

平成 23 年 12 月 9 日(金)

合同庁舎 3 号館 4 階特別会議室

15 : 00 ~ 17 : 00

第 26 回 国土交通省政策評価会

議 事 次 第

1 挨拶

2 議題

(1) 平成 23 年度取りまとめ政策レビューの中間報告

①土砂災害防止法

②市町村の防災判断を支援する警報の充実

③バリアフリー法

④地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

⑤美しい国づくり政策大綱

⑥指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化

⑦住宅・建築物の耐震化の促進

⑧港湾の大規模地震対策

⑨仕事の進め方の改革

(2) その他

第 2 6 回 国土交通省政策評価会

資料一覧

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

- 資料 2－① 土砂災害防止法
- －② 市町村の防災判断を支援する警報の充実

- －③ バリアフリー法
- －④ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- －⑤ 美しい国づくり政策大綱
- －⑥ 指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化

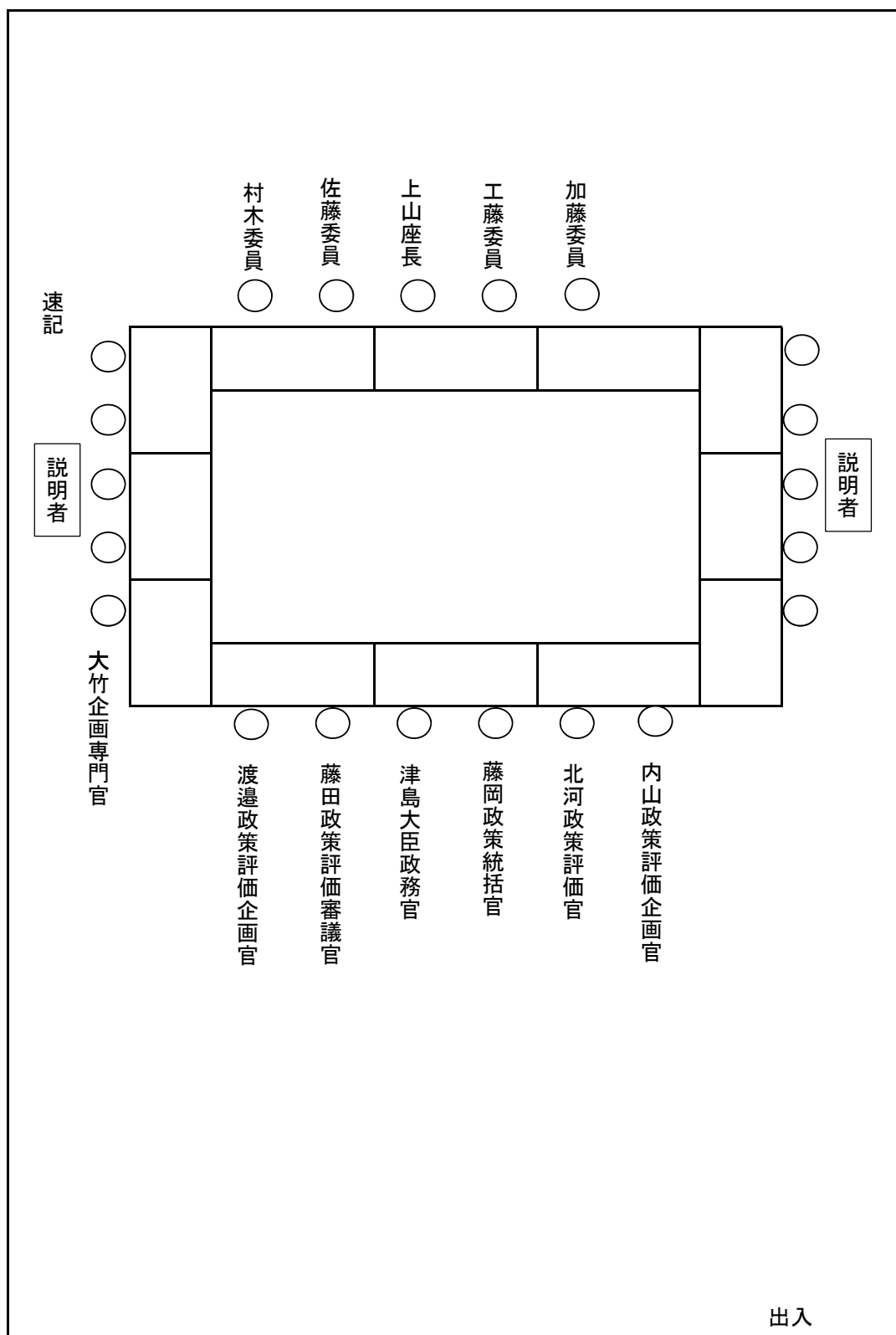
- －⑦ 住宅・建築物の耐震化の促進
- －⑧ 港湾の大規模地震対策

- －⑨ 仕事の進め方の改革

第26回国土交通省政策評価会

平成23年12月9日(金)15:00～17:00

合同庁舎3号館4階特別会議室



国土交通省政策評価会委員名簿

上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻准教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
白山 真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
田辺 国昭	東京大学公共政策大学院院長
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻准教授
山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

（五十音順：平成23年12月9日現在）

平成23年度 政策評価のスケジュール(案)

資料1－①

平成23年12月9日現在

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事後評価実施計画の策定・変更						大臣決定 (24年度計画の策定及び23年度計画の追加・修正)						大臣決定 (24年度計画の追加・修正)

1 政策チェックアップ			政策評価会 (7月7日)	検討会 (7月28日)		大臣決定						
2 政策アセスメント						大臣決定						
3 政策レビュー (テーマ設定)				検討会 (7月28日)								
(23年度とりまとめ評価書)	政策評価会 (4月21日)		政策評価会 (7月7日)	検討会 (7月28日)		・評価会委員の個別指導	政策評価会		検討会	大臣決定		
規制の事前評価 (R I A)	・随時実施し、公表＜平成19年10月より義務化：平成23年3月現在で法律25件、政令6件の規制(81件)について実施＞											
租税特別措置に係る 事前・事後評価						大臣決定						
個別公共事業評価						大臣決定				大臣決定		大臣決定
個別研究開発課題評価						大臣決定						大臣決定

平成23年度政策レビューテーマ一覧

	テ　　マ		担　当　局　等
第1グループ	①	土砂災害防止法	水管理・国土保全局
	②	市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁
第2グループ	③	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、都市局、水管理・国土保全局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官（国土等）
	④	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、都市局、道路局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局
第3グループ	⑤	美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市局取りまとめ）
	⑥	指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化	大臣官房、土地・建設産業局、都市局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、観光庁、気象庁
第4グループ	⑦	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	⑧	港湾の大規模地震対策	港湾局
第5グループ	⑨	仕事の進め方の改革	全部局等（総合政策局及び政策統括官（物流、政策評価）取りまとめ）

政策レビュー「土砂災害防止法」

平成23年12月

水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 評価の目的・必要性及び対象政策

評価の目的・必要性

- 土砂災害防止法※は、都市化の進行により山裾間際まで新興住宅地が拡大していた地域において、平成11年に発生した土砂災害を契機に、土砂災害のおそれのある土地の区域における警戒避難体制の整備や一定の開発行為の制限等を行うことにより、土砂災害から国民の生命及び身体を保護することを目的に制定され、平成13年4月から施行された
- 法の施行から10年が経過したことを踏まえ、土砂災害の防止を図る施策の実施状況や効果について評価を行うことによって、施策の実施に係る課題及びその対応策について検討を行い、今後の施策の方向性に反映させることを目的とする

※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

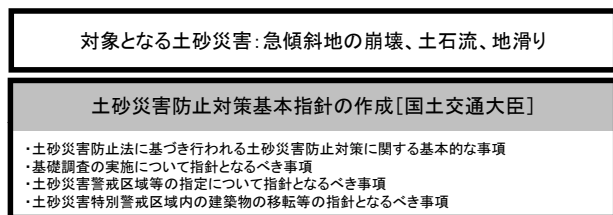
対象政策

- 土砂災害防止法に基づく基礎調査、土砂災害警戒区域等の指定及び土砂災害警戒区域等において実施される警戒避難体制の整備や一定の開発行為（以下、「特定開発行為」という）の制限等の土砂災害防止対策を対象とする

2. 土砂災害防止法の概要

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

■土砂災害防止法の概要



基礎調査の実施

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



基礎調査の実施[都道府県]

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

区域の指定

基礎調査に基づき、土砂災害のおそれのある区域等を指定します。

土砂災害警戒区域

土砂災害の恐れがある区域。

土砂災害特別警戒区域

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

土砂災害警戒区域の指定[都道府県知事] (土砂災害のおそれがある区域)

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

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

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

<警戒避難体制>
・市町村地域防災計画
(災害対策基本法)

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

<移転支援>
・住宅金融支援機構融資等

※正式名称

「土砂災害警戒区域等における
土砂災害防止対策の推進に関する法律」

2

3. 第三者の知見の活用

第三者の知見の活用

土砂災害防止法に関する政策レビュー委員会

○施策の実施に係る課題及びその対応策について検討を行い、土砂災害防止を図る施策の実施状況や効果について評価するに当たり、専門的な学識経験等に基づく助言をいただくことを目的に、「土砂災害防止法に関する政策レビュー委員会」を設置。

【構成員】 委員長 土屋 智 静岡大学農学部環境森林科学科教授
委員 宇賀 克也 東京大学大学院法学政治学研究科教授
海堀 正博 広島大学大学院総合科学研究科教授
長谷川 一成 新潟県土木部砂防課長
松本 浩司 NHK解説委員
望月 仁司 山梨県身延町長

○8月3日に第1回委員会、10月31日に第2回委員会を開催。1月中に第3回委員会を開催予定。

国土交通省政策評価会

○評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取するとともに、国土交通省政策評価委員である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に個別にご指導いただいた。

3

4. 評価の視点および基礎調査費の推移

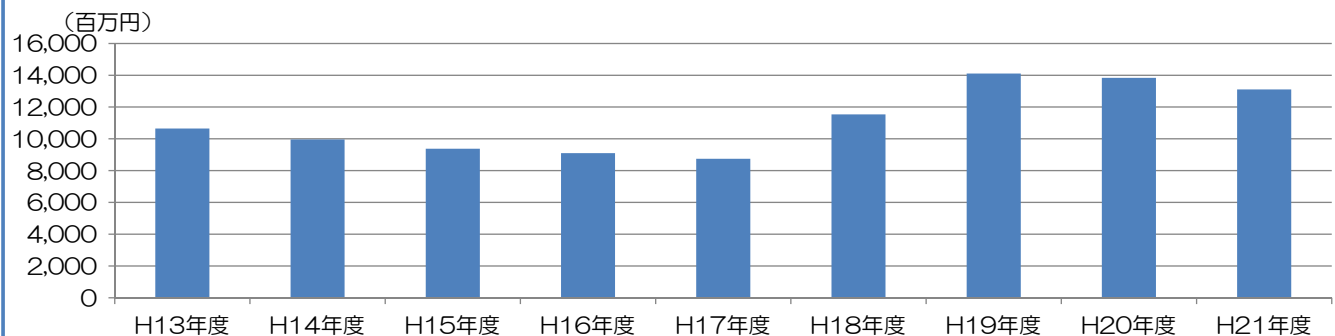
評価の視点

土砂災害警戒区域等の指定状況及び法に基づき行われる土砂災害防止対策の実施状況について、以下の視点により評価を行うものとする

- ①基礎調査は適切に行われているか
- ②土砂災害警戒区域の指定及び指定が行われた区域の周知は適切に行われているか
- ③土砂災害警戒区域における警戒避難体制の整備についての市町村地域防災計画への反映は適切に行われているか
- ④土砂災害特別警戒区域における特定開発行為の制限は効果をあげているか
- ⑤土砂災害特別警戒区域からの安全な土地への移転支援は効果をあげているか

基礎調査費(当初事業費)の推移

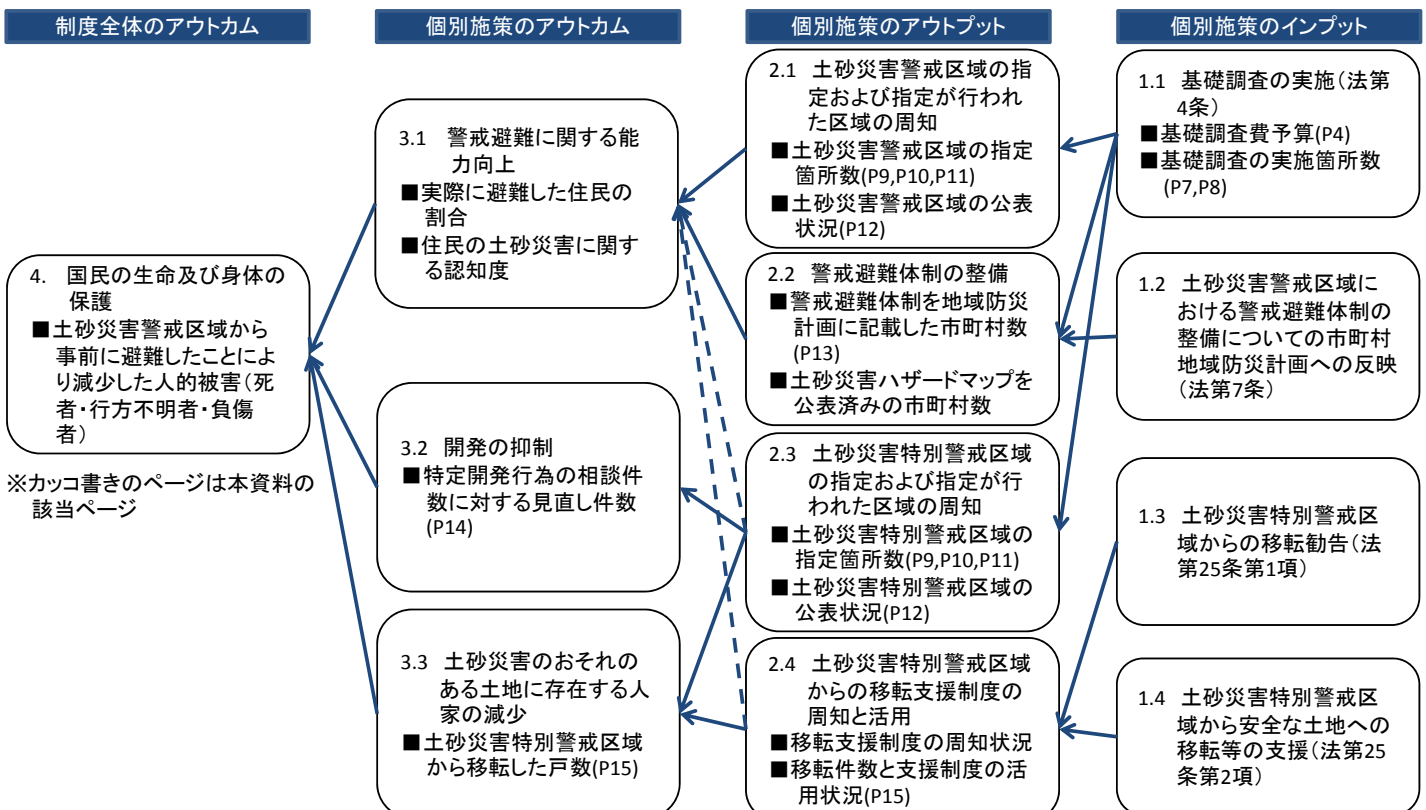
平成13年～平成21年度で計約1,000億円が措置されている



4

5. 評価手法

○ロジックモデルを作成し、個々のレベルにおける指標等を把握することにより分析・評価を行う



※政策チェックアップでは、「土砂災害特別警戒区域指定率」で評価している

5

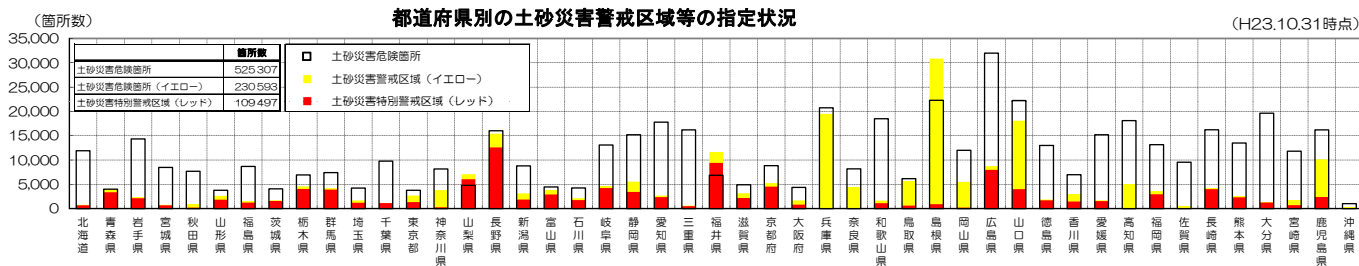
6. 評価結果概要

○基礎調査

- ・約29万8千箇所実施(P7)
- ・**進捗状況は都道府県毎に大きな差**

○区域指定および指定区域の周知

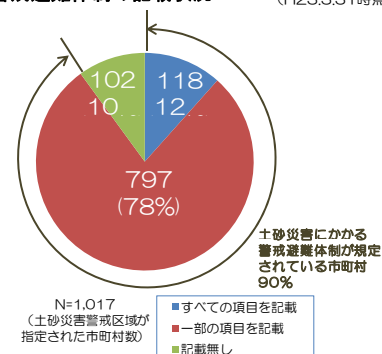
- ・警戒区域約23万6千箇所、特別警戒区域約10万9千箇所指定(P9)
- ・**進捗状況は都道府県毎に大きな差(P10)**
- ・全都道府県で指定箇所をインターネットで公開するも、指定の範囲が分かる図面は未公開の県もある(P12)



○警戒避難体制の整備

- ・警戒区域が指定された市町村の9割で、地域防災計画へ警戒避難に関する事項を記載(P13)
- ・**避難勧告、避難所に関する事項への反映は相対的に低調(P13)**
- ・**土砂災害警戒情報の避難勧告への活用は約5割だが、ほとんどが判断材料の一つとしての扱い(P13)**

土砂災害警戒区域が指定された市町村の地域防災計画における警戒避難体制の記載状況 (H23.3.31時点)



○特定開発行為の制限

- ・開発許可申請前の事前相談により、安全対策を講じたり、開発計画の見直しに至る事例が認められたが、件数はまだ少ない(P14)

○特別警戒区域からの移転

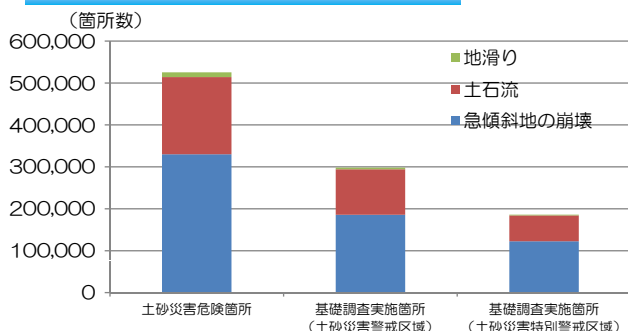
- ・全国で30件の移転事例があり、**すべての事例で移転支援制度を活用(P15)**
- ・**独自の支援制度を設けている県では、移転件数が多い(P15)**
- ・**移転勧告の事例はない(P15)**

7. 評価結果(①-1 基礎調査の実施状況)

- 基礎調査は、土砂災害危険箇所約52万5千箇所に対し、土砂災害警戒区域で約29万8千箇所、土砂災害特別警戒区域で約18万6千箇所を実施

全国の基礎調査の実施状況

(H23.8.31時点)

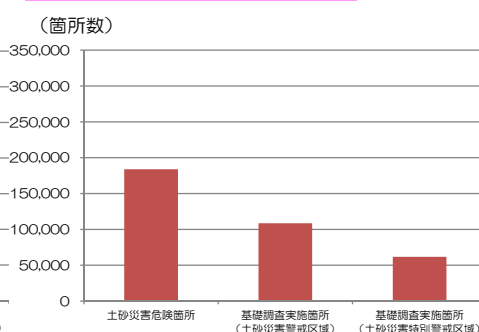
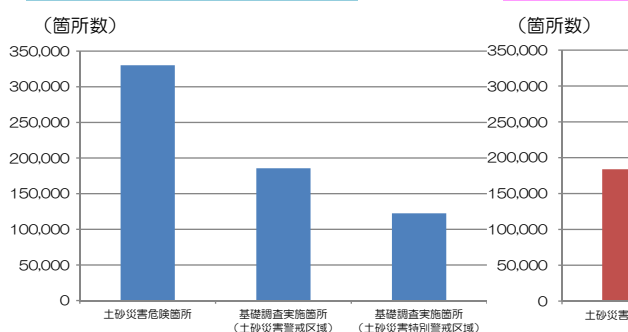


	全箇所	急傾斜地の崩壊	土石流	地滑り
基礎調査実施箇所 (土砂災害警戒区域)	298,126	185,710	108,622	3,794
基礎調査実施箇所 (土砂災害特別警戒区域)	185,885	122,494	61,722	1,669
【参考】土砂災害危険箇所	525,307	330,156	183,863	11,288

急傾斜地の崩壊

土石流

地滑り

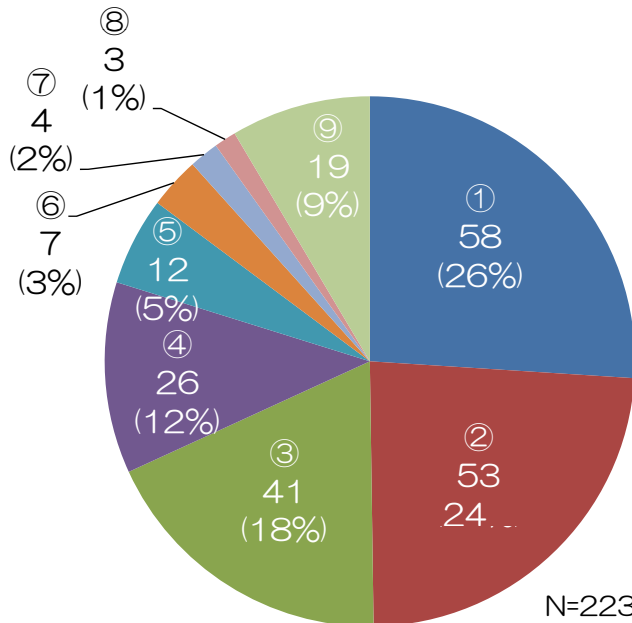


7. 評価結果(①－2 基礎調査が進まない理由)

- 基礎調査が進まない理由としては、予算を確保することができないことや住民への説明に時間を要することが多い

基礎調査が進まない理由

(47都道府県にアンケート調査を実施、3項目まで回答可とし、1位を3点、2位を2点、3位を1点で集計)



N=223 (点数)

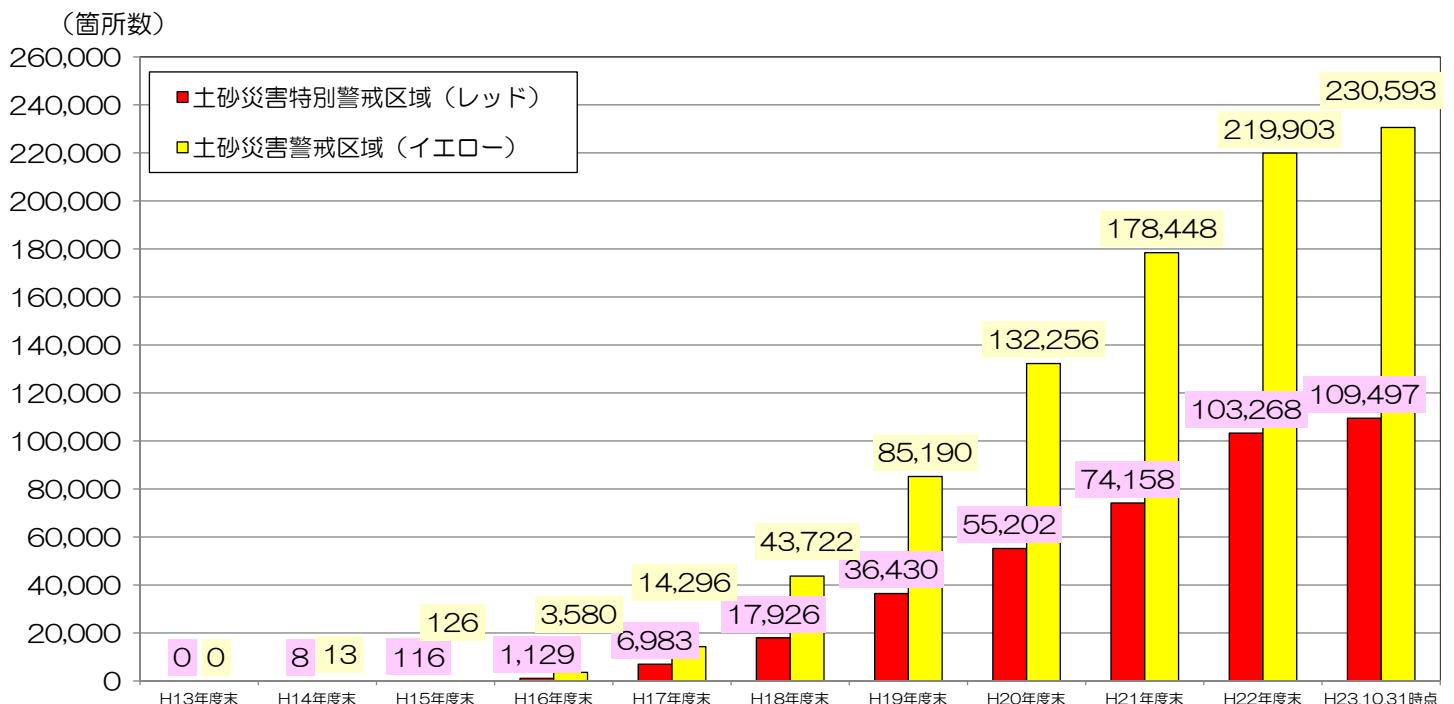
- ① 予算の確保が困難
- ② 住民への説明に時間を要する
- ③ コンサルタント業務による区域設定の確認に時間を要する
- ④ 市町村との協議に時間を要する
- ⑤ 調査のベースとなる地形図を道庁の全域で作成することを先行した
- ⑥ 住民の反対への対応に時間を要する
- ⑦ 調査の発注に時間を要する
- ⑧ 市町村の反対への対応に時間を要する
- ⑨ その他

8

7. 評価結果(②－1 土砂災害警戒区域・特別警戒区域の指定箇所数の推移)

- 土砂災害警戒区域は、土砂災害危険箇所約52万5千箇所に対し、約23万1千箇所を指定
- 土砂災害特別警戒区域は、土砂災害危険箇所約52万5千箇所に対し、約10万9千箇所を指定

全国の土砂災害警戒区域等の指定状況の推移



9

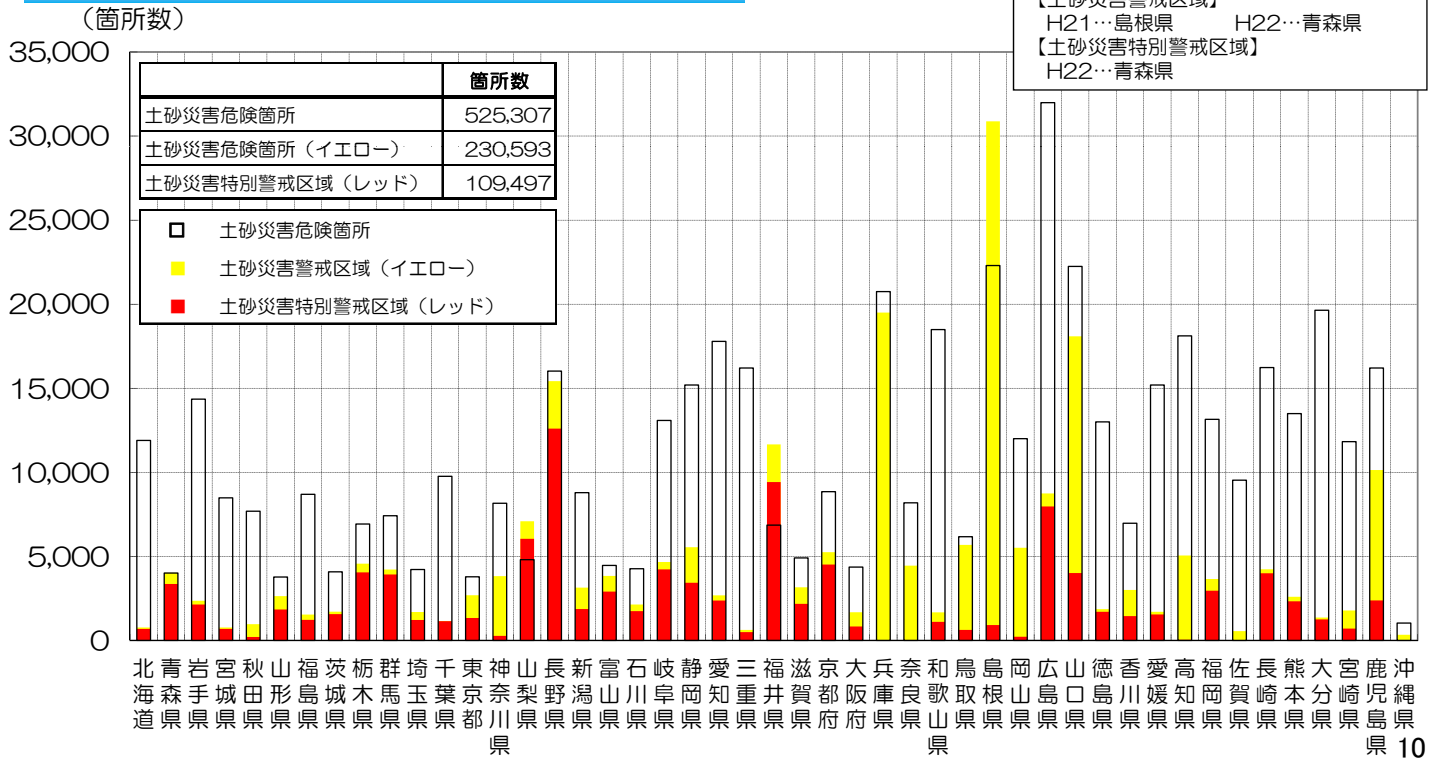
7. 評価結果(②-2 都道府県別の土砂災害警戒区域・特別警戒区域の指定状況)

- 都道府県により指定の進捗状況に大きな差がある
- 土砂災害警戒区域の指定を先行している都道府県がみられる(約9県)

都道府県別の土砂災害警戒区域等の指定状況

(H23.10.31時点)

1巡目の区域指定が完了した都道府県
【土砂災害警戒区域】
H21…島根県 H22…青森県
【土砂災害特別警戒区域】
H22…青森県

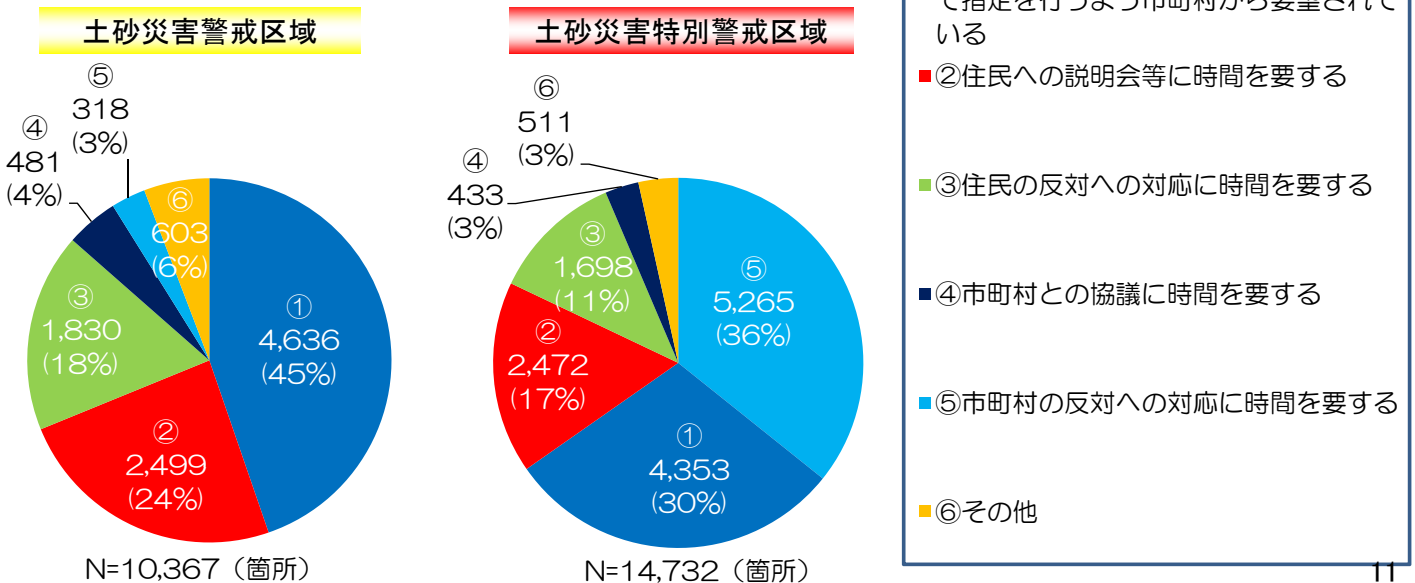


7. 評価結果(②-3 未指定の理由)

- 基礎調査実施後も土砂災害警戒区域が指定されない理由としては、一定の地区単位で指定を行うよう市町村から要望されていることが多い
- 基礎調査実施後も土砂災害特別警戒区域が指定されない理由としては、市町村の反対への対応に時間を要することが多い

基礎調査が完了して3年以上経過しても指定されない理由

(47都道府県にアンケート調査を実施)
※一部の都道府県は、概数で回答

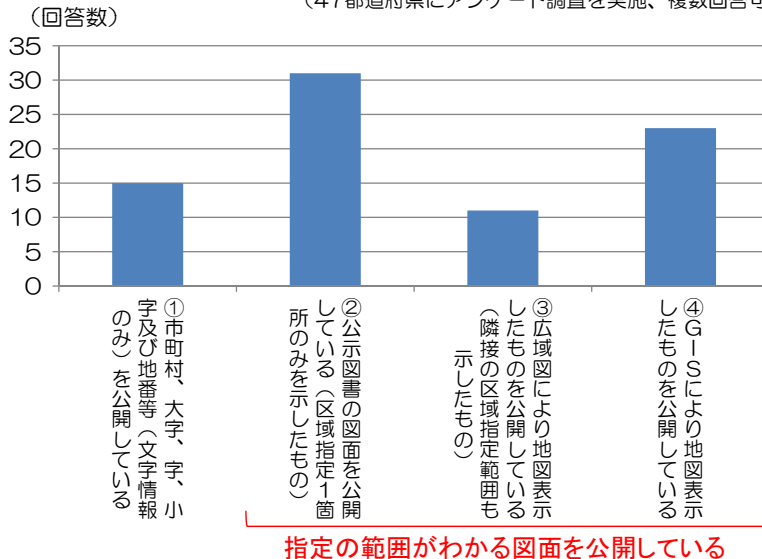


7. 評価結果(②-4 都道府県の公報への掲載状況およびインターネットでの公開状況)

- 第6条、第8条に基づく、都道府県の公報への掲載による土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の指定の公示は、すべての都道府県において実施
- また、すべての都道府県において土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域をインターネットで公開しており、うち44の都道府県は指定の範囲が分かる図面も公開

都道府県における土砂災害警戒区域等のインターネットでの公開状況

(47都道府県にアンケート調査を実施、複数回答可)



※3県は、「①市町村、大字、字、小字及び地番等(文字情報のみ)を公開している」のみ回答(インターネットで区域を把握することができない)

インターネットによる公開事例



公示図書の図面を掲載したインターネットによる公開事例



指定区域を記載した広域図を掲載したインターネットによる公開事例



GISを活用したインターネットによる公開事例

12

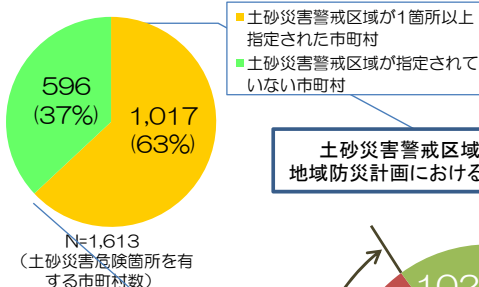
7. 評価結果(③ 地域防災計画における警戒避難体制の記載状況)

- 土砂災害警戒区域が指定された市町村の地域防災計画において、土砂災害にかかる警戒避難体制が記載されている市町村は90%
- そのうち、国土交通省砂防部より、記載する事項として示した項目(下記)すべてについて記載されている市町村は12%

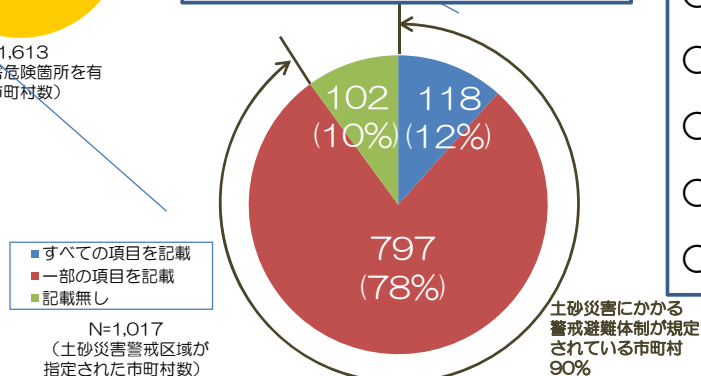
土砂災害警戒区域が指定された市町村の地域防災計画における警戒避難体制の記載状況

(H23.3.31時点)

土砂災害危険箇所を有する市町村のうち、土砂災害警戒区域が指定された市町村



土砂災害警戒区域が指定された市町村の地域防災計画における警戒避難体制の記載状況



土砂災害警戒区域が指定された市町村の地域防災計画における警戒避難体制に関して記載すべき項目についての記載状況

(H23.3.31時点)

- 避難勧告等の発令基準・・・53%
(土砂災害警戒情報を活用した避難勧告等の発令基準)
- 土砂災害警戒区域等・・・73%
- 避難勧告等の発令対象区域・・・22%
- 情報の収集及び伝達体制・・・70%
- 避難所の開設・運営・・・47%
- 災害時要援護者への支援・・・61%
- 防災意識の向上・・・72%

N=1,017
(土砂災害警戒区域が指定された市町村数)

13

7. 評価結果(④ 特定開発行為に関する事前相談の件数とその後の状況)

- 事前に相談が行われた31件のうち、6件において計画を修正して、特定開発行為に該当しないよう安全な計画に見直しが行われた

特定開発行為の許可申請に関して
都道府県の砂防部局が事前に相談を受けた件数

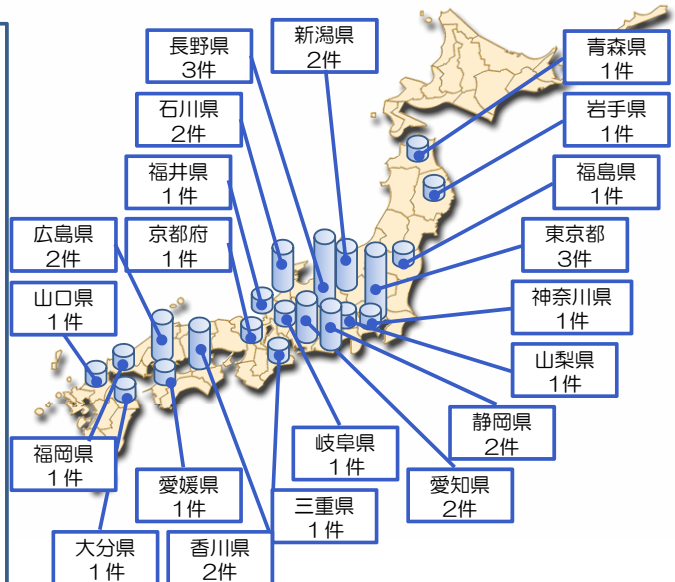
(H23.8.31時点)

都道府県別

全国で31件の相談実績

【相談結果の内訳】

- 安全対策を講じて開発を許可・・・5件
- 土砂災害特別警戒区域内での
開発行為にならないよう、計画を見直し・・・6件
例) 老人ホームを建設する計画の建設候補地に土砂災害
特別警戒区域含むものがあったため、建設候補地から
除外した
- 特定開発行為に該当しなかった・・・5件
- 現在相談中・・・3件
- 不明(相談後、開発業者からの連絡がない等)・・・12件



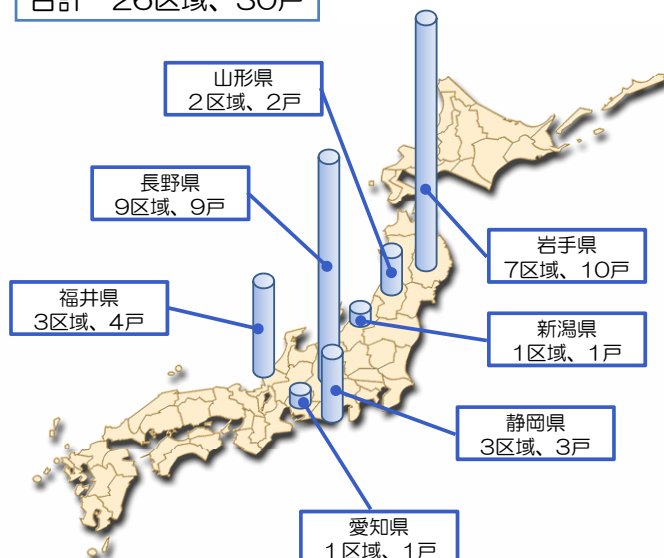
14

7. 評価結果(⑤ 移転実績、移転支援制度の活用状況、移転勧告の実績)

- 土砂災害特別警戒区域からの移転が行われた全国26区域、30戸の全てにおいて、住宅・建築物安全ストック形成事業(がけ地近接等危険住宅移転事業)が活用されている
- 不動産取得税の減免(H22.3.31に終了した制度)は、1戸において活用された事例がある
- 岩手県では、住宅・建築物安全ストック形成事業の上乗せで、県単独の移転支援事業によって移転経費を補助している
- また、全国の4県で移転勧告の判断基準が策定されているが、移転勧告の実績はない

移転実績 (H23.8.31時点)

合計 26区域、30戸



住宅・建築物安全ストック形成事業(がけ地近接等危険住宅移転事業)による補助

■対象要件

- ・土砂災害特別警戒区域内の既存不適格住宅の移転

■事業主体

- ・地方公共団体

■補助内容

- ・除却等費 : 危険住宅の除却等に要する費用
- ・建物助成費 : 危険住宅に代わる住宅の建設(購入)に要する資金を金融機関等から借り入れた場合、当該借入金利子に相当する費用

■補助対象限度額(平成22年11月26日時点)

除却等費			780
(借入金 金利子 相当額)	建物助成費	一般地域	3,100
		建物 土地 計	960
	特殊土地地帯、地震防災対策強化地域、 保全人家10戸未満の急傾斜地崩壊危 険区域及び出水による災害危険区域	建物 土地 敷地造成 計	4,440
		2,060	
			580
			7,080

最大、7,860千円まで費用を補助

15

8. 主な課題及び今後の対応方針

評価の視点	主な課題	今後の対応方針
1. 基礎調査・区域指定	● 都道府県における基礎調査実施のための予算確保	● 地方負担の軽減に向けた取り組みの実施
	● 早期の区域指定に向けた基礎調査の実施方策等、指定が遅れている都道府県への対応	● 指定が著しく遅れていると認められる都道府県へのヒアリング（指定が遅れている理由、指定促進に向けた取り組み等の確認）
		● 基礎調査の実施状況、区域指定の状況等に関する定期的調査と結果の公表
	● 2巡目以降の基礎調査のあり方	● 先行している県の取り組みに関する情報提供
2. 警戒避難	● 地域防災計画への避難勧告等の発令基 の	● 警戒避難体制整備に関する都道府県から市町村 への 知及び取 扱 状況に 関 する 共 有
	● 土砂災害ハザードマップの作成・周知の 推進	● 区域指定後のハザードマップ作成等に関する都 道府県から市町村への周知及び取り組み状況に 関する情報共有
		● ハザードマップ作成に係る交付金制度の周知お よび活用事例の紹介
3. 移転支援	● 移転勧告の適切な運用	● 移転支援制度の周知等

(評価書の要旨)

テーマ名	土砂災害防止法	担当課 (担当課長名)	水管理・国土保全局砂防部 砂防計画課 (課長 森山 裕二)
評価の目的、 必要性	土砂災害防止法は、都市化の進行により山裾間際まで新興住宅地が拡大していた地域において、平成 11 年に発生した土砂災害を契機に、土砂災害のおそれのある土地の区域における警戒避難体制の整備や一定の開発行為の制限等を行うことにより、土砂災害から国民の生命及び身体を保護することを目的に制定され、平成 13 年 4 月から施行された。 法の施行から 10 年が経過したことを踏まえ、土砂災害の防止を図る施策の実施状況や効果について評価を行うことによって、施策の実施に係る課題及びその対応策について検討を行い、今後の施策の方向性に反映させることを目的とする。		
対象政策	土砂災害防止法に基づく基礎調査、土砂災害警戒区域等の指定及び土砂災害警戒区域等において実施される警戒避難体制の整備や一定の開発行為（以下、「特定開発行為」という。）の制限等の土砂災害防止対策を対象とする。		
政策の目的	土砂災害から国民の生命を守るため、土砂災害のおそれのある区域について危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進することを目的とする。		
評価の視点	土砂災害警戒区域等の指定状況及び法に基づき行われる土砂災害防止対策の実施状況について、以下の視点により評価を行った。 ①基礎調査は適切に行われているか ②土砂災害警戒区域の指定及び指定が行われた区域の周知は適切に行われているか ③土砂災害警戒区域における警戒避難体制の整備についての市町村地域防災計画への反映は適切に行われているか ④土砂災害特別警戒区域における特定開発行為の制限は効果をあげているか ⑤土砂災害特別警戒区域からの安全な土地への移転支援は効果をあげているか		
評価手法	土砂災害防止法の取り組みを検証するにあたり、47 都道府県の防災担当者ならびに、各市町村の防災担当者を対象に基礎調査の実施状況、土砂災害警戒区域の指定状況、警戒避難体制の整備状況、特定開発行為の制限状況、移転の支援状況に関するアンケート調査を実施した。これらをもとに、外部有識者からなる検討委員会からの助言を踏まえつつ評価を行った。		

評価結果	① 基礎調査は適切に行われているか ・基礎調査は、土砂災害危険箇所約 52 万 5 千箇所に対し、土砂災害警戒区域で約 29 万 8 千箇所、土砂災害特別警戒区域で約 18 万 6 千箇所を実施している。 ・1 巡目の基礎調査が完了した都道府県もあるが、多くは平成 30 年度前後までに完了する予定である。ただし、平成 40 年度以降に完了する予定であったり、完了が未定の都道府県があったりと進捗状況は都道府県毎に大きな差がある。 ・基礎調査が進まない主な理由として、予算を確保することができないことや、住民への説明に時間を要していることを挙げる都道府県が多い。 ② 土砂災害警戒区域の指定及び指定が行われた区域の周知は適切に行われているか <指定について> ・土砂災害危険箇所約 52 万 5 千箇所に対し、土砂災害警戒区域は約 22 万 8 千箇所を指定しており、土砂災害特別警戒区域は約 10 万 8 千箇所を指定している。 ・指定状況は都道府県により大きな差がある。また、土砂災害警戒区域の指定を先行している県が見られる。 ・指定が比較的進んでいる都道府県の状況として、市町村や自治会単位で指定を行っていたり、県の重点施策として区域指定を位置付け、数値目標の設定や達成状況の公表等の取り組みを行っている事例が見られる。 ・基礎調査が完了しているにもかかわらず、指定がされていない箇所が多く見られる。土砂災害警戒区域が指定されない理由として、一定の地区単位（市町村、自治会等）で指定を行うよう市町村から要望されていることを挙げた都道府県が多い。特別警戒区域が指定されない理由として、市町村の反対への対応に時間を要していることを挙げた都道府県が多い。市町村が指定に反対する理由は住民の反対が多く、住民が指定に反対する理由は土地の価格の低下を懸念や建築物への構造規制への不満が多い。 <区域の周知について> ・すべての都道府県において、警戒区域等の指定の公示およびインターネットでの公開が行われている。44 の都道府県においては、GIS により地図表示したもの等、区域指定の範囲が分かる図面も公開している。 ③土砂災害警戒区域における警戒避難体制の整備についての市町村地域防災計画への反映は適切に行われているか ・土砂災害警戒区域が指定された市町村の地域防災計画において、土砂災害
------	---

	にかかる警戒避難体制を記載している市町村は 90%に達し年々増加している。しかし、国土交通省砂防部より記載すべき事項として示した項目すべてについて記載している市町村は 12%にとどまっている。特に、土砂災害警戒情報を活用した避難勧告等の発令基準を記載している市町村は約 5 割にとどまり、避難所に関する事項とともに記載が相対的に低調である。記載すべき事項が定められていない理由としては、地域防災計画の検討中、あるいは改定により反映する予定としている市町村が多い。 ・土砂災害警戒区域が指定された市町村のうち、ハザードマップを印刷物の配布等で公表しているのは 42%にとどまる。ハザードマップ未作成の理由として、人員不足や予算不足を挙げる市町村が多い。 ・土砂災害警戒区域等が指定された地区では、住民の土砂災害に対する認知度が向上し、警戒避難に対する取り組みが推進された事例が見られた。また、土砂災害警戒区域等が指定されている地区では、指定されていない地区に比べて、避難勧告等に対する住民の避難率が高い傾向が見られた。 ④土砂災害特別警戒区域における特定開発行為の制限は効果をあげているか ・開発許可申請前の事前相談が行われた 31 件のうち、6 件において特定開発行為に該当しないよう計画の見直しが行われた。 ・土砂災害特別警戒区域で特定開発行為の許可が行われたのは 5 件である。特定開発行為を許可した箇所において、許可後に土砂災害が発生した事例は無い。 ⑤土砂災害特別警戒区域からの安全な土地への移転支援は効果をあげているか ・全国の 26 区域、30 戸で土砂災害特別警戒区域からの移転実績があり、その全てにおいて、住宅・建築物安全ストック形成事業（がけ地近接等危険住宅移転事業）が活用されている。移転に関する補助制度が活用できたために移転が行われた事例が多く、住宅・建築物安全ストック形成事業に上乗せして独自の支援制度を設けている県では移転件数が多い。 ・4 県で移転勧告の判断基準が策定されているが、現時点で移転勧告が行われた事例はない。
--	--

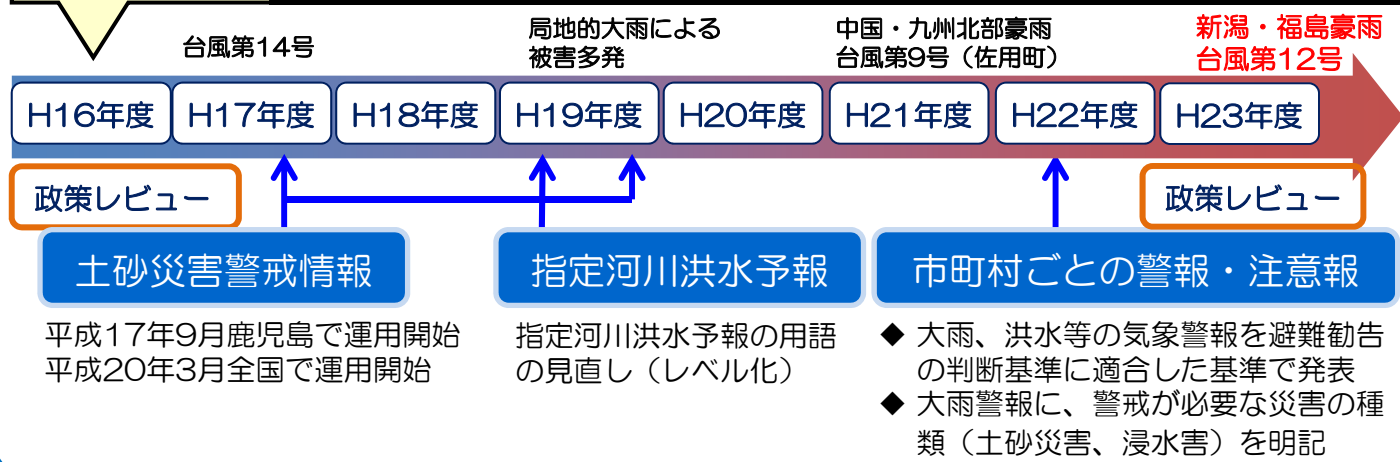
政策への 反映の方法	1. 基礎調査・区域指定 ・基礎調査に要する経費の地方負担の軽減に向けた取り組みの実施 ・指定が著しく遅れていると認められる都道府県へのヒアリング（指定が遅れている理由、指定促進に向けた取り組み等の確認） ・基礎調査の実施状況、区域指定の状況等に関する定期的調査と結果の公表 ・先行している県の取り組みに関する情報提供 ・2巡目以降の基礎調査に関する方針の提示 2. 警戒避難 ・警戒避難体制整備に関する都道府県から市町村への周知及び取り組み状況に関する情報共有 ・区域指定後のハザードマップ作成等に関する都道府県から市町村への周知及び取り組み状況に関する情報共有 ・ハザードマップ作成に係る交付金制度の周知および活用事例の紹介 3. 移転支援 ・移転支援制度の周知等
第三者の 知見の活用	<土砂災害防止法に関する政策レビュー委員会> ・以下の「砂防」「法律」「防災・情報」「地方行政」分野の学識経験者等から成る委員会を設置し、意見を聴取した。 ※五十音順 敬称略 宇賀 克也（東京大学大学院法学政治学研究科 教授） 海堀 正博（広島大学大学院総合科学研究科 教授） 土屋 智（静岡大学農学部環境森林科学科 教授） 長谷川 一成（新潟県砂防部砂防課長） 松本 浩司（NHK 解説委員） 望月 仁司（山梨県身延町長） ・開催状況 第1回（8月3日）：土砂災害防止法に基づく施策の取り組み状況、評価の視点や手法の検討 第2回（10月31日）：土砂災害防止法に基づく施策の取り組み状況 第3回（1月予定）：評価書（案）の検討 <国土交通省政策評価会> ・評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取するとともに、国土交通省政策評価委員である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に個別にご指導いただいた。
実施時期	平成23年度

市町村の防災判断を支援する警報の充実

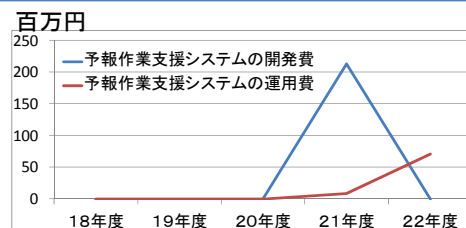
平成16年の風水害における課題とその後の気象情報の改善

新潟・福島豪雨
福井豪雨
10個の台風上陸

- ・市町村が行う避難勧告等の判断により適合した内容やタイミングによる警報等の発表が必要
- ・警報対象区域が広すぎ住民が地域名を理解できない場合もある



防災気象情報の運用についての改善や予報技術の改善とともに、情報を円滑に発表するための予報作業支援システムを開発し、運用開始



①評価の目的・必要性

大雨警報など気象警報は、大雨等によって重大な災害が起こるおそれのあるときに発表して警戒を呼びかけるものである。平成22年5月から、市町村の防災担当者や住民が警戒の対象となっていることを明確に認識することができるようにするため、市町村名を明示した気象警報の発表を開始した。開始後約1年が経過し、大雨警報等の利活用状況や国民の認知度等が明らかになってきている。

これらから、これまでの取り組み状況を評価することにより、市町村等の防災活動等を今後より一層支援するための防災気象情報の充実に係る方策を考察する。

②対象施策

防災気象情報の充実に向けたこれまでの取り組み

- 警報・注意報の市町村ごとの発表
- 警戒が必要な災害の種類を明記した大雨警報の発表
- 土砂災害警戒情報の発表
- 指定河川洪水予報の見直し

※政策チェックアップの関連指標はなし。

③第三者の知見の活用

学識経験者等の委員からなる「気象業務の評価に関する懇談会」を通じて、防災気象情報に関する課題の抽出・整理・解決策について同会合から意見を聴取する。

また、中央防災会議「災害時の避難に関する専門調査会」等における避難に有効な防災情報のあり方に関する検討内容も参考とする。

④評価の視点

市町村の防災判断を支援するため、気象庁が関係省庁、自治体や報道機関の協力を得つつ取り組んできた下記事項について、レビューを実施。

1 情報の分かり易さや内容の高度化

- ・ 警報で警戒を呼びかける対象の災害が十分理解されているか
- ・ 地方自治体等の防災判断に寄与できているか、また気象庁の想定した利用を行っているか
- ・ 防災判断のための情報として、利用者の期待や要望はないか

2 自治体等への伝達手段の拡充

- ・ 自治体等で必要とする情報は確実・円滑に伝達されている
- ・ 詳細化に伴い増加しつつある情報を的確に処理する手段は定着しているか
- ・ 住民は十分な情報を得られているのか

3 自治体や国民への周知・広報

- ・ 地方自治体、住民の理解の実情
- ・ これまでの普及・広報の取り組み

⑤評価手法

都道府県や市町村における防災気象情報の利活用状況や国民の認知度等に関する調査結果、平成23年台風第12号災害に関する聞き取り調査結果等を用いて、これまでの防災気象情報の充実に向けた取り組みの成果について分析する。

その他、学識経験者等から、防災気象情報に関する課題の抽出・整理・解決策について意見を聴取する。

⑥評価結果の概要

1 情報の分かりやすさや内容の高度化

- 自治体等防災機関からは分かりやすくなった、防災対応をとりやすくなったとの評価（市町村の9割）
- 大雨警報に警戒が必要な災害を示すことで、警戒すべき災害の種類がわかるのでよいとの評価（8割）
- 気象警報は、避難勧告発令の判断に参考となっているとの高い評価（「参考にした」市町村が9割）
- 情報にもとづく防災対応の地域防災計画への記載が不十分（「定めていない」市町村が4割）、また、情報が想定する防災対応と地域防災計画への記載が必ずしも一致しない市町村がある（警報で自主避難等）
- 合併により広域化した市町村等から対象地域を判断するためのよりきめの細かい情報への要望
- 記録的な気象状況に対する警戒の呼びかけが十分伝わっていない（台風第12号）

2 自治体等への伝達手段の拡充

- すべての自治体に確実に伝達されている
- 都道府県の防災情報システム（市町村の9割が利用）や、気象庁の防災情報提供システム（同9割）により市町村ごとの詳細な内容を取得。
- 5kmメッシュごとの土砂災害の危険度など詳細な情報はさらに活用促進の余地
- 携帯電話など多様なメディアによる情報提供への要望／高齢者など弱者への配慮への要望

3 自治体や国民への周知・広報

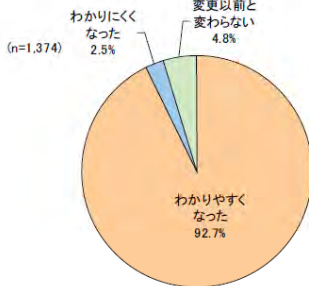
- 災害時の気象状況の解説などの取組みを、自治体の9割以上が満足と捉えている。
- 一般住民の8割が防災気象情報を避難の際に参考としている。（市町村毎の警報の発表について認知度は27%）

警報等の改善は効果的な取組みと評価されており
今後さらなる定着に向けて普及に努める必要がある。

⑦評価結果 情報の分かりやすさや内容の高度化(1)

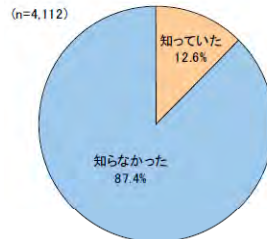
平成22年度防災気象情報の利活用状況調査より

【市町村名を用いて発表されることから
自市町村に発表されたのかどうか】



分かりやすくなり、
防災対応がとりやすくなった
との回答が市町村の9割

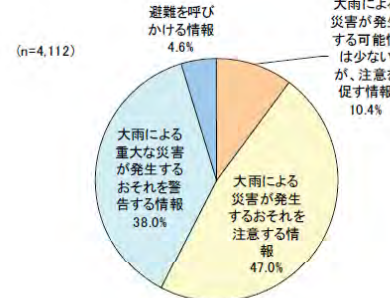
【大雨警報に括弧を付けて警戒が必要な
災害を示していることの認知度】



大雨警報で括弧内に警戒が必要な災害を示していることを
知っている住民はわずか12.6%

大雨警報から重大な災害を連想しない住民が多い 57.4%

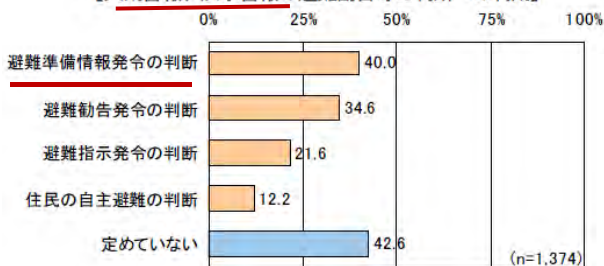
【大雨警報は災害と関連してどのようなことを呼びかける情報か】



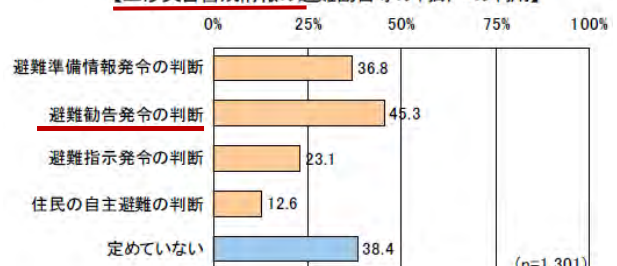
- ・ 気象警報の市町村毎の発表について市町村における評価は高い
- ・ 一方、一般住民の認知度は低い

市町村の地域防災計画への記述

【大雨警報、洪水警報の避難勧告等の判断への利用】



【土砂災害警戒情報の避難勧告等の判断への利用】



- ・ 情報にもとづく防災対応の地域防災計画への記載が不十分
（「定めていない」が約4割）
- ・ 情報が想定する防災対応と地域防災計画への記載が必ずしも一致しない

避難勧告等の判断のために、防災気象情報に期待すること

- ・ 3～6時間先のまでの、より正確な雨量等の予測（79%）
- ・ 対象地域を判断するためのきめ細かい情報（66%）
- ・ 防災対応の判断のため、情報の危険度の違いを分かりやすく（64%）
- ・ より重大な事態であることを伝える新たな情報（47%）

⑦評価結果 情報の分かりやすさや内容の高度化(2)

平成23年台風第12号による被災地自治体の聞き取り調査より抜粋

対象、実施日)

奈良県 五條市(10月26日)
十津川村(10月27日)
和歌山県 田辺市(10月28日)
那智勝浦町(10月29日)
新宮市(10月29日)

実施機関)

内閣府(防災担当)、消防庁
国土交通省水管理・国土保全局、気象庁
※奈良県、和歌山県、近畿地方整備局
大阪管区气象台、奈良・和歌山地方气象台

警報発表後、奈良県、和歌山県気象情報で猛烈な雨に警戒を呼びかけていたが

気象情報を見る余裕はない

総雨量〇〇〇ミリと言われてもピンとこない

- ・気象情報等で雨量が〇〇〇ミリと言われてもそれだけでは避難の判断はできない。地域防災計画では、土砂災害に対する避難勧告等の判断基準を雨量により定めているが、この通りには運用できていない。気象情報は種類が多くてどれを見てよいのかわからない。防災情報提供システムは使っていない。スネークラインの活用は今後の課題。(五條市)
- ・気象情報は当初は見ているが災害情報がどんどん入ってくると見ていられない。総雨量〇〇〇ミリと言われてもピンとこないが、何日も大雨が続くと危機感を持つ。(十津川村)
- ・浸水害の対応に追われ気象情報を見る余裕はなかった。(那智勝浦町)
- ・気象情報で「多い所」では、自分の所のことと思わない。(新宮市)

台風が遠ざかることで大雨が終息にむかうと思いこんだ

- ・3日には降水量が1,000mmを超えて「大変なことになるかもしれない」と考えたが、雨がさほど強くなかったこと、台風が次第に遠ざかることから、もうすぐ止むのではと考えてしまった。(田辺市)
- ・明るいうちの避難勧告も考えたが、3日はそれほど降っていなかった。また、台風が遠ざかるなかであれほどの豪雨が襲うとは思わなかった。(那智勝浦町)
- ・3日日中は雨がそれほど強くなかったため、このまま(雨が)終わってくれればと思っていた。もし、このとき气象台等から連絡があれば危機感が違ったかも知れない。「生の声」で伝えられると受け止め方が違う。(新宮市)

もっと早い段階での避難の判断も必要

- ・仮に、今回の大雨に際して、国道が通行止めになる前に、住民を地域外の安全なところに避難させるとしたら、9月1日のタイミングであろう。(五條市)
- ・雨がひどくなる前に、住民を地域外の安全なところに避難させるというような考え方もあるかもしれないが、現実的には難しい(役場職員A)。いや、そのようなことも考えないといけないかもしれない(役場職員B)。(十津川村)

⑦評価結果 情報の分かりやすさや内容の高度化(3)

有識者のコメント

大雨災害における避難のあり方等検討会（平成21年度 内閣府）

- 雨量や水位に関する情報が提供されていても、それらの情報自体が認知されていない、認知されても利用されない、といった現状がある。
- 豪雨災害による人的被害を見ると、逃げ遅れて洪水に流されて死ぬ人は年齢にかかわらずほとんどなく、田や用水路に見回りに行き水路に転落するなどいわゆる事故型が少なくない。したがって、必ずしも早期避難が大幅な避難軽減にはつながらない。
- 地方公共団体の避難勧告等の対象は従来地域住民であるが、今夏の事例には車で移動中の被災も少なくなく、今後、通過車両等への情報提供も課題。

（静岡大学防災総合センター 牛山素行准教授ほか）

気象業務の評価に関する懇談会（平成23年5月）等

- 住民の方々が、市町村単位の発表について27%の認知、それから、大雨警報というのが13%。一般住民の方には伝わらない変更になっているということは、きちっと考えていく必要がある。
- 記録的短時間大雨情報は長崎水害の反省から出たある意味大変大事な情報だけれども、21%しか知らないという。情報を全体としてどううまく使っていくのかということはぜひご検討いただきたい。
- 住民が理解し行動できる情報としくみが必要

（東京大学総合防災情報研究センター長 田中淳教授ほか）

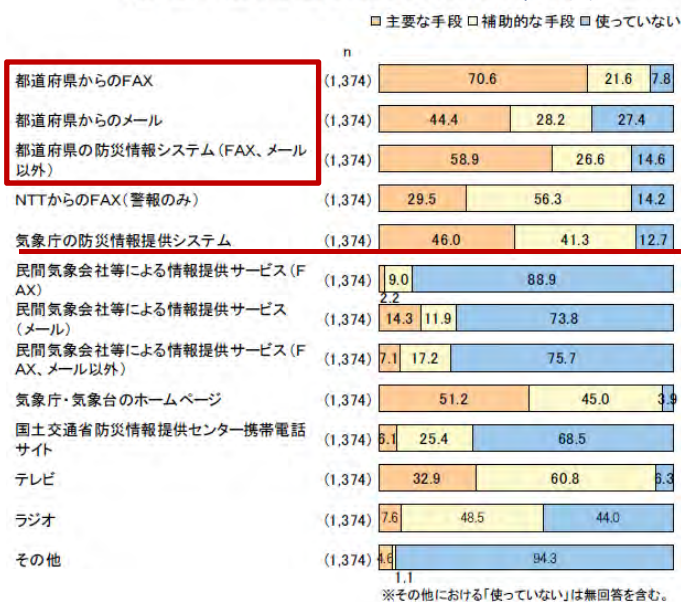
⑦評価結果 自治体等への伝達手段(1)

