

アウトカム指標（素案）について

中長期的な空港整備に係るアウトカム指標について（素案）

1．アウトカム指標の導入の必要性

これまでの空港整備五（七）箇年計画は、国際及び国内の航空輸送に対する需要の増大に対応し、空港の整備を計画的に推進する観点から、計画期間における投資総額（インプット：予算をどれだけ使うか）と重点的に整備を図る事業（アウトプット：事業をどれだけ行うか）とを示してきた。このような形での整備目標の設定に対しては、事業の着実な推進を支えている反面、事業によってもたらされる成果（アウトカム）を利用者や国民が実感できないとの批判がなされているところである。

このような批判を踏まえ、今般、中長期的な空港整備のあり方を検討するに際しては、航空サービスに対する利用者のニーズを検証するとともに、空港整備等の施策により当該ニーズがどの程度充足されたかを測定するための指標（アウトカム指標）及び目標値を設定することにより、空港の整備等がもたらす効果を利用者にわかりやすく提示することが必要である。

2．アウトカム指標の導入の考え方

我が国においては、移動に伴う時間の短縮が国民生活の向上や経済活動の活性化等に極めて大きな影響を及ぼすことに鑑み、全国土にわたり高速交通サービスの利便が享受されるよう、航空、新幹線等の高速交通手段をそれぞれの特性に応じて可能な限り相互補完的に組み合わせることにより、交通体系が構築されてきたところである。

その中でも航空は、国際旅客輸送分野、国内における海越え・山越えの旅客輸送や中・長距離旅客輸送等の分野を中心に、「どこへでも」、「早く」行ける高速交通手段として機能することにより、個人の観光・旅行等のニーズを満たすほか、企業活動を支え、もって、国民の生活水準の向上や我が国の経済発展に大きな役割を果たしてきたところである。

また、機械機器等の高付加価値品目や鮮度が重要な生鮮品の貨物輸送等の分野を中心に、「どこへでも」、「早く」運べる輸送手段として機能し、国民の生活水準の向上や我が国の経済発展に寄与してきたところである。

航空が有するこのような特性に加え、昨今の国民の時間価値の高まりや利用者のニーズの多様化をも踏まえ、一般利用者が航空サービスに求めると想定される基本的ニーズを以下の7つに整理した。

どこへでも行ける・運べる

早く行ける・運べる

いつでも確実に行ける・運べる

低廉な運賃で行ける・運べる

快適に行ける

安心（安全）である

環境への配慮がなされている

さらに、これら7つの基本的ニーズをブレイクダウンして11の具体的なニーズに整理し、各々の具体的なニーズの充足度を総合的・複眼的に評価するため、各々の具体的なニーズごとに複数のアウトカム指標を検討した。

別紙1及び別紙2に、7つの基本的ニーズ、11の具体的なニーズごとに設定したアウトカム指標を整理したが、これらについては、インターネットを通じたパブリック・コメントを実施し、広く利用者や国民の意見を反映することとしたい。

3．今後の検討の進め方

別紙1及び別紙2においては、想定し得る利用者ニーズ及びアウトカム指標を網羅的に示している。今後は、空港整備部会における中長期的な空港整備に当たり重点的に整備する分野の検討を踏まえ、当該重点整備分野に対応するアウトカム指標を選択することとしたい。

なお、別紙1及び別紙2に係るパブリック・コメントを踏まえた上で、データ収集の安定性・確実性を勘案して、基本的ニーズ、具体的なニーズ並びにアウトカム指標及び目標値についての検討を進める予定であるが、当該目標値の達成に際しては、航空行政による成果のみならず、航空事業者の経営判断などが影響し得ることに留意することが必要である。

中長期的な空港整備に係る利用者のニーズとアウトカム指標(素案)

基本的ニーズ - 1 : どこへでも行ける・運べる

我が国の交通体系の中で、航空サービスは、国際旅客輸送分野、国内における海越え・山越えの旅客輸送や中・長距離旅客輸送の分野を中心に、「どこへでも行ける」高速交通手段として機能することにより、個人の観光・旅行等のニーズを満たすほか、企業活動を支え、国民生活の向上や我が国の経済発展に大きな役割を果たしてきた。また、機械機器等の高付加価値品目や鮮度が重要な生鮮品の貨物輸送等の分野を中心に、「どこへでも運べる」輸送手段として活用され、国民の生活水準の向上や我が国の経済発展に寄与してきたところである。

