

第3次社会資本整備重点計画関係政策チェックアップ結果(平成24年度)

評価欄の凡例

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
 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
 N:判断できない

1:施策の改善等を検討
 2:これまでの施策を維持

	関連指標	初期値	現状値	目標値	評価	該当頁
重点目標1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる						
1-1 大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進						
(1) 強い振動に伴う地盤や構造物の損壊防止、市街地の防災性向上						
① 首都直下地震や東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生に備えた耐震・液状化対策の促進	[1] 主要なターミナル駅の耐震化率	89% (H23年度末)	90% (H24年度末)	100% (H27年度末)	A-2	9
	[2] 大規模盛土造成地マップ公表率	約5% (H23年度末)	約9% (H24年度末)	約50% (H28年度末)	A-1	10
	[参1] 住宅の耐震化率	79% (H20年度)	79% (H20年度)	90% (H27年度)	A-1	11
	[参2] 多数の者が利用する建築物の耐震化率	80% (H20年度)	80% (H20年度)	90% (H27年度)	A-1	11
② 公共インフラの機能の損失による人的・物的な二次被害の拡大の防止	[3] 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等において今後対策が必要な河川管理施設の耐震化率	0% (H23年度末)	約16% (H24年度末)	約77% (H28年度末)	A-2	12
	河川堤防 水門・樋門等	0% (H23年度末)	約29% (H24年度末)	約84% (H28年度末)	A-2	
	[4] 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)	約28% (H23年度末)	約31% (H24年度末)	約66% (H28年度末)	A-2	13
	[5] 地震対策上重要な下水管きよにおける地震対策実施率	約34% (H23年度末)	約41% (H24年度末)	約70% (H28年度末)	A-2	14
	[参3] 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積	約6,000ha (H22年度)	5,745ha (H23年度)	約3,000ha (H27年度)	B-1	15
(2) 災害時に避難地や防災拠点となる施設等の整備・耐震化、緊急輸送ルートの整備						
① 一定水準の防災機能を備えるオープンスペース等の確保	[6] 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73% (H22年度末)	約78% (H23年度末)	約84% (H28年度末)	A-2	17
② 陸海空の連携による、人流・物流確保のための対策	[7] 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率	77% (H22年度末)	78% (H23年度末)	82% (H28年度末)	A-2	18
	[8] 市街地等の幹線道路の無電柱化率	15% (H23年度末)	15.3% (H24年度末)	18% (H28年度末)	A-1	19
	[1] 主要なターミナル駅の耐震化率(再掲)	89% (H23年度末)	90% (H24年度末)	100% (H27年度末)	A-2	(9)
	[9] 航空輸送上重要な空港のうち地震時に救急・救命、緊急物資輸送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	57% (H23年度末)	59% (H24年度末)	74% (H28年度末)	A-2	20
	[10] 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2,640万人 (H23年度末)	約2,700万人 (H24年度末)	約2,950万人 (H28年度末)	A-2	21
③ 災害時の緊急輸送のバックアップ機能の強化、円滑な交通の確保のための対策	[11] 道路による都市間速達性の確保率	46% (H22年度末)	47% (H23年度末)	約50% (H28年度末)	A-2	22
	[12] 航路標識の自立型電源導入率	82% (H23年度末)	84% (H24年度末)	86% (H28年度末)	※1	23
	[13] 信号機電源付加装置の整備台数	約4,400台 (H22年度末)	5,229台 (H24年度末)	約6,400台 (H28年度末)	※2	24
	[14] 電子基準点の観測データの欠測率	0.43% (H22年度末)	0.47% (H24年度末)	0.5%未満 (毎年度)	A-2	26

※1 施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの(政策チェックアップにおける「関連指標」)

※2 警察庁所管の指標(国家公安委員会及び警察庁における政策評価に関する基本計画に基づき政策評価を実施)

評価欄の凡例

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
 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
 N:判断できない

1:施策の改善等を検討
 2:これまでの施策を維持

	関連指標	初期値	現状値	目標値	評価	該当頁	
1-2 大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化							
(1) 海岸・河川堤防の整備等による津波・高潮・侵食被害の防止・軽減							
① 東海・東南海・南海地震等による津波の発生が想定されている地域等における津波対策の推進	[4]	東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)(再掲)	約28% (H23年度末)	約31% (H24年度末)	約66% (H28年度末)	A-2 (13)	
	[15]	東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等において、今後対策が必要な水門・樋門等の自動化・遠隔操作化率	0% (H23年度末)	約33% (H24年度末)	約57% (H28年度末)	A-2 27	
	[16]	東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等において、今後対策が必要な河川堤防の津波対策実施率	0% (H23年度末)	約13% (H24年度末)	約75% (H28年度末)	A-2 28	
② 高潮対策等の推進	[4]	東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)(再掲)	約28% (H23年度末)	約31% (H24年度末)	約66% (H28年度末)	A-2 (13)	
	[17]	侵食海岸において、現状の汀線防護が完了した割合	約78% (H23年度末)	約80% (H24年度末)	約85% (H28年度末)	A-2 29	
(2) 津波防災地域づくり等による津波対策等の推進							
	[8]	市街地等の幹線道路の無電柱化率(再掲)	15% (H23年度末)	15.3% (H24年度末)	18% (H28年度末)	A-1 (19)	
	[18]	最大クラスの津波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	0% (H23年度末)	約14% (H24年度末)	100% (H28年度末)	A-2 30	
1-3 人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における治水対策の強化及び大規模土砂災害対策の推進							
(1) 大規模水害の未然の防止等							
	[19]	人口・資産集積地区等における中期的な目標に対する河川の整備率	国管理区間 約72% (H23年度末)	約74% (H24年度末)	約76% (H28年度末)	A-2	
			県管理区間 約57% (H23年度末)	約58% (H24年度末)	約59% (H28年度末)	A-2	
	[20]	過去10年間に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数	約6.1万戸 (H23年度末)	約5.6万戸 (H24年度末)	約4.1万戸 (H28年度末)	A-2 31	
						32	
(2) 水害に強い地域づくり							
	[21]	人口・資産集積地区等の流域貯留施設の貯留量	約27万m ³ (H23年度末)	約27万m ³ (H24年度末)	約50万m ³ (H28年度末)	B-1 33	
	[22]	下水道による都市浸水対策達成率	約53% (H23年度末)	約55% (H24年度末)	約60% (H28年度末)	A-2 34	
(3) 水害に対する警戒避難体制等の整備							
	[23]	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	49% (H23年度末)	62% (H24年度末)	100% (H28年度末)	A-2 35
			内水	約15% (H23年度末)	約31% (H24年度末)	約100% (H28年度末)	A-2 36

※1 施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの(政策チェックアップにおける「関連指標」)

※2 警察庁所管の指標(国家公安委員会及び警察庁における政策評価に関する基本計画に基づき政策評価を実施)

評価欄の凡例

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
 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
 N:判断できない

1:施策の改善等を検討
 2:これまでの施策を維持

	関連指標	初期値	現状値	目標値	評価	該当頁	
(4) 大規模土砂災害の未然防止							
	[24] 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率	重要交通網にかかる箇所	約46% (H23年度末)	約47% (H24年度末)	約51% (H28年度末)	A-2	37
		主要な災害時要援護者関連施設	約29% (H23年度末)	約31% (H24年度末)	約39% (H28年度末)	A-2	
	[25] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率	54% (H22年度末)	56% (H23年度末)	68% (H28年度末)	A-2	38	
(5) 大規模土砂災害に対する警戒避難体制等の整備							
	[26] 土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合	約45% (H23年度末)	約54% (H24年度末)	100% (H28年度末)	B-2	39	
	[27] リアルタイム火山砂防ハザードマップ整備率	約48% (H23年度末)	約59% (H24年度末)	100% (H28年度末)	A-2	41	
	[28] 土砂災害警戒区域指定数	約25万9千 (H23年度末)	約31万 (H24年度末)	約46万 (H28年度末)	A-2	42	
	[29] 大規模土砂移動検知システムによる監視カバー率	0% (H23年度末)	0% (H24年度末)	100% (H28年度末)	N-2	43	
1-4 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化							
(1) 災害発生時における、早期復旧、二次災害防止のための対策の実施							
(2) 災害発生時における、迅速な応急対応や活動支援のための準備							
	[30] リエゾン協定締結率	71% (H23年度末)	91% (H24年度末)	100% (H28年度末)	A-2	45	
	[31] 下水道津波BCP策定率	約6% (H23年度末)	約9% (H24年度末)	約100% (H28年度末)	A-1	46	
	[18] 最大クラスの津波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(再掲)	0% (H23年度末)	約14% (H24年度末)	100% (H28年度末)	A-2	(30)	
	[23] 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(再掲)	洪水	49% (H23年度末)	62% (H24年度末)	100% (H28年度末)	A-2	(35)
		内水	約15% (H23年度末)	約31% (H24年度末)	約100% (H28年度末)	A-2	(36)
	[26] 土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合(再掲)	約45% (H23年度末)	約54% (H24年度末)	100% (H28年度末)	B-2	(39)	
	[32] 大規模災害を想定した「地域ブロック広域訓練」の実施地域ブロック数、参加都道府県及び政令指定都市数	地方ブロック	1 (H23年度末)	4 (H24年度末)	10 (H28年度末)	A-2	47
		都道府県	5 (H23年度末)	22 (H24年度末)	47 (H28年度末)	A-2	
		政令指定都市	2 (H23年度末)	9 (H24年度末)	20 (H28年度末)	A-2	

※1 施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの(政策チェックアップにおける「関連指標」)

※2 警察庁所管の指標(国家公安委員会及び警察庁における政策評価に関する基本計画に基づき政策評価を実施)

評価欄の凡例

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
 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
 N:判断できない

1:施策の改善等を検討
 2:これまでの施策を維持

	関連指標	初期値	現状値	目標値	評価	該当頁	
重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する							
2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進							
(1) 国際競争力の基盤整備							
① 都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備	[33] 特定都市再生緊急整備地域における整備計画数	3件 (H23年度末)	7件 (H24年度末)	11件 (H28年度末)	A-2	48	
	[34] 三大都市圏環状道路整備率	56% (H23年度末)	58% (H24年度末)	約75% (H28年度末)	A-2	49	
	[35] 都市鉄道ネットワークの充実により創出される利用者数	- (H23年度末)	- (H24年度末)	206千人/日 (H28年度末)	N-2	50	
	[36] 東京圏鉄道における混雑率	主要31区間のピーク時の平均混雑率	164% (H23年度末)	165% (H24年度末)	150% (H27年度末)	B-2	51
		全区間のピーク時混雑率	201% (H23年度末)	200% (H24年度末)	180% (H27年度末)	B-2	
	② 国際交流拠点の機能拡充・強化	[37] 首都圏空港の発着容量	64万回 (H23年度末)	68万回 (H24年度末)	74.7万回 (H28年度末)	A-2	52
[38] 国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率		0 (H22年度末)	H22年度比 1.2%減(速報値) (H24年度末)	H22年度比 5%減 (H28年度末)	A-2	53	
[39] 日本発着コンテナ貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率		10% (H20年)	- (H24年)	5% (H27年)	N-2	54	
[40] 国際コンテナターミナルの出入管理情報システムの使用に必要なPSカード(Port Security カード)の普及率		65% (H23年度末)	79% (H24年度末)	95% (H28年度末)	※1	55	
[41] 国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流情報システムと相互連携している港湾数		0港 (H23年度末)	2港 (H24年度末)	5港 (H28年度末)	※1	56	
(2) 官民連携による海外プロジェクトの推進							
	[42] 我が国建設企業の海外建設受注高	1.35兆円 (H23年度)	1.18兆円 (H24年度)	1.5兆円 (H27年度)	B-1	57	
2-2 それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持・向上							
(1) 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成、美しい国土・地域づくりの推進							
① 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成	[参4] 国内における旅行消費額	25.3兆円 (H21年)	22.4兆円 (H23年)	30兆円 (H28年)	B-1	58	
	[参5] 日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数	2.09泊 (H22年)	2.14泊 (H24年)	2.5泊 (H28年)	B-1	61	
② 美しい国土・地域づくりの推進	[43] 景観計画に基づき取組を進める地域の数	315団体 (H23年度末)	364団体 (H24年度末)	550団体 (H28年度末)	A-2	63	
	[8] 市街地等の幹線道路の無電柱化率(再掲)	15% (H23年度末)	15.3% (H24年度末)	18% (H28年度末)	A-1	(19)	

※1 施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの(政策チェックアップにおける「関連指標」)

※2 警察庁所管の指標(国家公安委員会及び警察庁における政策評価に関する基本計画に基づき政策評価を実施)

評価欄の凡例

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
 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
 N:判断できない

1:施策の改善等を検討
 2:これまでの施策を維持

関連指標		初期値	現状値	目標値	評価	該当頁
(2) 基幹となる交通・物流ネットワークの整備						
[11]	道路による都市間速達性の確保率(再掲)	46% (H22年度末)	47% (H23年度末)	約50% (H28年度末)	A-2	(22)
[44]	信号制御の高度化による通過時間の短縮	0 (H23年度)	22,638千人 時間/年 (H24年度)	H28年度末までに 対策実施箇所にお いて約9千万人 時間/年短縮	※2	24
[38]	国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率(再掲)	0 (H22年度末)	H22年度比 1.2%減(速報値) (H24年度末)	H22年度比 5%減 (H28年度末)	A-2	(53)
[45]	国内海上貨物輸送コスト低減率	0 (H22年度)	H22年度比 約0.6%減(速報値) (H24年度末)	H22年度比 3%減 (H28年度末)	A-2	64
重点目標3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する						
3-1 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開						
(1) 都市における暮らしの低炭素化						
[46]	公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合	三大都市圏	85.8% (H22年度末)	85.8% (H23年度末)	85.8% (H28年度末)	A-2
		地方中枢都市圏	69.1% (H22年度末)	69.2% (H23年度末)	69.5% (H28年度末)	A-2
		地方都市圏	33.0% (H22年度末)	32.9% (H23年度末)	33.0% (H28年度末)	A-2
[47]	都市緑化等による温室効果ガス吸収量	105万t CO ² /年 (H22年度末)	106万t CO ² /年 (H23年度末)	107万t CO ² /年 (H28年度末)	A-2	66
[48]	下水汚泥エネルギー化率	約13% (H22年度末)	約13% (H23年度末)	約29% (H28年度末)	B-1	67
[49]	下水道に係る温室効果ガス排出削減	約129万t CO ² /年 (H21年度末)	集計中 (H23年度末)	約246万t CO ² /年 (H28年度末)	N-2	68
(2) 人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制						
[50]	信号制御の高度化によるCO ₂ の排出抑止	0 (H23年度末)	45,177万t CO ² /年 (H24年度末)	H28年度末までに約18万t CO ² /年を抑止	※2	24
[51]	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	約128万人・ 時/日 (H23年度末)	約124万人・ 時/日 (H24年度末)	約121万人・ 時/日 (H28年度末)	A-2	69

※1 施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの(政策チェックアップにおける「関連指標」)

※2 警察庁所管の指標(国家公安委員会及び警察庁における政策評価に関する基本計画に基づき政策評価を実施)

評価欄の凡例

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
 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
 N:判断できない

1:施策の改善等を検討
 2:これまでの施策を維持

関連指標		初期値	現状値	目標値	評価	該当頁		
3-2 少子・高齢化社会においても誰もが安全・安心して暮らすことができる社会への転換								
(1) 都市機能の集約化・街なか居住の推進、地域内の移動円滑化								
	[46] 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合(再掲)	三大都市圏	85.8% (H22年度末)	85.8% (H23年度末)	85.8% (H28年度末)	A-2	(65)	
		地方中枢都市圏	69.1% (H22年度末)	69.2% (H23年度末)	69.5% (H28年度末)	A-2		
		地方都市圏	33.0% (H22年度末)	32.9% (H23年度末)	33.0% (H28年度末)	A-2		
	[35] 都市鉄道ネットワークの充実に より創出される利用者数(再掲)		- (H23年度末)	- (H24年度末)	206千人/日 (H28年度末)	N-2	(50)	
	[52] 都市計画道路(幹線街路)の整備率		59% (H21年度末)	60.2% (H22年度末)	63% (H28年度末)	A-2	70	
[36] 東京圏鉄道における混雑率(再掲)	主要31区間のピーク時の平均混雑率		164% (H23年度末)	165% (H24年度末)	150% (H27年度末)	B-2	(51)	
	全区間のピーク時混雑率		201% (H23年度末)	200% (H24年度末)	180% (H27年度末)	B-2		
(2) 公共施設等のバリアフリー化								
① 公共施設等のバリアフリー化	[53] 公共施設等のバリアフリー化率	一定の旅客施設のバリアフリー化率	段差解消率	70% (H21年度末)	81% (H23年度末)	約85% (H27年度末)	A-2	71
		視覚障害者誘導用ブロックの整備率	89% (H21年度末)	93% (H23年度末)	約95% (H27年度末)	A-2		
		障害者対応型便所の設置率	75% (H22年度末)	78% (H23年度末)	約88% (H27年度末)	A-2		
	特定道路におけるバリアフリー化率		77% (H23年度末)	81% (H24年度末)	約87% (H27年度末)	A-2		
	市街地等の幹線道路の無電柱化率(再掲)		15% (H23年度末)	15.3% (H24年度末)	18% (H28年度末)	A-1	(19)	
	主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率		約98% (H23年度末)	約97.3% (H24年度末)	100% (H28年度末)	※2	24	
	都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率	園路及び広場		約47% (H22年度末)	約48% (H23年度末)	約54% (H27年度末)	A-2	71
		駐車場		約32% (H18年度末)	約44% (H23年度末)	約50% (H27年度末)	A-2	
		便所		約25% (H18年度末)	約33% (H23年度末)	約39% (H27年度末)	A-2	
	特定路外駐車場のバリアフリー化率		45% (H22年度末)	47% (H23年度末)	約58% (H27年度末)	A-2		
	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		47% (H21年度末)	50% (H23年度末)	約54% (H27年度末)	A-1		

※1 施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの(政策チェックアップにおける「関連指標」)

※2 警察庁所管の指標(国家公安委員会及び警察庁における政策評価に関する基本計画に基づき政策評価を実施)

評価欄の凡例

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
 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
 N:判断できない

1:施策の改善等を検討
 2:これまでの施策を維持

	関連指標	初期値	現状値	目標値	評価	該当頁	
② 車両等のバリアフリー化	[54] 車両等のバリアフリー化率						
	鉄軌道車両のバリアフリー化率	45.7% (H21年度末)	52.8% (H23年度末)	約60% (H27年度末)	A-2	76	
	バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率	— (H21年度末)	38.4% (H23年度末)	約52% (H27年度末)	B-2		
	適用除外認定を受けたバス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率	— (H21年度末)	3.3% (H23年度末)	約12% (H27年度末)	B-2		
	福祉タクシーの導入台数	12,256台 (H22年度末)	13,099台 (H23年度末)	20,000台 (H27年度末)	A-2		
	旅客船のバリアフリー化率	18.1% (H22年度末)	20.6% (H23年度末)	約34% (H27年度末)	B-2		
	航空機のバリアフリー化率	81.4% (H22年度末)	86.1% (H23年度末)	約85% (H27年度末)	A-2		
③ 住宅のバリアフリー化	[参6] 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	37% (H20年)	37% (H20年)	59% (H27年)	B-1		79
	一定のバリアフリー化						
	高度のバリアフリー化	9.5% (H20年)	9.5% (H20年)	18.5% (H27年)	B-1		
	[参7] 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	16% (H20年)	16% (H20年)	23% (H27年)	A-1	80	
(3) 交通安全の確保							
① 道路交通	[55] 道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率	—	— (H24年度)	約3割抑止 (H28年度)	N-2	82	
	[56] 通学路の歩道整備率	51% (H22年度末)	52% (H23年度末)	約6割 (H28年度末)	A-2	83	
	[57] 信号機の高度化等による死傷事故の抑止件数	0 (H23年度末)	8,499件/年 抑止 (H24年度末)	H28年度末までに約3万5千件/年抑止	※2	24	
② 鉄道	[58] 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率	82% (H23年度末)	87% (H24年度末)	100% (H28年6月末)	※1	84	
	[59] 鉄道の対象車両における安全装置の整備率	運転士異常時列車停止装置	94% (H23年度末)	96% (H24年度末)	100% (H28年6月末)	※1	85
		運転状況記録装置	85% (H23年度末)	89% (H24年度末)	100% (H28年6月末)	※1	
③ 海上交通	[60] ふくそう海域における航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生数	0 (H14年度)	0 (H24年度)	0 (計画期間中 毎年度)	A-2	86	
(4) 健康で快適に暮らせる生活環境の確保							
	[61] 汚水処理人口普及率	約87%(参考値) (H22年度末)	約88%(参考値) (H23年度末)	約95% (H28年度末)	A-2	87	
	[62] 都市域における水と緑の公的空間確保量	12.6㎡/人 (H22年度末)	12.7㎡/人 (H23年度末)	13.5㎡/人 (H28年度末)	A-2	88	

※1 施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの(政策チェックアップにおける「関連指標」)

※2 警察庁所管の指標(国家公安委員会及び警察庁における政策評価に関する基本計画に基づき政策評価を実施)

評価欄の凡例

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
 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
 N:判断できない

1:施策の改善等を検討
 2:これまでの施策を維持

	関連指標	初期値	現状値	目標値	評価	該当頁
3-3 失われつつある自然環境の保全・再生						
(1) 生物多様性の保全						
	[63] 特に重要な水系における湿地の再生の割合	約3割 (H23年度末)	約39% (H24年度末)	約5割 (H28年度末)	A-2	90
	[62] 都市域における水と緑の公的空間確保量(再掲)	12.6㎡/人 (H22年度末)	12.7㎡/人 (H23年度末)	13.5㎡/人 (H28年度末)	A-2	(88)
(2) 健全な水循環の再生						
	[64] 干涸の再生の割合	約37.8% (H23年度末)	38.04% (H24年度末)	約40% (H28年度末)	B-2	91
	[65] 良好な水環境創出のための高度処理実施率	約33% (H23年度末)	約33% (H23年度末)	約43% (H28年度末)	A-2	92
	[66] 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46% (H23年度末)	約47% (H24年度末)	約50% (H28年度末)	A-2	93
重点目標4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う						
(1) 我が国の社会資本の実態把握と維持管理・更新費の推計						
(2) 施設の長寿命化によるトータルコストの縮減等						
	[67] 長寿命化計画の策定率					
	主要な河川構造物の長寿命化計画策定率	約3% (H23年度末)	約30% (H24年度末)	100% (H28年度末)	A-2	94
	下水道施設の長寿命化計画策定率	約51% (H23年度末)	約71% (H24年度末)	約100% (H28年度末)	A-2	95
	全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	76% (H23年度末)	89% (H24年度末)	概ね100% (H28年度末)	A-2	96
	海岸堤防等の老朽化調査実施率	約53% (H23年度末)	約72% (H24年度末)	約100% (H28年度末)	A-2	97
	公園施設の計画的維持管理の推進	16% (H23年度末)	25% (H24年度末)	60% (H28年度末)	A-2	98
	[68] 長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率	6% (H23年度末)	20% (H24年度末)	100% (H28年度末)	A-2	99

※1 施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの(政策チェックアップにおける「関連指標」)

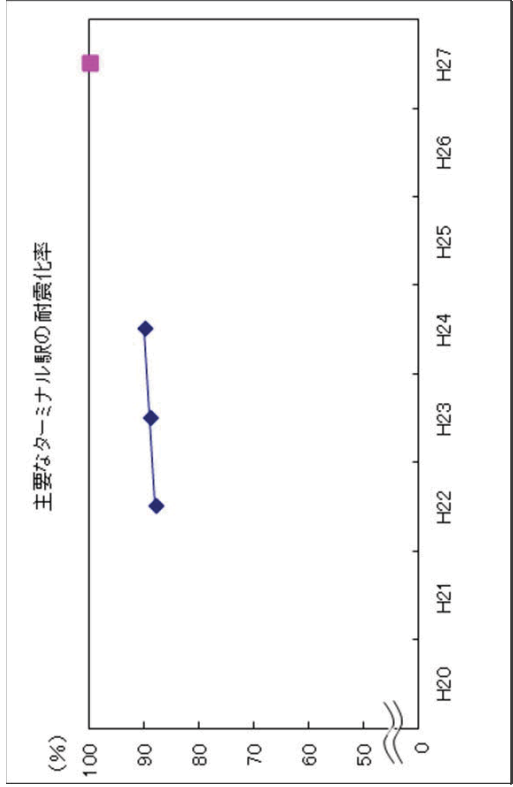
※2 警察庁所管の指標(国家公安委員会及び警察庁における政策評価に関する基本計画に基づき政策評価を実施)

業績指標 8 0
 主要なターミナル駅の耐震化率

評 価
A-2
目標値：100% (平成27年度) 実績値：90% (平成24年度) 初期値：89% (平成23年度)

【指標の定義】
 乗降客数が1日1万人以上の駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅の耐震化率
【目標設定の考え方・根拠】
 中央防災会議の防災基本計画において、不特定多数の者が利用するターミナル駅の耐震性確保の重要性が掲げられており、できるだけ早期に主要なターミナル駅の耐震性を確保する必要があるため、平成27年度までにこれらの全駅について耐震性を確保することを目標とする。また、平成24年8月31日に閣議決定された社会資本重点整備計画の重点目標に位置付けられている。
【外部要因】
 なし
【他の関係主体】
 鉄道事業者
【重要政策】
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）【第3章に記載あり】
【その他】
 なし

過去の実績値	(年度)
H20	—
H21	—
H22	88%
H23	89%
H24	90%



事務事業の概要
 主要な事務事業の概要

鉄道駅耐震補強事業 (C)
 今後発生が予想される大規模地震に備え、複数路線が接続する等の機能を有する主要な鉄道駅について、耐震補強の緊急の実施を図る。
 予算額：2,222百万円 (平成24年度) の内数
 (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。
関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果
 目標の達成状況に関する分析

【指標の動向】
 平成24年度の実績値は、90%である。
 主要ターミナル駅の耐震補強事業は複数年度に渡って行われるものが多く、施策開始後すぐに耐震化率が向上するものではない。耐震補強の予算についても、平成24年度当初及び補正予算、並びに平成25年度当初予算で所要の額を計上し、既に事業は着実に進捗しており、平成25年度以降の実績値の上昇が見込まれる。
【事務事業の実施状況】
 平成24年度において、10事業者21駅の耐震補強について補助を実施した。
課題の特定と今後の取組みの方向性
 平成24年度の実績値は、90%である。
 主要ターミナル駅の耐震補強事業は複数年度に渡って行われるものが多く、施策開始後すぐに耐震化率が向上するものではない。耐震補強の予算についても、平成24年度当初及び補正予算、並びに平成25年度当初予算で所要の額を計上し、既に事業は着実に進捗しており、平成25年度以降の実績値の上昇が見込まれる。
 主要ターミナル駅については、一時避難場所としての公共的機能も考慮し、より多くの鉄道利用者の安全確保を図るため、引き続き耐震対策を推進し、業績指標の目標達成を目指す。
 以上から、A-2とした。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
 (平成25年度)

首都直下地震又は南海トラフ地震で強い揺れが想定される地域における1日あたり乗降客数1万人以上の駅を対象に、当該地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設に係る固定資産税の課税標準を5年間2/3に軽減する。
 (平成25年度及び平成26年度に実施した耐震対策により取得した鉄道施設が対象)
 (平成26年度以降)
 支援措置の拡充を検討中。

担当課等 (担当課長名等)
 担当課： 鉄道局施設課 (課長 江口 秀二)

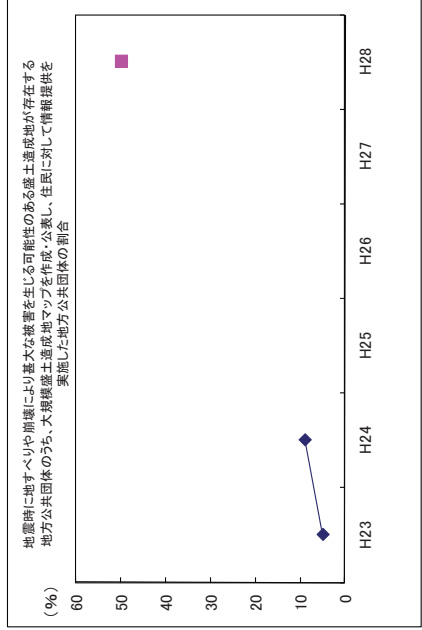
業績指標 5.4
地震時に地すべりや崩壊により甚大な被害が生じる可能性を示す大規模盛土造成地マップを作成・公表すること等により、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合

評 価	A-1
	目標値：約50% (平成28年度)
	実績値：約9% (平成24年度)
	初期値：約5% (平成23年度)

【指標の定義】
地震時に地すべりや崩壊により甚大な被害を生じる可能性のある盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、大規模盛土造成地マップを作成・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
 <分母>丘陵地と人口集中地区の分布及び変動予測調査の実施状況から抽出した、地震時に地すべりや崩壊により甚大な被害を生じる可能性のある盛土造成地が存在する地方公共団体の数
 <分子>大規模盛土造成地マップを作成・公表又は危険な盛土造成地がないことを確認・公表した地方公共団体の数
【目標設定の考え方・根拠】
 地震時に滑動崩壊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。

- 【外部要因】**
なし
【他の関係主体】
地方公共団体
【重要政策】
なし
【施政方針】
なし
【関連決定】
 ・住生活基本計画 (平成23年3月15日)
 ・延焼・倒壊の危険性の高い老朽建築物の建替え・除却や、避難経路、消防環境等の地域特性を踏まえた対策、道路幅員等に関する建築基準法上の緩和措置の活用等により密集市街地の整備を促進する。また、宅地面積化対策、浸水対策、土砂災害対策、津波・高潮対策等を推進する。(第2章)
【開決(重点)】
 ・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日) [第3章に記載あり]
【その他】
なし

過去の実績値	(年度)
H23	H24
約5%	約9%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○宅地面積化推進事業
 ・地震時に危険な大規模盛土造成地の被害を軽減するため、変動予測調査 (大規模盛土造成地マップ作成) を行い、住民への情報提供を図る等。
 社会資本整備総合交付金2・36兆円の内敷 (平成24年度国費)
関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

【指標の動向】
大規模盛土造成地マップを作成・公表している地方公共団体は、平成24年度で約9%であるが、現在実施中や新規に着手する地方公共団体の数を考慮すると、目標については概ね達成される見込み。
【事務事業の実施状況】
 ・平成24年度までに42の地方公共団体が変動予測調査に着手した。
 ・地方公共団体における事業の推進を図るため、宅地面積化推進事業に関する連絡調整会議を開催し、関係機関における情報提供や情報提供を行ってきた。あわせて、地方公共団体のニーズや東日本大震災の被害状況を踏まえた変動予測調査ガイドラインの改正及び宅地面積化推進ガイドラインの策定を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成24年度の時点で約9%の公表率であり、今後の東日本大震災により宅地防災に関心が高まっていることを踏まえ、改正した変動予測調査ガイドラインの周知や地方公共団体等との連絡調整会議の実施により、更に地方公共団体における変動予測調査の実施を促進する必要があることから、A-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

【平成25年度】

・宅地面積化推進事業に関する連絡調整会議を地方ブロック毎に開催し、地方公共団体とのより緊密な意見交換を図ることにより、一層の宅地面積化推進事業の推進を図る。
【平成26年度以降】
 ・東日本大震災により被災した宅地において実施した滑動崩壊対策工事の実績をもとに、滑動崩壊対策工事の設計・施工に関する指針の策定に向けた検討を行う。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：都市局都市安全課 都市防災対策推進室 (室長 白井 浩一)

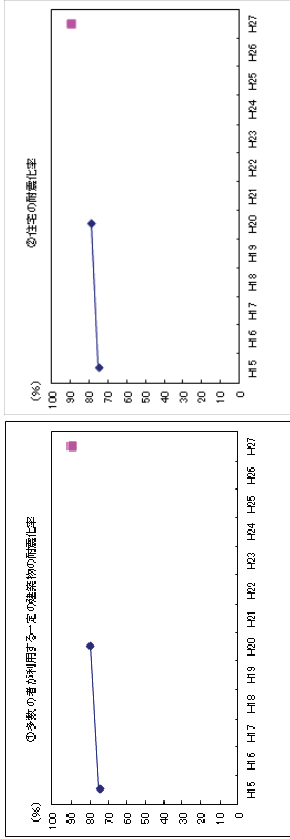
業績指標 5.8
多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率①建築物、②住宅

評価	①A-1	②A-1
目標値：90% (平成27年度)		
実績値：80% (平成20年度)		
初期値：80% (平成20年度)		
目標値：90% (平成27年度)		
実績値：79% (平成20年度)		
初期値：79% (平成20年度)		

(指標の定義)
①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。
②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・根拠)
① 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。
② 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。
(他の関係主体)
なし
(重要政策)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
・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)
・住生活基本計画 (全国計画) (平成23年3月15日)：住宅の耐震化を徹底するため、地方公共団体と連携した支援制度の整備、技術者の派遣・育成、相談体制の整備等により耐震診断、耐震改修、建替え等を促進する。
[基礎的な安全性の確保]
新耐震基準 (昭和56年基準) が求める耐震性を有する住宅ストックの比率
【79% (平20) → 95% (平32)】
【解決 (重点)】
なし
【その他】
・首都直下地震の地震防災戦略 (平成18年4月21日中央防災会議決定)：大規模地震による死者数を今後10年間で半減するため、住宅・特定建築物の耐震化率90% (全国) を目指す。

過去の実績値

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	(年度)
①	75%	-	-	-	-	80%	-	-	-	-	H24
②	75%	-	-	-	-	79%	-	-	-	-	-



事務事業の概要
主な事務事業の概要
○建築物の耐震化の促進
・住宅・建築物安全ストック形成事業等により、特定建築物の耐震化を促進する。
予算額：社会資本整備総合交付金1,444兆円の内数 (平成24年度)
○住宅の耐震化の促進
・住宅・建築物安全ストック形成事業等により、住宅の耐震化を促進する。
予算額：社会資本整備総合交付金1,444兆円の内数 (平成24年度)
・住宅の耐震改修を行った場合、耐震改修に要した費用の10%相当額 (20万円を限度) を所得税額から控除するとともに、固定資産税を一定期間1/2に減額する措置を講じている。
・住宅金融支援機構において、耐震改修促進法に基づき耐震改修工事及び同等の耐震性能を向上させるための耐震改修工事に必要な資金を貸し付ける措置を講じている。
○耐震改修促進法の的確な運用
・地方公共団体に対し耐震改修促進計画の策定による計画的な取組を要請するなど、耐震改修促進法の的確な運用を図り、住宅・建築物の耐震改修を促進する。

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
・建築物の耐震化については、平成15年度から平成20年度の5年間で5ポイント上昇し、着実に進捗している。
・住宅の耐震化については、平成15年度から平成20年度の5年間で4ポイント上昇し、着実に進捗している。
(事務事業の実施状況)
①住宅の耐震化
・住宅の耐震改修を促進するため、平成21年度税制改正において、住宅に係る耐震改修促進税制 (所得税) の適用期間を5年延長するとともに、平成23年度税制改正において、所得税の特例に係る地域要件を廃止し、引き続き住宅の耐震化を促進した。
・住宅金融支援機構において、耐震改修促進法に基づき耐震改修工事及び同等の耐震性能を向上させるための耐震改修工事に必要な資金の貸付けを行った。
・復興支援、住宅エコポイントにおいて、エコリフォームと併せて行う耐震改修にポイント発行を行った。
・住宅・建築物安全ストック形成事業について、戸建住宅の耐震改修に係る補助限度額の算出方法の簡素化を行った。(平成24年度)
・住宅・建築物安全ストック形成事業について、住宅の耐震改修の補助額に30万円/戸を加算する時限措置などの特措措置を実施 (平成25年度末まで)
①②共通
・住宅・建築物安全ストック形成事業について、社会資本整備総合交付金の基幹事業への位置付けを行った。(平成22年度当初予算)
・住宅・建築物安全ストック形成事業について、東日本大震災復興交付金及び社会資本整備総合交付金 (全国防災) を活用して緊急輸送道路沿道、避難路沿道建築物等の耐震化を重点的に実施することとした。(平成23年度第3次補正予算)
・住宅・建築物安全ストック形成事業について、耐震改修促進計画において緊急輸送道路、避難路として位置付けする期間を延長した。(平成23年度第3次補正予算)
・住宅・建築物安全ストック形成事業について、以下の時限措置の延長を行った。(平成24年度末まで)
一住宅・多数の者が利用する建築物の耐震改修に係る地域要件の撤廃や補助率の拡張
一緊急輸送道路沿道及び避難路沿道等の住宅・建築物の耐震改修に係る地域要件及び建物要件の一部を撤廃等
・地方公共団体に対し耐震改修促進計画の策定による計画的な取組を要請するなど、耐震改修促進法の的確な運用を図り、住宅・建築物の耐震改修を促進した。

・住宅・建築物の耐震診断及び耐震改修の必要性を訴求する政府広報（新聞広告、インターネットテレビ等）を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・建築物の耐震化については、平成15年度から平成20年度のトレンドを維持した場合、目標年度においては目標値をやや下回る結果となるが、耐震改修促進法の改正による耐震化に向けた取組の一層の強化や、地方公共団体における耐震化の取組（補助制度の整備等）が促進されていることなどを勘案すると、更なる促進により概ね目標達成できるものと想定される。
 - ・住宅の耐震化については、平成15年度から平成20年度のトレンドを維持した場合、目標年度においては目標値をやや下回る結果となるが、耐震改修促進法の改正による耐震化に向けた取組の一層の強化や、地方公共団体における耐震化の取組（補助制度の整備等）が促進されていることなどを勘案すると、更なる促進により概ね目標達成できるものと想定される。
- 具体的には、
- ・住宅・建築物安全ストック形成事業等による支援を受けためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であるため、地方公共団体に対し引続き補助制度の整備を要請していく。
 - ・所有者等の意識を啓発するべく耐震診断・耐震改修の必要性や支援制度について普及広報を図っていく。
 - ・平成25年度通常国会に不特定多数の者が利用する大規模建築物等について耐震診断を義務付けること等を内容とする耐震改修促進法の改正案を提出するとともに、平成25年度予算案において、耐震診断の義務付け対象となる建築物に対して、通常の助成制度に加え、国が重点的・緊急的に支援する仕組みを創設し、より一層の耐震化の促進を図る。
 - ・以上から①②とともにA-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

- (平成25年度)
- ① ② 共通
 - ・平成25年度通常国会に不特定多数の者が利用する大規模建築物等について耐震診断を義務付けること等を内容とする耐震改修促進法の改正案を提出するとともに、平成25年度予算案において、耐震診断の義務付け対象となる建築物に対して、通常の助成制度に加え、国が重点的・緊急的に支援する仕組みを創設する。
 - ・各地方ブロックごとに地方公共団体との協議を進め、耐震診断・耐震改修に係る補助制度の整備や拡充の働きかけを行う。
 - ② 住宅の耐震化
 - ・改正耐震改修促進法に基づき、耐震改修の必要性の認定を受けた区分所有建築物（マンション等）について、大規模な耐震改修を行うおとする場合の決議要件を緩和する。
 - ・住宅・建築物省エネ改修等推進事業において、住宅の省エネ改修及び省エネ改修と併せて実施するバリアフリー改修、耐震改修に対して支援を行う。
 - ・平成25年度税制改正において、耐震改修を行った住宅に対する所得税減額の特別措置を延長・拡充を行う。また、固定資産税については、特に重要な避難路として自治体が指定する道路（耐震改修促進法の改正により新たに措置）の沿道にある住宅の耐震改修については、一般住宅より減額期間を延長する。
 - (平成26年度以降)
 - ・改正耐震改修促進法に基づき住宅・建築物の耐震化促進。各地方ブロックごとに地方公共団体との協議を進め、耐震診断・耐震改修に係る補助制度の整備や拡充の働きかけを行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 井上 勝徳）
 関係課：住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 真鍋 純）
 住宅局住宅生産課（課長 伊藤 明子）
 住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 佐々木 正士郎）
 住宅局市街地建築課マンション政策室（室長 上村 昇）

