

第 2 4 回 国土交通省政策評価会

議 事 次 第

1 挨拶

2 議題

- (1) 平成 22 年度末政策評価関係公表資料について
- (2) 平成 23 年度取りまとめ政策レビューの取組方針について
 - ①美しい国づくり政策大綱
 - ②市町村の防災判断を支援する警報の充実

 - ③地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
 - ④土砂災害防止法

 - ⑤スーパー中枢港湾プロジェクト
 - ⑥バリアフリー法

 - ⑦仕事の進め方の改革

第24回 国土交通省政策評価会

資料一覧

- 資料1 ー① 平成21～22年度政策レビュー評価書（委員限り）
- ー② 個別公共事業の評価書（その2）ー平成22年度ー（委員限り）
- ー③ 個別研究開発課題評価書ー平成22年度ー（委員限り）
- ー④ 平成22年度国土交通省事後評価実施計画（委員限り）
- ー⑤ 平成23年度国土交通省事後評価実施計画（委員限り）

- 資料2 ー① 平成23年度 政策評価のスケジュール（案）
- ー② 平成23年度政策レビューテーマ一覧
- ー③ 政策レビューテーマ一覧

- 資料3 ー① 美しい国づくり政策大綱
- ー② 市町村の防災判断を支援する警報の充実

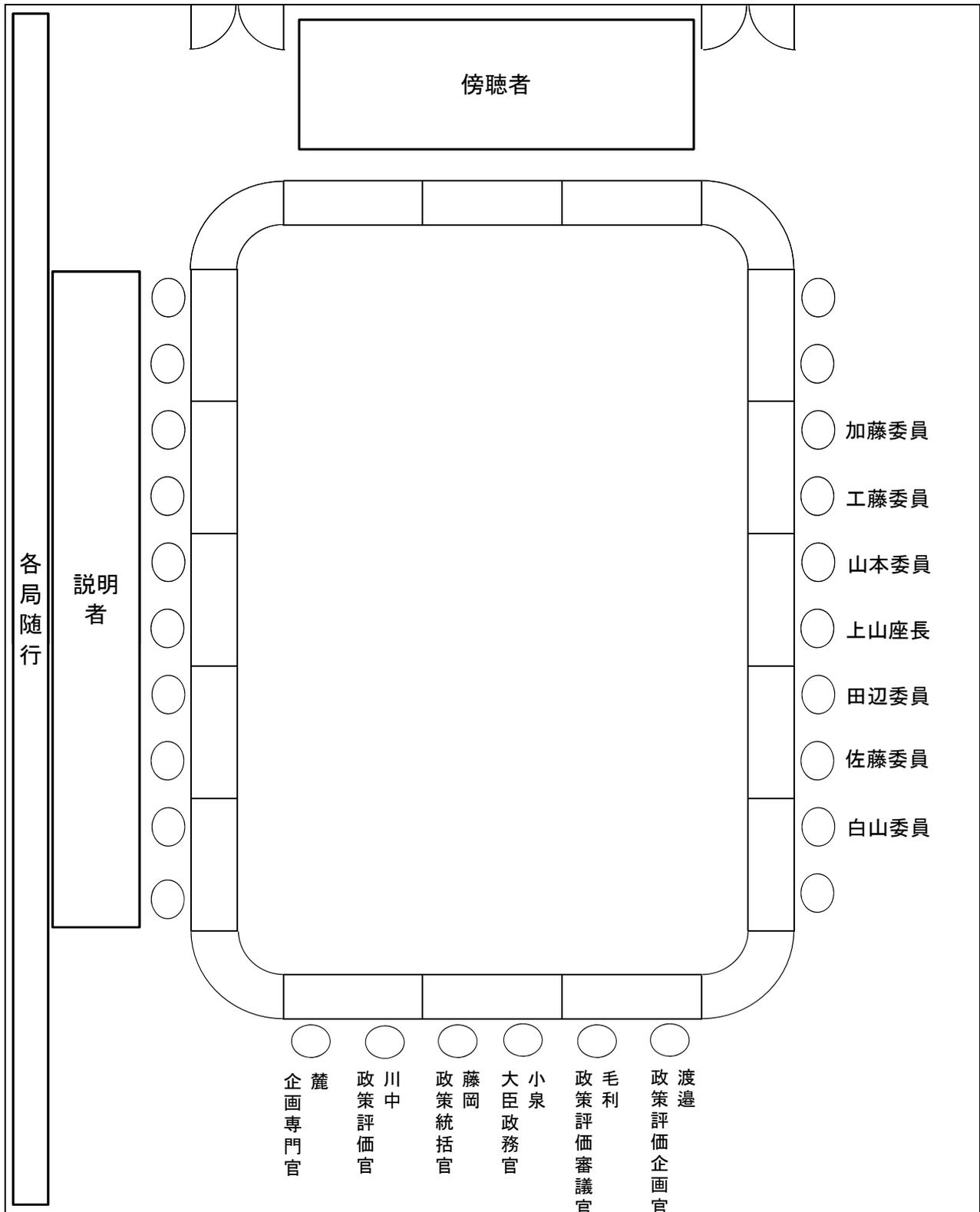
- ー③ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
- ー④ 土砂災害防止法

- ー⑤ スーパー中枢港湾プロジェクト
- ー⑥ バリアフリー法

- ー⑦ 仕事の進め方の改革

第24回 国土交通省政策評価会

平成23年4月21日(木)15:00~16:30
合同庁舎3号館11階特別会議室



国土交通省政策評価会委員名簿

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
白山 真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
田辺 国昭	東京大学公共政策大学院院長
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
山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

（五十音順：平成23年4月21日現在）

平成23年度 政策評価のスケジュール(案)

資料2-①

平成23年4月21日現在

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事後評価実施計画の策定・変更					●大臣決定 (24年度計画の策定及び 23年度計画の追加・修正)							●大臣決定 (24年度計画の追加・ 修正)
1 政策チェックアップ			☆政策評価会	●大臣決定								
2 政策アセスメント					●大臣決定 (概算要求時)							
3 政策レビュー (テーマ設定)			検討会									
(23年度とりまとめ評価書)		☆政策評価会	検討会			・評価会委員 の個別指導		☆政策評価会		検討会		●大臣決定
個別公共事業評価					●大臣決定 (概算要求時)				●大臣決定			●大臣決定
個別研究開発課題評価					●大臣決定 (概算要求時)							●大臣決定
規制の事前評価 (RIA)	・随時実施し、公表 <平成19年10月より義務化:平成23年3月現在で法律25件、政令6件の規制(81件)について実施>											
租税特別措置に係る 事前・事後評価	・平成22年度より実施				●大臣決定							

総務省

・総合性・統一性政策評価 ・評価書の審査・認定	・随時実施し、評価書通知、勧告及び公表							・個別審査				・公表
----------------------------	---------------------	--	--	--	--	--	--	-------	--	--	--	-----

(注) 例年のスケジュールを参考に作成。

平成23年度政策レビューテーマ一覧

	テ ー マ		担 当 局 等
第1グループ	①	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）
	②	市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁
第2グループ	③	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
	④	土砂災害防止法	河川局
第3グループ	⑤	スーパー中枢港湾プロジェクト	港湾局
	⑥	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）
第4グループ	⑦	仕事の進め方の改革	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）

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
平成14年度	ダム事業 -地域に与える様々な効果と影響の検証-	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 -都市再生のための道路整備-	道路局、都市・地域整備局
	都心居住の推進 -良好な居住環境の形成-	住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
	空港整備 -国内航空ネットワークの充実-	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 -グローバル化時代に向けて-	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 -リゾート法の今日的考察-	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 -自動車税グリーン化等による取り組み-	総合政策局、大臣官房、自動車交通局
	道路交通の安全施策 -幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等-	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 -いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証-	自動車交通局、政策統括官（物流）
	内航海運のあり方 -内航海運暫定措置事業の今後の進め方-	海事局
河川環境保全のための水利調整 -取水による水無川の改善-	河川局	
平成15年度	都市鉄道整備のあり方 -新たな社会的ニーズへの対応-	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 -都市緑地保全法等による施策展開の検証-	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 -都市型豪雨等への対応-	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 -大規模油流出への対応-	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 -都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応-	下水道部、河川局
	火山噴火への対応策 -有珠山・三宅島の経験から-	河川局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 -地域と市民のみなとの実現に向けて-	港湾局
土地の有効利用 -土地の流動化への取り組み-	土地・水資源局、総合政策局	
平成16年度	国内航空における規制緩和 -改正航空法による規制緩和の検証-	航空局
	道路管理の充実 -路上工事の縮減-	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 -災害による被害軽減に向けて-	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 -国際交流の拡大に向けて-	総合観光政策審議官
今後の物流施策の在り方 -新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて-	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	
平成17年度	バリアフリー社会の形成 -交通バリアフリー法等の検証-	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 -海上における死亡・行方不明者の減少-	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 -放置艇対策等の総合的な取り組み-	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 -水資源計画の在り方-	水資源部
	国土政策 -国土計画の在り方-	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 -現行の計画体系の見直しに向けて-	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 -港湾EDIシステムに関する検証-	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）
行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 -行政委託型公益法人等が行う事業等の検証-	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	
平成18年度	行政行動の改革 -改革はどこまで進んだか- 改革のポイント①成果主義②局横断的な取組み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）	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 -これまでの施策の検証と今後の在り方-	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 -建設リサイクル法の検証-	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
	環境政策・省エネルギー政策 -環境行動計画を踏まえて-	全部局等（総合政策局取りまとめ）

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
平成19年度	不動産取引価格情報の開示 -土地市場の条件整備-	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み -河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方-	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 -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-	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	航空局
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進	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（国土等）、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成22年度	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官
	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
	首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しについて	国土計画局
	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
	鉄道の安全施策	鉄道局
平成23年度 （予定）	仕事の進め方の改革	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の促進に関する法律）	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
	スーパー中枢港湾プロジェクト	港湾局
	市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁
*	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	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
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	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

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
成 25 年度 (予定)	不動産投資市場の条件整備	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
平 成 26 年度 (予定)	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	官庁営繕部
	水資源政策	土地・水資源局水資源部、河川局
	自転車交通	都市・地域整備局、道路局
	貨物自動車運送のあり方	自動車交通局、政策統括官（物流）

*を付したテーマについては、別に定める日までに評価結果を取りまとめる。

平成23年度取りまとめ政策レビューの取組状況

資料3—①

テーマ名	美しい国づくり政策大綱
評価の目的、必要性	美しい国づくり政策大綱は、国土を国民一人一人の資産として、我が国の美しい自然との調和を図りつつ整備し、次の世代に引き継ぐという理念の下、行政の方向を美しい国づくりに向けて大きく舵をきることとし、「美しさ」に絞って具体的なアクションを念頭に置いて、国土交通省として平成15年7月にとりまとめた。このアクションにより、各主体による取り組みが深化されているかについて評価を行うとともに、良好な景観の形成を一層推進するため、評価結果を今後の政策に適切に反映していく必要がある。
対象政策	美しい国づくり政策大綱に示された「美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方」がどの程度実践されたかを評価するため、各主体による取り組みを深化させるため実効性確保を主眼において具体的に展開する施策として同大綱に示された「15の具体的施策」を中心にレビューを行う方向で関係部局と調整中。
評価の視点	以下の視点から評価を実施する。 <ul style="list-style-type: none"> ・美しい国づくり政策大綱に示された「15の具体的施策」の数値目標等が達成されているか、または、これらの施策がどのように実施され、どのような効果があったのか ・それにより、同大綱に示された「美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方」に沿って、各主体による取り組みがどの程度深化したか ・前述の「基本的考え方」がどの程度実践されたか
評価手法	「15の具体的施策」を中心に以下の手法により評価を実施することを念頭に関係部局と調整中。 <ol style="list-style-type: none"> ①数値目標等の達成状況を把握 ②施策の効果や課題について、各地域における具体的な取り組み事例を活用し、評価・分析 ③社会資本整備重点計画や政策チェックアップの関連指標、関連する既存データ、アンケート調査結果等を活用して評価・分析 ④有識者の意見聴取
検討状況	①「15の具体的施策」の数値目標の達成状況等の調査を進めているところ。
第三者の知見の活用	有識者からご意見等をいただくことを予定。
備考	

美しい国づくり政策大綱の概要 (1/2)

美しい国づくり政策大綱は、国土を国民一人一人の資産として、我が国の美しい自然との調和を図りつつ整備し次の世代に引き継ぐという理念の下、行政の方向を美しい国づくりに向けて大きく舵を切ることとし、「美しさ」に絞った具体的なアクションを念頭に置いて、国土交通省として平成15年7月にとりまとめた。

I. 現状に対する認識と課題

II. 美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方

○取り組みの基本姿勢

- ・地域の個性重視
- ・美しさの内部目的化
- ・良好な景観を守るための先行的、明示的な措置
- ・持続的な取り組み
- ・市場機能の積極的な活用
- ・良質なものを長く使う姿勢と環境整備

○地域ごとの状況に応じた取り組みの考え方

- ・美しさに関するコンセンサスの状況に応じた施策展開

○各主体の役割と連携

- ・住民、NPOの参画と主体的取り組み
- ・地方公共団体、特に市町村の重要な役割
- ・国の役割
- ・企業の市場における役割
- ・専門家の活用
- ・施策連携、機関連携、協調

○各主体の取り組みの前提となる条件整備

- ・人材育成
- ・情報提供等
- ・技術開発

美しい国づくり政策大綱の概要 (2/2)

Ⅲ. 美しい国づくりのための施策展開

国土交通省は、「Ⅱ. 美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方」に沿って、各主体による取り組みをさらに深化させるため、特に実効性確保を主眼においた、下記の施策を具体的に展開していく。

15の具体的施策

- ①事業における景観形成の原則化
- ②公共事業における景観アセスメント(景観評価)システムの確立 ……別紙2
- ③分野ごとの景観形成ガイドラインの策定等 ……別紙3
- ④景観に関する基本法制の制定
→景観法の制定 ……別紙1
- ⑤緑地保全、緑化推進策の充実
→都市緑地保全法の改正 ……別紙1
- ⑥水辺・海辺空間の保全・再生・創出
- ⑦屋外広告物制度の充実等
→屋外広告物法等の改正 ……別紙1
- ⑧電線類地中化の推進
- ⑨地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討
- ⑩多様な担い手の育成と参画推進
- ⑪市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進
- ⑫地域景観の点検促進
- ⑬保全すべき景観資源データベースの構築
- ⑭各主体の取り組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開
- ⑮技術開発

景観緑三法について

全国各地で良好な景観の形成への取組みを総合的かつ体系的に推進するため、景観法を始めとする、景観緑三法が平成16年6月に公布され、平成17年6月に全面施行された。

景観に関する法制の整備 [景観法]

景観を整備・保全するための
基本理念の明確化

国民・事業者・行政の責務の明確化

景観についての基本計画の作成

景観形成のための行為規制を行う
仕組みの創設

等

緑に関する法制の抜本的見直し [都市緑地保全法等の一部を改正する法律]

都市公園の整備及び
緑地保全・緑化の総合的推進

立体的に公園区域を定める
制度の創設

都市近郊の里山の緑を保全する
制度の拡充

大規模建築物における
緑化率規制の導入

等

一体的な
効果の
発現

屋外広告物に関する制度の充実

[景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律]

市町村の役割強化

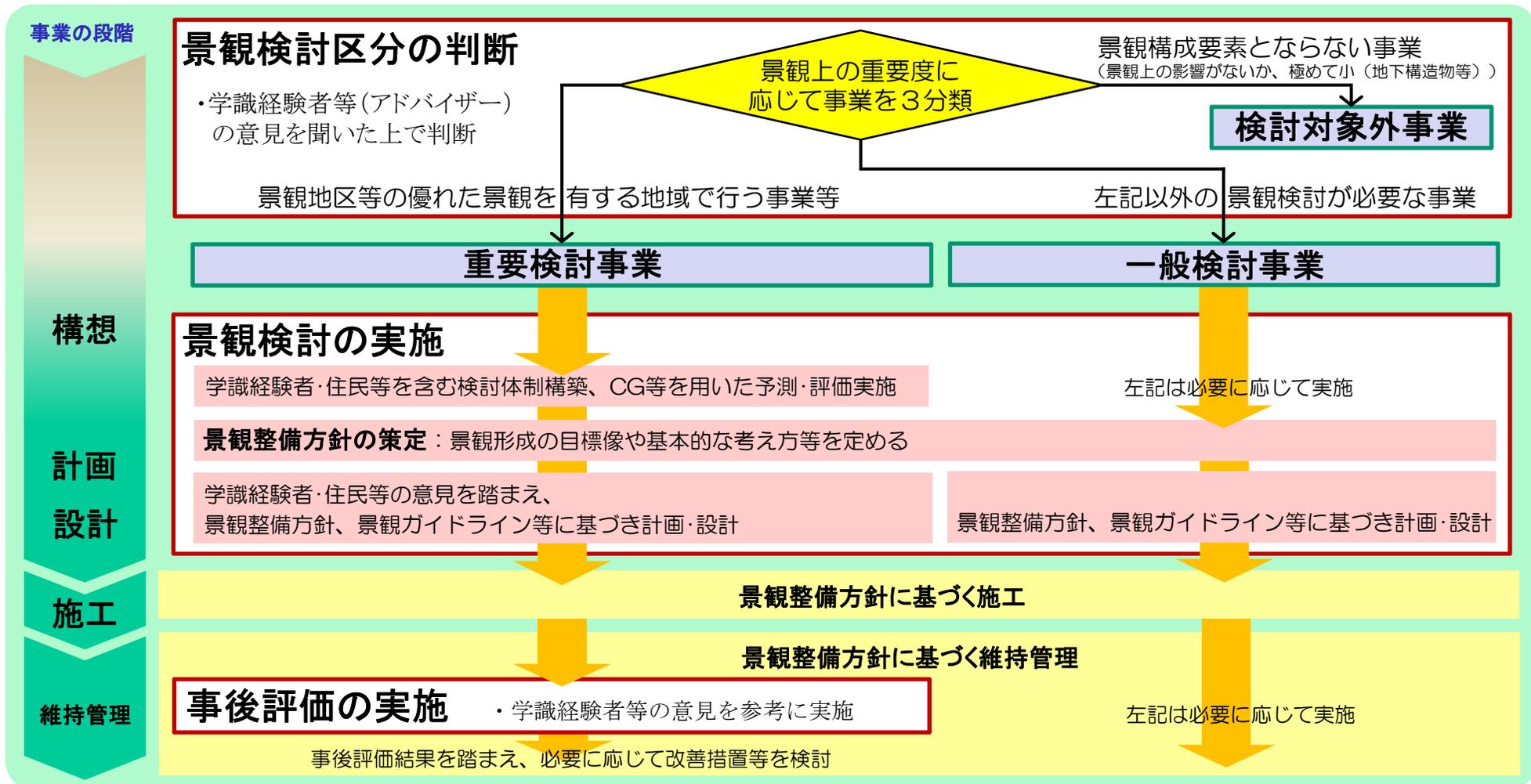
簡易除却制度の拡充

屋外広告業の適正な運営の確保 等

公共事業における景観アセスメント（景観評価）システムの確立

- ・平成16年6月、「国土交通省所管公共事業における景観評価の基本方針(案)」を策定。これに基づき44の直轄事業において景観評価を試行(H16～18)。
- ・平成19年3月、「国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針(案)」を、試行を踏まえ策定。これに基づき直轄事業について景観評価を行い計画・設計等に反映させる景観検討のシステムを確立。平成19年度より本格運用。

■景観検討のながれ



「美しい国づくり政策大綱」に基づき、事業担当各職員が事業執行の各段階で活用するものとして、基本的視点や検討方法、手続きの考え方など地域を問わず全国的に適用すべき基本的事項、意匠・色彩の計画や施工方法など地域特性に応じて適用する参考的事項を明解にかつ可能な限り網羅的に整理したガイドラインを分野ごとに策定。

ガイドライン名	策定期期
「官庁営繕事業における景観形成ガイドライン」	平成16年 5月
「航路標識整備事業景観形成ガイドライン」	平成17年 3月
「港湾景観形成ガイドライン」	平成17年 3月
「住宅・建築物等整備事業に係る景観ガイドライン」	平成17年 3月
「道路デザイン指針(案)」	平成17年 3月
景観形成ガイドライン「都市整備に関する事業」(案)	平成17年 3月
「海岸景観形成ガイドライン」	平成18年 1月
河川景観ガイドライン「河川景観の形成と保全の考え方」	平成18年10月
「砂防関係事業における景観形成ガイドライン」	平成19年 2月

美しい国づくり政策大綱

平成15年7月
国土交通省

- 目 次 -

前文 1
現状に対する認識と課題 2
美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方.....	6
美しい国づくりのための施策展開10

前文

戦後、我が国はすばらしい経済発展を成し遂げ、今やEU、米国と並ぶ3極のうちの1つに数えられるに至った。戦後の荒廃した国土や焼け野原となった都市を思い起こすとき、まさに奇蹟である。

国土交通省及びその前身である運輸省、建設省、北海道開発庁、国土庁は、交通政策、社会資本整備、国土政策等を担当し、この経済発展の基盤づくりに邁進してきた。

その結果、社会資本はある程度量的には充足されたが、我が国土は、国民一人一人にとって、本当に魅力あるものとなったのであろうか？。

都市には電線がはりめぐらされ、緑が少なく、家々はブロック塀で囲まれ、ビルの高さは不揃いであり、看板、標識が雑然と立ち並び、美しさとはほど遠い風景となっている。四季折々に美しい変化を見せる我が国の自然に較べて、都市や田園、海岸における人工景観は著しく見劣りがする。

美しさは心のあり様とも深く結びついている。私達は、社会資本の整備を目的でなく手段であることをはっきり認識していたか？、量的充足を追求するあまり、質の面でおろそかな部分がなかったか？、等々率直に自らを省みる必要がある。また、ごみの不法投棄、タバコの吸い殻の投げ捨て、放置自転車等の情景は社会的モラルの欠如の表れでもある。

もとより、この国土を美しいものとする努力が嘗々と行われてきているのも事実であるが、厚みと広がりを持った努力とは言いがたい状況にある。

国土交通省は、この国を魅力ある国にするために、まず、自ら襟を正し、その上で官民挙げての取り組みのきっかけを作るよう努力すべきと認識するに至った。そして、この国土を国民一人一人の資産として、我が国の美しい自然との調和を図りつつ整備し、次の世代に引き継ぐという理念の下、行政の方向を美しい国づくりに向けて大きく舵を切ることとした。

このため、本年1月から省内に「^{うま}美し国づくり委員会」を組織し、延べ11回にのぼる議論を積み重ねてきた。課題は多々あるが、「美しさ」に絞って、それも具体的なアクションを念頭に置きながら、この政策大綱をまとめた。

これを契機に、美しい国づくり・地域づくりについて、国民一人一人の広範な議論、具体的取り組みへの参画が促進されることを期待する次第である。

現状に対する認識と課題

(1) 我が国の景観・風景の現状

我が国は地域による気候・風土の多様性、四季の変化に富んでおり、水と緑豊かな美しい自然景観・風景に恵まれている。その美しさは海外からも高い評価を得ている。



秩序ある畑利用が織りなす美しい田園風景（北海道網走地方）



四季を通じて多数の観光客でにぎわう姫川流域（長野県白馬村）



夕暮れの玄海灘（福岡県福岡市）



景観等周辺の自然環境に配慮した桂浜（高知県高知市）



美しいサンゴ礁のある南の島（沖縄県慶良間列島）

また、地域の歴史や文化に根ざした街なみ、建造物等が各地に残されており、それらの美しさ、価値が再発見され、保全や復元の取り組みが見られる。



歴史的な景観が保存されている今井町の街並み（奈良県橿原市）



歴史的建造物を保存・活用した神戸税関本関（兵庫県神戸市）

他方、国土づくり、まちづくりにおいて、経済性や効率性、機能性を重視したため美しさへの配慮を欠いた雑然とした景観、無個性・画一的な景観等が各地で見られる。



看板等の無秩序な乱立により雑然とした景観



電線類により景観が損なわれている街なみ

公共的空間でのごみ投棄など国民のモラルを問われる事例も見られる。



駅前に放置された自転車



河川敷に投棄された自動車

美しさへの配慮を欠いていたという点では、公共事業をはじめ公共の営みも例外ではなかったと認識すべきである。



日本橋の上を通過する都市高速道路
(東京都中央区)



海岸を埋め尽くしていた消波ブロック
(静岡県熱海市)

(2) これまでの取り組み

このような現状に対し、これまでも良好な景観・風景を守り、あるいはつくり出すための様々な努力がなされてきた。行政としても良好な景観形成のための事業や規制・誘導策に取り組んできた。



史蹟名勝との調和を図った紅葉谷川（広島県宮島町）



美観地区等や独自の景観条例により良好な景観を形成（岡山県倉敷市）



歴史的・文化的な港湾施設を保全・改修した門司港レトロ地区（福岡県北九州市）



ライトアップによる夜間景観の演出（東京都千代田区）

(3) 景観形成の取り組みを取り巻く情勢

一方、近年、良好な景観形成に対する関心やニーズが一層高まる中、景観形成の取り組みを取り巻く情勢に様々な動きが見られる。眺望・景観をめぐる紛争が各地で発生していること、地域の景観問題への対応のため独自の条例を定める地方公共団体が増加していること、住民団体・NPOによる公共事業や公共的施設管理への参画が進んでいることなどが挙げられる。



市民参加による道路植栽（東京都八王子市）

美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方

(1) 取り組みの基本姿勢

地域の個性重視

歴史、文化、風土など地域の特性に根ざし、自然と人の営みの調和の下で地域の個性ある美しさを重視していくことが重要である。また、地域の個性は、その地域の人々だけではなく、そこを訪れる人々や専門家など外部の評価も踏まえることでより確かなものとなる。

美しさの内部目的化

美しさの形成を、公共事業や建築活動などの際の特別なグレードアップとして実施するのではなく、それらの実施に際し拠るべき原則の一つ、原則として実施すべき要素の一つとして位置付けるなど、行政及び国民の活動の内部目的とする。

良好な景観を守るための先行的、明示的な措置

現在有している地域の個性や美しさも漠然と人々に認識されているだけでは、老朽化や開発行為など他の要因により突然損なわれる場合がある。良好な景観を守るためには、地域住民自らの評価、自覚の上に立って、損なわれる前に法規制をかける等先行的・明示的な措置を講ずることが重要である。

持続的な取り組み

景観・風景は長時間にわたって行政、国民個人、企業等の様々な主体の役割分担と協働により形成されるものであり、各主体の持続的取り組みのための計画、組織、制度などのシステムの確立が重要である。

市場機能の積極的な活用

良好な景観形成が自律的に進むためには、住宅や建築物等の市場において、良好な景観の形成・保全に向けて各主体にとって経済的インセンティブが働くよう景観的な価値が適正に評価される等の環境整備を図り、市場機能を活用した景観の形成を促進することが重要である。

良質なものを長く使う姿勢と環境整備

我が国においては、特に戦後復興期以降、都市化、土地利用変化が急速に進展し、建物の更新が頻繁であった。このような状況では、無意識のうちに、「身の回りの景観・風景は所詮すぐに変わるもの」という認識に陥りやすく、良質なものをつくり、それを長く使うという意識を育てにくい。このような状況を改善するためには、良好な景観の要素となる良質なものに対し、その設計や施工に携わった者も含め、評価を与え、それを長く使う姿勢、及びそれを支える技術開発を含めた環境整備が重要である。

(2) 地域ごとの状況に応じた取り組みの考え方

美しさに関するコンセンサスの状況に応じた施策展開

地域の美しさが地域の歴史、文化、風土などに根ざし、また、美しさに対して多様な捉え方があることを踏まえると、地域の景観の現状やコンセンサスの程度によりこの問題に対する取り組みのあり方が異なってくる。取り組みにあたっては、住民との協働のもと、試行的に良好な景観を形成すること等によって、よりよい方策を検討し、コンセンサスの形成を図ることも重要である。

以下に典型的な取り組みの考え方を示す。

< 悪い景観（景観阻害要因）とだれもが認めるものへの対応 >

空を覆う電線類、周囲の景観と調和しないガードレールや海岸の消波ブロック、林立する捨て看板、公共的空間のごみなどはだれもが認める景観阻害要因である。これらの除却・改良について、必要不可欠な機能の確保を前提に、行政は積極的に対応すべきである。

景観阻害要因の除却により日常的な空間の質は相当改善するものであり、全体のレベルアップ、住民意識向上、コンセンサス形成のためにも、まず不良なものの改善が重要である。

< 優れた景観とだれもが認めるものへの対応 >

世界文化遺産や伝統的建造物群保存地区の歴史的景観、我が国を代表する日本三景の自然景観などだれもが認める優れた景観は行政と国民の責務として保全すべきである。

これらの地域での公共事業においては、景観への影響に特段の配慮を払うべきであり、事業実施の是非、工法等について慎重に検討する必要がある。

また、鎮守の森のように、その地域に住む人ならだれもが守りたい

と思う景観もあり、このような地域景観への配慮も欠かせないものである。

一方、単に、既に形成された優れたものを守るにとどまらず、後世に残すべきシンボルとなるものをつくることや自然を再生することなど世代を超えて、または世代を経て初めて認められる優れた景観をつくることも、公共・民間を問わず現世代の重要な責務である。

< 普通の地域（コンセンサスがないうち）での対応 >

普通の住宅地や商店街、地方都市の駅前、郊外バイパスの沿道、身近な水辺など国民が日常的に接する普通の地域の大部分では、歴史性、風土性、文化性など地域の個性を規定するものがはっきりせず、どのような地域としていくかという点について住民のコンセンサスが形成されにくいというのが現状である。

このような地域では、コンセンサスを形成するプロセスを経る住民主体の地道な取り組みが重要である。例えば、比較的目標として分かりやすい水や緑を有効に活用した地域づくりを一つのきっかけとするなども考えられる。

（ 3 ） 各主体の役割と連携

住民、NPOの参画と主体的取り組み

美しい地域づくりのためには地域住民等個々人の自覚と身近な取り組みが必要である。公共事業等の実施や公共施設の管理においても美しさの質を上げるためには、住民、NPO等の力に期待できるところは大きく、一層の参画、さらには住民等が責任を持ち主体的に取り組むことを推進することが重要である。

地方公共団体、特に市町村の重要な役割

個性ある美しい地域づくりに関する取り組みの主体として地方公共団体の役割が重要である。特に地域や住民にもっとも身近な基礎的自治体である市町村の役割は大きい。

国の役割

地方公共団体や住民による取り組みへの支援や制度づくりなどの環境整備が国の中心的役割であるが、加えて、例えば世界に誇れ歴史に残るシンボルとなる特に優れたものをつくり出すというような先導的役割を果たすことも重要である。

企業の市場における役割

市場機能を活用した良好な街なみなどの景観形成を促進していく上で、企業の役割は重要であるが、とりわけ住宅等建築物からまちづくりまで含めた様々な技術や経験を有する企業の役割は重要であり、市場における、自覚を持った企業活動の促進が重要である。

専門家の活用

よりレベルの高い美しさを実現するため公共事業の実施の際に専門家の一流の識見・知見を取り入れることや行政と国民とを媒介するなど専門家に求められる役割も大きく、様々な状況にふさわしい専門家の活用が重要である。また、美しさや景観に関連する専門分野は多岐にわたっており、これら多様な専門家の組織化・ネットワーク化も重要である。

施策連携、機関連携、協調

景観・風景は自然と公共施設、民間施設などから構成され、それらを管理する主体、それらに対する施策を所管する機関も様々である。良好な景観形成には様々な要素が全体として調和することが必要であり、その実現のためには事業などのハード施策と規制・誘導などのソフト施策の連携、行政機関相互や住民、企業等各主体との連携、協調が重要である。

また、全体として調和のあるものとするためには、関係者間での方針の合意や合意に向けた取り組みが重要である。

(4) 各主体の取り組みの前提となる条件整備

人材育成

美しい国づくりは、美しさを感じ行動する個々人の取り組みの積み重ねによるものであり、広く国民に対する教育・普及活動と国や地方公共団体で景観行政に携わる職員、地域におけるリーダー、技能者などの人材育成が重要である。

情報提供等

行政や住民がそれぞれの取り組みを進めるためには、地域の景観の現状に関する情報や景観を考える上で必要となる基礎的情報の共有が必要不可欠である。行政が住民と協働してこれら景観に関する情報を収集・蓄積、提供・公開することが重要である。

技術開発

長持ちする良質なものをつくる技術、過去の優れたものを保存・活用するための補修・補強技術、優れた景観・美しいデザインを評価する技術、優れた環境を保全・悪い環境を改善する技術など景観形成のための技術開発が重要である。

美しい国づくりのための施策展開

国土交通省は、美しい国づくりに向け、 章「美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方」に沿って、各主体によるこれまでの取り組みをさらに深化させるため、特に実効性確保を主眼においた下記の施策を具体的に展開していく。

短期間で重点的・集中的に取り組むべき事業については、目に見える成果を上げるためアクションプログラムとして事業ごとに一定年限内に達成すべき目標を具体的な数値目標等で示す。

さらに、実現を確かなものとするため具体的施策の措置状況等についてフォローアップを行っていく。

1 5 の具体的施策

事業における景観形成の原則化

景観形成に寄与する要素を事業実施の際にグレードアップ的に実施するのではなく、必要な技術開発や現場での試行を経て可能となったものは、原則として実施すべき要素とするための措置を講じる。

具体的には、技術基準や事業採択基準で景観の要素を明確に位置付けることや特別なモデル事業でのみ認められていたグレードアップを一般の事業で実施可能とすることを進めていく。

(例)

雨天時に下水中のごみ等が河川や海等へ流出しないよう貯留施設の整備等により合流式下水道を改善 【平成16年度に制度化】

道路防護柵の景観への配慮を原則化

【ガイドラインを平成15年度に作成】

道路標識柱について景観に配慮した色彩を採用【平成16年度に対応】

土地区画整理事業でモデル的に認められていた高い質の公共施設に対する補助を一般化 【平成15年度に対応】

原則化とあわせ、以下のような重点的な取り組みを行う。

都市の顔となるような地区、国立公園等自然景観に配慮する必要がある地区及び歴史的・伝統的な景観が保存されている地区計17地区において、道路防護柵を景観に配慮したものとするとともに、木製防護柵(歩行者自転車用)を31箇所を整備する。 【平成15年度中に実施】

36箇所以上の灯台への配電線を撤去する。 【平成19年度までに実施】

公共事業における景観アセスメント(景観評価)システムの確立

事業の実施主体が、必要に応じて構想段階、計画段階、設計段階など事業の実施前や事業完了後といった事業の各段階において、既存の制度に景観を評価の項目として織り込むことなどにより、事業実施により形成される景観に対し、多様な意見を聴取しつつ、評価を行い、事業案に反映する仕組みを確立する。

【平成15年度に評価システム検討、平成16年度に試行的に導入】

事前評価

事業の実施主体は、既存の制度と整合を図りつつ、必要に応じて、有識者や住民等から意見を聴取し、事業案に反映

事後評価

事業の実施主体は、完成後の状況について事前評価結果と比較し、必要に応じ、有識者や住民等の意見を聴取して、事後評価を実施
事後評価結果については、データベースに整理し、今後の景観検討や評価に活用

分野ごとの景観形成ガイドラインの策定等

事業担当各職員が事業執行の各段階で活用するものとして、基本的視点や検討方法、手続きの考え方など地域を問わず全国的に適用すべき基本的事項、意匠・色彩の計画や施工方法など地域特性に応じて適用する参考的事項を明解にかつ可能な限り網羅的に整理したガイドラインを分野ごとに策定する。 【平成16年度までに策定】

また、高い煙突類の昼間障害標識(赤白交互の塗色)やビル群等の航空障害灯の設置に係る規制について、景観にも配慮した基準改正を行う。 【平成15年度に対応】

景観に関する基本法制の制定

良好な景観の保全・形成への取り組みを総合的かつ体系的に推進するため、以下の事項を含む基本法制の確立を目指すとともに、関連する諸制度の充実・強化を図る。 【平成16年度目標】

景観に関する基本理念、国、地方公共団体、国民等の責務・役割等に関する規定

市町村単位で良好な景観の形成・保全を図るための総合的な計画
総合的な計画に基づき、幅広く景観に関する行為規制を行う仕組み
その他必要な措置

緑地保全、緑化推進策の充実

都市公園の整備、都市空間の緑化、緑地の保全を一体的に推進するため、都市公園法、都市緑地保全法を統合する。

両法の統合に際しては、新たに、以下の措置を中心に制度の充実を図る。 【平成16年度目標】

民有緑地の保全・緑化のための制度として、大規模建築敷地における緑化面積の割合に関する規制を本格的導入

NPO、民間事業者が整備・管理の主体となるよう、NPO等に対し公園管理者と同等の権能を付与

都市公園制度を活用した歴史的環境の保全を図るため、公園内の建ぺい率制限などを歴史的建造物に対しては大幅緩和

また、所管事業において、以下のような重点的な取り組みを行う。

国土交通省所管の中央官庁庁舎の屋上緑化整備を完了する。

【平成15年度中に完了】

緑陰道路プロジェクトとして指定された25地区について、沿道住民等と協力しながら緑陰道路計画を策定し、街路樹を剪定しない緑陰道路の管理に取り組む。

【平成15年度より実施】

都市における既存緑地の保全と併せて、公園、河川、道路等が一体的に事業を推進することにより、都市近郊の大規模な森の創出、緑の骨格軸の形成、都市内の水と緑のネットワーク構築を図る「緑の回廊構想」を推進する。

