

平成23年度
国土交通省政策評価年次報告書
(政策評価レポート)

P

D

C

A

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

はじめに

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

そのため、国土交通省が平成23年度に実施した政策評価を中心に、平成24年3月31日までに実施した政策評価の結果である評価書について、取りまとめたものがこの年次報告書である。

この年次報告書は、タイトルを「平成23年度国土交通省政策評価年次報告書」とし、サブタイトルを「政策評価レポート」とした。これは、年次報告書として、この1年間における国土交通省の政策評価に関する取組みを、決定した評価書を網羅して報告することを主目的としつつ、国土交通省における政策評価制度の趣旨やこれまでの経緯についても、国民に分かりやすくレポートする役割も負わせるためである。

そのため、以下のような構成としている。

まず、第1部として、「国土交通省における政策評価について」を置いた。これは、制度発足当初以来の国土交通省における政策評価の制度趣旨やその後の変化について説明するためである。さらに、平成23年度における評価作業の経過についても報告している。

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

第2章は「国土交通省における政策評価の仕組み」として、国土交通省で実施されている政策評価の7つの方式の仕組みについて紹介をしている。

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

そして、第2部「評価報告」として、年次報告書の主たる内容である、平成23年度に実施した評価書等について、その概要を報告している。なお、最も重要な評価書本体についても、別冊としてまとめて報告している。

さらに、巻末に参考として、基本計画(平成23年度末現在)と平成23年度国土交通省事後評価実施計画を掲載している。

第1部 国土交通省の政策評価について	4
第1章 国土交通省における政策評価の趣旨	4
1 これまでの国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方	4
2 現在の国土交通省の政策評価の目的	6
3 国土交通省の政策評価制度の特徴	6
第2章 国土交通省における政策評価制度の仕組み	9
1 政策チェックアップ（業績評価方式）	9
2 政策レビュー（総合評価方式（プログラム評価））	14
3 政策アセスメント（事業評価方式）	18
4 個別公共事業の評価	20
5 個別研究開発課題の評価	23
6 規制の事前評価（RIA：Regulatory Impact Analysis）	24
7 租税特別措置等に係る政策評価	24
第3章 国土交通省における政策評価の取組み	25
1 平成23年9月の基本計画の変更	25
2 平成23年度における政策評価への取組み	25
(1) 政策チェックアップ	25
(2) 政策レビュー	27
(3) 政策アセスメント	28
(4) 個別公共事業評価	28
(5) 個別研究開発課題評価	29
(6) 規制の事前評価（RIA）	29
(7) 租税特別措置等に係る政策評価	29
3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例	29
4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施	30
(1) 社会資本整備重点計画法	30
(2) 国土形成計画法	31
(3) 住生活基本法	31
5 政府全体における政策評価重視に向けた取組み	32
(1) 経済財政諮問会議における議論	32
(2) 政策評価に関する基本方針の改定	33
(3) 「経済財政改革の基本方針2007」とこれを踏まえた「国土交通省政策評価基本計画」の変更	34
(4) 「経済財政改革の基本方針2007」による「重要対象分野」の導入	34
(5) 「経済財政改革の基本方針2009」における「重要対象分野」	35
(6) 予算監視・効率化チーム	36

6 国土交通省における政策評価の普及・啓発等.....	36
(1) 第三者の知見の活用	36
(2) 政策評価の手法の調査研究	38
(3) 政策評価の普及・啓発	38
おわりに	40
第2部 評価報告	42
第1章 政策チェックアップ	42
第2章 政策レビュー.....	199
第3章 政策アセスメント.....	218
第4章 個別公共事業評価.....	219
第5章 個別研究開発課題評価.....	219
第6章 規制の事前評価(RIA)	219
第7章 租税特別措置等に係る政策評価.....	224
参考1 : 国土交通省政策評価基本計画.....	226
参考2 : 平成23年度国土交通省事後評価実施計画	247

第1部 国土交通省の政策評価について

第1章 国土交通省における政策評価の趣旨

《第1章のポイント》

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

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

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

1 これまでの国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方

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

①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

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

②成果重視の行政への転換を図る。

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

③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

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

④国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たす。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 現在の国土交通省の政策評価の目的

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

①国民本位の効率的な質の高い行政の実現

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

②成果重視の行政の推進

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

③国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

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

3 国土交通省の政策評価制度の特徴

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

平成14年度以降も、旧要領を引き継いだ法定の基本計画(平成14年4月施行。平成20年度まで毎年度変更。平成21年3月の変更で、5年間(平成21年度～平成25年度)固定の計画に変更。なお、平成22年7月及び平成23年9月にも所要の変更)等に基づいて、政策評価を実施しているところである。

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

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

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

以下において、国土交通省の政策評価制度の特徴について概観する。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

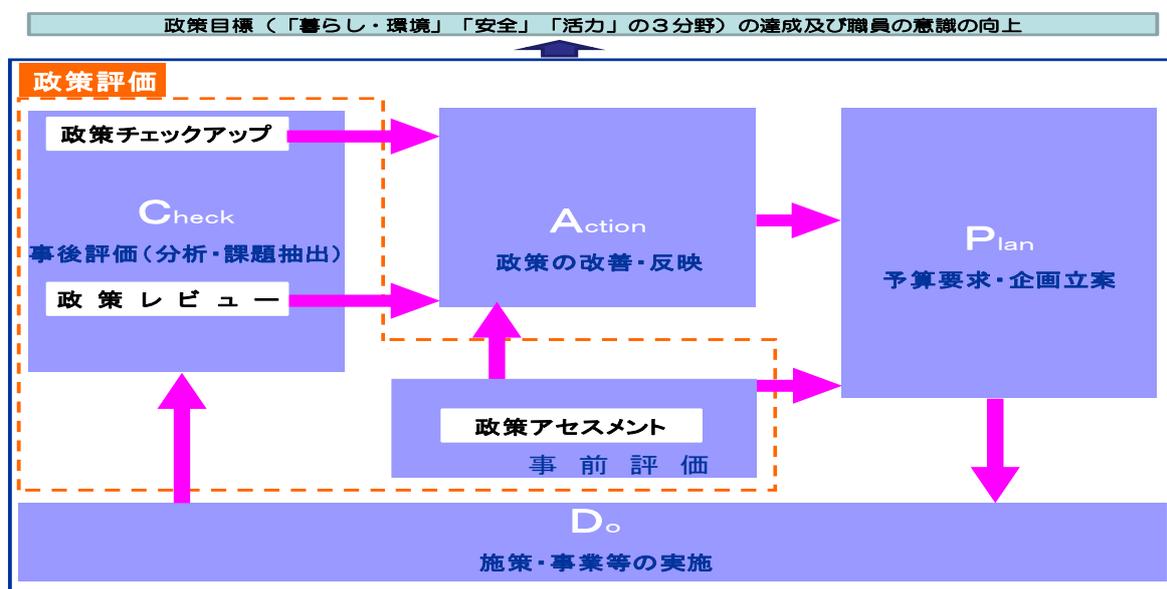
また、政策アセスメントによって、施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておけば、政策を実施した後に、その有効性や効率性等を事後検証することがより容易になると考えられる。

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

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

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

(図1)「政策のマネジメントサイクル」の運営



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

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

さらに、政策評価を担当する大臣直属の政策統括官を設置するとともに、各部局担当課長等から構成される政策評価連絡会、政策レビューのテーマ等を検討するための大臣政務官を座長とする政策レビュー等に関する検討会等を設置して、政策評価の重要な過程への全省的な参画の促進、政策評価の普及・啓発に努めるなど、政策評価を省全体のマネジメント改革につなげていくための体制を整えている。

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

第2章 国土交通省における政策評価制度の仕組み

《第2章のポイント》

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

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

1 政策チェックアップ（業績評価方式）

（1）政策チェックアップとは

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

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

（2）政策目標、施策目標と業績指標の設定

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

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

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

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

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

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

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

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

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

また、平成22年度の政策チェックアップ(平成23年9月)(政策目標13、施策目標47、業績指標224を対象)より、従来からの業績指標レベルの評価書(業績指標個票)に加え、施策目標レベルの評価書(施策目標個票)を作成することとした。

(3) 政策目標、施策目標と業績指標の内容

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

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

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

そして、施策目標、ひいては政策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で224の業績指標が、以下の選定基準に基づいて選定されている。

<指標の性格>

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

<指標の内容>

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

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

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

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

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

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

(4) 政策チェックアップの実施

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

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

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

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

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

このため、国土交通省では、基本計画と事後評価実施計画だけでなく、平成21年6月

策定(最終変更平成23年9月)の国土交通省政策評価実施要領(政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について。以下「実施要領」という。)において政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。

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

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

について点検することは必要である。

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

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

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

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

政策チェックアップの基本的な手順は以下のとおりである。

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

また、次の点にも留意して評価を実施している。

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

2 政策レビュー（総合評価方式（プログラム評価））

政策レビューとは

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

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

等についてテーマを選定し、計画的に実施するものである。

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

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

(1) 実施済み及び実施中のテーマ

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

平成18年度	行政行動の改革 －改革はどこまで進んだか－ 改革のポイント①成果主義②局横断的な取組み③国民参画（住民参加等）④国民への説明責任（アカウンタビリティ）	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 －これまでの施策の検証と今後の在り方－	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 －建設リサイクル法の検証－	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局
平成19年度	環境政策・省エネルギー政策 －環境行動計画を踏まえて－	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	不動産取引価格情報の開示 －土地市場の条件整備－	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み －河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方－	河川局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 －ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み－	海上保安庁、港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築	航空局
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱（2005-2009）	政策統括官（物流）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土等）、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成22年度	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の実現	観光庁、総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しについて	国土計画局
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	都市再生の推進	都市・地域整備局
	住生活基本計画（全国計画）	住宅局
平成23年度	鉄道の安全施策	鉄道局
	仕事の進め方の改革－第2回フォローアップ－	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
	指定等法人に関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
	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	総合政策局、官庁営繕部、都市局、水・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）
	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
	土砂災害防止法	水管理・国土保全局
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁	

平成24年度	技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	国土形成計画（全国計画）	国土政策局
	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
	航空自由化の推進	航空局
	新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
	緊急地震速報の利用の拡大	気象庁
	新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁

(2)実施予定のテーマ

平成25年度	社会資本ストックの戦略的維持管理	総合政策局、水管理・国土保全局、道路局、港湾局
	不動産投資市場の条件整備	土地・建設産業局
	離島地域における振興施策	国土政策局
	バス・タクシーに関する施策	自動車局
	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院
平成26年度	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	官庁営繕部
	水資源政策	水管理・国土保全局
	自転車交通	都市局、道路局
	貨物自動車運送のあり方	自動車局、総合政策局
平成27年度	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局
	住生活基本計画	住宅局
	国際コンテナ戦略港湾政策	港湾局
	国際協力・連携等の推進	国際統括官

3 政策アセスメント（事業評価方式）

（1）政策アセスメントとは

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

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

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

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

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

このうち、予算概算要求等に係るものを中心に毎年度、原則8月末に評価書を取りまとめ、公表している。（なお、平成21年度は9月に政権が交代し、10月に予算概算要求が組み替えられたため、その後、11月に改めて評価書の取りまとめや公表を行った。また、平成23年度は予算概算要求が9月末であった。）

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

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

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

（2）「目的に照らして」行う評価

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

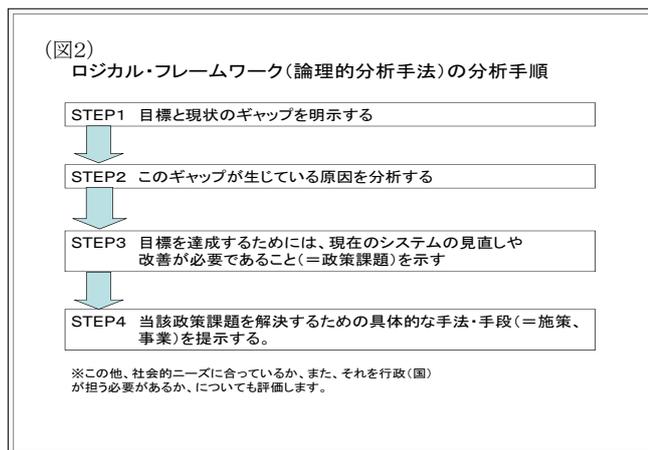
具体的には、「施策等の目的」欄に、従来からの「政策目標」・「施策目標」・「業績指標」以外に「検証指標」の欄を新設した。これにより、PDCAサイクルのC(CHECK)に相当する事後評価・検証について、手法を特定して行う仕組みを確立して施策の改善に資するとともに、業績指標の増加の抑制を図ったところである。

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

(3) 必要性：「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

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

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



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

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

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

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

(4) 効率性：費用対効果の説明が基本

効率性の説明は様々なアプローチがあり得るが、現行の政策アセスメントでは、「費用対効果」が基本であると考えている。具体的には評価書の様式の変更に伴い、①「費用」と「効果」の内容を明示し、さらにその比較を実施、②「本案」だけでなく「代替案」に

についても「費用」と「効果」の比較を実施、③「本案」と「代替案」の比較も実施、とする手法を導入している。

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

(5) 有効性：業績目標等の達成への貢献度

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

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

4 個別公共事業の評価

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

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間(平成23年度は直轄事業等については3年間)が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間(平成23年度は直轄事業等については5年間)が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業等について実施する。

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

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴取することとしている。また、平成21年12月24日に国土交通省所管公

共事業の事業評価実施要領を改定し、直轄事業等の新規事業採択時評価について、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

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

事業評価カルテは、直轄事業についての平成16～23年度の評価結果をホームページ (<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>) に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

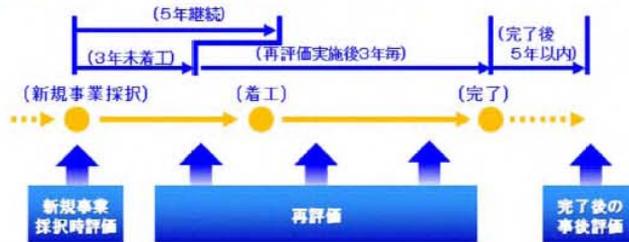
個別公共事業評価

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

● 評価対象

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

● 事業評価の流れ（例：直轄事業等）



● 評価結果の公表

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

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

● 事業評価における新たな取り組み

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

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

5 個別研究開発課題の評価

国土交通省においては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成20年10月31日内閣総理大臣決定)を受け、平成22年3月に、国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない最低限の共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめたガイドラインとして、「国土交通省研究開発評価指針」を改訂し、これに基づいて評価を実施してきた。

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

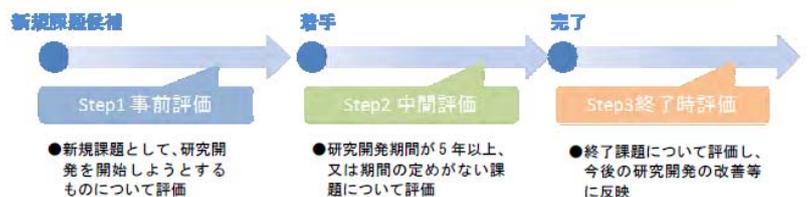
- i 事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。
- ii 中間評価は、研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。
- iii 終了時評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

個別研究開発課題評価

研究開発課題を対象に「事前評価」「中間評価」「終了時評価」を実施

評価対象:

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



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

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

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

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

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

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

平成23年度末までに、国土交通省では43件のRIAを実施した。

7 租税特別措置等に係る政策評価

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

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

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

国土交通省においても、平成24年度税制改正要望に際し、事前評価20件を実施した。

第3章 国土交通省における政策評価の取組み

《第3章のポイント》

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

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

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

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

1 平成23年9月の基本計画の変更

平成23年9月30日に、基本計画の変更を行った。変更のポイントは下記のとおりである。

① 政策チェックアップ関連

○ 従来の「業績指標」ごとの評価に加え、「施策目標」ごとについても、業績指標の評価結果を踏まえ、総合的に評価を実施することとした。

② 政策レビュー等に関する検討会

○ 検討会の名称を「政策レビュー等に関する検討会」に変更（「等」を追加）し、政策レビュー以外に、国土交通省の政策評価のうち特に必要な事項についても検討対象とした。

2 平成23年度における政策評価への取組み

（1）政策チェックアップ

①平成22年度政策チェックアップ結果

平成22年度の政策チェックアップ評価書（平成23年9月）は、政策目標13、施策目標47、業績指標224を対象として実施した。

なお、前年度からの変更点として、平成22年度政策チェックアップより、従来からの業績指標レベルの評価書（業績指標個票）に加え、施策目標レベルの評価書（施策目標個票）を作成することとした。具体的には、施策目標ごとに、施策目標の概要及び達成すべき目標を明らかにするとともに、当該目標に含まれる業績指標の評価結果を踏まえ、今後

の方向性等を明らかにし、総合的に評価を実施することとなった。

②今後の取組みの方向性

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

まず、前者に関しては、業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から結果の実現、アウトカムの発現に至る因果関係(メカニズム)や、その影響度合いを明確にする必要がある。また、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該施策が必要であるのかを明確にすることは、省全体の目標設定という観点からは重要な今後の課題である。

更に、政策評価と予算・決算との連携のための調整等により、業績指標は年々増加し、現在では224業績指標にまで増加している。300近い指標数では、その全体の状態を把握することは困難であり、省全体のマネジメントを掌るツールとしては使い勝手が悪いことから、業績指標数の削減等を実施することも重要な課題である。

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

なお、政府全体の取組として、目標管理型の政策評価(注)については、各行政機関における取組についての標準的な指針として「目標管理型の政策評価の改善方策に係る取組について」(平成24年3月27日政策評価各府省連絡会議了承)が策定され、平成24年度より取組が行われることとなった(下記「改善のポイント」参照)。(なお、国土交通省においては、「評価書の標準様式」については、政策チェックアップの施策目標レベルの評価書により既に対応済みであり、「事前分析表」については平成24年度より作成)

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

(参照) 目標管理型の政策評価の改善のポイント

○事前分析表の導入

- ・事前(施策の実施前)に施策目標を公表するとともにその達成手段(事務事業)との関係(政策体系)を整理
- ・各府省共通の標準的な様式の導入により、統一性・一覧性を確保

○評価書の標準様式の導入

- ・重要な情報を焦点を絞って提示することにより、メリハリのある分かりやすい評価を推進
- ・各府省共通の標準的な様式の導入により、統一性・一覧性を確保

※詳細は総務省HP (http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/56002.html)参照。

(2) 政策レビュー

①平成23年度とりまとめの政策レビュー結果

平成23年度には、「仕事の進め方の改革－第2回フォローアップ－」、「美しい国づくり政策大綱」、「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－」、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律(バリアフリー法)」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」、「土砂災害防止法」、「住宅・建築物の耐震化の促進」、「港湾の大規模地震対策」、「市町村の防災判断を支援する気象警報の充実」の9テーマについて、政策レビューを取りまとめた。

②今後の取組み

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

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

これらの課題に対する改善として、「取組みの進展」については、「政策レビューに係る幹部会開催のルーティーン化」により対応することとしており、幹部会に関して、平成23年度は「政策レビュー等に関する検討会」として平成23年7月及び平成24年2月の計2回開催し、新規のテーマを検討するとともに、当該年度実施テーマの実施方針や評価書案等の説明を担当局長等から行っているところである。なお、平成22年度から、座長を事務次官から大臣政務官に格上げして行っている。

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

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

(3) 政策アセスメント

①平成24年度概算要求等に係る政策アセスメント結果とその活用

平成23年9月30日に、平成24年度予算概算要求等に係る25件の新規施策について政策アセスメントを実施した。(評価書等は本報告書の別冊又は国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/>)

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

②今後の取組みの方向性

行政評価法上、実施を義務付けられているわけではないため、その対象範囲等について、毎年度、確認が必要である。

(4) 個別公共事業評価

①平成23年度の評価結果

平成23年度は、政府予算案閣議決定時に予算措置を公表する事業については、新規事業採択時評価12件、再評価33件を行った。平成24年度予算要求に係る評価としては、11月に新規事業採択時評価15件を行った。平成24年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に1月末に新規事業採択時評価14件、再評価424件を行った。また補助事業等を対象に年度末に新規事業採択時評価68件、再評価91件(うち11件は評価手続き中)及び完了後の事後評価67件を行った。さらに、平成23年度第3次補正予算に係る評価として、新規事業採択時評価23件、再評価1件、平成23年度予算に係る評価(ダム事業)を18件、平成24年度予算に係る評価(ダム事業)を5件行った。再評価を実施したものについては、そのうち10事業を中止することとした。個別の評価結果については、本報告書の別冊又はホームページに掲載(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/>)。

②事業評価の新たな取り組み

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

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

さらに、事業評価に関する資料の保存期間を、完了後の事後評価実施の日に係る特定日以後10年まで延長するため、平成23年4月1日に「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」及び「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」の改定を行った。

（5）個別研究開発課題評価

平成23年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了時評価」をそれぞれ105件、0件、70件実施した。

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

（6）規制の事前評価（RIA）

平成23年度は、12件の評価を行い、平成19年10月の義務付け以降平成24年3月までに行った規制の事前評価は、合計43件となった。

（7）租税特別措置等に係る政策評価

平成24年度税制改正要望に際し、事前評価20件を実施した。（平成23年9月30日）

3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例

具体的な反映の事例として、平成22年度政策チェックアップ評価書における評価等が反映されて、予算概算要求等が行われ、政策アセスメントも実施された事例を紹介する。

政策評価の結果が政策に反映された事例

[事例1]

平成22年度政策チェックアップ「業績指標134:訪日外国人旅行者数」において、「(前略)今後は、東日本大震災の影響を踏まえ、まずは訪日旅行の安全・安心への信頼を取り戻した上で、訪日旅行者数の早急かつ本格的な回復を図っていく必要がある。」「目標を達成するために、増加するリピーター客や個人旅行者への対策等、訪日外国人旅行者の受入環境の整備・充実の更なる推進を図る。」等の評価がなされていることを踏まえ、「災害時における訪日外国人旅行者に向けた情報提供のあり方に関する調査事業の創設」について、政策アセスメント(No.17)を行い、事業に必要な経費を平成24年度概算要求として要求した。

[事例2]

平成22年度政策チェックアップ「業績指標210:離島地域の総人口」において、「離島地域においては各都道府県の作成した離島振興計画に基づき、諸政策が講じられ、着実に成果を上げてきたが、人口減少が続いており、今後一層の振興施策を推進していく必要がある。」等の評価がなされていることを踏まえ、「離島の流通効率化・コスト改善事業費交付金の創設」について、政策アセスメント(No.25)を行い、事業に必要な経費を平成24年度概算要求として要求した。

4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施

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

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

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

(1) 社会資本整備重点計画法

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

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

行っているところである。

(2) 国土形成計画法

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

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

具体的には、政策評価は、計画の効果が発現し始める計画策定・公表後2年を経過してから開始し、国土交通省においては、政策レビューを2年にわたって行うことを原則としていることから、評価作業を2年間かけて行い、その結果を反映して新たな計画の策定又は計画の変更を行うことが想定されている。(なお、国土形成計画(全国計画)(平成20年7月閣議決定)については、平成24年度政策レビューにて評価結果が取りまとめられる予定。)

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

(3) 住生活基本法

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

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

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

具体的には、政策評価は、計画の効果が発現し始める計画策定・公表後2年を経過してから開始し、国土交通省においては、政策レビューを2年間にわたって行うことを原則としていることから、評価作業を2年間かけて行い、その結果を反映して新たな計画の策定又は計画の変更を行うことを想定したものである。(なお、住生活基本計画(全国計画)(平成18年9月閣議決定)については、平成22年度政策レビューにおい

て評価結果が取りまとめられ、新たな住生活基本計画(全国計画)が策定されたところ(平成23年3月閣議決定。)

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

5 政府全体における政策評価重視に向けた取組み

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

(1) 経済財政諮問会議における議論

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

総務省は、

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

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

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

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

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

第2章「小さくて効率的な政府のための3つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

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

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

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

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

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

第3章「財政健全化への取組」

2. 「簡素で効率的な政府」への取組

(中略)

(予算制度改革)

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

(2) 政策評価に関する基本方針の改定

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

政策評価に関する基本方針の改定のポイント

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

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

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

「経済財政改革の基本方針 2007」(平成19年6月19日閣議決定)

第3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(5) 予算書・決算書の見直し

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

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

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

(4) 「経済財政改革の基本方針2007」による「重要対象分野」の導入

平成19年6月19日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2007」において、

次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針2007」(平成19年6月19日閣議決定)

第3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(4) 政策評価の機能の発揮

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

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

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

(5) 「経済財政改革の基本方針2009」における「重要対象分野」

「経済財政改革の基本方針2009」(平成21年6月23日閣議決定)

第4章 今後の財政運営の在り方

1. 平成22年度予算の基本的な考え方

(中略)

(2) 平成22年度予算の方向

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

(3) 新たな行政改革の取組

- ・重要対象分野である地震対策及び医師確保対策の政策評価を推進する。

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

(6) 予算監視・効率化チーム

「予算編成等の在り方の改革について」(平成21年10月23日閣議決定)

3. 年度末の使い切り等、無駄な予算執行の排除

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

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

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

II 各府省における推進体制の整備 — 予算監視・効率化チームの設置

1. 推進体制の整備

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

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

6 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

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

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

(1) 第三者の知見の活用

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

① 国土交通省政策評価会（及び国土交通省政策評価懇談会）

国土交通省が政策評価を全省的に導入して10年超になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらにわかりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。

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

現在、委員は8名で構成されており、平成23年度末現在の委員構成は以下のとおりである。

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

国土交通省政策評価会委員（五十音順）		
座長	上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻准教授
	工藤 裕子	中央大学法学部教授
	佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
	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	東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻准教授
	山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

② 政策レビューの実施における第三者の知見の活用

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

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

③ 個別公共事業評価の実施における第三者の知見の活用

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

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

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

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

(2) 政策評価の手法の調査研究

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

平成23年度においては、「政策評価及び評価の結果を踏まえた行政マネジメントの改善に係る調査」を研究成果としてとりまとめた。

(3) 政策評価の普及・啓発

①国民とのコミュニケーション

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

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

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

②ホームページ

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

③職員の啓発等

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

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

④国土交通大学校における研修

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

平成23年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、「国土交通省における政策評価」(新任管理職対象)等の講義を計10回行った。

おわりに

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

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

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

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

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

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

ました。

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

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

そして、平成22年7月の基本計画の変更において、新たに義務づけられた「租税特別措置等に係る政策評価」を位置づけ、また、平成23年9月の基本計画の変更において、政策チェックアップにおける施策目標ごとの評価の実施を位置づけるなどの所要の改正を行ったところです。

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

第2部 評価報告

第1章 政策チェックアップ

平成22年度政策チェックアップ結果概要

平成22年度の業績に係る政策チェックアップの結果を平成23年9月にとりまとめた。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

以上の点を踏まえて、政策チェックアップの結果を見ていくこととする。結果の概要は、下表のとおりであり、チェックアップ(実績評価)による評価を始めて9年目である今回の評価において「目標達成に向けた成果を示している」指標は60%【69%】(【 】内は前年度値、以下同じ。)であり、「目標達成に向けた成果を示していない」指標は38%【26%】、「判断できない」指標は2%【5%】となっており、厳しい財政状況等を背景に「目標達成に向けた成果を示している」指標の割合は、ほぼ横ばいであった。

平成22年度の業績指標に係る政策チェックアップ結果

指標の分類	暮らし・環境	安全	活力	横断的	計	
A	1	9	5	8	0	22
	2	39	22	52	18	131
	3	0	5	5	1	11
	小計	48 58.5%	32 52.5%	65 62.5%	19 67.9%	164 59.6%
B	1	19	15	13	0	47
	2	12	9	19	5	45
	3	1	4	5	4	14
	小計	32 39.0%	28 45.9%	37 35.6%	9 32.1%	106 38.5%
N	1	0	0	1	0	1
	2	2	1	1	0	4
	3	0	0	0	0	0
	小計	2 2.4%	1 1.6%	2 1.9%	0 0.0%	5 1.8%
合計	82	61	104	28	275	
1評価	28 34.1%	20 32.8%	22 21.2%	0 0.0%	70 25.5%	
2評価	53 64.6%	32 52.5%	72 69.2%	23 82.1%	180 65.5%	
3評価	1 1.2%	9 14.8%	10 9.6%	5 17.9%	25 9.1%	

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

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

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

次に、今年度評価を行った275指標のうち、昨年度から引き続き評価を行っている267指標(8指標については、今年度から新たに立てた指標である)について、昨年度と比較した位置付けの変化から政策評価がどのように機能しているかを下図に従って見ていく。

平成22年度と平成21年度の評価の対比

H21 \ H22		A			B			N			新規	計
		1	2	3	1	2	3	1	2	3		
A	1	15	7		0	0		0	0		0	22
	2	3	115		1	2		0	6		4	131
	3	0	8		1	1		0	1		0	11
B	1	6	5		29	6		0	0		1	47
	2	0	17		1	25		0	2		0	45
	3	1	9		0	4		0	0		0	14
N	1	0	0		0	0		0	0		1	1
	2	0	0		0	0		0	2		2	4
	3	0	0		0	0		0	0		0	0
計		25	161	0	32	38	0	0	11	0	8	275

全体的に見ると前回Aの評価を受けた186指標のうち、38指標がBに変更され、同じくBの評価を受けた70指標のうち、5指標がAに変更されている。

基本的に、前回と同様の評価になっているものが多く、前回A-1であった15指標が、今回もA-1であり、A-2であった115指標が、今回もA-2となっている。

また、前回C(N)評価であった11指標のうち、7指標がA評価に、2指標がB評価に変更となった。

また、平成22年度の政策チェックアップより従来からの業績指標レベルの評価に加え、施策目標レベルの評価を行うこととした。

これは、各施策目標に含まれる業績指標の評価結果を踏まえ、施策目標の総合的な評価結果について、「順調である」、「おおむね順調である」、「努力が必要である」の3段階評価を行うものである。

平成22年度の施策目標に係る政策チェックアップ結果

順調である	14 施策
おおむね順調である	19 施策
努力が必要である	14 施策

○施策目標の評価の目安（最終的には総合的に判断）

- ・ 順調である
(A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が80%以上)
- ・ おおむね順調である
(A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が50%以上80%未満)
- ・ 努力が必要である
(A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が50%未満)

平成22年度においては、平成23年3月11日の東日本大震災を踏まえ、災害関係施策の評価を1段階下げたことにより、「努力が必要である」の割合が高くなっている。

平成22年度 業績指標別政策チェックアップ結果一覧表

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

A	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している
B	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない
N(C)	判断できない
1	施策の改善等の方向性を提示
2	現在の施策を維持
3	施策の中止（施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む）

業績指標の赤字は「社会資本整備重点計画第2章」に位置づけられ、政策評価を義務づけられている指標。

政策目標(アウトカム)	初期値	業績目標				前年度評価	目標値	ページ	
		平成22年度実績(3段階評価)		業績目標					
○施策目標(評価の単位)	(年度)	実績値	(年度)	評価	(年度)				
○暮らし・環境									
1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進									
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る									
1 最低居住水準未達率	4.6%	平成15年	4.3%	平成20年	B-2	B-2	概ね0%	平成22年	2
2 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)	① 42% ② 37%	平成15年	40.4%	平成20年	B-2	B-2	50%	平成22年	5
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する									
3 住宅の利活用期間(①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)	① 約30年 ② 約8.0%	平成15年	約27年	平成20年	B-1	B-1	約35年	平成22年	9
4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	2.4%	平成11~15年	3.5%	平成16~20年	A-1	A-1	3.9%	平成22年	12
5 既存住宅の流通シェア	13.1%	平成15年	13.5%	平成20年	B-1	B-1	19.0%	平成22年	15
6 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	20%	平成15年度	37%	平成20年度	A-2	A-2	38%	平成22年度	18
7 新築住宅における住宅性能表示の実施率	16%	平成17年度	23.6%	平成22年度	B-1	B-1	50%	平成22年度	20
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
3 総合的なバリアフリー化を推進する									
9 主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	50,997ha	平成19年度	65,111ha	平成22年度	A-2	A-2	約70,000ha	平成24年度	24
10 公共交通等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②段階解消をした旅客施設、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	① 51% ② 67.5% ③ 90.9% ④ 44%	平成19年度	約77%(暫定値)	平成21年度	B-1	B-1	約75%	平成24年度	26
11 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数(①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー)	① 27.8% ② 14.8% ③ 8,504台	平成17年度	45.8%	平成21年度	B-1	B-2	65%	平成22年度	31
12 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機)	① 一(32.1%) ② 8.0% ③ 47.0%	平成17年度	45.7%	平成21年度	A-1	A-2	50%	平成22年度	35
13 ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数	24,043人	平成19年度	49,251人	平成22年度	A-2	A-2	約50,000人	平成24年度	39
14 園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合(①園路及び広場、②駐車場、③便所)	① 約44% ② 約32% ③ 約25%	平成19年度	約46%	平成21年度	A-2	A-2	約50%	平成24年度	41
15 バリアフリー化された駐車場の割合	33%	平成19年度	40%	平成21年度	A-2	A-2	約50%	平成24年度	43
16 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率(①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化)	① 29% ② 6.7%	平成15年	36.9%	平成20年	B-1	B-1	56%	平成22年	45
17 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	10%	平成15年	16%	平成20年	A-1	A-1	19%	平成22年	48
18 不特定多数の者が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合	12%	平成15年度	14%	平成21年度	B-1	B-1	30%	平成22年度	51
4 海洋・沿岸域環境と港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する									
19 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件	平成18年度	0件	平成22年度	A-2	A-2	0件	平成22年度	54
20 水辺の再生の割合(海岸)	約2割	平成19年度	約26%	平成21年度	A-2	A-2	約4割	平成24年度	56
21 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻	平成19年度	0隻	平成22年度	A-2	A-2	0隻	平成23年度	58
22 湿地・干潟の再生の割合(港湾)	約2割	平成19年度	約2割	平成22年度	B-2	B-2	約3割	平成24年度	60
23 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約6年	平成19年度	約7年	平成22年度	A-2	A-2	約7年	平成24年度	62
24 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40%	平成19年度	約43%	平成22年度	A-2	A-2	約45%	平成24年度	64
5 快適な道路環境等を創造する									
25 市街地の幹線道路の無電柱化率	13.2%	平成20年度	14.0%(暫定値)	平成22年度	A-2	A-2	13.6%	平成22年度	67
26 クリーンエネルギー自動車普及台数	51万台	平成19年度	106万台	平成21年度	A-2	A-2	69万台以上	平成22年度	69
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する									
27 渇水影響度	6,900日・%	平成18年時点の過去10年平均	2,255日・%	平成22年	B-2	B-2	5,300日・%	平成23年時点の過去5年平均	72
28 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	9件	平成18年度	12件	平成22年度	A-2	A-2	13件	平成23年度	75
29 地下水採取目標率の達成率	95.9%	平成20年度	94.5%	平成21年度	A-2	A-2	100%	平成26年度	77
30 水源地域整備計画の完了割合	57%	平成18年度	67%	平成22年度	A-2	A-2	70%	平成23年度	79
7 良好な緑地・都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する									
31 歩いていける身近なみどりのネットワーク車	約66%	平成19年度	約67%	平成21年度	A-2	A-2	約7割	平成24年度	81
32 1人当たり都市公園等面積	9.4㎡/人	平成19年度	9.7㎡/人	平成21年度	A-2	A-2	10.3㎡/人	平成24年度	84
33 都市域における水と緑の空間確保率	約13.1㎡/人	平成19年度	平成19年度と比較	平成21年度	A-2	A-2	平成19年度と比較	平成24年度	86
34 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の40%以上1人が利用	平成19年度	全国民の33%以上1人が利用	平成22年度	A-2	A-2	全国民の35%以上1人が利用	平成24年度	89
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する									
35 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	約2,800ha増	平成19年度	平成19年度の頃から約2,800ha増	平成21年度	A-2	A-2	平成19年度の頃から約2,800ha増	平成24年度	93
36 汚水処理人口普及率	約84%	平成19年度	約86%	平成21年度	B-1	A-1	約93%	平成24年度	96
37 下水道処理人口普及率	約72%	平成19年度	約74%	平成21年度	A-1	A-1	約78%	平成24年度	98
38 良好な水環境創出のための高度処理実施率	約25%	平成19年度	約29%	平成21年度	A-2	A-2	約30%	平成24年度	100
39 合流式下水道改善率	約25%	平成19年度	約36%	平成21年度	A-2	A-2	約63%	平成24年度	102
40 下水道バイオマスリサイクル率	約23%	平成18年度	約24%	平成21年度	B-1	B-1	約39%	平成24年度	104
41 水辺の再生の割合(河川)	約2割	平成19年度	約26%	平成21年度	A-2	A-2	約4割	平成24年度	106
42 湿地・干潟の再生の割合(河川)	約2割	平成19年度	約22.6%	平成22年度	B-2	B-2	約3割	平成24年度	108
43 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率(①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)	① 約71% ② 約55% ③ 約71%	平成19年度	約73%	平成21年度	A-1	A-1	約75%	平成24年度	110
44 自然体験活動拠点数	428箇所	平成19年度	457箇所	平成22年度	B-1	B-1	約550箇所	平成24年度	113
45 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数	1,391万人	平成18年度	約1,286万人	平成21年度	B-1	B-1	約1,680万人	平成24年度	115
46 都市空間形成河川整備率	約40%	平成21年度	約41%	平成22年度	A-2	A-2	約43%	平成24年度	117
47 かわまちづくり整備自治体数	4市	平成19年度	12市	平成22年度	B-2	B-2	29市	平成24年度	119
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う									
47 特定輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)									
①	-	-	-2.65%	平成22年度	A-2	A-2	前年度比-1%	平成19年度以降毎年	123
②	-	-	-0.79%	平成22年度	B-2	B-2	前年度比-1%	平成19年度以降毎年	123
③	-	-	-2.22%	平成22年度	A-2	A-2	前年度比-1%	平成19年度以降毎年	123
48 国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件	平成18年度	10件	平成22年度	B-3	A-2	15件	平成23年度	125
49 環境ポータルサイトへのアクセス件数	平均約5,478件/月(年度平均)	平成19年度	平均約9,425件/月(年度平均)	平成22年度	B-1	B-1	1万件/月(年度平均)	平成23年度	127
50 建設工用機械機器による環境の保全(①PM、②Nox、③ハイブリッド型建設機械の普及)	① 0.3千t(推計値) ② 8.3千t(推計値) ③ 200台(推計値)	平成18年度	0.7千t削減 15.9千t削減	平成19年度	N-2	新規	3.5千t削減 74.0千t削減	平成23年度	129
51 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生土材(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	① 98.6% ② 98.1% ③ 68.2%(90.7%) ④ 74.5% ⑤ 292.8万t	平成17年度	98.4% 97.3% 80.3%(89.4%) 85.1%	平成20年度	A-2	A-2	98%以上 98%以上 77%(95%以上) 82%	平成24年度	132
52 住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)	① 18% ② 15% ③ 74%	平成15年度	21% 39% 85%	平成20年度	B-1	B-1	31% 66% 85%	平成22年度	136
53 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0%	平成14年度	4.8%	平成21年度	A-2	B-2	7%	平成22年度	140
54 モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量)	① 21億トンキロ増 ② 301億トンキロ	平成18年度	△0.7億トンキロ増 267億トンキロ	平成21年度	B-1	B-2	32億トンキロ増 30億トンキロ	平成22年度	142
55 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	3都市	平成18年度	25都市	平成22年度	A-2	A-2	30都市	平成24年度	146
56 年度評価における採択案件の採点の平均値(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)	-	-	90%	平成22年度	A-2	A-2	80%	平成24年度	148

○ 安全

Table with multiple columns containing safety metrics such as disaster prevention, traffic safety, and maritime security. Rows include items like '水害等災害による被害の軽減' and '海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進'. Each row lists a specific measure, its current status, and target values for various years.

41	国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する									525
	207 電子基準点の観測データの欠測率	0.71%	平成16年度	0.43%	平成22年度	A-2	A-2	1%未満	平成19年度以降毎年	526
	208 基礎地図情報の整備率	0%	平成18年度	93%	平成22年度	A-2	A-2	100%	平成23年度	528
42	離島等の振興を図る									530
	209 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策	平成18年度	528施設	平成22年度	A-2	A-1	510施策	平成23年度	531
	210 離島地域の総人口	452千人	平成16年度	425千人	平成19年度	A-2	C-2	402千人以上	平成23年度	533
	211 奄美群島の総人口	122千人	平成20年度	120千人	平成22年度	A-2	A-2	114千人以上	平成25年度	535
	212 小笠原村の総人口	2.3千人	平成18年度	2.4千人	平成22年度	A-2	A-2	2.5千人以上	平成25年度	537
43	北海道総合開発を推進する									539
	213 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	—	—	10.7%	平成22年度	A-2	A-2	8%以上上昇(事業着手前との差)	平成24年度	540
	214 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合	12%	平成16年度	19%	平成22年度	B-2	A-2	概ね26%	平成23年度	542
	215 道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人	平成17年度	68万人	平成21年度	B-2	C-2	110万人	平成24年度	544
	216 育成林であり水保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	60.1%	平成20年度	60.1%	平成22年度	B-2	B-2	68.1%	平成25年度	546
	217 アイスの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	22,867人	平成19年度	27,778人	平成22年度	A-2	A-2	31,000人	平成24年度	548
	218 ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	1.88%	平成21年度	2.41%	平成22年度	B-3	A-2	5%以上	平成24年度	550
	219 北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)	3.10百万円/人	平成17年度	3,452百万円/人	平成21年度	A-2	A-2	3,100百万円/人以上	平成24年度	552
11	ICTの利活用及び技術研究開発の推進									
	44 技術研究開発を推進する									554
	220 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	—	100%	平成22年度	A-2	A-2	80%	平成19年度以降毎年	555
	45 情報化を推進する									557
	221 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	2件	平成19年度	2件	平成22年度	A-2	A-2	限りなくゼロ	平成24年度	558
12	国際協力、連携等の推進									
	46 国際協力、連携等を推進する									560
	222 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	116件	平成18年度	120件	平成22年度	A-2	A-2	121件	平成23年度	561
13	官庁施設の利便性、安全性等の向上									
	47 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する									563
	223 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合(①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	① 64%	平成17年度	79%	平成22年度	B-2	A-2	85%	平成23年度	564
		② 5%	平成18年度	30%	平成22年度	B-3	A-2	41%	平成23年度	
		③ 14%	平成18年度	32%	平成22年度	B-3	A-2	35%	平成23年度	
		④ 4%	平成18年度	21%	平成22年度	B-3	A-2	28%	平成23年度	
	224 保全状態の良好な官庁施設の割合等(①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁營繕関係基準類等の策定事項数)	① 71%	平成18年度	85.6%	平成22年度	A-2	A-2	80%	平成23年度	567
		② 3事項	平成18年度	23事項	平成22年度	A-2	A-2	25事項	平成23年度	

平成22年度 施策目標別政策チェックアップ結果一覧表

○施策目標の評価の目安(最終的には総合的に判断)
 順調である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が80%以上
 おおむね順調である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が50%以上80%未満
 努力が必要である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が50%未満

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

評価	業績指標数	指標数 (細分類)	指標数			A・B評価のうちAの割合 A/(A+B)	
			うちA評価	うちB評価	うちN評価		
○暮らし・環境							
1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進							
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る	努力が必要である	2	3	0	3	0%	
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する	おおむね順調である	5	6	3	3	50%	
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現							
3 総合的なバリアフリー化を推進する	おおむね順調である	10	20	13	7	0	65%
4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する	順調である	6	6	5	1	0	83%
5 快適な道路環境等を創造する	順調である	2	2	2	0	0	100%
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する	おおむね順調である	4	4	3	1	0	75%
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する	順調である	4	4	4	0	0	100%
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する	おおむね順調である	13	15	8	7	0	53%
3 地球環境の保全							
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う	おおむね順調である	10	22	10	10	2	50%

○安全							
4 水害等災害による被害の軽減							
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する	努力が必要である	5	5	3	2	0	60%
11 住宅・市街地の防災性を向上する	努力が必要である	10	12	4	8	0	33%
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する	努力が必要である	15	15	8	7	0	53%
13 津波・高潮・浸食等による災害の防止・減災を推進する	努力が必要である	6	6	4	2	0	67%
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保							
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	努力が必要である	10	12	5	7	0	42%
15 道路交通の安全性を確保・向上する	順調である	4	4	3	0	1	100%
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る	順調である	1	1	1	0	0	100%
17 自動車事故の被害者の救済を図る	努力が必要である	1	1	0	1	0	0%
18 自動車の安全性を高める	順調である	1	1	1	0	0	100%
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する	おおむね順調である	4	4	3	1	0	75%

○活カ							
6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化							
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	おおむね順調である	20	23	16	7	0	70%
21 観光立国を推進する	努力が必要である	5	5	1	4	0	20%
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する	努力が必要である	3	3	1	2	0	33%
23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する	努力が必要である	1	1	0	1	0	0%
24 整備新幹線の整備を推進する	順調である	1	1	1	0	0	100%
25 航空交通ネットワークを強化する	おおむね順調である	5	7	5	2	0	71%
7 都市再生・地域再生等の推進							
26 都市再生・地域再生を推進する	おおむね順調である	12	14	7	7	0	50%
27 流通業務立地等の円滑化を図る	おおむね順調である	1	1	1	0	0	100%
28 集約型都市構造を実現する	順調である	1	1	1	0	0	100%
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
29 鉄道網を充実・活性化させる	おおむね順調である	6	8	6	2	0	75%
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する	努力が必要である	5	5	1	4	0	20%
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する	おおむね順調である	1	1	0	0	1	—
32 道路交通の円滑化を推進する	おおむね順調である	2	2	1	1	0	50%
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護							
33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する	おおむね順調である	6	8	7	1	0	88%
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する	おおむね順調である	7	8	6	2	0	75%
35 建設市場の整備を推進する	おおむね順調である	7	9	6	2	1	75%
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る	順調である	2	3	3	0	0	100%
37 地籍の整備等の国土調査を推進する	努力が必要である	1	1	0	1	0	0%
38 自動車運送業の市場環境整備を推進する	順調である	1	1	1	0	0	100%
39 海産物の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る	おおむね順調である	2	2	1	1	0	50%

○横断的な政策課題							
10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備							
40 総合的な国土形成を推進する	おおむね順調である	4	6	5	1	0	83%
41 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する	順調である	2	2	2	0	0	100%
42 離島等の振興を図る	順調である	4	4	4	0	0	100%
43 北海道総合開発を推進する	努力が必要である	7	7	3	4	0	43%
11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進							
44 技術研究開発を推進する	順調である	1	1	1	0	0	100%
45 情報化を推進する	順調である	1	1	1	0	0	100%
12 国際協力、連携等の推進							
46 国際協力、連携等を推進する	おおむね順調である	1	1	1	0	0	100%
13 官庁施設の利便性、安全性等の向上							
47 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する	努力が必要である	2	6	2	4	0	33%

合 計		47	224	275	164	106	5
順調である		14					
おおむね順調である		19					
努力が必要である		14					

3 平成22年度政策チェックアップ結果概要（個票概要）

【政策目標1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進】

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

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

（施策目標の評価）努力が必要である

施策目標の評価は、業績指標の評価結果を目安に総合的に判断している。

順調である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が80%以上

おおむね順調である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が50%以上80%未満

努力が必要である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が50%未満

（概評）居住環境・良質な住宅ストックの形成が実現されるためには、良質な住宅の取得支援を行うとともに、公営住宅制度を補完する重層的な住宅セーフティネットの構築を図るため、既存ストックの有効活用を図りつつ、各種公的賃貸住宅制度の一体的運用やストック間の柔軟な利活用等の円滑化に資する仕組みづくり等を行う必要があるが、現時点では、厳しい経済環境の影響により関係業績指標の目標達成に向けて、更なる努力が必要な状況である。

平成23年度においては、地域優良賃貸住宅の供給を促進するため、制度の再編成を実施するとともに、税制改正における税制面での支援など、目標値の達成に向けて、平成23年3月に閣議決定された新たな住生活基本計画（全国計画）に基づき、居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

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

業績指標： **1** 最低居住面積水準未達率

目 標： 初期値：4.6%（平成15年）→目標値：概ね0%（平成22年）

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

平成22年実績： 4.3%（平成20年） B-2（B-2）

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

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

②大都市圏 37%（平成15年） 45%（平成22年）

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

平成22年実績： ①全国 40.4%（平成20年） B-2（B-2）

②大都市圏 35.5%（平成20年） B-2（B-2）

この記号は以下の2つの分類（AからN（C）及び1から3）の組み合わせです。

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

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

N（C） 判断できない（保留）

1 施策の改善等の方向性を提示

2 現在の施策を維持

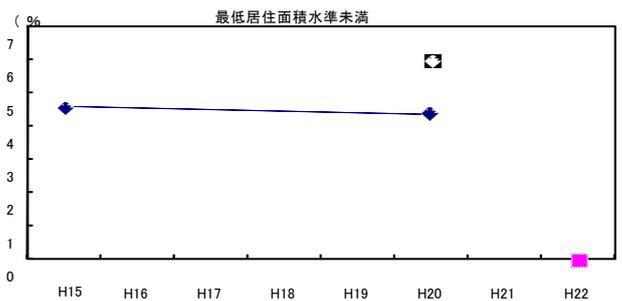
3 施策の中止（施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。）

※（ ）は平成21年度の評価であり、平成22年度に新たに設定した業績指標の場合には（新）としています。

【指標の動向】

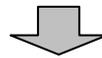
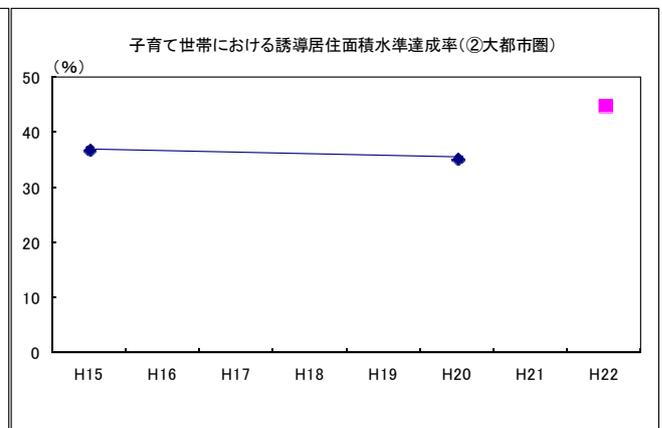
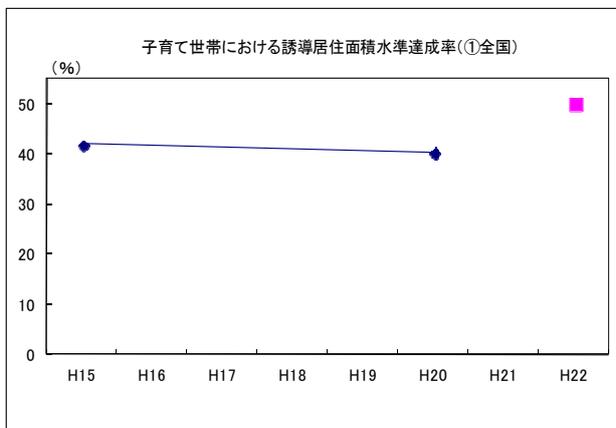
■施策目標 (1) 業績指標：1 最低居住面積水準未満率

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



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

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



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

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

業績指標1 前述のとおり、本業績指標は、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成できないこととなるため、「B」(目標達成に向けた成果を示していない)と評価した。

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

今後は、新たな住生活基本計画(平成23年3月15日変更)で定められている通り、平成32年度を新たな目標年度とし、健康で文化的な住生活を営む基礎として、引き続き、早期に解消を図ることを目指す。

以上から、「2」(現在の施策を維持)と評価した。

業績指標2

前述のとおり、厳しい経済状況を反映して達成率は低下し、本業績指標は、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成できないこととなるため、「B」(目標達成に向けた成果を示していない)と評価した。

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

全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成していることを目標とし、今後は、新たな住生活基本計画(平成23年3月15日変更)に基づき、全体として居住水準を向上させることを目指す。

以上から、「2」(現在の施策を維持)と評価した。

【政策目標 1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進】

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

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

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境の実現に向けた取組みを行い、それらの効果は着実に発揮され、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。

平成 23 年度においては、中古・リフォーム市場整備のためのトータルプランを策定し、実施するとともに、環境・ストック活用推進事業を創設し、住宅の長寿命化を推進するなど、今後とも、目標値の達成に向けて、新たな施策や、既存の取組みの拡充などを適宜検討しつつ、住宅の市場環境整備を推進する。

【施策の概要と指標・目標値】

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

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

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

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

平成 22 年実績： ①約 27 年 (平成 20 年) B-1 (B-1)
②約 6.9% (平成 15~20 年) A-1 (A-1)

業績指標： **4** リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

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

主な事務事業の概要： 「住宅・建築物安全ストック形成事業」

平成 22 年実績： 3.5% (平成 16~20 年平均値) A-1 (A-1)

業績指標： **5** 既存住宅の流通シェア

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

主な事務事業の概要： 「住宅履歴情報の整備」

平成 22 年実績： 13.5% (平成 20 年) B-1 (B-1)

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

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

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

平成 22 年度実績： 37% (平成 20 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **7** 新築住宅における住宅性能表示の実施率

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

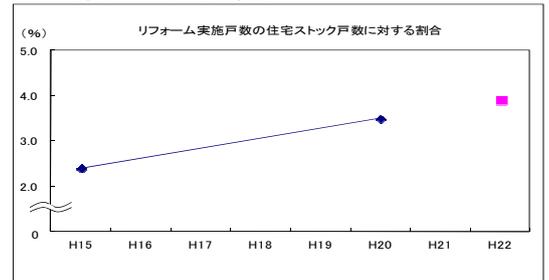
主な事務事業の概要： 「住宅性能表示制度を技術面・制度面より検討」

平成 22 年度実績： 19.1% B-1 (B-1)

【指標の動向】

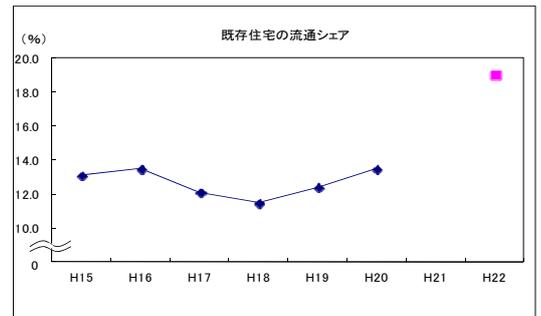
■施策目標（2）業績指標：4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

- 業績指標については、平成15年の2.4%から平成20年は3.5%となり、着実に進捗しており、現時点においては、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。



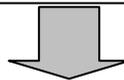
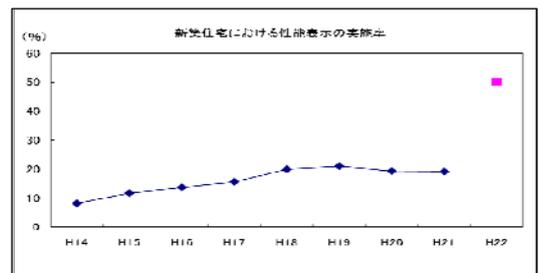
■施策目標（2）業績指標：5 既存住宅の流通シェア

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



■施策目標（2）業績指標：7 新築住宅における住宅性能表示の実施率

- 平成22年度の実績値は、21年度の19.1%から23.6%となり、目標に向けやや指標を下回った。目標値の50%に向けて、今後一層の取組みが必要な状況。
- 共同住宅と比較して戸建住宅の利用率が低い状況は続いているものの、戸建住宅における利用率は毎年着実に伸びている状況。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

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

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

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

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

業績指標7 平成22年度の実績値は23.6%であり、当初目標であった平成22年度までに50%という目標は達成していないものの、制度の利用率は着実に伸びを見せており、当該制度の評価方法基準が引用されている長期優良住宅の普及も順調に進んでいると考えられるため、評価をB-1とした。

今後は、住生活基本計画（平成23年3月15日変更）で定められている通り、平成32年度を新たな目標年度とし、実施率の目標（50%）は堅持したうえで、一層の普及の促進を図ることを目指す。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する】

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

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) バリアフリー化については、旅客施設、建築物等の整備に対する補助等の支援、市町村が作成する基本構想の作成促進等により、目標達成に向けて着実に進んでいる。一方、構造等の制約により整備が困難な施設の顕在化、地方部への展開に対する要請などの課題もあり、バリアフリー施策は道半ばの状況にある。

このため、平成 22 年度末にバリアフリー法に基づく基本方針を改正したところ。平成 23 年度においては、これを踏まえて、目標値が平成 22 年度末までとなっている業績指標を見直し新たな指標を設定するとともに、各施設等の整備に対する補助等の支援の拡充や基本構想作成の更なる促進等により、バリアフリー化を推進する。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

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

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

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

平成 22 年度実績： 65,111ha A-2 (A-2)

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

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

②67.5% (平成 19 年度) 100% (平成 22 年度)

③90.9% (平成 19 年度) 100% (平成 22 年度)

④ 44% (平成 19 年度) 約 5 割 (平成 22 年度)

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

平成 22 年度実績： ①約 77% (平成 22 年度) A-2 (A-2)

②77.2% (平成 21 年度) B-1 (B-1)

③94.7% (平成 21 年度) A-1 (A-1)

④ 47% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

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

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

② 14.8% (平成 17 年度) 30% (平成 22 年度)

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

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

平成 22 年度実績： ① 45.8% (平成 21 年度) B-1 (B-2)

② 25.8% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

③11,165 台 (平成 21 年度) B-1 (B-1)

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

(①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機)

目 標： 初期値：① (旧基準 32.1%) (平成 17 年度) →目標値：50% (平成 22 年度)
② 8.0% (平成 17 年度) 50% (平成 22 年度)
③ 47.0% (平成 17 年度) 65% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「離島航路の維持・構造改革の活用」

平成 22 年度実績： ①45.7% (平成 21 年度) A-1 (A-2)
②18.0% (平成 21 年度) B-1 (B-2)
③70.2% (平成 21 年度) A-1 (A-2)

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

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

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

平成 22 年度実績： 49,251 人 A-2 (A-2)

業績指標： **13** 園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合 (①園路及び広場、②
駐車場、③便所)

目 標： 初期値：①約 44% (平成 19 年度) →目標値： 約 5 割 (平成 24 年度)
②約 32% (平成 18 年度) 約 35% (平成 22 年度)
③約 25% (平成 18 年度) 約 30% (平成 22 年度)

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

平成 22 年度実績： ①約 46% (平成 20 年度) A-2 (A-2)
②約 38% (平成 21 年度) A-2 (A-2)
③約 31% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **14** バリアフリー化された路外駐車場の割合

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

主な事務事業の概要： 「路外駐車場のバリアフリー化の推進」

平成 22 年度実績： 40% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

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

(①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化)

目 標： 初期値：① 29% (平成 15 年) →目標値：56% (平成 22 年)
② 6.7% (平成 15 年) 17% (平成 22 年)

主な事務事業の概要： 「住宅のバリアフリー化の推進」

平成 22 年実績： ①36.9% (平成 20 年) B-1 (B-1)
② 9.5% (平成 20 年) B-1 (B-1)

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

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

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

平成 22 年実績： 16% (平成 20 年) A-1 (A-1)

業績指標： **17** 不特定多数の者等が利用する一定の建築物 (新築) のうち誘導的なバリアフリー化の基準に
適合する割合

目 標： 初期値：12% (平成 15 年度) →目標値：30% (平成 22 年度)

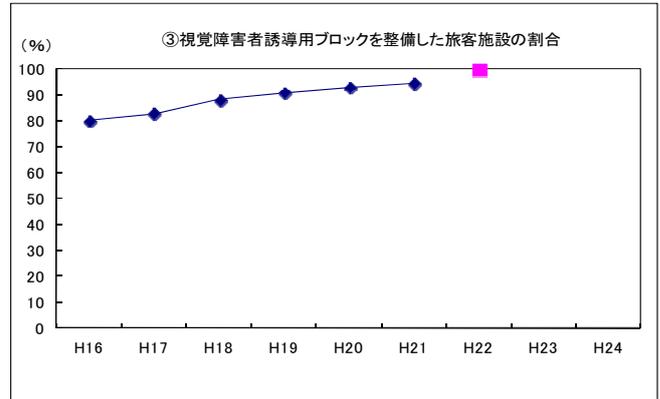
主な事務事業の概要： 「バリアフリー新法に基づく支援措置」

平成 22 年度実績： 14% (平成 21 年度) B-1 (B-1)

【指標の動向】

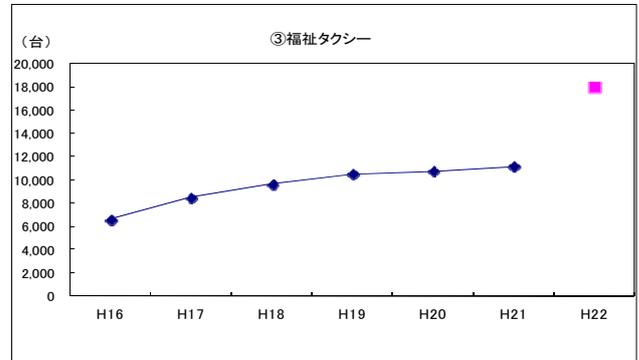
■ 施策目標 (3) 業績指標 : 9 公共施設等のバリアフリー化率 (③ 視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合)

・平成22年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合については、平成17年度から平成21年度までの実績値が82.8%、88.3%、90.9%、92.9%、94.9%となっており、目標年度に目標値を達成する見込みが高い。



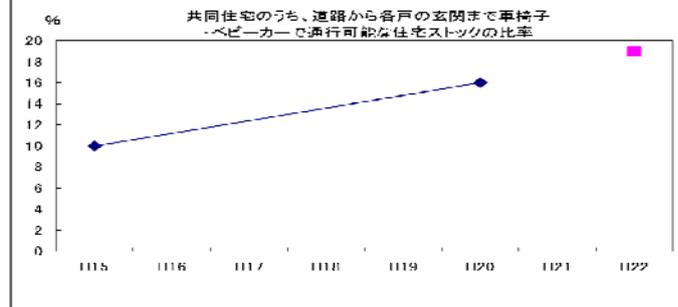
■ 施策目標 (3) 業績指標 : 10 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 (③ 福祉タクシー)

・福祉タクシーについては、平成22年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、福祉タクシーの導入台数は8,504台、9,651台、10,514台、10,742台、11,165台となっている。輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。



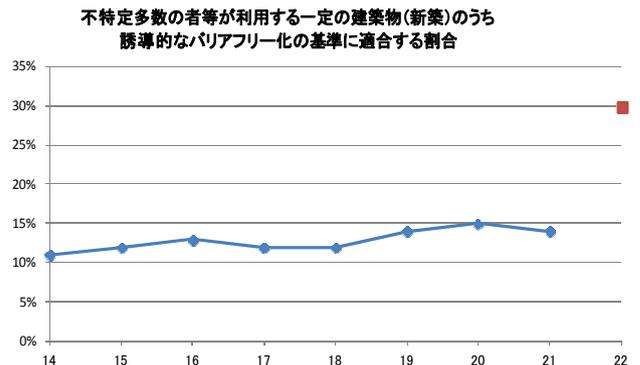
■ 施策目標 (3) 業績指標 : 16 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

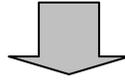
・本業績指標は、5年に一度実施される「住宅・土地総合調査」により把握している(直近はH20に実施)。平成22年度の実績値は把握できないものの、本業績指標は、平成15年度から平成20年度のトレンドとしては着実な上昇を示しており、現時点においては、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。



■ 施策目標 (3) 業績指標 : 17 不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

・2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす建築物の割合については、業績指標である棟数ベースでは横ばいであるが、面積ベースではフロー全体の約4割を占めており、規模の大きな建築物の誘導的なバリアフリー化は着実に進んでいる。また、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対する支援措置を通じて施策の実施を図っており、累積認定件数は平成14年(2,272件)から平成21年(4,432件)へと着実に増加している。





【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標 9

目標達成に向けて平成21年度までの指標が順調に推移している旅客施設（ブロック）については、「A」と評価した。一方、旅客施設（段差）については、一定の伸びは示しているが、目標の達成に向けて特に駅の段差解消などのバリアフリー化の更なる重点化が必要となっている。これに対しては、補正予算による補助金の重点化により、昨年度の倍以上の駅のバリアフリー化が着手されており、整備率の伸びが期待されているが、今年度の業績指標への反映がなされていないため、「B」と評価した。

バリアフリー法に基づく基本方針に定める目標期限が平成22年に到来したことから、平成32年度末までの新たな目標を設定したところ。旅客施設の段差解消及び視覚障害者誘導用ブロックの整備については、段差の解消が困難な施設もあるものの着実に進んできたことから、これを踏まえ、1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客施設について、原則として全てバリアフリー化することとする（この場合、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こととする。）。以上を踏まえ、旅客施設（段差）、旅客施設（ブロック）のそれぞれの業績指標について「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。

業績指標 10

福祉タクシー車両については、平成22年度末からユニバーサルデザインタクシー（障害者等に限らず健常者も使用できるタクシー車両）が新たに市場に導入されたことや、地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）において補助対象が拡充されたこと等を踏まえ、平成32年度の目標値を約28,000台とする。よって、③の業績指標については、「1」と位置づけることとした。

業績指標 16

5年に一度の住宅・土地統計調査の結果を基に評価しているため、平成22年度の実績は把握不能であるが、これまでのトレンドを見ると、当該業績指標は着実に進捗しており、今後も、住宅のバリアフリー施策を積極的に推進する予定であることから、「A-1」と評価した。

引き続きこれまでの施策を着実に推進するとともに、サービス付き高齢者向け住宅の供給等を通じ、住宅のバリアフリー化を一層促進する。

業績指標 17

誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合は、2,000㎡以上の特別特定建築物のフロー（年間約1,000～3,000棟）に対し、面積ベースでは認定特定建築物が全体の約4割を占めるものの、業績指標である棟数ベースでは、現時点で横ばい（12%～15%）であることから、目標達成に向けた成果を示しておらず、「B」と評価した。

平成21年度においては、建築主に対して、税制上の特例措置の活用について周知する等により、認定特定建築物の普及促進を図り、より一層のバリアフリー化を促進した。

以上を踏まえ、「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

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

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

(施策目標の評価) 順調である

(概評) 良好な海洋・海岸・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成等のため、浚渫土砂を有効活用した効率的な海岸侵食対策や閉鎖性水域における水環境の改善、海運業界への直接的指導による海洋汚染防止対策等を実施しているところである。多くの業績指標において目標達成に向けた傾向が示されており、各施策は順調な推移を示している。

今後も施策目標の達成に向けた取り組みを継続していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

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

業績指標： **18** 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

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

主な事務事業の概要： 「海洋汚染防止指導」

平成 22 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **19** 水辺の再生の割合（海岸）

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

主な事務事業の概要： 「自然再生、多自然川づくり等」「渚の創生事業」

平成 22 年度実績： 約 26%（平成 21 年度） A-2 (A-2)

業績指標： **20** 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

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

主な事務事業の概要： 「放置座礁船対策」

平成 22 年度実績： 0 隻 A-2 (A-2)

業績指標： **21** 湿地・干潟の再生の割合（港湾）

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

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

平成 22 年度実績： 約 2 割 B-2 (B-2)

業績指標： **22** 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

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

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

平成 22 年度実績： 約 7 年 A-2 (A-2)

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

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

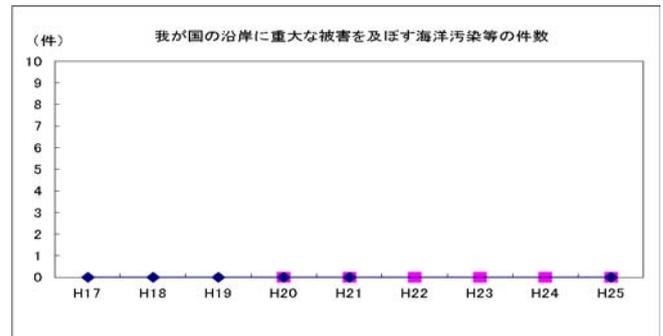
主な事務事業の概要： 「港湾空間における自然環境の保全・再生及び創出」

平成 22 年度実績： 約 43% A-2 (A-2)

【指標の動向】

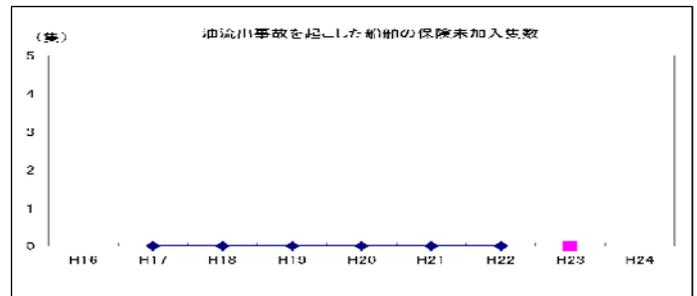
■施策目標（4）業績指標：18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

- ・海洋汚染防止指導事業の継続的な実施の結果、海運関係者等の間に海洋汚染防止に対する意識が浸透し、平成21年度に引続き平成22年度も0で移行しており、順調であると推測される。



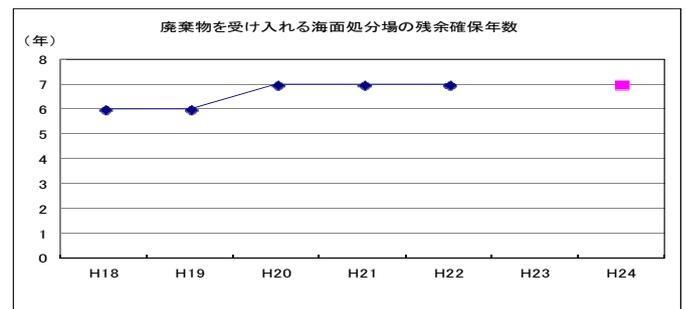
■施策目標（4）業績指標：20 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

- ・油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数は0隻であり、順調である。



■施策目標（4）業績指標：22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

- ・平成22年度の実績値は目標値を達成しており、トレンドが継続すれば目標年度において目標値を達成すると考えられることから、評価はA-2とした。引き続き、廃棄物埋立護岸の整備を行い、目標の達成にむけ事業を実施する。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

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

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

特に、船舶からのSO_x、NO_x等の排出による大気汚染対策やCO₂排出による地球温暖化対策、バラスト水及び船体付着物を通じた有害水生生物の越境移動による生態系破壊対策等、国際海事機関（IMO）での議論の動向及びそれに伴う国内法令改正等の動きについては、国民への影響も大きいことから注目され、海洋汚染防止に係る国際動向を踏まえた国内法令の改正も着々と実施されていることから、情報提供を重点的に行い、関係者への海洋汚染防止に対する意識の更なる浸透を図っていく必要がある。

業績指標 20

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

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

業績指標 22

平成23年度は、全国17港及び大阪湾において、廃棄物埋立護岸の整備を行うなど、今後も引き続き廃棄物海面処分場の整備及び延命化対策を推進していく。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標（5）快適な道路環境等を創造する】

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

（施策目標の評価）順調である

（概評）快適な道路環境等の創造のため、道路の新設又は拡幅と一体的に行う電線共同溝の整備などコスト削減のための無電柱化手法を積極的に活用し、また環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税・自動車取得税の時限的減免措置を実施してきたところであり、各業績指標とも順調かつ着実に推移しているところである。

今後も引き続き、環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を推進していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（5）快適な道路環境等を創造する

業績指標： **24** 市街地の幹線道路の無電柱化率

目 標： 初期値：13.2%（平成20年度）→目標値：13.6%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「電線類の地中化」

平成22年度実績： 14.0%（暫定値） A-2（A-2）

業績指標： **25** クリーンエネルギー自動車の普及台数

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

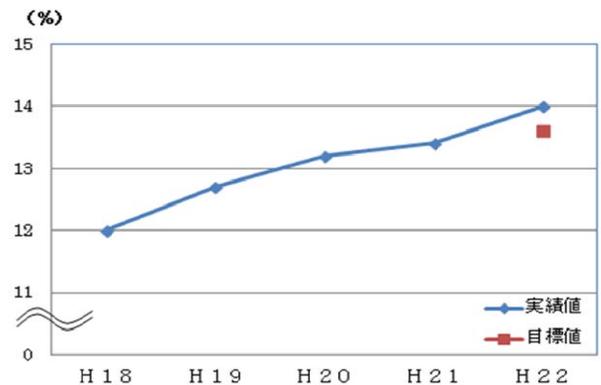
主な事務事業の概要： 「低公害車の開発・普及促進事業」

平成22年度実績： 106万台（平成21年度） A-2（A-2）

【指標の動向】

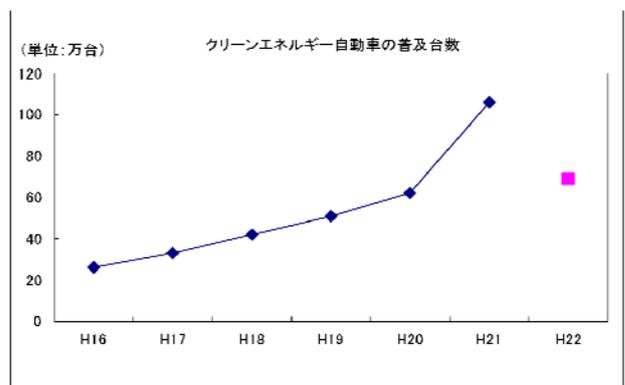
■施策目標 (5) 業績指標：24 市街地の幹線道路の無電柱化率

・平成20年度実績値13.2%に対し、平成22年度は14.0%（暫定値）と2年間で0.8%向上しており、目標値の13.6%を達成すると見込まれる。



■施策目標 (5) 業績指標：25 クリーンエネルギー自動車の普及台数

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



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する

業績指標 24 業績指標は、平成20年度実績値13.2%から平成22年度実績値14.0%（暫定値）と向上しており、目標値13.6%を達成すると見込まれる。

今後も、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情から、

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

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

以上から、今回の評価としてはA-2と評価した。

業績指標 25 業績指標については、22年度の実績値が集計中ではあるが、21年度の実績値は106万台であり、目標値である69万台以上（22年度）を達成していることから、A-2と評価した。

今後はクリーンエネルギー自動車の更なる普及に向けて、引き続き、事業を進めていくこととする。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (6) 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する】

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

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 平成 22 年度は、5カ所の水資源開発施設の完成により約 1.3m³/s の水道用水が開発されるとともに、既存施設の適切な施設管理や効率的な運用等により、水資源の需給ギャップの縮小や安定的な水供給に寄与した。水源地域整備計画も各事業の円滑な推進が図られ、新たに 3 ダムで整備事業が完了し、業績指標についてはおおむね順調に推移している。

近年、小雨化傾向や季節別変動の増大などが見受けられ、安全・安心な水資源の確保や水源地域の活性化等のための諸施策を着実に実施する。

【施策の概要と指標・目標値】

■ 施策目標 (6) 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

業績指標： **26** 渇水影響度

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

主な事務事業の概要： 「水資源開発基本計画 (フルプラン) の着実な進捗」

平成 22 年実績： 2,255 日・% B-2 (B-2)

業績指標： **27** 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数

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

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

平成 22 年度実績： 12 件 A-2 (A-2)

業績指標： **28** 地下水採取目標量の達成率

目 標： 初期値：85.1% (平成 16 年度) → 目標値：100% (平成 26 年度)

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

平成 22 年度実績： 94.5% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **29** 水源地域整備計画の完了の割合

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

主な事務事業の概要： 「水源地域の活性化の推進」

平成 22 年度実績： 67% A-2 (A-2)

【指標の動向】

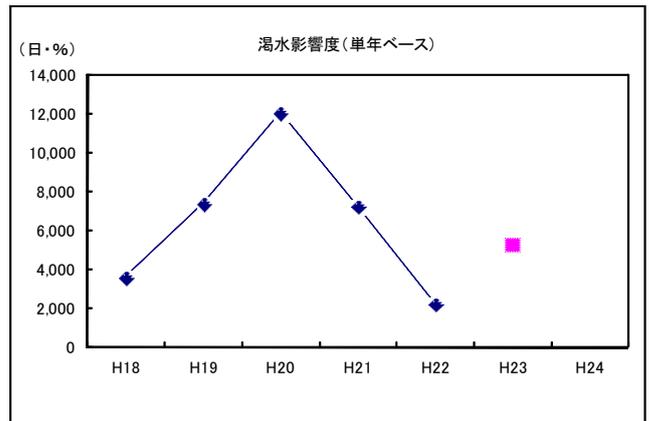
■施策目標（6）業績指標：26 渇水影響度

・「指標は平成19年から平成23年までの5年間の平均値で評価することとしている。指標の一部となる平成19年、平成20年、平成21年の実績値は、目標達成に向けた成果を示していない。」

平成22年時点の過去5年平均値は、6,514日・%となり、目標値（6,900日・%）は下回るものの、目標値（5,300日・%）を上回った。

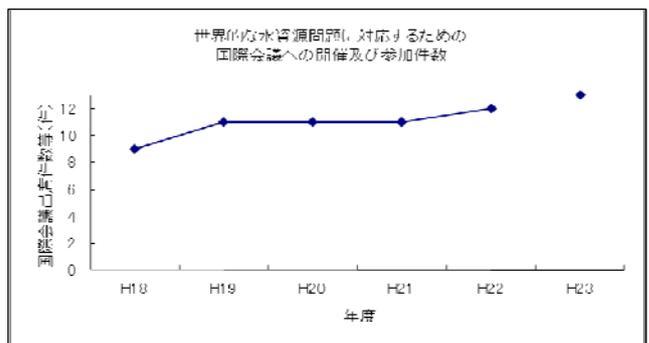
・この主な理由として、平成18年から平成22年の5年間のうち平成18年、平成22年以外は、水需要が増大する春から夏において、記録的な少雨に見舞われ、四国地方を中心とする西日本の広い範囲で取水制限に至った地域が多くなったことがあげられる。

・一方、平成23年度以降は、平成22年度に整備された水資源開発施設が業績目標の達成に寄与することが見込まれるが、渇水は、気象条件に大きく左右され、特に近年、少雨化傾向や季節別変動が大きくなっていることから、今後も、水供給の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを行っていくことが重要である。



■施策目標（6）業績指標：27 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数

・順調に進行している。5年目となるH22の実績は前年度と比較し、1件プラスの12件であり、H23年度（13件）に順調に向かっているといえる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（6）水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