業績指標 5.9
 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等において、今後対策が必要な河川管理施設の耐震化率 ①河川堤防、②水門・樋門等

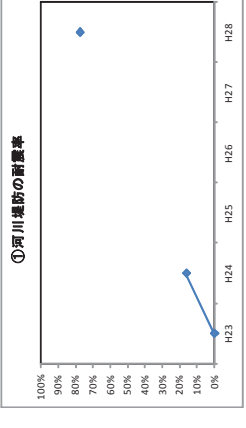
評価

① A-2	① 目標値：約77.7%（平成28年度） 実績値：約16%（平成24年度） 初期値：0%（平成23年度）
② A-2	② 目標値：約84.4%（平成28年度） 実績値：約29%（平成24年度） 初期値：0%（平成23年度）

(指標の定義)

- ①東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、地震により堤防が崩壊した場合に甚大な被害が想定される区間において、河川堤防の耐震点検により対策が必要とされた区間のうち対策を実施した区間の割合
 - ②東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、地震により堤防が崩壊した場合に甚大な被害が想定される区間において、水門・樋門等の耐震点検により対策が必要とされた箇所のうち対策を実施した箇所の割合
- (目標設定の考え方・根拠)
- 平成28年度末までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定
 なお、国管理分については、できるだけ早期に耐震化を完了するため、計画期間内（平成28年度末まで）に100%を目指して事業を実施予定である。
- (外部要因)
 地元の調整状況等
 (他の関係主体)
 地方公共団体
 (重要政策)
- 【施政方針】
 ・第183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）「首都圏直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」
- 【閣議決定】
 ・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、洪水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」
 ・日本再生戦略（平成24年7月31日）「これまでの防災対策に加え、大規模災害に対する「減災」対策、津波防災地域づくりの推進、国全体の危機管理体制の強化、国土のミッシングリンクの早期解消、総合的な水管理の推進、地域防災力の向上、企業の事業継続計画（BCP）の実効性向上、住宅、学校、病院を含む建築物、駅等の耐震化等に取り組む。」
- 【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章」に記載あり
- 【その他】
 ・なし

過去の実績値		(年度)	
H23	H24		
① 0%	① 約16%		
② 0%	② 約29%		



業績指標 7.5
東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）

評価	A-2
目標値：約66%（平成28年度）	
実績値：約31%（平成24年度）	
初期値：約28%（平成23年度）	

(指標の定義)
東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、耐震対策等により、背後地の重要な保全対象等の防護が完了する海岸における堤防等（堤防・護岸・胸壁）の整備率＝①/②

①：東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、耐震対策等により、背後地の重要な保全対象等の防護が完了する海岸の海岸堤防等の総延長のうち、計画高までの整備と耐震性の確保が完了している延長

②：上記対象海岸の海岸堤防等の総延長

(目標設定の考え方・根拠)
東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域については、できるだけ早期に海岸堤防等を整備する必要がある。また、東日本大震災の被災地では、平成27年度末までに復旧を完了させる予定である。長期的には対象海岸全体で整備率を100%とすることを目標に、当面の目標として平成28年度までに達成可能な値として設定。

(外部要因)
地元の調整状況等

(他の関係主体)
農林水産省、地方公共団体等（事業実施主体）

(重要政策)
【施政方針】
・第183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）「首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

【閣議決定】
・日本再生戦略（平成24年7月31日）「これまでの防災対策に加え、大規模災害に対する「減災」対策、津波の推進、地域防災力の向上、企業の危機管理体制の強化、国土のミッシングリングの早期解消、総合的な水管理の推進、耐震化等に取り組む。」

・日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日）「震災をはじめとする災害の経験を踏まえ、密集市街地における公共施設の整備や地域における河川・下水道・道路等の風水害・土砂災害対策、河川・海岸、道路等の地震・津波対策、道の防雪対策、災害に強い広域ネットワークの構築に向けた全国ミッシングリングの整備等それぞれの地域に適した総合的な事前防災・減災対策を推進する。」

・河川・海岸、道路、港湾・空港・鉄道・航路標識・公園・上下水道等の防災対策（国土交通省、厚生労働省）

・防災・安全に焦点を置いた社会資本整備のための交付金の創設（再掲）（国土交通省）

・経済財政運営と改革の基本方針（平成25年6月14日）「各府省による脆弱性評価を踏まえて5月に取りまとめられた「国土強靱化推進に向けた当面の対応」30で示されたハード・ソフトの連携、重点化・優先順位付けの考案方に基づき、施策を具体化し、その推進を加速する。特に、公共事業と非公共事業の連携や関連省庁間の連携・予算の適正配分を進める。また、南海トラフ巨大地震、首都直下大地震などの大規模災害対策を推進するとともに、広域応援等を円滑に実施するための災害対応の標準化に向けた検討や公共施設等の耐震化を含めた防災・減災の取組を進める。」

【閣決（重点）】
・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

【その他】
なし

過去の実績値

H23	H24	(年度)
約28%	約31%	

事務事業の概要

主な事務事業の概要
堤防・水門等の耐震・液状化対策（◎）
液状化等により、多くの堤防が被災したこと等を踏まえ、堤防・水門等の耐震・液状化対策を実施し、被害の防止・軽減を図る。
予算額：東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費 390億円（平成24年度）の内数
（うち復興127億円、全防費263億円）
東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費（社会資本整備総合交付金）
1,729億円（平成24年度）の内数
（うち復興267億円、全防費1,462億円）

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

関連する事務事業の概要
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
・過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。

(事務事業の実施状況)
・平成23年9月「東日本大震災を踏まえた今後の河川堤防の耐震対策の進め方について（報告書）」をとりまとめ、平成24年2月「河川構造物の耐震性能調査指針」を作成した。
・平成23年度3次補正予算より、東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、地震により堤防が破壊された場合に甚大な被災が想定される区間において、河川管理施設の耐震化を実施している。

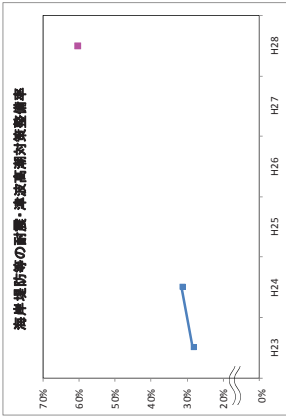
課題の特定と今後の取組みの方向性

・業績指標については、目標達成に向けて着実な進捗を示している。
・今後とも、堤防・水門・樋門等の耐震化対策等大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海・東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。
・以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新種の取組みと直置し事項
(平成25年度)
・なし

(平成26年度以降)
・なし

担当課等（担当課長名等）
担当課：水管理・国土保全局治水課（課長 山田 邦博）



事業事業の概要

主な事業事業の概要

海岸堤防等の耐震化 (◎)
堤防・護岸等の耐震対策等を実施することにより、地震発生に伴う堤防・護岸等の防護機能低下による浸水被害の防止・軽減を図る。
予算額：海岸事業費 2 5 5 億円 (平成 2 4 年度事業費) の内数
社会資本整備総合交付金 1 6, 1 2 4 億円 (平成 2 4 年度国費) の内数

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

関連する事業事業の概要

該当無し

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
・平成 2 4 年度の実績値は約 3 1 % であるが、東日本大震災の被災地における海岸堤防の復旧については、平成 2 7 年度未までの完了を目指し、鋭意工し、工事を推進している状況である。
・被災地以外においても、多くの事業が円滑に進捗していることから、目標年度に達成すると見込まれる。
(事業事業の実施状況)
・地震発生に伴う堤防・護岸等の防護機能低下による浸水被害の防止を図るため、堤防・護岸等の耐震対策等を推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成 2 4 年度の実績値は約 3 1 % であるが、東日本大震災の被災地における海岸堤防の復旧については、平成 2 7 年度未までの完了を目指し、鋭意工し、工事を推進している状況である。
・被災地以外においても、多くの事業が円滑に進捗している
・また、平成 2 4 年 1 0 月に海岸管理者に対し、「公共土木施設等における地震・津波対策の実施状況等に関する会計検査の結果への対応について (海岸事業)」を通知したところであり、これを踏まえ、東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等において、堤防・護岸等の耐震対策等を推進していく。
・以上より、A-2 と評価した。

平成 2 5 年度以降における新種の取組みと真直し事項

(平成 2 5 年度)

・東日本大震災の教訓を踏まえ、新たに創設された防災・安全交付金により、海岸堤防等の耐震対策等の事業を推進。
(平成 2 6 年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局砂防部保命課海岸室 (室長 五道 仁美)
港湾局海岸・防災課 (課長 守屋 正平)

業績指標 5 5

地震対策上重要な下水道管渠における地震対策実施率
(地方公共団体が定める地震対策上重要な下水道管渠のうち耐震化が行われている割合)

評価

A-2

目標値：約 7 0 % (平成 2 8 年度)
実績値：約 4 1 % (平成 2 4 年度)
初期値：約 3 4 % (平成 2 3 年度)

(指標の定義)

地方公共団体が定める地震対策上重要な下水道管渠のうち、耐震化が行われている割合。
(分母) 地方公共団体が定める地震対策上重要な下水道管渠延長

(分子) 耐震化が行われている下水道管渠の延長

(目標設定の考え方・根拠)

地方公共団体が定める地震対策上重要な下水道管渠延長のうち、実施予定から目標値を 7 0 % と設定。
(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)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

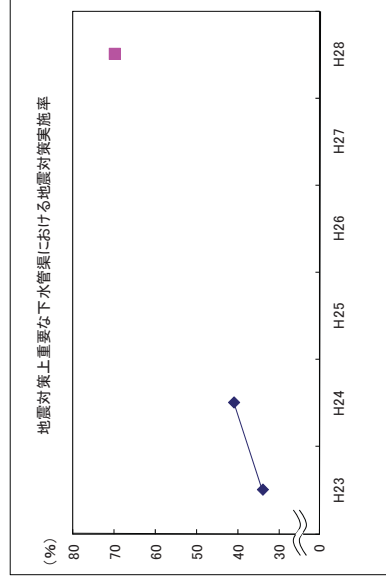
なし

【閣決 (重点)】

社会資本整備重点計画 (平成 2 4 年 8 月 3 1 日) 「第 3 章に記載あり」

【その他】

過去の実績値	(年度)
H 2 3	H 2 4
約 3 4 %	約 4 1 %



事業事業の概要

主な事業事業の概要

○ 下水道施設の地震対策の推進 (◎)
・管きよの耐震化や計画的な減災対策等の促進を図り、下水道施設の地震対策を推進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
社会資本整備総合交付金予算額 1 兆 5, 8 5 8 億円の内数 (平成 2 4 年度国費)
地域自主戦略交付金予算額 6, 7 5 4 億円の内数 (平成 2 4 年度国費)

下水道事業関連予算額 5.9億円の半数（平成24年度国費）
 (注) ◎を付した箇所項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。
 関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）
 ・当指標の平成24年度の実績値は約41％であり、平成23年度から約7％上昇している。
 ・平成23年度から平成24年度のトレンドを延長すると、平成28年度は目標値を概ね達成できる見込みである。
 ・新潟県中越地震での甚大な施設被害の発生を受け、平成17年度に下水道法施行令を改正し構造基準を制定した。
 ・平成18年度に創設した下水道地震対策緊急整備事業に代え、平成21年度に重要な下水道施設の耐震化を図る「防炎」、被災を想定して被害の最小化を図る「減災」を組み合わせた総合的な地震対策を推進するための施策として「下水道総合地震対策事業」を創設した。本事業では、DID地域を有する都市等地震対策に取り組み必要性が高い地域を対象として、避難地、防災拠点等と終末処理場とを接続する管きよの耐震化事業を補助対象として拡充している。さらに平成25年度には、都市機能の継続的な確保を図るため、都市再生緊急整備地域に埋設されている管渠や、河川下管渠等の耐震化事業を拡充しており、地震対策の推進を図った。また、本事業の実施にあたっては平成25年度より5年間以内事業主体である地方公共団体が「下水道総合地震対策計画」を作成するよう定めている。
 ・平成22年度より、従来の補助金に代わって「社会資本整備総合交付金」を創設し、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も含めて支援を行った。また、手続きを簡素化することで下水道整備を推進した。
 ・東日本大震災を受け、「下水道地震・津波対策技術検討委員会」を設置し、被災地に向けて適切な復旧を行うための技術的手法の検討を行うとともに、これまでの地震対策に係る技術指針の見直し方針、及び全国の下水道に適用する耐震・耐津波対策の方向性についてとりまとめ、総合的かつ計画的な下水道地震対策を進めた。また、これを踏まえ日本下水道協会において「下水道施設の耐震対策指針と解説」等の改定作業を進めている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・当指標は平成23年度からの実績によるトレンドを延長すると、平成28年度に目標値に到達する見込みである。また、下水道総合地震対策事業の旧制度から継続している箇所も含め、事業箇所は200箇所になった（平成24年12月末時点）。平成22年に創設し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事業も含めて支援できるようになったこと、「下水道地震・津波対策技術検討委員会」を設置し被災地に向けて適切な復旧を行うための技術的手法の検討を行うとともに、これまでの地震対策に係る技術指針の見直し方針、及び全国の下水道施設に適用する耐震・耐津波対策の方向性についてとりまとめ、総合的かつ計画的な下水道地震対策を推進したことから、今後も対策の促進が見込まれる。
 ・下水道総合地震対策事業等により「防炎」と「減災」を組み合わせた総合的な地震対策を引き続き推進するとともに、被害を最小化する「減災」対策の一層の強化を図るため、下水道事業における事業継続計画（BCP）の策定や応急復旧旧対策のために必要な資機材の導入等を推進していく。
 ・以上から、「A-2」と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）
 下水道総合地震対策事業の拡充
 （平成26年度以降）
 なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：水管理・国土保全局下水道部下水道事業課（課長 増田 隆司）

業績指標 5.3
 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積

評価

B-1
 目標値：約3,000ha（50%）（平成27年度）
 実績値：5,745ha（96%）（平成23年度）
 初期値：約6,000ha（100%）（平成22年度）

（指標の定義）

地震時等に著しく危険な密集市街地（※）の面積
 （※）地震時等に著しく危険な密集市街地とは、従来の重点密集市街地の基準である不燃傾斜率（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）や住宅戸数密度等の延焼危険性の指標に加え、避難の困難さの指標である地区内閉塞度及び周辺地区の状況や地形条件等の地域特性も基準となり位置づけられる密集市街地のことをい、各地方公共団体が位置づけを行う。

（目標設定の考え方・根拠）

平成18年9月19日に閣議決定された生活基本計画（全国計画）において「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」の整備について、大規模火災に対する最低限の安全性を、平成23年度までに確保することが位置づけられた。これに基づき施策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、生活基本計画（全国計画）の全部変更が平成23年3月15日閣議決定された。その中において、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」を平成22年度末までの目標とすることを定めた。この「平成22年度末」や地域の防災活動のソフト面に加え、きめ細やかな事業の実施を図ることとなった。この「平成22年度末」の期限は、できるかぎり早期の解消を目指すこととして設定したものである。また、今回、政策評価基本計画の「5年以内の目標値を業績目標として設定」ということを踏まえ、現況値と平成22年度末までの目標値との差をば分し、平成27年度末までの数値を形式的に設定したのも、

（外部要因）

該当なし
 （他の関係主体）
 地方公共団体、都市再生機構等（事業主体）
 （重要政策）

【施政方針】

・ 第169回国会 施政方針演説（平成20年1月18日）「都市の防災について、密集市街地対策を進めるとともに、大規模地震発生に備え、高層建築物の防災対策や避難地・防災拠点の整備を進めるなど、総合的な対策を講じてまいります。」
 ・ 第180回国会 施政方針演説（平成24年1月24日）「災害対策全般を見直し、抜本的に強化します。」

【閣議決定】

・ 経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、湯水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。（第3章3.1）
 ・ 生活基本計画（全国計画）の全部変更（平成23年3月15日）大規模な地震時等において危険な住宅及び住宅市街地の安全性の確保等により、安全・安心な住宅及び居住環境の整備を図る。（第2章）
 ・ 新たな「社会資本整備重点計画」の策定について（平成24年8月31日）（第2章2.）
 ・ 大規模地震発生時の可能性の高い地域や地震時における大規模な火災の可能性や避難・消活動の困難さ等が指摘されている密集市街地において、都市基盤の整備と合わせて街区の再編を行う面的な市街地整備や、延焼遮断帯として機能する幹線道路等の整備及び沿道建築物の不燃化、避難地・防災拠点となる都市公園等の整備、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路等の整備や老朽建築物から耐火建築物等への建替えを推進する。

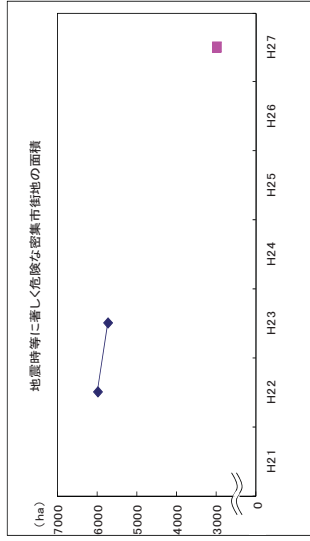
・ 日本再興戦略（平成25年6月14日）（第II.3つのアクションプラン）一、日本産業再興プラン》5.立地競争力の更なる強化》④都市の競争力の向上）
 外国企業が我が国にアジアの拠点を置くインセンティブとなるよう、都市の多様性を確保し、老朽化した建築物等を更新すること等により都市環境や生活環境の向上、良好な治安の確保、防災力の向上等を通じて、都市の国際競争力を高めることが重要である。

【閣決（重点）】

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)	
H22	H23	H24
約6,000ha	5,745ha	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 密集市街地の緊急整備の促進のため、各種制度の充実等を行う。
 - ・住宅市街地総合整備事業等により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備を図る。(予算額：24,175百万円、社会資本整備総合交付金1,44兆円の内訳(平成24年度国費))
 - ・住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る。(予算額：社会資本整備総合交付金1,44兆円の内訳(平成24年度国費))
 - ・都市防災総合推進事業により、地区公共施設の整備、建築物の不燃化等を図る。(予算額：社会資本整備総合交付金1,44兆円の内訳(平成24年度国費))
 - ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例(所得税・法人税・個人住民税)防炎街区整備事業等の用に供するために土地等を譲渡した個人・法人に軽減税率を適用。
 - ・防炎街区整備事業の施行に伴い新築された防災施設建築物に係る特別措置(固定資産税)
 - ・防炎街区整備事業の施行に伴い新築された、防災施設建築物に該当する家屋のうち、一定の要件を満たすものについては固定資産税を減額。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
平成23年度の実績では5,745haと密集市街地の面積は減少しているものの、目標達成に向けた成果を示しているとは言えない。なお、平成24年度の実績については、実績値把握のための市区町村における相当の事務量を要することになるため調査は行っていない。

(事務事業の実施状況)

- 密集市街地の緊急整備の促進のため、以下の制度改正等を行った。
 - ・平成22年度より、従来の補助金に代わって、「社会資本整備総合交付金」が創設されるとともに、平成24年度補正予算より「防災・安全交付金」が創設された。これにより、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業をより一層統合的・一体的に支援し、また手続きを簡素化することで、地方公共団体による密集市街地整備の一層の促進を図った。
 - ・密集市街地における整備計画作成、住民合意形成のコーディネートに対する支援及び関係事業の面積要件緩和を行う密集市街地緊急リノベーション事業の期限について、平成28年度まで延長した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 平成24年3月時点で全国の市区町村を対象に調査を行い、「地震時等に著しく危険な密集市街地」の区域及び面積を把握した結果、5,745haと密集市街地の面積は減少しているものの、目標達成に向けた成果を示していない。今後中央防災会議にて検討される首都直下地震の被害想定を踏まえて対策を検討する必要がある。これら各地区では、住宅等の不燃化や公共施設整備に加え、避難経路の確保や地域の防災活動の支援等のソフト面にも及ぶ事業が進捗中であり、今後成果がでてくると見込まれることからB-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

- 平成24年度補正予算において、以下を実施。
 - 街区単位で延焼を防止する延焼遮断帯となる建築物の不燃化を促進するため、都市防災総合整備事業(都市防災不

燃化促進)の対策区域等を種防火地域等へも拡大
○住宅・建築物安全ストック形成事業における密集市街地内の避難路沿道建築物の耐震改修等に係る補助率の拡充
○防災・安全交付金の創設
平成25年度も引き続き、これら事業を推進する。
(平成26年度以降)

未定

担当課等(担当課長名等)

- 担当課： 都市局都市安全課(課長 笠原 勲)
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室(室長 真鍋 純)
関係課： 都市局都市計画課(課長 和田 信貴)
都市局市街地整備課(課長 廣瀬 隆正)
都市局街路交通施設課(課長 清水 喜代志)
都市公園緑地・景観課(課長 舟引 敏明)
都市局まちづくり推進課(課長 天河 宏文)
住宅局住宅総合整備課住環境整備室(室長 北 真夫)
住宅局総務課民間事業支援調整室(室長 佐々木 正太郎)
住宅局市街地建築課(課長 杉藤 崇)

業績指標 5-1
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に確保された大都市の割合

評 価	A-2
目標値：約84% (平成28年度)	
実績値：約78% (平成23年度)	
初期値：約73% (平成22年度)	

(指標の定義)
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、特別市）(分母)のうち、「備蓄倉庫」、「耐震性貯水槽」、「放送施設」のいずれかの災害応急対策施設が整備され、地域の避難・防災の拠点となるオープンスペース(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、継続性が確保される公的空間。
(目標設定の考え方・根拠)
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、平成28年度の目標値約84%を設定。

(外部要因)
該当なし

(他の関係主体)
地方公共団体(事業主体)

(重要政策)
【施政方針】

・第162回国会 施政方針演説(平成17年1月27日)「国内の被災地が迅速に復旧事業に取り組めるよう、激甚災害指定を行い、補正予算を編成しました。一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から10年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」

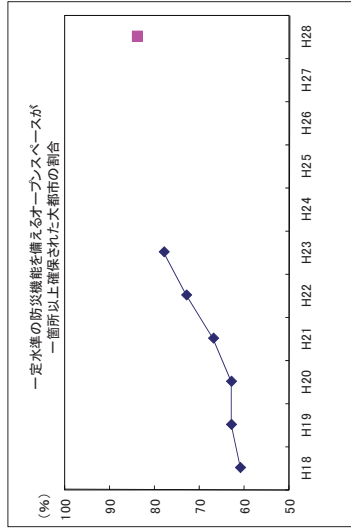
・第166回国会 施政方針演説(平成19年1月26日)「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするよう努めます。」

(関連決定)
・経済財政改革の基本方針2009(平成21年6月23日)「集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、濁水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」

(開決(重点))
・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

【その他】
なし

過去の実績値		(年度)
H20	H21	H22
約63%	約67%	約73%
		約78%
		H24
		集計中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○防災公園の整備(◎)
災害時の避難地や防災拠点となる防災公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全で安心できる都市づくりを推進する。

予算額：都市公園防災事業費補助 3.3億円の内数(平成24年度国費)
社会資本整備総合交付金 1.4、3.95億円、内閣府計上の地域自主戦略交付金6、7.54億円、
沖縄振興公共投資交付金7.71億円の内数(平成24年度国費)

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

関連する事務事業の概要

○防災公園となる国営公園の整備

災害時の避難地や防災拠点となる国営公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全で安心できる都市づくりを推進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
平成24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が見込まれる。

(事務事業の実施状況)
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、帰宅困難者対策のための既存公園の防災機能強化や、震災時の避難地や防災拠点となる都市公園等の整備を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性
・平成24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する見込みとなるため、Aと評価した。
・平成23年の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踏まえ、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。
・以上からA-2と評価した。

平成25年度以降における新種の取組みと見直し事項

なし
(平成26年度以降)
なし

担当課等(担当課長名等)
担当課：都市局公園緑地・景観課(課長 舟引 敏明)

業績指標 8.9
緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

評価

A-2	目標値：82% (平成28年度) 実績値：78% (平成23年度) 初期値：77% (平成22年度)
-----	--

(指標の定義)

緊急輸送道路上に存在する橋梁のうち、損傷のおそれがない橋梁の割合
(目標設定の考え方・根拠)
 平成22年度の工事完了数で推移するものとして設定
(外部要因)
 高速道路会社・地方公共団体の取組み状況により影響あり
(他の関係主体)
 なし
(重要政策)
 なし

【施政方針】

第183回国会施政方針演説 (平成25年2月8日)
 「命を守るための「国土強靱(じん)化」が、焦眉(しゆ)の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」
【閣議決定】

【閣決(重点)】

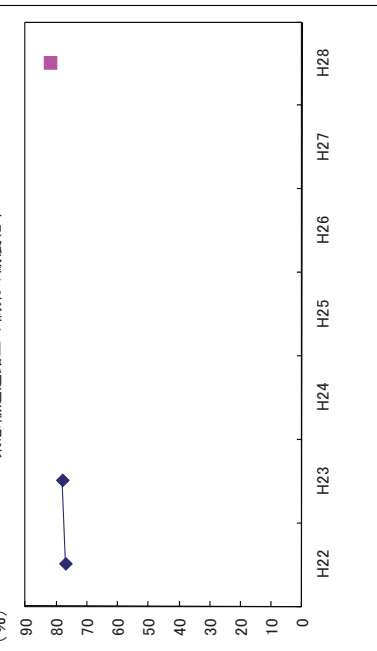
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第2章及び第3章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)
H22	77%
H23	78%
H24	集計中

緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

大規模地震等の発災時、緊急輸送に必要なルートを中心として、陸海空の各施設の耐震対策を連携させて推進することにより、いち早く人流・物流ルートを確保する。緊急輸送道路等においては、橋梁の耐震対策を推進する (◎)

予算額：道路整備費13,251億円(国費)及び社会資本整備総合交付金14,395億円(国費)等の内数(平成24年度)

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率の実績値については、平成22年度約77%から平成23年度約78%と向上している。

・平成23年度における耐震化率の実績値について、道路管理者別にみると、高速道路で約86%、直轄国道で約75%、地方公共団体管理道路で75%となっている。

(事務事業の実施状況)
 大規模地震等の発災時、緊急輸送道路をいち早く確保するため、平成24年度においても橋梁の耐震補強を実施しているところ。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、平成22年度約77%から平成23年度約78%と向上しており、順調に推移しているため、A-2と評価した。

平成25年度以降における新種の取組みと見直し事項

(平成25年度)

・なし

(平成26年度以降)

・なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 国道・防災課 道路防災対策室(室長 前田 陽一)

関係課：該当なし

業績指標 2-1
市街地等の幹線道路の無電柱化率

評価	A-1
	目標値：18% (平成28年度) 実績値：15.3% (平成24年度) 初期値：15% (平成23年度)

(指標の定義)
市街地(※1)等の幹線道路(※2)のうち、電柱、電線類のない延長の割合
※1 市街化区域
※2 国道および都道府県道

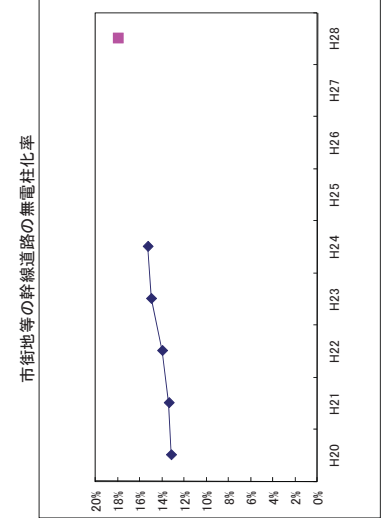
(目標設定の考え方・根拠)
H21年度以降の整備完了延長の平均で推移するものとして設定。
(外部要因)
なし
(他の関係主体)
・地方公共団体(事業主体)
・電線管理者(電気、通信、CATV等)

(重要政策)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
・電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成7年法律第39号)
・観光立国推進基本計画(平成24年3月30日)
「引き続き無電柱化を推進する」(3.3-2-(一)②)
・道路法等の一部を改正する法律(平成25年法律33号)

(閣決(重点))
・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)第3章に記述あり

(【その他】)
・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)
・防災基本計画(平成24年9月6日中央防災会議作成)

過去の実績値	(年度)			
H20	H21	H22	H23	H24
13.2%	13.4%	14.0%	15.0%	15.3%



事業事業の概要

主な事業事業の概要
電線類の地中化(◎)
・電線類の地中化など快適な生活空間を形成する道路整備を推進する。
予算額：道路整備費13,251億円(国費)及び社会資本整備総合交付金14,395億円(国費)等の内訳(平成24年度)
(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事業事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
平成24年度末における市街地等の幹線道路の無電柱化率は15.3%であり、トレンドを勘案すると、目標年度内に目標値を達成すると見込まれ、順調に推移している。
(事業事業の実施状況)
安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興、道路の防災性の向上等を図るため、地方公共団体、電線管理者等と連携し、軒下・裏配線方式等の地域の実情に応じた多様な手法の活用によりコスト削減を図りつつ、またなかの幹線道路に加え、主要な非幹線道路も含めて無電柱化を実施。

課題の特定と今後の取組みの方向性

市街地等の幹線道路の無電柱化率については順調に推移しており、平成28年度の目標達成に向け、制度の改善等を含めた更なる推進を図ることから、「A-1」と位置付けることとした。

平成25年度以降における新種の取組みと見直し事項

(平成25年度)
道路法の改正等を踏まえ、緊急輸送路など防災上重要な経路を構成する道路における物件等の占用禁止・制限と併せた無電柱化の推進。
(平成26年度以降)
なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局環境安全課(交通安全政策分析官 鹿野 正人)
関係課：道路局国道・防災課(課長 三浦 真紀)

業績指標 1.2.2
航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送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

A-2	評価
	目標値：7.4% (平成28年度) 実績値：5.9% (平成24年度) 初期値：5.7% (平成23年度)
	該当なし

(指標の定義)
航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送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・根拠)
平成16年の新潟県中越地震等大規模地震発生時において、空港が緊急物資輸送の拠点等としての役割を果たしたように、地震災害時には、空港は緊急物資及び人員等の輸送基地としての役割が求められること。このため、航空輸送上重要な空港において、滑走路、誘導路等の耐震化を図り、空港の耐震性向上を進めることにより、救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保し、空港から100km圏内に居住する人口の割合を高める。

※航空輸送上重要な空港：緊急輸送の拠点となる空港のうち、特に、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる空港(東京国際、成田国際、関西国際、大阪国際、中部国際、新千歳、仙台、新潟、広島、高松、福岡、鹿児島、那覇)。

(外部要因)
なし

(他の関係主体)
なし

(重要政策)
なし

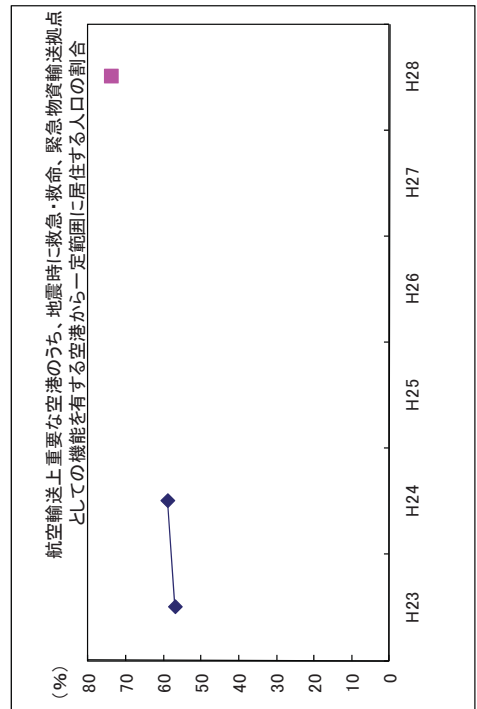
【施政方針】
なし

【閣議決定】
なし

【閣決(重点)】
なし

【その他】
社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)
なし

過去の実績値									(年度)
H23	H24	H25	H26	H27	H28				
5.7%	5.9%								



事務事業の概要

主な事務事業の概要
地震災害時に、空港が災害復旧支援、救急救命活動や緊急物資輸送など様々な役割を果たすことが出来るよう、基本施設等※の耐震性の向上を推進する。
※滑走路、誘導路など

関連する事務事業の概要
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
平成24年度も新たに地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保した空港があり、指標は右肩上がり状態にある。
(事務事業の実施状況)
空港の耐震性向上の事業は、毎年度実施内容を計画し、平成24年度には、高松空港が地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保し、その他各空港の耐震工事を引き続き実施しているところである。

課題の特定と今後の取組みの方向性
耐震事業着手済みの空港は概ね順調に進んでおり、平成28年度の目標達成に向けた成果を示していることから、引き続き既存施策を推進していくこととし、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)
なし

(平成26年度以降)
なし

担当課等(担当課長名等)

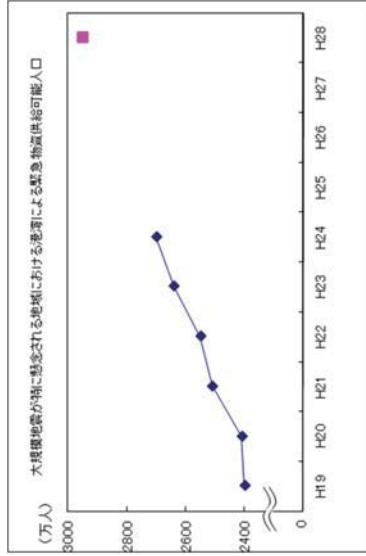
担当課：航空局安全部空港安全・保安対策課(課長 酒井 洋一)
関係課：航空局航空ネットワーク部空港施設課(課長 池田 薫)

業績指標 10.7
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

A-2	目標値：約2,950万人（平成28年度）
	実績値：約2,700万人（平成24年度）
	初期値：約2,640万人（平成23年度）

（指標の定義）
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となる人口。
 （注1）地震学知連ネットワークが選定。異質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がある地域を指す。具体的には福岡県、東海2府県、中部圏知連ネットワークが選定。要件は、①海浜に大地震が起って、最近大地震が起きていない②活断層地域③周辺地域が活発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、福島県東部、名古畑、京都、大阪、神戸地区等
（目標設定の考え方・根拠）
 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。
（外部要因）
 該当なし
（他の関係主体）
 地方公共団体（事業主体）
（重要政策）
 なし
【実施方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣議（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」
【その他】
 なし

過去の実績値	H20	H21	H22	H23	H24	（年度）
約2,410万人	約2,510万人	約2,550万人	約2,640万人	約2,700万人	約2,700万人	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・耐震強化岸壁の整備（◎）
 人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送機能確保するため、耐震強化岸壁を整備する。
 予算額：港湾整備事業費1,685億円（国費）及び社会資本整備総合交付金13,475億円の内数（平成24年度）
 （注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその重要性が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要
 基幹的広域防災拠点の整備・運用、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、緑地等オープンスペースの確保

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）
 ・平成24年度の実績値は、700万人となり、当初に設定した目標（平成24年度：約2,700万人）を達成することが出来た。また指標対象である残りの耐震強化岸壁についても全てが整備着手済みであり、昨年度見直した目標（平成28年度：約2,950万人）も達成できる見込み。よって「順調である」
（事務事業の実施状況）
 ・耐震強化岸壁の整備にあたっては、平成18年度から平成22年度までの5年間に耐震強化岸壁の整備を緊急に進めるために算定された「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」（平成18年3月）に基づき、計画的な整備の推進を図ってきたところ。
 ・平成24年度は「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」の見直しに向け、防災拠点の「基本仕様」「整備の考え方」「配置の考え方」などについて東日本大震災から得られた教訓を元に整理し直した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成24年度実績では、当初に設定した目標を達成し、さらに現在の整備状況から、昨年度見直した目標も達成できる見込みである。以上を勘案し、A-2と評価する。
 ・東日本大震災の被災地域における耐震強化岸壁（八戸港、釜石港、仙台塩釜港、茨城港）は、緊急物資輸送のみならず、飼料、石炭といった通常の貨物輸送にも利用された。このことから耐震強化岸壁の整備は、被災地の生活再建、産業の復旧・復興にも大きな役割を果たす重要な施策である。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

- ・「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」見直しの継続
- ・新たな「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」の策定

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局海岸・防災課（課長 守屋 正平）
 関係課：港湾局計画課（課長 菊地 身智雄）

業績指標 1.1.8 道路による都市間速達性の確保率	
評価	A-2
	目標値：約50% (平成28年度) 実績値：47% (平成23年度) 初期値：46% (平成22年度)

(指標の定義)
 主要都市間等速達性を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したものの)60km/hが確保されている割合

道路による都市間速達性の確保率
 = 都市間連絡速度60km/h以上の主要都市等を結ぶ都市間リンク数 ÷ 都市間リンクの総数

※主要都市等：都道府県庁所在地、人口10万人以上の都市その他の生活圏中心都市等
(目標設定の考え方・根拠)
 公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等により都市間連絡速度の改善が見込まれる都市間リンクをもとに設定

(外部要因)
 高規格幹線道路等の事業進捗 等

(他の関係主体)
 ・NEXCO (会社区間の事業進捗 等)

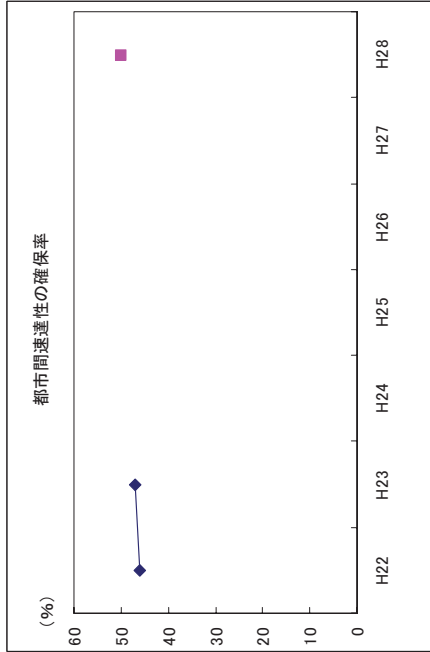
(重要政策)
【施政方針】
 ・第1.8.3回国会施政方針演説(平成25年2月28日)
 「命を守るための「国土強靱化」が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

【閣議決定】
 日本再生戦略(平成24年7月31日)

