

平成22年度
国土交通省政策評価年次報告書
(政策評価レポート)

P

D

C

A

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

はじめに

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

そのため、国土交通省が平成22年度に実施した政策評価を中心に、平成23年3月31日までに実施した政策評価の結果である評価書について、取りまとめたものがこの年次報告書である。

この年次報告書は、タイトルを「平成22年度国土交通省政策評価年次報告書」とし、サブタイトルを「政策評価レポート」とした。これは、年次報告書として、この1年間における国土交通省の政策評価に関する取組みを、決定した評価書を網羅して報告することを主目的としつつ、国土交通省における政策評価制度の趣旨やこれまでの経緯についても、国民に分かりやすくレポートする役割も負わせるためである。

そのため、以下のような構成としている。

まず、第1部として、「国土交通省における政策評価について」を置いた。これは、制度発足当初以来の国土交通省における政策評価の制度趣旨やその後の変化について説明するためである。さらに、平成22年度における評価作業の経過についても報告している。

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

第2章は「国土交通省における政策評価の仕組み」として、国土交通省で実施されている政策評価の7つの方式の仕組みについて紹介をしている。特に7.の租税特別措置等に関する政策評価については、平成22年度より開始されたものである。

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

そして、第2部「評価報告」として、年次報告書の主たる内容である、平成22年度に実施した評価書等について、その概要を報告している。なお、最も重要な評価書本体についても、別冊としてまとめて報告している。

さらに、巻末に参考として、基本計画(平成22年度末現在)と平成22年度国土交通省事後評価実施計画を掲載している。

第1部 国土交通省の政策評価について	4
第1章 国土交通省における政策評価の趣旨	4
1 これまでの国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方	4
2 現在の国土交通省の政策評価の目的	6
3 国土交通省の政策評価制度の特徴	6
第2章 国土交通省における政策評価制度の仕組み	9
1 政策チェックアップ（業績評価方式）	9
2 政策レビュー（総合評価方式（プログラム評価））	13
3 政策アセスメント（事業評価方式）	16
4 個別公共事業の評価	18
5 個別研究開発課題の評価	21
6 規制の事前評価（RIA：Regulatory Impact Analysis）	22
7 租税特別措置等に係る政策評価	22
第3章 国土交通省における政策評価の取組み	23
1 平成22年7月の基本計画の変更	23
2 平成22年度における政策評価への取組み	23
（1）政策チェックアップ	23
（2）政策レビュー	24
（3）政策アセスメント	25
（4）個別公共事業評価	26
（5）個別研究開発課題評価	26
（6）規制の事前評価（RIA）	27
（7）租税特別措置等に係る政策評価	27
3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例	27
4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施	28
（1）社会資本整備重点計画法	28
（2）国土形成計画法	28
（3）住生活基本法	28
5 政府全体における政策評価重視に向けた取組み	29
（1）経済財政諮問会議における議論	29
（2）政策評価に関する基本方針の改定	31
（3）「経済財政改革の基本方針2007」とこれを踏まえた「国土交通省政策評価基本計画」の変更	31
（4）「経済財政改革の基本方針2007」による「重要対象分野」の導入	32
（5）「経済財政改革の基本方針2009」における「重要対象分野」	32

(6) 成果重視事業	33
(7) 予算監視・効率化チーム	33
6 国土交通省における政策評価の普及・啓発等	34
(1) 第三者の知見の活用	34
(2) 政策評価の手法の調査研究	35
(3) 政策評価の普及・啓発	36
おわりに	37
第2部 評価報告	39
第1章 政策チェックアップ	39
第2章 政策レビュー	198
第3章 政策アセスメント	228
第4章 個別公共事業評価	229
第5章 個別研究開発課題評価	229
第6章 規制の事前評価(RIA)	229
第7章 租税特別措置等に係る政策評価	231
参考1 : 国土交通省政策評価基本計画	234
参考2 : 平成22年度国土交通省事後評価実施計画	257

第1部 国土交通省の政策評価について

第1章 国土交通省における政策評価の趣旨

《第1章のポイント》

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

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

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

1 これまでの国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方

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

①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

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

②成果重視の行政への転換を図る。

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

③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

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

④国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たす。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 現在の国土交通省の政策評価の目的

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

①国民本位の効率的な質の高い行政の実現

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

②成果重視の行政の推進

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

③国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

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

3 国土交通省の政策評価制度の特徴

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

平成14年度以降も、旧要領を引き継いだ法定の基本計画(平成14年4月施行。平成20年度まで毎年度変更。平成21年3月の変更で、5年間(平成21年度～平成25年度)固定の計画に変更。なお、平成22年7月にも所要の変更)等に基づいて、政策評価を実施しているところである。

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

つまり、既存の施策を前提として、その善し悪しを判定することを評価の主眼とするので

はなく、まず、国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行い、その目標達成のために各部局が自律的に考えて行動することを基本としており、このような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくことが必要であると考えている。

以下において、国土交通省の政策評価制度の特徴について概観する。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

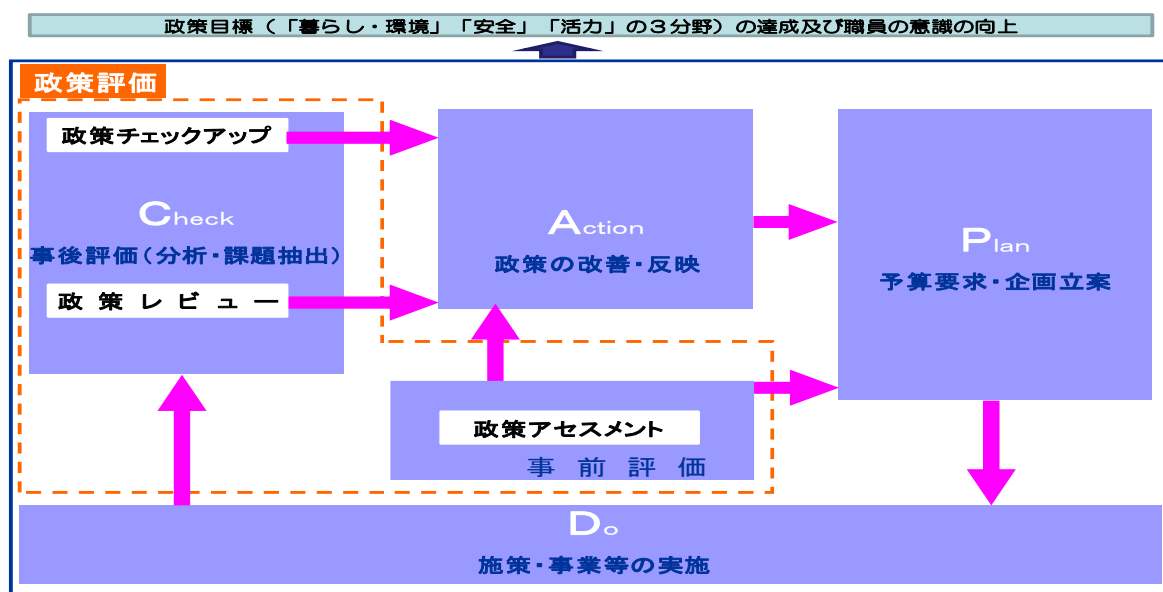
また、政策アセスメントによって、施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておけば、政策を実施した後に、その有効性や効率性等を事後検証することがより容易になると考えられる。

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

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

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

(図1)「政策のマネジメントサイクル」の運営



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

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

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

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

第2章 国土交通省における政策評価制度の仕組み

《第2章のポイント》

第2章では、国土交通省の政策評価制度の仕組みについて、これまでの実践を踏まえて、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントの基本的な3つの方式について、その課題を含め、詳しく考察します。

また、政策の特性に応じた政策評価の方式として、個別公共事業及び個別研究開発課題の評価について、これらの評価の狙いやその充実に向けた最近の取組状況について説明するとともに、平成19年度から導入された規制の事前評価(RIA)及び平成22年度から導入された租税特別措置等に係る政策評価について説明します。

1 政策チェックアップ（業績評価方式）

(1) 政策チェックアップとは

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

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

(2) 政策目標、施策目標と業績指標の設定

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

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

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

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

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

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

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

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

その結果、平成20年度の政策チェックアップ評価書(平成21年8月)は、政策目標13、施策目標46、業績指標236を対象として実施した。なお、平成21年度の政策チェックアップ評価書(平成22年7月)は、平成22年度事後評価実施計画で決定した政策体系により、政策目標13、施策目標47、業績指標233を対象として実施された。

(3) 政策目標、施策目標と業績指標の内容

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

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

その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策の目標を明らかにし、政策チェックアップを具体的に実施する単位として、47の施策目標を設定した。

そして、施策目標、ひいては政策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で233の業績指標が、以下の選定基準に基づいて選定されている。

<指標の性格>

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

<指標の内容>

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

次に、施策目標が予算の「項」に対応している特徴がある。これは、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結びつけ、予算とその成果を評価できるように、

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

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

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

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

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

(4) 政策チェックアップの実施

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

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

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

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

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

このため、国土交通省では、基本計画と事後評価実施計画だけでなく、平成21年6月策定の国土交通省政策評価実施要領(政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について。以下「実施要領」という。)において政策チェックアップの実施手順や

様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。

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

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

について点検することは必要である。

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

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

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

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

政策チェックアップの基本的な手順は以下のとおりである。

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

また、次の点にも留意して評価を実施している。

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

2 政策レビュー（総合評価方式（プログラム評価））

政策レビューとは

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

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

等についてテーマを選定し、計画的に実施するものである。

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

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

(表1) 政策レビュー(プログラム評価) テーマ一覧

平成23年3月末現在

(1) 実施済み及び実施中のテーマ

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

平成18年度	行政行動の改革 ー改革はどこまで進んだかー	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 ーこれまでの施策の検証と今後の在り方ー 直轄工事のゼロエミッション対策 ー建設リサイクル法の検証ー	北海道局 総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局
平成19年度	環境政策・省エネルギー政策 ー環境行動計画を踏まえてー	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	不動産取引価格情報の開示 ー土地市場の条件整備ー	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み ー河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方ー	河川局
	船舶の運航業務に係る事後チェック体制の強化策 安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 ーふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組みー	海事局 海上保安庁 港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築 ー航空交通の増大に向けてー	航空局
平成21年度	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 総合物流施策大綱（2005-2009）	住宅局、総合政策局 政策統括官（物流）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所
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室
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の実現	総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	情報管理部、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	不動産投資市場の条件整備	土地・水資源局、総合政策局
	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
	住生活基本計画（全国計画）	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
バス・タクシーに関する施策	自動車交通局	

(2) 実施予定のテーマ

平成23年度	行政行動の改革	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化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
	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
	国土形成計画（全国計画）	国土計画局
	土砂災害防止法	河川局
	スーパー中核港湾プロジェクト	港湾局
市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁	
※	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	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 新たな船舶交通安全政策の推進	北海道局 海上保安庁
平成25年度	社会資本ストックの戦略的維持管理	大臣官房、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局
	不動産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
平成26年度	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院
	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 貨物自動車運送のあり方	都市・地域整備局、道路局 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。

3 政策アセスメント（事業評価方式）

（1）政策アセスメントとは

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

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

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

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

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

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

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

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

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

（2）「目的に照らして」行う評価

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

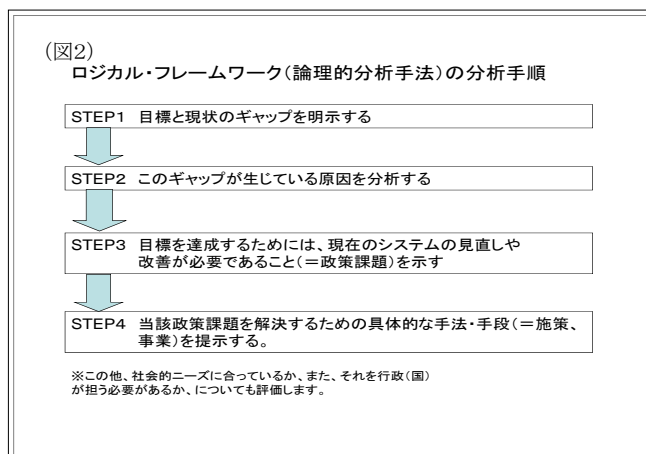
具体的には、「施策等の目的」欄に、従来からの「政策目標」・「施策目標」・「業績指標」以外に「検証指標」の欄を新設した。これにより、PDCAサイクルのC(CHECK)に相当する事後評価・検証について、手法を特定して行う仕組みを確立して施策の改善に資するとともに、業績指標の増加の抑制を図ったところである。

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

(3) 必要性：「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

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

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



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

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

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

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

(4) 効率性：費用対効果の説明が基本

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

手法を導入した。

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

(5) 有効性：業績目標等の達成への貢献度

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

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

4 個別公共事業の評価

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

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間(平成22年度は直轄事業等については3年間)が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間(平成22年度は直轄事業等については5年間)が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業等について実施する。

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

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

経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

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

事業評価カルテは、直轄事業についての平成16～22年度の評価結果をホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

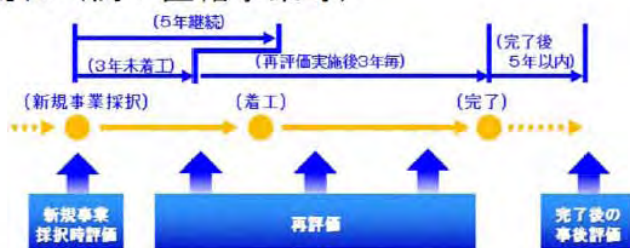
個別公共事業評価

個別の公共事業について、以下の各段階で評価を実施：①新規事業の採択時（新規事業採択時評価）、②事業採択後一定期間経過時（再評価）、③事業完了後（完了後の事後評価）

● 評価対象

国土交通省が所管する公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

● 事業評価の流れ（例：直轄事業等）



● 評価結果の公表

各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表

URL：
<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>

事業名	A事業	新規事業採択時評価
担当課 (担当課長名)	〇〇局〇〇課 (課長 〇〇〇〇)	
事業期間	平成〇年度～平成〇年度	
目的・必要性		再評価
便益の主な根拠		
事業全体の投資効率性	・総便益、総費用、 B/C等を記載	完了後の事後評価
事業の効果等		
対応方針	継続	
今後の事業評価の必要性		

● 事業評価における新たな取り組み

公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるために、平成21年度以降、以下の取り組みを新たに導入

- 直轄事業等の新規事業採択時評価及び再評価について地方負担の負担者である都道府県・政令市等から意見を聴く
- 再評価の実施時期の短縮（10年継続時に再評価していたものを5年に短縮等）
- 国会審議に資するために直轄事業等について1月末目途に評価を実施し、評価結果を公表
- 直轄事業等の新規事業採択時評価について第三者委員会等の意見を聴く

5 個別研究開発課題の評価

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

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

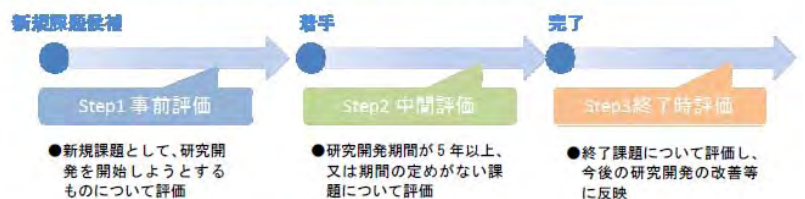
- i 事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。
- ii 中間評価は、研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。
- iii 終了時評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

個別研究開発課題評価

研究開発課題を対象に「事前評価」「中間評価」「終了時評価」を実施

評価対象:

研究開発機関等で重点的に推進する研究開発課題、本省等から民間等に対する補助または委託を行う研究開発課題



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

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

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

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

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

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

平成22年度末までに、国土交通省では31件のRIAを実施した。

7 租税特別措置等に係る政策評価

租税特別措置等に係る政策評価は、租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施するものである。

平成22年度税制改正大綱(平成21年12月22日閣議決定)において、すべての租税特別措置について抜本的に見直しを行い、その抜本的な見直しに関しては「政策評価を厳格に行う」とされたことを受け、平成22年5月、行政評価法施行令及び政策評価基本方針の改正、また、「租税特別措置等に係る政策評価の実施に関するガイドライン」(平成22年5月28日政策評価各府省連絡会議了承)が策定され、租税特別措置等に係る政策評価が導入された。

事前評価は、租税特別措置等の新設又は拡充・延長要望を行う際に実施するものであり、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等の新設又は拡充・延長要望を行う際には、必ず実施しなければならないこととされている。また、事後評価は、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等について、事後評価実施計画に定めるものについて実施するものとされている。

国土交通省においても、平成23年度税制改正要望に際し、事前評価46件、事後評価2件を実施した。

第3章 国土交通省における政策評価の取組み

《第3章のポイント》

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

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

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

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

1 平成22年7月の基本計画の変更

平成22年7月23日に、基本計画の変更を行った。変更のポイントは下記のとおりである。

①租税特別措置等に係る政策評価

○ 租税特別措置等に係る政策評価について基本計画への位置づけを行った。

②政策レビューに関する検討会

○ 座長を事務次官から大臣政務官に変更した。

2 平成22年度における政策評価への取組み

(1) 政策チェックアップ

①平成21年度政策チェックアップ結果

平成21年度の政策チェックアップ評価書(平成22年7月)は、政策目標13, 施策目標47, 業績指標233を対象として実施した。

②今後の取組みの方向性

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

まず、前者に関しては、業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から結

果の実現、アウトカムが発現に至る因果関係(メカニズム)や、その影響度合いを明確にする必要がある。また、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該施策が必要であるのかを明確にすることは、省全体の目標設定という観点からは重要な今後の課題である。

更に、政策評価と予算・決算との連携のための調整等により、業績指標は年々増加し、現在では233業績指標にまで増加している。300近い指標数では、その全体の状態を把握することは困難であり、省全体のマネジメントを掌るツールとしては使い勝手が悪いことから、業績指標数の削減等を実施することも重要な課題である。

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

なお、目標管理型の政策評価の在り方について、真に役立つ機能への重点化という観点から、総務省と調整を行っている。

※目標管理型の政策評価とは、実績評価方式を用いた政策評価及びあらかじめ設定された目標の達成度合いについて評価する内容を含む、いわゆる「施策」レベルの政策の事後評価をいう。

(2) 政策レビュー

①平成21年度及び22年度とりまとめの政策レビュー結果

平成21年度には、「住宅・建築物の耐震化の促進」、「第5次国土調査事業十箇年計画」、「総合的な水害対策」、「住宅分野における市場重視施策」、「総合物流施策大綱(2005-2009)」の5テーマについて、政策レビューをとりまとめた。

平成22年度には、「運輸安全マネジメント評価」、「道路交通の安全施策」、「観光立国の推進」、「申請・届出等手続きのオンライン利用の促進」、「首都圏整備法に基づく大都市圏政策の見直しについて」、「LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果」、「都市再生の推進」、「住生活基本計画(全国計画)」、「鉄道の安全施策」の9テーマについて、事後評価実施計画の予定どおり、政策レビューを取りまとめた。

②今後の取組み

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

とが重要である。

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

これらの課題に対する改善として、「取組みの進展」については、「政策レビューに係る幹部会開催のルーティーン化」及び「政策レビューテーマのテーマ選定・見直しにあたっての政策評価会の活用」により対応することとしており、幹部会に関して、平成22年度は「政策レビューに関する検討会」として平成22年5月及び平成23年2月の計2回開催し、新規のテーマを検討するとともに、当該年度実施テーマの実施方針等の説明を担当局長等から行っているところである。なお、平成22年度からは、座長を事務次官から大臣政務官に格上げして行った。

また、「分析手法の進化」については、新たに政策レビューに着手する担当者が、政策レビューを実施する際に参考とすることのできるガイダンスを配布したほか、政策評価会委員による個別指導を実施することにより、政策レビューの質的向上を図った。

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

(3) 政策アセスメント

①平成22年度及び23年度概算要求等に係る政策アセスメント結果とその活用

平成21年8月31日に、平成22年度予算概算要求、税制改正要望等に係る49件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

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

翌年度は、平成22年8月27日に、平成23年度予算概算要求等に係る32件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

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

②今後の取組みの方向性

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

(4) 個別公共事業評価

①平成21年度及び22年度の評価結果

平成21年度は、平成22年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に1月末に新規事業採択時評価10件、再評価184件を行った。また補助事業等を対象に年度末に新規事業採択時評価55件、再評価68件(うち5件は評価手続き中)及び完了後の事後評価94件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち1事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。

平成22年度は、平成23年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に1月末に新規事業採択時評価14件、再評価325件を行った。また補助事業等を対象に年度末に新規事業採択時評価70件、再評価125件(うち8件は評価手続き中)及び完了後の事後評価64件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち3事業を中止することとした。なお、上記のうち、政府予算案閣議決定時に予算措置を公表する事業については、概算要求時に評価を行った。

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

②事業評価の新たな取り組み

直轄事業等の透明性、客観性の確保を目指すため、平成22年4月1日、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」及び「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」の改定を行った。改定に伴う直轄事業等の新たな事業評価の取り組みについては以下のとおり。

- i 再評価における都道府県・政令市への意見聴取の導入
直轄事業等の再評価について、地方負担の負担者である都道府県・政令市等から意見を聴く。
※ 新規事業採択時評価については、H21.12.24に実施要領を改定し規定済。
- ii 再評価の実施時期の短縮
事業化後、10年継続で1回目の再評価となっている規定を5年継続に短縮するほか、直轄事業等に関する実施サイクルを5年から3年に短縮する。

(5) 個別研究開発課題評価

平成21年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了時評価」をそれぞれ71件、1件、27件実施した。

また、平成22年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了時評価」をそれぞれ115件、1件、62件実施した。

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

(6) 規制の事前評価 (RIA)

平成22年度は、6件の評価を行い、平成19年10月の義務付け以降平成23年3月までに行った規制の事前評価は、合計31件となった。

(7) 租税特別措置等に係る政策評価

平成23年度税制改正要望に際し、事前評価46件、事後評価2件を実施した。(平成22年8月27日)

3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例

具体的な反映の事例として、平成21年度政策チェックアップ評価書における評価等が反映されて、予算概算要求等が行われ、政策アセスメントも実施された事例を紹介する。

政策評価の結果が政策に反映された事例

[事例1]

平成21年度政策チェックアップ「業績指標 27: 渇水影響度」において「(前略) 渇水は、気象条件に大きく左右され、特に近年、少雨化傾向や季節別変動が大きくなっていることなどから、今後水供給の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを行っていくことが重要である。」「気候変動により発生が想定される利水安全度を大きく上回る規模の渇水について、社会経済活動に与える影響を把握するとともに、渇水被害の軽減を図られる方策について、検討を実施する。」等の評価がなされていることを踏まえ、「気候変動の影響による大渇水の被害軽減方策となる基本的な水利用調整方法の構築」について、政策アセスメント(No.5)を行い、事業に必要な経費を平成23年度概算要求として要求した。

[事例2]

平成21年度政策チェックアップ「業績指標 124: スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム(①港湾コスト低減率、②リードタイム)」評価書において、「(前略) 国際コンテナ戦略港湾について、実現に向けた施策を行う。」等の評価がなされていることを踏まえ、「国際コンテナ戦略港湾における総合的な施策の創設」について、政策アセスメント(No.13)を行い、事業に必要な経費を平成23年度概算要求として要求する等の措置を講じた。

4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施

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

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

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

(1) 社会資本整備重点計画法

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

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

(2) 国土形成計画法

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

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

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

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

(3) 住生活基本法

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

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

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

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

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

5 政府全体における政策評価重視に向けた取組み

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

(1) 経済財政諮問会議における議論

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

総務省は、

- ・各府省の評価を分かりやすく、横断的に比較検証できるよう、様式を簡便で統一的なスタイルにする、
- ・達成目標の定量化を徹底するとともに、どのデータ(ものさし)で評価を行うかも予め明示させる、
- ・科学技術関係予算の優先順位付け(SABC等)のように、優先度を明らかにする仕組みを採用する、

・各府省の評価結果に対し、第三者評価を実施し、その結果を公表する、
という4つのテーマに関する報告を行っている。

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

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

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

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)

第2章「小さくて効率的な政府のための3つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

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

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

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

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

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月7日閣議決定)

第3章「財政健全化への取組」

2. 「簡素で効率的な政府」への取組

(中略)

(予算制度改革)

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

(2) 政策評価に関する基本方針の改定

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

政策評価に関する基本方針の改定のポイント

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

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

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

「経済財政改革の基本方針 2007」(平成19年6月19日閣議決定)

第3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(5) 予算書・決算書の見直し

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

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

系の見直しを実施した。

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

(4) 「経済財政改革の基本方針2007」による「重要対象分野」の導入

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

「経済財政改革の基本方針2007」(平成19年6月19日閣議決定)

第3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(4) 政策評価の機能の発揮

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

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

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

(5) 「経済財政改革の基本方針2009」における「重要対象分野」

「経済財政改革の基本方針2009」(平成21年6月23日閣議決定)

第4章 今後の財政運営の在り方

1. 平成22年度予算の基本的な考え方

(中略)

(2) 平成22年度予算の方向

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

(3) 新たな行政改革の取組

- ・重要対象分野である地震対策及び医師確保対策の政策評価を推進する。

「経済財政改革の基本方針2008」(平成20年6月27日閣議決定)から、具体的に政策評価の重要対象分野の提示が行われた。実施2年目である平成21年度には、テーマのうち1つに、「地震対策」(内容は建築物の耐震化(国土交通省住宅局)と地震保険(財務省))が提示された。これを受け、政策レビュー「住宅・建築物の耐震化の促進」を実施し、

平成21年11月26日に評価書を決定した。なお、経済財政諮問会議へ報告が事実上困難となったことから、総務省は当該仕組みを「重要政策の評価」との位置づけとし、同年12月16日に、政策評価・独立行政法人評価委員会から答申を受けて、評価結果に係る課題を国土交通大臣等に通知した。

（6）成果重視事業

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

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

平成22年度における成果重視事業の取組み

成果重視事業（業績指標）	目標値（目標年次）
1. 宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業 (①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度)	①大臣免許業者30% 知事免許業者10% (平成21年度) ②50% (平成21年度)

（7）予算監視・効率化チーム

「予算編成等の在り方の改革について」(平成21年10月23日閣議決定)

3. 年度末の使い切り等、無駄な予算執行の排除

(2) 各府省は、平成22年度開始までに、予算執行監視チームを設置する。予算執行監視チームは、副大臣をトップとし、官房長等を事務局長とする。また、外部の有識者が関与する機会を確保するものとする。

予算執行監視チームは、例えば以下のような、予算執行の効率化へ向けた自律的な取組を行う。予算執行監視チームの詳細については、平成22年度開始までに、国家戦略室において指針を示す。

「予算監視・効率化チームに関する指針」(平成22年3月31日内閣官房国家戦略室)

II 各府省における推進体制の整備 — 予算監視・効率化チームの設置

1. 推進体制の整備

(1) 各府省における推進体制は以下の構成とし、全府省統一的に「予算監視・効率化チーム（以下「チーム」という。）」と呼称する。

「予算編成等の在り方の改革について」(平成21年10月23日閣議決定)を受け、平成22年度から各省に予算監視・効率化チームを設置することとなった。国土交通省においても予算監視・効率化推進グループメンバーとして政策統括官が参画している。

6 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

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

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

(1) 第三者の知見の活用

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

① 国土交通省政策評価会（及び国土交通省政策評価懇談会）

国土交通省が政策評価を全省的に導入して9年になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらにわかりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。

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

現在、委員は8名で構成されており、平成22年度末現在の委員構成は以下のとおりである。

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

国土交通省政策評価会委員(五十音順)

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

②政策レビューの実施における第三者の知見の活用

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

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

③個別公共事業評価の実施における第三者の知見の活用

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

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

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

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

(2) 政策評価の手法の調査研究

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

平成22年度においては、「政策評価及び評価の結果を踏まえた行政マネジメントの改善に係る調査」を研究成果としてとりまとめた。

(3) 政策評価の普及・啓発

①国民とのコミュニケーション

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

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

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

②ホームページ

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

③職員の啓発等

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

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

④国土交通大学校における研修

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

平成21年度及び平成22年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、「国土交通省における政策評価」(新任管理職対象)等の講義を計11回行った。

おわりに

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

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

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

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

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

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

ました。

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

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

そして、平成22年7月の基本計画の変更において、「租税特別措置等に係る政策評価」を新たに義務づけるなどの所要の改正を行ったところです。

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

第2部 評価報告

第1章 政策チェックアップ

1 平成21年度政策チェックアップ結果概要

平成21年度の業績に係る政策チェックアップの結果を平成22年7月にとりまとめた。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

以上の点を踏まえて、政策チェックアップの結果を見ていくこととする。結果の概要は、下表のとおりであり、チェックアップ(実績評価)による評価を始めて8年目である今回の評価において「目標達成に向けた成果を示している」指標は69%【70%】(【 】内は前年度値、以下同じ。)であり、「目標達成に向けた成果を示していない」指標は26%【14%】、「判断できない」指標は5%【16%】となっており、厳しい財政状況等を背景に「目標達成に向けた成果を示している」指標の割合は、ほぼ横ばいであったが、「判断できない」指標の割合が大幅に減少したことにより、多くの指標において現在の達成状況がより明確になったと言える。

平成21年度業績に係る政策チェックアップの結果

指標分類	暮らし環境	安全	活力	機能的	計			
A	1	9	9	6	1	25	A 業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している B 業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない C 判断できない	
	2	42	31	68	22	163		
	3	0	2	6	3	11		
	小計	51 62.2%	42 65.6%	80 72.7%	26 83.9%	199 69.3%		
B	1	15	10	7	0	32		
	2	15	8	13	2	38		
	3	0	1	3	1	5		
	小計	30 36.6%	19 29.7%	23 20.9%	3 9.7%	75 26.1%		
C	1	0	0	0	0	0		1 施策の改善等の方向性を提示 2 現在の施策を維持 3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む)
	2	0	3	6	2	11		
	3	1	0	1	0	2		
	小計	1 1.2%	3 4.7%	7 6.4%	2 6.5%	13 4.5%		
合計	82	64	110	31	287			
1評面	24 29.3%	19 29.7%	13 11.8%	1 3.2%	57 19.9%			
2評面	57 69.5%	42 65.6%	87 79.1%	26 83.9%	212 73.9%			
3評面	1 1.2%	3 4.7%	10 9.1%	4 12.9%	18 6.3%			

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

次に、今年度評価を行った287指標のうち、昨年度から引き続き評価を行っている277指標(10指標については、今年度から新たに立てた指標である)について、昨年度と比較した位置付けの変化から政策評価がどのように機能しているかを下図に従って見ていく。

平成21年度と平成20年度の評価の対比

H21 \ H20		A			B			C			新規	計
		1	2	3	1	2	3	1	2	3		
A	1	13	4		0	0		5	3		0	25
	2	16	127		3	2		1	7		7	163
	3	1	8		0	0		0	2		0	11
B	1	8	3		9	4		7	0		1	32
	2	1	11		5	13		3	4		1	38
	3	0	2		1	0		0	2		0	5
C	1	0	0		0	0		0	0		0	0
	2	0	0		1	0		0	9		1	11
	3	0	0		0	0		0	2		0	2
計		39	155	0	19	19	0	16	29	0	10	287

今回、新たに立てた指標は10と前回の60より大幅に減少した。これは、昨年度においては、新たな社会資本整備重点計画の重点指標に起因するものが登録されたためである。

全体的に見ると前回Aの評価を受けた194指標のうち、25指標がBに変更され、同じくBの評価を受けた38指標のうち、5指標がAに変更されている。

基本的に、前回と同様の評価になっているものが多く、前回A-1であった13指標が、今回もA-1であり、A-2であった127指標が、今回もA-2となっている。

また、前回C評価であった45指標のうち、18指標がA評価に、16指標がB評価に変更となり、実績が把握できない等の理由により判断できなかった指標が大幅に減少した。

2 平成21年度政策チェックアップ結果一覧

凡例

「評価」欄	<p>「A-1」「A-2」「A-3」、「B-1」「B-2」「B-3」、「C-1」「C-2」「C-3」の記号は、以下の2つの分類(AからC及び1から3)の組み合わせ。</p> <p>A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している (目標年度では、目標を達成している。)</p> <p>B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない (目標年度では、目標を達成していない。)</p> <p>C 判断できない</p> <p>1 施策の改善等の方向性を提示</p> <p>2 現在の施策を維持</p> <p>3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。)</p>
-------	---

「重要政策」 欄	「施政方針」	: 施政方針演説に関するもの
	「閣議決定」	: 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの
	「閣決(重点)」	: 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもののうち、社会資本整備重点計画によるもの
	「本部決定」	: 内閣の本部決定に関するもの
	「政府・与党申合」	: 政府・与党の申し合わせに関するもの

○安全

Table with multiple columns containing safety metrics such as 'Natural disaster damage reduction', 'Water and soil disaster prevention', 'Road safety', and 'Maritime safety'. It includes various indicators like 'Number of deaths', 'Reduction in damage', and 'Improvement in safety measures' across different years and categories.

○活力

Table with multiple columns containing vitality metrics such as 'International trade and regional cooperation', 'Maritime logistics infrastructure', and 'Tourism promotion'. It includes indicators like 'Increase in trade volume', 'Improvement in logistics efficiency', and 'Growth in tourism numbers'.

○ 横断的な政策課題

10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備											
40 総合的な国土形成を推進する											
IB211	211 国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数:①国土数値情報ダウンロードサービス、②オルソ化空中写真ダウンロードシステム)	①	81万件	平成20年度	50万件	平成21年度	A-2	A-2	現状維持又は増加	平成21年度以降毎年	★
		②	23万件	平成20年度	163万件	平成21年度	A-3	A-2	現状維持又は増加	平成21年度以降毎年	★
IB212	212 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)		3,923,919件	平成20年度	2,454,357件	平成21年度	B-3	A-2	現状維持又は増加	平成20年度以降毎年	★
			約10%	平成17年度	約15.3%	平成21年度	B-2	A-2	約20%	平成22年度	★
IB214	214 大都市圏の整備推進に関する指標(①都市環境インフラ整備の広域的な取組みへ参加した延べ自治体数(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③帰宅支援者数(首都圏)、④交通機関別旅客輸送人員(首都圏))	①	44自治体	平成18年度	60自治体	平成21年度	A-2	新規	66自治体	平成23年度	
		②	38.491kg/1日	平成16年度	36.543kg/1日	平成20年度	A-2	C-2	35.885kg/1日	平成22年度	
		③	約1,370万人	平成18年度	約272万人	平成21年度	A-3	C-2	減	平成23年度	
		④	15,447,631千人	平成18年度	16,123,548千人	平成19年度	A-2	新規	維持	平成23年度	
41 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する											
IB216	215 電子基準点の観測データの欠測率		0.71%	平成16年度	0.42%	平成21年度	A-2	A-2	1%未満	平成18年度以降毎年	★
IB217	216 基礎地図情報の整備率		0%	平成18年度	87%	平成21年度	A-2	A-2	100%	平成23年度	★
42 離島等の振興を図る											
IB218	217 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数		404施策	平成18年度	530施設	平成21年度	A-1	A-2	510施策	平成23年度	
IB219	218 離島地域の総人口		452千人	平成16年度	434千人	平成18年度	C-2	C-2	402千人以上	平成23年度	
IB220	219 奄美群島の総人口		122千人	平成20年度	121千人	平成21年度	A-2	B-1	114千人以上	平成25年度	
IB221	220 小笠原村の総人口		2.3千人	平成18年度	2.4千人	平成21年度	A-2	B-1	2.5千人以上	平成25年度	
43 北海道総合開発を推進する											
IB222	221 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加		-	-	13.8%	平成21年度	A-2	A-2	8%以上上昇(事業着手前との差)	平成24年度	★
IB223	222 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合		12%	平成16年度	18%	平成21年度	A-2	A-2	概ね26%	平成23年度	★
IB225	223 道外からの観光入込客数のうち外国人の数		51万人	平成17年度	69万人	平成20年度	C-2	C-2	110万人	平成24年度	★
IB227	224 育成林であり土壌保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合		60.1%	平成20年度	59.5%	平成21年度	B-2	B-2	68.1%	平成25年度	★
IB228	225 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)		22,867人	平成19年度	26,002人	平成21年度	A-2	A-2	31,000人	平成24年度	★
IB229	226 ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合		0.23%	平成17年度	1.88%	平成21年度	A-2	A-2	0.47%以上	平成24年度	★
IB226	227 北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)		3.10百万円/人	平成17年度	3,449百万円/人	平成20年度	A-2	A-2	3.10百万円/人以上	平成24年度	★
11 ICTの活用及び技術研究開発の推進											
44 技術研究開発を推進する											
IB230	228 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合		-	-	100%	平成21年度	A-2	A-2	80%	平成19年度以降毎年	
45 情報化を推進する											
IB231	229 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数		2件	平成19年度	3件	平成21年度	A-2	A-2	限りなくゼロ	平成24年度	★
IB232	230 公共交通における情報サービスの情報化達成率		約60%	平成18年度	90%	平成21年度	A-3	A-2	約80%	平成23年度	
12 国際協力、連携等の推進											
46 国際協力、連携等を推進する											
IB233	231 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数		116件	平成18年度	122件	平成21年度	A-2	A-2	121件	平成23年度	★
13 官庁施設の利用性、安全性等の向上											
47 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する											
IB235	232 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合(①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	①	64%	平成17年度	77%	平成21年度	A-2	A-2	85%	平成23年度	★
		②	5%	平成18年度	25%	平成21年度	A-2	A-2	41%	平成23年度	★
		③	14%	平成18年度	31%	平成21年度	A-2	A-2	35%	平成23年度	★
		④	4%	平成18年度	17%	平成21年度	A-2	A-2	28%	平成23年度	★
IB236	233 保全状態の良好な官庁施設の割合等(①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準等の策定事項数)	①	71%	平成18年度	81.4%	平成21年度	A-2	A-2	80%	平成23年度	
		②	3事項	平成18年度	19事項	平成21年度	A-2	A-2	25事項	平成23年度	
成果重視事業(モデル事業)											
○政策目標(アウトカム)											
業績目標											
○施策目標(評価の単位)											
○業績目標(成果重視事業)											
初期値											
平成21年度実績											
前年度評価											
目標値											
重要政策											
I II III IV											
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護											
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する											
1	宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業(①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度)	①	2.7%	平成19年度	12.6%	平成21年度	B-3	C-2	大臣免許業者30%	平成21年度	
			1.3%	平成19年度	1.7%	平成21年度	B-3	C-2	知事免許業者10%	平成21年度	
		②	78%	平成19年度	80%	平成21年度	A-3	A-2	50%	平成21年度	

3 平成21年度政策チェックアップ結果概要（個票概要）

【政策目標1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進】

【施策目標（1）居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る】

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

（概評）現時点において総合的な評価を行うことは困難であったが、社会資本整備審議会住宅宅地分科会における審議を踏まえた上で、必要性、有効性、効率性の観点から総合的な評価を実施し、課題の特定及び今後の取組みの方向性の提示を行うこととする。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（1）居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る

業績指標： **1** 最低居住面積水準未達率

目 標： 初期値：4.6%（平成15年）→目標値：概ね0%（平成22年）

主な事務事業の概要： 「低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給を促進する」

平成21年実績： 4.3%（平成20年） B-2（C-1）

業績指標： **2** 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（①全国、②大都市圏）

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

②大都市圏 37%（平成15年） 45%（平成22年）

主な事務事業の概要： 「独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度による、良質な賃貸住宅の供給の促進」

平成21年実績： ①全国 40.4%（平成20年） B-2（C-1）

②大都市圏 35.5%（平成20年） B-2（C-1）

この記号は以下の2つの分類（AからC及び1から3）の組み合わせです。

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

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

C 判断できない（保留）

1 施策の改善等の方向性を提示

2 現在の施策を維持

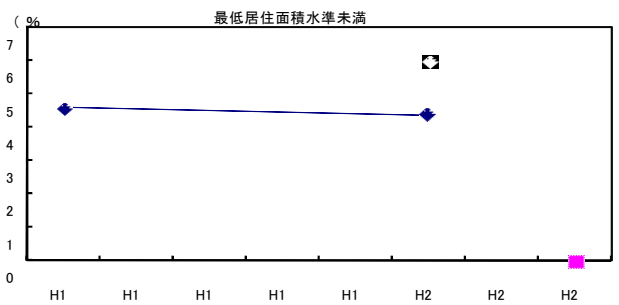
3 施策の中止（施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。）

※（ ）は平成20年度の評価であり、平成21年度に新たに設定した業績指標の場合には（新）としています。

【指標の動向】

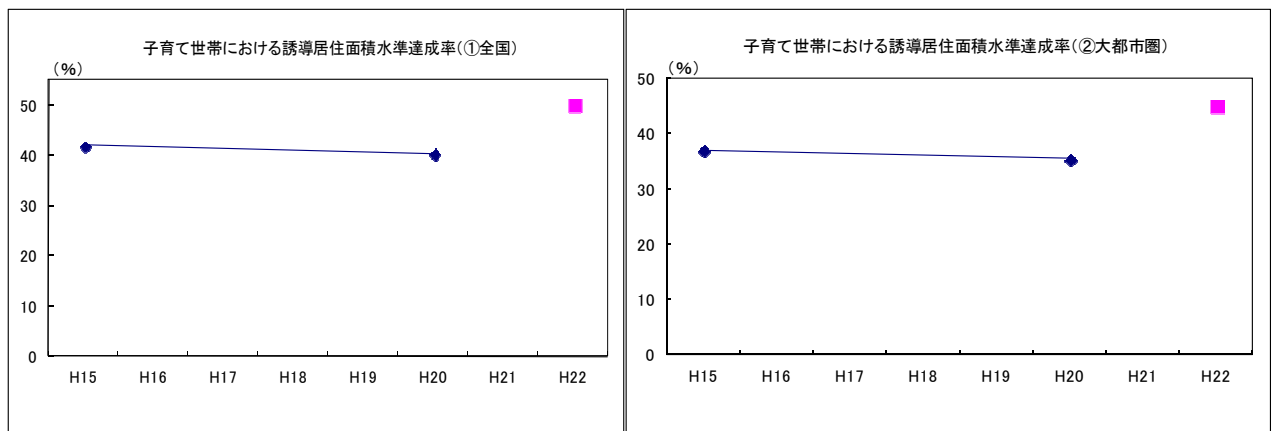
■施策目標 (1) 業績指標：① 最低居住面積水準未満率

- 平成20年における最低居住水準未満率の実績値は4.3%となっており、平成15年の初期値と比べ減少を示しているものの、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標を達成できないこととなる。



■施策目標 (1) 業績指標：② 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率 (①全国、②大都市圏)

- 平成20年における子育て世帯における誘導居住面積水準達成率の実績値は、「①全国」で40.4%、「②大都市圏」で35.5%と、いずれも平成15年の初期値を下回っている。従って、過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標を達成できないこととなる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (1) 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る

業績指標① 前述のとおり、本業績指標は、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できないこととなるため、「B」(目標達成に向けた成果を示していない)と評価した。

実績値の評価や課題の特定、今後の取組みの方向性の提示にあたっては、これまで講じてきた事務事業の実施状況等に対する評価のほか、世帯構成の変化、平均年収の推移等の外部的要因が与える影響についても考慮しつつ、検討を行っていく必要がある。

なお、本業績指標は、住生活基本計画(全国計画)においても成果指標として位置づけられており、同計画は、社会資本整備審議会住宅地分科会における審議を踏まえ、平成22年度末を目途に見直しを行うことを予定している。そのため、実績値の評価や課題の特定、今後の取組の方向性の提示については、当該分科会のご意見等も踏まえながら、慎重に行っていくこととする。

以上から、「2」(現在の施策を維持)と評価した。

業績指標② 前述のとおり、本業績指標は、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できないこととなるため、「B」(目標達成に向けた成果を示していない)と評価した。

実績値の評価や課題の特定、今後の取組みの方向性の提示にあたっては、これまで講じてきた事務事業の実施状況等に対する評価のほか、世帯構成の変化、平均年収の推移等の外部的要因が与える影響についても考慮しつつ、検討を行っていく必要がある。

なお、本業績指標は、住生活基本計画(全国計画)においても成果指標として位置づけられており、同計画は、社会資本整備審議会住宅地分科会における審議を踏まえ、平成22年度末を目途に見直しを行うことを予定している。そのため、実績値の評価や課題の特定、今後の取組の方向性の提示については、当該分科会のご意見等も踏まえながら、慎重に行っていくこととする。

以上から、「2」(現在の施策を維持)と評価した。

【政策目標 1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進】

【施策目標 (2) 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する】

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

(概評) 適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境の実現に向けた取組みを行い、それらの効果は着実に発揮され、リフォーム実施戸数の住宅ストックに対する割合などの業績指標は順調に推移している。一方で既存住宅の流通シェアや新築住宅における住宅性能表示の実施率では目標の達成に向けたトレンドより下回っていることから、今後とも、目標値の達成に向けて、新たな施策や、既存の取組の拡充などを検討しつつ、総合的な施策を引き続き推進する必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (2) 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する

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

目 標： 初期値：①約 30 年 (平成 15 年) →目標値：①約 35 年 (平成 22 年)
②約 8.0% (平成 10～15 年) ②約 7.5% (平成 17～22 年)

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

平成 21 年実績： ①約 27 年 (平成 20 年) B-1 (A-1)
②約 6.9% (平成 15～20 年) A-1 (A-1)

業績指標： **4** リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

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

主な事務事業の概要： 「住宅・建築物安全ストック形成事業」

平成 21 年実績： 3.5% (平成 16～20 年平均値) A-1 (C-1)

業績指標： **5** 既存住宅の流通シェア

目 標： 初期値：13.1% (平成 15 年) →目標値：19.0% (平成 22 年)

主な事務事業の概要： 「優良住宅取得支援制度」

平成 21 年実績： 13.5% (平成 20 年) B-1 (A-1)

業績指標： **6** 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合

目 標： 初期値：20% (平成 15 年度) →目標値：38% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「適切なマンションの長期修繕計画の策定のための仕組みづくり」

平成 21 年度実績： 37% (平成 20 年度) A-2 (A-1)

業績指標： **7** 新築住宅における住宅性能表示の実施率

目 標： 初期値：16% (平成 17 年度) →目標値：50% (平成 22 年度)

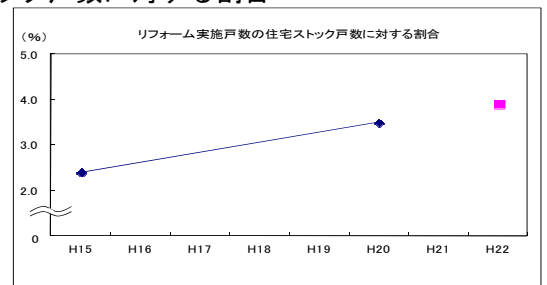
主な事務事業の概要： 「住宅性能表示制度を技術面・制度面より検討」

平成 21 年度実績： 19.1% B-1 (B-1)

【指標の動向】

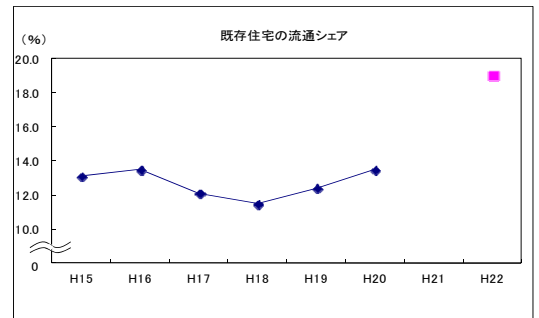
■施策目標 (2) 業績指標： 4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

- 業績指標については、平成15年の2.4%から平成20年は3.5%となり、着実に進捗しており、現時点においては、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。



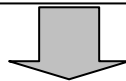
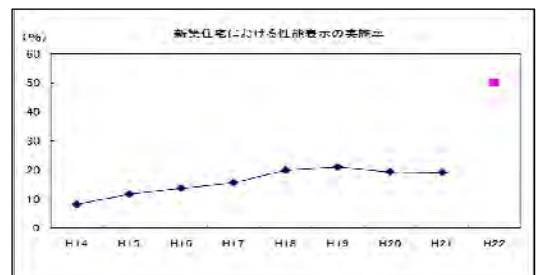
■施策目標 (2) 業績指標： 5 既存住宅の流通シェア

- 業績指標については、平成15年の13.1%から概ね横ばいで推移し、近年上昇傾向にあるが、平成20年は13.5%となっている。現時点では、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標を達成できない可能性があり、平成22年の19.0%に向け、今後一層の取組みが必要な状況である。



■施策目標 (2) 業績指標： 7 新築住宅における住宅性能表示の実施率

- 平成21年度の実績値は、20年度の19.3%から19.1%となり、目標に向けやや指標を下回った。目標値の50%に向けて、今後一層の取組みが必要な状況。
- 住宅の利用関係別に普及状況を分析すると、分譲マンションでは6割に達している一方で、持ち家では2割となっているなど住宅の属性により、普及状況に偏りがみられる。
- (財)住宅生産振興財団が実施した、総合住宅展示場の来場者に対する調査における住宅性能表示制度の認知度は5割程度となっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (2) 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する

業績指標4 前述のとおり、当該業績指標は着実に進捗しているものの、リフォーム工品の品質や既存住宅の品質に対する消費者の不安等に対して、保険の構築を支援する既存住宅流通円滑化等事業を創設するなど、平成22年度に新たな措置を講じることとしており、また、既存住宅売買・リフォーム工事に係るトラブルへの対応を支援するため、相談員の拡充等による電話相談体制を強化するなど、既存施策についても拡充を図っていくこととしているため、「A-1」と評価した。

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

業績指標5 前述のとおり、当該業績指標は過去の実績値のトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成できない可能性があるものの、今後も消費者が安心して既存住宅の取引を行うことができる市場環境の実現や、良質な住宅の取得促進に向け、リフォーム工品の品質や既存住宅の品質に対する消費者の不安等に対して、保険の構築を支援する既存住宅流通円滑化等事業等の創設など、平成22年度に新たな措置を講じることとしているため、「B-1」と評価した。

業績指標7 平成21年度の実績値は19.1%であり、前年度よりもやや低下した。これまでの推移では、目標年度に目標値を達成できない可能性はあるものの、「国土交通省成長戦略」(平成22年5月17日国土交通省成長戦略会議)においても質の高い新築住宅の供給支援が位置づけられており、今後、住宅の性能向上に資する長期優良住宅の普及促進等により、住宅の性能を示す本制度の活用も見込まれることからB-1と評価した。

平成22年度以降においても住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況である。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する】

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

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

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

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

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

主な事務事業の概要： 「バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進」

平成 21 年度実績： 64,105ha A-2 (A-2)

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

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

②67.5% (平成 19 年度) 100% (平成 22 年度)

③90.9% (平成 19 年度) 100% (平成 22 年度)

④ 44% (平成 19 年度) 約 5 割 (平成 22 年度)

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

平成 21 年度実績： ①約 68% (暫定値) A-2 (A-2)

②71.6% (平成 20 年度) B-1 (B-1)

③92.9% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

④ 46% (平成 20 年度) A-2 (A-1)

業績指標： **10** 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 (①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー)

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

② 14.8% (平成 17 年度) 30% (平成 22 年度)

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

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

平成 21 年度実績： ① 41.7% (平成 20 年度) B-2 (B-2)

② 23.0% (平成 20 年度) A-2 (A-2)

③10,742 台 (平成 20 年度) B-1 (B-1)

業績指標： **11** バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合 (①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機)

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

② 8.0% (平成 17 年度) 50% (平成 22 年度)

③ 47.0% (平成 17 年度) 65% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「離島航路の維持・構造改革の活用」

平成 21 年度実績： ①41.3% (平成 20 年度) A-2 (A-2)

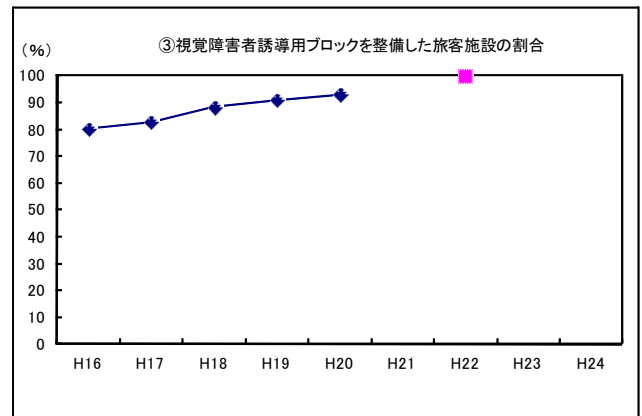
②18.0% B-2 (B-2)

③64.3% (平成 20 年度) A-2 (A-2)

【指標の動向】

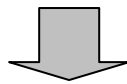
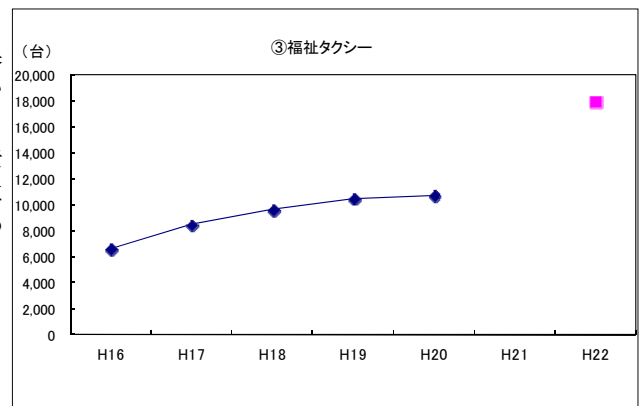
■施策目標 (3) 業績指標： **9** 公共施設等のバリアフリー化率 (③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合)

・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。



■施策目標 (3) 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 (③福祉タクシー)

・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、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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標 **9**

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。

業績指標 **10**

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。

また、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」と位置付けることとした。

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標： **12** ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数

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

主な事務事業の概要： 「バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進」

平成21年度実績： 37,194人 A-2 (A-2)

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）

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

②約32%（平成18年度） 約35%（平成22年度）

③約25%（平成18年度） 約30%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業による支援の実施」

平成21年度実績： ①約45%（平成20年度） A-2 (A-1)

②約37%（暫定値） A-2 (A-1)

③約30%（暫定値） A-2 (A-1)

業績指標： **14** バリアフリー化された路外駐車場の割合

目 標： 初期値：33%（平成19年度）→目標値：約50%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「路外駐車場のバリアフリー化の推進」

平成21年度実績： 40% A-2 (A-2)

業績指標： **15** 高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率

（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）

目 標： 初期値：① 29%（平成15年）→目標値：56%（平成22年）

② 6.7%（平成15年） 17%（平成22年）

主な事務事業の概要： 「住宅のバリアフリー化の推進」

平成21年実績： ①36.9%（平成20年） B-1 (C-1)

② 9.5%（平成20年） B-1 (C-1)

業績指標： **16** 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

目 標： 初期値：10%（平成15年）→目標値：19%（平成22年）

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

平成21年実績： 16%（平成20年） A-1 (C-1)

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

目 標： 初期値：12%（平成15年度）→目標値：30%（平成22年度）

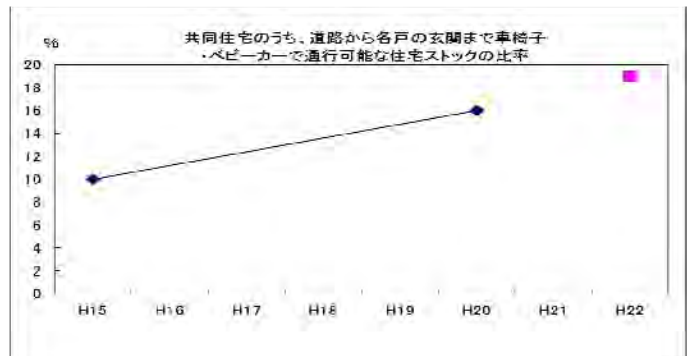
主な事務事業の概要： 「バリアフリー新法に基づく支援措置」

平成21年度実績： 15%（平成20年度） B-1 (B-1)

【指標の動向】

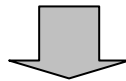
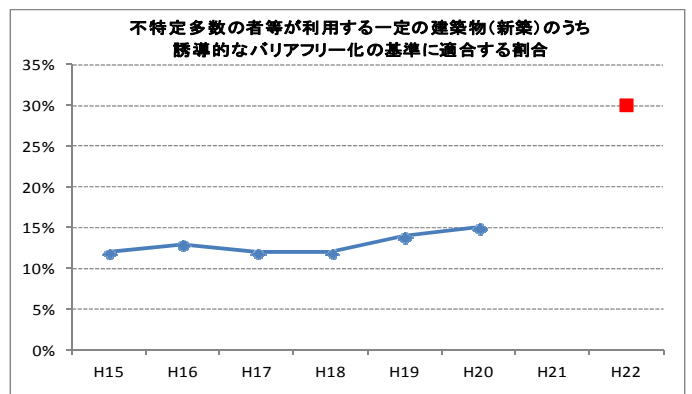
■施策目標 (3) 業績指標： 16 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

- ・本業績指標は、5年に一度実施される「住宅・土地総合調査」により把握している（直近はH20に実施）。平成21年度の実績値は把握できないものの、本業績指標は、平成15年度から平成20年度のトレンドとしては着実な上昇を示しており、現時点においては、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。



■施策目標 (3) 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

- ・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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標16 業績指標は目標の達成に向けて順調に推移しており、住宅のバリアフリー施策をより一層推進していくため、高齢者等の生活を支援する施設を公的賃貸住宅と一体的に整備する事業等を支援する高齢者等居住安定化推進事業の創設や、住宅のバリアフリー改修税制等の延長など、平成22年度に新たな措置を講じることとしていることから、A-1と評価した。今後も、税制や予算の拡充等を通じ、住宅のバリアフリー化を一層促進する。

業績指標17 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）の改正を行い、当該改正の内容を所管行政庁等に周知徹底することにより、更なるバリアフリー化の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。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (4) 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する】

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

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

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (4) 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する

業績指標： **18** 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

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

主な事務事業の概要： 「海洋汚染防止指導」

平成 21 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **19** 水辺の再生の割合（海岸）

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

主な事務事業の概要： 「自然再生、多自然川づくり等」「渚の創生事業」

平成 21 年度実績： 約 26% A-2 (A-2)

業績指標： **20** 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

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

主な事務事業の概要： 「放置座礁船対策」

平成 21 年度実績： 0 隻 A-2 (A-2)

業績指標： **21** 湿地・干潟の再生の割合（港湾）

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

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

平成 21 年度実績： 約 2 割 B-2 (B-2)

業績指標： **22** 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

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

主な事務事業の概要： 「廃棄物海面処分場の整備」「循環型社会の形成推進のための港湾法等の改正」

平成 21 年度実績： 約 7 年 A-2 (A-2)

業績指標： **23** 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合

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

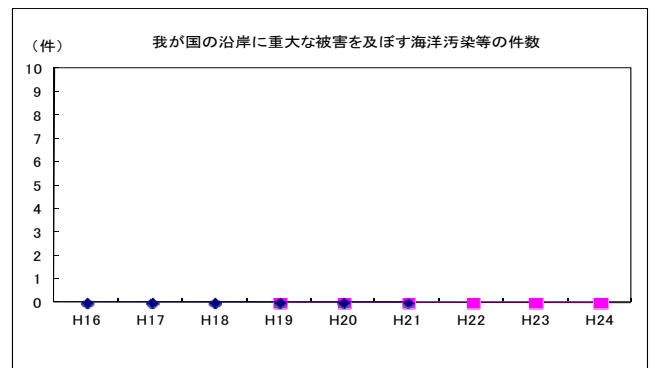
主な事務事業の概要： 「港湾空間における自然環境の保全・再生及び創出」

平成 21 年度実績： 約 42% A-2 (A-2)

【指標の動向】

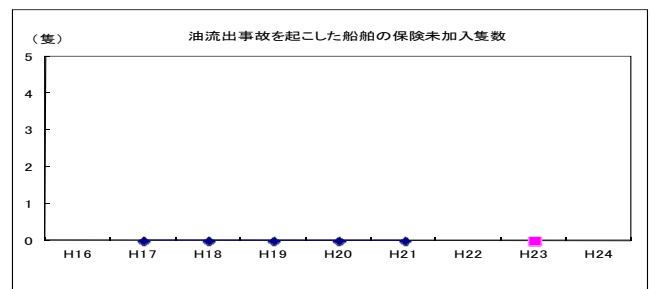
■施策目標（4）業績指標：18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

- 海洋汚染防止指導事業の継続的な実施の結果、海運関係者等の間に海洋汚染防止に対する意識が浸透し、平成20年度に引続き平成21年度も0で移行しており、順調であると推測される。



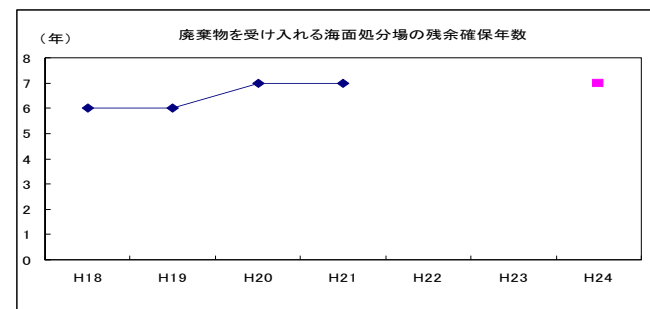
■施策目標（4）業績指標：20 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

- 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数は0隻であり、順調である。



■施策目標（4）業績指標：22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

- 平成21年度の実績値は目標値を達成しており、トレンドが継続すれば目標年度において目標値を達成すると考えられることから、評価はA-2とした。引き続き、廃棄物埋立護岸の整備を行い、目標の達成にむけ事業を実施する。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（4）海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する業績指標 18

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

特に、船舶からのSO_x、NO_x等の排出による大気汚染対策やCO₂排出による地球温暖化対策、プラスチック及び船体付着物を通じた有害水生生物の越境移動による生態系破壊対策等、国際海事機関（IMO）での議論の動向及びそれに伴う国内法令改正等の動きについては、平成21年度の講習会でも受講者から質問の多かった部分であり、また、第174回通常国会においてIMOにおける条約改正に対応した法律改正を行ったところであり、海洋汚染防止に係る国際動向を踏まえた国内法令の改正状況に関する情報提供を重点的に行い、関係者への海洋汚染防止に対する意識の更なる浸透を図っていく必要がある。

業績指標 20

業績指標は0隻であり、A-2と評価した。これは、船舶油濁損害賠償保障法に基づく、我が国に入港する100トン以上の外航船舶への保険加入の義務付けが、船舶所有者等に十分浸透しているものと考えられる。

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

業績指標 22

平成22年度は、全国15港及び大阪湾において、廃棄物埋立護岸の整備を行うなど、今後も引き続き廃棄物海面処分場の整備及び延命化対策を推進していく。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する】

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

(概評) 快適な道路環境等の創造に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる快適な道路環境等の創造のため、引き続き、環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を推進していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する

業績指標： **24** 建設機械から排出されるNO_x・PMの削減量 (①PM、②NO_x)

目 標： 初期値：①PM 0.3千t削減 (推定値) (平成18年度)

→目標値：3.5千t削減 (平成23年度)

初期値：②NO_x 8.3千t削減 (推定値) (平成18年度)

→目標値：74.0千t削減 (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「排出ガス規制の円滑な施行及び建設機械に対する排出ガス対策による、建設機械から排出されるNO_x・PMの削減」

平成21年度実績： ①PM 0.7千t削減 (平成19年度) A-2 (A-2)

②NO_x 15.9千t削減 (平成19年度) A-2 (A-2)

業績指標： **25** 市街地の幹線道路の無電柱化率

目 標： 初期値：13.2% (平成20年度) →目標値：13.4% (平成21年度)

主な事務事業の概要： 「電線類の地中化」

平成21年度実績： 13.4% A-2 (A-1)

業績指標： **26** クリーンエネルギー自動車の普及台数

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

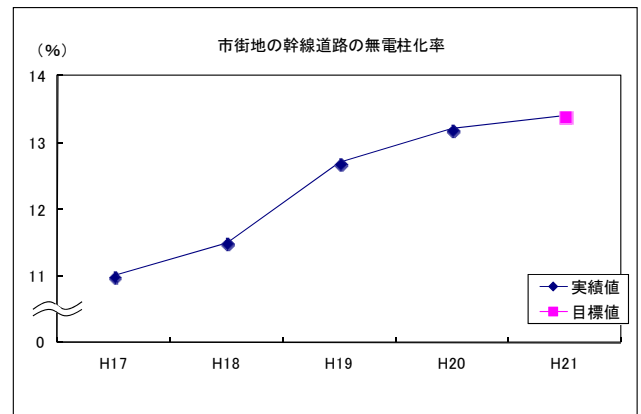
主な事務事業の概要： 「低公害車の開発・普及促進事業」

平成21年度実績： 62万台 (平成20年度) A-2 (A-2)

【指標の動向】

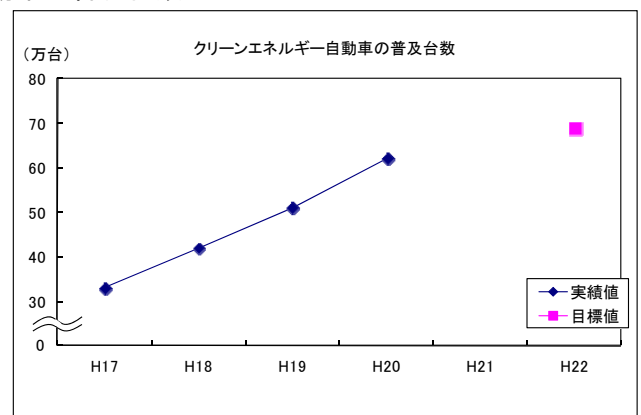
■施策目標 (5) 業績指標 : 25 市街地の幹線道路の無電柱化率

・平成20年度実績値13.2%に対し、平成21年度は13.4%と1年間で0.2%向上しており、暫定値ではあるが、概ね目標値を達成した。



■施策目標 (5) 業績指標 : 26 クリーンエネルギー自動車の普及台数

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



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する

業績指標 25 業績指標は、平成20年度実績値13.2%から平成21年度実績値13.4%と向上しており、目標値13.4%を達成している。

今後は、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情から、

- ・道路の新設又は拡幅と合わせた電線共同溝の整備（同時整備方式）
- ・軒下配線や裏配線等による無電柱化

などコスト削減のための新たな無電柱化手法を積極的に活用することが必要である。

以上から、今回の評価としてはA-2と評価した。

業績指標 26 業績指標については、21年度の実績値が集計中ではあるが、20年度の実績値は6.2万台であり、過去の実績値の推移から考慮すると、目標値である6.9万台以上（22年度）に向けて順調に推移していくと推察されることから、A-2と評価した。

今後は引き続き、事業を進めていくこととする。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (6) 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する】

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

(概評) 水資源開発基本計画等に基づく水資源開発施設の整備等では、新たに整備された施設や既存施設の適切な施設管理や効率的な運用等により水資源の需給ギャップの縮小や安定的な水供給に寄与するとともに、水源地域の整備では計画に定められた各事業の円滑な推進により水源地域整備計画を21年度は1ダムで完了した。また、地盤沈下防止等対策要綱に基づく地下水採取量等の現況把握、調査・解析等の諸施策の積極的な推進により地下水採取目標量をほぼ達成するなど、各種施策が有効に機能してきたものと評価できる。なお、渇水影響度については、近年、少雨化傾向や季節別変動が大きくなっており、平成21年においても、水需要が増大する春から夏において記録的な少雨となり、四国地方を中心とする西日本の広い範囲で取水制限に至ったことによる外部要因により目標値を上回ったが、本施策の業績指標は複数年で評価することとしているため、今後も、水供給安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを着実に実施しつつ、引き続き目標達成状況を見極める必要がある。

また、「第7回アジア・太平洋インフラ担当大臣会合」、「国際衛生年フォローアップ会合」等への出席における各国への情報発信・収集等は、国連ミレニアム目標達成に向け有効に機能している。

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

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (6) 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

業績指標： **27** 渇水影響度

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

主な事務事業の概要： 「水資源開発基本計画 (フルプラン) の着実な進捗」

平成21年度実績： 7,259日・% B-2 (B-2)

業績指標： **28** 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数

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

主な事務事業の概要： 「世界的な水資源問題を踏まえた我が国の対応に関する施策の推進」

平成21年度実績： 11件 A-2 (A-2)

業績指標： **29** 地下水採取目標量の達成率

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

主な事務事業の概要： 「安心・安全な地下水の保全・利用に向けた取り組みの推進」

平成21年度実績： 95.9% (平成20年度) A-2 (A-2)

業績指標： **30** 水源地域整備計画の完了の割合

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

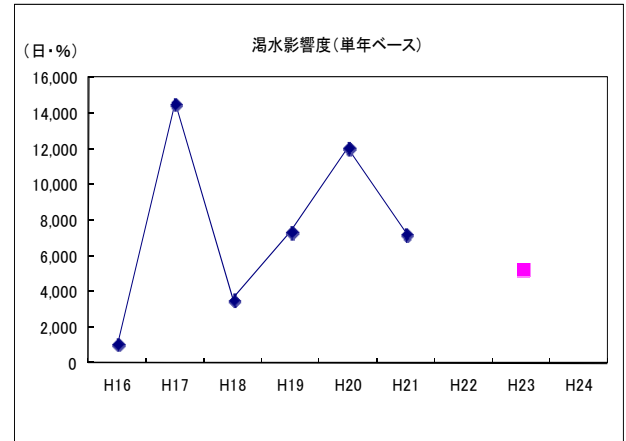
主な事務事業の概要： 「水源地域の活性化の推進」

平成21年度実績： 64% A-2 (A-2)

【指標の動向】

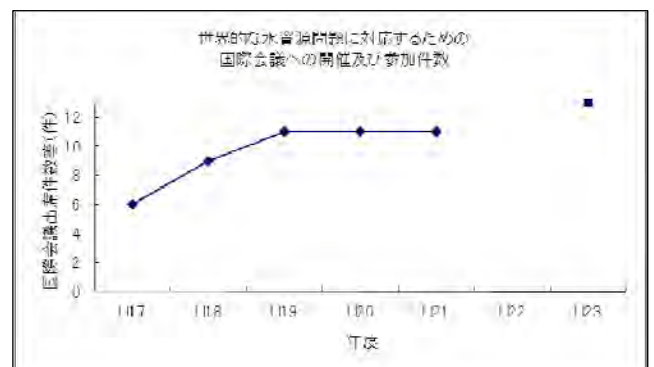
■施策目標 (6) 業績指標 : 27 渇水影響度

- ・「指標は平成19年から平成23年までの5年間の平均値で評価することとしている。指標の一部となる平成19年、平成20年、平成21年の実績値は、目標達成に向けた成果を示していない。」また、平成21年時点の過去5年平均値は、8,982日・%となり、目標値(5,300日・%)及び初期値(6,900日・%)を上回った。
- ・この主な理由として、平成17年から平成21年の5年間のうち平成18年以外は、水需要が増大する春から夏において、記録的な少雨に見舞われ、四国地方を中心とする西日本の広い範囲で取水制限に至った地域が多くなったことがあげられる。
- ・一方、平成22年度以降は、平成21年度に整備された水資源開発施設が業績目標の達成に寄与することが見込まれるが、渇水は、気象条件に大きく左右され、特に近年、少雨化傾向や季節別変動が大きくなっていることから、今後も、水供給の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを行っていくことが重要である。



■施策目標 (6) 業績指標 : 28 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数

- ・順調に進歩している。4年目となるH21の実績は前年度と同値であるが、H21に予定していた、世界水フォーラムキックオフ会合が、諸事情により延期となったことを考慮すれば、基準年からは伸びを示し、目標に向かっているといえる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (6) 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

業績指標 27 渇水影響度は、気象条件に大きく左右されることから、目標年度までの複数年で総合的に評価すべきである。目標の達成状況は、外部要因が大きく影響したため平成21年時点の過去5年間平均値が目標値を上回った。一方で、水資源開発施設の整備が図られ、平成22年以降には、平成21年度に整備された水資源開発施設が業績目標の達成に寄与することからB-2と評価した。

水資源開発基本計画等に基づき事業を実施してきた結果、平成21年度には1箇所の水資源開発施設の完成により、約0.1m³/sの水道用水が開発され、水資源の需給ギャップの縮小に寄与するなど、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できるが、近年、少雨化傾向や季節別変動の増大などが見られることから、引き続き水供給の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを行っていく必要がある。

なお、平成23年度までに、6箇所の水資源開発施設が完成する予定であり、約2.7m³/sの水道用水が開発され、水資源の需給ギャップの縮小に寄与することとなる。

業績指標 28 実績値は昨年度と同値であるが、平成22年5月にはIWRMガイドライン(環境編)策定に向けた新たな取り組みについて、国際会議に参加するなど、活動も活発化しており、IWRMガイドラインが普及するにつれ、各国ワークショップ開催時に我が国が助言を行う機会なども増えると想定できるため、今後も引き続き現在の施策を維持するとしてA-2と評価した。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (7) 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する】

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

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

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (7) 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する

業績指標： **31** 歩いていける身近なみどりのネットワーク率

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

主な事務事業の概要： 「住区基幹公園の整備」

平成 21 年度実績： 約 67% (平成 20 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **32** 1 人当たり都市公園等面積

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

主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」

平成 21 年度実績： 9.6 m²/人 (速報値) A-2 (A-1)

業績指標： **33** 都市域における水と緑の公的空間確保量

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

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

平成 21 年度実績： 平成 19 年度比約 2% 増 (速報値) A-2 (A-1)

業績指標： **34** 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

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

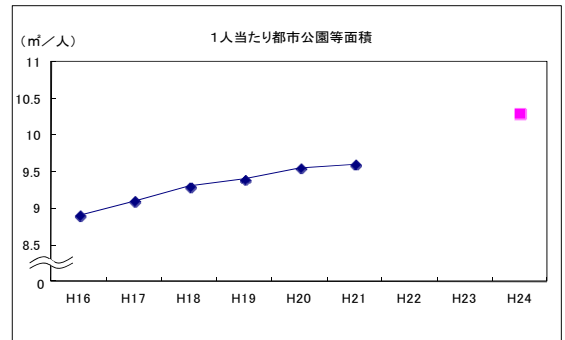
主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「国営公園の管理」

平成 21 年度実績： 全国民の 3.8 人に 1 人が利用 A-2 (A-1)

【指標の動向】

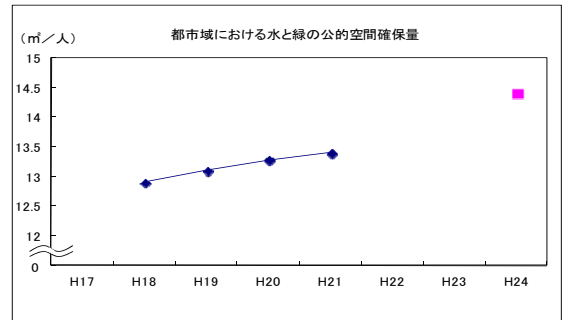
■施策目標 (7) 業績指標 : 32 1人当たり都市公園等面積

- 平成21年度の実績値(速報値)は約9.6㎡/人(昨年度比約0.05㎡/人増)となり、伸び率の鈍化はみられるが、多くの事業が円滑に進捗していることから、目標値の達成に向けて順調に推移している。



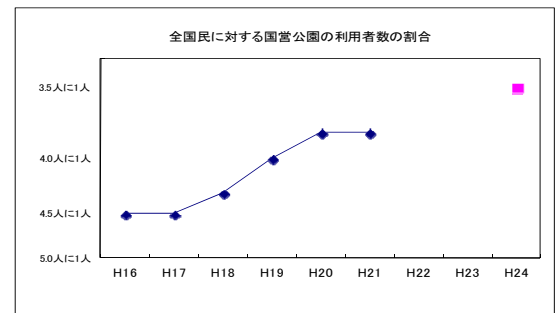
■施策目標 (7) 業績指標 : 33 都市域における水と緑の公的空間確保量

- 平成21年度の実績値(速報値)は平成19年度比約2%増となり、目標値の達成に向けて順調に推移している。



■施策目標 (7) 業績指標 : 34 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

- 平成21年度の国営公園の利用者数は、供用中の16公園全体で約3,385万人であったことから、全国民に対する国営公園の利用者数の割合は、国民の3.8人に1人となり、順調であると推測される。
- 平成20年度に開園した国営常陸海浜公園(茨城県)のみはらしの丘、平成21年度に開園した国営アルプスあづみの公園(長野県)の大町・松川地区等により、順調に進捗したものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (7) 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する

業績指標 32 平成21年度の実績値(速報値)は約9.6㎡/人(昨年度比約0.05㎡/人増)となり、伸び率の鈍化はみられるが、多くの事業が円滑に進捗していることから、目標値の達成に向けて順調に推移している。

都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、平成22年度以降も引き続き都市公園の整備を推進していく必要があるため、A-2と評価した。

業績指標 33 平成21年度の実績値(速報値)は平成19年度比約2%増となり、目標値の達成に向けて順調に推移している。

都市域における水と緑の公的空間を確保していく上で、平成22年度以降も引き続き公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・急傾斜地・港湾等の公共空間の緑化を推進していく必要があることから、A-2と評価した。

業績指標 34 業績指標は平成21年度で3.8人に1人と目標値の達成に向け順調に進捗していると推測される。

平成22年度においても、適正な維持管理や新規エリアの供用等を通して、引き続き国営公園の利用促進を図ることから、A-2と評価した。

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

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する】

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

(概評) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進するための具体的措置として、自然再生やかわまちづくり等の都市水環境整備事業、水と緑のネットワーク整備事業、緑地環境整備総合支援事業、下水道事業等を実施してきたところ。その効果については着実に進んでおり、多くの業績指標が目標値の達成に向けて順調に推移しており、今後ともより効果を発揮する事業や対策への重点化等の実施により、効果的・効率的な対策を実施する必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する

業績指標： **35** 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

目 標： 初期値：約 2,800ha 増 (平成 19 年度)

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

主な事務事業の概要： 「緑地環境整備総合支援事業」

平成 21 年度実績： 平成 19 年度の値からさらに約 400ha 増 (平成 20 年度) A-2 (A-1)

業績指標： **36** 汚水処理人口普及率

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

主な事務事業の概要： 「汚水処理施設の整備」

平成 21 年度実績： 約 85% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **37** 下水道処理人口普及率

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

主な事務事業の概要： 「下水道の整備」

平成 21 年度実績： 約 73% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **38** 良好な水環境創出のための高度処理実施率

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

主な事務事業の概要： 「高度処理の普及促進」

平成 21 年度実績： 約 27% (平成 20 年度) A-2 (C-1)

業績指標： **39** 合流式下水道改善率

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

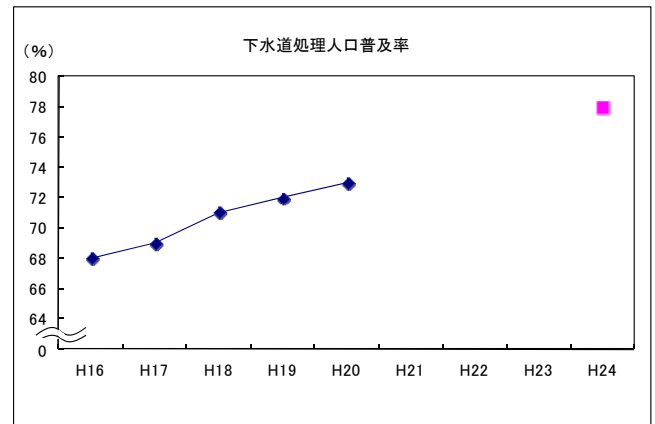
主な事務事業の概要： 「合流式下水道の改善」

平成 21 年度実績： 約 30% (平成 20 年度) A-2 (A-1)

【指標の動向】

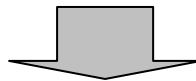
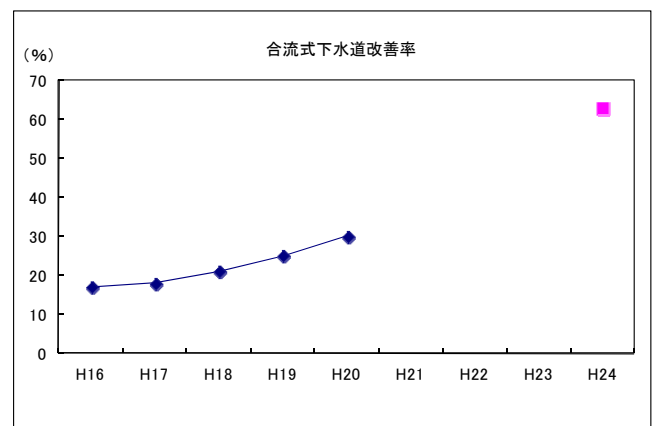
■施策目標 (8) 業績指標 : 37 下水道処理人口普及率

- ・下水道処理人口普及率の平成21年度の実績値は集計中であるが、平成20年度の実績値は72.7%で、前年度から1.0%上昇しており、順調な進捗が図られている。
- ・下水道の普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、下水道処理人口普及率が全国平均を超えているのは14都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村における下水道処理人口普及率は43.8%（平成20年度末時点）にとどまっている。



■施策目標 (8) 業績指標 : 39 合流式下水道改善率

- ・合流式下水道改善率の平成21年度の実績値は集計中（8月完了予定）であるが、平成20年度の実績値は30%で、平成19年度から5%上昇し整備が進捗している。上昇率は増加傾向にあり、トレンドを勘案すると、目標値約65%（平成24年度）に到達する状況となっている。
- ・加えて、平成19年度より3年以内に平成25年度を超えない範囲で計画期間5年間以内の「合流式下水道改善計画」を作成するよう合流式下水道緊急改善事業実施要領の一部を改正するとともに、より効率的、効果的に緊急改善計画の見直しを行う際の手引きを作成した。その結果、平成21年度末までにすべての自治体で合流式下水道改善計画が作成されており、今後はさらに整備率が上昇する見込みである。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する
業績指標 37 当指標は平成16年度以降のトレンドを延長すると、平成24年度に目標値を達成すると見込まれる。しかし、平成18年度以降は伸びが鈍化し、また地域間、人口規模による普及率に大きな差がある。その是正のため、平成21年度に「下水道未普及解消重点支援制度」を創設していることから、再度上昇幅が増加することを見込み、A-1と評価した。

引き続き、人口減少等の社会情勢の変化を踏まえた下水道計画の見直しを推進した上で、各汚水処理施設の連携を一層強化するとともに、地域の実状に応じた低コストの下水道整備手法を導入し、効率的な汚水処理施設整備を推進する。

業績指標 39 合流式下水道改善状況の調査結果（平成20年度末）によると、順調に事業実施している都市や既に分流式下水道並を達成している都市及び新技術の導入や適切な対策手法の選定で目標を達成できる都市は、191の自治体のうち141都市と約7割を占めている一方、目標達成が困難と思われる都市は50都市あり、約3割を占めている。

中小都市においては平成25年度、大都市においては平成35年度までに合流式下水道を改善することを政令で定めており※、「効率的な合流式下水道改善計画策定の手引き（案）」を活用し、改善対策の低コスト化、スピリット21（民間主導による技術開発プロジェクト）などの新技術の導入を図るとともに、合流式下水道緊急改善事業や下水道水環境保全効果向上支援制度等の活用により、効率的・効果的に改善対策を推進することとしている。そのため、今後は業績指標は急速にのびていくことが期待されることから、A-2と評価した。

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

■施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する

業績指標： **40** 下水道バイオマスリサイクル率

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

主な事務事業の概要： 「下水汚泥の再資源化と広域処理の推進」

平成 21 年度実績： 23% (平成 20 年度) B-1 (C-1)

業績指標： **41** 水辺の再生の割合 (河川)

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

主な事務事業の概要： 「自然再生、多自然型川づくり等」「渚の創生事業」

平成 21 年度実績： 約 26% A-2 (A-2)

業績指標： **42** 湿地・干潟の再生の割合 (河川)

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

主な事務事業の概要： 「河川における湿地・干潟の再生」

平成 21 年度実績： 約 2 割 B-2 (B-2)

業績指標： **43** 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率 (①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)

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

②約 55% (平成 19 年度) 約 59% (平成 24 年度)

③約 71% (平成 19 年度) 約 74% (平成 24 年度)

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

平成 21 年度実績： ①約 72% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

②約 55% (平成 20 年度) B-1 (B-1)

③約 72% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **44** 自然体験活動拠点数

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

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

平成 21 年度実績： 454 箇所 B-1 (A-1)

業績指標： **45** 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

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

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

平成 21 年度実績： 約 1,330 万人 (暫定値) B-1 (B-1)

業績指標： **46** 都市空間形成河川整備率

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

主な事務事業の概要： 「市街地における親水性のある河川整備」

平成 21 年度実績： 約 40% A-2 (A-1)

業績指標： **47** かわまちづくり整備自治体数

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

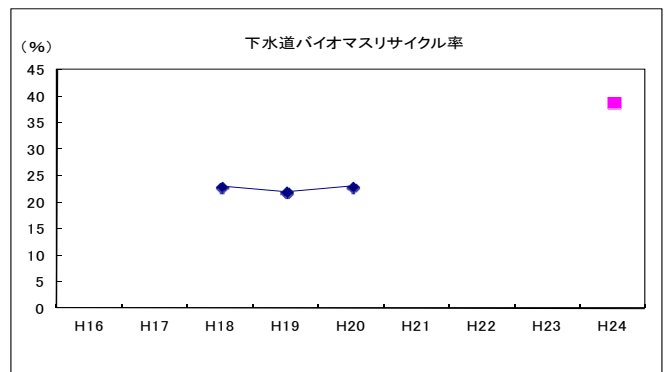
主な事務事業の概要： 「市街地における地方公共団体や地元住民と連携した川づくり」

平成 21 年度実績： 8 市 B-2 (A-1)