平成22年度防災気象情報の利活用状況調査より

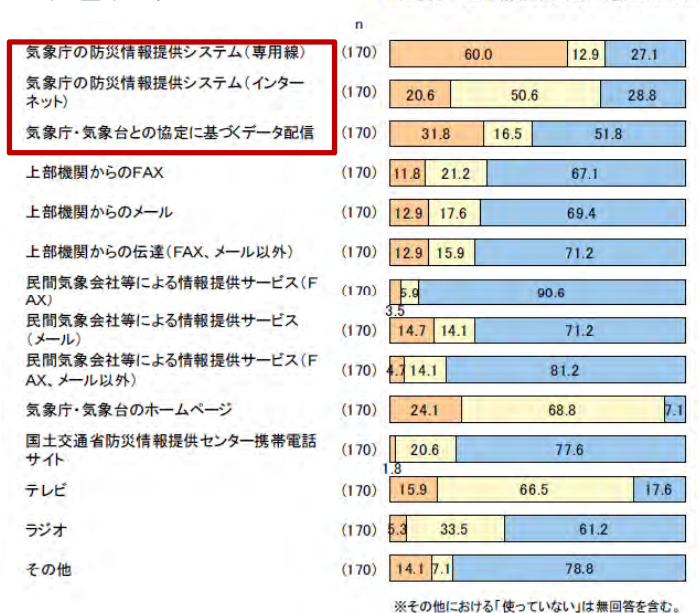
都道府県は気象台とのデータ交換（防災情報提供システムを含む）により、
都道府県から市町村へはFAX、メール等の県のシステムにより、確実に伝達
※9割近い市町村が防災情報提供システムで詳細情報を取得

【気象警報・注意報が発表されたことを知るための手段】

市町村

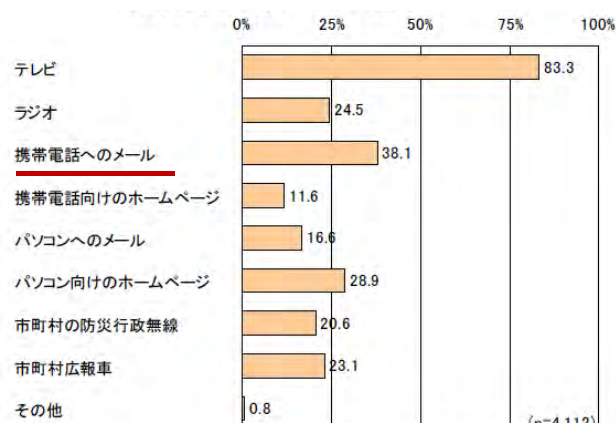
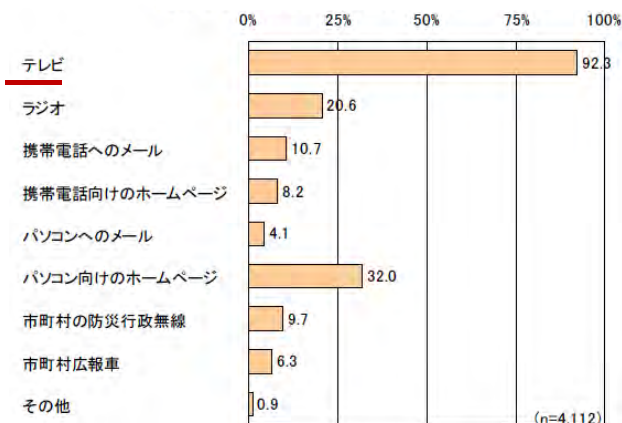


都道府県



一般住民はテレビ、ラジオにより入手する人が多い
希望する方法は携帯電話が増えている 38.1%
自由回答では様々なメディアによる提供の要望あり

【居住地に対する気象警報の入手方法(左) / 今後希望する入手方法(右)】



⑦評価結果 自治体等への伝達手段(2)

市町村毎の警報に関する一般住民からの要望

平成22年度防災気象情報の利活用状況調査より

回答数2312より抜粋

より積極的な周知が必要

- ぜんぜん知らなかったです
- あまりよく知らないのもっと積極的に知らせてほしい
- もっと広報して皆に知らしめるべき
- このような情報について、ほとんどの人が知らないように思う。万一のことを考えた場合、こういった情報がどのようなものなのかといった知識をしっかりとつけるべきと感じた。このような知識について義務教育期にしっかりと学ばせる必要がある。
- まったくしなかった。告知がんばれ
- もっと広報活動を通して、こまめに改善内容や活用方法を教えて欲しい。折角良くなった情報を活用できる知識が無い現状のままではもったいないと思う。

携帯端末など多様なメディアによる情報伝達

- パソコンを付けている事が多いので自分がある地区に警報が出たら画面上に表示されるようなシステムがあると良い
- 一人でいるとあまりテレビ・ラジオをつけないので重大な警報は携帯メールで届いたら必ず知れて良いと思う。
- 市町村毎に細分化したということは、警報・注意報を発信するタイミングもよりリアルタイムでないといけないと思うので、携帯・PCへのメール配信は必須だと思う。公共電波では周知に限界がある。
- i-PHONEユーザーとしては災害情報のAPPを作っていただきたい。
- カーナビにも情報が入ると助かります。
- 今後テレビのデジタル放送完全実施に伴うテレビでのよりタイミングの良い報知を期待する。
- ケーブルテレビの天気予報番組に災害警告情報を流してください。
- 全てのメディアに一斉に発表してほしい

情報（IT）弱者への配慮

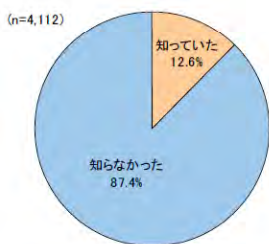
- テレビでは、従来区分の発表しか行われておらず、インターネットや携帯電話を使用できる環境にない人が、詳しい情報を得る手段がないのが心配。
- すべての人に知らせてほしい。年寄りにも知らせる方法をわかりやすくしてほしい
- 高齢者はテレビを見ている事が多いので有効と思われますが、dボタンの操作等は苦手の為出来るだけ映像画面に表示できるような工夫が必要です。
- 耳の悪いお年寄りとかに気を配ってほしい。
- 細かな区域で知ることができるので、便利になった気もしますが、詳しく書かれすぎていて、母などは逆にわかりにくいといいます。

⑦評価結果 自治体や国民への周知広報

平成22年度防災気象情報の利活用状況調査より

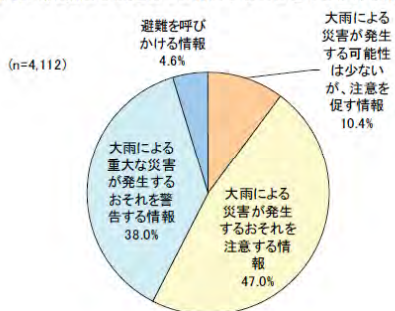
- 地方自治体は改善を評価
- 一方、気象警報の市町村毎の発表の改善について一般住民の認知度は低い

【大雨警報に括弧を付けて警戒が必要な
災害を示していることの認知度】



大雨警報で括弧内に警戒が必要な災害を示していることを知っている住民はわずか12.6%

【大雨警報は災害と関連してどのようなことを呼びかける情報か】



大雨警報から重大な災害を連想しない住民が多い（57.4%）

有識者のコメント

- 情報自体が認知されていない、認知されても利用されない、といった現状
(静岡大学 牛山素行准教授)
- 市町村単位の発表について、一般住民の方には伝わらない変更になっている。
- 住民が理解し行動できる情報としくみが必要
(東京大学 田中淳教授)

一般住民からの要望 - より積極的な周知が必要

- ぜんぜん知らなかったです
- あまりよく知らないのでもっと積極的に知らせてほしい
- もっと広報して皆に知らしめるべき
- このような情報について、ほとんどの人が知らないように思う。しかしここを有った場所、こういった情報がどのようなものなのかといった知識をしっかりとつけるべきと感じた。このような知識について義務教育期にしっかりと学ばせる必要がある。
- まったくしらなかった。告知がんばれ
- もっと広報活動を通して、こまめに改善内容や活用方法を教えて欲しい。折角良くなった情報を活用できる知識が無い現状のままではもったいないと思う。

⑧主な課題

●新たな課題

- ①合併により広域化した市町村等から対象地域を判断するためのよりきめの細かい情報への要望がある。
- ②5kmメッシュごとの土砂災害の危険度など詳細な情報はさらに活用促進の余地が見られる。
- ③自治体等防災機関からは分かりやすくなったとの評価だが、地域防災計画への記載が不十分、また、情報が想定する防災対応と地域防災計画への記載が必ずしも一致しない（警報で自主避難等）という状況となっている。
- ④記録的な気象状況に対する警戒の呼びかけが十分伝わっていない（平成23年台風第12号）との課題も明らかとなった。

●今後さらなる充実が必要な課題

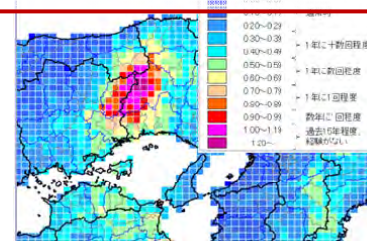
一般住民の8割が防災気象情報を避難の際に参考としているが、市町村毎の警報の発表についての認知度は27%に留まっており、防災気象情報への知識の啓発が必要となっている。

⑨政策への反映

●新たな課題への対応

- ①②市町村内の土砂災害や洪水の危険度を表したメッシュ情報の活用促進
- ③④記録的な気象状況の際など、気象と災害、自治体等の防災対応、様々な状況における危険回避行動がより適合するよう、防災気象情報の内容や発表タイミング等をさらに改善

洪水の危険度を表したメッシュ



現象や災害、防災対応に応じた情報発表のイメージ

観測・予報される現象のレベル	災害	防災機関の対応	一般住民の行動 (出先・移動中を含む)
記録的な現象	集中的多発、激甚	緊急避難の指示 広域対応等	緊急避難
激しい	重大、発生	避難勧告等	避難準備・避難
・	・	・	・
・	・	・	・
・	・	・	・
静穏	なし	情報収集	通常・情報収集

●今後さらなる充実が必要な対応

災害時の円滑な防災活動に備えるため、防災機関、一般住民を含めた社会全体における理解、普及の促進

(評価書の要旨)

テーマ名	市町村の防災判断を支援する 警報の充実	担当課 (担当課長名)	気象庁予報部業務課 (隈 健一)
評価の目的、 必要性	大雨警報など気象警報は、大雨等によって重大な災害が起こるおそれのあるときに発表して警戒を呼びかけるものである。平成 22 年 5 月から、市町村の防災担当者や住民が警戒の対象となっていることを明確に認識することができるようになるため、市町村名を明示した気象警報の発表が開始された。開始後約 1 年が経過し、大雨警報等の利活用状況や国民の認知度等が明らかになってきている。これらから、これまでの取り組み状況を評価することにより、市町村等の防災活動等を今後より一層支援するための防災気象情報の充実に係る方策を考察する。		
対象政策	気象警報等の防災気象情報の提供		
政策の目的	市町村が行う避難勧告等の防災判断を支援するため、大雨等により重大な災害が起こるおそれのある旨の警戒を呼びかけることで、台風・豪雨等に伴う災害を防止・軽減することを目的とする。		
評価の視点	市町村の防災判断を支援するため、気象庁が関係省庁、自治体や報道機関の協力を得つつ取り組んできた①情報の分かり易さや内容の高度化、②自治体等への伝達手段の拡充、③自治体や国民への周知・広報、についてレビューを行う。		
評価手法	都道府県や市町村における防災気象情報の利活用状況や国民の認知度等に関する調査結果、平成 23 年台風第 12 号災害に関する聞き取り調査結果等を用いて、これまでの防災気象情報の充実に向けた取り組みの成果について分析する。その他、学識経験者等から、防災気象情報に関する課題の抽出・整理・解決策について意見を聴取する。		
評価結果	① 情報の分かり易さや内容の高度化 自治体等防災機関からは「分かりやすくなった」「防災対応をとりやすくなった」との評価がある一方、防災気象情報に基づく防災対応の地域防災計画への記載が不十分、また、防災気象情報が想定する防災対応と地域防災計画への記載が必ずしも一致しない（「警報で自主避難」等）市町村があるという状況が見て取れた。加えて、記録的な気象状況に対する警戒の呼びかけが十分伝わっていない（平成 23 年台風第 12 号）との課題も明らかとなった。 合併により広域化した市町村等においては、対象地域を判断するためのよりきめの細かい情報への要望が明らかとなった。 ② 自治体等への伝達手段の拡充 すべての自治体に対して防災気象情報が確実に伝達されており、多くの市町村では都道府県の防災情報システムや、気象庁の防災情報提供システムにより詳細な内容を取得していることが見て取れた。 その一方で、5 km メッシュごとの土砂災害の危険度など詳細な情報についてはさらに活用促進の余地が見られる他、携帯電話など多様なメディアによ		

	る情報提供への要望、高齢者など弱者への配慮への要望が明らかとなった。 ③ 自治体や国民への周知・広報 災害時の気象状況の解説等に関する気象台の取組みを、自治体の9割以上が満足と捉えていることが見て取れた。 一般住民の8割が防災気象情報を避難の際に参考としている一方で、市町村ごとの警報の発表についての認知度は27%に留まっており、防災気象情報への知識の啓発が必要となっている。
政策への 反映の方向	気象警報等の改善は効果的な取り組みと評価されており、さらなる定着に向けて普及に努める必要があることから、今後の対応方針として下記事項についての取り組みを進める。 ・ 記録的な気象状況の際など、気象と災害、自治体等の防災対応、様々な状況における危険回避行動がより適合するよう、防災気象情報の内容や発表タイミング等をさらに改善 ・ 市町村内の土砂災害や洪水の危険度を表したメッシュ情報の活用促進 ・ 災害時の円滑な防災活動に備えるため、防災機関、一般住民を含めた社会全体における理解、普及の促進
第三者の 知見の活用	学識経験者等の委員からなる「気象業務の評価に関する懇談会」を通じて、防災気象情報に関する課題の抽出・整理・解決策について同会合から意見を聴取する。また、中央防災会議「災害時の避難に関する専門調査会」における避難に有効な防災情報のあり方に関する検討内容も参考とする。
実施時期	平成22年度～平成23年度

政策レビュー

「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）」

国土交通省 総合政策局
安心生活政策課
平成23年12月

目次

1. 評価の目的・必要性、第三者の知見の活用	p2
2. 対象施策	p3
・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律について ・基本構想作成における当事者参画について ・バリアフリー化の整備目標	
3. 評価の視点	p9
4. 評価の手法	p10
5. 評価結果概要	p11
6. 評価結果	p12
・公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の現状 ・バリアフリー化に対する利用者の評価 ・基本構想の作成状況 ・心のバリアフリーについて ・(参考)スパイラル・アップ	
7. 主な課題及び今後の反映の方法	p27

1. 評価の目的・必要性、 第三者の知見の活用

評価の目的・必要性

- 平成18年12月に施行されたバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）に基づき、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化を推進してきたところ。
- 同法附則第7条に基づき、同法の施行後5年を経過した場合において、同法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる必要がある。

【参考】バリアフリー法附則第7条
（検討）

第七条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

評価の対象範囲・政策の目的

【評価の対象範囲】

バリアフリー法に基づく旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化

【政策の目的】

高齢者、障害者等の移動及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図り、もって公共の福祉の増進に資すること。

第三者の知見の活用

- 施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会する「バリアフリーネットワーク会議」において、委員から意見を聴取する予定。
- 学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」に、本政策評価の経過報告等を行って助言を頂くとともに担当に指名された工藤裕子委員より、個別指導を受けながら進めることとする。

2. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律について①

ハートビル法

(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)

(平成6年制定)

→不特定多数、高齢者・障害者が利用する建築物等のバリアフリー化

交通バリアフリー法

(高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律)

(平成12年制定)

→駅・鉄道車両・バスなど公共交通機関と周辺地域のバリアフリー化

統合・拡充

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)

(平成18年制定)

対象者の拡充

・身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者等全ての障害者が対象

対象施設の拡充

・建築物、公共交通機関及び道路に加え、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを新たに追加

基本構想制度の充実

・バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを旅客施設を含まない地域にまで拡充

基本構想策定の際の当事者参加

・協議会制度を法定化
・構想作成提案制度を創設

ソフト施策の充実

スパイラルアップの導入

・関係者と協力して、バリアフリー施策の持続的かつ段階的な発展を目指す。

心のバリアフリーの促進

・ハード面での整備と併せて、国民の一人ひとりが、高齢者・障害者等の困難を自らの問題として認識。

2. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律について②

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

基本方針において整備目標を設定／移動等円滑化基準の適合義務

旅客施設及び車両等



道路



路外駐車場



都市公園



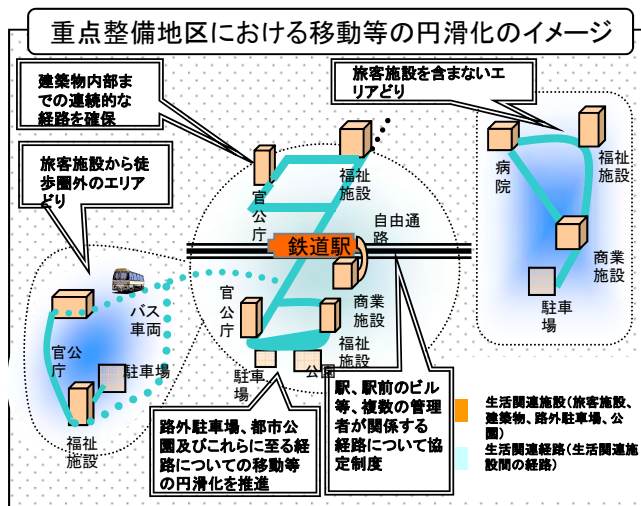
建築物



地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

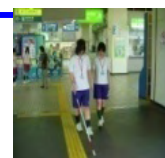
市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



心のバリアフリー等の推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



2. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律について③

基本方針（主務大臣）

- ・ 移動等の円滑化の意義及び目標
- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- ・ 市町村が作成する基本構想の指針等

関係者の責務

- ・ 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）【国】
- ・ 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- ・ 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- ・ 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務等

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務、既存の施設等を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・ 旅客施設及び車両等
- ・ 一定の道路（努力義務はすべての道路）
- ・ 一定の路外駐車場
- ・ 都市公園の一定の公園施設（園路等）
- ・ 一定の特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）

上記の基準適合義務対象となっている特別特定建築物以外の特定建築物（事務所ビル等の多数が利用する建築物等）の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導基準に適合する特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定制度

2. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律について④

重点整備地区における移動等の円滑化の 重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案

基本構想(市町村)

- ・ 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・ 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載等

協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

協議

事業の実施

- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- ・ 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

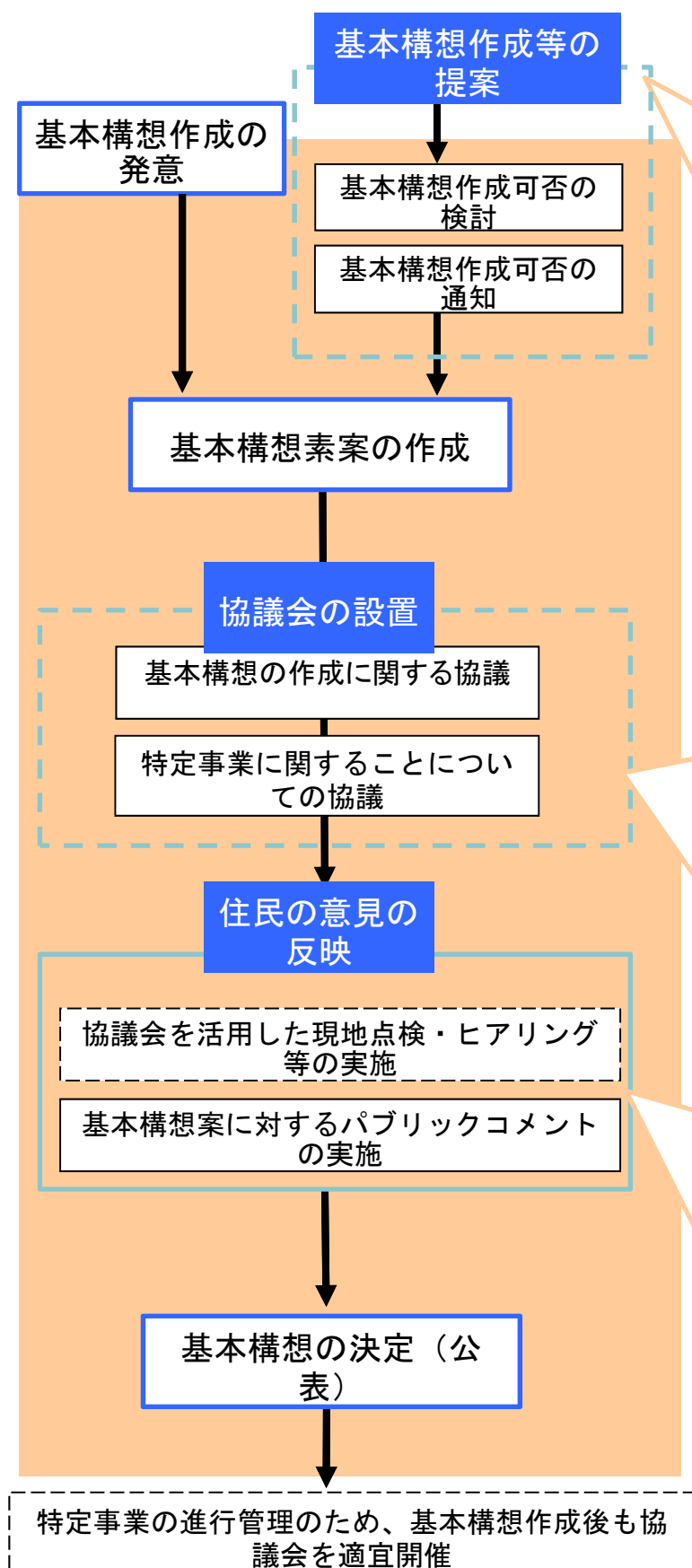
支援措置

- ・ 公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- ・ 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例等

移動等円滑化 経路協定

重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

2. 基本構想作成における当事者参画について



市町村に対して、以下の者は基本構想の作成又は変更の提案をすることができる。提案を受けた市町村は、作成等の有無及び作成等しない場合にはその理由を通知しなければならない。

- 施設設置管理者、公安委員会、特定事業等の実施主体者等
- 高齢者、障害者等その他の利害関係者

基本構想の作成に関する協議や基本構想の実施に係る連絡調整を行うための場として、協議会を設置することができる。

協議会の構成員

- (1) 基本構想を作成しようとする市町村
- (2) 施設設置管理者、公安委員会、特定事業等の実施主体者等
- (3) 高齢者、障害者等
- (4) 学識経験者
- (5) その他

協議会への参加以外にも、基本構想の作成プロセスに応じ、住民参加の機会を確保。

住民参加手法の例

- ① 住民アンケート
- ② 関連団体等へのヒアリング
- ③ まち歩き（現地点検）とワークショップ
- ④ 基本構想説明会
- ⑤ パブリックコメント

2. バリアフリー化の整備目標

			※2 現状 (H23年3月 末)	H22年までの 目標	H32年度末までの目標
鉄軌道	鉄軌道駅		78%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化
		ホームドア・可動式ホーム柵	44路線 484駅	目標なし	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進
	鉄軌道車両		50%	約50%	約70%
バス	バスターミナル		83%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	乗合 バス 車両	ノンステップバス	36%	約30%	約70% (対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	—	目標なし	約25% (リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両(高速バス等)を対象)
船舶	旅客船ターミナル		84%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	旅客船		18%	約50%	○ 約50% ○ 5000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○ その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
航空	航空旅客ターミナル		92%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	航空機		81%	約65%	約90%
タクシー	福祉タクシー車両		12,256台	約18,000台	約28,000台
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路		※3 68%	原則100%	原則100%(今後、市町村の基本構想作成による重点整備地区の増加に伴い、増加する対象施設も含む)
都市公園	移動等円滑化園路		※3 46%	約45%	約60%
	駐車場		※3 38%	約35%	約60%
	便所		※3 31%	約30%	約45%
路外駐車場	特定路外駐車場		46%	約40%	約70%
建築物	不特定多数の者等が利用する建築物		48%	約50%	約60%
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等		※3 92%	原則100%	原則100%

※1 H22年までの目標については1日平均利用客数5000人以上のものが対象

※2 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日平均利用客数3000人以上の数値を記載。

※3 集計中につき、H22年3月末時点の数値。

3. 評価の視点

評価の視点

- ① バリアフリー法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針(大臣告示)に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況
- ② 市町村が作成する基本構想の作成状況
- ③ 心のバリアフリーの推進

政策推進に係る主な予算実績等

評価の視点等	関連する指標等	項目	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
① バリアフリー法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針(大臣告示)に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	業績指標9「公共施設等のバリアフリー化率」	歩行空間のバリアフリー化の推進	6,138億円	6,304億円	1,510億円	48,048億円の内数	53,099億円の内数
		旅客施設のバリアフリー化の推進	2,690.2億円の内数	2,613.5億円の内数	2,613.3億円の内数	2,704.0億円の内数	1,876.5億円の内数
		建築物のバリアフリー化の推進	194億円の内数	210億円の内数	206億円の内数	193億円の内数	2.2兆円の内数
		交通バリアフリー設備の償却制度(所得税、法人税)	30百万円(鉄道)	35百万円(鉄道)	29百万円(鉄道)	22百万円(鉄道)	13百万円(鉄道)
	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」	車両のバリアフリー化の推進	44.4億円の内数	31.1億円	33.5億円	35.3億円	22.3億円
		交通バリアフリー設備の特別償却制度(所得税、法人税)	368百万円(バス・タクシー)	368百万円(バス・タクシー)	131.7百万円(バス)	131.7百万円(バス)	220百万円(バス)
	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」	交通バリアフリー設備の特別償却制度(所得税、法人税)	1,426百万円(航空)	1,177百万円(航空)	619百万円(航空)	601百万円(航空)	1,362百万円(航空)
② 市町村が作成する基本構想の作成状況	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」	都市公園のバリアフリー化の推進	734億円の内数	688億円の内数	378億円の内数	277億円の内数	22,000億円の内数
	業績指標14「バリアフリー化された路外駐車場の割合」	—	—	—	—	—	—
③ 心のバリアフリーの推進	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」	バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進	0.1億円の内数	1.0億円の内数	0.9億円の内数	0.6億円の内数	0.5億円の内数

※予算措置については予算額、税制措置については減税額を記入。
なお一部、補助金等の合計額を記入しており、予算額は合計額の内数となっている箇所がある。

4. 評価の手法

個別施策のインプット

個別施策のアウトプット

個別施策のアウトカム

制度全体のアウトカム

バリアフリー法に基づく基本方針(告示)に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況

- ・新設等の際のバリアフリー基準適合義務、既存施設等のバリアフリー基準適合への努力義務
- ・バリアフリー化の目標を定める基本方針(告示)の決定
- ・バリアフリー整備に対する各種支援(補助、税制特別措置等) 等

【目標】
旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物のバリアフリー化の推進
【指標】
旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物のバリアフリー化率
【指標値の把握方法】
移動等円滑化実績報告(国土交通省) 等

(※P12～17)

【目標】
高齢者、障害者等における移動及び施設の利用のしやすさ
【指標】
公共交通機関や公共施設の利用しにくさが外出時の障害となっている割合 等
【指標値の把握方法】
高齢者の日常生活に関する意識調査(内閣府) 等

(※P18)

市町村が作成する基本構想の作成状況

- ・基本構想作成のプロモート活動、作成に係るノウハウの提供 等

【目標】
重点整備地区における面的なバリアフリー化の推進
【指標】
基本構想の作成数、重点整備地区の総面積 等
【指標値の把握方法】
基本構想作成等予定調査 等

(※P19～20)

【目標】
施設等が集積するエリア内の移動及び施設の利用のしやすさ
【指標】
基本構想策定・見直しの効果 等
【指標値の把握方法】
国土交通省調査

(※P21)

高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上

心のバリアフリーの推進

- ・「バリアフリー教室」の開催
- ・公共交通事業者に対する職員の教育訓練実施の努力義務 等

【目標】
心のバリアフリーの推進
【指標】
バリアフリー教室の参加人数、事業者に対する研修の実施状況 等
【指標値の把握方法】
国土交通省調査 等

(※P22～24)

【目標】
国民のバリアフリーに対する理解の深まり
【指標】
「心のバリアフリー」の周知度 等
【指標値の把握方法】
平成21年度障害者施策総合調査(内閣府) 等

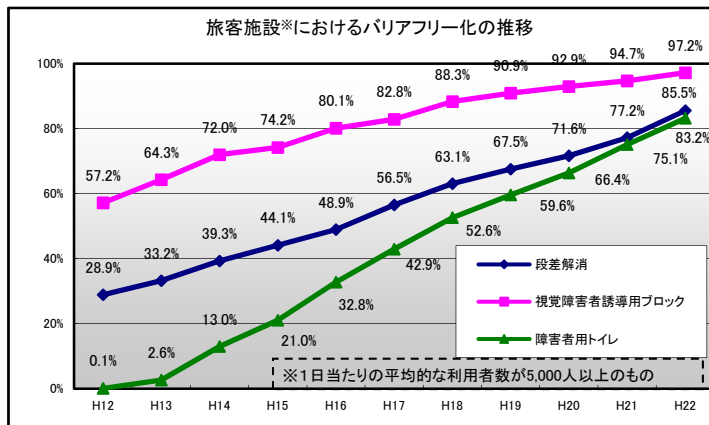
(※P25)

5. 評価結果概要

バリアフリー法に基づく基本方針(告示)に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況

整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところ。

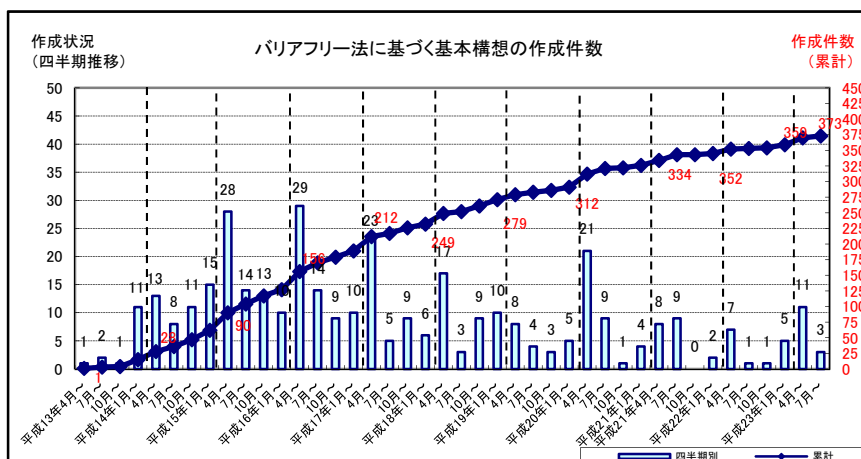
⇒一方で、一部地方部においてバリアフリー化が十分に進捗していないほか、大都市部においては、例えば鉄道について高度なバリアフリー化への対応等が課題として顕在化している。



市町村が作成する基本構想の作成状況

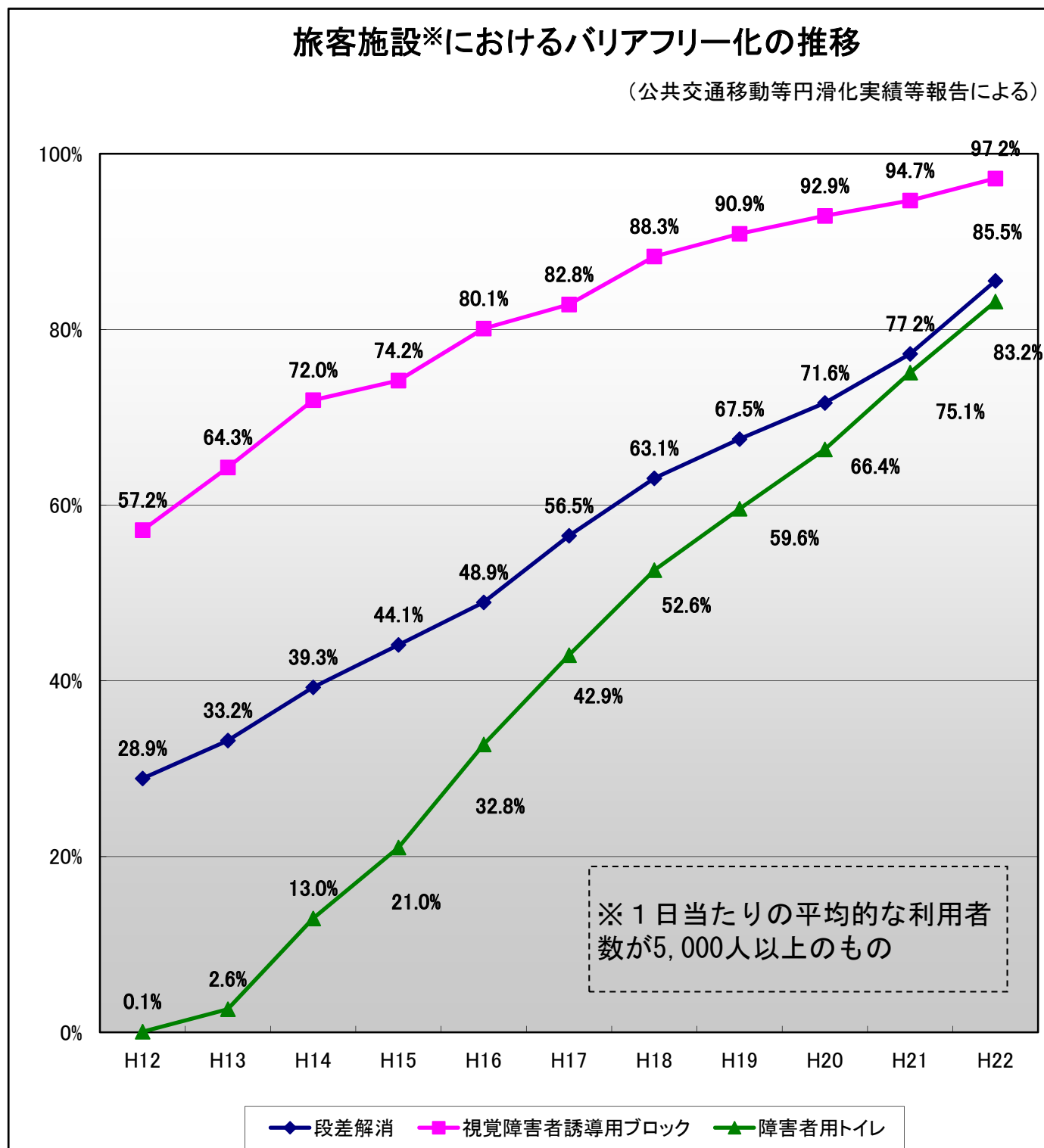
基本構想の作成数は順次増加

⇒ただし、全国の市町村数と比較すると、十分な数の構想が作成されているとは言えない状況。



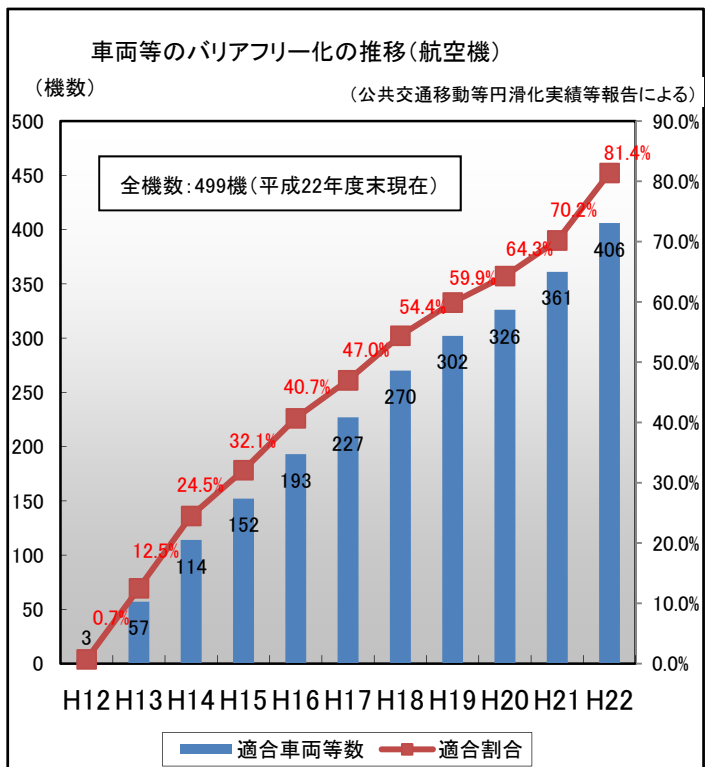
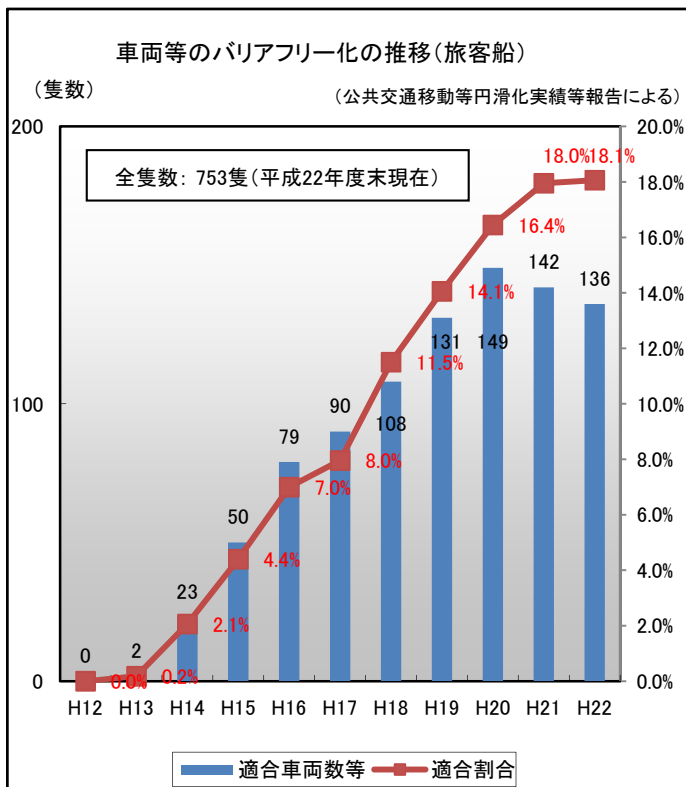
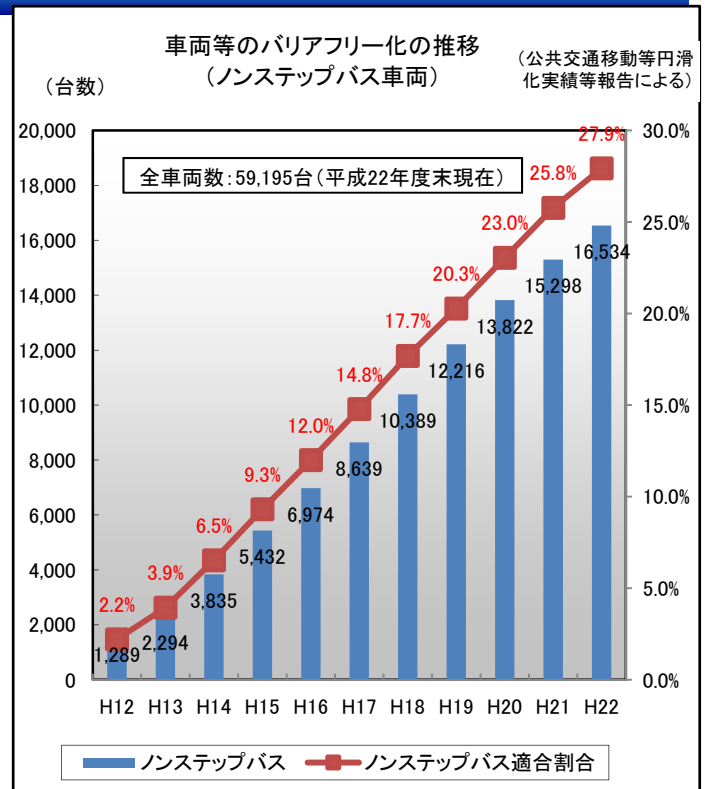
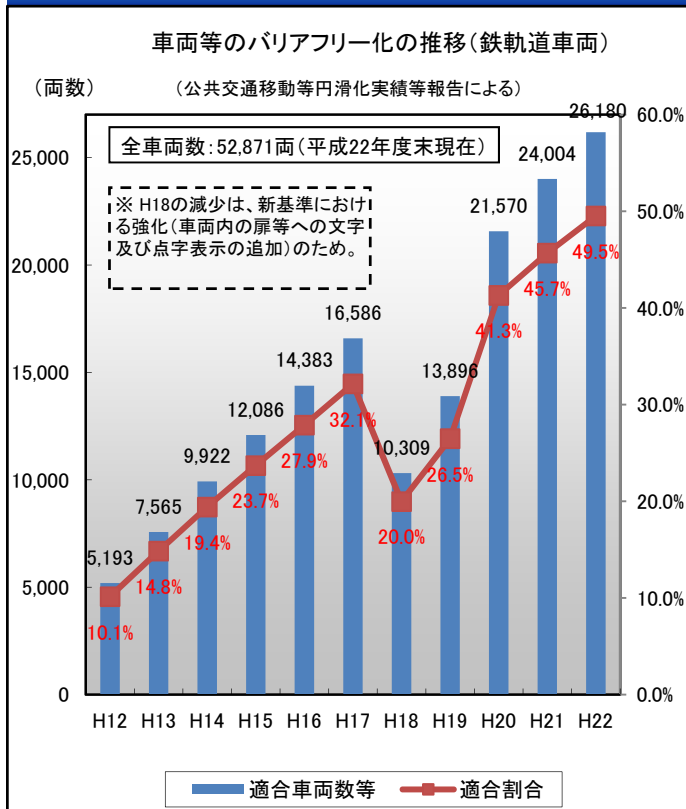
6. 公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の現状①

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）



6. 公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の現状②

車両等のバリアフリー化の推移(鉄軌道車両・ノンステップバス車両・旅客船・航空機)

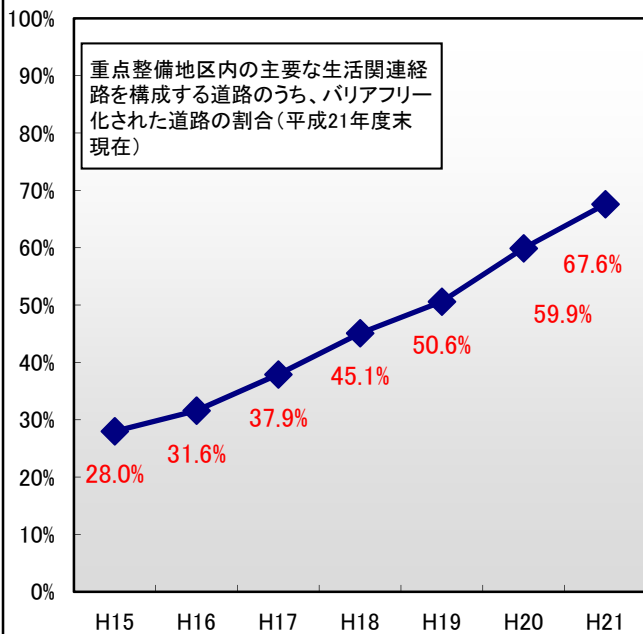


6. 公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の現状③

各施設のバリアフリー化の推移(道路・建築物・都市公園・路外駐車場)

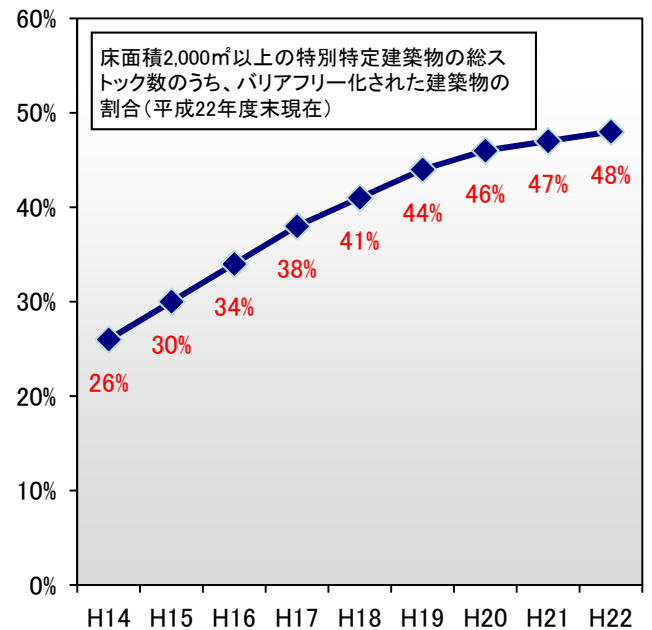
道路のバリアフリー化の推移

(国土交通省調査)



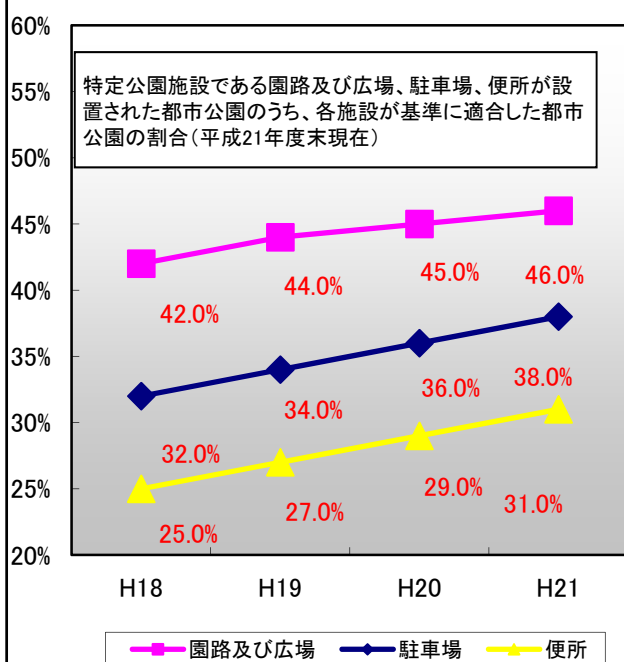
建築物のバリアフリー化の推移

(国土交通省調査)



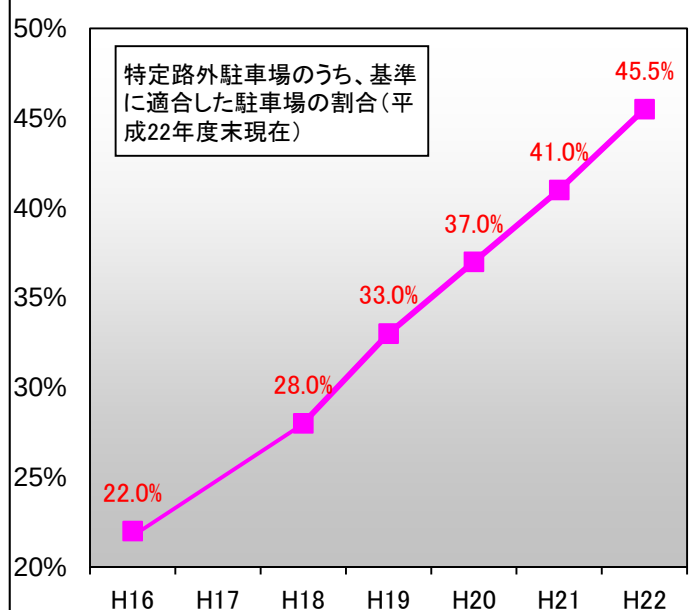
都市公園(園路及び広場、駐車場、便所)のバリアフリー化の推移

(国土交通省調査)



路外駐車場のバリアフリー化の推移

(国土交通省調査)



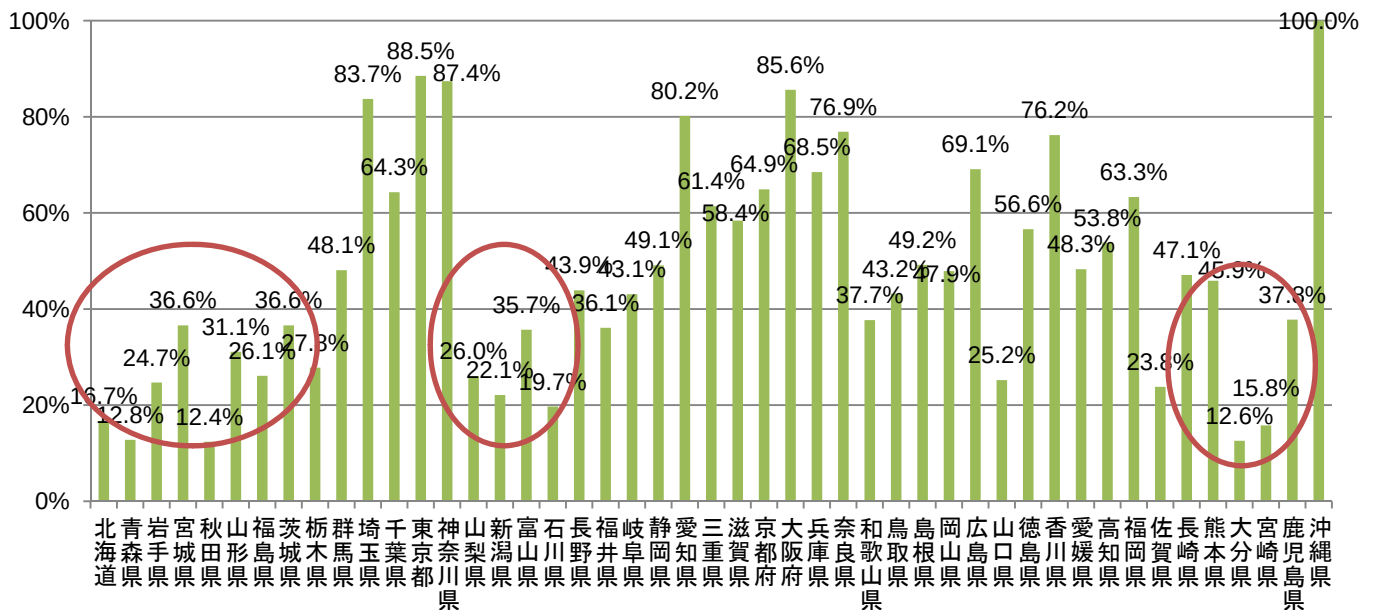
6. 公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の現状④

地方における旅客施設のバリアフリー化の展開

段差が解消されている駅の割合

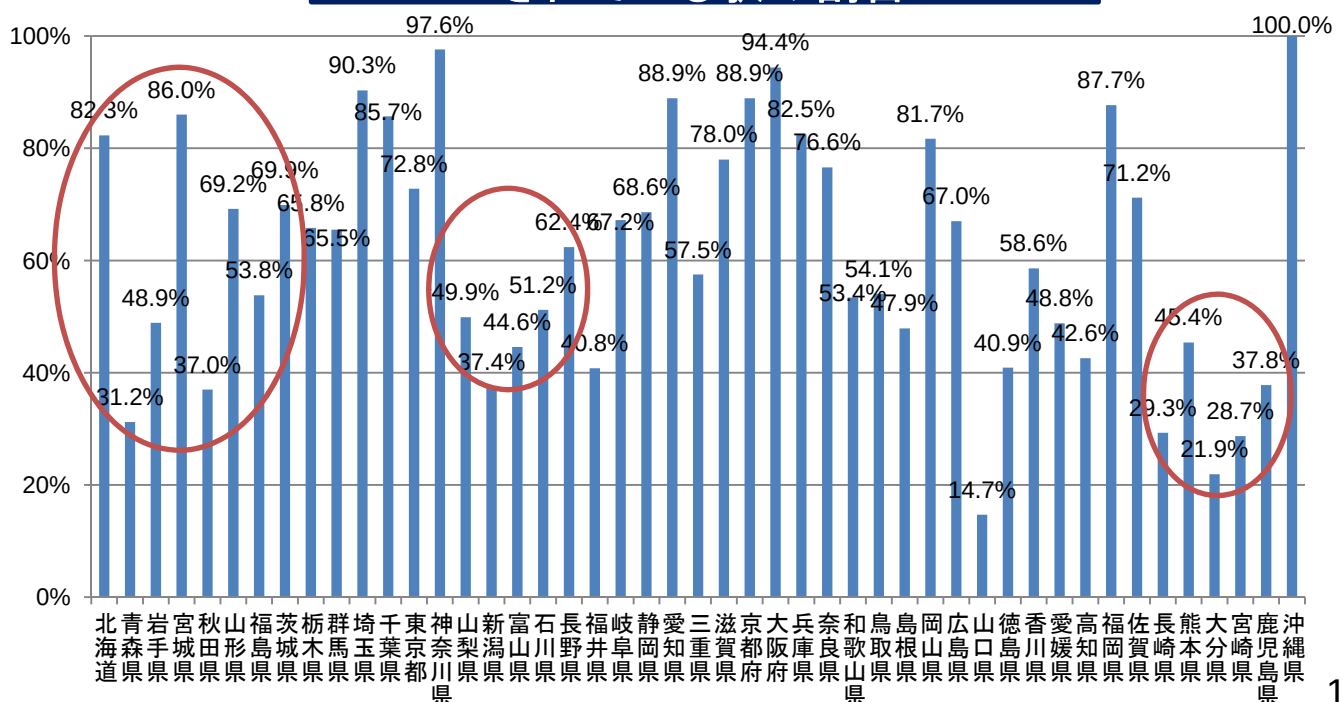
※平成22年度末時点

(国土交通省調査)



利用客数でみた場合の段差が解消されている駅の割合

(国土交通省調査)



6. 公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の現状⑤

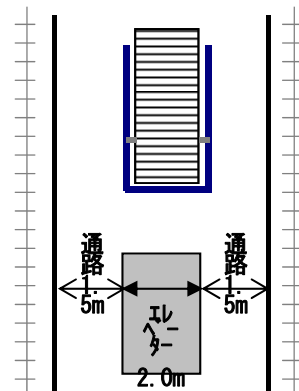
鉄軌道駅のバリアフリー化における地形上の制約等の技術的課題の例

ホームが狭くエレベーターを設置するスペースが確保できない駅

島式ホーム



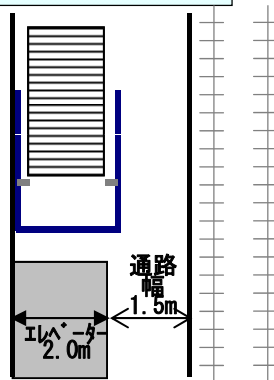
必要幅員 = 約 5.0 m



相対式ホーム



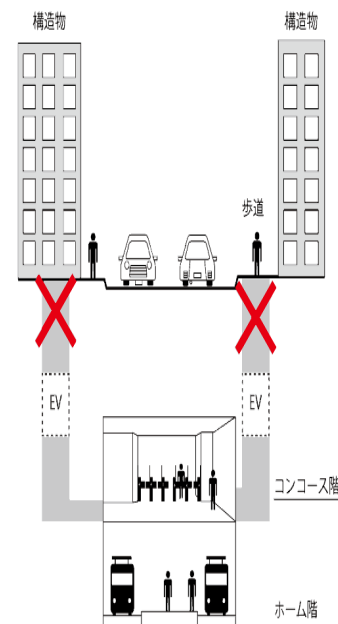
必要幅員 = 約 3.5 m



路面電車 道路に挟まれ、ホーム幅員が確保できない



地下駅で、道路や商業店舗等により、地上部にエレベーターを設置するスペースが確保出来ない。



その他課題

○地下駅が、シールド区間にあり、シールド構造に開口部を設けると強度不足を生じる駅

○地下駅で、天井が低く、エレベーターを設置するための高さを確保できない駅

○新幹線の高架橋が傍にあり、運行に影響を及ぼさないよう、柱等の大規模な補強が必要となる駅

等

6. 公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の現状⑥

建築物のバリアフリー化の状況(地域別・用途別)

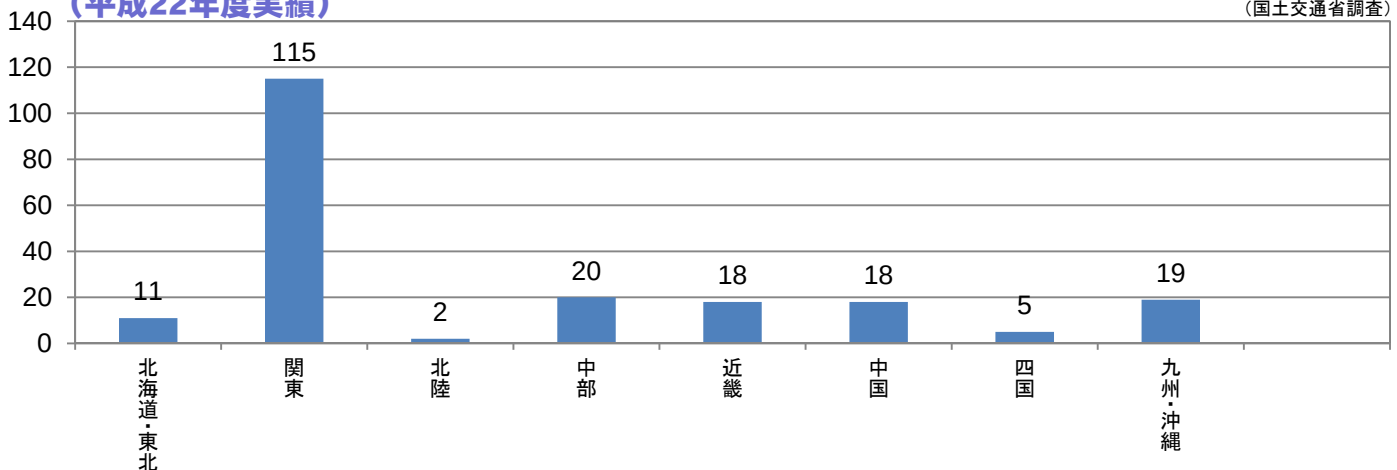
○バリアフリー法に基づく条例策定状況(平成23年11月1日現在)

(国土交通省調査)

13都道府県		6区市町村
・岩手県	・大阪府	・世田谷区
・山形県	・兵庫県	・練馬区
・埼玉県	・鳥取県	・横浜市
・東京都	・徳島県	・川崎市
・神奈川県	・大分県	・高山市
・石川県	・熊本県	・京都市
・京都府		

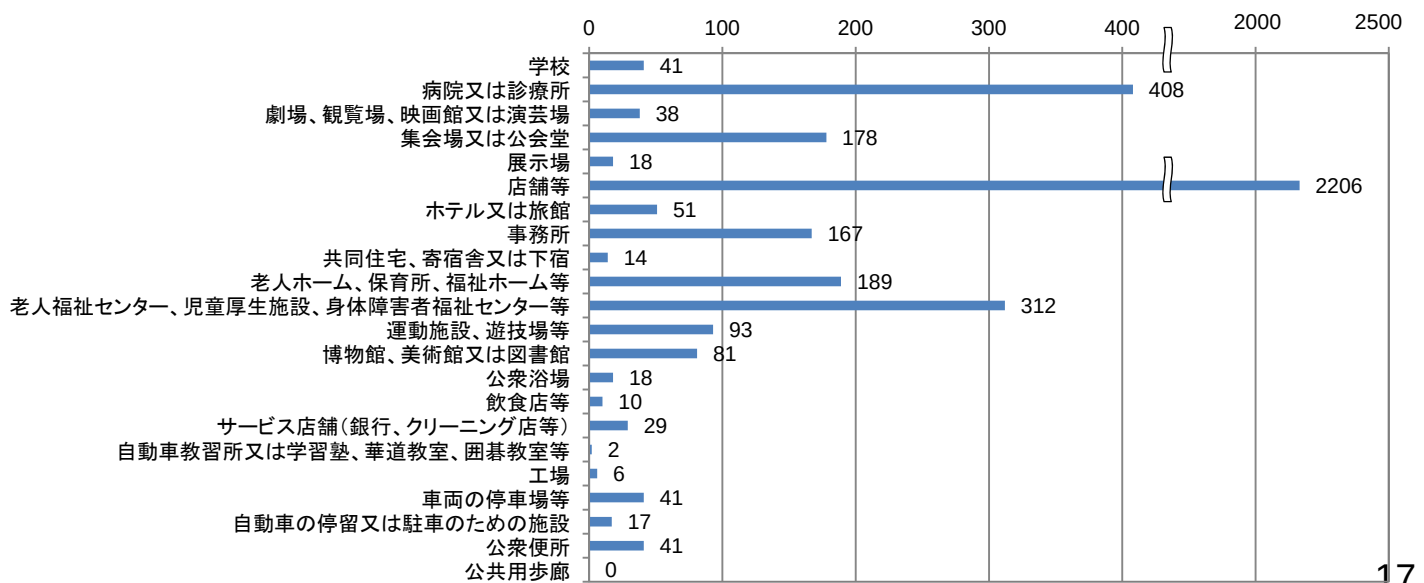
○誘導基準に適合する特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定件数(地域別)
(平成22年度実績)

(国土交通省調査)



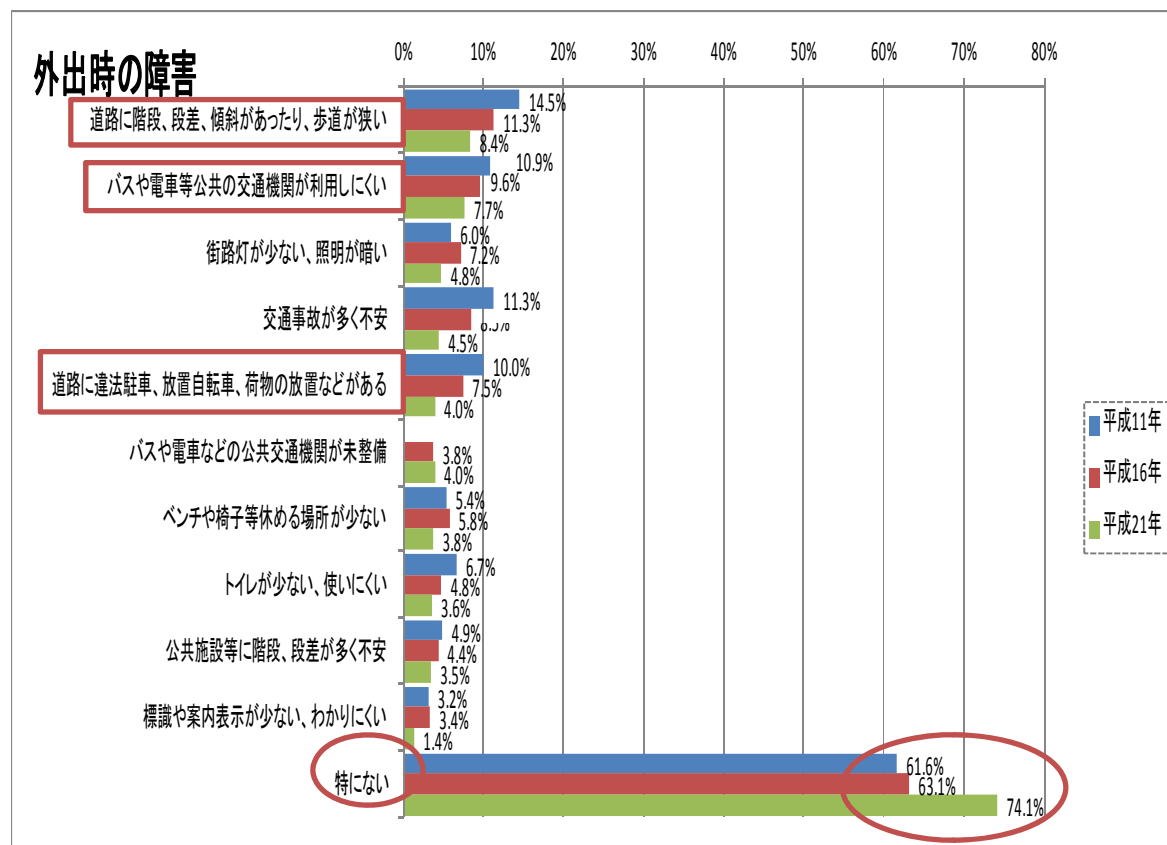
○誘導基準に適合する特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定件数(用途別)
(平成6年度～平成22年度の累計件数)

(国土交通省調査)

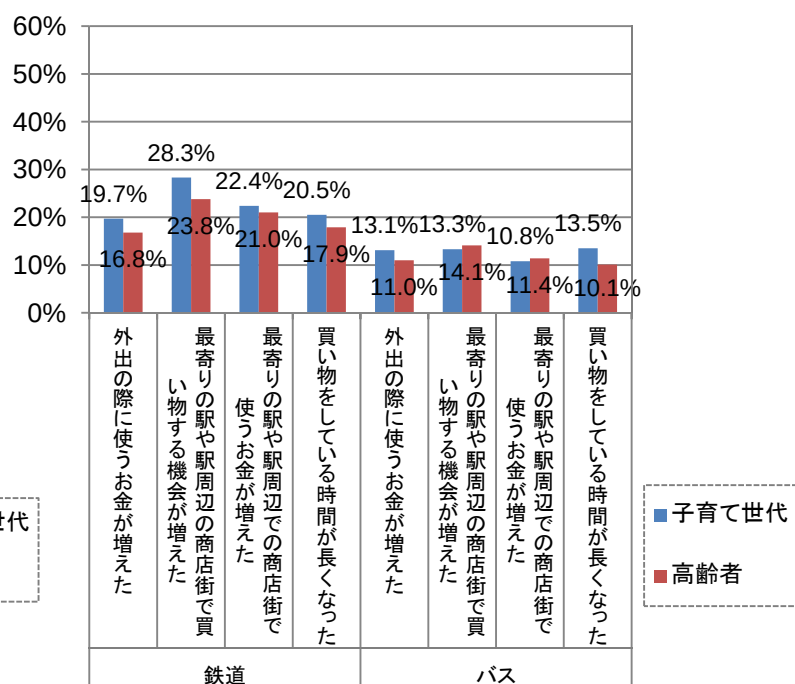
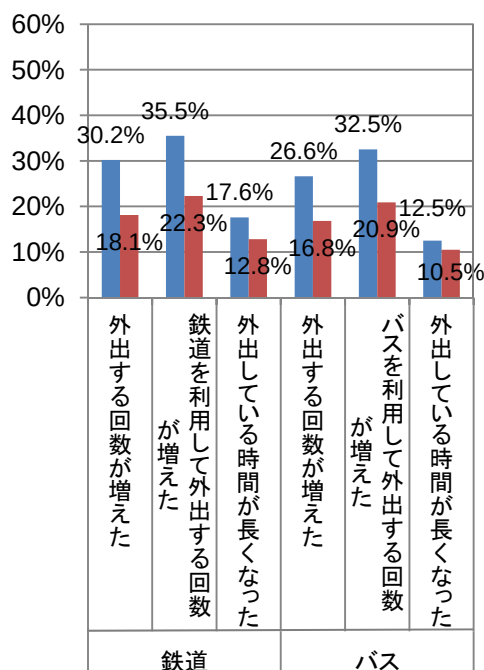