【平成15年度より実施】

水辺・海辺空間の保全・再生・創出

水辺・海辺空間の保全・再生・創出に向けて、以下の視点から、関係事業の連携の下で総合的な取り組みを推進する。

【平成15年度より順次実施】

また、港湾において、良好な景観を保全・形成するため、港湾計画など法制度等の充実を図る。 【平成16年度目標】

より良好な処理水質が得られる下水の高度処理の原則化等、水質汚濁が慢性化している大都市圏の海や汚濁の著しい河川等における水質の改善

豊かな水量の確保や消波ブロック・放置艇等景観阻害要因の除却による水辺・海辺空間の再生

親水・交流拠点の整備等による新たな水辺・海辺空間の創出

住民、NPO等の参画の推進

特に以下のような重点的な取り組みを行う。

美しい砂浜など景観上重要な9箇所の海岸において景観阻害要因となっている消波ブロックを全て除却する。今後、逐次対象海岸を拡大する。

【平成19年度までに実施】

美しい海辺空間を創出する16箇所の干潟を再生する。

【平成19年度までに実施】

屋外広告物制度の充実等

屋外広告物について、良質で地域の景観に調和した屋外広告物の表示を図るため、良好な自然景観・田園景観の保全、屋外広告物制度の実効性の確保、特に良好な景観を保全すべき地区に係る市町村の役割の強化、屋外広告業の適正な運営の確保などの観点から、制度の充実を図る。 【平成16年度目標】

良好な自然景観や田園景観の保全のため、屋外広告物法の許可対象となる区域を中小町村の区域も含むよう拡大

違反屋外広告物を都道府県知事等が簡易に除却できる制度に関する手続きの整備

美観地区、風致地区等の都市計画制度上特に良好な景観を保全すべき地区を対象とし屋外広告物規制に関する市町村の役割の強化

屋外広告業の適正な運営を図るため、悪質な事業者に対する措置の強化及び屋外広告に関する技術者の育成

また、制度の充実とあわせ、以下のような重点的な取り組みを行う。

各地方ブロックにおいて、地域景観の点検結果を活用するなど地元と連携して、観光地など景観上重要な一定の地区を対象に違反屋外広告物など景観阻害要因の除却等を重点的に実施する地区を選定し、当該地区では、地元地方公共団体、警察等と連携して短期間に違反屋外広告物、不法占用物等を集中整理する。 【平成15年度から開始し順次実施済み地区を積み上げ】

あわせて全国的な事業所展開を行っている企業に対し、所管省庁と協力し経済団体等を通じて屋外広告物制度等の趣旨徹底や良好な景観形成への理解を求める。 【平成15年度中に実施】

電線類地中化の推進

まちなかの幹線道路に加え、非幹線道路や歴史的景観地区等においても電線類地中化の円滑かつ効率的な推進を図るため、関係行政機関及び関係事業者と調整を図りながら、以下の事項について検討し、平成16年度から始まる新たな「電線類地中化計画」を策定して、電線類地中化の一層の推進を図る。

電線類地中化のコスト縮減、沿道も含めた新たな整備手法、区画道路等における地中化推進のための地方公共団体等への支援制度、費用負担のあり方

新たな電線共同溝整備道路指定等による一定の地区における原則地中化

今後実施される都市部のバイパス事業、街路事業等における電線共同溝等の原則同時施工

特に以下のような重点的な取り組みを行う。

東京都区部及び大阪市などにおいて実施される街路事業については、道路管理者・地方公共団体・関係事業者が連携して原則地中化する。

【平成16年度より実施】

観光振興の観点に留意しつつ、道路管理者・地方公共団体・関係事業者が連携して、電線類の地中化を緊急に推進すべき地区を選定し、地区内の主な道路について、5年目途に地中化する。

【平成16年度より実施】

地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討

地域住民、NPOが公共施設の管理に実体的に参画し、景観の保全、改善を図るため、NPO等の権能を高める観点等から制度的枠組みを検討する。

【平成16年度より順次実施】

多様な担い手の育成と参画推進

美しい国づくりの主体となる地域住民やNPO、行政機関職員、専門家等の意識や技術を高め、活動しやすさを確保できるよう、以下のような多面的な方策を講じる。

【平成15年度より順次実施】

NPO等に対し、育成支援や活動の場の提供を行うことにより、その活動の高度化を促進

景観に関する様々な分野の専門家の組織化とネットワーク化推進

身近な公共施設等の計画づくりから管理にいたる様々な段階で住民が参画できるような仕組みを整備

景観に関する意識や技術の向上を図るため、住民、行政機関職員、技術者のための景観に関する研修や学習を推進

良好な事例の選定や表彰制度等を構築し、これらを広く紹介

地域において住民と協働して行う良好な景観の形成に向け、景観の改善を試行的に行う取り組みを実施

市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進

耐久性等の高い良質な物件が、不動産市場において適正に評価されるよう、以下の視点から、総合的な取り組みを推進する。

【平成15年度より順次実施】

中古住宅性能表示制度とそれに係る紛争処理の普及促進

成約価格も含めた土地取引関連情報の整備・提供

美観等の住環境水準に係る指標の整備

S I (スケルトン・インフィル)住宅や長寿命木造住宅等の開発・普及等、耐久性の高い良質な新築住宅に係る取り組み

消費者向け事業者情報提供などによるリフォーム市場の活性化

地域景観の点検促進

地方公共団体、NPO、まちづくり団体等の市民グループが各地域において景観の点検を行う取り組みを促進し、点検の結果、指摘された景観阻害要因については関係する施設の管理者と地域住民等とのコンセンサスのもとでその改善に努めるとともに、保全すべき優れた景観資源は「保全すべき景観資源データベース」に登録するなど点検結果を活用する。

このような良好な景観形成に向けてのコンセンサス形成運動を地方整備局等において積極的に支援する。

【平成15年度に試行開始、16年度支援拡充】

保全すべき景観資源データベースの構築

地域景観の点検結果や国土交通省等で作成している各種の保全すべき景観リストなどをもとに全国の各地域における保全すべき優れた景観資源が登録されたデータベースを構築する。地方公共団体の土地利用計画策定、公共事業や民間開発事業の実施などにあたって参照するとともに、公共事業の景観評価システムの評価要素や観光資源情報として活用する。

【平成15年度に公開、順次拡充】

各主体の取り組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開

保全すべき景観資源データベースや景観専門家リスト、新工法等の技術情報、土地・地理情報、良好な景観形成事例など、景観に関する各種情報を収集・蓄積し、国土交通省ホームページにおけるポータルサイトの整備などにより、地方公共団体や住民等に広く提供・公開する。

【平成15年度に国土交通省ポータルサイト開設、順次拡充】

技術開発

社会資本ストックの劣化等診断技術、延命技術、転用技術などこれまで積み重ねてきた技術開発の成果を活かし、環境、財政制約を踏まえ、最も合理的に社会資本ストックを管理運営する技術、GIS(地理情報システム)を活用した三次元景観シミュレーションなど景観の対比・変遷を分析する技術、河川・湖沼における自然環境の復元技術や海域における総合的な環境改善技術など環境の保全・再生・創出のための技術の開発等を行う。

【平成16年度より順次成果】

平成23年度取りまとめ政策レビューの取組状況

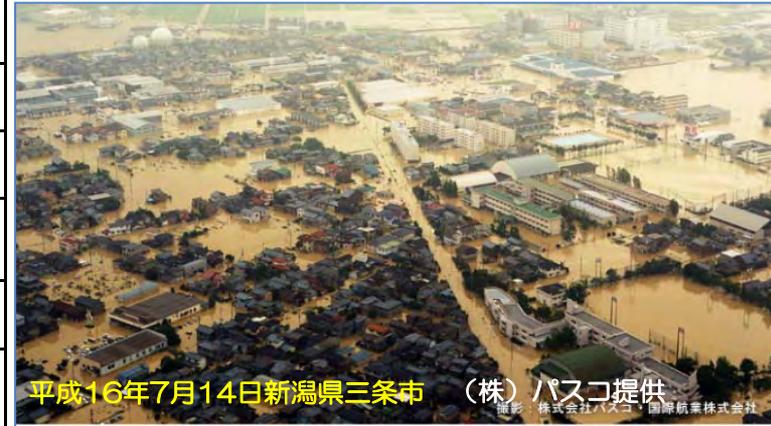
資料3—②

テ ー マ 名	市町村の防災判断を支援する警報の充実
評価の目的、必要性	大雨警報など気象警報は、大雨等によって重大な災害が起こるおそれのあるときに発表して警戒を呼びかけるものである。平成22年5月から、市町村の防災担当者や住民が警戒の対象となっていることを明確に認識することができるようにするため、市町村名を明示した気象警報の発表が開始された。開始後約1年が経過し、大雨警報等の利活用状況や国民の認知度等が明らかになってきている。これらから、これまでの取り組み状況を評価することにより、市町村等の防災活動等を今後より一層支援するための防災気象情報の充実に係る方策を考察する。
対 象 政 策	気象警報等の防災気象情報の提供
評 価 の 視 点	市町村の防災判断を支援するため、気象庁が関係省庁、自治体や報道機関の協力を得つつ取り組んできた①情報の分かり易さや内容の高度化、②自治体等への伝達手段の拡充、③自治体や国民への周知・広報、についてレビューを行う。
評 価 手 法	都道府県や市町村における防災気象情報の利活用状況や国民の認知度等に関する調査結果を用いて、これまでの防災気象情報の充実に向けた取り組みの成果について分析する。また、「気象業務の評価に関する懇談会」等を通じて、学識経験者等から、防災気象情報に関する課題の抽出・整理・解決策について意見を聴取する。
検 討 状 況	評価実施体制： 気象庁予報部業務課気象防災情報調整官を責任者とし、予報部で評価書のとりまとめを行う。 これまでの調査状況： 平成22年 防災気象情報の利活用状況等に関する調査
第三者の知見の活用	学識経験者等の委員からなる「気象業務の評価に関する懇談会」を通じて、防災気象情報に関する課題の抽出・整理・解決策について同会合から意見を聴取する。また、中央防災会議「災害時の避難に関する専門調査会」における避難に有効な防災情報のあり方に関する検討内容も参考とする。
備 考	

市町村の防災判断を支援する気象情報 - 平成16年度の災害検証より

平成16年の主な気象災害

月 日	災害名	主な被災地	死者・不明者
7.12~13	平成16年7月新潟・福島豪雨	新潟県、福島県	16人
7.17~18	平成16年7月福井豪雨	福井県	5人
7.29~8.6	台風第10号・11号及び関連する大雨	中国、四国地方	3人
8.17~20	台風第15号及び関連する大雨	東北、四国地方	10人
8.28~31	台風第16号	西日本を中心とする全国	17人
9.4~8	台風第18号	中国地方を中心とする全国	45人
9.26~30	台風第21号	西日本を中心とする全国	27人
10.8~10	台風第22号	東日本太平洋側	9人
10.18~21	台風第23号	近畿、四国地方を中心とする全国	98人
12.~17.3	雪害	北海道、東北及び北陸地方等	88人



避難勧告等の判断・伝達に課題
避難勧告を受けても避難しない
高齢者等の災害時要援護者が被災



平成20年版防災白書「近年の我が国の主な気象災害」から抜粋

市町村の実施する避難勧告により適合した内容、タイミングによる警報等の発表を行う必要

中央防災会議 集中豪雨時等における情報伝達及び高齢者等の避難支援に関する検討報告（平成17年3月）

災害をもたらす激しい現象の地域性に比べて警報対象区域がまだ大きすぎ、また、住民が地域名を理解できない場合もある 平成16年度国土交通省政策レビュー

市町村の防災判断を支援する気象情報の最近の経過

気象庁の主な施策（共同業務を含む）

関係省庁の検討

平成16年度

平成16年度国土交通省政策レビュー
「台風・豪雨等に関する気象情報の充実」

集中豪雨時等における情報伝達及び
高齢者等の避難支援に関する検討報告
（中央防災会議 平成17年3月）
「避難勧告等の判断・伝達マニュアル作成ガイドライン」

平成17年度

土砂災害警戒情報運用開始
（鹿児島県との共同発表）

平成18年度

指定河川洪水予報の用語の見直し（レベル化）

平成19年度

土砂災害警戒情報 全国運用開始

平成20年度

大雨・洪水・高潮警報基準の見直し
（市町村ごとの基準の導入）

平成21年度

大雨災害における避難のあり方等検討会（内閣府）

平成22年度

市町村ごとの気象警報の発表

災害時要援護者の避難対策に関する検討会
（消防庁）

災害時の避難に関する専門調査会
（中央防災会議 平成22-23年度）

新潟・福島豪雨
福井豪雨
10個の台風上陸

台風第14号

延岡市、佐呂間町の竜巻

岩手・宮城内陸地震
局地的大雨による被害の多発

中国・九州北部豪雨
台風第9号（佐用町）

梅雨前線による大雨災害
（鹿児島県、可見市、庄原市）

奄美大島豪雨

市町村の防災判断を支援する防災気象情報

警報・注意報

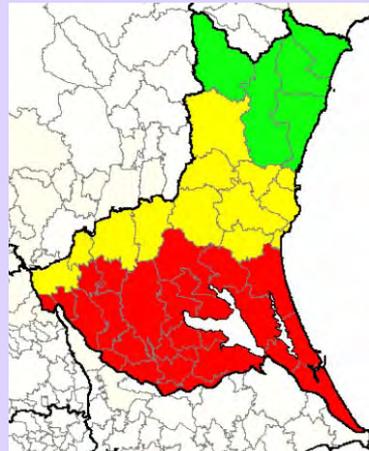
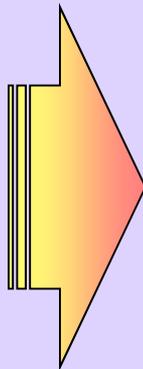
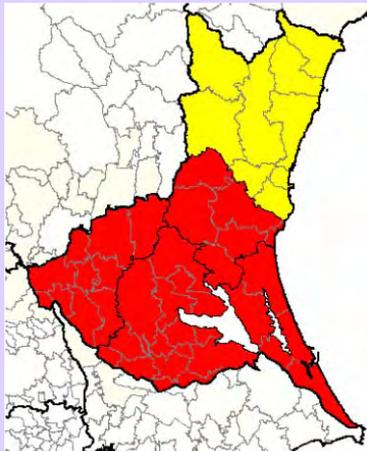
平成22年5月から市町村ごとに気象警報を発表

これまで(細分区域毎の発表)
375区域(全国)
5区域(茨城県)

(発表対象の市町村の絞り込み)

現在(市町村ごとの発表)
1777区域(全国)
44区域(茨城県)

大雨警報38%減
洪水警報42%減



■ : 警報
■ : 注意報
■ : 発表なし

■ : 警報
■ : 注意報
■ : 発表なし

大雨、洪水等の気象警報を避難勧告等の判断基準に適合した基準で発表

記録的短時間大雨情報

- ◆大雨警報の発表中に、数年に一度の猛烈な雨を観測した場合に発表します。

土砂災害警戒情報



平成17年9月鹿児島県の発表開始を皮切りに順次拡大。
平成20年3月全国展開完了。

- ◆大雨警報の発表時、土砂災害の危険が一層高まった場合に、都道府県と気象台が共同で市町村名を明示して発表

気象情報

- ◆24時間から1週間程度先に災害に結びつくような激しい現象が発生する可能性のあるときに予告。
- ◆警報・注意報の発表中に現象の推移や見通しの変化、特に警戒の必要な点を補足。

「全般気象情報」：全国を対象に発表
「地方気象情報」：11地方毎に発表
「府県気象情報」：都道府県毎に発表

指定河川洪水予報

- ◆洪水のおそれがある河川毎に、河川を管理する国土交通省や都道府県と気象庁が共同で洪水水予報を発表します。

はん濫注意情報／はん濫警戒情報／はん濫危険情報
／はん濫発生情報

地方自治体等の的確な防災活動のために

気象警報・注意報：いちき串木野市
平成22年 5月19日09時17分 鹿児島地方気象台発表
鹿児島県(奄美地方を除く)の注意警戒事項
薩摩地方では、19日昼過ぎまで土砂災害に、19日昼前まで低い土地の浸水や河川の増水に警戒して下さい。

いちき串木野市【継続】大雨警報(土砂災害) 雷, 洪水注意報
特記事項 土砂災害警戒 浸水注意
土砂災害 警戒期間 19日昼過ぎまで
注意期間 19日夕方まで
浸水 注意期間 19日昼前
1時間最大雨量 40ミリ
雷 注意期間 19日昼過ぎまで
洪水 注意期間 19日昼前
付加事項 突風

鹿児島県土砂災害警戒情報 第6号

気象台

- ←情報の分かり易さや内容の高度化
- ←自治体等への伝達手段の拡充
- ←自治体や国民への周知・広報

防災気象情報の提供

都道府県 市町村

「平素の準備」と「確実な実施」

- 防災気象情報の内容の理解
- 確実な情報伝達の体制
- 行動計画
 - 地域防災計画
 - 避難勧告等の判断・伝達マニュアル



災害が予想される場合



的確な防災活動



平成23年度取りまとめ政策レビューの取組状況

資料3-③

テ ー マ 名	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
評価の目的、必要性	<p>・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であり、地域公共交通を巡る厳しい状況を踏まえ、人口減少や高齢化の進展、地球環境問題等の諸課題に対応する観点からも、地域公共交通の活性化及び再生は極めて重要な課題である。このため、平成19年10月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。平成19年10月1日施行。）を策定した。</p> <p>・同法附則第2条に「法施行後5年経過した場合（平成24年度）において、法の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」旨の規定があるため、平成23年度中に政策レビューを実施して総合的な評価を行うこととした。</p>
対 象 政 策	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・推進を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す政策
評 価 の 視 点	<p>①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・推進を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策は、必要・妥当であったか。（必要性・妥当性）</p> <p>②計画の策定は進んでいるか。（業績）</p> <p>③策定された計画に基づく施策の実施が、地域公共交通の維持・活性化に寄与しているか。（成果）</p>
評 価 手 法	<p>①地域公共交通を巡る環境やデータ、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等の分析を行うことにより、政策の必要性・妥当性・業績等について評価する。</p> <p>②全国地方自治体における交通担当部署へ行ったアンケート調査結果等から、組織体制や地域の交通計画策定における課題・問題点について分析を行う。</p> <p>③地域公共交通の活性化に係る専門的知識を有する有識者を交えて議論を行い、論点を整理し評価の一助とする。</p>
検 討 状 況	<p>・地域公共交通総合連携計画について、平成23年2月末現在で400件策定しているところ。</p> <p>・平成21年度に地域公共交通の活性化に係る専門的知識を有する有識者を交えての検討会を開き、地域公共交通の活性化・再生に係る調査を行った。また、平成22年度にも別途有識者検討会を開催し、地域の関係者の連携に向けた取組等について分析を行った。</p>
第三者の知見の活用	<p>地域公共交通の活性化に係る専門的知識を有する有識者を交えての検討会を開き、</p> <p>・平成21年度は地域公共交通の活性化・再生に係る調査を</p> <p>・平成22年度は地域の関係者の連携に向けた取組等について分析を行う等、有識者から意見を聴取した。</p>
備 考	

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

平成19年10月1日施行

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施

協議会

市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等 ※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



- 協議会の参加要請応諾義務 (*公安委員会、住民は除く)
- 計画策定時のパブリックコメント実施
- 計画作成等の提案制度
- 協議会参加者の協議結果の尊重義務

予算等

- 関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- 地方債の配慮
- 情報、ノウハウの提供
- 人材育成 等

法律上の特例措置

- LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- LRT車両購入費、BRTの車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化
- 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- 鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例※
- 関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

【地域公共交通特定事業】

- LRTの整備
- BRTの整備等
- 海上運送サービスの改善
- 乗継の改善
- 地方鉄道の再構築※、再生

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV(デュアルモードビークル)
軌道と道路の両方の走行が可能な車両

IMTS(インテリジェントマルチモードトランジット)
磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両

水陸両用車

等

注1 LRT(Light Rail Transit)

低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT(Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

注3 公有民営※

地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者者に無償で使用させるもの

※は第169国会で成立した一部改正に関する部分(平成20年10月1日施行)

1. 協議会を通じた地域の関係者による合意形成に関する事例
2. 軌道運送高度化事業の事例
3. 鉄道再構築事業の事例

1. 協議会を通じた地域の関係者による合意形成に関する事例

三条市地域公共交通総合連携計画

○総合連携計画の策定年月日 平成20年3月27日

○総合連携計画の区域 三条市



12の重点施策

総合連携計画における各種施策の中から、以下を重点施策として実施する。

- 1 燕市吉田方面へのバス路線連携強化
- 2 パーク&ライドの整備
- 3 観光客対応バスの運行
- 4 商業施設との連携
- 5 高齢者(通院・買い物等)への対応
- 6 学生(通学)への対応
- 7 下田地区通学専用バスの運行
- 8 循環バスの運行形態の見直し
- 9 公共交通に関するPR
- 10 モビリティマネジメントの実施
- 11 公共交通を支える住民組織への支援
- 12 地域住民が主体となるバス運行

三条市地域公共交通協議会

○設置:平成19年11月9日 ○会長:三条市長

○委員構成

三条市(福祉・教育委員会・商工観光)、交通事業者(バス・鉄道・バス協会・タクシー協会)、道路管理者(国・県・市)、警察、市民、学識経験者、北陸信越運輸局新潟運輸支局、新潟県、燕市、観光協会、商工会、連合新潟

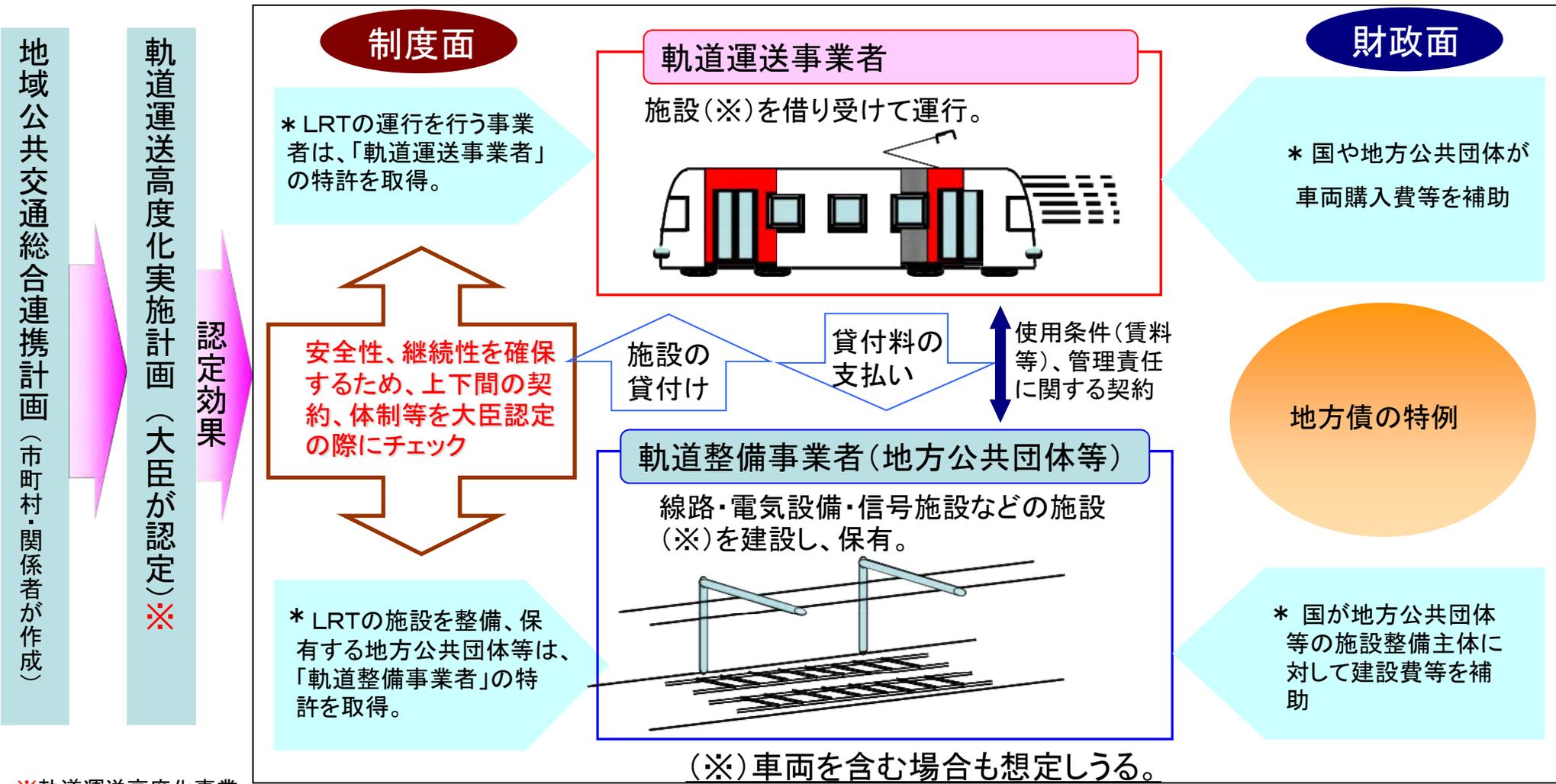
市街地デマンド(市街地)
・市街地デマンド交通により、
市街地の効率的交通手段を
検証する

各地域の特徴に応じた交通手段を確立し、
全体を組み合わせることで三条市全体の公共交
通体系を構築する。



2. 軌道運送高度化事業の事例

○ 地域公共交通活性化・再生法上に盛り込まれたLRTに関する上下分離制度(軌道運送高度化事業)により、事業者のインフラ整備負担を軽減した上で効率的な整備と整備後の安全運行・安定経営を確保することができるようになった。



※軌道運送高度化事業

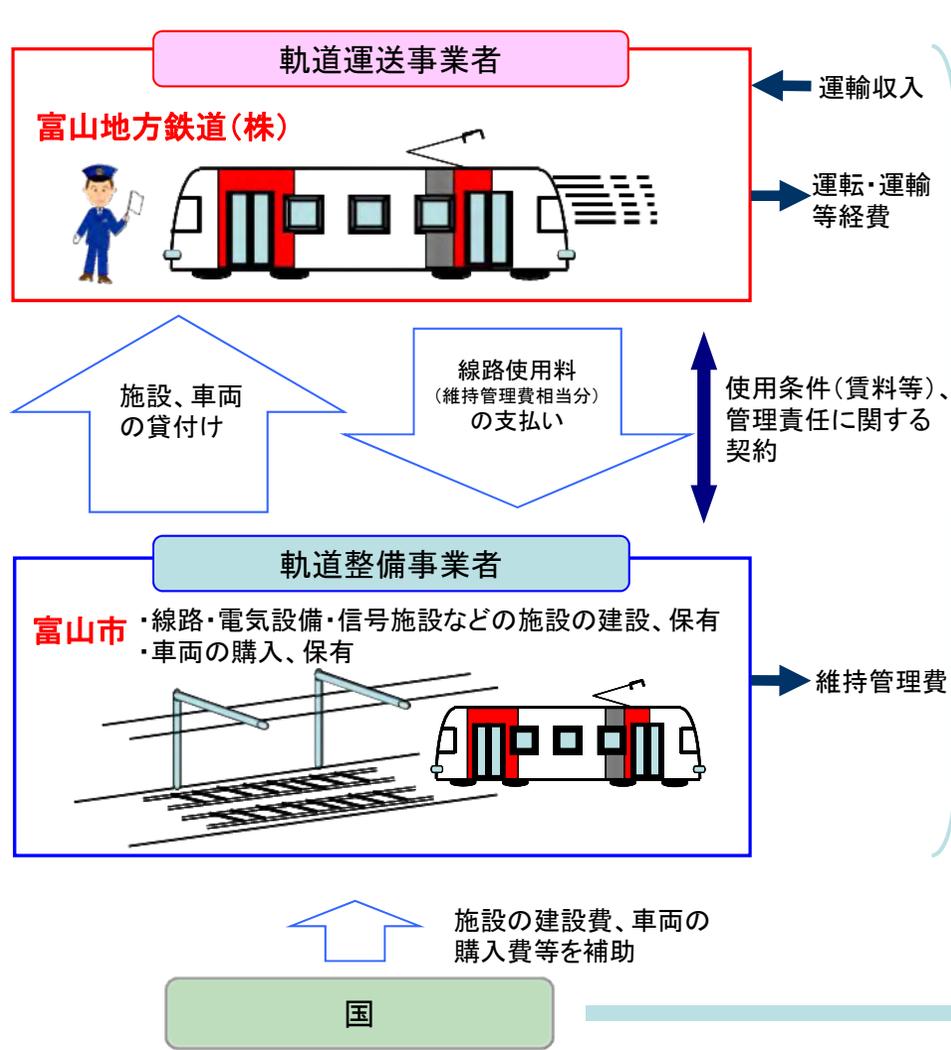
次の①及び②の実施により、定時性の確保、速達性の向上及び快適性の確保を図り、もって地域公共交通の活性化に資するもの(既設の軌道の路線においては①②のいずれかでも可)

①より優れた加速及び減速の性能を有し、振動を抑える効果が高く、かつ、低床化されている等旅客が円滑に乗降できる構造の車両を用いること

②旅客の乗降を円滑にするための措置(①を除く)及び車両の良好な走行環境を確保するための措置を講ずること

2. 軌道運送高度化事業制度を活用した事例(富山市内電車環状線化事業)

軌道運送高度化事業に基づく「上下分離」スキーム



認定プロジェクト: 富山市内電車のLRT化・環状線化



3. 鉄道再構築事業の事例

鉄道事業再構築事業

- **市町村等**と**鉄道事業者**が**共同**で計画を作成し、実施
- **継続が困難又は困難となるおそれ**のある旅客鉄道事業を対象

内容

経営の改善
市町村等の支援
+
事業構造の変更
例：上下分離

目的

当該路線における
輸送の維持



国土交通大臣による計画の認定

特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
 2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
- (※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの

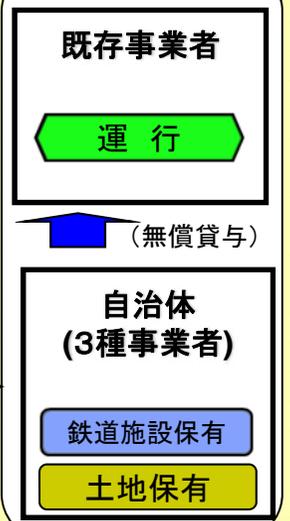
支援措置

予算、税制特例、地方財政措置等を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

事業構造の変更の実施パターン

若桜鉄道のケース

公有民営の例

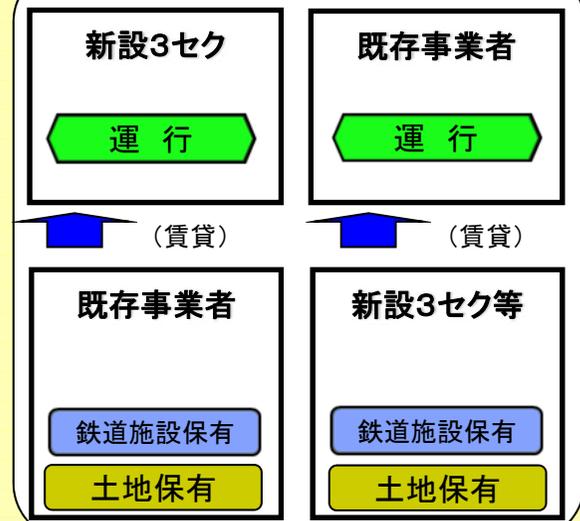


福井鉄道・三陸鉄道のケース

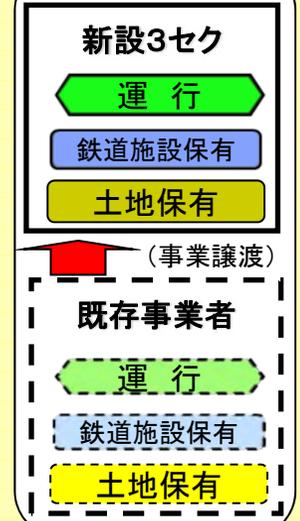
重要な資産の譲渡の例



上下分離の例



事業譲渡の例



テーマ名	土砂災害防止法
評価の目的、必要性	<p>土砂災害防止法[※]は、都市化の進行により山裾間際まで新興住宅地が拡大していた地域において、平成11年に発生した土砂災害を契機に、土砂災害のおそれのある土地の区域における警戒避難体制の整備や一定の開発行為の制限等を行うことにより、土砂災害から国民の生命及び身体を保護することを目的に制定され、平成13年4月から施行された。法の施行から10年が経過したことを踏まえ、土砂災害の防止を図る施策の実施状況や効果について評価を行うことにより、施策の実施に係る課題及びその対応策について検討を行い、今後の施策の方向性に反映させることを目的とする。</p> <p>※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</p>
対象政策	土砂災害防止法に基づく基礎調査、土砂災害警戒区域等の指定及び土砂災害警戒区域等において実施される警戒避難体制の整備や一定の開発行為（以下、「特定開発行為」という。）の制限等の土砂災害防止対策を対象とする。
評価の視点	<p>土砂災害警戒区域等の指定状況及び法に基づき行われる土砂災害防止対策の実施状況について、以下の視点により評価を行うものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①基礎調査は適切に行われているか ②土砂災害警戒区域の指定及び指定が行われた区域の周知は適切に行われているか ③土砂災害警戒区域における警戒避難体制の整備についての市町村地域防災計画への反映は適切に行われているか ④土砂災害特別警戒区域における特定開発行為の制限は効果をあげているか ⑤土砂災害特別警戒区域からの安全な土地への移転支援は効果をあげているか
評価手法	<p>土砂災害防止法の実施主体である都道府県等を対象に、以下についてデータを収集・分析し、評価を行うものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①基礎調査の実施状況 ②土砂災害警戒区域の指定の状況及び指定が行われた区域の周知の状況 ③土砂災害警戒区域における警戒避難体制の整備についての市町村地域防災計画への反映状況 ④土砂災害特別警戒区域における特定開発行為の制限についての実績 ⑤土砂災害特別警戒区域からの安全な土地への移転についての実績
検討状況	平成22年度に都道府県を対象として、土砂災害警戒区域等の指定状況等の土砂災害防止対策の一部について取り組み状況を調査している。
第三者の知見の活用	・有識者等を交えた検討会を計3回程度開催し、意見を聴取する予定（検討会の委員構成等については検討中）。
備考	

土砂災害防止法の概要

土砂災害防止法*とは、土砂災害から国民の生命を守るため、土砂災害のおそれのある区域について危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進しようとするものです。

土砂災害防止法の概要

対象となる土砂災害：急傾斜地の崩壊、土石流、地すべり

土砂災害防止対策基本指針の作成[国土交通大臣]

- ・土砂災害防止法に基づき行われる土砂災害防止対策に関する基本的な事項
- ・基礎調査の実施について指針となるべき事項
- ・土砂災害警戒区域等の指定について指針となるべき事項
- ・土砂災害特別警戒区域内の建築物の移転等の指針となるべき事項

基礎調査の実施[都道府県]

- ①都道府県は、土砂災害警戒区域の指定等の土砂災害防止対策に必要な基礎調査の実施
- ②国は、都道府県に対して費用の一部を補助

土砂災害警戒区域の指定[都道府県知事]
(土砂災害のおそれがある区域)

- 情報伝達、警戒避難体制の整備
- 災害時要援護者関連施設への情報伝達の徹底
- 警戒避難に関する事項の住民への周知

土砂災害特別警戒区域の指定[都道府県知事]
(建築物に損壊が生じ、住民等の生命又は身体に著しい危害が生じるおそれがある区域)

- 特定開発行為に対する許可制
対象：住宅宅地分譲、社会福祉施設等のための開発行為
- 建築物の構造規制(都市計画区域外も建築確認の対象)
- 土砂災害時に著しい損壊が生じる建築物に対する移転等の勧告
- 勧告による移転者への融資、資金の確保

<警戒避難体制>
・市町村地域防災計画(災害対策基本法)

<建築物の構造規制>
・民家を有する建築物の構造耐力に関する基準の設定(建築基準法)

<移転支援>
・住宅金融支援機構融資等

基礎調査の実施

渓流や斜面など土砂災害により被害を受けるおそれのある区域の地形、地質、土地利用状況について調査します。



区域の指定

基礎調査に基づき、土砂災害のおそれのある区域等を指定します。

土砂災害警戒区域
土砂災害の恐れがある区域。

土砂災害特別警戒区域
土砂災害警戒区域のうち、建築物に損壊が生じ、住民に著しい危害が生じる恐れがある区域。

※正式名称
「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」

土砂災害防止法が制定された背景と法に基づく土砂災害防止対策

背景

平成11年6月29日、広島県で発生した集中豪雨により、325件の土砂災害が発生し、全壊家屋65棟、死者24名の被害が生じた

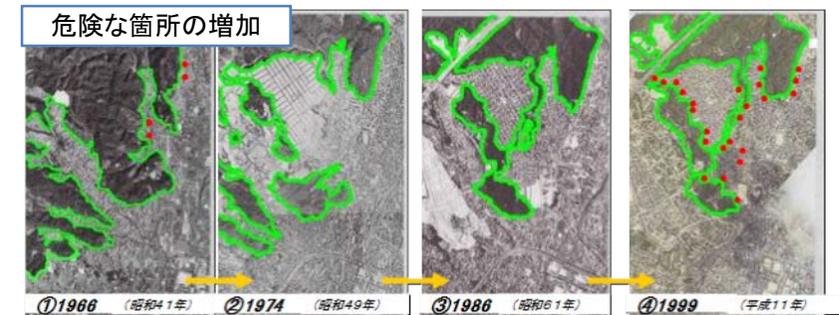


被災した地域においては、土砂災害のおそれのある斜面まで宅地開発が拡大



■土砂災害を踏まえた課題

- 土砂災害の危険の認識もないままに、危険な箇所に住民が居住し被災。
- また、新たな宅地開発が進むことにより土砂災害のおそれのある箇所も年々増加



急傾斜地崩壊危険箇所 4箇所

急傾斜地崩壊危険箇所 24箇所

土砂災害防止法の制定による土砂災害防止対策

土砂災害の実態を踏まえ、土砂災害防止法の制定により、

- 土砂災害のおそれのある区域の周知
- 警戒避難体制の整備
- 住宅等の新規立地の抑制
- 住宅の移転支援

等のソフト対策を推進

土砂災害のおそれのある区域の周知



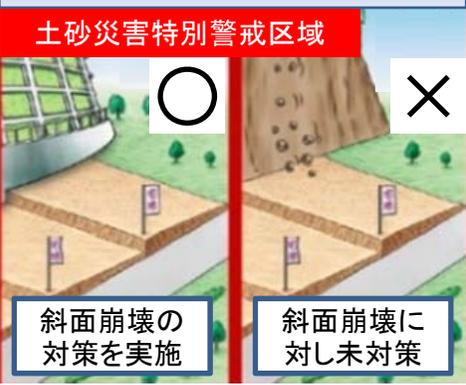
土砂災害警戒区域等の土砂災害のおそれのある土地を公示

警戒避難体制の整備



情報伝達体制や避難に関する事項等を市町村地域防災計画に規定

一定の開発行為の規制



建築物の構造規制



土砂災害の種類と土砂災害警戒区域・特別警戒区域

急傾斜地の崩壊

※傾斜度が30°以上である土地が崩壊する自然現象



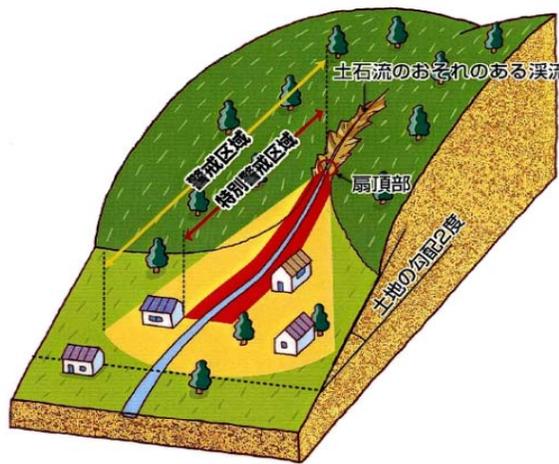
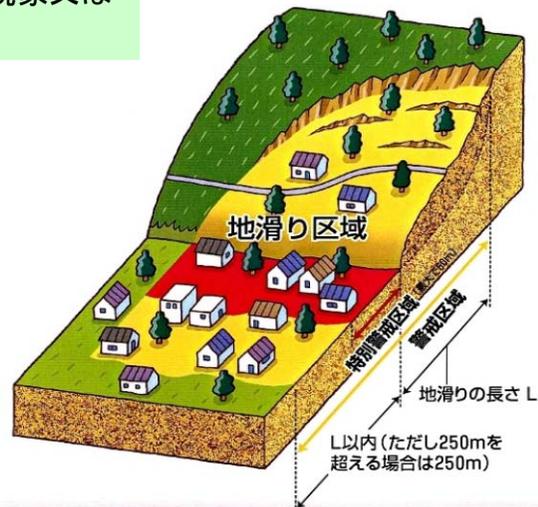
土石流

