

平成21年度
国土交通省政策評価年次報告書
(政策評価レポート)

P

D

C

A

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

はじめに

国土交通省は、国土交通省政策評価基本計画(以下「基本計画」という。)において、「国土交通省政策評価年次報告書(以下「年次報告書」という。)」を取りまとめ、公表することとしている。(基本計画X2イ)

そのため、国土交通省が平成21年度に実施した政策評価を中心に、平成22年3月31日までに実施した政策評価の結果である評価書について、取りまとめたものがこの年次報告書である。

この年次報告書は、タイトルを「平成21年度国土交通省政策評価年次報告書」とし、サブタイトルを「政策評価レポート」とした。これは、年次報告書として、この1年間における国土交通省の政策評価に関する取組みを、決定した評価書を網羅して報告することを主目的としつつ、国土交通省における政策評価制度の趣旨やこれまでの経緯についても、国民に分かりやすくレポートする役割も負わせるためである。

そのため、以下のような構成としている。

まず、第1部として、「国土交通省における政策評価について」を置いた。これは、制度発足当初以来の国土交通省における政策評価の制度趣旨やその後の変化について説明するためである。さらに、平成21年度における評価作業の経過についても報告している。

具体的には、第1章として「国土交通省における政策評価制度の趣旨」を置き、目標によるマネジメントの重要性やPDCAというマネジメントサイクルを説明することにより、国土交通省における政策評価制度の目的を説明している。

第2章は「国土交通省における政策評価の仕組み」として、国土交通省で実施されている政策評価の5つの方式の仕組みについて紹介をしている。

第3章は「国土交通省における政策評価の取組み」として、国土交通省において、この1年間に実際に取り組んだ政策評価の内容について説明している。これには基本計画の変更内容や、政策評価の政策への反映状況等の情報も含まれる。

そして、第2部「評価報告」として、年次報告書の主たる内容である、平成21年度に実施した評価書等について、その概要を報告している。なお、最も重要な評価書本体についても、別冊としてまとめて報告している。

さらに、巻末に参考として、基本計画(平成21年度末現在)と平成21年度国土交通省事後評価実施計画を掲載している。

第1部 国土交通省の政策評価について	4
第1章 国土交通省における政策評価の趣旨	4
1 これまでの国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方	4
2 現在の国土交通省の政策評価の目的	6
3 国土交通省の政策評価制度の特徴	6
第2章 国土交通省における政策評価制度の仕組み	9
1 政策チェックアップ（業績評価方式）	9
2 政策レビュー（総合評価方式（プログラム評価））	13
3 政策アセスメント（事業評価方式）	16
4 個別公共事業の評価	18
5 個別研究開発課題の評価	23
6 規制の事前評価（RIA：Regulatory Impact Analysis）	24
第3章 国土交通省における政策評価の取組み	25
1 平成21年3月の基本計画の変更	25
2 平成21年度における政策評価への取組み	26
（1）政策チェックアップ	26
（2）政策レビュー	27
（3）政策アセスメント	28
（4）個別公共事業評価	29
（5）個別研究開発課題評価	30
（6）規制の事前評価（RIA）	30
3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例	31
4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施	31
（1）社会資本整備重点計画法	32
（2）国土形成計画法	32
（3）住生活基本法	32
5 政策評価と成果目標別予算との連携	33
6 政府全体における政策評価重視に向けた取組み	35
（1）経済財政諮問会議における議論	35
（2）政策評価に関する基本方針の改定	36
（3）「経済財政改革の基本方針2007」とこれを踏まえた「国土交通省政策評価基本計画」の変更	37
（4）「経済財政改革の基本方針2007」による「重要対象分野」の導入	38
（5）「経済財政改革の基本方針2009」における「重要対象分野」	38
（6）成果重視事業	39
（7）政策群	39

(8) 租税特別措置等に係る政策評価	40
7 国土交通省における政策評価の普及・啓発等	40
(1) 第三者の知見の活用	41
(2) 政策評価の手法の調査研究	42
(3) 政策評価の普及・啓発	42
おわりに	44
第2部 評価報告	46
第1章 政策チェックアップ	46
第2章 政策レビュー	200
第3章 政策アセスメント	219
第4章 個別公共事業評価	220
第5章 個別研究開発課題評価	220
第6章 規制の事前評価(RIA)	220
参考1 : 国土交通省政策評価基本計画	223
参考2 : 平成21年度国土交通省事後評価実施計画	244

第1部 国土交通省の政策評価について

第1章 国土交通省における政策評価の趣旨

《第1章のポイント》

第1章では、国土交通省の政策評価の特徴を説明するため、政策評価制度導入時以来の、省の行政運営全般にわたるマネジメント改革の実践のための中核的な役割を担うものとして政策評価を導入した背景と考え方を紹介します。

次に、平成21年3月の基本計画変更による目的の変更について紹介し、現在の基本計画の趣旨を説明します。

最後に、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントの3方式からなる政策評価制度を連関させることにより「政策のマネジメントサイクル」を推進していく考え方を説明します。

1 これまでの国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方

国土交通省の政策評価は、国民の視点に立った成果や省の使命を重視する方向へ、仕事の進め方そのものを改革することを目指しており、政策評価制度の導入時(平成13年度)以来、その基本的な目的は次の4つとされていた。

①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させることを目指す。

②成果重視の行政への転換を図る。

それぞれの政策の目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組みを確立する。評価結果を新たな政策の企画立案に反映させることにより、成果を重視した行政運営への転換を図る。

③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針の下、全省的な評価を実施することにより、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進する等、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

④国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たす。

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結果を国民に対して明確に説明する。また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

こうした政策評価の目的を達成するために、国土交通省は、平成14年4月の「行政機関が行う政策の評価に関する法律(以下「行政評価法」という。)」の施行に先行して、政策評価制度を全省的に導入した。

国土交通省が積極的に政策評価に取り組んだ背景には、当時、国土交通省全体のマネジメント改革の必要性が強く認識されていたことがあった。

すなわち、平成13年の省庁再編により誕生した国土交通省は、計画行政、産業行政、公共事業、安全規制等多岐にわたる行政手法を有することになり、また、「暮らし」や「安全」といった国民生活や経済社会に直接的な影響を与える政策分野を広く所管することとなった。こうした国土交通省に対しては、幅広い行政分野を担当する総合政策官庁としてのポテンシャルを活かすとともに、組織の壁を乗り越えて、施策の融合、政策手法の連携を図ることにより、統合のメリットを活かした総合的な政策展開を行っていくことが強く求められていた。

このような要請に応えるためには、国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくことが必要であり、また、そのためには、省の使命や戦略を組織全体で共有し、国民にとっての成果に着目して政策を企画立案、実施していくとともに、予算や組織といった業務運営面も含めた組織全体のマネジメント改革を推進することが重要であった。

具体的には、「何をするか」ではなく、「何のためにするか」という目的志向的な仕事の進め方への転換が必要であり、限りある行政資源を投入して最大限の成果を挙げるためには、戦略に基づく明確な目標を掲げ、その実現のための政策の企画立案を行うとともに、政策の実施に当たっては現場が業務運営を自律的に行い、自主的に業務改善努力を行うよう促していくことが必要であると認識された。

また、一方、これらの目標は、国民のニーズに真に対応したものでなくてはならない。このため、行政運営に関する情報を行政が一方的に提供するのではなく、行政運営に国民からの参加を得ることによって、対話型行政を実現していくことが求められた。

このようなマネジメント改革を省全体に普及・定着させるだけでなく、持続的に発展させていくための中核となるシステムとして導入されたのが、国土交通省の政策評価制度であった。

このように、国土交通省の政策評価は、元来、行政のマネジメント改革を志向したものであるが、これは、公共サービスの向上や公的部門の業績改善のために、民間企業の経営理念や手法を行政運営に適用することにより、公的部門のマネジメント改革を図ろうとして、欧米で理論化・体系化されたニューパブリックマネジメント(NPM)の考え方に基づくものであった。

NPMの核心は、行政の現場に経営資源の使用に関する裁量権を与える一方で、成果に基づく統制を行うこと及び契約型システムの導入により市場メカニズムを活用することを通じて、行政部門の効率化・活性化を図ることにあつた。

それは、それまでのわが国の行政改革においてしばしば採用されてきた単なる制度改正ではなく、行政運営全般のあり方に関するパラダイム転換を迫るものであった。

その後、政府全体で、NPMの考え方を取り入れた議論等がなされるようになってきたが、国土交通省はこうした動きに先立って、NPM型のマネジメント改革を目指して政策評価制度を導入していたのであり、このことは特に意識しておくべき点である。

2 現在の国土交通省の政策評価の目的

省庁再編後7年が経過したこと等から、平成21年3月の基本計画の変更によって、国土交通省の政策評価の目的は、次の①～③の3つと整理された。(省全体の戦略的政策展開の推進については、②の目的の内容として継続されており、本質的な変更はないことに注意が必要。)

①国民本位の効率的な質の高い行政の実現

国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させる。

②成果重視の行政の推進

目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組みの実施を推進する。その結果、期待どおりの成果をあげていないものがあれば、新たな政策の企画立案に反映するほか、各局等の施策等の連携・融合を一層推進するなどその改善策を検討する。

③国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結果を国民に対して明確に説明する。また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、広く国民の声を反映させた政策の改善努力を図る。

3 国土交通省の政策評価制度の特徴

国土交通省の政策評価制度は、行政評価法の施行(平成14年4月)に先立って、平成13年1月に策定された「国土交通省政策評価実施要領(以下「旧要領」という。)」に基づき全省的に導入された。

平成14年度以降も、旧要領を引き継いだ法定の基本計画(平成14年4月施行。平成20年度まで毎年度変更。平成21年3月の変更で、5年間固定の計画に変更。)等に基づいて、政策評価を実施しているところである。

既に述べたように、国土交通省の政策評価制度は、マネジメント改革を実現するための中核となるものである。

つまり、既存の施策を前提として、その善し悪しを判定することを評価の主眼とするのではなく、まず、国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行

い、その目標達成のために各部局が自律的に考えて行動することを基本としており、このような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくことが必要であると考えている。

以下において、国土交通省の政策評価制度の特徴について概観する。

「目標によるマネジメント」は、行政運営を現場の裁量に委ねることによって現場の創意工夫を促し、目的志向的な仕事の進め方への転換を促していくものであるが、それを省全体のマネジメント改革につなげるためには、省が設定した目標の達成度を測定することが必要となる。

このため、国土交通省においては、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための主要なツールとして「政策チェックアップ(実績評価方式)」を実施している。

政策チェックアップによって、省が設定した政策目標の達成状況を測定・評価することにより、省全体が目標の実現に向けて適切に機能しているかどうかを、俯瞰的に検証することが可能になるとともに、目標の実現に向けた課題の抽出により業務運営の改善につなげることができる。

また、あらかじめ掲げた政策目標に照らした省の業績や講じた施策の状況等を国民に明らかにすることも、政策チェックアップの重要な役割の一つである。

なお、この政策チェックアップは、「社会資本整備重点計画」の進捗状況を測定・評価する役割も担っている。

また、政策チェックアップの実施と併せて、目標に照らした施策の効果の検証や必要な改善方策の導出等のための総合的かつ詳細な分析を「政策レビュー(総合評価方式)」により行っている。これは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合(施策群＝プログラム)を対象として総合的な評価を行うことを基本とする。

一つの施策を個別にとりあげるのではなく、ある政策目標に関連する施策群をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策群の因果関係や寄与度についても分析することが可能となる。

次に、個別の施策を新たに導入するに当たって、事前に、目標に照らしてその必要性等を分析する評価方式が「政策アセスメント(事業評価方式※)」である。

これは、導入しようとする施策が省全体の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析するとともに、国民に対しての政策の企画立案過程の透明性を高めるものである。

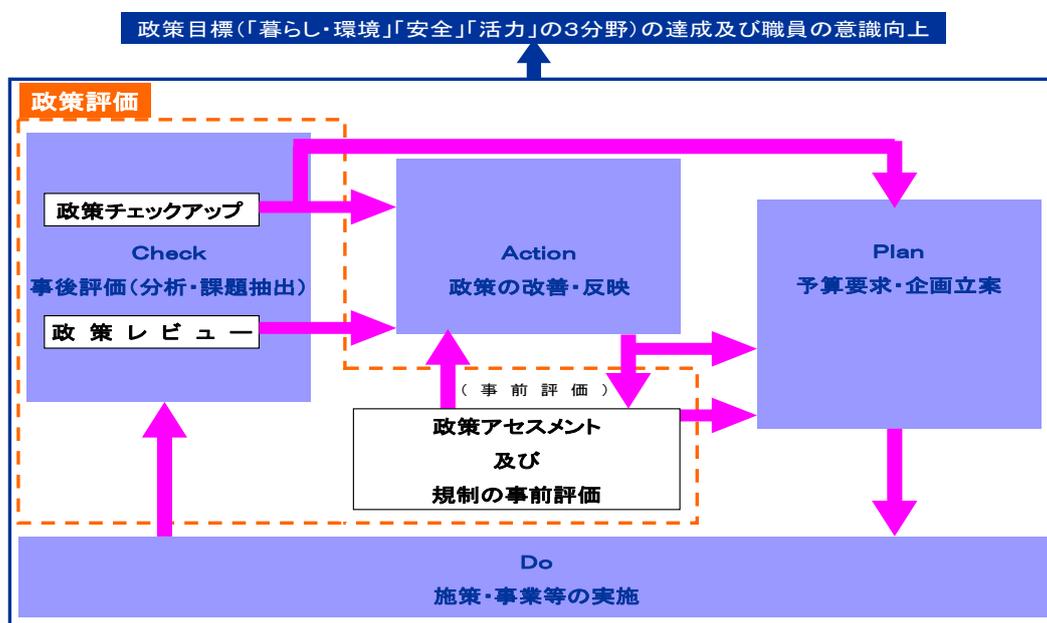
また、政策アセスメントによって、施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておけば、政策を実施した後に、その有効性や効率性等を事後検証することがより容易になると考えられる。

※ 「政策評価に関する基本方針(平成19年3月30日閣議決定(一部変更))」別紙の分類。個別公共事業評価とは異なる概念。

国土交通省は、以上の3つの主要な政策評価の方式を連関させて、「政策のマネジメントサイクル」を推進することを目指している(図1参照)。具体的には、

- (1) まず、省全体の目標と戦略を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく(政策チェックアップ)。
 - (2) その中で、目標の達成状況が思わしくないものなど、より詳細な分析が必要なものについては、特定テーマに絞り込み、又は長期計画の終了時や法令改正等の政策の転換期において政策レビューを行う。
 - (3) 政策チェックアップや政策レビューによって課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入や改廃を行う場合には、目標に照らして新規施策の必要性等についての分析を行う(政策アセスメント)。
- (1)～(3)の結果を踏まえ、予算要求や法令改正等の政策の決定に反映させていく。

(図1)「政策のマネジメントサイクル」の運営



国土交通省では、政策評価に省全体で積極的に取り組んでいく観点から、政策評価に関する主要な事項(基本計画及び事後評価実施計画の策定、主な評価書の決定等)については大臣決定(ほとんどの場合、大臣決裁を義務付けている。)で決定している。(なお、平成21年3月までは、さらに、すべて省議決定を経ることとされていた。)

また、各評価書には、担当課の名称だけでなく、担当課長等の氏名も明記している。

さらに、政策評価を担当する大臣直属の政策統括官を設置するとともに、各部局担当課長等から構成される政策評価連絡会等を設置して、政策評価の重要な過程への全省的な参画の促進、政策評価の普及・啓発に努めるなど、政策評価を省全体のマネジメント改革につなげていくための体制を整えている。

また、政策評価の制度設計と運営に当たって学識経験者等の第三者の知見を活用することで、政策評価制度を改善し、さらなるマネジメント改革につなげるとともに、政策評価の客観性を確保する観点から、国土交通省政策評価会を随時開催し、意見を聴取している。

第2章 国土交通省における政策評価制度の仕組み

《第2章のポイント》

第2章では、国土交通省の政策評価制度の仕組みについて、これまでの実践を踏まえて、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントのそれぞれの方式について、その課題を含め、詳しく考察します。

また、個別公共事業及び個別研究開発課題の評価についても、これらの評価の狙いやその充実に向けた最近の取組状況について説明します。

最後に、政策アセスメントの一種とされていますが、独自の仕組みや目的を持つ、規制の事前評価(RIA)について説明します。

1 政策チェックアップ（業績評価方式）

（1）政策チェックアップとは

第1章で述べたように、政策チェックアップは、省全体の目標を明確化し、それに照らした施策の点検を行う評価方式であり、国土交通省では、省の中心的な評価方式として位置付けている。

旧4省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを活かし、各局等の連携を一層促進する必要があることから、政策チェックアップによって、部局を超えた大括りの目標に照らした評価を行うことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

（2）政策目標、施策目標と業績指標の設定

政策目標、施策目標と業績指標の設定は、「目標によるマネジメント」の基本をなす極めて重要なものであるとともに、政策チェックアップの前提となる作業でもある。

国土交通省では、まず、省発足直後の平成13年3月から5月にかけて、政策目標と業績指標の検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

- i 省の施策の棚卸し：省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。
- ii 政策目標の設定：iの作業結果も参考にしつつ、国民にとってのアウトカム(成果)の観点から、省全体の大括りの政策目標を設定した。
- iii 業績指標の選定：それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

このようにして作成した政策目標・業績指標の案について、平成13年5月に第三者委員会である国土交通省政策評価会の意見聴取やパブリックコメントという手続を経て、同年8月に正式に政策目標・業績指標として決定した。

また、平成15年10月には、これまで政府が分野別に計画を立てていた公共事業の長期計画(事業計画9本)を一本化した「社会資本整備重点計画」が策定されたが、この社

会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして社会資本整備事業の進捗状況を測定・評価するため、同時にパブリックコメントを経て、基本計画に定める政策目標・業績指標を変更した。

その後、平成19年8月には、評価の単位として新たに「施策目標」が設定された。

さらに、平成19年8月には、「経済財政改革の基本方針2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

その結果、平成20年度の政策チェックアップ評価書(平成21年8月)は、政策目標13, 施策目標46, 業績指標236を対象として実施した。(なお、次年度に行う政策チェックアップは、現在のところ、平成22年度事後評価実施計画で決定した政策体系により、政策目標13, 施策目標47, 業績指標233を対象として実施の予定であるが、本書においては、平成20年度政策チェックアップ評価書における体系により説明する。)

(3) 政策目標、施策目標と業績指標の内容

国土交通省の政策目標、施策目標と業績指標は、それぞれ以下のような特徴を持っている。

まず、「暮らし・環境」「安全」「活力」の3分野と「横断的な政策課題」(以下まとめて「3分野等」という。)について、13の政策目標が設定されており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標は「行政が何をするか」ではなく「国民生活にとって何がもたらされるか」に着目した「アウトカム目標」となるよう努めている。

その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策の目標を明らかにし、政策チェックアップを具体的に実施する単位として、46の施策目標を設定した。

そして、施策目標、ひいては政策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で236の業績指標が、以下の選定基準に基づいて選定されている。

<指標の性格>

- i アウトカム(成果)に着目した指標といえるもの
- ii アウトプット(事業実績)に着目した指標の場合は、当該アウトプットとアウトカムとの因果関係について、説明可能であるもの(定性的な説明で可)
- iii 顧客満足度に着目した指標といえるもの
- iv 業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの
- v 国際比較が可能な指標

<指標の内容>

- i 定期的に測定可能なもの(最長5年に1度)
- ii 目標値が設定可能であるもの(政策の特性に応じて判断)
- iii 目標値の設定及びその達成に関し、国土交通省として説明可能といえるもの

次に、施策目標が予算の「項」に対応している特徴がある。これは、政策評価と予算・

決算の連携強化を図る観点から、両者を結びつけ、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる改善が政府全体において行われ、国土交通省では、平成20年度の基本計画の変更により、施策目標を98から46に半減し、業績指標を119から216に倍増させたことによるものである。これにより、1施策目標=1(予算の)「項」の原則が確立され、評価結果と予算の項ごとの予算額の推移を、比較対照することが可能となった。(なお、国土交通省では、例外として1施策目標=複数の「項」となっている場合がある。)

しかしながら、その一方で、業績指標数が膨大となり、国土交通省内におけるマネジメントのためのツールとしては活用しにくくなる弊害が生じている。

また、現在の政策目標、施策目標と業績指標による政策体系には、次のような課題もある。

まず、政策目標については、政策目標全体でみたときの目標値が明らかになっていないことにより、どの目標に対し、優先的に資源を投入すべきかという点が必ずしも明らかではない。これは施策目標についても同様である。

次に、業績指標については、その目標値を全て数値化しているものの、中にはアウトカムというよりは具体的な施策のアウトプットに近いものもある。特に新しい業績指標を立てる場合は、より具体的な事業の効果を表す指標が採用されることが多く、アウトプット指標になりがちであるため、アウトカムの指標が考案されるための工夫が求められている。

(4) 政策チェックアップの実施

「目標によるマネジメント」を省の隅々にまで浸透させるためには、単に目標を全省的に設定するだけでなく、その達成に向けて省全体が正しい方向へ進んでいるかどうかを定期的にチェックする仕組みが必要であり、これが政策チェックアップである。

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

第一は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、現場によるマネジメント改善を促すということである。

この場合、業績指標は、目標の達成状況を評価するための唯一絶対の指標というよりは、むしろ現場での自主的な改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものであろう。

したがって、政策チェックアップの内容も、業績指標の数値的な達成状況そのものよりも、常に政策目標や施策目標、業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうかを点検することに重きを置いており、業績指標の達成状況が思わしくない場合にも、原因分析や関連する施策の実施状況の把握をきちんと行っているかどうかという点が重要である。

このため、国土交通省では、基本計画と事後評価実施計画だけでなく、平成21年6月策定の国土交通省政策評価実施要領(政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビュー

一の実施について。以下「実施要領」という。)において政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。

もちろん、全ての指標について毎年度詳細な分析を行うことは困難だが、少なくとも、

- i 目標の達成のために何に取り組んでいるか。
- ii その施策はどのようなメカニズムによって目標達成に寄与するか。
- iii 目標達成に至るプロセスのどの部分に問題があると考えられるか。

について点検することは必要である。

なお、目標の達成状況が思わしくなく、その原因が十分解明できない場合など、毎年度の政策チェックアップでは分析が不十分な場合は、政策レビューにより、時間をかけて詳細な分析を行うこととしている。

政策チェックアップのもう一つの役割は、あらかじめ定めた政策目標、施策目標や業績指標を、国民に対する「約束」ととらえて、その達成状況を定期的に国民に報告することである。

この場合、「約束」をしているのは、成果についてであるから、成果に関する国民への説明責任を果たすためには、その達成状況を的確に報告することが最も重要である。

ただし、現場に対してそれ以外の情報の報告を過度に求めることは、現場の負担を高め、裁量を奪うことにもつながり、「現場への裁量の付与」と「成果による事後統制」というNPMの考え方にもなじまないことから、その点にも配慮が必要であると認識している。

政策チェックアップの基本的な手順は以下のとおりである。

- i 業績指標ごとの関連施策の整理:それぞれの業績指標を向上させるために、省としてどのような取組を行っているかを整理・一覧化。
- ii 業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価:業績指標の動向を分析するとともに、iで整理した施策の実施状況を点検し、目標達成に向けた課題を抽出。
- iii 抽出された課題を解決するための政策の方向性を明らかにし、可能ならば施策の改善策を示す。

また、次の点にも留意して評価を実施している。

- i 内閣の重要政策としての位置づけ、また、法定計画の目標か否かについて明確化。
- ii 業績指標の目標達成度合として、Aが成果を示している、Bが成果を示していない、Cが判断できない、と分類。施策の方向性として、1が施策の改善の方向を示す、2が現状の施策を継続する、3が施策(指標)を中止する、と分類。
- iii 課題抽出と今後の取組の方向性の両方を記載する「課題の特定と今後の取組の方向性」の記述の充実。

2 政策レビュー（総合評価方式（プログラム評価））

政策レビューとは

政策レビューは、実施中の施策について総合的かつ中期的な観点から詳細な分析を行い、その結果を政策の改善や見直しに反映させるものであり、

- i 省の政策課題として重要なもの
- ii 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- iii 政策チェックアップの実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの
- iv 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの

等についてテーマを選定し、計画的に実施するものである。

毎年度、すべての政策分野について網羅的に実施するのが政策チェックアップであるのに対し、さまざまな施策や関係主体がからみあうなどして、政策チェックアップでは十分な分析ができない場合などに、時間をかけて詳細な分析を行うのが政策レビューである。このため、政策レビューは、特定の目標に関するある程度の幅を持った施策群を対象にすることが多くなる。このように、ある共通の目的を持つ施策のまとめ（＝プログラム）を評価対象とすることから、政策レビューは一般にプログラム評価と呼ばれる。

国土交通省では、平成13年6月に、今後5年間で政策レビューを実施する29のテーマを選定し、逐次レビューを実施してきた。また、毎年度政策レビューに関する検討会を開催し、ローリングでテーマの追加等見直しを行っている。具体的には、事後評価実施計画に、4～5年間分の政策レビューの実施予定テーマを表にして掲載している。

(表1) 政策レビュー（プログラム評価）テーマ一覧

平成22年3月末現在

(1) 実施済み及び実施中のテーマ

取りまとめ年度	テーマ	担当局等
平成14年度	ダム事業 ー地域に与える様々な効果と影響の検証ー	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 ー都市再生のための道路整備ー	道路局、都市・地域整備局
	都心居住の推進 ー良好な居住環境の形成ー	住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
	空港整備 ー国内航空ネットワークの充実ー	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 ーグローバル化時代に向けてー	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 ーリゾート法の今日的考察ー	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
	低公害車の開発・普及 ー自動車税グリーン化等による取り組みー	総合政策局、大臣官房、自動車交通局
	道路交通の安全施策 ー幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等ー	道路局、自動車交通局、総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 ーいわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証ー	自動車交通局、政策統括官（物流）
	内航海運のあり方 ー内航海運暫定措置事業の今後の進め方ー	海事局
平成15年度	河川環境保全のための水利調整 ー取水による水無川の改善ー	河川局
	都市鉄道整備のあり方 ー新たな社会的ニーズへの対応ー	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 ー都市緑地保全法等による施策展開の検証ー	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 ー都市型豪雨等への対応ー	河川局、都市・地域整備局、下水道部
	海洋汚染に対する取り組み ー大規模油流出への対応ー	総合政策局、港湾局、海事局、気象庁、海上保安庁
	流域の水環境改善 ー都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応ー	下水道部、河川局
	火山噴火への対応策 ー有珠山・三宅島の経験からー	河川局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 ー地域と市民のみなとの実現に向けてー	港湾局
平成16年度	土地の有効利用 ー土地の流動化への取り組みー	土地・水資源局、総合政策局
	国内航空における規制緩和 ー改正航空法による規制緩和の検証ー	航空局
	道路管理の充実 ー路上工事の縮減ー	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 ー災害による被害軽減に向けてー	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 ー国際交流の拡大に向けてー	総合観光政策審議官
平成17年度	今後の物流施策の在り方 ー新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえてー	政策統括官（貨物流通）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所
	バリアフリー社会の形成 ー交通バリアフリー法等の検証ー	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	総合的な海上交通安全施策 ー海上における死亡・行方不明者の減少ー	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 ー放置艇対策等の総合的な取り組みー	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 ー水資源計画の在り方ー	水資源部
	国土政策 ー国土計画の在り方ー	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 ー現行の計画体系の見直しに向けてー	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 ー港湾E D Iシステムに関する検証ー	港湾局、政策統括官（貨物流通）、海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等（政策統括官（危機管理）取りまとめ）
平成18年度	行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 ー行政委託型公益法人等が行う事業等の検証ー	大臣官房、総合政策局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁
	行政行動の改革 ー改革はどこまで進んだかー 改革のポイント ① 成果主義 ② 局横断的な取り組み ③ 国民参画（住民参加等） ④ 国民への説明責任（アカウンタビリティー）	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 ーこれまでの施策の検証と今後の在り方ー	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 ー建設リサイクル法の検証ー	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局

平成19年度	環境政策・省エネルギー政策 ー環境行動計画を踏まえてー	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	不動産取引価格情報の開示 ー土地市場の条件整備ー	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み ー河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方ー	河川局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 ーふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組みー	海上保安庁 港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築 ー航空交通の増大に向けてー	航空局
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進 ※総務省「平成20年度重要政策」の対象テーマ	住宅局
	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱（2005-2009）	政策統括官（物流）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所

（2）実施予定のテーマ

取りまとめ年度	テーマ	担当局等
平成22年度（予定）	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官室
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の実現	観光庁、総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	都市再生の推進	都市・地域整備局
	住生活基本計画（全国計画）	住宅局
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
	緊急地震速報の利用の拡大	気象庁
	行政委託型特例民法法人等に対する国の関与の在り方 ー行政委託型特例民法法人等が行う事業等の検証ー	大臣官房総務課
平成23年度（予定）	行政行動の改革	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律）	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官（国土等）
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局
	土砂災害防止法	河川局
	スーパー中核港湾プロジェクト	港湾局
	市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁
平成24年度（予定）	技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	国土形成計画（全国計画）	国土計画局
	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
	航空自由化の推進	航空局
	新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
	新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁
平成25年度（予定）	社会資本ストックの戦略的維持管理	大臣官房、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局
	不動産市場の条件整備	土地・水資源局、総合政策局
	離島地域における振興施策	都市・地域整備局
	バス・タクシーに関する施策	自動車交通局
	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院

3 政策アセスメント（事業評価方式）

（1）政策アセスメントとは

政策アセスメントは、新たに導入しようとする施策について、あらかじめ設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものである。

これは、政策立案に当たって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指している。

同時に、既に導入された施策について、国民に事後的に説明を行うだけでなく、施策を導入するという意思決定の前にどのような分析を行ったかについて国民に明らかにすることによって、政策形成過程の透明性を確保することを目的としている。

このような観点から、省の全ての事務事業を網羅的に対象とするのではなく、新たに導入する施策を対象を絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。現行の実施要領においては、予算概算要求事項等に関係するもので、新規性がありかつ社会的影響が大きいと各局等が判断するものを対象としている。

具体的には、予算、税制、法令等を新たに導入しようとする施策を対象とし、あらかじめ掲げた省の政策目標等に照らして必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施する。

このうち、予算概算要求等に係るものを中心に毎年度8月末に評価書を取りまとめ、公表している。（ただし、平成21年度は9月に政権が交代し、10月に予算概算要求が組み替えられたため、その後、11月に改めて評価書の取りまとめや公表を行った。）

このように、新たな施策を導入しようとする意思決定の根拠となる分析を公表することによって、国民に対する説明責任の一端を果たしていくとともに、施策導入時点において期待されていた効果等について、事後的に評価・検証することを可能にしている。

なお、事後評価・検証の時期及び方法については、評価書に記載することとしている。

また、評価を行うに当たっては、以下の(2)～(5)に示すように、「一定の論理性」を確保し、定量的な情報等さらなる「具体性」を持って説明できるように具体的な工夫をしている。

（2）「目的に照らして」行う評価

平成21年3月の基本計画の改正とそれに伴う実施要領の策定により、政策アセスメントの評価書の様式の変更を行った。

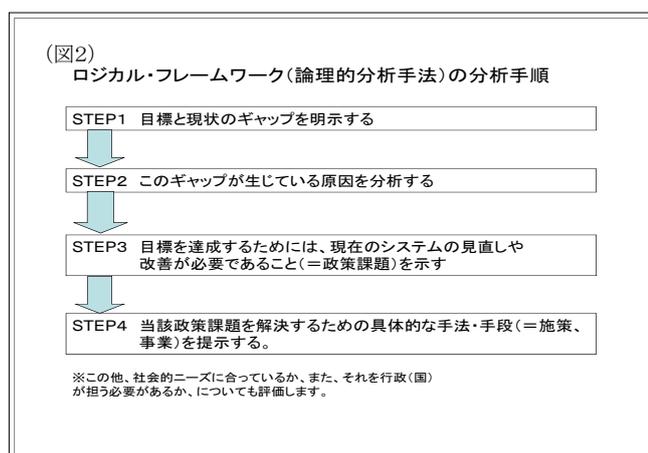
具体的には、「施策等の目的」欄に、従来からの「政策目標」・「施策目標」・「業績指標」以外に「検証指標」の欄を新設した。これにより、PDCAサイクルのC(CHECK)に相当する事後評価・検証について、手法を特定して行う仕組みを確立して施策の改善に資するとともに、業績指標の増加の抑制を図ったところである。

なお、政策アセスメントの対象となる施策等が目標とする「政策目標」等を改めて明示することによって、必要性や有効性の検討をこれらの目標から説明することが容易になるとともに、施策を企画・立案する際の思考訓練にもなると考えている。

(3) 必要性：「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

政策アセスメントの必要性の評価においては、「ロジカルフレームワーク(論理的分析手法)」を重視している。

これは、①国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する、②このギャップが生じている原因を分析する、③原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う、④そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する、という手順で評価を実施するものである(図2参照)。



国土交通省の政策アセスメントにおいて、この「ロジカルフレームワーク」を重視している理由は、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しているためである。

例えば、「この施策を実施すれば」「効果が極めて大きい」といった、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない抽象的な説明ではなく、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、国土交通省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。

また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とする。

その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化を行うことは困難であるから、国土交通省では、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

(4) 効率性：費用対効果の説明が基本

効率性の説明は様々なアプローチがあり得るが、今回の政策アセスメントから、「費用対効果」が基本であると考えたこととした。具体的には評価書の様式の変更に伴い、①「費用」と「効果」の内容を明示し、さらにその比較を実施、②「本案」だけでなく「代替案」についても「費用」と「効果」の比較を実施、③「本案」と「代替案」の比較も実施、とする

手法を導入した。

そのいずれにおいても定量的分析を原則としている。実際には、「効果」などについては、定性的説明が避けられない場合が多いとも考えられるが、できるだけ定量的分析を行ったベストプラクティスを増やし、次年度以降の評価活動の質の向上に寄与していきたいと考えている。

(5) 有効性：業績目標等の達成への貢献度

有効性の説明についても様々なアプローチがあり得るが、実施要領の策定に伴い、「施策等の実施による効果が、業績指標(中略)の目標値の達成にどの程度寄与しているかを明らかにする」とものと定義した。この達成度についても定量的に説明することが望ましいが、困難な場合が多いと予想され、例えば適切な業績指標(数値目標)がない場合には、アウトカムである施策目標の達成度を代替とすることも考えられる。

いずれにせよ、有効性の説明についても、定義を明確にすることによる「一定の論理性」の確保と、可能な限りの「具体性」の確保が求められることとなった。

4 個別公共事業の評価

個別公共事業の評価は、政策評価に関する国土交通省の取組みの中で、もっとも先行して行われてきたものである。国土交通省では、平成10年度より、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価(新規事業採択時評価)、事業の継続又は中止の判断に資するための評価(再評価)を実施してきた。さらに平成15年度より、事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置等を検討するための評価(完了後の事後評価)を実施してきた。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間(平成21年度は5年間)が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間(平成21年度は10年間)が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業等について実施する。

これらの事業評価は、国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に実施するものである。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴取することとしている。また、平成21年12月24日に国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を改定し、直轄事業等の新規事業採択時評価について、学識

経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

平成16年度からは、各事業の新規事業採択時評価、再評価、完了後の事後評価の一連の経緯が一目でわかるよう一括整理する「事業評価カルテ」をとりまとめ、評価の一層の透明性の確保を図っている。

事業評価カルテは、直轄事業についての平成16～21年度の評価結果をホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

(図3)

事業評価の厳格な実施

【事業評価の目的】

- 新規事業採択時評価(H10～)
事業実施の可否に係る方針を決定
- 再評価(H10～)
事業の継続・中止に係る方針を決定
- 完了後の事後評価(H15～)
改善措置、再事後評価の方針を決定

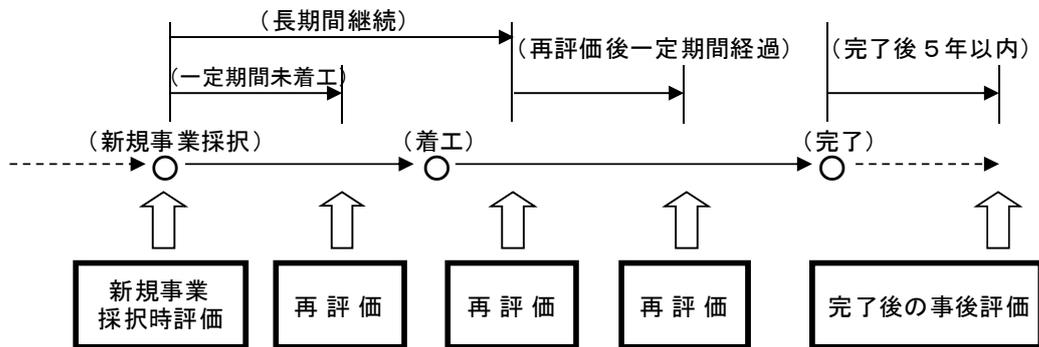
【第三者の知見の活用】

- 評価手法の策定にあたり、事業分野ごとに学識経験者等からなる委員会から意見聴取。
- 地方整備局、公団、地方公共団体等ごとに第三者からなる委員会（事業評価監視委員会）を設置し、全ての再評価・完了後の事後評価対象事業について審議。

【事業評価結果の活用と積極的な公表】

- 評価結果はインターネット等で公表
- 平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理し、インターネットで公表。

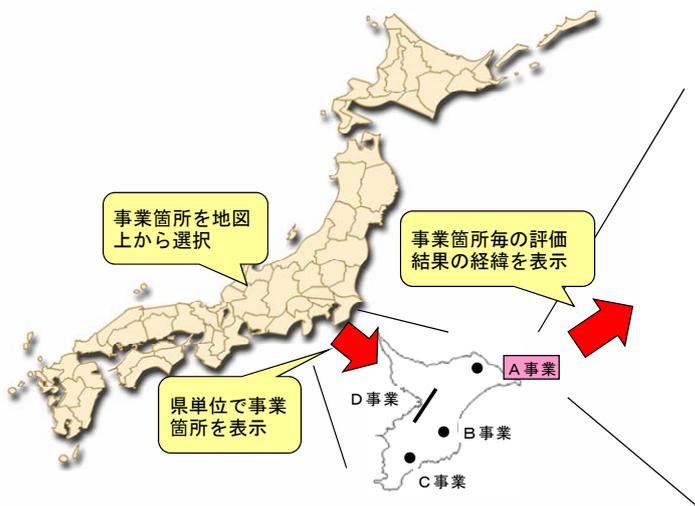
【事業評価の流れ（イメージ）】



(図4)

事業評価カルテによる評価結果の蓄積、公表の充実

- 各事業の新規採択時評価、再評価、完了後の事後評価の一連の経緯が一目で分かるよう、**評価カルテ**として一括整理。これにより評価結果を事業執行や評価手法の検討に活用。
- 様々な立場の人が評価結果を見ることが出来るよう、費用便益分析などのバックデータを含め、インターネットで公表。（新規採択時評価における計画交通量、需要予測等）
- 評価結果に担当課及び担当課長名を明示。
- 事業箇所を検索しやすいよう地図上に整理。



評価カルテ（例）

事業名	A事業	事後評価 再評価 新規採択時評価
担当課 (担当課長名)	〇〇局〇〇課 (課長 〇〇〇〇)	
評価年度	平成〇年(完了後〇年)	
事後評価結果	・費用対効果分析の要因の変化 ・事業の効果の発現状況 ・環境への影響 ・社会経済情勢の変化 等	
事業評価監視委員会の意見		
事後評価を踏まえた対応	・改善措置の必要性 等	
継続/中止の判断	継続	

(図5)

事業評価カルテ検索の詳細

「事業評価カルテ検索」(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>) のページにアクセス



平成16～21年度に行った事業評価について、地域、評価年度、評価段階（新規採択時評価、再評価、完了後の事後評価）、所管部局、事業種別、事業種別で検索が可能

バックデータを表示

事業評価カルテ検索

カルテ内検索 航空主体指定

航空路整備事業 ➔ 費用便益分析に関するバックデータ

平成20年度	新規事業採択時評価	再評価	事後評価
事業名(箇所名)	久米島洋上航空路監視レーダー(ORSR)整備事業	担当課 航空局管制保安部 管制技術課 担当課長名 加藤 敏	事業主体 大阪航空局
実施箇所	沖縄県島尻郡久米島町		
事業諸元	久米島に洋上航空路監視レーダー(ORSR)を新設する		
事業期間	事業採択	平成21年度 完了	平成24年度
総事業費(億円)	9.9		
目的・必要性	日中間の主要航空路であるA593の年間航空交通量は、平成19年には10万機を超え、その処理能力は限界に達しつつあり、処理能力の拡大が急務となっている。本事業の実施により、MIKES-APITO経路(A593の代替経路)やB576(韓国-東南アジア間の主要航空路)のレーダー管制化を実現し、処理能力の限界に達しつつあるA593やB576の容量拡大に加え、交通量分散化による混雑の解消、悪天候時の代替経路の確保を図る。		
便益の主な根拠	1. 便益の内訳 ① A593の配分高度の減少を防止(最適高度の運航) 218億円(割引前) ② 那覇-上海間のRNAV経路設定(最適経路の運航) 62億円(割引前) ③ ①および②による消費燃料の節約(環境影響の低減) 40億円(割引前) ④ 用地・施設の残存価値 3.9億円(割引前) 2. 便益の根拠 ① 航空路A593における最適高度の運航(航空会社試算) 消費燃料の平均節約量 : 214lbs/便 ② RNAV経路設定による最適経路の運航(航空会社試算) 消費燃料の平均節約量 : 2,875lbs/便 運航時間の平均短縮時間 : 14分/便		
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度	
	B:総便益(億円)	144	C:総費用(億円) 4.9 B/C 29.6 B-C 139 EIRR(%) 33.7
感度分析	需要予測が-10%	事業全体のB/C : 26.7 B-C : 125億円 EIRR : 32.0%	
	建設費用が+10%	事業全体のB/C : 22.3 B-C : 138億円 EIRR : 31.7%	
	需要予測が-10%及び建設費用が+10%	事業全体のB/C : 20.1 B-C : 124億円 EIRR : 30.1%	
事業の効果等	久米島洋上航空路監視レーダーの整備により、MIKES-APITO経路(A593の代替経路)やB576のレーダー管制化が可能となり、以下の効果が見込まれる。 ○ B576の処理容量の拡大により、当該航空路と交差するA593の配分高度の減少を防ぐだけでなく、韓国との協議によっては、配分高度の増加に結びつく可能性がある。 ○ レーダー覆域の拡大により、那覇-上海間に新たな航空路(RNAV経路)の設定が可能となり、経路の短縮が図れる。 ○ 配分高度の維持・拡大や経路の短縮により消費燃料が節約でき、CO2の排出量が減少する。 ○ MIKES-APITO経路の処理容量の拡大により、中国との協議によっては、APITOと中国南方を結ぶ新たな航空路の設定に結びつく可能性がある。 ○ レーダー管制化により、管制官や乗務員の負担が軽減され、航空交通の安全性が向上する。加えて、石垣空港付近のレーダー覆域の二重化が図れる。		
その他	-		
概要図(位置図)	概要図(位置図)を表示		

位置図を表示

※個別事業ごとに実施箇所、事業期間、総事業費、事業全体の投資効率性等の諸元を表示

バックデータ

久米島洋上航空路監視レーダー整備事業 費用便益計算書

「前提条件」

割引率	4.0%	供用期間	30年	運航コスト	4,925円/分	CO2発生原単位	0.672t-C/t
基準年	2009年	開始年	2012年	燃料単価	56.7円/l	CO2貨幣換算原単位	10,497円/t-C
整備開始年	2009年	終了年	2041年	燃料単位	0.569l/t	感度分析(需要変化)	0%
整備終了年	2012年					感度分析(費用変化)	0%

IRR	33.7%
CBR	29.6
NPV	13,949.2

年	便益(百万円/年)										費用(百万円/年)			効果-費用	効果(割引後)	費用(割引後)	効果-費用(割引後)						
	那覇RNAV便益	A583高度増加便益	環境便益		残存価値		費用削減		主体別・小計			地上設備	機上					合計					
	運航者	利用者	運航者	利用者	郡	A583	機器	廃棄用地	整備費	維持費	ATS	運航者	乗客	環境	合計	整備費	維持費	整備費	合計				
2009	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	92.1	0.0	92.1	-92.1	0.0	92.1	-92.1	
2010	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	587.9	16.2	604.1	-604.1	0.0	580.9	-580.9	
2011	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	279.7	18.3	298.0	-298.0	0.0	275.6	-275.6	
2012	142.0	25.0	0.0	0.0	10.2	75.9	0.0	0.0			0.0	142.0	25.0	86.1	253.1	32.1	-8.0	229.0	229.0	225.0	21.4	203.6	
2013	143.6	26.0	0.0	0.0	10.3	78.9	0.0	0.0			0.0	143.6	26.0	89.2	258.8	0.0	18.9	239.9	239.9	221.2	16.2	205.0	
2014	145.3	27.0	0.0	0.0	10.4	81.9	0.0	0.0			0.0	145.3	27.0	92.4	264.7	-508.5	12.8	-495.7	760.4	217.6	-407.5	625.0	
2015	147.0	28.1	0.0	0.0	10.6	85.1	0.0	0.0			0.0	147.0	28.1	95.7	270.8	-453.7	19.9	-433.8	704.6	214.0	-342.8	556.9	
2016	148.9	29.2	0.0	0.0	10.7	88.4	0.0	0.0			0.0	148.9	29.2	99.2	277.2	0.0	23.4	23.4	253.9	210.7	17.7	192.9	
2017	150.8	30.3	0.0	0.0	10.8	91.9	0.0	0.0			0.0	150.8	30.3	102.7	283.8	0.0	6.3	6.3	277.5	207.4	4.6	202.8	
2018	152.7	31.5	0.0	0.0	11.0	95.4	0.0	0.0			0.0	152.7	31.5	106.4	290.5	0.0	12.8	12.8	277.8	204.1	9.0	195.1	
2019	154.7	32.7	0.0	0.0	11.1	99.0	0.0	0.0			0.0	154.7	32.7	110.1	297.5	-3.0	19.1	16.1	281.9	201.0	10.8	190.1	
2020	156.8	33.9	0.0	0.0	11.3	102.8	0.0	0.0			0.0	156.8	33.9	114.0	304.7	-88.2	13.5	-74.7	379.5	198.0	-48.5	246.5	
2021	158.9	35.2	0.0	0.0	11.4	106.7	0.0	0.0			0.0	158.9	35.2	118.1	312.2	0.0	12.8	12.8	299.4	195.0	8.0	187.0	
2022	161.2	36.5	890.1	0.0	11.6	110.7	0.0	0.0			0.0	1,051.2	36.5	122.3	1,210.1	0.0	23.4	23.4	1,186.8	726.8	14.0	712.7	
2023	164.1	38.3	932.8	0.0	11.8	116.1	0.0	0.0			0.0	1,096.9	38.3	127.8	1,263.0	0.0	6.3	6.3	1,256.7	729.4	3.8	725.7	
2024	167.2	40.1	977.6	0.0	12.0	121.6	0.0	0.0			0.0	1,144.7	40.1	133.6	1,318.5	482.3	8.5	490.8	827.7	732.1	272.5	459.6	
2025	170.4	42.1	1,024.5	0.0	12.3	127.5	0.0	0.0			0.0	1,194.9	42.1	139.7	1,376.7	25.1	12.8	37.9	1,338.8	735.0	20.2	714.8	
2026	173.7	44.1	1,073.7	0.0	12.5	133.6	0.0	0.0			0.0	1,247.4	44.1	146.1	1,437.6	0.0	6.3	6.3	1,431.3	738.0	3.2	734.8	
2027	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	0.0	23.4	23.4	1,478.1	741.2	11.5	729.6	
2028	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	-503.3	12.8	-490.5	1,992.0	712.6	-232.8	945.5	
2029	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	-373.7	19.9	-353.8	1,855.2	685.2	-181.4	846.7	
2030	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	0.0	23.4	23.4	1,478.1	658.9	10.2	648.6	
2031	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	0.0	6.3	6.3	1,495.1	633.5	2.7	630.9	
2032	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	0.0	12.8	12.8	1,488.7	609.2	5.2	604.0	
2033	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	0.0	19.1	19.1	1,482.4	585.7	7.4	578.3	
2034	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	0.0	13.5	13.5	1,488.0	563.2	5.0	558.2	
2035	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	26.6	12.8	39.4	1,462.1	541.6	14.2	527.3	
2036	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	9.9	23.4	33.3	1,468.2	520.7	11.5	509.2	
2037	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	0.0	6.3	6.3	1,495.1	500.7	2.1	498.6	
2038	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	491.3	8.5	499.8	1,001.6	481.4	160.3	321.2	
2039	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	285.8	12.8	298.6	1,202.9	462.9	92.1	370.9	
2040	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	0.0	0.0			0.0	1,302.5	46.2	152.7	1,501.4	0.0	6.3	6.3	1,495.1	445.1	1.9	443.2	
2041	177.3	46.2	1,125.2	0.0	12.7	140.0	408.6	-17.5			39.1	1,302.5	46.2	152.7	1,892.6	0.0	23.4	23.4	1,869.2	539.5	6.7	532.8	
合計	4,996.2	1,193.1	21,777.2	0.0	359.3	3,815.3	408.6	-17.5	0.0	0.0	391.1	26,773.4	1,193.1	3,974.6	32,332.1	382.4	447.6	0.0	830.0	31,502.2	14,436.8	487.7	13,949.2

(一部省略)

位置図



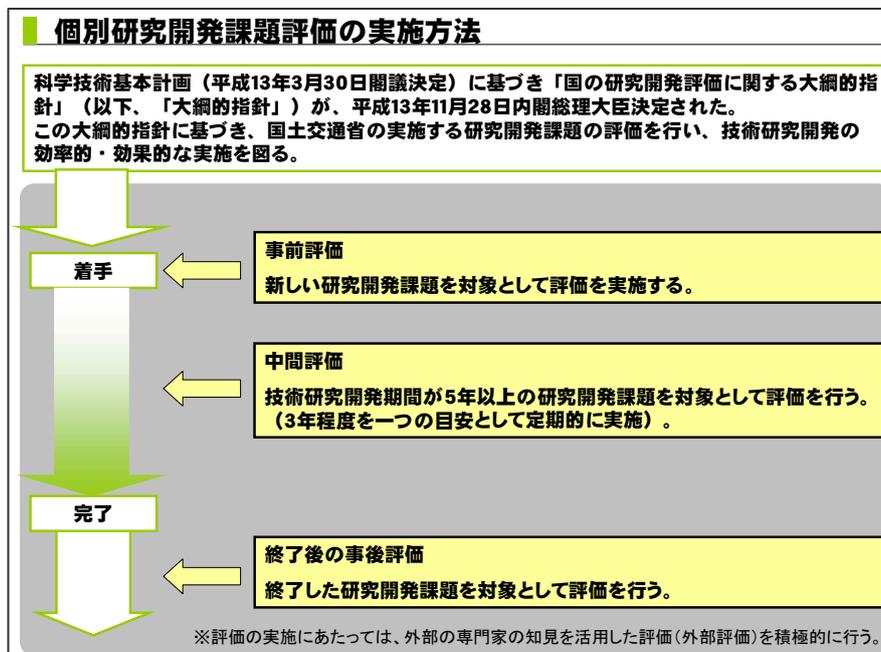
5 個別研究開発課題の評価

国土交通省においては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成13年11月28日内閣総理大臣決定)を受け、平成14年6月に、国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない最低限の共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめたガイドラインとして、「国土交通省研究開発評価指針」を策定し、これに基づいて評価を実施してきた。

個別研究開発課題の評価は、研究開発に係る重点的・効率的な予算、人員等の配分に反映させるとともに、評価結果を公表することで国民に対する説明責任を果たすことを目的として実施している。評価の時期によって、3種類の評価を実施することとしている。それぞれ評価の対象と意義をまとめると以下のとおりである。

- i 事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。
- ii 中間評価は、研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。
- iii 終了後の事後評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

(図6)



6 規制の事前評価（RIA：Regulatory Impact Analysis）

規制の事前評価(RIA)は、規制の導入や修正に際し、実施に当たって想定されるコストや便益といった影響を客観的に分析し、公表することにより規制制定過程における客観性と透明性の向上を目指す手法である。

欧米など諸外国においては、規制の事前評価が1980年代から実施されており、既存の規制に対する近年の見直しの動き、政策評価重視の流れの中で、「規制改革・民間開放推進3か年計画」(平成16年3月19日閣議決定)において、平成16年度より各府省においてRIAを試行的に実施することとされ、平成16年8月13日に内閣府規制改革・民間開放推進室が、RIAの試行的実施に関する実施要領を定めた。

これを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成16年度の政策アセスメントから、規制の新設、改変(緩和を含む)を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行ってきたところであり、平成19年9月までに計27件について実施(試行)した。

こうした取組みの進展を踏まえて、平成19年3月に行政評価法施行令の改正が行われ、平成19年10月から規制の事前評価が義務付けられることとなり、これを円滑かつ効率的に実施するため、その内容、手順等の標準的な指針を示す「規制の事前評価の実施に関するガイドライン」(平成19年8月24日政策評価各府省連絡会議了承)が策定された。

その後、平成21年度末までに、国土交通省では25件のRIAを実施した。

平成19年10月以降のRIA実績

平成22年3月末現在

件名	法令レベル	担当部局	評価書公表日	本案
1 気象業務法の一部を改正する法律案	法律	気象庁	平成19年10月11日	①地震動及び火山現象の予報及び警報 ②気象事業者が行う気象観測に係る規制緩和
2 国土交通省設置法等の一部を改正する法律案	法律	運輸安全委員会設置準備室	平成20年1月28日	①報告徴収制度
3 観光圏の整備による観光客の来訪及び滞在の促進に関する法律案	法律	観光部門	平成20年1月28日	①観光圏内施設内の名称制限 ②旅館業者に対する旅行業法の規制緩和 ③報告徴収制度
4 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律案	法律	都市局	平成20年1月28日	①建造物の増改築にかかる届出制度 ②農用地区域内の開発行為の許可基準の変更 ③計画区域外の規制緩和等の緩和 ④指定法人制度
5 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案	法律	鉄道局	平成20年1月28日	①報告徴収制度
6 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成20年2月4日	①航海命令の範囲拡大 ②船舶検査の際の届出制度 ③報告徴収及び立入検査 ④書類の備蓄義務 ⑤労働時間の延長の限度義務への適合義務 ⑥船舶等に関する使用費に対する義務付け ⑦労働条件明確化にかかる使用者に対する義務付け
7 港清法の一部を改正する法律案	法律	港務局	平成20年2月4日	①非常時に防災区域内の土地・物件を収用
8 長期優良住宅の普及の促進に関する法律案	法律	住宅局	平成20年2月25日	①報告徴収制度
9 領海等における外国船舶の航行に関する法律案	法律	海上保安庁	平成20年2月25日	①外国船舶に対する立入検査 ②外国船舶に対する運送命令
10 エネルギーの活用合理化に関する法律の一部を改正する法律案(エネルギー主管)	法律	住宅局	平成20年3月3日	①第一種特定建築物に係る命令制度 ②第二種特定建築物に係る届出の義務付け ③住宅事業者等に対してエネルギー省費措置 ④登録制度の創設 ⑤報告徴収及び立入検査制度の拡充
11 空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成20年3月6日	①指定法人制度 ②安全管理規程の作成及び届出の義務付け
12 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	総務局	平成20年8月9日	①ふんばら等排出に係る規制緩和
13 建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	住宅局	平成20年8月13日	①戸閉行保設置等の設置の義務付け ②地震対策管理装置等の設置の義務付け
14 高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案	法律	住宅局	平成21年1月29日	①報告徴収制度の創設
15 港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案	法律	海上保安庁	平成21年2月9日	①航路における一般航路の見直し ②特定の海域における航路の見直し ③船舶の安全航行を助長するための措置 ④航路通船・指示対象船舶の拡大 ⑤危険防止のための交通制限手段の迅速化 ⑥船舶の長尺化に対応した効率的な内交通管理手段の導入のための措置 ⑦異常な気象等における停泊場所の指定等の命令
16 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法	法律	自動車交通局	平成21年2月9日	①特定地域における道路運送法の特別制度の導入 ②認定事業者に対する報告徴収制度の導入
17 成田国際空港株式会社法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成21年2月2日	①成田国際空港株式会社の総株主の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止 ②成田国際空港株式会社の総株主の一定割合以上の議決権の保有の届け出
18 都市再生特別措置法施行令及び都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	都市局	平成21年6月25日	①重要説明事項の追加
19 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案	法律	総合政策局 海上保安庁	平成22年1月27日	①一定の海域における一定の油の積載禁止の規定の新設 ②船舶間貨物油接触件系手引書の積載義務等の新設 ③船舶間貨物油接触件系手引書の積載義務等の新設及び関係する油の届出の届出のおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令の新設 ④基準適合燃料油以外の燃料油を使用する船舶の船長に対する国土交通大臣への通報義務の新設 ⑤燃料油実質要件手引書の積載義務等の新設 ⑥有害物質の放出防止措置手引書の積載義務の新設 ⑦有害物質の放出防止措置手引書の積載義務の追加 ⑧一定の船舶の船長等に対するオゾン層破壊物質を含む設備の一覧及びオゾン層破壊物質記録簿の積載義務の新設
20 経済的水域及び大規模の保全及び利用の促進のための低瀬川の保全及び拠点施設の整備に関する法律案	法律	河川局 港務局	平成22年2月9日	①低瀬川保全区域の指定及び当該区域における行為規制 ②特定種鳥害防止施設周辺の水域の占用の許可等
21 航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成22年2月15日	①特定用途用機師士の資格の創設 ②操縦者に対する特定用途用機師士の資格制度の創設 ③航空機乗務員の業務時間の適正化
22 賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律案	法律	住宅局	平成22年2月22日	①家賃債務保証業の登録制度の創設 ②家賃等返済情報提供事業の登録制度の創設 ③家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設
23 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案	法律	河川局	平成22年2月22日	緊急調査のための土地の立入り等
24 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案	法律	自動車交通局	平成22年3月4日	①コンテナに関する情報の伝達制度の創設 ②コンテナ事業者の標準業務等の規定
25 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	総合政策局 海事局	平成22年3月24日	①船舶の汚濁防止に係る汚濁防止措置の強化 ②船舶の燃料油の基準のうち硫黄分濃度の基準の強化 ③船舶において後部が禁止されるものの対象の拡大

第3章 国土交通省における政策評価の取組み

《第3章のポイント》

政策評価は、行政評価法を根拠として各省庁が基本計画、事後評価実施計画を策定して実施していますが、そもそも、国家行政組織法第2条では、「国の行政機関は、内閣の統括の下に、その政策について、自ら評価し、企画及び立案を行い、並びに国の行政機関相互の調整を図るとともに、その相互の連絡を図り、全て一体として、行政機能を発揮するようにしなければならない」とあります。

また、中央省庁等改革の基本方針第4条では、「国民的視点に立ち、かつ、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた客観的な政策評価機能を強化するとともに、評価の結果が政策に適切に反映されるようにする」とされています。

このように、政策評価は、評価することが目的ではなく、評価の結果が政策に適切に反映されて初めて、その目的が達成されるといえます。

第3章では、直近の基本計画の変更の主たる内容の説明とともに、最近の評価結果のごく簡単な概要を示し、さらに政策評価の結果が政策に反映された事例等を紹介します。

1 平成21年3月の基本計画の変更

平成21年3月31日に、「評価の質の向上」と「手続きの簡素・合理化による業務の改善」の観点から、基本計画を変更した。変更のポイントは下記のとおりである。

国土交通省政策評価基本計画の変更（平成21年3月31日）のポイント

①評価の質の向上

- 国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～を策定
基本計画及び事後評価実施計画と分離することで機動的な対応を可能とし、同時にマニュアル的に詳細な内容を記述することで評価担当者を支援する。
- 政策アセスメントと規制の事前評価（RIA）を整理
政策アセスメントに分類される規制の事前評価（RIA）について、より質の高い評価が実施されるよう、基本計画上では、実施について別立てで規定し、評価内容等における両者の違いを明らかにする。
- 政策アセスメントの改善
評価の対象について、従前の「新たに導入を図ろうとする施策等は原則として対象」等から、「新たに導入を図ろうとする施策等のうち社会的に影響の大きいものは必要に応じ対象」へ変更する。その他、実施要領レベルで評価書の様式を変更し、効率性の評価などを支援する工夫を導入。

②手続きの簡素・合理化による業務の改善

- 基本計画、事後評価実施計画及び実施要領の規定の役割分担の変更等
基本計画の内容を取組方針等に限定し、毎年度のローリング変更を止め、平成21年～25年度の5年計画へ変更
基本計画から、毎年度変更が必要なもの、実施手順に関する部分等を外し、内容を基本的な進め方に限定する。基本計画別紙の業績指標一覧表及び政策レビューターマータブル一覧表は、毎年度策定の事後評価実施計画で位置付ける。基本計画本文の各評価実施手順・基本計画別紙の評価書様式は、新たに策定する実施要領等で位置付ける。
- 個別・不定期に作成される評価書等についての政策評価手続の整備
個別・不定期に評価書等を作成する場合には、決裁のみにより評価書等を決定できるよう、所要の変更を行う。
- 追加・修正の政策アセスメントの実施時期の変更
8月の評価実施後、予算要求途中で新たに企画立案したもの（補正予算等）についての追加、法律改正等がなされたことによる修正等については、翌年度夏頃に追加・修正の政策アセスメントとして取りまとめているが、業務量の平準化の観点から実施時期を変更する。（実施要領により3月とする。）

2 平成21年度における政策評価への取組み

(1) 政策チェックアップ

平成20年度の政策チェックアップ評価書(平成21年8月)は、政策目標13, 施策目標46, 業績指標236を対象として実施した。

①平成20年度の実施における主な変更点

国土交通省政策評価会の委員からの意見等を参考に、下記のような変更を行った。

- i 施策目標ごとに、【評価結果の概要】のページを設け、(必要性)、(有効性)、(効率性)、(総合的評価)、(反映の方向性)をそれぞれ定性的に記述する欄を新設した。これは、財務省から毎年度照会がある政策評価調書への記述を意識した上で、特に必要性、有効性、効率性の記述について一定の論理性を確保するなどその記述の質の確保を図ったものである。
- ii 業績指標の個票の(指標の定義)欄において、より具体的で、分かりやすい説明を推奨。具体的には、率や割合の指標の場合、その分母と分子の内容について、改めて記述を求めた。
- iii 過去の実績値に関するグラフの表記について、原点0を明記するなど適正化を図った。
- iv (主な事務事業の概要)欄に記載した事務事業について、予算額や減収(見込額)について可能な限り記載を求めた。
- v 前年度の(平成20年度以降における新規の取組み)欄を、(平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項)欄とし、欄内を(平成21年度)と(平成22年度以降)の欄に分けた。これは、行政支出総点検会議の指摘事項(平成20年12月)を踏まえ、評価書における工夫の一つとして行ったものであり、PDCAサイクルによる検討時に、新規の取組みだけでなく、見直し事項についても意識するよう職員に促す効果を意図したものである。

②今後の取組みの方向性

政策チェックアップによって省の政策の定期的な見直し・改善を行っていくためには、省の使命や基本理念に基づいた「目標・指標体系の充実」と「分析・評価のレベルアップ」の両面において、政策チェックアップの仕組み全体をさらに改良していかなければならない。

まず、前者に関しては、業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から結果の実現、アウトカムの発現に至る因果関係(メカニズム)や、その影響度合いを明確にする必要がある。また、省が掲げる目標の達成を目指す上で、実施しようとする施策が効率的であることを、その代替施策と比較することなどにより示すことも重要である。なお、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該

施策が必要であるのかを明確にすることは、省全体の目標設定という観点からは重要な今後の課題である。

しかし、最も喫緊の課題は、業績指標の数の増加の抑制である。政策評価と予算・決算との連携のための調整等により、業績指標は年々増加し、現在では236業績指標にまで増加している。300近い指標数では、その全体の状態を把握することは困難であり、省全体のマネジメントを掌るツールとしては使い勝手が悪い。今後、何らかのタイミングにおいて業績指標数の削減等を実施する必要がある。

一方、分析・評価については、他の行政機関や外国の好事例を参考にしたり、研究機関の成果を活用するなどして、引き続きレベルアップに努める必要がある。例えば、施策と業績指標の関係を分析するに当たっては、業績指標を適時に把握できるようデータの収集方法の開発に努めるとともに、その施策に関連するデータ等を幅広く分析することによって、業績指標への影響度を把握するといったことも重要である。

(2) 政策レビュー

①平成20年度及び21年度とりまとめの政策レビュー結果とその活用

平成20年度には、「総合評価方式」、「まちづくりに関する総合的な支援措置」、「小笠原諸島振興開発のあり方」、「次世代空港保安システムの構築」の4テーマについて、政策レビューをとりまとめた。

平成21年度には、「第五次国土調査事業10箇年計画」、「総合的な水害対策」、「住宅分野における市場重視施策」、「総合物流施策大綱(2005-2009)」の4テーマについて、事後評価実施計画の予定どおり、政策レビューを取りまとめた。

また、平成21年11月には「住宅・建築物の耐震化の促進」についてもまとめた。これは、平成20年11月28日の経済財政諮問会議において同テーマが平成20年度重要対象分野とされ、総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会(以下「政独委」という。)より提出が求められていたためである。なお、その後、経済財政諮問会議は事実上廃止されたため、政独委に「平成20年度重要政策」として提出した。

②今後の取組み

政策レビューは政策チェックアップや政策アセスメントと異なり、あらかじめテーマを決めて相当程度の時間と手間・コストをかけて分析を行うものであり、政策への反映のタイミングなども踏まえつつ計画的・重点的に実施することが必要である。そのためには、どのタイミングでどのようなテーマを取り上げるかを決める際に、例えば、法令、既存の中長期計画、大綱等の見直し時期や審議会での有識者等の意見などを、十分考慮することが重要である。また、「評価によって何を明らかにしたいのか」をまず明確にし、それに答えるためにはどのようなデータや分析が必要になるかを検討した上で、データ収集、分析手法、作業工程等についての「評価デザイン」を、評価のできるだけ初期の段階で固めることが重要である。

平成18年度に取りまとめた政策レビュー「行政行動の改革－改革はどこまで進んだか－」において、政策レビュー等に関する取組みの課題を探った結果、「取組みの進展」に関するものとして「トップダウンでの取組み」、「社会経済情勢の反映」及び「政策レビューのテーマに対する国民の意見の反映」を、「分析手法の進化」に関するものとして「分析手法の体系化」、「政策の問題点の把握と原因分析」及び「政策効果の定量的な把握」が浮かび上がった。

これらの課題に対する改善として、「取組みの進展」については、「政策レビューに係る幹部会開催のルーティーン化」及び「政策レビューテーマのテーマ選定・見直しにあたっての政策評価会の活用」により対応することとしており、幹部会に関しては、平成19年度より、「政策レビューに関する検討会」として5月及び6月に計2回開催し、新規のテーマを選定するとともに、当該年度実施テーマの実施方針説明を担当局長等から行っているところである。なお、平成22年度からは、座長を事務次官から大臣政務官に格上げして行う予定である。

また、「分析手法の進化」については、新たに政策レビューに着手する担当者が、政策レビューを実施する際に参考とすることのできるガイダンスを作成したほか、施策の問題点の把握と原因分析、政策効果の定量的な把握、第三者の知見の活用等の点についても検討を行うこととしている。

一方で、個々の政策レビューの質的向上を図ることとあわせて、政策レビューの成果を国土交通省の政策目標や業績指標の見直し、新規政策の提言につなげるなど、政策チェックアップや政策アセスメントとの一体的な運用に努めることにより、政策のマネジメントサイクルの確立をより一層推進していくことが重要である。このような認識や、平成23年度に取りまとめる政策レビューが10年目となることから、当面、下記の3つの視点を加えて政策レビューテーマを選定することとした。

- i 国土交通省の重要な政策課題の中で未だ政策レビューの対象となっていない事項について、政策レビューの対象とする方向で検討する。
- ii 社会経済情勢の変化等を踏まえ、新たにテーマを設定すること、及び既に1度取り上げたテーマについて再度実施することを検討する。
- iii 従来とは角度を変え、幅広い課題をカバーするなど、切り口を工夫したテーマとすることに留意する。

今後とも、これらの視点も踏まえ、政策の俯瞰的な見直し等に資するため、引き続き政策レビューの質の一層の向上に取り組んでいる。

(3) 政策アセスメント

①平成21年度及び22年度概算要求等に係る政策アセスメント結果とその活用

平成20年8月25日に、平成21年度予算概算要求、税制改正要望等に係る63件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

翌年度も、平成21年8月31日に、平成22年度予算概算要求等に係る49件の新規施

策について政策アセスメントを実施した。

しかし、政権交代により、平成21年10月15日に予算概算要求を組み替えた。このため、政策アセスメントについても、変更を行い、平成21年11月26日に改めて政策アセスメント評価書の決定を行った。(評価書等は本報告書の別冊又は国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/>)

これらの政策アセスメントの評価書に記載された、施策等の必要性、効率性、有効性の趣旨等は、それぞれの施策等の予算要求等の際に活用されている。

②平成21年度の実施における主な変更点

平成21年3月の基本計画の改正とそれに伴う実施要領の策定により、政策アセスメントの評価書の様式の変更を行った。

具体的には、「施策等の目的」欄に、従来からの「政策目標」・「施策目標」・「業績指標」以外に「検証指標」の欄を新設した。これにより、PDCAサイクルのC(CHECK)に相当する事後評価・検証を、手法を特定して行う仕組みを確立して施策の改善に資するとともに、業績指標の増加の抑制を図ったところである。

なお、政策アセスメントの対象となる施策等が目標とする「政策目標」等を改めて明示することによって、必要性や有効性の検討をこれらの目標から説明することが容易になるとともに、施策を企画・立案する際の思考訓練にもなると考えている。

③今後の取組みの方向性

行政評価法上、実施を義務付けられているわけではないため、その対象範囲等について、毎年度、確認が必要である。また、予算要求に直接資する評価であることから、政務三役への説明の手法などについて工夫が求められる。

なお、規制の事前評価(RIA)はこれまでの経緯から、政策アセスメントの一種と位置づけられてきたが、今後、租税特別措置等の政策評価など、政策評価の種類が増えることから、「施策の特性に応じた方式」に位置づけ直すなどの措置が必要と考えられる。

(4) 個別公共事業評価

①平成20年度及び21年度の評価結果

平成20年度は平成21年度予算に向けた評価として、年度末に新規事業採択時評価446件、再評価3,632件(うち67件は評価手続き中)及び完了後の事後評価85件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち11事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。

平成21年度は、平成22年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に1月末に新規事業採択時評価10件、再評価184件を行った。また補助事業等を対象に年度末に新規事業採択時評価55件、再評価68件(うち5件は評価手続き中)及び完了後の事後

評価94件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち1事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。

個別の評価結果については、本報告書の別冊又はホームページに掲載(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/>)。

②直轄事業等における事業評価の改善に向けた取組み

直轄事業等の透明性、客観性の確保を目指すため、平成21年12月24日、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」及び「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の改定を行った。改定に伴う直轄事業等の新たな事業評価の取組みについては以下のとおり。

- i 都道府県・政令市(地方負担の負担者)への意見聴取の導入(新規事業のみ)
新規事業評価については、直轄事業負担金の負担者である都道府県・政令市等への意見照会を導入する。
- ii 第三者による事前審査の充実
 - ・新規事業評価については、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聞くとともに、最終的な政務三役会議における審議を経て大臣が決定する。
 - ・再評価については、従来通り各地方整備局等の事業評価監視委員会において審議した上で、政務三役会議で確認する。
 - ・事業評価監視委員会等に提出する資料は、検証可能なものに改善する。
- iii 国会での審議の充実(評価時期の前倒し)
新規事業評価及び再評価の評価書を、国会へ提出し、審議に付す。

なお補助事業及び独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業に限る。)の事業評価については、運用上、地方公共団体等で責任を持つこととし、従来通り、年度末までに地方公共団体等において評価書(案)を作成し、国はそれをもって大臣決定するものとする。

(5) 個別研究開発課題評価

平成20年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了後の事後評価」をそれぞれ34件、1件、27件実施した。

また、平成21年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了後の事後評価」をそれぞれ35件、1件、30件実施した。

個別の評価結果については、本報告書の別冊又はホームページに掲載(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000009.html)。

(6) 規制の事前評価 (RIA)

平成21年3月の基本計画変更で、「規制の事前評価(RIA)(事業評価方式)」を「政策アセスメント(事業評価方式)」とは別に位置付け、平成21年6月には、「規制の事前評価(RIA)に関する国土交通省政策評価実施要領」を策定したところである。これにより、評価書の様式を、総務省が定めた評価書(要旨)の様式に近づけ、より簡易に評価が行われるように工夫したところである。

なお、平成21年度は、8件の評価を行い、平成19年10月の義務付け以降平成22年3月までに行った規制の事前評価は、合計25件となった。

3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例

具体的な反映の事例として、平成20年度政策チェックアップ評価書における評価等が反映されて、予算概算要求等が行われ、政策アセスメントも実施された事例を紹介する。

政策評価の結果が政策に反映された事例

[事例1]

平成20年度政策チェックアップ「業績指標142:訪日外国人旅行者」において、「2020年(平成32年)までに訪日外国人旅行者数が2000万人となる観光立国を加速化するため、国際競争力の高い魅力ある世界有数の観光地の形成、世界からのアクセス抜本改革、日本ブランド発信強化による需要拡大、訪日外国人旅行者への外国語対応の強化等について取り組む。」等の評価がなされていることを踏まえ、「訪日外国人旅行者の受入環境整備事業」について、政策アセスメント(No.26)を行い、事業に必要な経費を、平成22年度概算要求として要求した。

[事例2]

平成20年度政策チェックアップ「業績指標208:地積が明確化された土地の面積」において、「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調査を推進しながら、全体的な進捗率をいかに向上させるかが課題である。」とし、「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、(中略)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。」等の評価がなされていることを踏まえ、「都市部官民境界基本調査の創設」、「都市再生街づくり支援調査の創設」、「山村境界基本調査の創設」について、政策アセスメント(No. 40~42)を行い、事業に必要な経費を平成22年度概算要求として要求した。

[事例3]

平成19年度政策レビュー「環境政策・省エネルギー政策—環境行動計画を踏まえて—」において、今後の環境政策の重点戦略として「交通分野の大臣会合でのイニシアチブの発揮」等の評価がなされていることを踏まえ、「アジア諸国を中心とした交通分野における気候変動対策の国際的な推進強化」について、政策アセスメント(No. 39)を行い、事業に必要な経費を、平成22年度概算要求として要求した。

4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施

国土交通省の政策評価に関しては、所管法律の中で積極的に政策評価の実施を規定していることも特徴の一つと言える。

「社会資本整備重点計画法」、「国土形成計画法」及び「住生活基本法」に政策評価の規定が盛り込まれている。

それぞれが一定の分野についての包括的な法律であることから、以下のように、各分野において全般的に政策評価を実施することを規定する内容となっている。

(1) 社会資本整備重点計画法

第7条(社会資本整備事業に係る政策の評価)において、各省庁の政策評価に関する基本計画に、社会資本整備重点計画(平成21年3月31日閣議決定)に概要が定められた社会資本整備事業を定めることとされ、これを受けて国土交通省の政策評価に55の業績指標が定められたところである。

社会資本整備全般に係る数値目標が閣議決定され、これが政策評価の目標として設定されたことを受けて、基本計画に位置付けられたことにより、国土交通省の政策評価が本格化するとともに、これ以降毎年度政策評価を行うことで、フォローアップを行っており、また、社会本整備審議会及び交通政策審議会計画部会においても報告を行っているところである。

(2) 国土形成計画法

第7条(全国計画に係る政策の評価)において、全国計画を政策評価に係る基本計画に定めるとともに、全国計画が公表された2年後に全国計画に係る政策評価を実施することとされた。

ここでいう政策評価は、社会資本整備重点計画法とは異なり、政策チェックアップ(実績評価方式)ではなく、政策レビュー(総合評価方式)で実施することとしている。

具体的には、政策評価は、計画の効果が発現し始める計画策定・公表後2年を経過してから開始し、国土交通省においては、政策レビューを2年にわたって行うことを原則としていることから、評価作業を2年間かけて行い、その結果を反映して新たな計画の策定又は計画の変更を行うことが想定されている。

長期計画のフォローアップを政策評価で実施することが定められ、政策評価の結果によっては全国計画を変更することになる等、政策評価の新しい活用手法として注目されるところである。

(3) 住生活基本法

第16条(全国計画に係る政策の評価)において、国土形成計画法と同様に全国計画が公表された2年後に政策評価を実施することが規定され、政策評価の方式も同様に政策レビュー(総合評価方式)で実施することとしている。

本規定は、政策評価法の基本計画を定めるときは、事後評価の対象とする政策として、全国計画を定めなければならないことを国土交通大臣に義務付けるものであり、特に、全国計画について政策評価を義務付ける理由としては、大きく以下の2点に整理できる。

- i 全国計画は、住生活の安定の確保及び向上の促進に関して、国家として基本的な方針等を定めるものであることから、計画の内容と社会情勢等との乖離が生じないようにする必要があること
- ii 全国計画の策定に当たっては、住生活の安定の確保及び向上の促進の全般について、関連する諸施策の企画立案や改善方策についての検討を含め、総合的かつ詳細な点検を踏まえて行われる必要があること

具体的には、政策評価は、計画の効果が発現し始める計画策定・公表後2年を経過してから開始し、国土交通省においては、政策レビューを2年間にわたって行うことを原則としていることから、評価作業を2年間かけて行い、その結果を反映して新たな計画の策定又は計画の変更を行うことが想定されている。

また、住生活基本法に基づく全国計画に盛り込まれた指標については、原則として国土交通省の基本計画の業績指標として盛り込んでおり、政策チェックアップによる政策評価を毎年度行うこととしている。

5 政策評価と成果目標別予算との連携

国土交通省においては、当初から政策評価導入の主眼をマネジメント改革の実現と考え、欧米の行政改革における最も根幹的な理念である NPM も採り入れつつ政策評価制度を構築し、新しい行政運営の確立を目指している。

NPM においては、目標の達成に向けて予算がどう使われ、それによって、どれだけの行政成果が上がったかを検証することが非常に重要であり、そのためには予算項目を目標に対応させることが必要である。

このため、国土交通省では、これまでも、政策本位・成果重視の成果目標別予算表を作成し、これとの連携を図っている。

平成21年度国土交通省関係予算の成果目標別主要事項(抜粋)

1. 暮らし・環境

事業費 4兆7,499億円(1.01倍)

国費 1兆2,569億円(0.91倍)

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

事業費 3兆3,247億円(1.05倍)、国費 4,999億円(0.91倍)

○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

事業費 3兆3,247億円(1.05倍)、国費 4,939億円(0.91倍)

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

事業費 1兆4,252億円(0.91倍)、国費 7,552億円(0.91倍)

○総合的なバリアフリー化の推進

事業費 36億円(0.50倍)、国費 64億円(0.84倍)

(表3) 成果目標別予算の例(平成21年度予算)

(単位:円)

区 分	事 業 費			国 費		
	21年度 A	前年度 B	倍率 A/B	21年度 C	前年度 D	倍率 C/D
○暮らし・環境	4兆7,499億	4兆7,263億	1.01	1兆2,569億	1兆3,854億	0.91
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	3兆3,247億	3兆1,649億	1.05	4,999億	5,498億	0.91
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	1兆4,252億	1兆5,614億	0.91	7,552億	8,344億	0.91
目標3 地球環境の保全	-	-	-	18億	11億	1.61
○安全	2兆8,988億	2兆9,770億	0.97	1兆6,451億	1兆6,878億	0.97
目標4 水害等災害による被害の軽減	2兆1,521億	2兆1,164億	1.02	1兆1,204億	1兆1,007億	1.02
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	7,467億	8,606億	0.87	5,248億	5,872億	0.89
○活力	6兆6,486億	5兆3,720億	1.24	2兆8,335億	2兆2,083億	1.28
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	3兆2,697億	3兆4,831億	0.94	1兆1,522億	1兆3,687億	0.84
目標7 都市再生・地域再生等の推進	2兆6,938億	1兆585億	2.54	1兆2,329億	3,129億	3.94
目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上	6,851億	8,301億	0.83	4,138億	4,904億	0.84
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	1億	2億	0.42	346億	363億	0.95
○横断的な政策課題	3,157億	2,877億	1.10	1,982億	1,930億	1.03
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	2,672億	2,451億	1.09	1,461億	1,404億	1.04
目標11 ITCの利活用及び技術研究開発の推進	18億	20億	0.91	288億	287億	1.00
目標12 国際協力、連携等の推進	-	-	-	6億	7億	0.91
目標13 官庁施設の利便性、安全性等の向上	467億	405億	1.15	227億	232億	0.98
小 計	14兆6,130億	13兆3,630億	1.09	5兆9,337億	5兆4,745億	1.08