【指標の動向】

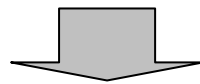
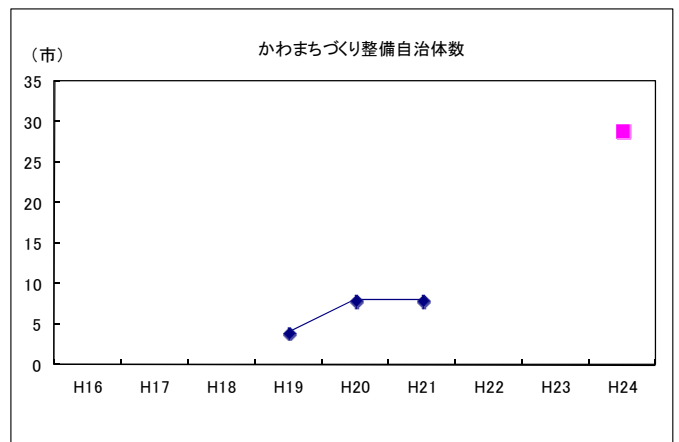
■施策目標 (8) 業績指標 : 40 下水道バイオマスリサイクル率

- 下水道バイオマスリサイクル率の平成21年度の実績値は集計中であるが、平成20年度の実績値は23%で、平成18年度から横ばいで推移。



■施策目標 (8) 業績指標 : 47 かわまちづくり整備自治体数

- 平成21年度の実績は、かわまちづくりに登録された河川を有し、計画に位置付けられた整備を概成させた自治体がなく、前年度から横ばいで8市であった。
- 河川や水辺をまちづくりや観光の核として活用し、地域の魅力向上を目指すかわまちづくり計画に対してソフト・ハード両面から支援・推進する仕組みである「かわまちづくり支援制度」を平成21年度に創設し、登録を受けたかわまちづくり計画においては、住民・市町村等と河川管理者で一体となって策定されたかわまちづくり計画に基づき、まちづくりと一体となった水辺空間の創出を図っている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する 業績指標 40

平成22年度以降は、平成20年度に改訂した「下水道における地球温暖化防止推進計画策定の手引き」に基づき地方公共団体に対して下水汚泥バイオマスリサイクルを含めた計画的な地球温暖化対策を促すとともに、民間活用型地球温暖化対策下水道事業制度や新世代下水道支援事業制度未利用エネルギー活用型等により、地方公共団体における取組みを支援していく。また、平成21年度には、バイオマス活用推進基本法やエネルギー供給構造高度化法といった、下水汚泥のエネルギー利用を推進する法律が成立し、平成22年5月にとりまとめられた国交省成長戦略では官民連携により汚泥消化ガス等の未利用資源の有効活用を推進することが位置づけられたことから、今後、下水汚泥のエネルギー利用の推進に向けて、官民連携のもとで多様な下水道資源有効活用のビジネスモデルを推進していくための制度について検討を進める。平成22年度には新たに創設された社会資本整備総合交付金により、従来は補助対象ではなかった関連施設の整備やソフト対策も支援できるようになったことから、今後対策の促進が見込まれる。以上のことから、B-1と評価した。

関連する指標として、下水汚泥のバイオマスリサイクルを含む下水汚泥全体のリサイクル率は平成20年度に78%と、前年度から1%上昇しており、下水汚泥全体のリサイクルは順調な進捗が図られている。

産業廃棄物の最終処分場の残余年数は依然として非常に厳しい状況にあり、今後更なる汚泥の減量化、再生利用に加え、地球温暖化対策の推進も踏まえたエネルギー利用を推進する。

業績指標 47

平成24年度の目標に対して、現在の進捗率はやや低いものの、沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するための総合的な支援策である「かわまちづくり支援制度」を平成21年度に創設し、これを用いた地域の景観、歴史、文化及び観光という「資源」や地域の創意としての「知恵」を活かし、地方公共団体や地元住民との連携の下で立案された実現性の高い河川や水辺の整備・利用を着実に推進していくことから、B-2と評価した。

【政策目標 3 地球環境の保全】

【施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う】

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

(概評) 近年地球温暖化や資源の枯渇、生態系の破壊など地球環境問題は深刻化し、国民の環境に対する意識も一層高まってきている。一部例外の指標もあるが、大部分の業績指標については概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も積極的に環境政策を推進していく必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標： **48** 特定輸送事業者の省エネ改善率
(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)

目 標： ① 前年度比-1% (平成 19 年度以降毎年度)
② 前年度比-1% (平成 19 年度以降毎年度)
③ 前年度比-1% (平成 19 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「輸送部門における省エネ対策の普及・促進」

平成 21 年度実績： ① -1.87% A-2 (A-2)
② -0.34% B-2 (A-2)
③ -2.01% A-2 (A-2)

業績指標： **49** 国土交通分野における CDM 承認累積件数

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

主な事務事業の概要： 「社会資本整備分野における CDM 導入推進調査」

平成 21 年度実績： 9 件 A-2 (A-2)

業績指標： **50** 環境ポータルサイトへのアクセス件数

目 標： 初期値：平均約 5,478 件/月 (年度平均) (平成 19 年度)
→ 目標値：1 万件/月 (年度平均) (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「交通エコロジー教室の開催」「環境保全推進広報活動」

平成 21 年度実績： 平均約 2,647 件/月 (年度平均) B-1 (B-2)

業績指標： **51** 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率

(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材(再資源化等率)、
④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)

目 標： 初期値：① 98.6%¹⁾ (平成 17 年度) → 目標値： 98%以上¹⁾ (平成 24 年度)
② 98.1%¹⁾ (平成 17 年度) 98%以上¹⁾ (平成 24 年度)
③68.2%¹⁾ (90.7%)²⁾ (平成 17 年度) 77%¹⁾ (95%以上)²⁾ (平成 24 年度)
④ 74.5%²⁾ (平成 17 年度) 82%²⁾ (平成 24 年度)
⑤ 292.8 万トン (平成 17 年度) 平成 17 年度排出量に対して 30%削減 (平成 24 年度)
⑥ 80.1% (平成 17 年度) 87% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「建設分野における循環型社会形成推進」

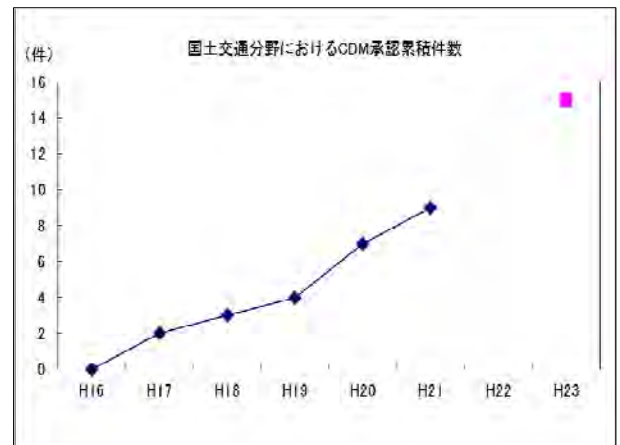
平成 21 年度実績： ① 98.4%¹⁾ (平成 20 年度) A-2 (A-2)
② 97.3%¹⁾ (平成 20 年度) A-2 (A-2)
③ 80.3%¹⁾ (89.4%)²⁾ (平成 20 年度) A-2 (A-2)
④ 85.1%²⁾ (平成 20 年度) A-2 (A-2)
⑤平成 17 年度排出量に対して 9%削減 (平成 20 年度) B-2 (C-2)
⑥ 78.6% (平成 20 年度) B-2 (B-1)

¹⁾ 再資源化率 ²⁾ 再資源化・縮減率

【指標の動向】

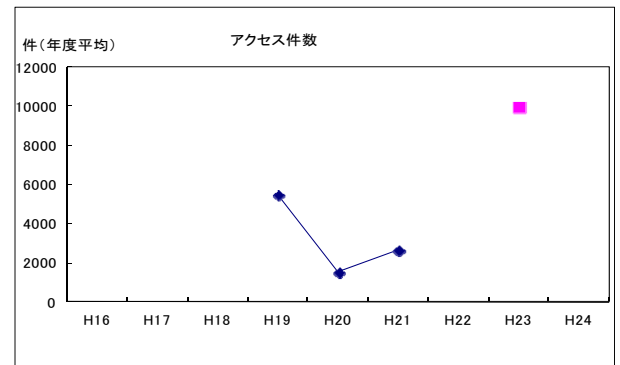
■施策目標（9）業績指標：49 国土交通分野におけるCDM承認累積件数

- 平成20年度までの実績値7件に加え、平成21年度は
 - ・タシケント市アハンガラン埋立処分場メタンガス回収プロジェクト（ウズベキスタン共和国）
 - ・シンガポールにおける下水汚泥の乾燥・焼却事業（シンガポール）
- の2件が承認されたため、平成21年度までの実績値は9件であり、概ね順調に推移している。



■施策目標（9）業績指標：50 環境ポータルサイトへのアクセス件数

- ・昨年度より件数が増加しているものの、目標達成に向けた動向を示していない。



【課題の特定と今後の取組の方向性】

■施策目標（9）地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標 49 業績指標は国土交通分野におけるCDMの政府承認件数であり、実績値は目標達成に向けた成果を示しており、引き続き当該施策を推進するためA-2とした。しかし、CDMの実施は投資からクレジット取得（回収）までの期間が長いことや、国連のCDM理事会で採択されないリスクがあること等から、事業者等の新規参加が伸び悩んでいることが課題である。

引き続き、地場建設業が保有する環境技術の活用など、社会資本整備分野におけるCDM事業の促進に向けた環境整備を行っていく。

業績指標 50 業績指標の実績値は前年度を上回っており、改善傾向を示しているものの、目標値の達成に向けては、今後一層施策を推進していくことが必要であるため、「B」と評価した。また、国土交通分野における環境負荷の低減のための取り組みについて、環境ポータルサイトを通じてわかりやすく情報発信できるよう更なる検討を行っていくことが必要であり、ポータルサイトの大幅な見直しを予定していることから、「1」と評価した。

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標： **52** 住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)

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

主な事務事業の概要： 住宅関係－「省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務等」
「省エネ措置等を講じた住宅に対する融資、補助等による支援」
建築物関係－「省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等」
「省エネ措置等を講じた建築物に対する融資、補助等による支援」
「官庁施設のグリーン化の推進」

平成21年度実績： ①21%(平成20年度) B-1 (A-1)
②39%(平成20年度) B-1 (A-1)
③83%(平成20年度) A-1 (A-1)

業績指標： **53** 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)

目 標： 初期値：0%(平成14年度) →目標値：7%(平成22年度)

主な事務事業の概要： 「燃費性能の優れた重量車の普及促進」

平成21年度実績： 4%(平成20年度) B-2 (C-2)

業績指標： **54** 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数

目 標： 初期値：0種類(平成19年度) →目標値：4種類(平成23年度)

主な事務事業の概要：「ISO(国際標準化機構)及びIEC(国際電気標準会議)に対する意見提案及び専門家の派遣」

平成21年度実績： 0種類 C-3 (C-2)

業績指標： **55** モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))

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

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

平成21年度実績： ①0.2億トンキロ増 B-2 (B-2)
②267億トンキロ B-2 (B-2)

業績指標： **56** 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数

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

主な事務事業の概要： 「先導的都市環境形成促進事業の創設」

平成21年度実績： 18都市 A-2 (A-2)

業績指標： **57** 年度評価における採択案件の採点の平均値

(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)

目 標： 80%(平成24年度)

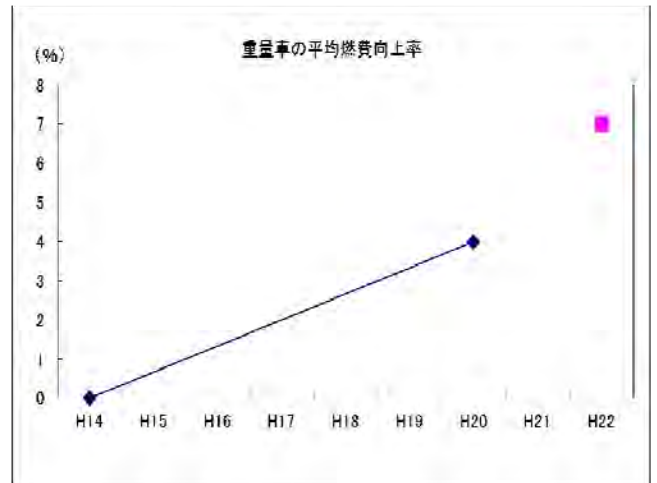
主な事務事業の概要： 「船舶の省エネルギー技術(高効率船舶)の開発費用の一部支援」

平成21年度実績： 89% A-2 (新)

【指標の動向】

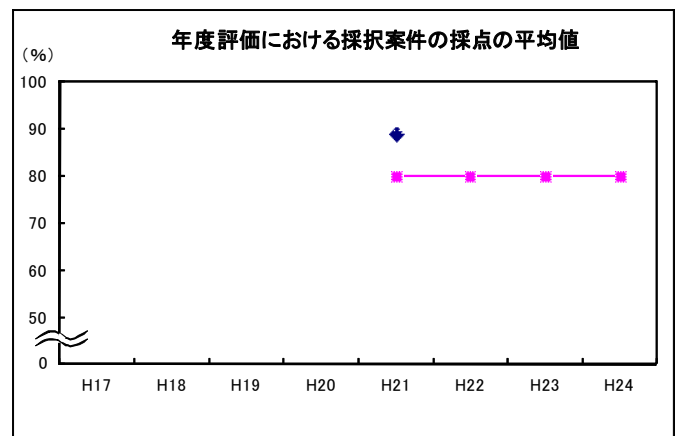
■施策目標（9）業績指標：53 重量車の平均燃費向上率（平成14年度比）

- 重量車の燃費基準は平成18年に施行されたものであり、全対象車に燃費の表示が行われたのは平成19年9月以降であるため、指標の実績値の集計が可能なのは、平成20年度分以降の値である。
- 平成14年度から平成20年度までの平均改善率では、平成22年度での目標値には到達できない計算となる。
- 一方、燃費基準の目標年度（平成27年度）を前倒しして、燃費基準を達成した重量車が開発・販売されており、各メーカーは、目標年度における基準の達成に向けて、今後も燃費のよい重量車を市場に投入していくと考えられ、平成27年度に向けて燃費は着実に改善していくと考えられる。



■施策目標（9）業績指標：57 年度評価における採択案件の採点の平均値（革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標）

- 「順調である」
平成21年度については、目標値を達成しており、研究開発は順調に進捗している。



【課題の特定と今後の取組の方向性】

■施策目標（9）地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標 53 平成14年度から平成20年度までの改善率では、平成22年度での目標値には到達できない計算である一方、燃費基準の目標年度（平成27年度）を前倒しして、燃費基準を達成した重量車が開発・販売されており、今後も各メーカーは、目標年度における基準の達成に向けて燃費のよい重量車を市場に投入し、平成27年度に向けて燃費は着実に改善していくと考えられることから、B-2とした。

燃費基準の目標年度である平成27年度までに、順次モデルチェンジが行われて燃費が改善していくと考えられることから、引き続き燃費基準の達成状況を把握する。

業績指標 57 業績指標については、平成21年度の目標値を達成しているため、A-2と評価した。今後とも新造船からのCO2排出削減に向け、船舶の省エネルギー技術の開発を推進していく。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標（10）自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する】

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

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

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

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標（10）自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を拡充する

業績指標： **58** 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：40%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「国土管理情報通信基盤の整備計画策定」

平成21年度実績： 22% A-2（A-2）

業績指標： **59** 台風中心位置予報の精度

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

主な事務事業の概要： 「スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用」

平成21年実績： 301km B-1（A-1）

業績指標： **60** 地震発生から地震津波情報発表までの時間

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

主な事務事業の概要： 「緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化」

平成21年度実績： 3.7分 A-1（A-1）

業績指標： **61** 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数

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

主な事務事業の概要： 「高潮等総合防災情報システムの高度化」

平成21年度実績： 5海域 A-2（A-2）

業績指標： **62** 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数

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

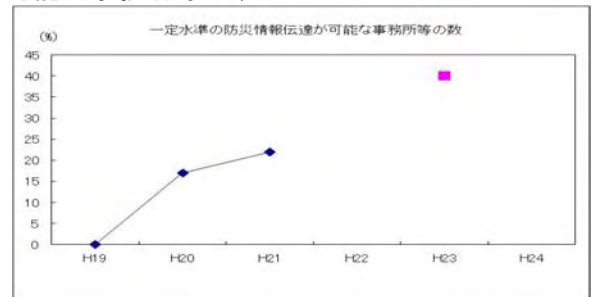
主な事務事業の概要： 「風水害基礎情報整備」「火山災害基礎情報整備」

平成21年度実績： 29,000件/月 A-2（A-2）

【指標の動向】

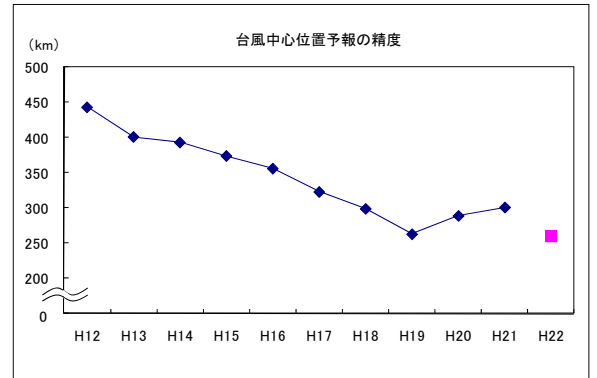
■施策目標（10）業績指標：58 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数

- 平成21年度の実績値については22%（15事務所増）と目標達成に向けて進捗は順調であることから、A-2評価とした。



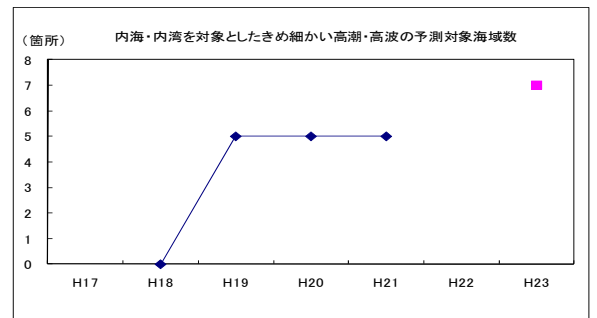
■施策目標（10）業績指標：59 台風中心位置予報の精度

- 台風進路予報の技術基盤となる数値予報の技術開発は着実に進めており、台風進路予報の精度は平成12年以降、長期的な改善傾向を示している。平成20年、21年の実績値がそれぞれ前年の指標より悪化しているが、これは自然変動（複雑な動きをする台風）の影響によるものである。台風の進路予報においては、台風の進行方向が大きく変わる（転向）地点付近の予想が難しく、平成21年台風第20号は、一週間に3回も大きく転向するなど非常に複雑な経路をたどり、特に予想が難しかった。なお、台風20号を除いた平成21年の72時間予報の平均予報誤差は271kmであった。



■施策目標（10）業績指標：61 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数

- 平成21年度は、前年度に引き続き5海域（東京湾、伊勢湾、大阪湾、播磨灘、有明海）について、予測モデルを運用した。
- 目標値の約7割を達成しており、指標の進捗状況は順調である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（10）自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を拡充する
業績指標58 目標に向け新たな通信技術の組み込み方法等を検討し、指標の進捗を図る。

業績指標59 平成22年までの5年間で台風中心位置予報の精度を約20%改善するという目標に対し、台風進路予報の技術基盤となる数値予報の技術開発は着実に進めており、その開発成果は平成12年以降の長期的な改善傾向に表れている。平成20年、21年の実績値がそれぞれ前年の指標より悪化しているが、これは自然変動（複雑な動きをする台風）の影響によるものである。指標が当該年を含む前3年間の平均誤差となっており、平成22年の実績値もこれら前2年分の自然変動の影響を受けることから、目標値の達成は不確実な状況である。

一方、今後の取組みとして、新たな衛星データなどを数値予報モデルに取り込むとともに、スーパーコンピュータの処理能力の向上を踏まえた数値予報モデルの改良など、技術開発による精度の向上が見込まれるため、評価についてはB-1とした。

業績指標61 目標とした予測対象海域数の約7割についてコンピュータによる予測計算を安定して運用しており、目標値に向けたスケジュールとしては順調で現状の施策を変える必要がないことから、A-2と評価した。

今後は、台風等の顕著な擾乱の際も含めて総合的な検証を行うとともに、平成23年度の目標に向けて予測対象海域を更に増やしていく。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する】

防災性の高い施設及び環境を整備することにより、住宅・市街地における安全・安心度を高めることができる。
(概評) 住宅・市街地の防災性の向上に向けた防災性の高い施設及び環境の整備等の推進により、各業績指標は目標値の達成に向け概ね順調に推移している。今後も目標の達成に向け着実に取組みを推進していく必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標： **63** 良好な環境を備えた宅地整備率

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

主な事務事業の概要： 「住宅市街地基盤整備事業による関連公共施設の整備推進」

平成 21 年度実績： 30.3% A-2 (A-2)

業績指標： **64** 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積

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

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

平成 21 年度実績： 3,573ha A-2 (A-2)

業績指標： **65** 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

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

主な事務事業の概要： 「防災公園の整備」

平成 21 年度実績： 約 26% (速報値) A-2 (A-1)

業績指標： **66** 下水道による都市浸水対策達成率 (①全体、②重点地区)

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

②約 20% (平成 19 年度) → 約 60% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「下水道による雨水対策施設の整備の推進」

平成 21 年度実績： ①約 50% (平成 20 年度) A-1 (C-1)

②約 24% (平成 20 年度) B-1 (C-1)

業績指標： **67** 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地 (約 8,000ha) のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

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

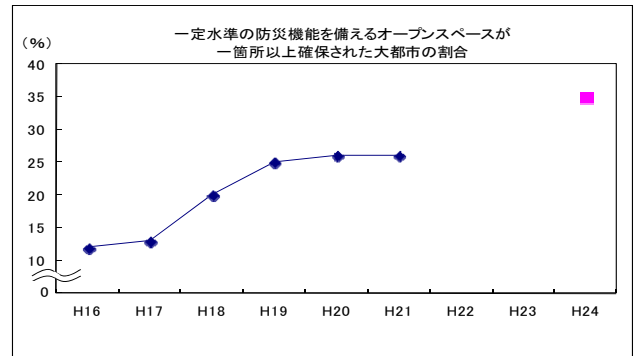
主な事務事業の概要： 「住宅市街地総合整備事業による老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備推進」

平成 21 年度実績： 約 35% (平成 19 年度) A-1 (A-1)

【指標の動向】

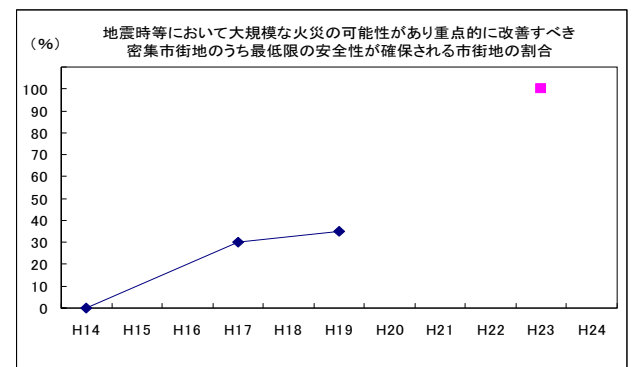
■施策目標 (11) 業績指標 : **65** 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

- 平成21年度の実績値(速報値)は、約26%となり、当該年度においては都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設したところであり、今後は実績値の更なる増加が見込まれるため、目標値の達成に向けて順調であると推測される。



■施策目標 (11) 業績指標 : **67** 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

- 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保については、平成19年度末までに約35%進捗している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標 65 平成21年度の実績値(速報値)は、約26%となり、当該年度においては都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設したところであり、今後は実績値の更なる増加が見込まれるため、目標値の達成に向けて順調であると推測される。

都市における防災機能を強化し、安全で安心できる都市づくりを推進するため、平成22年度も引き続き災害時の避難地や防災拠点となる都市公園等の整備を推進していく必要があることから、A-2と評価した。

業績指標 67 過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は達成できないことになるが、多くの事業が円滑に進捗していることから、今後の実績値の上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

今後は、密集市街地の住宅・建築物の耐震化・不燃化の促進を図るため、密集市街地において実施する住宅・建築物安全ストック形成事業制度について、助成対象に「防火改修に要する費用」を追加するとともに、延焼の危険性が高い建物で防火改修を併せて行う耐震改修に対する限度額の引き上げを行う。

以上からA-1と評価した。

なお、当該指標については平成14年度において平成19年度までに約3割の目標値を設定しており、目標については概ね達成されているが、重点密集市街地の整備改善については、都市再生プロジェクト第3次決定(平成13年12月都市再生本部決定)において、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされており、同第12次決定(平成19年1月)においても取り組みを加速化する旨再度プロジェクト決定される等、重要な課題である。このため、今後も取り組みをよりスピードアップしていく必要があることから、引き続き、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図ることにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進するために、平成19年度において平成23年度までに概ね10割の目標値を新たに設定し、指標を継続している。

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標： **68** 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合

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

主な事務事業の概要： 「宅地耐震化推進事業」

平成 21 年度実績： 約 5% A-1 (A-1)

業績指標： **69** 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率

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

主な事務事業の概要： 「下水道施設の地震対策の推進」

平成 21 年度実績： 約 29% (平成 20 年度) B-1 (C-1)

業績指標： **70** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (内水)

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

主な事務事業の概要： 「下水道による浸水被害の軽減」

平成 21 年度実績： 約 12% (暫定値) B-1 (B-1)

業績指標： **71** 下水道施設の長寿命化計画策定率

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

主な事務事業の概要： 「下水道施設の老朽化対策の推進」

平成 21 年度実績： 約 8% B-1 (C-1)

業績指標： **72** 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 (①建築物、②住宅)

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

②75% (平成 15 年度) → 90% (平成 27 年度)

主な事務事業の概要： 「建築物の耐震化の促進」「住宅の耐震化の促進」「耐震改修促進法の的確な運用」

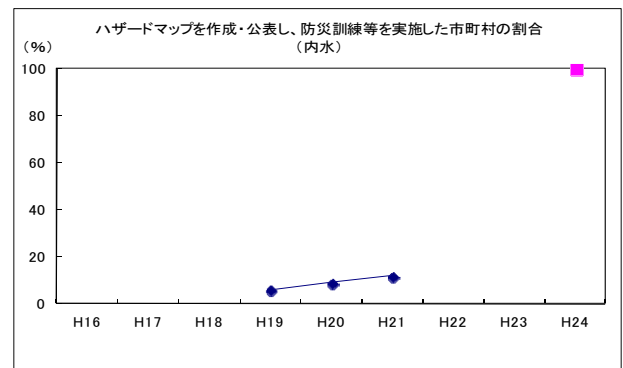
平成 21 年度実績： ①80% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

②79% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

【指標の動向】

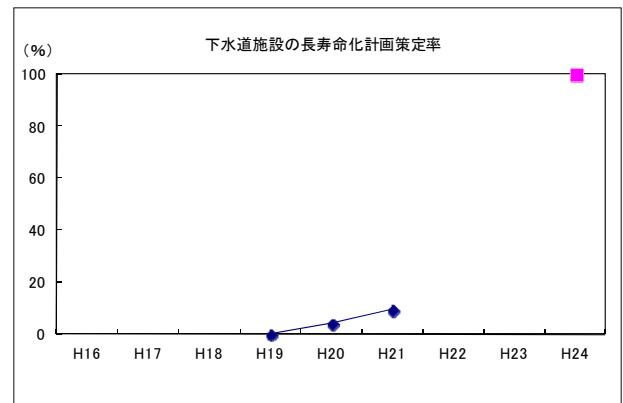
■施策目標 (11) 業績指標：70 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (内水)

- 当指標の平成21年度の実績値は約12%であり、平成20年度より約3%進捗した。このトレンドを延長しても平成24年度には目標値に達しない。



■施策目標 (11) 業績指標：71 下水道施設の長寿命化計画策定率

- 平成21年度の実績値は約8%となっているが、平成19年度から平成21年度のトレンドを延長すると、平成24年度は目標値を下回る。
- 下水道整備の進展に伴い、管路延長は約41万km、処理場数は約2,000箇所へのぼるなど施設ストックが増大している (いずれも平成20年度末時点)。管路施設の老朽化等に起因した道路陥没も増加傾向にあり、平成20年度の発生件数は約4,100箇所へのぼる。道路陥没後の老朽管路の改築といった事後的な対応では、市民生活に大きな支障が出るだけでなく、コスト的にも不経済となる。
- 日常生活や社会活動に重大な影響を及ぼす事故発生や機能停止を未然に防止するには、計画的な補修などによる予防保全を重視した維持管理や巡視や点検など日常管理の充実を図るなど、発生対応型から予防保全型の維持管理へ転換する必要があるため、引き続き下水道施設の計画的な長寿命化対策を推進する必要がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標 70 当指標は平成19年度からの実績値によるトレンドを延長しても、平成24年度に目標値は達成できないことになるが、平成20年度の「内水ハザードマップ作成の手引き (案)」の改定や平成21年度の「下水道浸水被害軽減総合事業」の創設、平成22年度の社会資本整備総合交付金の創設により、従来は補助対象外であった防災訓練等への支援が可能となり、今後一層の促進が図られるものと思われる。このため、今後は当指標の上昇幅がさらに増加することが見込めるため、B-1と評価した。

業績指標 71 当指標は平成19年度からの実績によるトレンドを延長しても、平成24年度に目標値には到達しない。しかし、平成25年度以降の施設の改築に対する補助は長寿命化計画に基づくものに限定すると定めていることから、今後は策定率の更なる上昇が見込める。以上のことから、B-1と評価した。

厳しい財政状況や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、ライフサイクルコスト最小化の観点を踏まえ、耐震化等の機能向上も考慮した、長寿命化対策を含めた下水道施設の計画的な改築を引き続き推進する。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する】

洪水・土石流等による国民の生命・財産に係る被害の防止・軽減を図るため、河川事業や砂防事業等のハード整備を実施するとともに、ハザードマップの周知などのソフト対策を実施する。これらのハード対策、ソフト対策を一体として実施することにより水害・土砂災害の防止・減災を推進する。

(概評) 水害・土砂災害の防止・減災を推進するための具体的措置として、河川事業や砂防事業、下水道事業を実施してきたところ。それらの効果は着実に発揮され、業績指標の実績値は目標値の達成に向けて推移しているが、一部の指標では目標値の達成に向けたトレンドより下回っているものもある。今後とも、目標値の達成に向けて、より効果の高い事業や対策への重点化や規制・税制等を含めたソフト対策との一体的な実施を図り、より効果的・効率的な対策を推進する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標： **73** 洪水による氾濫から守られる区域の割合

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

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

平成 21 年度実績： 約 62% (61.5%) B-2 (A-2)

業績指標： **74** 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数

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

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

平成 21 年度実績： 約 420 万戸 A-2 (A-2)

業績指標： **75** 土砂災害から保全される人口

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

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

平成 21 年度実績： 約 285 万人 A-2 (A-2)

業績指標： **76** 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

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

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

平成 21 年度実績： 約 2,450 箇所 B-2 (B-2)

業績指標： **77** 土砂災害特別警戒区域指定率

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

主な事務事業の概要： 「砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施」

平成 21 年度実績： 約 44% A-2 (A-2)

業績指標： **78** 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積 (河川)

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

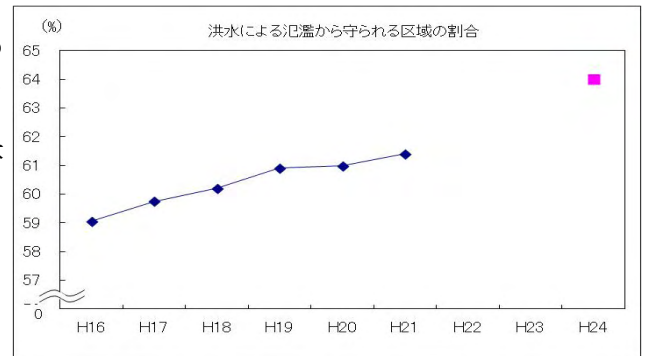
主な事務事業の概要： 「堤防等河川管理施設の耐震化」

平成 21 年度実績： 約 9,100ha A-2 (A-2)

【指標の動向】

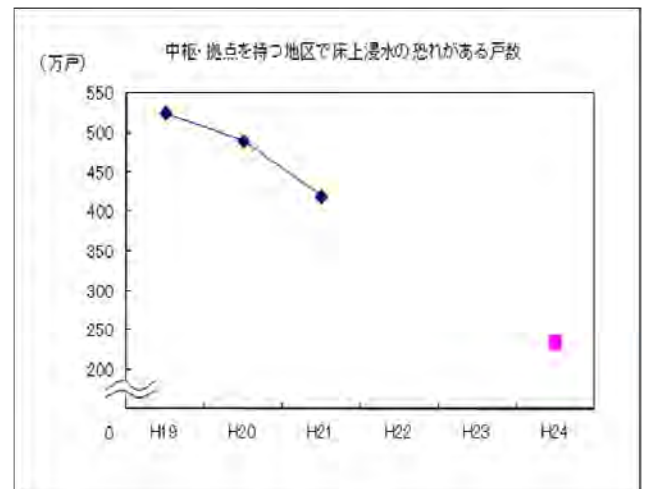
■施策目標（12）業績指標：73 洪水による氾濫から守られる区域の割合

- ・平成21年度の実績値は約61.5%である。
- ・「洪水による氾濫から守られる区域の割合」の目標達成のためには、河川整備等を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備も必要である。



■施策目標（12）業績指標：74 中核・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数

- ・指標の実績値は、平成19年度 約52.5万戸(初期値)平成20年度 約49.0万戸、平成21年度 42.0万戸と着実に減少しており、目標の達成に向けたトレンドを示している。
- ・「中核・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数」等の指標値の向上のためには、河川、ダム等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。
- ・近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展や雨水の流出率の増加、局所的な集中豪雨等により依然として浸水被害が頻発している。また、被害内容を見ると、宅地等の浸水面積は減っているものの、生活様式の変化に伴う被害額の増加や少子高齢化に伴う災害時要救助者の増加等が生じているため、関係者の連携を図り効果的な取組を行う必要がある。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備も必要である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（12）水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標73 実績値によるトレンドを延長しても、目標値には達していないが、目標年度までに複数の施設の完成が見込まれることから B-2 と評価した。また、近年でも洪水の氾濫により各地で被害が発生しており、今後も引き続き河川整備等を進めていく。

地球温暖化に伴う水災害リスクの増大への懸念や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。

業績指標74 指標の実績値は目標達成に向けて進捗しているが、3大都市圏が被災すれば国家レベルの社会経済活動に深刻なダメージを受ける。また、地域レベルでも拠点機能が被災すれば大きなダメージを受けるため、本指標の持つ重要性は高い。今後も財政状況が厳しくなる見込みの中、コスト削減を図りながら、投資効果の高い箇所に重点的・集中的に行う必要があることから A-2 と評価した。

近年、集中豪雨の増加など自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因する新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、可能な限り早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るよう、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。被災したとしても、国民の生活や社会経済活動に深刻なダメージを受けることなく持続可能となるよう、重点的かつ集中的に保全対策の実施を行う。

また、特定都市河川浸水被害対策法に基づく特定都市河川に4河川（鶴見川水系鶴見川（東京都、神奈川県）、庄内川水系新川（愛知県）、淀川水系寝屋川（大阪府）、巴川水系巴川（静岡県）を指定し、河川整備及び下水道整備、流域対策、土地利用規制等の浸水被害対策を総合的に推進することにより都市洪水又は都市浸水による被害を防止する。

■施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標： **79** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水）

目 標： 初期値：7%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「洪水ハザードマップの作成及び公表の支援」

平成21年度実績： 約20% B-1（B-2）

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

目 標： 初期値：16%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施」

平成21年度実績： 56% A-2（A-2）

業績指標： **81** 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合

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

主な事務事業の概要： 「浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制の構築」

平成21年度実績： 約61% A-2（A-2）

業績指標： **82** リアルタイム火山ハザードマップ整備率

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：50%（平成24年度）

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

平成21年度実績： 24% A-2（A-2）

業績指標： **83** 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数

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

主な事務事業の概要： 「洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防施設の整備」「下水道における浸水対策施設の整備の推進」

平成21年度実績： 約13.3万戸 B-1（A-1）

業績指標： **84** 河川管理施設の長寿命化率

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

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

平成21年度実績： 約31% A-2（A-2）

業績指標： **85** 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川）

目 標： 初期値：3（平成19年度）→目標値：190（平成24年度）

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

平成21年度実績： 24 B-2（B-1）

業績指標： **86** 河川の流量不足解消指数

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

主な事務事業の概要： 「河川流量の確保のためのダム建設等」

平成21年度実績： 約63% A-2（A-2）

業績指標： **87** 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数

目 標： 100件（平成24年度）

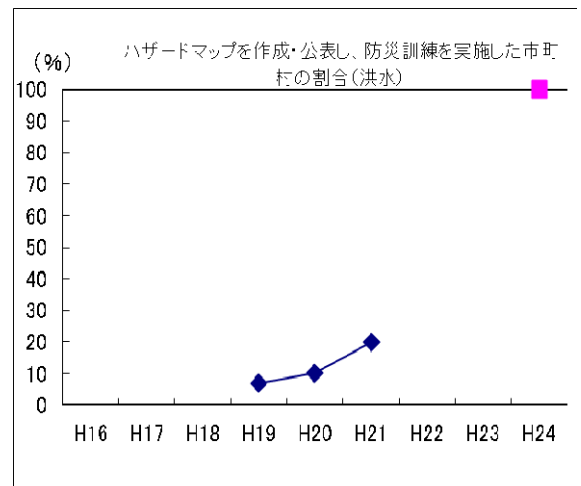
主な事務事業の概要： 「災害復旧のための建設機械調達支援ネットワーク形成促進に必要な調査検討」

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

【指標の動向】

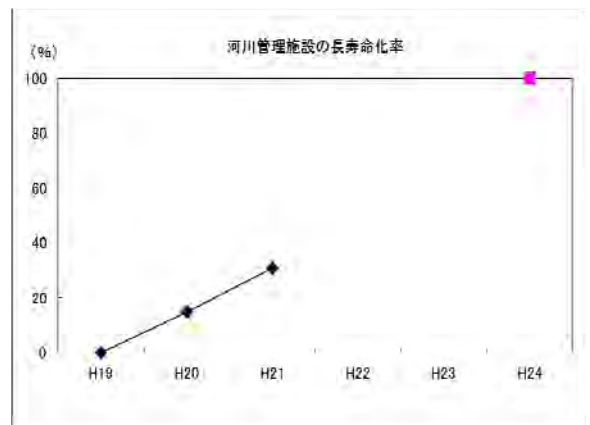
■施策目標 (12) 業績指標 : 79 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (洪水)

- 平成20年度に設定した本指標の動向については、これまでの実績は平成24年度目標達成に向けた成果を示していないものの、平成22年度より、地方公共団体にとって自由度の高い社会資本整備総合交付金制度の活用が見込まれることや近年の災害を受けて防災に対する意識の高まり等を受けて作成・公表が進むものと予想される。また、ハザードマップを活用した防災訓練等の実施を促していくことで、実績値の向上が見込まれ、目標年度までに目標値に達するものと考えているため、今後も現在の施策を維持していく。



■施策目標 (12) 業績指標 : 84 河川管理施設の長寿命化率

- 実績値によるトレンドから、平成24年度に目標達成は出来ないことになるが、各種マニュアルの整備や、引き続き耐用年数をむかえる河川管理施設に対して計画的に診断を行い、改築や修繕等の適切な措置を実施することで、目標年次までに目標値に達することができると考えている。
- 平成21年度の実績値は、約31%であり、当初の予定どおり推移しているところである。今後、目標とする
- 平成24年度末までに目標値に達するよう、計画的に現在の施策を維持していく。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標 79 当指標は平成19年度からの実績値によるトレンドを延長しても、平成24年度に目標値は達成できないことになるが、平成22年度より、地方公共団体にとって自由度の高い社会資本整備総合交付金制度の活用が見込まれることや近年の災害を受けた防災に対する意識の高まり等を受けて作成・公表が進むものと予想される。また、引き続き住民らが洪水ハザードマップを活用し避難訓練等の防災訓練を実施し、防災意識の向上を図っていくことができるよう技術的支援を併せて行っていくことで、目標年度までに目標値に達することができると考えている。よって、B-1と評価した。

業績指標 84 当指標は平成19年度からの実績値によるトレンドからは、平成24年度に目標達成は出来ないことになるが、各種マニュアルの整備や、引き続き耐用年数をむかえる河川管理施設に対して計画的に診断を行い、改築や修繕等の適切な措置を実施することで、目標年次までに目標値に達することができると考えていることから、A-2と評価した。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (13) 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する】

気候変動に関する政府間パネル (IPCC) 第 4 次評価報告書統合報告書において海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。このため、海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めることにより、効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。

(概評) 気候変動に関する政府間パネル (IPCC) 第 4 次評価報告書統合報告書において海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。また、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。このため、海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、平成 19 年度には海岸耐震対策緊急事業の創設、平成 20 年度には海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設、平成 21 年度及び平成 22 年度には津波・高潮危機管理対策緊急事業の拡充を行い、制度の充実を図ったところである。併せて、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めている。平成 22 年 2 月にはチリ中部沿岸を震源とする地震による津波も発生し、一層の防災対策が必要となっており、今後も効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (13) 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

業績指標： **88** 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

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

主な事務事業の概要： 「海岸保全施設の新設整備等」

平成 21 年度実績： 10.0 万 ha A-2 (A-1)

業績指標： **89** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (津波・高潮)

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

主な事務事業の概要： 「津波・高潮危機管理対策緊急事業」

平成 21 年度実績： 約 81% A-2 (A-2)

業績指標： **90** 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積 (海岸)

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

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

平成 21 年度実績： 約 9,100ha A-2 (A-2)

業績指標： **91** 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合

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

主な事務事業の概要： 「海岸保全施設の老朽化対策」

平成 21 年度実績： 約 52% B-2 (B-1)

業績指標： **92** 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合

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

主な事務事業の概要： 「渚の創生事業」

平成 21 年度実績： 約 18% A-2 (A-2)

業績指標： **93** 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 (海岸)

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

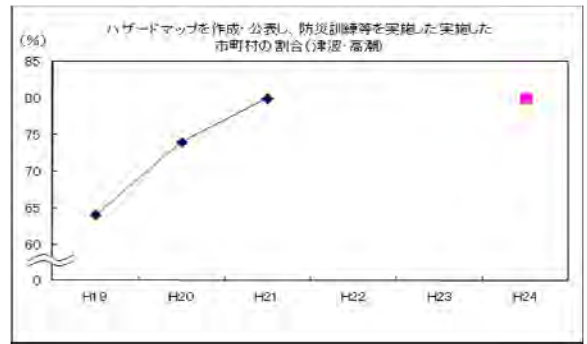
主な事務事業の概要： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊対策施設の整備」「渚の創生事業」

平成 21 年度実績： 24 B-2 (B-1)

【指標の動向】

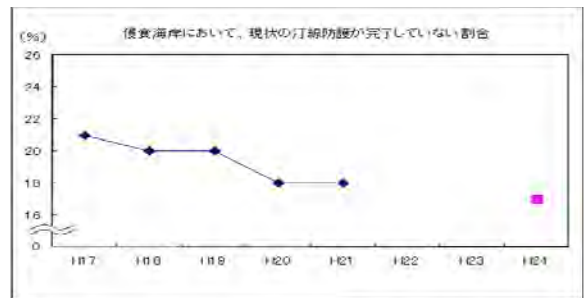
■施策目標 (13) 業績指標：89 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮）

- 平成21年度の実績値は約81%であり、前倒しで目標を達成している。



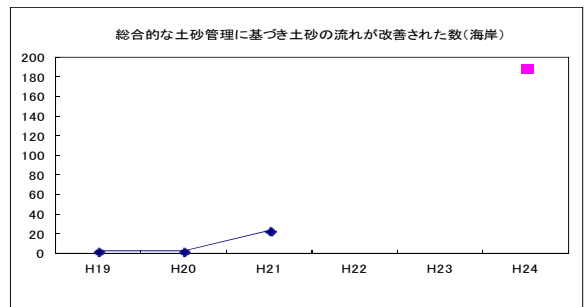
■施策目標 (13) 業績指標：92 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合

- 平成21年度の実績値は約18%であり、トレンドを勘案すると、目標達成に向けて着実な進捗を示している。一方、富山県の下新川海岸をはじめ、全面の砂浜が著しく侵食した海岸において、堤防基礎からの吸い出し等による堤防・護岸の陥没、倒壊等の災害が頻発しており、効率的な海岸侵食対策を進めていく必要がある。



■施策目標 (13) 業績指標：93 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（海岸）

- 平成21年度までの実績値は24であり、トレンドとしては目標達成を示していないが、総合的な土砂管理に基づき土砂の流れを改善する事業の着手数は増加を示している。一方、土砂移動に起因して問題の発生している水系等において、今後、さらに業績指標の実績値の条件となる総合土砂管理連携方針を策定していくことで、業績指標の実績値は伸びるものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (13) 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

業績指標 89 業績指標は目標達成に向けて着実な進捗を示していることから、A-2と評価した。
今後とも、津波・高潮ハザードマップの作成・公表による災害危険度情報の共有、継続的な防災訓練の実施、津波・高潮防災ステーションの整備等により、地域における危機管理機能の高度化を推進する。

業績指標 92 業績指標は目標達成に向けて着実な進捗を示していることから、A-2と評価した。
今後とも、既存の制度を活用して、効率的な海岸侵食対策を進めていくとともに、全面の砂浜が著しく侵食した海岸において、堤防基礎からの吸い出し等による堤防・護岸の陥没、倒壊等の恐れがあり、緊急的な対応が必要と考えられる箇所について重点的な対策を進める。

業績指標 93 実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値が達成できないが、モデル水系や沿岸において現在取り組む関係機関との連携方針の合意が図られることで、今後の実績値の上昇が見込まれる。よって業務指標はB-2と評価した。
業績指標の進捗の条件となる総合的な土砂管理に基づく連携方針の策定を引き続き推進する。
土砂移動の変化に起因する問題に適応するため、総合的な土砂管理の取組を引き続き推進する。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標（14）公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する】

鉄道・自動車・海運・航空の全交通モードにわたる公共交通などについて、安全運行（航）を確保する。さらに、公共交通等の事故件数等を減らす。また、ハイジャック対策などを行うことによって、ハイジャック・航空機テロの発生件数を0にする。

（概評）近年、鉄道、自動車、海運、航空にわたる公共交通等の安全性についてかつてないほど国民の関心が高まっていることから、公共交通の安全確保・鉄道の安全性の向上、ハイジャック・航空機テロ防止に向けて、運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック・航空機テロ対策などの取組を実施し、全体的に施策目標の達成に向けた順調な推移を示しているものの、今後とも、安全性の向上を図るために、施策実施の手を緩めることなく、引き続き安全に関する諸施策を行う必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（14）公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する

業績指標： **94** 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページのアクセス件数

目標： 初期値：2,240件（平成19年度）→目標値：2,000件（平成21年度）

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

平成21年度実績： 2,646件（平成20年度） A-3（A-2）

業績指標： **95** 遮断機のない踏切道数

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

主な事務事業の概要： 「踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備」

平成21年度実績： 4,212箇所 A-2（A-2）

業績指標： **96** 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

目標： 初期値：253駅（平成18年度）→目標値：0駅（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「主要な鉄道駅について耐震補強を推進」

平成21年度実績： 112駅 A-1（A-2）

業績指標： **97** 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数

目標： 初期値：0箇所（平成18年度）→目標値：186箇所（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備」

平成21年度実績： 98箇所 B-2（A-2）

業績指標： **98** 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合

目標： 初期値：33%（平成20年度）→目標値：70%（平成24年度）

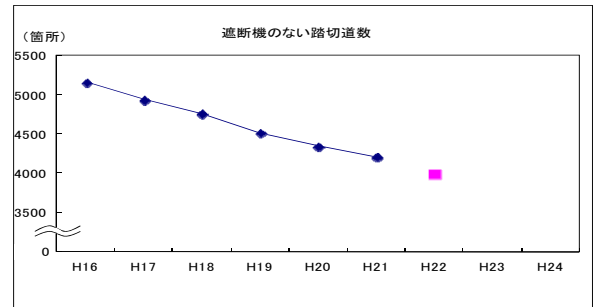
主な事務事業の概要： 「中小鉄道の老朽化対策のための改良・補修事業への補助」

平成21年度実績： 38% B-2（A-2）

【指標の動向】

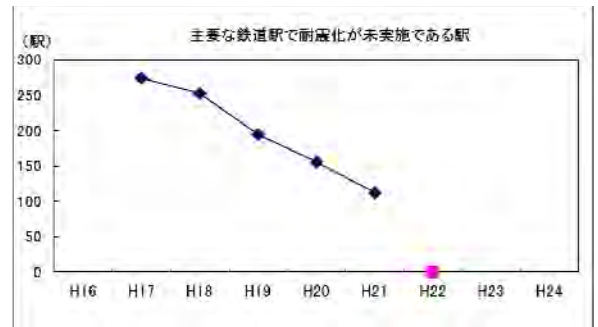
■施策目標 (14) 業績指標：95 遮断機のない踏切道数

・平成21年度は140箇所を削減し、目標達成に向け順調に整備が進んでいる。



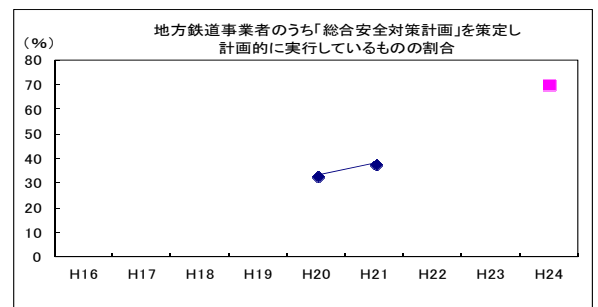
■施策目標 (14) 業績指標：96 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

・トレンドからすると、目標達成は若干困難に見えるが、工事着手駅数が伸びている（平成21年度15駅増加）こと、また、高架下利用者等関係者との調整に目途がたったことから今後順調に推移すると推測される。



■施策目標 (14) 業績指標：98 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合

・実績値としては、平成21年度は38%であり、現状のままだと達成が困難である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (14) 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する

業績指標 95 遮断機のない踏切道数は、平成21年度においては4,212箇所と前年度より140箇所減少しており、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価した。

踏切道における事故防止と交通の円滑化の観点から、踏切道改良促進法に基づく法指定や踏切保安設備整備費補助を活用しながら、踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備を進め、今後も遮断機のない踏切道の削減を進める。

業績指標 96 業績指標は主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数であり、順調に整備が進んでいる。しかし、高架駅については高架下利用者等関係者が多いことから整備に時間を要しているため、平成22年度から既存の補助制度である「交通施設バリアフリー化設備整備費補助制度」を拡充（予算額3,940百万円の内数）し、高架駅の耐震化を推進することとした。よってA-1と評価した。

業績指標 98 地方鉄道の老朽化対策については、各鉄道事業者が順次「総合安全対策計画」を策定し、施設の改良や補修が進められているところであるが、鉄道事業者によっては資金を工面することが困難であり、総合安全対策計画の策定に時間を要していることからB-2と評価した。今後、目標達成に向け、補助制度等の活用を視野に入れつつ、立入検査等の機会を捉えて、総合安全対策計画の策定及び実行について事業者に対して指導を行っていく。

■施策目標 (14) 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する

業績指標： **99** 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

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

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

平成21年度実績： 0人 A-2（A-2）

業績指標： **100** 事業用自動車による事故に関する指標（①事業用自動車による交通事故死者数、
②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数）

目 標： 初期値：① 513人（平成20年）→目標値： 380人（平成25年）

②56,295人（平成20年） 43,000人（平成25年）

③ 287人（平成20年） 0人（平成25年）

主な事務事業の概要： 「運輸安全マネジメント制度の充実・強化」

平成21年実績： ① 468人 A-2（A-2）

②51,510人 A-2（新）

③ 207人 A-2（新）

業績指標： **101** 商船の海難船舶隻数

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

主な事務事業の概要： 「船舶の検査・監査等を通じハード・ソフト両面の安全対策強化」

平成21年実績： 475隻 A-2（A-2）

業績指標： **102** 船員災害発生率（千人率）

目 標： 初期値：11.3‰（平成19年度）→目標値：9.3‰（平成24年度）

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

平成21年度実績： 11.5‰（平成20年度） B-1（A-2）

業績指標： **103** 小型船舶の安全拠点の数

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

主な事務事業の概要： 「「海の駅」の多機能化・連携支援事業」

平成21年度実績： 42箇所 A-3（A-2）

業績指標： **104** 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

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

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

平成21年度実績： 0件 A-1（A-1）

業績指標： **105** 国内航空における航空事故発生件数

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

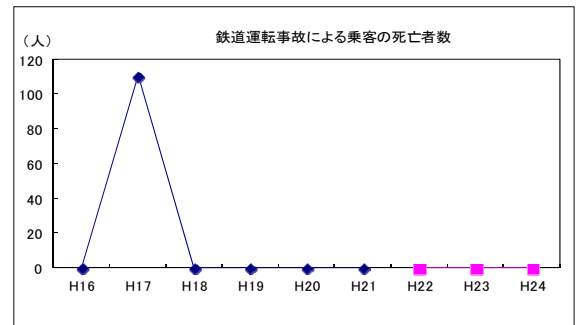
主な事務事業の概要： 「航空機の安全な運航や安全性の確保」「航空保安施設の整備」「事故原因の究明」

平成21年実績： 11.6件（平成17～21年の平均） A-2（A-2）

【指標の動向】

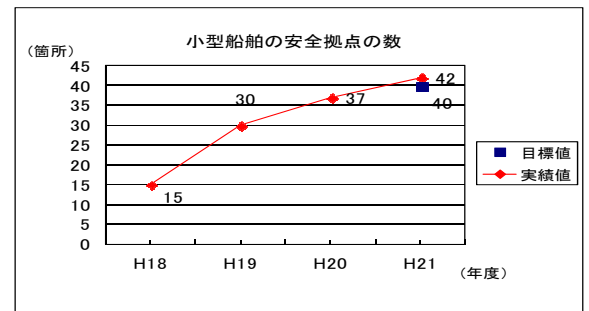
■施策目標（14）業績指標：99 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

・平成17年度には重大事故が連続して発生したことにより乗客の死亡者数は111人になったが、平成18年度以降は乗客の死亡者数は0人となっており、進捗状況は順調といえる。



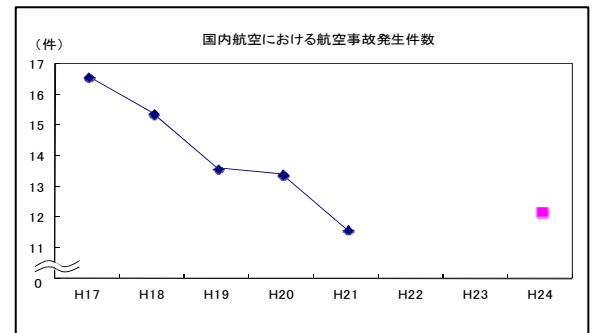
■施策目標（14）業績指標：103 小型船舶の安全拠点の数

・平成20年度に37箇所であった安全拠点の数は、平成21年度には42箇所となっており、目標の40箇所を達成した。これは海の駅の登録数の拡大及び地域における海の駅の認知度の向上によるものだと考えられる。



■施策目標（14）業績指標：105 国内航空における航空事故発生件数

・当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、減少傾向にあるといえる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（14）公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する

業績指標 99 業績指標は目標値である死亡者数0人を示しており、A-2と評価した。鉄道運転事故件数に関しては長期的には減少傾向にあるものの、高密度、大量輸送という鉄道輸送の特徴により、ひとたび事故が発生すると被害は甚大なものとなる。このため、現在の取組を継続、強化し、業績指標の達成を目指すとともに、鉄道運転事故件数の減少を目指し、さらなる安全の確保を目指す。

業績指標 103 業績指標の実績値が目標を達成し、また本事業も平成21年度をもって終了となるため、指標を廃止する。

業績指標 105 国内航空事故発生件数は各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、着実に減少してきていることから、A-2と評価した。

既に事故件数は低い水準にあり、大幅に減少させることは難しいが、今後も引き続き、航空安全情報の収集、分析を行うとともに、有識者会議にて機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行うほか、航空輸送の安全にかかわる情報の公表を行う。また、より一層安全な航空交通を目指し、各種支援システムの充実強化を図るほか、航空会社に対する体系的・専門的な安全監査及び経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施していく。さらに、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標 (15) 道路交通の安全性を確保・向上する】

信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めることで、道路交通の安全性を確保・向上する。

(概評) 一部の業績指標については対策実施後の指標値による今後の評価が必要ではあるが、その他の業績指標については概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる道路交通の安全性の確保・向上のため、引き続き、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な維持管理を推進していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (15) 道路交通の安全性を確保・向上する

業績指標： **106** 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

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

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

平成 21 年度実績： 54% A-2 (A-2)

業績指標： **107** 道路交通における死傷事故率

目 標： 初期値：約 109 件/億台キロ (平成 19 年)

→目標値：約 1 割削減 (約 100 件/億台キロ) (平成 24 年)

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

平成 21 年実績： 約 99 件/億台キロ (暫定値) A-1 (A-1)

業績指標： **108** あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

目 標： 約 2 割抑止 (平成 24 年)

主な事務事業の概要： 「歩行者等の通行経路の安全性の確保」

平成 21 年実績： ※対策実施後の事故データがないため測定できない。 C-2 (C-2)

業績指標： **109** 事故危険箇所の死傷事故抑止率

目 標： 約 3 割抑止 (平成 24 年)

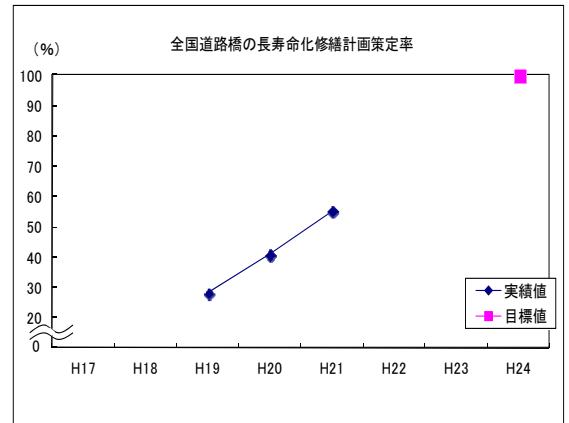
主な事務事業の概要： 「公安委員会と連携した交差点改良等の交通事故対策の集中的な実施」

平成 21 年実績： ※対策実施後の事故データがないため測定できない。 C-2 (C-2)

【指標の動向】

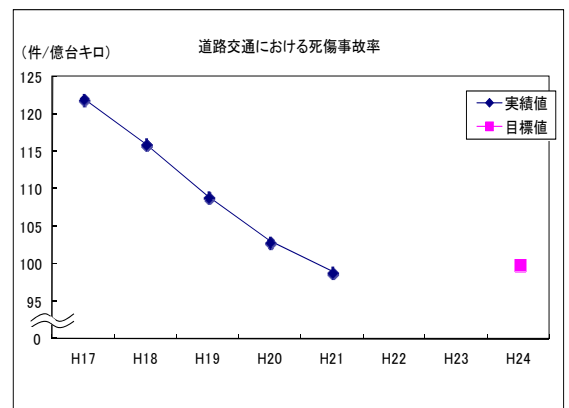
■施策目標（15）業績指標：106 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

- ・長寿命化修繕計画策定率の実績値については、平成20年度の41%から、平成21年度54%と目標達成に向けて順調に向上しているところ。
- ・しかしながら、道路管理者別に見ると、高速国道及び直轄国道の修繕計画策定率が100%、都道府県道で90%、政令市道で68%策定されているものの、市区町村道では依然として13%と低い状況にある。
- ・また、約4割の市区町村が技術、資金不足等の問題により定期的な点検が実施できていない状況にある。



■施策目標（15）業績指標：107 道路交通における死傷事故率

- ・平成20年実績値約103件/億台キロに対し、平成21年の実績値（暫定値）は約99件/億台キロと改善するとともに、目標値を達成する見込みとなった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（15）道路交通の安全性を確保・向上する

業績指標106 業績指標は、平成20年度の実績値41%から平成21年度の実績値54%と向上し、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。

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

業績指標107 死傷事故率に関する業績指標は平成17年度以降、減少傾向にある。平成21年も暫定値ではあるが減少し、目標値を達成する見込みとなったが、より安全な道路交通環境の実現に向け、引き続きこの状況を維持していく必要がある。

今後も、都道府県別の状況も精査した上で、死傷事故率の高い箇所など、優先度を国民に分かりやすく明示した交通事故対策を推進し、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を実施する。

また、平成22年1月の内閣府特命担当大臣の談話にある「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現」の達成に向け、今後も対策強化に向けた検討に取り組んでいく。

以上から、今回の評価としてはA-1とした。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る】

建築された建築物等の実体が建築基準関係規定に適合していることを確認する完了検査を確実に行うこと、また、建築確認、検査の業務に携わる特定行政庁の建築主事及び指定確認検査機関の確認検査員の実施体制を確保することにより、違反建築物が現出し、又は、不適切に使用されることを防止し、住宅・建築物の安全性を確保する。

(概評) 完了検査率については、着実に改善されているものの、目標に達成するまでには至っておらず、引き続き施策を推進する必要がある。

建築主事・確認検査員数については、平成22年6月1日付で、現状の建築確認体制の下での建築確認審査の迅速化、申請図書簡素化、厳罰化を内容とする建築基準法施行規則及び関係告示等が改正施行し、本業績指標の前提が変わったことから、今年度をもって指標を廃止することとする。

【施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る】

現状、年間約100万人もの自動車事故被害者が発生していることを踏まえ、被害者本人及びその家族に生じる経済的・肉体的・精神的被害の軽減を図るため、被害者救済対策を実施することが重要である。

(概評) 自動車事故の被害者の救済を図って、自賠責保険の保険金の支払適正化事業、ひき逃げ・無保険車事故による被害者への損害てん補を行う政府保障事業、重度後遺障害者への介護料の支給や療護センターの設置などの被害者救済対策事業を実施しているところである。

重度後遺障害者数が、平成10年度以降年間2,000人前後で推移しており、依然として自動車事故による被害者が多数発生していることを踏まえ、これらの被害者救済対策事業のうち、自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給の件数を業績指標として採用しているところであるが、同指標が増加傾向にあることから、経済的負担の軽減を通じた自動車事故被害者の救済が適切に図られているものと認められる。

【施策目標 (18) 自動車の安全性を高める】

交通事故による死者数は年々減少傾向にあり、平成21年には4,914人となったが、平成30年を目途に交通事故死者数を2,500人以下とする新たな政府の目標(平成22年1月2日中央交通安全対策会議交通対策本部長内閣府特命担当大臣談話による。)に向け、車両安全対策による更なる死亡事故率低減が重要である。

(概評) 依然として交通事故の状況は深刻な状況であり、車両安全対策により死亡事故削減を実現していくため、安全基準の拡充・強化を実施してきた。平成18年に決定された第8次交通安全基本計画で掲げられた「平成22年までに交通事故死者数を5500人以下にする」との目標はすでに達成されたが、「平成30年を目途に交通事故死者数を2500人以下にする」との新たな政府の目標(平成22年1月2日中央交通安全対策会議交通対策本部長内閣府特命担当大臣談話による。)を実現するため、引き続き安全基準の強化・拡充を実施していく必要がある。

業績指標である「車両対車両の衝突事故における死亡事故率(正面衝突)」は、初年度の平成12年と平成21年を比べると3.6%から3.0%に減少しており、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できる。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る

業績指標： **110** 完了検査率

目標： 初期値：76% (平成17年度) →目標値：100% (平成22年度)

主な事務事業の概要： 「建築確認・検査の厳格化」

平成21年度実績： 91% (平成20年度) A-2 (A-2)

業績指標： **111** 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数

目標： 初期値：3,379人 (平成18年度) →目標値：5,000人 (平成22年度)

主な事務事業の概要： 「指定確認検査機関の指導監督、関係機関との連携調整」

平成21年度実績： 3,848人 (平成20年度) B-3 (A-2)

■施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る

業績指標： **112** 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数

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

主な事務事業の概要： 「(独)自動車事故対策機構が行う介護料の支給」

平成21年度実績： 17,653件 B-2 (A-2)

■施策目標 (18) 自動車の安全性を高める

業績指標： **113** 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)

目標： 初期値：3.1% (平成17年) →目標値：3.0% (平成22年)

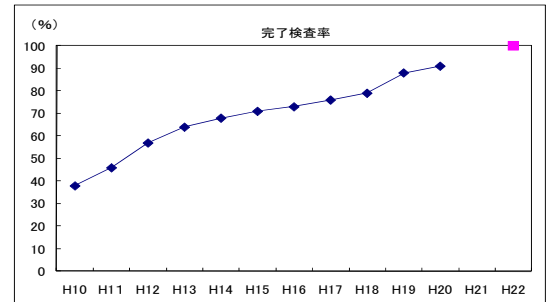
主な事務事業の概要： 「頸部傷害軽減対策の強化等の検討」

平成21年実績： 3.0% A-2 (A-2)

【指標の動向】

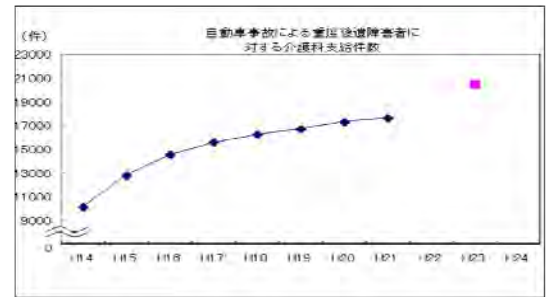
■施策目標 (16) 業績指標 : **110** 完了検査率

- 平成 10 年度に 38%であったものが順調に上昇を続け、最近では年 3%以上の割合で改善している。



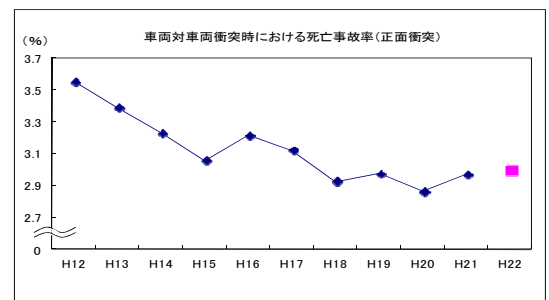
■施策目標 (17) 業績指標 : **112** 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数

- 自動車事故による重度後遺障害者数については平成 10 年度以降年間約 2,000 人前後で推移しており、依然として自動車事故による被害者が多数発生しているところである。平成 21 年度の介護料の支給件数は、当該年度に取り組んだ広報等により、平成 20 年度におけるトレンドと比較して増加しているものの、交通事故発生件数が減少傾向にあること、介護料の支給要件を満たしているにもかかわらず、介護保険等の介護関係給付制度の充実等により、介護料支給件数の伸び率は鈍化傾向である。



■施策目標 (18) 業績指標 : **113** 車両対車両衝突事故における死亡事故率 (正面衝突)

- 平成 21 年の実績値は 3.0%であり、目標に対して順調に推移している。
- 前面衝突基準に適合している自動車が増加していることが要因の 1 つであると考えられる。
- シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。
- 交通事故死亡者数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと (自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い水準で推移していること等) が要因であると考えられる。負傷者数も減少傾向にあるが 100 万人近く依然として厳しい状況にある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る

業績指標 **110** 業績指標は目標の達成に向けた成果を示しており、今後も現状の施策を継続することとしているため、A-2 と評価した。

■施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る

業績指標 **112** 平成 21 年度実施した広報等の取組により、平成 20 年度よりも支給件数が増加しているものの、交通事故発生件数が減少傾向にあること、介護料の支給要件を満たしているにもかかわらず、療護施設や他の公的資金の支給など社会保障の充実により、支給件数の伸び率は鈍化傾向であるが、予算の制約等により、支援対象の抜本的な見直し等の改善策を行うことは困難であることから、B-2 と評価した。

今後とも、自動車事故対策機構を通じた介護料支給をはじめとする被害者救済対策事業を引き続き実施し、介護料の支給要件を満たしているにもかかわらず、当該制度の不知等により支給を受けられない者がないように、これらの事業に関する周知徹底を引き続き図っていくことで、病院、地方公共団体及び被害者団体等の協力のもと、効果的な広報に努めていく。

■施策目標 (18) 自動車の安全性を高める

業績指標 **113** 車両対車両衝突事故における死亡事故発生率については、目標を達成しており、従来行ってきた被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられる。

また、衝突事故発生時の被害軽減策を引き続き着実に進めていくことが更なる死亡率の低減につながると考えられることから、目標を達成し、かつ、施策を維持することとして A-2 として評価した。

事故発生時におけるシートベルト非着用の危険性を踏まえ、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、事故を未然に防止するための新たな技術に着目し、各種統計の分析を通じて、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講ずる。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標（19）船舶交通の安全と海上の治安を確保する】

すべての人々が安心して海を利用し様々な恩恵を享受できるよう船舶交通の安全と海上の治安を確保する。
（概評）薬物・銃器事犯の摘発やテロ活動未然防止に係る 2 指標については、目標達成に向けて概ね順調に推移しているが、犯罪組織の複雑化、広域化、手口の巧妙化は今後も進むことが予想されることから、各指標における事務事業を一層強力に推進していくことが必要である。

また、目標達成に向けて順調に推移していない海難及び航行安全に係る 2 指標については、自然発生要因に影響されるという側面はあるものの、海域利用者個々の意識の啓発、必要な情報提供、海難発生時の即応体制確保といったソフト、ハード両面からの施策を着実に実施することが重要であり、今後も、その手法については不断の見直しを進めていくことが必要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（19）船舶交通の安全と海上の治安を確保する

業績指標： **114** 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

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

主な事務事業の概要： 「情報収集・分析体制の強化」「内外の関係機関との連携強化」「監視取締体制の強化」
平成 21 年実績： 20.0 件（平成 17～21 年の平均） A-2（A-2）

業績指標： **115** 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

目 標： 初期値：0 件（平成 14 年度）→目標値：0 件（平成 21 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「不審船・テロ対応体制の強化」「テロへの警備警戒」
平成 21 年度実績： 0 件 A-2（A-2）

業績指標： **116** 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数

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

主な事務事業の概要： 「海難情報等の早期入手」「ライフジャケットの着用率の向上」「救助・救急体制の充実」
平成 21 年実績： 282 人 B-1（B-2）

業績指標： **117** ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

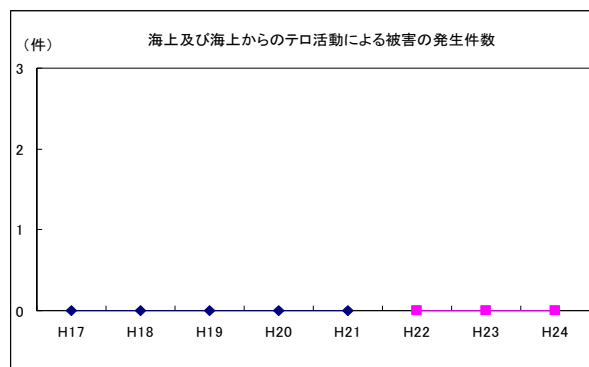
目 標： 初期値：0 件（平成 14 年度）→目標値：0 件（毎年度）

主な事務事業の概要： 「航路標識の高度化等の整備等」「主要国際幹線航路の整備及び保全」
「海上交通センター等の的確な運用」
平成 21 年度実績： 1 件 B-1（A-2）

【指標の動向】

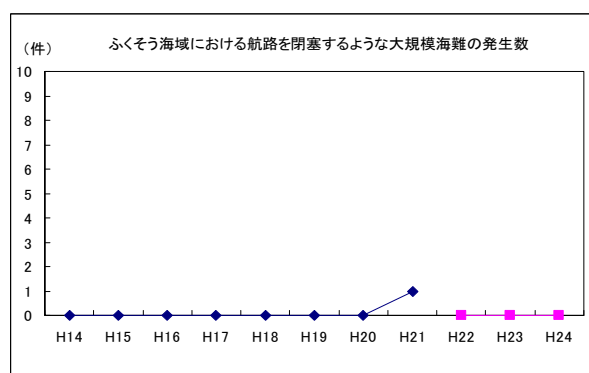
■施策目標 (19) 業績指標：115 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

- 平成21年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであった。これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後も引き続き、いかなる事案にも対応できるように不審船・テロ事案等に対する体制の強化を図る必要がある。



■施策目標 (19) 業績指標：117 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

- 平成21年10月に関門航路内において、護衛艦「くらま」と外国貨物船「CARINA STAR」が衝突炎上するという社会的に大きな反響を与えることとなった大規模海難が発生したため、平成21年度においては、目標は達成できなかった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (19) 船舶交通の安全と海上の治安を確保する

業績指標 115 平成21年度の業績指標の実績値は0件であった。この結果は、当庁及び関係機関の施策が効果的に機能しているものであり、当庁が実施する巡視船艇・航空機による監視・警戒活動、国際船舶・港湾保安法による入港規制、公安情報の収集分析、不審船・工作船対策、警乗、旅客ターミナル警戒等の活動による成果が現れているものと分析し、A-2と評価した。

海上におけるテロの未然防止に万全を期しているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続しており、予断を許さない状況である。

このため、「警戒対象施設等の警備」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「国際船舶・港湾保安法に基づく入港規制の厳正な実施」、「領海等における外国船舶の航行に関する法律に基づく領海警備の厳正な実施」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上及び海上からのテロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。

業績指標 117 平成21年度においては、大規模海難が1件発生し目標は達成できなかったことから、「B」と評価した。一方で、改正した港則法及び海上交通安全法に基づき、船舶交通の安全性の向上を図る施策を実施することから、「1」と位置付けることとした。

我が国の経済活動を支える船舶の海難を未然に防ぎ、人命、財産、環境を保護し、国民が安心して生活できる環境を確保していくことは普遍的な社会ニーズである。

特に船舶交通が集中するふくそう海域においては、社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難が発生する蓋然性が高い。

したがって、通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の励行、海上交通センターの的確な運用を中心に当該施策を継続して実施し、ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数0を目指す。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する】

港湾及び海上等における総合的な物流体系の整備を推進することで、我が国の国際競争力の強化を図る。

(概評) 経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるためには、迅速かつ低廉な国際物流システムの構築が不可欠である。そのため、国土交通省では、より効率的な国際物流システムの構築に向けて海上物流基盤の強化や港の振興等に取り組んでいる。

各施策の業績指標については、当初の目標値に向けて概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も引き続き、より効率的な物流システムの構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を実施していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する

業績指標： **118** 内航貨物船共有建造量

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

主な事務事業の概要： 「出資金を活用した船舶使用料の軽減」

平成 21 年度実績： 52,681 G/T A-2 (A-2)

業績指標： **119** 国際船舶の隻数

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

主な事務事業の概要： 「国際船舶の所有権の保存登記等の特例」

平成 21 年度実績： 106 隻 A-1 (C-2)

業績指標： **120** 我が国商船隊の輸送比率

目標： 初期値：概ね 12% (平成 17 年度) →目標値：概ね 12% (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「外航海運対策の強化」

平成 21 年度実績： 11.3% (平成 20 年度) B-1 (A-2)

業績指標： **121** マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数

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

主な事務事業の概要： 「マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策」

平成 21 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **122** 我が国商船隊における外航日本船舶数

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

主な事務事業の概要： 「安定的な国際海上輸送の確保」

平成 21 年度実績： 107 隻 A-1 (C-2)

業績指標： **123** 内航船舶の平均総トン数

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

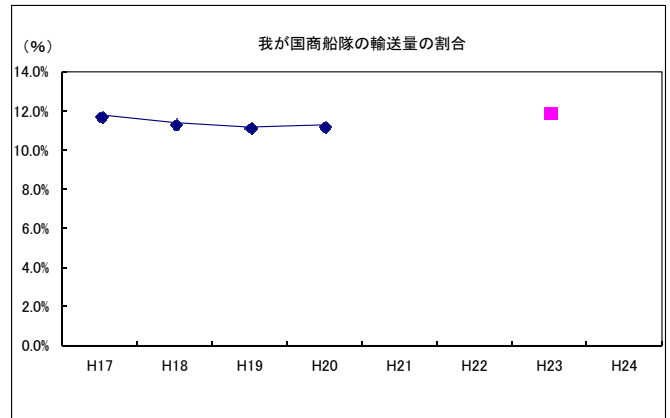
主な事務事業の概要： 「安定的かつ適切な規模での代替建造の実現」

平成 21 年度実績： 618 (平均 G/T) A-2 (A-2)

【指標の動向】

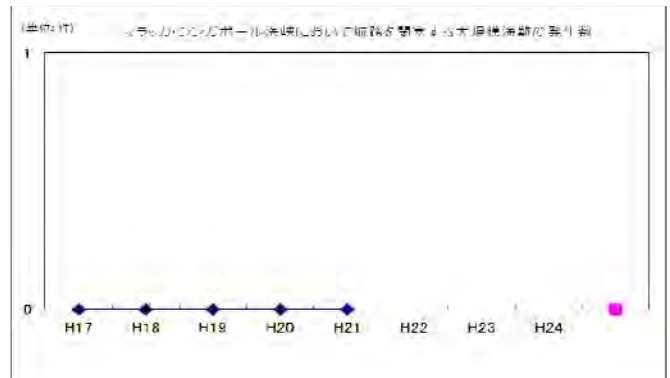
■施策目標 (20) 業績指標 : **120** 我が国商船隊の輸送比率

・平成 21 年度は集計中であるが、平成 20 年度までの実績値から、目標値である概ね 12%維持を達成していないため、順調ではない。



■施策目標 (20) 業績指標 : **121** マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数

・海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力を行ってきたこと等により、平成 21 年度においても、マ・シ海峡に設定された分離通行帯 (TSS) を閉塞するような海難はなく、目標を達成しており、順調である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
 業績指標 **120** 平成 21 年度の実績値は、分母である「世界の海上荷動量」を算出している機関 (Fearnleys 社) が現在集計中であるため、把握できていないが、平成 20 年度までの実績値から目標値である概ね 12%維持を達成していないため、B-1 評価とした。なお、平成 21 年度の実績値は平成 22 年中に判明する予定である。

我が国商船隊の輸送比率について、目標値である概ね 12%維持を達成するためには、諸外国と対等な条件で競争できる環境の整備など、日本商船隊の国際競争力をさらに向上させるような政策対応が必要である

業績指標 **121** 業績指標は、平成 18 年度以降毎年度の目標値である 0 件を達成しているため、A-2 と評価した。

しかしながら、マ・シ海峡は我が国輸入原油の 8 割以上が通過する経済活動の生命線であり、当該海峡において大規模海難が発生した場合の我が国経済への影響は計り知れず、また、アジアの経済発展等に伴い、同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されている。

平成 19 年 7 月には IMO・シンガポール政府の共催によるシンガポール会議において、当該海峡の航行安全対策に関する沿岸国と利用国等の協力の枠組みを具体化した「協力メカニズム」が創設されたところであり、我が国は、当該海峡の第一の利用国であることから、安全対策の支援協力において、今後も国際的に先導的な役割を果たしていくことが必要であり、これまでの貢献で培ってきた沿岸国との信頼関係を基盤として、今後とも複雑な関係国間の利害調整等に積極的な活動を行うとともに、関係国や関係業界から幅広い支援を得られるよう働きかける。

■施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する

業績指標： **124** スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム

(①港湾コスト低減率、②リードタイム)

目 標： 初期値：①平成 14 年度比約 13%低減 (平成 18 年度)

→目標値：平成 14 年度比約 3 割低減 (平成 22 年度)

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

主な事務事業の概要： 「スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化～国際競争力のある成長分野の創出～」

平成 21 年度実績： ①平成 14 年度比 2 割弱低減 (平成 20 年度) A-1 (A-2)

②1 日程度 (平成 20 年度) A-1 (C-2)

業績指標： **125** 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率

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

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

平成 21 年度実績： 74% A-2 (B-1)

業績指標： **126** 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

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

主な事務事業の概要： 「スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化～国際競争力のある成長分野の創出～」

平成 21 年度実績： 平成 19 年度比 1.2%減 (速報値) A-2 (A-2)

業績指標： **127** 船舶航行のボトルネックの解消率

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

主な事務事業の概要： 「主要国際幹線航路の整備及び保全」

平成 21 年度実績： 95% A-2 (A-2)

業績指標： **128** 国内海上貨物輸送コスト低減率

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

主な事務事業の概要： 「複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備」

平成 21 年度実績： 平成 19 年度比 0.9%減 (速報値) A-2 (A-2)

業績指標： **129** 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量

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

主な事務事業の概要： 「東アジア複合一貫輸送網の構築」

平成 21 年実績： 約 290 万 TEU (平成 19 年) A-2 (A-2)

業績指標： **130** 港湾施設の長寿命化計画策定率

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

主な事務事業の概要： 「戦略的な維持管理の推進」

平成 21 年度実績： 約 58% A-2 (A-2)

業績指標： **131** 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

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

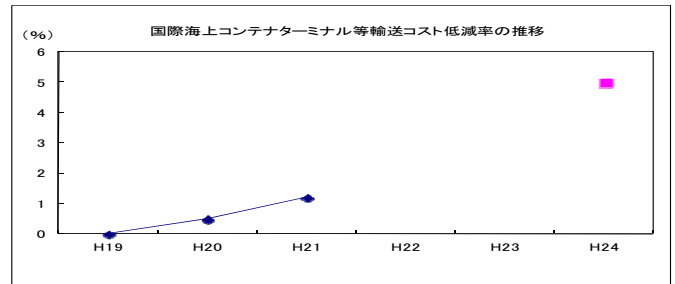
主な事務事業の概要： 「放置等禁止区域の指定」「ボートパークの整備」

平成 21 年度実績： 50% (平成 18 年度) A-2 (C-2)

【指標の動向】

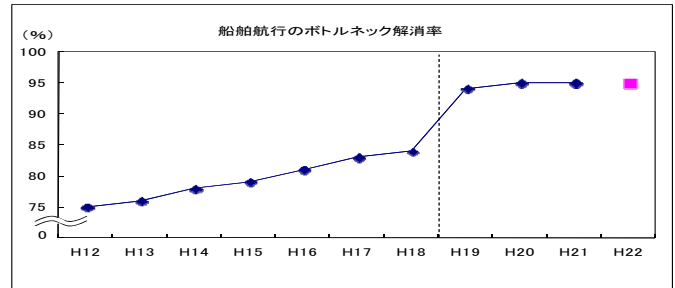
■施策目標（20）業績指標：126 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

- 平成19年度のコスト低減率は平成14年度比5.8%減となり、年々コスト低減が図られている。平成21年度実績値は1.2%減（速報値）となり、過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は達成できないことになるが、平成22年度には大阪港など7箇所の外貿ターミナルの供用が予定されており、今後の実績値の上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれる。



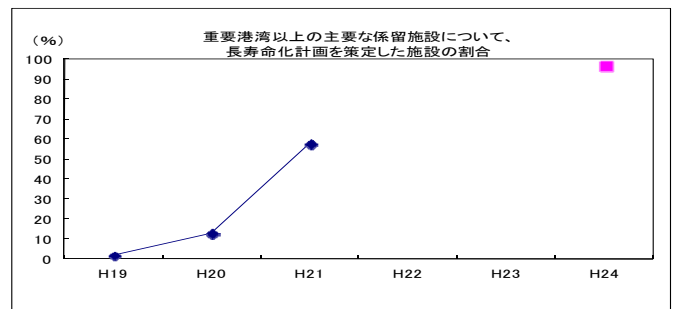
■施策目標（20）業績指標：127 船舶航行のボトルネック解消率

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



■施策目標（20）業績指標：130 港湾施設の長寿命化計画策定率

- 平成21年度における実績値は約58%であり、平成20年度に創設された「港湾施設の戦略的維持管理制度」により、港湾施設の長寿命化計画策定にかかる現地調査等の事業が着実に実施されており、平成24年度において目標を達成すると見込まれる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（20）海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する

業績指標 126 過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は達成できないことになるが、平成22年度には大阪港など7箇所の外貿ターミナルの供用が予定されており、今後の実績値の上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれるため、業績指標をA-2と評価した。

今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを低減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト施策を推進する。

業績指標 127 現在のトレンドが継続すれば、目標を達成することから、A-2と評価する。国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削除並びに安定的な海上輸送サービスを確保するための重要な施策であり、今後も引き続き最屈曲箇所や航路出入り口付近を重点的に整備して安全性の確保に努める。

業績指標 130 事業が計画通り実施されていること等により、平成24年度において目標を達成すると考えられるためA-2評価とする。

国有港湾施設の実地監査、施設の維持管理・利用状況の評価、選択と集中による改良・更新投資への重点化等により、老朽化・劣化の進む港湾施設の安全の確保、維持・更新費（ライフサイクルコスト）の縮減を推進する。

■施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する

業績指標： 132 リサイクルポートにおける企業立地数

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

主な事務事業の概要： 「岸壁、ストックヤード等静脈物流基盤の整備」

平成 21 年度実績： 220 社 A-2 (A-2)

業績指標： 133 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

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

主な事務事業の概要： 「耐震強化岸壁の整備」

平成 21 年度実績： 約 2,510 万人 A-2 (A-2)

業績指標： 134 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数

目 標： 初期値：0 件（平成 21 年度当初）→目標値：20 件（平成 24 年度累計）

主な事務事業の概要： 「物流連携効率化推進事業」

平成 21 年度実績： 12 件 A-2 (新)

業績指標： 135 各地域における国際物流の効率化に関する指標（①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数）

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

②4 件（平成 18 年度累計） 20 件（平成 22 年度累計）

主な事務事業の概要： 「地域の創意工夫を活かしたプロジェクトの策定・推進」

平成 21 年度実績： ①17 件（累計） A-2 (A-2) ②19 件（累計） A-2 (A-2)

業績指標： 136 物流の総合化・効率化の促進に関する指標（認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積）

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

主な事務事業の概要： 「総合効率化計画に対しての認定」

平成 21 年度実績： 2,240 千㎡（累計） B-2 (A-2)

業績指標： 137 3PL 事業の促進に関する指標（倉庫事業において総合的な業務を行っている事業者の割合）

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

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

平成 21 年度実績： 34.9%（平成 20 年度） A-3 (A-2)

業績指標： 138 国際運送事業者を対象とした AEO 制度（貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度）における承認事業者数

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

主な事務事業の概要： 「制度の周知を目的とした説明会の開催」

平成 21 年度実績： 1 者（累計） B-3 (C-2)