業績指標 26 渇水影響度は、気象条件に大きく左右されることから、目標年度までの複数年で総合的に評価すべきである。目標の達成状況は、外部要因が大きく影響したため平成22年時点の過去5年間平均値が目標値を上回った。一方で、水資源開発施設の整備が図られ、平成23年以降には、平成22年度に整備された水資源開発施設が業績目標の達成に寄与することからB-2と評価した。

水資源開発基本計画等に基づき事業を実施してきた結果、平成22年度には5箇所の水資源開発施設の完成により、約1.3m³/sの水道用水が開発され、水資源の需給ギャップの縮小に寄与するなど、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できるが、近年、少雨化傾向や季節別変動の増大などが見られることから、引き続き水供給の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを行っていく必要がある。

なお、平成23年度までに、8箇所の水資源開発施設が完成する予定であり、約2.8m³/sの水道用水が開発され、水資源の需給ギャップの縮小に寄与することとなる。

業績指標 27 実績値は昨年度と比較し、1件プラスであり、目標値に向かって順調に推移している。またIWRMガイドライン（気候変動編）策定に向けた新たな動きも進んでいることから、今後も引き続き現在の施策を維持するとしてA-2と評価した。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

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

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

(施策目標の評価) 順調である

(概評) 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する施策目標の達成に向けて、その具体的措置として、道路・河川等との事業間連携、官民協働による効率的・効果的な都市公園の整備、緑地保全等を推進してきたが、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に推移している。

今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく。

【施策の概要と指標・目標値】

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

業績指標： **30** 歩いていける身近なみどりのネットワーク率

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

主な事務事業の概要： 「住区基幹公園の整備」

平成 22 年度実績： 約 67% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **31** 1 人当たり都市公園等面積

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

主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」

平成 22 年度実績： 9.7 m²/人 (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **32** 都市域における水と緑の公的空間確保量

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

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

平成 22 年度実績： 平成 19 年度比約 2%増 (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **33** 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

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

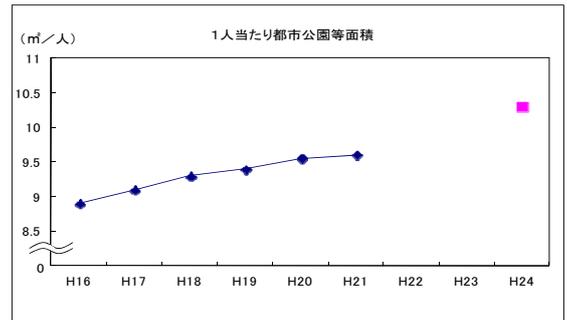
主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「国営公園の管理」

平成 22 年度実績： 全国民の 3.8 人に 1 人が利用 A-2 (A-2)

【指標の動向】

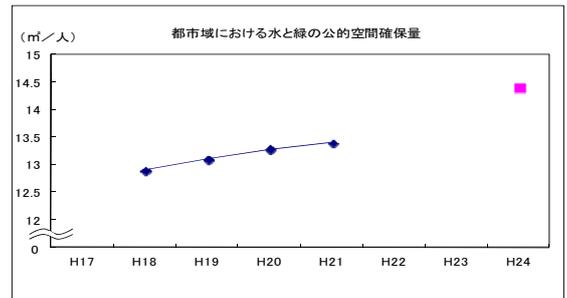
■施策目標 (7) 業績指標 : 31 1人当たり都市公園等面積

- 都市公園等面積は過去の実績値に比べ着実に増加しているところであるが、平成 22 年国勢調査の結果、日本の総人口が平成 17 年から年平均 0.05% 増の傾向を示しており、人口減少傾向を見込んで設定していた指標について、実績値が目標値を下回っているところ。



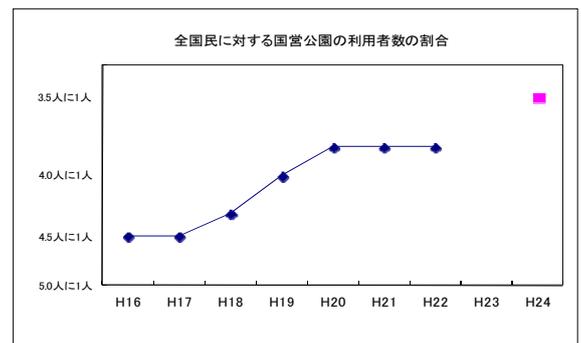
■施策目標 (7) 業績指標 : 32 都市域における水と緑の公的空間確保量

- 平成 22 年度の実績値は集計中であるが、都市における自然的環境の多くを占める都市公園の面積としては、過去の実績値 (平成 20 年度 : 約 115 千 ha、平成 21 年度約 117 千 ha) から推計すると平成 22 年度は約 2 千 ha 程度増加し、平成 19 年度に実施した整備予定量調査結果の時点予定量を上回る実績値を示すことが見込まれ、また、首都圏において法的に担保された大規模な緑地の確保が進んでいることも勘案すると、目標値の達成に向けて順調であると推測される。



■施策目標 (7) 業績指標 : 33 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

- 平成 22 年度の国営公園の利用者数は、供用中の 17 公園全体で約 3,333 万人であったことから、全国民に対する国営公園の利用者数の割合は、国民の 3.8 人に 1 人となっており、平成 22 年度の実績値を含む過去 7 年間の実績値のトレンド (線形近似) を延長すると、平成 24 年度に目標値を達成することが見込まれるので、順調であると推測される。
- 平成 21 年度に開園した国営アルプスあづみの公園 (長野県) の大町・松川地区、平成 22 年度に開園した滝野すずらん丘陵公園 (北海道) の滝野の森ゾーン (西エリア) 等により、順調に進捗したものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

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

業績指標 31 都市公園等の面積は過去の実績から今後とも着実な増加が見込まれることから、本指標は目標値の達成に向けて順調であると推測される。

都市の緑を確保していく上で、他の手法とあわせ引き続き計画的に都市公園の整備を推進していくことの重要性も勘案し、A-2 と評価した。

業績指標 32 平成 22 年度の実績値は集計中であるが、過去の実績値から推計すると着実な増加が見込まれるため、目標値の達成に向けて順調であると推測される。

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

業績指標 33 実績値は平成 22 年度で 3.8 人に 1 人と、目標値の達成に向け順調に進捗していると推測される。

平成 22 年度においては、夏の記録的な猛暑や 3 月 11 日に発生した東日本大震災の影響による一部国営公園の臨時閉園などにより、一時的に入園者数が前年度並みとなっている状況 (7~9 月及び 3 月を除くと入園者数は H21 : 2,214 万人 → H22 : 2,317 万人 (前年度比約 5% 増)) であるが、平成 23 年度において、適正な維持管理や新規エリアの供用等を通して引き続き国営公園の利用促進を図ることから、A-2 と評価した。

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

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

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

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

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 自然再生事業等を実施し、施策目標に対しておおむね順調に推移している。引き続き、目標達成に向けた取組を推進していく。

【施策の概要と指標・目標値】

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

業績指標： **34** 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

目 標： 初期値：約 2,800ha 増 (平成 19 年度)

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

主な事務事業の概要： 「緑地環境整備総合支援事業」

平成 22 年度実績： 平成 19 年度の値からさらに約 900ha 増 (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **35** 汚水処理人口普及率

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

主な事務事業の概要： 「汚水処理施設の整備」

平成 22 年度実績： 約 86% (平成 21 年度) B-1 (A-1)

業績指標： **36** 下水道処理人口普及率

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

主な事務事業の概要： 「下水道の整備」

平成 22 年度実績： 約 74% (平成 21 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **37** 良好な水環境創出のための高度処理実施率

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

主な事務事業の概要： 「高度処理の普及促進」

平成 22 年度実績： 約 29% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **38** 合流式下水道改善率

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

主な事務事業の概要： 「合流式下水道の改善」

平成 22 年度実績： 約 36% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **39** 下水道バイオマスリサイクル率

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

主な事務事業の概要： 「下水汚泥の再資源化と広域処理の推進」

平成 22 年度実績： 24%（平成 21 年度） B-1（B-1）

業績指標： **40** 水辺の再生の割合（河川）

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

主な事務事業の概要： 「自然再生、多自然型川づくり等」「渚の創生事業」

平成 22 年度実績： 約 26%（平成 21 年度） A-2（A-2）

業績指標： **41** 湿地・干潟の再生の割合（河川）

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

主な事務事業の概要： 「河川における湿地・干潟の再生」

平成 22 年度実績： 約 22.6% B-2（B-2）

業績指標： **42** 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率（①河川、②湖沼、③閉鎖性海域）

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

②約 55%（平成 19 年度） 約 59%（平成 24 年度）

③約 71%（平成 19 年度） 約 74%（平成 24 年度）

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

平成 22 年度実績： ①約 73%（平成 21 年度） A-1（A-1）

②約 55%（平成 21 年度） B-1（B-1）

③約 73%（平成 21 年度） A-1（A-1）

業績指標： **43** 自然体験活動拠点数

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

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

平成 22 年度実績： 457 箇所 B-1（B-1）

業績指標： **44** 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

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

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

平成 22 年度実績： 約 1,266 万人（平成 21 年度） B-1（B-1）

業績指標： **45** 都市空間形成河川整備率

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

主な事務事業の概要： 「市街地における親水性のある河川整備」

平成 22 年度実績： 約 41% A-2（A-2）

業績指標： **46** かわまちづくり整備自治体数

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

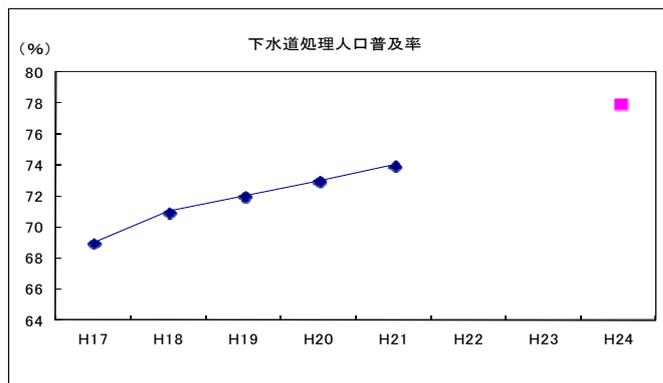
主な事務事業の概要： 「市街地における地方公共団体や地元住民と連携した川づくり」

平成 22 年度実績： 12 市 B-2（B-2）

【指標の動向】

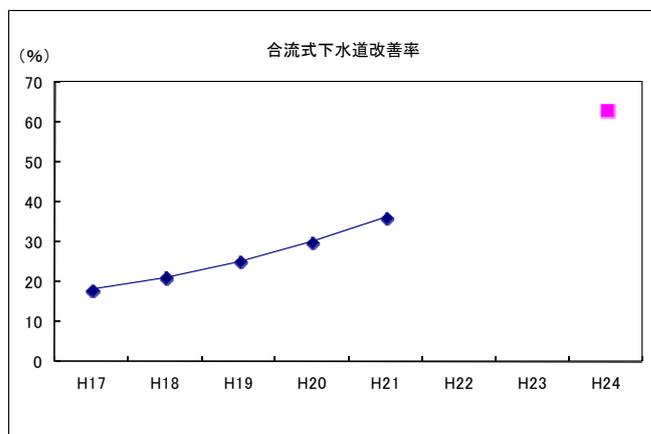
■施策目標 (8) 業績指標 : 36 下水道処理人口普及率

- ・下水道処理人口普及率の平成22年度の実績値は集計中であるが、平成21年度の実績値は73.7%で、前年度から1.0%上昇しており、順調な進捗が図られている。
- ・下水道の普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、下水道処理人口普及率が全国平均を超えているのは13都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村における下水道処理人口普及率は45.4%（平成21年度末時点）にとどまっている。



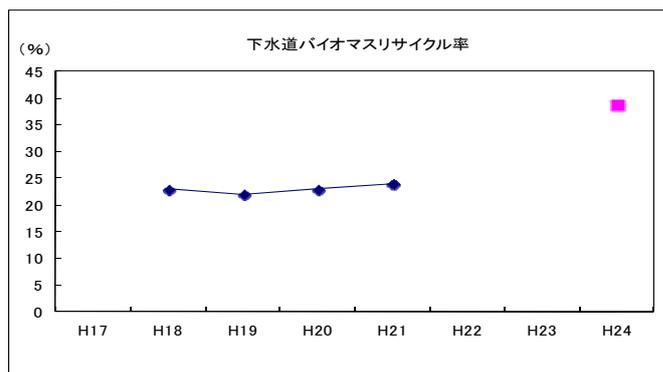
■施策目標 (8) 業績指標 : 38 合流式下水道改善率

- ・合流式下水道改善率の平成22年度の実績値は集計中（8月完了予定）であるが、平成21年度の実績値は36%で、平成20年度から6%上昇し整備が進捗している。上昇率は増加傾向にあり、トレンドを勘案すると、目標値約65%（平成24年度）に到達する状況となっている。
- ・加えて、平成19年度より3年以内に平成25年度を超えない範囲で計画期間5年間以内の「合流式下水道改善計画」を作成するよう合流式下水道緊急改善事業実施要領の一部を改正するとともに、より効率的、効果的に緊急改善計画の見直しを行う際の手引きを作成した。その結果、平成21年度末までにすべての自治体で合流式下水道改善計画が作成されており、今後はさらに整備率が上昇する見込みである。



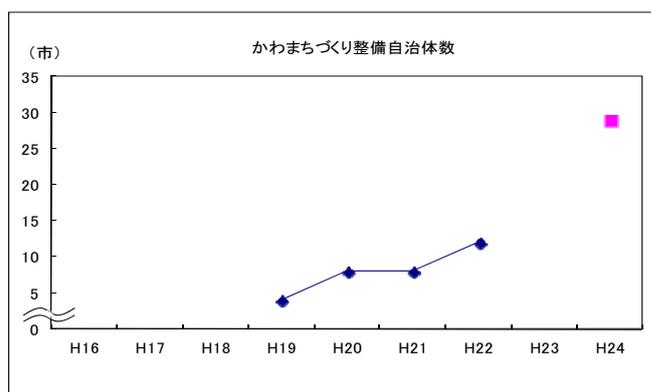
■施策目標 (8) 業績指標 : 39 下水道バイオマスリサイクル率

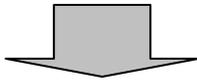
- ・下水道バイオマスリサイクル率の平成22年度の実績値は集計中であるが、平成21年度の実績値は24%で、平成18年度から横ばいで推移。



■施策目標 (8) 業績指標 : 46 かわまちづくり整備自治体数

- ・平成22年度の実績は、かわまちづくりに登録された河川を有し、計画に位置付けられた整備を概成させた自治体が4市あり、全部で12市となった。
- ・河川や水辺をまちづくりや観光の核として活用し、地域の魅力向上を目指す計画に対してソフト・ハード両面から支援・推進する仕組みである「かわまちづくり支援制度」を平成21年度に創設し、登録を受けた計画においては、住民・市町村等と河川管理者で一体となって策定された計画に基づき、まちづくりと一体となった水辺空間の創出を図っている。





【課題の特定と今後の取組の方向性等】

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

業績指標 36

当指標は平成16年度以降のトレンドを延長すると、平成24年度に目標値を達成すると見込まれる。しかし、平成18年度以降は伸びが鈍化し、また地域間、人口規模による普及率に大きな差がある。その是正のため、平成21年度に「下水道未普及解消重点支援制度」を創設した。当制度により、普及率が全国的に見て低い地方公共団体で下水道の整備が見込まれる。また、平成22年度には社会資本整備総合交付金が創設され、従来は補助対象ではなかった関連施設の整備やソフト事業の支援が可能となったことから、再度上昇幅が増加することを見込み、A-1と評価した。

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

業績指標 38

合流式下水道改善状況の調査結果（平成21年度末）によると、順調に事業実施している都市や既に分流式下水道並を達成している都市及び新技術の導入や適切な対策手法の選定で目標を達成できる都市は、191の自治体のうち161都市と約8割を占めている一方、目標達成が困難と思われる都市は30都市あり、約2割を占めている。

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

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

業績指標 39

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

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

業績指標 46

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

【政策目標 3 地球環境の保全】

【施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う】

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

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 各業績目標の達成状況はおおむね順調であり、国土交通分野における環境負荷の低減を図っていると評価できる。

順調に推移している特定輸送事業者の省エネ改善率等の指標については、現在、各事業者に対し省エネ対策責任者の育成等を行っており、引き続き着実に実施していく。住宅、建築物の省エネルギー化の指標については、現在、次世代省エネ基準への適合を建築主の努力義務として定めているが、省エネ基準適合義務化に向けた検討を行う等、改善に向けて対応していく。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標： **47** 特定輸送事業者の省エネ改善率
(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)

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

主な事務事業の概要： 「輸送部門における省エネ対策の普及・促進」

平成 22 年度実績： ① -2.65% A-2 (A-2)
② -0.79% B-2 (B-2)
③ -2.22% A-2 (A-2)

業績指標： **48** 国土交通分野における CDM 承認累積件数

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

主な事務事業の概要： 「社会資本整備分野における CDM 導入推進調査」

平成 22 年度実績： 10 件 B-3 (A-2)

業績指標： **49** 環境ポータルサイトへのアクセス件数

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

主な事務事業の概要： 「交通エコロジー教室の開催」「環境的に持続可能な交通 (E S T) の普及展開」

平成 22 年度実績： 平均約 3,425 件/月 (年度平均) B-1 (B-1)

業績指標： **50** 建設工事用機械機器による環境の保全 (①PM、②No x、③ハイブリッド型建設機械の普及)

目 標： 初期値：① 0.3 千 t (推計値) (平成 18 年度)
② 8.3 千 t (推計値) (平成 18 年度)
③ 200 台 (推計値) (平成 21 年度)

目標値： ① 3.5 千 t 削減 (平成 23 年度)
② 74.0 千 t 削減 (平成 23 年度)
③ 1,200 台 (平成 26 年度)

主な事務事業の概要： 「建設機械施工における環境保全対策促進」「建設機械施工における低炭素化技術普及促進」

平成 22 年度実績： ①0.7 千 t 削減 (平成 19 年度) N-2 (新規)
②15.9 千 t 削減 (平成 19 年度) N-2 (新規)
③470 台 (平成 22 年度) A-2 (新規)

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

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

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

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

主な事務事業の概要： 「建設分野における循環型社会形成推進」

平成 22 年度実績： ① 98.4%¹⁾ (平成 20 年度) A-2 (A-2)
② 97.3%¹⁾ (平成 20 年度) B-2 (A-2)
③ 80.3%¹⁾ (89.4%)²⁾ (平成 20 年度) A-2 (A-2)
④ 85.1%²⁾ (平成 20 年度) A-2 (A-2)
⑤平成 17 年度排出量に対して 9%削減 (平成 20 年度) B-2 (B-2)
⑥ 78.6% (平成 20 年度) B-2 (B-2)

¹⁾ 再資源化率 ²⁾ 再資源化・縮減率

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

目 標： 初期値：①18% (平成 15 年度) →目標値：31% (平成 22 年度)
②15% (平成 16 年度) 66% (平成 22 年度)
③74% (平成 16 年度) 85% (平成 22 年度)

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

平成 22 年度実績： ①21%(平成 20 年度) B-1 (B-1)
②39%(平成 22 年度) B-1 (B-1)
③85%(平成 21 年度) A-2 (A-1)

業績指標： **53** 重量車の平均燃費向上率(平成 14 年度比)

目 標： 初期値：0% (平成 14 年度) →目標値：7% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「燃費性能の優れた重量車の普及促進」

平成 22 年度実績： 4.8% (平成 21 年度) A-2 (B-2)

業績指標： **54** モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))

目 標： 初期値：① 21 億トンキロ増 (平成 18 年度) →目標値： 32 億トンキロ増 (平成 22 年度)
②301 億トンキロ (平成 18 年度) → 312 億トンキロ (平成 22 年度)

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

平成 22 年度実績： ① △0.7 億トンキロ増 B-1 (B-2)
②267 億トンキロ (平成 21 年度) B-2 (B-2)

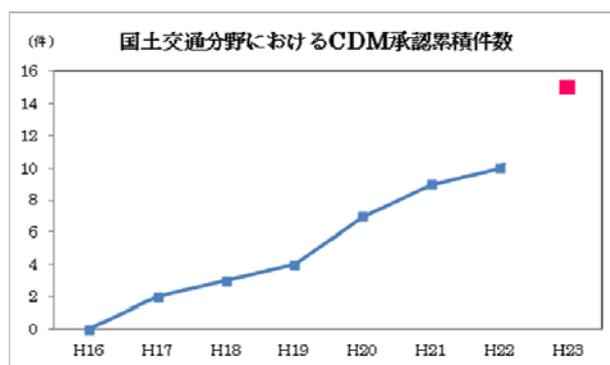
業績指標： **55** 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数
 目 標： 初期値：3 都市（平成 19 年度）→目標値：30 都市（平成 24 年度）
 主な事務事業の概要： 「先導的都市環境形成促進事業の創設」
 平成 22 年度実績： 25 都市 A-2（A-2）

業績指標： **56** 年度評価における採択案件の採点の平均値
 （革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標）
 目 標： 80%（平成 24 年度）
 主な事務事業の概要： 「船舶の省エネルギー技術（高効率船舶）の開発費用の一部支援」
 平成 22 年度実績： 90% A-2（A-2）

【指標の動向】

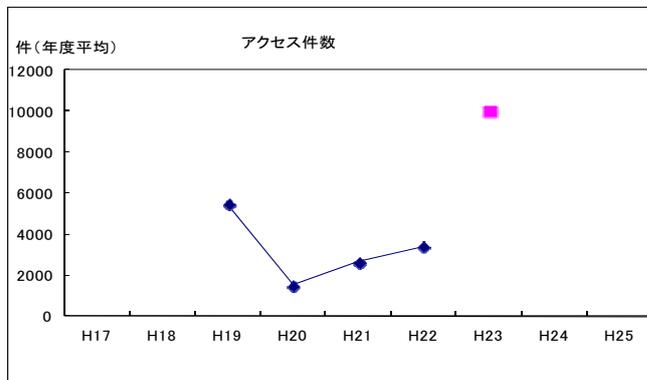
■施策目標（9）業績指標：**48** 国土交通分野におけるCDM承認累積件数

・平成 21 年度までの実績値 9 件に加え、平成 22 年度は
 ・シリア国 GFC 社の硝酸製造プラントにおけるテールガス中の N₂O ガス触媒分解プロジェクトの 1 件が承認されたため、平成 22 年度までの実績値は 10 件であり、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成することは困難である。



■施策目標（9）業績指標：**49** 環境ポータルサイトへのアクセス件数

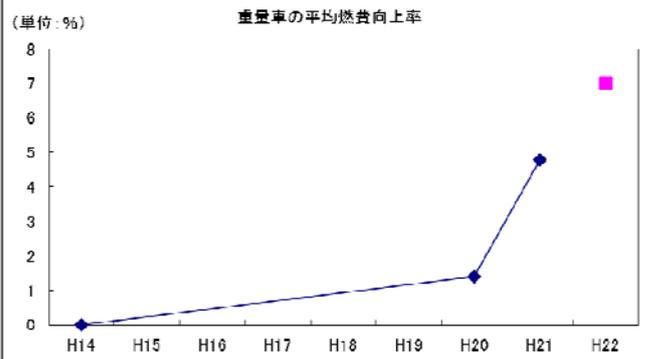
・昨年度より件数が増加しているものの、目標達成に向けた動向を示していない。



【指標の動向】

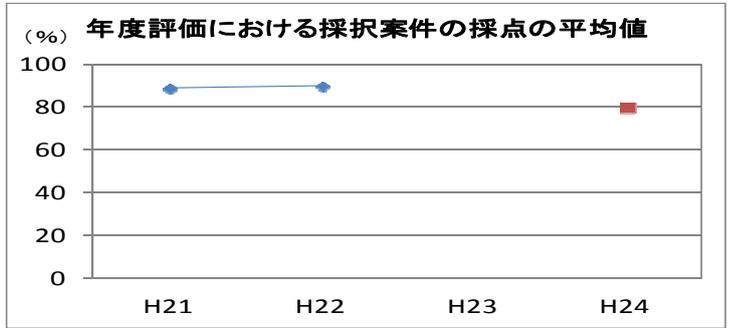
■施策目標 (9) 業績指標 : 53 重量車の平均燃費向上率 (平成14年度比)

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



■施策目標 (9) 業績指標 : 56 年度評価における採択案件の採点の平均値 (革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)

- 「順調である」
平成22年度については、目標値を達成しており、研究開発は順調に進捗している。



【課題の特定と今後の取組の方向性】

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標 48 業績指標は、国土交通分野におけるCDMの政府承認件数である。CDMの実施は投資からクレジット取得(回収)までの期間が長いことや、国連のCDM理事会で採択されないリスクがあること等から、事業者等の新規参入が伸び悩んでいる。よって、今後も新規参入の大幅な伸びは考えにくいため指標を廃止することから、B-3と評価した。

業績指標 49 業績指標の実績値は前年度を上回っており、改善傾向を示しているものの、目標値の達成に向けては、今後一層施策を推進していくことが必要であるため、「B」と評価した。また、国土交通分野における環境負荷の低減のための取り組みについて、環境ポータルサイトを通じてわかりやすく情報発信できるよう、これまで以上に、コンテンツを随時更新し、内容の充実を図ることから、「1」と評価した。

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

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

業績指標 56 業績指標については、平成22年度の目標値を達成しているため、A-2と評価した。今後とも新造船からのCO2排出削減に向け、船舶の省エネルギー技術の開発を推進していく。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

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

自然災害による国民の生命・財産・生活に係る被害の軽減を図るため、防災情報等の精度向上及び情報伝達体制を充実する。

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 津波警報等の発表時間の短縮については、これまで島嶼部の地震観測点整備、緊急地震速報への利用開始を行った結果、これを活用して迅速な津波警報等の発表能力を向上。しかしながら、島嶼部海域で発生する地震の一部で規模の推定に時間がかかる事例があり、目標達成度は約 50%にとどまっている。なお、東北地方太平洋沖地震では、地震直後には規模の見積もりは不十分ながら 3 分後に津波警報(大津波)を発表した。今後、有識者の意見等聞きつつ技術的課題とその対策を整理しながら、マグニチュード 8 以上の巨大地震の発生時にも、その地震の規模をより早く推定する技術開発を進め、迅速で的確な津波警報等の発表ができるよう取組を推進する。さらに台風予報についても基礎となる数値予報技術の向上により位置予報の誤差の減少を目指す。

【施策の概要と指標・目標値】

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

業績指標： **57** 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数

目 標： 初期値：0% (平成 19 年度) →目標値：40% (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「国土管理情報通信基盤の整備計画策定」

平成 22 年度実績： 31% A-2 (A-2)

業績指標： **58** 台風中心位置予報の精度

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

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

平成 22 年実績： 330km B-1 (B-1)

業績指標： **59** 地震発生から地震津波情報発表までの時間

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

主な事務事業の概要： 「緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化」

平成 22 年度実績： 3.8 分 B-1 (A-1)

業績指標： **60** 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数

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

主な事務事業の概要： 「高潮等総合防災情報システムの高度化」

平成 22 年度実績： 5 海域 A-2 (A-2)

業績指標： **61** 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数

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

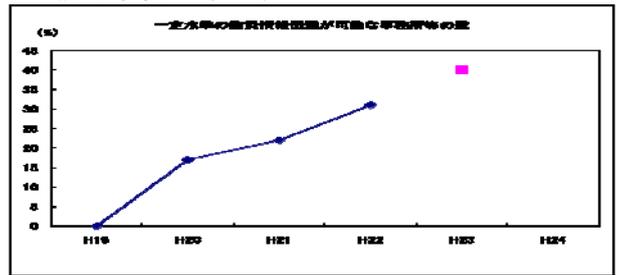
主な事務事業の概要： 「風水害基礎情報整備」「火山災害基礎情報整備」

平成 22 年度実績： 28,000 件/月 A-2 (A-2)

【指標の動向】

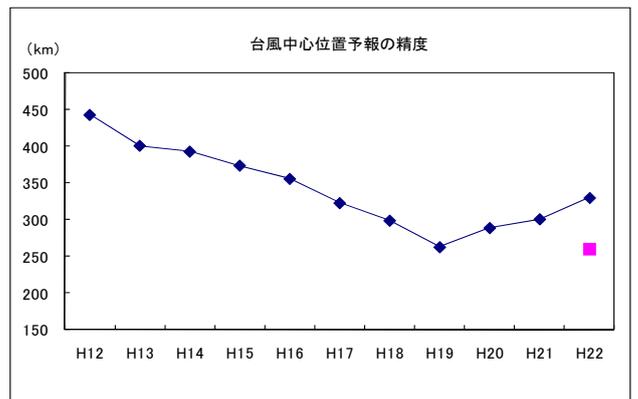
■施策目標（10）業績指標：57 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数

- ・平成22年度の実績値については31%と目標達成に向けた成果を示していることから、A-2評価とした。



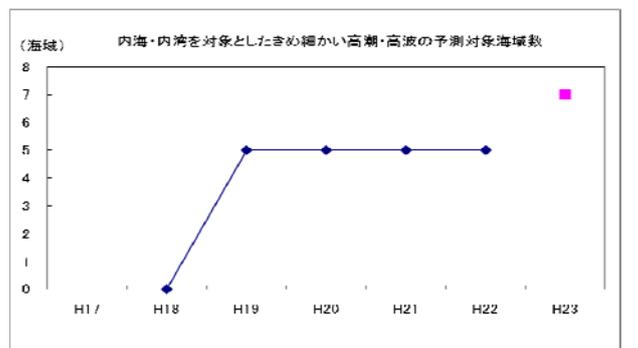
■施策目標（10）業績指標：58 台風中心位置予報の精度

- ・台風進路予報の技術基盤となる数値予報の技術開発は着実に進めており、台風進路予報の精度は平成12年以降、長期的な改善傾向を示している。平成22年の測定値は330km（前3年間の平均）と、平成21年の測定値301kmより悪化しているが、これについては、平成22年は特に台風の発生が例年に比べて北の緯度の高い海域が多かったこと、このため勢力が弱いまま転向・加速するものが多かったことなど、台風進路予報の誤差を増大させる特別な要因が重なったためである。



■施策目標（10）業績指標：60 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数

- ・平成22年度は、前年度に引き続き5海域（東京湾、伊勢湾、大阪湾、播磨灘、有明海）について、予測モデルを運用した。
- ・目標値の約7割を達成しており、指標の進捗状況は順調である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（10）自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を拡充する
業績指標 57 目標に向け新たな通信技術の組み込み方法等を検討し、指標の進捗を図る。

業績指標 58 平成22年までの5年間で台風中心位置予報の精度を約20%改善するという目標に対し、平成22年度の実績値は目標値に達していないものの、長期的には改善の傾向を示しており、B-1とした。台風中心位置予報の精度は、その年における台風の発生状況など自然変動の影響を大きく受けるため、平成23年度以降の指標については、当該年を含む前5年間の平均誤差を用いる。

本目標を達成するためには、予測に用いる数値予報モデルの予測精度を改善することが重要となる。平成18年3月に導入したスーパーコンピュータを用いて、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象資料総合処理システムの解析処理能力の向上等を踏まえたモデル開発を一層推進する必要がある。これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。

業績指標 60 目標とした予測対象海域数の約7割についてコンピュータによる予測計算を安定して運用しており、目標値に向けたスケジュールとしては順調で現状の施策を変える必要がないことから、A-2と評価した。

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

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する】

防災性の高い施設及び環境を整備することにより、住宅・市街地における安全・安心度を高めることができる。

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積、多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率等の業務指標については、目標値に向け順調に推移している一方、目標値の達成に向けた成果を示していない業務指標もあり、施策目標全体の評価としては、努力が必要であると認められる。

今後とも、今般の東日本大震災も踏まえ、住宅・市街地の脆弱性を低減させるようなハード・ソフト両面にわたる諸施策を講じて、総合的な観点から安全で安心して暮らせるまちづくりを進めていく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標： **62** 良好な環境を備えた宅地整備率

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

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

平成 22 年度実績： 31.0% B-2 (A-2)

業績指標： **63** 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積

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

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

平成 22 年度実績： 6,158ha A-2 (A-2)

業績指標： **64** 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

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

主な事務事業の概要： 「防災公園の整備」

平成 22 年度実績： 約 26% (平成 21 年度) B-2 (A-2)

業績指標： **65** 下水道による都市浸水対策達成率 (①全体、②重点地区)

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

②約 20% (平成 19 年度) → 約 60% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「下水道による雨水対策施設の整備の推進」

平成 22 年度実績： ①約 50% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

②約 24% (平成 20 年度) B-1 (B-1)

業績指標： **66** 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地 (約 8,000ha) のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

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

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

平成 22 年度実績： 約 37.7% (平成 21 年度) B-1 (A-1)

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標： **67** 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合

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

主な事務事業の概要： 「宅地耐震化推進事業」

平成 22 年度実績： 約 6% B-1 (A-1)

業績指標： **68** 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率

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

主な事務事業の概要： 「下水道施設の地震対策の推進」

平成 22 年度実績： 約 31% (平成 21 年度) B-1 (B-1)

業績指標： **69** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (内水)

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

主な事務事業の概要： 「下水道による浸水被害の軽減」

平成 22 年度実績： 約 14% B-1 (B-1)

業績指標： **70** 下水道施設の長寿命化計画策定率

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

主な事務事業の概要： 「下水道施設の老朽化対策の推進」

平成 22 年度実績： 約 8% (平成 21 年度) B-1 (B-1)

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 (①建築物、②住宅)

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

②75% (平成 15 年度) → 90% (平成 27 年度)

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

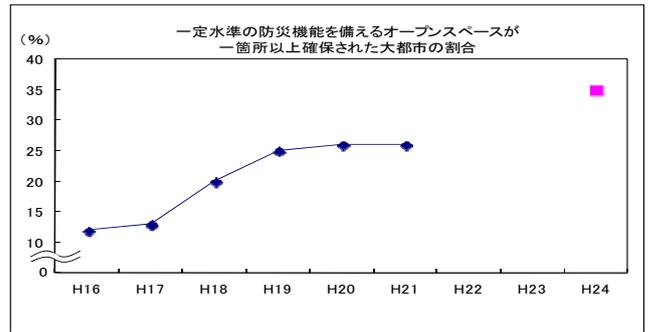
平成 22 年度実績： ①80% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

②79% (平成 20 年度) A-1 (A-1)

【指標の動向】

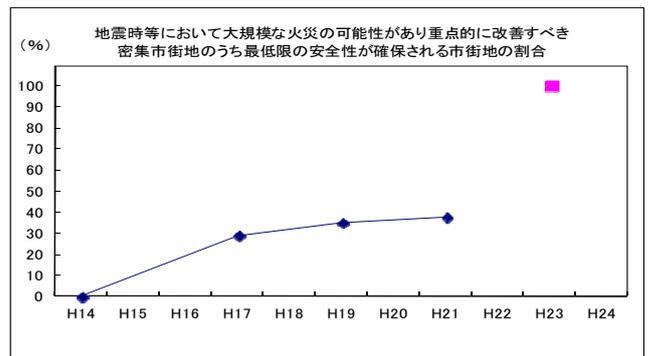
■施策目標（11）業績指標：64 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

- 平成22年度の実績値は集計中であるが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度に目標値の達成は見込まれない。



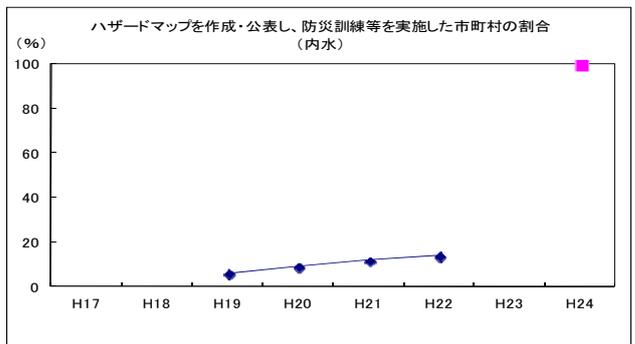
■施策目標（11）業績指標：66 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

- 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保については、平成21年度末までに37.7%進捗している。



■施策目標（11）業績指標：69 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水）

- 平成22年度の実績値は約14%であり、平成21年度より約2%進捗した。このトレンドを延長しても平成24年度には目標値に達しない。

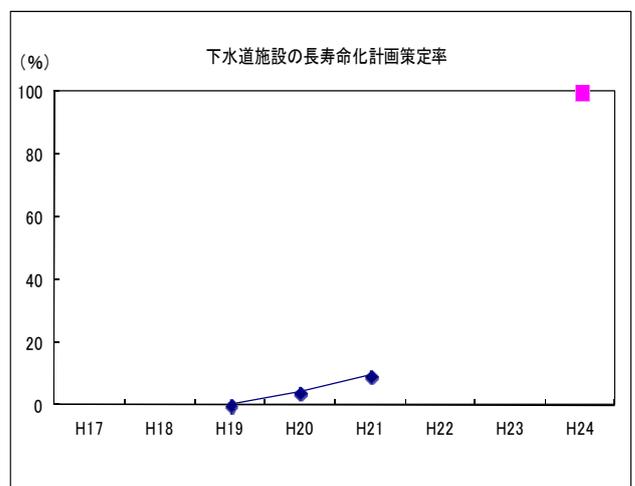


■施策目標（11）業績指標：70 下水道施設の長寿命化計画策定率

- 平成21年度の実績値は約8%となっているが、平成19年度から平成21年度のトレンドを延長すると、平成24年度は目標値を下回る。

・下水道整備の進展に伴い、管路延長は約42万km、処理場数は約2,100箇所へのぼるなど施設ストックが増大している（いずれも平成21年度末時点）。管路施設の老朽化等に起因した道路陥没も増加傾向にあり、平成21年度の発生件数は約3,800箇所へのぼる。道路陥没後の老朽管路の改築といった事後的な対応では、市民生活に大きな支障が出るだけでなく、コスト的にも不経済となる。

・日常生活や社会活動に重大な影響を及ぼす事故発生や機能停止を未然に防止するには、計画的な補修などによる予防保全を重視した維持管理や巡視や点検など日常管理の充実を図るなど、発生対応型から予防保全型の維持管理へ転換する必要があるため、引き続き下水道施設の計画的な長寿命化対策を推進する必要がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標 64

平成22年度の実績値は集計中であるが、前述のとおり、本業績指標は、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成できないこととなるため、Bと評価した。

しかしながら、平成21年度において都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設したところであり、今後、対象都市のうち約60都市で当該事業を実施する予定であることや、東日本大震災の影響を受け、各都市における防災に対する危機意識が高まっていることを鑑みると、今後、防災機能を備えたオープンスペースを有する都市の箇所数は急速に増加し、目標年度に目標値を達成することが見込まれる。

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

業績指標 66

過去の実績値によるトレンドを延長しても、平成23年度に目標値には到達しないが、不燃領域率では評価できないきめ細やかな事業による避難困難性の解消が積極的に行われているため、B-1と評価した。

なお、当該指標については平成14年度において平成19年度までに約3割の目標値を設定しており、目標については概ね達成されているが、重点密集市街地の整備改善については、都市再生プロジェクト第3次決定(平成13年12月都市再生本部決定)において、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされており、同第12次決定(平成19年1月)においても取り組みを加速化する旨再度プロジェクト決定される等、重要な課題であり取り組みを推進してきたところであったが、社会における住宅を取り巻く状況変化を踏まえて、今後の取り組みの展開に当たっての基本的な方針の見直しを行い、住生活基本計画(全国計画)の全部変更した計画が平成23年3月15日に閣議決定された。この中で従来の延焼危険性の指標に加え、新たに避難の困難さの指標である地区内閉塞度や地域特性等を考慮した「地震時等に著しく危険な密集市街地」について、平成32年度までに概ね解消することが位置づけられた。

業績指標 69

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

業績指標 70

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

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

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する】

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

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 既存及び目標年度までの間に拡充・創設した事業制度等によりハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を推進しているところであるが、今般の東日本大震災も踏まえ、今後とも水害・土砂災害による災害の防止・減災を推進する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標： **72** 洪水による氾濫から守られる区域の割合

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

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

平成 22 年度実績： 約 62% (平成 21 年度) B-2 (B-2)

業績指標： **73** 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数

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

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

平成 22 年度実績： 約 410 万戸 A-2 (A-2)

業績指標： **74** 土砂災害から保全される人口

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

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

平成 22 年度実績： 約 289 万人 A-2 (A-2)

業績指標： **75** 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

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

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

平成 22 年度実績： 約 2,550 箇所 B-1 (B-2)

業績指標： **76** 土砂災害特別警戒区域指定率

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

主な事務事業の概要： 「砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施」

平成 22 年度実績： 約 51% A-2 (A-2)

業績指標： **77** 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積 (河川)

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

主な事務事業の概要： 「堤防等河川管理施設の耐震化」

平成 22 年度実績： 約 9,100ha (平成 21 年度) A-2 (A-2)

■施策目標（12）水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標： **78** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水）

目 標： 初期値：7%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「洪水ハザードマップの作成及び公表の支援」

平成22年度実績： 約30% B-1（B-1）

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

目 標： 初期値：16%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施」

平成22年度実績： 64% B-1（A-2）

業績指標： **80** 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合

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

主な事務事業の概要： 「浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制の構築」

平成22年度実績： 約73% A-2（A-2）

業績指標： **81** リアルタイム火山ハザードマップ整備率

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：50%（平成24年度）

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

平成22年度実績： 34% A-2（A-2）

業績指標： **82** 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数

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

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

平成22年度実績： 約12.3万戸 B-1（B-1）

業績指標： **83** 河川管理施設の長寿命化率

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：100%（平成24年度）

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

平成22年度実績： 約47% A-2（A-2）

業績指標： **84** 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川）

目 標： 初期値：3（平成19年度）→目標値：190（平成24年度）

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

平成22年度実績： 56 B-2（B-2）

業績指標： **85** 河川の流量不足解消指数

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

主な事務事業の概要： 「河川流量の確保のためのダム建設等」

平成22年度実績： 約64% B-2（A-2）

業績指標： **86** 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数

目 標： 100件（平成24年度）

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

平成22年度実績： 134 A-3（C-2）

【指標の動向】

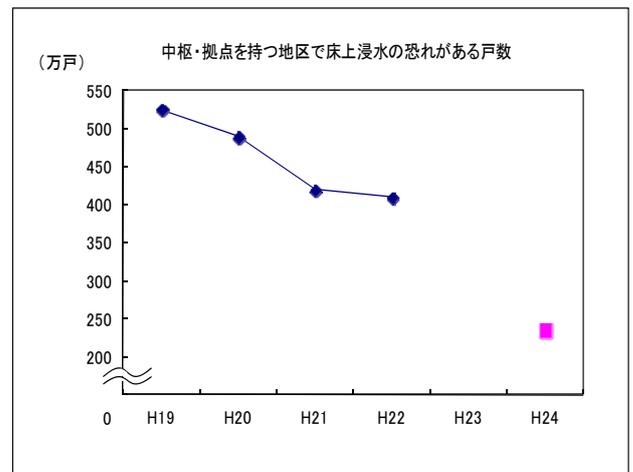
■施策目標 (12) 業績指標： **72** 洪水による氾濫から守られる区域の割合

・東日本大震災の影響により、実績値の把握が困難なため、前々年度の実績値を用いて評価を実施する。
 ・「洪水による氾濫から守られる区域の割合」の目標達成のためには、河川整備等を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備も必要である。



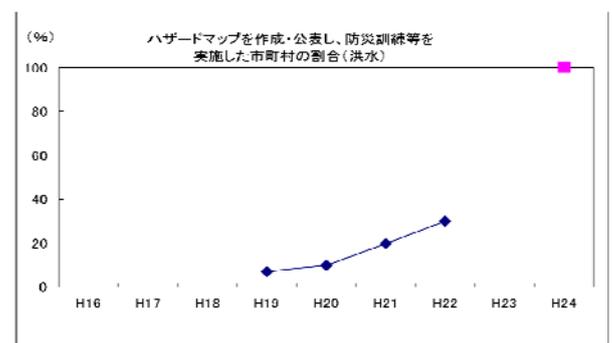
■施策目標 (12) 業績指標： **73** 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数

・指標の実績値は、平成19年度 約525万戸(初期値)、平成20年度 約490万戸、平成21年度約420万戸、平成22年度約410万戸と着実に減少しており、目標の達成に向けたトレンドを示している。
 ・「中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数」等の指標値の向上のためには、河川、ダム等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。
 ・近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展や雨水の流出率の増加、局所的な集中豪雨等により依然として浸水被害が頻発している。また、被害内容を見ると、宅地等の浸水面積は減っているものの、生活様式の変化に伴う被害額の増加や少子高齢化に伴う災害時要救助者の増加等が生じているため、関係者の連携を図り効果的な取組を行う必要がある。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備も必要である。



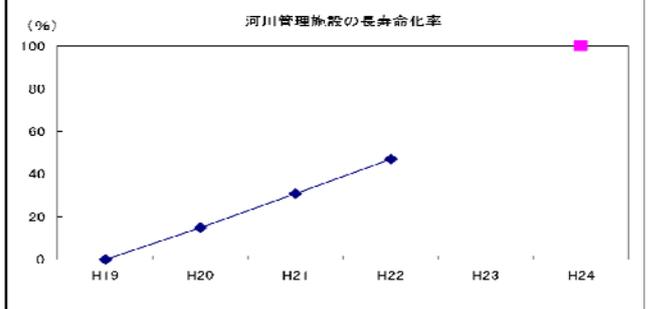
■施策目標 (12) 業績指標： **78** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (洪水)

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



■施策目標 (12) 業績指標： **83** 河川管理施設の長寿命化率

・平成22年度の実績値は、約47%であり、ほぼ当初の予定どおり推移しているところである。今後、目標とする平成24年度末までに目標値に達するよう、計画的に現在の施策を維持していく。





【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標 72

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

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

業績指標 73

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

近年、集中豪雨の増加など自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因する新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、可能な限り早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るよう、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。

被災したとしても、国民の生活や社会経済活動に深刻なダメージを受けることなく持続可能となるよう、重点的かつ集中的に保全対策の実施を行う。

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

業績指標 78

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

業績指標 83

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

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (13) 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する】

海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めることにより、効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。

（施策目標の評価）努力が必要である

（概評）既存及び目標年度までの間に拡充・創設した事業制度等によりハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を推進しているところであり、今後とも津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。また、「海岸における津波対策検討委員会」において、平成23年東北地方太平洋沖地震により被災した海岸保全施設の早期復旧による沿岸部の安全度向上を図り、被災地の復旧・復興に資するため、被災状況調査や既存の海岸保全施設の検証をふまえ、今次津波により甚大な被害を受けた地域における海岸保全施設の復旧の基本的な考え方を示す。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (13) 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

業績指標： **87** 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

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

主な事務事業の概要： 「海岸保全施設の新設整備等」

平成 22 年度実績： 10.0 万 ha（平成 21 年度） A-2（A-2）

業績指標： **88** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮）

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

主な事務事業の概要： 「津波・高潮危機管理対策緊急事業」

平成 22 年度実績： 約 83% A-2（A-2）

業績指標： **89** 地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積（海岸）

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

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

平成 22 年度実績： 約 9,100ha（平成 21 年度） A-2（A-2）

業績指標： **90** 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合

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

主な事務事業の概要： 「海岸保全施設の老朽化対策」

平成 22 年度実績： 約 52%（平成 21 年度） B-2（B-2）

業績指標： **91** 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合

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

主な事務事業の概要： 「渚の創生事業」

平成 22 年度実績： 約 18%（平成 21 年度） A-2（A-2）

業績指標： **92** 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（海岸）

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

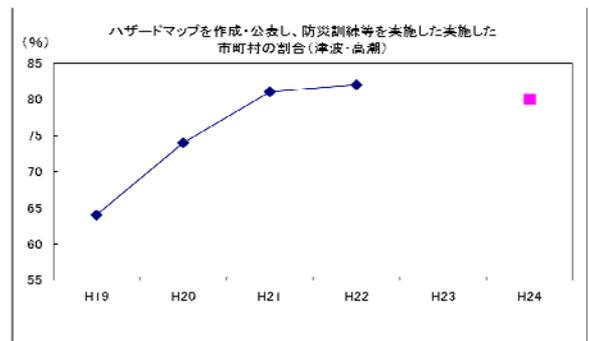
主な事務事業の概要： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊対策施設の整備」「渚の創生事業」

平成 22 年度実績： 56 B-2（B-2）

【指標の動向】

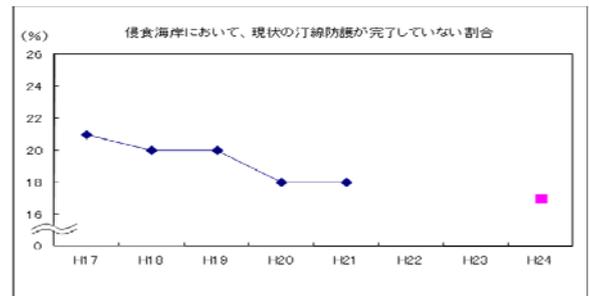
■施策目標 (13) 業績指標 : **88** ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (津波・高潮)

平成22年度の実績値は約83%であり、前倒しで目標を達成している。



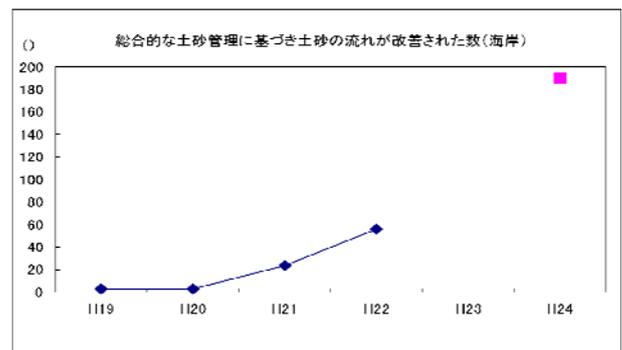
■施策目標 (13) 業績指標 : **91** 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合

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



■施策目標 (13) 業績指標 : **92** 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 (海岸)

平成22年度までの実績値は56であり、トレンドとしては目標達成を示していないが、総合的な土砂管理に基づき土砂の流れを改善する事業の着手数は増加を示している。一方、土砂移動に起因して問題の発生している水系等において、今後、さらに業績指標の実績値の条件となる総合土砂管理連携方針を策定していくことで、業績指標の実績値は伸びるものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (13) 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

業績指標 **88** 業績指標は目標達成に向けて着実な進捗を示していることから、A-2と評価した。

今後とも、津波・高潮ハザードマップの作成・公表による災害危険度情報の共有、継続的な防災訓練の実施、津波・高潮防災ステーションの整備等により、地域における危機管理機能の高度化を推進する。

業績指標 **91** 業績指標は目標達成に向けて着実な進捗を示していることから、A-2と評価した。

今後とも、既存の制度を活用して、効率的な海岸侵食対策を進めていくとともに、全面的砂浜が著しく侵食した海岸において、堤防基礎からの吸い出し等による堤防・護岸の陥没、倒壊等の恐れがあり、緊急的な対応が必要と考えられる箇所について重点的な対策を進める。

業績指標 **92** 実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値が達成できないが、モデル水系や沿岸において現在取り組む関係機関との連携方針の合意が図られることで、今後の実績値の上昇が見込まれる。よって業務指標はB-2と評価した。

業績指標の進捗の条件となる総合的な土砂管理に基づく連携方針の策定を引き続き推進する。土砂移動の変化に起因する問題に適応するため、総合的な土砂管理の取組を引き続き推進する。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

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

鉄道・自動車・海運・航空の全交通モードにわたる公共交通などについて、安全運行（航）を確保するとともに、ハイジャック・航空機テロを防止する。

（施策目標の評価）努力が必要である

（概評）鉄道運転保安設備の整備等の取組を着実に実施しているものの、一部指標において目標の達成が難しい状況にある。今後、一層の安全性の向上を図るために、運輸安全マネジメント制度の充実、保安監査のより一層の強化等の諸施策を行う必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

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

業績指標： **93** 遮断機のない踏切道数

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

主な事務事業の概要： 「踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備」

平成 22 年度実績： 4,091 箇所 B-3 (A-2)

業績指標： **94** 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

目 標： 初期値：253 駅（平成 18 年度）→目標値：0 駅（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「主要な鉄道駅について耐震補強を推進」

平成 22 年度実績： 79 駅 B-3 (A-1)

業績指標： **95** 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数

目 標： 初期値：0 箇所（平成 18 年度）→目標値：186 箇所（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備」

平成 22 年度実績： 128 箇所 B-2 (A-2)

業績指標： **96** 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合

目 標： 初期値：33%（平成 20 年度）→目標値：70%（平成 24 年度）

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

平成 22 年度実績： 51% A-3 (B-2)

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

業績指標： **97** 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

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

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

平成 22 年度実績： 0 人 A-2 (A-2)

業績指標： **98** 事業用自動車による事故に関する指標（①事業用自動車による交通事故死者数、
②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数）

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

②56,295 人（平成 20 年） 43,000 人（平成 25 年）

③ 287 人（平成 20 年） 0 人（平成 25 年）

主な事務事業の概要： 「運輸安全マネジメント制度の充実・強化」

平成 22 年実績： ① 490 人 B-1 (A-2)

②51,061 人 B-1 (A-2)

③ 177 人 A-1 (A-2)

業績指標： **99** 商船の海難船舶隻数

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

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

平成 22 年実績： 482 隻 B-2 (A-2)

業績指標： **100** 船員災害発生率（千人率）

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

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

平成 22 年度実績： 11.1‰（平成 21 年度） B-1 (B-1)

業績指標： **101** 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

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

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

平成 22 年度実績： 0 件 A-1 (A-1)

業績指標： **102** 国内航空における航空事故発生件数

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

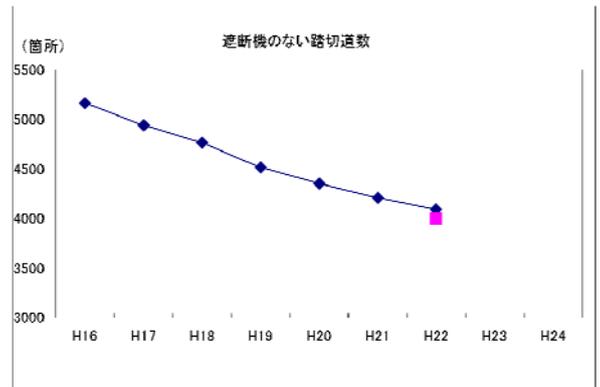
主な事務事業の概要： 「航空機の安全な運航や安全性の確保」「航空保安施設の整備」「事故原因の究明」

平成 22 年実績： 10.4 件（平成 18～22 年の平均） A-2 (A-2)

【指標の動向】

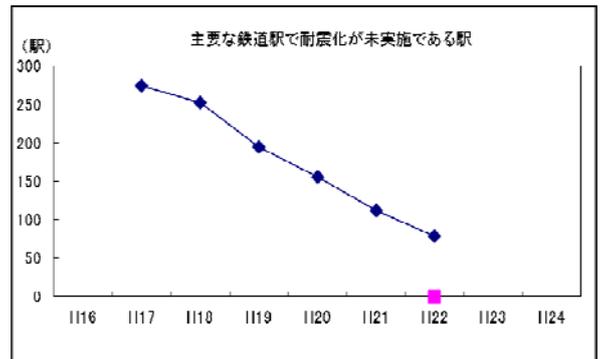
■施策目標（14）業績指標：93 遮断機のない踏切道数

・遮断機のない踏切道数は、平成22年度においては、4,091箇所と前年度より121箇所減少したが、目標値である4,000箇所を下回ることができなかった。しかし、目標の9割以上（848/939）達成していることから、これまでの取組は効果的であったと考えられる。



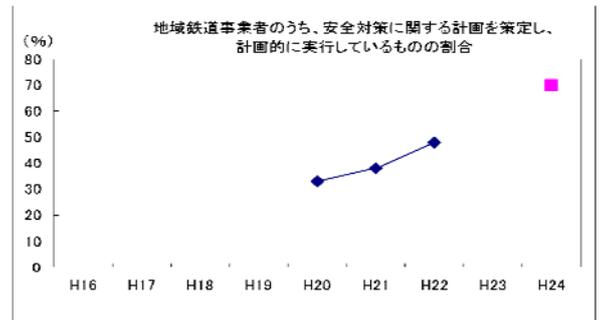
■施策目標（14）業績指標：94 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

・主要な鉄道駅の耐震化が未実施である駅数を、平成22年度末までに0駅にすることを目標に取り組んできたが、高架下利用者との調整に時間を要したこと等により整備が遅れ、目標を達成していない。しかしながら、工事着手駅数が伸びていること、また、関係者との調整が進んでいることから今後順調に推移すると推測される。



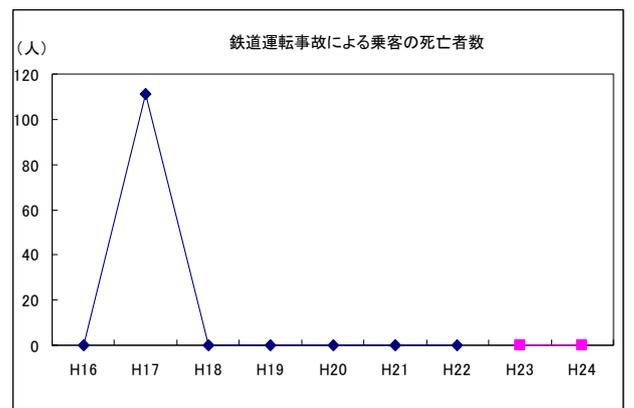
■施策目標（14）業績指標：96 地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合

・実績値としては、平成22年度は51%であり、目標達成に向け、おおむね順調に推移している。



■施策目標（14）業績指標：97 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

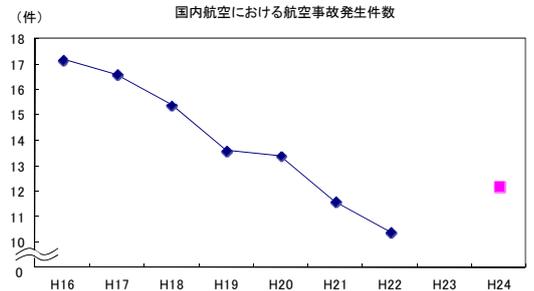
・平成17年度には重大事故が連続して発生したことにより乗客の死亡者数は111人に上ったが、平成18年度以降は乗客の死亡者数は0人となっており、進捗状況は順調といえる。



【指標の動向】

■施策目標（14）業績指標：102 国内航空における航空事故発生件数

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



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

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

業績指標 93 遮断機のない踏切道数は、平成22年度においては、4,091箇所と前年度より121箇所減少したが、目標値である4,000箇所を下回ることができなかった。しかし、目標の9割以上(848/939)達成していることから、これまでの取組は効果的であったと考えられる。評価をB-3とし業績指標を廃止するが、別途定められている第9次交通安全基本計画に基づいて、今後も遮断機のない踏切道の削減を進める。

業績指標 94 業績指標は主要な鉄道駅の耐震化が未実施である駅数を、平成22年度末までに0駅にすることを目標に取り組んできたが、高架下利用者との調整に時間を要したこと等により整備が遅れ、目標を達成していない。評価をB-3とし業績指標を廃止するが、今後は防災基本計画に基づいて、速やかに主要な鉄道駅の耐震化を図る。

業績指標 96 実績値は目標達成に向けた成果を示しているが、平成23年度より鉄道軌道輸送対策事業費補助金が、総合政策局に移管し、その対象事業者数が1者のみとなる。そのため、当局では本指標の廃止を検討し、総合政策局において新たに指標を設定することにより、引き続き評価を行っていく予定である。

業績指標 97 業績指標は目標値である死亡者数0人を示しており、A-2と評価した。鉄道運転事故件数に関しては長期的には減少傾向にあるものの、高密度、大量輸送という鉄道輸送の特徴により、ひとたび事故が発生すると被害は甚大なものとなる。このため、現在の取組を継続、強化し、業績指標の達成を目指すとともに、鉄道運転事故件数の減少を目指し、さらなる安全の確保を目指す。

業績指標 102 国内航空事故発生件数は各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見えた場合、着実に減少してきていることから、A-2と評価した。

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

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標 (15) 道路交通の安全性を確保・向上する】

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

(施策目標の評価) 順調である

(概評) 道路交通の安全性の確保・向上のため、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を実施し、また地方自治体における長寿命化修繕計画策定への支援を行ってきたところであり、一部の業績指標については対策実施後の指標値による今後の評価が必要ではあるが、その他の業績指標については順調かつ着実に推移しているところである。

今後も引き続き、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な維持管理を推進していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (15) 道路交通の安全性を確保・向上する

業績指標： **103** 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

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

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

平成 22 年度実績： 54% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **104** 道路交通における死傷事故率

目 標： 初期値：約 109 件/億台キロ (平成 19 年)

→目標値：約 1 割削減 (約 100 件/億台キロ) (平成 24 年)

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

平成 22 年実績： 約 97 件/億台キロ (暫定値) A-2 (A-1)

業績指標： **105** あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

目 標： 約 2 割抑止 (平成 24 年)

主な事務事業の概要： 「歩行者等の通行経路の安全性の確保」

平成 22 年実績： 約 2.5 割抑止 A-2 (C-2)

業績指標： **106** 事故危険箇所の死傷事故抑止率

目 標： 約 3 割抑止 (平成 24 年)

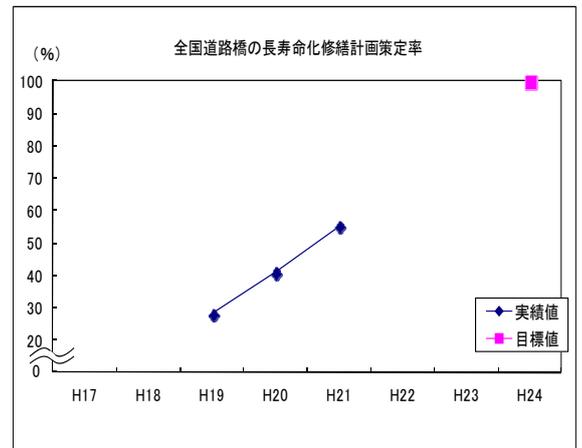
主な事務事業の概要： 「公安委員会と連携した交差点改良等の交通事故対策の集中的な実施」

平成 22 年実績： ※対策実施後の事故データがないため測定できない。 N-2 (C-2)

【指標の動向】

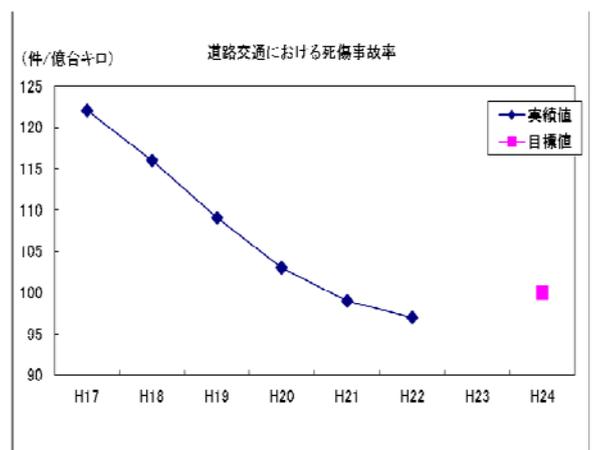
■施策目標（15）業績指標：103 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

- ・長寿命化修繕計画策定率の実績値については、平成20年度の41%から、平成21年度54%と目標達成に向けて順調に向上しているものの、平成22年度は東日本大震災の影響があり、実績値は算出中である。
- ・平成21年度は、道路管理者別に見ると、高速国道及び直轄国道の修繕計画策定率が100%、都道府県道で90%、政令市道で68%策定されているものの、市区町村道では依然として13%と低い状況にある。
- ・また、約4割の市区町村が技術、資金不足等の問題により定期的な点検が実施できていない状況にある。



■施策目標（15）業績指標：104 道路交通における死傷事故率

- ・平成19年実績値約109件/億台キロに対し、平成21年の実績値は約99件/億台キロと改善し、目標値を達成することとなった。平成22年の実績値（暫定値）は約97件/億台キロと更に改善する見込みである。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（15）道路交通の安全性を確保・向上する

業績指標 103 業績指標は、東日本大震災の影響により平成22年度の実績値は算出中であるものの、平成20年度の実績値41%から平成21年度の実績値54%と向上していることや、技術支援や財政支援を実施していることから、A-2と評価した。

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

業績指標 104 死傷事故率に関する業績指標は平成17年度以降、減少傾向にある。平成21年に目標値を達成することとなったが、より安全な道路交通環境の実現に向け、引き続きこの状況を維持していく必要がある。

今後も、地域や住民の主体性を重視する取り組みや、科学的なデータ・地域の顕在化したニーズ等に基づき事故要因や有効な対策について十分な分析を行う等、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を実施する。

また、第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定）の目標である「平成27年までに24時間死者数を3,000人以下、死傷者数を70万人以下にする」の達成に向け、今後も対策強化に向けた検討に取り組んでいく。

以上から、今回の評価としてはA-2とした。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る】

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

(施策目標の評価) 順調である

(概評) 完了検査率については、着実に改善されてきており、平成 21 年度の実績値は 90%となっている。

平成 22 年度においては、建築行政における円滑かつ適確な業務の執行をさらに推進するため、各特定行政庁において、完了検査の徹底等を内容とする「建築行政マネジメント計画」(H22～H26)を策定し、各特定行政庁において、当該計画に基づく取組を実施しているところである。

平成 23 年度以降も引き続き、既存施策を着実に継続していくことにより、住宅・建築物の安全性の確保対策を推進する。

【施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る】

現状、年間約 90 万人もの自動車事故被害者が発生していることを踏まえ、自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料の支給等の被害者救済対策を実施することで、被害者本人及びその家族に生じる経済的・肉体的・精神的被害の軽減を図る。

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 自動車事故の被害者救済については、自賠責保険金支払の適正化、ひき逃げ事故等の被害者に対する保障金支払、重度後遺障害者のための療護センターの運営など各般の施策を継続的かつ安定的に実施しているところである。

しかしながら、平成 22 年度の介護料の支給件数は、平成 21 年度と比較して増加しているものの、交通事故発生件数が減少傾向にあること、介護保険等他の介護関係給付制度の充実が図られていること等により、介護料支給件数の伸び率は鈍化傾向であるが、被害者救済のためには安定的かつ継続的に介護料の支給を行っていく必要がある。

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

【施策目標 (18) 自動車の安全性を高める】

車両安全対策を実施し自動車の安全性を向上させることにより、平成 30 年を目処に交通事故死者数を 2,500 人以下に減少させる。

(施策目標の評価) 順調である

(概評) シートベルトやブレーキの技術基準の強化等を行い自動車の安全性能が向上したことにより、車両対車両の衝突事故における死亡事故率が順調に減少し、近年、目標値以下で推移している。

今後とも、自動車の安全性を向上させる施策を実施していくこととする。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る

業績指標： **107** 完了検査率

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

主な事務事業の概要： 「建築確認・検査の厳格化」

平成 22 年度実績： 90% (平成 21 年度) A-3 (A-2)

■ 施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る

業績指標： **108** 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数

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

主な事務事業の概要： 「(独) 自動車事故対策機構が行う介護料の支給」

平成 22 年度実績： 18,043 件 B-3 (B-2)

■ 施策目標 (18) 自動車の安全性を高める

業績指標： **109** 車両対車両衝突事故における死亡事故率 (正面衝突)

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

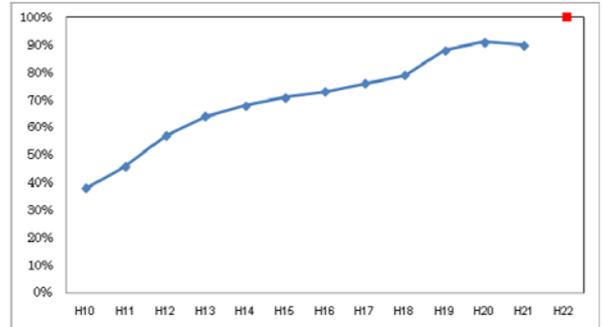
主な事務事業の概要： 「頸部傷害軽減対策の強化等の検討」

平成 22 年実績： 2.9% A-3 (A-2)

【指標の動向】

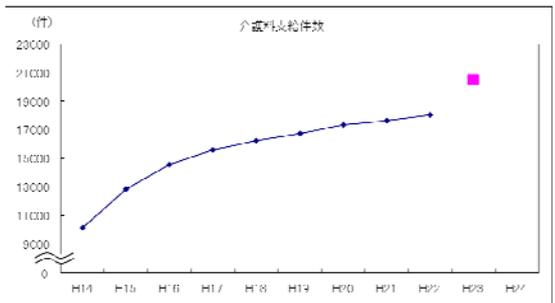
■施策目標 (16) 業績指標 : 107 完了検査率

- 平成 10 年度に 38%であったものが順調に上昇を続け、平成 21 年度の実績値は 90%となっている。



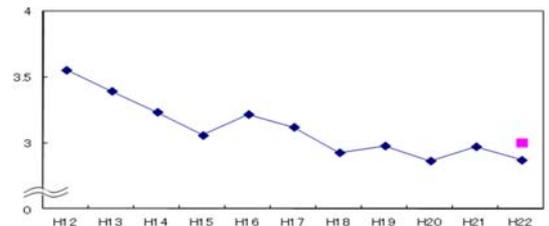
■施策目標 (17) 業績指標 : 108 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数

- 自動車事故による重度後遺障害者数については平成 10 年度以降年間約 2,000 人前後で推移しており、依然として自動車事故による被害者が多数発生しているところである。平成 22 年度の介護料の支給件数は、当該年度に取り組んだ広報等により、平成 21 年度におけるトレンドと比較して増加しているものの、交通事故発生件数が減少傾向にあること、介護料の支給要件を満たしているにもかかわらず、介護保険等他の介護関係給付制度の充実等により、介護料支給件数の伸び率は鈍化傾向である。



■施策目標 (18) 業績指標 : 109 車両対車両衝突事故における死亡事故率 (正面衝突)

- 平成 22 年の正面衝突時における死亡事故率は 2.9%であった。また、近年は目標値以下で推移しており目標を達成しているものと考えられる。
- 前面衝突基準に適合している自動車の普及が進んでいることによるものと考えられる。
- 自動車アセスメントにより衝突安全性能の公表を行っており、衝突安全性能が向上していることも要因の 1 つであると考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る

業績指標 107 業績指標は目標を概ね達成していることから、業績指標を廃止することとしたため、A-3 と評価した。

■施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る

業績指標 108 平成 22 年度実施した広報等の取組により、平成 21 年度よりも支給件数が増加しているものの、交通事故発生件数が減少傾向にあること、介護料の支給要件を満たしているにもかかわらず、療護施設や他の公的資金の支給など社会保障の充実により、支給件数の伸び率は鈍化傾向であるが、予算の制約等により、支援対象の抜本的な見直し等の改善策を行うことは困難であることから、「B」と評価した。

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

しかしながら、現行の指標では、自動車事故の発生状況や介護料の支給対象から除かれることとなる他の給付 (65 歳以上の者が受給できる介護保険給付等) の利用状況等によって、介護料の支給対象者数の増減の可能性もあるため、施策目標である「自動車事故の被害者の救済を図る」の達成状況を正しく評価することはできない。そこで、現行の指標を廃止し、新たに、施策目標を達成できたか評価することができる、よりよい指標を設定することとするため、「3」と評価した。

■施策目標 (18) 自動車の安全性を高める

業績指標 109 被害軽減策を引き続き実施することは必要であるが、衝突基準に適合した自動車の普及が進んでいること等により、更なる正面衝突時における死亡事故率の低減は見込めない状況である。

このため、目標を達成しており引き続き施策を実施するものの、指標を廃止することとして「A-3」と評価した。

今後は、車両安全対策の推進体制の見直しを行い更なる交通事故被害の軽減を目指すこととし、「平成 27 年までに、衝突被害軽減ブレーキの年間装着台数を 6,000 台とする」との新たな目標を設定し、引き続き施策を実施することとする。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標（19）船舶交通の安全と海上の治安を確保する】

すべての人々が安心して海を利用し様々な恩恵を享受できるよう船舶交通の安全と海上の治安を確保する。

（施策目標の評価）おおむね順調である

（概評）船舶交通の安全と海上の治安を確保する施策目標は、おおむね達成できている状況である。しかしながら、海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者に係る指標については見直しを行い、「要救助海難に対する救助率を95%以上とする」との指標を用いることとし、引き続き、広く一般に対して安全意識の啓発を図るとともに、海難発生時の即応体制確保といったハード、ソフト両面からの施策を着実に実施することとしている。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（19）船舶交通の安全と海上の治安を確保する

業績指標： **110** 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

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

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

平成22年度実績： 20.6件（平成18～22年の平均） B-3（A-2）

業績指標： **111** 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

目 標： 初期値：0件（平成14年度）→目標値：0件（平成22年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「不審船・テロ対応体制の強化」「テロへの警備警戒」

平成22年度実績： 0件 A-2（A-2）

業績指標： **112** 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数

目 標： 初期値：276人（平成17年）→目標値：220人（平成22年）

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

平成22年度実績： 197人 A-3（B-1）

業績指標： **113** ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

目 標： 初期値：0件（平成14年度）→目標値：0件（毎年度）

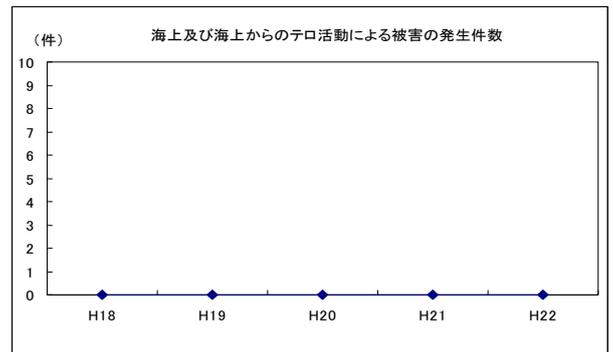
主な事務事業の概要： 「航路標識の高度化等の整備等」「主要国際幹線航路の整備及び保全」
「海上交通センター等の的確な運用」

平成22年度実績： 0件 A-2（B-1）

【指標の動向】

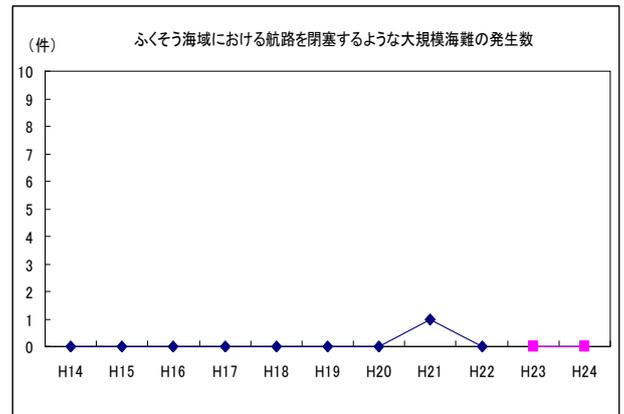
■施策目標（19）業績指標：111 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

- ・平成18～22年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであった。これはテロの未然防止に係る各種施策が効果的に機能したものと分析できる。



■施策目標（19）業績指標：113 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

- ・航路標識等の整備による海上交通環境の向上、巡視船艇による航法指導、海上交通センター等による的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、平成22年度においては大規模海難を未然に防止し、目標を達成した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（19）船舶交通の安全と海上の治安を確保する

業績指標 111 平成18～22年度の業績指標の実績値は0件であった。この結果は、当庁が関係機関と連携しつつ、実施している巡視船艇・航空機による監視・警戒活動、国際船舶・港湾保安法による入港規制、公安情報の収集分析、警乗、旅客ターミナル警戒等の施策が効果的に機能しているものと分析し、「A-2」と評価した。

当庁においては、海上及び海上からのテロの未然防止に万全を期してきているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続しており、予断を許さない状況にある。

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

業績指標 113 平成22年度においては、ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難は0件であり目標を達成できた。この結果は、施策が有効であったと評価できるものであり、現在の施策を継続することが適当であることから「A-2」と評価した。

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

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

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

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

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

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

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 海運に関しては環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップをはじめとする効率的な内航貨物船の整備、また港湾に関しては平成 22 年 8 月の国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)の選定など、我が国の国際競争力の強化に向けた取組が着実に進められており、多くの業績指標において目標達成に向けた傾向が示されている。

平成 23 年度以降も引き続き、我が国の国際競争力の強化に向け、上記の施策を継続的に取り組んでいく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

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

業績指標: **114** 内航貨物船共有建造量

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

主な事務事業の概要: 「出資金を活用した船舶使用料の軽減」

平成 22 年度実績: 61,137 G/T A-2 (A-2)

業績指標: **115** 国際船舶の隻数

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

主な事務事業の概要: 「国際船舶の所有権の保存登記等の特例」

平成 22 年度実績: 117 隻 B-1 (A-1)

業績指標: **116** 我が国商船隊の輸送比率

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

主な事務事業の概要: 「外航海運対策の強化」

平成 22 年度実績: 10.6% (平成 22 年度) B-2 (B-1)

業績指標: **117** マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数

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

主な事務事業の概要: 「マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策」

平成 22 年度実績: 0 件 A-2 (A-2)

業績指標: **118** 我が国商船隊における外航日本船舶数

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

主な事務事業の概要: 「安定的な国際海上輸送の確保」

平成 22 年度実績: 119 隻 B-1 (A-1)

業績指標: **119** 内航船舶の平均総トン数

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

主な事務事業の概要: 「安定的かつ適切な規模での代替建造の実現」

平成 22 年度実績: 619 (平均 G/T) A-2 (A-2)

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

業績指標： **120** スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム

(①港湾コスト低減率、②リードタイム)

目 標： 初期値：①平成 14 年度比約 13%低減 (平成 18 年度)

→目標値：平成 14 年度比約 3 割低減 (平成 22 年度)

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

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

平成 22 年度実績： ①平成 14 年度比 2 割弱低減 (平成 20 年度) A-1 (A-1)

②1 日程度 (平成 20 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **121** 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率

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

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

平成 22 年度実績： 87% A-2 (A-2)

業績指標： **122** 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

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

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

平成 22 年度実績： 平成 19 年度比 2.3%減 (速報値) A-2 (A-2)