【閣決(重点)】
 社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

【その他】
 なし

過去の実績値		(年度)
H22	H23	H24
4.6%	4.7%	集計中



事務事業の概要
主な事務事業の概要
 高規格幹線道路等の未整備区間の整備
 東海・東南海・南海地震への備えや降雨・降雪時の代替ルート確保、国際競争力の強化、産業の立地・振興等を図るため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路のうち、未整備の部分の整備を推進し、都市間移動の速達性を高める。(◎)
 予算額：道路整備費13,251億円(国費)及び社会資本整備総合交付金14,395億円の内数(平成24年度)
 (注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその掲載が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
 ○業績指標は、平成23年度から平成24年度にかけて1%増加しており、このトレンドを延長すると、目標年度内に目標年度内に目標値を達成すると見込まれ、順調に進捗している。
(事務事業の実施状況)
 ○平成24年度は、能越自動車道(七尾城山IC~七尾大泊IC)、中部縦貫自動車道(勝山IC~大野IC)、北近畿豊岡自動車道(和田山JCT・IC~八咫米ノ山IC)、中国横断自動車道(三次東JCT・IC~吉田掛合IC・大原IC~西粟倉IC)、四国横断自動車道(中土佐IC~四万十町中央IC)、東九州自動車道(蒲江IC~北浦C・須美江IC~北川IC)等の計約193kmが供用。
課題の特定と今後の取組みの方向性
 ○業績指標は、平成23年度から平成24年度にかけて1%増加しており、このトレンドを延長すると、目標年度内に目標値を達成すると見込まれ、順調に進捗している。引き続き、平成28年度の目標達成に向け、都市間速達性の確保に向けた取組みを実施するため、A-2と評価した。
 ○平成25年度は、日本海沿岸東北自動車道(1C~1C)、伊豆縦貫自動車道(三島塚原IC~函南塚本IC)、京都縦貫自動車道(大山崎JCT・IC~香掛IC)、近畿自動車道紀勢線(紀伊長島~海山・三木里~大泊)、中国横断自動車道(吉倉IC~三次東JCT・IC)、山陰自動車道(鳥取IC~鳥取空港IC・赤崎中山IC~名和IC)等の計約95kmが供用を予定し、引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進していく。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
 (平成25年度)
 なし
 (平成26年度以降)
 なし

担当課等(担当課長名等)
 担当課：道路局 企画課 道路経済調査室(室長 吉岡 幹夫)
 関係課：道路局 国道・防災課(課長 三浦 真紀)
 道路局 高速道路課(課長 中神 陽一)

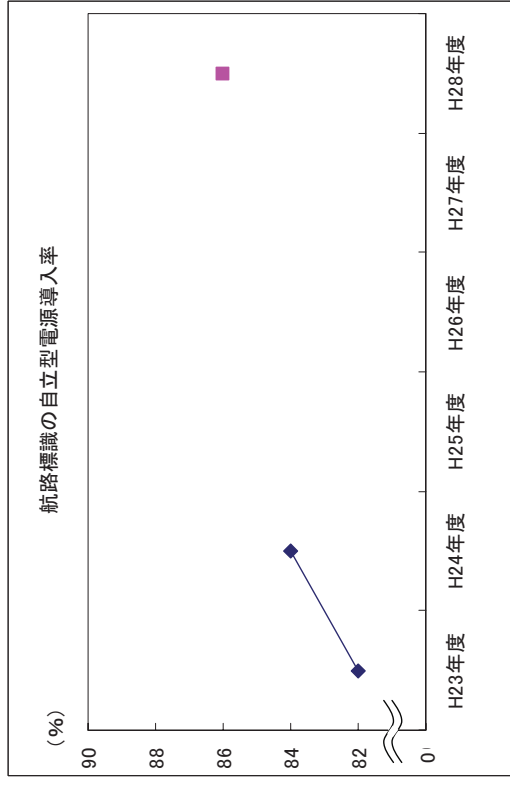
関連指標 8
航路標識の自立型電源導入率

実績値等

目標値：86% (平成28年度)
実績値：84% (平成24年度)
初期値：82% (平成23年度)

【指標の定義】
航路標識のうち、電源として太陽光発電等を導入している標識数
【目標設定の考え方・根拠】
航路標識電源に停電の影響を受けない太陽光発電等を導入する割合
【社会資本整備重点計画第3章災害時の緊急輸送のバックアップ機能強化や円滑な交通確保に関する指標】
(外部要因) なし
(他の関係主体) なし
(重要政策) なし
【施政方針】 なし
【閣議決定】 なし
【閣決(重点)】
・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)【第3章に記載あり】
【その他】
なし

過去の実績値	(年度)	
H23	H24	
82%	84%	



事業の概要
主な事業の概要
地震発生後、船舶の安全で円滑な交通を確保するための対策としての航路標識の耐震化及び太陽光発電による自立型電源化を図ること、災害時における緊急輸送のバックアップ機能を強化するとともに、円滑な交通を確保する。
予算額：航路標識の防災対策(自立電源化) 5.7億円(平成24年度)

関連する事業の概要
航路標識の省エネ・エコロジー化を行う。

達成状況等

目標の達成状況
(目標の達成状況)
目標は平成24年度に82.48%のところ、最新の実績値(平成24年度)は84.49%である。
(事業の実施状況)
・135基の航路標識の電源をグリーンエネルギー化
・156基の航路標識の光源をLED化

担当課等(担当課長名等)
担当課：海上保安庁交通部企画課 (課長 野澤 和行)
関係課：海上保安庁交通部計画運用課 (課長 渡邊 晃久)
整備課 (課長 五十嵐 耕)

平成24年度実績評価書

基本目標4 業績目標3	安全かつ快適な交通の確保																																																		
基本目標																																																			
業績目標																																																			
業績目標の説明	社会資本整備重点計画(24年8月31日閣議決定:計画期間24年度～28年度)に則して、交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を整備する。																																																		
業績目標に関する予算額・執行額等	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>22年度</th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>当初予算(a)</td> <td>97,761,170</td> <td>89,311,154</td> <td>50,269,819</td> <td>89,000,824</td> </tr> <tr> <td>補正予算(b)</td> <td><119,228,024></td> <td><103,367,889></td> <td><115,955,590></td> <td><111,914,812></td> </tr> <tr> <td>繰越し(c)</td> <td>0</td> <td>5,890,399</td> <td>109,112,971</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(a+b+c)</td> <td>3,333</td> <td><3,925,990></td> <td><59,357,050></td> <td><49,318,237></td> </tr> <tr> <td>予算状況(千円)</td> <td>3,333</td> <td><3,925,990></td> <td><59,357,050></td> <td><49,318,237></td> </tr> <tr> <td>執行額(千円)</td> <td>96,765,642</td> <td>94,780,468</td> <td>86,612,680</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><159,039,725></td> <td><182,321,569></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>90,390,574</td> <td>86,612,680</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><122,402,792></td> <td><136,488,718></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 上段には交通事業費及び交通安全対策特別交付金を、下段には複数の基本目標に係る共通経費を、それぞれ計上した。</p> <p>○ 「社会資本整備重点計画」(24年8月閣議決定) 交通安全施設整備事業 第1計画第1事業第1節「交通安全基本計画」(23年3月中央交通安全対策会議決定) 1. 道路交通環境の整備</p>	区分	22年度	23年度	24年度	25年度	当初予算(a)	97,761,170	89,311,154	50,269,819	89,000,824	補正予算(b)	<119,228,024>	<103,367,889>	<115,955,590>	<111,914,812>	繰越し(c)	0	5,890,399	109,112,971		合計(a+b+c)	3,333	<3,925,990>	<59,357,050>	<49,318,237>	予算状況(千円)	3,333	<3,925,990>	<59,357,050>	<49,318,237>	執行額(千円)	96,765,642	94,780,468	86,612,680			<159,039,725>	<182,321,569>				90,390,574	86,612,680				<122,402,792>	<136,488,718>		
区分	22年度	23年度	24年度	25年度																																															
当初予算(a)	97,761,170	89,311,154	50,269,819	89,000,824																																															
補正予算(b)	<119,228,024>	<103,367,889>	<115,955,590>	<111,914,812>																																															
繰越し(c)	0	5,890,399	109,112,971																																																
合計(a+b+c)	3,333	<3,925,990>	<59,357,050>	<49,318,237>																																															
予算状況(千円)	3,333	<3,925,990>	<59,357,050>	<49,318,237>																																															
執行額(千円)	96,765,642	94,780,468	86,612,680																																																
	<159,039,725>	<182,321,569>																																																	
	90,390,574	86,612,680																																																	
	<122,402,792>	<136,488,718>																																																	
業績目標に関する内閣府の単年度政策実施方針(政策等のうち主なもの)	<p>業績目標①</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準</th> <th>実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24年度</td> <td>24年度</td> <td>24年度</td> </tr> <tr> <td>信号機の高高度化等により抑止される死傷事故件数(件)(注1)</td> <td>7,000</td> <td>8,499</td> </tr> <tr> <td>事故危険箇所対策により抑止される死傷事故件数の割合</td> <td></td> <td>効果測定中</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1: 推計方法は別添参照 注2: 死傷事故発生率が低く、又は死傷事故が多発している交差点・車道を選定の上、集中的に交通安全施設等を整備することにより、死傷事故を減少させることにより、各年度の目標値を均等に配分した場合の24年度の値 注3: 5年間で最終目標に達成するように、各年度の目標値を均等に配分した場合の24年度の値</p> <p>達成目標 交通安全施設等の整備により、死傷事故を次のとおり抑止する。 i. 信号機の高高度化等により、死傷事故を約9万5千件/年抑止する。 ii. 事故危険箇所対策により、対策実施箇所における死傷事故を約3割抑止する。</p> <p>達成状況①</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準</th> <th>実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24年度</td> <td>24年度</td> <td>24年度</td> </tr> <tr> <td>信号機の高高度化等により短縮されていると推計される対策実施箇所の通過時間(千人・時間/年)(注4)</td> <td>18,000</td> <td>22,638</td> </tr> <tr> <td>信号制御の高高度化等により抑止される死傷事故の割合(%)</td> <td>36,000</td> <td>45,177</td> </tr> <tr> <td>信号制御の高高度化等により実現される円滑な交通</td> <td>98.3%</td> <td>97.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>注4: 推計方法は別添参照 注5: 5年間で最終目標に達成するように、各年度の目標値を均等に配分した場合の24年度の値</p>	項目	基準	実績	24年度	24年度	24年度	信号機の高高度化等により抑止される死傷事故件数(件)(注1)	7,000	8,499	事故危険箇所対策により抑止される死傷事故件数の割合		効果測定中	項目	基準	実績	24年度	24年度	24年度	信号機の高高度化等により短縮されていると推計される対策実施箇所の通過時間(千人・時間/年)(注4)	18,000	22,638	信号制御の高高度化等により抑止される死傷事故の割合(%)	36,000	45,177	信号制御の高高度化等により実現される円滑な交通	98.3%	97.3%																							
項目	基準	実績																																																	
24年度	24年度	24年度																																																	
信号機の高高度化等により抑止される死傷事故件数(件)(注1)	7,000	8,499																																																	
事故危険箇所対策により抑止される死傷事故件数の割合		効果測定中																																																	
項目	基準	実績																																																	
24年度	24年度	24年度																																																	
信号機の高高度化等により短縮されていると推計される対策実施箇所の通過時間(千人・時間/年)(注4)	18,000	22,638																																																	
信号制御の高高度化等により抑止される死傷事故の割合(%)	36,000	45,177																																																	
信号制御の高高度化等により実現される円滑な交通	98.3%	97.3%																																																	

業績目標③	項目	基準	実績
停止による信号機機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備台数	整備台数(台)(注6)	5,066	5,229
達成状況②	達成目標	信号機電源付加装置の整備台数を約6,400台にする。	

(25年4月交通規制制作成)

注6: 整備台数は各年度末におけるストック数
注7: 5年間で最終目標に達成するように、各年度の目標値を均等に配分した場合の24年度の値

参考指標・参考事例

なし

業績目標達成のために
行なった施策

○ 特定交通安全施設整備事業(主な事業内容は以下のとおり)(行政事業シブー対象事業:53 都道府県警察施設整備補助費(交通安全施設)、24-9 交通安全警察に係る補助(盗難事業(全国防災))

- ・ 集中制御化
- ・ 車両感知器等による集積した渋滞情報等を基に、複雑に交差する都市内の道路や交通量の多い幹線道路の信号機を、交通管理センターのコンピュータにより自動的に制御する。
- ・ プログラム多路系統化
- ・ 対象区間内の信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させ、交通の流れを円滑化する。
- ・ 右折感知化
- ・ 右折矢印信号の表示時間を、右折車両の交通量に応じて変化させる。
- ・ 多現示化
- ・ 半感知化
- ・ 幹線道路に交差する道路に車両感知器を設置し、車両が感知されないときは幹線道路の信号を優先的に表示する。
- ・ 信号灯器のLED化
- ・ 高輝度で遊光でも見やすく擬似点灯防止できるLED式信号灯器を整備する。
- ・ 対向車接近表示システム
- ・ 対向車の悪いカーブ等において、車両感知器により対向車の接近を感知し、「対向車接近」等の警告を表示する。
- ・ 閃光時抑止化、閃光時半感知化
- ・ 幹線道路の交差点のうち、夜間等の交通量減少時は従道路の交通量がほとんどない交差点を対象として、ピーク時は通常の制御を行い、閃光時は幹線道路を青、従道路を赤としており、従道路側に車両を感知(歩行者の場合は抑ボタン操作)した時のみ信号表示を変更する。
- ・ 速度感知化
- ・ 異常な高速度で暴走する車を感知した場合、進行方向の信号を赤にする。
- ・ 歩重分離化
- ・ 車両用現示と歩行者用現示を分離することによって歩車の物理的な交差を排除する。
- ・ 歩行者感知化
- ・ 横断歩行者を感知した場合は歩行者用信号の青信号を延長し、感知しない場合は短縮する。
- ・ 視覚障害者用付加装置
- ・ 歩行者用信号機の内容を音響により視覚障害者に知らせる。
- ・ 盲点検知感知化
- ・ 高齢者や身体障害者等が、専用の抑ボタンや携帯する専用の発信機を操作することにより、歩行者用信号の青時間を延長する。
- ・ 盲音歩行者誘導付加装置
- ・ 視覚障害者の歩行者に対してチャイム等により歩行者用信号の開始を知らせる。
- ・ 全感知
- ・ 交差点の名流入部(車両感知器を設置し、車両感知器から得られた情報により青時間を伸縮させる)。
- ・ プログラム多路化
- ・ 信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させることにより、交通量に応じた信号制御を行う。
- ・ 抑ボタン
- ・ 主道路側を青としており、歩行者の抑ボタン操作があった時のみ信号表示を変更する。
- ・ 一灯点滅
- ・ 主道路側に黄色点滅、従道路側に赤色点滅を現示する。

業績目標達成の結果

評価の結果
(目標の達成状況)

評価結果: ○

評価の結果があったと認められることから、第3次社会資本整備重点計画に定められた成果目標を確実に達成するために、引き続き特定交通安全施設等整備事業を推進することとする。

学識経験者等による者の知見の活用

○ 25年6月14日に開催した第28回警察行政政策評価研究会において有識者の意見を聴取し、上で作成した。

○ 信号機の高高度化等による効果の検証方法としては、外部有識者からなる「交通安全施設効果に関する調査研究委員会(委員長:大蔵蔵儀祐司(当時))」により確立された効果測定手法を用いた。

○ 「交通安全施設効果測定報告書」(25年3月警察庁委託)

政策評価を行う過程において活用した資料その他の情報

○ 「交通安全施設効果測定報告書」(25年3月警察庁委託)

政策所管課

交通規制課

24年4月から25年3月までの間

政策所管課

交通規制課

24年4月から25年3月までの間

政策所管課

交通規制課

24年4月から25年3月までの間

信号機の高度化等による各種効果 (24年度未現在)

○ 交通事故抑制効果

◇ 信号機の高度化等

事業 年度	集中制御化		プログラム多段系統化		右折感応化		多現示化		半感応化	
	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數
平成24年度	1,681	471	468	225	80	70	681	749	371	111
計										

事業 年度	信号灯器のLED化		対向車接近表示装置		閉散時抑ボタン化		閉散時半感応化		速度感応化	
	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數
平成24年度	4,808	5,193	0	36	18	102	49	7	8	
計										

事業 年度	歩車分離化		歩行者感応化		視覚障害者用付加装置		高齢者等感応化		普普通歩行者誘導付加装置	
	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數
平成24年度	482	390	50	66	599	317	99	57	119	87
計										

事業 年度	全感応		半感応		プログラム多段化		抑ボタン		一灯点滅	
	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數	基數	抑制件數
平成24年度	1	2	73	128	282	494	87	63	1	1
計										

事業 年度	計	
	基數	抑制件數
平成24年度	8,409	
計		

「抑制件數」とは、信号機の高度化等により抑制されたと推計される死傷事故件數であり、「交通安全施設の効果測定」により、1事業当たりの整備前後の死傷事故発生状況について調査し、得られた數値を統計学的に処理したものを死傷事故抑制係數(アウトカム係數)とし、これにより算出している。

・單位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が小計と必ずしも一致しない。

信号機の高度化等による各種効果

○ 交通円滑化効果

◇ 信号制御の高度化

事業 年度	集中制御化		プログラム多段系統化		右折感応化		多現示化		半感応化		計
	基數	短縮効果	基數	短縮効果	基數	短縮効果	基數	短縮効果	基數	短縮効果	
平成24年度	1,681	18,350	468	2,822	80	178	681	701	371	587	22,638
計											

「短縮効果」とは、交通安全施設等整備事業により1年間に短縮されたと試算される自動車利用者の旅行時間を表す。單位は(千人・時間/年)であり、1,000人の自動車利用者の旅行時間が1年間に1時間短縮されることを意味する。

「短縮効果」の算出に当たっては、「交通安全施設の効果測定」により、1事業当たりの整備前後の交通円滑化効果について調査し、得られた數値を統計学的に処理したものを短縮効果係數(アウトカム係數)とし、これにより算出している。

・單位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が小計と必ずしも一致しない。

○ 二酸化炭素排出量抑制効果

◇ 信号制御の高度化

事業 年度	集中制御化		プログラム多段系統化		右折感応化		多現示化		半感応化		計
	基數	削減効果	基數	削減効果	基數	削減効果	基數	削減効果	基數	削減効果	
平成24年度	1,681	35,267	468	5,424	80	726	681	1,348	371	2,412	45,177
計											

「抑制効果」とは、信号制御の高度化により抑制されたと推計される二酸化炭素排出量(單位: t-CO₂/年)であり、「交通安全施設の効果測定」により、1事業当たりの整備前後の交通円滑化効果について調査し、得られた數値を統計学的に処理したものを二酸化炭素削減係數(アウトカム係數)とし、これにより算出している。

・單位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が小計と必ずしも一致しない。

業績指標 168
電子基準点の観測データの欠測率

評価

A-2
 目標値：0.5%未満 (毎年度)
 実績値：0.47% (平成24年度)
 初期値：0.43% (平成22年度)

(指標の定義)

欠測率(%) = $\frac{\text{実際に取得した観測データ数} / \text{全電子基準点がフルタイムで稼働したときの観測データ数}^*)}{1.00} \times 100$

*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
 = 40利用区間で取得された観測データ数(1分間) × 60分 × 24時間 × 全電子基準点数

(目標設定の考え方・根拠)

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、我が国において最も多種多様な測量や測位に利用される他、防災の観点から地震変動監視にも利用されているなど我が国において最も重要な測量データの一つとなっており、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。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可能な限り低く維持されるよう電子基準点の更新・管理を徹底する。

電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GNSS (Global Navigation Satellite Systems) 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GNSS受信機・電源部の更新と共にGNSS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努めてきた。今後も欠測率を上げないようにすることが重要であることから、平成23年度以降の目標値を0.5%未満に設定した。

(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
 (重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

地理空間情報活用推進基本法(平成19年法律第63号)

第20条に信頼性の高い衛星測位によるサービスを安定的に享受できる環境を効果的に確保する旨が謳われている。

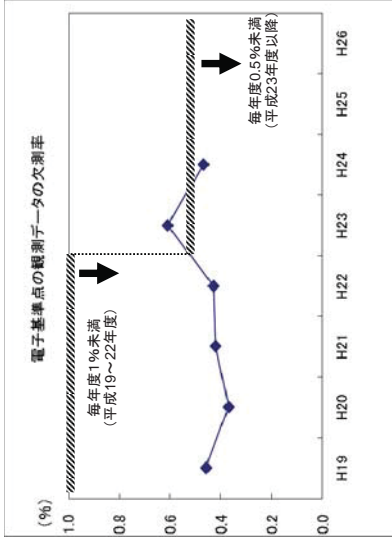
【閣決(重点)】

なし

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)									
H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24			
0.67%	0.46%	0.46%	0.37%	0.42%	0.43%	0.61%	0.47%			



事務事業の概要

主な事務事業の概要

1, 2, 4, 0点の電子基準点によるGNSS連続観測を実施し、広域地殻変動を監視すると共に、多くのユーザーに電子基準点の観測データを提供するため、高精度な観測を実施するために、システムを構成する機器等を常に良好な状態に維持し、十分な機能を確保する。
 予算額 7.8, 6.2, 3万円 (平成24年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

調査を開始した平成16年度以降、平成22年度までは、欠測率は減少もしくは横ばいで推移している。平成23年度は、福島第一原発事故と台風12号に伴う地滑りにより、現地への立ち入りが長期にわたり制限され、復旧できない観測点が2点生じた影響で実績値(欠測率0.61%)が目標値(同0.5%未満)を超過した。その後、復旧を進めて平成24年度は目標を達成し、全体として順調に推移している。なお、平成24年度は、復旧作業が平成24年度にずれ込んだため、平成22年度より欠測率が若干高くなっている。

(事務事業の実施状況)

保守業務の一環として、平成16年度よりプロトコルコンバーターを順次交換した。交換したコンバーターは通信が断絶した場合に、自動的に通信をリセットすることにより、通信を早期に再開することができた。また、平成18年度に一部の電子基準点に電圧降下対策用ブレーカーを設置した。これにより雷によるブレーカー断を防ぐことが可能になった。さらに、観測データの欠落を監視し、データのリカバリを行うよう保守体制を変更した。平成21年度は受信機更新と通信の二重化及び72時間対応の無停電装置設置を実施した。平成22年度は受信機内のデータを統一コマンドでリカバリするシステムを構築した。防災対応能力の向上のためのこれらの処置により、東日本大震災を含めて通信断・停電が発生した場合でも観測データの欠測を減らすことができた。平成23年度は老朽化した受信機及びアンテナの更新と無停電装置設置の強化を実施した。平成24年度は老朽化した受信機及びアンテナを更新した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標は目標を達成しており、現在の施策を維持することとし、A-2と評価した。従来の電子基準点はGPS衛星のみに対応していたが、現在は、測量のさらなる効率化を図るため、複数の種類の衛星(GNSS)に対応したシステムとなっている。これによりシステムが複雑化し、トラブルが増加することが懸念されるが、複雑化したシステムにおいても現行と同様の安定度を維持していくよう、更新・管理を徹底する。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：国土地理院 総務部 政策調整室 (室長 大塚 義則)
 関係課：国土地理院 企画部 企画調整課 (課長 明野 和彦)
 国土地理院 測地観測センター 衛星測地課 (課長 辻 宏道)

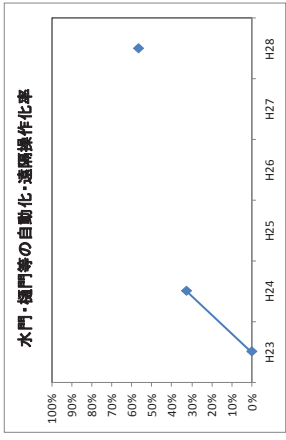
業績指標 6.0
東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等において、今後対策が必要な水門・樋門等の自動化・遠隔操作化率

A-2	目標値：約57.7% (平成28年度)
	実績値：約33.3% (平成24年度)
	初期値：0% (平成23年度)

(指標の定義)
東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で津波の影響を受ける河川及び海岸において、自動化・遠隔操作化等が未対策で早急な対策を要する水門・樋門のうち、対策を実施した箇所割合
(目標設定の考え方・根拠)
平成28年度までに実施予定の事業により見込まれる成果等から設定
なお、国管理分については、できるだけ早期に自動化・遠隔操作化を完了する必要があるため、計画期間内(平成28年度末まで)に100%を目指して事業を実施予定である。

(外部要因)
地元の調整状況等
(他の関係主体)
農林水産省、地方公共団体等(事業実施主体)
(重要政策)
【施政方針】
・第18回国会施政方針演説(平成25年2月28日)「首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」
【閣議決定】
・経済財政改革の基本方針2009(平成21年6月23日)「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、湯水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」
・日本再生戦略(平成24年7月31日)「これまでの防災対策に加え、大規模災害に対する「減災」対策、津波防災地域づくりの推進、国全体の危機管理体制の強化、国土のミッシンググリッドの構築に向けた全国ミッシンググリッドの整備、地域防災力の向上、企業の新事業継続計画(BCCP)の実効性向上、住宅、学校、病院を含む建築物、駅等の耐震化等に取り組む。」
・日本経済再生に向けた緊急経済対策(平成24年11月11日)「震災をはじめとする災害の経験を踏まえ、密集市街地における公共施設の整備や地域における河川、下水道、道路等の風水害・土砂災害対策、河川、海岸、道路等の地震・津波対策、道路の防雪対策、災害に強い広域ネットワークの構築に向けた全国ミッシンググリッドの整備等それぞれ地域に適した総合的な事前防災、減災対策を推進する。」
・河川・海岸・道路・港湾・空港・鉄道・新路線・公園・上下水道等の防災対策(国土交通省、厚生労働省)
・防災・安全に焦点を置いた社会資本整備のための交付金の創設(再掲)(国土交通省)
【関連(重点)】
・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載あり」
【その他】
・なし

過去の実績値	(年度)
H23	0%
H24	約33.3%



事務事業の概要

主な事務事業の概要
水門・樋門等の自動化・遠隔操作化(◎)
東日本大震災の教訓を踏まえ、今後、東海、東南海、南海地震等の地震・津波被害が想定される河川及び海岸において、水門・樋門等の自動化・遠隔操作化を実施し、浸水被害の防止・軽減を図る。
予算額：東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費 39.0億円(平成24年度)の内数
(うち復興12.7億円、全国防災26.3億円)
東日本大震災に係る経費(社会資本整備総合交付金)
1, 72.9億円(平成24年度)の内数
(うち復興26.7億円、全国防災1, 46.2億円)
海岸事業費25.5億円(平成24年度事業費)の内数
社会資本整備総合交付金16, 12.4億円(平成24年度国費)の内数

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
・平成24年度の実績値は約33%であり、多くの事業が円滑に進捗していることから、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。
(事務事業の実施状況)
・平成23年9月「東日本大震災を踏まえた堰・水門等の設計、操作のあり方について」をとりまとめた。
・平成23年度3次補正予算より、東海、東南海、南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で津波の影響を受ける河川及び海岸において、水門・樋門等を自動化・遠隔操作化する事業を推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成24年度の実績値は約33%であり、目標達成に向けて着実な進捗を示している。
・今後とも、東海、東南海、南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で津波の影響を受ける河川及び海岸において、水門・樋門等を自動化・遠隔操作化する事業を推進していく。
・以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)
・農林水産省及び国土交通省が設置した「水門・陸間等の効率的な管理運用検討委員会」における議論を踏まえ、平成25年4月に「水門・陸間等管理システムガイドライン」を改訂するとともに、「水門・陸間等の整備・管理のあり方に関する提言」をとりまとめた。
・東日本大震災の教訓を踏まえ、新たに創設された防災・安全交付金により、水門等の自動化・遠隔操作化等の事業を推進。

(平成26年度以降)
・なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局治水課(課長 山田 邦博)
水管理・国土保全局砂防部保全国海岸室(室長 五道 仁美)
港湾局海岸・防災課(課長 守屋 正平)

業績指標 7 6
 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了した割合

評 価

A-2	目標値：約85% (平成28年度) 実績値：約80% (平成24年度) 初期値：約78% (平成23年度)
-----	---

(指標の定義)

侵食海岸において、現状の汀線防護が完了した割合=①/②
 ①侵食海岸の汀線防護が完了している延長
 ②侵食海岸の汀線防護を実施すべき延長
(目標設定の考え方・根拠)
 長期的には100%とすることを目標に、当面の目標として平成28年度までに達成可能な値として設定。
(外部要因)
 地元の調整状況等

(他の関係主体)

農林水産省、地方公共団体等 (事業実施主体)

(重要政策)

- 【**施政方針**】
 - 第183回国会施政方針演説 (平成25年2月28日)「首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」
- 【**閣議決定**】
 - 日本再生戦略 (平成24年7月31日)「これまでの防災対策に加え、大規模災害に対する『減災』対策、津波防災地域づくりの推進、国全体の危機管理体制間の強化、国土のミッシングリンクの早期解消、総合的な水管理の推進、地域防災力の向上、企業の事業継続計画 (BCP) の実効性向上、住宅、学校、病院を含む建築物、駅等の耐震化等に取り組む。」

- ・日本経済再生に向けた緊急経済対策 (平成25年1月11日)「震災をはじめとする災害の経験をもとに、密集市街地における公共施設の整備や地域における河川、下水道、道路等の風水害・土砂災害対策、河川、海岸、道路等の地震・津波対策、道路の防雪対策、災害に強い広域ネットワークの構築に向けた全国ミッシングリンクの整備等それぞれ地域に適した総合的な事前防災・減災対策を推進する。

- ・河川・海岸・道路・港湾・空港・鉄道・航路標識・公園・上下水道等の防災対策 (国土交通省、厚生労働省)
- ・防災・安全に焦点を置いた社会資本整備のための交付金の創設 (再掲) (国土交通省)
- ・経済財政運営と改革の基本方針 (平成25年6月14日)「各府省による脆弱性評価を踏まえて5月に取りまとめた『国土強靱化推進に向けた当面の対応』30で示されたハード・ソフトの連携、重点化・優先順位付けの考え方に基づき、施策を具体化し、その推進を加速する。特に、公共事業と非公共事業の連携や関連省庁間の連携・予算の適正配分を進める。また、南海トラフ巨大地震、首都直下地震などの大規模災害対策を推進することともに、広域応援等を円滑に実施するための災害対応の標準化に向けた検討や公共施設等の耐震化を含めた防災・減災の取組を進める。」

【関決 (重点)】

- ・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

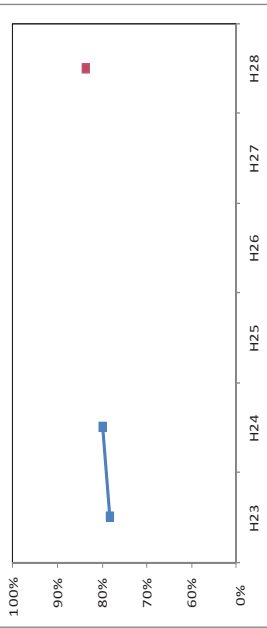
【その他】

なし

過去の実績値

H23	H24	(年度)
約78%	約80%	

侵食海岸における汀線防護の完了率



事業事業の概要

主な事業事業の概要

侵食対策事業 (◎)
 海岸侵食により被害が発生するおそれのある地域について、堤防・護岸・離岸堤・突堤等の海岸保全施設の新設又は改良を実施することにより、浸水被害の防止・軽減を図る。
 予算額：海岸事業費255億円 (平成24年度事業費) の内敷
 社会資本整備総合交付金16, 124億円 (平成24年度国費) の内敷

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

関連する事業事業の概要

該当無し

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成24年度の実績値は約80%であり、多くの事業が円滑に進捗していることから、目標年度に達成すると見込まれる。
- (事業事業の実施状況)
 - ・侵食対策事業を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成24年度の実績値は約80%であり、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、引き続き、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

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

- ・東日本大震災の教訓を踏まえ、新たに創設された防災・安全交付金により、海岸の侵食対策等の事業を推進。(平成26年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局砂防部保全課海岸室 (室長 五道 仁美)
 港湾局海岸・防災課 (課長 守屋 正平)

業績指標 6.2 人口・資産集積地区等における中期的な目標に対する河川の整備率 (①国管理区間、②県管理区間)	
評価	①目標値：約76% (平成28年度) 実績値：約74% (平成24年度) 初期値：約72% (平成23年度) ②目標値：約59% (平成28年度) 実績値：約58% (平成24年度) 初期値：約57% (平成23年度)

(指標の定義)
 背後地に人口・資産等が集積する地域や中核・拠点機能を有する地域を流下する河川延長のうち、中期的な目標に相当する規模の洪水を安全に流下させることのできる河川延長の割合

(目標設定の考え方・根拠)
 平成28年度末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

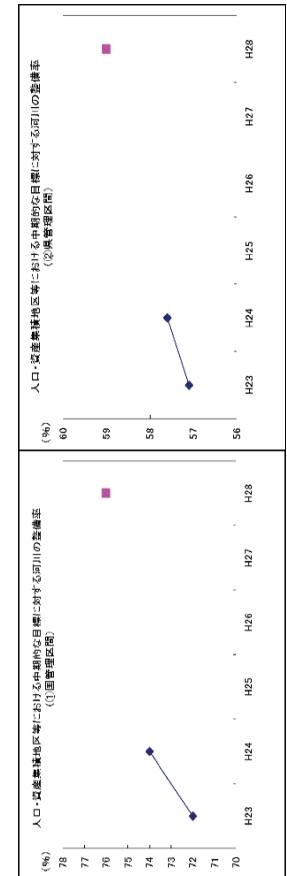
(重要政策)
【施政方針】
 ・なし

【閣議決定】
 ・経済財政改革の基本方針2009 (平成21年6月23日)「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、洪水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」
 ・日本再生戦略 (平成24年7月31日)「これまでの防災対策に加え、大規模災害に対する「減災」対策、津波防、地域づくりの推進、国全体の危機管理体制の強化、国土のミツンクリングの早期解消、総合的な水管理の推進、地域防災力の向上、企業の実業継続計画 (BCP) の実効性向上、住宅、学校・病院を含む建築物、駅等の耐震化等に取組む。」

【閣議 (重点)】
 ・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

【その他】
 ・なし

過去の実績値	(年度)
H23	H24
①約72%	①約74%
②約57%	②約58%



事務事業の概要
主な事務事業の概要
 ○人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進①
 (河道掘削や堤防整備等の河川改修、洪水調節施設の整備、堤防強化等)
 予算額：河川事業費 4,386億円の内数 (平成24年度 事業費)
 河川総合開発事業費 2,717億円の内数 (平成24年度 事業費)
 社会資本整備総合交付金 14,395億円の内数 (平成24年度 国費)
 地域自主戦略交付金 6,754億円の内数 (平成24年度 国費)
 (注) ◎を付した箇所は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
 ・実績値を結ぶ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が見込まれる。

(事務事業の実施状況)
 ・激甚な水害や、床上浸水が頻発するなど繰り返しの水害の発生により、国民の生活に大きな支障が生じている地域において、被害の防止・軽減を図るため、集中的に事業を実施している。

課題の特定と今後の取組みの方向性
 ・指標の実績値は目標達成に向けて進捗しているが、3大都市圏等が被災すれば国家レベルの社会経済活動に深刻なダメージを受ける。また、地域レベルでも拠点機能が被災すれば大きなダメージを受けるため、本指標の持つ重要性は高い。今後も財政状況が厳しくなる見込みの中、コスト削減を図りながら、投資効果の高い箇所に重点的・集中的に行う必要がある。
 ・近年、地球温暖化に伴う気候変化による海面水位の上昇、豪雨や台風の一層の増大など自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因する新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、可能な限り早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るよう、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。
 ・被災したとしても、国民の生活や社会経済活動に深刻なダメージを受けることなく持続可能となるよう、重点的かつ集中的に保全対策の実施を行う。
 ・以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
 (平成25年度)
 ・なし
 (平成26年度以降)
 ・なし

担当課等 (担当課長名等)
 担当課：水管理・国土保全局治水課 (課長 山田 邦博)

業績指標 6.3
過去1.0年間に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数

評価

A-2	目標値：約4.1万戸（平成28年度） 実績値：約5.6万戸（平成24年度） 初期値：約6.1万戸（平成23年度）
-----	--

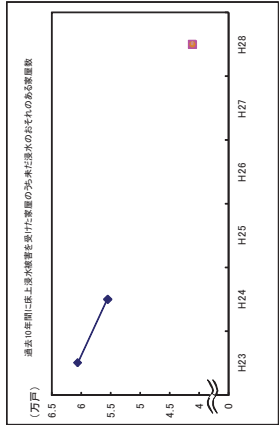
(指標の定義)

過去1.0年間に床上浸水被害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浸水のおそれのある戸数
(目標設定の考え方・指標)
 長期的には0戸を目指す。
 平成28年度未だに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。
 なお、国管区分については、できるだけ早期に浸水のおそれのある家屋を解消する必要があるため、計画期間内（平成28年度未だ）に約9割の解消を目指して、事業を実施予定である。

(外部要因)

- ・地元の調整状況等
- (他の関係主体)**
地方公共団体
- (重要政策)**
- 【施政方針】**
- ・なし
- 【閣議決定】**
- ・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、治水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」
- ・日本再生戦略（平成24年7月31日）「これまでの防災対策に加え、大規模災害に対する「減災」対策、津波防犯地政づくりの推進、国全体の危機管理体制の強化、国土のミッシングリンクの早期解消、総合的な水管理の推進、地域防災力の向上、企業の実業継続計画（BCP）の実効性向上、住宅、学校、病院を含む建築物、駅等の耐震化等に取組む。」
- 【閣議（重点）】**
- ・社会資本整備重点点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」
- 【その他】**
- ・なし

過去の実績値	H20	H21	H22	H23	H24	(年度)
	—	—	—	約6.1万戸	約5.6万戸	H24



事業事業の概要

主要事業事業の概要

○人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進（◎）
 河道掘削や堤防整備等の河川改修、洪水調節施設の整備、堤防強化等
 予算額：河川事業費 4,386億円の内数（平成24年度 事業費）
 河川総合開発事業費 2,717億円の内数（平成24年度 事業費）
 社会資本整備総合交付金 1.4,39.5億円の内数（平成24年度 国費）

○下水道における浸水対策施設の整備の推進（◎）
 下水道事業による浸水対策施設の整備により、都市の浸水被害の軽減を図るため、事業を実施する地方公共団体に對して補助を行う。
 予算額：社会資本整備総合交付金 1.4,39.5億円の内数（平成24年度国費）
 （注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

○税制
 ①雨水貯留浸透施設に係る特例措置（所得税、法人税）
 （特例の概要）都市部において河川管理者以外の者が設置する雨水貯留浸透利用施設に係る割増償却（5年間10%）
 ②特定都市河川流域における雨水貯留浸透施設に係る特例措置（固定資産税）
 （特例の概要）特定都市河川浸水被害対策法の特定都市河川流域において、対策工事として設置された雨水貯留浸透施設について、固定資産税の課税標準を2/3を参照して1/2以上5/6以下の範囲内において市町村の条例で定める割合とする。

関連する事業事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 ・実績値を結ぶ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が見込まれる。

(事業事業の実施状況)