業績指標： 139 貨物利用輸送の円滑な提供に関する指標

（①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数）

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

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

主な事務事業の概要： 「事業規制の実態調査」

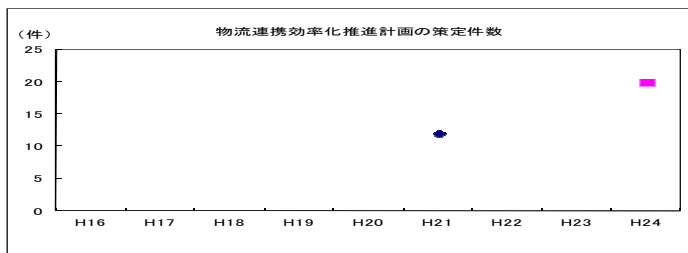
平成 21 年度実績： ①1,116 箇所（平成 19 年度） B-2 (C-2)

②24,526 者（平成 20 年度） A-2 (A-2)

【指標の動向】

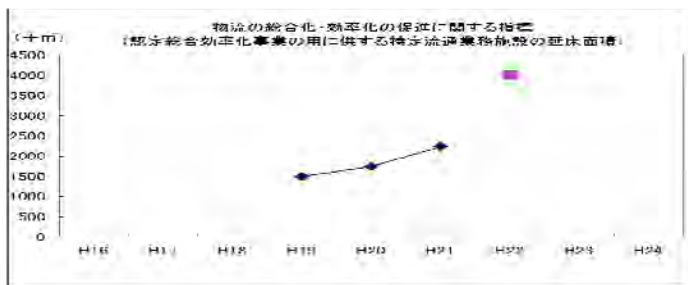
■施策目標 (20) 業績指標 : 134 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数

- ・初年度の実績値において12件の物流連携効率化推進計画が策定されたことから、当該指標は目標の達成に向けて順調な実績を示している。



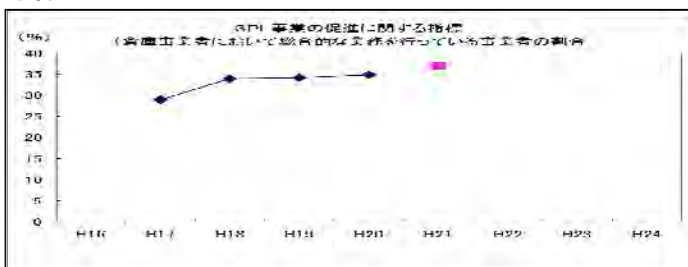
■施策目標 (20) 業績指標 : 136 物流の総合化・効率化の促進に関する指標 (認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)

- ・初年度である平成19年度までの累計は1,500千㎡であり、平成21年度には2,240千㎡まで増加しているものの、目標達成に向けた成果を示していない。



■施策目標 (20) 業績指標 : 137 3PL事業の促進に関する指標 (倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合)

- ・平成20年度に、倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合は34.9%に増加し、平成17年度からの伸び率を勘案すると、目標値(平成21年度までに37%)に向かって堅調に推移している。なお、平成21年度の実績値は現在集計中である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する

業績指標 134 平成20年秋以降の世界的な景気の後退による貨物取扱量の減少等の影響もあったが、多様な関係者の連携による物流の効率化を図る取組みが各地で実施され、全国で12件の計画が策定されており、目標達成に向けて順調に推移していることからA-2と評価した。

平成22年度は、予算額が0.9億円へ減少したことに加えて、調査事業に基づき策定された物流連携効率化推進計画に基づき実施される推進事業の実施件数の割合が高くなるなかで、地方運輸局による事業の事後評価を活用しつつ、より効率的・効果的に地域における物流の効率化を図る取組みに対する支援を継続し、新たな取組みへの支援を行うことにより、目標の達成を目指す。

業績指標 136 本指標については、着実に推移しているものの、目標を達成できないと判断される。

しかし、総合効率化計画の認定件数について物流総合効率化法が施行された平成17年10月から約4年半で140件(平成21年度末時点)と堅調に推移し、また、実績値では平成20年度は前年度比240千㎡増であったのに対し、平成21年度は前年度比500千㎡増と2倍以上の増加となっており、トレンド自体は上向きで推移している。以上を踏まえ、B-2と評価した。

現在、政府において総合物流施策大綱(2009-2013)に基づき効率的な物流及び環境負荷の小さい物流の実現を進めており、今後物流事業者による物流総合効率化法に係る総合効率化計画が更に推進されることが見込まれる。

今後本枠組みの利用に関する普及促進活動(物流総合効率化法による総合効率化認定計画に基づき取得する倉庫用建物に対する税制特例措置、中小企業者等に対する支援措置、ホームページ上における認定事例の紹介(定期的に更新)に関する広報活動)を一層強化し物流総合効率化法の活用拡大に努めていく。

業績指標 137 倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合が、平成17年度29.2%から平成20年度34.9%(平成21年度は集計中)と堅調に推移し、3PL事業促進のための施策の推進が確実に図られ、ほぼ目標を達成していることから、A-3と評価し、指標は廃止する。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (21) 観光立国を推進する】

観光は、人々にゆとりとうるおいを与えるとともに、地域活性化に寄与するといった意義を有していることから、国民がゆとりを持って充実した観光を楽しむことのできる環境を整えることが重要である。

(概評) 観光立国の実現を図るため、ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの推進、観光圏整備事業、観光の振興に寄与する人材の育成、ニューツーリズム創出・流通促進事業等の取組みを進めてきたが、順調な推移を示している業績指標がある一方で、世界的な景気悪化の影響等を受け、その目標の達成に一層の努力が必要な業績指標もあることから、これまでの取組みの内容について見直しを行い、改善を図りながら、観光立国の実現に向けて、総合的かつ計画的に様々な取組みを進めていく必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (21) 観光立国を推進する

業績指標： **140** 訪日外国人旅行者数

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

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

平成 21 年実績： 679 万人 B-1 (A-1)

業績指標： **141** 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数

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

主な事務事業の概要： 「観光圏整備事業」「観光産業のイノベーション促進事業」

平成 21 年度実績： 2.31 泊（暫定値） B-1 (B-1)

業績指標： **142** 日本人海外旅行者数

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

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

平成 21 年実績： 1,544.6 万人 B-2 (B-1)

業績指標： **143** 国内における観光旅行消費額

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

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

平成 21 年度実績： 23.6 兆円（平成 20 年度） B-1 (B-1)

業績指標： **144** 主要な国際会議の開催件数

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

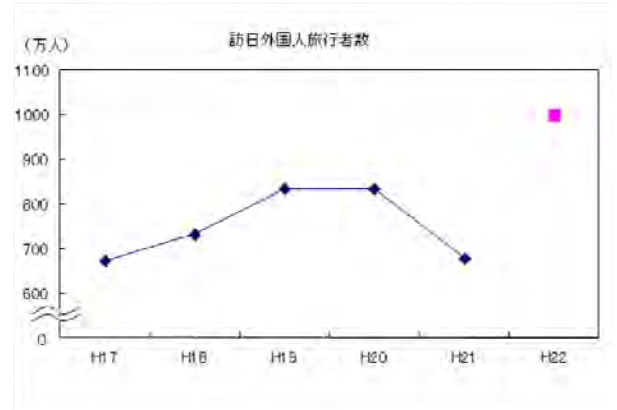
主な事務事業の概要： 「国際会議の開催・誘致の推進」

平成 21 年実績： 241 件（平成 20 年） A-1 (A-1)

【指標の動向】

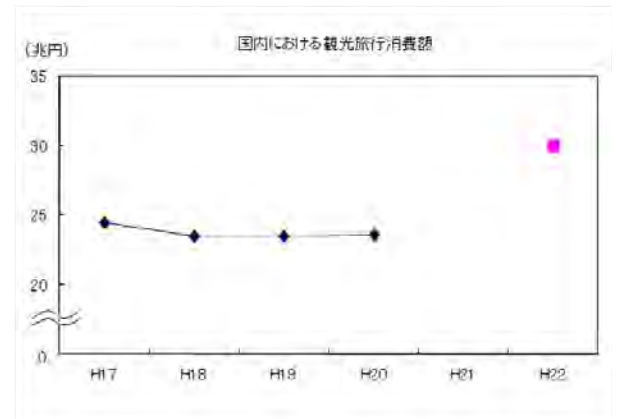
■施策目標 (21) 業績指標 : 140 訪日外国人旅行者数

- ・訪日外国人旅行者数は、平成21年は世界的な景気後退の影響、円高基調等の影響を受けて、前年を大きく下回った。(平成20年835.1万人⇒平成21年679.0万人)



■施策目標 (21) 業績指標 : 143 国内における観光旅行消費額

- ・平成20年度においては23.6兆円と、前年度比0.3%の微増となっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (21) 観光立国を推進する

業績指標 140

業績指標は、世界的な景気の後退、円高基調等の影響を受け、毎月対前年同月比でマイナスとなり、平成21年11月以降、ようやく対前年同月比プラスとなったものの、年計では、昨年に比べ、約19%のマイナスとなったため、B-1と評価した。(平成20年835.1万人⇒平成21年679.0万人) 目標の達成に向け、今後は以下の視点に基づき、施策の改善を図っていく。

- ・目標を達成するために、増加するリピーター客や個人旅行者への対策、成長著しい東アジア諸国への重点的なプロモーション等、PDCAサイクルを活用しながらさらなる施策を講ずるとともに、訪日外国人旅行者の受入環境の整備・充実を推進する。
- ・旅行業を取り巻く国際的な環境の変化や宿泊産業の経営状況の改善等の観光産業を取り巻く課題へ対応するため、観光産業イノベーション促進事業のフォローアップ等を行い、観光産業の国際競争力の更なる強化を図る。

業績指標 143

業績指標は低調であり、目標達成に向けた成果を示していないため、B-1と評価した。当目標は他の4つの目標の総合的な結果を反映する目標である。目標を達成するために、他の4つの目標の課題について、目標の達成に向け、今後は以下の視点に基づき、施策の改善を図っていく。

- ・休暇の取得・分散化の促進について、その課題の解決に資する具体的な取組に関して関係省庁や経済界など様々な関係者とともに、幅広い観点から前向きに検討を進める。
- ・旅行業を取り巻く国際的な環境の変化や宿泊産業の経営状況の改善等の観光産業を取り巻く課題へ対応するため、観光産業イノベーション促進事業のフォローアップ等を行い、観光産業の国際競争力の更なる強化を図る。
- ・日本人の海外旅行の推進のため、イベント・周年事業等を活用した海外旅行プロモーション等による海外旅行の魅力の向上に対する取り組みが必要である。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する】

良好な景観及び歴史資産は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものであることから、その保全及び活用を中心とした取組の支援を行う。

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

【施策目標 (23) 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する】

国際競争力・地域の自立等を強化するため、国際物流に対応した基幹ネットワークや日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークを構築する。

(概評) 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築および日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークの構築に向け、引き続き、重点的かつ効率的な道路ネットワークの整備を推進し、国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成を推進する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する

業績指標： **145** 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

目 標： 初期値：30 件（平成 18 年度）→目標値：200 件（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「景観形成総合支援事業」

平成 21 年度実績： 197 件 A-2 (A-2)

業績指標： **146** 景観計画に基づき取組を進める地域の数

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

主な事務事業の概要： 「景観形成総合支援事業」

平成 21 年度実績： 206 団体 A-2 (A-2)

業績指標： **147** 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数

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

主な事務事業の概要： 「歴史的環境形成総合支援事業」

平成 21 年度実績： 16 団体 A-2 (A-2)

■施策目標 (23) 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

業績指標： **148** 三大都市圏環状道路整備率

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

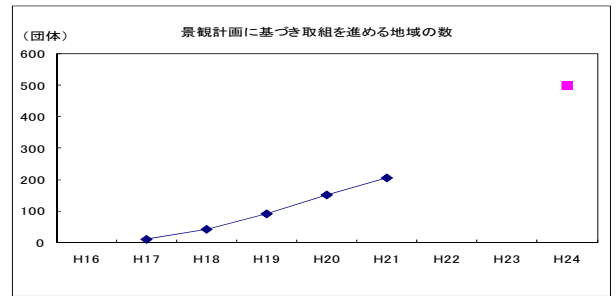
主な事務事業の概要： 「三大都市圏環状道路の整備」

平成 21 年度実績： 54% A-2 (A-2)

【指標の動向】

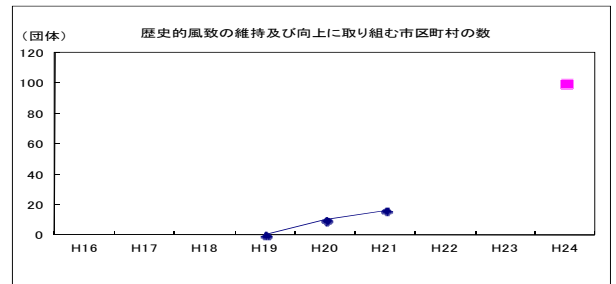
■施策目標 (22) 業績指標：146 景観計画に基づき取組を進める地域の数

- ・景観計画を策定し取組を進める地域の数については、実績値によるトレンドを延長しても目標値を達成できないことになるが、平成21年の調査において、平成24年度までに景観計画を策定する予定の市町村数がさらに275団体あることを勘案すると、順調に増加していると言える。



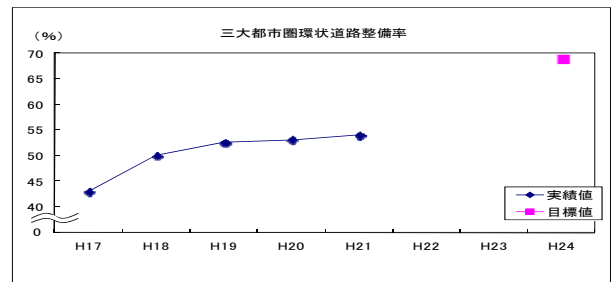
■施策目標 (22) 業績指標：147 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数

- ・地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律が平成20年11月に施行され、今後実績値がさらに上昇する見込みであることを踏まえると、指標は順調に増加している。



■施策目標 (23) 業績指標：148 三大都市圏環状道路整備率

- ・平成21年度は、首都高速道路中央環状線（西新宿JCT～大橋JCT）、首都圏中央連絡自動車道（海老名JCT～海老名IC、川島IC～桶川北本IC）、東海環状自動車道（美濃関JCT～西広見IC）計15kmの供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は54%である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する

業績指標 146

過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年次に目標値を達成できないことになるが、平成21年の調査において、平成24年度までに景観計画を策定する予定の市町村数がさらに275団体あり、平成25年度以降に景観計画を策定する意向がある市町村380団体のうち5%が平成24年度までに策定した場合、目標値を達成するため、A-2と評価した。

業績指標 147

過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値を達成できないことになるが、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）が平成20年11月に施行されたことや、歴史まちづくり法に基づく歴史的風致維持向上計画を策定し、地域の歴史的な資産を活用したまちづくりを行う意向のある市町村が増加していること（平成20年度調査：91団体→平成21年度調査：111団体）、また、認定意向から計画を策定し地域の歴史的な資産を活用したまちづくりを進めるまで、相当な時間を要することから、今後の実績値の急上昇が見込まれる。以上より、A-2と評価する。

■施策目標 (23) 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

業績指標 148

業績指標は、平成16年度の4.2%が平成21年度末に5.4%まで向上しており、平成22年3月には、首都高速道路中央環状線（西新宿JCT～大橋JCT）、首都圏中央連絡自動車道（海老名JCT～海老名IC、川島IC～桶川北本IC）、東海環状自動車道（美濃関JCT～西広見IC）計15kmが供用するなど、整備率は着実に向上している。なお、平成21年度に開通予定であった首都圏中央連絡自動車道（つくば中央IC～つくばJCT）については、平成22年度（平成22年4月）の開通延期となったものの、その他の箇所は予定通り平成21年度に供用を開始しており、整備は着実に進捗していることから評価はA-2とした。

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

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する】

広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により、全国一日交通圏の形成に寄与する。

(概評) 広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により全国一日交通圏の形成に寄与する観点から、施策目標「新幹線鉄道の整備を推進する」の実現に向け、整備新幹線整備事業等を行った。その結果、着実な整備が行われ、目標年度(平成23年度)において業績指標(5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長)の目標値が十分達成されると見込まれる。今後とも新幹線鉄道の整備を着実に推進していく。

【施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する】

高速交通手段の中でも航空は、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、航空交通ネットワークの強化を図る。

(概評) 航空機騒音に係る環境基準については、堅実に成果が上がっており、継続的な取組みにより達成率の向上を目指す。

また、大都市圏拠点空港の容量の増加に向けた空港整備等についても、着実に実施・推進しており、事業が完了するまでの間は指標は横ばい状態とはなるが、事業の成果として着実に空港容量の増加を図っており、引き続き目標値に向け空港容量の増加を図ってゆく。

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

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する

業績指標： **149** 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)

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

主な事務事業の概要： 「新幹線鉄道の整備」「鉄道駅総合改善事業」

平成21年度実績： 15,400km A-2 (A-2)

■施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する

業績指標： **150** 国内航空ネットワークの強化割合(①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路長)

目 標： 初期値：①49.6万回(首都圏)(平成17年度)→目標値：平成17年度比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)

②0.40%(平成15~17年度平均)

③18,266,438海里(平成18年度)

約1割削減(平成24年度)

平成18年度比2%短縮(平成23年度)

主な事務事業の概要： 「羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業等」

平成21年度実績： ① 52.3万回(首都圏) A-2 (A-2)

② 0.28%(平成18~20年度平均) A-2 (C-2)

③ 平成18年度比2.6%短縮 A-2 (A-2)

業績指標： **151** 国際航空ネットワークの強化割合

目 標： 初期値：49.6万回(首都圏)(平成17年度)

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

主な事務事業の概要： 「羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業等」

平成21年度実績： 52.3万回(首都圏) A-2 (A-2)

業績指標： **152** 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

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

主な事務事業の概要： 「民家防音工事の推進」「航空機騒音対策の実施」

平成21年度実績： 94.8% A-2 (A-2)

業績指標： **153** 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合

目 標： 初期値：約4割(平成18年度)→目標値：約7割(平成24年度)

主な事務事業の概要： 「基本施設等(滑走路、誘導路など)の耐震性の向上」

平成21年度実績： 約4割 A-2 (A-2)

業績指標： **154** 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数

目 標： 初期値：1.1件/100万発着回数(平成15~19年度平均)

→目標値：約半減(平成20~24年度平均)

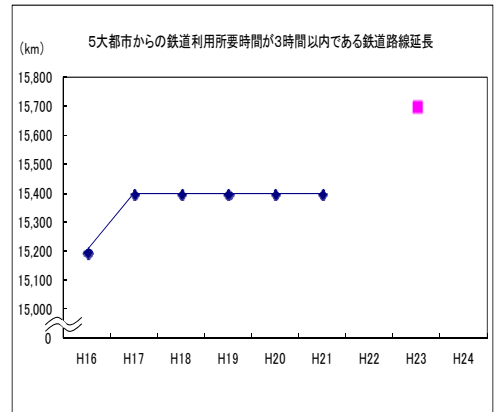
主な事務事業の概要： 「各種支援システムの充実強化」

平成21年度実績： 1.2件/100万発着回数(平成17~21年度平均) B-2 (B-2)

【指標の動向】

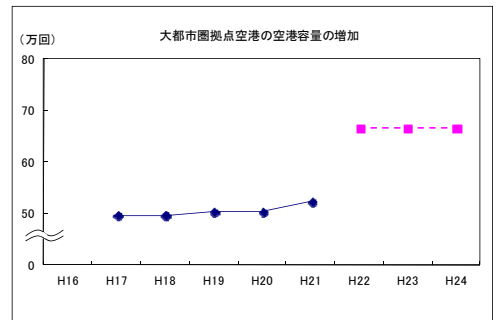
■施策目標 (24) 業績指標：149 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長

- ・整備新幹線について、平成22年12月に開業予定である東北新幹線八戸～新青森間では約97%（平成21年度事業費までの累計）、平成23年3月に開業予定である九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間では約96%（平成21年度事業費までの累計）が進捗していることから平成23年度における目標値達成が見込まれ、順調な進捗状況である。
- ・これまで、平成14年12月の東北新幹線盛岡～八戸間の開業、平成16年3月の九州新幹線（鹿児島ルート）新八代～鹿児島中央間の開業や、東海道新幹線品川駅の開業等を含む平成15年10月のダイヤ改正による、新幹線と在来線の接続の改善をはじめ、各路線における施設改良や新型車両の導入、ダイヤ改正による接続時間の短縮等によって、3時間圏の拡大が進んできたところである。
- ・例えば、博多と鹿児島中央との所要時間は、九州新幹線新八代～鹿児島中央間の開業により、3時間40分（在来線利用）から2時間11分に大幅に短縮している。
- ・今後、平成22年度中の東北新幹線八戸～新青森間、九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間の開業及び在来線との接続の円滑化等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。



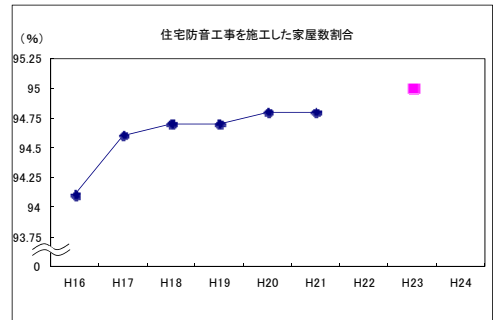
■施策目標 (25) 業績指標：151 国際航空ネットワークの強化割合

- ・成田空港の平行滑走路の北伸事業について、平成21年10月に供用し、本年3月に約2万回の容量が増加になるなど、大都市圏拠点空港（首都圏空港）の容量の増加に向けては、整備事業等を着実に進めているところであり、目標値に向けた推移となっており順調である。



■施策目標 (25) 業績指標：152 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

- ・対象となる世帯は特定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているもので、徐々にではあるが実績値は着実に伸びている。（平成21年度の申請・実施件数は61件）



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する

業績指標149

5大都市からの鉄道利用所要時間は、営業キロ15,400kmで3時間以内の到達を可能としており、さらに平成22年12月に東北新幹線八戸～新青森間（82km）、平成23年3月に九州新幹線博多～新八代間（130km）が開業を予定しているなど、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。

今後とも、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進する。

■施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する

業績指標151

羽田空港については、本年10月末の供用開始に向け、新設滑走路等を整備する再拡張事業を推進しており、供用開始時に年間で6.8万回の空港容量の増加が見込まれ、その後は空港運用の慣熟により安全を確保しつつ段階的に空港容量を増加させることとしており、目標の達成が順調に見込めているので「A」と評価し、引き続き事業を進めていることから「2」と評価した。

業績指標152

実績は目標達成のため着実に伸びていることから「A」と評価し、今後も、対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村及び独立行政法人空港周辺整備機構の広報誌やホームページを通じて、補助制度の周知を図り、工事施工による環境基準の屋内達成率の向上を目指す継続的な取り組みが必要であることから「2」（施策の維持）と評価した。

【政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進】

【施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する】

都市・地域の魅力ある将来像を実現するため、都市の競争力・成長力を高めるとともに、地域の活性化を図るなど、都市再生・地域再生を推進する

(概評) 国際的な都市間競争の激化等に対応した活力ある都市の再生に向けた施策を実施するとともに、地域が抱える様々な課題を踏まえ、魅力ある地域の再生に向けた施策を実施した。

目標の達成に向けて概ね順調な進捗が見られるが、経済情勢の悪化等が都市・地域活性化に悪影響を与えている。また、地域振興施策については引き続き施策の改善を行う必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標： **155** 地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数（地域再生計画、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画及び地域活力基盤創造計画）

目 標： 初期値：1,718 件（平成 18 年度）→目標値：3,556 件（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「生活圏（定住自立圏）形成の推進」「地域活力基盤創造交付金」

平成 21 年度実績： 3,495 件 A-3 (A-1)

業績指標： **156** 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

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

主な事務事業の概要： 「地域活性化の支援」「地方における交流・定住の支援」

平成 21 年度実績： 81.9% C-2 (B-1)

業績指標： **157** 都市再生誘発量

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

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

平成 21 年度実績： 6,964ha A-2 (A-2)

業績指標： **158** 文化・学術・研究拠点の整備の推進（①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数）

目 標： 初期値：① 60 件（平成 17 年度）→目標値： 80 件（平成 22 年度）

②96 施設（平成 18 年度） 156 施設（平成 23 年度）

③ 214 人（平成 17 年度） 270 人（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「筑波研究学園都市における国際会議開催数」

平成 21 年度実績： ① 80 件（平成 20 年度） A-2 (C-2)

②114 施設 B-2 (A-2)

③ 221 人 B-2 (B-2)

業績指標： **159** 大深度地下使用の累計認可件数

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

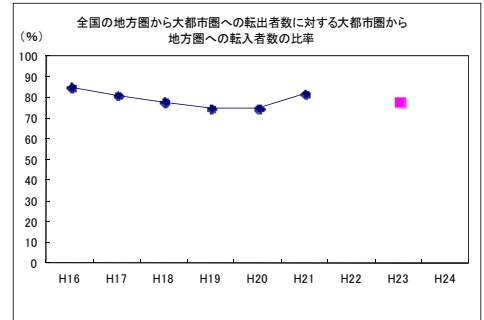
主な事務事業の概要： 「大深度地下の活用を促進」

平成 21 年度実績： 1 件 A-2 (A-2)

【指標の動向】

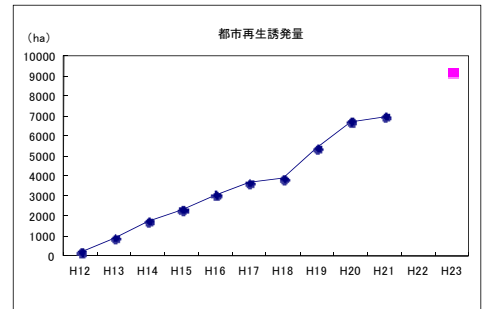
■施策目標 (26) 業績指標：156 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

・平成21年度の実績値は、前年度比で7.2%増加して81.9%となっている。



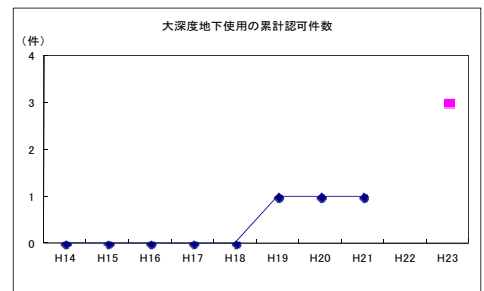
■施策目標 (26) 業績指標：157 都市再生誘発量

・平成21年度の実績値は6,964ha（単年度の増加量：約250ha）で、平成23年度目標値に対してのトレンド（平成21年度：約7,071ha）を僅かに下回っているものの、平成23年度に向けて事業を着実に進めており、概ね順調に推移している。



■施策目標 (26) 業績指標：159 大深度地下使用の累計認可件数

・平成19年度に、神戸市大容量送水管整備事業について認可された。
 ・平成20、21年度は、大深度地下使用法に基づく新たな使用認可等の実績はなかった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標 156 平成21年度の実績値は、前年度比で7.2%増となっている。
 実績値の増加要因は、三大都市圏以外（地方圏）から三大都市圏へ移動する人口が減少し、三大都市圏から地方圏へ移動する人口が増加していることにある。これは、我が国を取り巻く経済社会情勢の変化が人口移動の状況に影響を与えたものと考えられる。

しかし、今後の人口移動がどのように変化するかについては、直ちに判断することができない。

今後とも、地方の活性化、大都市圏への人口流出抑制を図るため、平成22年度も引き続き取組を行うこととし、C-2と評価した。

業績指標 157 業績指標は、目標値に対してのトレンドと同程度のペースで推移しており、現在の施策を引き続き進めていくことが重要であることから、A-2と評価した。

今後も民間事業者等の都市再生への誘導のため、基盤整備等を着実に進める必要がある。

業績指標 159 事前の事業間調整を終えている東京外かく環状道路（東名高速～関越道）について、平成21年4月に開催された国幹会議において、着工が可能となる「整備計画」を策定する区間とされ、大深度地下使用の認可申請がなされる状況が生じているとともに、大深度地下の使用を検討している事業が、新規に1件検討段階に入っていることから、業績指標は目標の達成に向け推移していると判断し、A-2と評価した。

今後の取組としては、大深度地下使用法を活用した事業実施の本格化が進む中で、認可審査の適切な実施及び効率化・迅速化の観点から調査・検討を実施する。

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標： **160** 半島地域の交流人口

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

主な事務事業の概要： 「半島らしい暮らし・産業創出事業の推進」

平成 21 年度実績： 平成 17 年度対比 98.9%（平成 20 年度） C-2（C-2）

業績指標： **161** 高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合

目 標： 初期値：59%（平成 19 年度）→目標値：100%（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「豪雪地帯に係る調査・検討」「豪雪地帯対策特別事業の推進」

平成 21 年度実績： 65% B-2（新）

業績指標： **162** 都市再生整備計画の目標達成率

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

主な事務事業の概要： 「まちづくり交付金」

平成 21 年度実績： 81.4% A-2（A-1）

業績指標： **163** 民間都市開発の誘発係数

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

主な事務事業の概要： 「まち再生総合支援業務」

平成 21 年度実績： 12.6 倍 B-2（B-2）

業績指標： **164** まちづくりのための都市計画決定件数（市町村）

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

主な事務事業の概要： 「まちづくり計画策定担い手支援事業」

平成 21 年度実績： 2,224 件（平成 20 年度） A-2（A-2）

業績指標： **165** 駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数

目 標： 初期値：4.5 万台（平成 20 年度）→目標値：約 10 万台（平成 25 年度）

主な事務事業の概要： 「駐車場法に基づく駐車場整備の推進」

平成 21 年度実績： 4.9 万台 B-1（新）

業績指標： **166** 都市機能更新率（建築物更新関係）

目 標： 初期値：36.9%（平成 20 年度）→目標値：41.0%（平成 25 年度）

主な事務事業の概要： 「市街地の再開発の推進」

平成 21 年度実績： 37.7% A-2（A-2）

業績指標： **167** 中心市街地人口比率の減少率

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

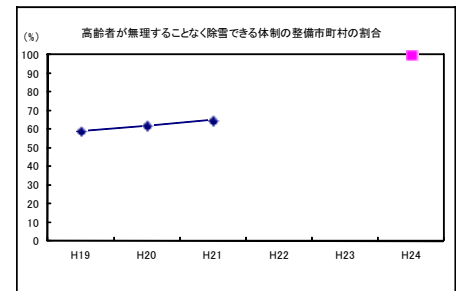
主な事務事業の概要： 「街なか居住再生ファンド」

平成 21 年度実績：前年度比 0.04%減（平成 20 年度） A-1（A-2）

【指標の動向】

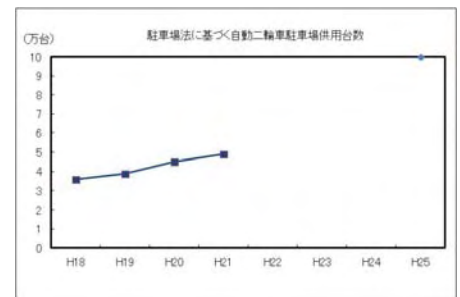
■施策目標 (26) 業績指標 : 161 高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合

- 平成21年度の実績値は、前年度比でプラス3%増加し、平成19年度以降毎年3%ずつ増加して、65%となっている。



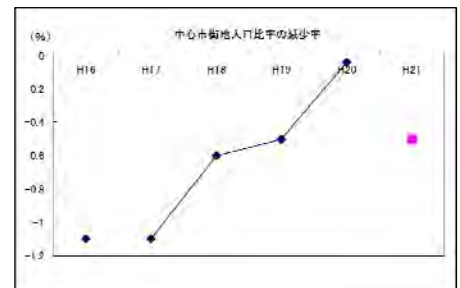
■施策目標 (26) 業績指標 : 165 駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数

- 平成21年度については約4.9万台と前年度比0.4万台増加と過去の実績値による傾向で推移しているが、このままでは、目標年度に目標値が達成できないことになる。しかし、整備主体である各地方公共団体へ既存の自転車駐車場への自動二輪車の受け入れについて通知 (H22. 4. 20付け) したことから、今後実績値の上昇が見込まれる可能性がある。



■施策目標 (26) 業績指標 : 167 中心市街地人口比率の減少率

- 平成20年度の実績値は0.04%減と、目標を現時点では達成している。平成21年度の実績値の算定は、平成22年12月までに完了予定。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標 161 実績値は、平成19年度に初期値を設定してから毎年度増加しているものの現在の伸び率では目標達成が困難である。一方で、平成22年度の実績値については、平成20年度末に策定した「共助による安全・効率的な雪処理方策マニュアル」及び「市町村雪対策計画の策定マニュアル」の普及・啓発等により、地域内外の雪処理の担い手確保、共助による地域除雪について必要性・重要性が認識されてきており、今後、各地で克雪体制整備の取り組みがさらに促進されることが期待されることから、増加傾向と推測され、現在の施策を維持することが妥当であると考えられるためB-2と評価した。今後も引き続き豪雪地帯に係る調査を実施することにより、平成24年度までに全ての特別豪雪地帯市町村で、高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備を図り、雪害による犠牲者の削減を推進する。

業績指標 165 業績指標は目標達成に向けた成果は示していないが、社会資本整備総合交付金の創設により、関連社会資本整備事業、効果促進事業と併せることでより広範囲に支援が可能となり、実績値の上昇が見込まれる可能性があるためB-1と評価した。

今年も引き続き、駐車場管理者である各地方公共団体や関係機関に対し、自動二輪車の受け入れの周知に努める。

業績指標 167 業績指標は目標を現時点で達成しており順調な成果を示している。これを踏まえて平成26年度の目標値として、人口比率の増減率(今後人口比率の増加を目標とするため減少率から増減率へ変更)を対前年度比で1.0%増とする。引き続き、中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、補助制度の拡充、税制特例措置といった各種施策を講じる。

【政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進】

【施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る】

物流拠点の整備等により流通業務立地の円滑化を図ることで、土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等が期待される。

（概評）土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等に向け、流通業務立地の円滑化を図るため、土地区画整理事業や流通業務団地造成事業等を実施しているところである。現時点においては、目標年度における施策目標の達成が見込まれる状況であるものの、土地区画整理事業や流通業務団地造成事業は長期間にわたる事業であることから、今後も本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

【施策目標（28）集約型都市構造を実現する】

各種施策を講じることにより、集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図り、持続可能な都市づくりを推進する。

（概評）集約型都市構造の実現を目指し、集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図るため、土地区画整理事業等の市街地整備事業を実施しているところである。業績指標の今年度の実績値は目標を達成しており、今後も市街地整備事業を確実に推進していくとともに、都市機能の適切な立地誘導、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置をあわせて重点的に行っていくことが重要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る

業績指標： **168** 物流拠点の整備地区数

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

主な事務事業の概要： 「流通業務市街地の整備の推進」

平成 21 年度実績： 53 地区 A-2（A-2）

■施策目標（28）集約型都市構造を実現する

業績指標： **169** 主要な拠点地域への都市機能集積率

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

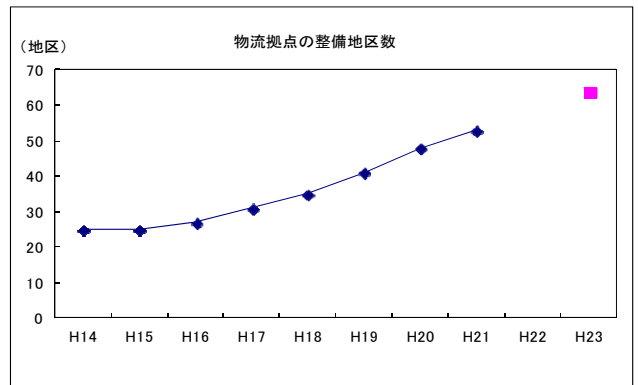
主な事務事業の概要： 「各地で説明会や意見交換会」

平成 21 年度実績： 約 4% A-2（A-2）

【指標の動向】

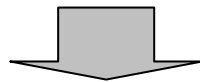
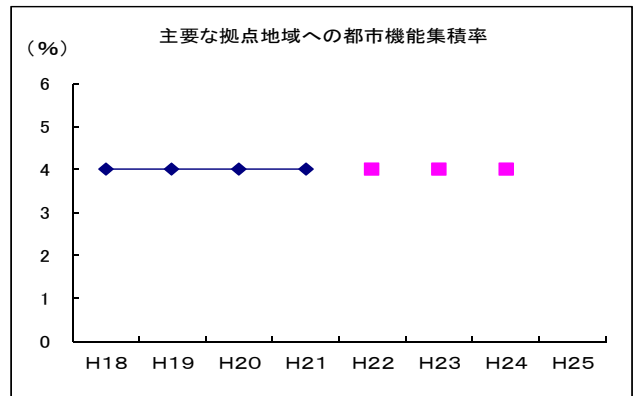
■施策目標（27）業績指標：168 物流拠点の整備地区数

- ・平成21年度までの実績値は53地区であり、前年度比で5件増加している。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。



■施策目標（28）業績指標：169 主要な拠点地域への都市機能集積率

- ・平成21年度の実績値は約4%であり、前年度比+0%で推移しており、今年度の目標は達成している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る

業績指標 168 業績指標の実績値は、目標達成に向けた成果を示しており、現在の施策を着実に推進することが適切であることから、A-2と評価した。今後も、現在の施策を着実に推進していく。

■施策目標（28）集約型都市構造を実現する

業績指標 169 業績指標の実績値は目標を達成しており、現在の施策を着実に推進することが適切であることから、A-2と評価した。今後も着実に基盤整備等を進めるとともに、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置をあわせて行っていく。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる】

鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現等を図る。

(概要) 鉄道網の充実・活性化を図るべく、幹線鉄道、都市鉄道及び空港アクセス鉄道の整備、鉄道貨物の輸送力増強、地域鉄道の活性化等を推進した結果、各業績指標における平成 21 年度の実績値は、概ね目標値の達成に向けて、順調に推移している。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる

業績指標： **170** トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数
目 標： 初期値：21 億トンキロ（平成 18 年度）→目標値：32 億トンキロ（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業」

平成 21 年度実績： 0.2 億トンキロ B-2 (B-2)

業績指標： **171** 5 大都市からの鉄道利用所要時間が 3 時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化）
目 標： 初期値：15,400km（平成 18 年度）→目標値：15,700km（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「新幹線鉄道の整備」「鉄道駅総合改善事業」

平成 21 年度実績： 15,400km A-2 (A-2)

業績指標： **172** 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が 30 分台以内である三大都市圏の国際空港の数）

目 標： 初期値：2 空港（平成 19 年度）→目標値：3 空港（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」

平成 21 年度実績： 2 空港 A-2 (A-2)

業績指標： **173** 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏；括弧内は複々線化区間延長）

目 標： 初期値：①2,353 km（複々線区間 211 km）（平成 18 年度）
②1,552 km（複々線区間 135 km）（平成 18 年度）
③ 925 km（複々線区間 2 km）（平成 18 年度）

→目標値：①2,399 km（複々線区間 216 km）（平成 23 年度）

②1,591 km（複々線区間 135 km）（平成 23 年度）

③ 925 km（複々線区間 2 km）（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地下高速鉄道整備事業費補助」「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」

平成 21 年度実績： ①2,384 km（複々線区間 216 km） A-2 (A-2)

②1,554 km（複々線区間 135 km） A-2 (A-2)

③ 924 km（複々線区間 2 km） A-2 (A-2)

業績指標： **174** 都市鉄道（東京圏）の混雑率

目 標： 初期値：170%（平成 18 年度）→目標値：165%（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地下高速鉄道整備事業費補助」「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」

平成 21 年度実績： 167% A-2 (B-2)

業績指標： **175** 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合

目 標： 初期値：39%（平成 18 年度）→目標値：60%（平成 23 年度）

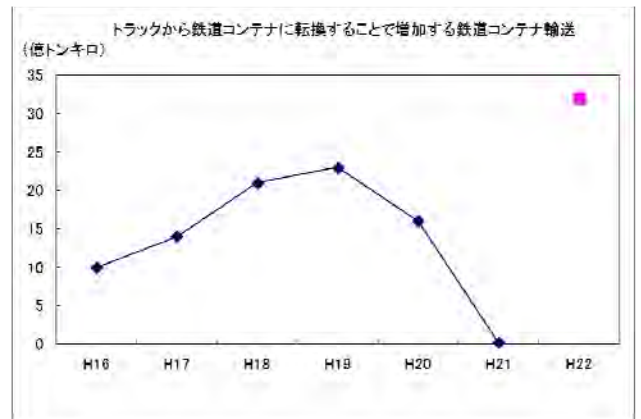
主な事務事業の概要： 「鉄道軌道輸送高度化事業費補助金」「LRT システム整備費補助金」

平成 21 年度実績： 61% A-2 (A-2)

【指標の動向】

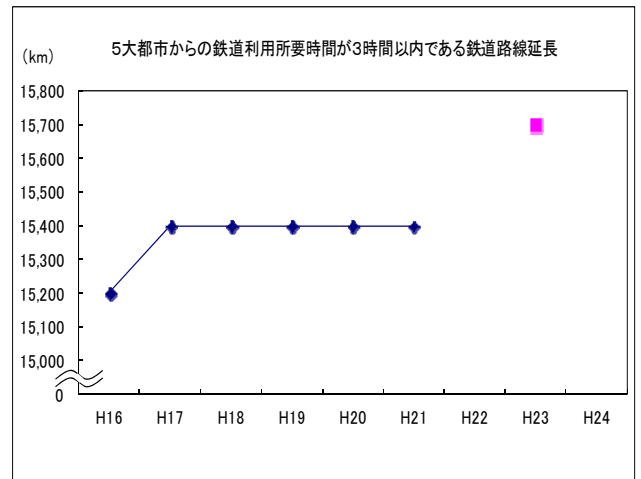
■施策目標 (29) 業績指標 : **170** トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数

- 世界同時不況の影響による物流量の減少により、平成20年後半から輸送量が大幅に落ち込んでおり、21年度の輸送量も大きく減少した。なお、22年1月以降の各月の輸送量は対前年比で増加に転じているところである。



■施策目標 (29) 業績指標 : **171** 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長 (在来幹線鉄道の高速化)

- 整備新幹線について、平成22年12月に開業予定である東北新幹線八戸～新青森間では約97% (平成21年度事業費までの累計)、平成23年3月に開業予定である九州新幹線 (鹿児島ルート) 博多～新八代間では約96% (平成21年度事業費までの累計) が進捗していることから平成23年度における目標値達成が見込まれ、順調な進捗状況である。
- 今後、平成22年度中の東北新幹線八戸～新青森間、九州新幹線 (鹿児島ルート) 博多～新八代間の開業及び在来線との接続の円滑化等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる

業績指標 **170** 業績指標について、鉄道貨物輸送量は、世界同時不況の影響による物流量の減少により、平成20年後半から輸送量が大幅に落ち込み、平成21年度の輸送実績は、初期値 (平成18年度) とほぼ同水準にまで落ち込む事態となった。このため、B-2と評価したが、北九州・福岡間の鉄道貨物輸送力増強事業等の効果により、目標達成を図る。物流量は景気動向に左右される面が大きいものの、地球環境問題が深刻化する中、環境負荷の少ない大量輸送機関 (CO2 排出量が営業用トラックの約1/7) として、貨物鉄道への期待が更に高まっており、今後も更にモーダルシフトが促進するよう、引き続き、現行の対策、施策の確実な進捗を図る。

業績指標 **171** 5大都市からの鉄道利用所要時間は、営業キロ15,400kmで3時間以内の到達を可能としており、さらに平成22年12月に東北新幹線八戸～新青森間 (82km)、平成23年3月に九州新幹線博多～新八代間 (130km) が開業を予定しているなど、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。

今後とも、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進する。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する】

地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、地域公共交通の維持・活性化は非常に重要な課題である。

(概評) 地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、その維持・活性化は非常に重要な課題であるため、「地域公共交通の維持・活性化を推進する」という施策目標の達成に向けて、本施策の具体的措置として、地方バス・地域鉄道・離島航路・離島航空路の維持・活性化等に対して支援を行った。

業績指標の実績値は、全体として目標達成に向けて施策が実施されていると言えるが、地域のニーズにより的確に対応するとともに、これらの取組をより促進するため、引き続き現在の施策を確実に実施するとともに、更に充実していくこととする。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する

業績指標： **176** 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数

目 標： 初期値：60 件（平成 19 年度）→目標値：300 件（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「地域公共交通活性化・再生総合事業」

平成 21 年度実績： 398 件 A-2 (A-2)

業績指標： **177** バスロケーションシステムが導入された系統数

目 標： 初期値：7,067 系統（平成 18 年度）→目標値：9,000 系統（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「オムニバスタウンの整備、日本型 B R T、乗継施設などの整備」

平成 21 年度実績： 9,054 系統（平成 20 年度） A-2 (A-2)

業績指標： **178** 地方バス路線の維持率

目 標： 初期値：97.1%（平成 20 年度）→目標値：100%（平成 25 年度）

主な事務事業の概要： 「生活交通路線維持対策の実施」

平成 21 年度実績： 96.9% B-1 (B-1)

業績指標： **179** 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

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

主な事務事業の概要： 「離島航路の維持及び改善」

平成 21 年度実績： 70% A-2 (A-2)

業績指標： **180** 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

目 標： 初期値：96%（平成 17 年度）→目標値：96%（平成 22 年度）

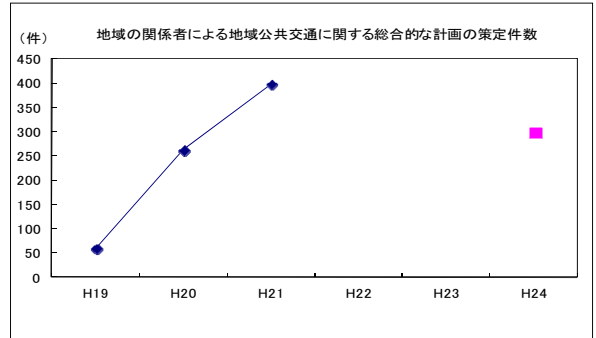
主な事務事業の概要： 「離島航空路線維持対策の実施」

平成 21 年度実績： 89% B-2 (B-2)

【指標の動向】

■施策目標（30）業績指標：176 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数

- 平成21年度においても、大幅に実績値が増加した結果、24年度の目標値である300件を上回り、今後も引き続き件数の増加が見込まれることから、当該指標の進捗状況は順調であるといえる。

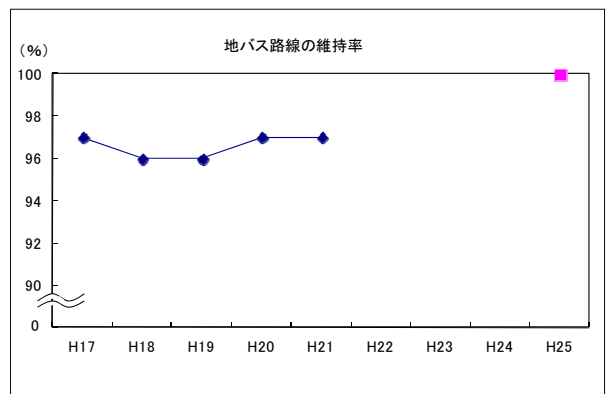


■施策目標（30）業績指標：178 地方バス路線の維持率

- 平成13年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線の路線に重点化して支援してきており、平成21年度の実績値は96.9%である。

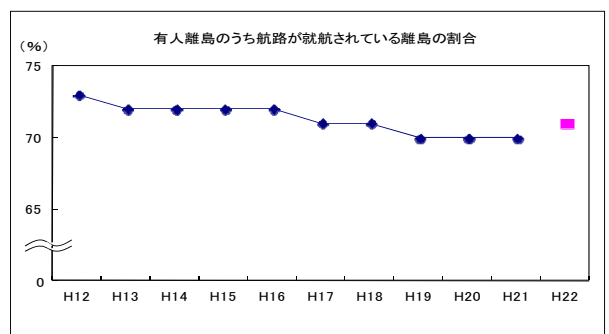
これは、国が承認した平成20年9月末の路線数1,867路線のうち、平成22年3月末までに58路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似システムの再編（28路線）等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で順調に推移している。

なお、国及び地方公共団体の補助によるもののほかに、バス事業者の自助努力により、地域の足の確保が図られてきているが、バス事業者を取り巻く経営環境は依然厳しいことから、利用者数の減少の著しい路線や類似システムを再編することにより運行コストの低減が図られているところである。



■施策目標（30）業績指標：179 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

- 平成21年の有人離島数は418島（対前年▲3島）、一般旅客定期航路が就航している離島数は292島（対前年▲1島）、実績値は70%であり、順調である。なお、減少した1島については、架橋により交通手段が確保されていることから、目標値は、ほぼ維持されているものと思料される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（30）地域公共交通の維持・活性化を推進する

業績指標 176 業績指標は24年度の目標値である300件を上回り、今後も引き続き件数の増加が見込まれることから、A-2と評価した上で、目標値については、21年度までの実績推移を勘案し、目標年次までに各地方運輸局等毎に80地域において連携計画が策定されていることを目標とし、10運輸局等に乗じた800件に見直すこととした。引き続き、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

業績指標 178 実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから、「B」と、当該補助金については平成22年度からは車両購入費補助を廃止し新たに車両の減価償却費等に要する経費の一部について補助を行う制度を創設するなど、施策の改善を図っていることから「1」と評価した。国土交通省としては、上記改善策を図りつつ、引き続き地域の生活交通に支障が生じないように、地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。

業績指標 179 業績指標は69.9%であり、目標値をほぼ維持しており、平成21年度には構造改革補助を創設し、離島島民の唯一の生活航路の確保を図ることとしたところであり、A-2と評価した。

離島航路事業者の経営状況は旅客輸送量の減少等により、引き続き厳しい状況にあり、平成22年度以降も引き続き離島航路補助金等について欠損補助に加え、構造改革を積極的に推進するために必要な予算額を確保する。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する】

集約型都市構造を目指す都市において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導等のまちづくりにより基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。

(概評) 集約型都市構造への転換を実現するため、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住して人口を増加させる施策目標の達成に向けて、都市交通の円滑化を図る都市交通施策の推進や土地利用誘導等のまちづくりの取り組みを実施しているところである。今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

【施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する】

渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることで、道路交通の円滑化を推進する。

(概評) 道路交通の円滑化推進に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。引き続き、渋滞対策の推進をはじめとした交通の快適性・利便性の向上を図り、道路交通の円滑化に資する施策を推進することが必要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する

業績指標： **181** まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

目 標： 初期値：0% (平成 19 年度) →目標値：約 11% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「都市交通システム整備事業」

平成 21 年度実績： 0% (平成 19 年度) C-2 (C-2)

■施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する

業績指標： **182** 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

目 標： 初期値：約 132 万人・時/日 (平成 19 年度)

→目標値：約 1 割削減 (約 118 万人・時/日) (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「開かずの踏切等の解消」

平成 21 年度実績： 約 130 万人・時/日 A-2 (A-2)

業績指標： **183** ETC 利用率

目 標： 初期値：76% (平成 19 年度) →目標値：85% (平成 24 年度)

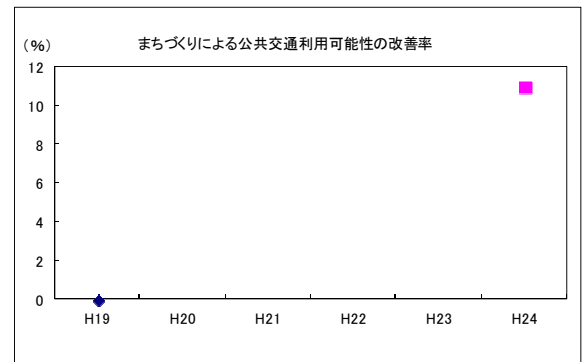
主な事務事業の概要： 「ETC の利用促進・活用推進」

平成 21 年度実績： 85% A-2 (A-2)

【指標の動向】

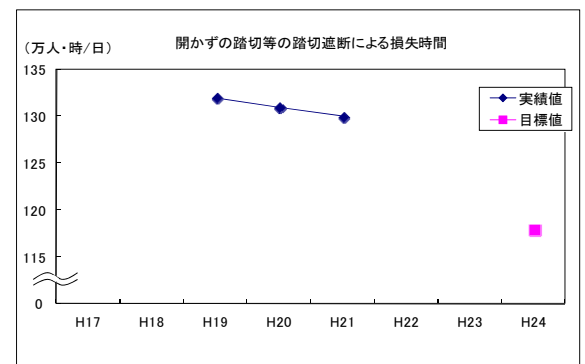
■施策目標 (31) 業績指標：181 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

- 平成21年度の実績値は現在調査中であり進捗は判断できないが、当該年度においては中野区など全国25箇所ですら公共交通システム整備事業を執行、順調に終了しており、特段の外部要因もなかったことから、前年度よりは順調に進捗が見込まれる。



■施策目標 (32) 業績指標：182 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

- 平成19年度の実績値132万人・時/日に対して、平成21年度の実績値は約130万人・時/日となっている。目標値に向けた直線的な削減を想定するとやや不足している様に見えるが、連続立体交差事業や道路の立体化等は、事業完了まで長期間を要し完成により加速度的に損失時間の削減が見込まれる。多くの事業が工程の工夫等による早期効果発現に向け順調に推移していることから、目標の達成に向け順調に進捗していると言える。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する

業績指標 181

平成21年度の実績値は現在調査中であり進捗は判断できないが、当該年度においては全国25箇所ですら公共交通システム事業を執行し、順調に終了したことに加え、公共交通を中心としたまちづくりを目指す都市交通戦略を盛岡市、京都市等が策定している。以上のことより、指標が順調に進捗が見込まれ、今後とも現在の施策は維持すべきと考えられることから、C-2と評価した。

今後、将来の都市像を明確にし、必要となる都市交通施策や実施プログラム等を内容とする都市交通戦略等の

計画策定を行う都市数をさらに増加させる必要がある。また、公共交通の利便性の向上を目指して、都市交通システム事業のさらなる利用促進を図る必要がある。

京都市等の都市交通戦略を策定する予定の都市があることに加え、自由通路、駅前広場の整備、駅施設・駅前広場のバリアフリー化等の公共交通の利便性向上のための取組を計画している地方公共団体等があることから、今後とも現状の施策を継続する必要がある。

平成21年度より、都市交通システム整備事業において、集約型都市構造の実現を目指し、自動車に過度に依存することなく、人と環境にやさしい自転車を主要な都市交通として活用を図るため、自転車関連経費に対する支援を拡充し、更なる都市交通の円滑化に努めている。

■施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する

業績指標 182

踏切除却を行う抜本的な対策のスピードアップが図られ、今年度既に片線を先行して高架化した箇所や、今後高架切替が予定されている箇所があるなど、事業の早期効果発現が期待でき、平成22年度以降も着実な進捗が見込まれることから、A-2として評価した。

引き続き、開かずの踏切等の解消を推進し、踏切遮断による損失時間削減を目標としていく。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する】

社会資本整備・管理等を効果的に推進するためには、社会資本整備・管理等に係る各種施策の実施状況を毎年度適切にフォローアップすることが重要であり、この観点から業績指標を設定している。

(概評) 業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。

今後とも、社会資本整備・管理等の効果的な推進を着実に進めるため、VFM最大化を重視した国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム等に基づく各種施策や、事業認定処分の適正な実施、企画立案等の質の向上等を図る施策の一層の推進を図ることが重要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する

業績指標： **184** 公共事業の総合コスト改善率

目 標： 15% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「国土交通省コスト構造改善プログラムに基づく各種施策の推進・検討」

平成 21 年度実績： 3.7% (平成 20 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **185** 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数

目 標： 初期値：0 種類 (平成 21 年度) →目標値：5 種類 (平成 25 年度)

主な事務事業の概要： 「電気通信施設について省エネルギー化指針等の策定」

平成 21 年度実績： 0 種類 C-2 (新)

業績指標： **186** 事業認定処分の適正な実施 (訴訟等により取り消された件数)

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

主な事務事業の概要： 「事業認定の法的効果の早期発現」

平成 21 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **187** 国土交通政策の企画立案等に必要調査検討の報告数及び研修等の満足度 (①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)

目 標： 初期値：① 13 件 (平成 18 年度) →目標値： 14 件 (平成 19~23 年度平均)

②90.9% (平成 17~18 年度平均) 95.0% (平成 23 年度)

③92.6% (平成 20 年度) 90.0%以上 (平成 21 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「国土交通政策の企画立案等に必要調査検討、研修等の実施」

平成 21 年度実績： ① 12 件 B-2 (A-2)

②91.8% A-2 (A-2)

③96.9% A-2 (A-2)

業績指標： **188** 建設施工企画に関する指標 (①ICT建設機械等 (土工 (盛土) の敷均し、締固め施工) による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数、③建設現場における安全管理評価手法の試行工事件数)

目 標： ①約 2 割削減 (平成 21 年度) ②100 件 (平成 21 年度) ③50 件 (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「施工現場の情報化による監督・検査業務の効率化・品質確保の推進」

平成 21 年度実績： ①約 2 割削減 A-3 (C-2)

②219 件 A-3 (A-2)

③※平成 24 年度試行のため実績値なし C-3 (C-2)

業績指標： **189** 用地取得が困難となっている割合 (用地あい路率)

目 標： 初期値：3.50% (平成 13~17 年度平均) →目標値：3.15% (平成 19~23 年度平均)

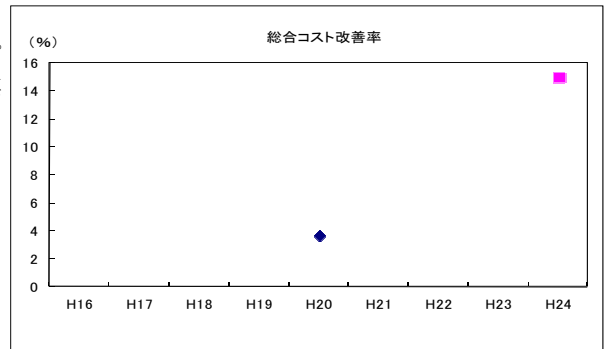
主な事務事業の概要： 「用地補償基準の適正化等に関する検討」

平成 21 年度実績： 3.18% (平成 16~20 年度平均) A-2 (A-2)

【指標の動向】

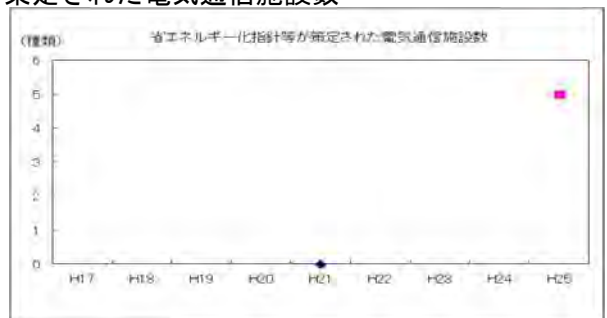
■施策目標（33）業績指標：184 公共事業の総合コスト改善率

- 平成21年度は集計中であるが、平成20年度の総合コスト改善率を集計した結果、3.7%となっており、国土交通省コスト構造改革プログラムの総合コスト縮減率のトレンドを踏まえると、業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していると考えられる。



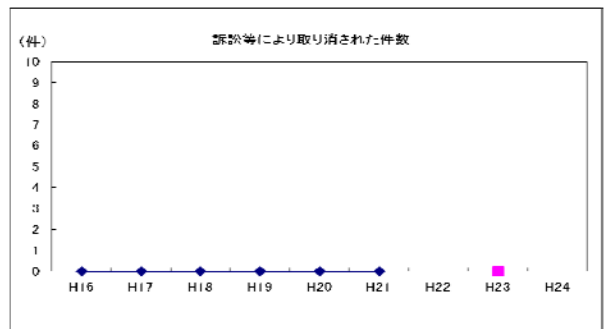
■施策目標（33）業績指標：185 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数

- 実績値はゼロ。



■施策目標（33）業績指標：186 事業認定処分の適正な実施（訴訟等により取り消された件数）

- 順調（過去5年間ににおける事業認定取消件数0件）



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（33）社会資本整備・管理等を効果的に推進する

業績指標 184 平成20年度より実施している国土交通省公共事業コスト構造改善プログラムに基づく総合コスト改善率について、平成20年度の改善率を集計した結果、3.7%となっており、国土交通省コスト構造改革プログラムの総合コスト縮減率のトレンドを踏まえると、取り組みは順調に推移していると考えられることから、A-2と判断する。

業績指標 185 取組初年度であり、実績値はゼロなのでC-2と判断する。今後、道路照明について、現場実証実験等を行い省エネルギー化指針を策定するとともに、他施設について、省エネルギー化に当たっての課題を整理する等、引き続き、指針の作成に向け必要な検討を進める。

業績指標 186 平成15年度以降、業績指標である事業認定取消件数0件を維持しており、現在の取り組みを継続していくことからA-2と判定した。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する】

不動産は、国民生活や企業の活動に不可欠な基盤であるとともに、貴重な資源であり、不動産が適正に取引され、有効に利用されることは、地域経済の活性化や優良な都市ストックの形成を促進するなど、わが国の経済・社会にとって重要である。

また、不動産は、不動産業のみならず、すべての産業における金融の担保となっており、不動産市場の活性化により、デフレの克服、景気回復を確実なものとしていくことが重要である。

さらには、不動産市場の活性化は住宅・都市分野における成長戦略を推進していく上でも不可欠である。こうしたことから、不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進し、不動産市場の活性化を図ることが、喫緊の課題であり、こうした課題の解決に当たっては、不動産取引や不動産市場に関する情報の整備・提供の充実を図るとともに、安全・安心のための消費者保護施策等を進めていくことにより、不動産市場の透明性を確保し、取引の円滑化・活性化等を図ることが必要である。

(概評) 各指標は概ね順調に推移しており、各施策は、施策目標の達成に向けて概ね成果が現れているといえるものの、厳しい不動産市況を反映し、一部の指標では伸び悩みも見られる。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

業績指標： **190** 不動産証券化実績総額

目 標： 初期値：33 兆円 (平成 18 年度) →目標値：66 兆円 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「地方における不動産証券化市場活性化事業」

平成 21 年度実績： 47 兆円 B-2 (A-2)

業績指標： **191** 指定流通機構 (レインズ) における売却物件の登録件数

目 標： 初期値：229 千件 (平成 18 年度) →目標値：274 千件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「不動産市場における情報インフラの整備」

平成 21 年度実績： 276 千件 A-2 (A-2)

業績指標： **192** 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移

目 標： 初期値：0.37% (平成 13~17 年度の 5 年間平均)

→目標値：0.30% (平成 19~23 年度の 5 年間平均)

主な事務事業の概要： 「宅地建物取引業法違反行為に関する情報収集・調整等及び監督処分基準の厳格な適用」

平成 21 年度実績： 0.28% (平成 16~20 年度の 5 年間平均) A-2 (A-2)

業績指標： **193** マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移

目 標： 初期値：0.20% (平成 17 年度) →目標値：0.16% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「適正化法違反行為に関する情報収集・調査等と監督処分基準の厳格な運用」

平成 21 年度実績： 0.19% (平成 20 年度) A-2 (C-2)

業績指標： **194** 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

目 標： 初期値：25,389,634 件 (平成 18 年度) →目標値：34,320,000 件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「地価公示の的確な実施」「主要都市における高度利用地の地価分析調査」

平成 21 年度実績： 32,297,267 件 A-2 (A-2)

業績指標： **195** 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数

目 標： 初期値：①22,659,447 件 (平成 18 年度) →目標値：40,000,000 件 (平成 23 年度)

② 63,636 件 (平成 18 年度) 1,000,000 件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「取引価格等の全国調査」

平成 21 年度実績： ①35,670,962 件 A-2 (A-1)

② 820,964 件 (第 3 四半期まで) A-2 (A-2)

業績指標： **196** 低・未利用地の面積

目 標： 初期値：13.1 万 ha (平成 15 年度) →目標値：13.1 万 ha (平成 25 年度)

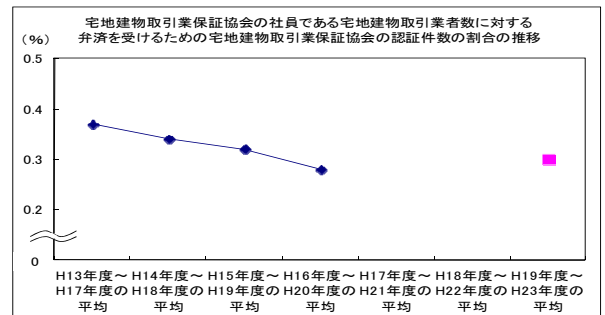
主な事務事業の概要： 「WEB サイト「土地活用バンク」の運用」

平成 21 年度実績： 13.1 万 ha (平成 15 年度) C-2 (C-2)

【指標の動向】

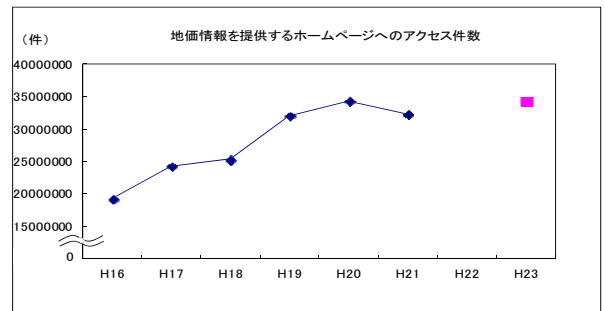
■施策目標 (34) 業績指標 : 192 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移

- 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合について、平成15年度以降減少傾向にあり順調に推移しており、平成16年度～平成20年度の平均値は0.28%となっており、目標値である0.30%を下回っている。なお、平成21年度を含むデータについては現在集計中である（7月中旬頃公表予定）。



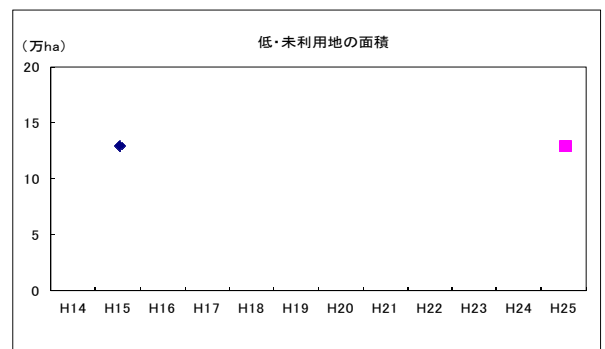
■施策目標 (34) 業績指標 : 194 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

- 平成20年度までホームページへのアクセス件数は目標達成に向けて増加を続け、概ね目標を達成していたところ、平成21年度は前年度比で減少したが、過去の実績値によるトレンドを勘案すると、目標年度での目標値達成に向けて推移しているものとする。



■施策目標 (34) 業績指標 : 196 低・未利用地の面積

- 業績指標である「低・未利用地の面積」は、5年毎に実施される土地基本調査に基づくものであり、平成20年の調査結果は平成22年確定のため、平成20年度の実績は把握できない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

業績指標 192 業績指標は、平成15年以降順調に減少傾向にあり、目標値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。

今後も引き続き、宅地建物取引業者のコンプライアンス向上に資する施策を進め、目標達成に向けて取り組んでいく。

業績指標 194 平成21年度のホームページへのアクセス件数は前年度比で減少したが、平成20年度までは目標達成に向けてアクセス件数は増加を続け、概ね目標を達成しており、過去の実績値によるトレンドを勘案すると、目標年度に目標値を達成できるものと考えられることから、A-2とした。平成22年度においても地価公示、都道府県地価調査結果のとりまとめ及び主要都市の高度利用地の地価動向分析調査を継続して実施し、広く一般に公表していくこととする。

業績指標 196 業績指標である「低・未利用地の面積」は、5年毎に実施される土地基本調査に基づくものであり、平成20年の調査結果は平成22年確定のため、平成20年度の実績は把握できない。このため、C-2と評価した。

平成25年度に低・未利用地の面積を13.1万haに抑制するという目標を達成するため、引き続き、低・未利用地の増加の抑制のための施策を推進していく。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する】

建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本の整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の1割を占める基幹産業であるが、建設投資の減少、ダンピング等による価格競争の激化、金融機関の融資姿勢の厳格化等を受け、かつてない厳しい経営環境が続いており、こうした中で建設業の活力の回復を図ることは喫緊の課題であるといえる。

建設業の活力回復にあたっては、地域の建設業が経営力を強化し、技術と経営に優れた企業が地域の中で持続的に活動できるよう建設市場を整備することが求められる。

(概評) 建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の1割を占める基幹産業であるが、建設投資の減少、ダンピング等による価格競争の激化、金融機関の融資姿勢の厳格化等を受け、かつてない厳しい経営環境に直面している。こうした状況は、建設企業、特に中小・中堅建設企業が経営基盤の強化を図ったり、人材確保・育成を図ったりするには厳しい現状といえるが、農業・環境・福祉等の成長分野への展開においては、これまでに約600のモデル的な取組が創出されているほか、建設分野での二国間会議や建設環境多国間会議等において、我が国の優れた技術力、ノウハウ等について、相手国政府及び地元関連業界へのプレゼンスの向上を図るなど、中小・中堅建設企業において経営革新や海外進出などの取組を積極的に図っていく動きが見られる。また、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼確保と建設業の健全な発展に向けた取組が進められている。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する

業績指標： **197** 入契法に基づく施策の実施状況 (①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)

目 標： 初期値：①75% (平成13年度) →目標値：100% (平成23年度)
②56% (平成13年度) 100% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「入札契約適正化法に基づく措置状況調査」

平成21年度実績： ①91% (平成20年度) A-2 (A-2)
②91% (平成20年度) A-2 (A-2)

業績指標： **198** 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

目 標： 初期値：87% (平成18年度) →目標値：90% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「技術検定の適切な実施」

平成21年度実績： 88% A-2 (B-2)

業績指標： **199** 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数

目 標： 初期値：224件 (平成18年度) →目標値：400件 (平成21年度)

主な事務事業の概要： 「建設業と地域の元気回復助成事業」

平成21年度実績： 571件 A-3 (A-2)

業績指標： **200** 専門工事業者の売上高経常利益率

目 標： 初期値：2.5% (平成17年度) →目標値：4.0% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「ワンストップサービスセンター事業の運営」

平成21年度実績： 2.1% (平成20年度) B-2 (C-2)

業績指標： **201** 建設資材の需給状況把握システムの導入状況

目 標： 初期値：0% (平成18年度) →目標値：100% (平成21年度)

主な事務事業の概要： 「大規模地震における迅速な資材調達に関する調査研究」

平成21年度実績： 1.4% B-3 (C-2)

業績指標： **202** 建設技能労働者の過不足状況 (①不足率、②技能工のD.I.)

目 標： 初期値：① 1.2% (平成18年) →目標値： 1.2%以下 (平成23年)
②30ポイント (平成18年) 30ポイント以下 (平成23年)

主な事務事業の概要： 「建設技能者確保・育成モデル構築支援事業」

平成21年度実績： ① -1.5% A-2 (C-2)
② 0ポイント A-2 (C-2)

業績指標： **203** 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率

目 標： 初期値：69.53日 (平成20年度) →目標値：3割減 (平成24年度)

主な事務事業の概要： 「新しい建設関連業者登録システムの開発」

平成21年度実績： 8.1%減 C-2 (C-2)

業績指標： **204** 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数

目 標： 初期値：0件 (平成18年度) →目標値：10件 (平成21年度)

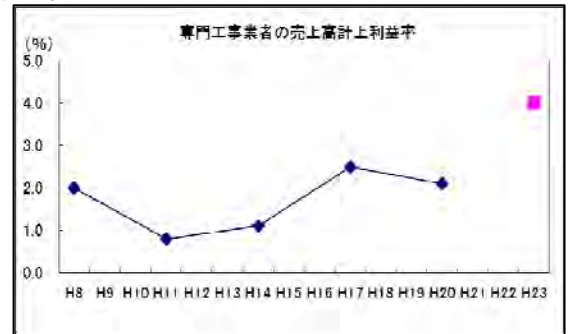
主な事務事業の概要： 「我が国建設業の国際競争力強化策の実施」

平成21年度実績： 11件 A-3 (A-2)

【指標の動向】

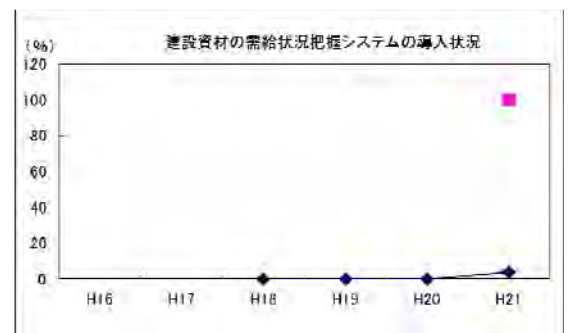
■施策目標 (35) 業績指標：200 専門工事業者の売上高経常利益率

・当該指標の進捗状況については、平成20年度の指標値が2.1%となり、初期値（平成17年度：2.5%）と比較し微減。売上高経常利益率については、全産業においても平成17年度：3.4%、平成20年度：2.4%と減少（出典：財務省「法人企業統計」）するなど、世界的な景気低迷による収益逼迫等の外部要因が売上高経常利益率に大きく影響したものと推測される。



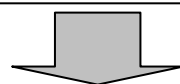
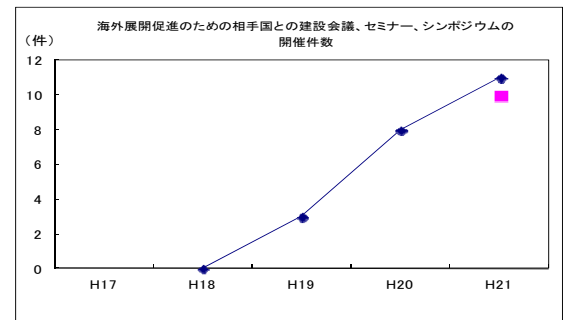
■施策目標 (35) 業績指標：201 建設資材の需給状況把握システムの導入状況

・本調査研究は平成18年度から3ヵ年実施しており、平成21年度の試行を経て、平成22年度に各業界関係機関等に広く情報提供を行うことで業績指標の達成となる。平成21年度の指標の実績値は1.4%である。



■施策目標 (35) 業績指標：204 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数

・平成21年度の実績値は累計11件（建設会議8件、セミナー3件）となり、目標値を達成した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する

業績指標 200 業績指標については、景気の低迷等による収益逼迫等の外部要因が大きく影響し、初期値と比較し平成20年度指標値では微減となったことから、B-2と評価した。引き続き、建設投資の大幅な減少、厳しい金融環境等さまざまな外部要因が指標に悪影響を与えるものと考えられるが、今後も、建設生産プロセスの中で中核的役割を担う専門工事業者の売上高経常利益率を目標値に近づけるための取組を着実に継続していくことは必要である。

そのため、今後も専門工事業者の利益向上に向けた取組が必要であることから、専門工事業者の経営力向上に向けた各種取組や下請取引の適正化を通じた下請業者たる専門工事業者へのしわ寄せ防止等の対策を講じていくことが必要である。また、同様に、専門工事業者の利益増進に努めるための環境整備が必要であり、今後とも、経営基盤の強化等の経営革新に向けて自ら取り組む建設業者を支援することが必要である。

業績指標 201 平成21年度内に情報提供を行うことができなかった理由は、構築したシステムの試行期間を追加したためであるが、平成22年度内には各関係機関等に情報提供を行い、目標は達成される見込みであることから、B-3と評価した。

業績指標 204 業績指標は海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数であり、目標が達成されたが、来年度以降の業績指標の変更を予定しているため、A-3と評価する。

今後は、我が国建設業のさらなる国際競争力強化を図るため、環境・省エネをテーマとする多国間シンポジウムの開催や、地方・中小建設業の海外進出支援等を推進するとともに、企業の人材育成に対する支援等の取組を強化する。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る】

現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等を通じ、市場・産業関係の統計の体系的な提供を行うとともに、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図り、統計利用者の利便性の向上を図る。

(概評) 近年、政府統計に対して、ニーズに即した統計の一層の整備、結果利用の更なる拡大などの要請が高くなってきており、これらの要請を具体化していくため、市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る施策目標の達成に向けて、統計調査の改善、インターネットによる収録ファイル数の増強等を行ってきた。今年度においては、業績指標 (205) は、目標値を達成し、業績指標 (206) については、収録ファイル数は、目標値に向け順調に推移しており、HP アクセス件数については、目標値を達成したことから、目標年度における施策目標の達成に向けて堅実に進捗していると評価できる。目標を達成したものについては、目標値の見直しを行い、今後も引き続き将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図っていくこととする。

【施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する】

地籍の整備等の国土調査を推進し、地籍の明確化を図ること等により、土地に関する最も基礎的な情報を整備する。

(概評) 地籍の整備等の国土調査を推進し、土地に関する最も基礎的な情報を整備するため、地籍調査事業を実施しているが、その進捗率は依然として低く、特に都市部及び山村部において遅れていることを踏まえ、その状況を改善する促進策の検討を行う必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る

業績指標： **205** 統計調査の累計改善件数

目 標： 初期値：1 件 (平成 18 年度) →目標値：7 件 (平成 23 年度までの累計)

主な事務事業の概要： 「既存統計の見直し、新規統計の創設、利用者の視点に立った統計データの提供等」

平成 21 年度実績： 8 件 (累計) A-2 (A-2)

業績指標： **206** 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数 (①収録ファイル数、②HP アクセス件数)

目 標： 初期値：①約 5,000 件 (平成 18 年度) →目標値：約 9,200 件 (平成 22 年度)
②約 448,000 件 (平成 18 年度) 約 505,000 件 (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「電子的な統計データの提供」

平成 21 年度実績： ①約 7,000 件 A-2 (A-2)

②約 513,000 件 A-2 (A-2)

■施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する

業績指標： **207** 地籍が明確化された土地の面積

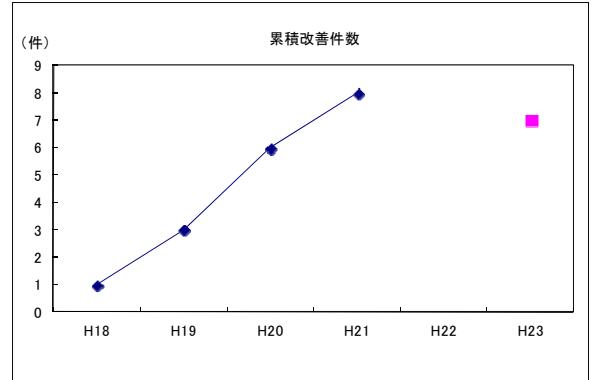
目 標： 初期値：133 千 km^2 (平成 16 年度) →目標値：158 千 km^2 (平成 21 年度)

主な事務事業の概要： 「全国的な地籍調査の推進」「都市再生街区基本調査 (土地活用促進調査) の実施」

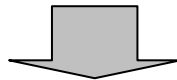
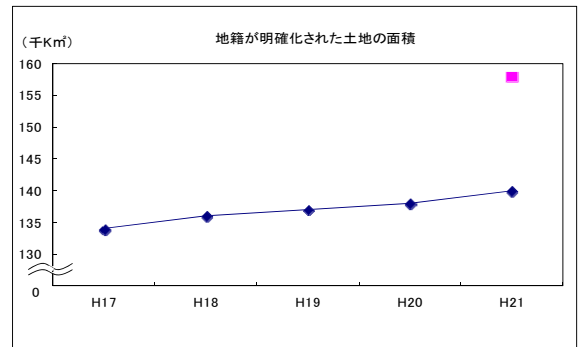
平成 21 年度実績： 140 千 km^2 B-1 (B-1)

【指標の動向】

- 施策目標 (36) 業績指標：205 統計調査の累計改善件数
 ・平成21年度の累計実績値は8件であり、目標値を達成した。



- 施策目標 (37) 業績指標：207 地籍が明確化された土地の面積
 ・平成21年度の実績値は140千k㎡であり、目標値158千k㎡を下回っている。特に、都市部（DID：人口集中地区）においては2,583千k㎡（都市部全体の21%）の進捗率である



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

- 施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る。

業績指標 205 平成21年度の実績は8件であり、目標を達成したことから、A-2と評価した。

なお、これを踏まえて目標値を11件と設定し直し、引き続き統計利用者の利便性の向上を図るため、現行統計の改廃や統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図っていくこととし、以下のとおり施策を推進する。

- ・建設統計については、建設工事統計調査の見直しに向けた検討、建築物ストック統計の年1回の公表を行う。
- ・交通統計においては、既存統計について、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズを図るため、統計調査の見直しを行う。

- 施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する

業績指標 207 地籍調査の実施地域が、より時間と手間の要する都市部に移行しつつあること、また、調査実施主体である市町村等において、必要な予算や体制の確保が難しくなっていること等の理由から、調査の進捗が遅れており、目標を達成することはできなかった。したがって「B」と評価したところ。

また、上記調査対象面積に対する実施状況のとおりに、都市部及び山村部の地籍調査が特に遅れていることから、都市部及び山村部の調査を推進し、全体的な進捗率をいかに向上させるかが課題である。

今後も国土調査を一層促進していくため、平成21年1月に「国土調査促進特別措置法及び国土調査法の一部を改正する法律案」が国会に提出され、同年4月1日に施行された（一部規定を除く）。同改正法に基づき、平成22年度を初年度とする新たな国土調査事業十箇年計画を策定することとされ、同年5月25日に「国土調査事業十箇年計画」が閣議決定されたところである。なお、本計画において地籍調査面積の目標値を定めており、それをもとに次期目標値を検討しているところ。以上より「1」と評価したところ。

新たな国土調査事業十箇年計画は、地籍明確化の緊急性を踏まえ、優先的に地籍を明確化すべき地域を絞り込むなど、きめ細やかでメリハリのある計画とするとともに、優先的に地籍を明確化すべき地域を中心に、今後数十年程度を目標に、地籍の明確化を図るという長期展望に基づいたものとなっており、引き続き同計画に基づき、全国において調査を推進していく。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (38) 自動車運送業の市場環境整備を推進する】

トラック輸送は、国内貨物輸送量の約6割を占める我が国の基幹輸送であるが、それを担う事業者のほとんどは経営基盤の脆弱な中小・小規模事業者であり、荷主に対する交渉力が弱く、荷主から元請・下請に至る多層構造を形成しているといった構造的な課題を抱えていること等から、激しい競争や厳しい経営環境の中で不適正な取引が行われやすい状況にある。このため、将来にわたり、安全な輸送サービスを安定的に提供できるよう、トラック運送事業の健全な市場環境の整備が求められている。

(概評) トラック輸送は、国内輸送の約6割を占める基幹輸送であり、我が国経済と人々の暮らしを支えている重要な産業であるが、それを担う事業者のほとんどは経営基盤の脆弱な中小・小規模事業者であり、多層構造や激しい競争等、厳しい経営環境に直面している。このような状況の中、地方運輸局を中心とした荷主やトラック運送事業者によるパートナーシップ会議の開催や荷主とトラック運送事業者による事業改善の取組みの実施等が進められ、一定の効果を挙げている。

【施策目標 (39) 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る】

四面環海の我が国において、海運、造船等の海事産業は、我が国の経済、国民の日々の生活を支える上で大きな役割を果たしている。このため、海事産業における船舶・舶用品生産の市場環境整備・活性化並びに人的基盤（ヒューマンインフラ）である技能者・技術者及び船員（海技者）の確保・育成等は、「海洋国家」である我が国にとって極めて重要な目標・課題である。

(概評) 「海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る」については、平成21年における我が国の新造船建造量は過去最高を記録したが、中国・韓国の建造量が急増したことから、相対的に我が国の世界シェアは減少した。平成20年秋以降は世界的な景気低迷による海上荷動量の激減により、新造船需要が急減したことから、今後海外との国際競争は一層激化する見込みであり、これまでの施策を着実に実施するとともに、適正な国際市場環境の整備、産業基盤の強化等の施策を推進する必要がある。また、船員の確保・育成については、事業指標の実績値は目標の達成に向け順調に推移しており、目標の達成は十分可能であると評価できる。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (38) 自動車運送業の市場環境整備を推進する

業績指標： **208** トラック運送業における事業改善事例件数

目 標： 初期値：0（平成20年度）→目標値：50（平成25年度）

主な事務事業の概要： 「トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業」

平成21年度実績： 61 A-2（新）

■施策目標 (39) 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る

業績指標： **209** 造船業・船用工業の生産高（世界シェア）

目 標： 初期値：1/3（平成17年度）→目標値：1/3（平成21年度）

主な事務事業の概要： 「船舶産業の競争力強化に必要な経費」

平成21年度実績： 0.25 B-3（B-1）

業績指標： **210** 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準

目 標： 初期値：100（平成17年度）→目標値：135（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「船舶産業の競争力強化に必要な経費」

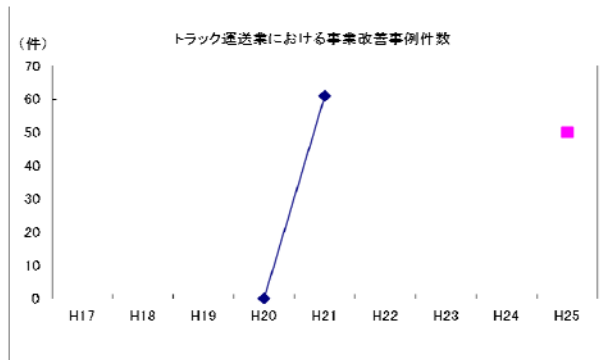
平成21年度実績： 177 A-2（A-2）

【指標の動向】

■施策目標 (38) 業績指標：208 トラック運送業における事業改善事例件数

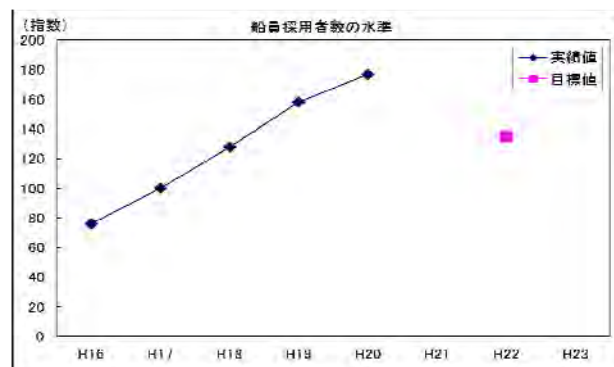
- ・「前倒して達成した」

平成21年度1次補正「荷主等とのパートナーシップ構造改善実証実験事業」において、荷主等と運送事業者による61の事業改善事例がみられたため、目標値を4年前倒して達成した。