業績指標： **123** 船舶航行のボトルネックの解消率

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

主な事務事業の概要： 「主要国際幹線航路の整備及び保全」

平成 22 年度実績： 95% A-2 (A-2)

業績指標： **124** 国内海上貨物輸送コスト低減率

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

主な事務事業の概要： 「複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備」

平成 22 年度実績： 平成 19 年度比 1.1%減 (速報値) A-2 (A-2)

業績指標： **125** 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量

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

主な事務事業の概要： 「東アジア複合一貫輸送網の構築」

平成 22 年実績： 約 250 万 TEU (平成 21 年) B-2 (A-2)

業績指標： **126** 港湾施設の長寿命化計画策定率

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

主な事務事業の概要： 「戦略的な維持管理の推進」

平成 22 年度実績： 約 70% A-2 (A-2)

業績指標： **127** 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

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

主な事務事業の概要： 「放置等禁止区域の指定」「ボートパークの整備」

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

業績指標： **128** リサイクルポートにおける企業立地数

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

主な事務事業の概要： 「岸壁、ストックヤード等静脈物流基盤の整備」

平成 22 年度実績： 218 社 A-2 (A-2)

業績指標： **129** 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口

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

主な事務事業の概要： 「耐震強化岸壁の整備」

平成 22 年度実績： 約 2,550 万人 A-1 (A-2)

業績指標： **130** 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数

目 標： 初期値：0 件（平成 21 年度当初）→目標値：20 件（平成 24 年度累計）

主な事務事業の概要： 「物流連携効率化推進事業」

平成 22 年度実績： 14 件 B-3 (A-2)

業績指標： **131** 各地域における国際物流の効率化に関する指標（①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数）

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

②4 件（平成 18 年度累計） 20 件（平成 22 年度累計）

主な事務事業の概要： 「地域の創意工夫を活かしたプロジェクトの策定・推進」

平成 22 年度実績： ①19 件（累計） A-3 (A-2) ②28 件（累計） A-3 (A-2)

業績指標： **132** 物流の総合化・効率化の促進に関する指標（認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積）

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

主な事務事業の概要： 「総合効率化計画に対しての認定」

平成 22 年度実績： 2,381 千㎡（累計） B-3 (B-2)

業績指標： **133** 貨物利用輸送の円滑な提供に関する指標

（① 貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数）

目 標： 初期値：① 1,061 箇所（平成 17 年度）→目標値： 1,406 箇所（平成 22 年度）

②22,915 者（平成 17 年度） 24,830 者（平成 21 年度）

主な事務事業の概要： 「事業規制の実態調査」

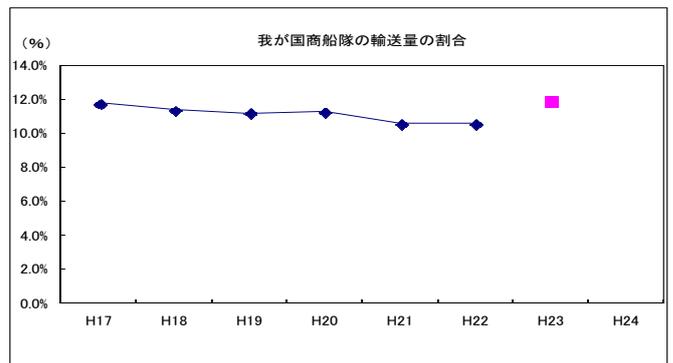
平成 22 年度実績： ①1,097 箇所（平成 21 年度） B-3 (B-2)

②25,134 者（平成 21 年度） A-3 (A-2)

【指標の動向】

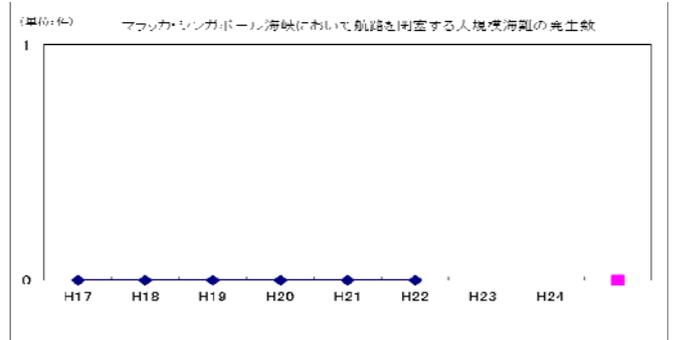
■施策目標（20）業績指標：116 我が国商船隊の輸送比率

- ・平成 22 年度においては、概ね 12%を達成していないため、順調ではない。



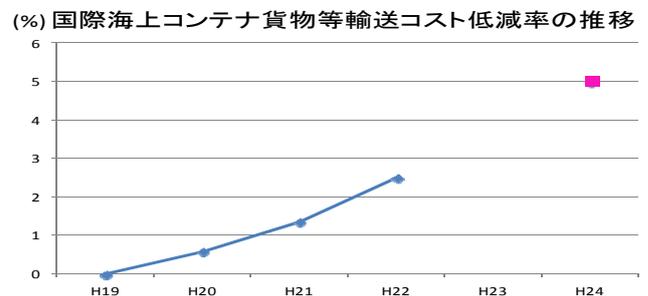
■施策目標（20）業績指標：117 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数

- ・海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力を行ってきたこと等により、平成 22 年度においても、マ・シ海峡に設定された分離通行帯（TSS）を閉塞するような海難はなく、目標を達成しており、順調である。



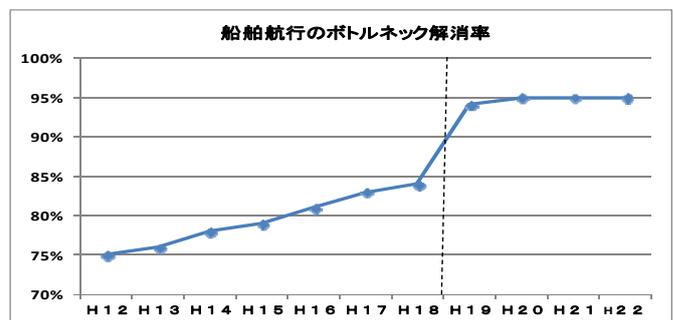
■施策目標（20）業績指標：122 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

- ・平成 19 年度のコスト低減率は平成 14 年度比 5.8% 減となり、年々コスト低減が図られている。平成 22 年度実績値は 2.3% 減（速報値）となり、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値が達成できる。



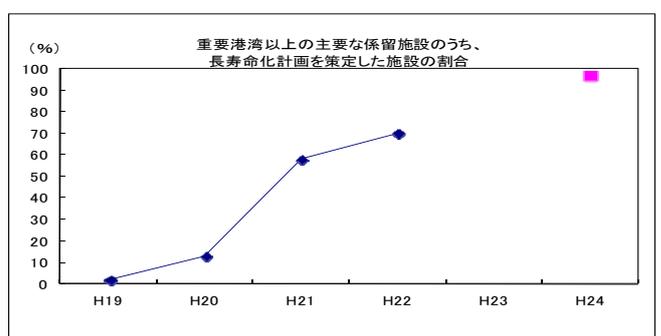
■施策目標（20）業績指標：123 船舶航行のボトルネック解消率

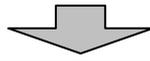
- ・国際幹線航路の当面の整備方針を踏まえ、平成 19 年度に指標算出にあたっての計画規模を見直している。



■施策目標（20）業績指標：126 港湾施設の長寿命化計画策定率

- ・平成 22 年度における実績値は約 70%であり、平成 20 年度に創設された「港湾施設の戦略的維持管理制度」により、港湾施設の長寿命化計画策定にかかる現地調査等の事業が着実に実施されており、平成 24 年度において目標を達成すると見込まれる。





【課題の特定と今後の取組の方向性等】

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

業績指標 116 目標値である概ね12%維持を達成していないため、B-2評価とした。

日本の外航海運事業者による安定的な輸送を確保する観点から、引き続き輸入物資の産出国の政策動向や輸出先となる各国の経済状況について調査・分析するとともに、主要航路の関係国の海運政策について情報収集を行う。

当該輸送量の割合を算出するための分母である世界の海上輸送量を集計していた統計会社が平成21年から当該データの集計をやめてしまったため、別の統計会社のデータで算出し直している。その結果、平成17年時点における過去5年間の実績は概ね11%となったため、平成23年度から目標値を概ね12%維持から概ね11%維持へと変更することとする。

業績指標 117 業績指標は、平成18年度以降毎年度の目標値である0件を達成しているため、A-2と評価した。

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

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

業績指標 122 平成19年度のコスト低減率は平成14年度比5.8%減となり、年々コスト低減が図られている。平成22年度実績値は2.3%減(速報値)となり、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値が達成でき、また平成23年度には名古屋港など8ヵ所の外貿ターミナル等の新規供用が予定されており、今後の実績値の上昇が見込まれるため、A-2と評価した。今後は、スーパー中樞港湾プロジェクトの総括を踏まえた国際コンテナ戦略港湾政策等を実施し、引き続き国際海上コンテナ貨物輸送等の輸送コスト低減に向けた取り組みを推進する。

業績指標 123 平成22年度において目標を達成したことから、A-2と評価する。国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削除並びに安定的な海上輸送サービスを確保するための重要な施策であり、今後も引き続き最屈曲箇所や航路出入り口付近を重点的に整備して安全性の確保に努める。

業績指標 126 事業が計画通り実施されていること等により、平成24年度において目標を達成すると考えられるためA-2評価とする。

国有港湾施設の実地監査、施設の維持管理・利用状況の評価、選択と集中による改良・更新投資への重点化等により、老朽化・劣化の進む港湾施設の安全の確保、維持・更新費(ライフサイクルコスト)の縮減を推進する。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (21) 観光立国を推進する】

地域経済の活性化、雇用の機会の増大、国民の健康の増進、潤いのある豊かな生活環境の創造、国際相互理解の増進等の意義を有する観光立国の実現を図る。

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 観光立国の実現を図るため、訪日旅行促進事業や訪日外国人旅行者の受入環境整備の推進等を進めてきたが、大半の業績指標において目標に到達していない。世界的な金融危機や新型インフルエンザ、東日本大震災等の、外的要因の影響を受けており、これまでの取組の内容についてさらなる見直しを行い、改善を図りながら、観光立国の実現に向けて、総合的かつ計画的に様々な取組を進めていく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (21) 観光立国を推進する

業績指標： **134** 訪日外国人旅行者数

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

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

平成 22 年実績： 861 万人（平成 21 年） B-1 (B-1)

業績指標： **135** 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数

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

主な事務事業の概要： 「観光圏整備事業」「観光産業のイノベーション促進事業」

平成 22 年度実績： 2.56 泊（平成 21 年度） B-1 (B-1)

業績指標： **136** 日本人海外旅行者数

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

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

平成 22 年実績： 1,663.7 万人 B-1 (B-2)

業績指標： **137** 国内における観光旅行消費額

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

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

平成 22 年度実績： 22.1 兆円（平成 21 年度） B-1 (B-1)

業績指標： **138** 主要な国際会議の開催件数

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

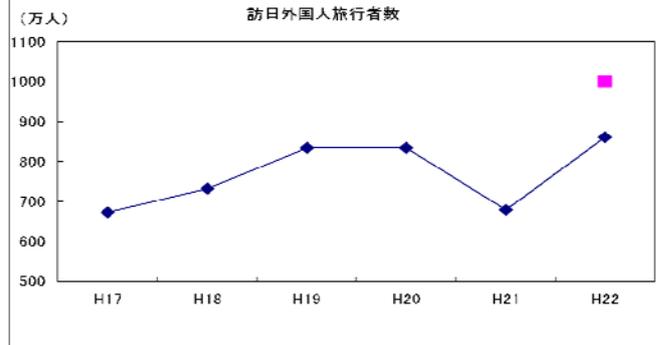
主な事務事業の概要： 「国際会議の開催・誘致の推進」

平成 22 年実績： 246 件（平成 21 年） A-1 (A-1)

【指標の動向】

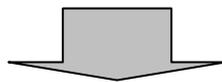
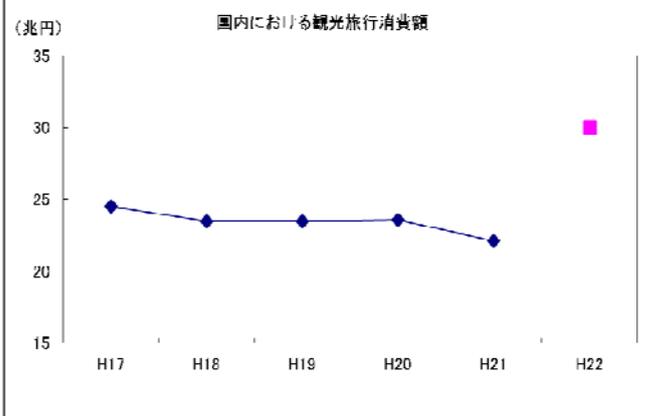
■施策目標（21）業績指標：134 訪日外国人旅行者数

- ・訪日外国人旅行者数は、世界的な景気後退の影響、円高基調等の影響を受けて減少した前年から大幅に回復し、過去最高を記録した。（平成21年679.0万人⇒平成22年861.1万人）



■施策目標（21）業績指標：137 国内における観光旅行消費額

- ・平成21年度においては22.1兆円と、前年度比約7%の減少となっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（21）観光立国を推進する

業績指標 134

業績指標は、世界的な景気の後退、円高基調等の影響を受けて大幅に減少した21年の679万人から大幅に回復し、過去最高を記録したものの、目標としていた1000万人には届かなかったため、B-1と評価した。（平成21年679.0万人⇒平成22年861.1万人）今後は、東日本大震災の影響を踏まえ、まずは訪日旅行の安全・安心への信頼を取り戻した上で、訪日旅行者数の早急かつ本格的な回復を図っていく必要がある。

目標を達成するために、増加するリピーター客や個人旅行者への対策等、訪日外国人旅行者の受入環境の整備・充実の更なる推進を図る。

業績指標 137

業績指標は低調であり、目標達成に向けた成果を示していないため、B-1と評価した。当目標は他の4つの目標の総合的な結果を反映する目標である。目標を達成するために、他の4つの目標の課題について、目標の達成に向け、今後は以下の視点に基づき、施策の改善を図っていく。

- ・広域的な滞在型観光地づくりに向けた各地域の取組の効率的かつ効果的な推進を図る必要がある。
- ・休暇取得・分散化促進実証事業に関する普及・啓発を半年前を目安に実施するなどの準備期間を設定し、できる限り早い時期にスケジュールを決定するとともに、さらなる事業実施地域の拡大に向けた取組等を実施する。
 - ・休暇取得の分散化のメリットや課題等を踏まえ、国民的コンセンサスを重要視しつつ、普及啓発等の取組を実施する。
 - ・東日本大震災の影響を踏まえ、まずは訪日旅行の安全・安心への信頼を取り戻した上で、訪日旅行者の早急かつ本格的な回復や受入環境の整備・充実のさらなる推進を図る。
 - ・日本人の海外旅行の推進のため、イベント・周年事業等を活用した海外旅行プロモーション等による海外旅行の魅力の向上に対する取り組みが必要である。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する】

良好な景観及び歴史資産は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものであることから、その保全及び活用を中心とした取組の支援を行う。

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 景観に優れた国土・観光地づくりの推進に向け、景観形成総合支援事業や歴史的環境形成総合支援事業等の取組を実施し、各業績指標は増加しているが、全体として努力が必要な状況にある。

今後も、本政策をより広い地域において推進していくため、引き続き、地域のニーズを踏まえつつ各施策を推進していくとともに、行政だけでなく住民・事業者等と連携した取組を推進するため、「景観法」の基本理念や「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」の基本方針等の普及啓発に取り組む。

【施策目標 (23) 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する】

国際競争力・地域の自立等を強化するため、国際物流に対応した基幹ネットワークや日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークを構築する。

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築および日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークの構築に向け、三大都市圏環状道路の整備をはじめとした基幹ネットワークや生活幹線道路ネットワーク等を整備してきたところである。業績指標については、これまでは概ね目標設定当初の予定通り順調に推移してきたものの、今後供用を予定している一部区間において開通目標の見直しが生じている。

今後も引き続き、重点的かつ効率的な道路ネットワークの整備を推進し、国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する

業績指標： **139** 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

目 標： 初期値：30 件（平成 18 年度）→目標値：200 件（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「景観形成総合支援事業」

平成 22 年度実績： 482 件 A-2 (A-2)

業績指標： **140** 景観計画に基づき取組を進める地域の数

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

主な事務事業の概要： 「景観形成総合支援事業」

平成 22 年度実績： 267 団体 B-2 (A-2)

業績指標： **141** 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数

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

主な事務事業の概要： 「歴史的環境形成総合支援事業」

平成 22 年度実績： 22 団体 B-2 (A-2)

■施策目標 (23) 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

業績指標： **142** 三大都市圏環状道路整備率

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

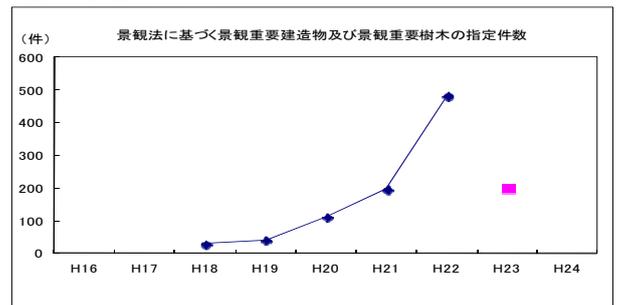
主な事務事業の概要： 「三大都市圏環状道路の整備」

平成 22 年度実績： 56% B-2 (A-2)

【指標の動向】

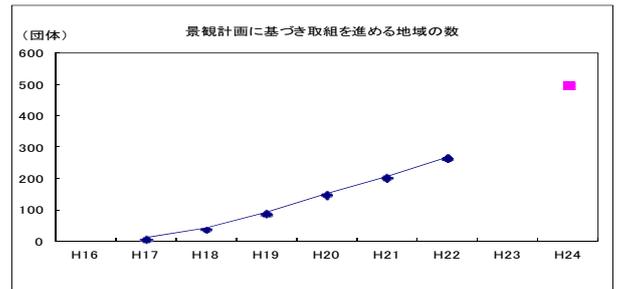
■施策目標 (22) 業績指標 : 139 景観計画に基づき取組を進める地域の数

- 平成22年度には、目標である200件を超える482件となっており、施策が順調に展開された結果が現れていると言える。



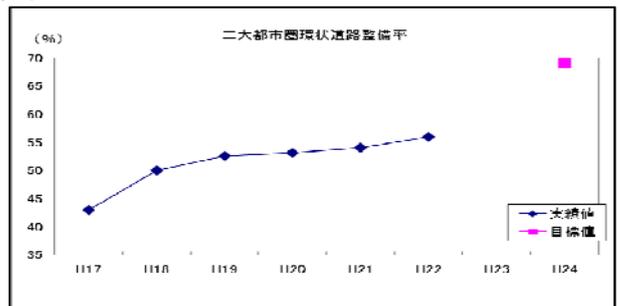
■施策目標 (22) 業績指標 : 140 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数

- 景観計画を策定し取組を進める地域数は順調に増加しているが、トレンドを延長しても目標年度に目標値を達成できないことになり、Bと評価した。



■施策目標 (23) 業績指標 : 142 三大都市圏環状道路整備率

- 平成22年度は、首都圏中央連絡自動車道（つくば中央IC～つくばJCT）、名古屋環状2号線（名古屋南JCT～高針JCT）計17kmの供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は、56%である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する

業績指標 139 業績指標は順調に推移し目標を達成したことから、これを踏まえて目標値の見直しを行い、平成23年度の目標値を600件とし、A-2と評価した。

引き続き、景観法の基本理念等の普及啓発に取り組み、景観法の活用を促進していく。

業績指標 140

業績指標は、トレンドを見ると目標達成に向けた成果を示していないが、全国市区町村を対象にした景観法活用意向調査において、目標年度までに景観計画を策定する意向があると回答した市区町村が472団体（既に策定済・公表（告示）済みである市区町村を含む）あり、策定年度は未定であるが景観計画の策定意向を示している市区町村57団体あることから、引き続き、景観法の基本理念等の普及啓発に取り組み、景観法の活用を促進していくことで目標達成可能であると見込まれ、B-2と評価した。

■施策目標 (23) 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

業績指標 142

業績指標は、平成16年度の42%が平成22年度末に56%まで向上。平成22年4月に首都圏中央連絡自動車道（つくば中央IC～つくばJCT）、平成23年3月には名古屋環状2号線（名古屋南JCT～高針JCT）の計17kmが供用。これまで概ね目標設定当初の予定通り進捗しているものの、平成22年度に、用地取得の難航等により、首都圏中央連絡自動車道（五霞IC～つくば中央IC、桶川北本IC～白岡菖蒲IC）の開通目標を平成26年度以降に見直しを行ったことから、評価はB-2とした。

平成23年度は、首都圏中央連絡自動車道（白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT、八王子南IC～八王子JCT）、京奈和自動車道（樫原・大和高田IC～御所IC、高野口IC～かつらぎIC）計13kmの新規供用を予定。引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進していきたい。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する】

広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により、全国一日交通圏の形成に寄与する観点から、整備新幹線の整備を推進する。

(施策目標の評価) 順調である

(概評) 広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により全国一日交通圏の形成に寄与する観点から、施策目標「整備新幹線の整備を推進する」の実現に向け、整備新幹線整備事業等を行った。その結果、着実な整備が行われ、平成22年度に東北新幹線(八戸～新青森間)及び九州新幹線鹿児島ルート(博多～新八代間)の開業等により、5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長が延伸され、平成22年度において業績指標の目標値が既に達成された。

今後とも整備新幹線の整備を着実に推進していく。

【施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する】

国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、航空交通ネットワークの強化を図る。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 羽田空港における新滑走路及び国際線旅客ターミナルの供用開始等により、全体的に施策目標の達成に向けて順調な推移を示している。今後は航空需要の動向等を踏まえつつ、国際競争力の強化、地域活力の向上等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を通じ、引き続き航空交通ネットワークの強化を図る。同時に、航空における安全・安心の確保のため、空港の耐震性向上、滑走路誤進入対策を引き続き実施する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する

業績指標: **143** 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)

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

主な事務事業の概要: 「新幹線鉄道の整備」「鉄道駅総合改善事業」

平成22年度実績: 15,700km A-2 (A-2)

■ 施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する

業績指標: **144** 国内航空ネットワークの強化割合(①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路長)

目標: 初期値: ①49.6万回(首都圏)(平成17年度) → 目標値: 平成17年度比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)

②0.40%(平成15～17年度平均)

約1割削減(平成24年度)

③18,266,438海里(平成18年度)

平成18年度比2%短縮(平成23年度)

主な事務事業の概要: 「羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業等」

平成22年度実績: ① 61万回(首都圏) A-2 (A-2)

② 0.25%(平成19～21年度平均) A-2 (A-2)

③ 平成18年度比3.1%短縮 A-2 (A-2)

業績指標: **145** 国際航空ネットワークの強化割合

目標: 初期値: 49.6万回(首都圏)(平成17年度)

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

主な事務事業の概要: 「羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業等」

平成22年度実績: 61万回(首都圏) A-2 (A-2)

業績指標: **146** 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

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

主な事務事業の概要: 「民家防音工事の推進」「航空機騒音対策の実施」

平成22年度実績: 94.9% A-2 (A-2)

業績指標: **147** 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合

目標: 初期値: 約4割(平成18年度) → 目標値: 約7割(平成24年度)

主な事務事業の概要: 「基本施設等(滑走路、誘導路など)の耐震性の向上」

平成22年度実績: 約4割 B-2 (A-2)

業績指標: **148** 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数

目標: 初期値: 1.1件/100万発着回数(平成15～19年度平均)

→ 目標値: 約半減(平成20～24年度平均)

主な事務事業の概要: 「各種支援システムの充実強化」

平成22年度実績: 1.2件/100万発着回数(平成18～22年度平均) B-2 (B-2)

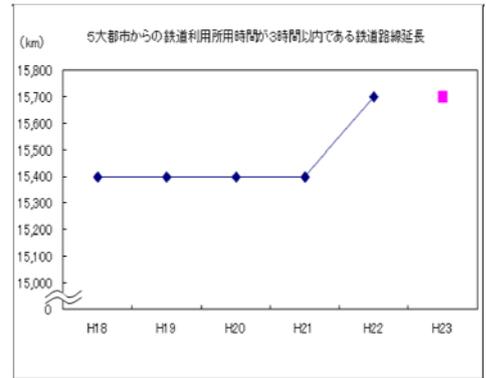
【指標の動向】

■施策目標 (24) 業績指標：143 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長

整備新幹線については、平成22年12月に東北新幹線（八戸－新青森間）が、平成23年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多－新八代間）が開業した。これにより、平成22年度の実績値は15,700kmとなり、目標年次の平成23年度の数値を達成した状況。数値の内訳についてみると、九州新幹線鹿児島ルート（博多－新八代間）の開業により、JR九州管内で前年比277kmの大幅な増加が見られ、目標達成に寄与している。

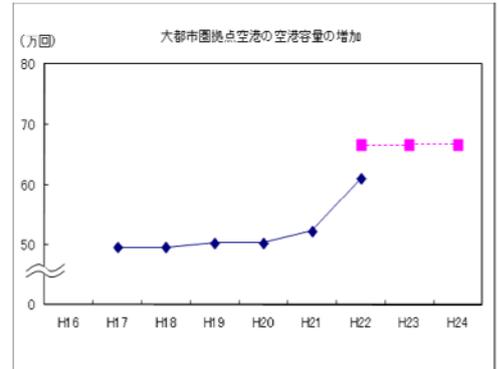
東京から新青森までの所要時間は、東北新幹線（八戸－新青森間）の開業により、3時間59分（青森駅までの所要時間）から3時間10分へ、また、博多から鹿児島中央までの所要時間は、九州新幹線鹿児島ルート（博多－新八代間）の開業により、2時間12分から1時間19分へ、それぞれ大幅に短縮している。

今後、整備新幹線の建設中区間の開業等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。



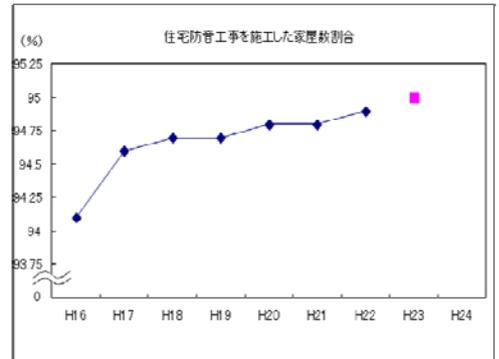
■施策目標 (25) 業績指標：145 国際航空ネットワークの強化割合

羽田空港の再拡張事業について、平成22年10月に4本目の滑走路となるD滑走路及び国際線旅客ターミナルの供用開始により、8.7万回の空港容量が増加し、成田空港の平行滑走路の北伸事業について、平成21年10月に供用し、平成22年3月に約2万回の容量が増加になるなど、大都市圏拠点空港（首都圏空港）の容量の増加に向けては、整備事業等を着実に進めているところであり、目標値に向けた推移となっており順調である。



■施策目標 (25) 業績指標：146 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

対象となる世帯は特定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているもので、徐々にではあるが実績値は着実に伸びている。（平成22年度の申請・実施件数は44件）



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する

業績指標 143 5大都市からの鉄道利用所要時間は、営業キロ15,700kmで3時間以内の到達を可能としており、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。

今後とも、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進する。

■施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する

業績指標 145 羽田空港については、再拡張事業により8.7万回の空港容量が増加したが、今後は空港運用の慣熟により安全を確保しつつ段階的に空港容量を増加させることとしており、目標の達成が順調に見込めているので「A」と評価し、引き続き事業を進めていることから「2」と評価した。

業績指標 146

実績は目標達成のため着実に伸びていることから「A」と評価し、今後とも、対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村及び独立行政法人空港周辺整備機構の広報誌やホームページを通じて、補助制度の周知を図り、工事施工による環境基準の屋内達成率の向上を目指す継続的な取り組みが必要であることから「2」（施策の維持）と評価した。

【政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進】

【施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する】

都市・地域の魅力ある将来像を実現するため、都市の競争力・成長力を高めるとともに、地域の活性化を図るなど、都市再生・地域再生を推進する。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 国際的な都市間競争の激化等に対応した活力ある都市の再生に向けた施策を実施するとともに、地域が抱える様々な課題を踏まえ、魅力ある地域の再生に向けた施策を実施した。

目標の達成に向けて概ね順調な進捗が見られるが、我が国を取り巻く経済社会情勢の変化が、都市・地域活性化にも影響を与えている。引き続き、都市の競争力・成長力を高めるとともに、地域の活性化を図るため、都市の再生、地域の再生に向けたこれら施策を実施していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標： **149** 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

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

主な事務事業の概要： 「地域活性化の支援」「地方における交流・定住の支援」

平成 22 年度実績： 85.5% A-2 (C-2)

業績指標： **150** 都市再生誘発量

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

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

平成 22 年度実績： 7,605ha B-2 (A-2)

業績指標： **151** 文化・学術・研究拠点の整備の推進 (①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)

目 標： 初期値：① 60 件 (平成 17 年度) →目標値： 80 件 (平成 22 年度)

②96 施設 (平成 18 年度) 156 施設 (平成 23 年度)

③ 214 人 (平成 17 年度) 270 人 (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「筑波研究学園都市における国際会議開催数」

平成 22 年度実績： ① 74 件 (平成 21 年度) A-2 (A-2)

②113 施設 B-2 (B-2)

③ 217 人 B-2 (B-2)

業績指標： **152** 大深度地下使用の累計認可件数

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

主な事務事業の概要： 「大深度地下の活用を促進」

平成 22 年度実績： 1 件 B-3 (A-2)

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標： **153** 半島地域の交流人口

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

主な事務事業の概要： 「半島らしい暮らし・産業創出事業の推進」

平成 22 年度実績： 平成 17 年度対比 98.1%（平成 21 年度） B-2（C-2）

業績指標： **154** 高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合

目 標： 初期値：59%（平成 19 年度）→目標値：100%（平成 24 年度）

主な事務事業の概要： 「豪雪地帯に係る調査・検討」「豪雪地帯対策特別事業の推進」

平成 22 年度実績： 67% B-2（B-2）

業績指標： **155** 都市再生整備計画の目標達成率

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

主な事務事業の概要： 「まちづくり交付金」

平成 22 年度実績： 83.2% A-2（A-2）

業績指標： **156** 民間都市開発の誘発係数

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

主な事務事業の概要： 「まち再生総合支援業務」

平成 22 年度実績： 25.1 倍 A-2（B-2）

業績指標： **157** まちづくりのための都市計画決定件数（市町村）

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

主な事務事業の概要： 「まちづくり計画策定担い手支援事業」

平成 22 年度実績： 1,619 件（平成 21 年度） A-2（A-2）

業績指標： **158** 駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数

目 標： 初期値：4.5 万台（平成 20 年度）→目標値：約 10 万台（平成 25 年度）

主な事務事業の概要： 「駐車場法に基づく駐車場整備の推進」

平成 22 年度実績： 4.9 万台 B-1（B-1）

業績指標： **159** 都市機能更新率（建築物更新関係）

目 標： 初期値：36.9%（平成 20 年度）→目標値：41.0%（平成 25 年度）

主な事務事業の概要： 「市街地の再開発の推進」

平成 22 年度実績： 38.5% A-2（A-2）

業績指標： **160** 中心市街地人口比率の減少率

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

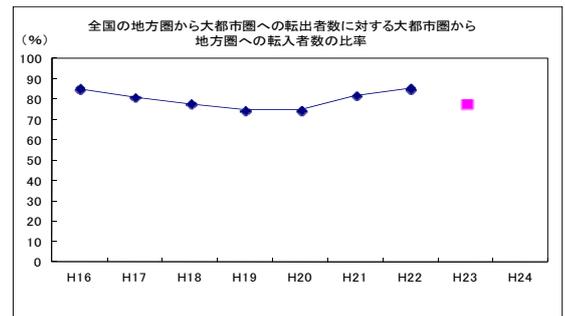
主な事務事業の概要： 「街なか居住再生ファンド」

平成 22 年度実績：前年度比 0.16%減（平成 21 年度） A-1（A-1）

【指標の動向】

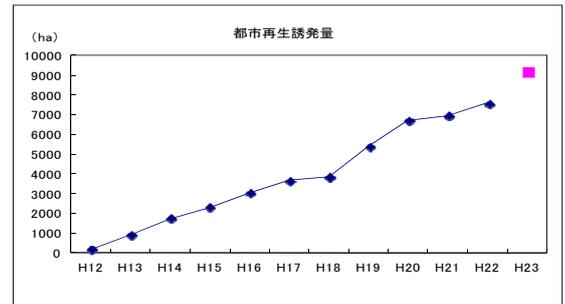
■施策目標 (26) 業績指標 : **149** 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

・平成22年度の実績値は、前年度比で3.6%増加して85.5%となっている。



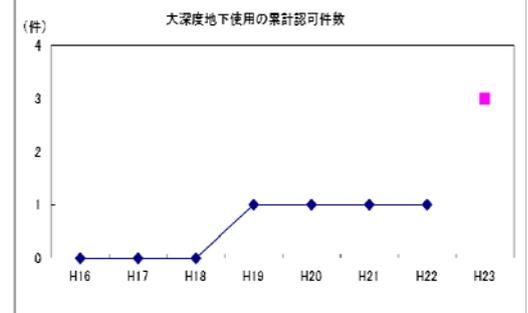
■施策目標 (26) 業績指標 : **150** 都市再生誘発量

・平成22年度の実績値は7,605ha（単年度の増加量：約640ha）で、平成23年度目標値に対してのトレンド（平成22年度：約8,136ha）を僅かに下回っている。



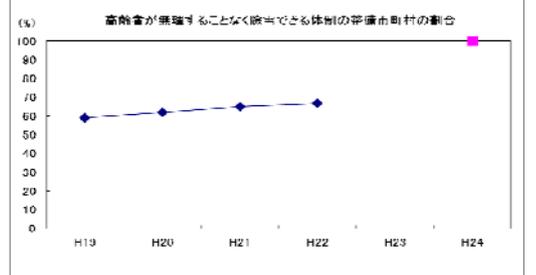
■施策目標 (26) 業績指標 : **152** 大深度地下使用の累計認可件数

・平成19年度に、神戸市大容量送水管整備事業について認可された。
 ・平成20～22年度は、大深度地下使用法に基づく新たな使用認可等の実績はなかった。



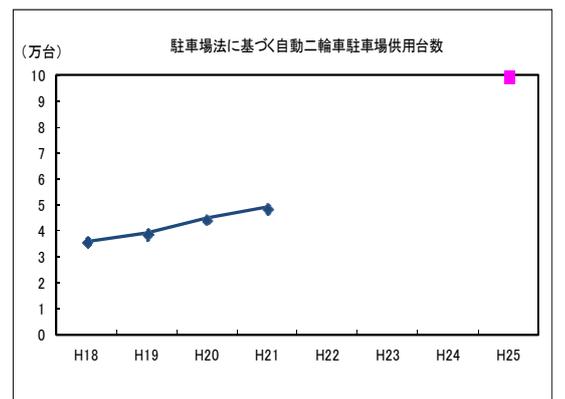
■施策目標 (26) 業績指標 : **154** 高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合

・平成22年度の実績値は、前年度比でプラス2%増加し、平成19年度以降毎年2～3%づつ増加して、67%となっている。



■施策目標 (26) 業績指標 : **158** 駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数

・平成21年度については約4.9万台と前年度比0.4万台増加と過去の実績値による傾向で推移しているが、このままでは、目標年度に目標値が達成できないことになる。しかし、整備主体である各地方公共団体へ既存の自転車駐車場への自動二輪車の受け入れについて通知（H22.4.20付け）したことから、今後実績値の上昇が見込まれる可能性がある。





【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（26）都市再生・地域再生を推進する

業績指標 149

平成22年度の実績値は、前年度比で3.6ポイント増となっている。
指標の実績値は、昨年度に引き続き2年連続して目標値を超えており、今後ともこの傾向を後押しし、地域の活性化を進めるため、平成23年度も引き続き施策を実施していくことが必要であることから、A-2と評価した。
実績値の増加は、主に地方圏から大都市圏への転出者が減少傾向の中で、地方圏への転入者はあまり減少することなく横ばいで推移していることによる。
これは、地方部において特に少子高齢化が進展するなど、我が国を取り巻く経済社会情勢の変化が、地域の活性化に向けた様々な取組と相まって、人口移動に影響を与えたものと考えられる。
大都市圏から地方圏への人口移動の傾向をより確実な流れに繋げていくために、引き続き、地域活性化及び地域振興を図る取組を支援する施策を講じていくことが必要である。

業績指標 150

業績指標は、目標値に対してのトレンドを僅かに下回っている。これは都市再生総合整備事業における近年の地方財政状況の悪化による事業の延長等に起因しており、都市再生に係る事業の必要性低下によるものではない。今後とも都市再生を推進すべく現在の施策を引き続き進めていくことが重要であることから、B-2と評価した。
今後も民間事業者等の都市再生への誘導のため、基盤整備等を着実に進める必要がある。

業績指標 152

事前の事業間調整を終えている東京外かく環状道路（東名高速～関越道）について、平成21年4月に開催された国幹会議において、着工が可能となる「整備計画」を策定する区間とされ、大深度地下使用の認可申請がなされる状況が生じているものの、事業者による平成22年度中の使用認可申請がなされなかったため、B-3と評価した。
今後の取組としては、大深度地下使用法を活用した事業実施の本格化が進む中で、引き続き認可審査の適切な実施及び効率化・迅速化の観点から調査・検討を実施する。

業績指標 154

実績値は、平成19年度に初期値を設定してから毎年度増加しているものの現在の伸び率では目標達成が困難である。一方で、平成23年度の実績値については、平成20年度末に策定した「共助による安全・効率的な雪処理方策マニュアル」及び「市町村雪対策計画の策定マニュアル」の普及・啓発等により、地域内外の雪処理の担い手確保、共助による地域除雪について必要性・重要性が認識されてきており、また、平成23年度より、地域コミュニティ、市町村等の多様な主体による先導的で実効性のある、共助による地域除雪、及び冬期の住まい方策による克雪体制に係る地域の新たな取組についての検討を進めるため、今後、各地で克雪体制整備の取り組みがさらに促進されることが期待されることから、増加傾向になると推測され、現在の施策を維持することが妥当であると考えられるためB-2と評価した。今後も引き続き豪雪地帯に係る施策を実施することにより、平成24年度までに全ての特別豪雪地帯市町村で、高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備を図り、雪害による犠牲者の削減を推進する。

業績指標 158

業績指標は目標達成に向けた成果は示していないが、社会資本整備総合交付金の創設により、関連社会資本整備事業、効果促進事業と併せることでより広範囲に支援が可能となり、実績値の上昇が見込まれる可能性があるためB-1と評価した。
今年も引き続き、駐車場管理者である各地方公共団体や関係機関に対し、自動二輪車の受け入れの周知に努める。

【政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進】

【施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る】

物流拠点の整備等により流通業務立地の円滑化を図ることで、土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等が期待される。

（施策目標の評価）おおむね順調である

（概評）流通業務市街地の整備に関する法律による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数については、概ね順調に推移している。流通業務立地等の円滑化を図るため、主として物流拠点の整備を行う地方公共団体から構成される流通業務市街地整備連絡協議会等において、意見交換や普及促進等を行うとともに、社会資本整備総合交付金等の支援制度の活用により物流用地の整備を推進するなど、目標達成に向けた物流拠点の整備に資する取組を引き続き実施していくこととしており、平成23年度には、狭山台、七栄南新木戸、近津、三好根浦、西神、仙台港背後地、他2地区の完了が見込まれることから、目標年度に目標値を達成することが見込まれる。

【施策目標（28）集約型都市構造を実現する】

集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図り、持続可能な都市づくりを推進する。

（施策目標の評価）順調である

（概評）土地区画整理事業等の市街地整備事業等を実施しているところであり、主要な拠点地域への都市機能集積率については、順調に推移している。

ひきつづき、地域のニーズを踏まえつつ、都市福利施設の整備をはじめ、都市機能集積を促進する施策を推進することが必要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る

業績指標： **161** 物流拠点の整備地区数

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

主な事務事業の概要： 「流通業務市街地の整備の推進」

平成22年度実績： 58 地区 A-2（A-2）

■施策目標（28）集約型都市構造を実現する

業績指標： **162** 主要な拠点地域への都市機能集積率

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

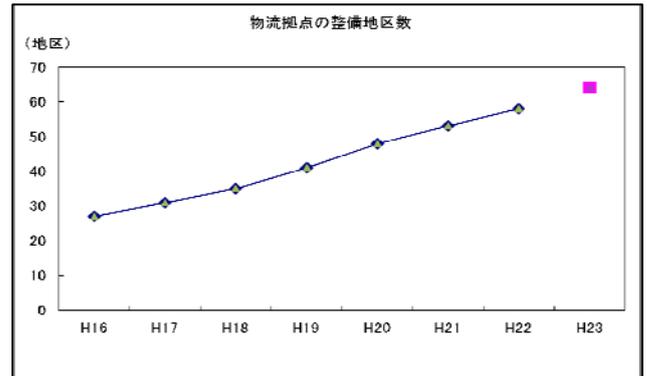
主な事務事業の概要： 「各地で説明会や意見交換会」

平成22年度実績： 約4% A-2（A-2）

【指標の動向】

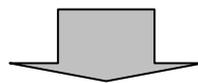
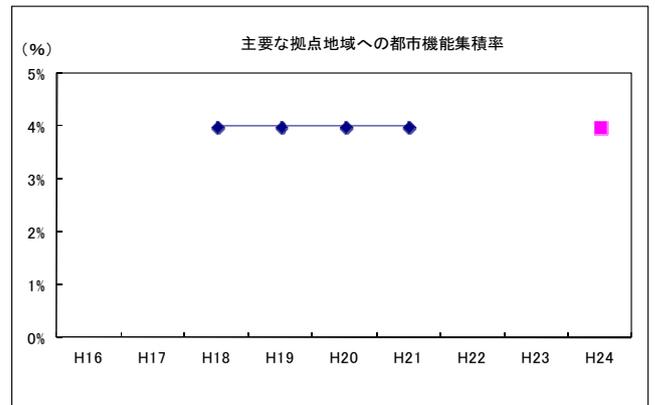
■施策目標（27）業績指標：161 物流拠点の整備地区数

- 平成22年度までの実績値は58区であり、前年度比で5件増加している。平成23年度には、狭山台、七栄南新木戸、近津、三好根浦、西神、仙台港背後地、他2地区の完了が見込まれることから、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。



■施策目標（28）業績指標：162 主要な拠点地域への都市機能集積率

- 平成21年度の実績値は約4%であり、前年度比+0%で推移しており、今年度の目標は達成している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る

業績指標 161 業績指標の実績値は、目標達成に向けた成果を示しており、現在の施策を着実に推進することが適切であることから、A-2と評価した。今後も、現在の施策を着実に推進していく。

■施策目標（28）集約型都市構造を実現する

業績指標 162 業績指標の実績値は目標を達成しており、現在の施策を着実に推進することが適切であることから、A-2と評価した。今後も着実に基盤整備等を進めるとともに、関連する支援措置をあわせて行っていく。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる】

鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現等を図る。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概要) 鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現を図る観点から、施策目標「鉄道網を充実・活性化させる」の実現に向け、都市鉄道の整備等を行った。その結果、成田高速鉄道アクセス線及び名古屋市営桜通線が開業するなど、目標達成に向け着実に進捗しており、目標年度において多くの業績指標の目標値が十分達成されると見込まれる又は一部は既に達成済みである。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる

業績指標： **163** トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数

目 標： 初期値：21 億トンキロ（平成 18 年度）→目標値：32 億トンキロ（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業」

平成 22 年度実績： △0.7 億トンキロ B-1 (B-2)

業績指標： **164** 5 大都市からの鉄道利用所要時間が 3 時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化）

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

主な事務事業の概要： 「新幹線鉄道の整備」「鉄道駅総合改善事業」

平成 22 年度実績： 15,700km A-2 (A-2)

業績指標： **165** 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が 30 分台以内である三大都市圏の国際空港の数）

目 標： 初期値：2 空港（平成 19 年度）→目標値：3 空港（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」

平成 22 年度実績： 3 空港 A-3 (A-2)

業績指標： **166** 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏；括弧内は複々線化区間延長）

目 標： 初期値：①2,353 km（複々線区間 211 km）（平成 18 年度）

②1,552 km（複々線区間 135km）（平成 18 年度）

③ 925 km（複々線区間 2 km）（平成 18 年度）

→目標値：①2,399 km（複々線区間 216 km）（平成 23 年度）

②1,591 km（複々線区間 135 km）（平成 23 年度）

③ 925 km（複々線区間 2 km）（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地下高速鉄道整備事業費補助」「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」

平成 22 年度実績： ①2,395 km（複々線区間 216 km） A-2 (A-2)

②1,544 km（複々線区間 135 km） B-2 (A-2)

③ 928 km（複々線区間 2 km） A-2 (A-2)

業績指標： **167** 都市鉄道（東京圏）の混雑率

目 標： 初期値：170%（平成 18 年度）→目標値：165%（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地下高速鉄道整備事業費補助」「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」

平成 22 年度実績： 166% A-2 (A-2)

業績指標： **168** 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合

目 標： 初期値：39%（平成 18 年度）→目標値：60%（平成 23 年度）

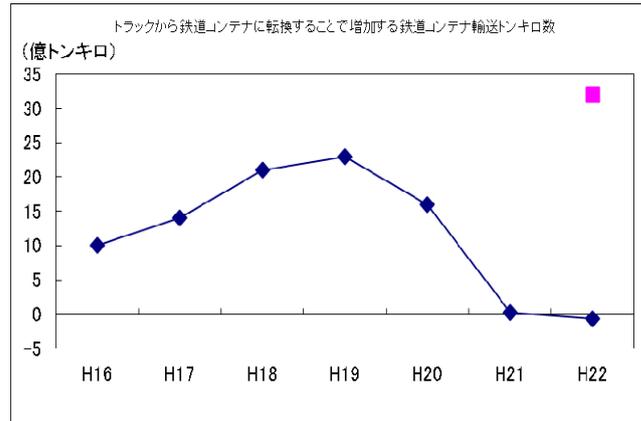
主な事務事業の概要： 「鉄道軌道輸送高度化事業費補助金」「LRTシステム整備費補助金」

平成 22 年度実績： 67% A-2 (A-2)

【指標の動向】

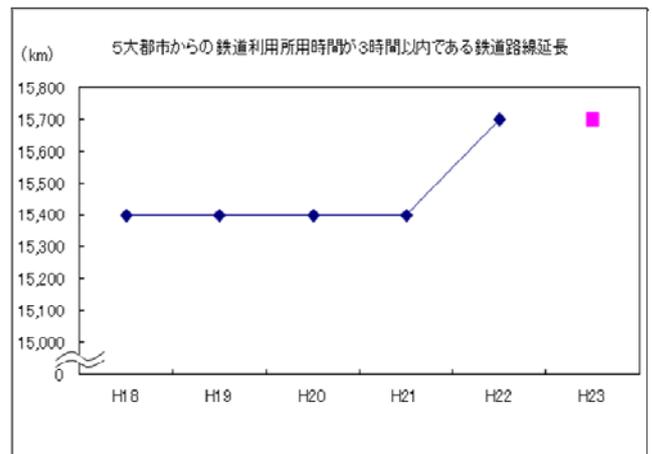
■施策目標 (29) 業績指標 : 163 トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数

- 世界同時不況の影響による物流量の減少により、平成20年度・21年度ともに輸送量（鉄道コンテナ輸送トンキロ数）が大幅に減少したものの、平成22年1月からは各月の輸送量は対前年比で増加に転じ、平成22年度中は順調に輸送量が増加していた。しかし、平成23年3月に発生した東日本大震災の影響で東北線、常磐線等が不通になるなどして輸送量が急速に落ち込み、平成22年度の輸送量についても、平成21年度から横ばいとなった。



■施策目標 (29) 業績指標 : 164 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化）

- 整備新幹線について、平成22年12月に開業予定である東北新幹線八戸～新青森間では約97%（平成21年度事業費までの累計）、平成23年3月に開業予定である九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間では約96%（平成21年度事業費までの累計）が進捗していることから平成23年度における目標値達成が見込まれ、順調な進捗状況である。
- 今後、平成22年度中の東北新幹線八戸～新青森間、九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間の開業及び在来線との接続の円滑化等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる

業績指標163 鉄道貨物輸送量は、平成23年3月に発生した東日本大震災により東北本線及び常磐線などが不通になるなど震災の影響を強く受けて大幅に減少し、平成22年度の輸送実績は平成21年度実績に引き続いて、平成12年度実績とほぼ同程度にとどまった。

しかし、震災の影響の有無に関わらず、地球環境問題が深刻化する中、環境負荷の少ない大量輸送機関（輸送単位あたりのCO2排出量が営業用トラックの約1/7）として、鉄道貨物輸送への期待が高まっている状況には変わりはない。このためモーダルシフトを促進するための対策、施策の確実な進捗を図る必要があるところであり、これまでの施策を引き続き実施するとともに、経営基盤が脆弱な日本貨物鉄道株式会社（JR貨物）の経営自立のための設備投資を支援する観点から、後述する無利子貸付制度を創設することとしたところである。これらを踏まえ、業績指標についてはB-1と評価した。

業績指標164 整備新幹線については、平成22年12月に東北新幹線（八戸～新青森間）が、平成23年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多～新八代間）が開業した。これにより、平成22年度の実績値は15,700kmとなり、目標年次の平成23年度の数値を達成した状況。数値の内訳についてみると、九州新幹線鹿児島ルート（博多～新八代間）の開業により、JR九州管内で前年比277kmの大幅な増加が見られ、目標達成に寄与している。

東京から新青森までの所要時間は、東北新幹線（八戸～新青森間）の開業により、3時間59分（青森駅までの所要時間）から3時間10分へ、また、博多から鹿児島中央までの所要時間は、九州新幹線鹿児島ルート（博多～新八代間）の開業により、2時間12分から1時間19分へ、それぞれ大幅に短縮している。

今後、整備新幹線の建設中区間の開業等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する】

地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠な地域公共交通について支援を行うところにより維持・活性化を推進する。

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 地域公共交通の維持・活性化の推進については、自動車、鉄道、旅客船、航空の各モードで取り組んでいる。平成22年度においては、業績目標の有人離島のうち航路が就航されている離島の割合については、目標値を概ね達しているものの、その他の業績指標については、目標値に向けては増加しているが目標年次に目標値に達するほどではないため、全体として「努力が必要である」と評価した。平成23年度から創設した地域公共交通維持改善事業及びその他措置により、地域公共交通の維持・活性化の推進に向けた取組を行う。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する

業績指標： **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

目 標： 初期値：60件（平成19年度）→目標値：300件（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「地域公共交通活性化・再生総合事業」

平成22年度実績： 450件 B-1 (A-2)

業績指標： **170** バスロケーションシステムが導入された系統数

目 標： 初期値：7,067系統（平成18年度）→目標値：9,000系統（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「オムニバスタウンの整備、日本型BRT、乗継施設などの整備」

平成22年度実績： 9,336系統（平成21年度） A-1 (A-2)

業績指標： **171** 地方バス路線の維持率

目 標： 初期値：97.1%（平成20年度）→目標値：100%（平成25年度）

主な事務事業の概要： 「生活交通路線維持対策の実施」

平成22年度実績： 97.0% B-1 (B-1)

業績指標： **172** 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

目 標： 初期値：71%（平成17年度）→目標値：71%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「離島航路の維持及び改善」

平成22年度実績： 70% B-1 (A-2)

業績指標： **173** 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

目 標： 初期値：96%（平成17年度）→目標値：96%（平成22年度）

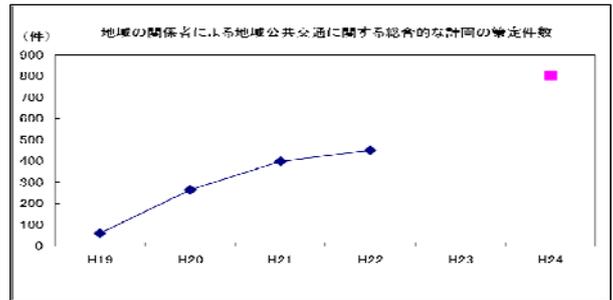
主な事務事業の概要： 「離島航空路線維持対策の実施」

平成22年度実績： 89% B-2 (B-2)

【指標の動向】

■施策目標 (30) 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

・平成22年度においては、21年度ほど実績値の大幅な増加は見られなかったが、件数が増加したことから、当該指標の進捗状況は着実に進捗している。

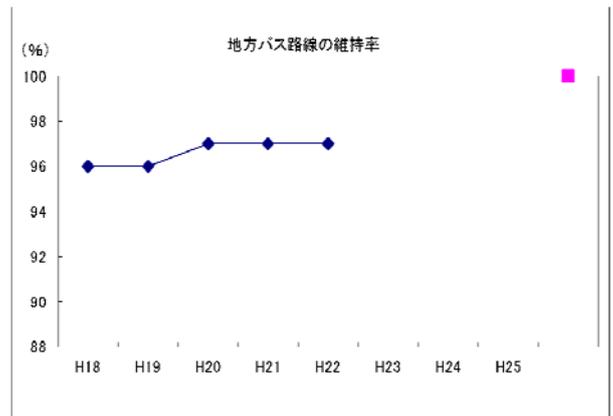


■施策目標 (30) 業績指標 : 171 地方バス路線の維持率

平成13年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援してきており、平成22年度の実績値は97.0%である。

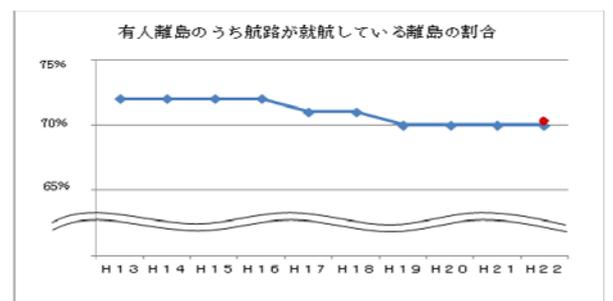
これは、国が承認した平成21年9月末の路線数1,814路線のうち、平成23年3月末までに54路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似システムの再編(22路線)等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で順調に推移している。

なお、国及び地方公共団体の補助によるもののほかに、バス事業者の自助努力により、地域の足の確保が図られてきているが、バス事業者を取り巻く経営環境は依然厳しいことから、利用者数の減少の著しい路線や類似システムを再編することにより運行コストの低減が図られているところである。



■施策目標 (30) 業績指標 : 172 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

・平成21年の有人離島数は418島(対前年▲3島)、一般旅客定期航路が就航している離島数は292島(対前年▲1島)、実績値は70%であり、順調である。なお、減少した1島については、架橋により交通手段が確保されていることから、目標値は、ほぼ維持されているものと思料される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する

業績指標 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の22年度の実績値は450件と21年度の398件から増加したが、このままの増加率では平成24年度までに目標値800件を達成することは困難なことから「B」と評価した。

引き続き、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する一方で、地域の交通計画のあり方も含めて検討することとしており、指標等について見直すことを検討するため「1」と評価した。

業績指標 171 実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから、「B」と、当該補助制度については、平成23年度からは、従来の地域公共交通に係る様々な支援制度とともに、抜本的に見直し、統合して、新たに創設した「地域公共交通確保維持改善事業」により支援することとしており、地域特性や実情に対応した地域最適な地域間交通のネットワークの確保・維持を可能とするため、従前の広域的・幹線的路線への補助要件を緩和、これに密接に関連する地域内の生活交通への新たな支援を行うこととしたなど、抜本的な施策の改善を図っていることから「1」と評価した。国土交通省としては、上記新施策により、的確に地域の生活交通の確保・維持が行われるよう効率的・効果的に支援を行いつつ、引き続き地域の生活交通に支障が生じないよう、地域協議会に参画していくなどして支援を行う。

業績指標 172 平成21年度に創設した構造改革補助を積極的に活用することにより離島住民の唯一の生活航路の確保を図ってきたところであり、ここ5年間の実績においても概ね70%を維持してきたことから、目標は概ね達成したと思料するが、目標年度の業績指標は69.6%であり、目標値をわずかに下回ったことから「B」と評価した。なお、業績指標は、概ね順調な成果を示していることから、これらを踏まえて目標値の見直しを行い、平成27年度の目標値を68%と設定する。今後は、離島航路事業者の経営状況は旅客輸送量の減少等により、さらに厳しい状況にあるが、平成23年度からは、「地域公共交通確保維持改善事業」の中で離島航路の維持のために必要な予算額を確保することから、「1」と評価した。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する】

集約型都市構造を目指す都市において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導等のまちづくりにより基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 平成 22 年度の実績値は、現在調査中であり施策目標の達成状況は判断できないが、当該年度においては全国 30 箇所ですべて都市交通システム整備事業を執行、順調に終了しており、特段の外部要因もなかったことから、前年度よりは順調に進捗することが見込まれる。

【施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する】

渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることで、道路交通の円滑化を推進する。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 渋滞対策の推進をはじめとした交通の快適性・利便性の向上に向け、既存道路の拡幅や交差点の立体交差化の対策を効果の高い箇所に対し重点化して実施するとともに、開かずの踏切等に対して、連続立体交差事業等の抜本的な対策を、スピードアップの工夫をしながら実施してきたところであり、一部の事業で工程の遅れが見られるものの、道路交通の円滑化推進に向け、おおむね順調かつ着実に推移しているところである。

今後も引き続き、渋滞対策の推進をはじめとした交通の快適性・利便性の向上を測り、道路交通の円滑化に資する施策を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する

業績指標： **174** まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

目 標： 初期値：0% (平成 19 年度) →目標値：約 11% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「都市交通システム整備事業」

平成 22 年度実績： 0% (平成 19 年度) N-2 (C-2)

■施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する

業績指標： **175** 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

目 標： 初期値：約 132 万人・時/日 (平成 19 年度)

→目標値：約 1 割削減 (約 118 万人・時/日) (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「開かずの踏切等の解消」

平成 22 年度実績： 約 129 万人・時/日 B-2 (A-2)

業績指標： **176** ETC 利用率

目 標： 初期値：76% (平成 19 年度) →目標値：85% (平成 24 年度)

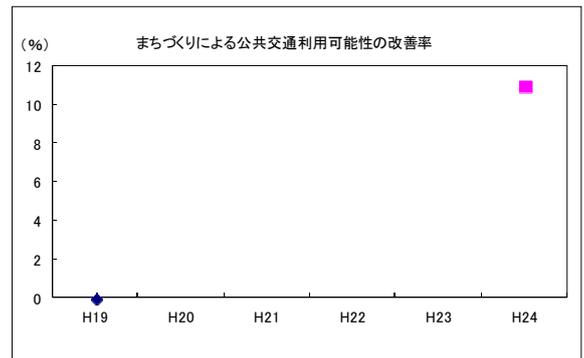
主な事務事業の概要： 「ETC の利用促進・活用推進」

平成 22 年度実績： 88% A-2 (A-2)

【指標の動向】

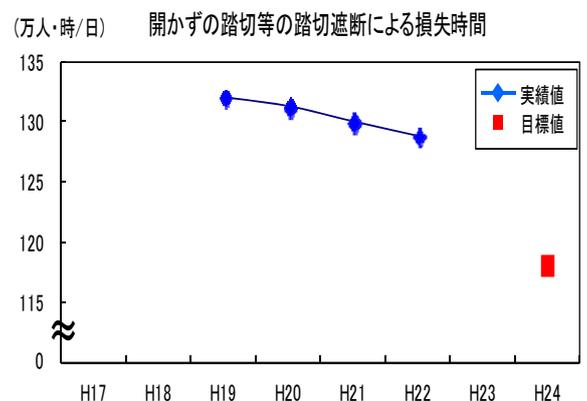
■施策目標 (31) 業績指標：174 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

- 平成22年度の実績値は現在調査中であり進捗は判断できないが、当該年度においては中野区など全国30箇所です市・地域交通戦略推進事業を執行、順調に終了しており、特段の外部要因もなかったことから、前年度よりは順調に進捗することが見込まれる。



■施策目標 (32) 業績指標：175 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

- 平成22年度は、連続立体交差事業等により、約60箇所の開かずの踏切等を解消しており、平成19年度の実績値132万人・時/日に対して、平成22年度の実績値は、約129万人・時/日となっている。(連続立体交差事業による踏切除却予定数 H23：約30箇所、H24：約70箇所)



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する

業績指標 174

平成22年度の実績値は現在調査中であり進捗は判断できないが、当該年度においては全国30箇所です市・地域交通戦略推進事業を執行し、順調に終了したことに加え、公共交通を中心としたまちづくりを目指す都市交通戦略を盛岡市、京都市等が策定している。以上のことより、指標が順調に進捗することが見込まれ、今後とも現在の施策は維持すべきと考えられる。

今後、将来の都市像を明確にし、必要となる都市交通施策や実施プログラム等を内容とする都市交通戦略等の計画策定を行う都市数をさらに増加させる必要がある。また、公共交通の利便性の向上を目指して、都市・地域交通戦略推進事業のさらなる利用促進を図る必要がある。

京都市等の都市交通戦略を策定する予定の都市があることに加え、自由通路、駅前広場の整備、駅施設・駅前広場のバリアフリー化等の公共交通の利便性向上のための取組を計画している地方公共団体等があることから、今後とも現状の施策を継続する必要がある。

平成21年度より、都市・地域交通戦略推進事業において、集約型都市構造の実現を目指し、自動車に過度に依存することなく、人と環境にやさしい自転車を主要な都市交通として活用を図るため、自転車関連経費に対する支援を拡充し、更なる都市交通の円滑化に努めている。

■施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する

業績指標 175

踏切除却を行う抜本的な対策のスピードアップを図り、事業完成の早期実現を予定していたが、目標期間内の完成を予定していた一部について、用地取得の難航等が見られることから、B-2として評価した。

引き続き、開かずの踏切等の解消を推進し、踏切遮断による損失時間削減を目標としていく。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する】

国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム等の社会資本整備・管理等に係る各種施策の実施状況を適切に把握しながら、社会資本整備・管理等を効果的に推進する。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 施策目標の達成に向けておおむね順調な成果を示している。今後とも、社会資本整備・管理等の効果的な推進を着実に進めるため、VFM最大化を重視した国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム等に基づく各種施策や、事業認定処分の適正な実施、企画立案等の質の向上等を図る施策の一層の推進を図る。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する

業績指標： **177** 公共事業の総合コスト改善率

目 標： 15% (平成 24 年度)

主な事務事業の概要： 「国土交通省コスト構造改善プログラムに基づく各種施策の推進・検討」

平成 22 年度実績： 5.6% (平成 21 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **178** 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数

目 標： 初期値：0 種類 (平成 21 年度) → 目標値：5 種類 (平成 25 年度)

主な事務事業の概要： 「電気通信施設について省エネルギー化指針等の策定」

平成 22 年度実績： 1 種類 A-2 (C-2)

業績指標： **179** 事業認定処分の適正な実施 (訴訟等により取り消された件数)

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

主な事務事業の概要： 「事業認定の法的効果の早期発現」

平成 22 年度実績： 0 件 A-2 (A-2)

業績指標： **180** 国土交通政策の企画立案等に必要調査検討の報告数及び研修等の満足度 (①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)

目 標： 初期値：① 13 件 (平成 18 年度) → 目標値： 14 件 (平成 19~23 年度平均)
②90.9% (平成 17~18 年度平均) 95.0% (平成 23 年度)
③92.6% (平成 20 年度) 90.0%以上 (平成 21 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「国土交通政策の企画立案等に必要調査検討、研修等の実施」

平成 22 年度実績： ① 9 件 B-3 (B-2)

②97.2% A-3 (A-2)

③97.0% A-2 (A-2)

業績指標： **181** ICT 建設技術を導入した直轄工事件数

目 標： 初期値 146 件 (平成 21 年度) → 目標値： 300 件 (平成 26 年度)

主な事務事業の概要： 「ICT 活用技術普及促進のための試験施工の支援」

平成 22 年度実績： 313 件 A-2 (新規)

業績指標： **182** 用地取得が困難となっている割合 (用地あい路率)

目 標： 初期値：3.50% (平成 13~17 年度平均) → 目標値：3.15% (平成 19~23 年度平均)

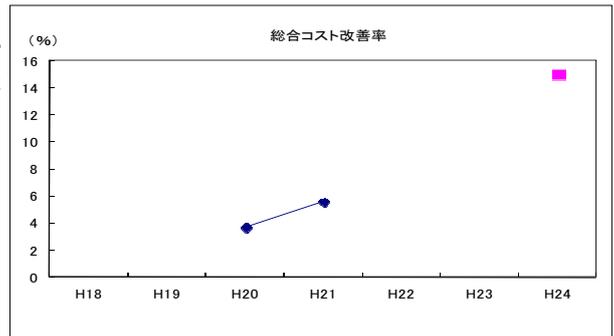
主な事務事業の概要： 「用地補償基準の適正化等に関する検討」

平成 22 年度実績： 3.10% (平成 17~21 年度平均) A-2 (A-2)

【指標の動向】

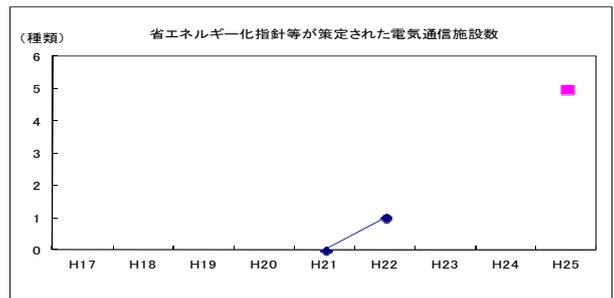
■施策目標 (33) 業績指標 : 177 公共事業の総合コスト改善率

- 平成22年度は集計中であるが、平成21年度の総合コスト改善率を集計した結果、5.6%となっており、国土交通省コスト構造改善プログラムの総合コスト縮減率のトレンドを踏まえると、業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していると考えられる。



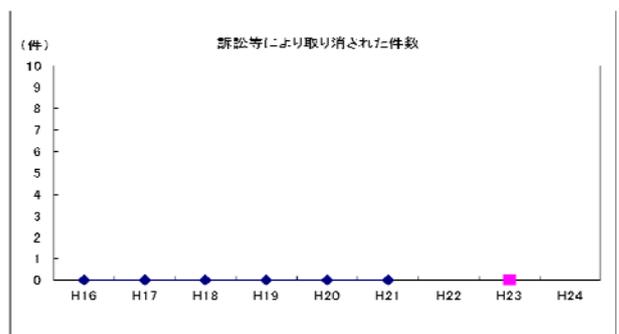
■施策目標 (33) 業績指標 : 178 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数

- 平成22年度の実績値については1種類と目標達成に向けた成果を示していることから、A-2評価とした。



■施策目標 (33) 業績指標 : 179 事業認定処分の適正な実施 (訴訟等により取り消された件数)

- 順調 (過去5年間における事業認定取消件数0件)



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する

業績指標 177 平成20年度より実施している国土交通省公共事業コスト構造改善プログラムに基づく総合コスト改善率について、平成21年度の改善率を集計した結果、5.6%となっている。

今後も、これまで複数年にわたり実施してきたコスト縮減項目による取組の積極的な展開に加え、地域維持事業の複数年契約の導入や、新成長戦略に位置付けられているPFIの拡大など、入札・契約制度の見直しに伴うコスト縮減や、新たにコスト縮減項目に取り入れたライフサイクルコスト縮減のための施設の長寿命化計画の策定・長寿命化対策の促進、技術開発・技術革新によるコスト縮減対策などにも積極的に取り組むことから、現行のトレンドより、今後コスト縮減が加速されると考えられるため、A-2と判断する。

業績指標 178 今後、トンネル照明についても省エネルギー化指針を策定するとともに、他施設について省エネルギー化に当たった課題を整理する等、引き続き、指針の作成に向け必要な検討を進める。

業績指標 179 平成15年度以降、業績指標である事業認定取消件数0件を維持しており、現在の取り組みを継続していくことからA-2と判定した。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する】

不動産市場の透明性を確保し、取引の円滑化・活性化を図るため、不動産取引や不動産市場に関する情報の整備・提供の充実を図るとともに、安心・安全のための消費者保護施策等を進めていくことにより、不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進していく。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 平成 22 年度においては、厳しい市況の中で、不動産証券化実績総額の指標では伸び悩みが見られたが、地価情報や取引価格情報の提供等の施策を実施することにより、地価情報・取引価格情報を提供するホームページへのアクセス件数が大幅に増加し、また、指定流通機構への物件情報の登録件数も増加する等、不動産取引や不動産市場に関する情報の整備・提供の充実について概ね成果がみられた。

平成 23 年度においても、引き続き、不動産取引や不動産市場に関する情報の整備・提供の充実を図るとともに、消費者の安全・安心のための消費者保護施策等を進めていくことにより、不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進し、もって、不動産市場の透明性を確保し、取引の円滑化・活性化等を図っていく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

業績指標 : 183 不動産証券化実績総額

目 標 : 初期値 : 33 兆円 (平成 18 年度) → 目標値 : 66 兆円 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要 : 「地方における不動産証券化市場活性化事業」

平成 22 年度実績 : 49 兆円 B-2 (A-2)

業績指標 : 184 指定流通機構 (レインズ) における売却物件の登録件数

目 標 : 初期値 : 229 千件 (平成 18 年度) → 目標値 : 274 千件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要 : 「不動産市場における情報インフラの整備」

平成 22 年度実績 : 290 千件 A-2 (A-2)

業績指標 : 185 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移

目 標 : 初期値 : 0.37% (平成 13~17 年度の 5 年間平均)

→ 目標値 : 0.30% (平成 19~23 年度の 5 年間平均)

主な事務事業の概要 : 「宅地建物取引業法違反行為に関する情報収集・調整等及び監督処分基準の厳格な適用」

平成 22 年度実績 : 0.26% (平成 17~21 年度の 5 年間平均) A-2 (A-2)

業績指標 : 186 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移

目 標 : 初期値 : 0.20% (平成 17 年度) → 目標値 : 0.16% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要 : 「適正化法違反行為に関する情報収集・調査等と監督処分基準の厳格な運用」

平成 22 年度実績 : 0.37% (平成 21 年度) B-2 (A-2)

業績指標 : 187 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

目 標 : 初期値 : 25,389,634 件 (平成 18 年度) → 目標値 : 34,320,000 件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要 : 「地価公示の的確な実施」「主要都市における高度利用地の地価分析調査」

平成 22 年度実績 : 69,317,446 件 A-2 (A-2)

業績指標 : 188 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数

目 標 : 初期値 : ①22,659,447 件 (平成 18 年度) → 目標値 : 40,000,000 件 (平成 23 年度)

② 63,636 件 (平成 18 年度) 1,000,000 件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要 : 「取引価格等の全国調査」

平成 22 年度実績 : ①35,670,962 件 A-2 (A-1)

② 820,964 件 (第 3 四半期まで) A-2 (A-2)

業績指標 : 189 低・未利用地の面積

目 標 : 初期値 : 13.1 万 ha (平成 15 年度) → 目標値 : 13.1 万 ha (平成 25 年度)

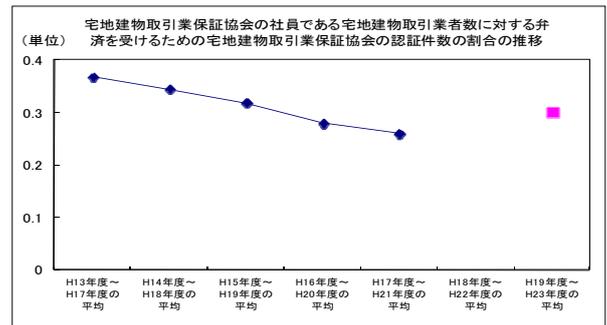
主な事務事業の概要 : 「WEB サイト「土地活用バンク」の運用」

平成 22 年度実績 : 12.2 万 ha (平成 20 年度) A-2 (C-2)

【指標の動向】

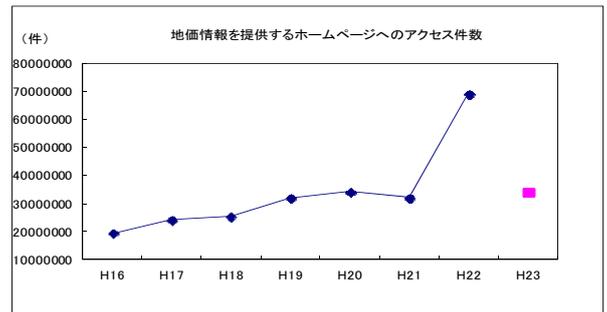
■施策目標 (34) 業績指標 : **185** 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移

- 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合について、平成15年度以降減少傾向にあり順調に推移しており、平成17年度～平成21年度の平均値は0.26%となっており、目標値である0.30%を下回っている。なお、平成22年度を含むデータについては現在集計中である(7月中旬頃公表予定)。



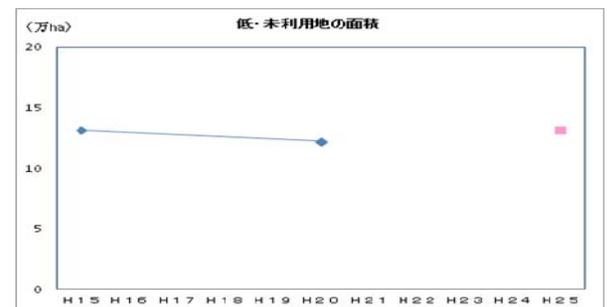
■施策目標 (34) 業績指標 : **187** 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

- 平成22年度は前年比2倍以上の伸びを示し、目標値の2倍以上となった。この背景としては、リーマンショック後に下落が継続していた地価が平成22年度に下落幅の縮小を見せるなど転換傾向を示しており、地価の傾向の変わり目として関心を集めたと推測される。



■施策目標 (34) 業績指標 : **189** 低・未利用地の面積

- 平成15年度の初期値13.1万haから平成20年度は12.2万haに低・未利用地の面積が減少した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

業績指標 **185** 業績指標は、平成15年以降順調に減少傾向にあり、目標値達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。

今後も引き続き、宅地建物取引業者のコンプライアンス向上に資する施策を進め、目標達成に向けて取り組んでいく。

業績指標 **187** 平成22年度の指標は目標値を大幅に上回っており、目標年度においても目標値を上回ると予想されることからA-2とした。平成23年度においても地価公示、都道府県地価調査結果のとりまとめ及び主要都市の高度利用地の地価動向分析調査を継続して実施し、広く一般に公表していくこととする。

業績指標 **189** 目標値設定当初から人口・世帯数の減少や産業構造の変化といった社会経済状況の変更はなく、低・未利用地が増加することが懸念されているところではあるが、低・未利用地の面積は減少したことからA-2と評価した。引き続き低・未利用地が増加することが懸念されているところであるが、各事業を継続することでその増加を抑制し、少なくとも当初目標値を維持することに努めるものとする。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する】

建設業界のかつてない厳しい経営環境を踏まえ、海外展開を支援することや、入札・契約の適正化を推進することなど、建設業の活力を回復するために必要な建設市場の整備を推進する。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 一部の指標では伸び悩みが見られるが、全体としては概ね成果がみられる。

引き続き、建設企業の厳しい経営環境に鑑み、海外展開の支援や入札・契約の適正化の推進などについて、2011年6月23日にとりまとめられた「建設産業の再生と発展のための方策 2011」において提言された取組等を進めていくことにより、建設市場の整備を推進していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する

業績指標： **190** 我が国建設企業の海外受注実績

目 標： 初期値：－ → 目標値：5兆円 (平成26年度)

主な事務事業の概要： 「市場開拓・拡大戦略の構築、人材育成の支援、地方・中小建設企業の海外進出支援等、我が国建設業の国際競争力強化のための取組みを実施」

平成22年度実績： 88% A-2 (B-2)

業績指標： **191** 入契法に基づく施策の実施状況 (①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)

目 標： 初期値：①75% (平成13年度) → 目標値：100% (平成23年度)
②56% (平成13年度) 100% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「入札契約適正化法に基づく措置状況調査」

平成22年度実績： ①100% (平成21年度) A-2 (A-2)
②94% (平成21年度) A-2 (A-2)

業績指標： **192** 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

目 標： 初期値：87% (平成18年度) → 目標値：90% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「技術検定の適切な実施」

平成22年度実績： 88% B-2 (A-2)

業績指標： **193** 専門工事業者の売上高経常利益率

目 標： 初期値：2.5% (平成17年度) → 目標値：4.0% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「ワンストップサービスセンター事業の運営」

平成22年度実績： 2.1% (平成20年度) B-2 (B-2)

業績指標： **194** 建設技能労働者の過不足状況 (①不足率、②技能工のD、I.)