6. バリアフリー化に対する利用者の評価

○高齢者が感じる外出時の障害（高齢者の日常生活に関する意識調査）



○バリアフリー化による外出等の行動の変化（三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査研究）



6. 基本構想の作成状況①

基本構想の作成件数

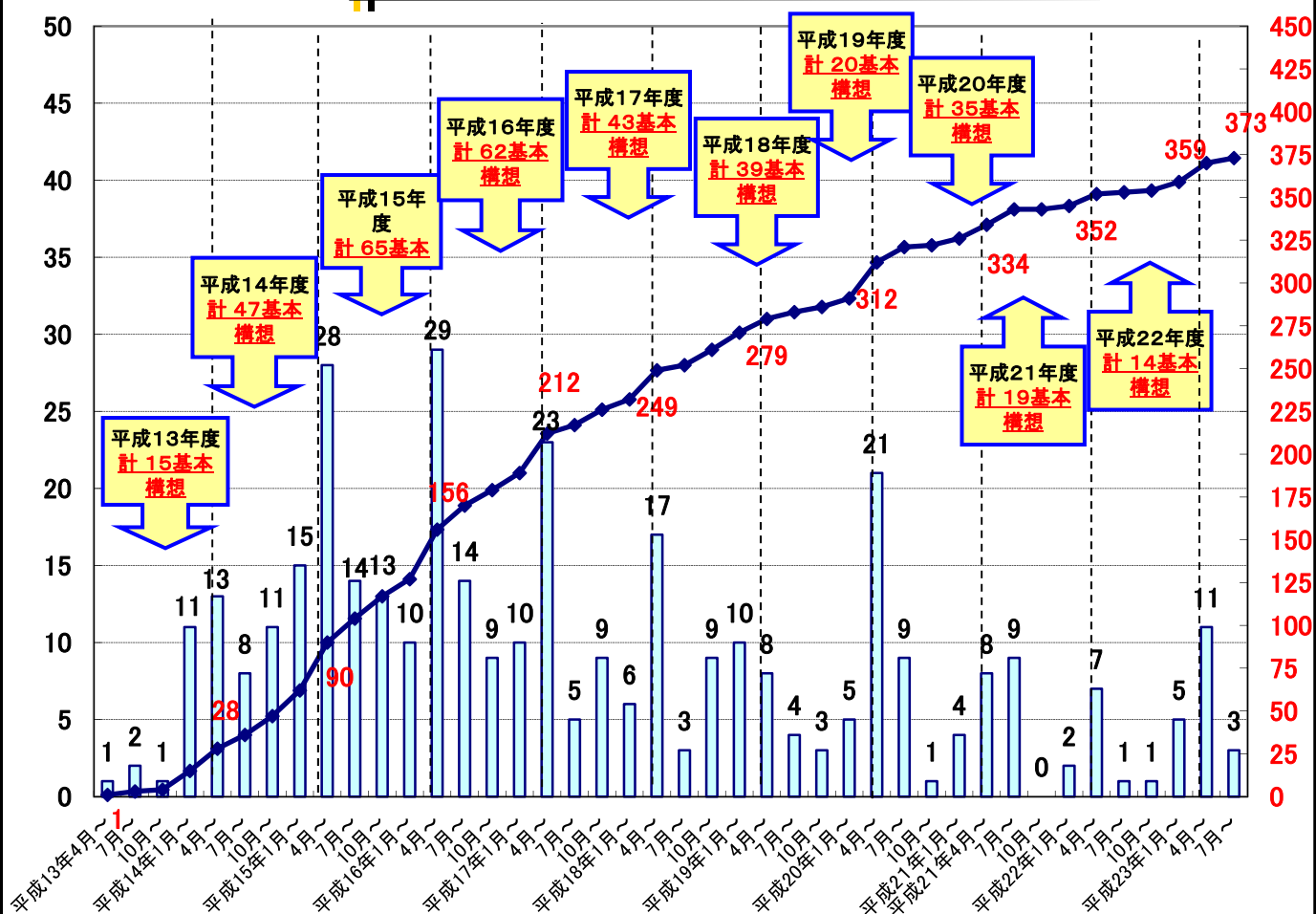
(基本構想作成等予定調査)

バリアフリー法に基づく基本構想の作成件数

(平成23年9月30日までに受理したもの) 計270市町村

作成状況
(四半期推移)

作成件数



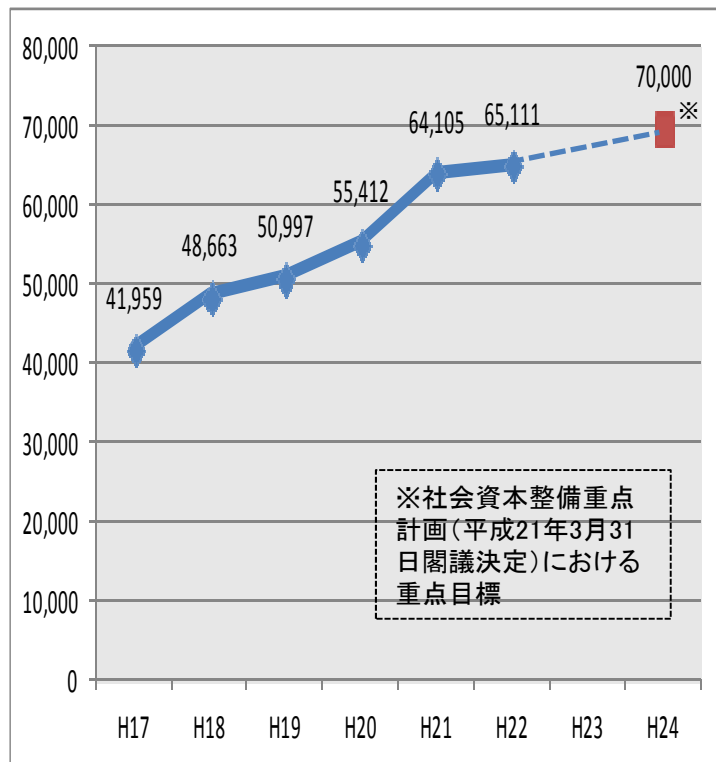
※このうち、利用者数5,000人／日以上の旅客施設が所在しない市町村の基本構想は22件。

■ 四半期別
● 累計

6. 基本構想の作成状況②

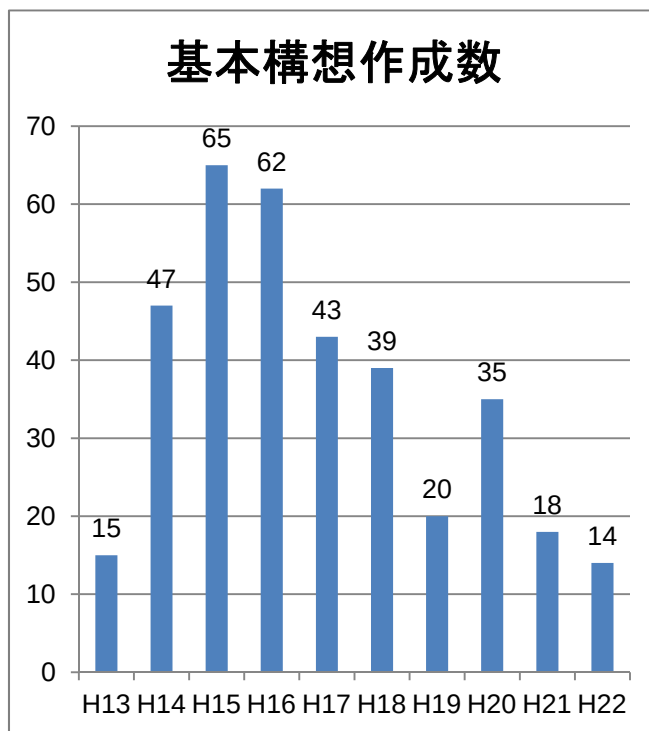
○重点整備地区の総面積

(基本構想作成等予定調査)



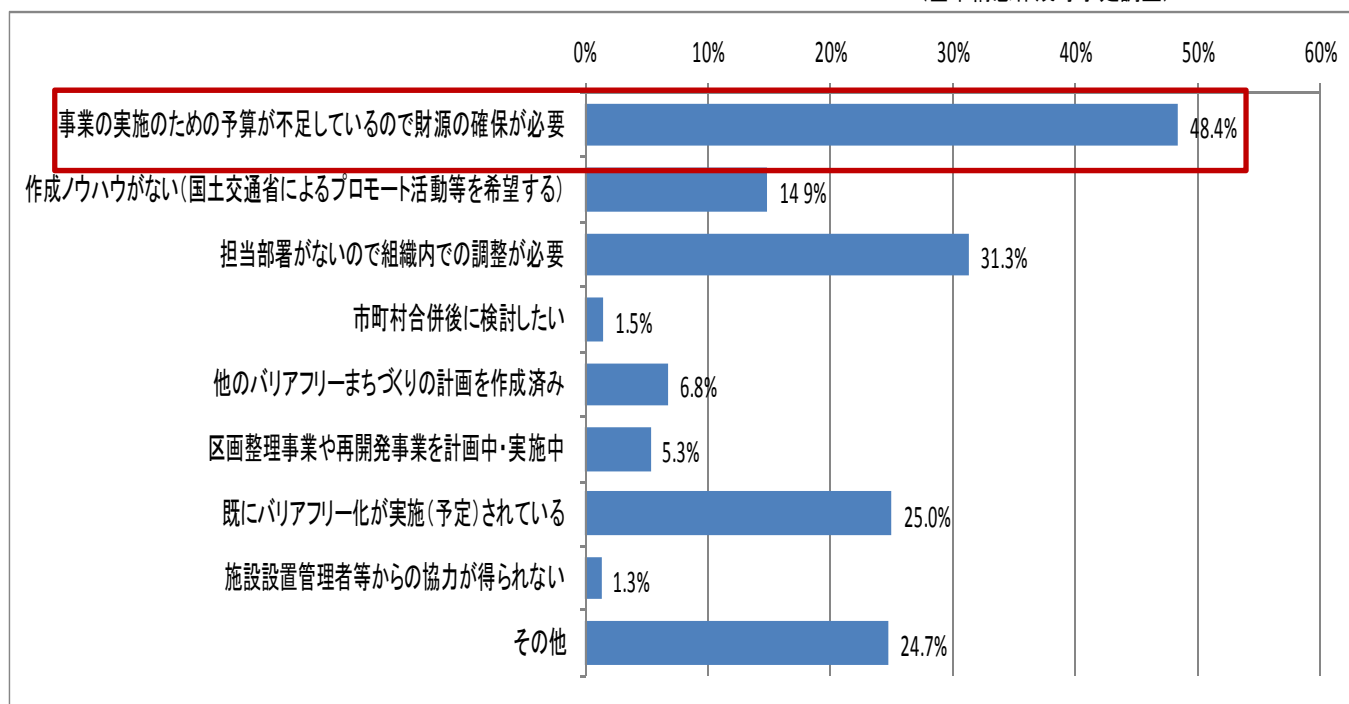
○基本構想作成に関する最近の傾向

(基本構想作成等予定調査)



○基本構想作成の予定がない理由

(基本構想作成等予定調査)

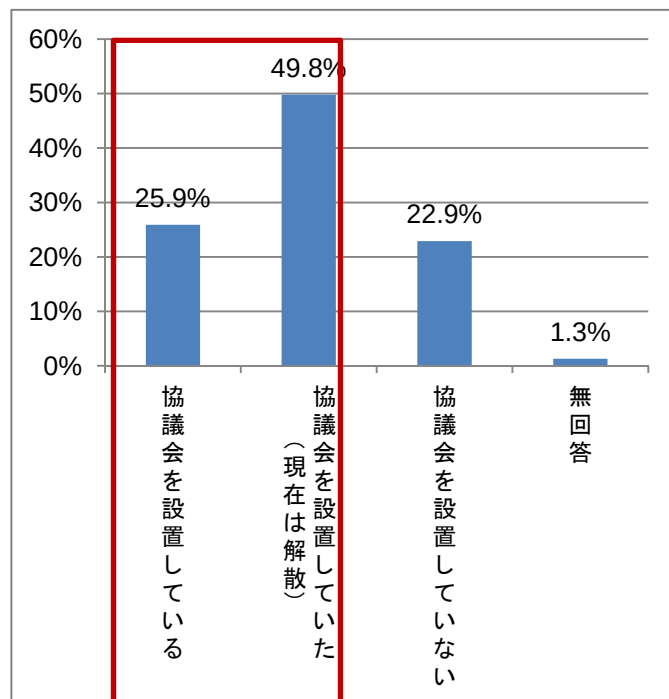
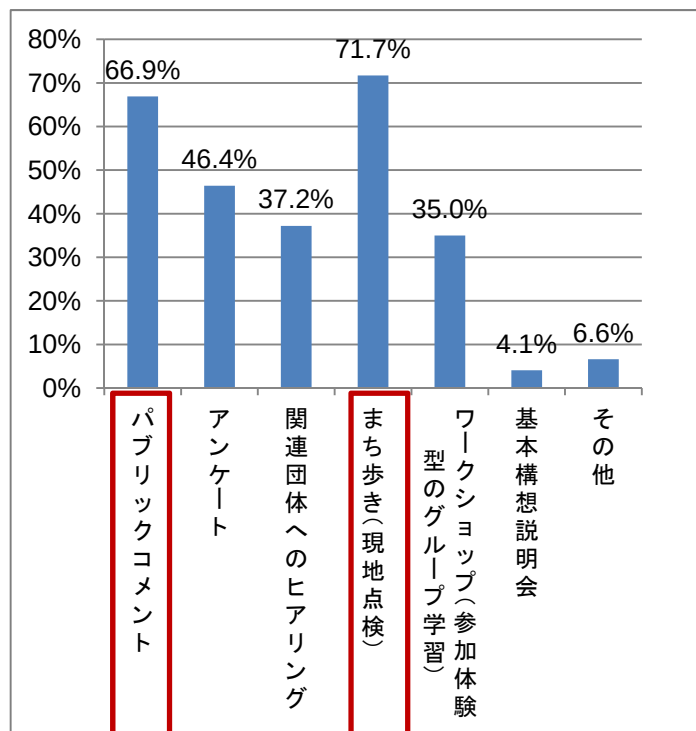


6. 基本構想の作成状況③

○住民等の意見を反映するための措置 ○協議会の設置の有無

(国土交通省調査)

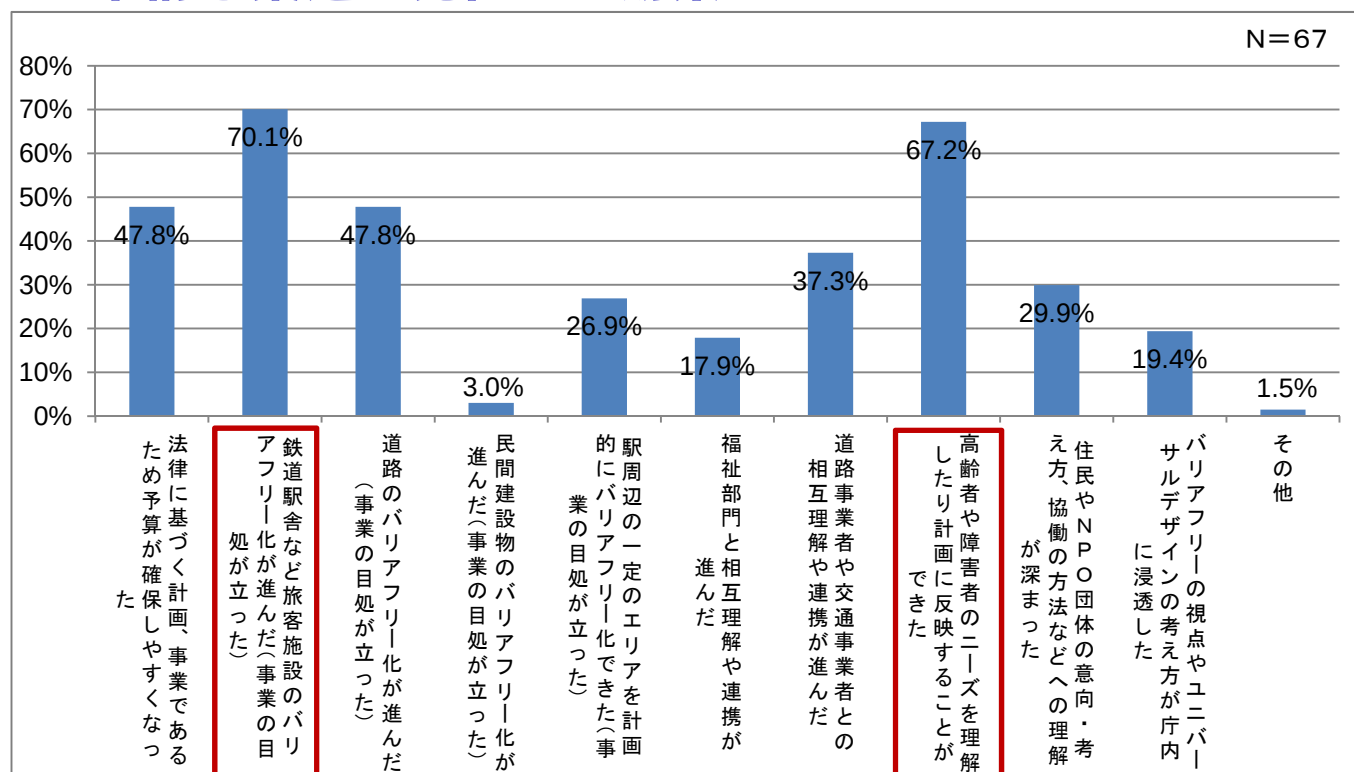
(国土交通省調査)



※回答は重点整備地区単位。265市町村の632重点整備地区を分母とする。

○基本構想策定・見直しの効果

(国土交通省調査)



※バリアフリー法施行後に作成された基本構想を策定した67都市を対象としてアンケート調査を実施

6. 心のバリアフリーについて①

・車いすサポート体験



列車乗降体験



券売機操作



バス乗降体験

・視覚障害者サポート体験

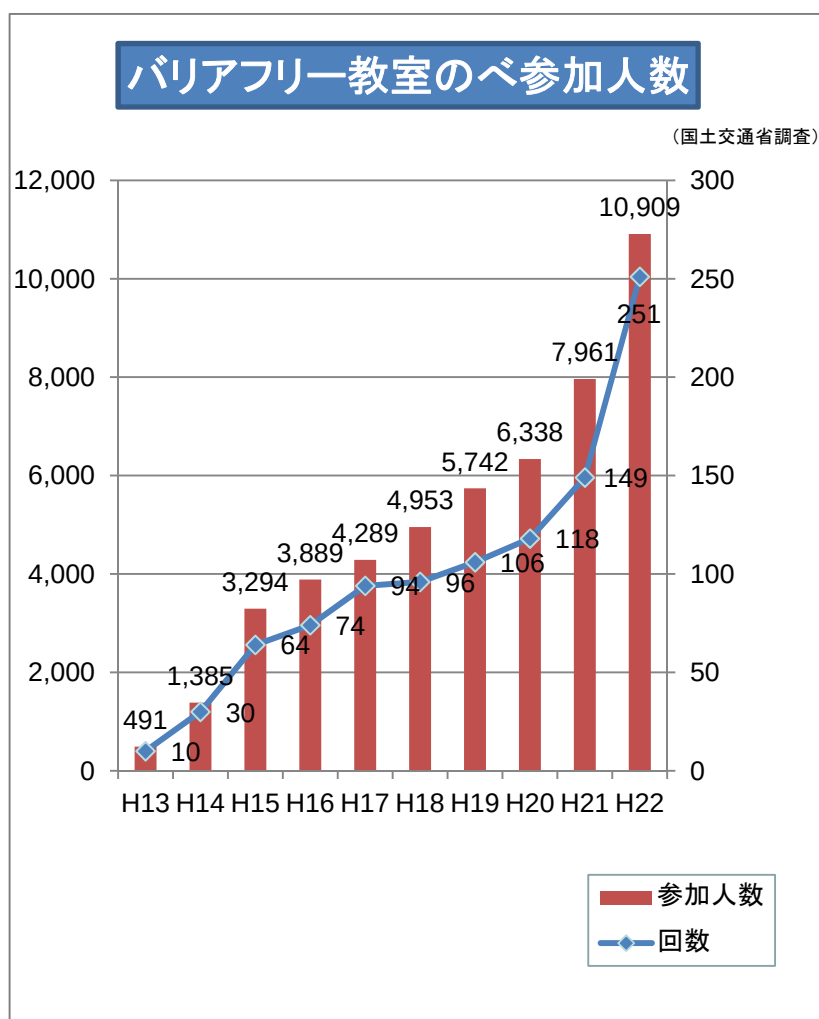


視覚障害者誘導用ブロック体験

・高齢者疑似体験



階段昇降体験

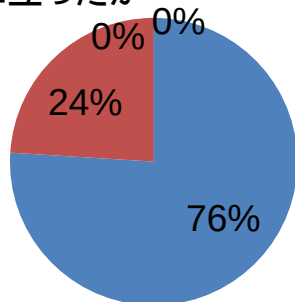


6. 心のバリアフリーについて②

バリアフリー教室実施後のアンケート結果

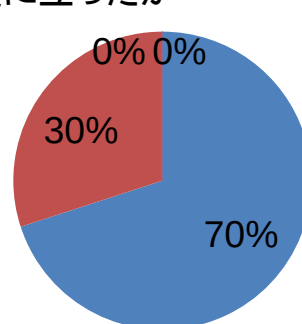
○北海道白老町（観光事業者等参加） ○札幌市立幌南小学校（小学生参加）

・教室は役に立ったか



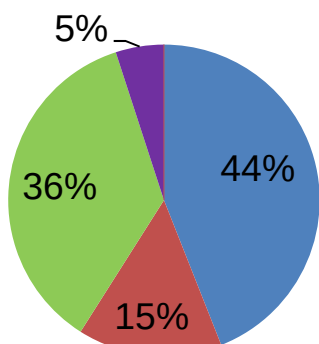
■ 大変役に立った ■ 役に立った
■ あまり役に立たなかった ■ 役に立たなかった

・教室は役に立ったか



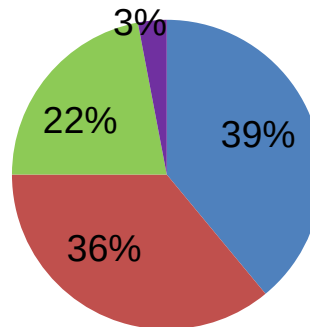
■ 大変役に立った ■ 役に立った
■ あまり役に立たなかった ■ 役に立たなかった

・どのように役に立ったか



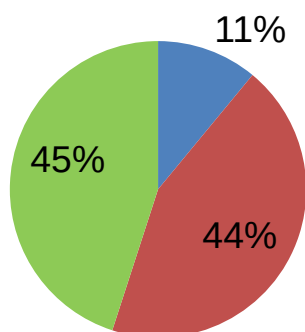
■ 障害当事者の実際に理解することができた
■ 今後の業務に役立てそう
■ サポートの仕方、方法を学ぶことができた
■ 今後、障がい者のサポートをする自信がついた

・どのように役に立ったか



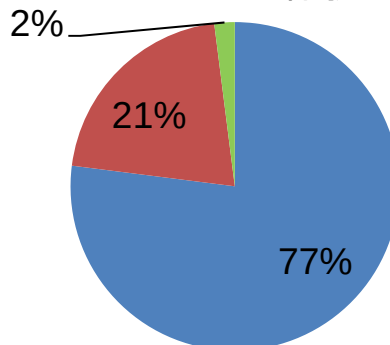
■ 障害のある人の大変さや気持ちが分かった
■ 困っている人を手助けする方法が分かった
■ 困っている人に「お手伝いしましょうか？」と声をかける自信がついた
■ その他

・役に立ったのはどの体験か



■ 講演 ■ 車いす擬似体験 ■ 視覚障害者擬似体験

・役に立ったのはどの体験か



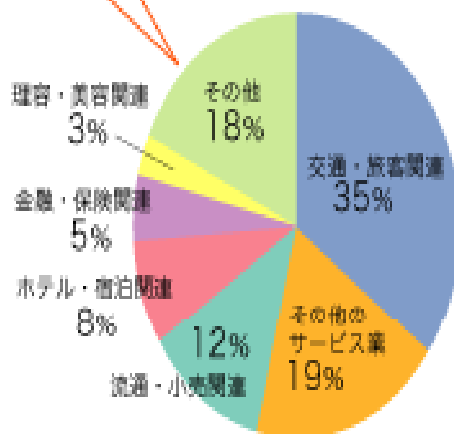
■ 視覚障害者擬似体験 ■ 点字 ■ その他

6. 心のバリアフリーについて③

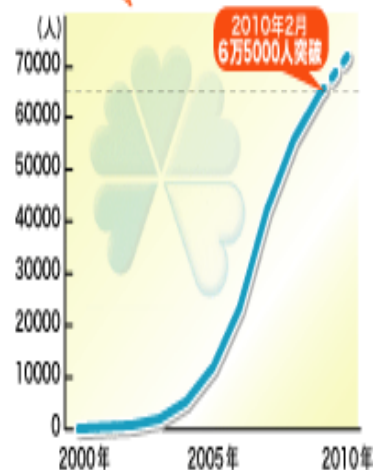
施設等の整備と併せて、公共交通事業等に従事する職員等への教育訓練を行うことが重要。

○サービス介助士の取得状況

サービス介助士2級資格取得者の業種別割合



サービス介助士2級資格取得者数
(累計)



(出典) 日本ケアフィットサービス協会ホームページより

○公共交通事業者における教育訓練の実施例

＜京阪電気鉄道株式会社の取組＞

研修事業の一環として、全駅係員に「ヒューマンサポート研修」を実施。
実際に高齢者・障害者を呼んでコミュニケーションスキルを学ぶほか、車いすやアイマスクの疑似体験を行い、ソフト面でのバリアフリー化を図っている。



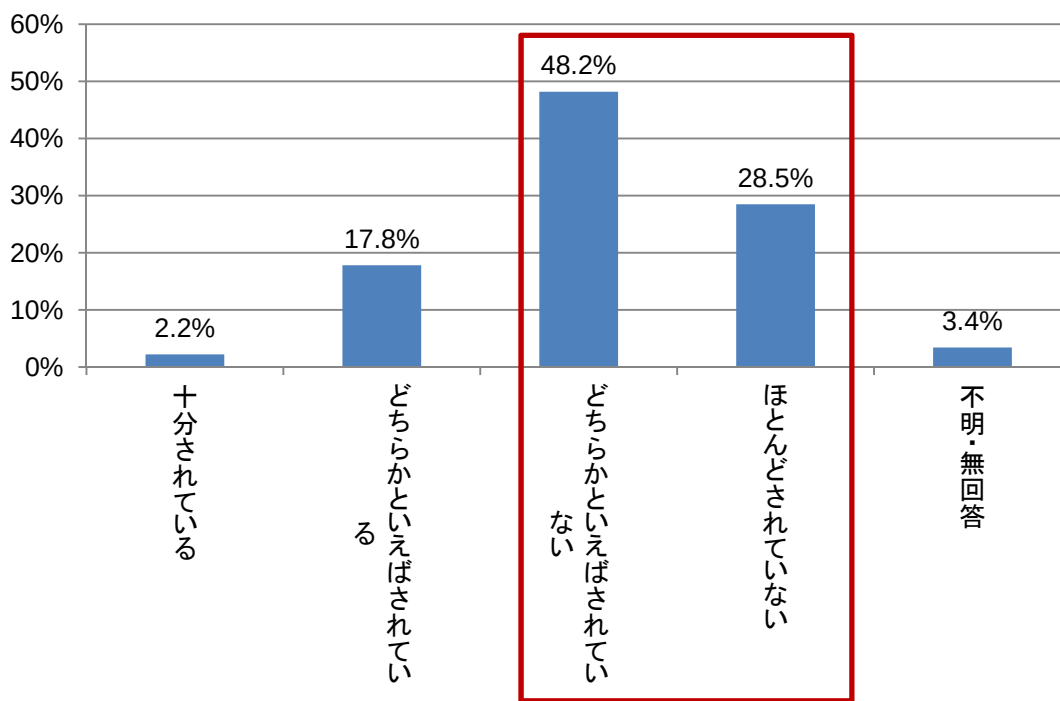
(出典) 京阪ライフサポートホームページより

バリアフリーに関する教育訓練に取り組む公共交通事業者等がある一方、障害者の「乗車拒否」「利用拒否」と言われる事例もあげられているところ。

6. 心のバリアフリーについて④

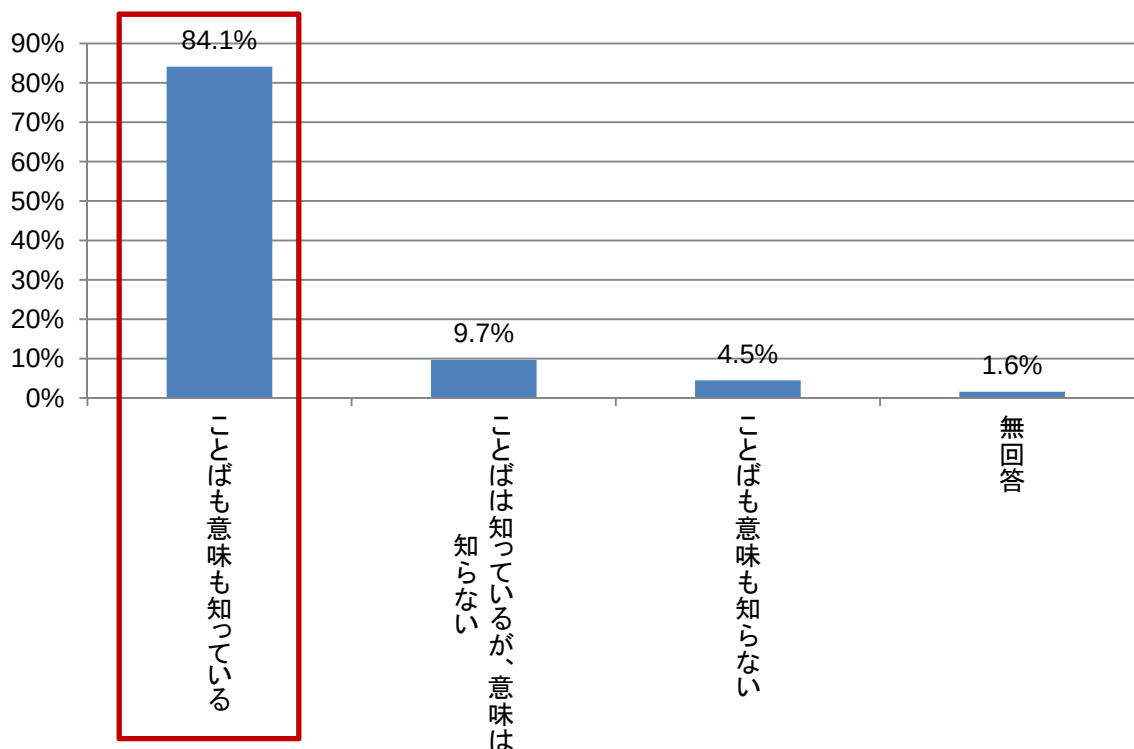
○ 「心のバリアフリー」の周知度

(平成21年度障害者施策総合調査)



○ 【参考】「バリアフリー」の認知度

(平成18年度バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進普及方策に関する調査研究)



6. (参考)スパイラル・アップ

バリアフリーネットワーク会議の開催

○目的

バリアフリー施策のスパイラル・アップ(継続的改善)を図るため、関係する全国の施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会し、バリアフリー法に基づく取組みの現状把握、課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行うため開催するもの。

○構成員

- ・ 学識経験者
- ・ 高齢者・障害者団体(支援団体も含む)
- ・ 施設設置管理者等
- ・ 地方公共団体
- ・ 国土交通省

※全国会議は平成20年度より年1回程度開催。

バリアフリー法制定後の調査研究等に基づく障害の特性に応じた対応策の実施例

○知的障害者、精神障害者、発達障害者に対応したバリアフリー化施策に係る調査研究(H19年度調査研究)

→当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、公共交通機関、商業施設、公共施設等の職員向けの「対応ハンドブック」と「施設整備のポイント集」を作成し公表。

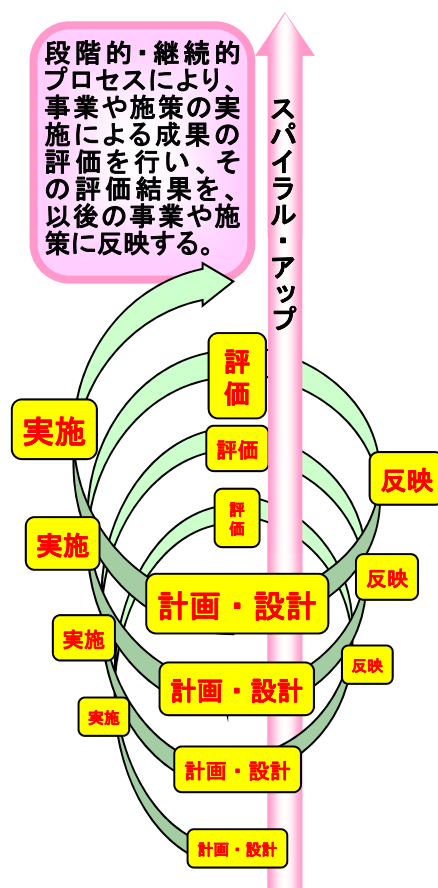
○視覚障害者用誘導ブロックに関する調査研究(H20、21年度調査研究)、視覚・聴覚障害者の安全性・利便性に関する調査研究(H22、23年度調査研究)

→当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、移動等円滑化整備ガイドライン改正時に反映予定。

○弱視者・色覚障害者の安全性・利便性に関する調査研究を実施予定

→現在ガイドライン上の視覚障害者への対応は、全盲者を前提としたものであり、弱視者・色覚障害者に対応した反映を行う予定。

スパイラル・アップのイメージ



7. 主な課題及び今後の反映の方向

主な課題	今後の対応方針
【バリアフリー整備目標の達成状況】 ●地方部においてバリアフリー化が十分に進捗していない地域あり。 ●大都市部においても様々な問題が残存しているが、例えば鉄道においては、整備困難駅への対応やホームドアの設置等、一層の高度化への対応が課題として顕在化。 → → ●バリアフリー化の全国展開を一層推進するための方策について検討。 ●高度なバリアフリー化を促進するための方策について検討する。	
【基本構想の作成状況】 ●全国の市町村の数に比較すると、基本構想の作成件数は十分な数に達していない。 【基本構想作成数(H23. 9月末現在)】 270市町村、373構想 ＜参考＞5000人以上の鉄軌道駅が所在する市町村数： 509 → ●基本構想作成の提案制度の活用や、各市町村における基本構想作成状況の公表といった、市町村の取組を促す方策。ついでに、一層の取組を行う。	
【心のバリアフリーの推進】 ●「バリアフリー教室」の参加人数は増加してきているものの、心のバリアフリーの国民への周知度は未だ十分ではない状況。 → → ●「バリアフリー教室」について、全国の小中学校をターゲットとするような取組について検討。 ●公共交通事業者等において教育訓練の徹底や訓練内容の質の向上がなされるよう、事業者等に対する助言・指導等にも力を入れて取り組む。	

(評価書の要旨)

テーマ名	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	担当課 （担当課長名）	総合政策局安心生活政策課 （課長 山口 一郎）
評価の目的、必要性	平成 18 年 12 月に施行されたバリアフリー法に基づき、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化を推進してきたところ。同法附則第 7 条（検討）に基づき、同法の施行後 5 年を経過した場合において、同法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる必要がある。		
対象政策	バリアフリー法に基づく旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化		
政策の目的	高齢者、障害者等の移動及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。（バリアフリー法第 1 条）		
評価の視点	① バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況（参考：業績指標 9 ～11, 13, 14） ② 市町村が作成する基本構想の作成状況（参考：業績指標 8） ③ 心のバリアフリーの推進（参考：業績指標 12）		
評価手法	① バリアフリー法に基づく事業者からの報告等によって各施設等のバリアフリー化率について把握し、各施設等のバリアフリー化に係る進捗状況について検証。 また、各種アンケートにより、バリアフリー化の進捗による、高齢者、障害者等の移動及び施設の利用のしやすさや、外出行動の変化等について検証。 ② 「基本構想作成予定等調査」により、市町村による基本構想の作成状況及び基本構想に定める重点整備地区の総面積を把握し、重点整備地区の設定による面的なバリアフリー化に係る進捗状況について検証。 また、市町村への調査等により、基本構想策定に係る課題や、基本構想策定による効果等について検証。 ③ 「バリアフリー教室」の実施回数及び参加人数、公共交通事業者による職員の教育訓練の状況について把握し、心のバリアフリーの取組の広がりについて検証。 また、各種調査により、バリアフリー教室の効果や、心のバリアフリーの周知状況について検証。		
評価結果	① 整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところ。 しかし、地方部では、バリアフリー化が十分に進捗していない地域があるほか、大都市部においても様々な課題が残存しており、例えば鉄道においては、整備困難駅への対応やホームドアの設置等一層の高度化への対応が課題として顕在化している。		

	② 基本構想の作成数は順次増加してきているものの、全国の市町村の数に比較すると十分な数の構想が作成されているとは言えない状況にある。 ③ 「バリアフリー教室」の参加人数は順調に増加しており、公共交通事業者等においても独自の取組が行われているところ。ただし、「バリアフリー教室」自体に効果はみられるものの、参加できる人数が限られているため、「心のバリアフリー」の周知度は未だ十分ではない。
政策への 反映の方向	① 地方部においてもバリアフリー化がなされるよう、全国展開を推進するための方策について検討を行う。また、大都市部において残存している課題についても対応を行うことが必要であり、例えば鉄道について、整備困難駅への対応やホームドア等の設置等の高度なバリアフリー化を促進するための方策について検討を行う。 ② 基本構想作成の提案制度の活用や、各市町村における基本構想作成状況の公表といった、市町村の取組を促す方策についてより一層の取り組みを行う。 ③ 「バリアフリー教室」について、全国の小中学校をターゲットとするような取組について検討。また、公共交通事業者等において教育訓練の徹底や訓練内容の質の向上がなされるよう、事業者等に対する助言・指導等にも力を入れて取り組む。
第三者の 知見の活用	学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」に、本政策評価の経過報告等を行って助言を頂くとともに、評価会座長より担当に指名された工藤裕子委員より、個別指導を受けながら進めることとする。
実施時期	平成２３年度

政策レビュー

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

平成23年12月

総合政策局 公共交通政策部 交通計画課

－目次－

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要		2
2. 評価の目的・必要性、対象政策		3
3. 評価の視点及び評価手法		4
4. 評価		5
5. 今後の施策への反映		22

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

平成19年10月1日施行

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

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

1. 計画の作成・実施

協議会

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

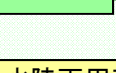
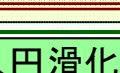
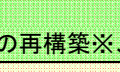
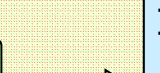
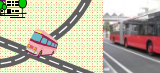
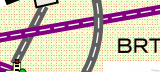
地域公共交通総合連携計画

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

鉄道活性化

乗継円滑化

海上運送高度化



【地域公共交通特定事業】

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

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

予算等

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

法律上の特例措置

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

国による総合的支援

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV(デュアルモード・ビークル)

・軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS(インテリジェント マルチモード・トランジット)

・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車



等

注1 LRT(Light Rail Transit)

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

注2 BRT(Bus Rapid Transit)

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

注3 公有民営※

地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの

※は第169国会で成立した一部改正に関する部分(平成20年10月1日施行)

目的・必要性

- 地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠であり、地域公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、人口減少や高齢化の進展、地球環境問題等の諸課題に対応する観点から、地域公共交通の活性化及び再生は極めて重要な課題である。このため、平成19年10月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を策定した。
- 同法附則第2条に「法施行後5年経過した場合（平成24年度）において、法の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」旨の規定があるため、平成23年度中に政策レビューを実施して総合的な評価を行うこととした。

対象政策

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定・推進を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す政策

第三者の知見の活用

- 地域公共交通の活性化に係る有識者検討会を開催し、
 - ・平成21年度：全国の自治体に対してアンケート調査等を実施し、地域公共交通の活性化の取組の現状・課題等を把握
 - ・平成22年度：連携計画策定に向けた検討や当該計画を踏まえた取組等に係る課題を整理・分析したところ。
- なお、評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取。

3. 評価の視点及び評価手法

評価の視点	評価手法
①地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画(地域公共交通総合連携計画)の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策は、必要・妥当であったか。(必要性・妥当性)	①地域公共交通に係る各種データ等を活用し、地域公共交通を取り巻く現状・課題を整理・分析することにより、本制度の必要性・妥当性を評価する。
②連携計画の策定は進んでいるか。(業績)	②連携計画の策定件数の推移を整理するとともに、H21・H22年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論等を踏まえ、連携計画策定における課題等の分析を行う。 ※政策チェックアップ業績指標169
③本制度を活用する地方公共団体、交通事業者等がどう評価しているか。(成果)	③本制度を活用した地方公共団体及び交通事業者並びに利用者から、以下の点について、調査を行う。 ＜主な調査項目＞ ○地方公共団体 ・協議会立ち上げによる効果(意識面・組織体制面の変化等) ・協議会の運営に係る課題 等 ○交通事業者 ・経営収支の改善効果や集客効果 等 ○利用者 ・地域公共交通サービスについての満足度 等
④策定された計画に基づく施策の実施が、集客効果等地域公共交通の維持・活性化に寄与しているか。(成果)	④H21・H22年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論や、③で調査した内容を整理・分析し、本政策の成果を評価する。

4. 評価結果(概要)

必要性・妥当性

○バス交通や地域鉄道などの地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、地方では公共交通の維持、利便性向上を求める声が強い。

業績

○地域公共交通総合連携計画の策定件数は進んでいるものの、連携計画策定にあたっての課題としては、市町村において、市町村の公共交通を担当する人材の不足、連携計画の策定方法等に係るノウハウ不足(取組みに対する目標・指標が未設定等)、といった点があげられる。

成果

○地方公共団体、交通事業者は、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会を立ち上げ、連携計画を策定し、当該計画に基づく事業を取組むことにより、職員や住民の意識に変化が見られ、当該地域の公共交通の確保・維持を主体的かつ積極的に考えるようになったと評価している。

○連携計画を策定し、地域公共交通の確保・維持に取り組んでいる事例を分析すると以下の傾向が見られる。

- ・利用者アンケート調査や住民の意見を聞くための会議を設置するなど住民ニーズの把握に取り組んだ
- ・住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った
- ・利用状況のフォローなどPDCAを実施
- ・利用者に使いやすい路線への見直しや競合する路線バスを廃止するなど、既存路線の再編を図った
- ・ICカードの導入など、利便性向上のための取組を一体的に実施
- ・商店会など他主体との連携を図った

ものは利用者数が増加したり、利用者からの評価が高い。

(反対に、上記に該当しない事例や一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした事例は、利用者数が伸び悩んでいたりと、利用者からの評価は芳しくない。)



評価結果のまとめ

○地域公共交通の活性化及び再生の法律により、地域の関係者による協議会を設立し、当該地域の公共交通のあり方についての合意形成を図る枠組みを通じて、地域公共交通の確保・維持に係る様々な取組みが行われるようになったことを踏まえると、同法は引き続き必要。

○しかしながら、今後さらにこのような取組みを広げていくとともに効果的な取組みを行っていくためには、

①連携計画の策定プロセス、②連携計画の内容、③連携計画のフォローアップに係るノウハウの共有が必要。

4. 必要性・妥当性：地域公共交通を取り巻く現状①

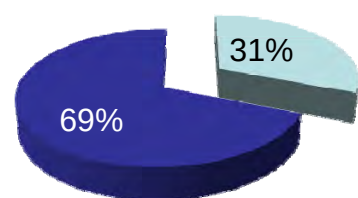
○バス交通を取り巻く現状

○乗合バス事業者において民間事業者の約7割、公営事業者は約9割が赤字。また、特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

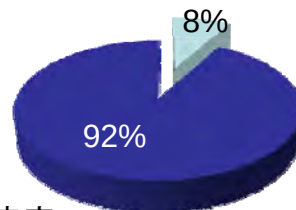
○バス事業者の路線廃止が相次ぎ、毎年2000km(稚内市－鹿児島市間(※)に匹敵)程度のバス路線が完全に廃止。

乗合バス事業者の収支（H21年度）
（保有車両30両以上の事業者）

民間事業者

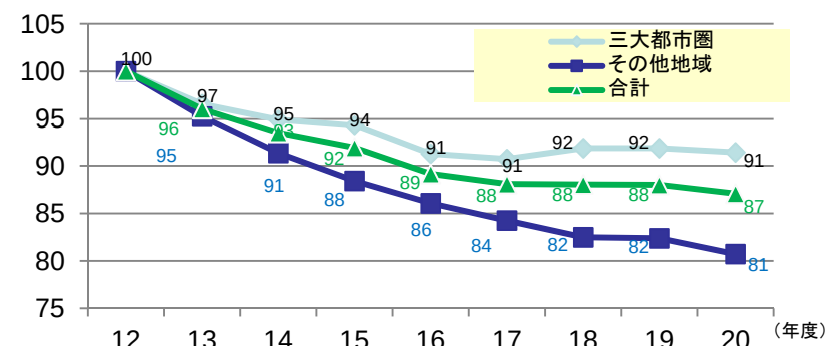


公営事業者



■ 黒字 ■ 赤字

輸送人員の推移
(H12年度を100とした場合)



乗合バスの路線廃止状況
(高速バスを除く)

	廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
計	8,598

(※) 稚内市－鹿児島市間の距離は
約1,810キロメートル

平成11年以降の法的整理の事例

民事再生法

- 那覇交通(株) ○北都交通(株) ○茨城交通(株)
- 富士交通(株) ○琉球バス(株) ○岩手県北自動車(株)

会社更生法

- 京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)

その他

- 大分バス(株)(私的整理) ○常磐交通自動車(株)(特別清算)
- 中国バス(株)(私的整理)

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

- 九州産業交通(株) ○関東自動車(株) ○宮崎交通(株)

- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株) ○いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株) ○国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社 ○アルピコグループ松本電鉄他3社

地方バスに関する新聞記事



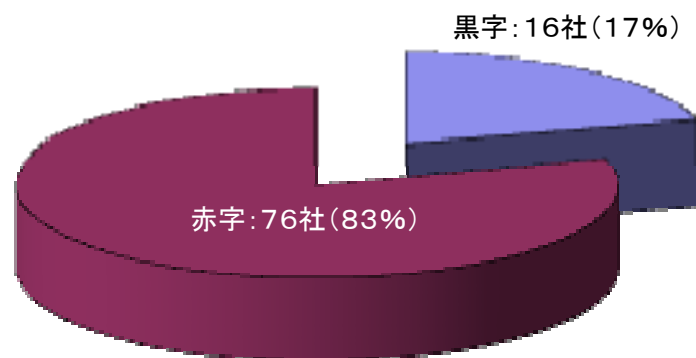
4. 必要性・妥当性：地域公共交通を取り巻く現状②

○地域鉄道を取り巻く現状

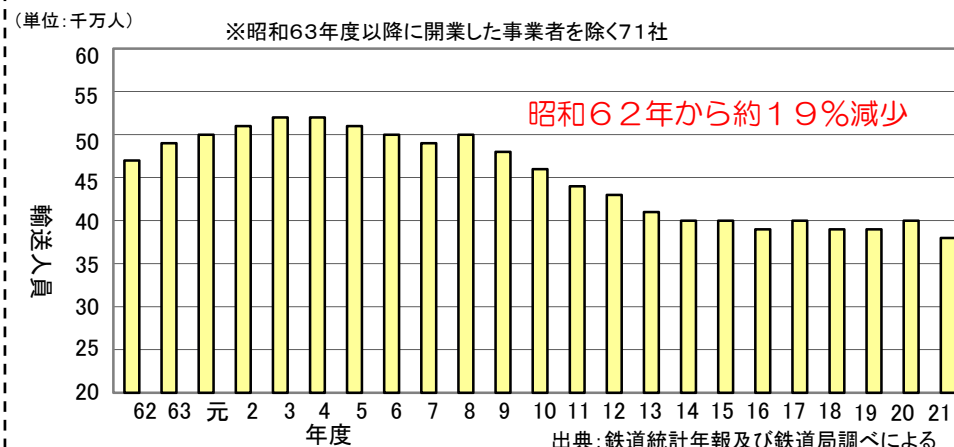
○鉄道の輸送人員は逓減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。

○平成12年度以降、全国で33路線・634.6km(東京－八戸間(※)に匹敵)の鉄軌道が廃止。(※)東京駅－八戸駅間東北新幹線営業キロ631.9km

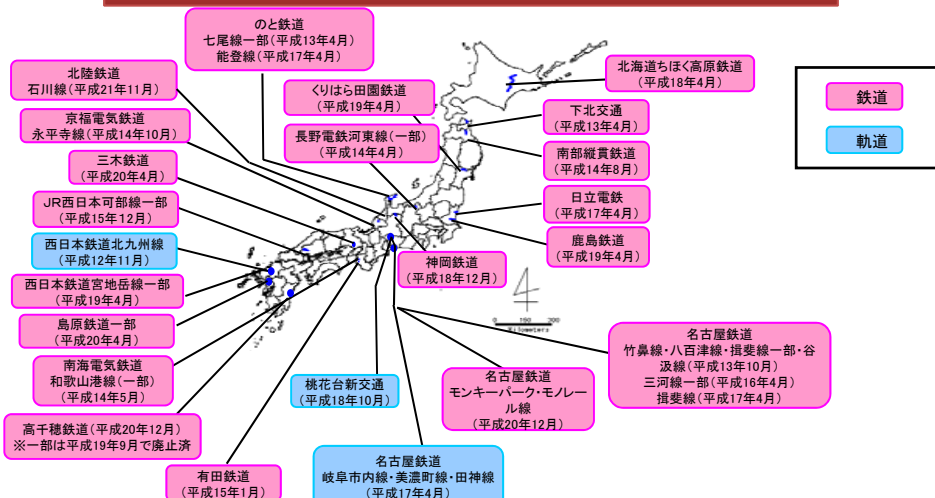
経常収支 平成21年度(鉄軌道業)



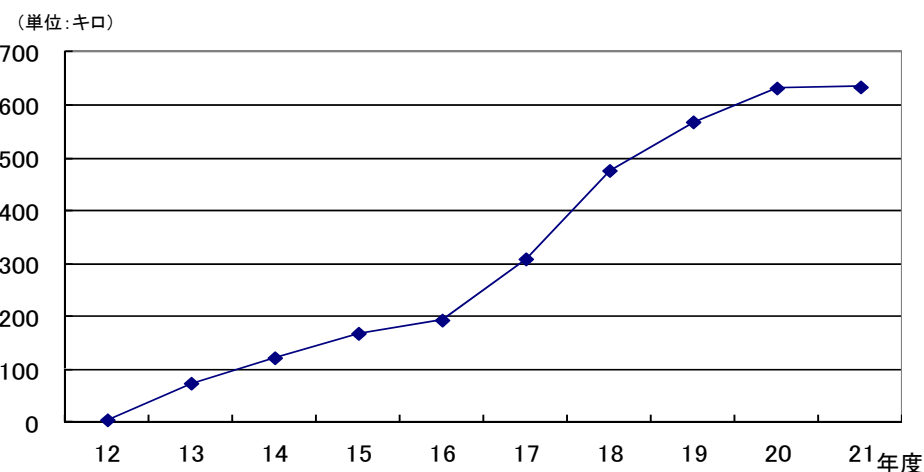
輸送人員の推移



廃止路線



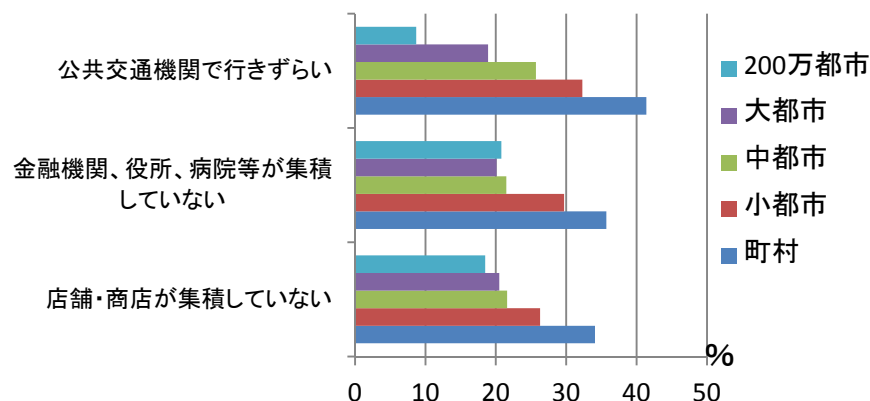
平成12年度以降の全国廃止路線長の推移



4. 必要性・妥当性：地域公共交通を取り巻く課題

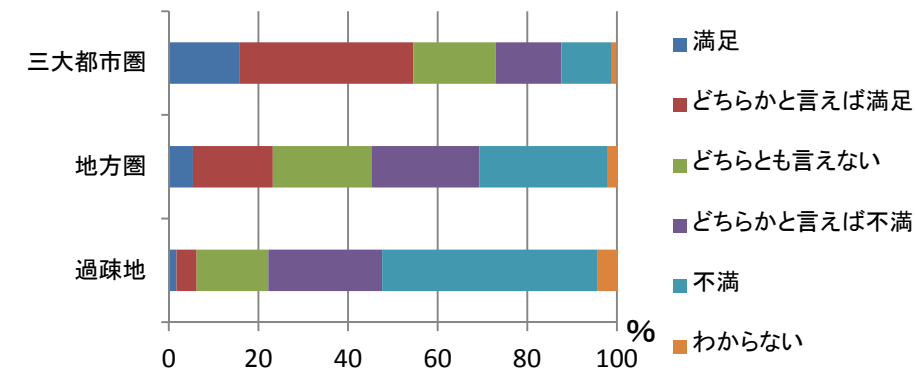
- 都市の規模が小さい場合、住民からは公共交通機関で移動しにくいとの評価が多い。
- 地方圏や過疎地では公共交通に関する満足度が低い。

○日常的な生活活動や活動の場に関するニーズ



(※) 大都市：200万都市を除く人口100万人以上の政令指定都市
 中都市：人口10万人以上の都市
 小都市：人口10万人未満の都市

○公共交通に関する満足度



(※) 三大都市圏：東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、
 名古屋圏（岐阜県、愛知県、三重県）
 大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）

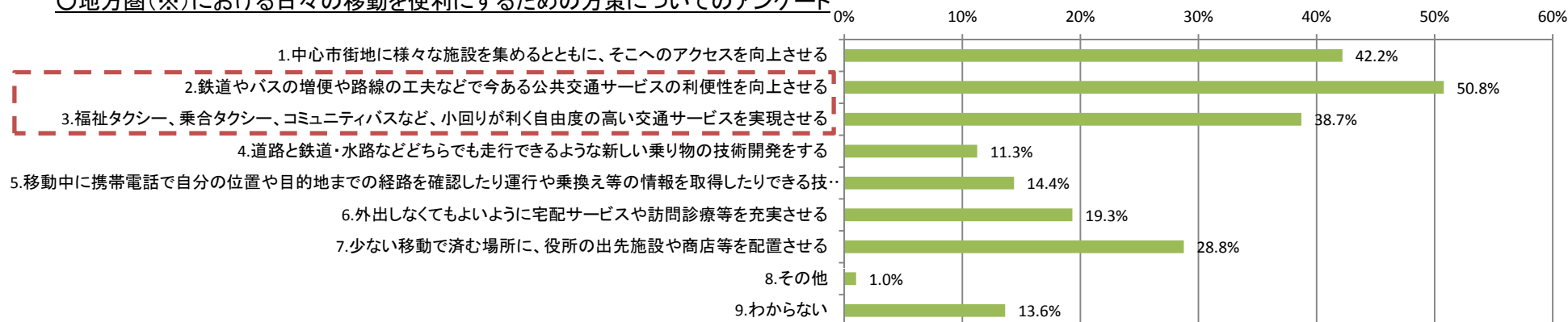
地方圏：三大都市圏以外

過疎地：過疎地域自立促進特別措置法第2条及び第33条に該当する区域

出典：国土交通白書（平成20年度）

- 今ある公共交通サービスの利便性向上や新たな交通サービス提供に対するニーズは大きい。

○地方圏(※)における日々の移動を便利にするための方策についてのアンケート



(※) 三大都市圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）以外の道県のこと。

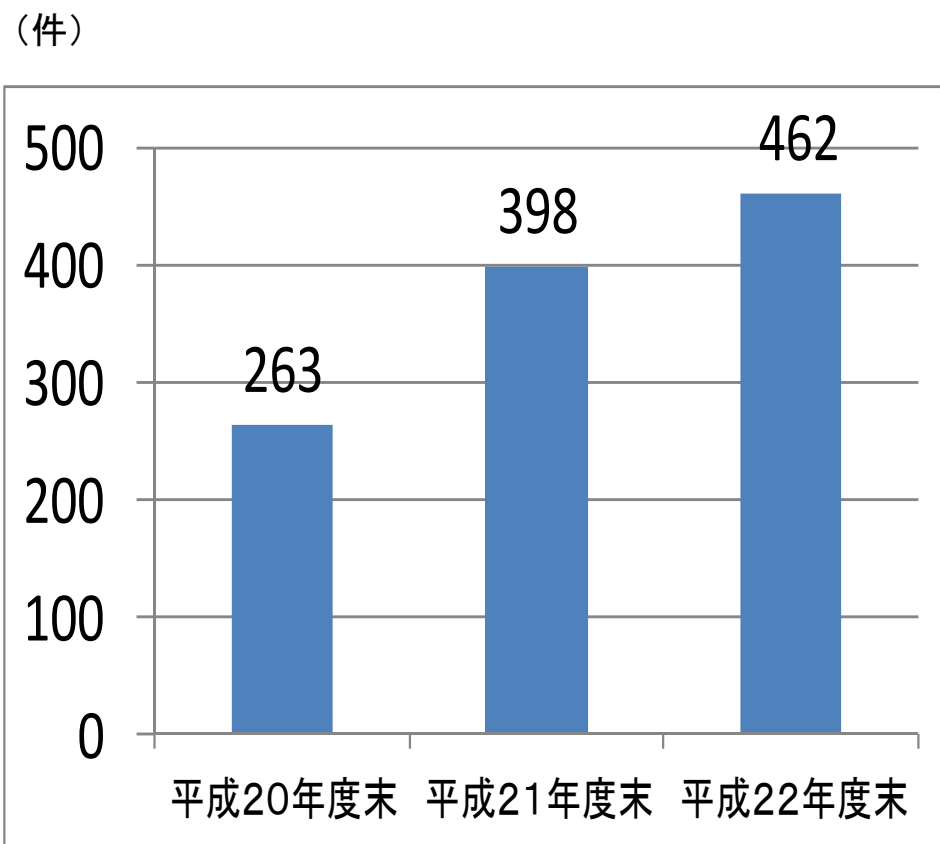
出典：国土交通白書（平成20年度）

4. 業績:連携計画策定件数の推移

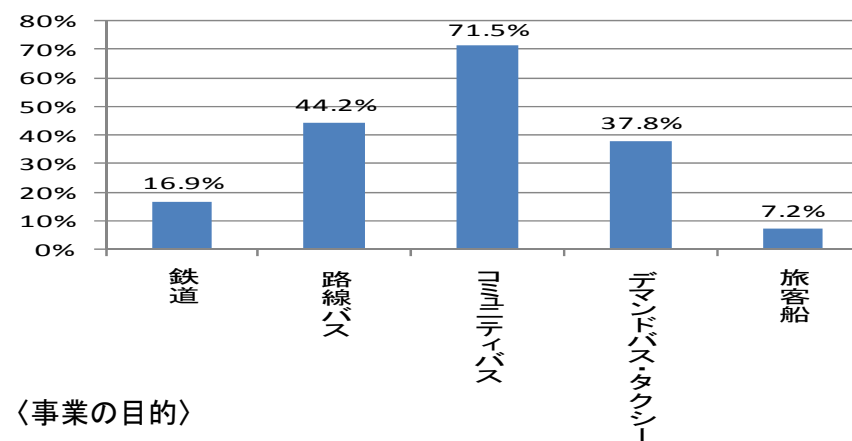
○地域公共交通総合連携計画の策定件数は、平成22年度末時点で462。これらの計画には675の市町村が関係(複数の市町村で計画を策定している場合があるため)。全市区町村1,747の38%。

○協議会の約7割がコミュニティバスに係る事業を実施。また、事業の目的は、「住民、来訪者の移動手段の確保」が最も多い。

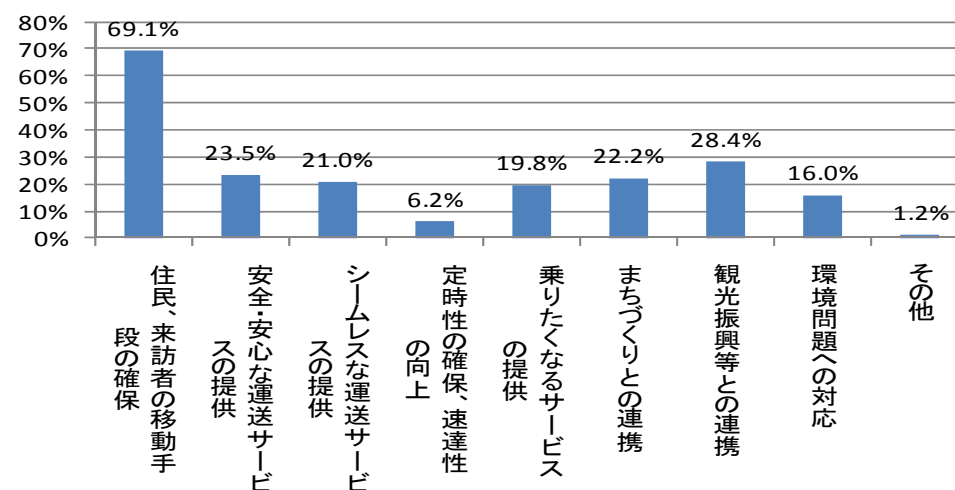
〈市町村における連携計画策定件数の推移〉



〈交通モード別協議会数〉



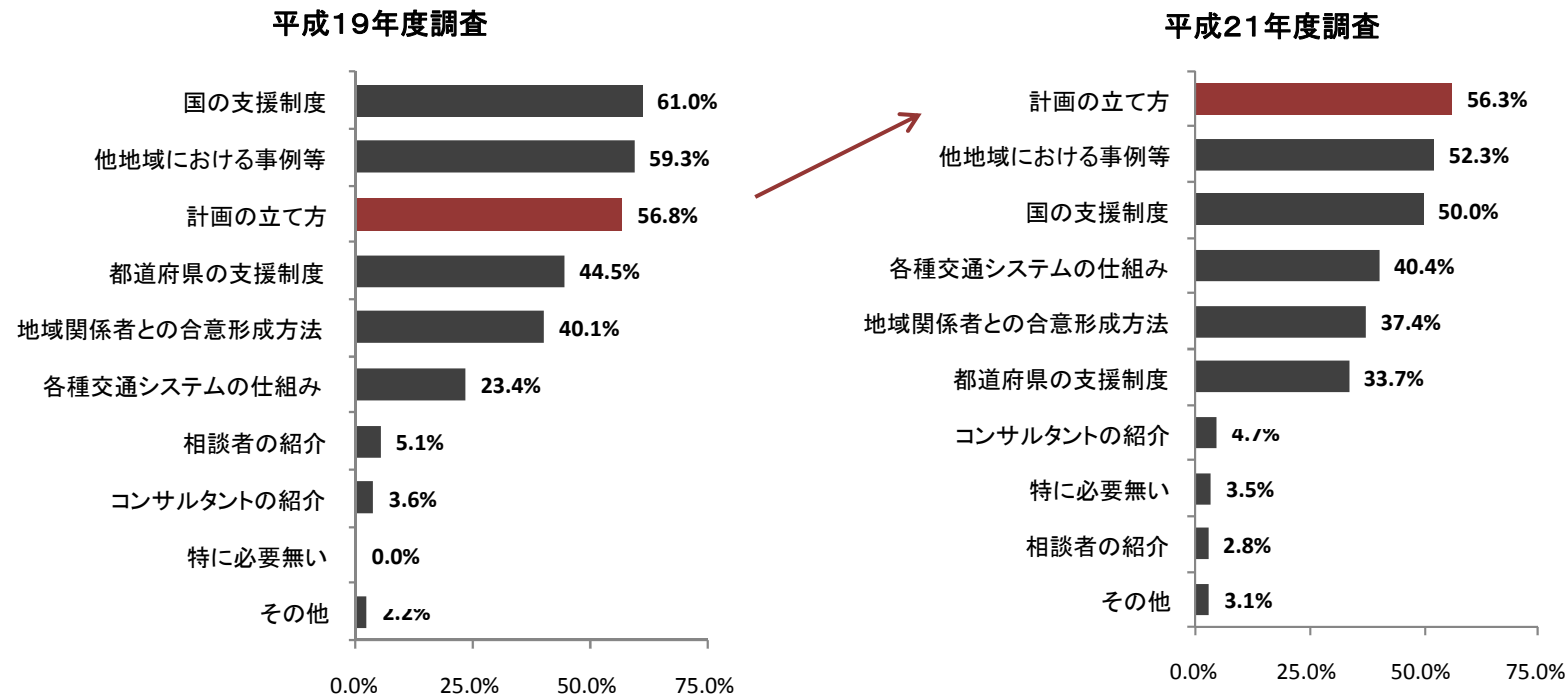
〈事業の目的〉



4. 業績:連携計画策定における課題①

〇市区町村は、地域公共交通の活性化等の取組みに際し、計画策定の重要性を埋解し、策定方法に関する情報を必要としている状況。

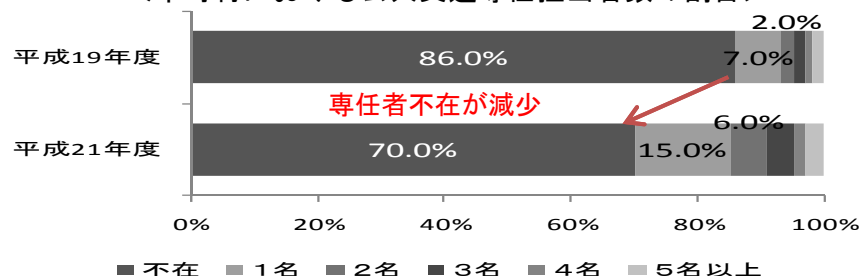
＜地域公共交通の活性化等に取り組むにあたって市区町村が必要と考える情報の比較＞



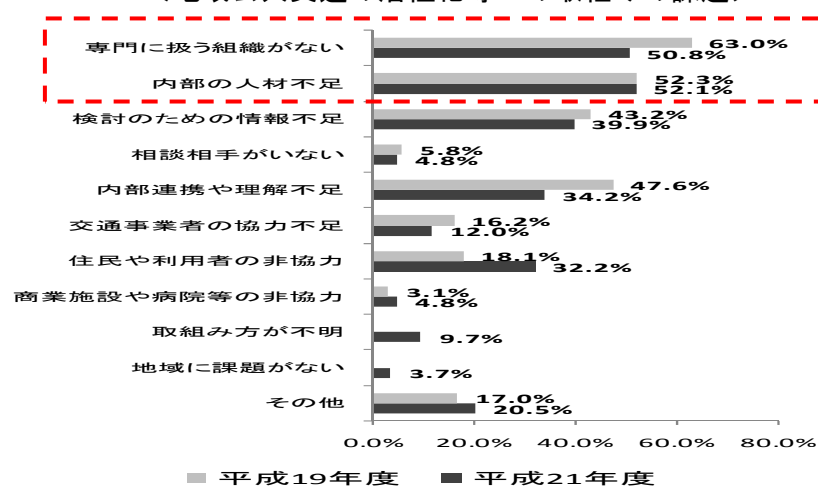
4. 業績:連携計画策定における課題②

- 自治体では組織体制の整備に意識が向けられつつあるが、依然として、人材不足が課題。
- 地域交通に関する目標や指標が設定されていない自治体が多い。

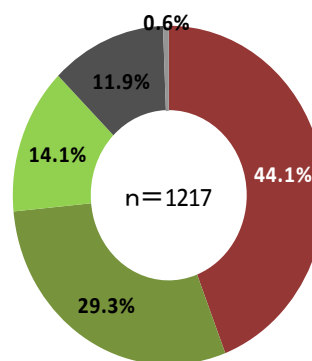
＜市町村における公共交通専任担当者数の割合＞



＜地域公共交通の活性化等への取組みの課題＞

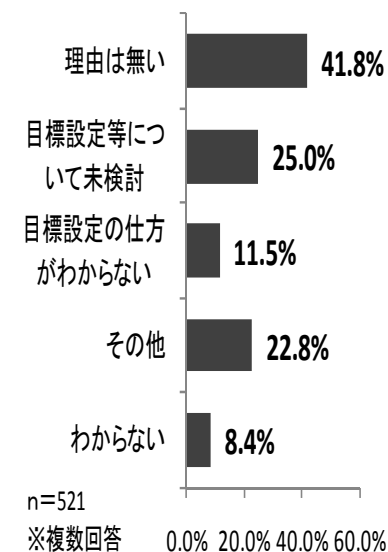


＜市町村における目標と指標の設定状況＞



- 目標と指標ともに未設定
- 指標のみ未設定
- 一部の目標に設定
- 目標と指標ともに設定済み
- 不明

＜目標を設定していない理由＞



○自治体に連携計画策定に係るノウハウを定着させるための方策の検討が必要。

○事業実施による目標の設定と成果を評価することの重要性について周知することが必要。

4. 成果:三条市による取組み①

三条市地域公共交通総合連携計画

○総合連携計画の策定年月日 平成20年3月27日

○総合連携計画の区域 三条市



三条市地域公共交通協議会

○設置:平成19年11月9日

○会長:三条市長

○委員構成

三条市(福祉保健・教育委員会・経済)、交通事業者(バス・鉄道・バス協会・タクシー協会)、道路管理者(国・県・市)、警察、市民、学識経験者、北陸信越運輸局

新潟運輸支局、新潟県、燕市、観光協会、商工会、連合新潟

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

市街地デマンド(市街地)

・市街地デマンド交通により、市街地の効率的交通手段を検証する



井栗地区(郊外部)

・地域主体の運行に向け検討

下田地区(山間部)

・高校生通学ライナーバス

・下田地区デマンド交通

により、三条地区への効率的交通手段を検証する

4. 成果:三条市による取組み②

【デマンド交通】

○市内5社のタクシー事業者を運行事業者とし、市内全域で実施。「利用者登録を不要とし、誰でも利用可能」「停留所間をダイレクトで運行」などフレキシブルな運行方法を確立し、利便性を増加させた。