■施策目標 (39) 業績指標：210 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準

- ・平成21年度の実績値は集計中であるが、平成20年度の実績値は177となっており、目標値を超え、前年度に比べて指数が大きく伸びている。これは、船員計画雇用促進等事業及び海へのチャレンジフェア等を経て採用される船員がおり、新規学卒者等の確保・育成に関する事業が、順調に実施されたものによると評価している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (38) 自動車運送業の市場環境整備を推進する

業績指標 208

「トラック運送業における事業改善事例件数」は、平成21年度に目標の50件を超え、目標を4年前倒して達成した。しかし、現在開催中のトラック産業の将来ビジョンに関する検討会においても荷主とトラック事業者とのパートナーシップの更なる強化の必要性が指摘されているとおり、トラック運送事業を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況にあるため今後ともこのような取組みについては継続していくことが必要不可欠である。特に今後は、他の事業者の自主的な取組みを促すため、トラック運送事業者における事業改善の取組みの成功事例等について共有することが重要であると考えている。これら現状と今後の方向性を踏まえ、平成22年度以降については目標値等の見直しを行う。

■施策目標 (39) 海運産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る

業績指標 210

業績指標は海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準であり、実績値は順調に推移している。また、引き続き現在の施策を維持する必要性があることから、A-2と評価した。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標（40）総合的な国土形成を推進する】

国土形成計画等の策定・推進により、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい、国土の形成を図る。このため、国土に関する的確な情報の整備を推進するとともに、これらの情報の幅広い国民各層への提供を充実することで、質の高い国土づくりを進める。また、ヒートアイランドや災害への脆弱性などの大都市問題への対応や地域活性化を図るため、大都市における都市機能の改善やテレワークの普及促進に取り組む。

（概評）「国土形成計画（全国計画）」において基本的な方針が示された通り、経済社会情勢の大転換や国民の価値観の変化・多様化が進展している中で、一極一軸型の国土構造を是正し、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ることが必要であり、国土形成計画を始めとする国土の利用、整備及び保全に関する総合的かつ基本的な計画の策定・推進等を行っているところ。その際、適切な情報に基づく各主体の科学的・合理的な分析や判断・行動が質の高い国土づくりにつながってゆくことから、国土に関する的確な情報の整備を推進するとともに、これらの情報の幅広い国民各層への提供を充実することが必要不可欠である。

また、ヒートアイランドや災害への脆弱性などの大都市問題への対応や地域活性化を図るため、大都市における都市機能の改善やテレワークの普及促進に引き続き取り組む必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（40）総合的な国土形成を推進する

業績指標： **211** 国民への国土に関する情報提供充実度（国土数値情報等のダウンロード件数：①国土数値情報ダウンロードサービス、②オルソ化空中写真ダウンロードシステム）

目 標： 初期値：①81 万件（平成 20 年度）→目標値：現状維持又は増加（平成 21 年度以降毎年度）
②23 万件（平成 20 年度） 現状維持又は増加（平成 21 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「国土数値情報、オルソ化空中写真の整備・更新」

平成 21 年度実績：① 50 万件 A-2（A-2）
② 163 万件 A-3（A-2）

業績指標： **212** 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成（国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数）

目 標： 初期値：3,923,919 件（平成 20 年度）→目標値：現状維持又は増加（平成 20 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「国土形成計画の策定事務」

平成 21 年度実績：2,454,357 件 B-3（A-2）

業績指標： **213** テレワーク人口比率

目 標： 初期値：約 10%（平成 17 年度）→目標値：約 20%（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「テレワークの推進」

平成 21 年度実績：約 15.3% B-2（A-2）

業績指標： **214** 大都市圏の整備推進に関する指標（①都市環境インフラ整備の広域的な取り組みへ参加した延べ自治体数（首都圏）、②琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量）、③帰宅要支援者数（首都圏）、④交通機関別旅客輸送人員（首都圏））

目 標： 初期値：① 44 自治体（平成 18 年度）→目標値： 66 自治体（平成 23 年度）
② 38,491kg/1 日（平成 16 年度） 35,885kg/1 日（平成 22 年度）
③ 約 1,370 万人（平成 18 年度） 半減（平成 23 年度）
④ 15,447,631 千人（平成 18 年度） 維持（平成 23 年度）

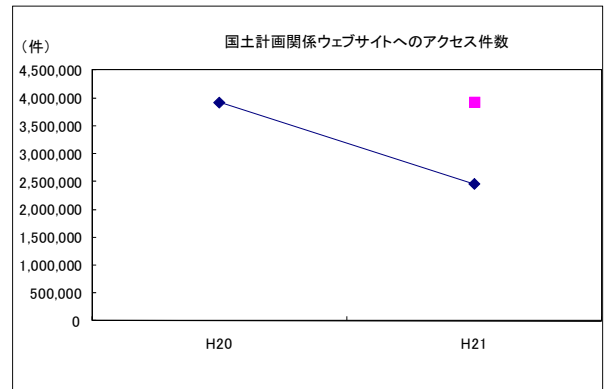
主な事務事業の概要： 「大都市圏全体でまとまりのある自然環境の保全」

平成 21 年度実績：① 60 自治体 A-2（新）
② 36,543kg/1 日（平成 20 年度） A-2（C-2）
③ 約 272 万人 A-3（C-2）
④ 16,123,548 千人（平成 19 年度） A-2（新）

【指標の動向】

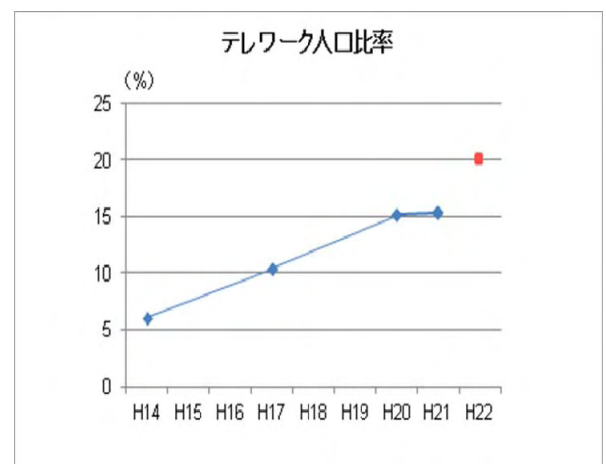
■施策目標（40）業績指標：212 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成（国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数）

- ・国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数は、計画づくりが完了したこと等のため、前年度に比べ約37%（約147万件）減少しており、指標の推移は順調ではない。



■施策目標（40）業績指標：213 テレワーク人口比率

- ・平成21年度実績値は約15.3%で、前回調査時（平成20年度）から約0.1%の増加を示している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（40）総合的な国土形成を推進する

業績指標 212 平成21年度における国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数は、2,454,357件であり、前年度の3,923,919件より減少している。これまで国土形成計画の策定に当たって、国土計画に対する国民意識の醸成を図ってきたところであるが、平成20年7月の全国計画の閣議決定に続き、平成21年8月に広域地方計画が決定されたことにより、計画の策定段階から効果的な推進を図る段階へと移行しており、前年度から状況が大きく変わっている。このため、本業績指標は廃止し、新たな業績指標により計画の進捗状況を評価することとし、B-3と評価した。

平成22年度においても、国土審議会における調査審議も踏まえ、計画の効果的な推進へ向けた諸課題について検討を一層深める。

業績指標 213 業績指標である就業者人口に占めるテレワーカー率は、ブロードバンドやインターネット普及率の上昇、個人の通信利用環境の向上等により、目標達成に向け着実に上昇の傾向を示しているが、平成20年度に比べて0.1%のみの上昇であり、伸びが鈍化の傾向であるためB-2と評価した。

今後は、平成22年度におけるテレワーク人口の目標値を達成するため、引き続きテレワークの推進方策の実施、検討を行い、一層の普及拡大を図る。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標 (41) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する】

国土の管理、災害・危機管理対応等や、国民生活の利便性の向上、地域及び産業の活性化のためには、地理空間情報を整備・更新し、提供していくことが不可欠である。また、国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の発展のためには、地理空間情報を高度に活用することが重要である。

地理空間情報の高度な活用が図られる社会を目指し、各々の業績指標を設定している。

(概評) 測量において得られた成果をはじめ地理空間情報の高度な活用の推進の実現のため、施策目標 4 1 「国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する」の達成に向けて、基盤地図情報や電子基準点に関する施策を実施してきたところ、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に進捗していると判断される。

【施策目標 (42) 離島等の振興を図る】

我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っている離島について、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある状況を改善するとともに、離島の地理的及び自然的特性を生かした創意工夫ある自立的発展を図る。

また、奄美群島、小笠原諸島においては、その特殊事情にかんがみ、基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した振興開発を図り、併せて小笠原諸島への旧島民の帰島を促進し、もって自立的発展並びに住民の生活及び福祉の向上に資する。

(概評) 離島地域においては、著しい人口の高齢化・少子化にあり、また、その地理的状況等から、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある。このため、離島地域等の地理的及び自然的特性を活かした振興施策を実施し、離島地域等の人口減少を極力抑えることとしている。現在のところ、目標年度における施策目標の達成は実現可能であると考えられ、この可能性を高めるため、今後も引き続き、現行の施策を実施するとともに、その効果について検証していく必要がある。

奄美群島においては、着実に経済、社会資本が整備され、住民の生活水準は向上し、自立的発展についても、その萌芽がみられ一定の成果が出ている。しかしながら、依然として本土との格差が存在し、若年層を始めとする人口流出が多く、現在のところ、目標年度における施策目標の達成は実現可能であると考えられるが、雇用機会の拡充など産業の振興が課題である。小笠原諸島においては、島内の基盤整備は着実に実施され、相応の成果をあげている。人口は平成 19 年より回復傾向が見られ、平成 21 年はピークであった平成 11 年とほぼ同規模となった。しかしながら、高速交通・通信アクセス、高齢化、施設の老朽化・防災対策等の諸課題が存在しており、この傾向が続くかは不透明と言える。奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (41) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する

業績指標： **215** 電子基準点の観測データの欠測率

目 標： 初期値：0.71% (平成 16 年度) →目標値：1%未満 (平成 19 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「電子基準点の観測データ提供」

平成 21 年度実績： 0.42% A-2 (A-2)

業績指標： **216** 基盤地図情報の整備率

目 標： 初期値：0% (平成 18 年度) →目標値：100% (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「大縮尺地図データ等提供」

平成 21 年度実績： 87% A-2 (A-2)

■施策目標 (42) 離島等の振興を図る

業績指標： **217** 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数

目 標： 初期値：404 施策 (平成 18 年度) →目標値：510 施策 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「離島地域の振興」

平成 21 年度実績： 530 施策 A-1 (A-2)

業績指標： **218** 離島地域の総人口

目 標： 初期値：452 千人 (平成 16 年度) →目標値：402 千人以上 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「離島体験滞在交流促進事業」

平成 21 年度実績： 434 千人 (平成 18 年度) C-2 (C-2)

業績指標： **219** 奄美群島の総人口

目 標： 初期値：122 千人 (平成 20 年度) →目標値：114 千人以上 (平成 25 年度)

主な事務事業の概要： 「奄美群島振興開発事業」「奄美農業創出支援事業」

平成 21 年度実績： 121 千人 A-2 (B-1)

業績指標： **220** 小笠原村の総人口

目 標： 初期値：2.3 千人 (平成 18 年度) →目標値：2.5 千人以上 (平成 25 年度)

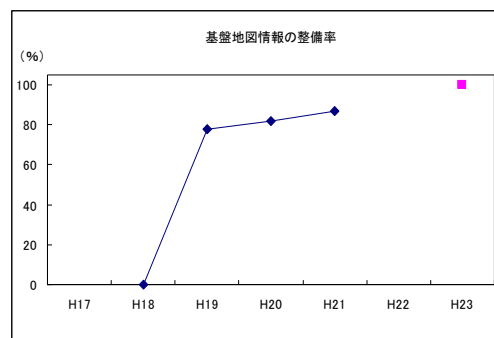
主な事務事業の概要： 「小笠原諸島振興開発事業」

平成 21 年度実績： 2.4 千人 A-2 (B-1)

【指標の動向】

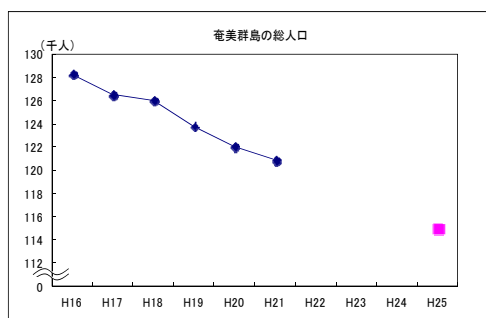
■施策目標 (41) 業績指標 : 216 基盤地図情報の整備率

・平成21年度の実績値は87%であり、順調である。なお、平成20年度以降は前年度に比べて伸び率が小さいが、これは平成19年度の実績値78%の算出には必要精度が低くて済む都市計画区域外(約27万k㎡)の整備面積が含まれているためである。この要素を加味すれば、平成21年度の伸び率は順調である。



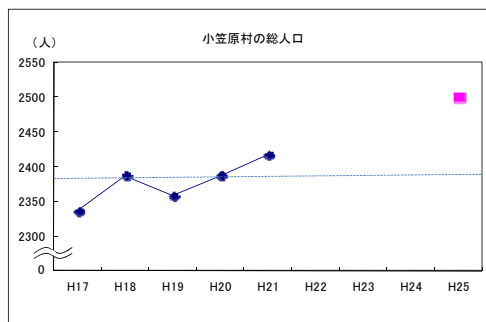
■施策目標 (42) 業績指標 : 219 奄美群島の総人口

・順調である。平成21年度末の人口は120,869人(対前年度比0.99)と依然減少しているものの、平成16年度から平成20年度の平均減少率より算出した平成21年度末の推計人口(120,596人)を若干ではあるが上回る結果であった。このトレンドを維持することにより、目標年度に目標値を達成できると見込まれる。



■施策目標 (42) 業績指標 : 220 小笠原村の総人口

・平成21年度の人口は2,417人となっており、前年度比30人の増加であった。
・平成17年からの推移は増加傾向にある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (41) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する

業績指標 216

業績指標について、現在の施策を維持してこのまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準であることから、A-2と評価した。引き続き基盤地図情報の整備を継続し、その活用推進に対する検討を行う。

■施策目標 (42) 離島等の振興を図る

業績指標 219

奄美群島においては、地理的・自然的条件(外海離島、台風の常襲地帯)、歴史的経緯(昭和21年から昭和28年まで行政分離)など特殊事情にかんがみ、奄美群島振興開発特別措置法に基づき諸施策が講じられ、相応の成果をあげてきたが、本土等との間に諸格差がまだ残されている。引き続き、奄美群島の自立的発展を図るため、雇用機会の拡充や職業能力の開発その他の就業の促進など、産業振興等に資する諸施策を実施していく必要がある。

業績指標 220

平成21年度の業績指標は2,417人となっており、目標に向けてやや進捗が見られる。

小笠原諸島においては、振興開発計画に基づき、島内の基盤整備は、着実に実施され相応の成果を上げてきたが、地理的、自然的、社会的、歴史的な特殊事情に起因して、依然としていくつかの課題が存在するため、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発の評価の充実を検討する必要がある。

小笠原諸島振興開発特別措置法の延長(平成25年度末まで)に伴い、国が基本方針、東京都が振興開発計画を策定した。これらに、法案の審議の際の附帯決議及び小笠原諸島振興開発審議会の議論を反映させ、諸施策の検討・実施に反映していくことから、A-2と評価した。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標 (43) 北海道総合開発を推進する】

北海道総合開発の推進にあたっては、平成20年度からおおむね平成29年度を計画期間とする「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」において、3つの戦略的目標として

- ① アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現
- ② 森と水の豊かな北の大地～持続可能で美しい北海道の実現
- ③ 地域力ある北の広域分散型社会～多様で個性ある地域から成る北海道の実現

を目指すこととしており、これらを達成するために施策を推進する。

(概評) 平成21年度は「新たな計画」の2年目であり、計画に掲げる戦略的目標の達成に向けた取組を実施してきた結果、以上のとおり北海道総合開発の推進に寄与したと考えられる。今後も引き続き、現行の施策を実施するとともに、その効果について検証していく必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (43) 北海道総合開発を推進する

業績指標： **221** 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加
目 標： 8%以上上昇（事業着手前との差）（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「ほ場の大区画化等の基盤整備」

平成21年度実績： 13.8% A-2 (A-2)

業績指標： **222** 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合
目 標： 初期値：12%（平成16年度）→目標値：概ね26%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「水産基盤整備の推進」

平成21年度実績： 18% A-2 (A-2)

業績指標： **223** 道外からの観光入込客数のうち外国人の数

目 標： 初期値：51万人（平成17年度）→目標値：110万人（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興に関する施策を実施」

平成21年度実績： 69万人（平成20年度） C-2 (C-2)

業績指標： **224** 育成林であり水土保持林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合

目 標： 初期値：60.1%（平成20年度）→目標値：68.1%（平成25年度）

主な事務事業の概要： 「多様で健全な森林の整備、保安林の整備等の推進」

平成21年度実績： 59.5% B-2 (B-2)

業績指標： **225** アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の延べ参加者数）

目 標： 初期値：22,867人（平成19年度）→目標値：31,000人（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「アイヌの伝統等に関する普及啓発活動」

平成21年度実績： 26,002人 A-2 (A-2)

業績指標： **226** ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

目 標： 初期値：0.23%（平成17年度）→目標値：0.47%以上（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「ユニバーサルデザイン採用の取組支援」

平成21年度実績： 1.88% A-2 (A-2)

業績指標： **227** 北方領土隣接地域振興指標（一人当たり主要生産額）

目 標： 初期値：3.10百万円/人（平成17年度）→目標値：3.10百万円/人以上（平成24年度）

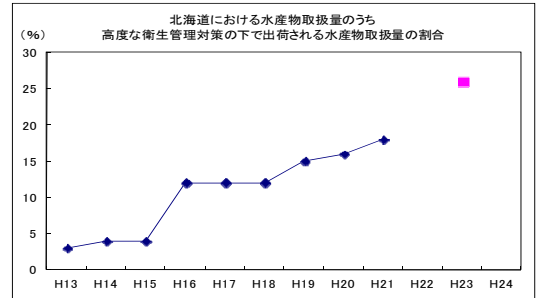
主な事務事業の概要： 「北方領土隣接地域の産業振興及び交流の推進」

平成21年度実績： 3.449百万円/人（平成20年度） A-2 (A-2)

【指標の動向】

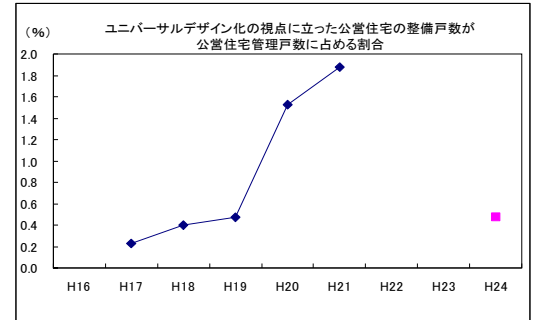
■施策目標 (43) 業績指標 : **222** 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合

・実績値の傾向からは低迷して見えるものの、第2次漁港漁場整備長期計画を踏まえた衛生管理の高度化のための施設整備については、計画期間の後半を完成予定とする地区が多く、30の流通拠点漁港のうち半分程度の漁港で供用開始が予定されており、長期計画の終期となる平成23年度に向けて実績値が急上昇し、目標年度には目標値の達成が見込まれる。



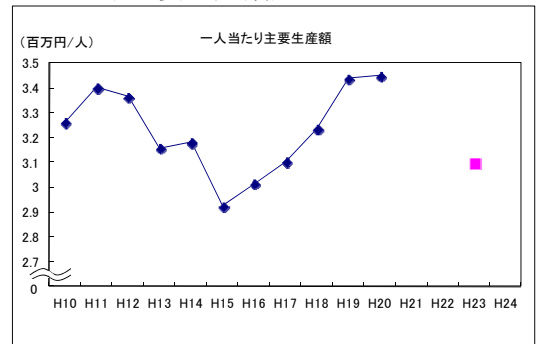
■施策目標 (43) 業績指標 : **226** ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

・当初の目標はすでに達成していることから進捗状況は順調である。しかし、ユニバーサルデザインの本格的な採用に取り組み始めて間もないことから、進捗速度などその動向には注視が必要である。これは地方公共団体における取り組みが始まったばかりであるという理由からである。



■施策目標 (43) 業績指標 : **227** 北方領土隣接地域振興指標 (一人当たり主要生産額)

・一人当たり主要生産額について、平成21年度の実績値は集計中であるが、当該年度において水産資源増大対策事業及び地域産業高度化事業といった地域の産業振興に資する事業を3市町で実施したところであり、その執行については順調に終了した。また平成20年度の実績値は隣接地域全体で3.449百万円/人と目標値を上回っており、平成20、21年度の3市町における事業実施により目標が達成されると推測される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (43) 北海道総合開発を推進する

業績指標 **222** 平成21年度までの実績値は、比較的低位となっているが、第2次漁港漁場整備長期計画の終期となる平成23年度に向けて基盤整備が進み実績値の急上昇が見込まれること、また、目標達成には、ソフト的な施策の充実と併せて、引き続き水産物の衛生管理の高度化に資する基盤整備を着実に推進していく必要があることから、A-2と評価した。

業績指標 **226** 業績指標は目標を達成しているが、高齢化はさらに進展し、高齢者等のユニバーサルデザインを必要とする者の増加が予想されることから、引き続き当該取り組みを継続していく必要がある。このため、A-2と評価した。

なお、順調な成果を示していることから、これを踏まえて目標値の見直しを行った結果、「北海道住生活基本計画 (平成19年2月策定)」で設定されている目標値 (10% (平成27年度)) を参考に、平成24年度の目標値を5%以上と設定する。

今後もユニバーサルデザイン採用によるコスト上昇の抑制に努めると共に、地方公共団体における必要額の予算計上に対する理解の促進及び当該予算を活用したユニバーサルデザインを採用した公営住宅の整備促進に努める。

業績指標 **227** 一人当たり主要生産額については、平成20年度の実績値が目標値を上回り、平成21年度についても産業振興事業を実施しており、特段の外部要因等もなかったため、目標達成が見込まれる。そのため、A-2と評価した。

平成22年度以降についても、産業振興事業については引き続き隣接地域の安定振興を図る観点から補助金事業として継続する。

【政策目標 11 I T Cの利活用及び技術研究開発の推進】

【施策目標（44）技術研究開発を推進する】

技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要であり、この観点から業績指標を設定している。

（概評）業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。

今後とも、技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくため、着実な施策の実施が必要である。

【施策目標（45）情報化を推進する】

国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす I T 障害の発生を防ぐことにより国民生活・社会経済活動の安全を保つとともに、公共交通分野における情報化を推進することにより、公共交通利用者の利便性向上を図る。

（概評）行政および国民生活・社会生活の安定的運営を図るための行政情報システムの管理・運営・情報セキュリティ対策に係る施策、また、公共交通利用者の利便性向上を図るための公共交通の情報化に係る施策を実施した。施策目標の達成に向けて順調な進捗がみられることから、施策目標の達成に向けて引き続き本施策を継続する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（44）技術研究開発を推進する

業績指標： **228** 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

目 標： 80%（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「技術研究開発の推進」

平成 21 年度実績： 100% A-2（A-2）

■施策目標（45）情報化を推進する

業績指標： **229** 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす I T 障害発生件数

目 標： 初期値：2 件（平成 19 年度）→目標値：限りなくゼロ（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「重要インフラにおける I T 障害を想定した机上演習」

平成 21 年度実績： 3 件 A-2（A-2）

業績指標： **230** 公共交通における情報サービスの情報化達成度

目 標： 初期値：約 60%（平成 18 年度）→目標値：約 80%（平成 23 年度）

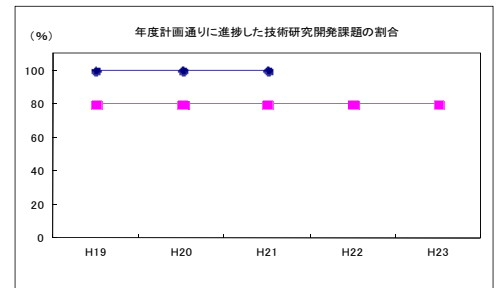
主な事務事業の概要： 「災害時における公共交通情報の提供」

平成 21 年度実績： 90% A-3（A-2）

【指標の動向】

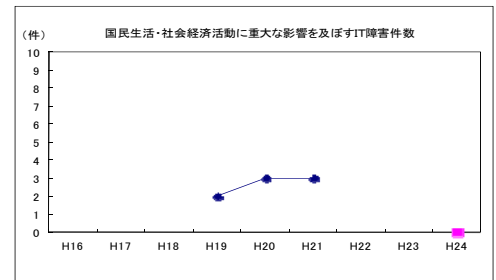
■施策目標（44）業績指標：228 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

- ・「順調」。平成21年度については目標値を達成している。



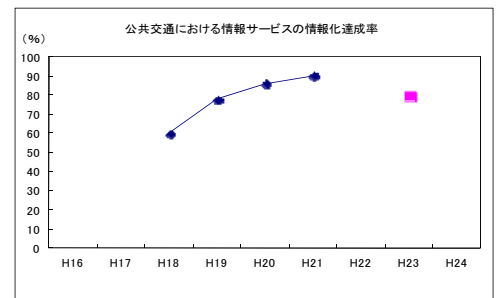
■施策目標（45）業績指標：229 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数

- ・平成21年度において、国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数は3件であった。



■施策目標（45）業績指標：230 公共交通における情報サービスの情報化達成度

- ・平成21年度の実績値は90%と順調に推移するとともに目標値を達成しており、公共交通における情報化は着実に進んでいると評価できる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（44）技術研究開発を推進する

業績指標 228 業績指標については、平成21年度の目標値を達成しているため、A-2と評価した。今後とも国土交通省技術基本計画に基づき引き続き技術研究開発を推進していく。

■施策目標（45）情報化を推進する

業績指標 229 平成21年度において国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数は3件(平成21年6月3日、羽田空港において航空会社チェックインシステムに障害が発生、平成21年8月3日、全国の国内線空港において航空会社チェックインシステムに障害が発生、平成22年1月14日、羽田空港内の航空機の進入を指示する管制システムに障害が発生)であった。重要インフラ分野におけるITの利用は日々高度化・深度化する傾向にあり、その適用範囲も拡大している状況にある。そのような状況下にも関わらず、国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害の発生件数が前年と同程度に止まっていることから、業績指標は目標達成に向けた成果を示していると評価できる。今後も、国土交通省における情報システムの適切な運営を図るとともに、国民生活・社会経済活動の基盤である重要インフラの情報セキュリティ対策を徹底する必要があるため、A-2と評価した。

今後も、第2次情報セキュリティ基本計画(平成21年2月3日情報セキュリティ政策会議決定)に基づき、国土交通省における情報システムの適切な運営を図るとともに、所掌分野における情報セキュリティ対策を推進していく。また、平成22年度以降についても引き続き当該政策を推進していく。

業績指標 230 実績値は90%と、公共交通における情報化は着実に進んでおり、かつ目標値を達成していることから、指標を廃止することとし、A-3と評価した。

【政策目標 12 国際協力、連携等の推進】

【施策目標（46）国際協力、連携等を推進する】

良好な国際関係を構築するため、相手国・国際機関との多国間・二国間会議、政策対話等を継続的に実施するとともに、開発途上国における社会基盤の整備・交通政策の展開等による自立的発展を促進するため、研修員受入、専門家派遣、各種調査等の協力・支援を推進する。さらには、我が国企業の海外展開推進という観点から、関係機関と連携して、国際協力、政策対話等の多面的な戦略的外交を推進する必要がある。

（概評）国際情勢や相手国等のニーズを踏まえ、国内外の関係省庁・機関と連携しつつ、国際連携・協力の推進に資する取組を着実に実施した結果、平成21年度の業績指標の実績値は目標を上回るペースで伸びている。今後も相手国のニーズや国際的な諸情勢を踏まえ、我が国の優れた技術・経験を活用した国際協力の取組を積極的に推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（46）国際協力、連携等を推進する

業績指標： **231** 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

目 標： 初期値：116件（平成18年度）→目標値：121件（平成23年度）

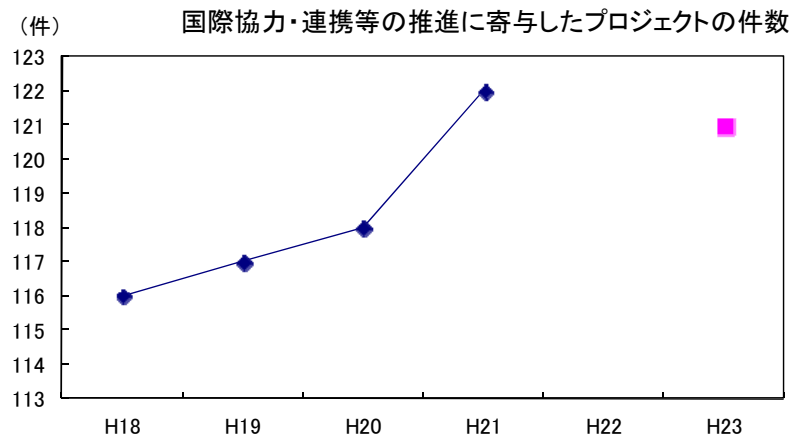
主な事務事業の概要： 「交通分野における地球環境・エネルギー対策に関する国際連携の強化」
「アジア諸国におけるグリーン化推進事業」

平成21年度実績： 122件 A-2（A-2）

【指標の動向】

■施策目標（46）業績指標：231 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

・国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクト件数は年々増加しており、平成 21 年度には平成 23 年度目標値を達成している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（46）国際協力、連携等を推進する

業績指標 231 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクト件数は、年々増加しており、平成 21 年度には平成 23 年度目標値を達成していることから、A-2 と評価した。今後も相手国のニーズや国際的な諸情勢を踏まえつつ、我が国の優れた技術・経験を活用した国際協力の取組を積極的に推進し、もって環境、物流、安全・安心等の課題への対応を行う。

【政策目標 13 官庁施設の利便性、安全性等の向上】

【施策目標（47）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する】

行政等のサービス提供の場として、国民の生活や経済社会活動を支えている官庁施設について、環境等に配慮した便利で安全なものとなるよう、効率的に整備・保全を推進する。

（概評）官庁施設について、国民に対する行政等のサービスを円滑に提供する場としての役割が果たされるよう、耐震、環境負荷低減対策及びバリアフリー化等の必要な整備を図っていく必要がある。また、施設の運用段階においても、災害防除等必要な機能を維持・確保するため、保全の適正化のための指導を推進する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（47）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する

業績指標： **232** 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合

（①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合）

目 標： 初期値：①64%（平成17年度）→目標値：85%（平成23年度）
② 5%（平成18年度） 41%（平成23年度）
③14%（平成18年度） 35%（平成23年度）
④ 4%（平成18年度） 28%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「防災拠点となる官庁施設の整備の推進」「官庁施設のバリアフリー化の推進」
「合同庁舎の環境への配慮」

平成21年度実績： ①77% A-2（A-2）
②25% A-2（A-2）
③31% A-2（A-2）
④17% A-2（A-2）

業績指標： **233** 保全状態の良好な官庁施設の割合等

（①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数）

目 標： 初期値：① 71%（平成18年度）→目標値： 80%（平成23年度）
② 3事項（平成18年度） 25事項（平成23年度）

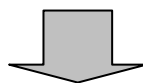
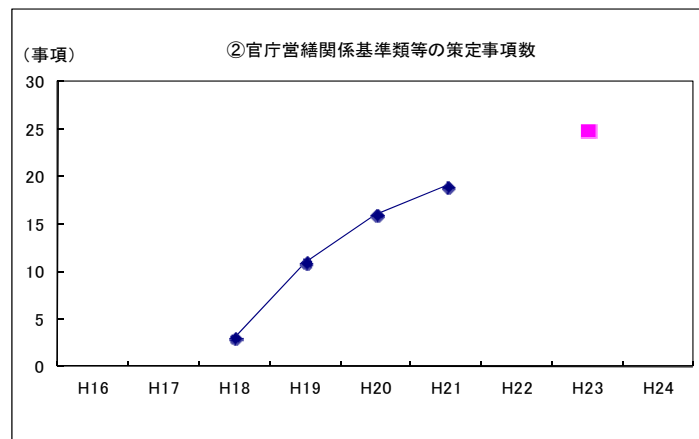
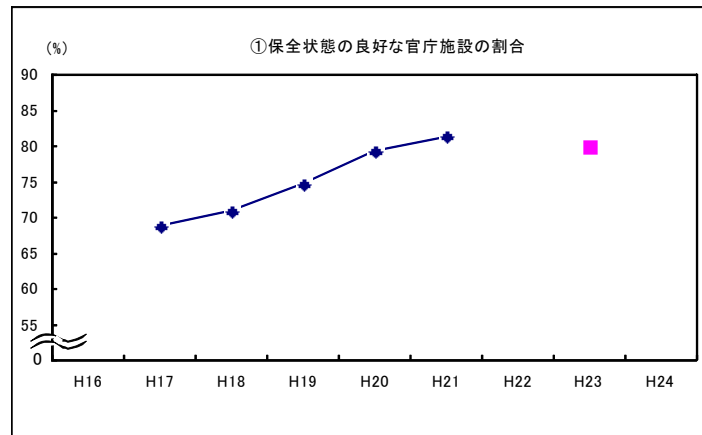
主な事務事業の概要： 「官庁営繕関係基準類等の策定」

平成21年度実績： ① 81.4% A-2（A-2）
②19事項 A-2（A-2）

【指標の動向】

■施策目標（47）業績指標：233 保全状態の良好な官庁施設の割合等（①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数）

- ①全ての調査項目において改善傾向が見られ、平成20年度から2.1ポイント上昇し、平成23年度の最終目標値を達成した。今後は、実績の一層の充実を求めている。
- ②平成21年度における実績値の上昇を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（47）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する

- 業績指標 233 ①業務指標は、「保全状態の良好な施設の割合」であるが、保全状態は改善傾向にあり、目標に向けて順調に改善されていることから、A-2と評価した。
- ②業績指標は、官公法に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数であり、平成21年度における実績値の上昇を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。
- 今後、当面実施すべき施策等について、必要となる官庁営繕関係基準類等の策定の更なる推進を図る必要がある。

4 平成21年度 政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

○政策目標		業績目標	
○施策目標		初期値 (目標値設定年度)	目標値 (目標年度)
○業績指標 ※ 太字は社会資本整備重点計画第2章の指標のうち、同計画に定められた社会資本整備事業を評価するための指標			

○暮らし・環境

1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進			
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る			
1	最低居住面積水準未達率	4.6% (平成15年)	概ね0% (平成22年)
2	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)	①42%(平成15年) ②37%(平成15年)	①50%(平成22年) ②45%(平成22年)
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する			
3	住宅の利活用期間(①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)	①約30年(平成15年) ②約8%(平成10～15年)	①約35年(平成22年) ②約7.5%(平成17～22年)
4	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	2.4% (平成11～15年平均値)	3.9% (平成22年)
5	既存住宅の流通シェア	13% (平成15年)	19% (平成22年)
6	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	20% (平成15年度)	38% (平成22年度)
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率	16% (平成17年度)	50% (平成22年度)
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現			
3 総合的なバリアフリー化を推進する			
8	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	50,997ha (平成19年度)	約70,000ha (平成24年度)
9	公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	①51%(平成19年度) ②67.5%(平成19年度) ③90.9%(平成19年度) ④44%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②100%(平成22年度) ③100%(平成22年度) ④約5割(平成22年度)
10	低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数(①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー)	①27.8%(平成17年度) ②14.8%(平成17年度) ③8,504台(平成17年度)	①65%(平成22年度) ②30%(平成22年度) ③18,000台(平成22年度)
11	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機)	①-(32.1%)(平成17年度) ②8.0%(平成17年度) ③47.0%(平成17年度)	①50%(平成22年度) ②50%(平成22年度) ③65%(平成22年度)
12	ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数	24,043人 (平成19年度)	約50,000人 (平成24年度)
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)	①約44%(平成19年度) ②約32%(平成18年度) ③約25%(平成18年度)	①約5割(平成24年度) ②約35%(平成22年度) ③約30%(平成22年度)
14	バリアフリー化された路外駐車場の割合	33% (平成19年度)	約50% (平成24年度)
15	高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率(①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化)	①29%(平成15年) ②6.7%(平成15年)	①56%(平成22年) ②17%(平成22年)
16	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	10% (平成15年)	19% (平成22年)
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	12% (平成15年度)	30% (平成22年度)

4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する		
18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
19 水辺の再生の割合(海岸)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
20 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
21 湿地・干潟の再生の割合(港湾)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約6年 (平成19年度)	約7年 (平成24年度)
23 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40% (平成19年度)	約45% (平成24年度)
5 快適な道路環境等を創造する		
24 建設機械から排出されるNox・PMの削減量	①PM 0.3千t削減 (平成18年度) ②NOx 8.3千t削減 (平成18年度) ※いずれも推定値	①PM 3.5千t削減 (平成23年度) ②NOx 74.0千t削減 (平成23年度)
25 市街地の幹線道路の無電柱化率	13.2% (平成20年度)	13.4% (平成21年度)
26 クリーンエネルギー自動車の普及台数	51万台 (平成19年度)	69万台以上 (平成22年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
27 渇水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
28 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
29 地下水採取目標量の達成率	85.1% (平成16年度)	100% (平成21年度)
30 水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する		
31 歩いていける身近なみどりのネットワーク率	約66% (平成19年度)	約7割 (平成24年度)
32 1人当たり都市公園等面積	9.4㎡/人 (平成19年度)	10.3㎡/人 (平成24年度)
33 都市域における水と緑の公的空間確保量	約13.1㎡/人 (平成19年度)	平成19年度比約1割増 (平成24年度)
34 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)	全国民の3.5人に1人が利用 (平成24年度)
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する		
35 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	約2,800ha増 (平成19年度)	平成19年度の値からさらに 2,200ha増 (平成24年度)
36 汚水処理人口普及率	約84% (平成19年度)	約93% (平成24年度)
37 下水道処理人口普及率	約72% (平成19年度)	約78% (平成24年度)
38 良好な水環境創出のための高度処理実施率	約25% (平成19年度)	約30% (平成24年度)
39 合流式下水道改善率	約25% (平成19年度)	約63% (平成24年度)
40 下水道バイオマスリサイクル率	約23% (平成18年度)	約39% (平成24年度)
41 水辺の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
42 湿地・干潟の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
43 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率(①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)	①約71%(平成19年度) ②約55%(平成19年度) ③約71%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②約59%(平成24年度) ③約74%(平成24年度)
44 自然体験活動拠点数	428箇所 (平成19年度)	約550箇所 (平成24年度)
45 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	1,391万人 (平成18年度)	約1,680万人 (平成24年度)

46	都市空間形成河川整備率	約38% (平成19年度)	約40% (平成24年度)
47	かわまちづくり整備自治体数	4市 (平成19年度)	29市 (平成24年度)
3 地球環境の保全			
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う			
48	特定輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)	-	①前年度比-1% ②前年度比-1% ③前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)
49	国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件 (平成18年度)	15件 (平成23年度)
50	環境ポータルサイトへのアクセス件数	平均約5,478件/月(年度平均) (平成19年度)	1万件/月(年度平均) (平成23年度)
51	建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	①98.6%※1 ②98.1%※1 ③68.2%※1(90.7%)※2 ④74.5%※2 ⑤292.8万t ⑥80.1% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成17年度)	①98%以上※1 ②98%以上※1 ③77%※1(95%以上)※2 ④82%※2 ⑤平成17年度排出量に対して30%削減 ⑥87% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成24年度)
52	住宅・建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)	①18%(平成15年度) ②32%(平成16年度) ③74%(平成16年度)	①31%(平成22年度) ②66%(平成22年度) ③85%(平成22年度)
53	重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0% (平成14年度)	7% (平成22年度)
54	陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	0種類 (平成19年度)	4種類 (平成23年度)
55	モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))	①21億トンキロ増(平成18年度) ②301億トンキロ(平成18年度)	①32億トンキロ増(平成22年度) ②312億トンキロ(平成22年度)
56	地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	3都市 (平成19年度)	30都市 (平成24年度)
57	年度評価における採択案件の採点の平均値	-	80% (平成24年度)

○安 全

4 水害等災害による被害の軽減			
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する			
58	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% (平成19年度)	40% (平成23年度)
59	台風中心位置予報の精度	323km (平成17年)	260km (平成22年)
60	地震発生から地震津波情報発表までの時間	4.4分 (平成17年度)	3.0分未満 (平成23年度)
61	内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	0海域 (平成18年度)	7海域以上 (平成23年度)
62	防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数	0件/月 (平成18年度)	31,000件/月 (平成23年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する			
63	良好な環境を備えた宅地整備率	26.6% (平成17年度)	32.0% (平成22年度)
64	防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積	1,430ha (平成18年度)	7,000ha (平成23年度)
65	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約25% (平成19年度)	約35% (平成24年度)
66	下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)	①約48%(平成19年度) ②約20%(平成19年度)	①約55%(平成24年度) ②約60%(平成24年度)
67	地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	約35% (平成19年度)	概ね10割 (平成23年度)

68	地震時に滑动崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合	約1% (平成19年度)	約40% (平成24年度)
69	防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率	約27% (平成19年度)	約56% (平成24年度)
70	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水）	約6% (平成19年度)	100% (平成24年度)
71	下水道施設の長寿命化計画策定率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
72	多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（①建築物、②住宅）	①75%(平成15年度) ②75%(平成15年度)	①90%(平成27年度) ②90%(平成27年度)
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する			
73	洪水による氾濫から守られる区域の割合	約61% (平成19年度)	約64% (平成24年度)
74	中核・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数	約525万戸 (平成19年度)	約235万戸 (平成24年度)
75	土砂災害から保全される人口	約270万人 (平成19年度)	約300万人 (平成24年度)
76	土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数	約2,300箇所 (平成19年度)	約3,500箇所 (平成24年度)
77	土砂災害特別警戒区域指定率	約34% (平成19年度)	約80% (平成24年度)
78	地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積（河川）	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
79	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水）	7% (平成19年度)	100% (平成24年度)
80	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（土砂）	16% (平成19年度)	100% (平成24年度)
81	高度な防災情報基盤を整備した水系の割合	約40% (平成19年度)	約70% (平成24年度)
82	リアルタイム火山ハザードマップ整備率	0% (平成19年度)	50% (平成24年度)
83	近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	約14.8万戸 (平成19年度)	約7.3万戸 (平成24年度)
84	河川管理施設の長寿命化率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
85	総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川）	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
86	河川の流量不足解消指数	約63% (平成19年度)	約72% (平成24年度)
87	建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数	-	100 (平成24年度)
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する			
88	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約11万ha (平成19年度)	約9万ha (平成24年度)
89	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮）	約6割 (平成19年度)	約8割 (平成24年度)
90	地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積（海岸）	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
91	老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合	約5割 (平成19年度)	約6割 (平成24年度)
92	侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	約20% (平成19年度)	約17% (平成24年度)
93	総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（海岸）	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保			
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する			
94	公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数	2,240件 (平成19年度)	1,000件 (平成21年度)
95	遮断機のない踏切道数	4,939箇所 (平成17年度)	4,000箇所 (平成22年度)
96	主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数	253駅 (平成18年度)	0駅 (平成22年度)
97	落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	0箇所 (平成18年度)	186箇所 (平成23年度)
98	地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合	-	70% (平成24年度)

99 鉄道運転事故による乗客の死亡者数	0人 (平成18年度)	0人 (平成19年度以降毎年度)
100 事業用自動車による事故に関する指標 (①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数)	① 513人 ② 56,295人 ③ 287人 (平成20年)	① 380人 ② 43,000人 ③ 0人 (平成25年)
101 商船の海難船舶隻数	518隻 (平成18年)	466隻以下 (平成23年)
102 船員災害発生率(千人率)	11.3‰ (平成19年度)	9.3‰ (平成24年度)
103 小型船舶の安全拠点の数	15箇所 (平成18年度)	40箇所 (平成21年度)
104 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成16年度以降毎年度)
105 国内航空における航空事故発生件数	13.6件 (平成15～19年の平均)	12.2件 (平成20～24年の平均)
15 道路交通の安全性を確保・向上する		
106 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	28% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
107 道路交通における死傷事故率	約109件/億台キロ (平成19年)	約1割削減(約100件/億台キロ) (平成24年)
108 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	—	約2割抑止 (平成24年)
109 事故危険箇所での死傷事故抑止率	—	約3割抑止 (平成24年)
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る		
110 完了検査率	76% (平成17年度)	100% (平成22年度)
111 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数	3,379人 (平成18年4月1日現在)	5,000人 (平成22年度)
17 自動車事故の被害者の救済を図る		
112 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数	16,264件 (平成18年度)	20,491件 (平成23年度)
18 自動車の安全性を高める		
113 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)	3.1% (平成17年)	3.0% (平成22年)
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
114 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	15.6件 (平成13～17年平均)	22.0件 (平成18～22年平均)
115 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成21年度以降毎年度)
116 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	276人 (平成17年)	220人 (平成22年)
117 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数	0件 (平成14年度)	0件 (毎年度)

〇活 力

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
118 内航貨物船共有建造量	20,526G/T (平成18年度)	23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)
119 国際船舶の隻数	85隻 (平成18年度)	約150隻 (平成23年度)
120 我が国商船隊の輸送比率	概ね12% (平成17年度)	概ね12% (平成23年度)
121 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	0件 (平成18年度)	0件 (平成18年度以降毎年度)
122 我が国商船隊における外航日本船舶数	92隻 (平成19年度)	約180隻 (平成24年度)

123 内航船舶の平均総トン数	574(平均G/T) (平成17年度)	575(平均G/T) (平成22年度)
124 スーパー中核港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム(①港湾コスト低減率、②リードタイム)	①平成14年度比約13%低減 (平成18年度) ②約2.1日 (平成18年度)	①平成14年度比約3割低減 (平成22年度) ②1日程度 (平成22年度)
125 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	0% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
126 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比5%減 (平成24年度)
127 船舶航行のボトルネック解消率	75% (平成12年度)	95% (平成22年度)
128 国内海上貨物輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比3%減 (平成24年度)
129 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	約280万TEU (平成18年)	約340万TEU (平成24年)
130 港湾施設の長寿命化計画策定率	約2% (平成19年度)	約97% (平成24年度)
131 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	50% (平成18年度)	55% (平成23年度)
132 リサイクルポートにおける企業立地数	188社 (平成19年度)	230社 (平成24年度)
133 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	約2,400万人 (平成19年度)	約2,700万人 (平成24年度)
134 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数	0件 (平成21年度当初)	20件 (平成24年度累計)
135 各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	①8件(平成18年度累計) ②4件(平成18年度累計)	①15件(平成21年度累計) ②20件(平成22年度累計)
136 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	1,500千㎡ (平成19年度累計)	4,000千㎡ (平成22年度累計)
137 3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合)	29.2% (平成17年度)	37.0% (平成21年度)
138 国際運送事業者を対象としたAEO制度(貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度)における承認事業者数	0者 (平成20年度当初)	35者 (平成21年度末累計)
139 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	①1,061箇所(平成17年度) ②22,915者(平成17年度)	①1,337箇所(平成21年度) ②24,447者(平成21年度)
21 観光立国を推進する		
140 訪日外国人旅行者数	733万人 (平成18年)	1,000万人 (平成22年)
141 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	2.72泊 (平成18年度)	4泊 (平成22年度)
142 日本人海外旅行者数	1753.5万人 (平成18年)	2,000万人 (平成22年)
143 国内における観光旅行消費額	24.5兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
144 主要な国際会議の開催件数	168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する		
145 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数	30件 (平成18年度)	200件 (平成23年度)
146 景観計画に基づき取組を進める地域の数	92団体 (平成19年度)	500団体 (平成24年度)
147 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数	0 (平成19年度)	100 (平成24年度)
23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する		
148 三大都市圏環状道路整備率	53% (平成19年度)	69% (平成24年度)
24 整備新幹線の整備を推進する		

	149 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
25	航空交通ネットワークを強化する		
150	国内航空ネットワークの強化割合(①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路長)	①49.6万回(首都圏) (平成17年度) ②0.40% (平成15~17年度平均) ③18,266,438海里 (平成18年度)	①平成17年度比約17万回増 (首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に) ②約1割削減 (平成24年度) ③平成18年度比2%短縮 (平成23年度)
151	国際航空ネットワークの強化割合	49.6万回(首都圏)(平成17年度)	平成17年度比約17万回増 (首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)
152	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	94.7% (平成18年度)	95.0% (平成23年度)
153	地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	約4割 (平成18年度)	約7割 (平成24年度)
154	管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	1.1件/100万発着回数 (平成15~19年度平均)	約半減 (平成20~24年度平均)
7	都市再生・地域再生等の推進		
26	都市再生・地域再生を推進する		
155	地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画及び地域活力基盤創造計画)	1,718件 (平成18年度)	3,556件 (平成23年度)
156	全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	78% (平成18年度)	78% (平成23年度)
157	都市再生誘発量	3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)
158	文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	①60件(平成17年度) ②96施設(平成18年度) ③214人(平成17年度)	①80件(平成22年度) ②156施設(平成23年度) ③270人(平成22年度)
159	大深度地下使用の累計認可件数	0件 (平成18年度)	3件 (平成23年度)
160	半島地域の交流人口	100% (平成17年度)	平成17年度対比102% (平成22年度)
161	高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合	59% (平成19年度)	100% (平成24年度)
162	都市再生整備計画の目標達成率	81.9% (平成19年度)	80%以上 (毎年度)
163	民間都市開発の誘発係数	16倍 (平成16~18年度)	16倍 (平成19~23年度)
164	まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	1,470件 (平成17年度)	1,470件 (平成22年度)
165	駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数	4.2万台(速報値) (平成20年度)	約10万台 (平成25年度)
166	都市機能更新率(建築物更新関係)	36.9% (平成20年度)	41.0% (平成25年度)
167	中心市街地人口比率の減少率	前年度比1.1%減 (平成16年度)	前年度比0.5%減 (平成21年度)
27	流通業務立地等の円滑化を図る		
168	物流拠点の整備地区数	35地区 (平成18年度)	64地区 (平成23年度)
28	集約型都市構造を実現する		
169	主要な拠点地域への都市機能集積率	約4% (平成19年度)	前年度比+0%以上 (毎年度)
8	都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
29	鉄道網を充実・活性化させる		
170	トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数	21億トンキロ (平成18年度)	32億トンキロ (平成22年度)
171	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(在来幹線鉄道の高速化)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)

172	国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数）	2空港 (平成19年度)	3空港 (平成22年度)
173	都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏;カッコ内は複数線化区間延長)	①2,353(211)km(平成18年度) ②1,552(135)km(平成18年度) ③925(2)km(平成18年度)	①2,399(216)km(平成23年度) ②1,591(135)km(平成23年度) ③925(2)km(平成23年度)
174	都市鉄道(東京圏)の混雑率	170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
175	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	39% (平成18年度)	60% (平成23年度)
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する			
176	地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	60件 (平成19年度)	300件 (平成24年度)
177	バスロケーションシステムが導入された系統数	7,067系統 (平成18年度)	9,000系統 (平成24年度)
178	地方バス路線の維持率	97% (平成20年度)	100% (平成25年度)
179	有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	71% (平成17年度)	71% (平成22年度)
180	生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合	96% (平成17年度)	96% (平成22年度)
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する			
181	まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率	0% (平成19年度)	約11% (平成24年度)
32 道路交通の円滑化を推進する			
182	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	約132万人・時/日 (平成19年度)	約1割削減(約118万人・時/日) (平成24年度)
183	ETC利用率	76% (平成19年度)	85% (平成24年度)
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護			
33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する			
184	公共事業の総合コスト改善率	—	15% (平成24年度)
185	省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数	0種類 (平成21年度)	5種類 (平成25年度)
186	事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件 (平成18年度)	0件 (平成23年度)
187	国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等の満足度(①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)	①13件(平成18年度) ②90.9%(平成17～18年度平均) ③92.6%(平成20年度)	①14件(平成19～23年度平均) ②95.0% (平成23年度) ③90.0%以上 (平成21年度以降毎年度)
188	建設施工企画に関する指標(①ICT建設機械等(土工(盛土)の敷均し、締固め施工)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数、③安全管理評価手法の試行工事件数)	—	①約2割削減(平成21年度) ②100件(平成21年度) ③50件(平成24年度)
189	用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.50% (平成13～17年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する			
190	不動産証券化実績総額	33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
191	指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数	229千件 (平成18年度)	274千件 (平成23年度)
192	宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
193	マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移	0.20% (平成17年度)	0.16% (平成22年度)
194	地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	25,389,634件 (平成18年度)	34,320,000件 (平成23年度)
195	取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数	①22,659,447件(平成18年度) ②63,636件(平成18年度)	①40,000,000件(平成23年度) ②1,000,000件(平成23年度)
196	低・未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成25年度)

35 建設市場の整備を推進する		
197 入契法に基づく施策の実施状況(①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)	①75%(平成13年度) ②56%(平成13年度)	①100%(平成23年度) ②100%(平成23年度)
198 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	87% (平成18年度)	90% (平成23年度)
199 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	224件 (平成18年度)	400件 (平成21年度)
200 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)
201 建設資材の需給状況把握システムの導入状況	0% (平成18年度)	100% (平成21年度)
202 建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD. I.)	①1.2%(平成18年) ②30ポイント(平成18年)	①1.2%以下(平成23年) ②30ポイント以下(平成23年)
203 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率	—	3割減 (平成24年度)
204 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数	0件 (平成18年度)	10件 (平成21年度)
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る		
205 統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	7件 (平成23年度までの累計)
206 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	①約5,000件(平成18年度) ②約448,000件(平成18年度)	①約9,200件(平成22年度) ②約505,000件(平成22年度)
37 地籍の整備等の国土調査を推進する		
207 地籍が明確化された土地の面積	133千km ² (平成16年度)	158千km ² (平成21年度)
38 自動車運送業の市場環境整備を推進する		
208 トラック運送業における事業改善事例件数	0 (平成20年度)	50 (平成25年度)
39 海事業業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る		
209 造船業・船用工業の生産高(世界シェア)	1/3 (平成17年度)	1/3 (平成21年度)
210 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	100 (平成17年度)	135 (平成22年度)

○横断的な政策課題

10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
40 総合的な国土形成を推進する		
211 国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数:①国土数値情報ダウンロードサービス、②オルソ化空中写真ダウンロードシステム)	①81万件 (平成20年度) ②22万件 (平成20年度)	①現状維持又は増加 (平成21年度以降毎年度) ②現状維持又は増加 (平成21年度以降毎年度)
212 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)	3,923,919件 (平成20年度)	現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度)
213 テレワーク人口比率	約10% (平成17年度)	約20% (平成22年度)
214 大都市圏の整備推進に関する指標(①都市環境インフラ整備の広域的な取組みへ参加した延べ自治体数(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③帰宅支援者数(首都圏)、④交通機関別旅客輸送人員(首都圏))	①44自治体(平成18年度) ②38,491kg/1日(平成16年度) ③約1370万人(平成18年度) ④15,447,631千人(平成18年度)	①66自治体(平成23年度) ②35,885kg/1日 (平成22年度) ③半減(平成23年度) ④維持(平成23年度)
41 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する		
215 電子基準点の観測データの欠測率	0.71% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
216 基盤地図情報の整備率	0% (平成18年度)	100% (平成23年度)

42 離島等の振興を図る			
217	離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23年度)
218	離島地域の総人口	452千人 (平成16年度)	402千人以上 (平成23年度)
219	奄美群島の総人口	122千人 (平成20年度)	114千人以上 (平成25年度)
220	小笠原村の総人口	2.3千人 (平成18年度)	2.5千人以上(検討中) (平成25年度)
43 北海道総合開発を推進する			
221	農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	—	8%以上上昇(事業着手前との差) (平成24年度)
222	北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合	12% (平成16年度)	概ね26% (平成23年度)
223	道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人 (平成17年度)	110万人 (平成24年度)
224	育成林であり水土保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	60.1% (平成20年度)	68.1% (平成25年度)
225	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	22,867人 (平成19年度)	31,000人 (平成24年度)
226	ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	0.23% (平成17年度)	0.47%以上 (平成24年度)
227	北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)	3.10百万円/人 (平成17年度)	3.10百万円/人以上 (平成24年度)
1 1 ICTの利活用及び技術研究開発の推進			
44 技術研究開発を推進する			
228	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	80% (平成19年度以降毎年)
45 情報化を推進する			
229	国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	3件 (平成20年度)	限りなくゼロ (平成24年度)
230	公共交通における情報サービスの情報化達成率	約60% (平成18年度)	約80% (平成23年度)
1 2 国際協力、連携等の推進			
46 国際協力、連携等を推進する			
231	国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	116件 (平成18年度)	121件 (平成23年度)
1 3 官庁施設の利便性、安全性等の向上			
47 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する			
232	官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合 (①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	①64%(平成17年度) ②5%(平成18年度) ③14%(平成18年度) ④4%(平成18年度)	①85%(平成23年度) ②41%(平成23年度) ③35%(平成23年度) ④28%(平成23年度)
233	保全状態の良好な官庁施設の割合等 (①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	①71%(平成18年度) ②3事項(平成18年度)	①80%(平成23年度) ②25事項(平成23年度)

成果重視事業(モデル事業)

○政策目標	業績目標
○施策目標	目標値 (目標年度)
○成果重視事業(モデル事業) (業績指標)	

9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護			
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する			
1	宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業(①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度)	①大臣免許業者30%、知事免許業者10%(平成21年度) ②50%(平成21年度)	

5 政策チェックアップの業績指標・目標値の考え方

1 最低居住面積水準未達率

目標値 概ね0% (平成22年)

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

※A：最低居住面積未達世帯数 B：主世帯総数

注 最低居住面積水準（住生活基本計画（全国計画）において設定）の概要

(1) 単身者 25㎡（ただし、単身の学生、単身赴任者等であって比較的短期間の居住を前提とした面積が確保されている場合は、この面積によらないことができる。）

(2) 2人以上の世帯 10㎡×世帯人数+10㎡

○目標設定の考え方 健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未達世帯の早期解消を目指す。

○外部要因 世帯構成の変化、平均年収の推移、居住ニーズの多様化等

○他の関係主体 民間賃貸住宅事業者等

2 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率

目標値 全国50%、大都市圏45% (平成22年)

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

全国 ※A：子育て世帯のうち、誘導居住面積水準を達成している世帯数 B：子育て世帯総数

大都市圏 ※A：大都市圏の子育て世帯のうち、誘導居住面積水準を達成している世帯数 B：大都市圏の子育て世帯総数

注1 子育て世帯：構成員に18歳未満の者が含まれる世帯

注2 誘導居住面積水準・・・住生活基本計画（全国計画）において設定

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

① 単身者 55㎡（ただし、単身の学生、単身赴任者等であって比較的短期間の居住を前提とした面積が確保されている場合は、この面積によらないことができる。）

② 2人以上の世帯 25㎡×世帯人数+25㎡

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

① 単身者 40㎡（ただし、単身の学生、単身赴任者等であって比較的短期間の居住を前提とした面積が確保されている場合は、この面積によらないことができる。）

② 2人以上の世帯 20㎡×世帯人数+15㎡

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

○外部要因 世帯構成の変化、平均年収の推移、居住ニーズの多様化等

○他の関係主体 民間賃貸住宅事業者等

3 住宅の利活用期間

滅失住宅の平均築後年数

目標値 約35年 (平成22年)

滅失住宅の平均築後年数…滅失住宅の築後年数の平均 $(\sum(N \times y) / \sum N)$

住宅の滅失率

目標値 約7.5% (平成17～22年)

住宅の滅失率…過去5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合 $(\sum N / S)$

※N：過去5年間に滅失した住宅戸数（建築時期区分別）

※y：経過年数（建築時期区分別）

※S：期間当初の住宅総戸数

出典）平成20年住宅・土地統計調査

○目標設定の考え方 住住宅の利活用期間の状況を示す指標として設定。①②共に、「住生活基本計画（全国計画）」（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値（①約40年（平成27年）、②約7%（平成22～27年））を基に、平成22年の目標値を設定。

○外部要因 資金調達可能額の動向

4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

目標値 3.9% (平成22年)

過去5年間の1年あたりのリフォーム実施戸数を当該5年間の最終年の住宅ストック戸数で除したものの。(A/B)

※A：リフォーム実施戸数（年間） B：住宅の総戸数

※A及びBはいずれも「居住世帯のある住宅」戸数

○目標設定の考え方 リフォームの実施状況を示す指標として、「住生活基本計画（全国計画）」（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値（5%（平成27年））を基に、平成22年の目標値を設定。

○外部要因 資金調達可能額の動向

5 既存住宅の流通シェア

目標値 19.0% (平成22年)

全住宅流通戸数に占める既存住宅の流通戸数の割合 $(A / (A + B))$

※A：既存住宅の流通戸数（年間） B：新築戸数（年間）

○目標設定の考え方 「住生活基本計画（全国計画）」（平成18年9月19日閣議決定）で設定している既存住宅の流通

シェアの目標値（23%（平成27年））を基に、平成22年の目標値を設定。

○外部要因 地価・住宅価格の下落、市場の金利動向及び資金調達可能額の動向

○他の関係主体 住宅建設業者等

6 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合 目標値 38%（平成22年度）

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

※A=5年に一度のマンション総合調査の調査対象マンション管理組合数、

B=Aのうち計画期間が25年以上である長期修繕計画に基づき修繕積立金額を設定している分譲マンションの管理組合数）

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

○外部要因 資金調達可能額の動向

7 新築住宅における住宅性能表示の実施率 目標値 50%（平成22年度）

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

A：住宅性能表示制度を活用した新築住宅の戸数、B：年間の新設住宅着工戸数

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

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

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

○外部要因 住宅・不動産市場

○他の関係主体 住宅供給事業者（事業主体）

8 主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積 目標値 約70,000ha（平成24年度）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という。）第25条第1項に基づき作成された基本構想において設定された重点整備地区の総面積

○目標設定の考え方 バリアフリー化の進捗率については施設単体ごと（鉄道駅、道路、建築物等）の目標はあるものの、それらの一体的・総合的な整備によって地域における面的なバリアフリー化がどの程度進捗しているかを示す指標が存在していなかったところである。

本指標は、バリアフリー新法第25条に基づき市町村が作成する基本構想において、バリアフリー化を重点的かつ一体的に行うものとして設定された重点整備地区の総面積に一定の目標値を設定することにより、地域における面的なバリアフリー化の進捗を促すものである。

具体的には、70,000haを目標値として設定する。これは、特定旅客施設のある市町村については、バリアフリー新法施行前の実績に基づき将来予測を行い63,000haを、バリアフリー新法により基本構想を作成することが可能となった特定旅客施設のない市町村については、基本構想作成予定等調査（平成19年9月）における作成予定の150市町村が平成24年度までにすべて作成するものとして7,500haを見込み、これらを合算したものである。

○他の関係主体 市町村（基本構想において重点整備地区を設定）、施設設置管理者（公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等、建築主等）

9 公共施設等のバリアフリー化率

特定道路におけるバリアフリー化率 目標値 約75%（平成24年度）

「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）

○目標設定の考え方 概ね10年後（平成29年度末）までに、バリアフリー新法に規定する特定道路において、バリアフリー化を概成させることを目指し、5年後の平成24年度末までに整備率を約75%にすることを目標とする。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

段差解消をした旅客施設の割合 目標値 100%（平成22年度）

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（公共交通移動等円滑化基準）第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合。

段差解消をした旅客施設の割合＝

公共交通移動等円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たす旅客施設数

÷ 1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設数

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（基本方針）において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指すこととしている。

○外部要因 旅客施設の構造等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

目標値 100%（平成22年度）

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たしたものの割合。

視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合＝

公共交通移動等円滑化基準第9条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たす旅客施設数

÷ 1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設数

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（基本方針）において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指すこととしている。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率

目標値 約5割（平成22年度）

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準（注2）に適合するものの割合。

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

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

不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率＝

建築物移動等円滑化基準に適合する床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数

÷ 特別特定建築物の総ストック数

○目標設定の考え方 基本方針における平成22年までの目標（約50%）を設定している。

○外部要因 経済状況等による新規建築物着工数等

○他の関係主体 建築事業者（事業主体）

10 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

低床バス車両

目標値 65%（平成22年度）

床面高さ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。

ノンステップバス車両

目標値 30%（平成22年度）

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

目標値 18,000台（平成22年度）

公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。

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

○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）

11 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

鉄軌道車両

目標値 50%（平成22年度）

公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条に掲げる基準（乗降口、客室、連結部等の基準）に適合する車両。

（分子）＝上記基準に適合する車両数

（分母）＝総車両数

旅客船

目標値 50%（平成22年度）

公共交通移動等円滑化基準第47条から第61条に掲げる基準（出入口、客室、便所等についての基準）に適合する船舶。

（分子）＝上記基準に適合する隻数

（分母）＝総隻数

※旅客船の分母の総隻数は、公共交通移動等円滑化基準（以下、基準とする）第61条第2項と基準附則第3条9項に基づく適用除外船舶を除く。

航空機

目標値 65%（平成22年度）

公共交通移動等円滑化基準第63条から第67条に掲げる基準（通路、客室、便所等の基準）に適合する航空機。

（分子）＝上記基準に適合する機数

（分母）＝総機数

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく基本方針において、鉄軌道車両については総車両数の約50%、旅客船については平成22年までに総隻数の約50%、航空機については総機数の約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ピット表示の追加等）を行った。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

12 ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数 目標値 約50,000人(平成24年度)

「心のバリアフリー」の促進のためのバリアフリー教室の参加人数の累計

○目標設定の考え方 バリアフリー新法第2章において、国・地方公共団体・施設設置管理者等・国民の責務を規定し、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める「心のバリアフリー」を促しているため、駅などの施設で、車いすや特殊な装置によって高齢者や障害者などの負担を疑似体験するバリアフリー教室の参加人数の累計を目標値とする。具体的には、平成24年度までの累計50,000人を目標値とする。過去数年におけるバリアフリー教室への参加人数は、年間約4,000~6,000人であり、増加傾向にある。したがって、今後5年間で6,000人ずつの参加を見込むこととし、目標を $24,000 + 6,000 \times 5 = 54,000 \div 50,000$ と設定している。

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

園路及び広場 目標値 約5割(平成24年度)

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した園路及び広場が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 園路及び広場が設置された都市公園の箇所数

駐車場 目標値 約35%(平成22年度)

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した駐車場が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 駐車場が設置された都市公園の箇所数

便所 目標値 約30%(平成22年度)

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した便所が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 便所が設置された都市公園の箇所数

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

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

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

○目標設定の考え方 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られており、社会資本整備重点計画の計画期間（H20-H24）に合わせ、平成24年までに全体の半分である約5割達成することを目標としている。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

14 バリアフリー化された路外駐車場の割合 目標値 約50%(平成24年度)

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）駐車場の用に供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。

（注2）「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の設置に関する基準を定める省令」で定める特定路外駐車場の設置を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

(分子) = 路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の数

(分母) = 特定路外駐車場の数

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づくバリアフリー化の推移により、平成16年度末（22%）から平成19年度末（33%（H19））までと同様のトレンドが今後も維持されるとして目標値を設定。

○他の関係主体 路外駐車場管理者

15 高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率

一定のバリアフリー化 目標値 56%(平成22年)

高度のバリアフリー化 目標値 17%(平成22年)

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

①一定のバリアフリー化率（A/B）

②高度のバリアフリー化率（a/b）

※A：65歳以上の者が居住する住宅のうち一定のバリアフリー化がなされた住宅戸数

※a：65歳以上の者が居住する住宅のうち高度のバリアフリー化がなされた住宅戸数

※B：65歳以上の者が居住する住宅戸数

注 一定のバリアフリー化とは「2箇所以上の手すり設置」又は「段差のない屋内」に該当。

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

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

- 外部要因 新規住宅着工数、リフォーム件数等

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

目標値 19%（平成22年度）

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

※A：道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数 B：共同住宅の総戸数

※A及びBはいずれも「居住世帯のある住宅」戸数

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

- 外部要因 新規住宅着工数、リフォーム件数等

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

目標値 30%（平成22年度）

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

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

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

※A：建築物移動等円滑化誘導基準に適合する、床面積2,000㎡以上の特別特定建築物着工件数

B：床面積2,000㎡以上の特別特定建築物着工件数

- 目標設定の考え方 これまでの取組と平成14年（「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（旧ハートビル法）改正）からの認定特定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成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）

18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

目標値 0件（平成19年度以降毎年度）

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

- 目標設定の考え方 ナホトカ号油流出事故規模以上の被害を及ぼす海洋汚染等の件数を0で継続する

19 水辺の再生の割合（海岸）

目標値 約4割（平成24年度）

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺（河岸延長：1,270km）や海岸侵食によって失われた砂浜（砂浜延長：460km）のうち復元・再生する割合

水辺の再生の割合（海岸）＝①／②

①：復元・再生した河岸や砂浜の延長

②：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

- 目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定

- 外部要因 地元調整の状況等

- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

20 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

目標値 0隻（平成23年度）

我が国に入港しようとする国際総トン数100トン以上の外航船舶（タンカーを除く。以下、同じ。）が我が国の領海又は排他的経済水域において油流出を伴う事故を起こした場合の当該外航船舶の船主責任保険の未加入隻数

（なお、タンカーについては、国際条約に基づく基金による損害賠償保障制度が確立されていることから、本指標からは除いている。）

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

21 湿地・干潟の再生の割合（港湾）

目標値 約3割（平成24年度）

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha（湿地3,000ha、干潟4,000ha）のうち自然再生事業等の実施により復元・再生した割合。

湿地・干潟の再生の割合＝①／②

①：復元・再生した面積

②：過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で回復可能な面積

○目標設定の考え方 長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標として、平成19年度までに1,506ha（湿地47ha、干潟1,459ha）を再生。

平成24年度までに約3割の湿地・干潟を再生することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに670ha（湿地600ha、干潟70ha）を再生する。

$(1,506\text{ha}+670\text{ha})/7,000\text{ha}=0.31$ ＝約3割

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

目標値 約7年（平成24年度）

廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

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

海面処分場について、平成19年度に整備中の事業に加えて、新規整備などの対策を講じない場合、海面処分場の全国平均した残余年数は平成19年度において約6年のところが、平成24年度には約4年となってしまふ。また、通常、海面処分場の整備着工から廃棄物の受け入れ開始までに平均で約7年の年数が必要である。よって、廃棄物処分の困難な状況を回避するため、海面処分場を計画的に整備し、残余年数を概ね7年以上確保する必要があるため、目標値を約7年と設定した。

○外部要因 内陸部においては廃棄物の最終処分場の確保が困難になってきている。

○他の関係主体 環境省（廃棄物行政を所管）、地方公共団体（事業主体）

23 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合

目標値 約45%（平成24年度）

三大湾（東京湾、大阪湾、伊勢湾）において、水質改善等を図るため、深掘跡の埋め戻しや覆砂等の底質改善が必要な区域（3,100ha）のうち、改善した割合。（底質改善を実施した面積）／（底質改善が必要な区域の面積）

○目標設定の考え方 長期的には底質改善した区域の割合を100%とすることを目標として、平成19年度までに1,252ha（深掘跡埋め戻し500ha、覆砂等752ha）を改善。

平成24年度までに約45%の区域を改善することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに130ha（深掘跡埋め戻し80ha、覆砂等50ha）を改善する。

$(1,252\text{ha}+130\text{ha})/3,100\text{ha}=0.446$ ＝約45%

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

24 建設機械から排出されるNOx・PMの削減量

PM

目標値 3.5千t削減（平成23年度）

NOx

目標値 74.0千t削減（平成23年度）

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

○目標設定の考え方 「NOx・PMの年間排出削減量」：

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

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

（a）建設機械動向調査より、過去4年間（平成14～17年度）において年間約3.6万台が排出ガス規制を満たした建設機械に更新されていることからオフロード法施行後6年間で21.6万台普及とした。

（b）オフロード法による排出ガス規制値と第一次排出ガス対策型建設機械指定制度の排出ガス基準値（平成3年開始）との差を1台及び1時間当たりの排出ガス削減量とし、建設機械等損料調査結果を用いて1台及び年間あたりの排出ガス削減量に換算した。

○外部要因 建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減

25 市街地の幹線道路の無電柱化率

目標値 13.4%（平成21年度）

市街地（※1）の幹線道路（※2）のうち、電柱、電線類のない延長の割合

※1 都市計画法における市街化区域、及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域

※2 国道および都道府県道

○目標設定の考え方 無電柱化の整備進捗状況に関する道路管理者への調査結果を基に目標値を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、電線管理者（電気、通信、CATV等）

26 クリーンエネルギー自動車の普及台数

目標値 69万台以上（平成22年度）

大気汚染防止及び地球温暖化防止に資する、クリーンエネルギー自動車（ハイブリッド自動車、水素・燃料電池自動車、ディーゼル代替LPガス自動車、天然ガス自動車、電気自動車）の普及台数。

○目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日改定）において規定された目標。

○外部要因 経済情勢、エネルギー価格

○他の関係主体 経済産業省

27 渇水影響度

目標値 5,300日・%（平成23年時点の過去5年平均）

渇水による影響を、取水制限率と取水制限日数との積で表す（単位：日・%）

取水制限率については、各水系、期間ごとの制限率（複数の地域がある場合は最大値。）を採用し、実績値は一級水系109水系分を積み上げて算出している。

○目標設定の考え方 業績指標として、特に国民生活に対する影響を考慮し、全国の一級水系における水道用水の取水制限を対象とした。

ただし、渇水は気象条件に大きく左右されることから、評価時点の年次だけで評価するのではなく、過去10年間程度の平均値で評価することが適当と考えられる。このため、業績目標の初期値は、平成9年から平成18年までの10年間の実績の平均値とした。目標値については、業績目標の上限が5年であることに鑑み、目標年次である平成23年時点における過去5年間（平成19年～平成23年）の平均値で評価することとした。

○外部要因 気象条件、特に著しい少雨。水資源開発施設整備の進捗等。

○他の関係主体 厚生労働省、地方公共団体（事業主体）

28 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数

目標値 13件（平成23年度）

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

○目標設定の考え方 国連ミレニアム目標達成のためは、世界各国の取り組みが不可欠である。

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

○外部要因 国連関係機関等における水に関する国際会議開催数の減少

○他の関係主体 関係省（外務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省）

29 地下水採取目標量の達成率

目標値 100%（平成21年度）

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

○目標設定の考え方 地盤沈下に伴う被害の著しい濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部の3地域については、地盤沈下防止等対策関係閣僚会議において、昭和60年4月に濃尾平野及び筑後・佐賀平野、平成3年11月に関東平野北部の各地域で「地盤沈下防止等対策要綱」が決定された。要綱では、対象地域における地盤沈下を防止し、併せて地下水の保全を図るため、規制区域内における遵守すべき地下水採取目標量を定めている。当該地下水採取目標量は平成16年度に見直し期限を迎え、「地盤沈下防止等対策要綱に関する関係府省連絡会議」において、要綱の取り組みを継続し概ね5年毎に評価検討を行うことを申し合わせた。

以上のことから、要綱の見直しを行った平成16年度を目標値設定年次、次回評価検討を行う平成21年度を目標年次とした上で、対象地域毎に要綱で定められている地下水採取の年間目標量（濃尾平野は2.7億 m^3 、筑後・佐賀平野は0.09億 m^3 、関東平野北部は4.8億 m^3 ）の合計である7.59億 m^3 以下に抑制された場合を100%として目標値を設定する。

○外部要因 降水量の減少等による短期的・局所的な地下水採取

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

30 水源地域整備計画の完了の割合

目標値 70%（平成23年度）

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

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

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

- 外部要因 ダム事業等自体の進捗、地元の経済・社会状況の変化
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

31 歩いていける身近なみどりのネットワーク率 **目標値 約7割（平成24年度）**

市街地において、都市住民の徒歩圏（注1）内に様々な規模の公園・緑地（都市公園以外を含む）（注2）のネットワークが体系的に整備されている状態（注3）（分母）を100%とした場合の実際の整備率（分子）

- （注1）都市住民にとって、日常生活上最低限必要とされる学校、店舗、公園等のコミュニティ施設が備わり、主な交通手段が徒歩となる日常生活空間の単位。住区に相当し、概ね1km²が標準的な範囲となる。
- （注2）○小規模な公園・緑地（標準面積0.25ha）
 - 街区公園、市民緑地、児童遊園、条例設置公園、広場公園、緑道 等
- 中規模な公園・緑地（標準面積2ha）
 - 近隣公園、特別緑地保全地区、都市緑地、都市林 等
- 大規模な公園・緑地（標準面積4ha以上）
 - 地区公園、総合公園、運動公園、国民公園、風致公園、動植物公園、歴史公園、墓園、広域公園、レクリエーション都市、国営公園、緩衝緑地等
- （注3）1住区当たりの整備水準として、街区公園を含む小規模な公園緑地が4箇所、近隣公園を含む中規模な緑地が1箇所、地区公園を含む大規模な公園緑地が0.25箇所整備されている状態。
- 目標設定の考え方 少子高齢化社会に対応するため、長期的に100%となることをめざしており、初期値との勘案により平成24年度の目標値約7割を設定している。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

32 1人当たり都市公園等面積 **目標値 10.3㎡/人（平成24年度）**

都市公園等（都市公園及びカントリーパーク）の面積（分子）を都市域及びカントリーパークが設置された市町村の人口（分母）で除したもの。 ※カントリーパーク：都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園

- 目標設定の考え方 緑豊かな生活環境の形成を図るため、第二次新・生物多様性国家戦略（H14）において、長期的に住民一人当たりの都市公園等面積を20㎡に高めることが目標とされているところ。これを踏まえ、都市公園の今後の整備予定量から目標値を設定。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

33 都市域における水と緑の公的空間確保量 **目標値 平成19年度比約1割増（平成24年度）**

都市域における（港湾の区域を含む）自然的環境（樹林地、草地、水面等）を主たる構成要素とする空間であり、制度的に持続性が担保されている空間の確保量（面積）を都市域人口で除したもの。

- <分母>都市域人口（人）
- <分子>都市域の持続的自然環境面積※（㎡）
 - ※都市における緑地・水面等の中でも、都市公園をはじめとした公共公益施設としての緑地、特別緑地保全地区等に指定されている緑地など、法律等に基づく規制によって持続性が担保されている土地の面積
- 目標設定の考え方 水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、第二次新・生物多様性国家戦略（H14）において、長期的に住民一人当たりの都市公園等面積を20㎡に高めることが目標とされているところ。これを踏まえ、都市公園、特別緑地保全地区等の今後の整備予定量から目標値を設定。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

34 全国民に対する国営公園の利用者数の割合 **目標値 全国民の3.5人に1人が利用（平成24年度）**

国民の国営公園の利用頻度（国民の○人に1人が利用）。

- <分母>全国人口
- <分子>国営公園の年間総利用者数
- 目標設定の考え方 国営公園の整備の進捗と相関するように入場者数の増加が図られてきており、計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、長期的にはより多くの国民に利用されることを目指しており、今後の整備計画から平成24年度の目標値「3.5人に1人」を設定している。
- 他の関係主体 地方公共団体（連携事業者）

35 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地 **目標値 平成19年度の値からさらに2,200ha増（平成24年度）**

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然環境を

- ・都市公園の整備により保全・創出
- ・特別緑地保全地区等の指定により保全
- ・港湾緑地により創出
- することにより平成19年度以降新たに制度的に担保する面積
- 目標設定の考え方 過去のトレンド及び特別緑地保全地区の指定等を含めた今後の保全・創出予定量から目標を設定。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

36 汚水処理人口普及率 **目標値 約93%（平成24年度）**

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽、コミュニティプラント等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

(分母) 総人口

(分子) 下水道、農業集落排水施設、浄化槽、コミュニティプラント等の汚水処理施設を利用できる人口

○目標設定の考え方 下水道、農業集落排水施設、浄化槽等各汚水処理施設に係る整備目標値を重ね合わせて、目標値を設定している。

○外部要因 技術開発の動向、地元の調整状況等

○他の関係主体 農林水産省（農業集落排水事業等を所管）、環境省（浄化槽事業を所管）、地方公共団体（事業主体）

37 下水道処理人口普及率

目標値 約78%(平成24年度)

総人口に対して下水道を利用できる人口の割合。

(分母) 総人口

(分子) 下水道を利用できる人口

○目標設定の考え方 人口の集中する地区等については、概ね10年間で整備を概成することを目指し、その他の地区については、実施予定の整備量により、目標値を設定。

○外部要因 技術開発の動向、地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

38 良好な水環境創出のための高度処理実施率

目標値 約30%(平成24年度)

(分子) 必要な高度処理が実施されている区域内の人口

(分母) 富栄養化の防止、水道水源の水質改善、水質環境基準の達成等、公共用水域の水質改善による良好な水環境創出に必要な高度処理を導入すべき処理場に係る下水道計画区域内における当該年度の居住人口

○目標設定の考え方 高度処理が必要であると位置付けられている処理場において、新設・増設・改築時に、高度処理を着実に推進するとともに、水道水源となっている指定湖沼、三大湾の代表的なベイエリア等において、高度処理を重点的に推進するとの考えに基づいて目標を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

39 合流式下水道改善率

目標値 約63%(平成24年度)

分母：合流式下水道（注1）により整備されている区域の面積

分子：雨天時において公共用水域に放流される汚濁負荷量が分流式下水道（注2）並以下（注3）までに改善されている区域の面積の割合。

（注1）家庭などからの排水と雨水を同一の管きょ系統で排除する方式の下水道のこと。雨天時に管きょや処理場の能力を超える量の水は、未処理の状態では河川に放流させるという問題がある。

（注2）家庭などからの排水と雨水を別々の管きょ系統で排除する方式の下水道のこと。

（注3）合流式下水道の処理区を分流式下水道に置き換えた場合において排出する年間総汚濁負荷量と同程度以下になること

○目標設定の考え方 下水道法施行令に基づき、合流式下水道区域面積が一定規模未満の全ての都市地域（170都市）においては平成25年度までに、その他の大都市地域（21都市）においては平成35年度までに改善対策を完了することとしている。この目標達成に向けて必要な整備量から、目標値を算出して設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

40 下水道バイオマスリサイクル率

目標値 約39%(平成24年度)

分母：最終利用または処分される下水汚泥中の有機物の量

分子：下水汚泥中の有機物のうち、ガス発電等エネルギー利用や緑農地利用等、有効利用された量

○目標設定の考え方 現状程度の緑農地利用と京都議定書目標達成計画の「下水道における省エネ・新エネ対策の推進」で定められた下水汚泥のエネルギー利用率の達成を見込んで目標を設定。

○外部要因 技術開発の動向

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

41 水辺の再生の割合（河川）

目標値 約4割（平成24年度）

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺（河岸延長：1,270km）や海岸侵食によって失われた砂浜（砂浜延長：460km）のうち復元・再生する割合

水辺の再生の割合（海岸）=①/②

①：復元・再生した河岸や砂浜の延長

②：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

○目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

42 湿地・干潟の再生の割合（河川）

目標値 約3割（平成24年度）

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha（湿地3,000ha、干潟4,000ha）のうち自然再生事業等の実施により復元・再生した割合。

○目標設定の考え方 長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標として、平成19年度までに1,506ha（湿地47ha、干潟1,459ha）を再生。

平成24年度までに約3割の湿地・干潟を再生することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに670ha(湿地600ha、干潟70ha)を再生する。

$(1,506\text{ha}+670\text{ha})/7,000\text{ha}=0.31\approx$ 約3割

- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

43 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率

河川	目標値	約75%(平成24年度)
湖沼	目標値	約59%(平成24年度)
閉鎖性海域	目標値	約74%(平成24年度)

対象とする水域に係る流域内で発生する汚濁負荷量に対する河川事業及び下水道事業で削減した負荷量の割合から流域内の水質改善を示す指標。

河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率=①/②

①:対象とする水域(注)に係る流域内で河川事業及び下水道事業により削減した汚濁負荷量

②:対象とする水域(注)に係る流域内の家庭、事業場等の各汚濁負荷発生源から排出される負荷量等を発生汚濁負荷量として算定

(注)対象とする水域は、河川は水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンスⅡ)対象河川、湖沼は湖沼水質保全特別措置法に基づく指定湖沼、閉鎖性海域は三大湾である。

- 目標設定の考え方 将来値の算定は、各流域の流域別下水道整備総合計画(流総計画)、湖沼水質保全計画、水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンスⅡ)で定められている目標、東京湾再生計画等の海の再生に関する目標を基に算定している。

- 外部要因 技術開発、地元の調整状況等
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

44 自然体験活動拠点数

目標値 約550箇所(平成24年度)

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

- 目標設定の考え方 過去5年間における自然体験活動拠点数の整備箇所数のトレンド(平成19年度は平成14年度に比べ124箇所増加)から5年後の目標値を約550箇所とする。

- 外部要因 地元の自然体験活動に対する意識の向上、環境教育の動向
- 他の関係主体 文部科学省(「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管)、環境省(「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管)

45 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数

目標値 約1,680万人(平成24年度)

直轄及び水資源機構が管理するダム(110基;平成22年度4月)及びダム湖周辺施設の年間利用者数。

- 目標設定の考え方 ダムを活かした水源地域の活性化を促進するため、平成13年度に創設した「水源地域ビジョン」(注)を全国の直轄及び水資源機構の管理ダムで順次策定しているところである。

(注)「水源地域ビジョン」とは、ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化のために、水源地域の自治体、住民等がダム事業者・管理者と共同で策定する水源地域活性化のための行動計画。(平成13年度より新規に策定)

国土交通省では、直轄及び水資源機構の管理ダムにおいて、平成3年度から3年毎に散策、スポーツ、水遊び等のダム及びダム湖周辺の利用実態を調査する「ダム湖利用実態調査」を実施しており、平成18年度調査結果をもとに「水源地域ビジョン」の策定状況を加味して分析し、目標年度である平成24年度における全国(直轄及び水資源機構管理)の管理ダムの年間利用者数を推定。