目 標： 初期値：① 1.2% (平成18年) → 目標値： 1.2%以下 (平成23年)
②30ポイント (平成18年) 30ポイント以下 (平成23年)

主な事務事業の概要： 「建設技能者確保・育成モデル構築支援事業」

平成22年実績： ① -0.6% A-1 (A-2)
② 3ポイント A-1 (A-2)

業績指標： **195** 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率

目 標： 初期値：63.89日 (平成21年度) → 目標値：3割減 (平成24年度)

主な事務事業の概要： 「新しい建設関連業者登録システムの開発」

平成22年度実績： 13.6%減 A-2 (C-2)

業績指標： **196** 事業転換を行う建設企業数

目 標： 初期値：0件 (平成22年度) → 目標値：5,000社 (平成27年度)

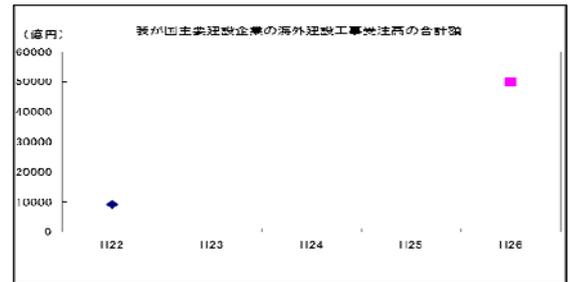
主な事務事業の概要： 「我が国建設業の国際競争力強化策の実施」

平成22年度実績： - N-1 (新規)

【指標の動向】

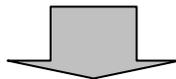
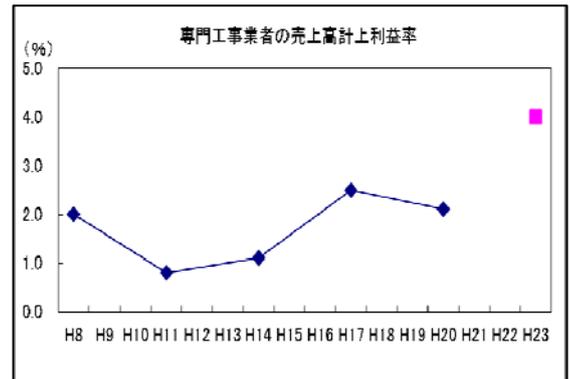
■施策目標 (35) 業績指標 : 190 我が国建設企業の海外受注実績

- 平成 22 年度の実績は、平成 21 年度から 2,103 億円増加しており、同様の増加額を維持した場合、平成 26 年度には目標値を達成すると見込まれ、順調に推移している。



■施策目標 (35) 業績指標 : 193 専門工事業者の売上高経常利益率

- 当該指標の進捗状況については、平成 20 年度の指標値が 2.1% となり、初期値 (平成 17 年度 : 2.5%) と比較し微減。売上高経常利益率については、全産業においても平成 17 年度 : 3.4%、平成 20 年度 : 2.4% と減少 (出典 : 財務省「法人企業統計」) するなど、世界的な景気低迷による収益逼迫等の外部要因が売上高経常利益率に大きく影響したものと推測される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する

業績指標 190 業績指標は我が国建設企業の海外受注実績であるが、平成 22 年度の実績は、前年度と比較して増加しており、目標達成に向けて順調に推移しているため、A-2 と評価し、引き続き当該施策を推進する。

業績指標 193 業績指標については、景気の低迷等による収益逼迫等の外部要因が大きく影響し、初期値と比較し平成 20 年度指標値では微減となったことから、B-2 と評価した。引き続き、建設投資の大幅な減少、厳しい金融環境等さまざまな外部要因が指標に悪影響を与えるものと考えられるが、今後も、建設生産プロセスの中で中核的役割を担う専門工事業者の売上高経常利益率を目標値に近づけるための取組を着実に継続していくことは必要である。

そのため、今後も専門工事業者の利益向上に向けた取組が必要であることから、専門工事業者の経営力向上に向けた各種取組や下請取引の適正化を通じた下請業者たる専門工事業者へのしわ寄せ防止等の対策を講じていくことが必要である。

また、同様に、専門工事業者の利益増進に努めるための環境整備が必要であり、今後とも、経営基盤の強化等の経営革新に向けて自ら取り組む建設業者を支援することが必要である。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る】

現行統計の改廃や統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等を通じ、市場・産業関係の統計の体系的な提供を行うとともに、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図り、統計利用者の利便性の向上を図る。

(施策目標の評価) 順調である

(概評) 近年、政府統計に対して、ニーズに即した一層の改善、結果利用の拡大などの要請が高くなっており、市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る施策目標の達成に向けて、建設関連統計 5 本、交通関連統計 6 本の見直し・整備、インターネット利用に係る収録ファイル数の増強等を実施し、成果が得られていることから、「順調である」と評価した。

今後も、統計調査の見直し検討を継続すると共に、目標年度が到来した指標については、新たな目標年度・目標値の下で、引き続き将来を見据えた統計ニーズへの対応を図っていくこととする。

【施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する】

地籍の整備等の国土調査を推進し、地籍の明確化を図ること等により、土地に関する最も基礎的な情報を整備する。

(施策目標の評価) 努力が必要である

(概評) 平成 22 年度の実績値は 1 4 1 千 k m² であり、平成 31 年度までの目標値 (1 6 1 千 k m²) に照らして検討すると、平成 22 年度は 1 (千) k m² の地籍調査を実施したところであるが、目標達成に向けて今後一層の取組みが必要な状況である。

今後は、都市部官民境界基本調査、山村境界基本調査の着実な実施、国土調査法第 19 条第 5 項の指定制度の活用等を通じて、引き続き地籍整備を推進していく。

加えて、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災を踏まえ、防災の観点からも地籍整備を一層推進していく方策を検討する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る

業績指標： **197** 統計調査の累計改善件数

目 標： 初期値：1 件 (平成 18 年度) → 目標値：11 件 (平成 23 年度までの累計)

主な事務事業の概要： 「既存統計の見直し、新規統計の創設、利用者の視点に立った統計データの提供等」

平成 22 年度実績： 11 件 (累計) A-2 (A-2)

業績指標： **198** 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数 (①収録ファイル数、②HP アクセス件数)

目 標： 初期値：①約 5,000 件 (平成 18 年度) → 目標値：約 9,200 件 (平成 22 年度)

②約 448,000 件 (平成 18 年度) 約 535,000 件 (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「電子的な統計データの提供」

平成 22 年度実績： ①約 10,000 件 A-2 (A-2)

②約 593,000 件 A-2 (A-2)

■施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する

業績指標： **199** 地籍が明確化された土地の面積

目 標： 初期値：140 千 km² (平成 21 年度) → 目標値：161 千 km² (平成 31 年度)

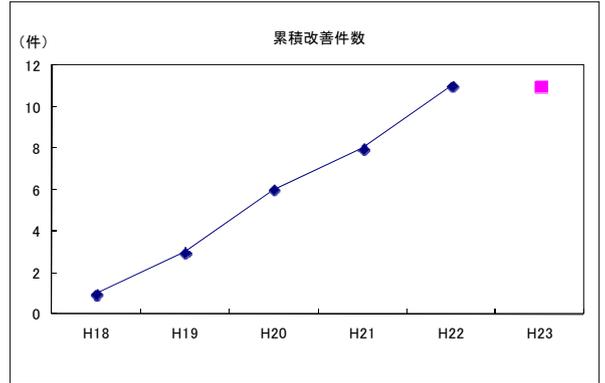
主な事務事業の概要： 「全国的な地籍調査の推進」「都市再生街区基本調査 (土地活用促進調査) の実施」

平成 22 年度実績： 141 千 km² B-1 (B-1)

【指標の動向】

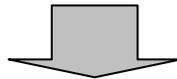
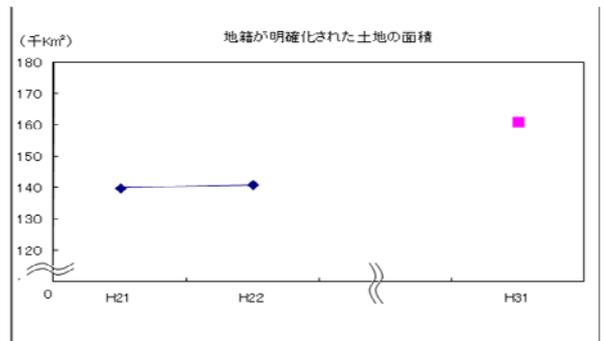
■施策目標 (36) 業績指標 : 197 統計調査の累計改善件数

・平成22年度の累計実績値は11件であり、目標値を達成した。



■施策目標 (37) 業績指標 : 199 地籍が明確化された土地の面積

・平成22年度末までの実績値は141千k㎡であり、平成22年度は1千k㎡の地籍調査を実施したところである。これを平成31年度までの目標値(161千k㎡)と照らし合わせると、目標達成に向けて今後一層の努力が必要な状況である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る。

業績指標 197 平成22年度の実績は11件であり、目標を達成したが、統計利用者の利便性の向上を図るため、引き続き統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図っていくことから、A-2と評価した。

■施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する

業績指標 199 調査実施主体である市町村等において、必要な予算や体制の確保が難しくなっていることのほか、都市部における地籍調査に時間と手間を要すること等が地籍調査の円滑な実施を妨げる大きな要因となっている。今後は、都市部官民境界基本調査、山村境界基本調査の着実な実施、国土調査法第19条第5項の指定制度の活用等を通じて、引き続き地籍整備を推進していく必要がある。

加えて、平成23年3月1日に発生した東日本大震災を踏まえ、防災の観点からも地籍整備を一層推進していく方策を検討する。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (38) 自動車運送業の市場環境整備を推進する】

将来にわたり、安全なトラック輸送サービスを安定的に提供できるよう、トラック運送事業の健全な市場環境の整備を推進する。

(施策目標の評価) 順調である

(概評) トラック運送業における事業改善事例件数は、平成21年度の1次補正予算である「荷主等とのパートナーシップ構造改善実証実験事業」及び地方運輸局における「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」において計66の事例が報告・共有されたところであり、本施策については目標達成に向け順調に推移している。しかし、トラック運送事業を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況にあるため、今後ともこのような取組みについては継続していくことが必要不可欠である。

【施策目標 (39) 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る】

四面環海の我が国の経済及び国民の日々の生活を支える上で大きな役割を果たしている海事産業における船舶・舶用品生産の市場環境整備・活性化並びに人的基盤である技能者・技術者及び船員(海技者)の確保・育成等を行う。

(施策目標の評価) おおむね順調である

(概評) 造船業・舶用工業については、平成20年秋以降の世界的な景気の減速や国際競争の激化により、適正な国際市場環境の整備や産業基盤の強化が一層必要な状況となっているものの、造船市場の公正な競争条件を阻害する恐れのある助成措置の割合は低下していない。一方、船員(海技者)の確保・育成等については、新規学卒者等の確保・育成に関する事業が順調に実施されてきており、実績は目標を超えて推移していることから、全体としては「概ね順調である」と評価できる。

従って、今後の方向性としては、OECD造船部会への参画を一層強化し、造船市場の公正な競争条件を阻害する恐れのある助成措置の割合の低下に努めるとともに、引き続き着実な新人船員等の採用を確保を行う。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (38) 自動車運送業の市場環境整備を推進する

業績指標： **200** トラック運送業における事業改善事例件数

目 標： 初期値：0(平成20年度) → 目標値：70(平成25年度)

主な事務事業の概要： 「トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業」

平成22年度実績： 66 A-2 (A-2)

■施策目標 (39) 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る

業績指標： **201** 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準

目 標： 初期値：100(平成17年度) → 目標値：135(平成22年度)

主な事務事業の概要： 「船舶産業の競争力強化に必要な経費」

平成22年度実績： 164(平成21年度) A-2 (A-2)

業績指標： **202** 造船市場の公正な競争条件を阻害する恐れのある助成措置の割合

目 標： 初期値：1.00(平成21年度) → 目標値：0.50(平成25年度)

主な事務事業の概要： 「経済協力開発機構(OECD)造船部会分担金」等

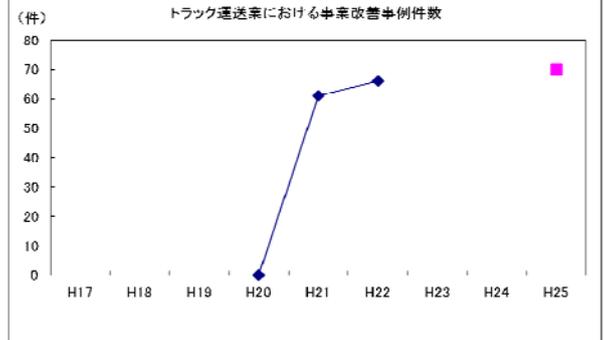
平成22年度実績： 1.00 B-1 (新規)

【指標の動向】

■施策目標 (38) 業績指標：200 トラック運送業における事業改善事例件数

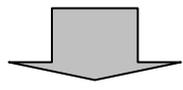
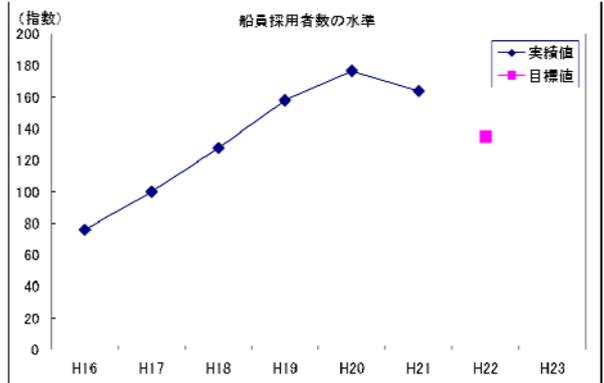
・「順調である」

過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。



■施策目標 (39) 業績指標：201 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準

・平成22年度の実績値は集計中であるが、平成21年度の実績値は164となっており、前年度より伸びが減少したものの、増加傾向は続いている。これは、船員計画雇用促進等事業及び海へのチャレンジフェア等を経て採用される船員がおり、新規学卒者等の確保・育成に関する事業が、順調に実施されたものによると評価している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (38) 自動車運送業の市場環境整備を推進する

業績指標 200

「トラック運送業における事業改善事例件数」は、平成21年度の1次補正予算である「荷主等とのパートナーシップ構造改善実証実験事業」及び地方運輸局における「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」において計66の事例が報告・共有されたところ。

なお、平成23年1月には、荷主及び運送事業者のパートナーシップの関係発展による優良な取り組みを、「荷主とトラック運送事業者のパートナーシップによるベストプラクティス集」として取りまとめたところ。

以上の通り、本施策については目標達成に向け順調に推移しているが、トラック運送事業を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況にあるため、今後ともこのような取り組みについては継続していくことが必要不可欠である。特に今後は、他の事業者の自主的な取り組みを促すため、トラック運送事業者における事業改善の取り組みの成功事例等について共有することが重要であると考えている。

■施策目標 (39) 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る

業績指標 201

業績指標は海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準であり、実績値は目標値を達成したものの前年度より伸びが減少した。今後も引き続き現在の施策を維持する必要性があることから、A-2と評価した。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標（40）総合的な国土形成を推進する】

国土形成計画等の策定・推進により、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ることで、質の高い国土づくりを進める。

（施策目標の評価）おおむね順調である

（概評）国土形成計画の推進・大都市圏の整備推進により、各業績指標ともにおおむね順調に推移している。引き続き、国土形成計画の着実な推進・国土に関する的確な情報の整備を推進することにより質の高い国土づくりを進める。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（40）総合的な国土形成を推進する

業績指標： **203** 国土形成計画の着実な推進（対21年度比で進捗が認められる代表指標の項目数）

目 標： 初期値：－ →目標値：現状維持又は増加（平成23年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「国土形成計画に基づく取組を推進」

平成22年度実績：9（平成21年度） A-2（新規）

業績指標： **204** 国民への国土に関する情報提供充実度（国土数値情報等のダウンロード件数：国土数値情報ダウンロードサービス）

目 標： 初期値：33万件（平成18年度）→目標値：現状維持又は増加（平成22年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「国土数値情報、オルソ化空中写真の整備・更新」

平成22年度実績：① 52万件 A-2（A-2）

業績指標： **205** テレワーク人口比率

目 標： 初期値：約10%（平成17年度）→目標値：約20%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「テレワークの推進」

平成22年度実績：約16.5% B-2（B-2）

業績指標： **206** 大都市圏の整備推進に関する指標（①都市環境インフラ整備の広域的な取組みへ参加した延べ自治体数（首都圏）、②琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量）、③交通機関別旅客輸送人員（首都圏））

目 標： 初期値：① 44自治体（平成18年度） →目標値： 66自治体（平成23年度）

② 38,491kg/1日（平成16年度） 35,885kg/1日（平成22年度）

③ 15,447,631千人（平成18年度） 維持（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「大都市圏全体でまとまりのある自然環境の保全」

平成22年度実績：① 60自治体（平成21年度） A-2（A-2）

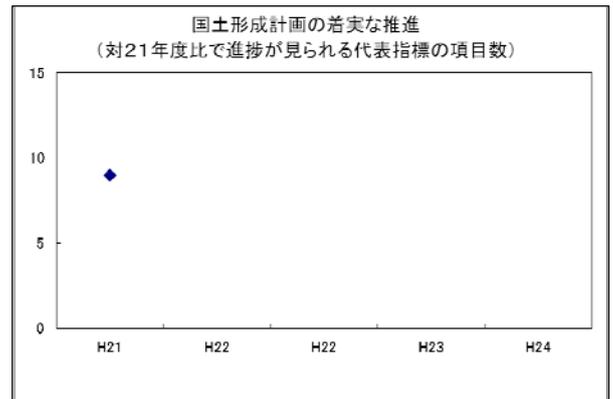
② 36,543kg/1日（平成20年度） A-2（A-2）

③ 16,123,549千人（平成19年度） A-3（A-2）

【指標の動向】

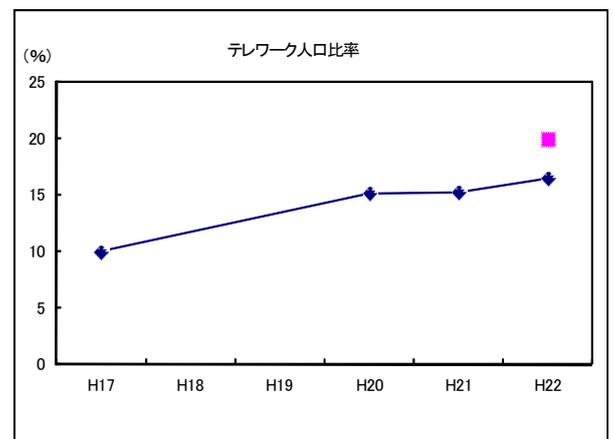
■施策目標（40）業績指標：203 国土形成計画の着実な推進（対21年度比で進捗が認められる代表指標の項目数）

・本年は、代表指標（15項目）について、平成22年度に得られた平成21年度までの統計データを基に、国土形成計画（全国計画）の策定年（平成20年度）の実績値と同計画の本格運用が始まった平成21年度の実績値を比較。（なお、定義通りの評価は、今後得られる平成22年度以降の統計データ（通例、翌年の秋以降に公表されている）の集計を経て初めて可能。）代表指標のうち3項目は進展していると思われ、残りの9項目は進展していると思われ、又は概ね横ばいの状況等であり、同指標全体としては順調に進捗している。（なお、比較する年度がない下記括弧の3項目は除いている。）



■施策目標（40）業績指標：205 テレワーク人口比率

・平成22年度実績値は16.5%で、前回調査時（H21年度）から1.2%の増加を示したものの、平成22年度目標値である20%を達成できなかった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（40）総合的な国土形成を推進する

業績指標 203 戦略的目標1「東アジアとの円滑な交流・連携」、戦略的目標2「持続可能な地域の形成」に係る一部の代表指標の進捗状況が低調であるが、これは平成20年度後半以降の世界経済の停滞を受けたものと考えられ、一方で代表指標全体としては順調に推移していることから、A-2と評価した。

業績指標 205 業績指標である就業人口に占めるテレワーカー率は、平成20年度15.2%、平成21年度15.3%、平成22年度16.5%となっており、平成21年度から見ると若干増加しているが、伸び悩みが見られる傾向となった。

その要因としては、インターネット環境やIT機器の進化等からテレワーク時間が増加している人が見られる等テレワーク実施環境は向上していると考えられるが、一方でセキュリティの強化等により、パソコンやデータの持ち出しが厳しくなっていることや、インターネット普及率の増加が以前と比べて小さい傾向にあること等が考えられる。

結果として、平成22年度目標値20%を達成出来なかった。

一方、政府では、『新たな情報通信技術戦略』（平成22年5月IT戦略本部決定）を策定し、その中で様々な働き方を希望する者の就業機会の創出及び地域の活性化に資する「テレワークの推進」を位置付け、2015年までに在宅型テレワーカーを700万人とする目標の実現に向けて、関係各省が連携して、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を推進することとしている。

そのため、今後は、「2015年（平成27年）までに在宅型テレワーカーを700万人とする」目標の実現に向け、引き続きテレワーク推進方策の検討、テレワークの普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を推進する。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標 (41) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する】

国土の管理、災害・危機管理対応や、国民生活の利便性の向上、地域及び産業の活性化のためには、地理空間情報を整備・更新するとともに、その高度な活用を推進する。

(施策目標の評価) 順調である

(概評) 施策目標の達成に向けて基盤地図情報や電子基準点に関する施策を実施しており、各々順調に進捗していると判断される。

今後は、基盤地図情報の効率的な整備・更新・提供を図るため地域における関係機関の相互連携を推進する。また、電子基準点の機能維持と新技術への対応を図る。

【施策目標 (42) 離島等の振興を図る】

我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っている離島等について、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある状況を改善するとともに、離島等の地理的及び自然的特性を生かした創意工夫ある自立的発展を図る。

(施策目標の評価) 順調である

(概評) 離島地域においては、著しい人口の高齢化・少子化にあり、また、その地理的状況等から、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある。このため、離島地域等の地理的及び自然的特性を活かした振興施策を実施し、離島地域等の人口減少を極力抑えることとしている。現在のところ、目標年度における施策目標の達成は実現可能であると考えられ、この可能性を高めるため、今後も引き続き、現行の施策を実施するとともに、その効果について検証する。

奄美群島及び小笠原諸島については、着実に経済、社会資本が整備され、住民の生活水準は向上し、自立的発展についても、その萌芽がみられ一定の成果が出ている。しかしながら、依然として本土との格差が存在し、若年層を始めとする人口流出が多い地域もあるなど、現時点では人口に関する施策目標は目標年度において達成可能な水準にあるものの、引き続き、島内の雇用機会の拡充や職業能力の開発その他の就業の促進など、産業振興に資する諸施策を実施していく必要があり、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (41) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する

業績指標： **207** 電子基準点の観測データの欠測率

目 標： 初期値：0.71% (平成16年度) →目標値：1%未満 (平成19年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「電子基準点の観測データ提供」

平成22年度実績： 0.43% A-2 (A-2)

業績指標： **208** 基盤地図情報の整備率

目 標： 初期値：0% (平成18年度) →目標値：100% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「大縮尺地図データ等提供」

平成22年度実績： 93% A-2 (A-2)

■施策目標 (42) 離島等の振興を図る

業績指標： **209** 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数

目 標： 初期値：404 施策 (平成18年度) →目標値：510 施策 (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「離島地域の振興」

平成22年度実績： 528 施策 A-2 (A-1)

業績指標： **210** 離島地域の総人口

目 標： 初期値：452 千人 (平成16年度) →目標値：402 千人以上 (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「離島体験滞在交流促進事業」

平成22年度実績： 425 千人 (平成19年度) C-2 (C-2)

業績指標： **211** 奄美群島の総人口

目 標： 初期値：122 千人 (平成20年度) →目標値：114 千人以上 (平成25年度)

主な事務事業の概要： 「奄美群島振興開発事業」「奄美農業創出支援事業」

平成22年度実績： 120 千人 A-2 (A-2)

業績指標： **212** 小笠原村の総人口

目 標： 初期値：2.3 千人 (平成18年度) →目標値：2.5 千人以上 (平成25年度)

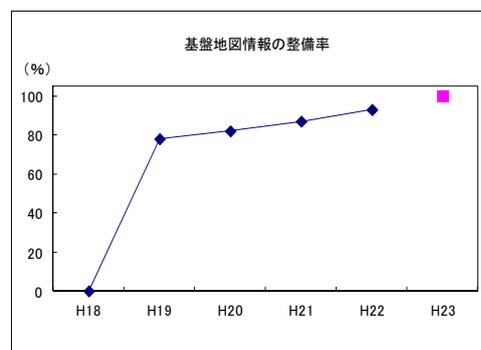
主な事務事業の概要： 「小笠原諸島振興開発事業」

平成22年度実績： 2.4 千人 A-2 (A-2)

【指標の動向】

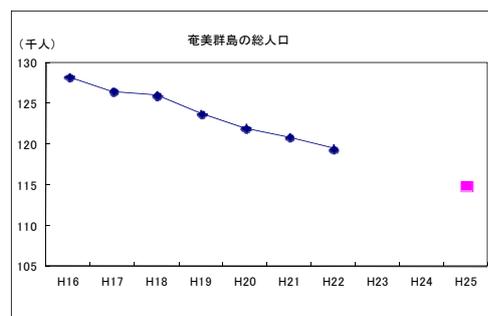
■施策目標 (41) 業績指標 : 208 基盤地図情報の整備率

・平成22年度の実績値は93%であり、順調である。なお、平成20年度以降の伸び率は平成19年度に比べて小さいが、これは平成19年度の実績値78%の算出には既存の地形図情報をもとに作成可能であった都市計画区域外(約27万k㎡)の整備面積が含まれているためである。この要素を加味すれば、平成22年度の伸び率は順調である。



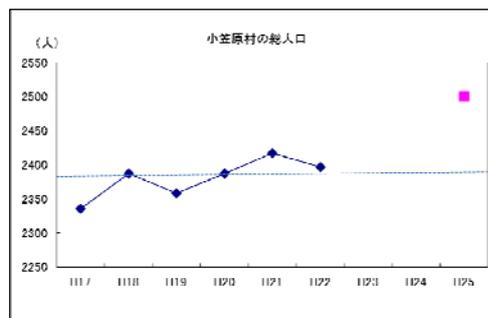
■施策目標 (42) 業績指標 : 211 奄美群島の総人口

・順調である。平成22年度末の人口は119,503人(対前年度比0.99)と依然減少しているものの、平成16年度から平成20年度の平均減少率より算出した平成22年度末の推計人口(119,170人)を若干ではあるが上回る結果であった。このトレンドを維持することにより、目標年度に目標値を達成できると見込まれる。



■施策目標 (42) 業績指標 : 212 小笠原村の総人口

・平成22年度の人口は2,397人となっており、前年度比20人の減少であった。平成18年からの推移は増加傾向にある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (41) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する

業績指標 208 業績指標について、現在の施策を維持してそのまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準であることから、A-2と評価した。引き続き基盤地図情報の整備を継続し、その活用推進に対する検討を行う。

■施策目標 (42) 離島等の振興を図る

業績指標 211 奄美群島においては、地理的・自然的条件(外海離島、台風の常襲地帯)、歴史的経緯(昭和21年から昭和28年まで行政分離)など特殊事情にかんがみ、奄美群島振興開発特別措置法に基づき諸施策が講じられ、相応の成果をあげてきたが、本土等との間に諸格差がまだ残されている。

引き続き、奄美群島の自立的発展を図るため、雇用機会の拡充や職業能力の開発その他の就業の促進など、産業振興等に資する諸施策を実施していく必要がある。

業績指標 212 平成22年度の業績指標は2,397人となっており、前年度よりわずかに減少しているが、平成18年度からの傾向を見ると、目標に向けて進捗が見られるところである。

小笠原諸島においては、振興開発計画に基づき、島内の基盤整備は、着実に実施され相応の成果を上げてきたが、地理的、自然的、社会的、歴史的な特殊事情に起因して、依然としていくつかの課題が存在するため、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発の評価の充実を検討する必要がある。

世界自然遺産登録を契機に人口の大幅な変動が想定されるため、現時点では従来の施策の取組を推進することとする。

小笠原諸島振興開発特別措置法の延長(平成25年度末まで)に伴い、国が基本方針、東京都が振興開発計画を策定した。これらに、法案の審議の際の附帯決議及び小笠原諸島振興開発審議会の議論を反映させ、諸施策の検討・実施に反映していくことから、A-2と評価した。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標（43）北海道総合開発を推進する】

北海道の資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献していくとともに、地域の活力ある発展を図るため、「アジアに輝く北の拠点」、「森と水の豊かな北の大地」、「地域力ある北の広域分散型社会」を戦略的目標として掲げ、多様な主体の連携・協働によって、効果的に「新たな北海道総合開発計画」を推進する。

（施策目標の評価）努力が必要である

（概評）北海道開発予算が年々減少している中、限られた予算で効果を得られるよう、事業効果の高い社会資本整備や産業振興に資する施策を着実に展開している所であるが、業績指標の中には目標達成の見通しが難しい施策があり、これらについては一層の努力が必要である。このような状況を踏まえ、「新たな北海道総合開発計画」の戦略的目標の達成に向け、一層の努力をしていく。なお、平成24年度の政策レビューに向けた作業の中で、北海道総合開発全体をより適切に評価できる指標について検討していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（43）北海道総合開発を推進する

業績指標： **213** 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加

目 標： 8%以上上昇（事業着手前との差）（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「ほ場の大区画化等の基盤整備」

平成22年度実績： 10.7% A-2（A-2）

業績指標： **214** 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合

目 標： 初期値：12%（平成16年度）→目標値：概ね26%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「水産基盤整備の推進」

平成22年度実績： 19% B-2（A-2）

業績指標： **215** 道外からの観光入込客数のうち外国人の数

目 標： 初期値：51万人（平成17年度）→目標値：110万人（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興に関する施策を実施」

平成22年度実績： 68万人（平成21年度） B-2（C-2）

業績指標： **216** 育成林であり水土保持林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合

目 標： 初期値：60.1%（平成20年度）→目標値：68.1%（平成25年度）

主な事務事業の概要： 「多様で健全な森林の整備、保安林の整備等の推進」

平成22年度実績： 60.1% B-2（B-2）

業績指標： **217** アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の延べ参加者数）

目 標： 初期値：22,867人（平成19年度）→目標値：31,000人（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「アイヌの伝統等に関する普及啓発活動」

平成22年度実績： 27,778人 A-2（A-2）

業績指標： **218** ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

目 標： 初期値：1.88%（平成21年度）→目標値：5%以上（平成24年度）

主な事務事業の概要： 「ユニバーサルデザイン採用の取組支援」

平成22年度実績： 2.41% B-3（A-2）

業績指標： **219** 北方領土隣接地域振興指標（一人当たり主要生産額）

目 標： 初期値：3.10百万円/人（平成17年度）→目標値：3.10百万円/人以上（平成24年度）

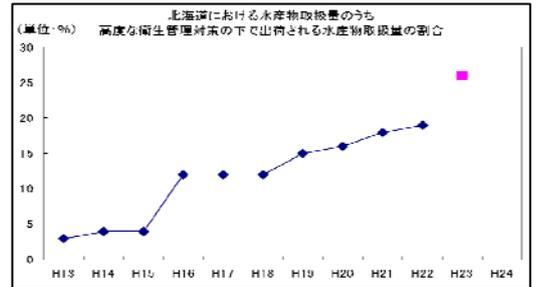
主な事務事業の概要： 「北方領土隣接地域の産業振興及び交流の推進」

平成22年度実績： 3.452百万円/人（平成21年度） A-2（A-2）

【指標の動向】

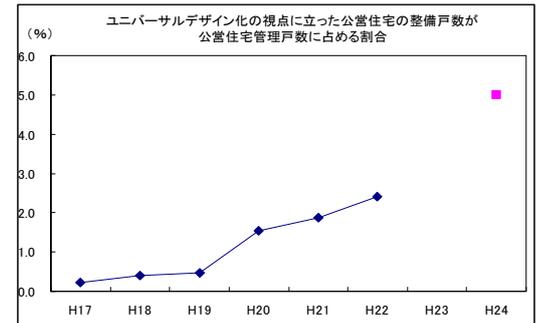
■施策目標 (43) 業績指標 : **214** 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合

・当該施策は、水産物の衛生管理の高度化に資する水産基盤整備とソフト対策の双方が講じられることにより達成されるものである。このうち、水産基盤整備については、厳しい予算の中、水産物の衛生管理の高度化等に資する施設を重点的に整備し、目標年度（23年度）には目標値（概ね26%）を達成させる計画であったが、施工方法の変更や地元調整に時間を要し施設完成が遅れたため、目標達成もやや遅れる状況にある。



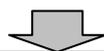
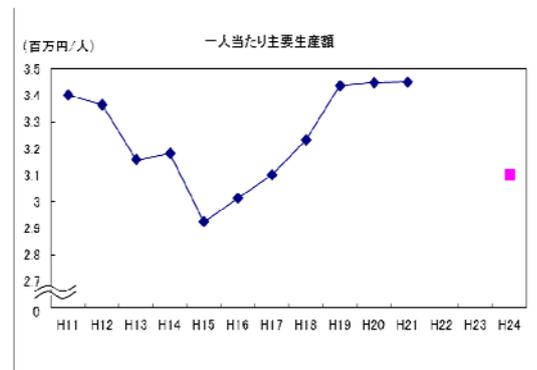
■施策目標 (43) 業績指標 : **218** ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

・現在の進捗状況では目標年度に目標値には届かない状態にあるが、取組みが着実に推進されていることから、今後も実績向上が見込まれる。また、ユニバーサルデザインの本格的な採用は取り組み始めて間もないことから、進捗速度などその動向には注視が必要である。



■施策目標 (43) 業績指標 : **219** 北方領土隣接地域振興指標（一人当たり主要生産額）

・一人当たり主要生産額について、平成22年度の実績値は集計中であるが、当該年度において水産資源増大対策事業及び地域産業高度化事業といった地域の産業振興に資する事業を4市町で実施したところであり、その執行については順調に終了した。また平成21年度の実績値は隣接地域全体で3.452百万円/人と目標値を上回っており、平成21、22年度の4市町における事業実施により目標が達成されると推測される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (43) 北海道総合開発を推進する

業績指標 **214** 平成22年度までの実績値は、比較的低位であり目標値を達成できない状況ではあるが、平成23年度において水産基盤整備を実施することにより実績値22%（前年度比3%増）、目標値の7割以上の達成が見込まれること、また、水産基盤整備と併行して行われているソフト対策の効果を発揮させるには、引き続き水産物の衛生管理の高度化に資する水産基盤整備を着実に推進していく必要があることから、B-2と評価した。

業績指標 **218** 今後高齢化はさらに進展し、高齢者等のユニバーサルデザインを必要とする者の増加が予想されることから、引き続き当該取り組みを継続していく必要があり、コスト上昇の抑制等に努めると共に、地方自治体における必要額の計上に対する理解の促進及びユニバーサルデザインを採用した公営住宅の整備促進に努める。なお、国土交通省として指標数を抑制するため、北海道開発については重点的な施策の食料供給力の強化、観光の振興及び環境施策の推進並びに北方領土隣接地域の振興、アイヌ政策の推進に指標を絞る、本指標は廃止することとし、B-3と評価した。

業績指標 **219** 一人当たり主要生産額については、平成21年度の実績値が目標値を上回り、平成22年度についても産業振興事業を実施しており、特段の外部要因等もなかったため、目標達成が見込まれる。そのため、A-2と評価した。
平成23年度以降についても、産業振興事業については引き続き隣接地域の安定振興を図る観点から補助金事業として継続する。

【政策目標 11 ITCの利活用及び技術研究開発の推進】

【施策目標（44）技術研究開発を推進する】

技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくため、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進する。

（施策目標の評価）順調である

（概評）国土交通省技術基本計画に基づいた施策の着実な展開により、業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。

来年度より業績指標を外部評価結果を活用したものに變更し、より客観性の高い評価を実施する。（平成22年度の実績値は95.6%となり、同様の達成状況を示している。）

今後とも、技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくため、着実な施策の実施が必要であり、国土交通省技術基本計画（平成20年4月策定）に基づき、技術研究開発の特性に応じた施策を展開する。

【施策目標（45）情報化を推進する】

良好な国際関係を構築するため、相手国・国際機関との多国間・二国間会議等を継続的に実施するとともに、開発途上国の自立的発展を促進するため、研修員受入、専門家派遣、各種調査等の協力・支援を推進し、さらに、我が国企業の海外展開推進という観点から、関係機関と連携して、国際協力、政策対話等の多面的な戦略的外交を推進する。

（施策目標の評価）順調である

（概評）平成22年度は、東日本大震災の影響で実施できなかった案件もある一方で、日ASEAN交通大臣会合やアジア太平洋地域インフラ担当大臣会合を開催する等、ほぼ前年同様の数値となっており、順調に目標値へ向かっている。平成23年度においては、官民連携による海外インフラプロジェクトの推進等、引き続き当該施策を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（44）技術研究開発を推進する

業績指標： **220** 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

目標： 80%（平成19年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「技術研究開発の推進」

平成22年度実績： 100% A-2（A-2）

■施策目標（45）情報化を推進する

業績指標： **221** 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数

目標： 初期値：2件（平成19年度）→目標値：限りなくゼロ（平成24年度）

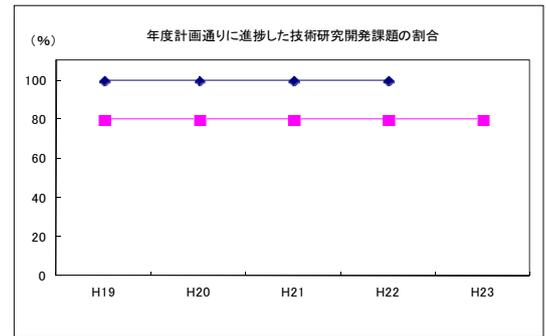
主な事務事業の概要： 「重要インフラにおけるIT障害を想定した机上演習」

平成22年度実績： 2件 A-2（A-2）

【指標の動向】

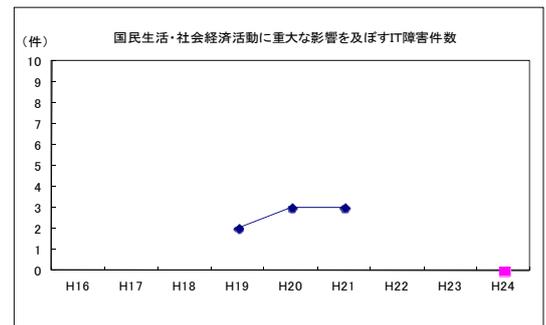
■施策目標（44）業績指標：220 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

・「順調」。平成22年度については目標値を達成している。



■施策目標（45）業績指標：221 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数

・平成22年度において、国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数は2件であった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（44）技術研究開発を推進する

業績指標 220 業績指標については、平成22年度の目標値を達成しているため、A-2と評価した。今後とも国土交通省技術基本計画に基づき引き続き技術研究開発を推進していく。

■施策目標（45）情報化を推進する

業績指標 221 平成22年度において国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数は2件（平成22年7月29日、成田空港において国際線搭乗手続きシステムに障害が発生、平成23年1月17日、新幹線の運行管理システムに障害が発生）であった。重要インフラ分野におけるITの利用は日々高度化・深度化する傾向にあり、その適用範囲も拡大している状況にある。そのような状況下にも関わらず、国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害の発生件数が前年と同程度に止まっていることから、業績指標は目標達成に向けた成果を示していると評価できる。今後も、国土交通省における情報システムの適切な運営を図るとともに、国民生活・社会経済活動の基盤である重要インフラの情報セキュリティ対策を徹底する必要があるため、A-2と評価した。

今後も、第2次情報セキュリティ基本計画（平成21年2月3日情報セキュリティ政策会議決定）に基づき、国土交通省における情報システムの適切な運営を図るとともに、所掌分野における情報セキュリティ対策を推進していく。また、平成23年度以降についても引き続き当該政策を推進していく。

【政策目標 12 国際協力、連携等の推進】

【施策目標（46）国際協力、連携等を推進する】

良好な国際関係を構築するため、相手国・国際機関との多国間・二国間会議等を継続的に実施するとともに、開発途上国の自立的発展を促進するため、研修員受入、専門家派遣、各種調査等の協力・支援を推進し、さらに、我が国企業の海外展開推進という観点から、関係機関と連携して、国際協力、政策対話等の多面的な戦略的外交を推進する。

（施策目標の評価）おおむね順調である

（概評）平成 22 年度は、東日本大震災の影響で実施できなかった案件もある一方で、日 ASEAN 交通大臣会合やアジア太平洋地域インフラ担当大臣会合を開催する等、ほぼ前年同様の数値となっており、順調に目標値へ向かっている。平成 23 年度においては、官民連携による海外インフラプロジェクトの推進等、引き続き当該施策を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（46）国際協力、連携等を推進する

業績指標： 222 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

目 標： 初期値：116 件（平成 18 年度）→目標値：121 件（平成 23 年度）

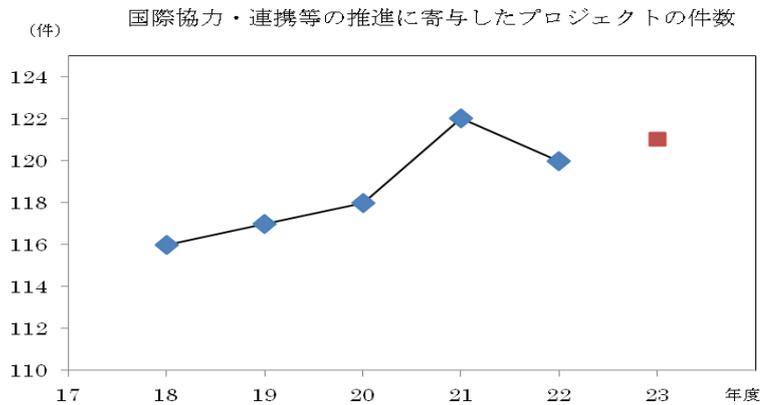
主な事務事業の概要： 「交通分野における地球環境・エネルギー対策に関する国際連携の強化」
「アジア諸国におけるグリーン化推進事業」

平成 22 年度実績： 120 件 A-2（A-2）

【指標の動向】

■施策目標（46）業績指標：222 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

・国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクト件数は、平成 21 年度には平成 23 年度の目標値を達成していたが、平成 22 年度の件数は、前年度を下回っている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（46）国際協力、連携等を推進する

業績指標 222 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクト件数は、平成 21 年度までは年々増加し目標値を達成できていたが、平成 22 年度も東日本大震災の影響で実施できなかった案件もあるものの、ほぼ前年同様の数値となっているため、A-2 と評価し、引き続き当該施策を推進する。

【政策目標 13 官庁施設の利便性、安全性等の向上】

【施策目標（47）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する】

行政等のサービス提供の場として、国民の生活や経済社会活動を支えている官庁施設について、環境等に配慮した便利で安全なものとなるよう、効率的に整備・保全を推進する。

（施策目標の評価）努力が必要である

（概評）今年度の状況を見ると、官庁施設の整備については、出先機関改革の検討や事業仕分け等を踏まえた対応により、各種取組の目標達成が困難な状況となっているが、一方、保全の推進に関する各種取組については、目標に向けて順調に推移しているものと評価できる。

今後、官庁施設の整備については、耐震安全性の確保等に重点をおいて実施する。また、保全の適正化のための指導や技術事項を定めた基準類等の策定について、引き続き推進を図る必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（47）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する

業績指標： **223** 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合

（①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合）

目 標： 初期値：①64%（平成17年度）→目標値：85%（平成23年度）

② 5%（平成18年度） 41%（平成23年度）

③14%（平成18年度） 35%（平成23年度）

④ 4%（平成18年度） 28%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「防災拠点となる官庁施設の整備の推進」「官庁施設のバリアフリー化の推進」
「合同庁舎の環境への配慮」

平成22年度実績： ①79% B-2（A-2）

②30% B-3（A-2）

③32% B-3（A-2）

④21% B-3（A-2）

業績指標： **224** 保全状態の良好な官庁施設の割合等

（①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数）

目 標： 初期値：① 71%（平成18年度）→目標値： 80%（平成23年度）

② 3事項（平成18年度） 25事項（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「官庁営繕関係基準類等の策定」

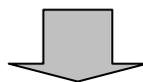
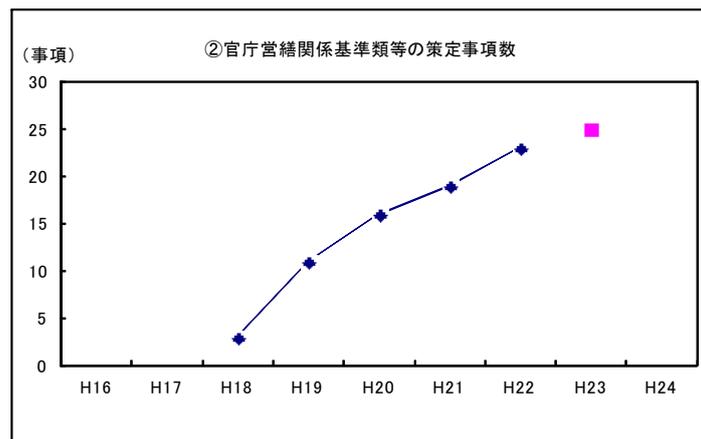
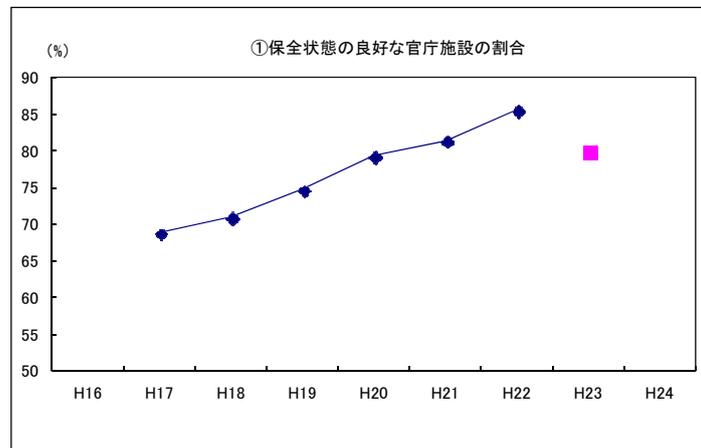
平成22年度実績： ① 85.6% A-2（A-2）

②23事項 A-2（A-2）

【指標の動向】

■施策目標（47）業績指標：224 保全状態の良好な官庁施設の割合等（①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数）

- ①全ての調査項目において改善傾向が見られ、平成21年度から4.2ポイント上昇し、平成23年度の最終目標値を達成した。今後は、実績の一層の充実を求めている。
- ②平成22年度における実績値の上昇を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（47）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する

業績指標 224 ①業務指標は、「保全状態の良好な施設の割合」であるが、保全状態は改善傾向にあり、目標に向けて順調に改善されていることから、A-2と評価した。今後も引き続き推進を図る必要がある。

②業績指標は、官公法に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数であり、平成22年度における実績値の上昇を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。

今後、当面実施すべき施策等について、必要となる官庁営繕関係基準類等の策定の更なる推進を図る必要がある。

4 平成22年度 政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

○政策目標		業績目標	
○施策目標		初期値 (目標値設定年度)	目標値 (目標年度)
○業績指標 ※ 太字は社会資本整備重点計画第2章の指標のうち、同計画に定められた社会資本整備事業を評価するための指標			

○暮らし・環境

1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進			
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る			
1	最低居住面積水準未達率	4.6% (平成15年)	概ね0% (平成22年)
2	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)	①42%(平成15年) ②37%(平成15年)	①50%(平成22年) ②45%(平成22年)
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する			
3	住宅の利活用期間(①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)	①約30年(平成15年) ②約8%(平成10～15年)	①約35年(平成22年) ②約7.5%(平成17～22年)
4	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	2.4% (平成11～15年平均値)	3.9% (平成22年)
5	既存住宅の流通シェア	13% (平成15年)	19% (平成22年)
6	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	20% (平成15年度)	38% (平成22年度)
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率	16% (平成17年度)	50% (平成22年度)
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現			
3 総合的なバリアフリー化を推進する			
8	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	50,997ha (平成19年度)	約70,000ha (平成24年度)
9	公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	①51%(平成19年度) ②67.5%(平成19年度) ③90.9%(平成19年度) ④44%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②100%(平成22年度) ③100%(平成22年度) ④約5割(平成22年度)
10	低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数(①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー)	①27.8%(平成17年度) ②14.8%(平成17年度) ③8,504台(平成17年度)	①65%(平成22年度) ②30%(平成22年度) ③18,000台(平成22年度)
11	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機)	①-(32.1%)(平成17年度) ②8.0%(平成17年度) ③47.0%(平成17年度)	①50%(平成22年度) ②50%(平成22年度) ③65%(平成22年度)
12	ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数	24,043人 (平成19年度)	約50,000人 (平成24年度)
13	園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合(①園路及び広場、②駐車場、③便所)	①約44%(平成19年度) ②約32%(平成18年度) ③約25%(平成18年度)	①約5割(平成24年度) ②約35%(平成22年度) ③約30%(平成22年度)
14	バリアフリー化された路外駐車場の割合	33% (平成19年度)	約50% (平成24年度)
15	高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率(①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化)	①29%(平成15年) ②6.7%(平成15年)	①56%(平成22年) ②17%(平成22年)
16	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	10% (平成15年)	19% (平成22年)
17	不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合	12% (平成15年度)	30% (平成22年度)

4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する		
18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
19 水辺の再生の割合(海岸)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
20 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
21 湿地・干潟の再生の割合(港湾)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約6年 (平成19年度)	約7年 (平成24年度)
23 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40% (平成19年度)	約45% (平成24年度)
5 快適な道路環境等を創造する		
24 市街地の幹線道路の無電柱化率	13.2% (平成20年度)	13.6% (平成22年度)
25 クリーンエネルギー自動車の普及台数	51万台 (平成19年度)	69万台以上 (平成22年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
26 渇水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
27 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
28 地下水採取目標量の達成率	95.9% (平成20年度)	100% (平成26年度)
29 水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する		
30 歩いていける身近なみどりのネットワーク率	約66% (平成19年度)	約7割 (平成24年度)
31 1人当たり都市公園等面積	9.4㎡/人 (平成19年度)	10.3㎡/人 (平成24年度)
32 都市域における水と緑の公的空間確保量	約13.1㎡/人 (平成19年度)	平成19年度比約1割増 (平成24年度)
33 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)	全国民の3.5人に1人が利用 (平成24年度)
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する		
34 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	約2,800ha増 (平成19年度)	平成19年度の値からさらに 2,200ha増 (平成24年度)
35 汚水処理人口普及率	約84% (平成19年度)	約93% (平成24年度)
36 下水道処理人口普及率	約72% (平成19年度)	約78% (平成24年度)
37 良好な水環境創出のための高度処理実施率	約25% (平成19年度)	約30% (平成24年度)
38 合流式下水道改善率	約25% (平成19年度)	約63% (平成24年度)
39 下水道バイオマスリサイクル率	約23% (平成18年度)	約39% (平成24年度)
40 水辺の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
41 湿地・干潟の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
42 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率(①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)	①約71%(平成19年度) ②約55%(平成19年度) ③約71%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②約59%(平成24年度) ③約74%(平成24年度)
43 自然体験活動拠点数	428箇所 (平成19年度)	約550箇所 (平成24年度)
44 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	1,391万人 (平成18年度)	約1,680万人 (平成24年度)
45 都市空間形成河川整備率	約40% (平成21年度)	約43% (平成24年度)
46 かわまちづくり整備自治体数	4市 (平成19年度)	29市 (平成24年度)

3 地球環境の保全			
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う			
47	特定輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)	—	①前年度比-1% ②前年度比-1% ③前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)
48	国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件 (平成18年度)	15件 (平成23年度)
49	環境ポータルサイトへのアクセス件数	平均約5,478件/月(年度平均) (平成19年度)	1万件/月(年度平均) (平成23年度)
50	建設工事用機械機器による環境の保全(①PM、②Nox、③ハイブリッド型建設機械の普及)	①0.3千t(※)(平成18年度) ②8.3千t(※)(平成18年度) ③200台(平成21年度) ※いずれも推定値	①3.5千t(平成23年度) ②74.0千t(平成23年度) ③1200台(平成26年度)
51	建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	①98.6%※1 ②98.1%※1 ③68.2%※1(90.7%)※2 ④74.5%※2 ⑤292.8万t ⑥80.1% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成17年度)	①98%以上※1 ②98%以上※1 ③77%※1(95%以上)※2 ④82%※2 ⑤平成17年度排出量に対して30%削減 ⑥87% ※1再資源化率 ※2再資源化・縮減率 (平成24年度)
52	住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)	①18%(平成15年度) ②32%(平成16年度) ③74%(平成16年度)	①31%(平成22年度) ②66%(平成22年度) ③85%(平成22年度)
53	重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0% (平成14年度)	7% (平成22年度)
54	モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))	①21億トンキロ増(平成18年度) ②301億トンキロ(平成18年度)	①32億トンキロ増(平成22年度) ②312億トンキロ(平成22年度)
55	地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	3都市 (平成19年度)	30都市 (平成24年度)
56	年度評価における採択案件の採点の平均値(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)	—	80% (平成24年度)

○安 全

4 水害等災害による被害の軽減			
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する			
57	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% (平成19年度)	40% (平成23年度)
58	台風中心位置予報の精度	323km (平成17年)	260km (平成22年)
59	地震発生から地震津波情報発表までの時間	4.4分 (平成17年度)	3.0分未満 (平成23年度)
60	内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	0海域 (平成18年度)	7海域以上 (平成23年度)
61	防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数	0件/月 (平成18年度)	31,000件/月 (平成23年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する			
62	良好な環境を備えた宅地整備率	26.6% (平成17年度)	32.0% (平成22年度)
63	防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積	1,430ha (平成18年度)	7,000ha (平成23年度)
64	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約25% (平成19年度)	約35% (平成24年度)
65	下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)	①約48%(平成19年度) ②約20%(平成19年度)	①約55%(平成24年度) ②約60%(平成24年度)
66	地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	約35% (平成19年度)	概ね10割 (平成23年度)
67	地震時に滑动崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合	約1% (平成19年度)	約40% (平成24年度)
68	防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率	約27% (平成19年度)	約56% (平成24年度)

69	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水）	約6% （平成19年度）	100% （平成24年度）
70	下水道施設の長寿命化計画策定率	0% （平成19年度）	100% （平成24年度）
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（①建築物、②住宅）	①75%（平成15年度） ②75%（平成15年度）	①90%（平成27年度） ②90%（平成27年度）
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する			
72	洪水による氾濫から守られる区域の割合	約61% （平成19年度）	約64% （平成24年度）
73	中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数	約525万戸 （平成19年度）	約235万戸 （平成24年度）
74	土砂災害から保全される人口	約270万人 （平成19年度）	約300万人 （平成24年度）
75	土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数	約2,300箇所 （平成19年度）	約3,500箇所 （平成24年度）
76	土砂災害特別警戒区域指定率	約34% （平成19年度）	約80% （平成24年度）
77	地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積（河川）	約10,000ha （平成19年度）	約8,000ha （平成24年度）
78	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水）	7% （平成19年度）	100% （平成24年度）
79	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（土砂）	16% （平成19年度）	100% （平成24年度）
80	高度な防災情報基盤を整備した水系の割合	約40% （平成19年度）	約70% （平成24年度）
81	リアルタイム火山ハザードマップ整備率	0% （平成19年度）	50% （平成24年度）
82	近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	約14.8万戸 （平成19年度）	約7.3万戸 （平成24年度）
83	河川管理施設の長寿命化率	0% （平成19年度）	100% （平成24年度）
84	総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川）	3 （平成19年度）	190 （平成24年度）
85	河川の流量不足解消指数	約63% （平成19年度）	約72% （平成24年度）
86	建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数	-	100 （平成24年度）
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する			
87	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約11万ha （平成19年度）	約9万ha （平成24年度）
88	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮）	約6割 （平成19年度）	約8割 （平成24年度）
89	地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積（海岸）	約10,000ha （平成19年度）	約8,000ha （平成24年度）
90	老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合	約5割 （平成19年度）	約6割 （平成24年度）
91	侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	約20% （平成19年度）	約17% （平成24年度）
92	総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（海岸）	3 （平成19年度）	190 （平成24年度）
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保			
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する			
93	遮断機のない踏切道数	4,939箇所 （平成17年度）	4,000箇所 （平成22年度）
94	主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数	253駅 （平成18年度）	0駅 （平成22年度）
95	落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	0箇所 （平成18年度）	186箇所 （平成23年度）
96	地域鉄道事業者のうち、安全対策に関する整備計画を策定し、計画的に実行しているものの割合	33% （平成20年度）	70% （平成24年度）
97	鉄道運転事故による乗客の死者数	0人 （平成18年度）	0人 （平成19年度以降毎年度）
98	事業用自動車による事故に関する指標 ①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数	① 513人 ② 56,295人 ③ 287人 （平成20年）	① 380人 ② 43,000人 ③ 0人 （平成25年）
99	商船の海難船舶隻数	518隻 （平成18年）	466隻以下 （平成23年）

100 船員災害発生率(千人率)	11.3‰ (平成19年度)	8.9‰ (平成24年度)
101 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成16年度以降毎年度)
102 国内航空における航空事故発生件数	13.6件 (平成15～19年の平均)	12.2件 (平成20～24年の平均)
15 道路交通の安全性を確保・向上する		
103 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	28% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
104 道路交通における死傷事故率	約109件/億台キロ (平成19年)	約1割削減(約100件/億台キロ) (平成24年)
105 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	—	約2割抑止 (平成24年)
106 事故危険箇所の死傷事故抑止率	—	約3割抑止 (平成24年)
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る		
107 完了検査率	76% (平成17年度)	100% (平成22年度)
17 自動車事故の被害者の救済を図る		
108 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数	16,264件 (平成18年度)	20,491件 (平成23年度)
18 自動車の安全性を高める		
109 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)	3.1% (平成17年)	3.0% (平成22年)
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
110 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	15.6件 (平成13～17年平均)	22.0件 (平成18～22年平均)
111 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成22年度以降毎年度)
112 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	276人 (平成17年)	220人 (平成22年)
113 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数	0件 (平成14年度)	0件 (毎年度)

○活カ

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
114 内航貨物船共有建造量	20,526G/T (平成18年度)	23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)
115 国際船舶の隻数	85隻 (平成18年度)	約150隻 (平成23年度)
116 我が国商船隊の輸送比率	概ね12% (平成17年度)	概ね12% (平成23年度)
117 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	0件 (平成18年度)	0件 (平成18年度以降毎年度)
118 我が国商船隊における外航日本船舶数	92隻 (平成19年度)	約180隻 (平成24年度)
119 内航船舶の平均総トン数	574(平均G/T) (平成17年度)	575(平均G/T) (平成22年度)
120 スーパー中核港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム(①港湾コスト低減率、②リードタイム)	①平成14年度比約13%低減 (平成18年度) ②約2.1日 (平成18年度)	①平成14年度比約3割低減 (平成22年度) ②1日程度 (平成22年度)
121 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	0% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
122 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比5%減 (平成24年度)
123 船舶航行のボトルネック解消率	75% (平成12年度)	95% (平成22年度)

124	国内海上貨物輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比3%減 (平成24年度)
125	地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	約280万TEU (平成18年)	約340万TEU (平成24年)
126	港湾施設の長寿命化計画策定率	約2% (平成19年度)	約97% (平成24年度)
127	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	50% (平成18年度)	55% (平成23年度)
128	リサイクルポートにおける企業立地数	188社 (平成19年度)	230社 (平成24年度)
129	大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	約2,400万人 (平成19年度)	約2,700万人 (平成24年度)
130	地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数	0件 (平成21年度当初)	20件 (平成24年度累計)
131	各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	①8件(平成18年度累計) ②4件(平成18年度累計)	①15件(平成22年度累計) ②20件(平成22年度累計)
132	物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	1,500千㎡ (平成19年度累計)	4,000千㎡ (平成22年度累計)
133	貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	①1,061箇所(平成17年度) ②22,915者(平成17年度)	①1,406箇所(平成22年度) ②24,830者(平成22年度)
21 観光立国を推進する			
134	訪日外国人旅行者数	733万人 (平成18年)	1,000万人 (平成22年)
135	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	2.72泊 (平成18年度)	4泊 (平成22年度)
136	日本人海外旅行者数	1753.5万人 (平成18年)	2,000万人 (平成22年)
137	国内における観光旅行消費額	24.5兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
138	主要な国際会議の開催件数	168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する			
139	景観法に基づく景観重要建築物及び景観重要樹木の指定件数	30件 (平成18年度)	200件 (平成23年度)
140	景観計画に基づき取組を進める地域の数	92団体 (平成19年度)	500団体 (平成24年度)
141	歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数	0 (平成19年度)	100 (平成24年度)
23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する			
142	三大都市圏環状道路整備率	53% (平成19年度)	69% (平成24年度)
24 整備新幹線の整備を推進する			
143	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
25 航空交通ネットワークを強化する			
144	国内航空ネットワークの強化割合(①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路長)	①49.6万回(首都圏) (平成17年度) ②0.40% (平成15～17年度平均) ③18,266,438海里 (平成18年度)	①平成17年度比約17万回増 (首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に) ②約1割削減 (平成24年度) ③平成18年度比2%短縮 (平成23年度)
145	国際航空ネットワークの強化割合	49.6万回(首都圏)(平成17年度)	平成17年度比約17万回増 (首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)
146	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	94.7% (平成18年度)	95.0% (平成23年度)
147	地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	約4割 (平成18年度)	約7割 (平成24年度)

148	管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	1.1件/100万発着回数 (平成15～19年度平均)	約半減 (平成20～24年度平均)
7 都市再生・地域再生等の推進			
26 都市再生・地域再生を推進する			
149	全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	78% (平成18年度)	78% (平成23年度)
150	都市再生誘発量	3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)
151	文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	①60件(平成17年度) ②96施設(平成18年度) ③214人(平成17年度)	①80件(平成22年度) ②156施設(平成23年度) ③270人(平成22年度)
152	大深度地下使用の累計認可件数	0件 (平成18年度)	3件 (平成23年度)
153	半島地域の交流人口	100% (平成17年度)	平成17年度対比102% (平成22年度)
154	高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合	59% (平成19年度)	100% (平成24年度)
155	都市再生整備計画の目標達成率	81.9% (平成19年度)	80%以上 (毎年度)
156	民間都市開発の誘発係数	16倍 (平成16～18年度)	16倍 (平成19～23年度)
157	まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	1,470件 (平成17年度)	1,470件 (平成22年度)
158	駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数	4.5万台 (平成20年度)	約10万台 (平成25年度)
159	都市機能更新率(建築物更新関係)	36.9% (平成20年度)	41.0% (平成25年度)
160	中心市街地人口比率の増減率	前年度比0.04%減 (平成20年度)	前年度比1.0%増 (平成26年度)
27 流通業務立地等の円滑化を図る			
161	物流拠点の整備地区数	35地区 (平成18年度)	64地区 (平成23年度)
28 集約型都市構造を実現する			
162	主要な拠点地域への都市機能集積率	約4% (平成19年度)	前年度比+0%以上 (毎年度)
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上			
29 鉄道網を充実・活性化させる			
163	トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数	21億トンキロ (平成18年度)	32億トンキロ (平成22年度)
164	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(在来幹線鉄道の高速化)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
165	国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)	2空港 (平成19年度)	3空港 (平成22年度)
166	都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏;カッコ内は複数線化区間延長)	①2,353(211)km(平成18年度) ②1,552(135)km(平成18年度) ③925(2)km(平成18年度)	①2,399(216)km(平成23年度) ②1,591(135)km(平成23年度) ③925(2)km(平成23年度)
167	都市鉄道(東京圏)の混雑率	170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
168	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	39% (平成18年度)	70% (平成23年度)
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する			
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	60件 (平成19年度)	800件 (平成24年度)
170	バスロケーションシステムが導入された系統数	9,054系統 (平成20年度)	10,000系統 (平成24年度)
171	地方バス路線の維持率	97% (平成20年度)	100% (平成25年度)

172 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	71% (平成17年度)	71% (平成22年度)
173 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合	96% (平成17年度)	96% (平成22年度)
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する		
174 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率	0% (平成19年度)	約11% (平成24年度)
32 道路交通の円滑化を推進する		
175 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	約132万人・時/日 (平成19年度)	約1割削減(約118万人・時/日) (平成24年度)
176 ETC利用率	76% (平成19年度)	85% (平成24年度)
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する		
177 公共事業の総合コスト改善率	—	15% (平成24年度)
178 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数	0種類 (平成21年度)	5種類 (平成25年度)
179 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件 (平成18年度)	0件 (平成23年度)
180 国土交通政策の企画立案等に必要調査検討の報告数及び研修等の満足度(①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)	①13件(平成18年度) ②90.9%(平成17～18年度平均) ③92.6%(平成20年度)	①14件(平成19～23年度平均) ②95.0% (平成23年度) ③90.0%以上 (平成21年度以降毎年度)
181 ICT建設機械等を導入した工事件数	146件 (平成21年度)	300件 (平成26年度)
182 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.50% (平成13～17年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する		
183 不動産証券化実績総額	33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
184 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数	229千件 (平成18年度)	274千件 (平成23年度)
185 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
186 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移	0.20% (平成17年度)	0.16% (平成22年度)
187 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	25,389,634件 (平成18年度)	34,320,000件 (平成23年度)
188 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数	①22,659,447件(平成18年度) ②63,636件(平成18年度)	①40,000,000件(平成23年度) ②1,000,000件(平成23年度)
189 低・未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成25年度)
35 建設市場の整備を推進する		
190 我が国建設企業の海外受注実績	—	5兆円 (平成26年度)
191 入契法に基づく施策の実施状況(①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)	①75%(平成13年度) ②56%(平成13年度)	①100%(平成23年度) ②100%(平成23年度)
192 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	87% (平成18年度)	90% (平成23年度)
193 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)
194 建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD. I.)	①1.2%(平成18年) ②30ポイント(平成18年)	①絶対値1.2%以下(平成23年) ②絶対値30ポイント以下(平成23年)
195 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率	63.89日 (平成21年度)	3割減 (平成24年度)
196 事業転換を行う建設企業数	0社 (平成22年度)	5千社 (平成27年度)

36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る			
197	統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	11件 (平成23年度までの累計)
198	統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	①約5,000件(平成18年度) ②約448,000件(平成18年度)	①約9,200件(平成22年度) ②約535,000件(平成22年度)
37 地籍の整備等の国土調査を推進する			
199	地籍が明確化された土地の面積	140千km ² (平成21年度)	161千km ² (平成31年度)
38 自動車運送業の市場環境整備を推進する			
200	トラック運送業における事業改善事例件数	0 (平成20年度)	70 (平成25年度)
39 海事業業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る			
201	海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	100 (平成17年度)	135 (平成22年度)
202	造船市場の公正な競争条件を阻害する恐れのある助成措置の割合	1.00 (平成21年度)	0.50 (平成25年度)

○横断的な政策課題

10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備			
40 総合的な国土形成を推進する			
203	国土形成計画の着実な推進(対21年度比で進捗が見られる代表指標の項目数)	-	現状維持又は増加 (平成23年度以降毎年度)
204	国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数:国土数値情報ダウンロードサービス)	33万件 (平成18年度)	現状維持又は増加 (平成22年度以降毎年度)
205	テレワーク人口比率	約10% (平成17年度)	約20% (平成22年度)
206	大都市圏の整備推進に関する指標(①都市環境インフラ整備の広域的な取組みへ参加した延べ自治体数(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③交通機関別旅客輸送人員(首都圏))	①44自治体(平成18年度) ②38.491kg/1日(平成16年度) ③15,447,631千人(平成18年度)	①66自治体(平成23年度) ②35,885kg/1日(平成22年度) ③維持(平成23年度)
41 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する			
207	電子基準点の観測データの欠測率	0.71% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
208	基盤地図情報の整備率	0% (平成18年度)	100% (平成23年度)
42 離島等の振興を図る			
209	離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23年度)
210	離島地域の総人口	452千人 (平成16年度)	402千人以上 (平成23年度)
211	奄美群島の総人口	122千人 (平成20年度)	114千人以上 (平成25年度)
212	小笠原村の総人口	2.3千人 (平成20年度)	2.5千人以上 (平成25年度)
43 北海道総合開発を推進する			
213	農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	-	8%以上上昇(事業着手前との差) (平成24年度)
214	北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合	12% (平成16年度)	概ね26% (平成23年度)
215	道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人 (平成17年度)	110万人 (平成24年度)
216	育成林であり水土保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	60.1% (平成20年度)	68.1% (平成25年度)
217	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	22,867人 (平成19年度)	31,000人 (平成24年度)

218	ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	1.88% (平成21年度)	5%以上 (平成24年度)
219	北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)	3.10百万円/人 (平成17年度)	3.10百万円/人以上 (平成24年度)
1 1 ICTの利活用及び技術研究開発の推進			
44	技術研究開発を推進する		
220	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	80% (平成19年度以降毎年度)
45	情報化を推進する		
221	国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	2件 (平成19年度)	限りなくゼロ (平成24年度)
1 2 国際協力、連携等の推進			
46	国際協力、連携等を推進する		
222	国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	116件 (平成18年度)	121件 (平成23年度)
1 3 官庁施設の利便性、安全性等の向上			
47	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する		
223	官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合 (①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	①64%(平成17年度) ② 5%(平成18年度) ③14%(平成18年度) ④ 4%(平成18年度)	①85%(平成23年度) ②41%(平成23年度) ③35%(平成23年度) ④28%(平成23年度)
224	保全状態の良好な官庁施設の割合等 (①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	①71%(平成18年度) ②3事項(平成18年度)	①80%(平成23年度) ②25事項(平成23年度)

5 政策チェックアップの業績指標・目標値の考え方

1 最低居住面積水準未達率

目標値 概ね0% (平成22年)

健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模（最低居住面積水準）未達の住宅に居住する世帯の割合。
(A/B)

※A：最低居住面積未達世帯数 B：主世帯総数

注 最低居住面積水準（住生活基本計画（全国計画）において設定）の概要

(1) 単身者 25㎡（ただし、単身の学生、単身赴任者等であって比較的短期間の居住を前提とした面積が確保されている場合は、この面積によらないことができる。）

(2) 2人以上の世帯 10㎡×世帯人数+10㎡

○目標設定の考え方 健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未達世帯の早期解消を目指す。

○外部要因 世帯構成の変化、平均年収の推移、居住ニーズの多様化等

○他の関係主体 民間賃貸住宅事業者等

2 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率

目標値 全国50%、大都市圏45% (平成22年)

子育て世帯のうち、豊かな住生活の実現の前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住戸規模（誘導居住面積水準）を満たす住宅に居住する世帯の割合（A/B）

全国 ※A：子育て世帯のうち、誘導居住面積水準を達成している世帯数 B：子育て世帯総数

大都市圏 ※A：大都市圏の子育て世帯のうち、誘導居住面積水準を達成している世帯数 B：大都市圏の子育て世帯総数

注1 子育て世帯：構成員に18歳未満の者が含まれる世帯

注2 誘導居住面積水準・・・住生活基本計画（全国計画）において設定

(1) 一般型誘導居住面積水準・・・都市の郊外及び都市部以外の一般地域における戸建住宅居住を想定

① 単身者 55㎡（ただし、単身の学生、単身赴任者等であって比較的短期間の居住を前提とした面積が確保されている場合は、この面積によらないことができる。）

② 2人以上の世帯 25㎡×世帯人数+25㎡

(2) 都市居住型誘導居住面積水準・・・都市の中心部及びその周辺における戸建住宅居住を想定

① 単身者 40㎡（ただし、単身の学生、単身赴任者等であって比較的短期間の居住を前提とした面積が確保されている場合は、この面積によらないことができる。）

② 2人以上の世帯 20㎡×世帯人数+15㎡

○目標設定の考え方 平成15年度時点において、全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成することを目標とし、住生活基本計画で設定されている目標値（全国：50%（H22）、大都市圏：50%（H27））をもとにH22の目標値を決定。

○外部要因 世帯構成の変化、平均年収の推移、居住ニーズの多様化等

○他の関係主体 民間賃貸住宅事業者等

3 住宅の利活用期間

滅失住宅の平均築後年数

目標値 約35年 (平成22年)

滅失住宅の平均築後年数・・・滅失住宅の築後年数の平均 $(\sum(N \times y) / \sum N)$

住宅の滅失率

目標値 約7.5% (平成17～22年)

住宅の滅失率・・・過去5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合 $(\sum N / S)$

※N：過去5年間に滅失した住宅戸数（建築時期区分別）

※y：経過年数（建築時期区分別）

※S：期間当初の住宅総戸数

出典）平成20年住宅・土地統計調査

○目標設定の考え方 住住宅の利活用期間の状況を示す指標として設定。①②共に、「住生活基本計画（全国計画）」（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値（①約40年（平成27年）、②約7%（平成22～27年））を基に、平成22年の目標値を設定。

○外部要因 資金調達可能額の動向

4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

目標値 3.9% (平成22年)

過去5年間の1年あたりのリフォーム実施戸数を当該5年間の最終年の住宅ストック戸数で除したものの。(A/B)

※A：リフォーム実施戸数（年間） B：住宅の総戸数

※A及びBはいずれも「居住世帯のある住宅」戸数

○目標設定の考え方 リフォームの実施状況を示す指標として、「住生活基本計画（全国計画）」（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値（5%（平成27年））を基に、平成22年の目標値を設定。

○外部要因 資金調達可能額の動向

5 既存住宅の流通シェア

目標値 19.0% (平成22年)

全住宅流通戸数に占める既存住宅の流通戸数の割合 $(A / (A + B))$

※A：既存住宅の流通戸数（年間） B：新築戸数（年間）

○目標設定の考え方 「住生活基本計画（全国計画）」（平成18年9月19日閣議決定）で設定している既存住宅の流通

シェアの目標値（23%（平成27年））を基に、平成22年の目標値を設定。

- 外部要因 地価・住宅価格の下落、市場の金利動向及び資金調達可能額の動向
- 他の関係主体 住宅建設業者等

6 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合 目標値 38%（平成22年度）

計画期間が25年以上である長期修繕計画に基づき修繕積立金額を設定している分譲マンションの管理組合の割合。（B/A）

※A=5年に一度のマンション総合調査の調査対象マンション管理組合数、

B=Aのうち計画期間が25年以上である長期修繕計画に基づき修繕積立金額を設定している分譲マンションの管理組合数）

- 目標設定の考え方 住宅ストックの1割以上を占める分譲マンションについては、共用部分を共同で維持管理することから、適時・適切に大規模修繕工事を実施するためには、予め適切な長期修繕計画を定めるとともに、これに基づく修繕費用の積立が不可欠であり、ストックの有効活用を示す指標として、住生活基本計画で設定している目標値（50%（H27））をもとにH22の目標値を設定。

- 外部要因 資金調達可能額の動向

7 新築住宅における住宅性能表示の実施率 目標値 50%（平成22年度）

年間の新設住宅着工戸数（フロー）に対する、住宅品確法に基づく住宅性能表示制度を活用した新築住宅の戸数の割合。（A/B）

A：住宅性能表示制度を活用した新築住宅の戸数、B：年間の新設住宅着工戸数

注）「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づき、耐震、省エネルギー、バリアフリーなどの住宅の基本的な性能について、公正・中立な第三者機関が評価を行い、評価書を交付する制度。

- 目標設定の考え方 住宅を安心して選択できるための住宅の質に関する情報の提供状況を示す指標として設定。新設住宅着工戸数（フロー）に対して、半数以上の住宅が住宅性能表示制度の評価を受け、性能が表示される住宅となることを目標とする。

- 外部要因 住宅・不動産市場
- 他の関係主体 住宅供給事業者（事業主体）

8 主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積 目標値 約70,000ha（平成24年度）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という。）第25条第1項に基づき作成された基本構想において設定された重点整備地区の総面積

- 目標設定の考え方 バリアフリー化の進捗率については施設単体ごと（鉄道駅、道路、建築物等）の目標はあるものの、それらの一体的・総合的な整備によって地域における面的なバリアフリー化がどの程度進捗しているかを示す指標が存在していなかったところである。本指標は、バリアフリー新法第25条に基づき市町村が作成する基本構想において、バリアフリー化を重点的かつ一体的に行うものとして設定された重点整備地区の総面積に一定の目標値を設定することにより、地域における面的なバリアフリー化の進捗を促すものである。具体的には、70,000haを目標値として設定する。これは、特定旅客施設のある市町村については、バリアフリー新法施行前の実績に基づき将来予測を行い63,000haを、バリアフリー新法により基本構想を作成することが可能となった特定旅客施設のない市町村については、基本構想作成予定等調査（平成19年9月）における作成予定の150市町村が平成24年度までにすべて作成するものとして7,500haを見込み、これらを合算したものである。

- 他の関係主体 市町村（基本構想において重点整備地区を設定）、施設設置管理者（公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等、建築主等）

9 公共施設等のバリアフリー化率

特定道路におけるバリアフリー化率 目標値 約75%（平成24年度）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）に規定する特定道路（注）のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす道路の割合。

特定道路におけるバリアフリー化率＝特定道路の道路延長のうちバリアフリー化された道路延長 ÷ 特定道路の道路延長

（注）特定道路：駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの（延長約1,700km）

- 目標設定の考え方 概ね10年後（平成29年度末）までに、バリアフリー新法に規定する特定道路において、バリアフリー化を概成させることを目指し、5年後の平成24年度末までに整備率を約75%にすることを目標とする。

- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

段差解消をした旅客施設の割合 目標値 100%（平成22年度）

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（公共交通移動等円滑化基準）第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合。

段差解消をした旅客施設の割合＝

公共交通移動等円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たす旅客施設数

÷ 1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設数

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（基本方針）において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指すこととしている。

○外部要因 旅客施設の構造等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

目標値 100%（平成22年度）

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たしたものの割合。

視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合＝

公共交通移動等円滑化基準第9条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たす旅客施設数

÷ 1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設数

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（基本方針）において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指すこととしている。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率

目標値 約5割（平成22年度）

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準（注2）に適合するものの割合。

（注1）病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物

（注2）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率＝

建築物移動等円滑化基準に適合する床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数

÷ 特別特定建築物の総ストック数

○目標設定の考え方 基本方針における平成22年までの目標（約50%）を設定している。

○外部要因 経済状況等による新規建築物着工数等

○他の関係主体 建築事業者（事業主体）

10 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

低床バス車両

目標値 65%（平成22年度）

床面高さ65cm以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合する車両。

ノンステップバス車両

目標値 30%（平成22年度）

床面高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合する車両。

福祉タクシー

目標値 18,000台（平成22年度）

公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。

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

○外部要因 バス・タクシー事業者の経営状況

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

11 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

鉄軌道車両

目標値 50%（平成22年度）

公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条に掲げる基準（乗降口、客室、連結部等の基準）に適合する車両。

（分子）＝上記基準に適合する車両数

（分母）＝総車両数

旅客船

目標値 50%（平成22年度）

公共交通移動等円滑化基準第47条から第61条に掲げる基準（出入口、客室、便所等についての基準）に適合する船舶。

（分子）＝上記基準に適合する隻数

（分母）＝総隻数

※旅客船の分母の総隻数は、公共交通移動等円滑化基準（以下、基準とする）第61条第2項と基準附則第3条9項に基づく適用除外船舶を除く。

航空機

目標値 65%（平成22年度）

公共交通移動等円滑化基準第63条から第67条に掲げる基準（通路、客室、便所等の基準）に適合する航空機。

（分子）＝上記基準に適合する機数

（分母）＝総機数

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

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

12 ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数 **目標値 約50,000人(平成24年度)**
「心のバリアフリー」の促進のためのバリアフリー教室の参加人数の累計