(注)計数は、それぞれ四捨五入の関係上、端数において合計と合致しないものがある。

6 政府全体における政策評価重視に向けた取組み

成果重視による行政運営の理念は、政府全体レベルにおいても浸透しつつあるが、こうした取組みに関連した経済財政疑問会議における議論、経済財政運営と構造改革に関する基本方針、政策評価に関する基本方針の改定、成果重視事業及び政策群を紹介する。

(1) 経済財政諮問会議における議論

平成16年10月5日の経済財政諮問会議に提出された民間4委員のペーパーでは、「成果主義の予算制度のために、「評価」の充実是不可欠である。2002年に行政評価法が施行されたが、必ずしも有効に機能しておらず、予算の作成に活用するにはまだ多くの改善が必要である。導入3年後の2005年は見直しの年であり、充実を図るべきである。」とし、総務省、財務省に対して、評価改革で行うべき取組みについて、報告を求めた。これに対して、総務省、財務省は、平成17年3月10日に、それぞれ次のように諮問会議に報告している。

総務省は、

- ・各府省の評価を分かりやすく、横断的に比較検証できるよう、様式を簡便で統一的なスタイルにする、
 - ・達成目標の定量化を徹底するとともに、どのデータ(ものさし)で評価を行うかも予め明示させる、
 - ・科学技術関係予算の優先順位付け(SABC等)のように、優先度を明らかにする仕組みを採用する、
 - ・各府省の評価結果に対し、第三者評価を実施し、その結果を公表する、
- という4つのテーマに関する報告を行っている。

財務省は、政策評価調書の見直しの方向性、予算と成果を評価できるような予算書・決算書の作成に向けた検討について報告をしている。

経済財政諮問会議においては、予算と政策評価の連携を強めるために、行政評価法に基づく政策評価が実効性をもつこと、政策評価と予算査定が連携をもつこと、予算書・決算書が「施策」単位で記載・議決されるようにする取組が必要であるとして、総務省・財務省は、これらを検討のうえ、改革の方向と工程を明確にして、『基本方針2005』で提示すべきであるとした。

上記の議論を経て、平成17年6月21日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」においては、予算制度改革の一環として予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行うこととされた。

「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)

第2章「小さくて効率的な政府のための3つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

成果目標(Plan)－予算の効率的執行(Do)－厳格な評価(Check)－予算への反映(Action)を実現する予算制度改革を定着させる。このため、以下の取組を行う。

・政策毎に予算と決算を結びつけ、予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行う。平成20年度予算を目途に完全実施することを目指し、平成18年度までに実務的検証を完了させる。

また、政策評価と予算の連携強化を含め、政策評価制度に関する見直しを着実に進めるべく、「政策評価に関する基本方針」の改定等を平成17年内に行う。

また、平成18年7月7日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」においても次のように記載されている。

「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)

第3章「財政健全化への取組」

2. 「簡素で効率的な政府」への取組

(中略)

(予算制度改革)

・また、政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算とその成果を評価できるようにする仕組みについて、引き続き予算書・決算書の見直しを行い、平成20年度予算を目途に実施する。

(2) 政策評価に関する基本方針の改定

行政評価法附則において、平成14年4月1日の法施行後3年を経過した場合に同法施行の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講ずることとされており、見直しを進め、「政策評価に関する基本方針の改定」(平成17年12月16日閣議決定)及び「政策評価の実施に関するガイドライン」の策定が行われた(平成17年12月16日政策評価各府省連絡会議了承)。

政策評価に関する基本方針の改定のポイント

- i 重要政策に関する政策評価の徹底
 - ・内閣の重要政策に関する評価の徹底
 - ・複数府省が関係する政策
 - ・政策評価の重点化・効率化
 - ・規制の事前評価の早期義務付けに向けた取組み
- ii 政策評価の質の向上
 - ・政策評価の予算要求等政策への反映
 - ・評価の客観性の確保
- iii 国民への説明責任の徹底
 - ・国民に分かりやすい評価書・要旨の作成
 - ・政策評価制度の広報を積極的に展開し、国民的議論を活性化

(3) 「経済財政改革の基本方針2007」とこれを踏まえた「国土交通省政策評価基本計画」の変更

平成19年6月19日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2007」において、次のように記載された。

「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3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(5) 予算書・決算書の見直し

政策ごとに予算と決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)と政策評価の単位とを対応させる等の見直しを行い、平成20年度予算から実施する。

国土交通省においても、「経済財政改革の基本方針2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、平成19年8月に基本計画を改定し、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

具体的には、それまでの、4分野、27政策目標、98施策目標、119業績指標の政策体系を、3分野、13の政策目標及び46の施策目標とその達成度を示す216の業績指標・目標(当時)に設定し直した。

(4) 「経済財政改革の基本方針2007」による「重要対象分野」の導入

平成19年6月19日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2007」において、次のように記載された。

「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3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(4) 政策評価の機能の発揮

平成19年末から次の方法で経済財政諮問会議と総務省・各府省の政策評価に関する連携を強化することにより、評価結果を活用し、予算の効率化等国の政策に適切に反映する。

- ① 総務大臣は、各府省の評価の実施状況に関する「政策評価・独立行政法人評価委員会」の調査審議を踏まえ、毎年末、経済財政諮問会議に、重要対象分野の選定等について意見を述べる。
- ② これに対し、経済財政諮問会議は、政策評価の重要対象分野等を提示する。総務大臣は当該提示を踏まえた評価の実施を推進する。

これを受け国土交通省では、重要対象分野の選定を受けたテーマについて、政策レビューとして取りまとめることとし、その旨を実施要領に記載した。

(5) 「経済財政改革の基本方針2009」における「重要対象分野」

「経済財政改革の基本方針2009」(平成21年6月23日閣議決定)

第4章 今後の財政運営の在り方

1. 平成22年度予算の基本的な考え方

(中略)

(2) 平成22年度予算の方向

- ・各府省の予算要求に当たっては、成果目標を掲げ、事後評価を十分に行い、予算の重点化に活用するなどPDCAサイクルを着実に実施する。

(3) 新たな行政改革の取組

- ・重要対象分野である地震対策及び医師確保対策の政策評価を推進する。

「経済財政改革の基本方針2008」(平成20年6月27日閣議決定)から、具体的に政策評価の重要対象分野の提示が行われた。実施2年目である平成21年度には、テーマのうち1つに、「地震対策」(内容は建築物の耐震化(国土交通省住宅局)と地震保険(財務省))が提示された。これを受け、政策レビュー「住宅・建築物の耐震化の促進」を実施し、平成21年11月26日に評価書を決定した。なお、経済財政諮問会議へ報告が事実上困難となったことから、総務省は当該仕組みを「重要政策の評価」との位置づけとし、同年12月16日に、政策評価・独立行政法人評価委員会から答申を受けて、評価結果に係る課題を国土交通大臣等に通知した。

(6) 成果重視事業

成果重視事業とは、定量的な政策目標の設定、効率的な予算執行、厳格な事後評価をその特徴とするもので、予算編成プロセス改革の一環として平成16年度予算から試行的に導入された「モデル事業」の基本的枠組みを維持しつつ、政策評価との連携を強化した事業である。

経済財政諮問会議においても、予算の質の改善・透明性の向上に当たって、事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施の重要性が強調されていたところであり、国土交通省においても、政策チェックアップにより、その評価を実施している。

平成21年度における成果重視事業の取組み

成果重視事業（業績指標）	目標値（目標年次）
1. 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大臣免許業者30% 知事免許業者10% (平成21年度) ②50% (平成21年度)

(7) 政策群

政策群は「基本方針2003」(平成15年6月27日閣議決定)において、

- ・規制改革・制度改革等と予算措置を組み合わせ、構造改革と予算との連携を強める
- ・原則として府省横断的に対応することで、政策の実効性・効率性を高める
- ・より少ない財政負担で民間活力を最大限に引き出す

ことを目指して定められた。これにより「予算の効率性の向上、歳出の質の更なる改善」が結果として期待されている。

国土交通省に関係するものとしては、平成16年度の予算編成で「緑豊かで安全・快適な都市の再生」など8件の政策群が決定された。平成17年度の予算編成では、さらに「建設事業の新分野進出促進支援」、「木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築」、「競争的研究資金の改革と充実」の3件が増え、全部で11の政策群となっている。

それぞれの政策群においては、関係各省横断的な政策目標とその評価のための定量的指標が設けられており、予算要求時に厳格な査定を行う事前統制的なチェックから、目標ごとの大括りの予算編成や柔軟な予算執行を行い、施策を実施した後での厳密な事後評価の結果を次の予算へ反映させるという事後的なチェックへの転換を図るものである。

政策群に関する事後評価については、府省横断的な政策評価として総務省による総合性・統一性確保のための評価により実施されているものもある。

例えば、平成20年度には、「外国人が快適に観光できる環境の整備」についてとりまとめられた。

(表4) 平成21年度国土交通省関係予算における政策群

	政策群名【関係府省】
1	建設業の新分野進出促進支援(継続) 【国交省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
2	木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築(継続) 【国交省、厚労省、農水省、環境省】
3	競争的研究資金の改革と充実(継続) 【国交省、内閣府、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
4	緑豊かで安全・快適な都市の再生(継続) 【国交省、内閣府、警察庁、文科省、厚労省】
5	外国人が快適に観光できる環境の整備(継続) 【国交省、法務省、外務省、農水省、経産省】
6	安全かつ効率的な国際物流の実現(継続) 【国交省、警察庁、総務省、財務省、厚労省、農水省、経産省】
7	世界最先端の「低公害車」社会の構築(継続) 【国交省、総務省、経産省、環境省】
8	少子化の流れを変えるための次世代育成支援(継続) 【国交省、内閣府、文科省、厚労省、農水省】
9	災害等緊急事態対応の強化(継続) 【国交省、内閣府、総務省】
10	都市と農山漁村の共生・対流の推進(継続) 【国交省、総務省、文科省、厚労省、農水省、環境省】
11	科学技術駆動型の地域経済発展(継続) 【国交省、内閣府、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省】

(8) 租税特別措置等に係る政策評価

平成22年度税制改正大綱(平成21年12月22日政府税制調査会)において、租税特別措置等について、政策評価を厳格に実施することとされた。

7 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

政策評価は、欧米等で広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にある。国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムを確立していくためには、第三者の知見の活用、政策評価制度や手法に関する調査研究、国民とのコミュニケーション等を通じて、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続することが重要である。

また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させることに意味がある。そのためには、政策の企画立案及び実施に携わる全ての職員が、「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、政策のマネジメントサイクルの確立に努め、それぞれの業務改善につなげていくことが重要である。また、政策評価の仕組みや評価の結果を国民にとってわかりやすい形で説明していくことも不可欠である。これらの観点から、国土交通省においては、省内外に対する政策評価の普及・啓発活動を積極的に実施している。

(1) 第三者の知見の活用

国土交通省においては、政策評価の運営等に当たり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取するとともに、政策評価システムの継続的な改善を図るため、政策評価に関する専門家・有識者等の知見を積極的に活用している。

①国土交通省政策評価会（及び国土交通省政策評価懇談会）

国土交通省が政策評価を全省的に導入して8年になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらにわかりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。

こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営に関して専門的知見を有する学識経験者等の第三者からなる国土交通省政策評価会(政策評価懇談会)を随時開催し、政策評価の改善に活用している。

現在、委員は8名で構成されている。第21回国土交通政策評価会(平成22年2月10日)から委員の変更があり、平成21年度末現在の委員構成は以下のとおりである。

なお、政策評価懇談会は、政策評価会という場よりも自由に意見交換を行う場として開催することとしており、同様の委員で組織されている。

国土交通省政策評価会委員(五十音順)

座長	上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻准教授
	工藤 裕子	中央大学法学部教授
	佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
	田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻准教授
	森田 祐司	有限責任監査法人トーマツ パートナー(公認会計士)
	山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

②政策レビューの実施における第三者の知見の活用

政策レビューは特定のテーマについて、その特性や評価の目的に応じた適切な評価手法を用いて、詳細な分析を行うものであるため、政策レビューの実施に当たっては、政策評価に関する専門的知見を有する学識経験者等からの助言を得ることが有効である。

このため、国土交通省においては、原則としてテーマごとに専門的知見を有する第三者からの助言を得て、政策レビューを行っている。

③個別公共事業評価の実施における第三者の知見の活用

個別公共事業について、再評価及び完了後の事後評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を開催し、意見を聴取している。

事業評価監視委員会は、評価の実施手続を監視し、当該事業に関して作成された対応方針(原案)に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めるときは、意見の具申を行う。

評価の実施主体の長は、事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図ることとしている。

また、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を平成21年12月24日に改定し、直轄事業等の新規事業採択時評価に関しても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴取することとしている。

(2) 政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。

平成20年度及び21年度においては、「政策目標レベルでの達成度評価のための調査」及び「政策評価及び評価の結果を踏まえた行政マネジメントの改善に係る調査」を研究成果としてとりまとめた。

(3) 政策評価の普及・啓発

①国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政(コミュニケーション型行政)を積極的に推進してきている。

その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象にするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。

政策評価においても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その取り組み状況について国民にわかりやすく説明することを心がけるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

②ホームページ

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となっているが、平成20年5月及び翌21年6月等に、よりわかりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新した。ここでは、政策評価の仕組みや手法、これまでの経緯等を改めて整理し、内容を改善するとともに、「国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～」等を掲載する等の工夫を行っている。

③職員の啓発等

政策評価は、評価書の作成といった手続にその意味があるのではなく、「目標によるマネジメント」の理念を全ての職員が共有し、政策のマネジメントサイクルを確立して、それに基づいて政策の企画立案や業務運営を持続的に改善していくことにその意義がある。

このため、国土交通省においては、評価書作成時のアドバイスや本レポートの配布等を通じて政策評価の意義、役割や手法等に関する職員の啓発に努めている。

④国土交通大学校における研修

国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校においては、様々な階層の職員を対象とした研修プログラムを実施している。管理職員から担当レベルの職員まで適切に政策評価の理念や運営方針について理解することが不可欠であることから、研修プログラムにおいて政策評価に関連する講義を含むようにしている。

平成20年度及び平成21年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、「国土交通省における政策評価」(新任管理職対象)等の講義を各6回行った。

おわりに

国土交通省では、①評価の質の向上と②手続きの簡素・合理化による業務の改善の観点から、平成21年3月に基本計画を変更しました。この変更により、国土交通省の政策評価の目的についても変更が加えられるなど整理が行われましたが、政策評価を改革の重要な手段の一つとして位置付け、省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指す、といった国土交通省の政策評価制度の基本的な考え方は、引き続き維持しています。

政策評価は、中央省庁等改革の重要な柱として位置付けられ、平成14年度に施行された「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づいて全府省で取り組みが行われているところですが、国土交通省は、そうした動きに先駆けて、行政のマネジメント改革の一環として政策評価に取り組んできたところです。

すなわち、国土交通省に統合される以前の旧4省庁時代より、政策評価に関する欧米先進諸国の動向も含めた調査研究を行うとともに、公共事業については、平成10年度に最初の評価を実施しました。また、国土交通省は、平成13年1月に誕生するにあたり、行政マネジメント改革の第一の柱として統合のメリットを活かし、国民が求める成果を効率的、スピーディーに実現するために、組織の壁を乗り越えて施策の融合・連携を推進することを掲げました。政策評価は、それを実現するもっとも重要なツールの1つとしてスタートしたのです。平成13年1月1日に国土交通省が発足すると、旧実施要領に基づき、全省的に政策評価が導入されました。

平成14年度からは、旧実施要領を廃して法定の基本計画を策定し、これに基づき、政策評価を実施してきました。国土交通省の政策目標として、「暮らし」、「安全」、「環境」、「経済社会」等の分野における27の目標を設定し、これに関係する113の業績指標を選定し、これによって業績測定を行うこととしました。また、事前評価である政策アセスメントについても、平成13年度に初めて実施し、定量的分析が難しいものについても、まず、「論理的分析」(ロジカル・フレームワーク)を行うことにより政策の必要性・有効性・効率性を明確にすることを重視しました。

さらに、平成15年10月には、これまで政府が個別に作成していた9つの公共事業の中期計画を1本化した「社会資本整備重点計画」が作成されたことに伴い、基本計画の一部を変更しました。これにより、重点計画に位置付けられている目標・指標についても、毎年度事後評価である政策チェックアップを行うこととなりました。これは、社会資本整備について事業量ではなく、成果主義に基づく目標を掲げ、計画の推進状況を毎年度チェックアップすることによって、事業の効率的・効果的实施を図っていく仕組みができたという点で、社会資本整備の大半を担う国土交通省として大変大きな意味を持つものです。

このほか、平成17年の12月には「総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律」、平成18年6月には「住生活基本法」が施行されました。いずれの法律においても全国計画の策定に当たって政策評価が法定化されることとなり

ました。

さらに、19年8月には、基本計画を変更し、施策の大括り化などを通じて、予算・決算と政策評価との連携を進め、政策体系を3分野、13政策目標、46施策目標、216業績指標としました。

そして、21年3月の基本計画の変更において、評価の質の向上と手続きの簡素・合理化による業務の改善の必要から所要の改正を行い、特に基本計画と、事後評価実施計画、新たに策定した実施要領の間で役割の再分担を行ったところです。

国土交通省としては、今後も国民の皆様などからご意見をいただくことで、政策評価の質の向上を図るとともに、組織全体に政策評価の推進とそれに通じたマネジメント改革を浸透させ、国民生活の向上が実感できる行政を目指してまいりたいと考えております。

第2部 評価報告

第1章 政策チェックアップ

1 平成20年度政策チェックアップ結果概要

平成20年度の業績に係る政策チェックアップの結果を平成21年8月にとりまとめた。

政策チェックアップの分析を行う前に、A、B、Cという結果について注意すべきポイントを整理しておく。

政策チェックアップの手続としては、まず①政策目標(アウトカム目標)を定めることから始め、次に②アウトカム目標の達成を測定するのに適した業績指標の設定及び初期値と目標値の設定を行い、③年度ごとに実績値を測定し、測定結果の評価を行う。④さらに、測定結果の要因分析や業績指標に関する施策の今後の取組みについて方針の決定を行うこととなる。

A、B、Cという結果は、③の測定結果の評価ということであり、「業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している」あるいは「示していない」という事実を単に明らかにしたものである。

従って、この結果のみをもって業績指標に関する施策が成果をあげているあるいは成果をあげていないという判断はできないことに留意する必要がある。

業績指標の測定結果がBと評価された場合についてみると、当該業績指標に関する施策が十分に進捗していない場合や施策をさらに改善すべき場合もあるが、業績指標が施策の成果を的確に反映していない(指標改定の検討が必要)、目標の設定が高すぎる、予測困難な外部要因(大規模な自然災害等)の影響など様々な要因が考えられる。

重要なことは、「業績指標の実績値が成果を示していない」結果となった場合には、何が要因なのかを分析し、今後の対応方針を検討することであり、Bという結果は、施策の成果についての議論の出発点であり、結論ではないということである。

こうした説明に対し、測定結果が施策の評価に直結しないということは数値目標を導入した意義が小さいということになるのではないかという意見も想定されるが、測定結果がBという客観的事実に対して施策が成果をあげていると主張するためには客観的なデータや事実を提示する必要がある、いわば施策の実施者側に挙証責任があると言える。

政策評価制度のもとで数値目標を導入する以前には、施策に対する批判や指摘は、多くの場合、批判する側がデータや事実を提示しなければ議論がスタートできないか、客観的な事実に基づかない抽象的な議論をせざるを得なかったことを考えると、数値目標を導入した意義は大変大きなものがあると考えられる。

また、測定結果がAと評価された場合であっても、目標の設定が低すぎる、施策の効果

以外の外部効果の影響の方が大きいことなども考えられることから、この場合であっても、測定結果が施策の成果を直接には示していないことに留意する必要がある。

なお、A・B・C評価を容易にするために、評価書の(過去の実績値)欄においてグラフの記載を求めている。これにより、実績値の「トレンド」が把握できることから、そのトレンドの延長が目標値を達成できると判断できるか否かが、その判断の基本となる。

もっとも、厳密にトレンドのみを考慮するだけではなく、施策の実施者側が「講じた施策」についても考慮することが可能であると考えられる。このため、厳密にはA・B・C評価は客観的評価とは言い難いが、いずれにせよ、施策の実施者側が挙証責任を負っていることは確かである。

以上の点を踏まえて、政策チェックアップの結果を見ていくこととする。結果の概要は、下表のとおりであり、チェックアップ(実績評価)による評価を始めて7年目である今回の評価において「目標達成に向けた成果を示している」指標は70%【66%】(【 】内は前年度値、以下同じ。)であり、「目標達成に向けた成果を示していない」指標は14%【18%】、「判断できない」指標は16%【16%】となっており、厳しい財政状況の中で予算配分の重点化や施策の改善等により目標に向けて着実に取り組みが進められている。

平成20年度業績に係る政策チェックアップの結果

業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、
 A-1: 施策の改善等の方向性を提示
 A-2: 現在の施策を維持
 A-3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、
 B-1: 施策の改善等の方向性を提示
 B-2: 現在の施策を維持
 B-3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

判断できないもので

指標の分類	暮らし・環境	安全	活力	横断的	計	
A	1	25	11	5	0	41
	2	27	37	66	22	152
	3	2	1	1	3	7
	小計	54 66.7%	49 76.6%	72 67.3%	25 71.4%	200 69.7%
B	1	6	4	8	2	20
	2	9	3	7	1	20
	3	0	0	0	1	1
	小計	15 18.5%	7 10.9%	15 14.0%	4 11.4%	41 14.3%
C	1	9	4	0	0	13
	2	3	3	19	4	29
	3	0	1	1	2	4
	小計	12 14.8%	8 12.5%	20 18.7%	6 17.1%	46 16.0%
合計	81	64	107	35	287	
1評価	40 49.4%	19 29.7%	13 12.1%	2 5.7%	74 25.8%	
2評価	39 48.1%	43 67.2%	92 86.0%	27 77.1%	201 70.0%	
3評価	2 2.5%	2 3.1%	2 1.9%	6 17.1%	12 4.2%	

業績指標の総数は236であるが、種類別に分けて分類しているものもあるため、指標の総数は287である。

なお、前述の通り、評価Bの「業績指標が目標達成に向けた成果を示していない」という結果については、施策が十分に進捗していない場合や施策を更に改善すべき場合もあるが、業績指標が施策の成果を反映していない(指標改定の検討)、目標の設定が高すぎるなど様々な要因が考えられることに留意する必要がある。

次に、今年度評価を行った287指標のうち、昨年度から引き続き評価を行っている227指標(60指標については、今年度から新たに立てた指標である)について、昨年度と比較した位置付けの変化から政策評価がどのように機能しているかを下図に従って見ていく。

平成20年度と平成19年度の評価の対比

H20 \ H19		A			B			C			新規	計
		1	2	3	1	2	3	1	2	3		
A	1	25	4		6	0		0	1		5	41
	2	5	97		5	6		1	6		32	152
	3	0	4		0	0		0	2		1	7
B	1	2	1		11	0		0	0		6	20
	2	0	6		1	8		0	2		3	20
	3	0	1		0	0		0	0		0	1
C	1	1	0		0	0		4	3		5	13
	2	0	6		0	0		0	15		8	29
	3	0	0		0	1		0	3		0	4
計		33	119	0	23	15	0	5	32	0	60	287

今回、新たに立てた指標は60と前回の130より半減したが、なお大量であった。その内容は、新しい社会資本整備重点計画の重点指標に起因するものがほとんどであった。

全体的に見ると前回Aの評価を受けた152指標のうち、10指標がBに変更され、同じくBの評価を受けた38指標のうち、17指標がAに変更されている。

基本的に、前回と同様の評価になっているものが多く、前回A-1であった25指標が、今回もA-1であり、A-2であった97指標が、今回もA-2となっている。

また、前回にB-2だった指標の変化を見てみると、一番多いのは変化のないB-2だった8指標であるが、A評価に転じた指標も6個と多く、B評価でありながら、現在の施策を維持(2評価)している場合も、近々にA評価となる見通しがあって評価をしているのではないかとの推測が可能である。

2 平成20年度政策チェックアップ結果一覧

凡例

「評価」欄	<p>「A-1」「A-2」「A-3」、「B-1」「B-2」「B-3」、「C-1」「C-2」「C-3」の記号は、以下の2つの分類(AからC及び1から3)の組み合わせ。</p> <p>A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している (目標年度では、目標を達成している。)</p> <p>B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない (目標年度では、目標を達成していない。)</p> <p>C 判断できない</p> <p>1 施策の改善等の方向性を提示</p> <p>2 現在の施策を維持</p> <p>3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。)</p>
「重要政策」欄	<p>「施政方針」 : 施政方針演説に関係するもの</p> <p>「閣議決定」 : 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの</p> <p>「閣決(重点)」 : 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもののうち、社会資本整備重点計画によるもの</p> <p>「本部決定」 : 内閣の本部決定に関係するもの</p> <p>「政府・与党申合」: 政府・与党の申し合わせに関係するもの</p>

平成20年度政策チェックアップ結果一覧表

「評価」欄「A-1」「A-2」「A-3」、「B-1」「B-2」「B-3」、「C-1」「C-2」「C-3」の記号は、以下の2つの分類（AからC及び1から3）の組み合わせ。

「重要政策」欄は、以下のとおり。なお、業績指標の太字は「社会資本整備重点計画第2章」に位置づけられ、政策評価を義務づけられている指標。

- A 業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している
- B 業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない
- C 判断できない

- 1 施策の改善等の方向性を提示
- 2 現在の施策を維持
- 3 施策の中止（施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む）

- I 「施政方針」：施政方針演説に關係するもの
- II 「閣議決定」：法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの
- III 「閣議（重要）」：法律・政令・基本方針等閣議決定によるものうち、社会資本整備重点計画によるもの
- IV 「本部決定」：内閣の本部決定に關係するもの
- V 「政府・与党申合」：政府・与党の申し合わせに關係するもの

○政策目標(アウトカム)	業績目標										
	○政策目標(評価の単位)		平成20年度実績				前年度評価		目標値		重要政策 I II III IV V
	初期値	(年度)	実績値	(年度)	評価	前年度評価	目標値	(年度)			
○業績指標※太字は「社会資本整備重点計画第2章」の指標											

○暮らし・環境

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										
1-1 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										
IB001	1 数世帯同居世帯の増加率	4.8%	平成15年	4.6%	平成15年	C-1	C-2	概ね20%	平成22年	*
IB002	2 子育て世帯における誘導型同居世帯の増加率(①全国、②大都市圏)	① 42% ② 37%	平成15年	42% 37%	平成15年	C-1 C-1	C-2 C-2	50% 45%	平成22年	*
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										
IB003	3 住宅の利活用期間(①減価償却の平均年数、②住宅の減失率)	① 約30年 ② 約8%	平成15年	約30年 約8%	平成15年	A-1 A-1	A-1 A-1	約35年 約5%	平成22年	*
IB004	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	2.4%	平成11~15年	2.4%	平成11~15年	C-1	C-1	3.5%	平成22年	*
IB005	5 既存住宅の流通シェア	13%	平成15年	13%	平成15年	A-1	A-1	19%	平成22年	*
IB006	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	20%	平成15年度	37%	平成20年度	A-1	C-2	38%	平成22年度	*
IB007	7 新築住宅における住宅性能表示の実施率	16%	平成17年度	19.3%	平成20年度	B-1	A-2	50%	平成22年度	*
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										
3 総合的なバリアフリー化を推進する										
IB008	新 8 主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	50,997ha	平成19年度	55,412ha	平成20年度	A-2	新規	約70,000ha	平成24年度	**
IB009	9 公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	① 51% ② 67.5% ③ 90.9% ④ 44%	平成19年度	約58%(暫定値) 67.5% 90.9% 44%	平成20年度	A-2 B-1 A-1 A-1	A-2 A-1 A-1 A-1	約75% 100% 約5割	平成24年度	**
IB010	10 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)	① 27.8% ② 14.8% ③ 8,504台	平成17年度	37.5% 20.3% 10,514台	平成19年度	B-2 A-2 B-2	B-2 A-2 B-1	65% 30% 18,000台	平成22年度	**
IB011	11 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)	① 32.1% ② 8.0% ③ 47.0%	平成17年度	26.5% 16.4% 59.9%	平成19年度	A-2 B-2 A-2	C-2 B-2 A-2	50% 50% 65%	平成22年度	**
IB012	12 交通アドバイザー会議における意見への対応件数	121件	平成19年度	107件	平成20年度	A-3	C-2	44件	毎年度	*
IB013	13 ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数	24,043人	平成19年度	30,381人	平成20年度	A-2	新規	約50,000人	平成24年度	**
IB014	14 園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合(①園路及び広場、②駐車場、③便所)	① 約44% ② 約32% ③ 約25%	平成19年度	約45% 約36% 約29%	平成20年度	A-1 A-1 A-1	A-1 A-1 A-1	約5割 約35% 約30%	平成24年度	**
IB015	15 バリアフリー化された路外駐車場の割合	33%	平成19年度	37%	平成20年度	A-2	A-2	約50%	平成24年度	**
IB016	16 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)	① 29% ② 6.7%	平成15年度	29% 6.7%	平成15年	C-1 C-1	C-1 C-1	56% 17%	平成22年度	*
IB017	17 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	10%	平成15年度	10%	平成15年	C-1	C-1	19%	平成22年度	*
IB018	18 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	12%	平成15年度	14%	平成19年度	B-1	B-1	30%	平成20年度	**
IB019	19 ICカードが導入されたバス車両数	4,610車両	平成17年度	19,506車両	平成19年度	A-3	A-2	26,000車両	平成23年度	*
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										
IB020	20 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件	平成18年度	0件	平成20年度	A-2	A-2	0件	平成19年度以降毎年	*
IB021	21 水辺の再生の割合(海岸)	約2割	平成19年度	約23%	平成20年度	A-2	A-2	約4割	平成24年度	**
IB022	22 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻	平成19年度	0隻	平成20年度	A-2	A-2	0隻	平成23年度	*
IB023	23 湿地・干潟の再生の割合(港湾)	約2割	平成19年度	約2割	平成20年度	B-2	B-2	約3割	平成24年度	**
IB024	24 廃棄物を受け入れる処理施設の見直し率	約6年	平成19年度	約7年	平成20年度	A-2	C-2	約7年	平成24年度	**
IB025	25 三大河川において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40%	平成19年度	約41%	平成20年度	A-2	新規	約45%	平成24年度	**
5 快適な道路環境等を創出する										
IB026	26 建設機械から排出されるNOx・PMの削減量(①PM、②NOx)	① 0.3千t削減(推定値) ② 0.3千t削減(推定値)	平成18年度	0.7千t削減(推定値) 15.9千t削減(推定値)	平成20年度	A-2	A-2	3.5千t削減 74.0千t削減	平成23年度	*
IB027	27 市街地の幹線道路の無電柱化率	12.7%	平成19年度	13.2%(暫定値)	平成20年度	A-1	B-1	13.2%	平成20年度	*
IB028	28 クリーンエネルギー自動車普及率	51万台	平成19年度	62万台	平成20年度	A-2	新規	69万台以上	平成22年度	**
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する										
IB029	29 漏水影響度	6,900日・%	平成19年時点の漏水100日平均	12,079日・%	平成20年	B-2	C-2	5,300日・%	平成23年時点の漏水100日平均	*
IB030	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	9件	平成18年度	11件	平成20年度	A-2	A-2	13件	平成23年度	*
IB031	31 地下水採取目標量の達成率	85.1%	平成18年度	89.1%	平成19年度	A-2	A-2	100%	平成21年度	**
IB032	32 水源地域整備計画の完了の割合	57%	平成18年度	63%	平成20年度	A-2	A-2	70%	平成23年度	**
7 良好な河川・湖沼・沿岸域空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する										
IB033	33 歩いていくる身近な水辺のネットワーク率	約66%	平成19年度	約67%	平成20年度	A-2	A-2	約7割	平成24年度	**
IB034	34 1人当たり都市公園面積	9.4㎡/人	平成19年度	9.6㎡/人	平成20年度	A-1	A-1	10.3㎡/人	平成24年度	**
IB035	35 都市域における水と緑の空間確保率	13.1㎡/人	平成19年度	平成19年度 比約14%	平成20年度	A-1	A-1	平成19年度比約1割増	平成24年度	**
IB036	36 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の0.4人に1人が利用	平成19年度	全国民の0.8人に1人が利用	平成20年度	A-1	A-1	全国民の0.5人に1人が利用	平成24年度	**
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、下水道資源の有効活用を推進する										
IB037	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	約2,800ha増	平成19年度	平成19年度の値から 約1,000ha増	平成20年度	A-1	A-2	平成19年度の値から 約1,300ha増	平成24年度	*
IB038	38 汚水処理人口普及率	約84%	平成19年度	約84%	平成19年度	A-1	A-1	約93%	平成24年度	**
IB039	39 下水道処理人口普及率	約72%	平成19年度	約72%	平成19年度	A-1	A-1	約78%	平成24年度	**
IB040	40 良好な水環境創出のための高度処理実施率	約25%	平成19年度	約25%	平成19年度	C-1	新規	約30%	平成24年度	**
IB041	41 合流式下水道改善率	約25%	平成19年度	約25%	平成19年度	A-1	B-1	約30%	平成24年度	**
IB042	42 下水道バイオマスリサイクル率	約23%	平成18年度	23%	平成18年度	C-1	新規	約39%	平成24年度	**
IB043	43 水辺の再生の割合(河川)	約2割	平成19年度	約23%	平成20年度	A-2	A-2	約4割	平成24年度	**
IB044	44 湿地・干潟の再生の割合(河川)	約2割	平成19年度	約2割	平成20年度	B-2	B-2	約3割	平成24年度	**
IB045	45 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率(①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)	① 約71% ② 約55% ③ 約71%	平成19年度	約72% 約55% 約72%	平成20年度	A-1 B-1 A-1	新規 新規 新規	約75% 約59% 約74%	平成24年度 平成24年度 平成24年度	** ** **
IB046	46 自然体験活動拠点数	428箇所	平成19年度	448箇所	平成20年度	A-1	B-1	約500箇所	平成24年度	**
IB047	47 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	1,391万人	平成18年度	1,391万人	平成18年度	B-1	B-1	約1,680万人	平成24年度	**
IB048	48 都市空間形成河川整備率	約38%	平成19年度	約39%	平成20年度	A-1	B-1	約40%	平成24年度	**
IB049	49 かわまちづくり整備自治体数	4市	平成19年度	8市	平成20年度	A-1	新規	28市	平成24年度	*
9 地球環境の保全										
9-1 地球温暖化防止等の環境の保全を行う										
IB049	50 特定輸送事業者の省エネ改善率	-	-	貨物-2.35% 旅客+0.53% 航空-1.54%	平成20年度	A-2	C-2	前年度比-1%	平成19年度以降毎年	*
IB050	51 国土交通分野におけるCDM登録案件数	3件	平成18年度	7件	平成20年度	A-2	B-2	15件	平成23年度	*
IB051	52 環境ポータルサイトへのアクセス件数	平均約478件/月(年度平均)	平成19年度	平均約1,528件/月(年度平均)	平成20年度	B-2	B-2	1万件/月(年度平均)	平成23年度	*
IB052	53 建設廃棄物の再資源化・削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)	① 98.6% ② 98.1% ③ 68.2%(90.7%) ④ 74.5% ⑤ 292.8万t ⑥ 80.1%	平成17年度	98.6% 98.1% 68.2%(90.7%) 74.5%	平成17年度	A-2 A-2 A-2 A-2 C-2 B-1	A-2 A-2 A-2 A-2 A-2 B-1	98%以上 98%以上 77%(95%以上) 82% 平成17年度排出量に 比して約9割減 87%	平成24年度 平成24年度 平成24年度 平成24年度 平成24年度 平成24年度	** ** ** ** ** **
IB053	54 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)	① 18% ② 32% ③ 7%	平成15年度	18% 36% 87%	平成15年度	A-1 A-1 A-1	A-1 A-1 A-1	31% 66% 85%	平成22年度 平成22年度 平成22年度	*
IB054	55 重要車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0%	平成14年度	0%	平成14年度	C-2	C-2	7%	平成22年度	*
IB055	56 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類数	0種類	平成19年度	0種類	平成20年度	C-2	C-2	4種類	平成23年度	*
IB056	57 モーターシップに関する指標(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))	① 21億トンキロ増 ② 301億トンキロ	平成18年度	16億トンキロ増 287億トンキロ	平成20年度	B-2 B-2	A-2 A-2	32億トンキロ増 312億トンキロ	平成22年度 平成22年度	*
IB057	58 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	3都市	平成19年度	15都市	平成20年度	A-2	新規	30都市	平成24年度	**

4 安全

Table with multiple columns containing safety metrics such as disaster prevention, fire safety, and road safety. Includes sub-sections like '10 自然災害による被害を軽減する' and '12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する'.

5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

Table with multiple columns containing transportation and security metrics. Includes sub-sections like '14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハブジャック・航空機テロ防止を推進する' and '16 住宅・建築物の安全性の確保を図る'.

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

Table with multiple columns containing international trade and tourism metrics. Includes sub-sections like '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' and '21 観光立国を推進する'.

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												
IB193	211 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)	①	33万件	平成18年度	81万件	平成20年度	A-2	A-2	現状維持又は増加	平成20年度比増減率	★	
		②	20万件	平成18年度	9万件	平成20年度	A-3	C-2	現状維持又は増加	平成20年度比増減率	★	
		③	4万件	平成18年度	23万件	平成20年度	A-2	A-2	現状維持又は増加	平成20年度比増減率	★	
IB194	212 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)		2,964,457件	平成18年度	3,914,847件	平成20年度	A-2	A-2	現状維持又は増加	平成20年度比増減率	★	
IB195	213 テレワーク人口比率		約10%	平成17年度	約15%	平成20年度	A-2	C-2	維持	平成22年度	★	★
IB196	214 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帰宅支援者数(首都圏)、④公共交通利用トリップ数(首都圏))	①	34%	平成18年度	34%	平成18年度	C-3	C-2	維持	平成23年度		
		②	38.491kg/1日	平成18年度	38.396kg/1日	平成17年度	C-2	C-2	35.885kg/1日	平成22年度		
		③	約1,370万人	平成18年度	約1,370万人	平成18年度	C-2	C-2	半減	平成23年度		
		④	約105百万トリップ	平成18年度	約105百万トリップ	平成18年度	C-3	C-2	維持	平成20年度		
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												
IB197	215 電子国土Webシステムを利用する団体の数		33団体	平成18年度	2,492団体	平成20年度	A-3	A-2	2,000団体	平成20年度	★	
IB198	216 電子基準点の観測データの欠測率		0.71%	平成18年度	0.37%	平成20年度	A-2	A-2	1%未満	平成23年度	★	
	新 217 基礎地図情報の整備率		0%	平成18年度	82%	平成20年度	A-2	新規	100%	平成23年度	★	★
41 離島等の振興を図る												
IB199	218 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数		404施策	平成18年度	493施策	平成20年度	A-2	A-2	510施策	平成23年度		
IB200	219 離島地域の総人口		452千人	平成18年度	435千人	平成18年度	C-2	C-2	402千人以上	平成23年度		
IB201	220 奄美群島の総人口		126千人	平成18年度	122千人	平成20年度	B-1	A-1	123千人以上	平成20年度		
IB202	221 小笠原島の総人口		2.3千人	平成18年度	2.3千人	平成20年度	B-1	B-1	2.5千人以上	平成20年度		
42 北海道総合開発を推進する												
IB203	222 農業基盤整備の事業完了地区における担い手の農地の利用集積率の増加		-	-	14.6%	平成20年度	A-2	A-2	8%以上(事業着手前との差)	平成24年度	★	
IB204	223 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合		12%	平成16年度	16%	平成20年度	A-2	B-2	概ね26%	平成23年度	★	
IB205	224 道外からの観光入込客数		635万人	平成17年度	628万人	平成20年度	B-3	A-2	900万人	平成24年度	★	
IB206	225 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	69万人	平成20年度	C-2	A-2	110万人	平成24年度	★	
IB207	226 北方領土開拓地域振興指標(一人当たり主要産額)		3.10百万円/人	平成17年度	3,438百万円/人	平成18年度	A-2	A-2	3,100百万円/人以上	平成24年度	★	
IB208	227 育成林であり水保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	60.1%	平成20年度	B-2	C-2	62.9%	平成20年度	★	
IB209	228 アイスの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)		22,867人	平成18年度	24,262人	平成20年度	A-2	新規	31,000人	平成24年度	★	
IB210	229 エネルギーデザイン視点の観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	1.53%	平成20年度	A-2	A-2	0.47%以上	平成24年度	★	
11 ICTの利用及び技術研究開発の推進												
43 技術研究開発を推進する												
IB211	230 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20年度	A-2	A-2	80%	平成24年度比増減率		
44 情報化を推進する												
IB212	231 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	3件	平成20年度	A-2	A-2	限りなくゼロ	平成20年度		★
IB213	232 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	86%	平成20年度	A-2	A-2	約90%	平成23年度	★	★
12 国際協力・連携等の推進												
45 国際協力・連携等を推進する												
IB214	233 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	118件	平成20年度	A-2	B-2	121件	平成23年度		
	新 234 建設関係職種における受入研修生数に占める技能実習への移行申請者数の割合		80%	平成18年	112%	平成20年	A-3	新規	90%	平成24年		
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												
IB215	235 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%	平成17年度	75%	平成20年度	A-2	A-2	85%	平成23年度		★
		②	5%	平成18年度	14%	平成20年度	A-2	A-2	41%	平成23年度		★
		③	14%	平成18年度	22%	平成20年度	A-2	A-2	35%	平成23年度		★
		④	4%	平成18年度	10%	平成20年度	A-2	A-2	28%	平成23年度		★
IB216	236 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官庁常務関係基準等々の策定事項数)	①	71%	平成18年度	79.3%	平成20年度	A-2	A-2	80%	平成23年度		
		②	3事項	平成18年度	16事項	平成20年度	A-2	A-2	25事項	平成23年度		

成果重視事業(モデル事業)

○政策目標(アウトカム)

政策目標(評価の単位)	業績目標								
	初期年度	(年度)	平成20年度実績		評価	前年度評価	目標値	(年度)	重要政策
○業績指標(成果重視事業)			実績値	(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 排出量削減プログラムの構築(CO ₂ 排出量予測の誤差)		-	-	10%以内	平成20年度	A-3	C-2	10%以下	平成20年度			
		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	3,680件	平成16年	5,280件	平成20年	A-3	A-2	6,000件	平成20年			
		②	60分	平成16年	30分	平成20年	A-3	A-2	30分	平成20年			
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 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%	平成19年度	12.6%	平成20年度	C-2	C-2	大臣免許業者30%	平成21年度		
			②	1.3%	平成19年度	2.1%	平成20年度	C-2	C-2	知事免許業者10%	平成21年度		
			78%	平成19年度	85%	平成20年度	A-2	A-2	50%	平成21年度			

3 平成20年度政策チェックアップ結果概要（個票概要）

【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。

（概評）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、過去の実績値は平成15年の調査結果のみであるため、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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■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

業績指標： **1** 最低居住面積水準未達率

目 標： 初期値：4.6%（平成15年）→目標値：概ね0%（平成22年）

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」

平成20年実績： 4.6%（平成15年） C-1（C-2）

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）

目 標： ①全国 初期値：42%（平成15年）→目標値：50%（平成22年）

②大都市圏 37%（平成15年） 45%（平成22年）

主な事務事業の概要： 「あんしん賃貸支援事業の推進」

平成20年実績： ①全国 42%（平成15年） C-1（C-2）

②大都市圏 37%（平成15年） C-1（C-2）

この記号は以下の2つの分類（AからC及び1から3）の組み合わせです。

A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している（目標年次では、目標を達成している。）

B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない（目標年次では、目標を達成していない。）

C 判断できない（保留）

1 施策の改善等の方向性を提示

2 現在の施策を維持

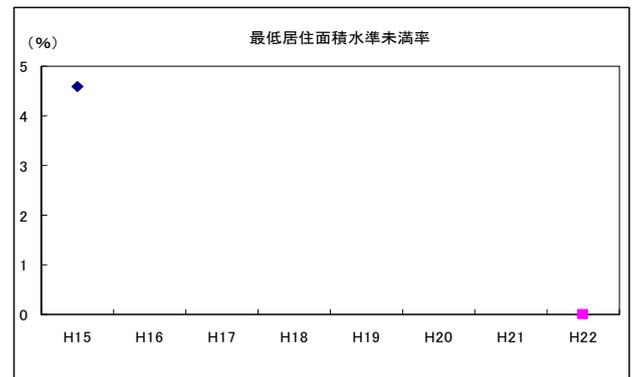
3 施策の中止（施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。）

※（ ）は平成19年度の評価であり、平成20年度に新たに設定した業績指標の場合には（新）として
います。

【指標の動向】

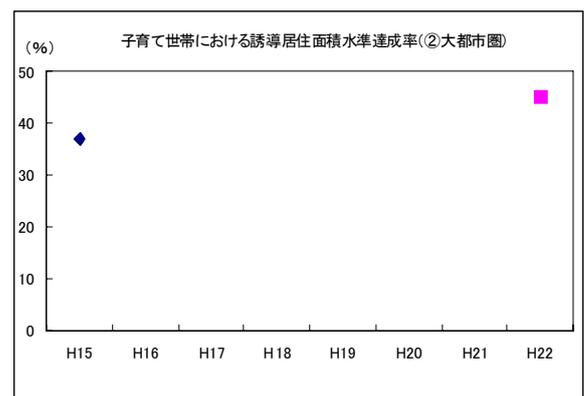
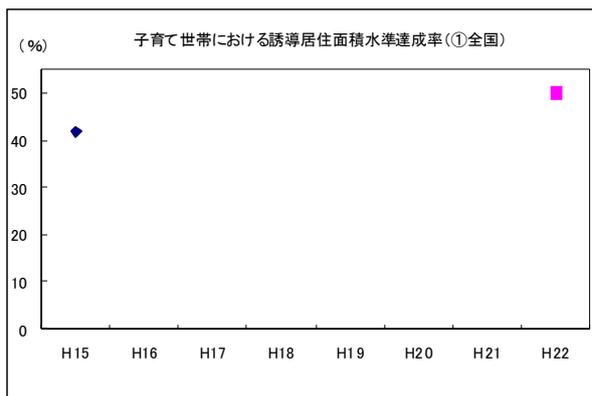
■施策目標 (1) 業績指標：① 最低居住面積水準未満率

・本業績指標に係る状況を把握するには、5年に1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。平成20年調査結果の確報値の公表を受けて、本業績指標の分析・把握が可能となるのは、平成22年春頃になる予定であるため、現時点で把握できない。



■施策目標 (1) 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)

・本業績指標に係る状況を把握するには、5年に1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。平成20年調査結果の確報値の公表を受けて、本業績指標の分析・把握が可能となるのは、平成22年春頃になる予定であるため、現時点で把握できない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標① 業績指標については、前述のとおり、過去の実績値が平成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21年度に新規の施策を実施することからC-1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、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。

業績指標② 業績指標については、前述のとおり、全国値は過去の実績値が平成15年の42%しかなく、傾向が判断できないこと、また、平成21年度に新規の施策を実施することからC-1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、全国値と同様に過去の実績値が平成15年の37%しかなく、傾向が判断できないこと、また、平成21年度に新規の施策を実施することから、C-1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。

【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。

(概評) 業績指標の中には、その評価の際に必要な住宅・土地統計調査等の結果が5年に一度しか得られず、平成20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。

【施策の概要と指標・目標値】

■ 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

業績指標： **3** 住宅の利活用期間 (①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)

目 標： 初期値：①約30年(平成15年) →目標値：①約35年(平成22年)
②約8%(平成10～15年) ②約7.5%(平成17～22年)

主な事務事業の概要： 「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」に基づく措置」

平成20年実績： ①約30年(平成15年) A-1 (A-1)
②約8%(平成10～15年) A-1 (A-1)

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

目 標： 初期値：2.4%(平成11～15年平均値) →目標値：3.9%(平成22年)

主な事務事業の概要： 「優良住宅取得支援制度」

平成20年実績： 2.4%(平成11～15年平均値) C-1 (C-1)

業績指標： **5** 既存住宅の流通シェア

目 標： 初期値：13%(平成15年) →目標値：19%(平成22年)

主な事務事業の概要： 「優良住宅取得支援制度」

平成20年実績： 13%(平成15年) A-1 (A-1)

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

目 標： 初期値：20%(平成15年度) →目標値：38%(平成22年度)

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」

平成20年度実績： 37% A-1 (C-2)

業績指標： **7** 新築住宅における住宅性能表示の実施率

目 標： 初期値：16%(平成17年度) →目標値：50%(平成22年度)

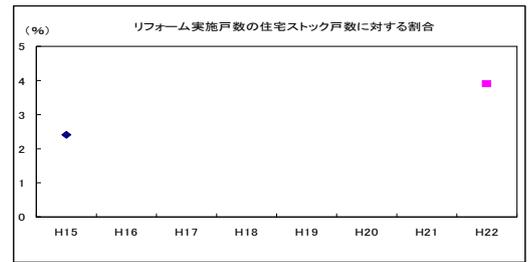
主な事務事業の概要： 「住宅性能表示制度を技術面・制度面より検討」

平成20年度実績： 19.3% B-1 (A-2)

【指標の動向】

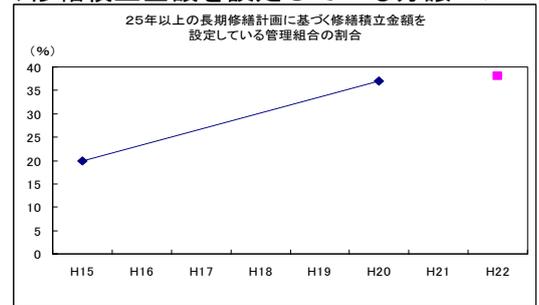
■施策目標（2）業績指標：4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

- 本業績指標に係る状況を把握するには、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。平成20年調査結果の確報値の公表を受けて、本業績指標の分析・把握が可能となるのは、平成22年春頃になる予定であるため、現時点で把握できない。



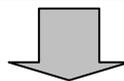
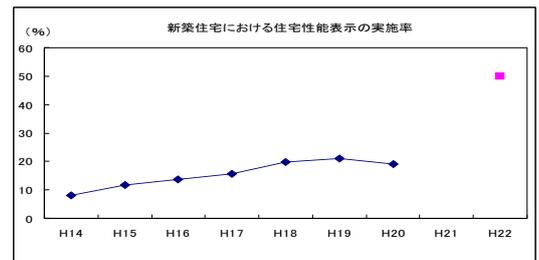
■施策目標（2）業績指標：6 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合

- 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しており、平成20年度の実績値は、15年度の20%から37%となり、目標に向けて指標は着実に伸びており、目標値の38%に向けて順調である。



■施策目標（2）業績指標：7 新築住宅における住宅性能表示の実施率

- 平成20年度の実績値は、19年度の21.0%から19.3%となり、目標に向けやや指標を下回った。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5割程度となっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標4 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20年の実績値は平成22年春頃に総務省より公表されるため、把握できないが、これまでの施策の拡充や、新たな措置を講じることとしているため、C-1と評価した。

今後も引き続きこれまでの施策を着実に推進するとともに、耐震改修、省エネ改修、バリアフリー改修をはじめ、住宅ストックの質の向上を図るリフォームを一層促進する。

業績指標6 業績指標の実績値は37%であり、平成15年度の初期値から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。

適切な長期修繕計画の作成の推進を図るため、以下の施策を推進する。

長期修繕計画標準様式、長期修繕計画ガイドライン及び同コメントの普及。

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。

業績指標7 平成20年度の実績値は19.3%であり、前年度よりもやや低下した。

これまでの推移では目標年度に目標値を達成できない可能性はあるものの、「経済危機対策」においても、住宅の省エネ化、長寿命化への取組がなされているところであり、平成21年度は省エネルギー法の改正、長期優良住宅法の施行など住宅の性能向上に資する制度の施行により住宅の性能を示す本制度の活用が見込まれることからB-1と評価した。

【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。

(概評) 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。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標： **8** 主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積

目 標： 初期値：50,997ha (平成 19 年度) →目標値：約 70,000ha (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「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」

平成 20 年度実績： 55,412ha A-2 (新)

業績指標： **9** 公共施設等のバリアフリー化率 (①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)

目 標： 初期値：① 51% (平成 19 年度) →目標値：約 75% (平成 24 年度)

②67.5% (平成 19 年度) 100% (平成 22 年度)

③90.9% (平成 19 年度) 100% (平成 22 年度)

④ 44% (平成 19 年度) 約 5 割 (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「歩行空間のバリアフリー化の整備」「旅客施設のバリアフリー化の推進」

平成 20 年度実績： ①約 58% (暫定値) A-2 (A-2)

②67.5% (平成 19 年度) B-1 (A-1)

③90.9% (平成 19 年度) A-1 (A-1)

④ 44% (平成 19 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **10** 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)

目 標： 初期値：① 27.8% (平成 17 年度) →目標値： 65% (平成 22 年度)

② 14.8% (平成 17 年度) 30% (平成 22 年度)

③8,504 台 (平成 17 年度) 18,000 台 (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「車両等のバリアフリー化の推進」「標準仕様ノンステップバス認定制度の活用」

平成 20 年度実績： ① 37.5% (平成 19 年度) B-2 (B-2)

② 20.3% (平成 19 年度) A-2 (A-2)

③10,514 台 (平成 19 年度) B-2 (B-1)

業績指標： **11** 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)

目 標： 初期値：① (旧基準 32.1%) (平成 17 年度) →目標値：50% (平成 22 年度)

② 8.0% (平成 17 年度) 50% (平成 22 年度)

③ 47.0% (平成 17 年度) 65% (平成 22 年度)

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」

平成 20 年度実績： ①26.5% (平成 19 年度) A-2 (C-2)

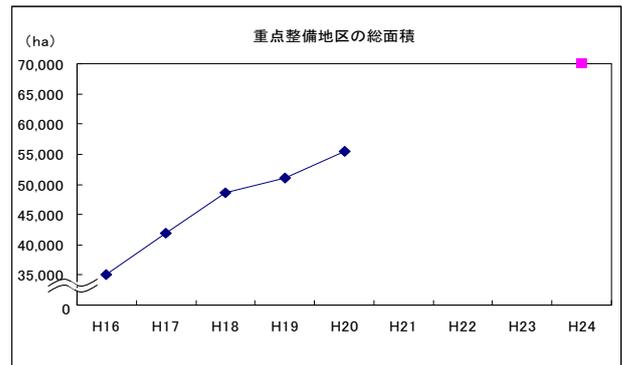
②16.4% B-2 (B-2)

③59.9% (平成 19 年度) A-2 (A-2)

【指標の動向】

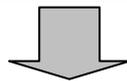
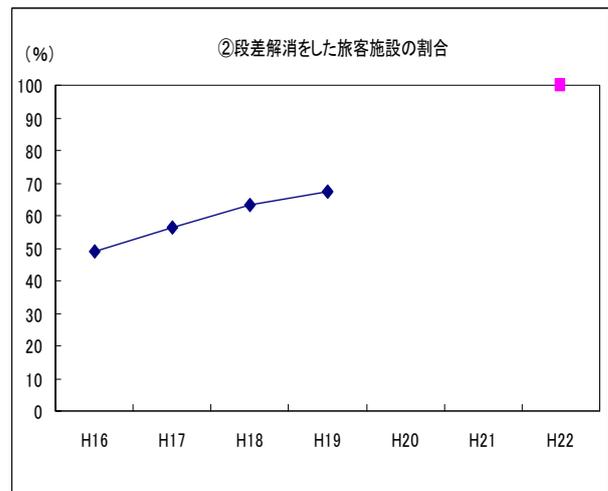
■施策目標 (3) 業績指標：8 主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積

・重点整備地区の総面積については、平成16年度から平成20年度にかけての5年間で、年度平均の増加は50,000haであり、そのトレンドを延長すると、目標年度において十分目標値を達成すると見込まれる。



■施策目標 (3) 業績指標：9 公共施設等のバリアフリー化率 (②段差解消をした旅客施設の割合)

・平成20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、段差解消をした旅客施設の割合については、平成16年度から平成20年度までの実績値は48.9%、56.5%、63.1%、67.5%となっており、整備が進んではいるものの、トレンドからすると目標年度に目標値を達成するには、より一層の整備率の伸びが必要となっている。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、このような整備困難駅について、今後、目標達成に向け、さらなる取組の強化が求められる。なお、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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標8

平成21年3月末現在252市町村により326基本構想が作成されている。重点整備地区の総面積は、平成20年度末において55,412haと順調に推移している。基本構想を未作成の市町村が1,500程度あることから、引き続き、基本構想作成ハンドブック等の情報提供等を通じて、基本構想の作成の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた重点整備地区の面積の増加が進むと考えられるため、A-2と評価した。

業績指標9

目標達成に向けて平成19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。一方、旅客施設(段差)については、一定の伸びは示しているが、目標の達成に向けて整備困難駅の問題がある。目標の達成のためにはこのような問題を解決することにより、より一層の整備率の伸びが必要となるため、「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。今後も、併せて補助・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。また、特に旅客施設の段差解消については、今後整備困難な駅について関係者と連携しつつ取組を強化していくことを予定している。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)と位置付けることとした。

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標： 12 交通アドバイザー会議における意見への対応件数

目 標： 初期値：121 件（平成 19 年度）→目標値：44 件（毎年度）

主な事務事業の概要： 「交通アドバイザー制度の運営」

平成 20 年度実績： 107 件 A-3 (C-2)

業績指標： 13 ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数

目 標： 初期値：24,043 人（平成 19 年度）→目標値：約 50,000 人（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「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」

平成 20 年度実績： 30,381 人 A-2 (新)

業績指標： 14 園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合（①園路及び広場、②駐車場、③便所）

目 標： 初期値：①約 44%（平成 19 年度）→目標値：約 5 割（平成 24 年度）

②約 32%（平成 18 年度） 約 35%（平成 22 年度）

③約 25%（平成 18 年度） 約 30%（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「都市公園バリアフリー化緊急支援事業による支援の実施」

平成 20 年度実績： ①約 45% A-1 (A-1)

②約 36% A-1 (A-1)

③約 29% A-1 (A-1)

業績指標： 15 バリアフリー化された路外駐車場の割合

目 標： 初期値：33%（平成 19 年度）→目標値：約 50%（平成 24 年度）

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」

平成 20 年度実績： 37% A-2 (A-2)

業績指標： 16 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）

目 標： 初期値：① 29%（平成 15 年）→目標値：56%（平成 22 年）

② 6.7%（平成 15 年） 17%（平成 22 年）

主な事務事業の概要： 「住宅のバリアフリー化の推進」

平成 20 年実績： ① 29%（平成 15 年） C-1 (C-1)

② 6.7%（平成 15 年） C-1 (C-1)

業績指標： 17 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

目 標： 初期値：10%（平成 15 年）→目標値：19%（平成 22 年）

主な事務事業の概要： 「共同住宅の共用部分におけるユニバーサルデザイン化の推進」

平成 20 年実績： 10%（平成 15 年） C-1 (C-1)

業績指標： 18 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

目 標： 初期値：12%（平成 15 年度）→目標値：30%（平成 20 年度）

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」「官庁施設のバリアフリー化の推進」

平成 20 年度実績： 14%（平成 19 年度） B-1 (B-1)

業績指標： 19 ICカードが導入されたバス車両数

目 標： 初期値：4,610 車両（平成 17 年度）→目標値：26,000 車両（平成 23 年度）

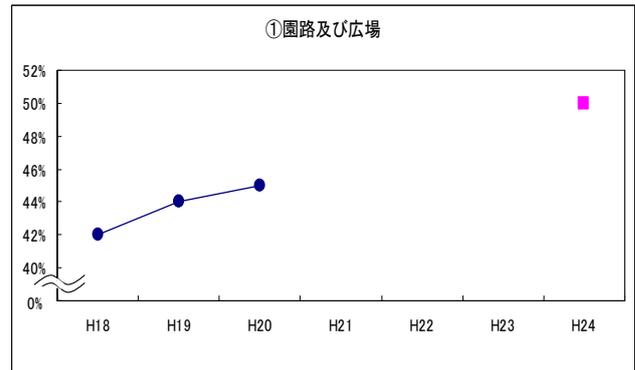
主な事務事業の概要： 「バス・鉄道相互の共通 ICカードシステムの整備」

平成 20 年度実績： 19,506 車両（平成 19 年度） A-3 (A-2)

【指標の動向】

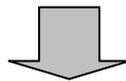
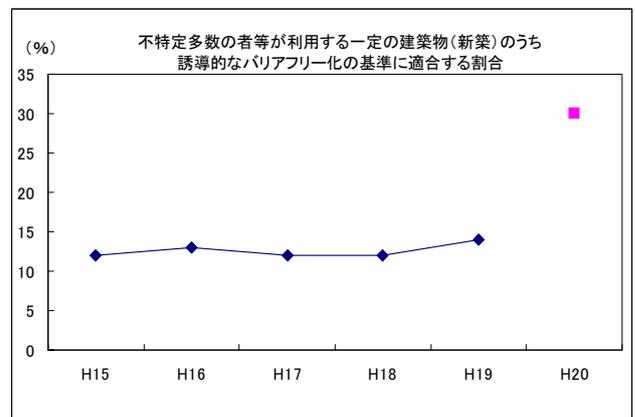
■施策目標 (3) 業績指標： 14 園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合 (①園路及び広場)

- ・平成20年度の実績値は、園路及び広場は、約45%であり、目標値の達成に向けて順調に推移している。



■施策目標 (3) 業績指標： 18 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

- ・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では横ばいであるが、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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標14 業績指標は、目標値の達成に向けて順調に推移している。今後も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21年度はバリアフリー化緊急支援事業を拡充した都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設し、都市公園のバリアフリー化に係る支援をより一層充実していくことから、A-1と評価した。

業績指標18 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(12%~14%)であることから、「B」と評価した。

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設計者向け「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。

平成20年度末には、建築主向けのガイドラインを策定したところ。今後、これをもとに、上記設計標準による設計者に対する啓発だけでなく、建築主に対するより幅広い理解を図ることで一層のバリアフリー化を促進することとしている。

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。

【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、浚渫土砂等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。

(概評) 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、湿地・干潟・水辺といった自然環境の保全・再生・創出、浚渫土砂等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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■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

業績指標： **20** 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

目 標： 初期値：0 件（平成 18 年度）→目標値：0 件（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「海洋汚染防止指導」

平成 20 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **21** 水辺の再生の割合（海岸）

目 標： 初期値：約 2 割（平成 19 年度）→目標値：約 4 割（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「自然再生、多自然川づくり等」「渚の創生事業」

平成 20 年度実績： 約 23% A-2 (A-2)

業績指標： **22** 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

目 標： 初期値：0 隻（平成 19 年度）→目標値：0 隻（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「放置座礁船対策」

平成 20 年度実績： 0 隻 A-2 (A-2)

業績指標： **23** 湿地・干潟の再生の割合（港湾）

目 標： 初期値：約 2 割（平成 19 年度）→目標値：約 3 割（平成 24 年度）

主な事務事業の概要：「河川における湿地・干潟の再生」「港湾空間における自然環境の保全、再生及び創出」

平成 20 年度実績： 約 2 割 B-2 (B-2)

業績指標： **24** 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

目 標： 初期値：約 6 年（平成 19 年度）→目標値：約 7 年（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「廃棄物海面処分場の整備」

平成 20 年度実績： 約 7 年 A-2 (C-2)

業績指標： **25** 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合

目 標： 初期値：約 40%（平成 19 年度）→目標値：約 45%（平成 24 年度）

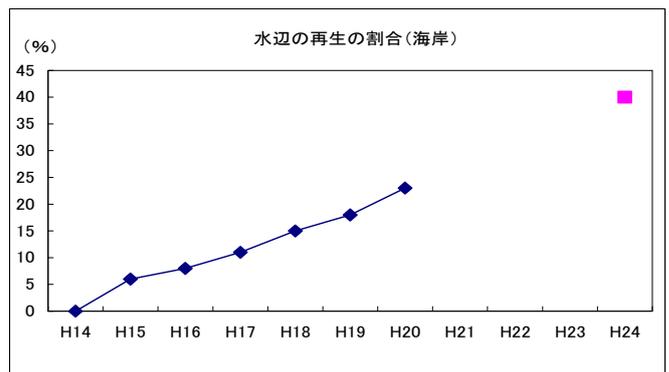
主な事務事業の概要： 「港湾空間における自然環境の保全・再生及び創出」

平成 20 年度実績： 約 41% A-2 (新)

【指標の動向】

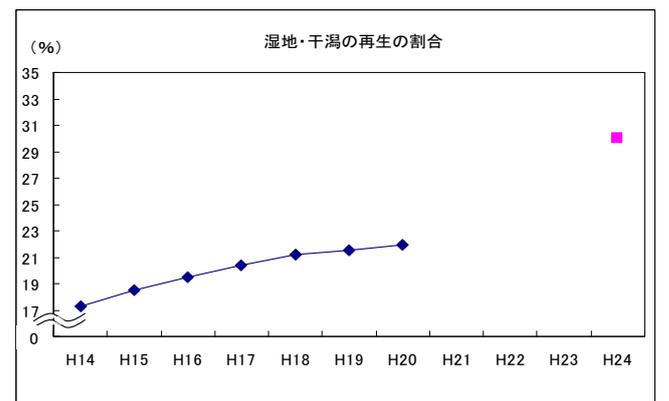
■施策目標（4）業績指標：21 水辺の再生の割合（海岸）

- ・平成20年度の実績値は約23%であり、目標達成に向けて着実な進捗を示している。
- ・平成14年度から自然再生事業を創設し、重点的に取り組んでいるところであり、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。



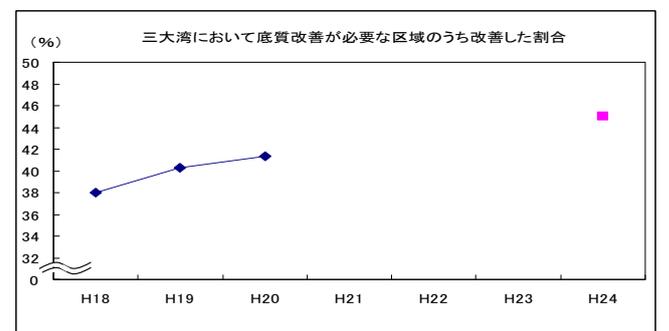
■施策目標（4）業績指標：23 湿地・干潟の再生の割合（港湾）

- ・平成24年度の目標に対して、現在の進捗率はやや低いものの、自然再生事業等の実施により、平成14年度から平成20年度までに約5%の進捗が図られており、湿地・干潟の再生割合は着実に増加している。



■施策目標（4）業績指標：25 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合

- ・深掘跡の埋め戻し、覆砂等の取組により、底質改善された割合は着実に増加している。平成20年度までに1,286haを改善した。平成19年度から平成20年度まで1.1%改善しており、このトレンドだと目標達成が可能となる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標 21

業績指標は目標達成に向けて着実な進捗を示していることから、A-2と評価した。

「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。

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。

効率的な土砂管理対策により砂浜の創出に努める。

業績指標 23

自然再生事業等は複数年かけて完了するものであるため、事業完了時点において湿地・干潟再生面積を計上する当該指標の現時点の進捗率はやや低いものの、当初の見込みどおり、今後の取組により湿地・干潟の再生割合が着実に増加され、目標達成が見込まれることからB-2と評価し、引き続き自然再生事業等を推進していく。

業績指標 25

現在のトレンドが継続すれば目標を達成するためA-2と評価した。平成24年度の目標達成に向け、引き続き深掘跡の埋め戻し、覆砂等を推進していく。

【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。

(概評) 快適な道路環境等の創造に向け、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。さらなる快適な道路環境等の創造のため、引き続き、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推進していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する

業績指標： **26** 建設機械から排出されるNO_x・PMの削減量 (①NO_x、②PM)

目 標： 初期値：①NO_x 8.3千t削減 (推定値) (平成18年度)

→目標値：74.0千t削減 (平成23年度)

初期値：②PM 0.3千t削減 (推定値) (平成18年度)

→目標値：3.5千t削減 (平成23年度)

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」

平成20年度実績： ①NO_x 15.9千t削減 (平成19年度) A-2 (A-2)

②PM 0.7千t削減 (平成19年度) A-2 (A-2)

業績指標： **27** 市街地の幹線道路の無電柱化率

目 標： 初期値：12.7% (平成19年度) →目標値：13.2% (平成20年度)

主な事務事業の概要： 「電線類の地中化」

平成20年度実績： 13.2% (暫定値) A-1 (B-1)

業績指標： **28** クリーンエネルギー自動車の普及台数

目 標： 初期値：51万台 (平成19年度) →目標値：69万台以上 (平成22年度)

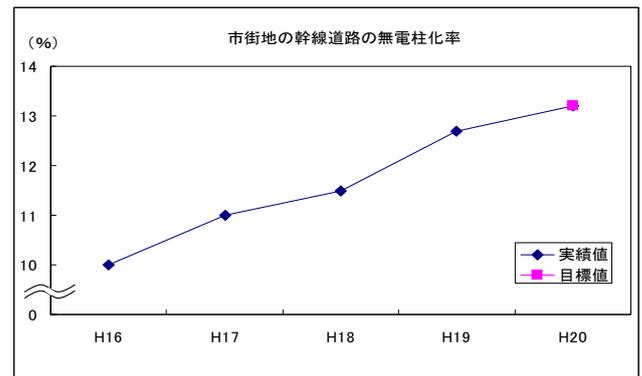
主な事務事業の概要： 「低公害車の開発・普及促進事業」

平成20年度実績： 62万台 A-2 (新)

【指標の動向】

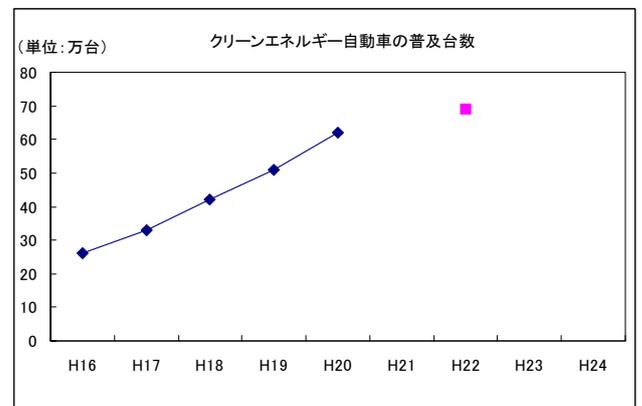
■施策目標 (5) 業績指標 : 27 市街地の幹線道路の無電柱化率

・平成19年度実績値12.7%に対し、平成20年度実績値は13.2%と1年間で0.5%向上しており、暫定値ではあるが、概ね目標値を達成した。



■施策目標 (5) 業績指標 : 28 クリーンエネルギー自動車の普及台数

・クリーンエネルギー自動車の普及台数については、過去の実績値の推移を考慮すると順調に推移していくものと推察される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する

業績指標 27 業績指標は、平成19年度実績値12.7%から平成20年度実績値13.2%と向上しており、目標値13.2%を達成している。

今後は、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情から、

- ・歩道のない狭隘な道路等、地域の実状に応じ、軒下・裏配線等の多様な無電柱化手法を積極的に活用。
- ・軒下・裏配線に対する支援、住民参加型の計画策定の費用に対する支援。

などコスト縮減等の新たな手法等を検討することが必要である。

以上から、今回の評価としてはA-1と評価した。

なお、本指標については、次期無電柱化計画の策定等を踏まえ、今後検討。

業績指標 28 業績指標については、過去の実績値の推移から考慮すると順調に推移していくと推察されることから、A-2と評価した。

今後は引き続き、事業を進めていくこととする。

【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。

(概評) 水資源開発基本計画に基づく水資源開発施設の整備では、新たに整備された施設が水資源の需給ギャップの縮小に寄与するとともに、水源地域の整備では計画に定められた各事業の円滑な推進により水源地域整備計画を2ダムで完了した。また、地盤沈下防止等対策要綱に基づく地下水採取量等の現況把握、調査・解析等の諸施策の積極的な推進により各種施策が有効に機能してきたものと評価できる。

また、国連「水と衛生に関する諮問委員会」、「第5回世界水フォーラム」等への出席による各国への情報発信・収集等は、国連ミレニアム目標達成に向け有効に機能している。なお、世界的な水資源問題への対応では、日中韓の三ヵ国で水に関する閣僚会議の開催を検討することが合意されるなど新たな動きも進んでいる。

安全・安心な水資源の確保や水源地域の活性化等のための諸施策は目標の達成に向け概ね順調な推移を示しているが、今後も引き続き目標達成のための諸施策を着実に実施する必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (6) 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

業績指標： **29** 渇水影響度

目 標： 初期値：6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均) →目標値：5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)

主な事務事業の概要： 「水資源開発基本計画 (フルプラン) の着実な進捗」

平成20年実績： 12,079日・% B-2 (C-2)

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

目 標： 初期値：9件 (平成18年度) →目標値：13件 (平成23年度)

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」

平成20年度実績： 11件 A-2 (A-2)

業績指標： **31** 地下水採取目標量の達成率

目 標： 初期値：85.1% (平成16年度) →目標値：100% (平成21年度)

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」

平成20年度実績： 89.1% (平成19年度) A-2 (A-2)

業績指標： **32** 水源地域整備計画の完了の割合

目 標： 初期値：57% (平成18年度) →目標値：70% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「水源地域の活性化の推進」

平成20年度実績： 63% A-2 (A-2)

【指標の動向】

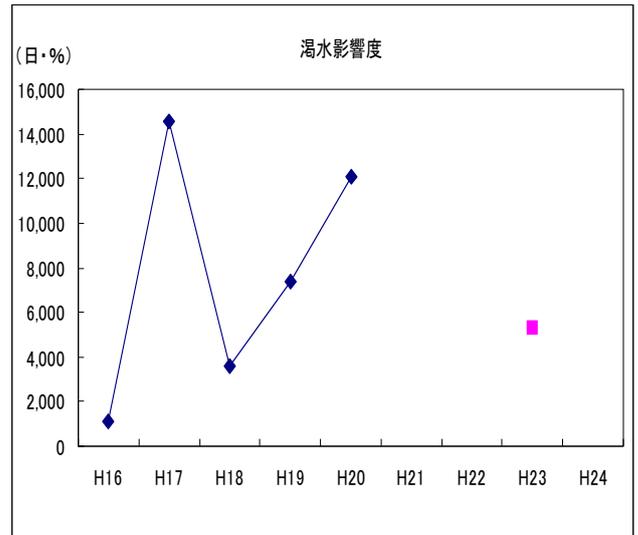
■施策目標（6）業績指標：29 渇水影響度

・「指標は平成19年から平成23年までの5年間の平均値で評価するものである。指標の一部となる平成19年、平成20年の実績値は、目標達成に向けた成果を示していない。」

また、平成20年時点の過去5年平均値は、7,748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16年から平成20年の5年間のうち平成17年、平成19年、平成20年の3年が記録的な少雨に見舞われ、四国地方を中心に取水制限に至った地域が多くなったことによるものである。

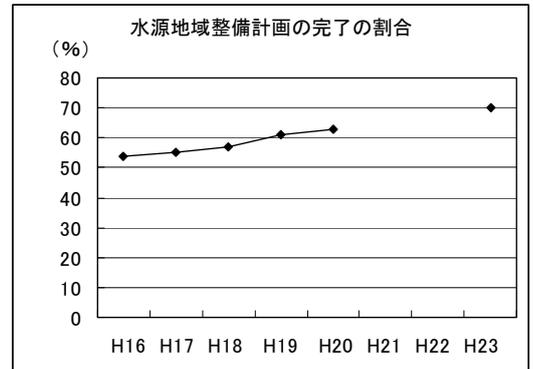
渇水は、気象条件に大きく左右されることから、本施策の業績指標は複数年で総合的に評価し、今後も水資源開発施設を着実に整備するとともに、水の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進など行っていくことが重要である。



■施策目標（6）業績指標：32 水源地域整備計画の完了の割合

・順調に進行している。平成20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、当別ダム（北海道）、福富ダム（広島県）の2つのダムの水源地域整備計画が完了し、業績目標の実績値が初期値の57%から63%に向上した。

・平成23年度の目標値に照らし、この進捗率は順当である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（6）水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

業績指標 29 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。目標の達成状況は、外部要因が大きく影響したため平成20年時点の過去5年間平均値が目標値を上回った。一方で、水資源開発施設の整備が着実に進捗しており、平成21年以降には、平成20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B-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供給可能量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。

業績指標 32 平成23年度の業績目標の目標値は70%で、平成20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、しっかりと各事業の関係者、地域関係者の理解を得るべく、当課の各種施策を引き続き推進していくことが必要。

【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。

(概評) 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向けて順調に推移していることを踏まえて、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。

【施策の概要と指標・目標値】

■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

業績指標： **33** 歩いていける身近なみどりのネットワーク率

目 標： 初期値：約 66 % (平成 19 年度) →目標値：約 7 割 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「住区基幹公園の整備」

平成 20 年度実績： 約 67% A-2 (A-2)

業績指標： **34** 1 人あたり都市公園等面積

目 標： 初期値：9.4 m²/人 (平成 19 年度) →目標値：10.3 m²/人 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」

平成 20 年度実績： 9.6 m²/人 A-1 (A-1)

業績指標： **35** 都市域における水と緑の公的空間確保量

目 標： 初期値：約 13.1 m²/人 (平成 19 年度) →目標値：平成 19 年度比約 1 割増 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」「古都及び緑地保全事業の推進」

平成 20 年度実績： 平成 19 年度比約 1%増 A-1 (A-1)

業績指標： **36** 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

目 標： 初期値：全国民の 4.0 人に 1 人が利用 (平成 19 年度) →目標値：全国民の 3.5 人に 1 人が利用 (平成 24 年度)

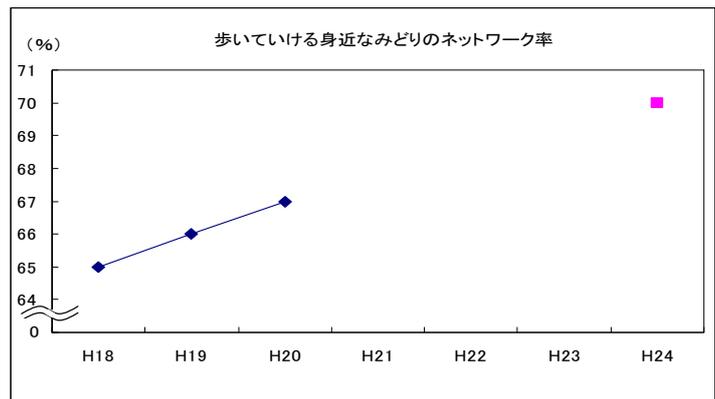
主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「国営公園の管理」

平成 20 年度実績： 全国民の 3.8 人に 1 人が利用 A-1 (A-1)

【指標の動向】

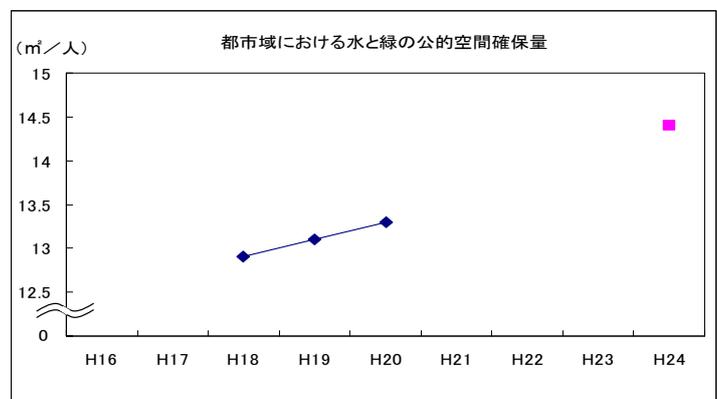
■施策目標 (7) 業績指標 : 33 歩いていける身近なみどりのネットワーク率

- ・平成20年度の実績値は約67%となり、目標値の達成に向けて順調に推移している。



■施策目標 (7) 業績指標 : 35 都市域における水と緑の公的空間確保量

- ・平成20年度の実績値は平成19年度比約1%増となるが平成21年度に緑地環境整備総合支援事業を拡充することにより、今後実績値のより一層の上昇が見込まれることから、目標値の達成に向けて順調に推移しているといえる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標 33 平成20年度の実績値は約67%となり、目標値の達成に向けて順調に推移している。

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21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。

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。

業績指標 35 平成20年度の実績値は平成19年度比約1%増となるが、平成21年度に緑地環境整備総合支援事業を拡充することにより、今後実績値のより一層の上昇が見込まれることから、目標値の達成に向けて順調に推移しているといえる。

都市域における水と緑の公的空間を確保していく上で、平成21年度は緑地環境整備総合支援事業の拡充等を通して、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推進していく必要があることから、A-1と評価した。