- ・地球温暖化に伴う気候変動により、近年では、河川整備の目安としてきた時間雨量50ミリを大きく上回る時間雨量100ミリのゲリラ豪雨が頻発している。現時点では、ゲリラ豪雨の発生場所を予測することは困難であるため、流域全体において対応することが効果的である。平成21年度より流域貯留浸透事業を全国に推進してきたが、流域対策として一層の効果発現を図るため、平成22年度には調節池整備事業の制度の拡充を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・H24年度の実績値は、当初予算に加え、予備費や補正による事業進捗を図ることから、順調に推移している。
- ・近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の悪化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな機種の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。
- ・下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。現在6河川（鶴見川水系鶴見川（東京都、神奈川県、神奈川県、淀川水系淀川（大阪府）、巴川水系巴川（静岡県）境川水系境川（愛知県）、猿渡水系猿渡川（愛知県））を特定都市河川浸水被害対策法に基づき特定都市河川に指定されているが、今後、新たな河川を特定都市河川に指定し、河川整備に加え、流域対策や土地利便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浸水による被害を防止する。
- ・引き続き、九州の豪雨災害、紀伊半島の深層崩壊等、災害が頻発している状況を踏まえ、甚大な災害が発生した地域における再度災害防止策等を重点的に実施する。
- ・以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

- ・近年、全国各地でいわゆるゲリラ豪雨が頻発していることを踏まえ、流域対策をより一層推進するため、交付対象となる貯留・浸透施設の規模要件を「100mm/h安心プラン」に登録された地域に限り複数の施設により500m3以上の容量を確保するものに緩和する。
- ・特定都市河川浸水被害対策法に基づく「流域水管対策計画」、水管理・国土保全局長通知による実施要綱に基づく「100mm/h安心プラン」等に位置づけられた河川部局、下水道部局等が連携して実施する事業に対して、重点的に予算を配分する。
- （平成26年度以降）
- ・なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：水管理・国土保全局治水課（課長 山田 邦輝）
 水管理・国土保全局下水道部流域管理官（流域管理官 加藤 裕之）

業績指標 6.4
人口・資産集積地区等の流域貯留施設の貯留量

B-1	目標値：約50万m ³ (平成28年度)
	実績値：約27万m ³ (平成24年度)
	初期値：約27万m ³ (平成23年度)

(指標の定義)
背後地に人口・資産が集積する地域や中核・拠点機能を有する地域において、流域の持つ保水・逆水機能を確保するための調節池、流域貯留施設等の整備により確保される貯留量

(目標設定の考え方・根拠)
平成28年度末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

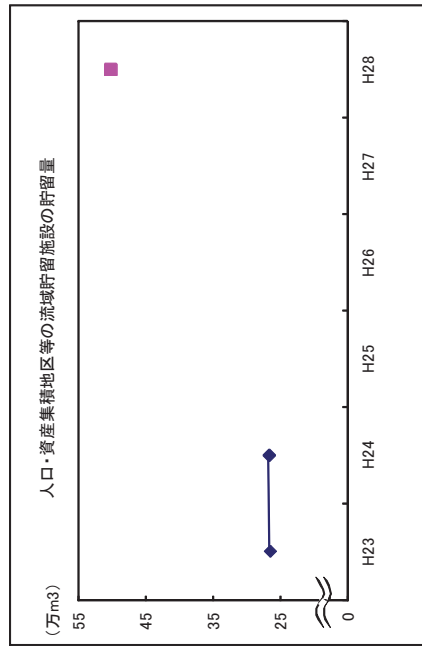
(重要政策)
【施政方針】
なし

【閣議決定】
・経済財政改革の基本方針2009 (平成21年6月23日)「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、湯水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」
・日本再生戦略 (平成24年7月31日)「これまでの防災対策に加え、大規模災害に対する「減災」対策、津波防災地域づくりの推進、国全体の危機管理体制の強化、国土のミッシングリングの早期解消、総合的な水管理の推進、地域防災力の向上、企業の事業継続計画 (BCP) の実効性向上、住宅、学校・病院を含む建築物、駅等の耐震化等に取り組む。」

【閣決 (重点)】
・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

【その他】
なし

過去の実績値	(年度)
H23	
約27万m ³	H24
	約27万m ³



事業事業の概要

主な事業事業の概要
河川への流出抑制対策の推進 (流域貯留施設、浸透ます、透水性舗装、防災調整池等の雨水貯留浸透施設の整備) ◎
予算額：社会資本整備総合交付金 国費14,395億円 (平成24年度) の内敷
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に關するものである。

関連する事業事業の概要
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
・実績値によるトレンドを延長すると、目標年度の目標値を下回る評価となるが、平成25年度から流域貯留浸透事業の交付要件拡充を図るところであり、今後の実績値の急上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

(事業事業の実施状況)

・近年の都市化の進展や地球温暖化に伴う気候変動に対応するため、河川管理者が行う河川整備や排水機場整備のみならず、市町村等が実施する土地利用規制、流域貯留施設の整備、流出抑制対策、下水道整備等の総合的な治水対策を推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成24年度の実績値は、昨年度の実績値とほぼ横ばいであり、目標へのトレンドに届いていないものの、平成25年度から流域貯留浸透事業の採択要件拡充を図ることなどにより、今後の実績値の上昇が見込まれることから、B-1と評価した。

平成25年度以降における新種の取組みと見直し事項

・近年、全国各地でいわゆるゲリラ豪雨が頻発していることを踏まえ、流域対策をより一層推進するため、交付対象となる貯留・浸透施設の規模要件を「10.0mm/h 安心プラン」に登録された地域に限り複数の施設により50.0m³以上の容量を確保するものに緩和する。
・特定都市河川浸水被害対策法に基づく「流域水害対策計画」、水管理・国土保全局長通知による実施要綱に基づき「10.0mm/h 安心プラン」等に位置づけられ、下水道部局等と連携して実施する河川事業に対して、重点的に予算を配分する。

(平成26年度以降)
なし

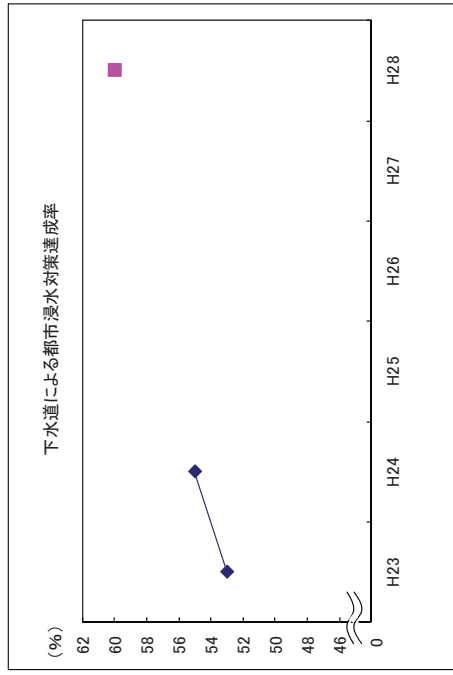
担当課等 (担当課長名等)
担当課：水管理・国土保全局治水課 (課長 山田 邦博)

業績指標 5.2
下水道による都市浸水対策達成率（都市浸水対策を実施すべき区域のうち、下水道（雨水）整備による浸水対策が完了している区域の面積の割合）

A-2	目標値：約60%（平成28年度）
	実績値：約55%（平成24年度）
	初期値：約53%（平成23年度）

（指標の定義）
都市浸水対策を実施すべき区域のうち、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の割合。（＝①/②）
①：5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
②：都市浸水対策を実施すべき区域の面積
（目標設定の考え方・根拠）
地方公共団体における浸水対策の実施予定より、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）
（重要政策）
なし
【施政方針】
なし
【関連決定】
・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、治水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」（第3章）
【関連（重点）】
社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）【第2章、第3章に記載あり】
【その他】
なし

過去の実績値	(年度)
H23 約53%	
H24 約55%	



事務事業の概要
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 (◎)
下水道による雨水対策施設の整備により、都市の水害安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に對して交付を行う。
社会資本整備総合交付金予算額 1兆5,858億円の内数（平成24年度国費）
（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要
該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
（指標の動向）
・下水道による都市浸水対策達成率の平成24年度の実績値は約55%であり、平成23年度から約2%上昇している。このトレンドを延長すると平成28年度に目標値を達成すると見込まれる。
・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内水被害が顕著している。また、被害内容の現状を見ると、宅地等の浸水面積は減っているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取組みが必要である。
（事務事業の実施状況）
・平成20年度に雨に強い都市づくり支援事業を創設し、公共施設管理者との連携を強化しつつ、地域住民や民間事業者と一体となって雨に強い都市づくりを実現するため、雨水の流出抑制や民間による被害軽減対策を計画的に推進した。
・平成21年度に、一定規模以上の浸水実績があり浸水対策の必要性が高い地区を対象に「下水道浸水被害軽減総合事業」を創設し、貯留浸透施設等の流出対策に加え、内水ハザードマップの公表等、地方公共団体、関係住民等が一体となった総合的な浸水対策への取り組みを推進した。
・平成22年度には、「下水道浸水被害軽減総合事業」及び「雨に強い都市づくり支援事業」を統合し、ハード・ソフト両面からの対策、住民自らの取り組みを含めたより効率的、総合的な浸水対策を推進した。
・従来の補助金に代わって「社会資本整備総合交付金」を創設し、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も含まれて支援を行った。また、手続きを簡素化することで地方公共団体による浸水対策を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性
・下水道による都市浸水対策達成率は増加傾向にあり、目標値に向けて着実に進展している。また、平成21年度には下水道浸水被害軽減総合事業を創設し、また平成22年度には下水道浸水被害軽減総合事業に雨に強い都市づくり支援事業を統合し、社会資本整備総合交付金の創設により地方公共団体のより効率的な浸水対策を推進していることから、A-2と評価した。
・近年の集中豪雨の増加などに起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「防災」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。

平成25年度以降における新種の取組みと員直し事項
なし
（平成26年度以降）
なし

担当課等（担当課長名等）
担当課：水管理・国土保全局下水道部流域管理官（流域管理官 加藤 裕之）

業績指標 5 6 内水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	
評価	A-2
	目標値：約100% (平成28年度) 実績値：約31% (平成24年度) 初期値：約15% (平成23年度)

(指標の定義)
内水ハザードマップ作成対象市町村数のうち内水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：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
②：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、床上浸水被害等が発生した地区などを有する市町村数

(目標設定の考え方・根拠)
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、床上浸水被害等が発生した地区等を有する市町村については、できるだけ早期に防災訓練等が行われる必要があり、これらの市町村全てで平成28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)
(重要政策)

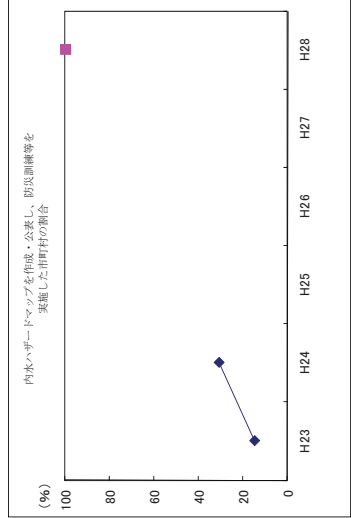
【施政方針】
なし

【閣議決定】
・経済財政改革の基本方針2009 (平成21年6月23日)「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、治水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」(第3章)

【閣決 (重点)】
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

【その他】
なし

過去の実績値	
H23	(年度)
H24	
H25	
H26	
H27	
H28	
H29	
H30	
H31	
H32	
H33	
H34	
H35	
H36	
H37	
H38	
H39	
H40	
H41	
H42	
H43	
H44	
H45	
H46	
H47	
H48	
H49	
H50	
H51	
H52	
H53	
H54	
H55	
H56	
H57	
H58	
H59	
H60	
H61	
H62	
H63	
H64	
H65	
H66	
H67	
H68	
H69	
H70	
H71	
H72	
H73	
H74	
H75	
H76	
H77	
H78	
H79	
H80	
H81	
H82	
H83	
H84	
H85	
H86	
H87	
H88	
H89	
H90	
H91	
H92	
H93	
H94	
H95	
H96	
H97	
H98	
H99	
H100	
H101	
H102	
H103	
H104	
H105	
H106	
H107	
H108	
H109	
H110	
H111	
H112	
H113	
H114	
H115	
H116	
H117	
H118	
H119	
H120	
H121	
H122	
H123	
H124	
H125	
H126	
H127	
H128	
H129	
H130	
H131	
H132	
H133	
H134	
H135	
H136	
H137	
H138	
H139	
H140	
H141	
H142	
H143	
H144	
H145	
H146	
H147	
H148	
H149	
H150	
H151	
H152	
H153	
H154	
H155	
H156	
H157	
H158	
H159	
H160	
H161	
H162	
H163	
H164	
H165	
H166	
H167	
H168	
H169	
H170	
H171	
H172	
H173	
H174	
H175	
H176	
H177	
H178	
H179	
H180	
H181	
H182	
H183	
H184	
H185	
H186	
H187	
H188	
H189	
H190	
H191	
H192	
H193	
H194	
H195	
H196	
H197	
H198	
H199	
H200	



事業事業の概要
主な事業事業の概要

○ 下水道による浸水被害の軽減 (◎)

下水道による浸水被害の軽減を図るため、事業を実施する地方公共団体に対して交付を行う。
社会資本整備総合交付金予算額 1兆5,858億円のうち (平成24年度国費)
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事業事業の概要
該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)

- 平成24年度の実績値は約31%となり、平成23年度より約16%進捗した。内水ハザードマップの作成・公表が着実に進捗しており、平成28年度の目標値の達成のために、このトレンドを維持する必要がある。
- (事業事業の実施状況)
 - 平成20年度に、地方公共団体による内水ハザードマップの作成・公表を推進するため「内水ハザードマップ作成の手引き (案)」を改定し、内水ハザードマップを早期に作成できるよう、地域特性等に応じた内水浸水想定手法を追加するとともに、洪水ハザードマップとの連携等について内容の充実を図った。
 - 平成20年度に雨に強い都市づくり支援事業を創設し、公共施設管理者との連携を強化しつつ、地域住民や民間事業者と一体となって雨に強い都市づくりを実現するため、雨水の流出抑制や民間による被害軽減対策を計画的に推進した。
 - 平成21年度には、一定規模以上の浸水実績があり浸水対策の必要性が高い地区を対象に「下水道浸水被害軽減総合事業」を創設し、貯留浸透施設等の流出対策に加え、内水ハザードマップの公表等、地方公共団体、関係住民等が一体となった総合的な浸水対策への取り組みを推進した。
 - 平成22年度には、「下水道浸水被害軽減総合事業」及び「雨に強い都市づくり支援事業」を統合し、ハード・ソフト両面からの対策、住民自らの取り組みを含めたより効率的、総合的な浸水対策を推進した。
 - 従来の補助金に代わって「社会資本整備総合交付金」を創設し、従来は補助対象ではなかった防災訓練等のソフト事業についても地方公共団体へ支援を行った。また、手続きを簡素化することで地方公共団体によるハザードマップの作成・公表、防災訓練等を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- 平成23年度から平成24年度にかけて、約16%進捗しており、目標の達成に向けて順調に推移している。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。
- 以上のことから、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと真直し事項
(平成25年度)

- 他のハザードマップ作成に向けた取組みと連携し、内水ハザードマップ作成に向けた周知を行う。

(平成26年度以降)
なし

担当課等 (担当課長名等)
担当課：水管理・国土保全局下水道部流域管理官 (流域管理官 加藤 裕之)

業績指標 6.8
 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率
 (①重要交通網にかかる箇所、②主要な災害時要援護者関連施設)

評 価	
①A-2	目標値：①約5.1% ②約3.9% (平成28年度)
②A-2	実績値：①約4.7% ②約3.1% (平成24年度)
	初期値：①約4.6% ②約2.9% (平成23年度)

(指標の定義)
 土砂災害のおそれのある社会経済活動に深刻な影響を及ぼす重要交通網にかかると、主要な災害時要援護者関連施設のうち、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業の実施箇所の割合(分子/分母)
 (分子) 土砂災害のおそれのある箇所
 ①重要交通網にかかると
 ②主要な災害時要援護者関連施設
 (分母) 土砂災害のおそれのある箇所
 ①重要交通網にかかると
 ②主要な災害時要援護者関連施設

(目標設定の考え方・根拠)
 直轄事業の実施計画や都道府県の社会資本総合整備計画等において予定されている対策が着実に実施されることを目指して設定。
(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による社会経済上重要な施設の増加
(他の関係主体)
 都道府県
(重要政策)

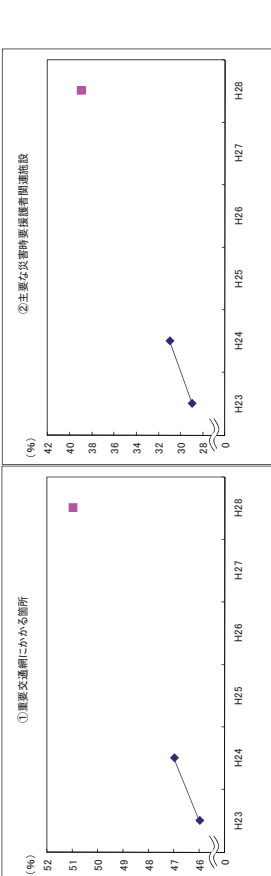
【施政方針】
 ・ 第162回国会施政方針演説(平成17年1月21日)
 「一日も早く被災者の方々が安心して生活できるように、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から10年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」
 ・ 第166回国会施政方針演説(平成19年1月26日)
 「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」
 ・ 第169回国会施政方針演説(平成20年1月18日)
 「自然災害時の犠牲者ゼロを目指し、お年寄りや障害者をお持ちの方への対策、小中学校や住宅の耐震化を進めます。被災者の生活再建支援にも万全を期します。都市の防災について、密集市街地対策を進めるとともに、大規模地震発生に備え、高層建築物の防災対策や避難地・防災拠点の整備を進めるなど、総合的な対策を講じてまいります。」

・ 第174回国会施政方針演説(平成22年1月29日)
 「災害列島といわれる日本の安全を確保する責任を負う者として、防災、そして少しでも被害を減らしていく「減災」に万全を期さねばならないとあらためて痛感しました。」
 ・ 第180回国会施政方針演説(平成24年1月24日)
 「津波を含むあらゆる自然災害に強い持続可能な国づくり・地域づくりを実現するため、災害対策全般を見直し、抜本的に強化します。」
 ・ 第183回国会施政方針演説(平成25年2月28日)
 「命を守るための『国土強靱化』が、庶民の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

【閣議決定】
 ・ 経済財政改革の基本方針2009(平成21年6月23日)
 「集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪・火山噴火等への防災・減災対策、治水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」(第3章3.)
【関連(重点)】
 社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載あり」
【その他】
 なし

過去の実績値

H23	H24	(年度)
①約4.6%	①約4.7%	
②約2.9%	②約3.1%	



事務事業の概要
 主な事務事業の概要

① 砂防設備の整備(◎)
 土砂流出による災害から人命、財産等を守ることを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
 予算額：砂防事業費等1,033億円の内数(平成24年度事業費)
 砂防事業費等(補正)424億円の内数(平成24年度事業費)
 社会資本整備総合交付金14,395億円の内数(平成24年度国費)
 防災・安全交付金(補正)5,498億円の内数(平成24年度国費)
 地域自主戦略交付金6,754億円の内数(平成24年度国費)
 沖繩振興公共投資交付金771億円の内数(平成24年度国費)

② 地すべり防止施設の整備(◎)
 人家、公共建物等に対する地すべり等による被害を防止・軽減することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
 予算額：砂防事業費等1,033億円の内数(平成24年度事業費)
 砂防事業費等(補正)424億円の内数(平成24年度事業費)
 社会資本整備総合交付金14,395億円の内数(平成24年度国費)
 防災・安全交付金(補正)5,498億円の内数(平成24年度国費)
 地域自主戦略交付金6,754億円の内数(平成24年度国費)
 沖繩振興公共投資交付金771億円の内数(平成24年度国費)

③ 急傾斜地崩壊対策施設の整備(◎)
 急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
 予算額：砂防事業費等1,033億円の内数(平成24年度事業費)
 砂防事業費等(補正)424億円の内数(平成24年度事業費)
 社会資本整備総合交付金14,395億円の内数(平成24年度国費)
 防災・安全交付金(補正)5,498億円の内数(平成24年度国費)
 地域自主戦略交付金6,754億円の内数(平成24年度国費)
 沖繩振興公共投資交付金771億円の内数(平成24年度国費)

(税制)
 ① 砂防設備の設置のために地役権を設定する場合の譲渡所得の特別控除適用(所得税)
 導流堤及び遊砂地の設置のために設定される地役権の対価が一定価格を超える場合、譲渡取得について特別控除を適用し、砂防設備の整備推進に寄与。
 ② 砂防指定地に対する固定資産税の課税標準の特例(固定資産税)
 砂防指定地に基づき指定された砂防指定地のうち、山林に係る固定資産評価額について減免措置を適用し、砂防設備の整備推進に寄与。
 (注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る範囲に関するものである。

関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 平成24年度の実績は、①重要交通網にかかる箇所 約47%、②主要な災害時要援護者関連施設 約31%である。①及び②ともに、目標の達成に向けて着実に進捗している。

(事務事業の実施状況)
 ・大規模前線地帯における根幹的な土砂災害対策や被災すると経済活動に甚大な影響を及ぼす重要交通網等の保全は、従来から予防的な対策に取り組んできた。
 ・平成23年東日本大震災への対応として、強い地震動により不安定な土砂が流動化し、被災地の復興に不可欠な重要交通網等に甚大な被害を及ぼすおそれが高まっている地域において、土砂災害対策を実施した。
 ・災害時要援護者関連施設の保全は、平成10年8月の福島県での災害時要援護者関連施設の被災(死者5名)を受け、総合的な土砂災害対策の強化を図ってきた。
 ・平成21年7月には山口県で災害時要援護者関連施設の被災(死者7名)が発生したことを受け、市町村や福祉部局等、関係機関との連携による災害時要援護者関連施設等に係る土砂災害対策の推進を都道府県に通知するとともに、平成21年の豪雨・台風被害に鑑み、国土交通省をはじめ関係7府省庁連名で、災害時要援護者を含む避難支援対策の推進を都道府県に通知し、ハード・ソフト両面での土砂災害対策のより一層の重点的な推進を図ってきた。
 ・平成23年7月には「今後の土砂災害対策を考える会」の意見を踏まえ「今後の土砂災害対策の方向性」をとりまとめ、「国土の保全に資する土砂災害対策の推進」「土砂災害対策を取り巻く社会条件・自然環境の変化への対応」の一環として、社会経済上重要な施設等の保全のための土砂災害対策を進めているところ。
 ・平成24年度の補正予算においても、当該指標に係る箇所での事業を進めている。

課題の特定と今後の取組みの方向性
 ・当該業績指標のうち、①重要交通網にかかる箇所及び②主要な災害時要援護者関連施設はともに着実に進捗していることから、既存施策を引き続き推進していくこととし、「A-2」と評価した。
 ・本施策は、国土保全や安全で安心できる社会の形成のために非常に重要であることから、一層の重点的な取り組みの必要性について十分理解が得られるよう、都道府県に対して機会あるごとに周知・要請に努め、目標の達成を目指している。

平成25年度以降における新規の取組みと真直し事項

(平成25年度)
 なし
 (平成26年度以降)
 なし

担当課等(担当課長名等)

担当課: 水管理・国土保全局砂防部防計画課 (眼長 西山 幸治)

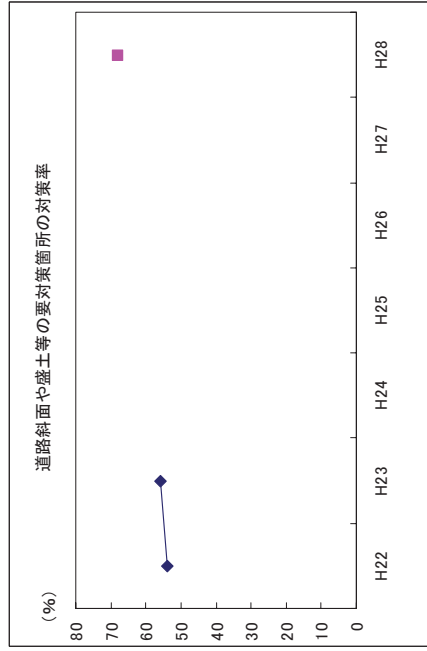
業績指標 9-1
 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

評価

A-2
 目標値: 68% (平成28年度)
 実績値: 56% (平成23年度)
 初期値: 54% (平成22年度)

(指標の定義)
 H18防災総点検、H18防災点検等により災害のおそれのある箇所(要対策箇所)のうち幹線道路*における対策完了箇所数の割合
 ※幹線道路: 高速道路、直轄国道、補助国道
 (目標設定の考え方・根拠)
 平成22年度の要対策箇所の対策完了箇所数で推移するものとして設定
 (外部要因)
 地方公共団体の取組み状況により影響あり
 (他の関係主体)
 なし
 (重要政策)
 なし
 【施政方針】
 第183回国会施政方針演説(平成25年2月8日)「命を守るための「国土強靱(じん)化」が、集団(ひ)の脅です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」
 【閣議決定】
 なし
 【閣決(重点)】
 社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第2章及び第3章に記載あり」
 【その他】
 なし

過去の実績値		(年度)	
H22	54%	H23	56%
		集計中	
H24		H25	
H26		H27	
H28			



事務事業の概要

主な事務事業の概要

人流・物流の停滞等による国民生活への深刻な影響の回避の観点から、道路斜面や盛土等の防災対策を推進する

(◎)

予算額：道路整備費 1.3、2.51 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 1.4、3.95 億円（国費）等の内数（平成 24 年度）

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・道路斜面や盛土の防災対策の実測値については、平成 22 年度約 5.4% から平成 23 年度約 5.6% と向上している。
- ・平成 23 年度における道路斜面、盛土等の防災対策の実績値については、道路管理者別にみると、高速度道路で約 9.9%、直轄国道で約 6.7%、地方公共団体管理道路で 4.5% となっている。

(事務事業の実施状況)

人流・物流の停滞等による国民生活への深刻な影響の回避のため、平成 24 年度においても道路斜面や盛土等の防災対策を実施しているところ。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、平成 22 年度約 5.4% から平成 23 年度約 5.6% と向上しており、順調に推移しているため、A-2 と評価した。

平成 25 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 25 年度)

・なし

(平成 26 年度以降)

・なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 国道・防災課 道路防災対策室（室長 前田 陽一）

関係課：該当なし

業績指標 6-6

土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合

評価

B-2

目標値：100%（平成 28 年度）

実績値：約 5.4%（平成 24 年度）

初期値：約 4.5%（平成 23 年度）

(指標の定義)

土砂災害警戒区域が指定された市町村のうち、土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合

土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合＝①/②

①：土砂災害防止法に基づくハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練を実施した市町村数

②：土砂災害警戒区域が指定された市町村数（平成 23 年度末時点）

(目標設定の考え方・根拠)

土砂災害警戒区域が指定された市町村については、ハザードマップの作成・公表および防災訓練が、早期に実施される必要があり、これらの市町村の全てで平成 28 年度までに実施されるようになることを目標に設定。

(外都要因)

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

(重要政策)

【施政方針】

・ 第 162 回国会施政方針演説（平成 17 年 1 月 21 日）

「一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から 10 年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」

・ 第 166 回国会施政方針演説（平成 19 年 1 月 26 日）

「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」

・ 第 169 回国会施政方針演説（平成 20 年 1 月 18 日）

「自然災害時の犠牲者ゼロを目指し、お年寄りや障害者をお持ちの方への対策、小中学校や住宅の耐震化を進めます。被災者の生活再建支援にも万全を期します。都市の防災について、密集市街地対策を進めるとともに、大規模地震発生に備え、高層建築物の防災対策や避難地・防災拠点の整備を進めるなど、総合的な対策を講じてまいります。」

・ 第 174 回国会施政方針演説（平成 22 年 1 月 29 日）

「災害列島といわれる日本の安全を確保する責任を負う者として、防災、そして少しでも被害を減らしていく「被災」に万全を期さねばならないとあらためて痛感しました。」

・ 第 180 回国会施政方針演説（平成 24 年 1 月 24 日）

「津波を含むあらゆる自然災害に強い持続可能な国づくり・地域づくりを実現するため、災害対策全般を見直し、抜本的に強化します。」

・ 第 183 回国会施政方針演説（平成 25 年 2 月 28 日）

「命を守るための『国土強靱化』が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

【閣議決定】

・ 経済財政改革の基本方針 2019（平成 21 年 6 月 23 日）

「集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮・豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、治水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」（第 3 章 3.）

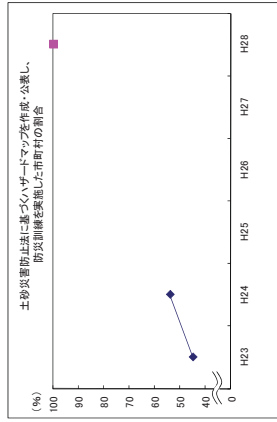
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成 24 年 8 月 31 日）「第 3 章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値		(年度)	
H 2 3	H 2 4		
約4.5%	約5.4%		



事務事業の概要

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 (◎)
 砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施を通じ、土砂災害警戒区域等の指定を行い、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
 予算額：地域自主軸路交付金6,754億円の内敷(平成24年度国費)
 沖縄復興公共投資交付金771億円の内敷(平成24年度国費)

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成24年度の実績は約5.4%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の達成がでないこととなるが、平成24年度においては、自主避難や避難勧告等に基づく避難により、土砂災害からの被害を免れる事例を周知することにより、防災訓練の実施による地元住民の警戒避難に対する意識向上の重要性が認識され、平成25年度は過去最多の市町村数で防災訓練が実施される予定であることから、今後の実績値の上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

(事務事業の実施状況)

- 平成13年に施行された土砂災害防止法に基づき、土砂災害から国民の生命及び身体を守るため、土砂災害警戒区域の指定により、土砂災害が発生するおそれがある土地の区域を明らかにし、当該区域における警戒避難体制の整備を図るとともに、著しい危害が発生するおそれがある区域を土砂災害特別警戒区域として指定し、一定の開発行為を制限するほか、建築物の構造を規制すること等により、土砂災害防止のための対策を推進している。
- 平成17年7月の同法の一部改正では、市町村に対する土砂災害ハザードマップの配布の義務付けや、土砂災害情報の伝達方法の市町村地域防災計画への規定を義務づけたほか、平成18年9月に土砂災害防止法に基づく土砂災害防止対策基本指針を変更し、市町村の警戒避難体制整備に対する都道府県の役割について述べるなど、警戒避難体制整備を強化し、土砂災害防止対策の効率的な推進を図っている。
- 平成23年度には土砂災害防止法に関する政策レビュー実施し、レビューで明らかになった課題を踏まえ、引き続き、土砂災害ハザードマップの作成・公表を推進しているところ。
- 毎年6月の土砂災害防止月間では、行政機関、防災関係機関及び地域住民が参加する土砂災害・全国統一防災訓練を全国的に実施し、土砂災害に対する警戒避難体制の強化及び防災意識の向上を図っている。
- 平成24年度までに、全国で約600市町村において、土砂災害防止法に基づいたハザードマップを作成・公表し、防災訓練が行われた。

課題の特定と今後の取り組みの方向性

- 当該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の達成がでないこととなるが、土砂災害防止法に基づいたハザードマップは、土砂災害警戒区域における円滑な避難体制を確保する上で必要な事項を記載したもので、平常時における土砂災害警戒区域等の周知、防災意識の普及、土地利用調整等に活用するとともに、警戒避難時には情報伝達、避難誘導等に活用されるものであり、重点的な作成・公表が進められている。また、自主避難や避難勧告等に基づく避難により土砂災害からの被害を免れる事例を周知することにより、防災訓練の実施による地元住民の警戒避難に対する意識向上の重要性が認識され、平成25年度は過去最多の市町村数で防災訓練が実施される予定である。以上から、「B-2」と評価した。
- 平成23年の東日本大震災を受け、ハザードマップの作成や防災訓練の重要性が再認識されており、土砂災害に対する警戒避難体制を強化するため、引き続き、積極的に取り組みを進める。

平成25年度以降における新種の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局砂防部砂防計画課 (課長 西山 幸治)

業績指標 67
リアルタイム火山砂防ハザードマップ整備率（火山活動による社会的影響が大きき、活動が活発な火山のうち、リアルタイム火山砂防ハザードマップを整備した火山の割合）

過去の実績値	H23	H24	(年度)
	約48%	約59%	

評価

A-2	目標値：100% (平成28年度) 実績値：約59% (平成24年度) 初期値：約48% (平成23年度)
-----	---

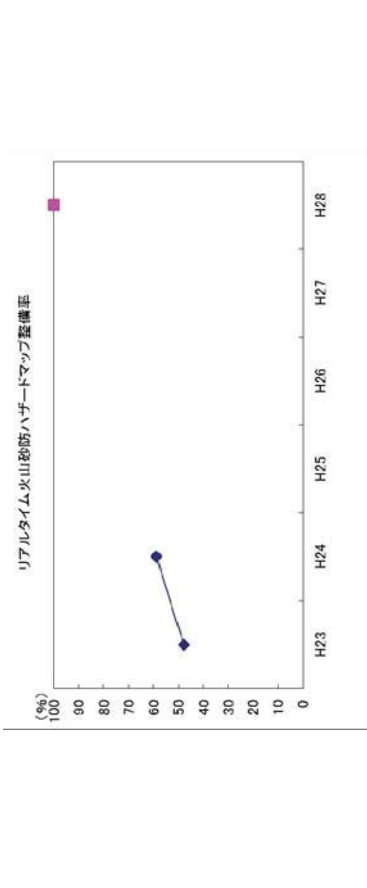
(指標の定義)
火山噴火緊急減災対策砂防計画を策定する対象火山（29火山）のうち、火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山砂防ハザードマップ（注）を整備した火山の割合（%）
リアルタイム火山砂防ハザードマップ整備率①/②
①：火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山砂防ハザードマップを整備した火山
②：火山噴火緊急減災対策砂防計画を策定する対象火山（29火山）
（注）火山噴火緊急減災対策砂防計画は、噴火の兆候期以降に、火口位置の変化や降灰領域の拡大等、火山活動状況にあわせて土砂移動現象の影響範囲、堆積深などを想定するもの。

(目標設定の考え方・根拠)
今後5年間に対象全火山（29火山）については、火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づき、リアルタイム火山砂防ハザードマップを早期に整備する必要があるため、平成28年度までにこれら全ての全てについて整備することを目標とする。
(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
(重要政策)

- 【施政方針】**
- 第162回国会施政方針演説（平成17年11月21日）
「一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から10年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」
 - 第166回国会施政方針演説（平成19年1月26日）
「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」
 - 第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）
「自然災害時の犠牲者ゼロを目指し、お年寄りや障害者をお持ちの方への対策、小中学校や住宅の耐震化を進めます。被災者の生活再建支援にもお金を期します。都市の防災について、密集市街地対策を進めるとともに、大規模地震発生に備え、高層建築物の防災対策や避難地・防災拠点の整備を進めるなど、総合的な対策を講じてまいります。」
 - 第174回国会施政方針演説（平成22年1月29日）
「災害列島と言われる日本の安全を確保する責任を負う者として、防災、そして少しでも被害を減らしていく「減災」に万全を期さねばならないとあらためて痛感しました。」
 - 第180回国会施政方針演説（平成24年1月24日）
「津波を告ぐあらゆる自然災害に強い持続可能な国づくり・地域づくりを実現するため、災害対策全般を見直し、抜本的に強化します。」
 - 第183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）
「命を守るための『国土強靱化』が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

- 【閣議決定】**
- 経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
「集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、大規模地震、大規模水害、土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、治水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」（第3章3.）
- 【閣議（重点）】**
社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）【第3章に記載あり】
- 【その他】**
なし

過去の実績値	H23	H24	(年度)
	約48%	約59%	



事業事業の概要

主な事業事業の概要

①火山地域における砂防設備の整備(◎)
土石流及び火山噴火にもなる火山泥流、火砕流、溶岩流等による災害から人命、財産を守ることを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：砂防事業費等1,033億円の内訳（平成24年度事業費）
社会資本整備総合交付金14,395億円の内訳（平成24年度国費）

②火山噴火時等の警戒避難対策の実施(◎)
火山地域において警戒避難対策の整備等を行うことで、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：地域自主戦略交付金6,754億円の内訳（平成24年度国費）
（注）◎を付けた箇所は、社会資本整備重点計画にその概略が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

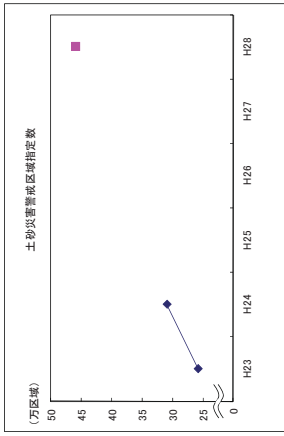
関連する事業事業の概要
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成24年度の実績は約59%であり、目標の達成に向けて着実に進捗している。
- 活火山及びその周辺地域からなる火山砂防地域においては、土石流、火山泥流等の土砂災害から下流部の人家、公共施設等を保全するため、砂防堰堤等のハード対策を実施する一方で、火山地域の住民の警戒避難に資するため、火山ハザードマップの整備や土砂の動きを監視するための監視カメラやワイヤレスセンサー等のソフト対策を実施するなど、ハード・ソフト一体となった対策を推進してきた。
- 火山噴火時の緊急的な対策の実施により土砂災害による被害を軽減するため、火山毎に、緊急ハード対策の施工やリアルタイム火山砂防ハザードマップによる危険区域の設定等、平常時の準備事項及び噴火時の対応等のハード・ソフト対策からなる火山噴火緊急減災対策砂防計画（以下、「計画」という）の策定を推進してきた。
- 各火山では、リアルタイム火山砂防ハザードマップ作成の基礎データとなる火山周辺の詳細な地形データの収集や噴火シナリオの作成を進めているほか、事前に行った数値シミュレーション結果をロープレイング型防災訓練で活用することにより検証を行うなど、実用的なリアルタイム火山砂防ハザードマップの整備を進めてきた。
- 現在、平成19年3月に「火山噴火緊急減災対策に関する検討会」により示された「火山噴火緊急減災対策ガイドライン（案）」により、計画策定の一環としてリアルタイム火山砂防ハザードマップの整備を進めている。
- 平成23年7月には「今後の土砂災害対策を考える会」の意見を踏まえ「今後の土砂災害対策の方向性」をとりまとめ、「大規模土砂災害に対する危機管理の充実・強化」の一環として、引き続きリアルタイム火山砂防ハザードマップの整備を進めているところ。
- 平成24年度までに27火山において計画策定の委員会が開催されているなど、各火山において、おおむね当初予定通り準備及び作成を進めている。
- H24年度末現在、富士山、浅間山等17火山において、リアルタイム火山砂防ハザードマップを整備しており、当面の噴火想定には対応できる。



事務事業の概要

主な事務事業の概要

(予算)
 ○砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施(◎)
 砂防基礎調査・急傾斜地基礎調査の実施を通じ、土砂災害警戒区域等の指定を行い、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
 予算額：地域自主戦略交付金6,754億円の内数(平成24年度国費)
 沖縄復興公共投資交付金771億円の内数(平成24年度国費)

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 平成24年度の実績は約31万区域であり、目標の達成に向けて着実に進捗している。

(事務事業の実施状況)

- 平成13年に施行された土砂災害防止法に基づき、土砂災害から国民の生命及び身体を守るため、土砂災害警戒区域の指定により、土砂災害が発生するおそれがある土地の区域を明らかにし、当該区域における警戒避難体制の整備を図るとともに、著しい危害が発生するおそれがある区域を土砂災害特別警戒区域として指定し、一定の開発行為を制限するほか、建築物の構造を規制すること等により、土砂災害防止のための対策を推進している。
- 平成17年7月の同法の一部改正では、市町村に対する土砂災害ハザードマップの配布の義務付けや、土砂災害情報の伝達方法の市町村地域防災計画への規定を義務づけられたほか、平成18年9月に土砂災害防止法に基づく土砂災害防止対策基本指針を変更し、市町村の警戒避難体制整備に対する都道府県との役割について述べるなど、警戒避難体制整備を強化し、土砂災害防止対策の効率的な推進を図っている。
- 平成23年度には土砂災害防止法に関する政策レビュー実施し、レビューで明らかになった課題を踏まえ、引き継ぎ、早期の区域指定に向けた取り組みを推進しているところ。
- 毎年6月の土砂災害防止月間では、行政機関、防災関係機関及び地域住民が参加する土砂災害・全国統一防災訓練を全国的に実施し、土砂災害に対する警戒避難体制の強化及び防災意識の向上を図っている。
- 平成24年度までに、全国で約31万区域の土砂災害警戒区域が指定された。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- 当該業績指標は着実に進捗しており、また、既存施策を引き継ぎ推進していくこととし、「A-2」と評価した。
- 土砂災害警戒区域は、土砂災害が発生するおそれがある土地の区域を明らかにし、当該区域における警戒避難体制の整備により、土砂災害から国民の生命及び身体を守るために指定するものである。
- 平成24年度までに、全国で約31万区域の土砂災害警戒区域が指定されたが区域指定は完了しておらず、引き継ぎ、区域指定の進捗を図る必要がある。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局砂防部計画課(課長 西山 幸治)

業績指標70

大規模土砂移動検知システムによる監視カバー率

評価

N-2	目標値：100% (平成28年度) 実績値：0% (平成24年度) 初期値：0% (平成23年度)
-----	---

(指標の定義)

平成22年公表の深層崩壊推定頻度マップ(注1)において深層崩壊推定頻度が「特に高い」地域に対する大規模土砂移動検知システム(注2)により監視できる面積の割合(以下、監視カバー率という)。

大規模土砂移動検知システムによる監視カバー率=①/②

- ① 深層崩壊推定頻度が「特に高い」地域に大規模土砂崩壊が発生した場合に大規模土砂移動検知システムにより監視できると思われる範囲(監視カバー範囲)の面積
 - ② 深層崩壊推定頻度が「特に高い」地域の総面積
- (注1)・・・過去の発生事例から得られている情報をもとに深層崩壊の発生頻度を推定したマップ
 (注2)・・・山地地域に配置した振動センサーをネットワーク化し、検知した地震振動から、大規模な土砂移動現象の発生位置と時間を推定することにより大規模土砂崩壊発生箇所把握の時間短縮を行うシステム

(目標設定の考え方・根拠)

深層崩壊推定頻度が「特に高い」地域については、早期に大規模土砂移動検知システムにより監視できるようにする必要があるので、これらの地域について平成28年度までに監視カバー率を100%とすることを目標に設定。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

都道府県及び市町村

(重要政策)

【施政方針】

- 第162回国会施政方針演説(平成17年1月21日)
 「一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から10年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」
- 第166回国会施政方針演説(平成19年1月26日)
 「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」
- 第169回国会施政方針演説(平成20年1月18日)
 「自然災害時の犠牲者ゼロを目指し、お年寄りや障害者お持ちの方への対策、小中学校や住宅の耐震化を進めまます。被災者の生活再建支援にも全力を期します。都市の防災について、密集市街地対策を進めるとともに、大規模地震発生に備え、高層建築物の防災対策や避難地・防災拠点の整備を進めるなど、総合的な対策を講じてまいります。」

第174回国会施政方針演説(平成22年1月29日)

「災害列島といわれる日本の安全を確保する責任を負う者として、防災、そして少しでも被害を減らしていく「被災」に万全を期さねばならないとあらためて痛感しました。」

第180回国会施政方針演説(平成24年1月24日)

「津波を含むあらゆる自然災害に強い持続可能な国づくり・地域づくりを実現するため、災害対策全般を見直し、抜本的に強化します。」

第183回国会施政方針演説(平成25年2月28日)

「命を守るための『国土強靱化』が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

【閣議決定】

- 経費財政改革の基本方針2009(平成21年6月23日)
 「集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、治水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。」(第3章3.)