※山腹が崩壊して生じた土石等または溪流の土石等が一体となって流下する自然現象



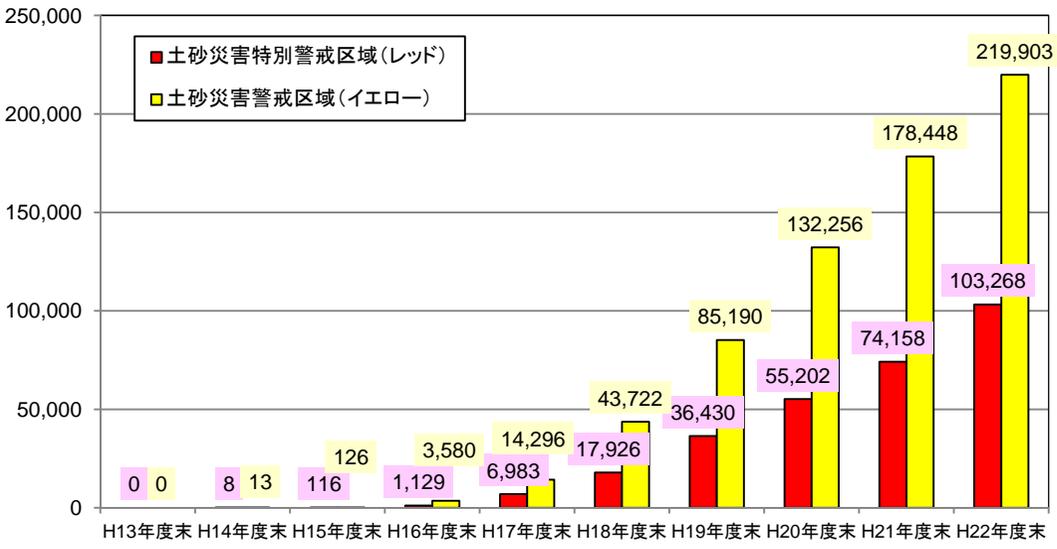
地すべり

※土地の一部が地下水等に起因して滑る自然現象又はこれに伴って移動する自然現象



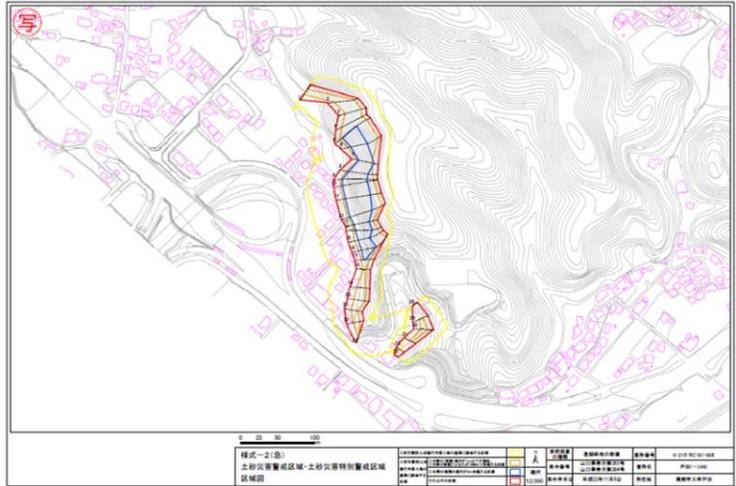
土砂災害防止法に基づく土砂災害防止対策の取り組み

土砂災害警戒区域等の指定推移 (H23.3.31時点)



土砂災害警戒区域等の公表の事例

法に基づく公示図面による公表



法に定められた公示図面により、具体的な区域の指定範囲を県のHPで公表

土砂災害警戒区域の指定状況 (H23.3.31時点)

	土砂災害危険箇所	土砂災害警戒区域	土砂災害特別警戒区域
全体	525,307	219,903	103,268
急傾斜地の崩壊	330,156	136,489	69,198
土石流	183,863	81,093	34,069
地滑り	11,288	2,321	1

GISによる公表



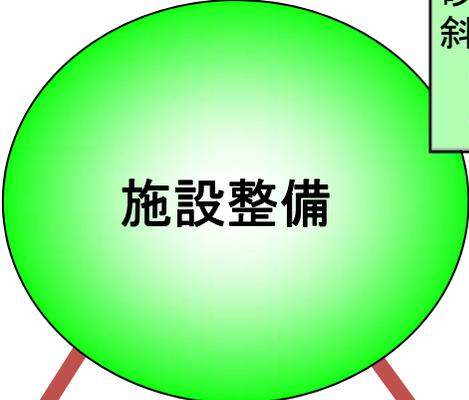
空中写真等を活用したGIS等により、広域的な指定状況を県のHPで公表

土砂災害防止対策の3本柱

ハード対策

- 砂防法
- 地すべり法
- 急傾斜地法

「施設整備」
砂防工事、地すべり防止工事、急傾斜地崩壊防止工事
・国土保全
・人命・財産保護

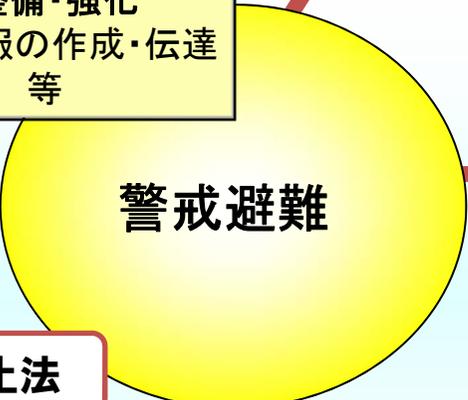


**「行為制限
開発制限・構造規制」**
砂防指定地、地すべり防止区域
・切土、盛土等の一定行為を制限
土砂災害特別警戒区域
・建築物の構造規制
・特定開発行為の制限



ソフト対策

「警戒避難」
土砂災害警戒区域
・土砂災害ハザードマップ作成
・警戒避難体制の整備・強化
土砂災害警戒情報の作成・伝達
情報システム整備 等



- 土砂災害防止法

- 砂防法
- 地すべり法
- 急傾斜地法
- 土砂災害防止法

土砂災害防止法に基づく土砂災害防止対策と災害対策の関係

土砂災害防止法における土砂災害防止対策

土砂災害防止法

土砂災害警戒区域等の指定による土砂災害のおそれのある区域の周知

警戒避難体制の整備

一定の開発行為の規制

建築物の構造規制

等

土砂災害の警戒避難に関することを市町村地域防災計画に規定

災害対策（参考：災害対策基本法）

防災計画

- 指定行政機関の防災業務計画の作成
- 指定公共機関の防災業務計画の作成
- 都道府県地域防災計画の作成
- 市町村地域防災計画の作成

情報の収集や伝達、避難等に関する事項を市町村地域防災計画に規定

災害予防

災害予防及びその実施責任等

災害応急対策

- 災害応急対策及びその実施責任等
- 警報の伝達等
- 事前措置及び避難
- 応急措置

災害復旧

災害復旧の実施責任

平成23年度取りまとめ政策レビューの取組状況

資料3-⑤

テーマ名	スーパー中枢港湾プロジェクト
評価の目的、必要性	釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、世界各地との間で、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディーかつ多頻度で確実に輸送できるネットワークを構築するとともに、アジア諸国・世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけ、「強い経済」を実現し元気な日本を復活させるため、スーパー中枢港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえ今後の施策に反映させることが必要。
対象政策	アジア主要港を凌ぐ我が国港湾のコスト・サービス水準の実現により、国際競争力の強化を図るため、平成16年にスーパー中枢港湾を指定し、官民連携のもとでハードとソフトが一体となった総合的な施策を強力に推進してきたところ。京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港をスーパー中枢港湾として指定して、これら港湾を対象に行われてきた一連の政策を対象とする。
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ○1. 政策目標と達成状況・・・業績指標(港湾コスト低減率及びリードタイム)、その他国際競争力に関する指標(我が国港湾への基幹航路寄港回数、我が国発着コンテナ貨物の海外トランシップ率) ○2. 個別施策について・・・(1)基幹航路維持・強化のためのコスト低減、(2)基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約、(3)その他荷主へのサービス向上、(4)環境・セキュリティ、(5)戦略的な港湾経営の実現 ○3. 社会経済情勢(最近の我が国を取り巻く状況の変化)
評価手法	上述の政策目標の達成状況やその他個別テーマへの対応状況等について、定量的・定性的に把握及び分析して評価。
検討状況	釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について国際競争力を強化していくため、平成21年度の政権交代を経て、「選択と集中」の考え方のもと国際コンテナ戦略港湾を選定し、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進することとなった。選定にあたっては、長安豊大臣政務官(当時)出席のもと、「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」(黒田勝彦座長(神戸大学名誉教授))を開催した。本委員会の中で、既に、スーパー中枢港湾政策の総括を実施し、ホームページ等により公表した。
第三者の知見の活用	上述のとおりスーパー中枢港湾政策の総括は、国際コンテナ戦略港湾検討委員会において既に実施されている。本委員会は、長安豊大臣政務官(当時)のほか、黒田勝彦座長(神戸大学名誉教授)ほか学識経験者や、港湾関係者・経済団体等により組織されており、当該総括には、そうした第三者の知見が活用されているといえる。
備考	上述のとおりスーパー中枢港湾政策の総括は、国際コンテナ戦略港湾検討委員会において既に実施されている。またその総括の新たな施策への反映として、平成22年8月に国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)を選定し、国際コンテナ戦略港湾政策を開始しており、実際、平成23年度予算・税制に反映するとともに所要の港湾法改正を行ったところ。したがって、平成23年度に取りまとめることとしていた本政策レビューは実施しないこととし、国際コンテナ戦略港湾政策の政策レビューを、平成27年度までを目途に実施することとしたい。

スーパー中枢港湾プロジェクト

アジア主要港を凌ぐ我が国港湾のコスト・サービス水準の実現により、国際競争力の強化を図るため、官民連携のもとで、ハードとソフトが一体となった総合的な施策を強力に推進。

目標：平成22年度(2010年度)までにアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現

港湾コストは、釜山港・高雄港並みになる約3割低減。

リードタイムは現状3~4日をシンガポール港並みの1日程度に短縮。

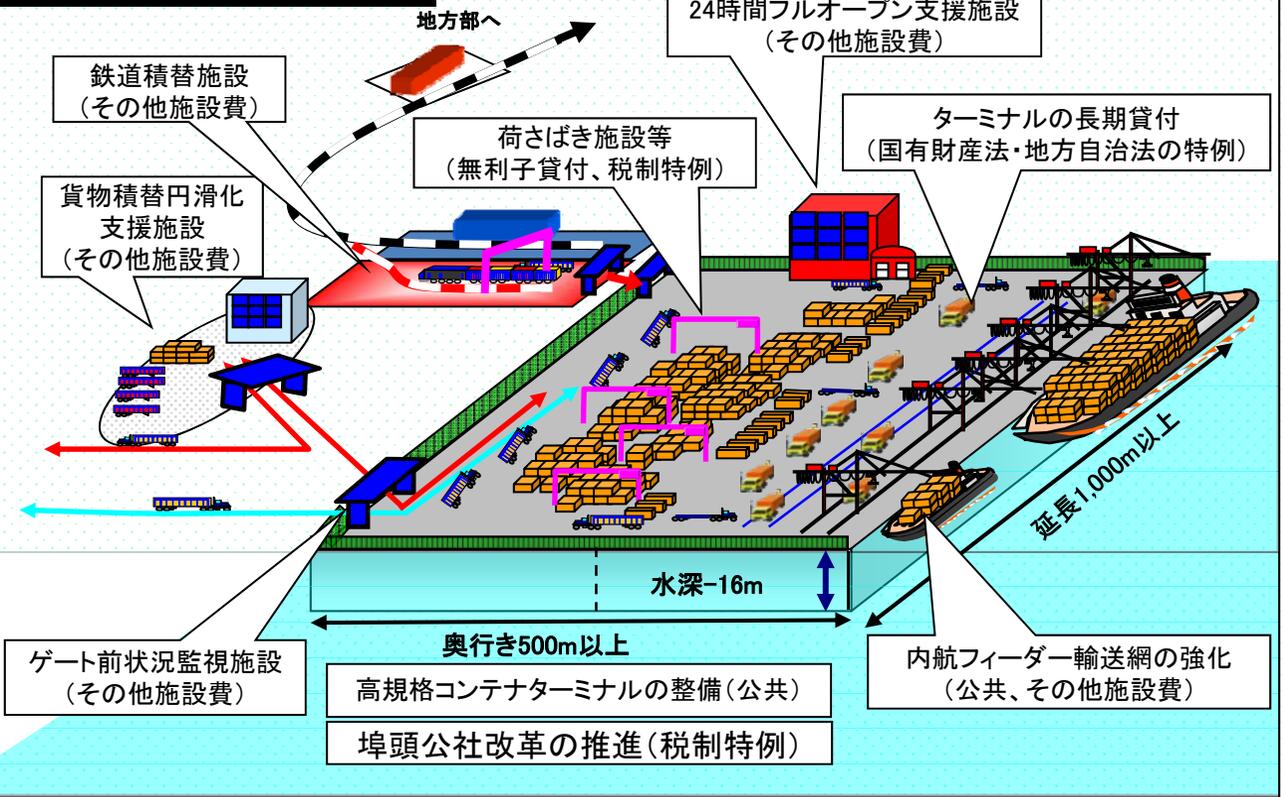
【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】

現行ターミナル

個別のターミナルやオペレーションシステムごとの運営

ターミナルの高規格化・大規模化・一体運営

次世代高規格コンテナターミナル



平成16年度(2004年度)(7月23日)

○スーパー中枢港湾の指定

(京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港)

平成17年度(2005年度)

○次世代高規格コンテナターミナルの形成支援

・港湾法改正、補助制度(その他施設費)の創設

○指定特定重要港湾の指定

○特定国際コンテナ埠頭の運営者の認定

平成18年度(2006年度)

○港湾全体のコスト・サービスの向上

・埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化

・内航・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備 (鉄道積替施設等)

平成19年度(2007年度)

○コンテナターミナルにおけるゲートの高規格化

○スーパー中枢港湾との内航ネットワーク強化

平成20年度(2008年度)

○臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の形成

○内航フィーダー輸送強化支援施設の整備

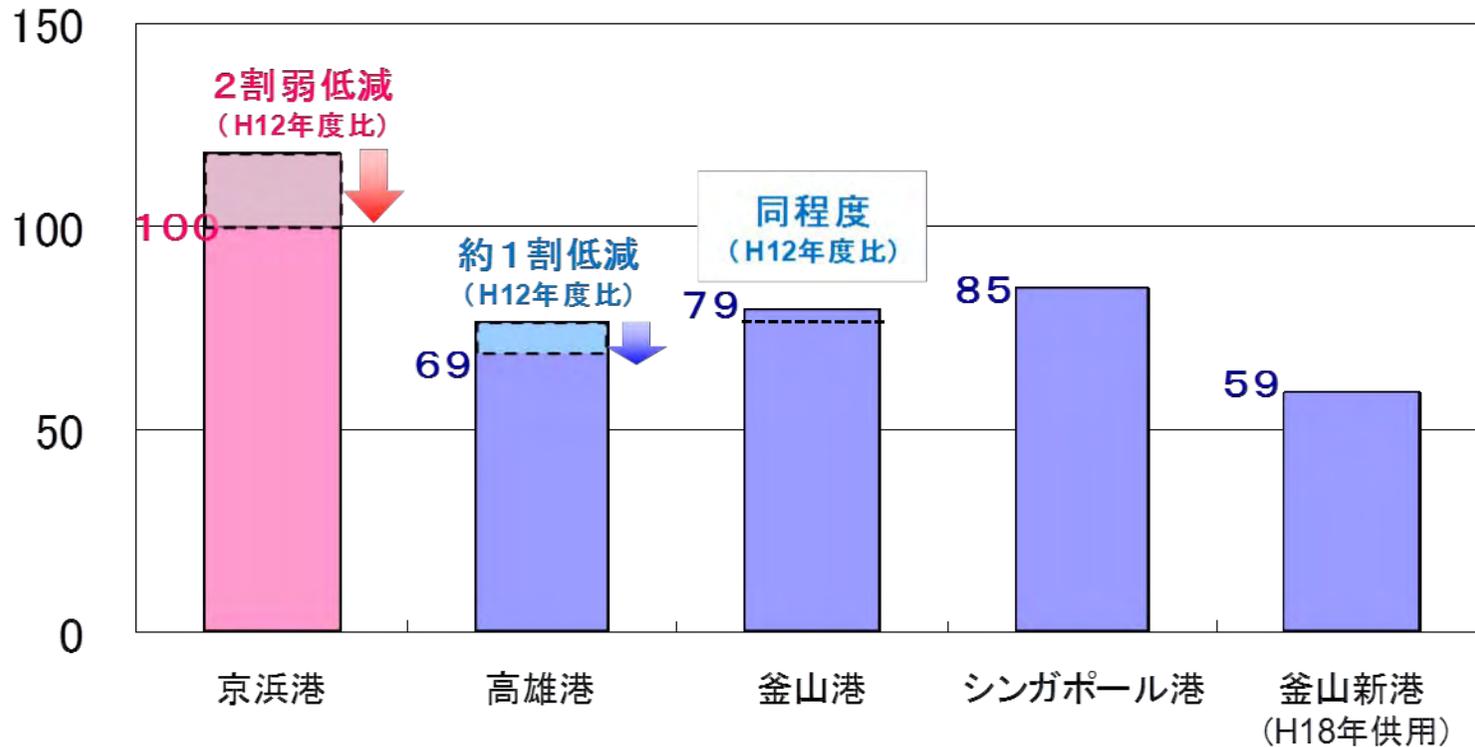
平成21年度(2009年度)

○コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進

コンテナ取扱料金の国際比較

平成20年(2008年)におけるコンテナ取扱料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個あたり 京浜港=100)

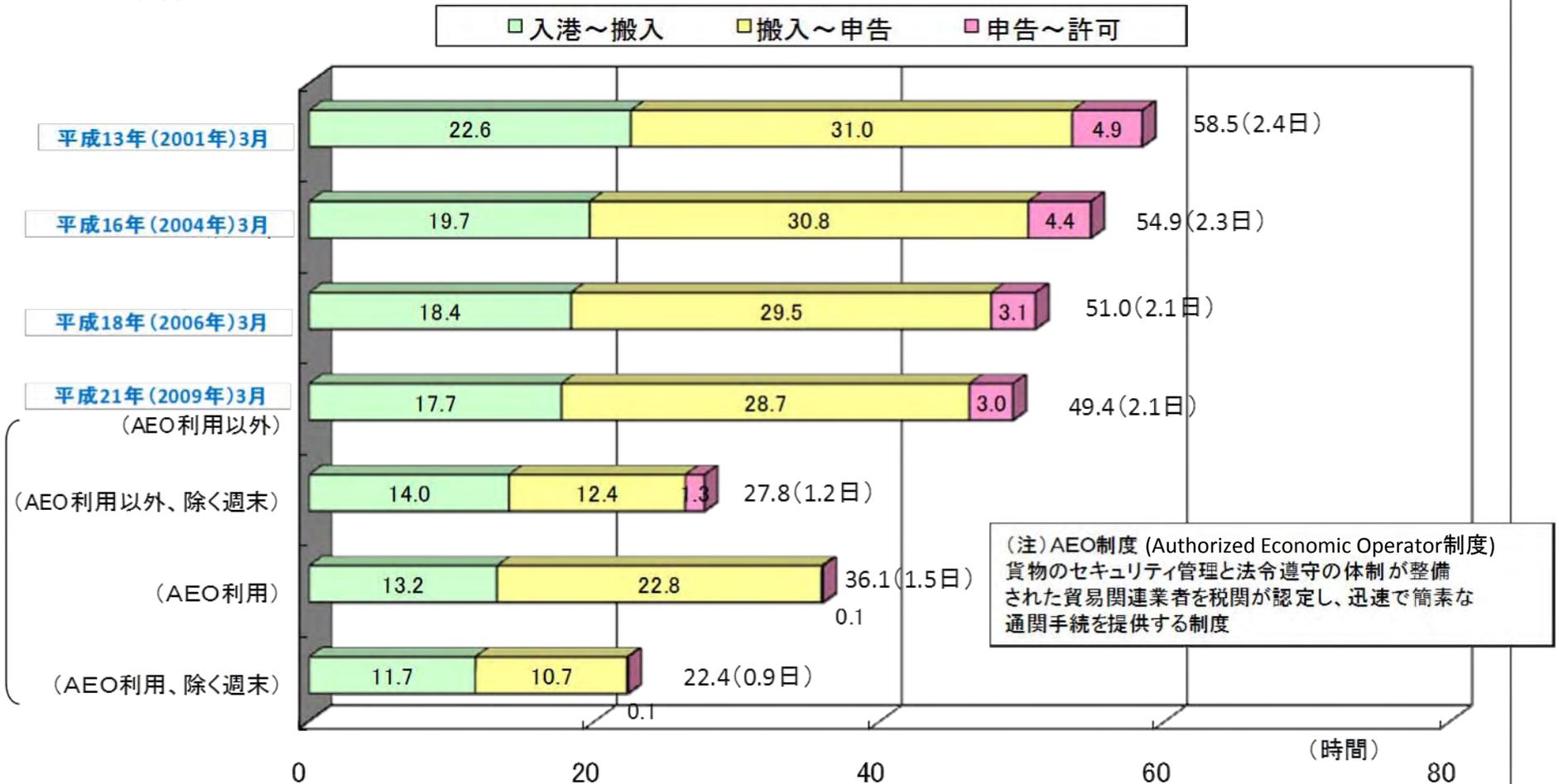


※コンテナ取扱料金は、港湾利用者に対するヒアリング結果(平成12年、平成20年)による

輸入貨物のリードタイム

船舶の入港から貨物の引き取りが可能となるまでの時間

(コンテナ貨物)

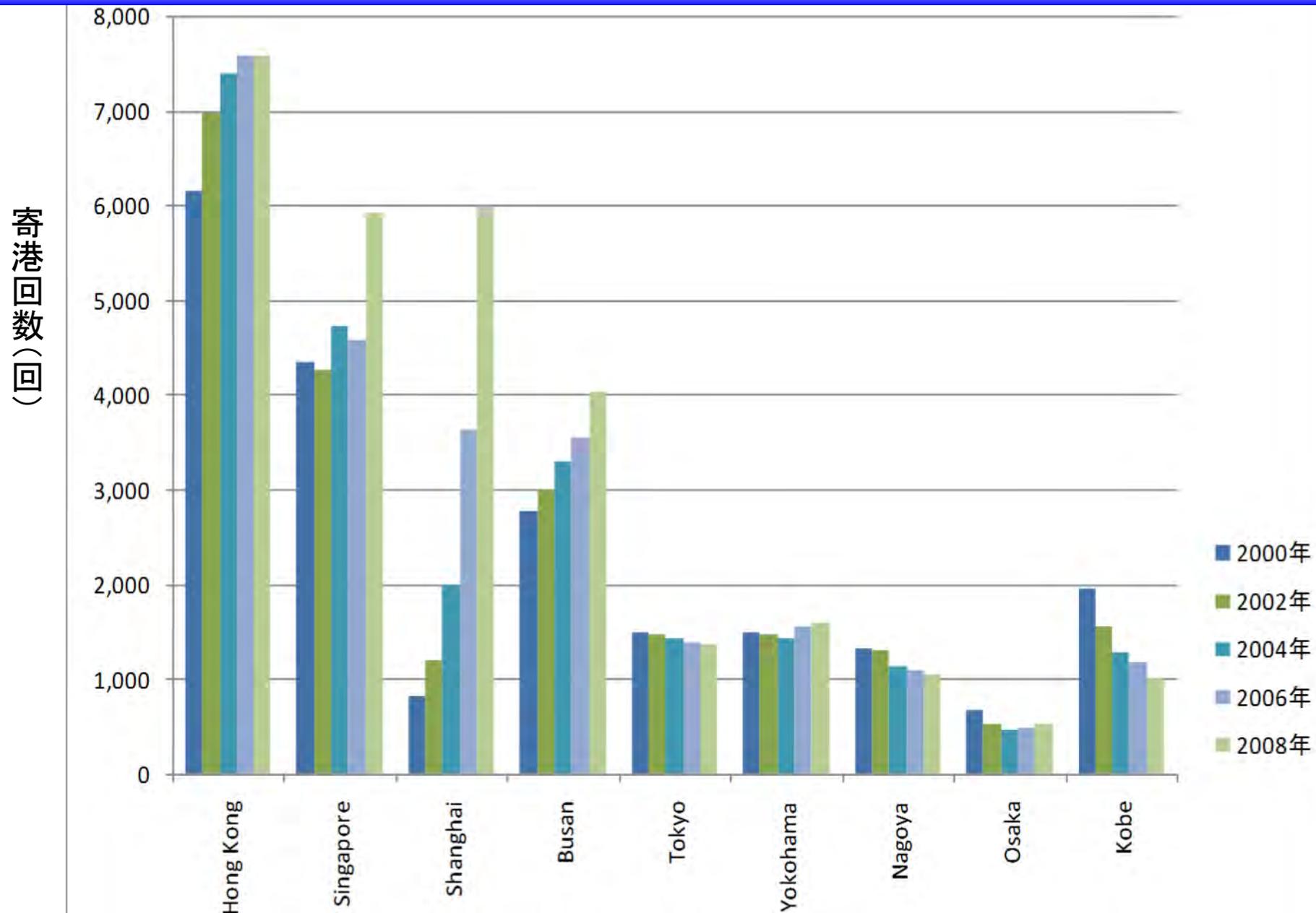


(注) AEO制度 (Authorized Economic Operator制度)
貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された貿易関連業者を税関が認定し、迅速で簡素な通関手続を提供する制度

(注) 財務省関税局による輸入手続の所要時間調査結果より

※調査対象税関官署：
横浜税関本牧埠頭出張所、神戸税関ポートアイランド出張所等23官署

欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移



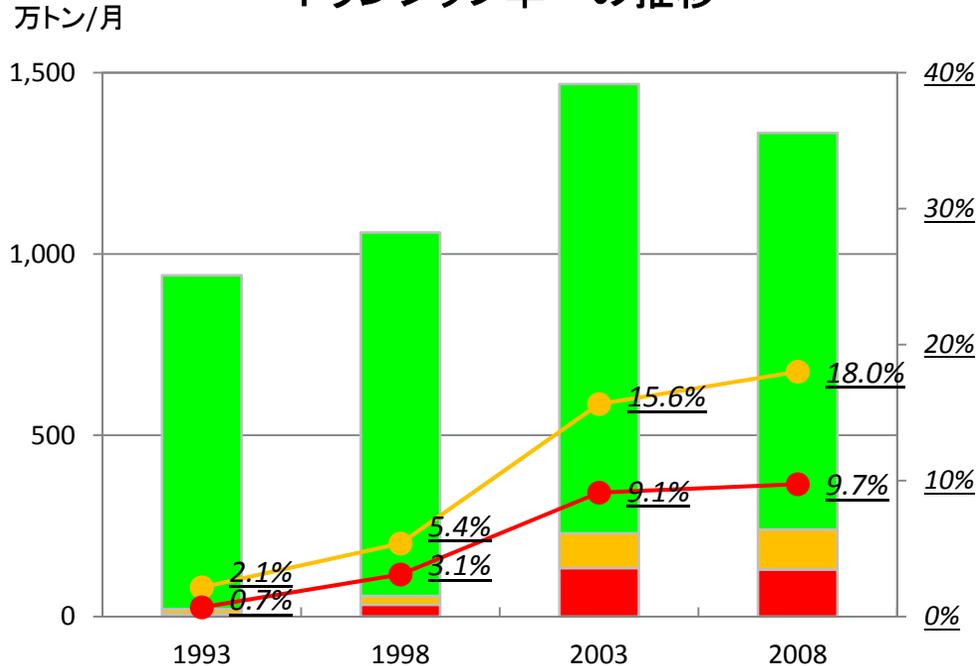
出典：Lloyd'sデータより国土技術政策総合研究所作成

釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率※1

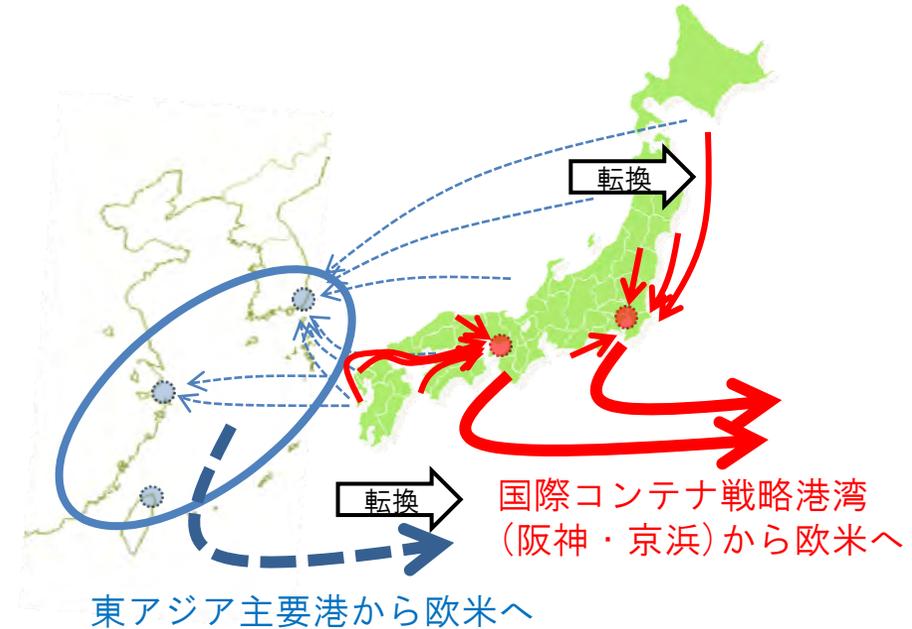
※1 日本発着のコンテナ貨物のうち釜山港等東アジア主要港※2で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率

※2 東アジア主要港：釜山港、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港、高雄港

トランシップ率※3の推移



- 直送貨物量
- 釜山港等東アジア主要港以外の港でのトランシップ貨物量
- 釜山港等東アジア主要港でのトランシップ貨物量
- トランシップ率※3
- 釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率



$$\text{トランシップ率} = \frac{\text{積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

$$\text{釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率} = \frac{\text{東アジア主要港での積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

※3 日本発着のコンテナ貨物のうちトランシップ対象港湾※4で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率

※4 トランシップ対象港湾：釜山港、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港、高雄港、厦門港、香港港、深圳諸港、シンガポール港、タンジュンペラパス港

出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査より国土交通省港湾局作成

国土交通省成長戦略会議

国土交通省成長戦略会議（平成21年10月～平成22年5月）

海洋立国

（担当委員：坂村委員、中条委員、御立委員、柳川委員、（大上委員））

観光

航空

国際

住宅
都市

港湾の国際競争力強化

外航海運の国際競争力強化

長安政務官（当時）の下、実務家を含む有識者を中心とした以下の委員会で、具体的な検討を進める。

- ①国際コンテナ戦略港湾検討委員会
（平成21年12月～平成22年8月）
- ②国際バルク戦略港湾検討委員会
（平成21年12月～）

三日月政務官（当時）の下、実務家を含む有識者を中心とした「外航海運検討会」を立ち上げ、具体的な検討を進める。

（平成21年12月～平成22年5月）

国際コンテナ戦略港湾検討委員会(概要)

目的

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため、スーパー中核港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえた上で、選択する港湾についての、評価項目、選定案の作成等の検討を行う委員会を設置する。

委員

<政府側>

長安 豊 国土交通大臣政務官 (当時)

<委員>

赤木 聰之 (社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員
木村 琢磨 千葉大学大学院専門法務研究科教授
久保 昌三 (社)日本港運協会会長
黒田 勝彦 神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校長
高木 勇三 公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄 神戸大学大学院海事科学研究科教授
根本 勝則 (社)日本経済団体連合会産業政策本部長
長谷川 雅行 (株)日通総合研究所顧問
前田 耕一 外国船舶協会専務理事

スケジュール

- ・平成21年12月15日 第1回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
- ・平成22年 2月12日 国際コンテナ戦略港湾 公募
- ・平成22年 3月26日 締め切り:京浜港、伊勢湾、阪神港及び北部九州港湾が応募
- ・平成22年 4月 2日 港湾管理者等によるプレゼンテーション
- ・平成22年 5月17日 港湾管理者等による再プレゼンテーション
- ・平成22年 6月14日 港湾管理者等による補足説明
- ・平成22年 8月 3日 第7回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
- ・平成22年 8月 6日 阪神港及び京浜港の選定を公表

「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

背景

- 経済のグローバル化や東アジアの経済成長に伴い、我が国をめぐる国際海上輸送は大きく変化
 - ・コンテナ取扱量の増加：日本1.8倍、アジア(除日本)3.6倍
 - ・船舶の大型化の進展：3,000TEU → 8,000TEU
- 日本発着貨物の東アジア諸港積み替えが増加：5.4%→18.0%
- 国際的な基幹航路の我が国寄港回数が減少傾向：上海約7.3倍、釜山約1.45倍、日本約0.8倍
 - ⇒ 基幹航路寄港回数を回復しなければ、我が国経済に打撃を与えるおそれがある。

取り組み状況

- 「選択と集中」の考え方のもと、「国際コンテナ戦略港湾検討委員会(有識者委員会)」を平成21年12月に設置し、同委員会の検討(7回開催)を経て、国際コンテナ戦略港湾として(阪神港、京浜港)の2港を選定。(2010年8月6日に公表)
- 「選択」された2地域に対して、明確な目標を設定した上で、アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を「集中」して実施。この施策実現のため、次期通常国会で港湾法を改正予定。

位置づけ

- ① 「新成長戦略」(2010年6月18日閣議決定)、国土交通省成長戦略(2010年5月17日策定)の実現
- ② アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大
- ③ 目標：2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減
2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

実現の方策

アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

- ① 公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減
- ② 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ③ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備などその他荷主サービスの向上
- ④ コンテナ船大型化の進展に対応しうる水深18m岸壁は選択された港湾で整備
- ⑤ 「港湾運営会社」の設立；「民」の視点による戦略的港湾経営の実現

スーパー中枢港湾政策の総括と 国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿

スーパー中枢港湾政策の総括

1. これまでの取り組み

(スーパー中枢港湾政策の経緯)

- シンガポール港等のアジアの主要港が規模の拡大とサービス水準の向上・コスト低減を図ってゆく中で、わが国が基幹航路ネットワークから外れ、リードタイムの増加やコストの上昇等により国民の生活水準と産業競争力の低下をもたらすことが危惧されていた。このため、コンテナターミナルのサービス水準の向上や港湾コストの低減を通じて基幹航路の寄港頻度を維持し、効率的な物流体系を構築することによって、産業の国際競争力の強化と国民生活の安定を図ることを目的に、2004年度（平成16年度）より、スーパー中枢港湾政策を開始した。
- スーパー中枢港湾について特例的な強化を講ずるため、2005年には港湾法を改正し、スーパー中枢港湾に法的位置づけ（京浜港（東京・横浜）、伊勢湾（名古屋・四日市）、阪神港（大阪・神戸））を付与するとともに、無利子貸付等公的支援制度を創設する等、逐次、支援策の拡充や、投資の重点化を図ってきた。併せて、港湾の国際競争力の向上、物流の高度化及びセキュリティの確保に係る要請に応えるため、港湾運送事業の規制緩和、FAL条約に基づく入出港届の様式の統一、夜間入港規制の廃止を定める港湾運送事業法、港則法、港湾法、水先法の改正等が行われた。
- これらにより、大規模高規格コンテナターミナルを認定運営者が一体的に運営する次世代高規格コンテナターミナルの形成や、一開港化、入港料の低減など、官民連携のもとで、ハード・ソフトが一体となった総合的な施策を推進してきた。
- また、2006年には、公共埠頭のみでなく、我が国のコンテナ貨物の約半分を取り扱う公社埠頭の管理運営を効率化させるための埠頭公社の民営化法や、水先料金規制を緩和等する水先法を改正した。
- さらに、2009年度（平成21年度）からは、スーパー中枢港湾のみでなく、コンテナ物流全体での荷主の利便性向上・環境負荷の低減を目的とし、港湾の24時間化や内航フィーダーサービスの充実等に向けた「コンテナ物流の総合的集中改革プログラム(モデル事業)」を実施しているところである。
また、貿易手続の簡素化をより一層推進するため、FAL条約以外の港湾関連手続についても統一化・簡素化を図るとともに、手続の電子化を進めているところである。