【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。

(概評) 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、多くの業績指標が目標値の達成に向けて順調に推移しており、今後とも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必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■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

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

目 標： 初期値：約 2,800ha 増 (平成 19 年度)

→目標値：平成 19 年度の値からさらに 2,200ha 増 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「緑地環境整備総合支援事業」

平成 20 年度実績： 平成 19 年度の値からさらに約 400ha 増 A-1 (A-2)

業績指標： **38** 汚水処理人口普及率

目 標： 初期値：約 84% (平成 19 年度) →目標値：約 93% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「汚水処理施設の整備」

平成 20 年度実績： 約 84% (平成 19 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **39** 下水道処理人口普及率

目 標： 初期値：約 72% (平成 19 年度) →目標値：約 78% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「下水道の整備」

平成 20 年度実績： 約 72% (平成 19 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **40** 良好な水環境創出のための高度処理実施率

目 標： 初期値：約 25% (平成 19 年度) →目標値：約 30% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「高度処理の普及促進」

平成 20 年度実績： 約 25% (平成 19 年度) C-1 (新)

業績指標： **41** 合流式下水道改善率

目 標： 初期値：約 25% (平成 19 年度) →目標値：約 63% (平成 24 年度)

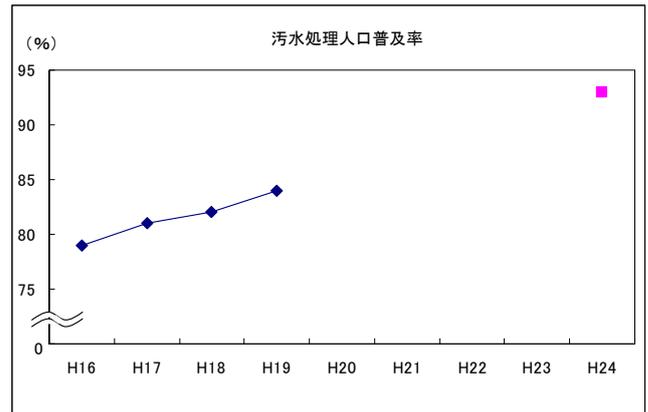
主な事務事業の概要： 「合流式下水道の改善」

平成 20 年度実績： 約 25% (平成 19 年度) A-1 (B-1)

【指標の動向】

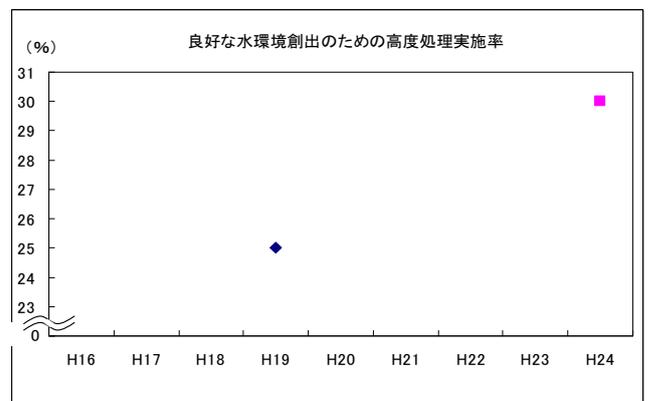
■施策目標 (8) 業績指標 : 38 汚水処理人口普及率

- ・汚水処理人口普及率の平成20年度の実績値は集計中であるが、平成19年度の実績値は83.7%で、前年度から1.3%上昇しており、順調な進捗が図られている。
- ・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16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67.6%にとどまっている。



■施策目標 (8) 業績指標 : 40 良好な水環境創出のための高度処理実施率

- ・高度処理実施率の平成20年度の実績値は集計中である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標 38 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21年度において人口の集中している地区を重点的に整備する下水道未普及解消重点支援制度の創設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。

人口減少等の社会情勢の変化を踏まえた下水道計画の見直しを推進した上で、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。

業績指標 40 高度処理人口普及率は順調に上昇しているため、高度処理実施率についても順調な上昇が見込まれる。段階的・高度処理の推進など、高度処理の普及・実施に寄与する取組みを行っているが、高度処理実施率は平成20年度より設定した指標であるため、その進捗については判断できないため、C-1と評価した。

引き続き、三大湾や指定湖沼などの閉鎖性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。

■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

業績指標： **42** 下水道バイオマスリサイクル率

目 標： 初期値：約 23% (平成 18 年度) →目標値：約 39% (平成 24 年度)

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」

平成 20 年度実績： 23% (平成 18 年度) C-1 (新)

業績指標： **43** 水辺の再生の割合 (河川)

目 標： 初期値：約 2 割 (平成 19 年度) →目標値：約 4 割 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「自然再生、多自然型川づくり等」「渚の創生事業」

平成 20 年度実績： 約 23% A-2 (A-2)

業績指標： **44** 湿地・干潟の再生の割合 (河川)

目 標： 初期値：約 2 割 (平成 19 年度) →目標値：約 3 割 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「河川における湿地・干潟の再生」

平成 20 年度実績： 約 2 割 B-2 (B-2)

業績指標： **45** 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率 (①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)

目 標： 初期値：①約 71% (平成 19 年度) →目標値：約 75% (平成 24 年度)

②約 55% (平成 19 年度) 約 59% (平成 24 年度)

③約 71% (平成 19 年度) 約 74% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「浄化事業の実施」「下水道による河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減」

平成 20 年度実績： ①約 72% A-1 (新)

②約 55% B-1 (新)

③約 72% A-1 (新)

業績指標： **46** 自然体験活動拠点数

目 標： 初期値：428 箇所 (平成 19 年度) →目標値：約 550 箇所 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「環境学習・自然体験活動の推進」「自然体験を支援する水辺の整備」

平成 20 年度実績： 449 箇所 A-1 (B-1)

業績指標： **47** 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

目 標： 初期値：1,391 万人 (平成 18 年度) →目標値：約 1,680 万人 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「ダム湖周辺整備の推進」「ダム周辺施設の利活用、上下流交流の推進」

平成 20 年度実績： 1,391 万人 (平成 18 年度) B-1 (B-1)

業績指標： **48** 都市空間形成河川整備率

目 標： 初期値：約 38% (平成 19 年度) →目標値：約 40% (平成 24 年度)

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」

平成 20 年度実績： 約 39% A-1 (B-1)

業績指標： **49** かわまちづくり整備自治体数

目 標： 初期値：4 市 (平成 19 年度) →目標値：29 市 (平成 24 年度)

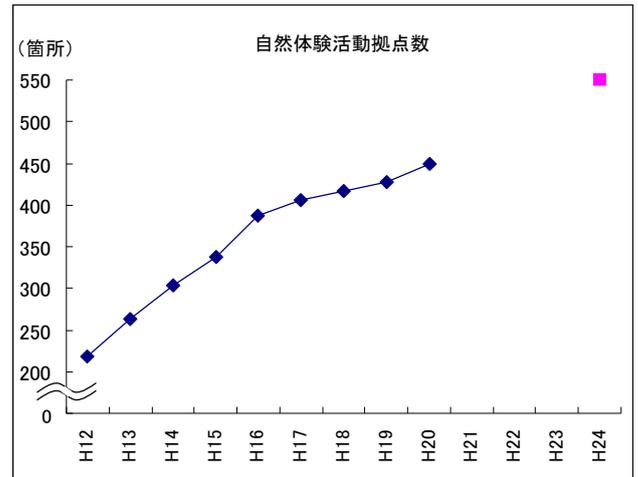
主な事務事業の概要： 「市街地における地方公共団体や地元住民と連携した川づくり」

平成 20 年度実績： 8 市 A-1 (新)

【指標の動向】

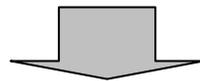
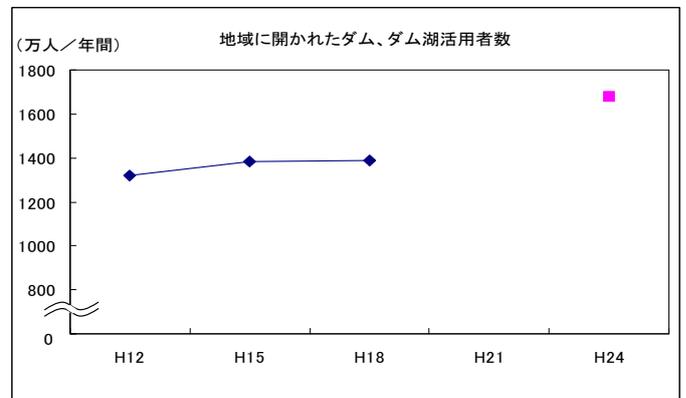
■施策目標 (8) 業績指標 : 46 自然体験活動拠点数

- ・平成20年度までの自然体験拠点数実績値は449箇所に達した。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PR、浸透が必要であると考えられる。
- ・併せて、自然体験活動拠点を継続的に活用してもらうための取り組みも必要である。



■施策目標 (8) 業績指標 : 47 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数

- ・ダム利用実態調査を平成3年度から3年毎に実施。
- ・平成18年度実績値は、平成15年度実績値に比べて微増している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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
 業績指標 46 業績指標は自然体験拠点数が毎年確実に伸びており、目標に向かって着実に実施できている。ただし、今後、「子どもの水辺」再発見プロジェクトについては「子どもの水辺」登録後の活動の充実を図りながら、さらに推進していく必要がある。

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とともに、継続した活動が実施されるようフォローアップ等を行う。

上記より、A-1と評価した。

業績指標 47 平成18年度実績値は、平成15年度実績値に比べて微増している。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のため微増だったと考えられる。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い、また平成21年度より水系環境整備事業地域連携事業を創設し、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」を策定し、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。

【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。

(概評) 近年地球温暖化や資源の枯渇、生態系の破壊など地球環境問題は深刻化してきている。温室効果ガス排出量の削減については今年6月に、2020年に2005年比15%削減を目標とする中期目標が発表され、年末には京都議定書に続く2013年以降の国際的枠組みが決定される予定となっており、また、来年には名古屋にて生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)が開催される予定となっている。これらを背景として、国民の環境に対する意識が非常に高まっており、国土交通省においても積極的に環境政策を推進しているところである。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標: **50** 特定輸送事業者の省エネ改善率

目 標: 前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)

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」

平成20年度実績: 貨物輸送事業者 -2.35%

旅客輸送事業者 +0.53%

航空輸送事業者 -1.54% A-2 (C-2)

業績指標: **51** 国土交通分野におけるCDM承認累積件数

目 標: 初期値: 3件 (平成18年度) →目標値: 15件 (平成23年度)

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」

平成20年度実績: 7件 A-2 (B-2)

業績指標: **52** 環境ポータルサイトへのアクセス件数

目 標: 初期値: 平均約5,478件/月 (年度平均) (平成19年度)

→目標値: 1万件/月 (年度平均) (平成23年度)

主な事務事業の概要: 「交通エコロジー教室の開催」「環境保全推進広報活動」

平成20年度実績: 平均約1,529件/月 (年度平均) B-2 (B-2)

業績指標: **53** 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)

目 標: 初期値: ① 98.6%¹⁾ (平成17年度) →目標値: 98%以上¹⁾ (平成24年度)

② 98.1%¹⁾ (平成17年度) 98%以上¹⁾ (平成24年度)

③68.2%¹⁾ (90.7%)²⁾ (平成17年度) 77%¹⁾ (95%以上)²⁾ (平成24年度)

④ 74.5%²⁾ (平成17年度) 82%²⁾ (平成24年度)

⑤ 292.8万トン (平成17年度) 平成17年度排出量に対して30%削減 (平成24年度)

⑥ 80.1% (平成17年度) 87% (平成24年度)

主な事務事業の概要: 「建設リサイクル法等の検討調査」

平成20年度実績: ① 98.6%¹⁾ (平成17年度) A-2 (A-2)

② 98.1%¹⁾ (平成17年度) A-2 (A-2)

③ 68.2%¹⁾ (90.7%)²⁾ (平成17年度) A-2 (A-2)

④ 74.5%²⁾ (平成17年度) A-2 (A-2)

⑤平成17年度排出量に対して0%削減 (平成17年度) C-2 (A-2)

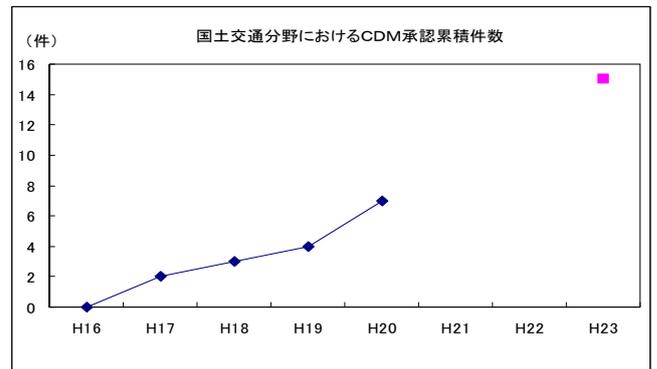
⑥ 80.1% (平成17年度) B-1 (B-1)

¹⁾ 再資源化率 ²⁾ 再資源化・縮減率

【指標の動向】

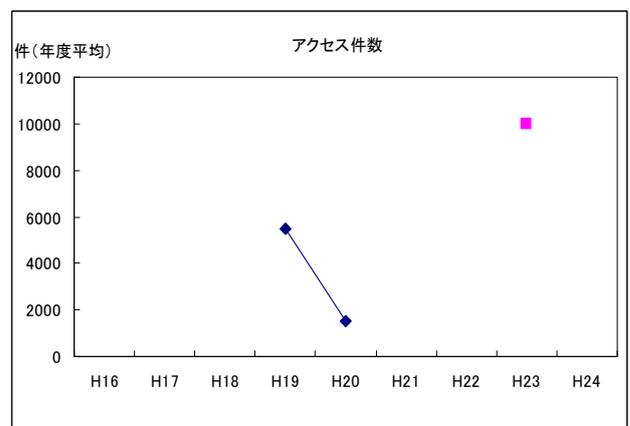
■施策目標（9）業績指標：51 国土交通分野におけるCDM承認累積件数

- ・平成20年度までの実績値は7件であり、19年度以前と比較するとやや順調に推移している。



■施策目標（9）業績指標：52 環境ポータルサイトへのアクセス件数

- ・昨年度より件数が減少し、目標達成に向けた動向を示していない。



【課題の特定と今後の取組の方向性】

■施策目標（9）地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標 51 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、実績値は目標達成に向けた成果を示しており、引き続き当該施策を推進するためA-2とした。しかし、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課題である。

今後も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。

業績指標 52 業績指標の実績値は前年度を下回っており、目標達成に向けた成果を示していない。目標値が達成できるよう、今後も引き続き施策を実施していくことが必要である。また、国土交通分野における環境負荷の低減のための取り組みについて、環境ポータルサイトを通じてわかりやすく情報発信できるよう更なる検討を行っていくことが必要である。

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標： **54** 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)

目 標： 初期値：①18%(平成15年度) →目標値：31%(平成22年度)
②32%(平成16年度) 66%(平成22年度)
③74%(平成16年度) 85%(平成22年度)

主な事務事業の概要： 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」
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」

平成20年度実績： ①18%(平成15年度) A-1 (A-1)
②36%(平成19年度) A-1 (A-1)
③87%(平成18年度) A-1 (A-1)

業績指標： **55** 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)

目 標： 初期値：0%(平成14年度) →目標値：7%(平成22年度)

主な事務事業の概要： 「燃費性能の優れた重量車の普及促進」

平成20年度実績： 0%(平成14年度) C-2 (C-2)

業績指標： **56** 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数

目 標： 初期値：0種類(平成19年度) →目標値：4種類(平成23年度)

主な事務事業の概要：「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」

平成20年度実績： 0種類 C-2 (C-2)

業績指標： **57** 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))

目 標： 初期値：①21億トンキロ増(平成18年度) →目標値：32億トンキロ増(平成22年度)
②301億トンキロ(平成18年度) → 312億トンキロ(平成22年度)

主な事務事業の概要：「荷主・物流事業者の自主的な取組の推進」「鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進」

平成20年度実績： ①16億トンキロ増 B-2 (A-2)
②287億トンキロ B-2 (A-2)

業績指標： **58** 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数

目 標： 初期値：3都市(平成19年度) →目標値：30都市(平成24年度)

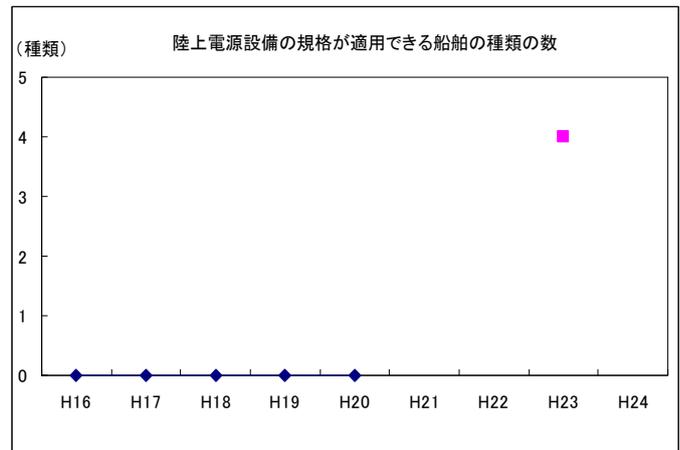
主な事務事業の概要：「先導的都市環境形成促進事業の創設」

平成20年度実績： 15都市 A-2 (新)

【指標の動向】

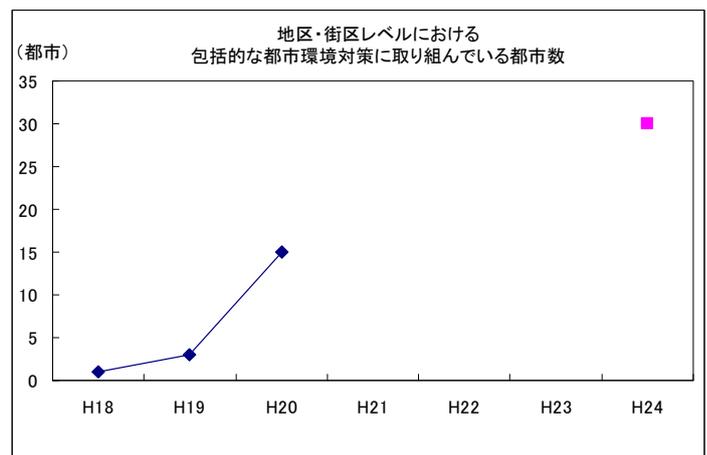
■施策目標（9）業績指標：56 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数

- 平成20年度に規格の基礎部分について、ISO（国際標準化機構）とIEC（国際電気標準会議）の間で意見の調整が行われ、平成21年中に規格が公表される予定であるが、当初予定より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できるか否か判断できない。



■施策目標（9）業績指標：58 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数

- 平成20年度までの実績値は15都市であり、前年度比で12都市増加している。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。



【課題の特定と今後の取組の方向性】

■施策目標（9）地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標 56 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）の間の調整の遅れにより、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。

業績指標 58 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。

【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。

（概評）業績指標の実績値は、各業績指標ともに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。

なお、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。

【施策の概要と指標・目標値】

■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・通信体制を拡充する

業績指標： **59** 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：40%（平成23年度）

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」

平成20年度実績： 17% A-2（A-2）

業績指標： **60** 台風中心位置予報の精度

目 標： 初期値：323km（平成17年）→目標値：260km（平成22年）

主な事務事業の概要： 「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」

平成20年実績： 289km A-1（A-1）

業績指標： **61** 地震発生から地震津波情報発表までの時間

目 標： 初期値：4.4分（平成17年度）→目標値：3.0分未満（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化」

平成20年度実績： 3.9分 A-1（A-1）

業績指標： **62** 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

目 標： 初期値：0海域（平成18年度）→目標値：7海域以上（平成23年度）

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」

平成20年度実績： 5海域 A-2（A-2）

業績指標： **63** 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

目 標： 初期値：0件/月（平成18年度）→目標値：31,000件/月（平成23年度）

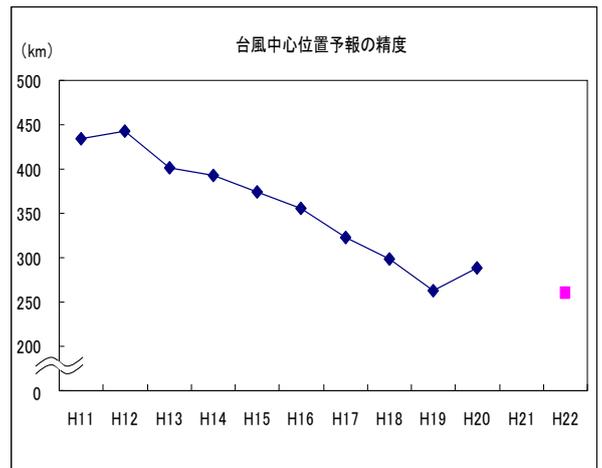
主な事務事業の概要： 「風水害基礎情報整備」「火山災害基礎情報整備」

平成20年度実績： 16,000件/月 A-2（C-1）

【指標の動向】

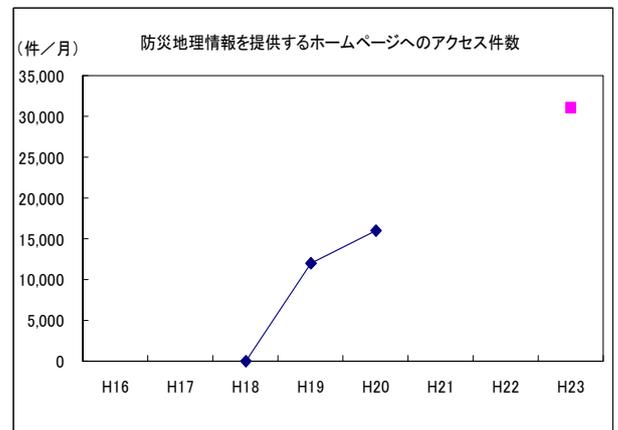
■施策目標（10）業績指標：60 台風中心位置予報の精度

- ・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。平成20年度の実績値が昨年度の指標より悪化しているものの、指標の平成17年以後の改善傾向を見れば技術開発による精度向上の中長期的な傾向から目標年に目標値を達成すると見込まれる。
- ・平成19年より指標が悪化したのは、平成20年に発生した22個の台風のうち、6号と22号の2つの台風の予報誤差が特に他の20個の台風の平均誤差296km（単年度）に比べて大きかったこと（6号の予報誤差は544km、22号は608km）が影響している。予報誤差が大きくなる典型的な事例として、台風が進路を変えるタイミングを適確に予想できない場合が挙げられるが、上記の2つの台風はこの事例であった。



■施策目標（10）業績指標：63 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

- ・平成20年度の実績は16,000件/月であり、平成19年度と比較して4,000件/月の増加があり、順調である。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、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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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・通信体制を拡充する

業績指標60

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、平成20年度の実績値が昨年度の指標より悪化しているものの、指標の平成17年以後の改善傾向を見れば目標達成に向けた成果を示しており、評価については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。

業績指標63

指標の動向に示したとおり、今後も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は増加することが想定される。平成20年度の実績値は目標値達成に向けた成果を示していることから、平成20年度はA-2と評価した。

今後も新規に刊行・公表する防災地理情報は速やかにホームページに掲載し、提供する防災地理情報の整備を促進する。また、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、ホームページより提供する各種防災地理情報に関する説明・解説を充実させる。

さらに、電子国土Webシステム等の国土地理院の提供する各種のインターネットサービスとの連携を図ることにより、ホームページの利便性を向上させるための改良を行う。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (11) 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。
(概評) 住宅・市街地の防災性の向上に向けた防災性の高い施設及び環境の整備の推進により、各業績指標は目標値の達成に向け概ね順調に推移している。今後も目標の達成に向け着実に取組みを推進していく必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標： **64** 良好な環境を備えた宅地整備率

目 標： 初期値：26.6% (平成 17 年度) →目標値：32.0% (平成 22 年度)

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」

平成 20 年度実績： 30.7% A-2 (A-2)

業績指標： **65** 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

目 標： 初期値：1,430ha (平成 18 年度) →目標値：7,000ha (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「都市防災総合推進事業の推進」「防災公園街区整備事業の推進」

平成 20 年度実績： 3,234ha A-2 (A-1)

業績指標： **66** 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

目 標： 初期値：約 25% (平成 19 年度) →目標値：約 35% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「防災公園の整備」

平成 20 年度実績： 約 26% A-1 (A-1)

業績指標： **67** 下水道による都市浸水対策達成率 (①全体、②重点地区)

目 標： 初期値：①約 48% (平成 19 年度) →目標値：約 55% (平成 24 年度)

②約 20% (平成 19 年度) → 約 60% (平成 24 年度)

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」

平成 20 年度実績： ①約 48% (平成 19 年度) C-1 (A-1)

②約 20% (平成 19 年度) C-1 (新)

業績指標： **68** 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

目 標： 初期値：約 35% (平成 19 年度) →目標値：概ね 10 割 (平成 23 年度)

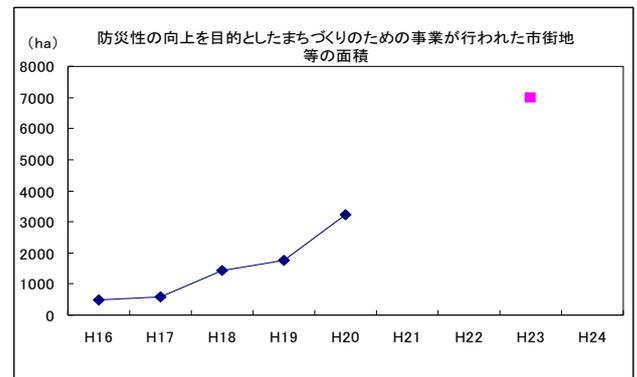
主な事務事業の概要： 「住宅市街地総合整備事業による老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備推進」

平成 20 年度実績： 約 35% (平成 19 年度) A-1 (A-1)

【指標の動向】

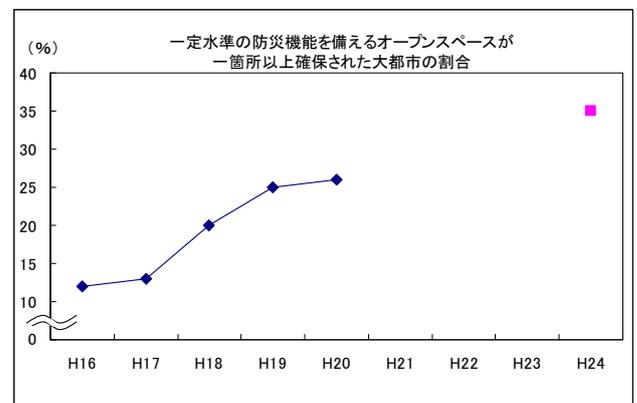
■施策目標 (11) 業績指標 : **65** 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積

- ・ 防災性の低い市街地について、平成20年度末までに3,234ha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。



■施策目標 (11) 業績指標 : **66** 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

- ・ 平成20年度の実績値は約26%となるが、平成21年度に都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設することにより、今後の実績値の急上昇が見込まれることから、目標値の達成に向けて順調に推移しているといえる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標 **65** 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する現在の施策を継続していくことから、A-2と評価した。

業績指標 **66** 平成20年度の実績値は約26%となるが、平成21年度に都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設することにより、今後の実績値の急上昇が見込まれることから、目標値の達成に向けて順調に推移しているといえる。

都市における防災機能を強化し、安全で安心できる都市づくりを推進するため、平成21年度は都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設し、災害時の避難地や防災拠点となる都市公園等の整備を推進していくことから、A-1と評価した。

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標： **69** 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合

目 標： 初期値：約 1%（平成 19 年度）→目標値：約 40%（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「宅地耐震化推進事業」

平成 20 年度実績： 約 3% A-1（新）

業績指標： **70** 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率

目 標： 初期値：約 27%（平成 19 年度）→目標値：約 56%（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「下水道施設の地震対策の推進」

平成 20 年度実績： 約 27%（平成 19 年度） C-1（新）

業績指標： **71** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水）

目 標： 初期値：約 6%（平成 19 年度）→目標値：100%（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「下水道による浸水被害の軽減」

平成 20 年度実績： 約 9% B-1（新）

業績指標： **72** 下水道施設の長寿命化計画策定率

目 標： 初期値：0%（平成 19 年度）→目標値：100%（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「下水道施設の老朽化対策の推進」

平成 20 年度実績： 0%（平成 19 年度） C-1（新）

業績指標： **73** 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）

目 標： 初期値：①75%（平成 15 年度）→目標値：90%（平成 27 年度）

②75%（平成 15 年度）→ 90%（平成 27 年度）

主な事務事業の概要： 「建築物の耐震化の促進」「住宅の耐震化の促進」「耐震改修促進法の的確な運用」
「防災拠点となる官庁施設の整備の推進」

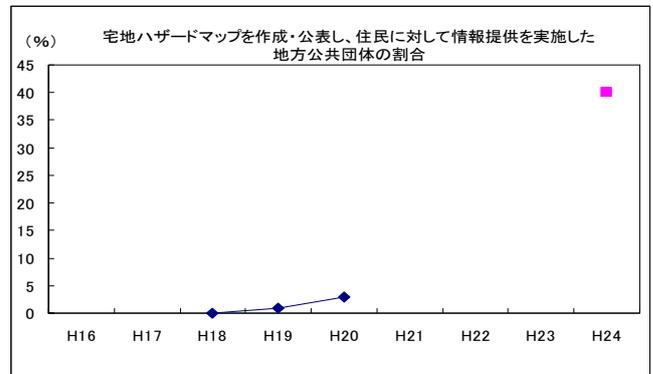
平成 20 年度実績： ① 75%（平成 15 年度） A-1（A-1）

②約 79%（平成 19 年度） A-1（A-1）

【指標の動向】

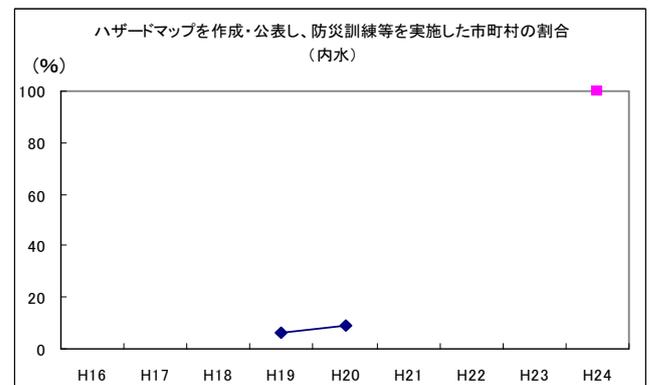
■施策目標 (11) 業績指標 : **69** 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合

- ・宅地ハザードマップを作成・公表している地方公共団体は、平成20年度で3%であり、現在実施中や新規に着手する地方公共団体の数を考慮すると、目標については概ね達成される見込み。



■施策目標 (11) 業績指標 : **71** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (内水)

- ・平成20年度の実績値は約9%であり、平成19年度より約3%進捗した。
- ・これまでの実績は平成24年度目標達成に向けた成果を示していないものの、内水ハザードマップの作成・公表を推進するため、平成20年度に「内水ハザードマップ作成の手引き (案)」を改定し、内水ハザードマップを早期に作成できるよう、地域特性等に応じた内水浸水想定手法を追加するとともに、洪水ハザードマップとの連携等について内容の充実を図ったところであり、今後は更に整備率の上昇幅が増える見込みであるため、B-1と評価した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標 **69** 宅地の耐震化に向けて、今後更なる施策の推進が必要であることから、地方公共団体等との連絡調整会議を引き続き実施する。また、宅地所有者への普及啓発や合意形成に関する手法について検討を行うこととし、A-1と評価した。

業績指標 **71** 当指標は平成19年度からの実績値によるトレンドを延長しても、平成24年度に目標値は達成できないことになるが、平成20年度の「内水ハザードマップ作成の手引き (案)」の改定や平成21年度に創設する「下水道浸水被害軽減総合事業」で内水ハザードマップを作成することとしているため、今後一層の作成、活用の促進が図られるものと思われる。このため、ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合は、平成19年度より約3%の上昇であるが、今後はさらに上昇幅が増加することが見込めるため、B-1と評価した。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (12) 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。

(概評) 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、業績指標の実績値は目標値の達成に向けて順調に推移しているが、一部の指標では目標値の達成に向けたトレンドより下回っているものもある。今後とも、目標値の達成に向けて、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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標： **74** 洪水による氾濫から守られる区域の割合

目 標： 初期値：約 61% (60.9%) (平成 19 年度) → 目標値：約 64% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「洪水による氾濫被害から守られるための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備・砂防設備の整備」

平成 20 年度実績： 約 61% (61.0%) A-2 (B-1)

業績指標： **75** 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数

目 標： 初期値：約 525 万戸 (平成 19 年度) → 目標値：約 235 万戸 (平成 24 年度)

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」

平成 20 年度実績： 約 490 万戸 A-2 (新)

業績指標： **76** 土砂災害から保全される人口

目 標： 初期値：約 270 万人 (平成 19 年度) → 目標値：約 300 万人 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊対策施設の整備」

平成 20 年度実績： 約 275 万人 A-2 (新)

業績指標： **77** 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

目 標： 初期値：約 2,300 箇所 (平成 19 年度) → 目標値：約 3,500 箇所 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊対策施設の整備」

平成 20 年度実績： 約 2,350 箇所 B-2 (新)

業績指標： **78** 土砂災害特別警戒区域指定率

目 標： 初期値：約 34% (平成 19 年度) → 目標値：約 80% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施」

平成 20 年度実績： 約 36% A-2 (新)

業績指標： **79** 地震時に河川、海岸堤防等の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面積 (河川)

目 標： 初期値：約 10,000ha (平成 19 年度) → 目標値：約 8,000ha (平成 24 年度)

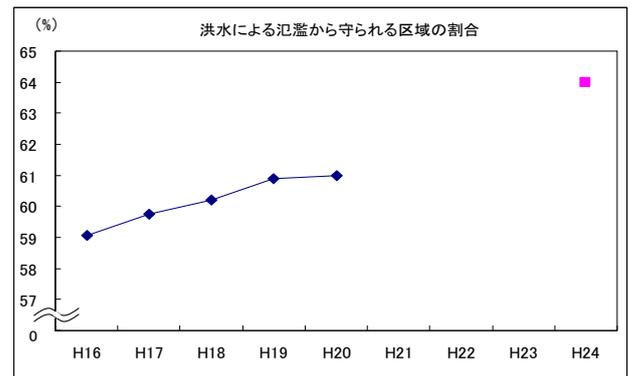
主な事務事業の概要： 「堤防等河川管理施設の耐震化」

平成 20 年度実績： 約 9,800ha A-2 (A-1)

【指標の動向】

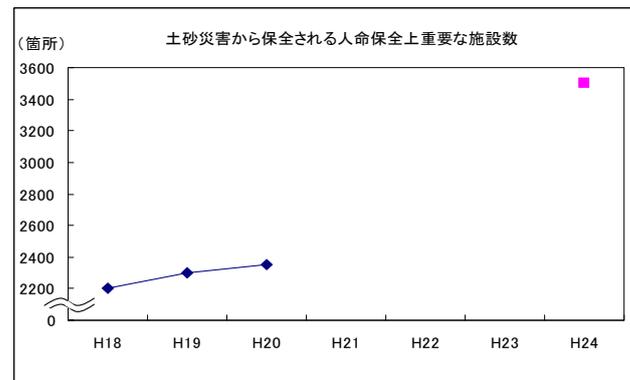
■施策目標（12）業績指標：74 洪水による氾濫から守られる区域の割合

- ・平成20年度の実績値については61.0%である。
- ・「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備も必要である。



■施策目標（12）業績指標：77 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

- ・平成20年度の実績値は約2,350箇所であり、着実に進捗しているものの、目標達成に向けて今後より一層の重点化が必要である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（12）水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標74 実績値については平成20年度に約61%となり指標については、着実に進捗している。今後も財政状況が厳しくなる見込みの中、コスト縮減を図りながら、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A-2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、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。

ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。

業績指標77 指標については着実に増加しているが、現在のトレンドでは目標達成が困難である。一方で、本施策は、国土保全や安全で安心できる社会の形成のために非常に重要であることから、今後都道府県に対して、指標の重点化についてより一層の周知を行うこととし、B-2と評価した。

平成20年は、梅雨前線に伴う豪雨や岩手・宮城内陸地震等により、全国で695件の土砂災害が発生するなど、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。

国内において大規模な天然ダムが複数形成される事態に備え、平成21年3月に「大規模な河道閉塞（天然ダム）の危機管理に関する検討委員会」から示された提言を元に、天然ダムに対する危機管理を強化する。

■施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標： **80** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水）

目 標： 初期値：7%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「洪水ハザードマップの公表」

平成20年度実績： 約10% B-2（新）

業績指標： **81** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（土砂）

目 標： 初期値：16%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施」

平成20年度実績： 41% A-2（新）

業績指標： **82** 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合

目 標： 初期値：約40%（平成19年度）→目標値：約70%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制の構築」

平成20年度実績： 約55% A-2（新）

業績指標： **83** リアルタイム火山ハザードマップ整備率

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：50%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「火山地域における砂防設備の整備」「火山噴火時等の警戒避難対策の実施」

平成20年度実績： 3% A-2（新）

業績指標： **84** 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数

目 標： 初期値：約14.8万戸（平成19年度）→目標値：約7.3万戸（平成24年度）

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」「下水道における浸水対策施設の整備の推進」

平成20年度実績： 約13.9万戸 A-1（新）

業績指標： **85** 河川管理施設の長寿命化率

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「河川管理施設の長寿命化、並びに施設の修繕及び更新に係る費用の縮減」

平成20年度実績： 約15% A-2（新）

業績指標： **86** 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川）

目 標： 初期値：3（平成19年度）→目標値：190（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊対策施設の整備」「渚の創生事業」

平成20年度実績： 3 B-1（新）

業績指標： **87** 河川の流量不足解消指数

目 標： 初期値：約63%（平成19年度）→目標値：約72%（平成24年度）

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」

平成20年度実績： 約63% A-2（A-2）

業績指標： **88** 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数

目 標： 100件（平成24年度）

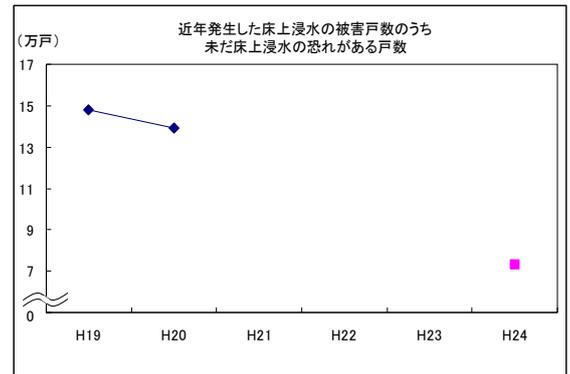
主な事務事業の概要： 「災害復旧のための建設機械調達支援ネットワーク形成促進に必要な調査検討」

平成20年度実績： ※実績値は、本ネットワークが平成21年度に構築されるため、平成22年度より計測可能となる。 C-2（新）

【指標の動向】

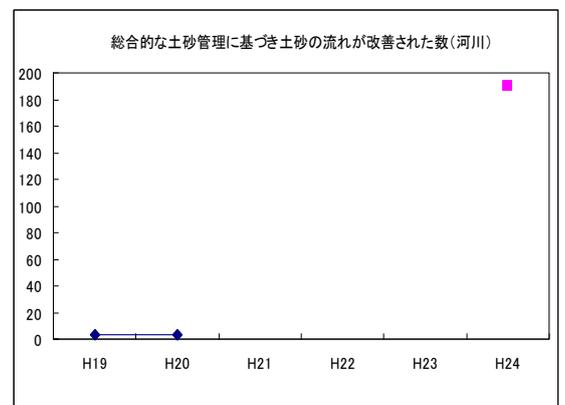
■施策目標（12）業績指標： 84 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数

- ・初期値と平成20年度の実績値を結ぶトレンドを延長すると、目標年度の目標値を若干上回る結果になるが、今年度は本指標の初年度であり、また、平成21年度一次補正予算等も活用しながら事業を推進し、今後の実績値の向上が見込まれていることから、目標年度に目標値の達成が見込まれる。



■施策目標（12）業績指標： 86 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川）

- ・平成20年度の実績値は3であり、総合的な土砂管理に基づき土砂の流れを改善する事業の着手数は増えていない。一方、土砂移動に起因して問題の発生している水系等において、今後、業績指標の実績値の条件となる総合土砂管理連携方針を策定していくことで、業績指標の実績値は伸びるものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（12）水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標 84

本指標の初年度である平成20年度の実績値は、前述の通り目標へのトレンドに若干届いていないものの今後の向上により目標の達成が見込まれており、また、地方公共団体、関係住民等が一体となって、貯留浸透施設等の流出抑制対策に加え、内水ハザードマップの公表等の総合的な浸水対策を行う「下水道浸水被害軽減総合事業」を創設する等、平成21年度より新たな取組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4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）、巴川水系巴川（静岡県））を特定都市河川浸水被害対策法に基づく特定都市河川に指定し、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。

業績指標 86

業績指標は横ばいの推移を示しているものの、今後、以下の取組を推進することからB-1と評価した。業績指標の進捗の条件となる連携方針の策定をより推進する。土砂移動の変化に起因する問題の増加に適応するため、総合的な土砂管理の取組をより推進する。

【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。

(概評) 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。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、平成 19 年度には海岸耐震対策緊急事業の創設、平成 20 年度には海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設、平成 21 年度には津波・高潮危機管理対策緊急事業の拡充を行い、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、今後も効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 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

業績指標： **89** 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

目 標： 初期値：約 11 万 ha (平成 19 年度) → 目標値：約 9 万 ha (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「海岸保全施設の新設整備等」

平成 20 年度実績： 約 10.6 万 ha A-1 (B-1)

業績指標： **90** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (津波・高潮)

目 標： 初期値：約 6 割 (平成 19 年度) → 目標値：約 8 割 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「津波・高潮危機管理対策緊急事業」

平成 20 年度実績： 約 74% A-2 (新)

業績指標： **91** 地震時に河川、海岸堤防等の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面積 (海岸)

目 標： 初期値：約 10,000ha (平成 19 年度) → 目標値：約 8,000ha (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「堤防等河川管理施設の耐震化」「海岸保全施設の耐震化」

平成 20 年度実績： 約 9,800ha A-2 (A-1)

業績指標： **92** 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合

目 標： 初期値：約 5 割 (平成 19 年度) → 目標値：約 6 割 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「海岸保全施設の老朽化対策」

平成 20 年度実績： 約 51% B-1 (新)

業績指標： **93** 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合

目 標： 初期値：約 20% (平成 19 年度) → 目標値：約 17% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「渚の創生事業」

平成 20 年度実績： 約 18% A-2 (新)

業績指標： **94** 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 (海岸)

目 標： 初期値：3 (平成 19 年度) → 目標値：190 (平成 24 年度)

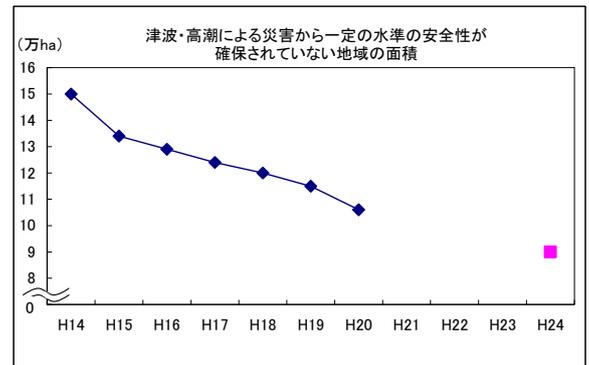
主な事務事業の概要： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊対策施設の整備」「渚の創生事業」

平成 20 年度実績： 3 B-1 (新)

【指標の動向】

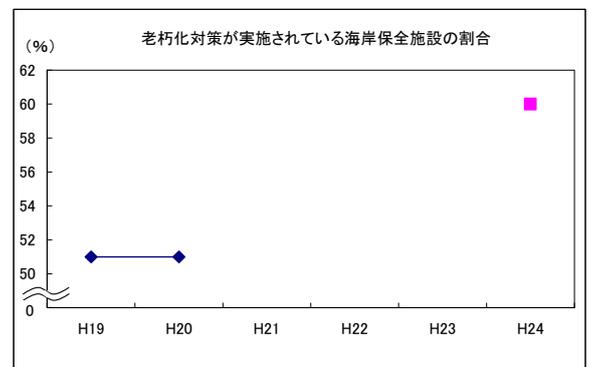
■施策目標 (13) 業績指標 : **89** 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

- 平成20年度の実績値は約10.6万haであり、トレンドを勘案しても、目標達成に向けて着実な進捗を示している。対策にあたっては、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。



■施策目標 (13) 業績指標 : **92** 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合

- 平成20年度の実績値は約51%であり、昨年度から横ばいの推移を示している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標 **89** 業績指標は目標達成に向けて着実な進捗を示しており、平成21年度には「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を拡充することからA-1と評価した。

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。

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。

業績指標 **92** 業績指標は昨年度から横ばいの推移を示しているものの、平成20年度には海岸堤防等の老朽化対策を計画的に推進することを通じて海岸保全施設の機能の回復又は強化を図り、もって人命や資産を防護することを目的とする「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設したほか、平成21年度には海岸堤防等老朽化対策緊急事業のうち機能強化に係る地方負担分への起債措置及び当該起債の元利償還分に対する交付税措置を創設し、海岸保全施設の老朽化対策の促進を図ることからB-1と評価した。

【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よって、ハイジャック・航空機テロの発生件数を0にする。

（概評）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・航空機テロ対策などの取組みを実施し、全体的に施策目標の達成に向けた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安全に関する諸施策を行う必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■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

業績指標： **95** 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のアクセス件数

目標： 初期値：2,240件（平成19年度）→目標値：1,000件（平成20年度）

主な事務事業の概要： 「飲酒運転根絶に向けた公共交通活用策に関する調査（社会実験）」

平成20年度実績： 2,646件 A-2（A-2）

業績指標： **96** 遮断機のない踏切道数

目標： 初期値：4,939箇所（平成17年度）→目標値：4,000箇所（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備」

平成20年度実績： 4,352箇所 A-2（A-2）

業績指標： **97** 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

目標： 初期値：61%（平成15年度）→目標値：100%（平成20年度）

主な事務事業の概要： 「地下鉄道の火災対策設備の整備」

平成20年度実績： 100% A-3（A-2）

業績指標： **98** 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

目標： 初期値：253駅（平成18年度）→目標値：0駅（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「主要な鉄道駅について耐震補強を推進」

平成20年度実績： 156駅 A-2（A-2）

業績指標： **99** 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

目標： 初期値：0箇所（平成18年度）→目標値：186箇所（平成23年度）

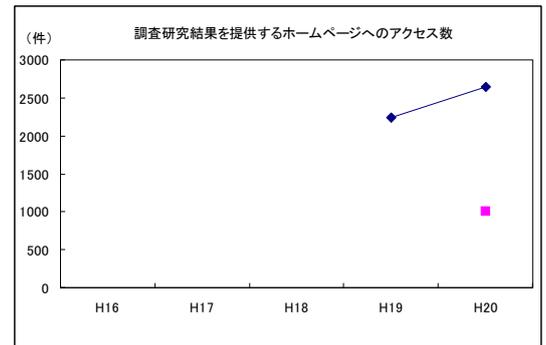
主な事務事業の概要： 「落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備」

平成20年度実績： 63箇所 A-2（A-2）

【指標の動向】

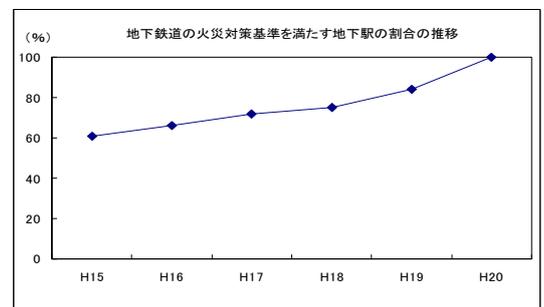
■施策目標（14）業績指標：95 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数

- ・「順調である」
- ・目標の2倍を超えるアクセスがあり、順調といえる。当該調査研究の報告は、平成21年5月29日に公表を行った。目標を達成した背景は、今回の社会実験の対象地である長崎県諫早市や調査の対象地である山梨県甲府市及び周辺市町の関係者をはじめ、多く関心ある者が広くアクセスしたと考えられる。特に今回の長崎県諫早市での「タクシークーポンサービス」の社会実験については、社会実験開始当初から多数のメディアに取り上げられており、その報告についても非常に関心が高かったと考えられる。また、社会実験開始当初より、いくつかの地域において活用したい等の声があり、それらの方からのアクセスがあったと考えられる。



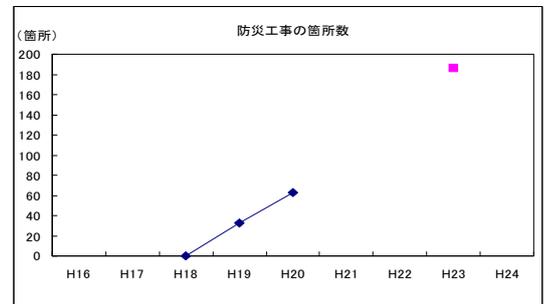
■施策目標（14）業績指標：97 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

- ・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20年度末に100%の駅において事業が完了し、目標を達成した。



■施策目標（14）業績指標：99 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

- ・平成20年度は30箇所の防災工事が行われ、順調に整備が進んでいる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標 95 業績指標は、目標値を上回っており、A-2と評価した。今後も全国での応用が可能なサービスモデルの創出のため、引き続き調査研究を進めていくとともに、他の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。これら調査結果のホームページの公表によるアクセス件数を、従来の目標値1,000件から、平成21年度の目標値については2,000件と設定し直し、これまで以上に広く有効に活用されるよう努めたい。

業績指標 97 地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、平成20年度末に事業が完了し、目標を達成したことからA-3と評価した。

業績指標 99 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20年度においては30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。

■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

業績指標： **100** 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合
目 標： 70% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「中小鉄道の老朽化対策のための改良・補修事業への補助」

平成 20 年度実績： 33% A-2 (新)

業績指標： **101** 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

目 標： 初期値：0 人 (平成 18 年度) →目標値：0 人 (平成 19 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「鉄道交通環境の整備」「保安監査等の実施」「事故原因の究明」

平成 20 年度実績： 0 人 A-2 (A-2)

業績指標： **102** 事業用自動車による交通事故死者数

目 標： 初期値：740 人 (平成 17 年) →目標値：592 人 (平成 22 年)

主な事務事業の概要： 「自動車運送事業の安全対策」

平成 20 年実績： 513 人 A-2 (A-2)

業績指標： **103** 商船の海難船舶隻数

目 標： 初期値：518 隻 (平成 18 年) →目標値：466 隻以下 (平成 23 年)

主な事務事業の概要： 「海難の防止に向けた調査研究」「執行官による船舶検査等の実施」「事故原因の究明」

平成 20 年実績： 494 隻 A-2 (B-1)

業績指標： **104** 船員災害発生率 (千人率)

目 標： 初期値：11.8‰ (平成 18 年度) →目標値：9.3‰ (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「安全管理体制の整備とその活動の推進」「死傷災害の防止」

平成 20 年度実績： 11.3‰ (平成 19 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **105** 小型船舶の安全拠点の数

目 標： 初期値：15 箇所 (平成 18 年度) →目標値：40 箇所 (平成 21 年度)

主な事務事業の概要： 「「海の駅」の多機能化・連携支援事業」

平成 20 年度実績： 37 箇所 A-2 (A-2)

業績指標： **106** 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

目 標： 初期値：0 件 (平成 14 年度) →目標値：0 件 (平成 16 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「ハイジャック・テロ対策の推進」「ハイジャック検査体制の維持・強化」

平成 20 年度実績： 0 件 A-1 (A-1)

業績指標： **107** 国内航空における航空事故発生件数

目 標： 初期値：13.6 件/年 (平成 15~19 年の平均) →目標値：12.2 件/年 (平成 20~24 年の平均)

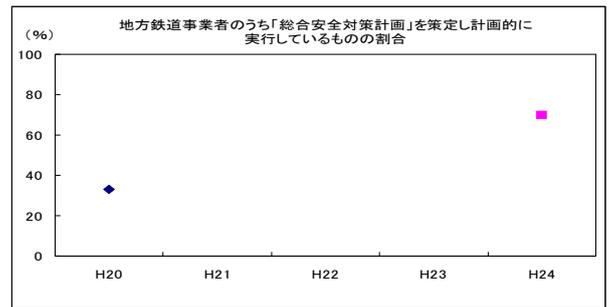
主な事務事業の概要： 「航空機の安全な運航や安全性の確保」「航空保安施設の整備」「事故原因の究明」

平成 20 年度実績： 13.4 件/年 (平成 16~20 年の平均) A-2 (A-1)

【指標の動向】

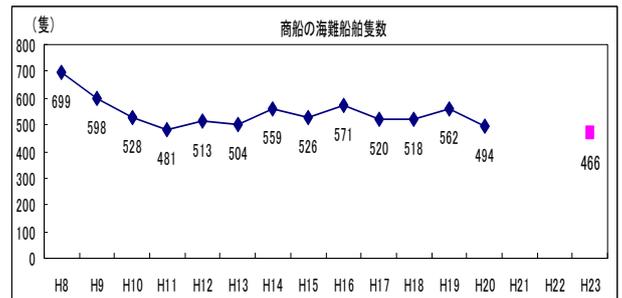
■施策目標 (14) 業績指標：100 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合

- 実績値としては、平成20年度の33%であるが、これはすでに目標値の約半分であるので、順調といえる。また、地方鉄道の老朽化対策については、各社が順次「総合安全対策計画」を策定し、計画的に施設の改良や補修が進められている。



■施策目標 (14) 業績指標：103 商船の海難船舶隻数

- 平成20年の実績値は494隻であり、平成19年に比べ68隻の減少(12.1%減)となっており目標達成に向け順調に推移していると推測される。
- 指標の内訳を見ると、貨物船は351隻で平成19年比6隻の減少(1.7%減)、タンカーは88隻で平成19年比34隻の減少(27.9%減)、旅客船は55隻で平成19年比28隻の減少(33.7%減)であった。

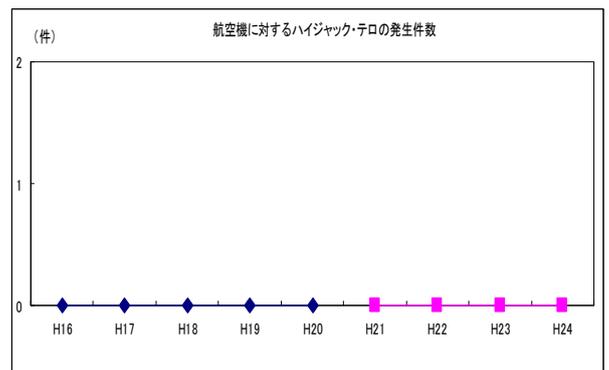


■施策目標 (14) 業績指標：106 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

- 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(平成19年6月)、独フランクフルト空港テロ未遂事件(平成19年9月)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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標 100 地方鉄道の老朽化対策については、各社が順次「総合安全対策計画」を策定し、計画的に施設の改良や補修が進められており、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。

業績指標 103 平成20年の実績値は、平成19年より68隻減少しており、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。

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、引き続き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。

業績指標 106 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、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际協力の推進、航空保安対策に関する体制の整備・充実等を図っていくことからA-1と評価した。

【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。

(概評) 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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (15) 道路交通の安全性を確保・向上する

業績指標： **108** 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

目 標： 初期値：28% (平成 19 年度) →目標値：概ね 100% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「橋梁点検の講習会の開催、技術者の派遣等への財政支援」

平成 20 年度実績： 41% A-2 (新)

業績指標： **109** 道路交通における死傷事故率

目 標： 初期値：約 109 件/億台キロ (平成 19 年)

→目標値：約 1 割削減 (約 100 件/億台キロ) (平成 24 年)

主な事務事業の概要： 「あんしん歩行エリアの整備」「事故危険箇所の集中的な対策」

平成 20 年実績： 約 100 件/億台キロ (暫定値) A-1 (A-2)

業績指標： **110** あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

目 標： 約 2 割抑止 (平成 24 年)

主な事務事業の概要： 「歩行者等の通行経路の安全性の確保」

平成 20 年実績： ※対策実施後の事故データがないため測定できない。 C-2 (C-2)

業績指標： **111** 事故危険箇所の死傷事故抑止率

目 標： 約 3 割抑止 (平成 24 年)

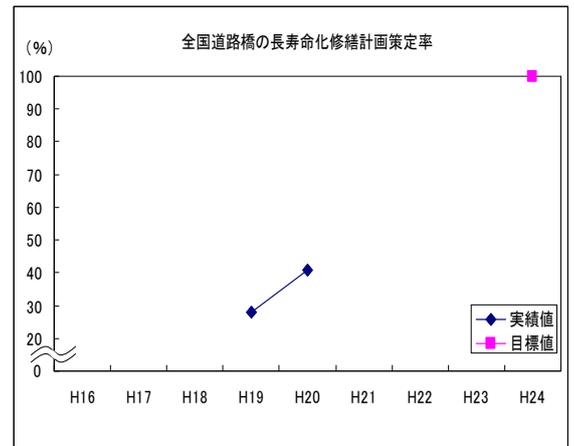
主な事務事業の概要： 「公安委員会と連携した交差点改良等の交通事故対策の集中的な実施」

平成 20 年実績： ※対策実施後の事故データがないため測定できない。 C-2 (A-2)

【指標の動向】

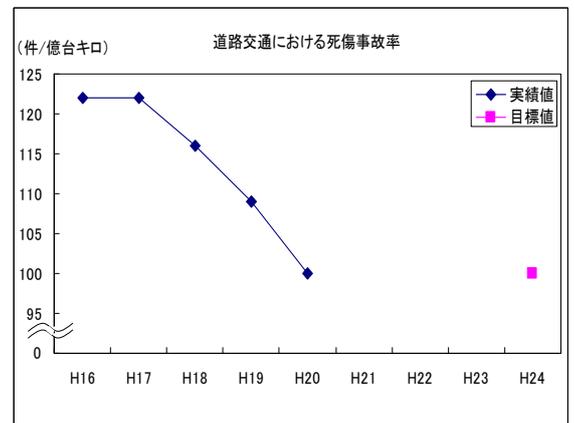
■施策目標（15）業績指標：108 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

- ・長寿命化修繕計画策定率については、平成19年度の実績値28%から平成20年度実績値41%と指標は順調に向上しているところ。
- ・しかしながら、道路管理者別に見ると、高速国道及び直轄国道がH20末の修繕計画策定率が10割であるのに対し、都道府県道で約6割、市町村道では約1割程度と低い状況にある。また依然として約7割程度の市町村が技術、資金の不足等の問題により定期的な点検が実施できていない状況にある。



■施策目標（15）業績指標：109 道路交通における死傷事故率

- ・平成19年実績値109.0件/億台キロに対し、平成20年の実績値（暫定値）は100.3件/億台キロと大きく改善するとともに、目標値をほぼ達成した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（15）道路交通の安全性を確保・向上する

業績指標108 業績指標は、平成19年度の実績値28%から平成20年度実績値41%と向上し、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。

課題は市町村の修繕計画策定率をいかに向上させるかということであり、引き続き技術支援や財政支援に取り組むことが重要。

業績指標109 死傷事故率に関する業績指標は、平成17年から減少傾向にある。平成20年も暫定値ではあるが大きく減少し、初年度にして目標値を概ね達成しているが、引き続きこの状況を維持、改善していく必要がある。

今後も、都道府県別の状況も精査した上で、死傷事故率の高い箇所など、優先度を国民に分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。

また、平成21年1月の内閣総理大臣の談話において新たに掲げられた政府目標である「今後10年を目途に、交通事故死者数の半減（2,500人以下）」の達成に向け、今後生活道路における対策強化に向けた検討に取り組んでいく。

以上から、今回の評価としてはA-1とした。

【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。

（概評）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。

【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えれば、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。

（概評）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、常時介護を要する重度後遺障害者数が、平成10年度以降年間2,000人前後で推移しており、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という状況の中、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。

【施策目標（18）自動車の安全性を高める】

交通事故による死者数は年々減少傾向にあり、平成20年には5,155人となったが、今後10年間を目処に交通事故死者数を2,500人以下とする新たな政府の目標に向け、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。

（概評）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。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」との目標はすでに達成されたが、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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（16）住宅・建築物の安全性の確保を図る

業績指標： **112** 完了検査率

目 標： 初期値：76%（平成17年度）→目標値：100%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「建築確認・検査の厳格化」

平成20年度実績： 88%（平成19年度） A-2（A-2）

業績指標： **113** 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

目 標： 初期値：3,379人（平成18年度）→目標値：5,000人（平成22年度）→初期値は確定値に修正

主な事務事業の概要： 「指定確認検査機関の指導監督、関係機関との連携調整」

平成20年度実績： 3,600人（平成19年度） A-2（A-2）

■施策目標（17）自動車事故の被害者の救済を図る

業績指標： **114** 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

目 標： 初期値：16,264件（平成18年度）→目標値：20,491件（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「(独)自動車事故対策機構が行う介護料の支給」

平成20年度実績： 17,337件 A-2（A-2）

■施策目標（18）自動車の安全性を高める

業績指標： **115** 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

目 標： 初期値：3.1%（平成17年）→目標値：3.0%（平成22年）

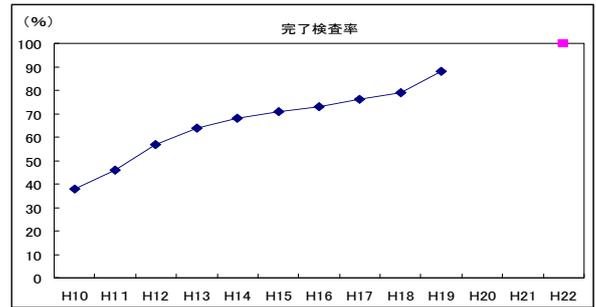
主な事務事業の概要： 「頸部傷害軽減対策の強化等の検討」

平成20年実績： 2.9% A-2（A-2）

【指標の動向】

■施策目標 (16) 業績指標 : 112 完了検査率

- 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%以上の割合で改善している。



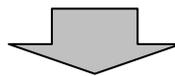
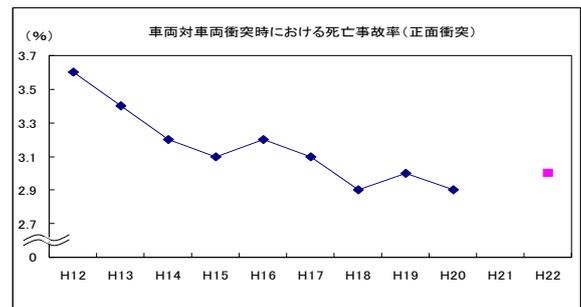
■施策目標 (17) 業績指標 : 114 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数

- 常時介護を要する重度後遺障害者数については平成10年度以降年間約2,000人前後で推移しており、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ところである。平成20年度介護料の支給件数は、当該年度に取り組んだ広報等により、平成19年度におけるトレンドと比較して増加傾向がみられる。



■施策目標 (18) 業績指標 : 115 車両対車両衝突事故における死亡事故率 (正面衝突)

- 平成20年度の実績値は2.9%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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る

業績指標 112 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。

■施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る

業績指標 114 平成20年度実施した広報等の取組により、平成19年度よりも支給件数が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、これらの対策に関する周知徹底を引き続き図っていく必要がある。

■施策目標 (18) 自動車の安全性を高める

業績指標 115 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思われることから、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。

【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。
(概評) 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、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にも今後も引き続き、船艇・航空機の効率的運用、情報収集体制の強化、関係機関との連携等を強化し、本施策を推進していくことが重要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (19) 船舶交通の安全と海上の治安を確保する

業績指標： **116** 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数

目 標： 初期値：1.2 件（平均 14～18 年の平均 ※平成 14～17 年は勧告件数のみ）

→目標値：5.0 件（平成 19～23 年の平均）

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」

平成 20 年実績： 2.8 件（平成 16～20 年の平均 ※平成 15～17 年は勧告件数のみ、平成 20 年は 1～9 月の間） C-3 (B-2)

業績指標： **117** 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

目 標： 初期値：15.6 件（平成 13～17 年の平均）→目標値：22.0 件（平成 18～22 年の平均）

主な事務事業の概要： 「情報収集・分析体制の強化」「内外の関係機関との連携強化」「監視取締体制の強化」

平成 20 年実績： 20.6 件（平成 16～20 年の平均） A-2 (A-2)

業績指標： **118** 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： 初期値：0 件（平成 14 年度）→目標値：0 件（毎年度）

主な事務事業の概要： 「不審船・テロ対応体制の強化」「テロへの警備警戒」

平成 20 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **119** 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数

目 標： 初期値：276 人（平成 17 年）→目標値：220 人（平成 22 年）

主な事務事業の概要： 「海難情報等の早期入手」「ライフジャケットの着用率の向上」「救助・救急体制の充実」

平成 20 年実績： 274 人 B-2 (A-2)

業績指標： **120** ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

目 標： 初期値：0 件（平成 14 年度）→目標値：0 件（毎年度）

主な事務事業の概要： 「航路標識の高度化等の整備等」「主要国際幹線航路の整備及び保全」

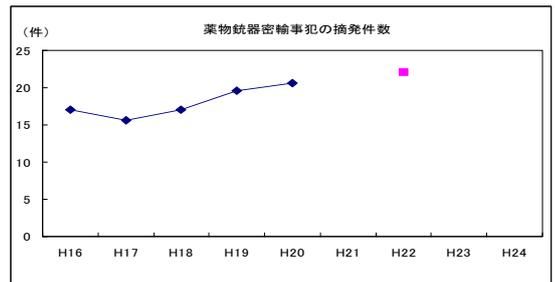
「海上交通センター等の的確な運用」

平成 20 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

【指標の動向】

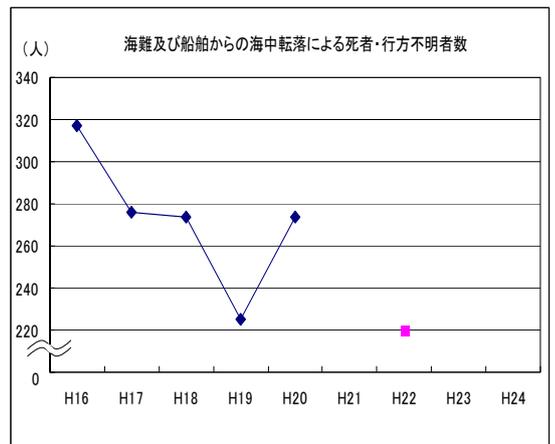
■施策目標 (19) 業績指標：117 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

- 平成20年の実績値(過去5年(平成16年～平成20年)の平均値)は20.6件(前年比1.0件増)となり、過去の実績値から目標年度に目標値を達成できると見込んでいる。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。



■施策目標 (19) 業績指標：119 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20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274人であり、目標の220人は達成できなかった。
- 実績値274人の内訳を船種別にみると、全体の約7割の196人が漁船によるものであり、平成19年度に比べプレジャーボート等によるものが減少(8人減)する一方、漁船によるものについては大幅に増加(53人増)しており、平成19年の実績値との差(49人増)の大半は漁船によるものである。これは、6月に千葉県沖で発生した巻網漁船転覆事故(死亡・行方不明者17人)など、一度に多数の死者・行方不明者を生じた事故の発生が一因であると考えられる。
- 2時間以内の情報入手割合は75%であり、平成19年度と同じ結果となった。
- 船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は、プレジャーボート等が70%で目標を達成しているが、漁船が26%、一般船舶が29%であり、目標を下回っている。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、48%となっており、平成19年度より4%減少した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (19) 船舶交通の安全と海上の治安を確保する

業績指標 117

平成20年の業績指標の実績値(過去5年間の平均値)は20.6件となり、平成17年以降、最高の値とな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、この結果は、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。

業績指標 119

平成20年の死者・行方不明者は、平成19年より49人増加しており、目標達成に向け順調に推移しているとは言えないことから、B-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、平成20年においては75%であり、平成19年と同じ結果となった。

その要因としては、平成19年には66%だった漁船の2時間以内の情報入手割合が64%と低くなったことが挙げられる。今後この割合を上昇させるには、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。

漁船からの海中転落者のライフジャケット着用率26%は、船舶からの海中転落のライフジャケット着用率48%と比較しても極めて低い状況にあり、また、過去5年の死亡率はライフジャケット着用者が18%、非着用者が53%であり、非着用者の死亡率は着用者の約3倍と高く、ライフジャケットを着用するか否かは海中転落した場合に生死を分ける大きな要因になると言える。

以上のことから、漁業従事者のライフジャケット着用率を向上させる必要から、漁業従事者を対象として、より一層の自己救命策確保の指導・啓発の推進が必要であり、水産関係機関・団体等を実施主体として、当事者である漁業従事者及び関係者による自発的なライフジャケット着用推進の働きかけ等を重点的に取り組む必要がある。

海難の約9割が沿岸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と機動救難士等が連携した迅速な海難現場への進出、吊り上げ救助及び救急救命処置を講じながらの搬送が行える体制の拡充等により、沿岸部における救助・救急体制の更なる強化を図る必要がある。

【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。

(概評) 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、迅速かつ低廉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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■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

業績指標： **121** 内航貨物船共有建造量

目 標： 初期値：20,526 G/T (平成 18 年度) →目標値：23,000 G/T (平成 23 年度の過去 5 ヶ年平均)

主な事務事業の概要： 「出資金を活用した船舶使用料の軽減」

平成 20 年度実績： 34,998 G/T A-2 (A-2)

業績指標： **122** 国際船舶の隻数

目 標： 初期値：85 隻 (平成 18 年度) →目標値：約 150 隻 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「国際船舶の所有権の保存登記等の特例」

平成 20 年度実績： 95 隻 C-2 (C-2)

業績指標： **123** 我が国商船隊の輸送比率

目 標： 初期値：6% (平成 17 年度) →目標値：6% (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「外航海運対策の強化」

平成 20 年度実績： 6% (平成 20 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **124** 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

目 標： 初期値：0 件 (平成 18 年度) →目標値：0 件 (平成 18 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策」

平成 20 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **125** 我が国商船隊における外航日本船舶数

目 標： 初期値：92 隻 (平成 19 年度) →目標値：約 180 隻 (平成 24 年度)

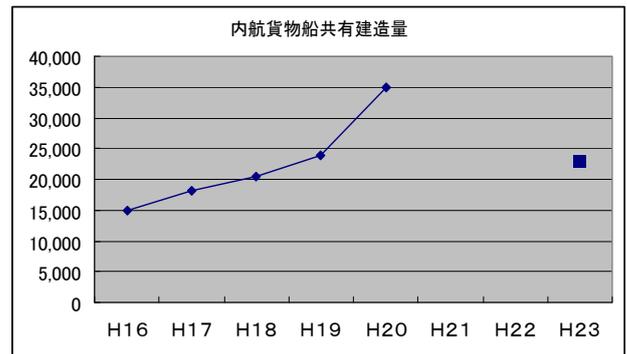
主な事務事業の概要： 「安定的な国際海上輸送の確保」

平成 20 年度実績： 98 隻 C-2 (新)

【指標の動向】

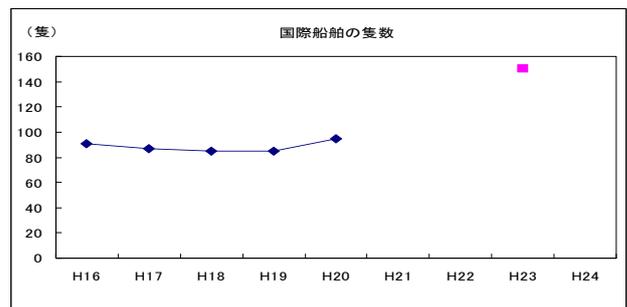
■施策目標（20）業績指標：121 内航貨物船共有建造量

- 平成20年度の進水量は34,998総トン（平成19年度から11,204トン増）となっており、目標値23,000総トン（平成23年度における過去5年平均）を上回っているため、順調である。



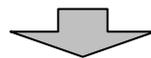
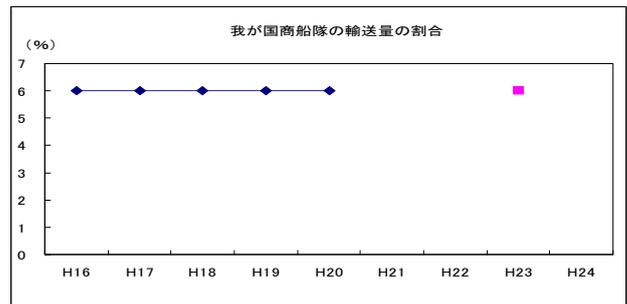
■施策目標（20）業績指標：122 国際船舶の隻数

- 我が国商船隊における外航日本籍船の平成20年央の隻数は98隻で、そのうち国際船舶は95隻であり、平成19年央に比べ10隻増となり、これまでの減少基調から増加に転じているため、順調である。



■施策目標（20）業績指標：123 我が国商船隊の輸送比率

- 平成20年度においても、目標である6%を引き続き維持していることから順調である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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
業績指標 121 業績指標については、目標値23,000総トン（平成23年度における過去5年平均）を上回っており、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。

業績指標 122 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。これは、世界単一市場における国際競争が激化する中、コスト競争力の喪失から日本籍船は減少の一途をたどっていたところ、トン数標準税制の適用等を内容とする海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（平成20年法律第53号）が平成20年7月17日に施行されたことと相俟って、我が国商船隊における外航日本籍船の平成20年央の隻数が98隻、そのうち国際船舶は95隻と、平成19年央に比べ国際船舶は10隻増となり、これまでの減少基調から増加に転じた。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。

業績指標 123 目標値6%を維持していることからA-2と評価した。
また、我が国商船隊による安定的な輸送を確保する観点から、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、主要航路の関係国の海運政策について情報収集を行い、引き続き6%を維持する。

■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

業績指標： **126** 内航船舶の平均総トン数

目 標： 初期値：574 (平均 G/T) (平成 17 年度) →目標値：575 (平均 G/T) (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「安定的かつ適切な規模での代替建造の実現」

平成 20 年度実績： 614 (平均 G/T) A-2 (A-2)

業績指標： **127** 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、②リードタイム)

目 標： 初期値：①平成 14 年度比約 13%低減 (平成 18 年度)

→目標値：平成 14 年度比約 3 割低減 (平成 22 年度)

②約 2.1 日 (平成 18 年度) →目標値：1 日程度 (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化」

平成 20 年度実績： ①平成 14 年度比約 13%低減 (平成 18 年度) A-2 (新)

②約 2.1 日 (平成 18 年度) C-2 (新)

業績指標： **128** 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率

目 標： 初期値：0% (平成 19 年度) →目標値：概ね 100% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「港湾行政手続のペーパーレス化、ワンストップサービス化の普及を促進及び港湾の手続き面での更なる利便性の向上」

平成 20 年度実績： 0% B-1 (新)

業績指標： **129** 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

目 標： 初期値：0 (平成 19 年度) →目標値：平成 19 年度比 5%減 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化」

平成 20 年度実績： 平成 19 年度比 0.5%減 A-2 (A-2)

業績指標： **130** 船舶航行のボトルネックの解消率

目 標： 初期値：75% (平成 12 年度) →目標値：95% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「主要国際幹線航路の整備及び保全」

平成 20 年度実績： 95% A-2 (B-2)

業績指標： **131** 国内海上貨物輸送コスト低減率

目 標： 初期値：0% (平成 19 年度) →目標値：平成 19 年度比 3%減 (平成 24 年度)

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」

平成 20 年度実績： 平成 19 年度比 0.3%減 A-2 (B-2)

業績指標： **132** 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量

目 標： 初期値：約 280 万 TEU (平成 18 年) →目標値：約 340 万 TEU (平成 24 年)

主な事務事業の概要： 「東アジア物流の準国内輸送への対応」

平成 20 年実績： 約 290 万 TEU (平成 19 年) A-2 (新)

業績指標： **133** 港湾施設の長寿命化計画策定率

目 標： 初期値：約 2% (平成 19 年度) →目標値：約 97% (平成 24 年度)

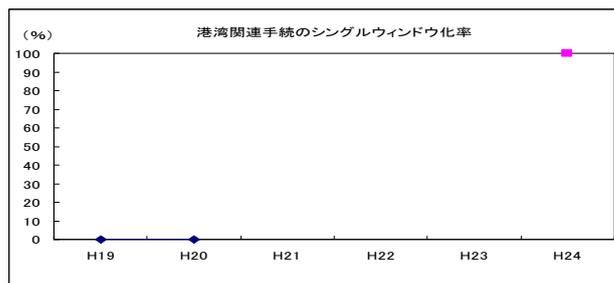
主な事務事業の概要： 「戦略的な維持管理の推進」

平成 20 年度実績： 約 13% A-2 (新)

【指標の動向】

■施策目標（20）業績指標：128 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率

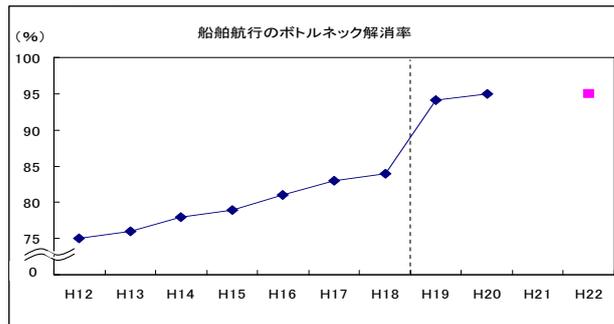
- 過去の実績値によるトレンドを延長しても目標年度には目標値は達成できないことになるが、平成21年10月より、統一モデル様式についてシングルウィンドウへの申請項目の追加が予定されており、これに伴い統一モデル様式の対象手続きの全てが電子申請が可能となり、今後の実績値の上昇が見込まれることから、目標年度に目標値の達成が見込まれる。



■施策目標（20）業績指標：130 船舶航行のボトルネックの解消率

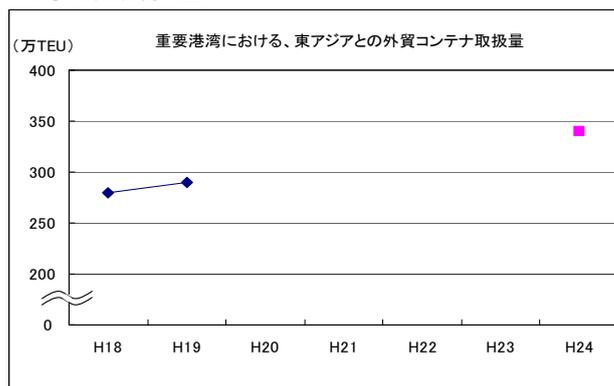
- 国際幹線航路の当面の整備方針を踏まえ、平成19年度に指標算出にあたっての計画規模を見直している。

(注) (指標の動向)に記載したとおり、国際幹線航路の当面の整備方針を踏まえ、平成19年度に指標算出にあたっての計画規模を見直しており、平成18年度以前と平成19年度以降のボトルネック解消率は単純に比較できない。



■施策目標（20）業績指標：132 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量

- 平成19年実績値が約290万TEUであり、増加傾向を示している。また、今後も中国を始めとするアジア地域の経済発展が見込まれ、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標 128 業績指標の実績値は0%であるが、平成21年10月の統一モデル様式のシングルウィンドウへの申請項目の追加により、統一モデル様式の全てが対象手続きの電子申請が可能となり、実績値の上昇が見込まれるため、B-1と評価した。

業績指標 130 現在のトレンドが継続すれば、目標を達成することから、A-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減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入り口付近を重点的に整備して安全性の確保に努める。

業績指標 132 平成20年の実績値は、統計値がとりまとめられる平成21年度末まで算出できないが、平成19年の実績値は、約290万TEUとなっており、トレンドが継続すれば目標を達成するため、A-2と評価した。今後も、引き続き中国を中心とした東アジア物流について、高速かつ低廉な輸送物流体系を構築・強化するための検討を実施していく。

■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

業績指標： **134** 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

目 標： 初期値：50%（平成 18 年度）→目標値：55%（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「放置等禁止区域の指定」「ボートパークの整備」

平成 20 年度実績： 50%（平成 18 年度） C-2（C-2）

業績指標： **135** リサイクルポートにおける企業立地数

目 標： 初期値：188 社（平成 19 年度）→目標値：230 社（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「岸壁、ストックヤード等静脈物流基盤の整備」

平成 20 年度実績： 208 社 A-2（新）

業績指標： **136** 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

目 標： 初期値：約 2,400 万人（平成 19 年度）→目標値：約 2,700 万人（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「耐震強化岸壁の整備」