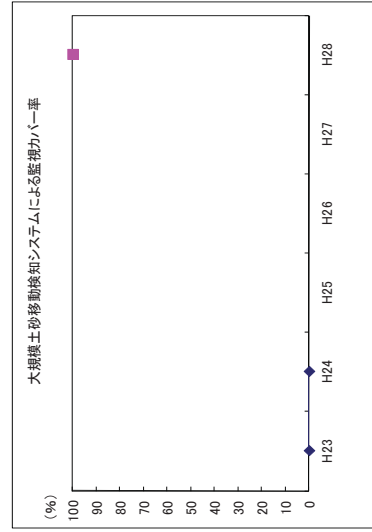
【関係(重点)】

社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H23	0%	H24	0%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

大規模土砂災害に対する警戒避難体制の整備 (◎)
 大規模土砂災害への警戒避難体制を充実・強化するため、大規模土砂移動検知システムの整備等を推進する。
 予算額：治水事業費 7,761億円の内数 (平成24年度事業費)
 砂防事業費等 (補正) 4,224億円の内数 (平成24年度事業費)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 大規模土砂移動検知システムは、第一段階として各地方整備局においてセンサー等機器類の設置と通信ネットワークの整備を行い、各地域の振動データを解析装置へ集約し、地方整備局ごとに実験の運用を開始する。第二段階として全国の解析装置等から得られたデータを通信ネットワークで繋ぎ、各地域から得られた解析結果を共有する。第三段階で全国システム総体として得られた全国のデータを利用して解析・調整を行った後に、最終段階として本運用での監視を開始できるものである。
- 平成24年度は、一部の地域でセンサーを設置しており、平成24年度補正予算においても、全国でセンサーの設置を進めている。
- 平成25年度には、全国でセンサー類の設置が概ね完了し各地方整備局内でのデータ集約が行われ実験的運用が行われる予定であり、第一段階完了に向け予定通り進んでいる。
- 平成26年度内に第二段階も完了し第三段階においても第三段階を終了後に監視を開始されることを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が、第三段階を終えた後に監視が開始されることとした各段階が終了していないため、平成24年度の実績値についてはまだ進捗が見られていないが、各地方整備局におけるセンサー等機器類の設置とネットワーク化作業については、おおむね予定通り進んでいることから、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

(事務事業の実施状況)

- 平成22年8月に、過去の発生事例から得られている情報をもとに深層崩壊の推定頻度に関する全国マップを公表し、これをもとに深層崩壊の頻度が特に高いと推定される地域を中心にさらに調査を実施し、溪流 (小流域) レベルで評価することや、危険と判断された箇所については、必要に応じて天然ダムが形成される可能性などの調査を実施し、周辺や下流の自治体とともに警戒避難対策について検討することとした。
- 平成22年11月の土砂災害防止法の一部改正では、平成21年12月の「特殊な土砂災害等の警戒避難に関する法制度検討会」から示された提言を踏まえ、大規模な土砂災害が急迫している状況において、市町村が適切に住民の避難指示の判断等を行えるよう、国土交通省又は都道府県が緊急調査を実施し、被害が想定される区域・時期の情報を提供することとした。
- 平成23年7月に開催した「今後の土砂災害対策を考える会」の意見を踏まえ「今後の土砂災害対策の方向性」ととりまとめ、「国土の保全に資する土砂災害対策の推進」「土砂災害対策を取り巻く社会条件・自然環境の変化への対応」の一環として、大規模土砂移動検知システムの整備を進めているところである。
- 平成24年度当初予算より、日本再生重点化措置の激甚な水害・土砂災害が生じた地域における災害対策として、大規模災害時のより迅速な対応を図るため、深層崩壊発生の危険性が高い地域において、大規模土砂移動検知システムの整備を開始した。
- 平成24年度は、一部の地域において振動センサーを設置したことにより、土砂移動や、地震等による、振動データを取得できるようになった。平成24年度補正予算においても振動センサーの設置を進め、大規模土砂移動検知システムの整備を進めていく。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- 平成24年度未だに一部の地域でセンサーを設置しており、引き続き、全国でセンサーの設置を進める。
- 平成25年度には、全国でセンサー類の設置が概ね完了し各地方整備局内でのデータ集約が行われ実験的運用が行われる予定であり、第一段階完了に向け予定通り進んでいる。
- 平成26年度内に第二段階も完了し第三段階においても第三段階を終えた後に本運用での監視が開始されることから、予定通り目標年度に目標値を達成すると見込まれるが、第三段階を終えた後に本運用での監視が開始されるため、平成24年度については、指標の達成状況については判断ができないことから、N-2と評価した。
- 引き続き、本運用開始に向け進捗を図る。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

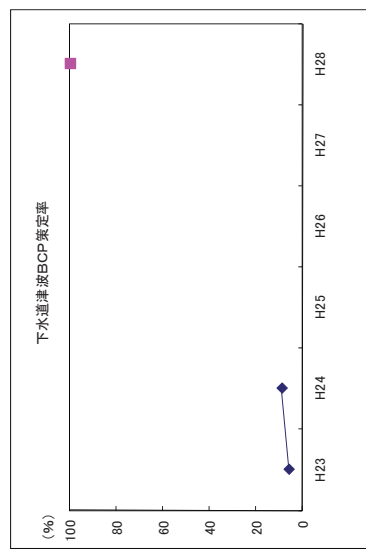
担当課：水管理・国土保全局砂防部砂防計画課 (課長 西山 幸治)

業績指標 7.8
下水道津波BCP策定率 (BCP：事業継続計画)

A-1	目標値：約110% (平成28年度)
	実績値：約9% (平成24年度)
	初期値：約6% (平成23年度)

(指標の定義)
東海、東南海、南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震が想定されている地域に位置し、沿岸域にある下水処理場のうち、津波を対象とした下水道BCPを策定した割合。
(分母) 東海、東南海、南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震が想定されている地域に位置し、沿岸域にある下水処理場数
(分子) 津波を対象とした下水道BCPを策定した下水処理場数
(目標設定の考え方・根拠)
東海、東南海、南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震が想定されている地域に位置し、沿岸域にある下水処理場については、できるだけ早期に下水道BCPを策定する必要があるため、その全てについて平成28年度までに津波を対象とした下水道BCPを策定することとして設定。
(外部要因)
なし
(他の関係主体)
地方公共団体 (事業主体)
(重要政策)
地方公共団体 (事業主体)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決 (重点)】
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)【第3章に記載あり】
【その他】
なし

過去の実績値	(年度)
H23	
H24	
約6%	約9%



事業事業の概要
主な事業事業の概要
○ 下水道施設の地震対策の推進 (◎)
・ 管きよの前震化や計画的な減災対策等の促進を図り、下水道施設の地震対策を推進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
社会資本整備総合交付金予算額 1兆5,858億円の内数 (平成24年度国費)

地域自主戦略交付金予算額 6,754億円の内数 (平成24年度国費)
下水道事業関連予算額 59億円の内数 (平成24年度国費)
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事業事業の概要
該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
・ 当指標の平成24年度の実績値は約9%であり、平成23年度から約3%の上昇となっているが、東日本大震災以降、地方自治体の関心も高いことから、マニュアルの策定や社会資本整備総合交付金による支援等を行っており、地方自治体における策定作業は進捗している。引き続き、平成28年度までの目標達成に向けBCP策定を促進していくことで、来年度以降は目標達成に向けた指標の上昇が確実に見込まれる。
(事業事業の実施状況)
・ 新潟県中越地震、新潟県中越沖地震等の発生を踏まえ、大規模地震により下水道施設等が被災した場合でも、従来よりも速やかに、かつ高いレベルで下水道が果たすべき機能を維持・回復することを目的とし、平成21年11月に『下水道BCP策定マニュアル (地震編) ～第1版～』を策定した。
・ 東日本大震災の経験と教訓を踏まえ、津波による被害や広域的・長期的な被害等に対応した下水道BCPを策定するため、『下水道BCP策定マニュアル (地震・津波編) 検討委員会』を設置し、平成24年3月に『下水道BCP策定マニュアル～第2版～ (地震・津波編)』を策定し、地方公共団体における下水道BCP策定を推進している。
・ 「社会資本整備総合交付金」により、下水道BCP策定を支援している。
・ 東日本大震災を受けて設置した「下水道地震・津波対策技術検討委員会」の報告書においても、下水道BCPの重要性を明記しており、これを踏まえて「下水道の地震対策マニュアル」においても下水道BCP策定の重要性等を明記するよう改定予定。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・ 当指標の平成24年度の実績は約9%であり、平成23年度から約3%の上昇となっているが、東日本大震災以降、地方自治体の関心も高いことから平成24年3月に『下水道BCP策定マニュアル～第2版～ (地震・津波編)』を策定するとともに勉強会等を実施し、地方公共団体における下水道BCP策定を推進しており、社会資本整備総合交付金により支援も進んでいる。また、下水道BCP策定を平成25年度より『下水道総合地震対策事業』の採択要件に加えている。これらのことから、今後、目標達成にむけて指標の上昇が確実に見込まれる。さらに今後「下水道の地震対策マニュアル」においても下水道BCP策定の重要性等を明記するよう改定を行う予定である。
・ 引き続き、『下水道BCP策定マニュアル～第2版～ (地震・津波編)』の普及促進を図るとともに、地方公共団体から既存資料を活用して速やかに下水道BCPを策定できるような段階的な策定手法や事例等を情報提供し、下水道BCP策定の推進を図る。
・ 以上のことから、A-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)
下水道総合地震対策事業の拡充
(平成26年度以降)
なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：水管理・国土体全局下水道部下水道事業課 (課長 増田 隆司)

業績指標 7 2
大規模災害を想定した「地域ブロック広域訓練」の①実施地域ブロック数、②参加都道府県及び③政令指定都市数

A-2	目標値：①10ブロック（100%）（平成28年度） ②47団体（100%）（平成28年度） ③20団体（100%）（平成28年度） 実績値：①4ブロック（40%）（平成24年度） ②22団体（47%）（平成24年度） ③9団体（45%）（平成24年度） 初期値：①1ブロック（10%）（平成23年度） ②5団体（11%）（平成23年度） ③2団体（10%）（平成23年度）
	目標の達成状況に関する分析 （指標の動向） 平成24年度は、順調に進捗している。 （事務事業の実施状況） 各ブロックにおいて、既存の協議会等を通じて関係機関との連携強化を図っている。 課題の特定と今後の取組みの方向性 ・平成24年度は、順調に進捗している。 ・関係機関との連携体制を強化するため、防災訓練等を通じて課題等の抽出・発見に努め、より実践的・効果的な訓練となるよう工夫する。 ・以上から、A-2と評価した。

【指標の定義】
東日本大震災や東海・東南海・南海地震等の大規模災害を想定し、国の地方支分部局、地方公共団体、ライフライン・インフラ事業者等、マスコミ、関係団体等で構成する協議会等が主体となり、地域ブロックで毎年実施する「地域ブロック広域訓練」の実施ブロック数、参加都道府県及び政令指定都市数 ③：全都道府県と共同実施

【目標設定の考え方・根拠】
大規模災害は、広域かつ甚大な被害となることから、各関係機関は相互の連携のもと、広域的かつ実践的な防災訓練を実施し、もって、総合的な防災力の強化を図る必要がある。こうした防災訓練は全国でできるだけ早期に実施する必要があることから、平成28年度までに100%にすることを目標としている。

【外部要因】
地元調整の状況等

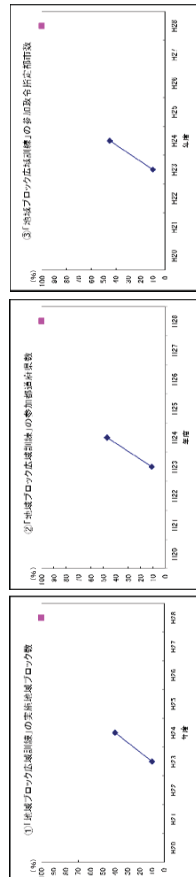
【他の関係主体】
都道府県、政令指定都市、ライフライン・インフラ事業者、マスコミ等

【重要政策】
（施政方針）
なし
（閣議決定）
なし

【解決（重点）】
社会資本整備重点計画「第3章 計画期間における重点目標と事業の概要」の「重点目標1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる」に位置付けられている。

【その他】
なし

過去の実績値	H23	H24	(年度)
①1ブロック（10%） ②5団体（11%） ③2団体（10%）	①4ブロック（40%） ②22団体（47%） ③9団体（45%）		



【事務事業の概要】
主な事務事業の概要
関係機関との連携強化を図ることを目的に、既存の協議会等を活用して広域的な防災訓練を継続的に実施し、地域ブロックにおける防災力向上を図る。
関連する事務事業の概要
該当なし。

測定・評価結果 目標の達成状況に関する分析 （指標の動向） 平成24年度は、順調に進捗している。 （事務事業の実施状況） 各ブロックにおいて、既存の協議会等を通じて関係機関との連携強化を図っている。 課題の特定と今後の取組みの方向性 ・平成24年度は、順調に進捗している。 ・関係機関との連携体制を強化するため、防災訓練等を通じて課題等の抽出・発見に努め、より実践的・効果的な訓練となるよう工夫する。 ・以上から、A-2と評価した。	平成25年度以降における新採の取組みと見直し事項 （平成25年度） 特になし （平成26年度以降） 特になし
担当課等（担当課長名等） 担当課：水管理・国土体全局 防災課（課長 塚原 浩一）	

業績指標 1.2.8
特定都市再生緊急整備地域において、官民により設置された協議会が作成した整備計画の数

A-2	目標値：11件（平成28年度）
	実績値：7件（平成24年度）
	初期値：3件（平成23年度）

（指標の定義）
都市再生特別措置法19条の2に基づき、特定都市再生緊急整備地域において、官民により設置された協議会が作成した整備計画の数

（目標設定の考え方・根拠）
平成23年4月に都市再生特別措置法を改正し、都市の国際競争力の強化を図る「特定都市再生緊急整備地域」制度を創設し、平成24年1月には、特定都市再生緊急整備地域として全国11箇所が指定された。この特定都市再生緊急整備地域において官民連携により整備計画を策定し、これに基づいて国際競争力の強化を図る都市開発プロジェクト推進及びインフラ整備等を推進することが、都市の国際競争力の強化を図る上で重要であるため、平成28年度までに現在指定されている11箇所の特定都市再生緊急整備地域の全てで整備計画が策定されることを目標として設定する

（外部要因）
なし

（他の関係主体）
内閣官房、地方公共団体、地域内において都市開発事業を施行する民間事業者、地域内において公共公益施設の整備若しくは管理を行う者等

（重要政策）
なし

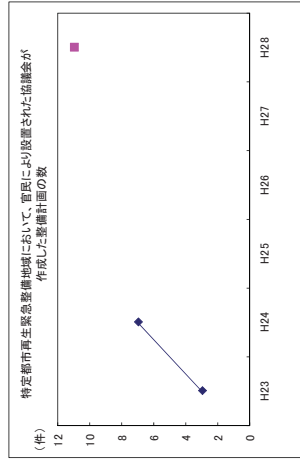
【施政方針】
なし

【閣議決定】
なし

【閣決（重点）】
社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）第3章に記載あり

【その他】
なし

過去の実績値	(年度)				
H20	H21	H22	H23	H24	H25
—	—	—	3件	H26	H27
					H28
					7件



【事業の概要】
主な事業の概要
 内閣官房、地方公共団体、地域内において都市開発事業を施行する民間事業者、地域内において公共公益施設の整備若しくは管理を行う者等と協力しながら、地域整備方針に基づき、都市の国際競争力の強化を図るために必要な都市開発事業及びその施行に関連して必要となる公共公益施設の整備等に関する計画の作成を行う。

関連する事業の概要
 国際競争力都市整備事業により、国際的な経済活動の拠点を形成する上で必要となる都市拠点インフラの整備を

推進する。(平成24年度：6.9億円)

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）
平成24年度には、札幌駅・大通駅周辺地域、渋谷駅周辺地域、横浜都心・臨海地域、川崎駅周辺地域、大師河原地域で整備計画を作成し、目標達成に向け順調に推移している。
（業務事業の実施状況）
整備計画が作成されていない地域においても、協議会を開催し整備計画を検討するよう、関係者と調整を行っている。

課題の特定と今後の取組みの方向性
業績指標の実績値は目標達成に向け順調に推移していることに加え、現在の施策を着実に推進することとし、A-2と評価した。今後も着実に官民連携を推進し、都市の国際競争力の強化を図っていく。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)
なし

(平成26年度以降)
なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室（室長 佐藤 哲也）
 関係課：都市局 市街地整備課（課長 廣瀬 隆正）

業績指標 1.1.7
三大都市圏環状道路整備率

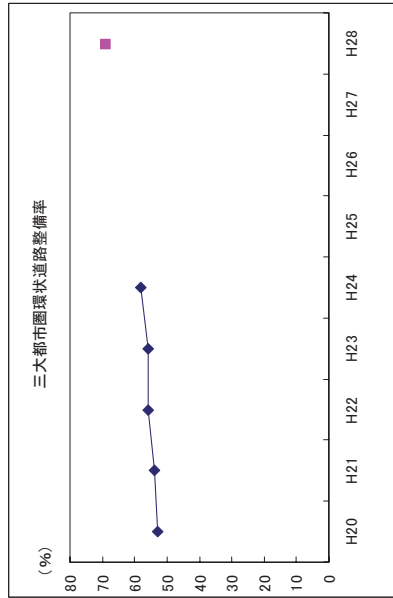
評価

A-2
目標値：約75% (平成28年度)
実績値：58% (平成24年度)
初期値：56% (平成23年度)

(指標の定義)

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・根拠)
平成28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 等)
(重要政策)
【施政方針】
・第183回国会施政方針演説(平成25年2月28日)
「命を守るための「国土強靱化」が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」
【閣議決定】
日本再生戦略(平成24年7月31日)
【閣決(重点)】
社会资本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載あり」
【その他】
なし

過去の実績値	(年度)				
H20	H21	H22	H23	H24	H25
53%	54%	56%	56%	58%	58%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

三大都市圏環状道路の整備
首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルートの確保や、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備を推進。(◎)
予算額：道路整備費13,251億円(国費)及び社会资本整備総合交付金14,395億円の内数(平成24年度)

(注)◎を付した施策項目は、社会资本整備重点計画にその重要性が定められた社会资本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

○平成24年度は、首都圏中央連絡自動車道(海老名IC～相模原相川IC)、京奈和自動車道(高野口IC～紀北かつらぎIC)、東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の計20kmが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、58%である。
(事務事業の実施状況)
○平成24年度末供用延長707km
(平成24年度新規供用延長20km)

課題の特定と今後の取組みの方向性

○業績指標は、平成16年度の42%が平成24年度末に58%まで向上。平成24年度に首都圏中央連絡自動車道(海老名IC～相模原相川IC)、京奈和自動車道(高野口IC～紀北かつらぎIC)、東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の計20kmが供用。トレンドは見込みより低いものの、今後の供用予定の推移を見ると、目標年度には目標値を達成できると見込まれることから、A-2と評価した。
○平成25年度は、首都圏中央連絡自動車道(東金JCT～水更津IC)、茅ヶ崎JCT～寒川北IC、相模原寒川IC～高尾山IC、稲敷IC～神崎IC)、京奈和自動車道(紀北かつらぎIC打田IC)の計86kmの供用を予定し、引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進していく。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 企画課 道路経済調査室(室長 吉岡 幹夫)
関係課：道路局 国道・防災課(課長 三浦 真紀)
道路局 高速道路課(課長 中神 陽一)

業績指標 1.3.7
都市鉄道路線整備により創出される利用者数

評価	N-2
	目標値：206千人/日 (平成28年度) 実績値：— (平成24年度) 初期値：— (平成23年度)

(指標の定義)
平成23年度以降、平成28年度までの間に整備される都市鉄道路線の平成28年度における利用者数
(目標設定の考え方・根拠)
相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワークを有効活用するための連絡線の整備や相互直通化、地下高速鉄道ネットワークの充実等によって都市内移動の円滑化を図る観点から、国として支援すべきものとする路線の整備により創出される利用者数を指標として設定。
具体的には、運輸政策審議会答申第18号、東北地方交通審議会平成11年答申、都市交通審議会第12号答申及び運輸政策審議会答申第10号に盛り込まれている路線のうち、現在整備中の路線(相鉄・JR直通線2.7km、仙台市東西線14.4kmの計17.1km)が開業することにより創出される利用者数。なお、目標値の206千人/日は、平成24年3月時点の事業評価における平成27年度開業時の輸送予測者数(相鉄・JR直通線76千人/日、仙台市東西線130千人/日)。
(外都要因)
事業計画、開業年度の変更
(他の関係主体)
地方公共団体(協賛補助等)、鉄道事業者(事業主体)
(重要政策)
なし
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決(重点)】
なし
【その他】
なし

過去の実績値	H23	H24	(年度)
	—	—	

事務事業の概要
主な事務事業の概要
・地下高速鉄道整備事業費補助
大都市圏における交通混雑の緩和等のために、地下高速鉄道の整備を推進する。
予算額 164億円(平成24年度)
・都市鉄道利便増進事業費補助
都市鉄道等利便増進法に基づき速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部(国の補助率は対象事業費の3分の1)を補助している。
予算額 49億円(平成24年度)
(税制特例)
・一体化法に規定する特定鉄道事業者に係る特例措置
事業所税 資本金等の金額の2/3に相当する金額を資本金等から控除 減収額 2億円(平成24年度)
固定資産税 最初の5年間 1/4、その後5年間 1/2 減収額 14億円(平成24年度)
・新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置
固定資産税 最初の5年間 1/3、その後5年間 2/3 減収額 49億円(平成24年度)
・新設された変電所に係る償却資産の特例措置
固定資産税 5年間 3/5 減収額 3億円(平成24年度)
・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により鉄道・運輸機構が整備したトンネルの特例措置
固定資産税 非課税
・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設に係る特例措置

固定資産税・都市計画税 5年間2/3
・低炭素化等に資する旅客用新製鉄道車両に係る特例措置
固定資産税 5年間1/2 減収額 25億円(平成24年度)
※減収額は鉄道事業者等の合計

関連する事務事業の概要
該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
・事業は現在実施中であり、平成23年度と比べて利用者の増加はなく、平成24年度は目標達成に向けた成果について判断できない。
(事務事業の実施状況)
・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線の整備として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。

課題の特定と今後の取組みの方向性
・平成24年度において事業が終了した路線はないため、平成23年度と比べて利用者の増加はないが、事業の進捗により目標年度までに目標を達成することも可能であるため、N-2とした。
・引き続き、相互直通運転等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
(平成25年度)
なし
(平成26年度以降)
なし

担当課等(担当課長名等)
担当課： 鉄道局都市鉄道政策課(課長 堀内 丈太郎)

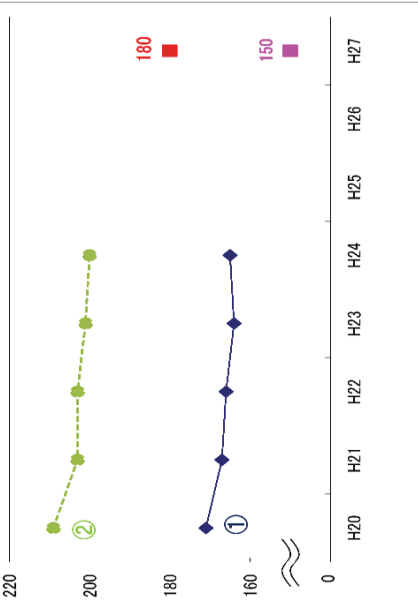
業績指標 138
 東京圏鉄道における混雑率
 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率
 ②全区間のピーク時混雑率

評価	①B-2 ②B-2
目標値：①115.0% ②180%	②180% (平成27年度)
実績値：①165% ②200%	②200% (平成24年度)
初期値：①164% ②201%	②201% (平成23年度)

(指標の定義)
 東京圏のJR、民鉄及び地下鉄における①主要区間の平均混雑率、および②個別路線のピーク時混雑率
 ・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・根拠)
 東京圏の鉄道の混雑率については、着実に緩和を図っていく必要がある、運輸政策審議会第18号答申及び第19号答申に基づき、当面の目標として平成27年度までに東京圏における①主要31区間のピーク時の平均混雑率150%以内を指すとともに、②全区間においてもピーク時混雑率180%以下を目指す。
(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（協賛補助等）、鉄道事業者（事業主体）
(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）第3章
【その他】
 なし

過去の実績値	(年度)				
H20	H21	H22	H23	H24	H27
①171%	①167%	①166%	①164%	①165%	
②209%	②203%	②203%	②201%	②200%	

東京圏鉄道における混雑率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 地下高速鉄道整備事業費補助
 大都市圏における交通混雑の緩和等のために、地下高速鉄道の整備を推進する。
 予算額 164億円 (平成24年度)
- 都市鉄道利便増進事業費補助
 都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の3分の1）を補助している。
 予算額 49億円 (平成24年度)
- (税制特例)
 ・一体化法に規定する特定鉄道事業者に係る特例措置
 事業所税 資本金等の金額の2/3に相当する金額を資本金等の金額から控除 減収額 2億円 (平成24年度)
- 固定資産税 最初の5年間 1/4、その後5年間 1/2 減収額 14億円 (平成24年度)
- 新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置
 固定資産税 最初の5年間 1/3、その後5年間 2/3 減収額 49億円 (平成24年度)
- 新設された変電所に係る償却資産の特例措置
 固定資産税 5年間3/5 減収額 3億円 (平成24年度)
- 都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により取得したトンネルの特例措置
 固定資産税 非課税
- 都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業に係る特例措置
 固定資産税 都市計画税 5年間2/3
- 固定資産税、都市計画税
 ・低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置
 固定資産税 5年間1/2 減収額 25億円 (平成24年度)

※減収額は鉄道事業者等の合計

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成24年度の都市鉄道（東京圏）の混雑率は、景気低迷等に伴う輸送量の減少があったものの、震災の影響の反動等による輸送量の増加があったことから、主要31区間のピーク時の平均混雑率については165%となり前年度から1%増加し、全区間におけるピーク混雑率については200%となり前年度から1%減少する結果となったが、いずれの指標も長期的には減少傾向にあるものである
- (事務事業の実施状況)
 ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、測公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
- 都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- 依然として混雑の激しい区間も存在することから、引き続き混雑緩和に取り組み、引き続き必要がある。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする（運輸政策審議会答申19号）。
- 主要31区間のピーク時の平均混雑率、全区間におけるピーク混雑率のいずれの指標も長期的には減少傾向にあるが、平成24年度については目標達成に向けた十分な成果は示していない。
- 以上から、B-2と評価した。
- 平成25年度以降も、平成25年3月の東急東横線・東京メトロ副都心線の相互直通運転の開始等のネットワークの高度化や、混雑率での駅改良等が進められており、引き続き、混雑緩和に向けた対策を進めることとする。

平成25年度以降における新種の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

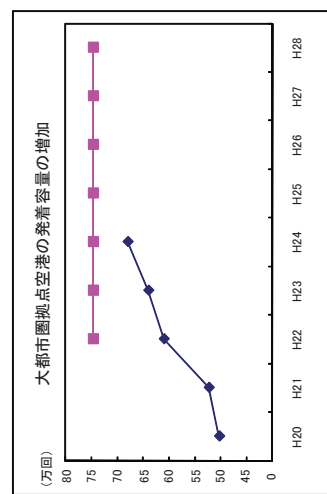
担当課： 鉄道局都市鉄道政策課（課長 堀内 丈太郎）

業績指標 1.2.0
大都市圏拠点空港の空港容量の増加

評価	A-2
	目標値：100% (74.7万回) (平成28年度) 実績値：91.0% (68万回) (平成24年度) 初期値：85.7% (64万回) (平成23年度)

(指標の定義)
大都市圏拠点空港 (羽田、成田、関西、中部の4空港) のうち首都圏空港 (羽田、成田) における空港容量の増加
(目標設定の考え方・根拠)
大都市圏拠点空港の空港容量の増加を図るため首都圏空港 (羽田、成田) の整備を進めており、羽田、成田両空港の整備により見込まれる空港容量の増加を目標とした。
(外部要因)
景気及び自由時間、家計収支等の社会・経済動向
(他の関係主体)
航空運送事業者 (事業主体)
(重要政策)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
日本再興戦略 (平成25年6月14日)「一、5. 立地競争力の強化 ①「国家戦略特区」の実現」及び「③空港・港湾などの産業インフラの整備」に記載あり
【閣決 (重点)】
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第2章」及び「第3章」に記載あり。
【その他】
なし

過去の実績値	H20	H21	H22	H23	H24	(年度)	
	5.0	3万回	5.2	3万回	6.1万回	6.4万回	6.8万回



事務事業の概要
主な事務事業の概要
羽田空港の24時間国際拠点空港化及び成田空港のアジアのハブ空港としての地位を確立するための取り組みにより、首都圏における空港容量の増加を図る。(◎)
予算額：空港整備事業費 (首都圏空港) 1,071億円 (平成24年度) の内訳
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。
関連する事務事業の概要
該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
羽田空港は、平成22年10月のD滑走路及び国際線地区の供用開始により年間発着枠が37.1万回に拡大し、国際線についても3.2年ぶりに本格的な定期便 (うち6万回 (年間3万回+深夜早朝3万回)) の就航を果たした。その後年間発着枠が段階的に拡大し、25年3月末には4.1万回まで拡大している。
また、成田空港は、平成23年10月から同時平行離着陸方式が開始されるとともに、年間発着枠が2.2万回から2.3.5万回まで拡大し、その後24年3月には2.5万回まで拡大した。さらに、平成25年3月にB滑走路西側滑走路及び羽田地区エプロンが供用され、25年3月末には2.7万回まで拡大し、オーブンスカイを実現した。このように、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。
(事務事業の実施状況)
羽田空港は、平成22年10月のD滑走路及び国際線地区の供用開始により年間発着枠が37.1万回に拡大し、国際線についても、3.2年ぶりに本格的な定期便 (うち6万回 (年間3万回+深夜早朝3万回)) の就航を果たした。その後年間発着枠が段階的に拡大し、空港運用の慣熟により25年3月末には4.1万回まで拡大している。
また、成田空港は、平成23年10月から同時平行離着陸方式が開始されるとともに、年間発着枠が2.2万回から2.3.5万回まで拡大し、その後24年3月には2.5万回まで拡大した。さらに、平成25年3月にB滑走路西側滑走路及び羽田地区エプロンが供用され、25年3月末には2.7万回まで拡大し、オーブンスカイを実現した。首都圏空港の空港容量74.7万回への拡大に向けて、引き続き関連施設の整備を進めている。

課題の特定と今後の取組みの方向性
羽田空港については、24時間国際拠点空港化の推進の取組みにより4.1万回まで年間発着枠が増加したが、今後も空港容量を44.7万回に増加させることとしている。
また、成田空港についても、アジアのハブ空港としての地位を確立するための取組みにより2.7万回まで年間発着枠を拡大した。今後更に、3.0万回への空港容量の拡大に向けて、取組みを進めていく。
以上より、目標の達成が順調に見込めているので「A-2」と評価した。なお、社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標を「大都市圏拠点空港の空港容量」に変更するとともに目標値及び目標年度を平成24年度から平成28年度に見直ししている。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
(平成25年度)
なし
(平成26年度以降)
なし

担当課等 (担当課長名等)
担当課：航空局航空ネットワーク部首都圏空港課 (課長 和田 浩一)、航空局航空ネットワーク部空港施設課大都市圏空港調査室 (室長 杉野 浩茂)

業績指標 102
国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率

評価	目標値：平成22年度比 5%減 (平成28年度) 実績値：平成22年度比 1.2%減 (平成24年度) (速報値) 初期値：0 (平成22年度)
A-2	

(指標の定義)
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国際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24年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成22年度の総輸送コストに対してどれだけ削減した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22年度の総輸送コスト)

(目標設定の考え方・根拠)
平成23年度の実績値は平成19年度比3.1%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、引き続き国際海上貨物のコスト削減を推進していくことを踏まえ、平成28年度において前回目標値とほぼ同程度の平成22年度比5%減を設定。
(注)「前回目標値」とは、平成24年度の輸送コストにおいて平成19年度比5%減である

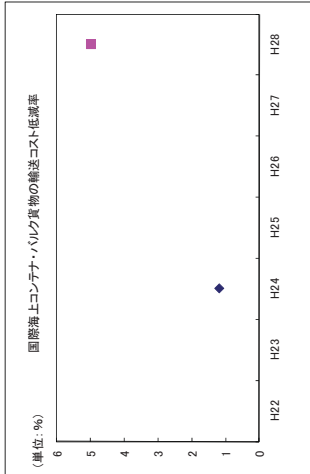
(外部要因)
・輸送コストに係る原油価格変化
・輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化
(他の関係主体)
地方公共団体(事業主体)
(重要政策)

【施政方針】
なし
【閣議決定】
・経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～(平成25年6月14日)
国は、国際競争力を強化するインフラ(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・三大都市圏環状道路等)、民需誘致効果や投資効率の高い社会資本を優先し集中投資する。また、ハード・ソフト面の選択を踏まえ、関係する予算の適正配分を進める。(第3章3.(2)①)

・日本再興戦略-JAPAN is BACK-(平成25年6月14日)
国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾、空港への輸送アクセスを向上させる。(第II.一.5.③)
・総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日)
グローバル・サプライチェーンの一端を担う我が国が物流ネットワークの国際競争力を強化するため、物流インフラの整備や運営効率化を図るとともに、国際物流に不可欠な物流インフラ・物流システムの整備・充実に推進する。(2.(1))

【閣決(重点)】
・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第2章及び第3章に記載あり」
【その他】
なし

過去の実績値	(年度)		
H20	H21	H22	H23
-	-	-	-
			平成22年度比 1.2%減 (速報値)



事業事業の概要

主な事業事業の概要

- ・国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策 (◎)
国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)において、ハブ機能を強化するためのインフラ整備、リーダー輸送活性化による貨物集約、「民」の視点を取り込んだ港湾の一体運営など、国家戦略として様々な施策を総動員することで、成長戦略の実現ひいては日本再生を図る。
 - ・国際バルク戦略港湾における総合的な対策 (◎)
資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつあるなかで、大型船舶の活用等により、これら物資の安定的かつ安価な輸入を実現するため、選択と集中の観点から選定された「国際バルク戦略港湾」において、大型船舶に対応した港湾施設の整備、「民」の視点による埠頭運営の効率化、船舶の運航効率改善のための制限の緩和等の総合的な対策を推進する。
- 予算額：港湾整備事業費1,685億円(国費)及び社会資本整備総合交付金13,475億円の内数(平成24年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
・平成24年度のコスト低減率は平成22年度比1.2%減(速報値)となり、年々コスト低減が図られている。
(事業事業の実施状況)
・港湾整備事業等により、国際海上コンテナターミナル及び国際物流ターミナルなどの外資ターミナルの整備を着実に推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性
・平成24年度のコスト低減率は平成22年度比1.2%減(速報値)となり、年々コスト低減が図られている。また、港湾整備事業等の実施により、引き続き国際海上コンテナターミナル及び国際物流ターミナル等の外資ターミナルの整備を推進していくこととしており、今後の実績値の上昇が見込まれるため、A-2と評価した。
・平成24年度の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標を「国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率」に変更するとともに目標値及び目標年度を平成24年度から平成28年度に見直しの上で、引き続き施策を推進することとする。