○事業の開始後は、実証運行結果や利用者ニーズを踏まえながら、段階的に、①使用車両、②予約システム、③料金設定等について仕組みを抜本的に見直すなど、PDCAサイクルを確立した。

○その結果、利用者増(277.8人／日⇒316.3人／日※)、利用負担の削減(1035円／人⇒689円／人※:33%減)を実現した。 ※平成22年10月⇒平成23年3月の実績値

※ ①小型バス ⇒ タクシー車両

②デマンドシステム利用 ⇒ タクシーの配車ノウハウの活用

③料金定額制 ⇒ 利用形態に応じた料金設定 1人乗車 : 300円～3,000円
複数乗車 : 300円または600円

【高校生通学ライナーバス】

○既存の路線バスを活用し、市内の2校へ延伸して運行。また、定期券の一部購入補助を行うなど、学生にとって利便性の高い運行を確立し、利用者を安定的に確保した。

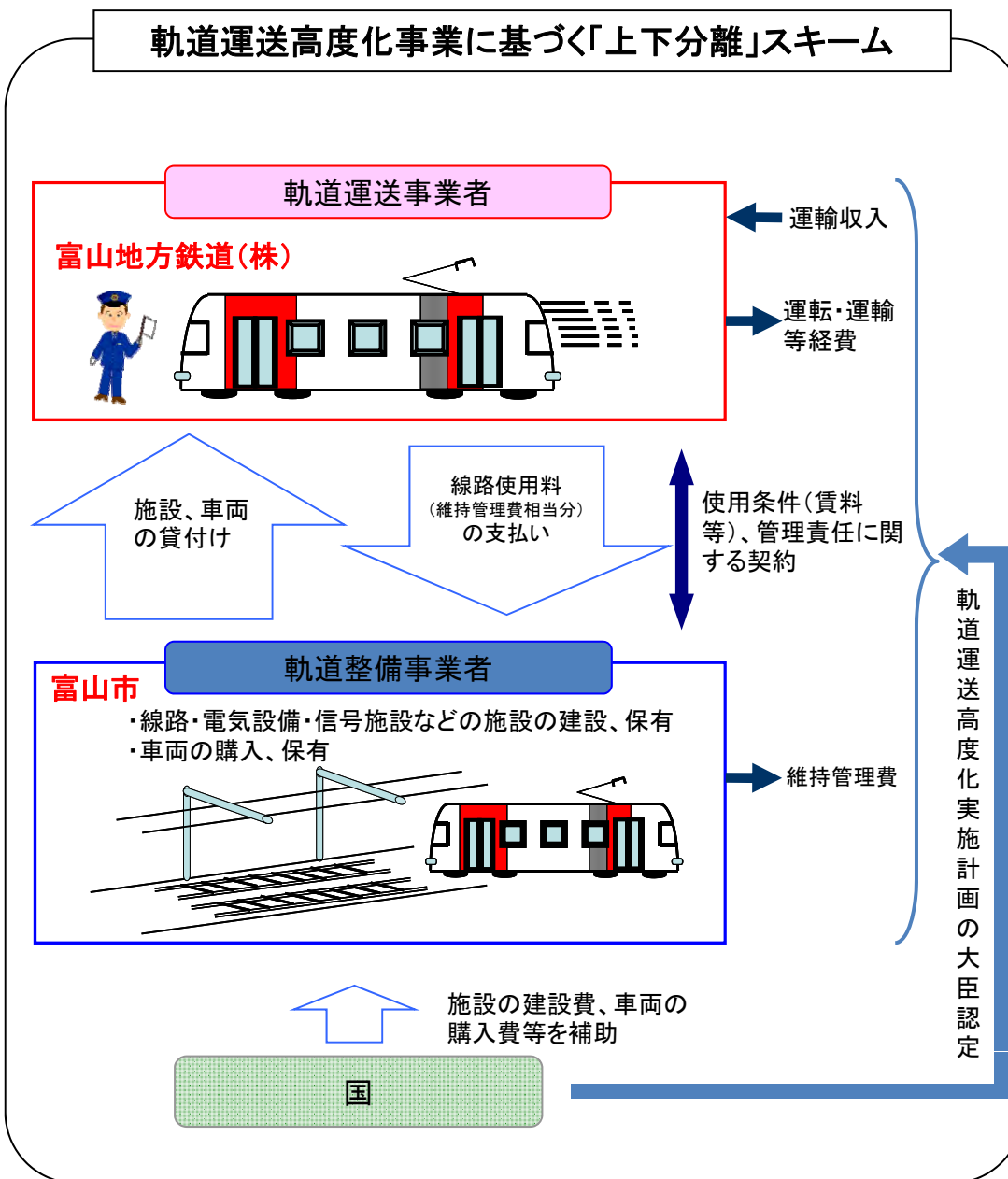
4. 成果:三条市に対するヒアリング結果

- 連携計画の策定を通して、地域公共交通のあり方を見直した。
- 交通事業者との打ち合わせ、住民への説明会を頻繁に行い、関係者を巻き込んだ事業を展開した。
- 事業開始後も利用者のニーズを把握し、順次改善を行うなど、PDCAを実施。

項目	ヒアリング結果
地域公共交通協議会の運営を始めるにあたっての課題	○地域公共交通に係るノウハウがなかった。北陸信越運輸局に相談に乗ってもらっていた。 ○スタッフが、公共交通・防犯・交通安全を兼任するなど人材不足の問題があった。 ○当初、バス会社とは面識があったが、タクシー・業者との面識は一切なかった。しかしながら、現在では月1回程度事業者と打ち合わせを実施し、情報共有を図っている。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	○連携計画を策定する段階では、公共交通に関する市民アンケート調査、高校生アンケート調査等を実施した。 ○デマンド交通の社会実験をスタートしてからは、地区住民を対象に説明会や懇談会を頻繁に開催した。 ○分科会の開催や世帯アンケートの実施など住民の意見・要望の把握に努めた。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	○広報活動として、デマンド交通の出発式の開催、広報誌の特集記事の掲載、チラシの配布、ポスターの掲示、ホームページへの掲載を行った。 ○登録制の撤廃、予約の締切時間の緩和、乗降箇所の拡大、利用者アンケートの結果を踏まえた改善を行い、利便性を向上させた。
連携計画に係る評価	○連携計画の策定を通じて、市内の公共交通に関する課題や住民のニーズについて把握するなど地域公共交通のあり方について見直した。 ○利用者の約8割が満足しており、約6割が家族送迎に頼らなくてよいと感じている。 ○協議会を立ち上げることにより、日頃から市民の意見要望に耳を傾けるようになるなど職員の意識の変化が見られるようになった。 ○急激に進む高齢化社会に向け、これからのまちづくりの主役の一端を担う高齢者の外出機会を増やし、まちの活性化や高齢者の健康増進の施策につながる基盤ができた。

4. 成果:軌道運送高度化事業(富山市内電車環状線化事業)

軌道運送高度化事業に基づく「上下分離」スキーム



認定プロジェクト:富山市内電車のLRT化・環状線化

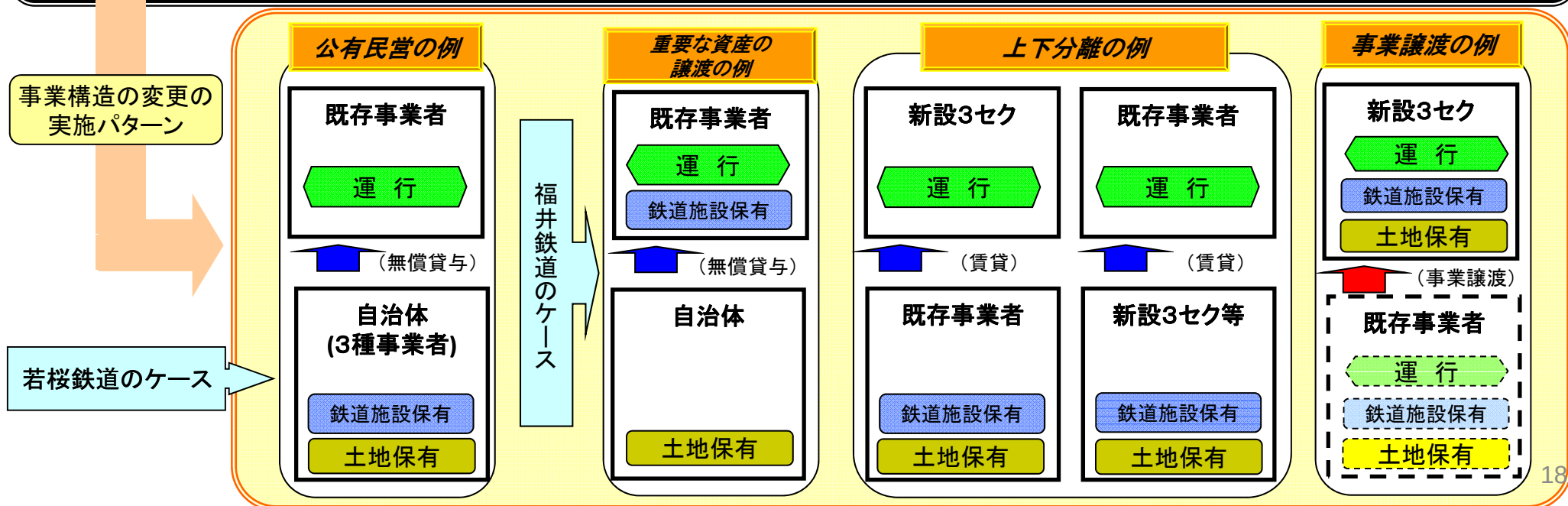


4. 成果：富山市及び富山地方鉄道株式会社に対するヒアリング結果

- 上下分離方式により、市が軌道整備事業を担うこととなり、コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の活性化を実現した。
- 市による強力なリーダーシップにより住民の意識向上を図った。
- 利用者数、営業利益ともに平成20年度と平成22年度の対比において増加した。

項目	ヒアリング結果
軌道運送高度化事業を始めるにあたっての課題	○市による強力なリーダーシップのもと、お団子と串（串は一定以上のサービス水準の公共交通、お団子は串で結ばれた徒歩圏を意味する。）という考え方により、公共交通の便利なエリアや沿線人口を増やし、自家用車に頼らないコンパクトなまちづくりを実現する一環として、既存の軌道を環状線化する事業に取り組んだ。 ○富山港線をLRT化させた経験から、LRTに関するノウハウは十分にあったものの、富山市内電車・環状線化計画検討委員会（北陸信越運輸局を含む）から市民への説明の仕方や事業全体の進め方等についてアドバイスを受けた。 ○担当職員は当初3人だったが、15人からなる交通政策課を設置し、体制を強化した。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	○富山市長が、平成17年から3年間で計108回のタウンミーティングを行い、コンパクトなまちづくり、公共交通の重要性などを地域住民に訴え、車優先の考え方からの転換を図ってきた。 ○住民の参画を求める一環として、電車の愛称を募集し、「セントラム」と名付けた。また、電停ベンチのガラスに掲示する丸いプレートを購入者名とメッセージを載せる形で1基5万円で販売した。（購入者には市民、県外の方々、沿線企業など多岐に渡り、全基即売された。）。○スピーディーに成果を見せることで市民の理解を得ていくという方針のもと、3年以内でLRTを開業することとした。
集客効果や経営収支等の改善効果	○環状線を含む軌道全体で、 ・利用者数は、平成20年度と平成22年度の対比において10%以上増加した。 ・営業利益は、平成20年度と平成22年度の対比において増加した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	○利用促進策として、オート1デーサービス（ICカード利用者を対象とした運賃割引サービス）、まちなかポイントサービス（セントラムなどの公共交通利用者が商店街の加盟店で買い物した際にICカードのポイントサービスを受けられる）などを実施している。また、富山市内のホテルに宿泊している外国人観光客にセントラム無料乗車券を配布している（日本人観光客向けには半額無料券）。 ○トータルデザインというコンセプトのもと街並みとの調和も図りつつ車両や電停のデザインにも力を入れており、子供をはじめとしたファンの増加を図った。 ○中心市街地活性化事業により整備した多目的広場であるグランドプラザがまちなかの賑わいの核となって、環状線の利用客を呼び込んだ。
軌道運送高度化事業に係る評価	○上下分離方式により、市が軌道整備事業を担うこととなり、市が目指すコンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の活性化を実現した。

4. 成果：鉄道事業再構築事業（若桜鉄道、福井鉄道）



4. 成果:若桜町、八頭町、若桜鉄道株式会社に対するヒアリング結果

- 関係者による地域公共交通の見直しにより、自治体による赤字補填への依存から脱却。
- 関係者が連携して自治体職員や住民等に対する利用促進を図ることにより、需要を喚起、新規顧客を開拓。
- 利用者数は平成21年度から平成22年度にかけて増加しており、経常収支は黒字を確保した。

項目	ヒアリング結果
鉄道事業再構築事業を始めるにあたっての課題	○立ち上げ当初はノウハウもなく、図書館から鉄道用語辞典を借りて勉強するといった状況であり、中国運輸局にはお世話になった。 ○立ち上げの時の担当者は全員他の仕事と兼務。 ○なお、住民へのアンケート調査により、鉄道を存続させる方針が決まっていたこと、関係する自治体が2つだったことから調整は比較的スムーズに進んだ。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	○住民の意識向上策として、応援パスポート、サポートクラブ等の販売を行った。また、枕木オーナー制度を実施した。一本5千円であり、昨年は48名が購入した(そのほとんどが県外の人で、ローカル鉄道を応援したいということで購入している。)
集客効果や経営収支等の改善効果	○若桜鉄道の利用者数は平成21年度が391.6千人、平成22年度が397.2千人となった。(通勤旅客と普通旅客が通学旅客の減少分を補う以上に増えた。) ○応援パスポートやサポートクラブ等の販売、SL運転体験等営業外収入の増加により、平成21年度、平成22年度は経常収支黒字を確保した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	○SL運転体験等の実施、SL遺産の復元等を行った。 ○隼駅に集まるハイクのライターや若桜駅のSLを見に来る観光客から入場料を徴収し、収入の増加を図った。 ○若桜町では職員60人中20人が鉄道通勤。職員に対しては説明会を開催し、そのうち半数以上に定期券を購入してもらっている。また、八頭町ではノーマイカーデー月2回以上実施するよう周知した。
鉄道事業再構築事業に係る評価	○関係者による地域公共交通の見直しにより、自治体による赤字補填への依存から脱却した。

4. 成果：福井県、沿線市、福井鉄道株式会社に対するヒアリング結果

- 10年間の鉄道事業再構築事業計画により、長期の支援スキームが確定したため、関係者による利用促進策等に計画的に取り組むことができるようになった。
- 需要喚起策、新規顧客開拓策については、株主であるサポート団体も積極的に関与した。
- 平成21年度から平成22年度にかけて、利用者数、営業収入は増加した。

項目	ヒアリング結果
鉄道事業再構築事業を始めるにあたっての課題	○経営再建策を検討する過程で、福井鉄道のインフラコストを削減する方策として、上下分離方式を導入することとした。 ○福井鉄道の経営再建については、県にはえちぜん鉄道の経営再建を行った経験からノウハウの蓄積があったが、上下分離方式についてはノウハウを持ち合わせてなかったため、中部運輸局に対しても積極的にアドバイスを求めた。 ○当初から、県、沿線3市及び取引先金融機関は福井鉄道再建を果たすという目的が共有されていた。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	○株主である住民サポート団体が中心となって、沿線ウォーキングなどの利用促進イベントや広報活動等の支援を行った。 ○沿線市の職員に対して、通勤のみならず会議等においても電車を利用するように呼びかけた。
集客効果や経営収支等の改善効果	○福井鉄道の利用者数は、平成21年度が1,639千人、平成22年度が1,730千人となった。 (平成22年度の利用者数は目標値(1,706千人)を超えた。) ○割安な企画乗車券を導入したことにより、平成21年度から平成22年度にかけて営業収入は増加し、営業損失は減少した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	○利用促進策として、福井県が取り組むカーセーブ運動とタイアップした「フライデーフリーパス」や70歳以上の高齢者を対象とした「ハッピー1日フリー乗車券」などの企画乗車券の販売を実施。また、ダイヤ改正(最終便の繰り下げ、急行列車のダイヤの見直し)や沿線施設利用者に対する割引運賃の適用を実施した。 ○駅の新設・改修やパークアンドライド駐車場の新增設などハード面での利便性向上を行っている。また、ソフト面でのサービス改善として、マナー研修を実施した。 ○各駅にパンフレットスタンドを設置し、企画乗車券、ビア電・居酒屋電車などのチラシを設置するなどの広報活動を実施した。 ○並行在来バスを見直し、拠点駅を中心としたフィーダーバスに変更し、通勤客・通学客の電車利用促進を図るとともに昼間時間帯に買い物客の電車利用を図るようにした。
鉄道事業再構築事業に係る評価	○10年間の鉄道事業再構築事業計画により、長期の支援スキームが確定したため、関係者による利用促進策等に計画的に取り組むことができるようになった。 ○サポート団体(株主)をはじめとした住民の積極的な関与による地域公共交通の確保・維持が図られるようになった。

4. 成果:その他の連携計画に基づく事業①

連携計画に基づく事業について、良い事例、悪い事例の傾向は以下のとおり。

※良い事例は、利用者の評価が高い、設定した目標を達成している、利用者数が増えているなどの観点から選択（悪い事例はその逆）

良い事例	悪い事例
①利用者アンケート調査や住民の意見を聞くための会議を設置するなど住民ニーズの把握に取り組んだ。 ②住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った（路線を守り育てるための住民組織の立ち上げ、e通勤プロジェクトの実施、シンポジウム等の開催、地域住民による費用負担など）。 ③利用状況のフォローなどPDCAを実施。 ④利用者に使いやすい路線への見直しや競合する路線バスを廃止するなど、既存路線の再編を図った。 ⑤ICカードの導入など、利便性向上のための取組を一体的に実施。 ⑥商店会など他主体との連携を図った。	①住民ニーズの把握が十分ではなかった。 ②住民を巻き込む取組みが不足し、行政の取組みが浸透しなかった。 ③デマンド交通運行エリアと路線バス運行エリアが重なり競合してしまった。 ④一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした一過性の取組みとなってしまった。

4. 成果:その他の連携計画に基づく事業②

利用者の評価が高い事例

<A協議会>(前頁①、②、④)

- ・自主運行バスの満足度(「満足」と回答した割合)
平成21年度調査:50% 平成22年度調査:67%

<B協議会>(前頁①、②、④)

- ・コミュニティバスの満足度(「満足」と回答した割合)
運行回数:67%、運行ルート:73%、運転手の対応:100%、
運賃:87%、全体:90%

<C協議会>(前頁①)

- (早朝便の増便)
 - ・「便利になった」:50%
- ・自由記述では「早朝に通院する場合に便利」、「雨のとき通勤に利用」等の回答があった。
- (所要時間の短縮)
 - ・「便利になった」:71%
 - ・「ノロノロ運転がなくなって快適になった」:49%

<D協議会>(前頁②)

- (乗合タクシーの満足度)
 - ・「利用しやすい」:74%
 - ・「サービスを現状のまま維持すべき」:51%

<E協議会>(前頁①)

- (満足度調査)
 - ・運行回数:「ちょうどよい」が50%
 - ・利用料金:「ちょうどよい」が76%

利用者の評価が低い事例

<F協議会>(前頁①)

- ・コミュニティバス路線再編についての意見として、「再編前の方がよかった」という回答あり。
- ・利用したバスに対する満足度:「やや不満」「不満」と合わせると3分の2。

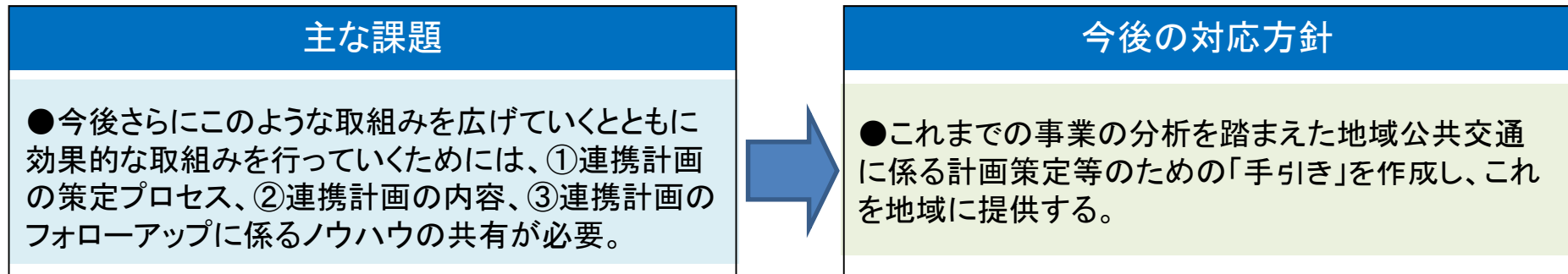
<G協議会>(前頁③)

- (現デマンド交通の今後の利用意向)
 - ・「利用しない」:66%
- (現デマンド交通の悪い点)
 - ・「路線バスへの乗り継ぎが面倒」:29%
 - ・「行きたい場所へ行けない」:24%
 - ・「予約が面倒」:16%

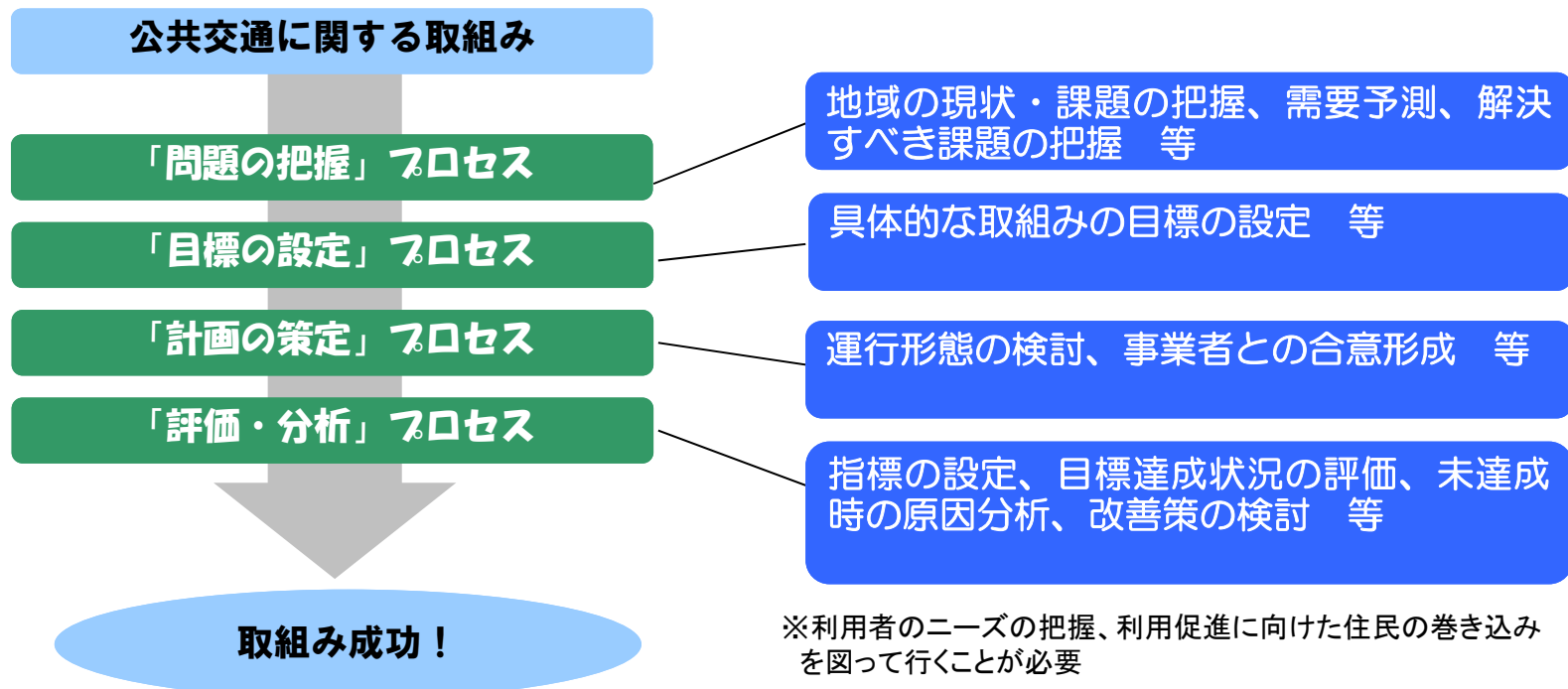
<H協議会>(前頁①、②)

- (地域公共交通総合連携計画の認知度)
 - ・「全く知らなかった」:42%
- (コミュニティバスに関する満足度:5点満点)
 - ・「運行本数」:1.8点
 - ・「運行ダイヤ」:2.5点
- (コミュニティバスを使用しない理由)
 - ・「車の方が便利」:58%
 - ・「運行本数が少ない」:40%
 - ・「行きたいところに行けない」:40%
 - ・「バスがどのように走っているか知らない」:26%

5. 今後の施策への反映



<公共交通に関する体系的取組みのイメージ>



【関連する政策チェックアップ指標】

○関連する指標

業績指標169 「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」

○項目

地域公共交通総合連携計画の策定件数

○実績値

平成19年度:60件、平成20年度:263件、平成21年度398件、平成22年度462件

○目標値

平成24年度:800件

【関連する予算実績(執行額)】

○地域公共交通活性化再生総合事業のうち地域公共交通総合連携計画策定費補助

平成20年度:10.8億円 平成21年度:9.0億円 平成22年度:3.7億円

※本事業は平成22年度限りで廃止

(評価書の要旨)

テーマ名	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	担当課 (担当課長名)	総合政策局公共交通政策部交通計画課 (課長：水嶋 智)
評価の目的、必要性	地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠であり、地域公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、人口減少や高齢化の進展、地球環境問題等の諸課題に対応する観点から、地域公共交通の活性化及び再生は極めて重要な課題である。このため、平成19年10月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を策定した。 同附則第2条に「法施行後5年経過した場合（平成24年度）において、法の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」旨の規定があるため、平成23年度中に政策レビューを実施して総合的な評価を行うこととした。		
対象政策	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定・推進を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す政策。		
政策の目的	地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。		
評価の視点	①地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画（地域公共交通総合連携計画）の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策は、必要・妥当であったか。（必要性・妥当性） ②連携計画の策定は進んでいるか。（業績） ③本制度を活用する地方公共団体、交通事業者等がどう評価しているか。（成果） ④策定された計画に基づく施策の実施が、集客効果等地域公共交通の維持・活性化に寄与しているか。（成果）		
評価手法	①地域公共交通に係る各種データ等を活用し、地域公共交通を取り巻く現状・課題を整理・分析することにより、本制度の必要性・妥当性を評価する。 ②連携計画の策定件数の推移を整理するとともに、平成21年度及び22年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論等を踏まえ、連携計画策定における課題等の分析を行う。 ③本制度を活用した地方公共団体及び交通事業者並びに利用者から、以下の点について、調査を行う。 ＜主な調査項目＞ ○地方公共団体 ・協議会立ち上げによる効果（意識面・組織体制面の変化等） ・協議会の運営に係る課題 等 ○交通事業者 ・経営収支の改善効果や集客効果 等 ○利用者		

	・地域公共交通サービスについての満足度 等 ④平成 21 年度及び 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論や、③で調査した内容を整理・分析し、本政策の成果を評価する。
評価結果	○バス交通や地域鉄道などの地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、地方では公共交通の維持、利便性向上を求める声が強い。 ○地域公共交通総合連携計画の策定件数は進んでいるものの、連携計画策定にあたっての課題としては、市町村において、市町村の公共交通を担当する人材の不足、連携計画の策定方法等に係るノウハウ不足（取組みに対する目標・指標が未設定等）、といった点があげられる。 ○地方公共団体、交通事業者は、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会を立ち上げ、連携計画を策定し、当該計画に基づく事業を取組むことにより、職員や住民の意識に変化が見られ、当該地域の公共交通の確保・維持を主体的かつ積極的に考えるようになったと評価している。 ○連携計画を策定し、地域公共交通の確保・維持に取り組んでいる事例を分析すると、住民ニーズの把握に取り組んだ、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った、既存路線の再編を図った等の事例は、利用者数が増加したり、利用者からの評価が高い。（反対に、該当しない事例や一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした事例は、利用者数が伸び悩んでいたり、利用者からの評価は芳しくない。） ○以上を踏まえると、地域公共交通の活性化及び再生の法律により、地域の関係者による協議会を設立し、当該地域の公共交通のあり方についての合意形成を図る枠組みを通じて、地域公共交通の確保・維持に係る様々な取組みが行われるようになったことを踏まえると、同法は引き続き必要である。しかしながら、今後さらにこのような取組みを広げていくとともに効果的な取組みを行っていくためには、①連携計画の策定プロセス、②連携計画の内容、③連携計画のフォローアップに係るノウハウの共有が必要である。
政策への反映の方向	これまでの事業の分析を踏まえた地域公共交通に係る計画策定等のための「手引き」を作成し、これを地域に提供する。
第三者の知見の活用	地域公共交通の活性化に係る有識者検討会を開催し、 ・平成 21 年度：全国の自治体に対してアンケート調査等を実施し、地域公共交通の活性化の取組の現状・課題等を把握 ・平成 22 年度：連携計画策定に向けた検討や当該計画を踏まえた取組等に係る課題を整理・分析したところ。 なお、評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取。
実施時期	平成 23 年度

美しい国づくり政策大綱

政策レビュー

平成23年12月9日
国土交通省

評価の目的、必要性

美しい国づくり政策大綱は、国土を国民一人一人の資産として、我が国の美しい自然との調和を図りつつ整備し、次の世代に引き継ぐという理念の下、行政の方向を美しい国づくりに向けて大きく舵をきることとし、「美しさ」に絞って具体的なアクションを念頭に置いて、国土交通省として平成15年7月にとりまとめた。このアクションにより、各主体による取り組みが深化されているかについて評価を行うとともに、良好な景観の形成を一層推進するため、評価結果を今後の政策に適切に反映していく必要がある。

対象政策

美しい国づくりに向け、各主体による取り組みを深化させるため、特に実効性確保を主眼においた具体的に展開する施策として美しい国づくり政策大綱に示された以下の「15の具体的施策」を対象にレビューを行う。

「美しい国づくり政策大綱」の概要

I. 現状に対する認識と課題

II. 美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方

○取り組みの基本姿勢

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

○地域ごとの状況に応じた取り組みの考え方

- ・美しさに関するコンセンサスの状況に応じた施策展開

○各主体の役割と連携

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

○各主体の取り組みの前提となる条件整備

- ・人材育成
- ・情報提供等
- ・技術開発

III. 美しい国づくりのための施策展開

「II. 美しい国づくりのための取り組みの基本的考え方」に沿って、各主体による取り組みをさらに深化させるため、特に実効性確保を主眼においた、15の具体的施策を具体的に展開していく。

15の具体的施策

政策レビューの実施にあたっては1～10の施策グループに整理

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

評価の視点等

以下の視点から評価を実施する。

- ・美しい国づくり政策大綱に示された「15の具体的施策」の数値目標等が達成されているか、または、これらの施策がどのように実施され、どのような効果があったのか。
- ・同大綱による取り組みを国民や地方公共団体はどう評価しているか。等

15の具体的施策それぞれの評価の視点、評価手法、評価結果、主な課題、政策への反映の方向は次頁の通り。

10の施策グループ 15の具体的施策		主な評価の視点と評価指標		主な評価結果		政策への反映の方向
		評価の視点	評価指標	取り組み状況	課題	
1	①事業における景観形成の原則化	・事業を通じて良好な景観が形成されたか 等	・地方公共団体における事業実施にあたっての景観形成の原則化に関する実施状況 等	・地方公共団体の種類別の取組状況については、都道府県や大規模市においては、10年前と比較して、景観配慮の取組が一般化したとの回答の割合が6割を超えており、進捗が著しいが、中小規模の市町村は約3割に留まっているため、中小規模の市町村への普及が課題となっている。 等	・地方公共団体において、事業への景観配慮の一般化の取組は進捗が見られるものの、都道府県や大規模市町村と比較して、中小規模の市町村は取組が遅れている。 等	・景観形成の原則化の取組がより一層促進されるよう、中小規模の市町村を中心に、景観形成の原則化の意義及び技術基準等の周知。 等
2	②公共事業における景観アセスメント(景観評価)システムの確立 ③分野ごとの景観形成ガイドラインの策定等	・公共事業において良好な景観形成に向けた検討が取り組まれたか 等	・景観検討の実施状況 等	・景観アセスメントを含む「景観検討」のシステムを確立。 ・平成22年度末までの間に下記の計1,188事業において景観検討区分が決定され、景観検討の取組が進められており、具体事例を見ても様々な予測手法・ツールが活用されるなど、適切に景観検討が実施されている。 等	・現時点では、景観検討を実施した事業において、維持・管理段階にまで達している事業は少なく、構想段階から維持管理段階まですべての段階におけるシステムの効果を検証できる時期に至っていない。 等	・今後も景観検討の運用を継続し、実績を積み重ね、事業段階の進展にあわせて、適切な運用が図られるよう努める。 等
3	④景観に関する基本法制の制定 ⑤緑地保全、緑化推進策の充実 ⑥屋外広告物制度の充実等	・景観に優れた国土・観光地づくりの取組みが推進されたか ・都市における緑地保全、緑化推進が行われたか ・改正屋外広告物法の活用 等	・景観計画に基づき取組を進める地域の数【政策チェックアップにおける業績指標】 ・緑地保全、緑化推進に資する法制度等の実施状況 ・改正屋外広告物法に基づく制度活用状況等	・景観計画に基づき取組を進める地域の数(都道府県を除く)は、年々着実に増加している。H23年9月1日:286団体 ・特別緑地保全地区制度により保全されている緑地(H15→H21) 312地区→398地区 1,721ha→2,293ha 相続税の評価減割合が8割に拡大された効果もあり、地区数、面積ともに増加し、緑地の保全が着実に進んでいる。 ・屋外広告物条例を制定している景観行政団体は、41団体(全体の10.8%) 平成23年9月1日現在 都道府県、政令市、中核市を除く)にとどまっているが、年々増加している。 等	・地方公共団体において、景観法を活用した景観形成の取組が推進されている一方で、景観計画策定の促進、規制手法の円滑で効果的な運用や広域的な景観形成への対応が求められている。 ・地方公共団体において緑地の保全、緑化の取組みが推進されている一方で、施策の実施が大都市に偏っていたり、地方公共団体に制度が十分に理解されていないことから、普及啓発を図り、更なる緑地保全、緑化の取組の推進が求められている。 ・違反屋外広告物の多さ・事業者の理解の乏しさが課題となっている。等	・景観形成に取組む意向のある市町村の円滑な取組を促進するため、先進的な取組等の収集・周知、景観形成基準等の設定と効果的な運用のあり方、効果的な広域調整のあり方等の検討、周知を実施。 ・都市緑地法等に基づく既存制度の一層の活用に向けた普及啓発を図っていくため、現在実施している都道府県、市町村の担当者を対象とした都市緑地法に基づく各種制度等を説明する説明会を、継続・拡大する等、制度の周知に努める。 ・事業者等の意識啓発、制度周知方策及び違反広告物に対する措置の効果的な運用のあり方の検討、成果事例の収集・周知の実施 等
4	⑥水辺・海辺空間の保全・再生・創出	・より良好な処理水質が得られる下水の高度処理の原則化等、水質汚濁が慢性化している大都市圏の海や汚濁の著しい河川等における水質の改善が図られたか 等	・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)【政策チェックアップにおける業績指標】 等	・平成20年度から平成21年度の実績値は①河川及び③閉鎖性海域において順調な進捗が図られており、平成24年度に目標値を達成すると見込まれる。一方、②湖沼においては平成20年度から平成21年度にかけては同水準にとどまっている。これは、湖沼が閉鎖性の水域であり、汚濁物質が蓄積しやすいためと考えられる。 等	・環境再生、景観阻害要因の除去、公共水域の水質改善、住民との協同による新たな水辺・海辺空間の創出等の視点から、関係事業の連携の下で総合的な取り組みを推進する必要がある。 等	・消波ブロックの除却、干潟の再生及び放置艇等景観阻害要因の除去等の政策を引き続き推進。 ・水域の特性に応じた水質改善のための取り組みを推進。 ・沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するための支援制度のより一層の普及促進。 等
5	⑧電線類地中化の推進	・無電柱化の推進が図られたか 等	・市街地等の幹線道路の無電柱化率 等	・市街地等の幹線道路の無電柱化率は年々着実に向上し、平成15年度の9%から平成22年度には14%となった。 等	・市街地等の幹線道路の無電柱化率は年々着実に向上しているが、事業を実施する地方公共団体の財政事情が厳しいといわれる中、架空線と比較して費用が高いこと等への対応が必要。 等	・地域住民や電力事業者・通信事業者の協力を得ながら、同時整備(道路の新設又は拡幅と一体的に行う電線共同溝の整備)や軒下・裏配線等のコスト削減のための無電柱化手法を積極的に活用しつつ、無電柱化を推進。 等
6	⑨地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討 ⑩多様な担い手の育成と参画推進	・良好な景観形成にかかる活動に関し、国民の多様な担い手としての参画や意識向上が進んだか等	・良好な景観形成にかかる活動への多様な担い手としての参画や意識向上の状況等	・国民アンケートによると、良好な景観形成にかかる活動に33.2%が一定回数以上参加したことがあると回答している(「よく参加している」:6.5%、「時々参加している」:26.7%)。一方、28.7%が「ほとんど参加したことがない」、38.0%が「参加したことがない」と回答しており、より一層参加を促進することが課題である。 等	・国民の良好な景観形成にかかる活動への参加は着実に進んでいるが、活動に参加していない国民も多いことから、より一層の参加の促進が課題となっている。 等	・良好な景観形成に関する活動への参加を促進するため、多様な担い手が活動できる場の提供数の拡大及び活動に関する情報の国民への周知。 等
7	⑪市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進	・市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進の取組みがなされたか 等	・市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進状況 等	・適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境の実現に向けた取組を行い、それらの効果は着実に発揮され、平成20年度の実績値については、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が、既存住宅の流通シェアなど一部指標では目標達成に向けたトレンドを下回るものもある。 等	・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必要がある。 等	・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。 等
8	⑫地域景観の点検促進	・地域景観の点検を促進する取組が進んだか 等	・地域景観の点検等の実施状況 等	・地域景観の点検については、景観改善に向けた課題の抽出が各地で一定程度行われており、点検結果を踏まえた関係機関による課題の共有も進んでいる。しかしながら、景観点検の実施結果の改善(事業化)については、近年の厳しい財政状況により、景観点検の実施結果が改善に至るまで期間を要しており、点検事項の実現性を高めていくことが課題となっている。 等	・地域景観の点検を促進する取組は着実に進んでいるが、地域景観の点検結果の効率的かつ効果的な事業への反映が課題となっている。 等	・地域景観の点検を促進する取組を継続するとともに、点検結果を効率的かつ効果的に事業に反映させるため、効果の高い事業へ重点化した改善の推進及び景観改善の成功事例の収集・周知。 等
9	⑬保全すべき景観資源・……構築 ⑭各主体の取り組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開	・良好な景観の形成の取組のために、景観ポータルサイトが活用されているか 等	・景観ポータルサイトへのアクセス数、閲覧頻度、景観ポータルサイトの活用用途等	・景観ポータルサイトの閲覧状況として、「閲覧したことはない」という国民が68.4%、「今回初めて閲覧した」という地方公共団体が78.2%と、見たことない人が大半を占めているが、景観計画策定済の団体は、48.2%に閲覧経験がある。 等	・景観形成に取り組む景観行政団体において、必要な場面で閲覧されているが、国民やその他の地方公共団体からは十分な認識、活用がされておらず、地方公共団体からは内容の充実も求められている。 等	・景観に関する情報提供を行う関連部署間の連携により、国民や地方公共団体が求めている情報の充実を図るとともに、より一層の周知と適切な維持管理を行うことによつて、閲覧者の増加と情報の充実の好循環につなげる。 等
10	⑮技術開発	・技術開発の成果等が活用されているか 等	・技術開発の成果等の活用状況 等	・「GIS(地理情報システム)を活用した三次元景観シミュレーションなど景観の対比・変遷等を分析する技術」の開発により整備された景観の変遷把握ができる地理情報データベースが、景観関係の施策検討時に活用されている。 等	・実施された技術開発は、実用化までに時間を要するものもあり、全てが現時点で活用されているものではない。 等	・今後の各技術群の技術開発成果の活用状況等に留意しながら、必要に応じて今後の技術開発の企画・立案等に反映するものとする。 等

10の施策グループの評価結果の総括

○10の施策グループそれぞれについて示された課題に対する今後の政策への反映の方向について、共通事項に着目し、以下の通り横断的に総括することができる。

市町村による景観形成の取り組みの促進に向けて

都道府県や、政令市、中核市等の大規模な市町村では取り組みが進んでいる一方で、その他の市町村では一部に取り組みの遅れが見られる。このため、今後の政策への反映方向として、市町村への制度周知や、効果的な事例の収集・周知による情報提供、技術的支援等の取り組みの促進等が重要である。

(施策グループ1、3、4関係)

効果的な制度、事業手法による景観形成の促進に向けて

近年における地方公共団体の厳しい財政状況により、一部の施策において制度活用が進んでいない、又は、実現に時間を要している状況がみられる。このため、今後の政策への反映方向として、効率的な制度のあり方の検討や、効果的な取り組みへの重点化、効果的な事例の収集・周知等が重要である。

(施策グループ3、5、8関係)

多様な担い手の意識啓発と参画による景観形成の促進に向けて

地域住民やNPO等、多様な担い手の参画による取り組みについては、着実に増えてきており、国民の参加意向や関心も高い。しかし、まだ参加経験のない国民も多く、より一層の参加の促進が課題である。今後の政策への反映方向として、国民の参加機会の提供や情報の提供等が重要である。また、市場機能の活用による良質な住宅ストック形成の施策においては、消費者である国民の円滑な取り組みの促進のための情報提供や環境整備が重要としている。それ以外の施策においても、多様な分野で地域住民と地方公共団体の連携による取り組みが広がってきているが、今後も取り組みの拡大や持続のため意識啓発や仕組みの構築等が重要である。

(施策グループ3、4、6、7、8関係)

担い手の活用ニーズに応じた技術開発や情報提供に向けて

地方公共団体や国民による取り組みの促進のために必要な技術開発や情報提供の施策においては、地方公共団体や国民による活用状況に留意した改善や推進が重要である。特に国民等への情報提供を行う景観ポータルサイトにおいては情報の充実を図るとともに、より一層の周知と適切な維持管理により、閲覧者の増加と情報の充実の好循環につなげることが重要である。

(施策グループ9、10関係)

景観の持つ特性に応じた取り組みの継続と制度の効果的な運用に向けて

景観形成の取り組みの成果の発現には時間の経過を要するものが少なくなく、景観アセスメント（景観評価）システムや景観ガイドラインにおいては、今後も景観検討の運用を継続し、事後評価も含めて景観検討実績を積み重ねていくことが必要である。また、景観の善し悪しの統一的ものさしは存在せず、数値では必ずしも捕捉できない面が大きい等のため、事業者の十分な理解を得るとともに効果的な制度運用を図ることが課題であり、数値基準の適否判断にとどまらない制度運用に取り組みの例も見られ、効果的な制度運用のあり方等の検討が必要である。

(施策グループ2、3関係)

第三者の知見の活用（有識者の意見聴取）

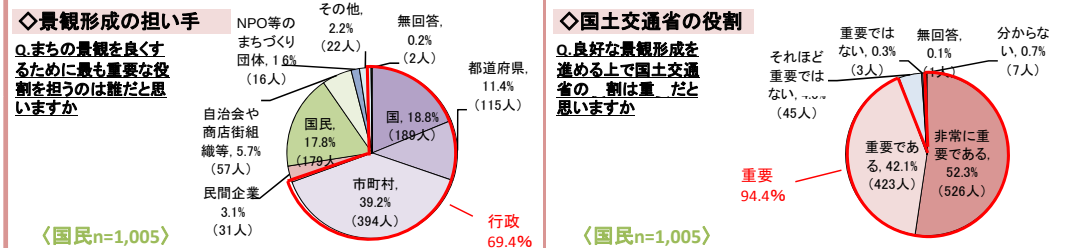
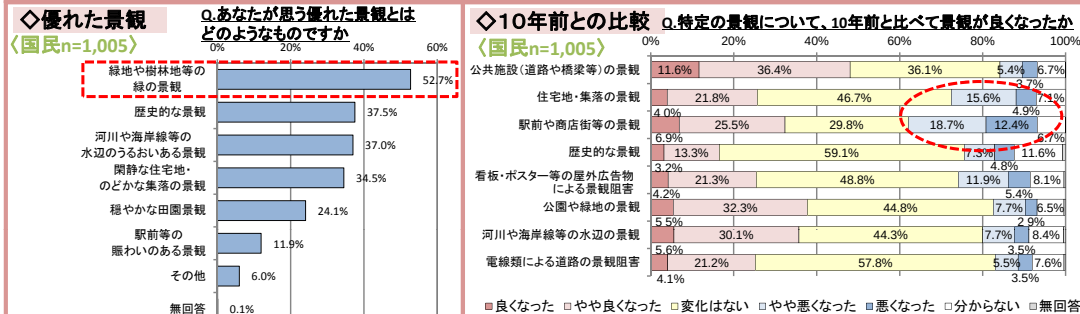
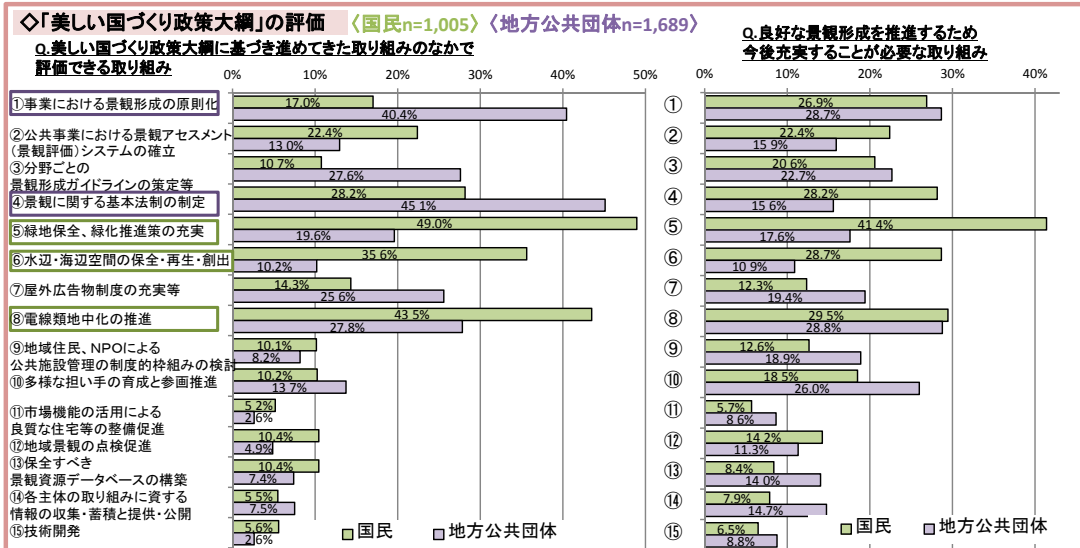
○以下の通り、第三者の知見を活用し、評価書に反映する。

- 国土交通省政策評価会からの意見聴取
- 国土交通省政策評価会委員 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による個別指導
- 景観分野の有識者からの意見聴取
青山俊樹（元国土交通省事務次官）
篠原修（東京大学名誉教授）
西村幸夫（東京大学副学長、東京大学先端科学技術研究センター教授）

国民・地方公共団体の評価

○「美しい国づくり政策大綱」の15の具体的施策に関し、国民は緑の景観が最も優れた景観と考えており、「美しい国づくり政策大綱」の15の具体的施策に関しても、「緑地保全、緑化推進策の充実」を最も評価している他、「電線類地中化の推進」、「水辺、海辺空間の保全・再生・創出」といった効果が視覚的に把握できる取り組みに対する評価が高い。一方、地方公共団体アンケートによれば、「景観に関する基本法制の制定」、「事業における景観形成の原則化」など、自らの景観形成の実務に関連の深い施策の評価が高い。また、行政に対する景観形成の取り組みの期待は大きく、特にほとんどの国民が国土交通省の役割が重要と考えており、大綱の具体的施策についても引き続き充実されることが期待されている。

○一方で、「住宅地・集落」、「駅前や商店街等」の景観については、悪くなったとの評価も一定程度あり、必ずしも歴史文化や自然等の特徴的な景観を有せず、関係者の合意や協力が比較的に難しい地域における景観形成に課題があることが読み取れる。また、国民アンケートによると良好な景観形成の重要な担い手については行政が約7割を占めており、多様な担い手による参画の推進という観点からは、幅広い主体の担い手が必要であるとの認識が広まる必要がある。



地方公共団体アンケートの結果、事業における景観形成の原則化に関する実施例等

地方公共団体アンケート (n=1,689)

- 地方公共団体において、事業への景観配慮の一般化の取組は進捗が見られるものの、都道府県や大規模市町村と比較して、中小規模の市町村は取組が遅れている。

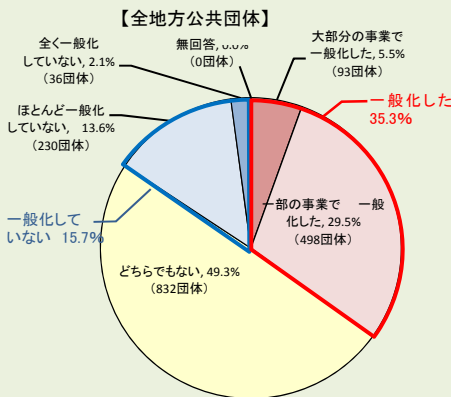


図1 地方公共団体における景観への配慮の一般化の状況(10年前と比べて)

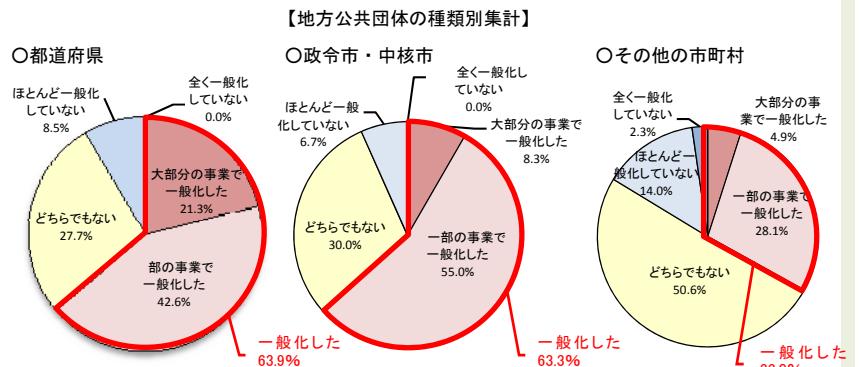
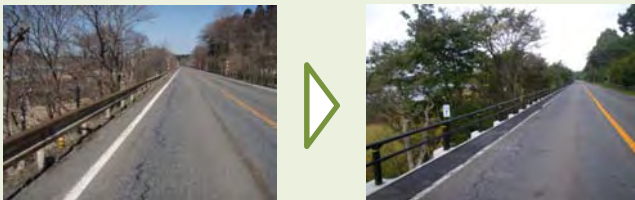


図2 地方公共団体における景観への配慮の一般化の状況(地方公共団体種類別集計)

事業における景観形成の原則化に関する実施例

- 道路防護柵についての「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」(平成16年策定)に基づいて整備された事例(福島県猪苗代町)。



- 平成16年6月に設置した「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」における提言に基づいて整備された、景観に配慮した道路案内標識柱の事例。

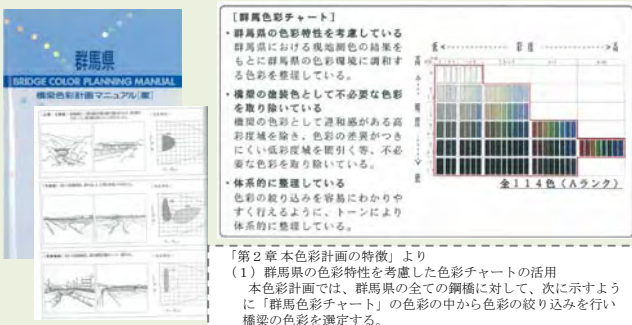


- 航路標識(灯台)の電源系工事に際して、配電線の解消を図ることの原則化(平成15年度)に基づき実施された灯台の配電線撤去の事例(千葉県富津市)。

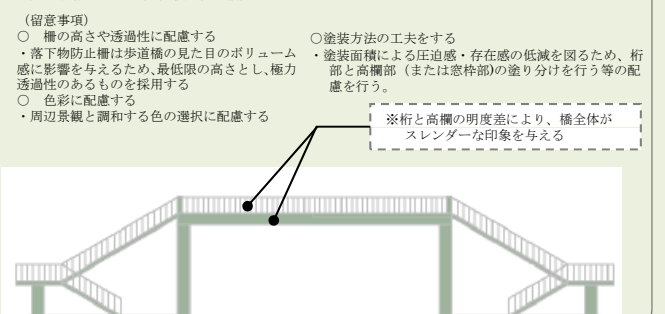


- 地方公共団体における景観への配慮の一般化に関する取組例
(左:「群馬県橋梁色彩計画マニュアル(案)」(群馬県)より抜粋、右:「ふじのくに色彩・デザイン指針(社会資本整備)」(静岡県)より抜粋)

「群馬県橋梁色彩計画マニュアル(案)」(群馬県)より抜粋

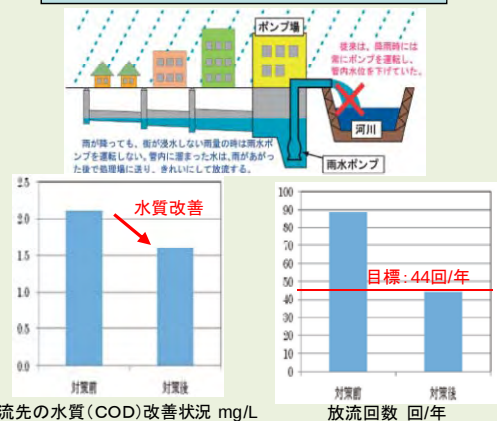


「ふじのくに色彩・デザイン指針(社会資本整備)」(静岡県)より抜粋



- 雨天時における下水中のごみ等の河川や海等への流出防止並びに処理水質の向上のため、合流式下水道の有すべき構造や高度処理を下水道法施行令で位置づけ(平成15年9月25日告示。平成16年4月1日施行)。下記は合流式下水道対策事業の効果の例(福岡県大牟田市)。

放流回数削減のため「管内貯留」等を実施



- 土地区画整理事業において高い質の公共施設に対する補助を一般化する旨の通知(平成17年3月)を活用し、質の高い整備が実施された事例(宇都宮駅東地区)。



歩道の透水性平板、ツリーサークル、ベンチ、照明柱等について、質の高い整備を実施

景観検討の取組事例

国道56号肱川橋橋梁架替事業(愛媛県大洲市)の取組

耐震性能等の問題から架替えることとなった橋梁について、地域のシンボルである城郭や周辺の歴史的な町並みと調和して良好な景観形成に資するよう検討。

■事業の概要

事業名: 国道56号肱川橋橋梁架替事業
規模: 橋長約184m
着手年: 平成21年度
計画地: 愛媛県大洲市大洲～中村地先

※ 計画地は景観計画区域(大洲城南・肱北区域)内にあり、地域の重要な景観資源(大洲城、歴史的町並み等)が周辺に位置することから、平成21年10月に「重点検討事業」に区分決定し、現在景観検討を実施中。

■検討体制

「肱川橋周辺まちづくり検討委員会」を設置・開催して景観検討を実施。

＜構成＞・学識経験者3名
・地域住民(町内会や青年会等代表)5名
・関係行政機関(県・市・警察)3名

■景観予測・評価

様々な構造物の模型を作成して地域のシンボルである城郭の視点場からの見え方を比較するなど、事業後の景観を予測・評価しながら検討を進めた。



■景観検討においては、CGや模型のほか、試験見本作成、現地確認等の手法により現地の環境下での実際の見え方を予測して事業に反映

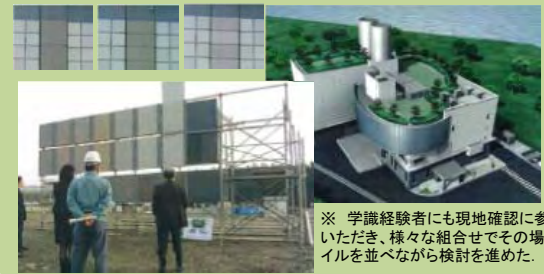
東京港南部地区東京港臨海道路Ⅱ期整備事業の取組

橋梁建設にあたって、CGを活用した色彩検討に加え、色見本パネルを用いて現地での見え方確認を行い、周辺の景観に馴染む構造物の色彩を検討。



大阪港北港南地区～南港地区臨港道路整備事業の取組

海底トンネル建設にあたって整備する換気所について、CGや模型を活用して外観を検討するとともに、外壁タイルについて様々な配色、配列パターンのサンプルを現地に設置し、実際の見え方や印象を確認しながら検討。

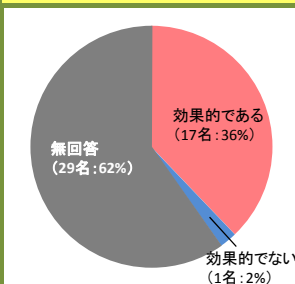


※ 学識経験者にも現地確認に参加いただき、様々な組合せでその場でタイルを並べながら検討を進めた。

景観検討関係者の評価

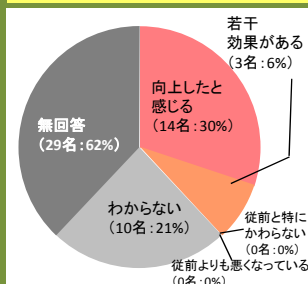
■事業景観アドバイザー(学識経験者等)の評価

Q.事業景観アドバイザーの設置は効果的だと思いますか？



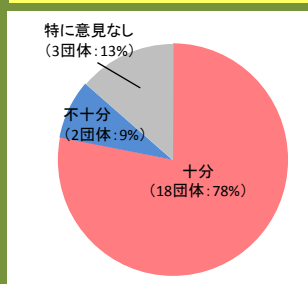
※事業景観アドバイザーの任命が必須である重点検討事業に区分された149事業のうち、景観検討進捗が一定段階に達している44事業の事業景観アドバイザー47名を対象。

Q.景観アセスメントの実施により、各事業の成果が向上したと感じましたか？



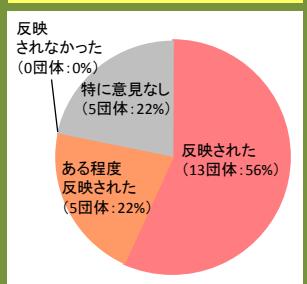
■景観検討に参加した地方公共団体の評価

Q.地方公共団体からの意見聴取において、意見を十分伝えることができましたか？



※地方公共団体等との連携体制構築が必須である重点検討事業に区分された1事業での景観検討に参加した23団体の担当者からヒアリング。

Q.景観検討において、地方公共団体の意見は反映されたと思いますか？



航空障害灯等の設置状況及び設置者の評価

■屋間障害標識(赤/白)の設置状況

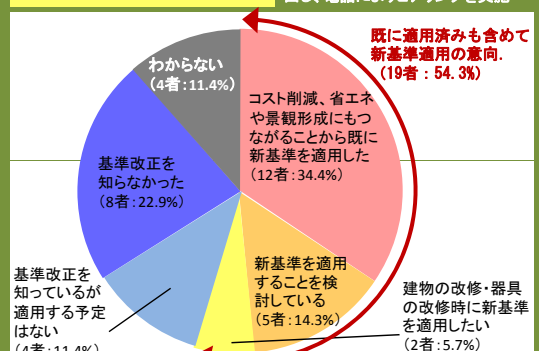
	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	合計
改正前の基準での要設置物件【A】	151	259	383	355	344	266	282	2,040
実際に設置された物件【B】	48	163	238	173	177	75	137	1,011
基準改正により削減された物件数【A-B】	103	96	145	182	167	191	145	1,029
	62.8%	37.1%	37.9%	51.3%	48.5%	71.8%	51.4%	50.4%

■航空障害灯の設置状況

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	合計
改正前の基準での要設置物件【A】	319	256	254	374	221	260	204	1,888
実際に設置された物件【B】	232	191	197	299	172	191	163	1,445
基準改正により削減された物件数【A-B】	87	65	57	75	49	69	41	443
	27.3%	25.4%	22.4%	20.1%	22.2%	26.5%	20.1%	23.5%

物件設置者のヒアリング結果

※設置届出原簿より35者を無作為抽出し、電話によりヒアリングを実施



地方公共団体の取り組み、国民アンケート及び地方公共団体アンケートの結果等

地方公共団体の取り組み

- 景観計画に基づき取組を進める地域数は年々増加している。

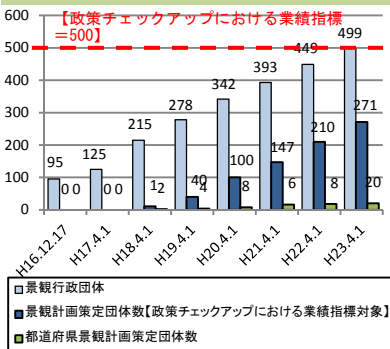


図1 景観行政団体及び景観計画策定団体数の推移【政策チェックアップにおける業績指標】

地方公共団体アンケート (n=1,689)

- 景観法制定によって景観形成の取組が促進されている。

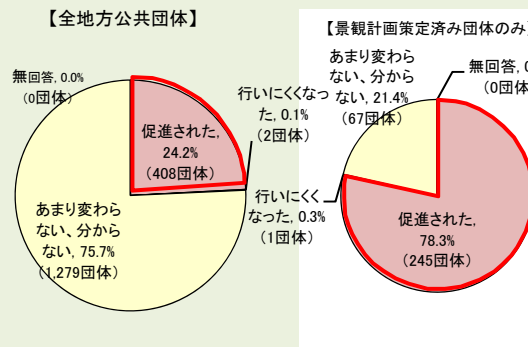


図2 景観法制定による良好な景観形成の取組の促進効果（地方公共団体アンケート）

- 10年前と比べて景観が良くなったという評価が多い。

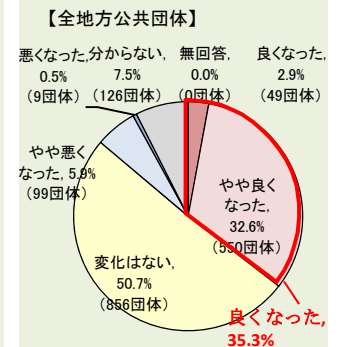


図3 10年前と比べて景観が良くなったか（地方公共団体アンケート）

国民アンケート (n=1,005)

- 10年前と比べて、景観に対する意識が高まっている。

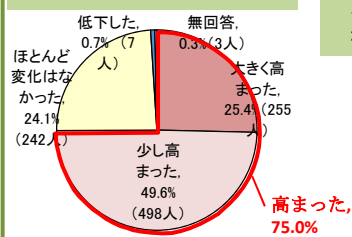


図5 10年前と比べて景観に対する意識が高まったか

- 10年前と比べて景観が良くなったという評価が多い。

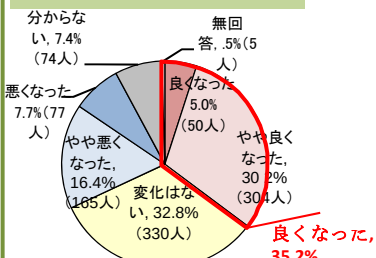


図6 10年前と比べて景観が良くなったか

- 「公共施設（道路や橋梁等）」、「公園や緑地」、「河川や海岸線等の水辺」等の公共空間における景観が、10年前と比べ良くなったという回答の割合が高い。一方、「住宅地・集落」、「駅前や商店街等」については、悪くなったという回答の割合が高くなっている。

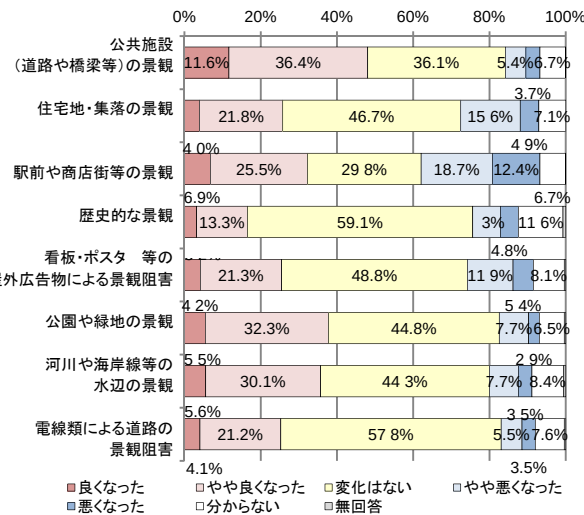


図7 特定の景観について、10年前と比べて景観が良くなったか

- 定性基準の運用が重要なポイントとなっている。

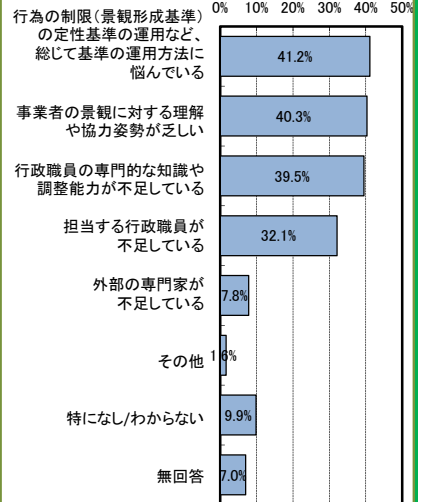


図4 魅力的な都市空間の創出に向けた景観誘導を進める上で、問題点や課題として認識していること（H22年7月1日時点、景観計画n=250）

地方公共団体アンケート

（屋外広告物条例を制定している団体n=157）

- 屋外広告物条例に基づく許可制度の運用課題として、屋外広告物の様態の多様性による判断に苦慮する、未申請物件が多い、業者の景観に対する理解や協力姿勢が乏しい、との回答が多い。

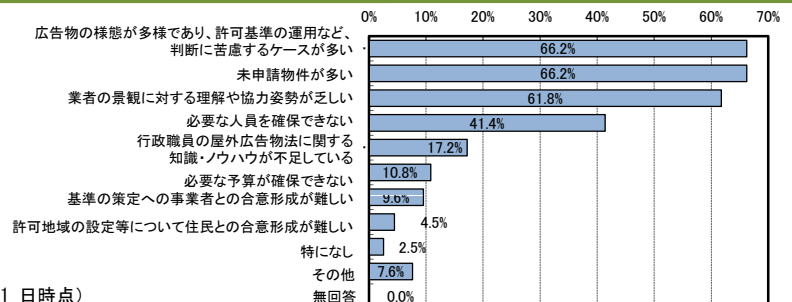


図8 屋外広告物条例に基づく許可制度の運用課題（H23年9月1日時点）

景観法・屋外広告物法を活用した良好な景観形成の取組事例

- 屋外広告物条例に基づく地域指定（特別規制地域）により、非自己用広告物を原則禁止としたことに伴い、地区の住民と協働して不適格となる広告物の撤去に取り組んだ事例（長野県飯田市）



- 景観形成基準により、外壁の色彩がベージュ系に統一され、景観計画に即した屋外広告物条例の運用により、落ち着いた雰囲気街の街並みが形成された事例（神奈川県川崎市）



- 景観重要公共施設に指定した用水路の親水護岸整備において、景観計画に即して、柵の色彩の周辺との調和、桜並木の保全、自然石の石積み等により良好な景観形成を実現した事例（埼玉県八潮市）



【都市の緑に関する施策の体系】 都市公園法と都市緑地保全法について新たな法制度を創設・改正し、都市の緑に関する総合的、体系的な法制度を整備

(県・広域緑地計画) -

緑の基本計画(市町村策定)

緑の保全

行為の制限や公開契約等により、都市に残された民有緑地の保全を公共団体、市民等が一体となって推進

緑の保全

- ▶特別緑地保全地区制度
～建築行為などの許可制により緑地を現状凍結的に保全
- ▶緑地保全地域制度
～比較的緩やかな行為規制により一定の土地利用との調和を図りながら緑地を保全
- ▶市民緑地制度(緑地型) 等
～地方公共団体等が緑地の所有者と契約を締結して緑地を設置・管理し地域住民に公開