平成 20 年度実績： 約 2,410 万人 A-2（B-1）

業績指標： **137** 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）

目 標： 初期値：①8 件（平成 18 年度累計）→目標値：15 件（平成 21 年度累計）

②4 件（平成 18 年度累計） 20 件（平成 22 年度累計）

主な事務事業の概要： 「地域の創意工夫を活かしたプロジェクトの策定・推進」

平成 20 年度実績： ①17 件（累計） A-2（A-2） ②15 件（累計） A-2（A-2）

業績指標： **138** 物流の総合化・効率化の促進に関する指標（認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積）

目 標： 初期値：1,500 千㎡（平成 19 年度累計）→目標値：4,000 千㎡（平成 22 年度累計）

主な事務事業の概要： 「総合効率化計画に対しての認定」

平成 20 年度実績： 1,740 千㎡（累計） A-2（新）

業績指標： **139** 3PL 事業の促進に関する指標（倉庫事業において総合的な業務を行っている事業者の割合）

目 標： 初期値：29.2%（平成 17 年度）→目標値：37.0%（平成 21 年度）

主な事務事業の概要： 「ガイドライン（3PL 契約、3PL 情報セキュリティ、環境配慮型）の策定」

平成 20 年度実績： 34.2%（平成 19 年度） A-2（A-2）

業績指標： **140** 国際運送事業者を対象とした AEO 制度（貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度）における承認事業者数

目 標： 初期値：0 者（平成 20 年度当初）→目標値：35 者（平成 21 年度末累計）

主な事務事業の概要： 「制度の周知を目的とした説明会の開催」

平成 20 年度実績： 0 者 C-2（新）

業績指標： **141** 貨物利用輸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）

目 標： 初期値：① 1,061 箇所（平成 17 年度）→目標値： 1,337 箇所（平成 21 年度）

②22,915 者（平成 17 年度） 24,447 者（平成 21 年度）

主な事務事業の概要： 「事業規制の実態調査」

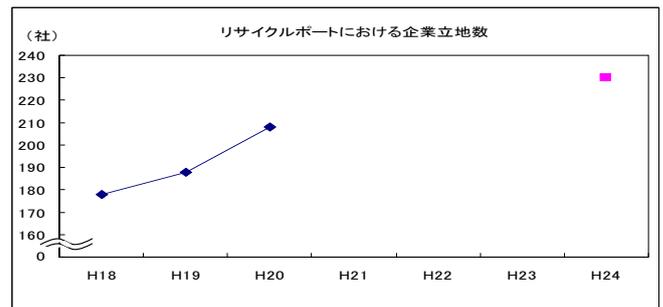
平成 20 年度実績： ①1,116 箇所（平成 19 年度） C-2（A-2）

②23,991 者（平成 19 年度） A-2（A-2）

【指標の動向】

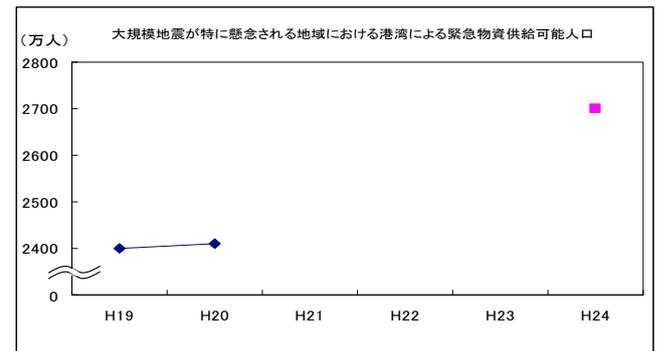
■施策目標 (20) 業績指標 : 135 リサイクルポートにおける企業立地数

- 平成20年度の調査結果では、リサイクルポートを利用し、循環資源を取り扱うリサイクル関連企業数は208社となっており、平成19年度に比べ20社増加した。



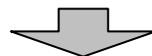
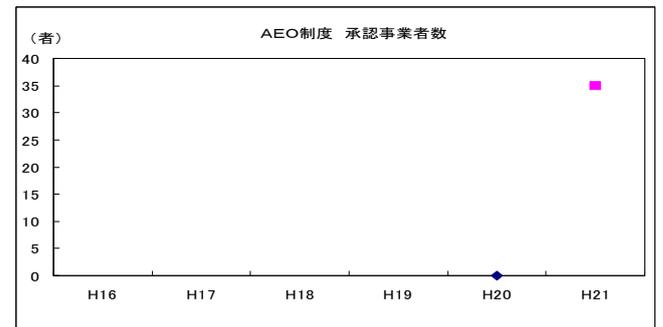
■施策目標 (20) 業績指標 : 136 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

- 平成20年度の実績値は約2,410万人と、平成19年度の実績値より10万人増加した。現在、指標対象である耐震強化岸壁のほぼ全てが整備着手済みであることから、目標年度に目標値の達成が見込まれる。



■施策目標 (20) 業績指標 : 140 国際運送事業者を対象としたAEO制度（貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度）における承認事業者数

- AEOとして承認を得るためには、優れた貨物管理体制を構築する必要があり、これらの構築に時間を要しているが、今後利用運送事業者にメリットのある制度のため承認事業者が見込まれる状況（(社)日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会及び(社)航空貨物運送協会の傘下会員アンケート結果による。）である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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
業績指標 135 現状の立地数の推移を維持すると目標値を達成することができることから評価はA-2とした。順調にリサイクルポート利用企業数が増加していることから、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。

業績指標 136 平成20年度の実績値は約2,410万人と、平成19年度の実績値より増加したこと、また、現在、指標対象である耐震強化岸壁のほぼ全てが整備着手済みであり、目標年次までに供用すると考えられることから、A-2と評価した。今後も「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」に基づき、計画的な整備の推進を図る。

業績指標 140 AEOとして承認を得るためには監視体制の整備やアクセス管理体制の構築が必要であり、これらの構築に時間を要しているため平成20年度の実績値は0件であるが、今後、前記貨物管理体制を構築した事業者が見込まれることから、C-2と評価した。

【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（21）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ともに、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。

（概評）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、観光圏整備事業、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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（21）観光立国を推進する

業績指標： **142** 訪日外国人旅行者数

目 標： 初期値：733 万人（平成 18 年）→目標値：1,000 万人（平成 22 年）

主な事務事業の概要： 「ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト」「観光圏整備事業」

平成 20 年度実績： 835 万人（暦年） A-1（A-1）

業績指標： **143** 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数

目 標： 初期値：2.72 泊（平成 18 年度）→目標値：4 泊（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「観光圏整備事業」「ニューツーリズム創出・流通促進事業」

平成 20 年度実績： 2.44 泊（暫定値） B-1（B-1）

業績指標： **144** 日本人海外旅行者数

目 標： 初期値：1,753.5 万人（平成 18 年）→目標値：2,000 万人（平成 22 年）

主な事務事業の概要： 「ASEAN貿易投資観光促進センター拠出金」「世界観光機関（UNWTO）拠出金」

平成 20 年実績： 1,598.7 万人 B-1（B-1）

業績指標： **145** 国内における観光旅行消費額

目 標： 初期値：24.5 兆円（平成 17 年度）→目標値：30 兆円（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト」「観光圏整備事業」

平成 20 年度実績： 23.5 兆円（平成 19 年度） B-1（B-1）

業績指標： **146** 主要な国際会議の開催件数

目 標： 初期値：168 件（平成 17 年）→目標値：252 件（平成 23 年）

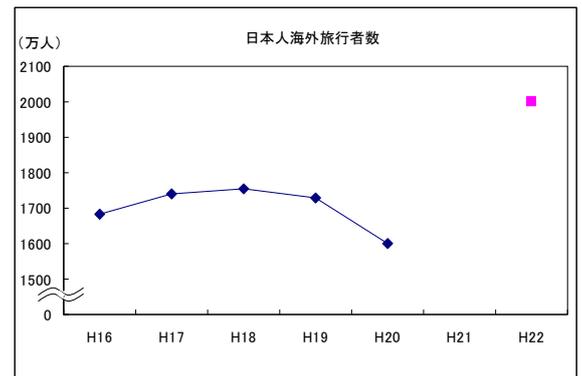
主な事務事業の概要： 「国際会議の開催・誘致の推進」

平成 20 年実績： 216 件（平成 19 年） A-1（B-1）

【指標の動向】

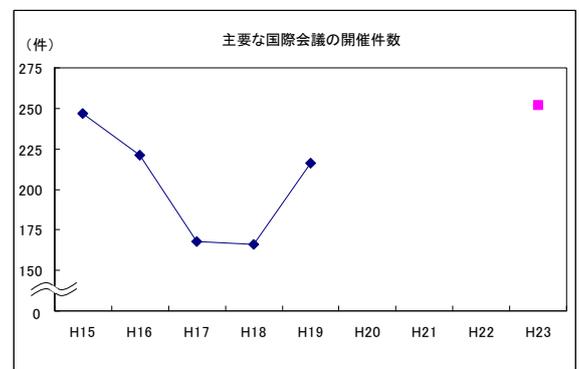
■施策目標 (21) 業績指標 : 144 日本人海外旅行者数

- ・平成20年においては1598.7万人となった。燃油サーチャージの値上げや、世界的な金融危機による景気後退の影響を受けて全体的に伸び悩み、前年比7.6%の減少であった。



■施策目標 (21) 業績指標 : 146 主要な国際会議の開催件数

- ・平成19年の実績値は216件となり、近年の減少傾向から増加に転じた



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (21) 観光立国を推進する

業績指標 144 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。

ASEAN貿易投資観光促進センターの活動は、日本・ASEAN間の相互交流の促進、とりわけ日本からASEANへの旅行者客の増加によりより当該地域の発展に資するような事業展開をASEAN地域より期待されていることから、我が国としても当該地域発展の一助となるようその活動を引き続き積極的に支援していく。

世界観光機関 (UNWTO) 事務局 (スペイン・マドリッド) に対する拠出金及び分担金の拠出は、世界の観光振興・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。

業績指標 146 近年の減少傾向から増加に転じたことから、A-1と評価した。

韓国やシンガポールなどアジア近隣諸国では国際会議等誘致のための大規模な支援措置を講じている。これら競合国との誘致競争に勝ち抜き、目標を達成するためには、従来の国際会議誘致施策の強化に加え、広義の国際会議 (MICE) における我が国の競争力を強化するための方策を検討し、さらなる取組を講ずる必要がある。

【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 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する】

良好な景観及び歴史資産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ことから、その保全及び活用を中心とした取組の支援を行う。

(概評) 景観に優れた国土・観光地づくりの推進に向け、各施策が順調に進められており、業績指標においてもその効果が現れているところである。本政策をより広い地域において推進していくため、引き続き、地域のニーズを踏まえつつ各施策を推進していくとともに、行政だけでなく住民・事業者等と連携した取組を推進するため、本施策と併せて「景観法」の基本理念や「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」の基本方針等の普及啓発に取り組む必要がある。

【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。

(概評) 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、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推進する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する

業績指標： **147** 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： 初期値：30 件（平成 18 年度）→目標値：80 件（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「景観形成総合支援事業」

平成 20 年度実績： 112 件 A-2 (A-2)

業績指標： **148** 景観計画に基づき取組を進める地域の数

目 標： 初期値：92 団体（平成 19 年度）→目標値：500 団体（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「景観形成総合支援事業」

平成 20 年度実績： 152 団体 A-2 (新)

業績指標： **149** 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数

目 標： 初期値：0 団体（平成 19 年度）→目標値：100 団体（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「歴史的環境形成総合支援事業」

平成 20 年度実績： 10 団体 A-2 (新)

■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

業績指標： **150** 三大都市圏環状道路整備率

目 標： 初期値：53%（平成 19 年度）→目標値：69%（平成 24 年度）

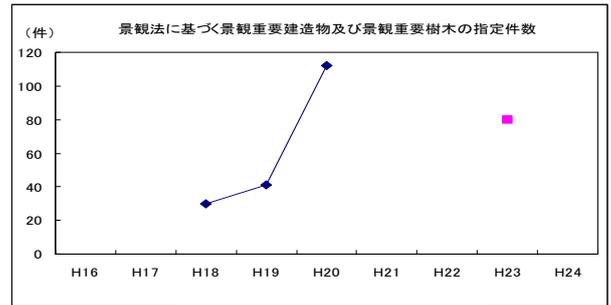
主な事務事業の概要： 「三大都市圏環状道路の整備」

平成 20 年度実績： 53% A-2 (B-1)

【指標の動向】

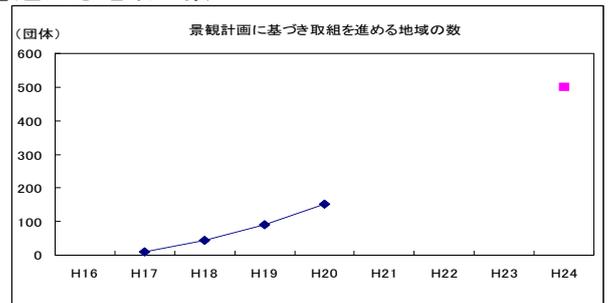
■施策目標（22）業績指標：147 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

- 平成20年度には、当初の目標である80件を越える112件となっており、施策が順調に展開された結果が現れていると言える。



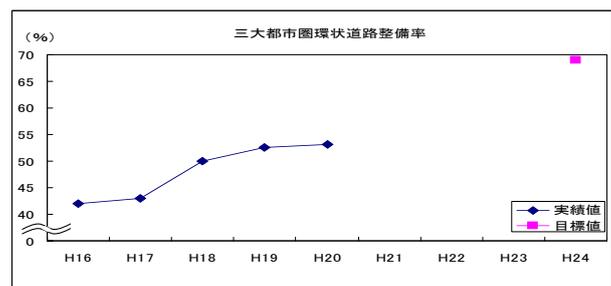
■施策目標（22）業績指標：148 景観計画に基づき取組を進める地域の数

- 景観計画を策定し取組を進める地域数は、目標値に向けて順調に増加している。



■施策目標（23）業績指標：150 三大都市圏環状道路整備率

- 平成20年度は、首都圏中央連絡自動車道（阿見東～稲敷）6km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%である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（22）景観に優れた国土・観光地づくりを推進する

- 業績指標 147** 業績指標は順調に推移し目標を達成したことから、A-2と評価した。なお、これを踏まえて目標値の見直しを行い、平成23年度の目標値を200件とする。
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。

- 業績指標 148** 業績指標は順調に推移していることから、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、景観法に基づく景観計画の策定を促進していく。

■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

- 業績指標 150** 業績指標は、平成16年度の42%が平成20年度末に53%まで向上しており、平成21年3月には、首都圏中央連絡自動車道（阿見東～稲敷）6kmが供用するなど、整備率は着実に向上している。
また、平成20年度に開通予定であった東海環状自動車道（美濃関～関広見）2.9kmは、関広見IC付近の安全対策を追加したことから、平成21年度（H21.4月）の開通に変更となったが、追加の対策を講じた為であり、根本的な問題があるわけではないのでA-2とした。
平成21年度は、首都高速中央環状新宿線（西新宿JCT～大橋JCT）4.3kmをはじめ、首都圏中央連絡自動車道（海老名JCT～海老名北IC、川島IC～桶川JCT、つくばIC～つくばJCT）計11.9km、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。

【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 (24) 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。

(概評) 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。

【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。

(概評) 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。

また、大都市圏拠点空港の容量の増加に向けた空港整備等を着実に進めており、事業が完了するまでの間は指標が横ばい状態にある。

空港の耐震性向上については、現在、基本施設等の耐震性調査を進めているほか、一部の空港において対策を実施中であり、今後、空港毎の耐震対策が完了していけば指標の実績値が向上するなど、全体的に施策目標の達成に向け順調な推移を示しており、引き続き目標達成に向け関連する施策を行うことが必要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する

業績指標： **151** 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)

目 標： 初期値：15,400km(平成18年度)→目標値：15,700km(平成23年度)

主な事務事業の概要： 「新幹線鉄道の整備」「幹線鉄道の高速化の推進」「鉄道駅総合改善事業」

平成20年度実績： 15,400km A-2(A-2)

■施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する

業績指標： **152** 国内航空ネットワークの強化割合(①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路長)

目 標： 初期値：①49.6万回(首都圏)(平成17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)

②0.40%(平成15~17年度平均) 約1割削減(平成24年度)

③18,266,438海里(平成18年度) 平成18年度比2%短縮(平成23年度)

主な事務事業の概要： 「羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業等」

平成20年度実績： ① 50.3万回(首都圏) A-2(新)

② 0.31%(平成17~19年度平均) C-2(新)

③ 平成18年度比1.7%短縮(平成19年度) A-2(新)

業績指標： **153** 国際航空ネットワークの強化割合

目 標： 初期値：49.6万回(首都圏)(平成17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)

主な事務事業の概要： 「羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業等」

平成20年度実績： 50.3万回(首都圏) A-2(新)

業績指標： **154** 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

目 標： 初期値：94.7%(平成18年度)→目標値：95.0%(平成23年度)

主な事務事業の概要： 「民家防音工事の推進」「航空機騒音対策の実施」

平成20年度実績： 94.8% A-2(A-2)

業績指標： **155** 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合

目 標： 初期値：約4割(平成18年度)→目標値：約7割(平成24年度)

主な事務事業の概要： 「基本施設等(滑走路、誘導路など)の耐震性の向上」

平成20年度実績： 約4割 A-2(新)

業績指標： **156** 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数

目 標： 初期値：1.1件/100万発着回数(平成15~19年度平均)

→目標値：約半減(平成20~24年度平均)

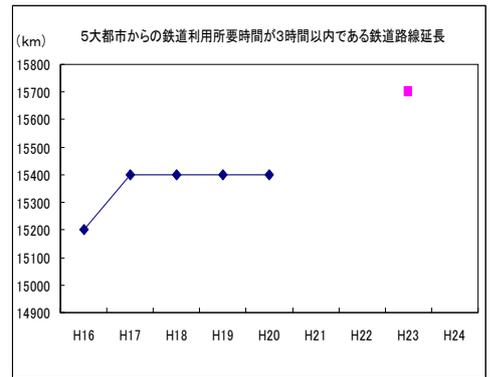
主な事務事業の概要： 「各種支援システムの充実強化」

平成20年度実績： 1.4件/100万発着回数(平成16~20年度平均)

【指標の動向】

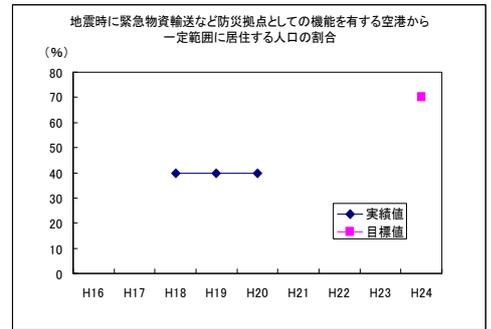
■施策目標 (24) 業績指標：151 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長

- ・整備新幹線について、平成22年12月に開業予定である東北新幹線八戸～新青森間では約89%（平成20年度事業費までの累計）、平成22年度末に開業予定である九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間では約80%（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年度中の東北新幹線八戸～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。



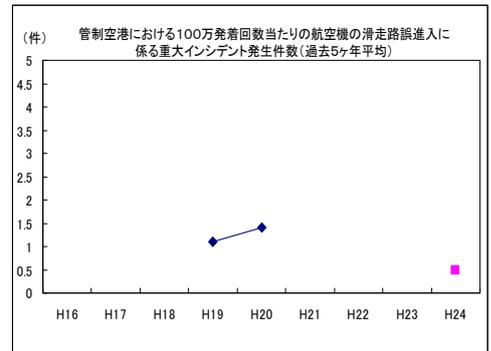
■施策目標 (25) 業績指標：155 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合

- ・平成20年度時点で事業が完了した空港がないため、指標は横ばい状態にある。



■施策目標 (25) 業績指標：156 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数

- ・前年度と比較して、単年度においては減少しているものの、過去5ヶ年平均において増加している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する

業績指標151

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。

■施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する

業績指標155

指標は横ばい状態であるが、すでに多くの事業に着手しており、空港の耐震性向上の事業を予定どおり進めている最中であることから順調であると「A」評価した。また、耐震性の確認を早急に進めるとともに、耐震事業を着実に実施することから「2」と評価した。

業績指標156

前年度と比較して、過去5ヶ年平均においては増加しているものの、単年度においては減少したことから、今後も引き続き各種支援システムの整備を進めるとし、B-2と評価した。

また、滑走路誤進入関連情報の収集・共有及びこれに基づく背景・要因分析を行うとともに更なる対策への必要性について検討を行い、より一層安全な航空交通を目指す。

【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。

(概評) 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、経済情勢の悪化等が都市・地域活性化に悪影響を与えている。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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標： **157** 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）

目標： 初期値：1,718 件（平成 18 年度）→目標値：2,600 件（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地域作りに対する先進的な取組の調査・分析及び情報発信」

平成 20 年度実績： 2,603 件 A-1 (A-2)

業績指標： **158** 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

目標： 初期値：78%（平成 18 年度）→目標値：78%（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地域活性化の支援」「地方における交流・定住の支援」

平成 20 年度実績： 74.7% B-1 (B-1)

業績指標： **159** 都市再生誘発量

目標： 初期値：3,878ha（平成 18 年度）→目標値：9,200ha（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「都市再生総合整備事業の推進」「都市再生区画整理事業の推進」

平成 20 年度実績： 6,716ha A-2 (A-2)

業績指標： **160** 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）

目標： 初期値：① 88 件（平成 17 年度）→目標値： 100 件（平成 22 年度）

②96 施設（平成 18 年度） 156 施設（平成 23 年度）

③ 214 人（平成 17 年度） 270 人（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「筑波研究学園都市における国際会議開催数」

平成 20 年度実績： ① 94 件（平成 18 年度） C-2 (C-2)

②113 施設 A-2 (A-2)

③ 212 人 B-2 (A-2)

業績指標： **161** 大深度地下使用の累計認可件数

目標： 初期値：0 件（平成 18 年度）→目標値：3 件（平成 23 年度）

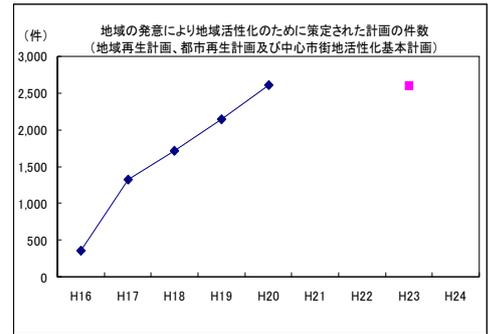
主な事務事業の概要： 「大深度地下の活用を促進」

平成 20 年度実績： 1 件 A-2 (A-2)

【指標の動向】

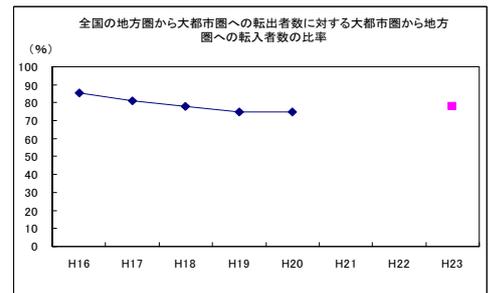
■施策目標 (26) 業績指標 : **157** 地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数 (地域再生計画、都市再生整備計画及び中心市街地活性化基本計画)

・ 3年前倒しで目標を達成した。



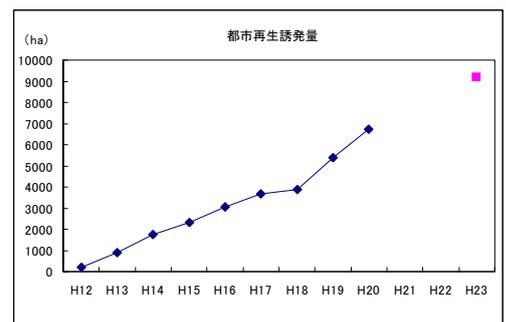
■施策目標 (26) 業績指標 : **158** 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

・平成20年度の実績値は、前年度比で0.1%減少して74.7%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。



■施策目標 (26) 業績指標 : **159** 都市再生誘発量

・ 順調である。
 ・平成20年度の単年度の実績は約1,300haで、平成23年度の目標値に対してのトレンド(1,065ha/年)を上回っている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標 **157** 業績指標は、本年度最終目標を達成した。

しかし、我が国は、かつてない人口減少と少子高齢化に直面し、また、大都市圏やブロック中心市へ若年層が移動する一方で、生活する上での条件が厳しくなる地区が増加するなど、よりよい国土を次世代へ継承することが困難な状況にある。このような継続的な少子高齢化や人口減少が地域の衰退に繋がることなく、よりよい国土を次世代へ継承するためには、新しい形の地域間の共生と連携のあり方が求められている。国土形成計画(全国計画)においても、地域の実情に応じた広域的な生活圏域の形成の必要性が謳われており、広域地方計画の推進にあたっては、各ブロック内の都市・地域構造を踏まえた生活圏域の形成が必要とされている。

このため、平成21年度以降、地域の実情に応じた広域的な生活圏の形成に向け、ガイドライン等を作成し、地域自らが主体となった地域の発意による地域づくりの取組を支援していくこととし、業績目標を上方修正する

業績指標 **158** 平成20年度の実績値は、前年度比で0.1%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21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。

業績指標 **159** 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。

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標： **162** 半島地域の交流人口

目 標： 初期値：100%（平成 17 年度）→目標値：平成 17 年度対比 102%（平成 22 年度）

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」

平成 20 年度実績： 平成 17 年度対比 103.1%（平成 19 年度） C-2（C-2）

業績指標： **163** 雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合

目 標： 初期値：66%（平成 17 年度）→目標値：71%（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「豪雪地帯に係る調査・検討」

平成 20 年度実績： 68% C-3（C-2）

業績指標： **164** 都市再生整備計画の目標達成率

目 標： 初期値：81.9%（平成 19 年度）→目標値：80%以上（毎年度）

主な事務事業の概要： 「まちづくり交付金」

平成 20 年度実績： 83.4% A-1（A-1）

業績指標： **165** 民間都市開発の誘発係数

目 標： 初期値：16 倍（平成 16～18 年度）→目標値：16 倍（平成 19～23 年度）

主な事務事業の概要： 「まち再生出資総合支援業務」

平成 20 年度実績： 11.3 倍 B-2（A-2）

業績指標： **166** まちづくりのための都市計画決定件数（市町村）

目 標： 初期値：1,470 件（平成 17 年度）→目標値：1,470 件（平成 22 年度）

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」

平成 20 年度実績： 1,748 件（平成 19 年度） A-2（A-2）

業績指標： **167** 駐車場法に基づく駐車場供用台数

目 標： 初期値：375 万台（平成 17 年度）→目標値：419 万台（平成 20 年度）

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」

平成 20 年度実績： 419 万台（速報値） A-3（A-2）

業績指標： **168** 都市機能更新率（建築物更新関係）

目 標： 初期値：31.8%（平成 15 年度）→目標値：36%（平成 20 年度）

主な事務事業の概要： 「市街地の再開発の推進」

平成 20 年度実績： 36.9% A-2（A-2）

業績指標： **169** 中心市街地人口比率の減少率

目 標： 初期値：前年度比 1.1%減（平成 16 年度）→目標値：前年度比 0.5%減（平成 21 年度）

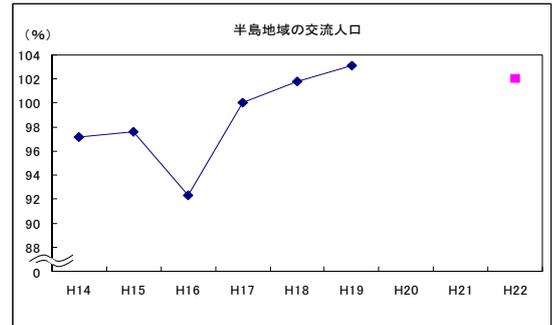
主な事務事業の概要： 「街なか居住再生ファンド」

平成 20 年度実績：前年度比 0.5%減（平成 19 年度） A-2（A-2）

【指標の動向】

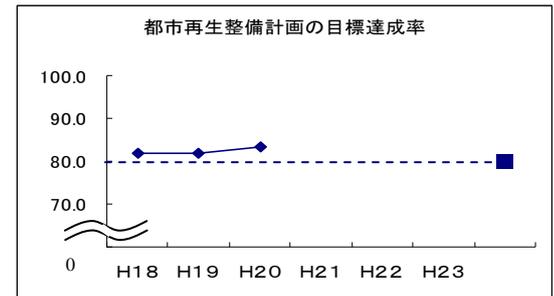
■施策目標（26）業績指標： 162 半島地域の交流人口

・平成20年度の実績値については現在集計中（平成21年10月目途）であるが、平成19年度の実績値は平成17年度対比103.1%であり、目標年度である平成22年度における目標値を上回っている。



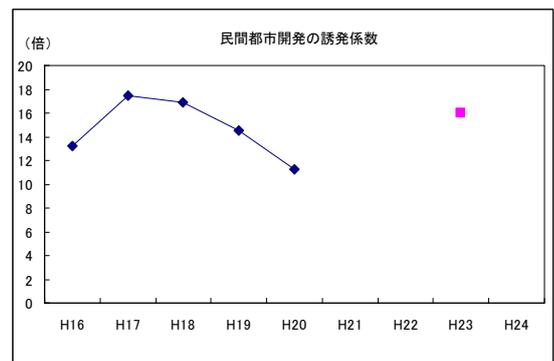
■施策目標（26）業績指標： 164 都市再生整備計画の目標達成率

・平成20年度の実績値は83.4%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。



■施策目標（26）業績指標： 165 民間都市開発の誘発係数

・平成20年度単年の実績値は11.3倍となっているが、その原因は近時の経済状況悪化に伴い一案件あたりの支援額が増加していることや、金利環境の変化により参加業務の国費投入率が上昇していることから総事業費に対する国費投入率が例年に比べて増加しているためであり、単年度で判断できない。今後とも目標通り、平成19～23年度における平均1.6倍を達成すべく取り進めたい。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（26）都市再生・地域再生を推進する

業績指標 162 平成20年度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ことから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20年度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。

業績指標 164 業績指標は83.4%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。

業績指標 165 平成20年度単年では11.3倍となっているが、経済状況や金利環境に左右されるため、単年度によるばらつきがでてきているもの。今後とも目標どおり、平成19～23年度における平均1.6倍を達成すべく取り進める。ただし、近年は1.6倍を下回っている状況が続いていることから、B-2と評価した。

【政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進】

【施策目標（27）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。

（概評）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。

【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。

（概評）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。業績指標の今年度の実績値は目標を達成しており、今後も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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る

業績指標： **170** 物流拠点の整備地区数

目 標： 初期値：35 地区（平成 18 年度）→目標値：64 地区（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「流通業務市街地の整備の推進」

平成 20 年度実績： 48 地区 A-2（A-2）

■施策目標（28）集約型都市構造を実現する

業績指標： **171** 主要な拠点地域への都市機能集積率

目 標： 初期値：約 4%（平成 19 年度）→目標値：前年度比+0%以上（毎年度）

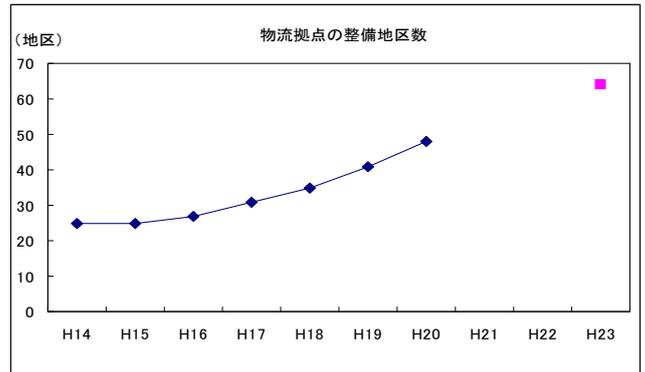
主な事務事業の概要： 「各地で説明会や意見交換会」

平成 20 年度実績： 約 4% A-2（新）

【指標の動向】

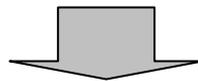
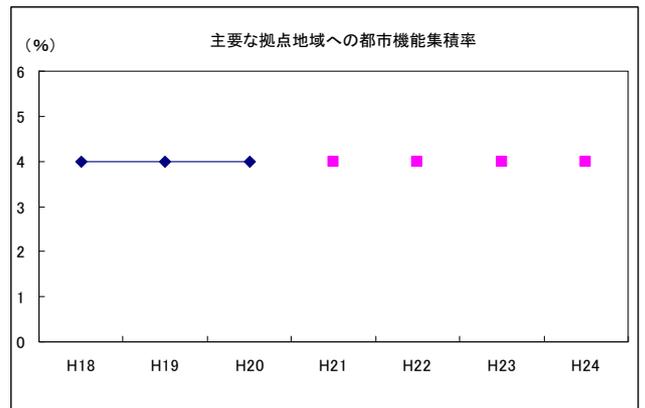
■施策目標（27）業績指標：170 物流拠点の整備地区数

- ・平成20年度までの実績値は48地区であり、前年度比で7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。



■施策目標（28）業績指標：171 主要な拠点地域への都市機能集積率

- ・平成20年度の実績値は4%であり、前年度比+0%で推移しており、今年度の目標は達成している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る

業績指標 170 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。

■施策目標（28）集約型都市構造を実現する

業績指標 171 業績指標の実績値は目標を達成しており、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。今後も着実に基盤整備等を進めるとともに、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行っていく。

【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。

(概要) 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、概ね目標値の達成に向けて、順調に推移している。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる

業績指標： **172** 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
目 標： 初期値：21億トンキロ（平成18年度）→目標値：32億トンキロ（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業」

平成20年度実績： 16億トンキロ B-2 (A-2)

業績指標： **173** 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）
目 標： 初期値：15,400km（平成18年度）→目標値：15,700km（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「新幹線鉄道の整備」「幹線鉄道の高速化の推進」

平成20年度実績： 15,400km A-2 (A-2)

業績指標： **174** 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数）

目 標： 初期値：2空港（平成19年度）→目標値：3空港（平成22年度）

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年度実績： 2空港 A-2 (A-2)

業績指標： **175** 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；括弧内は複々線化区間延長）

目 標： 初期値：①2,353 km（内、複々線区間 211 km）（平成18年度）

②1,552 km（内、複々線区間 135 km）（平成18年度）

③ 925 km（内、複々線区間 2 km）（平成18年度）

→目標値：①2,399 km（内、複々線区間 216 km）（平成23年度）

②1,591 km（内、複々線区間 135 km）（平成23年度）

③ 925 km（内、複々線区間 2 km）（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「地下高速鉄道整備事業費補助」「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」

平成20年度実績： ①2,384 km（内、複々線区間 215 km） A-2 (A-2)

②1,571 km（内、複々線区間 135 km） A-2 (A-2)

③ 925 km（内、複々線区間 2 km） A-2 (A-2)

業績指標： **176** 都市鉄道（東京圏）の混雑率

目 標： 初期値：170%（平成18年度）→目標値：165%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「地下高速鉄道整備事業費補助」「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」

平成20年度実績： 171% B-2 (B-2)

業績指標： **177** 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

目 標： 初期値：39%（平成18年度）→目標値：60%（平成23年度）

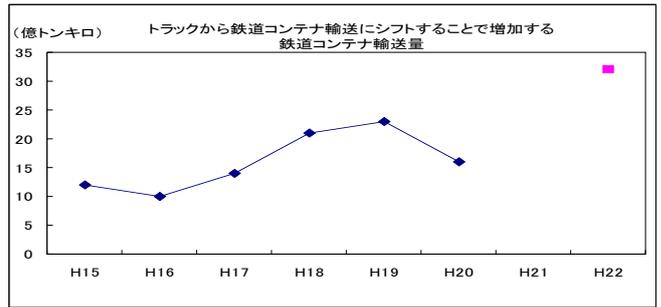
主な事務事業の概要： 「鉄道軌道輸送高度化事業費補助金」「LRTシステム整備費補助金」

平成20年度実績： 54% A-2 (A-2)

【指標の動向】

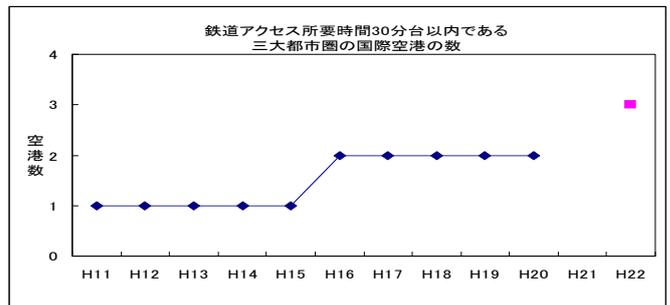
■施策目標 (29) 業績指標 : **172** トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数

・20年度の輸送量は、上半期までは目標達成に向け、順調に推移していたところであるが、下半期は世界同時不況の影響を受け、輸送量が大幅に落ち込んだため、前年度より7億トンキロ減少した。



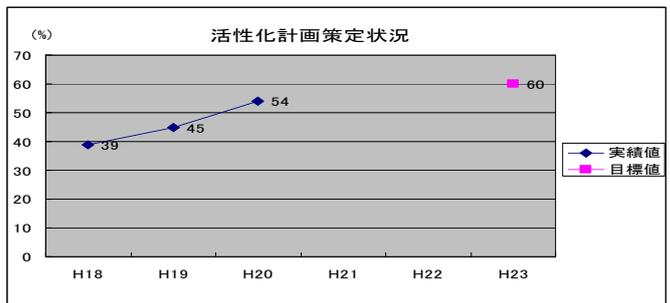
■施策目標 (29) 業績指標 : **174** 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現 (都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数)

・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着実に実施しているところであり、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。



■施策目標 (29) 業績指標 : **177** 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

・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20年度については、9ポイント増であったことから順調であると推測される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる

業績指標 **172** 業績指標について、平成20年度の輸送量は、上半期までは目標達成に向け、順調に推移していたところであるが、下半期は世界同時不況の影響を受け、輸送量が大幅に落ち込み、前年度より7億トンキロ減少したため、北九州・福岡間の鉄道貨物輸送力増強事業等の効果により、目標達成を図るものの、B-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。

業績指標 **174** 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していることから、A-2と評価した。
当該整備により、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。

業績指標 **177** 平成20年度に活性化計画を策定した事業者が9ポイント増となっていることからA-2と評価した。平成21年度において幹線鉄道等活性化事業費補助を拡充したことにより、施設整備に係る支援の充実を図る。今後とも活性化計画が策定されるよう後押しする。

【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、178～182の指標で具体的・明確になる。

(概評) 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・地方鉄道・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的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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する

業績指標： **178** 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

目 標： 初期値：60件（平成19年度）→目標値：300件（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「地域公共交通活性化・再生総合事業」

平成20年度実績： 263件 A-2 (A-1)

業績指標： **179** バスロケーションシステムが導入された系統数

目 標： 初期値：7,067系統（平成18年度）→目標値：9,000系統（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「オムニバスタウンの整備、日本型BRT、乗継施設などの整備」

平成20年度実績： 8,349系統（平成19年度） A-2 (A-2)

業績指標： **180** 地方バス路線の維持率

目 標： 初期値：96%（平成14年度）→目標値：100%（平成20年度）

主な事務事業の概要： 「生活交通路線維持対策の実施」

平成20年度実績： 97% B-1 (B-1)

業績指標： **181** 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

目 標： 初期値：71%（平成17年度）→目標値：71%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「離島航路の維持及び改善」

平成20年度実績： 70% A-2 (A-2)

業績指標： **182** 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

目 標： 初期値：96%（平成17年度）→目標値：96%（平成22年度）

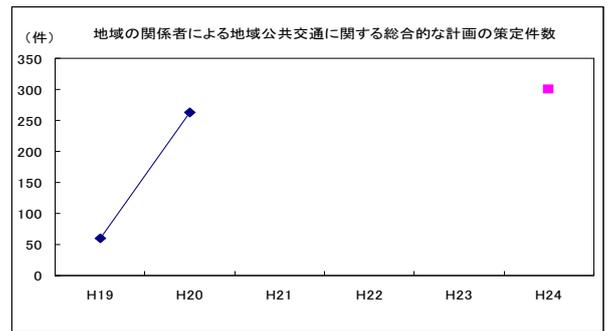
主な事務事業の概要： 「離島航空路線維持対策の実施」

平成20年度実績： 89% B-2 (B-2)

【指標の動向】

■施策目標（30）業績指標：178 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

- 平成20年度において実績値が増加し、平成21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。

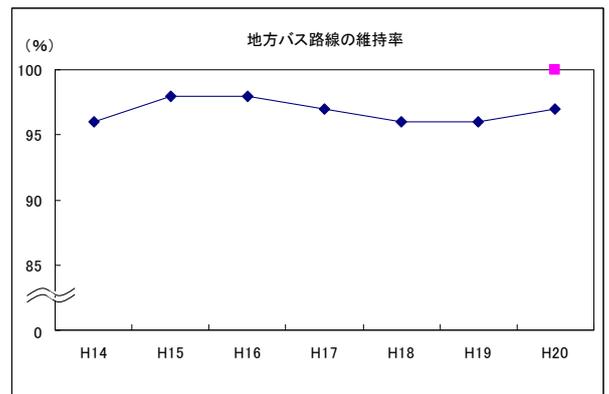


■施策目標（30）業績指標：180 地方バス路線の維持率

- 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20年度の実績値は97%である。

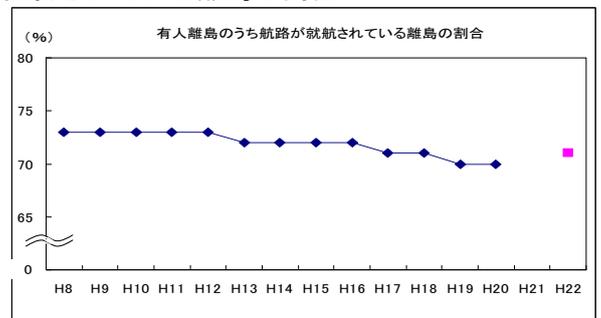
これは、国が承認した平成19年9月末の路線数1,920路線のうち、平成21年3月末までに55路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似系統の再編(30路線)等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で順調に推移している。

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。



■施策目標（30）業績指標：181 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

- 平成20年の有人離島数は421島、一般旅客定期航路が就航している離島数は293島(対前年▲3島)、実績値は70%であり、順調である。なお、減少した3島のうち、1島は無人数となり、1島は既に架橋により、1島は旅客不定期航路により交通手段が確保されていることから、目標値は、維持されているものと史料される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（30）地域公共交通の維持・活性化を推進する

業績指標 178 業績指標は目標達成に向けた成果を示しており、A-2と評価した。引き続き、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

業績指標 180 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」と評価した。達成度は高水準を維持していることから、これを踏まえて目標値の見直しを行い、平成25年度の目標値を100%とする。国土交通省としては、引き続き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。

業績指標 181 業績指標は70%を維持していることから、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21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。

【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 (31) 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。

(概評) 集約型都市構造への転換を実現するため、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住し人口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20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。

【施策目標 (32) 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。

(概評) 道路交通の円滑化推進に向け、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、渋滞対策の推進をはじめとした交通の快適性・利便性の向上を図り、道路交通の円滑化に資する施策を推進することが必要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する

業績指標： **183** まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

目 標： 初期値：0% (平成19年度) →目標値：約11% (平成24年度)

主な事務事業の概要： 「都市交通システム整備事業」

平成20年度実績： 0% (平成19年度) C-2 (新)

■施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する

業績指標： **184** 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

目 標： 初期値：約132万人・時/日 (平成19年度)

→目標値：約1割削減 (約118万人・時/日) (平成24年度)

主な事務事業の概要： 「開かずの踏切等の解消」

平成20年度実績： 約131万人・時/日 A-2 (新)

業績指標： **185** ETC利用率

目 標： 初期値：76% (平成19年度) →目標値：85% (平成24年度)

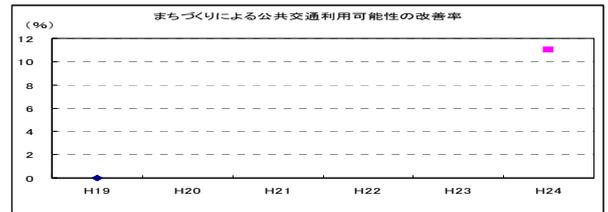
主な事務事業の概要： 「ETCの利用促進・活用推進」

平成20年度実績： 79% A-2 (B-1)

【指標の動向】

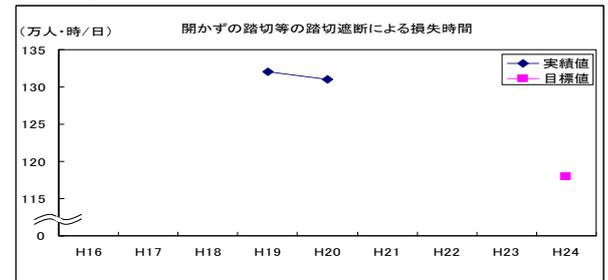
■施策目標 (31) 業績指標 : 183 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

- 平成20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20箇所ですべて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0%からは順調に進捗することが見込まれる。



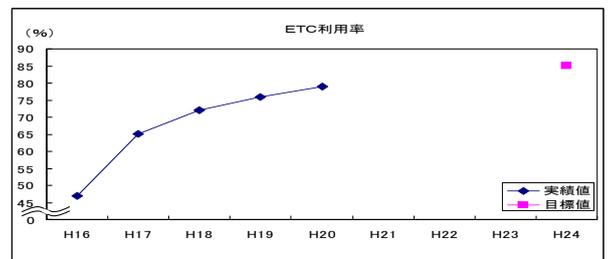
■施策目標 (32) 業績指標 : 184 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

- 平成19年度の実績値132万人・時/日に対して、平成20年度の実績値は約131万人・時/日となっている。目標値に向けた直線的な削減を想定すると不足している様に見えるが、連続立体交差事業や道路の立体化等は、事業完了まで長期間を要し完成により加速度的に損失時間の削減が見込まれることから、目標の達成に向け順調に進捗していると言える。



■施策目標 (32) 業績指標 : 185 ETC利用率

- ETC車載器の普及促進策や高速道路会社の料金割引施策等により、平成20年度の実績値は79%に達しており、目標達成に向け順調に推移している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する

業績指標 183

平成20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20箇所ですべて都市交通システム整備事業を執行し、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石岡市（茨城県）、岡山市が策定するとともに、富山市では都市交通戦略に基づいてLRT整備を行った。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、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、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。

鹿児島市や高岡市（富山県）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。

■施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する

業績指標 184

踏切除却を行う抜本的な対策のスピードアップが図られ、事業完成の早期実現が期待でき、平成21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、開かずの踏切等の解消を推進し、踏切遮断による損失時間削減を目標としていく。

業績指標 185

平成20年度の実績値は79%と京都議定書目標達成計画における平成20年度の見込み77%を上回って着実に増加しており、目標達成に向け順調に推移している。

今後とも目標達成に向け、ETC車載器購入費用軽減策として、車載器のリース制度等の車載器購入支援の実施、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継続する。

以上から、今回の評価としてはA-2とした。

【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。

(概評) 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、VFM最大化を重視した国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム等に基づく各種施策や、事業認定処分の適正な実施、企画立案等の質の向上等を図る施策の一層の推進を図ることが重要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する

業績指標： **186** 公共事業の総合コスト改善率

目 標： 15% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「国土交通省コスト構造改善プログラムに基づく各種施策の推進・検討」

平成 20 年度実績： ※総合コスト改善率については集計中。 A-2 (新)

業績指標： **187** 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)

目 標： 初期値：0 件 (平成 18 年度) → 目標値：0 件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「事業認定の法的効果の早期発現」

平成 20 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **188** 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)

目 標： 初期値：① 13 件 (平成 18 年度) → 目標値： 14 件 (平成 19～23 年度平均)

②90.9% (平成 17～18 年度平均) 95.0% (平成 23 年度)

③88.8% (平成 19 年度) 90.0% (平成 20 年度)

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」

平成 20 年度実績： ① 13 件 A-2 (A-2)

②99.3% A-2 (A-2)

③92.6% A-2 (A-2)

業績指標： **189** 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、③建設現場における安全管理評価手法の試行工事件数)

目 標： ①約 2 割削減 (平成 21 年度) ②100 件 (平成 21 年度) ③50 件 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「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」

平成 20 年度実績： ①※平成 20 年度事業実施中のため実績値なし C-2 (C-2)

②122 件 A-2 (C-2)

③※平成 24 年度試行のため実績値なし C-2 (新)

業績指標： **190** 用地取得が困難となっている割合 (用地あい路率)

目 標： 初期値：3.50% (平成 13～17 年度平均) → 目標値：3.15% (平成 19～23 年度平均)

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」

平成 20 年度実績： 3.33% (平成 15～19 年度平均) A-2 (C-2)

【指標の動向】

■施策目標 (33) 業績指標 : **188** 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)

①「順調」

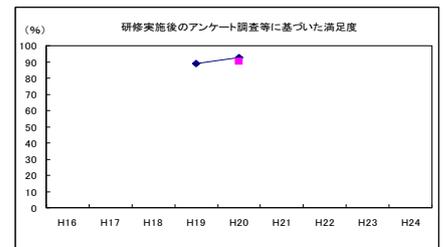
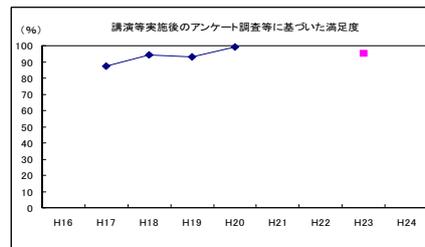
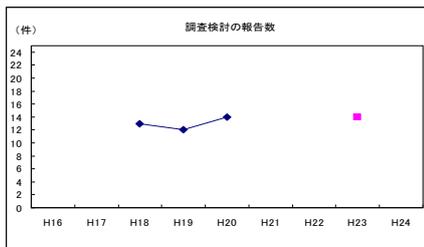
目標値に近い数値で推移しており、国土交通政策の企画立案等に必要調査検討が実施されていると認められるため。

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。

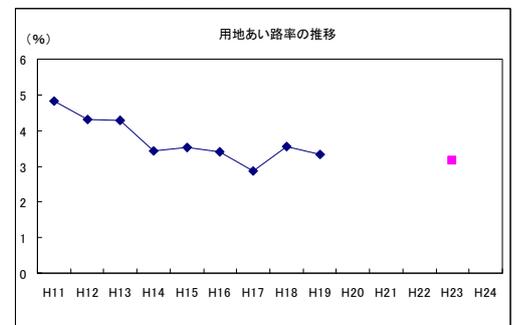
③「達成」

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。



■施策目標 (33) 業績指標 : **190** 用地取得が困難となっている割合 (用地あい路率)

・平成20年度の実績値は21年度に調査予定であり把握することができないが、実績値がでている過去5年(15~19年度)の平均割合をみると3.33%、また過去4年(16~19年度)では3.29%とさらに下落してきており、この傾向が続けば、目標年度に目標値に達成すると見込まれる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する

業績指標 **188**

① 調査検討の報告数については、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、期間中の件数のみで事業の業績を評価できるものではないが、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、目標値を上回ったことからA-2と評価した。引き続き21年度においても目標値を達成すべく講演会等の充実を図る。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、イントラ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20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、20年度アンケート等の調査から抽出された研修ニーズの中で複数の研修において、「研修期間を短縮してほしい」、「研修時期を変更してほしい」、「参加しやすいよう年度内に複数期同一研修を設定してほしい」などの意見が寄せられている。これらの意見等に対応すべく、研修期間の短縮化、研修開催時期の見直し及び同一研修の年度内の複数期開催等、職員が一層研修に参加しやすい研修環境の整備を推進していく。

業績指標 **190**

業績指標は、過去5年(15~19年度)の平均割合をみると3.33%、また過去4年(16~19年度)では3.29%とさらに下落してきており、順調に推移している。

また、現在検討を進めている「用地取得マネジメント」を21年度内に確立させ、22年度より運用を開始することとしており、事業の構想・計画段階において予定事業の用地取得上のあい路を事前に把握し、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ていくこととしている。また、補償基準等の見直し、補償額の決定プロセスの強化のペースを早めていくこととし、21年度からは見直していく項目を増やす予定である。

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の達成が期待できることから、A-2と評価し、引き続き施策を推進する必要がある。

【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 (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2.3%、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、これまで好調であった首都圏のマンション市場で、資材価格・地価の上昇や個人所得の伸び悩みにより成約率が低下し、在庫が増加するなど、市況の悪化が見られる。また、不動産証券化市場は、これまで順調に拡大を続けてきたが、平成19年のサブプライムローン問題の発生を契機として、現在下落基調に転じている。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。

(概評) 不動産業の厳しい現状にある一方で、不動産証券化市場が概ね最終目標までのトレンドに沿った動きを見せているほか、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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■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

業績指標： **191** 不動産証券化実績総額

目標： 初期値：33兆円(平成18年度)→目標値：66兆円(平成23年度)

主な事務事業の概要： 「地方における不動産証券化市場活性化事業」

平成20年度実績： 45兆円 A-2 (A-2)

業績指標： **192** 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数

目標： 初期値：229千件(平成18年度)→目標値：274千件(平成23年度)

主な事務事業の概要： 「不動産統合サイトのリニューアル」

平成20年度実績： 304千件 A-2 (A-2)

業績指標： **193** 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

目標： 初期値：0.37%(平成13~17年度の5年間平均)

→目標値：0.30%(平成19~23年度の5年間平均)

主な事務事業の概要： 「宅地建物取引業者への監督指導」

平成20年度実績： 0.32%(平成15~19年度の5年間平均) A-2 (A-2)

業績指標： **194** 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

目標： 初期値：0.20%(平成17年度)→目標値：0.16%(平成22年度)

主な事務事業の概要： 「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」

平成20年度実績： 0.23%(平成19年度) C-2 (C-2)

業績指標： **195** 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

目標： 初期値：25,389,634件(平成18年度)→目標値：32,032,000件(平成23年度)

主な事務事業の概要： 「地価公示の的確な実施」「主要都市における高度利用地の地価分析調査」

平成20年度実績： 34,317,995件 A-2 (A-2)

業績指標： **196** 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

目標： 初期値：①22,659,447件(平成18年度)→目標値：40,000,000件(平成23年度)

② 63,636件(平成18年度) 1,000,000件(平成23年度)

主な事務事業の概要： 「取引価格等の全国調査」

平成20年度実績： ①28,404,980件 A-1 (A-2)

② 629,890件 A-2 (A-2)

業績指標： **197** 低・未利用地の面積

目標： 初期値：13.1万ha(平成15年度)→目標値：13.1万ha(平成20年度)

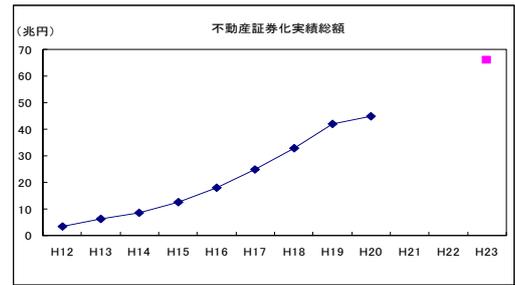
主な事務事業の概要： 「WEBサイト「土地活用バンク」の運用」

平成20年度実績： 13.1万ha(平成15年度) C-2 (C-2)

【指標の動向】

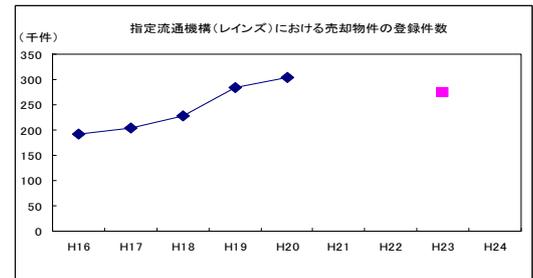
■施策目標 (34) 業績指標：191 不動産証券化実績総額

- 平成20年度の実績値は45兆円であり、外部要因によって年度毎に伸び幅の変動はあるものの、平成18年度に見込んだ最終目標までのトレンド（年度平均6.6兆円の伸びが必要。平成20年度末時点で46兆円。）に概ね沿った動きをみせている。



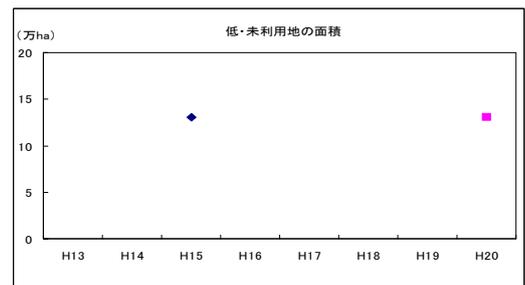
■施策目標 (34) 業績指標：192 指定流通機構（レインズ）における売却物件の登録件数

- 指定流通機構における売却物件の登録件数は304千件（前年度比約6.7%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、また不動産統合サイトが不動産取引に臨む消費者の保護を推進することを目的にリニューアルされるなど、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。



■施策目標 (34) 業績指標：197 低・未利用地の面積

- 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、平成20年の調査結果は平成22年確定のため、平成20年度の実績は把握できない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標 191

業績指標は不動産証券化市場規模であり、上記の通り当初に見込んだトレンドに沿った動きをみせていることから、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。

業績指標 192

業績指標は304千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、引き続きコンテンツの充実に向けた取組を実施する。
- 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。
- 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。

業績指標 197

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、平成20年の調査結果は平成22年確定のため、平成20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。

【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、建設投資の急速かつ大幅な減少、ダンピング等による価格競争の激化、金融機関の融資姿勢の厳格化、昨今の景気の後退による影響等を受け、かつてない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。

建設業の活力回復にあたっては、地域の建設業が経営力を強化し、技術と経営に優れた企業が地域の中で持続的に活動できる環境を整備することが求められる。

(概評) 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、建設投資の急速かつ大幅な減少、ダンピング等による価格競争の激化、金融機関の融資姿勢の厳格化、昨今の景気の後退による影響等を受け、かつてない厳しい経営環境に直面している。こうした状況は、建設企業、特に中小・中堅建設企業が経営基盤の強化を図ったり、人材確保・育成を図ったりす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400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おり、中小・中堅建設企業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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する

業績指標： **198** 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)

目 標： 初期値：①75% (平成13年度) →目標値：100% (平成23年度)
②56% (平成13年度) 100% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「入札契約適正化法に基づく措置状況調査」

平成20年度実績： ①97% (平成19年度) A-2 (B-2)
②88% (平成19年度) A-2 (A-2)

業績指標： **199** 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

目 標： 初期値：87% (平成18年度) →目標値：90% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「技術検定に関する啓発活動・情報提供」

平成20年度実績： 87% B-2 (B-2)

業績指標： **200** 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数

目 標： 初期値：224件 (平成18年度) →目標値：400件 (平成21年度)

主な事務事業の概要： 「生産性向上のための建設業の新分野進出・経営革新普及促進事業」

平成20年度実績： 415件 A-2 (A-2)

業績指標： **201** 専門工事業者の売上高経常利益率

目 標： 初期値：2.5% (平成17年度) →目標値：4.0% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「建設業経営革新促進支援事業」

平成20年度実績： 2.5% (平成17年度) C-2 (C-2)

業績指標： **202** 建設資材の需給状況把握システムの導入状況

目 標： 初期値：0% (平成18年度) →目標値：100% (平成21年度)

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」

平成20年度実績： 0% C-2 (C-2)

業績指標： **203** 建設技能労働者の過不足状況 (①不足率、②技能工のD、I)

目 標： 初期値：① 1.2% (平成18年) →目標値： 1.2%以下 (平成23年)
②30ポイント (平成18年) 30ポイント以下 (平成23年)

主な事務事業の概要： 「建設技能者確保・育成モデル構築支援事業」

平成20年度実績： ① -0.7% C-2 (A-2)
② 17ポイント C-2 (A-2)

業績指標： **204** 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率

目 標： 3割減 (平成24年度)

主な事務事業の概要： 「新しい建設関連業者登録システムの開発」

平成20年度実績： ※削減効果が発生するのは平成22年度以降 C-2 (新)

業績指標： **205** 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

目 標： 初期値：0件 (平成18年度) →目標値：10件 (平成21年度)

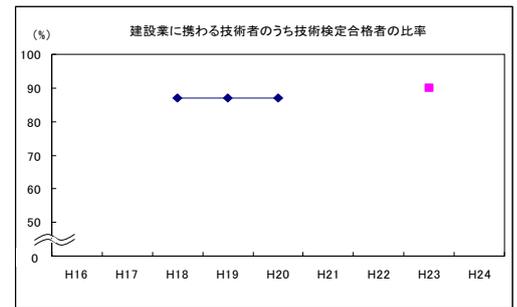
主な事務事業の概要： 「我が国建設業の国際競争力強化策の実施」

平成20年度実績： 8件 A-2 (A-2)

【指標の動向】

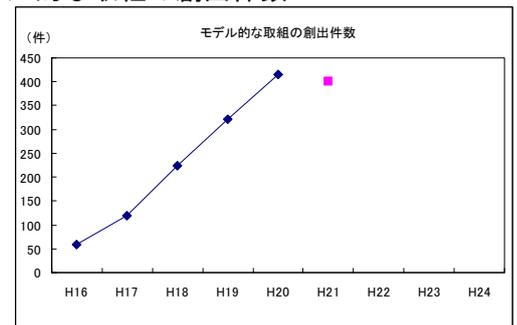
■施策目標 (35) 業績指標：199 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

- 平成20年度の指標は平成19年度に対し同程度であり、目標値の90%に対して近い値を示している。
- 今後とも引き続き技術検定合格者数の監理技術者数全体に対する割合を維持することを目的として、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。



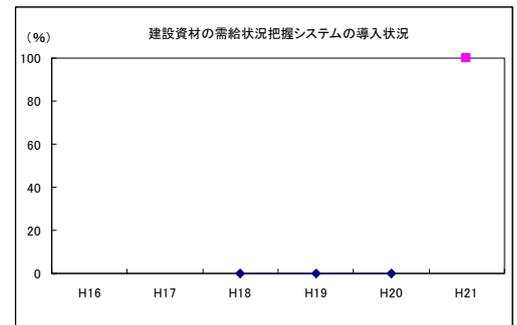
■施策目標 (35) 業績指標：200 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数

- 本指標における目標値は400件であるが、平成20年度までのモデル創出件数は累計で415件と目標を達成している。建設業の新分野進出や経営革新、異業種との連携等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、指標は順調に進捗していると考えられる。



■施策目標 (35) 業績指標：202 建設資材の需給状況把握システムの導入状況

- 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20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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する

業績指標 199 監理技術者数（伸び率3%/年；25,000人増）の増加に追隨して技術検定合格者数（伸び率3%/年；21,000人増）増えており、目標値に対して近い値を示しているが、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。

業績指標 200 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）や人材の育成を課題に挙げている者が多い。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、建設企業や異業種との連携等につき、今後とも引き続き所要の施策を展開していく必要がある。このため、業績指標は既に目標を達成しているところであるが（目標値は今後見直すことも含めて検討中）、A-2と評価した。

業績指標 202 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。システムを運用し、情報提供を行うのは平成21年度の予定であり、平成21年度まで実績値が計れないことから、C-2と評価した。

【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。

(概評) 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(206)(207)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。今後も、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。

【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。

(概評) 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。

【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。

(概評) 「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」については、平成20年における我が国の新造船建造量は過去最高を記録したが、中国・韓国の新興造船所を中心として建造量が急増したことから、相対的に我が国の世界シェアは減少した。昨秋以降は世界的な景気低迷による海上荷動量の激減により、新造船需要が急減していることから、今後海外との国際競争は一層激化する見込みであり、目標達成に向けて、これまでの施策を着実に実施するとともに、適正な国際市場環境の整備、産業基盤の強化等の施策を推進する必要がある。一方、船員の確保・育成については、業績指標の実績値は目標の達成に向け順調に推移しており、目標の達成は十分可能であると評価出来る。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る

業績指標: **206** 統計調査の累計改善件数

目標: 初期値: 1件(平成18年度) → 目標値: 7件(平成23年度までの累計)

主な事務事業の概要: 「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」

平成20年度実績: 6件(累計) A-2 (A-2)

業績指標: **207** 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)

目標: 初期値: ①約 5,000件(平成18年度) → 目標値: 約 9,200件(平成22年度)
②約 448,000件(平成18年度) 約 505,000件(平成22年度)

主な事務事業の概要: 「電子的な統計データの提供」

平成20年度実績: ①約 7,600件 A-2 (A-2)

②約 487,000件 A-2 (A-2)

■施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する

業績指標: **208** 地籍が明確化された土地の面積

目標: 初期値: 133千㎡(平成16年度) → 目標値: 158千㎡(平成21年度)

主な事務事業の概要: 「全国的な地籍調査の推進」「都市再生街区基本調査の実施」

平成20年度実績: 138千㎡ B-1 (B-1)

■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

業績指標: **209** 造船業・舶用工業の生産高(世界シェア)

目標: 初期値: 1/3(平成17年度) → 目標値: 1/3(平成21年度)

主な事務事業の概要: 「船舶産業の競争力強化に必要な経費」

平成20年度実績: 0.28 B-1 (B-1)

業績指標: **210** 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準

目標: 初期値: 100(平成17年度) → 目標値: 135(平成22年度)

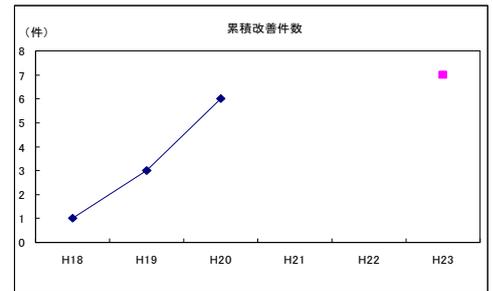
主な事務事業の概要: 「船員確保・育成等総合対策事業」

平成20年度実績: 174(速報値) A-2 (A-2)

【指標の動向】

■施策目標 (36) 業績指標：206 統計調査の累積改善件数

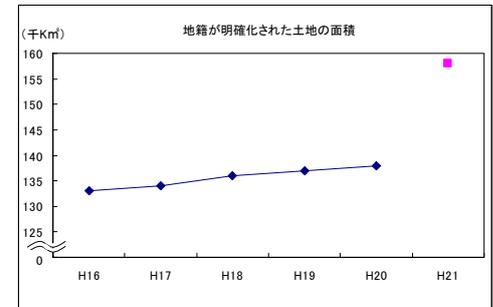
・平成20年度の累計実績値は6件であり、目標値に向けて順調に推移している。



■施策目標 (37) 業績指標：208 地籍が明確化された土地の面積

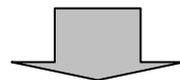
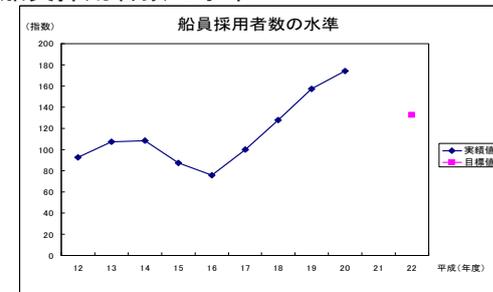
・平成20年度の実績値は138千k㎡であり、平成21年度の目標値を達成するために必要と考えられる148千k㎡を大きく下回った。特に、都市部においては2,503千k㎡(都市部全体の20%)しか進捗していない状況である。

・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。



■施策目標 (38) 業績指標：210 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準

・平成20年度の実績値(速報値)は174となっており、目標値を超え、前年度に比べて指数が大きく伸びている。これは、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経て採用される船員がおり、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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る。

業績指標 206 業績指標187 (統計調査の累積改善件数) の実績は6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。

■施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する

業績指標 208 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削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。

■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

業績指標 210 業績指標は海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準であり、実績値は順調に推移している。また、引き続き現在の施策を維持する必要性があることから、A-2と評価した。

【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。

(概評)「国土形成計画(全国計画)」(平成20年7月4日閣議決定)において基本的な方針として示された通り、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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (39) 総合的な国土形成を推進する

業績指標： **211** 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)

目 標： 初期値：①33万件(平成18年度) →目標値：現状維持又は増加(平成20年度以降毎年度)
 ②20万件(平成18年度) 現状維持又は増加(平成20年度以降毎年度)
 ③4万件(平成18年度) 現状維持又は増加(平成20年度以降毎年度)

主な事務事業の概要：「国土数値情報、位置参照情報、オルソ化空中写真の整備・更新」

平成20年度実績：①81万件 A-2(A-2)
 ②9万件 A-3(C-2)
 ③23万件 A-2(A-2)

業績指標： **212** 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)

目 標： 初期値：2,964,457件(平成19年度) →目標値：現状維持又は増加(平成20年度以降毎年度)

主な事務事業の概要：「国土形成計画の策定事務」

平成20年度実績：3,914,847件 A-2(A-2)

業績指標： **213** テレワーク人口比率

目 標： 初期値：約10%(平成17年度) →目標値：約20%(平成22年度)

主な事務事業の概要：「テレワークの推進」

平成20年度実績：約15%(平成20年度) A-2(C-2)

業績指標： **214** 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))

目 標： 初期値：① 34%(平成18年度) →目標値：維持(平成23年度)
 ② 38,491kg/1日(平成16年度) 35,885kg/1日(平成22年度)
 ③ 約1,370万人(平成18年度) 半減(平成23年度)
 ④約105百万トリップ(平成10年度) 維持(平成20年度)

主な事務事業の概要：「広域的な緑被の変遷・動向や水と緑のネットワークの形成状況の把握」他

平成20年度実績：① 34%(平成18年度) C-3(C-2)
 ② 38,396kg/1日(平成17年度) C-2(C-2)
 ③ 約1,370万人(平成18年度) C-2(C-2)
 ④ 約105百万トリップ(平成10年度) C-3(C-2)

【指標の動向】

■施策目標（39）業績指標：211 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）

①国土数値情報ダウンロードサービス

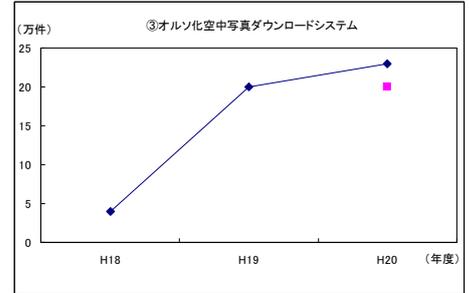
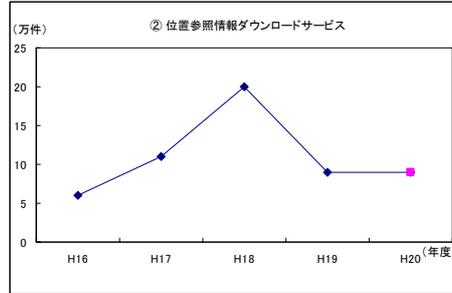
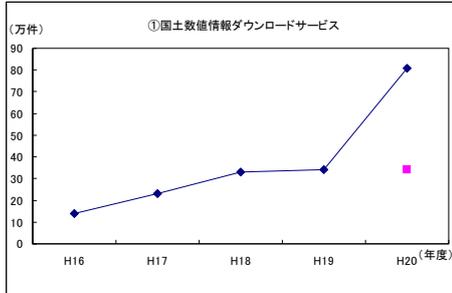
実績は19年度と比較して大きく伸長しており、順調であると判断できる。

②位置参照情報ダウンロードサービス

実績は19年度と同程度であり、順調であると判断できる。

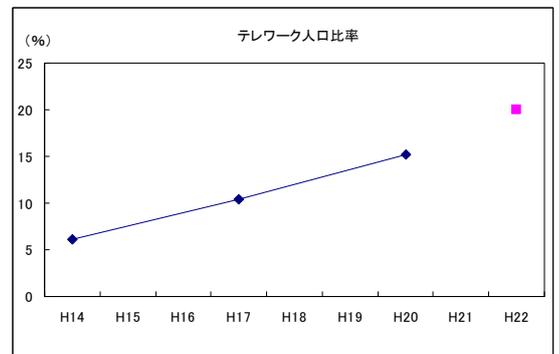
③オルソ化空中写真ダウンロードシステム

実績は19年度と比較して上回っており、順調であると判断できる。



■施策目標（39）業績指標：213 テレワーク人口比率

・平成20年度実績値は約15%で、前回調査時（平成17年度）から約5%の増加を示している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（39）総合的な国土形成を推進する

業績指標 211 ① 国土数値情報ダウンロードサービス

業績指標は34万件（19年度）→81万件（20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、引き続き「現状維持又は増加」とし、今後も毎年度評価する。

②位置参照情報ダウンロードサービス

業績指標は9万件（19年度）→9万件（20年度）と水準を維持している（1件単位でも91,764件（19年度）→92,160件（20年度）であり減少していない）。このため、目標値を達成しているので「A」と評価した。しかし、平成21年度予算において、「位置参照情報の整備」は施策目標「41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」の達成のための施策と位置づけたため、本業績指標は廃止する。このため、「3」（施策は維持するが指標は廃止）と位置付けることとした。

③オルソ化空中写真ダウンロードシステム

業績指標は20万件（19年度）→23万件（20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。目標値は引き続き「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、情報整備及びそのための調査・検討を行う。

業績指標 213

業績指標であるテレワーク人口比率は年々伸びており、平成20年度には15%に達した。今後も引き続きテレワーク普及のための取組みを進める。

【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。

(概評) 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、基盤地図情報や電子国土Webシステム、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判断される。

【施策目標 (41) 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。

(概評) 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であると考えられ、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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 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

業績指標： **215** 電子国土Webシステムを利用する団体の数

目 標： 初期値：33 団体 (平成 15 年度) → 目標値：2,000 団体 (平成 20 年度)

主な事務事業の概要： 「電子国土Webシステムの構築」

平成 20 年度実績： 2,492 団体 A-3 (A-2)

業績指標： **216** 電子基準点の観測データの欠測率

目 標： 初期値：0.71% (平成 16 年度) → 目標値：1%未満 (平成 19 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「電子基準点の観測データ提供」

平成 20 年度実績： 0.37% A-2 (A-2)

業績指標： **217** 基盤地図情報の整備率

目 標： 初期値：0% (平成 18 年度) → 目標値：100% (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「大縮尺地図データ等提供」

平成 20 年度実績： 82% A-2 (新)

■ 施策目標 (41) 離島等の振興を図る

業績指標： **218** 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数

目 標： 初期値：404 施策 (平成 18 年度) → 目標値：510 施策 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「離島地域の振興」

平成 20 年度実績： 493 施策 A-2 (A-2)

業績指標： **219** 離島地域の総人口

目 標： 初期値：452 千人 (平成 16 年度) → 目標値：402 千人以上 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「離島体験滞在交流促進事業」

平成 20 年度実績： 435 千人 (平成 18 年度) C-2 (C-2)

業績指標： **220** 奄美群島の総人口

目 標： 初期値：126 千人 (平成 18 年度) → 目標値：123 千人以上 (平成 20 年度)

主な事務事業の概要： 「奄美群島振興開発事業」「奄美農業創出支援事業」

平成 20 年度実績： 122 千人 B-1 (A-1)

業績指標： **221** 小笠原村の総人口

目 標： 初期値：2.3 千人 (平成 18 年度) → 目標値：2.5 千人以上 (平成 20 年度)

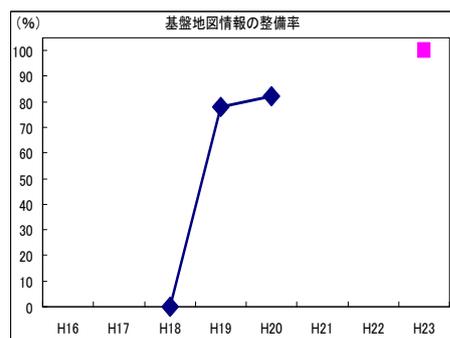
主な事務事業の概要： 「小笠原諸島振興開発事業」

平成 20 年度実績： 2.3 千人 B-1 (B-1)

【指標の動向】

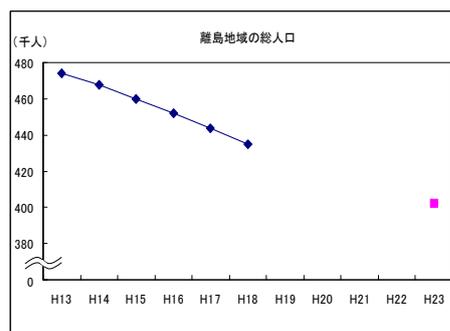
■施策目標（40）業績指標：217 基盤地図情報の整備率

- 平成20年度の実績値は82%であり、順調である。なお、平成20年度は前年度に比べて伸び率が小さいが、これは平成19年度の実績値78%の算出には必要精度が低くて済む都市計画区域外(約27万k㎡)の整備面積が含まれているためである。この要素を加味すれば、平成20年度の伸び率は順調である。



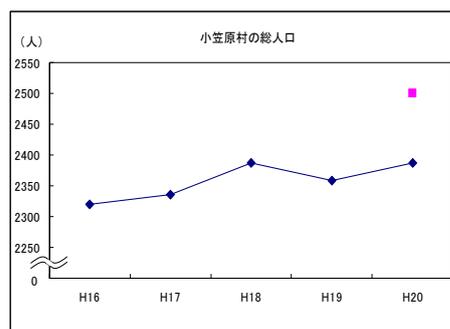
■施策目標（41）業績指標：219 離島地域の総人口

- 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。



■施策目標（41）業績指標：221 小笠原村の総人口

- 平成20年度の人口は2,387人となっており、平成18年度と同数になった。
- 平成16年からの推移は増加傾向にある。平成19年度は前年より減少したものの、平成20年度においては前年度比29人の増加となった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■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

業績指標217 業績指標について、現在の施策を維持し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ことから、A-2と評価した。引き続き基盤地図情報の整備を継続し、その活用推進に対する検討を行う。

■施策目標（41）離島等の振興を図る

業績指標219 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。

業績指標221 平成20年度の業績指標は2,387人となっており、目標達成できなかった。

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特別措置法の延長に伴い、国が策定する基本方針、東京都が作成する振興開発計画を策定中である。これらに、法案の審議及び小笠原諸島振興開発審議会の議論を反映させ、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。

小笠原諸島振興開発特別措置法の延長に伴い、目標値について、25年度を目標年度とする更新を行う。

【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20年度からおおむね平成29年度を計画期間とする「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」において、3つの戦略的目標として

- ①アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現
- ②森と水の豊かな北の大地～持続可能で美しい北海道の実現
- ③地域力ある北の広域分散型社会～多様で個性ある地域から成る北海道の実現

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。

（概評）平成20年度は「新たな計画」の初年度として、計画に掲げる戦略的目標の達成に向けた取組を実施してきた結果、北海道総合開発の推進に寄与したと考えられる。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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（42）北海道総合開発を推進する

業績指標： **222** 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

目 標： 8%以上上昇（事業着手前との差）（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「ほ場の大区画化等の基盤整備」

平成20年度実績： 14.6% A-2（A-2）

業績指標： **223** 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合

目 標： 初期値：12%（平成16年度）→目標値：概ね26%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「水産基盤整備の推進」

平成20年度実績： 16% A-2（B-2）

業績指標： **224** 道外からの観光入込客数

目 標： 初期値：635万人（平成17年度）→目標値：900万人（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興に関する施策を実施」

平成20年度実績： 628万人 B-3（A-2）

業績指標： **225** 道外からの観光入込客数のうち外国人の数

目 標： 初期値：51万人（平成17年度）→目標値：110万人（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興に関する施策を実施」

平成20年度実績： 69万人 C-2（A-2）

業績指標： **226** 北方領土隣接地域振興指標（一人当たり主要生産額）

目 標： 初期値：3.10百万円/人（平成17年度）→目標値：3.10百万円/人以上（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「北方領土隣接地域の産業振興及び交流の推進」

平成20年度実績： 3.438百万円/人（平成19年度） A-2（A-2）

業績指標： **227** 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

目 標： 初期値：61.7%（平成18年度）→目標値：62.9%（平成20年度）

主な事務事業の概要： 「多様な森林の整備、保安林の整備等の推進」

平成20年度実績： 60.1% B-2（C-2）

業績指標： **228** アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の延べ参加者数）

目 標： 初期値：22,867人（平成19年度）→目標値：31,000人（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「アイヌの伝統等に関する普及啓発活動」

平成20年度実績： 24,262人 A-2（新）

業績指標： **229** 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

目 標： 初期値：0.23%（平成17年度）→目標値：0.47%以上（平成24年度）

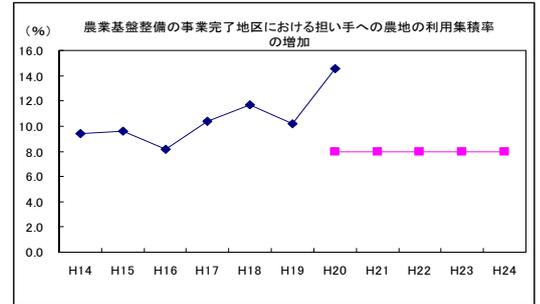
主な事務事業の概要： 「ユニバーサルデザイン採用の取組支援」

平成20年度実績： 1.53% A-2（A-2）

【指標の動向】

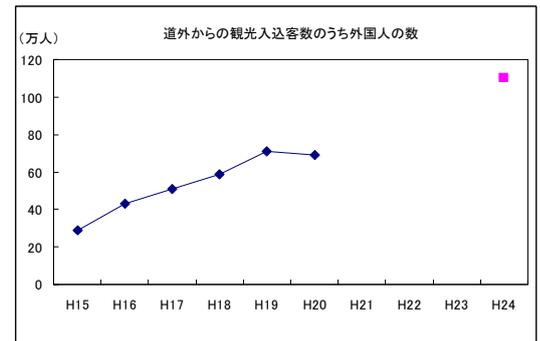
■施策目標（42）業績指標：222 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加