平成25年度以降における新採の取組みと見直し事項

平成25年度	なし
平成26年度以降	なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 菊地 身智雄)

業績指標 108
日本発着コンテナ貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシッピング率

評価	N-2
	目標値：5% (平成27年) 実績値：1 (平成24年) 初期値：1.0% (平成20年)

(指標の定義)

- 日本発着のコンテナ貨物のうち釜山港等東アジア主要港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率。
- (目標設定の考え方・根拠)**
- 国際コンテナ戦略港湾政策では、我が国における基幹航路の維持・強化のため、民の視点による港湾経営を実施し、港湾コストの低減等荷物集約のための対策を実施する。(注1)。
- 具体的な指標として、平成27年に当該トランシッピング率を、現行の半分に縮減することを目標としている(注2)。
- これから、平成27年の目標を現行の半分の5%とする。

注1：新成長戦略(平成22年6月) 別表111-②
注2：国土交通省成長戦略(平成22年5月) 1-1-1-1

(外部要因)

- 輸出入貨物量に影響する景気動向・為替変動・世界情勢の変化
- 釜山港等東アジア主要港の港湾施策
- (他)関係主体
- 地方公共団体(事業主体)
- (重要政策)

【施政方針】
該当なし

【閣議決定】

- 経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～(平成25年6月14日)
- 国は、国際競争力を強化するインフラ(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾、三大都市圏環状道路等)、民需誘発効果や投資効率の高い社会資本を選択し集中投資する。(第3章3.(2)①)
- 日本再興戦略-JAPAN is BACK-(平成25年6月24日)

国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾・空港への輸送アクセスを向上させる。このため、現状で5割にとどまっている言都圏3環状道路の整備率を今後5年間で8割以上に引き上げるなどの三大都市圏環状道路の整備や、2016年度までに国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルを現状の3パースから12パースにするとともに、2015年度までに港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営を実現、海外トランシッピング貨物集約に向けた広域からの集荷や貨物の需要創出を促進することなどにより物流ネットワークの強化を進める。(第II-1-5.③)

- 総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日)
- 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大形化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船舶による「国際フェイダー航路」、インランドボゴでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約、特別港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。(2.(1))

【閣決(重点)】

- 社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第2章及び第3章に記載あり」

【その他】

- 国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)

過去の実績値									(暦年)
H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27		
1.0%	—	—	—	—	—	—	—	—	

日本発着コンテナ貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシッピング率

年	実績値 (%)
H20	1.0
H21	1.0
H22	1.0
H23	1.0
H24	1.0
H25	1.0
H26	1.0
H27	1.0

事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策(◎)
- 国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)において、ハブ機能を強化するためのインフラ整備、フェイダー輸送活性化による貨物集約、「民」の視点を取り込んだ港湾の一体運営など、国家戦略として様々な施策を総動員することで、成長戦略の実現ひいては日本再生を図る。
- 予算額：359億円(平成24年度)
- (注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。
- 港湾運営会社が取得した上物施設に係る特別措置(固定資産税・都市計画税)
- 国際戦略港湾又は一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が国の無利子貸付又は補助を受けて取得した一定のコンテナ埠頭における上物施設に対する固定資産税及び都市計画税について、その課税標準を以下のとおりとする特別措置
- ①国際コンテナ戦略港湾 課税標準 1/2 (取得後10年間)
- ②一定の要件を満たす国際拠点港湾 課税標準 2/3 (取得後10年間)
- 減収額 0億円(平成24年度)

関連する事務事業の概要
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)

- 本指標の実績値は、5年に1度実施される「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の集計結果より算出されるが、次回調査の結果は平成25年度末に得られるため、平成24年度時点では実績値の判断はできない。しかし、国際コンテナ戦略港湾政策として、アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大のため、国際コンテナ戦略港湾(阪神港及び京浜港)において、金山港等アジア諸港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有する高規格コンテナターミナルの整備、フェイダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等といった、ハード・ソフト一体となった施策を国家戦略として集中して実施してきており、国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のための環境整備を着実に進めてきていると判断できる。
- (事務事業の実施状況)**
- 国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策
- 国際コンテナ戦略港湾政策として、当該年度までに、水深16m以上の岸壁を有するコンテナターミナルの整備の着実な推進、神戸港・大阪港・横浜港3港における特約港湾運営会社の指定、国際コンテナ戦略港湾へのフェイダー機材の技術的な強化に資する内航航路や鉄道路線の新規立ち上げの支援などを実施してきており、国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のための環境整備を着実に進めてきている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- 本指標の実績値は、5年に1度実施される「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の集計結果より算出されるが、次回調査の結果は平成25年度末に得られるため、平成24年度時点では実績値の判断はできない。しかし、国際コンテナ戦略港湾政策として当該年度までに、水深16m以上の岸壁を有するコンテナターミナルの整備の着実な推進、神戸港・大阪港・横浜港3港における港湾運営会社の指定、国際コンテナ戦略港湾へのフェイダー機材の技術的な強化に資する内航航路や鉄道路線の新規立ち上げの支援などを実施してきており、国際コンテナ戦略港湾への貨物集約の環境整備を着実に進めてきている。今後も引き続き、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を集中することで、目標達成を目指すものとし、N-2と併進した。

平成25年度以降における新顔の取組みと見直し事項

(平成25年度)
なし

(平成26年度以降)
国際コンテナ戦略港湾の更なる機能強化のため、新たな貨物集約策等の支援施策を検討する。

担当課等(担当課長名等)

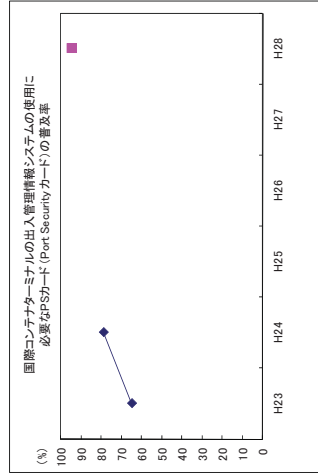
担当課：港湾局港湾経済課(課長 河原畑 徹)
関係課：港湾局計画課(課長 菊地 歩智雄)

関連指標関9
国際コンテナターミナルの出入管理情報システムの使用に必要なPSカード (Port Security カード) の普及率

実績値等
目標値：95% (平成28年度)
実績値：79% (平成24年度)
初期値：65% (平成23年度)

(指標の定義)
出入管理情報システムを導入している国際コンテナターミナルを利用するトラックドライバーのうちPSカードを所持している者の割合。
(目標設定の考え方・根拠)
PSカード (Port Securityカード) による物流効率化が最大限発揮されるために必要な普及率として95%を目標値として設定。
(外部要因)
なし
(他の関係主体)
港湾管理者、ターミナル運営者
(重要政策)
なし
【施政方針】
なし
【閣議決定】
総合物流施策大綱 (2013-2017) (平成25年6月25日)
港湾施設の国際的な保安水準を確保しつつ、効率的な国際海上物流を確保するため、港湾施設の出入管理の高度化など港湾における保安対策を推進する。(2.(3))
【閣決 (重点)】
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日) [第3章に記載あり]
【その他】
なし

過去の実績値	(年度)	
H20	H21	H22
—	—	—
	H23	H24
	6.5%	7.9%



事業概要
主な事業概要の概要
・ICTを活用した港湾物流の高度化・効率化の推進 (◎)
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。
関連する事業概要の概要
なし

達成状況等
目標の達成状況等
(目標の達成状況) 順調である
(事務事業の実施状況) PSカードの普及に向けた取組を推進した。

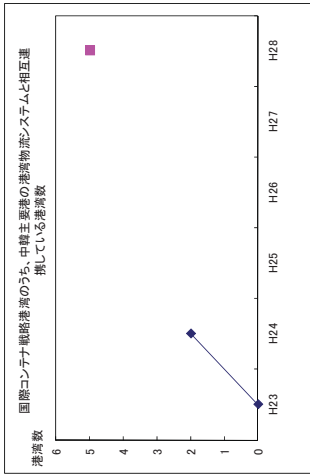
担当課等 (担当課長名等)
担当課：港湾局海岸・防災課危機管理室 (室長 石橋 洋信)

関連指標 10
国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流システムと相互連携している港湾数

実績値等
目標値：5港（平成28年度）
実績値：2港（平成24年度）
初期値：0港（平成23年度）

【指標の定義】
国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流システムと相互連携している港湾数。
【目標設定の考え方・根拠】
北東アジアにおける物流サービスの能力と効率性を向上させることを目的としたNEAL-NET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）の枠組みにおいて、日中韓3国間で港湾物流システムを連携することとしている。平成28年度までに国際コンテナ戦略港湾の各港における港湾物流情報システムを中韓主要港のシステムと相互連携させることとして目標値を設定。
【外部要因】
なし
【他の関係主体】
中国国政府及び韓国政府、並びに国際コンテナ戦略港湾の港湾管理者
【重要政策】
なし
【施政方針】
なし
【閣議決定】
・日本再興戦略 - JAPAN is BACK-（平成25年6月14日）
アジア諸国等との物流情報システムの相互連携を進め、荷物情報のタイムリーな把握を可能とすることで、効率的で円滑な物流を実現する。（第II、二、テーマ3②II）
・総合物流施策大綱（平成25年6月25日）
日中韓で構築しつつある物流情報を中核とするNEAL-NET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）をアジア地域等に展開することにより、貨物動静の可視化を推進し、アジア地域等における物流の効率化に寄与する。（2.（11））
【閣決（重点）】
・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）〔第3章に記載あり〕
【その他】
・国土交通省技術基本計画（平成24年12月10日）
国際海上コンテナ貨物の位置情報の可視化により、物流業務が効率化され、国際競争力の強化に寄与することが期待されるが、現状では港湾に係る国際貨物の位置情報把握のための情報システムは構築されていない。このため、平成24年度に北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の枠組みの下、国内貨物の位置情報データベースを有するコンテナ物流情報サービス（Collins）を海外の港湾物流情報データベースと接続することにより、日中韓での港湾物流情報のネットワークを構築し、我が国産業の国際競争力の向上を図る。（別添資料（2） 枠③）
・新たな情報通信技術戦略 行程表（平成24年7月4日改訂）
中国・上海を経由し連携し、船舶動静情報やコンテナ動静情報について、荷主・物流事業者間でコンテナ物流情報サービス（Collins）を利用し情報共有を図るため、中国・上海とのシステム接続調査を実施。日中韓3国において船舶動静情報に関する共同調査を実施し、国際標準技術の動向や各国の港湾物流情報システムの特性等を踏まえ、船舶動静情報に関する標準インターフェースを開発。（3.（5）ii）

過去の実績値	(年度)			
H20	H21	H22	H23	H24
—	—	—	0港	2港



事務事業の概要

主な事務事業の概要
・国際物流競争力強化に対応した情報ネットワーク構築（◎）
日中韓3国間におけるコンテナ動静情報共有のためのシステム改修等を行うもの
（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその掲載が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要
該当なし

達成状況等

目標の達成状況
（目標の達成状況）
目標値は平成28年度に5港のところ、最新の実績値（平成24年度）は2港である。
（事務事業の実施状況）
平成24年度に東京・横浜、寧波（中国）及び釜山（韓国）を対象に、コンテナ船の離着岸日時の情報について、各国のシステム間で接続試験を実施した。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局港湾経済課（課長 河原畑 徹）

業績指標 1.5
我が国建設企業の海外建設受注高

評価	B-1
	目標値：1.5兆円（平成27年度） 実績値：1.18兆円（平成24年度） 初期値：1.35兆円（平成23年度）

【指標の定義】
我が国の主要建設企業（海外建設協会会員企業）による新規年間海外受注高
【目標設定の考え方・根拠】
国内建設市場が縮小し、毎年がさらに厳しさを増す中で、アジアを中心とする世界の建設市場では、経済成長に伴い膨大なインフラ需要の発生が見込まれている。このような中で、本事業は、我が国建設企業の特長的な発展を図り、我が国の成長戦略を実現するため、地方・中小建設企業を含む我が国建設企業の海外展開を支援することとし、建設企業の新規年間海外受注高を平成21～23年度の受注高の平均に建設投資年平均伸び率を勘案して、平成27年度までに年間1.5兆円まで伸ばすことを目標とする。

【外部要因】
景気動向、相手国の政情等の社会・経済情勢
【他の関係主体】
外国政府及び政府関係機関等の公共発注者
日系製造業等の民間発注者等
【重要政策】
【施政方針】
なし

【閣議決定】
○新成長戦略（平成22年6月18日）第3章（3）アジア経済戦略
「新幹線・都市交通、水、エネルギーなどのインフラ整備支援や、環境共生型都市の開発支援に官民あわせて取り組む。同時に、土木・建築等で高度な技術を有する日本企業のビジネス機会も拡大する。さらには、建築士等の資格の相互承認を推進し、日本の建設業のアジア展開を後押しする。また、アジアにおけるこれらの分野のビジネス拡大につながる途上国産業人材の育成を官民が協力して進めていく。これらにより、日本も輸出や投資を通じて相乗的に成長するという好循環を作り出す。また、日本の「安全・安心」の製品の輸出を促進するとともに、インフラプロジェクトの契約・管理・運営ノウハウの強化に取り組む。」

○日本再生戦略（平成24年7月31日）アジア太平洋経済戦略
【2020年までの目標】 建設業の新規年間海外受注高 2兆円以上
【2015年度までの目標】 建設業の新規年間海外受注高 1.5兆円以上

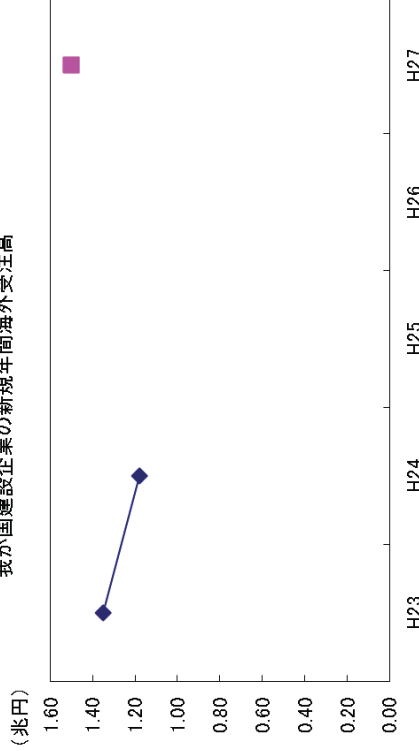
【重点施策：パッケージ型インフラ海外展開支援】
「パッケージ型インフラ海外展開促進プログラム」（平成24年6月27日パッケージ型インフラ海外展開関係大臣合決定）に基づき、広域開発プロジェクトの上流段階からの関与、インフラ案件の発掘・形成力強化等により、日本の技術・ノウハウが活用される案件の形成を支援するとともに、「川上から川下まで」の受注に向けた体制・プレイヤーの強化、コスト競争力・差別化の強化、インフラプロジェクト専門官の活用促進、公的ファイナンス支援の強化等を通じ日本企業の案件受注を強力に支援し、高い成果に結び付ける。

【重点施策：新興国の中間層など世界の成長市場の開拓、クールジャパン推進等】
新興国での事業に必要な内外人材の育成・確保支援、サービスマン、建設業等の海外展開を支援する枠組みの構築等を強力に推進することで、中小企業を始め日本企業の新興国におけるビジネス展開を支援する。

【解決（重点）】
なし
【その他】
なし

過去の実績値		(年度)
H23	H24	
1.35兆円	1.18兆円	

我が国建設企業の新規年間海外受注高



事業概要

主な事業概要

○官民連携による海外インフラプロジェクトの realization に向けて、政治のリーダーシップによるトップセールス、事業初期段階からの官民一体となった案件の発掘を実施。
○我が国建設業の海外受注体制の強化を図るため、企業の人材育成に対する支援、契約管理の強化に向けた検討、海外展開において必要となる情報収集・提供の強化に対する支援等の取組を実施。

関連する事業概要の概要
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成24年度海外受注実績は、平成23年度と比較して微減しているものの、2年連続で1兆円の大台を超えており、平成27年度の目標値の達成に向けて引き続き施策の推進を図る。

（事業の実施状況）
・トップセールスの展開や案件形成支援、二国間会議の開催等、事業初期段階からの戦略的支援・海外進出意欲の醸成に係る取組を実施。

・PPP事業において我が国建設企業が果たすべき役割の検討、海外建設市場において成功を勝ち取るための戦略のとりまとめ。

・海外建設プロジェクトの紛争事例の事例研究等による契約・リスク管理の強化を実施。

・地方・中小建設企業向けのアドバイザリー制度やセミナー等を実施。

・海外建設市場データベース構築のための情報収集を実施。

・経済連携協定の活用等による国際建設市場の環境整備に係る取組を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性
業績指標は我が国建設企業の新規年間海外受注高であるが、平成24年度の海外受注実績は、前年度と比較して微減しており、十分な伸びを示していない。ただし、我が国建設企業の年間海外受注高は、各国の経済情勢等によっても大きく変動するものであり、平成23年度においては、大型案件の受注があったため、平成24年度は減少となっているが、平成21年度からの上昇の傾向は継続している。今後は、これまでの取組に加え、日本式の優れた施工を知る建設人材の育成、我が国建設・不動産企業による海外地域別の市場戦略の構築等の施策を実施することにより、建設業の国際展開支援を強化することとし、B-1と評価した。

平成25年度以降における新策の取組みと見直し事項

(平成25年度)

これまでの取組に加え、日本式の優れた施工を知る建設人材の育成、我が国建設・不動産企業による海外地域別の市場戦略の構築等の施策を実施することにより、建設業の国際展開支援を強化する。

(平成26年度以降)

国際建設・不動産市場における外国政府・企業との交流・連携の強化、ソフトインフラの輸出、海外展開において必要となる情報収集・発信力の強化等の施策を実施することにより、建設産業の国際展開支援を強化する。

担当課等 (担当課長名等)

担当課： 土地・建設産業局 国際課長 小林 高明

業績指標 11.2
国内における観光旅行消費額

評価

B-1

目標値：3.0兆円 (平成28年)
実績値：2.2.4兆円 (平成23年)
初期値：2.5.3兆円 (平成21年)

(指標の定義)
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・根拠)
2016年までに、訪日外国人旅行者数1,800万人、日本人海外旅行者数2,000万人、国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数2.5泊を達成することにより概ね達成することができると見込まれる3.0兆円を目標とする。

なお、当目標値は観光立国推進基本計画 (平成24年3月30日閣議決定) に「観光立国の推進に関する目標」として定められている。

(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)
外務省・法務省・経済産業省の関係省庁 (観光立国推進基本計画に基づき連携)

(重要政策)

【施政方針】

- ・第174国会における施政方針演説 (平成22年1月29日) 「アジアの方々を中心に、もともと多くの外国人の皆さんに日本を訪ねていただくことは、経済成長のみならず、幅広い文化交流や友好関係の土台を築くためにも重要です。日本の魅力を磨き上げ、訪日外国人を2020年までに2,500万人、さらに3,000万人まで増やすことを目標に、総合的な観光政策を推進します。」
- ・第180国会における施政方針演説 (平成24年1月24日) 「国交正常化四十周年の機を捉え、人的交流や観光促進を手始めに、様々なレベルでの対話や交流を通じて、互恵関係を深化させていきます。」

【閣議決定】

- ・経済財政の中長期方針と10年展望について (平成21年1月19日) 「3」に記載あり等
- ・新成長戦略 (基本方針) ～輝きのある日本へ～ (平成21年12月30日) 「2. (4)」に記載あり
- ・新成長戦略 (平成22年6月18日) 「第3章 (4)」、及び「IV 1.2.」に記載あり
- ・新成長戦略実現に向けた3段階の経済対策 (平成22年9月10日) 「III. 1. (2)」に記載あり
- ・円高・デフレ対応のための緊急総合経済対策 (平成22年10月8日) 「II. 4. (1)」に記載あり
- ・新成長戦略実現2011 (平成23年1月23日) 「I ④」、及び「別紙1」、「別紙2」に記載あり
- ・「日本再生のための戦略に向けて」 (平成23年8月5日) 「III. 4 観光立国・地域活性化戦略」に記載あり
- ・「日本再生の基本戦略」 (平成23年12月24日) 「4. (1) ⑤ 観光振興」に記載あり
- ・観光立国推進基本計画 (平成24年3月30日)
- ・「日本経済再生に向けた緊急経済対策」 (平成25年1月11日) 「II. 3. 日本企業の海外展開支援等」 「III. 2. 地域の特色を生かした地域活性化」に記載あり
- ・「日本再興戦略」 (平成25年6月14日) 「II. 二. テーマ4 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会」に記載あり

【閣決 (重点)】

- ・社会資本整備重点計画 (平成24年8月) 「第3章」に記載あり

【その他】

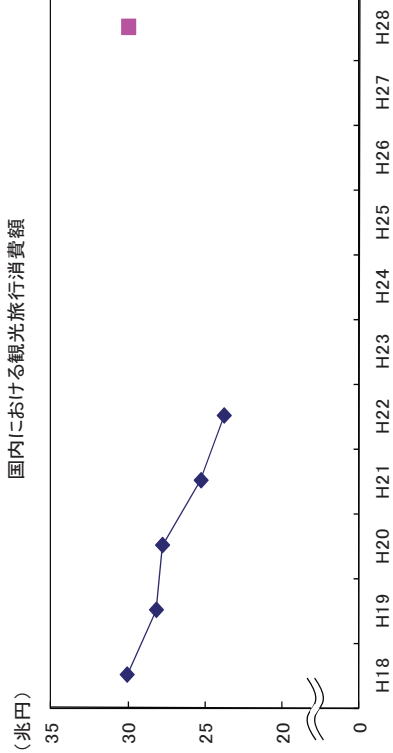
- ・「都市と暮らしの発展プラン」に基づく平成21年度の都市対策 (地域活性化統合本部) (平成21年4月21日) 「3. 国際競争力の強化と国際交流の推進」に記載あり
- ・国土交通省成長戦略 (平成22年5月17日) 「2. 観光分野」に記載あり
- ・国土交通省観光立国推進本部の設置 (平成25年1月29日)
- ・観光立国推進閣僚会議の開催 (平成25年3月26日)、「観光立国の実現に向けたアクション・プログラム」とりまとめ (平成25年6月11日)

過去の実績値		(暦年)			
H19	H20	H21	H22	H23	H24
28.2兆円 (28.3兆円)	27.8兆円 (28.1兆円)	25.3兆円 (25.5兆円)	23.4兆円 (23.8兆円)	22.4兆円 (22.8兆円)	集計中

※H16年～H21年実績値はSNA (国民経済計算) に基づいて算出しているが、SNAの5年に1回の過去に溯及しての基準改定が行われたため、再推計したもの。

※H22年実績値は推計方法の見直しにより再推計したもの。

国内における観光旅行消費額



事業事業の概要

主な事業事業の概要

- ①観光地域づくりプラットフォーム支援事業
 交流人口の拡大による地域の活性化を目的として、観光圏の整備による観光客の来訪及び潜在の促進に関する法律に基づき、内外観光客の宿泊旅行回数・滞在日数の拡大を旨とし、2泊3日以上の上の滞在交流型観光を促進するため、地域の幅広い関係者が参加して、市場との窓口機能等を担う「観光地域づくりプラットフォーム」の形成を促進しつつ、潜在交流型観光の企画・販売、人材育成等を行う取組を支援する。
 予算額 24.6百万円 (平成24年度)
- ②観光中核人材育成事業
 地域において講座・研修プログラムを展開し、観光地域づくり人材育成を促進するための仕組みづくりの担い手となる人材の育成を図る。
 予算額 12.4百万円 (平成24年度)
- ③産官連携を通じた観光分野の人材育成事業
 大学教育のあり方を議論する「観光教育に関する学長・学部長等会議」の開催や、観光産業に対する理解の促進と就業意識の醸成のためのインテンシブモデル事業の実施などを通じて、観光産業を支える人材の育成を図る。また、企業経営者や学識経験者等による「観光立国推進ラウンドテーブル」を開催する。
 予算額 1.5百万円 (平成24年度)
- ④訪日旅行促進事業 (レジット・ジャパン事業)
 一刻も早い訪日需要の回復のため、徹底した風評被害対策に加え、在外公館や民間企業との連携、IMF・世銀総会等の日本開催国際会議やインドネシアやベトナムとのオープンソースカイといった特別な機会の活用、ビジネス需要としてのMICE誘致等、あらゆる関係者・機会を総動員したオールジャパン体制による訪日旅行の海外プロモーション事業を展開する。
 予算額 4,927百万円 (平成24年度)
- ⑤訪日外国人旅行者の受入環境整備事業
 我が国における国際会議の開催件数を2016年に1,111件とすることを目指し、海外プロモーション事業、誘致段階の支援事業、基盤整備事業等を通してMICE誘致・開催を推進。
 地方拠点の整備、受入を担う人材の育成等を行い、受入環境の整備・充実を総合的に推進。
 予算額 85.4百万円 (平成24年度)
- ⑥MICEの開催・誘致の推進
 訪日外国人旅行者の受入環境整備事業
 一刻も早い訪日旅行需要の回復のため、正確で海外消費者の目線に立った情報の発信、記者招待や共同広告などを通じた海外メディアや旅行会社などへの働きかけの強化、海外主要5市場での訪日促進の集中プロモーション、2,3市場において4,4件の在外公館との連携事業、市場横断的な1,3件の民間企業との連携事業を実施したほか、IMF・世銀総会等の日本開催国際会議やインドネシアやベトナムとのオープンソースカイといった特別な機会の活用等、あらゆる関係者・機会を総動員したオールジャパン体制による訪日旅行の海外プロモーション事業を展開した。
 予算額 3.0百万円 (平成24年度)
- ⑧国内旅行活性化のための環境整備事業
 ・国内旅行促進のための環境整備として休暇取得と外出/旅行促進運動(「ポジティブ・オフ」運動)の取組を行う。

- ⑨世界観光機関 (UNWTO) 拠出金
 予算額 2.3百万円 (平成24年度)
- ⑩世界観光機関 (UNWTO) 分担金
 予算額 3.6百万円 (平成24年度)
- ⑪独立行政法人国際観光振興機構 (JNTO) の行う海外観光宣伝事業、コンベンション振興対策事業等の実施に要する経費の一部を交付するために必要な経費。
 予算額 1,884百万円 (平成24年度)
- ⑫ASEAN貿易投資観光促進センター拠出金
 予算額 8.5百万円 (平成24年度)
- ⑬沖縄の特定地域において特定民間観光関連施設を新増設した場合の投資税額控除 (観光振興地域における投資税額控除) (法人税、法人住民税、事業税、事業税 (外形))
 沖縄振興特別措置法に定める観光振興地域において、特定民間観光関連施設のために供する機械及び装置、建物等を新増設する場合に、機械及び装置については取得価格の15%の税額控除、建物及びその附属施設並びに構築物については取得価格の8%の税額控除の特例措置を講じる。
 減収見込み額 255.4千円 (平成24年度)
- ⑭広域観光促進基礎調査事業
 広域的な滞在型観光地づくりに向けた各地域の取組みの効果的な推進を図るため、観光地づくりに関する先進的な取組みのための観光資源の掘り起こし・磨き上げ等に係る事業の支援、旅行商品についての品質向上策の策定等を行う。
 予算額 8.8百万円 (平成24年度)
- ⑮広域連携観光復興対策事業 (東北観光博)
 東北地域への旅行需要の回復と新たな観光地づくりのモデル構築を図るため、東北地域全体を観光の博覧会場と見立て、地域や民間の様々な取組を連携させるとともに統一的な情報発信等を行う。
 予算額 250百万円 (平成24年度)
- ⑯顧客満足型旅行商品推進事業
 各地域の観光資源を活用して造成された旅行商品について、平成23年度の実態調査を踏まえ、各地域における課題やその解決策を整理し、顧客満足度の高い旅行商品の品質向上策をとりまとめる。
 予算額 2.2百万円 (平成24年度)

関連する事業事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成23年においては2.2、4兆円と、前年比約4%の減少となっている。

①観光事業の実施状況

・観光地域づくりプラットフォーム支援事業

・観光地域づくりプラットフォームフォーラム支援事業

・観光地域づくりプラットフォーム支援事業の設立準備段階3地域、運営初期段階20地域を採択し、地域の関係者が一体となった取組を総合的に支援した。

②訪日旅行促進事業 (レジット・ジャパン事業)

・観光中核人材育成事業

・観光地域づくりに関する地域の自立的な人材育成を促進するため、地域の状況に応じた人材育成手法等の策定・試行を行った成果を踏まえ、観光地域づくりマネージャーの育成に係る取組みの立案・実施の手引きとして活用可能な「観光地域づくり人材育成実践ハンドブック (案)」を取りまとめ、その全国的な普及・展開等に向けた検討を進めた。

③産官連携を通じた観光分野の人材育成事業

・「観光教育に関する学長・学部長等会議」の開催や、インテンシブモデル事業の実施により、産官連携を通じて、産業界のニーズを踏まえた経営・マネジメント人材の育成に関する取組の推進並びに社会人教育及び高等教育機関での観光に関する教育の充実を図るための取組を実施した。また、「観光立国推進ラウンドテーブル」を開催するなど、観光産業の今後についての議論を通じて社会の関心を高める取組を行った。

④訪日旅行促進事業 (レジット・ジャパン事業)

・一刻も早い訪日旅行需要の回復のため、正確で海外消費者の目線に立った情報の発信、記者招待や共同広告などを通じた海外メディアや旅行会社などへの働きかけの強化、海外主要5市場での訪日促進の集中プロモーション、2,3市場において4,4件の在外公館との連携事業、市場横断的な1,3件の民間企業との連携事業を実施したほか、IMF・世銀総会等の日本開催国際会議やインドネシアやベトナムとのオープンソースカイといった特別な機会の活用等、あらゆる関係者・機会を総動員したオールジャパン体制による訪日旅行の海外プロモーション事業を展開した。

⑤訪日外国人旅行者の受入環境整備事業

・既に多数外国人旅行者が訪れている地域を戦略拠点、外国人旅行者の訪問の増加が見込まれる地域を地方拠点として合計35地域を公募・選定し、地域の受入環境整備水準の把握・評価を行い、先進的・モデル的な

事業を実施し、地域での自立的な受入環境の整備及び他地域への普及を図った。また、日本在住の留学生等を受入環境整備センターとして、戦略拠点・地方拠点など全国の観光地へ派遣することで、受入環境整備が進められている部分から自国から明確にし、外国人旅行者の増加に向けた改善策の提案や情報発信をしてもらうことで受入環境整備を促進するとともに、SNSを活用した海外への情報発信といった副次的効果も得られた。

- ・訪日外国人旅行者に質の高い通訳案内サービスを提供する「通訳案内士」を始めとした通訳ガイドの充実に取り組んでいる。通訳案内士試験の外国語筆記試験への一部マークシート方式導入のほか、筆記試験の免除が受けられる制度を拡充し、フランス語、ドイツ語、中国語、韓国語、日本歴史及び一般常識で免除対象を追加するなど、受験者の利便を向上し通訳案内士の供給拡大につながる措置を講じた。さらに、通訳案内士以外の者による有償ガイド行為を可能とする特別措置を規定した「総合特別区域法」に基づき総合特別区域として、(大版府) 泉佐野市、(鳥取県) 岩手町及び(島根県) 益田地区が認定された。そのほか、同様の特別措置を規定した沖縄振興特別措置法に基づく「沖縄特別通訳案内士育成等事業計画」が認定された。また、専門性の高い通訳案内士育成に向けた通訳案内士専門研修等、通訳ガイドを担う人材の育成に関する事業を実施した。

⑥医療観光の推進

- ・日本の医療観光を具体的に推進するプラットフォームとして医療観光プロモーション推進連絡会を運営し、先進的・モデル的プロジェクトチームの調査、民間による自主的な規範の策定等、医療観光に実際に取り組むための基盤づくりに支援した。また、訪日外国人消費動向調査の結果を踏まえ訪日外国人患者等の現状と希望について調査することで今後の医療観光推進に向けた新しい可能性を調査した。あわせて、海外の医療観光博への出席等による海外プロモーションを実施した。

⑦MICEの開催・誘致の推進

- ・日本のMICE分野の競争力の強化を図るための具体的な方策につき、MICE国際競争力強化委員会にて検討を行った。
- ・MICEの誘致・開催に向け、MICE専門見本市への出席等の海外向けプロモーションの推進を行った。(その他の取組：メディアを活用した広告宣伝、ガイドブックの作成等)

⑧休暇取得の分散化に関する導入促進事業

- ・地域における家族の時間づくり促進実証事業(家族の時間づくりプロジェクト)を15の地域において実施し、実施地域の内110地域の家庭(保護者)を対象にしたアンケートの結果、「よかつた」とする回答は36.8%であり、「よくなかった」と回答した19.1%を上回る結果となった。(どちらともいえない)は40.8%)

⑨国内旅行活性化のための乗機整備事業

- ・国内旅行促進のための乗機整備として休暇取得と外出/旅行促進運動(「ポジティブ・オブ」運動)の取組を行い、企業への直接訪問、商工団体と連携した各地方における企業への働きかけ、企業に運動を浸透させるためのイベント開催や賛同企業同士の意見交換会を実施し、126の企業、団体の「ポジティブ・オブ」運動への賛同につなげた。

また、Facebookページの運営や政府広報の活用などにより広く国民に対して周知を行った。これまでの活動を踏まえ「ポジティブ・オブ」運動の更なる発展に向けて検討をするために有識者会議を開催した。

⑩広域観光促進基礎調査事業

- ・旅行者ニーズの多様化、旅行スタイルの変化等に対応した魅力ある観光地域づくりを推進するため、新たなモデルの構築につながる先進的取組に対して支援を実施している。平成24年度は、旅行者の自由で手帳な移動手段となっているレンタサイクルのサービス向上及び運営維持方策の仕組みを構築するため、利用者の取組によって利益を受ける店舗から、その一部をレンタサイクル事業へ還元する方法について実証実験を行う取組等に対して支援を行い、その普及・展開等に向けた検討を進めた。

⑪世界観光機関(UNWTO)拠出金、⑫世界観光機関(UNWTO)分担金

- ・観光分野における世界最大の国際機関である世界観光機関(UNWTO)において、世界の観光動向に関する調査や統計の作成、世界における観光振興の促進に関する事業等に使用されており、世界の観光の振興・発展や国際観光交流の促進に貢献している。

⑬ASEAN貿易投資観光促進センター拠出金

- ・ASEAN貿易投資観光促進センター設立協定に基づき拠出を行った。本センターは日本国とASEAN構成国との間の観光客数の増加に向けた様々な事業を実施した。

⑭広域連携観光復興対策事業(東北観光博)

- ・東北地域への送客強化とともに、観光地域30箇所の「ゾーン」を核とし、地域独自の精選した「地域観光案内人」の配置、地域観光案内人が来訪者もてなす「原のサロン」の設置、地域独自の精選したコンテナツの提供、地域と来訪者の交流を促進する「東北バスポート」の発給、旬な観光情報を一元的に提供する「ポータルサイト」の運用等を行い、旅行需要の喚起や新しい観光スタイルの実現を図った。

⑮顧客満足型旅行商品推進事業

- ・顧客満足度型旅行商品推進事業

・ニューツーリズムを推進するための品質向上策をとりまとめた。顧客満足度を高めるための品質向上策をとりまとめた。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は低調であり、目標達成に向けた成果を示しておらず、施策の改善を図る必要があることから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が、訪日旅行者数については、微底した風評被害対策に加え、あらゆる関係者・機会を総動員したオールジャパン体制による訪日旅行の海外プロモーション事業の効果により、東日本大震災の影響等から大幅に回復し、対前年比34.6%増の83.7万人と史上2番目の水準を達成したが、目標とした900万人の達成には至っていない。また、国内観光旅行による旅行者の魅力の相対的な低下については、東日本大震災の影響をはじめ、趣味・レジャーの多様化による国民一人当たり年間宿泊数の低下については、東日本大震災の影響をはじめ、趣味・レジャーの多様化による旅行の魅力の相対的な低下による減少、団塊の世代の退職に伴う余暇活動の伸び悩み、年次有給休暇取得率が微増にとまっていたことなどが一因と考えられる。実績値は従来の取組を通じては解消することが困難な懸念動向等の外部的要因による減少の要因が大きい。今後の取組については、従来の関係省庁との連携を強化し、政府を牽引して施策を推進する。こうした施策により、安定的で着実な訪日外国人旅行者の増加や戦略的な観光地づくり等を実施し、確実に目標達成を目指すこととする。また、特に以下の視点に基づき、施策の改善を図っている。

- ・ 今後の、外的要因(震災や外交関係等)の影響を受けにくい訪日外客構造への転換及びオールジャパン体制のさらなる強化等による効果的な訪日プロモーションの実施により、訪日外国人旅行者数の確実な増加を図り、さらなる訪日促進につなげていく必要がある。
- ・ 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。
- ・ 休暇取得の促進にむけて「家族の時間づくりプロジェクト」のさらなる事業実施地域の拡大に向け、運輸局等とも協力し取組を実施する。

平成25年度以降における新採の取組と見直し事項

(平成25年度)

- ・ 訪日個人旅行者の促進、国際会議等のMICE誘致・開催の推進、送客元の多様化により、外的要因(震災や外交関係等)の影響を受けにくい訪日外客構造への転換を図るとともに、関係省庁、地方自治体、民間企業と連携したオールジャパンによる訪日促進や震災で傷ついたイメージの改善と競合国と差別化された訪日ブランドの強化等により、安定的で着実な訪日外国人旅行者数の増加に取り組む。
- ・ 「日・ASEAN友好協力40周年」を契機に、東アジア市場での本格的な訪日プロモーションを展開し、韓国、中国等の5大都市に並ぶ主要市場へ育成する。
- ・ 国際的な誘致競争等に打ち勝つため、誘致ポテンシャルが高い都市を対象に、アドバイザー派遣やマーケティング戦略の実施や競争等のマーケティング戦略の高度化のための取組を実施し、グローバルレベルのMICE都市を育成する。また、MICE専門見本市への出席やメディアの活用した認知度向上等、国としてあらゆる機会、手段、ネットワークを総動員しつつ、新たな誘致案件の掘り起こしに取り組む。
- ・ 全国で12の地域程度の戦略拠点及び地方拠点の整備・自治体等の自主的な受入環境整備の支援を実施することで、全国的に訪日外国人旅行者が安心して、快適に、移動し、滞在し、観光することができると期待する。
- ・ 日本の医療観光を具体的に推進するプラットフォームとして、医療観光プロモーション推進連絡会をより活性化し、民間主導での発展を強化する。あわせて、海外の医療観光博への出席等による海外プロモーション活動を実施する。
- ・ 中国をはじめとするアジア圏からの訪日外国人旅行者の増加に対応した通訳案内サービスの供給拡大に向けて、通訳案内士制度が抱える課題の抽出を行うとともに解決策について検討する。
- ・ 国内外から運好される国際競争力の高い魅力ある観光地域づくりを促進するため、観光地域に係る客観的な評価体系を構築し、恒常的な評価となる観光地域づくりを促進する。
- ・ 旅行者ニーズの多様化、旅行スタイルの変化等に対応した魅力ある観光地域づくりを推進するため、先進的取組等に対して支援を行うことにより、地域における課題解決手法のモデルを構築するとともに、このような知識やスキルを特約的に蓄積・活用していくため、観光地域づくりの体制強化に向けた取組みを支援し、それぞれの地域における自立的かつ持続的な潜在交流型観光の推進を図る。