○目標設定の考え方 バリアフリー新法第2章において、国・地方公共団体・施設設置管理者等・国民の責務を規定し、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める「心のバリアフリー」を促しているため、駅などの施設で、車いすや特殊な装置によって高齢者や障害者などの負担を疑似体験するバリアフリー教室の参加人数の累計を目標値とする。具体的には、平成24年度までの累計50,000人を目標値とする。過去数年におけるバリアフリー教室への参加人数は、年間約4,000~6,000人であり、増加傾向にある。したがって、今後5年間で6,000人ずつの参加を見込むこととし、目標を $24,000 + 6,000 \times 5 = 54,000 \div 50,000$ と設定している。

13 園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合

園路及び広場 **目標値 約5割(平成24年度)**

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した園路及び広場が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 園路及び広場が設置された都市公園の箇所数

駐車場 **目標値 約35%(平成22年度)**

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した駐車場が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 駐車場が設置された都市公園の箇所数

便所 **目標値 約30%(平成22年度)**

(分子) = 都市公園移動等円滑化基準に適合した便所が設置された都市公園の箇所数

(分母) = 便所が設置された都市公園の箇所数

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

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

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

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年までに園路及び広場約45%、駐車場約35%、便所約30%を移動等円滑化することとしており、②駐車場及び③便所については、基本方針を踏まえた目標年度及び目標値を設定しているところ。一方、①園路及び広場については、社会資本整備重点計画の指標として位置づけられており、社会資本整備重点計画の計画期間（H20-H24）に合わせ、平成24年までに全体の半分である約5割達成することを目標としている。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

14 バリアフリー化された路外駐車場の割合 **目標値 約50%(平成24年度)**

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

（注1）駐車場の用に供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。

（注2）「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の設置に関する基準を定める省令」で定める特定路外駐車場の設置を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

(分子) = 路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の数

(分母) = 特定路外駐車場の数

○目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づくバリアフリー化の推移により、平成16年度末（22%）から平成19年度末（33%（H19））までと同様のトレンドが今後も維持されるとして目標値を設定。

○他の関係主体 路外駐車場管理者

15 高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率

一定のバリアフリー化 **目標値 56%(平成22年)**

高度のバリアフリー化 **目標値 17%(平成22年)**

高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のうち、一定又は高度のバリアフリー化がなされた住宅の割合

①一定のバリアフリー化率（A/B）

②高度のバリアフリー化率（a/B）

※A：65歳以上の者が居住する住宅のうち一定のバリアフリー化がなされた住宅戸数

※a：65歳以上の者が居住する住宅のうち高度のバリアフリー化がなされた住宅戸数

※B：65歳以上の者が居住する住宅戸数

注 一定のバリアフリー化とは「2箇所以上の手すり設置」又は「段差のない屋内」に該当。

注 高度のバリアフリー化とは「2箇所以上の手すり設置」「段差のない屋内」「車椅子が通行可能な廊下等の幅」のいずれにも該当。

- 目標設定の考え方 高齢者が地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅のバリアフリー化について、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画（全国計画）」）で設定している目標値（一定：75%（H27）、高度：25%（H27））をもとに目標値を設定。
- 外部要因 新規住宅着工数、リフォーム件数等

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

目標値 19%（平成22年度）

道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数を共同住宅の総戸数で除したもの（A/B）

※A：道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数 B：共同住宅の総戸数

※A及びBはいずれも「居住世帯のある住宅」戸数

- 目標設定の考え方 高齢者、障害者、子どもをはじめとする全ての居住者が安全・快適に住み続けられるよう、個人の努力のみでは達成困難な共同住宅の共用部分のユニバーサルデザイン化（バリアフリー化）について、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画（全国計画）」）で設定している目標値（25%（H27））をもとにH22の目標値を設定。
- 外部要因 新規住宅着工数、リフォーム件数等

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

目標値 30%（平成22年度）

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

（注1）病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物

（注2）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する誘導的基準

※A：建築物移動等円滑化誘導基準に適合する、床面積2,000㎡以上の特別特定建築物着工件数

B：床面積2,000㎡以上の特別特定建築物着工件数

- 目標設定の考え方 これまでの取組と平成14年（「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（旧ハートビル法）改正）からの認定特定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成22年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフロアのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の目標を設定している。
- 外部要因 経済状況等による新規建築物着工数等
- 他の関係主体 建築事業者（事業主体）

18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

目標値 0件（平成19年度以降毎年度）

ナホトカ号油流出事故（平成9年1月2日）規模以上の被害を及ぼす海洋汚染・海上災害の件数

- 目標設定の考え方 ナホトカ号油流出事故規模以上の被害を及ぼす海洋汚染等の件数を0で継続する

19 水辺の再生の割合（海岸）

目標値 約4割（平成24年度）

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺（河岸延長：1,270km）や海岸侵食によって失われた砂浜（砂浜延長：460km）のうち復元・再生する割合

水辺の再生の割合（海岸）＝①／②

①：復元・再生した河岸や砂浜の延長

②：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

- 目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

20 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

目標値 0隻（平成23年度）

我が国に入港しようとする国際総トン数100トン以上の外航船舶（タンカーを除く。以下、同じ。）が我が国の領海又は排他的経済水域において油流出を伴う事故を起こした場合の当該外航船舶の船主責任保険の未加入隻数

（なお、タンカーについては、国際条約に基づく基金による損害賠償保障制度が確立されていることから、本指標からは除いている。）

- 目標設定の考え方 我が国に入港しようとする国際総トン数100トン以上の外航船舶に対しては油濁損害及び船体撤去をてん補する船主責任保険への加入義務付け等を内容とした法改正に基づき、平成17年3月以降、我が国に入港しようとする外航船舶のうち、油流出を伴う座礁等の事故を起こしたものの保険未加入隻数は0隻であることから、次年度以降も保険未加入数0隻を目標とする。

21 湿地・干潟の再生の割合（港湾）

目標値 約3割（平成24年度）

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha（湿地3,000ha、干潟4,000ha）のうち自然再生事業等の実施により復元・再生した割合。

湿地・干潟の再生の割合＝①／②

①：復元・再生した面積

②：過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で回復可能な面積

- 目標設定の考え方 長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標として、平成19年度までに1,506ha（湿地47ha、干潟1,459ha）を再生。
平成24年度までに約3割の湿地・干潟を再生することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに670ha（湿地600ha、干潟70ha）を再生する。
(1,506ha+670ha)／7,000ha=0.31=約3割

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 目標値 約7年（平成24年度）

廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

- 目標設定の考え方 一般廃棄物に関して、内陸部における処分場の確保が困難になってきていることから、海面処分場への依存度が高くなっている。そのため、内陸部における処分場だけでは対応できない廃棄物等を可能な限り減量化した上で、港湾空間において受け入れていく必要がある。また、港湾整備において発生する浚渫土砂を計画的に処分していく必要がある。このようなことから、港湾において海面処分場を計画的に整備する必要がある。
海面処分場について、平成19年度に整備中の事業に加えて、新規整備などの対策を講じない場合、海面処分場の全国平均した残余年数は平成19年度において約6年のところが、平成24年度には約4年となってしまふ。また、通常、海面処分場の整備着工から廃棄物の受け入れ開始までに平均で約7年の年数が必要である。よって、廃棄物処分の困難な状況を回避するため、海面処分場を計画的に整備し、残余年数を概ね7年以上確保する必要があるため、目標値を約7年と設定した。

○外部要因 内陸部においては廃棄物の最終処分場の確保が困難になってきている。

○他の関係主体 環境省（廃棄物行政を所管）、地方公共団体（事業主体）

23 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合 目標値 約45%（平成24年度）

三大湾（東京湾、大阪湾、伊勢湾）において、水質改善等を図るため、深掘跡の埋め戻しや覆砂等の底質改善が必要な区域（3,100ha）のうち、改善した割合。（底質改善を実施した面積）／（底質改善が必要な区域の面積）

- 目標設定の考え方 長期的には底質改善した区域の割合を100%とすることを目標として、平成19年度までに1,252ha（深掘跡埋め戻し500ha、覆砂等752ha）を改善。
平成24年度までに約45%の区域を改善することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに130ha（深掘跡埋め戻し80ha、覆砂等50ha）を改善する。
(1,252ha+130ha)／3,100ha=0.446=約45%

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

24 市街地の幹線道路の無電柱化率 目標値 13.6%（平成22年度）

市街地（※1）の幹線道路（※2）のうち、電柱、電線類のない延長の割合

※1 都市計画法における市街化区域、及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域

※2 国道および都道府県道

○目標設定の考え方 無電柱化の整備進捗状況に関する道路管理者への調査結果を基に目標値を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、電線管理者（電気、通信、CATV等）

25 クリーンエネルギー自動車の普及台数 目標値 69万台以上（平成22年度）

大気汚染防止及び地球温暖化防止に資する、クリーンエネルギー自動車（ハイブリッド自動車、水素・燃料電池自動車、ディーゼル代替LPガス自動車、天然ガス自動車、電気自動車）の普及台数。

○目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日改定）において規定された目標。

○外部要因 経済情勢、エネルギー価格

○他の関係主体 経済産業省

26 渇水影響度 目標値 5,300日・%（平成23年時点の過去5年平均）

渇水による影響を、取水制限率と取水制限日数との積で表す（単位：日・%）

取水制限率については、各水系、期間ごとの制限率（複数の地域がある場合は最大値。）を採用し、実績値は一級水系109水系分を積み上げて算出している。

○目標設定の考え方 業績指標として、特に国民生活に対する影響を考慮し、全国の一級水系における水道用水の取水制限を対象とした。

ただし、渇水は気象条件に大きく左右されることから、評価時点の年次だけで評価するのではなく、過去10年間程度の平均値で評価することが適当と考えられる。このため、業績目標の初期値は、平成9年から平成18年までの10年間の実績の平均値とした。目標値については、業績目標の上

限が5年であることに鑑み、目標年次である平成23年時点における過去5年間（平成19年～平成23年）の平均値で評価することとした。

○外部要因 気象条件、特に著しい少雨。水資源開発施設整備の進捗等。

○他の関係主体 厚生労働省、地方公共団体（事業主体）

27 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数 目標値 13件（平成23年度）

水に関する国連ミレニアム目標（「2015年までに安全な飲料水を利用できない人口（約11億人）の割合を半減させる」）達成に資するために行われた世界の水資源問題に関する国際会議等開催数及び参加件数

○目標設定の考え方 国連ミレニアム目標達成のためは、世界各国の取り組みが不可欠である。

かつ、これらの取り組みを我が国がリードしていく観点から、①我が国が国際会議等を開催し、また、各種国際会議等に参加し、日本国政府として、②方針の提示、③各種文書等への提言等の盛り込み、④意見交換の場での理解促進、⑤プレゼンテーション等の実施による啓発・普及等を図ることが国連ミレニアム目標の達成に資することになることから、これらの取り組み総数を政府方針に基づき5年後に1.5倍とする。

○外部要因 国連関係機関等における水に関する国際会議開催数の減少

○他の関係主体 関係省（外務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省）

28 地下水採取目標量の達成率 目標値 100%（平成26年度）

地盤沈下防止等対策要綱地域（濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部）における地下水採取目標量の達成率

○目標設定の考え方 地盤沈下に伴う被害の著しい濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部の3地域については、地盤沈下防止等対策関係閣僚会議において、昭和60年4月に濃尾平野及び筑後・佐賀平野、平成3年11月に関東平野北部の各地域で「地盤沈下防止等対策要綱」が決定された。

要綱では、対象地域における地盤沈下を防止し、併せて地下水の保全を図るため、規制区域内における遵守すべき地下水採取目標量を定めている。

当該地下水採取目標量は平成21年度に、「地盤沈下防止等対策要綱に関する関係府省連絡会議」において、地盤沈下を防止し、併せて地下水の保全を図るために達成又は遵守する目標として継続することを申し合わせた。

以上のことから、地下水採取目標量の継続を申し合わせた平成21年度を目標値設定年次とするが、現在調査中であるので現時点では最新の実績値である平成20年度を初期値とする。

また、地下水採取目標量は、達成後も引き続き遵守すべきものであるため5年後の平成26年度を目標年次とした上で、対象地域ごとに要綱で定められている地下水採取の年間目標量（濃尾平野は2.7億 m^3 、筑後・佐賀平野は0.09億 m^3 、関東平野北部は4.8億 m^3 ）の合計である7.59億 m^3 以下に抑制された場合を100%として目標値を設定する。

○外部要因 降水量の減少等による短期的・局所的な地下水採取

○他の関係主体 関係府省（内閣官房、総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省）、地方公共団体（要綱地域内）

29 水源地域整備計画の完了の割合 目標値 70%（平成23年度）

分母を平成18年度までに策定済みの水源地域整備計画数（89）、分子をそのうち整備計画に位置づけられた整備事業が完了済みの計画の数とした割合。

○目標設定の考え方 ダム等の建設促進を図るため、ダム建設により影響を受ける地域の再建が重要であるので、水源地域対策特別措置法の水源地域整備計画に定められる各事業の着実な推進が望まれる。

目標設定に関しては、今後5年後まで過去の実績値の推移と同様に実績の積み上げを図るものとして平成23年度に70%と設定した。

○外部要因 ダム事業等自体の進捗、地元の経済・社会状況の変化

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

30 歩いていける身近なみどりのネットワーク率 目標値 約7割（平成24年度）

市街地において、都市住民の徒歩圏（注1）内に様々な規模の公園・緑地（都市公園以外を含む）（注2）のネットワークが体系的に整備されている状態（注3）（分母）を100%とした場合の実際の整備率（分子）

（注1）都市住民にとって、日常生活上最低限必要とされる学校、店舗、公園等のコミュニティ施設が備わり、主な交通手段が徒歩となる日常生活空間の単位。住区に相当し、概ね1 km^2 が標準的な範囲となる。

（注2）○小規模な公園・緑地（標準面積0.25 ha ）

→街区公園、市民緑地、児童遊園、条例設置公園、広場公園、緑道 等

○中規模な公園・緑地（標準面積2 ha ）

→近隣公園、特別緑地保全地区、都市緑地、都市林 等

○大規模な公園・緑地（標準面積4 ha 以上）

→地区公園、総合公園、運動公園、国民公園、風致公園、動植物公園、歴史公園、墓園、広域公園、レクリエーション都市、国営公園、緩衝緑地等

（注3）1住区当たりの整備水準として、街区公園を含む小規模な公園緑地が4箇所、近隣公園を含む中規模な緑地が1箇所、地区公園を含む大規模な公園緑地が0.25箇所整備されている状態。

○目標設定の考え方 少子高齢化社会に対応するため、長期的に100%となることをめざしており、初期値との勘案に

より平成24年度の目標値約7割を設定している。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

31 1人当たり都市公園等面積 目標値 10.3㎡/人（平成24年度）

都市公園等（都市公園及びカントリーパーク）の面積（分子）を都市域及びカントリーパークが設置された市町村の人口（分母）で除したもの。 ※カントリーパーク：都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園

○目標設定の考え方 緑豊かな生活環境の形成を図るため、第二次新・生物多様性国家戦略（H14）において、長期的に住民一人当たりの都市公園等面積を20㎡に高めることが目標とされているところ。これを踏まえ、都市公園の今後の整備予定量から目標値を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

32 都市域における水と緑の公的空間確保量 目標値 平成19年度比約1割増（平成24年度）

都市域における（港湾の区域を含む）自然的環境（樹林地、草地、水面等）を主たる構成要素とする空間であり、制度的に持続性が担保されている空間の確保量（面積）を都市域人口で除したもの。

<分母>都市域人口（人）

<分子>都市域の持続的自然環境面積※（㎡）

※都市における緑地・水面等の中でも、都市公園をはじめとした公共公益施設としての緑地、特別緑地保全地区等に指定されている緑地など、法律等に基づく規制によって持続性が担保されている土地の面積

○目標設定の考え方 水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、第二次新・生物多様性国家戦略（H14）において、長期的に住民一人当たりの都市公園等面積を20㎡に高めることが目標とされているところ。これを踏まえ、都市公園、特別緑地保全地区等の今後の整備予定量から目標値を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

33 全国民に対する国営公園の利用者数の割合 目標値 全国民の3.5人に1人が利用（平成24年度）

国民の国営公園の利用頻度（国民の○人に1人が利用）。

<分母>全国人口

<分子>国営公園の年間総利用者数

○目標設定の考え方 国営公園の整備の進捗と相関するように入場者数の増加が図られてきており、計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、長期的にはより多くの国民に利用されることを目指しており、今後の整備計画から平成24年度の目標値「3.5人に1人」を設定している。

○他の関係主体 地方公共団体（連携事業者）

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

目標値 平成19年度の値からさらに2,200ha増（平成24年度）

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然環境を

- ・都市公園の整備により保全・創出
- ・特別緑地保全地区等の指定により保全
- ・港湾緑地により創出

することにより平成19年度以降新たに制度的に担保する面積

○目標設定の考え方 過去のトレンド及び特別緑地保全地区の指定等を含めた今後の保全・創出予定量から目標を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

35 汚水処理人口普及率 目標値 約93%（平成24年度）

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽、コミュニティプラント等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

（分母）総人口

（分子）下水道、農業集落排水施設、浄化槽、コミュニティプラント等の汚水処理施設を利用できる人口

○目標設定の考え方 下水道、農業集落排水施設、浄化槽等各汚水処理施設に係る整備目標値を重ね合わせて、目標値を設定している。

○外部要因 技術開発の動向、地元の調整状況等

○他の関係主体 農林水産省（農業集落排水事業等を所管）、環境省（浄化槽事業を所管）、地方公共団体（事業主体）

36 下水道処理人口普及率 目標値 約78%（平成24年度）

総人口に対して下水道を利用できる人口の割合。

（分母）総人口

（分子）下水道を利用できる人口

○目標設定の考え方 人口の集中する地区等については、概ね10年間で整備を概成することを目指し、その他の地区については、実施予定の整備量により、目標値を設定。

○外部要因 技術開発の動向、地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

37 良好な水環境創出のための高度処理実施率 目標値 約30%（平成24年度）

（分子）必要な高度処理が実施されている区域内の人口

(分母) 富栄養化の防止、水道水源の水質改善、水質環境基準の達成等、公共用水域の水質改善による良好な水環境創出に必要な高度処理を導入すべき処理場に係る下水道計画区域内における当該年度の居住人口

○目標設定の考え方 高度処理が必要であると位置付けられている処理場において、新設・増設・改築時に、高度処理を着実に推進するとともに、水道水源となっている指定湖沼、三大湾の代表的なベイエリア等において、高度処理を重点的に推進するとの考えに基づいて目標を設定。

○他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

38 合流式下水道改善率

目標値 約63%(平成24年度)

分母:合流式下水道(注1)により整備されている区域の面積

分子:雨天時において公共用水域に放流される汚濁負荷量が分流式下水道(注2)並以下(注3)までに改善されている区域の面積の割合。

(注1)家庭などからの排水と雨水を同一の管きょ系統で排除する方式の下水道のこと。雨天時に管きょや処理場の能力を超える量の水は、未処理の状態で河川に放流させるといった問題がある。

(注2)家庭などからの排水と雨水を別々の管きょ系統で排除する方式の下水道のこと。

(注3)合流式下水道の処理区を分流式下水道に置き換えた場合において排出する年間総汚濁負荷量と同程度以下になること

○目標設定の考え方 下水道法施行令に基づき、合流式下水道区域面積が一定規模未満の全ての都市地域(170都市)においては平成25年度までに、その他の大都市地域(21都市)においては平成35年度までに改善対策を完了することとしている。この目標達成に向けて必要な整備量から、目標値を算出して設定。

○他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

39 下水道バイオマスリサイクル率

目標値 約39%(平成24年度)

分母:最終利用または処分される下水汚泥中の有機物の量

分子:下水汚泥中の有機物のうち、ガス発電等エネルギー利用や緑農地利用等、有効利用された量

○目標設定の考え方 現状程度の緑農地利用と京都議定書目標達成計画の「下水道における省エネ・新エネ対策の推進」で定められた下水汚泥のエネルギー利用率の達成を見込んで目標を設定。

○外部要因 技術開発の動向

○他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

40 水辺の再生の割合(河川)

目標値 約4割(平成24年度)

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺(河岸延長:1,270km)や海岸侵食によって失われた砂浜(砂浜延長:460km)のうち復元・再生する割合

水辺の再生の割合(海岸)=①/②

①:復元・再生した河岸や砂浜の延長

②:過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

○目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体(事業主体)

41 湿地・干潟の再生の割合(河川)

目標値 約3割(平成24年度)

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha(湿地3,000ha、干潟4,000ha)のうち自然再生事業等の実施により復元・再生した割合。

○目標設定の考え方 長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標として、平成19年度までに1,506ha(湿地47ha、干潟1,459ha)を再生。

平成24年度までに約3割の湿地・干潟を再生することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに670ha(湿地600ha、干潟70ha)を再生する。

$(1,506\text{ha}+670\text{ha})/7,000\text{ha}=0.31$ ≈約3割

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

42 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率

河川

目標値 約75%(平成24年度)

湖沼

目標値 約59%(平成24年度)

閉鎖性海域

目標値 約74%(平成24年度)

対象とする水域に係る流域内で発生する汚濁負荷量に対する河川事業及び下水道事業で削減した負荷量の割合から流域内の水質改善を示す指標。

河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率=①/②

①:対象とする水域(注)に係る流域内で河川事業及び下水道事業により削減した汚濁負荷量

②:対象とする水域(注)に係る流域内の家庭、事業場等の各汚濁負荷発生源から排出される負荷量等を発生汚濁負荷量として算定

(注)対象とする水域は、河川は水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンスⅡ)対象河川、湖沼は湖沼水質保全特別措置法に基づく指定湖沼、閉鎖性海域は三大湾である。

○目標設定の考え方 将来値の算定は、各流域の流域別下水道整備総合計画（流総計画）、湖沼水質保全計画、水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）で定められている目標、東京湾再生計画等の海の再生に関する目標を基に算定している。

○外部要因 技術開発、地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

43 自然体験活動拠点数

目標値 約550箇所（平成24年度）

「自然体験活動拠点数」は、水辺の楽校プロジェクト、「子どもの水辺」再発見プロジェクト、いきいき海の子浜づくり事業の登録箇所数の合計値。

○目標設定の考え方 過去5年間における自然体験活動拠点数の整備箇所数のトレンド（平成19年度は平成14年度に比べ124箇所増加）から5年後の目標値を約550箇所とする。

○外部要因 地元の自然体験活動に対する意識の向上、環境教育の動向

○他の関係主体 文部科学省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）、環境省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）

44 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数

目標値 約1,680万人（平成24年度）

直轄及び水資源機構が管理するダム（110基；平成22年度4月）及びダム湖周辺施設の年間利用者数。

○目標設定の考え方 ダムを活かした水源地域の活性化を促進するため、平成13年度に創設した「水源地域ビジョン」（注）を全国の直轄及び水資源機構の管理ダムで順次策定しているところである。

（注）「水源地域ビジョン」とは、ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化のために、水源地域の自治体、住民等がダム事業者・管理者と共同で策定する水源地域活性化のための行動計画。（平成13年度より新規に策定）

国土交通省では、直轄及び水資源機構の管理ダムにおいて、平成3年度から3年毎に散策、スポーツ、水遊び等のダム及びダム湖周辺の利用実態を調査する「ダム湖利用実態調査」を実施しており、平成18年度調査結果をもとに「水源地域ビジョン」の策定状況を加味して分析し、目標年度である平成24年度における全国（直轄及び水資源機構管理）の管理ダムの年間利用者数を推定。

○外部要因 ダム所在地等の地元との調整等、国民の余暇の過ごし方等の状況

○他の関係主体 ダム所在地及び流域の地方公共団体

45 都市空間形成河川整備率

目標値 約43%（平成24年度）

人口が5万人以上の都市において市街化区域内を流れる河川延長のうち、周辺のまちと一体となり良好な河畔を確保した河川延長の割合。

都市空間形成河川整備率＝①／②

①：周辺の街並みや景観と調和した河川整備や緩傾斜堤防等の良好な河畔を確保した河川延長

②：人口が5万人以上の都市において、市街化区域内を流れる河川延長（約12,000km）

○目標設定の考え方 過去5年の良好な水辺空間（周辺の街並みや景観と調和した整備を行った区間、水辺で憩えるよう配慮した区間、緩傾斜堤防等）の整備延長のトレンドから3年後の目標値を算定。

○外部要因 沿川の開発状況

○他の関係主体 地方公共団体（河川管理者）

46 かわまちづくり整備自治体数

目標値 29市（平成24年度）

地域の景観、歴史、文化及び観光という「資源」や地域の創意としての「知恵」を活かし、地方公共団体や地元住民との連携の下で立案された実現性の高い河川や水辺の整備・利用を行う、かわまちづくりに登録された河川を有し、かわまちづくり計画に位置付けられた整備を概成させた自治体数（市）

○目標設定の考え方 人口20万人以上の都市（政令指定都市、中核市、特例市等）のうち、かわまちづくりに登録され地域活性化に資するモデル的な水辺拠点を有する大阪市、広島市などの29市を指標の対象として設定。

○外部要因 まちづくりの地元調整状況、事業進捗状況等

○他の関係主体 地方公共団体、まちづくり事業団体、区画整理事業者等

47 特定輸送事業者の省エネ改善率

特定貨物輸送事業者

目標値 前年度比-1%（平成19年度以降毎年度）

特定旅客輸送事業者

目標値 前年度比-1%（平成19年度以降毎年度）

特定航空輸送事業者

目標値 前年度比-1%（平成19年度以降毎年度）

一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者（特定輸送事業者）のエネルギー使用に係る原単位の前年度比

①貨物鉄道、トラック、船舶 ②旅客鉄道、乗合自動車（バス）、乗用自動車（タクシー）、船舶 ③航空

※ エネルギー使用に係る原単位：エネルギー使用量／個々の輸送用機械器具ごとの営業運行距離又は営業運航距離の合計 など

○目標設定の考え方 京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者にエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。

○外部要因 平成20年度下半期の景気の急激な落ち込みによる積載率の大幅な低下、乗客の減少等

○他の関係主体 各輸送事業者、荷主

- 48 国土交通分野における CDM 承認累積件数** **目標値 15 件 (平成 23 年度)**
 国土交通分野における CDM (クリーン開発メカニズム) の日本国政府承認件数の累積値
 CDM: 途上国における排出削減事業又は吸収源事業によって生じた排出削減量又は吸収量を当該事業に貢献した先進国等の事業参加者が京都議定書第 12 条 3 に規定する「認証された排出削減量」として獲得できる仕組み。
 ○目標設定の考え方 国土交通分野における CDM 推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。(根拠 京都議定書目標達成計画(平成 17 年 4 月 28 日閣議決定(平成 20 年 3 月 28 日全部改定)))
 ○外部要因 京都議定書次期枠組みの動向
 ○他の関係主体 関係府省庁、各事業者、相手国政府、国連(CDM 理事会)
- 49 環境ポータルサイトへのアクセス件数** **目標値 1 万件/月(年度平均)(平成 23 年度)**
 1 ヶ月あたりの環境ポータルサイト(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/index.html>)へのアクセス数(年度平均)
 ○目標設定の考え方 環境ポータルサイトにおいて、環境に関する施策紹介、報告書、新規トピック等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるため、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均 1 万件以上にすることを目標とする。
 ○外部要因 インターネットにおける環境情報の増加・多様化
- 50 建設工専用機械機器による環境の保全**
建設機械から排出される PM の削減量 **目標値 3.5 千 t (平成 23 年度)**
 「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(以下「オフロード法」という。平成 18 年 4 月施行、10 月規制開始)」の基準に適合した公道を走行しない建設機械(以下「オフロード建設機械」という。)の普及によって削減された平成 23 年度における年間の NOx・PM 排出ガス削減寄与量(平成 17 年度比)。
建設機械から排出される NOx の削減量 **目標値 74.0 千 t (平成 23 年度)**
 「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(以下「オフロード法」という。平成 18 年 4 月施行、10 月規制開始)」の基準に適合した公道を走行しない建設機械(以下「オフロード建設機械」という。)の普及によって削減された平成 23 年度における年間の NOx・PM 排出ガス削減寄与量(平成 17 年度比)。
ハイブリッド建設機械の普及台数 **目標値 1,200 台 (平成 26 年度)**
 CO2 排出量低減が相当程度図られたものとして「低炭素型建設機械の認定に関する規定(平成 22 年 4 月 1 日付け建設施工企画課長通達、国総施環第 321 号)」に基づき認定されたハイブリッド機構を有した建設機械(以下「ハイブリッド建設機械」という。)の普及台数。
 ○目標設定の考え方 オフロード建設機械の普及台数(a)と 1 台当たりの排出ガス削減量(b)の積により計算。
 (a) 建設機械動向調査より、過去 4 年間(平成 14~17 年度)において年間約 3.6 万台が排出ガス規制を満たしたオフロード建設機械に更新されていることからオフロード法施行後 6 年間で 21.6 万台普及するものとした。
 (b) オフロード法による排出ガス規制値と第一次排出ガス対策型建設機械指定制度の排出ガス基準(平成 3 年開始)との差を 1 台及び 1 時間当たりの排出ガス削減量とし、建設機械等損料調査結果を用いて 1 台及び年間あたりの排出ガス削減量に換算した。
 メーカーヒアリングに基づくハイブリッド建設機械の目標出荷台数。
 ○外部要因 建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減
- 51 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率**
- | | |
|--|---|
| アスファルト・コンクリート塊 | 目標値 98%以上※1 (平成 24 年度) |
| (分子) = アスファルト・コンクリート塊の再使用量および再生利用量の合計 | |
| (分母) = アスファルト・コンクリート塊の排出量 | |
| コンクリート塊 | 目標値 98%以上※1 (平成 24 年度) |
| (分子) = コンクリート塊の再使用量及び再生利用量の合計 | |
| (分母) = コンクリート塊の排出量 | |
| 建設発生木材(再資源化等率) | 目標値 77%※1 (95%以上)※2 (平成 24 年度) |
| (分子) = 建設発生木材の再使用量、再生利用量、熱回収量および焼却による減量化量の合計 | |
| (分母) = 建設発生木材の排出量 | |
| 建設汚泥 | 目標値 82%以上※2 (平成 24 年度) |
| (分子) = 建設汚泥の再使用量、再生利用量、脱水等の減量化量の合計 | |
| (分母) = 建設汚泥の排出量 | |
| 建設混合廃棄物 | 目標値 平成 17 年度排出量に対して 30%削減 (平成 24 年度) |
| (分子) = 当該年の建設混合廃棄物の排出量と平成 17 年度の建設混合廃棄物量の差 | |
| (分母) = 平成 17 年度の建設混合廃棄物の排出量 | |
| 建設発生土 | 目標値 87%以上 (平成 24 年度) |

(分子) = 土砂利用のうち土質改良を含む建設発生土利用量

(分母) = 土砂利用量

再資源化等率：建設廃棄物として排出された量に対する、再資源化及び縮減された量と工事間利用された量の合計の比率。なお、再資源化等とは、再資源化及び縮減のこと。

建設発生土の有効利用率：土砂利用量に対する建設発生土利用量の比率（ただし、利用量には現場内完結利用を含む現場内利用量を含む）

※1 再資源化率

※2 再資源化等率

○目標設定の考え方 建設工事に伴い発生する建設副産物のリサイクル率を指標として設定する。

平成20年4月に策定した「建設リサイクル推進計画2008」において、各品目における平成24年度の目標値を定めている。

○外部要因 再資源化施設の処理能力等

○他の関係主体 他府省庁（事業主体）、地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

52 住宅、建築物の省エネルギー化

一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率

目標値 31%（平成22年度）

一定の省エネルギー対策（全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用すること。）を講じた住宅ストックの比率。

○目標設定の考え方 住生活基本計画（一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック比率について平成27年度40%達成）と整合を取りながら目標年次を変えて設定。

○他の関係主体 建築主等（事業主体等）

新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率

目標値 66%（平成22年度）

当該年度の新築着工住宅のうち、省エネルギー法※に基づく省エネ基準（次世代省エネ基準）に適合しているものの割合。

省エネ基準：住宅におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「住宅の建築主等の判断の基準」等。昭和55年に制定した後、平成4年及び平成11年に基準の改正・強化を行っており、平成11年のものを「次世代省エネ基準」と呼んでいる。

※「省エネルギー法」：エネルギーの使用の合理化に関する法律

○目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画に掲げている目標値（新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合：2010年度66%）を設定。

○他の関係主体 建築主等（事業主体等）

一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率

目標値 85%（平成22年度）

当該年度に着工された新築建築物のうち、「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合。

・判断の基準：省エネルギー法に建築物の断熱化、設備の効率的利用に関して努力義務として定める「建築主の判断の基準」。

○目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画に掲げている目標値（新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合：2010年度85%）を設定。

○他の関係主体 建築主等（事業主体等）

53 重量車の平均燃費向上率（平成14年度比）

目標値 7%（平成22年度）

重量車（トラック・バス等）が1リットルの燃料で走行することができる距離の平均が、基準年度（省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費基準（現在商品化されている自動車のうち最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した燃費基準）が設定された際の基準年度）である平成14年度に対してどれだけ向上したかを表す指標。

○目標設定の考え方 省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成27年度を目標年度とし、基準年度である平成14年度から12%燃費が向上するものとして設定された。このため、平成14年度から平成27年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる12%に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成22年度の目標値を7%と設定した。

○外部要因 重量車の区分（トラック・バス等の車種、車両総重量クラス等）別の出荷台数比率

○他の関係主体 経済産業省（省エネ法の機械器具に係る措置のうち、自動車については経済産業省と国土交通省の共管）

54 モーダルシフトに関する指標

トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量

目標値 32億トンキロ増（平成22年度）

トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量（自動車での輸送が容易な貨物（雑貨）量）

目標値 312億トンキロ（平成22年度）

トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量（トンキロ）およびトラックから海上輸送に転換することで増加する海上輸送量（トンキロ）

○目標設定の考え方 自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道・海運へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させ、また、平成22年度における施策を実施しない場合の海上輸送量を258億トンキロと推定し、施策を実施することによって54億トンキロ増加させ、312億トンキロにするという目標値を設定。（京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり）

○外部要因 自然災害等による変動

○他の関係主体 物流事業者（鉄道事業者、海運事業者含む）等

55 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数 **目標値 30 都市（平成 24 年度）**

集約型都市構造の実現に資する拠点の市街地等において、地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に係る計画を策定し、対策に取り組んでいる都市数。本指標は、京都議定書目標達成計画の見直し（H20.3.28 閣議決定）において新たに位置づけられ、積極的に進めていくべき「街区・地区レベルにおける対策」の進捗状況を評価しうるものであり、その数の増加は、我が国の環境対策の着実な推進に資するものである。

○目標設定の考え方 京都議定書の第 1 約束期間内（H20～H24 年度）において、先導的都市環境形成促進事業等を活用し、包括的な都市環境対策に取り組むことが予想される都市数から設定。

○外部要因 地元との調整等

○他の関係主体 地方公共団体、独立行政法人都市再生機構、民間事業者

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

目標値 80%（平成 24 年度）

当該年度に実施する技術開発に対する学識経験者等による年度評価における評価（採点式）結果の平均値（（分子）年度評価を行った案件の採点結果の合計値 / （分母）採択件数）の満点に対する割合（下式参照）

式：（年度評価を行った案件の採点結果の合計値 ÷ 22 件（案件の件数）） ÷ 100（満点）

○目標設定の考え方 船舶の省エネルギー技術開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に評価・管理することが重要である。この観点から当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度評価における採点結果の平均値を業績指標として設定し、平成 21 年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。

なお、革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発は、平成 21 年度から 4 力年継続して実施することを前提としていることから、評価は、原則として、21 年に採択した 22 件を対象に行うものであり、当該 22 件の研究開発が着実に進捗するように、年度評価によって適切に評価・管理することとしている。

○外部要因 設備の故障等の不可抗力、資機材の入手難 等

57 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数

目標値 40%（平成 23 年度）

危機管理を行っている国土交通省の河川及び道路関係事務所・都道府県（258 事務所）のうち、光ファイバと接続し、マイクロ回線で自動的にバックアップされている事務所及び都道府県の割合

○目標設定の考え方 危機管理を行っている国土交通省の河川及び道路関係事務所・都道府県について、拠点の重要性や現時点での予算等を勘案し、平成 23 年度末の目標値を設定した。

○他の関係主体 地方公共団体（都道府県）

58 台風中心位置予報の精度

目標値 260 km（平成 22 年）

台風による被害の軽減を図るためには、台風に関する予測情報の基本である台風中心位置予報をはじめとした気象情報の充実が必要である。このため、72 時間先の台風中心位置の予報誤差（台風の進路予報円の中心位置と対応する時刻における実際の台風中心位置との間の距離）を、当該年を含む過去 3 年間で平均した値の改善を図る。

○目標設定の考え方 平成 17 年までの過去 3 年間における予報誤差の平均は 323 km である。新たな数値予報技術の開発等により、5 年間（平成 22 年）で約 20% の改善目標（同平均 260 km）が適切と判断。

○外部要因 自然変動（複雑な動きをする台風による影響）

59 地震発生から地震津波情報発表までの時間

目標値 3.0 分未満（平成 23 年度）

日本周辺で発生する地震により、津波がただちに来襲する可能性のある場合や震度 4 程度以上の揺れを観測した場合、速やかに津波警報や津波注意報（以下、津波警報等）を、津波の心配がない場合はその旨についての地震情報を発表している。これら津波警報等や地震情報について、地震発生から情報発表までの時間を業績指標に設定する。

なお、指標設定にあたっては、津波の来襲までに比較的余裕がある沿岸から 100km 以遠の地震は除き、また、年度による地震発生の地域的偏りを考慮して当該年を含む過去 3 年間の平均とする。

○目標設定の考え方 平成 19 年（2007 年）能登半島地震においては、過去最も早く、2 分以内で津波予報を発表した。この事例では、地震の発生場所が陸地に近く、品質の良い観測データが短時間で得られる等の条件が整ったこともあるが、今後さらに改善をすすめ、日本沿岸に短時間で津波が来襲する恐れがある全ての地震に対して、平均で 3 分未満となるよう目標を設定する。

60 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数

目標値 7 海域以上（平成 23 年度）

内海・内湾における沿岸防災、海運・漁業の安全を図るために、詳細な海岸・海底地形をコンピュータによる予測計算に取り込み、きめ細かい高潮・高波の予測情報を提供する。その予測対象となる海域（内海・内湾）の数を指標とする。

○目標設定の考え方 平成 19 年度に詳細な海岸・海底地形を取り込んだ予測モデルを開発し、平成 23 年度までに 7 以上の海域を対象としたきめ細かな高潮・高波の予測情報の防災関係機関等への提供を目指す。

61 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数

目標値 31,000 件 / 月（平成 23 年度）

地域の危険性の把握や防災意識の向上、防災教育等に役立つ防災地理情報（※）が、いかに行政や一般住民等から閲覧・

参照されているかということ等について、「国土地理院が整備をすすめる防災地理情報のインターネットを通じた月平均の閲覧数」をもって指標とする。

(※) 土地条件図、都市圏活断層図等

○目標設定の考え方 平成19年時点で国土地理院の「主題図（地理調査）」のウェブサイト（<http://www1.gsi.go.jp/>）及び電子国土Webシステムを通じて公開している防災地理情報の各主題図毎のアクセス件数を元に、平成23年度までに見込まれる防災地理情報の整備や閲覧環境の向上等を加味したアクセス件数を目標値として設定。

このとき、国の機関、地方公共団体、学校等の公的機関の閲覧数を増加させることにより、防災地理情報の認知度を高め、防災対策等に有効に活用されるよう推進していくことは勿論であるが、一般も含めた全体の閲覧数を増加させ、住民の防災意識の向上を図っていく。

○外部要因 大規模災害の発生によるアクセス数の変動、情報通信技術の変化

○他の関係主体 内閣府（災害の予防等を所管し、防災情報の広報・啓発活動等施策を実施）

62 良好な環境を備えた宅地整備率

目標値 32.0%（平成22年度）

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅市街地基盤整備事業（旧住宅宅地関連公共施設等総合整備事業）を導入している団地により供給される宅地について、平成17年度からの総供給画地数（ストック）のうち、次の条件を全て満たした団地の供給画地数の割合のことをいう。

①平均画地面積170㎡以上

②緑被率25%以上

③職住近接エリア内

④地区計画の策定

（良好な環境を備えた宅地整備率）

=（平成17年度以降に供給された①～④の条件を全て満たした団地の供給画地数）／（平成17年度以降に供給された住宅市街地基盤整備事業（旧住宅宅地関連公共施設等総合整備事業）を導入している団地の総供給画地数）

・①については大都市地域における優良宅地開発の促進に関する特別措置法の認定基準等を参考として設定。

・②については、都市緑地法の緑化地域の緑化率等を参考として設定

・③については、例えば首都圏では、東京都心まで鉄道で40分以内の区域または30km圏等、地方圏では、当該都市圏の中心都市の都心までの通勤時間が概ね30分以内の区域等をいう。

○目標設定の考え方 長期的には、実績値がなるべく高くなることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分等を加味した結果、平成22年度の目標値として32%を設定した。

○外部要因 都心、近郊および郊外の居住コストの変化（地価動向等）

○他の関係主体 地方公共団体（間接補助の実施、公的開発の事業主体）、民間事業者（事業主体）

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

目標値 7,000ha（平成23年度）

都市防災総合推進事業および防災公園街区整備事業等の完了地区の面積。

○目標設定の考え方 過去の実勢および予算の伸び率、現在の事業計画等を考慮して設定。

○他の関係主体 地方自治体、都市再生機構（事業主体）

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

目標値 約35%（平成24年度）

人口20万人以上の大都市（東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市）（分母）における、災害応急対策施設のうち、「備蓄倉庫」、「耐震性貯水槽」、「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積10ha以上のオープンスペース（注）が確保された都市（分子）の割合（なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市と扱う。）

（注）誰もが簡単にアクセスできて、持続性が担保される公的空間。

○目標設定の考え方 都市の防災機能の向上を図るため、長期的には100%を目指している。これまでの実績を踏まえつつ、地方公共団体の防災拠点、避難地の整備予定量から、平成24年度の目標値約35%を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

65 下水道による都市浸水対策達成率

全体

目標値 約55%（平成24年度）

重点地区

目標値 約60%（平成24年度）

都市浸水対策を実施すべき区域のうち、商業・業務集積地区等の重点地区は10年に1回程度、浸水のおそれのあるその他の地区は5年に1回程度発生する規模の降雨に対応する下水道整備が完了した区域の面積割合。

①全体 （分母）都市浸水対策を実施すべき区域面積

（分子）5年に1回程度発生する規模の降雨に対応する下水道整備が完了した区域面積

②重点地区（分母）都市浸水対策を実施すべき区域のうち、商業・業務集積地区等の重点地区の区域面積

（分子）10年に1回程度発生する規模の降雨に対応する下水道整備が完了した区域面積

○目標設定の考え方 重点地区については今後10年間で完了することを前提に未整備地区の約半分を5年間で整備、その他の地区については実施予定の整備量により、目標値を設定。

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

66 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約 8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 目標値 概ね 10割（平成 23 年度）

密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後 10 年以内に最低限の安全性を確保すること（※）が見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地（全国約 8,000ha）〔分母〕の中で、最低限の安全性が確保される市街地〔分子〕の割合。

（※）地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表す指標である不燃領域率で 40%以上を確保すること等をいう。不燃領域率とは、市街地面積に占める耐火建築物等の敷地及び幅員 6m 以上の道路等の公共施設面積の割合。

○目標設定の考え方 都市再生プロジェクト（第 3 次決定）において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地（全国で約 8,000ha）を対象に重点整備し、平成 23 年度末までに最低限の安全性を確保することとされている。さらに、同プロジェクト（第 1 2 次決定）では、整備・改善速度の加速化が必要とされている。これらの決定を踏まえて、目標を設定した。

○他の関係主体 地方公共団体、都市再生機構等（事業主体）

67 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合 目標値 約 40%（平成 24 年度）

地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する約 125 の地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供した地方公共団体の割合

<分母>地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体の数（125）

<分子>宅地ハザードマップを作成・公表した地方公共団体の数

○目標設定の考え方 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体においての現在までの事業実績及び進捗状況を踏まえ、今後の事業計画を考慮して設定した。

○他の関係主体 地方公共団体

68 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率 目標値 約 56%（平成 24 年度）

防災拠点・避難地と下水処理場を結ぶ下水管きよのうち、耐震化もしくは計画的な減災対策が行われている割合。

（分母）防災拠点・避難地と下水処理場を結ぶ下水管きよの延長

（分子）耐震化もしくは計画的な減災対策が完了している下水管きよの延長

○目標設定の考え方 防災拠点・避難地と終末処理場を結ぶ下水管きよの延長のうち、政令指定都市及び県庁所在都市においては耐震化もしくは計画的な減災対策を 100%実施することとし、その他の都市については実施予定の整備量により、目標値を設定。

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

69 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水） 目標値 100%（平成 24 年度）

分母：地下空間利用が高度に発達し浸水の恐れのある地区、または、H9 年度以降床上浸水被害等が発生した地区を有する市町村数

分子：内水ハザードマップを作成・公表かつ防災訓練等（※）を実施した市町村数

※防災訓練等：内水ハザードマップを活用した防災訓練（洪水想定での防災訓練時に内水ハザードマップ配布等をしているものも含む）のほか、町内会の集会などでのマップの配布、住民が中心となったマップの普及活動等、積極的にマップの活用を推進するための取組みが行われている場合を含む。

○目標設定の考え方 地下空間利用が高度に発達し浸水の恐れのある地区を有する市町村、H9 年度以降床上浸水被害等が発生した地区を有する市町村等、全国約 550 市町村の全てで平成 24 年度までに内水ハザードマップを作成・公表し防災意識の高揚が図られたものとして設定。

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

70 下水道施設の長寿命化計画策定率 目標値 100%（平成 24 年度）

平成 19 年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している自治体のうち、下水道の有する機能を将来にわたって維持し、管路施設の老朽化等に起因する道路陥没などの事故を未然に防止するとともにライフサイクルコストの最小化を図るため、長寿命化計画を策定した割合。

（分母）平成 19 年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している地方公共団体数

（分子）長寿命化計画を策定した地方公共団体数

○目標設定の考え方 平成 19 年度末で耐用年数を経過した下水道管きよを管理している全自治体が平成 24 年度までに長寿命化計画を策定するものとして、現況値との勘案により目標値を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

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
建築物

目標値 90%（平成 27 年度）

多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率（A/B）

※ A：Bのうち耐震性を有するもの（新耐震基準で建築されたもの、新耐震基準施行以前に建築されたもののうち改修済みのもの又は診断の結果、改修が不要と判断されたもの若しくは改修が不要と推計されるもの）の数

B：多数の者が利用する一定の建築物（特定建築物）の総数

・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の改正建築基準法施行令の耐震基準」をいう。

・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成7年法律第123号）第6条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。

○目標設定の考え方 統計データ等から推計される特定建築物の総数に対し、過去の耐震改修データに基づく耐震化の動向を踏まえ、実現性を勘案して目標を設定した。

住宅

目標値 90%（平成27年度）

住宅の耐震化率（A/B）

※ A：Bのうち耐震性を有するもの（新耐震基準で建築されたもの、新耐震基準施行以前に建築されたもののうち改修済みのもの又は診断の結果、改修が不要と判断されたもの若しくは改修が不要と推計されるもの）の数

B：住宅の総数

・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の改正建築基準法施行令の耐震基準」をいう。

・住宅の耐震化率は、5年毎に実施される住宅・土地統計調査をもとに推計しており、平成20年住宅・土地統計調査が公表されたため、これをもとに平成20年の耐震化率を推計した。

○目標設定の考え方 住宅・土地統計調査のデータベースによる住宅総数に対し、過去の耐震改修データに基づく耐震化の動向を踏まえ、実現性を勘案して目標を設定した。

○外部要因 目的達成には、建築物の耐震改修・古い建築物の建替えのペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

72 洪水による氾濫から守られる区域の割合

目標値 約64%（平成24年度）

大川川においては30年～40年に1度程度、中小河川においては5年～10年に1度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

洪水による氾濫から守られる区域の割合＝①/②

①防御されている区域

②洪水の氾濫の防御が必要な区域

○目標設定の考え方 長期的には100%を目指す。平成19年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体 補助事業を所管）

73 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数

目標値 約235万戸（平成24年度）

大川川においては30～40年に一度程度、中小河川において5～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫防御が必要な県庁所在地等の中枢・拠点機能が存在する地域の床上浸水被害を受ける可能性のある戸数

○目標設定の考え方 長期的には0を目指す。当指標における目標値については、平成24年度までに実施予定の河川整備により見込まれる成果から設定

○外部要因 気候変動、地元の調整状況

○他の関係主体 地方公共団体

74 土砂災害から保全される人口

目標値 約300万人（平成24年度）

全国の土砂災害危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、土砂災害から保全される人口（万人）

○目標設定の考え方 平成18年度の実績値と平成19年度の実績値の差が約6万人（H18：262万人→H19：268万人）であることを踏まえ、今後も同じ傾向で進捗させることを目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県

75 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

目標値 約3,500箇所（平成24年度）

全国の土砂災害危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、24時間災害時要援護者が滞在する施設・防災拠点・近傍に避難場所が無く地域の拠点となる避難場所のうち、土砂災害から保全される施設数。

○目標設定の考え方 平成29年度に対象施設について整備を概成（約5,200箇所）させることを目標とする。

平成24年度までに、整備の重点化を図り、5年間で約1,200箇所の整備を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県

76 土砂災害特別警戒区域指定率

目標値 約80%（平成24年度）

土砂災害危険箇所が存在する市町村（1,672市町村）のうち、土砂災害特別警戒区域の指定を行った市町村の割合

土砂災害特別警戒区域指定率＝①/②

①土砂災害特別警戒区域の指定を行った市町村数

②土砂災害危険箇所が存在する市町村数（1,672市町村）

○目標設定の考え方 平成19年度の土砂災害特別警戒区域の指定状況は565市町村であり、10年間で実施率100%（1,672市町村）を目指す。

平成24年度については、平成19年度以降指定の促進を図り約80%を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県及び市町村

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

目標値 約8,000ha（平成24年度）

ゼロメートル地帯等（注）において、河川管理施設や海岸保全施設の大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

（注）地盤面が海水面より低い地域

ここでは海水面の高さを朔望平均満潮位（大潮時の平均的な満潮位）と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

○目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定。

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

78 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水） 目標値 100%（平成24年度）

洪水ハザードマップ作成対象市町村のうち、洪水ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村数の割合（%）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合＝①／②

①：洪水ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練を実施した市町村数

②：洪水ハザードマップ作成対象となると想定している市町村数（約1500市町村：平成19年度末現在）

本指標は、洪水ハザードマップを災害発生時を想定し、住民が避難行動等を実施する防災訓練等を実施する際に活用することにより、洪水ハザードマップの理解度の向上ならびに、住民の防災意識の向上を評価するものであり、水害時における円滑かつ迅速な避難の確保に資するものである。

○目標設定の考え方 平成24年度までに全国の大河川及び主要な中小河川（洪水予報河川、水位周知河川に指定または指定予定河川）の浸水想定区域に含まれている市町村における防災訓練実施を目標とする。

○他の関係主体 地方自治体（都道府県）（都道府県管理河川における浸水想定区域指定・公表）

地方自治体（市町村）（ハザードマップ作成・防災訓練実施主体）

79 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（土砂） 目標値 100%（平成24年度）

土砂災害危険箇所を有する市町村のうち、ハザードマップを作成・公表し、かつハザードマップを活用した防災訓練を実施した市町村の割合（%）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合＝①／②

①：対象市町村のうち、土砂災害ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練等を実施した市町村数

②：土砂災害危険箇所を有する市町村数（1,672市町村：平成19年12月末現在）

○目標設定の考え方 平成24年度までに土砂災害危険箇所が存在する対象全市町村（1,672市町村）における実施を目標とする。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

○他の関係主体 都道府県及び市町村

80 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合 目標値 約70%（平成24年度）

水害時における住民の適切な避難を促進するため、浸水想定区域やはん濫流の予測水深、想定流速、到達予測時刻などの浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制を構築した水系の割合（%）

高度な防災情報基盤を整備した水系の割合＝①／②

①：浸水想定情報を時系列で図化して提供する体制を構築した水系の数

②：全国の1級水系の数（109水系）

○目標設定の考え方 平成29年度までに1級水系全て（109水系）において実施することを目標とする。

今後とも重点的、計画的に情報提供を行うこととし、平成24年度の目標値を約70%（77水系）とする。 ※（1級水系の数 109）×70%＝77水系

81 リアルタイム火山ハザードマップ整備率 目標値 50%（平成24年度）

火山噴火緊急減災対策砂防計画を策定する対象火山（29火山）のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップ（注）を整備した火山の割合（%）

リアルタイム火山ハザードマップ整備率＝①／②

①：火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップを整備した火山

②：火山噴火緊急減災対策砂防計画を策定する対象火山（29火山）

（注）火山災害予想区域図の一種で、噴火の前兆期以降に、火口位置の変化や降灰領域の拡大等、火山活動状況にあわせて土砂移動現象の影響範囲、堆積深などを想定するもの。

○目標設定の考え方 今後10年間に対象火山（29火山）で火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山

ハザードマップを策定することを目標とする。平成24年度については50%を目標とする。

- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 都道府県及び市町村

82 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 **目標値 約7.3万戸（平成24年度）**

過去10年間（平成9年度から平成18年度までの間）に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある戸数。

○目標設定の考え方 長期的には0戸を目指す。平成24年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

- 外部要因 地元の調整状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

83 河川管理施設の長寿命化率 **目標値 100%（平成24年度）**

耐用年数を迎える主な河川管理施設（ダム、堰、水門、排水機場、CCTVカメラ等）のうち劣化度診断等を実施し長寿命化が図られた施設の割合（%）

河川管理施設の長寿命化率＝①／②

①：長寿命化が図られた施設数

②：平成20年度～24年度の5年間において、設置から耐用年数を迎える施設数（約1,400施設）

本指標は、老朽化の進む河川管理施設について、適切に状態評価し効率的な修繕により施設の延命化を図った施設を評価するものであり、河川管理施設の致命的な損傷が回避され、水害等の被害防止、軽減およびライフサイクルコストの最小化に資するものである。

○目標設定の考え方 これまで、耐用年数により更新していた施設を、平成20年度～24年度の間に耐用年数を迎える主な河川管理施設の全施設に対して「河川用ゲート・ポンプ設備点検・整備・更新検討マニュアル（案）」等による劣化度診断を行い、部分改築や修繕を実施し、施設の延命化や最適な更新を行うことを目標とする。

84 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（河川） **目標値 190（平成24年度）**

土砂の流れに支障があり問題が発生している溪流、河川、海岸において、総合的な土砂管理に基づき、土砂の流れを改善することに資する事業に着手した数の累積

○目標設定の考え方 土砂移動に起因して問題が発生している溪流、河川、海岸において、問題解決に向けた事業の連携方針（総合土砂管理連携方針）が策定された水系等における対策数を計上している。

- 外部要因 河川、海岸の利用者等の利用状況、地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業実施主体）

85 河川の流量不足解消指数 **目標値 約72%（平成24年度）**

河川の代表地点において、流水の正常な機能の維持のために必要な流量（以下「正常流量」という。）に対して、不足している流量のうちダム等の貯留施設の完成により補給可能になった流量の割合を示す指数。流水の正常な機能の維持を目的としているダム等の建設がどの程度の割合で進んでいるかを示すことにより、ダム等による効果が適切に現れているかを分かり易く評価したもの。

分母：河川の代表地点での正常流量不足に対してダム等貯留施設で補給する流量

分子：完成したダム等貯留施設により補給可能になった流量

○目標設定の考え方 平成24年度の目標値は、平成24年度までに完成するダム等を勘案し、渇水時に下流河川へ補給可能な流量を積み上げ、それが将来の正常流量をどの程度充足するかを算出したもの。

- 外部要因 地元の調整状況等

86 建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数 **目標値 100件（平成24年度）**

本施策にて構築する被災地向け民間保有の建設機械等の全国的な調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数

○目標設定の考え方 迅速的確な災害復旧活動を実現するためには、建設機械や専門技術者等の活用が不可欠である。そこで、全国の専門技術を有する民間団体や建設機械を保有する企業等と連携し、建設機械等の調達を支援する仕組み（建設機械等調達支援ネットワーク）を構築することで、全国各地で発生する多様な災害に対して迅速かつ的確に対応することが可能となり、効果的な災害復旧活動に繋がるものである。

災害時には特に調達が難しい無人化施工等の調達に協力する企業・団体等が、各県2件程度は確保されることを目指し、本格運用開始後（平成24年度）までに民間企業・団体等（建設機械・専門技術者を保有するもの）の本ネットワーク登録数を100件と設定した。なお実績値は、本ネットワークが平成21年度に構築されるため、平成22年度より計測可能となる。

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

目標値 約9万ha（平成24年度）

各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積

○目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定

- 外部要因 宅地開発等による防護対象面積の増加
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

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

目標値 約8割（平成24年度）

対象市町村（注）のうち、ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（％）

（注）津波については重要沿岸域を含む全市町村、高潮についてはゼロメートル地帯を含む全市町村（298市町村：平成21年度）

ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮）＝①／②

①：ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村数

②：対象市町村数

○目標設定の考え方 平成29年度までに約10割達成することを目標値として設定

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業実施主体）

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

目標値 約8,000ha（平成24年度）

ゼロメートル地帯等（注）において、河川管理施設や海岸保全施設の大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

（注）地盤面が海面より低い地域

ここでは海面の高さを期望平均満潮位（大潮時の平均的な満潮位）と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

○目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

90 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合

目標値 約6割（平成24年度）

昭和42年以前に設置された海岸保全施設の延長のうち、所要の機能が確保されている海岸保全施設の延長の割合

老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合＝①／②

①：昭和42年以前に設置された海岸保全施設のうち、所要の機能が確保されている海岸保全施設の延長

②：昭和42年以前に設置された海岸保全施設の延長（約3,000km）

○目標設定の考え方 長期的には100%とすることを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業実施主体）

91 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合

目標値 約17%（平成24年度）

侵食対策が必要な延長のうち海岸保全施設の整備が完了していない延長の割合

侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合＝①／②

①侵食海岸の汀線防護が完了している延長（最終目標）－侵食海岸の汀線防護が完了している延長（各年値）

②侵食海岸の汀線防護が完了している延長（最終目標（約3,000km））

○目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体等（事業実施主体）

92 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数（海岸）

目標値 190（平成24年度）

土砂の流れに支障があり問題が発生している溪流、河川、海岸において、総合的な土砂管理に基づき、土砂の流れを改善することに資する事業に着手した数の累積

○目標設定の考え方 土砂移動に起因して問題の発生している溪流、河川、海岸において、問題解決に向けた事業の連携方針（総合土砂管理連携方針）が策定された水系等における対策数を計上している。

○外部要因 河川、海岸の利用者等の利用状況、地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業実施主体）

93 遮断機のない踏切道数

目標値 4,000箇所（平成22年度）

「遮断機のない踏切道数」とは、第3種（遮断機はないが踏切警報機が設置されているもの）及び第4種（遮断機及び踏切警報機が設置されていないもの）踏切道数のことをいう。

○目標設定の考え方 平成13年度から平成17年度までの5箇年で除去された「遮断機のない踏切道数」をもとに、平成22年度末までの目標値を概ね4,000箇所として設定。

○外部要因 既存路線の廃止

○他の関係主体 鉄道事業者・地方公共団体

94 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

目標値 0駅（平成22年度）

主要な鉄道駅とは、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する、1日あたりの乗降人員が1万人以上の在来線駅のことをいう。

○目標設定の考え方 平成17年7月に一部修正された防災基本計画の提言を踏まえ、主要な鉄道駅について、平成22年度末を目途に耐震化を図ることを目標としている。

○他の関係主体 鉄道事業者、第3セクター等（駅の改良整備・保有を業務とする）

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

目標値 186箇所（平成23年度）

天然自然現象等によって風化した土砂等が崩壊、落下すること、又は、海水等の浸入若しくは海水等による浸食等により、民生の安定が破壊され、かつ、会社の鉄道施設が被害を受けることを防止するために平成19年度以降5箇年の間に行う防災工事の箇所数（累計）をいう。

- 目標設定の考え方 平成19年度から平成23年度までの5箇年のうちに整備が必要である箇所数を目標値として設定。
- 外部要因 鉄道沿線の自然環境、社会環境の変化。
- 他の関係主体 鉄道事業者（事業主体）

96 地方鉄道事業者のうち、安全対策に関する整備計画を策定し、計画的に実行しているものの割合

目標値 70%（平成24年度）

経営基盤の脆弱な鉄道事業者が老朽化した施設を補強・改良するなど、安全性の向上等を図るために策定する「総合安全対策計画（※1）」又は「安全輸送設備整備計画（※2）」を策定し、これを計画的に実行している鉄道事業者の割合

分母：毎年度末に運行している地域鉄道事業者数 95社（21年度末）

分子：毎年度末に運行している地域鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」又は「安全輸送設備整備計画」を策定して、計画的に実行している事業者数

- 目標設定の考え方 目標設定を70%とした理由は、地方鉄道事業者約100社のうち現在保全整備事業（トンネル補修、レール交換、まくら木交換等）を実施している事業者約70社がすべて「総合安全対策計画」を策定し計画的に実行することを目標としたためである。
- 他の関係主体 鉄道事業者（事業主体）

97 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

目標値 0人（平成19年度以降毎年度）

鉄軌道の運転事故による乗客の死亡者数

※1 鉄道の運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。

※2 軌道の運転事故とは、車両衝突事故、車両脱線事故、車両火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故をいう。

- 目標設定の考え方 第8次交通安全基本計画に掲げた鉄道運転事故による乗客の死者数ゼロを目標とする。また、同時に鉄道運転事故件数の減少を目指す。

- 外部要因 地震・突風等の自然災害
- 他の関係主体 鉄軌道事業者（事業主体）

98 事業用自動車による事故に関する指標

事業用自動車による交通事故死者数

目標値 380人（平成25年）

事業用自動車第1当事者の交通事故における死者数。

事業用自動車による人身事故件数

目標値 43,000人（平成25年）

事業用自動車第1当事者の交通事故における人身事故件数。

事業用自動車による飲酒運転件数

目標値 0人（平成25年）

事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数。

- 目標設定の考え方 平成21年1月に示された政府全体の新たな交通事故削減目標を踏まえ、国土交通省においては、平成21年3月、「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」において、「事業用自動車総合安全プラン2009」を取りまとめ、その中で、今後10年間における目標を設定していることから、その事故削減目標値を本指標として設定している。

- 外部要因 交通量、事業者数、車両台数
- 他の関係主体 警察庁（事故・違反通報）、厚生労働省（労基通報）

99 商船の海難船舶隻数

目標値 466隻以下（平成23年）

海難が発生した旅客船、貨物船及びタンカーの船舶隻数の合計（毎年1月1日から12月31日）

- 目標設定の考え方 過去10年の商船の海難船舶隻数の推移を見ると、全体としては減少傾向にあるものの、近年はほぼ横ばいで推移している。これを再び減少傾向に向かわせることを狙いとして、平成23年までの5年間で平成18年比で商船の海難船舶隻数を1割以上減らすことを目標とする。

- 外部要因 海上交通量の変化、台風や津波等による海難

100 船員災害発生率（千人率）

目標値 8.9%（平成24年度）

毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害（転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等）により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員（予備船員を除く。以下同じ。）の船員千人あたりの率。

分子（毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害（転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等）により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員数）／分母（船員数）に千を乗じたもの。

- 目標設定の考え方 平成20年度から平成24年度までの5年間に死傷災害の発生率（年間千人率）を平成19年度に比べ21%減少させる。

① 全国平均の災害発生率を上回っている地域（地方運輸局単位）においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を5%減少させることを努力目標とした。

② 全国平均の災害発生率を下回っている地域においては、発生率を 10%減少させることを努力目標とした。

③ ①及び②の考え方にに基づき平成 15～17 年度の 3 年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

- 外部要因 海運業、漁業の置かれている経済状況、船員の労働条件（労働時間等）
船舶及び陸上作業機器・設備の構造に係る問題
海上及び港における救急・救護体制

101 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 **目標値 0 件（平成 16 年度以降毎年度）**

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数

- 目標設定の考え方 国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ（爆破等）の発生件数ゼロを目標とする。
また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

○外部要因 治安情勢の変動

- 他の関係主体 警察庁（警備業法に基づく空港保安警備 1 級及び 2 級の指定講習を空港保安検査員に実施している（財）
空港保安事業センター（公益法人）を共管。）

102 国内航空における航空事故発生件数 **目標値 12.2 件（平成 20～24 年の平均）**

国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故（航空法第 7 6 条に定める事故）の年間発生件数（5 年間の平均）。

- 目標設定の考え方 航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数（平成 20 年～24 年の 5 ヶ年平均値）を現況値（平成 15 年～19 年の 5 ヶ年平均値）の約 1 割減とすることを目標とする。
また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

○外部要因 気象条件

103 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 **目標値 概ね 100%（平成 24 年度）**

全国の 15 m 以上の道路橋（約 17 万橋）について、長寿命化修繕計画（※）を策定している割合

長寿命化修繕計画策定率＝全国の 15 m 以上の道路橋のうち長寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数（※ 2）
÷ 全国の 15 m 以上の橋梁箇所数（※ 2）

※ 長寿命化修繕計画とは、点検に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画

※ 2 橋梁箇所数とは、上下線が別々の場合は、それぞれ 1 箇所として勘定した数

- 目標設定の考え方 予防保全への転換に向け、5 年後の平成 24 年度末までに全ての橋梁で長寿命化修繕計画を策定することを目標とする。

104 道路交通における死傷事故率 **目標値 約 1 割削減（約 100 件／億台キロ）（平成 24 年）**

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数（1 件／億台キロとは、例えば 1 万台の自動車が 1 万キロ走行した場合、平均 1 件の死傷事故が発生することを意味する。）

道路交通における死傷事故率＝死傷事故件数 ÷ 自動車走行台キロ

- 目標設定の考え方 死傷事故率を過去の欧米と同程度のペース（5 年で約 1 割）で削減することを目指すこととし、5 年後の H 24 年末までに、H 19 年値に対して死傷事故率を約 1 割削減することを目指す。

○外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及

○他の関係主体 警察庁

105 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 **目標値 約 2 割抑止（平成 24 年）**

あんしん歩行エリア（※）のうち、交通事故対策が実施された地区において抑止される歩行者・自転車死傷事故件数

あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

＝（対策前の歩行者・自転車死傷事故件数）－（対策後の歩行者・自転車死傷事故件数）

÷ 対策前の歩行者・自転車死傷事故件数

※あんしん歩行エリア：

歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべき地区であり、市区町村が主体的に対策を実施する地区について、警察庁と国土交通省が指定するもの。（582 地区（平成 21 年 3 月））

- 目標設定の考え方 旧社会資本整備重点計画の計画期間（平成 14 年～平成 19 年）における D I D 地区での歩行者・自転車事故件数は約 1 割減少したことを踏まえ、D I D 地区にあり、公安委員会と道路管理者が連携して特に重点的に交通事故対策を実施する地区であるところのあんしん歩行エリアについては、平成 21 年 3 月にエリアを新たに指定して、その 2 倍のペースで歩行者・自転車事故件数を抑止することを目指すこととする。

○外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及

○他の関係主体 警察庁

106 事故危険箇所の死傷事故抑止率 **目標値 約 3 割抑止（平成 24 年）**

事故危険箇所（※）のうち、交通事故対策が実施された箇所において抑止される死傷事故件数の割合

事故危険箇所の死傷事故抑止率＝

（対策前の死傷事故件数）－（対策後の死傷事故件数） ÷ 対策前の死傷事故件数

※事故危険箇所：

事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所として警察庁と国土交通省が指定するもの。
(3,396箇所(平成21年3月))

- 目標設定の考え方 旧社会資本整備重点計画(平成14年度～19年度)における事故危険箇所対策では、事故抑止率約3割の目標を概ね達成していることから、平成21年3月に箇所を新たに指定して、引き続き本対策を実施することとし、その目標値についても前回同様に約3割抑止とする。
- 外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及
- 他の関係主体 警察庁

107 完了検査率 目標値 100% (平成22年度)

建築基準法に基づく建築物等の完了検査率(A/B)

※A:建築物等の完了検査件数 B:建築確認件数

- 目標設定の考え方 住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく完了検査を工事が完了した建築物等全てが受検することが必要である。
- 外部要因 検査を行う建築主事等の人数
- 他の関係主体 特定行政庁(建築確認、検査事務の実施、建築主事の任命を行う)
指定確認検査機関(確認検査の実施、確認検査員の採用、選任を行う)

108 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数 目標値 20,491件(平成23年度)

自動車事故の被害者であって、介護が必要な重度後遺障害者及びその家族の負担軽減のために、独立行政法人自動車事故対策機構を通じて支給している介護料の毎年度末における支給件数。

- 目標設定の考え方 介護料支給実績及びその伸び率を勘案し、目標値を設定した。
- 外部要因 交通事故発生件数、介護保険等他の介護関係給付制度の動向。
- 他の関係主体 独立行政法人自動車事故対策機構

109 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突) 目標値 3.0%(平成22年)

正面衝突時における死亡事故率

(分子) = 正面衝突時の死亡事故件数

(分母) = 正面衝突事故件数

- 目標設定の考え方 前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故率(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。
- 外部要因 交通安全思想の普及状況等
- 他の関係主体 警察庁(指導取締)、消防庁(救急体制の整備)等

110 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 目標値 22.0件(平成18～22年の平均)

当該年を含む過去5年間における薬物・銃器密輸事犯の摘発件数(海上保安庁関与分)の平均値

- 目標設定の考え方 過去10年間における指標の最高値は平成11年の22.2件であり、初期値である平成17年の指標は15.6件である。平成18年の摘発件数は、過去の指標の最高値とほぼ同数の22.2件であったものの、近年の犯罪組織の複雑化、広域化、犯罪手口の巧妙化等により、薬物・銃器事犯の摘発は今後も益々困難になるものと考えられる。しかしながら、この種の水際対策は、我が国の治安対策上、極めて重要であることを考慮し、当面の業績指標の目標値を過去最高値の指標とほぼ同数の22.0件とする。
- 他の関係主体 財務省、警察庁、厚生労働省、法務省

111 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 目標値 0件(平成22年度以降毎年度)

海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

- 目標設定の考え方 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0を長期的に維持することを目的とする。
- 外部要因 内外の治安情勢
- 他の関係主体 警察庁、財務省、法務省、防衛省、各地方自治体、海事関係者

112 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数 目標値 220人(平成22年)

衝突・転覆等の海難に伴う死者・行方不明者及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の総数

- 目標設定の考え方 過去のデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成22年は、死者・行方不明者数が281人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるレスポンスタイムの短縮等により約60人低減させることとし、平成22年までに死者・行方不明者数を220人以下とすることを目標とする。
- 外部要因 小型船舶の隻数の増減、台風に伴う海難及び外国船の海難による死者・行方不明者数の増減

113 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 目標値 0件(毎年度)

ふくそう海域(注)において、一般船舶(全長50m以上)が通常航行する航路を閉塞又は閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数

- (注): ふくそう海域: 東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法又は港則法の適用海域に限る。)
- 目標設定の考え方 過去の実績として、平成9年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海

域における大規模海難は発生しておらず、毎年度発生数0件を目標とする。

- 外部要因 マリンレジャーの進展等による海域利用の複雑化、沿岸部の埋立等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

114 内航貨物船共有建造量 **目標値 23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)**

鉄道・運輸機構におけるスーパーエコシップ (SES) を含めた内航貨物船共有建造量

(注) G/T : 船舶の大きさを示すのに用いる指標。総トン数 (グロストン) (Gross Tonnage)

- 目標設定の考え方 鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ (SES) をはじめとする 効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶について、共有建造制度 (注1) を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定した国内海上物流の整備に大きく資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。

指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3ヶ年 (平成16年度～平成18年度) の平均値の約3割増を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。

(注1) 共有建造制度 : 鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間 (概ね法定耐用年数) 使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取るにより、最終的に100%所有することとなる。

- 他の関係主体 民間事業者 (事業主体)

115 国際船舶の隻数 **目標値 約150隻 (平成23年度)**

海上運送法第44条の2に定める国際船舶 (注) の隻数をいう。

(注) 「国際船舶」 : 国際海上輸送の確保上重要なものとして国土交通省令で定められた船舶。具体的には、LNG船、ロールオン・ロールオフ船、近代化船等の船舶をいう。

- 目標設定の考え方 国際船舶に関する課税の特例 (登録免許税・固定資産税の軽減) の継続に加え、平成20年度に導入されたトン数標準税制と相俟って日本籍船の太宗を占める国際船舶^{*}について、国際船舶制度創設当時の隻数 (144隻) 程度に回復させることとし、目標を約150隻 (約2倍程度) とした。
※平成21年央の日本籍船107隻のうち、106隻が国際船舶。

- 他の関係主体 外航海運事業者 (事業主体)

116 我が国商船隊の輸送比率 **目標値 概ね12% (平成23年度)**

世界の海上荷動量に占める我が国商船隊による輸送量の割合

分子 : 我が国商船隊 (※) による輸送量

分母 : 世界の海上荷動量 (注)

(注) これまで、世界の海上荷動き量として、世界全体の輸出入量 (貿易量) を使用していたが、指標を適正化する観点から、平成21年度より純然たる海上荷動き量に修正し、過去の実績値も併せて修正する。

(※) 我が国商船隊 : 我が国国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業 (自らが設立した外国現地法人を含む。) から用船 (チャーター) した外国籍船も合わせた概念。

- 目標設定の考え方 外航海運発展の環境整備や海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成17年度時点における過去5年間の我が国商船隊の輸送比率である概ね12%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目指す。

- 外部要因 治安情勢の変動、資源の枯渇、国際経済情勢の変化

- 他の関係主体 民間事業者 (事業主体)

117 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数 **目標値 0件 (平成18年度以降毎年度)**

マラッカ・シンガポール海峡に設定された分離通行帯 (TSS) を閉塞するような海難の発生数

- 目標設定の考え方 インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡 (以下、「マ・シ海峡」という。) は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマ・シ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー (VLCC) などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国経済への影響は計り知れない。これまで、海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力 (約147億円) を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マ・シ海峡の安全確保に取り組むこととしている。なお、国連海洋法条約では「国際海峡の航行安全と海洋汚染防止につ

いて、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また先日成立した海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められている。

- 外部要因 治安情勢の変動
- 他の関係主体 外務省、(財) マラッカ海峡協議会 (事業主体)

118 我が国商船隊における外航日本船舶数

目標値 約 180 隻 (平成 24 年度)

外航海運に従事する日本船舶の数

指標の考え方：

四面環海で資源の乏しい我が国において、貿易量の 99.7% を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支える上で大きな役割を担っている。

しかしながら、世界単一市場における国際競争が激化する中、プラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき外航日本船舶は最も多かった 1,580 隻 (昭和 47 年) から 95 隻 (平成 18 年) へ、外航日本人船員は約 57,000 人 (昭和 49 年) から約 2,600 人 (平成 18 年) へと極端に減少し、極めて憂慮すべき事態となっている。

こうした海運業界の現況と海洋基本法の施行を受け、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、船腹量ベースで全世界の約 6 割の船舶が適用対象となっているトン数標準税制を導入し、本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図ることとする。

- 目標設定の考え方 平成 19 年 12 月の交通政策審議会海事分科会において、非常時等において、一定規模の国民生活・経済活動水準を維持する輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、当該日本籍船の船舶職員を全員日本人船員で配乗するものとして試算すると、「最低限必要な日本籍船は約 450 隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約 5,500 人となる」との答申を頂いているところである。一方、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針 (以下「基本方針」)」において、外航日本船舶・外航日本人船員の現状規模を踏まえると、これらの必要規模を短期間で達成することは困難であることから、まずは当面の目標を設定し、トン数標準税制の導入と海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画 (以下「計画」) の認定制度の着実な実施により、その達成を目指すことが適切であるとされている。

当該基本方針では、外航日本船舶・外航日本人船員の確保に係る当面の具体的な目標は、当該船舶の隻数を平成 20 年度からの 5 年間で 2 倍に、外航日本人船員の人数を 10 年間で 1.5 倍に増加させることを目標とする旨、定められている。

上記目標を担保するため、トン数標準税制の適用を受けるために必要な計画の認定基準の一つとして、外航日本船舶の隻数について、「5 年間の計画期間内に 2 倍以上に増加させる計画であること」が規定されているため、業績指標はこの数字を設定している。

- 外部要因 景気の動向、他国の外航海運政策
- 他の関係主体 日本船主協会等

119 内航船舶の平均総トン数

目標値 575 (平均 G/T) (平成 22 年度)

内航海運における船舶の平均の総トン数

(注) G/T : 船舶の大きさを示すのに用いる指標。総トン数 (グロストン) (Gross tonnage)

- 目標設定の考え方 効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくという目標設定が有効である。このため、内航船舶の平成 13 年度～17 年度の 5 年間の平均総トン数 575 (平均 G/T) の数値の維持を目標とする。

- 他の関係主体 民間事業者 (事業主体)

120 スーパー中樞港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム

港湾コスト低減率

目標値 H14 年度比 約 3 割低減 (平成 22 年度)

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

- 目標設定の考え方 港湾コスト低減率：基準となる平成 14 年度当時に、海外主要港 (釜山港、高雄港) 程度となるよう約 3 割のコスト低減を目標とした

リードタイム

目標値 1 日程度 (平成 22 年度)

スーパー中樞港湾におけるリードタイム：海上コンテナ貨物の輸入における船舶の入港 (着岸) から貨物の引取りが可能となるまでの時間

- 目標設定の考え方 リードタイム：基準となる平成 14 年度当時に、海外主要港 (シンガポール港) のリードタイムが 1 日程度であったため

- 外部要因 輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化
- 他の関係主体 地方公共団体 (事業主体)

121 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率

目標値 概ね 100% (平成 24 年度)

統一モデル様式 (※) を採択し、次世代シングルウィンドウから港湾関連手続 (*) を受け付け可能な港湾管理者の割合

※統一モデル様式：「各港共通の手続で入力情報の利活用の効果が高い項目を記載内容とした全国共通様式。船舶の入出港及び荷役に伴い発生する各種手続のほとんどに対応したもの」

* 港湾関連手続：入出港届、係留施設使用許可申請、入港料減免申請、入港料還付申請、船舶運航動静通知、フェリー・客船ターミナル施設使用許可申請、荷役機械使用許可申請、曳舟使用願、建物の類（上屋等）使用許可申請、船舶業務用施設（給水・給油等）使用許可申請、土地の類（荷さばき地・野積み場等）使用許可申請、廃棄物処理施設（廃油処理施設等）使用許可申請、電気施設（冷蔵コンテナ電源等）使用許可申請