このような利用者のニーズを充足し、もって、国民の生活水準の向上や我が国の経済発展に寄与するためには、「一定距離以上の行きたい地点への航空路線が存在している」という状況を整備することが必要である。

【具体的ニーズ - 1】

- ・一定距離以上の行きたい地点・運びたい地点への航空路線が存在していること

【アウトカム指標】

路線数

：全国の航空路線数又は羽田空港等を発着する航空路線数を指標化する。

1日交通圏

：空港までのアクセス、航空便による移動等により移動に要する時間が片道概ね3時間以内の範囲を1日交通圏として表し、航空サービスの有無による1日交通圏の範囲を比較して、1日交通圏の拡大に係る航空サービスの寄与度を指標化する。

ネットワーク高度化指数

：空港整備に伴う航空路線・便数の増加がもたらす利用者便益の増加を指標化する。

航空サービス満足度指数

：利用者へのアンケート調査により、航空サービスへの満足度を指標化する。

国際航空貨物容量

：成田、関空、中部の国際拠点3空港の貨物処理容量を指標化する。

国内航空貨物容量

：羽田等の国内主要空港の貨物処理容量を指標化する。

基本的ニーズ - 2 : 早く行ける・運べる

他の交通機関に比し、航空機は移動速度が著しく速いという特性から、航空サービスは、「早く行ける・運べる」という利用者のニーズを充足するものであるが、昨今は、このような航空サービスの特性から生じる移動時間・運搬時間の早さに加え、「航空機の乗り継ぎ利便が良い」、「出発地と空港、空港と目的地との移動時間・運搬時間が短い」という利用者のニーズを満たすことにより、出発地から目的地までのトータルの移動時間・運搬時間の短縮を図ることが求められている。

【具体的ニーズ - 2】

- ・航空便の乗り継ぎ利便が良いこと

【アウトカム指標】

地方空港と国際拠点空港間の路線数・便数

：欧米地域等地方空港からの直行便がない海外地域への移動時間の短縮効果を示すものとして、地方空港と国際拠点3空港（成田、関空、中部）との間の航空路線数・便数を指標化する。

【具体的ニーズ - 3】

- ・出発地から空港、空港から目的地までの移動時間・運搬時間が短いこと

【アウトカム指標】

アクセス時間

：県庁所在都市等の母都市と空港との間のアクセス時間の短縮等を指標化する。

基本的ニーズ - 3 : いつでも確実に行ける・運べる

経済成長と国民の時間価値の高まりに伴い、航空サービスに対しては、「いつでも確実に行ける・運べる」という機能を果たすことが求められるようになっている。

旅客輸送については、行きたい地点への航空路線が存在していることを前提として、「希望する時間帯に航空便が存在し」、なおかつ、「希望する航空便の予約ができる」という状況を整備することにより、迅速かつフレキシブルな企業活動や人の移動をサポートし、我が国の経済発展や国民の生活水準の向上に資することが求められている。

また、貨物輸送については、運びたい地点への航空路線が存在していることを前提として、「希望する時間帯に航空貨物の輸送ができる」という状況を整備することにより、迅速な企業活動をサポートするとともに、国民の生活水準の向上に寄与することが求められている。