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

- 担当課：観光庁産業課(課長 清水 一郎)
- 関係課：観光庁参事官(参事官 高橋 石原 大)
- 観光庁参事官(参事官 藤原 康弘、内田 浩行)
- 観光庁国際観光課(課長 大野 達)
- 観光庁観光地域振興課(課長 川瀬 弘之)
- 観光庁観光資源課(課長 新垣 慶太)

総合政策局事業総括調整官 勢田 昌功

業績指標 110
国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数

B-1	目標値： 2.5泊 (平成28年)
	実績値： 2.08泊 (平成23年) 2.14泊 (平成24年)
	初期値： 2.09泊 (平成22年)

(指標の定義)
観光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・根拠)
日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数について、減少傾向を食い止め、魅力ある旅行商品の提供や魅力ある観光地づくりなどの施策を講ずることにより、H18年(2006年)～H22年(2010年)の5年間の実績(平均約2.42泊)程度に戻す。なお、当初目標は観光立国推進基本計画(平成24年3月30日閣議決定)に「観光立国の推進に関する目標」として定められている。

(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)
農林水産省・環境省等の関係省庁(観光立国推進基本計画に基づき連携)
(重要政策)

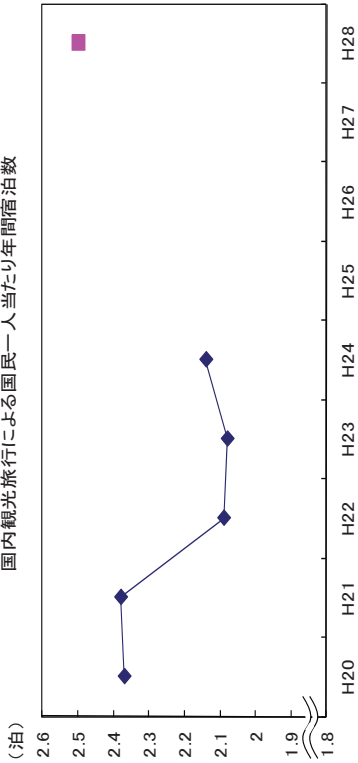
- (施政方針)**
なし
(閣議決定)
・新成長戦略実現に向けた3段階の経済対策(平成22年9月10日)「Ⅲ. 1. (2)」に記載あり
・円高・デフレ対応のための緊急総合経済対策(平成22年10月8日)「Ⅱ. 4. (1)」に記載あり
・「新成長戦略実現2011」(平成23年1月23日)「Ⅰ. ④」、及び「別紙1」、「別紙2」に記載あり
・「日本再生のための戦略」(平成23年8月5日)「Ⅲ. 4 観光立国・地域活性化戦略」に記載あり
・「日本再生の基本戦略」(平成23年12月24日)「4. (1) ⑤観光振興」に記載あり
・「観光立国推進基本計画」(平成24年3月30日)
・「日本経済再生に向けた緊急経済対策」(平成25年1月11日)「Ⅱ. 3. 日本企業の海外展開支援等」
・「日本再興戦略」(平成25年6月14日)「Ⅱ. 二. テーマ4②観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会」に記載あり

- (閣議(重点))**
社会資本整備重点計画(平成24年8月)「第3章」に記載あり
(その他)
・国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)「2. 観光分野」に記載あり
・国土交通省観光立国推進本部の設置(平成25年1月29日)
・観光立国推進関係会議の開催(平成25年3月26日)、「観光立国の実現に向けたアクション・プログラム」とりまとめ(平成25年6月11日)

過去の実績値		(暦年)	
H20	H21	H22	H23
2.37泊	2.38泊	2.09泊 (2.12泊)	2.14泊 (2.10泊)

※H22年及びH23年実績値は推計方法の見直しにより再推計したもの。

国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 観光地づくりプラットフォーム支援事業**
交流人口の拡大による地域の活性化を目的として、観光圏の整備による観光客の来訪及び滞在の促進に関する法律に基づき、内外観光客の宿泊旅行回数・滞在日数の拡大を目指し、2泊3日以上の滞在交流型観光を促進するため、地域の幅広い関係者が参加して、市場との窓口機能等を担う「観光地づくりプラットフォーム」の形成を促進し、滞在交流型観光の企画・販売、人材育成等を行う取組を支援する。
予算額 246百万円(平成24年度)
- 観光中核人材育成事業**
観光中核人材育成事業
地域において講座・研修プログラムを展開し、観光地づくり人材育成ガイドラインや人材育成手法を普及することにより、地域の自立的な人材育成を促進するための仕組みづくりと観光地づくりの担い手となる人材の育成を図る。
予算額 124百万円(平成24年度)
- 産学官連携を通じた観光分野の人材育成事業**
大学教育のあり方を議論する「観光教育に関する学長・学部長等会議」の開催や、観光産業に対する理解の促進と就業意識の醸成のためのインターンシップモデル事業の実施などを通じて、観光産業を支える人材の育成を図る。また、企業経営者や学識経験者等による「観光立国推進ラウンドテーブル」を開催する。
予算額 150百万円(平成24年度)
- 地域における家族の時間づくり促進事業**
各地域の協力のもと、大人(企業)と子ども(学校)の休みのマッチングを行う実証事業を行うことで、「家族の時間」がもたらす教育的・社会的効果を明らかにするとともに、取り組み課題とその改善方策の検証を行い、同様の取組実施を広く働きかける事業を実施する。
予算額 300百万円(平成24年度)
- 沖縄の特定地域において特定民間観光関連施設を新増設した場合の投資税額控除(観光振興地域における投資税額控除)(法人税、法人住民税、事業税、事業税(外形))**
沖縄振興特別措置法に定める観光振興地域において、特定民間観光関連施設の用に供する機械及び装置、建物等を新増設する場合には取得価額の15%の税額控除、建築物及びその附属施設並びに構築物については取得価額の8%の税額控除の特例措置を講じる。
減収見込み額 2554千円(平成24年度)
- 広域観光見込基礎調査事業**
広域的な滞在型観光地づくりに向けた各地域の取組みの効果的な推進を図るため、観光地づくりにおける先進的な取組みのための観光資源の掘り起こし・磨き上げ等に係る事業の支援、旅行商品についての品質向上策の策定等を行う。
予算額 880百万円(平成24年度)
- 国内旅行促進のための環境整備事業**
国内旅行促進のための環境整備として(休暇取得と外出/旅行促進運動(「ポジティブ・オフ」運動)の取組を行う。
予算額 500百万円(平成24年度)
- 広域連携観光復興対策事業(東北観光博)**
東北地域への旅行需要の回復と新たな観光地づくりのモデル構築を図るため、東北地域全体を観光の博覧会場と見立て、地域や民間の様々な取組を連携させるとともに統一的な情報発信等を行う。

予算額 250百万円(平成24年度)
 ⑨顧客満足型旅行商品推進事業
 各地域の観光資源を活用して造成された旅行商品について、平成23年度の実態調査を踏まえ、各地域における課題やその解決策を整理し、顧客満足度の高い旅行商品の品質向上策をとりまとめる。
 予算額 22百万円(平成24年度)

関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 平成23年においては2.08泊と、前年比でほぼ横ばいであった。平成24年においては2.14泊と、前年比で約3%増であった。

(事務事業の実施状況)

- ① 光地域づくりプラットフォーム支援事業
 ・観光地域づくりプラットフォーム支援事業の設立準備段階3地域、運営初期段階20地域を採択し、地域の関係者が一体となった取組を総合的に支援した。
- ②観光人材人材育成事業
 ・観光地域づくりに関する地域の自立的な人材育成を促進するため、地域の状況に応じた人材育成手法等の策定・試行を行った成果を踏まえ、観光地域づくりマネージャーの育成に係る取組の立案・実施の手引きとして活用可能な「観光地域づくり人材育成実践ハンドブック(案)」を取りまとめ、その全国的な普及・展開等に向けた検討を進めた。
- ③産学官連携を通じた観光分野の人材育成事業
 ・「観光教育に関する学長・学部長等会議」の開催や、インターンシップモデル事業の実施により、産学官連携を通じて、産業界のニーズを踏まえた経営マネジメント人材の育成に関する取組の推進並びに社会人教育及び高等教育機関での観光に関する教育の充実を図るための取組を実施した。また、「観光立国推進ラウンダール」を開催するなど、観光産業の今後についての議論を通じて社会の関心を高める取組を行った。
- ④広域観光促進基礎調査事業
 ・旅行者のニーズの多様化、旅行スタイルの変化等に対応した魅力ある観光地域づくりを推進するため、新たなモデルの構築につながる先進的取組に対して支援を実施している。平成24年度は、旅行者の自由で手軽な移動手段となっているレンタサイクルのサービスの向上及び運営維持対策の仕組みを構築するため、利用者の回遊によって利益を受ける店舗から、その一部をレンタサイクル事業へ還元する方法について実証実験を行う取組などに対して支援を行い、その普及・展開等に向けた検討を進めた。
- ⑤地域における家族の時間づくり促進事業
 ・地域における家族の時間づくり促進実証事業(家族の時間づくりプロジェクト)を15の地域において実施し、実施地域の内10地域を家庭(保護者)を対象にしたアンケートを集計した結果、「よかった」とする回答は36.8%であり、「よくなかった」と回答した19.1%を上回る結果となった(「どちらともいえない」は40.8%)。
- ⑥国内旅行活性化のための環境整備事業
 ・国内旅行促進のための環境整備として休暇取得と外出/旅行促進運動(「ポジティブ・オフ」運動)の取組を行い、企業への直接訪問、商工団体と連携した各地方における企業への働きかけ、企業に運動を浸透させるためのイベント出席や賛同企業同士の意見交換会を実施し、126の企業、団体の「ポジティブ・オフ」運動への賛同につなげた。
 また、Facebookページの運営や政府広報の活用などにより広く国民に対して周知を行った。これまでの活動を踏まえ「ポジティブ・オフ」運動の更なる発展に向けた検討をするために有識者会議を開催した。
- ⑦広域連携観光復興対策事業(東北観光周)
 ・東北地域への送客強化とともに、観光地域30箇所を核とし、地域に精通した「地域観光案内人」の配置、地域観光案内人から来訪者もてなす「旅のサロン」の設置、地域独自の滞在コンテンツの提供、地域と来訪者の交流を促進する「東北バスポート」の発給、旬な観光情報を一元的に提供する「ポータルサイト」の運用等を行い、旅行需要の喚起や新しい観光スタイルの実現を図った。
- ⑧顧客満足型旅行商品推進事業
 ・ニューツーリズムを推進するため、地域の特色ある観光資源を活用した旅行商品の実態を踏まえ、旅行商品の顧客満足度を高めるための品質向上策をとりまとめた。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成24年の実施値は対前年比で約3%増となり、低下傾向であった業績指標も平成23年に底を打ち、回復の兆しが見えるが、目標達成に向けた伸びは至っていないことから「B」と評価した。なお、平成25年1-3月の速報値では対前年比で約16%の増加が見られており、平成25年以降、さらなる回復が期待できる。今後、目標達成に向けては、従来の取組の改善を図るほか、観光立国推進基本計画に基づき、観光の裾野の拡大、観光の質の向上を図るとともに、関係省庁との連携を強化し、政府を牽引して施策を推進する。こうした施策により、戦略的な観光地域づくり等を通じて、確実に目標達成を目指すこととする。また、特に以下の視点に基づき、施策の改善を図っていく。

・休暇取得の促進にむけた「家族の時間づくりプロジェクト」のさらなる事業実施地域の拡大に向け、運輸局等とも協力し取組を実施する。

平成25年度以降における新規の取組と見直し事項

(平成25年度)

- ・国内外から選好される国際競争力の高い魅力ある観光地域づくりを促進するため、地域の取組段階に応じ、地域独自の「ブランド」の確立を通じて日本の顔となる観光地域の創出に向けた取組を支援する。
- ・観光地域づくりに取り組む地域における課題や改善点などの明確化を図るため、観光地域に係る客観的な評価体系を構築し、恒常的な評価を実施することを通じて戦略的な観光地域づくりを促進する。
- ・旅行者ニーズの多様化、旅行スタイルの変化等に対応した魅力ある観光地域づくりを推進するため、先進的取組等に対して支援を行うことにより、地域における課題解決手法のモデルを構築するとともに、このような知識やスキルを持続的に蓄積・活用していくため、観光地域づくりの体制強化に向けた取組を支援し、それぞれの地域における自立的かつ持続的な潜在交流型観光の推進を図る。

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

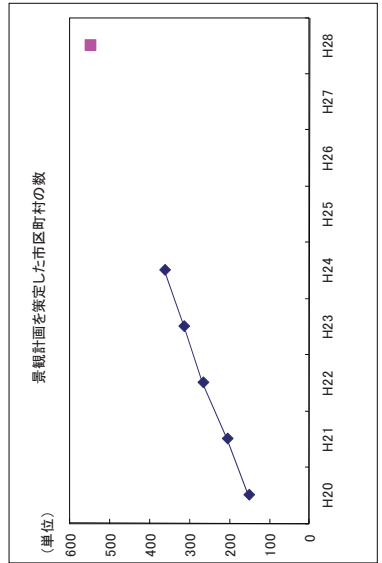
担当課：観光庁戦略課(課長 清水 一郎)
 関係課：観光庁産業課(課長 石原 大)
 観光庁観光地域振興課(課長 川瀬 弘之)
 観光庁観光資源課(課長 新垣 慶大)
 総合政策局事業総括調整官(事業総括調整官 勢田 昌功)

業績指標 1.1.5
景観計画を策定した市区町村の数

評価	A-2
	目標値：550団体（平成28年度） 実績値：364団体（平成24年度） 初期値：315団体（平成23年度）

(指標の定義)
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・指標)
全国市区町村を対象とした景観計画策定意向調査において、平成24年3月1日時点で、平成28年度末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数に基づき設定。
(外部要因)
該当なし
(他の関係主体)
地方公共団体（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）
(重要政策)
なし
【施政方針】
なし
【閣議決定】
観光立国推進基本計画（平成24年3月30日）「景観行政団体による景観計画の策定等景観法に基づく制度の活用による良好な景観形成の推進を図り、地域の魅力を増進、創出するため、法制度の効果的な活用があり方や先進事例に関する情報提供といった取組を行うとともに、法にある基本理念の普及や良好な景観形成に関する国民の意識向上を目的とした各種の啓発活動、多様な主体の参加を図るための景観に関する教育、専門家の育成といったソフト面での各種支援策について充実を図る。（3-3-5（六）②）」
【閣決（重点）】
社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」
【その他】
なし

過去の実績値	(年度)									
H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28		
152団体	206団体	267団体	315団体	364団体						



事務事業の概要
主な事務事業の概要
景観法の活用及び良好な景観形成のための普及促進
関連する事務事業の概要
社会資本整備総合交付金の活用

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
景観計画を策定した市区町村の数については平成24年度も着実に増加しており、今後も順調に増加していくことが見込まれる。
(事務事業の実施状況)
景観法の活用状況を調査・把握・分析した結果や効果的な取組事例等を各種会議やホームページ等を通じて情報提供し、景観形成を推進するための普及促進を図った。
課題の特定と今後の取組みの方向性
業務指標については、順調に増加していくことが見込まれる状態であることから、今後も景観法の活用及び良好な景観形成のための普及促進等の現在の施策を着実に推進していくこととし、「A-2」と評価した。

平成25年度以降における新強の取組みと見直し事項
(平成25年度)
今後の良好な景観形成のため、景観法による規制誘導等を行う際に、どのように民間企業の理解や協力を得るかが重要な課題であることから、民間の建築活動の実態を把握・分析し、景観形成における官民連携のあり方や官民連携の体制構築のあり方等の検討を行い、民間企業の理解と協力を的確に得ながら、望ましい景観形成の推進を図る方策の構築を目的とした検討調査を実施する。
(平成26年度以降)
なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室（室長 後藤 慎一）

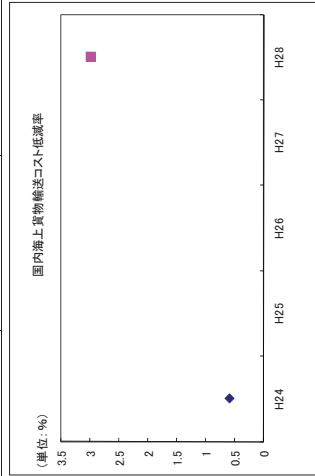
業績指標 10.3
国内海上貨物輸送コスト低減率

評価

A-2	目標値：平成22年度比 3%減 (平成28年度) 実績値：平成22年度比 0.6%減 (平成24年度) (速報値) 初期値：0 (平成22年度)
-----	--

(指標の定義)
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24年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成22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22年度の総輸送コスト)
(目標設定の考え方・根拠)
 平成23年度の実績値は平成19年度比1.4%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成28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22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)
(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決(重点)】
 ・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第2章及び第3章に記載あり」
【その他】
 なし

過去の実績値	(年度)				
H20	H21	H22	H23	H24	H25
-	-	-	-	平成22年度比 0.6%減 (速報値)	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・複合一貫輸送等に対応した内買ターミナルの整備(◎)
 環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等を整備する。
 予算額：港湾整備事業費1,685億円(国費)及び社会資本整備総合交付金13,475億円の内数(平成24年度)
 (注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 ・平成24年度のコスト低減率は平成22年度比0.6%減(速報値)となり、年々コスト低減が図られている。
(事務事業の実施状況)
 ・港湾整備事業等により、複合一貫輸送の拠点となる内買ターミナルの整備を着実に推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成24年度のコスト低減率は平成22年度比0.6%減(速報値)となり、年々コスト低減が図られている。また、港湾整備事業等の実地により、引き続き複合一貫輸送の拠点となる内買ターミナルの整備を推進していくこととしており、今後の実績値の上昇が見込まれるため、A-2と評価した。
 ・平成24年度に社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成24年度から平成28年度に見直しした上で、引き続き国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送等に資する内買ターミナルの整備を適切に進めていく。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)
 なし

(平成26年度以降)
 なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 菊地 身智雄)

業績指標 1.4.4
公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合

評価	<p>目標値：①三大都市圏 85.8%、②地方中核都市圏 69.5%、 ③地方都市圏 33.0% (平成28年度)</p> <p>実績値：①三大都市圏 85.8%、②地方中核都市圏 69.2%、 ③地方都市圏 32.9% (平成23年度)</p> <p>初期値：①三大都市圏 85.8%、②地方中核都市圏 69.1%、 ③地方都市圏 33.0% (平成22年度)</p>
A-2	

(指標の定義)
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、都市交通政策や土地利用誘導、面的な市街地整備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。
＜分母＞市域内人口
＜分子＞公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口

※公共交通の利便性の高いエリアは、以下の圏域に含まれるエリアとなる

- ・鉄道駅圏：オプビーク時に、片道運行間隔20分以下の駅を中心とする半径1km圏内
- ・路面電車・新交通システム駅圏：オプビーク時に、片道運行間隔20分以下の駅・電停を中心とする半径500m圏内
- ・バス路線沿線圏：オプビーク時に、片道運行間隔15分以下のバス路線から沿線300m圏内

(目標設定の考え方・根拠)

- ・三大都市圏については、直近6か年を見ても現状維持。すでに公共交通利用圏が多くを占め指標自体も85.8%と高いことから、現状維持で目標を設定。
- ・地方中核都市圏については、直近6か年で0.3%の伸び。今後も公共交通利用圏への居住を誘導するため、年0.1%をトレンドで目標を設定。
- ・地方都市圏については、直近6か年で0.7%の減少。減少を食い止め、現状維持となるよう目標を設定。

(外部要因)
なし

(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)

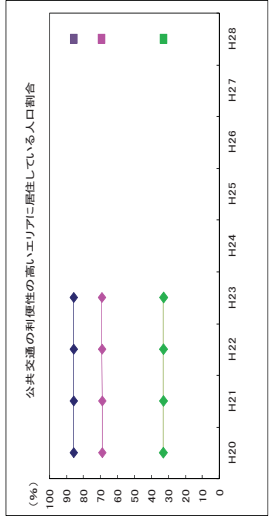
(重要政策)
【施政方針】
第169回国会 施政方針演説 (平成20年1月18日) 「市街地の中心部に公共施設や居住施設を集中したり、路面電車を導入する取組などを支援します。」

【閣議決定】
なし

【附決 (重点)】
・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日) 「第3章に記載あり」

【その他】
なし

過去の実績値	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
①85.8	①85.8	①85.8	①85.8	①85.8	①85.8	①85.8	①85.8	①85.8	①85.8
②69.0	②69.0	②69.0	②69.1	②69.2	②69.2	②69.2	②69.2	②69.2	②69.2
③33.1	③33.0	③33.0	③33.0	③32.9	③32.9	③32.9	③32.9	③32.9	③32.9



事業事業の概要

主な事業事業の概要
○都市・地域交通戦略推進事業
徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場などの公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを整備し、都市交通の円滑化を推進するとともに、都市施設整備や土地利用の再編により都市再生の推進を図る。
予算額60百万円 (平成24年度)
※上記の他、社会資本整備総合交付金で実施

関連する事業事業の概要
○市街地再開発事業
都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る市街地再開発事業を、補助、融資、債務保証、税制特例等により支援し、その推進を図る。
○都市再生区画整理事業
防災上危険な密集市街地及び空洞化が進展する中心市街地等の都市基盤が不十分で整備の必要な既成市街地等において、都市基盤の整備と併せて街区の再編を行い、以て土地の有効利用を促進するとともに、安全・安心で快適に暮らすことができ、活力ある経済活動の基盤となる市街地への再生・再構築を図る。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
当該指標については、昨年度に見直しを行ったところであり、平成24年度の実績値については現在集計中であるが、当該年度は、社会資本整備総合交付金等により都市・地域交通戦略推進事業等を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。以上のことから、過去の実績を勘案すると、進捗状況は順調であると推測される。

(事業事業の実施状況)
自由通路・駅前広場等の交通結節点の整備や駅施設・駅前広場のバリアフリー化により公共交通の利便性向上を図り、都市内の公共交通機関に対する支援等を実施することで、都市交通の円滑化を推進するなど、都市・地域総合交通戦略の推進について支援した。

課題の特定と今後の取組の方向性
平成24年度の実績値は現在集計中であるが、当該年度は、交通結節点の整備や都市内公共交通に対する支援等により、公共交通を中心としたまちづくりを推進しており、指標値が順調に伸びていると推測される。
・近年では、中心市街地や公共交通沿線の土地利用施策を積極的に活用することで、都市・地域総合交通戦略を推進する地域も増えてきている。
・今後、将来の都市像を明確にし、必要となる都市交通施設や実施プログラム等を内容とする都市・地域総合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り、これらを実現するための支援策を継続・拡充する必要がある。
・以上からA-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
(平成25年度)
なし
(平成26年度以降)
なし

担当課等 (担当課長名等)
担当課：都市局街路交通施設課 (課長 清水 喜代志)
関係課：都市局市街地整備課 (課長 廣瀬 隆正)

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
 (指標の動向)
 平成23年度は、平成22年度と比較して温室効果ガス吸収量が1万t-CO2増加しており、このままのトレンドで推移すれば目標値を達成可能である。
 (事務事業の実施状況)
 ・都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、官公庁施設等の緑化を推進した。
 (平成23年度に整備された高木の本数：717,708本)
 ・都市緑化等における吸収量の算定方法の精査・検討、報告・検討体制の整備を行った。
 ・緑の創出に関する普及啓発と、市民、企業、NPO等の幅広い主体による緑化の推進を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性
 ・業績指標については、平成23年度も増加傾向であり、順調に推移している。都市の低炭素化が重要課題となっておりことから、引き続き、都市緑化等による高木の吸収量の算定方法の精度の向上及び都市公園の整備、公施設等の緑化等により都市緑化の推進を図ることが重要であり、A-2と評価した。

平成25年度以降における新種の取組みと見直し事項
 (平成25年度)
 なし
 (平成26年度以降)
 なし

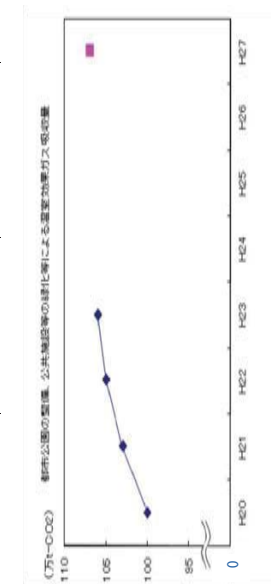
担当課等(担当課長名等)
 担当課： 都市局公園緑地・景観課 (課長 舟引 敏明)
 関係課： 道路局環境安全課道路環境調査室 (室長 森本 朋)
 水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 金尾 健司)
 港湾局海洋・環境課 (課長 松本 貴久)
 住宅局住宅総合整備課 (課長 津田 修一)
 官庁営繕部 設備・環境課営繕環境対策室 (室長 清水 侯二)

業績指標 4-3
 都市公園の整備、公共施設等の緑化等による温室効果ガス吸収量

A-2	目標値： 107万t-CO2/年 (平成28年度)
	実績値： 106万t-CO2/年 (平成23年度)
	初期値： 105万t-CO2/年 (平成22年度)

評価
 (指標の定義)
 1989年12月31日時点で「森林」でなかった都市域等において、1990年以降当該年までの間に、樹木(高木)の植栽(一植樹)を含めた面積500㎡以上の規模の緑化を行う事業(都市公園の整備、公共施設等の緑化等)によって創出された緑地による温室効果ガス吸収量。気候変動枠組条約等に基づき、「土地利用、土地利用変化及び林業分野」の要素として日本国が国連へ報告しているもの。
 (目標設定の考え方・根拠)
 吸収源となる都市公園、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等の緑地などの都市緑地の、平成22年から平成22年までの整備面積のトレンドを踏まえ、目標値を設定
 (外部要因)
 なし
 (他の関係主体)
 地方公共団体(事業主体)
 (重要政策)
 【施政方針】
 なし
 【閣議決定】
 ・生物多様性国家戦略2012-2020(平成24年9月28日) 第3部第2章第9節1生物多様性の観点から地球温暖化の緩和と影響への適応の推進「都市緑化等による温室効果ガス吸収源対策として、都市公園の整備や、建築物の屋上等の新たな緑化空間の創出等を推進します」
 ・第四次環境基本計画(平成24年4月27日) 第2部第1章第4節3. 施策の基本的方向「森林等の吸収源対策」
 ・京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日全部改定) 第3章第2節1.(2) ②都市緑化等の推進
 【解決(重点)】
 ・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載あり」
 【その他】
 ・「当面の地球温暖化対策に関する方針」(平成25年3月15日 地球温暖化対策推進本部)Ⅱ、地球温暖化対策計画の検討方針「国際的に合意された新たなルールに則った森林等の吸収源対策や、バイオマス等の有効活用を積極的に推進する。」

過去の実績値	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	(年度)
100万t-CO2/年	103万t-CO2/年	105万t-CO2/年	106万t-CO2/年	106万t-CO2/年	106万t-CO2/年	106万t-CO2/年	106万t-CO2/年	106万t-CO2/年	集計中



事務事業の概要
主な事務事業の概要
 ・都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、官公庁施設等の緑化を推進する。
 ・都市緑化等における吸収量の算定方法の精査・検討、報告・検討体制の整備を行う。
関連する事務事業の概要
 ・緑の創出に関する普及啓発と、市民、企業、NPO等の幅広い主体による緑化の推進を行う。

業績指標 3-1
下水汚泥エネルギー化率（下水汚泥中の有機物のうち、消化ガス発電や固形燃料化等としてエネルギー利用されたものの割合）

B-1	目標値：約29%（平成28年度）
	実績値：約13%（平成23年度）
	初期値：約13%（平成22年度）

(指標の定義)
 ・下水汚泥中の有機物のうち、消化ガス発電や固形燃料化等としてエネルギー利用されたものの割合
 (分母) 下水汚泥中の有機物
 (分子) 消化ガス発電や固形燃料化等としてエネルギー利用された下水汚泥中の有機物

(目標設定の考え方・根拠)
 ・今後、現在約3割が未利用の消化ガスの有効利用が行われ、産却戸の更新時における固形燃料化施設への転換等が行われることを見込んで、下水汚泥のエネルギー化率が平成28年度に約29%まで進展することを目標とする。

(外因要因)
 ・技術開発の動向、資源価格の高騰
 (他の関係主体)
 ・地方公共団体（事業主体）
 (重要政策)

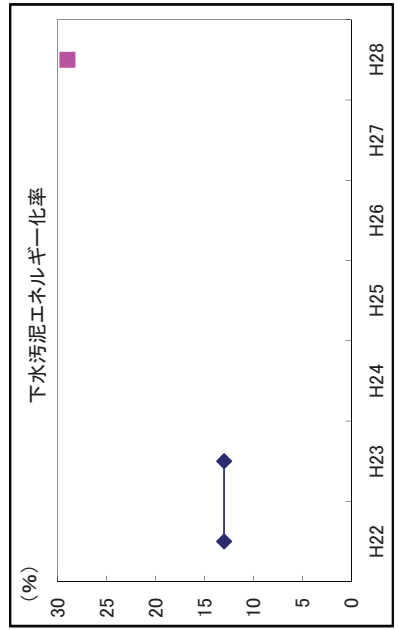
【施政方針】
 ・第183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）「省エネルギーと再生可能エネルギーの最大限の導入を進め、できる限り原発依存度を低減させていきます。」

【閣議決定】
 ・なし

【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

【その他】
 ・なし

過去の実績値	(年度)
H22	H24
約13%	集計中



事務事業の概要
主な事務事業の概要
 ○ 下水汚泥のエネルギー利用（◎）
 ・下水汚泥のエネルギー利用を促進するため、地方公共団体が行う汚泥のエネルギー化施設の整備に対して支援を行うとともに、革新的技術の実証事業を行う。
 社会資本整備総合交付金予算額 1兆5,858億円の内数（平成24年度国費）
 地域自主戦略総合交付金予算額 6,754億円の内数（平成24年度国費）
 下水道事業関連予算額 59億円の内数（平成24年度国費）
 (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要
 ・該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
 ・平成23年度の実績値は東日本大震災に伴う下水処理施設等の稼働停止等の影響などにより約13%であり、平成22年度から横ばいである。
 ・東日本大震災後の我が国のエネルギー市場を取り巻く急激な変化、固定価格買取制度の導入等を踏まえると、今後多くの下水汚泥のエネルギー利用が想定されるところであり、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

(事務事業の実施状況)
 ・社会資本整備総合交付金より、地方公共団体による下水道における下水汚泥のエネルギー化を支援した。
 ・平成21年3月に策定した「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、各下水道管理者における計画的な地球温暖化対策を推進した。
 ・平成23年3月に策定した「下水汚泥エネルギー化技術ガイドライン（案）」に基づき、各下水道管理者における下水汚泥のエネルギー化を促進した。
 ・平成23年度から、「下水道革新的技術実証事業（B-DASHプロジェクト）」により、下水道における省エネ・創エネ対策に係る革新的技術を実証し、下水汚泥のエネルギー化及び下水道事業における温室効果ガス排出量の削減を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性
 ・平成23年度の実績については、東日本大震災に伴う下水処理施設等の稼働停止等の影響などにより、約13%と平成22年度から横ばいであるが、同年に創設した下水道革新的技術実証事業を消化ガス発電等をテーマとして実施している。平成25年度に実証事業の成果についてのガイドラインを策定し、それらを推奨すること等によって低コスト・高効率のエネルギー化技術の普及を図り各下水道管理者による下水汚泥のエネルギー化を促進する。
 ・また、平成24年から施行された「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法（固定価格買取制度）」等により下水汚泥のエネルギー利用がさらに加速すると見込まれる。
 ・さらに「下水汚泥エネルギー化技術ガイドライン（案）」の改訂をおこなうとともに、下水汚泥の固形燃料に ついて、市場拡大を目的としたJIS規格化を行う。また、下水道事業に係るベンチャー・キングの導入による優良事例の全国展開を推進する。
 ・以上のことから、B-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
(平成25年度)
 平成23年度より消化ガス発電等をテーマに実施した下水道革新的技術実証事業の成果についてのガイドラインを策定し、それらを推奨すること等によって低コスト・高効率のエネルギー化技術の普及を図る。
(平成26年度以降)
 「下水汚泥エネルギー化技術ガイドライン（案）」の改訂をおこなうとともに、下水汚泥の固形燃料について、市場拡大を目的としたJIS規格化を行う。また、下水道事業に係るベンチャー・キングの導入による優良事例の全国展開を推進する。

担当課等（担当課長名等）
 担当課：水管理・国土保全局下水道部下水道企画課（課長 松本 貴久）

業績指標 4.4

下水道における温室効果ガス排出削減
(省エネ・創エネ対策及び下水汚泥焼却の高度化による温室効果ガス排出削減目標量)

評価

N-2	目標値：約24.6万t-CO ₂ (平成28年度) 実績値：集計中 (平成23年度) 初期値：約11.29万t-CO ₂ (平成21年度)
-----	---

(指標の定義)

下水道における省エネ・創エネ対策及び下水汚泥焼却の高度化による温室効果ガス排出削減量

(目標設定の考え方・根拠)

平成28年度までにこれまでの下水汚泥エネルギー化率の進展のトレンドを踏まえて、消化ガス発電や固形燃料化等によって下水汚泥エネルギー化率が約29%まで進展するとともに、焼却炉の高温焼却化率100%を達成することを目指し、これらが達成された場合の削減量である24.6万t-CO₂を目標値とする。

(外部要因)

・技術開発の動向、資源価格の高騰

(他の関係主体)

・地方公共団体 (事業主体)

(重要政策)

【**施政方針**】

・第183回国会施政方針演説 (平成25年2月28日)「最先端の技術で、世界の温暖化対策に貢献し、低炭素社会を創出していくという我が国の基本方針は不変です。」

【閣議決定】

【**閣決 (重点)**】

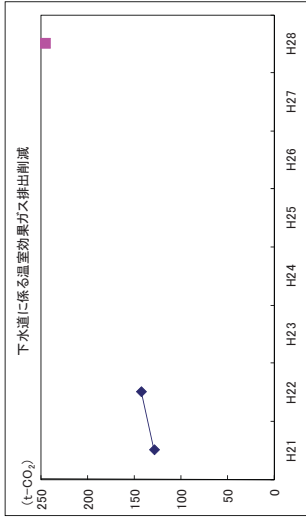
・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

【その他】

・なし

過去の実績値

年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
約11.29万t-CO ₂		約14.3万t-CO ₂	(集計中)					



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 下水道における温室効果ガス排出削減
 - ・ 下水道における温室効果ガス排出削減を促進するため、地方公共団体が行う省エネ・創エネ対策に係る施設整備に対して支援を行うとともに、革新的技術の実証事業を行う。
 - 社会資本整備総合交付金予算額 1兆5,858億円の内数 (平成24年度国費)
 - 地域自主戦略交付金予算額 6,75.4億円の内数 (平成24年度国費)
 - 下水道事業関連予算額 5.9億円の内数 (平成24年度国費)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成23年度の実績値は集計中である

(事務事業の実施状況)

- ・社会資本整備総合交付金により、地方公共団体による下水道における温室効果ガス削減対策を支援した。
- 「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、各下水道管理者における計画的な地球温暖化対策を推進した。
- 「下水汚泥エネルギー化技術 ガイドライン (案)」に基づき、各下水道管理者における下水汚泥のエネルギー化を促進した。
- 平成23年度から、「下水道革新的技術実証事業 (B-DASHプロジェクト)」により、下水道における省エネ・創エネ対策に係る革新的技術を実証し、下水汚泥のエネルギー化及び下水道事業における温室効果ガス排出量の削減を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成23年度より創設した下水道革新的技術実証事業を、引き続き、実施するとともに、実証事業の成果についてはガイドライン化を図ること等によって省エネ・創エネ技術の普及を図る。
- ・また、平成24年から施行された「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法 (固定価格買取制度)」等により下水汚泥のエネルギー利用がさらに加速すると見込まれる。
- ・さらに「下水汚泥エネルギー化技術 ガイドライン (案)」の改訂をおこなうとともに、下水道事業に係るベンチャー企業の導入による優良事例の全国展開を推進する。
- ・なお、現在、平成23年度の値は集計中であることから、N-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

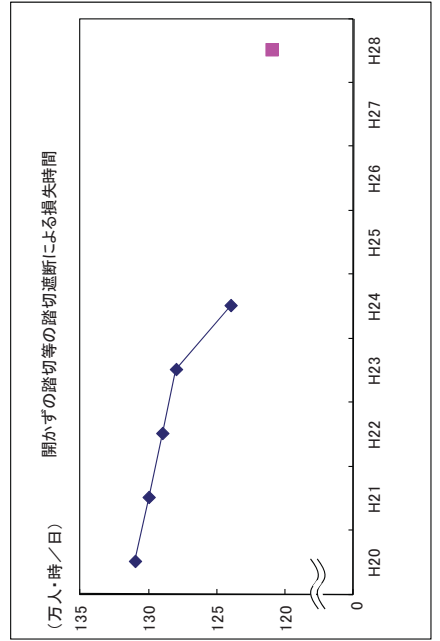
担当課：水管理・国土保全局下水道部下水道企画課 (課長 松本 貴久)

業績指標 1.4.5
開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

評価	A-2
	目標値：約1割削減 (約121万人・時/日) (平成28年度) 実績値：約124万人・時/日 (平成24年度) 初期値：約128万人・時/日 (平成23年度)

(指標の定義)
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 (注) - 対策後に踏切通過に要する時間
(注) 全国での1日あたりの踏切通過交通量 (人数) ×踏切での待ち時間
(目標設定の考え方・根拠)
今後予定される連続立体交差事業や道路の立体化により削減が見込まれる開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間により設定。
(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
(重要政策)
【施政方針】
第169回国会施政方針演説 (平成20年11月18日)
「開かずの踏切の解消など国民生活に欠かすことのできない対策は実施しなければなりません。」
【閣議決定】
京都府認定書目標達成計画 (平成20年3月28日)
「ポルトネック踏切等の対策といった交通対策を実施する。」
【閣決 (重点)】
第3章-第2節-1-(1)-①-イーD)
【その他】
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記載あり」
なし

過去の実績値	(年度)				
H20	H21	H22	H23	H24	
約131 万人・時/日	約130 万人・時/日	約129 万人・時/日	約128 万人・時/日	約124 万人・時/日	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

開かずの踏切等の解消

- ・ 長時間の踏切遮断による交通渋滞を緩和・解消するため、連続立体交差事業や道路の立体化等により、開かずの踏切等の解消を推進する。(◎)
- ・ 予算額 (補正除く)：道路整備費13,251億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金14,395億円等の内数 (平成24年度)
- (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

- (指標の動向)**
平成24年度は、連続立体交差事業等により、260箇所の開かずの踏切等を解消しており、平成23年度の実績値128万人・時/日に対して、平成24年度の実績値は、約124万人・時/日となっている。
- (事務事業の実施状況)**
・ 開かずの踏切等に対し、連続立体交差事業や道路の立体化等により、踏切除却を行う抜本的な対策について工程の工夫等のスピードアップを図り推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・ 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間は、順調に減少している。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。以上を踏まえ、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：道路局 路政課 (課長 田尻 直人)
関係課：都市局 街路交通施設課 (課長 清水 喜代志)
鉄道局 施設課 (課長 江口 秀二)