都市緑地法以外の法律等によるもの

- ・歴史的風土特別保存地区制度
- ・風致地区制度
- ・生産緑地地区制度
- ・保存樹・保存樹林制度
- ・自治体の条例に基づく制度

都市緑地法

緑の創出

都市公園の整備のほか、緑化の義務づけや協定の締結等により、公共施設や民有地の緑化等を推進

緑化の推進

- 民有地の緑化
 - ▶緑化地域制度
～大規模敷地を対象に敷地面積の一定割合以上の緑化を義務づけ
 - ▶緑化施設整備計画認定制度
～建築物の屋上、空地等における良好な緑化施設の整備計画を市町村長が認定
 - ▶緑地協定制
～土地所有者等の全員の合意で緑地の保全・緑化に関する協定を締結
 - ▶市民緑地制度(人工地盤型)
- 公共公益施設の緑化 等

公園緑地の整備

- ▶都市公園の整備

都市公園法

【地方公共団体アンケート(抄)】

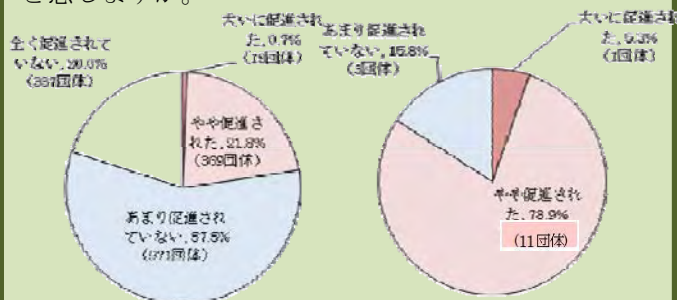
緑地の減少を課題として捉えている地方公共団体が大都市に偏っている傾向があり、今後、大都市以外の地方公共団体に対しての制度の周知を行っていくことが必要。

平成16年度の都市緑地保全法等の一部改正により
・「緑の基本計画における都市公園整備の方針の追加」

・都市緑地法における「緑地保全地域制度」、「地区計画等緑地保全条例制度」、「緑化地域制度」「地区計画等緑化率条例制度」の創設

・都市公園法における「立体公園制度」の創設、「建ぺい率の制限の緩和」、「公園管理者以外の者による公園施設の設置管理」

等制度の拡充が行われましたが、これにより貴団体における緑地保全、緑化推進の取組みが促進されたと感じますか。



【全国】

【政令市】

【都市の緑地の保全・緑化の事例】

○特別緑地保全地区制度



川崎市では、平成16年の相続税の適正評価以降、特別緑地保全地区の指定実績が大幅に増加。地域連携による緑地管理を推進。

○緑化地域制度



名古屋市では、平成20年10月に全国に先駆けて緑化地域制度を導入。3年間で130haの緑化を実現している。

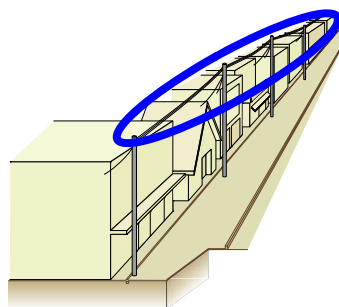
○地域住民、NPOによる公園施設の設置・管理



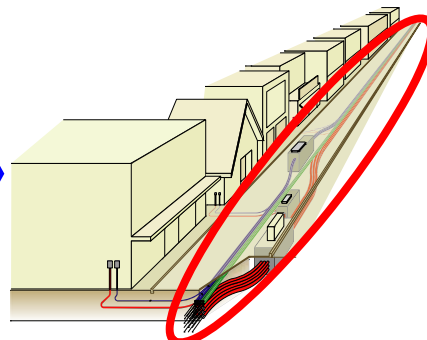
仙台市宮城野原公園では、株式会社楽天野球団が野球場を設置し、自社球団のホームスタジアムとして管理。

地域の実情に応じた多様な無電柱化手法を活用し、コスト削減を図りつつ、無電柱化を推進

電線共同溝



【電線共同溝整備前】



【電線共同溝のイメージ】

バイパス整備等と一体となった同時整備



- ①電柱・架空線撤去費の節減
- ②移設補償費の節減
- ③大型重機による効率的施行
- ④夜間工事や通行規制が不要



裏配線



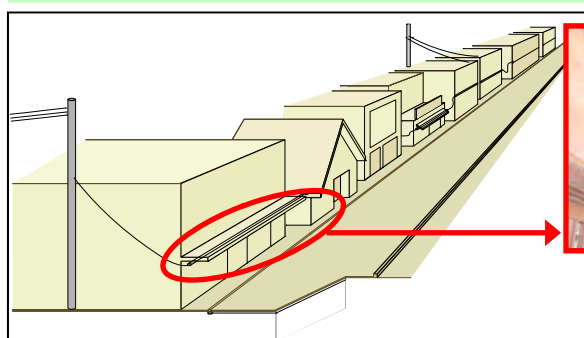
【整備前】

メイン通りを
無電柱化



【整備後】

軒下配線



【軒下配線の状況】



軒下配線

国民アンケートの結果、地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討、多様な担い手の育成と参画促進に関する取組例等

国民アンケート（良好な景観形成のための活動への参加について）（n=1,005）

●良好な景観形成にかかる活動に一定回数以上参加したことがあるとの回答は3割に留まっており、より一層参加を促す必要がある。

●ここ10年で国民の良好な景観形成にかかる活動への参加機会が着実に増加している

●良好な景観形成にかかる活動への意欲や関心が高い

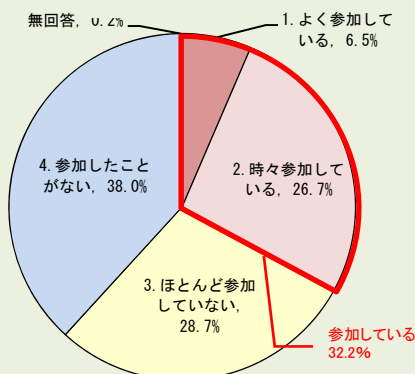


図1 良好な景観形成のための活動への参加状況

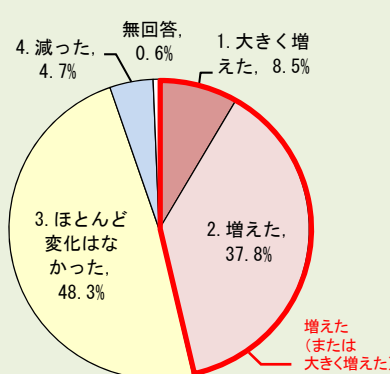


図3 10年前と比較した参加機会の変化

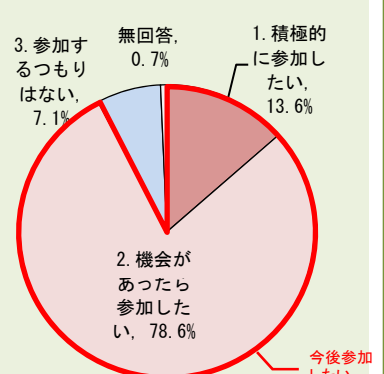


図5 今後の活動への参加意欲

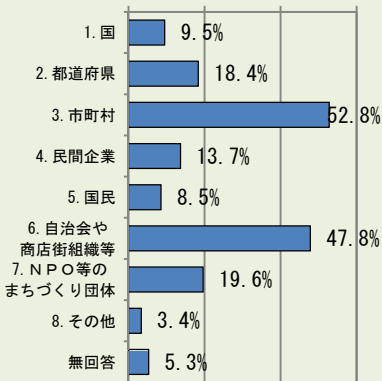


図2 良好な景観形成のための活動に主導的役割を担っている主体

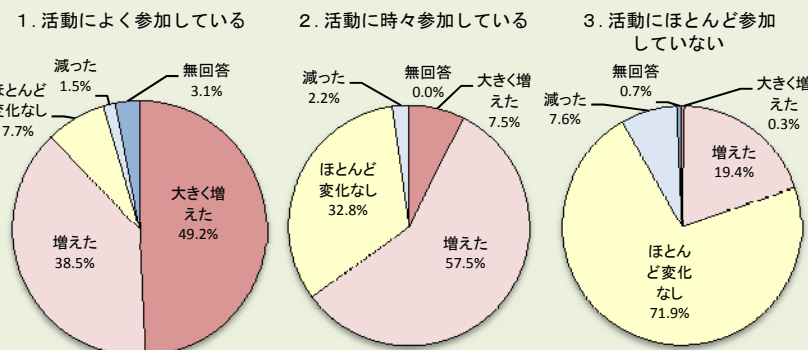
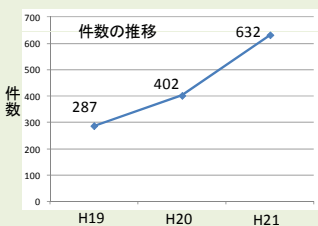


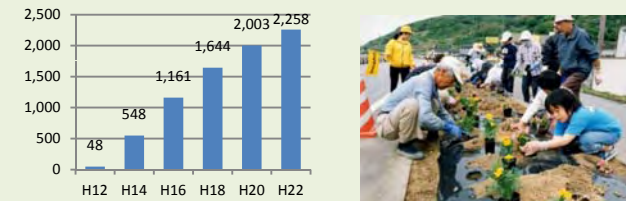
図4 10年前と比較した参加機会の変化（10年前と比較） ※活動への参加状況別集計

地域住民、NPOによる公共施設管理、多様な担い手の育成と参画推進に関する実施例

●地域住民、NPOが公園施設の設置・管理を実施（平成21年度末で632件）。（左：件数の推移、右：埼玉県所沢市緑町中央公園における事例）



●全国で2,258団体が歩道の清掃や植樹等の管理など、協定を締結して活動中。（左：全国の実施団体の推移、右：山形県鶴岡市における活動状況）



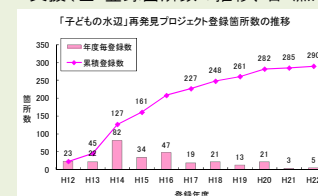
●良質な社会資本及びそれに関わりをもつ優れた地域活動を表彰する『手づくり郷土賞』を実施し、良好な事例を広く周知。（下：地域住民の清掃活動等による縫い池湧水の保全（佐賀県杵島郡白石町）平成22年度受賞）



●全国の『みなとオアシス』登録箇所（59箇所）



●『子どもの水辺』再発見プロジェクトにより、子ども達の水辺での環境学習等の支援（左：登録箇所数の推移、右：漁川（北海道）における活動状況）



●河川流域の植樹活動「石狩川流域300万本植樹」により、NPO等に対し、育成支援や活動の場の提供を実施。（左：江別市における活動状況（講習会）、右：当別地区における活動状況（植樹））



地域景観の点検促進に関する実施例

○地域において、地方整備局や地方公共団体等の関係者が一同に会し、観光地において良好な景観形成や快適な周遊空間の形成のための現地点検等を実施する連絡会議の設置等を推進。14地区において「地点」が実施され、景観等の課題抽出・改善提案等がなされた（平成23年7時点）。



図1 現地点検の状況（山梨県）



図2 景観阻害要因の例（左：老朽化したトイレ、右：乱雑な案内看板）

○『「子どもたちに残したい・残したくない」ニッポンの道景色・大募集』と題して、インターネット等を用いて道・街並みに関する景観を一般から募集する取組を実施。残したい景観は1117件、残したくない景観は287件の応募があり、応募結果についてはホームページで公開。最終的には、冊子「ニッポンの道・街並みの洗練にむけて」としてとりまとめを行った。



図4 「残したい景観」の応募事例（自然と調和した景観）



図5 「残したくない景観」の応募事例（電柱・電線、違法駐車・違法駐輪が景観を阻害）

景観ポータルサイトの閲覧実績

- 閲覧実績では、トップページのアクセス数が景観ポータルサイトは1,411なのに対して、景観まちづくりホームページは6,620と多い。

コンテンツ	アクセス数
景観ポータルサイトトップページ	1,411
美しい国づくり政策大綱	1,007
別冊美しい国づくりのための取組事例	224
景観資源のデータベース	235
役に立つ基礎情報	128
関連施策と事例紹介	178

図1 景観ポータルサイト閲覧状況

コンテンツ	アクセス数
景観まちづくりホームページトップページ	6,620
景観法等の施行状況	2,206
景観法の活用意向等について	222
景観行政団体	1,032
景観計画の策定状況	2,206
景観地区・準景観地区の策定状況	716

図2 景観まちづくり閲覧状況



図3 景観ポータルサイトのトップページ

- 国民アンケート、地方公共団体アンケートにおいては、景観ポータルサイトを閲覧したことがないという主旨の回答が多い。

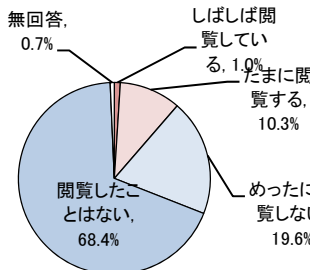


図4 景観ポータルサイトの閲覧状況 (H23年9月時点、国民 n=1,005)

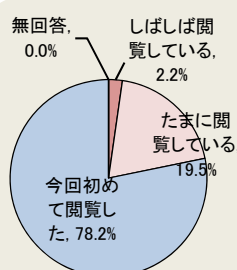
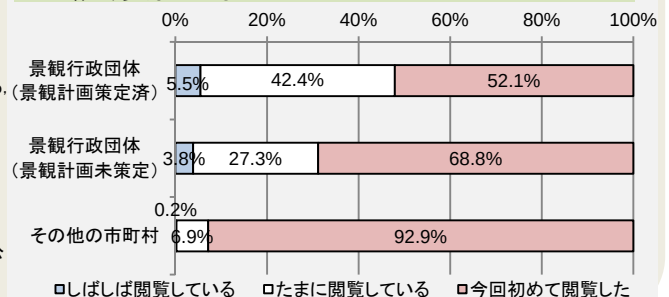


図5 景観ポータルサイトの閲覧状況 (H23年9月1日時点、地方公共団体 n=1,689)

- 景観計画策定済の団体は、閲覧経験があるという主旨の回答が他の団体より多くなっている



景観ポータルサイトの目的場面

- 地方公共団体アンケートによると、「景観計画策定・改訂の検討の参考にするため」という回答が27.2%ある。これについて、景観計画の策定予定がある景観行政団体において、47.6%となっており、他の団体と比較して回答が多い。

	景観に関する一般的情報の収集のため	景観計画策定・改訂の検討の参考にするため	公共事業における景観配慮の取組の参考にするため	景観資源の把握のため	その他・無回答
景観行政団体(景観計画策定済)	118 (78.1%)	37 (24.5%)	25 (16.6%)	12 (7.9%)	3 (2.0%)
景観行政団体(景観計画策定予定あり)	87 (70.2%)	59 (47.6%)	8 (6.5%)	9 (7.3%)	2 (1.6%)
景観行政団体(景観計画未策定)	24 (80.0%)	2 (6.7%)	5 (16.7%)	1 (3.3%)	3 (10.0%)
その他の市町村	46 (73.0%)	2 (3.2%)	10 (15.9%)	2 (3.2%)	2 (3.2%)
計	275 (74.7%)	100 (27.2%)	48 (13.0%)	24 (6.5%)	10 (2.7%)

図6 景観計画策定の有無別・景観ポータルサイトの閲覧の目的場面 (複数回答可)
(H23年9月1日時点、景観ポータルサイトの閲覧経験がある地方公共団体n=368)

景観ポータルサイトの閲覧内容

- 地方公共団体アンケートによると、景観ポータルサイトで閲覧したことのあるコンテンツとしては、「景観関連施策と事例紹介」が71.5%と最も多い。

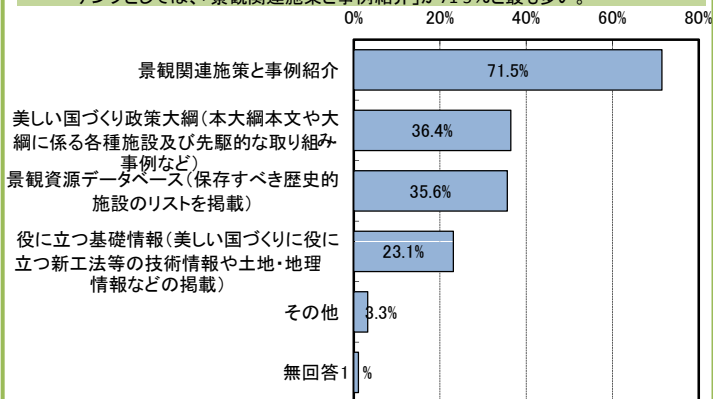


図7 景観ポータルサイトの閲覧内容 (複数回答可)
(H23年9月1日時点、景観ポータルサイトの閲覧経験がある地方公共団体n=368)

景観ポータルサイトの課題

- 地方公共団体アンケートによると、景観ポータルサイトの課題として、「ポータルサイトの存在の周知」という回答が81.7%で最も多い。次いで、「コンテンツの内容の充実」という回答が32.1%ある。

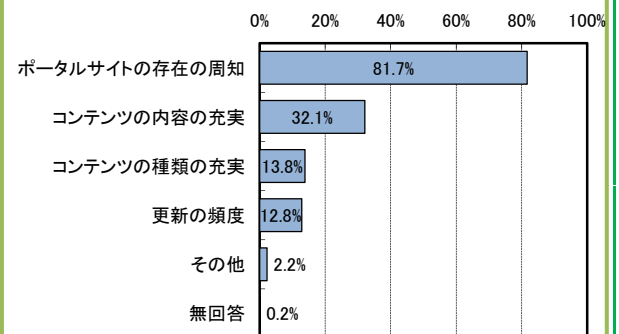


図8 景観ポータルサイトの課題 (複数回答可)
(H23年9月1日時点、地方公共団体n=1,689)

技術群毎の技術開発一覧

技術群「①最も合理的に社会資本ストックを管理運営する技術」

● 1 件の技術開発を実施

名称	技術開発の概要	実施年度
社会資本ストックの管理運営技術の開発	住宅・社会資本ストックが有する歴史的文化価値・景観・環境等の価値、機能、構造の劣化と社会的陳腐化の実態ならびに多様な維持管理・更新手法による向上効果を適切に評価・予測し、地域・ネットワークなど群の単位で各種長寿命化技術を組み合わせて多面への影響を考慮した管理運営(財政・環境・経済・景観)を図る手法として「戦略的ストックマネジメント手法」を開発。	H16

技術群「②GIS(地理情報システム)を活用した三次元景観シミュレーションなど景観の対比・変遷等を分析する技術」

● 3 件の技術開発を実施

名称	技術開発の概要	実施年度
空中写真・旧版地図などのデータベース化手法と変遷を把握するための技術開発	地理情報デジタルアーカイブについてのニーズ調査及びデータ形式、データ取得方法等に関する研究を実施。	H16
航空レーザ測量による地形や植生などの土地の三次元構造を把握するための技術開発	航空レーザ測量等を活用して、樹林に覆われた地形と植生の三次元構造を把握し、それらの相互の影響を評価する新たな手法技術を開発。航空レーザ測量データから捉えた植生三次元構造や森林下の微地形分類結果を用いて、自然環境や地域景観構造を評価するための基礎となる主題図(景観生態学図)を作成する技術を開発。	H16 H22
国土の時系列地図情報の高度利用に関する研究	国土の景観・環境保全に地理学的な視点を与えるため、「国土変遷アーカイブ整備」事業により整備されつつある時系列地図情報に加え、米軍空中写真等の仕様の異なる歴史的地理情報を高度に処理して時系列的な空間データを作成し、地理情報システムにより国土の時系列の変遷を計測する技術を開発。また、地理情報システムを用いて当時の景観の復元を実施。	H17 H21

技術群「③河川・湖沼における自然環境の復元技術や海域における総合的な環境改善技術など環境の保全・再生・創出のための技術」

● 8 件の技術開発を実施

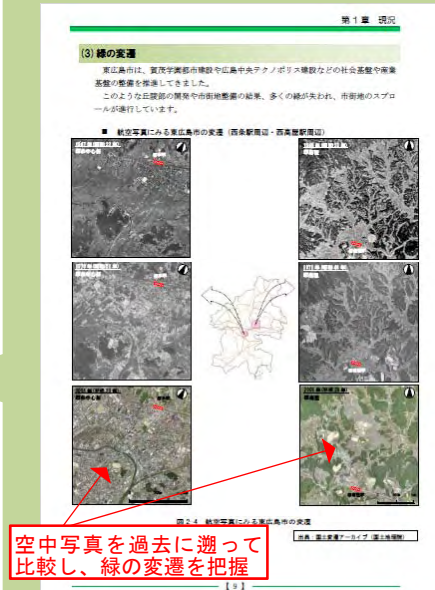
名称	技術開発の概要	実施年度
水域の分断要因による水生生物への影響の把握と水域のエコロジカルネットワークの保全・復元手法に関する研究	水田地域における水域ネットワークと河川における水域ネットワークの分断が魚類に与える影響を把握し、これらのネットワークが魚類の生活史においてどのような役割を持つか調査。河川と農業水路・水田等との間における生物の生息・生育環境の相互の連続性の確保について、現地調査やヒアリングを実施し、取り組み内容の詳細調査や樋門・樋管等の構造の課題・改善策の検討を行い、「河川における地域レベルの生物生息環境の連続性確保の指針(案)」を作成。	H16 H21
河川環境におけるインパクトレスポンスに関する研究	河川事業が環境に与える影響を予測し、回避・低減する手法の開発を目的に、実事業を対象に調査・研究を実施。	H16 H21
水辺植生帯の環境機能に関する調査	水辺植生帯の水質浄・機能の定量的評価を行うとともに、水辺植生帯の「元」手法の効果を検証、技術的提案を実施。	H16
効率的な油回収システムの研究の推進	海上に流出した高粘度の浮遊油を波浪のある海上で真空吸引により除去することを考慮した、油回収システムの研究を実施。	H15
潮流による負圧海水交換システムによる環境改善のための研究	自然エネルギーである潮流による水圧の差を利用して、夏場に水質悪化が著しくなる湾内低層水を湾外に排出することにより海水交換を行う装置(負圧利用型海水交換装置)の開発を平成9年度より開始。模型実験を経て平成16年度より大船渡港で水質改善の実証実験を実施。	H16 H18
東京湾口における環境モニタリング及び解析の実施	船舶などの交通量の多い東京湾において、連続的な海洋観測を行うため、東京湾口を横断するフェリーに流況、水質、気象を自動で計測する装置を設置し、東京湾口の状態観測を実施。	H15
海水浄化にも資する長周期波消波岸壁の開発	両面スリットケーソンと裏込材(砕石層)を組み合わせにより、港湾の静穏度の向上と海水浄化の促進を図る長周期波消波岸壁の開発を実施。	H16 H18
藻場・干潟等の保全創造技術や閉鎖性水域の評価システム技術等を利用した海域の総合的な環境改善技術の開発	内湾域の水理構造や水質環境と生物生息分布の関係を類型化し対応させることで、水際線の改善による個別の効果も推定し、湾内における個別生態系の最適配置の選定に利用できる融合型環境評価モデルの開発を実施。自然の変化、広域の生態系のネットワークに配慮した個別生態系形成の実証実験の実施、多様で活力のある生態系の形成技術の確立、市民参加による順応型の管理手法の実践により、豊かな生態系をもつ干潟を都市臨海部に再生し、市民が海辺の自然に親しめる場を提供し得るために必要な技術・手法を研究・開発。	H16 H22

● 2 件の技術開発が現在実施中

名称	技術開発の概要	実施年度
変動を加味した河川の正常流量に関する基礎調査	自然共生研究センター実験河川や実河川で得られたデータから、河川生物(付着藻類、魚類)、水質、景観の維持に果たす出水の役割を検討し、河川生態系に配慮した流量変動のあり方を検討。	H16 ?
ITを利用した野生生物追跡調査手法の開発	マルチテレメトリスシステムを活用した野生生物追跡調査手法を開発。開発した手法を用いて野生生物(哺乳類)追跡実験を行い、取得データと物理環境・植生情報の関係性から野生生物の行動を予測する手法、河道内地形変化を予測する手法の基礎的なツールを整理。	H16 ?

技術開発成果の活用事例

■ 技術開発により整備されたデータベースが国土地理院ホームページ「国土変遷アーカイブ」で公開され、これを自治体が都市緑地法に基づく緑の基本計画の検討時に活用。



「国土変遷アーカイブ」を活用した緑の変遷把握も踏まえて受けて「緑の基本計画」を策定



■ 技術開発された干潟造成技術を活用して、横浜市内みなとみらい21中央地区の公園内に水質浄化機能を発揮する干潟を整備。



(評価書の要旨)

テーマ名	美しい国づくり政策大綱	担当課 (担当課長名)	全部局等 とりまとめ 都市局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室 (室長 池田 亨)
評価の目的、必要性	美しい国づくり政策大綱は、国土を国民一人一人の資産として、我が国の美しい自然との調和を図りつつ整備し、次の世代に引き継ぐという理念の下、行政の方向を美しい国づくりに向けて大きく舵をきることとし、「美しさ」に絞って具体的なアクションを念頭に置いて、国土交通省として平成 15 年 7 月にとりまとめた。このアクションにより、各主体による取り組みが深化されているかについて評価を行うとともに、良好な景観の形成を一層推進するため、評価結果を今後の政策に適切に反映していく必要がある。		
対象政策	美しい国づくりに向け、各主体による取り組みを深化させるため、特に実効性確保を主眼においた具体的に展開する施策として美しい国づくり政策大綱に示された以下の「15の具体的施策」を対象にレビューを行う。 ①事業における景観形成の原則化 ②公共事業における景観アセスメント（景観評価）システムの確立 ③分野ごとの景観形成ガイドラインの策定等 ④景観に関する基本法制の制定 ⑤緑地保全、緑化推進策の充実 ⑥水辺・海辺空間の保全・再生・創出 ⑦屋外広告物制度の充実等 ⑧電線類地中化の推進 ⑨地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討 ⑩多様な担い手の育成と参画推進 ⑪市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進 ⑫地域景観の点検促進 ⑬保全すべき景観資源データベースの構築 ⑭各主体の取り組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開 ⑮技術開発		
政策の目的	美しい国づくりに向け、特に実効性確保を主眼においた「15の具体的施策」を具体的に展開する		
評価の視点	以下の視点から評価を実施する。 施策グループ 1 ＜① 事業における景観形成の原則化＞ (1) 着実な取組がなされたか (2) 事業を通じて良好な景観が形成されたか		

施策グループ 2

- ＜② 公共事業における景観アセスメント（景観評価）システムの確立＞・＜③ 分野ごとの景観形成ガイドラインの策定等＞
- （１）着実な取組がなされたか
 - （２）公共事業において良好な景観形成に向けた検討が取り組まれたか、航空障害灯等の設置削減により良好な景観形成が推進されたか

施策グループ 3

- ＜④ 景観に関する基本法制の制定＞・＜⑤ 緑地保全、緑化推進策の充実＞・＜⑦屋外広告物制度の充実等＞
- （１）着実な取組がなされたか
 - （２）景観に優れた国土・観光地づくりの取組みが推進されたか
 - （３）景観法の基本理念に対する国民の理解が深まったか
 - （４）国民による良好な景観形成の取組が広がっているか
 - （５）景観法制定等の効果があったか（取組を促進したか）
 - （６）「景観に関する基本法制の制定」により、良好な景観が形成されたか
 - （７）都市における緑地保全、緑化推進が行われたか
 - （８）担保性のある緑地が確保されたか
 - （９）新たな制度改正等により、緑地保全、緑化推進を通じた都市の景観・環境の改善が促進されているか
 - （１０）改正屋外広告物法の活用
 - （１１）屋外広告物の適正化に対する国民の意識が高まったか

施策グループ 4

- ＜⑥ 水辺・海辺空間の保全・再生・創出＞
- （１）消波ブロックの除去および干潟の再生について着実な取組がなされたか
 - （２）より良好な処理水質が得られる下水の高度処理の原則化等、水質汚濁が慢性化している大都市圏の海や汚濁の著しい河川等における水質の改善が図られたか
 - （３）豊かな水量の確保や消波ブロック・放置艇等景観阻害要因の除去による水辺・海辺空間の再生が図られたか
 - （４）親水・交流拠点の整備等による新たな水辺・海辺空間の創出が図られたか、地方公共団体や地元住民と連携した川づくりの推進が図られたか

施策グループ 5

- ＜⑧ 電線類地中化の推進＞
- （１）着実な取組がなされたか
 - （２）無電柱化の推進が図られたか

	施策グループ 6 ＜⑨ 地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討＞・ ＜⑩ 多様な担い手の育成と参画推進＞ （１）着実な取組がなされたか （２）地域住民、NPOによる公共施設の管理への参画が進んだか （３）多様な担い手の意識や技術を高めるための取組が進んだか （４）多様な担い手の活動しやすさが確保されたか （５）良好な景観形成にかかる活動に関し、国民の多様な担い手としての参画や意識向上が進んだか 施策グループ 7 ＜⑪ 市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進＞ （１）着実な取組がなされたか （２）将来にわたり活用される良質なストックが形成されたか （３）住宅の適正な管理及び再生がされたか （４）既存住宅が円滑に活用される市場の整備がされたか （５）成約価格を含めた土地取引関連情報が整備・提供されたか 施策グループ 8 ＜⑫ 地域景観の点検促進＞ （１）着実な取組がなされたか （２）地域景観の点検を促進する取組が進んだか 施策グループ 9 ＜⑬ 保全すべき景観資源データベースの構築＞・＜⑭ 各主体の取り組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開＞ （１）着実な取組がなされたか （２）良好な景観の形成の取組のために、景観ポータルサイトが活用されているか 施策グループ 10 ＜⑮ 技術開発＞ （１）着実な取組がなされたか （２）技術開発の成果等が活用されているか
評価手法	「15の具体的施策」を対象に以下の手法により評価を実施 ①数値目標等の達成状況を把握 ②施策の効果や課題について、各地域における具体的な取り組み事例を活用し、評価・分析 ③社会資本整備重点計画や政策チェックアップの関連指標、関連する既存デー

	タ、国民や地方公共団体に対するアンケート調査結果等を活用して評価・分析 ④有識者の意見聴取
評価結果	「１５の具体的施策」についての評価結果は以下のとおりである。 施策グループ １ ＜① 事業における景観形成の原則化＞ ○国による、事業における景観形成の原則化のための基準等への反映及び事業実施について、着実な取組がなされている。（評価の視点（１）（２）） ・景観への配慮に関する事項の技術基準等への盛り込みや、景観に配慮した質の高い整備の一般事業への適用により、事業における景観形成を原則化 ・景観形成の原則化がなされた事業を着実に実施 ○地方公共団体において、事業への景観配慮の一般化の取組は進捗が見られるものの、中小規模市町村を中心に、一般化の取組を促進する必要がある。（評価の視点（２）） ・都道府県や大規模市町村については、景観配慮一般化の取組の進捗が著しいが、中小規模の市町村については、他と比較して遅れが見られる。 施策グループ ２ ＜② 公共事業における景観アセスメント（景観評価）システムの確立＞・＜③ 分野ごとの景観形成ガイドラインの策定等＞ ○平成 19 年 3 月の「国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針（案）」策定により景観アセスメント（景観評価）システムが確立され、着実な取組がなされている。（評価の視点（１）） ・平成 16～18 年度に直轄事業 44 事業で景観評価を試行し、知見を蓄積した上でシステムを確立。 ・実施事例が極めて少ない事後評価については、平成 21 年 3 月に手引きも作成。 ○官庁営繕、都市、河川、砂防、海岸、道路、住宅・建築物、港湾、航路標識の 9 分野の景観形成ガイドラインが策定され、各分野を網羅してガイドラインが整備されている。（評価の視点（１）） ・大綱に定められた平成 16 年度までに官庁営繕、都市、道路、住宅・建築物、港湾、航路標識の 6 つの分野において景観形成に係るガイドラインを策定。 ・その後、平成 18 年度までに河川、砂防、海岸の 3 つの分野においても策定。 ○景観検討では、ガイドラインが活用されるとともに、具体事例では各種予測手法・ツールが活用される等、適切に実施されている一方で、事後評価実績の蓄積はこれから。（評価の視点（２）） ・試行段階でのものも含めて平成 22 年度末までに 1,188 事業について景観検討区分（重点検討事業 170 事業、一般検討事業 777 事業、検討対象外事業 241 事業）。 ・重点検討事業及び一般検討事業に区分された全ての事業において景観形成

	ガイドラインを活用。 ・一般検討事業でも、21.1%の事業で学識経験者等を含めた検討体制構築が、32.4%の事業で高度な景観予測手法の活用が実施されるなど、重点検討事業において必須とされるレベルの景観検討の一部導入が実施されており、高いレベルの取組が公共事業に広く浸透。 ○景観検討に参加した学識経験者、地方公共団体、実施主体職員からは、取組は効果的だったとする評価を受け、効果的ではなかったとする評価は殆どみられなかった。（評価の視点（２）） ・景観検討に参加した学識経験者へのアンケートの結果、４割近く景観検討の取組は効果的だったと評価し、効果的ではなかったとする評価は殆どみられなかった。 ・景観検討に参加した地方公共団体の８割近くが十分な意見聴取が行われ、景観検討結果に意見が反映されたと評価し、景観検討を実施した国土交通省職員の６～７割が、景観への意識が高まった」等、景観検討を実施したことにより景観への認識が変化したと感じている。 ○昼間障害標識や航空障害灯の設置基準の合理化について、着実な取組がなされている。（評価の視点（１）） ・平成１５年１２月２５日に改正航空法施行規則が施行、併せて通達改正が行われ、昼間障害標識や航空障害灯の設置基準を景観にも配慮して合理化。 ○新基準を活用した昼間障害標識や航空障害灯の景観にも配慮した設置が広がるとともに、過半の物件設置者が新基準適用の意向を示している。（評価の視点（２）） ・改正前の基準では昼間障害標識を設置する必要があったと考えられる物件２,０４０箇所について、実際に設置されたものは１,０１１箇所であったため、差し引き１,０２９箇所（５０.４％）で設置が削減。 ・改正前の基準では設置する必要があったと考えられる航空障害灯１,８８８個について、実際に設置されたものは１,４４５個であったため、差し引き４４３個（２３.５％）の設置が削減。 ・物件設置者に対するヒアリングの結果、３４.３％が景観形成にもつながることから既に新基準を適用したと回答。また、適用済みの者もあわせて５４.３％が適用の意向。 施策グループ ３ ＜④景観に関する基本法制の制定＞ ・ ＜⑤ 緑地保全、緑化推進策の充実＞ ・ ＜⑦屋外広告物制度の充実等＞ ○国による、景観に関する基本法制の確立及び関連する諸制度の充実・強化について、着実な取組がなされている。（評価の視点（１）） ・景観法及び政令、指針等の制定や改正屋外広告物法が拡充。 ・加えて、優れた景観の整備・保全に資する歴史的風致の維持及び向上に関する法律を制定。
--	--

	○都市公園法及び都市緑地法について、新たな制度の創設、改正を行い、都市の緑に関する総合的、体系的な法制度を整備した。(評価の視点(1)) ○補助金、交付金により、地方公共団体の取組みを支援した。(評価の視点(1)) ○地方公共団体において、景観法を活用した景観形成の取組は年々増加し、景観に優れた国土・観光地づくりの取組が推進されている一方で、景観計画策定の促進、規制手法の円滑で効果的な運用や広域的な景観形成への対応が求められている。(評価の視点(2)) ・景観計画及び景観重要建造物や景観重要公共施設等の景観法に基づく制度の活用件数が年々増加しており、着実な活用件数の増加が見込まれ他法令や自主条例などによる地域の実情に応じ、各種制度との連携を図り有効活用した自立的な取組が進んでいる。 ・一方で、政策チェックアップにおける業績指標の目標値を達成するためには、一層の景観計画策定の促進を図る必要がある。また、届出・勧告制度のより円滑な運用やその根拠となる景観形成基準のより効果的な設定・運用が課題となっている他、有識者等からは、地方公共団体の区域を超えた広域的な景観形成の取組の必要性が指摘されている。 ○景観法制度の制定等によって、景観に関する国民の理解が深まり、国民による良好な景観形成の取組が広がっている。(評価の視点(3)(4)) ・景観法制定前に比べ、国民の景観に対する意識は高まっていることに加え、景観法の景観形成のための活動への参加機会は増えており、国民による良好な景観形成の取組が広がっている。 ○景観法制定等の効果によって、景観形成の取組が促進され、良好な景観が形成されている一方で、住宅地、駅前や商店街等の景観は悪化したとの評価も目立つ。(評価の視点(5)(6)) ・景観法の制定は、全国の約1/4の地方公共団体における景観形成の取組(自主的取組を含む)が促進しており、その理由として、「法律の良好な景観の整備・保全の義務が明示されたこと」が圧倒的(74.8%)に支持されている。 ・多くの国民・地方公共団体が、景観が10年前と比べ良くなったと感じている(国民35.2%、地方公共団体35.3%)。 ・景観計画策定地域においては、景観を阻害する色彩が抑制されたとする地方公共団体の割合が高い(44.1%)。また、景観の阻害要素の抑制だけでなく、良好な景観の保全・創出など、幅広く景観形成の効果が今後発現すると見込まれている。 ・公共空間の景観は良くなった評価が多い一方で、住宅地、駅前や商店街等の景観は良くなったという評価の方が多いものの、他の景観の対象と比べ少なく、国民アンケートでは悪化したという評価も目立った。 ○都市の緑に関し地方公共団体が策定する緑の基本計画については、策定市町村数が着実に増加し、取組みが着実に進んでいる。(評価の視点(7)) ○都市の緑地の保全については、特別緑地保全地区制度による緑地の保全が着
--	--

	実に進んでいるものの、新たに創設した緑地保全地域制度は未だ導入した地方公共団体がなく、今後制度の周知を行っていく必要がある。（評価の視点（７）） ○都市の緑化の推進については、緑化地域制度及び地区計画等緑化率条例制度により、効果的な緑化が行われ、緑化が進められている。更なる活用の可能性が大きいことから、引き続き制度の普及に努めていく必要がある。（評価の視点（７）） ○緑地の管理については、緑地管理機構制度、管理協定制による緑地の管理への取り組みが行われているものの、公的負担力の減少等を背景に多様な主体による緑地の管理の重要性が増すことが想定されることから、更なる制度の周知を行っていく必要がある。（評価の視点（７）） ○都市公園については、整備量は着実に増加しており、また地域住民やＮＰＯによる公園施設の設置・管理についても事例が着実に増加している。今後もこれらの取り組みを推進する必要がある。（評価の視点（７）） ○都市における担保性のある緑地の量は、着実に増加し、都市の緑地の保全、緑化の取組による効果が発揮されている。今後も、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ことが必要である。（評価の視点（８）） ○地方公共団体アンケートの結果、都市緑地の保全、緑化の推進に関する制度・事業による施策の効果が政令市に偏っている傾向が見られた。今後は大都市以外の地方公共団体に対して、制度の周知を行っていくことが必要である。（評価の視点（９）） ○改正屋外広告物法の活用は着々と進んでおり、屋外広告物の適正化に対する国民の意識が高まっている一方で、違反物件への対応強化、事業者の理解、行政側の体制等の改善が必要となっている。（評価の視点（１０）（１１）） ・屋外広告物条例制定団体数や平成 16 年の法改正による屋外広告業の登録制度等の諸制度の活用件数は、着実に増加しており、屋外広告物の適正化に対する多様な主体による取組が着実に広がっている。 ・一方で、条例の運用については、違反物件の多さ、事業者による対応及び地方公共団体の対応・体制が課題として示されている。 施策グループ 4 ＜⑥ 水辺・海辺空間の保全・再生・創出＞ ○消波ブロックの除却および干潟の再生について着実な取り組みがなされたか（評価の視点 1） ・大綱に記された消波ブロックの除却および干潟の再生については、一部を除き目標年度までに事業が完了しており、特に干潟再生に関しては、有識者、自治体等から構成される第三者委員会において水質や透明度の改善、多様な生物の生息場としての効果等、事業が一定の効果を挙げているとの評価を受けている。以上のことから要綱に記された各施策については着実
--	---

に目標達成に向けた成果を示しているといえる。

○より良好な処理水質が得られる下水の高度処理の原則化等、水質汚濁が慢性化している大都市圏の海や汚濁の著しい河川等における水質の改善が図られたか（評価の視点２）

- ・高度処理実施率及び合流式下水道改善率、河川・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率については目標達成に向け、着実に成果を示しているものの、湖沼における汚濁負荷削減率については、汚濁物質が蓄積しやすい湖沼においては進捗が伸び悩んでいる状況にある。

このように水質改善の進捗については水域ごとに差異が見られるため、水域の特性に応じた水質改善のための取り組みを進めていく必要がある。

○豊かな水量の確保や消波ブロック・放置艇等景観阻害要因の除去による水辺・海辺空間の再生が図られたか（評価の視点３）

- ・清流ルネッサンスⅡの計画策定河川における環境基準の満足率については順調に推移しており、河川管理者や下水道管理者の連携により水環境の改善が促進されている。また港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率についても目標達成に向け順調に上昇しており、水辺空間の景観向上のため着実な取り組みがなされている。以上のことから水辺・海辺空間の再生に向け、各施策が一定の成果を示しているといえる。

○親水・交流拠点の整備等による新たな水辺・海辺空間の創出が図られたか、地方公共団体や地元住民と連携した川づくりの推進が図られたか（評価の視点４）

- ・都市空間形成河川整備率については平成２４年度目標をすでに達成しており、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取り組みが順調に進んでいる。一方、かわまちづくり整備自治体数については進捗が思わしくないため、沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するための支援制度のより一層の普及促進に向け取り組んでいく必要がある。

施策グループ ５

<⑧ 電線類地中化の推進>

○無電柱化推進のための基本方針の策定等について、着実な取組がなされてきた。

- ・関係省庁、関係事業者と連携を図りながら、無電柱化の対象（道路や地域）、進め方（整備手法や推進体制）、費用負担などについて取りまとめた「無電柱化推進計画」及び「無電柱化に係るガイドライン」をそれぞれ平成 16 年度、平成 21 年度に策定。

- ・道路管理者、電線管理者等からなる「地方ブロック無電柱化協議会」を大綱策定以降全国で 79 回開催し（平成 23 年 12 月末日現在）、上記計画及びガイドラインに沿って実施個所の選定等を関係省庁、関係事業者と調整。

○市街地等の幹線道路の無電柱化率は年々着実に向上しているが、架空線と比

較して費用が高いこと等への対応が必要。

- ・平成 15 年度の 9%から平成 22 年度には 14%に向上。
- ・しかし、事業を実施する地方公共団体の財政事情が厳しいといわれる中、電線共同溝の整備は電柱・電線による架空線と比較して費用が高いこと、工期が長期間要すること等、その推進にあたっての課題は多いというのが現状。

施策グループ 6

＜⑨ 地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討＞・

＜⑩ 多様な担い手の育成と参画推進＞

○地域住民やNPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討や多様な担い手の育成と参画推進が着実に行われている。（評価の視点（1））

- ・地域の景観の保全、改善を図るため、地域住民やNPOが公共施設の管理に参画することができる制度的枠組みの検討が着実に進んでいる。
- ・地域住民やNPO、行政機関職員、専門家等が、多様な担い手として、美しい国づくりのための活動に参画することが促進されるよう、意識や技術を高める取組や活動拠点の確保等の取り組みが着実に行われている。

○地域住民、NPOによる公園施設の設置・管理などの取組がなされており、地域住民、NPOによる公共施設の管理への参画が着実に進んでいる。（評価の視点（2））

○多様な担い手の意識や技術を高めるための取組や、活動拠点や活動環境の提供により、多様な担い手の育成と参画が着実に進んでいる。（評価の視点（3）（4））

- ・多様な担い手の意識や技術を高めるための研修や学習が多く参加者を得て実施されるとともに、表彰制度等の実施により、多数の優良事例の蓄積及び周知がなされている。
- ・多様な担い手に対する活動拠点や活動環境の提供が着実に進んでいる。

○国民の良好な景観形成にかかる活動への参加は着実に進んでいるが、活動に参加していない国民も多いことから、より一層の参加の促進が課題となっている。（評価の視点（5））

- ・良好な景観形成にかかる活動への国民の参加の機会は、10年前と比べて着実に増えている（46.3%）。しかし、活動に参加していないとの回答も多い（66.7%）ことから、より一層参加を促進することが課題である。
- ・良好な景観形成に係る活動の参加への国民の参加意欲や関心は高い。（78.6%）

施策グループ 7

＜⑪ 市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進＞

○市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進状況は、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り組みを行い、

それらの効果は着実に発揮され、平成 20 年度の実績値については、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が、既存住宅の流通シェアなど一部指標では目標達成に向けたトレンドを下回るものもある。(評価の視点 (1))

○住宅の利活用期間 (①減失住宅の平均築後年数) は、直近の平成 20 年の実績値によれば、平成 15 年の 30 年から 27 年となり、目標値の達成に向けたトレンドを下回っている。住宅の利活用期間 (②住宅の減失率) は、平成 15 年の 8.0%から 6.9%となり、目標の達成に向けたトレンドを上回っている。このような進捗状況を踏まえ、良質なストックの形成の促進に向けて、今後取り組んでいく必要がある。(評価の視点 (2))

○リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合は、着実に進捗しているものの、諸外国と比較すると依然低水準である。リフォームに対する消費者の不安の解消に向けて、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していく必要がある。

また、適正な修繕積立金を設定しているマンションの割合は、概ね順調に進捗しているが、完成年次が古いほど 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は低くなっている。今後急増する老朽マンションの改修・建替えの促進やマンションストックの適正な管理の促進に向け、今後取り組んでいく必要がある。(評価の視点 (3))

○既存住宅の流通シェアは過去の実績値のトレンドを延長すると、目標を達成できていない可能性がある。このような進捗状況を踏まえ、既存住宅の購入に当たっての消費者の不安感や情報不足の解消に向けて、今後取り組んでいく必要がある。(評価の視点 (4))

○取引価格情報を提供するホームページに関する指標は、平成 22 年度実績値において平成 23 年度までの目標値を既に達成している。今後は引き続き、情報提供のあり方の改善等に努めることにより、より一層効率的かつ効果的な事業となるよう取組を推進することとしている。(評価の視点 (5))

施策グループ 8

<⑫ 地域景観の点検促進>

○地域景観の点検を促進する取組は着実に行われているが、地域景観の点検結果の効率的かつ効果的な事業への反映が課題となっている。

- ・ 厳しい財政状況を踏まえ、点検結果の実施結果が改善に至るまで期間を要している。
- ・ 国としての支援メニューが限られている中で、効率的に成果を得ることが課題となっている。
- ・ 景観の点検への地域の取組意欲の向上や、取組を持続するための仕組みの構築が課題となっている。

施策グループ 9

＜⑬ 保全すべき景観資源データベースの構築＞・＜⑭ 各主体の取り組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開＞

○保全すべき景観資源データベースの構築及び各主体の取り組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開について、着実な取組がなされている。

・美しい国づくりのための事例、景観資源データベース、基礎情報等のコンテンツが掲載された景観ポータルサイトが、平成 15 年度に大綱が策定されるのと同時に開設され、順次内容の拡充が行われた。

○閲覧状況については、アクセス数が少なく、景観ポータルサイトトップページから景観まちづくりホームページへの移動が多いなど、掲載コンテンツが有効に活用されていない。(評価の視点(2))

○地方公共団体アンケートにおいて、景観ポータルサイトの課題として、「ポータルサイトの存在の周知」とする回答が多いが、景観形成に取り組む景観行政団体においては、必要な場面で閲覧されている。(評価の視点(2))

・国民アンケート、地方公共団体アンケートにおいては、閲覧したことがないという主旨の回答が多い。

・景観計画策定済の団体は、閲覧経験があるという主旨の回答が他の団体より多くなっていること、景観計画の策定予定がある景観行政団体においては、その目的場面として「景観に関する一般的情報の収集のため」という回答が他の団体と同じように最も多い一方で、それに次いで多い「景観計画策定・改訂の検討の参考にするため」という回答の比率が他の団体と比べ一際高くなっている。

○地方公共団体アンケートにおいて、内容の充実を求める回答の割合が高く、閲覧したことがあるコンテンツとして、「景観関連施策と事例紹介」の回答の割合が高くなっていることから、これらの情報に対するニーズが高い。

施策グループ 10

＜⑮ 技術開発＞

○各技術群において技術開発が着実に進められている。(評価の視点(1))

・技術群「①最も合理的に社会資本ストックを管理運営する技術」として、1 件の技術開発が実施された。

・技術群「②GIS (地理情報システム) を活用した三次元景観シミュレーションなど景観の対比・変遷等を分析する技術」として、3 件の技術開発が実施された。

・技術群「③河川・湖沼における自然環境の復元技術や海域における総合的な環境改善技術など環境の保全・再生・創出のための技術」として、8 件の技術開発が実施され、2 件の技術開発が実施中である。

○実施された技術開発は、実用化までに時間を要するものもあり、全てが現時点で活用されているものではないが、各技術群ともに以下に示す事例のとおり一部の技術開発については既に良好な景観形成に向けた各種取組におい

	て活用されているものもある。(評価の視点(2)) ・技術群「①最も合理的に社会資本ストックを管理運営する技術」の技術開発成果により基準や指針類(例えば「公営住宅等長寿命化計画策定指針」)が策定され、各種施策が推進されている。 ・技術群「②GIS(地理情報システム)を活用した三次元景観シミュレーションなど景観の対比・変遷等を分析する技術」の技術開発成果によりデータベース(国土変遷アーカイブ)が整備され、これを活用して都市緑地法に基づく基本計画が作成されるなど、大綱に示された施策の推進につながっている。 ・技術群「③河川・湖沼における自然環境の復元技術や海域における総合的な環境改善技術など環境の保全・再生・創出のための技術」の技術開発成果により横浜市みなとみらい21中央地区において干潟が造成され、美しい自然環境が創出されるなど、良好な景観形成に資する取組が推進されている。
政策への 反映の方向	施策グループ 1 ＜① 事業における景観形成の原則化＞ ○景観形成の原則化のための基準等への反映及び事業実施についての取組の継続 ○中小規模の市町村を中心とした地方公共団体に対する、景観配慮の取組や事業における景観要素が位置づけられた技術基準等の周知等による景観形成の原則化の促進 施策グループ 2 ＜② 公共事業における景観アセスメント(景観評価)システムの確立＞・＜③ 分野ごとの景観形成ガイドラインの策定等＞ ○景観アセスメント(景観評価)システムの確立、ガイドライン策定については、着実に公共事業に広く浸透してきた事前評価に加え、事後評価も含めて景観検討実績を積み重さね、構想段階から維持管理段階までの一貫性の担保にも着目しつつ適切な運用が図られるよう努める。 ○昼間障害標識・航空障害灯の設置基準緩和については、景観にも配慮した物件設置が着実に進み、良好な景観形成に一定の効果をあげているといえ、今後も動向に注意しながら適切に運用。 施策グループ 3 ＜④景観に関する基本法制の制定＞・＜⑤ 緑地保全、緑化推進策の充実＞・＜⑦屋外広告物制度の充実等＞ ○良好な景観形成の定量的効果を把握する方策や市町村の意識啓発を図り積極的な景観形成の取組を促進する方策の検討・周知 ○広域的な景観の保全・創出に向けた効果的な広域調整のあり方や広域的景観形成や先導的景観形成に果たす役割の大きい景観重要公共施設制度の有効

	活用のあり方等の検討、周知 ○住宅地、商業地等の市街地等必ずしも特徴的景観を有しない地域における景観創出を含め、地域特性に応じた個性豊かな景観形成への取組が一層促進されるよう、景観形成基準等の設定とその効果的な運用のあり方の検討、周知 ○景観形成に取組む意向のある市町村の円滑な取組を促進するため、景観法に基づく制度や自主的な取組との効果的な連携等の先進的な取組や成果事例の収集・周知、また、景観計画未策定団体が景観計画策定団体からの情報入手を円滑にするための支援 ○国民、事業者を含む多様な主体による景観形成の取組の更なる増加やその継続に向けた意識啓発や教育の充実 地球温暖化やヒートアイランド現象、生物多様性の保全等の地球規模での環境問題に対する国民的関心の高まりや、良好な景観や自然とのふれあい等の居住環境の質的向上に対するニーズの高まり等を受け、緑地の保全・創出の必要性は依然として高く、また一層高まっている。 我が国は人口減少時代に突入し、今後は緑地を潰して都市的土地利用に転換するのではなく、むしろ都市を集約し、既存ストックを有効活用すべき時代に来ている。しかし、実際には、都市的土地利用は拡散し、緑地は依然として減少傾向にあり、今後とも、緑地保全、都市緑化、公園整備、さらには他事業との連携等により、総合的な緑の確保を一層推進してゆくことが必要である。 しかし、今後、人口減少や高齢化を背景として、地方公共団体の財政負担力が低下していくことは明白であり、公共投資による緑地の確保には限界がある。そのため、民有緑地の保全や民有地の緑化を推進するため、現行の都市緑地法の制度をより一層活用するとともに、新しい社会的課題を踏まえた法制度等の対応についても検討していくことが必要である。 また、今後の高齢化社会を踏まえ、公園緑地に求められる機能として、シニア世代の社会貢献、余暇活動の場としての役割の比重が大きくなることが想定される。そのため、市民・団体・企業等の多様な主体と連携し、緑地の管理への参画機会の増大を図っていくことが重要である。 これまでの評価及び上記の認識を踏まえ、今後の緑地保全・緑化推進施策については、以下の点を重視しつつ政策を進めていくことが考えられる。 (1) 制度の普及啓発 地方公共団体アンケートの結果から、政令市以外では都市緑地法に基づく各種制度があまり評価されていないことが浮き彫りになった。 この背景には、多様で複雑な制度体系を有する都市緑地法の各種制度について、地方公共団体の担当者が十分に理解できていないことがあると考えられることから、国の担当者による現地での説明会の実施等、既存制度の一層の活用のため普及啓発を図っていくことが必要である。現在、大都市圏を中心として、都道府県、市町村の担当者を対象に都市緑地法に基づく各種制度等を説明する
--	---

説明会を実施しており、今後、この取り組みを継続・拡大していく必要がある。

(2) 民有地における緑地保全・緑化の推進

民有地における緑地の保全を推進するため、既存の特別緑地保全地区制度等の更なる活用を図る必要がある。また、樹木1本1本に対しても更なる保全を実施するため、景観法に基づく景観重要樹木の活用や新たな制度の創設等について検討を行っていく必要がある。

また、民有地における緑化を推進するため、都市の緑化を推進するために非常に強力な制度として機能している緑化地域制度や、比較的規模の小さい地方公共団体においても活用可能である地区計画等緑化率条例制度について推進する必要がある。これらの制度の課題として挙げられている事項を踏まえつつ、地方公共団体が取り組みやすく、民間事業者にとっても受け入れやすい制度となるよう、検討を行っていくことが必要である。

(3) 新たな担い手の確保による緑地の維持管理方策の充実

地方公共団体の財政負担力は今後益々低下し、現在行っている以上の緑地管理を担っていくことは困難になることが想定される。一方、人口減少に伴って公的に管理すべき土地そのものは増加することも見込まれ、管理が不十分でない土地が増加すれば、都市の環境・景観の悪化や防犯面での悪影響が想定される。

このため、緑地管理機構制度や管理協定制制度等の都市緑地法における管理に関する制度の更なる活用促進や地方公共団体の取組みを参考としたあり方の検討等を行っていくとともに、地域住民、NPOによる公園施設の設置・管理のような新しい主体によるマネジメントシステムの構築を図っていくことが必要である。

○屋外広告物の適正化の取組が促進され成果が得られるよう、事業者等に対する効果的な制度周知方策のあり方、許可制度や違反広告物への措置の効果的な運用のあり方の検討や成果事例の収集・周知及び様々な形態の広告物への対応等の最新の情勢に関する地方公共団体間における自発的情報交換の円滑化の支援

施策グループ 4

<⑥ 水辺・海辺空間の保全・再生・創出>

○重点的な取り組みの実施

i-a. 景観阻害要因となっている消波ブロックの除却

今後も社会資本整備総合交付金をもって、継続的に事業が進められ、消波ブロックの除去が完了する予定。

i-b. 干潟の再生

環境影響などについても十分に検討した上で、引き続き干潟の再生を推進し

ていく。

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

ii. 高度処理の推進

・引き続き、三大湾や指定湖沼などの閉鎖性水域における水質改善を着実に推進するために、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく。

iii. 合流式下水道の改善

・引き続き新技術の導入や各種支援制度の活用を推進するとともに、対策が遅れている自治体に対し、技術的助言を行っていくこととしている。

iv. 大都市圏の海や汚濁の著しい河川等における水質の改善

・引き続き、河川・湖沼・閉鎖性海域における水質改善を着実に推進するために、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

・より地域の実情に即した下水道整備及び河川・湖沼の水質浄化を推進していく。

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

v. 水循環に係る総合的な計画の進捗

引き続き、清流ルネッサンス対象河川において、計画に基づく施策の推進に努めていく。

vi. 放置艇等景観阻害要因の除去

港湾においては、放置艇を削減するため、「規制措置」と「係留・保管能力の向上」を引き続き推進する。また、港湾、河川、漁港といった水域別に限定することなく、各水域管理者及び関係者と連携・協力して、放置艇対策を推進する。

○親水・交流拠点の整備等による新たな水辺・海辺空間の創出、住民、NPO等の参画の推進

vii. 新たな水辺・海辺空間の創出

・沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するために今後も関係機関と一体となって、重点的に水辺整備事業を実施する必要がある。

viii. 地方公共団体や地元住民と連携した川づくり

・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。

施策グループ 5

<⑧ 電線類地中化の推進>

○地域住民や電力事業者・通信事業者の協力を得ながら、同時整備（道路の新設又は拡幅と一体的に行う電線共同溝の整備）や軒下・裏配線等のコスト削減のための無電柱化手法を積極的に活用しつつ、無電柱化を推進。

施策グループ 6

＜⑨ 地域住民、NPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討＞・

＜⑩ 多様な担い手の育成と参画推進＞

○地域住民やNPOによる公共施設管理の制度的枠組みの検討や多様な担い手の育成と参画推進の取組の継続

○公共施設の管理への地域住民、NPOの参画がより一層促進され、地域特性に合わせた景観形成が促進されるように取組を継続

○良好な景観形成に関する活動への参加を促進するため、多様な担い手が活動できる場の提供数の拡大及び活動に関する情報の国民への周知

施策グループ 7

＜⑪ 市場機能の活用による良質な住宅等の整備促進＞

○評価結果を踏まえ、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、引き続き、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。

施策グループ 8

＜⑫ 地域景観の点検促進＞

○地域景観の点検を促進する取組を継続するとともに、点検結果を効率的かつ効果的に事業に反映させるため、効果の高い事業に重点化を図り改善を推進していくとともに、景観改善の成功事例を収集し、周知。

○既存の法令に基づく、良好な景観の形成のための協議の枠組みの活用による点検の持続性の確保。

施策グループ 9

＜⑬ 保全すべき景観資源データベースの構築＞・＜⑭ 各主体の取り組みに資する情報の収集・蓄積と提供・公開＞

○景観に関する情報が一元的に得られるよう、景観ポータルサイトと景観まちづくりホームページの内容及び役割分担の整理を行うとともに、相互のリンクを充実する等の改善を図る。

○景観に関する情報提供を行う関連部署間の連携により、国民や地方公共団体が求めている情報の充実を図るとともに、より一層の周知と適切な維持管理を行うことによって、閲覧者の増加と情報の充実の好循環につなげる。

	施策グループ 10 ＜⑮ 技術開発＞ ○着実に技術開発が実施されており、また、その成果には実際の良好な景観形成の取組に活用されているものもみられることから、本施策が美しい国づくり（良好な景観形成）に対して一定の効果をあげているといえる。 一方、実施された技術開発は、実用化までに時間を要するものもあり、全てが現時点で活用されているものではないことから、今後の各技術群の技術開発成果の活用状況にも留意しながら、大綱に基づき推進される取組の前提となる条件整備の動向を踏まえ、必要に応じて今後の技術開発の企画・立案等に反映するものとする。
第三者の知見の活用	評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事録及び配布資料は国土交通省ホームページに掲載）するとともに、国土交通省政策評価会委員である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に個別にご指導いただいた。 さらに、以下の景観分野の有識者から意見を聴取した。 青山俊樹（元国土交通省事務次官） 篠原修（東京大学名誉教授） 西村幸夫（東京大学副学長、東京大学先端科学技術研究センター教授） 加えて、各具体的施策ごとにも適宜、有識者からの意見聴取等により第三者の知見を活用した。
実施時期	平成22年度～平成23年度

指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化 —指定等法人が行う事務・事業の検証—

大臣官 総務課
土地・建設産業局、都市局、
住宅局、鉄道局、自動車局、
海事局、港湾局、航空局、
北海道局、観光庁、気象庁

指定等法人が行う事務・事業の検証に係る評価の流れ

第1章 評価の目的・観点等

第2章 事務・事業所管部局に おける自己評価

事務・事業ごとに、所管部局において、①事務・事業の必要性、②事務・事業の妥当性、③指定等を行う妥当性、④指定等の基準の妥当性、⑤実施主体としての指定等法人の適格性、⑥事務・事業の有効性の観点から自己評価を実施

第3章 とりまとめ局における 全体整理

1. 評価対象の概要

評価対象となった事務・事業について、その概要及び現在の制度状況(事業類型、指定等の形態、法人形態)について整理するとともに、事務・事業所管部局における自己評価結果についてとりまとめを実施

2. 評価の結果

3. 過去の指摘等 を踏まえた検証

国会、事業仕分け等、過去に外部からの指摘を受けたものについて、その内容を整理し、対応状況について検証

4. 事務・事業の 見直し状況

平成17年度以降に事務・事業の見直し等を実施しているものについて、その内容を整理し、自主的な事務・事業の見直しが定期的に行われているかどうか検証

第4章 今後に向けた課題の整理

上記評価結果を総括した上で、横断的視点から今後引き続き取り組むべき課題についてまとめを実施

第1章 評価の目的、観点等 ①

指定等法人とは

法令等に基づき国の指定、認定、登録等を受けて、法令等で定められた特定の事務・事業を実施する法人（独立行政法人、特殊法人、認可法人、共済組合、特別の法律により設立される法人及び「公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画」（平成14年3月29日閣議決定）において事務・事業の改革の対象となった法人を除く。）

実施根拠

今後の行政改革の方針（平成16年12月24日閣議決定）

官民の役割分担、規制改革及び国の関与等の透明化・合理化の観点から、平成18年度末までに、指定等法人について、所要の見直しを行う。

- ・ 事務・事業の内容や指定、認定、登録等の形態を精査、分類し、国の関与等の透明化・合理化のための基準を策定し、厳格な見直しを行う。
- ・ 今後、国以外の特定の法人に法令等で定められた国の事務・事業を実施させざるを得ない場合には、原則として、法律にその根拠を明示すること、指定制ではなく登録制とすること等とし、規制の新設審査の一環として厳しく審査する際の基準を策定する。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人に係る規制の新設審査及び国の関与等の透明化・合理化のための基準（平成18年8月15日閣議決定）

<事務・事業の定期的検証>

- ・ 事務・事業（地方公共団体の事務を除く）について、少なくとも3～5年ごとに政策評価を行い、当該事務・事業の必要性について定期的な検証を行うとともに、その結果をインターネットで公開する。
- ・ **初回の政策評価は平成23年度末までに実施する。**

3

第1章 評価の目的、観点等 ②

政策評価

- ・ 行政評価法（平成13年法律第86号）及び同法に規定された各府省が定める基本計画（国土交通省政策評価基本計画）に基づき政策評価を行う。
- ・ 国土交通省政策評価基本計画に掲げられている政策アセスメント、政策チェックアップ、政策レビューの3つの方式のうち、政策レビューの方式により行う。

<参考>

政策アセスメント（事業評価方式）・・・新規施策の導入に際して、必要性、有効性、効率性等について評価する
政策チェックアップ（実績評価方式）・・・国土交通省の主要な施策目標ごとの業績指標を設定し、目標の達成度を評価する
政策レビュー（総合評価方式）・・・国民の関心が高い政策等について、掘り下げた分析・評価を行う

評価の視点

- ・ それぞれの事務・事業の政策評価については、各事務・事業所管課において事務・事業の概要、目的、必要性、有効性等の観点から、改めて事務・事業の必要性等について検証を行うこととし、当省所管の法令の改正、公益法人の監督等の取りまとめ業務を行う大臣官房において、評価の結果を取りまとめる。

4

第2章 事務・事業所管部局における自己評価

自己評価

- 事務・事業ごとに、所管部局において、①事務・事業の必要性、②事務・事業の妥当性、③指定等を行う妥当性、④指定等の基準の妥当性、⑤実施主体としての指定等法人の適格性、⑥事務・事業の有効性の観点から自己評価を実施

<所管部局別・類型別の事務・事業数>

所管部局 \ 類 型	試験	講習研修	登録	交付表示	検査検定	助成	調査研究	促進啓発	指導助言	その他	合計	(重複排除) 合計
土地・建設産業局	1	2	1	1	0	4	2	0	2	0	13	7
都市局	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	4	1
住宅局	0	7	1	1	5	3	5	1	2	5	30	17
鉄道局	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1
自動車局	0	3	0	1	1	0	0	2	3	8	18	11
海事局	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	4	3
港湾局	0	0	0	0	1	1	1	0	1	2	4	3
航空局	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3	9	9
北海道局	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	3	1
観光庁	0	1	0	0	0	1	2	2	2	2	10	2
気象庁	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	4	1
合計	1	18	2	4	10	11	12	7	10	24	99	55

※合計の99事務・事業については類型間の重複有。複数の類型にまたがるものの重複を排除すると、計55事務・事業となる。

5

第3章 1. 評価対象の概要 ①

対象となる事務・事業と指定等法人

- 対象法人は、公益法人等の一部と自動車整備事業場・航空会社等の民間法人が中心。
- 政府全体で約220の事務・事業、約37,000の法人が対象。そのうち、国土交通省関係は55事務・事業、30,354法人。

- 試験(資格付与)** 1事務・事業、1法人
宅地建物取引主任者資格試験の実施
- 講習研修** 18事務・事業、368法人
タクシー業務適正化事業、民間気象業務の支援 等
- 登録** 2事務・事業、5法人
指定流通機構(不動産取引情報提供)に関する事務 等
- 交付表示** 4事務・事業、94法人
特定都市鉄道整備積立金制度、ナンバープレートの交付代行 等
- 検査検定** 10事務・事業、29,681法人
自動車の点検及び整備についての検査、建築確認・中間検査・完了検査事務 等
- 助成** 11事務・事業、21法人
民間都市開発推進機構が行う各業務、アイヌ文化の振興 等
- 調査研究** 12事務・事業、20法人
地域伝統芸能活用センターの行う事業、住宅瑕疵担保責任保険の引受け 等
- 促進啓発** 7事務・事業、54法人
地方貨物自動車運送適正化事業 等
- 指導助言** 10事務・事業、60法人
マンション管理等に関する指導助言 等
- その他** 24事務・事業、205法人
中部国際空港の設置及び管理 等

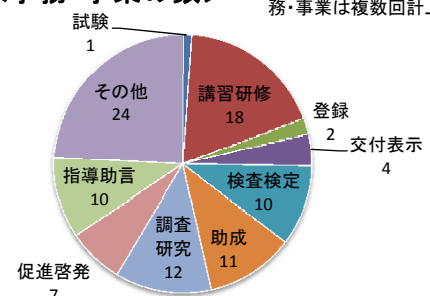
計55事務・事業、30,354法人

注) 事務・事業の重複は排除。法人については事務・事業間の重複有

<対象法人の種類と数> ※事務・事業間の重複有

法人の種類	法人数	備考
公益法人等	434	財団法人、社団法人等
社会福祉法人・医療法人	93	航空身体検査を行う医療機関等
学校法人等(公立学校含む)	250	自動車整備士の養成機関等
株式会社・有限会社	29,605	指定自動車整備事業場、航空会社等
その他	127	弁護士会、NPO法人、外国企業等

<対象事務・事業の数> ※複数の類型に該当する事務・事業は複数回計上



6

第3章 1. 評価対象の概要 ②

現在の制度状況

対象事務・事業

55事務・事業

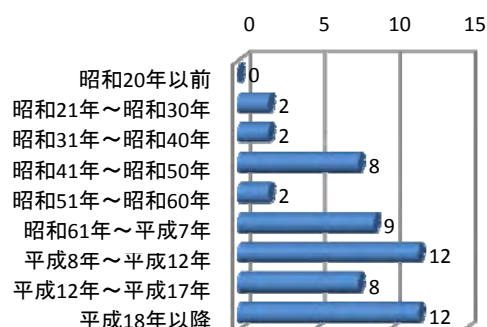
現在の制度状況

- 評価対象の事務・事業は55事務・事業のうち、指定制により行われているものが42事務・事業、登録制により行われているものが9事務・事業、その他（認定・承認等）が4事務・事業となっている。
- また、55事務・事業のうち、事務・事業を実施する法人を公益法人等に限ることとしているものが20事務・事業、全国で一つの法人に限ることとしているものが6事務・事業あり、その他地域要件や構成員要件により対象法人が限られるものが4事務・事業ある。
- 55事務・事業のうち、平成8年から平成17年までの間に20事務・事業が創設されていた。また、「指定等基準」の閣議決定が策定された平成18年以降も新たに12の事務・事業が創設されていた。