2. 政策目標と達成状況

- 2010年度（平成22年度）までに、アジア主要港並みの港湾コストの約3割低減、リードタイム（コンテナ船が入港してから荷主が貨物を引き取るまでにかかる時間）の1日程度への短縮の実現による基幹航路の維持を目標としている。
- 結果、現時点（平成20年）で、コストは2割弱の低減、リードタイムも1日を達成するなど、当初の目標については視野に入りつつある。
- 一方、基幹航路寄港回数に着目すると、2000年（平成12年）から2008年（平成20年）にかけて、上海港、釜山港における年間寄港回数は増加する一方、東京港は微減、横浜港は横ばい、名古屋港、大阪港は微減、神戸港は減少となっている。フィーダー貨物の割合が大きい神戸港から、瀬戸内海を中心に釜山フィーダーに貨物が流出していることも要因のひとつと考えられる。スーパー中樞港湾全体では、政策開始後（2008/2004）の基幹航路就航回数は全体で-3%であり、取り組み前（-18%、2004/2000）と比較し、減少傾向は緩やかになっている。
- 全国の海外トランシップ率に着目すると、1998年（平成10年）から2003年（平成15年）までに約10%上昇している。これに対し、2003年（平成15年）から2008年（平成20年）にかけては2.4%の上昇であり、上昇傾向ではあるものの、政策開始前に比べ減速している。

3. 現在の我が国がおかれた状況

- 経済のグローバル化が進展するなか、世界的な海上輸送量はアジア～欧米間を中心に急拡大しており、コンテナ輸送船の大型化や、中国等新興国の港湾も含めた東アジアにおけるコンテナ港湾間競争の激化と相俟って、基幹航路のコンテナ船の我が国への就航が喪失してしまう可能性もあるとの危機感を持つべきと指摘されている。日本全体でも*1,900万TEUの貨物量（上海*2,600万TEU、釜山*1,300万TEU）のなかで、さらなる港の選択と集中が必要である。
*出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook 2009
- 特に、平成18年度に新たに供用を開始した釜山新港は、廉価な港湾コスト等高いサービス水準（現時点の港湾コストで4割安。但し後背地の賃貸料などを含むトータルコストの比較でさらにその差は拡大）をもって我が国にも積極的に集荷を働きかけており、我が国から釜山港に国際トランシップされる貨物が増加していることから、時間的余裕はなく、早急な対応が求められている。
- グローバル化の進展にともない企業間の国際競争が激化するなか、我が国に立地する企業からは、サプライチェーン全体に亘る物流コストの低減、在庫期間の圧縮、安定的な輸送の確保についての要請も強まっている。
このなかで、我が国の港湾システムがソフト面、ハード面において近隣諸国に立ち後れると、国内製造業の製品・半製品輸出において不利な状況となり、我が国産業の海外流出を加速させ、我が国そのものの国際競争力の衰退を招

きかねない。

- また、中国をはじめとするアジアが世界の生産工場としてだけでなく、中間所得層が著しく成長し消費市場としても発展が見込まれている。昨年 12 月 30 日に発表された「新・成長戦略（基本方針）」にもあるように、これまで経済成長の過程で多くの経験を有し、かつ国内に世界第 2 位の規模を誇る経済や環境面や製品安全をはじめ卓越した技術力を有する我が国は、アジアの経済成長に大きく貢献するとともに、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れを円滑化し、アジア市場の一体化を通じてアジアの成長を国内に取り込んでいかなければならない。
- このため、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供する必要がある、さらなる「選択」と「集中」により、コンテナ貨物を取り扱う港湾の国際競争力を強化する必要がある。

4. 個別施策について

（1）基幹航路維持・強化のためのコスト低減

近年は、コンテナ船の大型化に対応して、大規模コンテナターミナルを公共で整備した上で、民が長期的視点にたって創意工夫をこらした一体運営を行い、コンテナ貨物の取り扱いを増大させることにより、コンテナ 1 個あたりの港湾コストを低減させる取り組み等を進めてきた。

①公設民営化

近年の大規模コンテナターミナルの整備については、公共で実施されてきており、スーパー中樞港湾におけるコンテナターミナルの約 4 割は公共埠頭、残り 6 割は公社埠頭である。

公社埠頭の場合、償還を前提とすることから割高であり、競争力を有さない。一方、公共埠頭は、通常、公物管理の観点から、特定の民間への長期貸付が困難であり、民の創意工夫をこらした効率的な運営を難しくしている。

創意工夫をこらした運営を行う民間事業者（メガターミナルオペレーター）への長期貸付制度（公設民営）の活用は、現在のところ名古屋飛島南、四日市のみであり、他は短期貸付、一時使用で対応している状況となっている。

また、管理者等におけるターミナル用地、ロジスティクス基地用地の貸付料金の引き下げについても、議会等の理解を得る必要がある、従来の考え方では限界がある。

今後、埠頭運営の民営化にあたっては、ターミナルの競争力強化のため、民間会社の負担軽減を図るとともに、「民」による長期的視点にたった創意工夫をこらした運営の環境整備を図るため、公共から特定の民間への長期貸付を容易にする必要がある。

また、釜山新港との背後ロジスティクス用地等の貸付料金の格差を踏まえれば、更なる料金の低廉化が必要である。

②水先法規制緩和による水先料金の低減

平成 18 年の法改正、平成 20 年からの制度移行（上限認可額の範囲内の届出制）にともない、ユーザーの意向を踏まえた柔軟かつ合理的な水先料金の設定が可能となった。

今後は、水先業務の指名制（船社と水先人の間の直接の料金や指名交渉）活用の拡大等が必要である。

③港湾運送事業規制緩和による港運料金の低減

スーパー中樞港湾政策の開始及び平成 12・18 年度の法改正による規制緩和（認可制から届出制への制度変更）により、実勢の港運料金は低減している。

港運料金は民間の相対取引により定まるものであることから、更なる貨物の集中に加え、後述のターミナルの一体運営の実現等大規模化によるコスト低減を図る必要がある。

④効率的なターミナル運営の実現（メガターミナルオペレーターの設定）

大規模ターミナルを民間で運営するメガターミナルオペレーターは、横浜、名古屋、四日市、大阪、神戸に各 1 社ずつ設立されている。そのうち船社が出資しているメガターミナルオペレーターは名古屋のみである。

今後、基幹航路の寄港を促進するためには内外の船社による港への投資を促進する必要がある。

また、既存のメガターミナルオペレーターについては資本規模が小さく今後のコンテナ船の大型化、荷役作業のスピードアップに対応するガントリークレーンなどへの新規投資に限界があることから、支援制度の強化が必要である。

さらに、現在のメガターミナルオペレーターが参加港運会社による平等な共同出資形態となっていることもあり、一元的・一体的な経営がやりにくい状況となっていることから、今後、資本構成などにも工夫が必要である。

この場合、後述の「港湾経営主体」によるメガターミナルオペレーターへの関与について検討されるべきである。

⑤ターミナルの一体運営の実現

一般のターミナルでは、伝統的な「船社－港運元請－港運下請」の強い結びつきが存在しており、ヤード間フェンスが設けられているなど、ガントリークレーン、バースウィンドウの効率的、機動的な運用や港湾労働者の作業協力がしにくい状態にある。一方、供用中の次世代コンテナターミナルにおいては、調整会議等を通じ、構成会社間で人や機器の相互融通を行うなど一体性は高まってきている。

今後、メガターミナルオペレーターその他のターミナル会社において、バースウィンドウ調整、ガントリークレーン、トランスファークレーンなどの相互融通、労働者の作業協力に関する調整会議を設置し、一体的運営を促進する必

要があり、一体的運用のためのシステムの統合に対する支援措置をはじめとする優遇措置を検討する必要がある。

⑥コンテナ船大型化への対応

大規模コンテナターミナル（水深-16m 延長 1,000m）の整備を、横浜本牧（概成）、名古屋飛島南（途上）、大阪夢洲（概成）、神戸ポートアイランド（概成）、横浜南本牧（途上）、東京中防外（整備中）で進めてきた。

中国をはじめとするアジア経済の急成長に伴い、アジアを中心とした航路に投入される船舶は、2015年の新パナマ運河の供用もあり、コンテナ・バルク共に大型化が今後とも進展すると予測されている。現にコンテナにおける欧州航路においては 12,000TEU 超級のコンテナ船が出現しているところである。

今後の「国際コンテナ戦略港湾」の選定に当たっても、「選択」と「集中」を行う港については、将来のコンテナ船の大型化の流れに、きちんと対応しうるターミナルが必要であると認識しており、少なくとも現在就航している最大級のコンテナ船に対応する-18mの水深を想定する必要がある。

⑦港則法改正による夜間入港規制の廃止

従来、京浜、大阪、神戸等の7港は海上交通が特に輻輳しており、夜間における操船者の認知能力の限界から、夜間入港を規制（許可制）していたが、船舶性能の向上等による夜間の航行環境の改善や港湾の24時間化の動きに矛盾しているとの理由から、平成17年11月に廃止されており、夜間の安全性を確保しつつ、港湾の活性化を促進していく必要がある。

⑧我が国追加寄港時間の短縮

船社が港の選別を図るなかで、我が国の寄港を確保するためには、「港湾におけるコスト低減策の集中」及び「基幹航路貨物の広域からの集荷」の他、「トランクラインから日本港湾への追加航行時間、荷役時間を含めた追加寄港時間の短縮」が不可欠である。

今後は、湾内等におけるコンテナ船の航行スピードアップのための措置、荷役スピード向上のための荷役機器の導入等が必要である。

（2）基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約

国際コンテナ物流の急拡大やコンテナ船の大型化、中国諸港の勃興にともなう東アジアにおける港湾間競争の激化にともない、我が国の基幹航路を取り巻く状況は厳しさを一層増している。

船社が港の選別を図るなかで、我が国への寄港を確保するためには、相当量の基幹航路貨物の確保が必要であり、「港湾におけるコスト低減策の集中」の他、内航や鉄道、トラックフィーダーの育成により「基幹航路貨物の広域からの集荷」を進める必要がある。

⑨内航フィーダーの育成

現在、内航フィーダーは瀬戸内海と太平洋側において運航される一方、日本海側では皆無であり、全て釜山をはじめ海外港へフィーダーされている。

内航フィーダーは、総貨物に占めるシェアは小さいものの、国の実証実験及び港湾管理者によるインセンティブ支援により、取扱量は大きく増加している。

一方、現在の内航フィーダーにおいては、低い需要のもとでの輸送頻度確保の観点のほか、最低乗組船員数の規制や航行規制が緩やかであるなど自由度が高いことから、一般に船型が小型（499t）であり、大量低価格輸送が実現されていない状況にある。また、内航コンテナ船の運航は、独立した少数の船社により行われていることもあり、特定の外航船社と連携したフィーダーサービスが少ない。さらに、船価が安く低コストの「はしけ輸送」も未発達であり、施設面でも内航との積み替えを前提に建設された埠頭が少ない状況である。

また、地方港の港湾管理者も「国際港湾」であることに拘り、内航フィーダーよりも外航フィーダーを入港料などで優遇する傾向にある。

このほか、内航フィーダー船の一層の活用に向けて、支援の強化や各種規制の緩和を求める声もある。

国においては、平成21年度よりモデル事業として、スーパー中枢港湾と沿岸部との輸送を実施、その結果、外航船社が神戸港をハブとしたフィーダー輸送サービスを新たに実施する成果が上がってきている。

今後のモーダルシフトの進展も考え合わせれば、内航フィーダーは発展の可能性の大きい分野と位置付けられ、地方の荷主、地方の港湾と連携したフィーダー網の強化を図る必要がある。

⑩鉄道フィーダーの育成

鉄道貨物輸送は、過去、海上コンテナ輸送に取り組んだ実績はあるものの、道路整備や内航コンテナ輸送の拡充により、競争条件で採算がとれず、現在は年間2万TEU程度に低迷している。

鉄道貨物輸送はかつて主要港湾間の海上コンテナ輸送に取り組んだこともあり、40ftコンテナに対応できるのは主要港湾近接駅のみとなっており、内陸駅では荷役機器が未整備となっている。

海上コンテナの鉄道フィーダーは、内航海運と競合しない港湾と内陸との間の輸送が特性を発揮しうる分野と考えられ、内陸駅における荷役機器整備、保税輸送等の取扱い体制の整備が必要である。

さらに一部区間でトンネル内の標識などが支障するため背高コンテナが通れない区間が存在しており、架線の架け替えなど工夫が必要となる。

また、輸送量が大幅に増加した場合、コンテナ港への鉄道の直接乗り入れによる積み替え負担の軽減や、JR貨物により提供できる輸送力の不足、線路インフラを保有している旅客鉄道会社との調整が課題となる。

なお、内陸部との間の鉄道輸送については、平成22年3月より、京浜港～東北内陸の間で海上コンテナの鉄道フィーダー輸送のモデル事業を開始すること

としており、JR 貨物においても船社と連携して海上コンテナの集荷や一貫輸送を担う新会社を設立したところである。

⑪トラックフィーダーのコスト縮減

広域集荷のためには、海上コンテナの国内輸送の 95%を占める陸上輸送の効率化が必要であり、港を取り巻く道路網の整備が必要であるが、東京港等ではコンテナターミナル周辺で一般道路の未整備区間が存在している。

また、広域から効率的に貨物を集荷するためには、貨物の内陸集荷拠点（インランドデポ）の形成が有効であり、その整備促進が必要である。

なお、港内におけるコンテナ貨物の積み替えに際し、埠頭間横持ち輸送が公道を経由する構造となっており、ターミナル内の無ナンバー車両による横持ち輸送ができないことから、今後、施設面での改善等により埠頭間流動の円滑化を図る必要がある。

(3) その他荷主へのサービス向上

⑫24 時間化（24 時間開庁）

荷役及び税関については、365 日 24 時間対応が実現（荷役は元旦を除く）。植物検疫等についても要望に応じ対応している。必要に応じ、関係官庁の 24 時間に即した体制拡充を要請する。

⑬24 時間化（深夜早朝ゲートオープン時間拡大 実証実験）

本船荷役は 24 時間対応しているものの、貨物の搬出・搬入については、ターミナルゲートのオープン時間が概ね 8:30~16:30 に限られている。平成 20 年度に神戸港でゲートオープン時間拡大の社会実験を 3 ヶ月程度で実施したものの、あまり利用されない結果となっている。

荷主等からは短期間の実証試験では生産・物流体制を変更できず利用不可との意見があったほか、港運事業者からは貨物量の増加が期待できない中、荷役作業の平準化等のメリットより追加コストの問題が大きいとの意見がある。

以上を踏まえ、多岐にわたる関係者と調整しながらコスト負担や運営方式を確立させ、24 年度を目途に最適な形で自立的・継続的な 24 時間化を目指すモデル事業を 3 年間にわたり実施中である。先行実施している神戸においては現在の不況の中、時間外の取扱量は増加しており、名古屋で昨年 12 月から開始したところであり、取扱量は順調である。

今後は、需要に応じた事業の定着を図るとともに、荷主等へのサービス強化の観点から、港湾経営の一環としての取り組みを強化する必要がある。

⑭情報化

官民手続きの電子化、民間企業間の手続きの電子化については、コンテナ搬出入作業の合理化、企業のサプライチェーンマネジメントの合理化に直結するとともに、様々なリードタイムの短縮に資するものである。

官民手続きの電子化については、シングルウィンドウ化、NACCS への統合を順次実施しており、中でも港湾管理者手続きは、対象手続きを追加し、基本的な手続きの電子化を実現した。また、他省庁システムもシングルウィンドウ化は完了している。

また、民間同士のコンテナ搬出入手続きの電子化については、NACCS においてサービス提供すべく現在検討中である。また、サプライチェーンマネジメントの重要性が増す中、「貨物位置の見える化」や「渋滞情報提供」等について荷主や物流事業者からの要請を踏まえ、経済産業省における貨物位置情報把握のための情報伝達言語の国際標準化に向けた取り組みとも連携しつつ、平成 21 年度よりモデル事業で全国一元的なシステムを構築中である。

(4) 環境・セキュリティ

⑮環境への配慮（環境負荷の小さい物流体系の構築）

モーダルシフトを促進するため、内航フィーダーの強化や、鉄道との連携を実施しているほか、外内一体ターミナルの整備や、地方港湾における内航フィーダーターミナルの確保、トランスファークレーンのハイブリッド化・電動化など省エネルギー型の荷役機械の導入を進めているところである。

荷主の環境への認識が高まるなか、環境負荷の小さな港湾づくりが、競争力強化につながることから、上記施策を今後とも推進する。

また今般の国際コンテナ戦略港湾の選択と集中に当たっても、フィーダー網が過度に長距離化して環境負荷が増えないように考慮する必要がある。

⑯セキュリティ

米国同時多発テロを契機に、国と国際港湾施設の管理者が協働で港湾の保安対策に取り組んでいる。コンテナターミナルゲートの出入管理に関するセキュリティの脆弱性に特に懸念が生じているが、これまで抜本的な改善策は講じられていない。

グローバル化により諸外国との相互依存関係が益々深化する中で、海外主要港のセキュリティ水準の向上にも対応し、国際物流における効率化とセキュリティの確保を図ることが必要である。

最近多発しているトレーラー横転事故に関しては、コンテナ情報の伝達の適正化を柱とする法案を現在検討中であるが、関係行政機関と連携し、過積載等の監視も含め安全対策に向けて取り組む必要がある。

(5) 戦略的な港湾経営の実現

厳しい競争にさらされる国際コンテナ港湾を経営していくためには、日本の港の経営体制強化は急務である。

コンテナ船の大型化や、アライアンスが強化されるなか、コスト低減を図るためには、埠頭単位の効率性の訴求にとどまらず、港湾全体としての効率性の訴求や、広域からの貨物の集約を実現する体制づくりが必要となる。

また物流の高度化、荷主サービスの向上の観点からも、港湾内にとどまらないサービス展開が必要となる。

国内外の民間企業と緊密な連携や折衝が不可欠なコンテナ港湾の経営は、一般行政の執行基準や手続きへの厳しい遵守が求められる公的セクターでなく、国際的なビジネスと同じ水準の迅速性、柔軟性、強靱性（タフさ）を実現すべく、「民間」のセンスを有する、より専門的な組織に委ねる必要がある。

なおこの場合、港湾の「社会的共通資本」との位置づけを踏まえ「公的関与」とのバランスにも留意が必要である。

⑰ コンテナターミナルの再編と港湾の一元経営の促進

効率的な港湾経営に当たっては、貨物量と埠頭やガントリークレーンなどの施設が見合っているか、中長期的視点から常に検証する必要がある。

基幹航路を大型船舶で運航している船社にとってコンテナ貨物量が不十分といわれるスーパー中樞港湾においては特に、港湾内の埠頭の再編・統合による貨物の集約と、積み替えやアジア航路にも目を向けた一元的な総合利用調整が重要である。

現在のスーパー中樞港湾においては、埠頭公社(会社)と港湾管理者が併存する一方、指定管理者制度を活用して、できる限りこれを一元化する動きがあるが、拡大するアライアンスとの交渉力を確保する観点からも、このような港湾内コンテナ物流を一元的に担い経営する体制を制度的にも確立させる必要がある。

⑱ 広域連携の推進

京浜3港（東京港、横浜港、川崎港）は、将来のポートオーソリティーの設立を視野に入れながら、平成20年より共同で広域連携の仕組みづくりに取り組んでいる。また、阪神港も一体化の動きが加速化している。

これは港湾機能の合理的かつ適正な配置、役割分担の明確化による貨物の集中や大型船舶対応岸壁などへの投資の重点化を同一港内ばかりでなく湾内に拡大して実施することを志向するものであり、単なる連携を超えた同一湾内における港湾経営の一体化は効率的な港湾経営にとって重要である。

国としても、埠頭公社の民営化を支援するとともに、会社間の合併・統合の動きを促進するなどにより、湾内のコンテナ港湾経営の一体化を支援していく。

また、内航フィーダー網強化の観点からのスーパー中樞港湾と地方の港湾との連携やアジアを中心とする世界貿易の拡大を支えるネットワークの要のひとつとして、アジア等海外主要港との連携を進める必要がある。

⑲ ポートセールス

釜山港湾公社は、日本に比べ4割安の港湾コストや低廉な物流基地料金など高度なサービスを展開、日本海諸港や瀬戸内地方港のみならず、横浜港、神戸港直背後の荷主に対しても積極的に働きかけており、いわゆるトップセールス

のみならず、具体的な条件も提示する個別の働きかけを、地方の港湾管理者や荷主企業等に行っている。

一方、現在のスーパー中枢港湾によるポートセールスは、一部を除いて、単なる船社への表敬や港を紹介するセミナーにとどまるものが多く、荷主等に対して、ライバル港湾を念頭においた具体的な提案・交渉ができていないのか疑問との声がある。

今後、「民」の視点から、船社に対しターミナルを売り込むとともに、具体的な条件を示して、自港のサービスをターミナルオペレーターや船社とともに、内外の荷主や物流事業者に対して積極的に売り込む必要がある。また、そのための人材を含めた体制整備が必要である。

⑳ 「民」の視点からの積極的な港湾経営の実現

フィーダー整備による広域集荷体制の整備や港湾サービスの24時間化、ポートセールスの項で述べたように、これからの港湾運営に当たっては、「民」の視点からの「経営」により、船社や荷主企業、物流企業から「選択」される港湾を実現する必要がある。

これまでの港湾における民間経営の導入については、メガオペレーションターミナルをはじめとするターミナルオペレーターのほか、「埠頭公社の民営化」が挙げられるが、今後はこれに加えてコンテナ港湾全体を一元的に経営する観点が必要となる。

まず、埠頭公社民営化については、平成20年に東京が民営化したほか、大阪が平成23年民営化を表明済みである。平成22年度税制改正により地方税において民営化後の会社による新規投資への優遇措置が認められたことともあり、神戸、名古屋が平成23年度中の民営化を検討しているほか、横浜においても検討が加速化している。今後は、平成22年度税制改正において「各公社の民営化検討状況を踏まえ引き続き検討」とされた民営化に伴う登録免許税減免措置の実現を目指し、埠頭公社の民営化を引き続き推進する必要がある。

また、港湾管理者は行政区域が限定された公的主体であることから、当該港湾の顧客たる特定の船社、荷主のニーズに即応した経営や、広域での集荷体制整備が難しいとの指摘もあり、港湾管理者の有する地理的限界から解放され、全国に及ぶ顧客ニーズに迅速に対応するためには、例えば株式会社形態の民間の組織によりコンテナ港湾全体を経営する主体（港湾経営主体）が必要である。

コンテナ港湾運営に知見を有する株式会社化された埠頭公社は、この港湾経営主体の有力候補である。

この場合、港湾の「社会的共通資本」としての性格や都市行政との関連性、さらには国際競争力確保という国策の見地からの公的関与とのバランスを確保しつつ、港湾内外を問わず荷主、港湾、海事、物流関係等の民間企業に対して資本参加等を求め、必要な人材の確保を図るなど民営化の「実」を挙げるよう工夫が必要である。

なお、この港湾経営主体は、港湾内のコンテナ港湾の一元的経営を担うこと

となることから、港湾管理者所有施設の長期的な運営委託の円滑化など港湾管理者との関係のあり方を検討する必要がある。

5. 最近の我が国を取り巻く状況の変化・再確認

- グローバル化の進展にともないアジア～欧米間の貿易が急拡大するなか、アジアにおける経済重心の変化や、海外主要港における大規模投資等を背景に、アジアの主要港との規模やサービスの差はスーパー中枢港湾政策開始時より拡大している。我が国の地理的劣位、コンテナ船型の大型化とあいまって、日本への寄港環境はますます厳しくなっている。
- アジア地域の経済発展や国際分業体制の進展に伴って、世界的に国際海上コンテナ貨物の輸送量は約 3.0 倍 (H19/H9) と大きく増加している。また、中国を中心としたアジアの港湾(除く日本)の取扱量は、約 3.8 倍と大きく増加している。この結果、基幹航路で輸送されているコンテナ貨物における我が国発着貨物のシェアは低下している。
 - アジア→北米の日本シェア；約 12% (H12) →約 6% (H19)
 - 北米→アジアの日本シェア；約 30% (H12) →約 15% (H19)
 - アジア→欧州の日本シェア；約 16% (H12) →約 8% (H19)
 - 欧州→アジアの日本シェア；約 25% (H12) →約 19% (H19)
- 我が国は、地政学的に、北米航路については極東のゲートウェイに位置するものの、貨物量が伸張する中国からのトランクラインに位置する釜山港に比べ劣位であること、欧州航路については、輸入の場合のラストポート（輸出の場合のファーストポート）であり、上海をはじめ膨大な貨物量が存在する中国が起終点になりやすく、地政学には必ずしも恵まれた状況にない。
- 近隣のアジア諸国においては、釜山新港（30 バース、バース延長約 9.5km）や上海港洋山コンテナターミナルの小洋山地区（33 バース、バース延長約 11km）など、貨物の増大に対応するための大規模高規格コンテナターミナルの整備や、ターミナル背後の物流拠点に対する企業誘致（釜山新港：土地賃賃料 約 480 won（37 円）/m²/年）が進められている。
- 世界規模での企業間競争の激化の中で、在庫コストを含む物流コストの低減や、柔軟な商品供給の重要性が増している。こうした動きの加速化から、取引関係の多角化や複雑化、不要な在庫の圧縮などサプライチェーンマネジメントの取り組みがますます重要となっている。今後、荷主の競争力の強化を図るために、港湾内におけるコスト低減やリードタイムのみならず、物流全体における輸送コストや在庫コスト等に着目していくことが重要である。
- 生産から消費に至る全ての工程が国際化した現在、海上輸送の効率化だけを求めた時代はすでに終わり、プロセス全体をロジスティクス・システムとして捉え、全体を最も効率よく管理するサプライチェーンマネジメントの時代に移行している。その結果、港湾もただターミナルの効率化のみを追求する

だけでは、港湾を厳しく選別する船社や、ロジスティクス全体の効率を追求する荷主などの要求に応えられないことになる。

こうした厳しい環境のなか、主要港湾の多くは生き残りをかけ、ロジスティクス基地の整備や効率的なフィーダーネットワーク網の形成を図っており、我が国においてもこうした取り組みが重要となる。

- 釜山港では、我が国発着貨物のトランシップ貨物基地を形成し、ここに一大物流・産業拠点を形成する国家戦略のもと、戦略的な土地賃貸料の設定や免税措置により背後の物流拠点への企業誘致を進めている。更に、トランシップ貨物の集荷力強化のため、トランシップ貨物の取扱量の増加に対するターミナルオペレーターや船会社へのインセンティブ制度や国内ネットワークの高度化・円滑化を目指したバージの無料化を導入している。
- この釜山港を経営する「釜山港湾埠頭株式会社」は優れた港湾サービスに加え、低廉な韓国商船による外航フィーダーサービスにより、日本海諸港や瀬戸内地方港のみならず、神戸港直背後さらには東北・北海道といった横浜港の港勢圏にも日本発着の貨物を釜山港利用に転換すべく自治体及び荷主等企業に対して働きかけを強めており、こうした取り組みは、我が国発着貨物がスーパー中樞港湾ではなく海外でトランシップされる大きな要因になっている。

国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿

グローバル化が進展するなか、BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）、VISTA（ベトナム、インドネシア、南アフリカ、トルコ、アルゼンチン）をはじめとする新興国を中心に世界経済は急速に拡大しつつある。

これらの国々と、今なお世界最大の経済力を有するアメリカ、統合が進むEU、新興著しいアフリカを含め、これからの国際経済は多様なプレイヤーが併存、競争する時代になるものと考えられる。

少子高齢化が進む少資源国である我が国にとっては、特に急成長するアジアに位置する優位性や卓越する技術力を活かして、アジア諸国の成長を取り込み、我が国を核とした最適生産体制を構築し、我が国経済の底上げを図る必要があり、そのためにも世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築することが必要である。

「国際コンテナ戦略港湾」はこのネットワークの一翼を日本側で担う使命を果たすものであり、アジアと我が国、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実が重要となる。

基幹航路を維持・強化するためには、船社にとって魅力ある港湾である必要があり、この港湾の魅力は、端的に言って「寄港コスト」と当該港湾から発生集中する「貨物量」である。

急拡大する中国をはじめとするアジアの荷動きのなかで、内航を含め全体でも1,900万TEUレベルの荷動きにすぎない日本にとって、「スーパー中樞港湾政策の総括」で述べた状況を踏まえれば、我が国港湾における基幹航路維持は極めて厳しく、いわば「待ったなし」の状況にあり、新たな選択と集中による国際競争力の強化の速やかな実現が必要である。

今般の選択と集中による「国際コンテナ戦略港湾」の実現は、我が国のコンテナ港湾がアジアの主要港として生き残るラストチャンスであることを自覚しなければならない。

以上を踏まえ、今後「国際コンテナ戦略港湾」は下記のような姿を目指すこととする。

1. 国際コンテナ戦略港湾の目的

我が国を支える産業の競争力強化を図るため、欧米向け基幹航路の就航を引き続き目指す。

基幹航路は同時に日本とアジア諸国との間も結ぶループを形成するものであり、また基幹航路誘致という厳しい競争環境は、全体的に効率的な港湾経営の実現を促すものであることから、基幹航路を核としたコンテナ港湾全体の競争力強化への取り組みは対アジア貿易の強化にも直結する。

「基幹航路就航の維持・強化」と、「我が国の荷主に高水準のサービスを提

供」するため、釜山港等に伍するサービスを目指すこととする。

基幹航路をはじめとした国際ネットワークの強化により、「新・成長戦略」においても述べられているように、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れを円滑化し、アジア市場の一体化を通じてアジアの成長を国内に取り込むことにつなげていかなければならない。

2. 国際コンテナ戦略港湾の目指すべき位置づけと目標

日本以外のアジア地域の貨物を日本に集めて、北米・欧州向け基幹航路に積み替える釜山、シンガポールのような国際トランシップ港湾としては、アジアにおける大型港湾の整備状況、我が国の地政学的条件に鑑みれば、北米航路に若干の可能性はあるものの、国際コンテナ戦略港湾として目指すべき位置づけについては、基本的には、「国内貨物の集約・コスト低減による基幹航路の維持強化」、「中国等アジアの急速な経済発展への対応」が中心となる。

このため、まずは、「港湾におけるコスト低減策の集中」及び「基幹航路貨物の国内貨物の集荷」を推進するメインポートを確立する。また、そのための「選択」と「集中」を進める。

メインポートとしての強化を通じ、中長期的には、国際コンテナ物流の動向を見極めた上で、国際トランシップ港としての位置づけも視野におき、新たな政策に取り組む。

○ 目 標

- 2015年
 - ・国内貨物の集約による基幹航路を核とした国際コンテナ戦略港湾の競争力強化により、アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減。
 - ・国際コンテナ戦略港湾における北米航路についてアジア主要港並みのサービスを実現。
- 2020年
 - アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進。東アジア主要港として選択される港湾を目指す。

3. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための方策

基幹航路維持を目的とした国際コンテナ戦略港湾は、船社から見た魅力の向上のための港湾コスト低減及び集荷体制の強化、荷主、物流企業から見たサービス向上、さらにはそれを実現するための体制が整備される必要がある。

また、いうまでもなく港湾政策は、流通政策、産業政策さらにはCIQなどの諸手続きと密接不可分の関係にあり、「国際コンテナ戦略港湾」の実現のためにはこれらも含めたトータルな取り組みが必要である。

具体的には、AEO制度や原産地証明制度など貿易関係手続の円滑化や貨物の内陸集荷拠点(インランドデポ)の設置、情報化の推進等による利便性向上により、生産活動・消費活動に係わる物流を支えていくことが極めて重要である。

これらは、結果として貨物を創出する「創貨」につながるものであり、この実現のためには省庁の壁を超えた施策の結集が必要である。

国土交通省は、一省庁の枠内にとどまることなく、成長戦略実現のために、関係省庁への働きかけ、発信しなければならないことを改めて確認する。また実施できる施策は「選択と集中」のプロセスの終了を待つことなく、速やかに実施に移すべきことは言を俟たない。

(1) 基幹航路維持・強化のためのコスト低減

○ターミナルコストの低減

コンテナ埠頭の競争力強化を図るため、公共が港湾インフラを整備し、「民」が長期的視点にたった創意工夫をこらした運営を推進するため、インフラ公共化等公設民営化の徹底や「民」への直接貸し付けの拡大や「民」への長期貸し付けの円滑化を図る。

またガントリークレーンなど荷役機械等へのターミナルオペレーターからの投資を促進するための制度改善を進める。

ターミナル運営に関しては、バースウィンドウ調整、ガントリークレーンなどの相互融通、労働者の作業協力に関する「調整会議」をまずは設置することにより、ターミナルの一体運営を促進するとともに、ターミナル会社への出資構成の見直しなどを通じ大規模化を促進する。

また、後述する「港湾経営主体」を中心に、港全体としての効率性の向上を図るための仕組みづくりを進める。

○ロジスティクス用地の低廉化

釜山新港との背後ロジスティクス用地等の貸付料金の格差を踏まえ、コンテナターミナル背後の物流拠点に対する戦略的な企業誘致を進めるために、更なる料金の低廉化を図る。

○コンテナ船の大型化に対応した大規模コンテナターミナルの形成

中国をはじめとするアジア経済の急成長に伴い、アジアを中心とする航路に投入される船舶は、2015年の新パナマ運河の供用もあり、コンテナ、バルク共に大型化が今後とも進展すると予測されている。現にコンテナにおける欧州航路においては、12,000TEU 超級のコンテナ船が出現しているところである。

今後、「選択」と「集中」を行う港については、将来のコンテナ船の大型化の流れに、きちんと対応しうるターミナルが必要であり、少なくとも現在就航している最大級のコンテナ船に対応する-18m の水深を確保できる必要がある。

○我が国への追加寄港時間の短縮その他

コンテナ船社が港の選別を図るなかで、選択される環境整備を図るため、上記施策に加え、湾内等におけるコンテナ船の航行スピードアップのための措置、荷役スピード向上のための荷役機器の導入等を進める。

あわせて、水先業務の指名制（船社と水先人の間の直接の料金や指名交渉）活用の拡大等を進める。

（２）基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約

船社が港の選別を進めるなかで、我が国に基幹航路の寄港を確保（荷主に基幹航路の多頻度サービスを提供）するため、「港湾におけるコスト低減策の集中」の他、内航や鉄道、トラックフィーダーの育成により「基幹航路貨物の広域からの集荷」を進める。

○内航フィーダーの強化

内航フィーダーにより広域的な貨物集荷を進めるため、釜山港等海外トランシップより水準の高いサービスを提供する。このため、国際コンテナ戦略港湾において、外内貿一体ターミナル等インフラ環境の形成を図るとともに、内航船社に対する支援の強化や各種規制の緩和を求める声を踏まえ、あらゆる選択肢につき検討を進める。

また、地方の港湾も含め、我が国全体として効率性が高く、環境にやさしい内航フィーダーネットワークを形成するため、地方の荷主も含めた国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾との運営等での連携等強化や、地方の港湾における内航フィーダー機能の強化等ネットワークを支える仕組みづくりを進める。

○鉄道フィーダーの強化

内航海運と競合しない港湾と内陸との間の輸送を促進するため、内陸駅への荷役機械の配置、内陸駅におけるインランドデポの整備、保税輸送体制の確立を進めるとともに、背高コンテナが通れないトンネル区間の解消、港湾と鉄道駅の直結などについて、需要動向等を見極めながら、取り組む。モデル事業を契機として、船社、荷主、JR 貨物が連携した事業化を図るとともに、具体的な需要を発掘して対象路線の拡大を図る。

○トラックフィーダーの強化

広域からの貨物を集荷するため、アクセスの強化を進めるとともに、貨物の内陸集荷拠点（インランドデポ）の形成を進める。まずは荷主企業やトラック事業者と連携し、具体的な需要発掘、制度設計を行う。

また港湾の一元的・一体的経営を進めるにあたり、港湾内のコンテナ貨物の積み替えの円滑化・低コスト化を図るため、埠頭間横持ち等流動の円滑化を図る。

(3) その他荷主へのサービス向上

○総物流コストの低減

世界規模での企業間競争の激化の中で、我が国荷主の競争力強化を図るため、港湾内におけるコスト低減やリードタイムの短縮のみならず、物流全体における輸送コストや在庫コストの低減を進める。

○24時間化の推進

今後とも必要に応じて諸官庁の24時間化を働きかけるとともに、深夜早朝のゲートオープン時間の拡大については、需要に応じた事業の定着を図るとともに、荷主等へのサービス強化の観点から、港湾経営の一環として取り組むこととする。

このため、まず、港湾管理者等においてロードマップを作成する。

○情報化の推進

「貨物位置の見える化」や「渋滞情報提供」等の要請に対応した全国一元的なシステムの構築について積極的に取り組む。

(4) 環境、セキュリティ対策

○セキュリティ水準の高い効率的な国際物流の実現

国際物流の効率化とセキュリティの確保を図るため、港湾における人及び貨物の出入管理に係る適切な改善方策を講じる。

また、コンテナトレーラーの横転事故に関しては、情報伝達の確保、過積載等の監視も含め、関係行政機関と連携し、安全対策に向けて取り組む。

○環境への配慮

世界的な地球環境問題への対応や、荷主の環境への認識が高まるなか、港湾の競争力強化につなげるべく、わが国の優れた環境技術をいかして、環境負荷の小さな港湾づくりを推進する。