・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20年度指標実績値は14.6%と目標値（8%）を超える水準となった。



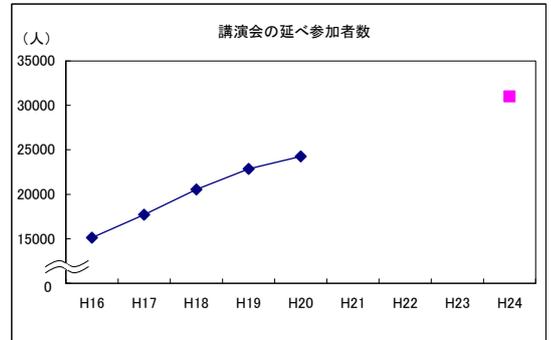
■施策目標（42）業績指標：225 道外からの観光入込客数のうち外国人の数

・平成20年度は、世界的な同時不況や急激な円高の影響により対前年度比96.9%と現行調査を開始した平成9年度以降では初めての減少となった。過去の実績値によるトレンドを延長すると目標年度に目標値を達成する見込みはあるものの、平成20年度下期以降、世界的な景気後退を背景として、国際観光を取り巻く厳しい状況が急速に深刻化していることから、目標年度における目標値の達成については判断できない。



■施策目標（42）業績指標：228 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の延べ参加者数）

・過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれるので目標達成に向けた成果を示している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（42）北海道総合開発を推進する

業績指標 222 20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。

業績指標 225 業績指標は、平成20年度に調査開始以降初めて減少に転じたが、平成19年度まで増加傾向が続いており比較的順調に推移していることから、これまでの取組はある程度有効であると考えられる。しかし、世界的な景気後退を背景として、国際観光を取り巻く厳しい状況が急速に深刻化していることから、C-2と評価した。

業績指標 228 業績指標については順調に推移している。アイヌの伝統等の普及啓発を図るため、引き続き講演会を開催する必要があることから、A-2と評価した。

【政策目標 11 I T Cの利活用及び技術研究開発の推進】

【施策目標（43）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。

（概評）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。

【施策目標（44）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。

（概評）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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（43）技術研究開発を推進する

業績指標： **230** 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

目標： 80%（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「技術研究開発の推進」

平成 20 年度実績： 100% A-2（A-2）

■施策目標（44）情報化を推進する

業績指標： **231** 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

目標： 初期値：2 件（平成 19 年度）→目標値：限りなくゼロ（平成 20 年度）

主な事務事業の概要： 「重要インフラにおける I T 障害を想定した机上演習」

平成 20 年度実績： 3 件 A-2（A-2）

業績指標： **232** 公共交通における情報サービスの情報化達成度

目標： 初期値：約 60%（平成 18 年度）→目標値：約 80%（平成 23 年度）

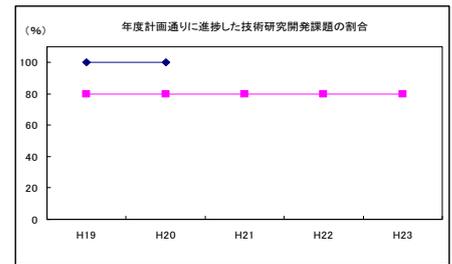
主な事務事業の概要： 「災害時における公共交通情報の提供」

平成 20 年度実績： 86% A-2（A-2）

【指標の動向】

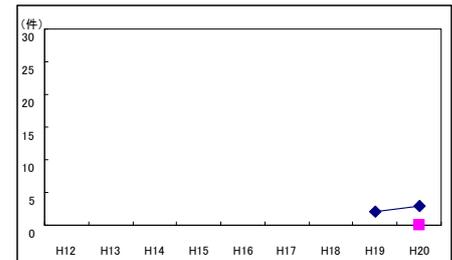
■施策目標（43）業績指標：230 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

・「順調」。平成20年度については目標値を達成している。



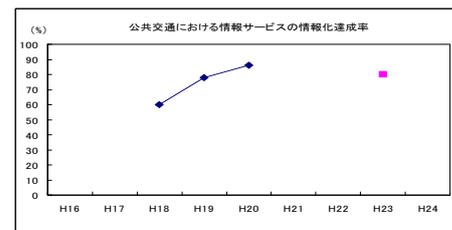
■施策目標（44）業績指標：231 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数

・平成20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3件であった。



■施策目標（44）業績指標：232 公共交通における情報サービスの情報化達成度

・平成20年度の業績指標は86%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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（43）技術研究開発を推進する

業績指標 230 業績指標については、平成20年度の目標値を達成しているため、A-2と評価した。今後とも国土交通省技術基本計画に基づき引き続き技術研究開発を推進していく。

■施策目標（44）情報化を推進する

業績指標 231 平成20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3件（鉄道事業者の発券等を行う端末の障害、民間航空会社の国内線における発券・搭乗手続き等を行う端末の障害、鉄道事業者の信号システムにおける障害）であった。重要インフラ分野におけるITの利用は日々高度化・深度化する傾向にあり、その適用範囲も拡大している状況にある。そのような状況下にも関わらず、国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害の発生件数が前年と概ね同程度に止まっていることから、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、第2次情報セキュリティ基本計画（H21.2.3）に基づき、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。また、平成21年度以降についても本指標を平成24年度まで延長し、引き続き当該政策を推進していく。

業績指標 232 業績指標は86%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、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 平成20年度に実施した実証実験の成果等を踏まえ、国際相互利用を実現する新たな技術方式の開発・展開に向け、実証実験等を通じ検討を行う。
- 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。

【政策目標 12 国際協力、連携等の推進】

【施策目標（45）国際協力、連携等を推進する】

我が国企業の国際展開、国際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、もって我が国の国際競争力強化につながる戦略的外交を外務省等関係機関と連携して推進する必要がある。

（概評）業績指標の実績値は目標達成に向け着実に推移しており、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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（45）国際協力、連携等を推進する

業績指標： **233** 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

目 標： 初期値：116 件（平成 18 年度）→目標値：121 件（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「調査団派遣による政策対話、セミナーの開催等を通じた技術支援等の実施」
「アジア諸国におけるグリーン化推進事業」

平成 20 年度実績： 118 件 A－2（B－2）

業績指標： **234** 建設関係職種における受入研修生数に占める技能実習への移行申請者数の割合

目 標： 初期値：80%（平成 18 年）→目標値：90%（平成 24 年）

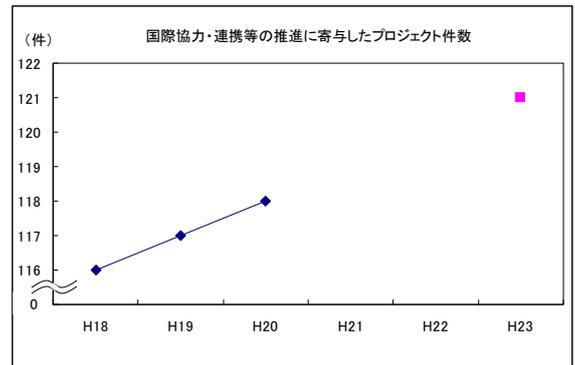
主な事務事業の概要： 「海外建設研修生受入事業」「建設研修・実習推進調査等」

平成 20 年実績： 112% A－3（新）

【指標の動向】

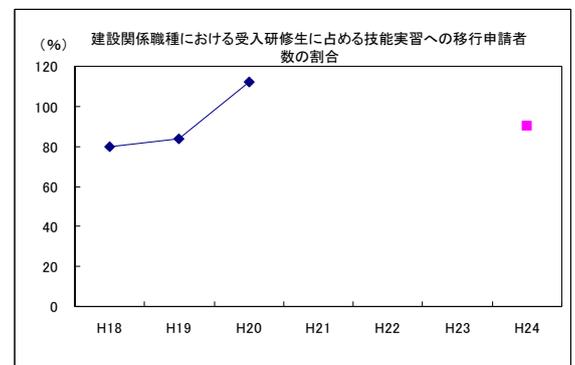
■施策目標（45）業績指標：233 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

- ・国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクト件数は、年々増加しており、平成23年度には目標値を達成すると見込まれ順調である。



■施策目標（45）業績指標：234 建設関係職種における受入研修生数に占める技能実習への移行申請者数の割合

- ・平成18年から20年まで技能実習への移行申請割合は増加しており、ほぼ目標は達成した。
- ・平成20年において、割合が100%を超えているが、受入研修生の人数は平成20年に入国申請をしたものであり、技能実習生への受入申請者数は1年間の研修を経た者が平成20年度に申請した者の数値であるため、一時的に100%を超える可能性がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（45）国際協力、連携等を推進する

業績指標 233 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクト件数は、年々増加しており、平成23年度には目標値を達成すると見込まれることから、A-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つつ、目標値（平成23年度121件）の達成に向けて、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、もっ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う。

業績指標 234 技能実習への移行申請割合を増加させていくことが、海外からの建設技能実習生への技能移転の効率化や質の向上につながると考えられる。

今後も、より技能実習への移行申請割合を増加させ、技能移転の効率化や質の向上をはかるための取組を行っていく必要があるが、当該施策については、当面の目標値を達成したことから、今年度限りで指標を廃止することとした。

【政策目標 13 官庁施設の利便性、安全性等の向上】

【施策目標（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】

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。

（概評）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。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（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

業績指標： **235** 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）

目 標： 初期値：①64%（平成17年度）→目標値：85%（平成23年度）
② 5%（平成18年度） 41%（平成23年度）
③14%（平成18年度） 35%（平成23年度）
④ 4%（平成18年度） 28%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「防災拠点となる官庁施設の整備の推進」「官庁施設のバリアフリー化の推進」
「合同庁舎の環境への配慮」

平成20年度実績： ①75% A-2（A-2）
②14% A-2（A-2）
③22% A-2（A-2）
④10% A-2（A-2）

業績指標： **236** 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）

目 標： 初期値：① 71%（平成18年度）→目標値： 80%（平成23年度）
② 3事項（平成18年度） 25事項（平成23年度）

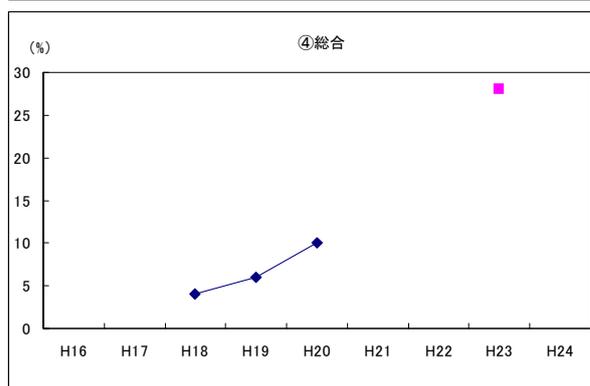
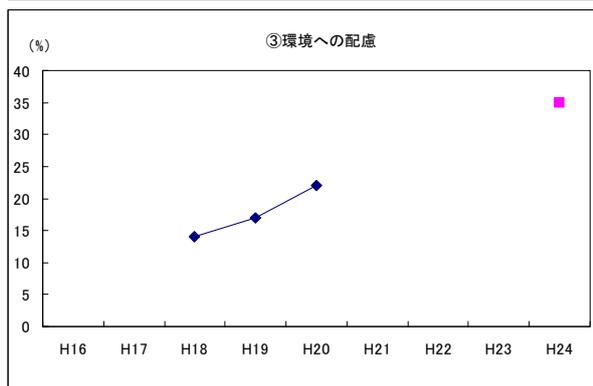
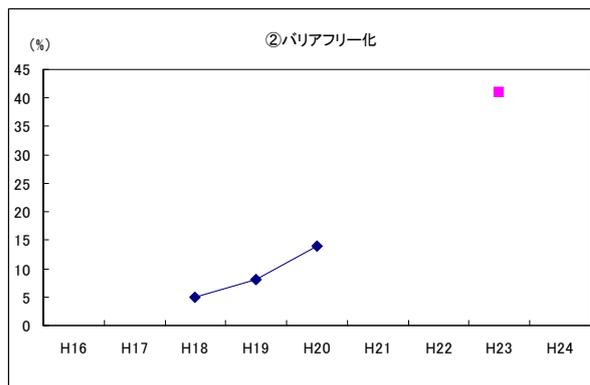
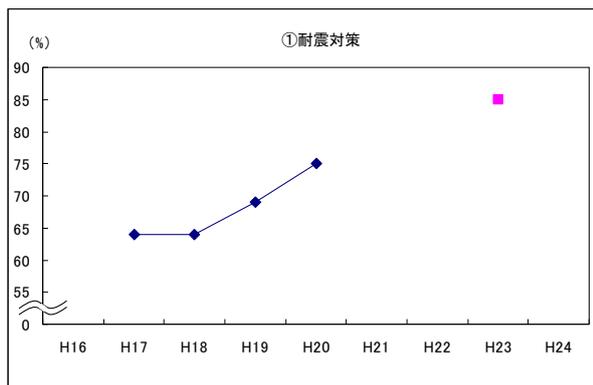
主な事務事業の概要： 「官庁営繕関係基準類等の策定」

平成20年度実績： ① 79.3% A-2（A-2）
②16事項 A-2（A-2）

【指標の動向】

■施策目標（46）業績指標：235 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平成20年度の実績値（75%）を踏まえると、トレンドとして、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、順調である。
- ②平成20年度の実績値（14%）は低いものの、トレンドとして、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促進されるものと考えられ、順調である。
- ③平成20年度の実績値（22%）を踏まえると、トレンドとして、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、順調である。
- ④平成20年度の実績値（10%）を踏まえると、トレンドとして、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、順調である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（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

- 業績指標 235
- 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20年度の実績値（75%）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）である。施設管理官署等との調整などに時間を要したことから、平成20年度の実績値は14%であった。平成21年度以降は、施設管理官署等との連携調整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の整備が行われている施設の割合（延床面積1,000㎡以上の構造上・立地上の不都合がない施設数に対する割合）である。平成20年度の実績値（22%）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ている施設の割合であり、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。

4 平成20年度 政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

○政策目標		業績目標	
○施策目標		初期値 (目標値設定年度)	目標値 (目標年度)
○業績指標 ※ 太字 は社会資本整備重点計画第2章の指標のうち、同計画に定められた社会資本整備事業を評価するための指標			

○暮らし・環境

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			
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			
1	最低居住面積水準未達率	4.6% (平成15年度)	概ね0% (平成22年度)
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)	①42%(平成15年度) ②37%(平成15年度)	①50%(平成22年度) ②45%(平成22年度)
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			
3	住宅の利活用期間(①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)	①約30年(平成15年) ②約8%(平成10～15年)	①約35年(平成22年) ②約7.5%(平成17～22年)
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	2.4% (平成11～15年平均値)	3.9% (平成22年)
5	既存住宅の流通シェア	13% (平成15年)	19% (平成22年)
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	20% (平成15年)	38% (平成22年)
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率	16% (平成17年度)	50% (平成22年度)
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			
3 総合的なバリアフリー化を推進する			
8	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	50,997ha (平成19年度)	約70,000ha (平成24年度)
9	公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	①51%(平成19年度) ②67.5%(平成19年度) ③90.9%(平成19年度) ④44%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②100%(平成22年度) ③100%(平成22年度) ④約5割(平成22年度)
10	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)	①27.8%(平成17年度) ②14.8%(平成17年度) ③8,504台(平成17年度)	①65%(平成22年度) ②30%(平成22年度) ③18,000台(平成22年度)
11	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)	①—(32.1%)(平成17年度) ②8.0%(平成17年度) ③47.0%(平成17年度)	①50%(平成22年度) ②50%(平成22年度) ③65%(平成22年度)
12	交通アドバイザー会議における意見への対応件数	121件 (平成19年度)	44件 (毎年度)
13	ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数	24,043人 (平成19年度)	約50,000人 (平成24年度)
14	園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合(①園路及び広場、②駐車場、③便所)	①約44%(平成19年度) ②約32%(平成18年度) ③約25%(平成18年度)	①約5割(平成24年度) ②約35%(平成22年度) ③約30%(平成22年度)
15	バリアフリー化された路外駐車場の割合	33% (平成19年度)	約50% (平成24年度)
16	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)	①29%(平成15年度) ②6.7%(平成15年度)	①56%(平成22年度) ②17%(平成22年度)
17	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	10% (平成15年度)	19% (平成22年度)
18	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	12% (平成15年度)	30% (平成20年度)

19 ICカードが導入されたバス車両数	4,610車両 (平成17年度)	26,000車両 (平成23年度)
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		
20 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
21 水辺の再生の割合（海岸）	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
22 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
23 湿地・干潟の再生の割合（港湾）	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
24 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約6年 (平成19年度)	約7年 (平成24年度)
25 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40% (平成19年度)	約45% (平成24年度)
5 快適な道路環境等を創造する		
26 建設機械から排出されるNox・PMの削減量	①PM 0.6kt (平成18年度) ②NOx 12.4kt (平成18年度) ※いずれも速報値	①PM 3.5 kt削減 (平成23年度) ②NOx 74.0 kt削減 (平成23年度)
27 市街地の幹線道路の無電柱化率	12.7% (平成19年度)	13.2% (平成20年度)
28 クリーンエネルギー自動車の普及台数	51万台 (平成19年度)	69万台以上 (平成22年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
29 湯水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
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	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
31 地下水採取目標量の達成率	85.1% (平成16年度)	100% (平成21年度)
32 水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
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		
33 歩いていける身近なみどりのネットワーク率	約66% (平成19年度)	約7割 (平成24年度)
34 1人当たり都市公園等面積	9.4㎡/人 (平成19年度)	10.3㎡/人 (平成24年度)
35 都市域における水と緑の公的空間確保量	約13.1㎡/人 (平成19年度)	平成19年度比約1割増 (平成24年度)
36 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)	全国民の3.5人に1人が利用 (平成24年度)
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		
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	約2,800ha増 (平成19年度)	平成19年度の値からさらに 2,200ha増 (平成24年度)
38 汚水処理人口普及率	約84% (平成19年度)	約93% (平成24年度)
39 下水道処理人口普及率	約72% (平成19年度)	約78% (平成24年度)
40 良好な水環境創出のための高度処理実施率	約25% (平成19年度)	約30% (平成24年度)
41 合流式下水道改善率	約25% (平成19年度)	約63% (平成24年度)
42 下水道バイオマスリサイクル率	約23% (平成18年度)	約39% (平成24年度)
43 水辺の再生の割合（河川）	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
44 湿地・干潟の再生の割合（河川）	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
45 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率（①河川、②湖沼、③閉鎖性海域）	①約71%（平成19年度） ②約55%（平成19年度） ③約71%（平成19年度）	①約75%（平成24年度） ②約59%（平成24年度） ③約74%（平成24年度）
46 自然体験活動拠点数	428箇所 (平成19年度)	約550箇所 (平成24年度)

47	地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	1,391万人 (平成18年度)	約1,680万人 (平成24年度)
48	都市空間形成河川整備率	約38% (平成19年度)	約40% (平成24年度)
49	かわまちづくり整備自治体数	4市 (平成19年度)	29市 (平成24年度)
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			
50	特定輸送事業者の省エネ改善率	—	前年度比－1% (平成19年度以降毎年度)
51	国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件 (平成18年度)	15件 (平成23年度)
52	環境ポータルサイトへのアクセス件数	5,478件 (平成19年度)	1万件 (平成23年度)
53	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)	①98.6%※1 ②98.1%※1 ③68.2%※1(90.7%)※2 ④74.5%※2 ⑤292.8万t ⑥80.1% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成17年度)	①98%以上※1 ②98%以上※1 ③77%※1(95%以上)※2 ④82%※2 ⑤平成17年度排出量に対して30%削減 ⑥87% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成24年度)
54	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)	①18%(平成15年度) ②32%(平成16年度) ③74%(平成16年度)	①31%(平成22年度) ②66%(平成22年度) ③85%(平成22年度)
55	重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0% (平成14年度)	7% (平成22年度)
56	陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	0種類 (平成19年度)	4種類 (平成23年度)
57	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))	①21億トンキロ増(平成18年度) ②301億トンキロ(平成18年度)	①32億トンキロ増(平成22年度) ②312億トンキロ(平成22年度)
58	地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	3都市 (平成19年度)	30都市 (平成24年度)

○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			
59	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% (平成19年度)	40% (平成23年度)
60	台風中心位置予報の精度	323km (平成17年)	260km (平成22年)
61	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)	3.0分未満 (平成23年度)
62	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海域 (平成18年度)	7海域以上 (平成23年度)
63	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)	31,000件/月 (平成23年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する			
64	良好な環境を備えた宅地整備率	26.6% (平成17年度)	32.0% (平成22年度)
65	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)	7,000ha (平成23年度)
66	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	約25% (平成19年度)	約35% (平成24年度)
67	下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)	①約48%(平成19年度) ②約20%(平成19年度)	①約55%(平成24年度) ②約60%(平成24年度)
68	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	約35% (平成19年度)	概ね10割 (平成23年度)
69	地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合	約1% (平成19年度)	約40% (平成24年度)

70 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率	約27% (平成19年度)	約56% (平成24年度)
71 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(内水)	約6% (平成19年度)	約100% (平成24年度)
72 下水道施設の長寿命化計画策定率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
73 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)	①75%(平成15年度) ②75%(平成15年度)	①90%(平成27年度) ②90%(平成27年度)

12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

74 洪水による氾濫から守られる区域の割合	約61% (平成19年度)	約64% (平成24年度)
75 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数	約525万戸 (平成19年度)	約235万戸 (平成24年度)
76 土砂災害から保全される人口	約270万人 (平成19年度)	約300万人 (平成24年度)
77 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数	約2,300箇所 (平成19年度)	約3,500箇所 (平成24年度)
78 土砂災害特別警戒区域指定率	約34% (平成19年度)	約80% (平成24年度)
79 地震時に河川、海岸堤防等の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面積(河川)	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
80 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(洪水)	7% (平成19年度)	100% (平成24年度)
81 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(土砂)	16% (平成19年度)	100% (平成24年度)
82 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合	約40% (平成19年度)	約70% (平成24年度)
83 リアルタイム火山ハザードマップ整備率	0% (平成19年度)	50% (平成24年度)
84 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	約14.8万戸 (平成19年度)	約7.3万戸 (平成24年度)
85 河川管理施設の長寿命化率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
86 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(河川)	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
87 河川の流量不足解消指数	約63% (平成19年度)	約72% (平成24年度)
88 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数	—	100 (平成24年度)

13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

89 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	約11万ha (平成19年度)	約9万ha (平成24年度)
90 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(津波・高潮)	約6割 (平成19年度)	約8割 (平成24年度)
91 地震時に河川、海岸堤防等の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面積(海岸)	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
92 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合	約5割 (平成19年度)	約6割 (平成24年度)
93 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	約20% (平成19年度)	約17% (平成24年度)
94 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(海岸)	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)

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

95 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)	1,000件 (平成20年度)
96 遮断機のない踏切道数	4,939箇所 (平成17年度)	4,000箇所 (平成22年度)
97 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	61% (平成15年度)	100% (平成20年度)
98 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)	0駅 (平成22年度)
99 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	171箇所 (平成18年度)	186箇所 (平成23年度)

100	地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合	—	70% (平成24年度)
101	鉄道運転事故による乗客の死者数	0人 (平成18年度)	0人 (平成19年度以降毎年度)
102	事業用自動車による交通事故死者数	740人 (平成17年)	592人 (平成22年)
103	商船の海難船舶隻数	518隻 (平成18年)	466隻以下 (平成23年)
104	船員災害発生率(千人率)	11.8‰ (平成18年度)	9.3‰ (平成24年度)
105	小型船舶の安全拠点の数	15箇所 (平成18年度)	40箇所 (平成21年度)
106	航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成16年度以降毎年度)
107	国内航空における航空事故発生件数	13.6件 (平成15～19年の平均)	12.2件 (平成20～24年の平均)
15 道路交通の安全性を確保・向上する			
108	全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	28% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
109	道路交通における死傷事故率	約109件/億台キロ (平成19年)	約1割削減(約100件/億台キロ) (平成24年)
110	あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	—	約2割抑止 (平成24年)
111	事故危険箇所の死傷事故抑止率	—	約3割抑止 (平成24年)
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る			
112	完了検査率	76% (平成17年度)	100% (平成22年度)
113	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4月1日現在)	5,000人 (平成22年度)
17 自動車事故の被害者の救済を図る			
114	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)	20,491件 (平成23年度)
18 自動車の安全性を高める			
115	車両対車両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22年)
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する			
116	海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数	1.2件 (平成14～18年の平均)	5.0件 (平成19～23年の平均)
117	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	15.6件 (平成13～17年の平均)	22.0件 (平成18～22年の平均)
118	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 (毎年度)
119	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)	220人 (平成22年)
120	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 (毎年度)

〇活 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、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する			
121	内航貨物船共有建造量	20,526G/T (平成18年度)	23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)
122	国際船舶の隻数	85隻 (平成18年度)	約150隻 (平成23年度)
123	我が国商船隊の輸送比率	6% (平成17年度)	6% (平成23年度)
124	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18年度以降毎年度)

125 我が国商船隊における外航日本船舶数	92隻 (平成19年度)	約180隻 (平成24年度)
126 内航船舶の平均総トン数	574(平均G/T) (平成17年度)	575(平均G/T) (平成22年度)
127 スーパー中核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、②リードタイム)	①平成14年度比約13%低減 (平成18年度) ②約2.1日 (平成18年度)	①平成14年度比約3割低減 (平成22年度) ②1日程度 (平成22年度)
128 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	0% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
129 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比5%減 (平成24年度)
130 船舶航行のボトルネック解消率	75% (平成12年度)	95% (平成22年度)
131 国内海上貨物輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比3%減 (平成24年度)
132 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	約280万TEU (平成18年)	約340万TEU (平成24年)
133 港湾施設の長寿命化計画策定率	約2% (平成19年度)	約97% (平成24年度)
134 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)	55% (平成23年度)
135 リサイクルポートにおける企業立地数	188社 (平成19年度)	230社 (平成24年度)
136 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	約2,400万人 (平成19年度)	約2,700万人 (平成24年度)
137 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)	①8件(平成18年度累計) ②4件(平成18年度累計)	①15件(平成21年度累計) ②20件(平成22年度累計)
138 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	1,500千㎡ (平成19年度累計)	4,000千㎡ (平成22年度累計)
139 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)	37.0% (平成21年度)
140 国際運送事業者を対象としたAEO制度(貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度)における承認事業者数	0者 (平成20年度当初)	35者 (平成21年度末累計)
141 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)	①1,061箇所(平成17年度) ②22,915者(平成17年度)	①1,337箇所(平成21年度) ②24,447者(平成21年度)
21 観光立国を推進する		
142 訪日外国人旅行者数	733万人 (平成18年)	1,000万人 (平成22年)
143 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)	4泊 (平成22年度)
144 日本人海外旅行者数	1753.5万人 (平成18年)	2,000万人 (平成22年)
145 国内における観光旅行消費額	24.5兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
146 主要な国際会議の開催件数	168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する		
147 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)	80件 (平成23年度)
148 景観計画に基づき取組を進める地域の数	92団体 (平成19年度)	500団体 (平成24年度)
149 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数	0 (平成19年度)	100 (平成24年度)
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		
150 三大都市圏環状道路整備率	53% (平成19年度)	69% (平成24年度)
24 整備新幹線の整備を推進する		
151 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)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)

25 航空交通ネットワークを強化する			
152	国内航空ネットワークの強化割合（①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象（台風除く）による欠航率、③総主要飛行経路長）	①49.6万回（首都圏）（平成17年度） ②0.40%（平成15～17年度平均） ③18,266.438海里（平成18年度）	①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） ②約1割削減（平成24年度） ③平成18年度比2%短縮（平成23年度）
153	国際航空ネットワークの強化割合	49.6万回（首都圏）（平成17年度）	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）
154	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）	95.0%（平成23年度）
155	地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	約4割（平成18年度）	約7割（平成24年度）
156	管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	1.1件/100万発着回数（平成15～19年度平均）	約半減（平成20～24年度平均）
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			
157	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）	2,600件（平成23年度）
158	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）	78%（平成23年度）
159	都市再生誘発量	3,878ha（平成18年度）	9,200ha（平成23年度）
160	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）	①88件（平成17年度） ②96施設（平成18年度） ③214人（平成17年度）	①100件（平成22年度） ②156施設（平成23年度） ③270人（平成22年度）
161	大深度地下使用の累計認可件数	0件（平成18年度）	3件（平成23年度）
162	半島地域の交流人口	100%（平成17年度）	平成17年度対比102%（平成22年度）
163	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）	71%（平成22年度）
164	都市再生整備計画の目標達成率	81.9%（平成19年度）	80%以上（毎年度）
165	民間都市開発の誘発係数	16倍（平成16～18年度）	16倍（平成19～23年度）
166	まちづくりのための都市計画決定件数（市町村）	1,470件（平成17年度）	1,470件（平成22年度）
167	駐車場法に基づく駐車場供用台数	375万台（平成17年度）	419万台（平成20年度）
168	都市機能更新率（建築物更新関係）	31.8%（平成15年度）	36%（平成20年度）
169	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0.5%減（平成21年度）
27 流通業務立地等の円滑化を図る			
170	物流拠点の整備地区数	35地区（平成18年度）	64地区（平成23年度）
28 集約型都市構造を実現する			
171	主要な拠点地域への都市機能集積率	約4%（平成19年度）	前年度比+0%以上（毎年度）
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			
172	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）	32億トンキロ（平成22年度）
173	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）	15,700km（平成23年度）
174	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）	2空港（平成19年度）	3空港（平成22年度）
175	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；カッコ内は複数線化区間延長）	①2,353(211)km（平成18年度） ②1,552(135)km（平成18年度） ③925(2)km（平成18年度）	①2,399(216)km（平成23年度） ②1,591(135)km（平成23年度） ③925(2)km（平成23年度）

176	都市鉄道(東京圏)の混雑率	170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
177	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	39% (平成18年度)	60% (平成23年度)
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する			
178	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)	300件 (平成24年度)
179	バスロケーションシステムが導入された系統数	7,067系統 (平成18年度)	9,000系統 (平成24年度)
180	地方バス路線の維持率	96% (平成14年度)	100% (平成20年度)
181	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)	71% (平成22年度)
182	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)	96% (平成22年度)
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する			
183	まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率	0% (平成19年度)	約11% (平成24年度)
32 道路交通の円滑化を推進する			
184	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	約132万人・時/日 (平成19年度)	約1割削減(約118万人・時/日) (平成24年度)
185	ETC利用率	76% (平成19年度)	85% (平成24年度)
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			
186	公共事業の総合コスト改善率	—	15% (平成24年度)
187	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)	0件 (平成18年度)	0件 (平成23年度)
188	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)	①13件(平成18年度) ②90.9%(平成17～18年度平均) ③88.8%(平成19年度)	①14件(平成19～23年度平均) ②95.0%(平成23年度) ③90.0%(平成20年度)
189	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、締め固め施工)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、③安全管理評価手法の試行工事件数)	—	①約2割縮減(平成21年度) ②100件(平成21年度) ③50件(平成24年度)
190	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年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
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			
191	不動産証券化実績総額	33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
192	指定流通機構(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)	274千件 (平成23年度)
193	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	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
194	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)	0.16% (平成22年度)
195	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)	32,032,000件 (平成23年度)
196	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	①22,659,447件(平成18年度) ②63,636件(平成18年度)	①40,000,000件(平成23年度) ②1,000,000件(平成23年度)
197	低・未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成20年度)
35 建設市場の整備を推進する			
198	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)	①75%(平成13年度) ②56%(平成13年度)	①100%(平成23年度) ②100%(平成23年度)
199	建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	87% (平成18年度)	90% (平成23年度)
200	建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	224件 (平成18年度)	400件 (平成21年度)
201	専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)

202	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)	100% (平成21年度)
203	建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD. I.)	①1.2%(平成18年) ②30ポイント(平成18年)	①1.2%以下(平成23年) ②30ポイント以下(平成23年)
204	建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率	—	3割減 (平成24年度)
205	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)	10件 (平成21年度)
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る			
206	統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	7件 (平成23年度までの累計)
207	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(平成18年度) ②約448,000件(平成18年度)	①約9,200件(平成22年度) ②約505,000件(平成22年度)
37 地籍の整備等の国土調査を推進する			
208	地籍が明確化された土地の面積	133千km ² (平成16年度)	158千km ² (平成21年度)
38 海事業の市場環境整備・活性化及び人材の確保を図る			
209	造船業・船用工業の生産高(世界シェア)	1/3 (平成17年度)	1/3 (平成21年度)
210	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)	135 (平成22年度)

○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			
211	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)	①33万件(平成18年度) ②20万件(平成18年度) ③4万件(平成18年度)	①現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度) ②現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度) ③現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度)
212	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)	2,964,457件 (平成19年度)	現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度)
213	テレワーク人口比率	約10% (平成17年度)	約20% (平成22年度)
214	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))	①34%(平成18年度) ②38,491kg/1日(平成16年度) ③約1,370万人(平成18年度) ④約105百万トリップ(平成10年度)	①維持(平成23年度) ②35,885kg/1日(平成22年度) ③半減(平成23年度) ④維持(平成20年度)
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			
215	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)	2,000団体 (平成20年度)
216	電子基準点の観測データの欠測率	0.71% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
217	基盤地図情報の整備率	0% (平成18年度)	100% (平成23年度)
41 離島等の振興を図る			
218	離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23年度)
219	離島地域の総人口	452千人 (平成16年度)	402千人以上 (平成23年度)
220	奄美群島の総人口	126千人 (平成18年度)	123千人以上 (平成20年度)
221	小笠原村の総人口	2.3千人 (平成18年度)	2.5千人以上 (平成20年度)
42 北海道総合開発を推進する			
222	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	—	8%以上上昇(事業着手前との差) (平成24年度)

223	北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合	12% (平成16年度)	概ね26% (平成23年度)
224	道外からの観光入込客数	635万人 (平成17年度)	900万人 (平成24年度)
225	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)	110万人 (平成24年度)
226	北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)	3.10百万円/人 (平成17年度)	3.10百万円/人以上 (平成24年度)
227	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	61.7% (平成18年度)	62.9% (平成20年度)
228	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	22,867人 (平成19年度)	31,000人 (平成24年度)
229	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%以上 (平成24年度)
1 1 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			
	230 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	80% (平成19年度以降毎年度)
44 情報化を推進する			
	231 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)	限りなくゼロ (平成20年度)
	232 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)	約80% (平成23年度)
1 2 国際協力、連携等の推進			
45 国際協力、連携等を推進する			
	233 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)	121件 (平成23年度)
	234 建設関係職種における受入研修生数に占める技能実習への移行申請者数の割合	80% (平成18年)	90% (平成24年)
1 3 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			
	235 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)	①64%(平成17年度) ② 5%(平成18年度) ③14%(平成18年度) ④ 4%(平成18年度)	①85%(平成23年度) ②41%(平成23年度) ③35%(平成23年度) ④28%(平成23年度)
	236 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)	①71%(平成18年度) ②3事項(平成18年度)	①80%(平成23年度) ②25事項(平成23年度)

成果重視事業(モデル事業)

○政策目標	業績目標
○施策目標	目標値 (目標年度)
○成果重視事業(モデル事業) (業績指標)	

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CO2排出量評価プログラムの構築(CO2排出量予測の誤差)	10%以下(平成20年度)
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	
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)	①6,000件(平成20年) ②30分(平成20年)
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 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大臣免許業者30%、知事免許業者10%(平成21年度) ②50%(平成21年度)

5 政策チェックアップの業績指標・目標値の考え方

1 最低居住面積水準未達率 目標値 概ね 0% (平成 22 年度)

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）未達の住宅に居住する世帯の割合。
(A/B)

※ A：最低居住面積未達世帯数 B：主世帯総数

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）の概要

(1) 単身者 25 m²

(2) 2人以上の世帯 10 m²×世帯人数+10 m²

注 主世帯：一住宅に一世帯が住んでいる世帯の他、同居世帯のある場合は、そのうち主な世帯を主世帯という。

○目標設定の考え方 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達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

2 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率 目標値 全国 50%、大都市圏 45% (平成 22 年度)

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 (A/B)

全国 ※ A：子育て世帯のうち、誘導居住面積水準を達成している世帯数 B：子育て世帯総数

大都市圏 ※ A：大都市圏の子育て世帯のうち、誘導居住面積水準を達成している世帯数 B：大都市圏の子育て世帯総数

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 m²

② 2人以上の世帯 25 m²×世帯人数+25 m²

(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 m²

② 2人以上の世帯 20 m²×世帯人数+15 m²

○目標設定の考え方 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していることを目標とし、住生活基本計画で設定している目標値（全国：50% (H22)、大都市圏：50% (H27)）をもとに H22 の目標値を決定。<平成 18 年 9 月 19 日閣議決定「住生活基本計画（全国計画）」に記載>

○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

3 住宅の利活用期間

滅失住宅の平均築後年数 目標値 約 35 年 (平成 22 年)

滅失住宅の平均築後年数…滅失住宅の築後年数の平均 ($\sum(N \times y) / \sum N$)

住宅の滅失率 目標値 約 7.5% (平成 17~22 年)

住宅の滅失率…過去 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 ($\sum N / S$)

※ N：過去 5 年間に滅失した住宅戸数（建築時期区分別）

※ y：経過年数（建築時期区分別）

※ S：期間当初の住宅総戸数

○目標設定の考え方 住宅の利活用期間の状況を示す指標として設定。滅失住宅の平均築後年数、住宅の滅失率共に、「住生活基本計画（全国計画）」（平成 18 年 9 月 19 日閣議決定）で設定している目標値（滅失住宅の平均築後年数 約 40 年（平成 27 年）、住宅の滅失率 約 7%（平成 22~27 年））を基に、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

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 目標値 3.9% (平成 22 年)

過去 5 年間の 1 年あたり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の。(A/B)

※ A：リフォーム実施戸数（年間） B：住宅の総戸数

※ A 及び B はいずれも「居住世帯のある住宅」戸数

○目標設定の考え方 リフォームの実施状況を示す指標として、「住生活基本計画（全国計画）」（平成 18 年 9 月 19 日閣議決定）で設定している目標値（5%（平成 27 年））を基に、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

5 既存住宅の流通シェア 目標値 19% (平成 22 年)

全住宅流通戸数に占める既存住宅の流通戸数の割合 (A / (A+B))

※ A：既存住宅の流通戸数（年間） B：新築戸数（年間）

○目標設定の考え方 「住生活基本計画（全国計画）」（平成 18 年 9 月 19 日閣議決定）で設定している既存住宅の流通シェアの目標値（23%（平成 27 年））を基に、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

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 目標値 38% (平成22年)
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。(B/A)

※A=5年に一度のマンション総合調査の調査対象マンション管理組合数、B=Aのうち計画期間が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数)

- 目標設定の考え方 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

7 新築住宅における住宅性能表示の実施率 目標値 50% (平成22年度)

年間の新設住宅着工戸数(フロー)に対する、住宅品確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。(A/B)

A:住宅性能表示制度を活用した新築住宅の戸数、B:年間の新設住宅着工戸数

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 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 住宅・不動産市場
- 他の関係主体 住宅供給事業者(事業主体)

8 主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積 目標値 約70,000ha(平成24年度)

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。以下「バリアフリー新法」という。)第25条第1項に基づき作成された基本構想において設定された重点整備地区の総面積

- 目標設定の考え方 バリアフリー化の進捗率については施設単体ごと(鉄道駅、道路、建築物等)の目標はあるものの、それらの一体的・総合的な整備によって地域における面的なバリアフリー化がどの程度進捗しているかを示す指標が存在していなかったところである。
本指標は、バリアフリー新法第25条に基づき市町村が作成する基本構想において、バリアフリー化を重点的かつ一体的に行うものとして設定された重点整備地区の総面積に一定の目標値を設定することにより、地域における面的なバリアフリー化の進捗を促すものである。具体的には、70,000haを目標値として設定する。これは、特定旅客施設のある市町村については、バリアフリー新法施行前の実績に基づき将来予測を行い63,000haを、バリアフリー新法により基本構想を作成することが可能となった特定旅客施設のない市町村については、基本構想作成予定等調査(平成19年9月)における作成予定の150市町村が平成24年度までにすべて作成するものとして7,500haを見込み、これらを合算したものである。
- 他の関係主体 市町村(基本構想において重点整備地区を設定)、施設設置管理者(公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等、建築主等)

9 公共施設等のバリアフリー化率

特定道路におけるバリアフリー化率 目標値 約75% (平成24年度)

バリアフリー新法に規定する特定道路(注)のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす道路の割合。

特定道路におけるバリアフリー化率=特定道路の道路延長のうちバリアフリー化された道路延長÷特定道路の道路延長

(注)特定道路:駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの(延長約1,700km)

- 目標設定の考え方 概ね10年後(平成29年度末)までに、バリアフリー新法に規定する特定道路において、バリアフリー化を概成させることを目指し、5ヶ年後の平成24年度末までに整備率を約75%にすることを目標とする。
- 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)

段差解消をした旅客施設の割合 目標値 100% (平成22年度)

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「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。

段差解消をした旅客施設の割合=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)を満たす旅客施設数÷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数

- 目標設定の考え方 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すこととしている。
- 外部要因 旅客施設の構造等
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合 目標値 100% (平成 22 年度)

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。

視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合 = 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)を満たす旅客施設数 ÷ 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数

○目標設定の考え方 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すこととしている。

○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)

不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 目標値 約5割 (平成 22 年度)

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

不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 = 建築物移動等円滑化基準に適合する床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数 ÷ 特別特定建築物の総ストック数

○目標設定の考え方 基本方針における平成22年までの目標(約50%)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)

10 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

低床バス車両 目標値 65% (平成 22 年度)

床面高さ65センチメートル以下の車両。

ノンステップバス車両 目標値 30% (平成 22 年度)

乗降口に階段のない車両。

福祉タクシー 目標値 18,000台 (平成 22 年度)

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 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。

○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)

11 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

鉄軌道車両 目標値 50% (平成 22 年度)

公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条に掲げる基準(乗降口、客室、連結部等の基準)に適合する車両。

(分子) = 上記基準に適合する車両数

(分母) = 総車両数

旅客船 目標値 50% (平成 22 年度)

公共交通移動等円滑化基準第47条から第61条に掲げる基準(出入口、客室、便所等についての基準)に適合する船舶。

(分子) = 上記基準に適合する隻数

(分母) = 総隻数

※旅客船の分母の総隻数は、公共交通移動等円滑化基準(以下、基準とする)第61条第2項と基準附則第3条9項に基づく適用除外船舶を除く。

航空機 目標値 65% (平成 22 年度)

公共交通移動等円滑化基準第63条から第67条に掲げる基準(通路、客室、便所等の基準)に適合する航空機。

(分子) = 上記基準に適合する機数

(分母) = 総機数

○目標設定の考え方 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%、旅客船については平成22年までに総隻数の約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指すこととしていることから、同様の目標値を設定している。

なお、鉄軌道車両の下記過去の実績値における括弧内の実績値は、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。

○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)

12 交通アドバイザー会議における意見への対応件数 目標値 44件 (毎年度)

交通アドバイザー会議(※)におけるアドバイザーからの意見に対し、国が行う施策又は地方自治体、公共交通事業者等が行う取組(以下「施策等」という。)について、現行施策等の見直し・改善を行うこと又は新規施策等を講じること等(以

下「改善等」という。)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等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。

※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

○目標設定の考え方 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、施策等の改善等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。

○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)

13 ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数 約50,000人(平成24年度)

「心のバリアフリー」の促進のためのバリアフリー教室の参加人数の累計

○目標設定の考え方 バリアフリー新法第2章において、国・地方公共団体・施設設置管理者等・国民の責務を規定し、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める「心のバリアフリー」を促しているため、駅などの施設で、車いすや特殊な装置によって高齢者や障害者などの負担を疑似体験するバリアフリー教室の参加人数の累計を目標値とする。具体的には、平成24年度までの累計50,000人を目標値とする。過去数年におけるバリアフリー教室への参加人数は、年間約4,000~6,000人であり、増加傾向にある。したがって、今後5年間で6,000人ずつの参加を見込むこととし、目標を $24,000 + 6,000 \times 5 = 54,000 \approx 50,000$ と設定している。

14 園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合

園路及び広場 目標値 約5割(平成24年度)

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した園路及び広場が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 園路及び広場が設置された都市公園の箇所数

駐車場 目標値 約35%(平成22年度)

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した駐車場が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 駐車場が設置された都市公園の箇所数

便所 目標値 約30%(平成22年度)

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した便所が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 便所が設置された都市公園の箇所数

バリアフリー新法に基づき、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 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おり、②駐車場及び③便所については、基本方針を踏まえた目標年度及び目標値を設定しているところ。一方、①園路及び広場については、社会資本整備重点計画の指標として位置づけており、社会資本整備重点計画の計画期間(H20-H24)に合わせ、平成24年までに全体の半分である約5割達成することを目標としている。

○他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

15 バリアフリー化された路外駐車場の割合 目標値 約50%(平成24年度)

バリアフリー新法に基づき、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

(分子) = 路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の数

(分母) = 特定路外駐車場の数

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づくバリアフリー化の推移により、平成16年度末(22%)から平成19年度末(33%(H19))までと同様のトレンドが今後も維持されるとして目標値を設定。

○他の関係主体 路外駐車場管理者

16 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

一定のバリアフリー化 目標値 56%(平成22年)

高度のバリアフリー化 目標値 17%(平成22年)

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

一定のバリアフリー化率(A/B)

高度のバリアフリー化率（ a/B ）

※A：65歳以上の者が居住する住宅のうち一定のバリアフリー化がなされた住宅戸数

※a：65歳以上の者が居住する住宅のうち高度のバリアフリー化がなされた住宅戸数

※B：65歳以上の者が居住する住宅戸数

注 一定のバリアフリー化とは「2箇所以上の手すり設置」又は「段差のない屋内」に該当。

注 高度のバリアフリー化とは「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 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

17 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

目標値 19%（平成22年度）

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（ A/B ）

※A：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 B：共同住宅の総戸数

※A及びBはいずれも「居住世帯のある住宅」戸数

○目標設定の考え方 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

18 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

目標値 30%（平成20年度）

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（ A/B ）。

（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

※A：建築物移動等円滑化誘導基準に適合する、床面積2,000㎡以上の特別特定建築物着工件数

B：床面積2,000㎡以上の特別特定建築物着工件数

○目標設定の考え方 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）

19 ICカードが導入されたバス車両数

目標値 26,000車両（平成23年度）

IC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 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

○他の関係主体 バス事業者（事業主体）、地方自治体（協調補助）

20 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

目標値 0件（平成19年度以降毎年度）

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 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

21 水辺の再生の割合（海岸）

目標値 約4割（平成24年度）

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

水辺の再生の割合（海岸）= $\textcircled{1}/\textcircled{2}$

①：復元・再生した河岸や砂浜の延長

②：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

○目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、平成24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）

22 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

目標値 0隻（平成23年度）

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 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。

23 湿地・干潟の再生の割合（港湾） 目標値 約3割（平成24年度）

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）のうち自然再生事業等の実施により復元・再生した割合。

○目標設定の考え方 長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標として、平成19年度までに1,506ha（湿地47ha、干潟1,459ha）を再生。平成24年度までに約3割の湿地・干潟を再生することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに670ha（湿地600ha、干潟70ha）を再生する。

$(1,506\text{ha} + 670\text{ha}) / 7,000\text{ha} = 0.31 = \text{約}3\text{割}$

○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）

24 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 目標値 約7年（平成24年度）

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 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、平成19年度に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平成19年度において約6年のところが、平成24年度には約4年になってしまう。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年の年数が必要である。よって、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 内陸部においては廃棄物の最終処分場の確保が困難になってきている。

○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）

25 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合 目標値 約45%（平成24年度）

三大湾（東京湾、大阪湾、伊勢湾）において、水質改善等を図るため、深掘跡の埋め戻しや覆砂等の底質改善が必要な区域（3,100ha）のうち、改善した割合。（底質改善を実施した面積）／（底質改善が必要な区域の面積）

○目標設定の考え方 長期的には底質改善した区域の割合を100%とすることを目標として、平成19年度までに1,252ha（深掘跡埋め戻し500ha、覆砂等752ha）を改善。

平成24年度までに約45%の区域を改善することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに130ha（深掘跡埋め戻し80ha、覆砂等50ha）を改善する。

$(1,252\text{ha} + 130\text{ha}) / 3,100\text{ha} = 0.446 = \text{約}45\%$

○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）

26 建設機械から排出されるNOx・PMの削減量

PM 目標値 3.5千t削減(平成23年度)

NOx 目標値 74.0千t削減(平成23年度)

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 「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られる。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、過去4年間（平成14～17年度）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

27 市街地の幹線道路の無電柱化率 目標値 13.2%（平成20年度）

市街地（※1）の幹線道路（※2）のうち、電柱、電線類のない延長の割合

※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

※2 国道および都道府県道

○目標設定の考え方 無電柱化の整備進捗状況に関する道路管理者への調査結果を基に目標値を設定。

○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）

28 クリーンエネルギー自動車の普及台数 目標値 69万台以上（平成22年度）

大気汚染防止及び地球温暖化防止に資する、クリーンエネルギー自動車（ハイブリッド自動車、水素・燃料電池自動車、ディーゼル代替LPガス自動車、天然ガス自動車、電気自動車）の普及台数。

○目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日改定）において規定された目標。

○外部要因 経済情勢、エネルギー価格

○他の関係主体 経済産業省

29 渇水影響度 目標値 5,300日・%（平成23年時点の過去5年平均）

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 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

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 目標値 13件（平成23年度）

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及び参加件数

○目標設定の考え方 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になることから、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）

31 地下水採取目標量の達成率 目標値 100%（平成21年度）

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 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、対象地域毎に要綱で定められている地下水採取の年間目標量（濃尾平野は2.7億 m^3 、筑後・佐賀平野は0.09億 m^3 、関東平野北部は4.8億 m^3 ）の合計値である7.59億 m^3 を下回った場合を100%として目標値を設定する。

○外部要因 渇水による地下水採取量の増加

○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）

32 水源地域整備計画の完了の割合 目標値 70%（平成23年度）

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 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に積み上げを図るものとして平成23年度に70%と設定した。

○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）

33 歩いていける身近なみどりのネットワーク率 目標値 約7割（平成24年度）

市街地において、都市住民の徒歩圏（注1）内に様々な規模の公園・緑地（都市公園以外を含む）（注2）のネットワークが体系的に整備されている状態（注3）（分母）を100%とした場合の実際の整備率（分子）

（注1）都市住民にとって、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が備わり、主な交通手段が徒歩となる日常生活空間の単位。住区に相当し、概ね1kmが標準的な範囲となる。

（注2）○小規模な公園・緑地（標準面積0.25ha）

→街区公園、市民緑地、児童遊園、条例設置公園、広場公園、緑道等

○中規模な公園・緑地（標準面積2ha）

→近隣公園、特別緑地保全地区、都市緑地、都市林等

○大規模な公園・緑地（標準面積4ha以上）

→地区公園、総合公園、運動公園、国民公園、風致公園、動植物公園、歴史公園、墓園、広域公園、レクリエーション都市、国営公園、緩衝緑地等

（注3）1住区当たりの整備水準として、街区公園を含む小規模な公園緑地が4箇所、近隣公園を含む中規模な緑地が1箇所、地区公園を含む大規模な公園緑地が0.25箇所整備されている状態。

○目標設定の考え方 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24年度の目標値約7割を設定している。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

34 1人当たり都市公園等面積 目標値 10.3㎡/人（平成24年度）

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 緑豊かな生活環境の形成を図るため、第二次新・生物多様性国家戦略（H14）において、長期的に住民一人当たりの都市公園等面積を20㎡に高めることが目標とされているところ。これを踏まえ、都市公園の今後の整備予定量から目標値を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

35 都市域における水と緑の公的空間確保量 目標値 平成19年度比約1割増（平成24年度）

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、制度的に持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。

<分母>都市域人口（人）

<分子>都市域の持続的自然環境面積※（㎡）

※都市における緑地・水面等の中でも、都市公園をはじめとした公共公益施設としての緑地、特別緑地保全地区等に指定されている緑地など、法律等に基づく規制によって持続性が担保されている土地の面積

○目標設定の考え方 水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、第二次新・生物多様性国家戦略（H14）において、長期的に住民一人当たりの都市公園等面積を20㎡に高めることが目標とされているところ。これを踏まえ、都市公園、特別緑地保全地区等の今後の整備予定量から目標値を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

36 全国民に対する国営公園の利用者数の割合 目標値 全国民の3.5人に1人が利用（平成24年度）

国民の国営公園の利用頻度（国民の○人に1人が利用）。

<分母>全国人口

<分子>国営公園の年間総利用者数

○目標設定の考え方 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24年度の目標値「3.5人に1人」を設定している。

○他の関係主体 地方公共団体（連携事業者）

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

目標値 平成19年度の値からさらに2,200ha増（平成24年度）

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

・港湾緑地により創出

することにより平成19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 過去のトレンド及び特別緑地保全地区の指定等を含めた今後の保全・創出予定量から目標を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

38 汚水処理人口普及率 目標値 約93%（平成24年度）

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽、コミュニティプラント等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

（分母）総人口

（分子）下水道、農業集落排水施設、浄化槽、コミュニティプラント等の汚水処理施設を利用できる人口

○目標設定の考え方 下水道、農業集落排水施設、浄化槽等各汚水処理施設に係る整備目標値を重ね合わせて、目標値を設定している。

○外部要因 技術開発の動向、地元の調整状況等

○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）

39 下水道処理人口普及率 目標値 約78%（平成24年度）

総人口に対して下水道を利用できる人口の割合。

（分母）総人口

（分子）下水道を利用できる人口

- 目標設定の考え方 人口の集中する地区等については、概ね 10 年間で整備を概成することを目指し、その他の地区については、実施予定の整備量により、目標値を設定。
- 外部要因 技術開発の動向、地元の調整状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

40 良好な水環境創出のための高度処理実施率 目標値 約 30%（平成 24 年度）

（分子）必要な高度処理が実施されている区域内の人口
 （分母）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下水道計画区域内における当該年度の居住人口

- 目標設定の考え方 高度処理が必要であると位置付けられている処理場において、新設・増設・改築時に、高度処理を着実に推進するとともに、水道水源となっている指定湖沼、三大湾の代表的なベイエリア等において、高度処理を重点的に推進するとの考えに基づいて目標を設定。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

41 合流式下水道改善率 目標値 約 63%（平成 24 年度）

分母：合流式下水道（注 1）により整備されている区域の面積
 分子：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（注 2）並以下（注 3）までに改善されている区域の面積の割合。

（注 1）家庭などからの排水と雨水を同一の管きょ系統で排除する方式の下水道のこと。雨天時に管きょや処理場の能力を超える量の水は、未処理の状態で河川に放流させるとい問題がある。
 （注 2）家庭などからの排水と雨水を別々の管きょ系統で排除する方式の下水道のこと。
 （注 3）合流式下水道の処理区を分流式下水道に置き換えた場合において排出する年間総汚濁負荷量と同程度以下になること

- 目標設定の考え方 下水道法施行令に基づき、合流式下水道区域面積が一定規模未満の全ての都市地域（170 都市）においては平成 25 年度までに、その他の大都市地域（21 都市）においては平成 35 年度までに改善対策を完了することとしている。この目標達成に向けて必要な整備量から、目標値を算出して設定。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

42 下水道バイオマスリサイクル率 目標値 約 39%（平成 24 年度）

分母：最終利用または処分される下水汚泥中の有機物の量
 分子：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、有効利用された量

- 目標設定の考え方 現状程度の緑農地利用と京都議定書目標達成計画の「下水道における省エネ・新エネ対策の推進」で定められた下水汚泥のエネルギー利用率の達成を見込んで目標を設定。
- 外部要因 技術開発の動向
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

43 水辺の再生の割合（河川） 目標値 約 4 割（平成 24 年度）

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・再生した割合。

水辺の再生の割合 = ① / ②

①：復元・再生した河岸や砂浜の延長
 ②：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

- 目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の 100% を再生・回復することを目標に、平成 24 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）

44 湿地・干潟の再生の割合（河川） 目標値 約 3 割（平成 24 年度）

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）のうち自然再生事業等の実施により復元・再生した割合。

湿地・干潟の再生の割合 = ① / ②

①：復元・再生した湿地・干潟の面積
 ②：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

- 目標設定の考え方 長期的には回復可能な面積の 100% を再生・回復することを目標として、平成 19 年度までに 1,506ha（湿地 47ha、干潟 1,459ha）を再生。平成 24 年度までに約 3 割の湿地・干潟を再生することを目標値として、平成 20 年度から平成 24 年度までに 670ha（湿地 600ha、干潟 70ha）を再生する。
 $(1,506ha + 670ha) / 7,000ha = 0.31 = \text{約 3 割}$
- 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）

45 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率

河川 目標値 約 75%（平成 24 年度）

湖沼 目標値 約 59%（平成 24 年度）

閉鎖性海域 目標値 約74% (平成24年度)

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及び下水道事業で削減した負荷量の割合から流域内の水質改善を示す指標。

河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率=①/②

①：対象とする水域（注）に係る流域内で河川事業及び下水道事業により削減した汚濁負荷量

②：対象とする水域（注）に係る流域内の家庭、事業場等の各汚濁負荷発生源から排出される負荷量等を発生汚濁負荷量として算定

（注）対象とする水域は、河川は水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）対象河川、湖沼は湖沼水質保全特別措置法に基づく指定湖沼、閉鎖性海域は三大湾である。

○目標設定の考え方 将来値の算定は、各流域の流域別下水道整備総合計画（流総計画）、湖沼水質保全計画、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、東京湾再生計画等の海の再生に関する目標を基に算定している。

○外部要因 技術開発、地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

46 自然体験活動拠点数 目標値 約550箇所 (平成24年度)

「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 過去5年間における自然体験活動拠点数の整備箇所数のトレンド（平成19年度は平成14年度に比べ124箇所増加）から5年後の目標値を約550箇所とする。

○外部要因 地元の自然体験活動に対する意識の向上、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）

47 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数 目標値 約1,680万人 (平成24年度)

直轄及び水資源機構が管理するダム及びダム湖周辺施設の年間利用者数。

○目標設定の考え方 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年度に創設した「水源地域ビジョン」（注）を全国の直轄及び水資源機構の管理ダムで順次策定しているところである。

（注）「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）

国土交通省では、直轄及び水資源機構の管理ダムにおいて、平成3年度から3年毎に散策、スポーツ、水遊び等のダム及びダム湖周辺の利用実態を調査する「ダム湖利用実態調査」を実施しており、平成18年度調査結果をもとに「水源地域ビジョン」の策定状況を加味して分析し、目標年度である平成24年度における全国（直轄及び水資源機構管理）の管理ダムの年間利用者数を推定。

○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

48 都市空間形成河川整備率 目標値 約40% (平成24年度)

人口が5万人以上の都市において、市街化区域を流れる河川延長のうち、周辺の街並みや景観と調和した河川整備や緩傾斜堤防等の良好な河畔を確保した河川延長の割合。

都市空間形成河川整備率=①/②

①：周辺の街並みや景観と調和した河川整備や緩傾斜堤防等の良好な河畔を確保した河川延長

②：人口が5万人以上の都市において、市街化区域を流れる河川延長（約12,000km）

○目標設定の考え方 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。

○外部要因 沿川の開発状況

○他の関係主体 地方公共団体（河川管理者）

49 かわまちづくり整備自治体数 目標値 29市 (平成24年度)

かわまちづくりに登録された河川を有し、計画に位置付けられた整備を概成させた自治体数

○目標設定の考え方 人口20万人以上の都市（政令指定都市、中核市、特例市等）のうち、かわまちづくりに登録され地域活性化に資するモデル的な水辺拠点を有する都市29市を指標の対象として設定。

○外部要因 まちづくりの地元調整状況、事業進捗状況等

○他の関係主体 地方公共団体、まちづくり事業団体、区画整理事業者等

50 特定輸送事業者の省エネ改善率 目標値 前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)

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 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、エネルギー使用量の定期報告を義務づけている。

○外部要因 記録的猛暑の影響による空調（冷房）設備の使用量増加、利用者の減少による実車率の低下

○他の関係主体 各輸送事業者、荷主

51 国土交通分野におけるCDM承認累積件数 目標値 15件（平成23年度）

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 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）

52 環境ポータルサイトへのアクセス件数 目標値 1万件/月（年度平均）（平成23年度）

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 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 国土交通省ホームページのリニューアル（平成20年7月）、情報通信技術の変化

53 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

アスファルト・コンクリート塊 目標値 98%以上※1（平成24年度）

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
（分子）＝アスファルト・コンクリート塊の再使用量および再生利用量の合計
（分母）＝アスファルト・コンクリート塊の排出量

コンクリート塊 目標値 98%以上※1（平成24年度）

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
（分子）＝コンクリート塊の再使用量及び再生利用量の合計
（分母）＝コンクリート塊の排出量

建設発生木材（再資源化等率） 77%※1（95%以上）※2（平成24年度）

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
（分子）＝建設発生木材の再使用量、再生利用量、熱回収量および焼却による減量化量の合計
（分母）＝建設発生木材の排出量

建設汚泥 目標値 82%以上※1（平成24年度）

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
（分子）＝建設汚泥の再使用量、再生利用量、脱水等の減量化量の合計
（分母）＝建設汚泥の排出量

建設混合廃棄物 目標値 平成17年度排出量に対して30%削減（平成24年度）

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
（分子）＝当該年の建設混合廃棄物の排出量と平成17年度の建設混合廃棄物量の差
（分母）＝平成17年度の建設混合廃棄物の排出量

建設発生土 目標値 87%以上1（平成24年度）

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（ただし、利用量には現場内完結利用を含む現場内利用量を含む）

（分子）＝土砂利用のうち土質改良を含む建設発生土利用量

（分母）＝土砂利用量

※1 再資源化率

※2 再資源化・縮減率

○目標設定の考え方 建設工事に伴い発生する建設副産物のリサイクル率を指標として設定する。平成20年4月に策定した「建設リサイクル推進計画2008」において、各品目における平成24年度の目標値を定めている。

○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）

54 住宅、建築物の省エネルギー化

一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率 目標値 31%（平成22年度）

○目標設定の考え方 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。

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 目標値 66%（平成22年度）

○目標設定の考え方 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

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 目標値 85%（平成22年度）

○目標設定の考え方 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

○他の関係主体 建築主等（事業主体等）

55 重量車の平均燃費向上率（平成14年度比） 目標値 7%（平成22年度）

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14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 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27年度を目標年度とし、基準年度である平成14年度から12%燃費が向上するものとして設定された。このため、平成14年度から平成27年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる12%に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成22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）

56 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数 目標値 4種類（平成23年度）

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 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（旅客船、コンテナ船、タンカー、バルクキャリア）に標準化する必要があり、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：船舶の技術基準を所管）、ISO（国際標準化機構：陸上電源設備について電気以外に関する規格を所管）、IEC（国際電気標準会議：陸上電源設備について電気に関する規格を所管）

57 モーダルシフトに関する指標

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

目標値 32億トンキロ増（平成22年度）

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）

目標値 312億トンキロ（平成22年度）

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 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

58 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数 目標値 30都市（平成24年度）

集約型都市構造の実現に資する拠点の市街地等において、地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に係る計画を策定し、対策に取り組んでいる都市数。本指標は、京都議定書目標達成計画の見直し（H20.3.28閣議決定）において新たに位置づけられ、積極的に進めていくべき「街区・地区レベルにおける対策」の進捗状況を評価するものであり、その数の増加は、我が国の環境対策の着実な推進に資するものである。

○目標設定の考え方 京都議定書の第1約束期間内（H20～H24年度）において、先導的都市環境形成促進事業等を活用し、包括的な都市環境対策に取り組むことが予想される都市数から設定。

○外部要因 地元との調整等

○他の関係主体 地方公共団体、独立行政法人都市再生機構、民間事業者

59 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数 目標値 40%（平成23年度）

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（259事務所）のうち、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 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、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。

○他の関係主体 地方公共団体（都道府県）

60 台風中心位置予報の精度 目標値 260km（平成22年）

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 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

61 地震発生から地震津波情報発表までの時間 目標値 3.0分未満（平成23年度）

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）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度を含む過去3年間の平均とする。

○目標設定の考え方 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。

62 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 目標値 7海域以上（平成23年度）

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 平成19年度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した。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。

63 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 目標値 31,000件/月（平成23年度）

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 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）

64 良好な環境を備えた宅地整備率 目標値 32.0%（平成22年度）

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅市街地基盤整備事業（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 長期的には、実績値がなるべく高く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等を加味した結果、平成22年度の目標値として32%を設定した。

○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）

65 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 目標値 7,000ha (平成23年度)

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 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。
- 他の関係主体 地方自治体、都市再生機構(事業主体)

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

目標値 約35% (平成24年度)

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)(分母)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(分子)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 都市の防災機能の向上を図るため、長期的には100%を目指している。これまでの実績を踏まえつつ、地方公共団体の防災拠点、避難地の整備予定量から、平成24年度の目標値約35%を設定。
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

67 下水道による都市浸水対策達成率

全体 目標値 約55% (平成24年度)

重点地区 目標値 約60% (平成24年度)

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、浸水のおそれのあるその他の地区は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。

全体 (分母) 都市浸水対策を実施すべき区域の数

(分子) 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数

重点地区 (分母) 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の数

(分子) 10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数

- 目標設定の考え方 重点地区については今後10年間で完了することを前提に未整備地区の約半分を5年間で整備、その他の地区については実施予定の整備量により、目標値を設定。
- 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)

68 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 目標値 概ね10割 (平成23年度)

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)[分母]の中で、最低限の安全性が確保される市街地[分子]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 都市再生プロジェクト(第3次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地(全国で約8,000ha)を対象に重点整備し、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いる。さらに、同プロジェクト(第12次決定)では、整備・改善速度の加速化が必要とされている。これらの決定を踏まえて、目標を設定した。
- 他の関係主体 地方公共団体、都市再生機構等(事業主体)

69 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合 目標値 約40% (平成24年度)

地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する約125の地方公共団体(分母)のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供した地方公共団体(分子)の割合

<分母>地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体の数(125)

<分子>宅地ハザードマップを作成・公表した地方公共団体の数

- 目標設定の考え方 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体においての現在までの事業実績及び進捗状況を踏まえ、今後の事業計画を考慮して設定した。
- 他の関係主体 地方公共団体

70 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率 目標値 約56% (平成24年度)

防災拠点・避難地と下水処理場を結ぶ下水管きよのうち、耐震化もしくは計画的な減災対策が行われている割合。

(分母) 防災拠点・避難地と下水処理場を結ぶ下水管きよの延長

(分子) 耐震化もしくは計画的な減災対策が完了している下水管きよの延長

- 目標設定の考え方 防災拠点・避難地と終末処理場を結ぶ下水管きよの延長のうち、政令指定都市及び県庁所在都市においては耐震化もしくは計画的な減災対策を100%実施することとし、その他の都市については実施予定の整備量により、目標値を設定。

- 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）

71 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水） **目標値 100%（平成24年度）**

分母：地下空間利用が高度に発達し浸水の恐れのある地区、または、H9年度以降床上浸水被害等が発生した地区を有する市町村数

分子：内水ハザードマップを作成・公表かつ防災訓練等（※）を実施した市町村数

※防災訓練等：内水ハザードマップを活用した防災訓練（洪水想定での防災訓練時に内水ハザードマップ配布等をしているものも含む）のほか、町内会の集会などでのマップの配布、住民が中心となったマップの普及活動等、積極的にマップの活用を推進するための取組みが行われている場合を含む。

○目標設定の考え方 地下空間利用が高度に発達し浸水の恐れのある地区を有する市町村、H9年度以降床上浸水被害等が発生した地区を有する市町村等、全国約550市町村の全てで平成24年度までに内水ハザードマップを作成・公表し防災意識の高揚が図られたものとして設定。

- 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）

72 下水道施設の長寿命化計画策定率 **目標値 100%（平成24年度）**

平成19年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している自治体のうち、下水道の有する機能を将来にわたって維持し、管路施設の老朽化等に起因する道路陥没などの事故を未然に防止するとともにライフサイクルコストの最小化を図るため、長寿命化計画を策定した割合。

（分母）平成19年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している地方公共団体数

（分子）長寿命化計画を策定した地方公共団体数

○目標設定の考え方 平成19年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している全自治体が平成24年度までに長寿命化計画を策定するものとして、現況値との勘案により目標値を設定。

- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

73 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

建築物 目標値 90%（平成27年度）

多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率（A/B）

※A：Bのうち耐震性を有するもの（新耐震基準で建築されたもの、新耐震基準施行以前に建築されたもののうち改修済みのもの又は診断の結果、改修が不要と判断されたもの若しくは改修が不要と推計されるもの）の数

B：多数の者が利用する一定の建築物（特定建築物）の総数

・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の改正建築基準法施行令の耐震基準」をいう。

・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成7年法律第123号）第2条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。

○目標設定の考え方 統計データ等から推計される特定建築物の総数に対し、過去の耐震改修データに基づく耐震化の動向を踏まえ、実現性を勘案して目標を設定した。

住宅 目標値 90%（平成27年度）

住宅の耐震化率（A/B）

※A：Bのうち耐震性を有するもの（新耐震基準で建築されたもの、新耐震基準施行以前に建築されたもののうち改修済みのもの又は診断の結果、改修が不要と判断されたもの若しくは改修が不要と推計されるもの）の数

B：住宅の総数

・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の改正建築基準法施行令の耐震基準」をいう。

平成15年の住宅の耐震化率は、平成15年の住宅・土地統計調査をもとに推計されているが、同調査の実施は5年毎であるため、本フォローアップにおいては、建築統計年報等から、平成19年時点の住宅の耐震化率を推計した。このため、今後公表される平成20年の住宅・土地統計調査をもとに推計した場合には、データや推計方法の違いなどから、本フォローアップの推計結果とは異なる数字となる可能性がある。なお、平成20年の住宅・土地統計調査の速報集計結果を用いた推計が可能となるのは平成21年秋頃、確定集計結果を用いた推計が可能となるのは平成22年春頃と見込まれている。

○目標設定の考え方 住宅・土地統計調査のデータベースによる住宅総数に対し、過去の耐震改修データに基づく耐震化の動向を踏まえ、実現性を勘案して目標を設定した。

○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。

74 洪水による氾濫から守られる区域の割合 **目標値 約64%（平成24年度）**

大河川においては30年～40年に1度程度、中小河川においては5年～10年に1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

洪水による氾濫から守られる区域の割合＝①/②

①防御されている区域

②洪水の氾濫の防御が必要な区域

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

- 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）

75 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数 目標値 約235万戸（平成24年度）

大河川においては30～40年に一度程度、中小河川において5～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫防御が必要な県庁所在地等の中枢・拠点機能が存在する地域の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 長期的には0を目指す。当指標における目標値については、平成24年度までに実施予定の河川整備により見込まれる成果から設定。

○外部要因 気候変動、地元の調整状況

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体 補助事業を所管）

76 土砂災害から保全される人口 目標値 約300万人（平成24年度）

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、土砂災害から保全される人口(万人)

○目標設定の考え方 平成18年度の実績値と平成19年度の実績値の差が約6万人（H18：262万人→H19：268万人）であることを踏まえ、今後も同じ傾向で進捗させることを目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県

77 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数 目標値 約3,500箇所（平成24年度）

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。

○目標設定の考え方 平成29年度に対象施設について整備を概成（約5,200箇所）させることを目標とする。平成24年度までに、整備の重点化を図り、5年間で約1,200箇所の整備を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県

78 土砂災害特別警戒区域指定率 目標値 約80%（平成24年度）

土砂災害危険箇所が存在する市町村（1,672市町村）のうち、土砂災害特別警戒区域の指定を行った市町村の割合
土砂災害特別警戒区域指定率=①/②

①土砂災害特別警戒区域の指定を行った市町村数

②土砂災害危険箇所が存在する市町村数（1,672市町村）

○目標設定の考え方 平成19年度の土砂災害特別警戒区域の指定状況は565市町村であり、10年間で実施率100%（1,672市町村）を目指す。平成24年度については、平成19年度以降指定の促進を図り約80%を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県及び市町村

79 地震時に河川、海岸堤防等の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面積（河川）

目標値 約8,000ha（平成24年度）

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 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24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）

80 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水） 目標値 100%（平成24年度）

洪水ハザードマップ作成対象市町村のうち、洪水ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村数の割合（%）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合=①/②

①：洪水ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練を実施した市町村数

②：洪水ハザードマップ作成対象となると想定している市町村数（約1500市町村：平成19年度末現在）

本指標は、洪水ハザードマップを災害発生時を想定し、住民が避難行動等を実施する防災訓練等を実施する際に活用することにより、洪水ハザードマップの理解度の向上ならびに、住民の防災意識の向上を評価するものであり、水害時における円滑かつ迅速な避難の確保に資するものである。

○目標設定の考え方 平成24年度までに全国の大河川及び主要な中小河川（洪水予報河川、水位周知河川に指定または指定予定河川）の浸水想定区域に含まれている市町村における防災訓練実施を目標とする。

○他の関係主体 地方自治体（都道府県）（都道府県管理河川における浸水想定区域指定・公表）

地方自治体（市町村）（ハザードマップ作成・防災訓練実施主体）

- 81 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（土砂）** 目標値 100%（平成24年度）
土砂災害危険箇所を有する市町村のうち、ハザードマップを作成・公表し、かつハザードマップを活用した防災訓練を実施した市町村の割合（%）
ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合＝①／②
①：対象市町村のうち、土砂災害ハザードマップを作成・公表かつ防災訓練等を実施した市町村数
②：土砂災害危険箇所を有する市町村数（1,672市町村：平成19年12月末現在）
○目標設定の考え方 平成24年度までに土砂災害危険箇所が存在する対象全市町村（1,672市町村）における実施を目標とする。
○外部要因 地元調整の状況等
開発行為による新規の住宅地等の増大
○他の関係主体 都道府県及び市町村
- 82 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合** 目標値 約70%（平成24年度）
水害時における住民の適切な避難を促進するため、浸水想定区域やはん濫流の予測水深、想定流速、到達予測時刻などの浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制を構築した水系の割合（%）
高度な防災情報基盤を整備した水系の割合＝①／②
①：浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制を構築した水系の数
②：全国の1級水系の数（109水系）
○目標設定の考え方 平成29年度までに1級水系全て（109水系）において実施することを目標とする。今後とも重点的、計画的に情報提供を行うこととし、平成24年度の目標値を約70%（77水系）とする。
※1級水系の数 109×70%＝77水系
- 83 リアルタイム火山ハザードマップ整備率** 目標値 : 50%（平成24年度）
火山噴火緊急減災対策砂防計画を策定する対象火山（29火山）のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップ（注）を整備した火山の割合（%）
リアルタイム火山ハザードマップ整備率＝①／②
①：火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップを整備した火山
②：火山噴火緊急減災対策砂防計画を策定する対象火山（29火山）
（注）火山災害予想区域図の一種で、噴火の前兆期以降に、火口位置の変化や降灰領域の拡大等、火山活動状況にあわせて土砂移動現象の影響範囲、堆積深などを想定するもの。
○目標設定の考え方 今後10年間に対象火山（29火山）で火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップを策定することを目標とする。平成24年度については50%を目標とする。
○外部要因 地元調整の状況等
○他の関係主体 都道府県及び市町村
- 84 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数** 目標値 約7.3万戸（平成24年度）
過去10年間（平成9年度から平成18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 長期的には0戸を目指す。平成24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）
- 85 河川管理施設の長寿命化率** 目標値 100%（平成24年度）
耐用年数をむかえる主な河川管理施設（ダム、堰、水門、排水機場、CCTVカメラ等）のうち劣化度診断等を実施し長寿命化が図られた施設の割合（%）
河川管理施設の長寿命化率＝①／②
①：長寿命化が図られた施設数
②：平成20年度～24年度の5年間において、設置から耐用年数をむかえる施設数（約1,400施設）
本指標は、老朽化の進む河川管理施設について、適切に状態評価し効率的な修繕により施設の延命化を図った施設を評価するものであり、河川管理施設の致命的な損傷が回避され、水害等の被害防止、軽減およびライフサイクルコストの最小化に資するものである。
○目標設定の考え方 これまで、耐用年数により更新していた施設を、平成20年度～24年度の間に耐用年数をむかえる主な河川管理施設の全施設に対して河川用ゲート・ポンプ設備点検・整備・更新検討マニュアル（案）等による劣化度診断を行い、部分改築や修繕を実施し、施設の延命化や最適な更新を行うことを目標とする。
- 86 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川）** 目標値 190（平成24年度）
土砂の流れに支障があり問題が発生している溪流、河川、海岸において、総合的な土砂管理に基づき、土砂の流れを改善することに資する事業に着手した数の累積
○目標設定の考え方 土砂移動に起因して問題が発生している溪流、河川、海岸において、問題解決に向けた事業の連携方針（総合土砂管理連携方針）が策定された水系等における対策数を計上している。

- 外部要因 河川、海岸の利用者等の利用状況、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（事業実施主体）

87 河川の流量不足解消指数 目標値 約72%（平成24年度）

河川の代表地点において、流水の正常な機能の維持のために必要な流量（以下「正常流量」という。）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。

分母：河川の代表地点での正常流量不足に対してダム等貯留施設で補給する流量

分子：完成したダム等貯留施設により補給可能になった流量

- 目標設定の考え方 平成24年度の目標値は、平成24年度までに完成するダム等を勘案し、渇水時に下流河川へ補給可能な流量を積み上げ、それが将来の正常流量をどの程度充足するかを算出したもの。
- 外部要因 地元の調整状況等

88 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数 目標値 100件（平成24年度）

本施策にて構築する被災地向け民間保有の建設機械等の全国的な調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数

- 目標設定の考え方 迅速な確かな災害復旧活動を実現するためには、建設機械や専門技術者等の活用が不可欠である。そこで、全国の専門技術を有する民間団体や建設機械を保有する企業等と連携し、建設機械等の調達を支援する仕組み（建設機械等調達支援ネットワーク）を構築することで、全国各地で発生する多様な災害に対して迅速かつ確に対応することが可能となり、効果的な災害復旧活動に繋がるものである。災害時には特に調達が難しい無人化施工等の調達に協力する団体が、各県2団体程度は確保されることを目指し、本格運用開始後の平成24年度までに本ネットワークに登録する民間団体・建設機械・専門技術者の数を100件と設定した。なお実績値は、本ネットワークが平成21年度に構築されるため、平成22年度より計測可能となる。

89 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 目標値 約9万ha（平成24年度）

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 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24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）

90 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮） 目標値 約8割（平成24年度）

対象市町村（注）のうち、ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（%）

（注）津波については重要沿岸域を含む全市町村、高潮についてはゼロメートル地帯を含む全市町村（303市町村：平成20年度）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮）＝①／②

- ①：ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村数
- ②：対象市町村数

- 目標設定の考え方 平成29年度までに約10割達成することを目標値として設定
- 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（事業実施主体）

91 地震時に河川、海岸堤防等の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面積（海岸） 目標値 約8,000ha（平成24年度）

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期望平均満潮位（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 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24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）

92 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 目標値 約6割（平成24年度）

昭和42年以前に設置された海岸保全施設の延長のうち、所要の機能が確保されている海岸保全施設の延長の割合

老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合＝①／②

- ①：昭和42年以前に設置された海岸保全施設のうち、所要の機能が確保されている海岸保全施設の延長
- ②：昭和42年以前に設置された海岸保全施設の延長（約3,000km）

- 目標設定の考え方 長期的には100%とすることを目標に、平成24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（事業実施主体）

93 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合 目標値 : 約 17% (平成 24 年度)

侵食対策が必要な延長のうち海岸保全施設の整備が完了していない延長の割合

侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合 = ① / ②

①: 侵食海岸の汀線防護が完了している延長 (最終目標) - 侵食海岸の汀線防護が完了している延長 (各年値)

②: 侵食海岸の汀線防護が完了している延長 (最終目標) (約 3, 000 km)

○目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 24 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、地方公共団体等 (事業実施主体)

94 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 (海岸) 目標値 190 (平成 24 年度)

土砂の流れに支障があり問題が発生している溪流、河川、海岸において、総合的な土砂管理に基づき、土砂の流れを改善することに資する事業に着手した数の累積

○目標設定の考え方 土砂移動に起因して問題の発生している溪流、河川、海岸において、問題解決に向けた事業の連携方針 (総合土砂管理連携方針) が策定された水系等における対策数を計上している。

○外部要因 河川、海岸の利用者等の利用状況、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 (事業実施主体)

95 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

目標値 1,000 件 (平成 20 年度)