【具体的ニーズ - 4】

- ・希望する時間帯に航空便が存在すること
- ・希望する航空便の予約ができること
- ・希望する時間帯に航空貨物の輸送ができること

【アウトカム指標】

便数（フリークエンシー）

：全国の航空便数又は羽田空港等を発着する航空便数を指標化する。
国際線については、デイリー運航が行われている路線数を指標化する。

空港混雑指数

：混雑空港等における混雑時間帯（1時間当たりの処理能力の限界まで航空便が運航されている時間帯）の数を指標化する。

空港運用余力

：空港の処理容量と実際の旅客数・貨物量とを比較し、どの程度の余力があるのか、また、今後の需要の伸びを前提として、何年程度対応可能かを指標化する。

座席利用率（ロードファクター）

：航空便の予約確実度を示すものとして、羽田空港を発着する路線等予約が困難になりつつある航空路線の座席利用率（ロードファクター）を指標化する。

予約確実度

：航空便の予約確実度を示すものとして、利用者へのアンケート調査等により予約確実性を指標化する。

ネットワーク高度化指数（再掲）

航空サービス満足度指数（再掲）

国際航空貨物容量（再掲）

国内航空貨物容量（再掲）

【具体的ニーズ - 5】

- ・欠航がないこと

【アウトカム指標】

就航率

：定期航空便のうち、実際に就航した便数の割合を指標化する。

【具体的ニーズ - 6】

- ・定時に到着すること

【アウトカム指標】

国際路線の航空交通容量

：定時性の向上に寄与する航空交通容量の増大を示すものとして、北太平洋ルートにおける航空管制間隔（分）の短縮を指標化する。

飛行計画対応割合

：定時性の向上に寄与する航空交通容量の増大を示すものとして、北太平洋ルートにおいて航空事業者の飛行計画（航路）どおりに航行できた航空便の割合を指標化する。

遅延航空便の割合

：出発又は到着が30分以上遅延した定期航空便の割合を指標化する。

基本的ニーズ - 4：低廉な運賃で行ける・運べる

利用者にとっては、経済活動の一環として航空サービスを活用する以上、「低廉な運賃で行ける・運べる」という利用者のニーズがあり、「航空事業者の適正な競争を通じ航空運賃が低廉化する」ことが望ましい。

【具体的ニーズ - 7】

- ・航空事業者の適正な競争を通じ航空運賃が低廉化すること

【アウトカム指標】

航空運賃（割引運賃の設定状況）

：各種割引運賃の設定状況を指標化する。

平均運賃（輸送人キロ当たり旅客収入・輸送トンキロ当たり貨物収入）

：輸送人キロ当たり旅客収入（円／人キロ）及び輸送トンキロ当たり貨物収入（円／トンキロ）を指標化する。

基本的ニーズ - 5：快適に行ける

従来、航空サービスには、目的地に早く行ける側面が重視されてきたが、高齢化の進展に伴い、出発地から目的地まで、「誰もが支障なく」移動できることが求められるようになっている。また、利用者のニーズの多様化を反映し、単に早く移動できるだけでなく、出発地から目的地までの空間を「快適に」移動する状況を整備することが求められている。

【具体的ニーズ - 8】

- ・誰もが支障なく、快適に航空機による移動ができること

【アウトカム指標】

バリアフリー化率

：空港ターミナルビル等のバリアフリー基準への適合割合を指標化する。

②①ターミナルビルから直接航空機に搭乗できる割合

：ターミナルビルからバス等を経由することなく、直接航空機に搭乗できる定期航空便の割合を指標化する。

②②空港快適度指数

：利用者へのアンケート調査により、空港ターミナルビルの利便性への満足度を指標化する。

基本的ニーズ - 6：安心（安全）である

利用者は、航空サービスの利用に際し、利便性の向上を求めるものであるが、その大前提として、「安心・安全に移動できる」ことが不可欠である。

【具体的ニーズ - 9】

- ・航空機で安全に移動できること

【アウトカム指標】

②③航空事故発生率・発生件数

：航空事故の発生率・発生件数を指標化する。

②④重大インシデント発生率・発生件数

：重大インシデントの発生率・発生件数を指標化する。

* 重大インシデント・・・航空事故が発生するおそれのある事態で、報告が義務付けられている事態

②⑤航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

：国内空港出発の航空機に係るハイジャック・テロの発生件数を指標化する。

②⑥離着陸に係る滑走路の安全度

：滑走路舗装面が健全な状態に維持され、安全に離着陸できる滑走路供用時間の割合を指標化する。

基本的ニーズ - 7：環境への配慮がなされている

航空機の離発着は空港周辺地域への騒音を伴い、また、空港の運営そのものについても、廃棄物の排出等の環境への負荷を伴うものであるが、航空サービスを提供するに際しては、「航空機騒音の障害の軽減・防止が図られ、空港周辺の生活環境が改善されていること」が必要であり、また、「地球環境に優しい空港運営を行う」ことが必要である。

【具体的ニーズ - 10】

- ・ 航空機騒音の障害の軽減・防止が図られ、空港周辺の生活環境が改善されていること

【アウトカム指標】

②⑦ 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

： 空港周辺地域（航空機騒音防止法で指定する第 1 種区域）の全対象家屋数のうち、住宅防音工事を実施した家屋の割合を指標化する。

②⑧ 空港周辺環境整備率

： 空港周辺地域（航空機騒音防止法で指定する第 2 種区域）における騒音斉合施設等の割合を指標化する（空港周辺の緑地造成等）。

【具体的ニーズ - 11】

- ・ 地球環境に優しい空港運営を行うこと

【アウトカム指標】

②⑨ エコエアポート達成率

： 空港環境計画を策定して、当該計画に基づく空港運営を行っている空港の割合を指標化する。

中長期的な空港整備に係るアウトカム指標と関連する主な施策(素案)