(5) 戦略的な港湾経営の実現

厳しい競争にさらされる国際コンテナ戦略港湾を経営していくため、日本の港湾の経営体制強化を急ぐ。

コンテナ船の大型化や、船社のアライアンスが強化するなか、埠頭単位の効率性の訴求にとどまらず、港湾全体としての効率性の訴求や、広域からの貨物の集約を実現する体制づくりを進める。

当該コンテナ港湾全体を一元的に経営する主体を「港湾経営主体」と位置づけ、港湾内外の荷主、港湾、海事、物流関係等の民間企業も参加する例えば株式会社形態により民営化を実現し、国内外の民間企業と緊密な連携や折衝を、国際的ビジネス水準の迅速性、柔軟性、強靱性（タフさ）をもった民間の視点の経営を実現する。

民営化された埠頭公社は「港湾経営主体」の有力な候補であるが、この「港湾経営主体」は、「スーパー中枢港湾政策の総括」において述べたように、広域からの集荷、戦略的なポートセールス、荷主等へのサービスの一環としてのゲートオープンの拡大、さらにはターミナルの再編などの施策の担い手として船社はじめ関係者との折衝などを行うこととなることから、そのための人材確保など体制整備、さらには官民による幅広い支援体制整備が重要である。また経営を行う観点からマネジメントを行う人材の確保も重要である。

なお、この「港湾経営主体」の位置づけを明確にし、さらには円滑な経営を支援するため、港湾管理者との関係などについて所要の法改正を検討するとともに、港湾の社会的共通資本としての性格、都市政策との緊密な関係や国策を遂行する会社であるとの位置づけから、モニタリングの実施その他の公的関与についても、併せて検討を行う。

また、いわゆる湾内における広域連携については、港湾機能の合理的かつ適正な配置、役割分担の明確化による貨物の集中や大型船舶対応岸壁などへの投資の重点化を同一港内ばかりでなく湾内に拡大して実施することを志向するものであり、単なる連携を超えた同一湾内における港湾経営の一体化は効率的な港湾経営にとって重要であるため、この観点から国としても引き続き支援する。

なお、内航フィーダー網強化の観点からの地方の港湾との連携やアジア経済圏の中核として発展するためのアジア主要港との連携、さらには海外荷主企業との取引拡大などの海外進出に関しても、国として支援を進めて行く。

4. 方策の実現に向けて

以上に記載した国際コンテナ戦略港湾の実現のための方策については、今後、選択に当たっての港湾管理者や埠頭公社（会社）から提案される方策、さらには港湾関係者、船社、荷主、物流事業者等関係者から提案される方策を踏まえ、速やかに、精査、調整のうえ、法制度化、支援措置の実現等具体化に向けて取り組むこととする。

平成23年度取りまとめ政策レビューの取組状況

資料3-⑥

テーマ名	バリアフリー法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)
評価の目的、必要性	平成18年12月に施行されたバリアフリー法に基づき、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化を推進してきたところ。 同法附則第7条(検討)に基づき、同法の施行後5年を経過した場合において、同法の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必要がある。
対象政策	バリアフリー法に基づく旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化
評価の視点	①バリアフリー法に基づく基本方針(告示)に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況(参考:業績指標9~11,13,14) ②市町村が作成する基本構想の作成状況(参考:業績指標8) ③心のバリアフリーの推進(参考:業績指標12)
評価手法	①バリアフリー法に基づく事業者からの報告等によって各施設等のバリアフリー化率について把握。 バリアフリー法制定時と比較し、各施設等のバリアフリー化に係る進捗状況について検証。 ②「基本構想作成予定等調査」により、市町村による基本構想の作成状況及び基本構想に定める重点整備地区の総面積を把握。 バリアフリー法制定時と比較し、重点整備地区の設定による面的なバリアフリー化に係る進捗状況について検証。 ③「バリアフリー教室」の実施回数及び参加人数について把握。 ※数値のみでは把握できない質的な側面等については、当事者、有識者等の意見を聴きつつ検証。
検討状況	・基本方針においては、平成22年末までの整備目標を定めていたが、これまでの各施設等のバリアフリー化の進捗状況を把握し、新たな整備目標の設定をはじめとする今後のバリアフリー施策のあり方について、施設設置管理者(公共交通事業者等)、当事者団体、有識者、行政間の調整を実施。これを踏まえ、基本方針を改正(平成23年3月31日告示)。 ・平成22年度末までの旅客施設等のバリアフリー化率について、平成23年10月頃にとりまとめ・公表予定。
第三者の知見の活用	施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会する「バリアフリーネットワーク会議」において、委員から意見を聴取。
備考	

バリアフリー施策の推進

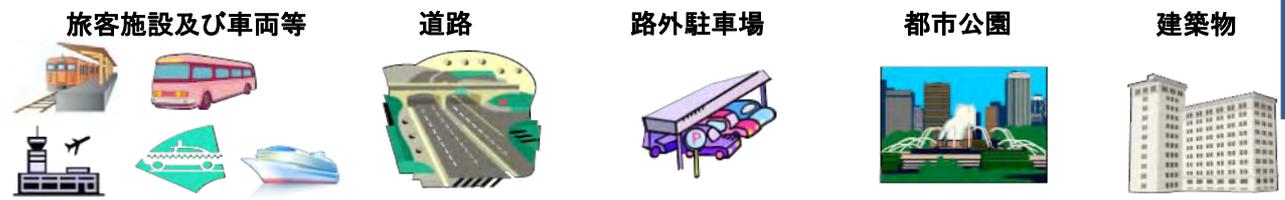
公共交通施設や建築物等のバリアフリー化については、「**高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律**」に基づく「**基本方針**」において、**平成22年までの整備目標**を定め推進してきたが、その**目標期限の到来を踏まえ、平成32年度までの整備目標の設定**をはじめとする基本方針の改正を行った(平成23年3月31日告示)。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (概要)

基本方針の概要

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

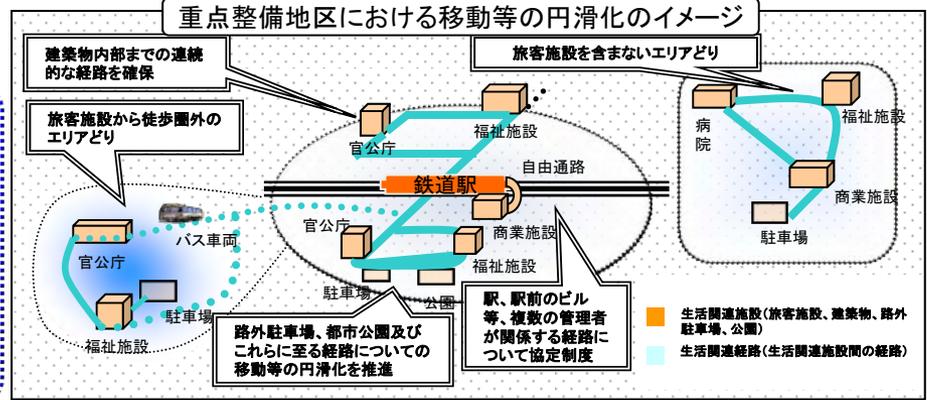
基本方針において各施設の整備目標を設定



- **新たな目標の設定 (平成32年度まで)**
 - ・旅客施設: 対象を5000人以上/日→3000人以上/日の施設に拡大
 - ・車両、公園、建築物等について新しい目標を設定

地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、**重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施**



- **基本構想の指針**
 - ・市町村が重点整備地区について作成する重要性を強調
 - ・段階的かつ継続的發展を図る「スパイラルアップ」の考え方を強く推奨
 - ・基本構想の策定・フォローアップに当たり、当事者の参画を推奨
 - ・当事者等による提案制度の活用を推奨

★ **住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置**

心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等

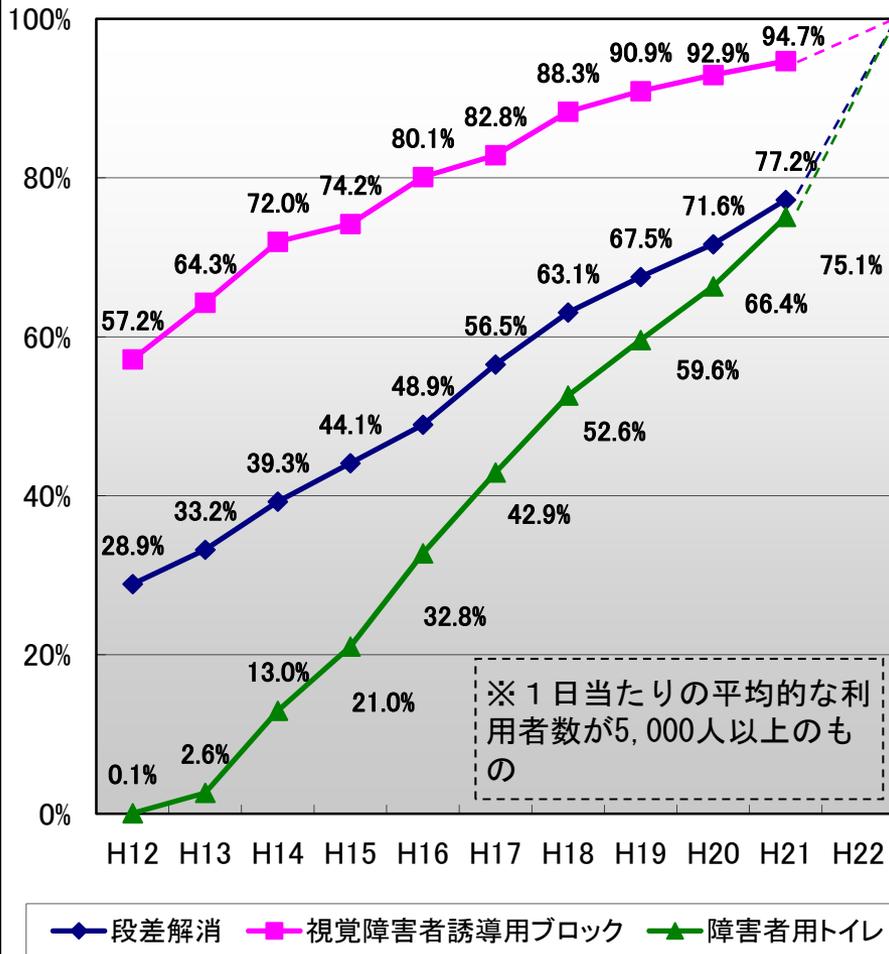
- **職員等の教育訓練**
 - ・PDCAサイクルを取り入れたマニュアル整備や研修実施の推奨
 - ・高齢者・障害者等の当事者の参画の推奨



バリアフリー化の進捗状況

旅客施設におけるバリアフリー化の推移

(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)

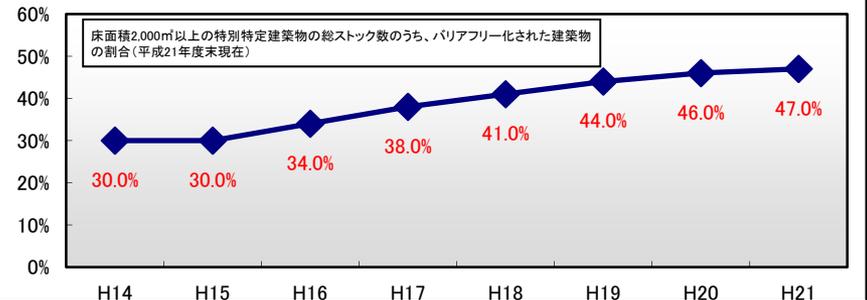


※ 利用者5,000人/日以上 of 旅客施設

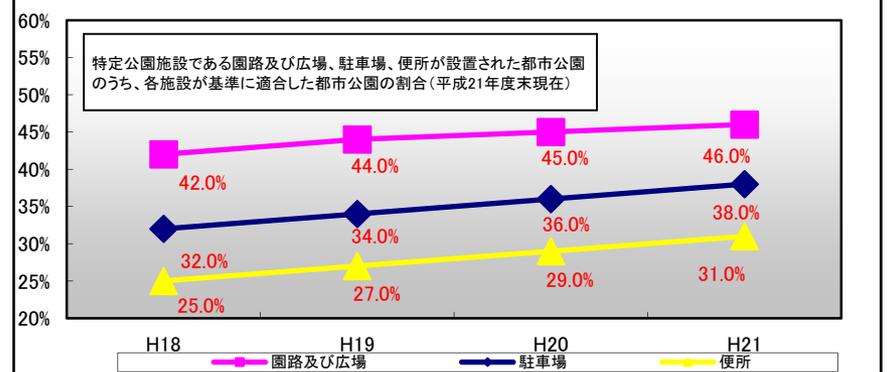
車両等のバリアフリー化の推移 (ノンステップバス車両)



建築物のバリアフリー化の推移



都市公園 (園路及び広場、駐車場、便所) のバリアフリー化の推移



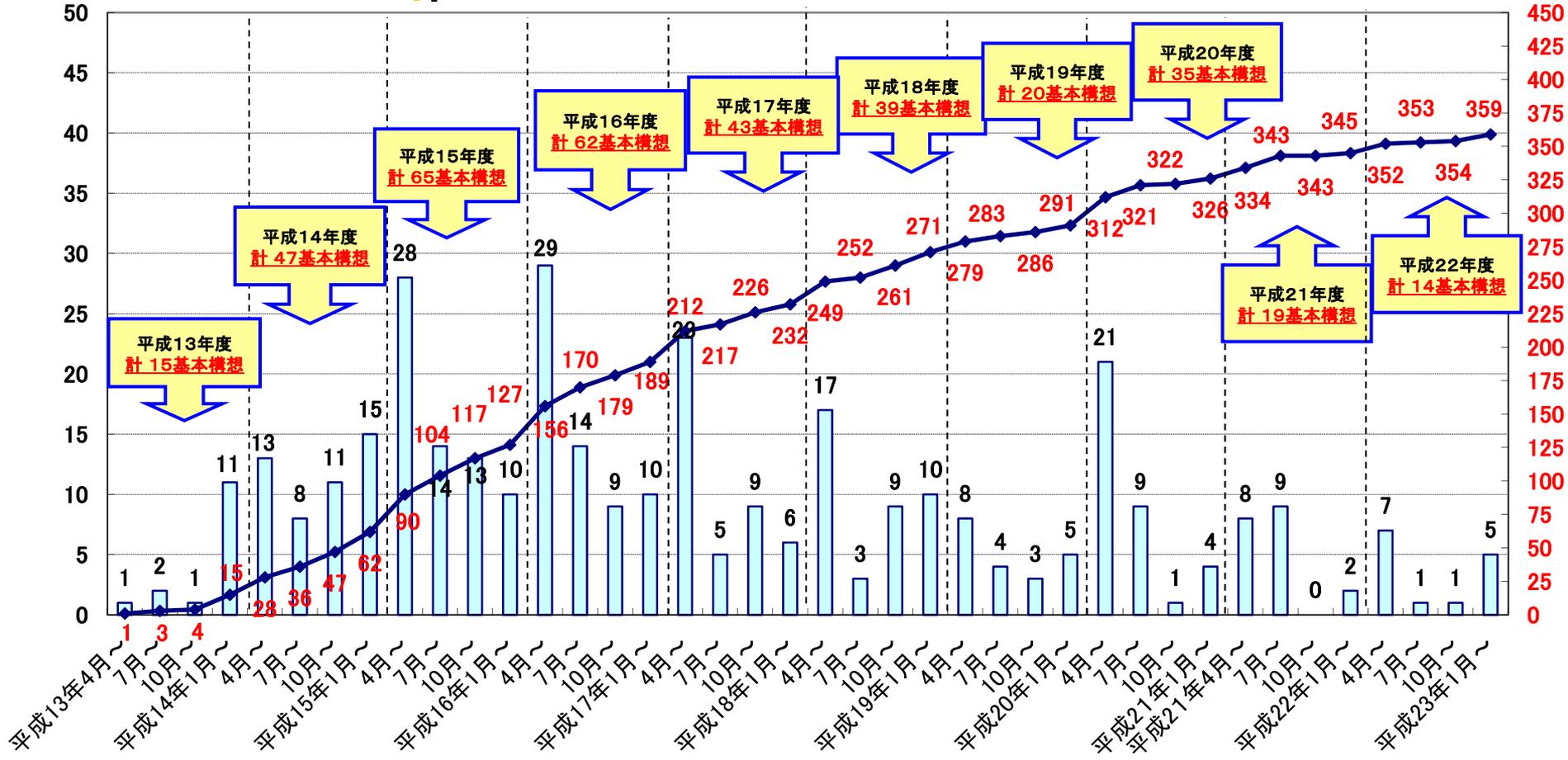
バリアフリー法に基づく基本構想の作成件数

バリアフリー新法に基づく基本構想の作成件数

(平成23年3月31日までに受理したもの) 計266市町村(359基本構想)

作成状況
(四半期推移)

作成件数
(累計)



※このうち、利用者数5,000人／日以上の旅客施設が所在しない市町村の基本構想は18件。

■ 四半期別 ◆ 累計

心のバリアフリーの推進

バリアフリー教室の開催

高齢者、障害者等の介助体験、疑似体験等を行うことにより、バリアフリーについての理解を深める「心のバリアフリー」社会の形成を目指す。



駅前歩道の視覚障害者誘導用ブロックの上に自転車を放置している事例

バリアフリーに対する理解がまだまだ不足



高齢者疑似体験



バス乗降体験

国土交通省が公共交通事業者等の施設設置
管理者・自治体・教育委員会・福祉関係団体等
と連携・協力して開催

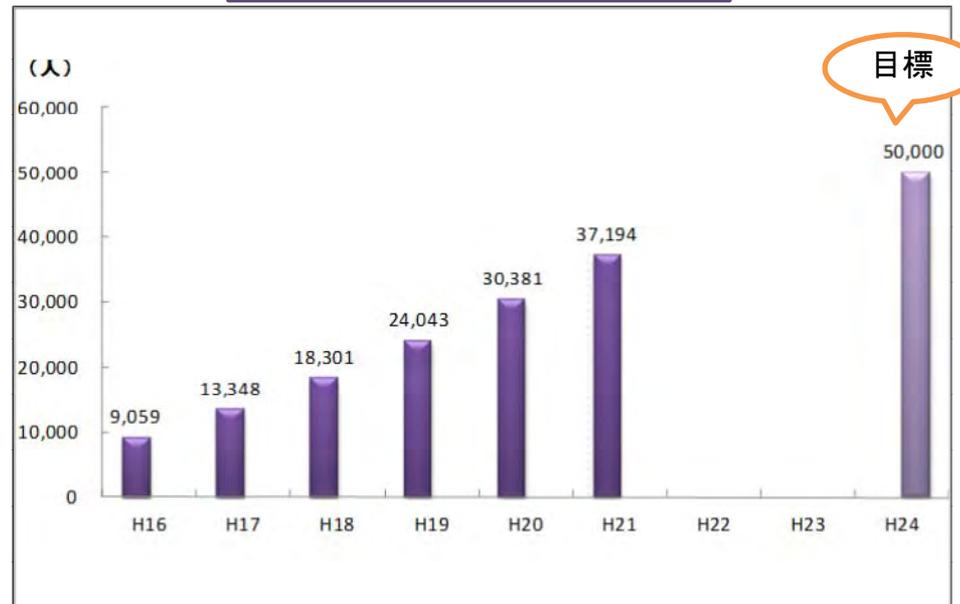


列車乗降体験



視覚障害者誘導用
ブロック歩行体験

バリアフリー教室の参加人数



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

評 価	
A-2	目標値：約70,000ha（平成24年度） 実績値：64,105ha（平成21年度） 初期値：50,997ha（平成19年度）

（指標の定義）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（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・根拠）

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。

（外部要因）

該当なし

（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）

（重要政策）**【施政方針】**

- 第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）

「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

【閣議決定】

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）
- 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）
- 経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）
住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。（第5章3.）
- 経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。（第2章1.）

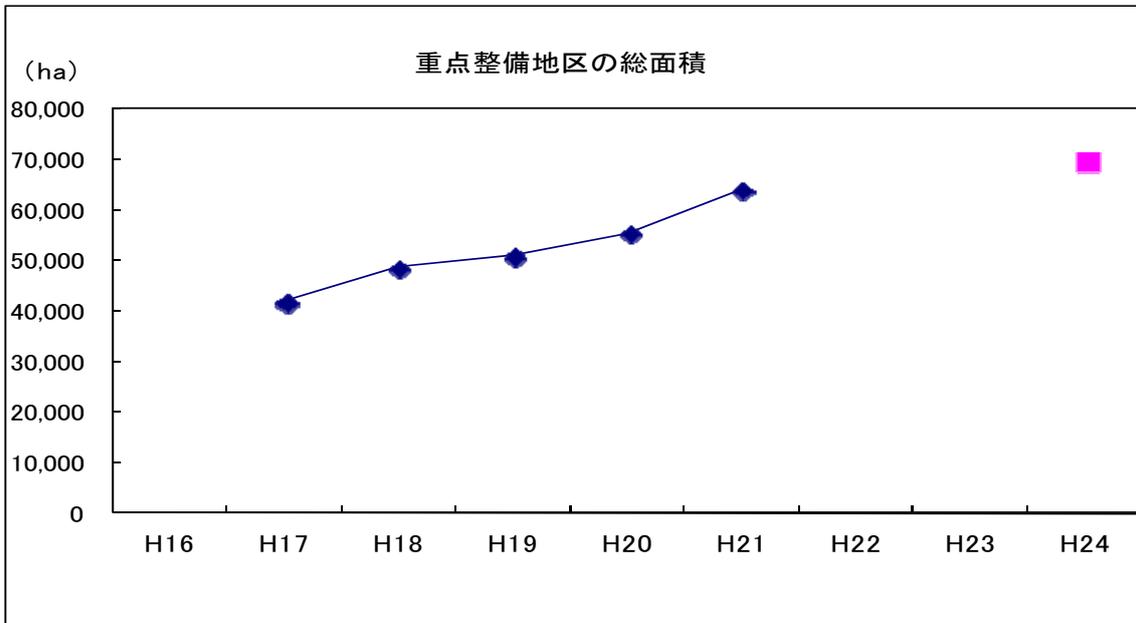
【閣決（重点）】

- 社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章に記述あり」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
41,959ha	48,663ha	50,997ha	55,412ha	64,105ha	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 (◎)
バリアフリー新法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策（「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新法に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）を図るための体制確立）を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。
予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 0.6 億円（平成21年度）
（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。
- ・バリアフリー新法に基づく基本構想の策定等に対する支援及び基本構想等に基づいて行う動く通路・スロープ等の整備や不特定多数の者が利用する認定特定建築物におけるエレベーター等の施設の整備等に対する支援を実施する。
予算額：バリアフリー環境整備促進事業 193 億円の内数（平成21年度、市街地再開発事業等）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

重点整備地区の総面積については、平成17年度から平成21年度にかけての5年間で、年度平均の増加が5,500haとなっており、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。

（事務事業の実施状況）

バリアフリー新法に基づく基本構想において設定される重点整備地区の総面積の拡大を図り、主要な駅などを中心とした連続したバリアフリー化を促進するため、基本構想作成ガイドブックの作成、バリアフリープロモーターの派遣などの基本構想の作成に対する支援により、基本構想の作成を促進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成22年3月末現在260市町村により345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21年度末において64,105ha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。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成22年度）

なし

（平成23年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 小滝 晃）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 井上 勝徳）

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）

評価	
①A-2	①目標値：約75%（平成24年度） 実績値：約68%（平成21年度暫定値） 初期値：51%（平成19年度）
②B-1	②目標値：100%（平成22年度） 実績値：71.6%（平成20年度） 初期値：67.5%（平成19年度）
③A-1	③目標値：100%（平成22年度） 実績値：92.9%（平成20年度） 初期値：90.9%（平成19年度）
④A-2	④目標値：約5割（平成22年度） 実績値：46%（平成20年度） 初期値：44%（平成19年度）

（指標の定義）

①特定道路におけるバリアフリー化率

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）に規定する特定道路（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）

②段差解消をした旅客施設の割合

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

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

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

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

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・根拠）

①特定道路におけるバリアフリー化率

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。

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

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。

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
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）
 ②旅客施設の構造等
 ④経済状況等による新規建築物着工数等

（他の関係主体）
 ①②③地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）
 ④建築事業者（事業主体）

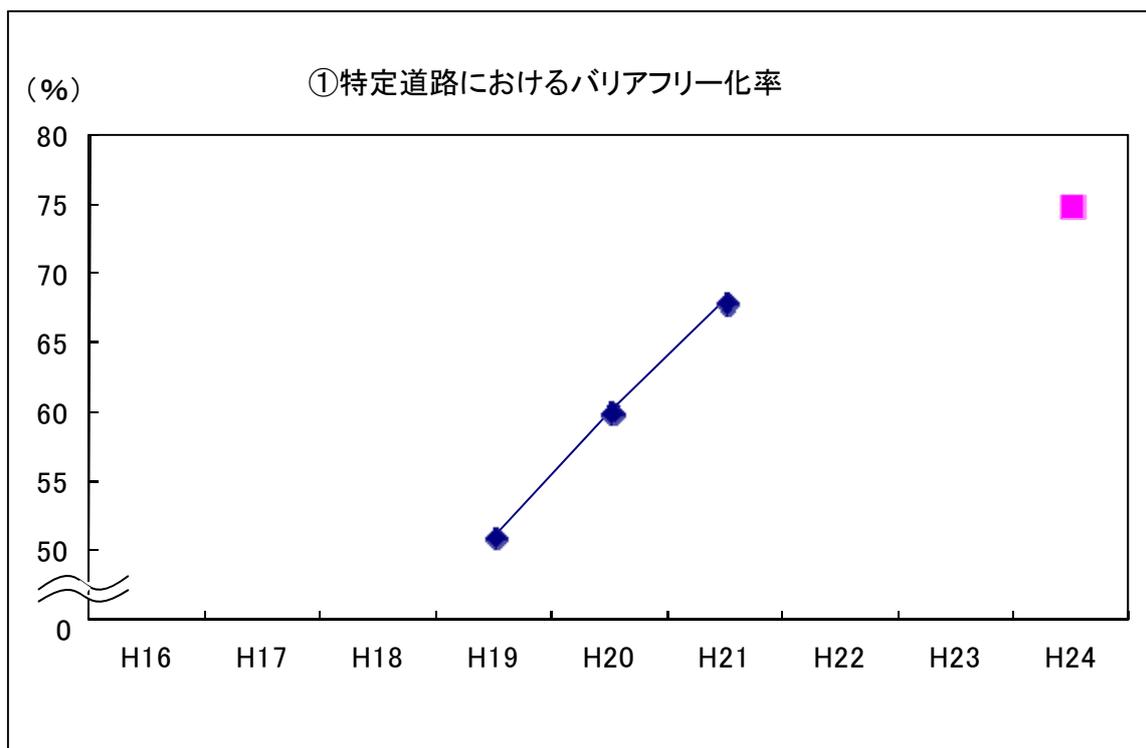
（重要政策）
【施政方針】
 ・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）
 「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

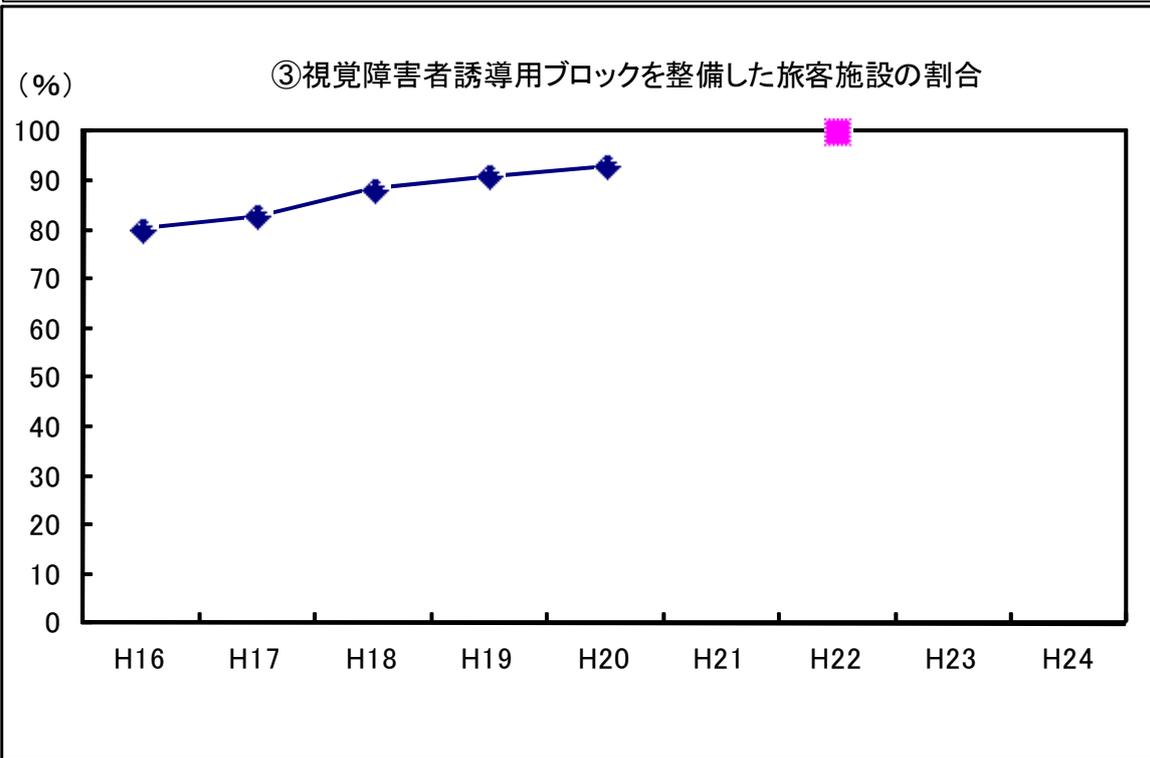
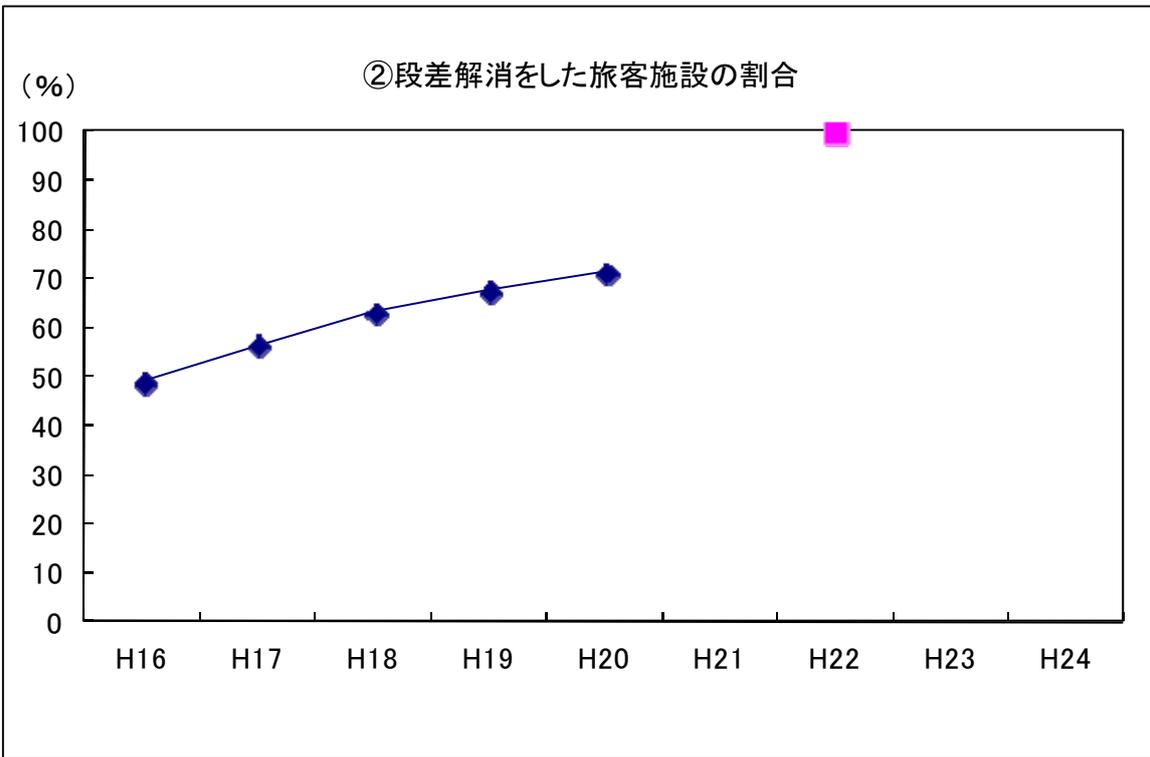
【閣議決定】
 ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）
 ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）
 ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）
 住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。（第5章3.）
 ・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
 バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。（第2章1.）

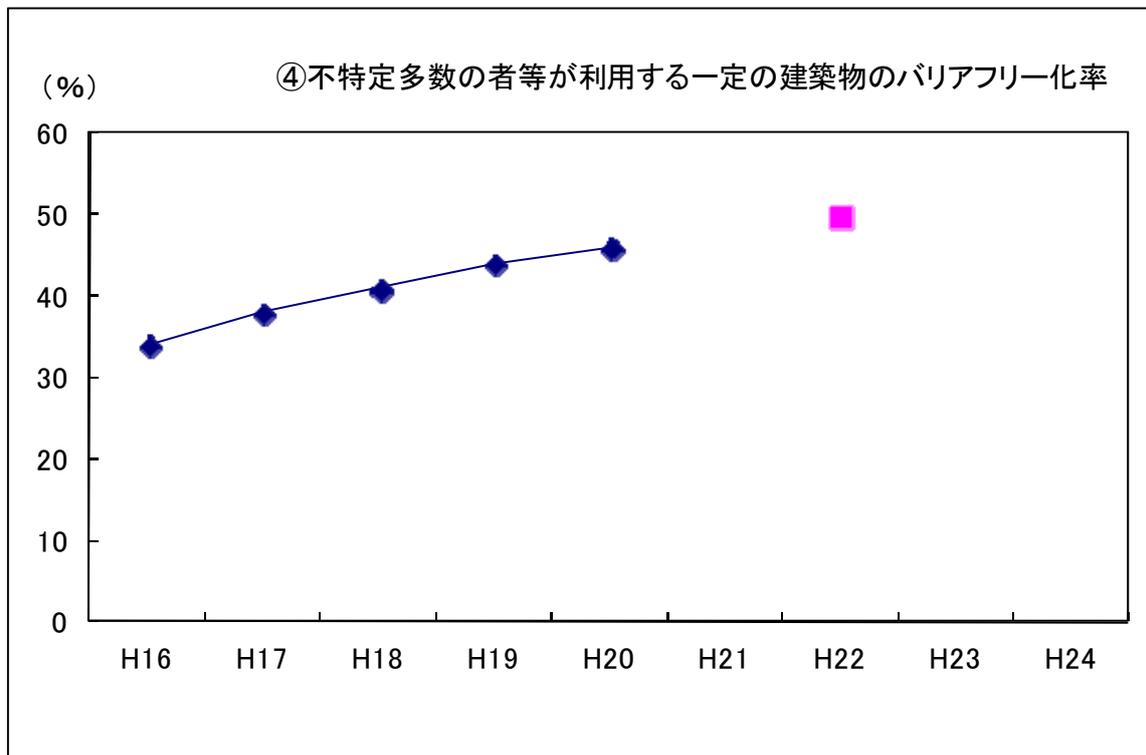
【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章に記述あり」

【その他】
 なし

過去の実績値 ①特定道路におけるバリアフリー化率					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
—	—	51%	60%	68%	(暫定値)
過去の実績値 ②段差解消をした旅客施設の割合					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
56.5%	63.1%	67.5%	71.6%	集計中	
過去の実績値 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					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
82.8%	88.3%	90.9%	92.9%	集計中	
過去の実績値 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					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
38%	41%	44%	46%	集計中	







事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・歩行空間のバリアフリー化の整備 (◎)
 多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路において、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。
 予算額：7, 126億円の内数(平成21年度)
- ・旅客施設のバリアフリー化の推進 (◎)
 補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。
 予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進 288.2億円(平成21年度補正後)
 旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化 2,195.0億円の内数(平成21年度)
 空港のバリアフリー化 220.8億円の内数(平成21年度)
- ・建築物のバリアフリー化の推進 (◎)
 百貨店、劇場、老人ホーム等の不特定多数の者又は主に高齢者、障害者等が利用する建築物について、床面積2,000㎡(公衆便所は50㎡)以上のものを新築等する際の段差解消等のバリアフリー化を推進。
 予算額：バリアフリー環境整備促進事業 193億円の内数(平成21年度、市街地再開発事業等)
- ・官庁施設のバリアフリー化の推進 (◎)
 窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー化を推進する。
 予算額：官庁営繕費 225億円の内数(平成21年度)
- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 (◎)
 バリアフリー新法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考えに基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策(「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新法に基づく基本構想の作成促進、段階的・継続的な発展(スパイラルアップ)を図るための体制確立)を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。
 予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 0.6億円(平成21年度)
 (注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。
- ・交通バリアフリー設備の特別償却制度(所得税、法人税)
 高齢者・障害者等が鉄道駅、路面電車、バス及び航空機を安全かつ容易に利用できるようにするため、これらの施設に係る特定設備を取得した場合の特別償却制度
 減収額 22百万円(鉄道)(平成21年度)
- ・駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設に係る特例措置(不動産取得税、固定資産税、都市計画税)
 高齢者・障害者等が鉄道駅を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄道駅に係る特定設備を取得した場合の特例措置
 減収額 4百万円(平成21年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ① 特定道路におけるバリアフリー化率
 - ・平成21年度末における特定道路におけるバリアフリー化率が約68%と平成20年度から約8%増加しており、トレンドを勘案すると目標年度内に目標値を達成すると見込まれ、順調に進捗している。
- ② 段差解消をした旅客施設の割合
 - ・平成21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17年度から平成20年度までの実績値は56.5%、63.1%、67.5%、71.6%となっており、整備が進んでいいるものの、トレンドを勘案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。
- 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
 - ・平成21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、視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合については、平成17年度から平成20年度までの実績値が82.8%、88.3%、90.9%、92.9%となっている。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、トレンドを勘案すると目標年度に目標値を達成することは可能と見込まれ、順調に進捗してきている。
- 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
 - ・2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストックのうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、平成14年(旧ハートビル法改正)に、2,000㎡以上の特別特定建築物の建築等をする際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成20年度には46%に達し、着実に施策の効果が現れており、平成21年度以降においても、2,000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標(平成22年度:約5割)は達成される見通しである。