計算方法：手続の電子化を行うことが特に重要となる重要港湾又は開港地方港湾の港湾管理者（合計港湾管理者数68管理者）が次世代シングルウィンドウ申請の受付体制を構築した割合（次世代シングルウィンドウ申請の受付体制を構築した港湾管理者数／重要港湾又は開港地方港湾の港湾管理者数）

○目標設定の考え方 貿易関連手続を円滑にするため、主要な港湾管理者（※）において次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続が可能となることを目標とし、目標値を設定した。

※主要な港湾管理者：「港湾法上に定める重要港湾の港湾」及び「関税法上に定める開港した地方港湾」の管理者

○他の関係主体 港湾管理者（港湾管理者独自システムを保有。指標の達成には独自システムの改修が必要。）

122 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 目標値 平成19年度比5%減（平成24年度）

国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト＋陸上輸送コスト）の低減割合

- ・ 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・ 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

コンテナ貨物等を扱う国際海上コンテナターミナル及びバルク貨物等を扱う多目的国際ターミナルの整備による輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成19年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成19年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標値として設定する。（指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／平成19年度の総輸送コスト）

○目標設定の考え方 平成19年度の実績値は平成14年度比5.8%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として前回目標値とほぼ同程度の平成19年度比約5%減を設定
（注）「前回目標値」とは、平成19年度の輸送コストにおいて平成14年度比約5%減である

○外部要因 輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

123 船舶航行のボトルネック解消率 目標値 95%（平成22年度）

国際幹線航路の計画規模に対する現況規模の割合

計算方法：航路幅員、航路水深、航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合

$\Sigma \{ (\text{現有航路幅員} \times \text{現有航路水深} \times \text{各航路延長}) / (\text{計画航路幅員} \times \text{計画航路水深}) \} / \text{全航路延長}$

○目標設定の考え方 現在整備中の主要幹線航路整備が概成した時の、ボトルネック解消率を目標値として設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

124 国内海上貨物輸送コスト低減率 目標値 平成19年度比3%減（平成24年度）

国内海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト＋陸上輸送コスト）の低減割合

- ・ 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・ 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

複合一貫輸送ターミナル及び国内物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成19年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成19年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標値として設定する。（指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／平成19年度の総輸送コスト）

○目標設定の考え方 平成19年度の実績値は平成14年度比3%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として達成可能であると推測される平成19年度比3%減を設定

○外部要因 輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

125 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量 目標値 約340万TEU（平成24年）

重要港湾（スーパー中枢港湾を除く）における、東アジアとの外資コンテナ取扱量

○目標設定の考え方 「港湾の基本方針」で示されている全国の国際海上コンテナ取扱貨物量の平成24年予測値から、上記対象港湾における平成18年の全取扱貨物量に占める対東アジア取扱貨物量の割合を用い、目標値を算出。

（注）「港湾の基本方針」…「港湾の基本方針」（港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針）（平成20年12月24日国土交通省告示第1505号）：港湾及び開発保全航路の開発等の今後のあり方を示すもので、国土交通大臣が港湾法に基づき、交通政策審議会の意見を聴いて、定めることとされている。

○外部要因 輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気変動・世界情勢の変化

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

126 港湾施設の長寿命化計画策定率 目標値 約97%（平成24年度）

重要港湾以上の主要な係留施設のうち、長寿命化計画を策定した施設の割合（長寿命化計画を策定した重要港湾以上の主要な係留施設数／重要港湾以上の主要な係留施設数）

○目標設定の考え方 平成19年4月の省令の改正、告示の整備により、港湾施設については、ライフサイクルコスト縮減等の観点から、長寿命化計画（維持管理計画）に基づき適切に維持することを標準とした。また、平成20年度より長寿命化計画策定のための新規予算制度を創設し、港湾管理者に対しては5年間の時限的措置として予算補助を実施している。ただし、管理する港湾の多い港湾管理者に対しては7年間の時限的措置としており、指標の対象となる施設のうち約3%の施設については、平成25、26年度での策定となるため、期間内（平成24年度まで）での長寿命化計画の策定率（目標値）を約97%と算出した。

○他の関係主体 港湾管理者

127 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 **目標値 55%（平成23年度）**

港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合。

（101千隻（平成18年度）／217千隻（平成18年度））

○目標設定の考え方 近年における当施策への投資量を基に設定。また中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。

○外部要因 プレジャーボートの需要の変動、施設整備に係る地元調整の状況等

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

128 リサイクルポートにおける企業立地数 **目標値 230社（平成24年度）**

リサイクルポート指定港における、静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施することにより港湾での循環資源取扱量の増加が見込まれる。リサイクルポートを利用し、循環資源を取り扱うリサイクル関連企業の立地企業数を指標とする。

○目標設定の考え方 循環型社会形成推進基本計画の目標伸び率（平成22年循環利用率14%）と同様の伸び率を設定し、平成24年度の目標立地企業数を設定した。立地企業数はリサイクル関連企業数の過去の推移及び管理者へのヒアリング結果から推計する。

○他の関係主体 環境省（廃棄物行政を所管）、経済産業省（リサイクル産業を所管）、地方公共団体（事業主体）

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

目標値 約2,700万人（平成24年度）

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域（注1）、特定観測地域（注2）並びに東海地震、東南海・南海地震及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震の各地震防災対策推進地域内の港湾（119港）において、耐震強化岸壁等の整備により、緊急物資等の供給が可能人口。

（注1）地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には南関東、東海の2地域。

（注2）地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて最近大地震が起きていない、かつ②活構造地域、さらに③最近地殻活動が活発で、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部、福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等

○目標設定の考え方 地震発生時の切迫性が特に高い地域等を優先的に整備することによって、緊急物資を供給できる人口を増加させることとし、港湾の位置、整備状況等を考慮しつつ、目標を設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

130 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数 **目標値 20件（平成24年度累計）**

各地域の物流に係る多様な関係者（貨物運送事業者、地方公共団体、荷主等）の連携により策定された物流連携効率化推進計画の件数

○目標設定の考え方 貨物運送事業者、地方公共団体、荷主等、物流に係る多様な関係者で構成された協議会において実施する物流の効率化を図る取組みを促進する物流連携効率化推進事業（平成21年度創設）により、物流連携効率化推進計画の策定に関する調査事業（調査事業）及び同計画に基づく物流の効率化を推進する事業（推進事業）に対して支援することとしている。
調査事業に基づき策定された計画に基づく推進事業に対しては、最大3年間の支援が可能であることから、目標年度を平成24年度に設定し、毎年5件程度計画が策定されるものと想定して目標値を設定。

○外部要因 景気の動向による貨物量の変化

131 各地域における国際物流の効率化に関する指標

国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数

目標値 15件（平成22年度累計）

国際物流のボトルネックを解消するため、国際物流戦略チーム（注1）が策定した行動計画数

（注1）国の地方支分部局、地方公共団体、学識経験者、地元経済団体、物流事業者、荷主企業等の関係者メンバーとなって全国10地域に設立されており、地域の実情に応じたボトルネックの抽出及び解決等を図っている。

国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数

目標値 20件（平成22年度累計）

国際物流戦略チームにおいて策定した行動計画に基づき実施した実証実験及び調査の数

○目標設定の考え方 各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の創意工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方ブロックで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。

○他の関係主体 地方公共団体、学識経験者、事業者（国際物流戦略チームのメンバー）

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

目標値 4,000千㎡（平成22年度累計）

物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積（累計面積）。

- 目標設定の考え方 物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設（以下「認定施設」という。）の延床面積（累計面積）を物流の総合化・効率化の促進に関する指標とした。
物流総合効率化法の施行（平成17年10月）から約31年間（普通倉庫耐用年数）で普通倉庫の所管面積38,000千㎡の約6割である22,800千㎡を認定施設に代替することを最終目標とする。当該目標の達成のためには、1年あたり約735千㎡が認定施設に代替する必要があることから、平成22年度までの目標値を4,000千㎡と設定する。

133 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標

貨物利用運送事業者の海外拠点数

目標値 1,406箇所（平成22年度）

「貨物利用運送事業者の海外拠点数」とは、諸外国において、わが国の貨物利用運送事業者が設立している、現地法人、合弁会社又は駐在員事務所数の合算値である。なお、調査は隔年で実施している。

- 目標設定の考え方 過去の実績値の年平均増加数（69箇所）をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。

貨物利用運送事業者数

目標値 24,830者（平成22年度）

「貨物利用運送事業者数」は、第一種貨物利用運送事業者（他人の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業者であって、第二種貨物利用運送事業者以外の者をいう。）及び第二種貨物利用運送事業者（他人の需要に応じ、有償で、貨物自動車運送事業者以外の実運送事業者の行う運送に係る利用運送と、これに先行・後続する貨物自動車（トラック）による集配により、荷主に対して一貫サービスを提供する者をいう。）の合算値である。

- 目標設定の考え方 過去の実績値の年平均増加数（383者）をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。
- 外部要因 経済・市場動向の変化による物流ニーズの高まり及び荷主の要望の高度化（複合一貫輸送など）並びに諸外国の受け入れ体制（邦人事業者に対する事業参入規制等の環境）。
- 他の関係主体 実運送事業者（貨物利用運送は、航空・船舶・鉄道又はトラックの「実運送」を利用して貨物を運送するサービス。）、諸外国政府（邦人事業者に対する事業規制・参入障壁）。

134 訪日外国人旅行者数

目標値 1,000万人（平成22年）

国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者数（当該国の旅券を所持した入国者）から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数

- 目標設定の考え方 訪日外国人旅行者数は我が国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあることから、今後は2010年（平成22年）に訪日外国人旅行者を1,000万人に増加させるとの政府の目標の達成を図り、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の格差の是正を図る。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。
- 外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向
- 他の関係主体 （独）国際観光振興機構、外務省、法務省等の他府省庁、旅行業者、メディア関係者等の民間事業者等

135 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数

目標値 4泊（平成22年度）

観光レクリエーションを目的とする国内宿泊旅行の国民一人の平均年間宿泊数

- 目標設定の考え方 退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値3.33泊を切り上げたもの。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。
- 外部要因 経済・社会動向（景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等）
- 他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）、文部科学省（学校の休暇制度を所管）、厚生労働省（労働者の休暇制度を所管）、経済産業省（経済団体を所管）

136 日本人海外旅行者数

目標値 2,000万人（平成22年）

年間に日本国内から海外へ出国した日本人数

- 目標設定の考え方 観光立国の実現に当たっては、国際相互理解の増進等の観点から日本人の海外旅行の促進も重要であり、観光立国推進基本法においても国は国際相互交流の促進を図るべきことが盛り込まれているところ。2,000万人との目標値については、観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。
- 外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向
- 他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）、文部科学省（学校の休暇制度等を所管）、厚生労働省（労働者の休暇制度等を所管）、経済産業省（経済団体を所管）

137 国内における観光旅行消費額

目標値 30兆円（平成22年度）

国民の国内観光旅行消費額、訪日外国人旅行者による日本国内での旅行消費額の総計

- 目標設定の考え方 訪日外国人旅行者数を1,000万人に増やすという目標（別途記述）を達成し、退職後の団塊世

代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値29.66兆円を切り上げたもの。

観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 経済・社会動向（景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等）

○他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）、文部科学省（学校の休暇制度等を所管）、厚生労働省（労働者の休暇制度等を所管）、経済産業省（経済団体を所管）

138 主要な国際会議の開催件数

目標値 252件（平成23年）

UIA（国際団体連合）統計による我が国における国際会議の開催件数

○目標設定の考え方 2011年（平成23年）までに、主要な国際会議の開催件数を5割以上伸ばし、アジアにおける最大の開催国を目指すとの政府の目標を踏まえ、設定したもの。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向、他国の誘致活動状況

○他の関係主体 （独）国際観光振興機構、内閣府、文部科学省等の全他府省庁、地域のコンベンションビューロー、民間事業者（PCO（Professional Congress Organizer）、観光事業者等）等

139 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

目標値 200件（平成23年度）

景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

○目標設定の考え方 良好な景観は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものである。特に、地域の景観上重要な景観重要建造物及び景観重要樹木は、単一で交流人口の拡大の効果が大きく見込まれるものであって、平成19年度からその保全活用を中心とした取組を支援する事業制度（景観形成総合支援事業）を設けている。目標においては、当初、80件としていたが、平成20年度に目標値を上回ったため、景観重要建造物・樹木を活かした地域振興・活性化の取組によって、各地で事例が見られるものとなるよう、毎年度30件程度の指定を目指すこととし、平成23年度までに200件としている。

○他の関係主体 都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村

140 景観計画に基づき取組を進める地域の数

目標値 500団体（平成24年度）

景観計画を策定・公表（告示）した景観行政団体（市区町村に限る）の数

○目標設定の考え方 全国市区町村を対象にした景観法活用意向調査において、平成20年4月1日時点で、今後5年程度以内に景観計画を策定する意向があると回答した市区町村472団体（既に策定済・公表（告示）済みである市区町村を含む）が確実にそれを実施し、かつ、策定年度は未定であるが景観計画の策定意向を示している市区町村57団体の半数以上が5年以内に景観計画を策定した場合に達成可能となる値。

○他の関係主体 都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村

141 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数

目標値 100団体（平成24年度）

地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づき、歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村（歴史的風致維持向上計画の認定を受けた市区町村）の数

○目標設定の考え方 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく歴史的風致維持向上計画を策定し、地域の歴史的な資産を活用したまちづくりを行う意向のある市町村について平成20年に調査を行った結果、意向ありと回答した市区町村の数91団体に基づき設定。なお、平成21年に行った調査では111団体であった。

○他の関係主体 地方公共団体、民間事業者等

142 三大都市圏環状道路整備率

目標値 69%（平成24年度）

三大都市圏環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの

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

○目標設定の考え方 平成24年度の目標については、高速道路会社と（独）日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 NEXCO、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）（会社区間の事業進捗、会社経営に基づく予算）

143 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（新幹線鉄道）

目標値 15,700km（平成23年度）

5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長

○目標設定の考え方 広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。

○外部要因 鉄道事業者のダイヤ改正等

○他の関係主体 地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主體）

144 国内航空ネットワークの強化割合

大都市圏拠点空港の空港容量の増加 目標値 平成17年度比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性(注1)を確保した上で段階的に)

「大都市圏拠点空港の空港容量の増加」：大都市圏拠点空港(注2)のうち首都圏空港(注3)における空港容量の増加
○目標設定の考え方 羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田：約2万回、羽田：昼間約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。

○外部要因 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向

国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率 目標値 約1割削減(平成24年度)

「国内線の欠航率」：国内線の計画便数のうち自空港気象(台風除く)による欠航率(自空港気象(台風除く)により欠航した全便数／(全計画便数－自空港気象以外の全欠航便数))

○目標設定の考え方 国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率(平成15～17年度平均)を平成24年度には約1割削減することを目標とした。

○外部要因 自然変動

総主要飛行経路長 目標値 平成18年度比2%短縮(平成23年度)

「総主要飛行経路長」：国内の合計75路線の飛行経路長に運航回数を乗じたものの合計

○目標設定の考え方 平成23年度までに国内の合計75路線をRNAV(注4)化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。

注1：空港運用の慣熟による安全確保

注2：大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港

注3：首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

注4：RNAV(aRea NAVigation)：広域航法

○外部要因 地元の調整状況等

○他の関係主体 航空運送事業者(事業主体)

145 国際航空ネットワークの強化割合

目標値 平成17年度比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性(注1)を確保した上で段階的に)

大都市圏拠点空港(注2)のうち首都圏空港(注3)における空港容量の増加

○目標設定の考え方 羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田：約2万回、羽田：昼間約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。

注1：空港運用の慣熟による安全確保

注2：大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港

注3：首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

○外部要因 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向、国際情勢の動向(治安情勢の変化等)

○他の関係主体 航空運送事業者(事業主体)

146 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

目標値 95.0%(平成23年度)

空港周辺地域の全対象家屋(約11万8千戸)のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合

(住宅防音工事を施工した家屋数／空港周辺地域の全対象家屋)

(該当飛行場)

特定飛行場：函館空港、仙台空港、新潟空港、東京国際空港、大阪国際空港、松山空港、高知空港、

福岡空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港

(注)特定飛行場とは、国土交通大臣が設置する公共用飛行場であって、当該飛行場における航空機の離陸又は着陸の頻繁な実施により生じる騒音等による障害が著しいと政令で指定するもの。

(公共飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和42年法律第110号))

○目標設定の考え方 航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ設定。

将来的に100パーセントを目指す。

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

目標値 約7割(平成24年度)

地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲(100km圏内)に居住する人口の割合(一定範囲に居住する人口／日本の総人口)

○目標設定の考え方 地震時の緊急物資輸送等を円滑に行うため、空港の耐震性向上を進めることにより、防災拠点としての機能を有する空港から100km圏内に居住する人口の割合を高める。

○他の関係主体 地方管理空港の空港管理者である地方公共団体

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

目標値 約半減(平成20～24年度平均)

管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント(注)発生件数。

(注)滑走路誤進入に係る重大インシデント

・航空法施行規則第166条の4第1号及び第2号に掲げる事態

- 一 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止
 - 二 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試み
- 目標設定の考え方 地上走行航空機の監視能力の向上や視覚的支援等、管制官やパイロットに対する各種支援システム等を段階的に充実強化することにより、滑走路誤進入に係る重大インシデントの発生件数を約半減させることを目標とした。
- 外部要因 航空交通量の変動
- 他の関係主体 航空従事者、航空管制官

149 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

目標値 78% (平成23年度)

全国の大都市圏から地方圏への転入者数を地方圏から大都市圏への転出者数で除した数値
(大都市圏から地方圏への転入者数) / (地方圏から大都市圏への転出者数)

※大都市圏…三大都市圏(東京圏、名古屋圏、関西圏)、地方圏…三大都市圏以外の地域
(東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
関西圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)

- 目標設定の考え方 平成14年度～平成18年度の実績は7.6%減少しており、現状から勘案すると平成23年度の実績は70%台前半まで落ち込むと予測できるが、UJIターンや二地域居住の地方定住を支援する施策として、地域活性化及び地域振興を図り、積極的な環境構築を行っていく中で地方圏への転入者の比率を維持させていく。そのため、平成23年度では平成18年度の実績値とほぼ同じ78%を維持させることを目標とする。
- 外部要因 景気の動向(都市部と地方部との景気格差拡大)、総人口の減少(都市部への人口集中化)
- 他の関係主体 地方公共団体

150 都市再生誘発量

目標値 9,200ha (平成23年度)

我が国の都市構造を、豊かな都市再生や経済活動を実現できるレベルへと再構築し、健全で活力ある市街地の整備などを通じて都市再生が誘発された量

- 目標設定の考え方 民間投資を誘発する市街地整備などのこれまでの実績や今後の事業計画等をもとに算出
- 他の関係主体 地方公共団体等(事業主体)

151 文化・学術・研究拠点の整備の推進

筑波研究学園都市における国際会議開催数

目標値 80件 (平成22年度)

つくば地区内の国際会議開催数。

- 目標設定の考え方 筑波研究学園都市は科学技術中枢拠点都市(サイエンス型国際コンベンション都市)を目標の一つとしており、国際会議は、主に研究施設の集積、先進的な研究機能を有する場所で開催されるものであるため、その開催数を100と設定していたが、平成19年度以降、新たな集計値に変更(基準の主な変更点：参加総数20人以上→50名以上、参加国2カ国以上→3カ国以上)となったため、過去の開催実績を勘案し従前の100件から80件に目標を再設定したものである。
- 外部要因 景気の動向
- 他の関係主体 研究学園地区内の研究・教育施設31機関(国立大学法人筑波大学、国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人国立環境研究所、独立行政法人産業技術総合研究所、独立行政法人農業・食品産業技術総合研究機構等)

関西文化学術研究都市における立地施設数

目標値 156施設 (平成23年度)

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における立地施設数。対象とする立地施設は、本都市は文化、学術及び研究の中心となる都市の建設を目的としていることから、文化学術研究の向上に資するものとする。

- ・研究施設(研究施設、技術開発施設)
- ・大学(大学・短大)
- ・文化施設(都市の文化の発展に寄与する施設)
- ・交流施設(文化・学術・研究の発展等に係る交流または共同研究を推進するための施設)
- ・宿泊研修施設(研修、保養、スポーツ・レクリエーション機能を有する施設)
- ・その他(基本方針または建設計画に掲げる施設等)

本指標は、都市建設の進捗状況を評価しうるものであり、その数の増加は、我が国及び世界の文化等の発展に資するものである。

- 目標設定の考え方 景気の低迷から進出が伸び悩んでいたが、近年、立地機関数が増加に転じており、この動きを確実にするためにも、現在の立地施設増加数を確保する。その目標値は、増加に転じたH16～H18の年平均立地施設数8の1.5倍である12を基準に考える。
- 外部要因 立地企業の経営方針、景気の動向

関西文化学術研究都市における外国人研究者数

目標値 270人 (平成22年度)

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における外国人研究者数。本指標は、世界各国の優秀な研究者の集まる魅力的な都市への成長度合いを評価するものであり、新産業創出等、我が国及び世界の発展に寄与するものである。

- 目標設定の考え方 関西学研都市の研究者数の推移はH15：4,886人、H16：5,105人、H17：5,399人であり、年平均増加率は5.2%。目標値は外国人研究者数増加率5%とし、H17の5年後であるH22に270人を目標とする。

○他の関係主体 立地企業の経営方針、景気の動向

152 大深度地下使用の累計認可件数

目標値 3件(平成23年度)

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法(以下、大深度地下使用法)に基づき、大深度地下(土地所有者等による通常の利用が行われない地下)の使用が認可された件数。大深度地下の公共的使用に関する基本方針に示された社会資本の効率的・効果的な整備や都市空間の再生につながるもの。

○目標設定の考え方 大深度地下使用法では、大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行、大都市地域に残された貴重な公共的空間である大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ることとしており、平成23年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる件数を設定。

具体的には、使用認可の事前手続きである事業間調整の手続きが既になされた事業が2件〔神戸市大容量送水管整備事業(平成17年度)、高速自動車国道建設事業(東京外かく環状道路(東名高速~関越道))(平成18年度)〕あり、これらの事業の使用認可申請が見込まれる。この他、目標年度までに1件程度の事業を想定し、目標値を3件としたところである。

このような目標値としたのは、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の対象事業は大深度地下※で行われるものに限られ、また、対象地域も三大都市圏に限定されていることから、件数の大幅な増大は見込まれないためである。

※大深度地下：以下の深さのうちいずれか深い方以上の深さの地下をいう。

①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ(地下40m以深)

②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ(支持地盤上面の深さに10mを加えた深さ)

○外部要因 地価の変動、民間による技術開発の状況、地元調整の状況

○他の関係主体 事業主体

153 半島地域の交流人口

目標値 平成17年度対比102%(平成22年度)

全国の半島地域の道府県が集計した半島地域の入込観光客の合計値の平成17年度初期値に対する割合。なお、千葉県(南房総地域)は平成16年度に、熊本県(宇土天草地域)及び大分県(国東地域)は平成19年度に、三重県(紀伊地域)は平成20年度にそれぞれ統計の集計方法に変更があったため除く。(各年度交流人口/平成17年度交流人口)

○目標設定の考え方 半島振興法に基づく半島循環道路等の交通施設整備、観光業振興のための税制措置、地域づくりNPO等育成のための支援等の施策を実施することにより地域間交流は発展することが見込まれている。

以上により、今後5年間の半島地域における交流人口について、半島地域は北から南まで多様な気象条件下にあり、平成16年度は気象災害等により観光入込客数が大きく減少したこと、平成17年度は紀伊地域で紀伊山地の霊場と参詣道の世界遺産指定があり観光客数が大きく伸びたことなどの特殊要因があることから、平成14年度から平成15年度の伸び率0.4%を平年の伸び率ととらえ、 $0.4\% \times 5年 = 2\%$ 増を平成22年度の目標とする。

○外部要因 気象変動、景気変動、観光ニーズの変化

○他の関係主体 半島振興対策実施地域指定を受けた22道府県(千葉県、熊本県、大分県は除く。)

154 高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備市町村の割合

目標値 100%(平成24年度)

特別豪雪地帯に指定されている市町村(201市町村)のうち、高齢者が無理することなく除雪できる体制が整備された市町村の割合。(高齢者が無理することなく除雪できる体制が整備された特別豪雪地帯に指定されている市町村数/特別豪雪地帯に指定されている市町村数)

高齢者が無理することなく除雪できる体制とは、雪処理について支援を要する高齢者世帯等(以下、「要支援世帯」という)に対し、状況(居住環境、家族構成、健康状況等)に応じて、平時はもとより、豪雪時であっても、その世帯の雪処理を支援することができる体制とする。

体制整備の要件は以下のとおり。

- ・要支援世帯の状況を把握する体制「要支援世帯における雪処理状況を把握しており、要支援世帯が相談できる」
- ・平時からの支援策を講じる体制「平時より要支援世帯に対して支援を実施している」
- ・豪雪時を想定した支援策を講じる体制「豪雪時を想定した要支援世帯への各種支援策を整備している」

○目標設定の考え方 高齢化、過疎化が進行している豪雪地帯においては、毎年、高齢者を中心に雪処理作業中の事故が多発している状況である。

このような雪処理に係る事故を防止するために、平成20年4月に中央防災会議がとりまとめた「自然災害の「犠牲者ゼロ」を目指すための総合プラン」に基づき、流雪溝等の施設整備と併せて、特に、高齢化・過疎化が著しく、雪処理の担い手が不足している特別豪雪地帯の市町村において、平成24年度を目途に全201市町村で高齢者が無理することなく除雪できる体制の整備を促進する。今後、平成22~24年度にかけて体制の整備を図り、平成24年度に全201市町村においてこの体制が整備されるようにする。具体的には、平成21年度末には65%(130市町村)なので、年平均12%(24市町村)増が必要となる。

○外部要因 市町村合併

○他の関係主体 関係省庁(内閣府、警察庁、消防庁、厚生労働省等)、地方公共団体、自治会等

155 都市再生整備計画の目標達成率

目標値 80%以上(毎年度)

まちづくり交付金の交付を受けるために市町村が作成する都市再生整備計画（以下、「計画」という。）について、それぞれの計画に掲げられた目標を定量化する指標の達成率を%変換し、その二乗平均値※を、当該計画の達成率とし、当年度終了の全ての計画の達成率の単純平均値を出す。

※複数指標の達成率をひとつのベクトルの距離として表すことができるため、当該計画の達成率を一元的かつ明快に表現することが可能となる。

- 目標設定の考え方 都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率について一定の水準（例えば80%）以上を維持。平成18年度の実績値が81.8%と高い水準であったことから、この水準（80%）の維持を目標値の設定根拠とする。
- 他の関係主体 市町村（事業主体）

156 民間都市開発の誘発係数 **目標値 16倍(平成19~23年度)**

平成19~23年度の5カ年平均において、(財)民間都市開発推進機構が係わることにより、優良な都市開発が誘発された倍率。

分母を民都機構が係わった案件の国費投入額(68,032百万円(平成21年度))とし、分子を当該案件の総事業費(858,191百万円(平成21年度))とする。

- 目標設定の考え方 過去3ヶ年(平成16~18年度)平均値は16倍であり、今後もこの水準を維持することを目標とする。
- 外部要因 民間事業者等の都市開発事業に対する取組状況、経済状況、金利環境
- 他の関係主体 (財)民間都市開発推進機構

157 まちづくりのための都市計画決定件数(市町村) **目標値 1,470件(平成22年度)**

域地区、都市施設、市街地開発事業、地区計画等といった市町村による年間の都市計画決定件数

- 目標設定の考え方 都市計画等に係る各種の調査、検討を通じて、各種制度の現状における課題の抽出や課題解決の対策を講じることにより、市町村による都市計画決定を促進し、ひいては都市再生・地域再生に資することを目標としている。平成17年度を初期値とし、当該値以上を毎年度維持することにより、都市再生・地域再生の推進が図られているものと判断する。
- 他の関係主体 市町村

158 駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数 **目標値 約10万台(平成25年度)**

平成18年度より駐車場法の対象に自動二輪車が追加されたが、四輪の自動車駐車場に比して整備が進んでいない自動二輪車駐車場の整備を推進することとし、指標は駐車場法に基づく自動二輪車駐車場の整備台数とする。

- 目標設定の考え方 駐車場法に基づき整備される自動二輪車用の路上駐車場及び路外駐車場(都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車場)が、平成18年度末の乗用車の駐車場整備比率※)に平成38年度(平成18年度の20年後)に到達するまで整備されることを目標として、平成21年度から5年後の平成25年度の目標値を設定。

※)乗用車の駐車場整備比率・・・乗用車の保有台数/整備済み駐車場台数

- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、民間事業者(事業主体)

159 都市機能更新率(建築物更新関係) **目標値 41.0%(平成25年度)**

特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区(都市再開発方針に位置付けられたいわゆる2号地区及び2項地区等の区域)における宅地面積(分母)のうち4階建て以上の建築物の宅地面積(分子)の割合。従前の市街地が一般に木造2階建て又は空閑地であることを踏まえ、再開発の目的である土地の高度利用と建築物の耐震化等による市街地の防災性向上の状況を表す指標として、4階建て以上の建築物への更新割合を測定する

- 目標設定の考え方 特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区の再開発が、今後も着実に推進されるものとして、これまでの実施状況を踏まえ5年後の目標値を設定。
- 外部要因 当該地区に対する任意の民間建築投資量の動向等
- 他の関係主体 地方公共団体(都市計画決定、事業主体、民間事業者への補助金交付等)

160 中心市街地人口比率の増減率 **目標値 前年度比1.0%増(平成26年度)**

市全域の人口に対する中心市街地(商店街と主要駅、市役所等への徒歩アクセスを考慮した街なみ居住を推進すべき地域※)人口の比率の増減率。中心市街地の衰退、人口の郊外流出による現在のトレンドを踏まえ、歩いて暮らせるまちづくり(コンパクトシティ)の実現に向けてのメルクマールである、市全域人口に対する中心市街地人口の比率の増減率を測定する。

- 目標設定の考え方 街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5年後を目処に増減率を1.0%増とすることを目標とする。
- 外部要因 市町村合併による市全域の人口増、民間による投資動向(郊外の住宅地、大型商業施設への投資等)
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、民間事業者(事業主体)等

161 物流拠点の整備地区数 **目標値 64地区(平成23年度)**

流通業務市街地の整備に関する法律(昭和41年法律第110号)による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数

- 目標設定の考え方 総合物流施策大綱(2009-2013)において掲げられた「今後推進すべき物流施策」の進捗

状況を反映し、平成23年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定

- 外部要因 地元との調整等
- 他の関係主体 地方公共団体等（事業施行者）

162 主要な拠点地域への都市機能集積率 **目標値 前年度比+0%以上（毎年度）**

分母を人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積、分子を主要な拠点地域^{※1}の延べ床面積として、都市機能の拡散・集積の動向を評価する。

※1 一定の基盤整備がなされている、もしくは拠点形成に向け市街地整備等が行われている主要な中心市街地及び交通結節点周辺等を地方公共団体より4次メッシュ（500mメッシュ）単位でヒアリングしたもの

- 目標設定の考え方 人口減少時代を迎え、全体的な床需要は減少する中、主要な拠点地域においては、施策を講じることにより都市機能の維持・集積を図り、中心市街地の衰退・都市機能の拡散に歯止めをかけることを目標とする。

- 外部要因 地元調整（権利者との権利調整等）、不動産の需要動向等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体等）、民間等（事業主体）

163 トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数 **目標値 32億トンキロ（平成22年度）**

トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量（トンキロ）

- 目標設定の考え方 自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させるという目標値を設定。（京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり）

- 外部要因 自然災害及び景気動向等による変動
- 他の関係主体 物流事業者（鉄道事業者含む）等

164 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化） **目標値 15,700km（平成23年度）**

5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長

- 目標設定の考え方 広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。

- 外部要因 鉄道事業者のダイヤ改正等
- 他の関係主体 地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主體）

165 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数） **目標値 3空港（平成22年度）**

新たな空港アクセス鉄道の整備等により、成田国際空港を含めて三大都市圏の国際空港から都心部までの所要時間が30分台以内となることを目標とした指標である。

三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

- 目標設定の考え方 平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施し、平成22年度には三大都市圏とも所要時間30分台の実現を目指す。（社会資本整備重点計画に記載）
- 他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（事業主体）

166 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

東京圏	目標値 2,399（複々線化区間216）km（平成23年度）
大阪圏	目標値 1,591（複々線化区間135）km（平成23年度）
名古屋圏	目標値 925（複々線化区間2）km（平成23年度）

カッコ内は複々線化区間延長

平成23年度までに完成が予定されている地下鉄等の新線の延長を加えた都市鉄道（三大都市圏）の路線の営業キロの延長。（複々線化されている区間の営業キロの延長については、括弧内に示した。）

・「都市鉄道」とは、大都市圏における旅客輸送を行う鉄道及び軌道のことをいう。

・「三大都市圏」とは、東京駅、大阪駅、名古屋駅を中心とした、概ね半径50km（名古屋は40km）の範囲をいう。

- 目標設定の考え方 現況値に、平成23年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後は速達性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。

- 外部要因 営業路線の一部廃止
- 他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

167 都市鉄道（東京圏）の混雑率 **目標値 165%（平成23年度）**

東京圏のJR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。

・東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50km範囲をいう。

・混雑率とは、最混雑時間帯1時間あたりの列車の混み具合を示す数値であり、輸送人員÷輸送力×100(%)で算出されるものである。

- 目標設定の考え方 当面の目標である主要区間の平均混雑率を150%以内とするべく、まずは、平成23年度までの目標を165%としている。これは、平成23年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値である。
- 外部要因 少子高齢化等の人口動態
- 他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

168 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合

目標値 70%（平成23年度）

経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者が地域関係者（沿線自治体・住民・NPO・法人等）と連携し、鉄道を活性化するために策定される計画（再生計画、LRT整備計画又は地域公共交通総合連携計画のいずれかをいう。以下「活性化計画」という。）に基づき、活性化策を実行している地域鉄道事業者の割合（各計画の二重計上はしない）。

- 目標設定の考え方 今後、地域鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっていることから、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の脆弱な全ての地域鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、着実に実行されることを目指す。
当初は目標を60%としていたが、平成21年度の実績値が61%と目標を達成したことから、目標を設定しなおした。平成17年～平成21年に策定された活性化計画の伸び（54%社）を平成23年まで最低限維持した場合、平成23年度末の策定事業者は67社となる。→分子67社/分母95社（平成21年度末現在）＝70%
- 他の関係主体 地域関係者（地方自治体・沿線住民・企業）、鉄道事業者の参入、撤退

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

目標値 800件（平成24年度）

業績指標は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画の策定件数とする。地域における公共交通の活性化・再生のためには、地域の多種多様なニーズに応じるため、地域の関係者が、地域の真のニーズや問題を精査した上で、公共交通のあり方について総合的な交通計画を策定することが有効である。こうした観点から、地域公共交通総合連携計画の策定件数は地域公共交通の活性化・再生について地域の積極的な取組を反映した指標となる。

- 目標設定の考え方 地域公共交通総合連携計画の策定件数について、初期値については法律施行後初年度となる平成19年度の連携計画の策定件数（60件）を設定し、21年度までの実績推移を勘案し、目標年次までに各地方運輸局等毎に80地域において連携計画が策定されていることを目標とし、10運輸局等を乗じた800件とした。
- 他の関係主体 総務省、公安委員会、環境省、市町村（計画策定主体）等

170 バスロケーションシステムが導入された系統数

目標値 10,000系統（平成24年度）

バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数

- 目標設定の考え方 近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定
- 他の関係主体 バス事業者（事業主体）、地方自治体（協調補助）

171 地方バス路線の維持率

目標値 100%（平成25年度）

「地方バス路線」とは、生活交通確保のため、地域協議会における協議結果に基づき都道府県が策定した計画において維持が必要とされた広域的・幹線的路線であって都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認したものをいう。「維持率」とは、国土交通大臣が承認した地方バス路線（毎年度承認）に対して引き続き運行されている当該路線（翌年度末）の割合。

（分子）＝評価年度末（平成21年度末）に引き続き運行されている地方バス路線数

（分母）＝前々年度（平成19年度）に都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認した地方バス路線数

※平成21年度評価の場合

- 目標設定の考え方 都道府県策定の計画において維持が必要とされ、国として支援することとした地方バス路線が維持されることを目指す。
- 他の関係主体 総務省（地方財政措置）、都道府県（協調補助）

172 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

目標値 71%（平成22年度）

有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

- 目標設定の考え方 有人離島においては、架橋等により交通手段が確保されている場合を除いては、定期的に運航する航路を確保し、維持する必要がある。平成17年国勢調査に基づく平成17年度における現況値71%の状況において、有人離島の島民の移動に支障なく航路が確保されていることから、引き続きこの割合を確保することを目標としたところである。
- 外部要因 架橋の建設等に伴い、当該航路の利用者が減少し、航路廃止等となることが考えられる。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

173 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

目標値 96%（平成22年度）

飛行場を有しかつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島（現況28：北海道3空港、東京都5空港、島根県1空港、長崎県5空港、鹿児島県6空港、沖縄県8空港）のうち、航空輸送が確保されている離島の割合。
（分子）＝航空輸送が確保されている離島数

- (分母) = 飛行場を有しかつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島数(28)
- 目標設定の考え方 生活交通手段として航空運送が必要な離島について、その維持を図ることにより、住民の生活の足を確保することを目標とする。また、長期的にも現況値96%を維持することを目標とする。
- 外部要因 船舶等代替交通機関へのシフト、就航に適した機材の欠如
- 他の関係主体 都道府県(国と協調または独自で離島航空路線維持対策を実施)、航空運送事業者(事業主体)

174 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率 **目標値 約11%(平成24年度)**

- 集約型都市構造を目指す都市において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導等のまちづくりにより基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。
- (注) 基幹的な公共交通とは、運行間隔、定時性等に優れた利用者にとって利便性の高い公共交通
- <分母> H19年度時点で基幹的な公共交通を利用できる人口の割合(64.6%)と30年後に想定している基幹的な公共交通を利用できる人口の割合(75.0%)の差
- <分子> H19年度時点で基幹的な公共交通を利用できる人口の割合(64.6%)と各年度における基幹的な公共交通を利用できる人口の割合の差
- 目標設定の考え方 集約型都市構造を目指す都市の市街地において、用途地域内に居住する人口のうち、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口の割合を、30年後には75%(4人に3人程度)まで増加させることを目的として、平成24年度までに各種事業の推進等によって見込まれる改善割合を目標(11%)として設定。
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者

175 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 **目標値 約1割削減(約118万人・時/日)(平成24年度)**

- 踏切遮断による待ち時間がある場合と対策後の踏切通過に要する時間の差
- 開かずの踏切等の遮断時間による損失時間
- = 踏切遮断による待ち時間がある場合に踏切通過に要する時間 - 対策後に踏切通過に要する時間
- 目標設定の考え方 連続立体交差事業や道路の立体化等の踏切対策のスピードアップを図ることにより、開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間を5年間で約1割削減することを目標とする。
- 外部要因 地元調整の状況、踏切道の交通量等
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、鉄道事業者

176 ETC利用率 **目標値 85%(平成24年度)**

- ETCの導入済みの料金所においてETCを利用した車両の割合
- $$\text{ETC利用率} = \frac{\text{ETCが導入されている料金所におけるETC車の入口総交通量}}{\text{ETCが導入されている料金所における入口総交通量}}$$
- 目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画に位置付けており、料金所渋滞の緩和及びCO₂排出量削減による地球環境の改善に向け、5ヶ年後のH24末までに、全国で85%がETCを利用している状態になることを目標とする。
- 他の関係主体 各高速道路会社(ETC普及促進策の実施状況)

177 公共事業の総合コスト改善率 **目標値 15%(平成24年度)**

- 総合コスト改善率は、総合コスト改善額を当該年度の全工事費(維持管理費にかかる工事費を含む)と工事コスト改善額との和で除したものである。
- $$\text{総合コスト改善率} = \frac{\text{総合コスト改善額}}{\text{全工事費} + \text{工事コスト改善額}}$$
- $$\text{総合コスト改善額} = \text{工事コスト改善額} + \text{工事コスト以外の効果のコスト換算額}$$
- 工事コスト改善額: 「工事コスト構造の改善」の効果
- 工事コスト以外の効果のコスト換算額: 施設の長寿命化等による「ライフサイクルコスト構造の改善」の効果及び環境負荷の低減効果等の「社会的コスト構造の改善」の効果
- 全工事費: 維持管理にかかる工事費を含む計測年度の全工事費
- 目標設定の考え方 公共事業の総合コスト改善率
- 平成20年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、平成24年度までに、平成19年度と比較して、15%の総合コスト改善率の達成を目指す。
- ※平成19年度までは、前プログラムである「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に基づき、「総合コスト縮減率」を設定しており、平成19年度までに平成14年度と比較して、14.1%のコスト縮減と概ね目標を達成してきたところである。
- プログラム終了に伴い、平成20年3月に「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定し、工事コストの縮減等前プログラムの評価項目に加え、①民間企業の技術革新によるコスト構造の改善、②施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、③環境負荷の低減効果等の社会コスト構造の改善を評価する「総合コスト改善率」を設定することで、コストと品質の両面を重視するVFM最大化を図ることとした。
- 他の関係主体 内閣官房及び関係府省庁(政府として公共事業コスト構造改善プログラムを実施中)

178 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数 **目標値 5種類(平成25年度)**

電気通信施設のうち、省エネルギー化・自然エネルギー利用のための指針、ガイドライン等が策定された施設数。

○目標設定の考え方 電気通信施設は、防災・減災や施設管理のために整備され、常時稼働状態にあることが必要であるものが多く、膨大な電力を消費している。これら電気通信施設について消費電力量の削減や自然エネルギーの活用を推進することは、電力料金の削減、CO₂排出量の削減が図られ、効率的な社会資本の管理に資するものである。これら電気通信施設のうち、効率的に省エネルギー化が可能な施設について、省エネルギー化指針等を策定し、省エネルギー化を推進する。指針の策定は作業量を鑑み、年間1種類程度先行的に行うこととし、電力契約施設全24種類のうち道路照明、無線局、気象観測所等5種類を目標として設定する。また、これらの施設は地方公共団体等においても多数の機器が整備されており、指針等の策定は、国内全体の電気通信施設の省エネルギー化を促進するものである。

179 事業認定処分の適正な実施（訴訟等により取り消された件数） **目標値 0件（平成23年度）**

土地収用法の事業認定にあたっては、請求があった場合には公聴会を開催しなければならないとともに、事業反対等の意見書があった場合には社会資本整備審議会の意見を聴取しなければならないこととされているなど、適正かつ公正な判断を行うために必要な手続きを取ることとされており、これらの手続を適正に、かつ、確実に行うとともに、こうした手続を踏まえて事業認定庁として適正な判断を行って訴訟等になった場合でも取り消されることのないようにする。

○目標設定の考え方 土地収用法の事業認定については、それが公共の利益と私有財産の調整を図ることを目的としたものであり、また、仮に処分後に取消訴訟等により取り消された場合には公共事業が途中でストップしてしまうおそれがあることから、事業認定にあたっては適正かつ公正な判断を行うことが特に重要であり、適正な手続を確実に行って、訴訟等によって取り消されない適正かつ公正な処分を行うことが必要である。

180 国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等の満足度

調査検討の報告数	目標値	14件（平成19～23年度平均）
講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度	目標値	95.0%（平成23年度）
研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度	目標値	90.0%以上（平成21年度以降毎年度）

国土交通政策の企画立案等に必要な社会経済環境において生起する諸課題等に関する調査検討の報告数及び研修等における受講者の満足度

○目標設定の考え方 実際に行った①調査検討の件数及び②研修等の満足度について目標値と比較し検討する。（なお、①調査検討の報告は、社会経済環境において生起する諸課題等を踏まえて作成するものであり、件数について減少する場合もあることに留意）

○外部要因 社会経済環境において生起する諸課題等

181 ICT建設機械等を導入した直轄工事件数 **目標値 300件（平成26年度）**

情報通信技術（ICT）を利用した機械制御や出来形管理、品質管理、及び技術者の判断支援等に関する技術（以下、「ICT建設技術」という）を適用した直轄工事の件数。

なおICT建設技術の対象は以下の通り。

- ・マシンガイダンス技術
- ・マシンコントロール技術
- ・出来形管理技術
- ・品質管理技術

○目標設定の考え方 建設業における生産性、施工品質、安全性のさらなる向上を図るため、平成26年度までに直轄工事でICT建設技術を導入した工事が全体の約2割程度普及するものとして300件を設定。

○外部要因 直轄工事の発注件数

182 用地取得が困難となっている割合（用地あい路率） **目標値 3.15%（平成19～23年度の平均）**

国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業における用地取得で、用地買収着手後3年以上経過し、かつ、当年度中に契約見込みのない「あい路」（注）となった件数の、当該事業地区の契約済み及び未契約件数の総数における割合（%）『用地あい路率＝用地あい路件数／当該事業地区の契約済み及び未契約件数の総数』。

（注）用地買収着手後3年以上の案件で、予算の裏付けはあるが、地権者ないし地域住民との調整に困難が生じ、当該年度内に契約見込みがないものをいう。

○目標設定の考え方 用地取得の円滑化・迅速化による効率的な事業の実施のため、あい路解消に関する諸施策を講じることにより、目標値（平成19～23年度の5カ年の用地あい路率の平均）は、現況（平成13～17年度までの過去5カ年の平均）から1割改善させることとして設定。また、長期的にもできる限り改善していく。

183 不動産証券化実績総額 **目標値 66兆円（平成23年度）**

主たる投資対象を不動産とするJリート（注1）、不動産特定共同事業スキーム（注2）、資産流動化法スキーム（注3）、合同会社一匿名組合出資スキーム（注3）等の活用による証券化実績総額

（注1）不動産投資信託（Jリート）とは、多くの投資家から資金を集めオフィスビル、賃貸マンション等の「不動産」を購入し、そこから生じる賃料や売却益を投資家に分配する商品。Jリートは比較的購入しやすい金額（上場時公募価格で20万円台～80万円台）から投資できるため、これまで個人では困難だった数十億円単位の大型不動産への投資が可能となった。

- (注2) 複数の投資家が出資して、不動産会社などが事業を行い、その運用収益を投資家に分配する事業。
 (注3) 不動産の証券化(商業ビルや賃貸マンションなどの不動産を担保に証券を発行して資金調達する手法のこと。投資家は賃料収入などの収益に基づいて、利払いや配当などを受ける。)のために活用される一種のペーパーカンパニー。

○目標設定の考え方 [根拠]

不動産の証券化は、約1,400兆円といわれる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良なストックの形成を可能にするものである。主な不動産の証券化手法であるJリートスキーム等の活用により証券化された不動産の資産額累計は、Jリート等が取得した不動産の取得額の累計であるため、Jリート等の物件取得の状況は、不動産投資市場の環境整備の推進による不動産市場の拡大、活性化の状況を示すものであることから業績指標として採用。

[目標設定の考え方]

これまで、当該業績指標が着実に伸びるよう、政策を打ってきたところであるが、今後もその伸びを維持し、その上さらに拡大(過去5年間の証券化実績(単年度の伸び)の平均額以上に伸びを拡大)させるために、不動産証券化市場活性化のための不動産投資市場の環境整備を進めていき、初期値の2倍となる66兆円という目標を目指す。

- 外部要因 国内・海外の景気動向、金融機関の不良債権処理、企業の資産リストラの動向、金融市場の動向
 ○他の関係主体 金融庁(投資信託及び投資法人に関する法律・資産の流動化に関する法律を所管)

184 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数 **目標値 274千件(平成23年度)**

年度末における指定流通機構(レインズ)(注1)の売却物件登録件数(注2)

(注1) 指定流通機構(レインズ)とは、宅地建物取引業法により指定された不動産流通機構が保有する不動産物件情報交換システム(Real Estate Information Network System)を指すが、レインズという名称は、不動産流通機構(指定流通機構)の通称にもなっている。指定流通機構は、宅地建物取引業者が流通に関与する売却物件情報を、システム上で多数の宅地建物取引業者が共有し、迅速な情報交換を行うことで、不動産流通の円滑化を図ることを目的に創設された。現在、東日本、中部圏、近畿圏、西日本の4機構が指定流通機構として指定されている。

(注2) 指定流通機構(レインズ)には、宅地建物取引業者が売却依頼を受けた物件が登録されることから、中古物件(マンション・戸建住宅等)及び土地が登録物件の大半を占める。なお、目標値は各年度末時点における流通在庫数を示す。

○目標設定の考え方 宅地建物取引業法は、専任媒介契約を締結した宅地建物取引業者に指定流通機構への物件情報の登録及び成約情報の報告を義務づけている。よって指定流通機構における売却物件登録件数は、中古物件の流通市場の担い手である宅地建物取引業者が関与する物件の流通量を反映しており、不動産流通市場の環境整備の推進による不動産市場の拡大、活性化の状況を示すものであることから業績指標として採用。

目標については、住生活基本計画における既存住宅の流通シェアの増加(平成15年13%から平成27年23%)の目標を踏まえた数値(261千件)から、指定流通機構による取引情報公開の充実等の施策の効果等を見込み(5%増)、当該目標値を設定した。

- 外部要因 不動産市場動向(地価・住宅価格の下落等)、金融市場の動向(金融機関の融資姿勢の変化による資金調達可能額の変化・金利動向等)

185 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移 **目標値 0.30%(平成19~23年度の5年間平均)**

宅地建物取引業保証協会の社員数に対して、弁済業務保証金の還付を受ける権利を有する者が、その権利を実行するために必要となる宅地建物取引業保証協会の認証件数の占める割合の推移

(分子) = 弁済業務保証金の還付を受ける権利を有する者が、その権利を実行するために必要となる宅地建物取引業保証協会の認証の件数

(分母) = 宅地建物取引業保証協会の社員数(平成20年度末現在122,993社)

○目標設定の考え方 不動産取引における紛争においては、重要事項説明に係るものや報酬に係るものなど宅地建物取引業法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。

宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者との取引により損害を受けた者は、宅地建物取引業保証協会の認証により一定額の保証金の還付を受けることができるため、当該認証件数が不動産取引における紛争の一定数を表していると考えられることから、業績指標として採用。

なお、業績指標を単に宅地建物取引業保証協会の認証件数とせず、宅地建物取引業保証協会の社員数を分母とし、宅地建物取引業保証協会の認証件数を分子としているのは、宅地建物取引業保証協会の社員の増減を勘案する必要があるためである。また、業績指標を5年間の平均をしているのは、不動産取引に関して社会的関心を集める事件等の発生により単年度では数値が大きく変動する可能性があるためである。

宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上と消費者保護を図るため、宅地建物取引業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後も宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上等に資する施策を一層進めていき、初期値(0.37%)から約2割減少した値(0.30%)を目指す。

- 外部要因 不動産市場の動向、不動産取引に関して社会的関心を集める事件等の発生
 ○他の関係主体 都道府県、各宅地建物取引業保証協会

186 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移

目標値 0.16% (平成22年度)

マンション管理組合数に対して、国土交通省のマンションの管理の適正化の推進に関する法律（以下「適正化法」という。）
主管課で扱ったマンション管理業に関する紛争相談件数が占める割合の推移

(分子) = 適正化法主管課で扱ったマンション管理業に関する紛争相談件数

(分母) = マンション管理組合数

○目標設定の考え方 マンション管理業に関する紛争相談においては、重要事項説明に係るものや、契約成立時の書面の交付に係るものなど、適正化法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。

主な紛争相談者がマンション管理組合であることから、マンション管理組合の数を分母とし、マンション管理業に関する紛争相談件数を分子として業績指標を構成。なお、業績指標を単にマンション管理業者に関する紛争相談件数としないのは、今後も増加が見込まれるマンション管理業者の推移を勘案するためである。

マンション管理業者のコンプライアンス向上と消費者保護を図るため、マンション管理業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後もマンション管理業者のコンプライアンスの向上等に資する施策を一層進めていき、初期値（0.20%）から2割減少した値（0.16%）を目指す。

○外部要因 マンション市場の動向、マンション管理に関して社会的関心を集める事件等の発生、マンション住民の世帯形態の変化

187 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

目標値 34,320,000件 (平成23年度)

地価公示及び都道府県地価調査に係るホームページへの年間アクセス件数

地価情報等（記者発表資料）：<http://tochi.mlit.go.jp/chika/index.html>

標準地・基準地検索システム：<http://www.land.mlit.go.jp/landPrice/AriaServlet?MOD=0&TYP=0>

○目標設定の考え方 平成20年度の実績値が目標値（32,032,000件）を上回ったことを踏まえ、目標値の見直しを行い、平成23年度においても平成20年度と同水準を維持することにより着実に地価情報の提供・普及を進めるため、目標値を34,320,000件と設定した。

○外部要因 社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向、国民におけるインターネット利用環境の改善

188 取引価格情報を提供するホームページへの

アクセス件数

目標値 40,000,000件 (平成23年度)

取引価格情報を提供するホームページである「土地総合情報システム」(<http://www.land.mlit.go.jp/webland/top.html>)への年間アクセス件数

○目標設定の考え方 取引価格情報の提供については、平成18年度が初年度であり、アクセス件数等について今後の動向を見通すことは困難であるが、平成19年度に実施した提供地域の拡大、提供内容の拡充等の効果を見込んで、アクセス件数については4000万件/年、を当面の目標とした。

取引価格情報の提供件数 目標値 1,000,000件 (平成23年度)

アンケートによる取引価格情報の収集を通じた、取引価格情報の提供件数

○目標設定の考え方 また、同様に提供件数については100万件/累計を当面の目標とした。

○外部要因 社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向、国民におけるインターネット利用環境の改善

189 低・未利用地の面積

目標値 13.1万ha (平成25年度)

土地基本調査（5年毎調査）において集計された法人及び世帯が所有する宅地など（「農地・林地」、「他社への販売を目的として所有する土地」以外の土地）に係る低・未利用地面積のうち「空き地」とされた土地利用の合計面積（単位：万ha）

○目標設定の考え方 低・未利用地の面積については、人口・世帯数の減少や産業構造の変化といった社会経済状況を踏まえ、今後増加することが懸念されているところであるが、その増加を抑制し、少なくとも維持することを目標とするため、13.1万haとした。

○外部要因 人口・世帯減少の進展に伴う土地需要の減少、国内産業構造の転換や景気の動向を背景としたオフィス用地や商業施設用地、工場用地などの企業の土地需要の動向

190 我が国建設企業の海外受注実績

目標値 5兆円 (平成26年度)

我が国の主要建設企業（社団法人海外建設協会会員企業、平成22年7月現在45社）による海外建設工事受注高の合計額。（調査結果は毎年5月に公表される。）

○目標設定の考え方 建設経済研究所の集計によれば、海外における建設投資は、過去5年間に約1.7倍に拡大した（2003年：316兆円→2008年：525兆円。日本を除く）。一方、近年、世界的な経済危機の影響等により、海外プロジェクトにおける採算の悪化が見られ、我が国建設企業の海外受注実績は減少傾向にあるが、これを世界の建設投資の伸びと同水準で段階的に伸長させることを目指すとの考え方から、平成22～26年度における受注実績を累計で5兆円とすることを目標とする。

○外部要因 景気動向、相手国の政情等の社会・経済情勢 等

191 入契法に基づく施策の実施状況

入札監視委員会等第三者機関の設置の状況

目標値 100% (平成23年度)

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法（注）の対象となる特殊法人等（高速道路会社、空港会社、独立行政法人）における第三者機関の設置状況（設置済み発注機関数の対象発注機関数に対する比率）

（注）国、特殊法人、地方公共団体等の発注者全体を通じて、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発展を目的として、「透明性の確保」「公正な競争の促進」「適正な施行の確保」「不正行為の排除の徹底」について、発注者の義務等を定めた法律。

（分子）＝第三者機関設置済み発注機関数

（分母）＝入札契約適正化法の対象発注機関数

○目標設定の考え方 入札契約の透明性確保に当たっては外部の第三者機関による監視が最も有効であることから、5年以内に国・国土交通省所管法人等においては全ての発注者において設置することを目標として設定。平成18年度100%導入を目指し、その後も将来にわたって100%を維持する。

○他の関係主体 他府省庁・特殊法人等（設置主体）

入札時における工事費内訳書の提出状況

目標値 100%（平成23年度）

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法の対象となる特殊法人等における入札時の工事費内訳書の提出義務付けの状況（提出義務付け発注機関数の対象発注機関数に対する比率）

（分子）＝工事費内訳書の提出義務付け発注機関数

（分母）＝入札契約適正化法の対象発注機関数

○目標設定の考え方 入札時における工事費内訳書の提出義務付けは、入札参加者に適切な見積もりを行うことを促すとともに、提出された工事費内訳書のチェックにより不正行為の防止等に資することとなることから、平成13年当時、入札時において工事費内訳書の提出を義務付けていない国の5機関及び国土交通省所管法人等の9法人を含め、全体として8割の発注機関において5年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成23年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。

○他の関係主体 他府省庁・特殊法人等（設置主体）

192 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

目標値 90%（平成23年度）

監理技術者資格者証^{*1}保有者のうち、1級技術検定^{*2}合格者の比率を高める。

技術検定制度は、建設業者の施工する建設工事に従事し又はしようとする者の施工技術の向上を目的として国土交通大臣が行うものである。

発注者から直接建設工事を請け負った特定建設業者は、建設工事を施工するために締結した下請契約の請負代金の額（当該下請契約が2以上あるときは、それらの請負代金の額の総額）が建設業法第3条第1項第2号の政令で定める金額以上（建築一式；4,500万円、建築一式以外；3,000万円）になる場合においては、当該工事現場に建設工事の施工の技術上の管理をつかさどるもの（以下「監理技術者」という。）を置かなければならない。監理技術者の資格要件として、1級国家資格（技術検定、建築士、技術士）や実務経験等を求められている（建設業法第15条第2項）。その監理技術者のうち、施工に関してより高い知識、技術、管理能力を問う1級技術検定試験の合格者の比率が高まることで、公共工事等の質の確保、ひいては健全な建設市場の育成が図られると考えられる。

^{*1} 重要な建設工事に於いて配置されている監理技術者に関して、資格の有無や所属する建設業者との雇用関係等を簡便に確認するためのもの。

^{*2} 建設業法に基づき、施工技術の向上を図るため、建設業者の施工する建設工事に従事し又はしようとする者について実施されるもの。

（分子）＝監理技術者資格者証保有者のうち1級技術検定合格者数

（分母）＝監理技術者資格者証保有者数

○目標設定の考え方 技術検定合格者の伸び率及び施策の重要性を勘案して設定。平成23年度においても監理技術者資格者証保有者のうち技術検定合格者の比率を現在と同程度以上維持することを目指す。

○外部要因 建設業界における労働者数

193 専門工事業者の売上高経常利益率

目標値 4.0%（平成23年度）

専門工事業者の売上高に占める経常利益の割合

※売上高経常利益率＝（経常利益/売上高）×100

※経常利益＝（営業利益＋営業外収益）－営業外費用

（分子）＝専門工事業者の経常利益

（分母）＝専門工事業者の売上高

○目標設定の考え方 専門工事業者は、総合工事業の機能の外注化により、建設生産プロセスの中でいわば中核的とも言える役割を担うようになってきているが、建設投資の低迷等専門工事業者を取り巻く経営環境が厳しさを増す中で、今後は、経営革新や新分野進出の促進等を通じて、技術と経営に優れた専門工事業者が伸びることができる環境の整備を図ることが必要である。

その際、専門工事業者の経営状況の善し悪しを適切に把握し、専門工事業者の経営体質の強化を図っていく必要があるが、経営状況を的確に把握する指標としては売上高経常利益率が挙げられる。経常利益は日常的に発生する営業活動と財務活動から生じる収益を表す指標であり、その企業の本来の実力を計る

目安として利用されることから、経常利益の売上高に占める割合を計ることでの確に専門工事業者の収益力を把握することが可能である。

○外部要因 建設投資の増減等

○他の関係主体 専門工事業者（事業主体）

194 建設技能労働者の過不足状況

不足率 目標値 1.2%以下(平成23年)

建設労働需給調査結果（国土交通省）

調査対象職種（鉄筋工、型わく工等）の労働者を直用する建設業者による技能労働者の確保状況（回答数）を以下により算出した、建設技能労働者の不足率（年平均、8職種計、全国、原数値）。

$$\text{不足率} = \frac{\text{確保しなかったが出来なかった労働者数} - \text{確保したが過剰となった労働者数}}{\text{確保している労働者数} + \text{確保しなかったが出来なかった労働者数}} \times 100$$

○目標設定の考え方 少子高齢化社会が到来し、労働力人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な建設技能労働者が大幅に減少することが懸念される中、建設技能労働者の過不足のない需給状況が望ましいところであるが、需給バランスが平成18年以上に悪化しないことを目標とする。

○外部要因 建設投資の動向

○他の関係主体 厚生労働省

技能工のD. I.

目標値 30ポイント以下(平成23年)

労働経済動向調査（厚生労働省）

調査対象産業に属する全国の民営事業所に対して実施された調査において、労働者の過不足感について、不足（「やや不足」と「おおいに不足」の計）と回答した事業所の割合から過剰（「やや過剰」と「おおいに過剰」の計）と回答した事業所の割合を差し引いた値（「労働者過不足判断D. I.」のうち、建設業における技能工のD. I.（年平均（四半期毎の結果を平均して算出））。

○目標設定の考え方 少子高齢化社会が到来し、労働力人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な建設技能労働者が大幅に減少することが懸念される中、建設技能労働者の過不足のない需給状況が望ましいところであるが、需給バランスが平成18年以上に悪化しないことを目標とする。

○外部要因 建設投資の動向

○他の関係主体 厚生労働省

195 建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率

目標値 3割減(平成24年度)

建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）登録制度に係る各種申請を平均化した1申請あたりの申請から登録処理までの所要日数の低減率

（分子）＝平成21年度の登録所要日数から新システムを運用した当該年度の登録所要日数を引いた低減日数

（分母）＝平成21年度の登録所要日数

○目標設定の考え方 建設関連業者登録システムは、建設関連業の登録に関する事務を支援するシステムであり、申請の受付部局である各地方整備局、北海道開発局及び沖縄総合事務局で利用されているものである。所要日数の低減については、新しい建設関連業者登録システムの導入に伴う登録情報の入力時間の削減効果によるところが大きい。他の要因として、登録制度の改正にあわせて申請書類の簡素化の検討を予定していることから、それらの状況を踏まえて、平成21年度の旧システムにおける登録処理の所要日数（63.89日）と平成22年度から新システムを運用した場合における平成24年度の登録処理の所要日数を比較して3割の削減を目指すものである。

○外部要因 申請者の国土交通省オンライン申請システムの利用状況

○他の関係主体 発注者、申請者

196 事業転換を行う建設企業数

目標値 5千社(平成27年度)

建設企業の転業・事業転換促進支援策の実施により、事業転換を行う建設企業数（平成22年度からの累計値）。

○目標設定の考え方 新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）において、「意欲を有する建設企業1万社の転業・事業転換」が2020年までに実現すべき成果目標として掲げられているところ。また、「新事業分野の参入による事業規模の拡大」を今後の経営方針としている建設業専門の企業数が約1万社（平成20年3月末時点）（「第12回建設業構造基本調査（国土交通省）」）であることを踏まえ、当該1万社を2020年までの目標として設定し、5年後（平成27年度）の目標値を5千社とする。

○外部要因 景気の動向

○他の関係主体 建設企業（事業主体）、都道府県、市町村、関係省庁（農林水産省、厚生労働省、中小企業庁等）

197 統計調査の累積改善件数

目標値 7件(平成23年度までの累計)

「統計行政の新たな展開方向（平成15年6月各府省統計主管部局長等会議申合せ）」において、既存統計の見直しを含めた社会・経済の変化に対応した統計の整備等が求められていることを受け、既存統計の全てについて抜本的見直しを行い、現行統計の統計手法の見直し、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るための検討を進めており、これにより見直しを行った統計調査の件数を指標とする。

○目標設定の考え方 現行統計の改廃、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図りつつ、報告者負担、調査実施に係る資源等の観点から、まず調査実施体制の改善や調査内容の改善等に着手すべき建設関連統計2本、交通関連統計5本について見直

しを行うことにより、統計利用者の利便性向上等を図る。

198 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数

収録ファイル数

目標値 約 9,200 件(平成 22 年度)

HP アクセス件数

目標値 約 535,000 件(平成 22 年度)

市場・産業関係の統計の体系的な提供に資するため、情報提供の量及びその利用状況(ホームページへのアクセス件数)を指標とする。

○目標設定の考え方

統計調査結果については、ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/statistics/details/index.html>等)を通じて電子的な形や刊行物により統計データを提供しており、収録ファイル数及びアクセス件数を把握することにより、より一層の調査結果の活用、利用拡大を図るための指標とする。また、ホームページに掲載する統計データについて、利用者の利便性を考慮した加工可能な形式での統計データの提供拡大を推進する。

収録ファイル数については、html 形式や pdf 形式、xls 形式等で毎年 1,000 ファイル程度の提供ファイルの充実を図ることを目標とする。アクセス件数については、提供ファイルの充実や、統計の正確性、信頼性の維持、定期的な公表等の効果を見込んで、平成 18 年度実績に基づく初期値から 1 割以上のアクセス数向上を図ることを目標とする。

199 地籍が明確化された土地の面積

目標値 161 千 km^2 (平成 31 年度)

地籍調査を実施した面積(地籍調査以外の測量及び調査で、地籍調査と同程度の精度又は正確さを有するものとして指定を受けた面積を含む(国土調査法第 19 条第 5 項))

○目標設定の考え方

第 6 次国土調査事業十箇年計画(平成 22 年 5 月 25 日閣議決定)において設定された目標値

○他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

200 トラック運送業における事業改善事例件数

目標値 70 (平成 25 年度)

「トラック運送業における事業改善事例件数」:

荷主とトラック運送事業者とのパートナーシップによる車両待機時間の改善やトラック運送事業者による省エネ設備の導入等、トラック運送業における事業改善事例件数(国土交通省の施策を通じて認知されたもの)。

○目標設定の考え方

トラック輸送は、我が国の経済を支える物流の基幹的な輸送機関であるが、一方でトラック運送事業者は経営基盤の脆弱な中小・小規模事業者が多く、激しい競争の中で荷主や元請事業者に対する交渉力も弱いことから、不適正な取引が行われやすい産業構造となっている。安定的な輸送サービスの供給に支障を生じかねないこうした状況を改善するため、荷主やトラック運送事業者等が活用できるような事業改善事例を収集・紹介し、トラック運送事業の環境整備を進めていく必要がある。現在、荷主やトラック運送事業者等関係者の参考となる事例集がないため、まずは各都道府県で 1 以上の事例を収集すること想定し、目標値は 50 事例とする。

201 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準

目標値 135 (平成 22 年度)

国民生活を支える海上輸送の安定的な確保を図る上で必要不可欠な人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員について、船員需給総合調査(国土交通省海事局)の海運業(外航及び内航)における年間の船員採用者数(船員経験者(ただし海運業内での異動分を除く)及び船員未経験者)の規模を示した指数。平成 17 年度の水準を 100 とする。

○目標設定の考え方

海上輸送の人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員の退職規模に見合う採用数の水準を確保することを目標にする。

①高齢船員の退職者数見込み 3,953 人(H18~27)

船員(海運業)のうち 50 歳以上の人数 3,953 人 → 今後 10 年間で退職が見込まれる

②海運業における採用者数(現状維持ベース。ただし前職が海運業の船員を除く) 2,920 人(H18~27) H17 実績 292 人 × 10 年 = 2,920 人

③退職規模に見合う採用数の水準を確保するために追加が必要な人数 1,033 人

追加が必要な人数 1,033 人 = 3,953 人① - 2,920 人②

※上記を踏まえ平成 22 年に現状の 35% 増が達成できるよう目標設定を行う。

○外部要因

景気変動に伴う船員需要の増加・減少、船舶の大型化や技術開発の進展による船員需要の減少

○他の関係主体

海運事業者

202 造船市場の公正な競争条件を阻害する恐れのある助成措置の割合

目標値 70 (平成 25 年度)

新造船協定交渉に参加している各国による造船業支援措置のうち、公正な競争条件を阻害する恐れのある措置の割合。

本指標の分母は、当該年度までに OECD 造船部会「Inventory of Government Subsidies and Other Support Measures」に報告された件数(累計)とする。分子はそれら措置から以下のものを差し引いた値とする。

・造船部会において、公正な競争条件を阻害する恐れがないと合意された措置。

・上記検討により公正な競争条件を阻害するとの判断がなされ、当該国政府が取りやめた措置。

○目標設定の考え方

平成 20 年秋以降の世界的な景気の減速を受け、各国政府による様々な造船業支援施策が実施され、造船市場における競争条件の歪曲に対する懸念が高まっている。造船市場は世界単一市場であり、一国の措置が直ちに他国造船業へ影響を及ぼすため、適正な市場環境整備を促進することは極めて重要である。

一方で、平成 22 年 4 月の OECD 造船部会においては、平成 17 年以降中断されていた新造船協定の

策定交渉を再開することが合意された。同協定の策定交渉を強力に推進することにより、同協定の交渉過程及び発効後、造船市場における市場歪曲措置を段階的にゼロへ近づけていくことが期待されている。

以上から、同協定交渉を通じた、造船業に関する我が国の市場環境整備への取り組みの達成状況を判断する指標として「各国の造船業支援措置のうち、公正な競争条件を阻害する恐れのある措置の割合」を設定した。今後は、上記措置の割合を現在の半数まで減少させることを短期的な目標に据えるものである。

- 外部要因 ○ E C D 造船部会における新造船協定の交渉状況
各国における造船業支援施策の実施状況及びそれらの O E C D 事務局への報告状況
- 他の関係主体 造船事業者、各国政府（日本・中国・韓国を含む 22ヶ国、1地域、1委員会）（平成 22 年 3 月現在）

203 国土形成計画の着実な推進（対 21 年度比で進捗が見られる代表指標の項目）

目標値 現状維持又は増加（平成 23 年度以降毎年度）

国土形成計画（全国計画）（平成 20 年 7 月 4 日閣議決定）第 1 部で提示されている「新しい国土像」の実現のための 5 つの戦略的目標の進捗を代表的に示すと考えられる 15 項目の代表指標のうち、同計画の本格的運用が始まった年度である対 21 年度比で進捗が見られる代表指標の項目数

- 目標設定の考え方 国土形成計画（全国計画）では、「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ること」という「新しい国土像」の実現を同計画の基本的な方針として掲げているが、その実現のために「東アジアとの円滑な交流・連携」「持続可能な地域の形成」「災害に強いしなやかな国土の形成」「美しい国土の管理と継承」「新たな公」を基軸とする地域づくり」という 5 つの戦略的目標を定めていることから、これらの戦略的目標の進捗を代表的に示すと考えられる代表指標に関して、同計画の本格的運用が始まった年度である対 21 年度比で進捗が見られる代表指標の項目数が対前年度比現状維持又は増加することを目標とするものである。

- 外部要因 経済情勢、社会状況の変化
- 他の関係主体 関係省庁

204 国民への国土に関する情報提供充実度（国土数値情報等のダウンロード件数：サービス）

目標値 現状維持又は増加（平成 22 年度以降毎年度）

国土計画局は、以下のインターネットサイトにおいて国土に関するデジタルデータが無償で公開している。その一か年度のダウンロード件数である。

「国土数値情報ダウンロードサービス」 <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html>

国土計画・地域計画の策定等に活用することを目的にした、国土に関する様々なデータ。平成 18 年度以降提供している地理情報標準（J P G I S）に準拠するように変換したデータを含む。

- 目標設定の考え方 多様な主体における国土情報の整備・利活用は、国土の利用・整備・保全等国土上に展開される活動のあらゆる面で効果を発揮するものであることから、国土計画局は国土数値情報等の幅広い普及を目的としてインターネットサイトを通じて無償で提供している。
本業績指標は、その利用度合いの目安として、1 年間のデータのダウンロード件数を測定するもの。
- 外部要因 自由な二次配布を認めているため、国土計画局運営サイトからのダウンロード件数のみがこれら情報の社会における普及度を測る絶対的な度合いではない。

205 テレワーク人口比率

目標値 約 20%（平成 22 年度）

就業者人口に占めるテレワーカーの比率。テレワーカーとは、IT を活用して、場所と時間を自由に使った柔軟な働き方を週 8 時間以上とする人とする。平成 21 年度の WEB 調査によるサンプルベースでテレワーカー率は $4,428/24,000 = 約 18.5\%$ であり、これを全就業者平均のインターネット利用率等により補正した、平成 21 年度テレワーク人口比率が約 15.3% である。（平成 21 年度推計テレワーク人口：約 1,000 万人）

- 目標設定の考え方 『IT 新改革戦略』（H18.1、IT 戦略本部）に掲げられている「2010 年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の 2 割を実現」とする目標により設定。
- 他の関係主体 総務省、厚生労働省、経済産業省

206 大都市圏の整備推進に関する指標

大都市圏における主要な広域的・分野横断的課題である環境、防災、活力のそれぞれについて、代表する指標を設定するとともに、近畿圏の水がめである琵琶湖の整備に関する指標を設定し、それらを総合的に評価することにより、大都市圏の整備推進の進捗を把握する。

都市環境インフラ整備の広域的な取り組みへ参加した延べ自治体数（首都圏） 目標値 66 自治体（平成 23 年度）

首都圏既成市街地及び近郊整備地帯において、都市環境インフラの整備に関連する広域的な取り組みに参加した延べ自治体数。

- 目標設定の考え方 平成 18 年度の 1.5 倍の自治体数を目標とする。

琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量） 目標値 35,885 kg/1 日（平成 22 年度）

化学的酸素要求量（COD）：kg/1 日。

- 目標設定の考え方 平成 10 年度に行われた「琵琶湖の総合的な保全のための計画調査」の水質保全分野の第 1 期目標である「昭和 40 年代前半レベルの流入負荷」を目標とする。
- 他の関係主体 農林水産省、林野庁、環境省、水産庁、滋賀県

交通機関別旅客輸送人員（首都圏）

目標値 維持（平成23年度）

首都交通圏におけるエネルギー負荷の小さい移動手段（鉄軌道、バス）による輸送人員の推移の合計値。

○目標設定の考え方 平成18年度の数値の維持を目標とする。

207 電子基準点の観測データの欠測率

目標値 1%未満（平成19年度以降毎年度）

電子基準点の観測データは、国土の位置・形状を把握するための基本測量、公共測量をはじめ多種多様な測量や測位に利用される他、防災の観点から地殻変動監視にも利用されているなど我が国においてはもはや欠くことのできないものとなっている。さらに国内外を問わず、地球観測等に携わる多くの研究者が利用しているなど、その潜在的ニーズは大きい。このように既に多くのユーザーが存在する電子基準点の観測データを、今後も安定して取得し提供するための指針。

国土の位置の基準となる電子基準点の観測データについて、故障等によるデータの欠測率が今後も1%未満に維持されるよう電子基準点の更新・管理を徹底する。

なお、欠測率は以下の方法で算出している。

欠測率(%) = { 1 - (実際に取得した観測データ数 / 全電子基準点がフルタイムで稼働したときの観測データ数[※]) } × 100

※全電子基準点がフルタイムで稼働したときの観測データ数

= 30秒間隔で取得された観測データ数(1分間に2回) × 60分 × 24時間 × 全電子基準点数

○目標設定の考え方 電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GPS受信機・電源部の老朽化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、耐用年数を考慮したGPS受信機・電源部の更新と共にGPS受信機と通信装置への無停電(24時間または72時間対応)対策を講じてトラブルを最小限にとどめている。この措置によりデータの欠測率を上げないように目標値を設定した。

○外部要因 長期間の停電や通信経路遮断等

○他の関係主体 電力会社、通信会社

208 基盤地図情報の整備率

目標値 100%（平成23年度）

基盤地図情報^{※1}の主要な項目^{※2}が整備された地域の国土面積(37.3万km²)に対する割合

※1基盤地図情報：地理空間情報のうち、電子地図上における地理空間情報の位置を定めるための基準となる測量の基準点、海岸線、公共施設の境界線、行政区画その他の国土交通省令で定めるものの位置情報（国土交通省令で定める基準に適合するものに限る。）であって電磁的方式により記録されたもの。（地理空間情報活用推進基本法（平成19年法律第63号）第2条第3項）

※2主要な項目：測量の基準点、標高点、海岸線、行政区画の境界線及び代表点、道路縁、軌道の中心線、水涯線、建築物の外周線（ただし、建築物の外周線は、市街化区域及び市街化調整区域(5.1万km²)について整備）

整備率(%) = {基盤地図情報の主要な項目が整備された地域の面積 / 国土面積(37.3万km²)} × 100

○目標設定の考え方 基盤地図情報の整備予定(平成19年度から3カ年で市街化区域及び市街化調整区域内を重点整備。平行してそれ以外の地域についても基盤地図情報整備を行うが、標高データの概成は平成23年度の予定)を踏まえた目標値である。

○外部要因 情報通信技術の動向

○他の関係主体 公共測量計画機関である国や地方公共団体等（基盤地図情報整備の基となる各公共測量成果を国土地理院に提出）

209 離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数

目標値 510施策（平成23年度）

対象範囲は、地方公共団体等が実施する離島地域に適用する交流・定住人口拡大施策（観光振興施策、UJIターン支援施策、就業支援施策、地場産業支援施策、起業支援施策、関係情報提供施策等）に関する個別の取り組み（一つの施策の中に複数の施策を含む場合は当該個別施策を指す）とし、その数の累計を指標とする。

○目標設定の考え方 離島関係都道府県からのヒアリングによって、H16年度から18年度の実績及び19年度（見込み）の数値を確認し、集計した。この集計結果から計測可能な3時点の伸び率のうち、平均を大きく上回る高い伸びを示した18年度を除く、17年度とH19年度の伸び率は4%台後半に止まることから、これらを上回る5%増の伸び率をH23年度まで維持することを前提に目標値を設定することとした。

離島振興に必要な経費（行政部費）等により実施する施策の目的として主要なものは、地域活性化のための交流・定住人口の拡大である。同経費により実施する国の施策は、そのほとんどがモデル的な施策にとどまるものであり、当該目的達成のためには、関係地方公共団体等による同種の施策の実施が欠かせない要素となる。これら地方公共団体等の施策数（具体的な取り組みの数）を増加・普及させることは、国の施策の目的を達成するための目標として適切であると考えられる。