公表後 1 ヶ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 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、成果を測るための指標とする

96 遮断機のない踏切道数 目標値 4,000 箇所 (平成 22 年度)

「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 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

97 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合 目標値 100% (平成 20 年度)

「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未完了の地下駅 (268 駅) のうち、基準を満たすよう整備された地下駅の割合。分子 (基準を満たすよう整備された地下駅) / 分母 (「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未完了の地下駅)

(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 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。

○他の関係主体 鉄道事業者 (事業主体)

98 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数 目標値 0 駅 (平成 22 年度)

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 平成 17 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 22 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)

99 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

目標値 186 箇所 (平成 23 年度)

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、海水等の浸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 (累計) をいう。

○目標設定の考え方 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)

100 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合

目標値 70% (平成 24 年度)

経営基盤の脆弱な鉄道事業者のうち、が老朽化した施設を補強・改良するなど、安全性の向上等を図るために策定する「総合安全対策計画」を策定し、これを計画的に実行している鉄道事業者の割合。分子 (老朽化した施設を補強・改良するなど、安全性の向上等を図るために策定する「総合安全対策計画」を策定し、これを計画的に実行している鉄道事業者) / 分母 (経

営基盤の脆弱な鉄道事業者)

○目標設定の考え方 目標設定を70%とした理由は、地方鉄道事業者約100社のうち現在保全整備事業を実施している事業者約70社がすべて「総合安全対策計画」を策定し計画的に実行することを目標としたためである。

○他の関係主体 鉄道事業者(事業主体)

101 鉄道運転事故による乗客の死者数 目標値 0人(平成22年)

鉄軌道の運転事故による乗客の死者数

○目標設定の考え方 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 鉄軌道事業者(事業主体)

102 事業用自動車による交通事故死者数 目標値 592人(平成22年)

事業用自動車が第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効果を的確に把握することができる。

○目標設定の考え方 「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)

103 商船の海難船舶隻数 目標値 466隻以下(平成23年)

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 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

104 船員災害発生率(千人率) 目標値 9.3‰(平成24年度)

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(予備船員を除く。以下同じ。)の船員千人あたりの率。分子(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数)÷分母(船員数)に千を乗じたもの。

○目標設定の考え方 平成20年度から平成24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19年度に比べ21%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下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15~17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

105 小型船舶の安全拠点の数 目標値 40箇所(平成21年度)

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 舟艇利用者の安全運行を確保するため、マリナーや地域活性化の拠点として活用されているマリナー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。平成19年度には、当初設定した目標値(30箇所(平成21年度))を達成したが、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ことから、平成20年度、21年度においては、年間5箇所ずつ安全拠点の数を拡大することとし、目標値を40箇所(平成21年度)とする。

○他の関係主体 自治体

106 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 目標値 0件(平成16年度以降毎年度)

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 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)

107 国内航空における航空事故発生件数 目標値 12.2件(平成20~24年の平均)

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 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20年～24年の5ヵ年平均値)を現況値(平成15年～19年の5ヵ年平均値)の約1割減とすることを目標とする。また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

○外部要因 気象条件

108 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 目標値 概ね100%(平成24年度)

全国の15m以上の道路橋(約17万橋)について、長寿命化修繕計画(※)を策定している割合
長寿命化修繕計画策定率=全国の15m以上の道路橋のうち寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数(※2)÷全国の15m以上の橋梁箇所数(※2)

※長寿命化修繕計画とは、点検に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画

※2 橋梁箇所数とは、上下線が別々の場合は、それぞれ1箇所として勘定した数

○目標設定の考え方 予防保全への転換に向け、5ヶ年後の平成24年度末までに全ての橋梁で長寿命化修繕計画を策定することを目標とする

109 道路交通における死傷事故率 目標値 : 約1割削減(約100件/億台キロ)(平成24年)

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。)

道路交通における死傷事故率=死傷事故件数÷自動車走行台キロ

○目標設定の考え方 死傷事故率を過去の欧米と同程度のペース(5年で約1割)で削減することを目指すこととし、5年後のH24年末までに、H19年値に対して死傷事故率を約1割削減することを目指す。

○外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及

○他の関係主体 警察庁

110 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 目標値 : 約2割抑止(平成24年)

あんしん歩行エリア(※)のうち、交通事故対策が実施された地区において抑止される歩行者・自転車死傷事故件数
あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率=((対策前の歩行者・自転車死傷事故件数)-(対策後の歩行者・自転車死傷事故件数))÷対策前の歩行者・自転車死傷事故件数

※あんしん歩行エリア:歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべき地区であり、市区町村が主体的に対策を実施する地区について、警察庁と国土交通省が指定するもの。(582地区(平成20年度))

○目標設定の考え方 旧社会資本整備重点計画の計画期間(平成14年～平成19年)におけるDID地区での歩行者・自転車事故件数は約1割減少したことを踏まえ、DID地区にあり、公安委員会と道路管理者が連携して特に重点的に交通事故対策を実施する地区であるところのあんしん歩行エリアについては、平成20年度にエリアを新たに指定して、その2倍のペースで歩行者・自転車事故件数を抑止することを目指すこととする。

○外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及

○他の関係主体 警察庁

111 事故危険箇所の死傷事故抑止率 目標値 約3割抑止(平成24年)

事故危険箇所(※)のうち、交通事故対策が実施された箇所において抑止される死傷事故件数の割合

事故危険箇所の死傷事故抑止率=((対策前の死傷事故件数)-(対策後の死傷事故件数))÷対策前の死傷事故件数

※事故危険箇所:事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所として警察庁と国土交通省が指定するもの。(3,396箇所(平成20年度))

○目標設定の考え方 旧社会資本整備重点計画(平成14年度～19年度)における事故危険箇所対策では、事故抑止率約3割の目標を概ね達成していることから、平成20年度に箇所を新たに指定して、引き続き本対策を実施することとし、その目標値についても前回同様に約3割抑止とする。

○外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及

○他の関係主体 警察庁

112 完了検査率 目標値 100%(平成22年度)

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:建築確認件数

○目標設定の考え方 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全てが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(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)

113 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 目標値 5,000人(平成22年度)

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される建築主事、確認検査員数

- 目標設定の考え方 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）

114 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 **目標値 20,491件（平成23年度）**

- 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 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

115 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突） **目標値 3.0%（平成22年）**

- 正面衝突時における死亡事故率
- 目標設定の考え方 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率（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

116 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数 **目標値 5.0件（平成19～23年の平均）**

- 海難審判による勧告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の件数との合計件数の5年間における平均値
- 目標設定の考え方 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 海難の発生状況

117 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 **目標値 22.0件（平成18～22年の平均）**

- 当該年を含む過去5年間における薬物・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 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。
 - 他の関係主体 財務省、警察庁、厚生労働省、法務省

118 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 **目標値 0件（毎年度）**

- 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 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

119 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数 **目標値 220人（平成22年）**

- 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 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

120 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 **目標値 0件（毎年度）**

- 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の適用海域に限る。）
- 目標設定の考え方 過去の実績として、平成9年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、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

121 内航貨物船共有建造量 目標値 23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)

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 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割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。

(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、残額を買い取るにより、最終的に100%所有することとなる。

- 他の関係主体 民間事業者 (事業主体)

122 国際船舶の隻数 目標値 約150隻 (平成23年度)

海上運送法第44条の2に定める国際船舶 (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 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年度に導入されたトン数標準税制と相俟って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 (平成8年) 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20年央の日本籍船98隻のうち、95隻が国際船舶。

- 他の関係主体 外航海運事業者 (事業主体)

123 我が国商船隊の輸送比率 目標値 6% (平成23年度)

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 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%とすることを目指す。

(注1) 我が国商船隊: 我が国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)

124 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

目標値 0件 (平成18年度以降毎年度)

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 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)

125 我が国商船隊における外航日本船舶数 目標値 約180隻 (平成24年度)

外航海運に従事する日本船舶の数

- 指標の考え方: 四面環海で資源の乏しい我が国において、貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支える上で大きな役割を担っている。しかしながら、世界単一市場における国際競争が激化する中、プラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき外航日本船舶は最も多かった1,580隻 (昭和47年央) から95隻 (平成18年央) へ、外航日本人船員は約57,000人 (昭和49年) から約2,600人 (平成18年) へと極端に減少し、極めて憂慮すべき事態となっている。こうした海運業界の現況と海洋基本法の施行を受け、安定

的な国際海上輸送の確保を図るため、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶が適用対象となっているトン数標準税制を導入し、本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図ることとする。

- 目標設定の考え方 平成19年12月の交通政策審議会海事分科会において、非常時等において、一定規模の国民生活・経済活動水準を維持する輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、当該日本籍船の船舶職員を全員日本人船員で配乗するものとして試算すると、「最低限必要な日本籍船は約450隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人となる」との答申を頂いているところである。一方、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（以下「基本方針」）」において、外航日本船舶・外航日本人船員の現状規模を踏まえると、これらの必要規模を短期間で達成することは困難であることから、まずは当面の目標を設定し、トン数標準税制の導入と海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画（以下「計画」）の認定制度の着実な実施により、その達成を目指すことが適切であるとされている。当該基本方針では、外航日本船舶・外航日本人船員の確保に係る当面の具体的な目標は、当該船舶の隻数を平成20年度からの5年間で2倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを目標とする旨、定められている。上記目標を担保するため、トン数標準税制の適用を受けるために必要な計画の認定基準の一つとして、外航日本船舶の隻数について、「5年間の計画期間内に2倍以上に増加させる計画であること」が規定されているため、業績指標はこの数字を設定している。

○外部要因 景気の動向、他国の外航海運政策

○他の関係主体 日本船主協会等

126 内航船舶の平均総トン数 目標値 575（平均G/T）（平成22年度）

内航海運における船舶の平均の総トン数

（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 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年度～17年度の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。

○他の関係主体 民間事業者（事業主体）

127 スーパー中樞港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム

港湾コスト低減率 目標値 H14年度比 約3割低減（平成22年度）

スーパー中樞港湾における港湾コスト低減率：スーパー中樞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）

- 目標設定の考え方 港湾コスト低減率：基準となる平成14年度当時に、海外主要港（釜山港、高雄港）程度となるよう約3割のコスト低減を目標とした

リードタイム 目標値 1日程度（平成22年度）

スーパー中樞港湾におけるリードタイム：海上コンテナ貨物の輸入における船舶の入港（着岸）から貨物の引取りが可能となるまでの時間

- 目標設定の考え方 リードタイム：基準となる平成14年度当時に、海外主要港（シンガポール港）のリードタイムが1日程度であったため

○外部要因 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）

128 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率 目標値 概ね100%（平成24年度）

統一モデル様式（※）を採択し、次世代シングルウィンドウから、対象となる港湾関連手続（*）が電子申請にて受け付け可能となっている港湾管理者の割合

※統一モデル様式：「各港共通の手続で入力情報の利活用の効果が高い項目を記載内容とした全国共通様式。船舶の入出港及び荷役に伴い発生する各種手続のほとんどに対応したもの」

*対象となる港湾関連手続：入出港届、係留施設使用許可申請、入港料減免申請、入港料還付申請、船舶運航動静通知、フェリー・客船ターミナル施設使用許可申請、荷役機械使用許可申請、曳舟使用願、建物の類（上屋等）使用許可申請、船舶業務用施設（給水・給油等）使用許可申請、土地の類（荷さばき地・野積み場等）使用許可申請、廃棄物処理施設（廃油処理施設等）使用許可申請、電気施設（冷蔵コンテナ電源等）使用許可申請

計算方法：手続の電子化を行うことが特に重要となる重要港湾又は開港地方港湾の港湾管理者（合計港湾管理者数68管理者）が次世代シングルウィンドウ申請の受付体制（対象となる港湾関連手続が電子申請にて受付可能となること）を構築した割合（次世代シングルウィンドウ申請の受付体制を構築した港湾管理者数/重要港湾又は開港地方港湾の港湾管理者数）

- 目標設定の考え方 貿易関連手続を円滑にするため、平成24年度までに主要な港湾管理者（※）のほぼ全てにおいて次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続が可能となることを目標とし、目標値を設定した。

※主要な港湾管理者：「港湾法上に定める重要港湾」及び「関税法上に定める開港した地方港湾」の管理者

○他の関係主体 港湾管理者（港湾管理者独自システムを保有。指標の達成には独自システムの改修が必要。）

129 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 目標値 平成19年度比5%減（平成24年度）

国際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

コンテナ貨物等を扱う国際海上コンテナターミナル及びバルク貨物等を扱う多目的国際ターミナルの整備による輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成19年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成19年度の総輸送コストに対してどれだけの割合とな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／平成19年度の総輸送コスト）

- 目標設定の考え方 平成19年度の実績値は平成14年度比5.8%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として前回目標値とほぼ同程度の平成19年度比約5%減を設定
（注）「前回目標値」とは、平成19年度の輸送コストにおいて平成14年度比約5%減である
- 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）

130 船舶航行のボトルネック解消率 目標値 95%（平成22年度）

国際幹線航路の計画規模に対する現況規模の割合

計算方法：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

$\Sigma \{ (\text{現有航路幅員} \times \text{現有航路水深} \times \text{各航路延長}) / (\text{計画航路幅員} \times \text{計画航路水深}) \} / \text{全航路延長}$

- 目標設定の考え方 現在整備中の主要幹線航路整備が概成した時の、ボトルネック解消率を目標値として設定。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

131 国内海上貨物輸送コスト低減率 目標値 平成19年度比3%減（平成24年度）

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る輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成19年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成19年度の総輸送コストに対してどれだけの割合とな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／平成19年度の総輸送コスト）

- 目標設定の考え方 平成19年度の実績値は平成14年度比3%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として達成可能であると推測される平成19年度比3%減を設定
- 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）

132 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量 目標値 約340万TEU（平成24年）

重要港湾（スーパー中枢港湾を除く）における、東アジアとの外貨コンテナ取扱量

- 目標設定の考え方 「港湾の基本方針」で示されている全国の国際海上コンテナ取扱貨物量の平成24年予測値から、上記対象港湾における平成18年の全取扱貨物量に占める対東アジア取扱貨物量の割合を用い、目標値を算出。

（注）「港湾の基本方針」…「港湾の基本方針」（港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針）（平成20年12月24日国土交通省告示第1505号）：港湾及び開発保全航路の開発等の今後のあり方を示すもので、国土交通大臣が港湾法に基づき、交通政策審議会の意見を聴いて、定めることとされている。

- 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変動・世界情勢の変化
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

133 港湾施設の長寿命化計画策定率 目標値 約97%（平成24年度）

重要港湾以上の主要な係留施設のうち、長寿命化計画を策定した施設の割合（長寿命化計画を策定した重要港湾以上の主要な係留施設数／重要港湾以上の主要な係留施設数）

- 目標設定の考え方 平成19年4月の省令の改正、告示の整備により、港湾施設については、ライフサイクルコスト縮減等の観点から、長寿命化計画（維持管理計画）に基づき適切に維持することを標準化した。また、平成20年度より長寿命化計画策定のための新規予算制度を創設し、港湾管理者に対しては5年間の時限的措置として予算補助を実施している。ただし、管理する港湾の多い港湾管理者に対しては7年間の時限的措置としており、指標の対象となる施設のうち約3%の施設については、平成25、26年度での策定となるため、期間内（平成24年度まで）での長寿命化計画の策定率（目標値）を約97%と算出した。

- 他の関係主体 港湾管理者

134 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 目標値 55%（平成23年度）

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。（適正に係留・保管されている隻数の割合／港湾区域内におけるプレジャーボートの確認艇隻数）

- 目標設定の考え方 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 地方公共団体（事業主体）

135 リサイクルポートにおける企業立地数 目標値 230社（平成24年度）

リサイクルポート指定港における、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することにより港湾での循環資源取扱量の増加が見込まれる。リサイクルポートを利用し、循環資源を取り扱うリサイクル関連企業の立地企業数を指

標とする。

- 目標設定の考え方 循環型社会形成推進基本計画の目標伸び率（平成22年循環利用率14%）と同様の伸び率を設定し、平成24年度の目標立地企業数を設定した。立地企業数はリサイクル関連企業数の過去の推移及び管理者へのヒアリング結果から推計する。
- 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）

136 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

目標値 約2,700万人（平成24年度）

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（注2）並びに東海地震、東南海・南海地震及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震の各地震防災対策推進地域内の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により、緊急物資等の供給が可能となる人口。

（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、かつ②活構造地域、さらに③最近地殻活動が活発で、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 地震発生の切迫性が特に高い地域等を優先的に整備することによって、緊急物資を供給できる人口を増加させることとし、港湾の位置、整備状況等を考慮しつつ、目標を設定。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

137 各地域における国際物流の効率化に関する指標

国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数 目標値 15件（平成21年度累計）

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

（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。

国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数 目標値 20件（平成22年度累計）

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

- 目標設定の考え方 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。
- 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）

138 物流の総合化・効率化の促進に関する指標（認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積）

目標値 4,000千㎡（平成22年度累計）

物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積（累計面積）。

- 目標設定の考え方 物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設（以下「認定施設」という。）の延床面積（累計面積）を物流の総合化・効率化の促進に関する指標とした。物流総合効率化法の施行（平成17年10月）から約31年間で普通倉庫の所管面積38,000千㎡の約6割である22,800千㎡を認定施設に代替することを最終目標とする。当該目標の達成のためには、1年あたり約735千㎡が認定施設に代替する必要があることから、平成22年度までの目標値を4,000千㎡と設定する。

139 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）

目標値 37.0%（平成21年度）

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 「平成18年度 3PL事業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。
※3PL（サード・パーティ・ロジスティクス）・・・荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること。荷主でもない単なる運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門を代行し、高度の物流サービスを提供すること。

140 国際運送事業者を対象としたAEO制度（貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度）における承認事業者数 目標値 35者（平成21年度末累計）

国際運送事業者を対象としたAEO制度（貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度）における承認事業者数。本制度は、国際物流のセキュリティ管理と効率化を両立する観点から、官民一体となって積極的に普及促進を図ることが必要であり、当該制度の普及状況を確認することにより、安全かつ効率的な国際物流の実現に係る官民の取り組み状況を評価しうるものである。なお、今後、当該事業者が国際物流に占める割合を補足的指標として設定することも検討する。

- 目標設定の考え方 国際物流のセキュリティ管理と効率化を両立する観点から、現在、国際的に税関当局が中心となって、優良な貨物管理体制を有する関係事業者を当局が承認し税関手続等について優遇措置を付与するAEO（Authorized Economic Operator）制度の整備が進められているところ。我が国においても、平成18年より財務省が荷主等を対象とする制度整備を図ってきたところであるが、国際物流全体を網羅すべく、平成20年4月より、国土交通省と財務省が連携し、国際運送を行う物流事業者（国際運送事業者）を対象とするAEO制度の運用を開始した。本制度は、関係事業者に対

し、国際物流に係るセキュリティ強化への取組みを促すとともに、物流の効率化を推進するものであり、企業活動、国民生活に対する、より安全で効率的な国際物流サービスの提供を推進する効果が期待できる。なお、当該目標は、関係7省庁にて組織している政策群「安全かつ効率的な国際物流の実現」の下に設置されている「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」（関係7省庁および関係23民間団体より構成）において、(社)日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会及び(社)航空貨物運送協会の傘下会員アンケート結果に基づき、取組みの評価指標として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
- 他の関係主体 財務省関税局

141 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標

貨物利用運送事業者の海外拠点数 目標値 1,337箇所（平成21年度）

「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。なお、調査は隔年で実施している。

- 目標設定の考え方 過去の実績値の年平均増加数（69箇所）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。

貨物利用運送事業者数 目標値 24,447者（平成21年度）

「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 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。）

142 訪日外国人旅行者数 目標値 1000万人（平成22年）

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 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

143 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数 目標値 4泊（平成22年度）

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 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）

144 日本人海外旅行者数 目標値 2000万人（平成22年）

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 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（学校の休暇制度等を所管）、厚生労働省（労働者の休暇制度等を所管）、経済産業省（経済団体を所管）

145 国内における観光旅行消費額 目標値 30兆円（平成22年度）

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 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（学校の休暇制度等を所管）、厚生労働省（労働者の休暇制度等を所管）、経済産業省（経済団体を所管）

146 主要な国際会議の開催件数 目標値 252件(平成23年)

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 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、他国の誘致活動状況
- 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(Professional Congress Organizer)、観光事業者等)等

147 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 目標値 80件(平成23年度)

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 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、既存の数値30件に足し合わせて80件とする。
- 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

148 景観計画に基づき取組を進める地域の数 目標値 500団体(平成24年度)

景観計画を策定・公表(告示)した景観行政団体(市区町村に限る)の数

- 目標設定の考え方 全国市区町村を対象にした景観法活用意向調査において、平成20年4月1日時点で、今後5年程度以内に景観計画を策定する意向があると回答した市区町村472団体(既に策定済・公表(告示)済みである市区町村を含む)が確実にそれを実施し、かつ、策定年度は未定であるが景観計画の策定意向を示している市区町村57団体の半数以上が5年以内に景観計画を策定した場合に達成可能となる値。
- 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

149 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数 目標値 100団体(平成24年度)

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き、歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数

- 目標設定の考え方 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く歴史的風致維持向上計画を策定し、地域の歴史的な資産を活用したまちづくりを行う意向のある市町村について平成20年に調査を行った結果、意向ありと回答した市区町村の数91団体にに基づき設定。
- 他の関係主体 地方公共団体、民間事業者等

150 三大都市圏環状道路整備率 目標値 69%(平成24年度)

三大都市圏環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの

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

- 目標設定の考え方 平成24年度の目標については、高速道路会社と(独)日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 NEXCO、首都高速道路(株)、阪神高速道路(株)(会社区間の事業進捗、会社経営に基づく予算)

151 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)

目標値 15,700km(平成23年度)

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 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)

152 国内航空ネットワークの強化割合

大都市圏拠点空港の空港容量の増加 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(注1)を確保した上で段階的に)

「大都市圏拠点空港の空港容量の増加」:大都市圏拠点空港(注2)のうち首都圏空港(注3)における空港容量の増加

- 目標設定の考え方 羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田:約2万回、羽田:昼間約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。
- 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
- 国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率** 目標値 約1割削減(平成24年度)
「国内線の欠航率」:国内線の計画便数のうち自空港気象(台風除く)による欠航率(自空港気象(台風除く)により欠航した全便数/全計画便数-自空港気象以外の全欠航便数)
- 目標設定の考え方 国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率(平成15~17年度平均)を平成24年度には約1割削減することを目標とした。

○外部要因 自然変動

総主要飛行経路長 目標値 平成18年度比2%短縮(平成23年度)

「総主要飛行経路長」: 国内の合計75路線の飛行経路長に運航回数に乗じたものの合計

○目標設定の考え方 平成23年度までに国内の合計75路線をRNAV(注4)化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。

注1: 管制官及びパイロット双方の慣熟による安全確保

注2: 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3: 首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

注4: RNAV (Area Navigation): 広域航法

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 航空運送事業者(事業主体)

153 国際航空ネットワークの強化割合 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(注1)を確保した上で段階的に)

大都市圏拠点空港(注2)のうち首都圏空港(注3)における空港容量の増加

○目標設定の考え方 羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田: 約2万回、羽田: 昼間約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。

注1: 管制官及びパイロット双方の慣熟による安全確保

注2: 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3: 首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

○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)

154 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 目標値 95.0%(平成23年度)

空港周辺地域の全対象家屋(約11万8千戸)のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合

(住宅防音工事を施工した家屋数/空港周辺地域の全対象家屋)

(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じ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 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100パーセントを目指す。

155 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合 目標値 約7割(平成24年度)

地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲(100km圏内)に居住する人口の割合(一定範囲に居住する人口/日本の総人口)

○目標設定の考え方 地震時の緊急物資輸送等を円滑に行うため、空港の耐震性向上を進めることにより、防災拠点としての機能を有する空港から100km圏内に居住する人口の割合を高める。

○他の関係主体 地方管理空港の空港管理者である地方公共団体

156 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数 目標値 約半減(平成20~24年度平均)

管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント(注)発生件数。

(注) 滑走路誤進入に係る重大インシデント

・航空法施行規則第166条の4第1号及び第2号に掲げる事態

一 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止

二 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試み

○目標設定の考え方 地上走行航空機の監視能力の向上や視覚的支援等、管制官やパイロットに対する各種支援システム等を段階的に充実強化することにより、滑走路誤進入に係る重大インシデントの発生件数を約半減させることを目標とした。

○外部要因 航空交通量の変動

○他の関係主体 航空従事者、航空管制官

157 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) 2,600件(平成23年度)

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 目標設定は、平成18年度を目標値設定年度、平成23年度を目標年度と設定し、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

158 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

目標値 78% (平成 23 年度)

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 H14～H18年度に実績は7.6%減少しており、現状から勘案するとH23年度の実績は70%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、H23年度ではH18年度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

159 都市再生誘発量 目標値 9,200ha (平成 23 年度)

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 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
- 他の関係主体 地方公共団体等 (事業主体)

160 文化・学術・研究拠点の整備の推進

筑波研究学園都市における国際会議開催数 目標値 100件 (平成 22 年度)

つくば地区内の国際会議開催数。

- 目標設定の考え方 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。
- 他の関係主体 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)

関西文化学術研究都市における立地施設数 目標値 156施設 (平成 23 年度)

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。

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 景気の動向

関西文化学術研究都市における外国人研究者数 目標値 270人 (平成 22 年度)

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 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、H17の5年後であるH22に270人を目標とする。
- 他の関係主体 景気の動向

161 大深度地下使用の累計認可件数 目標値 3件 (平成 23 年度)

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 大深度地下使用法では、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 [神戸市大容量送水管整備事業 (平成 17 年度)、高速自動車国道建設事業 (東京外かく環状道路 (東名高速～関越道)) (平成 18 年度)] あり、これらの事業の使用認可申請が見込まれる。この他、目標年度までに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

162 半島地域の交流人口 目標値 平成17年度対比102%（平成22年度）

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年度初期値に対する割合。なお、千葉県（南房総地域）は平成16年度に、熊本県（宇土天草地域）及び大分県（国東地域）は平成19年度に、それぞれ統計の集計方法に変更があったため除く。（各年度交流人口／平成17年度交流人口）

○目標設定の考え方 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NP-O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年間で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年度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年度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年度から平成15年度の伸び率0.4%を平均の伸び率ととらえ、 $0.4\% \times 5年 = 2\%$ 増を平成22年度の目標とする。

○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（千葉県、熊本県、大分県は除く。）

163 雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合 目標値 71%（平成22年度）

豪雪地帯（特別豪雪地帯含む）に指定されている542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を実施した市町村数）／（豪雪地帯（特別豪雪地帯含む）に指定されている市町村数）

「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 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の増加を期待する。平成14年度から平成17年度までは14%増加しているが、市町村合併の要因を除いた実質的な増加率はマイナス2%である。（平成14年度のデータを合併後市町村ベースで計算し直すと68%になる）今後は市町村の数が安定することを考慮し、各種施策の実施により豪雪地帯の活性化を図ることから、 $H17 - H22$ 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（降積雪量）

○他の関係主体 地方公共団体、民間団体等

164 都市再生整備計画の目標達成率 目標値 80%以上（毎年度）

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を出す。

※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的かつ明かに表現することが可能となる。

○目標設定の考え方 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（80%）の維持を目標値の設定根拠とする。

○他の関係主体 市町村（事業主体）

165 民間都市開発の誘発係数 目標値 16倍（平成19～23年度）

平成19～23年度の5カ年平均において、（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。

○目標設定の考え方 過去3ヶ年（平成16～18年度）平均値は16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、経済状況、金利環境

○他の関係主体 （財）民間都市開発推進機構

166 まちづくりのための都市計画決定件数（市町村） 目標値 1,470件（平成22年度）

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（告示ベース）

○目標設定の考え方 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年度を初期値とし、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。

○他の関係主体 市町村

167 駐車場法に基づく駐車場供用台数 目標値 419万台（平成20年度）

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 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。

○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）

168 都市機能更新率（建築物更新関係） 目標値 36%（平成20年度）

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（分母）のうち4階建て以上の建築物の宅地面積（分子）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 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）

169 中心市街地人口比率の減少率 目標値 前年度比0.5%減（平成21年度）

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。

中心市街地人口比率の減少率 $((A - B) / B)$

A：当該年度の中心市街地人口比率

B：前年度の中心市街地人口比率

※中心市街地人口比率：市中心部の3Km×3Kmの区域に含まれる町丁目の人口／市域全体の人口

○目標設定の考え方 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

170 物流拠点の整備地区数 目標値 64地区（平成23年度）

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 総合物流施策大綱（2005-2009）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）

171 主要な拠点地域への都市機能集積率 目標値 前年度比+0%以上（毎年度）

分母を人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積、分子を主要な拠点地域※1の延べ床面積として、都市機能の拡散・集積の動向を評価する。

※1 一定の基盤整備がなされている、もしくは拠点形成に向け市街地整備等が行われている主要な中心市街地及び交通結節点周辺等を地方公共団体より4次メッシュ（500mメッシュ）単位でヒアリングしたもの

○目標設定の考え方 人口減少時代を迎え、全体的な床需要は減少する中、主要な拠点地域においては、施策を講じることにより都市機能の維持・集積を図り、中心市街地の衰退・都市機能の拡散に歯止めをかけ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）

172 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

目標値 32億トンキロ（平成22年度）

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 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

173 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）

目標値 15,700km（平成23年度）

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 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）

174 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数） 目標値 3空港（平成22年度）

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分台以内となることを目標とした指標である。

三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

○目標設定の考え方 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し、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。（社会資本整備重点計画に記載）

○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）

175 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

東京圏 目標値 2,399（複々線化区間216）km（平成23年度）

大阪圏 目標値 1,591（複々線化区間135）km（平成23年度）

名古屋圏 目標値 925（複々線化区間2）km（平成23年度） **カッコ内は複々線化区間延長**

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。（複々線化されている区間の営業キロの延長については、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 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）

176 都市鉄道（東京圏）の混雑率 目標値 165%（平成23年度）

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範囲をいう。

・混雑率とは、最混雑時間帯1時間あたりの列車の混み具合を示す数値であり、 $\text{輸送人員} \div \text{輸送力} \times 100(\%)$ で算出されるものである。

○目標設定の考え方 当面の目標である主要区間の平均混雑率を150%以内とするべく、まずは、平成23年度までの目標を165%としている。これは、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である。

○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）

177 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

目標値 60%（平成23年度）

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整備計画又は地域公共交通総合連携計画のいずれかをいう。以下「活性化計画」という。）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 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伸び（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。→ $\text{分子}59\text{社} / \text{分母}99\text{社}（平成18年度末現在） = 60\%$

○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

178 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 目標値 300件（平成24年度）

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件数とする。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な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件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 地域公共交通総合連携計画の策定件数について、初期値については法律施行後初年度となる平成19年度の連携計画の策定件数（60件）を設定し、目標年次までに各地方運輸局等毎に30地域において連携計画が策定されていることを目標とし、10運輸局等に乗じた300件とした。

○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

179 バスロケーションシステムが導入された系統数 目標値 9,000 系統 (平成 24 年度)

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 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
- 他の関係主体 バス事業者 (事業主体)、地方自治体 (協調補助)

180 地方バス路線の維持率 目標値 100% (平成 20 年度)

「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。

(分子) = 評価年度末に引き続き運行されている地方バス路線数

(分母) = 前々年度に都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認した地方バス路線数

- 目標設定の考え方 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。
- 他の関係主体 総務省 (地方財政措置)、都道府県 (協調補助)

181 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合 目標値 71% (平成 22 年度)

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 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)

182 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

目標値 96% (平成 22 年度)

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 : 北海道 3 空港、東京都 5 空港、島根県 1 空港、長崎県 5 空港、鹿児島県 6 空港、沖縄県 8 空港) のうち、航空輸送が確保されている離島の割合。

(分子) = 航空輸送が確保されている離島数

(分母) = 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数 (28)

- 目標設定の考え方 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 (国と協調または独自で離島航空路線維持対策を実施)、航空運送事業者 (事業主体)

183 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率 目標値 約 11% (平成 24 年度)

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。

(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

<分母> H19 年度時点で基幹的な公共交通を利用できる人口の割合 (64.6%) と 30 年後に想定している基幹的な公共交通を利用できる人口の割合 (75.0%) の差

<分子> H19 年度時点で基幹的な公共交通を利用できる人口の割合 (64.6%) と各年度における基幹的な公共交通を利用できる人口の割合の差

- 目標設定の考え方 集約型都市構造を目指す都市の市街地において、用途地域内に居住する人口のうち、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の割合を、30 年後には 75% (4 人に 3 人程度) まで増加させることを目的として、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。
- 他の関係主体 地方公共団体 (事業主体)、公共交通事業者

184 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 目標値 約 1 割削減 (約 1 1 8 万人・時/日) (平成 24 年度)

踏切遮断による待ち時間がある場合と対策後の踏切通過に要する時間の差

開かずの踏切等の遮断時間による損失時間 = 踏切遮断による待ち時間がある場合に踏切通過に要する時間

－ 対策後に踏切通過に要する時間

- 目標設定の考え方 連続立体交差事業や道路の立体化等の踏切対策のスピードアップを図ることにより、開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間を 5 年間で約 1 割削減することを目標とする。
- 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 (事業主体)、鉄道事業者

185 ETC 利用率 目標値 85% (平成 24 年度)

ETC の導入済みの料金所において ETC を利用した車両の割合

ETC 利用率 = ETC が導入されている料金所における ETC 車の入口総交通量

÷ ETCが導入されている料金所における入口総交通量

- 目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画に位置付けており、料金所渋滞の緩和及びCO₂排出量削減による地球環境の改善に向け、5ヶ年後のH24末までに、全国で85%がETCを利用している状態になることを目標とする。
- 他の関係主体 各高速道路会社（ETC普及促進策の実施状況）

186 公共事業の総合コスト改善率 目標値 15%（平成24年度）

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。総合コスト改善率は、総合コスト改善額を当該年度の全工事費（維持管理費にかかる工事費を含む）と工事コスト改善額との和で除したもの。
総合コスト改善率＝総合コスト改善額÷（全工事費＋工事コスト改善額）

○目標設定の考え方 公共事業の総合コスト改善率

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。

※平成19年度までは、前プログラムである「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に基づき、「総合コスト削減率」を設定しており、平成19年度までに平成14年度と比較して、14.1%のコスト削減と概ね目標を達成してきたところである。プログラム終了に伴い、平成20年3月に「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、工事コストの削減等前プログラムの評価項目に加え、①民間企業の技術革新によるコスト構造の改善、②施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、③環境負荷の低減効果等の社会コスト構造の改善を評価する「総合コスト改善率」を設定することで、コストと品質の両面を重視するVFM最大化を図ることとした。

- 他の関係主体 内閣官房及び関係府省庁（政府として公共事業コスト構造改善プログラムを実施中）

187 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） 目標値 0件（平成23年度）

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 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。

188 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

調査検討の報告数 目標値 14件（平成19～23年度平均）

講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度 目標値 95.0%（平成23年度）

研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度 目標値 90.0%（平成20年度）

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 実際に行った調査検討の件数及び研修等の満足度について目標値と比較し検討する。（なお、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

189 建設施工企画に関する指標

ICT建設機械等（土工（盛土）の敷均し、締固め施工）による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合

目標値 約2割縮減（平成21年度）

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

〔ICTを活用した場合の施工日数／従来施工の場合の施工日数〕

- 目標設定の考え方 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。それらの日数を基に目標値を設定。

建設現場における創意工夫の事例の活用件数 目標値 100件（平成21年度）

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 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年度の目標を各年度の活用累積件数100件と設定。
- 外部要因 直轄工事の発注件数
- 他の関係主体 地方自治体（工事発注担当）
- 建設現場における安全管理評価手法の試行工事件数 目標値 50件（平成24年度）
- 安全管理評価手法による工事が試行された工事件数
- 目標設定の考え方 建設機械施工の安全性を向上させ事故件数の低減を図るため、平成21年末に安全管理水準評価手法を策定し、直轄工事先導で平成24年度に試行する。試行目標値として50件を設定。
- 外部要因 直轄工事の発注件数

190 用地取得が困難となっている割合（用地あい路率） 目標値 3.15%（平成19～23年度の平均）

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 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13～17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。

191 不動産証券化実績総額 目標値 66兆円（平成23年度）

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）、合同会社一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〕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）

192 指定流通機構（レイズ）における売却物件の登録件数 目標値 274千件（平成23年度）

年度末における指定流通機構（レイズ）（注1）の売却物件登録件数（注2）

（注1）指定流通機構（レイズ 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 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）

193 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 目標値 0.30%（平成19～23年度の5年間平均）

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

（分子）＝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

（分母）＝宅地建物取引業保証協会の社員数（平成19年度末現在124,766）

○目標設定の考え方

〔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

194 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

目標値 0.16% (平成22年度)

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

（分子）＝適正化法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
 （分母）＝マンション管理組合数

○目標設定の考え方

〔根拠〕主な紛争相談者がマンション管理組合であることから、マンション管理組合の数を分母とし、マンション管理業に関する紛争相談件数を分子として業績指標を構成。なお、業績指標を単にマンション管理業者に関する紛争相談件数としないのは、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ことを勘案する必要があるためである。

〔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

195 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数 目標値 32,032,000件 (平成23年度)

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 平成19年度の実績値が目標値を上回ったことを踏まえ、平成20年度に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、目標値を平成19年度の実績とほぼ同じ32,032,000件と設定した。

- 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

196 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 目標値 40,000,000件 (平成23年度)

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

- 目標設定の考え方 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。

取引価格情報の提供件数 目標値 1,000,000件 (平成23年度)

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 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

197 低・未利用地の面積 目標値 13.1万ha (平成20年度)

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 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

198 入契法に基づく施策の実施状況

入札監視委員会等第三者機関の設置の状況 目標値 100% (平成23年度)

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。

（分子）＝第三者機関設置済み発注機関数

（分母）＝入札契約適正化法の対象発注機関数

- 目標設定の考え方 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。

○他の関係主体 他府省庁・特殊法人等（設置主体）

入札時における工事費内訳書の提出状況 目標値 100%（平成23年度）

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）

（分子）＝工事費内訳書の提出義務付け発注機関数

（分母）＝入札契約適正化法の対象発注機関数

○目標設定の考え方 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。

○他の関係主体 他府省庁・特殊法人等（設置主体）

199 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率 目標値 90%（平成23年度）

監理技術者資格者証*1 保有者のうち、1級技術検定*2 合格者の比率を高める。

技術検定制度は、建設業者の施工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、発注者から直接建設工事を請け負った特定建設業者は、当該建設工事を施工するために締結した下請契約の請負代金の額（当該下請契約が2以上あるときは、それらの請負代金の額の総額）が第3条第1項第2号の政令で定める金額以上になる場合においては、監理技術者の配置を義務づけている。これら監理技術者のうち、施工に関してより高い知識、技術、管理能力を持った1級技術検定合格者の比率が高まることで、公共工事等の質の確保、ひいては健全な建設市場の育成が図られる。

*1 重要な建設工事において配置されている監理技術者に関して、資格の有無や所属する建設業者との雇用関係等を簡便に確認するためのもの。

*2 建設業法に基づき、施工技術の向上を図るため、建設業者の施工する建設工事に従事し又はしようとする者について実施されるもの。

（分子）＝監理技術者資格者証保有者のうち1級技術検定合格者数

（分母）＝監理技術者資格者証保有者数

○目標設定の考え方 技術検定合格者の伸び率及び施策の重要性を勘案して設定。平成23年度においても監理技術者資格者証保有者のうち技術検定合格者の比率を現在と同程度以上維持することを目指す。

○外部要因 建設業界における労働者数

200 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数 目標値 400件（平成21年度）

建設業の活力回復施策によって支援された、中小・中堅建設企業による新分野進出や異業種との連携等のモデル的な取組の創出件数（累計値）

○目標設定の考え方 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）

201 専門工事業者の売上高経常利益率 目標値 4.0%（平成23年度）

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

（分子）＝専門工事業者の経常利益 （分母）＝専門工事業者の売上高

○目標設定の考え方 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伸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善し悪しを適切に把握し、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確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）

202 建設資材の需給状況把握システムの導入状況 目標値 100%（平成21年度）

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、そのシステムの建設資材の供給に携わる関係機関への普及度を割合としたもの。

（分子）＝需給状況把握システムを導入した建設資材の供給に携わる関係機関の数

（分母）＝建設資材の供給に携わる関係機関の数

○目標設定の考え方 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

203 建設技能労働者の過不足状況

不足率 目標値 1.2%以下（平成23年）

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）。

$$\text{不足率} = \frac{\text{確保しなかったが出来なかった労働者数} - \text{確保したが過剰となった労働者数}}{\text{確保している労働者数} + \text{確保しなかったが出来なかった労働者数}} \times 100$$

技能工のD. I. 目標値 30ポイント以下（平成23年）

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 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平成18年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

204 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率 目標値 3割減（平成24年度）

建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）登録制度に係る各種申請を平均化した1申請あたりの申請から登録処理までの所要日数の低減率

（分子）＝平成21年度の登録所用日数から新システムを運用した当該年度の登録所用日数を引いた低減日数

（分母）＝平成21年度の登録所用日数

- 目標設定の考え方 建設関連業者登録システムは、建設関連業の登録に関する事務を支援するシステムであり、申請の受付部局である各地方整備局、北海道開発局及び沖縄総合事務局で利用されているものである。所要日数の低減については、新しい建設関連業者登録システムの導入に伴う登録情報の入力時間の削減効果によるところが大きい。他の要因として、登録制度の改正にあわせて申請書類の簡素化の検討を予定していることから、それらの状況を踏まえて、平成21年度の旧システムにおける登録処理の所要日数と平成22年度から新システムを運用した場合における平成24年度の登録処理の所要日数を比較して3割の削減を目指すものである。

平成20年度 新システムの基本設計・詳細設計

平成21年度 新システムの構築

平成22年度 新システムの運用（予定）

- 外部要因 申請者の国土交通省オンライン申請システムの利用状況
- 他の関係主体 発注者、申請者

205 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 目標値 10件（平成21年度）

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 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

206 統計調査の累積改善件数 目標値 7件（平成23年度までの累計）

「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 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。

207 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数

収録ファイル数 目標値 約9,200件（平成22年度）

HPアクセス件数 目標値 約505,000件（平成22年度）

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 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>等）を通じて電子的な形や刊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。

208 地籍が明確化された土地の面積 目標値 158千km²（平成21年度）

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 第5次国土調査事業10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
○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

209 造船業・船用工業の生産高（世界シェア） 目標値 1/3（平成21年度）

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・船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 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）。シェアが確保できていれば、競争力を維持しているとみなすことができる。そこで、平成17年度末現在の国際競争力を維持することを目的に、日本の新造船建造量が世界の新造船建造量の1/3のシェアを維持することを目標とする。

○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・船用事業者

210 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準 目標値 135（平成22年度）

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 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

※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

211 国民への国土に関する情報提供充実度

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。

国土数値情報ダウンロードサービス 目標値 現状維持又は増加（平成20年度以降毎年度）

「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。

位置参照情報ダウンロードサービス 目標値 現状維持又は増加（平成20年度以降毎年度）

「位置参照情報ダウンロードサービス」 <http://nlftp.mlit.go.jp/isj/index.html>

大字・町丁目単位（「〇〇町△丁目」）又は街区単位（「〇〇町△丁目口番」）、都市計画区域相当範囲のみ）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

オルソ化空中写真ダウンロードシステム 目標値 現状維持又は増加（平成20年度以降毎年度）

「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

※平成20年度より、「位置参照情報ダウンロードサービス」について、平成19年度以前は「街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス」であったところ、大字・町丁目単位（「〇〇町△丁目」）の情報を追加したために名称及び定義を変更した。

※1万件未満の端数は四捨五入する。

○目標設定の考え方 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。

212 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）

目標値 現状維持又は増加（平成20年度以降毎年度）

- 国土計画局が設置・運営する国土計画関係ウェブサイト（以下に掲げるもの）のアクセス件数
- ・「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/>
 - ・「新たな公」 <http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/aratana-kou/index.html>
 - ・東北圏広域地方計画 <http://www.thr.mlit.go.jp/kokudo/>
 - ・首都圏広域地方計画 <http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/kokudokeisei/>
 - ・北陸圏広域地方計画 <http://www.hrr.mlit.go.jp/tiiki/kokudo/index.html>
 - ・中部圏広域地方計画 <http://www.cbr.mlit.go.jp/kokudokeisei/index.htm>
 - ・近畿圏広域地方計画 <http://www.kkr.mlit.go.jp/kokudokeikaku/index.html>
 - ・中国圏広域地方計画 http://www.cgr.mlit.go.jp/chiki/kokudo_keisei/index.htm
 - ・四国圏広域地方計画 <http://www.skr.mlit.go.jp/kikaku/kokudokeikaku/index.html>
 - ・九州圏広域地方計画 <http://www.qsr.mlit.go.jp/suishin/>

○目標設定の考え方 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。

213 テレワーク人口比率 目標値 約20%（平成22年度）

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時間以上とする人とする。平成20年度のWEB調査によるサンプルベースのテレワーカー率は1,308/7,000＝約18.7%であり、これを全就業者平均のインターネット利用率等により補正した、平成20年度テレワーク人口比率が約15.2%である。（平成20年度推計テレワーク人口：約1,000万人）

○目標設定の考え方 「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。

○他の関係主体 総務省、厚生労働省、経済産業省

214 大都市圏の整備推進に関する指標

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。

緑被率（首都圏） 目標値 維持（平成23年度）

首都圏既成市街地及び近郊整備地帯における緑被率〔（樹林地及び草地の面積）／（首都圏既成市街地及び近郊整備地帯の面積）〕

○目標設定の考え方 平成18年度の数値の維持を目標とする。

琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量） 目標値 35,885kg/1日（平成22年度）

化学的酸素要求量（COD）：kg/1日。

○目標設定の考え方 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。

○他の関係主体 農林水産省、林野庁、環境省、水産庁、滋賀県

帰宅要支援者数（首都圏） 目標値 半減（平成23年度）

平日正午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た場合に、帰宅行動を支援する必要があると推計される人の数。

○目標設定の考え方 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。

公共交通利用トリップ数（首都圏） 目標値 維持（平成23年度）

東京都圏における、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

（注）「トリップ」とは、ある目的をもって起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。

○目標設定の考え方 平成10年度の数値の維持を目標とする。

215 電子国土Webシステムを利用する団体の数 目標値 2,000団体（平成20年度）

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、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運用す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 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、「電子国土基幹情報の整備と利活用の推進の事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた指標値。

○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）

216 電子基準点の観測データの欠測率 目標値 1%未満（平成19年度以降毎年度）

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 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時間または72時間対応)対策を講じてトラブルを最小限にとどめている。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

217 基盤地図情報の整備率 目標値 100% (平成23年度)

基盤地図情報の主要な項目が整備された地域の全国土面積(37.3万km²)に対する割合

※基盤地図情報:地理空間情報のうち、電子地図上における地理空間情報の位置を定めるための基準となる測量の基準点、海岸線、公共施設の境界線、行政区画その他の国土交通省令で定めるものの位置情報(国土交通省令で定める基準に適合するものに限る。)であって電磁的方式により記録されたもの。(地理空間情報活用推進基本法(平成19年法律第63号)第2条第3項)

※主要な項目:測量の基準点、標高点、海岸線、行政区画の境界線及び代表点、道路縁、軌道の中心線、水涯線、建築物の外周線(ただし、建築物の外周線は、市街化区域及び市街化調整区域(5.1万km²)について整備)

※整備率(%) = { 基盤地図情報の主要な項目が整備された地域の面積 / 全国土面積(37.3万km²) } × 100

○目標設定の考え方 基盤地図情報の整備予定(H19から3ヵ年で市街化区域及び市街化調整区域内を重点整備、平行してそれ以外の地域についても基盤地図情報整備を行うが、標高データの概成はH23の予定)を踏まえた目標値である。

○外部要因 情報通信技術の動向

○他の関係主体 公共測量計画機関である国や地方公共団体等(基盤地図情報整備の基となる各公共測量成果を国土地理院に提出)

218 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数 目標値 510施策 (平成23年度)

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、UJ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、その数の累計を指標とする。

○目標設定の考え方 離島関係都道府県からのヒアリングによって、H16年度から18年度の実績及び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18年度を除く、17年度とH19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H23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られる。

○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

219 離島地域の総人口 目標値 402千人以上 (平成23年度)

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 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、増減率を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 魚価の影響、原油価格の影響、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

220 奄美群島の総人口 目標値 123千人以上 (平成20年度)

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 地理的、自然的、歴史的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。目標値の設定においては、奄美群島における総人口（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年度末人口に掛けることにより17年度（翌年度）末値を推計。以後、同様に、増減率を掛けることにより翌々年度以降の人口を推計し、目標年次の20年度末人口を推計した。

- 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

221 小笠原村の総人口 目標値 2.5千人以上（平成20年度）

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 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

222 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

目標値 8%以上上昇（事業着手前との差）（平成24年度）

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。

事業完了時の集積率－事業着手前の集積率

※集積率＝担い手に利用集積された農地面積／農地流動化型の農地整備事業を実施した面積

- 目標設定の考え方 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平成17年3月末から約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）

223 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合

目標値 概ね26%（平成23年度）

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取扱量の割合（23年度までに現状（16年度）の2.2倍以上とする）

高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量／北海道における水産物取扱量

- 目標設定の考え方 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（閣議決定、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。
- 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）

224 道外からの観光入込客数 目標値 900万人（平成24年度）

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」における観光入込客数（実人数）のうち道外客の数

※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 第6期北海道総合開発計画の主要施策のうち、観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場の形成について、観光による交流の進展状況を示す一般的な指標として設定。
- ※北海道が平成20年3月に策定した「北海道観光のくにつくり行動計画」においても同様の目標が掲げられている。
- 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（観光立国推進基本計画に基づき連携）、地方公共団体（独自の観光振興関連施策の実施）

225 道外からの観光入込客数のうち外国人の数 目標値 110万人（平成24年度）

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）。北海道を訪れた外国人について、「宿泊施設調査」などにより推計した人数である。

※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 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。
- ※北海道が平成20年3月に策定した「北海道観光のくにつくり行動計画」及び「北海道外客来訪促進計画」においても同様の目標が掲げられている。
- 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（観光立国推進基本計画に基づき連携）、地方公共団体（独自の観光振興関連施策の実施）

226 北方領土隣接地域振興指標（一人当たり主要生産額） 目標値 3.10 百万円／人以上（平成 24 年度）

一人当たり主要生産額～北方領土隣接地域（根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町）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 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を図る。

○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

227 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 目標値 62.9%（平成 20 年度）

国土の保全や水源かん養機能の発揮が特に期待される水土保全林のうち民有林の育成林において、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。

間伐等の面積／水土保全林のうち民有林の育成林の面積

○目標設定の考え方 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」（平成 16 年 6 月 8 日閣議決定、計画期間：平成 16 年度より 5 力年）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活用して目標値を設定する。

○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

228 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の延べ参加者数） 目標値 31,000 人（平成 24 年度）

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講演会の延べ参加者数を指標とする。

○目標設定の考え方 アイヌ文化振興法に基づき、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が平成 10 年度から実施している、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設定する。目標値は、過去 5 年間（平成 14～18 年度）の講演会参加者数の平均値を算出し設定している。

○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）

229 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

目標値 0.47%以上（平成 24 年度）

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（約 17 万戸）に占める割合。

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／公営住宅管理戸数

○目標設定の考え方 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。

○他の関係主体 地方公共団体

230 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合 目標値 80%（平成 19 年度以降毎年度）

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 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。実績値の算定にあたっては、個別の研究開発課題ごとに「十分達成した」、「概ね達成した」、「達成しなかった」の 3 段階で評価し、そのうち「十分達成した」及び「概ね達成した」ものを「年度計画通りに進捗した」ものとする。

○外部要因 設備の故障等の不可抗力、資機材の入手難等

231 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 目標値 限りなくゼロ（平成 20 年度）

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 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。なお、そもそも国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす IT 障害発生は頻発するものではないため、当該目標値に向けて施策に取り組み、実績値が過大にならないことで一定の評価ができるものとする。

○外部要因 重要インフラ分野における IT の利用の高度化・深度化や、その適用範囲の拡大

○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

232 公共交通における情報サービスの情報化達成率 目標値 約80% (平成23年度)

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(517事業者中、448事業者)(情報政策課調べ)

○目標設定の考え方 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。平成18年度において情報化達成率は約60%であったことから、公共交通における情報化を一層進めることを施策の目標とし、目標値を約80%に設定した。

233 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数 目標値 121件 (平成23年度)

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 国際会議、国際セミナー、研修、調査等は、我が国の持つ経験・専門性・技術を相手国政府等へ提供し、交流を深めることにより、国際協力・連携等を推進すると考えられるため、目標設定時における当該目標年次の国際会議等の開催見込みに基づき、目標値として設定した。

○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 国・国際機関・事業者

234 建設関係職種における受入研修生数に占める技能実習への移行申請者数の割合 目標値 90%(平成24年)

外国人研修・技能実習制度により入国した者のうち、一年間の研修(建設関係職種)を経て技能実習へ移行申請した者の割合

(分子) = 当該年度に技能実習移行申請した研修生数

(分母) = 当該年の入国申請をした受入研修生数

○目標設定の考え方 開発途上国の社会資本等の整備の効率化や質の向上に資するために、建設現場で直接施工に携わる建設技能者に対して、技術・技能の研修を行うとともに、全体の施工管理等を行う職長級クラスの者に対する研修を行い、建設分野全体への技術・技能の効果的な移転を一層図ることとしている。こうした研修については、より高度な技能の取得を目指す者を増加させることを国が支援していく必要がある。指標を設定した当初、技能実習生への移行割合が80%だったため、外国人研修・技能実習制度の普及・促進の観点から、目標値を90%とした。

○外部要因 少子高齢化による労働力不足、若年層における建設関係職種への入職者減少等

○他の関係主体 法務省・外務省・経済産業省・厚生労働省

235 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

耐震対策 目標値 85% (平成23年度)

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)。

○目標設定の考え方 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。

○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

バリアフリー化 目標値 41% (平成23年度)

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。(施設数)

○目標設定の考え方 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所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。

○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

環境への配慮 目標値 35% (平成23年度)

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。(施設数)

○目標設定の考え方 「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おり、国の合同庁舎については、平成24年度までに約120施設整備することを目標としていることを勘案し、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

総合 目標値 28% (平成23年度)

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、耐震対策、バリアフリー化、環境への配慮の対策が講じられている施設の割合。(施設数)

○目標設定の考え方 耐震対策、バリアフリー化、環境への配慮の整備推移等を勘案し、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

236 保全状態の良好な官庁施設の割合等

保全状態の良好な官庁施設の割合

目標値 80% (平成 23 年度)

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、官庁施設の保全状況を調査している。この調査は、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）に対するこの保全状態の良好な施設の割合（施設数）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。

○目標設定の考え方 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。

○外部要因 点検に関わる法令の改正、利用者数の増減、天災

○他の関係主体 各省各庁

官庁営繕関係基準類等の策定事項数

目標値 25 事項 (平成 23 年度)

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 「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 社会経済情勢の変化等

第2章 政策レビュー

平成20年度政策レビュー及び平成21年度政策レビューのとりまとめ

平成20年度には「総合評価方式」、「まちづくりに関する総合的な支援措置」、「小笠原諸島振興開発のあり方」、「次世代空港保安システムの構築」の4テーマについて、政策レビューをとりまとめた。また、平成21年度には「住宅・建築物の耐震化の促進」、「第5次国土調査事業十箇年計画」、「総合的な水害対策－特定都市河川浸水被害対策法の施行状況の検証－」、「住宅分野における市場重視施策」、「総合物流施策大綱(2005-2009)－今後推進すべき具体的な物流施策」の検証－」の5テーマについて、政策レビューをとりまとめた。以下がその評価書の概要である。

【平成20年度テーマ①】総合評価方式

担当局等

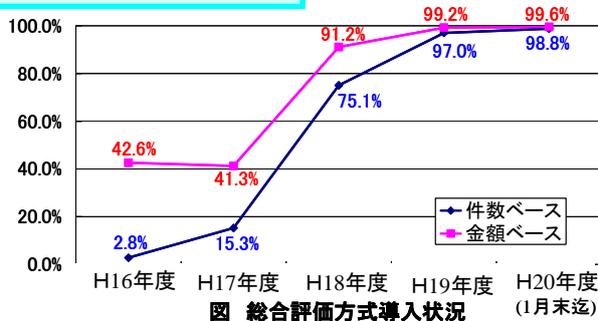
大臣官房、官庁営繕部、関係局(北海道局含む)

政策の効果等

【対象施策】 国土交通省直轄工事における総合評価方式の具体的な運用方策

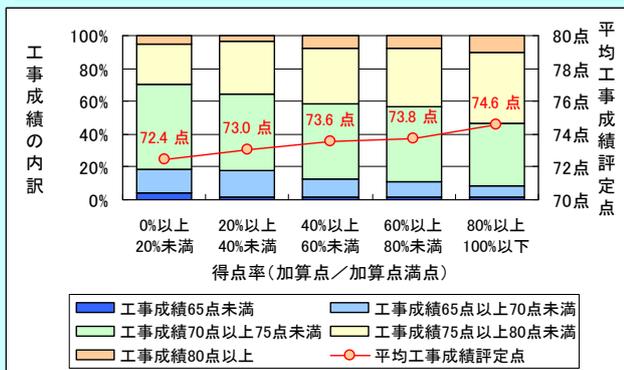
【評価の視点】

- ◆総合評価方式を導入することにより、工事の品質向上にどのような効果があるかを検証。
- ◆総合評価方式の実施にあたって課題とされている「具体的な運用方法」、「公正性・透明性の確保」、「手続きの負担」等について個別に評価。



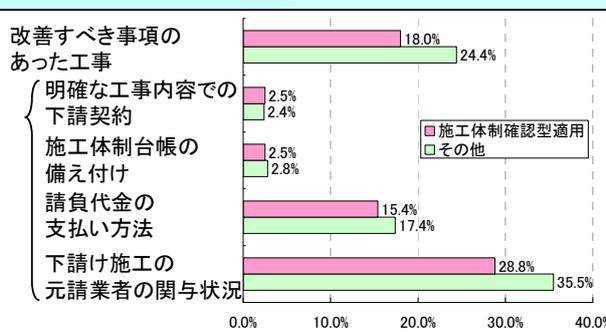
【評価の例】

① 工事の品質向上



総合評価の加算点に関する得点率が高いほど、工事成績評定が高くなる傾向。(上図は簡易型の場合)

⇒企業の技術力の評価を行うことで、確実な施工が確保された工事を実施されている。



施工体制確認型適用工事はその他工事と比べ、適切な施工体制の確保に関し改善すべき事項の割合が低い傾向(施工体制約29%、その他約36%)

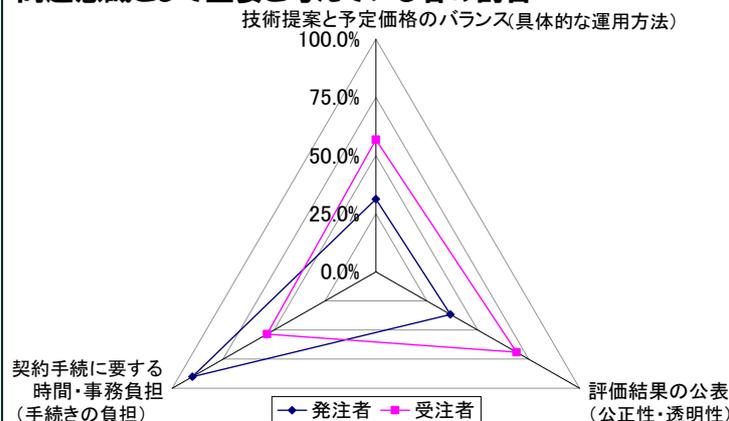
⇒施工体制確認型総合評価方式が適切な施工体制の確保に寄与。

② 具体的な運用方法、公正性・透明性の確保、手続きの負担

受発注者双方から問題意識の高い項目として、「技術提案と予定価格のバランス」、「契約手続に要する時間・事務負担」、「評価結果の公表」等を抽出

⇒過度な技術提案の防止、手続きの簡素化、透明性の向上等について改善策を措置

問題意識として重要と考えている者の割合



主な課題

●価格競争に比べ、総合評価における工事事故の発生率が低い等、総合評価方式の効果が発現してきていることを確認。

●一方で、アンケート、ヒアリング調査により以下のような具体的な運用上の課題を確認。

課題① 技術提案の課題設定

(発注者側回答)総合評価の実施に当たって技術提案の評価項目の適切な設定に苦慮している。

課題② 技術提案の評価

(受注者側回答)過度に技術競争が行われ、コスト負担を要する技術提案をせざるを得ないが、予定価格に反映されない。

課題③ 手続きに要する負担

(発注者側回答)技術提案それぞれに対して適切な評価を行うために十分な検討が必要なため、技術提案等の審査・評価に要する事務負担が大きい。

(受注者側回答)入札契約手続きが長く配置予定技術者が長期間拘束されるため、入札契約の手続期間の短縮が必要。

課題④ 技術提案作成に係る負担

(受注者側回答)技術提案の作成にかかる事務負担が大きく、データ提供等により負担の軽減ができないか。

課題⑤ 評価結果の公表

(受注者側回答)技術提案の評価結果の公表が不十分。自社の技術力研鑽のためにも必要。

今後の対応方針

●総合評価方式の導入に伴い、工事の品質が確保されてきていることから、以下の改善策を講じつつ、引き続き総合評価方式を原則実施する。

●改善策① 工事特性に応じた課題

課題設定にあたっての参考資料として「総合評価方式における課題設定・評価の考え方」を作成。

●改善策② 過度な技術提案の防止

- ①過度な技術提案を助長させないよう評価の上限値の明示
- ②改善効果が低い評価項目や不確実性の高い評価項目は提案課題としない
- ③コスト負担を要する技術提案は標準案として予定価格に反映 等

●改善策③ 手続きの簡素化

①標準型の簡素化

技術提案を求める項目の数が少なく、かつ、その難易度が低い工事については、簡易型同程度の手続き期間とした。

②簡易型の簡素化

比較的小規模で、施工計画の工夫の余地が少なく、これまでに施工した同種・類似工事の実績で施工の確実性を十分評価できる工事について、施工計画の提案・ヒアリングを実績評価で代替する方式を適用。

●改善策④ 情報共有の促進

応札者の技術提案作成のための情報収集に要する時間・事務負担の軽減を図るため、詳細設計図等の工事関連データを提供。

●改善策⑤ 透明性の向上

①評価結果の内訳の公表

技術提案の評価に関する透明性をより一層高めるため、技術提案(課題別)、施工体制、その他のそれぞれの加算点を公表。

②評価項目の応札前通知

技術提案として提出された内容のうち、不採用(実施してはならない)となった事項を入札前に通知。

【平成20年度テーマ②】まちづくりに関する総合的な支援措置

担当局等

都市・地域整備局、道路局、住宅局

政策の効果等

【対象施策】まちづくり交付金

【評価の視点】

・複数の事業を組み合わせた集中投資によるシナジー効果

・提案事業等の幅広い事業を活用した創意工夫を活かしたまちづくりの推進

・事業間の流用が可能であることや一括採択等の運用面での使い勝手の向上

○まちづくり交付金が多様な課題に対応した都市再生の推進に寄与しているか。

○まちづくり交付金により、総合的なまちづくりが集中的、効率的に実現されたか。

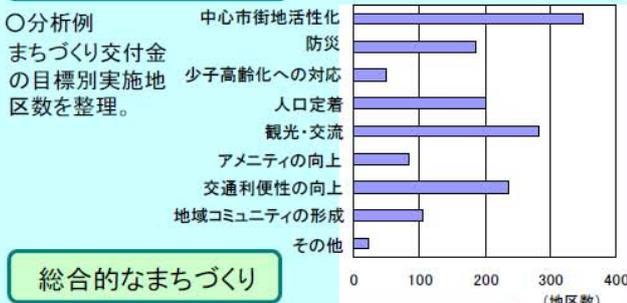
○まちづくり交付金により、地域の創意工夫を活かしたまちづくりが進められているか。

○まちづくり交付金が市町村にとって使いやすいまちづくりツールとなっているか。

○行政、民間との連携、協働が図られているか。

【評価の例】

多様な課題への対応



総合的なまちづくり

○分析例
集中的・効率的に実施されたまちづくりの事例を調査

多様な事業の組合せによる総合的なまちづくりの推進

公共交通の利便性向上

街なかの賑わい拠点の整備



創意工夫を活かしたまちづくり

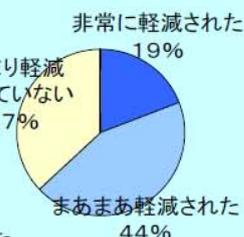
○分析例
創意工夫を活かしたまちづくりの事例を調査
約6割の市町村がまちづくり交付金ならではの独自のまちづくりを実現。

周辺基盤整備と合わせた観光拠点の整備



使い勝手の向上

○分析例
Q. 都市再生整備計画の一括採択により、個別の補助事業を複数活用する場合に比べて、国に対する事務量は軽減されたと思いますか？ (市町村アンケート)



約8割の市町村でまちづくり交付金を活用したことによる計画的に予算確保ができたと回答。

行政・民間の連携・協働

○分析例
住民との協働のまちづくりの事例を調査。
NPO等からヒアリングを実施。



【評価のまとめ】

○まちづくり交付金は、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生に活用でき、地域の実情に応じた総合的なまちづくりを推進することが可能な制度である。

○都市再生整備計画による一括採択や提案事業のように、まちづくり交付金ならではの使いやすさもあり、今後ままちづくり交付金を活用したいとする市町村のニーズも高い。

○一方、地区によっては目標を効果的に実現するための事業内容の確保が十分に図られていない、規模の小さな市町村では財政面での理由等から活用割合が低いなど、まちづくり交付金の制度や活用に関して課題もある。

主な課題

まちづくり交付金は、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生に活用でき、地域の実情に応じた総合的なまちづくりを推進することが可能な制度であり、今後もまちづくり交付金を活用したいとする市町村のニーズも高い。一方、地区によっては以下のような課題もある。

●一部の地区においては、目標を効果的に実現するための事業内容が必ずしも十分ではない例も見られる。

●都市再生整備計画の公表等の取組みが十分ではない例も見られる。

●また、住民等のまちづくりへの関心があり高まっていないと感じている地区もあり、住民等との連携・協働の更なる推進が課題。

●中小市町村においては、市町村負担分の事業費が用意できないこと、まちづくりのノウハウが不足していること等の理由により、まちづくり交付金を活用した都市再生を推進することができていない。

●少子高齢化、環境、歴史・文化・景観を活かした質の高いまちづくり等については、今後の持続的なまちづくりを進める上での重要な視点であるが、これらの社会的なニーズに対応した目標を掲げ都市再生に取り組んでいる地区が比較的少ない。

今後の対応方針

地域のまちづくりをさらに効果的に進めるための改善

●まちづくり交付金の活用によるまちづくりをさらに効果的に進めるために、まちづくりに取り組む市町村への優良事例の紹介等、情報提供・支援の強化を図る。

●まちづくりの効果を持続させ、適切な改善を踏まえた継続的な取組みを推進するためには、事後評価を通じた効果の検証、今後のまちづくり方策の検討等が重要であることから、適切な事後評価の実施に必要なノウハウ等に関する情報提供に今後とも適切に取り組む、より一層の理解の促進を図る。

●住民との連携・協働の基礎となる住民等への周知の一層の充実を図る。

●平成20年度の制度改正において、市町村都市再生整備協議会を交付対象とすることができるようになったことから、当該制度の活用の推進を図る等、住民等との更なる連携を推進していく。

まちづくり交付金を活用していない市町村への支援の強化

●まちづくり交付金をこれまで活用していない中小市町村が、地域の課題に対応したまちづくりに積極的に取り組むことができるよう、財政面における支援や、総合的なまちづくりに関する情報提供や研修の充実等まちづくりのノウハウに関する支援の強化を図る。

まちづくり交付金の社会的ニーズに応じた分野への活用

●重点的に推進すべき分野におけるまちづくり交付金の活用がより一層促進されるよう制度の充実を図る。

【平成20年度テーマ③】小笠原諸島振興開発のあり方

担当局等

都市・地域整備局特別地域振興官

政策の効果等

【小笠原諸島の沿革】

・小笠原諸島は、本土から約1,000kmという遠く隔絶した外海に位置し、亜熱帯性の海洋性気候であり、台風の常襲地帯である。
 ・太平洋戦争中には、7,000名弱の島民が強制疎開させられ、その後の米国統治時代は、多くの島民が23年間帰島できなかった歴史がある。
 ・昭和43年の本土復帰後は、上記をはじめとした地理的、自然的、社会的、歴史的特殊事情による不利性及び課題を克服するために、5年ごとに改正・延長されてきた小笠原諸島振興開発特別措置法の下、諸施策を展開してきたところ。

【目的】

小笠原諸島の復帰に伴い、小笠原諸島の特殊事情にかんがみ、小笠原諸島振興開発基本方針に基づき総合的な小笠原諸島振興開発計画を策定し、及びこれに基づく事業を実施する等特別の措置を講ずることにより、その基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した小笠原諸島の振興開発を図り、併せて帰島を希望する旧島民の帰島を促進し、もって小笠原諸島の自立的発展並びにその住民の生活の安定及び福祉の向上に資すること。

【評価の視点及び手法】

①平成16年度以降、国の支援に基づき実施された国の(補助)事業は、確実に実施されたか。②これらの国の事業は、過去の事業や東京都が独自に実施する事業等と相まってどのような成果をもたらしたか。③今後の小笠原諸島の振興開発における課題は何かの3点を評価の視点とし、①小笠原諸島振興開発事業の実施状況等の把握、課題分析、②小笠原諸島の現状について客観的データを踏まえての現状分析、③現地でのヒアリング等、現地調査による現状分析等、④東京都、小笠原村関係者の振興開発計画の成果と課題についてのヒアリング調査、これまでの各種調査で行ったヒアリング、アンケート調査の結果分析の4点を評価手法とする。

高速交通・通信アクセスの整備

●着実に進められた道路整備

平成17年における道路整備状況(平成17年4月1日現在)

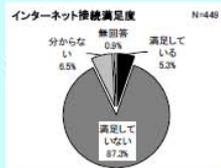
項目	小笠原諸島		全国(離島)			
	一般道道県道	一般市町村道	一般国道	主要地方道	一般道道県道	一般市町村道
実延長(km)	35.3	14.7	496	1479.1	1859.8	17415.6
規格改良延長割合	96.6%	98.0%	96.3%	84.6%	78.8%	45.5%
未改良延長割合	1.4%	2.0%	3.7%	15.4%	21.2%	54.5%
舗装延長割合	100.0%	99.3%	99.6%	97.5%	96.4%	68.1%
未舗装延長割合	0.0%	0.7%	0.4%	2.5%	3.6%	31.9%

●まだまだ遠い本土

船名	就航年	所要時間	便数
椿丸	S47~S48	44時間	週1便
父島丸	S48~S54	38時間	おおむね週1便
おがさわら丸	S54~H9	29時間	6日に1便
新おがさわら丸	H9~	25時間半	おおむね6日に1便

●ブロードバンド化等

高度情報化への強い期待



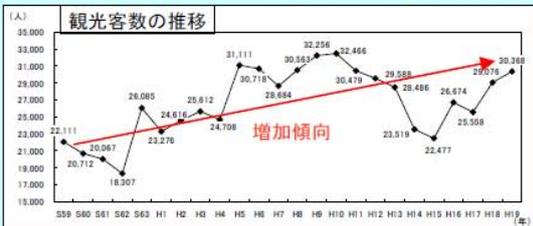
総合的な防災対策

●大きな被害が想定される
 東南海・南海地震による津波への対策が急務

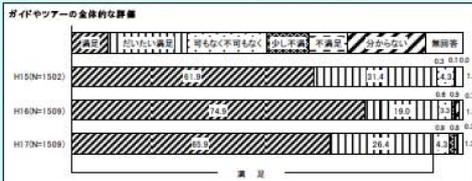


自然環境の保全と観光開発

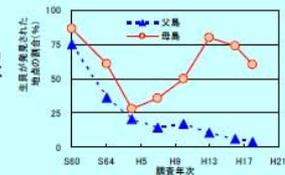
●地域資源を生かした更なる観光振興に期待



●エコツーリズムへ高い評価



●病害虫アフリカマイマイの駆除が進展



●村民ボランティアによる移入種除去の推進

	H16	H17	H18	H19
参加人数(人)	38	58	77	75
除去量(kg)	230	495	450	1,100

主な課題

今後の対応方針

振興開発事業により、島内の社会基盤の整備は着実に進展しているが、継続的課題、経年的課題や新たな課題などが存在する。それぞれの課題はいずれをとっても小笠原村や東京都が単独で取り組める課題ではなく、国も含めた関係機関の連携・協力の下、総合的な対策を講じていく必要がある。その中でも特に解決を目指すべき課題を以下に挙げる

●本土との交通・通信アクセスの向上

航路しかアクセス手段のない小笠原諸島では、所要時間は短縮されてきているとはいえ、本土との高速交通アクセス手段の確保は喫緊の課題。

また、情報通信は、その接続環境に満足している世帯は5%にとどまっていることから、高度情報化のニーズが高い。さらに、地上波デジタル放送については、現行施設では視聴できなくなることから、対策が必要となっている。

●防災対策

小笠原諸島は、台風の常襲地帯であり、砂防・地すべり対策は今後とも必要である。また、東南海・南海地震では、大規模な津波被害等が想定されるため、必要な施策を講じる必要がある。

●自然環境の保全と観光開発

固有種・希少種の保全については、保全対策や系統保存に取り組んでいるが、近年、外来種が絶滅危惧種を駆逐する勢いで繁殖していることが判明するなど、世界自然遺産登録に向けた新たな課題も見られる。

また、特有の自然環境を活かしたツーリズム産業を振興することにより、多くの観光客が島を訪れることから、外来種の侵入阻止や踏圧による裸土化・土壌浸食等の発生防止など、自然環境・自然景観の保全を適切に図ることも課題。

航空路の開設に関し、まず東京都と小笠原村が地域レベルで十分に検討しつつ、関係者間の円滑な合意形成を図る。これを踏まえて、事業化に関する諸課題について検討していく。この際、小笠原諸島が本土から約1,000km離れた外海に位置する等の特殊事情も考慮する必要がある。

また、地上波デジタル放送への対応や、地理的制約を克服する上で必要な高度情報化については、検討途上であり、引き続き取り組みが必要がある。

施設の整備・移転のみならず、避難救援体制の充実といった総合的な防災対策が必要である。また、砂防・地すべり対策は継続的な取り組みが必要である。

小笠原特有の固有種・希少種の保全については、自生地における保全対策のほか、系統保存の取組を今後も進めるとともに、世界自然遺産登録に向け、外来生物(移入種)対策を一層推進していく必要がある。

また、環境保全に対する来島者への啓発活動を推進し、景観の保護と植生回復を図る。

【平成 20 年度テーマ④】次世代航空保安システムの構築

担当局等
航空局

評価の目的・評価の手法等

【評価の目的・必要性】

平成 6 年の航空審議会諮問第 23 号答申により、運輸多目的衛星 (MTSAT: Multi-functional Transport Satellite) を中核とした次世代航空保安システムの導入を進めてきたが、平成 19 年度までに MTSAT の 2 機体制が整い、MTSAT による洋上航空管制業務 (AMSS) 及び衛星航法サービス (MSAS) を開始したことから、23 号答申に基づく次世代航空保安システムによる航空保安業務の取組みを評価するとともに、評価結果を今後の施策へ反映させる。

【対象施策】

航空交通の増大や多様化に対応して、航空機の安全運航の確保を最優先としつつ、空域の有効利用による航空交通容量の拡大を図るため、平成 6 年の航空審議会諮問第 23 号答申に基づき、航空衛星システムの整備、二次監視レーダー (SSRモードS) 等の新通信・航法・監視 (CNS) の導入、交通流管理や空域管理などの航空交通管理 (ATM) の導入等を行ってきたところであり、これらの事業全般の評価を行う。

【政策の目的】

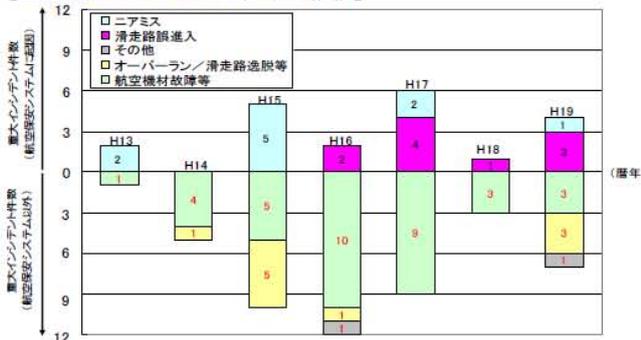
- (1) 安全性の向上
- (2) 航空交通量増大への対応
- (3) 利便性の向上
- (4) 航空保安業務の効率性向上
- (5) 環境への配慮
- (6) 国際貢献・連携

【評価の視点とその指標】

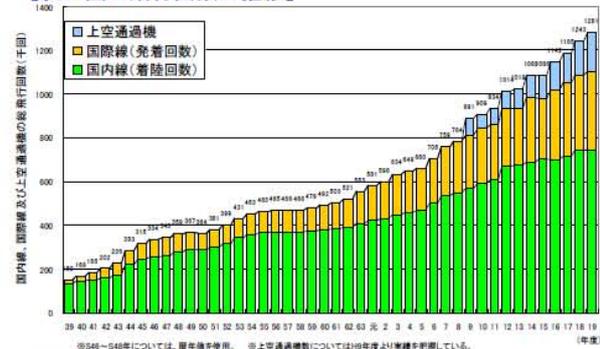
評価の視点	指標
1. 安全に航空交通を利用したい (安全性の向上)	
事故等の防止対策が行われているか	① 航空事故発生件数の推移 ② 重大インシデント発生件数の推移 ③ データリンク利用率の推移
2. いつでも効率的に運航できるようにしてほしい (航空交通量増大への対応)	
処理容量の拡大により増加する運航回数に対応できているか	④ 我が国の飛行回数の推移 ⑤ 混雑空域の処理容量値の推移
運航コストの低減に貢献しているか	⑥ 経路短縮率の推移 ⑦ 洋上空域において希望高度を航行した航空機数の推移
3. 予定どおりに着きたい (利便性の向上)	
定時性は確保されているか	⑧ 定時運航率の推移
欠航せずに運航できているか	⑨ 空港就航率の推移
4. 航空保安業務の効率性を向上してほしい (航空保安業務の効率性向上)	
航空保安業務の効率化は進んでいるか	⑩ 管制官等一人当たりの航空機飛行回数の推移 ⑪ 単位飛行回数当たりの整備費の推移
5. 環境にやさしい交通手段であってほしい (環境への配慮)	
CO2 排出量削減に貢献しているか	⑫ 経路短縮による CO2 削減の推移 ⑬ 交通流制御の実施回数の推移
6. 国際貢献・連携 (※すべての視点に間接的に関連することから定性的な評価を実施。)	

< 指標分析例 >

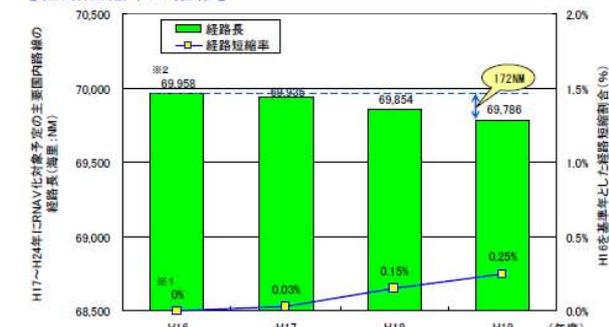
【重大インシデントの発生回数の推移】



【我が国の飛行回数の推移】

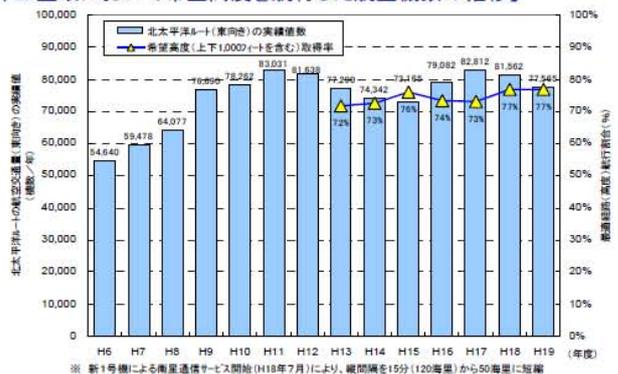


【経路短縮率の推移】

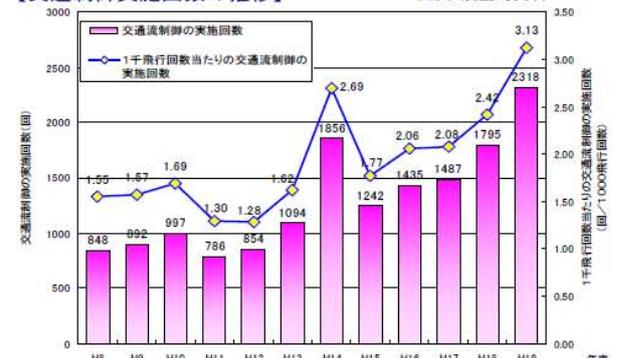


※1 航空サービス高度化推進事業等 (H17~) により、既存経路の RNAV 化を推進しているため、H16 年を基準年とした。
 ※2 基準年 (H16) の計路長は、H17~H24 年の間に RNAV 化を図る予定の主要国内路線の経路長の合計。