(別紙 2)

利用者の基本的ニーズ	利用者の具体的ニーズ	アウトカム指標	関 連 す る 主 な 施 策			備 考		
【基本的ニーズ - 1】 どこへでも 行ける・運べる	【具体的ニーズ - 1】 一定距離以上の行きたい地点・運びたい地点への航空路線が存在していること	路線数	・ 一定の航空需要を有する地域に空港を設置すること	・ 国内航空サービス	離島を除き国内空港の配置は概成	路線の設置は航空事業者の判断		
		1日交通圏		・ 国際航空サービス	国際拠点空港の整備の推進			
		ネットワーク高度化指数	・ 空港容量及び航空交通容量を確保し、潜在需要に応じた路線の設置を可能にすること	・ 国内航空サービス	羽田再拡張による需要増への対応		羽田再拡張による需要増への対応	
		航空サービス満足度指数			地方空港の整備による需要増への対応			地方空港の整備による需要増への対応
		国際航空貨物容量			小型ジェット機の航空ネットワーク形成の促進			小型ジェット機の航空ネットワーク形成の促進
		国内航空貨物容量		・ 国際航空サービス	成田平行滑走路による需要増への対応		成田平行滑走路による需要増への対応	
					関空2期事業による需要増への対応		関空2期事業による需要増への対応	
					中部国際空港の整備による需要増への対応		中部国際空港の整備による需要増への対応	
				・ 次世代航空保安システムの整備による需要増への対応	・ 次世代航空保安システムの整備による需要増への対応			
		・ 航空路線の維持に係る航空事業者の負担軽減	着陸料軽減措置の維持	着陸料軽減措置の維持				
			航空事業者への支援措置の実施	航空事業者への支援措置の実施				
【基本的ニーズ - 2】 早く行ける・運べる	【具体的ニーズ - 2】 航空便の乗り継ぎ利便が良いこと	地方空港と国際拠点空港間の路線数・便数	・ 成田平行滑走路、関空2期事業、中部国際空港の整備による内際乗り継ぎ利便の向上			路線・便数の設定は航空事業者の判断		
	【具体的ニーズ - 3】 出発地から空港、空港から目的地までの移動時間・運搬時間が短いこと	アクセス時間	・ 鉄軌道系(鉄道、モノレール、新交通等)、道路系(バス、自家用車、タクシー)等の空港アクセスの整備、各モード間の乗り継ぎの円滑化等			アクセス整備は、空港外における整備が多くを占める		
【基本的ニーズ - 3】 いつでも確実に 行ける・運べる	【具体的ニーズ - 4】 希望する時間帯に航空便が存在すること ・希望する航空便の予約ができること ・希望する時間帯に航空貨物の輸送ができること	便数(フリークエンシー)	・ 空港容量を確保し、潜在需要に応じた便数(フリークエンシー)の設定を可能にすること	・ 国内航空サービス	羽田再拡張による需要増への対応	便数の設定は航空事業者の判断		
		空港混雑指数			地方空港の整備による需要増への対応		地方空港の整備による需要増への対応	
		空港運用余力			小型ジェット機の航空ネットワーク形成の促進		小型ジェット機の航空ネットワーク形成の促進	
		座席利用率(ロードファクター)		・ 国際航空サービス	成田平行滑走路による需要増への対応		成田平行滑走路による需要増への対応	
		予約確実度			関空2期事業による需要増への対応		関空2期事業による需要増への対応	
		ネットワーク高度化指数【再掲】			中部国際空港の整備による需要増への対応		中部国際空港の整備による需要増への対応	