○外部要因 市町村合併及び地方公共団体が出資する団体の統廃合等による目標値の増減

○他の関係主体 地方公共団体、一部事務組合及び地方公共団体が出資する団体

210 離島地域の総人口

目標値 402千人以上（平成23年度）

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口（この値以上の人口となることが目標）（住民基本台帳ベースの人口）

○目標設定の考え方 離島振興対策実施地域は、著しい人口高齢化、少子化、自然的・地理的条件不利下にあり厳しい状況に置かれているが、同地域の振興を図ることにより、これまでの人口の減少率悪化傾向を抑制する。

（目標値設定方法）

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口（住民基本台帳ベース）の平成14年度末～16年度末にかけての3ヶ年の平均増減率を、16年度末人口に乗ずることにより17年度（翌年度）

末値を推計。以後、同様に、増減率を乗ずることにより翌々年度以降の人口を推計し、目標年次の23年度末人口を推計。

同方法による推計人口は、離島地域におけるこれまでのトレンドを踏襲したものであり、今後は日本全体の人口減少が継続することからその影響を考慮する必要がある。

このため、前述の方法により求めた平成23年度人口推計値に、「平成17年国勢調査」における各年人口推計値の「17年/16年」減少率を乗じ、更に「18年/17年」減少率を6回乗ずることにより、最終的な下限目標値となる平成23年度末人口を求める。

なお、最終目標値は、今後公表される「平成22年国勢調査」における全国人口減少率、国内全体の社会的・経済的要因、政策等を考慮して評価する。

- 外部要因 魚価の影響、原油価格の影響、日本全体の経済状況・景気。為替(海外旅行ニーズ関連)、日本全体の人口構成
- 他の関係主体 地方公共団体

211 奄美群島の総人口

目標値 114千人以上(平成25年度)

奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する区域の市町村の住民基本台帳登録人口の総計とする。

- 目標設定の考え方 地理的、自然的、歴史的条件等の特殊事情による不利性を抱える奄美群島においては、振興開発により住民の生活の安定及び福祉の向上を図り自立的発展に結びつけることが必要であり、その達成度を定量的かつ端的に示す指標として人口を用いることとした。

目標値の設定時期は、奄美群島振興開発施策の根拠となる奄美群島振興開発特別措置法が平成25年度末で期限切れとなることから、当該目標設定時期を平成25年度末とした。初期値については、平成20年度末の実績値を表記している。

目標値の考え方は、奄美群島における総人口の減少傾向の悪化を抑制することを目標とすることから、群島内の総人口の過去5ヶ年(平成16~20年度)の平均減少率を算出した上で、それをもとに平成25年度末人口を推計し、目標値とした。

- 外部要因 国内の経済状況、景気動向、災害
- 他の関係主体 他府省庁、鹿児島県、地元市町村

212 小笠原村の総人口

目標値 2.5千人以上(平成25年度)

小笠原村の住民基本台帳登録人口とする。

- 目標設定の考え方 小笠原特措法第4条の規定により定められた小笠原諸島振興開発計画に掲げられている目標人口(短期滞在者を除く)2,500人以上を目標値とする。

- 外部要因 国内の経済状況や景気動向及び災害
- 他の関係主体 他府省庁、東京都、小笠原村

213 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加

目標値 8%以上上昇(事業着手前との差)(平成24年度)

基盤整備の完了地区において、農地流動化型の農地整備事業を実施した面積に対する、担い手に利用集積された農地面積の割合(%)の増加。

事業完了時の集積率-事業着手前の集積率

※集積率=(担い手に利用集積された農地面積/農地流動化型の農地整備事業を実施した面積)×100(%)

- 目標設定の考え方 北海道では、「北海道農業経営基盤強化促進基本方針」(平成18年3月策定)において、将来的には担い手への農地の利用集積率を平成17年3月末から約8%上回る程度の水準を目標としている。こうしたことから、現状では農地の集積が一般的な地域に比べ低調な事業実施地区においても、施策の実施による農業構造改革の進展を意欲的に見込み、北海道全体の目標と同程度の上昇幅を目標として設定する。

なお、本指標は、当該年度に事業が完了する地区における、各地区の事業着手前の農地の利用集積率(基準値)に対する上昇ポイントを目標値としており、対象となる地区が毎年度異なることから、基準値も毎年度異なる。このため、初期値(基準値)は明示していない。

- 外部要因 農産物価格の変化に伴う農地価格等の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による農家構成の変化
- 他の関係主体 農林水産省(事業執行)、地方公共団体(事業主体)

214 北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合

目標値 概ね26%(平成23年度)

北海道全体の水産物取扱量のうち、流通拠点に位置づけられた漁港から生産される水産物のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合(23年度までに現状(16年度)の2.2倍以上とする)

(高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量/北海道における水産物取扱量)×100(%)

- 目標設定の考え方 漁港・漁場・漁村の整備の長期的な方向性を示す第2次漁港漁場整備長期計画(閣議決定、計画期間:平成19~23年度)においては、流通拠点に位置づけられた漁港から出荷される水産物に占める高度な衛生管理下で出荷される水産物の割合を現状(平成16年度23%)から2.2倍の水準(概ね50%)とする目標が設定されたところである。

北海道においても全国と同程度の水準を目標とするが、北海道は四方を海に面しており、漁業が基幹産業のため、北海道全体の水産物取扱量に占める割合で代替し、その伸び率(16年度→23年度:2.2倍)に着目し全国目標との整合性を図ることとする。

- 外部要因 水産物の価格の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による漁家構成の変化等
- 他の関係主体 農林水産省（事業執行） 国、地方公共団体（事業主体）

215 道外からの観光入込客数のうち外国人の数 **目標値 110万人（平成24年度）**

全国観光統計基準により北海道が定めた「北海道観光入込客数調査要領」に基づく「北海道観光入込客数調査」における訪日外国人来道者数（実人数）。北海道を訪れた外国人について、「宿泊施設調査」などにより推計した人数である。

※ 実人数とは、各市町村の観光入込客数や観光動態調査などにより推計した北海道における観光入込客の実人数。

- 目標設定の考え方 平成20年度を初年度とする「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」（平成20年7月閣議決定）の主要施策のうち、国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興の進捗状況を示す一般的な指標として設定。

※ 北海道が平成20年3月に策定した「北海道観光のくまにづくり行動計画」及び「北海道外客来訪促進計画」においても同様の目標が掲げられている。

- 外部要因 海外の社会・経済動向、国内の社会・経済動向、為替レートの動向等
- 他の関係主体 関係府省庁（観光立国推進基本計画に基づき連携）、地方公共団体（独自の観光振興関連施策の実施）

216 育成林であり水保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合 **目標値 68.1%（平成25年度）**

国土の保全や水源かん養機能の発揮が特に期待される水保全林のうち民有林の育成林において、間伐等（複層林・長伐期林への誘導及び治山事業を含む）の実績等により、その機能が良好に保たれている森林の割合を算出する。

（間伐等の面積／水保全林のうち民有林の育成林の面積（約55万ha））×100（%）

- 目標設定の考え方 森林の有する多面的機能の持続的な発揮を図るためには、森林の適切な整備・保全を図ることが重要である。この成果を把握するため、森林の整備・保全が計画的に実施された場合に、機能が良好に保たれている森林の割合を目標値として設定する。

具体的には、森林整備事業及び治山事業の事業計画である「森林整備保全事業計画」（平成21年4月24日閣議決定、計画期間：平成21年度より5カ年）において、育成途中の水保全林のうち土壌を保持する能力や水を育む能力が良好に保たれていると考えられる森林の割合を、平成25年度までの5年間に71%から79%に維持向上させることが設定されている。北海道の育成林においても毎年同程度の水準の森林整備の実施を確保することから、同程度の上昇率を目標値として設定する。

- 外部要因 木材価格、作業道等路網整備、高性能林業機械の導入状況、森林所有者の不在村化・高齢化等
- 他の関係主体 農林水産省（事業執行）、地方公共団体、森林組合、森林所有者（事業主体）等

217 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の延べ参加者数） **目標値 31,000人（平成24年度）**

アイヌ文化振興法に基づく普及啓発活動として、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が実施する講演会の延べ参加者数を指標とする。

- 目標設定の考え方 アイヌ文化振興法に基づき、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が平成10年度から実施している、広く国民を対象とした講演会を継続的に行うことが重要であり、アイヌの伝統等の普及啓発を効果的・効率的に図る指標として、講演会の延べ参加者数を設定する。目標値は、過去5年間（平成14～18年度）の講演会参加者数の平均値を算出し設定している。

- 他の関係主体 文化庁（アイヌ文化振興法を共管）
北海道（アイヌ文化振興法の関係都道府県）
財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構（事業主体、アイヌ文化振興法の指定法人）

218 ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合 **目標値 5%以上（平成24年度）**

玄関ドアや内部建具の有効幅が十分確保され、座位で使用可能な流し台や洗面台を設置するなどユニバーサルデザインが導入された公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数（約17万戸）に占める割合。

（ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数／公営住宅管理戸数）×100（%）

- 目標設定の考え方 全国平均を上回る高齢化率となっている北海道において、高齢者等が安心して暮らすことができるよう、ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備推進について、「北海道住生活基本計画（平成19年2月策定）」で設定されている目標値（10%（平成27年度））を参考に、平成24年度の目標値を設定した。

- 他の関係主体 地方公共団体

219 北方領土隣接地域振興指標（一人当たり主要生産額） **目標値 3.10百万円／人以上（平成24年度）**

一人当たり主要生産額～北方領土隣接地域（根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町）の人口一人当たりの地域の主要産業（農業、漁業、製造業）の生産額。

- 目標設定の考え方 北方領土隣接地域における産業の振興及び交流の推進に係る施策を推進し、地域の振興及び住民の生活の安定の充実に図る。

- 外部要因 国内の経済動向の変動、農産物生産量、漁獲量、気候の変動
- 他の関係主体 地方公共団体

220 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合 **目標値 80%（平成19年度以降毎年度）**

- 当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合
- 目標設定の考え方 技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要である。この観点から、当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合を業績指標として設定し、平成19年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。
実績値の算定にあたっては、個別の研究開発課題ごとに「十分達成した」、「概ね達成した」、「達成しなかった」の3段階で評価し、そのうち「十分達成した」及び「概ね達成した」ものを「年度計画通りに進捗した」ものとする。
- 外部要因 設備の故障等の不可抗力、資機材の入手難等

221 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数 **目標値 限りなくゼロ（平成24年度）**

- 国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害件数。
- 目標設定の考え方 第2次情報セキュリティ基本計画（平成21年2月3日情報セキュリティ政策会議決定）における目標。
なお、そもそも国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生は頻発するものではないため、当該目標値に向けて施策に取り組み、実績値が過大にならないことで一定の評価ができると考える。
- 外部要因 重要インフラ分野におけるITの利用の高度化・深度化や、その適用範囲の拡大
- 他の関係主体 内閣官房情報セキュリティセンター及び関係省庁

222 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数 **目標値 121件（平成23年度）**

- 国際協力・連携等を推進するために行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数
- 目標設定の考え方 国際会議、国際セミナー、研修、調査等は、我が国の持つ経験・専門性・技術を相手国政府等へ提供し、交流を深めることで、国際協力・連携等に貢献すると考えられるため、目標設定時における当該目標年次の国際会議等の開催見込みに基づき、目標値として設定した。
- 外部要因 国際協力、連携の実施においては、相手国の対応や事情の変化に大きく左右される。
- 他の関係主体 国・国際機関・事業者

223 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合 **目標値 85%（平成23年度）**

- 耐震対策** 国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設等のうち、官庁施設の耐震性の基準を満足する施設の割合（面積率）。
- 〈分母〉国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設等
〈分子〉官庁施設の耐震性の基準を満足する施設
- 目標設定の考え方 建築物の耐震改修の促進に関する法律に基づく「建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図るための基本的な方針」において、多数の者が利用する建築物の耐震化率について、平成27年までに少なくとも9割にすることを目標とすることが定められていることを勘案し、目標値を設定している。
- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合
- 他の関係主体 関係省庁

バリアフリー化 **目標値 41%（平成23年度）**

- 国の合同庁舎のうち、窓口までの経路、車いす利用者用駐車施設及び多機能便所（オストメイト対応）等の整備が行われている施設の割合。（施設数）
- 〈分母〉国の合同庁舎
〈分子〉窓口までの経路、車いす利用者用駐車施設及び多機能便所（オストメイト対応）等の整備が行われている施設
- 目標設定の考え方 障害者基本法に基づく「障害者基本計画」及び「重点施策実施5か年計画」において、平成22年度までに、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー改修を実施することとされており、これを踏まえたバリアフリー化については平成19年度末までに9割以上達成される見通しであった。一方、平成18年12月に移動円滑化誘導基準が改定され、オストメイトに対応した便所等が新たに求められることとなったことから、オストメイト対応等の有無を指標に含めて現況値を算出するとともに、今後の整備見通しを勘案し、目標値を設定している。
- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合
- 他の関係主体 関係省庁

環境への配慮 **目標値 35%（平成23年度）**

- 国の合同庁舎のうち、太陽光発電の導入又は建物の緑化が行われている施設の割合。（施設数）
- 〈分母〉国の合同庁舎
〈分子〉太陽光発電の導入又は建物の緑化が行われている施設
- 目標設定の考え方 「地球温暖化推進本部幹事会申し合わせ（平成19年5月30日）」において、2012年度までの今後6年間で、延べ床面積1,000㎡以上の国の庁舎については、構造上・立地上の不都合がない限り、太陽光発電の導入または建物の緑化を行うこととされており、国の合同庁舎については、平成24年度までに約120施設整備することを目標としていることを勘案し、目標値を設定している。

○外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合

○他の関係主体 関係省庁

総合

目標値 28% (平成 23 年度)

国の合同庁舎のうち、官庁施設として性能を確保するため、①～③の対策が講じられている施設の割合。(施設数)

<分母>国の合同庁舎(①に該当するもの)

<分子>官庁施設として性能を確保するため、①～③の対策が講じられている施設

○目標設定の考え方 耐震対策、バリアフリー化、環境への配慮の整備推移等を勘案し、目標値を設定している。

○外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合

○他の関係主体 関係省庁

224 保全状態の良好な官庁施設の割合等

保全状態の良好な官庁施設の割合

目標値 80% (平成 23 年度)

国土交通省では、「官公庁施設の建設等に関する法律」に基づき、毎年度、官庁施設の保全状況を調査している。

この調査は、①保全体制・記録整備、②点検状況(建築・設備機器)、③点検状況(衛生・環境)、④施設状況(建築・設備機器)、⑤施設状況(衛生・環境)、⑥エネルギー消費量の6項目からなる。また、調査の結果と保全指導の効果を図る指標として、それぞれの項目について100点を満点とする評点を作成している。

これらの評点の平均が60点以上の施設を「保全状態の良好な施設」とし、官庁施設(保全実態調査を実施した施設のうち、宿舍を除く約7,000施設)に対するこの保全状態の良好な施設の割合(施設数)を環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進するための指標とする。

<分母>官庁施設(保全実態調査を実施した施設のうち、宿舍を除く約7,000施設)

<分子>「保全状態の良好な施設」

○目標設定の考え方 評点の平均点が60点以上の場合とは、概ね良好に保全された状態であり、すべての施設において60点以上を目標とする必要がある。よって、長期的には100%を目指すことを勘案して目標値を設定している。

○外部要因 点検に関わる法令の改正、利用者数の増減、天災

○他の関係主体 各省各庁

官庁営繕関係基準類等の策定事項数

目標値 25 事項 (平成 23 年度)

「官公庁施設の建設等に関する法律」に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数。

○目標設定の考え方 「国家機関の建築物を良質なストックとして整備・活用するための官庁営繕行政のあり方について」(平成18年7月20日社会資本整備審議会建築分科会)の建議において当面実施すべき施策とされた項目、社会経済情勢の変化等について、基準類等の策定や既存基準類等の改定に際し事項の追加等を行う。当面(今後5年間)、下記の項目についての基準類等の策定等を目標とする。(□:建議等の施策、☆:策定予定項目)

□ファシリティマネジメントの実施

☆国家機関の建築物及びその附帯施設の位置、規模及び構造に関する基準に関する項目

☆群としての施設整備計画の策定に関する項目

☆多様な調達手法の導入に関する項目

☆総合的な施設評価に関する項目

☆保全の適正化手法に関する項目

□計画・実施の各段階における社会的な要請への的確な対応

☆環境負荷低減対策の推進・強化に関する項目

☆耐震安全性の向上に関する項目

☆ユニバーサルデザインに関する項目

☆まちづくり、地域との連携に関する項目

□その他

☆社会経済情勢の変化等への対応に関する項目

○外部要因 社会経済情勢の変化等

第2章 政策レビュー

平成23年度政策レビューのとりまとめ

平成23年度には「仕事の進め方の改革」、「美しい国づくり政策大綱」、「指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化ー指定等法人が行う事務・事業の検証ー」、「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)」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」、「土砂災害防止法」、「住宅・建築物の耐震化の促進」、「港湾の大規模地震対策」、「市町村の防災判断を支援する気象警報の充実」の9テーマについて、政策レビューをとりまとめた。以下がその評価書の概要である。

【平成23年度テーマ①】仕事の進め方の改革

担当局等

全部局等(総合政策局及び政策統括官(政策評価)とりまとめ)

仕事の進め方の改革－第2回フォローアップ－

政策の効果等	
評価の目的と視点	評価方法
<p>【目的】</p> <p>国土交通省における「仕事の進め方改革」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針について検討。</p>	<p>①職員アンケート 国土交通省職員が対象(回収数18,964)</p> <p>②国民アンケート 国土交通省インターネットモニターが対象(回収数950)</p> <p>③国民GI 国内3都市においてグループインタビュー(1グループ6～7人×3回)</p> <p>④都道府県等職員アンケート 都道府県・政令指定都市職員が対象(回収数754)</p> <p>⑤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の職員が対象(回収数1,736)</p> <p>⑥取組事例収集 国土交通省各部署の事例を収集</p> <p>⑦東日本大震災に 国土交通省職員、都道府県・政令指定都市職員、民間事業者職員を対象としたアンケート及び事例収集(回収数は上記の通り)</p>
<p>【視点】</p> <p>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</p> <p>の5つのアウトカム目標による評価を実施。なお、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調査。</p>	
評価結果概要	
<p>○成果主義</p> <p>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。</p>	<p>H23</p> <p>H18</p>
<p>○局横断的な取組み</p> <p>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。</p>	<p>H18</p> <p>H23</p> <p>■1.総合性を重視するようになったと思う ■2.やや総合性を重視するようになったと思う ■3.変わらないと思う ■4.やや総合性を重視しないようになったと思う ■5.総合性を重視しないようになったと思う ■6.5年前を知らないので答えられない(国土交通省発足前を知らない)</p>
<p>○国民参画</p> <p>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。</p>	<p>H23</p> <p>■以前より機会が増えた ■変わらない ■以前より機会が減った ■わからない</p>
<p>○アカウンタビリティ</p> <p>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。</p>	<p>H18</p> <p>H23</p> <p>■1.いつも意識している ■2.いつもではないがなるべく意識している ■3.あまり意識していない ■4.全く意識していない</p>
<p>○国民本位で効率的な質の高い行政</p> <p>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。</p>	<p>H18</p> <p>H23</p> <p>■以前よりもイメージは良くなった ■イメージは特に変わらない ■以前よりもイメージは悪くなった ■わからない</p>
<p>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。</p>	

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。

主な課題

●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。

●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。

●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。

●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。

●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。

今後の対応方針

- ・職員や組織の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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

【平成 23 年度テーマ②】美しい国づくり政策大綱

担当局等

全部局等(都市局取りまとめ)

美しい国づくり政策大綱

政策の効果等

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月に取りまとめた。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

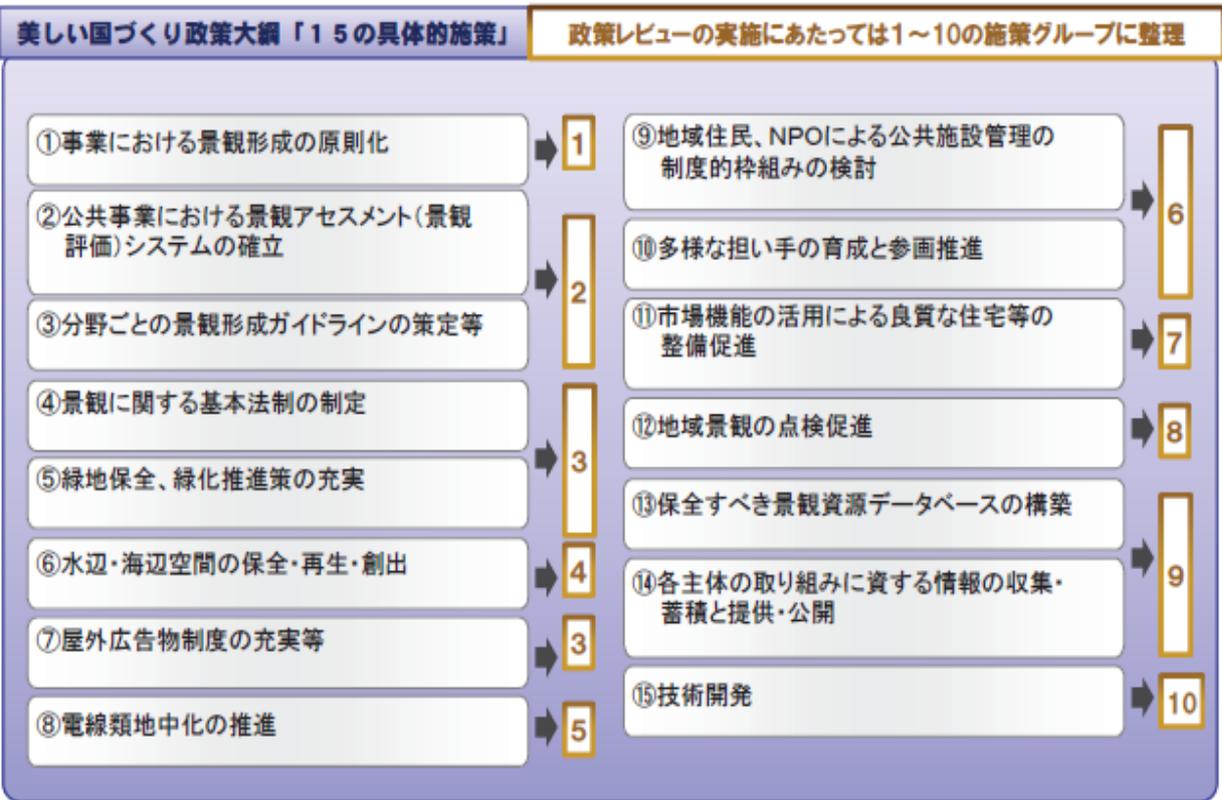
美しい国づくりに向け、各主体による取り組みを深化させるため、特に実効性確保を主眼においた具体的に展開する施策として美しい国づくり政策大綱に示された以下の「15の具体的施策」を対象にレビューを行う。

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。
 ・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がどう評価しているか。



主な課題	今後の対応方針
施策グループ 1 ①事業における景観形成の原則化	
<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体において、事業への景観配慮の一般化の取り組み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り組みが遅れている。等 	<ul style="list-style-type: none"> ・景観形成の原則化の取り組み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
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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
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	
<ul style="list-style-type: none"> ・景観法の活用が進んでいる一方で、景観計画策定の促進、規制手法の効果的な運用や、広域的な景観形成への対応、地域特性に応じた個性豊かな景観形成の促進が求められている。 ・地方公共団体において緑地の保全、緑化の取り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かったりすることから、普及啓発を図り、更なる緑地保全、緑化の取り組み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 	<ul style="list-style-type: none"> ・景観形成の取り組みの効果をより精緻に把握する方策や市町村の取り組みの促進方策、広域的な景観形成のあり方、景観形成基準等の効果的な運用方策等の検討・周知や、先進的な取り組み等の収集・周知等を実施。 ・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、許可制度や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
施策グループ 4 ⑥水辺・海辺空間の保全・再生・創出	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
施策グループ 5 ⑧電線類地中化の推進	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・コスト削減方策の検討を行うと同時に、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
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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅ストックの質の向上を図る取り組みや、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
施策グループ 8 ⑫地域景観の点検促進	
<ul style="list-style-type: none"> ・地域景観の点検を促進する取り組み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 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域景観の点検を促進する取り組み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
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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・先進事例をはじめとする景観形成の取り組み状況や事例、顕彰など、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。等
施策グループ 10 ⑮技術開発	
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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

【平成 23 年度テーマ③】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 —

担当局等

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

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 —

政策の効果等

【評価の目的、観点】

「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。

【評価対象】

- 指定等法人(※)が行う事務・事業を対象
 - 国土交通省においては、55事務・事業、30,354法人が対象
- ※ 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。)

＜事務・事業の類型と事務・事業数、法人数＞

1. 試験(資格付与)	1事務・事業、1法人
2. 講習研修	18事務・事業、368法人
3. 登録	2事務・事業、5法人
4. 交付表示	4事務・事業、94法人
5. 検査検定	10事務・事業、29,681法人
6. 助成	11事務・事業、21法人
7. 調査研究	12事務・事業、20法人
8. 促進啓発	7事務・事業、54法人
9. 指導助言	10事務・事業、60法人
10. その他	24事務・事業、205法人

※ 複数の類型にまたがる事務・事業もあるため、重複を考慮すると、合計は55事務・事業となる。

【評価の結果】

＜事務・事業の必要性、妥当性＞

- 事務・事業の必要性について、廃止、終了を予定している3事務・事業を除く52事務・事業については必要であると評価された。事務・事業の妥当性についても、当該事務・事業実施の制度設計が妥当かどうか、現時点での改善の必要性等の観点から、おおむね妥当であると評価された。

＜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年度以降に見直しを実施。
- 事務・事業の廃止が3件、法人形態の見直し等が4件、外部(利用者、国民)から見た事務手続きの見直し等が6件、内部(事務・事業実施主体)から見た事務・事業の見直しが18件となっている。
 - 例:「登録住宅に係る家賃債務保証」…事務・事業の廃止
 - ・ 民間、NPO法人等による高齢者向け家賃債務保証が増えてきたことを背景として、当該事務・事業の見直しを実施。高齢者の居住の安定確保に関する法律の改正により、高齢者居住支援センターの指定制度が廃止された。
 - 例:「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、災害復旧その他管理」…法人形態の見直し、民間移管
 - ・ 東京港、横浜港、大阪港及び神戸港の外貿埠頭については、これまで港湾管理者が設立した財団法人が管理運営してきたところであるが、近隣アジア諸港との国際競争が激しさを増す中、埠頭運営の効率化を図るため、当該事務・事業の見直しを実施。外貿埠頭の管理運営主体を株式会社へ変更することとしている。
 - 例:「建築確認、中間検査、完了検査事務」…内部(事務・事業実施主体)から見た事務の厳格化
 - ・ 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等の指摘がなされたことを受け、当該事務・事業の見直しを実施。建築基準法令の改正により、欠格条項や指定基準等の厳格化が行われた。

主な課題	今後の方向性
<p>競争環境の確保、民間参入の拡大</p> <p>●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、55事務・事業のうち、全国で一つの法人に限ることとしているものが6事務・事業あるとともに、法人形態や地域要件、構成員要件により対象法人が限られる事務・事業もあり、結果として、対象法人を限定することとなっているものも多い。</p>	<p>●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定期的に見直しを行うべき。</p> <p>●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。</p> <p>●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等について検討すべき。</p> <p><具体的な取組案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間活力の活用のための事務・事業の見直し、法人形態の見直し 等 取組事例：外貨埠頭の貸付、改良、その他管理等（公益法人から株式会社への法人形態の移行） ・指定等法人数の少ない事務・事業については、事務・事業の周知を行い、指定者数の増加を図る 取組事例：事業用自動車運転者に対する適性診断（民間参入促進について事業者団体に周知）
<p>事務・事業の有効性の把握について</p> <p>●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、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い事務・事業も多い。</p>	<p>●効果的で効率的な事務・事業の実施のため、引き続き有効性の把握方法について検討すべき。</p> <p><具体的な取組案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する数値目標を政策チェックアップ目標として設定、達成度をフォローアップ 等 取組事例：55事務・事業のうち23事務・事業において、関連する政策チェックアップを実施 ・残りの事務・事業についても実施すべき
<p>社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討について</p> <p>●過去に外部からの指摘を受け事務・事業の見直しを行っているものもある（55事務・事業中9事務・事業）一方で、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事例はそれほど多くない。</p>	<p>●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、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、検証を行うべき。</p> <p><具体的な取組案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討会の開催や意見収集等の実施結果に基づく事務・事業の検証 等 取組事例：監理技術者資格者証交付事業（技術者制度検討会、都道府県等へのアンケートの実施）

【今後の政策評価について】

指定等法人が行う事務・事業の検証について、閣議決定を受けた初回の政策評価ということで、対象となる事務・事業を全てについて、その必要性について検証を行った。今回は、対象が55事務・事業と多く、多岐にわたるテーマであったため、事務・事業所管部局における自己評価という形で網羅的な点検を行うという方式をとった。今後は、分野を区切り、テーマを絞ったうえで政策評価を実施することや、個々の事務・事業について国民や利用者からの意見収集やニーズの把握、外部評価等を実施するなど、さらに深掘りを行うための工夫を行うことについても検討する必要があると考える。

【平成23年度テーマ④】**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)**

担当局等

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)

バリアフリー法

(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)

評価の目的・評価の結果等

評価の目的

- 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促進。
- 同法附則第7条に基づき、施行後5年を経過した場合において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じる必要。

評価の視点

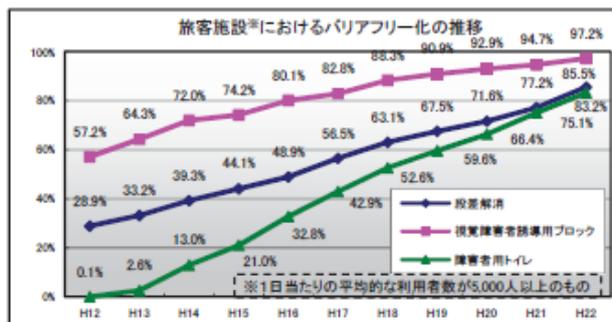
- ① バリアフリー法に基づく基本方針(告示)に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況
- ② 市町村が作成する基本構想の作成状況
- ③ 心のバリアフリーの推進

評価結果

①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。

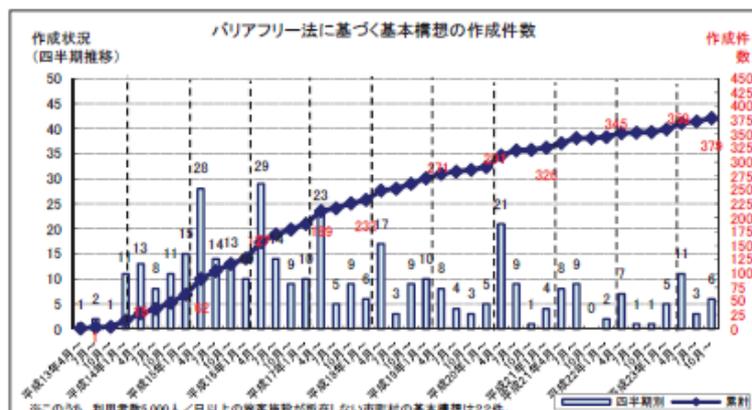
一方で、一部地方部においてバリアフリー化が十分に進捗していないほか、大都市部においては、例えば鉄道について高度なバリアフリー化への対応等が課題として顕在化している。



②基本構想の作成状況

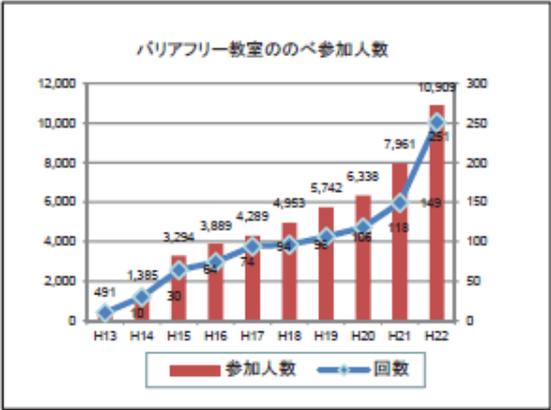
基本構想の作成数は順次増加

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。



③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」に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。



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】	
<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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】	
<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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組を行う。
【心のバリアフリーの推進】	
<ul style="list-style-type: none"> ●「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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●「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。

【平成23年度テーマ⑤】地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

担当局等

総合政策局、都市局、道路局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

政策の効果等

評価の目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律附則第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。

評価の視点

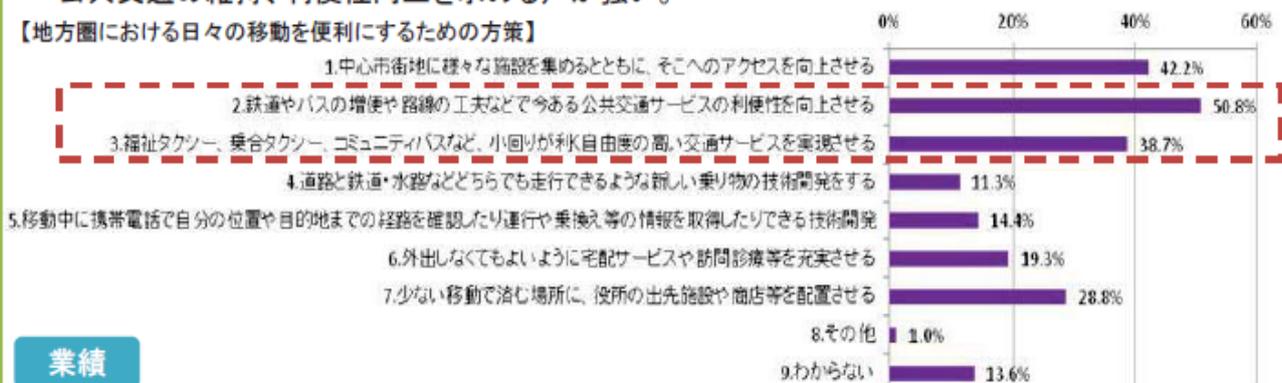
- ①地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画（地域公共交通総合連携計画）の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策は、必要・妥当であったか。（必要性・妥当性）
- ②連携計画の策定は進んでいるか。（業績）
- ③本制度を活用する地方公共団体、交通事業者等がどう評価しているか。（成果）
- ④策定された計画に基づく施策の実施が、集客効果等地域公共交通の維持・活性化に寄与しているか。（成果）

評価結果の概要

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強い。

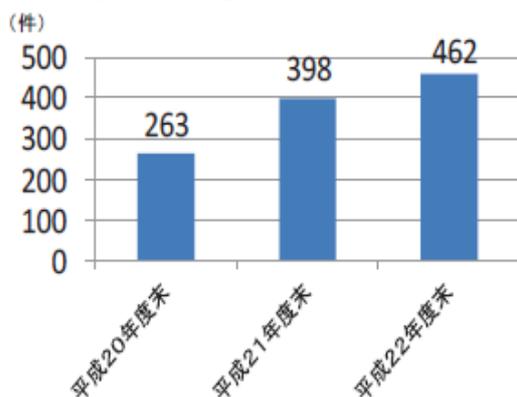
【地方圏における日々の移動を便利にするための方策】



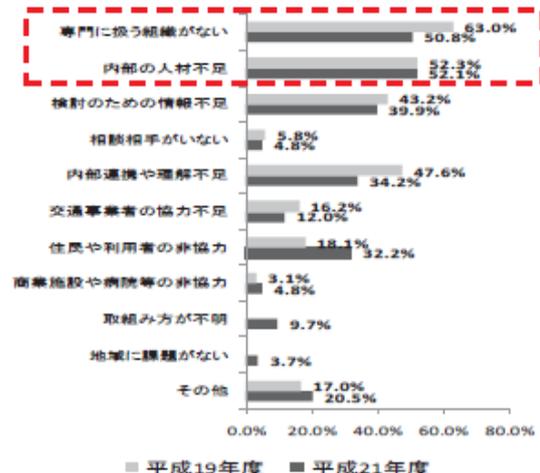
業績

○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。

【地域公共交通総合連携計画策定件数】



【地域公共交通の活性化等への取組みの課題】



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。

次のような取組みを行っている場合には、概して利用者からの評価が高い。

- ・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

(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、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に関する法律により、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。

主な課題

●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うためには、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。

今後の対応方針

●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。

【平成23年度テーマ⑥】土砂災害防止法

担当局等

水管理・国土保全局

土砂災害防止法

政策の効果等

対象政策の概要・評価の目的

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ある。

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。

評価の視点

- 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

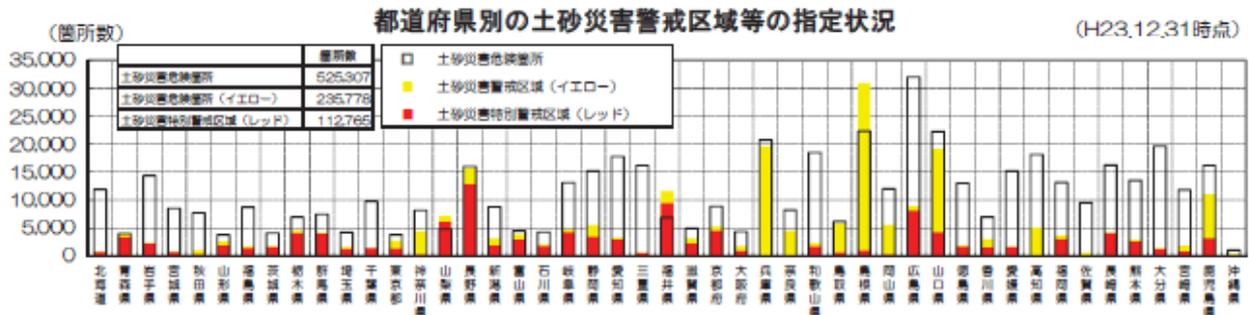
評価結果

○基礎調査

・約30万4千箇所実施 **・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

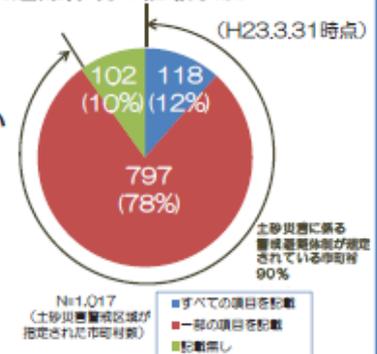
・警戒区域約23万6千箇所、特別警戒区域約11万3千箇所指定 **・進捗状況は都道府県毎に大きな差**
 ・全都道府県で指定箇所をインターネットで公開するも、指定の範囲が分かる図面は未公開の県もある



○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
- ・**避難勧告、避難所に関する事項への反映は相対的に低調**
- ・**土砂災害警戒情報**の避難勧告への活用は約5割にとどまる
- ・半数以上の市町村が**土砂災害ハザードマップ**の作成・公表をしていない

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



○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

○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**
- ・独自の支援制度を設けている県では、移転件数が多い

主な課題	今後の対応方針
1. 基礎調査・区域指定	
<ul style="list-style-type: none"> ● 都道府県における基礎調査実施のための予算確保 	<ul style="list-style-type: none"> 予算面からの支援 ● 地方負担の軽減に向けた取り組みの実施
<ul style="list-style-type: none"> ● 早期の区域指定に向けた基礎調査の実施方針等、指定が遅れている都道府県への対応 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 基礎調査や区域指定が遅れている都道府県への助言・支援等 <ul style="list-style-type: none"> ● 遅れている原因等を都道府県から聴き取り ● 区域指定にあたり市町村・住民の反対等がある場合の国の指定の考え方を提示 ● 原因分析に基づく具体的な助言(指定単位の適切な設定等) ● 先行している都道府県の取り組みに関する情報提供 (2) 法律に基づく報告制度等の適用 <ul style="list-style-type: none"> ● 法第4条に基づく基礎調査結果の国への報告 ● 法第28条に基づく国の緊急時の指示の運用 (3) 情報の公開 <ul style="list-style-type: none"> ● 基礎調査、区域指定の実施状況等の定期的な公表(市町村単位)
<ul style="list-style-type: none"> ● 2回目以降の基礎調査のあり方 	<ul style="list-style-type: none"> 2回目以降の基礎調査に関する方針の提示
2. 警戒避難体制	
<ul style="list-style-type: none"> ● 市町村地域防災計画への記載の推進 ● 土砂災害ハザードマップの作成・公表の推進 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 市町村への周知等 <ul style="list-style-type: none"> ● 警戒避難体制の整備に関して取り組むべき内容について国や都道府県から市町村へ周知 ● 取り組み状況に関する国、都道府県、市町村間の情報の共有 ● 避難勧告発令基準等の設定やハザードマップ作成等に関する市町村への技術的助言等の支援の継続 (2) ハザードマップ作成に係る予算面からの支援 <ul style="list-style-type: none"> ● ハザードマップ作成に係る交付金制度の周知や活用事例の紹介
3. 移転支援	
<ul style="list-style-type: none"> ● 移転支援制度の周知促進 	<ul style="list-style-type: none"> 移転支援制度の周知支援等 <ul style="list-style-type: none"> ● 住民説明用の分かりやすい資料の作成 ● 住民説明会の場等を通じた移転支援制度の周知促進

【平成23年度テーマ⑦】住宅・建築物の耐震化の促進

担当局等
住宅局

住宅・建築物の耐震化の促進

政策の効果等

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。

対象施策

○住宅・建築物の耐震化促進のための施策

（国の基本方針において示されている目標の達成に向けて実施されている、補助制度等の支援策）

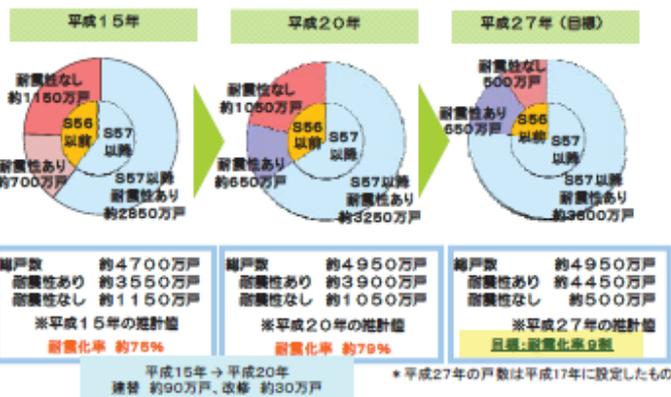
【住宅の耐震化率に係る目標】

	平成15年		平成27年
総戸数	約4,700万戸	建替約550万戸 改修約100万戸	約4,950万戸
耐震性あり	約3,550万戸		約4,450万戸
耐震性なし	約1,150万戸		約500万戸
耐震化率	約75%		約90%

評価結果の概要

①耐震化に係る目標の達成状況

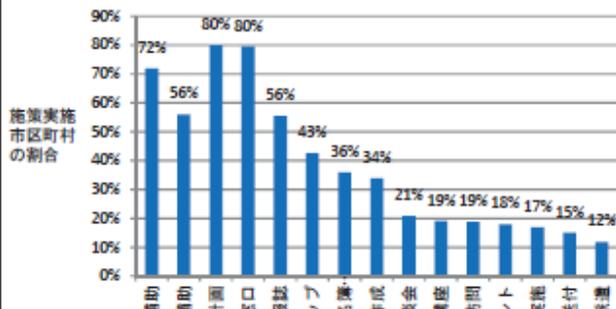
○平成20年の全国の耐震化率は約79%であり、平成20年に達成すべき目標より約2%下回っている。



平成22年6月18日に閣議決定された新成長戦略、平成23年3月15日に閣議決定された住生活基本計画では、住宅の耐震化率を平成32年までに95%とする目標を設定。

②耐震化促進のための施策の効果

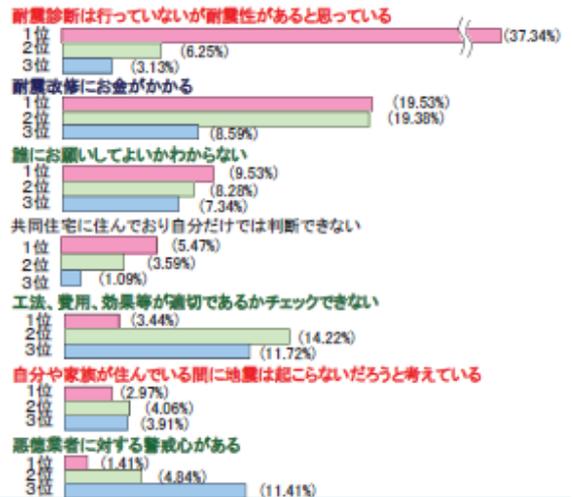
○多くの地方公共団体において、相談窓口の設置や広報誌等による普及啓発に取り組んでいるものの、居住者に直接働きかける戸別訪問等に取り組んでいる地方公共団体は少ない。



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。

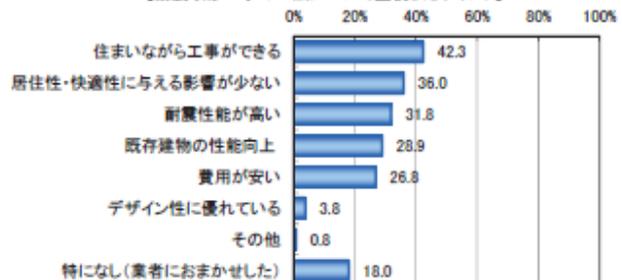
【耐震改修をしない理由】



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。

【耐震改修工事の工法について重視したポイント】



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方が大規模な被害が多い。

主な課題	今後の対応方針
<p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●耐震化の主な阻害要因は、以下の3つ。</p> <p>①耐震化の必要性に関する認識</p> <p>②耐震化コスト</p> <p>③業者・工法等に対する信頼性</p> <p>また、マンションにおける合意形成も課題</p>	<p>●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、耐震化の阻害要因を踏まえた更なる施策展開が必要。</p> <p>●地方公共団体の耐震改修促進計画の策定及び計画に基づく施策の取組み、補助制度の創設を働きかけるとともに、地方公共団体の優良な取組事例を紹介するなど、地方公共団体の取組みを支援。</p>
①耐震化の必要性に関する認識	
<p>●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。</p> <p>●マンションにおいては、耐震診断でさえ合意形成が困難。このため、建替えや耐震改修の合意形成はさらに困難。</p>	<p>●地震リスクに関する情報や耐震改修の具体的な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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震防災マップの策定・公表 ・セミナー等の開催 ・戸別訪問 ・パンフレット、広報等 <p>●住宅を選ぶ際に耐震性の有無を考慮できる環境を整備することが必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐震性に関する表示制度の整備 <p>●マンションの耐震化について、建替え等の円滑化のための環境整備が必要。</p>
②耐震化コスト	
<p>●木造一戸建ての耐震改修に係る支払い可能額は9割以上が200万円未満であるのに対し、実際の耐震改修費用は平均211万円であるなど、耐震改修についての支払い可能額と実際に掛かる費用にギャップがある。</p> <p>●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。</p>	<p>●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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体における補助制度の拡充・整備（耐震シェルター等の部分改修への支援） ・税制・融資による支援（所得税減税について地域要件撤廃） ・住宅エコポイントによるエコリフォームと併せた耐震改修の支援 ・支援制度の周知 ・安価な耐震改修工法の紹介
③業者・工法等に対する信頼性	
<p>●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。</p> <p>●工法に関しては安価であることよりも、耐震性能や居住性に及ぼすニーズが高い。</p>	<p>●業者・工法等に対する信頼性を補完することが有効。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リフォームかし保険 ・相談体制の整備 ・耐震アドバイザーの派遣 ・業者登録・閲覧

【平成23年度テーマ⑧】港湾の大規模地震対策

担当局等
港湾局

港湾の大規模地震対策

政策の効果等

評価対象政策

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

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

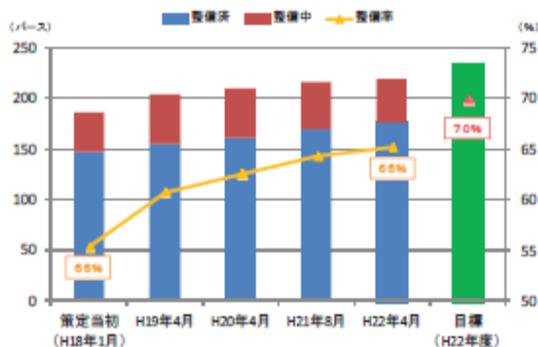
大規模地震発生時に我が国の産業や経済活動への影響を最小限に抑えるため、物流拠点として一定の輸送機能を確保できるよう、国際海上コンテナターミナル等の耐震化を推進する。

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。

評価結果(例)

耐震強化岸壁の整備は進捗しつつあるが、全国整備率は65%であり、未だ道半ばである。

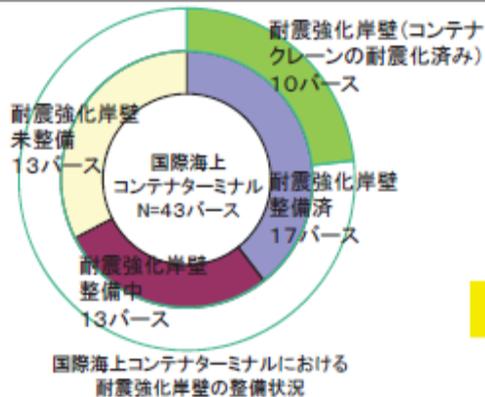


民間事業者、国の関係機関等と訓練を行い、個々の作業について、関係機関の役割や作業手順を確認してきた。

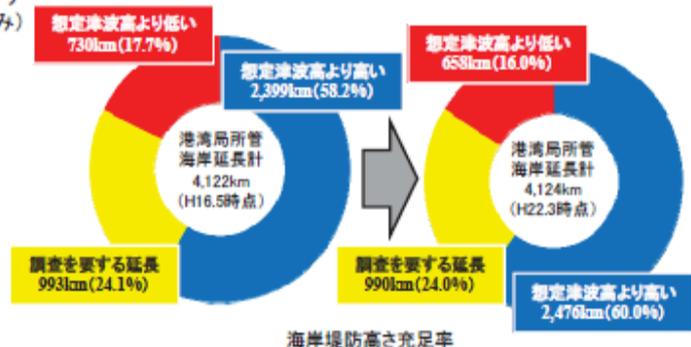
川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点での訓練実施状況

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除去、構内避難者の避難誘導
H23年1月19日	約100名/2機関	防災拠点の応急復旧

耐震化を進めることとしていた国際海上コンテナターミナル43バースのうち、耐震強化されているものは17バース。



想定津波高より高い海岸堤防等の割合は約60%であり、依然として対策が必要な地域がある。



主な課題

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

- 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。

②広域かつ甚大な被害への対応

- 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。

③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

- 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。

④大規模津波に対する防護

- 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るところであるが、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。

今後の対応方針

- 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。
- 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等と発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。

市町村の防災判断を支援する気象警報の充実

政策の効果等

評価の目的

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。

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
- 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

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(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
- 合併により広域化した市域に対して避難勧告等の地域をしぼるための情報についての要望
- 記録的な大雨となる段階で状況の切迫性が十分に伝わっていないこと等に課題(平成23年台風第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が必要
- 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%)

気象警報・注意報の変更の評価

【市町村名を用いて発表されることから市町村別に発表されたかどうか】



気象警報・注意報が発表されたことを知るための手段

□ 主要な手段 □ 補助的な手段 □ 使っていない

手段	件数	割合	割合	割合
都道府県からのFAX	11,274	70.4	21.6	2.8
都道府県からのメール	11,274	44.4	20.2	27.4
都道府県の防災情報システム(FAX、メール) 以外	11,274	50.9	28.0	14.8
NTTからのFAX(警報のみ)	11,274	28.8	66.2	14.2
気象庁の防災情報提供システム	11,274	40.0	41.3	18.7
民間気象会社等による情報提供サービス(FAX)	11,274	9.0	88.6	
民間気象会社等による情報提供サービス(メール)	11,274	14.3	11.9	73.8
民間気象会社等による情報提供サービス(FAX、メール以外)	11,274	2.5	17.2	79.7
気象庁・気象庁のホームページ	11,274	31.2	48.0	19
国土交通省防災情報提供センター(携帯電話)	11,274	2.4	23.4	68.3
テレビ	11,274	32.8	90.8	6.3
ラジオ	11,274	2.9	40.5	44.0
その他	11,274	0.1	94.2	

※その他における「使っていない」は推定値である。

主な課題	今後の対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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の促進
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 記録的な大雨となる段階で状況の切迫性が十分に伝わっていない(平成23年台風第12号)との課題も明らかとなった。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 重大な災害をもたらす記録的な大雨等の現象が発生もしくは予想される場合に、よりの確に自治体及び住民に伝わるよう改善 ● 住民の防災行動の観点から情報の体系を検証し、防災行動の各段階により適合した防災気象情報となるよう改善
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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3章 政策アセスメント

平成23年9月30日に、平成24年度予算概算要求等に係る25件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

(評価書等は本報告書の別冊及び国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/>)

政策アセスメント 施策一覧(平成24年度予算概算要求等関係)

施策等名	
政策目標1. 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進	
1	民間賃貸住宅等を活用した住宅セーフティネットの確立
政策目標2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現	
2	自動車と家庭・業務の省CO2・省エネルギー管理の一体的推進の創設
3	地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進の創設
4	都市における地産地消型再生可能エネルギー活用の推進
5	震災復興下水道未利用エネルギー活用事業の創設
政策目標3. 地球環境の保全	
6	低炭素・循環型社会形成推進事業の創設
7	エネルギー面的利用推進事業の創設
政策目標4. 水害等災害による被害の軽減	
8	長周期地震動情報の提供
9	街区防災性能等向上促進事業の創設
10	下水道総合地震対策事業の拡充
11	既設昇降機・天井の安全確保の促進
12	大規模災害に迅速に対応可能な無人化施工技術の推進
政策目標5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保	
13	鉄道施設緊急耐震対策事業の創設
政策目標6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	
14	国際バルク戦略港湾における総合的な施策の創設
15	Fly to Japan!事業の創設
16	日中国交正常化40周年記念青少年招請事業の創設
17	災害時における訪日外国人旅行者に向けた情報提供のあり方に関する調査事業の創設
18	ユニバーサルツーリズム促進事業の創設
19	歴史的風致維持向上推進等調査の創設
20	国管理空港の経営改革の推進
政策目標9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護	
21	中古不動産流通市場整備・活性化事業の創設
22	代替エネルギー船舶に関する総合対策の創設
政策目標10. 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備	
23	「新しい公共」による地域づくり活動に係るプラットフォーム事業の創設
24	地理空間情報ライブラリーの運用
25	離島の流通効率化・コスト改善事業費交付金の創設

第4章 個別公共事業評価

平成23年度は、政府予算案閣議決定時に予算措置を公表する事業については、新規事業採択時評価12件、再評価33件を行った。平成24年度予算要求に係る評価としては、11月に新規事業採択時評価15件を行った。平成24年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に1月末に新規事業採択時評価14件、再評価424件を行った。また補助事業等を対象に年度末に新規事業採択時評価68件、再評価91件(うち11件は評価手続き中)及び完了後の事後評価67件を行った。さらに、平成23年度第3次補正予算に係る評価として、新規事業採択時評価23件、再評価1件、平成23年度予算に係る評価(ダム事業)を18件、平成24年度予算に係る評価(ダム事業)を5件行った。再評価を実施したものについては、そのうち10事業を中止することとした。

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

第5章 個別研究開発課題評価

平成23年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「終了時評価」をそれぞれ105件、70件実施した。

個別の評価結果については、ホームページに掲載(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000009.html)。

第6章 規制の事前評価(RIA)

平成21年6月に、「規制の事前評価(RIA)に関する国土交通省政策評価実施要領」を策定し、平成23年度は、12件の評価を行った。

これにより、平成19年10月の義務付け以降平成24年3月末までに実施した規制の事前評価(RIA)は、合計43件となった。

個別の評価結果については、本報告書の別冊又はホームページに掲載(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000006.html)

。

RIA実績整理表(平成19年10月以降)

	件名	法令レベル	担当部局	評価書公表日	本案
1	気象業務法の一部を改正する法律案	法律	気象庁	平成19年10月11日	①地震動及び火山現象の予報及び警報 ②電気事業者が行う気象観測に係る規制緩和
2	国土交通省設置法等の一部を改正する法律案	法律	運輸安全委員会設置準備室	平成20年1月28日	①報告徴収制度
3	観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律案	法律	観光部門	平成20年1月28日	①認定観光圏案内所の名称制限 ②旅館業者に対する旅行業法の規制緩和 ③報告徴収制度
4	地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律案	法律	都市局	平成20年1月28日	①建造物の増改築にかかる届出制度 ②農用地区域内の開発行為の許可基準の変更 ③計画区域内の用途制限等の緩和 ④指定法人制度
5	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案	法律	鉄道局	平成20年1月28日	①報告徴収制度
6	海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成20年2月4日	①航海命令の範囲拡大 ②船舶譲渡の際の届出制度 ③報告徴収及び立入検査 ④書類の備置義務 ⑤労働時間の延長の限度義務への適合義務 ⑥休憩時間等にかかる使用者に対する義務付け ⑦労働条件明確化にかかる使用者に対する義務付け
7	港湾法の一部を改正する法律案	法律	港湾局	平成20年2月4日	①非常時に防災区域内の土地・物件を収用
8	長期優良住宅の普及の促進に関する法律案	法律	住宅局	平成20年2月25日	①報告徴収制度
9	領海等における外国船舶の航行に関する法律案	法律	海上保安庁	平成20年2月25日	①外国船舶に対する立入検査 ②外国船舶に対する退去命令
10	エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案(エネ庁主管)	法律	住宅局	平成20年3月3日	①第一種特定建築物に係る命令制度 ②第二種特定建築物に係る届出の義務付け ③住宅事業建築主に対して省エネを促す措置 ④登録制度の創設 ⑤報告徴収及び立入検査制度の拡充
11	空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成20年3月6日	①指定法人制度 ②安全保安管理規程の作成及び届出の義務付け
12	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	総政局	平成20年8月8日	①ふん尿等排出に係る規制緩和
13	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	住宅局	平成20年8月13日	①戸開走行保護装置の設置の義務付け ②地震時等管制運転装置の設置の義務付け
14	高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案	法律	住宅局	平成21年1月26日	①報告徴収制度の創設
15	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案	法律	海上保安庁	平成21年2月9日	①航路における一般的な航法の見直し ②特定の海域における航法の見直し ③船舶の安全な航行を援助するための措置 ④航路通報・指示対象船舶の拡大 ⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化 ⑥船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置 ⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令
16	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案	法律	自動車交通局	平成21年2月9日	①特定地域における道路運送法の特別制度の導入 ②認定事業者に対する報告徴収制度の導入
17	成田国際空港株式会社法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成21年3月2日	①成田国際空港株式会社の総株主の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止 ②成田国際空港株式会社の総株主の一定割合以上の議決権の保有の届け出
18	都市再生特別措置法施行令及び都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	都市局	平成21年6月25日	①重要説明事項の追加
19	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案	法律	総合政策局 海事局 海上保安庁	平成22年1月27日	①一定の海域における一定の油の積載禁止の規定の新設 ②船舶間貨物油積替作業手引書の備置義務等の新設 ③船舶間貨物油積替えを行う場合の事前通報義務の新設及び同積替えによる油の排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令の新設 ④基準適合燃料油以外の燃料油を使用する船舶の船長に対する国土交通大臣への通報義務の新設 ⑤燃料油変更作業手引書の備置義務等の新設 ⑥揮発性物質放出防止措置手引書の備置義務の新設 ⑦窒素酸化物の放出規制対象となる原動機の追加 ⑧一定の船舶の船舶所有者に対するオゾン層破壊物質を含む設備の一覧表及びオゾン層破壊物質記録簿の備置義務の新設
20	排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律案	法律	河川局 港湾局	平成22年2月8日	①低潮線保全区域の指定及び当該区域における行為規制 ②特定離島港湾施設の周辺の水域の占用の許可等
21	航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成22年2月15日	①准定期運送用操縦士の資格の創設 ②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設 ③航空身体検査証明の有効期間の適正化
22	賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律案	法律	住宅局	平成22年2月22日	①家賃債務保証業の登録制度の創設 ②家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設 ③家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設
23	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案	法律	河川局	平成22年2月22日	緊急調査のための土地の立入り等
24	国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案	法律	自動車交通局	平成22年3月4日	①コンテナに関する情報の伝達制度の創設 ②トラック事業者の遵守事項等の規定
25	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	総合政策局 海事局	平成22年3月24日	①船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化 ②船舶の燃料油の基準のうち硫黄分濃度の基準の強化 ③船舶において焼却が禁止されるものの対象の拡大

26	河川法施行令の一部を改正する政令案	政令	河川局	平成22年12月10日	都道府県知事が許可している水利使用により取水した流水のみを利用する発電による水利使用については、特定水利使用から除外することとし、従属元の水利使用の許可権者と従属発電のための水利使用の許可権者を一本化。	届出制で足りるものとする。	平成27年度末に事後検証シートにより事後検証
27	港湾法及び特定外資埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案	法律	港湾局	平成23年2月3日	①港湾運営会社[埠頭会社]の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止 ②港湾運営会社[埠頭会社]の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出	①行為規制 ②届出義務を課さない	平成33年度にRIA事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。
28	都市再生特別措置法の一部を改正する法律案	法律	都市局	平成23年2月7日	①公共下水道の排水施設からの下水の取水等に係る手続きの緩和 ②道路の上空等における建築物の建築等に係る手続きの緩和 ③道路占用許可に係る手続きの緩和 ④都市再生整備推進法人の指定要件の緩和	④を法的に位置付けない	平成28年度までにRIA事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。
29	高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案	法律	住宅局	平成23年2月7日	名称の使用制限の創設	規制を設けないこととする。	平成29年度にRIA事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。 なお、業績指標が設定された場合は28年度政策チェックアップにて事後評価
30	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	住宅局	平成23年2月14日	①構造関係規定の一部について、現行と同等以上に安全な方法でもよいこととする。(緩和) ②太陽光発電設備については、電気事業法において安全性が担保されるため、当該設備を建築基準法が適用される工作物から除外する。(緩和) ③耐久性等関係規定以外の仕様規定は、時刻歴応答解析によってその規定に係る安全性が検証できる規定であるため、当該計算を行って大臣認定を受けた工作物について、当該規定の適用を除外する。(緩和)	規制緩和を行わない。	平成27年度にRIA事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。
31	航空法の一部を改正する法律案	法律	航空局	平成23年3月8日	①准定期運送用操縦士の資格の創設(規制の緩和) ②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設(規制の創設) ③航空身体検査証明の有効期間の適正化(規制の緩和及び規制の強化・拡充)	①現行資格体系のまま、事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとする。 ②技能証明を更新制とする。 ③航空身体検査証明の有効期間を(資格ごとに年齢等に応じて設定するのではなく)資格ごとに一律に長くする又は短くする。	完全施行後概ね4年後より政策チェックアップにおいて事後評価を実施。
32	東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地における建築制限の特例に関する法律案	法律	住宅局	平成23年4月20日	東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地の健全な復興を図るため、特定行政庁は、区域を指定し、6ヶ月(延長の場合、最長で8ヶ月)まで建築の制限・禁止を行えるよう特例措置を設ける(規制)。	規制を設けないこととする。	平成28年度にRIA事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。
33	都市再生特別措置法施行令等の一部を改正する政令案	政令	都市局	平成23年5月31日	下水の取水等の許可を受けた事業者が公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入しても良いものとして、下水熱を利用する設備の管理上必要なものを定める(緩和)	公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入させることが可能なものを定めない。	平成28年度にRIA事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。
34	下水道法施行令の一部を改正する政令案	政令	水管理・国土保全局	平成23年8月31日	1.1-ジクロロエチレンに係る下水道法における排除基準を0.2mg/Lから1mg/Lにする。(緩和)	1.1-ジクロロエチレンに係る下水道法における排除基準を0.2mg/Lのまま据え置く。	施行後5年を目処にRIA事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。
35	津波防災地域づくりに関する法律案	法律	総合政策局	平成23年10月27日	①土地区画整理事業に関する特例関係 規制の創設。施行者が津波防災住宅等建設区を設けた場合、当該建設区に換地の申出をすることができる者は、住宅又は公益的施設の用に供する宅地の所有者に限られ、換地の申出をすることができない地権者は、当該建設区外に換地されることとする。 (2)津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 規制の緩和。推進計画区域内において、津波からの避難に資する一定の基準を満たす建築物の防災用備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が不要な、特定行政庁の認定により、容積率を緩和できることとする。 (3)一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 規制の創設。一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画が定められた場合に当該都市計画施設の区域内において建築物の建築をしようとする者は、許可を受けなければならないこととする。 (4)津波防護施設等関係 規制の創設。津波防護施設区域(津波防護施設の敷地である土地の区域及び当該土地の区域に隣接する土地の区域であって、津波防護施設を保全するため必要なもの)内の占用許可制度等を実施。主な内容は以下の通り。 ○津波防護施設区域内の土地の占用の許可(第22条) ○津波防護施設区域内における行為制限(第23条) (5)津波災害警戒区域関係 規制の創設。津波災害警戒区域内の地下街、社会福祉施設、学校、医療施設等の所有者等における避難確保計画の作成等を実施。主な内容は以下の通り。 ○避難確保計画の作成(第71条) ○避難訓練の実施及び報告(第71条) (6)津波災害特別警戒区域関係 規制の創設。津波災害特別警戒区域における一定の開発行為及び建築行為の許可制度の実施。主な内容は以下の通り。 ○特定開発行為の許可(第73条) ○特定建築行為の許可(第73条)	本法案を制定しない。	平成28年度にRIA事後検証シートによる事後検証。また事後検証までの期間を分析対象期間とする。
36	都市再生特別措置法の一部を改正する法律案	法律	都市局	平成24年2月3日	規制の緩和。都市再生安全確保計画に記載された都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が不要な特定行政庁の認定により、容積率を緩和できることとする。	都市再生安全確保計画に記載された都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が必要な特定行政庁の許可により、容積率を緩和できることとする。	平成29年度までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。

37	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成24年2月17日	<p>I. 二酸化炭素放出抑制航行手引書を作成し国土交通大臣の承認を受けることの義務づけ(第19条の25)</p> <p>II. 二酸化炭素放出抑制指標を算定し国土交通大臣の承認を受けることの義務づけ(第19条の26)</p> <p>III. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付、証書を有しない船舶の航行禁止(第19条の27及び第19条の28)</p> <p>IV. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書等の備置きの義務づけ(第19条の29)</p> <p>V. 証書の返納命令等(第19条の31)</p>	<p>規制を設けないこととする</p> <p>(条約改正に対応した措置であるため、条約の内容と異なる独自の規制は代替案として想定されなため。)</p>	<p>船舶から放出される二酸化炭素による地球温暖化の防止のための規制の今後のあり方については、IMOにおいて、2015年に基準のあり方等について再び検討が行われる予定であることから、これに対応した見直しを行う。</p>
38	海上運送法の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成24年2月17日	<p>準日本船舶の認定制度を創設する。対外船舶運航事業者は、準日本船舶の認定の申請をしようとするとき、又は認定後に総トン数等に変更があったときは、総トン数等の測定を受けなければならないこととする。また、認定を受けた準日本船舶に係る事項に変更があったとき等は、国土交通大臣に届け出なければならないこととする。この場合において、当該変更事項が認定証の記載事項に該当するときは、認定証の書換えを申請しなければならないこととする。加えて、準日本船舶を譲り受けたとき等にもその旨届け出なければならないこととする。このほか、国土交通大臣は、対外船舶運航事業者に対して、準日本船舶に係る事項等について報告をさせ、又はその職員に、事業者の事業場又は事務所に入り、準日本船舶に関する物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができることとする。</p>	<p>当該規制の内容を義務ではなく任意とするという代替案が考えられる。</p>	<p>平成29年度にRIA事後検証シートにより事後検証を実施。</p>
39	船員法の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成24年2月17日	<p>1. 雇入契約の締結前及び雇入契約の成立時の書面の交付義務等の創設(第32条、第36条)</p> <p>2. 一定の募集受託者又は船員職業紹介事業者を利用した船員の雇入れの制限の創設(第32条の2)</p> <p>3. 船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員の送還義務の創設(第47条)</p> <p>4. 給与明細の交付義務の創設(第53条)</p> <p>5. 船長等への労働時間規制の適用(第60条から第62条まで、第64条の2から第65条の2まで、第65条の3、第66条の2、第67条、第72条)</p> <p>6. 休息時間規制に関する労使協定による適用除外の創設(第65条の3)</p> <p>7. 船員の最低年齢の見直し(第85条)</p> <p>8. 法定検査制度の創設(第100条の2及び第100条の4から第100条の10まで)</p> <p>9. 海上労働条約及び海上労働証書等の写しの掲示義務の創設(第113条)</p> <p>10. 船内苦情処理手続に関する義務の創設(第118条の4)</p>	<p>規制の内容については我が国において独自に海上労働条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととするを代替案とする。</p>	<p>船員の労働条件に関する規制及び船員の労働条件についての検査に関する制度の今後のあり方については、ILOで議論され、国際条約として反映されるものであることから、国際的な議論、国際条約の改正等の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行う。</p>
40	不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案	法律	土地・建設産業局	平成24年2月27日	<p>規制の緩和。現行では許可を受けなければ不特事業を営むことができないが、不特事業の活用を一層推進するため、一定の要件を満たす者が届出により特定の不特事業を営むことを可能とする(以下、当該不特事業を「特例事業」といい、特例事業を営む者を「特例事業者」という。)。特例事業を営む要件として、特例事業者は、許可を受けた不特事業者に業務を委託しなければならないこととし、それに伴って、委託を受ける不特事業者について必要な規制を行う等の措置を講じる。</p>	<p>参入規制を緩和し、一定の要件を満たす特例事業者に特定の事業を可能とするが、届出制ではなく許可制(許可基準は改正法第2条第6項)にする。</p>	<p>平成29年度までに政策チェックアップにより事後検証を実施。また、事後検証までの時間を分析対象期間とする。</p>
41	都市の低炭素化の促進に関する法律案	法律	都市局	平成24年2月27日	<p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額(規制の創設) 地方公共団体の補助を受けた認定集約都市開発事業により整備された特定建築物(病院、事務所、共同住宅その他の多数の者が利用する建築物をいう。以下同じ。))の賃貸料又は譲渡価額については、一定の額を超えて契約し、又は受領してはならないこととする。</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場の特例 駐車機能集約区域内において条例で定める一定規模以上の建築物を新築・増築しようとする者に対し、①各建築物又はその敷地内、②集約駐車施設内、③各建築物若しくはその敷地内又は集約駐車施設内のいずれかに駐車施設を設けなければならない旨を条例で定めることができることとする。</p> <p>(3) 特定緑地管理機構(規制の緩和) 市町村は、緑地の保全及び緑化の推進に関し一定の能力を有する一般社団法人等について、市町村に代わって緑地の管理、緑地の買取り、情報提供等の業務を行うことができる特定緑地管理機構(緑地の管理など一定の業務については当該市町村の区域内におけるものに限定)として指定することができることとする。</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等(規制の緩和) 低炭素まちづくり計画に記載された下水熱を利用する設備を有する熱供給施設等の整備及び管理に関する事業を実施する者は、公共下水道管理者又は流域下水道管理者の許可を受けて、当該設備により公共下水道又は流域下水道の排水施設から下水を取水することができることとする。</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例(規制の緩和) 低炭素建築物の床面積のうち、第55条第1項第1号の基準(建築物の低炭素化の促進のために誘導すべき基準)に適合させるための措置をとることにより通常の建築物の床面積を超えることとなる場合の床面積(政令で定める床面積)は、容積率の算定の基礎となる延べ面積に不算入とする(容積率を緩和する)こととする。</p>	<p>関係者による協議会を設置することにより、都市における社会経済活動に伴って発生するCO2の排出の抑制等を図るための自主的な取組を促す。</p>	<p>平成29年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p>

42	国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案	法律	自動車局	平成24年3月1日	<p>コンテナは、1980年代以降急速に取扱量が増加しており、現在、コンテナによる貨物の運送は国際物流の中心的地位を占めている。これに伴い、コンテナの規格の大型化も進展しており(40フィート規格コンテナは、全長約12m、高さ9m、総重量30t以上)、自動車運送中の事故が発生した場合、周囲の交通に及ぼす危険性がきわめて高く、人的にも物的にも大きな被害が発生する。</p> <p>コンテナの自動車運送に当たっては、国土交通省において平成17年12月に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、関係者への周知に努めてきたところであるが、依然としてコンテナトレーラーの横転事故が年間10件程度発生している状況であり、早急な対策が必要とされている。</p> <p>以上を踏まえ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るため、コンテナ内貨物の品目、重量及び積付けの状況に関する情報等(コンテナ情報)の伝達制度を創設し、受荷主等、本邦発荷主、船長、取次事業者等、トラック事業者に対し、これを積載するコンテナトレーラーの運転者に至るまでの一連のコンテナ情報の伝達等を義務付けるほか、不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置及び貨物自動車運送事業者等(以下「トラック事業者」)の遵守事項等を規定することとする。</p>	当該規制の内容を受荷主等、外国発荷主、運送事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。	平成25年度政策チェックアップにおいて事後評価を実施
43	下水道法施行令の一部を改正する政令案	政令	水管理・国土保全局	平成24年3月12日	(規制の強化) 下水道法における排除基準に1,4-ジオキサンを追加し、基準値を0.5mg/Lに設定する。	本規制は排水規制行政の統一的な運用を担保するために行う規制であるため、水質汚濁防止法における排水基準と異なる基準値の設定等、本案以外の代替案を設定することは困難である。	施行後5年を目処にRIA事後検証シートによる事後検証を行う。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。

第7章 租税特別措置等に係る政策評価

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

国土交通省においても、平成 24 年度税制改正要望に際し、事前評価 20 件を実施した。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000001.html)。

租税特別措置等を対象として事前評価した政策

No.	評価対象政策
1	試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除
2	バリアフリー施設等に係る特別償却制度の創設
3	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の 1 5 0 0 万円の特別控除の延長
4	特定の事業用資産の買換えの場合の譲渡所得の課税の特例の延長
5	投資法人が買換特例等を適用した場合の導管性要件の見直し
6	投資法人等に係る法人住民税均等割の減免措置の導入
7	特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の拡充
8	民間都市開発推進機構の行う業務を収益事業の範囲から除外する特例措置の拡充
9	街区防災計画（仮称）に基づく事業の推進のための特例措置の創設
10	津波防護施設に関する収用代替資産の取得に係る課税特例等の適用を受ける際の簡易証明書制度の適用
11	街区防災計画（仮称）区域内における特定建築物の耐震改修に係る軽減措置の創設
12	マンション建替事業に係る特例措置の適用範囲の拡大
13	大規模空間を有する建築物における天井落下予防改修に係る軽減措置の創設
14	モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車を取得するための事業用固定資産の買換え等に関する特例措置の延長
15	中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度（中小企業投資促進税制）の延長
16	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例（トン数標準税制）の拡充
17	国庫補助金等の総収入金額不算入等の特例措置の拡充
18	関西国際空港土地保有会社の用地整備準備金制度
19	新関西国際空港株式会社及び関西国際空港土地保有会社に係る課税標準の特例措置の拡充
20	沖縄の国際戦略観光振興地域（仮称）及び自然・文化観光振興地域（仮称）における税制上の特例措置の創設

参考

- 1 国土交通省政策評価基本計画
- 2 平成 23 年度国土交通省事後評価実施計画

※上記については、平成 23 年度末現在のものである。

参考 1

国土交通省政策評価基本計画

平成23年9月

国土交通省

国土交通省政策評価基本計画

目次

はじめに	4
I 基本的な考え方	4
II 計画期間	5
III 政策評価の実施に関する方針	5
1 基本的な考え方	5
2 政策評価の方式	5
(1) 基本的な3つの方式	5
(2) 政策の特性に応じた方式	6
IV 政策評価の観点に関する事項	7
V 政策効果の把握に関する事項	7
VI 事前評価の実施に関する事項	8
1 政策アセスメント（事業評価方式）	8
(1) 対象とする施策等	8
(2) 取組方針	8
(3) 留意事項	8
2 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）	8
(1) 対象とする公共事業	8
(2) 取組方針	9
3 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）	9
(1) 対象とする研究開発課題	9
(2) 取組方針	9
4 規制の事前評価（R I A）（事業評価方式）	9
(1) 対象とする施策等	9
(2) 取組方針	9
(3) 留意事項	9

5	租税特別措置等に係る事前評価（事業評価方式）	10
	(1) 対象とする租税特別措置等	10
	(2) 取組方針	10
VII 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項		10
1	政策チェックアップ（実績評価方式）	10
	(1) 対象とする政策	10
	(2) 業績指標等	10
	(3) 取組方針	10
	(4) 留意事項	11
2	政策レビュー（総合評価方式）	11
	(1) 対象とするテーマ	11
	(2) 実施時期等	11
	(3) 取組方針	11
	(4) 留意事項	12
3	個別公共事業の再評価（事業評価方式）	12
	(1) 対象とする公共事業	12
	(2) 取組方針	12
4	個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）	12
	(1) 対象とする公共事業	12
	(2) 取組方針	12
5	個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）	13
	(1) 対象とする研究開発課題	13
	(2) 取組方針	13
6	個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）	13
	(1) 対象とする研究開発課題	13
	(2) 取組方針	13
7	租税特別措置等に係る事後評価（事業評価方式）	13
	(1) 対象とする租税特別措置等	13
	(2) 取組方針	13
8	法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等	13
VIII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項		14
1	国土交通省政策評価会	14
2	事業評価監視委員会	14
3	外部評価委員会	14

4	その他専門的知見からの意見・助言の聴取	14
IX 政策評価の結果の政策への反映に関する事項		14
1	評価結果の反映	14
2	反映状況の報告	15
X インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項		15
1	公表内容	15
2	公表方法	15
3	国民の意見・要望の受付	15
X I 政策評価の実施体制に関する事項		16
1	主要事項の決定	16
2	政策評価の実施主体	16
3	政策レビュー等に関する検討会	16
4	政策評価連絡会	16
5	公共事業評価システム検討委員会	16
6	政策統括官（政策評価）の役割	16
X II その他政策評価の実施に関し必要な事項		17
1	施策等の特性を踏まえた運用	17
2	評価制度の継続的改善等	17
3	地方公共団体等への配慮	17
4	政策評価に関する調査研究等	18
5	情報公開法との整合性確保	18
別紙 政策目標及び施策目標		19