- 外部要因 ダム所在地等の地元との調整等、国民の余暇の過ごし方等の状況
- 他の関係主体 ダム所在地及び流域の地方公共団体

46 都市空間形成河川整備率

目標値 約40%(平成24年度)

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

都市空間形成河川整備率=①/②

①:周辺の街並みや景観と調和した河川整備や緩傾斜堤防等の良好な河畔を確保した河川延長

②:人口が5万人以上の都市において、市街化区域内を流れる河川延長(約12,000km)

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

- 外部要因 沿川の開発状況
- 他の関係主体 地方公共団体(河川管理者)

47 かわまちづくり整備自治体数

目標値 29市(平成24年度)

地域の景観、歴史、文化及び観光という「資源」や地域の創意としての「知恵」を活かし、地方公共団体や地元住民との連携の下で立案された実現性の高い河川や水辺の整備・利用を行う、かわまちづくりに登録された河川を有し、かわまちづくり計画に位置付けられた整備を概成させた自治体数(市)

- 目標設定の考え方 人口20万人以上の都市（政令指定都市、中核市、特例市等）のうち、かわまちづくりに登録され地域活性化に資するモデル的な水辺拠点に有する大阪市、広島市などの29市を指標の対象として設定。
- 外部要因 まちづくりの地元調整状況、事業進捗状況等
- 他の関係主体 地方公共団体、まちづくり事業団体、区画整理事業者等

48 特定輸送事業者の省エネ改善率

特定貨物輸送事業者	目標値	前年度比-1%(平成19年度以降毎年度)
特定旅客輸送事業者	目標値	前年度比-1%(平成19年度以降毎年度)
特定航空輸送事業者	目標値	前年度比-1%(平成19年度以降毎年度)

一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者（特定輸送事業者）のエネルギー使用に係る原単位の前年度比

①貨物鉄道、トラック、船舶 ②旅客鉄道、乗合自動車（バス）、乗用自動車（タクシー）、船舶 ③航空

※ エネルギー使用に係る原単位：エネルギー使用量/個々の輸送用機械器具ごとの営業運行距離又は営業運航距離の合計 など

- 目標設定の考え方 京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者エネルギー使用に係る原単위를年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。
- 外部要因 平成20年度下半期の景気の急激な落ち込みによる積載率の大幅な低下、乗客の減少等
- 他の関係主体 各輸送事業者、荷主

49 国土交通分野におけるCDM承認累積件数 目標値 15件（平成23年度）

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

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

- 目標設定の考え方 国土交通分野におけるCDM推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。（根拠 京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定（平成20年3月28日全部改定）））
- 外部要因 京都議定書次期枠組みの動向
- 他の関係主体 関係府省庁、各事業者、相手国政府、国連（CDM理事会）

50 環境ポータルサイトへのアクセス件数 目標値 1万件/月（年度平均）（平成23年度）

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

- 目標設定の考え方 環境ポータルサイトにおいて、環境に関する施策紹介、報告書、新規トピック等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるため、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均1万件以上にすることを目標とする。
- 外部要因 インターネットにおける環境情報の増加・多様化

51 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率

アスファルト・コンクリート塊 目標値 98%以上※1（平成24年度）

（分子）＝アスファルト・コンクリート塊の再使用量および再生利用量の合計

（分母）＝アスファルト・コンクリート塊の排出量

コンクリート塊 目標値 98%以上※1（平成24年度）

（分子）＝コンクリート塊の再使用量及び再生利用量の合計

（分母）＝コンクリート塊の排出量

建設発生木材（再資源化等率） 目標値 77%※1（95%以上）※2（平成24年度）

（分子）＝建設発生木材の再使用量、再生利用量、熱回収量および焼却による減量化量の合計

（分母）＝建設発生木材の排出量

建設汚泥 目標値 82%以上※2（平成24年度）

（分子）＝建設汚泥の再使用量、再生利用量、脱水等の減量化量の合計

（分母）＝建設汚泥の排出量

建設混合廃棄物 目標値 平成17年度排出量に対して30%削減（平成24年度）

（分子）＝当該年の建設混合廃棄物の排出量と平成17年度の建設混合廃棄物量の差

（分母）＝平成17年度の建設混合廃棄物の排出量

建設発生土 目標値 87%以上（平成24年度）

（分子）＝土砂利用のうち土質改良を含む建設発生土利用量

（分母）＝土砂利用量

再資源化等率：建設廃棄物として排出された量に対する、再資源化及び縮減された量と工事間利用された量の合計の比率。なお、再資源化等とは、再資源化及び縮減のこと。

建設発生土の有効利用率：土砂利用量に対する建設発生土利用量の比率（ただし、利用量には現場内完結利用を含む現場内利用量を含む）

※1 再資源化率

※2 再資源化等率

- 目標設定の考え方 建設工事に伴い発生する建設副産物のリサイクル率を指標として設定する。

平成20年4月に策定した「建設リサイクル推進計画2008」において、各品目における平成24年度の目標値を定めている。

- 外部要因 再資源化施設の処理能力等
- 他の関係主体 他府省庁（事業主体）、地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

52 住宅、建築物の省エネルギー化

一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率 **目標値 31%（平成22年度）**

一定の省エネルギー対策（全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用すること。）を講じた住宅ストックの比率。

- 目標設定の考え方 住生活基本計画（一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック比率について平成27年度40%達成）と整合を取りながら目標年次を変えて設定。

- 他の関係主体 建築主等（事業主体等）

新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率 **目標値 66%（平成22年度）**

当該年度の新築着工住宅のうち、省エネルギー法※に基づく省エネ基準（次世代省エネ基準）に適合しているものの割合。

省エネ基準：住宅におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「住宅の建築主等の判断の基準」等。昭和55年に制定した後、平成4年及び平成11年に基準の改正・強化を行っており、平成11年のものを「次世代省エネ基準」と呼んでいる。

※「省エネルギー法」：エネルギーの使用の合理化に関する法律

- 目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画に掲げている目標値（新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合：2010年度66%）を設定。

- 他の関係主体 建築主等（事業主体等）

一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率 **目標値 85%（平成22年度）**

当該年度に着工された新築建築物のうち、「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合。

・判断の基準：省エネルギー法に建築物の断熱化、設備の効率的利用に関して努力義務として定める「建築主の判断の基準」。

- 目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画に掲げている目標値（新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合：2010年度85%）を設定。

- 他の関係主体 建築主等（事業主体等）

53 重量車の平均燃費向上率（平成14年度比） **目標値 7%（平成22年度）**

重量車（トラック・バス等）が1リットルの燃料で走行することができる距離の平均が、基準年度（省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費基準（現在商品化されている自動車のうち最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した燃費基準）が設定された際の基準年度）である平成14年度に対してどれだけ向上したかを表す指標。

- 目標設定の考え方 省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成27年度を目標年度とし、基準年度である平成14年度から12%燃費が向上するものとして設定された。このため、平成14年度から平成27年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる12%に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成22年度の目標値を7%と設定した。

- 外部要因 重量車の区分（トラック・バス等の車種、車両総重量クラス等）別の出荷台数比率

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

54 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数 **目標値 4種類（平成23年度）**

船舶の種類毎（旅客船、コンテナ船、タンカー、バルクキャリア）に検討されている陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数

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

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

- 他の関係主体 IMO（国際海事機関：船舶の技術基準を所管）、ISO（国際標準化機構：陸上電源設備について電気以外に関する規格を所管）、IEC（国際電気標準会議：陸上電源設備について電気に関する規格を所管）

55 モーダルシフトに関する指標

トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量

目標値 32億トンキロ増（平成22年度）

トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量（自動車での輸送が容易な貨物（雑貨）量）

目標値 312億トンキロ（平成22年度）

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

- 目標設定の考え方 自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道・海運へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公

約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させ、また、平成22年度における施策を実施しない場合の海上輸送量を258億トンキロと推定し、施策を実施することによって54億トンキロ増加させ、312億トンキロにするという目標値を設定。（京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり）

- 外部要因 自然災害等による変動
- 他の関係主体 物流事業者（鉄道事業者、海運事業者含む）等

56 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数 目標値 30都市（平成24年度）

集約型都市構造の実現に資する拠点的市街地等において、地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に係る計画を策定し、対策に取り組んでいる都市数。本指標は、京都議定書目標達成計画の見直し（H20.3.28閣議決定）において新たに位置づけられ、積極的に進めていくべき「街区・地区レベルにおける対策」の進捗状況を評価しうるものであり、その数の増加は、我が国の環境対策の着実な推進に資するものである。

- 目標設定の考え方 京都議定書の第1約束期間内（H20～H24年度）において、先導的都市環境形成促進事業等を活用し、包括的な都市環境対策に取り組むことが予想される都市数から設定。

- 外部要因 地元との調整等
- 他の関係主体 地方公共団体、独立行政法人都市再生機構、民間事業者

57 年度評価における採択案件の採点の平均値（革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標） 目標値 80%（平成24年度）

当該年度に実施する技術開発に対する学識経験者等による年度評価における評価（採点式）結果の平均値（（分子）年度評価を行った案件の採点結果の合計値 / （分母）採択件数）の満点に対する割合（下式参照）

式：（年度評価を行った案件の採点結果の合計値 ÷ 22件（案件の件数）） ÷ 100（満点）

- 目標設定の考え方 船舶の省エネルギー技術開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に評価・管理することが重要である。この観点から当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度評価における採点結果の平均値を業績指標として設定し、平成21年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。

なお、革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発は、平成21年度から4カ年継続して実施することを前提としていることから、評価は、原則として、21年に採択した22件を対象に行うものであり、当該22件の研究開発が着実に進捗するように、年度評価によって適切に評価・管理することとしている。

- 外部要因 設備の故障等の不可抗力、資機材の入手難 等

58 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数 目標値 40%（平成23年度）

危機管理を行っている国土交通省の河川及び道路関係事務所・都道府県（258事務所）のうち、光ファイバと接続し、マイクロ回線で自動的にバックアップされている事務所及び都道府県の割合

- 目標設定の考え方 危機管理を行っている国土交通省の河川及び道路関係事務所・都道府県について、拠点の重要性や現時点での予算等を勘案し、平成23年度末の目標値を設定した。

- 他の関係主体 地方公共団体（都道府県）

59 台風中心位置予報の精度 目標値 260km（平成22年）

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

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

- 外部要因 自然変動（複雑な動きをする台風による影響）

60 地震発生から地震津波情報発表までの時間 目標値 3.0分未満（平成23年度）

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

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

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

61 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数 目標値 7海域以上（平成23年度）

内海・内湾における沿岸防災、海運・漁業の安全を図るために、詳細な海岸・海底地形をコンピュータによる予測計算に

取り込み、きめ細かい高潮・高波の予測情報を提供する。その予測対象となる海域（内海・内湾）の数を指標とする。
○目標設定の考え方 平成19年度に詳細な海岸・海底地形を取り込んだ予測モデルを開発し、平成23年度までに7以上の海域を対象としたきめ細かな高潮・高波の予測情報の防災関係機関等への提供を目指す。

62 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数 **目標値 31,000件/月(平成23年度)**

地域の危険性の把握や防災意識の向上、防災教育等に役立つ防災地理情報（※）が、いかに行政や一般住民等から閲覧・参照されているかということ等について、「国土地理院が整備をすすめる防災地理情報のインターネットを通じた月平均の閲覧数」をもって指標とする。

（※）土地条件図、都市圏活断層図等

○目標設定の考え方 平成19年時点で国土地理院の「主題図（地理調査）」のウェブサイト（<http://www1.gsi.go.jp/>）及び電子国土Webシステムを通じて公開している防災地理情報の各主題図毎のアクセス件数を元に、平成23年度までに見込まれる防災地理情報の整備や閲覧環境の向上等を加味したアクセス件数を目標値として設定。

このとき、国の機関、地方公共団体、学校等の公的機関の閲覧数を増加させることにより、防災地理情報の認知度を高め、防災対策等に有効に活用されるよう推進していくことは勿論であるが、一般も含めた全体の閲覧数を増加させ、住民の防災意識の向上を図っていく。

○外部要因 大規模災害の発生によるアクセス数の変動、情報通信技術の変化

○他の関係主体 内閣府（災害の予防等を所管し、防災情報の広報・啓発活動等施策を実施）

63 良好な環境を備えた宅地整備率 **目標値 32.0%(平成22年度)**

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅市街地基盤整備事業（旧住宅地関連公共施設等総合整備事業）を導入している団地により供給される宅地について、平成17年度からの総供給画地数（ストック）のうち、次の条件を全て満たした団地の供給画地数の割合のことをいう。

- ①平均画地面積170㎡以上
- ②緑被率25%以上
- ③職住近接エリア内
- ④地区計画の策定

（良好な環境を備えた宅地整備率）

=（平成17年度以降に供給された①～④の条件を全て満たした団地の供給画地数）／（平成17年度以降に供給された住宅市街地基盤整備事業（旧住宅地関連公共施設等総合整備事業）を導入している団地の総供給画地数）

- ・①については大都市地域における優良宅地開発の促進に関する特別措置法の認定基準等を参考として設定。
- ・②については、都市緑地法の緑化地域の緑化率等を参考として設定
- ・③については、例えば首都圏では、東京都心まで鉄道で40分以内の区域または30km圏等、地方圏では、当該都市圏の中心都市の都心までの通勤時間が概ね30分以内の区域等をいう。

○目標設定の考え方 長期的には、実績値がなるべく高くなることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分等を加味した結果、平成22年度の目標値として32%を設定した。

○外部要因 都心、近郊および郊外の居住コストの変化（地価動向等）

○他の関係主体 地方公共団体（間接補助の実施、公的開発の事業主体）、民間事業者（事業主体）

64 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積 **目標値 7,000ha(平成23年度)**

都市防災総合推進事業および防災公園街区整備事業等の完了地区の面積。

○目標設定の考え方 過去の実勢および予算の伸び率、現在の事業計画等を考慮して設定。

○他の関係主体 地方自治体、都市再生機構（事業主体）

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

目標値 約35%(平成24年度)

人口20万人以上の大都市（東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市）（分母）における、災害応急対策施設のうち、「備蓄倉庫」、「耐震性貯水槽」、「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積10ha以上のオープンスペース（注）が確保された都市（分子）の割合（なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市と扱う。）

（注）誰もが簡単にアクセスできて、永続性が担保される公的空間。

○目標設定の考え方 都市の防災機能の向上を図るため、長期的には100%を目指している。これまでの実績を踏まえつつ、地方公共団体の防災拠点、避難地の整備予定量から、平成24年度の目標値約35%を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

66 下水道による都市浸水対策達成率

全体 **目標値 約55%(平成24年度)**

重点地区 **目標値 約60%(平成24年度)**

都市浸水対策を実施すべき区域のうち、商業・業務集積地区等の重点地区は10年に1回程度、浸水のおそれのあるその他の地区は5年に1回程度発生する規模の降雨に対応する下水道整備が完了した区域の面積割合。

①全体 （分母）都市浸水対策を実施すべき区域面積

（分子）5年に1回程度発生する規模の降雨に対応する下水道整備が完了した区域面積

- ②重点地区（分母）都市浸水対策を実施すべき区域のうち、商業・業務集積地区等の重点地区の区域面積
（分子）10年に1回程度発生する規模の降雨に対応する下水道整備が完了した区域面積
- 目標設定の考え方 重点地区については今後10年間で完了することを前提に未整備地区の約半分を5年間で整備、その他の地区については実施予定の整備量により、目標値を設定。
- 外部要因 地元の調整状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

67 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 **目標値 概ね10割（平成23年度）**

密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保すること（※）が見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地（全国約8,000ha）〔分母〕の中で、最低限の安全性が確保される市街地〔分子〕の割合。

（※）地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表す指標である不燃領域率で40%以上を確保すること等をいう。不燃領域率とは、市街地面積に占める耐火建築物等の敷地及び幅員6m以上の道路等の公共施設面積の割合。

- 目標設定の考え方 都市再生プロジェクト（第3次決定）において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地（全国で約8,000ha）を対象に重点整備し、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされている。さらに、同プロジェクト（第12次決定）では、整備・改善速度の加速化が必要とされている。これらの決定を踏まえて、目標を設定した。
- 他の関係主体 地方公共団体、都市再生機構等（事業主体）

68 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合 **目標値 約40%（平成24年度）**

地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する約125の地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供した地方公共団体の割合

<分母>地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体の数（125）

<分子>宅地ハザードマップを作成・公表した地方公共団体の数

- 目標設定の考え方 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体においての現在までの事業実績及び進捗状況を踏まえ、今後の事業計画を考慮して設定した。
- 他の関係主体 地方公共団体

69 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率 **目標値 約56%（平成24年度）**

防災拠点・避難地と下水処理場を結ぶ下水管きよのうち、耐震化もしくは計画的な減災対策が行われている割合。

（分母）防災拠点・避難地と下水処理場を結ぶ下水管きよの延長

（分子）耐震化もしくは計画的な減災対策が完了している下水管きよの延長

- 目標設定の考え方 防災拠点・避難地と終末処理場を結ぶ下水管きよの延長のうち、政令指定都市及び県庁所在都市においては耐震化もしくは計画的な減災対策を100%実施することとし、その他の都市については実施予定の整備量により、目標値を設定。
- 外部要因 地元の調整状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

70 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水） **目標値 100%（平成24年度）**

分母：地下空間利用が高度に発達し浸水の恐れのある地区、または、H9年度以降床上浸水被害等が発生した地区を有する市町村数

分子：内水ハザードマップを作成・公表かつ防災訓練等（※）を実施した市町村数

※防災訓練等：内水ハザードマップを活用した防災訓練（洪水想定での防災訓練時に内水ハザードマップ配布等を行っているものも含む）のほか、町内会の集会などでのマップの配布、住民が中心となったマップの普及活動等、積極的にマップの活用を推進するための取組みが行われている場合を含む。

- 目標設定の考え方 地下空間利用が高度に発達し浸水の恐れのある地区を有する市町村、H9年度以降床上浸水被害等が発生した地区を有する市町村等、全国約550市町村の全てで平成24年度までに内水ハザードマップを作成・公表し防災意識の高揚が図られたものとして設定。
- 外部要因 地元の調整状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

71 下水道施設の長寿命化計画策定率 **目標値 100%（平成24年度）**

平成19年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している自治体のうち、下水道の有する機能を将来にわたって維持し、管路施設の老朽化等に起因する道路陥没などの事故を未然に防止するとともにライフサイクルコストの最小化を図るため、長寿命化計画を策定した割合。

（分母）平成19年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している地方公共団体数

（分子）長寿命化計画を策定した地方公共団体数

○目標設定の考え方 平成19年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している全自治体が平成24年度までに長寿命化計画を策定するものとして、現況値との勘案により目標値を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

72 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

建築物

目標値 90%（平成27年度）

多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率（A/B）

※ A：Bのうち耐震性を有するもの（新耐震基準で建築されたもの、新耐震基準施行以前に建築されたもののうち改修済みのもの又は診断の結果、改修が不要と判断されたもの若しくは改修が不要と推計されるもの）の数

B：多数の者が利用する一定の建築物（特定建築物）の総数

・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の改正建築基準法施行令の耐震基準」をいう。

・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成7年法律第123号）第6条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。

○目標設定の考え方 統計データ等から推計される特定建築物の総数に対し、過去の耐震改修データに基づく耐震化の動向を踏まえ、実現性を勘案して目標を設定した。

住宅

目標値 90%（平成27年度）

住宅の耐震化率（A/B）

※ A：Bのうち耐震性を有するもの（新耐震基準で建築されたもの、新耐震基準施行以前に建築されたもののうち改修済みのもの又は診断の結果、改修が不要と判断されたもの若しくは改修が不要と推計されるもの）の数

B：住宅の総数

・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の改正建築基準法施行令の耐震基準」をいう。

・住宅の耐震化率は、5年毎に実施される住宅・土地統計調査をもとに推計しており、平成20年住宅・土地統計調査が公表されたため、これをもとに平成20年の耐震化率を推計した。

○目標設定の考え方 住宅・土地統計調査のデータベースによる住宅総数に対し、過去の耐震改修データに基づく耐震化の動向を踏まえ、実現性を勘案して目標を設定した。

○外部要因 目的達成には、建築物の耐震改修・古い建築物の建替えのペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

73 洪水による氾濫から守られる区域の割合

目標値 約64%（平成24年度）

大河川においては30年～40年に1度程度、中小河川においては5年～10年に1度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

洪水による氾濫から守られる区域の割合＝①/②

①防御されている区域

②洪水の氾濫の防御が必要な区域

○目標設定の考え方 長期的には100%を目指す。平成19年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体 補助事業を所管）

74 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数

目標値 約235万戸（平成24年度）

大河川においては30～40年に一度程度、中小河川において5～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫防御が必要な県庁所在地等の中枢・拠点機能が存在する地域の床上浸水被害を受ける可能性のある戸数

○目標設定の考え方 長期的には0を目指す。当指標における目標値については、平成24年度までに実施予定の河川整備により見込まれる成果から設定

○外部要因 気候変動、地元の調整状況

○他の関係主体 地方公共団体

75 土砂災害から保全される人口

目標値 約300万人（平成24年度）

全国の土砂災害危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、土砂災害から保全される人口(万人)

○目標設定の考え方 平成18年度の実績値と平成19年度の実績値の差が約6万人（H18：262万人→H19：268万人）であることを踏まえ、今後も同じ傾向で進捗させることを目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県

76 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

目標値 約3,500箇所（平成24年度）

全国の土砂災害危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、24時間災害時要援護者が滞在する施設・防災拠点・近傍に避難場所が無く地域の拠点となる避難場所のうち、土砂災害から保全される施設数。

○目標設定の考え方 平成29年度に対象施設について整備を概成（約5,200箇所）させることを目標とする。

平成24年度までに、整備の重点化を図り、5年間で約1,200箇所の整備を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県

77 土砂災害特別警戒区域指定率 **目標値 約80% (平成24年度)**

土砂災害危険箇所が存在する市町村（1,672市町村）のうち、土砂災害特別警戒区域の指定を行った市町村の割合
土砂災害特別警戒区域指定率=①/②

- ①土砂災害特別警戒区域の指定を行った市町村数
- ②土砂災害危険箇所が存在する市町村数（1,672市町村）

○目標設定の考え方 平成19年度の土砂災害特別警戒区域の指定状況は565市町村であり、10年間で実施率100%（1,672市町村）を目指す。

平成24年度については、平成19年度以降指定の促進を図り約80%を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県及び市町村

78 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積（河川）

目標値 約8,000ha (平成24年度)

ゼロメートル地帯等（注）において、河川管理施設や海岸保全施設の大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

（注）地盤面が海水面より低い地域

ここでは海水面の高さを期望平均満潮位（大潮時の平均的な満潮位）と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

○目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定。

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

79 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水） **目標値 100% (平成24年度)**

洪水ハザードマップ作成対象市町村のうち、洪水ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村数の割合（%）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合=①/②

- ①：洪水ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練を実施した市町村数
- ②：洪水ハザードマップ作成対象となると想定している市町村数（約1500市町村：平成19年度末現在）

本指標は、洪水ハザードマップを災害発生時を想定し、住民が避難行動等を実施する防災訓練等を実施する際に活用することにより、洪水ハザードマップの理解度の向上ならびに、住民の防災意識の向上を評価するものであり、水害時における円滑かつ迅速な避難の確保に資するものである。

○目標設定の考え方 平成24年度までに全国の大河川及び主要な中小河川（洪水予報河川、水位周知河川に指定または指定予定河川）の浸水想定区域に含まれている市町村における防災訓練実施を目標とする。

○他の関係主体 地方自治体（都道府県）（都道府県管理河川における浸水想定区域指定・公表）

地方自治体（市町村）（ハザードマップ作成・防災訓練実施主体）

80 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（土砂） **目標値 100% (平成24年度)**

土砂災害危険箇所を有する市町村のうち、ハザードマップを作成・公表し、かつハザードマップを活用した防災訓練を実施した市町村の割合（%）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合=①/②

- ①：対象市町村のうち、土砂災害ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練等を実施した市町村数
- ②：土砂災害危険箇所を有する市町村数（1,672市町村：平成19年12月末現在）

○目標設定の考え方 平成24年度までに土砂災害危険箇所が存在する対象全市町村（1,672市町村）における実施を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県及び市町村

81 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合 **目標値 約70% (平成24年度)**

水害時における住民の適切な避難を促進するため、浸水想定区域やはん濫流の予測水深、想定流速、到達予測時刻などの浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制を構築した水系の割合（%）

高度な防災情報基盤を整備した水系の割合=①/②

- ①：浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制を構築した水系の数
- ②：全国の1級水系の数（109水系）

○目標設定の考え方 平成29年度までに1級水系全て（109水系）において実施することを目標とする。

今後とも重点的、計画的に情報提供を行うこととし、平成24年度の目標値を約70%（77水系）とする。 ※（1級水系の数 109）×70%=77水系

82 リアルタイム火山ハザードマップ整備率 **目標値 50% (平成24年度)**

火山噴火緊急減災対策砂防計画を策定する対象火山（29火山）のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップ（注）を整備した火山の割合（%）

リアルタイム火山ハザードマップ整備率=①/②

①：火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップを整備した火山

②：火山噴火緊急減災対策砂防計画を策定する対象火山（29火山）

（注）火山災害予想区域図の一種で、噴火の前兆期以降に、火口位置の変化や降灰領域の拡大等、火山活動状況にあわせて土砂移動現象の影響範囲、堆積深などを想定するもの。

○目標設定の考え方 今後10年間に対象火山（29火山）で火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップを策定することを目標とする。平成24年度については50%を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 都道府県及び市町村

83 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 目標値 約7.3万戸（平成24年度）

過去10年間（平成9年度から平成18年度までの間）に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある戸数。

○目標設定の考え方 長期的には0戸を目指す。平成24年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

84 河川管理施設の長寿命化率 目標値 100%（平成24年度）

耐用年数を迎える主な河川管理施設（ダム、堰、水門、排水機場、CCTVカメラ等）のうち劣化度診断等を実施し長寿命化が図られた施設の割合（%）

河川管理施設の長寿命化率=①/②

①：長寿命化が図られた施設数

②：平成20年度～24年度の5年間において、設置から耐用年数を迎える施設数（約1,400施設）

本指標は、老朽化の進む河川管理施設について、適切に状態評価し効率的な修繕により施設の延命化を図った施設を評価するものであり、河川管理施設の致命的な損傷が回避され、水害等の被害防止、軽減およびライフサイクルコストの最小化に資するものである。

○目標設定の考え方 これまで、耐用年数により更新していた施設を、平成20年度～24年度の間には耐用年数を迎える主な河川管理施設の全施設に対して「河川用ゲート・ポンプ設備点検・整備・更新検討マニュアル（案）」等による劣化度診断を行い、部分改築や修繕を実施し、施設の延命化や最適な更新を行うことを目標とする。

85 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川） 目標値 190（平成24年度）

土砂の流れに支障があり問題が発生している溪流、河川、海岸において、総合的な土砂管理に基づき、土砂の流れを改善することに資する事業に着手した数の累積

○目標設定の考え方 土砂移動に起因して問題が発生している溪流、河川、海岸において、問題解決に向けた事業の連携方針（総合土砂管理連携方針）が策定された水系等における対策数を計上している。

○外部要因 河川、海岸の利用者等の利用状況、地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業実施主体）

86 河川の流量不足解消指数 目標値 約72%（平成24年度）

河川の代表地点において、流水の正常な機能の維持のために必要な流量（以下「正常流量」という。）に対して、不足している流量のうちダム等の貯留施設の完成により補給可能になった流量の割合を示す指数。流水の正常な機能の維持を目的としているダム等の建設がどの程度の割合で進んでいるかを示すことにより、ダム等による効果が適切に現れているかを分かり易く評価したもの。

分母：河川の代表地点での正常流量不足に対してダム等貯留施設で補給する流量

分子：完成したダム等貯留施設により補給可能になった流量

○目標設定の考え方 平成24年度の目標値は、平成24年度までに完成するダム等を動かし、渇水時に下流河川へ補給可能な流量を積み上げ、それが将来の正常流量をどの程度充足するかを算出したもの。

○外部要因 地元の調整状況等

87 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数 目標値 100件（平成24年度）

本施策にて構築する被災地向け民間保有の建設機械等の全国的な調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数

○目標設定の考え方 迅速な確かな災害復旧活動を実現するためには、建設機械や専門技術者等の活用が不可欠である。そこで、全国の専門技術を有する民間団体や建設機械を保有する企業等と連携し、建設機械等の調達を支援する仕組み（建設機械等調達支援ネットワーク）を構築することで、全国各地で発生する多様な災害に対して迅速かつ的確に対応することが可能となり、効果的な災害復旧活動に繋がるものである。

災害時には特に調達が難しい無人化施工等の調達に協力する企業・団体等が、各県2件程度は確保されることを目指し、本格運用開始後（平成24年度）までに民間企業・団体等（建設機械・専門技術者を保有するもの）の本ネットワーク登録数を100件と設定した。なお実績値は、本ネットワークが平成21年度に構築されるため、平成22年度より計測可能となる。

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

目標値 約9万ha(平成24年度)

各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積

- 目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
- 外部要因 宅地開発等による防護対象面積の増加
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体(事業主体)

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

目標値 約8割(平成24年度)

対象市町村(注)のうち、ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(%)

(注)津波については重要沿岸域を含む全市町村、高潮についてはゼロメートル地帯を含む全市町村(298市町村:平成21年度)

ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村の割合(津波・高潮)=①/②

- ①:ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村数
- ②:対象市町村数

- 目標設定の考え方 平成29年度までに約10割達成することを目標値として設定
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体(事業実施主体)

90 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積(海岸)

目標値 約8,000ha(平成24年度)

ゼロメートル地帯等(注)において、河川管理施設や海岸保全施設の大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

(注)地盤面が海水面より低い地域

ここでは海水面の高さを期望平均満潮位(大潮時の平均的な満潮位)と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

- 目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体(事業主体)

91 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合

目標値 約6割(平成24年度)

昭和42年以前に設置された海岸保全施設の延長のうち、所要の機能が確保されている海岸保全施設の延長の割合

老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合=①/②

- ①:昭和42年以前に設置された海岸保全施設のうち、所要の機能が確保されている海岸保全施設の延長
- ②:昭和42年以前に設置された海岸保全施設の延長(約3,000km)

- 目標設定の考え方 長期的には100%とすることを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体(事業実施主体)

92 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合

目標値 約17%(平成24年度)

侵食対策が必要な延長のうち海岸保全施設の整備が完了していない延長の割合

侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合=①/②

- ①侵食海岸の汀線防護が完了している延長(最終目標)-侵食海岸の汀線防護が完了している延長(各年値)
- ②侵食海岸の汀線防護が完了している延長(最終目標(約3,000km))

- 目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体等(事業実施主体)

93 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(海岸)

目標値 190(平成24年度)

土砂の流れに支障があり問題が発生している溪流、河川、海岸において、総合的な土砂管理に基づき、土砂の流れを改善することに資する事業に着手した数の累積

- 目標設定の考え方 土砂移動に起因して問題が発生している溪流、河川、海岸において、問題解決に向けた事業の連携方針(総合土砂管理連携方針)が策定された水系等における対策数を計上している。
- 外部要因 河川、海岸の利用者等の利用状況、地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体(事業実施主体)

94 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数

目標値 2,000件(平成21年度)

公表後1ヶ月間における該当ページへのアクセス件数

- 目標設定の考え方 本調査研究結果について、調査対象地及び多く関心のある者に周知を図るため、報告書をホームページにおいて公表し、アクセス件数を把握することにより、成果を計るための指標とする。
目標値については、平成19年度が初年度であり、アクセス件数の見通しは困難であったが、1,000件を当面の目標として設定し、平成19・20年度については達成されたところ。平成21年度については、平成19・20年度の実績値が目標値を大きく上回ったことから、目標値を見直

し、2,000件に変更した。

95 遮断機のない踏切道数 **目標値 4,000箇所（平成22年度）**

「遮断機のない踏切道数」とは、第3種（遮断機はないが踏切警報機が設置されているもの）及び第4種（遮断機及び踏切警報機が設置されていないもの）踏切道数のことをいう。

○目標設定の考え方 平成13年度から平成17年度までの5箇年で除去された「遮断機のない踏切道数」をもとに、平成22年度末までの目標値を概ね4,000箇所として設定。

○外部要因 既存路線の廃止

○他の関係主体 鉄道事業者・地方公共団体

96 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数 **目標値 0駅（平成22年度）**

主要な鉄道駅とは、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する、1日あたりの乗降人員が1万人以上の在来線駅のことをいう。

○目標設定の考え方 平成17年7月に一部修正された防災基本計画の提言を踏まえ、主要な鉄道駅について、平成22年度末を目途に耐震化を図ることを目標としている。

○他の関係主体 鉄道事業者、第3セクター等（駅の改良整備・保有を業務とする）

97 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数 **目標値 186箇所（平成23年度）**

天然自然現象等によって風化した土砂等が崩壊、落下すること、又は、海水等の浸入若しくは海水等による浸食等により、民生の安定が破壊され、かつ、会社の鉄道施設が被害を受けることを防止するために平成19年度以降5箇年の間に行う防災工事の箇所数（累計）をいう。

○目標設定の考え方 平成19年度から平成23年度までの5箇年のうちに整備が必要である箇所数を目標値として設定。

○外部要因 鉄道沿線の自然環境、社会環境の変化。

○他の関係主体 鉄道事業者（事業主体）

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

経営基盤の脆弱な鉄道事業者のうち、老朽化した施設を補強・改良するなど、安全性の向上等を図るために策定する「総合安全対策計画」を策定し、これを計画的に実行している鉄道事業者の割合。

分子（老朽化した施設を補強・改良するなど、安全性の向上等を図るために策定する「総合安全対策計画」を策定し、これを計画的に実行している鉄道事業者）／分母（経営基盤の脆弱な鉄道事業者（約100社））

○目標設定の考え方 目標設定を70%とした理由は、地方鉄道事業者約100社のうち現在保全整備事業（トンネル補修、レール交換、まくら木交換等）を実施している事業者約70社がすべて「総合安全対策計画」を策定し計画的に実行することを目標としたためである。

○他の関係主体 鉄道事業者（事業主体）

99 鉄道運転事故による乗客の死亡者数 **目標値 0人（平成19年度以降毎年度）**

鉄軌道の運転事故による乗客の死亡者数

※1 鉄道の運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。

※2 軌道の運転事故とは、車両衝突事故、車両脱線事故、車両火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故をいう。

○目標設定の考え方 第8次交通安全基本計画に掲げた鉄道運転事故による乗客の死者数ゼロを目標とする。また、同時に鉄道運転事故件数の減少を目指す。

○外部要因 地震・突風等の自然災害

○他の関係主体 鉄軌道事業者（事業主体）

100 事業用自動車による事故に関する指標 **目標値 380人（平成25年）**

事業用自動車による交通事故死者数 **目標値 380人（平成25年）**

事業用自動車による第1当事者の交通事故における死者数。

事業用自動車による人身事故件数 **目標値 43,000人（平成25年）**

事業用自動車による第1当事者の交通事故における人身事故件数。

事業用自動車による飲酒運転件数 **目標値 0人（平成25年）**

事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数。

○目標設定の考え方 平成21年1月に示された政府全体の新たな交通事故削減目標を踏まえ、国土交通省においては、平成21年3月、「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」において、「事業用自動車総合安全プラン2009」を取りまとめしており、その中で、今後10年間における目標を設定していることから、その事故削減目標値を本指標として設定している。

○外部要因 交通量、事業者数、車両台数

○他の関係主体 警察庁（事故・違反通報）、厚生労働省（労基通報）

101 商船の海難船舶隻数 **目標値 466隻以下（平成23年）**

- 海難が発生した旅客船、貨物船及びタンカーの船舶隻数の合計（毎年1月1日から12月31日）
- 目標設定の考え方 過去10年の商船の海難船舶隻数の推移を見ると、全体としては減少傾向にあるものの、近年はほぼ横ばいで推移している。これを再び減少傾向に向かわせることを狙いとして、平成23年までの5年間で平成18年比で商船の海難船舶隻数を1割以上減らすことを目標とする。
- 外部要因 海上交通量の変化、台風や津波等による海難

102 船員災害発生率（千人率） **目標値 9.3%（平成24年度）**

毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害（転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等）により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員（予備船員を除く。以下同じ。）の船員千人あたりの率。

分子（毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害（転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等）により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員数）／分母（船員数）に千を乗じたもの。

- 目標設定の考え方 船員災害防止活動の促進に関する法律第6条に基づき、船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し、基本となるべき事項を定めた船員災害防止基本計画を5年ごとに作成している。平成20年度を初年度とし、24年度を目標年度とする第9次船員災害防止基本計画に基づき、5年間に死傷災害の発生率（年間千人率）を平成19年度に比べ21%減少させることを目標とする。
- ①全国平均の災害発生率を上回っている地域（地方運輸局単位）においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を5%減少させることを努力目標とした。
- ②全国平均の災害発生率を下回っている地域においては、発生率を10%減少させることを努力目標とした。
- ③①及び②の考え方に基づき平成15～17年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

- 外部要因 海運業、漁業の置かれている経済状況、船員の労働条件（労働時間等）
船舶及び陸上作業機器・設備の構造に係る問題
海上及び港における救急・救護体制

103 小型船舶の安全拠点の数 **目標値 40箇所（平成21年度）**

地域の海の安全拠点として海難事故等の発生の際の救難機能の補助や地域の海上の安全に関する情報等の発信機能を有する拠点の数

- 目標設定の考え方 舟艇利用者の安全運航を確保するため、マリンレジャーや地域活性化の拠点として活用されているマリーナや港湾施設等を母体とした地域の海において、救難機能を備えた安全拠点の設置を推進する。
- 地域の防災・救難の拠点として活用される海の駅の登録数の拡大により平成19年度において目標であった30箇所を達成したことから、当時の海の駅の登録増加数を勧奨し、目標値を40箇所とした。

- 他の関係主体 地方自治体

104 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 **目標値 0件（平成16年度以降毎年度）**

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数

- 目標設定の考え方 国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ（爆破等）の発生件数ゼロを目標とする。また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

- 外部要因 治安情勢の変動

- 他の関係主体 警察庁（警備業法に基づく空港保安警備1級及び2級の指定講習を空港保安検査員に実施している（財）空港保安事業センター（公益法人）を共管。）

105 国内航空における航空事故発生件数 **目標値 12.2件（平成20～24年の平均）**

国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故（航空法第76条に定める事故）の年間発生件数（5年間の平均）。

- 目標設定の考え方 航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数（平成20年～24年の5カ年平均値）を現況値（平成15年～19年の5カ年平均値）の約1割減とすることを目標とする。また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

- 外部要因 気象条件

106 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 **目標値 概ね100%（平成24年度）**

全国の15m以上の道路橋（約17万橋）について、長寿命化修繕計画（※）を策定している割合
長寿命化修繕計画策定率＝全国の15m以上の道路橋のうち長寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数（※2）
÷全国の15m以上の橋梁箇所数（※2）

※ 長寿命化修繕計画とは、点検に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画

※2 橋梁箇所数とは、上下線が別々の場合は、それぞれ1箇所として勘定した数

- 目標設定の考え方 予防保全への転換に向け、5年後の平成24年度末までに全ての橋梁で長寿命化修繕計画を策定することを目標とする。

107 道路交通における死傷事故率 **目標値 約1割削減（約100件／億台キロ）（平成24年）**

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数（1件／億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1

件の死傷事故が発生することを意味する。)

道路交通における死傷事故率＝死傷事故件数 ÷ 自動車走行台キロ

○目標設定の考え方 死傷事故率を過去の欧米と同程度のペース（５年で約１割）で削減することを目指すこととし、５年後のH24年末までに、H19年値に対して死傷事故率を約１割削減することを目指す。

○外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及

○他の関係主体 警察庁

108 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 目標値 約2割抑止（平成24年）

あんしん歩行エリア（※）のうち、交通事故対策が実施された地区において抑止される歩行者・自転車死傷事故件数

あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

＝（対策前の歩行者・自転車死傷事故件数）－（対策後の歩行者・自転車死傷事故件数）

÷ 対策前の歩行者・自転車死傷事故件数

※あんしん歩行エリア：

歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべき地区であり、市区町村が主体的に対策を実施する地区について、警察庁と国土交通省が指定するもの。（582地区（平成21年3月））

○目標設定の考え方 旧社会資本整備重点計画の計画期間（平成14年～平成19年）におけるD I D地区での歩行者・自転車事故件数は約1割減少したことを踏まえ、D I D地区にあり、公安委員会と道路管理者が連携して特に重点的に交通事故対策を実施する地区であるところのあんしん歩行エリアについては、平成21年3月にエリアを新たに指定して、その2倍のペースで歩行者・自転車事故件数を抑止することを目指すこととする。

○外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及

○他の関係主体 警察庁

109 事故危険箇所の死傷事故抑止率 目標値 約3割抑止（平成24年）

事故危険箇所（※）のうち、交通事故対策が実施された箇所において抑止される死傷事故件数の割合

事故危険箇所の死傷事故抑止率＝

（（対策前の死傷事故件数）－（対策後の死傷事故件数）） ÷ 対策前の死傷事故件数

※事故危険箇所：

事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所として警察庁と国土交通省が指定するもの。（3,396箇所（平成21年3月））

○目標設定の考え方 旧社会資本整備重点計画（平成14年度～19年度）における事故危険箇所対策では、事故抑止率約3割の目標を概ね達成していることから、平成21年3月に箇所を新たに指定して、引き続き本対策を実施することとし、その目標値についても前回同様約3割抑止とする。

○外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及

○他の関係主体 警察庁

110 完了検査率 目標値 100%（平成22年度）

建築基準法に基づく建築物等の完了検査率（A/B）

※A：建築物等の完了検査件数 B：建築確認件数

○目標設定の考え方 住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく完了検査を工事が完了した建築物等全てが受検することが必要である。

○外部要因 検査を行う建築主事等の人数

○他の関係主体 特定行政庁（建築確認、検査事務の実施、建築主事の任命を行う）

指定確認検査機関（確認検査の実施、確認検査員の採用、選任を行う）

111 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数 目標値 5,000人（平成22年度）

建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を行うために建築基準適合判定資格者として登録を受けた者のうちから任命等される建築主事、確認検査員数

○目標設定の考え方 住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を適正に行うことが必要である。そのためには建築確認等を行う建築主事等の人数を確保しておく必要がある。

○外部要因 建築基準適合判定資格者検定による合格者数の多寡

建築物等の新築等に伴う建築確認、検査の需要

○他の関係主体 特定行政庁（建築確認、検査事務の実施、建築主事の任命を行う）

指定確認検査機関（確認検査の実施、確認検査員の採用、選任を行う）

112 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数 目標値 20,491件（平成23年度）

自動車事故の被害者であって、介護が必要な重度後遺障害者及びその家族の負担軽減のために、独立行政法人自動車事故対策機構を通じて支給している介護料の毎年度末における支給件数。

○目標設定の考え方 介護料支給実績及びその伸び率を勘案し、目標値を設定した。

○外部要因 交通事故発生件数、介護保険等他の介護関係給付制度の動向。

○他の関係主体 独立行政法人 自動車事故対策機構

- 113 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）** **目標値 3.0%（平成22年）**
 正面衝突時における死亡事故率
 （分子）＝正面衝突時の死亡事故件数
 （分母）＝正面衝突事故件数
 ○目標設定の考え方 前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故率（正面衝突）が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。
 ○外部要因 交通安全思想の普及状況等
 ○他の関係主体 警察庁（指導取締）、消防庁（救急体制の整備）等
- 114 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数** **目標値 22.0件（平成18～22年の平均）**
 当該年を含む過去5年間における薬物・銃器密輸事犯の摘発件数（海上保安庁関与分）の平均値
 ○目標設定の考え方 過去10年間における指標の最高値は平成11年の22.2件であり、初期値である平成17年の指標は15.6件である。平成18年の摘発件数は、過去の指標の最高値とほぼ同数の22件であったものの、近年の犯罪組織の複雑化、広域化、犯罪手口の巧妙化等により、薬物・銃器事犯の摘発は今後も益々困難になるものと考えられる。しかしながら、この種の水際対策は、我が国の治安対策上、極めて重要であることを考慮し、当面の業績指標の目標値を過去最高値の指標とほぼ同数の22.0件とする。
 ○他の関係主体 財務省、警察庁、厚生労働省、法務省
- 115 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数** **目標値 0件（平成21年度以降毎年度）**
 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数
 ○目標設定の考え方 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0を長期的に維持することを目的とする。
 ○外部要因 内外の治安情勢
 ○他の関係主体 警察庁、財務省、法務省、防衛省、各地方自治体、海事関係者
- 116 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数** **目標値 220人（平成22年）**
 衝突・転覆等の海難に伴う死者・行方不明者及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の総数
 ○目標設定の考え方 過去のデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成22年は、死者・行方不明者数が281人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるレスポンスタイムの短縮等により約60人低減させることとし、平成22年までに死者・行方不明者数を220人以下とすることを目標とする。
 ○外部要因 小型船舶の隻数の増減、台風に伴う海難及び外国船の海難による死者・行方不明者数の増減
- 117 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数** **目標値 0件（毎年度）**
 ふくそう海域（注）において、一般船舶（全長50m以上）が通常航行する航路を閉塞又は閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数
 （注）：ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法の適用海域に限る。）
 ○目標設定の考え方 過去の実績として、平成9年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、毎年度発生数0件を目標とする。
 ○外部要因 マリンレジャーの進展等による海域利用の複雑化、沿岸部の埋立等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化
- 118 内航貨物船共有建造量** **目標値 23,000G/T（平成23年度の過去5ヶ年平均）**
 鉄道・運輸機構におけるスーパーエコシップ（SES）を含めた内航貨物船共有建造量
 （注）G/T：船舶の大きさを示すのに用いる指標。総トン数（グロストン）（Gross Tonnage）
 ○目標設定の考え方 鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ（SES）をはじめとする 効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶について、共有建造制度（注1）を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定した国内海上物流の整備に大きく資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。
 指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3ヶ年（平成16年度～平成18年度）の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。
 （注1）共有建造制度：鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間（概ね法定耐用年数）使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取るにより、最終的に100%所有することとなる。
 ○他の関係主体 民間事業者（事業主体）
- 119 国際船舶の隻数** **目標値 約150隻（平成23年度）**
 海上運送法第44条の2に定める国際船舶（注）の隻数をいう。

(注)「国際船舶」：国際海上輸送の確保上重要なものとして国土交通省令で定められた船舶。具体的には、LNG船、ロールオン・ロールオフ船、近代化船等の船舶をいう。

- 目標設定の考え方 国際船舶に関する課税の特例（登録免許税・固定資産税の軽減）の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準税制と相俟って日本籍船の太宗を占める国際船舶[※]について、国際船舶制度創設当時の隻数（144隻）程度に回復させることとし、目標を約150隻（約2倍程度）とした。
※平成21年央の日本籍船107隻のうち、106隻が国際船舶。

- 他の関係主体 外航海運事業者（事業主体）

120 我が国商船隊の輸送比率 目標値 概ね12%（平成23年度）

世界の海上荷動量に占める我が国商船隊による輸送量の割合

分子：我が国商船隊（※）による輸送量

分母：世界の海上荷動量（注）

（注）これまで、世界の海上荷動き量として、世界全体の輸出入量（貿易量）を使用していたが、指標を適正化する観点から、平成21年度より純然たる海上荷動き量に修正し、過去の実績値も併せて修正する。

（※）我が国商船隊：我が国国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念。

- 目標設定の考え方 外航海運発展の環境整備や海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成17年度時点における過去5年間の我が国商船隊の輸送比率である概ね12%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目指す。

- 外部要因 治安情勢の変動、資源の枯渇、国際経済情勢の変化

- 他の関係主体 民間事業者（事業主体）

121 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数 目標値 0件（平成18年度以降毎年度）

マラッカ・シンガポール海峡に設定された分離通行帯（TSS）を閉塞するような海難の発生数

- 目標設定の考え方 インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡（以下、「マ・シ海峡」という。）は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマ・シ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー（VLCC）などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国経済への影響は計り知れない。これまで、海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力（約147億円）を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マ・シ海峡の安全確保に取り組むこととしている。なお、国連海洋法条約では「国際海峡の航行安全と海洋汚染防止について、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また先日成立した海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められている。

- 外部要因 治安情勢の変動

- 他の関係主体 外務省、(財)マラッカ海峡協議会（事業主体）

122 我が国商船隊における外航日本船舶数 目標値 約180隻（平成24年度）

外航海運に従事する日本船舶の数

指標の考え方：

四面環海で資源の乏しい我が国において、貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支える上で大きな役割を担っている。

しかしながら、世界単一市場における国際競争が激化する中、プラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき外航日本船舶は最も多かった1,580隻（昭和47年）から95隻（平成18年）へ、外航日本人船員は約57,000人（昭和49年）から約2,600人（平成18年）へと極端に減少し、極めて憂慮すべき事態となっている。

こうした海運業界の現況と海洋基本法の施行を受け、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶が適用対象となっているトン数標準税制を導入し、本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図ることとする。

- 目標設定の考え方 平成19年12月の交通政策審議会海事分科会において、非常時等において、一定規模の国民生活・経済活動水準を維持する輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、当該日本籍船の船舶職員を全員日本人船員で配乗するものとして試算すると、「最低限必要な日本籍船は約450隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人となる」との答申を頂いているところである。一方、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（以下「基本方針」）」において、外航日本船舶・外航日本人船員の現状規模を踏まえると、これらの必要規模を短期間で達成することは困難である

ことから、まずは当面の目標を設定し、トン数標準税制の導入と海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画（以下「計画」）の認定制度の着実な実施により、その達成を目指すことが適切であるとされている。

当該基本方針では、外航日本船舶・外航日本人船員の確保に係る当面の具体的な目標は、当該船舶の隻数を平成20年度からの5年間で2倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを目標とする旨、定められている。

上記目標を担保するため、トン数標準税制の適用を受けるために必要な計画の認定基準の一つとして、外航日本船舶の隻数について、「5年間の計画期間内に2倍以上に増加させる計画であること」が規定されているため、業績指標はこの数字を設定している。

- 外部要因 景気の動向、他国の外航海運政策
- 他の関係主体 日本船主協会等

123 内航船舶の平均総トン数 目標値 575（平均G/T）（平成22年度）

内航海運における船舶の平均の総トン数

（注）G/T：船舶の大きさを示すのに用いる指標。総トン数（グロストン）（Gross tonnage）

- 目標設定の考え方 効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくという目標設定が有効である。

このため、内航船舶の平成13年度～17年度の5年間の平均総トン数575（平均G/T）の数値の維持を目標とする。

- 他の関係主体 民間事業者（事業主体）

124 スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム

港湾コスト低減率 目標値 H14年度比 約3割低減（平成22年度）

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

- 目標設定の考え方 港湾コスト低減率：基準となる平成14年度当時に、海外主要港（釜山港、高雄港）程度となるよう約3割のコスト低減を目標とした

リードタイム 目標値 1日程度（平成22年度）

スーパー中枢港湾におけるリードタイム：海上コンテナ貨物の輸入における船舶の入港（着岸）から貨物の引取りが可能となるまでの時間

- 目標設定の考え方 リードタイム：基準となる平成14年度当時に、海外主要港（シンガポール港）のリードタイムが1日程度であったため

- 外部要因 輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

125 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率 目標値 概ね100%（平成24年度）

統一モデル様式（※）を採択し、次世代シングルウィンドウから港湾関連手続（*）を受け付け可能な港湾管理者の割合

※統一モデル様式：「各港共通の手続で入力情報の利活用の効果が高い項目を記載内容とした全国共通様式。船舶の入出港及び荷役に伴い発生する各種手続のほとんどに対応したもの」

* 港湾関連手続：入出港届、係留施設使用許可申請、入港料減免申請、入港料還付申請、船舶運航動静通知、フェリー・客船ターミナル施設使用許可申請、荷役機械使用許可申請、曳舟使用願、建物の類（上屋等）使用許可申請、船舶役務用施設（給水・給油等）使用許可申請、土地の類（荷さばき地・野積み場等）使用許可申請、廃棄物処理施設（廃油処理施設等）使用許可申請、電気施設（冷蔵コンテナ電源等）使用許可申請

計算方法：手続の電子化を行うことが特に重要となる重要港湾又は開港地方港湾の港湾管理者（合計港湾管理者数68管理者）が次世代シングルウィンドウ申請の受付体制を構築した割合（次世代シングルウィンドウ申請の受付体制を構築した港湾管理者数／重要港湾又は開港地方港湾の港湾管理者数）

- 目標設定の考え方 貿易関連手続を円滑にするため、主要な港湾管理者（※）において次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続が可能となることを目標とし、目標値を設定した。

※主要な港湾管理者：「港湾法上に定める重要港湾の港湾」及び「関税法上に定める開港した地方港湾」の管理者

- 他の関係主体 港湾管理者（港湾管理者独自システムを保有。指標の達成には独自システムの改修が必要。）

126 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 目標値 平成19年度比 5%減（平成24年度）

国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト+陸上輸送コスト）の低減割合

- ・ 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・ 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

コンテナ貨物等を扱う国際海上コンテナターミナル及びバルク貨物等を扱う多目的国際ターミナルの整備による輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成19年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成19年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標値として設定する。（指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／平成19年度の総輸送コスト）

- 目標設定の考え方 平成19年度の実績値は平成14年度比5.8%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として前回目標値とほぼ同程度の平成19年度比約5%減を設定
(注)「前回目標値」とは、平成19年度の輸送コストにおいて平成14年度比約5%減である
- 外部要因 輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

127 船舶航行のボトルネック解消率 **目標値 95%(平成22年度)**

国際幹線航路の計画規模に対する現況規模の割合

計算方法：航路幅員、航路水深、航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合

$\Sigma \{ (\text{現有航路幅員} \times \text{現有航路水深} \times \text{各航路延長}) / (\text{計画航路幅員} \times \text{計画航路水深}) \} / \text{全航路延長}$

- 目標設定の考え方 現在整備中の主要幹線航路整備が概成した時の、ボトルネック解消率を目標値として設定。
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

128 国内海上貨物輸送コスト低減率 **目標値 平成19年度比3%減(平成24年度)**

国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減割合

- ・ 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減

- ・ 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

複合一貫輸送ターミナル及び国内物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益(公共事業の事業評価時に算出)を算出し、平成19年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成19年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標値として設定する。(指標値=各年度の輸送コスト削減便益の合計/平成19年度の総輸送コスト)

- 目標設定の考え方 平成19年度の実績値は平成14年度比3%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として達成可能であると推測される平成19年度比3%減を設定
- 外部要因 輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

129 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量 **目標値 約340万TEU(平成24年)**

重要港湾(スーパー中枢港湾を除く)における、東アジアとの外貨コンテナ取扱量

- 目標設定の考え方 「港湾の基本方針」で示されている全国の国際海上コンテナ取扱貨物量の平成24年予測値から、上記対象港湾における平成18年の全取扱貨物量に占める対東アジア取扱貨物量の割合を用い、目標値を算出。

(注)「港湾の基本方針」…「港湾の基本方針」(港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針)(平成20年12月24日国土交通省告示第1505号)：港湾及び開発保全航路の開発等の今後のあり方を示すもので、国土交通大臣が港湾法に基づき、交通政策審議会の意見を聴いて、定めることとされている。

- 外部要因 輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気変動・世界情勢の変化
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

130 港湾施設の長寿命化計画策定率 **目標値 約97%(平成24年度)**

重要港湾以上の主要な係留施設のうち、長寿命化計画を策定した施設の割合(長寿命化計画を策定した重要港湾以上の主要な係留施設数/重要港湾以上の主要な係留施設数)

- 目標設定の考え方 平成19年4月の省令の改正、告示の整備により、港湾施設については、ライフサイクルコスト縮減等の観点から、長寿命化計画(維持管理計画)に基づき適切に維持することを標準とした。また、平成20年度より長寿命化計画策定のための新規予算制度を創設し、港湾管理者に対しては5年間の時限的措置として予算補助を実施している。ただし、管理する港湾の多い港湾管理者に対しては7年間の時限的措置としており、指標の対象となる施設のうち約3%の施設については、平成25、26年度での策定となるため、期間内(平成24年度まで)での長寿命化計画の策定率(目標値)を約97%と算出した。

- 他の関係主体 港湾管理者

131 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 **目標値 55%(平成23年度)**

港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合。

(101千隻(平成18年度)/217千隻(平成18年度))

- 目標設定の考え方 近年における当施策への投資量を基に設定。また中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。
- 外部要因 プレジャーボートの需要の変動、施設整備に係る地元調整の状況等
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

132 リサイクルポートにおける企業立地数 **目標値 230社(平成24年度)**

リサイクルポート指定港における、静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施することにより港湾での循環資源取扱量の増加が見込まれる。リサイクルポートを利用し、循環資源を取り扱うリサイクル関連企業の立地企業数を指標とする。

- 目標設定の考え方 循環型社会形成推進基本計画の目標伸び率(平成22年循環利用率14%)と同様の伸び率を設定し、平成24年度の目標立地企業数を設定した。立地企業数はリサイクル関連企業数の過去の推移及び

管理者へのヒアリング結果から推計する。

○他の関係主体 環境省（廃棄物行政を所管）、経済産業省（リサイクル産業を所管）、地方公共団体（事業主体）

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

目標値 約2,700万人（平成24年度）

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域（注1）、特定観測地域（注2）並びに東海地震、東南海・南海地震及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震の各地震防災対策推進地域内の港湾（119港）において、耐震強化岸壁等の整備により、緊急物資等の供給が可能人口。

（注1）地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には南関東、東海の2地域。

（注2）地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて最近大地震が起きていない、かつ②活構造地域、さらに③最近地殻活動が活発で、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部、福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等

○目標設定の考え方 地震発生時の切迫性が特に高い地域等を優先的に整備することによって、緊急物資を供給できる人口を増加させることとし、港湾の位置、整備状況等を考慮しつつ、目標を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

134 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数 目標値 20件（平成24年度累計）

各地域の物流に係る多様な関係者（貨物運送事業者、地方公共団体、荷主等）の連携により策定された物流連携効率化推進計画の件数

○目標設定の考え方 貨物運送事業者、地方公共団体、荷主等、物流に係る多様な関係者で構成された協議会において実施する物流の効率化を図る取組みを促進する物流連携効率化推進事業（平成21年度創設）により、物流連携効率化推進計画の策定に関する調査事業（調査事業）及び同計画に基づく物流の効率化を推進する事業（推進事業）に対して支援することとしている。
調査事業に基づき策定された計画に基づく推進事業に対しては、最大3年間の支援が可能であることから、目標年度を平成24年度に設定し、毎年5件程度計画が策定されるものと想定して目標値を設定。

○外部要因 景気の動向による貨物量の変化

135 各地域における国際物流の効率化に関する指標

国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数

目標値 15件（平成21年度累計）

国際物流のボトルネックを解消するため、国際物流戦略チーム（注1）が策定した行動計画数

（注1）国の地方支分部局、地方公共団体、学識経験者、地元経済団体、物流事業者、荷主企業等の関係者メンバーとなって全国10地域に設立されており、地域の実情に応じたボトルネックの抽出及び解決等を行っている。

国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数

目標値 20件（平成22年度累計）

国際物流戦略チームにおいて策定した行動計画に基づき実施した実証実験及び調査の数

○目標設定の考え方 各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の創意工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方ブロックで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。

○他の関係主体 地方公共団体、学識経験者、事業者（国際物流戦略チームのメンバー）

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

目標値 4,000千㎡（平成22年度累計）

物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積（累計面積）。

○目標設定の考え方 物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設（以下「認定施設」という。）の延床面積（累計面積）を物流の総合化・効率化の促進に関する指標とした。

物流総合効率化法の施行（平成17年10月）から約31年間（普通倉庫耐用年数）で普通倉庫の所管面積38,000千㎡の約6割である22,800千㎡を認定施設に代替することを最終目標とする。当該目標の達成のためには、1年あたり約735千㎡が認定施設に代替する必要があることから、平成22年度までの目標値を4,000千㎡と設定する。

137 3PL事業の促進に関する指標（倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合）

目標値 37.0%（平成21年度）

倉庫事業者において、総合的な業務（保管のみならず流通加工も行う業務）を行っている事業者の割合。

（3PL事業者数/倉庫事業者数）

○目標設定の考え方 「平成18年度 3PL事業の促進のための環境整備」における調査結果に基づき、物流事業者の3PL事業に対する意向を勘案して設定。

※3PL（サード・パーティ・ロジスティクス）・・・荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること。荷主でもない単なる運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門を代行し、高度の物流サービスを提供すること。

138 国際運送事業者を対象としたAEO制度（貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度）における承認事業者数 **目標値 35者（平成21年度末累計）**

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

本制度は、国際物流のセキュリティ管理と効率化を両立する観点から、官民一体となって積極的に普及促進を図ることが必要であり、当該制度の普及状況を確認することにより、安全かつ効率的な国際物流の実現に係る官民の取組み状況を評価しうるものである。

○目標設定の考え方 国際物流のセキュリティ管理と効率化を両立する観点から、現在、国際的に税関当局が中心となつて、優良な貨物管理体制を有する関係事業者を当局が承認し税関手続等について優遇措置を付与するAEO（Authorized Economic Operator）制度の整備が進められているところ。我が国においても、平成18年より財務省が荷主等を対象とする制度整備を図ってきたところであるが、国際物流全体を網羅すべく、平成20年4月より、国土交通省と財務省が連携し、国際運送を行う物流事業者（国際運送事業者）を対象とするAEO制度の運用を開始した。

本制度は、関係事業者に対し、国際物流に係るセキュリティ強化への取組みを促すとともに、物流の効率化を推進するものであり、企業活動、国民生活に対する、より安全で効率的な国際物流サービスの提供を推進する効果が期待できる。

なお、当該目標は、関係7省庁にて組織している政策群「安全かつ効率的な国際物流の実現」の下に設置されている「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」（関係7省庁および関係23民間団体より構成）において、（社）日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会及び（社）航空貨物運送協会の傘下会員アンケート結果に基づき、取組みの評価指標として掲げたところである。

○外部要因 国内外の治安情勢、国内外の経済動向

○他の関係主体 財務省関税局

139 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標

貨物利用運送事業者の海外拠点数 **目標値 1,337箇所（平成21年度）**

「貨物利用運送事業者の海外拠点数」とは、諸外国において、わが国の貨物利用運送事業者が設立している、現地法人、合弁会社又は駐在員事務所数の合算値である。なお、調査は隔年で実施している。

○目標設定の考え方 過去の実績値の年平均増加数（69箇所）をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。

貨物利用運送事業者数 **目標値 24,447者（平成21年度）**

「貨物利用運送事業者数」は、第一種貨物利用運送事業者（他人の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業者であつて、第二種貨物利用運送事業者以外の者をいう。）及び第二種貨物利用運送事業者（他人の需要に応じ、有償で、貨物自動車運送事業者以外の実運送事業者の行う運送に係る利用運送と、これに先行・後続する貨物自動車（トラック）による集配により、荷主に対して一貫サービスを提供する者をいう。）の合算値である。

○目標設定の考え方 過去の実績値の年平均増加数（383者）をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。

○外部要因 経済・市場動向の変化による物流ニーズの高まり及び荷主の要望の高度化（複合一貫輸送など）並びに諸外国の受け入れ体制（邦人事業者に対する事業参入規制等の環境）。

○他の関係主体 実運送事業者（貨物利用運送は、航空・船舶・鉄道又はトラックの「実運送」を利用して貨物を運送するサービス。）、諸外国政府（邦人事業者に対する事業規制・参入障壁。）

140 訪日外国人旅行者数 **目標値 1,000万人（平成22年）**

国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者数（当該国の旅券を所持した入国者）から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数

○目標設定の考え方 訪日外国人旅行者数は我が国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあることから、今後は2010年（平成22年）に訪日外国人旅行者を1,000万人に増加させるとの政府の目標の達成を図り、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の格差の是正を図る。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向

○他の関係主体 （独）国際観光振興機構、外務省、法務省等の他府省庁、旅行業者、メディア関係者等の民間事業者等

141 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数 **目標値 4泊（平成22年度）**

観光レクリエーションを目的とする国内宿泊旅行の国民一人の平均年間宿泊数

○目標設定の考え方 退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値3.33泊を切り上げたもの。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 経済・社会動向（景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等）

○他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）、文部科学省（学校の休暇制度を所管）、厚生労働省（労働者の休暇制度を所管）、経済産業省（経済団体を所管）

142 日本人海外旅行者数 **目標値 2,000万人（平成22年）**

年間に日本国内から海外へ出国した日本人数

○目標設定の考え方 観光立国の実現に当たっては、国際相互理解の増進等の観点から日本人の海外旅行の促進も重要であり、観光立国推進基本法においても国は国際相互交流の促進を図るべきことが盛り込まれているところ。2,000万人との目標値については、観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向

○他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）、文部科学省（学校の休暇制度等を所管）、厚生労働省（労働者の休暇制度等を所管）、経済産業省（経済団体を所管）

143 国内における観光旅行消費額 目標値 30兆円（平成22年度）

国民の国内観光旅行消費額、訪日外国人旅行者による日本国内での旅行消費額の総計

○目標設定の考え方 訪日外国人旅行者数を1,000万人に増やすという目標（別途記述）を達成し、退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値29.66兆円を切り上げたもの。

観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 経済・社会動向（景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等）

○他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）、文部科学省（学校の休暇制度等を所管）、厚生労働省（労働者の休暇制度等を所管）、経済産業省（経済団体を所管）

144 主要な国際会議の開催件数 目標値 252件（平成23年）

UIA（国際団体連合）統計による我が国における国際会議の開催件数

○目標設定の考え方 2011年（平成23年）までに、主要な国際会議の開催件数を5割以上伸ばし、アジアにおける最大の開催国を目指すとの政府の目標を踏まえ、設定したもの。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向、他国の誘致活動状況

○他の関係主体 （独）国際観光振興機構、内閣府、文部科学省等の全他府省庁、地域のコンベンションビューロー、民間事業者（PCO（Professional Congress Organizer）、観光事業者等）等

145 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数 目標値 200件（平成23年度）

景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

○目標設定の考え方 良好な景観は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものである。特に、地域の景観上重要な景観重要建造物及び景観重要樹木は、単一で交流人口の拡大の効果が大きく見込まれるものであって、平成19年度からその保全活用を中心とした取組を支援する事業制度（景観形成総合支援事業）を設けている。目標においては、当初、80件としていたが、平成20年度に目標値を上回ったため、景観重要建造物・樹木を活かした地域振興・活性化の取組によって、各地で事例が見られるものとなるよう、毎年度30件程度の指定を目指すこととし、平成23年度までに200件としている。

○他の関係主体 都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村

146 景観計画に基づき取組を進める地域の数 目標値 500団体（平成24年度）

景観計画を策定・公表（告示）した景観行政団体（市区町村に限る）の数

○目標設定の考え方 全国市区町村を対象にした景観法活用意向調査において、平成20年4月1日時点で、今後5年程度以内に景観計画を策定する意向があると回答した市区町村472団体（既に策定済・公表（告示）済みである市区町村を含む）が確実にそれを実施し、かつ、策定年度は未定であるが景観計画の策定意向を示している市区町村57団体の半数以上が5年以内に景観計画を策定した場合に達成可能となる値。

○他の関係主体 都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村

147 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数 目標値 100団体（平成24年度）

地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づき、歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村（歴史的風致維持向上計画の認定を受けた市区町村）の数

○目標設定の考え方 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく歴史的風致維持向上計画を策定し、地域の歴史的な資産を活用したまちづくりを行う意向のある市町村について平成20年に調査を行った結果、意向ありと回答した市区町村の数91団体にに基づき設定。なお、平成21年に行った調査では111団体であった。

○他の関係主体 地方公共団体、民間事業者等

148 三大都市圏環状道路整備率 目標値 69%（平成24年度）

三大都市圏環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの

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

○目標設定の考え方 平成24年度の目標については、高速道路会社と（独）日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延

長を積み上げ

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 NEXCO、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）（会社区間の事業進捗、会社経営に基づく予算）

149 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（新幹線鉄道）

目標値 15,700km（平成23年度）

5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長

○目標設定の考え方 広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。

○外部要因 鉄道事業者のダイヤ改正等

○他の関係主体 地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主体）

150 国内航空ネットワークの強化割合

大都市圏拠点空港の空港容量の増加 目標値 平成17年度比約17万回増（首都圏）（平成22年度以降、安全性（注1）を確保した上で段階的に）

「大都市圏拠点空港の空港容量の増加」：大都市圏拠点空港（注2）のうち首都圏空港（注3）における空港容量の増加
○目標設定の考え方 羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港（首都圏空港）の空港容量の増加（成田：約2万回、羽田：昼間約11万回、深夜早朝約4万回）を目標とした。

○外部要因 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向

国内線の自空港気象（台風除く）による欠航率 目標値 約1割削減（平成24年度）

「国内線の欠航率」：国内線の計画便数のうち自空港気象（台風除く）による欠航率（自空港気象（台風除く）により欠航した全便数／（全計画便数－自空港気象以外の全欠航便数））

○目標設定の考え方 国内線の自空港気象（台風除く）による欠航率（平成15～17年度平均）を平成24年度には約1割削減することを目標とした。

○外部要因 自然変動

総主要飛行経路長 目標値 平成18年度比2%短縮（平成23年度）

「総主要飛行経路長」：国内の合計75路線の飛行経路長に運航回数を乗じたものの合計

○目標設定の考え方 平成23年度までに国内の合計75路線をRNAV（注4）化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。

注1：空港運用の慣熟による安全確保

注2：大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港

注3：首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

注4：RNAV（aRea NAVigation）：広域航法

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 航空運送事業者（事業主体）

151 国際航空ネットワークの強化割合 目標値 平成17年度比約17万回増（首都圏）（平成22年度以降、安全性（注1）を確保した上で段階的に）

大都市圏拠点空港（注2）のうち首都圏空港（注3）における空港容量の増加

○目標設定の考え方 羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港（首都圏空港）の空港容量の増加（成田：約2万回、羽田：昼間約11万回、深夜早朝約4万回）を目標とした。

注1：空港運用の慣熟による安全確保

注2：大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港

注3：首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

○外部要因 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向、国際情勢の動向（治安情勢の変化等）

○他の関係主体 航空運送事業者（事業主体）

152 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 目標値 95.0%（平成23年度）

空港周辺地域の全対象家屋（約11万8千戸）のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合

（住宅防音工事を施工した家屋数／空港周辺地域の全対象家屋）

（該当飛行場）

特定飛行場：函館空港、仙台空港、新潟空港、東京国際空港、大阪国際空港、松山空港、高知空港、福岡空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港

（注）特定飛行場とは、国土交通大臣が設置する公共用飛行場であって、当該飛行場における航空機の離陸又は着陸の頻繁な実施により生じる騒音等による障害が著しいと政令で指定するもの。

（公共飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和42年法律第110号））

○目標設定の考え方 航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ設定。

将来的に100パーセントを目指す。

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

目標値 約7割(平成24年度)

地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲(100km圏内)に居住する人口の割合(一定範囲に居住する人口/日本の総人口)

○目標設定の考え方 地震時の緊急物資輸送等を円滑に行うため、空港の耐震性向上を進めることにより、防災拠点としての機能を有する空港から100km圏内に居住する人口の割合を高める。

○他の関係主体 地方管理空港の空港管理者である地方公共団体

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

目標値 約半減(平成20~24年度平均)

管制空港における100万発着回数当りの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント(注)発生件数。

(注)滑走路誤進入に係る重大インシデント

・航空法施行規則第166条の4第1号及び第2号に掲げる事態

一 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止

二 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試み

○目標設定の考え方 地上走行航空機の監視能力の向上や視覚的支援等、管制官やパイロットに対する各種支援システム等を段階的に充実強化することにより、滑走路誤進入に係る重大インシデントの発生件数を約半減させることを目標とした。

○外部要因 航空交通量の変動

○他の関係主体 航空従事者、航空管制官

155 地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画及び地域活力基盤創造計画)

目標値 3,556件(平成23年度)

業績指標は、地域の発意により地域活性化のために策定された計画の合計数とし、対象となる計画は、地域再生計画、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画、地域活力基盤創造計画とする。

いずれの計画も地方自治体による発意にもとづくものであり、計画の策定を通じて、具体的な社会資本整備の内容の明確な目標、達成年次が示されるものである。

○目標設定の考え方 目標設定は、平成18年度を目標値設定年度、平成23年度を目標年度と設定し、今後も着実に計画の策定が推進されるものとして、これまでの実績状況から目標値を設定した。

当初、平成23年度までに計画数2,600件策定を目標としていたが、平成20年度末で目標を達成することができた。そのため、平成18年度から平成20年度までの計画策定数の実績状況から、新たに平成23年度の目標を3,556件とした。

○他の関係主体 総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、内閣府

156 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

目標値 78%(平成23年度)

全国の大都市圏から地方圏への転入者数を地方圏から大都市圏への転出者数で除した数値

(大都市圏から地方圏への転入者数) / (地方圏から大都市圏への転出者数)

※大都市圏…三大都市圏(東京圏、名古屋圏、関西圏)、地方圏…三大都市圏以外の地域

(東京圏:東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県 名古屋圏:岐阜県、愛知県、三重県

関西圏:大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)

○目標設定の考え方 平成14年度~平成18年度の実績は7.6%減少しており、現状から勘案すると平成23年度の実績は70%台前半まで落ち込むと予測できるが、UJIターンや二地域居住の地方定住を支援する施策として、地域活性化及び地域振興を図り、積極的な環境構築を行っていく中で地方圏への転入者の比率を維持させていく。そのため、平成23年度では平成18年度の実績値とほぼ同じ78%を維持させることを目標とする。

○外部要因 景気の動向(都市部と地方部との景気格差拡大)、総人口の減少(都市部への人口集中化)

○他の関係主体 地方公共団体

157 都市再生誘発量

目標値 9,200ha(平成23年度)

我が国の都市構造を、豊かな都市再生や経済活動を実現できるレベルへと再構築し、健全で活力ある市街地の整備などを通じて都市再生が誘発された量

○目標設定の考え方 民間投資を誘発する市街地整備などのこれまでの実績や今後の事業計画等をもとに算出

○他の関係主体 地方公共団体等(事業主体)

158 文化・学術・研究拠点の整備の推進

筑波研究学園都市における国際会議開催数

目標値 80件(平成22年度)

つくば地区内の国際会議開催数。

○目標設定の考え方 筑波研究学園都市は科学技術中枢拠点都市(サイエンス型国際コンベンション都市)を目標の一つとしており、国際会議は、主に研究施設の集積、先進的な研究機能を有する場所で開催されるものであるため、その開催数を100と設定していたが、平成19年度以降、新たな集計値に変更(基準の主な変更点:参加総数20人以上→50名以上、参加国2カ国以上→3カ国以上)となったため、過去の開催実績を勘案し従前の100件から80件に目標を再設定したものである。

○外部要因 景気の動向

○他の関係主体 研究学園地区内の研究・教育施設31機関（国立大学法人筑波大学、国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人国立環境研究所、独立行政法人産業技術総合研究所、独立行政法人農業・食品産業技術総合研究機構等）

関西文化学術研究都市における立地施設数

目標値 156施設（平成23年度）

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における立地施設数。対象とする立地施設は、本都市は文化、学術及び研究の中心となる都市の建設を目的としていることから、文化学術研究の向上に資するものとする。

- ・研究施設（研究施設、技術開発施設）
- ・大学（大学・短大）
- ・文化施設（都市の文化の発展に寄与する施設）
- ・交流施設（文化・学術・研究の発展等に係る交流または共同研究を推進するための施設）
- ・宿泊研修施設（研修、保養、スポーツ・レクリエーション機能を有する施設）
- ・その他（基本方針または建設計画に掲げる施設等）

本指標は、都市建設の進捗状況を評価しうるものであり、その数の増加は、我が国及び世界の文化等の発展に資するものである。

○目標設定の考え方 景気の低迷から進出が伸び悩んでいたが、近年、立地機関数が増加に転じており、この動きを確実にするためにも、現在の立地施設増加数を確保する。その目標値は、増加に転じたH16～H18の年平均立地施設数8の1.5倍である12を基準に考える。

○外部要因 立地企業の経営方針、景気の動向

関西文化学術研究都市における外国人研究者数

目標値 270人（平成22年度）

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における外国人研究者数。本指標は、世界各国の優秀な研究者の集まる魅力的な都市への成長度合いを評価するものであり、新産業創出等、我が国及び世界の発展に寄与するものである。

○目標設定の考え方 関西学研都市の研究者数の推移はH15：4,886人、H16：5,105人、H17：5,399人であり、年平均増加率は5.2%。目標値は外国人研究者数増加率5%とし、H17の5年後であるH22に270人を目標とする。

○他の関係主体 立地企業の経営方針、景気の動向

159 大深度地下使用の累計認可件数

目標値 3件（平成23年度）

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（以下、大深度地下使用法）に基づき、大深度地下（土地所有者等による通常の利用が行われない地下）の使用が認可された件数。大深度地下の公共的使用に関する基本方針に示された社会資本の効率的・効果的な整備や都市空間の再生につながるもの。

○目標設定の考え方 大深度地下使用法では、大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行、大都市地域に残された貴重な公共的空間である大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ることとしており、平成23年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる件数を設定。

具体的には、使用認可の事前手続きである事業間調整の手続きが既になされた事業が2件〔神戸市大容量送水管整備事業（平成17年度）、高速自動車国道建設事業（東京外かく環状道路（東名高速～関越道））（平成18年度）〕あり、これらの事業の使用認可申請が見込まれる。この他、目標年度までに1件程度の事業を想定し、目標値を3件としたところである。

このような目標値としたのは、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の対象事業は大深度地下※で行われるものに限られ、また、対象地域も三大都市圏に限定されていることから、件数の大幅な増大は見込まれないためである。

※大深度地下：以下の深さのうちいずれか深い方以上の深さの地下をいう。

- ①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）
- ②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面の深さに10mを加えた深さ）

○外部要因 地価の変動、民間による技術開発の状況、地元調整の状況

○他の関係主体 事業主体

160 半島地域の交流人口

目標値 平成17年度対比102%（平成22年度）

全国の半島地域の道府県が集計した半島地域の入込観光客の合計値の平成17年度初期値に対する割合。なお、千葉県（南房総地域）は平成16年度に、熊本県（宇土天草地域）及び大分県（国東地域）は平成19年度に、三重県（紀伊地域）は平成20年度にそれぞれ統計の集計方法に変更があったため除く。（各年度交流人口／平成17年度交流人口）

○目標設定の考え方 半島振興法に基づく半島循環道路等の交通施設整備、観光業振興のための税制措置、地域づくりNPO等育成のための支援等の施策を実施することにより地域間交流は発展することが見込まれている。

以上により、今後5年間で半島地域における交流人口について、半島地域は北から南まで多様な気象条件下にあり、平成16年度は気象災害等により観光入込客数が大きく減少したこと、平成17年度は紀伊地域で紀伊山地の霊場と参詣道の世界遺産指定があり観光客数が大きく伸びたことなどの特殊要因があることから、平成14年度から平成15年度の伸び率0.4%を平年の伸び率ととらえ、0.4%×5年=2%増を平成22年度の目標とする。

○外部要因 気象変動、気象変動、観光ニーズの変化

○他の関係主体 半島振興対策実施地域指定を受けた22道府県（千葉県、熊本県、大分県は除く。）

161 高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合 **目標値 100% (平成24年度)**

特別豪雪地帯に指定されている市町村（201市町村）のうち、高齢者が無理することなく除雪できる体制が整備された市町村の割合。（高齢者が無理することなく除雪できる体制が整備された特別豪雪地帯に指定されている市町村数/特別豪雪地帯に指定されている市町村数）

高齢者が無理することなく除雪できる体制とは、雪処理について支援を要する高齢者世帯等（以下、「要支援世帯」という）に対し、状況（居住環境、家族構成、健康状況等）に応じて、平時はもとより、豪雪時であっても、その世帯の雪処理を支援することができる体制とする。

体制整備の要件は以下のとおり。

- ・要支援世帯の状況を把握する体制「要支援世帯における雪処理状況を把握しており、要支援世帯が相談できる」
- ・平時からの支援策を講じる体制「平時より要支援世帯に対して支援を実施している」
- ・豪雪時を想定した支援策を講じる体制「豪雪時を想定した要支援世帯への各種支援策を整備している」

○目標設定の考え方 高齢化、過疎化が進行している豪雪地帯においては、毎年、高齢者を中心に雪処理作業中の事故が多発している状況である。

このような雪処理に係る事故を防止するために、平成20年4月に中央防災会議がとりまとめた「自然災害の「犠牲者ゼロ」を目指すための総合プラン」に基づき、流雪溝等の施設整備と併せて、特に、高齢化・過疎化が著しく、雪処理の担い手が不足している特別豪雪地帯の市町村において、平成24年度を目途に全201市町村で高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備を促進する。今後、平成22～24年度にかけて体制の整備を図り、平成24年度に全201市町村においてこの体制が整備されるようにする。具体的には、平成21年度末には65%（130市町村）なので、年平均12%（24市町村）増が必要となる。

○外部要因 市町村合併

○他の関係主体 関係省庁（内閣府、警察庁、消防庁、厚生労働省等）、地方公共団体、自治会 等

162 都市再生整備計画の目標達成率 **目標値 80%以上 (毎年度)**

まちづくり交付金の交付を受けるために市町村が作成する都市再生整備計画（以下、「計画」という。）について、それぞれの計画に掲げられた目標を定量化する指標の達成率を%変換し、その二乗平均値※を、当該計画の達成率とし、当年度終了の全ての計画の達成率の単純平均値を出す。

※複数指標の達成率をひとつのベクトルの距離として表すことができるため、当該計画の達成率を一元的かつ明快に表現することが可能となる。

○目標設定の考え方 都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率について一定の水準（例えば80%）以上を維持。平成18年度の実績値が81.8%と高い水準であったことから、この水準（80%）の維持を目標値の設定根拠とする。

○他の関係主体 市町村（事業主体）

163 民間都市開発の誘発係数 **目標値 16倍(平成19～23年度)**

平成19～23年度の5カ年平均において、（財）民間都市開発推進機構が係わることにより、優良な都市開発が誘発された倍率。

分母を民都機構が係わった案件の国費投入額（68,032百万円（平成21年度））とし、分子を当該案件の総事業費（858,191百万円（平成21年度））とする。

○目標設定の考え方 過去3ヶ年（平成16～18年度）平均値は16倍であり、今後もこの水準を維持することを目標とする。

○外部要因 民間事業者等の都市開発事業に対する取組状況、経済状況、金利環境

○他の関係主体 （財）民間都市開発推進機構

164 まちづくりのための都市計画決定件数（市町村） **目標値 1,470件（平成22年度）**

域地区、都市施設、市街地開発事業、地区計画等といった市町村による年間の都市計画決定件数

○目標設定の考え方 都市計画等に係る各種の調査、検討を通じて、各種制度の現状における課題の抽出や課題解決の対策を講じることにより、市町村による都市計画決定を促進し、ひいては都市再生・地域再生に資することを目標としている。平成17年度を初期値とし、当該値以上を毎年度維持することにより、都市再生・地域再生の推進が図られているものと判断する。

○他の関係主体 市町村

165 駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数 **目標値 約10万台（平成25年度）**

平成18年度より駐車場法の対象に自動二輪車が追加されたが、四輪の自動車駐車場に比して整備が進んでいない自動二輪車駐車場の整備を推進することとし、指標は駐車場法に基づく自動二輪車駐車場の整備台数とする。

○目標設定の考え方 駐車場法に基づき整備される自動二輪車用の路上駐車場及び路外駐車場（都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車場）が、平成18年度末の乗用車の駐車場整備比率※）に平成38年度（平成18年度の20年後）に到達するまで整備されることを目標として、平成21年度から5年後の平成25年度の目標値を設定。

※）乗用車の駐車場整備比率・・・乗用車の保有台数/整備済み駐車場台数

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

- 166 都市機能更新率（建築物更新関係）** **目標値 41.0%（平成25年度）**
- 特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区（都市再開発方針に位置付けられたいわゆる2号地区及び2項地区等の区域）における宅地面積（分母）のうち4階建て以上の建築物の宅地面積（分子）の割合。従前の市街地が一般に木造2階建て又は空閑地であることを踏まえ、再開発の目的である土地の高度利用と建築物の耐震化等による市街地の防災性向上の状況を表す指標として、4階建て以上の建築物への更新割合を測定する
- 目標設定の考え方 特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区の再開発が、今後も着実に推進されるものとして、これまでの実施状況を踏まえ5年後の目標値を設定。
- 外部要因 当該地区に対する任意の民間建築投資量の動向等
- 他の関係主体 地方公共団体（都市計画決定、事業主体、民間事業者への補助金交付等）
- 167 中心市街地人口比率の減少率** **目標値 前年度比0.5%減（平成21年度）**
- 市全域の人口に対する中心市街地（商店街と主要駅、市役所等への徒歩アクセスを考慮した街なみ居住を推進すべき地域※）人口の比率の減少率。中心市街地の衰退、人口の郊外流出による現在のトレンドを踏まえ、歩いて暮らせるまちづくり（コンパクトシティ）の実現に向けてのメルクマールであり、市全域人口に対する中心市街地人口の比率の減少率を測定する。※中心市街地活性化法に基づく基本計画区域に近似した区域。
- 中心市街地人口比率の減少率 $((A - B) / B)$
- A：当該年度の中心市街地人口比率
- B：前年度の中心市街地人口比率
- （注）中心市街地人口比率＝市中心部の3Km×3Kmの区域に含まれる町丁目の人口／市域全体の人口
- 目標設定の考え方 街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5年後を目途に減少率を概ね半分とすることを目標とする。
- 外部要因 市町村合併による市全域の人口増、民間による投資動向（郊外の住宅地、大型商業施設への投資等）
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）等
- 168 物流拠点の整備地区数** **目標値 64地区（平成23年度）**
- 流通業務市街地の整備に関する法律（昭和41年法律第110号）による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数
- 目標設定の考え方 総合物流施策大綱（2009-2013）において掲げられた「今後推進すべき物流施策」の進捗状況を反映し、平成23年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定
- 外部要因 地元との調整等
- 他の関係主体 地方公共団体等（事業施行者）
- 169 主要な拠点地域への都市機能集積率** **目標値 前年度比+0%以上（毎年度）**
- 分母を人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積、分子を主要な拠点地域※¹の延べ床面積として、都市機能の拡散・集積の動向を評価する。
- ※1 一定の基盤整備がなされている、もしくは拠点形成に向け市街地整備等が行われている主要な中心市街地及び交通結節点周辺等を地方公共団体より4次メッシュ（500mメッシュ）単位でヒアリングしたもの
- 目標設定の考え方 人口減少時代を迎え、全体的な床需要は減少する中、主要な拠点地域においては、施策を講じることにより都市機能の維持・集積を図り、中心市街地の衰退・都市機能の拡散に歯止めをかけることを目標とする。
- 外部要因 地元調整（権利者との権利調整等）、不動産の需要動向等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体等）、民間等（事業主体）
- 170 トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数** **目標値 32億トンキロ（平成22年度）**
- トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量（トンキロ）
- 目標設定の考え方 自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させるという目標値を設定。（京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり）
- 外部要因 自然災害及び景気動向等による変動
- 他の関係主体 物流事業者（鉄道事業者含む）等
- 171 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化）** **目標値 15,700km（平成23年度）**
- 5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長
- 目標設定の考え方 広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。
- 外部要因 鉄道事業者のダイヤ改正等
- 他の関係主体 地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主）