(事務事業の実施状況)

- ① 特定道路におけるバリアフリー化率
 - ・多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路において、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施する等の歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。
- 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
 - ・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及びバリアフリー新法における基本構想の作成促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。
 - ・バリアフリー新法においては、市町村は、地域の実情に応じて、旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の主要な生活関連施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成22年3月末現在260市町村により345基本構想が作成されている。引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び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、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。
- 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
 - ・建築物のバリアフリー化については、平成14年(旧ハートビル法改正)に2,000㎡以上の特別特定建築物の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられ、バリアフリー新法においても引き続き確かな運用が行われている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ① 特定道路におけるバリアフリー化率
 - ・特定道路におけるバリアフリー化率については、順調に推移していたため、「A」と評価した。引き続き、平成24年度の目標値の達成に向け、特定道路におけるバリアフリー化の推進を図る。以上を踏まえ、「2」(現状の施策を維持)と位置付けることとした。
- 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
 - ・目標達成に向けて平成20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特に鉄道駅の段差解消などのバリアフリー化の更なる重点化が必要となっている。これに対しては、補正予算による補助金の重点化により、昨年度の倍以上の駅のバリアフリー化が着手されており、整備率の伸びが期待されているが、今年度の業績指標への反映がなされていないため、現時点では「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、段差解消されていない駅についてバリアフリー化の現状や今後の計画等について臨時報告を求め、公表するなど、関係者と連携しつつ取組を強化しており、今後、駅毎の課題を明確にした上で、

一層の連携を図る。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。

④建築物

- ・平成20年度までの指標が順調に推移している建築物のバリアフリー化については、「A」と評価した。
- ・平成18年12月に旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が施行された。このバリアフリー新法で、基準適合義務規制の強化のほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに建築物特定事業が制度化されたことから、平成19年度以降、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進されている。
- ・平成19年11月に、建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準の内容を踏まえ、建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表し、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すと共に、リーフレットの作成をし、さらにHPへの掲載等による啓発に努めており、より一層のバリアフリー化を推進しているところ。
- ・平成20年度末には、建築主向けのガイドラインを策定し、これに基づき、上記設計標準による設計者に対する啓発だけでなく、建築主に対しても啓発に努め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、「2」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成22年度）

- ・旅客施設の段差解消については、鉄道事業者単独では整備困難な駅などについて、駅毎の課題を明確にした上で、関係者と連携しつつ、課題解決に向けた取組を強化。
- ・行政事業レビュー（公開プロセス）において、鉄道駅移動円滑化施設整備事業については、バリアフリー化を進める方向性は重要であるものの、エコモ財団を介した現行の補助制度を廃止し、別に行われているバリアフリー化の補助との統合等、予算執行の効率化を図るための見直しを行う事が必要とされた。

（平成23年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 小滝 晃）
道路局環境安全課（交通安全政策分析官 柳橋 則夫）
住宅局建築指導課（課長 金井 昭典）
大臣官房官庁営繕部計画課（課長 鬼沢 浩志）
関係課：住宅局市街地建築課（課長 井上 勝徳）
大臣官房官庁営繕部整備課（課長 鈴木 千輝）
鉄道局鉄道業務政策課（課長 堀家 久靖）
鉄道局技術企画課（課長 北村 不二夫）
自動車交通局総務課企画室（室長 村田 茂樹）
海事局内航課（課長 蝦名 邦晴）
港湾局技術企画課技術監理室（室長 大脇 崇）
航空局空港部空港政策課（課長 一見 勝之）

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）

評価	
①B-2	目標値：65% (平成22年度) 実績値：41.7% (平成20年度) 初期値：27.8% (平成17年度)
②A-2	目標値：30% (平成22年度) 実績値：23.0% (平成20年度) 初期値：14.8% (平成17年度)
③B-1	目標値：18,000台 (平成22年度) 実績値：10,742台 (平成20年度) 初期値：8,504台 (平成17年度)

(指標の定義)

- ・低床バス 床面高さ65cm以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合する車両。
- ・ノンステップバス 床面高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合する車両。
- ・福祉タクシー 公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。

(目標設定の考え方・根拠)

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

(外部要因)

バス・タクシー事業者の経営状況

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

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

【閣議決定】

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）
住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。（第5章3.）
- ・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。（第2章1.）

【閣決（重点）】

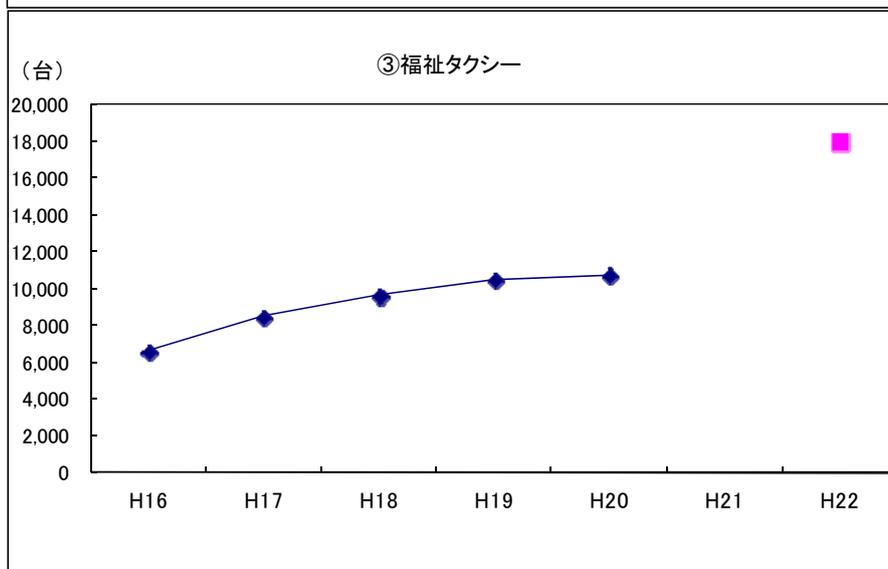
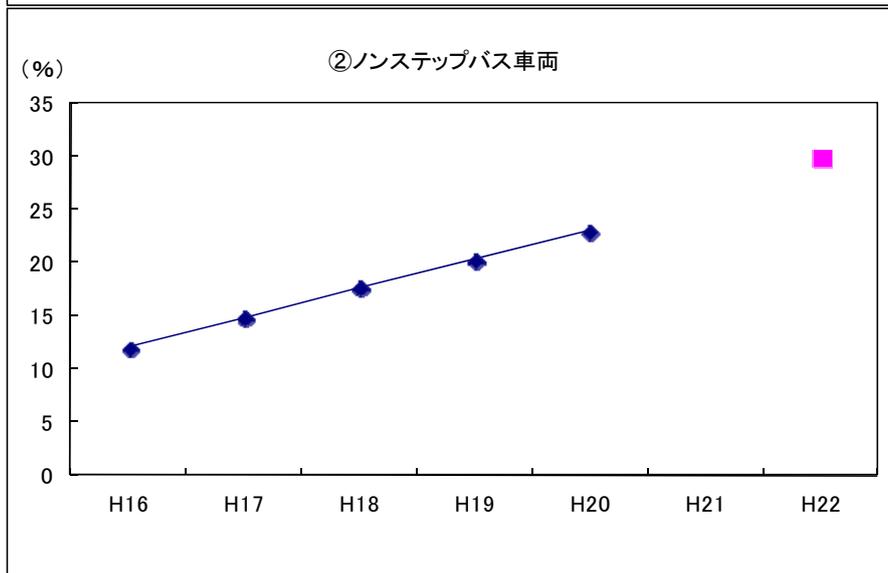
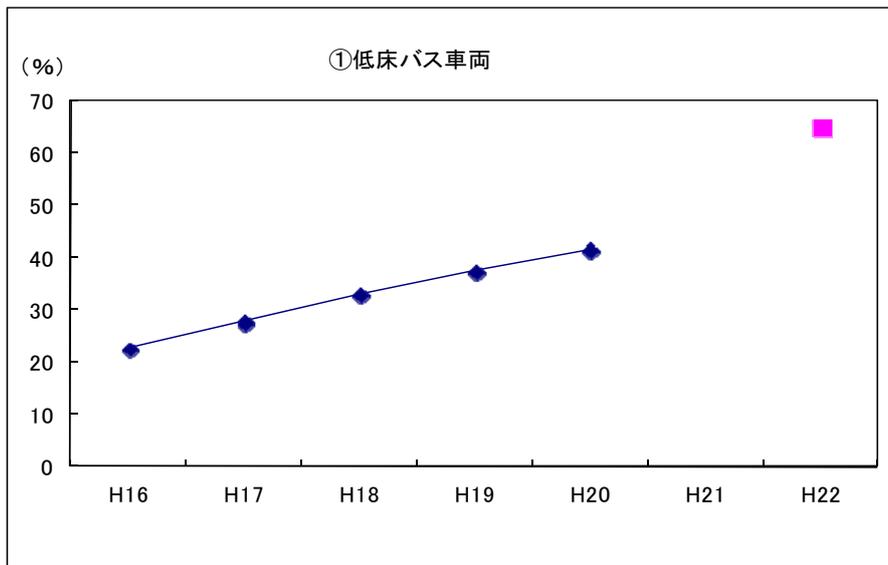
なし

【その他】

なし

過去の実績値（①低床バス車両）					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
27.8%	33.1%	37.5%	41.7%	集計中	
過去の実績値（②ノンステップバス車両）					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
14.8%	17.7%	20.3%	23.0%	集計中	
過去の実績値（③福祉タクシー）					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
8,504台	9,651台	10,514台	10,742台	集計中	

※低床バス、ノンステップバスについては、H12からH17までは旧交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準適合車両の割合、H18以降はバリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準適合車両の割合。



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・車両等のバリアフリー化の推進
補助・税制・融資制度などの支援措置により、ノンステップバスの導入等、車両等のバリアフリー化を推進。
予算額：ノンステップバス等の導入の促進 35.3億円（平成21年度）
- ・標準仕様ノンステップバス認定制度の活用
高齢者、障害者を含むバス利用者の高い利便性及び製造コストの低減を図るため、平成15年度に創設した標準仕様ノンステップバス認定制度による認定を受けたバスに対し、重点的な補助を実施。
- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進

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

予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 0.6億円（平成21年度）

- ・交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）

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

減収見込額 131.7百万円（バス）（平成21年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・低床バス、ノンステップバス車両、福祉タクシーについては、平成21年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成17年度から平成20年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について27.8%、33.1%、37.5%、41.7%、ノンステップバスの導入割合については14.8%、17.7%、20.3%、23.0%、福祉タクシーの導入台数は8,504台、9,651台、10,514台、10,742台となっている。輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

（事務事業の実施状況）

- ・低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。
- ・輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及びバリアフリー新法における基本構想の策定促進などの施策の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両等のバリアフリー化等が進むと考えられる。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・目標達成に向けて平成20年度までの指標が順調に推移し、また平成21年度の補助制度において、補正予算が認められるなど導入車両の増加が見込まれるノンステップバスについては、「A」と評価した。一方で、低床バス及び福祉タクシーは、輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については着実に推移しているものの、現在のトレンドにおいては目標を達成できないと判断されることから、「B」と評価した。

- ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設や車両等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため制定されたバリアフリー新法に基づき、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。平成19年7月には、公共交通移動等円滑化基準の内容を踏まえ、公共交通機関の旅客施設・車両等の望ましい整備内容等を示す「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編）」を策定し、公表した。今後も補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、①、②の業績指標については「2」と位置づけることとした。

また、③の業績指標については、現在のトレンドにおいては目標の達成が困難と考えられるが、目標達成が困難な一つの要因としては、一般タクシー事業者において、経営状況の悪化や車両運用の観点等から福祉車両の導入が進んでいないことが考えられるところ、平成20年度から地域のニーズに応じたタクシーに係るバリアフリー車両の開発についての検討が行われており、平成22年度中に障害者等に限らず健常者も使用できる車両が新たに販売される予定であることから、補助枠を拡大して当該車両も補助対象とする等、補助制度見直しやこれに係る予算要求を行っていく予定。以上を踏まえ、「1」と位置づけることとした。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成22年度）

バリアフリー新法の基本方針における現在の目標値は、平成22年が達成期限となっていることから、平成23年度以降の目標を新たに設定する。

また、③については、平成22年度中に障害者等に限らず健常者も使用できる車両が新たに販売される予定であることから、補助枠を拡大して当該車両も補助対象とする等、補助制度見直しやこれに係る予算要求を行っていく予定。

（平成23年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 小滝 晃）

自動車交通局旅客課（課長 石崎 仁志）

業績指標 1 1

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

評 価	
①A-2	目標値：50%（平成22年度） 実績値：41.3%（平成20年度） 初期値：—（32.1%）（平成17年度）
②B-2	目標値：50%（平成22年度） 実績値：18.0%（平成21年度） 初期値：8.0%（平成17年度）
③A-2	目標値：65%（平成22年度） 実績値：64.3%（平成20年度） 初期値：47.0%（平成17年度）

※（）の数値については旧基準での数値

（指標の定義）

- ・鉄軌道車両
公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条に掲げる基準（乗降口、客室、連結部等の基準）に適合する車両。
- ・旅客船
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。
- ・航空機
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①車両数、②隻数、③機数
（分母）＝①総車両数、②総隻数、③総機数
※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。

（目標設定の考え方・根拠）

バリアフリー新法に基づく基本方針において、鉄軌道車両については総車両数の約50%、旅客船については平成22年までに総隻数の約50%、航空機については総機数の約65%を、それぞれ平成22年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様の目標値を設定している。
なお、鉄軌道車両については、バリアフリー新法において基準強化（車両内の扉等への文字及び点字表示の追加等）を行った。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

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

【閣議決定】

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）
住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。（第5章3.）
- ・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。（第2章1.）

【閣決（重点）】

なし

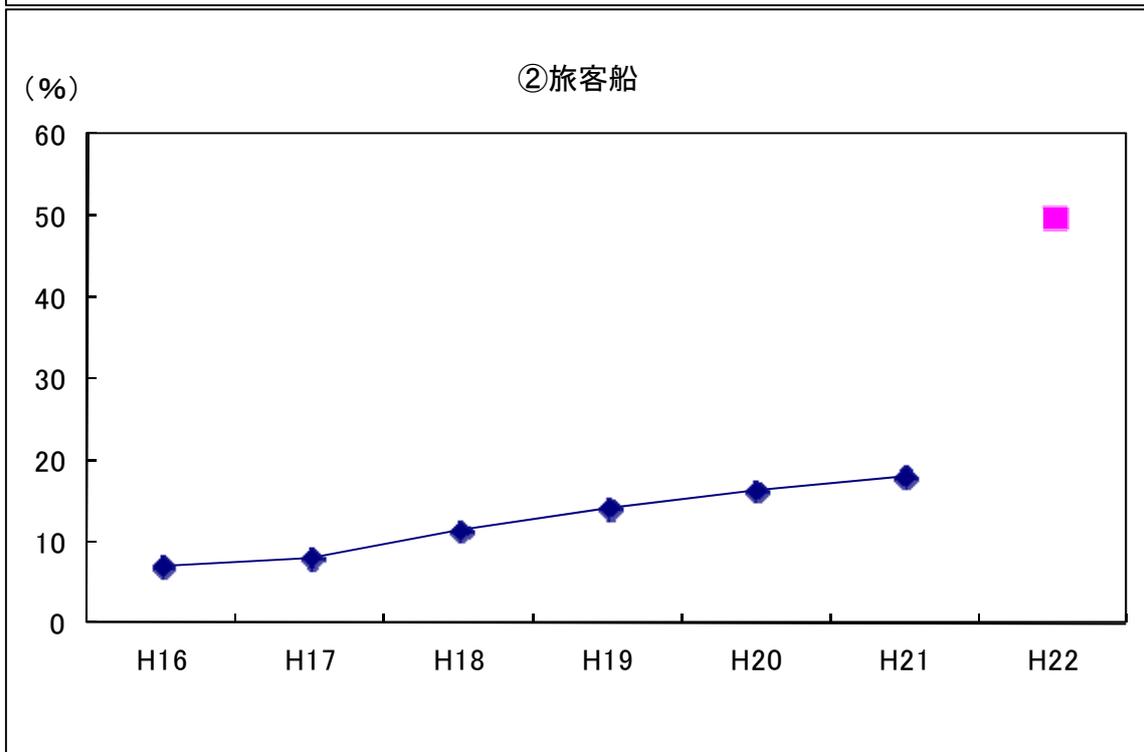
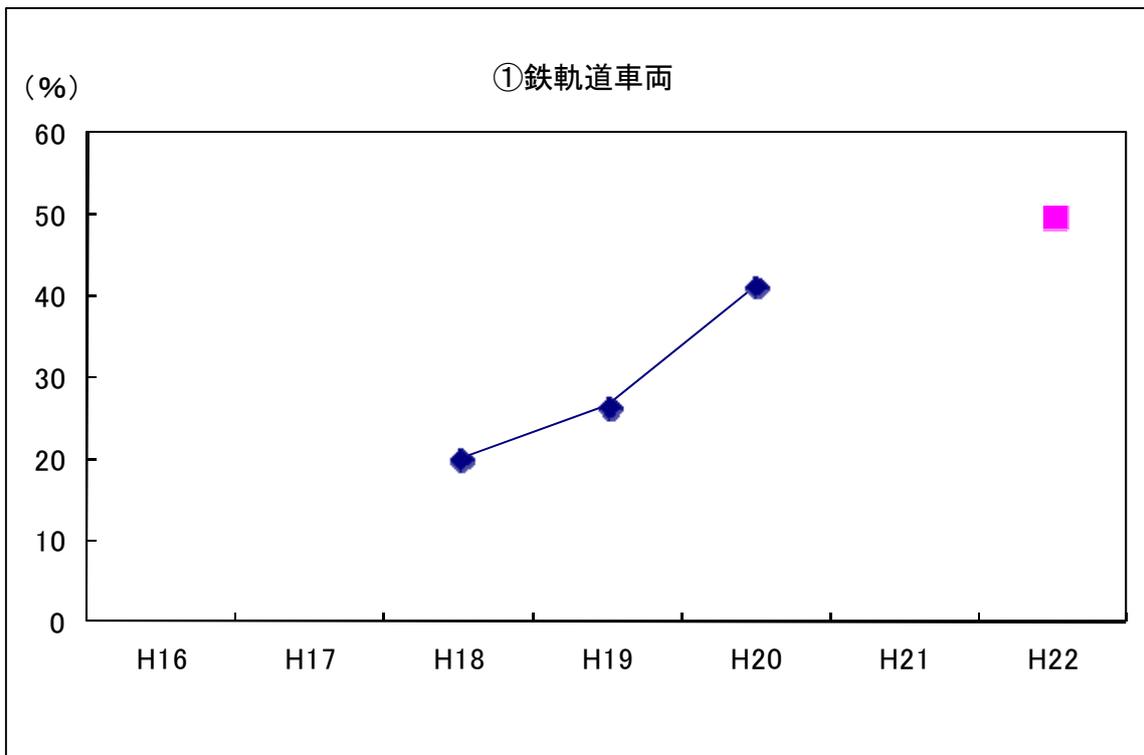
【その他】

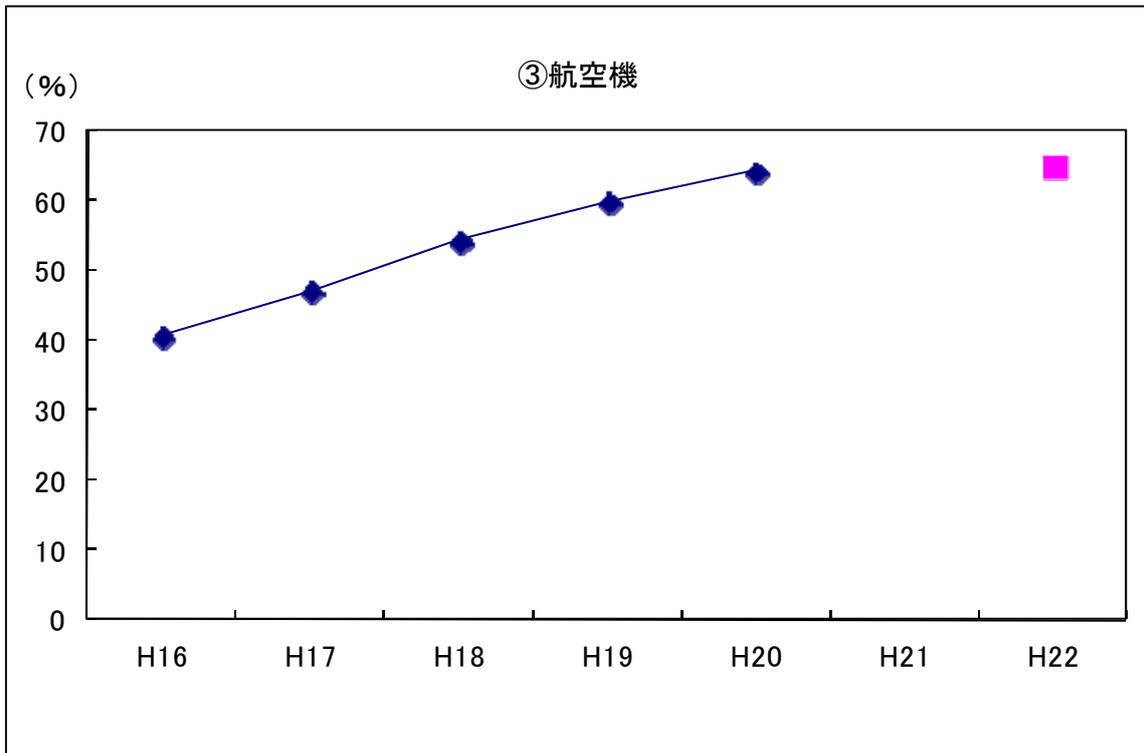
なし

過去の実績値（①鉄軌道車両）					（年度）
H17	H18	H19	H20	H21	
(32.1%)	20.0%	26.5%	41.3%	集計中	
過去の実績値（②旅客船）					（年度）
H17	H18	H19	H20	H21	
8.0%	11.5%	14.1%	16.4%	18.0%	

過去の実績値 (③航空機)				(年度)
H17	H18	H19	H20	H21
47.0%	54.4%	59.9%	64.3%	集計中

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





事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・離島航路の維持・構造改革の活用
平成21年3月の離島航路補助制度改善検討会「最終報告」に基づき創設した離島航路構造改革支援制度を活用し、船舶の代替建造を図り、旅客船のバリアフリー化を推進する。
予算額：離島航路の維持・構造改革 48億円の内数（平成21年度）、25億円の内数（平成21年度補正）
- ・LRTシステムの整備
高齢者、身体障害者等の移動制約者の円滑な移動に寄与するLRTシステムの整備等に対し補助する。
予算額：LRTシステムの整備 2.0億円（平成21年度）
- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進
バリアフリー新法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策（「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新たな制度に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）を図るための体制確立）を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。
予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 0.6億円（平成21年度）
- ・交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）
高齢者・障害者等が鉄道駅、路面電車、バス、タクシー車両及び航空機を安全かつ容易に利用できるようにするため、これらの施設に係る特定設備を取得した場合の特別償却制度
減収額 0百万円（鉄道）、1,062百万円（航空）（平成21年度）
- ・低床型路面電車に係る特例措置（固定資産税）
高齢者・障害者等が路面電車を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄軌道事業者が低床型路面電車を取得した場合の固定資産税の特例措置
減収額 2百万円（平成21年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成21年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成17年度から平成20年度までの実績値は、旅客船の割合については8.0%、11.5%、14.1%、16.4%、18.0%となっており、航空機の割合については47.0%、54.4%、59.9%、64.3%となっている。鉄軌道車両の割合について、平成18年度の実績値は20.0%となったが、これは鉄軌道車両の適合基準について、バリアフリー新法に基づく基準において基準強化（車両内の扉等への文字及び点字表示の追加等）を行ったことによるものであり、平成18年度から平成20年度までの実績値は、20.0%、26.5%、41.3%とな

っている。

- ・鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。
- ・旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。今後は、船齢15年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者にはバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。
- ・航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきており、今後も航空機の代替が進むなかで、引き続き航空事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで着実に実績値が伸びるものと考えられる。

(事務事業の実施状況)

- ・鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化が進むと考えられる。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・目標達成に向けて平成20年度までの指標が順調に推移している航空機については、「A」と評価した。また、鉄軌道車両については、バリアフリー新法に基づく新基準における強化(車両内の扉等への文字及び点字表示の追加等)後においてもバリアフリー化の進展が見受けられ、今後も順調な推移が見込まれることから、「A」と評価した。一方で、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。
- ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設や車両等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため制定されたバリアフリー新法に基づき、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。今後も補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について、「2」と位置付けることとした。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局安心生活政策課(課長 小滝 晃)

関係課：鉄道局鉄道業務政策課(課長 堀家 久靖)

鉄道局技術企画課(課長 北村 不二夫)

海事局内航課(課長 蝦名 邦晴)

航空局監理部航空事業課(課長 篠原 康弘)

業績指標 12

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

評 価

A-2

目標値：約50,000人（平成24年度）
 実績値：37,194人（平成21年度）
 初期値：24,043人（平成19年度）

(指標の定義)

「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・根拠)

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。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)**【施政方針】**

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

【閣議決定】

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）

- 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）
- 経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）
住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。（第5章3.）
- 経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。（第2章1.）

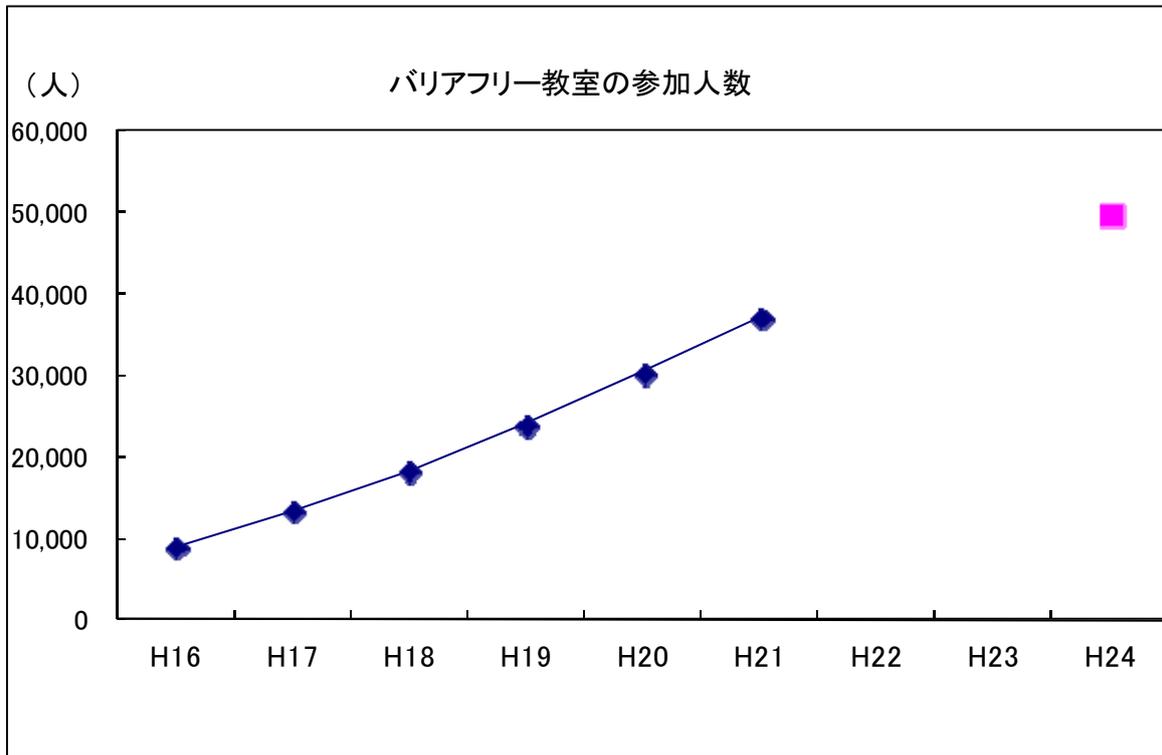
【閣決（重点）】

- 社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章に記述あり」

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H17	H18	H19	H20	H21
13,348人	18,301人	24,043人	30,381人	37,194人



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 (◎)

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

予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 0.6億円（平成21年度）

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

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ことから、順調である。

（事務事業の実施状況）

バリアフリーに関する一般国民の理解を深めるため、身近な生活空間におけるバリア一点検や、高齢者、障害者等の疑似体験・介助体験をする機会を提供するための「バリアフリー教室」を開催している。例年、地方支分部局が中心となり全国各地で実施されており、参加人数についても順調に増加しているところ。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成21年度までの指標が順調に推移しており、「A」と評価した。
- ・今後も、パンフレットの活用・周知を行うことによりノウハウの全国レベルでの共有を行ったうえで、引き続き地方支分部局が中心となり、全国各地でバリアフリー教室の実施のための取組を進めていくことから、「2」と位置付けることとした。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成22年度）

なし

（平成22年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 小滝 晃）

業績指標 13

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）

評価	
①A-2	①目標値：約5割（平成24年度） 実績値：約45%（平成20年度） 初期値：約44%（平成19年度）
②A-2	②目標値：約35%（平成22年度） 実績値：約37%（平成21年度）（速報値） 初期値：約32%（平成18年度）
③A-2	③目標値：約30%（平成22年度） 実績値：約30%（平成21年度）（速報値） 初期値：約25%（平成18年度）

（指標の定義）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー新法」という。）に基づき、特定公園施設（注1）である園路及び広場、駐車場、便所が設置された都市公園のうち、各施設が都市公園移動等円滑化基準（注2）に適合した都市公園の割合。

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

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

- ①（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
- ②（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
- ③（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

（目標設定の考え方・根拠）

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

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

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

【閣議決定】

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

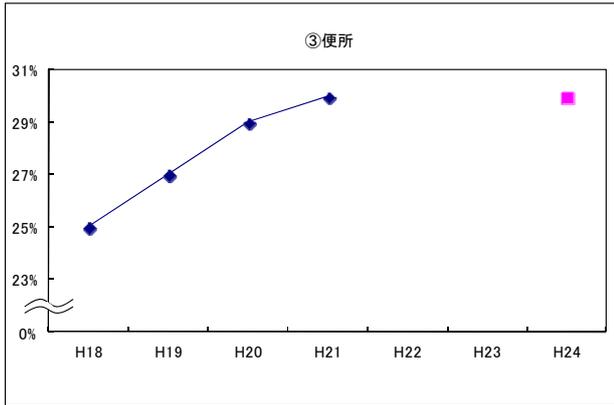
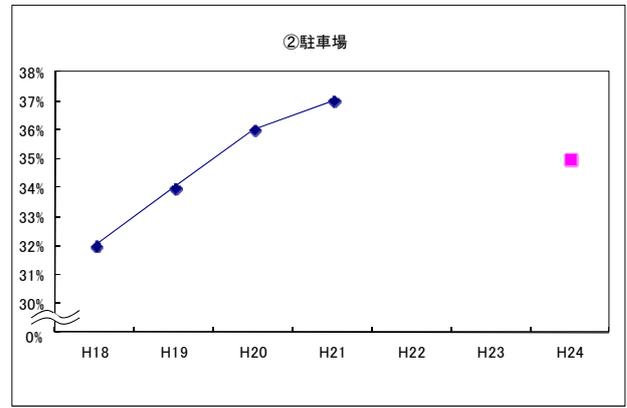
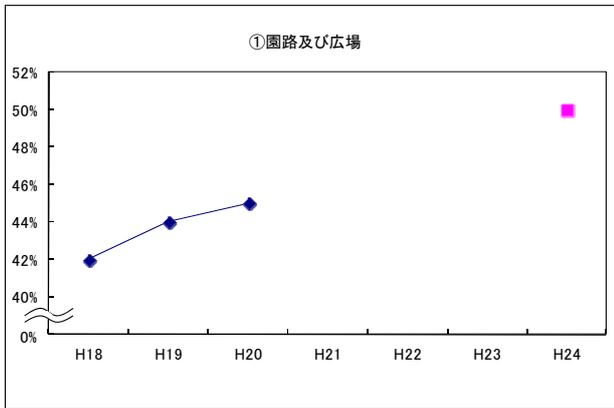
【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)			
	H18	H19	H20	H21
①園路及び広場	約42%	約44%	約45%	集計中
②駐車場	約32%	約34%	約36%	約37% (速報値)
③便所	約25%	約27%	約29%	約30% (速報値)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業による支援の実施 (◎)

「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業計画」において、都市公園のバリアフリー化等の目標を定めた地方公共団体に対して、複数の都市公園におけるバリアフリー化対策等の施設整備を一括採択することにより緊急かつ重点的に支援する。

予算額：都市公園防災事業費補助 27,657 百万円の内数（平成21年度）

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

関連する事務事業の概要

該当無し

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成21年度の実績値(速報値)は、園路及び広場が集計中、駐車場が約37%、便所が約30%であり、目標値の達成に向けて順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

地方公共団体におけるバリアフリー化への取組みに対し、都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を含めた都市公園整備に対する補助事業により支援を実施した。また、各地方公共団体に対して担当者会議等の場において、都市公園のバリアフリー化に対して周知を実施した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

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に係る支援を実施していくことから、A-2と評価した。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度以降)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局公園緑地・景観課(課長 小林 昭)

業績指標 14

バリアフリー化された路外駐車場の割合

評価

A-2	目標値：約50%（平成24年度） 実績値：40%（平成21年度） 初期値：33%（平成19年度）
-----	--

(指標の定義)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー新法」という。）に基づき、特定路外駐車場（注1）のうち、路外駐車場移動等円滑化基準（注2）に適合した路外駐車場の割合。

（注1）駐車のに供する部分が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・根拠)

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。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

路外駐車場管理者

(重要政策)

【施政方針】

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

【閣議決定】

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

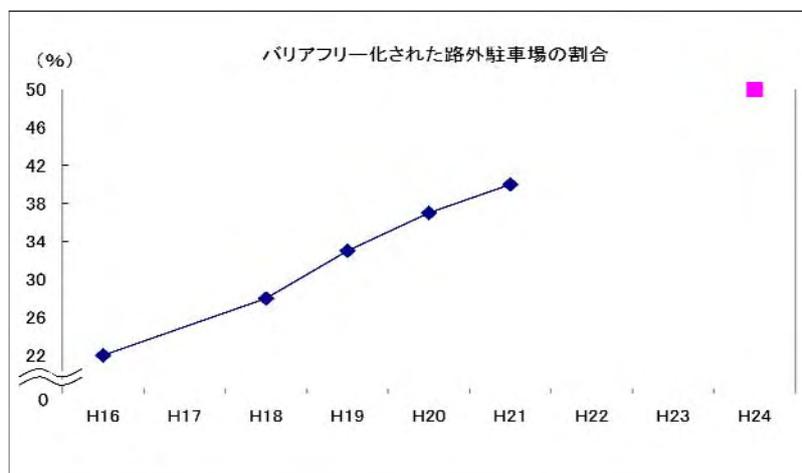
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
—	28%	33%	37%	40%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○路外駐車場のバリアフリー化の推進
「バリアフリー新法」を踏まえ、高齢者や障害者等の移動及び施設利用の利便性等の向上促進について自治体を対象とした担当者会議や駐車場管理者等を対象とした講習会等において周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成21年度については約40%となっており、前年度比+3%と順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

「バリアフリー新法」の趣旨を周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標は、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。
- ・引き続き、「バリアフリー新法」の趣旨を駐車場担当者会議などで周知徹底し、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局街路交通施設課(課長 松井 直人)

業績指標 17

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

評価

B-1	目標値：30%（平成22年度） 実績値：15%（平成20年度） 初期値：12%（平成15年度）
-----	---

（指標の定義）

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）のフローのうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化誘導基準（注2）に適合するものの割合（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・根拠）

これまでの取組と平成14年（「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（旧ハートビル法）改正）からの認定特定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成22年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の目標を設定している。

（外部要因）

経済状況等による新規建築物着工数等

（他の関係主体）

建築事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

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

【閣議決定】

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

【閣決（重点）】

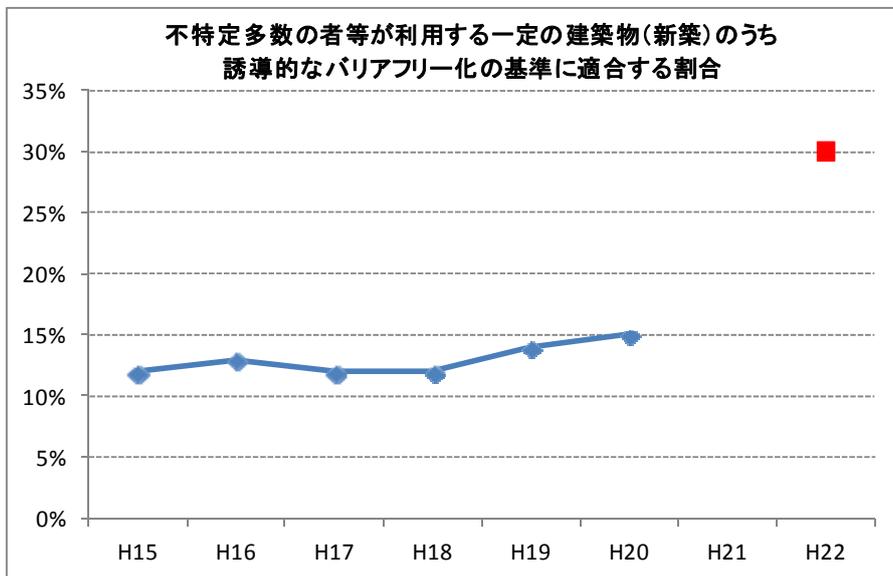
なし

【その他】

なし

過去の実績値（年度）

H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
12%	13%	12%	12%	14%	15%		集計中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・バリアフリー新法に基づく支援措置
百貨店、劇場、老人ホーム等の多数の者（高齢者や障害者等も含む）が利用する建築物について、段差解消等のバリアフリー化を推進し、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対して容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、助成等の各種支援を措置。
予算額：バリアフリー環境整備促進事業 193億円の内数（平成21年度、市街地再開発事業等）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす建築物の割合については、業績指標である棟数ベース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。また、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対する支援措置を通じて施策の実施を図っており、累積認定件数は平成14年（2,272件）から平成20年（4,248件）へと着実に増加している。