		航空サービス満足度指数【再掲】						
		国際航空貨物容量【再掲】						
	国内航空貨物容量【再掲】							
	【具体的ニーズ - 5】 欠航がないこと	就航率	・ 悪天候でも就航できること	・ ILS高カテゴリー化 ・ 就航率向上のための滑走路延長等				
【具体的ニーズ - 6】 定時に到着すること	国際路線の航空交通容量 飛行計画対応割合 遅延航空便の割合	・ 空港容量及び航空交通容量を拡大し、航空事業者の計画どおりに運航できること	・ 次世代航空保安システムの整備による需要増への対応等					
【基本的ニーズ - 4】 低廉な運賃で 行ける・運べる	【具体的ニーズ - 7】 航空事業者の適正な競争を通じ航空運賃が低廉化すること	航空運賃(割引運賃の設定状況)	・ 空港容量を確保し、航空事業者間の適正な競争環境を整備すること ・ 空港整備コストを低減すること	・ 国内航空サービス	羽田再拡張による供給制約の解消	運賃設定は航空事業者の判断		
		平均運賃(輸送人キロ当たり旅客収入・輸送トンキロ当たり貨物収入)			地方空港の整備による供給制約の解消		地方空港の整備による供給制約の解消	
				・ 国際航空サービス	成田平行滑走路による供給制約の解消		成田平行滑走路による供給制約の解消	
					関空2期事業による供給制約の解消		関空2期事業による供給制約の解消	
					中部国際空港の整備による供給制約の解消		中部国際空港の整備による供給制約の解消	
	・ 経済的なルートを飛行できるようにすること	・ 次世代航空保安システムの整備による需要増への対応						
【基本的ニーズ - 5】 快適に行ける	【具体的ニーズ - 8】 誰もが支障なく、快適に航空機による移動ができること	バリアフリー化率	・ 空港ターミナルビル等のバリアフリー化の推進					
		・ターミナルビルから直接航空機に搭乗できる割合	・ 羽田の沖合展開事業の完成					
		・空港快適度指数	・ 空港ターミナルビルの快適性向上の推進			ターミナルビルの快適性向上を行うかどうかはビル会社の判断		
【基本的ニーズ - 6】 安心(安全)である	【具体的ニーズ - 9】 航空機で安全に移動できること	・航空事故発生率・発生件数	・ ヒューマンエラーの抑制					
		・重大インシデント発生率・発生件数						
		・航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	・ 航空保安対策の充実					
		・離着陸に係る滑走路の安全度	・ 空港地上施設の安全性維持向上のための保守・整備					
【基本的ニーズ - 7】 環境への配慮がなされている	【具体的ニーズ - 10】 航空機騒音の障害の軽減・防止が図られ、空港周辺の生活環境が改善されていること	・航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 ・空港周辺環境整備率	・ 住宅防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等整備の推進			住宅防音工事、移転補償は対象者の判断		
	【具体的ニーズ - 11】 地球環境に優しい空港運営を行うこと	・エコエアポート達成率	・ エコエアポート(地球環境に優しい循環型の空港づくり)の推進					