172 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数） **目標値 3空港（平成22年度）**

新たな空港アクセス鉄道の整備等により、成田国際空港を含めて三大都市圏の国際空港から都心部までの所要時間が30分台以内となることを目標とした指標である。

三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

○目標設定の考え方 平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施し、平成22年度には三大都市圏とも所要時間30分台の実現を目指す。（社会資本整備重点計画に記載）

○他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（事業主体）

173 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

東京圏 **目標値 2,399（複々線化区間216）km（平成23年度）**

大阪圏 **目標値 1,591（複々線化区間135）km（平成23年度）**

名古屋圏 **目標値 925（複々線化区間2）km（平成23年度）**

カッコ内は複々線化区間延長

平成23年度までに完成が予定されている地下鉄等の新線の延長を加えた都市鉄道（三大都市圏）の路線の営業キロの延長。（複々線化されている区間の営業キロの延長については、括弧内に示した。）

・「都市鉄道」とは、大都市圏における旅客輸送を行う鉄道及び軌道のことをいう。

・「三大都市圏」とは、東京駅、大阪駅、名古屋駅を中心とした、概ね半径50km（名古屋は40km）の範囲をいう。

○目標設定の考え方 現況値に、平成23年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後は速達性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。

○外部要因 営業路線の一部廃止

○他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

174 都市鉄道（東京圏）の混雑率

目標値 165%（平成23年度）

東京圏のJR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。

・東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50km範囲をいう。

・混雑率とは、最混雑時間帯1時間あたりの列車の混み具合を示す数値であり、輸送人員÷輸送力×100（%）で算出されるものである。

○目標設定の考え方 当面の目標である主要区間の平均混雑率を150%以内とするべく、まずは、平成23年度までの目標を165%としている。これは、平成23年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値である。

○外部要因 少子高齢化等の人口動態

○他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

175 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合

目標値 60%（平成23年度）

経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者が地域関係者（沿線自治体・住民・NPO・法人等）と連携し、鉄道を活性化するために策定される計画（再生計画、LRT整備計画又は地域公共交通総合連携計画のいずれかをいう。以下「活性化計画」という。）に基づき、活性化策を実行している地域鉄道事業者の割合（各計画の二重計上はしない）。

○目標設定の考え方 今後、地域鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっていることから、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の脆弱な全ての地域鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、着実に実行されることを目指す。

平成17年～平成18年に策定された活性化計画の伸び（4社）を平成23年まで最低限維持した場合、平成23年度末の策定事業者は59社となる。

→分子59社/分母99社（平成18年度末現在）＝60%

○他の関係主体 地域関係者（地方自治体・沿線住民・企業）、鉄道事業者の参入、撤退

176 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数

目標値 300件（平成24年度）

業績指標は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画の策定件数とする。地域における公共交通の活性化・再生のためには、地域の多様なニーズに応じるため、地域関係者が、地域の真のニーズや問題を精査した上で、公共交通のあり方について総合的な交通計画を策定することが有効である。こうした観点から、地域公共交通総合連携計画の策定件数は地域公共交通の活性化・再生について地域の積極的な取組を反映した指標となる。

○目標設定の考え方 地域公共交通総合連携計画の策定件数について、初期値については法律施行後初年度となる平成19年度の連携計画の策定件数（60件）を設定し、目標年次までに各地方運輸局等毎に30地域において連携計画が策定されていることを目標とし、10運輸局等に乗じた300件とした。

○他の関係主体 総務省、公安委員会、環境省、市町村（計画策定主体）等

177 バスロケーションシステムが導入された系統数

目標値 9,000系統（平成24年度）

バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数

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

○他の関係主体 バス事業者（事業主体）、地方自治体（協調補助）

178 地方バス路線の維持率

目標値 100%（平成25年度）

「地方バス路線」とは、生活交通確保のため、地域協議会における協議結果に基づき都道府県が策定した計画において維持が必要とされた広域的・幹線的路線であって都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認したものをいう。「維持率」とは、国土交通大臣が承認した地方バス路線（毎年度承認）に対して引き続き運行されている当該路線（翌年度末）の割合。

（分子）＝評価年度末（平成21年度末）に引き続き運行されている地方バス路線数

（分母）＝前々年度（平成19年度）に都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認した地方バス路線数

※平成21年度評価の場合

○目標設定の考え方 都道府県策定の計画において維持が必要とされ、国として支援することとした地方バス路線が維持されることを目指す。

○他の関係主体 総務省（地方財政措置）、都道府県（協調補助）

179 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

目標値 71%（平成22年度）

有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

○目標設定の考え方 有人離島においては、架橋等により交通手段が確保されている場合を除いては、定期的に運航する航路を確保し、維持する必要がある。平成17年国勢調査に基づく平成17年度における現況値71%の状況において、有人離島の島民の移動に支障なく航路が確保されていることから、引き続きこの割合を確保することを目標としたところである。

○外部要因 架橋の建設等に伴い、当該航路の利用者が減少し、航路廃止等となることが考えられる。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

180 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

目標値 96%（平成22年度）

飛行場を有しかつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島（現況28：北海道3空港、東京都5空港、島根県1空港、長崎県5空港、鹿児島県6空港、沖縄県8空港）のうち、航空輸送が確保されている離島の割合。

（分子）＝航空輸送が確保されている離島数

（分母）＝飛行場を有しかつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島数（28）

○目標設定の考え方 生活交通手段として航空輸送が必要な離島について、その維持を図ることにより、住民の生活の足を確保することを目標とする。また、長期的にも現況値96%を維持することを目標とする。

○外部要因 船舶等代替交通機関へのシフト、就航に適した機材の欠如

○他の関係主体 都道府県（国と協調または独自で離島航空路線維持対策を実施）、航空運送事業者（事業主体）

181 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

目標値 約11%（平成24年度）

集約型都市構造を目指す都市において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導等のまちづくりにより基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。

（注）基幹的な公共交通とは、運行間隔、定時性等に優れた利用者にとって利便性の高い公共交通

<分母>H19年度時点で基幹的な公共交通を利用できる人口の割合（64.6%）と30年後に想定している基幹的な公共交通を利用できる人口の割合（75.0%）の差

<分子>H19年度時点で基幹的な公共交通を利用できる人口の割合（64.6%）と各年度における基幹的な公共交通を利用できる人口の割合の差

○目標設定の考え方 集約型都市構造を目指す都市の市街地において、用途地域内に居住する人口のうち、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口の割合を、30年後には75%（4人に3人程度）まで増加させることを目的として、平成24年度までに各種事業の推進等によって見込まれる改善割合を目標（11%）として設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者

182 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

目標値 約1割削減（約118万人・時/日）（平成24年度）

踏切遮断による待ち時間がある場合と対策後の踏切通過に要する時間の差

開かずの踏切等の遮断時間による損失時間

＝踏切遮断による待ち時間がある場合に踏切通過に要する時間－対策後に踏切通過に要する時間

○目標設定の考え方 連続立体交差事業や道路の立体化等の踏切対策のスピードアップを図ることにより、開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間を5年間で約1割削減することを目標とする。

○外部要因 地元調整の状況、踏切道の交通量等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、鉄道事業者

183 ETC利用率

目標値 85%（平成24年度）

ETCの導入済みの料金所においてETCを利用した車両の割合

ETC利用率＝ETCが導入されている料金所におけるETC車の入口総交通量

÷ ETCが導入されている料金所における入口総交通量

○目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画に位置付けており、料金所渋滞の緩和及びCO₂排出量削減による地球環境の改善に向け、5ヶ年後のH24末までに、全国で85%がETCを利用している状態になること

を目標とする。

○他の関係主体 各高速道路会社（ETC普及促進策の実施状況）

184 公共事業の総合コスト改善率

目標値 15%（平成24年度）

総合コスト改善率は、総合コスト改善額を当該年度の全工事費（維持管理費にかかる工事費を含む）と工事コスト改善額との和で除したものの。

総合コスト改善率＝総合コスト改善額÷（全工事費＋工事コスト改善額）

総合コスト改善額＝工事コスト改善額＋工事コスト以外の効果のコスト換算額

工事コスト改善額：「工事コスト構造の改善」の効果

工事コスト以外の効果のコスト換算額：施設の長寿命化等による「ライフサイクルコスト構造の改善」の効果及び環境負荷の低減効果等の「社会的コスト構造の改善」の効果

全工事費：維持管理にかかる工事費を含む計測年度の全工事費

○目標設定の考え方 公共事業の総合コスト改善率

平成20年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、平成24年度までに、平成19年度と比較して、15%の総合コスト改善率の達成を目指す。

※平成19年度までは、前プログラムである「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に基づき、「総合コスト縮減率」を設定しており、平成19年度までに平成14年度と比較して、14.1%のコスト縮減と概ね目標を達成してきたところである。

プログラム終了に伴い、平成20年3月に「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定し、工事コストの縮減等前プログラムの評価項目に加え、①民間企業の技術革新によるコスト構造の改善、②施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、③環境負荷の低減効果等の社会コスト構造の改善を評価する「総合コスト改善率」を設定することで、コストと品質の両面を重視するVFM最大化を図ることとした。

○他の関係主体 内閣官房及び関係府省庁（政府として公共事業コスト構造改善プログラムを実施中）

185 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数

目標値 5種類（平成25年度）

電気通信施設のうち、省エネルギー化・自然エネルギー利用のための指針、ガイドライン等が策定された施設数。

○目標設定の考え方 電気通信施設は、防災・減災や施設管理のために整備され、常時稼働状態にあることが必要であるものが多く、膨大な電力を消費している。これら電気通信施設について消費電力量の削減や自然エネルギーの活用を推進することは、電力料金の削減、CO₂排出量の削減が図られ、効率的な社会資本の管理に資するものである。これら電気通信施設のうち、効率的に省エネルギー化が可能な施設について、省エネルギー化指針等を策定し、省エネルギー化を推進する。指針の策定は作業量を鑑み、年間1種類程度先行的に行うこととし、電力契約施設全24種類のうち道路照明、無線局、気象観測所等5種類を目標として設定する。また、これらの施設は地方公共団体等においても多数の機器が整備されており、指針等の策定は、国内全体の電気通信施設の省エネルギー化を促進するものである。

186 事業認定処分の適正な実施（訴訟等により取り消された件数）

目標値 0件（平成23年度）

土地収用法の事業認定にあたっては、請求があった場合には公聴会を開催しなければならないとともに、事業反対等の意見書があった場合には社会資本整備審議会の意見を聴取しなければならないこととされているなど、適正かつ公正な判断を行うために必要な手続きを取ることとされており、これらの手続きを適正に、かつ、確実に行うとともに、こうした手続きを踏まえて事業認定庁として適正な判断を行って訴訟等になった場合でも取り消されることのないようにする。

○目標設定の考え方 土地収用法の事業認定については、それが公共の利益と私有財産の調整を図ることを目的としたものであり、また、仮に処分後に取消訴訟等により取り消された場合には公共事業が途中でストップしてしまうおそれがあることから、事業認定にあたっては適正かつ公正な判断を行うことが特に重要であり、適正な手続きを確実に行って、訴訟等によって取り消されない適正かつ公正な処分を行うことが必要である。

188 国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等の満足度

調査検討の報告数

目標値 14件（平成19～23年度平均）

講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度

目標値 95.0%（平成23年度）

研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度

目標値 90.0%以上（平成21年度以降毎年度）

国土交通政策の企画立案等に必要な社会経済環境において生起する諸課題等に関する調査検討の報告数及び研修等における受講者の満足度

○目標設定の考え方 実際に行った①調査検討の件数及び②研修等の満足度について目標値と比較し検討する。

（なお、①調査検討の報告は、社会経済環境において生起する諸課題等を踏まえて作成するものであり、件数について減少する場合もあることに留意）

○外部要因 社会経済環境において生起する諸課題等

188 建設施工企画に関する指標

ICT建設機械等（土工（盛土）の数均し、締めめ施工）による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合

目標値 約2割縮減（平成21年度）

土工（盛土）における敷均し・締固め等の施工日数及び完成形状の監督・検査の所要日数において、従来施工とICT（情報通信技術）施工を活用した施工方法による施工日数等の削減率

〔ICTを活用した場合の施工縮減日数／従来施工の場合の施工日数〕

○目標設定の考え方 土工（盛土）における、敷均し・締固め施工において、一般機械を使用した従来施工と3次元機械制御対応の建設機械を使用した情報化施工による施工効率から施工日数を試算。
また、完成形状の監督・検査においても従来のレベル・巻尺による手法と、トータルステーション（3次元位置を瞬時に計測できる装置）を用いた新たな手法による所要日数を試算。それらの日数を基に目標値を設定。

建設現場における創意工夫の事例の活用件数 目標値 100件(平成21年度)

創意工夫の事例が活用された工事の累積活用件数

○目標設定の考え方 建設工事の品質確保・コスト削減を図るため、施工現場における創意工夫の事例を広く普及させる。現況を勘案し、平成21年度の目標を各年度の活用累積件数100件と設定。

○外部要因 直轄工事の発注件数

○他の関係主体 地方自治体（工事発注担当）

安全管理評価手法の試行工事件数 目標値 50件(平成24年度)

安全管理評価手法による工事が試行された工事件数

○目標設定の考え方 建設機械施工の安全性を向上させ事故件数の低減を図るため、平成21年末に安全管理評価手法を策定し、直轄工事先導で平成24年度に試行する。試行目標値として50件を設定。

○外部要因 直轄工事の発注件数

189 用地取得が困難となっている割合（用地あい路率） 目標値 3.15%（平成19～23年度の平均）

国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業における用地取得で、用地買収着手後3年以上経過し、かつ、当年度中に契約見込みのない「あい路」（注）となった件数の、当該事業地区の契約済み及び未契約件数の総数における割合（%）『用地あい路率＝用地あい路件数／当該事業地区の契約済み及び未契約件数の総数』。

（注）用地買収着手後3年以上の案件で、予算の裏付けはあるが、地権者ないし地域住民との調整に困難が生じ、当該年度内に契約見込みがないものをいう。

○目標設定の考え方 用地取得の円滑化・迅速化による効率的な事業の実施のため、あい路解消に関する諸施策を講じることにより、目標値（平成19～23年度の5カ年の用地あい路率の平均）は、現況（平成13～17年度までの過去5カ年の平均）から1割改善させることとして設定。また、長期的にもできる限り改善していく。

190 不動産証券化実績総額 目標値 66兆円（平成23年度）

主たる投資対象を不動産とするJリート（注1）、不動産特定共同事業スキーム（注2）、資産流動化法スキーム（注3）、合同会社－匿名組合出資スキーム（注3）等の活用による証券化実績総額

（注1）不動産投資信託（Jリート）とは、多くの投資家から資金を集めオフィスビル、賃貸マンション等の「不動産」を購入し、そこから生じる賃料や売却益を投資家に分配する商品。Jリートは比較的購入しやすい金額（上場時公募価格で20万円台～80万円台）から投資できるため、これまで個人では困難だった数十億円単位の大型不動産への投資が可能となった。

（注2）複数の投資家が出資して、不動産会社などが事業を行い、その運用収益を投資家に分配する事業。

（注3）不動産の証券化（商業ビルや賃貸マンションなどの不動産を担保に証券を発行して資金調達する手法のこと。投資家は賃料収入などの収益に基づいて、利払いや配当などを受ける。）のために活用される一種のペーパーカンパニー。

○目標設定の考え方 [根拠]

不動産の証券化は、約1,400兆円といわれる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良なストックの形成を可能にするものである。主な不動産の証券化手法であるJリートスキーム等の活用により証券化された不動産の資産額累計は、Jリート等が取得した不動産の取得額の累計であるため、Jリート等の物件取得の状況は、不動産投資市場の環境整備の推進による不動産市場の拡大、活性化の状況を示すものであることから業績指標として採用。

[目標設定の考え方]

これまで、当該業績指標が着実に伸びるよう、政策を打ってきたところであるが、今後もその伸びを維持し、その上さらに拡大（過去5年間の証券化実績（単年度の伸び）の平均額以上に伸びを拡大）させるために、不動産証券化市場活性化のための不動産投資市場の環境整備を進めていき、初期値の2倍となる66兆円という目標を目指す。

○外部要因 国内・海外の景気動向、金融機関の不良債権処理、企業の資産リストラの動向、金融市場の動向

○他の関係主体 金融庁（投資信託及び投資法人に関する法律・資産の流動化に関する法律を所管）

191 指定流通機構（レイズ）における売却物件の登録件数 目標値 274千件（平成23年度）

年度末における指定流通機構（レイズ）（注1）の売却物件登録件数（注2）

（注1）指定流通機構（レイズ）とは、宅地建物取引業法により指定された不動産流通機構が保有する不動産物件情報交換システム（Real Estate Information Network System）を指すが、レイズという名称は、不動産流通機構（指定流通機構）の通称にもなっている。指定流通機構は、宅地建物取引業者が流通に関与する売却物件情報を、システム上で多数の宅地建物取引業者が共有し、迅速な情報交換を行うことで、不動産流通の円滑化を図ることを目的に創設された。現在、東日本、中部圏、近畿圏、西日本の4機構が指定流通機構として指定されている。

（注2）指定流通機構（レイズ）には、宅地建物取引業者が売却依頼を受けた物件が登録されることから、中古物件（マ

ンション・戸建住宅等)及び土地が登録物件の大半を占める。なお、目標値は各年度末時点における流通在庫数を示す。

- 目標設定の考え方 宅地建物取引業法は、専任媒介契約を締結した宅地建物取引業者に指定流通機構への物件情報の登録及び成約情報の報告を義務づけている。よって指定流通機構における売却物件登録件数は、中古物件の流通市場の担い手である宅地建物取引業者が関与する物件の流通量を反映しており、不動産流通市場の環境整備の推進による不動産市場の拡大、活性化の状況を示すものであることから業績指標として採用。
目標については、住生活基本計画における既存住宅の流通シェアの増加(平成15年13%から平成27年23%)の目標を踏まえた数値(261千件)から、指定流通機構による取引情報公開の充実等の施策の効果等を見込み(5%増)、当該目標値を設定した。
- 外部要因 不動産市場動向(地価・住宅価格の下落等)、金融市場の動向(金融機関の融資姿勢の変化による資金調達可能額の変化・金利動向等)

192 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移

目標値 0.30% (平成19~23年度の5年間平均)

宅地建物取引業保証協会の社員数に対して、弁済業務保証金の還付を受ける権利を有する者が、その権利を実行するために必要となる宅地建物取引業保証協会の認証件数の占める割合の推移

(分子) = 弁済業務保証金の還付を受ける権利を有する者が、その権利を実行するために必要となる宅地建物取引業保証協会の認証の件数

(分母) = 宅地建物取引業保証協会の社員数(平成20年度末現在122,993社)

- 目標設定の考え方 不動産取引における紛争においては、重要事項説明に係るものや報酬に係るものなど宅地建物取引業法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。
宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者との取引により損害を受けた者は、宅地建物取引業保証協会の認証により一定額の保証金の還付を受けることができるため、当該認証件数が不動産取引における紛争の一定数を表していると考えられることから、業績指標として採用。
なお、業績指標を単に宅地建物取引業保証協会の認証件数とせず、宅地建物取引業保証協会の社員数を分母とし、宅地建物取引業保証協会の認証件数を分子としているのは、宅地建物取引業保証協会の社員の増減を勘案する必要があるためである。また、業績指標を5年間の平均をしているのは、不動産取引に関して社会的関心を集める事件等の発生により単年度では数値が大きく変動する可能性があるためである。
宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上と消費者保護を図るため、宅地建物取引業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後も宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上等に資する施策を一層進めていき、初期値(0.37%)から約2割減少した値(0.30%)を目指す。

- 外部要因 不動産市場の動向、不動産取引に関して社会的関心を集める事件等の発生
○他の関係主体 都道府県、各宅地建物取引業保証協会

193 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移

目標値 0.16% (平成22年度)

マンション管理組合数に対して、国土交通省のマンションの管理の適正化の推進に関する法律(以下「適正化法」という。)主管課で扱ったマンション管理業に関する紛争相談件数が占める割合の推移

(分子) = 適正化法主管課で扱ったマンション管理業に関する紛争相談件数

(分母) = マンション管理組合数

- 目標設定の考え方 マンション管理業に関する紛争相談においては、重要事項説明に係るものや、契約成立時の書面の交付に係るものなど、適正化法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。
主な紛争相談者がマンション管理組合であることから、マンション管理組合の数を分母とし、マンション管理業に関する紛争相談件数を分子として業績指標を構成。なお、業績指標を単にマンション管理業者に関する紛争相談件数としないのは、今後も増加が見込まれるマンション管理業者の推移を勘案する必要があるためである。
マンション管理業者のコンプライアンス向上と消費者保護を図るため、マンション管理業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後もマンション管理業者のコンプライアンスの向上等に資する施策を一層進めていき、初期値(0.20%)から2割減少した値(0.16%)を目指す。

- 外部要因 マンション市場の動向、マンション管理に関して社会的関心を集める事件等の発生、マンション住民の世帯形態の変化

194 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

目標値 34,320,000件(平成23年度)

地価公示及び都道府県地価調査に係るホームページへの年間アクセス件数

地価情報等(記者発表資料): <http://tochi.mlit.go.jp/chika/index.html>

標準地・基準地検索システム: <http://www.land.mlit.go.jp/landPrice/AriaServlet?MOD=0&TYP=0>

- 目標設定の考え方 平成20年度の実績値が目標値(32,032,000件)を上回ったことを踏まえ、目標値の見直しを行い、

平成23年度においても平成20年度と同水準を維持することにより着実に地価情報の提供・普及を進めるため、目標値を34,320,000件と設定した。

○外部要因 社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向、国民におけるインターネット利用環境の改善

195 取引価格情報を提供するホームページへの

アクセス件数

目標値 40,000,000件(平成23年度)

取引価格情報を提供するホームページである「土地総合情報システム」(<http://www.land.mlit.go.jp/webland/top.html>)への年間アクセス件数

○目標設定の考え方 取引価格情報の提供については、平成18年度が初年度であり、アクセス件数等について今後の動向を見通すことは困難であるが、平成19年度に実施した提供地域の拡大、提供内容の拡充等の効果を見込んで、アクセス件数については4000万件/年、を当面の目標とした。

取引価格情報の提供件数

目標値 1,000,000件(平成23年度)

アンケートによる取引価格情報の収集を通じた、取引価格情報の提供件数

○目標設定の考え方 また、同様に提供件数については100万件/累計を当面の目標とした。

○外部要因 社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向、国民におけるインターネット利用環境の改善

196 低・未利用地の面積

目標値 13.1万ha(平成25年度)

土地基本調査(5年毎調査)において集計された法人及び世帯が所有する宅地など(「農地・林地」、「他社への販売を目的として所有する土地」以外の土地)に係る低・未利用地面積のうち「空き地」とされた土地利用の合計面積(単位:万ha)

○目標設定の考え方 低・未利用地の面積については、人口・世帯数の減少や産業構造の変化といった社会経済状況を踏まえ、今後増加することが懸念されているところであるが、その増加を抑制し、少なくとも維持することを目標とするため、13.1万haとした。

○外部要因 人口・世帯減少の進展に伴う土地需要の減少、国内産業構造の転換や景気の動向を背景としたオフィス用地や商業施設用地、工場用地などの企業の土地需要の動向

197 入契法に基づく施策の実施状況

入札監視委員会等第三者機関の設置の状況

目標値 100%(平成23年度)

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法(注)の対象となる特殊法人等(高速道路会社、空港会社、独立行政法人)における第三者機関の設置状況(設置済み発注機関数の対象発注機関数に対する比率)

(注) 国、特殊法人、地方公共団体等の発注者全体を通じて、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発展を目的として、「透明性の確保」「公正な競争の促進」「適正な施行の確保」「不正行為の排除の徹底」について、発注者の義務等を定めた法律。

(分子) = 第三者機関設置済み発注機関数

(分母) = 入札契約適正化法の対象発注機関数

○目標設定の考え方 入札契約の透明性確保に当たっては外部の第三者機関による監視が最も有効であることから、5年以内に国・国土交通省所管法人等においては全ての発注者において設置することを目標として設定。平成18年度100%導入を目指し、その後も将来にわたって100%を維持する。

○他の関係主体 他府省庁・特殊法人等(設置主体)

入札時における工事費内訳書の提出状況

目標値 100%(平成23年度)

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法の対象となる特殊法人等における入札時の工事費内訳書の提出義務付けの状況(提出義務付け発注機関数の対象発注機関数に対する比率)

(分子) = 工事費内訳書の提出義務付け発注機関数

(分母) = 入札契約適正化法の対象発注機関数

○目標設定の考え方 入札時における工事費内訳書の提出義務付けは、入札参加者に適切な見積もりを行うことを促すとともに、提出された工事費内訳書のチェックにより不正行為の防止等に資することとなることから、平成13年当時、入札時において工事費内訳書の提出を義務付けていない国の5機関及び国土交通省所管法人等の9法人を含め、全体として8割の発注機関において5年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成23年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。

○他の関係主体 他府省庁・特殊法人等(設置主体)

198 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

目標値 90%(平成23年度)

監理技術者資格者証^{*1}保有者のうち、1級技術検定^{*2}合格者の比率を高める。

技術検定制度は、建設業者の施工する建設工事に従事し又はしようとする者の施工技術の向上を目的として国土交通大臣が行うものである。

発注者から直接建設工事を請け負った特定建設業者は、建設工事を施工するために締結した下請契約の請負代金の額(当該下請契約が2以上あるときは、それらの請負代金の額の総額)が建設業法第3条第1項第2号の政令で定める金額以上(建築一式;4,500万円、建築一式以外;3,000万円)になる場合においては、当該工事現場に建設工事の施工の技術上の管理をつかさどるもの(以下「監理技術者」という。)を置かなければならない。監理技術者の資格要件として、1級国家資格(技術検定、建築士、技術士)や実務経験等を求められている(建設業法第15条第2項)。その監理技術者のうち、施工に関してより高い知識、技術、管理能力を問う1級技術検定試験の合格者の比率が高まることで、公共工事等の質の確保、ひいては健全な建設市場の育成が図られると考えられる。

*1 重要な建設工事において配置されている監理技術者に関して、資格の有無や所属する建設業者との雇用関係等を簡便に確認するためのもの。

*2 建設業法に基づき、施工技術の向上を図るため、建設業者の施工する建設工事に従事し又はしようとする者について実施されるもの。

(分子) = 監理技術者資格者証保有者のうち1級技術検定合格者数

(分母) = 監理技術者資格者証保有者数

○目標設定の考え方 技術検定合格者の伸び率及び施策の重要性を勘案して設定。平成23年度においても監理技術者資格者証保有者のうち技術検定合格者の比率を現在と同程度以上維持することを目指す。

○外部要因 建設業界における労働者数

199 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数 目標値 400件(平成21年度)

建設業の活力回復施策によって支援された、中小・中堅建設企業による新分野進出や異業種との連携等のモデル的な取組の創出件数(累計値)

○目標設定の考え方 平成18年度までのモデル的な取組の累計件数は224件で1年あたり約50件。今後も年間50件程度の創出を見込んで目標を設定した。

○外部要因 建設投資の減少等

○他の関係主体 建設業者(事業主体)

200 専門工事業者の売上高経常利益率 目標値 4.0%(平成23年度)

専門工事業者の売上高に占める経常利益の割合

※売上高経常利益率 = (経常利益/売上高) × 100

※経常利益 = (営業利益 + 営業外収益) - 営業外費用

(分子) = 専門工事業者の経常利益

(分母) = 専門工事業者の売上高

○目標設定の考え方 専門工事業者は、総合工事業の機能の外注化により、建設生産プロセスの中でいわば中核的とも言える役割を担うようになっているが、建設投資の低迷等専門工事業者を取り巻く経営環境が厳しさを増す中で、今後は、経営革新や新分野進出の促進等を通じて、技術と経営に優れた専門工事業者が伸びることができる環境の整備を図ることが必要である。

その際、専門工事業者の経営状況の善し悪しを適切に把握し、専門工事業者の経営体質の強化を図っていく必要があるが、経営状況を的確に把握する指標としては売上高経常利益率が挙げられる。経常利益は日常的に発生する営業活動と財務活動から生じる収益を表す指標であり、その企業の本来の実力を計る

目安として利用されることから、経常利益の売上高に占める割合を計ることでの確に専門工事業者の収益力を把握することが可能である。

○外部要因 建設投資の増減等

○他の関係主体 専門工事業者(事業主体)

201 建設資材の需給状況把握システムの導入状況 目標値 100%(平成21年度)

主要建設資材の安定供給はもとより、大規模地震発生時の応急、復旧・復興に対応すべく効率的かつ効果的な建設資材の供給が可能となるシステムの開発を行い、そのシステムの建設資材の供給に携わる関係機関への普及度合を割合としたもの。

(分子) = 需給状況把握システムを導入した建設資材の供給に携わる関係機関の数

(分母) = 建設資材の供給に携わる関係機関の数

○目標設定の考え方 過去の地震時で要した建設資材の需要量などを元データとして、発災後に必要な需要量・需要時期・需要場所や運搬経路を示すシステムを構築し、各業界関係機関(各種建設資材関連の公益法人等)に広く情報提供することを目的に、平成22年度内でシステムの普及を図るよう目標値を設定。

○外部要因 災害状況、建設投資の動向

○他の関係主体 経済産業省、所管法人等

202 建設技能労働者の過不足状況 目標値 1.2%以下(平成23年)

建設労働需給調査結果(国土交通省)

調査対象職種(鉄筋工、型わく工等)の労働者を直用する建設業者による技能労働者の確保状況(回答数)を以下により算出した、建設技能労働者の不足率(年平均、8職種計、全国、原数値)。

$$\text{不足率} = \frac{\text{確保しなかったが} \\ \text{出来なかった労働者数} - \text{確保したが} \\ \text{過剰となった労働者}}{\text{確保している労働者数} + \text{確保しなかったが} \\ \text{出来なかった労働者数}} \times 100$$

○目標設定の考え方 少子高齢化社会が到来し、労働力人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な建設技能労働者が大幅に減少することが懸念される中、建設技能労働者の過不足のない需給状況が望ましいところであるが、需給バランスが平成18年以上に悪化しないことを目標とする。

○外部要因 建設投資の動向

○他の関係主体 厚生労働省

技能工のD. I.

目標値 30ポイント以下(平成23年)

労働経済動向調査(厚生労働省)

調査対象産業に属する全国の民営事業所に対して実施された調査において、労働者の過不足感について、不足(「やや不足」と「おおいに不足」の計)と回答した事業所の割合から過剰(「やや過剰」と「おおいに過剰」の計)と回答した事業所の割合を差し引いた値(「労働者過不足判断D. I.」のうち、建設業における技能工のD. I.(年平均(四半期毎の結果を平均して算出))。

○目標設定の考え方 少子高齢化社会が到来し、労働力人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な建設技能労働者が大幅に減少することが懸念される中、建設技能労働者の過不足のない需給状況が望ましいところであるが、需給バランスが平成18年以上に悪化しないことを目標とする。

○外部要因 建設投資の動向

○他の関係主体 厚生労働省

203 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率

目標値 3割減(平成24年度)

建設関連業(測量業、建設コンサルタント、地質調査業)登録制度に係る各種申請を平均化した1申請あたりの申請から登録処理までの所要日数の低減率

(分子) = 平成21年度の登録所要日数から新システムを運用した当該年度の登録所要日数を引いた低減日数

(分母) = 平成21年度の登録所要日数

○目標設定の考え方 建設関連業者登録システムは、建設関連業の登録に関する事務を支援するシステムであり、申請の受付部局である各地方整備局、北海道開発局及び沖縄総合事務局で利用されているものである。所要日数の低減については、新しい建設関連業者登録システムの導入に伴う登録情報の入力時間の削減効果によるところが大きい。他の要因として、登録制度の改正にあわせて申請書類の簡素化の検討を予定していることから、それらの状況を踏まえて、平成21年度の旧システムにおける登録処理の所要日数(63.89日)と平成22年度から新システムを運用した場合における平成24年度の登録処理の所要日数を比較して3割の削減を目指すものである。

○外部要因 申請者の国土交通省オンライン申請システムの利用状況

○他の関係主体 発注者、申請者

204 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数

目標値 10件(平成21年度)

我が国建設業の国際競争力の強化及び官民協働によるインフラ整備の推進を図るために行う、建設会議(政策対話等)、セミナー、シンポジウムの開催数。

○目標設定の考え方 平成19年度から毎年度3案件程度の開催を想定し、平成21年度末までに累計10案件の開催を目標とする。

○外部要因 相手国の政情

○他の関係主体 相手国政府・関係機関、建設企業

205 統計調査の累積改善件数

目標値 7件(平成23年度までの累計)

「統計行政の新たな展開方向(平成15年6月各府省統計主管部局長等会議申合せ)」において、既存統計の見直しを含めた社会・経済の変化に対応した統計の整備等が求められていることを受け、既存統計の全てについて抜本的見直しを行い、現行統計の統計手法の見直し、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るための検討を進めており、これにより見直しを行った統計調査の件数を指標とする。

○目標設定の考え方 現行統計の改廃、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図りつつ、報告者負担、調査実施に係る資源等の観点から、まず調査実施体制の改善や調査内容の改善等に着手すべき建設関連統計2本、交通関連統計5本について見直しを行うことにより、統計利用者の利便性向上等を図る。

206 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数

収録ファイル数

目標値 約9,200件(平成22年度)

HPアクセス件数

目標値 約505,000件(平成22年度)

市場・産業関係の統計の体系的な提供に資するため、情報提供の量及びその利用状況(ホームページへのアクセス件数)を指標とする。

○目標設定の考え方 統計調査結果については、ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/statistics/details/index.html>等)を通じて電子的な形や刊行物により統計データを提供しており、収録ファイル数及びアクセス件数を把握することにより、より一層の調査結果の活用、利用拡大を図るための指標とする。また、ホームページに掲載する統計データについて、利用者の利便性を考慮した加工可能な形式での統計データの提供拡大を推進する。

収録ファイル数については、html形式やpdf形式、xls形式等で毎年1,000ファイル程度の提供ファイルの充実を図ることを目標とする。アクセス件数については、提供ファイルの充実や、統計の正確性、信頼性の維持、定期的な公表等の効果を見込んで、平成18年度実績に基づく初期値から1割以上のアクセス数向上を図ることを目標とする。

207 地籍が明確化された土地の面積

目標値 158千km²(平成21年度)

地籍調査を実施した面積（地籍調査以外の測量及び調査で、地籍調査と同等以上の精度又は正確さを有するものとして指定を受けた面積を含む（国土調査法第19条第5項））

○目標設定の考え方 第5次国土調査事業十箇年計画（平成12年5月23日閣議決定）において設定された目標値

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

208 トラック運送業における事業改善事例件数

目標値 50（平成25年度）

「トラック運送業における事業改善事例件数」:

荷主とトラック運送事業者とのパートナーシップによる車両待機時間の改善やトラック運送事業者による省エネ設備の導入等、トラック運送事業における事業改善事例件数（国土交通省の施策を通じて認知されたもの）。

○目標設定の考え方 トラック輸送は、我が国の経済を支える物流の基幹的な輸送機関であるが、一方でトラック運送事業者は経営基盤の脆弱な中小・小規模事業者が多く、激しい競争の中で荷主や元請事業者に対する交渉力も弱いことから、不適正な取引が行われやすい産業構造となっている。安定的な輸送サービスの供給に支障を生じかねないこうした状況を改善するため、荷主やトラック運送事業者等が活用できるような事業改善事例を収集・紹介し、トラック運送事業の環境整備を進めていく必要がある。現在、荷主やトラック運送事業者等関係者の参考となる事例集がないため、まずは各都道府県で1以上の事例を収集すること想定し、目標値は50事例とする。

209 造船業・船用工業の生産高（世界シェア）

目標値 1/3（平成21年度）

海洋国日本として貿易等の海上輸送、輸送に伴う海上安全の確保等あらゆる国民ニーズから必要とされる船舶・舶用品の生産に必要な不可欠な諸施策を講じることによる市場環境整備・活性化状況を世界におけるシェア（トン数ベース）で示したものの。

分子＝日本の新造船建造量

分母＝世界の新造船建造量

○目標設定の考え方 我が国造船業・船用工業事業者の生産高の世界におけるシェア（トン数ベース）。シェアが確保できていれば、競争力を維持しているとみなすことができる。そこで、平成17年度末現在の国際競争力を維持することを目的に、日本の新造船建造量が世界の新造船建造量の1/3のシェアを維持することを目標とする。

○外部要因 造船市場の景気変動等に伴う需要の変化

○他の関係主体 造船事業者・船用事業者

210 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準

目標値 135（平成22年度）

国民生活を支える海上輸送の安定的な確保を図る上で必要不可欠な人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員について、船員需給総合調査（国土交通省海事局）の海運業（外航及び内航）における年間の船員採用者数（船員経験者（ただし海運業内での異動分を除く）及び船員未経験者）の規模を示した指数。平成17年度の水準を100とする。

○目標設定の考え方 海上輸送の人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員の退職規模に見合う採用数の水準を確保することを目標にする。

①高齢船員の退職者数見込み 3,953人（H18～27）

船員（海運業）のうち50歳以上の人数 3,953人 → 今後10年間で退職が見込まれる

②海運業における採用者数（現状維持ベース。ただし前職が海運業の船員を除く） 2,920人（H18～27） H17実績 292人 × 10年 = 2,920人

③退職規模に見合う採用数の水準を確保するために追加が必要な人数 1,033人

追加が必要な人数 1,033人 = 3,953人① - 2,920人②

※上記を踏まえ平成22年に現状の35%増が達成できるように目標設定を行う。

○外部要因 景気変動に伴う船員需要の増加・減少、船舶の大型化や技術開発の進展による船員需要の減少

○他の関係主体 海運事業者

211 国民への国土に関する情報提供充実度

国土計画局は、以下のインターネットサイトにおいて国土に関するデジタルデータを無償で公開している。その一か年度のダウンロード件数である。

国土数値情報ダウンロードサービス

目標値 現状維持又は増加（平成21年度以降毎年度）

「国土数値情報ダウンロードサービス」 <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html>

国土計画・地域計画の策定等に活用することを目的にした、国土に関する様々なデータ。平成18年度以降提供している地理情報標準（JPGIS）に準拠するように変換したデータを含む。

オルソ化空中写真ダウンロードシステム

目標値 現状維持又は増加（平成21年度以降毎年度）

「オルソ化空中写真ダウンロードシステム」（平成18年度より提供） <http://orthophoto.mlit.go.jp/>

国土全域を約1万分の1の縮尺で撮影した空中写真をデジタル化した画像データを、GISを用いて地図データ等と重ね合わせを行えるようにしたデータ

※1万件未満の端数は四捨五入する。

○目標設定の考え方 多様な主体における国土情報の整備・利活用は、国土の利用・整備・保全等国土上に展開される活動のあらゆる面で効果を発揮するものであることから、国土計画局は国土数値情報等の幅広い普及を目的としてインターネットサイトを通じて無償で提供している。

本業績指標は、その利用度合いの目安として、1年間のデータのダウンロード件数を測定するもの。

212 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成（国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数）

目標値 現状維持又は増加（平成20年度以降毎年度）

国土計画局が設置・運営する国土計画関係ウェブサイト（以下に掲げるもの）のアクセス件数

- ・「国土のモニタリング」 <http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/monitoring/system/index.html>
- ・「インターネットでつくる国土計画」 <http://www.kokudokeikaku.go.jp/>
- ・「新たな公」 <http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/aratana-kou/index.html>
- ・「調整費・推進費、地域自立・活性化交付金」
http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/kokudokeikaku_tk4_000002.html
- ・東北圏広域地方計画 <http://www.thr.mlit.go.jp/kokudo/>
- ・首都圏広域地方計画 <http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/kokudokeisei/>
- ・北陸圏広域地方計画 <http://www.hrr.mlit.go.jp/tiiki/kokudo/index.html>
- ・中部圏広域地方計画 <http://www.cbr.mlit.go.jp/kokudokeisei/index.htm>
- ・近畿圏広域地方計画 <http://www.kkr.mlit.go.jp/kokudokeikaku/index.html>
- ・中国圏広域地方計画 http://www.cgr.mlit.go.jp/chiki/kokudo_keisei/index.htm
- ・四国圏広域地方計画 <http://www.skr.mlit.go.jp/kikaku/kokudokeikaku/index.html>
- ・九州圏広域地方計画 <http://www.qsr.mlit.go.jp/suishin/>

○目標設定の考え方 国土計画に対する国民意識を醸成し、計画づくりへの高い関心を保ち続けるという観点から、対前年同もしくは増加を目標とする。

213 テレワーク人口比率

目標値 約20%（平成22年度）

就業者人口に占めるテレワーカーの比率。テレワーカーとは、ITを活用して、場所と時間を自由に使った柔軟な働き方を週8時間以上する人とする。平成21年度のWEB調査によるサンプルベースでテレワーカー率は4,428/24,000＝約18.5%であり、これを全就業者平均のインターネット利用率等により補正した、平成21年度テレワーク人口比率が約15.3%である。（平成21年度推計テレワーク人口：約1,000万人）

○目標設定の考え方 『IT新改革戦略』（H18.1、IT戦略本部）に掲げられている「2010年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の2割を実現」とする目標により設定。

○他の関係主体 総務省、厚生労働省、経済産業省

214 大都市圏の整備推進に関する指標

大都市圏における主要な広域的・分野横断的課題である環境、防災、活力のそれぞれについて、代表する指標を設定するとともに、近畿圏の水がめである琵琶湖の整備に関する指標を設定し、それらを総合的に評価することにより、大都市圏の整備推進の進捗を把握する。

都市環境インフラ整備の広域的な取組みへ参加した延べ自治体数（首都圏） 目標値 66自治体（平成23年度）

首都圏既成市街地及び近郊整備地帯において、都市環境インフラの整備に関連する広域的な取組みに参加した延べ自治体数。

○目標設定の考え方 平成18年度の1.5倍の自治体数を目標とする。

琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量） 目標値 35,885kg/1日（平成22年度）

化学的酸素要求量（COD）：kg/1日。

○目標設定の考え方 平成10年度に行われた「琵琶湖の総合的な保全のための計画調査」の水質保全分野の第1期目標である「昭和40年代前半レベルの流入負荷」を目標とする。

○他の関係主体 農林水産省、林野庁、環境省、水産庁、滋賀県

帰宅要支援者数（首都圏） 目標値 半減（平成23年度）

平日正午に首都圏において大地震が発生し、交通機関が麻痺したと仮定し、帰宅行動を支援する必要があると推計される人の数。

○目標設定の考え方 平成18年度の概ね半減（初期値から計画策定により計画円滑な帰宅が可能と推定される人数を除外した数）を目標とする。

交通機関別旅客輸送人員（首都圏） 目標値 維持（平成23年度）

首都交通圏におけるエネルギー負荷の小さい移動手段（鉄軌道、バス）による輸送人員の推移の合計値。

○目標設定の考え方 平成18年度の数値の維持を目標とする。

215 電子基準点の観測データの欠測率

目標値 1%未満（平成19年度以降毎年度）

電子基準点の観測データは、国土の位置・形状を把握するための基本測量、公共測量をはじめ多種多様な測量や測位に利用される他、防災の観点から地殻変動監視にも利用されているなど我が国においてはもはや欠くことのできないものとなっている。さらに国内外を問わず、地球観測等に携わる多くの研究者が利用しているなど、その潜在的ニーズは大きい。このように既に多くのユーザーが存在する電子基準点の観測データを、今後も安定して取得し提供するための指針。

国土の位置の基準となる電子基準点の観測データについて、故障等によるデータの欠測率が今後も1%未満に維持されるよう電子基準点の更新・管理を徹底する。

なお、欠測率は以下の方法で算出している。

欠測率(%) = { 1 - (実際に取得した観測データ数 / 全電子基準点がフルタイムで稼働したときの観測データ数[※]) } × 100

※全電子基準点がフルタイムで稼働したときの観測データ数

＝ 30秒間隔で取得された観測データ数（1分間に2回）× 60分 × 24時間 × 全電子基準点数

○目標設定の考え方 電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GPS受信機・電源部の老朽化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、耐用年数を考慮したGPS受信機・電源部の更新と共にGPS受信機と通信装置への無停電（24時間または72時間対応）対策を講じてトラブルを最小限にとどめている。この措置によりデータの欠測率を上げないように目標値を設定した。

○外部要因 長期間の停電や通信経路遮断等

○他の関係主体 電力会社、通信会社

216 基盤地図情報の整備率

目標値 100%（平成23年度）

基盤地図情報^{※1}の主要な項目^{※2}が整備された地域の全国土面積（37.3万km²）に対する割合

※1基盤地図情報：地理空間情報のうち、電子地図上における地理空間情報の位置を定めるための基準となる測定の基準点、海岸線、公共施設の境界線、行政区画その他の国土交通省令で定めるものの位置情報（国土交通省令で定める基準に適合するものに限る。）であって電磁的方式により記録されたもの。（地理空間情報活用推進基本法（平成19年法律第63号）第2条第3項）

※2主要な項目：測定の基準点、標高点、海岸線、行政区画の境界線及び代表点、道路縁、軌道の中心線、水涯線、建築物の外周線（ただし、建築物の外周線は、市街化区域及び市街化調整区域（5.1万km²）について整備）

整備率（%）＝{基盤地図情報の主要な項目が整備された地域の面積／全国土面積（37.3万km²）}×100

○目標設定の考え方 基盤地図情報の整備予定（平成19年度から3カ年で市街化区域及び市街化調整区域内を重点整備。平行してそれ以外の地域についても基盤地図情報整備を行うが、標高データの概成は平成23年度の予定）を踏まえた目標値である。

○外部要因 情報通信技術の動向

○他の関係主体 公共測量計画機関である国や地方公共団体等（基盤地図情報整備の基となる各公共測量成果を国土地理院に提出）

217 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数

目標値 510 施策（平成23年度）

対象範囲は、地方公共団体等が実施する離島地域に適用する交流・定住人口拡大施策（観光振興施策、UJIターン支援施策、就業支援施策、地場産業支援施策、起業支援施策、関係情報提供施策等）に関する個別の取り組み（一つの施策の中に複数の施策を含む場合は当該個別施策を指す）とし、その数の累計を指標とする。

○目標設定の考え方 離島関係都道府県からのヒアリングによって、H16年度から18年度の実績及び19年度（見込み）の数値を確認し、集計した。この集計結果から計測可能な3時点の伸び率のうち、平均を大きく上回る高い伸びを示した18年度を除く、17年度とH19年度の伸び率は4%台後半に止まることから、これらを上回る5%増の伸び率をH23年度まで維持することを前提に目標値を設定することとした。離島振興に必要な経費（行政部費）等により実施する施策の目的として主要なものは、地域活性化のための交流・定住人口の拡大である。同経費により実施する国の施策は、そのほとんどがモデル的な施策にとどまるものであり、当該目的達成のためには、関係地方公共団体等による同種の施策の実施が欠かせない要素となる。これら地方公共団体等の施策数（具体的な取り組みの数）を増加・普及させることは、国の施策の目的を達成するための目標として適切であると考えられる。

○外部要因 市町村合併及び地方公共団体が出資する団体の統廃合等による目標値の増減

○他の関係主体 地方公共団体、一部事務組合及び地方公共団体が出資する団体

218 離島地域の総人口

目標値 402 千人以上（平成23年度）

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口（この値以上の人口となることが目標）（住民基本台帳ベースの人口）

○目標設定の考え方 離島振興対策実施地域は、著しい人口高齢化、少子化、自然的・地理的条件不利下にあり厳しい状況に置かれているが、同地域の振興を図ることにより、これまでの人口の減少率悪化傾向を抑制する。

（目標値設定方法）

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口（住民基本台帳ベース）の平成14年度末～16年度末にかけての3ヶ年の平均増減率を、16年度末人口に乗ずることにより17年度（翌年度）末値を推計。以後、同様に、増減率を乗ずることにより翌々年度以降の人口を推計し、目標年次の23年度末人口を推計。

同方法による推計人口は、離島地域におけるこれまでのトレンドを踏襲したものであり、今後は日本全体の人口減少が継続することからその影響を考慮する必要がある。

このため、前述の方法により求めた平成23年度人口推計値に、「平成17年国勢調査」における各年人口推計値の「17年／16年」減少率を乗じ、更に「18年／17年」減少率を6回乗ずることにより、最終的な下限目標値となる平成23年度末人口を求める。

なお、最終目標値は、今後公表される「平成22年国勢調査」における全国人口減少率、国内全体の社会的・経済的要因、政策等を考慮して評価する。

○外部要因 魚価の影響、原油価格の影響、日本全体の経済状況・景気。為替（海外旅行ニーズ関連）、日本全体の人口構成

○他の関係主体 地方公共団体

219 奄美群島の総人口

目標値 114 千人以上（平成25年度）

奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する区域の市町村の住民基本台帳登録人口の総計とする。

○目標設定の考え方 地理的、自然的、歴史的条件等の特殊事情による不利性を抱える奄美群島においては、振興開発に

より住民の生活の安定及び福祉の向上を図り自立的発展に結びつけることが必要であり、その達成度を定量的かつ端的に示す指標として人口を用いることとした。

目標値の設定時期は、奄美群島振興開発施策の根拠となる奄美群島振興開発特別措置法が平成 25 年度末で期限切れとなることから、当該目標設定時期を平成 25 年度末とした。初期値については、平成 20 年度末の実績値を表記している。

目標値の考え方は、奄美群島における総人口の減少傾向の悪化を抑制することを目標とすることから、群島内の総人口の過去 5 ヶ年（平成 16～20 年度）の平均減少率を算出した上で、それをもとに平成 25 年度末人口を推計し、目標値とした。

- 外部要因 国内の経済状況、景気動向、災害
- 他の関係主体 他府省庁、鹿児島県、地元市町村

220 小笠原村の総人口 目標値 2.5 千人以上(平成 25 年度)

小笠原村の住民基本台帳登録人口とする。

- 目標設定の考え方 小笠原特措法第 4 条の規定により定められた小笠原諸島振興開発計画に掲げられている目標人口（短期滞在者を除く）2,500 人以上を目標値とする。

- 外部要因 国内の経済状況や景気動向及び災害
- 他の関係主体 他府省庁、東京都、小笠原村

221 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加 目標値 8%以上上昇(事業着手前との差)(平成 24 年度)

基盤整備の完了地区において、農地流動化型の農地整備事業を実施した面積に対する、担い手に利用集積された農地面積の割合(%)の増加。

事業完了時の集積率－事業着手前の集積率

※集積率＝(担い手に利用集積された農地面積／農地流動化型の農地整備事業を実施した面積)×100(%)

- 目標設定の考え方 北海道では、「北海道農業経営基盤強化促進基本方針」(平成 18 年 3 月策定)において、将来的には担い手への農地の利用集積率を平成 17 年 3 月末から約 8%上回る程度の水準を目標としている。こうしたことから、現状では農地の集積が一般的な地域に比べ低調な事業実施地区においても、施策の実施による農業構造改革の進展を意欲的に見込み、北海道全体の目標と同程度の上昇幅を目標として設定する。

なお、本指標は、当該年度に事業が完了する地区における、各地区の事業着手前の農地の利用集積率(基準値)に対する上昇ポイントを目標値としており、対象となる地区が毎年度異なることから、基準値も毎年度異なる。このため、初期値(基準値)は明示していない。

- 外部要因 農産物価格の変化に伴う農地価格等の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による農家構成の変化
- 他の関係主体 農林水産省(事業執行)、地方公共団体(事業主体)

222 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合 目標値 概ね 26%(平成 23 年度)

北海道全体の水産物取扱量のうち、流通拠点に位置づけられた漁港から生産される水産物のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合(23 年度までに現状(16 年度)の 2.2 倍以上とする)

(高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量／北海道における水産物取扱量)×100(%)

- 目標設定の考え方 漁港・漁場・漁村の整備の長期的な方向性を示す第 2 次漁港漁場整備長期計画(閣議決定、計画期間：平成 19～23 年度)においては、流通拠点に位置づけられた漁港から出荷される水産物に占める高度な衛生管理下で出荷される水産物の割合を現状(平成 16 年度 23%)から 2.2 倍の水準(概ね 50%)とする目標が設定されたところである。

北海道においても全国と同程度の水準を目標とするが、北海道は四方を海に面しており、漁業が基幹産業のため、北海道全体の水産物取扱量に占める割合で代替し、その伸び率(16 年度→23 年度：2.2 倍)に着目し全国目標との整合性を図ることとする。

- 外部要因 水産物の価格の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による漁家構成の変化等
- 他の関係主体 農林水産省(事業執行) 国、地方公共団体(事業主体)

223 道外からの観光入込客数のうち外国人の数 目標値 110 万人(平成 24 年度)

全国観光統計基準により北海道が定めた「北海道観光入込客数調査要領」に基づく「北海道観光入込客数調査」における訪日外国人来道者数(実人数)。北海道を訪れた外国人について、「宿泊施設調査」などにより推計した人数である。

※ 実人数とは、各市町村の観光入込客数や観光動態調査などにより推計した北海道における観光入込客の実人数。

- 目標設定の考え方 平成 20 年度を初年度とする「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」(平成 20 年 7 月閣議決定)の主要施策のうち、国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興の進捗状況を示す一般的な指標として設定。

※ 北海道が平成 20 年 3 月に策定した「北海道観光のくにつくり行動計画」及び「北海道外客来訪促進計画」においても同様の目標が掲げられている。

- 外部要因 海外の社会・経済動向、国内の社会・経済動向、為替レートの動向等
- 他の関係主体 関係府省庁(観光立国推進基本計画に基づき連携)、地方公共団体(独自の観光振興関連施策の実施)

224 育成林であり水土保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合 目標値 68.1%(平成25年度)

国土の保全や水源かん養機能の発揮が特に期待される水土保全林のうち民有林の育成林において、間伐等(複層林・長伐期林への誘導及び治山事業を含む)の実績等により、その機能が良好に保たれている森林の割合を算出する。

(間伐等の面積/水土保全林のうち民有林の育成林の面積(約55万ha))×100(%)

○目標設定の考え方 森林の有する多面的機能の持続的な発揮を図るためには、森林の適切な整備・保全を図ることが重要である。この成果を把握するため、森林の整備・保全が計画的に実施された場合に、機能が良好に保たれている森林の割合を目標値として設定する。

具体的には、森林整備事業及び治山事業の事業計画である「森林整備保全事業計画」(平成21年4月24日閣議決定、計画期間:平成21年度より5カ年)において、育成途中の水土保全林のうち土壌を保持する能力や水を育む能力が良好に保たれていると考えられる森林の割合を、平成25年度までの5年間に71%から79%に維持向上させることが設定されている。北海道の育成林においても毎年同程度の水準の森林整備の実施を確保する必要であることから、同程度の上昇率を目標値として設定する。

○外部要因 木材価格、作業道等路網整備、高性能林業機械の導入状況、森林所有者の不在村化・高齢化等

○他の関係主体 農林水産省(事業執行)、地方公共団体、森林組合、森林所有者(事業主体)等

225 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数) 目標値 31,000人(平成24年度)

アイヌ文化振興法に基づく普及啓発活動として、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が実施する講演会の延べ参加者数を指標とする。

○目標設定の考え方 アイヌ文化振興法に基づき、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が平成10年度から実施している、広く国民を対象とした講演会を継続的に行うことが重要であり、アイヌの伝統等の普及啓発を効果的・効率的に図る指標として、講演会の延べ参加者数を設定する。目標値は、過去5年間(平成14~18年度)の講演会参加者数の平均値を算出し設定している。

○他の関係主体 文化庁(アイヌ文化振興法を共管)

北海道(アイヌ文化振興法の関係都道府県)

財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構(事業主体、アイヌ文化振興法の指定法人)

226 ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

目標値 0.47%以上(平成24年度)

玄関ドアや内部建具の有効幅が十分確保され、座位で使用可能な流し台や洗面台を設置するなどユニバーサルデザインが導入された公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数(約17万戸)に占める割合。

(ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数/公営住宅管理戸数)×100(%)

○目標設定の考え方 全国平均を上回る高齢化が進んでいる北海道において、高齢者が安心して暮らすことができるよう、ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備を進める必要がある。なお、目標値は平成17年度の初期値から概ね2倍となった平成19年度の実績値(0.47%)を上回ることを目標に設定した。

○他の関係主体 地方公共団体

227 北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額) 目標値 3.10百万円/人以上(平成24年度)

一人当たり主要生産額~北方領土隣接地域(根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町)の人口一人当たりの地域の主要産業(農業、漁業、製造業)の生産額。

○目標設定の考え方 北方領土隣接地域における産業の振興及び交流の推進に係る施策を推進し、地域の振興及び住民の生活の安定の充実を図る。

○外部要因 国内の経済動向の変動、農産物生産量、漁獲量、気候の変動

○他の関係主体 地方公共団体

228 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合 目標値 80%(平成19年度以降毎年度)

当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

○目標設定の考え方 技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要である。この観点から、当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合を業績指標として設定し、平成19年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。

実績値の算定にあたっては、個別の研究開発課題ごとに「十分達成した」、「概ね達成した」、「達成しなかった」の3段階で評価し、そのうち「十分達成した」及び「概ね達成した」ものを「年度計画通りに進捗した」ものとする。

○外部要因 設備の故障等の不可抗力、資機材の入手難等

229 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数 目標値 限りなくゼロ(平成24年度)

国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害件数。

○目標設定の考え方 第2次情報セキュリティ基本計画(平成21年2月3日情報セキュリティ政策会議決定)における目標。

なお、そもそも国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生は頻発するものではないため、当該目標値に向けて施策に取り組み、実績値が過大にならないことで一定の評価ができる
と考える。

- 外部要因 重要インフラ分野におけるITの利用の高度化・深度化や、その適用範囲の拡大
- 他の関係主体 内閣官房情報セキュリティセンター及び関係省庁

230 公共交通における情報サービスの情報化達成率 **目標値 約80% (平成23年度)**

公共交通における利用者等への情報サービスを実施している事業者の割合
(509事業者中、461事業者)(情報政策課調べ)

- 目標設定の考え方 公共交通事業者における、HP等を活用した情報提供や、IC乗車券の導入等による利用者利便の向上等、公共交通サービスの高度化・活性化等を図ることを目的とするため、上記指標とする。平成18年度において情報化達成率は約60%であったことから、公共交通における情報化を一層進めることを施策の目標とし、目標値を約80%に設定した。

231 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数 **目標値 121件 (平成23年度)**

国際協力・連携等を推進するために行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数

- 目標設定の考え方 国際会議、国際セミナー、研修、調査等は、我が国の持つ経験・専門性・技術を相手国政府等へ提供し、交流を深めることで、国際協力・連携等に貢献すると考えられるため、目標設定時における当該目標年次の国際会議等の開催見込みに基づき、目標値として設定した。
- 外部要因 国際協力、連携の実施においては、相手国の対応や事情の変化に大きく左右される。
- 他の関係主体 国・国際機関・事業者

232 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合

耐震対策 **目標値 85% (平成23年度)**

国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設等のうち、官庁施設の耐震性の基準を満足する施設の割合(面積率)。

<分母>国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設等

<分子>官庁施設の耐震性の基準を満足する施設

- 目標設定の考え方 建築物の耐震改修の促進に関する法律に基づく「建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図るための基本的な方針」において、多数の者が利用する建築物の耐震化率について、平成27年までに少なくとも9割にすることを目標とすることが定められていることを勘案し、目標値を設定している。
- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合
- 他の関係主体 関係省庁

バリアフリー化 **目標値 41% (平成23年度)**

国の合同庁舎のうち、窓口までの経路、車いす使用者用駐車施設及び多機能便所(オストメイト対応)等の整備が行われている施設の割合。(施設数)

<分母>国の合同庁舎

<分子>窓口までの経路、車いす使用者用駐車施設及び多機能便所(オストメイト対応)等の整備が行われている施設

- 目標設定の考え方 障害者基本法に基づく「障害者基本計画」及び「重点施策実施5か年計画」において、平成22年度までに、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー改修を実施することとされており、これを踏まえたバリアフリー化については平成19年度末までに9割以上達成される見通しであった。一方、平成18年12月に移動円滑化誘導基準が改定され、オストメイトに対応した便房等が新たに求められることとなったことから、オストメイト対応等の有無を指標に含めて現況値を算出するとともに、今後の整備見通しを勘案し、目標値を設定している。

- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合

- 他の関係主体 関係省庁

環境への配慮 **目標値 35% (平成23年度)**

国の合同庁舎のうち、太陽光発電の導入又は建物の緑化が行われている施設の割合。(施設数)

<分母>国の合同庁舎

<分子>太陽光発電の導入又は建物の緑化が行われている施設

- 目標設定の考え方 「地球温暖化推進本部幹事会申し合わせ(平成19年5月30日)」において、2012年度までの今後6年間で、延べ床面積1,000㎡以上の国の庁舎については、構造上・立地上の不都合がない限り、太陽光発電の導入または建物の緑化を行うこととされており、国の合同庁舎については、平成24年度までに約120施設整備することを目標としていることを勘案し、目標値を設定している。

- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合

- 他の関係主体 関係省庁

総合 **目標値 28% (平成23年度)**

国の合同庁舎のうち、官庁施設として性能を確保するため、①~③の対策が講じられている施設の割合。(施設数)

<分母>国の合同庁舎(①に該当するもの)

<分子>官庁施設として性能を確保するため、①~③の対策が講じられている施設

- 目標設定の考え方 耐震対策、バリアフリー化、環境への配慮の整備推移等を勘案し、目標値を設定している。

- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合
- 他の関係主体 関係省庁

233 保全状態の良好な官庁施設の割合等

保全状態の良好な官庁施設の割合

目標値 80% (平成23年度)

国土交通省では、「官公庁施設の建設等に関する法律」に基づき、毎年度、官庁施設の保全状況を調査している。

この調査は、①保全体制・記録整備、②点検状況（建築・設備機器）、③点検状況（衛生・環境）、④施設状況（建築・設備機器）、⑤施設状況（衛生・環境）、⑥エネルギー消費量の6項目からなる。また、調査の結果と保全指導の効果を図る指標として、それぞれの項目について100点を満点とする評点を作成している。

これらの評点の平均が60点以上の施設を「保全状態の良好な施設」とし、官庁施設（保全実態調査を実施した施設のうち、宿舍を除く約7,000施設）に対するこの保全状態の良好な施設の割合（施設数）を環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進するための指標とする。

〈分母〉官庁施設（保全実態調査を実施した施設のうち、宿舍を除く約7,000施設）

〈分子〉「保全状態の良好な施設」

- 目標設定の考え方 評点の平均点が60点以上の場合とは、概ね良好に保全された状態であり、すべての施設において60点以上を目標とする必要がある。よって、長期的には100%を目指すことを勧奨して目標値を設定している。

- 外部要因 点検に関わる法令の改正、利用者数の増減、天災

- 他の関係主体 各省各庁

官庁営繕関係基準類等の策定事項数

目標値 25事項 (平成23年度)

「官公庁施設の建設等に関する法律」に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数。

- 目標設定の考え方 「国家機関の建築物を良質なストックとして整備・活用するための官庁営繕行政のあり方について」（平成18年7月20日社会資本整備審議会建築分科会）の建議において当面実施すべき施策とされた項目、社会経済情勢の変化等について、基準類等の策定や既存基準類等の改定に際し事項の追加等を行う。当面（今後5年間）、下記の項目についての基準類等の策定等を目標とする。（□：建議等の施策、☆：策定予定項目）

□ファシリティマネジメントの実施

- ☆国家機関の建築物及びその附帯施設の位置、規模及び構造に関する基準に関する項目
- ☆群としての施設整備計画の策定に関する項目
- ☆多様な調達手法の導入に関する項目
- ☆総合的な施設評価に関する項目
- ☆保全の適正化手法に関する項目

□計画・実施の各段階における社会的な要請への的確な対応

- ☆環境負荷低減対策の推進・強化に関する項目
- ☆耐震安全性の向上に関する項目
- ☆ユニバーサルデザインに関する項目
- ☆まちづくり、地域との連携に関する項目

□その他

- ☆社会経済情勢の変化等への対応に関する項目

- 外部要因 社会経済情勢の変化等

第2章 政策レビュー

平成21年度政策レビュー及び平成22年度政策レビューのとりまとめ

平成21年度には「住宅・建築物の耐震化の促進」、「第5次国土調査事業十箇年計画」、「総合的な水害対策－特定都市河川浸水被害対策法の施行状況の検証－」、「住宅分野における市場重視施策」、「総合物流施策大綱(2005-2009)－「今後推進すべき具体的な物流施策」の検証－」の5テーマについて、政策レビューをとりまとめた。また、平成22年度には「運輸安全マネジメント評価」、「道路交通の安全施策」、「観光立国の推進」、「申請・届出等手続きのオンライン利用の促進」、「首都圏整備法に基づく大都市圏政策の見直し」、「LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果」、「都市再生の推進」、「住生活基本計画(全国計画)」、「鉄道の安全施策」の9テーマについて、政策レビューをとりまとめた。以下がその評価書の概要である。

担当局等
住宅局

政策の効果等

評価の目的

○地震による被害と社会全体のコストを軽減する観点から、家庭や企業における地震対策に関するインセンティブ構造の究明を軸に、建築物の耐震化の普及に資する評価を実施。

対象施策

○住宅・建築物の耐震化促進のための施策

（国の基本方針において示されている目標の達成に向けて実施されている、補助制度等の支援策）

【住宅の耐震化率に係る目標】

	現状		10年後の目標
総戸数	約4,700万戸	建替約550万戸 改修約100万戸	約4,950万戸
耐震性あり	約3,550万戸		約4,450万戸
耐震性なし	約1,150万戸		約500万戸
耐震化率	約75%		約90%

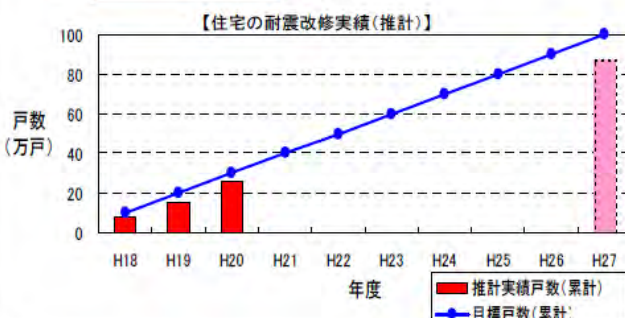
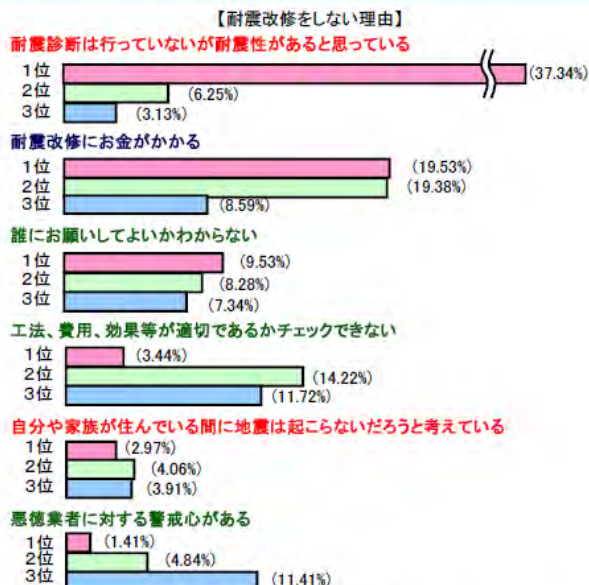
評価結果の概要

①建築物の耐震化の効果

住宅・建築物の耐震化は直接的効果、副次的効果ともに大きく、地震防災戦略に示されている減災目標達成のために最も重要な課題であり、緊急かつ最優先に取り組むべき。

②建築物の耐震化促進のための施策の効果

耐震化の主な阻害要因は、①耐震化の必要性に関する認識、②耐震化コスト、③業者・工法等に対する信頼性の3つ。補助制度等により耐震化の促進に努めてきたが、目標達成のために必要となる戸数を若干下回っている。

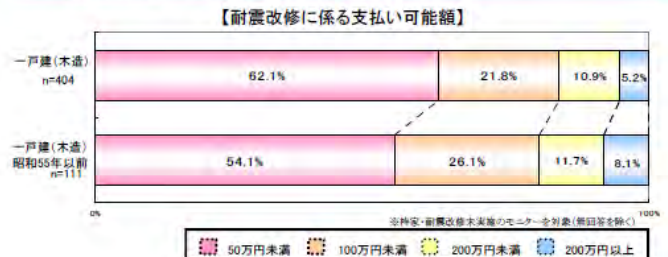


③被災者支援策が建築物の耐震化に及ぼす影響

被災者支援に対する期待が耐震化を阻害している傾向は見られない。

④耐震技術の開発及び普及等

安価な耐震改修工法の開発促進は、実際の負担額を支払い可能額に近づけるために有効。

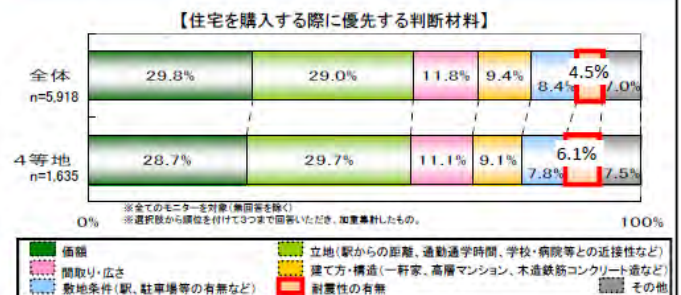


【木造住宅における耐震改修工事費】

平均値:211万円 (N=338)

⑤建築物の耐震化促進のための代替案の検討

住宅を購入する際、耐震性の有無が一定程度考慮されていることから、耐震性の表示など耐震性の有無を考慮できる環境整備を促進することは有効。



⑥建築物の耐震化への関心の低い者に対する効果的なアプローチ

地震リスクに関する情報を積極的に発信していく必要。さらに、耐震化に係る補助制度等の周知徹底も必要。

主な課題	今後の対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ●耐震化目標の設定以降、補助制度等により耐震化の促進に努めてきたが、目標達成のために必要となる戸数を若干下回っている。 ●耐震化の主な阻害要因は、以下の3つ。 <ol style="list-style-type: none"> ①耐震化の必要性に関する認識 ②耐震化コスト ③業者・工法等に対する信頼性 	
①耐震化の必要性に関する認識	
<ul style="list-style-type: none"> ●耐震診断は行っていないが耐震性はあると思っている、自分や家族が住んでいる間に地震は起こらないだろうと考えていることを理由に耐震改修をしない人が4割近くいるなど、地震リスクが正確に認識されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地震防災マップの策定・公表の推進等により地震リスクに関する情報等を積極的に発信し、国民に耐震化の必要性を浸透させていくことが必要。 <p style="text-align: center;">▼</p> <p style="text-align: center;">具体的行動①: 耐震性があるものを選ぶ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●住宅を選ぶ際に耐震性の有無を考慮できる環境を整備することが必要。 <p style="text-align: center;">具体的行動②: 自ら耐震改修を行う</p>
②耐震化コスト	
<ul style="list-style-type: none"> ●木造一戸建ての耐震改修に係る支払い可能額は9割以上が200万円未満であるのに対し、実際の耐震改修費用は平均211万円であるなど、耐震改修についての支払い可能額と実際に掛かる費用にギャップがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地方公共団体の補助制度の創設の働きかけや、安価な耐震改修工法の開発の促進により、耐震改修コストについて実際の負担額を支払い可能額に近づけることが有効。
③業者・工法等に対する信頼性	
<ul style="list-style-type: none"> ●耐震診断の実施やその決断に役立つ情報として、診断者・工事者に対する信頼性に関する情報が5割近くにのぼるなど、業者・工法等の信頼性に関するニーズは高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ●耐震アドバイザーの派遣、耐震改修工法の表彰等により、業者・工法等に対する信頼性を補完することが有効。 <p style="text-align: center;">▼</p> <ul style="list-style-type: none"> ●これまでも一定の施策を講じてきたが、耐震化目標の達成に向けより一層補助制度等の効果をあげるために、これらの方向に沿った更なる施策展開が必要。

【平成21年度テーマ②】第五次国土調査事業10箇年計画

担当局等

土地・水資源局

政策評価の目的

国土調査の緊急かつ計画的な実施の促進を図るため、平成12年度を初年度とする第5次国土調査事業10箇年計画に基づき実施



同計画が平成21年度で期末を迎えるため、同計画の評価・検証を行い、平成22年度を初年度とする次期国土調査事業10箇年計画の策定に反映

国土調査事業10箇年計画(抄)
平成12年5月23日閣議決定

- 1 国の機関が地籍調査の基礎とするために行う基準点の測量の基準点の数は、14,000点とする。
- 2 国の機関が行う土地分類基本調査の調査面積は、7,000km²とする。
- 3 地方公共団体又は土地改良区その他の国土調査促進特別措置法施行令第1条各号に掲げる者(以下「土地改良区等」という。)が行う土地分類調査の調査面積は、5,000km²とする。
- 4 地方公共団体又は土地改良区等が行う地籍調査の調査面積は、34,000km²とする。

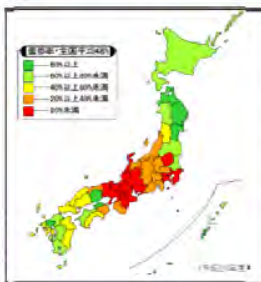
指標分析例

調査対象面積に対する地籍調査実施状況(昭和26年～)

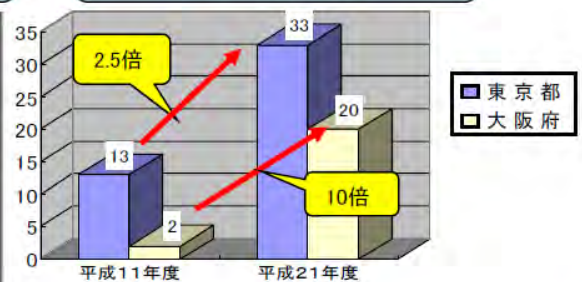
	対象面積 (km ²)	実績面積 (km ²) (H21年度末見込)	進捗率 (%) (H21年度末見込)	
D I D	12,255	2,583	21	
非 D I D	宅地	17,793	9,099	51
	農用地等	72,058	51,414	71
	林地	184,094	76,957	42
合計	286,200	140,053	49	

(注) 対象面積は、全国土面積(377,880km²)から国有林野及び公有水面等を除いた面積である。

地籍調査都道府県別進捗状況



都市部における地籍調査実施中市区町村の推移



評価のまとめと課題

緊急に調査を実施すべき地域が都市部や山村部を中心に多く残存しており、地方間でもその進捗に大きな差

進捗の遅れている都市部や山村部を中心に、調査方法や調査地域の重点化が必要

住民の地籍調査に対する関心が低く、また、土地に対する権利意識が強いことなどが要因となって、地籍調査の実施が難しい

地籍調査の必要性や有用性についての啓発活動を実施し、調査に対する認識を高めることが必要

都市部は、一筆の面積が小さく筆数が多いこと、隣人関係への配慮等から特に民有地間の境界確認作業への協力を得にくいこと等の理由から、地籍調査の実施が困難

迅速かつ広範囲に一定の効果を得るため、通常的地籍調査に先駆けて官民境界の情報を速やかに整備する手法を導入することが必要

山村部は、土地所有者の高齢化や不在村化により境界情報が失われつつある

将来の地籍調査の円滑な実施に資するため、境界に関する情報の保全を図ることが必要

地籍調査の主要な実施主体である市町村等で十分な実施体制を確保できないことが、調査促進の大きな課題

市町村等の負担軽減を図っていくことが必要

土地の安全性について国民の意識・関心が高まっているが、土地本来の自然条件や過去の改変状況等を把握するためには、現在の土地分類調査の成果では不十分

必要な情報内容の充実や、情報を利用しやすい形で提供する等の工夫が必要

主な課題

- 緊急に調査を実施すべき地域が多く残存していることから、調査方法や調査地域の重点化を図る
- 都市部では、通常的地籍調査に先駆けて官民境界の情報を速やかに整備する手法を導入
- 山村部では、土地境界に関する情報の保全を早期に図る
- 地籍調査に係る市町村等の負担を軽減
- 国土調査の必要性や有用性について、広く国民に周知・啓発を図る
- 土地分類調査における情報内容の拡充や、情報を利用しやすい形で提供する等の工夫

今後の対応方針

- 引き続き十箇年計画を策定し、計画的かつ重点的に国土調査を推進
 - ・ 調査対象地域を精査し、優先的に地籍を明確にすべき地域を中心に調査を実施
 - ・ きめ細やかなメリハリの効いた目標策定
 - ・ 計画目標の達成可能性にも配慮
- 国が実施する基本調査の拡充
 - ・ 都市部において、地籍調査に先行した官民境界情報の整備を促進するために、基礎的な情報を整備する「都市部官民境界基本調査」を創設
 - ・ 山村部において、土地の境界に詳しい者の踏査による境界情報の保全等を実施する「山村境界基本調査」を創設
- 民間による国土調査の実施
 - ・ 一定の要件を満たす法人に国土調査の実施を委託することを可能とする
- 周知・啓発活動の強化
 - ・ 新聞広告や市町村の広報誌への掲載等の各種取り組みを通じて、地籍調査を実施しない場合のリスク等を具体的に周知するなど、効率的・効果的に啓発活動を実施
- 土地の安全性に関する調査（土地履歴調査）の創設
 - ・ 土地の安全性に関連して、過去からの土地の状況の変遷に関する情報の整備を行い、各機関が保有する災害履歴情報等を幅広く集約し提供する調査を創設

【平成 21 年度テーマ③】総合的な水害対策

担当局等

河川局、都市・地域整備局

政策の効果等

評価の目的

H15年に総合治水対策のレビューを行ってから**5年が経過**。その間、特定都市河川浸水被害対策法（以下、「法」という。）が施行され、この**施行状況を中心とした「総合的な水害対策」の進捗状況や近年の社会的要請**（社会情勢の変化や気候変動）への対応状況について評価を実施。

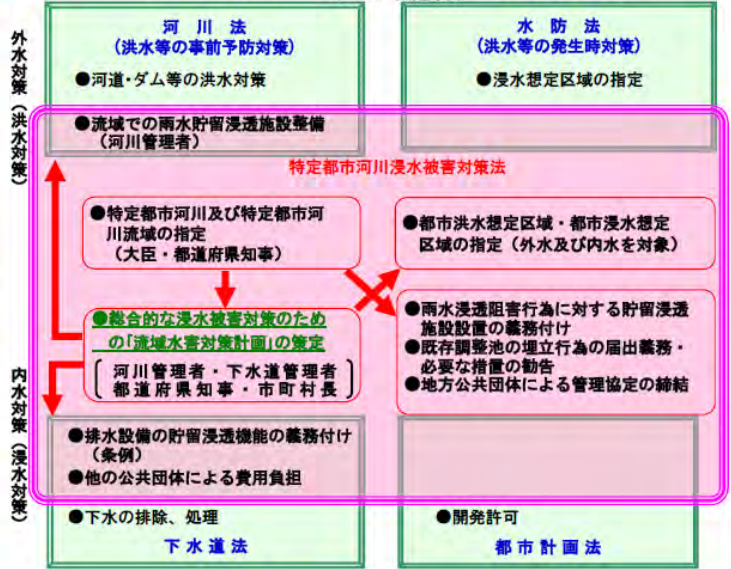
対象とした政策の概要

○特定都市河川浸水被害対策法を中心とした流域と一体となった総合的な水害対策

●総合治水対策のイメージ図（S55年導入）



●特定都市河川浸水被害対策法のスキーム
ハード対策（H16年施行） ソフト対策



視点ごとの評価結果の概要

①総合的な水害対策の推進に寄与しているか

- ・総合治水対策特定河川 17 河川中、4 河川が法指定・流域水害対策計画を策定しており、**法による総合的な水害対策の取り組みが着実に拡大**している。
- ・ガイドラインに示す法指定の要件を満たさず指定が困難な河川が存在するなどの課題がある。

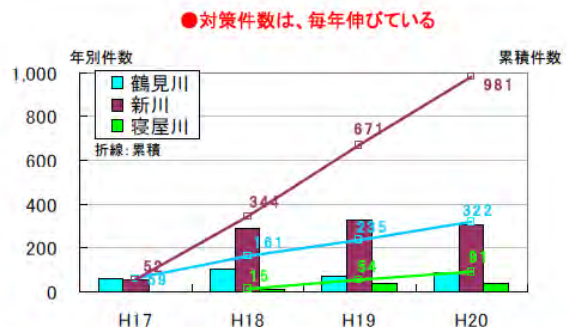
②浸水被害軽減対策が進められているか

- ・流域水害対策計画策定済みの河川では、**河川及び下水道整備等は進められている**一方、計画策定から年数が浅いことや河川毎にバラツキがあることから、その他の総合治水対策特定河川との明らかな差異は見られない。

③新たな措置や規制が進められているか

- ・法による新たな措置について、**雨水阻害浸透行為の許可及び対策工事は徹底**されており、**保全調整池の指定が順次実施**されている。
法施行後は**防災調節池埋立ての報告はなく**、開発者に対する規制は成果を上げている。
- ・他の公共団体による**費用負担の措置などは未だ実績がない**などの課題がある。

●雨水浸透阻害行為に伴って実施された対策件数



④近年の社会的要請に対応できているか

- ・人口減少社会の到来、都心回帰、市街地再開発の増加と新規開発の減少といった社会情勢の変化の中、**既成市街地における流域対策の促進方策**について検討していくことが必要。
- ・局地的集中豪雨による被害の頻発などの気候変化に対応するため、**法に基づく総合的な水害対策の重要性が一層高まっている**。

主な課題	今後の対応方針
①法に基づく措置の推進の活性化	
<ul style="list-style-type: none"> ●流域水害対策計画策定済み河川では、河川及び下水道整備等が進められているが、その他の総合治水対策との差異は認められないことから、制度の移行や法指定による効果が明らかでなく、また、法による新たな措置の一部に未だ実績がないものがあるなどの課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●法に基づく措置等の活用に向けて、自治体や住民の理解が得られるよう、財政面でのインセンティブ等について検討するとともに、排水設備の浸透機能に関する効果の定量化を図る。
②法指定の拡大	
<ul style="list-style-type: none"> ●法施行に関するガイドラインに示す法指定に係る指標の要件を満たさない等の理由により法指定が困難な河川が存在するなどの課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●法指定の拡大に向けて、指定の要件としてガイドラインに示す指標のあり方について検討する。 ●関係者間の調整が円滑に進むよう、法指定に当たっての特定都市河川流域に関係する自治体や流域水害対策計画に定めるべき事項の範囲、自治体への財政面でのインセンティブ等について検討する。 ●法指定によって雨水浸透阻害行為への対策水準が現行より後退することとならないよう対応方策について検討する。
③河道整備と流域対策がバランスした水害対策の一層の推進	
<ul style="list-style-type: none"> ●ポンプ運転操作ルールは3河川中1河川でしか定められておらず、また、河川管理者による雨水貯留浸透施設の設置など、法に基づく措置が十分に活用されているとはいえないなどの課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●河川管理者による雨水貯留浸透施設の設置や下水道管理者が管理するポンプ施設の運転操作ルールの制定など、法における流域対策に係る措置の積極的な活用を図る。
④自治体および住民による自助・共助の取り組みの推進	
<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少社会の到来、都心回帰、市街地再開発の増加と新規開発の減少といった社会情勢の変化や局地的集中豪雨による気候変化への対応などの課題がある。 ●さまざまなハード対策や法規制などのソフト対策が実施されてきたことで、洪水による浸水被害を軽減し、流域住民の安全と安心を確保してきた反面、住民の災害に対する防災意識の希薄化が懸念されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●ハザードマップの作成・公表や豪雨監視体制の強化を行う。 ●ため池の保全や雨水貯留浸透施設の普及拡大に関する方策について検討する。 ●水循環、環境の視点も取り入れながら、各戸貯留浸透施設の設置などが住民により自発的に進むよう、自助・共助による取り組みを積極的に支援する施策を強化する。

【平成21年度テーマ④】住宅分野における市場重視施策

担当局等

住宅局、総合政策局

評価の目的・評価結果等

評価の目的

多様化・高度化する国民の居住ニーズに的確に対応するためには、市場による対応が最も効果的との観点から、市場が適切に機能する条件整備を推進するための取組みを行ってきたところであり、これまでの市場機能重視の施策について、その効果の分析・評価を通じ、今後のあり方を検討することを目的とする。

評価の視点

- ・市場における適正な取引を阻害する要因を除去できているか
- ・可能な限り市場機能の活用が図られているか
- ・消費者の利益の擁護及び増進を図ることに留意しているか

評価結果

1. 住宅性能表示制度・紛争処理体制

住宅性能表示制度の利用により住宅の品質確保の促進と消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に寄与するとともに、紛争処理体制の整備により住宅紛争処理の迅速化、費用の低減化に貢献している。

2. 指定流通機構制度（レインズ）

不動産取引量に対するレインズの既存住宅成約報告件数の割合については微増傾向にあるが、登録件数および検案件数は年々増加しており、市場の透明性の向上に貢献している。また、レインズの成約情報の提供をすることで、消費者が相場観を適切に把握し、安心して取引を行える環境整備に寄与している。