指定等の形態	事務・事業数
指定	42
登録	9
その他（認定・承認等）	4

法人の種類	法人数
公益法人等に限ることとしているもの	20
全国で一つの法人としているもの	6
その他地域要件や構成員要件により対象法人が限られるもの	4

指定等制度の創設時期と事務・事業数



7

第3章 2. 評価の結果 ①

評価結果の概要（全体のまとめ）

<事務・事業の必要性、妥当性>

- 55事務・事業のうち廃止・終了を予定している3事務・事業※を除く52事務・事業については、いずれも必要性・妥当性の観点から適切であると評価された。

※ 「特定都市鉄道整備積立金制度」、「監理技術者資格者証交付事業」、「登録住宅に係る家賃債務保証」の3事務・事業

<指定等を行う妥当性>

- 評価対象とした55の事務・事業については、以下のようなものに該当することから、国での直接実施や市場原理によらず、指定等により一定の国の関与の下で実施しているとのことであった。
 - 行政の簡素合理化の観点から民間活力の活用が効果的であるもの
 - 統一的、安定的な事務・事業の実施が求められるもの
 - 消費者保護や国民生活の安全性確保等の観点から公益性や公正性、中立性が求められるもの

<指定等の基準の妥当性>

- 事務・事業を実施するのに十分な組織体制や設備、技術的能力等を備えていることや経理的・財産的基礎を有していること等を要件とし、適格な法人の指定が図られているとしたものがほとんどであった。
- 多くの事務・事業については、法人の指定後も実地検査等による適格性の確認や業務に関して監督上必要な命令が可能となるような制度設計としている。

8

第3章 2. 評価の結果 ②

評価結果の概要(全体のまとめ)

<事務・事業の有効性>

- 政策評価の対象とした事務・事業については、以下のような点から、政策目的・目標を達成する上で効果的であると評価されている。
 - **社会的ニーズの増加への対応**
例：航空従事者指定養成施設制度、マンション管理等に関する講習研修等
 - **消費者の保護や国民の安全性確保**
例：旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務、自動車の点検及び整備についての検査、航空機及びその装備品の整備等を行う事業場の認定制度、指定紛争処理機関による紛争のあっせん・調停・仲裁
 - **国民・利用者の利便性の向上**
例：中部国際空港の設置及び管理等、自動車登録情報の電子的提供業務
 - **産業の振興や雇用機会の拡大、業者の資質向上**
例：宅地建物取引業保証協会、船員雇用促進等事業
 - **社会的問題の解決、改善**
例：特定都市鉄道整備積立金制度、民間都市開発推進機構が行う各業務、旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理

9

第3章 3. 過去の指摘等を踏まえた検証

過去の指摘等を踏まえた検証

過去の外部からの指摘等についての整理

- 指定等法人が行う事務・事業の検証を行うに当たり、過去に国会での議論や事業仕分け等において、第三者から指摘等を受けた事項について整理を行った。
- その結果、55事務・事業のうち9事務・事業、12件が該当した。その内訳は、国会等の場において指摘を受けたものが2件、事業仕分け・行政事業レビュー等において指摘を受けたものが7件、その他総務省行政評価局からの指摘が1件、過去の閣議決定において示されたものが2件あった。

過去に外部からの指摘等 がなされたもの	件数
国会等での指摘	2
事業仕分け・行政事業レビュー	7
総務省行政評価局からの指摘	1
閣議決定	2

指摘等を受けた対応状況

- 指摘を受けた内容に対しては、それぞれ指導監督の強化・徹底や関係法令等の改正を行う等の対応を行っている。
- このうち、以下の例では、事務・事業の廃止や指定等基準の改正を実施する予定である。

「監理技術者資格者証交付事業」

- 当該事務・事業を廃止する方向で検討中

「事業用自動車運転者に対する適性診断(貨物)」

「事業用自動車運転者に対する適性診断(旅客)」

- 民間参入をより促進するための認定基準を合理化する等の省令改正を実施予定

10

第3章 3. 過去の指摘等を踏まえた検証

過去の指摘等を踏まえた検証

過去の外部からの指摘と対応状況

類型	事務・事業名	指摘の種類	指摘の内容	指摘を踏まえた対応状況
講習研修	自動車整備士の養成	その他(行政評価局)	・業務運営の適正化、指定基準の遵守の徹底等	・養成施設に対し、説明会を通じた適正運営の徹底等を実施
交付表示	監理技術者資格者証交付事業	国会等、事業仕分け	・監理技術者資格者証の交付事業は廃止すべき	・監理技術者資格者証の交付については廃止する方針
検査検定	自動車の点検及び整備についての検査	その他(閣議決定)	・指定整備工場の指定要件の緩和等による大幅な民間移管の検討、実施	・業界に対し周知及び働きかけを実施、さらなる大幅な民間移管について検討中
検査検定	建築確認、中間検査、完了検査	国会等	・構造計算書偽装事件において、指定確認検査機関の審査が不十分であった	・欠格条項の追加、確認検査員等の必要数の増加、損害賠償能力等指定基準の厳格化を実施
助成他	民間都市開発推進機構の行う業務	事業仕分け	・基金の国庫返納等	・国庫返納については対応済
助成他	民間都市開発推進機構の行う業務	事業仕分け	・港湾民間拠点施設整備事業(住民参加型まちづくりファンド支援業務)の廃止	・港湾民間拠点施設整備事業については廃止
助成	船舶等振興業務	その他(閣議決定)、事業仕分け	・事業評価の実施、外部監査の強化等 ・主催団体への天下り廃止、天下り団体への助成の制限等	・業務規定を改正し事業評価制度を導入、助成事業の監査プロセスを新たに外部監査の対象に位置づけ ・平成23年4月以降国家公務員出身者はなし
助成他	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	行政事業レビュー	・競争性・透明性の高い発注先の選定方式の導入	・入札契約の公平性・透明性の向上とコスト縮減に努めているところ
その他	事業用自動車運転者に対する適性診断(貨物)	事業仕分け	・民間への移行を進める(早急に施策を具体化)	・民間参入の促進について自動車運送事業者団体に対し通知 ・民間事業者がより参入しやすくなるための省令改正等を実施予定
その他	事業用自動車運転者に対する適性診断(旅客)	事業仕分け	・民間への移行を進める(早急に施策を具体化)	・民間参入の促進について自動車運送事業者団体に対し通知 ・民間事業者がより参入しやすくなるための省令改正等を実施予定

11

第3章 4. 事務・事業の見直し状況

事務・事業の見直し状況

- ・55事務・事業のうち**27事務・事業**については、平成17年度以降に当該事務・事業の見直しを実施しており、**事務・事業の廃止が3件**(一部廃止を含めると4件)、**法人形態の見直しが4件**、**外部から見た事務手続きの見直しが6件**、**内部から見た事務・事業の見直しが18件**となっている。

事務・事業の見直し状況	事務・事業数
A. 事務・事業の廃止	3 (4)
B. 法人形態の見直し、民間移管、指定等の解除等	4
C. 外部(利用者、国民)から見た事務の簡素化・手続きの見直し等	6
D. 内部(事務・事業実施主体)から見た事務の簡素化、効率化、厳格化等	18

※色つきの事務・事業については、過去に外部からの指摘を受け、見直しを行っているものである。

<A. 事務・事業の廃止>

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
交付表示他	特定都市鉄道整備積立金制度	●特定都市鉄道整備積立金制度の終了(最長で平成28年度まで)
交付表示	監理技術者資格者証交付事業	●監理技術者資格者証交付事業の廃止(検討中)
助成他	登録住宅に係る家賃債務保証	●高齢者居住支援センターの指定制度の廃止(平成23年10月廃止)
(助成他)	(民間都市開発推進機構が行う各業務)	(●費用支援債務保証その他業務の一部廃止(平成22年度末廃止))

<B. 法人形態の見直し、民間移管、指定等の解除等>

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
助成	船舶等振興業務	●モーターボート競走法(昭和26年法律第242号)の改正(平成19年改正)による指定等法人制度の導入
その他	関西国際空港特定事業に係る空港用地造成等	●関空・伊丹経営統合法の施行に伴う新会社への移行(予定)
その他	旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理	●外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律(昭和56年法律第28号)の改正(平成18年改正)による法人形態の見直し(公益法人から株式会社への変更) ●特定外貿埠頭の管理運営に関する法律(昭和56年法律第28号)の改正(平成23年改正)による法人要件の見直し(民間出資割合の要件の緩和)
その他	競走実施業務	●モーターボート競走法(昭和26年法律第242号)の改正(平成19年改正)による指定等法人制度の導入

12

第3章 4. 事務・事業の見直し状況

事務・事業の見直し状況

<C. 外部(利用者、国民)から見た事務の簡素化・手続きの見直し等>

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
講習研修他	タクシー業務適正化事業	●タクシー業務適正化特別措置法(昭和45年法律第75号)の一部改正(平成19年改正)による対象地域の限定化
講習研修他	民間気象業務の支援	●バックアップシステムの整備による配信機能の強化(平成21年8月) ●気象情報の提供に係る負担金の改訂等(平成23年9月他)
講習研修他	旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務	●弁済業務規約の見直し(官報公告手続きの見直し)(日本旅行業協会(平成20年6月)、全国旅行業協会(平成20年9月)) ●総合旅行業務取扱管理者研修規則の見直し(受講資格及び研修科目の一部免除の見直し)(日本旅行業協会(平成22年4月))
登録他	指定流通機構に関する事務	●不動産取引情報提供のための全国データベースの構築(平成21年4月)
調査研究他	住宅瑕疵担保責任保険の引受け等	●事務効率化の度合いや過去の保険金の請求実績等に応じた保険料の見直し
その他	自賠償保険・共済からの保険金・共済金等の支払いに係る紛争の調停業務	●申請書様式の改訂等による申請手続きの明確化

<D. 内部(事務・事業実施主体)から見た事務の簡素化、効率化、厳格化等>

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
試験(資格付与)	宅地建物取引主任者資格試験の実施	●試験事務規程変更の認可 ・試験委員会の設置、試験事務の運営に関する事項等の明確化(平成19年1月) ・試験の公告・周知を官報掲載に変更(平成21年2月)
講習研修他	民間気象業務の支援	●配信システムに関わる保守要領、訓練要領の策定(平成23年7月)
講習研修	自動車整備士の養成	●自動車整備士養成施設の指定等の基準について(依命通達)の改正(平成22年3月)による指定基準の見直し、検査高度化への対応
交付表示	ナンバープレートの交付代行	●指定基準の明確化(指定を一に限るものではないことを通知)(平成18年3月)
検査検定	自動車の点検及び整備についての検査	●「自動車分解整備事業の認証及び指定自動車整備事業の指定に係る取扱い及び指導の要領について(依命通達)」の改正(平成19年7月)による指定要件の緩和

13

第3章 4. 事務・事業の見直し状況

事務・事業の見直し状況

<D. 内部(事務・事業実施主体)から見た事務の簡素化、効率化、厳格化等> (つづき)

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
検査検定	建築確認、中間検査、完了検査事務	●構造計算書偽装事件を受けた指定確認検査機関の業務の適正化(建築基準法(昭和25年法律第201号)の改正(平成18年改正)) ●確認検査業務規程認可基準の改正による書類管理の適正化(時期未定)
検査検定	型式適合認定、型式部材等製造者認証等の事務	●立入検査の実施及び改善措置の指導(平成22年度)
検査検定	構造方法等の認定に係る性能評価事務(指定性能評価機関)	●性能評価業務規程の改訂による適確かつ迅速な性能評価の推進(平成23年8月) ●立入検査の実施及び改善措置の指導(平成22年度)
検査検定	構造方法等の認定に係る性能評価事務(承認性能評価機関)	●性能評価業務規程の改訂による適確かつ迅速な性能評価の推進(平成23年8月)
助成他	民間都市開発推進機構が行う各業務	●費用負担の見直し(基金の国庫返納及び事業の新規採択停止)(平成22年度末) ●資金融通の見直し(新規採択停止)(平成20年10月) ●土地取得管理譲渡(貸付金及び基金の国庫返納)(平成22年4月)
助成	船舶等振興業務	●業務規定の見直し(事業評価制度の導入、外部監査対象の拡大)(平成19年)
助成他	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	●アイヌ文化振興等施策推進会議における検証や行政事業レビューを踏まえた事務の改善
助成他	建築物の耐震診断及び耐震改修の実施を支援することを目的とする事務	●耐震改修支援センターの指定基準の詳細を定める告示の制定(指定基準の明確化)(平成21年2月)
調査研究他	住宅瑕疵担保責任保険の引受け等	●事務効率化の度合いや過去の保険金の請求実績等に応じた保険料の見直し
調査研究他	地域伝統芸能等を活用した行事の実施、支援、情報の収集及び提供等	●関連予算の削減(平成19～22年度)
その他	事業用自動車運転者に対する適性診断(貨物)	●民間参入促進のための申請手続等の明確化及び認定基準の簡素化(予定)
その他	事業用自動車運転者に対する適性診断(旅客)	●民間参入促進のための申請手続等の明確化及び認定基準の簡素化(予定)
その他	自賠償保険・共済からの保険金・共済金等の支払いに係る紛争の調停業務	●類似申請事案等の集中審査に努めるなどの紛争処理の効率化

※色つきの事務・事業については、過去に外部からの指摘を受け、見直しを行っているものである。

14

第4章 今後に向けた課題の整理 ①

- 今回、指定等法人が行う事務・事業の検証として、事務・事業ごとに、各事務・事業所管部局による自己評価を実施した。その結果、約半数の事務・事業について何らかの見直しを実施しており、いくつかの事務・事業については、廃止や終了を予定しているものも見られた。
- しかし、多くの事務・事業については、引き続き当該事務・事業を継続することが必要であり、指定等の形態により実施することが妥当と判断されている。
- 今後、事務・事業を継続して行くに当たり、引き続き取り組むべきと考える事項についてまとめる。

<競争環境の確保、民間参入の拡大について>

- 指定等の基準の妥当性については、多くが妥当と評価されているものの、結果として対象法人を限定することとなっているものが多い。
- 指定等法人が行う事務・事業については、国の政策に係る業務を代行するという観点から、公平性や公益性を求められるものが多いが、事務・事業の効率的実施や民間活力の活用、民間参入の拡大の観点から指定等の基準については定期的に見直しを行い、その妥当性を検証することが求められる。
- 対象法人を限定することとなっている事務・事業については、競争環境の確保の観点から、極力見直しを行うべきである。特に、法人を全国に一つに限ることとして事務・事業については、今後外部環境等の変化を、ながら見直しについて検討することが必要。また、地域事情の反映の観点から、地域に精通した法人が業務を実施することができるよう、地域ごとに法人指定を行うなどといった見直しも必要と考えられる。

15

第4章 今後に向けた課題の整理 ②

- 今回、指定等法人が行う事務・事業の検証として、事務・事業ごとに、各事務・事業所管部局による自己評価を実施した。その結果、約半数の事務・事業について何らかの見直しを実施しており、いくつかの事務・事業については、廃止や終了を予定しているものも見られた。
- しかし、多くの事務・事業については、引き続き当該事務・事業を継続することが必要であり、指定等の形態により実施することが妥当と判断されている。
- 今後、事務・事業を継続して行くに当たり、引き続き取り組むべきと考える事項についてまとめる。

<事務・事業の有効性の把握について>

- 事務・事業の有効性については、多くの事務・事業において効果的と評価されているものの、当該事務・事業の実施により達成される政策目的との関係が不明確であったり、事務・事業の実績等による定量的な数値目標の設定や効果の把握ができていなかったりする事務・事業も多い。
- 当該事務・事業の実施が政策目的・目標の達成にどの程度寄与するのかについては把握が難しい場合もあるが、効果的で効率的な事務・事業の実施のため、引き続き検討を続けていく必要がある。

<社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討について>

- 外部からの指摘等を受けた場合を除き、検討会の開催や意見収集の実施等により外部有識者や事業者、利用者等からの意見聴取を行ったり、政策の方向性について検討したりしている例はそれほど多くない。
- 事務・事業の効率的実施や利用者の利便性向上を図っていくためには、当該事務・事業が現在の社会的ニーズに合ったものとなっているかについて定期的に把握し、検証を行う必要がある。

16

（評価書の要旨）

テーマ名	指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化 —指定等法人が行う事務・事業の検証—	担当課 (担当課長名)	次ページのとおり
評価の目的、必要性	「国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人に係る規制の新設審査及び国の関与等の透明化・合理化のための基準」（平成 18 年 8 月 15 日閣議決定）に基づき、初回の政策評価は平成 23 年度末までに実施することとされていることから、指定等法人に対する国の関与について、行政の一層の透明性、効率性、厳格性を確保する観点から、指定・登録等に係る事務・事業の必要性の検証を行うものである。		
対象政策	指定等法人（法令等に基づき国の指定、認定、登録等を受けて、法令等で定められた特定の事務・事業を実施する法人（独立行政法人、特殊法人、認可法人、共済組合、特別の法律により設立される民間法人及び「公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画（平成 14 年 3 月 29 日閣議決定）において事務・事業の改革の対象となった法人を除く。））が行う事務・事業を対象とする。		
政策の目的	確実な事務・事業の実施の確保や民間のノウハウや知識を活用した効率的な実施の観点から、法令等において、事務・事業の実施方法や事務・事業実施主体の要件等を明記し、法人を指定・登録等して特定の事務・事業を実施するものである。		
評価の視点	指定等法人が実施する事務・事業の必要性について、国の関与の透明性、効率性、厳格性の確保等の観点から評価を行う。		
評価手法	指定等法人が実施する事務・事業を所管する部局が自己評価を行う。		
評価結果	評価の結果、約半数の事務・事業について何らかの見直しを実施しており、いくつかの事務・事業については、廃止や終了を予定しているものも見られた。 しかし、多くの事務・事業については、引き続き当該事務・事業を継続することが必要であり、指定等の形態により実施することが妥当と判断されている。		
政策への反映の方向	今後、事務・事業を継続していくに当たり、引き続き「競争環境の確保、民間参入の拡大」「事務・事業の有効性の把握」「社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討」について取り組む。また、事務・事業の必要性や有効性、指定等の妥当性等についても不断に検証し必要な見直しを引き続き図っていくこととする。		
第三者の知見活用	・ 個別の事務・事業において、施策の在り方の検討や見直しのための検討会を実施するなどの形で得た第三者の知見を活用。 ・ 評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。		
実施時期	平成 23 年度		

○ 取りまとめ

大臣官房総務課 課長

吉田 光市

○ 評価担当課

土地・建設産業局不動産課 課長

野村 正史

土地・建設産業局建設課 課長

谷脇 暁

都市局まちづくり推進課 課長

清瀬 和彦

住宅局安心居住推進課 課長

山口 敏彦

住宅局住宅生産課 課長

橋本 公博

住宅局住宅生産課住宅瑕疵担保対策室 室長

山田 哲也

住宅局建築指導課 課長

井上 勝徳

住宅局市街地建築課 課長

坂本 努

鉄道局都市鉄道課 課長

堀内 丈太郎

自動車局安全政策課 課長

三上 哲史

自動車局保障制度参事官室 参事官

後藤 浩平

自動車局自動車情報課 課長

土肥 豊

自動車局旅客課 課長

鈴木 昭久

自動車局貨物課 課長

川勝 敏弘

自動車局整備課 課長

島 雅之

海事局総務課 課長

蝦名 邦晴

海事局海事人材政策課 課長

河村 俊信

港湾局港湾経済課 課長

永松 健次

港湾局振興課 課長

田邊 俊郎

港湾局技術企画課技術監理室 室長

渡邊 和重

航空局航空ネットワーク部

航空ネットワーク企画課 課長

平垣内久隆

航空局航空ネットワーク部

航空ネットワーク企画課

近畿圏・中部圏空港政策室 参事官

岡西 康博

航空局安全部運航安全課 課長

高木 育男

航空局安全部運航安全課航空事業安全室 参事官

島村 淳

航空局安全部航空機安全課 課長

高野 滋

北海道局総務課アイヌ施策室 室長

松浦 明

観光庁観光産業課 課長

鶴田 浩久

観光庁観光地域振興部観光資源課 課長

新垣 慶太

気象庁総務部民間事業振興課 課長

城尾 泰彦

政策レビュー

「住宅・建築物の耐震化の促進」

住宅局

1. 評価の目的・必要性、対象施策

評価の目的

○耐震化に関する目標達成状況、普及状況、施策、ボトルネック及び技術開発等の現状を把握・分析し、さらなる耐震化の促進に向けて施策への反映の方向性を示す。

評価の必要性

- 大規模地震発生の切迫性が指摘され、ひとたび地震が発生すると被害は甚大なものになると想定。
- 建築物の耐震化は、災害直後の死者数と建築物の被害を減少させるとともに、その後の社会全体のコストを最小限に抑える根幹的な政策。
- 耐震化に係る目標(平成27年までに9割以上)の設定から5年(目標時期までの半分)が経過。
- 耐震化率の推計に必要な最新の統計調査である平成20年住宅・土地統計調査の確報集計結果が平成22年2月に公表。
- 目標達成に向け、現状の進捗状況を踏まえて施策を実施していくためには、最新のデータによる進捗状況の把握と課題の特定が必要。

評価の対象施策

○耐震性の不足する恐れのある旧耐震基準で建てられた昭和56年以前の住宅の耐震化の促進に関する施策

1

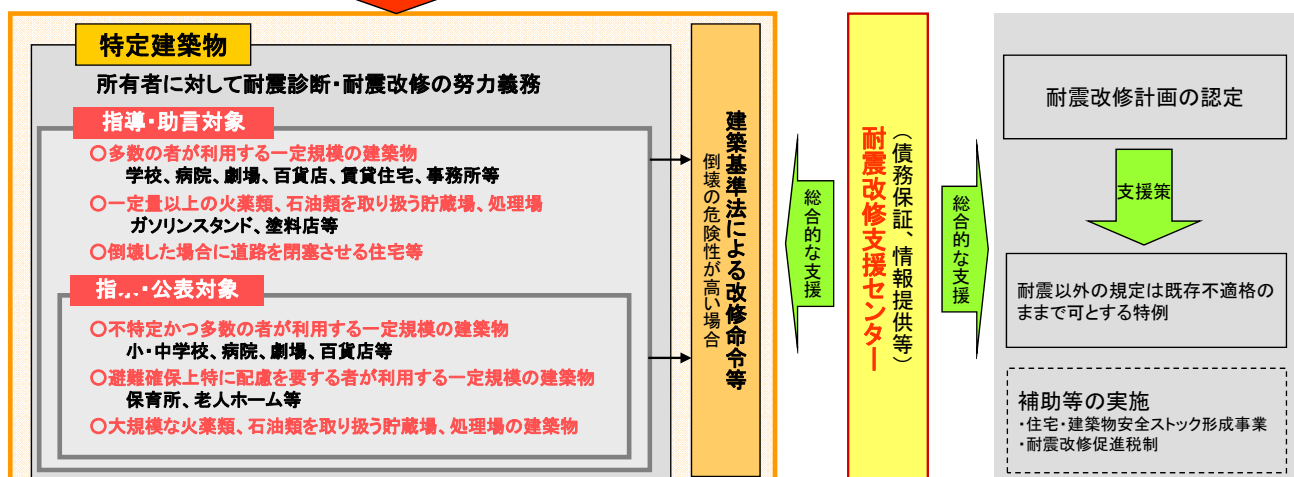
2. 対象施策（概要） 耐震改修促進法

国による基本方針の作成

- ・住宅、多数の者が利用する建築物の耐震化の目標(75%(H15)→少なくとも9割(H27))
- ・耐震化の促進を図るための施策の方針
- ・耐震診断、耐震改修の方法(指針)
- ・相談体制の整備等の啓発、知識の普及方針

地方公共団体による耐震改修促進計画の作成

- ・住宅、特定建築物の耐震改修等の目標
- ・目標達成のための具体的な施策
- ・公共建築物の耐震化の目標
- ・緊急輸送道路等の指定

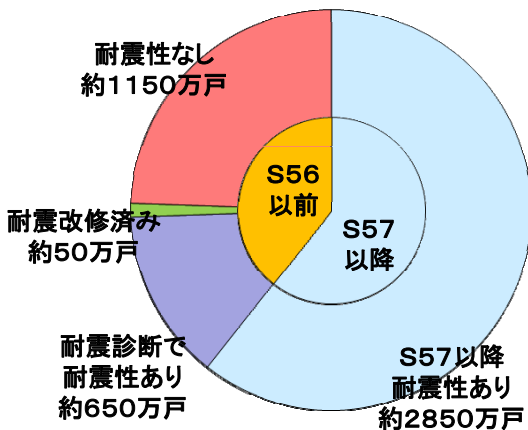


2

2. 対象施策（概要）

住宅の耐震化率の目標

住宅の耐震化の状況



総戸数 約4700万戸
耐震性あり 約3550万戸
耐震性なし 約1150万戸
※平成15年の推計値
耐震化率 約75%

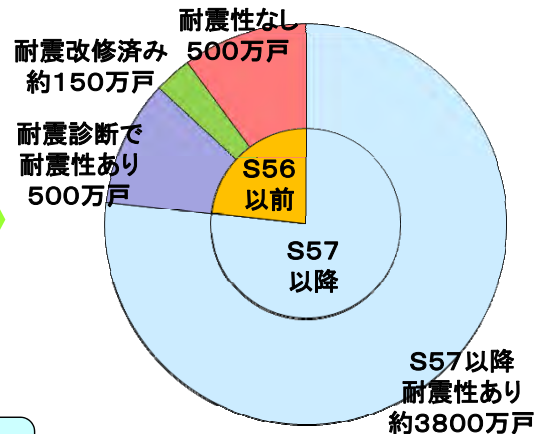
耐震化
の推進

従来より
50～100万戸増

建替約550万戸
改修約100万戸

従来の2～3倍
のペース

10年後の目標（平成27年）



総戸数 約4950万戸
耐震性あり 約4450万戸
耐震性なし 約500万戸
※平成27年の推計値

目標：耐震化率 9割

政策チェックアップ業績指標71

3

2. 対象施策（概要）

住宅・建築物の耐震改修促進に係る支援策

◇住宅・建築物安全ストック形成事業（抜粋）

※H22年度は社会資本整備総合交付金において実施。

住宅（共同住宅を含む）

- 耐震診断
 - ・民間実施：国と地方で2／3
 - ・地方公共団体実施：国1／2
- 耐震改修

建物の種類	交付率
緊急輸送道路沿道	国と地方で2／3
避難道路沿道	国と地方で1／3
その他	国と地方で23%

建築物

- 耐震診断
 - ・民間実施：国と地方で2／3
 - ・地方公共団体実施：国1／3（緊急輸送道路沿道の場合は1／2）
- 耐震改修

建物の種類	交付率
緊急輸送道路沿道	公共建築物：国1／3 民間建築物：国と地方で2／3
避難道路沿道	公共建築物：国1／6 民間建築物：国と地方で1／3
多数の者が利用する建築物 （3階建、1,000㎡以上の百貨店等）	公共建築物：国11.5% 民間建築物：国と地方で23%
地域防災計画に位置付けられた建築物	公共建築物：国1／3 民間建築物：国と地方で2／3

◇耐震改修促進税制

住宅

- 所得税（H25まで）
 - ・耐震改修に要した費用と当該工事に係る標準的な工事費用相当額のいずれか少ない金額の10%相当額（上限20万円）を所得税から控除
- 固定資産税（H27まで）
 - ・一定期間固定資産税額（120㎡相当部分まで）を1／2に減額

◇住宅金融支援機構による融資制度

個人向け

- 融資限度額：1,000万円
（住宅部分の工事費の80%が上限）
- 金利：償還期間10年以内1.69%、11年以上20年以内2.32%
（平成23年12月1日現在）

マンション管理組合向け

- 融資限度額：原則として150万円／戸
（共用部分の工事費の80%が上限）
- 金利：原則として償還期間10年以内 1.41%
（平成23年12月1日現在）

4

予算推移

○住宅・建築物の耐震改修等に係る予算

（単位：百万円）

関連する指標等	項目	19年度	20年度	21年度	22年度
業績指標71 多数の者が利用する一定の 建築物及び住宅の耐震化率	住宅・建築物安全 ストック形成事業	7,240	12,186	21,937	8,700

※注 その他耐震改修等に係る地方公共団体向け予算は、地域住宅交付金（H21以前）、社会資本整備総合交付金（H22以降）に計上。

（単位：百万円） 住宅・建築物安全ストック形成事業予算額推移
（H19～H22）



5

2. 対象施策（概要） 地方公共団体の事例

ローラー作戦

○行政担当者、町内会、建築士等が地区の対象住宅を戸別訪問し、耐震化の必要性を訴求するとともに耐震診断のPRをする取組み。

○愛知県、静岡県等のいくつかの市では、無料耐震診断とあわせて実施。

○ダイレクトメールの活用による効果アップや、住民参加の仕組みを取り入れるなどの工夫をしている地方公共団体もある。

＜愛知県＞各市におけるローラー作戦への取り組み状況

	H20年度		H21年度		H22年度	
	訪問戸数	申込戸数	訪問戸数	申込戸数	訪問戸数	申込戸数
豊田市	95	73	238	107	292	128
一宮市	509	210	285	143	968	253
田原市	605	346	74	26	668	44
知立市	152	27	126	41	45	6

耐震改修工法の紹介

○東京都では、木造住宅の耐震改修向けに、安価で信頼できる工法紹介のパンフレットを作成。

○大阪府では、工法の紹介に事例を交えたパンフレットを作成。改修工事に係る費用や改修による評点のアップをわかりやすく解説している。



＜大阪府＞耐震改修工事事例集より

6

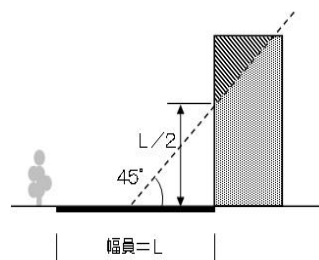
緊急輸送道路沿道建築物の耐震化

○東京都では、「東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例」を制定。（平成23年4月施行）

条例の概要

- 対象建築物**
- 特定緊急輸送道路の沿道にあるもの
 - 旧耐震基準（昭和56年5月以前）で建築されたもの
 - 道路幅員のおおむね1/2を超える高さのもの
- 対象者:** すべての条件を満たす建築物の所有者

- 主な義務**
- 耐震化状況の報告（義務）
 - 耐震診断の実施（義務）
 - 耐震改修等の実施（努力義務）
- （平成24年4月施行）
- * 耐震改修等：建替え・除却等を含む



- 義務不履行の場合 公表制度や過料・罰金
- 都民への情報提供 特定緊急輸送道路の主要な区間ごとの耐震化状況を公表

7

3. 第三者の知見の活用

第三者知見の活用

○社会資本整備審議会住宅宅地分科会において、住生活基本計画の見直しの審議の中で、住宅の耐震化について議論。

○第24回（平成22年7月5日）～第34回（平成23年2月24日）において、住生活基本計画の見直しについて審議。

○特に第30回（平成22年11月8日）では耐震化の促進について議論。



議論結果の施策への反映

○住生活基本計画（平成23年3月15日閣議決定）

第2 住生活の安定の確保及び向上の促進に関する目標並びにその達成のために必要な基本的な施策

目標1 安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築

① 住生活の安全を確保する住宅及び居住環境の整備

【指標】・新耐震基準（昭和56年基準）が求める耐震性を有する住宅ストックの比率
【79%（平成20年）→95%（平成32年）】

8

評価の視点

○住宅の耐震改修を中心に、建築物の耐震化促進のための施策について、以下の視点から評価を実施。

①耐震化に係る目標の達成状況

- 全国の耐震化率は、目標に対してどう進捗しているか
- 全国及び都道府県の耐震改修戸数、建替戸数は、目標に対してどう進捗しているか

②耐震化促進のための施策の効果

- 地方公共団体による耐震化促進のための施策が、耐震化の進捗・実績にどのように寄与しているか

③耐震化のボトルネック

- 耐震化の促進を阻む要因となっているボトルネックは何か

④耐震技術の開発及び普及の動向

- 開発・工法登録が行われている耐震工法について、開発において主眼を置かれている項目が何か、普及が進んでいるか

5. 評価手法

評価手法及び評価に用いる調査の概要

○評価の視点において挙げた項目について、次の手法により評価を実施。

目標と現状のギャップの把握

①耐震化に係る目標の達成状況

- 平成20年時点の全国の耐震化率、全国及び都道府県における耐震改修戸数、建替戸数を推計。
- 平成15年時点で耐震性が無い住宅において、目標達成のために全国で必要な耐震化戸数に対して達成した割合を算出し、全国の耐震化の進捗状況を検証。
- 平成15年時点で耐震性が無い住宅のうち、都道府県別に耐震化した戸数の割合を算出し、耐震化の状況を検証。

- 耐震化率
- 耐震改修戸数
- 建替戸数
(住宅・土地統計調査)

原因の分析・課題の特定

②耐震化促進のための施策の効果

- 地方公共団体における補助制度整備状況と、耐震化の進捗状況を整理し、施策の効果を検証。
- 地方公共団体における耐震化の必要性を普及啓発する施策や、業者・工法等に対する信頼性を確保するための施策について、実施状況と耐震化の進捗状況を整理し、施策の効果を検証。

- 補助制度整備割合
- 支援実績
- 普及啓発施策取組割合
- 業者登録・閲覧制度整備割合
(都道府県への調査)

③耐震化のボトルネック

- 世帯主へのアンケート等により、耐震改修を実施しない理由を把握し、耐震化のボトルネックを分析。

- 耐震化を実施しない理由
(アンケート調査)

④耐震技術の開発及び普及の動向

- 耐震技術の開発業者へのアンケート調査等により、工法に対するニーズ、開発において主眼を置かれている項目、安価な工法と普及状況について把握・分析し、工法の開発による耐震化促進の効果を検証する。

- 工法について重視したポイント
- 耐震工法の特徴
- 耐震工法の普及状況
(アンケート調査)

課題を解決するための施策を提示

評価結果の概要

①耐震化に係る目標の達成状況

○平成20年の全国の耐震化率は約79%であり、平成20年に達成すべき目標より約2%下回っている。

②耐震化促進のための施策の効果

○多くの地方公共団体において、相談窓口の設置や広報誌等による普及啓発に取り組んでいるものの、居住者に直接働きかける戸別訪問等に取り組んでいる地方公共団体は少ない。

③耐震化のボトルネック

○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。また、マンションにおける診断・改修に係る合意形成も課題。

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。一方で、工法に関しては、耐震性能や居住性に及ぼす影響等へのニーズが大きい。

⑤東日本大震災を踏まえた対応

○被害調査を行った建築物の中では、新耐震基準の建築物よりも旧耐震基準の建築物のほうが大規模な被害が多かった。

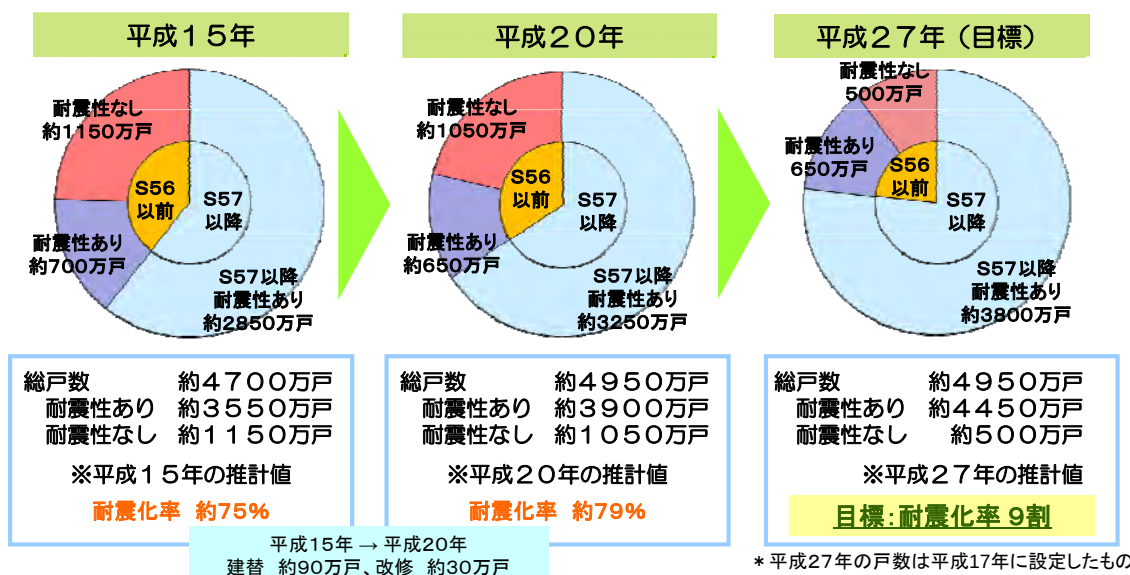
11

7. 評価結果 (1) 耐震化に係る目標の達成状況

住宅の耐震化の進捗状況(全国)

○平成20年の全国の耐震化率は、平成15年より4ポイント進捗しているものの、平成20年に達成すべき81.25%よりも約2ポイントマイナスの状況。

○目標達成には耐震性の無い住宅650万戸の耐震化(建替550万戸、改修約100万戸)が必要。平成20年までに、約18%にあたる約120万戸が耐震化(建替約90万戸(約16%)、改修約30万戸(約30%))という進捗状況。

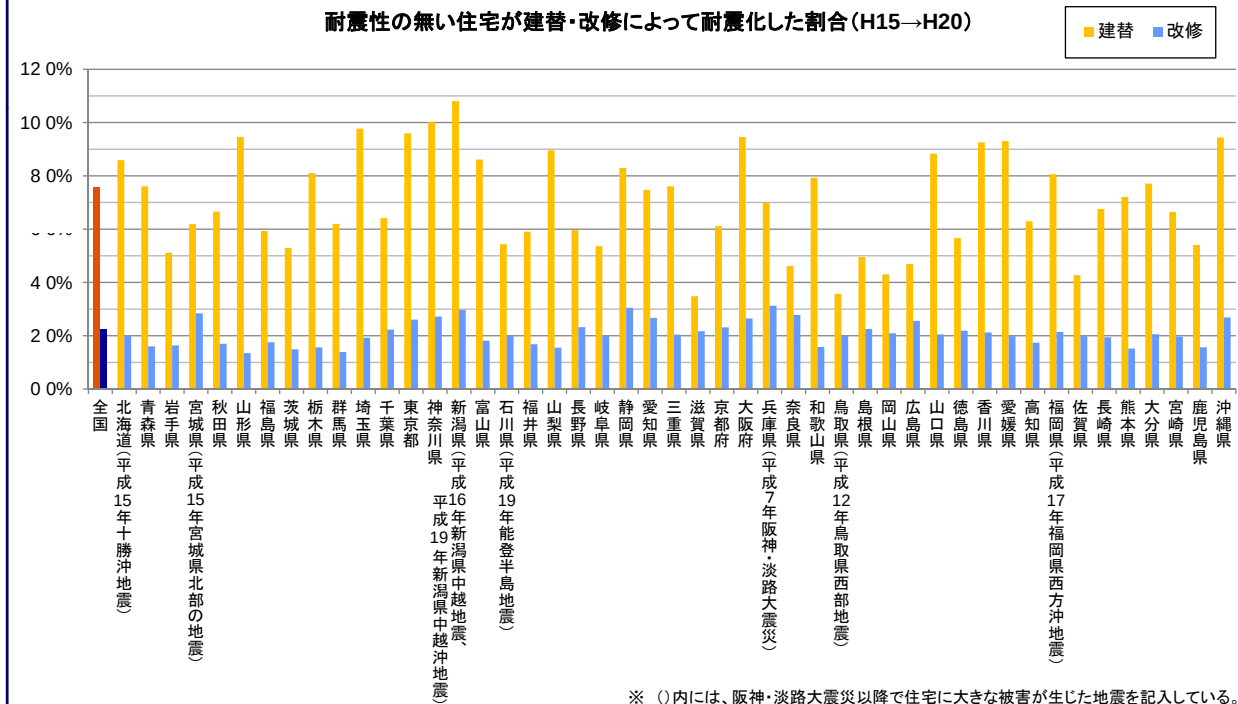


12

7. 評価結果 (1) 耐震化に係る目標の達成状況

住宅の耐震化の進捗状況(都道府県)

○大都市のある都道府県、地震により甚大な被害を受けた都道府県において耐震改修が進捗している傾向。

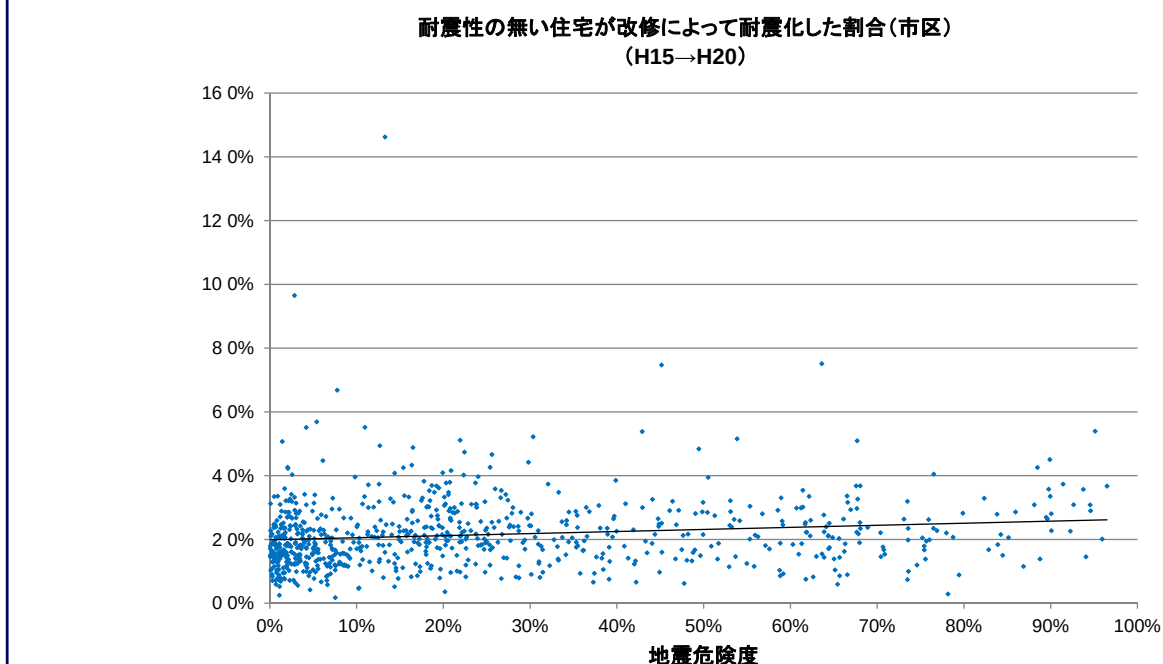


13

7. 評価結果 (1) 耐震化に係る目標の達成状況

地震危険度と住宅の耐震化の進捗状況

○地震危険度に応じて、耐震改修による耐震化の割合が高くなる傾向。

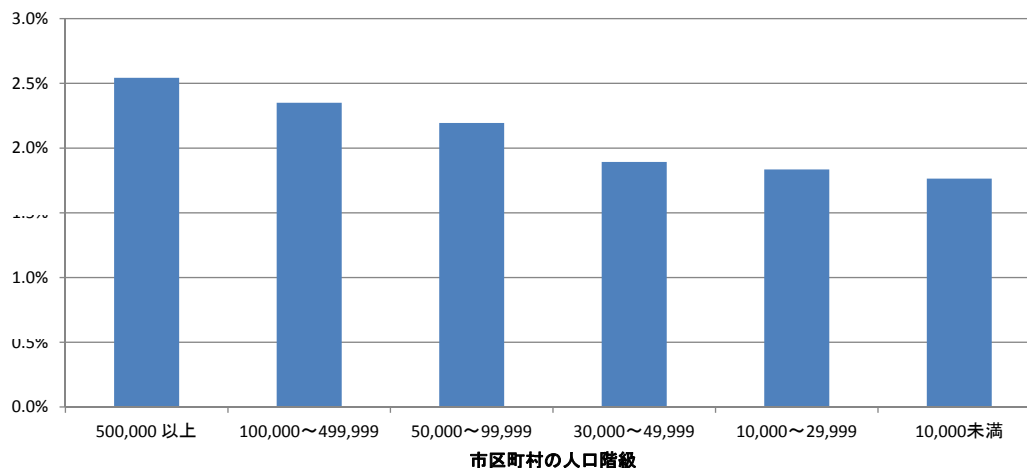


14

市区町村の人口規模と住宅の耐震化の進捗状況

○人口の多い市区町村ほど、耐震改修による耐震化の割合が高くなる傾向。

耐震性の無い住宅が改修によって耐震化した割合
(H15→H20)



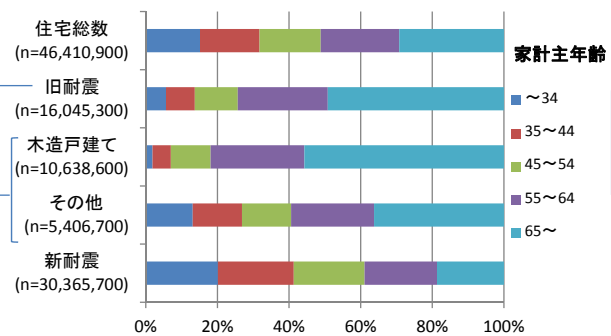
15

旧耐震基準の住宅に居住する世帯属性

○旧耐震基準の住宅に居住する世帯の半数は、家計を主に支える者の年齢が65歳以上であり、旧耐震基準の木造戸建て住宅でみると、その割合は更に高くなる。

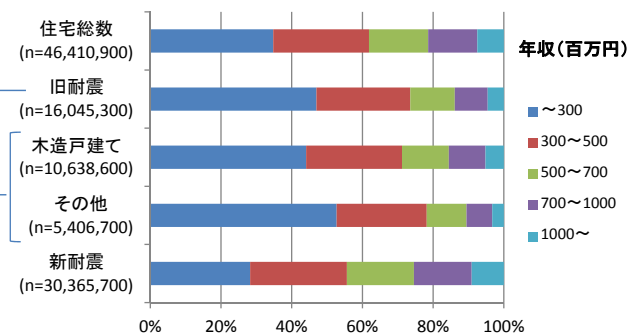
○旧耐震基準の住宅に居住する世帯の半数は、世帯の年間収入が300万円未満の世帯である。

家計を主に支える者の年齢の割合



※年齢不詳は除く。

世帯の年間収入の割合



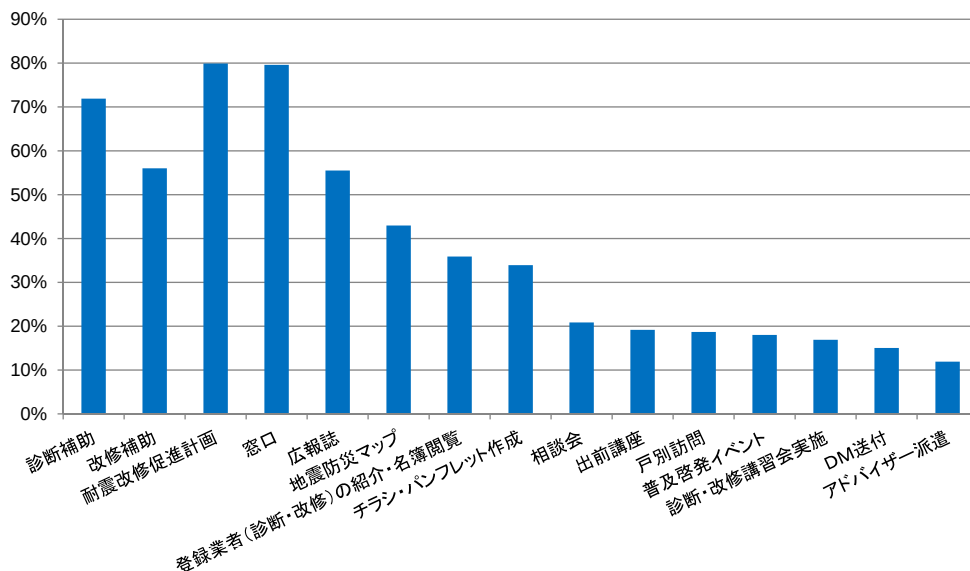
※年収不詳は除く。

16

耐震化促進のための施策の実施状況

○相談窓口設置、広報誌による普及啓発は多くの市区町村で実施。一方で、居住者に直接働きかける戸別訪問やDM送付などの取組みは少ない。

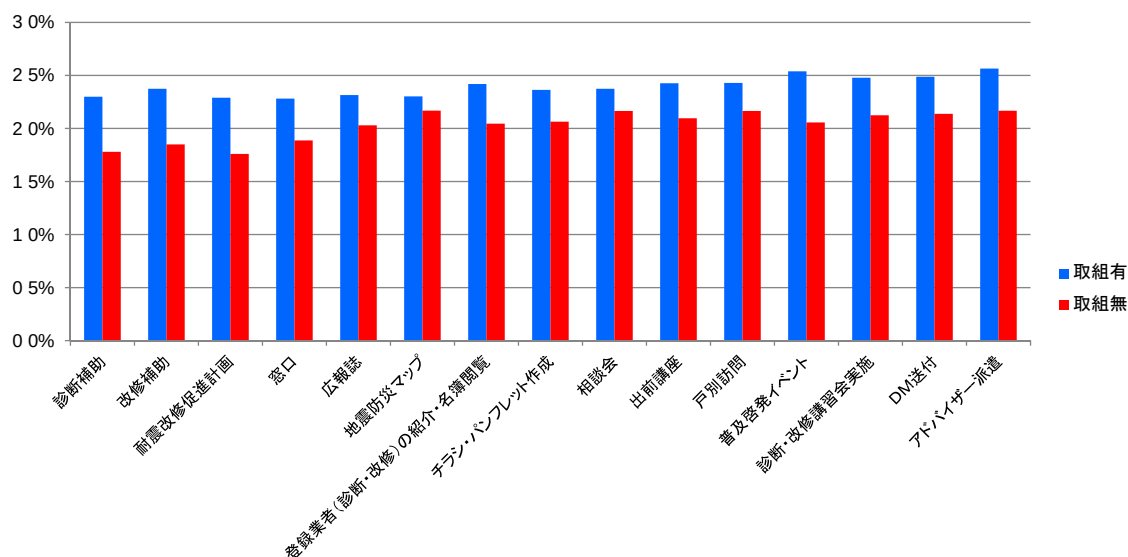
耐震化の促進に係る施策を実施している市区町村の割合



耐震化促進のための施策と耐震化の状況

○耐震化促進のための施策の取組みがある市区町村において、耐震改修による耐震化の割合が高くなる傾向。

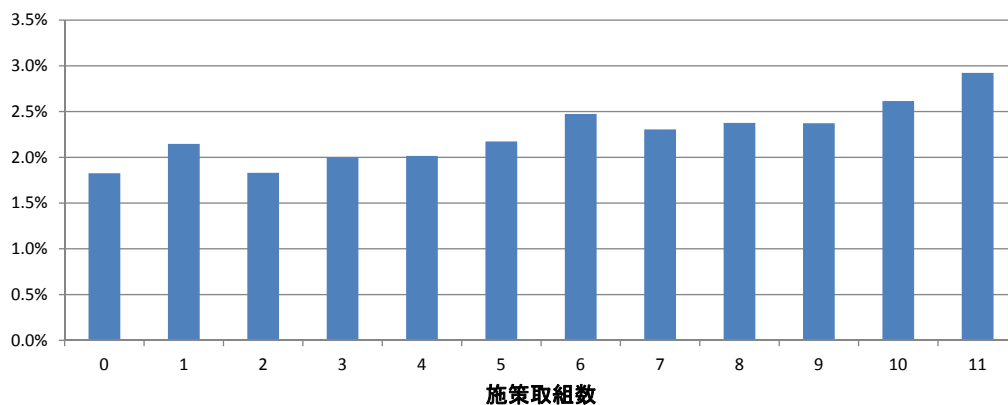
耐震性の無い住宅が改修によって耐震化した割合
(H15→H20)



耐震化促進のための施策と耐震化の状況

○耐震化促進のための施策について、取り組んでいる施策の種類が多い市区町村ほど、耐震改修による耐震化の割合が高くなる傾向。

耐震性の無い住宅が改修によって耐震化した割合
(H15→H20)

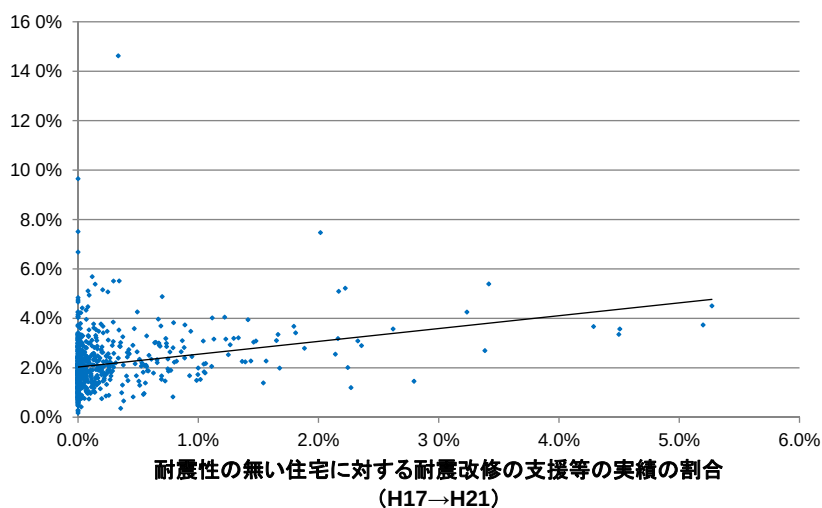


※施策の種類： 窓口、広報誌、登録業者（診断・改修）の紹介・名簿閲覧、チラシ・パンフレット作成、相談会、出前講座、戸別訪問、普及啓発イベント、診断・改修講習会実施、DM送付、アドバイザー派遣

耐震化促進のための施策と耐震化の状況

○耐震改修の支援等の実績に応じて、耐震改修による耐震化の割合は高くなる傾向。

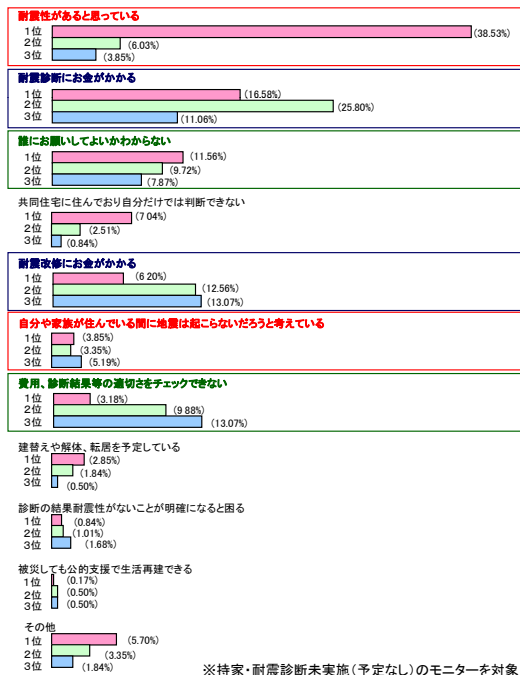
耐震性の無い住宅が改修によって耐震化した割合(市区)
(H15→H21)



耐震化のボトルネック

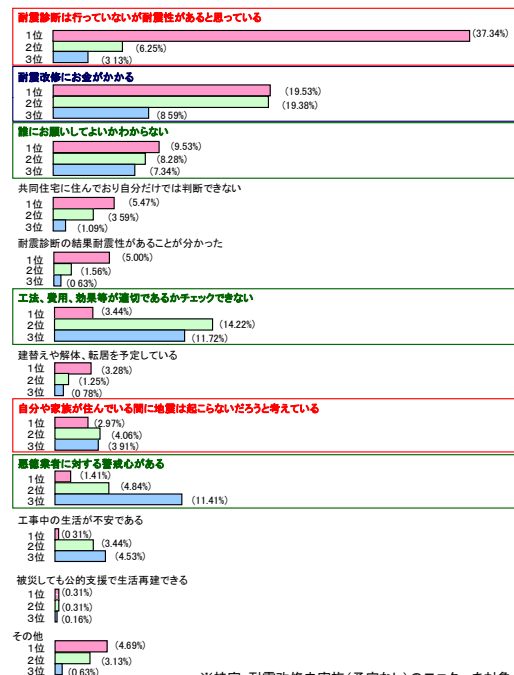
○国土交通行政モニターアンケートによると、耐震化のボトルネックは①耐震化の必要性に関する認識 ②耐震化コスト ③業者・工法等に対する信頼性 の3つ。

■耐震診断を実施しない理由



※持家・耐震診断未実施(予定なし)のモニターを対象 (n=597)

■耐震改修を実施しない理由



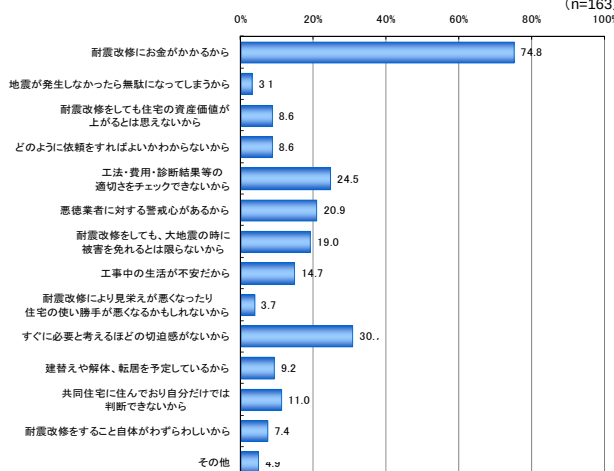
※持家・耐震改修未実施(予定なし)のモニターを対象 (n=640)

耐震化のボトルネック

○世帯主へのアンケートによると、耐震化の必要性を感じていても実施しない最大の理由はコストの問題。

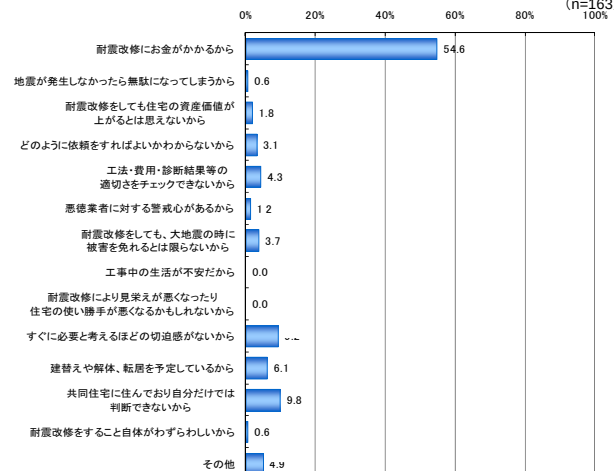
■耐震改修を実施(予定)していない理由(複数回答)

<昭和55年以前建築、耐震化の必要性を感じているが実施(予定)していない世帯主を対象> (n=163)



■耐震改修を実施(予定)していない最大な理由

<昭和55年以前建築、耐震化の必要性を感じているが実施(予定)していない世帯主を対象> (n=163)



○地方公共団体へのヒアリングによると、無料であっても診断を実施しない代表的な理由は以下のとおり。

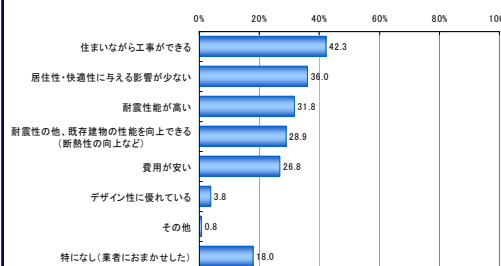
- ・コストや高齢等の理由により耐震改修を実施するつもりがない (→ コスト、必要性)
- ・コミュニティが形成されていない地区では訪問しても信頼されない (→ 信頼性)
- ・他人に家に入られたくない (→ 必要性、信頼性)

耐震技術の開発及び普及の動向

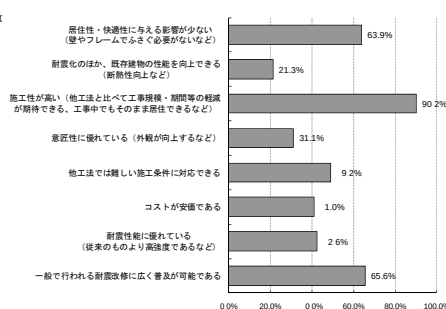
○世帯主への追加アンケートによると、工法に関しては安価であることよりも、耐震性能や住環境に及ぼす影響等へのニーズが大きい。

○開発事業者へのアンケートによると、開発されている工法も居住性や施工性重視のものが多く、安価な工法ほど普及しているわけではない。

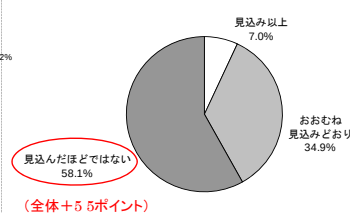
■耐震改修工事の工法について重視したポイント(複数回答)
＜昭和55年以前建築、耐震改修を実施した世帯主を対象＞ (n=239)



■耐震工法の特徴(複数回答)
＜防災技術評価を取得した耐震工法を対象＞ (n=61)



■工法の普及状況の開発当初の見込みとの比較
＜工法の特徴として「コストが安価である」が選択された耐震工法を対象＞ (n=43)



東日本大震災の被害調査結果と今後の対応

○調査対象

国土交通省国土技術政策総合研究所、(独)建築研究所によって被害調査を行った建築物は、平成23年8月4日現在で約300棟。その中で、大規模な被害があったと判断され、新耐震基準・旧耐震基準の別が判明している建築物は38棟。

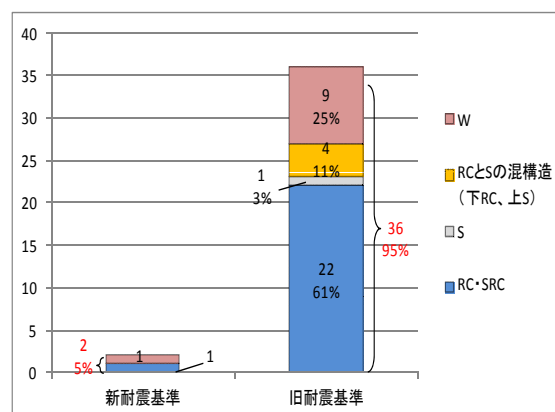
○集計結果

被害調査を行った建築物のうち、大規模な被害があったと判断された建築物の耐震基準の別は次の通り。被害調査を行った建築物の中では、新耐震基準の建築物よりも旧耐震基準の建築物のほうが大規模な被害が多かった。

○今後の対応

発生の切迫性が指摘されている東海・東南海・南海地震、または三連動地震など今後の大規模災害に備え、引き続き被害軽減に向け耐震化の促進が重要。

被害調査を行った建築物のうち、大規模な被害があった建築物
(耐震基準別、構造種別で分類)



主な課題

- 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水準を若干下回っている。
- 旧耐震住宅の多くを木造住宅が占め、その居住世帯の半数は家計を主に支える者の年齢が65歳以上。
- 耐震化の主な阻害要因は、以下の3つ。
 - ①耐震化の必要性に関する認識
 - 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。
 - ②耐震化コスト
 - 耐震化の必要性を感じていても耐震改修を実施しない最大の理由は、コストの問題である。
 - ③業者・工法等に対する信頼性
 - 耐震診断の実施やその決断に役立った情報として、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。

9. 政策への反映の方法

政策への反映の方向性

ボトルネック

取り組み

○耐震化の必要性に関する認識の向上

- 地震リスクに関する情報や耐震改修の具体的効果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。
- ・地震防災マップの作成・周知
- ・相談会、セミナー等の開催
- ・パンフレット、広報等
- ・戸別訪問

○耐震化コストの軽減

- 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。
- ・耐震化に係る支援（省エネ改修とのセット改修への支援）
- ・支援制度の周知

○業者・工法等に対する信頼性の向上

- 業者・工法等に対する信頼性を補完することが有効。
- ・工法登録・紹介
- ・業者登録・閲覧
- ・アドバイザー派遣

- 耐震改修への助成、地方公共団体における体制整備への助成の実施
- 地方公共団体等における耐震改修への補助制度の整備の要請
- 先進的な取組事例の情報を地方公共団体へ発信

(評価書の要旨)

テーマ名	住宅・建築物の耐震化の促進
担当課	住宅局建築指導課建築物防災対策室(室長 杉藤 崇)
評価の目的、必要性	・ 中央防災会議の被害想定では、発生の切迫性の高い東海、東南海・南海、首都直下等の大規模地震について、いずれも建築物の倒壊が、甚大な死傷者及び生活再建に困難を来す被災者を発生させるとともに、出火・火災延焼等による被害拡大の要因になるとされている。 ・ 建築物の耐震化は、災害直後の死傷者と建築物の被害を減少させるとともに、その後の社会全体のコストを最小限に抑える根幹的な政策であるが、平成 15 年時点で、住宅総数の 25%に相当する約 1,150 万戸の耐震化が不十分と推計。 ・ 耐震化に係る目標を平成 17 年に設定してから目標時期(平成 27 年)までの半分が経過。耐震化率の推計に必要な最新の統計調査である平成 20 年住宅・土地統計調査の確報集計の結果が、平成 22 年 2 月に公表。 ・ 目標達成に向け、現状の進捗状況を踏まえて施策を実施していくためには、最新のデータによる進捗状況の把握と課題の特定が必要であり、耐震化に関する目標達成状況、普及状況、施策、ボトルネック及び技術開発等の現状を把握・分析し、さらなる耐震化の促進に向けて施策への反映の方向性を示す必要がある。
対象政策	住宅・建築物の耐震化促進のための施策
政策の目的	・ 地震による建築物の倒壊等の被害から国民の生命、身体及び財産を保護するため、建築物の耐震改修の促進のための措置を講ずることにより建築物の地震に対する安全性の向上を図り、もって公共の福祉の確保に資する。
評価の視点	① 耐震化に係る目標の達成状況 ② 耐震化促進のための施策の効果 ③ 耐震化のボトルネック ④ 耐震技術の開発及び普及の動向
評価手法	・ 平成 20 年住宅・土地統計調査の集計結果をもとに、平成 20 年時点の耐震化を率推計し、全国及び都道府県における耐震化の状況を検証する。 ・ 地方公共団体へのアンケート等により、補助制度の整備状況、耐震化促進のための施策の取り組み状況を把握し、耐震化の状況を踏まえ、施策の効果を検証する。 ・ 国土交通行政モニターアンケート、持家世帯アンケート等により、耐震化のボトルネックを分析する。 ・ 耐震技術の開発業者アンケート等により、工法に対するニーズ、開発の主眼項目、安価な工法と普及状況について把握・分析し、工法の開発による耐震化促進の効果を検証する。

評価結果	① 耐震化に係る目標の達成状況 ・ 平成 20 年の全国の耐震化率は約 79%であり、平成 20 年に達成すべき目標より約 2%下回っている。 ・ 大都市や、地震により甚大な被害を受けた都道府県において耐震改修が進捗している。 ・ 旧耐震基準の住宅の多くを占める木造住宅の耐震化を重点的に促進する必要がある、その居住世帯の半数は家計を主に支える者の年齢が 65 歳以上である。 ① 建築物の耐震化促進のための施策の効果 ・ 耐震化に係る補助制度を整備している地方公共団体は増加しているものの、財政負担などを理由に半数近い地方公共団体において耐震改修に関する補助制度が整備されていない。 ・ 多くの地方公共団体において、相談窓口の設置や広報誌等による普及啓発に取り組んでいるものの、居住者に直接働きかける戸別訪問等に取り組んでいる地方公共団体は少ない。 ・ 耐震化に係る補助制度を整備している地方公共団体において、耐震改修による耐震化の割合は高く、普及啓発など耐震化促進のための様々な施策に取り組んでいるほど、その割合は高くなる。 ② 耐震化のボトルネック ・ 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。 ・ また、共同住宅における合意形成も課題。 ③ 耐震技術の開発及び普及等 ・ 安価で効率的な耐震改修工法の開発促進は、実際の負担額を支払い可能額に近づけるために有効。 ・ 耐震改修工法へのニーズとしては、安価であることより、耐震性能や居住性に与える影響等へのニーズが高く、開発の動向としても、居住性や施工性を重視する傾向がある。
政策への反映の方向	・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
第三者の知見活用	・ 社会資本整備審議会住宅地分科会において、住生活基本計画の見直しの審議の中で、住宅の耐震化について議論。
実施時期	・ 平成 20 年度～平成 23 年度