(別紙 2)

政策目標、業績指標、関連施策等

政策目標 (アウトカム)	業績指標	関連施策等
1 (居住水準の向上) 多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること	1 誘導居住水準達成率 2 住宅に対する評価(満足度)	1 良質な住宅取得・賃貸住宅の供給の促進
2 (バリアフリー社会の実現) すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること	3 バリアフリー住宅ストックの割合 4 ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新・増改築工事に係る部分の床面積が2,000㎡以上のもの)の割合 5 バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合 6 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合 7 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 8 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合	2 住宅・建築物のバリアフリー化 3 道路空間、旅客施設等の公共空間のバリアフリー化 4 車両等のバリアフリー化
3 (子育てしやすい社会の実現) 生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること	9 3人以上世帯の誘導居住水準達成率 10 自然体験活動拠点数 11 歩いていける範囲の都市公園の整備率	5 良質なファミリー向け住宅の供給 6 児童の自然体験の支援 7 身近な都市公園の整備
4 (余暇の充実) 遊び、楽しみ、心の安らぎを感じること、心身ともにリフレッシュできること	12 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 13 国営公園の利用頻度 14 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	8 観光レクリエーション活動の充実 9 地域コミュニティづくりの支援

政策目標 (アウトカム)	業績指標	関連施策等
5 (住環境、都市生活の質の向上) 住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること	15 都心部における住宅供給戸数 16 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積 17 1人あたり都市公園等面積 18 下水道普及率 19 都市内の都市計画道路の整備率 20 都市空間形成河川整備率 21 良好な環境を備えた宅地整備率 22 電線類地中化延長	10 職住近接の住宅市街地の整備 11 密集住宅市街地の整備 12 都市公園の整備 13 下水道事業の推進 14 都市計画道路の整備 15 都市空間形成のための河川の整備 16 良好な一団の宅地供給 17 電線類の地中化
6 (公共交通の利便性の向上) 公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること	23 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 24 都市鉄道(東京圏)の混雑率 25 都市モノレール及び新交通システムの整備延長 26 バスの利便性向上に取り組む事業者数及び全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合	18 都市鉄道の整備、輸送力の増強 19 都市モノレール及び新交通システムの整備 20 バス利用促進
7 (都市内渋滞の緩和) 都市における交通渋滞が緩和され、円滑な交通が確保できること	27 主要渋滞ポイント解消数 28 朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度	21 主要渋滞ポイントの改善対策等の推進
8 (アメニティ豊かな生活環境の形成) 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること	29 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延 30 合流式下水道改善率 31 都市における公園・緑地の確保量 32 都市内道路緑化率 33 港湾空間の緑化率	22 河川、海岸、港湾における親水空間等の整備 23 公共空間における緑化等の推進
9 (良質で安全な水の安定した確保) きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること	34 河川の流量不足解消指数 35 水道水源域における下水道処理人口普及率	24 河川の正常な流量の確保 25 水道源水の水質改善

政策目標 (アウトカム)	業績指標	関連施策等
10 (地域交通確保) 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	36 地方バス路線の維持率 37 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合 38 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	26 地方バス路線の維持 27 離島航路の維持 28 離島航空路の維持
11 (広域的モビリティの確保) 全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	39 高規格幹線道路の面積カバー率 40 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 41 主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数	29 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 30 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速度化 31 国内航空ネットワーク充実のための空港整備
12 (国際競争力の強化) 国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること	42 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率 43 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量 44 国際路線(北太平洋ルート)の年間航空交通容量 45 船舶航行のボトルネックの解消率 46 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	32 中枢・中核国際港湾等の整備 33 大都市圏拠点空港の整備 34 国際航空路の容量の拡大 35 国際幹線航路における船舶航行の安定性・安全性の確保 36 空港アクセス鉄道の整備
13 (物流の効率化) 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	47 主要な空港・港湾への連絡率 48 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率	37 空港・港湾・道路等の連携の強化 38 複合一貫輸送の推進
14 (新たな市場の育成) 創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	49 不動産証券化市場規模 50 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量 51 中古住宅の流通量 52 リフォームの市場規模	39 不動産証券化の推進 40 中古不動産流通の促進 41 住宅リフォームの推進

政策目標 (アウトカム)	業績指標	関連施策等
15 (公正で競争的な市場環境の整備) 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	53 「発注者支援データベース・システム」の導入状況 54 「公共工事入札契約適正化法」に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況 55 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 56 地籍が明確化された土地の面積	42 建設業における不良不適格業者の排除 43 公共工事・入札契約の適正化 44 トラック事業における公正かつ競争的な市場環境の整備 45 基礎的な土地情報の整備
16 (産業の生産性向上) 経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	57 建設業者に係る経営革新計画の承認件数 58 指定整備工場数 59 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額	46 専門工事業のイノベーションの促進 47 自動車整備事業の近代化 48 中小造船業の経営基盤強化対策
17 (消費者利益の保護) 消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	60 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合 61 安全性の高い乗用車の市場普及指標	49 住宅性能評価・表示の普及促進 50 自動車に関する安全情報提供の促進
18 (災害による被害の軽減) 水害、土砂災害、地震、火山災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	62 水害危険度指標 63 堤防整備率 64 洪水調節指数 65 床上浸水常襲地区内家屋数 66 流下能力不足橋梁数 67 下水道雨水対策整備率 68 ハザードマップ認知率 69 台風中心位置予報の精度 70 土砂災害保全指標 71 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数 72 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積 73 緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率 74 新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 75 災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合	51 水害対策 52 土砂災害対策 53 津波・高潮等災害対策 54 震災対策