国土交通省政策評価基本計画

はじめに

国土交通省は、政策評価を、21 世紀型国土交通行政を目指す改革の重要な手段の一つとして位置付け、これを積極的に取り入れることにより、国民の立場に立った、真に必要な施策等の企画立案・実施に向けた省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指してきたところである。このような政策評価の実施により政策のマネジメントサイクルを確立し、その結果、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、政策の意図と効果を国民に対して明確に説明するほか、設定した目標を実現するための努力を尽くすことにより、政策の質が高められてきたところである。

今後も、国土交通省は、目標を持った行政運営や政策のマネジメントサイクルの確立が、職員の意識の向上を通じた組織の活性化につながるよう、政策評価を前向きなものとして捉え、引き続きこれを積極的に推進することとする。

I 基本的な考え方

国土交通省は、平成 14 年 4 月から「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(平成 13 年法律第 86 号。以下「行政評価法」という。)に基づく政策評価を実施している。

その実施に当たっては、国土交通省の使命を踏まえて政策を評価し、その評価結果を政策に適切に反映することを通じて戦略的な政策展開を図り、国民の視点に立った政策運営やサービスの提供に努めて、国民生活の質の向上、社会経済の発展に寄与していくことが重要である。このため、国土交通省は、以下の事項を目的として政策評価を実施する。

①国民本位の効率的な質の高い行政の実現

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

②成果重視の行政の推進

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

③国民に対する説明責任の徹底

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

「国土交通省政策評価基本計画」(以下「基本計画」という。)は、以上のような基本的な考え方の下で、行政評価法第 6 条第 1 項に基づき、また、「政策評価に関する基本方針」(平成 17 年 12 月 16 日閣議

決定。以下「基本方針」という。)を踏まえて、国土交通省が実施する政策評価について、その評価の観点、政策効果の把握、事前評価の実施等、評価の実施に関する基本的な事項を明らかにするものである。

具体的な評価の実施手順等については、基本計画実施のために別途定める「国土交通省事後評価実施計画」(以下「実施計画」という。)、**「国土交通省政策評価実施要領」**(以下「政策評価実施要領」という。)、**「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」**、**「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」**、**「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」**、**「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る新規事業採択時評価実施要領」**、**「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領」**、**「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る完了後の事後評価実施要領」**、**「国土交通省研究開発評価指針」**、**「規制の事前評価(RIA)に関する国土交通省政策評価実施要領」**(以下「RIA実施要領」という。)及び**「租税特別措置等に係る政策評価に関する国土交通省政策評価実施要領」**による。

II 計画期間

本基本計画の計画期間は、平成 21 年度から平成 25 年度までの 5 年間とする。

III 政策評価の実施に関する方針

1 基本的な考え方

国土交通省は、政策評価を実施することにより、評価の結果を新たな政策の企画立案に反映し、政策の改善策を検討する。

これにより、「政策の企画立案(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→政策の改善・反映(Action)」という政策のマネジメントサイクルを有効に機能させ、成果を重視した行政運営を推進する。

2 政策評価の方式

(1) 基本的な 3 つの方式

「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」及び「政策レビュー」の 3 つの方式を基本とし、これらの方式を相互に有機的に連携させ、省の主要な政策分野を対象として政策評価を実施する。

ア 政策アセスメント(事業評価方式)

新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明する。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策等を厳選する。

イ 政策チェックアップ(実績評価方式)

省の主要な行政目的に係る政策目標、施策目標及び業績指標をあらかじめ設定し、その業績を測定し、その達成度を評価する。政策チェックアップを全省的に実施することにより、成果重視の行政運営を推進するとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民に分かりやすく示す。

ウ 政策レビュー(総合評価方式)

実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、それらが目的に照らして所期の効果をあげているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見する。特定のテーマについて掘り下げた政策レビューを実施することにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得る。

(2) 政策の特性に応じた方式

上記 3 方式に加えて、政策の特性を踏まえ、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等について、政策評価を実施する。

ア 個別公共事業評価(事業評価方式)

新規事業の採択時に実施する評価(新規事業採択時評価)、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採択後長期間が経過している事業等について実施する評価(再評価)、及び事業完了後に実施する評価(完了後の事後評価)を実施する。

イ 個別研究開発課題評価(事業評価方式)

新規に研究開発を開始しようとする課題について実施する評価(事前評価)、研究開発期間が 5 年以上の課題及び期間の定めのない課題について 3 年程度を目安として実施する評価(中間評価)、及び研究開発が終了する課題について実施する評価(終了時評価)を実施する。

ウ 規制の事前評価(RIA)(事業評価方式)

行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令(平成 13 年政令第 322 号。以下「行政評価法施行令」という。)第 3 条第 6 号で実施が義務付けられている規制の事前評価(RIA)を実施する。なお、基本方針 I 4カにおいて努力義務とされている規制の事前評価(RIA)については、実施に努める。

エ 租税特別措置等に係る政策評価(事業評価方式)

行政評価法施行令第 3 条第 7 号及び第 8 号並びに基本方針 I 4キに規定する租税特別措置等(国税における租税特別措置及び地方税における負担軽減措置等をいう。以下同じ。)に係る事前評価及び基本方針 I 5カに規定する租税特別措置等に係る事後評価を実施する。

IV 政策評価の観点に関する事項

政策評価の実施に当たっては、評価対象の特性に応じて適切な観点を選択し、総合的に評価するものとする。基本的には、以下の必要性、効率性及び有効性並びに租税特別措置等に係る政策評価にあつては相当性の観点に着目した評価を実施する。なお、政策チェックアップは、主として目標ごとにその達成度を評価する観点から実施する。

ア 必要性の観点

施策等が、政策目標等に照らして妥当性を有しているか、国民や社会のニーズが十分に存在するか、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるか等を明らかにする。

イ 効率性の観点

施策等の効果と当該施策等に基づく活動の費用や社会的費用等との関係を明らかにする。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。

ウ 有効性の観点

施策等が、政策目標等を達成する上でどのように貢献するか、または具体的にどのような効果をあげるのかを明らかにする。

エ 相当性の観点

政策目的実現のための手段として様々なものがある中で、租税特別措置等の手段をとることが必要であり、適切であるか等を説明する。

V 政策効果の把握に関する事項

政策効果の把握に当たっては、以下の点に留意しつつ、評価対象の特性に応じ、適用可能で、かつ、政策効果の把握に要するコスト、得られる結果の分析精度等を考慮した適切な手法を用いる。

ア 可能な限り政策効果を定量的に把握する手法を用いるものとし、これが困難である場合、これがコストとの関係で合理的なものといえない場合、又はこれが政策評価の客観的かつ厳格な実施の確保に結びつかない場合には、政策効果を定性的に把握する手法を用いる。この場合においても、可能な限り客観的な情報・データや事実を用いることに努める。

イ すべてにおいて、初めから高度かつ厳格な手法の画一的な適用を求めるより、簡易な手法であっても、その有用性が認められているものがあれば当該手法を適用し、徐々に知見を蓄積して手法の高度化を進める。

VI 事前評価の実施に関する事項

1 政策アセスメント（事業評価方式）

（１）対象とする施策等

以下に該当する施策等のうち社会的影響の大きいものは必要に応じ政策アセスメントの対象とする。ただし、VI2(1)の公共事業、VI3(1)の研究開発課題、VI4(1)の施策等及びVI5(1)の租税特別措置等は除く。

ア 新たに導入を図ろうとする施策等(予算、財政投融资(政策金融を含む。)等をいう。)

イ 既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

（２）取組方針

対象となる施策等について、概要、目的(どの政策目標・施策目標・業績指標に関連するか等も含む。)、必要性(社会的ニーズ、行政・国の関与の必要性等も含む。)、効率性(費用、効果等も含む。)、有効性、有識者等の意見等を明らかにし、評価を実施する。

（３）留意事項

評価書においては、当該評価書に係る施策等がVII1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該施策等が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該施策等を導入する必要性を論理的に分析する。なお、政策アセスメントを実施した施策等を事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途政策評価実施要領に定める方式により検証する。

2 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）

（１）対象とする公共事業

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

ア 直轄事業

イ 独立行政法人等施行事業(特殊法人又はこれに準ずる法人が行う事業をいう。以下同じ。)

ウ 補助事業等(国庫からの補助(間接補助を含む。)、出資又は貸付に係る事業をいう。ただし、イに該当するものを除く。以下同じ。)

(2) 取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、費用対効果分析も含め、総合的に実施する。

3 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）

(1) 対象とする研究開発課題

研究開発機関等(国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象庁気象研究所並びに海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。)が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

(2) 取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

4 規制の事前評価（RIA）（事業評価方式）

(1) 対象とする施策等

法律又は政令の制定又は改廃により、規制(国民の権利を制限し、又はこれに義務を課する作用)を新設し、若しくは廃止し、又は規制の内容の変更をすることを目的とする施策等を対象とする。

(2) 取組方針

対象となる施策等について、規制の目的、内容、必要性、効率性(規制によりもたらされる便益と費用の比較及び当該施策等と代替案との比較を含む。)、有効性等を明らかにし、評価を実施する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る規制がVII1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該規制が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該規制を導入する必要性を論理的に分析する。なお、規制の事前評価(RIA)を実施した施策等を、事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途RIA実施要領に定める方式により検証する。

5 租税特別措置等に係る事前評価（事業評価方式）

（１）対象とする租税特別措置等

行政評価法施行令第 3 条第 7 号及び第 8 号に規定する租税特別措置等（法人税、法人住民税及び法人事業税に係る特定の行政目的の実現のために税負担の軽減・繰延べを行う措置の新設、拡充及び延長）を対象とする。ただし、これらの税目以外の税目に係る租税特別措置等を対象とすることを妨げない。

（２）取組方針

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

VII 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

（１）対象とする政策

国土交通省の主要な行政目的に係る政策に関して横断的かつ体系的に整理したアウトカムの政策目標を設定する。その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策目標を明らかにし、政策チェックアップを施策目標の単位で実施する。政策目標及び施策目標は別紙のとおりである。

また、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位（施策目標）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させる。

（２）業績指標等

施策目標については、実施計画において、その達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る今後 5 年以内の目標値を業績目標として設定する。

（３）取組方針

ア 施策目標

施策目標ごとに、施策目標の概要及び達成すべき目標を明らかにするとともに、当該目標に含まれる業績指標の評価結果を踏まえ、今後の方向性等を明らかにし、総合的に評価を実施する。

イ 業績指標

対象となる施策について、業績指標ごとに、指標の定義、目標設定の考え方等を明らかにするとともに、事務事業の概要、測定・評価結果等を明らかにし、評価を実施する。

(4) 留意事項

- ア 業績指標については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にアウトカム指標の設定に努める。しかし、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されていないこと、指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかる場合があること、及びアウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合があることから、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることが適切な場合があることに留意する。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。
- イ 所管する業務の性格等の違いから、様々なアウトカム指標が考えられる局等と、必ずしもそうでない局等とがあるため、各局等の業務の特性に応じた多様なものとなり得ることに留意しつつ、指標を設定する。
- ウ 業績指標については、目標設定の考え方やその根拠を十分に説明するとともに、長期目標等に基づき設定している指標については、当該長期目標等を明らかにする。

2 政策レビュー（総合評価方式）

(1) 対象とするテーマ

以下の基準等に基づいて選定するテーマを政策レビューの対象とする。

- ア 国土交通省の政策課題として重要なもの
- イ 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- ウ 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの
- エ 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの

(2) 実施時期等

ア 実施時期については、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を計画的に実施する。

- ① 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合
- ② 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合
- ③ 重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合

イ 具体的なテーマについては、当該年度に政策レビューを実施するテーマのほか、当該年度から5年以内に政策レビューを実施するテーマを実施計画において定める。また、毎年度の政策評価の結果や社会経済情勢の変化等を踏まえ、テーマ、担当局等及び実施時期を必要に応じて見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施する。

(3) 取組方針

対象となるテーマについて、関連する施策等の範囲を明らかにし、当該施策等の目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。その上で、それがどのように達成されたか、また、どの程度達成されたかを分析して可能な限り明らかにする。さらに、今後、目的や目標をよりよく達成し効果的・効率的に成果をあげるために、課題は何か、改善方策として何が考えられるかを明らかにする。

(4) 留意事項

- ア 政策レビューは、担当局等と政策統括官(政策評価)との十分な連携の下に実施する。
- イ テーマの決定は、あらかじめ、X13に定める「政策レビュー等に関する検討会」(以下「検討会」という。)の議論を経た上でこれを行う。
- ウ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として各テーマごとに、学識経験者等の第三者の専門的知見からの助言を得て政策レビューを実施する。
- エ 各テーマの具体的な評価方針及び手順については、検討会及びウに定める学識経験者等の第三者の助言を得た上で定める。

3 個別公共事業の再評価(事業評価方式)

(1) 対象とする公共事業

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

- ア 直轄事業
- イ 独立行政法人等施行事業
- ウ 補助事業等

(2) 取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適切と認められない場合には事業を中止する。

4 個別公共事業の完了後の事後評価(事業評価方式)

(1) 対象とする公共事業

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

- ア 直轄事業
- イ 独立行政法人等施行事業
- ウ 補助事業等

なお、ウについては、評価の実施主体により評価が行われることを期待する。

(2) 取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業完了後の事業の効

果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置を検討するとともに、完了後の事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映することを企図する。

5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

7 租税特別措置等に係る事後評価（事業評価方式）

（1）対象とする租税特別措置等

基本方針 I 5カに規定する租税特別措置等(法人税、法人住民税及び法人事業税に係る特定の行政目的の実現のために税負担の軽減・繰延べを行う措置の新設、拡充及び延長)を対象とする。ただし、これらの税目以外の税目に係る租税特別措置等を対象とすることを妨げない。

（2）取組方針

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

8 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

国土形成計画法(昭和 25 年法律第 205 号)第 6 条第 1 項の全国計画、社会資本整備重点計画法(平成 15 年法律第 20 号)第 4 条第 3 項第 2 号の規定によりその概要が同法第 2 条第 1 項の社会資本整備重点計画に定められた社会資本整備事業、及び住生活基本法(平成 18 年法律第 61 号)第 15

条第 1 項の全国計画については、政策チェックアップ又は政策レビューの手法により政策評価を実施する。

政策チェックアップによる場合は、実施計画において、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を設定する。政策レビューによる場合は、実施計画において、評価対象をテーマとして設定する。

VIII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

1 国土交通省政策評価会

国土交通省における政策評価制度、評価方法等について改善・向上を図るため、学識経験者等の第三者からなる「国土交通省政策評価会」(以下「政策評価会」という。)を開催し、その知見を活用する。

特に基本計画又は実施計画の策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

2 事業評価監視委員会

個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価の実施主体の長は、再評価及び完了後の事後評価に当たって学識経験者等の第三者から構成される事業評価監視委員会を開催し、意見を聞き、その意見を尊重する。

3 外部評価委員会

個別研究開発課題の評価に当たっては、その公正さを高めるため、個々の課題ごとに積極的に外部評価(評価実施主体にも被評価主体にも属さない者を評価者とする評価)を活用する。外部評価においては、当該研究開発分野に精通しているなど、十分な評価能力を有する外部専門家により、研究開発の特性に応じた評価を実施する。

4 その他専門的知見からの意見・助言の聴取

上記に定めるほか、政策レビューや規制の事前評価(RIA)を実施する場合、その他評価の実施や指標の設定等に関して専門的な学識経験等に基づく意見・助言を要する場合には、関係する審議会の委員等第三者からの助言等を積極的に求める。

IX 政策評価の結果の政策への反映に関する事項

1 評価結果の反映

各局等は、評価結果を予算要求、税制改正要望、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に活用する。また、基本的方針等の策定に当たっても、評価結果を有用な情報として活用する。

2 反映状況の報告

政策評価結果の政策の企画立案等への適切な反映を確保するため、毎年度、「評価結果反映状況報告書」を取りまとめ、公表する。

X インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項

1 公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

- ア 基本計画
- イ 実施計画
- ウ 行政評価法に基づく評価書
- エ 評価結果反映状況報告書
- オ 政策評価会等第三者から出された意見、助言等
- カ 国土交通省政策評価年次報告書

政策評価に関連する上記に掲げる以外の情報(評価過程における情報を含む。)についても、可能な限り具体的に公表する。

2 公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

ア インターネットによる公表

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となるように措置する。技術的・経費的問題等からインターネット上の公表が困難な情報等が存する場合には、当該情報の概要、所在、閲覧方法等についてインターネット上に明示する。

イ 国土交通省政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況等の概要を明示することを目的として、「国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表する。

ウ 閲覧等

政策評価に関する公表情報については、インターネット上の公表に加え、文書閲覧窓口等において、一般の閲覧に供する。

3 国民の意見・要望の受付

インターネットにより政策評価に関する情報を公表する場合は、電子メールによる意見等の受付アドレスを記載するなど、政策評価に関する国民からの意見等の提出の機会を確保するように努める。

提出された意見等については、国土交通省内における各局等への通知、意見等の概要やそれへの対応状況・考え方等に関する第三者の意見を聴取する場への報告等を行うとともに、可能な限り回答を行うなど適切な対応に努める。

また、政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、政策統括官(政策評価)及び各局

等の政策評価担当窓口を公表する。

XI 政策評価の実施体制に関する事項

各局等及び政策統括官(政策評価)は、以下のような役割分担の下、政策評価に省一体として取り組む。

1 主要事項の決定

政策評価に関する主要事項(基本計画及び実施計画の策定等)については、国土交通大臣が、必要に応じ副大臣及び大臣政務官から意見を聴取した上で決定する。

2 政策評価の実施主体

国土交通省における政策評価は、政策を担当する局等がその政策について自ら実施する。

3 政策レビュー等に関する検討会

政策レビュー等の円滑かつ的確な実施を確保するため、「政策レビュー等に関する検討会」を省内に置く。検討会は、政策レビューのテーマを検討するとともに、各テーマの具体的な評価方針及び手順について助言するほか、国土交通省が実施する政策評価のうち特に必要なものについて検討を行う。検討会は大臣政務官を座長とする。

4 政策評価連絡会

政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、別途定める担当課長等からなる「政策評価連絡会」を省内に置く。政策評価連絡会は政策評価官を座長とする。

5 公共事業評価システム検討委員会

国土交通省所管公共事業の評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、「公共事業評価システム検討委員会」(以下「検討委員会」という。)を省内に置く。検討委員会は、公共事業評価の実施要領の改定等の公共事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。また、検討委員会は、必要に応じて、検討委員会の下に事業特性に応じた部会を設置し、評価の適正化に関する検討を行う。

6 政策統括官(政策評価)の役割

政策統括官(政策評価)は、以下の観点から、国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施の確保に努める。なお、各局等は、政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策統括官(政策評価)に対して資料・情報の提供等必要な協力を行う。

ア 相互牽制による評価の客観性・質の確保

国土交通省内において政策評価を行う政策所管部局と相互牽制関係にある担当組織として、省内の政策評価を総括することにより、国土交通省における政策評価の客観性や質の確保を図る。

イ 相互補完による評価の取組みの推進

国土交通省における政策評価の計画的実施を図るとともに、評価手法等の研究開発、政策所管部局に対する情報、知識、技能等の提供、複数の部局にまたがる政策の評価の実施等を行うことにより政策所管部局の政策評価を補完・支援し、省全体の政策評価の取組みを推進する。

XII その他政策評価の実施に関し必要な事項

1 施策等の特性を踏まえた運用

国土交通行政は、計画の策定、公共事業、直接サービス提供、産業行政、安全行政等多様であり、また政策手法も、予算、税制、規制等多岐にわたっている。政策のマネジメントサイクルに基づく政策評価の「方式」は、基本的にはすべての業務に適用されるものと考えられるが、政策アセスメントの評価項目、政策チェックアップの指標の設定等については、業務や施策等の特性によって、おのずから異なる。定型的な評価方式に意味があるのではなく、各局等が政策のマネジメントサイクルを確立し、目標を持った行政運営を行うことが重要であり、評価活動がきちんと行われているかどうかの「評価」は、そうした視点から実施されるべきである。その意味からも、評価方式や制度の細部が重要なのではなく、評価の目的を理解した運用を行うことが重要である点に留意しつつ、その運用を行う。

2 評価制度の継続的改善等

ア 政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものはなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムの確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。

イ 政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。

ウ 業績指標については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引続き改良のための開発を行う。

エ 政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつつ、その運用を行う。

3 地方公共団体等への配慮

政策評価の運用に当たっては、評価のための資料収集等により地方公共団体等に過剰な事務的負担をもたらすことがないようにすることはもちろんのこと、必要性の観点における国の関与に関する的確な検討の実施、地方公共団体における自発的な施策展開を間接的に阻害するようなことにならないような業績指標の選定等、地方公共団体等への影響に十分に留意する。

4 政策評価に関する調査研究等

国土交通省における政策評価のレベル向上を図るため、必要な手法の調査研究、研修の実施等による職員の技能向上等を継続的に推進する。

5 情報公開法との整合性確保

政策評価に関する公開情報や提出された意見に対する回答については、行政機関の保有する情報の公開に関する法律(平成11年法律第42号)の運用との整合性を確保する。

別紙 政策目標及び施策目標

別紙 政策目標及び施策目標

○政策目標(アウトカム)	
○施策目標(評価の単位)	
○暮らし・環境	
1	少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進
	1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る
	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する
2	良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現
	3 総合的なバリアフリー化を推進する
	4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する
	5 快適な道路環境等を創造する
	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する
	7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する
	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する
3	地球環境の保全
	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う
○安全	
4	水害等災害による被害の軽減
	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する
	11 住宅・市街地の防災性を向上する
	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する
	13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する
5	安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保
	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する
	15 道路交通の安全性を確保・向上する
	16 自動車事故の被害者の救済を図る
	17 自動車の安全性を高める
	18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する
○活力	
6	国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化
	19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
	20 観光立国を推進する
	21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する
	22 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する
	23 整備新幹線の整備を推進する
	24 航空交通ネットワークを強化する
7	都市再生・地域再生の推進
	25 都市再生・地域再生を推進する
8	都市・地域交通等の快適性、利便性の向上
	26 鉄道網を充実・活性化させる
	27 地域公共交通の維持・活性化を推進する
	28 都市・地域における総合交通戦略を推進する
	29 道路交通の円滑化を推進する
9	市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護
	30 社会資本整備・管理等を効果的に推進する
	31 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する
	32 建設市場の整備を推進する
	33 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る
	34 地籍の整備等の国土調査を推進する
	35 自動車運送業の市場環境整備を推進する
	36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る
○横断的な政策課題	
10	国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備
	37 総合的な国土形成を推進する
	38 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する
	39 離島等の振興を図る
	40 北海道総合開発を推進する
11	ICTの利活用及び技術研究開発の推進
	41 技術研究開発を推進する
	42 情報化を推進する
12	国際協力、連携等の推進
	43 国際協力、連携等を推進する
13	官庁施設の利便性、安全性等の向上
	44 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する

参考2

〔策 定 平成 23 年 9 月 30 日〕

〔最終変更 平成 24 年 3 月 30 日〕

平成 24 年度国土交通省事後評価実施計画

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成 13 年法律第 86 号。以下「行政評価法」という。）第 7 条第 1 項の規定及び「国土交通省政策評価基本計画」（以下「基本計画」という。）に基づき、「事後評価の実施に関する計画」（以下「実施計画」という。）を次のとおり定める。

I 計画期間

本実施計画の計画期間は、平成 24 年 4 月 1 日から平成 25 年 3 月 31 日までの 1 年間とする。

II 行政評価法第 7 条第 2 項第 1 号に該当する政策及び具体的な事後評価の方法

基本計画Ⅶの政策のうち実施計画の期間内において事後評価の対象とする政策及び具体的な事後評価の方法は、次のとおりである。なお、これらの政策は現時点において事後評価の実施が見込まれるものであり、政策の実施状況その他状況の変化により、変更がありうる。

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

別紙 1 のとおり、施策目標についてその達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る平成 23 年度以降 5 箇年度以内の目標値（本実施計画において、新たに目標値の設定をしようとする場合は、可能な限り、平成 27 年度の目標値を設定する。ただし、当該業績指標の性質上、平成 23 年度以降 5 箇年度以内の目標値を設定することが困難である場合は、平成 28 年度以降の目標値を設定する。）を業績目標として設定し、アウトカムの政策目標を対象に、政策チェックアップを実施する。

なお、平成 23 年度に目標年度が到来した業績指標については、当該業績指標に係る業績目標の達成状況を評価する。

2 政策レビュー（総合評価方式）

別紙 2 のテーマに係る政策について、政策レビューを実施する。このうち、*を付したテーマについては、平成 24 年度内に評価結果を取りまとめる。

3 個別公共事業の再評価（事業評価方式）

別紙3の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第3の1（(1)の補助事業等を除く。）及び「国土交通省所管のいわゆる『その他施設費』に係る再評価実施要領」の第3に該当するものをいう。）について再評価を実施する。

4 個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）

別紙4の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」の第3の1、及び「国土交通省所管のいわゆる『その他施設費』に係る完了後の事後評価実施要領」の第3の1に該当するものをいう。）について完了後の事後評価を実施する。

5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）

別紙5の個別研究開発課題（研究期間が5年以上のもの又は定めのないもののうち、3年程度の期間が経過したものをいう。）について中間評価を実施する。

6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）

別紙6の個別研究開発課題について終了時評価を実施する。

7 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）第4条第3項第2号の規定によりその概要が同法第2条第1項の社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）に定められた社会資本整備事業については、同法第4条第3項第1号の規定により重点計画に定められた重点目標に照らして政策評価を実施する。具体的には、政策チェックアップの手法により政策評価を実施することとし、そのために必要な評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を別紙1に設定する。

国土形成計画法（平成17年法律第89号）第6条第1項の全国計画については、政策レビューの手法により政策評価を実施することとし、評価対象をテーマとして別紙2に設定する。

Ⅲ 行政評価法第7条第2項第2号イ又はロに該当する政策及び具体的な事後評価の方法

1 イに該当する個別公共事業の再評価（事業評価方式）

別紙7の個別公共事業（「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第3の1（1）の補助事業等については再評価を実施する。

2 ロに該当する個別公共事業の再評価（事業評価方式）

該当なし

IV 行政評価法第7条第2項第3号に該当する政策及び具体的な事後評価の方法

該当なし

政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

○政策目標		業績目標	
○施策目標		初期値 (目標値設定年度)	目標値 (目標年度)
○業績指標 ※ 太字 は社会資本整備重点計画第2章の指標のうち、同計画に定められた社会資本整備事業を評価するための指標			

○暮らし・環境

1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進			
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る			
1	最低居住面積水準未達率	4.3% (平成20年)	概ね0% (平成27年)
2	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)	①40%(平成20年) ②35%(平成20年)	①50%(平成27年) ②43.8%(平成27年)
3	生活支援施設を併設している公的賃貸住宅団地(100戸以上)の割合	16%(平成21年度)	21%(平成27年度)
4	高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合	0.9%(平成17年度)	2.3~3.7%(平成27年度)
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する			
5	住宅の利活用期間(①滅失住宅の平均築後年数、②住宅の滅失率)	①約27年(平成20年) ②約7%(平成15~20年)	①約35年(平成27年) ②約6.5%(平成22~27年)
6	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	3.5% (平成16~20年平均値)	5.0% (平成27年)
7	既存住宅の流通シェア	14% (平成20年)	20% (平成27年)
8	マンションの適正な維持管理(①25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、②新築で30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)	①37%(平成20年度) ②51%(平成20年度)	①56%(平成27年度) ②おおむね80%(平成27年度)
9	新築住宅における住宅性能表示の実施率	24% (平成22年度)	37% (平成27年度)
10	リフォーム時に瑕疵担保責任保険に加入した住宅の全リフォーム実施戸数・棟数に占める割合	0.2% (平成22年4~12月)	5.1% (平成27年)
11	新築住宅における認定長期優良住宅の割合	8.8% (認定長期優良住宅の供給が開始された平成21年6月~平成22年3月の値)	14.4% (平成27年度)
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現			
3 総合的なバリアフリー化を推進する			
12	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	50,997ha (平成19年度)	約70,000ha (平成24年度)
13	公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)、⑤不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合	①51%(平成19年度) ②70%(平成21年度) ③89%(平成21年度) ④47%(平成21年度) ⑤14%(平成21年度)	①約75%(平成24年度) ②約85%(平成27年度) ③約95%(平成27年度) ④約54%(平成27年度) ⑤22%(平成27年度)
14	バリアフリー化された車両等の割合(①鉄軌道車両、②ノンステップバス、③リフト付きバス等、④福祉タクシー、⑤旅客船、⑥航空機)	①45.7%(平成21年度) ②45.8%(平成21年度) ③—%(平成21年度) ④12,256台(平成22年度) ⑤18.1%(平成22年度) ⑥81.4%(平成22年度)	①約60%(平成27年度) ②約57%(平成27年度) ③約12%(平成27年度) ④20,000台(平成27年度) ⑤約34%(平成27年度) ⑥約85%(平成27年度)
15	ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数	24,043人 (平成19年度)	約50,000人 (平成24年度)
16	園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合(①園路及び広場、②駐車場、③便所)	①約44%(平成19年度) ②約32%(平成18年度) ③約25%(平成18年度)	①約5割(平成24年度) ②約50%(平成27年度) ③約39%(平成27年度)

17	バリアフリー化された路外駐車場の割合	33% (平成19年度)	約50% (平成24年度)
18	高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率(①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化)	①37%(平成20年) ②9.5%(平成20年)	①59%(平成27年) ②18.5%(平成27年)
19	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	18% (平成20年)	24% (平成27年)
4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する			
20	我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
21	水辺の再生の割合(海岸)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
22	油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
23	湿地・干潟の再生の割合(港湾)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)
24	廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約6年 (平成19年度)	約7年 (平成24年度)
25	三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	約40% (平成19年度)	約45% (平成24年度)
5 快適な道路環境等を創造する			
26	市街地等の幹線道路の無電柱化率	13.2% (平成20年度)	15.0% (平成23年度)
27	新車販売に占める次世代自動車の割合	10.5% (平成22年度)	15% (平成27年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する			
28	渇水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
29	世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
30	地下水採取目標量の達成率	94.5% (平成21年度)	100% (平成26年度)
31	水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する			
32	歩いていける身近なみどりのネットワーク率	約66% (平成19年度)	約7割 (平成24年度)
33	1人当たり都市公園等面積	9.4㎡/人 (平成19年度)	10.3㎡/人 (平成24年度)
34	都市域における水と緑の公的空間確保量	約13.1㎡/人 (平成19年度)	平成19年度比約1割増 (平成24年度)
35	全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)	全国民の3.5人に1人が利用 (平成24年度)
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する			
36	生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	約2,800ha増 (平成19年度)	平成19年度の値からさらに 2,200ha増 (平成24年度)
37	汚水処理人口普及率	約84% (平成19年度)	約93% (平成24年度)
38	下水道処理人口普及率	約72% (平成19年度)	約78% (平成24年度)
39	良好な水環境創出のための高度処理実施率	約25% (平成19年度)	約30% (平成24年度)
40	合流式下水道改善率	約25% (平成19年度)	約63% (平成24年度)
41	下水道バイオマスリサイクル率	約23% (平成18年度)	約39% (平成24年度)
42	水辺の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約4割 (平成24年度)
43	湿地・干潟の再生の割合(河川)	約2割 (平成19年度)	約3割 (平成24年度)

44	河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率(①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)	①約71%(平成19年度) ②約55%(平成19年度) ③約71%(平成19年度)	①約75%(平成24年度) ②約59%(平成24年度) ③約74%(平成24年度)
45	自然体験活動拠点数	428箇所 (平成19年度)	約550箇所 (平成24年度)
46	地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	1,391万人 (平成18年度)	約1,680万人 (平成24年度)
47	都市空間形成河川整備率	約40% (平成21年度)	約43% (平成24年度)
48	かわまちづくり整備自治体数	4市 (平成19年度)	29市 (平成24年度)

3 地球環境の保全

9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

49	特定輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)	-	①前年度比-1% ②前年度比-1% ③前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)
50	環境ポータルサイトへのアクセス件数	平均約5,478件/月(年度平均) (平成19年度)	1万件/月(年度平均) (平成23年度)
51	建設工事用機械機器による環境の保全(①PM、②NOx、③ハイブリッド建設機械の普及台数)	①0.3千t(※)(平成18年度) ②8.3千t(※)(平成18年度) ③200台(平成21年度) ※①、②は推定値	①3.5千t(平成23年度) ②74.0千t(平成23年度) ③1200台(平成26年度)
52	建設廃棄物の再資源化率・再資源化等率及び建設発生土の有効利用率(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	①98.6%※1 ②98.1%※1 ③68.2%※1(90.7%)※2 ④74.5%※2 ⑤292.8万t ⑥80.1% ※1再資源化率 ※2再資源化等率 (平成17年度)	①98%以上※1 ②98%以上※1 ③77%※1(95%以上)※2 ④82%※2 ⑤平成17年度排出量に対して30%削減 ⑥87% ※1再資源化率 ※2再資源化等率 (平成24年度)
53	住宅、建築物の省エネルギー化(①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率、②一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)	①42%(平成22年度) ②72%(平成22年度)	①70%(平成27年度) ②85%(平成27年度)
54	重量車の平均燃費向上率(平成14年度比))	0%(平成14年度)	12%(平成27年度)
55	モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))	①21億トンキロ増(平成18年度) ②301億トンキロ(平成18年度)	①36億トンキロ増(平成24年度) ②320億トンキロ(平成24年度)
56	地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	3都市 (平成19年度)	30都市 (平成24年度)
57	年度評価における採択案件の採点の平均値(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)	-	80% (平成24年度)

○安 全

4 水害等災害による被害の軽減

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

58	緊急地震速報の精度向上	34% (平成22年度暫定値)	85%以上 (平成27年度)
59	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% (平成19年度)	40% (平成23年度)
60	台風中心位置予報の精度	302km (平成22年)	260km (平成27年)
61	地震発生から地震津波情報発表までの時間	4.4分 (平成17年度)	3.0分未満 (平成23年度)
62	内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	0海域 (平成18年度)	7海域以上 (平成23年度)
63	防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数	0件/月 (平成18年度)	31,000件/月 (平成23年度)

11 住宅・市街地の防災性を向上する

64	防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積	1,430ha (平成18年度)	7,000ha (平成23年度)
65	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約25% (平成19年度)	約35% (平成24年度)

66	下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)	①約48%(平成19年度) ②約20%(平成19年度)	①約55%(平成24年度) ②約60%(平成24年度)
67	地震時等に著しく危険な密集市街地の面積	約6,000ha (平成22年度)	約3,000ha (平成27年度)
68	地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	約35% (平成19年度)	概ね10割 (平成23年度)
69	地震時に滑动崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合	約1% (平成19年度)	約40% (平成24年度)
70	防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率	約27% (平成19年度)	約56% (平成24年度)
71	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(内水)	約6% (平成19年度)	100% (平成24年度)
72	下水道施設の長寿命化計画策定率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
73	多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(①建築物、②住宅)	①80%(平成20年度) ②79%(平成20年度)	①90%(平成27年度) ②90%(平成27年度)
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する			
74	洪水による氾濫から守られる区域の割合	約61% (平成19年度)	約64% (平成24年度)
75	中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数	約525万戸 (平成19年度)	約235万戸 (平成24年度)
76	土砂災害から保全される人口	約270万人 (平成19年度)	約300万人 (平成24年度)
77	土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数	約2,300箇所 (平成19年度)	約3,500箇所 (平成24年度)
78	土砂災害特別警戒区域指定率	約34% (平成19年度)	約80% (平成24年度)
79	地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積(河川)	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
80	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(洪水)	7% (平成19年度)	100% (平成24年度)
81	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(土砂)	16% (平成19年度)	100% (平成24年度)
82	高度な防災情報基盤を整備した水系の割合	約40% (平成19年度)	約70% (平成24年度)
83	リアルタイム火山ハザードマップ整備率	0% (平成19年度)	50% (平成24年度)
84	近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	約14.8万戸 (平成19年度)	約7.3万戸 (平成24年度)
85	河川管理施設の長寿命化率	0% (平成19年度)	100% (平成24年度)
86	総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(河川)	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
87	河川の流量不足解消指数	約63% (平成19年度)	約72% (平成24年度)
88	大規模災害時に対応可能な無人化施工機械の台数	0 (平成22年度)	20 (平成27年度)
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する			
89	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約11万ha (平成19年度)	約9万ha (平成24年度)
90	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(津波・高潮)	約6割 (平成19年度)	約8割 (平成24年度)
91	地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積(海岸)	約10,000ha (平成19年度)	約8,000ha (平成24年度)
92	老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合	約5割 (平成19年度)	約6割 (平成24年度)
93	侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	約20% (平成19年度)	約17% (平成24年度)
94	総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(海岸)	3 (平成19年度)	190 (平成24年度)
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保			
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する			
95	落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	0箇所 (平成18年度)	186箇所 (平成23年度)

96 鉄道運転事故による乗客の死者数	0人 (平成18年度)	0人 (平成19年度以降毎年度)
97 事業用自動車による事故に関する指標 (①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数)	① 513人 ② 56,295人 ③ 287人 (平成20年)	① 380人 ② 43,000人 ③ 0人 (平成25年)
98 商船の海難船舶隻数	518隻 (平成18年)	466隻以下 (平成23年)
99 船員災害発生率(千人率)	11.3‰ (平成19年度)	8.9‰ (平成24年度)
100 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成16年度以降毎年度)
101 国内航空における航空事故発生件数	13.6件 (平成15～19年の平均)	12.2件 (平成20～24年の平均)
102 公共交通事故被害者等支援体制の整備等セーフティネットの充実度(①研修を受けた公共交通事故被害者等支援員の数、②「公共交通事故被害者等支援室(仮称)」における連携先となる民間支援団体等の数)	—	①150人(平成27年度) ②約150箇所(平成27年度)
15 道路交通の安全性を確保・向上する		
103 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	28% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
104 道路交通における死傷事故率	約109件/億台キロ (平成19年)	約1割削減(約100件/億台キロ) (平成24年)
105 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	—	約2割抑止 (平成24年)
106 事故危険箇所の死傷事故抑止率	—	約3割抑止 (平成24年)
16 自動車事故の被害者の救済を図る		
107 自動車事故による重度後遺障害者宅への訪問支援サービスの実施割合	34.7% (平成22年度)	50.0% (平成27年度)
17 自動車の安全性を高める		
108 衝突被害軽減ブレーキの年間装着台数	4,201台 (平成22年)	6,000台 (平成27年)
18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
109 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成21年度以降毎年度)
110 要救助海難の救助率	95.2% (平成18～22年の平均)	95%以上 (平成23年以降)
111 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数	0件 (平成14年度)	0件 (毎年度)

〇活 力

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
112 内航貨物船共有建造量	20,526総トン (平成18年度)	23,000総トン (平成23年度の過去5ヶ年平均)
113 国際船舶の隻数	85隻 (平成18年度)	約150隻 (平成23年度)
114 世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合	概ね11% (平成17年度)	概ね11% (平成23年度)
115 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	0件 (平成18年度)	0件 (平成18年度以降毎年度)
116 日本の外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数の目標値に対する達成率	51% (平成19年度)	100% (平成24年度)
117 内航船舶の平均総トン数	619 (平成22年度)	610 (平成27年度)
118 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	0% (平成19年度)	概ね100% (平成24年度)
119 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比5%減 (平成24年度)

120	国内海上貨物輸送コスト低減率	0 (平成19年度)	平成19年度比3%減 (平成24年度)
121	地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	約280万TEU (平成18年)	約340万TEU (平成24年)
122	港湾施設の長寿命化計画策定率	約2% (平成19年度)	約97% (平成24年度)
123	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	50% (平成18年度)	55% (平成23年度)
124	リサイクルポートにおけるリサイクル関連企業数	188社 (平成19年度)	230社 (平成24年度)
125	大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	約2,400万人 (平成19年度)	約2,700万人 (平成24年度)
20 観光立国を推進する			
126	訪日外国人旅行者数	622万人 (平成23年)	1,800万人 (平成28年)
127	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	2.12泊 (平成22年)	2.5泊 (平成28年)
128	日本人海外旅行者数	1,699万人 (平成23年)	2,000万人 (平成28年)
129	国内における観光旅行消費額	25.5兆円 (平成21年)	30兆円 (平成28年)
130	主要な国際会議の開催件数	741件 (平成22年)	5割以上増 (平成28年)
21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する			
131	景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数	30件 (平成18年度)	600件 (平成23年度)
132	景観計画に基づき取組を進める地域の数	92団体 (平成19年度)	500団体 (平成24年度)
133	歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数	0 (平成19年度)	100 (平成24年度)
22 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する			
134	三大都市圏環状道路整備率	53% (平成19年度)	69% (平成24年度)
23 整備新幹線の整備を推進する			
135	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
24 航空交通ネットワークを強化する			
136	国内航空ネットワークの強化割合(①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路長)	①49.6万回(首都圏) (平成17年度) ②0.40% (平成15～17年度平均) ③18,266.438海里 (平成18年度)	①平成17年度比約17万回増 (首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に) ②約1割削減 (平成24年度) ③平成18年度比2%短縮 (平成23年度)
137	国際航空ネットワークの強化割合	49.6万回(首都圏)(平成17年度)	平成17年度比約17万回増 (首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)
138	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	94.7% (平成18年度)	95.0% (平成23年度)
139	地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	約4割 (平成18年度)	約7割 (平成24年度)
140	管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	1.1件/100万発着回数 (平成15～19年度平均)	約半減 (平成20～24年度平均)
7 都市再生・地域再生の推進			
25 都市再生・地域再生を推進する			

141 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	78% (平成18年度)	78% (平成23年度)
142 都市再生誘発量	3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)
143 文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	①74件(平成21年度) ②96施設(平成18年度) ③217人(平成22年度)	①80件(平成27年度) ②156施設(平成23年度) ③240人(平成27年度)
144 半島地域の観光入込客数	—	全国の増加比1.00以上 (毎年度)
145 高齢者が無理することなく除雪できる体制が整備された市町村の割合	59% (平成19年度)	100% (平成24年度)
146 都市再生整備計画の目標達成率	70.3% (平成18年度)	70%以上 (毎年度)
147 民間都市開発の誘発係数	16倍 (平成16～18年度)	16倍 (平成19～23年度)
148 まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	1,470件 (平成17年度)	1,470件 (毎年度)
149 駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数	4.5万台 (平成20年度)	約10万台 (平成25年度)
150 都市機能更新率(建築物更新関係)	36.9% (平成20年度)	41.0% (平成25年度)
151 中心市街地人口比率の増減率	前年度比0.16%減 (平成21年度)	前年度比1.0%増 (平成26年度)
152 物流拠点の整備地区数	35地区 (平成18年度)	64地区 (平成23年度)
153 主要な拠点地域への都市機能集積率	約4% (平成19年度)	前年度比+0%以上 (毎年度)

8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

26 鉄道網を充実・活性化させる

154 トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数	21億トンキロ (平成18年度)	36億トンキロ (平成24年度)
155 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(在来幹線鉄道の高速化)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
156 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏;カッコ内は複々線化区間延長)	①2,353(211)km(平成18年度) ②1,552(135)km(平成18年度) ③925(2)km(平成18年度)	①2,399(216)km(平成23年度) ②1,591(135)km(平成23年度) ③925(2)km(平成23年度)
157 都市鉄道(東京圏)の混雑率	170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
158 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	39% (平成18年度)	70% (平成23年度)

27 地域公共交通の維持・活性化を推進する

159 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	60件 (平成19年度)	800件 (平成24年度)
160 バスロケーションシステムが導入された系統数	9,054系統 (平成20年度)	10,000系統 (平成24年度)
161 地方バス路線の維持率	97% (平成20年度)	100% (平成25年度)
162 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	70% (平成22年度)	68% (平成27年度)
163 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合	100% (平成23年度)	100% (平成27年度)

28 都市・地域における総合交通戦略を推進する

164 まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率	0% (平成19年度)	約11% (平成24年度)
---------------------------	----------------	------------------

29 道路交通の円滑化を推進する

165 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	約132万人・時/日 (平成19年度)	約1割削減(約118万人・時/日) (平成24年度)
166 ETC利用率	76% (平成19年度)	85% (平成24年度)

9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

30 社会資本整備・管理等を効果的に推進する

167 公共事業の総合コスト改善率	—	15% (平成24年度)
168 省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設数	0種類 (平成21年度)	5種類 (平成25年度)
169 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件 (平成18年度)	0件 (平成23年度)
170 研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度	92.6%(平成20年度)	90.0%以上 (平成22年度以降毎年度)
171 ICT建設技術を導入した直轄工事件数	146件 (平成21年度)	1,800件 (平成26年度)
172 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.50% (平成13～17年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)

31 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

173 不動産証券化実績総額	33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
174 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数	229千件 (平成18年度)	274千件 (平成23年度)
175 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
176 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移	0.20% (平成17年度)	0.16% (平成23年度)
177 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	25,389,634件 (平成18年度)	41,000,000件 (平成23年度)
178 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数	①22,659,447件(平成18年度) ②63,636件(平成18年度)	①80,000,000件(平成23年度) ②1,250,000件(平成23年度)
179 低・未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成25年度)

32 建設市場の整備を推進する

180 我が国建設企業の海外受注実績	—	5兆円 (平成22～26年度累計)
181 入契法に基づく施策の実施状況(①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)	①75%(平成13年度) ②56%(平成13年度)	①100%(平成23年度) ②100%(平成23年度)
182 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	87% (平成18年度)	90% (平成23年度)
183 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)
184 建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD. I.)	①1.2%(平成18年) ②30ポイント(平成18年)	①絶対値1.2%以下(平成23年) ②絶対値30ポイント以下(平成23年)
185 建設関連登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率	63.89日 (平成21年度)	3割減(44.72日) (平成24年度)
186 事業転換を行う建設企業数	0社 (平成22年度)	5千社 (平成27年度)

33 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る

187 統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	11件 (平成23年度までの累計)
188 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	①約5,000件(平成18年度) ②約915,000件(平成22年度)	①約14,800件(平成27年度) ②約960,000件(平成27年度)

34 地籍の整備等の国土調査を推進する

189 地籍が明確化された土地の面積	140千km ² (平成21年度)	161千km ² (平成31年度)
--------------------	---------------------------------	---------------------------------

35 自動車運送業の市場環境整備を推進する

190 トラック運送業における事業改善事例件数	0 (平成20年度)	70 (平成25年度)
-------------------------	---------------	----------------

36 海事業業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る			
191	海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	100 (平成17年度)	165 (平成27年度)
192	造船市場の公正な競争条件を阻害する恐れのある助成措置の割合	1.00 (平成21年度)	0.50 (平成25年度)

○横断的な政策課題

10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備			
37 総合的な国土形成を推進する			
193	国土形成計画の着実な推進(対21年度比で進捗が見られる代表指標の項目数)	-	現状維持又は増加 (平成23年度以降毎年度)
194	国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数:国土数値情報ダウンロードサービス)	33万件 (平成18年度)	現状維持又は増加 (平成23年度以降毎年度)
195	在宅型テレワーカー人口	約320万人 (平成22年)	約700万人 (平成27年)
196	大都市圏の整備推進に関する指標(①都市環境インフラ整備の広域的な取組みへ参加した延べ自治体数(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量))	①44自治体(平成18年度) ②36,543kg/1日(平成20年度)	①66自治体(平成23年度) ②33,099kg/1日(平成27年度)
38 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する			
197	電子基準点の観測データの欠測率	0.43% (平成22年度)	0.5%未満 (平成23年度以降毎年度)
198	基盤地図情報の整備率	0% (平成18年度)	100% (平成23年度)
39 離島等の振興を図る			
199	離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23年度)
200	離島地域の総人口	452千人 (平成16年度)	402千人以上 (平成23年度)
201	奄美群島の総人口	122千人 (平成20年度)	114千人以上 (平成25年度)
202	小笠原村の総人口	2.3千人 (平成20年度)	2.5千人以上 (平成25年度)
40 北海道総合開発を推進する			
203	農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	-	7%以上上昇(事業着手前との差) (平成27年度)
204	北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合	12% (平成16年度)	概ね26% (平成23年度)
205	道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人 (平成17年度)	110万人 (平成24年度)
206	育成林であり水土保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	60.1% (平成20年度)	68.1% (平成25年度)
207	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	22,867人 (平成19年度)	31,000人 (平成24年度)
208	北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)	3.10百万円/人 (平成17年度)	3.10百万円/人以上 (平成24年度)
11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進			
41 技術研究開発を推進する			
209	目標を達成した技術研究開発課題の割合	-	80% (平成23年度以降毎年度)
42 情報化を推進する			
210	国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	2件 (平成19年度)	限りなくゼロ (平成24年度)

1 2 国際協力、連携等の推進			
43 国際協力、連携等を推進する			
	211 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	116件 (平成18年度)	121件 (平成23年度)
1 3 官庁施設の利便性、安全性等の向上			
44 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する			
	212 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合(耐震対策)	64%(平成17年度)	85%(平成23年度)
	213 保全状態の良好な官庁施設の割合等 (①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	①71%(平成18年度) ②3事項(平成18年度)	①80%(平成23年度) ②25事項(平成23年度)

行政評価法第 7 条第 2 項第 1 号に該当する政策レビューテーマ

テーマ	局等	
技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）	*
環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）	*
国土形成計画（全国計画）	国土政策局	*
トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局	*
航空自由化の推進	航空局	*
新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局	*
緊急地震速報の利用の拡大	気象庁	*
新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁	*
社会資本ストックの戦略的維持管理	総合政策局、水管理・国土保全局、道路局、港湾局	
不動産投資市場の条件整備	土地・建設産業局	
離島地域における振興施策	国土政策局	
バス・タクシーに関する施策	自動車局	
地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院	

* を付したテーマについては、平成 24 年度内に評価結果を取りまとめる。
それ以外のテーマについては、平成 25 年度内に評価結果を取りまとめる。

【参考】平成26年度以降に評価結果を取りまとめるテーマ
 (平成26年度取りまとめ)

テーマ	局等
環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	官庁営繕部
水資源政策	水管理・国土保全局
自転車交通	都市局、道路局
貨物自動車運送のあり方	自動車局、総合政策局

(平成27年度取りまとめ)

テーマ	局等
道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局
住生活基本計画	住宅局
国際コンテナ戦略港湾政策	港湾局
国際協力・連携等の推進	国際統括官

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別公共事業

(事業採択後一定期間が経過している公共事業及び再評価実施後一定期間が経過している公共事業等)

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
網走川直轄河川改修事業	北海道開発局	北海道
馬淵川直轄河川改修事業	東北地方整備局	青森県
名取川直轄河川改修事業	東北地方整備局	宮城県
米代川直轄河川改修事業	東北地方整備局	秋田県
雄物川直轄河川改修事業	東北地方整備局	秋田県
赤川直轄河川改修事業	東北地方整備局	山形県
那珂川特定構造物改築事業(JR水郡線橋梁及び水府橋架替)	関東地方整備局	茨城県
江戸川特定構造物改築事業(行徳可動堰改築)	関東地方整備局	千葉県、東京都
荒川下流特定構造物改築事業(京成本線荒川橋梁架替)	関東地方整備局	東京都
阿賀野川直轄河川改修事業	北陸地方整備局	新潟県
阿賀川直轄河川改修事業	北陸地方整備局	福島県
黒部川直轄河川改修事業	北陸地方整備局	富山県
常願寺川直轄河川改修事業	北陸地方整備局	富山県
天竜川直轄河川改修事業	中部地方整備局	静岡県、長野県
矢作川直轄河川改修事業	中部地方整備局	愛知県
雲出川直轄河川改修事業	中部地方整備局	三重県
紀の川直轄河川改修事業	近畿地方整備局	和歌山県、奈良県
加古川直轄河川改修事業	近畿地方整備局	兵庫県
揖保川直轄河川改修事業	近畿地方整備局	兵庫県
円山川直轄河川改修事業	近畿地方整備局	兵庫県
北川直轄河川改修事業	近畿地方整備局	福井県
吉井川直轄河川改修事業	中国地方整備局	岡山県
小瀬川直轄河川改修事業	中国地方整備局	広島県、山口県
佐波川直轄河川改修事業	中国地方整備局	山口県
日野川直轄河川改修事業	中国地方整備局	鳥取県
天神川直轄河川改修事業	中国地方整備局	鳥取県
吉野川直轄河川改修事業	四国地方整備局	徳島県
肱川直轄河川改修事業	四国地方整備局	愛媛県
土器川直轄河川改修事業	四国地方整備局	香川県
小丸川直轄河川改修事業	九州地方整備局	宮崎県
肝属川直轄河川改修事業	九州地方整備局	鹿児島県
球磨川直轄河川改修事業	九州地方整備局	熊本県
緑川直轄河川改修事業	九州地方整備局	熊本県
矢部川直轄河川改修事業	九州地方整備局	福岡県
六角川直轄河川改修事業	九州地方整備局	佐賀県
十勝川総合水系環境整備事業	北海道開発局	北海道
阿武隈川総合水系環境整備事業	東北地方整備局	宮城県・福島県
北上川総合水系環境整備事業	東北地方整備局	岩手県・宮城県
岩木川総合水系環境整備事業	東北地方整備局	青森県
那珂川総合水系環境整備事業	関東地方整備局	茨城県、栃木県
利根川総合水系環境整備事業 (利根川・江戸川・烏川・神流川環境整備)	関東地方整備局	茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、群馬県

利根川総合水系環境整備事業（鬼怒川・小貝川環境整備）	関東地方整備局	茨城県、栃木県
利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備）	関東地方整備局	茨城県、千葉県
利根川総合水系環境整備事業（常陸川水門）	関東地方整備局	茨城県
荒川総合水系環境整備事業	関東地方整備局	埼玉県、東京都
多摩川総合水系環境整備事業	関東地方整備局	東京都、神奈川県
相模川総合水系環境整備事業	関東地方整備局	神奈川県
富士川総合水系環境整備事業	関東地方整備局	山梨県、静岡県
阿賀野川総合水系環境整備事業	北陸地方整備局	新潟県・福島県
神通川総合水系環境整備事業	北陸地方整備局	富山県
天竜川総合水系環境整備事業	中部地方整備局	静岡県・長野県
矢作川総合水系環境整備事業	中部地方整備局	愛知県
豊川総合水系環境整備事業	中部地方整備局	愛知県
宮川総合水系環境整備事業	中部地方整備局	三重県
吉井川総合水系環境整備事業	中国地方整備局	岡山県
重信川総合水系環境整備事業	四国地方整備局	愛媛県
仁淀川総合水系環境整備事業	四国地方整備局	高知県
遠賀川総合水系環境整備事業	九州地方整備局	福岡県
大淀川総合水系環境整備事業	九州地方整備局	宮崎県
球磨川総合水系環境整備事業	九州地方整備局	熊本県
菊池川総合水系環境整備事業	九州地方整備局	熊本県
本明川総合水系環境整備事業	九州地方整備局	長崎県

【ダム事業】

（直轄事業等）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
沙流川総合開発事業	北海道開発局	北海道
荒川上流ダム再開発事業	関東地方整備局	埼玉県
三峰川総合開発事業	中部地方整備局	長野県
天竜川ダム再編事業	中部地方整備局	静岡県、愛知県
山鳥坂ダム建設事業	四国地方整備局	愛媛県
鹿野川ダム改造事業	四国地方整備局	愛媛県

（補助事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
大島ダム建設事業	岐阜県	岐阜県
内ヶ谷ダム建設事業	岐阜県	岐阜県
布沢川生活貯水池整備事業	静岡県	静岡県
浜田川総合開発事業	島根県	島根県
平瀬ダム建設事業	山口県	山口県
儀間川総合開発事業（タイ原ダム）	沖縄県	沖縄県

【砂防事業等】

（砂防事業（直轄））

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
木曾川水系直轄砂防事業	中部地方整備局	長野県・岐阜県
神通川水系直轄砂防事業	北陸地方整備局	岐阜県
重信川水系直轄砂防事業	四国地方整備局	愛媛県

（地すべり対策事業（直轄））

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
譲原地区直轄地すべり対策事業	関東地方整備局	群馬県

【海岸事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業	東北地方整備局	宮城県
下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業	北陸地方整備局	富山県
下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業	九州地方整備局	山口県

【道路・街路事業】

(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道12・275号 苗穂交差点	北海道開発局	北海道
一般国道38号 富良野道路	北海道開発局	北海道
一般国道38・44号 釧路外環状道路	北海道開発局	北海道
一般国道231・232号 留萌拡幅	北海道開発局	北海道
一般国道236号 中札内大樹道路	北海道開発局	北海道
一般国道237号 富良野北道路	北海道開発局	北海道
一般国道275号 江別北道路	北海道開発局	北海道
一般国道337号 当別バイパス	北海道開発局	北海道
一般国道450号 丸瀬布遠軽道路	北海道開発局	北海道
一般国道45号 上天間林道路	東北地方整備局	青森県
一般国道4号 水沢東バイパス	東北地方整備局	岩手県
一般国道4号 北上拡幅	東北地方整備局	岩手県
一般国道45号 久慈北道路	東北地方整備局	岩手県
一般国道106号 都南川目道路	東北地方整備局	岩手県
一般国道108号 花淵山バイパス	東北地方整備局	宮城県
一般国道7号 象潟仁賀保道路	東北地方整備局	秋田県
一般国道4号 白河拡幅	東北地方整備局	福島県
一般国道4号 伊達拡幅	東北地方整備局	福島県
一般国道49号 猪苗代拡幅	東北地方整備局	福島県
一般国道115号 霊山道路	東北地方整備局	福島県
一般国道4号 春日部古河バイパス	関東地方整備局	茨城県・埼玉県
一般国道6号 土浦バイパス	関東地方整備局	茨城県
一般国道4号 石橋宇都宮バイパス	関東地方整備局	栃木県
一般国道17号 高松立体	関東地方整備局	群馬県
一般国道4号 東埼玉道路(延伸)	関東地方整備局	埼玉県
一般国道16号 入間狭山拡幅	関東地方整備局	埼玉県
一般国道17号 上尾道路	関東地方整備局	埼玉県
一般国道51号 北千葉拡幅	関東地方整備局	千葉県
一般国道14号 亀戸小松川立体	関東地方整備局	東京都
一般国道1号 小田原箱根道路	関東地方整備局	神奈川県
一般国道357号 東京湾岸道路(神奈川県区間)	関東地方整備局	神奈川県
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)	関東地方整備局・東 日本高速道路(株)	神奈川県
一般国道18号 上新バイパス	北陸地方整備局	新潟県
一般国道49号 水原バイパス	北陸地方整備局	新潟県
一般国道8号 入善黒部バイパス	北陸地方整備局	富山県
一般国道8号 小松バイパス	北陸地方整備局	石川県
一般国道159号 七尾バイパス	北陸地方整備局	石川県
一般国道158号 永平寺大野道路	近畿地方整備局	福井県
一般国道18号 長野東バイパス	関東地方整備局	長野県
一般国道18号 野尻IC関連	関東地方整備局	長野県
一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)	関東地方整備局	長野県
一般国道474号 飯喬道路	中部地方整備局	長野県
一般国道474号 青崩峠道路	中部地方整備局	長野県・静岡県

一般国道21号 坂祝バイパス	中部地方整備局	岐阜県
一般国道41号 石浦バイパス	中部地方整備局	岐阜県
一般国道1号 静清バイパス	中部地方整備局	静岡県
一般国道474号 三遠南信自動車道(佐久間道路・三遠道路)	中部地方整備局	静岡県・愛知県
一般国道23号 豊橋東バイパス	中部地方整備局	愛知県
一般国道23号 豊橋バイパス	中部地方整備局	愛知県
一般国道23号 蒲郡バイパス	中部地方整備局	愛知県
一般国道23号 岡崎バイパス	中部地方整備局	愛知県
一般国道23号 知立バイパス	中部地方整備局	愛知県
一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	近畿地方整備局	滋賀県
一般国道8号 野洲栗東バイパス	近畿地方整備局	滋賀県
一般国道161号 小松拡幅	近畿地方整備局	滋賀県
一般国道161号 西大津バイパス	近畿地方整備局	滋賀県
一般国道307号 信楽道路	近畿地方整備局	滋賀県
一般国道163号 精華拡幅	近畿地方整備局	京都府
一般国道28号 洲本バイパス	近畿地方整備局	兵庫県
一般国道29号 姫路北バイパス	近畿地方整備局	兵庫県
一般国道176号 名塩道路	近畿地方整備局	兵庫県
一般国道54号 三刀屋拡幅	中国地方整備局	島根県
一般国道180号 岡山西バイパス	中国地方整備局	岡山県
一般国道185号 休山改良	中国地方整備局	広島県
一般国道2号 小月バイパス	中国地方整備局	山口県
一般国道191号 下関北バイパス	中国地方整備局	山口県
一般国道11号 大内白鳥バイパス	四国地方整備局	香川県
一般国道11号 豊中観音寺拡幅	四国地方整備局	香川県
一般国道55号 大山道路	四国地方整備局	高知県
一般国道55号 南国安芸道路	四国地方整備局	高知県
一般国道55号 高知南国道路	四国地方整備局	高知県
一般国道34号 武雄バイパス	九州地方整備局	佐賀県
一般国道497号 伊万里道路	九州地方整備局	佐賀県
一般国道57号 大野竹田道路	九州地方整備局	大分県
一般国道10号 都城道路	九州地方整備局	宮崎県
一般国道3号 川内隈之城道路	九州地方整備局	鹿児島県
一般国道10号 白浜拡幅	九州地方整備局	鹿児島県
一般国道220号 新城拡幅	九州地方整備局	鹿児島県
一般国道226号 平川道路	九州地方整備局	鹿児島県
一般国道58号 恩納南バイパス	沖縄総合事務局	沖縄県
一般国道329号 与那原バイパス	沖縄総合事務局	沖縄県
一般国道329号 南風原バイパス	沖縄総合事務局	沖縄県
千葉東金道路(二期)	東日本高速道路(株)	千葉県
近畿自動車道敦賀線(福知山～舞鶴西)	西日本高速道路(株)	京都府
大阪府道高速大和川線	阪神高速道路(株)・大阪府・堺市	大阪府

(補助事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施箇所)
一般国道279号 吹越バイパス	青森県	青森県
一般国道140号 甲府山梨道路Ⅱ期	山梨県	山梨県
一般国道404号 長岡東西道路	新潟県	新潟県
一般国道256号 和良金山道路	岐阜県	岐阜県
一般国道178号 浜坂道路	兵庫県	兵庫県

地域高規格道路 東播磨南北道路 主要地方道 加古川小野線（野口町～八幡町）	兵庫県	兵庫県
一般国道168号 辻堂バイパス	奈良県	奈良県
一般国道178号 岩美道路	鳥取県	鳥取県
地域高規格道路 島原道路 一般県道 諫早外環状線 諫早インター工区	長崎県	長崎県
一般国道212号 耶馬溪道路	大分県	大分県
都市計画道路 庄の原佐野線（元町・下郡工区）	大分県	大分県
地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道 志布志福山線 有明道路	鹿児島県	鹿児島県
地域高規格道路 南薩縦貫道 主要地方道 穎娃川辺線 知覧道路	鹿児島県	鹿児島県

【港湾整備事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業	北海道開発局	北海道
網走港新港地区防波堤改良事業	北海道開発局	北海道
浦河港本港地区防波堤整備事業	北海道開発局	北海道
青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業	東北地方整備局	青森県
能代港外港地区防波堤整備事業	東北地方整備局	秋田県
伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業	北陸地方整備局	富山県
金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業	北陸地方整備局	石川県
敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業	北陸地方整備局	福井県
清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業	中部地方整備局	静岡県
堺泉北港堺2区基幹の広域防災拠点整備事業	近畿地方整備局	大阪府
尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業	近畿地方整備局	兵庫県
和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業	近畿地方整備局	和歌山県
北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	九州地方整備局	福岡県
厳原港厳原地区離島ターミナル整備事業	九州地方整備局	長崎県
中津港田尻地区臨港道路整備事業	九州地方整備局	大分県
志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業	九州地方整備局	鹿児島県
名瀬港立神地区防波堤整備事業	九州地方整備局	鹿児島県

（補助事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
秋田港飯島地区国内物流ターミナル整備事業	秋田県	秋田県
岩船港中央地区国内物流ターミナル整備事業	新潟県	新潟県
輪島港河井地区旅客船ターミナル整備事業	石川県	石川県
河下港垂水地区国内物流ターミナル整備事業	島根県	島根県
坂出港西ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業	坂出市	香川県
高松港香西地区廃棄物海面処分場整備事業	香川県	香川県
肥前大島港寺島地区国内物流ターミナル整備事業	長崎県	長崎県
熊本港夢咲島地区廃棄物海面処分場整備事業	熊本県	熊本県

【空港整備事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施箇所）
新千歳空港19(L) ILS双方化事業	北海道開発局 東京航空局	北海道

【都市公園事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
国営アルプスあづみの公園	関東地方整備局	長野県

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
中央合同庁舎第8号館	大臣官房官庁営繕部	東京都
仙台第1地方合同庁舎（増築）	東北地方整備局	宮城県
東雲合同庁舎	関東地方整備局	東京都
大井合同庁舎	関東地方整備局	東京都
立川地方合同庁舎	関東地方整備局	東京都
武生地方合同庁舎	近畿地方整備局	福井県
広島地方合同庁舎第5号館	中国地方整備局	広島県
長崎第2地方合同庁舎	九州地方整備局	長崎県
鹿児島港湾合同庁舎	九州地方整備局	鹿児島県

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別公共事業
(完了後の事後評価を実施する公共事業)

【河川事業】
(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
北上川下流直轄河川改修事業(旧北上川分流地区)	東北地方整備局	宮城県
北上川下流特定構造物改築事業(月浜第1水門)	東北地方整備局	宮城県
阿武隈川上流水防災対策特定河川事業(二本松・安達地区)	東北地方整備局	福島県
岩木川消流雪用水導入事業(板柳地区)	東北地方整備局	青森県
千曲川特定構造物改築事業(百々川樋門)	北陸地方整備局	長野県
佐波川特定構造物改築事業(新峪堰)	中国地方整備局	山口県
江の川下流土地利用一体型水防事業(吾郷地区)	中国地方整備局	鳥根県
六角川特定構造物改築事業(古川水門)	九州地方整備局	佐賀県
子吉川総合水系環境整備事業	東北地方整備局	秋田県
湯田ダムダム湖活用環境整備事業	東北地方整備局	岩手県
下久保ダムダム湖活用環境整備事業	関東地方整備局	群馬県
淀川流水保全水路整備事業	近畿地方整備局	京都府
大野川総合水系環境整備事業	九州地方整備局	大分県

【ダム事業】
(直轄事業等)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
横川ダム建設事業	北陸地方整備局	山形県
徳山ダム建設事業	水資源機構	岐阜県

【砂防事業】
(地すべり対策事業(直轄))

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
平根地区地すべり対策事業	東北地方整備局	山形県

【海岸事業】
(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
松山港海岸直轄海岸保全施設整備事業	四国地方整備局	愛媛県

【道路・街路事業】
(直轄事業)

事業名	事業主体	都道府県(実施個所)
一般国道12号 江別道路	北海道開発局	北海道
一般国道12号 岩見沢道路	北海道開発局	北海道
一般国道230号 虻田インター関連	北海道開発局	北海道
一般国道336号 様似拡幅	北海道開発局	北海道
一般国道452号 北芦別道路	北海道開発局	北海道
一般国道45号 八戸バイパス	東北地方整備局	青森県
一般国道101号 浪岡五所川原道路	東北地方整備局	青森県
一般国道4号 小鳥谷バイパス	東北地方整備局	岩手県
日本海沿岸東北自動車道 本荘～岩城	東北地方整備局	秋田県
一般国道13号 大曲バイパス	東北地方整備局	秋田県
一般国道13号 湯沢横手道路	東北地方整備局	秋田県
一般国道7号 琴丘能代道路	東北地方整備局	秋田県
一般国道13号 主寝坂道路	東北地方整備局	山形県

一般国道113号 赤湯バイパス	東北地方整備局	山形県
一般国道7号 宮海拡幅	東北地方整備局	山形県
一般国道6号 相馬バイパス	東北地方整備局	福島県
一般国道127号 子安拡幅	関東地方整備局	千葉県
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（八王子～青梅）	関東地方整備局・東日本高速道路(株)・中日本高速道路(株)	東京都
一般国道49号 亀田バイパス	北陸地方整備局	新潟県
一般国道470号 氷見高岡道路	北陸地方整備局	富山県
一般国道360号 宮川細入道路	中部地方整備局	富山県・岐阜県
一般国道8号 津幡北バイパス	北陸地方整備局	石川県
一般国道18号 坂城更埴バイパス	関東地方整備局	長野県
一般国道1号 浜松バイパス(新天拡幅)	中部地方整備局	静岡県
一般国道1号 洛南道路	近畿地方整備局	京都府
一般国道24号 和歌山バイパス	近畿地方整備局	和歌山県
一般国道24号 橋本道路	近畿地方整備局	和歌山県
一般国道9号 出雲バイパス	中国地方整備局	島根県
一般国道2号 岡山市内立体	中国地方整備局	岡山県
一般国道2号 厚狭・埴生バイパス	中国地方整備局	山口県
一般国道188号 岩国南バイパス	中国地方整備局	山口県
一般国道319号 善通寺バイパス	四国地方整備局	香川県
一般国道33号 砥部道路	四国地方整備局	愛媛県
一般国道3号 基山拡幅	九州地方整備局	佐賀県
一般国道57号 大津バイパス	九州地方整備局	熊本県
一般国道57号 千歳大野道路	九州地方整備局	大分県
日本海沿岸東北自動車道（新潟空港～荒川胎内）	東日本高速道路(株)	新潟県
近畿自動車道名古屋神戸線（亀山JCT～大津JCT）	中日本高速道路(株)・西日本高速道路(株)	三重県・滋賀県
近畿自動車道紀勢線（御坊～南紀田辺）	西日本高速道路(株)	和歌山県

（補助事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
愛知県道高速名古屋朝日線	名古屋高速道路公社	愛知県

【港湾整備事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
鴛泊港本港地区防波堤整備事業	北海道開発局	北海道
青森港沖館地区複合一貫輸送ターミナル（耐震）改良事業	東北地方整備局	青森県
木更津港木更津南部地区国際物流ターミナル整備事業	関東地方整備局	千葉県
横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	関東地方整備局	神奈川県
東京湾口航路開発保全航路整備事業	関東地方整備局	神奈川県
名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	中部地方整備局	愛知県

【航空路整備事業】

（直轄事業）

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
航空衛星システム整備事業	航空局	兵庫県・福岡県・茨城県

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名	事業主体	都道府県（実施個所）
小樽地方合同庁舎	北海道開発局	北海道
名古屋港湾合同庁舎（別館）	中部地方整備局	愛知県
多治見税務署	中部地方整備局	岐阜県

行政評価法第 7 条第 2 項第 1 号に該当する個別研究開発課題

(中間評価を実施する研究開発課題)

課題名	評価実施主体
海溝沿い巨大地震の地震像の即時的把握に関する研究	気象庁気象研究所

行政評価法第7条第2項第1号に該当する個別研究開発課題

(終了時評価を実施する研究開発課題)

課題名	評価実施主体
フェイルセーフ機構付き積層ゴム免震装置の開発	大臣官房技術調査課
無線センサネットワークによる多点型土砂災害予測システムの開発	大臣官房技術調査課
道路空間上の移動体に対する局所的大雨情報の伝達システムの開発	大臣官房技術調査課
全層梁降伏型メカニズムを形成する中低層鉄骨ラーメン構造の開発	大臣官房技術調査課
アジア諸国を対象とした社会資本アセットマネジメントのデファクト標準化戦略	大臣官房技術調査課
腐食劣化の生じた実橋梁部材を活用した鋼トラス橋の耐荷性能評価手法に関する研究	大臣官房技術調査課
大面積非構造材落下被害を有効に防ぐためのネット構造施工方法の開発	大臣官房技術調査課
山間遊水池としての洪水調節専用（流水型）ダムの高機能化に関する研究	大臣官房技術調査課
非線形疲労応答解析に基づくコンクリート系橋梁床版の余寿命推定システム	大臣官房技術調査課
X線ライナックを搭載した量子ビームロボットを用いた橋梁部材のCT計測システムの開発	大臣官房技術調査課
実在文教施設の加力実験に基づく低コスト耐震補強法の開発	大臣官房技術調査課
次世代地域公共交通システムに関する技術開発	総合政策局技術政策課
ふくそう海域での事故半減をめざすICTを活用した新たな安全システムの構築	総合政策局技術政策課
ヒートポンプと日射利用による快適性の高い省エネ型蓄熱式床暖房の研究開発	住宅局住宅生産課
砕石による地盤改良工法に関する技術開発	住宅局住宅生産課
住宅の床下環境モニタリングと生物劣化予測システムに関する技術開発	住宅局住宅生産課
建設廃棄物の削減及び再資源化に関する技術開発	住宅局住宅生産課
鉄骨ユニットを使用した中高層建物向け建築工法の開発	住宅局住宅生産課
ケミレスタウンを活用したシックハウス対策型住宅（居住ユニット）の開発	住宅局住宅生産課
都市集合住宅の安全安心『21世紀型コミュニティ』構築支援システムの技術開発	住宅局住宅生産課
空気清浄機能付き換気システムに関する技術開発	住宅局住宅生産課

近未来のライフスタイル変化を考慮したトータル・ディマンドの予測手法の技術開発	住宅局住宅生産課
パッシブ手法を応用したトータル空調(暖冷房・調湿・換気)対応の省エネ型住宅用デシカントシステムの技術開発	住宅局住宅生産課
住宅の環境負荷削減要素技術の導入を促進する先導的普及推進技術の開発	住宅局住宅生産課
超高強度RC柱の高耐久化に関する技術開発	住宅局住宅生産課
国産材(主に間伐材や端材)を利用した断熱性と透湿性を併せ持つ木質系耐力面材(以下、断熱透湿耐力面材という)の開発と省力化工法の構築	住宅局住宅生産課
指挟み事故防止のための中心吊ピポットヒンジに関する技術開発	住宅局住宅生産課
入浴行為に着目した浴室等の安全性評価手法の開発	住宅局住宅生産課
国産低密度木材を用いた木質ラーメンフレーム構法の開発	住宅局住宅生産課
木造住宅の快適空間を実現する高機能格子状吹き抜け水平構面の技術開発	住宅局住宅生産課
デザイン性を重視した見せる(露出型)耐震補強工法の開発	住宅局住宅生産課
塑性論アナロジーモデルを適用した新スウェーデン式サウンディング試験法の開発	住宅局住宅生産課
可搬式レーザによる既設床の無振動・無騒音防滑工法に関する技術開発	住宅局住宅生産課
次世代型ダンパーを用いた長周期地震動対応戸建て免震システムに関する技術開発	住宅局住宅生産課
小さい変形領域で高い最大耐力を発揮する高性能接合部材を用いた間接接合機構の開発	住宅局住宅生産課
潜熱蓄熱材と高熱効率床材を用いたヒートポンプ式床冷暖房システムに関する技術開発	住宅局住宅生産課
アレルギー低減空間に関する技術開発	住宅局住宅生産課
住宅・オフィス空間における自然エネルギー利用技術の開発	住宅局住宅生産課
ビル建築の耐震性と施工性の向上に資する鋼・ALC複合型軽量床版の開発	住宅局住宅生産課
回転貫入鋼管杭斜杭工法による既存杭基礎の耐震補強に関する技術開発	住宅局住宅生産課
軽量車両の強度向上に関する技術開発	鉄道局技術企画課技術開発室
ポストテンション式PC桁の維持管理に関する研究	鉄道局技術企画課技術開発室
沿線自然斜面での災害ハザード可視化技術の開発	鉄道局技術企画課技術開発室
電力貯蔵装置制御手法の研究	鉄道局技術企画課技術開発室
地方鉄道、閑散線区用割り出し可能転てつ器に関する研究	鉄道局技術企画課技術開発室
地方鉄道、閑散線区における効率的な軌道補修法の開発	鉄道局技術企画課技術開発室

地盤振動の予測シミュレーション手法の開発	鉄道局技術企画課技術開発室
脱線等に対する車両の安全性向上の研究	鉄道局技術企画課技術開発室
光三次元測定技術を応用した線路外からの建設限界測定装置の開発	鉄道局技術企画課技術開発室
ロングレール軸力測定装置の機能向上に関する開発	鉄道局技術企画課技術開発室
地方・ローカル線・路面電車に有効な地上システムが省力化可能な 運転管理システムの技術開発	鉄道局技術企画課技術開発室
無線技術と既存設備の活用による地方交通線向け省力化列車制御シ ステムの開発	鉄道局技術企画課技術開発室
鉄道車両台車枠の溶接部疲労耐久性向上による台車軽量化に資する 技術開発	鉄道局技術企画課技術開発室
RFID を使った列車検知方式による低コストな踏切保安システムの開 発	鉄道局技術企画課技術開発室
ソーシャルキャピタルの特性に応じた地域防災力向上方策に関する 研究	国土技術政策総合研究所
都市におけるエネルギー需要・供給者間の連携と温室効果ガス排出 量取引に関する研究	国土技術政策総合研究所
汽水域環境の保全・再生に関する研究	国土技術政策総合研究所
土砂移動を考慮した治水安全度評価手法に関する研究	国土技術政策総合研究所
小規模建築物の雨水浸入要因とその防止策に関する研究	国土技術政策総合研究所
高層建築物の地震後の火災安全対策技術の開発	国土技術政策総合研究所
省 CO2 効果からみたヒートアイランド対策評価に関する研究	国土技術政策総合研究所
持続可能な臨海部における廃棄物埋立処分に関する研究	国土技術政策総合研究所
エアラインの行動を考慮した空港需要マネジメントに関する研究	国土技術政策総合研究所
世界測地系における国内位置基準の監視の高度化に関する研究	国土地理院
GPS による地殻変動監視の信頼性向上のための大気擾乱の影響評価 に関する研究	国土地理院
地震災害緊急対応のための地理的特性から想定した被害情報の提供 に関する研究	国土地理院

行政評価法第 7 条第 2 項第 2 号イに該当する個別公共事業
(事業採択後 5 年間に経過した時点で未着工の公共事業)

該当なし