【洋上空域において希望高度を航行した航空機数の推移】



【交通制御実施回数の推移】



出典: 航空法施行規則第 166 条の 4 項の事象に関する運輸安全委員会資料 (H13 年より公表) 等を基に航空局調べ

評価結果

政策の目的	評価結果
(1) 高い安全性の確保	航空保安システムに起因する事故等はほとんど発生していないことから事故防止対策は概ね実施できていると言えるが、重大インシデントが発生していることから、引き続き、安全性向上のため事故防止対策を推進する必要がある。
(2) 航空交通量増大への対応	処理容量の拡大により増加する運航回数に対応できていると言えるが、混雑空域においては、ピーク時間帯のニーズには十分応えられていないことから、空域管理の高度化による空域の有効活用などを実施する必要がある。また、運航コストの低減に必ずしも十分に貢献できていないことから、経路短縮等の取組みを充実・強化すべきである。
(3) 利便性の向上	定時性は概ね確保され、空港就航率も向上していることから利便性は向上していると言える。しかしながら、他の交通機関との比較を踏まえると、定時性の確保については引き続き改善に向け、努力していくべきである。
(4) 航空保安業務の効率性向上	航空保安業務の効率化は進んでいると言えることから、引き続き、効率化を推進すべきである。
(5) 環境への配慮	現段階ではCO2排出量削減に必ずしも十分に貢献しているとは言えないことから、今後、取組みを充実・強化すべきである。
(6) 国際貢献・連携	これまでも洋上空域における管制間隔の短縮など国際貢献・連携に寄与してきたところであるが、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を実現するとともに、地球的規模の環境問題にも対処するため、更なる貢献及び連携が必要である。

反映の方向性

【反映の方向性】

今後ますます増大する航空需要に対応するため、容量の増大のニーズが高まるとともに、安全性の向上、環境への配慮、最近の運航の効率化など、航空会社及び航空利用者からのニーズも多様化しており、現行の航空保安システムでは今後対応することが困難となることが予想される。欧米においても、NextGenやSESARといった将来システムの構築が進められており、我が国でも、そのような将来のニーズに対応するため、国際的な動向も見極めながら、衛星航法の活用等新たな航空保安システムの構築のための必要な整備を進めることが求められる。

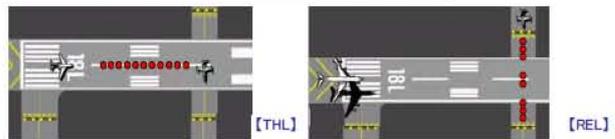
なお、各施策の実施にあたっては、適切な指標を設定し継続的にモニタリングすることにより効果を検証しながら進める必要がある。

【安全性の向上】

滑走路誤進入防止対策を始め、各種ヒューマンエラー防止対策を強化する必要がある。

(施策例)

滑走路状態表示灯システム (RWSL) の導入

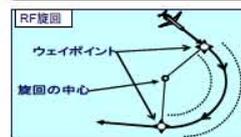


【航空交通量増大への対応】

高い安全性を確保しつつ、航空交通量の増大に応じていくためには、引き続き混雑空域の解消や効率的な運航を図る必要がある。

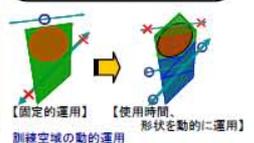
(施策例)

新たな進入方式 (RNP-AR) の導入



機上のコンピュータを活用し、ウェイポイントを円弧で結ぶ飛行が可能となる

新たな空域管理手法の導入



【利便性の向上】

就航率の改善や定時性の確保は航空の利便性を向上する上で重要な課題である。

(施策例)

衛星航法補強システム (MSAS, GBAS) の性能向上及び導入促進



【航空保安業務の効率性の向上】

整備コストや維持コストの削減を図るとともに管制処理能力を向上させる必要がある。

(施策例)

業務拠点への統合化

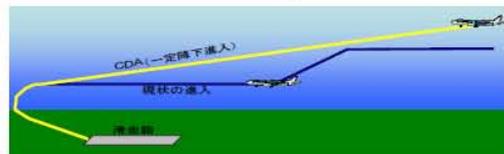
新技術への円滑移行と一貫したライフサイクル管理体制を構築する技術管理センターの設立

【環境対策】

更なる燃料消費量の削減に資する必要がある。また、新たな飛行方式による騒音被害の軽減なども期待される。

(施策例)

一定降下進入 (CDA) 方式の導入



【国際貢献・連携】

地球規模の環境問題にも対処するため、欧米と協調しつつ、産学官連携して将来の航空保安システムの構築を図る必要がある。また、アジア諸国の人材育成や教育支援等に貢献する必要がある。



今後ICAO、欧米の動向を踏まえつつ、
将来の航空交通システムの長期ビジョンを策定

担当局等
住宅局

政策の効果等

評価の目的

○地震による被害と社会全体のコストを軽減する観点から、家庭や企業における地震対策に関するインセンティブ構造の究明を軸に、建築物の耐震化の普及に資する評価を実施。

対象施策

○住宅・建築物の耐震化促進のための施策

（国の基本方針において示されている目標の達成に向けて実施されている、補助制度等の支援策）

【住宅の耐震化率に係る目標】

	現状		10年後の目標
総戸数	約4,700万戸	建替約550万戸 改修約100万戸	約4,950万戸
耐震性あり	約3,550万戸		約4,450万戸
耐震性なし	約1,150万戸		約500万戸
耐震化率	約75%		約90%

評価結果の概要

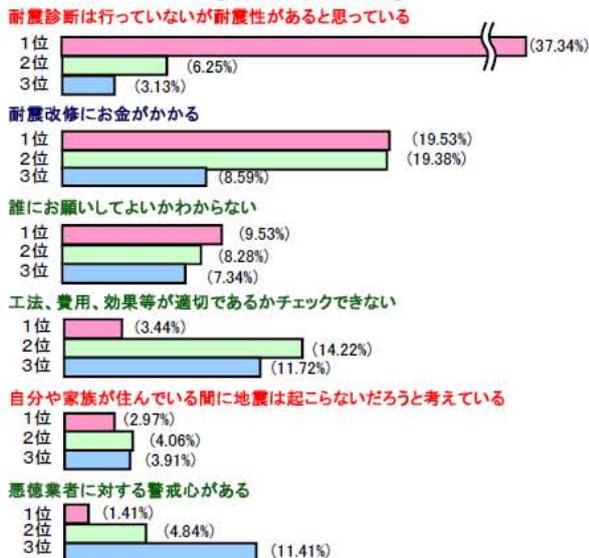
①建築物の耐震化の効果

住宅・建築物の耐震化は直接的効果、副次的効果ともに大きく、地震防災戦略に示されている減災目標達成のために最も重要な課題であり、緊急かつ最優先に取り組むべき。

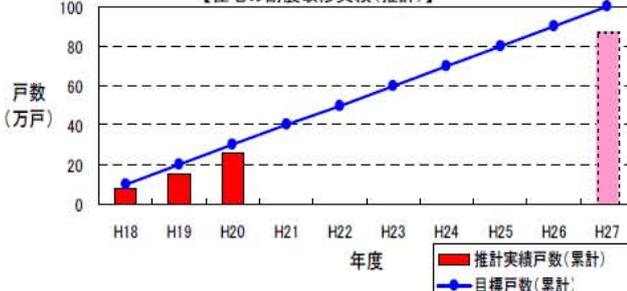
②建築物の耐震化促進のための施策の効果

耐震化の主な阻害要因は、①耐震化の必要性に関する認識、②耐震化コスト、③業者・工法等に対する信頼性の3つ。補助制度等により耐震化の促進に努めてきたが、目標達成のために必要となる戸数を若干下回っている。

【耐震改修をしない理由】



【住宅の耐震改修実績(推計)】



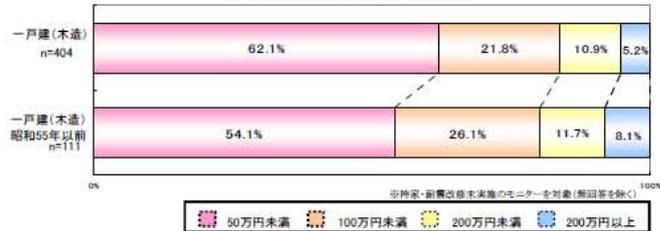
③被災者支援策が建築物の耐震化に及ぼす影響

被災者支援に対する期待が耐震化を阻害している傾向は見られない。

④耐震技術の開発及び普及等

安価な耐震改修工法の開発促進は、実際の負担額を支払い可能額に近づけるために有効。

【耐震改修に係る支払い可能額】



【木造住宅における耐震改修工事費】

平均値: 211万円 (N=338)

⑤建築物の耐震化促進のための代替案の検討

住宅を購入する際、耐震性の有無が一定程度考慮されていることから、耐震性の表示など耐震性の有無を考慮できる環境整備を促進することは有効。

【住宅を購入する際に優先する判断材料】



⑥建築物の耐震化への関心の低い者に対する効果的なアプローチ

地震リスクに関する情報を積極的に発信していく必要。さらに、耐震化に係る補助制度等の周知徹底も必要。

主な課題	今後の対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ●耐震化目標の設定以降、補助制度等により耐震化の促進に努めてきたが、目標達成のために必要となる戸数を若干下回っている。 ●耐震化の主な阻害要因は、以下の3つ。 <ol style="list-style-type: none"> ①耐震化の必要性に関する認識 ②耐震化コスト ③業者・工法等に対する信頼性 	
①耐震化の必要性に関する認識	
<ul style="list-style-type: none"> ●耐震診断は行っていないが耐震性はあると思っている、自分や家族が住んでいる間に地震は起こらないだろうと考えていることを理由に耐震改修をしない人が4割近くいるなど、地震リスクが正確に認識されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地震防災マップの策定・公表の推進等により地震リスクに関する情報等を積極的に発信し、国民に耐震化の必要性を浸透させていくことが必要。 <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">具体的行動①: 耐震性があるものを選ぶ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●住宅を選ぶ際に耐震性の有無を考慮できる環境を整備することが必要。 <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">具体的行動②: 自ら耐震改修を行う</p>
②耐震化コスト	
<ul style="list-style-type: none"> ●木造一戸建ての耐震改修に係る支払い可能額は9割以上が200万円未満であるのに対し、実際の耐震改修費用は平均211万円であるなど、耐震改修についての支払い可能額と実際に掛かる費用にギャップがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地方公共団体の補助制度の創設の働きかけや、安価な耐震改修工法の開発の促進により、耐震改修コストについて実際の負担額を支払い可能額に近づけることが有効。
③業者・工法等に対する信頼性	
<ul style="list-style-type: none"> ●耐震診断の実施やその決断に役立つ情報として、診断者・工事者に対する信頼性に関する情報が5割近くにのぼるなど、業者・工法等の信頼性に関するニーズは高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ●耐震アドバイザーの派遣、耐震改修工法の表彰等により、業者・工法等に対する信頼性を補完することが有効。 <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ●これまでも一定の施策を講じてきたが、耐震化目標の達成に向けより一層補助制度等の効果をあげるために、これらの方向に沿った更なる施策展開が必要。

【平成21年度テーマ②】第五次国土調査事業10箇年計画

担当局等

土地・水資源局

政策評価の目的

国土調査の緊急かつ計画的な実施の促進を図るため、平成12年度を初年度とする第5次国土調査事業10箇年計画に基づき実施



同計画が平成21年度で期末を迎えるため、同計画の評価・検証を行い、平成22年度を初年度とする次期国土調査事業10箇年計画の策定に反映

国土調査事業10箇年計画(抄)
平成12年5月23日閣議決定

- 1 国の機関が地籍調査の基礎とするために行う基準点の測量の基準点の数は、14,000点とする。
- 2 国の機関が行う土地分類基本調査の調査面積は、7,000km²とする。
- 3 地方公共団体又は土地改良区その他の国土調査促進特別措置法施行令第1条各号に掲げる者(以下「土地改良区等」という。)が行う土地分類調査の調査面積は、5,000km²とする。
- 4 地方公共団体又は土地改良区等が行う地籍調査の調査面積は、34,000km²とする。

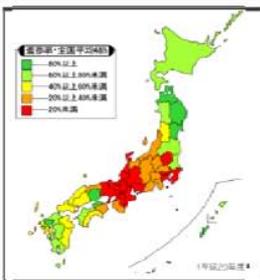
指標分析例

調査対象面積に対する地籍調査実施状況(昭和26年～)

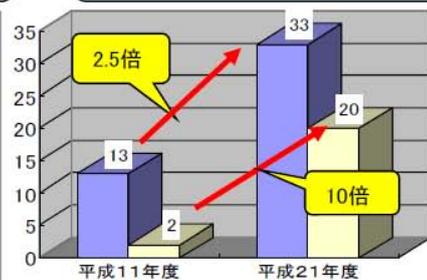
	対象面積 (km ²)	実績面積 (km ²) (H21年度末見込)	進捗率 (%) (H21年度末見込)	
D I D	12,255	2,583	21	
非 D I D	宅地	17,793	9,099	51
	農用地等	72,058	51,414	71
	林地	184,094	76,957	42
合計	286,200	140,053	49	

(注) 対象面積は、全国土面積(377,880km²)から国有林野及び公有水面等を除いた面積である。

地籍調査都道府県別進捗状況



都市部における地籍調査実施中市区町村の推移



■ 東京都
■ 大阪府

評価のまとめと課題

緊急に調査を実施すべき地域が都市部や山村部を中心に多く残存しており、地方間でもその進捗に大きな差

進捗の遅れている都市部や山村部を中心に、調査方法や調査地域の重点化が必要

住民の地籍調査に対する関心が低く、また、土地に対する権利意識が強いことなどが要因となって、地籍調査の実施が難しい

地籍調査の必要性や有用性についての啓発活動を実施し、調査に対する認識を高めることが必要

都市部は、一筆の面積が小さく筆数が多いこと、隣人関係への配慮等から特に民有地間の境界確認作業への協力を得にくいこと等の理由から、地籍調査の実施が困難

迅速かつ広範囲に一定の効果を得るため、通常的地籍調査に先駆けて官民境界の情報を速やかに整備する手法を導入することが必要

山村部は、土地所有者の高齢化や不在村化により境界情報が失われつつある

将来の地籍調査の円滑な実施に資するため、境界に関する情報の保全を図ることが必要

地籍調査の主要な実施主体である市町村等で十分な実施体制を確保できないことが、調査促進の大きな課題

市町村等の負担軽減を図っていくことが必要

土地の安全性について国民の意識・関心が高まっているが、土地本来の自然条件や過去の改変状況等を把握するためには、現在の土地分類調査の成果では不十分

必要な情報内容の充実や、情報を利用しやすい形で提供する等の工夫が必要

主な課題	今後の対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ● 緊急に調査を実施すべき地域が多く残存していることから、調査方法や調査地域の重点化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ● 引き続き十箇年計画を策定し、計画的かつ重点的に国土調査を推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 調査対象地域を精査し、優先的に地籍を明確にすべき地域を中心に調査を実施 ・ きめ細やかなメリハリの効いた目標策定 ・ 計画目標の達成可能性にも配慮
<ul style="list-style-type: none"> ● 都市部では、通常的地籍調査に先駆けて官民境界の情報を速やかに整備する手法を導入 ● 山村部では、土地境界に関する情報の保全を早期に図る 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国が実施する基本調査の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市部において、地籍調査に先行した官民境界情報の整備を促進するために、基礎的な情報を整備する「都市部官民境界基本調査」を創設 ・ 山村部において、土地の境界に詳しい者の踏査による境界情報の保全等を実施する「山村境界基本調査」を創設
<ul style="list-style-type: none"> ● 地籍調査に係る市町村等の負担を軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間による国土調査の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ 一定の要件を満たす法人に国土調査の実施を委託することを可能とする
<ul style="list-style-type: none"> ● 国土調査の必要性や有用性について、広く国民に周知・啓発を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ● 周知・啓発活動の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新聞広告や市町村の広報誌への掲載等の各種取り組みを通じて、地籍調査を実施しない場合のリスク等を具体的に周知するなど、効率的・効果的に啓発活動を実施
<ul style="list-style-type: none"> ● 土地分類調査における情報内容の拡充や、情報を利用しやすい形で提供する等の工夫 	<ul style="list-style-type: none"> ● 土地の安全性に関する調査（土地履歴調査）の創設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地の安全性に関連して、過去からの土地の状況の変遷に関する情報の整備を行い、各機関が保有する災害履歴情報等を幅広く集約し提供する調査を創設

【平成 21 年度テーマ③】総合的な水害対策

担当局等

河川局、都市・地域整備局

政策の効果等

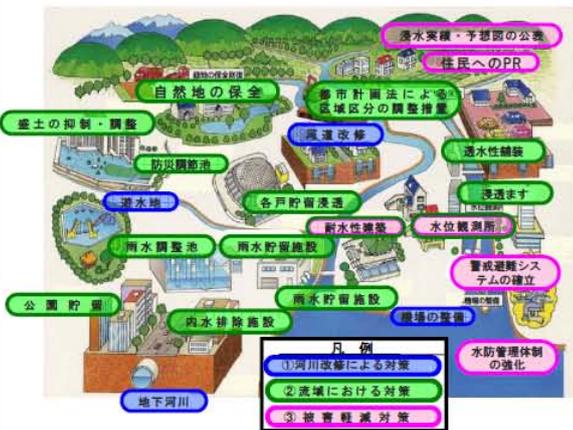
評価の目的

H15年に総合治水対策のレビューを行ってから**5年が経過**。その間、特定都市河川浸水被害対策法（以下、「法」という。）が施行され、この**施行状況を中心とした「総合的な水害対策」の進捗状況や近年の社会的要請**（社会情勢の変化や気候変動）への対応状況について評価を実施。

対象とした政策の概要

○特定都市河川浸水被害対策法を中心とした流域と一体となった総合的な水害対策

●総合治水対策のイメージ図（S55年導入）



●特定都市河川浸水被害対策法のスキーム
ハード対策（H16年施行） ソフト対策



視点ごとの評価結果の概要

①総合的な水害対策の推進に寄与しているか

- ・総合治水対策特定河川 17 河川中、4 河川が法指定・流域水害対策計画を策定しており、法による総合的な水害対策の取り組みが着実に拡大している。
- ・ガイドラインに示す法指定の要件を満たさず指定が困難な河川が存在するなどの課題がある。

②浸水被害軽減対策が進められているか

- ・流域水害対策計画策定済みの河川では、河川及び下水道整備等は進められている一方、計画策定から年数が浅いことや河川毎にバラツキがあることから、その他の総合治水対策特定河川との明らかな差異は見られない。

③新たな措置や規制が進められているか

- ・法による新たな措置について、雨水阻害浸透行為の許可及び対策工事は徹底されており、保全調整池の指定が順次実施されている。法施行後は防災調節池埋立ての報告はなく、開発者に対する規制は成果を上げている。
- ・他の公共団体による費用負担の措置などは未だ実績がないなどの課題がある。

●雨水浸透阻害行為に伴って実施された対策件数



④近年の社会的要請に対応できているか

- ・人口減少社会の到来、都心回帰、市街地再開発の増加と新規開発の減少といった社会情勢の変化の中、既成市街地における流域対策の促進方策について検討していくことが必要。
- ・局地的集中豪雨による被害の頻発などの気候変化に対応するため、法に基づく総合的な水害対策の重要性が一層高まっている。

主な課題	今後の対応方針
①法に基づく措置の推進の活性化	
<ul style="list-style-type: none"> ●流域水害対策計画策定済み河川では、河川及び下水道整備等が進められているが、その他の総合治水対策との差異は認められないことから、制度の移行や法指定による効果が明らかでなく、また、法による新たな措置の一部に未だ実績がないものがあるなどの課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●法に基づく措置等の活用に向けて、自治体や住民の理解が得られるよう、財政面でのインセンティブ等について検討するとともに、排水設備の浸透機能に関する効果の定量化を図る。
②法指定の拡大	
<ul style="list-style-type: none"> ●法施行に関するガイドラインに示す法指定に係る指標の要件を満たさない等の理由により法指定が困難な河川が存在するなどの課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●法指定の拡大に向けて、指定の要件としてガイドラインに示す指標のあり方について検討する。 ●関係者間の調整が円滑に進むよう、法指定に当たっての特定都市河川流域に係る自治体や流域水害対策計画に定めるべき事項の範囲、自治体への財政面でのインセンティブ等について検討する。 ●法指定によって雨水浸透阻害行為への対策水準が現行より後退することとならないよう対応方策について検討する。
③河道整備と流域対策がバランスした水害対策の一層の推進	
<ul style="list-style-type: none"> ●ポンプ運転操作ルールは3河川中1河川でしか定められておらず、また、河川管理者による雨水貯留浸透施設の設置など、法に基づく措置が十分に活用されているとはいえないなどの課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●河川管理者による雨水貯留浸透施設の設置や下水道管理者が管理するポンプ施設の運転操作ルールの制定など、法における流域対策に係る措置の積極的な活用を図る。
④自治体および住民による自助・共助の取り組みの推進	
<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少社会の到来、都心回帰、市街地再開発の増加と新規開発の減少といった社会情勢の変化や局地的集中豪雨による気候変化への対応などの課題がある。 ●さまざまなハード対策や法規制などのソフト対策が実施されてきたことで、洪水による浸水被害を軽減し、流域住民の安全と安心を確保してきた反面、住民の災害に対する防災意識の希薄化が懸念されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●ハザードマップの作成・公表や豪雨監視体制の強化を行う。 ●ため池の保全や雨水貯留浸透施設の普及拡大に関する方策について検討する。 ●水循環、環境の視点も取り入れながら、各戸貯留浸透施設の設置などが住民により自発的に進むよう、自助・共助による取り組みを積極的に支援する施策を強化する。

【平成21年度テーマ④】住宅分野における市場重視施策

担当局等

住宅局、総合政策局

評価の目的・評価結果等

評価の目的

多様化・高度化する国民の居住ニーズに的確に対応するためには、市場による対応が最も効果的との観点から、市場が適切に機能する条件整備を推進するための取組みを行ってきたところであり、これまでの市場機能重視の施策について、その効果の分析・評価を通じ、今後のあり方を検討することを目的とする。

評価の視点

- ・市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか
- ・可能な限り市場機能の活用が図られているか
- ・消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか

評価結果

1. 住宅性能表示制度・紛争処理体制

住宅性能表示制度の利用により住宅の品質確保の促進と消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に寄与するとともに、紛争処理体制の整備により住宅紛争処理の迅速化、費用の低減化に貢献している。

2. 指定流通機構制度（レインズ）

不動産取引量に対するレインズの既存住宅成約報告件数の割合については微増傾向にあるが、登録件数および検案件数は年々増加しており、市場の透明性の向上に貢献している。また、レインズの成約情報の提供をすることで、消費者が相場観を適切に把握し、安心して取引を行える環境整備に寄与している。

3. 定期借家制度

定期借家制度の浸透は不十分であるが、新規契約に占める定期借家の割合は増加傾向にあり、良質な賃貸住宅の供給促進に寄与している。

4. 地域優良賃貸住宅制度

地域の住宅市場の状況に応じた多様な供給や、多様化する居住ニーズに的確に対応できる民間事業者等のノウハウを活用した供給がなされ、良質な賃貸住宅の供給促進が図られている。

5. 住宅金融支援機構による証券化支援業務

市場機能の活用により、長期固定金利の住宅ローン（フラット35）は安定的に供給され、証券化支援業務によるMBSの発行額も積み上がっている。しかし、住宅ローンに係る証券化の歴史はまだ浅く、発展途上の段階にある。また、住宅の質（省エネルギー・耐震化等）の確保・誘導については、優良住宅取得支援制度の利用を通じ、一定の効果を挙げている。

評価の例（抜粋）

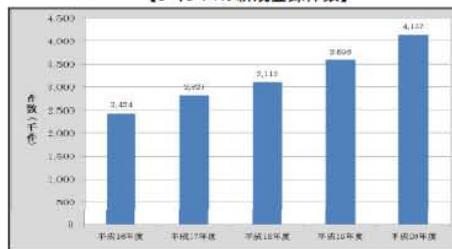
【平成20年設計住宅性能評価交付戸数と着工戸数の比較】

設計住宅性能評価交付戸数(A)	着工戸数(B)	割合(A/B)
200,097戸	1,039,180戸	19.3%

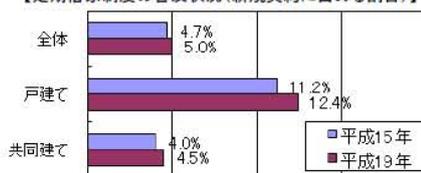
【指定紛争処理機関における紛争と建築関係訴訟との審理期間等の比較】

	平均審理期間	代理人選任率
指定紛争処理機関における紛争	7.8か月	双方7%
建築関係訴訟	15.6か月	双方82%

【レインズの新規登録件数】



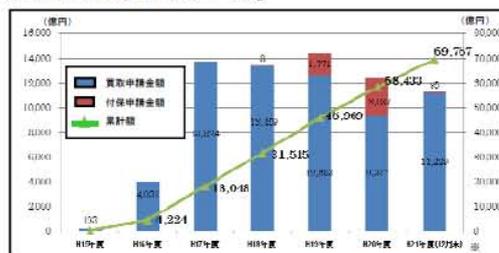
【定期借家制度の普及状況（新規契約に占める割合）】



【地域優良賃貸住宅の供給状況】

	H19年度	H20年度
供給戸数	260	598

【住宅金融支援機構の証券化支援業務を活用した長期固定金利ローン（フラット35）の供給額（申請ベース）】



※ H21年12月末現在

主な課題	今後の対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ●住宅性能表示制度の普及促進や住宅紛争処理の円滑な実施 	<ul style="list-style-type: none"> ●住宅性能表示制度については、今後、消費者、事業者等の利用者からのニーズを踏まえ、制度の普及促進を図るとともに、住宅紛争処理については、引き続き円滑な紛争処理の実施に努める。
<ul style="list-style-type: none"> ●レインズの利用促進や不動産取引情報提供システム(RMI)の提供情報の拡充 	<ul style="list-style-type: none"> ●レインズについてはシステムの改修による利便性の向上等の取組みを推進するとともに、成約情報を基にした市況情報の提供を拡大することで、レインズの利用促進を通じた不動産流通の円滑化および不動産市場の透明性の向上を推進する。 RMIについては所在情報等の詳細情報の追加等の項目の改修を実施し、取引情報提供の拡大による不動産流通市場の環境整備を図る。
<ul style="list-style-type: none"> ●定期借家制度の普及促進 	<ul style="list-style-type: none"> ●定期賃貸標準契約書、Q&A集、広報パンフレット、ポスターを作成し、インターネットの活用なども含め、同制度の周知を図ってきたところであるが、引き続き同制度の普及・啓発に努める。 また、同制度の実態調査等を実施し、事業者、家主、入居者別に、制度の認知状況、活用状況、契約状況等の実態把握等に努める。
<ul style="list-style-type: none"> ●地域優良賃貸住宅制度の普及促進 	<ul style="list-style-type: none"> ●地方公共団体の活用実態を調査・把握し、地域の住宅市場の状況に応じた多様な供給事例の紹介等により、引き続き制度の普及促進に努める。 また、既に一定の質が確保されたストックが相当数存在する可能性が高く、民間事業者がこうしたストックを最大限活かせる供給方策を検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ●住宅金融における証券化市場の育成・拡大や証券化の枠組みを活用した住宅の質の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●市場における標準的な指標銘柄たるMBSの継続的・安定的発行を通じ、証券化市場の育成・拡大に努め、もって相対低利な長期固定金利の住宅ローン(フラット35)の供給支援を進める。 また、優良住宅取得支援制度についても、証券化支援の枠組みを利用して着実に実施し、省エネルギーや耐震化等といった住宅の質の向上を図る。

【平成 21 年度テーマ⑤】**総合物流施策大綱(2005-2009)**

担当局等

政策統括官(物流)、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官(国土・国会等移転)、海上保安庁、国土交通政策研究所

政策の効果等

評価の対象 総合物流施策大綱(2005-2009)

- 総合物流施策大綱(2005-2009)に基づき取りまとめられた「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれている施策について、総合的に評価

① 東アジア域内物流の「準国内化」

② 京都議定書の発効による環境対策の強化

③ テロを契機としたセキュリティ確保

柱1：国際物流の推進

- 日中韓連携・日ASEAN連携の推進
- 地域の国際物流ボトルネック解消
- 物流インフラの整備

柱2：環境対策の推進

- グリーン物流パートナーシップ（優良事例の支援、大臣表彰）
- 都市内物流効率化の推進

柱3：セキュリティと効率性の両立

- AEO制度の推進
- ※相互認証に向けた取組みの推進
- ※事業者向けガイドラインの普及

- **総合物流施策推進会議**において、計3回、フォローアップを実施
- 「**2010年代に向けての物流戦略委員会**」における意見等を第三者の知見として活用

評価の結果

- 評価結果及び総合物流施策大綱(2005-2009)策定後の環境の変化等に基づき、総合物流施策大綱(2009-2013)を策定

【評価結果】

- 「今後推進すべき具体的な物流施策」において設定されている119指標(106施策)のうち、他省庁が実施の中心となるものを除外した**73指標(72施策)**について、**進捗状況を確認**。
- 全体の**67%**の指標(AまたはB)について**目標を達成**。また、全体の18%の指標(C)についても目標達成に向けた成果を示している。

【環境の変化】

- 物流全体の効率性の向上を図る観点から、日本企業の世界規模での最適立地戦略の進展によりグローバル化したサプライチェーンに対応した効率的な物流体系の構築が必要。
- 今後のCO2削減のための国際的枠組み等を見据え、引き続きサプライチェーン全体における環境負荷の低減を図る取組みが必要。
- 今後も、コンプライアンスの徹底、利用運送事業者と実運送事業者の連携強化等が必要。

① 企業のサプライチェーンのグローバル化

② 京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向を踏まえた環境対策の必要性

③ 安全・確実な物流の確保に対する要請

「総合物流施策大綱(2009-2013)」を策定

柱1：
グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現

柱2：
環境負荷の少ない物流の実現等

柱3：
安全・確実な物流の確保等

主な課題	今後の対応方針
<p>物流システムは、荷主、物流事業者、施設管理者、行政機関、地域住民、消費者、海外の国や企業等、多様な関係者が密接に連携を図りながら、それぞれの主体の取組みが最大限効果を発揮できるよう連携・協働を深めながら取り組むことが重要である。以上を踏まえ、以下に掲げる各目標に基づく施策を推進する必要がある。</p>	
<p>●企業のサプライチェーンのグローバル化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アジアを中心に分散する事業拠点間の輸送コスト等の低減が一層重要になっている。 ・高いセキュリティ・レベルの維持と物流効率化の両立も重要課題。 	<p>●グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政府間対話等を通じたアジアにおける広域的な物流環境の改善 ・効率的でシームレスな物流網の構築
<p>●京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向を踏まえた環境対策の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化対策の必要性がより一層増大している。 	<p>●環境負荷の少ない物流の実現等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送モードごとの総合的な対策、モーダルシフトを含めた輸送の効率化 ・環状道路の整備 ・地方公共団体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携による取組み
<p>●安全・確実な物流の確保に対する要請</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・確実な輸送がゆらぎつつあり、対応が必要とされている。 ・トラックの重大事故防止、海上輸送路の安全確保が課題となっている。 ・災害に強い交通網確保、災害時の早期普及が重要となっている。 	<p>●安全・確実な物流の確保等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用運送事業者と実運送事業者の連携強化 ・大型トラックの車両安全対策、運航管理の徹底等 ・航行安全の推進や海賊行為への適切な対応

第3章 政策アセスメント

平成21年8月31日に、平成22年度予算概算要求、税制改正要望等に係る49件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

しかし、政権交代により、平成21年10月15日に予算概算要求を組み替えた。このため、政策アセスメントについても、変更を行い、下記の「政策アセスメント施策一覧」の施策について、平成21年11月26日に改めて政策アセスメント評価書の決定を行った。(評価書等は本報告書の別冊及び国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/>)

政策アセスメント 施策一覧 (平成22年度予算概算要求等関係:平成21年11月26日決定)

施策等名
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
1 民間賃貸住宅の家賃債務保証業等の適正化・紛争処理の円滑化に係る支援制度の創設
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
2 200海里海域の特性に応じた海洋マネジメントビジョンの策定
3 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進
4 自動車運送事業者によるCO2削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発
5 歴史的な水辺環境改善下水道事業の創設
政策目標 4. 水害等災害による被害の軽減
6 緊急地震速報等の高度化
7 集中豪雨・局地的大雨対策の強化
8 地球温暖化に関する観測・監視体制の強化
9 下水道浸水被害軽減総合事業の強化
10 都市機能保全型老朽管対策事業の創設
11 砂防設備等の緊急改築制度の創設
12 土砂災害に対する警戒避難体制の強化に関する制度の創設
13 ゲリラ豪雨等に対しても安心して暮らせる「100%安心プラン(仮称)」の策定
14 気候変動に伴う集中豪雨の激化に対応する河川整備及び流域対策の推進(流域治水対策河川事業費補助の創設)
15 地球温暖化に伴う海面上昇等への緊急的な適応策としての高潮・高波対策等の推進
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
16 運輸の安全性向上のための官民における戦略的取組の推進
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
17 戦略物資を取扱う港湾施設の機能強化
18 物流施設の耐震強化
19 遠隔離島における活動拠点の整備
20 訪日外国人旅行者の受入環境整備事業
政策目標 7. 都市再生・地域再生等の推進
21 停滞プロジェクト早期完了支援事業の創設
22 低炭素都市基盤創造事業の創設
政策目標 8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上
23 生活支援機能の集積による駅機能高度化～コミュニティ・ステーション化～の推進
24 外海離島等の運航費軽減等の実証調査
25 海上交通の低炭素化・利便性向上等総合事業の創設
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
26 観光地の魅力創出インフラ整備の推進
27 宅地建物取引業・賃貸不動産管理業等に係る新規制度の導入
28 人口減少の進展等を踏まえた土地管理の適正化の推進
29 建設業新分野展開支援事業の実施
30 建設業の施工力の強化
31 都市部官民境界基本調査の創設
32 都市再生街づくり支援調査の創設
33 山村境界基本調査の創設
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
34 集落生活安定化へ向けた中間支援業務の普及促進モデル事業の創設
35 広域地方計画推進交付金(仮称)の創設
36 広域自立成長推進事業(仮称)の創設
政策目標 11. ICTの利活用及び技術研究開発の推進
37 運輸技術に関する総合的技術戦略プロセス推進に資する技術戦略ロードマップの構築
38 地域交通IT基盤確立プログラムの推進
政策目標 12. 国際協力、連携等の推進
39 アジア諸国を中心とした交通分野における気候変動対策の国際的な推進強化
40 官民連携による海外交通プロジェクトの推進

1. 政策目標3、13については、該当する政策アセスメント評価書(個票)が今回なかった。
2. 平成21年8月31日に作成した評価書(個票)のうち、今回修正等を行わない評価書(個票)は、再度、同内容で決定する。
3. 平成21年8月31日に作成した評価書(個票)のうち、今回予算概算要求がなされなかった施策に係るものは今回の決定に含まれていない。
4. 上記3に係る評価書(個票)に記載のあった事後評価又は事後検証については、予算概算要求がなされなかったことから、原則として実施しない。

第4章 個別公共事業評価

平成20年度は平成21年度予算に向けた評価として、年度末に新規事業採択時評価446件、再評価3,632件(うち67件は評価手続き中)及び完了後の事後評価85件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち11事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。

平成21年度は、平成22年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に1月末に新規事業採択時評価10件、再評価184件を行った。また補助事業等を対象に年度末に新規事業採択時評価55件、再評価68件(うち5件は評価手続き中)及び完了後の事後評価94件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち1事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。

個別の評価結果については、本報告書の別冊又はホームページに掲載(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/>)。

第5章 個別研究開発課題評価

平成20年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了後の事後評価」をそれぞれ34件、1件、27件実施した。

また、平成21年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了後の事後評価」をそれぞれ35件、1件、30件実施した。

個別の評価結果については、本報告書の別冊又はホームページに掲載(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000009.html)。

第6章 規制の事前評価(RIA)

平成21年6月に、「規制の事前評価(RIA)に関する国土交通省政策評価実施要領」を策定し、平成21年度は、8件の評価を行った。

これにより、平成19年10月の義務付け以降平成22年3月末までに実施した規制の事前評価(RIA)は、合計25件となった。

個別の評価結果については、本報告書の別冊又はホームページに掲載(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000006.html)

。

RIA実績整理表(平成19年10月以降)

	件名	法令レベル	担当部局	評価書公表日	本案
1	気象業務法の一部を改正する法律案	法律	気象庁	平成19年10月11日	①地震動及び火山現象の予報及び警報 ②電気事業者が行う気象観測に係る規制緩和
2	国土交通省設置法等の一部を改正する法律	法律	運輸安全委員会 設置準備室	平成20年1月28日	①報告徴収制度
3	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案	法律	観光部門	平成20年1月28日	①認定観光圏案内所の名称制限 ②旅館業者に対する旅行業法の規制緩和 ③報告徴収制度
4	地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律案	法律	都市局	平成20年1月28日	①建造物の増改築にかかる届出制度 ②農用地区域内の開発行為の許可基準の変更 ③計画区域内の用途制限等の緩和 ④指定法人制度
5	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案	法律	鉄道局	平成20年1月28日	①報告徴収制度
6	海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成20年2月4日	①航海命令の範囲拡大 ②船舶譲渡の際の届出制度 ③報告徴収及び立入検査 ④書類の備置義務 ⑤労働時間の延長の限度義務への適合義務 ⑥休息時間等にかかる使用者に対する義務付け ⑦労働条件明確化にかかる使用者に対する義務付け
7	港湾法の一部を改正する法律	法律	港湾局	平成20年2月4日	①非常時に防災区域内の土地・物件を収用
8	長期優良住宅の普及の促進に関する法律案	法律	住宅局	平成20年2月25日	①報告徴収制度
9	領海等における外国船舶の航行に関する法律案	法律	海上保安庁	平成20年2月25日	①外国船舶に対する立入検査 ②外国船舶に対する退去命令
10	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(エネ庁主管)	法律	住宅局	平成20年3月3日	①第一種特定建築物に係る命令制度 ②第二種特定建築物に係る届出の義務付け ③住宅事業建築主に対して省エネを促す措置 ④登録制度の創設 ⑤報告徴収及び立入検査制度の拡充
11	空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成20年3月6日	①指定法人制度 ②安全保安管理規程の作成及び届出の義務付け
12	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	総政局	平成20年8月8日	①ふん尿等排出に係る規制緩和
13	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	住宅局	平成20年8月13日	①戸開走行保護装置の設置の義務付け ②地震時等管制運転装置の設置の義務付け
14	高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案	法律	住宅局	平成21年1月26日	①報告徴収制度の創設
15	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案	法律	海上保安庁	平成21年2月9日	①航路における一般的な航法の見直し ②特定の海域における航法の見直し ③船舶の安全な航行を援助するための措置 ④航路通報・指示対象船舶の拡大 ⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化 ⑥船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置 ⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令
16	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案	法律	自動車交通局	平成21年2月9日	①特定地域における道路運送法の特例制度の導入 ②認定事業者に対する報告徴収制度の導入
17	成田国際空港株式会社法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成21年3月2日	①成田国際空港株式会社の総株主の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止 ②成田国際空港株式会社の総株主の一定割合以上の議決権の保有の届け出
18	都市再生特別措置法施行令及び都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	都市局	平成21年6月25日	①重要説明事項の追加
19	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案	法律	総合政策局 海事局 海上保安庁	平成22年1月27日	①一定の海域における一定の油の積載禁止の規定の新設 ②船舶間貨物油積替作業手引書の備置義務等の新設 ③船舶間貨物油積替えを行う場合の事前通報義務の新設及び同積替えによる油の排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令の新設 ④基準適合燃料油以外の燃料油を使用する船舶の船長に対する国土交通大臣への通報義務の新設 ⑤燃料油変更作業手引書の備置義務等の新設 ⑥揮発性物質放出防止措置手引書の備置義務の新設 ⑦窒素酸化物の放出規制対象となる原動機の追加 ⑧一定の船舶の船舶所有者に対するオゾン層破壊物質を含む設備の一覧表及びオゾン層破壊物質記録簿の備置義務の新設
20	排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備に関する法律案	法律	河川局 港湾局	平成22年2月8日	①低潮線保全区域の指定及び当該区域における行為規制 ②特定離島港湾施設の周辺の水域の占用の許可等
21	航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成22年2月15日	①准定期運送用操縦士の資格の創設 ②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設 ③航空身体検査証明の有効期間の適正化
22	賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制に関する法律案	法律	住宅局	平成22年2月22日	①家賃債務保証業の登録制度の創設 ②家賃等併済情報提供事業の登録制度の創設 ③家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設
23	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案	法律	河川局	平成22年2月22日	緊急調査のための土地の立入り等
24	国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案	法律	自動車交通局	平成22年3月4日	①コンテナに関する情報の伝達制度の創設 ②トラック事業者の遵守事項等の規定
25	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	総合政策局 海事局	平成22年3月24日	①船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化 ②船舶の燃料油の基準のうち硫黄分濃度の基準の強化 ③船舶において焼却が禁止されるものの対象の拡大

参考

- 1 国土交通省政策評価基本計画
- 2 平成 21 年度国土交通省事後評価実施計画

※上記については、平成 21 年度末現在のものである。

参考1

国土交通省政策評価基本計画

平成22年3月

国土交通省

国土交通省政策評価基本計画

目 次

はじめに	1
I 基本的な考え方	1
II 計画期間	2
III 政策評価の実施に関する方針	2
1 基本的な考え方	2
2 政策評価の方式	3
(1) 基本的な3つの方式	3
(2) 政策の特性に応じた方式	4
IV 政策評価の観点に関する事項	4
V 政策効果の把握に関する事項	5
VI 事前評価の実施に関する事項	5
1 政策アセスメント（事業評価方式）	5
(1) 対象とする施策等	5
(2) 取組方針	5
(3) 留意事項	6
2 規制の事前評価（RIA）（事業評価方式）	6
(1) 対象とする施策等	6
(2) 取組方針	6
(3) 留意事項	6
3 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）	7
(1) 対象とする公共事業	7
(2) 取組方針	7
4 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）	7
(1) 対象とする研究開発課題	7
(2) 取組方針	7

VII 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項 8

1 政策チェックアップ（実績評価方式）	8
(1) 対象とする政策	8
(2) 業績指標等	8
(3) 取組方針	8
(4) 留意事項	8
2 政策レビュー（総合評価方式）	9
(1) 対象とするテーマ	9
(2) 実施時期等	9
(3) 取組方針	9
(4) 留意事項	9
3 個別公共事業の再評価（事業評価方式）	10
(1) 対象とする公共事業	10
(2) 取組方針	10
4 個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）	10
(1) 対象とする公共事業	10
(2) 取組方針	10
5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）	11
(1) 対象とする研究開発課題	11
(2) 取組方針	11
6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）	11
(1) 対象とする研究開発課題	11
(2) 取組方針	11
7 「成果重視事業」の事後評価	11
8 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等	11

VIII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項 12

1 国土交通省政策評価会	12
2 事業評価監視委員会	12
3 外部評価委員会	12
4 その他専門的知見からの意見・助言の聴取	12

IX 政策評価の結果の政策への反映に関する事項 12

1 評価結果の反映	12
2 反映状況の報告	13

X インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項	13
1 公表内容	13
2 公表方法	13
3 国民の意見・要望の受付	14
X I 政策評価の実施体制に関する事項	14
1 主要事項の決定	14
2 政策評価の実施主体	14
3 政策レビューに関する検討会	14
4 政策評価連絡会	14
5 公共事業評価システム検討委員会	15
6 政策統括官（政策評価）の役割	15
X II その他政策評価の実施に関し必要な事項	15
1 施策等の特性を踏まえた運用	15
2 評価制度の継続的改善等	16
3 地方公共団体等への配慮	16
4 政策評価に関する調査研究等	16
5 情報公開法との整合性確保	16
別紙 政策目標及び施策目標	17

国土交通省政策評価基本計画

はじめに

国土交通省は、政策評価を、21 世紀型国土交通行政を目指す改革の重要な手段の一つとして位置付け、これを積極的に取り入れることにより、国民の立場に立った、真に必要な施策等の企画立案・実施に向けた省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指してきたところである。このような政策評価の実施により政策のマネジメントサイクルを確立し、その結果、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、政策の意図と効果を国民に対して明確に説明するほか、設定した目標を実現するための努力を尽くすことにより、政策の質が高められてきたところである。

今後も、国土交通省は、目標を持った行政運営や政策のマネジメントサイクルの確立が、職員の意識の向上を通じた組織の活性化につながるよう、政策評価を前向きなものとして捉え、引き続きこれを積極的に推進することとする。

I 基本的な考え方

国土交通省は、平成 14 年 4 月から「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(平成 13 年法律第 86 号。以下「行政評価法」という。)に基づく政策評価を実施している。

その実施に当たっては、国土交通省の使命を踏まえて政策を評価し、その評価結果を政策に適切に反映することを通じて戦略的な政策展開を図り、国民の視点に立った政策運営やサービスの提供に努めて、国民生活の質の向上、社会経済の発展に寄与していくことが重要である。このため、国土交通省は、以下の事項を目的として政策評価を実施する。

①国民本位の効率的な質の高い行政の実現

国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させる。

②成果重視の行政の推進

目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任を持った運営を行う仕組みの実施を推進する。その結果、期待どおりの成果をあげていないものがあれば、新たな政策の企画立案に反映するほか、各局等の施策等の連携・融合を一層推進するなどその改善策を検討する。

③国民に対する説明責任の徹底

政策評価の実施を通じて、政策の意図と成果を国民に対して明確に説明する。また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、広く国民の声を反映させた政策の改善努力を図る。

「国土交通省政策評価基本計画」（以下「基本計画」という。）は、以上のような基本的な考え方の下で、行政評価法第 6 条第 1 項に基づき、また、「政策評価に関する基本方針」（平成 17 年 12 月 16 日閣議決定。以下「基本方針」という。）を踏まえて、国土交通省が実施する政策評価について、その評価の観点、政策効果の把握、事前評価の実施等、評価の実施に関する基本的な事項を明らかにするものである。

具体的な評価の実施手順等については、基本計画実施のために別途定める「国土交通省事後評価実施計画」（以下「実施計画」という。）、「国土交通省政策評価実施要領」（以下「政策評価実施要領」という。）、「規制の事前評価（RIA）に関する国土交通省政策評価実施要領」（以下「RIA実施要領」という。）、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る完了後の事後評価実施要領」及び「国土交通省研究開発評価指針」による。

Ⅱ 計画期間

本基本計画の計画期間は、平成 21 年度から平成 25 年度までの 5 年間とする。

Ⅲ 政策評価の実施に関する方針

1 基本的な考え方

国土交通省は、政策評価を実施することにより、評価の結果を新たな政策の企画立案に反映し、政策の改善策を検討する。

これにより、「政策の企画立案(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→政策の改善・反映(Action)」という政策のマネジメントサイクルを有効に機能させ、成果を重視した行政運営を推進する。

2 政策評価の方式

(1) 基本的な3つの方式

「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」及び「政策レビュー」の3つの方式を基本とし、これらの方式を相互に有機的に連携させ、省の主要な政策分野を対象として政策評価を実施する。

ア 政策アセスメント(事業評価方式)

新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明する。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策等を厳選する。

なお、行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令(平成13年政令第323号)第3条第6号で実施が義務付けられている規制の事前評価(RIA)及び基本方針において努力義務とされている規制の事前評価(RIA)は、政策アセスメントに含まれる。ただし、その実施は、VI2に定めるところによる。

イ 政策チェックアップ(実績評価方式)

省の主要な行政目的に係る政策目標をあらかじめ設定し、それに対する業績を測定し、その達成度を評価する。政策チェックアップを全省的に実施することにより、成果重視の行政運営を推進するとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民に分かりやすく示す。

ウ 政策レビュー(総合評価方式)

実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、それらが目的に照らして所期の効果をあげているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見する。特定のテーマについて掘り下げた政策レビューを実施することにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得る。

(2) 政策の特性に応じた方式

上記3方式に加えて、政策の特性を踏まえ、個別公共事業及び個別研究開発課題について、政策評価を実施する。

ア 個別公共事業評価(事業評価方式)

新規事業の採択時に実施する評価(新規事業採択時評価)、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採択後長期間が経過している事業等について実施する評価(再評価)、及び事業完了後に実施する評価(完了後の事後評価)を実施する。

イ 個別研究開発課題評価(事業評価方式)

新規に研究開発を開始しようとする課題について実施する評価(事前評価)、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない課題について3年程度を目安として実施する評価(中間評価)、及び研究開発が終了する課題について実施する評価(終了時評価)を実施する。

IV 政策評価の観点に関する事項

政策評価の実施に当たっては、評価対象の特性に応じて適切な観点を選択し、総合的に評価するものとする。基本的には、以下の必要性、効率性及び有効性の観点に着目した評価を実施する。なお、政策チェックアップは、主として目標ごとにその達成度を評価する観点から実施する。

ア 必要性の観点

施策等が、政策目標等に照らして妥当性を有しているか、国民や社会のニーズが十分に存在するか、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるか等を明らかにする。

イ 効率性の観点

施策等の効果と当該施策等に基づく活動の費用や社会的費用等との関係を明らかにする。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。

ウ 有効性の観点

施策等が、政策目標等を達成する上でどのように貢献するか、または具体的にどのような効果をあげるのかを明らかにする。

V 政策効果の把握に関する事項

政策効果の把握に当たっては、以下の点に留意しつつ、評価対象の特性に応じ、適用可能で、かつ、政策効果の把握に要するコスト、得られる結果の分析精度等を考慮した適切な手法を用いる。

ア 可能な限り政策効果を定量的に把握する手法を用いるものとし、これが困難である場合、これがコストとの関係で合理的なものといえない場合、又はこれが政策評価の客観的かつ厳格な実施の確保に結びつかない場合には、政策効果を定性的に把握する手法を用いる。この場合においても、可能な限り客観的な情報・データや事実を用いることに努める。

イ すべてにおいて、初めから高度かつ厳格な手法の画一的な適用を求めるより、簡易な手法であっても、その有用性が認められているものがあれば当該手法を適用し、徐々に知見を蓄積して手法の高度化を進める。

VI 事前評価の実施に関する事項

1 政策アセスメント（事業評価方式）

（1）対象とする施策等

以下に該当する施策等のうち社会的影響の大きいものは必要に応じ政策アセスメントの対象とする。ただし、VI2(1)の施策等、VI3(1)の公共事業及びVI4(1)の研究開発課題は除く。

ア 新たに導入を図ろうとする施策等（予算、税制、財政投融资（政策金融を含む。）、法令等をいう。）

イ 既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

（2）取組方針

対象となる施策等について、概要、目的（どの政策目標・施策目標・業績指標に関連するか等も含む。）、必要性（社会的ニーズ、行政・国の関与の必要性等も含む。）、効率性（費用、効果等も含む。）、有効性、有識者等の意見等を明らかにし、評価を実施する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る施策等がVII1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該施策等が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該施策等を導入する必要性を論理的に分析する。なお、政策アセスメントを実施した施策等を事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途政策評価実施要領に定める方式により検証する。

2 規制の事前評価（RIA）（事業評価方式）

(1) 対象とする施策等

法律又は政令の制定又は改廃により、規制(国民の権利を制限し、又はこれに義務を課する作用)を新設し、若しくは廃止し、又は規制の内容の変更をすることを目的とする施策等を対象とする。

(2) 取組方針

対象となる施策等について、規制の目的、内容、必要性、効率性(規制によりもたらされる便益と費用の比較及び当該施策等と代替案との比較を含む。)、有効性等を明らかにし、評価を実施する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る規制がVII1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該規制が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該規制を導入する必要性を論理的に分析する。なお、規制の事前評価(RIA)を実施した施策等を、事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途RIA実施要領に定める方式により検証する。

3 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）

（１）対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

ア 直轄事業

イ 独立行政法人等施行事業（特殊法人又はこれに準ずる法人が行う事業をいう。以下同じ。）

ウ 補助事業等（国庫からの補助（間接補助を含む。）、出資又は貸付に係る事業をいう。ただし、イに該当するものを除く。以下同じ。）

（２）取組方針

公共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、費用対効果分析も含め、総合的に実施する。

4 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）

（１）対象とする研究開発課題

研究開発機関等（国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象庁気象研究所並びに海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。）が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（２）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

（１）対象とする政策

国土交通省の主要な行政目的に係る政策に関して横断的かつ体系的に整理したアウトカムの政策目標を政策チェックアップの対象とする。その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策目標を明らかにし、政策チェックアップを施策の単位で実施する。政策目標及び施策目標は別紙のとおりである。

また、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位（施策）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させる。

（２）業績指標等

施策目標については、実施計画において、その達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る今後５年以内の目標値を業績目標として設定する。

（３）取組方針

対象となる施策について、業績指標ごとに、指標の定義、目標設定の考え方等を明らかにするとともに、事務事業の概要、測定・評価結果等を明らかにし、評価を実施する。

（４）留意事項

ア 業績指標については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にアウトカム指標の設定に努める。しかし、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されていないこと、指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかる場合があること、及びアウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合があることから、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることが適切な場合があることに留意する。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。

イ 所管する業務の性格等の違いから、様々なアウトカム指標が考えられる局等と、必ずしもそうでない局等とがあるため、各局等の業務の特性に応じた多様なものとなり得ることに留意しつつ、指標を設定する。

ウ 業績指標については、目標設定の考え方やその根拠を十分に説明するとともに、長期目標等に基づき設定している指標については、当該長期目標等を明らかにする。

2 政策レビュー（総合評価方式）

（1）対象とするテーマ

以下の基準等に基づいて選定するテーマを政策レビューの対象とする。

- ア 国土交通省の政策課題として重要なもの
- イ 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- ウ 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの
- エ 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの

（2）実施時期等

ア 実施時期については、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を計画的に実施する。

- ① 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合
- ② 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合
- ③ 重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合

イ 具体的なテーマについては、当該年度に政策レビューを実施するテーマのほか、当該年度から5年以内に政策レビューを実施するテーマを実施計画において定める。また、毎年度の政策評価の結果や社会経済情勢の変化等を踏まえ、テーマ、担当局等及び実施時期を必要に応じて見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施する。

（3）取組方針

対象となるテーマについて、関連する施策等の範囲を明らかにし、当該施策等の目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。その上で、それがどのように達成されたか、また、どの程度達成されたかを分析して可能な限り明らかにする。さらに、今後、目的や目標をよりよく達成し効果的・効率的に成果をあげるために、課題は何か、改善方策として何が考えられるかを明らかにする。

（4）留意事項

- ア 政策レビューは、担当局等と政策統括官（政策評価）との十分な連携の下に実施する。
- イ テーマの決定は、あらかじめ、X13に定める「政策レビューに関する検討会」（以下「検討会」という。）の議論を経た上でこれを行う。
- ウ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として各テーマごとに、学識経験者等の第三者の専門的知見からの助言を得て政策レビューを実施する。
- エ 各テーマの具体的な評価方針及び手順については、検討会及びウに定める学識経験者等の第三者の助言を得た上で定める。

3 個別公共事業の再評価（事業評価方式）

（１）対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

- ア 直轄事業
- イ 独立行政法人等施行事業
- ウ 補助事業等

（２）取組方針

公共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、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適切と認められない場合には事業を中止する。

4 個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）

（１）対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

- ア 直轄事業
- イ 独立行政法人等施行事業
- ウ 補助事業等

なお、ウについては、評価の実施主体により評価が行われることを期待する。

（２）取組方針

公共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、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置を検討するとともに、完了後の事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映することを企図する。

5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

7 「成果重視事業」の事後評価

「成果重視事業」については、政策チェックアップ又は個別研究開発課題評価の手法により政策評価を実施する。

政策チェックアップによる場合は、実施計画において、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を設定する。個別研究開発課題評価による場合は、毎年度の中間評価を実施する。

8 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

国土形成計画法(昭和25年法律第205号)第6条第1項の全国計画、社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)第4条第3項第2号の規定によりその概要が同法第2条第1項の社会資本整備重点計画に定められた社会資本整備事業、及び住生活基本法(平成18年法律第61号)第15条第1項の全国計画については、政策チェックアップ又は政策レビューの手法により政策評価を実施する。

政策チェックアップによる場合は、実施計画において、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を設定する。政策レビューによる場合は、実施計画において、評価対象をテーマとして設定する。

Ⅷ 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

1 国土交通省政策評価会

国土交通省における政策評価制度、評価方法等について改善・向上を図るため、学識経験者等の第三者からなる「国土交通省政策評価会」(以下「政策評価会」という。)を開催し、その知見を活用する。

特に基本計画又は実施計画の策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

2 事業評価監視委員会

個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価の実施主体の長は、再評価及び完了後の事後評価に当たって学識経験者等の第三者から構成される事業評価監視委員会を開催し、意見を聞き、その意見を尊重する。

3 外部評価委員会

個別研究開発課題の評価に当たっては、その公正さを高めるため、個々の課題ごとに積極的に外部評価(評価実施主体にも被評価主体にも属さない者を評価者とする評価)を活用する。外部評価においては、当該研究開発分野に精通しているなど、十分な評価能力を有する外部専門家により、研究開発の特性に応じた評価を実施する。

4 その他専門的知見からの意見・助言の聴取

上記に定めるほか、政策レビューや規制の事前評価(RIA)を実施する場合、その他評価の実施や指標の設定等に関して専門的な学識経験等に基づく意見・助言を要する場合には、関係する審議会の委員等第三者からの助言等を積極的に求める。

Ⅸ 政策評価の結果の政策への反映に関する事項

1 評価結果の反映

各局等は、評価結果を予算要求、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に活用する。また、基本的方針等の策定に当たっても、評価結果を有用な情報として活用する。

2 反映状況の報告

政策評価結果の政策の企画立案等への適切な反映を確保するため、毎年度、「評価結果反映状況報告書」を取りまとめ、公表する。

X インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項

1 公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

- ア 基本計画
- イ 実施計画
- ウ 行政評価法に基づく評価書
- エ 評価結果反映状況報告書
- オ 政策評価会等第三者から出された意見、助言等
- カ 国土交通省政策評価年次報告書

政策評価に関連する上記に掲げる以外の情報(評価過程における情報を含む。)についても、可能な限り具体的に公表する。

2 公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

ア インターネットによる公表

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となるように措置する。技術的・経費的問題等からインターネット上の公表が困難な情報等が存する場合には、当該情報の概要、所在、閲覧方法等についてインターネット上に明示する。

イ 国土交通省政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況等の概要を明示することを目的として、「国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表する。

ウ 閲覧等

政策評価に関する公表情報については、インターネット上の公表に加え、文書閲覧窓口等において、一般の閲覧に供する。

3 国民の意見・要望の受付

インターネットにより政策評価に関する情報を公表する場合は、電子メールによる意見等の受付アドレスを記載するなど、政策評価に関する国民からの意見等の提出の機会を確保するように努める。

提出された意見等については、国土交通省内における各局等への通知、意見等の概要やそれへの対応状況・考え方等に関する第三者の意見を聴取する場への報告等を行うとともに、可能な限り回答を行うなど適切な対応に努める。

また、政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、政策統括官（政策評価）及び各局等の政策評価担当窓口を公表する。

XI 政策評価の実施体制に関する事項

各局等及び政策統括官（政策評価）は、以下のような役割分担の下、政策評価に省一体として取り組む。

1 主要事項の決定

政策評価に関する主要事項（基本計画及び実施計画の策定等）については、国土交通大臣が、必要に応じ副大臣及び大臣政務官から意見を聴取した上で決定する。

2 政策評価の実施主体

国土交通省における政策評価は、政策を担当する局等がその政策について自ら実施する。

3 政策レビューに関する検討会

政策レビューの円滑かつ的確な実施を確保するため、「政策レビューに関する検討会」を省内に置く。検討会は、政策レビューのテーマを検討するとともに、各テーマの具体的な評価方針及び手順について助言を行う。検討会は大臣政務官を座長とする。

4 政策評価連絡会

政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、別途定める担当課長等からなる「政策評価連絡会」を省内に置く。政策評価連絡会は政策評価官を座長とする。

5 公共事業評価システム検討委員会

国土交通省所管公共事業の評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、「公共事業評価システム検討委員会」(以下「検討委員会」という。)を省内に置く。検討委員会は、公共事業評価の実施要領の改定等の公共事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。また、検討委員会は、必要に応じて、検討委員会の下に事業特性に応じた部会を設置し、評価の適正化に関する検討を行う。

6 政策統括官（政策評価）の役割

政策統括官（政策評価）は、以下の観点から、国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施の確保に努める。なお、各局等は、政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策統括官（政策評価）に対して資料・情報の提供等必要な協力を行う。

ア 相互牽制による評価の客観性・質の確保

国土交通省内において政策評価を行う政策所管部局と相互牽制関係にある担当組織として、省内の政策評価を総括することにより、国土交通省における政策評価の客観性や質の確保を図る。

イ 相互補完による評価の取組みの推進

国土交通省における政策評価の計画的実施を図るとともに、評価手法等の研究開発、政策所管部局に対する情報、知識、技能等の提供、複数の部局にまたがる政策の評価の実施等を行うことにより政策所管部局の政策評価を補完・支援し、省全体の政策評価の取組みを推進する。

XII その他政策評価の実施に関し必要な事項

1 施策等の特性を踏まえた運用

国土交通行政は、計画の策定、公共事業、直接サービス提供、産業行政、安全行政等多様であり、また政策手法も、予算、税制、規制等多岐にわたっている。政策のマネジメントサイクルに基づく政策評価の「方式」は、基本的にはすべての業務に適用されうるものと考えられるが、政策アセスメントの評価項目、政策チェックアップの指標の設定等については、業務や施策等の特性によって、おのずから異なる。定型的な評価方式に意味があるのではなく、各局等が政策のマネジメントサイクルを確立し、目標を持った行政運営を行うことが重要であり、評価活動がきちんと行われているかどうかの「評価」は、そうした視点から実施されるべきである。その意味からも、評価方式や制度の細部が重要なのではなく、評価の目的を理解した運用を行うことが重要である点に留意しつつ、その運用を行う。

2 評価制度の継続的改善等

ア 政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムの確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。

イ 政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。

ウ 業績指標については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引続き改良のための開発を行う。

エ 政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつつ、その運用を行う。

3 地方公共団体等への配慮

政策評価の運用に当たっては、評価のための資料収集等により地方公共団体等に過剰な事務的負担をもたらすことがないようにすることはもちろんのこと、必要性の観点における国の関与に関する的確な検討の実施、地方公共団体における自発的な施策展開を間接的に阻害するようなことにならないような業績指標の選定等、地方公共団体等への影響に十分に留意する。

4 政策評価に関する調査研究等

国土交通省における政策評価のレベル向上を図るため、必要な手法の調査研究、研修の実施等による職員の技能向上等を継続的に推進する。

5 情報公開法との整合性確保

政策評価に関する公開情報や提出された意見に対する回答については、行政機関の保有する情報の公開に関する法律(平成 11 年法律第 42 号)の運用との整合性を確保する。

別紙 政策目標及び施策目標

○政策目標（アウトカム）	
○施策目標（評価の単位）	
○暮らし・環境	
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
	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
	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
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
	3 総合的なバリアフリー化を推進する
	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
	5 快適な道路環境等を創造する
	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する
	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
	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
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
○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
	11 住宅・市街地の防災性を向上する
	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する
	13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する
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
	15 道路交通の安全性を確保・向上する
	16 住宅・建築物の安全性の確保を図る
	17 自動車事故の被害者の救済を図る
	18 自動車の安全性を高める
	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する
○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
	21 観光立国を推進する
	22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する
	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
	24 整備新幹線の整備を推進する
	25 航空交通ネットワークを強化する
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
	27 流通業務立地等の円滑化を図る
	28 集約型都市構造を実現する
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
	30 地域公共交通の維持・活性化を推進する
	31 都市・地域における総合交通戦略を推進する
	32 道路交通の円滑化を推進する
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
	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
	35 建設市場の整備を推進する
	36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る
	37 地籍の整備等の国土調査を推進する
	38 自動車運送業の市場環境整備を推進する
	39 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
○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
	40 総合的な国土形成を推進する
	41 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
	42 離島等の振興を図る
	43 北海道総合開発を推進する
11	ICTの利活用及び技術研究開発の推進
	44 技術研究開発を推進する
	45 情報化を推進する
12	国際協力、連携等の推進
	46 国際協力、連携等を推進する
13	官庁施設の利便性、安全性等の向上
	47 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

参考2

〔策定 平成 21 年 3 月 31 日〕
〔最終改正 平成 21 年 8 月 31 日〕

平成 21 年度国土交通省事後評価実施計画

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成 13 年法律第 86 号。以下「行政評価法」という。）第 7 条第 1 項の規定及び「国土交通省政策評価基本計画」（以下「基本計画」という。）に基づき、「事後評価の実施に関する計画」（以下「実施計画」という。）を次のとおり定める。

I 計画期間

本実施計画の計画期間は、平成 21 年 4 月 1 日から平成 22 年 3 月 31 日までの 1 年間とする。

II 行政評価法第 7 条第 2 項第 1 号に該当する政策及び具体的な事後評価の方法

基本計画Ⅶの政策のうち実施計画の期間内において事後評価の対象とする政策及び具体的な事後評価の方法は、次のとおりである。なお、これらの政策は現時点において事後評価の実施が見込まれるものであり、政策の実施状況その他状況の変化により、変更がありうる。

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

別紙 1 のとおり、施策目標についてその達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る平成 20 年度以降 5 箇年度以内の目標値（本実施計画において、新たに目標値の設定をしようとする場合は、可能な限り、平成 24 年度の目標値を設定する。ただし、当該業績指標の性質上、平成 20 年度以降 5 箇年度以内の目標値を設定することが困難である場合は、平成 25 年度以降の目標値を設定する。）を業績目標として設定し、アウトカムの政策目標を対象に、政策チェックアップを実施する。

なお、平成 20 年度に目標年度が到来した業績指標については、当該業績指標に係る業績目標の達成状況を評価する。

2 政策レビュー（総合評価方式）

別紙 2 のテーマに係る政策について、政策レビューを実施する。このうち、*を付したテーマについては、平成 21 年度内に評価結果を取りまとめる。

3 個別公共事業の再評価（事業評価方式）

別紙3の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第3の1のうち、(2)なお書き以下に定める内容、(3)、(4)及び(5)に該当するものをいう。）について再評価を実施する。

4 個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）

別紙4の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」の第3の1、及び「国土交通省所管のいわゆる『その他施設費』に係る完了後の事後評価実施要領」の第3の1に該当するものをいう。）について完了後の事後評価を実施する。

5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）

別紙5の個別研究開発課題（研究期間が5年以上のもの又は定めのないもののうち、3年程度の期間が経過したものをいう。）について中間評価を実施する。

6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）

別紙6の個別研究開発課題について終了時評価を実施する。

7 「成果重視事業」の事後評価

政策チェックアップの手法により政策評価を実施する場合は、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を別紙1に設定し、政策チェックアップを実施する。個別研究開発課題評価の手法により政策評価を実施する場合は、評価対象を別紙5に設定し、中間評価を実施する。

8 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）第4条第3項第2号の規定によりその概要が同法第2条第1項の社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）に定められた社会資本整備事業については、同法第4条第3項第1号の規定により重点計画に定められた重点目標に照らして政策評価を実施する。具体的には、政策チェックアップの手法により政策評価を実施することとし、そのために必要な評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を別紙1に設定する。

住生活基本法（平成18年法律第61号）第15条第1項の全国計画については、政策レビューの手法により政策評価を実施することとし、評価対象をテーマとして別紙2に設定する。

Ⅲ 行政評価法第7条第2項第2号イ又はロに該当する政策及び具体的な事後評価の方法

1 イに該当する個別公共事業の再評価（事業評価方式）

別紙7の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第3の1のうち、(1)に該当するものをいう。）について再評価を実施する。

2 ロに該当する個別公共事業の再評価（事業評価方式）

別紙8の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第3の1のうち、(2)（なお書き以下に定めるものを除く。）に該当するもの）について再評価を実施する。

Ⅳ 行政評価法第7条第2項第3号に該当する政策及び具体的な事後評価の方法

該当なし

政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

○政策目標		業績目標	
○施策目標		初期値 (目標値設定年度)	目標値 (目標年度)
○業績指標	※ 太字 は社会資本整備重点計画第2章の指標のうち、同計画に定められた社会資本整備事業を評価するための指標		

○暮らし・環境

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			
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			
1	最低居住面積水準未達率	4.6% (平成15年度)	概ね0% (平成22年度)
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)	①42%(平成15年度) ②37%(平成15年度)	①50%(平成22年度) ②45%(平成22年度)
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			
3	住宅の利活用期間(①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)	①約30年(平成15年) ②約8%(平成10～15年)	①約35年(平成22年) ②約7.5%(平成17～22年)
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	2.4% (平成11～15年平均値)	3.9% (平成22年)
5	既存住宅の流通シェア	13% (平成15年)	19% (平成22年)
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	20% (平成15年)	38% (平成22年)
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率	16% (平成17年度)	50% (平成22年度)
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			
3 総合的なバリアフリー化を推進する			
8	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	50,997ha (平成19年度)	約70,000ha (平成24年度)
9	公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	①51%(平成19年度) ②67.5%(平成19年度) ③90.9%(平成19年度) ④44%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②100%(平成22年度) ③100%(平成22年度) ④約5割(平成22年度)
10	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)	①27.8%(平成17年度) ②14.8%(平成17年度) ③8,504台(平成17年度)	①65%(平成22年度) ②30%(平成22年度) ③18,000台(平成22年度)
11	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)	①ー(32.1%)(平成17年度) ②8.0%(平成17年度) ③47.0%(平成17年度)	①50%(平成22年度) ②50%(平成22年度) ③65%(平成22年度)
12	交通アドバイザー会議における意見への対応件数	121件 (平成19年度)	44件 (毎年度)
13	ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数	24,043人 (平成19年度)	約50,000人 (平成24年度)
14	園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合(①園路及び広場、②駐車場、③便所)	①約44%(平成19年度) ②約32%(平成18年度) ③約25%(平成18年度)	①約5割(平成24年度) ②約35%(平成22年度) ③約30%(平成22年度)
15	バリアフリー化された路外駐車場の割合	33% (平成19年度)	約50% (平成24年度)
16	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)	①29%(平成15年度) ②6.7%(平成15年度)	①56%(平成22年度) ②17%(平成22年度)
17	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	10% (平成15年度)	19% (平成22年度)
18	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	12% (平成15年度)	30% (平成20年度)
19	ICカードが導入されたバス車両数	4,610車両 (平成17年度)	26,000車両 (平成23年度)

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		
20 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
21 水辺の再生の割合(海岸)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
22 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
23 湿地・干潟の再生の割合(港湾)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
24 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約6年 (平成19年度)	約7年 (平成24年度)
25 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40% (平成19年度)	約45% (平成24年度)
5 快適な道路環境等を創造する		
26 建設機械から排出されるNox・PMの削減量	①PM 0.6千t (平成18年度) ②NOx 12.4千t (平成18年度) ※いずれも速報値	①PM 3.5千t削減 (平成23年度) ②NOx 74.0千t削減 (平成23年度)
27 市街地の幹線道路の無電柱化率	12.7% (平成19年度)	13.2% (平成20年度)
28 クリーンエネルギー自動車の普及台数	51万台 (平成19年度)	69万台以上 (平成22年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
29 渇水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
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	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
31 地下水採取目標量の達成率	85.1% (平成16年度)	100% (平成21年度)
32 水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
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		
33 歩いていける身近なみどりのネットワーク率	約66% (平成19年度)	約7割 (平成24年度)
34 1人当たり都市公園等面積	9.4㎡/人 (平成19年度)	10.3㎡/人 (平成24年度)
35 都市域における水と緑の公的空間確保量	約13.1㎡/人 (平成19年度)	平成19年度比約1割増 (平成24年度)
36 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)	全国民の3.5人に1人が利用 (平成24年度)
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		
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	約2,800ha増 (平成19年度)	平成19年度の値からさらに 2,200ha増 (平成24年度)
38 汚水処理人口普及率	約84% (平成19年度)	約93% (平成24年度)
39 下水道処理人口普及率	約72% (平成19年度)	約78% (平成24年度)
40 良好な水環境創出のための高度処理実施率	約25% (平成19年度)	約30% (平成24年度)
41 合流式下水道改善率	約25% (平成19年度)	約63% (平成24年度)
42 下水道バイオマスリサイクル率	約23% (平成18年度)	約39% (平成24年度)
43 水辺の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
44 湿地・干潟の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
45 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率(①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)	①約71%(平成19年度) ②約55%(平成19年度) ③約71%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②約59%(平成24年度) ③約74%(平成24年度)
46 自然体験活動拠点数	428箇所 (平成19年度)	約550箇所 (平成24年度)
47 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数	1,391万人 (平成18年度)	約1,680万人 (平成24年度)
48 都市空間形成河川整備率	約38% (平成19年度)	約40% (平成24年度)
49 かわまちづくり整備自治体数	4市 (平成19年度)	29市 (平成24年度)

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			
50 特定輸送事業者の省エネ改善率	—	—	前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)
51 国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件 (平成18年度)	—	15件 (平成23年度)
52 環境ポータルサイトへのアクセス件数	平均約5,478件/月(年度平均) (平成19年度)	—	1万件/月(年度平均) (平成23年度)
53 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)	①98.6%※1 ②98.1%※1 ③68.2%※1(90.7%)※2 ④74.5%※2 ⑤292.8万t ⑥80.1% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成17年度)	—	①98%以上※1 ②98%以上※1 ③77%※1(95%以上)※2 ④82%※2 ⑤平成17年度排出量に対して30%削減 ⑥87% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成24年度)
54 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)	①18%(平成15年度) ②32%(平成16年度) ③74%(平成16年度)	—	①31%(平成22年度) ②66%(平成22年度) ③85%(平成22年度)
55 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0% (平成14年度)	—	7% (平成22年度)
56 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	0種類 (平成19年度)	—	4種類 (平成23年度)
57 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))	①21億トンキロ増(平成18年度) ②301億トンキロ(平成18年度)	—	①32億トンキロ増(平成22年度) ②312億トンキロ(平成22年度)
58 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	3都市 (平成19年度)	—	30都市 (平成24年度)

○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			
59 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% (平成19年度)	—	40% (平成23年度)
60 台風中心位置予報の精度	323km (平成17年)	—	260km (平成22年)
61 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)	—	3.0分未満 (平成23年度)
62 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海域 (平成18年度)	—	7海域以上 (平成23年度)
63 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)	—	31,000件/月 (平成23年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する			
64 良好な環境を備えた宅地整備率	26.6% (平成17年度)	—	32.0% (平成22年度)
65 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)	—	7,000ha (平成23年度)
66 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	約25% (平成19年度)	—	約35% (平成24年度)
67 下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)	①約48%(平成19年度) ②約20%(平成19年度)	—	①約55%(平成24年度) ②約60%(平成24年度)
68 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	約35% (平成19年度)	—	概ね10割 (平成23年度)
69 地震時に滑动崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合	約1% (平成19年度)	—	約40% (平成24年度)
70 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率	約27% (平成19年度)	—	約56% (平成24年度)
71 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(内水)	約6% (平成19年度)	—	約100% (平成24年度)
72 下水道施設の長寿命化計画策定率	0% (平成19年度)	—	100% (平成24年度)
73 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)	①75%(平成15年度) ②75%(平成15年度)	—	①90%(平成27年度) ②90%(平成27年度)

12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
74 洪水による氾濫から守られる区域の割合	約61% (平成19年度)	約64% (平成24年度)
75 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数	約525万戸 (平成19年度)	約235万戸 (平成24年度)
76 土砂災害から保全される人口	約270万人 (平成19年度)	約300万人 (平成24年度)
77 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数	約2,300箇所 (平成19年度)	約3,500箇所 (平成24年度)
78 土砂災害特別警戒区域指定率	約34% (平成19年度)	約80% (平成24年度)
79 地震時に河川、海岸堤防等の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面積(河川)	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
80 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(洪水)	7% (平成19年度)	100% (平成24年度)
81 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(土砂)	16% (平成19年度)	100% (平成24年度)
82 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合	約40% (平成19年度)	約70% (平成24年度)
83 リアルタイム火山ハザードマップ整備率	0% (平成19年度)	50% (平成24年度)
84 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	約14.8万戸 (平成19年度)	約7.3万戸 (平成24年度)
85 河川管理施設の長寿命化率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
86 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(河川)	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
87 河川の流量不足解消指数	約63% (平成19年度)	約72% (平成24年度)
88 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数	—	100 (平成24年度)
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する		
89 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	約11万ha (平成19年度)	約9万ha (平成24年度)
90 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(津波・高潮)	約6割 (平成19年度)	約8割 (平成24年度)
91 地震時に河川、海岸堤防等の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面積(海岸)	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
92 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合	約5割 (平成19年度)	約6割 (平成24年度)
93 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	約20% (平成19年度)	約17% (平成24年度)
94 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(海岸)	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
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		
95 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)	1,000件 (平成20年度)
96 遮断機のない踏切道数	4,939箇所 (平成17年度)	4,000箇所 (平成22年度)
97 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	61% (平成15年度)	100% (平成20年度)
98 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)	0駅 (平成22年度)
99 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	171箇所 (平成18年度)	186箇所 (平成23年度)
100 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合	—	70% (平成24年度)
101 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年度以降毎年度)
102 事業用自動車による交通事故死者数	740人 (平成17年)	592人 (平成22年)
103 商船の海難船舶隻数	518隻 (平成18年)	466隻以下 (平成23年)

104 船員災害発生率(千人率)	11.8‰ (平成18年度)	9.3‰ (平成24年度)
105 小型船舶の安全拠点の数	15箇所 (平成18年度)	40箇所 (平成21年度)
106 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成16年度以降毎年度)
107 国内航空における航空事故発生件数	13.6件 (平成15～19年の平均)	12.2件 (平成20～24年の平均)
15 道路交通の安全性を確保・向上する		
108 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	28% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
109 道路交通における死傷事故率	約109件/億台キロ (平成19年)	約1割削減(約100件/億台キロ) (平成24年)
110 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	—	約2割抑止 (平成24年)
111 事故危険箇所での死傷事故抑止率	—	約3割抑止 (平成24年)
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る		
112 完了検査率	76% (平成17年度)	100% (平成22年度)
113 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4月1日現在)	5,000人 (平成22年度)
17 自動車事故の被害者の救済を図る		
114 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)	20,491件 (平成23年度)
18 自動車の安全性を高める		
115 車両対車両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22年)
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
116 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数	1.2件 (平成14～18年の平均)	5.0件 (平成19～23年の平均)
117 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	15.6件 (平成13～17年の平均)	22.0件 (平成18～22年の平均)
118 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 (毎年度)
119 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)	220人 (平成22年)
120 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 (毎年度)

〇活カ

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		
121 内航貨物船共有建造量	20,526G/T (平成18年度)	23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)
122 国際船舶の隻数	85隻 (平成18年度)	約150隻 (平成23年度)
123 我が国商船隊の輸送比率	6% (平成17年度)	6% (平成23年度)
124 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18年度以降毎年度)
125 我が国商船隊における外航日本船舶数	92隻 (平成19年度)	約180隻 (平成24年度)
126 内航船舶の平均総トン数	574(平均G/T) (平成17年度)	575(平均G/T) (平成22年度)
127 スーパー中樞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、②リードタイム)	①平成14年度比約13%低減 (平成18年度) ②約2.1日 (平成18年度)	①平成14年度比約3割低減 (平成22年度) ②1日程度 (平成22年度)