3. 定期借家制度

定期借家制度の浸透は不十分であるが、新規契約に占める定期借家の割合は増加傾向にあり、良質な賃貸住宅の供給促進に寄与している。

4. 地域優良賃貸住宅制度

地域の住宅市場の状況に応じた多様な供給や、多様化する居住ニーズに的確に対応できる民間事業者等のノウハウを活用した供給がなされ、良質な賃貸住宅の供給促進が図られている。

5. 住宅金融支援機構による証券化支援業務

市場機能の活用により、長期固定金利の住宅ローン（フラット35）は安定的に供給され、証券化支援業務によるMBSの発行額も積み上がっている。しかし、住宅ローンに係る証券化の歴史はまだ浅く、発展途上の段階にある。また、住宅の質（省エネルギー・耐震化等）の確保・誘導については、優良住宅取得支援制度の利用を通じ、一定の効果を挙げている。

評価の例（抜粋）

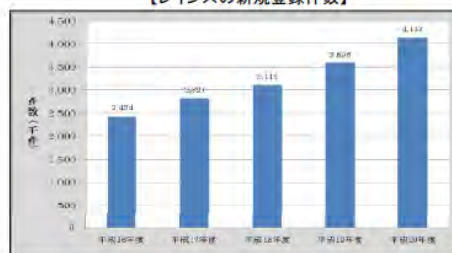
【平成20年設計住宅性能評価交付戸数と着工戸数の比較】

設計住宅性能評価交付戸数(A)	着工戸数(B)	割合(A/B)
200,097戸	1,039,180戸	19.3%

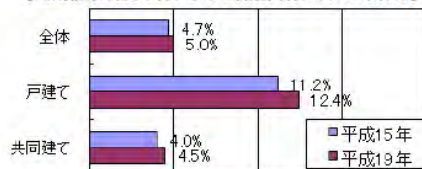
【指定紛争処理機関における紛争と建築関係訴訟との審理期間等の比較】

	平均審理期間	代理人選任率
指定紛争処理機関における紛争	7.8か月	双方7%
建築関係訴訟	15.6か月	双方82%

【レインズの新規登録件数】



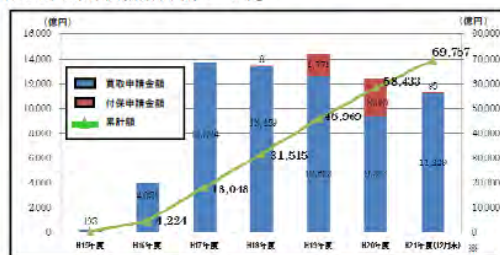
【定期借家制度の普及状況（新規契約に占める割合）】



【地域優良賃貸住宅の供給状況】

	H19年度	H20年度
供給戸数	260	598

【住宅金融支援機構の証券化支援業務を活用した長期固定金利ローン（フラット35）の供給額（申請ベース）】



※ 2021年12月末現在

主な課題

●住宅性能表示制度の普及促進や住宅紛争処理の円滑な実施

●レインズの利用促進や不動産取引情報提供システム(RMI)の提供情報の拡充

●定期借家制度の普及促進

●地域優良賃貸住宅制度の普及促進

●住宅金融における証券化市場の育成・拡大や証券化の枠組みを活用した住宅の質の向上

今後の対応方針

●住宅性能表示制度については、今後、消費者、事業者等の利用者からのニーズを踏まえ、制度の普及促進を図るとともに、住宅紛争処理については、引き続き円滑な紛争処理の実施に努める。

●レインズについてはシステムの改修による利便性の向上等の取組みを推進するとともに、成約情報を基にした市況情報の提供を拡大することで、レインズの利用促進を通じた不動産流通の円滑化および不動産市場の透明性の向上を推進する。

RMIについては所在情報等の詳細情報の追加等の項目の改修を実施し、取引情報提供の拡大による不動産流通市場の環境整備を図る。

●定期賃貸標準契約書、Q&A集、広報パンフレット、ポスターを作成し、インターネットの活用なども含め、同制度の周知を図ってきたところであるが、引き続き同制度の普及・啓発に努める。

また、同制度の実態調査等を実施し、事業者、家主、入居者別に、制度の認知状況、活用状況、契約状況等の実態把握等に努める。

●地方公共団体の活用実態を調査・把握し、地域の住宅市場の状況に応じた多様な供給事例の紹介等により、引き続き制度の普及促進に努める。

また、既に一定の質が確保されたストックが相当数存在する可能性が高く、民間事業者がこうしたストックを最大限活かせる供給方策を検討する。

●市場における標準的な指標銘柄たるMBSの継続的・安定的発行を通じ、証券化市場の育成・拡大に努め、もって相対低利な長期固定金利の住宅ローン(フラット35)の供給支援を進める。

また、優良住宅取得支援制度についても、証券化支援の枠組みを利用して着実に実施し、省エネルギーや耐震化等といった住宅の質の向上を図る。

【平成 21 年度テーマ⑤】**総合物流施策大綱(2005-2009)**

担当局等

政策統括官(物流)、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官(国土・国会等移転)、海上保安庁、国土交通政策研究所

政策の効果等

評価の対象 総合物流施策大綱(2005-2009)

- 総合物流施策大綱(2005-2009)に基づき取りまとめられた「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれている施策について、総合的に評価

① 東アジア域内物流の「準国内化」

② 京都議定書の発効による環境対策の強化

③ テロを契機としたセキュリティ確保

柱1：国際物流の推進

- 日中韓連携・日ASEAN連携の推進
- 地域の国際物流ボトルネック解消
- 物流インフラの整備

柱2：環境対策の推進

- グリーン物流パートナーシップ（優良事例の支援、大臣表彰）
- 都市内物流効率化の推進

柱3：セキュリティと効率性の両立

- AEO制度の推進
- ※相互認証に向けた取組みの推進
- ※事業者向けガイドラインの普及

- **総合物流施策推進会議**において、計3回、フォローアップを実施
- 「**2010年代に向けての物流戦略委員会**」における意見等を第三者の知見として活用

評価の結果

- 評価結果及び総合物流施策大綱(2005-2009)策定後の環境の変化等に基づき、総合物流施策大綱(2009-2013)を策定

【評価結果】

- 「今後推進すべき具体的な物流施策」において設定されている119指標(106施策)のうち、他省庁が実施の中心となるものを除外した**73指標(72施策)**について、**進捗状況を確認**。
- 全体の**67%**の指標(AまたはB)について**目標を達成**。また、全体の18%の指標(C)についても目標達成に向けた成果を示している。

【環境の変化】

- 物流全体の効率性の向上を図る観点から、日本企業の世界規模での最適立地戦略の進展によりグローバル化したサプライチェーンに対応した効率的な物流体系の構築が必要。
- 今後のCO2削減のための国際的枠組み等を見据え、引き続きサプライチェーン全体における環境負荷の低減を図る取組みが必要。
- 今後も、コンプライアンスの徹底、利用運送事業者と実運送事業者の連携強化等が必要。

① 企業のサプライチェーンのグローバル化

② 京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向を踏まえた環境対策の必要性

③ 安全・確実な物流の確保に対する要請

「総合物流施策大綱(2009-2013)」を策定

柱1：
グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現

柱2：
環境負荷の少ない物流の実現等

柱3：
安全・確実な物流の確保等

主な課題	今後の対応方針
<p>物流システムは、荷主、物流事業者、施設管理者、行政機関、地域住民、消費者、海外の国や企業等、多様な関係者が密接に連携を図りながら、それぞれの主体の取組みが最大限効果を発揮できるよう連携・協働を深めながら取り組むことが重要である。以上を踏まえ、以下に掲げる各目標に基づく施策を推進する必要がある。</p>	
<p>●企業のサプライチェーンのグローバル化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アジアを中心に分散する事業拠点間の輸送コスト等の低減が一層重要になっている。 ・高いセキュリティ・レベルの維持と物流効率化の両立も重要課題。 	<p>●グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政府間対話等を通じたアジアにおける広域的な物流環境の改善 ・効率的でシームレスな物流網の構築
<p>●京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向を踏まえた環境対策の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化対策の必要性がより一層増大している。 	<p>●環境負荷の少ない物流の実現等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送モードごとの総合的な対策、モーダルシフトを含めた輸送の効率化 ・環状道路の整備 ・地方公共団体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携による取組み
<p>●安全・確実な物流の確保に対する要請</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全・確実な輸送がゆらぎつつあり、対応が必要とされている。 ・トラックの重大事故防止、海上輸送路の安全確保が課題となっている。 ・災害に強い交通網確保、災害時の早期普及が重要となっている。 	<p>●安全・確実な物流の確保等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用運送事業者と実運送事業者の連携強化 ・大型トラックの車両安全対策、運航管理の徹底等 ・航行安全の推進や海賊行為への適切な対応

【平成22年度テーマ①】運輸安全マネジメント評価

担当局等

大臣官房運輸安全監理

政策の効果等

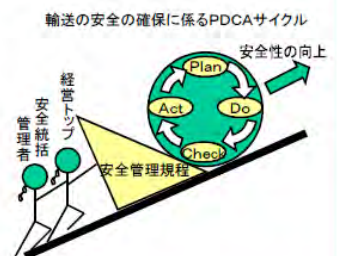
評価対象・目的

国土交通省では、平成17年に起きた運輸事業における事故・トラブルを契機とした「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」（平成18年法律第19号。平成18年3月31日公布）に基づき、陸・海・空の輸送モード横断的に事業者自らがトップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築・改善し、その取組状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を平成18年10月より実施しているところ。

今年度、本法施行から4年余りが経過することを機に、「運輸安全マネジメント評価」を受けた事業者の安全管理体制の構築・改善状況について評価を行う政策レビューを実施し、「運輸安全マネジメント評価」の質の向上等へと繋げていくものである。

対象政策の概要

運輸事業者に安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任を義務付けるなど、安全管理体制の構築を求めている。そして、運輸事業者自らが経営トップのコミットメントの下、安全管理体制の構築を目指し、本制度の意義・内容を十分に理解し、さらに輸送の安全性の向上について高い意識を持って積極的に安全管理体制の更なる向上に向けた取組を行うこと、また、構築された安全管理体制を運輸事業者自らが内部監査等の手法によりチェックを行い、運輸事業者内部に安全風土・安全文化が構築され、安全管理体制のスパイラルアップが図られ、改善されていくことを目的としている。



対象政策の実施状況

○「運輸安全マネジメント評価」対象事業者数（平成22年4月 5, 307社）

	鉄道	自動車	海運	航空	計
本省対象事業者 (大手事業者)	32	44	36	24	136
地方局等対象事業者 (大手以外の事業者)	749	269	4, 153	—	5, 171
計	781	313	4, 189	24	5, 307

○「運輸安全マネジメント評価」実施回数

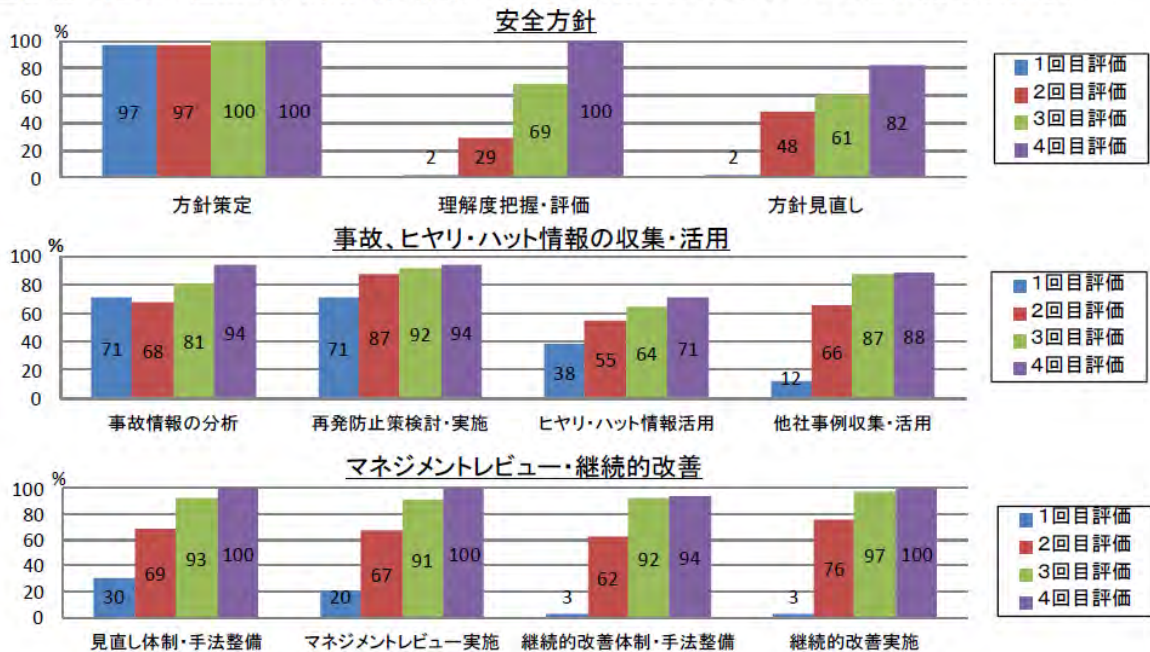
(平成18年10月～平成22年8月末 計2, 882回実施)

	鉄道	自動車	海運	航空	計
本省実施回数 (大手事業者)	155	143	94	69	461
地方局等実施回数 (大手以外の事業者)	443	307	1, 671	—	2, 421
計	598	450	1, 765	69	2, 882

評価結果の概要

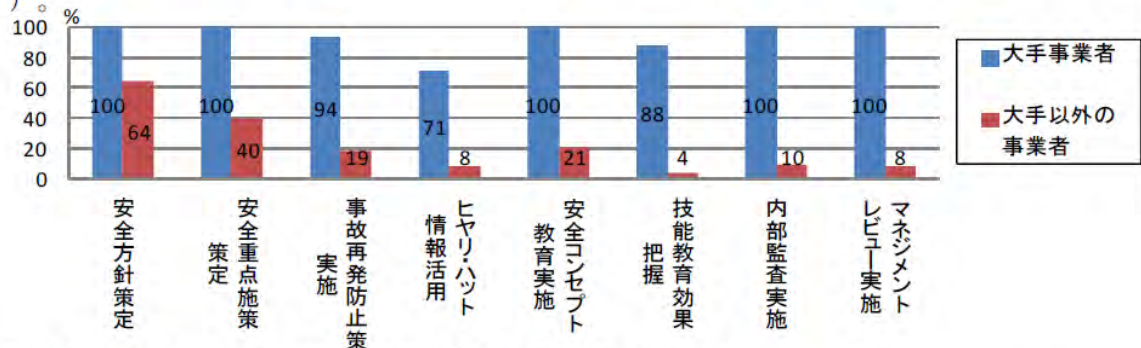
1. 評価を受けた回数別の運輸安全取組実施の傾向・特徴(大手事業者)

運輸安全マネジメント評価の回数を重ねるごとに、全ての項目について実施率が上昇しており、安全管理のための仕組みが段階的に構築・運用・改善されてきていることが見て取れる。



2. 大手以外の事業者における運輸安全取組実施の傾向・特徴

大手以外の事業者は、大手事業者に比べて全般的に運輸安全取組の実施率が低いことが見て取れる（なお、大手以外の事業者の約半数は、未だ複数回の運輸安全マネジメント評価を受けていない。）



3. 「運輸安全マネジメント評価」の導入効果に関するアンケート

運輸事業者の意識アンケート結果からは、運輸事業者は、運輸安全マネジメント評価によってより安全を意識するようになるとともに、評価は安全確保のために有効と捉えていることが見て取れる。なお、本アンケートは、運輸事業者986社に対し、外部コンサルタント会社が実施したものである。

安全に対する意識の変化

十分に意識するようになった	61.9%
概ね意識するようになった	31.5%
どちらともいえない	3.0%
あまり意識はかわらない	1.8%
ほとんど意識は変わらない	0.6%

「運輸安全マネジメント評価」の有効性

非常に有効である	54.0%
やや有効である	39.1%
どちらともいえない	6.8%
あまり役に立たない	0.0%
ほとんど役に立たない	0.0%

主な課題	主な対応策
◆ 全般的な方向性	
<ul style="list-style-type: none"> ●さらなる安全管理体制の構築・改善に向けて、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●「運輸安全マネジメント評価」の重点化等の施策ツールを総動員した運輸事業者の支援 ●適切な「運輸安全マネジメント評価」を行う体制の充実・整備のため、評価担当職員の力量の充実・強化 ●関係部局等との連携を強化し、「運輸安全マネジメント評価」を計画的に実施するとともに、評価と保安監査を運輸安全政策における車の両輪として有機的に機能
◆ 事業規模に応じた方向性	
<ul style="list-style-type: none"> ●運輸安全取組が進んでいる大手事業者において、更なるレベルアップを図るため、より効果的な評価の実施が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●運輸事業者の特徴や性質を踏まえた「運輸安全マネジメント評価」の実施 ●安全管理の取組が進んでいる運輸事業者については、「運輸安全マネジメント評価」の実施間隔の延長 ●現場において確認した安全方針の浸透状況、社内コミュニケーションの状況等を参考にした経営管理部門に対するインタビューの実施
<ul style="list-style-type: none"> ●運輸安全取組が遅れている大手以外の事業者において、取組の実施率の向上が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ●「運輸安全マネジメント評価」を未実施の事業者に対して、計画的に評価を実施 ●事業規模・実態に鑑み、小規模事業者用ガイドラインを活用した、より実効的な「運輸安全マネジメント評価」を実施

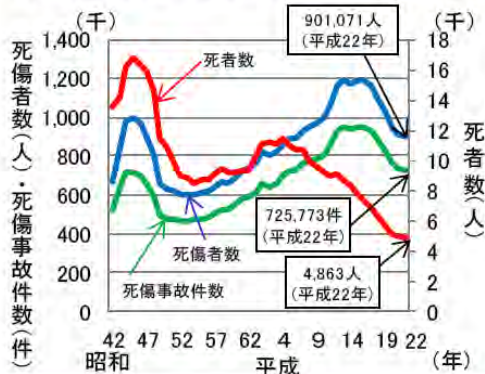
【平成22年度テーマ②】**道路交通の安全施策**

担当局等

総合政策局、道路局、自動車交通局

評価の目的・必要性

【交通事故死者数、死傷者数等の推移】



○我が国における総合的な交通安全施策は、第8次交通安全基本計画（計画期間：平成18年度～平成22年度）によって取組まれている。

○この基本計画に掲げられた諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす

- ①**道路交通環境の整備事業**
- ②**事業用自動車の安全対策事業**
- ③**車両の安全対策事業**

を対象として評価を実施し、これらの結果を今後の交通安全施策に反映させることにより、効果的かつ効率的な交通安全施策を推進することを目的とする。



道路交通環境の整備事業	事業用自動車の安全対策事業	車両の安全対策事業
対象施策及び施策の目的		
<p>①事故危険箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路において、交通事故が特定の箇所に集中して発生している特徴を踏まえ、集中的な交通事故対策を実施する。 <p>②あんしん歩行エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路において、面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施する。 <p>③自転車通行環境整備モデル地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施するとともに、整備上の課題と対策を検証する。 	<p>事業用自動車は、1台あたりの走行距離が長く、また一旦事故が発生すると大きな社会的影響を及ぼすことから、その事故防止を図る。</p> <p>①事業用自動車における運行管理制度の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・適切な運行管理、安全運転指導等による事故防止 <p>②事業用自動車における監査・処分制度の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法等の法令遵守状況の監査、監査結果に基づく適切な行政処分等による事故防止 	<p>平成18年度交通政策審議会報告書において車両の安全対策による交通事故削減目標を設定(平成22年までに死者数を年間2,000人、負傷者数を25,000人削減。)しており、かかる目標を達成すべく、以下の施策について有機的な連携を図りながら実施している。</p> <p>①安全基準の整備</p> <p>②ASV技術(予防安全技術)の普及促進</p> <p>③自動車アセスメントによる安全な自動車の普及</p>
評価の視点		
<p>①事故危険箇所、②あんしん歩行エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着実な取組がなされたか ・事故対策の実施により、死傷事故件数を抑止できたか <p>③自転車通行環境整備モデル地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着実な取組がなされたか ・全国展開のために有益な課題等の知見が得られたか 	<p>(共通)事業用自動車の交通事故等の削減状況を確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故死者数 ・人身事故件数 ・飲酒運転件数 <p>①運行管理制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着実な取組がなされたか(運行管理者数) <p>②監査処分制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着実な取組がなされたか(監査件数・行政処分件数) 	<p>(共通)交通事故死者数及び負傷者数の削減状況を確認</p> <p>(個別)着実な取り組みがなされたかについて、下記のとおり実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全基準の整備状況を確認 ・ASV技術の普及状況を確認 ・過去と現在の自動車アセスメント試験結果の比較

主な課題

<道路交通環境の整備事業>

①事故危険箇所

- ・死傷事故を約3割抑止するという目標を達成。
- ・引き続き事故発生の危険性が高い区間を特定し、重点的な事故対策を進めていくことが必要。

②あんしん歩行エリア

- ・死傷事故を約2割抑止するという目標は概ね達成したものの、歩行者、自転車関連死傷事故の約3割抑止という目標は未達成。
- ・地域住民の理解、協力を得ながら対策を進める事が出来なかったことや事故の発生状況や特徴に応じた事故対策の立案が十分に実施されていないことが課題。

③自転車通行環境整備モデル地区

- ・各地区での取組において、一定の知見が得られつつあるものの、引き続き課題や解決策の検討を進めることが必要。

<事業用自動車の安全対策事業>

◎事業用自動車の交通事故等の削減

- ・交通事故死者数、人身事故件数、飲酒運転件数の各実績値は、着実に減少しているが、以下の観点から安全対策を強化する必要がある。

①事業用自動車における運行管理制度の充実

- ・事業用自動車は、乗客の生命、顧客の財産を預かっているにも関わらず、依然として飲酒運転等が発生していることから、運転者による飲酒運転等を確実に防止する。
- ・運転者の過労運転による事故を防止する

②事業用自動車における監査・処分制度の強化

- ・事故防止を図るため、事業者における法令遵守等の更なる安全体質の確立を目指す。

<車両の安全対策事業>

①安全基準の整備

安全基準の着実な整備に取り組んできた結果、車両の安全性は確実に向上してきているが、今後は電気自動車等の新技術の導入や少子高齢化の進展等に対応した基準の整備が必要。

②ASVによる予防安全技術の普及促進

実用化段階にある自律型のASV技術については、補助制度の創設、技術指針の策定、ASV技術の効果評価の実施等により普及促進を推進しているところ。

③自動車アセスメントによる安全な自動車の普及

衝突時等の被害軽減性能の向上により安全な自動車が普及してきているが、今後は、事故のそのものの低減について検討が必要である。また、歩行者対策が重要となっている。

今後の施策への反映

①事故危険箇所

- ・事故データ等の分析や市民との協働を通じて、集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い区間を選定し、重点的に事業を実施する「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進。

②あんしん歩行エリア

- ・地域住民と一体となった検討体制づくりや合意形成に関するノウハウの収集・提供、好事例箇所における知見の収集・提供、学識経験者や専門家との連携体制の構築支援等により、各地区の取組を支援。

③自転車通行環境整備モデル地区

- ・知見の収集を更に進め、当該知見を技術資料としてとりまとめ、地方公共団体に情報発信し、自転車利用環境の整備を支援。

◎事業用自動車の交通事故等の削減

- ・事故件数等は着実に減少していることから、これまでの取り組みを引き続き推進するとともに、今後更に以下についても取り組む。

①事業用自動車における運行管理制度の充実

- ・飲酒運転の防止に向け、平成23年4月より運転者の点呼時のアルコール検知器の使用を義務付け。
- ・運転者の過労運転の防止に向け、事業用自動車の運行記録計の義務付けの拡大を検討。

②事業用自動車における監査・処分制度の強化

- ・事業者における法令遵守状況等のチェック機能の強化のため、監査要員を増員し、必要に応じて監査方針、行政処分基準の強化等を検討。

①安全基準の整備

引き続き安全基準の整備を行うとともに、現在開催中の交通政策審議会の結果を踏まえて、少子高齢化等に対応するための安全基準等の検討・導入のあり方について検討していく。

②ASVによる予防安全技術の普及促進

今後は、更なるASV技術の普及を図る必要がある。

③自動車アセスメントによる安全な自動車の普及

今後は、歩行者保護の重要性の高まりをふまえ、平成23年度から歩行者脚部保護性能試験を導入するとともに評価試験項目の充実に伴いユーザーへより分かりやすい公表を行うために新たな衝突安全性能総合評価を導入する予定である。また、事故そのものの低減を図るため、先進安全自動車(ASV)関連技術の普及に対応した予防安全に関する評価の導入について検討を行う。

【平成22年度テーマ③】観光立国の推進

担当局等
観光庁

評価の視点と指標

【評価の目的、必要性】

平成19年に閣議決定された観光立国推進基本計画は、平成22年度を目標年次に訪日外国人旅行者数1,000万人等の目標値を掲げているが、策定後おおむね3年後を目途に見直すとしており、観光庁が見直し作業に着手している。上記の訪日外国人旅行者数目標の実現に向け、平成15年から実施する訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）は、一貫して国民の関心が高い観光庁の中心施策であり、かつ、内外の情勢変化が大きいことから、これまで実施した施策を詳細に検証し、目標値と施策の見直しに反映する。

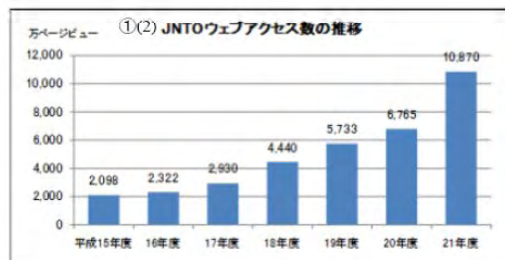
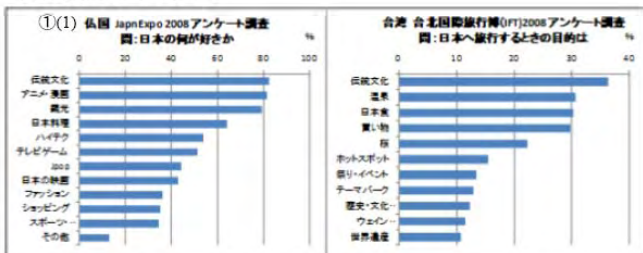
【対象施策】

外国人旅行者の来訪を促進するために実施した、海外の旅行会社による日本向け旅行商品の造成・販売の促進に係る事業（誘客事業）、及び、海外の消費者における旅行目的としての日本の認知度の向上に係る事業（認知度向上事業）。

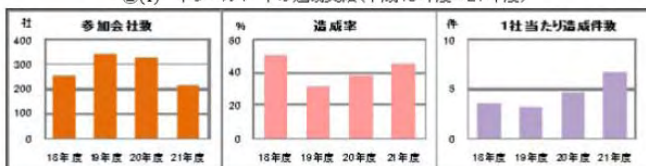
【政策の目的と評価の視点】

政策の目的	評価の視点
① 訪日旅行商品の情報を消費者に的確に伝達し、購買意欲を高める。	(1) 各市場の消費者の日本に対する認知度は向上したか (2) 訪日旅行の潜在顧客は増加したか
② 消費者と企業の両方にとって魅力ある旅行商品の造成・販売を支援する。	(1) 海外の旅行会社にとって訪日旅行商品造成・販売の魅力度は向上したか (2) 訪日旅行商品の造成・販売実績は向上したか
③ 満足される訪日旅行を提供し、次の来訪に繋げる。	(1) 訪日旅行を終えた旅行者の満足度は向上したか (2) 満足の結果として需要喚起につながったか

【指標分析例】



②(1) トラベルマートの達成実績(平成18年度～21年度)

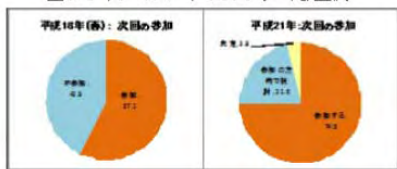


*平成18年度～20年度は春・秋2回、21年度は春1回のみ

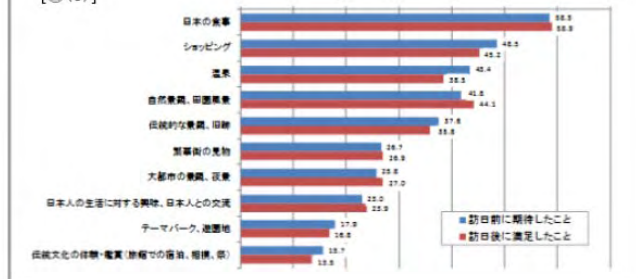
②(2) 誘客事業の参加旅行会社数と訪日外客数



図3.8 トラベルマートでのアンケート調査例



③(1) 「訪日前に期待したこと」と「訪日後に満足したこと」の比較(2009年) (複数回答)



評価結果

●訪日旅行商品の情報を消費者に的確に伝達し、購買意欲を高める。

(1)各市場の消費者の日本に対する認知度は向上したか

アンケート調査等を実施したが、経年比較や市場間・地方間の比較等が困難であり、認知度の変化とVJ事業の関連が検証できない。

(2)訪日旅行の潜在顧客は増加したか

潜在顧客は増加しているとみられるが、個々の事業について詳細な追跡調査が実施されておらず、また、VJ事業が関連しない場合とのデータ比較が困難であり、潜在顧客の動向とVJ事業の関連は検証できない。

●消費者と企業の両方にとって魅力ある旅行商品の造成・販売を支援する。

(1)海外の旅行会社にとって訪日旅行商品造成・販売の魅力度は向上したか。

ある商談会を対象にした調査では、訪日旅行商品の造成意欲が増したと考察されたが、同商品造成の魅力度とVJ事業の関連が広く検証できない。

(2)訪日旅行商品の造成・販売実績は向上したか。

当該商品による訪日外客数は一定値で推移し、誘客事業への参加旅行会社数も増えているが、VJ事業以外の造成・販売実績との比較等が調査されておらず、VJ事業が訪日外客数にどの程度寄与しているかが検証できない。

●満足される訪日旅行を提供し、次の来訪に繋げる。

(1)訪日旅行を終えた旅行者の満足度は向上したか

一部の調査を除き満足度に関する調査は実施していないため、VJ事業との関係は実証できない。

(2)満足の結果として需要喚起につながったか

訪日旅行の満足度と需要喚起との関係を調査したデータは存在しないため、実証が困難。

今後の施策への反映の方向性

これまで専ら訪日外国人旅行者数の目標達成を目的として展開されてきたが、市場の消費者の認知度、訪日旅行商品の造成・販売の拡大、訪日外国人旅行者の満足度の3つの観点を加え、指標をきめ細かに設定し、その向上のための取組みを進めることが必要である。

市場の消費者の認知度の向上を図るための施策

費用対効果の一層の向上のため、市場毎に認知度の向上状況についてきめ細かな指標を設定した調査を行い、次年度以降の事業への反映が必要である。

訪日旅行商品の造成・販売を促進するための施策

VJ事業の支援対象となった旅行会社が、当該事業によりどの程度造成・販売実績を拡大させたかの詳細を把握し、次年度以降の事業に反映することが必要である。

訪日外国人旅行者の満足度の向上を図るための施策

訪日外国人旅行者の満足度については、VJ事業よりも地方自治体・民間等とも連携した総合的な施策が有効。そのため、VJ事業を通じて収集・把握した訪日外国人の満足度等を関係者に広く提供し、これら諸施策の展開に活用する必要がある。

【平成22年度テーマ④】申請・届出等手続きのオンライン利用の促進

担当局等

総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁

施策の効果等

評価の目的

使い勝手が利用者の視点に立ったものとなっていない等の理由により、国民・企業等による電子政府の利用が進んでいなかったことから、平成18年3月に「オンライン利用促進のための行動計画」(各府省情報化統括責任者(CIO)連絡会議報告)が策定され、国土交通省関係では8手続がオンライン利用促進対象手続とされた。当該行動計画に基づき利用促進に係る取組が行われてきたが、本計画が策定されてから既に4年が経つことから、今後、更なる利用率の向上を図るため、これまでの利用促進に係る取組について検証を行うものである。

なお、うち3手続については、手続のオンライン化が未整備である等の理由から検証の対象外とした。

評価の視点

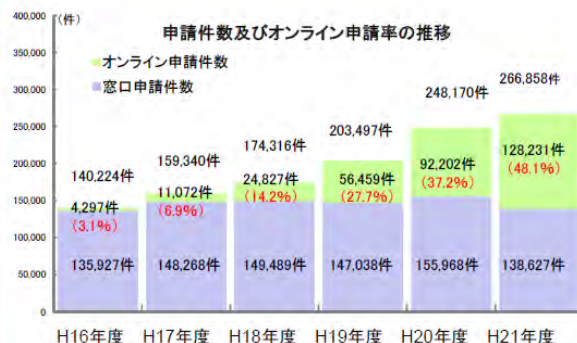
政府のオンライン利用促進に係る施策を踏まえ、オンラインのメリット拡大や使い勝手の向上等に係る、下記のようなオンライン利用促進の具体的な取組内容と、それに伴う利用率の向上及び効果について確認するとともに、アンケート等から課題点の抽出を行い、今後の方針を整理した。

- (1) 利用者の利便性向上
 - ・本人確認方法、添付書類等の簡素化、業務処理過程の見直し
 - ・処理時間の短縮等のインセンティブ
 - ・システム操作、相談体制等の使い勝手の向上
- (2) 広報、普及啓発

評価結果

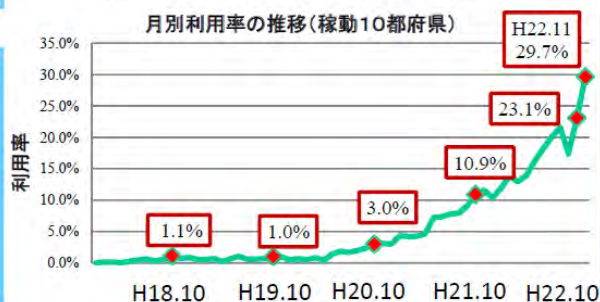
1. 特殊車両通行許可申請

- ・利用者の利便性向上策(自動車検査証添付不要化及び許可証交付のオンライン化)は申請者に問題なく利用されており、当該施策は適正であったと考えられ、オンライン利用件数の着実な増加につながった。
- ・その結果、平成21年度オンライン利用率は48.1%であり、**平成22年度までにオンライン利用率50%以上は達成できる見込みである。**
- ・また、オンライン申請開始以降、申請件数は約2倍に増加し、結果として**大型車両の通行の適正化に寄与した。**
- ・審査事務の効率化により、特殊車両通行許可申請全体の審査期間が短縮(平成19年度比較で平成21年度平均3.1日)された。



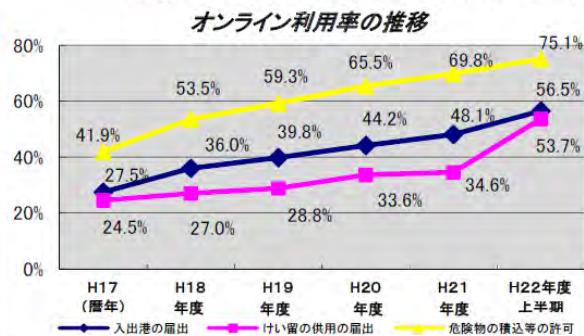
2. 自動車の新車新規登録等

- ・利用者の利便性向上策(大量一括申請機能の導入、印鑑登録証明書別送方式の導入による本人確認方法の多様化、及び登録希望日を指定できる機能の導入)により、最新の利用率は平成22年11月において29.7%まで向上しており、これまでの利用促進策は効果を発揮しており、当該施策は適正であったと考えられる。
- ・また、申請業務の負担軽減(警察署への出頭回数の軽減等)に寄与した。



3. 入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)、危険物の積込等の許可(特定港)

- ・広報・普及啓発策(港長窓口及び海事関係者の会議等の機会を捉えた周知・啓発活動の推進)により、オンライン利用率の着実な増加につながり、「入出港の届出」で平成22年度上半期56.5%、「けい留施設の供用の届出」で平成22年度上半期53.7%及び「危険物の積込等の許可」で平成22年度上半期75.1%となっており、当該施策は適正であったと考えられる。
- ・また、申請時の移動時間削減(平均約47分)などに寄与した。



主な課題	今後の対応方針
1. 特殊車両通行許可申請	
<p>① 許可証が発行されるまでの期間が窓口申請と大きく変わらないとの非利用者アンケート結果から、審査する課程において時間がかかっている点を検証し、オンライン申請による時間短縮効果の一層の拡大</p> <p>② 利用者の要望及び非利用者アンケート結果から、システムの操作性の改善、及び電子認証の費用の軽減</p>	<p>① 審査時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エラーチェックの自動化 ・審査事務の効率化(地方道のデータベース化の充実、審査項目の必要最小限化等) <p>② 利用者の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審査結果または審査状況を24時間以内に通知するサービスの導入 ・入力の手軽化(車両情報の入力を簡素化する機能の検討) ・より簡便で費用負担が少ない他の認証方式を検討
2. 自動車の新車新規登録等	
<p>① 利用している者へのアンケート結果から、利便性に関する事項として、登録日を重視するという営業上のニーズを背景に行政機関側の審査にかかる所要日数の改善、自賠責保険等の民間の発行する証明書等の関係システムとの更なる連携</p> <p>② 利用していない者へのアンケート結果から、OSSの利便性を想定できず、そもそも利用していないという意見があること</p>	<p>① 利用者の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関で定めた審査所要日数の目安に即した審査の実施を促す等、関係行政機関との連携を強化 ・OSSと自賠責保険(共済)を電子化している各システム関係者との、さらなる利便性向上にむけた協議等の実施 <p>② 非利用者への新規利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・非利用者への広報活動(説明会、会社訪問等)を引き続き継続・強化
3. 入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)、危険物の積込等の許可(特定港)	
<p>○ 窓口申請者の一部において、電子申請の認知度の不足</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電子申請に不慣れ、利用方法が分からないとする申請者も見受けられる。 ・船舶におけるインターネット接続環境の整備が進んでいない。 ・港長窓口が近くに所在していること等から、電子申請のメリットを感じていないため、これを利用していない例がある。 ・入力フォームの簡素化の要望がある。 	<p>○ 電子申請の認知度の更なる向上</p> <p>電子申請が申請者全体に認知されるよう、引き続き、周知・啓発活動を継続する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港長窓口における、申請者の立場に立った普及活動の継続 ・パソコン操作に不慣れ、電子申請の利用方法不知等の申請者に対して、港長窓口においても操作方法の相談に応じるなど、ニーズに応じて申請者と密着した利用促進策を継続する。 ・システムの利便性向上 システム管理者等と連携のうえ、必要な情報収集とフォローアップを継続する。

【平成22年度テーマ⑤】首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し

担当局等

国土政策局

評価の目的・評価手法等

【評価の目的・必要性】

- 戦後の経済成長を背景とした大都市への過度の人口等の流入による都市問題の深刻化
- 昭和30年代以降、大都市圏の秩序ある発展を目的に整備計画を策定し、既成市街地等への過度の集中防止と計画的な市街地化を推進
- 現在、大都市圏を取り巻く社会経済環境は制度導入時と比べて大きく変貌
 - ・我が国が2004年をピークに人口減少局面に入る中、大都市圏への人口流入圧力の緩和
 - ・アジア諸都市が成長する中、我が国の都市の国際競争力は相対的に低下

【対象施策】

- 首都圏、近畿圏、中部圏の三大都市圏の総合的な整備及び開発に関する制度
- 大都市圏における近郊緑地の保全に関する制度
- 工場等制限制度に関する政策

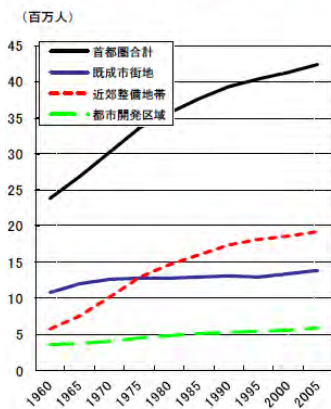
【政策の目的】

- 大都市圏の秩序ある発展と機能的な圏域構造の形成を図ること
 - ・大都市圏中心部の人口等の過度の集中の抑制、無秩序な市街地化の防止
 - ・計画的な基盤整備等を通じ、周辺部への機能の適正配置等を推進

【評価の視点と指標分析例】

視点1 大都市圏中心部への人口・産業の過度の集中抑制、無秩序な市街地化の防止

[人口の推移(首都圏)]

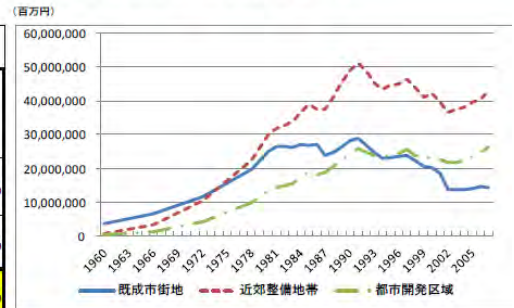


[緑地面積の推移及び減少率(首都圏及び近畿圏)]

	全体面積 (千ha)	1976年		2006年		推移	
		緑地率	緑地率	減少量 (千ha)	減少率		
既成市街地 既成都市区域	139	14.9%	8.1%	10	46.0%		
近郊整備地帯 近郊整備区域	1,055	69.1%	56.1%	137	18.8%		
近郊緑地 保全区域	97	94.4%	90.6%	4	4.0%		

出所)国土交通省調べ

[製造品出荷額の推移(首都圏)]



緑地消失少

使用した指標一覧

- 工業団地の造成状況
- 不均一課税に対する減収補填措置の活用状況
- 財政特例の対象事業実績
- 業務核都市における中核的施設整備状況
- 計画に位置付けられた事業の整備実績
- 近郊緑地保全区域等の指定面積
- 区域別第2次産業従業者数
- 区域別製造品出荷額
- 区域別大学数
- 区域別下水道普及率
- 区域別住宅数
- 区域別1人当たり都市公園面積
- 鉄道のピーク時平均混雑率
- 道路延長
- 近郊整備地帯と近郊緑地保全区域の緑地面積推移及び減少率
- 人口の流入状況
- 区域別人口、従業者数
- 区域別課税対象所得
- 緑地減少率
- 平均通勤時間
- 業務核都市等の人口、従業者数推移
- 地域間トリップ

視点2 多核多圏域型地域構造、分散型ネットワーク構造の形成

[業務核都市における人口の推移]

	S60	H7	H17
首都圏	3,762	4,040	4,238
東京都区部	836 (22.2%)	797 (19.7%)	849 (20.0%)
20年間で約13万人増 圏域内シェアは約2%減			
業務核都市計	1,192 (31.7%)	1,316 (32.6%)	1,418 (33.5%)
20年間で約226万人増 圏域内シェアは約2%増加			

※()内は首都圏内における割合
出所)総務省「国勢調査」をもとに国土交通省作成

[地域間トリップの伸び(S63→H10)]



評価結果

反映の方向性

都心への人口・産業の過度の集中抑制、無秩序な市街地化の防止

- ・製造品出荷額等の推移や人口推移などから、中心部の工場等生産機能、周辺地域への計画的分散が大きく進展する一方、業務中枢的機能は、中心部への集中が継続
 - ・近郊整備地帯等について、人口の急激な増加に対応し各種インフラの計画的な整備が図られたが、良質な市街地形成という観点からは、未だ課題も残る
 - ・市街化圧力が強い大都市圏近郊において、近郊緑地保全制度が活用された区域では、広域的な緑地の保全が図られる一方、諸外国の大都市圏と比べると低い水準
- 計画的な基盤整備等により秩序ある圏域構造の形成に一定の役割

- 大都市圏制度設立当初と現状の社会経済状況の変貌による新たなテーマへの対応
 - ・我が国全体の人口減少や急速な高齢化の進展に伴い、特に大都市圏で高齢者数が大幅に増加
 - ・高度経済成長期に整備した社会資本の計画的な維持更新
 - ・環境問題や生物多様性の確保等の新たな課題
- 大都市圏は行政界を越えて広く諸機能が広域に連たんして形成されていることから、広域圏を対象とした政策的枠組みは今後とも必要
- 新たな課題に効果的に対応するための具体的な措置等について、制度の見直しに向けた検討が必要

多核多圏域型地域構造、分散型ネットワーク構造の形成

- ・人口や事業所等の推移などから、業務核都市等において地域の核として拠点化が進み、多核型の圏域構造形成が一定程度進展したが、業務中枢的機能は、東京都心部などの集中が継続
 - ・多核型の圏域構造を支える道路・鉄道などの交通ネットワークの計画的な整備が進み、核都市を中心とする圏域内のネットワーク化が進展
 - ・一方で、環状道路の整備率等は諸外国の大都市圏と比べると低い水準
 - ・核都市を中心とした業務トリップは増加傾向にあり、核都市の拠点性は向上しているが、自立的な拠点都市の形成という視点からは課題が残存
- 都心への一極依存構造を是正し、多極分散型のバランスのとれた圏域構造の形成に一定程度貢献

- 経済のグローバル化や、アジア諸国の急成長などから、我が国の大都市圏の国際競争力の強化が不可欠
- このためには、広く世界から人、モノ、金、情報呼び込むとともに、大都市圏の魅力を高め、諸外国を惹きつける拠点として、大都市圏の成長を促す戦略を明確化する必要
- 都府県を越えて広域にわたる大都市圏の機能を最大限発揮させるためには、拠点都市の機能向上や、拠点間ネットワークの強化による効率的な圏域形成が必要
- 従来の施策体系を越えて、ハード・ソフトが一体となった成長戦略を実施に移すための措置や、官民連携による圏域全体のガバナンス・合意形成のあり方などに検討の重点を移していく必要

【平成22年度テーマ⑥】LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果

担当局等

都市・地域整備局

政策の効果等

評価の目的

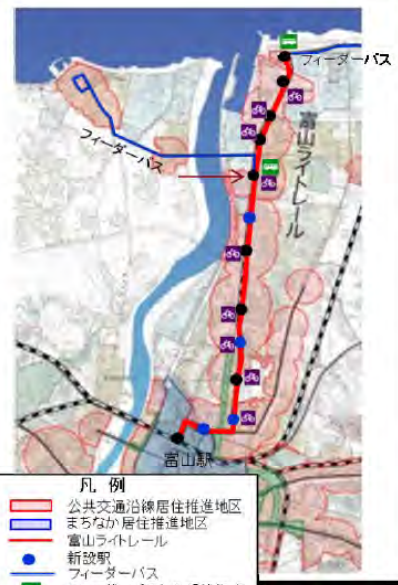
集約型のまちづくりを実現する上で、LRT等の都市交通整備は重要であり、国としてもLRTプロジェクトやLRT総合整備事業による一体的な支援を実施している。これらを踏まえて、LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果を評価することで、今後の施策の推進に反映させる

対象とした施策の概要

○集約型都市構造実現のための、まちづくりと一体となったLRT等都市交通の整備



集約型都市構造を支える基幹公共交通としてのLRT導入

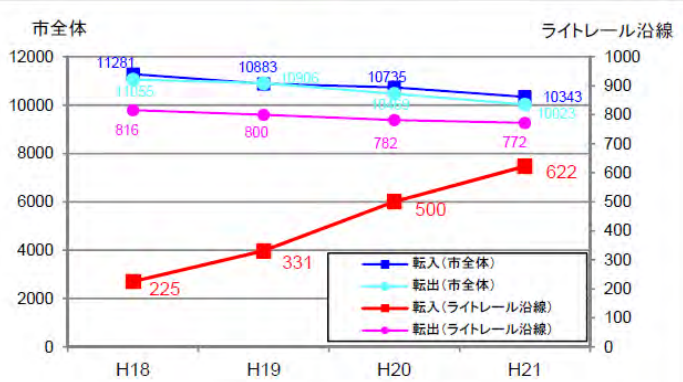


- 凡例
- 公共交通沿線居住推進地区
 - まちなか居住推進地区
 - 富山ライトレール
 - 新設駅
 - フィーダーバス
 - フィーダーバスとの乗換拠点
 - 自転車駐輪場

富山ライトレールとまちづくり施策の一体的な実施

評価結果の概要

富山市の事例においては、コンパクトなまちづくりの観点から、市全体では減少傾向にある転入者数について沿線では増加傾向であること、沿線地価の下げ止まり、沿線就業者数の増加等、集約型のまちづくりへの効果が確認できたとともに、少子高齢化への対応の観点からは、高齢者等の外出機会の増加等の効果が確認できた。



富山市における転出入者数の比較 (市全体とライトレール沿線)

主な課題

●国内で導入を計画している都市においては、導入に向けた合意形成の取り組みが行われている



今後の対応方針

●LRTプロジェクトやLRT総合整備事業による一体的な支援を引き続き実施

●LRT等の導入に向けたノウハウをガイドライン等により提供する必要がある

【平成22年度テーマ⑦】都市再生の推進

担当局等

都市・地域整備局

政策の効果等

【対象施策】平成14年度創設以来の各種都市再生関連施策(税制・金融・財政支援、規制緩和)

【評価の視点】

○民間の活力を中心とした都市再生

○公共施設整備と民間活力の連携による全国都市再生

○都市再生関連施策により、集中的かつ効率的な都市再生が進められているか

○都市再生関連施策により、地域の特色に応じたまちづくりが進められているか

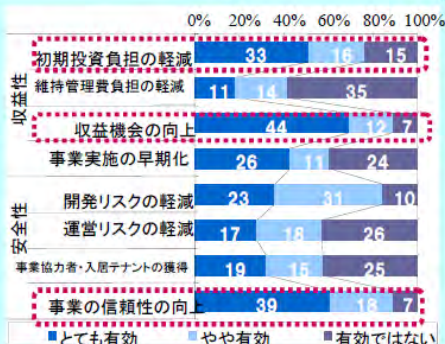
【評価の例】

集中的かつ効率的な都市再生

○分析例

都市再生関連施策を活用した効果

・民間事業者は、都市再生関連施策の活用による収益機会や事業信頼性の向上を高く評価



○分析例

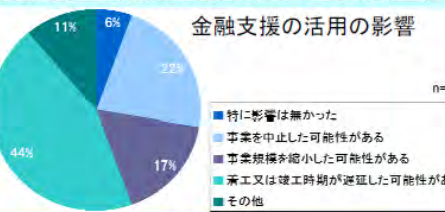
都市再生緊急整備地域

金融支援
税制措置
規制緩和

社会的派生効果
「都市の更新・機能強化効果」
地域に不足していた新たな機能の付加
・文化施設の整備、歴史的景観の復旧(丸の内パークビルディング)
・コンファレンスセンターの整備(大手町地区再開発)
最先端技術の実用化
・世界最高レベルの環境技術・機能導入(清水建設本社ビル)
公共空間の複合利用・有効活用
・道路空間の広場への転用(日本郵政北海道支社建替)

○分析例

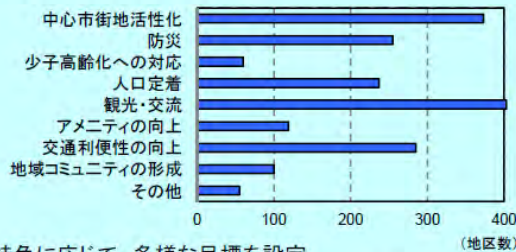
・民間事業者の8割以上が、金融支援が活用できなかった場合、事業推進に対して影響(事業中止・縮小・着工遅延等)があると回答



地域の特色に応じたまちづくり

○分析例

全国の市区町村の51%で都市再生整備計画を作成、支援実施
都市再生整備計画の目標の多様さ



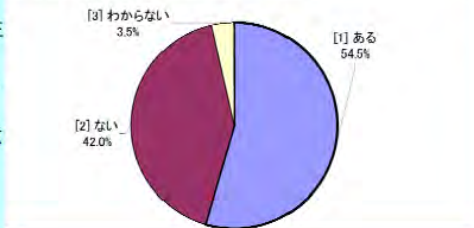
・地域の特色に応じて、多様な目標を設定
・様々なまちづくりの課題に対応した都市再生に活用

○分析例

住民等の発想・発意を活かした事業を実施したかどうかを整理

当該地区では、住民等(住民や市民団体、商工会等のまちづくり関連団体等)の発想・発意を活かした事業がありましたか?(1つだけ選択)

・半数以上の地区で、住民等(住民や市民団体、商工会等のまちづくり関連団体等)の発想・発意を事業に反映



【評価のまとめ】

- 事業者は、都市再生緊急整備地域における都市再生関連施策に関し、初期投資負担の軽減、収益機会の向上、事業の信頼性の向上、といった効果を認識。
- 都市再生関連施策は、都市の更新・機能強化効果などの社会的派生効果をもたらすとともに、事業の着工時期等に影響を与え、民間の事業を後押しする効果がある。
- 事業者は、いずれの都市再生関連施策に関しても、資料作成費用や手続きに要する時間など手続き面のコストについて改善を望む声が多い。

- 都市再生整備計画は、全国の市区町村の51%で作成、支援実施されており、都市再生整備計画区域においては、地域の特色に応じて多様な目標を設定し、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生が、行政・住民や民間の連携・協働の下、進められつつある。

主な課題

●アジア諸都市の台頭により、我が国都市の相対的な地位の低下が懸念される中、国の成長を牽引する大都市について、官民が連携して市街地の整備を推進し、海外から企業・人等呼び込むことにより、大都市の再生を図ることが喫緊の課題

●少子高齢化や人口減少の進展、国・地方を通じた財政状況の悪化といった状況の中、都市の魅力を向上させていくためには、行政だけではなく、企業やNPO等の民間主体のまちづくりへの積極的な参画を促し、官民連携によるまちづくりを推進することを通じて、自発的・自立的に地域のポテンシャルを活性化させていくことが重要

今後の対応方針

国の成長力を牽引する大都市の再生

- 都市開発事業の実施主体である民間事業者とこれを後押しする国・地方公共団体とが連携して各種施策を集中的に実施する体制
- 都市開発事業に対する資金供給の円滑化のための金融環境の整備
- 旺盛な民間活力を活用するため、企業の財務状況等を踏まえた都市開発事業の有効なインセンティブの付与
- 都市再生関連施策の迅速化

都市の魅力の向上

- 市町村による個性あるまちづくり
- 立ち上がりが困難な都市開発事業への財政面・ノウハウ面などの支援

民間主体の参画によるまちづくりの推進

- 地域において様々な分野で活動するNPO等の民間主体とも積極的に連携した、きめ細やかな施策の展開
- 官民連携によるまちづくりを推進するための新たな枠組み

【平成22年度テーマ⑧】住生活基本計画(全国計画)

担当局等
住宅局

政策の結果等

評価の目的・手法

- 住宅政策の「量」から「質」への転換を図るため制定された「住生活基本法」に基づき、「住生活基本計画(全国計画)」(平成18年9月閣議決定)を策定。
- 計画については、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行うこととしており、新たな住生活基本計画の策定に向け、現行計画における目標の達成状況等について評価を行う。
- 成果指標の達成状況の分析・評価を通じて、4つの目標の達成状況の評価を行う。

評価結果

目標1 良質な住宅ストックの形成及び将来世代への承継

順調に進んでいるが、依然耐震性不十分な住宅ストックの存在、老朽マンションの増加等の課題があり、引き続き、住宅の耐震化、マンション管理の適正化、省エネ化、リフォームの促進等の取組を推進する必要がある。

【主な成果指標の達成状況等】

● ストックの省エネルギー対策率

目標: ストック 18%(平15)→40%(平27) 現状: 21%(平20)
新築 32%(平16)→50%(平20) 現状: 39%(平20)

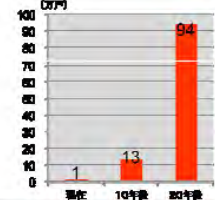
● 適正な修繕積立金を設定しているマンションの割合

目標: 20%(平15)→50%(平27) 現状: 37%(平20)

【住宅性能評価における省エネ判断基準適合率の推移】



【築50年超の分譲マンション数】



目標2 良好な居住環境の形成

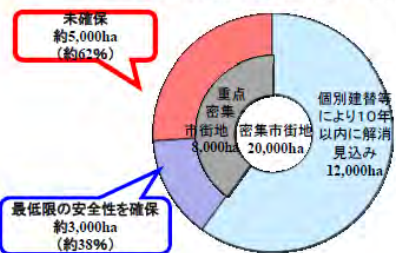
概ね順調に進んでいるが、依然未整備の重点密集市街地の存在等の課題があり、密集市街地のさめ細かな整備等の取組を推進する必要がある。

【主な成果指標の達成状況等】

● 重点密集市街地の整備率

目標: 0%(平14)→概ね100%(平23) 現状: 約38%(平21)

【密集住宅市街地の現状と整備の見通し】



目標3 国民の多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備

既存住宅流通・リフォーム市場は、情報不足等による消費者の不安を解消するには不十分な状況にあり、市場の環境整備等の取組を一層推進する必要がある。

【主な成果指標の達成状況等】

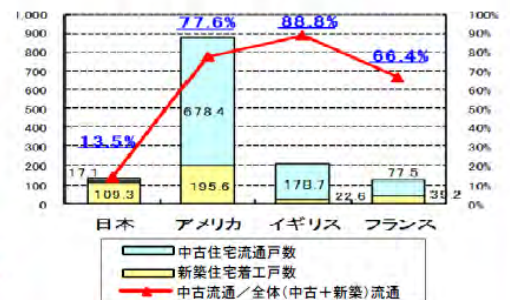
● 住宅性能表示の実施率(新築)

目標: 16%(平17)→50%(平22) 現状: 19%(平20)

● 既存住宅の流通シェア

目標: 13%(平15)→23%(平27) 現状: 13.5%(平20)

【既存住宅流通シェアの国際比較】



目標4 住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

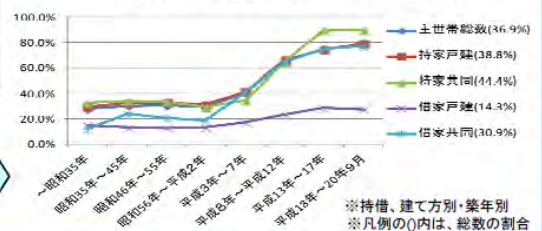
高齢者のいる住宅のバリアフリー化が依然低水準等の課題があり、住宅セーフティネットの更なる充実を図る必要がある。

【主な成果指標の達成状況等】

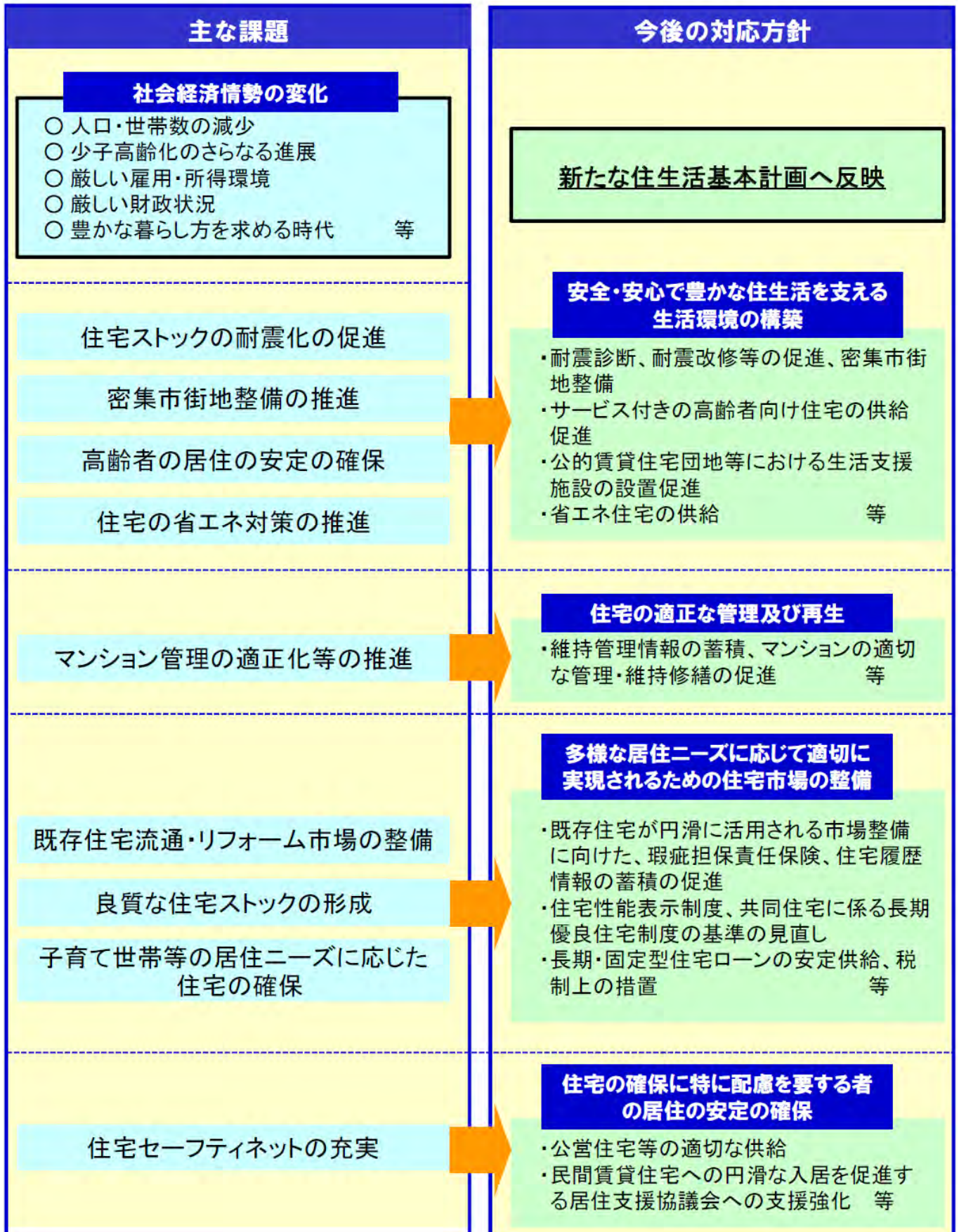
● 高齢者のいる住宅のバリアフリー化率

目標: 一定29%(平15)→75%(平27) 現状: 36.9%(平20)
高度6.7%(平15)→25%(平27) 現状: 9.5%(平20)

【高齢者のいる住宅の一定のバリアフリー化率】



◆現行計画の実施結果及び社会経済情勢の変化等を踏まえ、新たな住生活基本計画（全国計画）を策定（計画期間：H23～32）



【平成22年度テーマ⑨】**鉄道の安全施策**

担当局等
鉄道局

評価の目的・評価の手法等

評価の目的

福知山線列車脱線事故等の重大な事故の発生を踏まえ、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」の制定(平成18年)等の措置を講じたことを受け、評価を実施することとしたものである。

なお、同法附則第8条において、「政府は、この法律の施行後5年を目途として、この法律による改正後の規定の実施状況を勘案し、必要があると認められるときは、当該規定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ものとする。」と規定されていることを踏まえ、同法施行の5年後である平成23年度に適切な対応をとることができるよう、平成22年度に評価をとりまとめることとしたものである。

- ① 鉄道事業法等の改正に基づく施策の評価
- ② 踏切道改良促進法の改正に基づく施策の評価

政策レビュー概要(流れ)

- ・運転事故の発生状況
- ・国の施策の概要

安全を確保するための国の施策

政策レビュー対象項目の施策

- ・福知山線列車脱線事故等の発生を受け実施した**鉄道事業法等の改正**
- ・5年毎に改正を行っている**踏切道改良促進法の改正**

政策レビュー対象項目以外の各種施策

- ・鉄道事業法による他の規制(施設の完成検査、車両の確認等)
- ・運転免許制度、火薬類等の運搬規則による規制
- ・道路交通法による通行者に対する規制(踏切の一旦停止義務等)
- ・営業法等による第三者に対する線路内立入や施設損壊行為の禁止
- ・事故の原因究明と再発防止対策
- ・新技術の研究開発等

評価概要

評価1 法令改正事項の対応状況を分析

※. 安全統括管理者、運転管理者の選任状況や 鉄道事業者の安全意識等の変化の状況

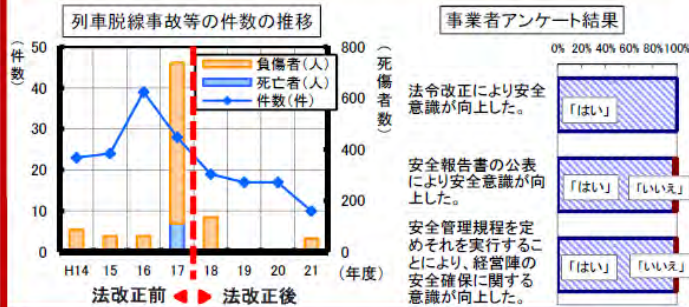
評価2 最終結果である事故の発生状況を分析

※. 政策レビュー対象項目と直接関連する事故は、列車事故(衝突、脱線等)、及び踏切事故であるが、他の事故についても、当該施策と関連すること等から事故全体を分析。

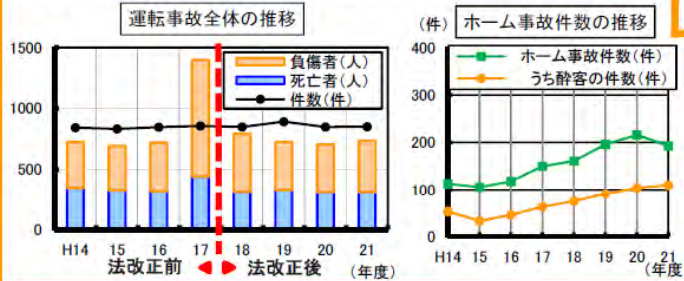
評価の視点①	評価の視点②	評価手法①	評価手法②
鉄道事業法等の改正事項を適切に実施しているか。	乗客の死亡事故は発生したか。 また、運転事故件数は減少したか。	安全統括管理者の選任等、鉄道事業法の改正により、新たに義務付けられた事項の実施状況を調査。	運転事故の発生状況を調査。
鉄道事業者の安全意識が向上したか。		アンケートにより鉄道事業者の安全意識を調査。	
鉄道事業法等に改正に伴う関連施策により安全性の向上が図られたか。		保安設備の設置状況、保安監査実施状況等を調査。	
安全関連設備投資が適切に行われているか。		安全関連設備投資額を調査。	
踏切道改良促進法に基づく対応により踏切道の改良が進捗したか。	踏切事故は減少したか。	踏切道の改良の状況を調査。	

評価結果と課題

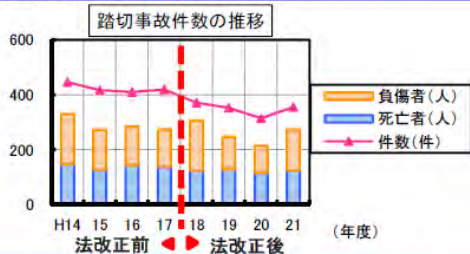
1 平成18年以降、列車脱線事故等の発生件数は大幅に減少した。しかしながら、重大事故が発生すると、甚大な人的被害を生ずるおそれがあることから、引き続き重大事故の防止対策を推進する必要がある。



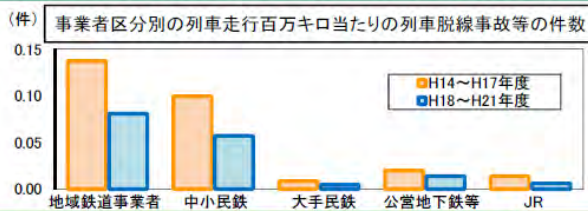
2 運転事故全体の件数は、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向にある。これは、近年、酔客等のホーム事故が増加しているためであり、ホーム事故の対策を推進する必要がある。



3 平成18年度から21年度までの踏切事故件数は、14年度から17年度までと比べ、1割以上減少した。しかしながら、依然として運転事故全体の約4割を占めており、引き続き、対策を推進する必要がある。



4 平成18年度から21年度までの列車脱線事故等の発生率は、14年度から17年度までと比べ、低くなっている。しかしながら、地域鉄道事業者の事故発生率は他に比べ高く、特に線路等に原因のある列車脱線事故等が多いことから、線路等が適切に管理・更新されるよう、引き続き対策を推進する必要がある。



今後の対応方針

① 重大な事故の防止に向けた対応

発生した事故の再発防止のみならず、以下の取組み等を行い、重大事故の未然防止を図ることが必要である。

〔国の技術基準〕

事故に加えてインシデント等の分析・検討を行い、所要の改正を継続していくことが必要である。また、一層の安全性の向上が図られるよう、より望ましい安全性の向上のために推奨される事例を示すことが必要。

〔インシデント情報等の収集・分析による対応の実施〕

鉄道事業者に対し、いわゆる「ヒヤリ・ハット情報」を含むインシデント情報等の収集等により、事故の未然防止を図るよう、引き続き、指導することが必要。

〔事後チェックの強化並びに鉄道事業者への情報提供等〕

保安監査等を充実・強化して実施するとともに、鉄道事業者に対し内部監査の実施を指導。また、鉄道事業者の安全確保のための取組みが適切に行われるよう、事故防止に有効な情報を有益な形で鉄道事業者等に提供することが必要。

② 運転事故を減少させるための取組み

以下のホーム事故の対策を推進することが必要。

- ホームドア等の整備
- 非常押しボタン、転落検知マットの整備
- 利用者の理解と協力を得るための取組みの強化



③ 踏切事故の減少等に向けた対応

- 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 踏切保安設備の整備の促進及び踏切道の統廃合の促進
- 情報技術を活用した踏切事故の防止や、踏切通行者に対する交通安全意識の向上のための広報活動等を強化するとともに、学校等における教育を推進

④ 地域鉄道の安全確保

高齢化社会を迎える我が国にあっては、公共交通の重要性が益々高くなっているが、地域鉄道事業者の多くは、赤字経営で施設の老朽化等が進み、事故率も他の事業者より高くなっている。

路線が存続される場合には、鉄道施設の適切な更新等を図り、安全な運行が継続されることが必要不可欠であり、国として、地域鉄道事業者の安全性向上のための投資等を支援する必要がある。

第3章 政策アセスメント

平成22年8月31日に、平成23年度予算概算要求、税制改正要望等に係る32件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

(評価書等は本報告書の別冊及び国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/>)

政策アセスメント 施策一覧 (平成23年度予算概算要求等関係)	
施策等名	
政策目標 1. 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進	
1	サービス付き高齢者住宅の供給支援制度等の新設による、高齢者等居住安定化推進事業の拡充
2	マンション再生環境整備事業(仮称)の創設
政策目標 2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現	
3	電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業
4	節水促進施策の推進
5	気候変動の影響による大渇水の被害軽減方策となる基本的な水利用調整方法の構築
6	水インフラの国際展開支援と世界的な水問題への対応の推進
7	下水道革新的技術実証事業の創設
政策目標 3. 地球環境の保全	
8	モーダルシフト等推進事業の創設
政策目標 4. 水害等災害による被害の軽減	
9	津波警報、緊急地震速報等の高度化
政策目標 5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保	
10	海洋権益を保全するための海洋調査等の推進(海洋調査能力の向上)
政策目標 6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	
11	港湾経営の民営化
12	内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策の創設
13	国際コンテナ戦略港湾における総合的な施策の創設
14	着地型旅行商品流通促進支援事業
15	スポーツ観光支援事業
16	ユニバーサルツーリズムネットワーク構築支援事業
17	バランスシートの改善による関西国際空港の積極的強化
政策目標 7. 都市再生・地域再生等の推進	
18	交通・まちづくりの一体的、総合的な推進
19	環境共生型都市開発プロジェクトの国際展開支援の推進
20	大都市の国際競争力強化に向けた戦略的プロジェクトへの支援
政策目標 8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上	
21	地域公共交通確保維持改善事業(仮称)の創設
政策目標 9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護	
22	社会資本の施設横断的な予防保全マネジメントの確立
23	官民連携による民間資金を最大限活用した成長戦略の推進
24	マクロ経済政策と連携した土地政策推進のための不動産動向指標等の構築
25	官民連携による海外プロジェクトの推進
26	成長戦略の担い手たる建設産業の育成支援策の創設
27	建設工事に係る新たな下請債権保全策の導入
28	既存測量成果活用モデル事業(仮称)の創設
29	即戦力を備えた船員の養成に向けた内航用練習船の整備
政策目標 10. 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備	
30	大都市圏戦略推進事業の創設
31	「新しい公共」育成支援事業の創設 ①地方公共団体が「新しい公共」活動主体の認定を行うための法律の整備 ②「新しい公共」分野への投融資を行うファンド造成支援制度の創設 ③「新しい公共」活動主体に対して経営支援を行う中間支援組織の育成支援制度の創設
32	地域の民間団体と地方公共団体の協働による広域的地域戦略の推進

※政策目標 11、12、13については、該当する政策アセスメント評価書(個票)が今回なかった。

第4章 個別公共事業評価

平成21年度は、平成22年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に1月末に新規事業採択時評価10件、再評価184件を行った。また補助事業等を対象に年度末に新規事業採択時評価55件、再評価68件(うち5件は評価手続き中)及び完了後の事後評価94件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち1事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。

平成22年度は、平成23年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に1月末に新規事業採択時評価14件、再評価325件を行った。また補正事業等を対象に年度末に新規事業採択時評価70件、再評価125件(うち8件は評価手続き中)及び完了後の事後評価64件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち3事業を中止することとした。なお、上記のうち、政府予算案閣議決定時に予算措置を公表する事業については、概算要求時に評価を行った。

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

第5章 個別研究開発課題評価

平成21年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了時評価」をそれぞれ71件、1件、27件実施した。

また、平成22年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了時評価」をそれぞれ115件、1件、62件実施した。

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

第6章 規制の事前評価(RIA)

平成21年6月に、「規制の事前評価(RIA)に関する国土交通省政策評価実施要領」を策定し、平成22年度は、6件の評価を行った。

これにより、平成19年10月の義務付け以降平成23年3月末までに実施した規制の事前評価(RIA)は、合計31件となった。

個別の評価結果については、本報告書の別冊又はホームページに掲載(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000006.html)

。

RIA実績整理表(平成19年10月以降)

	件名	法令レベル	担当部局	評価書公表日	本案
1	気象業務法の一部を改正する法律案	法律	気象庁	平成19年10月11日	①地震動及び火山現象の予報及び警報 ②電気事業者が行う気象観測に係る規制緩和
2	国土交通省設置法等の一部を改正する法律案	法律	運輸安全委員会 設置準備室	平成20年1月28日	①報告徴収制度
3	観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律案	法律	観光部門	平成20年1月28日	①認定観光圏案内所の名称制限 ②旅館業者に対する旅行業法の規制緩和 ③報告徴収制度
4	地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律案	法律	都市局	平成20年1月28日	①建造物の増改築にかかる届出制度 ②農用地区域内の開発行為の許可基準の変更 ③計画区域内の用途制限等の緩和 ④指定法人制度
5	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案	法律	鉄道局	平成20年1月28日	①報告徴収制度
6	海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成20年2月4日	①航海命令の範囲拡大 ②船舶譲渡の際の届出制度 ③報告徴収及び立入検査 ④書類の備置義務 ⑤労働時間の延長の限度義務への適合義務 ⑥休憩時間等にかかる使用者に対する義務付け ⑦労働条件明確化にかかる使用者に対する義務付け
7	港湾法の一部を改正する法律案	法律	港湾局	平成20年2月4日	①非常時に防災区域内の土地・物件を収用
8	長期優良住宅の普及の促進に関する法律案	法律	住宅局	平成20年2月25日	①報告徴収制度
9	領海等における外国船舶の航行に関する法律案	法律	海上保安庁	平成20年2月25日	①外国船舶に対する立入検査 ②外国船舶に対する退去命令
10	エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案(エネ庁主管)	法律	住宅局	平成20年3月3日	①第一種特定建築物に係る命令制度 ②第二種特定建築物に係る届出の義務付け ③住宅事業建築主に対して省エネを促す措置 ④登録制度の創設 ⑤報告徴収及び立入検査制度の拡充
11	空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成20年3月6日	①指定法人制度 ②安全保安管理規程の作成及び届出の義務付け
12	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	総政局	平成20年8月8日	①ふん尿等排出に係る規制緩和
13	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	住宅局	平成20年8月13日	①戸開走行保護装置の設置の義務付け ②地震時等管制運転装置の設置の義務付け
14	高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案	法律	住宅局	平成21年1月26日	①報告徴収制度の創設
15	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案	法律	海上保安庁	平成21年2月9日	①航路における一般的な航法の見直し ②特定の海域における航法の見直し ③船舶の安全な航行を援助するための措置 ④航路通報・指示対象船舶の拡大 ⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化 ⑥船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置 ⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令
16	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案	法律	自動車交通局	平成21年2月9日	①特定地域における道路運送法の特別制度の導入 ②認定事業者に対する報告徴収制度の導入
17	成田国際空港株式会社法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成21年3月2日	①成田国際空港株式会社の総株主の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止 ②成田国際空港株式会社の総株主の一定割合以上の議決権の保有の届け出
18	都市再生特別措置法施行令及び都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	都市局	平成21年6月25日	①重要説明事項の追加
19	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案	法律	総合政策局 海事局 海上保安庁	平成22年1月27日	①一定の海域における一定の油の積載禁止の規定の新設 ②船舶間貨物油積替作業手引書の備置義務等の新設 ③船舶間貨物油積替えを行う場合の事前通報義務の新設及び同積替えによる油の排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令の新設 ④基準適合燃料油以外の燃料油を使用する船舶の船長に対する国土交通大臣への通報義務の新設 ⑤燃料油変更作業手引書の備置義務等の新設 ⑥揮発性物質放出防止措置手引書の備置義務の新設 ⑦窒素酸化物の放出規制対象となる原動機の追加 ⑧一定の船舶の船舶所有者に対するオゾン層破壊物質を含む設備の一覧表及びオゾン層破壊物質記録簿の備置義務の新設
20	排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律案	法律	河川局 港湾局	平成22年2月8日	①低潮線保全区域の指定及び当該区域における行為規制 ②特定離島港湾施設の周辺の水域の占用の許可等
21	航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成22年2月15日	①准定期運送用操縦士の資格の創設 ②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設 ③航空身体検査証明の有効期間の適正化
22	賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律案	法律	住宅局	平成22年2月22日	①家賃債務保証業の登録制度の創設 ②家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設 ③家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設
23	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案	法律	河川局	平成22年2月22日	緊急調査のための土地の立入り等
24	国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案	法律	自動車交通局	平成22年3月4日	①コンテナに関する情報の伝達制度の創設 ②トラック事業者の遵守事項等の規定
25	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	総合政策局 海事局	平成22年3月24日	①船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化 ②船舶の燃料油の基準のうち硫黄分濃度の基準の強化 ③船舶において焼却が禁止されるものの対象の拡大

26	河川法施行令の一部を改正する政令案	政令	河川局	平成22年12月10日	都道府県知事が許可している水利使用により取水した流水のみを利用する発電による水利使用については、特定水利使用から除外することとし、従属元の水利使用の許可権者と従属発電のための水利使用の許可権者を一本化。
27	港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案	法律	港湾局	平成23年2月3日	①港湾運営会社[埠頭会社]の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止 ②港湾運営会社[埠頭会社]の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出
28	都市再生特別措置法の一部を改正する法律案	法律	都市局	平成23年2月7日	①公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る手続きの緩和 ②道路の上空等における建築物の建築等に係る手続きの緩和 ③道路占用許可に係る手続きの緩和 ④都市再生整備推進法人の指定要件の緩和
29	高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案	法律	住宅局	平成23年2月7日	名称の使用制限の創設
30	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	住宅局	平成23年2月14日	①構造関係規定の一部について、現行と同等以上に安全な方法でもよいこととする。(緩和) ②太陽光発電設備については、電気事業法において安全性が担保されるため、当該設備を建築基準法が適用される工作物から除外する。(緩和) ③耐久性等関係規定以外の仕様規定は、時刻歴応答解析によってその規定に係る安全性が検証できる規定であるため、当該計算を行って大臣認定を受けた工作物について、当該規定の適用を除外する。(緩和)
31	航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成23年3月8日	①准定期運送用操縦士の資格の創設(規制の緩和) ②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設(規制の創設) ③航空身体検査証明の有効期間の適正化(規制の緩和及び規制の強化・拡充)

第7章 租税特別措置等に係る政策評価

平成22年度税制改正大綱(平成21年12月22日閣議決定)において、すべての租税特別措置について抜本的に見直しを行い、その抜本的な見直しに関しては「政策評価を厳格に行う」とされたことを受け、平成22年5月、行政評価法施行令及び政策評価基本方針の改正、また、「租税特別措置等に係る政策評価の実施に関するガイドライン」(平成22年5月28日政策評価各府省連絡会議了承)が策定され、租税特別措置等に係る政策評価が導入された。

国土交通省においても、平成23年度税制改正要望に際し、事前評価46件、事後評価2件を実施した。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000001.html)。

租税特別措置等を対象として事前評価した政策

No.	評価対象政策
1	試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除
2	海外インフラプロジェクト準備金の創設
3	コンセッション方式の導入に伴う償却方法の創設(事業権(仮称)の償却可能化)
4	中小企業等基盤強化税制(経営革新計画)
5	中小企業等の貸倒引当金の特例(法人税)
6	商工組合等の留保所得の特別控除(法人税)
7	投資法人の導管性要件である投資口国内50%超募集要件の見直し
8	戦略核都市圏広域連携推進機構(仮称)に係る特例措置の創設
9	「新しい公共」によるコミュニティ活動支援ファンドへの投資に対する特例措置の創設
10	大都市圏の新たな政策区域に係る事業用資産の買換特例措置

11	関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設に係る特別償却制度
12	半島振興対策実施地域における工業用機械等の特別償却制度
13	過疎地域における事業用資産の買換えの場合の課税の特例措置
14	振興山村における工業用機械等の特別償却
15	過疎地域における事業用設備等に係る特別償却
16	特定都市再生緊急整備地域（仮称）に係る課税の特例措置
17	都市再生促進税制
18	まち再生促進税制
19	都市の再生を図るための新たな金融支援に関連する特例措置
20	認定事業用地適正化計画に基づく土地等の交換等に係る特例措置
21	まちづくりを担う法人に対する支援税制
22	エネルギーの共同利用のための設備等を取付した場合の特別償却又は税額の特例控除
23	市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置
24	特定民間再開発事業の建築物等における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
25	市街地再開発事業により建築された施設建築物の取得者に対する割増償却制度
26	離島振興対策実施地域における工業用機械等に係る特別償却制度
27	奄美群島における工業用機械等に係る特別償却制度
28	小笠原諸島における旅館業建物等に係る特別償却制度
29	下水道資源の利活用のための設備等を取付した場合の税制上の特例措置
30	雨水貯留浸透施設に係る割増償却制度の延長
31	サービス付き高齢者住宅（仮称）供給促進税制
32	グリーン投資減税（旧エネルギー需給構造改革推進投資促進税制）
33	バリアフリー法に基づく認定特定建築物に係る特例措置
34	認定建替計画（特定防災機能向上型）に係る事業用資産の買換え特例の延長
35	防災街区整備事業に係る事業用資産の買換え特例等の延長
36	事業基盤強化設備を取付した場合等の特別償却又は税額控除の延長
37	特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長及び拡充
38	内航環境低負荷船の特別償却制度の延長及び拡充
39	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例（トン数標準税制）の拡充
40	国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための特別償却制度の創設
41	国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の拡充
42	持株会社の設立による関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合に係る特例措置の創設
43	特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
44	国際競争力強化及び環境負荷低減に資する物流効率化施設に係る割増償却制度
45	特定の事業用資産の買換え等の特例措置
46	地震防災対策用資産の取得に関する特例措置

租税特別措置等を対象として事後評価した政策

No.	評価対象政策
1	新幹線鉄道大規模改修準備金
2	船舶の定期検査に係る特別修繕準備金

参考

- 1 国土交通省政策評価基本計画
- 2 平成 22 年度国土交通省事後評価実施計画

※上記については、平成 22 年度末現在のものである。

参考1

国土交通省政策評価基本計画

平成22年7月

国土交通省

国土交通省政策評価基本計画

目次

はじめに	1
I 基本的な考え方	1
II 計画期間	2
III 政策評価の実施に関する方針	2
1 基本的な考え方	2
2 政策評価の方式	3
(1) 基本的な3つの方式	3
(2) 政策の特性に応じた方式	3
IV 政策評価の観点に関する事項	4
V 政策効果の把握に関する事項	5
VI 事前評価の実施に関する事項	5
1 政策アセスメント（事業評価方式）	5
(1) 対象とする施策等	5
(2) 取組方針	6
(3) 留意事項	6
2 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）	6
(1) 対象とする公共事業	6
(2) 取組方針	6
3 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）	7
(1) 対象とする研究開発課題	7
(2) 取組方針	7
4 規制の事前評価（R I A）（事業評価方式）	7
(1) 対象とする施策等	7
(2) 取組方針	7
(3) 留意事項	7

5	租税特別措置等に係る事前評価（事業評価方式）	8
	(1) 対象とする租税特別措置等	8
	(2) 取組方針	8
VII 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項		8
1	政策チェックアップ（実績評価方式）	8
	(1) 対象とする政策	8
	(2) 業績指標等	9
	(3) 取組方針	9
	(4) 留意事項	9
2	政策レビュー（総合評価方式）	9
	(1) 対象とするテーマ	9
	(2) 実施時期等	9
	(3) 取組方針	10
	(4) 留意事項	10
3	個別公共事業の再評価（事業評価方式）	10
	(1) 対象とする公共事業	10
	(2) 取組方針	11
4	個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）	11
	(1) 対象とする公共事業	11
	(2) 取組方針	11
5	個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）	11
	(1) 対象とする研究開発課題	11
	(2) 取組方針	11
6	個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）	12
	(1) 対象とする研究開発課題	12
	(2) 取組方針	12
7	租税特別措置等に係る事後評価（事業評価方式）	12
	(1) 対象とする租税特別措置等	12
	(2) 取組方針	12
8	「成果重視事業」の事後評価	12
9	法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等	12
VIII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項		13
1	国土交通省政策評価会	13
2	事業評価監視委員会	13