政策目標 (アウトカム)	業績指標	関連施策等
19 (交通安全の確保) 陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること	76 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 77 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 78 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 79 定期航空における航空事故発生率 80 幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数 81 遮断機のない踏切道数 82 誤出発防止機能を有するATS設置率 83 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 84 車両対車両衝突事故における死亡事故(正面衝突) 85 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合	55 海上交通安全対策 56 ハイジャック・テロ対策 57 航空の安全確保 58 事故多発地点対策の推進 59 鉄道の安全対策 60 放置艇対策の推進 61 道路運送車両の安全対策 62 事業用自動車の安全対策
20 (海上における治安の確保) 海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること	86 巡視船艇の高速化率 87 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	63 海上における監視、取締体制の強化 64 密輸・密航事犯の水際対策
21 (船員災害の防止) 船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	88 船員災害発生率	65 船員労働安全対策
22 (地球環境の保全) 地球環境保全への取組みがなされること	89 ディーゼル自動車の平均燃費 90 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 91 住宅、建築物の省エネルギー化率 92 大型油回収船による2日到達圏カバー率	66 我が国運輸部門として求められている二酸化炭素排出量の削減対策 67 住宅・建築物に係る省エネルギー化の推進 68 海洋汚染の防止
23 (大気、騒音等に係る生活環境の改善) 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること	93 最新排出ガス規制適合車の割合 94 夜間騒音要請限度達成率 95 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 96 ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合	69 自動車の排出ガス対策 70 道路構造対策 71 空港周辺環境対策 72 シックハウス対策

政策目標 (アウトカム)	業績指標	関連施策等
24 (良好な自然環境の保全、形成) 豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること	97 新たな砂浜の創出面積 98 藻場・干潟の回復面積 99 河川における人工的な水際率 100 下水道の高度処理人口普及率 101 河川水質 102 湿地の再生面積	73 河川、海岸、港湾等における自然環境の保全・形成
25 (循環型社会の形成) 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	103 直轄工事におけるリサイクル率 104 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合 105 港湾における廃棄物の取扱い比率 106 下水汚泥のリサイクル率	74 建設工事におけるリサイクルの推進 75 自動車リサイクルの推進 76 廃棄物海面処分場の整備 77 都市排水処理に係るリサイクルの推進
26 (IT革命の推進) 国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること	107 港湾EDIシステムの普及率 108 電子入札の実施割合 109 申請・届出等手続のオンライン化率 110 ETC利用可能料金所整備率 111 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長	78 行政手続きの電子化 79 ITSの推進 80 公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備・開放
27 (国際交流の推進) 国際交流の推進等により、わが国の国際相互理解の増進等が図られること	112 訪日外国人旅行者数 113 国際コンベンション開催件数	81 外国人旅行者訪日促進

漁港漁場整備長期計画について

〔平成14年3月26日〕
閣 議 決 定

漁港漁場整備法（昭和25年法律第137号）第6条の3の規定により、平成14年度から平成18年度までの漁港漁場整備長期計画を次のように定める。

第1 漁港漁場整備事業の実施の目標

1 基本的な考え方

我が国水産業をめぐる状況は、本格的な200海里体制への移行等により周辺水域の重要性が増しているものの、その水産資源の状態の悪化等により漁業生産量は減少している。また、漁業生産の担い手については、若い漁業者を中心に従事者が減少するとともに、高齢化が進行している。

このような厳しい状況のもと、今後とも、国民に安全・安心で良質な水産物を安定的に供給するとともに、我が国水産業の健全な発展を促すという基本的責務を果たすためには、消費者が水産に関する理解を深め、水産物に関する消費生活の向上に積極的な役割を果たすとともに、水産業者等の主体的で効率的な取組を可能とするよう生産・流通・加工の各段階にわたる水産業の構造改革を推進することが必要である。具体的には、水産資源の適切な管理の下、水産動植物の増殖から漁獲、陸揚げ、流通・加工までの一貫した水産物供給システムの構築、水産物産地市場統合による流通対策の推進、漁業協同組合の合併による組織体制の強化、意欲ある担い手の確保等が必要となっている。

このような水産業の構造改革を推進するためには、漁場、漁港、漁村の一体性を考慮して、これらを総合的かつ計画的に整備することが求められている。

また、これらの整備に当たっては、地域の特性に応じて、環境との調和に配慮するとともに、水産業及び漁村の有する水産物の供給の機能以外の多面にわたる機能が発揮されるよう推進する必要がある。

このようなことから、漁港漁場整備長期計画においては、以下の基本課題について重点的かつ総合的に取り組むこととする。

- （１）水産資源の持続的利用と良質な水産物を安全で効率的に供給する体制の整備
- （２）水産動植物の生育環境となる漁場等の積極的な保全・創造
- （３）水産業の振興を核とし良好な生活環境の形成を目指した漁村の総合的な振興

また、本計画の推進に当たっては、水産基本法（平成13年6月29日法律第89号）における国・地方公共団体の責務、消費者の役割、水産業者の努力等に関する規定の趣旨を踏まえるとともに、特に、次の点に留意し、事業の効率化を図ることとする。