（事務事業の実施状況）

- ・今後、バリアフリー新法における基本構想の策定が進むに従い、引き続き実施する各支援措置と併せて、整備の進捗が図られると考えられる。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合は、2,000㎡以上の特別特定建築物のフロー（年間約2,000～3,000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%～15%）であることから、目標達成に向けた成果を示しておらず、「B」と評価した。
- ・平成18年12月に旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が施行された。このバリアフリー新法において、基準適合義務規制の強化のほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに建築物特定事業が制度化されたことから、平成19年度以降、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進されている。
- ・平成19年度には、建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準の内容を踏まえ、建築物の望ましい整備内容等を示す設計者向け「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、これに基づき、上記設計標準による設計者に対する啓発だけでなく、建築主に対してもより幅広い理解を求め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。
- ・平成21年度においては、建築主に対して、税制上の特例措置の活用について周知する等により、認定特定建築物の普及促進を図り、より一層のバリアフリー化を促進しているところ。
- ・更に、平成22年度には、新たな整備目標の設定等を内容とするバリアフリー法に基づく基本方針（国土交通大臣告示）の改正を行うとともに、制度の周知・PR等に努め、更なるバリアフリー化の普及、推進に努めることとしている。
- ・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。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成22年度）

制度の周知・PR等に努め、更なるバリアフリー化の普及、推進に努める。
新たな整備目標の設定等を内容とするバリアフリー法に基づく基本方針（国土交通大臣告示）の改正の実施。

（平成23年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 金井 昭典）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 井上 勝徳）

平成23年度政策レビュー「仕事の進め方の改革」実施方針(案)

資料3-⑦

<p>テ ー マ 名</p>	<p>仕事の進め方の改革 - 第2回フォローアップ -</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>国土交通省は、平成13年度発足当初に「3つの視点」と「5つの方針」からなる「仕事の進め方の改革」を定めている。平成18年度の前回評価においては、これらの視点、方針を①成果主義、②局横断的な取組み、③国民参画、④アカウンタビリティ、⑤国民本位で効率的な質の高い行政の5つのアウトカム目標に集約し評価を実施した。これら一連の取り組みの進捗状況について、前回評価において5年経過時点で再度レビューを実施するとされていることから、新しい民間経営手法も取り入れつつ、進捗状況の点検を行う。</p>
<p>対 象 政 策</p>	<p>国土交通省発足当初に定めた「仕事の進め方の改革」に基づいた一連の取り組み</p>
<p>評 価 の 視 点</p>	<p>○評価の視点： 前回5つのアウトカム目標の評価により抽出された課題と方向性の進捗状況を点検しつつ、今回は、民間経営におけるCSR(※)の手法も活用しながら、国民、地方自治体、NPO、事業者、職員というステークホルダー(関係者)に対して、より望ましい関係を構築する視点からコミュニケーションや業務の進め方を検討する。 ○5つのアウトカム目標 ①成果主義、②局横断的な取組み、③国民参画、④アカウンタビリティ、⑤国民本位で効率的な質の高い行政 ○新しい視点 ステークホルダーとのより望ましい関係の構築に向け進展しているか。 ○5年間の経時的变化 国民から見て評価がどのように変化したかなど、経時的な変化も検証する。</p>
<p>評 価 手 法</p>	<p>ステークホルダーごとに、前回調査で用いた手法に加えて、新しい設問も用意する。 ①国民アンケート・グループインタビュー ②地方自治体、NPO、事業者アンケート ③職員アンケート ④エビデンス・取り組み事例の収集</p>
<p>検 討 状 況</p>	<p>・①国民アンケート、グループインタビューをそれぞれ平成22年12月、平成23年2月に実施。 ・これまでの対応方針・改善策の取り組みについて、資料を収集中。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>・平成22年6月30日及び平成22年11月9日に政策評価会委員から意見を聴取。 ・前回からの経時変化も見つつ、新たな視点(民間企業のCSRの手法)を加えるべきとの意見。</p>
<p>備 考</p>	<p>※CSR(Corporate Social Responsibility、企業の社会的責任)：企業が事業活動を行う中で、社会的な公正さや環境への配慮などを通じてステークホルダー(消費者、取引先、地域社会、従業員など)に対し責任ある行動を取るべきだという考え方。</p>

政策の効果等

評価の目的と視点

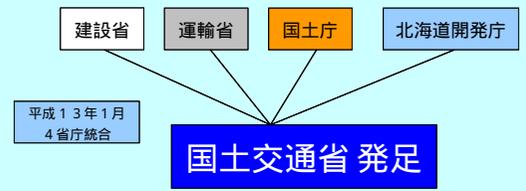
- 【目的】 国土交通省発足から5年を契機に、行政行動の改革の進捗状況について評価を行い、課題を抽出し、今後の方向性を検討
- 【視点】 評価の視点：「改革はどこまで進んだか」
5つのアウトカム目標
成果主義
局横断的な取組み
国民参画
アカウンタビリティ
国民本位で効率的な質の高い行政

評価の目的と視点

1. 職員の取組み改革
政策評価に係る先進的取組みについての調査
取組み事例の収集(260事例 37代表事例)
2. 職員の意識改革
職員アンケート
国土交通省の職員(約6万人)を対象にインターネット・アンケートを実施(匿名、回答率:約36%)。

3. 国土交通省についての国民等の認識
国民アンケート・グループインタビュー
パートナーアンケート(地方自治体、5業界)
地方自治体との意見交換会

国土交通省発足5年間の行政行動の改革の取組み



< 国土交通行政の使命 >

人々の生き生きとした暮らしと、これを支える活力ある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性のある地域を実現するためのハード・ソフトの基盤を形成すること。

行政行動の改革



行政行動の改革の評価

成果主義

- ・多岐に渡る分野、組織で成果主義の取組みが進展。
- ・アウトカム意識が約9割の職員に浸透、担当業務において約55%の職員で何らかの目標設定、上記のうち、約7割の職員でフィードバック。
- ・政策目標等の認識は役職が下がるにつれて低下。
- ・政策評価制度の定着。

局横断的な取組み

- ・多岐に渡る分野、組織で局横断的な取組みが進展。
- ・総合性の進捗について、国土交通省発足時と比較して、進んだと回答した職員が約4割を占めるが、現状については、評価している職員は約1/4。
- ・現在の総合性の重視について、職員自身よりも国民の評価は厳しい。

国民参画

- ・多岐に渡る分野、組織で国民参画の取組みが進展。
- ・国土交通省の施策に対する国民の参加意向について、約2/3の職員が過小評価。
- ・国民に対する国民参画に向けた取組みの周知が不足。

アカウンタビリティ

- ・「巨大組織になったがために内部での情報提供がなされていない場合が多々あるのではないか」との指摘がある。
- ・マスメディアと十分に連携できていない原因の一つに苦手意識がある。
- ・国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない。

国民本位で効率的な質の高い行政

- ・国土交通省の仕事について十分国民に伝わっていない。
- ・国土交通省の行政行動の改革に厳しい評価。
- ・国民は国土交通省に対してネガティブなイメージが多い。
- ・国民の多くが国土交通省についてマスコミで見聞きする程度。
- ・国土交通省と直接関わりのある人はイメージが向上。
- ・地方自治体、5業界については、国土交通省職員との現在のコミュニケーションの印象や過去と比較したコミュニケーションの印象は概ね肯定的な評価。

主な課題

成果主義

- ・成果主義を基本とした取組みをより多くの分野で広く波及させることが課題である。
- ・アウトカム意識や政策目標、業績指標について、広く職員に周知・啓発することが課題である。

(政策評価制度)

- ・(アセスメント)マネジメントサイクルの観点から、事後検証の充実が必要。
- ・(チェックアップ)予算と連携した政策評価を平成20年度予算から実施することが必要。
- ・(レビュー)トップダウンの取組みを推進し、社会経済情勢を的確に反映することが必要。
- ・(公共事業評価)完了後の事後評価結果等を踏まえた事業評価システムの充実が必要。
- ・(研究開発評価)外部評価委員の評価に係る時間と労力が著しい負担となっており、その改善が必要。

局横断的な取組み

- ・取組みの推進及び職員間の連携意識向上に努めることが必要である。

国民参画

- ・取組み及びその意義を周知することが課題である。
- ・国民の参加意向に関する職員の過小評価を是正することが課題である。
- ・参加に要する時間的負担を軽減し、参加しやすい取組みを実施することが課題である。

アカウンタビリティ

- ・国民との双方向コミュニケーション不足、マスメディアへの苦手意識があるために対応が不十分、内部アカウンタビリティ(組織内での情報共有)の必要性など計11の課題がある。

国民本位で効率的な質の高い行政

- ・国土交通省の任務・役割を国民に正しく知っていただくとともに、個別の施策や事業についても、国土交通省のありのままの仕事振りを、国民によく知っていただくことが課題である。
- ・行政行動改革については進展が見られるものの、今後とも継続的にフォローアップを行うことが課題である。

今後の対応方針

- ・成果主義に係る好事例を適宜、収集してデータベース化を図り、職員が随時、閲覧し活用できるようにする。
- ・講演会、勉強会、定例的な会議、研修、広報誌やHP等の様々なツールや機会を利用して、広く職員を対象に、アウトカム意識や政策目標等の啓発・周知を行う。

- ・(アセスメント)得ようとする効果の明確化および事後検証の充実。
- ・(チェックアップ)政策評価と予算・決算との連携強化。
- ・(レビュー)レビューテーマ選定のため、幹部会を毎年定期的開催。
- ・(公共事業評価)事業評価システムの充実に向けた検討。
- ・(研究開発評価)外部専門家の負担とならない評価手法の検討。

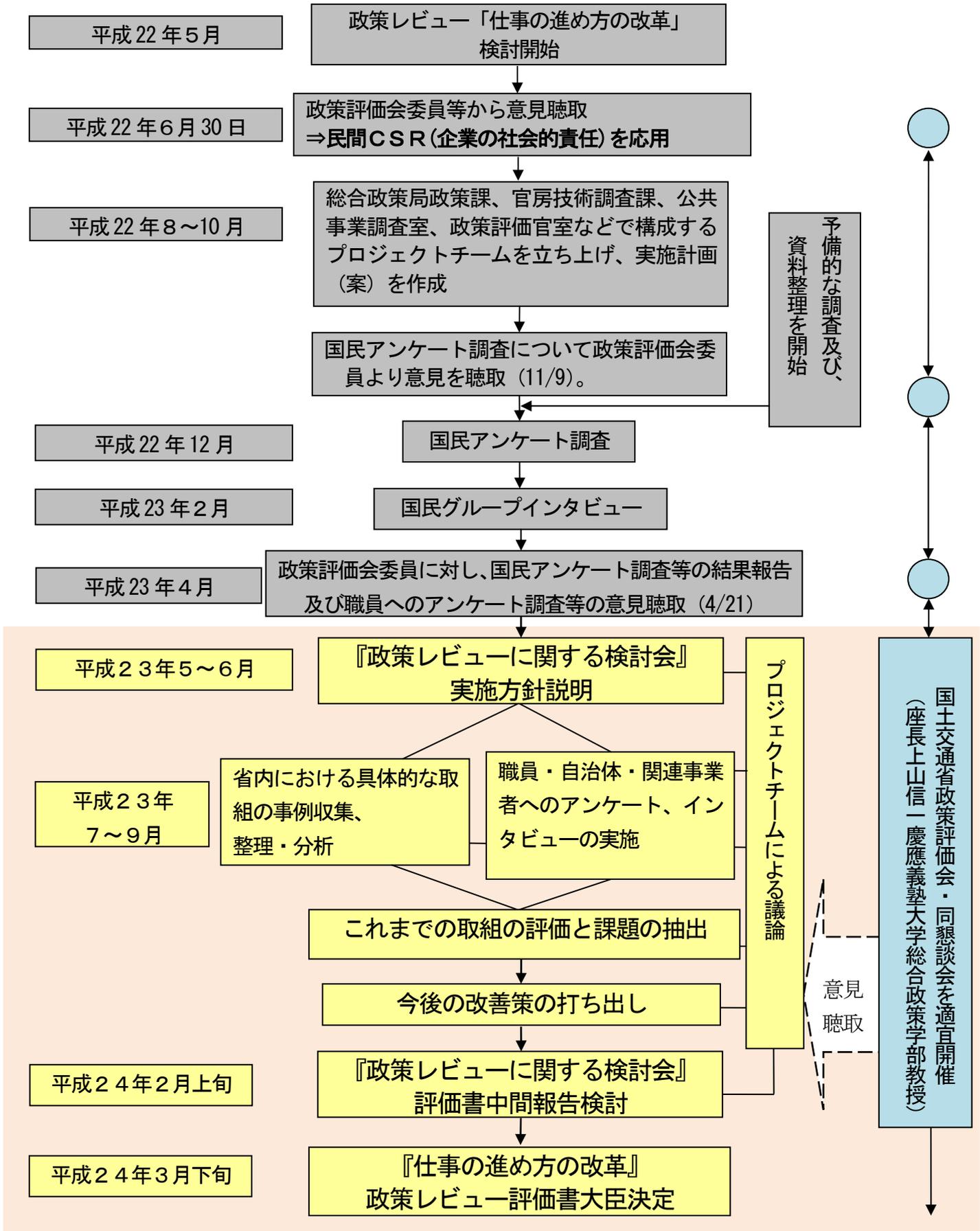
- ・組織の幹部職員が常に施策の連携等を意識して業務に取り組むことにより職員の意識を高める。
- ・人事、研修に関して、施策の連携、総合化を向上させる取組みについて検討を行う。

- ・国民参画の取組みの実施方法及び周知方法について、地方局、事務所等の単位で改めて検討する。
- ・組織の幹部職員が、国民参画の取組みの意義を理解し、業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。

- ・双方向コミュニケーションやマスメディアへの積極的な対応、内部アカウンタビリティなどの観点から取組の方向性を検討した。
- ・政策レビューの取組の方向性を踏まえ、別途「行動指針」を策定する。

- ・国土交通省のありのままの仕事振りを、多様な手段を通じて、国民に対してオープンに情報提供する。
- ・国民が、国土交通省の職員の仕事ぶりを、直接見聞できる機会を出来る限り増やすように努める。
- ・行政行動改革の継続的なフォローアップを行うため、5年程度後に再度政策レビューを実施して進捗状況の点検を行うものとする。

「仕事の進め方の改革」スケジュール案（H23. 4. 21）



国民アンケート

(ア) 調査概要

①調査の目的

- ・ 国土交通省や、国土交通省の仕事の進め方について、国民の印象、認知状況の把握。
- ・ 国土交通省施策に関わる国民参画の状況・参画認識の把握。
- ・ 上記項目について、過年度（平成 17 年度）に実施した同様のアンケート結果との比較により、その改善状況等について検討する。

②調査の手法・対象

- ・ 国土交通省インターネットモニターを対象としたインターネット調査

③調査時期

- ・ 2010 年 12 月 10 日～2010 年 12 月 22 日

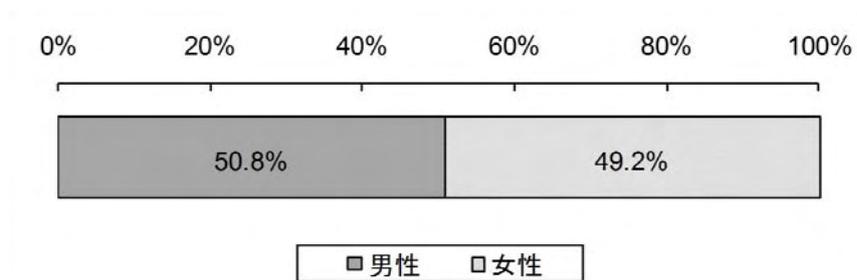
④回収数

- ・ 総回収数 950 標本
- ・ 無回答があるため設問毎に票本数は異なる。

⑤回答者属性

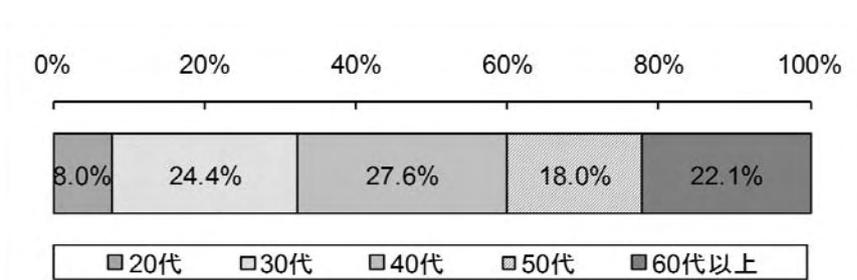
(ア) 性別

図表 回答者の性別 (N=944)



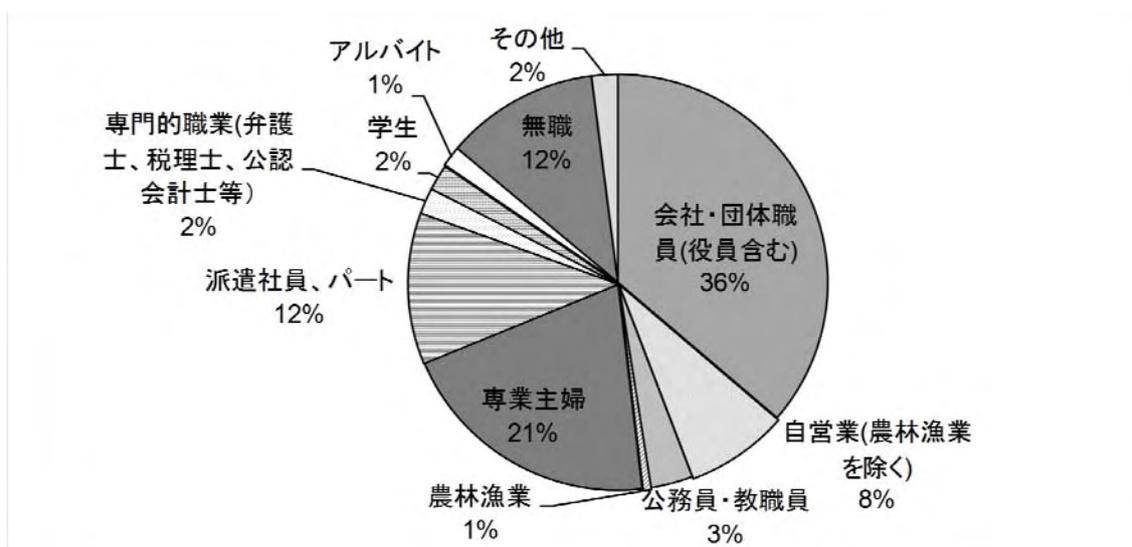
(イ) 年代

図表 回答者の年代 (N=943)



(ウ) 職業

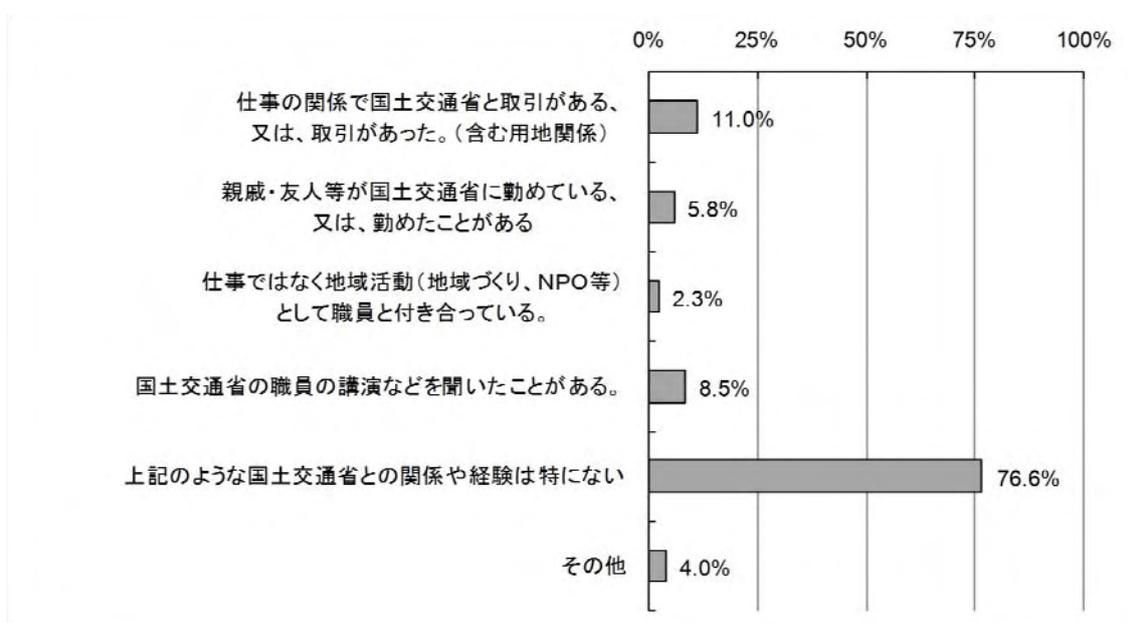
図表 回答者の職業 (N=945)



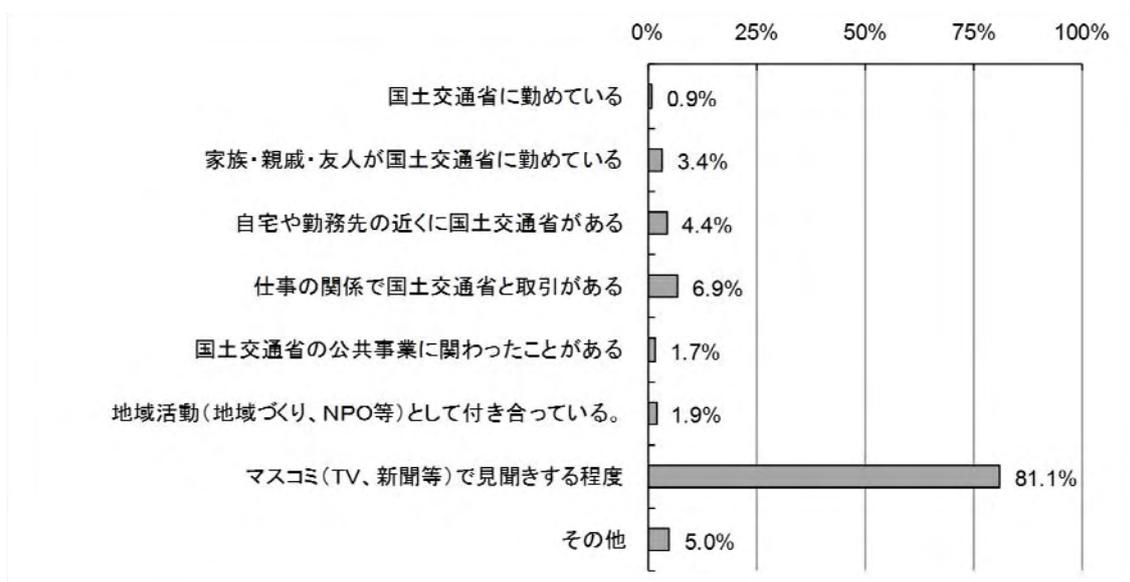
(エ) 国土交通省との関係

- ・ 回答者の多くは国土交通省との関係を持っていない（持ったことがない）。
- ・ 仕事の関係で国土交通省と取引がある（又はあった）という回答者の割合は、過年度調査（平成17年度）よりも高い。
- ・ 過年度に実施した際には民間企業のインターネットモニターに対して調査を行ったが、今回アンケートでは、国土交通省インターネットモニターに対する調査であり、過年度調査よりも、国土交通省に対して関心を持っている回答者の割合が多い点に留意が必要である。

図表 回答者の国土交通省との関係(N=946)



参考) 過年度調査時の結果(N=3904)



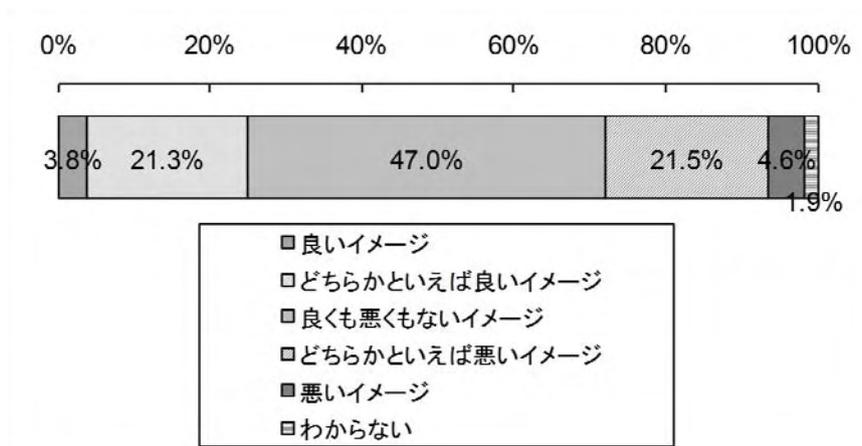
(イ)調査結果

1. 「国土交通省の仕事や目標」について

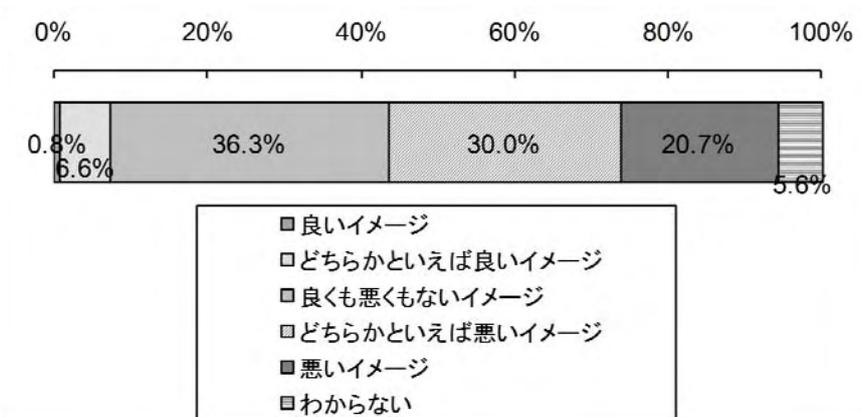
(ア) 国土交通省の印象・イメージ

① 国土交通省に対する現在のイメージ

図表 国土交通省のイメージ (N=945)

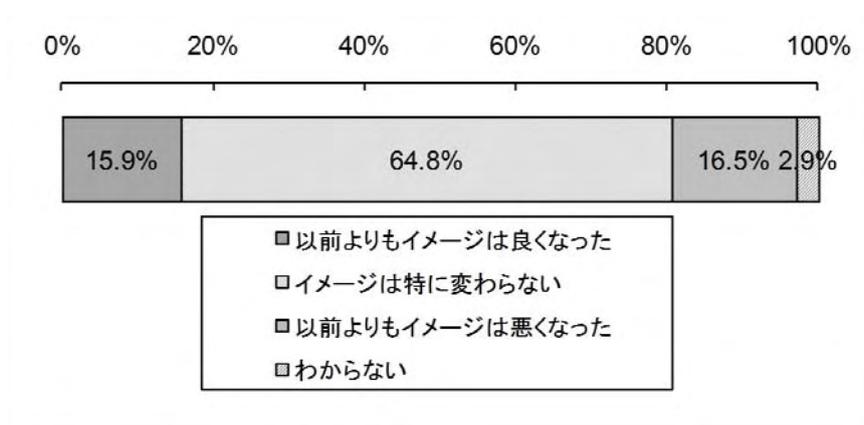


参考) 過年度調査時の結果(N=3904)

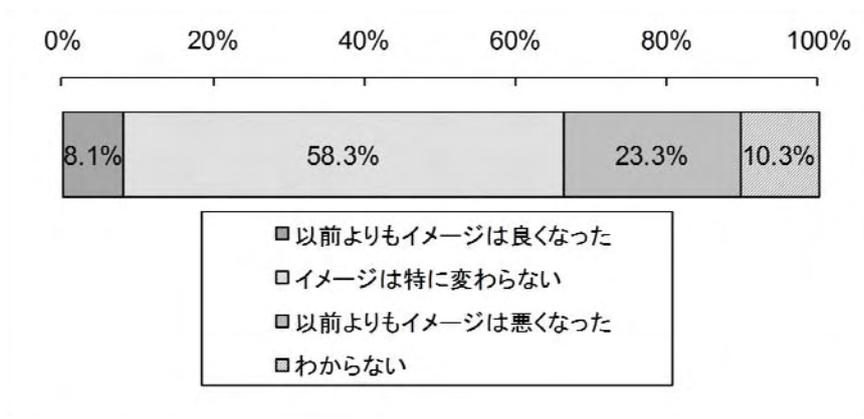


② 過去5年を振り返ってのイメージの変化

図表 国土交通省のイメージの変化 (N=945)



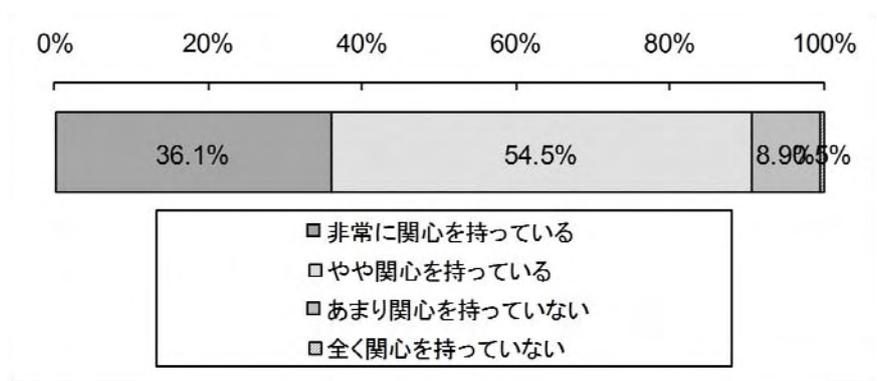
参考) 過年度調査時の結果(N=3904)



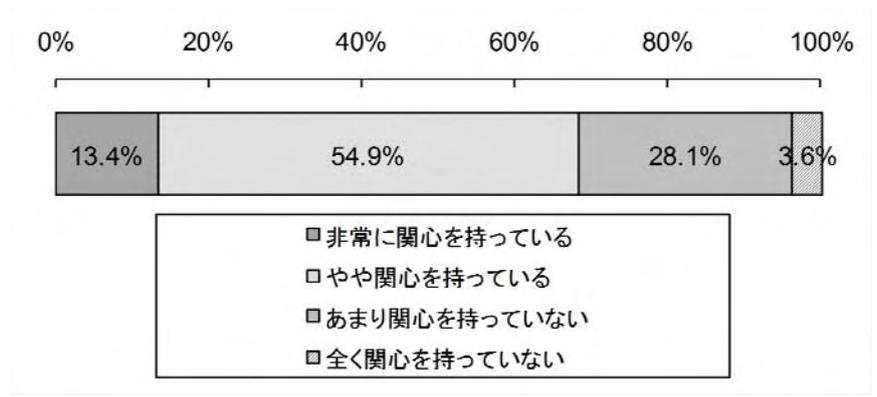
(イ) 公共事業について

① 公共事業の進め方の関心

図表 公共事業への関心 (N=940)

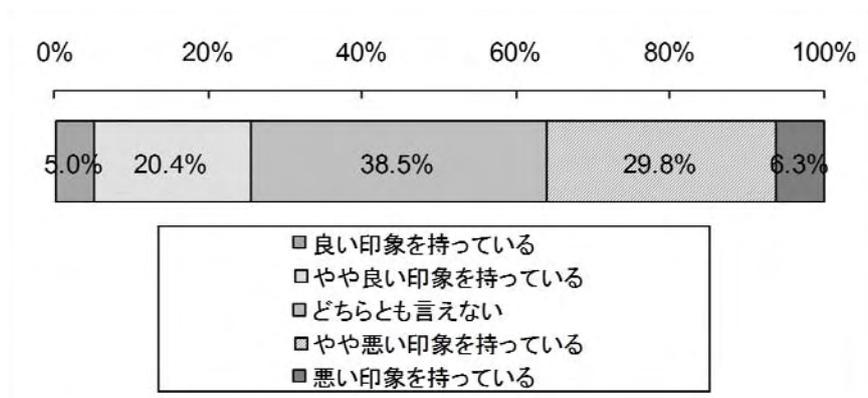


参考) 過年度調査時の結果(N=5700)

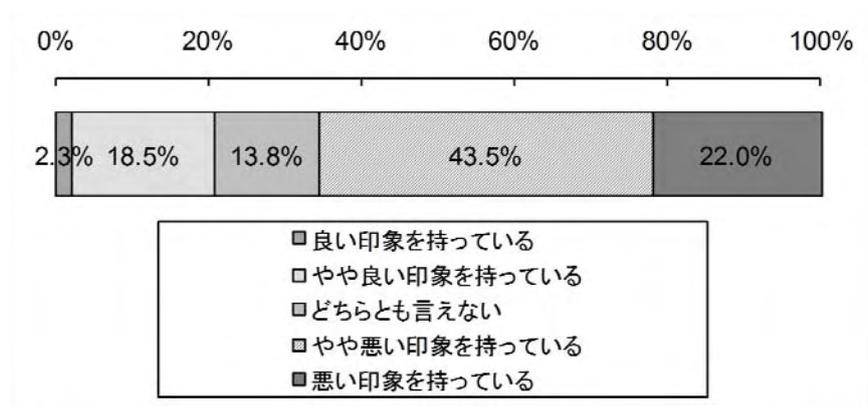


② 公共事業への印象

図表 公共事業への印象 (N=940)

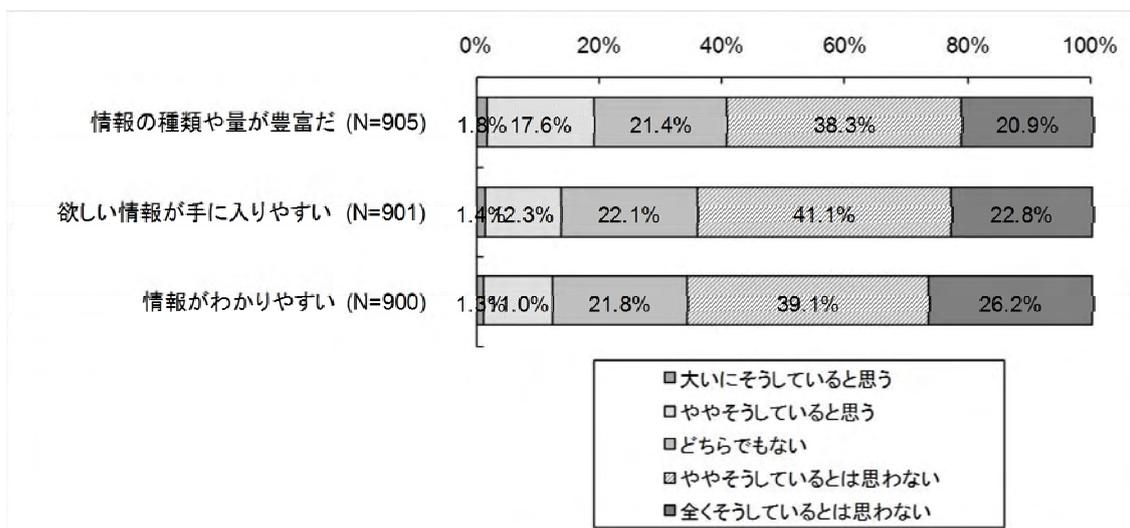


参考) 過年度調査時の結果(N=5700)