3	外部評価委員会	13
4	その他専門的知見からの意見・助言の聴取	13
Ⅸ 政策評価の結果の政策への反映に関する事項		14
1	評価結果の反映	14
2	反映状況の報告	14
Ⅹ インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項		14
1	公表内容	14
2	公表方法	14
3	国民の意見・要望の受付	15
Ⅺ 政策評価の実施体制に関する事項		15
1	主要事項の決定	15
2	政策評価の実施主体	15
3	政策レビューに関する検討会	15
4	政策評価連絡会	16
5	公共事業評価システム検討委員会	16
6	政策統括官（政策評価）の役割	16
Ⅻ その他政策評価の実施に関し必要な事項		16
1	施策等の特性を踏まえた運用	16
2	評価制度の継続的改善等	17
3	地方公共団体等への配慮	17
4	政策評価に関する調査研究等	17
5	情報公開法との整合性確保	18
別紙 政策目標及び施策目標		19

〔策 定 平成 14 年 3 月 22 日〕

〔最終変更 平成 22 年 7 月 23 日〕

国土交通省政策評価基本計画

はじめに

国土交通省は、政策評価を、21 世紀型国土交通行政を目指す改革の重要な手段の一つとして位置付け、これを積極的に取り入れることにより、国民の立場に立った、真に必要な施策等の企画立案・実施に向けた省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指してきたところである。このような政策評価の実施により政策のマネジメントサイクルを確立し、その結果、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、政策の意図と効果を国民に対して明確に説明するほか、設定した目標を実現するための努力を尽くすことにより、政策の質が高められてきたところである。

今後も、国土交通省は、目標を持った行政運営や政策のマネジメントサイクルの確立が、職員の意識の向上を通じた組織の活性化につながるよう、政策評価を前向きなものとして捉え、引き続きこれを積極的に推進することとする。

I 基本的な考え方

国土交通省は、平成 14 年 4 月から「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(平成 13 年法律第 86 号。以下「行政評価法」という。)に基づく政策評価を実施している。

その実施に当たっては、国土交通省の使命を踏まえて政策を評価し、その評価結果を政策に適切に反映することを通じて戦略的な政策展開を図り、国民の視点に立った政策運営やサービスの提供に努めて、国民生活の質の向上、社会経済の発展に寄与していくことが重要である。このため、国土交通省は、以下の事項を目的として政策評価を実施する。

①国民本位の効率的な質の高い行政の実現

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

②成果重視の行政の推進

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

③国民に対する説明責任の徹底

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

「国土交通省政策評価基本計画」（以下「基本計画」という。）は、以上のような基本的な考え方の下で、行政評価法第 6 条第 1 項に基づき、また、「政策評価に関する基本方針」（平成 17 年 12 月 16 日閣議決定。以下「基本方針」という。）を踏まえて、国土交通省が実施する政策評価について、その評価の観点、政策効果の把握、事前評価の実施等、評価の実施に関する基本的な事項を明らかにするものである。

具体的な評価の実施手順等については、基本計画実施のために別途定める「国土交通省事後評価実施計画」（以下「実施計画」という。）、「国土交通省政策評価実施要領」（以下「政策評価実施要領」という。）、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る完了後の事後評価実施要領」、「国土交通省研究開発評価指針」、「規制の事前評価（RIA）に関する国土交通省政策評価実施要領」（以下「RIA実施要領」という。）及び「租税特別措置等に係る政策評価に関する国土交通省政策評価実施要領」による。

II 計画期間

本基本計画の計画期間は、平成 21 年度から平成 25 年度までの 5 年間とする。

III 政策評価の実施に関する方針

1 基本的な考え方

国土交通省は、政策評価を実施することにより、評価の結果を新たな政策の企画立案に反映し、政策の改善策を検討する。

これにより、「政策の企画立案(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→政策の改善・反映(Action)」という政策のマネジメントサイクルを有効に機能させ、成果を重視した行政運営を推進する。

2 政策評価の方式

(1) 基本的な3つの方式

「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」及び「政策レビュー」の3つの方式を基本とし、これらの方式を相互に有機的に連携させ、省の主要な政策分野を対象として政策評価を実施する。

ア 政策アセスメント(事業評価方式)

新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明する。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策等を厳選する。

イ 政策チェックアップ(実績評価方式)

省の主要な行政目的に係る政策目標をあらかじめ設定し、それに対する業績を測定し、その達成度を評価する。政策チェックアップを全省的に実施することにより、成果重視の行政運営を推進するとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民に分かりやすく示す。

ウ 政策レビュー(総合評価方式)

実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、それらが目的に照らして所期の効果をあげているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見する。特定のテーマについて掘り下げた政策レビューを実施することにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得る。

(2) 政策の特性に応じた方式

上記3方式に加えて、政策の特性を踏まえ、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等について、政策評価を実施する。

ア 個別公共事業評価(事業評価方式)

新規事業の採択時に実施する評価(新規事業採択時評価)、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採択後長期間が経過している事業等について実施する評価(再評価)、及び事業完了後に実施する評価(完了後の事後評価)を実施する。

イ 個別研究開発課題評価(事業評価方式)

新規に研究開発を開始しようとする課題について実施する評価(事前評価)、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない課題について3年程度を目安として実施する評価(中間評価)、及び研究開発が終了する課題について実施する評価(終了時評価)を実施する。

ウ 規制の事前評価(RIA)(事業評価方式)

行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令(平成13年政令第322号。以下「行政評価法施行令」という。)第3条第6号で実施が義務付けられている規制の事前評価(RIA)を実施する。なお、基本方針I4カにおいて努力義務とされている規制の事前評価(RIA)については、実施に努める。

エ 租税特別措置等に係る政策評価(事業評価方式)

行政評価法施行令第3条第7号及び第8号並びに基本方針I4キに規定する租税特別措置等(国税における租税特別措置及び地方税における負担軽減措置等をいう。以下同じ。)に係る事前評価及び基本方針I5カに規定する租税特別措置等に係る事後評価を実施する。

IV 政策評価の観点に関する事項

政策評価の実施に当たっては、評価対象の特性に応じて適切な観点を選択し、総合的に評価するものとする。基本的には、以下の必要性、効率性及び有効性並びに租税特別措置等に係る政策評価にあつては相当性の観点に着目した評価を実施する。なお、政策チェックアップは、主として目標ごとにその達成度を評価する観点から実施する。

ア 必要性の観点

施策等が、政策目標等に照らして妥当性を有しているか、国民や社会のニーズが十分に存在するか、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるか等を明らかにする。

イ 効率性の観点

施策等の効果と当該施策等に基づく活動の費用や社会的費用等との関係を明らかにする。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。

ウ 有効性の観点

施策等が、政策目標等を達成する上でどのように貢献するか、または具体的にどのような効果をあげるのかを明らかにする。

エ 相当性の観点

政策目的実現のための手段として様々なものがある中で、租税特別措置等の手段をとることが必要であり、適切であるか等を説明する。

V 政策効果の把握に関する事項

政策効果の把握に当たっては、以下の点に留意しつつ、評価対象の特性に応じ、適用可能で、かつ、政策効果の把握に要するコスト、得られる結果の分析精度等を考慮した適切な手法を用いる。

ア 可能な限り政策効果を定量的に把握する手法を用いるものとし、これが困難である場合、これがコストとの関係で合理的なものといえない場合、又はこれが政策評価の客観的かつ厳格な実施の確保に結びつかない場合には、政策効果を定性的に把握する手法を用いる。この場合においても、可能な限り客観的な情報・データや事実を用いることに努める。

イ すべてにおいて、初めから高度かつ厳格な手法の画一的な適用を求めるより、簡易な手法であっても、その有用性が認められているものがあれば当該手法を適用し、徐々に知見を蓄積して手法の高度化を進める。

VI 事前評価の実施に関する事項

1 政策アセスメント（事業評価方式）

（1）対象とする施策等

以下に該当する施策等のうち社会的影響の大きいものは必要に応じ政策アセスメントの対象とする。ただし、VI2(1)の施策等、VI3(1)の公共事業及びVI4(1)の研究開発課題は除く。

ア 新たに導入を図ろうとする施策等(予算、税制、財政投融资(政策金融を含む。)、法令等をいう。)

イ 既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

(2) 取組方針

対象となる施策等について、概要、目的(どの政策目標・施策目標・業績指標に関連するか等も含む。)、必要性(社会的ニーズ、行政・国の関与の必要性等も含む。)、効率性(費用、効果等も含む。)、有効性、有識者等の意見等を明らかにし、評価を実施する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る施策等がVII1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該施策等が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該施策等を導入する必要性を論理的に分析する。なお、政策アセスメントを実施した施策等を事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途政策評価実施要領に定める方式により検証する。

2 個別公共事業の新規事業採択時評価(事業評価方式)

(1) 対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

ア 直轄事業

イ 独立行政法人等施行事業(特殊法人又はこれに準ずる法人が行う事業をいう。以下同じ。)

ウ 補助事業等(国庫からの補助(間接補助を含む。)、出資又は貸付に係る事業をいう。ただし、イに該当するものを除く。以下同じ。)

(2) 取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、費用対効果

分析も含め、総合的に実施する。

3 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等（国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象庁気象研究所並びに海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。）が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

4 規制の事前評価（RIA）（事業評価方式）

（1）対象とする施策等

法律又は政令の制定又は改廃により、規制（国民の権利を制限し、又はこれに義務を課する作用）を新設し、若しくは廃止し、又は規制の内容の変更をすることを目的とする施策等を対象とする。

（2）取組方針

対象となる施策等について、規制の目的、内容、必要性、効率性（規制によりもたらされる便益と費用の比較及び当該施策等と代替案との比較を含む。）、有効性等を明らかにし、評価を実施する。

（3）留意事項

評価書においては、当該評価書に係る規制がVII1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状

の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該規制が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該規制を導入する必要性を論理的に分析する。なお、規制の事前評価(RIA)を実施した施策等を、事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途RIA実施要領に定める方式により検証する。

5 租税特別措置等に係る事前評価（事業評価方式）

（1）対象とする租税特別措置等

行政評価法施行令第3条第7号及び第8号に規定する租税特別措置等（法人税、法人住民税及び法人事業税に係る特定の行政目的の実現のために税負担の軽減・繰延べを行う措置の新設、拡充及び延長）を対象とする。ただし、これらの税目以外の税目に係る租税特別措置等を対象とすることを妨げない。

（2）取組方針

租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施する。

VII 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

（1）対象とする政策

国土交通省の主要な行政目的に係る政策に関して横断的かつ体系的に整理したアウトカムの政策目標を政策チェックアップの対象とする。その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策目標を明らかにし、政策チェックアップを施策の単位で実施する。政策目標及び施策目標は別紙のとおりである。

また、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位（施策）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させる。

(2) 業績指標等

施策目標については、実施計画において、その達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る今後5年以内の目標値を業績目標として設定する。

(3) 取組方針

対象となる施策について、業績指標ごとに、指標の定義、目標設定の考え方等を明らかにするとともに、事務事業の概要、測定・評価結果等を明らかにし、評価を実施する。

(4) 留意事項

ア 業績指標については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にアウトカム指標の設定に努める。しかし、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されていないこと、指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかる場合があること、及びアウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合があることから、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることが適切な場合があることに留意する。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。

イ 所管する業務の性格等の違いから、様々なアウトカム指標が考えられる局等と、必ずしもそうでない局等とがあるため、各局等の業務の特性に応じた多様なものとなり得ることに留意しつつ、指標を設定する。

ウ 業績指標については、目標設定の考え方やその根拠を十分に説明するとともに、長期目標等に基づき設定している指標については、当該長期目標等を明らかにする。

2 政策レビュー（総合評価方式）

(1) 対象とするテーマ

以下の基準等に基づいて選定するテーマを政策レビューの対象とする。

- ア 国土交通省の政策課題として重要なもの
- イ 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- ウ 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの
- エ 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの

(2) 実施時期等

ア 実施時期については、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を計画的に実施する。

- ① 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合
 - ② 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合
 - ③ 重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合
- イ 具体的なテーマについては、当該年度に政策レビューを実施するテーマのほか、当該年度から5年以内に政策レビューを実施するテーマを実施計画において定める。また、毎年度の政策評価の結果や社会経済情勢の変化等を踏まえ、テーマ、担当局等及び実施時期を必要に応じて見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施する。

(3) 取組方針

対象となるテーマについて、関連する施策等の範囲を明らかにし、当該施策等の目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。その上で、それがどのように達成されたか、また、どの程度達成されたかを分析して可能な限り明らかにする。さらに、今後、目的や目標をよりよく達成し効果的・効率的に成果をあげるために、課題は何か、改善方策として何が考えられるかを明らかにする。

(4) 留意事項

- ア 政策レビューは、担当局等と政策統括官(政策評価)との十分な連携の下に実施する。
- イ テーマの決定は、あらかじめ、X13に定める「政策レビューに関する検討会」(以下「検討会」という。)の議論を経た上でこれを行う。
- ウ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として各テーマごとに、学識経験者等の第三者の専門的知見からの助言を得て政策レビューを実施する。
- エ 各テーマの具体的な評価方針及び手順については、検討会及びウに定める学識経験者等の第三者の助言を得た上で定める。

3 個別公共事業の再評価(事業評価方式)

(1) 対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

- ア 直轄事業
- イ 独立行政法人等施行事業
- ウ 補助事業等

(2) 取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適切と認められない場合には事業を中止する。

4 個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）

(1) 対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

ア 直轄事業

イ 独立行政法人等施行事業

ウ 補助事業等

なお、ウについては、評価の実施主体により評価が行われることを期待する。

(2) 取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置を検討するとともに、完了後の事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映することを企図する。

5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）

(1) 対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

(2) 取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

7 租税特別措置等に係る事後評価（事業評価方式）

（1）対象とする租税特別措置等

基本方針 I 5カに規定する租税特別措置等（法人税、法人住民税及び法人事業税に係る特定の行政目的の実現のために税負担の軽減・繰延べを行う措置の新設、拡充及び延長）を対象とする。ただし、これらの税目以外の税目に係る租税特別措置等を対象とすることを妨げない。

（2）取組方針

租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施する。

8 「成果重視事業」の事後評価

「成果重視事業」については、政策チェックアップ又は個別研究開発課題評価の手法により政策評価を実施する。

政策チェックアップによる場合は、実施計画において、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を設定する。個別研究開発課題評価による場合は、毎年度の中間評価を実施する。

9 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

国土形成計画法（昭和 25 年法律第 205 号）第 6 条第 1 項の全国計画、社会資本整備

重点計画法(平成15年法律第20号)第4条第3項第2号の規定によりその概要が同法第2条第1項の社会資本整備重点計画に定められた社会資本整備事業、及び住生活基本法(平成18年法律第61号)第15条第1項の全国計画については、政策チェックアップ又は政策レビューの手法により政策評価を実施する。

政策チェックアップによる場合は、実施計画において、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を設定する。政策レビューによる場合は、実施計画において、評価対象をテーマとして設定する。

VII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

1 国土交通省政策評価会

国土交通省における政策評価制度、評価方法等について改善・向上を図るため、学識経験者等の第三者からなる「国土交通省政策評価会」(以下「政策評価会」という。)を開催し、その知見を活用する。

特に基本計画又は実施計画の策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

2 事業評価監視委員会

個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価の実施主体の長は、再評価及び完了後の事後評価に当たって学識経験者等の第三者から構成される事業評価監視委員会を開催し、意見を聞き、その意見を尊重する。

3 外部評価委員会

個別研究開発課題の評価に当たっては、その公正さを高めるため、個々の課題ごとに積極的に外部評価(評価実施主体にも被評価主体にも属さない者を評価者とする評価)を活用する。外部評価においては、当該研究開発分野に精通しているなど、十分な評価能力を有する外部専門家により、研究開発の特性に応じた評価を実施する。

4 その他専門的知見からの意見・助言の聴取

上記に定めるほか、政策レビューや規制の事前評価(RIA)を実施する場合、その他評価の実施や指標の設定等に関して専門的な学識経験等に基づく意見・助言を要する場合には、関係する審議会の委員等第三者からの助言等を積極的に求める。

Ⅸ 政策評価の結果の政策への反映に関する事項

1 評価結果の反映

各局等は、評価結果を予算要求、税制改正要望、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に活用する。また、基本的方針等の策定に当たっても、評価結果を有用な情報として活用する。

2 反映状況の報告

政策評価結果の政策の企画立案等への適切な反映を確保するため、毎年度、「評価結果反映状況報告書」を取りまとめ、公表する。

Ⅹ インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項

1 公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

- ア 基本計画
- イ 実施計画
- ウ 行政評価法に基づく評価書
- エ 評価結果反映状況報告書
- オ 政策評価会等第三者から出された意見、助言等
- カ 国土交通省政策評価年次報告書

政策評価に関連する上記に掲げる以外の情報(評価過程における情報を含む。)についても、可能な限り具体的に公表する。

2 公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

- ア インターネットによる公表

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となるように措置する。技術的・経費的問題等からインターネット上の公表が困難な情報等が存する場合には、当該情報の概要、所在、閲覧方法等についてインターネット上に明示する。

- イ 国土交通省政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況等の概要を明示することを目的として、「国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表する。

ウ 閲覧等

政策評価に関する公表情報については、インターネット上の公表に加え、文書閲覧窓口等において、一般の閲覧に供する。

3 国民の意見・要望の受付

インターネットにより政策評価に関する情報を公表する場合は、電子メールによる意見等の受付アドレスを記載するなど、政策評価に関する国民からの意見等の提出の機会を確保するように努める。

提出された意見等については、国土交通省内における各局等への通知、意見等の概要やそれへの対応状況・考え方等に関する第三者の意見を聴取する場への報告等を行うとともに、可能な限り回答を行うなど適切な対応に努める。

また、政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、政策統括官（政策評価）及び各局等の政策評価担当窓口を公表する。

XI 政策評価の実施体制に関する事項

各局等及び政策統括官（政策評価）は、以下のような役割分担の下、政策評価に省一体として取り組む。

1 主要事項の決定

政策評価に関する主要事項（基本計画及び実施計画の策定等）については、国土交通大臣が、必要に応じ副大臣及び大臣政務官から意見を聴取した上で決定する。

2 政策評価の実施主体

国土交通省における政策評価は、政策を担当する局等がその政策について自ら実施する。

3 政策レビューに関する検討会

政策レビューの円滑かつ的確な実施を確保するため、「政策レビューに関する検討会」を省内に置く。検討会は、政策レビューのテーマを検討するとともに、各テーマの具体的な評価方針及び手順について助言を行う。検討会は大臣政務官を座長とする。

4 政策評価連絡会

政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、別途定める担当課長等からなる「政策評価連絡会」を省内に置く。政策評価連絡会は政策評価官を座長とする。

5 公共事業評価システム検討委員会

国土交通省所管公共事業の評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、「公共事業評価システム検討委員会」(以下「検討委員会」という。)を省内に置く。検討委員会は、公共事業評価の実施要領の改定等の公共事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。また、検討委員会は、必要に応じて、検討委員会の下に事業特性に応じた部会を設置し、評価の適正化に関する検討を行う。

6 政策統括官（政策評価）の役割

政策統括官(政策評価)は、以下の観点から、国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施の確保に努める。なお、各局等は、政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策統括官(政策評価)に対して資料・情報の提供等必要な協力を行う。

ア 相互牽制による評価の客観性・質の確保

国土交通省内において政策評価を行う政策所管部局と相互牽制関係にある担当組織として、省内の政策評価を総括することにより、国土交通省における政策評価の客観性や質の確保を図る。

イ 相互補完による評価の取組みの推進

国土交通省における政策評価の計画的実施を図るとともに、評価手法等の研究開発、政策所管部局に対する情報、知識、技能等の提供、複数の部局にまたがる政策の評価の実施等を行うことにより政策所管部局の政策評価を補完・支援し、省全体の政策評価の取組みを推進する。

XII その他政策評価の実施に関し必要な事項

1 施策等の特性を踏まえた運用

国土交通行政は、計画の策定、公共事業、直接サービス提供、産業行政、安全行政等多様であり、また政策手法も、予算、税制、規制等多岐にわたっている。政策のマネジメントサイクルに基づく政策評価の「方式」は、基本的にはすべての業務に適用されうるものと考えられるが、政策アセスメントの評価項目、政策チェックアップの指標の設定等については、業務や施策等の特性によって、おのずから異なる。定型的な評価方式に意味があるのではなく、各局等が政策のマネジメントサイクルを確立し、目標を持った行政運営を行うことが重要

であり、評価活動がきちんと行われているかどうかの「評価」は、そうした視点から実施されるべきである。その意味からも、評価方式や制度の細部が重要なのではなく、評価の目的を理解した運用を行うことが重要である点に留意しつつ、その運用を行う。

2 評価制度の継続的改善等

ア 政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムの確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。

イ 政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。

ウ 業績指標については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引続き改良のための開発を行う。

エ 政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつつ、その運用を行う。

3 地方公共団体等への配慮

政策評価の運用に当たっては、評価のための資料収集等により地方公共団体等に過剰な事務的負担をもたらすことがないようにすることはもちろんのこと、必要性の観点における国の関与に関する的確な検討の実施、地方公共団体における自発的な施策展開を間接的に阻害するようなことにならないような業績指標の選定等、地方公共団体等への影響に十分に留意する。

4 政策評価に関する調査研究等

国土交通省における政策評価のレベル向上を図るため、必要な手法の調査研究、研修の実施等による職員の技能向上等を継続的に推進する。

5 情報公開法との整合性確保

政策評価に関する公開情報や提出された意見に対する回答については、行政機関の保有する情報の公開に関する法律(平成 11 年法律第 42 号)の運用との整合性を確保する。

別紙 政策目標及び施策目標

○政策目標（アウトカム）	
○施策目標（評価の単位）	
○暮らし・環境	
1	少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進
	1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る
	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する
2	良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現
	3 総合的なバリアフリー化を推進する
	4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する
	5 快適な道路環境等を創造する
	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する
	7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する
	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する
3	地球環境の保全
	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う
○安全	
4	水害等災害による被害の軽減
	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する
	11 住宅・市街地の防災性を向上する
	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する
	13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する
5	安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保
	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する
	15 道路交通の安全性を確保・向上する
	16 住宅・建築物の安全性の確保を図る
	17 自動車事故の被害者の救済を図る
	18 自動車の安全性を高める
	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する
○活力	
6	国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化
	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
	21 観光立国を推進する
	22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する
	23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する
	24 整備新幹線の整備を推進する
	25 航空交通ネットワークを強化する
7	都市再生・地域再生等の推進
	26 都市再生・地域再生を推進する
	27 流通業務立地等の円滑化を図る
	28 集約型都市構造を実現する
8	都市・地域交通等の快適性、利便性の向上
	29 鉄道網を充実・活性化させる
	30 地域公共交通の維持・活性化を推進する
	31 都市・地域における総合交通戦略を推進する
	32 道路交通の円滑化を推進する
9	市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護
	33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する
	34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する
	35 建設市場の整備を推進する
	36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る
	37 地籍の整備等の国土調査を推進する
	38 自動車運送業の市場環境整備を推進する
	39 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る
○横断的な政策課題	
10	国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備
	40 総合的な国土形成を推進する
	41 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する
	42 離島等の振興を図る
	43 北海道総合開発を推進する
11	ICTの利活用及び技術研究開発の推進
	44 技術研究開発を推進する
	45 情報化を推進する
12	国際協力、連携等の推進
	46 国際協力、連携等を推進する
13	官庁施設の利便性、安全性等の向上
	47 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する

〔策 定 平成 21 年 8 月 31 日〕

〔最終変更 平成 23 年 3 月 31 日〕

参考2

平成 22 年度国土交通省事後評価実施計画

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成 13 年法律第 86 号。以下「行政評価法」という。）第 7 条第 1 項の規定及び「国土交通省政策評価基本計画」（以下「基本計画」という。）に基づき、「事後評価の実施に関する計画」（以下「実施計画」という。）を次のとおり定める。

I 計画期間

本実施計画の計画期間は、平成 22 年 4 月 1 日から平成 23 年 3 月 31 日までの 1 年間とする。

II 行政評価法第 7 条第 2 項第 1 号に該当する政策及び具体的な事後評価の方法

基本計画Ⅶの政策のうち実施計画の期間内において事後評価の対象とする政策及び具体的な事後評価の方法は、次のとおりである。なお、これらの政策は現時点において事後評価の実施が見込まれるものであり、政策の実施状況その他状況の変化により、変更がありうる。

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

別紙 1 のとおり、施策目標についてその達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る平成 21 年度以降 5 箇年度以内の目標値（本実施計画において、新たに目標値の設定をしようとする場合は、可能な限り、平成 25 年度の目標値を設定する。ただし、当該業績指標の性質上、平成 21 年度以降 5 箇年度以内の目標値を設定することが困難である場合は、平成 26 年度以降の目標値を設定する。）を業績目標として設定し、アウトカムの政策目標を対象に、政策チェックアップを実施する。

なお、平成 21 年度に目標年度が到来した業績指標については、当該業績指標に係る業績目標の達成状況を評価する。

2 政策レビュー（総合評価方式）

別紙 2 のテーマに係る政策について、政策レビューを実施する。このうち、*を付したテーマについては、平成 22 年度内に評価結果を取りまとめる。

3 個別公共事業の再評価（事業評価方式）

別紙3の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第3の1(1)の直轄事業等、(2)、(3)、(4)及び(5)並びに第9の1(1)③、(1)④及び(2)並びに第9の2(2)並びに「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領」の第3及び第8に該当するものをいう。）について再評価を実施する。

4 個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）

別紙4の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」の第3の1、及び「国土交通省所管のいわゆる『その他施設費』に係る完了後の事後評価実施要領」の第3の1に該当するものをいう。）について完了後の事後評価を実施する。

5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）

別紙5の個別研究開発課題（研究期間が5年以上のもの又は定めのないもののうち、3年程度の期間が経過したものをいう。）について中間評価を実施する。

6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）

別紙6の個別研究開発課題について終了時評価を実施する。

7 租税特別措置等に係る事後評価（事業評価方式）

別紙7の租税特別措置等について事後評価を実施する。

8 「成果重視事業」の事後評価

政策チェックアップの手法により政策評価を実施する場合は、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を別紙1に設定し、政策チェックアップを実施する。

9 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）第4条第3項第2号の規定によりその概要が同法第2条第1項の社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）に定められた社会資本整備事業については、同法第4条第3項第1号の規定により重点計画に定められた重点目標に照らして政策評価を実施する。具体的には、政策チェックアップの手法により政策評価を実施することとし、そのために必要な評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を別紙1に設定する。

住生活基本法（平成18年法律第61号）第15条第1項の全国計画については、政策レビューの手法により政策評価を実施することとし、評価対象をテーマとして別紙2に設定する。

Ⅲ 行政評価法第7条第2項第2号イ又はロに該当する政策及び具体的な事後評価の方法

1 イに該当する個別公共事業の再評価（事業評価方式）

別紙8の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第3の1(1)の補助事業等及び第9の1(1)①に該当するものをいう。）について再評価を実施する。

2 ロに該当する個別公共事業の再評価（事業評価方式）

別紙9の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第9の1(1)②及び第9の2(1)に該当するもの）について再評価を実施する。

Ⅳ 行政評価法第7条第2項第3号に該当する政策及び具体的な事後評価の方法

該当なし

政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

○政策目標		業績目標	
○施策目標		初期値 (目標値設定年度)	目標値 (目標年度)
○業績指標	※ 太字 は社会資本整備重点計画第2章の指標のうち、同計画に定められた社会資本整備事業を評価するための指標		

○暮らし・環境

1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進			
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る			
1	最低居住面積水準未達率	4.6% (平成15年)	概ね0% (平成22年)
2	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)	①42%(平成15年) ②37%(平成15年)	①50%(平成22年) ②45%(平成22年)
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する			
3	住宅の利活用期間(①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)	①約30年(平成15年) ②約8%(平成10～15年)	①約35年(平成22年) ②約7.5%(平成17～22年)
4	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	2.4% (平成11～15年平均値)	3.9% (平成22年)
5	既存住宅の流通シェア	13% (平成15年)	19% (平成22年)
6	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	20% (平成15年度)	38% (平成22年度)
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率	16% (平成17年度)	50% (平成22年度)
2 良質な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現			
3 総合的なバリアフリー化を推進する			
8	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	50,997ha (平成19年度)	約70,000ha (平成24年度)
9	公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	①51%(平成19年度) ②67.5%(平成19年度) ③90.9%(平成19年度) ④44%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②100%(平成22年度) ③100%(平成22年度) ④約5割(平成22年度)
10	低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数(①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー)	①27.8%(平成17年度) ②14.8%(平成17年度) ③8,504台(平成17年度)	①65%(平成22年度) ②30%(平成22年度) ③18,000台(平成22年度)
11	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機)	①ー(32.1%)(平成17年度) ②8.0%(平成17年度) ③47.0%(平成17年度)	①50%(平成22年度) ②50%(平成22年度) ③65%(平成22年度)
12	ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数	24,043人 (平成19年度)	約50,000人 (平成24年度)
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)	①約44%(平成19年度) ②約32%(平成18年度) ③約25%(平成18年度)	①約5割(平成24年度) ②約35%(平成22年度) ③約30%(平成22年度)
14	バリアフリー化された路外駐車場の割合	33% (平成19年度)	約50% (平成24年度)
15	高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率(①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化)	①29%(平成15年) ②6.7%(平成15年)	①56%(平成22年) ②17%(平成22年)
16	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	10% (平成15年)	19% (平成22年)
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	12% (平成15年度)	30% (平成22年度)

4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する		
18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
19 水辺の再生の割合(海岸)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
20 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
21 湿地・干潟の再生の割合(港湾)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約6年 (平成19年度)	約7年 (平成24年度)
23 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40% (平成19年度)	約45% (平成24年度)
5 快適な道路環境等を創造する		
24 建設機械から排出されるNox・PMの削減量	①PM 0.3千t削減 (平成18年度) ②NOx 8.3千t削減 (平成18年度) ※いずれも推定値	①PM 3.5千t削減 (平成23年度) ②NOx 74.0千t削減 (平成23年度)
25 市街地の幹線道路の無電柱化率	13.2% (平成20年度)	13.4% (平成21年度)
26 クリーンエネルギー自動車普及台数	51万台 (平成19年度)	69万台以上 (平成22年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
27 渇水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
28 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
29 地下水採取目標量の達成率	85.1% (平成16年度)	100% (平成21年度)
30 水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する		
31 歩いていける身近なみどりのネットワーク率	約66% (平成19年度)	約7割 (平成24年度)
32 1人当たり都市公園等面積	9.4㎡/人 (平成19年度)	10.3㎡/人 (平成24年度)
33 都市域における水と緑の公的空間確保量	約13.1㎡/人 (平成19年度)	平成19年度比約1割増 (平成24年度)
34 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)	全国民の3.5人に1人が利用 (平成24年度)
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する		
35 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	約2,800ha増 (平成19年度)	平成19年度の値からさらに 2,200ha増 (平成24年度)
36 汚水処理人口普及率	約84% (平成19年度)	約93% (平成24年度)
37 下水道処理人口普及率	約72% (平成19年度)	約78% (平成24年度)
38 良好な水環境創出のための高度処理実施率	約25% (平成19年度)	約30% (平成24年度)
39 合流式下水道改善率	約25% (平成19年度)	約63% (平成24年度)
40 下水道バイオマスリサイクル率	約23% (平成18年度)	約39% (平成24年度)
41 水辺の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
42 湿地・干潟の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
43 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率(①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)	①約71%(平成19年度) ②約55%(平成19年度) ③約71%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②約59%(平成24年度) ③約74%(平成24年度)
44 自然体験活動拠点数	428箇所 (平成19年度)	約550箇所 (平成24年度)
45 地域に開かれたダム、ダム湖活用量	1,391万人 (平成18年度)	約1,680万人 (平成24年度)
46 都市空間形成河川整備率	約38% (平成19年度)	約40% (平成24年度)
47 かわまちづくり整備自治体数	4市 (平成19年度)	29市 (平成24年度)

3 地球環境の保全		
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う		
48 特定輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)	-	①前年度比-1% ②前年度比-1% ③前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)
49 国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件 (平成18年度)	15件 (平成23年度)
50 環境ポータルサイトへのアクセス件数	平均約5,478件/月(年度平均) (平成19年度)	1万件/月(年度平均) (平成23年度)
51 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	①98.6%※1 ②98.1%※1 ③68.2%※1(90.7%)※2 ④74.5%※2 ⑤292.8万t ⑥80.1% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成17年度)	①98%以上※1 ②98%以上※1 ③77%※1(95%以上)※2 ④82%※2 ⑤平成17年度排出量に対して30%削減 ⑥87% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成24年度)
52 住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)	①18%(平成15年度) ②32%(平成16年度) ③74%(平成16年度)	①31%(平成22年度) ②66%(平成22年度) ③85%(平成22年度)
53 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0% (平成14年度)	7% (平成22年度)
54 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	0種類 (平成19年度)	4種類 (平成23年度)
55 モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))	①21億トンキロ増(平成18年度) ②301億トンキロ(平成18年度)	①32億トンキロ増(平成22年度) ②312億トンキロ(平成22年度)
56 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	3都市 (平成19年度)	30都市 (平成24年度)
57 年度評価における採択案件の採点の平均値	-	80% (平成24年度)

○安全

4 水害等災害による被害の軽減		
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する		
58 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% (平成19年度)	40% (平成23年度)
59 台風中心位置予報の精度	323km (平成17年)	260km (平成22年)
60 地震発生から地震津波情報発表までの時間	4.4分 (平成17年度)	3.0分未満 (平成23年度)
61 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	0海域 (平成18年度)	7海域以上 (平成23年度)
62 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数	0件/月 (平成18年度)	31,000件/月 (平成23年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する		
63 良好な環境を備えた宅地整備率	26.6% (平成17年度)	32.0% (平成22年度)
64 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積	1,430ha (平成18年度)	7,000ha (平成23年度)
65 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約25% (平成19年度)	約35% (平成24年度)
66 下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)	①約48%(平成19年度) ②約20%(平成19年度)	①約55%(平成24年度) ②約60%(平成24年度)
67 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	約35% (平成19年度)	概ね10割 (平成23年度)
68 地震時に滑动崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合	約1% (平成19年度)	約40% (平成24年度)
69 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率	約27% (平成19年度)	約56% (平成24年度)
70 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(内水)	約6% (平成19年度)	100% (平成24年度)
71 下水道施設の長寿命化計画策定率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
72 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(①建築物、②住宅)	①75%(平成15年度) ②75%(平成15年度)	①90%(平成27年度) ②90%(平成27年度)

12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
73 洪水による氾濫から守られる区域の割合	約61% (平成19年度)	約64% (平成24年度)
74 中核・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数	約525万戸 (平成19年度)	約235万戸 (平成24年度)
75 土砂災害から保全される人口	約270万人 (平成19年度)	約300万人 (平成24年度)
76 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数	約2,300箇所 (平成19年度)	約3,500箇所 (平成24年度)
77 土砂災害特別警戒区域指定率	約34% (平成19年度)	約80% (平成24年度)
78 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積(河川)	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
79 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(洪水)	7% (平成19年度)	100% (平成24年度)
80 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(土砂)	16% (平成19年度)	100% (平成24年度)
81 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合	約40% (平成19年度)	約70% (平成24年度)
82 リアルタイム火山ハザードマップ整備率	0% (平成19年度)	50% (平成24年度)
83 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	約14.8万戸 (平成19年度)	約7.3万戸 (平成24年度)
84 河川管理施設の長寿命化率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
85 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(河川)	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
86 河川の流量不足解消指数	約63% (平成19年度)	約72% (平成24年度)
87 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数	-	100 (平成24年度)
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する		
88 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約11万ha (平成19年度)	約9万ha (平成24年度)
89 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(津波・高潮)	約6割 (平成19年度)	約8割 (平成24年度)
90 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積(海岸)	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
91 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合	約5割 (平成19年度)	約6割 (平成24年度)
92 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	約20% (平成19年度)	約17% (平成24年度)
93 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(海岸)	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
94 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数	2,240件 (平成19年度)	1,000件 (平成21年度)
95 遮断機のない踏切道数	4,939箇所 (平成17年度)	4,000箇所 (平成22年度)
96 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数	253駅 (平成18年度)	0駅 (平成22年度)
97 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	0箇所 (平成18年度)	186箇所 (平成23年度)
98 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合	-	70% (平成24年度)
99 鉄道運転事故による乗客の死亡者数	0人 (平成18年度)	0人 (平成19年度以降毎年)
100 事業用自動車による事故に関する指標 (①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数)	① 513人 ② 56,295人 ③ 287人 (平成20年)	① 380人 ② 43,000人 ③ 0人 (平成25年)
101 商船の海難船舶隻数	518隻 (平成18年)	466隻以下 (平成23年)
102 船員災害発生率(千人率)	11.3‰ (平成19年度)	9.3‰ (平成24年度)
103 小型船舶の安全拠点の数	15箇所 (平成18年度)	40箇所 (平成21年度)
104 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成16年度以降毎年)
105 国内航空における航空事故発生件数	13.6件 (平成15～19年の平均)	12.2件 (平成20～24年の平均)

15 道路交通の安全性を確保・向上する		
106 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	28% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
107 道路交通における死傷事故率	約109件/億台キロ (平成19年)	約1割削減(約100件/億台キロ) (平成24年)
108 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	—	約2割抑止 (平成24年)
109 事故危険箇所の死傷事故抑止率	—	約3割抑止 (平成24年)
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る		
110 完了検査率	76% (平成17年度)	100% (平成22年度)
111 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数	3,379人 (平成18年4月1日現在)	5,000人 (平成22年度)
17 自動車事故の被害者の救済を図る		
112 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数	16,264件 (平成18年度)	20,491件 (平成23年度)
18 自動車の安全性を高める		
113 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)	3.1% (平成17年)	3.0% (平成22年)
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
114 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	15.6件 (平成13～17年平均)	22.0件 (平成18～22年平均)
115 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成21年度以降毎年度)
116 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	276人 (平成17年)	220人 (平成22年)
117 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数	0件 (平成14年度)	0件 (毎年度)

〇活カ

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
118 内航貨物船共有建造量	20,526G/T (平成18年度)	23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)
119 国際船舶の隻数	85隻 (平成18年度)	約150隻 (平成23年度)
120 我が国商船隊の輸送比率	概ね12% (平成17年度)	概ね12% (平成23年度)
121 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	0件 (平成18年度)	0件 (平成18年度以降毎年度)
122 我が国商船隊における外航日本船舶数	92隻 (平成19年度)	約180隻 (平成24年度)
123 内航船舶の平均総トン数	574(平均G/T) (平成17年度)	575(平均G/T) (平成22年度)
124 スーパー中樞港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム(①港湾コスト低減率、②リードタイム)	①平成14年度比約13%低減 (平成18年度) ②約2.1日 (平成18年度)	①平成14年度比約3割低減 (平成22年度) ②1日程度 (平成22年度)
125 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	0% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
126 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比5%減 (平成24年度)
127 船舶航行のボトルネック解消率	75% (平成12年度)	95% (平成22年度)
128 国内海上貨物輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比3%減 (平成24年度)
129 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	約280万TEU (平成18年)	約340万TEU (平成24年)
130 港湾施設の長寿命化計画策定率	約2% (平成19年度)	約97% (平成24年度)

131	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	50% (平成18年度)	55% (平成23年度)
132	リサイクルポートにおける企業立地数	188社 (平成19年度)	230社 (平成24年度)
133	大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	約2,400万人 (平成19年度)	約2,700万人 (平成24年度)
134	地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数	0件 (平成21年度当初)	20件 (平成24年度累計)
135	各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	①8件(平成18年度累計) ②4件(平成18年度累計)	①15件(平成21年度累計) ②20件(平成22年度累計)
136	物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	1,500千㎡ (平成19年度累計)	4,000千㎡ (平成22年度累計)
137	3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合)	29.2% (平成17年度)	37.0% (平成21年度)
138	国際運送事業者を対象としたAEO制度(貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度)における承認事業者数	0者 (平成20年度当初)	35者 (平成21年度末累計)
139	貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	①1,061箇所(平成17年度) ②22,915者(平成17年度)	①1,337箇所(平成21年度) ②24,447者(平成21年度)
21 観光立国を推進する			
140	訪日外国人旅行者数	733万人 (平成18年)	1,000万人 (平成22年)
141	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	2.72泊 (平成18年度)	4泊 (平成22年度)
142	日本人海外旅行者数	1753.5万人 (平成18年)	2,000万人 (平成22年)
143	国内における観光旅行消費額	24.5兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
144	主要な国際会議の開催件数	168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する			
145	景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数	30件 (平成18年度)	200件 (平成23年度)
146	景観計画に基づき取組を進める地域の数	92団体 (平成19年度)	500団体 (平成24年度)
147	歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数	0 (平成19年度)	100 (平成24年度)
23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する			
148	三大都市圏環状道路整備率	53% (平成19年度)	69% (平成24年度)
24 整備新幹線の整備を推進する			
149	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
25 航空交通ネットワークを強化する			
150	国内航空ネットワークの強化割合(①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路長)	①49.6万回(首都圏) (平成17年度) ②0.40% (平成15～17年度平均) ③18,266.438海里 (平成18年度)	①平成17年度比約17万回増 (首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に) ②約1割削減 (平成24年度) ③平成18年度比2%短縮 (平成23年度)
151	国際航空ネットワークの強化割合	49.6万回(首都圏)(平成17年度)	平成17年度比約17万回増 (首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)
152	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	94.7% (平成18年度)	95.0% (平成23年度)
153	地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	約4割 (平成18年度)	約7割 (平成24年度)
154	管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	1.1件/100万発着回数 (平成15～19年度平均)	約半減 (平成20～24年度平均)

7 都市再生・地域再生等の推進			
26 都市再生・地域再生を推進する			
155	地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画及び地域活力基盤創造計画)	1,718件 (平成18年度)	3,556件 (平成23年度)
156	全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	78% (平成18年度)	78% (平成23年度)
157	都市再生誘発量	3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)
158	文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	①60件(平成17年度) ②96施設(平成18年度) ③214人(平成17年度)	①80件(平成22年度) ②156施設(平成23年度) ③270人(平成22年度)
159	大深度地下使用の累計認可件数	0件 (平成18年度)	3件 (平成23年度)
160	半島地域の交流人口	100% (平成17年度)	平成17年度対比102% (平成22年度)
161	高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合	59% (平成19年度)	100% (平成24年度)
162	都市再生整備計画の目標達成率	81.9% (平成19年度)	80%以上 (毎年度)
163	民間都市開発の誘発係数	16倍 (平成16～18年度)	16倍 (平成19～23年度)
164	まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	1,470件 (平成17年度)	1,470件 (平成22年度)
165	駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数	4.2万台(速報値) (平成20年度)	約10万台 (平成25年度)
166	都市機能更新率(建築物更新関係)	36.9% (平成20年度)	41.0% (平成25年度)
167	中心市街地人口比率の減少率	前年度比1.1%減 (平成16年度)	前年度比0.5%減 (平成21年度)
27 流通業務立地等の円滑化を図る			
168	物流拠点の整備地区数	35地区 (平成18年度)	64地区 (平成23年度)
28 集約型都市構造を実現する			
169	主要な拠点地域への都市機能集積率	約4% (平成19年度)	前年度比+0%以上 (毎年度)
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上			
29 鉄道網を充実・活性化させる			
170	トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数	21億トンキロ (平成18年度)	32億トンキロ (平成22年度)
171	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(在来幹線鉄道の高速化)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
172	国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)	2空港 (平成19年度)	3空港 (平成22年度)
173	都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏;カッコ内は複数線化区間延長)	①2,353(211)km(平成18年度) ②1,552(135)km(平成18年度) ③925(2)km(平成18年度)	①2,399(216)km(平成23年度) ②1,591(135)km(平成23年度) ③925(2)km(平成23年度)
174	都市鉄道(東京圏)の混雑率	170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
175	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	39% (平成18年度)	60% (平成23年度)
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する			
176	地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	60件 (平成19年度)	300件 (平成24年度)
177	バスロケーションシステムが導入された系統数	7,067系統 (平成18年度)	9,000系統 (平成24年度)
178	地方バス路線の維持率	97% (平成20年度)	100% (平成25年度)
179	有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	71% (平成17年度)	71% (平成22年度)
180	生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合	96% (平成17年度)	96% (平成22年度)

31 都市・地域における総合交通戦略を推進する		
181 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率	0% (平成19年度)	約11% (平成24年度)
32 道路交通の円滑化を推進する		
182 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	約132万人・時/日 (平成19年度)	約1割削減(約118万人・時/日) (平成24年度)
183 ETC利用率	76% (平成19年度)	85% (平成24年度)
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する		
184 公共事業の総合コスト改善率	—	15% (平成24年度)
185 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数	0種類 (平成21年度)	5種類 (平成25年度)
186 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件 (平成18年度)	0件 (平成23年度)
187 国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等の満足度(①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)	①13件(平成18年度) ②90.9%(平成17～18年度平均) ③92.6%(平成20年度)	①14件(平成19～23年度平均) ②95.0% (平成23年度) ③90.0%以上 (平成21年度以降毎年度)
188 建設施工企画に関する指標(①ICT建設機械等(土工(盛土)の敷均し、締めめ施工)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数、③安全管理評価手法の試行工事件数)	—	①約2割削減(平成21年度) ②100件(平成21年度) ③50件(平成24年度)
189 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.50% (平成13～17年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する		
190 不動産証券化実績総額	33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
191 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数	229千件 (平成18年度)	274千件 (平成23年度)
192 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
193 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移	0.20% (平成17年度)	0.16% (平成22年度)
194 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	25,389,634件 (平成18年度)	34,320,000件 (平成23年度)
195 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数	①22,659,447件(平成18年度) ②63,636件(平成18年度)	①40,000,000件(平成23年度) ②1,000,000件(平成23年度)
196 低・未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成25年度)
35 建設市場の整備を推進する		
197 入契法に基づく施策の実施状況(①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)	①75%(平成13年度) ②56%(平成13年度)	①100%(平成23年度) ②100%(平成23年度)
198 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	87% (平成18年度)	90% (平成23年度)
199 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	224件 (平成18年度)	400件 (平成21年度)
200 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)
201 建設資材の需給状況把握システムの導入状況	0% (平成18年度)	100% (平成21年度)
202 建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD.I.)	①1.2%(平成18年) ②30ポイント(平成18年)	①1.2%以下(平成23年) ②30ポイント以下(平成23年)
203 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率	—	3割減 (平成24年度)
204 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数	0件 (平成18年度)	10件 (平成21年度)
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る		
205 統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	7件 (平成23年度までの累計)
206 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	①約5,000件(平成18年度) ②約448,000件(平成18年度)	①約9,200件(平成22年度) ②約505,000件(平成22年度)

37 地籍の整備等の国土調査を推進する		
207 地籍が明確化された土地の面積	133千km ² (平成16年度)	158千km ² (平成21年度)
38 自動車運送業の市場環境整備を推進する		
208 トラック運送業における事業改善事例件数	0 (平成20年度)	50 (平成25年度)
39 海産物の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る		
209 造船業・船用工業の生産高(世界シェア)	1/3 (平成17年度)	1/3 (平成21年度)
210 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	100 (平成17年度)	135 (平成22年度)

○横断的な政策課題

10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
40 総合的な国土形成を推進する		
211 国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数:①国土数値情報ダウンロードサービス、②オルソ化空中写真ダウンロードシステム)	①81万件 (平成20年度) ②22万件 (平成20年度)	①現状維持又は増加 (平成21年度以降毎年度) ②現状維持又は増加 (平成21年度以降毎年度)
212 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)	3,923,919件 (平成20年度)	現状維持又は増加 (平成20年度以降毎年度)
213 テレワーク人口比率	約10% (平成17年度)	約20% (平成22年度)
214 大都市圏の整備推進に関する指標(①都市環境インフラ整備の広域的な取組みへ参加した延べ自治体数(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③帰宅要支援者数(首都圏)、④交通機関別旅客輸送人員(首都圏))	①44自治体(平成18年度) ②38,491kg/1日(平成16年度) ③約1370万人(平成18年度) ④15,447,631千人(平成18年度)	①66自治体(平成23年度) ②35,885kg/1日 (平成22年度) ③半減(平成23年度) ④維持(平成23年度)
41 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する		
215 電子基準点の観測データの欠測率	0.71% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
216 基盤地図情報の整備率	0% (平成18年度)	100% (平成23年度)
42 離島等の振興を図る		
217 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23年度)
218 離島地域の総人口	452千人 (平成16年度)	402千人以上 (平成23年度)
219 奄美群島の総人口	122千人 (平成20年度)	114千人以上 (平成25年度)
220 小笠原村の総人口	2.3千人 (平成18年度)	2.5千人以上(検討中) (平成25年度)
43 北海道総合開発を推進する		
221 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	—	8%以上上昇(事業着手前との差) (平成24年度)
222 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合	12% (平成16年度)	概ね26% (平成23年度)
223 道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人 (平成17年度)	110万人 (平成24年度)
224 育成林であり水土保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	60.1% (平成20年度)	68.1% (平成25年度)
225 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	22,867人 (平成19年度)	31,000人 (平成24年度)
226 ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	0.23% (平成17年度)	0.47%以上 (平成24年度)
227 北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)	3.10百万円/人 (平成17年度)	3.10百万円/人以上 (平成24年度)

1 1 ICTの利活用及び技術研究開発の推進			
44 技術研究開発を推進する			
	228 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	80% (平成19年度以降毎年)
45 情報化を推進する			
	229 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	3件 (平成20年度)	限りなくゼロ (平成24年度)
	230 公共交通における情報サービスの情報化達成率	約60% (平成18年度)	約80% (平成23年度)
1 2 国際協力、連携等の推進			
46 国際協力、連携等を推進する			
	231 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	116件 (平成18年度)	121件 (平成23年度)
1 3 官庁施設の利便性、安全性等の向上			
47 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する			
	232 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合 (①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	①64%(平成17年度) ② 5%(平成18年度) ③14%(平成18年度) ④ 4%(平成18年度)	①85%(平成23年度) ②41%(平成23年度) ③35%(平成23年度) ④28%(平成23年度)
	233 保全状態の良好な官庁施設の割合等 (①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	①71%(平成18年度) ②3事項(平成18年度)	①80%(平成23年度) ②25事項(平成23年度)

成果重視事業(モデル事業)

○政策目標		業績目標
○施策目標		目標値 (目標年度)
○成果重視事業(モデル事業) (業績指標)		

9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護			
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する			
	1 宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業(①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度)	①大臣免許業者30%、知事免許業者10%(平成21年度) ②50%(平成21年度)	

行政評価法第7条第2項第1号に該当する政策レビューテーマ

テーマ	局等	
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	*
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	**
行政行動の改革	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）	
美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）	
バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律）	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官（国土等）	
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局	
土砂災害防止法	河川局	
スーパー中核港湾プロジェクト	港湾局	
市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁	

- * を付したテーマについては、平成22年度内に評価結果を取りまとめる。
- ** 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。
- それ以外のテーマについては、平成23年度内に評価結果を取りまとめる。

【参考】平成24年度以降に評価結果を取りまとめるテーマ
(平成24年度取りまとめ)

テーマ	局等
技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）
国土形成計画（全国計画）	国土計画局
トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
航空自由化の推進	航空局
新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁

(平成25年度取りまとめ)

テーマ	局等
社会資本ストックの戦略的維持管理	大臣官房、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局
不動産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

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別公共事業
 (事業採択後一定期間が経過している公共事業及び再評価実施後一定期間
 が経過している公共事業等)

【公共事業関係費】

【河川事業】
(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
留萌川直轄河川改修事業	国	北海道
石狩川直轄河川改修事業	国	北海道
石狩川直轄河川改修事業(千歳川遊水地)	国	北海道
後志利別川直轄河川改修事業	国	北海道
沙流川直轄河川改修事業	国	北海道
天塩川直轄河川改修事業	国	北海道
尻別川直轄河川改修事業	国	北海道
十勝川直轄河川改修事業	国	北海道
湧別川直轄河川改修事業	国	北海道
渚滑川直轄河川改修事業	国	北海道
高瀬川直轄河川改修事業	国	青森県
子吉川直轄河川改修事業	国	秋田県
北上川直轄河川改修事業	国	岩手県、宮城県
鳴瀬川直轄河川改修事業	国	宮城県
中川・綾瀬川直轄河川改修事業	国	埼玉県・東京都
多摩川直轄河川改修事業	国	東京都・神奈川県
鶴見川直轄河川改修事業	国	神奈川県
富士川直轄河川改修事業	国	山梨県・静岡県
利根川上流特定構造物改築事業(谷田川第一排水機場)	国	群馬県・埼玉県
梯川直轄河川改修事業	国	石川県
信濃川特定構造物改築事業 大河津可動堰	国	新潟県

狩野川直轄河川改修事業	国	静岡県
狩野川特定構造物改築事業(黄瀬川橋)	国	静岡県
櫛田川直轄河川改修事業	国	三重県
大井川直轄河川改修事業	国	静岡県
太田川直轄河川改修事業	国	広島県
太田川中・上流部床上浸水対策特別緊急事業	国	広島県
斐伊川直轄河川改修事業	国	鳥取県・島根県
高梁川直轄河川改修事業	国	岡山県
物部川直轄河川改修事業	国	高知県
仁淀川直轄河川改修事業	国	高知県
波介川床上浸水対策特別緊急事業	国	高知県
遠賀川直轄河川改修事業	国	福岡県
山国川直轄河川改修事業	国	福岡県、大分県
嘉瀬川直轄河川改修事業	国	佐賀県
五ヶ瀬川直轄河川改修事業	国	宮崎県
小丸川直轄河川改修事業	国	宮崎県
大淀川直轄河川改修事業	国	宮崎県
緑川水防災特定河川事業(緑川上流地区)	国	熊本県
石狩川総合水系環境整備事業	国	北海道
網走川総合水系環境整備事業	国	北海道
十勝川総合水系環境整備事業	国	北海道
釧路川総合水系環境整備事業	国	北海道
常呂川総合水系環境整備事業	国	北海道
雄物川総合水系環境整備事業	国	秋田県
最上川総合水系環境整備事業	国	山形県
高瀬川総合水系環境整備事業	国	青森県

赤川総合水系環境整備事業	国	山形県
馬淵川総合水系環境整備事業	国	青森県
荒川総合水系環境整備事業	国	埼玉県、東京都
利根川総合水系環境整備事業（利根川・江戸川環境整備）	国	埼玉県、千葉県、東京都、茨城県
利根川総合水系環境整備事業（小貝川環境整備）	国	茨城県
利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備）	国	茨城県、千葉県
利根川総合水系環境整備事業（渡良瀬遊水地）	国	群馬県、栃木県、茨城県、埼玉県
利根川総合水系環境整備事業（利根川河口堰）	国	千葉県
利根川総合水系環境整備事業（常陸川水門）	国	茨城県
利根川総合水系環境整備事業（菌原ダム）	国	群馬県
鶴見川総合水系環境整備事業	国	神奈川県
那珂川総合水系環境整備事業	国	茨城県
荒川総合水系環境整備事業	国	新潟県
信濃川総合水系環境整備事業	国	新潟県、長野県
姫川総合水系環境整備事業	国	新潟県
狩野川総合水系環境整備事業	国	静岡県
豊川総合水系環境整備事業	国	愛知県
櫛田川総合水系環境整備事業	国	三重県
宮川総合水系環境整備事業	国	三重県
淀川総合水系環境整備事業（南山城村地区かわまちづくり整備）	国	京都府
加古川総合水系環境整備事業	国	兵庫県
揖保川総合水系環境整備事業	国	兵庫県
大和川総合水系環境整備事業（羅城門地区かわまちづくり整備）	国	奈良県
円山川総合水系環境整備事業	国	兵庫県
江の川総合水系環境整備事業	国	広島県
佐波川総合水系環境整備事業	国	山口県

斐伊川総合水系環境整備事業	国	鳥取県・島根県
高梁川総合水系環境整備事業	国	岡山県
肱川総合水系環境整備事業	国	愛媛県
渡川総合水系環境整備事業	国	高知県
川内川総合水系環境整備事業	国	鹿児島県
嘉瀬川総合水系環境整備事業	国	佐賀県

【ダム事業】
(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
夕張シューパロダム建設事業	国	北海道
幾春別川総合開発事業	国	北海道
鳥海ダム建設事業	国	秋田県
成瀬ダム建設事業	国	秋田県
鳴瀬川総合開発事業	国	宮城県
湯西川ダム建設事業	国	栃木県
筑後川水系ダム群連携事業	国	福岡県
嘉瀬川ダム建設事業	国	佐賀県
沖縄北西部河川総合開発事業	国	沖縄県

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
築川ダム建設事業	岩手県	岩手県
増田川ダム建設事業	群馬県	群馬県
舟川総合開発事業(舟川生活貯水池)	富山県	富山県
水無瀬生活貯水池整備事業	岐阜県	岐阜県

鳥羽河内ダム建設事業	三重県	三重県
安威川ダム建設事業	大阪府	大阪府
金出地ダム建設事業	兵庫県	兵庫県
黒杭川上流生活貯水池整備事業	山口県	山口県

【砂防事業等】

(砂防事業(直轄))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
樽前山直轄砂防事業	国	北海道
最上川水系直轄砂防事業	国	山形県
利根川水系直轄砂防事業(利根川)	国	群馬県
富士川水系直轄砂防事業	国	山梨県・長野県
信濃川上流水系直轄砂防事業	国	長野県
信濃川下流水系直轄砂防事業	国	新潟県、長野県
姫川水系直轄砂防事業	国	新潟県、長野県
黒部川水系直轄砂防事業	国	富山県
手取川水系直轄砂防事業	国	石川県
天竜川水系直轄砂防事業	国	長野県
狩野川水系直轄砂防事業	国	静岡県
越美山系直轄砂防事業	国	岐阜県
九頭竜川水系砂防事業	国	福井県
瀬田川水系砂防事業	国	滋賀県
木津川水系砂防事業	国	三重県・奈良県
六甲山系砂防事業	国	兵庫県
吉野川水系直轄砂防事業	国	徳島県、高知県
大淀川水系直轄砂防事業	国	宮崎県
桜島直轄砂防事業	国	鹿児島県

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(直轄))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
滝坂地区直轄地すべり対策事業	国	福島県
芋川地区直轄地すべり対策事業	国	新潟県
由比地区直轄地すべり対策事業	国	静岡県

【海岸事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
石川海岸直轄海岸保全施設整備事業	国	石川県

久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業	国	岩手県
津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業	国	三重県

【道路・街路事業】
(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
一般国道38号 釧路新道	国	北海道
一般国道39号 北見道路	国	北海道
一般国道40号 音威子府バイパス	国	北海道
一般国道233号 幌糠留萌道路	国	北海道
一般国道235号 門別厚賀道路	国	北海道
一般国道235号 厚賀静内道路	国	北海道
一般国道276号 岩内共和道路	国	北海道
一般国道278号 空港道路	国	北海道
一般国道336号 浦幌道路	国	北海道
一般国道337号 中樹林道路	国	北海道
一般国道391号 釧路東インター関連	国	北海道
一般国道452号 盤の沢道路	国	北海道
一般国道452号 五稜道路	国	北海道
一般国道45号 八戸南環状道路	国	青森県
一般国道101号 五所川原西バイパス	国	青森県
東北横断道 釜石秋田線 遠野～宮守	国	岩手県
一般国道4号 石鳥谷バイパス	国	岩手県
一般国道4号 渋民バイパス	国	岩手県
一般国道45号 釜石山田道路	国	岩手県
一般国道45号 宮古道路	国	岩手県
一般国道45号 尾肝要道路	国	岩手県
一般国道45号 普代バイパス	国	岩手県
一般国道46号 盛岡西バイパス	国	岩手県
一般国道4号 金ヶ瀬拡幅	国	宮城県
一般国道4号 仙台拡幅	国	宮城県
一般国道45号 坂下拡幅	国	宮城県

一般国道45号 本吉気仙沼道路	国	宮城県
一般国道108号 古川東バイパス	国	宮城県
一般国道115号 阿武隈東道路	国	宮城県・福島県
一般国道7号 鷹巣大館道路	国	秋田県
一般国道7号 大館西道路	国	秋田県
一般国道13号 院内道路	国	秋田県
一般国道13号 河辺拡幅	国	秋田県
東北中央自動車道 米沢～米沢北	国	山形県
一般国道13号 上山バイパス	国	山形県
一般国道13号 大野目交差点改良	国	山形県
一般国道13号 尾花沢新庄道路	国	山形県
一般国道47号 新庄古口道路	国	山形県
一般国道47号 高屋道路	国	山形県
一般国道47号 余目酒田道路	国	山形県
一般国道112号 霞城改良	国	山形県
一般国道112号 鶴岡北改良	国	山形県
一般国道4号 鏡石拡幅	国	福島県
一般国道49号 平バイパス	国	福島県
一般国道4号 古河小山バイパス	国	茨城県・栃木県
一般国道4号 小山石橋バイパス	国	茨城県・栃木県
一般国道6号 牛久土浦バイパス	国	茨城県
一般国道6号 千代田石岡バイパス	国	茨城県
一般国道6号 大和田拡幅	国	茨城県
一般国道50号 下館バイパス	国	茨城県
一般国道51号 潮来バイパス	国	茨城県
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(川島～五霞)	国・東日本高速道路株式会社	茨城県・埼玉県
一般国道4号 西那須野道路	国	栃木県
一般国道17号 群馬大橋拡幅	国	群馬県
一般国道50号 前橋笠懸道路	国	群馬県
一般国道298号 東京外郭環状道路(千葉県区間)	国	千葉県
一般国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)	国	千葉県

一般国道357号 湾岸千葉地区改良	国	千葉県
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)	国	千葉県
一般国道16号 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)	国	東京都
一般国道20号 日野バイパス(延伸)	国	東京都
一般国道20号 八王子南バイパス	国	東京都
一般国道357号 東京湾岸道路 (東京都区間)	国	東京都
一般国道1号 原宿交差点改良	国	神奈川県
一般国道246号 厚木秦野道路	国	神奈川県
一般国道246号 秦野IC関連	国	神奈川県
一般国道246号 山北バイパス	国	神奈川県
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎～海老名)	国	神奈川県
一般国道20号 大月バイパス	国	山梨県
一般国道20号 竜王拡幅	国	山梨県
一般国道52号 上石田改良	国	山梨県
中部横断自動車道 八千穂～佐久南	国	長野県
一般国道20号 坂室バイパス	国	長野県
一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス	国	長野県
一般国道289号 八十里越	国	新潟県・福島県
一般国道7号 新発田拡幅	国	新潟県
一般国道8号 白根バイパス	国	新潟県
一般国道8号 直江津バイパス	国	新潟県
一般国道8号 富山高岡バイパス	国	富山県
一般国道41号 猪谷楡原道路	国	富山県
一般国道359号 砺波東バイパス	国	富山県
一般国道8号 加賀拡幅	国	石川県
一般国道159号 金沢東部環状道路	国	石川県
一般国道153号 伊南バイパス	国	長野県
一般国道21号 可児御嵩バイパス	国	岐阜県
一般国道21号 岐大バイパス	国	岐阜県
一般国道41号 高山国府バイパス	国	岐阜県
一般国道156号 岐阜東バイパス	国	岐阜県

一般国道158号 高山清見道路	国	岐阜県
一般国道258号 大桑道路	国	岐阜県・三重県
一般国道1号 東駿河湾環状道路	国	静岡県
一般国道1号 南二日町交差点	国	静岡県
一般国道1号 富士由比バイパス	国	静岡県
一般国道139号 富士改良	国	静岡県
一般国道414号 河津下田道路 I 期	国	静岡県
一般国道414号 天城北道路	国	静岡県
一般国道153号 豊田北バイパス	国	愛知県
一般国道1号 関バイパス	国	三重県
一般国道42号 熊野尾鷲道路	国	三重県
一般国道42号 紀宝バイパス	国	三重県
一般国道8号 福井バイパス	国	福井県
一般国道8号 敦賀バイパス	国	福井県
一般国道27号 金山バイパス	国	福井県
一般国道27号 美浜東バイパス	国	福井県
一般国道417号 冠山峠道路	国	福井県・岐阜県
一般国道1号 水口道路	国	滋賀県
一般国道8号 米原バイパス	国	滋賀県
一般国道161号 湖北バイパス	国	滋賀県
一般国道27号 西舞鶴道路	国	京都府
一般国道478号 丹波綾部道路	国	京都府
一般国道26号 第二阪和国道	国	大阪府
一般国道2号 神戸西バイパス	国	兵庫県
一般国道9号 笠波峠除雪拡幅	国	兵庫県
一般国道175号 平野拡幅	国	兵庫県
一般国道175号 神出バイパス	国	兵庫県
一般国道483号 日高豊岡南道路	国	兵庫県
一般国道483号 八鹿日高道路	国	兵庫県
一般国道24号 大和御所道路	国	奈良県
一般国道25号 斑鳩バイパス	国	奈良県

一般国道165号 大和高田バイパス	国	奈良県
一般国道168号 十津川道路	国	奈良県
一般国道24号 紀北東道路	国	和歌山県
一般国道26号 和歌山北バイパス	国	和歌山県
一般国道42号 那智勝浦道路	国	和歌山県
一般国道9号 駟馳山バイパス	国	鳥取県
一般国道9号 鳥取西道路	国	鳥取県
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期)	国	鳥取県
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期)	国	鳥取県
一般国道183号 鍵掛峠道路	国	鳥取県・広島県
一般国道9号 出雲・湖陵道路	国	島根県
一般国道9号 多伎・朝山道路	国	島根県
一般国道9号 朝山・大田道路	国	島根県
一般国道9号 静間・仁摩道路	国	島根県
一般国道9号 浜田・三隅道路	国	島根県
一般国道9号 益田道路	国	島根県
一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)	国	岡山県
一般国道2号 笠岡バイパス	国	岡山県
一般国道53号 津山南道路	国	岡山県
一般国道30号 児島・玉野拡幅	国	岡山県
一般国道2号 福山道路	国	広島県
一般国道2号 安芸バイパス	国	広島県
一般国道2号 東広島バイパス	国	広島県
一般国道375号 東広島・呉道路	国	広島県
一般国道2号 周南立体	国	山口県
一般国道491号 長門・俵山道路	国	山口県
一般国道32号 猪ノ鼻道路	国	徳島県・香川県
一般国道192号 徳島南環状道路	国	徳島県
一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス	国	香川県
一般国道11号 小松バイパス	国	愛媛県
一般国道33号 三坂道路	国	愛媛県

一般国道56号 松山外環状道路空港線	国	愛媛県
一般国道33号 越知道路(2工区)	国	高知県
一般国道56号 片坂バイパス	国	高知県
一般国道3号 岡垣バイパス	国	福岡県
一般国道10号 豊前拡幅	国	福岡県
一般国道202号 福岡外環状道路	国	福岡県
一般国道208号 有明海沿岸道路(大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパス)	国	福岡県
一般国道208号 大川佐賀道路	国	福岡県・佐賀県
一般国道322号 八丁峠道路	国	福岡県
一般国道34号 神埼佐賀拡幅	国	佐賀県
一般国道203号 厳木バイパス	国	佐賀県
一般国道497号 唐津伊万里道路	国	佐賀県
一般国道497号 伊万里松浦道路	国	佐賀県・長崎県
一般国道34号 大村拡幅	国	長崎県
一般国道57号 森山拡幅	国	長崎県
一般国道3号 熊本北バイパス	国	熊本県
一般国道3号 芦北出水道路	国	熊本県・鹿児島県
一般国道57号 熊本宇土道路	国	熊本県
東九州自動車道 佐伯～蒲江	国	大分県
東九州自動車道 蒲江～北川	国	大分県・宮崎県
一般国道10号 古国府拡幅	国	大分県
一般国道212号 三光本耶馬溪道路	国	大分県
東九州自動車道 清武JCT～北郷	国	宮崎県
東九州自動車道 北郷～日南	国	宮崎県
一般国道10号 門川日向拡幅	国	宮崎県
一般国道218号 北方延岡道路	国	宮崎県
一般国道3号 出水阿久根道路	国	鹿児島県
一般国道329号 金武バイパス	国	沖縄県
一般国道331号 豊見城道路	国	沖縄県
一般国道331号 糸満道路	国	沖縄県
一般国道506号 豊見城東道路	国	沖縄県

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
一般国道106号 築川道路	岩手県	岩手県
地域高規格道路 金沢能登連絡道路 主要地方道 金沢田鶴浜線	石川県	石川県
一般国道167号 第二伊勢道路	三重県	三重県
一般国道168号 日足道路	和歌山県	和歌山県
一般国道181号 江府道路	鳥取県	鳥取県
一般国道313号 倉吉道路	鳥取県	鳥取県
地域高規格道路 東広島高田道路 主要地方道古田豊栄線 向原吉田工区	広島県	広島県
地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線（国府～藍住）	徳島県	徳島県
一般国道197号 八幡浜道路	愛媛県	愛媛県
一般国道444号 佐賀福富道路	佐賀県	佐賀県
一般国道212号 本耶馬溪～耶馬溪道路	大分県	大分県
地域高規格道路 南部東道路 主要地方道 南風原知念線	沖縄県	沖縄県

【土地区画整理事業】

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
大宮西部土地区画整理事業	都市再生機構	さいたま市
木津中央土地区画整理事業	都市再生機構	京都府

【住宅市街地基盤整備事業】

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
成瀬第二		
1街区他区画道路	都市再生機構	神奈川県
真田・北金目		
3・4・8北金目真田線他1路線	都市再生機構	神奈川県
物井		
物井地区道路	都市再生機構	千葉県
佐倉寺崎		
寺崎地区道路	都市再生機構	千葉県

大宮西部		
3・4・87宮原指扇線外3路線	都市再生機構	埼玉県
大宮西部地区地区道路	都市再生機構	埼玉県
国際文化公園都市		
国際文化公園都市地区道路	都市再生機構	大阪府
西部F2-1工区他下水道	都市再生機構	大阪府
福岡駅東		
3・4・14松原上西郷線	都市再生機構	福岡県

【港湾整備事業】
（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
函館港弁天地区船溜まり整備事業（改良）	国	北海道
釧路港北地区旅客船ターミナル整備事業（耐震改良）	国	北海道
石狩湾新港中央水路地区国内物流ターミナル整備事業（耐震改良）	国	北海道
留萌港三泊地区多目的国際ターミナル整備事業	国	北海道
白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業	国	北海道
森港本港地区小型船だまり整備事業	国	北海道
江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業	国	北海道
瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業	国	北海道
天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業	国	北海道
杓形港本港地区防波堤整備事業	国	北海道
香深港本港地区国内物流ターミナル整備事業	国	北海道
久慈港湾口地区防波堤整備事業	国	岩手県
宮古港竜神崎地区防波堤整備事業	国	岩手県
石巻港雲雀野地区多目的国際ターミナル整備事業	国	宮城県
茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	国	茨城県
千葉港葛南中央地区多目的国際ターミナル整備事業	国	千葉県
東京港南部地区東京港臨海道路Ⅱ期整備事業	国	東京都
直江津港港口地区防波堤整備事業	国	新潟県
伏木富山港伏木地区多目的国際ターミナル整備事業	国	富山県
伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業	国	富山県
七尾港大田地区多目的国際ターミナル整備事業	国	石川県
金沢港大野地区多目的国際ターミナル整備事業（防砂堤）	国	石川県
金沢港大野地区多目的国際ターミナル整備事業	国	石川県
敦賀港鞠山南地区多目的国際ターミナル整備事業	国	福井県
御前崎港女岩地区防波堤整備事業	国	静岡県
衣浦港武豊北地区多目的国際ターミナル整備事業	国	愛知県
田子の浦港中央地区多目的国際ターミナル整備事業	国	静岡県
大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業	国	大阪府
大阪港南港東地区多目的国際ターミナル整備事業	国	大阪府
堺泉北港助松地区多目的国際ターミナル整備事業	国	大阪府
和歌山下津港本港地区多目的国際ターミナル整備事業	国	和歌山県
鳥取港千代地区防波堤整備事業	国	鳥取県
境港外港地区防波堤整備事業	国	鳥取県
油谷港唐崎地区防波堤整備事業	国	山口県

三田尻中関港三田尻地区防波堤整備事業	国	山口県
三島川之江港金子地区多目的国際ターミナル整備事業	国	愛媛県
高知港三里地区多目的国際ターミナル整備事業	国	高知県
下関港新港地区多目的国際ターミナル整備事業	国	山口県
伊万里港七ツ島地区多目的国際ターミナル整備事業	国	佐賀県
熊本港本港地区国内物流ターミナル整備事業	国	熊本県
関門航路開発保全航路整備事業	国	山口県・福岡県
平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業	国	長崎県
中津港田尻地区多目的国際ターミナル整備事業	国	大分県
博多港須崎ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業	国	福岡市
苅田港本港地区多目的国際ターミナル整備事業	国	福岡県
長崎港松ヶ枝地区旅客船ターミナル整備事業	国	長崎県
鹿児島港中央港区臨港道路整備事業	国	鹿児島県
那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業	国	沖縄県

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
利島港前浜地区離島ターミナル整備事業①	東京都	東京都
東京港品川地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(耐震改良)	東京都	東京都
伏木富山港富山地区公害防止(汚泥浚渫)事業	富山県	富山県
三河港蒲郡地区多目的国際ターミナル整備事業	愛知県	愛知県
衣浦港外港地区廃棄物海面処分場整備事業	愛知県	愛知県
姫路港網干沖地区廃棄物海面処分場整備事業	兵庫県	兵庫県
徳山下松港下松地区国内物流ターミナル整備事業	山口県	山口県
三田尻中関港中関地区多目的国際ターミナル整備事業	山口県	山口県
宇部港東見初地区国内物流ターミナル・廃棄物海面処分場整備事業	山口県	山口県
三田尻中関港大久保地区廃棄物海面処分場整備事業	山口県	山口県
徳山下松港徳山地区国内物流ターミナル整備事業(耐震改良)	山口県	山口県
北九州港新門司南地区廃棄物海面処分場整備事業	福岡県	北九州市
川内港京泊地区多目的国際ターミナル整備事業	鹿児島県	鹿児島県
川内港唐浜地区国内物流ターミナル整備事業	鹿児島県	鹿児島県
伊江港伊江地区国内物流ターミナル整備事業	沖縄県	沖縄県
本部港本港地区国内物流ターミナル整備事業	沖縄県	沖縄県

【空港整備事業】
 (直轄事業等)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
関西国際空港2期事業	関西国際空港(株)	大阪府

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (幹線鉄道等活性化事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
三岐鉄道西桑名駅 幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化)	北勢線施設整備(株)	三重県
大阪外環状線(おおさか東線)整備事業	大阪外環状鉄道株式会社(株)	大阪府

【都市・幹線鉄道整備事業】
 (都市鉄道利便増進事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
阪神電鉄三宮駅 都市鉄道利便増進事業(駅施設利用円滑化事業)	神戸高速鉄道(株)	兵庫県

【下水道事業】
 (補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
つくばニュータウン公共下水道事業	都市再生機構	茨城県
流山ニュータウン公共下水道事業	都市再生機構	千葉県
千葉ニュータウン公共下水道事業	都市再生機構	千葉県
国文ニュータウン公共下水道事業	都市再生機構	大阪府

【都市公園事業】
 (直轄事業等)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
国営飛鳥・平城宮跡歴史公園	国	奈良県
国営明石海峡公園	国	兵庫県
国営吉野ヶ里歴史公園	国	佐賀県

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別公共事業
 (完了後の事後評価を実施する公共事業)

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
雄物川上流特定構造物改築事業(大久保頭首工)	国	秋田県
久慈川水防災対策特定河川事業(東連地地区)	国	茨城県
信濃川下流直轄床上浸水対策特別緊急事業(才歩川)	国	新潟県
太田川床上浸水対策特別緊急事業(出島地区)	国	広島県
江の川上流水防災対策特定河川事業(梶矢地区)	国	広島県
遠賀川床上浸水対策特別緊急事業(明星寺川)	国	福岡県
大淀川床上浸水対策特別緊急事業(姫城川)	国	宮崎県
筑後川特定構造物改築事業(中流地域排水機場群)	国	福岡県
鶴川総合水系環境整備事業	国	北海道
湧別川総合水系環境整備事業	国	北海道
九頭竜川河川利用推進事業	国	福井県
土器川総合水系環境整備事業	国	香川県
渡川水系丸ノ内川浄化事業	国	高知県
肱川浄化事業	国	愛媛県
野村ダム浄化事業	国	愛媛県

【ダム事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
摺上川ダム建設事業	国	福島県

【砂防事業等】

(砂防事業(補助))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
黒桐谷通常砂防事業	大阪府	大阪府
檜尾川通常砂防事業	大阪府	大阪府

【砂防事業等】

(地すべり対策事業(補助))

池成地区地すべり対策事業	長崎県	長崎県
--------------	-----	-----

【海岸事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
有明海岸直轄海岸保全施設整備事業	国	福岡県・佐賀県
横須賀港海岸直轄海岸保全施設整備事業	国	神奈川県

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道5号 亀田拡幅	国	北海道
一般国道39号 美幌バイパス	国	北海道
一般国道235号 厚真門別道路	国	北海道
一般国道272号 春別道路	国	北海道
一般国道7号 青森西バイパス事業	国	青森県
一般国道17号 鯉沢バイパス	国	群馬県
一般国道8号 黒埼拡幅	国	新潟県
一般国道116号 学校町交差点改良	国	新潟県
一般国道157号 野々市拡幅	国	石川県
一般国道361号 権兵衛峠道路	国	長野県
一般国道19号 中津川バイパス	国	岐阜県
一般国道42号 大宮大台IC関連	国	三重県
一般国道11号 松山東道路(小坂交差点立体)	国	愛媛県
一般国道33号 越知道路	国	高知県
一般国道3号 東榎原拡幅	国	福岡県
一般国道209号 津福バイパス	国	福岡県
一般国道442号 竹原峠道路	国	福岡県・大分県
一般国道34号 日見バイパス	国	長崎県

一般国道57号 熊本東バイパス	国	熊本県
一般国道3号 川尻バイパス	国	熊本県
一般国道10号 戸次・犬飼拡幅	国	大分県
一般国道210号 日田バイパス	国	大分県
一般国道329号 石川バイパス	国	沖縄県
東海環状自動車道（豊田JCT～関広見）	国・中日本高速道路株式会社	愛知県・岐阜県

（補助事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
一般国道135号 宇佐美～網代バイパス	静岡県	静岡県
一般国道202号 江上バイパス	長崎県	長崎県

【港湾整備事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
函館港港町地区多目的国際ターミナル整備事業	国	北海道
稚内港北洋ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業	国	北海道
浦河港本港地区小型船だまり整備事業	国	北海道
天売港本港地区地域交通拠点整備事業	国	北海道
天売港本港地区小型船だまり整備事業	国	北海道
秋田港向浜地区多目的国際ターミナル整備事業	国	秋田県
新潟港西港地区臨港道路整備事業	国	新潟県
清水港外港地区防波堤整備事業	国	静岡県
宇部港芝中地区多目的国際ターミナル整備事業	国	山口県
三島川之江港村松地区防波堤整備事業	国	愛媛県

【空港整備事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
新北九州空港建設事業	国	福岡県

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
中央合同庁舎第7号館	国	東京都
横浜地方気象台	国	神奈川県
那覇第2地方合同庁舎（Ⅱ期）	国	沖縄県

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別研究開発課題

(中間評価を実施する研究開発課題)

課題名	評価実施主体
船舶からの環境負荷低減のための対策	海事局

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別研究開発課題

(終了時評価を実施する研究開発課題)

課題名	評価実施主体
高度な画像処理による減災を目指した国土の監視技術の開発	大臣官房技術調査課
建築設備等の安全性能確保のための制御システム等の設計・維持保全技術の開発	大臣官房技術調査課
電力・バイオプラスチック生産型下水汚泥処理システムの開発	大臣官房技術調査課
日本周辺で発生する津波を対象とした環太平洋情報ネットワークの開発	大臣官房技術調査課
都市域に分布する宅地谷埋め盛土地盤の耐震性評価法の高度化	大臣官房技術調査課
嫌気性下水処理における溶存メタン温室効果ガスの放散防止とエネルギー回収	大臣官房技術調査課
東京ベイエリアにおける水と緑のネットワーク形成に関する研究	大臣官房技術調査課
鉄筋コンクリート造建築物の補修後の性能解析技術の開発と最適補修戦略の策定	大臣官房技術調査課
ゼロエミッション・高資源回収型下水汚泥処理プロセスの開発	大臣官房技術調査課
都市分散型水活用システムの地域住民の選好に基づく環境パフォーマンス評価	大臣官房技術調査課
新しい形態を有する超々高層建築物の耐風設計手法に関する研究	大臣官房技術調査課
被災した構造物の安全・簡易・迅速復旧工法の開発	大臣官房技術調査課
A S Rの迅速判定およびハイブリッド陽極システムによるコンクリート膨張抑制手法の開発	大臣官房技術調査課
コンクリート構造物長寿命化に資する品質保証／性能照査統合システムの開発	大臣官房技術調査課
汎用3次元CADエンジンの調査と設計に関する技術開発	大臣官房技術調査課
塩分の飛来・付着特性と塗装の劣化を考慮した鋼桁洗浄システムの開発	大臣官房技術調査課
道路舗装工事の施工の効率化と品質確保に関する技術開発	大臣官房技術調査課
図面データを直接利用したICT監督業務支援ツールの開発	大臣官房技術調査課
SAAM ジャッキを用いた効果的なアンカーのり面の保全手法の開発	大臣官房技術調査課
表面改質材による既設コンクリート構造物の延命補修システムの構築	大臣官房技術調査課
既存構造体の撤去・補強を核としたWPC構造住宅ストック高度利用促進技術の開発	大臣官房技術調査課
光学的非接触全視野計測法によるコンクリート構造物のマルチスケール診断法	大臣官房技術調査課
都市空間における雪氷災害に伴う費用軽減を目指したリスクマネジメントシステムの構築	大臣官房技術調査課

中小建築物の良質ストック化と環境負荷低減を目指す建築・外皮システムの開発	大臣官房技術調査課
太陽エネルギーを有効利用できる新規オゾン・光触媒水処理システムの開発	大臣官房技術調査課
雨天時における衛生学的安全性と水環境保全を目指した新しい都市排水処理技術の開発	大臣官房技術調査課
海の10モードプロジェクト	海事局
外洋上プラットフォームの研究開発	海事局
気候変動等に対応した河川・海岸管理に関する研究	国土技術政策総合研究所
大規模災害時の交通ネットワーク機能の維持と産業界の事業継続計画との連携に関する研究	国土技術政策総合研究所
建築物の構造安全性能検証法の適用の最適化に関する研究	国土技術政策総合研究所
建物用途規制の性能基準に関する研究	国土技術政策総合研究所
都市整備事業に対するベンチマーク手法適用方策に関する研究	国土技術政策総合研究所
低頻度メガリスク型の沿岸域災害に対する多様な効用を持つ対策の評価に関する研究	国土技術政策総合研究所
国際交通基盤の統合的リスクマネジメントに関する研究	国土技術政策総合研究所
測地基準系精密保持手法に関する研究	国土地理院
日本列島の地殻活動メカニズム解明の高度化に関する研究	国土地理院
正確・迅速な地盤変動把握のための合成開口レーダー干渉画像の高度利用に関する研究	国土地理院
地理空間情報の時空間化とその応用に関する研究	国土地理院
合成開口レーダーによる地すべりの監視に関する研究	国土地理院
温暖化による日本付近の詳細な気候変化予測に関する研究	気象研究所

行政評価法第 7 条第 2 項第 1 号に該当する租税特別措置等

(事後評価を実施する租税特別措置等)

租税特別措置等の名称	局 等
新幹線鉄道大規模改修準備金	鉄道局
船舶の定期検査に係る特別修繕準備金	海事局

行政評価法第7条第2項第2号イに該当する個別公共事業
 (事業採択後5年間に経過した時点で未着工の公共事業)

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
中国横断自動車道 姫路鳥取線 (播磨新宮～山崎JCT)	西日本高速道路株式会社	兵庫県
第二東海自動車道 (秦野～御殿場JCT)	中日本高速道路株式会社	神奈川県・静岡県
近畿自動車道名古屋神戸線 (菰野～亀山西JCT)	中日本高速道路株式会社	三重県

行政評価法第7条第2項第2号口に該当する個別公共事業
 (事業採択後10年間が経過した時点で継続中の公共事業)

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
旭川特定構造物改築事業(百間川河口水門)	国	岡山県
江の川下流土地利用一体型水防災事業(川平地区)	国	島根県

【砂防事業等】

(砂防事業(直轄))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
広島西部山系直轄砂防事業	国	広島県

【海岸事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業	国	大分県

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道337号 泉郷道路	国	北海道
一般国道51号 大栄拡幅	国	千葉県
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)	国・東日本高速道路(株)	千葉県
一般国道15号 蒲田駅周辺整備	国	東京都
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)	国	神奈川県
一般国道253号 上越三和道路	国	新潟県
一般国道2号 神戸2号交差点改良	国	兵庫県
一般国道24号 大和街道環境整備	国	和歌山県
一般国道2号 玉島・笠岡道路	国	岡山県
一般国道2号 岩国・大竹道路	国	広島県・山口県
一般国道33号 松山外環状道路インター線	国	愛媛県
一般国道196号 今治道路	国	愛媛県
一般国道497号 今宿道路	国	福岡県
一般国道251号 島原中央道路	国	長崎県

一般国道58号 読谷道路	国	沖縄県
一般国道58号 那覇西道路	国	沖縄県
首都高速晴海線	首都高速道路株式会社	東京都
高速横浜環状北線	首都高速道路株式会社	神奈川県

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
地域高規格道路 根室中標津線 根室中標津道路 主要地方道 根室中標津線	北海道	北海道
地域高規格道路 高岡環状道路 主要地方道 高岡環状線(佐野～六家)	富山県	富山県
一般国道206号 小迎バイパス	長崎県	長崎県
地域高規格道路 南薩縦貫道 主要地方道 鹿児島川辺線	鹿児島県	鹿児島県

【住宅市街地盤整備事業】

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
成瀬第二		
55街区他下水道	都市再生機構	神奈川県
精華・木津		
東中央線他3路線(中央)	都市再生機構	京都府

【港湾整備事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業	国	北海道
羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業	国	北海道
四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	国	三重県

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
水島港 玉島地区廃棄物海面処分場整備事業	岡山県	岡山県
松浦港御厨地区廃棄物埋立護岸事業	長崎県	長崎県

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道駅総合改善事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
京浜急行電鉄京急蒲田駅 鉄道駅総合改善事業	蒲田開発事業(株)	東京都