- (1) 水産資源の管理、流通対策、担い手対策等水産業に関連するソフト施策との適切な連携
- (2) コストの縮減に向けた取組
- (3) PFI（民間資金等活用事業）の活用
- (4) 事業評価の厳正な適用
- (5) 事業の計画の段階からの住民参加やNPO（非営利組織）の参画等による開かれた計画づくり

2 基本課題別の実施の方向

(1) 水産資源の持続的利用と良質な水産物を安全で効率的に供給する体制の整備

水産業者及び水産業に関する団体による主体的な取組や効率的かつ安定的な漁業経営の育成を促し、水産業の生産性の向上を促進するとともに、水産動植物の増殖及び養殖を推進するため、水産動植物の増殖から漁獲、陸揚げ、流通・加工までの一貫した水産物供給システムを構築することとし、以下の施策を推進する。

ア 「獲る漁業」から、「つくり育てる漁業」への転換を支援するため、水産動植物の増殖及び養殖に資する場を創造する「豊かな海の畑づくり」を推進する。

イ 水産物の鮮度が保持された状態で円滑に集分荷され、速やかに出荷されるよう、陸揚げ機能等水産物集出荷機能の集約化や品質・衛生管理の強化に対応した生産流通の機能の強化を図る。

ウ ア及びイに掲げる施策の実施に当たっては、高齢者及び女性が生きがいをもって働くことができる環境づくりや意欲ある担い手の確保ができるよう、港内の静穏度の向上や防風・防暑・防雪、狭隘な場所での作業の解消等を図ることにより、安全で効率的かつ快適な生産流通活動に資する場を提供する。

(2) 水産動植物の生育環境となる漁場等の積極的な保全・創造

水産資源の持続的な利用を図るためには、水産動物の産卵、幼稚魚の成育等の資源生産の場であるとともに水質の浄化等の役割を有する良好な沿岸域の環境を保全・創造することが重要である。このため、漁場環境の保全・創造と基礎生産力の向上を目的とした、水産動植物を育む藻場・干潟の造成等により「豊かな海の森づくり」を推進する。

(3) 水産業の振興を核とし良好な生活環境の形成を目指した漁村の総合的な振興

地域の水産業の健全な発展を図るとともに、安全で快適な漁村の形成を図るため、地域の特性を活かした取組との連携を図りつつ、地域の特性に応じた漁港漁場整備を漁村の生活環境・労働環境の整備と併せて推進し、もって都市と漁村の共生と交流を進め、

活力あるコミュニティを形成し、漁村の総合的な振興を図る。

3 目指す成果

基本課題への取組を、水産業及び漁村に関する施策との適切な連携の下、総合的かつ効率的に実施することにより、概ね10年後を目途に、成果を発現させることとする。

具体的には、200海里体制の導入により沿岸漁業の重要性が再認識された昭和50年代初頭の漁場環境や沿岸漁業の生産の水準を念頭におき、漁港漁場整備事業を通じて、沿岸域の漁場環境を回復させるとともに、漁業生産量を概ね37万トン増産させることを目途とする。また、これらにより生産された水産物が効率的に供給されるように、生産流通の機能の高度化を実現する。

さらに、漁業集落排水処理を行うこととしている漁村の処理人口比率を小都市並（概ね6割）にすることを目指した漁業集落排水施設の整備と併せて漁港漁場整備事業を推進し、水産物の品質・衛生管理の基礎となる漁港・漁場の水域環境と漁村の生活環境・労働環境の改善を併せて達成する。

第2 事業量

計画期間における漁港漁場整備事業に関し目標とする事業量は、整備する対象を重点化し、次のとおりとする。なお、事業の実施に当たっては、各事業の目標達成の確実性が検証された地区において実施することとする。

- 1 水産動植物の増殖及び養殖を推進すべき拠点のうち、概ね750地区、また、生産流通の効率化及び品質・衛生管理の強化を図るべき拠点のうち、概ね350地区を整備する。
- 2 概ね5,000haの藻場・干潟の造成に相当する水産動植物の生育環境を新たに保全・創造する。
- 3 漁村の活性化のための整備を概ね430地区において実施する。

なお、本計画の実施に当たっては、今後の経済財政事情、各施策の進捗状況等を勘案しつつ、弾力的に行うとともに、異なる分野の計画間の整合性を勘案し、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。