「港湾の大規模地震対策」 政策レビュー

平成23年12月9日
港湾局

①評価の目的、必要性

湾における大規模地震対策

港湾における大規模地震対策については、緊急物資の輸送・保管等の防災拠点機能、被災地域における物流拠点機能、津波災害に対する防護機能を確保する観点から、これまで様々な対策を講じてきたところである。この対策をさらに推進するため、平成17年3月に「地震に強い港湾のあり方」(交通政策審議会答申)を策定したが、答申から約5年が経過したことから、今後は我が国の投資余力が減少することなどを踏まえ、港湾の大規模地震対策について評価を行い、今後の施策の方向性に反映させる必要がある。

②評価対象施策

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

大規模地震発生時に緊急物資等の輸送機能の確保や地域経済機能を維持するため、耐震強化岸壁の整備、緊急物資の荷捌き・一時保管を行う緑地等オープンスペースの確保、臨港道路の橋梁・高架部の耐震強化を推進する。

②広域かつ甚大な被害への対応

広域かつ甚大な被害をもたらす大規模地震発生時に、緊急物資輸送の中継拠点や自衛隊等のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点を首都圏及び近畿圏に整備するとともに、国による緊急物資輸送活動の支援や応急復旧活動が円滑に実施できるよう、訓練等の実施等により運用体制を強化する。

③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

大規模地震発生時に我が国の産業や経済活動への影響を最小限に抑えるため、物流拠点として一定の輸送機能を確保できるよう、国際海上コンテナターミナル等の耐震化を推進する。

④大規模津波に対する防護

大規模地震発生に伴う沿岸域への津波の来襲に備えて、津波防波堤等(海岸保全施設)の整備や既存施設の耐震化により、背後地の産業活動および人命・財産に対する防護能力の向上を図る。また、津波ハザードマップの普及や避難訓練等の減災策の実施により、背後地住民の人命の防護を図る。

③第三者の知見の活用

検討会の実施

学識経験者や港湾管理者が参画する「港湾の大規模地震対策に関する政策レビュー検討会」を設置し、各委員から意見・助言を聴取した。

【委員（敬称略）】

○(委員長)中林 一樹	首都大学東京大学院都市環境科学専攻 教授
石黒 一彦	神戸大学大学院海事科学研究科 准教授
大釜 達夫	東京都港湾局計画調整担当部長
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科 准教授
牧 紀男	京都大学防災研究所 准教授

【開催状況】

第1回 平成22年10月15日(金)
第2回 平成23年 1月17日(月)

④評価の視点

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

- ・港湾における大規模地震対策施設(耐震強化岸壁、緑地等オープンスペース、臨港道路)が緊急物資の輸送・保管等の拠点として円滑に機能するか。
- ・全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。

②広域かつ甚大な被害への対応

- ・緊急物資輸送の中継拠点や自衛隊等のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点が、発災時に円滑に機能するよう適切な運用体制が構築されているか。
- ・首都圏、近畿圏以外の地域については配置する必要はないか。

③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

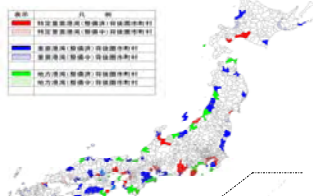
- ・大規模地震発生時に、国際海上コンテナターミナル等が物流拠点として円滑に機能するか。
- ・全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。

④大規模津波に対する防護

- ・今後想定される津波に対して、目標とされる防護水準は達成されているか。
- ・防護水準を超える超過外力に備えて、適切な減災策が実施されているか。

⑤-1 評価手法

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

評価の視点	評価項目	アウトカム
	アウトプット	
港湾における大規模地震対策施設（耐震強化岸壁、緑地等オープンスペース、臨港道路）が緊急物資の輸送・保管等の拠点として円滑に機能するか。	耐震強化岸壁の地域防災計画の位置付け状況	港湾による緊急物資供給可能人口のカバー率耐震強化岸壁の整備により、緊急物資が供給可能となる人口を求め、港湾背後10km圏の人口に対する比率をカバー率として、それを地図上に図示する
	緑地等オープンスペースの地域防災計画の位置付け状況	
	臨港道路の緊急輸送道路指定状況	
	業務継続計画(BCP)または防災業務計画等の策定状況	
	(港湾管理者等の)応急復旧に関する協定締結状況	
	(港湾管理者等の)応急復旧資機材確保状況	
	(港湾管理者と民間事業者との)訓練等の実施状況	
港湾における大規模地震対策施設の全国的観点からの施設量及び配置が適切か。また、目標設定が妥当であるかどうか。	耐震強化岸壁の整備率	 港湾による緊急物資供給可能地域図
	緑地等オープンスペースの確保率	
	臨港道路の橋梁・高架部の耐震化率	

②広域かつ甚大な被害への対応

評価の視点	評価項目	
	アウトプット	アウトカム
基幹的広域防災拠点が発災時に円滑に機能するよう適切な運用体制が構築されているか。	①基幹的広域防災拠点の整備進捗状況	基幹的広域防災拠点による緊急物資供給可能地域『首都直下地震応急対策活動要領』に基づく具体的な活動内容に係る計画』(中央防災会議幹事会)の被災都県への応援物資量をもとに、基幹的広域防災拠点の緊急物資供給可能地域を検証し、地図上に図示する。
	②発災時の国による管理・運用制度の構築	
	③業務継続計画(BCP)または防災業務計画等の策定状況	
	④民間事業者、国の関係機関等との訓練の実施状況	
首都圏、近畿圏以外は基幹的広域防災拠点を配置する必要はないか。	⑤広域的な災害対応の必要性	

⑤-2 評価手法

③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

評価の視点	評価項目	
	アウトプット	アウトカム
大規模地震発生時に、国際海上コンテナ等の円滑な輸送体制の構築ができていますか。	①物流事業者、船社等の港湾関係者との協働による業務継続計画(BCP)の策定状況	震災後における背後企業の必要貨物量のカバー率 震災後において背後企業が活動するために必要とする貨物量に対し、耐震強化岸壁等の整備により供給可能となる貨物量の比率を算出する。
大規模地震発生時に、基幹的な国際海上コンテナターミナル等が一定の幹線貨物輸送機能を確保するため必要な施設の確保を備えているか。	②耐震強化岸壁の整備状況	
	③コンテナクレーンの耐震/免震化率	
	④臨港道路の橋梁・高架部の耐震化率	

④大規模津波に対する防護

評価の視点	評価項目	
	アウトプット	アウトカム
今後想定される津波に対して、目標とされる防護水準は達成されているか。また、目標設定が妥当であるかどうか。	海岸堤防高さ充足率(%)	津波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 (H19d 約11万ha → H24d目標 約9万ha)
	海岸堤防耐震性充足率(%)	
防護水準をこえる超過外力に備えて、適切な減災策が実施されているか。	津波ハザードマップ作成率(%)	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 (H19d 約10,000ha → H24d目標 約8,000ha)
	津波防災訓練実施率(%)	

⑥評価結果の概要

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

- ・耐震強化岸壁の整備は進捗しているが、緑地等オープンスペースの確保、耐震強化岸壁に接続する臨港道路の緊急輸送道路への指定、緊急物資の輸送体制の構築が必要。

②広域かつ甚大な被害への対応

- ・首都圏、近畿圏において、基幹的広域防災拠点の整備がなされ、川崎港東扇島地区においては平成20年度に供用開始し、関係機関と訓練等を行っている。中部圏を始め、他の地域での基幹的広域防災拠点について検討が必要。

③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

- ・国際海上コンテナターミナルの耐震強化岸壁の整備は順調に進捗しているが、岸壁に設置されたコンテナクレーンの耐震/免震化や臨港道路の橋梁・高架部における耐震化が必要。

④大規模津波に対する防護

- ・想定津波高より高い海岸堤防等の割合は約6割に達している。また、海岸堤防の耐震化や津波ハザードマップの整備も進んでいるところ。

⑦評価結果(被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保)

- 耐震強化岸壁の整備は進捗しつつあるが、(全国整備率が55%→65%(H18d~21d))、目標値(平成22年度で概ね70%)には達していない。
- 耐震強化岸壁の背後に緑地等オープンスペースの必要面積が確保できていない港湾が約半分を占める。
- 整備済の耐震強化岸壁がある港湾管理者でも、建設業者等との応急復旧に係る協定が未締結(24%)、協定締結先との訓練が未実施(64%)等、緊急物資の輸送体制の構築が不十分な港湾管理者がいる。
- 地域防災計画において、耐震強化岸壁に接続する臨港道路については、整備済みの耐震強化岸壁の背後臨港道路のうち、半数以上(54%)は緊急輸送道路に未指定である。

図 耐震強化岸壁の整備状況

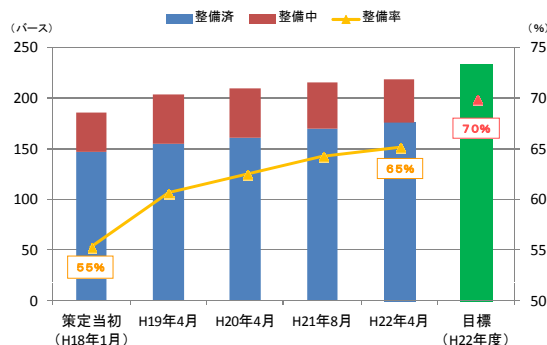


図 港湾管理者等の応急復旧に関する協定締結状況

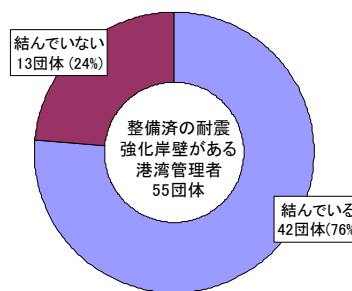
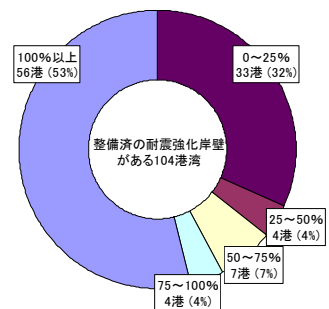


図 港湾における緑地等オープンスペースの確保率

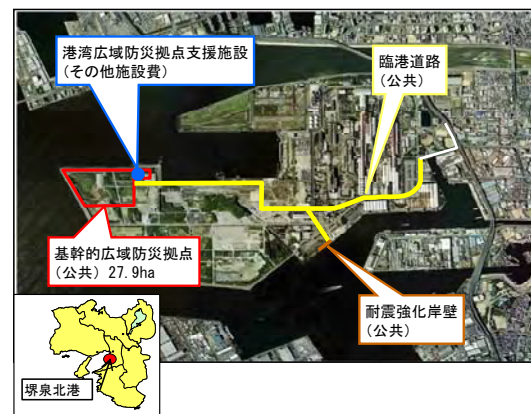


⑦評価結果(広域かつ甚大な被害への対応)

- 首都圏については川崎港東扇島地区において平成20年度に基幹的広域防災拠点の供用を開始し、民間事業者や国の関係機関と繰り返し訓練を行い、関係機関の役割や作業手順等基礎的な事項を確認してきた。今後も訓練の実施等により運用体制を強化する。
- 近畿圏については、堺泉北港において平成20年度に整備に着手し、平成23年度末の暫定供用開始を目標に整備を推進している。
- 中部圏については、東南海・南海地震等により広域かつ甚大な被害が発生する可能性があり、中央防災会議等において、基幹的広域防災拠点の必要性が指摘されている。

訓練日	参加人数/機関数	訓練概要
H20年8月5日	12名/2機関	非常参集、施設点検
H20年8月26日	約100名/7機関	緊急物資輸送活動に関係する国の機関等の非常参集
H20年11月5日	約140名/2機関	防災拠点の応急復旧
H21年3月17日	約100名/5機関	船舶による緊急物資搬入、防災拠点での荷捌き
H21年8月18日	約70名/7機関	ヘリコプターによる緊急物資輸送
H22年2月25日、26日	約150名/20機関	応急復旧から緊急物資輸送までの一連の流れを通じた総合防災訓練
H22年8月20日	約100名/6機関	海上及び陸上の障害物撤去、帰宅困難者の避難誘導
H23 1 19日	約100名/2機関	防災拠点の応急復旧

川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点での民間事業者、国の関係機関等との訓練実施状況



堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点

⑦評価結果(基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保)

- 港湾計画において耐震強化岸壁として定め、耐震化を進めることとしていた国際幹線物流を担う国際海上コンテナターミナル43バースのうち、耐震強化岸壁が整備されているものは17バースである(約40%)。
- 上記17バースのうち、岸壁に設置されたコンテナクレーンが耐震/免震化されているものは10バースである(整備済の耐震強化岸壁の約59%)。
- さらに上記10バースのうち、岸壁背後の臨港道路の橋梁・高架部における耐震化及び臨港道路における緊急輸送道路の指定が全て行われているものは3バースである(整備済みの耐震強化岸壁の約18%)。

図 国際海上コンテナターミナルにおける耐震強化岸壁の整備状況

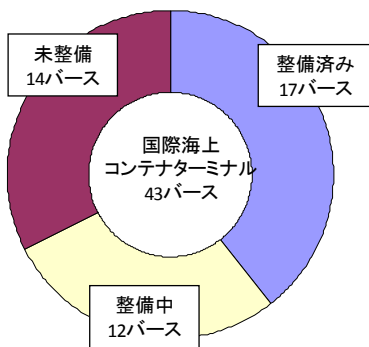


図 耐震強化岸壁上に耐震化されたコンテナクレーンのあるバース比率

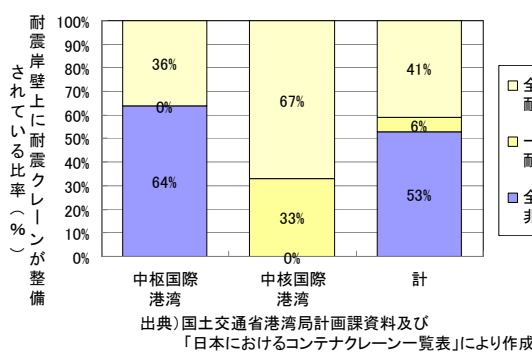
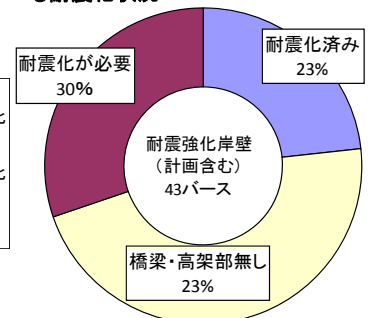


図 国際海上コンテナターミナルと背後地を結ぶ臨港道路の橋梁・高架部における耐震化状況



⑦評価結果(大規模津波に対する防護)

- 想定津波高より高い海岸堤防等の割合は約6割に達している。
- 海岸堤防の耐震化は、近年6年間で順調な進捗を見せている(33%→50%:施設延長ベース)。
- 津波ハザードマップの整備率は5割程度だが地震防災対策推進地域等の沿岸域である重要沿岸域においては87%の市町村において整備されている。
- 港湾内に立地する産業や港湾の物流機能に対して、津波が与える影響が甚大であり、堤外地におけるコンテナ等の漂流物対策やBCP(業務継続計画)の策定が重要である。

図 全国の海岸堤防高さ充足率の進捗状況

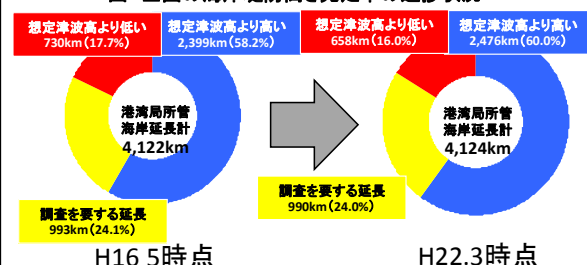


図 全国の海岸堤防耐震化率の進捗状況

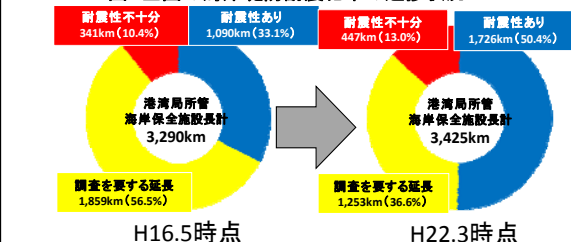


図 全国の津波ハザードマップ作成率の進捗状況

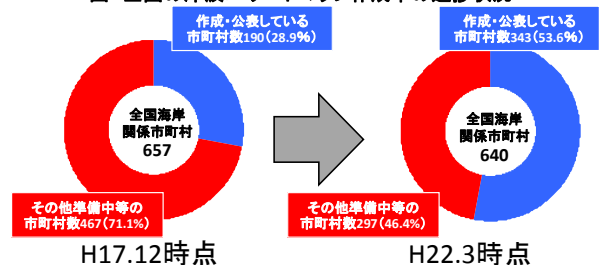
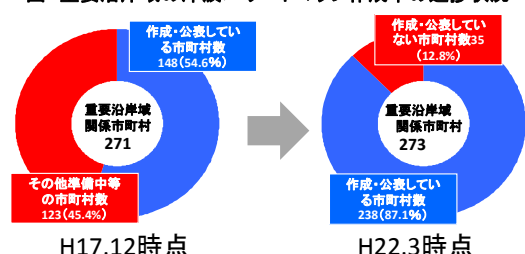


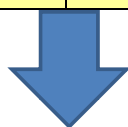
図 重要沿岸域の津波ハザードマップ作成率の進捗状況



⑧主な課題

評価対象施策

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保	②広域かつ甚大な被害への対応	③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保	④大規模津波に対する防護
-----------------------	----------------	---------------------	--------------



主な課題

● 建設事業者等との応急復旧等に係る協定が未締結、協定締結先との訓練が未実施の港湾管理者がいる。 ● 耐震強化岸壁の全国整備率は目標に達していない。 ● 耐震強化岸壁の背後に緑地等オープンスペースの必要面積の確保が必要。	● これまでの基幹的広域防災拠点における訓練では、緊急物資の取扱能力等定量的な検証ができていない。また、訓練に参加した機関が少なかった。 ● 首都圏、近畿圏以外の地域においても、広域かつ甚大な被害をもたらす大規模地震の発生が想定される地域がある。	● コンテナクレーンを供用しながら耐震・免震化することが困難なこと、港湾管理者等の財政上の制約等から耐震強化岸壁やコンテナクレーン等の耐震化・免震化が進捗しない。 ● 長距離フェリーターミナル、定期ROROターミナルの耐震化において幹線物流確保の観点を踏まえた整備目標を設定していない。このため、計画的に耐震化が進んでいない。	● 海岸堤防の耐震化等のハード対策と津波ハザードマップ等のソフト対策ともに順調に進んでいないところがあり、依然として全国でハード・ソフト両方の対策が必要な地域が存在している。
--	--	--	---

⑨政策への反映の方法

評価対象施策

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保	②広域かつ甚大な被害への対応	③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保	④大規模津波に対する防護
-----------------------	----------------	---------------------	--------------



東日本大震災を踏まえた検討

政策への反映の方法

● 国として、応急復旧等に係るガイドラインを策定し、協定の締結や訓練の実施を港湾管理者に働きかけていく。 ● 東日本大震災での耐震強化岸壁の効果を検証し、全国の配置計画を検討する。 ● 港湾管理者等と被災者のため、岸壁周辺の民間用地所有者等と防災時の利用協定を締結するよう港湾管理者に働きかけていく。	● 今後の訓練では、緊急物資の取扱能力等の定量的な検証を実施するとともに、より多くの機関の参加を得て、物資の供給可能範囲の広域化を図る。 ● 中部圏において、名古屋港周辺地域における基幹的広域防災拠点の整備の具体化を関係機関と協働で行っていく。	● 全国の国際海上コンテナターミナル・フェリーターミナル・ROROターミナルの耐震化に係る方針を定め、整備を計画的に進める。 ● 国際戦略港湾については、重点投資により早急に耐震強化岸壁等の整備を図る。 ● コンテナクレーンの耐震化を促進するための財政上の方策等を検討する。	● 地方整備局、地方自治体や民間団体などが参画する協議会において、施設の耐震性の向上、避難対策の強化、漂流物対策等のソフト・ハードを組み合わせた総合的な津波対策などの検討を行い、地震・津波対策基本方針を策定する。
--	---	---	--

(参考資料)

政策チェックアップの指標

①被災地への緊急物資等の円滑な輸送の確保

業績指標	初期値 (平成19年度)	平成22年度実績値	目標値 (目標年度平成24年度)
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	約2,550万人	約2,700万人

②広域かつ甚大な被害への対応

関連指標無し

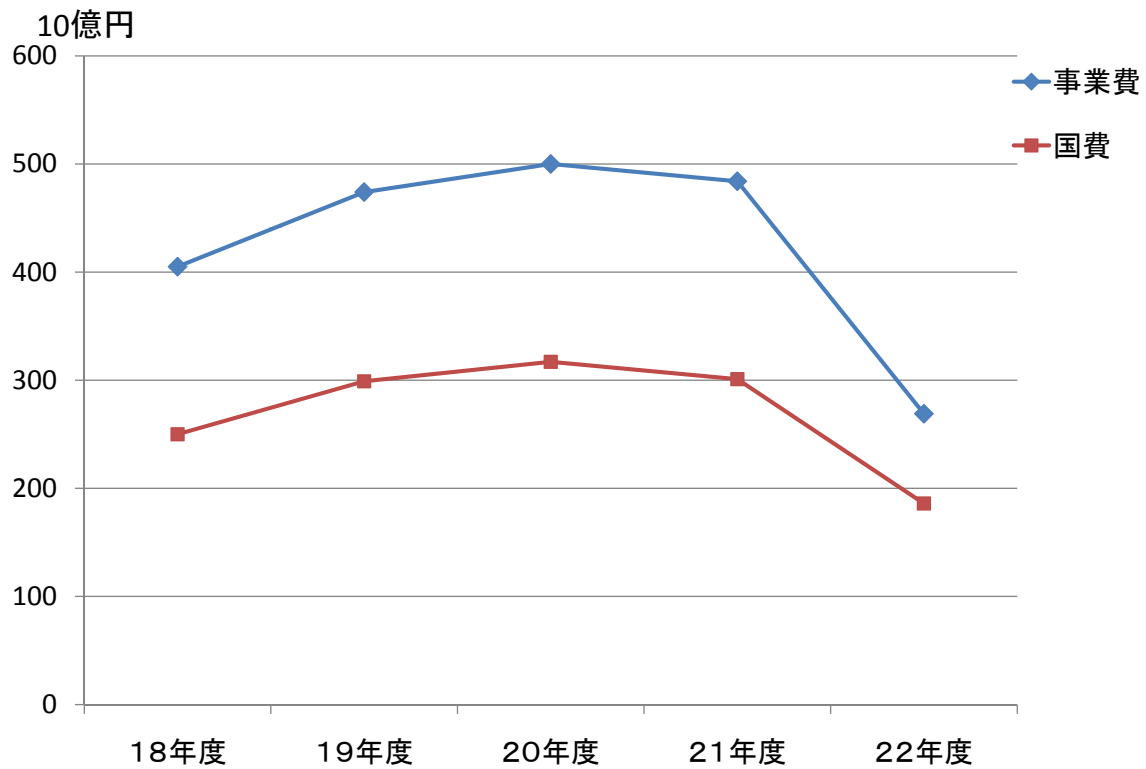
③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

関連指標無し

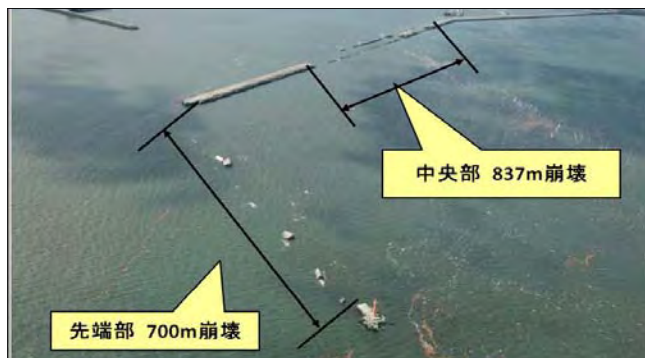
④大規模津波に対する防護

業績指標	初期値 (平成19年度)	平成22年度実績値	目標値 (目標年度平成24年度)
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	10.0万ha (平成21年度実績)	約9万ha
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	約83%	約8割
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	約9,100ha (平成21年度実績)	約8,000ha
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	約52% (平成21年度実績)	約6割

予算額の推移



東日本大震災における被災港湾の施設の被災状況



八戸港八太郎地区 北防波堤



釜石港 湾口防波堤(北堤(990m)ほぼ全壊)



茨城港(日立港区) 第4ふ頭岸壁(-12m)



仙台塩釜港 高砂コンテナターミナル
荷役機械の破損

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

現在の耐震強化岸壁の考え方（平成8年12月「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」）

- ①大規模地震直後に各地域への緊急物資等の海上輸送を行う。
・概ね20万人に対し、水深10mの耐震強化岸壁1バースを提供する。→ 必要バース数 336バース
(整備済・整備中:223バース【66%】)
- ②震災直後から経済活動を維持する。
・国際海上コンテナターミナルの3割を耐震化する。→既設の国際海上コンテナターミナル 80バース
(整備済・整備中:24バース【30%】)

見直しの観点

- ①緊急物資輸送に係る耐震強化岸壁の見直し
緊急物資等の海上輸送を、より広範に行うとともに、地域の復興拠点となる岸壁についても耐震強化を推進する。
- ②経済活動維持に係る耐震強化岸壁の見直し
国際海上コンテナターミナルだけではなく、フェリー、RORO船などによる内貿ユニットロードに係る岸壁についても耐震強化を推進する。

大規模地震発生時

通常岸壁

利用不可能

岸壁 ふ頭用地



耐震強化岸壁

利用可能

岸壁 ふ頭用地



東日本大震災時に仙台塩釜港における緊急物資輸送

②広域かつ甚大な被害への対応

広域かつ甚大な被害をもたらす大規模地震発生時に、緊急物資輸送の中継拠点や自衛隊等のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点を首都圏及び近畿圏に整備するとともに、国による緊急物資の輸送活動の支援や応急復旧活動が円滑に実施できるよう、訓練の実施等により運用体制を強化する。

<川崎港東扇島地区> 平成20年度より供用開始

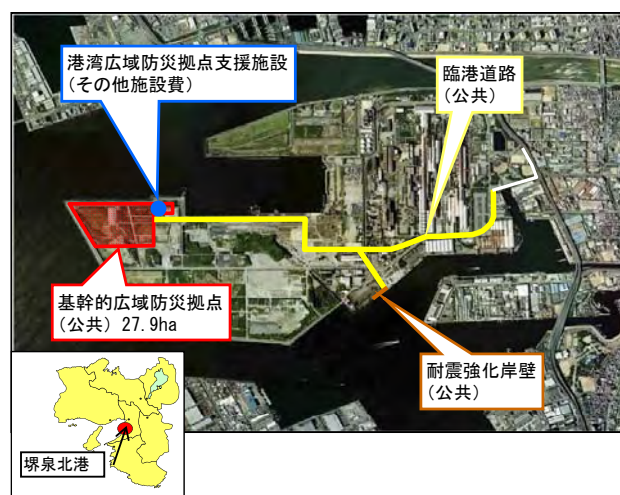
○首都直下地震等の大規模災害発生時には、国土交通大臣が管理し、緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能。一方、平常時は川崎市管理の緑地として市民に開放。

○災害時の運用体制を強化するため、ヘリコプターや船舶による緊急物資輸送訓練や拠点の応急復旧訓練等を、関係機関と協働して年間2回程度実施。



<堺泉北港堺2区> 平成23年度末に供用予定

○東南海・南海地震等の大規模災害発生時において、緊急物資の輸送活動等を円滑に実施するため、平成20年度より整備に着手。



③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

大規模地震発生時、我が国の産業や経済活動への影響を最小限に抑えるため、物流拠点として一定の輸送機能を確保できるよう、国際海上コンテナターミナル等の耐震化を推進する。

○「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」(H8年12月策定)

「国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル及び複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルにあっては、震災直後から復旧完了に至るまで、一定の幹線貨物輸送機能を確保するため必要な施設量の確保に努める」

※国際海上コンテナターミナルにおいては概ね3割の施設量を確保とし、多目的国際ターミナル及び複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルについては原則として緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁として整備する。

○「地震に強い港湾のあり方(答申)」(H17年3月22日策定)

「コンテナ輸送の実態や各地域の特徴を考慮し、発災後にも国際海上輸送ネットワークとして一定の機能を確保するよう新たに目標を設定し、国際海上コンテナターミナルにおける耐震強化岸壁の整備をさらに推進する。また、コンテナターミナル全体としての機能を確保するため、コンテナクレーンの免震化や背後地とを結ぶ臨港道路の橋梁・高架部における耐震補強を推進する。」

○「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」(H20年10月策定)

「震災直後から復旧完了までの期間に、国際及び国内海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、中枢国際港湾及び中核国際港湾の国際海上コンテナターミナルや複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。」



図 倒壊したコンテナクレーン



図 地震により崩落した橋梁

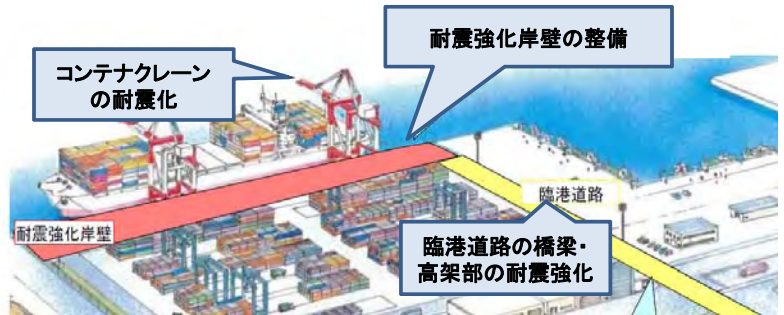


図 国際海上コンテナターミナルの耐震化

出典)国土交通省港湾局計画課資料

出典)国土交通省港湾局計画課資料

出典)国土交通省港湾局計画課資料

④大規模津波に対する防護(港湾における災害対応力の強化)

防災・減災目標の明確化

2つのレベルの津波を想定。いずれのレベルに対しても、最悪のシナリオのもとに避難計画を策定。

発生頻度の高い津波

概ね数十年から百数十年に一回程度の頻度

- 人命、経済活動等を守る「防災」
- 防潮堤から背後地への浸水を防止

最大クラスの津波

発生頻度は極めて低いが、影響が甚大な津波

- 人命を守り、経済的損失を軽減する「減災」
- 防潮堤からの浸水は許容するものの、土地利用や避難対策と一体となった総合的な対策を講じる

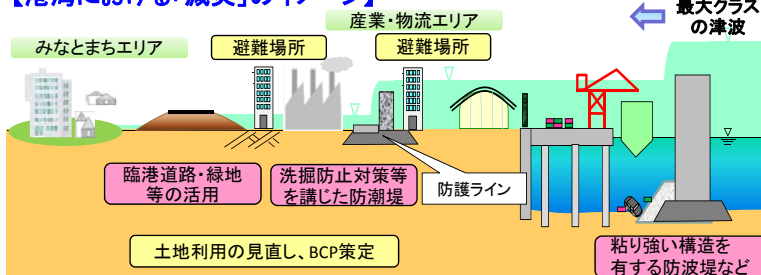
地震・津波からの地域の防護

- 湾口防波堤や海岸保全施設を組み合わせた総合的な津波対策
- 最大クラスの津波に対して、壊滅的な倒壊はしにくい粘り強い構造の検討
- GPS波浪計を活用した避難に係る情報提供システムの強化・多重化

被災地域の復旧・復興(地域経済の維持)

- 被災後の緊急物資の輸送と経済活動の維持
- 広域的な緊急支援物資輸送体制の確立
- 官民連携のもとでの港湾BCP策定

【港湾における「減災」のイメージ】



安定的な物流体系の構築

- 物流のバックアップ体制の構築
- 港湾施設の戦略的維持管理の推進
- 被災後の経済活動の維持
- 臨海工業地帯の地震・津波対策の強化

評価書の要旨

テーマ名	港湾の大規模地震対策	担当課	港湾局海岸・防災課長 丸山 隆英
評価の目的、必要性	港湾における大規模地震対策については、緊急物資の輸送・保管等の防災拠点機能、被災地域における物流拠点機能、津波災害に対する防護機能を確保する観点から、これまで様々な対策を講じてきたところである。この対策をさらに推進するため、平成 17 年 3 月に「地震に強い港湾のあり方」(交通政策審議会答申)を策定したが、答申から約 5 年が経過したことから、今後は我が国の投資余力が減少することなどを踏まえ、港湾の大規模地震対策について評価を行い、今後の施策の方向性に反映させる必要がある。		
対象政策	①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保 ②広域かつ甚大な被害への対応 ③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保 ④大規模津波に対する防護		
政策の目的	緊急物資の輸送・保管等の防災拠点機能、被災地域における物流拠点機能、津波災害に対する防護機能を確保し、災害に強い海上ネットワークの構築と地域防災力の向上を図る。		
評価の視点	①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保 港湾における大規模地震対策施設(耐震強化岸壁、緑地等オープンスペース、臨港道路)が緊急物資の輸送・保管等の拠点として円滑に機能するか。また、全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。 ②広域かつ甚大な被害への対応 緊急物資輸送の中継拠点や自衛隊等のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点が、発災時に円滑に機能するよう適切な運用体制が構築されているか。また、首都圏、近畿圏以外の地域については配置する必要はないか。 ③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保 大規模地震発生時に、国際海上コンテナターミナル等が物流拠点として円滑に機能するか。また、全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。 ④大規模津波に対する防護 今後想定される津波に対して、目標とされる防護水準は達成されているか。また、防護水準を超える超過外力に備えて、適切な減災策が実施されているか。		
評価手法	収集したデータの活用や、港湾管理者等へのアンケート調査、ヒアリング調査等により、以下の評価を行う。 ①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保 大規模地震対策施設の整備状況、地域防災計画での位置付け、港湾管理者等の業務継続計画(BCP)または防災業務計画等の策定状況等応急復旧体制の構築状況を調査・整理し、これらの進捗状況を分析するとともに、適切な施設量及び配置について検討する。 ②広域かつ甚大な被害への対応 基幹的広域防災拠点について、災害時の国による管理・運用制度の構築状況、民間事業者、国の関係機関等との訓練の実施状況、港湾管理者等の業務継続計画(BCP)または防災業務計画等の策定状況等を整理・分析し、運用体制の強化方策を検討す		

	る。また、各地の被災想定等から基幹的防災拠点の配置の必要性について検討する。 ③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保 国際海上コンテナターミナル等の耐震化の現況や物流事業者、船社等の港湾関係者との協働による業務継続計画(BCP)の策定状況等を整理し、これらの施設量及び配置の妥当性を分析するとともに、適切な施設量及び配置について検討する。 ④大規模津波に対する防護 海岸保全基本計画等で設定される津波に対する防護水準の妥当性及びその達成状況を検証し、投資効果等を踏まえた津波防波堤、海岸堤防等の適切な整備を検討する。また、防護水準を超える超過外力に対する減災策についても実施状況を整理し、その促進策を検討する。 以上の評価項目について、進捗が悪い施策については、その原因を分析する。また、目標設定の妥当性についても検討する。
評価結果	課題を主として、主な評価結果以下に示す。 ①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保 ・地域防災計画において、整備済の耐震強化岸壁については、ほぼ全ての港湾(98%)で位置付けられており、緑地等オープンスペースについても、整備済の耐震強化岸壁がある港湾のうち、ほとんどの港湾(86%)は位置付けがある。しかし、耐震強化岸壁に接続する臨港道路については、整備済の耐震強化岸壁の背後臨港道路のうち、半数以上(54%)は緊急輸送道路に未指定である。 ・整備済の耐震強化岸壁がある港湾管理者でも、建設事業者等との応急復旧に係る協定が未締結(24%)、応急復旧資機材が未確保(作業船:31%、一般建設機械;13%、仮設材;16%)、協定締結先との訓練が未実施(64%)といった緊急物資の輸送体制の構築が不十分な港湾管理者がいる。また、地方整備局等についても、協定先との訓練については未実施の整備局等が多い(70%)。 ・耐震強化岸壁の整備は進捗しつつあるが、(全国整備率が 55%→65%(H18d~21d))、目標値(平成 22 年度で概ね 70%)には達しておらず、未だ道半ばの状況である。その理由としては、地元からの整備要請が強い「他事業を優先しているため」を挙げている港湾管理者が多い。なお、地震防災対策推進地域等大規模地震発生の切迫性が高い地域や離島等海上輸送への依存度が高い地域等、耐震強化岸壁の重要度が高いと考えられる地域については比較的整備率が高い。 ・耐震強化岸壁の背後に緑地等オープンスペースの必要面積が確保できていない港湾が約半分を占める。その理由としては、「現時点では臨海部に必要な緑地を確保できないため」を挙げている港湾管理者が多い。 ②広域かつ甚大な被害への対応 ・首都圏については、川崎港東扇島地区において平成 20 年度に基幹的広域防災拠点の供用を開始するとともに、防災業務計画、業務継続計画に必要事項を位置付け、管理・運用に関する必要な体制を構築してきた。また、民間事業者や国の関係機関と繰り返し訓練を行い、個々の作業について、関係機関の役割や作業手順等基礎的な事項を確認してきた。しかし、これまでの訓練では、緊急物資の取扱能力等定量的な検証ができていない。また、訓練に参加した関係都県は神奈川県のみであった。

- ・近畿圏については、堺泉北港において平成 20 年度に整備に着手し、平成 23 年度末の暫定供用開始を目標に整備を推進している。
- ・中部圏については、猿投一高浜断層帯地震や東南海・南海地震により広域かつ甚大な被害が発生する可能性があり、中央防災会議等において、基幹的広域防災拠点の必要性が指摘されている。また、「名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想」において、「中核的な広域防災拠点」の必要性が指摘され、名古屋港周辺地域等が候補地として挙げられている。
- ・東北圏、四国圏については、それぞれ日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、東南海・南海地震により広域的な被害が発生する可能性があり、中央防災会議等において、広域的な活動の拠点の必要性が指摘されている。

③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

- ・物流事業者、船社等の港湾関係者による、国際海上コンテナ輸送に係る業務継続計画（BCP）については、策定に向けた検討委員会が各地域で開催されているが、どの地域においても策定には至っていない状況である。
- ・また、長距離フェリー貨物、定期 RORO 貨物の輸送については、BCP の検討対象になっていない状況である。
- ・港湾計画において耐震強化岸壁として定め、耐震化を進めることとしていた国際幹線物流を担う国際海上コンテナターミナル 43 バースのうち、耐震強化岸壁が整備されているものは 17 バースである（約 40%）。
- ・上記 17 バースのうち、岸壁に設置されたコンテナクレーンが耐震/免震化されているものは 10 バースである（整備済の耐震強化岸壁の約 59%）。
- ・さらに上記 10 バースのうち、岸壁背後の臨港道路の橋梁・高架部における耐震化及び臨港道路における緊急輸送道路の指定が全て行われているものは 3 バースである（整備済みの耐震強化岸壁の約 18%）。
- ・上記のとおり、全ての条件を満たす耐震強化岸壁が 3 バースのみとなっている理由としては、コンテナクレーンを供用しながら耐震/免震化することが困難であったこと、港湾管理者等の財政上の制約等が挙げられる。
- ・国際コンテナ戦略港湾に選定された京浜港、阪神港において、耐震強化岸壁の整備、コンテナクレーンの耐震/免震化、岸壁背後の臨港道路の橋梁・高架部における耐震化及び臨港道路における緊急輸送道路の指定が全て行われており、耐震強化岸壁として十分機能を果たすバースは各々 1 バースのみである。
- ・現時点での港湾背後圏における企業の BCP 策定率や工場等の耐震化率、各港湾の背後圏の広がりをもとに、震災後において各港湾背後の企業において発生集中する貨物量を試算すると、国際コンテナ戦略港湾である京浜港で平常時の貨物量の 56%、阪神港で 69%である。
- ・これに対して、現時点で、震災後において港湾で取扱うことが可能なコンテナ貨物量は、京浜港で平常時の貨物量の 6%、阪神港で 4%である。
- ・耐震化を進めることとしていた長距離フェリーターミナル 13 バースのうち、耐震強化岸壁が整備されているものは 6 バース（約 46%）。
- ・耐震化を進めることとしていた定期 RORO ターミナル 8 バースのうち、耐震強化岸壁が整備

	されているものは1バース(約13%)。 ・上記耐震強化岸壁のうち、岸壁背後の臨港道路の橋梁・高架部における耐震化及び臨港道路における緊急輸送道路の指定が行われているバースは長距離フェリーターミナルで2バース(整備済みの耐震強化岸壁の33%)、定期ROROターミナルで1バース(整備済みの耐震強化岸壁の100%)である。 ・長距離フェリーターミナル、定期ROROターミナルの耐震強化岸壁においては、これまで緊急物資輸送と兼用させることとしており、幹線物流確保の観点を踏まえた整備目標を設定していない。 ・このため、長距離フェリーターミナル、定期ROROターミナルについては計画的に耐震化が進んでいない状況である。 ④大規模津波に対する防護 ・想定津波高さに対する海岸堤防高さの充足率は、6割に達しているが、近年6年間の進捗はあまり大きな伸びは見られない。(58%→60%:海岸延長ベース)また、地震・津波の切迫性が高い東南海・南海地震防災対策推進地域等においても進捗はあまりみられず、依然として対策が必要な地域が存在している。 ・海岸堤防の耐震化は、近年6年間で順調な進捗を見せているが(33%→50%:施設延長ベース)、耐震化が必要な施設は依然として多く存在する。(約400km)また地震・津波の切迫性が高い東南海・南海地震防災対策推進地域等においても進捗のちがいはみられなかった。 また、近年6年間で耐震調査は進捗し、耐震調査が必要な延長の割合は小さくなっているが(57%→37%)、全国的に耐震調査を要する延長は多く残る。(約1,300km) なお、ハード対策における進捗が進まない理由としては、予算的制約が大半を占めた。 ・津波ハザードマップの整備率は、近年5年間で順調な進捗を見せているものの、現状では5割にとどまっているが、(28%→53%:海岸保全区域のある市区町村ベース)地震防災対策推進地域等の沿岸域である重要沿岸域においては、87%の市区町村において津波ハザードマップの整備が進んでおり、施策はほぼ浸透しているとみられる。 ・しかしながら、平成22年2月のチリ中部沿岸を震源とする地震による津波においては、既存のハザードマップが過去最大級の津波(10m等)を想定した浸水予測区域を設定していること等により、住民の避難率が低かったといった課題があった。 ・ハード・ソフト両面の進捗については、ハード対策に比べソフト対策の進捗がみられた。また重要沿岸域は他の海岸に比べ、ハード・ソフト両面の施策の達成度が相対的に高かった。なおハード面においては、東南海・南海地震防災対策推進地域においてあまり進捗がみられなかった。 ・過去の被災事例をもとに堤外地における被害等を整理したところ、港湾内に立地する産業や港湾の物流機能に対して、津波が与える影響が甚大であり、堤外地におけるコンテナ等の漂流物対策やBCP(業務継続計画)の策定が重要であることがわかった。
政策への反映の方向	①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保 ・整備済の耐震強化岸壁がある港湾において、地域防災計画に位置付けのない緑地等オープンスペースや臨港道路については、早急に位置付けるよう港湾管理者に働きか

	けていく。 ・国として、訓練を実施する場合や協定を締結する際の考え方等を整理した、応急復旧等に係るガイドラインを策定し、協定の締結や訓練の実施を港湾管理者に働きかけていく。また、地方整備局等についても、訓練等を実施し、実効性を高めていく。 ・耐震強化岸壁については、東日本大震災では緊急支援物資の受け入れのみならず、被災地の生活再建、地域経済の復興に不可欠な物流機能の維持に大きな役割を果たすことが改めて認識されたことから、今後さらにその効果を検証し、全国の配置計画を検討する。また、緑地等オープンスペースの確保を進め、既設耐震強化岸壁の輸送機能の強化を図る。 ・耐震強化岸壁の背後に緑地等オープンスペースの必要面積を確保できていない港湾においては、オープンスペース確保のため、岸壁周辺の民間用地所有者や埠頭用地の利用者と発災時の利用について協定を締結する等、早急に代替措置を講ずるよう港湾管理者に働きかけていく。 ②広域かつ甚大な被害への対応 ・川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点においては、今後の訓練で緊急物資の取扱能力等定量的な検証を実施するとともに、より多くの機関の参加を得て、物資の供給可能範囲の広域化を図る。 ・堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点においては、平成23年度末の暫定供用開始に向け、整備を推進するとともに、管理・運用体制の構築を行う。 ・中部圏においては、名古屋港周辺地域における基幹的広域防災拠点の整備の具体化を関係機関と協働で行っていく。 ③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保 ・港湾BCPについては、早期策定を目指し、引き続き取り組みを推進する。 ・震災後の国際・国内幹線物流を確保するため、平成23年度に全国の国際海上コンテナターミナル、長距離フェリーターミナル、定期ROROターミナル等の耐震化に係る方針を定め、整備を計画的に進める。 ・国際戦略港湾である京浜港及び阪神港については、重点投資により、早急に耐震強化岸壁等の整備を図る。 ・コンテナターミナル等の耐震化を促進するため、整備スケジュールを関係者で検討した上で、利用に関わる合意を得つつ、地域防災計画に位置づけることを徹底する。 ・コンテナクレーンの免震化を促進するため、コンテナクレーンを供用させながら免震化するための技術的課題や財政上の方策等について検討する。 ④大規模津波に対する防護 ・「発生頻度の高い津波」と「最大クラスの津波」の2つのレベルの津波を想定し、総合的な津波対策を講じる。 ・津波ハザードマップが未作成である地域については、引き続き社会資本整備総合交付金により支援を行う。 また、津波ハザードマップの作成・公表においては、予想される津波高に応じて市町
--	---

	村が適切に避難指示等を発令できるよう、津波警報等に対応した複数の避難対象地域を示すことが可能となるハザードマップの作成やそれを活用した避難指示等の発表、防災体制の構築等に努めるとともに、GPS 波浪計を活用した避難に係る情報提供システムの強化・多重化を推進する。 ・津波の到達時間を考慮し、港湾の労働者や利用者の避難施設を浸水想定区域内に設ける。 ・津波の切迫性が高い地域の中で、特に一旦被災すると甚大な人的・経済的な被害が生じる恐れのある地域（東南海・南海地震防災対策推進地域等）において、海岸堤防等の嵩上げや津波防波堤の整備などのハード対策を重点的に進めていく。ハード対策の実施に当たっては、防護ラインの設定・見直しをしつつ、他の施設を津波防災施設として活用することも検討する。また、湾奥部に産業・物流施設等が集積する港湾においては、湾口防波堤や海岸保全施設を組み合わせた総合的な防護方式を検討する。さらに、最大クラスの津波に対して、破滅的な倒壊はしにくい粘り強い構造を目指す。 ・海岸堤防の耐震化については、依然として耐震調査を行う延長が多く存在することから、チャート式耐震診断システム等による技術支援や耐震調査を行うとともに、優先度を考慮して耐震化を進めていく。 ・堤外地における対策については、港湾内に立地する産業や港湾の物流機能に対して津波が与える影響が甚大であることから、コンテナ等の漂流物対策等について、検討していく。
第三者の知見活用	学識経験者や港湾管理者が参画する「港湾の大規模地震対策に関する政策レビュー検討会」を設置し、各委員から意見・助言を聴取した。 【委員長（敬称略）】 中林 一樹 首都大学東京大学院都市環境科学専攻 教授 【委員（五十音順、敬称略）】 石黒 一彦 神戸大学大学院海事科学研究科 准教授 大釜 達夫 東京都港湾局計画調整担当部長 加藤 浩徳 東京大学大学院工学系研究科 准教授 牧 紀男 京都大学防災研究所 准教授 【開催状況】 第1回 平成22年10月15日（金） 第2回 平成23年1月17日（月） また、評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事録及び配布資料は国土交通省ホームページに掲載）
実施時期	平成21年度～平成23年度

仕事の進め方の改革－第2回フォローアップ－

平成23年12月9日 第26回政策評価会

評価の目的・必要性

国土交通省における「仕事の進め方の改革」では平成18年度に第1回フォローアップが行われた。前回の調査から5年が経過した平成23年度では、その後の改革の進捗状況や課題への対応状況を把握するために第2回フォローアップを実施し、今後の国土交通行政の改善方策について検討する。

第三者の知見の活用

平成22年6月30日、平成22年11月9日、平成23年4月21日、及び平成23年12月9日に政策評価会委員から意見を聴取。

評価の視点

①成果主義
②局横断的な取組み
③国民参画
④アカウンタビリティ
⑤国民本位で効率的な質の高い行政
の5つのアウトカム目標による評価を実施。なお、今回調査では、平成23年3月11日に発生した東日本大震災における国土交通省の対応についても評価を行った。

評価手法

職員アンケート	・ 国土交通省職員を対象にしたインターネットアンケート（回収数 18,964）
国民アンケート	・ 国土交通省インターネットモニターを対象としたインターネットアンケート（回収数 950）
国民グループインタビュー	・ 国内3都市におけるグループインタビュー（1グループ6～7人×3回）
都道府県・政令指定都市職員アンケート	・ 都道府県・政令指定都市職員を対象にしたインターネットアンケート（回収数 754）
民間事業者職員アンケート	・ 建設、旅行、鉄道、バス、航空の5業界に属する事業者職員を対象としたインターネットアンケート（回収数 1,736）
事例収集	・ 国土交通省各部局への事例照会

評価結果概要	
成果主義	アウトカムを意識する職員の割合が増加。他方、庶務業務など一部職種で目標設定がしにくい現状。
局横断的な取組み	国土交通省として仕事を行うという職員意識が醸成。他方、国民等は総合性の重視について更なる改善が必要と認識。
国民参画	国民は以前より国民参画の機会が増えたと認識。他方、「敷居の高い印象」等が取組参加を阻害する要因。
アカウンタビリティ	職員においてアカウンタビリティ意識が改善。他方、情報提供に係る国民と職員の認識の差異については改善が見られるが、未だ差が見られる。
国民本位で効率的な質の高い行政	国民の国土交通省に対するイメージに改善傾向が認められた。 自治体、民間事業者と仕事を共に実施する国土交通省に対する満足度は改善されている。東日本大震災における国土交通省への対応についても、評価する意見が約6割を占めていた。他方、コミュニケーション等について改善を指摘する意見も存在。

評価結果

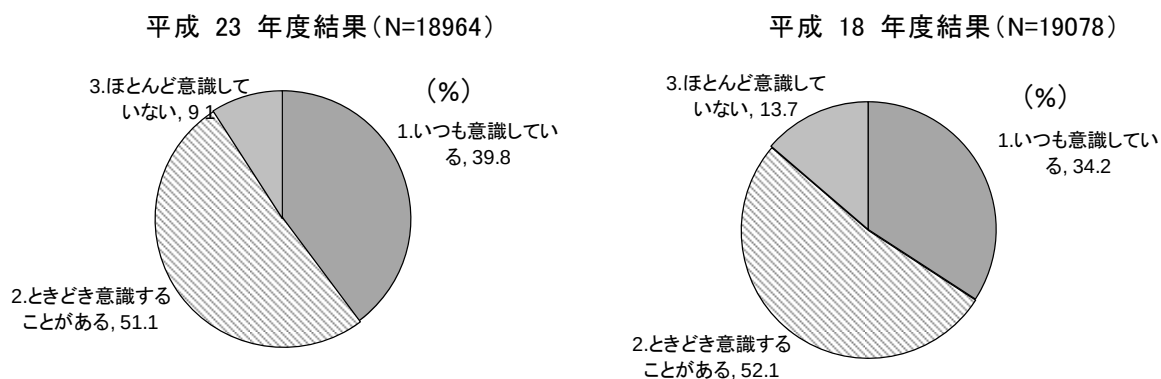
第1節 職員アンケート

(1) 成果主義

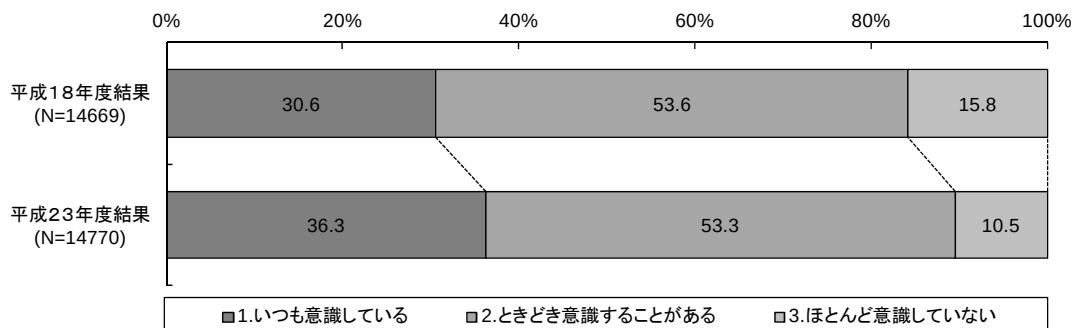
①アウトカムへの意識

アウトカムについて「いつも意識している」という回答が平成18年度の34.2%から39.8%に増加。また、意識していないという回答も13.7%から9.1%に減少しており、アウトカム意識の浸透がより進んでいる。

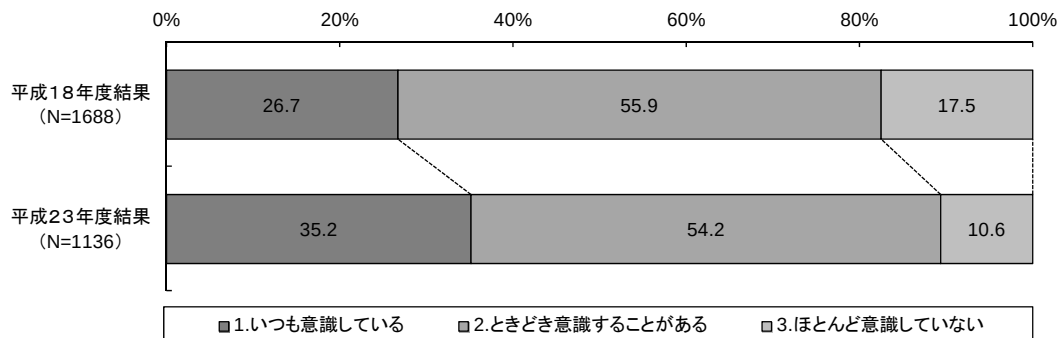
アウトカムを意識する頻度



非管理職 アウトカムを意識する頻度



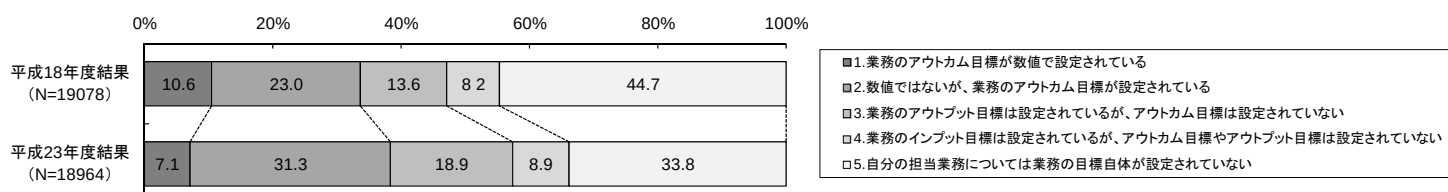
勤続年数0～5年未満 アウトカムを意識する頻度



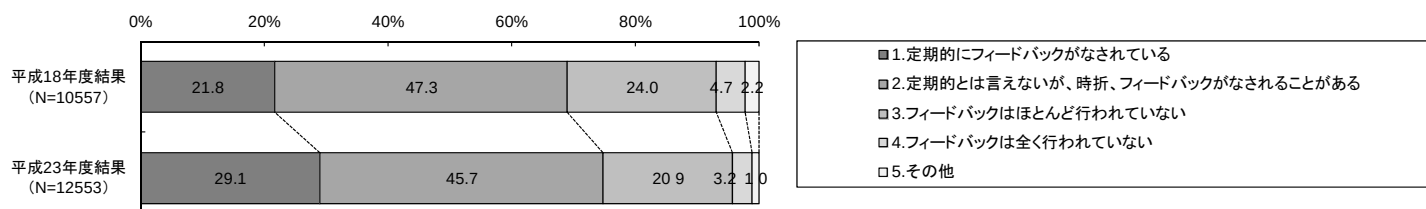
②目標設定と振り返り

業務においてアウトカム目標が設定されている職員の割合が、平成18年度の33.6%から、38.4%と増加している。また、業務に関するフィードバックが「定期的になされている」という回答の割合も、平成18年度の21.8%から29.1%へと増加しており、業務における目標設定と振り返りが根付いてきている。

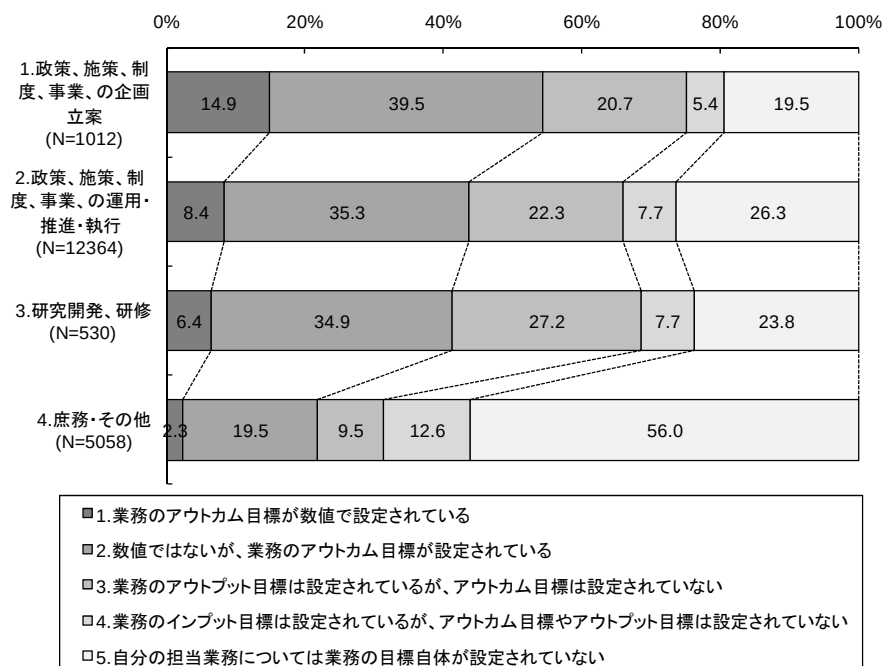
業務の目標設定状況



フィードバックの実施状況



職務別 業務の目標設定状況



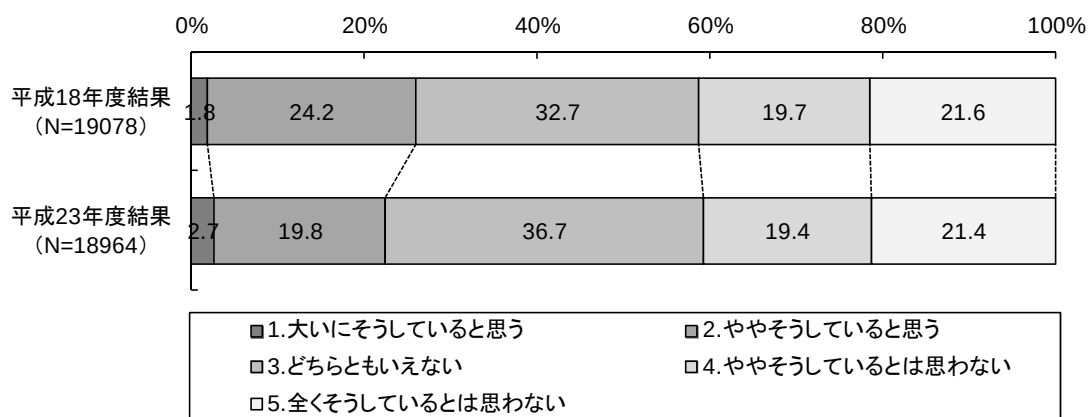
（２）局横断的な取組み

① 総合性重視の現状と過去５年間の変化

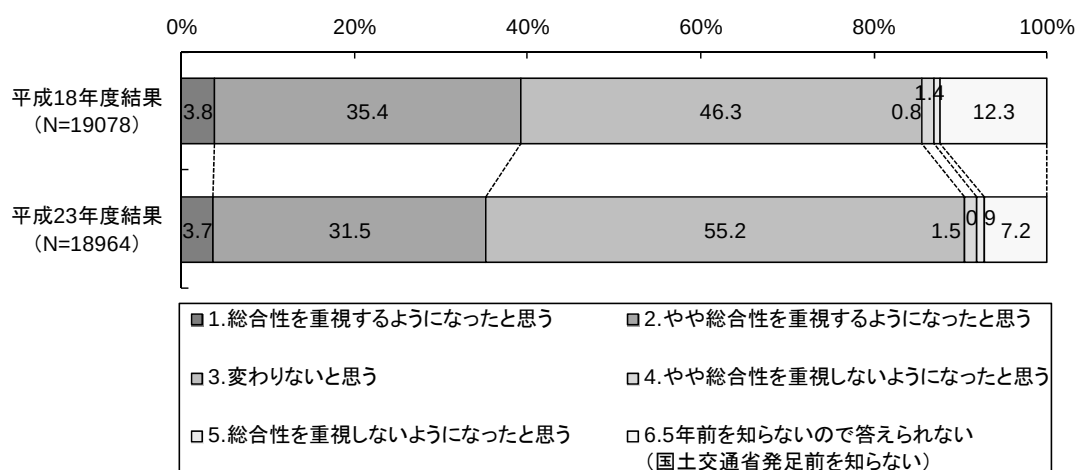
総合性重視に関する認識について、「変わらない」とする回答が、46.3%から 55.2%と増えており、旧４省庁が総合して仕事を行うということではなく、国土交通省として仕事を行うという意識が醸成されていると推測される。

- 回答者のうち、10年前の省庁合併による国土交通省発足以降に入省した職員（勤続年数10年未満）が全体の約15%を占めており、入省当初から、一つの省として仕事をする意識を持っている職員の割合が増加しつつあることも影響していると考えられる。

総合性の重視についての認識



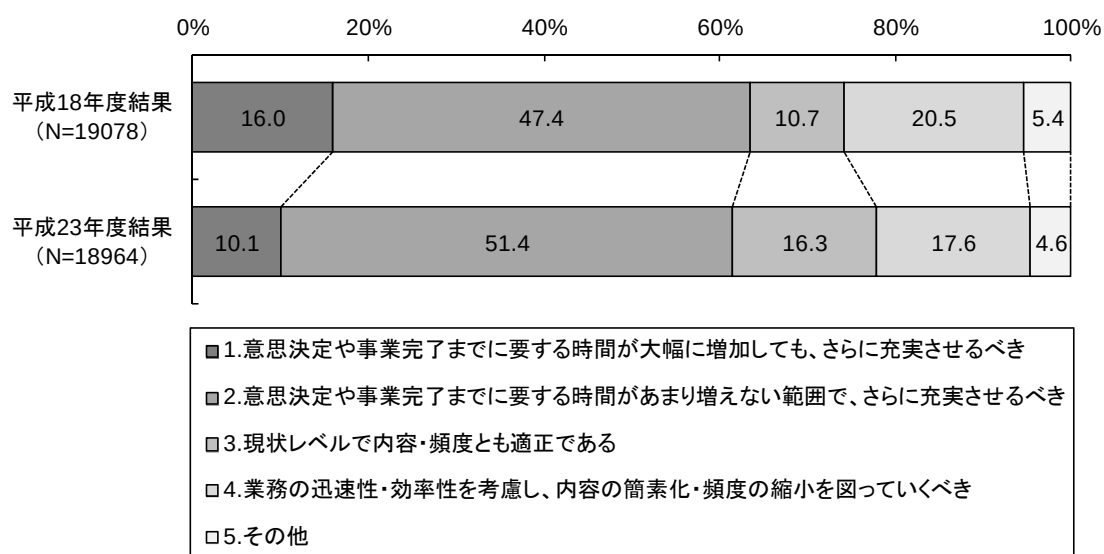
総合性の重視についての認識の変化



(3) 国民参画

約6割の職員が、国民参画の取組みを「さらに充実させるべき」と回答しているが、意思決定までの時間が増えない程度での充実にすべきという意見が多い。業務の迅速性・効率性のために取組みを簡素化すべき」という意見の職員も平成18年時点と同程度（2割程度）存在している。

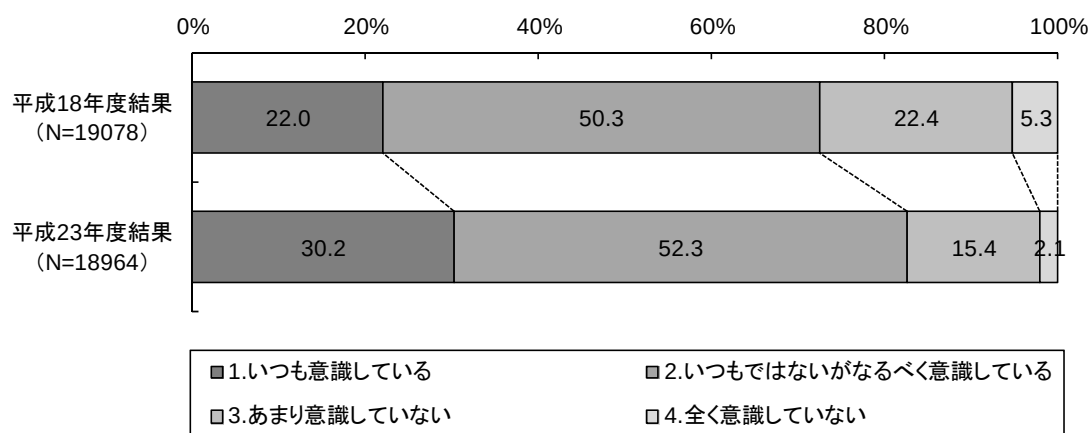
国民参画の取組みの今後のあり方



(4) アカウンタビリティ

アカウンタビリティについて、「いつも意識している」という回答が平成18年度の約2割から約3割に増加しており、アカウンタビリティ意識の改善が見られる。

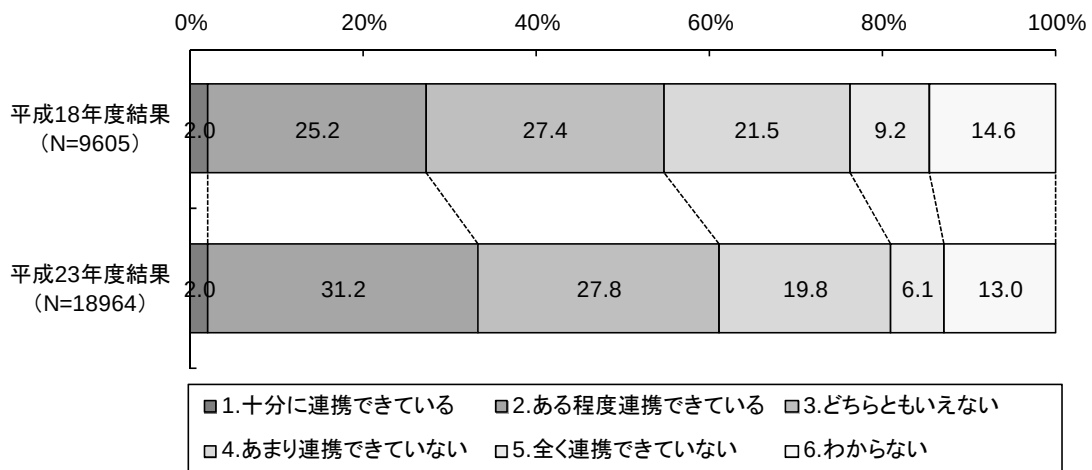
アカウンタビリティの意識度合い



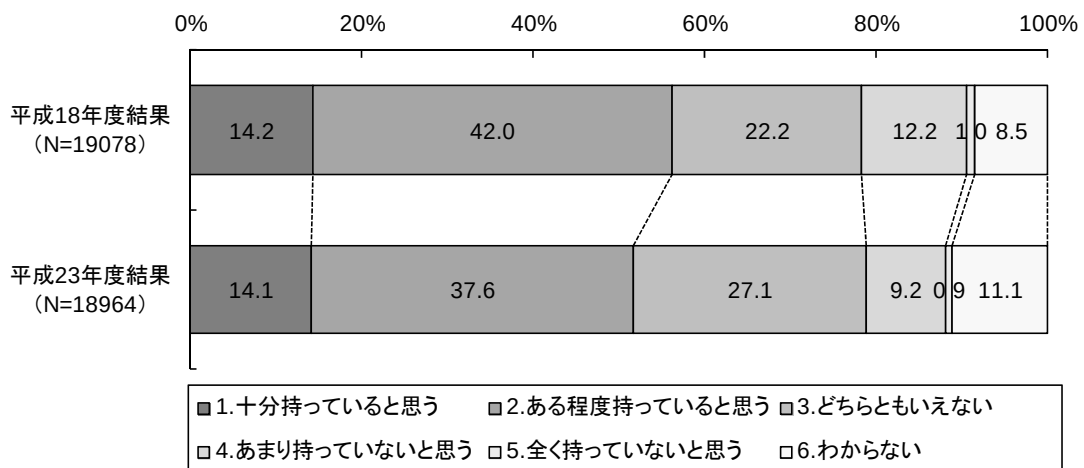
② マスメディアに対する認識

マスメディアとの情報共有や相互理解に関する状況については肯定的な回答割合が 27.2% から 33.2%へと増えている。また、マスメディアに対する苦手意識についてもある程度苦手意識を持っているとする回答割合が 42%から 37.6%に低下している。