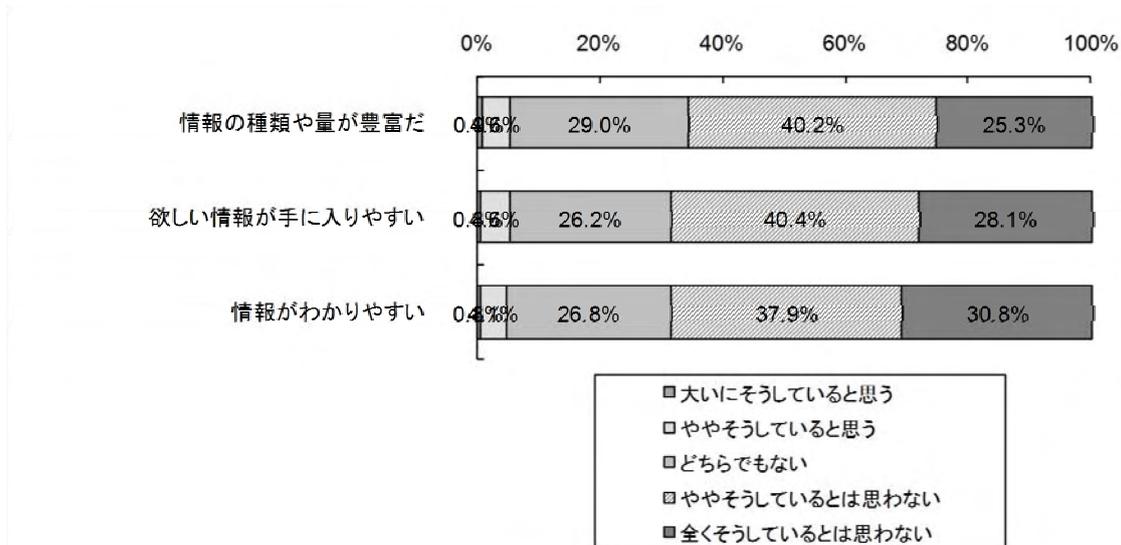


③ 公共事業に関する情報提供

図表 公共事業に関する情報提供

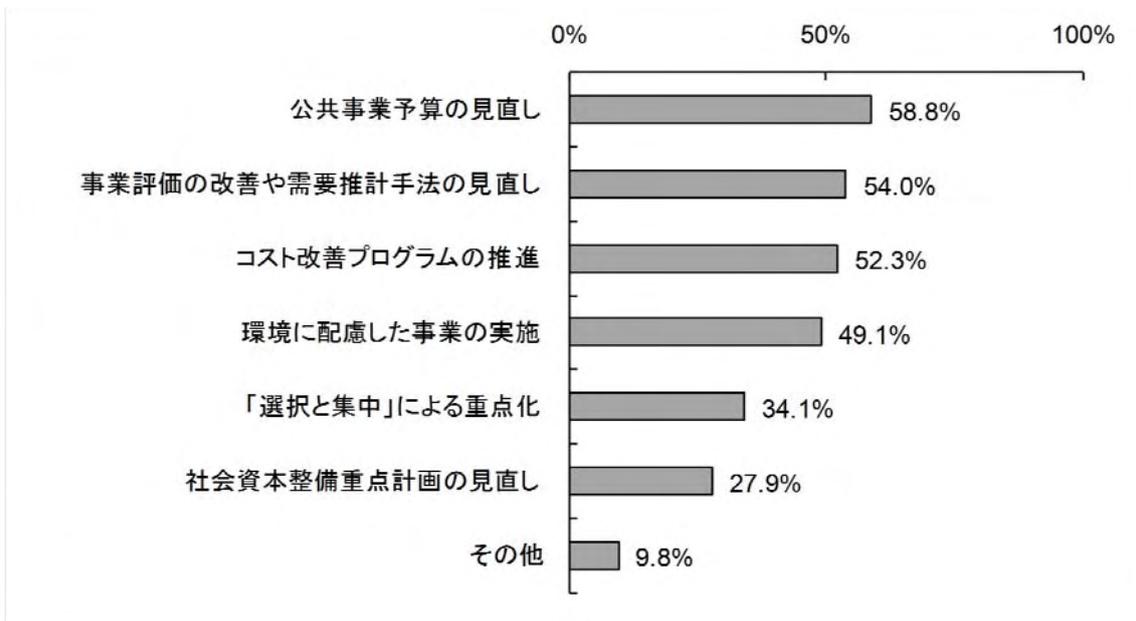


参考) 過年度調査時の結果(N=5700)



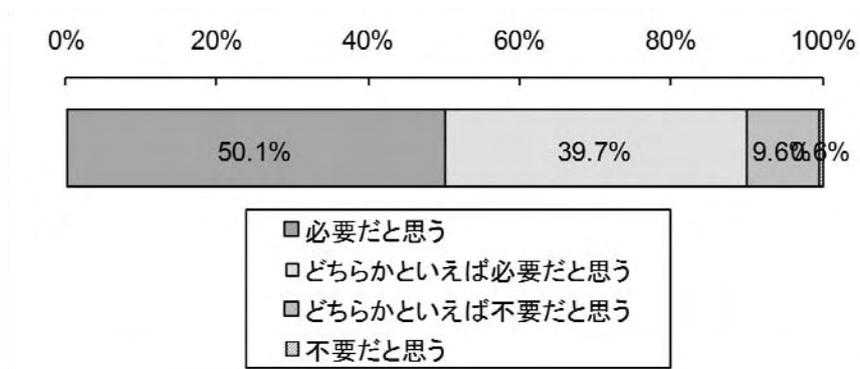
④ 公共事業の改革に必要な施策

図表 公共事業に関する情報提供 (N=947)

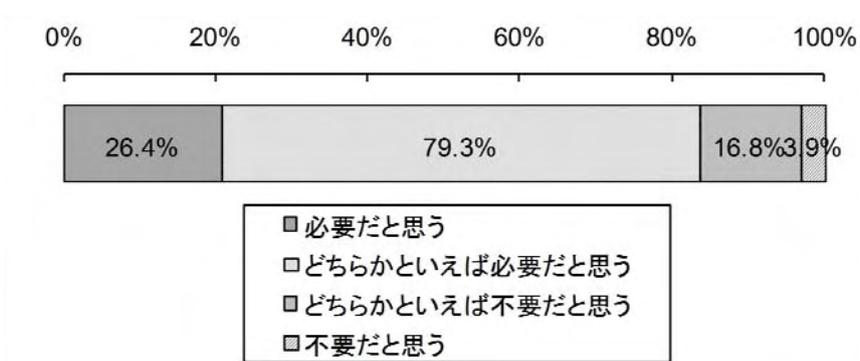


⑤ 今後の公共事業の必要性

図表 今後の公共事業の必要性 (N=947)

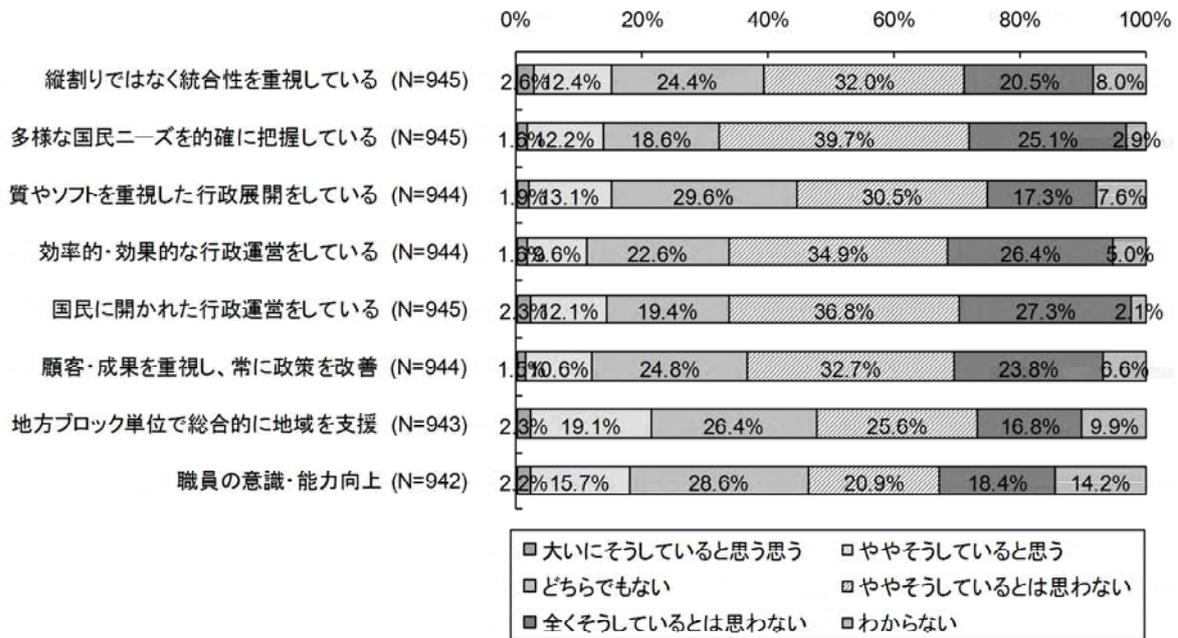


参考) 過年度調査時の結果(N=5700)

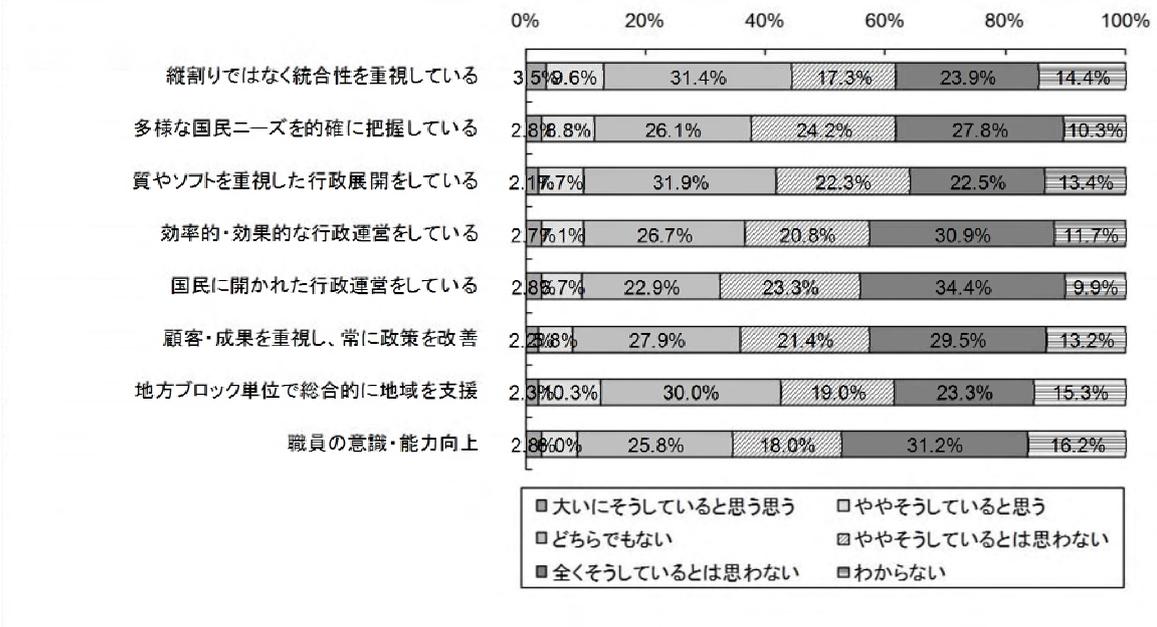


(ウ) 国土交通省の“仕事の進め方の改革”の目標について

図表 仕事の進め方の改革の目標



参考) 過年度調査時の結果(N=3904)

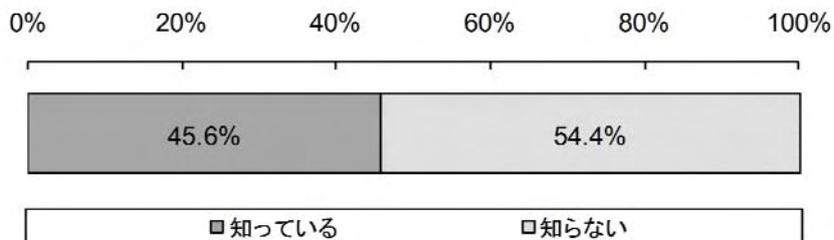


2. 「国土交通省施策への参加」について

(ア) “国民参画に向けた取組”の認知及び参加状況

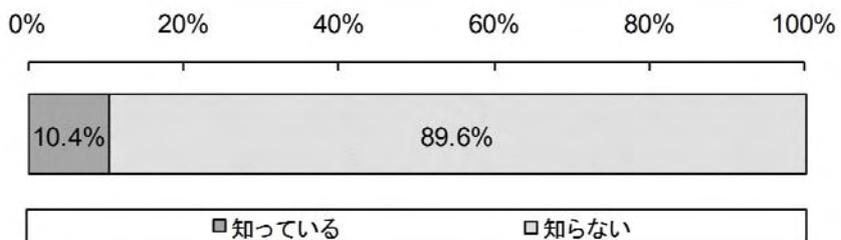
① 国民参画の取組の認知度

図表 国民参画に向けた取組みの認知度 (N=942)

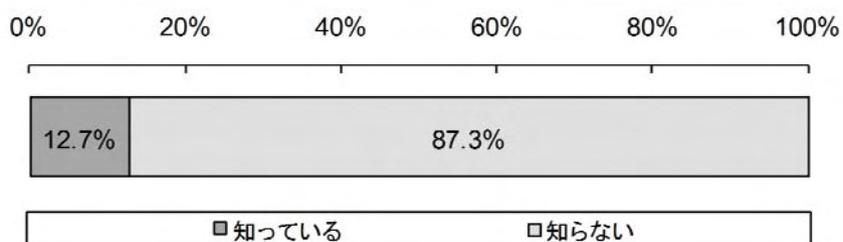


参考) 過年度調査時の結果(N=3904)

国土交通省の政策検討等

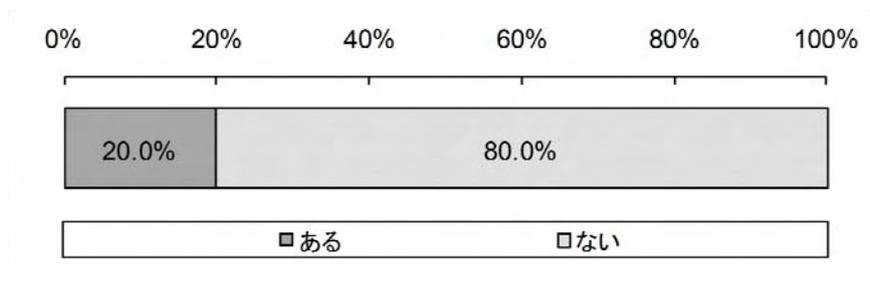


公共事業の構想・計画・実施等



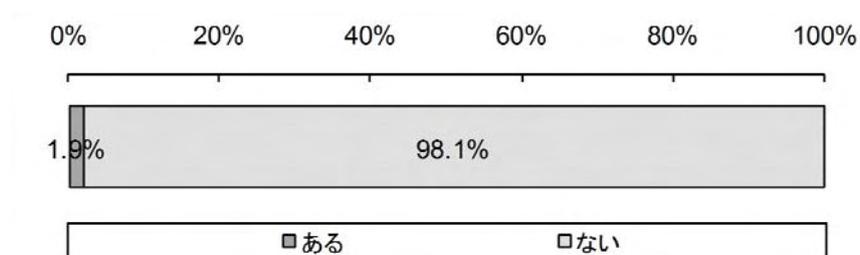
② 国民参画の取組への参加経験

図表 国民参画の取組みへの参加経験 (N=937)

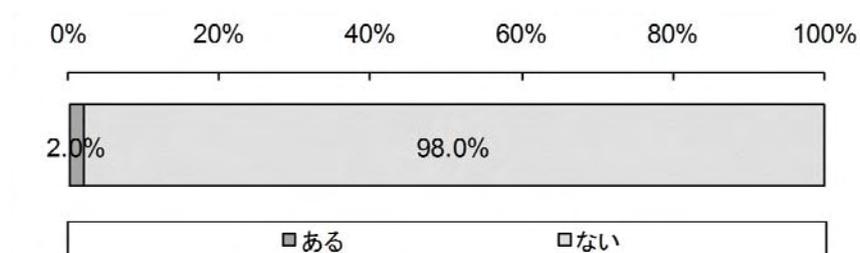


参考) 過年度調査時の結果(N=3904)

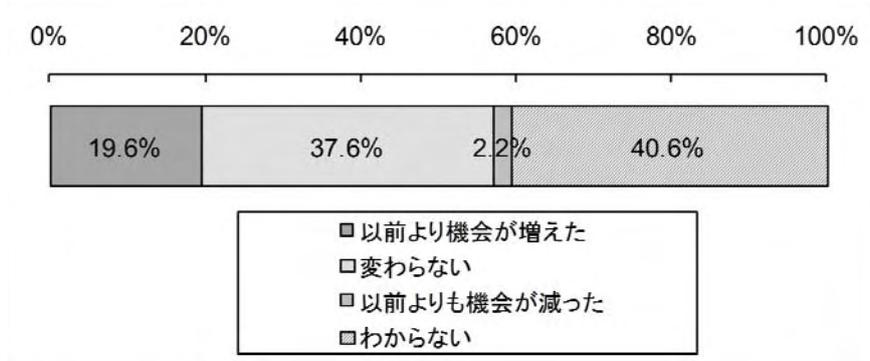
国土交通省の政策検討等



公共事業の構想・計画・実施等

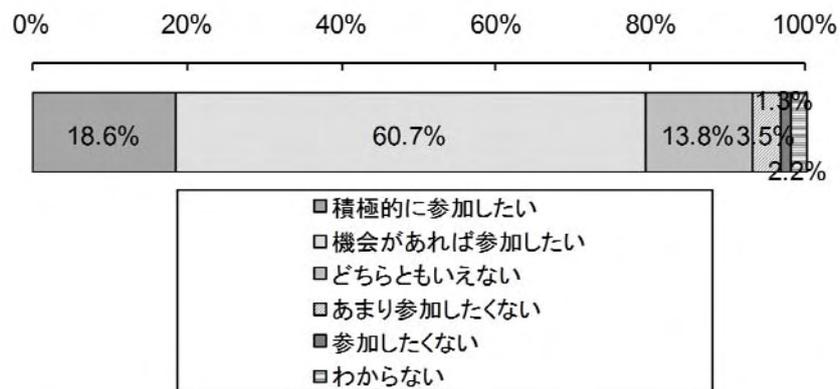


③ 国民参画の取組の参加機会

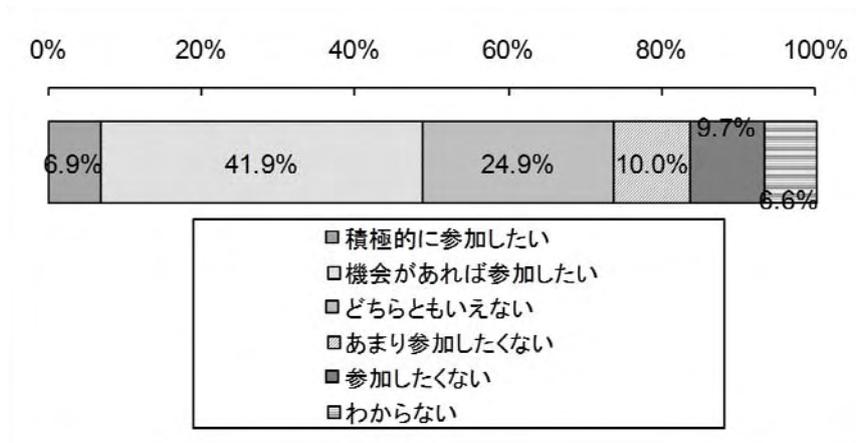


④ 国民参画の取組への参加意向

図表 国民参画の取組の参加意向 (N=948)

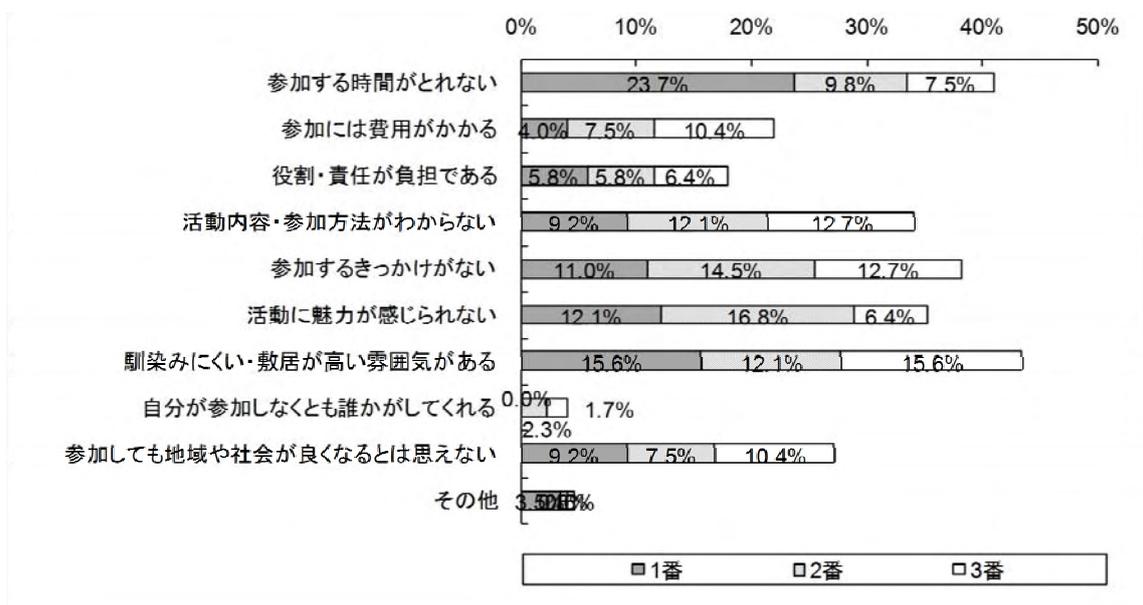


参考) 過年度調査時の結果(N=3904)

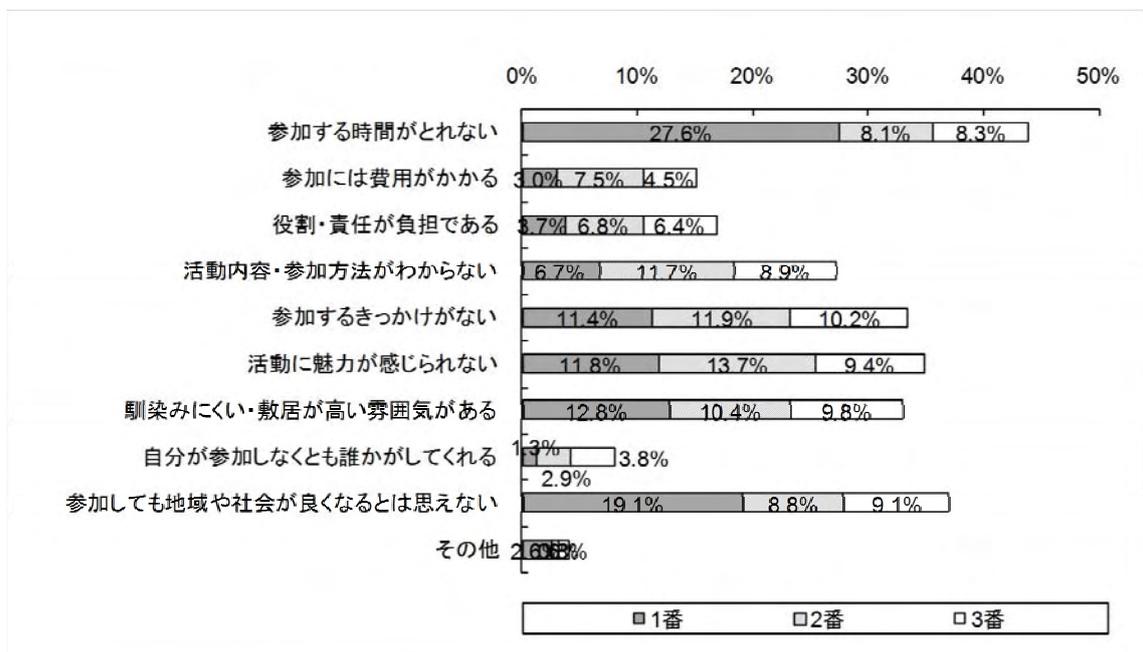


⑤ 国民参画の取組へ参加しない理由¹

図表 国民参画の取組へ参加しない理由 (N=176)



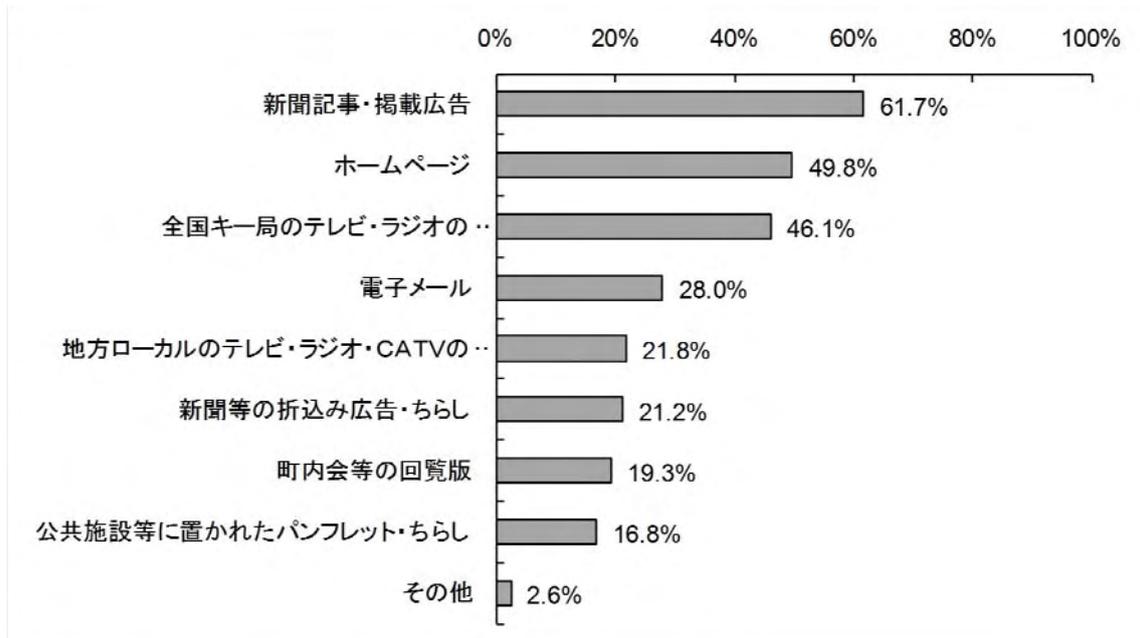
参考) 過年度調査時の結果(N=1741)



¹ 国民参画の取組への参加意向として、どちらとも言えない、あまり参加したくない、参加したくないと回答した回答者に対する設問
参加しない理由を、最もそう思うものから三つまで選択。

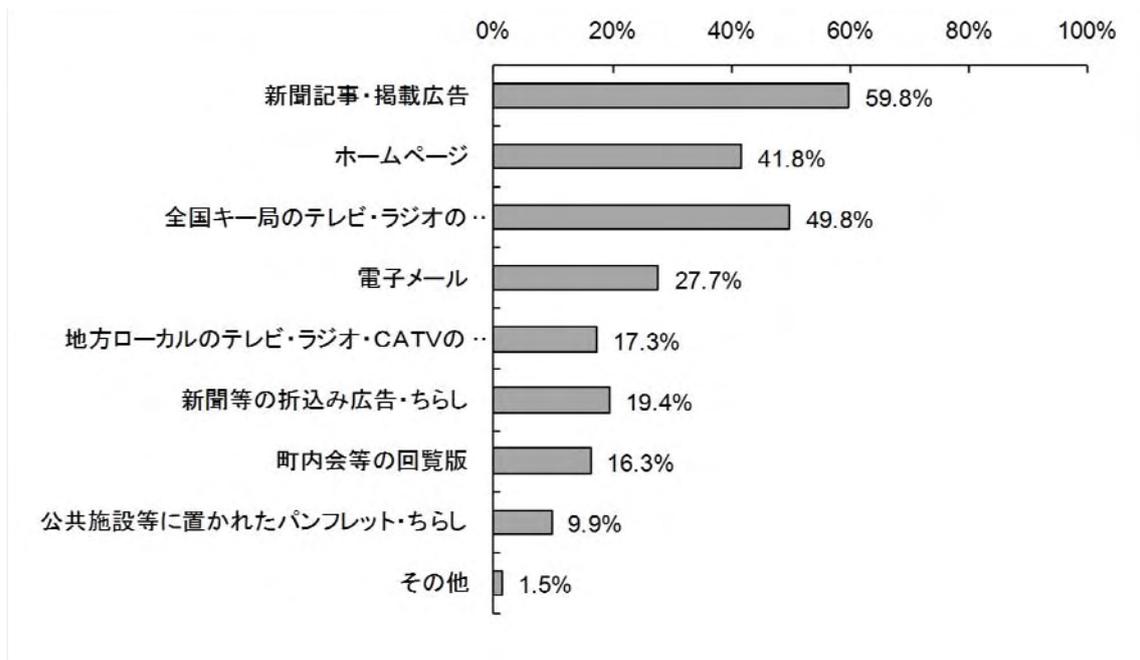
(イ) “国民参画に向けた取組” 関連の情報を入手する情報メディア

図表 国民参画の取組の情報を入手する情報メディア (N=840※)



※設問では選択肢を三つまで選択すると方式であるが、一つでも選択していれば有効回答と見なしている。

参考) 過年度調査時の結果(N=3904)



以上

国民グループインタビュー

(ア) 調査概要

①調査の目的

- ・ 国土交通省のイメージや国民参画のあり方等について、生活者の目線から直接意見を聞くことで、国土交通省に対する評価、ニーズを探り、今後の国土交通省の行政行動の改善方向性について検討する。

②調査の対象・手法

- ・ 別途実施した国民アンケートの回答者のうち、フリーグループインタビューへの参加可能意向を提示した回答者を、性別や年齢、職業等が偏らないように抽出し、フリーグループインタビューを実施。
- ・ なお国民アンケートとは、国土交通省インターネットモニターを対象としたインターネット調査。
- ・ 1グループあたり、6～7人にて構成し、異なる地域にて3グループに対してグループインタビューを実施。

③調査時期・開催都市

- ・ 2011年2月 4日：富山
- ・ 2011年2月 8日：東京
- ・ 2011年2月 10日：松山

※過年度調査では、大都市のみを対象にしていたため、今回調査では地方都市も対象としている。

④主な調査項目

- ・ 国土交通省の仕事内容・イメージ
- ・ “仕事の進め方改革” 目標についての印象・評価
- ・ 国土交通省施策への参加に向けた意識
- ・ 国土交通行政への国民意見の反映についての意識
- ・ 国土交通省の政策評価についての意見

(イ) 調査結果 (抜粋)

①国土交通省の仕事内容・イメージについて

1) 国土交通省の仕事内容について

- ・ 省庁として全体像そのものが漠然としているので、イメージも漠然としてしまっている。

2) 国土交通省のイメージ

- ・ 事業仕分けの悪いイメージが残っている。仕分けられる対象として国土交通省のスーパーダム。有料道路の無料化など。何をしたいのかという将来像が見えない。
- ・ 天下り、民間との癒着があるのではというイメージ。
- ・ お金を湯水のごとく使う悪い印象が染みついている。
- ・ 何か事故が起きると国土交通省の職員が飛んで行くというイメージと違い、ずいぶん地道で庶民に接するような予防の仕事はかなり担っているというのが分かってきた。
- ・ 実生活とかけ離れていて、文部省、環境省と比べると身近なことをやっているわりには声を上げられないような感じがする。男の人がガンとして全然聞く耳を持たないイメージがある。

3) 国土交通省のイメージの変化

- ・ 政権が変わって、国土交通省が劇的に変わったわけではないが、外からの力で変えさせようとしているに見える。
- ・ 悪いところを知ってよくなっている。近くの松山港ターミナルの整備もしているし、それに付随した道路もかなりよくなっている。
- ・ 今話した中のように、特に国土交通省として何をやっているのかよく分からないという中で、印象がよくなった要因がどこにあるのかよく分からない。
- ・ 実際に国土交通省の方と話してもいい方ばかりで悪い印象はなかった。河川モニターをやってから国土交通省が身近になった。
- ・ 地域活性の面から、道の駅の事案をいじったことがあり、そのときに国土交通省に条例の解釈と法令の解釈の違いが出てきたので直接本庁で話をした。そのときは建設省の部分だった。長期の政策上では道の駅は休憩所だった。そこでものを売って地域活動をしていこうという解釈をしていなかった。その提案をしに行ったときに、国土交通省は比較的頭が柔軟で協力的だった。非常に変わろうとしているのが伝わった。

4) 国土交通省職員へのイメージ

- ・ 事務所とは接点がある。みんな言葉づかいもていねいで優しい。
- ・ OBの方の能力や経験をどうやって使ったらいいかという相談を受けたときに、国土交通省というのは安全、安心を守る省庁だから、そういう経験や力は、卒業されてもぜひ国民のために供与すべきだという話をしていた。それが通ったのかどうか分からないが、防災エキスパート制度をその後つくられたと記憶している。参考にはなったのではないかと思う。それを受け入れられる素地はあったのではないかと思う。

5) 公共事業へのイメージ

- ・ 公共事業＝無駄。公共事業は基本的に無駄。今、公共事業で本当に必要で緊急なものは災害以外はない。
- ・ 実家が地方なのでたまに帰省するが、以前は山道で時間もかかったが、今は道もよくなって時間もかからなくなった。そういうことを考えると公共事業も必要だと思う。地方の人にとっては自分た

ちが生活していく上で雇用とは別の意味で必要だと感じる。

- ・ 景気の悪いときに公共事業をやると地方の人も仕事が得られるので景気がよくなる。そういう意味では大事なことだと思う。
- ・ 国民のために公共事業が必要であることは間違いないので進めなければいけないので、その国民に対する説明責任と、本当の効果をきちんと説明説得してもらおう作業を絶対におざなりにしてはいけないと思う。
- ・ 東京では目に見えて減っており、それは良いイメージ。東京ではもう飽和状態。
- ・ 減っている。新規事業についてはもっと考えてほしいが、今までにできたものの維持管理はきちんとやってもらわないと橋が壊れたりダムが破壊したりする。

6) 国土交通省の情報提供について

- ・ 個人的には国土交通省がやっていることはわれわれの生活の安全、安心に役立つことを結構やっているのに悪しきイメージを持たれている。マスコミにも責任があるのではないかと思う。目に見えないところで、われわれの身近なところでいろんなことをやっているのでもう少し表立った広報活動をやったらどうかと思うが、ここ数年間でかなり仕分けられ、広報、PR もやりにくいのではないかと思う。
- ・ 自分たちがどういうことをやっているということをもっとアピールしたらいい。例えば、道路の維持管理でも、これだけ普段からお金を使い、維持管理しているということを新聞でもいいので金額を出し、これだけ頑張っているということを公表してもいいと思う。
- ・ 民間企業の HP と国土交通省の HP は全く形態が違うから見にくいのだ。HP や説明会がなぜ分かりにくいかというと、それは国土交通省の言い分であり、部署単位がどういう仕事をしているかということを表示していて、これが調べたいと思っても見に行ったらそれがない。違う調べ方をするとちゃんと行き着ける。

② “仕事の進め方改革” 目標についての印象・評価について

1) “多様な国民ニーズを的確に把握している” について

- ・ 狭い道路をダンプカーが行き来していて、通学の子供が危ない思いをしているというニュースを聞いた。今はそういうところが結構ありそうなので、改善してほしいニーズは把握したほうがいいと思う。
- ・ 難しいだろう。国民といった場合に、東京と地方の違い、男性、女性、子供と老人、かなり違うので、ニーズの取り方、道路 1 つつくるにしてもお年寄りにはあれだが子供には安全だとか、視点によって違ってくる。
- ・ 今までの姿勢に比べたらこんなに前向きなんだ、変わってきたというのは意味があるのではないか。

2) “質やソフトを重視した行政展開をしている” について

- ・ 字面だけだと、今まで適当な仕事をしていたのかと思う。
- ・ こういう文章を書くこと自体がお役所体質で読み手のことを考えていない。向こうが身内で話し合うための資料で、読み手の都合を全く考えていないので読みづらい。

3) “国民に開かれた行政運営をしている” について

- ・ 公共事業はたくさんあり、その中で選ばれたいくつかの事業がある。その事業がたくさんの中から選ばれた経緯や理由を説明するために開かれた行政というのなら非常に分かりやすいが、ポコッと出て来て「国民に開かれた行政運営」と言われてもよく分からない。決定に至るその経過を知りたい。それはされていない気がする。

4) “顧客・成果を重視し、常に政策を改善”について

- ・ 国土交通省の仕事は今日、明日で終わる仕事でなく、立案から完了、維持管理までの長いスパンの中で、見直しは絶対必要だと思うが、リアルタイムで必要に応じてそういうことを進めて行くのが大事だ。

③国土交通省施策への参加に向けた意識について

1) 取組みへの意見

- ・ 国の機関は庶民からはかけ離れていて、意見を言っても全然取り上げてもらえないだろうと思う。
- ・ 身近な問題なら参加する。自転車専用道路をつくるのに生活道路が影響を受けるというなら聞きに行く。意見を言えるなら言いたい。
- ・ 自分の地域のものだったら行くと思うが、国単位のものだと行くかどうか…。ネットで意見を言うなら言いやすい。地域限定だったら開催される場所も近いと思うので行くと思う。
- ・ 河川は子供にも関係しているので、地域の小学校の生活の授業で、将来のことを絵に描かせたり、作文を書かせたりすれば保護者も関心が持てるし、子供も楽しめる。

2) 取組みを促進させる方策について

- ・ 国土交通省の出前講座に来てもらっている。本省と四国整備局と合わせても34,5回やっている。自分の行っている取組みについてはきちんと自信を持って説明してくれるし、どんな変な質問にもきちんと誠意を持って答えてくれる。
- ・ 親も子供も集まれるイベント的なものであれば親子共々参加できて広報としても有効だし興味があればいろいろ話も聞ける。
- ・ 地域限定なら市報、区報が一番目につく。
- ・ 市報等は自分たちの日常が載っているので隅から隅まで絶対見るし、松山だったらリビングやデッキなどの情報誌があるので、主婦なら目を通すと思うので主婦層には手堅い。

④国土交通省行政への国民意見の反映について

- ・ (国土交通省は) その辺を避けてきている気がする。現実問題、いろいろ利害がからんだときには賛成、反対があり、その間に立って調整するのはすごく難しいと思う。テレビのニュースで、何かの説明会で猛反対している住民の構図が流れるが、そういうのを受けていたらきりが無いということで、聞かずに避けてきているのではないかという印象がある。
- ・ 改善の余地はある。やろうとしているし、ゼロではないが、まだ追いついていない。特に、意見は聞くが、反映はしていないという印象。

⑤国土交通省政策評価について

- ・ 文章をつくった人は奥さんに分かるかどうか読ませればいい。子供に、お父さんはこういう仕事をしているけど、この文読めるかと聞いてみればいい。読めないと思う。読めないなら周りの人に出しても分からない。本当に知らせようと思うなら、知らせる知識が必要。
- ・ 結果の抜粋のページがほしい。いちいち読まなくてもいいようにしてほしい。
- ・ 現状のものでは分かる人と分からない人がいる。2種類必要。1つは専門向け、1つは全く専門知識を持たない人たちのためのもの。高架橋ができたときに、評価はどうするのかと聞いたことがある。一般の人は高架橋ができたことによって手前の交差点で2回待っていたのが1回になったと、それが評価になると言われた。そういう形であれば分かりやすい。