128	港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	0% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
129	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比5%減 (平成24年度)
130	船舶航行のボトルネック解消率	75% (平成12年度)	95% (平成22年度)
131	国内海上貨物輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比3%減 (平成24年度)
132	地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	約280万TEU (平成18年)	約340万TEU (平成24年)
133	港湾施設の長寿命化計画策定率	約2% (平成19年度)	約97% (平成24年度)
134	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)	55% (平成23年度)
135	リサイクルポートにおける企業立地数	188社 (平成19年度)	230社 (平成24年度)
136	大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	約2,400万人 (平成19年度)	約2,700万人 (平成24年度)
137	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)	①8件(平成18年度累計) ②4件(平成18年度累計)	①15件(平成21年度累計) ②20件(平成22年度累計)
138	物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	1,500千㎡ (平成19年度累計)	4,000千㎡ (平成22年度累計)
139	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)	37.0% (平成21年度)
140	国際運送事業者を対象としたAEO制度(貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度)における承認事業者数	0者 (平成20年度当初)	35者 (平成21年度末累計)
141	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)	①1,061箇所(平成17年度) ②22,915者(平成17年度)	①1,337箇所(平成21年度) ②24,447者(平成21年度)
21 観光立国を推進する			
142	訪日外国人旅行者数	733万人 (平成18年)	1,000万人 (平成22年)
143	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)	4泊 (平成22年度)
144	日本人海外旅行者数	1753.5万人 (平成18年)	2,000万人 (平成22年)
145	国内における観光旅行消費額	24.5兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
146	主要な国際会議の開催件数	168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する			
147	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)	80件 (平成23年度)
148	景観計画に基づき取組を進める地域の数	92団体 (平成19年度)	500団体 (平成24年度)
149	歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数	0 (平成19年度)	100 (平成24年度)
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			
150	三大都市圏環状道路整備率	53% (平成19年度)	69% (平成24年度)
24 整備新幹線の整備を推進する			
151	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)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
25 航空交通ネットワークを強化する			
152	国内航空ネットワークの強化割合(①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路長)	①49.6万回(首都圏) (平成17年度) ②0.40% (平成15～17年度平均) ③18,266,438海里 (平成18年度)	①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) ②約1割削減 (平成24年度) ③平成18年度比2%短縮 (平成23年度)

153	国際航空ネットワークの強化割合	49.6万回(首都圏)(平成17年度)	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)
154	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)	95.0% (平成23年度)
155	地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	約4割 (平成18年度)	約7割 (平成24年度)
156	管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	1.1件/100万発着回数 (平成15～19年度平均)	約半減 (平成20～24年度平均)
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			
157	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)	2,600件 (平成23年度)
158	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)	78% (平成23年度)
159	都市再生誘発量	3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)
160	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)	①88件(平成17年度) ②96施設(平成18年度) ③214人(平成17年度)	①100件(平成22年度) ②156施設(平成23年度) ③270人(平成22年度)
161	大深度地下使用の累計認可件数	0件 (平成18年度)	3件 (平成23年度)
162	半島地域の交流人口	100% (平成17年度)	平成17年度対比102% (平成22年度)
163	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)	71% (平成22年度)
164	都市再生整備計画の目標達成率	81.9% (平成19年度)	80%以上 (毎年度)
165	民間都市開発の誘発係数	16倍 (平成16～18年度)	16倍 (平成19～23年度)
166	まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	1,470件 (平成17年度)	1,470件 (平成22年度)
167	駐車場法に基づく駐車場供用台数	375万台 (平成17年度)	419万台 (平成20年度)
168	都市機能更新率(建築物更新関係)	31.8% (平成15年度)	36% (平成20年度)
169	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0.5%減 (平成21年度)
27 流通業務立地等の円滑化を図る			
170	物流拠点の整備地区数	35地区 (平成18年度)	64地区 (平成23年度)
28 集約型都市構造を実現する			
171	主要な拠点地域への都市機能集積率	約4% (平成19年度)	前年度比+0%以上 (毎年度)
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			
172	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)	32億トンキロ (平成22年度)
173	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)	15,700km (平成23年度)
174	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)	2空港 (平成19年度)	3空港 (平成22年度)
175	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)	①2,353(211)km(平成18年度) ②1,552(135)km(平成18年度) ③925(2)km(平成18年度)	①2,399(216)km(平成23年度) ②1,591(135)km(平成23年度) ③925(2)km(平成23年度)
176	都市鉄道(東京圏)の混雑率	170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
177	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	39% (平成18年度)	60% (平成23年度)

30 地域公共交通の維持・活性化を推進する		
178 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)	300件 (平成24年度)
179 バスロケーションシステムが導入された系統数	7,067系統 (平成18年度)	9,000系統 (平成24年度)
180 地方バス路線の維持率	96% (平成14年度)	100% (平成20年度)
181 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)	71% (平成22年度)
182 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)	96% (平成22年度)
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する		
183 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率	0% (平成19年度)	約11% (平成24年度)
32 道路交通の円滑化を推進する		
184 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	約132万人・時/日 (平成19年度)	約1割削減(約118万人・時/日) (平成24年度)
185 ETC利用率	76% (平成19年度)	85% (平成24年度)
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		
186 公共事業の総合コスト改善率	—	15% (平成24年度)
187 事業認定処分 of 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23年度)
188 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)	①13件(平成18年度) ②90.9%(平成17～18年度平均) ③88.8%(平成19年度)	①14件(平成19～23年度平均) ②95.0%(平成23年度) ③90.0%(平成20年度)
189 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、③安全管理評価手法の試行工事件数)	—	①約2割削減(平成21年度) ②100件(平成21年度) ③50件(平成24年度)
190 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年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
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		
191 不動産証券化実績総額	33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
192 指定流通機構(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)	274千件 (平成23年度)
193 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	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
194 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)	0.16% (平成22年度)
195 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)	32,032,000件 (平成23年度)
196 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	①22,659,447件(平成18年度) ②63,636件(平成18年度)	①40,000,000件(平成23年度) ②1,000,000件(平成23年度)
197 低・未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成20年度)
35 建設市場の整備を推進する		
198 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)	①75%(平成13年度) ②56%(平成13年度)	①100%(平成23年度) ②100%(平成23年度)
199 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	87% (平成18年度)	90% (平成23年度)
200 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	224件 (平成18年度)	400件 (平成21年度)
201 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)
202 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)	100% (平成21年度)
203 建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD. I.)	①1.2%(平成18年) ②30ポイント(平成18年)	①1.2%以下(平成23年) ②30ポイント以下(平成23年)

204	建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率	—	3割減 (平成24年度)
205	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)	10件 (平成21年度)
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る			
206	統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	7件 (平成23年度までの累計)
207	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(平成18年度) ②約448,000件(平成18年度)	①約9,200件(平成22年度) ②約505,000件(平成22年度)
37 地籍の整備等の国土調査を推進する			
208	地籍が明確化された土地の面積	133千km ² (平成16年度)	158千km ² (平成21年度)
38 海産産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る			
209	造船業・船用工業の生産高(世界シェア)	1/3 (平成17年度)	1/3 (平成21年度)
210	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)	135 (平成22年度)

○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			
211	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)	①33万件(平成18年度) ②20万件(平成18年度) ③4万件(平成18年度)	①現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度) ②現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度) ③現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度)
212	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)	2,964,457件 (平成19年度)	現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度)
213	テレワーク人口比率	約10% (平成17年度)	約20% (平成22年度)
214	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))	①34%(平成18年度) ②38,491kg/1日(平成16年度) ③約1,370万人(平成18年度) ④約105百万トリップ(平成10年度)	①維持(平成23年度) ②35,885kg/1日(平成22年度) ③半減(平成23年度) ④維持(平成20年度)
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			
215	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)	2,000団体 (平成20年度)
216	電子基準点の観測データの欠測率	0.71% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
217	基盤地図情報の整備率	0% (平成18年度)	100% (平成23年度)
41 離島等の振興を図る			
218	離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23年度)
219	離島地域の総人口	452千人 (平成16年度)	402千人以上 (平成23年度)
220	奄美群島の総人口	126千人 (平成18年度)	123千人以上 (平成20年度)
221	小笠原村の総人口	2.3千人 (平成18年度)	2.5千人以上 (平成20年度)
42 北海道総合開発を推進する			
222	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	—	8%以上上昇(事業着手前との差) (平成24年度)
223	北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合	12% (平成16年度)	概ね26% (平成23年度)
224	道外からの観光入込客数	635万人 (平成17年度)	900万人 (平成24年度)

225	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)	110万人 (平成24年度)
226	北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)	3.10百万円/人 (平成17年度)	3.10百万円/人以上 (平成24年度)
227	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	61.7% (平成18年度)	62.9% (平成20年度)
228	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	22,867人 (平成19年度)	31,000人 (平成24年度)
229	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%以上 (平成24年度)
1 1 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			
230	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	80% (平成19年度以降毎年度)
44 情報化を推進する			
231	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)	限りなくゼロ (平成20年度)
232	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)	約80% (平成23年度)
1 2 国際協力、連携等の推進			
45 国際協力、連携等を推進する			
233	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)	121件 (平成23年度)
234	建設関係職種における受入研修生数に占める技能実習への移行申請者数の割合	80% (平成18年)	90% (平成24年)
1 3 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			
235	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)	①64%(平成17年度) ② 5%(平成18年度) ③14%(平成18年度) ④ 4%(平成18年度)	①85%(平成23年度) ②41%(平成23年度) ③35%(平成23年度) ④28%(平成23年度)
236	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)	①71%(平成18年度) ②3事項(平成18年度)	①80%(平成23年度) ②25事項(平成23年度)

成果重視事業(モデル事業)

○政策目標	業績目標
○施策目標	目標値 (目標年度)
○成果重視事業(モデル事業) (業績指標)	

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CO2排出量評価プログラムの構築(CO2排出量予測の誤差)	10%以下(平成20年度)
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)	①6,000件(平成20年) ②30分(平成20年)
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 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大臣免許業者30%、知事免許業者10%(平成21年度) ②50%(平成21年度)

行政評価法第 7 条第 2 項第 1 号に該当する政策レビューテーマ

テーマ	局等	
第 5 次国土調査事業十箇年計画	土地・水資源局	*
総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局	*
住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局	*
総合物流施策大綱（2005-2009）	政策統括官（物流）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土等）、海上保安庁、国土交通政策研究所	*
運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官室	
道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局	
観光立国の実現	観光庁、総合政策局	
申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁	
L R T 等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局	
都市再生の推進	都市・地域整備局	
住生活基本計画（全国計画）	住宅局	
住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局	
鉄道の安全施策	鉄道局	
港湾の大規模地震対策	港湾局	
緊急地震速報の利用の拡大	気象庁	

* を付したテーマについては、平成 2 1 年度内に評価結果を取りまとめる。
それ以外のテーマについては、平成 2 2 年度内に評価結果を取りまとめる。

【参考】平成23年度以降に評価結果を取りまとめるテーマ
(平成23年度取りまとめ)

テーマ	局等
行政行動の改革	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律）	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官（国土等）
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局
土砂災害防止法	河川局
スーパー中樞港湾プロジェクト	港湾局
市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁

(平成24年度取りまとめ)

テーマ	局等
技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）
国土形成計画（全国計画）	国土計画局
トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
航空自由化の推進	航空局
新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別公共事業
（再評価実施後一定期間が経過している公共事業等）

【公共事業関係費】

【河川事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
阿賀川直轄河川改修事業	国	福島県
阿賀野川直轄河川改修事業	国	新潟県
黒部川直轄河川改修事業	国	富山県
常願寺川直轄河川改修事業	国	富山県
吉井川直轄河川改修事業（乙子地区）	国	岡山県
肱川直轄河川改修事業	国	愛媛県
天竜川直轄河川改修事業	国	静岡県、長野県
矢作川直轄河川改修事業	国	愛知県
天神川水系直轄河川改修事業	国	鳥取県
吉野川直轄河川改修事業	国	徳島県
北上川水系総合水系環境整備事業	国	岩手県、宮城県
岩木川水系総合水系環境整備事業	国	青森県
利根川水系総合水系環境整備事業（烏・神流川地域連携事業）	国	群馬県
利根川水系総合水系環境整備事業（江戸川地域連携事業）	国	東京都、千葉県、埼玉県
大井川総合水系環境整備事業	国	静岡県
揖保川水系直轄総合水系環境整備事業	国	兵庫県

【河川事業】

（補助事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
釧路川広域河川改修事業	北海道	北海道
フシコベツ川広域河川改修事業	北海道	北海道
標津川広域河川改修事業	北海道	北海道
小田島川都市基盤河川改修事業	函館市	北海道
モエレ中野川都市基盤河川改修事業	札幌市	北海道
白石川（荒川）広域河川改修事業	宮城県	宮城県
増田川（川内沢川）広域河川改修事業	宮城県	宮城県

淀川広域河川改修事業	秋田県	秋田県
阿武隈川広域河川改修事業	福島県	福島県
広瀬川広域河川改修事業	福島県	福島県
久慈川広域河川改修事業	福島県	福島県
只見川広域河川改修事業	福島県	福島県
湯川広域河川改修事業	福島県	福島県
藤原川広域河川改修事業	福島県	福島県
夏井川広域河川改修事業	福島県	福島県
鮫川広域河川改修事業	福島県	福島県
新田川広域河川改修事業	福島県	福島県
大滝根川広域河川改修事業	福島県	福島県
逢瀬川広域河川改修事業	福島県	福島県
木戸川広域河川改修事業	福島県	福島県
石田川（八瀬川）広域河川改修事業	群馬県	群馬県
井野川（牛池川）広域河川改修事業	群馬県	群馬県
矢那川広域河川改修事業	千葉県	千葉県
南白亀川広域河川改修事業	千葉県	千葉県
神田川総合治水対策特定河川事業	東京都	東京都
引地川（蓼川）総合治水対策特定河川事業	神奈川県	神奈川県
鎌田川広域河川改修事業	山梨県	山梨県
藤川広域河川改修事業	山梨県	山梨県
諏訪地区（鴨池川）地震・高潮対策河川事業	長野県	長野県
諏訪地区（武井田川）地震・高潮対策河川事業	長野県	長野県
加茂川広域河川改修事業	新潟県	新潟県
猿橋川広域河川改修事業	新潟県	新潟県
保倉川（柿野川）広域河川改修事業	新潟県	新潟県
渋海川広域河川改修事業	新潟県	新潟県
下条川（布施谷川）広域河川改修事業	新潟県	新潟県
保倉川（戸野目川）広域河川改修事業	新潟県	新潟県
小阿賀野川（滝谷川）広域河川改修事業	新潟県	新潟県

石川広域河川改修事業	新潟県	新潟県
落堀川広域河川改修事業	新潟県	新潟県
鵜川広域河川改修事業	新潟県	新潟県
柿崎川広域河川改修事業	新潟県	新潟県
熊木川広域河川改修事業	石川県	石川県
犀川広域河川改修事業	石川県	石川県
犀川広域河川改修事業（木呂川）	石川県	石川県
犀川（安原川）広域河川改修事業	石川県	石川県
犀川広域河川改修事業	岐阜県	岐阜県
土岐川広域河川改修事業	岐阜県	岐阜県
都田川（新川）広域河川改修事業	静岡県	静岡県
安間川広域河川改修事業	静岡県	静岡県
浜川広域河川改修事業	静岡市	静岡県
富士早川都市基盤河川改修事業	富士市	静岡県
愛知西部（蟹江川）地震・高潮対策河川事業	愛知県	愛知県
高浜川（長田川）広域河川改修事業	愛知県	愛知県
音羽川（音羽川）広域河川改修事業	愛知県	愛知県
音羽川（西古瀬川）広域河川改修事業	愛知県	愛知県
音羽川（白川）広域河川改修事業	愛知県	愛知県
伊勢湾地区（矢崎川）地震・高潮対策河川事業	愛知県	愛知県
三滝川広域河川改修事業	三重県	三重県
朝明川広域河川改修事業	三重県	三重県
真野川広域河川改修事業	滋賀県	滋賀県
新川都市基盤河川改修事業	京都市	京都府
旧安祥寺川都市基盤河川改修事業	京都市	京都府
芥川（本川）広域河川改修事業	大阪府	大阪府
大津川（松尾川）広域河川改修事業	大阪府	大阪府
庄下川都市基盤河川改修事業	兵庫県	尼崎市
荒神川都市基盤河川改修事業	兵庫県	宝塚市

別府川（別府川）広域河川改修事業	兵庫県	兵庫県
別府川（水田川）広域河川改修事業	兵庫県	兵庫県
鳴滝川広域河川改修事業	和歌山県	和歌山県
八東川（西御門工区）広域河川改修事業	鳥取県	鳥取県
千代川（用瀬工区）広域河川改修事業	鳥取県	鳥取県
笹ヶ瀬川（砂川（一宮））広域河川改修事業	岡山県	岡山県
旭川（三谷川）広域河川改修事業	岡山県	岡山県
沼田川（梨和川）広域河川改修事業	広島県	広島県
広島地区（沼田川）地震・高潮対策河川事業	広島県	広島県
油川都市基盤河川改修事業	山口市	山口県
周防地区（神田川）地震・高潮対策河川事業	山口県	山口県
西光寺川広域河川改修事業	山口県	山口県
広見川（内平ヶ谷川）広域河川改修事業	愛媛県	愛媛県
新々堀川都市基盤河川改修事業	北九州市	福岡県
神嶽川都市基盤河川改修事業	北九州市	福岡県
武雄川広域河川改修事業	佐賀県	佐賀県
三間川都市基盤河川改修事業	佐賀市	佐賀市
郡川広域河川改修事業	長崎県	長崎県
白川（本川）広域河川改修事業	熊本県	熊本県
白川（黒川）広域河川改修事業	熊本県	熊本県
鶯川都市基盤河川改修事業	熊本市	熊本市
脇田川都市基盤河川改修事業	鹿児島市	鹿児島市

【ダム事業】
（直轄事業等）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
森吉山ダム建設事業	国	秋田県
荒川上流ダム再開発事業	国	埼玉県
山鳥坂ダム建設事業	国	愛媛県
沙流川総合開発事業	国	北海道
三峰川総合開発事業	国	長野県
上矢作ダム建設事業	国	岐阜県
天竜川ダム再編事業	国	静岡県
鹿野川ダム改造事業	国	愛媛県

【ダム事業】
（補助事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
厚幌ダム建設事業	北海道	北海道
徳富ダム建設事業	北海道	北海道
津付ダム建設事業	岩手県	岩手県
倉渕ダム建設事業	群馬県	群馬県
奥胎内ダム建設事業	新潟県	新潟県
常浪川ダム建設事業	新潟県	新潟県
町野川総合開発事業（北河内ダム）	石川県	石川県
犀川辰巳治水ダム建設事業	石川県	石川県
榎尾川ダム建設事業	大阪府	大阪府
大河内川ダム建設事業	山口県	山口県
晒川生活貯水池事業	新潟県	新潟県
松川生活貯水池再開発事業	長野県	長野県

【砂防事業等】
（砂防事業（直轄））

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
吾妻川流域直轄砂防事業	国	群馬県
釜無川流域直轄砂防事業	国	山梨県、長野県
信濃川下流水系（魚野川）直轄砂防事業	国	新潟県
神通川水系直轄砂防事業	国	岐阜県
飯豊山系（胎内川、加治川、阿賀野川）直轄砂防事業	国	新潟県
木曾川	国	長野県、岐阜県
潤井川	国	静岡県
重信川水系重信川流域 直轄砂防事業	国	愛媛県
中尾川上流えん堤群	国	長崎県

【砂防事業等】
 (砂防事業(補助))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
待合川通常砂防事業	北海道	北海道
慶能舞川通常砂防事業	北海道	北海道
石倉川火山砂防事業	北海道	北海道
ヌッカクシ富良野川火山砂防事業	北海道	北海道
大樽川通常砂防事業	山形県	山形県
大倉川火山砂防事業	福島県	福島県
入沢川火山砂防事業	群馬県	群馬県
向川通常砂防事業	新潟県	新潟県
尾山大谷川通常砂防事業	富山県	富山県
山畑川通常砂防事業	大阪府	大阪府
尺治川通常砂防事業	大阪府	大阪府
六甲山系グリーンベルト整備事業(武庫川ブロック)	兵庫県	兵庫県
長屋川通常砂防事業	和歌山県	和歌山県

【砂防事業等】
 (地すべり事業(直轄))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
譲原地区地すべり対策事業	国	群馬県

【砂防事業等】
 (地すべり事業(補助))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
新水地区地すべり対策事業	新潟県	新潟県
岩戸地区地すべり対策事業	新潟県	新潟県
十籠地区地すべり対策事業	福岡県	福岡県
猪渡谷南地区地すべり対策事業	長崎県	長崎県
寄船地区地すべり対策事業	長崎県	長崎県
戸柱地区地すべり対策事業	鹿児島県	鹿児島県

【海岸事業】
 (直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業	国	富山県

【海岸事業】
（補助事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
請戸海岸高潮対策事業	福島県	福島県
毛萱浜海岸高潮対策事業	福島県	福島県
清水西海岸高潮対策事業	静岡県	静岡県
大曲海岸侵食対策事業	宮城県	宮城県
比子海岸侵食対策事業	山形県	山形県
持石海岸環境整備事業	島根県	島根県
宮古港海岸高潮対策事業	岩手県	岩手県
新島港海岸侵食対策事業	東京都	東京都
神湊港海岸環境整備事業	東京都	東京都
笠岡港海岸高潮対策事業	岡山県	岡山県
広島港海岸高潮対策事業	広島県	広島県
土生港海岸高潮対策事業	広島県	広島県
平生港海岸高潮対策事業	山口県	山口県
沖浦港海岸高潮対策事業	山口県	山口県
福山港海岸環境整備事業	鹿児島県	鹿児島県

【土地区画整理事業】

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
坂下東第一土地区画整理事業	会津坂下町	福島県
勿来錦第一土地区画整理事業	いわき市	福島県
東海中央土地区画整理事業	東海村	茨城県
大日西土地区画整理事業	足利市	栃木県
中央土地区画整理事業	足利市	栃木県
宝泉南部土地区画整理事業	太田市	群馬県
北藤岡駅周辺土地区画整理事業	藤岡市	群馬県
新保・日高土地区画整理事業	新保・日高土地区画整理組合	群馬県
茂呂第二土地区画整理事業	茂呂第二土地区画整理組合	群馬県
東別所南部土地区画整理事業	東別所南部土地区画整理組合	群馬県
石神西立野特定土地区画整理事業	川口市	埼玉県
高坂駅東口第一土地区画整理事業	東松山市	埼玉県
北五井土地区画整理事業	市原市	千葉県
東小金井駅北口土地区画整理事業	小金井市	東京都
武蔵村山都市核土地区画整理事業	武蔵村山市	東京都
瑞江駅西部土地区画整理事業	東京都	東京都
大門上・下野田特定土地区画整理事業	大門上・下野田特定土地区画整理組合	さいたま市
渋谷（南部地区）土地区画整理事業	大和市	神奈川県

岡崎駅東土地区画整理事業	岡崎市	愛知県
北原山土地区画整理事業	北原山土地区画整理組合	愛知県
堅田駅西口土地区画整理事業	大津市	滋賀県
福知山駅周辺土地区画整理事業	福知山市	京都府
淡路駅周辺地区	大阪市	大阪府
古新開土地区画整理事業	呉市	広島県
久米中央土地区画整理事業	周南市	山口県
諫早南部第1地区土地区画整理事業	諫早市	長崎県
横尾地区	大分市	大分県
大分駅南地区	大分市	大分県
郡山中央土地区画整理事業	鹿児島市	鹿児島県
佐真下第二土地区画整理事業	宜野湾市	沖縄県

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
旭川・紋別自動車道 一般国道450号 丸瀬布遠軽道路	国	北海道
帯広・広尾自動車道 一般国道236号 中札内大樹道路	国	北海道
函館・江差自動車道 一般国道228号 函館茂辺地道路	国	北海道
北海道横断自動車道 一般国道38・44号 釧路外環状道路	国	北海道
釧路中標津道路 一般国道272号 阿歴内道路	国	北海道
一般国道228号 上磯拡幅	国	北海道
一般国道231・232号 留萌拡幅	国	北海道
一般国道337号 当別バイパス	国	北海道
旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路	国	北海道
一般国道230号 国縫道路	国	北海道
一般国道278号 鹿部道路	国	北海道
一般国道232号 天塩バイパス	国	北海道
一般国道4号 水沢東バイパス	国	岩手県
一般国道4号 北上拡幅	国	岩手県
一般国道106号 都南川目道路	国	岩手県
一般国道7号 象潟仁賀保道路	国	秋田県
一般国道49号 猪苗代拡幅	国	福島県
一般国道4号 伊達拡幅	国	福島県
一般国道45号 上北道路	国	青森県
一般国道45号 矢本石巻道路	国	宮城県

一般国道112号 鶴岡北改良	国	山形県
一般国道6号 土浦バイパス	国	茨城県
一般国道17号 綾戸バイパス	国	群馬県
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）	国・東日本高速道路株式会社	神奈川県
一般国道357号 東京湾岸道路（神奈川県区間）	国	神奈川県
一般国道18号 野尻 I C 関連	国	長野県
一般国道148号 小谷道路	国	長野県
一般国道17号 上尾道路	国	埼玉県
一般国道4号 石橋宇都宮バイパス	国	栃木県
一般国道1号 小田原箱根道路	国	神奈川県
一般国道51号 北千葉拡幅	国	千葉県
一般国道14号 亀戸小松川立体	国	東京都
一般国道18号 上新バイパス	国	新潟県
一般国道113号 鷹ノ巣道路	国	新潟県
一般国道17号 浦佐バイパス	国	新潟県
一般国道8号 入善黒部バイパス	国	富山県
三遠南信自動車道 一般国道474号 佐久間・三遠道路	国	静岡県
三遠南信自動車道 一般国道474号 飯喬道路	国	長野県
三遠南信自動車道 一般国道474号 青崩峠道路	国	長野県・静岡県
一般国道1号 藤枝岡部 I C 関連	国	静岡県
一般国道1号 静清バイパス	国	静岡県
一般国道21号 坂祝バイパス	国	岐阜県
一般国道23号 豊橋東バイパス	国	愛知県
一般国道23号 豊橋バイパス	国	愛知県
一般国道23号 蒲郡バイパス	国	愛知県
一般国道23号 岡崎バイパス	国	愛知県
一般国道23号 知立バイパス	国	愛知県
一般国道161号 小松拡幅	国	滋賀県
一般国道28号 洲本バイパス	国	兵庫県
一般国道176号 名塩道路	国	兵庫県
一般国道158号 永平寺大野道路	国	福井県
一般国道29号 姫路北バイパス	国	兵庫県
一般国道163号 精華拡幅	国	京都府

一般国道307号 信楽道路	国	滋賀県
一般国道8号 野洲栗東バイパス	国	滋賀県
一般国道161号 西大津バイパス	国	滋賀県
一般国道54号 三刀屋拡幅	国	島根県
一般国道180号 岡山西バイパス	国	岡山県
一般国道185号 休山改良	国	広島県
一般国道191号 下関北バイパス	国	山口県
一般国道11号 徳島インター関連	国	徳島県
一般国道55号 日和佐道路	国	徳島県
一般国道55号 高知南国道路	国	高知県
一般国道56号 土佐道路	国	高知県
一般国道440号 地芳道路	国	愛媛県・高知県
一般国道201号 行橋インター関連	国	福岡県
一般国道34号 武雄バイパス	国	佐賀県
一般国道497号 伊万里道路	国	佐賀県
一般国道57号 大野竹田道路	国	大分県
一般国道220号 青島～日南改良	国	宮崎県
一般国道3号 川内隈之城道路	国	鹿児島県
一般国道220号 新城拡幅	国	鹿児島県
一般国道220号 海潟拡幅	国	鹿児島県
一般国道220号 早崎改良	国	鹿児島県
一般国道225号 川辺改良	国	鹿児島県
一般国道58号 恩納南バイパス	国	沖縄県
一般国道329号 与那原バイパス	国	沖縄県
一般国道329号 南風原バイパス	国	沖縄県
一般国道331号 中山改良	国	沖縄県
関越自動車道上越線（信濃町～上越JCT）	関東地方整備局・北陸地方整備局・東日本高速道路(株)	新潟県・長野県
東関東自動車道館山線（木更津南JCT～富津竹岡）	関東地方整備局・東日本高速道路(株)	千葉県
東海北陸自動車道（白鳥～飛騨清見）	中部地方整備局・中日本高速道路(株)	岐阜県
近畿自動車道紀勢線（御坊～南紀田辺）	近畿地方整備局・西日本高速道路(株)	和歌山県
四国横断自動車道（鳴門～高松市境）	四国地方整備局・西日本高速道路(株)	徳島県・香川県
九州横断自動車道長崎大分線（長崎～長崎多良見）	九州地方整備局・西日本高速道路(株)	長崎県
高速川崎縦貫線	首都高速道路(株)	神奈川県

【道路・街路事業】
(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道338号 白糠バイパス	青森県	青森県
一般国道112号 酒田南拡幅	山形県	山形県
一般国道458号 本合海バイパス	山形県	山形県
一般国道118号 棚倉バイパス	福島県	福島県
一般国道289号 南倉沢バイパス	福島県	福島県
一般国道294号 江花バイパス	福島県	福島県
一般国道349号 鮫川バイパス	福島県	福島県
一般国道349号 梁川バイパス	福島県	福島県
一般国道353号 小原バイパス	新潟県	新潟県
一般国道419号 梅坪拡幅	愛知県	愛知県
一般国道155号 志段味拡幅	名古屋市	愛知県
一般国道176号 広野バイパス	兵庫県	兵庫県
一般国道308号 大宮道路	奈良県	奈良県
一般国道477号 大布施拡幅	京都市	京都府
一般国道375号 湯抱バイパス	島根県	島根県
一般国道431号 東林木バイパス	島根県	島根県
一般国道488号 長沢バイパス	島根県	島根県
一般国道491号 豊田～油谷バイパス	山口県	山口県
一般国道487号 警固屋音戸バイパス	広島県	広島県
一般国道438号 宮平バイパス	徳島県	徳島県
一般国道433号 加計豊平バイパス	広島県	広島県
一般国道378号 三秋拡幅	愛媛県	愛媛県
一般国道493号 北川奈半利道路	高知県	高知県
一般国道441号 川登バイパス	高知県	高知県
一般国道323号 富士バイパス	佐賀県	佐賀県
一般国道501号 飽田バイパス	熊本県	熊本県
一般国道197号 古宮小志生木バイパス	大分県	大分県
一般道道 美唄浦臼線	北海道	北海道
地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線(加倉～北方)	宮城県	宮城県

一般県道 林岩下線(吾妻峡南道路)	群馬県	群馬県
一般都道大島循環線 (泉津)	東京都	東京都
一般都道大島循環線 (野増)	東京都	東京都
主要地方道 多治見白川線(伊岐津志)	岐阜県	岐阜県
地域高規格道路 広島中央フライトロード 主要地方道 本郷大和線(善入寺～大草)	広島県	広島県
主要地方道 丸亀詫間豊浜線 (多度津西工区)	香川県	香川県
一般県道 喜路能登線 (日振島)	愛媛県	愛媛県
主要地方道 窪川船戸線 (岩土工区)	高知県	高知県
主要地方道 名瀬瀬戸内線(生勝)	鹿児島県	鹿児島県
主要地方道 奥武山米須線	沖縄県	沖縄県
一般県道 久米島一周線	沖縄県	沖縄県
一般県道 城辺下地線	沖縄県	沖縄県
一般県道 保良上地線	沖縄県	沖縄県
市道 国税庁西側線	沖縄市	沖縄県
粟国村道一周線	沖縄県	沖縄県
都市計画道路 白銀市川環状線 (桔梗野)	青森県	青森県
都市計画道路 環状第4号線 (京成押上線高架化事業)	東京都	東京都
都市計画道路 浦安鎌ヶ谷線	市川市	千葉県
東武野田線連続立体交差事業 (清水公園駅～梅郷駅間)	千葉県	千葉県
都市計画道路 放射第3号線	東京都	東京都
都市計画道路 放射第9号線	東京都	東京都
都市計画道路 環状第8号線	東京都	東京都
都市計画道路 底土空港八重根線 (八丈3・4・1)	東京都	東京都
都市計画道路 犬山大橋線	愛知県	愛知県
都市計画道路 千里丘三島線	大阪府	大阪府
都市計画道路 石見下海印寺線	京都府	京都府
J R片町線・東西線連続立体交差事業 (京橋駅付近)	大阪市	大阪府
都市計画道路 徳島東環状線	徳島県	徳島県
高松琴平電鉄連続立体交差事業 (高松築港駅～瓦町駅付近)	香川県	香川県
J R日豊本線等連続立体交差事業 (大分駅付近)	大分県	大分県
都市計画道路 石嶺線 (2工区)	那覇市	沖縄県

【市街地再開発事業】
 (市街地再開発事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
越谷駅東口地区	市街地再開発組合	埼玉県
蓮田駅西口地区	蓮田市	埼玉県
千葉駅西口地区	千葉市	千葉県
上目黒一丁目地区市街地再開発事業	目黒区	東京都
二子玉川東地区	市街地再開発組合	東京都
北仲通南地区	都市再生機構	神奈川県
日比野地区	名古屋市	愛知県

【住宅市街地基盤整備事業】

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
盛岡駅西口・盛岡南地区		
一級河川南川	岩手県	岩手県
竜ヶ崎ニュータウン土地区画整理		
県道美浦栄線	茨城県	茨城県
伊奈谷和原丘陵部		
県道野田牛久線(都市軸道路)	茨城県	茨城県
川口戸塚駅周辺土地区画整理		
石神南通り線他1路線	川口市	埼玉県
吉川駅南特定土地区画整理		
県道葛飾吉川松伏線	埼玉県	埼玉県
本納駅東・本納・川戸地区		
二級河川南白亀川(赤目川)	千葉県	千葉県
多摩ニュータウン地区		
南多摩尾根幹線(小山)	東京都	東京都
土気東土地区画整理		
越智町土気町線	千葉市	千葉市
十日町駅西団地		
田川南線	新潟県	新潟県

御経塚		
二級安原川	石川県	石川県
豊川西部土地区画整理		
(二) 音羽川(白川)	愛知県	愛知県
(二) 西古瀬川	愛知県	愛知県
阪神花山団地他 4		
一級志染川	兵庫県	兵庫県
府営美原		
府道大阪狭山線	堺市	大阪府
西鉄曾根団地		
中貫貫弥生ヶ丘 1 号線	北九州市	福岡県
千葉ニュータウン		
(3. 4. 23, 3. 4. 25) 千葉NT関連街路	都市再生機構	千葉県
1 ～ 3 駅圏道路	都市再生機構	千葉県
5 駅圏下水道	都市再生機構	千葉県
5 駅圏広場	都市再生機構	千葉県
7 駅圏道路	都市再生機構	千葉県
7 駅圏下水道	都市再生機構	千葉県
7 駅圏広場	都市再生機構	千葉県
7 駅圏電気・電話・CATV	都市再生機構	千葉県
8 駅圏道路	都市再生機構	千葉県
8 駅圏下水道	都市再生機構	千葉県
豊島四丁目地区		
豊島四丁目地区内道路	都市再生機構	東京都
豊島四丁目地区内下水道	都市再生機構	東京都
豊島四丁目地区内多目的広場	都市再生機構	東京都
国際文化公園都市		
茨木箕面丘陵線他9路線	都市再生機構	大阪府
和泉中央丘陵		
東部 E 2 - 6 工区他道路	都市再生機構	大阪府
東部 E 1 - 4 工区他下水道	都市再生機構	大阪府

【住宅市街地総合整備事業】

(住宅市街地総合整備事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
京島地区住宅市街地総合整備事業 (密集住宅市街地整備型)	墨田区	東京都
旗の台・中延地区住宅市街地総合整備事業 (密集住宅市街地整備型)	品川区	東京都
北沢5丁目・大原1丁目地区住宅市街地総合整備事業 (密集住宅市街地整備型)	世田谷区	東京都
仲宿地区住宅市街地総合整備事業 (密集住宅市街地整備型)	板橋区	東京都
生野区南部地区住宅市街地総合整備事業 (拠点開発型・密集住宅市街地整備型)	大阪市	大阪府
庄内地区住宅市街地総合整備事業	豊中市	大阪府
宝塚市震災復興地区(仁川) 住宅市街地総合整備事業(拠点開発型)	宝塚市	兵庫県
育波地区住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)	淡路市	兵庫県
室津地区住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)	淡路市	兵庫県
段原東部地区住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)	広島市	広島県

【港湾整備事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
小樽港本港地区臨港道路整備事業	国	北海道
浦河港本港地区防波堤整備事業	国	北海道
青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業	国	青森県
尼崎西宮芦屋港尼崎地区多目的国際ターミナル整備事業	国	兵庫県
岩国港室の木地区多目的国際ターミナル整備事業	国	山口県
名瀬港立神地区防波堤(沖)整備事業	国	鹿児島県
志布志港新若浜地区多目的国際ターミナル整備事業	国	鹿児島県
那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業	国	沖縄県

【港湾事業】
（補助事業等）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
小名浜港東港地区廃棄物海面処分場整備事業	福島県	福島県
仏ヶ浦港長後地区旅客対応ターミナル整備事業	青森県	青森県
小名浜港1号ふ頭地区小型船だまり整備事業	福島県	福島県
元町港離島ターミナル整備事業	東京都	東京都
波浮港小型船だまり整備事業	東京都	東京都
三池港離島ターミナル整備事業	東京都	東京都
御蔵島港離島ターミナル整備事業	東京都	東京都
神湊港離島ターミナル整備事業	東京都	東京都
七尾港矢田新地区耐震強化岸壁整備事業	石川県	石川県
飯田港飯田地区防波堤整備事業	石川県	石川県
新潟港西港地区港湾緑地整備事業	新潟県	新潟県
寺泊港寺泊地区防砂堤整備事業	新潟県	新潟県
魚津港北地区港湾緑地整備事業	富山県	富山県
三河港御津地区国内物流ターミナル整備事業	愛知県	愛知県
新宮港三輪崎地区港湾緑地整備事業	和歌山県	和歌山県
松江港馬潟地区国内物流ターミナル整備・臨港道路整備事業	島根県	島根県
福山港原地区小型船だまり整備事業	広島県	広島県
東予港壬生川地区小型船だまり整備事業	愛媛県	愛媛県
三池港四山地区小型船だまり整備事業	福岡県	福岡県
厳原港厳原地区臨港道路整備事業	長崎県	長崎県
博多港中央ふ埠頭地区道路①整備事業	福岡市	福岡県
東之浜港東之浜地区離島ターミナル整備事業	十島村	鹿児島県
本部港塩川地区国内物流ターミナル整備事業	沖縄県	沖縄県

【下水道事業】
(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
夕張市公共下水道事業(隧北処理区)	夕張市	北海道
和寒町特定環境保全公共下水道事業(和寒処理区)	和寒町	北海道
美幌町公共下水道事業(美幌処理区)	美幌町	北海道
大空町公共下水道事業(網走・女満別・東藻琴処理区)	大空町	北海道
大空町特定環境保全公共下水道事業(網走・女満別・東藻琴処理区)	大空町	北海道
遠野市公共下水道事業(遠野処理区)	遠野市	岩手県
気仙沼市公共下水道事業(気仙沼処理区)	気仙沼市	宮城県
気仙沼市公共下水道事業(大川左岸第9処理区)	気仙沼市	宮城県
大崎市公共下水道事業(古川処理区)	大崎市	宮城県
由利本荘市公共下水道事業(本荘処理区)	由利本荘市	秋田県
大潟村特定環境保全公共下水道事業(臨海処理区)	大潟村	秋田県
遊佐町公共下水道事業(遊佐処理区)	遊佐町	山形県
上山市公共下水道事業(山形処理区)	上山市	山形県
阿武隈川上流流域下水道事業(県中処理区)	福島県	福島県
阿武隈川上流流域下水道事業(県北処理区)	福島県	福島県
北塩原村特定環境保全公共下水道事業(北山処理区)	北塩原村	福島県
北塩原村特定環境保全公共下水道事業(裏磐梯処理区)	北塩原村	福島県
金山町特定環境保全公共下水道事業(川口処理区)	金山町	福島県
坂東市公共下水道事業(猿島処理区)	坂東市	茨城県
境町公共下水道事業(境処理区)	境町	茨城県
鹿嶋市公共下水道事業(鹿嶋処理区)	鹿嶋市	茨城県
利根左岸さしま流域下水道事業(さしま処理区)	茨城県	茨城県
古河市公共下水道事業(三和处理区)	古河市	茨城県
古河市特定環境保全公共下水道事業(三和处理区)	古河市	茨城県
行方市公共下水道事業(水郷処理区)	行方市	茨城県
行方市特定環境保全公共下水道事業(玉造処理区)	行方市	茨城県
小山市公共下水道事業(横倉第一排水区)	小山市	栃木県
嬭恋村特定環境保全公共下水道事業(嬭恋処理区)	嬭恋村	群馬県
東吾妻町公共下水道事業(吾妻処理区)	東吾妻町	群馬県
大泉町公共下水道事業(西邑楽処理区)	大泉町	群馬県

八王子市公共下水道事業(秋川処理区)	八王子市	東京都
小金井市公共下水道事業(北多摩一号処理区)	小金井市	東京都
小金井市公共下水道事業(野川処理区)	小金井市	東京都
小金井市公共下水道事業(荒川右岸処理区)	小金井市	東京都
小平市公共下水道事業(北多摩一号処理区)	小平市	東京都
狛江市公共下水道事業(野川処理区)	狛江市	東京都
西東京市公共下水道事業(荒川右岸処理区)	西東京市	東京都
新島村特定環境保全公共下水道事業(本村処理区)	新島村	東京都
清川村特定環境保全公共下水道事業(清川処理区)	清川村	神奈川県
釜無川流域下水道事業(釜無川処理区)	山梨県	山梨県
韮崎市公共下水道事業(釜無川処理区)	韮崎市	山梨県
南アルプス市公共下水道事業(釜無川処理区)	南アルプス市	山梨県
北杜市特定環境保全公共下水道事業(小淵沢中部処理区)	北杜市	山梨県
甲斐市公共下水道事業(釜無川処理区)	甲斐市	山梨県
中央市公共下水道事業(釜無川処理区)	中央市	山梨県
市川三郷町公共下水道事業(釜無川処理区)	市川三郷町	山梨県
増穂町公共下水道事業(釜無川処理区)	増穂町	山梨県
鯉沢町公共下水道事業(釜無川処理区)	鯉沢町	山梨県
昭和町公共下水道事業(釜無川処理区)	昭和町	山梨県
中野市公共下水道事業(中野処理区)	中野市	長野県
中野市特定環境保全公共下水道事業(竹原処理区)	中野市	長野県
千曲市公共下水道事業(上流処理区)	千曲市	長野県
千曲市特定環境保全公共下水道事業(上流処理区)	千曲市	長野県
千曲市公共下水道事業(五十里第1排水区)	千曲市	長野県
千曲市公共下水道事業(尾米川排水区)	千曲市	長野県
千曲市公共下水道事業(伊勢宮川処理区)	千曲市	長野県
千曲市公共下水道事業(温泉排水区)	千曲市	長野県
安曇野市公共下水道事業(安曇野処理区)	安曇野市	長野県
安曇野市特定環境保全公共下水道事業(安曇野処理区)	安曇野市	長野県
御代田町公共下水道事業(御代田処理区)	御代田町	長野県
御代田町特定環境保全公共下水道事業(塩野処理区)	御代田町	長野県

長和町特定環境保全公共下水道事業(長門処理区)	長和町	長野県
長和町特定環境保全公共下水道事業(鷹山処理区)	長和町	長野県
箕輪町公共下水道事業(松島排水区)	箕輪町	長野県
箕輪町公共下水道事業(沢排水区)	箕輪町	長野県
朝日村特定環境保全公共下水道事業(朝日処理区)	朝日村	長野県
池田町公共下水道事業(池田処理区)	池田町	長野県
池田町特定環境保全公共下水道事業(南部処理区)	池田町	長野県
南佐久公共下水道事業(南佐久処理区)	南佐久環境衛生組合	長野県
千曲川流域下水道事業(下流処理区)	長野県	長野県
千曲川流域下水道事業(上流処理区)	長野県	長野県
長岡市公共下水道事業(長岡処理区)	長岡市	新潟県
長岡市公共下水道事業(中之島処理区)	長岡市	新潟県
長岡市特定環境保全公共下水道事業(和島処理区)	長岡市	新潟県
佐渡市特定環境保全公共下水道事業(国府川処理区)	佐渡市	新潟県
南魚沼市公共下水道事業(六日町処理区)	南魚沼市	新潟県
富山市公共下水道事業(水橋処理区)	富山市	富山県
羽島市公共下水道事業(羽島処理区)	羽島市	岐阜県
飛騨市公共下水道事業(古川処理区)	飛騨市	岐阜県
海津市公共下水道事業(中南部処理区)	海津市	岐阜県
浜松市公共下水道事業(井伊谷処理区)	浜松市	静岡県
富士市公共下水道事業(五軒屋北堀排水区)	富士市	静岡県
磐田市公共下水道事業(池田排水区)	磐田市	静岡県
吉田町公共下水道事業(吉田処理区)	吉田町	静岡県

御前崎市公共下水道事業（池新田処理区）	御前崎市	静岡県
御前崎市特定環境保全公共下水道事業（高松処理区）	御前崎市	静岡県
御前崎市特定環境保全公共下水道事業（御前崎市処理区）	御前崎市	静岡県
長久手町公共下水道事業（長久手処理区）	長久手町	愛知県
稲沢市公共下水道事業（福田川排水区他）	稲沢市	愛知県
甲賀市公共下水道事業（土山処理区）	甲賀市	滋賀県
桂川右岸流域下水道事業（桂川右岸排水区）	京都府	京都府
亀岡市公共下水道事業（亀岡処理区）	亀岡市	京都府
丹波市公共下水道事業（黒井処理区）	丹波市	兵庫県
安堵町公共下水道事業（大和川上流第一処理区）	安堵町	奈良県
安堵町特定環境保全公共下水道事業（大和川上流第一処理区）	安堵町	奈良県
吉野町公共下水道事業（吉野川処理区）	吉野町	奈良県
大淀町公共下水道事業（吉野川処理区）	大淀町	奈良県
下市町公共下水道事業（吉野川処理区）	下市町	奈良県
浜田市特定環境保全公共下水道事業（旭処理区）	浜田市	島根県
備前市特定環境保全公共下水道事業（吉永処理区）	備前市	岡山県
呉市公共下水道事業（安浦処理区）	呉市	広島県
三原市公共下水道事業（宮沖排水区他）	三原市	広島県
尾道市特定環境保全公共下水道事業（市処理区）	尾道市	広島県
尾道市特定環境保全公共下水道事業（上川辺処理区）	尾道市	広島県
三次市公共下水道事業（三次処理区）	三次市	広島県
三次市特定環境保全公共下水道事業（甲奴処理区）	三次市	広島県
東広島市公共下水道事業（黒瀬処理区）	東広島市	広島県
江田島市公共下水道事業（中央処理区）	江田島市	広島県
江田島市特定環境保全公共下水道事業（大柿処理区）	江田島市	広島県
江田島市特定環境保全公共下水道事業（鹿川処理区）	江田島市	広島県
江田島市特定環境保全公共下水道事業（中田処理区）	江田島市	広島県
須恵町公共下水道事業（多々良川処理区）	須恵町	福岡県
豊前市公共下水道事業（豊前処理区）	豊前市	福岡県
名護市公共下水道事業（久辺処理区）	名護市	沖縄県
宮古島市公共下水道事業（平良処理区）	宮古島市	沖縄県

【都市公園事業】
 (直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
国営アルプスあづみの公園	国	長野県

【都市公園事業】
 (補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
県立中央公園	秋田県	秋田県秋田市
赤坂総合公園	横手市	秋田県横手市
最上川ふるさと総合公園	山形県	山形県寒河江市
東ヶ丘公園	福島県	福島県南相馬市
双葉町総合公園	双葉町	福島県双葉町
田村市運動公園	田村市	福島県田村市
北浦川緑地	茨城県	茨城県取手市
鹿島灘海浜公園	茨城県	茨城県鉾田市
前橋公園	前橋市	群馬県前橋市
八千代広域公園	千葉県	千葉県八千代市
和田堀公園	東京都	東京都杉並区
水元公園	東京都	東京都葛飾区
神代植物公園	東京都	東京都調布市
八国山緑地	東京都	東京都東村山市
グリーンパーク地区(緑重)	東京都	東京都武蔵野市
東大和狭山緑地	東大和市	東京都東大和市
与野中央公園	さいたま市	さいたま市
鳥屋野潟公園	新潟県	新潟県新潟市
片浜北公園	沼津市	静岡県沼津市
藤枝総合運動公園	藤枝市	静岡県藤枝市
石津西公園	焼津市	静岡県焼津市
東三河ふるさと公園	愛知県	愛知県豊川市
戸田川緑地	名古屋市	名古屋市
町民の森公園	津市	三重県津市

福井市総合運動公園	福井市	福井県福井市
茶臼山公園	大津市	滋賀県大津市
神照運動公園	長浜市	滋賀県長浜市
木津川右岸運動公園	京都府	京都府城陽市
寝屋川公園	大阪府	大阪府寝屋川市
錦織公園	大阪府	大阪府富田林市
五月山緑地	池田市	大阪府池田市
黒鳥山公園	和泉市	大阪府和泉市
松尾寺公園	和泉市	大阪府和泉市
花園中央公園	東大阪市	大阪府東大阪市
峰塚公園	羽曳野市	大阪府羽曳野市
大仙公園	堺市	堺市
重箱緑地	鳥取市	鳥取県鳥取市
向島町運動公園	広島県	広島県尾道市
初月公園	高知市	高知県高知市
土佐清水総合公園	土佐清水市	高知県土佐清水市
筑後広域公園	福岡県	福岡県筑後市・みやま市
響灘緑地	北九州市	北九州市
伊万里ファミリーパーク	伊万里市	伊万里市
帯広の森	帯広市	北海道帯広市
釧路大規模運動公園	釧路市	北海道釧路市
平和祈念公園	沖縄県	沖縄県糸満市
寒川緑地	那覇市	沖縄県那覇市

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別公共事業
（完了後の事後評価を実施する公共事業）

【公共事業関係費】

【河川事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
荒川上流直轄河川改修事業（荒川第一調整池）	国	埼玉県
江の川上流水防災対策特定河川事業（柳原地区）	国	広島県
江の川上流直轄河川改修事業（伊賀和志地区）	国	広島県
球磨川水防災対策特定河川事業	国	熊本県
肝属川直轄河川床上浸水対策特別緊急事業（波見水門）	国	鹿児島県
天塩川上流直轄河川環境整備事業（河川利用促進）	国	北海道
十勝川直轄河川環境整備事業（河川利用促進）	国	北海道
常呂川直轄河川環境整備事業（河川利用促進）	国	北海道
利根川水系総合水系環境整備事業（利根川下流自然再生事業）	国	千葉県
利根川水系総合水系環境整備事業（利根川下流地域連携事業）	国	千葉県
利根川水系総合水系環境整備事業（烏・神流川地域連携事業）	国	群馬県
那珂川水系総合水系環境整備事業（大洗水辺プラザ整備事業）	国	茨城県
利根川水系総合水系環境整備事業（小貝川地域連携事業）	国	茨城県
遠賀川総合水系環境整備事業（熊添川水環境整備事業）	国	福岡県
遠賀川総合水系環境整備事業（楠橋地区等利用推進事業）	国	福岡県
川内川直轄河川環境整備事業（中津川利用推進事業）	国	鹿児島県
番匠川直轄河川環境整備事業（番匠川中流地区利用推進事業）	国	大分県
魚野川消流雪用水導入事業（堀之内地区）	国	新潟県

【ダム事業】
 (直轄事業等)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
九頭竜川鳴鹿大堰建設事業	国	福井県
吉井川苦田ダム建設事業	国	岡山県
美利河ダム水環境改善事業	国	北海道
五十里ダム水環境改善事業	国	栃木県
横山ダム湖活用環境整備事業	国	岐阜県
一庫ダム湖活用環境整備事業	国	兵庫県
室生ダム貯水池水質保全事業	国	奈良県
高山ダム貯水池水質保全事業	国	京都府
弥栄ダム湖活用環境整備事業	国	広島県・山口県
巖木ダム湖活用環境整備事業	国	佐賀県
遠賀川河口堰貯水池水質保全事業	国	福岡県

【砂防事業等】
 (砂防事業(直轄))

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
黒淵地区地すべり対策事業	国	山形県

【砂防事業等】
 (砂防事業(補助))

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
小高山川通常砂防事業	三重県	三重県
滝後川通常砂防事業	三重県	三重県

【海岸事業】
 (補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
横須賀海岸(長井地区) 高潮対策事業	神奈川県	神奈川県

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
北海道縦貫自動車道 一般国道40号 豊富バイパス	国	北海道
道央圏連絡道路 一般国道337号 美原バイパス	国	北海道
一般国道5号 塩谷拡幅	国	北海道
一般国道12号 三笠交差点	国	北海道
一般国道336号 広尾拡幅	国	北海道
一般国道452号 西芦別局改	国	北海道
一般国道45号 大船渡三陸道路	国	岩手県
一般国道4号 蔵王拡幅	国	宮城県
一般国道127号 富津館山道路	国・東日本高速道路株式会社	千葉県
一般国道127号 浅間山IC関連	国	千葉県
一般国道4号 西原交差点改良	国	栃木県
一般国道50号 岩瀬IC関連	国	茨城県
一般国道8号 三条拡幅	国	新潟県
一般国道470号 高岡砺波道路	国	富山県
一般国道2号 相生拡幅	国	兵庫県
一般国道2号 明石西拡幅	国	兵庫県
一般国道175号 三木バイパス	国	兵庫県
一般国道9号 一本柳交差点改良	国	兵庫県
一般国道2号 花岡拡幅	国	山口県
一般国道56号 大洲道路	国	愛媛県
一般国道200号 直方バイパス	国	福岡県
一般国道34号 江北バイパス(佐留志高架橋)	国	佐賀県
一般国道329号 那覇東バイパス	国	沖縄県
日本海沿岸東北自動車道(岩城～河辺JCT)	東日本高速道路株式会社	秋田県
日本海沿岸東北自動車道(昭和男鹿半島～琴丘森岳)	東日本高速道路株式会社	秋田県
一般国道7号 琴丘能代道路(琴丘森岳～八竜)	国・東日本高速道路株式会社	秋田県
常磐自動車道(いわき中央～常磐富岡)	東日本高速道路株式会社	福島県
東関東自動車道館山線(木更津南JCT～富津竹岡)	東日本高速道路株式会社	千葉県
一般国道127号 富津館山道路(富津竹岡～富浦)	国・東日本高速道路株式会社	千葉県
四国縦貫自動車道 内海大洲線(西予宇和～大洲北只)	西日本高速道路(株)	愛媛県

【道路・街路事業】

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道179号 奥津～上斎原バイパス	岡山県	岡山県
一般国道484号 湯山その2拡幅	岡山県	岡山県
愛知県道高速清洲一宮線	名古屋高速道路公社	愛知県

【港湾整備事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
網走港新港地区多目的国際ターミナル整備事業	国	北海道
網走港新港地区小型船だまり整備事業	国	北海道
根室港根室地区耐震強化施設整備事業	国	北海道
香深港(船泊分港)本港地区小型船だまり整備事業	国	北海道
仙台塩釜港仙台港区外港地区防波堤整備事業	国	宮城県
横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業	国	神奈川県
新潟港東港地区多目的国際ターミナル整備事業	国	新潟県
御前崎港女岩地区多目的国際ターミナル整備事業	国	静岡県
中山水道航路開発保全航路整備事業	国	愛知県
境港外港地区多目的国際ターミナル整備事業	国	鳥取県
境港江島地区臨港道路整備事業	国	鳥取県・島根県
広島港五日市地区国内物流ターミナル整備事業	国	広島県
福山港箕沖地区多目的国際ターミナル整備事業	国	広島県
上川口港上川口地区避難港整備事業	国	高知県
佐世保港三浦地区旅客船ターミナル整備事業	国	長崎県

【空港整備事業】

(独立行政法人等施行事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
中部国際空港新設事業	中部国際空港株式会社	愛知県

【航路標識整備事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
響新港東一号防波堤西灯台ほか5基	国	福岡県

【官庁営繕事業】

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
花咲港湾合同庁舎	国	北海道
下館地方合同庁舎	国	茨城県
東京税関新潟税関支署東港出張所	国	新潟県
高松地方合同庁舎	国	香川県
福岡第1地方合同庁舎(増築)	国	福岡県

行政評価法第 7 条第 2 項第 1 号に該当する個別研究開発課題

(中間評価を実施する研究開発課題)

課題名	評価実施主体
マグマ活動の定量的把握技術の開発とそれに基づく火山活動度判定の高度化に関する研究	気象庁気象研究所

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別研究開発課題

(終了時評価を実施する研究開発課題)

課題名	評価実施主体
高強度鋼等の革新的構造材料を用いた新構造建築物の性能評価手法の開発	大臣官房技術調査課
磁気エネルギー回生スイッチによる照明の省エネ省資源	大臣官房技術調査課
高性能分離膜とガスエンジンによる下水汚泥バイオガスからの低コストエネルギー生産技術の開発	大臣官房技術調査課
大規模集客施設内部の非構造材の落下安定評価法の開発	大臣官房技術調査課
集合住宅の劣化診断及び蘇生技術適用に資するナレッジベースの研究開発	大臣官房技術調査課
流域エコロジカル・ネットワーク再生による健全な生態系の保全	大臣官房技術調査課
革新的材料を用いた社会基盤施設の再構築	大臣官房技術調査課
光触媒を用いた干潟および運河等におけるダイオキシン類を含む有害物質の除去に関する研究	大臣官房技術調査課
コンクリート構造物の無振動・無騒音解体技術の開発	大臣官房技術調査課
バイオセンサーによる室内空気質の毒性評価に関する研究	大臣官房技術調査課
途上国に適用可能な超省エネ型の新規下水処理システムの創成	大臣官房技術調査課
京都特有の自然素材を活用した低環境負荷・資源循環型木造住宅の開発	大臣官房技術調査課
革新的音響モニタリング技術を用いた次世代河川流量測定システムの開発	大臣官房技術調査課
住宅に対する建築被害調査・再建支援統合パッケージの開発	大臣官房技術調査課
首都圏震災時における帰宅困難者・ボランティアと地域住民・自治体との協働による減災研究	大臣官房技術調査課
緊急・代替輸送支援システムの開発	総合政策局技術安全課
ナノテクノロジーを活用したアルミニウム合金の研究開発	総合政策局技術安全課
地域活動と協働する水循環健全化に関する研究	国土技術政策総合研究所
建築空間におけるユーザー生活行動の安全確保のための評価・対策技術に関する研究	国土技術政策総合研究所
地域被害推定と防災事業への活用に関する研究	国土技術政策総合研究所
地方都市再生に向けたLRT活用方策に関する研究	国土技術政策総合研究所
下水道管渠の適正な管理手法に関する研究	国土技術政策総合研究所
建築基準の性能規定化の一層の推進のための建築材料等の性能表示・認証システムに関する研究	国土技術政策総合研究所
災害時要援護者向け緊急情報発信マルチプラットフォームの開発	国土技術政策総合研究所
東アジア経済連携時代の国際物流ネットワークとインフラ整備政策に関する研究	国土技術政策総合研究所
GPS時系列データに含まれる季節的変動誤差の補正モデル構築に関する研究	国土地理院
東海地震の予測精度向上及び東南海・南海地震の発生準備過程の研究	気象庁気象研究所

行政評価法第7条第2項第2号イに該当する個別公共事業
 (事業採択後5年間が経過した時点で未着工の公共事業)

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
荒川下流特定構造物改築事業(京成本線荒川橋梁)	国	東京都
江戸川特定構造物改築事業(行徳可動堰)	国	千葉県

【ダム事業】

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
湊川総合開発事業 五名ダム再開発	香川県	香川県

【砂防事業等】

(砂防事業(補助))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
中川原川火山砂防事業	鹿児島県	鹿児島県

【道路・街路事業】

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道444号 福富鹿島道路	佐賀県	佐賀県
東武伊勢崎線・野田線連続立体交差事業(春日部駅付近)	埼玉県	埼玉県

【市街地再開発事業】

(市街地再開発事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
上板橋駅南口駅前地区	市街地再開発組合	東京都
松菱通りB-3ブロック	個人	静岡県
栄・常盤地区市街地再開発事業	佐世保市	長崎県
北戸田駅東1街区地区	市街地再開発組合	埼玉県

【住宅市街地総合整備事業】

(優良建築物等整備事業)

事業名	事業主体	都道府県 (実施個所)
小田原駅東口お城通り地区優良建築物等整備事業	小田原市	神奈川県

【下水道事業】

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県 (実施個所)
五島市公共下水道事業(福江処理区)	五島市	長崎県

行政評価法第7条第2項第2号ロに該当する個別公共事業
 (事業採択後10年間に経過した時点で継続中の公共事業)

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
那珂川特定構造物改築事業(JR水郡線)	国	茨城県
那珂川特定構造物改築事業(水府橋)	国	茨城県
吉井川水系総合水系環境整備事業	国	岡山県

【河川事業】

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
生田原川広域河川改修事業	北海道	北海道
汐泊川広域河川改修事業	北海道	北海道
肱川(下流)広域河川改修事業	愛媛県	愛媛県
綿打川広域河川改修事業	鹿児島県	鹿児島県
五右衛門川(高瀬川工区)広域河川改修事業	島根県	島根県
五ヶ瀬川土地利用一体型水防災対策事業	宮崎県	宮崎県
石田川調節池等整備事業	群馬県	群馬県
広瀬川(男井戸川)広域河川改修事業	群馬県	群馬県
思川(姿川工区)広域河川改修事業	栃木県	栃木県
周防地区(切戸川)地震・高潮対策河川事業	山口県	山口県
周防地区(沢波川)地震・高潮対策河川事業	山口県	山口県
周防地区(前場川)地震・高潮対策河川事業	山口県	山口県

【砂防事業等】

(砂防事業(補助))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
沼田奔川通常砂防事業	北海道	北海道
北海道駒ヶ岳火山砂防事業(森町工区)	北海道	北海道
北海道駒ヶ岳火山砂防事業(砂原町工区)	北海道	北海道
南野尻沢2砂防事業	宮城県	宮城県
大沢川火山砂防事業	宮城県	宮城県
平石水沢砂防事業	山形県	山形県
日向川火山砂防事業	山形県	山形県
宝明沢砂防事業	茨城県	茨城県
細ヶ沢川砂防事業	群馬県	群馬県
弁天沢砂防事業	群馬県	群馬県
高棚川砂防事業	新潟県	新潟県
大林沢砂防事業	新潟県	新潟県
栃津川通常砂防事業	富山県	富山県
庚申谷通常砂防事業	富山県	富山県
智那洞谷川通常砂防事業	福井県	福井県
宇波西川通常砂防事業	福井県	福井県
鬼谷川火山砂防事業	福井県	福井県
荒島谷川火山砂防事業	福井県	福井県
女神川火山砂防事業	福井県	福井県
阿式谷川砂防事業	島根県	島根県
丹堀川砂防事業	島根県	島根県
奥掛川砂防事業	島根県	島根県
寺谷川砂防事業	島根県	島根県
中津岡川砂防事業	広島県	広島県
本郷川砂防事業	広島県	広島県
宮谷川砂防事業	広島県	広島県
西道川火山砂防事業	鹿児島県	鹿児島県

【砂防事業等】
 (地すべり事業(補助))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
温湯地区地すべり対策事業	青森県	青森県
太郎丸崩沢地区地すべり対策事業	新潟県	新潟県
小谷地区地すべり対策事業	新潟県	新潟県
南黒岩地区地すべり対策事業	新潟県	新潟県
菰立地区地すべり対策事業	新潟県	新潟県
岩尾滝前田地区地すべり	富山県	富山県
中遠田地区地すべり対策事業	島根県	島根県

【砂防事業等】
 (急傾斜地崩壊対策事業(補助))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
大畑急傾斜地崩壊対策事業	岩手県	岩手県
清水地区急傾斜地崩壊対策事業	群馬県	群馬県
大月2丁目急傾斜地崩壊対策事業	山梨県	山梨県

【海岸事業】
 (直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業	国	宮城県

【海岸事業】
 (補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
松谷海岸侵食対策事業	山口県	山口県
富山海岸環境整備事業	千葉県	千葉県
阿尾海岸環境整備事業	富山県	富山県
田之代海岸環境整備事業	兵庫県	兵庫県
大湊港海岸侵食対策事業	青森県	青森県
宇治山田港海岸侵食対策事業	三重県	三重県
岡山港海岸高潮対策事業	岡山県	岡山県
鹿川港海岸高潮対策事業	広島県	広島県
三隅港海岸侵食対策事業	島根県	島根県
小串港海岸侵食対策事業	山口県	山口県
浅川港海岸高潮対策事業	徳島県	徳島県
呼子港海岸高潮対策事業	佐賀県	佐賀県
神代港海岸高潮対策事業	長崎県	長崎県
調川港海岸高潮対策事業	長崎県	長崎県

【道路・街路事業】
(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道12・275号 苗穂交差点	国	北海道
一般国道7号 仁賀保本荘道路	国	秋田県
一般国道13号 新庄北道路	国	山形県
一般国道4号 白河拡幅	国	福島県
一般国道18号 長野東バイパス	国	長野県
一般国道16号 入間狭山拡幅	国	埼玉県
一般国道17号 高松立体	国	群馬県
一般国道49号 水原バイパス	国	新潟県
一般国道253号 八箇峠道路	国	新潟県
一般国道159号 七尾バイパス	国	石川県
一般国道41号 石浦バイパス	国	岐阜県
一般国道19号 恵中拡幅	国	岐阜県
一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	国	滋賀県
一般国道185号 安芸津バイパス	国	広島県
一般国道11号 大内白鳥バイパス	国	香川県
一般国道55号 南国安芸道路	国	高知県
一般国道57号 阿蘇大津道路	国	熊本県
一般国道10号 都城道路	国	宮崎県
一般国道226号 平川道路	国	鹿児島県
大阪府道高速大和川線	阪神高速道路(株)・大阪府・堺市	大阪府
京都市道高速道路1号線 京都市道高速道路2号線	阪神高速道路(株)・京都市	京都府

【道路・街路事業】
(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道103号 青ぶな山バイパス	青森県	青森県
一般国道279号 有戸北バイパス	青森県	青森県
一般国道349号 御代田バイパス	福島県	福島県
一般国道114号 浪江拡幅	福島県	福島県
一般国道245号 那珂湊拡幅	茨城県	茨城県
一般国道409号 茂原一宮道路	千葉県	千葉県
一般国道129号 戸田道路	神奈川県	神奈川県
一般国道157号 大野バイパス	福井県	福井県
一般国道416号 吉野塚バイパス	福井県	福井県
一般国道178号 余部道路	兵庫県	兵庫県
一般国道162号 川東拡幅	京都市	京都府
一般国道492号 川井バイパス	徳島県	徳島県
一般国道443号 山川バイパス	福岡県	福岡県
一般国道442号 野津原バイパス	大分県	大分県
一般国道327号 日向バイパス	宮崎県	宮崎県
主要地方道 佐渡一周線(前浜南道路)	新潟県	新潟県
主要地方道 両津真野赤泊線(川茂峠拡幅)	新潟県	新潟県
一般県道 岩船港線(村上ICアクセス)	新潟県	新潟県
主要地方道 東三河環状線(豊橋市石巻)	愛知県	愛知県
一般県道 吉田掛合インター線(吉田)	島根県	島根県
主要地方道 大崎上島循環線(沖浦)	広島県	広島県
主要地方道 福山沼隈線(草戸町～熊野町)	広島県	広島県
一般県道 津之郷山守線(瀬戸町～駅家町)	広島県	広島県
地域高規格道路 広島高速道路 一般県道 温品二葉の里線(東部線Ⅰ期)	広島市	広島県
一般県道 龍ヶ岳御所浦線(横浦・嵐口)	熊本県	熊本県
一般県道 手打蘭牟田港線(手打)	鹿児島県	鹿児島県
地域高規格道路 大隅縦貫道(Ⅰ期) 一般県道 鹿屋串良インター線(串良鹿屋道路)	鹿児島県	鹿児島県
市道 安城平松線	西之表市	鹿児島県
市道 志味屋線	名護市	沖縄県
市道 勝連2-52号線	うるま市	沖縄県
市道 B-54号線	宮古島市	沖縄県

都市計画道路 金星橋	北海道	北海道
都市計画道路 中央通（留辺薬町）	北海道	北海道
都市計画道路 札幌新道	札幌市	北海道
都市計画道路 手稲左股通	札幌市	北海道
都市計画道路 西5丁目・樽川通	札幌市	北海道
都市計画道路 福住・桑園通（中央区側）	札幌市	北海道
都市計画道路 西7丁目通	札幌市	北海道
都市計画道路 富丘通	札幌市	北海道
都市計画道路 新川富丘通橋	札幌市	北海道
都市計画道路 手稲左股通（第2工区）	札幌市	北海道
都市計画道路 南1条通	札幌市	北海道
都市計画道路 高崎駅東口線（第2工区）	群馬県	群馬県
都市計画道路 放射第16号線	東京都	東京都
都市計画道路 放射第17号線	東京都	東京都
都市計画道路 環状第6号線	東京都	東京都
都市計画道路 調布保谷線（保谷）	東京都	東京都
都市計画道路 相原城山線	神奈川県	神奈川県
都市計画道路 瀬戸大府線	愛知県	愛知県
都市計画道路 万場藤前線（正江橋）	名古屋市	愛知県
都市計画道路 椿町線	名古屋市	愛知県
都市計画道路 建石線（神原） （限度額立体交差事業）	兵庫県	兵庫県
都市計画道路 尼崎宝塚線	兵庫県	兵庫県
都市計画道路 黒橋線	兵庫県	兵庫県
都市計画道路 大森高畑線外1線	奈良県	奈良県
都市計画道路 諏訪森神野線	堺市	大阪府
都市計画道路 新若戸道路	北九州市	福岡県
都市計画道路 日明渡船場線	北九州市	福岡県
都市計画道路 豊見城中央線外1線（2工区）	沖縄県	沖縄県
都市計画道路 南風原中央線（1工区）	沖縄県	沖縄県
都市計画道路 山手線（1工区）	名護市	沖縄県
広島高速5号線	広島高速道路公社	広島県

【土地地区画整理事業】

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
上河原崎・中西特定土地地区画整理事業	茨城県	茨城県
茂呂第一土地地区画整理事業	伊勢崎市	群馬県
岩沢南部土地地区画整理事業	飯能市	埼玉県
白岡駅東部中央土地地区画整理事業	白岡町	埼玉県
吉川中央土地地区画整理事業	吉川中央土地地区画整理組合	埼玉県
庄内土地地区画整理事業	庄内土地地区画整理組合	長野県
三日市保育所周辺地区土地地区画整理事業	黒部市	富山県
多治見駅北土地地区画整理事業	多治見市	岐阜県
岐阜市則武新田土地地区画整理事業	則武新田土地地区画整理組合	岐阜県
南浅田土地地区画整理事業	浜松市	静岡県
上志段味特定土地地区画整理事業	上志段味特定土地地区画整理組合	愛知県
堅田駅西口土地地区画整理事業	大津市	滋賀県
福知山駅周辺土地地区画整理事業	福知山市	京都府
尾生久米田特定土地地区画整理事業	岸和田市尾生久米田土地地区画整理組合	大阪府
J R奈良駅南特定土地地区画整理事業	奈良市	奈良県
五位堂駅前北第二土地地区画整理事業	香芝市	奈良県
川中土地地区画整理事業	下関市	山口県
下大利駅東土地地区画整理事業	大野城市	福岡県
東長崎平間・東地区土地地区画整理事業	長崎市	長崎県
原良第三地区土地地区画整理事業	鹿児島市	鹿児島県
湯之元第一地区土地地区画整理事業	日置市	鹿児島県
温泉場土地地区画整理事業	薩摩川内市	鹿児島県
葛城一体型特定土地地区画整理事業	都市再生機構	茨城県
萱丸一体型特定土地地区画整理事業	都市再生機構	茨城県
浦和東部第二特定土地地区画整理事業	都市再生機構	さいたま市
岩槻南部新和西特定土地地区画整理事業	都市再生機構	さいたま市

【都市再生推進事業】

(都市再生区画整理事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
新郷東部第2土地区画整理事業	川口市	埼玉県
岩槻駅西口土地区画整理事業	さいたま市	埼玉県
打越土地区画整理事業	八王子市	東京都
三日市保育所周辺地区土地区画整理事業	黒部市	富山県
浜山地区土地区画整理事業	神戸市	兵庫県
物井特定土地区画整理事業	都市再生機構	千葉県

【都市再生推進事業】

(都市再生総合整備事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
堺市臨海・中心部地域都市再生総合整備事業	堺市・都市再生機構	大阪府
京浜臨海部地域都市再生総合整備事業	横浜市・川崎市・都市再生機構	神奈川県

【住宅市街地盤整備事業】

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
つくばニュータウン		
新都市中央通り線他3路線(葛城地区)	茨城県	茨城県
新都市中央通り線他2路線(萱丸地区)	茨城県	茨城県
新都市中央通り線他2路線(島名福田坪地区)	茨城県	茨城県
真瀬今鹿島線他1路線	茨城県	茨城県
海老ヶ島東部地区		
海老ヶ島中央通り線	茨城県	茨城県
藤和フレッシュタウン七久保		
県道 宇都宮鹿沼線	栃木県	栃木県
西大袋土地区画整理		
大袋駅西口線	越谷市	埼玉県
浦和東部第二他1		
3・3・32浦和東京線他4路線	さいたま市	埼玉県
3・3・74美園5号線他4路線	さいたま市	埼玉県
広島西部丘陵都市(石内地区)		
県道 伴広島線	広島市	広島県
金田東地区他1		
市道3・3・39中島中野線外1路線	都市再生機構	千葉県
柏北部中央・東		
3・2・40十余二船戸線外1路線	都市再生機構	千葉県
千葉ニュータウン		
1～3駅圏広場	都市再生機構	千葉県
1～3駅圏下水道	都市再生機構	千葉県
5駅圏道路	都市再生機構	千葉県
和泉中央丘陵		
東部EB-13街区他多目的広場	都市再生機構	大阪府

【住宅市街地総合整備事業】

(住宅市街地総合整備事業)

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
大日西地区住宅市街地総合整備事業	足利市	栃木県
市場上地区住宅市街地総合整備事業	舞鶴市	京都府
若江・岩田・瓜生堂地区住宅市街地総合整備事業	東大阪市	大阪府
北大浦地区住宅市街地総合整備事業	長崎市	長崎県
南大浦地区住宅市街地総合整備事業	長崎市	長崎県
滑石地区住宅市街地総合整備事業	長崎市	長崎県
丸山地区住宅市街地総合整備事業	北九州市	福岡県
大浜地区住宅市街地総合整備事業	福岡市	福岡県
十善寺地区住宅市街地総合整備事業	長崎市	長崎県
泉・住吉地区住宅市街地総合整備事業	長崎市	長崎県

(街なみ環境整備事業)

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
古川地区街なみ環境整備事業	飛騨市	岐阜県
新長田地区街なみ環境整備事業	神戸市	兵庫県
口銀谷地区街なみ環境整備事業	朝来市	兵庫県
総社商店街地区街なみ環境整備事業	総社市	岡山県
鹿野区域街なみ環境整備事業	鳥取市	鳥取県
本町地区街なみ環境整備事業	つるぎ町	徳島県
秋月地区街なみ環境整備事業	朝倉市	福岡県
御供所地区街なみ環境整備事業	福岡市	福岡県
隈地区街なみ環境整備事業	日田市	大分県

【港湾整備事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
石狩湾新港西地区多目的国際ターミナル整備事業	国	北海道
能代港外港地区防波堤整備事業	国	秋田県
大阪港北港南地区～南港地区臨港道路整備事業	国	大阪府
和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業	国	和歌山県
北九州港洞海地区新若戸道路整備事業	国	福岡県

【港湾事業】

(補助事業等)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
横須賀港走水・大津地区小型船だまり整備事業	横須賀市	神奈川県
直江津港東ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業	新潟県	新潟県
清水港新興津地区港湾緑地整備事業	静岡県	静岡県
大阪港南港～此花地区臨港鉄道整備事業(北港7ノボート線)	大阪市	大阪府
安来港港内地区海域環境創造・自然再生事業	島根県	島根県
河下港垂水地区港湾緑地整備事業	島根県	島根県
広島港五日市地区海域環境創造・自然再生事業	広島県	広島県
尾道糸崎港浦崎地区海域環境創造・自然再生事業	広島県	広島県
横田港坊地地区海域環境創造・自然再生事業	広島県	広島県
徳島小松島港沖洲地区小型船だまり整備事業	徳島県	徳島県
新居浜港東港地区国内物流ターミナル整備事業	新居浜港務局	愛媛県
中之島港中之島地区離島ターミナル整備事業	鹿児島県	鹿児島県
湾港湾地区離島ターミナル整備事業	鹿児島県	鹿児島県
亀徳港亀徳地区防波堤整備事業	鹿児島県	鹿児島県
北九州港戸畑地区多目的国際ターミナル整備事業	北九州市	福岡県
与路港与路地区防波堤整備事業	瀬戸内町	鹿児島県

【下水道事業】
 (補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
木古内町公共下水道事業(木古内処理区)	木古内町	北海道
豊富町特定環境保全公共下水道事業(豊富処理区)	豊富町	北海道
利尻町特定環境保全公共下水道事業(沓形処理区)	利尻町	北海道
佐呂間町特定環境保全公共下水道事業(佐呂間処理区)	佐呂間町	北海道
遠軽町公共下水道事業(白滝処理区)	遠軽町	北海道
石巻市特定環境保全公共下水道事業(雄勝処理区)	石巻市	宮城県
登米市特定環境保全公共下水道事業(豊里処理区)	登米市	宮城県
遊佐町特定環境保全公共下水道事業(遊佐処理区)	遊佐町	山形県
日光市特定環境保全公共下水道事業(湯西川処理区)	日光市	栃木県
芳賀町公共下水道事業(芳賀処理区)	芳賀町	栃木県
北杜市特定環境保全公共下水道事業(小淵沢東部処理区)	北杜市	山梨県
高山市特定環境保全公共下水道事業(栢尾処理区)	高山市	岐阜県
新川東部流域下水道事業(新川東部処理区)	愛知県	愛知県
長久手町公共下水道事業(長久手南部処理区)	長久手町	愛知県
常滑市公共下水道事業(常滑市雨水排水区他)	常滑市	愛知県
東浦町公共下水道事業(東浦町雨水排水区他)	東浦町	愛知県
北名古屋市公共下水道事業(新川東部処理区)	北名古屋市	愛知県
豊山町公共下水道事業(新川東部処理区)	豊山町	愛知県
播磨町公共下水道事業(古宮第2排水区)	播磨町	兵庫県
吉野町特定環境保全公共下水道事業(吉野川処理区)	吉野町	奈良県
大淀町特定環境保全公共下水道事業(吉野川処理区)	大淀町	奈良県

精華町公共下水道事業（菅井排水区）	精華町	京都府
美浜町公共下水道事業（松原処理区）	美浜町	和歌山県
浜田市特定環境保全公共下水道事業（国府処理区）	浜田市	島根県
赤磐市公共下水道事業（山陽処理区）	赤磐市	岡山県
真庭市公共下水道事業（久世勝山処理区）	真庭市	岡山県
里庄町公共下水道事業（里庄処理区）	里庄町	岡山県
岡山市特定環境保全公共下水道事業（御津中央処理区）	岡山市	岡山県
三次市特定環境保全公共下水道事業（布野処理区）	三次市	広島県
江田島市特定環境保全公共下水道事業（切串処理区）	江田島市	広島県
安芸太田町特定環境保全公共下水道事業（加計処理区）	安芸太田町	広島県
世羅町公共下水道事業（甲世処理区）	世羅町	広島県
岩国市公共下水道事業（由宇処理区）	岩国市	山口県
吉野川市特定環境保全公共下水道事業（川島処理区）	吉野川市	徳島県
つるぎ町特定環境保全公共下水道事業（貞光処理区・排水区）	つるぎ町	徳島県
広川町公共下水道事業（矢部川処理区）	広川町	福岡県
嬉野市公共下水道事業（嬉野処理区）	嬉野市	佐賀県
基山町公共下水道事業（宝満川上流処理区）	基山町	佐賀県
みやき町特定環境保全公共下水道事業（中原処理区）	みやき町	佐賀県
みやき町公共下水道事業（北茂安処理区）	みやき町	佐賀県
日向市都市下水路事業（財光寺排水区）	日向市	宮崎県

【都市公園事業】
 (補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
旗立緑地	仙台市	仙台市
展勝地公園	北上市	岩手県北上市
まつぶし緑の丘公園	埼玉県	埼玉県松伏町
狭山ジョンソン基地跡地公園	埼玉県	埼玉県狭山市
古利根川地区	春日部市	埼玉県春日部市
佐久総合運動公園	佐久市	長野県佐久市
水橋東公園	富山市	富山県富山市
山室二区公園	富山市	富山県富山市
能登歴史公園(国分寺地区)	石川県	石川県七尾市
卯辰山公園	金沢市	石川県金沢市
びわこ地球市民の森	滋賀県	滋賀県守山市
玖珂町総合公園	岩国市	山口県
南部健康運動公園	徳島県	徳島県阿南市
今治西部丘陵公園	今治市	愛媛県今治市
中島霊園	帯広市	北海道帯広市
こどもの国公園	沖縄市	沖縄県沖縄市