マスメディアとの情報共有や相互理解に関する連携



マスメディアに対する苦手意識

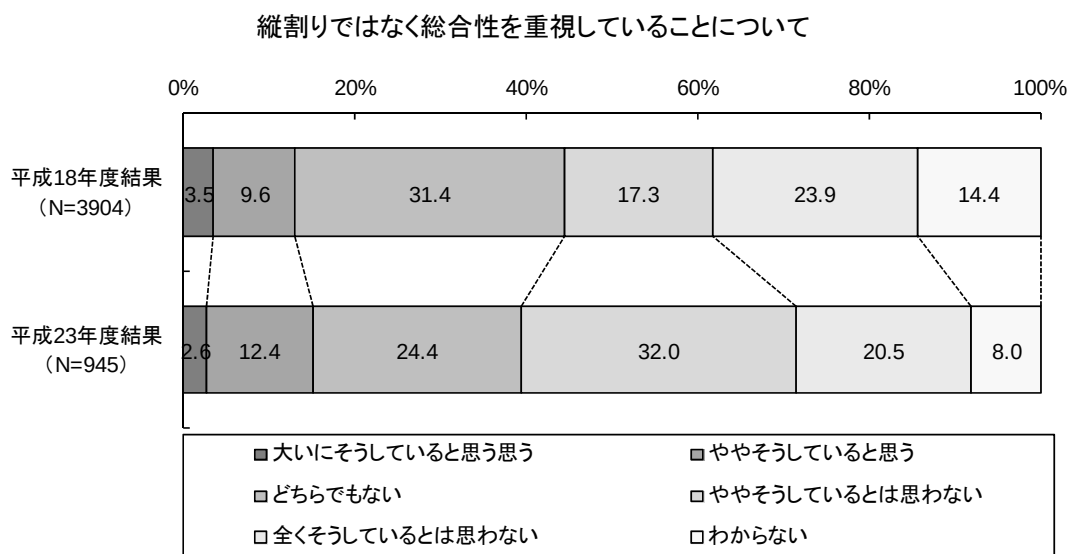


第2節 国民アンケート

平成18年度調査では民間企業のインターネットモニターを対象としたのに対して、平成23年度調査では国土交通省インターネットモニターを対象としており、国土交通省に対する評価に影響を与える可能性がある点に留意が必要である。

(1) 局横断的な取組み

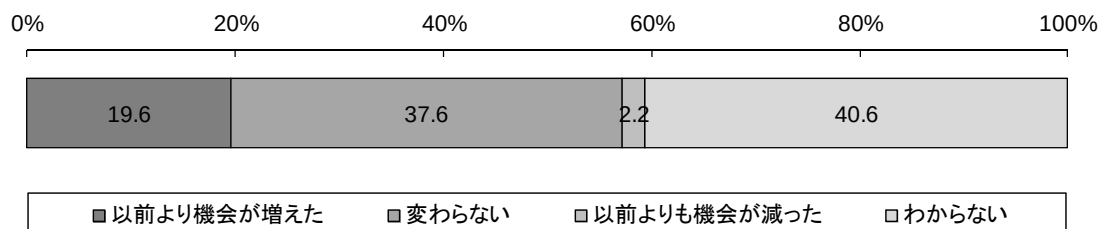
国民の局横断的な取組みに関する認識は、肯定的な意見が増加している一方、否定的な意見も増加している。



(2) 国民参画

① 国民参画の参加機会

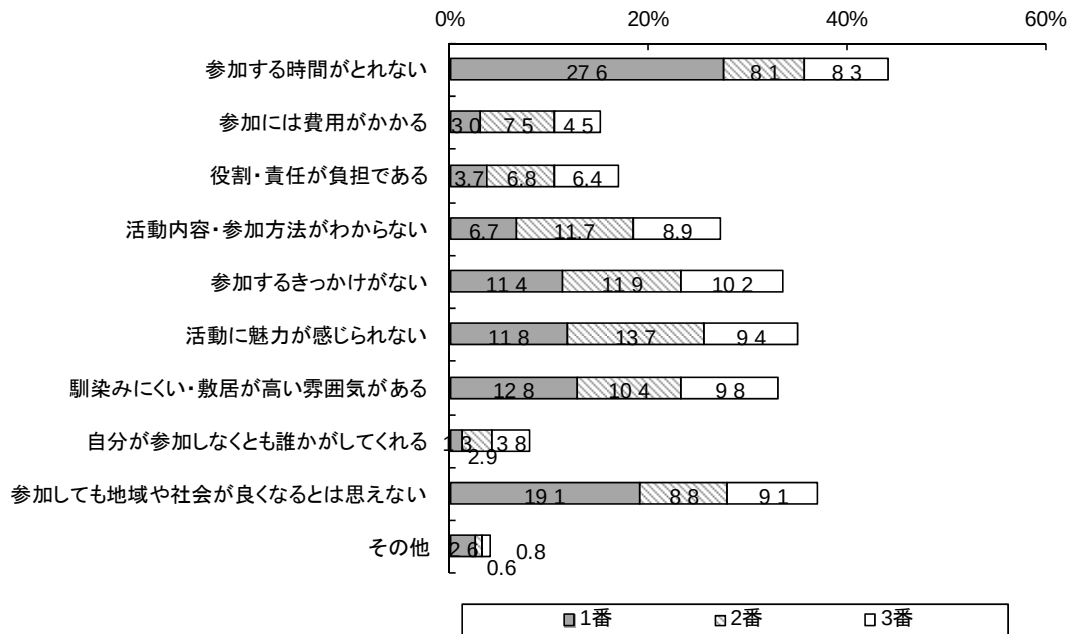
国民参画への参加機会について、全体の約2割が、「以前よりも機会が増えた」と回答し、一定の改善傾向が見られる。(N=945)



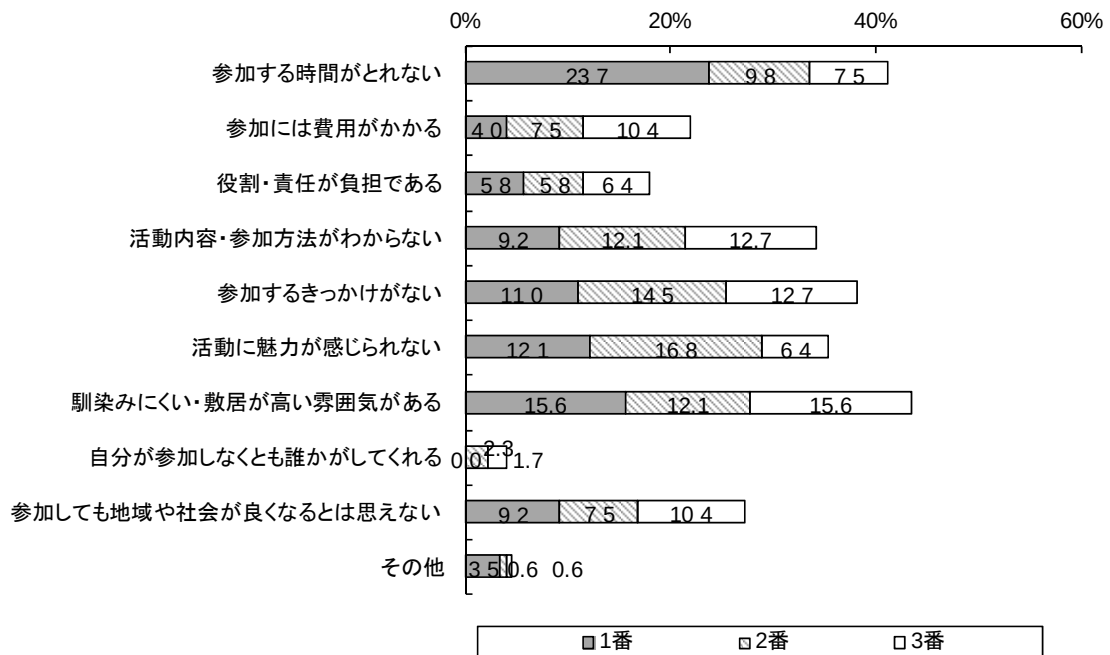
②国民参画の取組みへ参加しない理由

国民参画の取組みへ参加しない理由としては、「参加する時間がない」という回答が多いが、それ以外にも、「馴染みにくい・敷居の高い印象がある」、「活動に魅力を感じられない」、「参加するきっかけがない」という回答も多い。平成 18 年度結果と大きく傾向は変わらない。

平成 18 年度結果 (N=1741)



平成 23 年度結果 (N=176)



(3) アカウンタビリティ

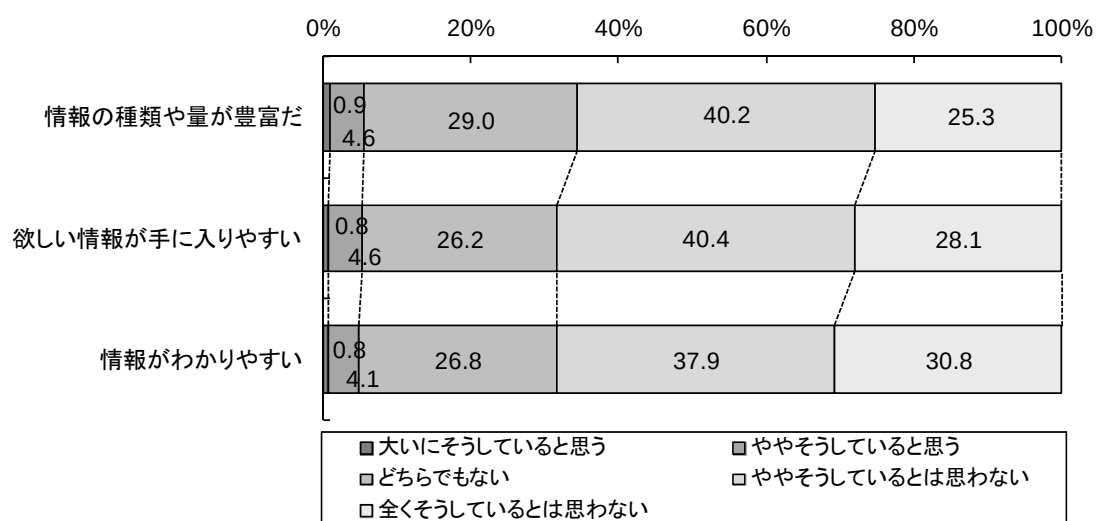
① 国土交通省からの情報提供について

i. 公共事業の情報提供に関する国民の認識

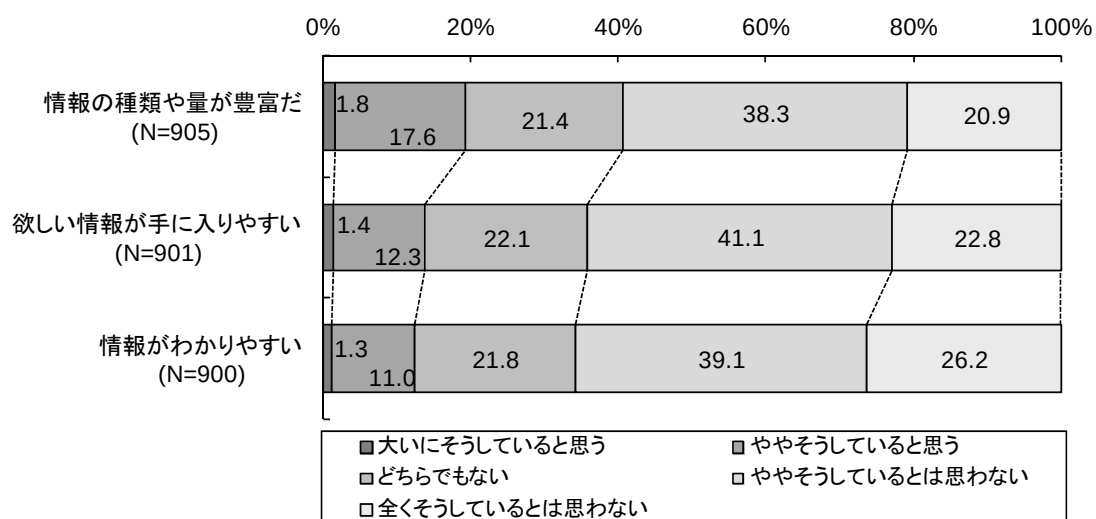
情報の種類や量、入手容易性、わかりやすい情報の提供について十分でないという評価が多いが、平成 18 年度結果からは改善傾向が見られる。

公共事業に関する情報提供への認識

平成 18 年度結果 (N=3904)



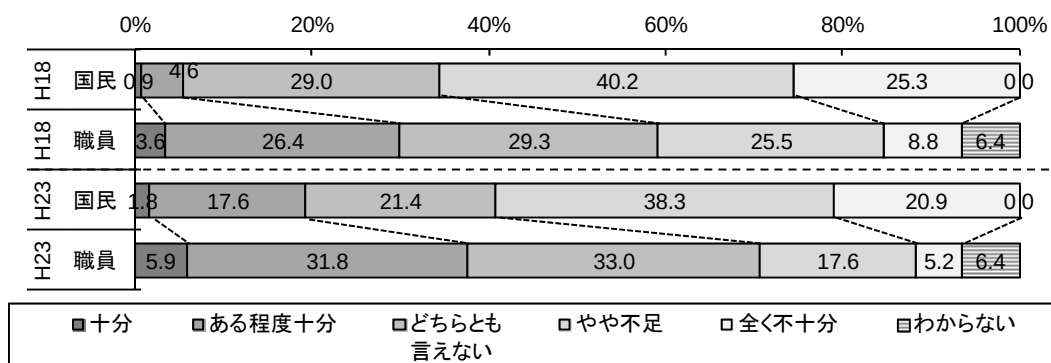
平成 23 年度結果



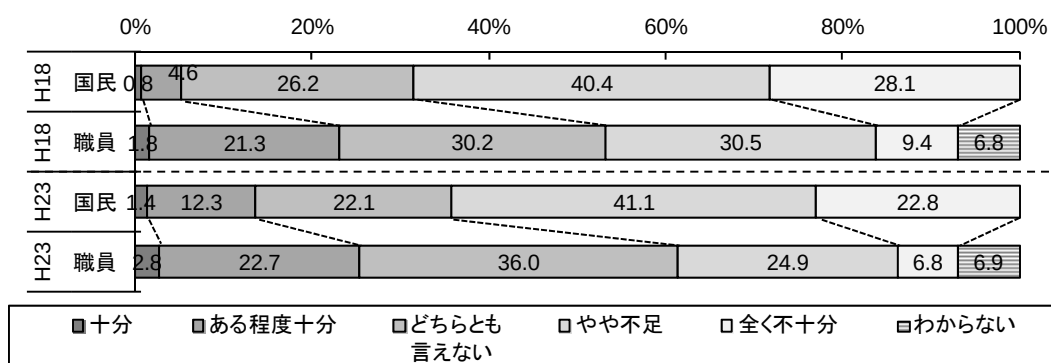
ii. 国民と職員の認識の差異

国民の国土交通省からの情報提供の認識と、職員の国民への情報提供の認識の間に差があるが、平成 18 年度の調査からは差が縮まっている。

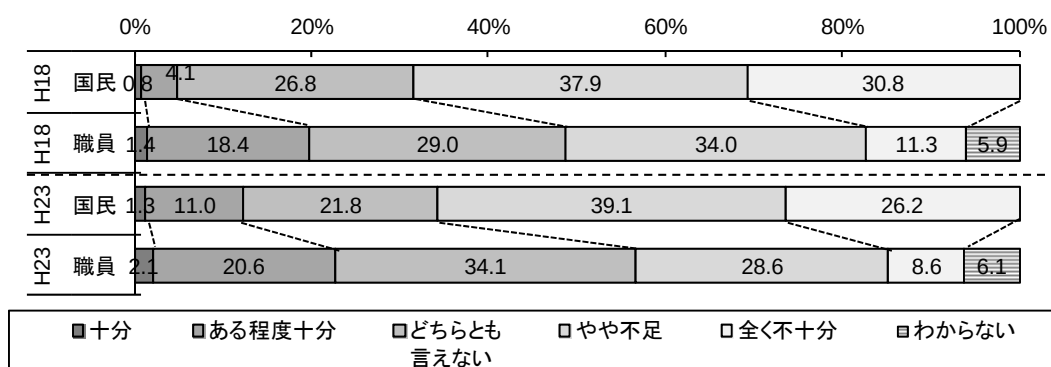
「情報提供の量」に関する国民と職員の認識の差異



「情報提供の的確さ(欲しい情報を提供できているか)」に関する国民と職員の認識の差異



「情報提供の分かりやすさ」に関する国民と職員の認識の差異



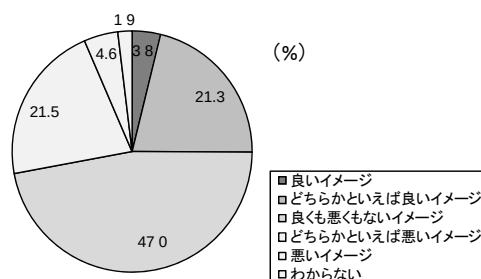
(4) 国民本位で効率的な質の高い行政

① 国土交通省に対するイメージ

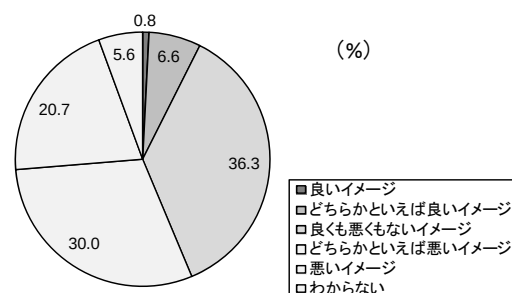
“良いイメージ”を持つ回答者は約 25%を占める一方で、“悪いイメージ”を持つ回答者もほぼ同数となっている。

国土交通省のイメージ

平成 23 年度結果 (N=945)



平成 18 年度結果 (N=3904)



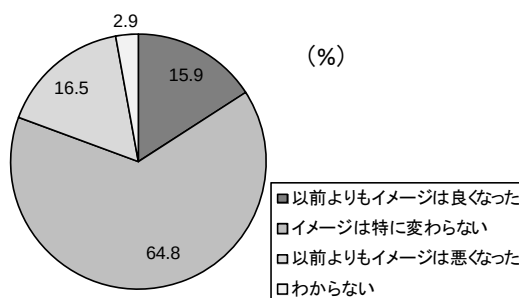
② 国土交通省に対するイメージの変化とその理由

i. 過去 5 年程度での国土交通省に対するイメージの変化

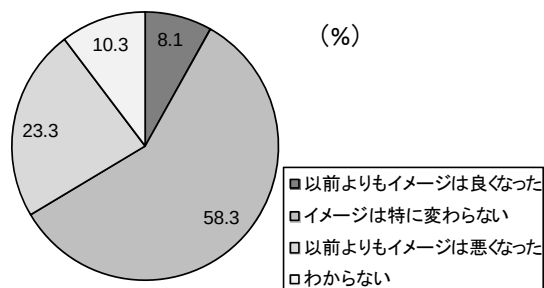
国土交通省に対するイメージに改善傾向が認められる。

国土交通省のイメージの変化

平成 23 年度結果 (N=945)



平成 18 年度結果 (N=3904)



ii. イメージ変化の理由

イメージが良くなった理由としては、①職員の対応が良かった、あるいは以前と比べて改善されているため、という回答が見られた。また、従来は何をしているのかよく分からない機関であったが、②その仕事内容を知ったために、イメージが良くなったという回答も同様に見られた。

上記 2 点に加え、③実施している政策がイメージの向上に繋がったという理由が挙げられている。

一方、イメージが悪くなった理由としては、①実施している政策やその不備が多く挙げられている。特に②調査実施時に話題となっていた政策課題やそれに関する反対意見をニュース報道で目にしたことが、イメージの悪化に繋がっているという回答が見られた。

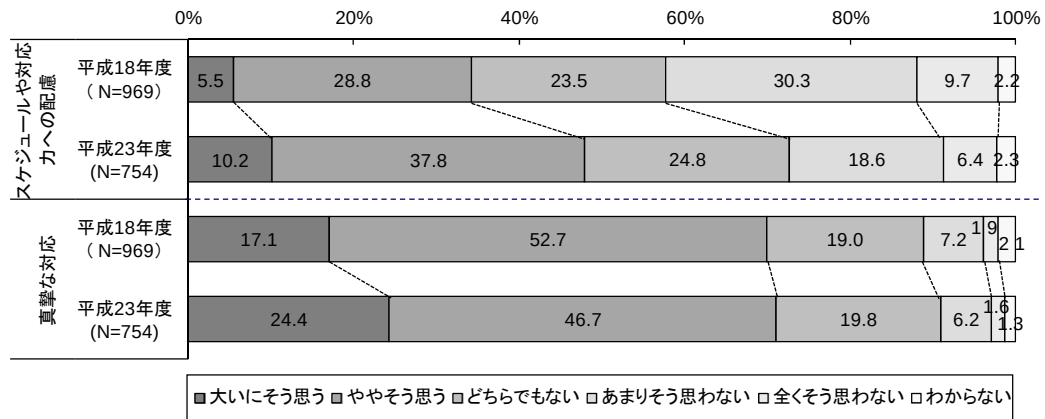
③職員の対応によりイメージが悪くなったという回答も少数ながら存在した。

第3節 都道府県・政令指定都市職員アンケート

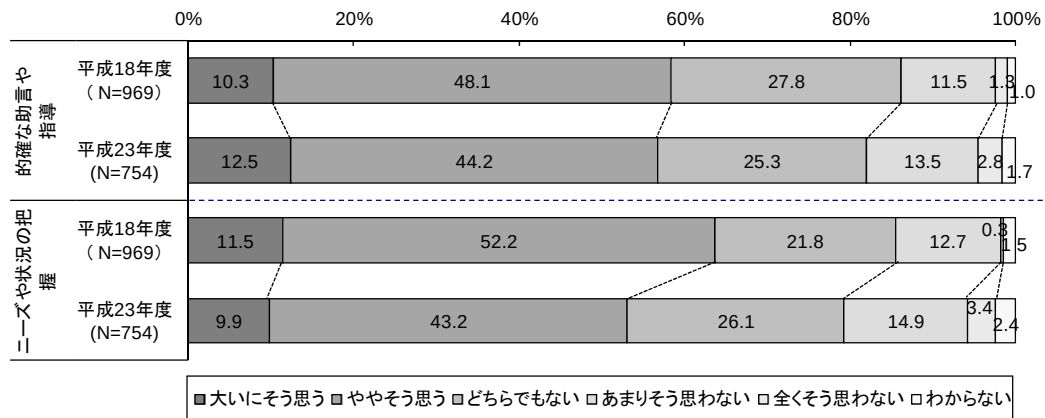
①国土交通省職員と回答者との間の仕事の質、コミュニケーションに対する印象

国土交通省職員の仕事の質、またはコミュニケーションについては概ね肯定的な評価。

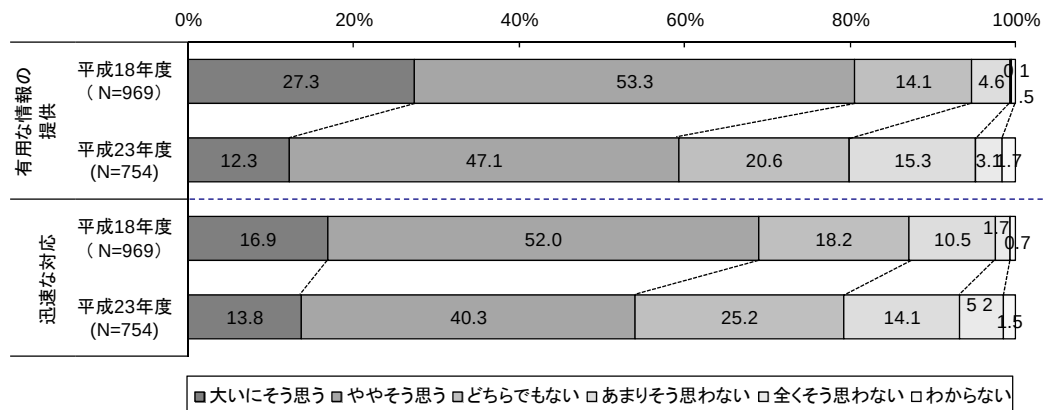
肯定的な評価が増加した項目



大きな変化はみられない項目



肯定的な評価が減少した項目

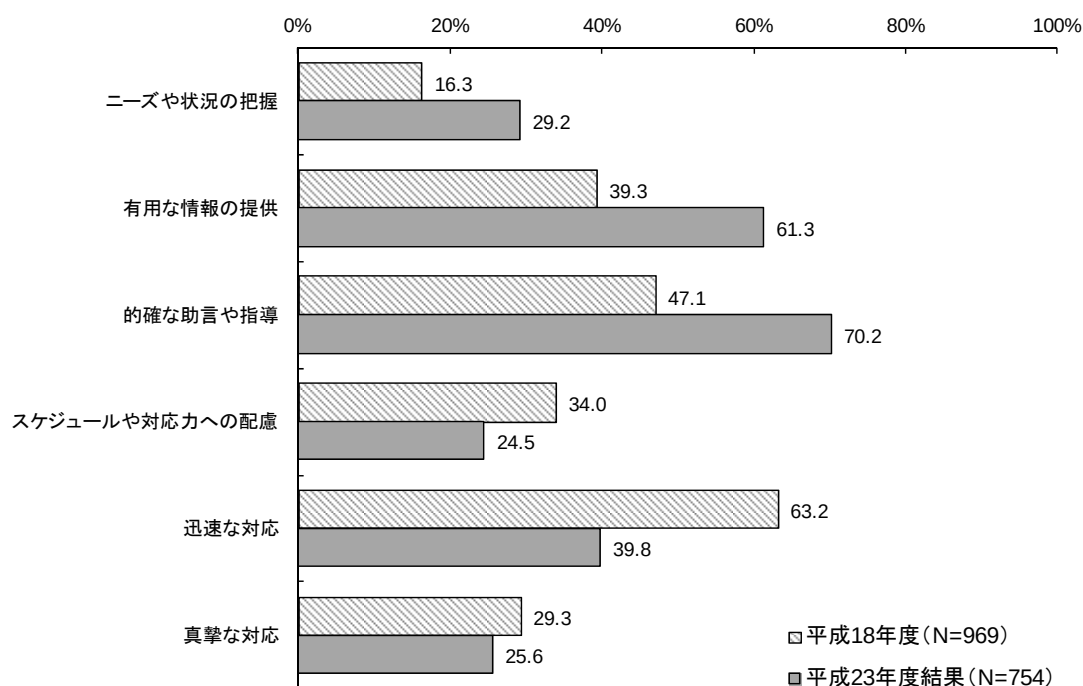


注) ニーズの状況の把握については、18年度調査では「職員が、皆様に求めていることは明確である」という設問で調査を実施しており、今回の比較は参考。

②業務において重要と感じるコミュニケーション事項

「的確な助言や指導」、「有用な情報の提供」を重視している自治体職員が多い。

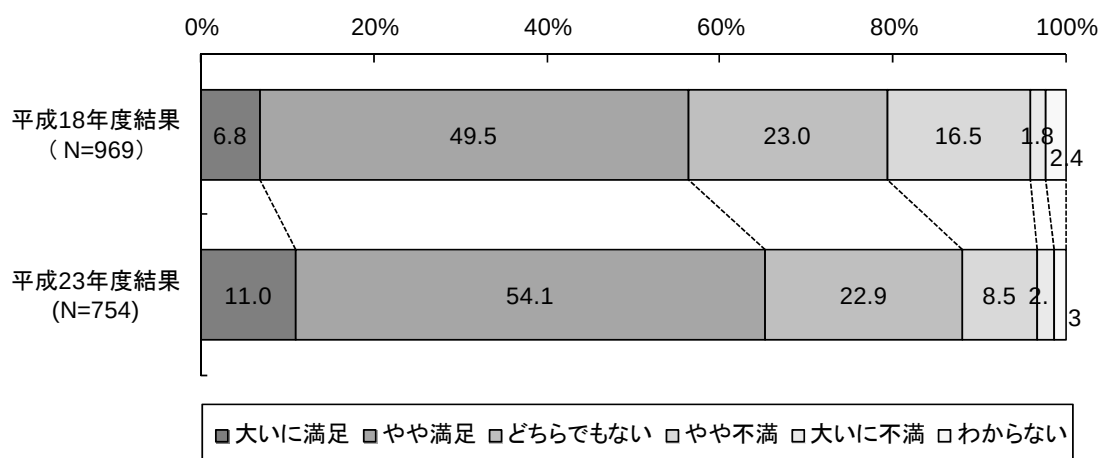
業務において重要と感じるコミュニケーション事項(3つまで複数回答可)



③仕事を共に実施する国土交通省に対する満足度

約 65%の回答者が仕事を共に実施する国土交通省に満足しており、平成 18 年度調査と比較しても、肯定的な回答は増加している。

仕事を共に実施する国土交通省に対する満足度

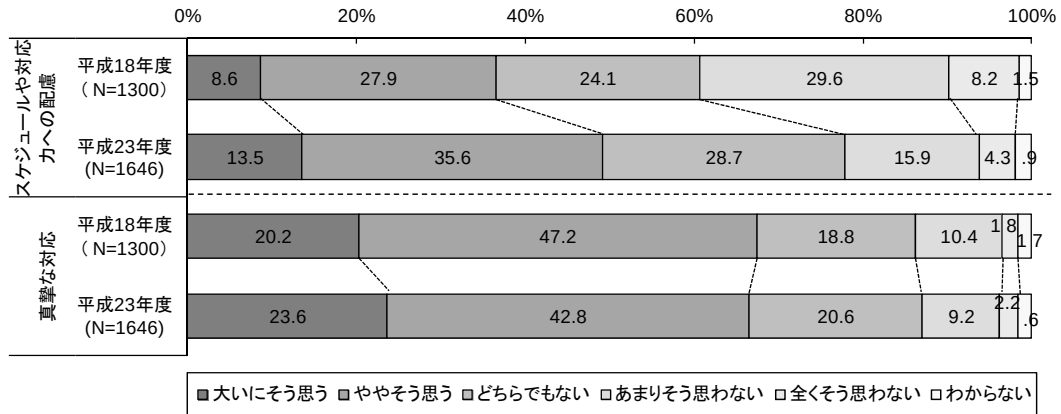


第4節 民間事業者職員アンケート

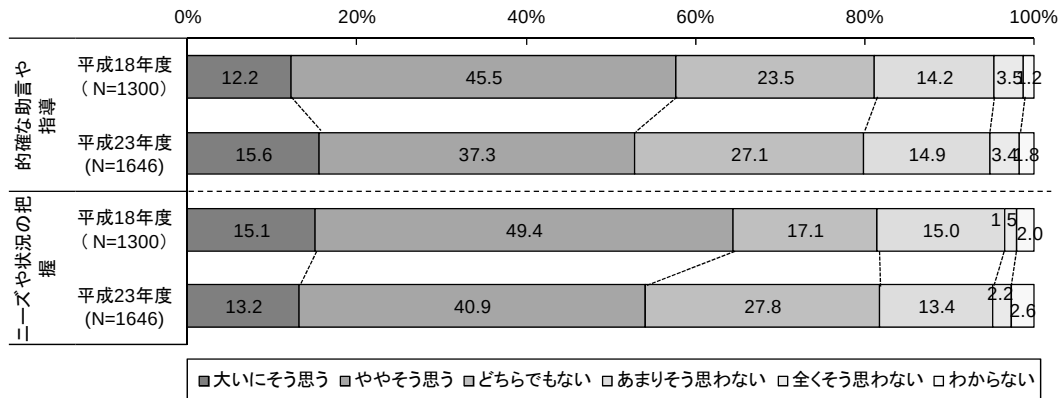
①国土交通省職員と回答者との間の仕事の質、コミュニケーションに対する印象

国土交通省職員の仕事の質、またはコミュニケーションについては概ね肯定的な評価。

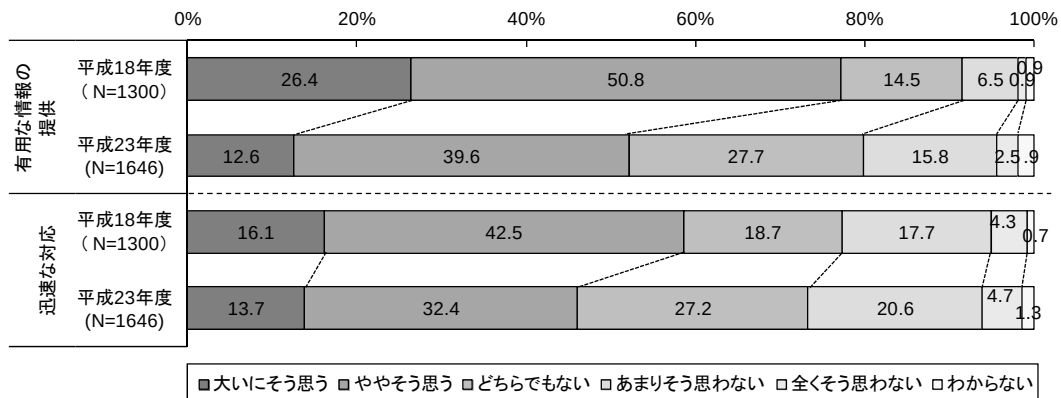
肯定的な評価が増加した項目



大きな変化は見られない項目



肯定的な評価が減少した項目

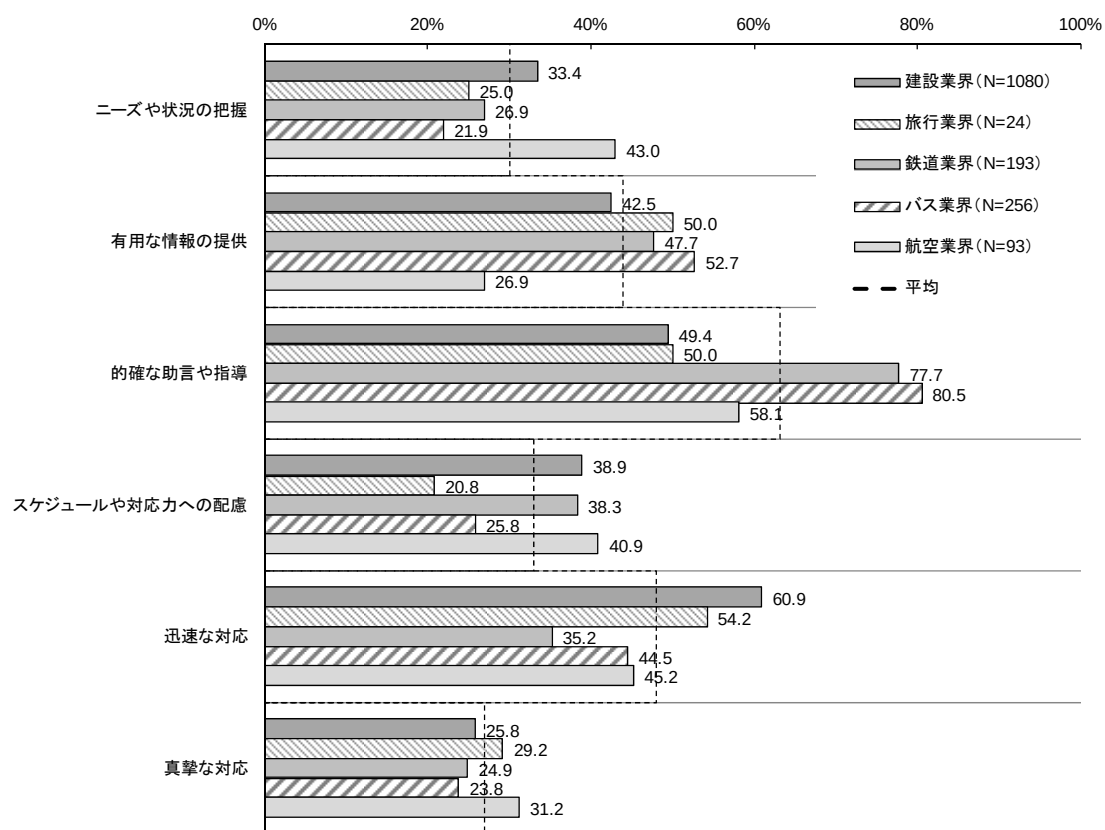


注) ニーズの状況の把握については、18年度調査では「職員が、皆様に求めていることは明確である」という設問で調査を実施しており、今回の比較は参考。

②業務において重要と感じるコミュニケーション事項

的確な助言や指導、有用な情報の提供及び迅速な対応が重要と考えられている。

業務において重要と感じるコミュニケーション事項(3つまで複数回答可)



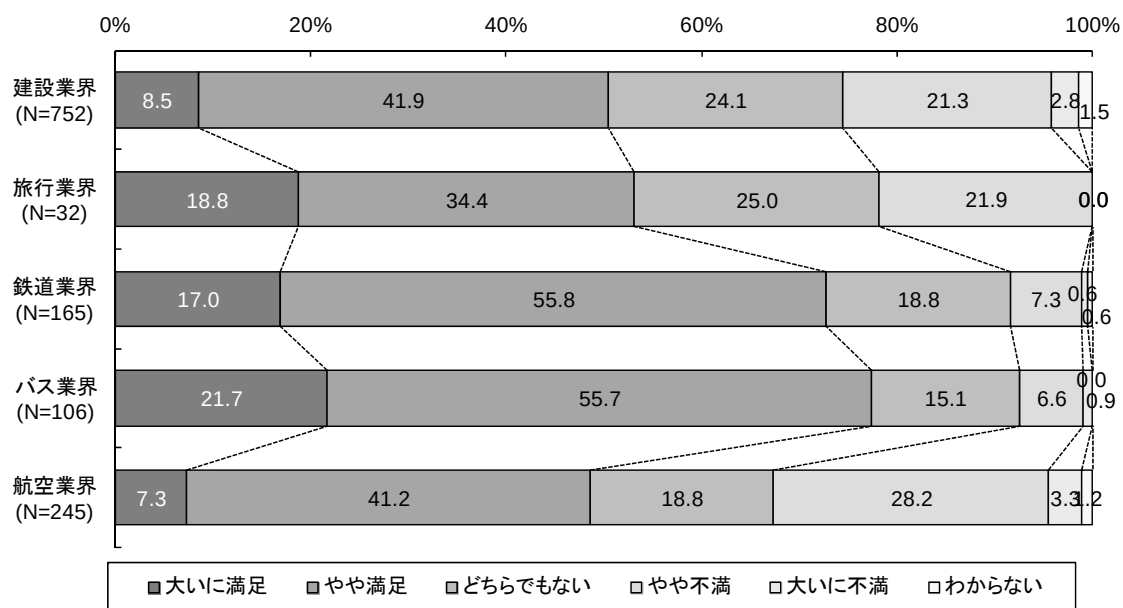
③仕事を共に実施する国土交通省に対する満足度

概ね約6～7割の回答者が仕事を共に実施する国土交通省に満足しており、平成18年度調査と比較しても、肯定的な回答は増加している。

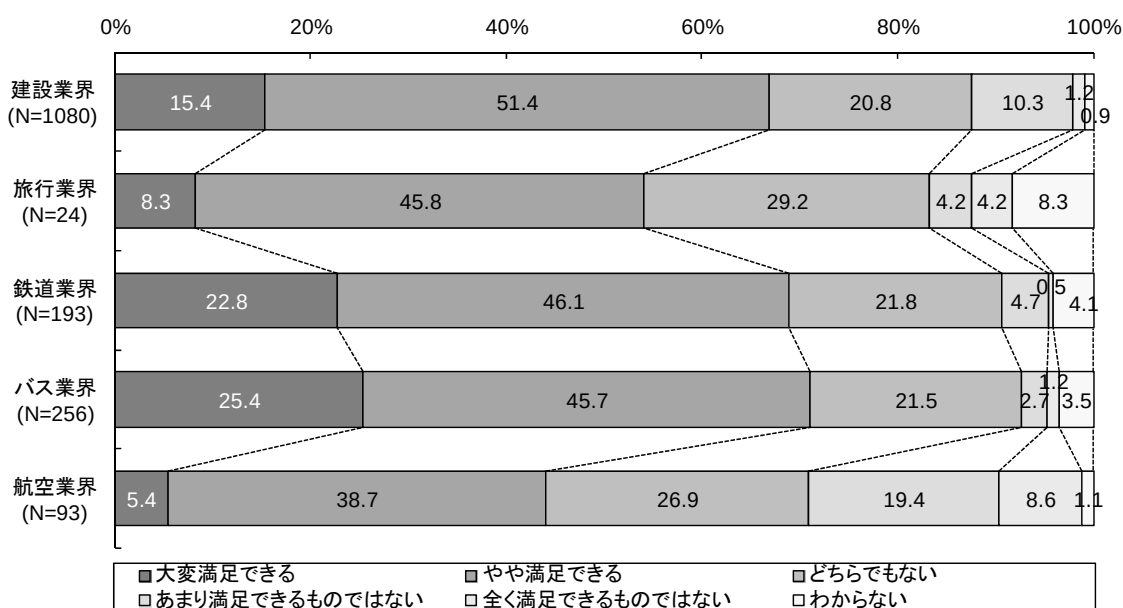
業界別に見ると、建設業、鉄道業、バス業において「大いに満足」との回答が増加している。

仕事を共に実施する国土交通省に対する満足度

平成18年度結果



平成23年度結果

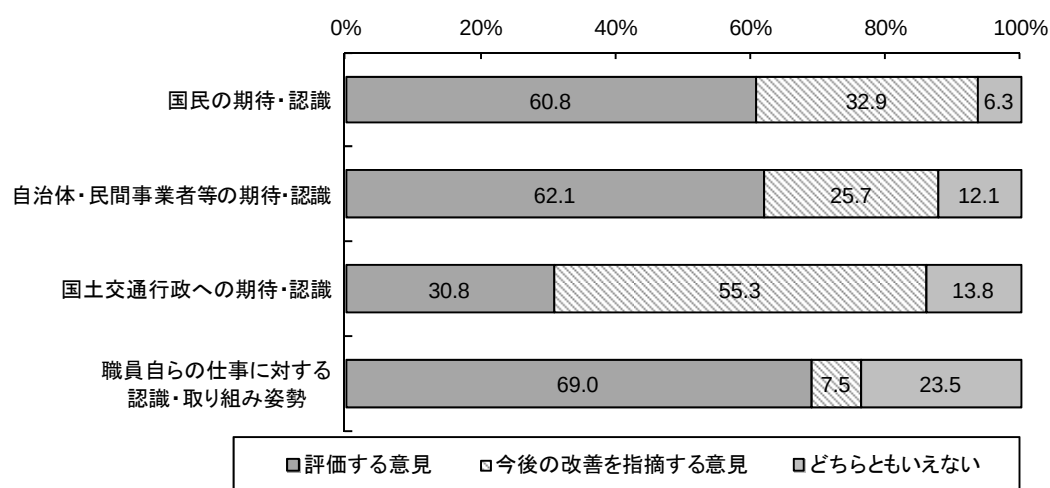


第5節 東日本大震災に関する調査結果

(1) 職員アンケート結果

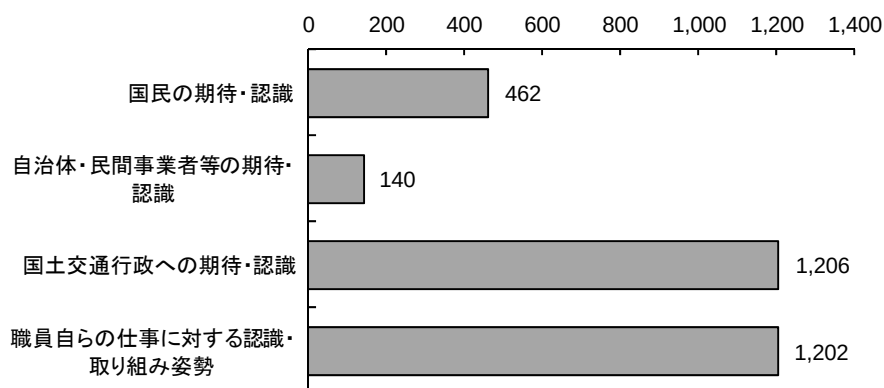
- ・ 「東日本大震災以降、国民やステークホルダーの国土交通行政への期待・認識、また自らの仕事に対する認識、取り組み姿勢等について変わった点があればそれをご記入ください。」という自由記入の設問を設定したところ、3,010の回答を得た。
- ・ これらの意見を分類したところ、「国土交通行政への期待・認識」と「職員自らの仕事に対する認識・取り組み姿勢」に関する意見が多く寄せられた。（※自由記入のため厳密な区別は難しい点には留意が必要）
- ・ 国土交通省に寄せられる「国民の期待・認識」、「自治体・民間事業者等の期待・認識」について言及する意見では、評価する意見が概ね6割程度を占めた。例えば、東日本大震災での社会資本整備の重要性が国民にも再認識されたという意見や、自治体への支援が評価を得ているとの声が寄せられた。

東日本大震災後の職員意識の変化に係る評価



注) N=3,010（「分からない」、「特に変わらない」やこれらに類する回答を除く。）

東日本大震災後の職員意識の変化に係る意見の分類 (N=3010)



東日本大震災後の職員意識の変化（アンケート自由回答一部抜粋要約）

■評価する意見

（国民からの期待・認識について）

- ・ 機動力・実行力を持った組織（国交省・警察・消防・自衛隊）に対する被災された方々からの期待が感じられた。
- ・ 国の役割が世間で叩かれるほど期待されていないのではなく、むしろ期待が大きいことがわかった。できるだけ答えられるようにしていきたいとさらに思うようになった。
- ・ 災害そのものに対する関心や、災害対策事業の必要性に対する住民の評価は変わってきたように思います。
- ・ 東日本大震災以降、国のインフラ整備が重要であることが、改めて再認識されたと思う。

（自治体・民間事業者からの期待・認識について）

- ・ 市町村が機能できないほどの被災、県レベルにおいても被災により機動的に動けてない状況において、国からの自治体への直接支援が、従来の役割分担を超えて行われた。
- ・ 東日本大震災等から、国土交通省の職員の技術力は高く、関係法規等にも精通している印象を、自治体、特に市町村から持たれているように強く感じた。
- ・ 地元自治体に対して防災計画の見直しをドラフト以前の段階から調整したい旨を申し入れており、自治体からも前向きの回答を得ている。

■今後の改善を指摘する意見

（省内、または自治体、事業者等とのコミュニケーションについて）

- ・ 国、県、市町村の考えがかみ合っていない感じを受ける。しかし、官庁においても横の繋がりに壁があるので、難しいことも分かっている。

（スピード、手続きの簡素化について）

- ・ 大震災以降、行政への要望は高まりつつあると思うが、もっと迅速に対応し、国民の意見を取り入れるよう取り組むべきだと思う。

（現場の役割について）

- ・ 災害ボランティアの派遣など対応の早さを検討してほしい。今回、対応が早いのは、やはり地方自治体であった。地方局が独自に動ける体制作りをしていくべきではないか？

（予算の重点化や執行について）

- ・ 復興のために国債等により予算調達するのは必要だが、国民理解を得る為には経費を削減し、復興事業に対しても無駄と思われないよう予算執行していかなければならない。

（組織体制や業務負担について）

- ・ より縦割り感が強く感じられた。非常時に対応するため、平時に意識から変えなければならない。

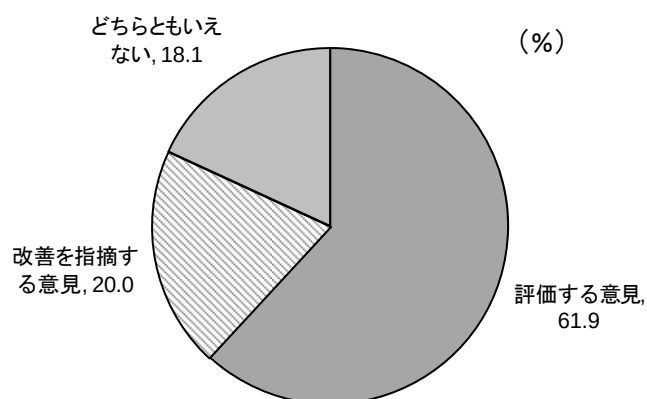
（国土交通省の取り組みの情報提供、PRについて）

- ・ 国土交通省は期待されていると思いたいですが、目に見えてすぐというほどのものはないので、具体的な行動がとれているという認識は国民にされていないとおもう。

(2) 都道府県・政令指定都市職員アンケート

- ・ 「東日本大震災によって、国土交通省の仕事に対する認識、国土交通省とのコミュニケーション等について、変わった点があればそれをご記入下さい。」という自由記入の設問を設定したところ、160 の回答を得た。
- ・ これらの意見を分類したところ、概ね 6 割が、国土交通省の東日本大震災への対応について評価する意見であった。(※自由記入のため厳密な区別は難しい点には留意が必要)
- ・ 迅速な対応を評価する意見、都道府県の圏域を越えた広域的な対応や調整について評価する意見等が多く寄せられた。
- ・ 一方で、対応についての改善を求める意見も 2 割程度存在した。例えば、自治体への事務的な負担の増大や、自治体のニーズの確認不足等の声がある。

東日本大震災による国土交通省への認識の変化(自由記入回答の分類結果)



注) N=160 (「分からない」、「特にない」やそれらに類する記述を除く。)

東日本大震災による国土交通省に対する認識の変化（アンケート自由回答一部抜粋）

■評価する意見

- ・「くしの歯」作戦の経緯を聞き、適確な判断力と行動力に感動した。また、排水車の緊急手配など地方整備局を超えた応援体制も大変頼もしく思えた。
- ・国土交通省の道路など災害への対応は非常に迅速に対応していたと思いますし、助かっています。
- ・震災直後からの応急工事など迅速な対応、復興に向けた予算確保や計画づくりなど、国土を守る強い意志を感じ、当方としても出来る限りの協力をしたいと改めて認識しました。
- ・防災に関する情報交換が以前より活発となってきた。
- ・災害査定を受けるにあたり職員の方にご相談したところ、適切、かつ懇切丁寧なご指導があり、地方と連携し復旧を一刻も早くやり遂げるといった熱意を感じました。
- ・国土交通省は、先進的な情報・技術を有しているとともに、広域的なかつ専門的な知識と経験を有していると思う。そうした組織の優れたところは大事にしてほしい。
- ・震災があった地方の整備局の隣地域の整備局と頻繁にやりとりを行っているが、震災に対する連携についての対応等を真摯に行っており、大変評価できると思う。

■今後の改善を指摘する意見

（省内、または自治体、事業者等とのコミュニケーションについて）

- ・震災への迅速な対応は評価するが、地方公共団体の意向を確認せず指示命令されたものが、後に課題として地方に降りかかっている面があり、それらについては改善を促したい。
- ・震災対策において、連携して事業に取り組んでいるが、業務の進め方の相談で、回答が二転三転したことがあった。回答が変わると信頼に係るので、是非慎重なお答えをいただきたい。

（スピード、手続きの簡素化について）

- ・テレビや新聞による国民のコメントを聞くと行政への期待は大きいですが、とにかく国民の願う迅速な対応に行政がついて行けていないと思う。

（現場の役割について）

- ・震災対応については、リーダーシップをとり、総合的な対応をすべきであったが、初動が遅かったように感じる。今回の対応では、国の動きを待っていては現場がもたないと認識した。

（予算の重点化や執行について）

- ・予算配分を小刻みにされると、事業執行に大きな影響があるので、やめてほしい。ばら撒きはやめて、必要なところに必要な分だけを配分すべき。

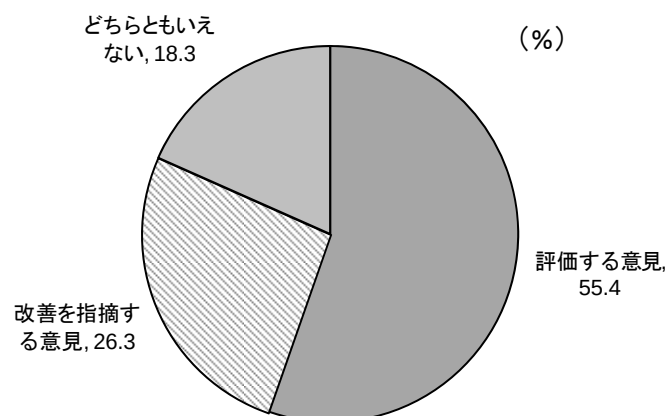
（組織体制や業務負担について）

- ・時間との戦いであることは判るが、県内市町村へ再照会を行わないと回答できないことが多く、調査回答までの時間も短く、重複するような調査も多いため対応に苦慮することが多い。
- ・東日本大震災では漁港や農地といったところが多く被害を受けている。国土交通省所管の事業で復旧・復興を行える場合はよいが、漁港や農地は農林水産省の所管である。この縦割り行政の中、どのように連携して復興していくのか。

(3) 民間事業者職員アンケート

- ・ 「東日本大震災によって、国土交通省の仕事に対する認識、国土交通省とのコミュニケーション等について、変わった点があればそれをご記入下さい。」という自由記入の設問を設定したところ、327 の回答を得た。
- ・ これらの意見を分類したところ、国土交通省の対応について評価する意見が約 55%、改善を求める意見が約 26%であった。(※自由記入のため厳密な区別は難しい点には留意が必要)
- ・ 評価する意見としては、発災時の迅速かつ精力的な対応や、民間事業者に対する丁寧な対応等を評価する意見が多く寄せられた。
- ・ 一方、改善を求める意見としては、民間事業者に対する指示の不明確さや、国土交通省内で情報共有がうまく成されていないなどの縦割りの弊害などを指摘するものが挙げられる。

東日本大震災による国土交通省への認識の変化(自由記入回答の分類結果)



注) N=327 (「分からない」、「特にない」やそれらに類する記述を除く。)

東日本大震災による国土交通省に対する認識の変化（アンケート自由回答一部抜粋）

■評価する意見

- ・社会の重要なインフラ整備の役割を担っている建設業の監督官庁として、日本の復興についてまじめに考えている職員の方がたくさんいることを感じ、非常に頼もしく思った。（建設業）
- ・行政の縦割りは数多くあるが、震災復興に関してはかなり国と地方自治体が融合した対応がなされている。災害に関しては積極的に国がかかわっている。（建設業）
- ・くしの歯作戦は大きな成果があったと思います。当社も被災地への乗り込みに利用させていただきました。国土交通省の復興対策への、機動力の大きさを感じられました。（建設業）
- ・東日本大震災後、燃料の供給が不安定になった時、適切な指示をいただき、又減便ダイヤ運行についても寛大なご理解をいただいた。スピーディーな対応に感謝する。（バス業）
- ・仙台空港はあれだけの被害をうけ、我々も当分運航は無理だと考えておりましたが、航空局側の柔軟な対応と、すばやい修復作業によって、運航を果たしたことについては敬意を表します。（航空業）
- ・早急に対応すべき具体的な内容については、コミュニケーションがうまく取れていると考える。両者の目的が合わさると、このようにコミュニケーションが進むのかと感じている。ただし、職員の方々の繁忙さは、さらに増しているのではないかと心配する面もある。（建設業）

■今後の改善を指摘する意見

（省内、または自治体、事業者等とのコミュニケーションについて）

- ・各整備局の対応は迅速であったと思いますが、各整備局の横の連携・連絡体制に情報の行き違いが生じたのか、様々な指示事項が錯綜して困惑することがあったようです。この指示は誰が誰に対して行ったのかがわかれば、動きやすかったようです。（建設業）
- ・有事の際、我々事業者をご利用戴くことは当然のことであると認識しておりますが、その際の御当局の対応手順等が整備されていないように感じられました。（バス業）

（スピード、手続きの簡素化について）

- ・国民災害のために行おうとすることに、柔軟性がなく、届出・許可と足を引っ張るようであった。事後でも良かったのではないかと思います。（バス業）

（現場の役割について）

- ・正確な情報が得られない場合は、現地に駐在する民間事業者の社員の情報を信用してもらい、本当に必要な順番で復旧に携われるようにしてもらいたい。（建設業）

（予算の重点化や執行について）

- ・「国土交通省」は国土を作っていくというところから、維持管理しながらコンパクトにしていく姿勢をもっと明確化して頂きたいです。（鉄道業）

（組織体制や業務負担について）

- ・当座の復旧活動最優先の状況下で、必要性・緊急性の低い調査報告をショート・ノーティスで頻繁に要求されたことは大きな負担に感じられた。（鉄道業）

仕事の進め方の改革の評価

- ・仕事の進め方の改革それぞれのアウトカム目標について一定の改善が見られた。
- ・成果主義においては特に入省5年未満の若い職員における認識が改善していると言った傾向が見られた。
- ・今後は、以下の対応方針を踏まえ、国土交通省の仕事の進め方の改革に基づく取組みを一層推進し、若い職員を含め全職員が積極的にその持てる能力を最大限に発揮できるような環境の下、省内外、本省、地方にわたり、広域のかつ専門的な知識と経験を活かした行政を展開していく必要がある。

主な課題	今後の対応方針
●成果主義 ・アウトカムを意識する職員の割合が増加している。 ・業務の目標設定については、庶務業務など一部職種で、目標設定がしにくいという現状がある。	・組織としてアウトカム意識の徹底が図られるようにすべき。 ・業務目標が設定しにくい職種において、どのように成果主義、アウトカム意識の浸透を進めていくかの検討を行う。
●局横断的な取組み ・国民や自治体、事業者からは、国土交通省の総合性の重視についてさらなる改善が必要と指摘されている。	・普段から他部局との情報交換、交流を促進し、今回の東日本大震災のような有事の際にも、効率的に業務を遂行できるような情報共有の方法等について、引き続き検討を行うべき。
●国民参画 ・国民参画の取組みについて、「敷居の高い印象がある」、や「活動に魅力が感じられない」といった理由が、参加を阻害する要因となっているということであった。 ・取組みの促進に際して、作業量やコストの増加を最小化すべきという意見が多くの職員から指摘された。	・国民参画の取組みの内容の改善(魅力付けや、参加しやすい雰囲気作りなど)や、取組みの情報発信により、多くの国民が積極的に参加したいと思える状況を創出していくべき。 ・ただし、その際には、取組みの促進に伴う、作業量やコストの増加に配慮した、効率的な対応という点にも配慮する。
●アカウントビリティ ・情報提供に係る国民と職員の認識、特に「わかりやすい情報の提供について未だ差が見られる。	・情報提供に関する国民の認識は前回政策レビューから改善しており、国民と職員の認識の差も縮まっている。今後も「行動指針」に沿って国民への情報提供を引き続き進める。
●国民本位で効率的な質の高い行政 ・国土交通省の仕事を知らってもらうことで、省に対するイメージは改善される。 ・自治体や民間事業者からは、国土交通省の「的確な助言や指導」、「有用な情報の提供」についてのニーズが高い。 ・東日本大震災においてコミュニケーション等について改善を求める意見が存在した。	・自らの取組みについて、国民に知ってもらえるような情報発信を行う。 ・自治体、民間事業者等とのより一層の連携を図る必要がある。

(評価書の要旨)

テーマ名	仕事の進め方の改革 ー第2回フォローアップー	担当課 (担当課長名)	全部局等 とりまとめ 総合政策局政策課 (課長 藤井 直樹) 政策統括官付政策評価官 (評価官 北河 渉)
評価の目的、 必要性	国土交通省では、平成13年発足にあたり、統合のメリットを活かし、より質の高い行政サービスを提供することを目的に、「仕事の進め方の改革」に基づいた取り組みを行っている。平成18年度にはその進捗状況を把握する第1回フォローアップが行われ、各種の進捗、あるいは課題が確認された。前回の調査から5年が経過した平成23年度においては、その後の改革の進捗状況や課題への対応状況を把握するために第2回フォローアップを実施し、今後の国土交通行政の改善方策について検討する。		
対象政策	国土交通省発足時に定めた「仕事の進め方の改革」に基づく一連の取り組み。		
政策の目的	「仕事の進め方の改革」に基づき、国民の視点に立って、より質の高い行政サービスを、より低コストで、より早く提供することを目指した、総合的な国土交通行政の発展。		
評価の視点	①成果主義 ②局横断的な取り組み ③国民参画 ④アカウンタビリティ ⑤国民本位で効率的な質の高い行政 の5つのアウトカム指標による評価を実施。なお、今回調査では、平成23年3月11日に発生した東日本大震災における国土交通省の対応についても評価を行った。		
評価手法	第1回フォローアップと同様に、「仕事の進め方の改革」の進捗状況を確認するため、下記の調査を実施した。 ・職員アンケート ・国民アンケート ・国民グループインタビュー ・都道府県・政令指定都市職員アンケート ・民間事業者職員アンケート ・国土交通省の取り組み事例収集 ・東日本大震災に係る調査		

評価結果	(成果主義) 成果主義については、平成 18 年度時点よりも進捗が見られた。職員アンケートにおいては、アウトカムを意識する職員の割合が増加しており、特に非管理職への意識の浸透が進んでいる。また、担当業務において、目標設定がなされている職員の割合や、その目標に対するフィードバックを受けている職員の割合も増加しており、業務における目標設定と、その振り返りという習慣が根付いてきていると評価できる。他方、業務の目標設定については、庶務業務など一部職種で、目標設定がしにくいという現状がみられた。 前回政策レビューにおいて掲げられた対応方針に係る取組みについては、好事例の共有に係るものとして「関東管内における B R T の推進について」、アウトカム意識の職員への啓発・周知に係るものとして「事業進捗管理に資する内部広報紙」等の事例が確認された。 (局横断的な取組み) 局横断的な取組みについては、引き続き取組みの促進、内容の改善を図っていくべきである。省庁合併による国土交通省発足以降に入庁した職員の増加もあり、職員アンケートにおいては国土交通省として仕事を行うという意識が醸成されていることが確認できた。他方、国民アンケート、自治体アンケート、民間事業者アンケートにおいては、必ずしも局横断的な取り組みが進んでいないとの意見もあった。 前回政策レビューにおいて掲げられた対応方針に係る取組みについては、幹部職員の施策の連携意識に係るものとして「中国地方連絡調整会議」、施策の連携を意識した人事、研修に係るものとして「合同新規採用職員研修におけるバリアフリー教室」等の事例が確認された。 (国民参画) 国民参画については、平成 18 年度時点よりも進捗が見られたが、さらに取組みの促進、内容の改善を図っていくべきである。職員アンケートにおいて、より一層、国民参画に係る取組みを促進すべきという意見が多いものの、その際には、意思決定や業務完了の遅れ等が出ないように作業量やコストの増加を最小化すべきという意見もまた多かった。他方、国民アンケートでは、国民参画の機会について、参画機会が増えているという回答があった一方で、国民参画の取組みについて、「敷居の高い印象がある」といった理由により参加を阻害する要因となっているということであった。 前回政策レビューにおいて掲げられた対応方針に係る取組みについて
------	--

	は、国民参画の周知方法の改善に係るものとして「みなとオアシス制度の普及」等が見られた。 (アカウンタビリティ) アカウンタビリティについては、平成 18 年度時点よりも進捗が見られたが、引き続き取組みを進めていくべきである。職員アンケートにおいてはアカウンタビリティ意識の改善が見られた。他方、国民アンケートにおいては、情報提供、特に分かりやすい情報の提供について改善を求める声が見られるものの、肯定的な意見の割合が増えるなど、国民と職員の認識の差が縮まる等改善傾向が見られる。また、職員のマスメディアに対する認識については、情報共有等について改善が見られ、苦手意識についても改善が見られる。 前回政策レビューにおいて掲げられた対応方針に係る取組みについては、双方向コミュニケーションに係るものとして「那賀川総合水系環境整備事業」、マスメディアへの積極的な対応に係るものとして「広報分析を活用した積極的なアカウンタビリティの推進」等が見られた。 (国民本位で効率的な質の高い行政) 国民アンケートや国民グループインタビューでは、実施施策に対する批判がある一方、国土交通省の事業や施策を知ること、イメージが良くなったという意見も多く寄せられた。特に、職員とコミュニケーションを取ることが、イメージ改善の要因となっている。 自治体、民間事業者アンケートにおいても、仕事を共に実施する国土交通省に対する満足度は平成 18 年度時点と比べて改善されている。特に、国土交通省の「対応の真摯さ」や、「相手のスケジュールや対応力への配慮」について、以前よりも改善したという結果であった。 東日本大震災における評価として、職員の仕事に対する意識の向上が見られ、自治体、民間事業者アンケートにおいても、国土交通省への対応についても、評価する意見が約 6 割を占めていたが、他方コミュニケーションやスピードについての改善を指摘する意見も存在した。また、平時からの訓練が震災対策に役に立ったといった事例も存在した。
政策への 反映の方向	国土交通省では、統合のメリットを活かし、より質の高い行政サービスを提供することを目的に、「仕事の進め方の改革」に基づく取組みを実施してきているところであり、今回のフォローアップ調査においても、①成果主義、②局横断的な取組み、③国民参画、④アカウンタビリティ、⑤国民

本位で効率的な質の高い行政、それぞれのアウトカム目標について一定の改善が見られた。例えば、成果主義においては特に入省5年未満の若い職員における認識が改善していると言った傾向が見られたところである。

今後は、以下の対応方針を踏まえ、国土交通省の仕事の進め方の改革に基づく取組みを一層推進し、若い職員を含め全職員が積極的にその持てる能力を最大限に発揮できるような環境の下、省内外、本省、地方にわたり、広域的かつ専門的な知識と経験を活かした行政を展開していく必要がある。

（成果主義）

成果主義について進捗が見られるものの、引き続き、組織としてアウトカム意識の徹底が図られるようにすべきである。また、業務の目標設定については、庶務業務など一部職種で、目標設定がしにくいという現状がある。そういった職種においては、どのように成果主義、アウトカム意識の浸透を進めていくかの検討が必要である。

（局横断的な取組み）

国民や自治体、事業者からは、国土交通省の総合性の重視についてさらなる改善が必要とされているから、今後も引き続き普段から他部局との情報交換、交流を促進し、今回の東日本大震災のような有事の際にも効率的に業務を遂行できるような情報共有等の方法等について、検討を行うべきである。

（国民参画）

国民参画の取組みの内容の改善（魅力付けや、参加しやすい雰囲気作りなど）や、取組みの情報発信により、多くの国民が積極的に参加したいと思える状況を創出していくべきである。ただし、その際には、取組みの促進に伴う作業量やコストの増加に配慮した、効率的な対応が必要である。

（アカウンタビリティ）

情報提供に関する国民の認識は、前回政策レビューから改善しており、国民と職員の認識の差も縮まっている。今後も「行動指針」に沿って国民への情報提供を引き続き進める。

（国民本位で効率的な質の高い行政）

今後も引き続き、職員の一人一人が真摯な対応を取ることが出来るよう

	啓発を続けるとともに、自らの取組みについて、国民に知ってもらえるような情報発信が重要である。また、自治体や民間事業者からは、国土交通省の「的確な助言や指導」、「有用な情報の提供」についてのニーズが高いこと、また、東日本大震災においてコミュニケーション等について改善を求める意見が存在したことから、自治体、民間事業者等とのより一層の連携を図る必要がある。
第三者の知見の活用	平成 22 年 6 月 30 日、平成 22 年 11 月 9 日、平成 23 年 4 月 21 日、及び平成 23 年 12 月 9 日に政策評価会委員から意見を聴取。
実施時期	平成 22 年度～平成 23 年度