業績指標 1.4.6
都市計画道路（幹線街路）の整備率

評価

A-2

目標値：63%（平成28年度）
実績値：60.2%（平成22年度）
初期値：59%（平成21年度）

【指標の定義】

都市内においてまとまった交通を受け持つとともに都市の骨格を形成する都市計画道路（幹線街路）の整備については、都市における交通の快適性、利便性の向上はもとより、都市の防災性等、都市機能全般を向上させるものであり、都市計画道路（幹線街路）の計画延長に対する完成延長の割合を指標として設定。

<分母>都市計画道路（幹線街路）の計画延長

<分子>都市計画道路（幹線街路）の完成延長

（目標設定の考え方・根拠）

これまでの都市計画道路（幹線街路）の整備率の実態が年平均0.8%の伸びとなっており、予算状況を踏まえ年平均0.6%の伸びを確保するよう目標値を設定。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体、計画主体）、民間事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章重点目標3.3-2（1）」に記載あり

【その他】

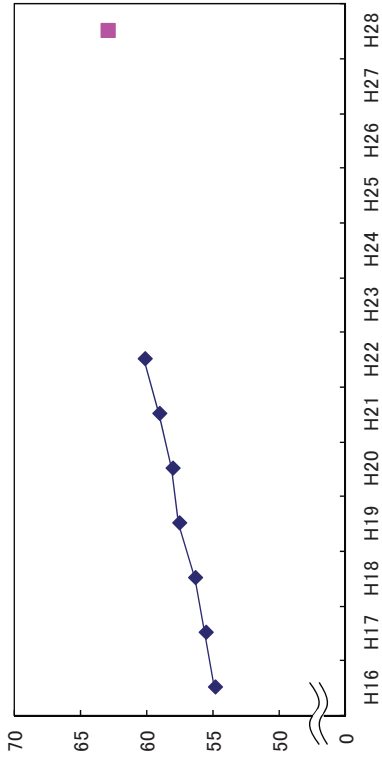
なし

過去の実績値

	H20		H21		H22		H23		H24	
(年度)	58.1		59.1		60.2		集計中		集計予定	
H19	57.6									
H26年度										
集計予定										

都市計画道路（幹線街路）の整備率

(単位: %)



専務事業の概要

主な専務事業の概要

・都市計画道路（幹線街路）の整備
通勤や病院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、緊急活動に不可欠な道路網の整備、隘路の解消を図るための現道拡幅及びバイパス整備等を推進し、地域内の移動円滑化を図る（◎）
予算額（事業費）：道路整備費 1.1、4.58億円及び社会資本整備総合交付金 4.3、7.12億円の内数（平成22年度当初予算）
（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する専務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成23年度の実績は集計中であるが、平成22年度に比べて上昇することが見込まれ、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。

（専務事業の実施状況）

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成22年度に比べて上昇することが見込まれ、目標達成へ向け順調に推移していることから、A-2評価とした。

平成25年度以降における新設の取組みと見直し事項

（平成25年度）

特になし

（平成26年度以降）

特になし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市局街路交通施設課（課長 清水 嘉代志）
関係課：都市局都市計画課（課長 和田 信貴）

業績指標 1.2

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 (鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、旅客船ターミナル) のうち、公共交通移動等円滑化基準第9条に掲げる基準に適合し、視覚障害者誘導用ブロックを整備したもの) の割合、④障害者対応型便所を設置した旅客施設 (新築) のうち誘導的バリアフリー化の基準に適合する割合、⑤特定多数者の者が利用する一定の建築物 (新築) のうち誘導的バリアフリー化の基準に適合する割合、⑥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 ((i) 園路及び広場、(ii) 駐車場、(iii) 便所)、⑦園路及び広場、(iv) 便所、⑧バリアフリー化された路外駐車場の割合

評価

①目標値：約87% 実績値：81% 初期値：77%	(平成27年度) (平成24年度) (平成23年度)	①A-2
②目標値：約85% 実績値：81% 初期値：70%	(平成27年度) (平成23年度) (平成21年度)	
③目標値：約95% 実績値：93% 初期値：89%	(平成27年度) (平成23年度) (平成21年度)	②A-2
④目標値：約88% 実績値：78% 初期値：75%	(平成27年度) (平成23年度) (平成22年度)	
⑤目標値：約54% 実績値：50% 初期値：47%	(平成27年度) (平成23年度) (平成21年度)	③A-2
⑥目標値：2.2% 実績値：1.8% 初期値：1.4%	(平成27年度) (平成23年度) (平成21年度)	
⑦ (i) 目標値：約54% 実績値：約48% 初期値：約47%	(平成27年度) (平成23年度) (平成22年度)	④A-2
(ii) 目標値：約50% 実績値：約44% 初期値：約32%	(平成27年度) (平成23年度) (平成18年度)	
(iii) 目標値：約39% 実績値：約33% 初期値：約25%	(平成27年度) (平成18年度) (平成27年度)	⑤A-1
⑧目標値：約58% 実績値：47% 初期値：45%	(平成27年度) (平成23年度) (平成22年度)	

(指標の定義)

①「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「バリアフリー法」という。)に規定する特定道路 (※) 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を定める省令」(平成18年国土交通省令第116号) で定める基準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
※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と

②段差解消をした旅客施設の割合
1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客施設 (鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル) のうち、バリアフリー法に基づき「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」(平成18年国土交通省令第111号。以下「公共交通移動等円滑化基準」という。) 第4条に掲げる基準に適合し、段差解消をしたものの割合。
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条を満たす1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設数 ÷ 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数

※構造上の制約等により整備が困難な旅客施設も含む

③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

1日あたりの平均的な利用者数が3,000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、公共交通移動等円滑化基準第9条に掲げる基準に適合し、視覚障害者誘導用ブロックを整備したもの) 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条を満たす1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設数 ÷ 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数

④障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合

便所を設置している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 (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、公共交通移動等円滑化基準第13条から第15条までに掲げる基準に適合し、障害者対応型便所を設置したもの) の割合。

障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合＝

公共交通移動等円滑化基準第13条から第15条までを満たした便所を設置した1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設数 ÷ 便所を設置している1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設数

⑤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

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、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」(平成18年政令第379号) 第11条から第23条までに定める基準 (以下「建築物移動等円滑化基準」という。) (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 ÷ 床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数

⑥床面積2,000㎡以上の特別特定建築物 (注3) のフロアのうち、「高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令」(平成18年国土交通省令第114号) に定める基準 (以下「建築物移動等円滑化誘導基準」という。) (注4) に適合するものの割合 (A/B)。

(注3) 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4) 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

⑦バリアフリー法に規定する特定公園施設 (注5) 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6) に適合した都市公園の割合。

(注5) バリアフリー法に基づき、同法政令で定める移動等円滑化が必要な公園施設

(注6) 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 (平成18年国土交通省令第115号) で定める特定公園施設の移動等円滑化のための基準

⑧バリアフリー法に規定する特定路外駐車場 (注7) のうち、路外駐車場移動等円滑化基準 (注8) に適合した路外駐車場の割合。

(注7) 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、道路付風物であるもの、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8) 「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」(平成18年国土交通省令第112号) で定める特定路外駐車場の移動等円滑化のための基準。

(分子)＝路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の数

(分母)＝特定路外駐車場の数

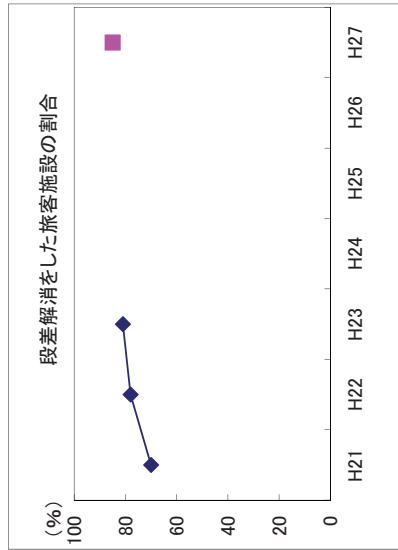
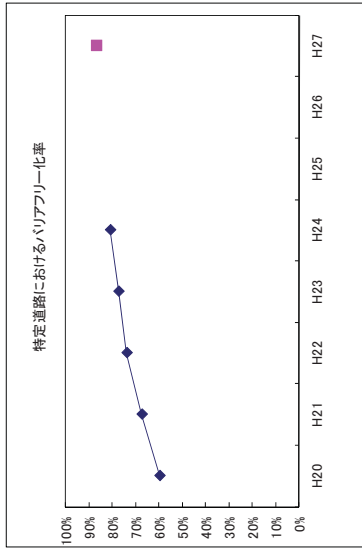
(目標設定の考え方・根拠)

①バリアフリー法に基づき「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第1号) において、平成32年度末までの目標値 (約100%) を設定している。これを踏まえ、現況値と平成32年度末までの目標値との差を按分し、平成27年度末までの数値を形式的に設定したものと。

②③④移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成32年度末までに1日あたりの平均的な利用者数が3,000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、航空旅客ターミナル等において全て移動等円滑化を達成することを旨とするとしている (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)。これを踏まえ、現況値と平成32年度末までの目標値との差を按分し、平成27年度末までの数値を形式的に設定したものと。

⑤移動等円滑化の促進に関する基本方針 (国土交通大臣告示) において、平成32年度末までの目標値 (約60%) を設定している。これを踏まえ、現況値と平成32年度末までの目標値との差を按分し、平成27年度末までの数値を

過去の実績値 (⑥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)			
H20	H21	H22	H23
1.5%	1.4%	1.7%	1.8%
過去の実績値 (⑦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)			
(i) 園路及び広場			
H20	H21	H22	H23
約4.5%	約4.6%	約4.7%	約4.8%
(ii) 駐車場			
H20	H21	H22	H23
約3.6%	約3.8%	約3.9%	約4.4%
(iii) 便所			
H20	H21	H22	H23
約2.9%	約3.1%	約3.2%	約3.3%
過去の実績値 (⑧バリアフリー化された路外駐車場の割合)			
H20	H21	H22	H23
3.7%	4.1%	4.5%	4.7%



形式的に設定したものを。

⑥ 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32年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の目標値(30%)を設定し、これを踏まえ、現況値と平成32年度までの目標値との差を案分し、平成27年度末までの数値を形式的に設定したものを。

⑦ 移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成32年度までに園路及び広場約60%、駐車場約60%、便所約45%を移動等円滑化することとしている。これを踏まえ、平成32年度までの中間年である平成27年度に目標の5割以上を達成することとして、園路及び広場については約54%、駐車場については約50%、便所については約39%に設定したものを。

⑧ 移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成32年度までに路外駐車場の70%を移動等円滑化することとしている。これを踏まえ、平成32年度までの中間年である平成27年度に目標の5割以上を達成することとして約58%に設定したものを。

(外郭要因)

- ②③④旅客施設の構造等
- ⑤⑥経済状況等による新規建築物着工数等

(他の関係主体)

- ①⑦地方公共団体(事業主体)
- ②③④地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)
- ⑤⑥地方公共団体(事業主体)、建築事業者(事業主体)
- ⑧路外駐車場管理者

(重要政策)

【施政方針】

- ・第162回国会施政方針演説(平成17年11月21日)
「公共施設のみならず、制度や意識の面で社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

【閣議決定】

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

- ・「経済財政改革の基本方針2007(平成19年6月19日)」

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。(第4章5.)

- ・「経済財政改革の基本方針2008(平成20年6月27日)」

住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。(第5章3.)

- ・「経済財政改革の基本方針2009(平成21年6月23日)」

バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。(第2章1.)

- ・「観光立国推進基本計画(平成24年3月30日)」

バリアフリー法第3条第1項に基づき移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを旨とする一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。(第3章3.)

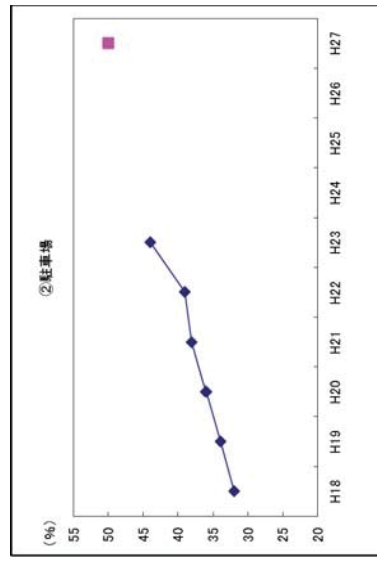
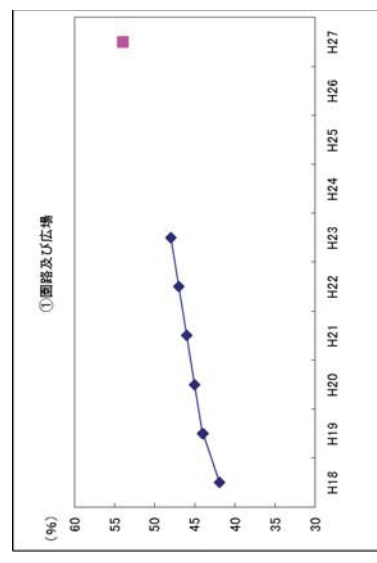
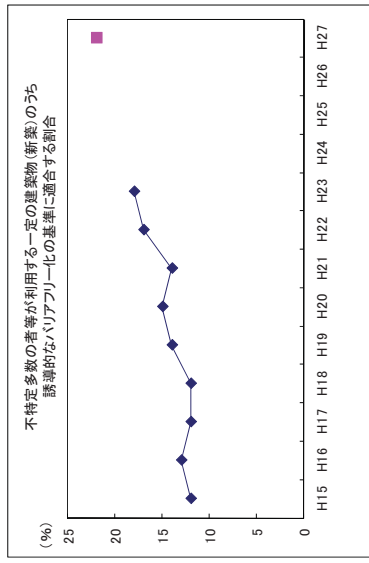
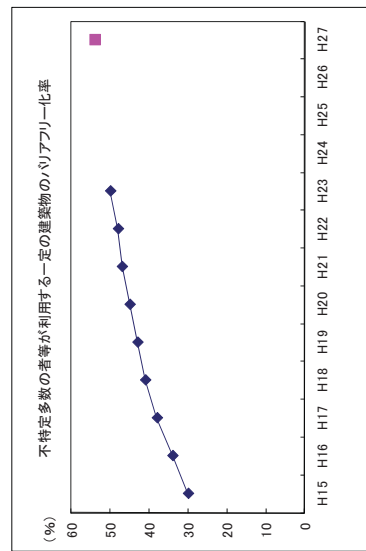
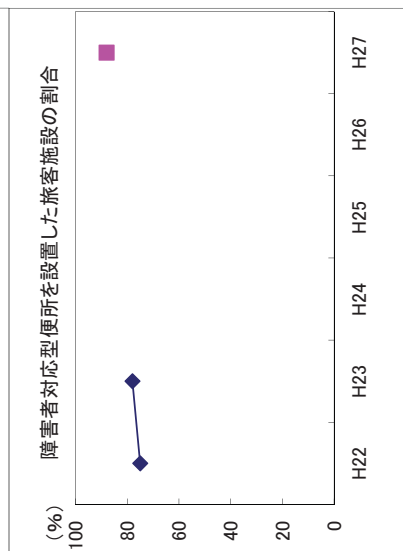
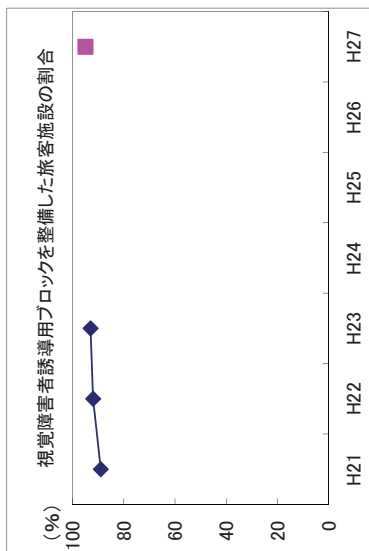
【閣決(重点)】

- ・「社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)」[第3章に記述あり]

【その他】

なし

過去の実績値 (①特定道路におけるバリアフリー化率)			
H20	H21	H22	H23
6.0%	6.7%	7.4%	7.7%
過去の実績値 (②段差解消をした旅客施設の割合)			
H20	H21	H22	H23
—	7.0%	7.8%	8.1%
過去の実績値 (③税算障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合)			
H20	H21	H22	H23
—	8.9%	9.2%	9.3%
過去の実績値 (④障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合)			
H20	H21	H22	H23
—	6.7%	7.5%	7.8%
過去の実績値 (⑤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)			
H20	H21	H22	H23
4.6%	4.7%	4.8%	5.0%



業績指標 1.3
 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)

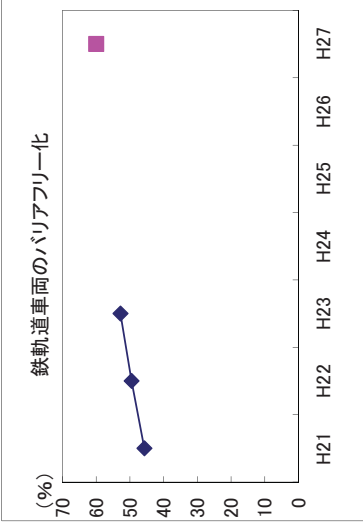
評価	
①	A-2
②	B-2
③	B-2
④	A-2
⑤	B-2
⑥	A-2

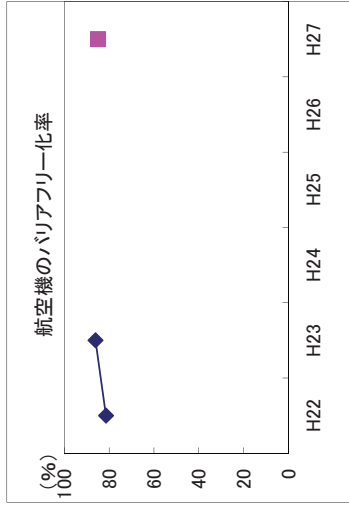
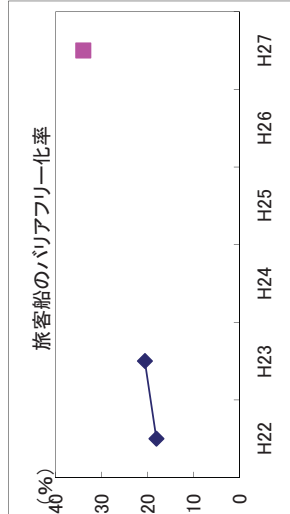
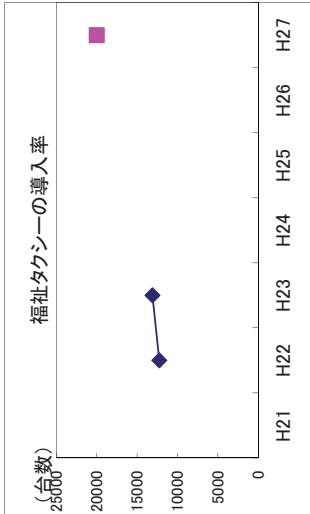
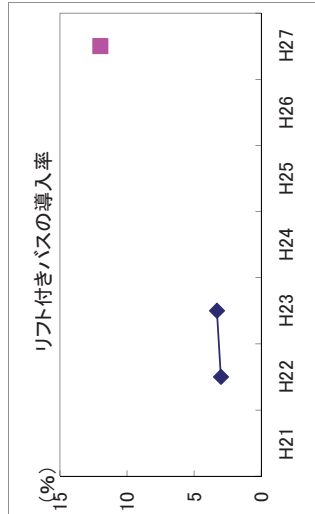
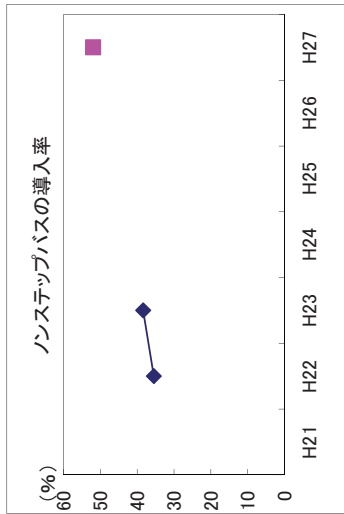
- ① 目標値：約60% (平成27年度)
 実績値：52.8% (平成23年度)
 初期値：45.7% (平成21年度)
- ② 目標値：約52% (平成23年度)
 実績値：38.4% (平成23年度)
 初期値：— (平成21年度)
- ③ 目標値：約12% (平成23年度)
 実績値：3.3% (平成23年度)
 初期値：— (平成21年度)
- ④ 目標値：20,000台 (平成27年度)
 実績値：13,099台 (平成23年度)
 初期値：12,256台 (平成22年度)
- ⑤ 目標値：約34% (平成27年度)
 実績値：20.6% (平成23年度)
 初期値：18.1% (平成22年度)
- ⑥ 目標値：約85% (平成27年度)
 実績値：86.1% (平成23年度)
 初期値：81.4% (平成22年度)

(指標の定義)
 ・鉄軌道車両
 公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条までに掲げる基準 (乗降口、客室、連結部等の基準) に適合する車両。
 ・ノンステップバス
 床面高さが概ね30cm以下であって、公共交通移動等円滑化基準に適合する車両。
 ・リフト付きバス等
 公共交通移動等円滑化基準第43条に基づき適用除外の認定を受けた車両であって、リフト付きもしくはスロープ付きの車両。
 ・福祉タクシー
 公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。
 ・旅客船
 公共交通移動等円滑化基準第47条から第61条までに掲げる基準 (出入口、客室、便所等) についての基準) に適合する船舶。
 ・航空機
 公共交通移動等円滑化基準第63条から第67条までに掲げる基準 (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①②車両数、⑤隻数、⑥機数
 (分母) = ①②総車両数、⑤総隻数、⑥総機数
 ※ノンステップバスの分子の総車両数は、公共交通移動等円滑化基準第43条に基づき適用除外認定車両を除く。
 ※旅客船の分子の総隻数は、公共交通移動等円滑化基準第61条第2項と同附則第3条9項に基づき適用除外船舶を除く。
(目標設定の考え方・根拠)
 バリアフリー化に基づく基本方針において、これまでの各車両等のバリアフリー化の進展状況を踏まえ、それぞれ平成32年度末までに、鉄軌道車両については総車両数の約70%、ノンステップバスについては総車両数から適用除外認定車両を除いた数の約70%、リフト付きバス等については、適用除外認定を受けた車両の約25%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については総機数の約90%をそれぞれ移動等円滑化すること、また、福祉タクシー車両については約28,000台を導入することを目標としている。これを踏まえ、現況値と平成32年度末までの目標値との差を分担し、平成27年度末までの数値を形式的に設定したものを。
(外部要因)
 公共交通事業者の経営状況
(他の関係主体)
 地方公共団体 (事業主体)、公共交通事業者 (事業主体)
(重要政策)
【施政方針】
 ・第16.2回国会施政方針演説 (平成17年1月21日)

「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」
【閣議決定】
 ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号)
 ・経済財政改革の基本方針2007 (平成19年6月19日)
 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。(第4章5.)
 ・経済財政改革の基本方針2008 (平成20年6月27日)
 住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。(第5章3.)
 ・経済財政改革の基本方針2009 (平成21年6月23日)
 バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。(第2章1.)
 ・観光立国推進基本計画 (平成24年3月30日)
 バリアフリー法第3条第1項に基づき移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。(第3章3.)
【閣議(重点)】
 ・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記述あり」
【その他】
 なし

過去の実績値 (①鉄軌道車両)		(年度)	
H20	H21	H22	H23
41.3%	45.7%	49.5%	52.8%
過去の実績値 (②ノンステップバス)			
H20	H21	H22	H23
—	—	35.5%	38.4%
過去の実績値 (③リフト付きバス等)			
H20	H21	H22	H23
—	—	3.0%	3.3%
過去の実績値 (④福祉タクシー)			
H20	H21	H22	H23
10,742台	11,165台	12,256台	13,099台
過去の実績値 (⑤旅客船)			
H20	H21	H22	H23
16.4%	18.0%	18.1%	20.6%
過去の実績値 (⑥航空機)			
H20	H21	H22	H23
64.3%	70.2%	81.4%	86.1%
		集計中	





事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・地域公共交通の確保・維持・改善の推進 (◎)
バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援する等、移動に当たってのバリアフリー化により解消されるために必要な支援を行う。
予算額：地域公共交通確保維持改善事業 332億円の内訳 (平成24年度)
- ・LRTシステムの整備
バリアフリー化されたまちづくりの一環として、地域公共交通の利用環境改善を促進するために行われる、より制約の少ない交通システムであるLRTの導入に対し支援を行う。
予算額：地域公共交通確保維持改善事業 332億円の内訳 (平成24年度)
- ・標準仕様ノンステップバス認定制度の活用
高齢者、障害者を含むバス利用者の高い利便性及び製造コストの低減を図るため、平成15年度に創設した標準仕様ノンステップバス認定制度による認定を受けたバスに対し、重点的な補助を実施。
・バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進
バリアフリー法に基づき、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できる誰もが自立できる「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、バリアフリー法に基づき基本構想の策定促進、段階的・継続的な推進 (スライアルアップ) を図るための体制確立) を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。
予算額：バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 0.3億円 (平成24年度)
- ・低床型路面電車に係る特例措置 (固定資産税)
高齢者・障害者等が路面電車を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄道事業者が低床型路面電車を取得した場合の固定資産税の特例措置
減収額 13百万円 (平成24年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ①鉄道車両
・バリアフリー化された鉄軌道車両の割合は平成21年度から平成23年度にかけての2年間で年度平均約3.5%増加しており、この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、順調に進捗している。
- ②ノンステップバス
・ノンステップバスの割合は、中古市場が未成熟であり、かつ新車にあってはワンステップバスと比べて高価であること、座席数が少なく長距離路線が多い地域において敬遠されることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。長期使用車を中心に代替購入が進む中で、引き続き、バス事業者による支援制度の活用を働きかけることにより、ノンステップバスへの代替が進み、実績値は伸びるものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。
- ③リフト付きバス等
・リフト付きバス等の割合は、通常の車両と比べて高価であること、リフト対応車両に限られていることなどが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。引き続き、バス事業者による支援制度の活用を働きかけることにより、リフト付きバス等への代替が進み、実績値は伸びるものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。
- ④福祉タクシー

- ・福祉タクシー車両の導入台数が平成20年度は2.2%であったのに対し、平成21年度3.9%、平成22年度は9.8%と上昇しており、平成23年度は6.9%に留まったものの、平成22年から新たに発売されているユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人も、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両）にLPG対応車両が導入されるなど、今後も堅調な導入が予測され、対前年度比で数%の増加率を伴う見込みであるから、目標年度に目標値を達成すると見込まれ、順調に進捗している。
- ⑤旅客船
 - ・バリアフリー化された旅客船の割合は、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。船舶15年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者がバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、実績値は伸びるものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。
- ⑥航空機
 - ・バリアフリー化された航空機の割合は、平成23年度に目標を達成し、順調に進捗している。
 - ・(事務事業の実施状況)
 - ・車両等のバリアフリー化については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めてきた。
 - ・景気の低迷等による事業不振や原油価格高騰等の影響による費用負担増等によって、既存の車両等の買い替えが進まず、実績値が伸び悩んだものもあるが、各支援制度の有効活用等により、鉄道車両、航空機のバリアフリー化は概ね順調に進んできたと評価できる。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ①鉄道車両
 - ・バリアフリー化された鉄道車両の割合については、順調に推移しているため、「A」と評価した。引き続き、平成27年度の目標値の達成に向け、鉄道車両のバリアフリー化の推進を図る。以上を踏まえ、「2」（現状の施策を維持）と位置付けたこととした。
- ②ノンステップバス
 - ・ノンステップバスの割合については、中古市場が未成熟であり、かつ新車にあってはワンステップバスと比べて高価であること、座席数が少なく長距離路線が多い地域において敬遠されていることにより目標達成に向けた成果を示していないことから、「B」と評価した。なお、平成23年度に「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化促進等事業）」が創設されたこと、平成24年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が創設されたことから、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、「2」（現状の施策を維持）と位置付けたこととした。
- ③リフト付きバス等
 - ・リフト付きバス等については、通常の車両と比べて高価であること、リフト対応車種が限られていることにより目標達成に向けた成果を示していないことから、「B」と評価した。なお、平成23年度に「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化促進等事業）」が創設されたこと、平成24年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が創設されたこと、これら制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、「2」（現状の施策を維持）と位置付けたこととした。
- ④福祉タクシー
 - ・福祉タクシー車両の導入台数については、ユニバーサルデザインタクシーが今後堅調に増加することが予測され、順調に進捗するものと考えられるため、「A」と評価した。引き続き、平成27年度の目標値の達成に向け、福祉タクシー車両導入の促進を図る。以上を踏まえ、「2」（現状の施策を維持）と位置付けたこととした。
- ⑤旅客船
 - ・バリアフリー化された旅客船の割合については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、目標達成に向けた成果を示していないことから、「B」と評価した。なお、平成23年度に「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化促進等事業）」が創設されたことから、この制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、「2」（現状の施策を維持）と位置付けたこととした。
- ⑥航空機
 - ・バリアフリー化された航空機の割合については、平成23年度に目標を達成し、その後も順調に推移しているため、「A」と評価した。引き続き、更なる航空機のバリアフリー化の推進を図る。以上を踏まえ、「2」（現状の施策を維持）と位置付けたこととした。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

- (平成25年度) なし
- (平成26年度以降) なし

<p>担当課等（担当課長名等）</p> <p>担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 岩月 理浩） 関係課：鉄道局都市鉄道政策課（課長 堀内 丈太郎） 鉄道局技術企画課（課長 潮崎 俊也） 自動車局旅客課（課長 瓦林 康人） 海事局内航課（課長 大石 英一郎） 航空局航空ネットワーク部航空事業課（課長 平岡 成哲）</p>
--

業績指標 1-4
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率、②高度のバリアフリー化

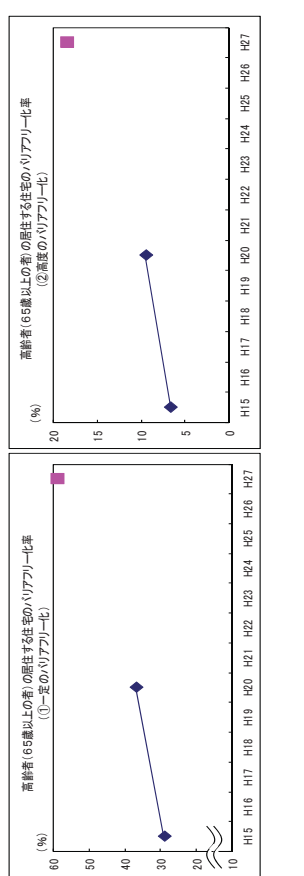
評価	
① B-1	①目標値：59% (平成27年) 実績値：37% (平成20年) 初期値：37% (平成20年)
② B-1	②目標値：18.5% (平成27年) 実績値：9.5% (平成20年) 初期値：9.5% (平成20年)

(指標の定義)
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階以上の手すり設置」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階以上の手すり設置」「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。
(出典) ①、②：平成20年「住宅・土地統計調査」国土交通省独自集計

(目標設定の考え方・根拠)
高齢者が地域において安全・安心で快適な住生活をおくことができるよう、住宅のバリアフリー化について、住生活基本計画で設定している目標値（一定：75%（平成32年）、高度：25%（平成32年））をもとに平成27年の目標値を形式的に設定。
(外部要因)
新規住宅着工数、リフォーム件数等
(他の関係主体)
なし
(重要政策)
なし
【施政方針】
なし
【閣議決定】
・住生活基本計画（全国計画）（平成23年3月15日）
・日本再興戦略（平成25年6月14日）
二、戦略的再興戦略プラン テーマ1：国民の「健康寿命」の延伸
【閣決（重点）】
なし
【その他】
・国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）＜住宅・都市分野＞
III 住宅・建築投資活性化・ストック再生戦略
2. 急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保
～少子高齢化の進展を地域創生の活力創生の転機へ～

過去の実績値

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
①	29%	-	-	-	-	37%	-	-	-	-	-	-	-
②	6.7%	-	-	-	-	9.5%	-	-	-	-	-	-	-



事務事業の概要

主な事務事業の概要
○バリアフリー化された公的賃貸住宅の供給
・新規に整備する公営住宅等について、バリアフリー対応構造を標準仕様として供給するとともに、既存の公営住宅等についてもバリアフリー改修を促進する。
○住宅・建築物省エネ改修等緊急推進事業
住宅省エネ改修及び省エネ改修と併せて実施するバリアフリー改修に対して支援を行う。
予算額：5.0億円（平成24年度補正）
○住宅エコポイント/復興支援・住宅エコポイント
・エコリフォームと併せて行うバリアフリー改修をポイントの発行対象とし、住宅省エネと併せて、住宅のバリアフリー化を促進する。
○住宅金融支援機構による融資
・証券化支援事業の枠組みを利用したフラット35Sにより、バリアフリー等の性能に優れた住宅の取得を金利の引下げにより支援。
・満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォーム等を行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済することを可能とするバリアフリーリフォーム等の融資を実施。
○住宅のバリアフリー改修促進税制による一定のバリアフリー改修工事を行った場合の特例措置や既存住宅に係る特定の改修工事をした場合の所得税額控除の特例措置
○カーサービス付き高齢者向け住宅の供給促進
・バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して、高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の供給促進のため、整備費に対する補助を行う。
・カーサービス付き高齢者向け住宅の供給促進のため、所得税・法人税に係る割増償却、固定資産税の減額、不動産取得税の軽減措置を講じている。
・住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け賃貸住宅の建設等に必要資金に対する融資を実施。
・住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け住宅の入居一時金に係る民間金融機関が行うリバースモーゲージ型の融資について、住宅融資保険制度を実施。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
・業績指標については、直近の平成20年の実績値によれば、一定のバリアフリー化率、高度のバリアフリー化率ともに、目標値の達成に向けたトレンドを下回っている。
(事務事業の実施状況)
・バリアフリー対応構造を標準仕様とした公営住宅等の供給を促進した（平成24年度整備戸数実績：14,745戸）
・既存の公営住宅等のバリアフリー化を促進した（平成24年度実績：995,402戸）
・住宅エコポイント/復興支援・住宅エコポイントにおいて、エコリフォームと併せて行うバリアフリー改修をポイントの発行対象とし、住宅省エネと併せて、住宅のバリアフリー化を促進した。
・住宅金融支援機構のフラット35Sにより、バリアフリー性等が優れた住宅の取得を金利の引下げで支援した。
・住宅金融支援機構において、満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォーム等を行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済することを可能とするバリアフリーリフォーム等の融資を実施した。
・バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して、高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の供給促進をした。
（平成24年度未登録実績：総登録件数3,391件、総登録戸数109,239戸）
・住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け賃貸住宅の建設等に必要資金に対する融資を実施した。
・住宅金融支援機構により、カーサービス付き高齢者向け住宅の入居一時金に係る民間金融機関が行うリバースモーゲージ型の融資について、住宅融資保険制度を実施した。
・住宅のバリアフリー改修促進税制やサービス付き高齢者向け住宅供給促進税制により、共同住宅のバリアフリー化を支援した。
・子育て世帯や高齢者世帯等に賃貸すること等を条件として、既存住宅等の空き家のリフォームに対して補助を行う「民間住宅活用型セーフティネット整備推進事業」を創設した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・前述のとおり、本業績指標は目標達成に向けた成果を示していない。
・平成25年度に新たな措置を講じることとしており、今後も、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。
・以上から、「B-1」と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)
 ・平成25年度税制改正において、バリアフリー改修を行った住宅に対する所得税の減額の特例措置を4年間延長し、控除対象限度額の引き上げ等の拡充を行う。また固定資産税の減額の特例措置についても、3年間延長する。
 (平成26年度以降)
 該当なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：住宅局住宅政策課 (課長 坂根 工博)
 関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室 (室長 佐々木 正士郎)
 住宅局住宅総合整備課 (課長 里見 晋)
 住宅局安心居住推進課 (課長 瀬良 智機)
 住宅局住宅生産課 (課長 伊藤 明子)

業績指標 1.5

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

評価

A-1
 目標値：2.3% (平成27年)
 実績値：1.6% (平成20年)
 初期値：1.6% (平成20年)

(指標の定義)

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
 (出典)平成20年「住宅・土地統計調査」等

(目標設定の考え方・根拠)

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)において、住生活基本計画で設定している目標値(2.8%(平成32年))をもとに平成27年の目標値を形式的に設定。

(外部要因)

新規住宅着工数、リフォーム件数等

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

なし

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・住生活基本計画(全国計画)(平成23年3月15日)
 ・日本再興戦略(平成25年6月14日)

・二. 戦略市場創造プラン テーマ1：国民の「健康寿命」の延伸

【閣決(重点)】

なし

【その他】

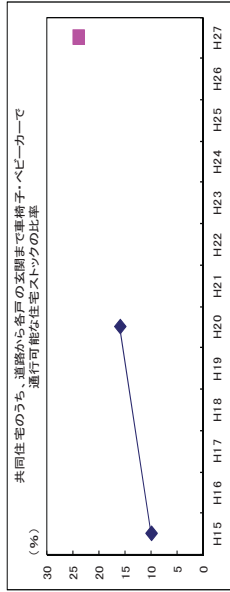
・国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)<住宅・都市分野>

Ⅲ 住宅・建築投資活性化・ストック再生戦略

2. 急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保～少子高齢化の進展を地域の活力創造の広機へ～

過去の実績値

(暦年)	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
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	1.0%	—	—	—	—	1.6%	—	—	—	—	—	—	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- バリアフリー化された公的賃貸住宅の供給
- ・新規に整備する公営住宅等について、バリアフリー対応構造を標準仕様として供給するとともに、既存の公営住宅等についてもバリアフリー改修を促進する。
- 住宅・建築物省エネ改修等緊急推進事業
- 住宅の省エネ改修及び省エネ改修と併せて実施するバリアフリー改修に対して支援を行う。
- 予算額：5.0億円(平成24年度補正)
- 住宅エコポイント/復興支援・住宅エコポイント
- ・エコリフォームと併せて行うバリアフリー改修をポイントの発行対象とし、住宅の省エネ化と併せて、住宅のバリアフリー化を促進する。
- 住宅金融支援機構による融資
- ・証券化支援事業の枠組みを利用したフラット3.5Sにより、バリアフリー等の性能に優れた住宅の取得を金利の

引下げにより支援。

- ・満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォーム等を行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済することを可能とするバリアフリーリフォーム等の融資を実施。
- ・マンション管理組合が共用部分のリフォーム工事を行う際、住宅金融支援機構により必要な資金に対する融資を実施。

○住宅のバリアフリー改修促進税制による一定のバリアフリー改修工事を行った場合の特例措置や既存住宅に係る特定改修工事をした場合の所得税額の特別控除を実施。

○カービス付き高齢者向け住宅の供給促進

- ・バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して、高齢者を支援するカービスを提供する「カービス付き高齢者向け住宅」の供給促進のため、整備費に対する補助を行う。
- ・カービス付き高齢者向け住宅の供給促進のため、所得税・法人税に係る割増償却、固定資産税の減額、不動産取得税の軽減措置を講じている。
- ・住宅金融支援機構により、カービス付き高齢者向け賃貸住宅の建設等に必要資金に対する融資を実施。
- ・住宅金融支援機構により、カービス付き高齢者向け住宅の入居一時金に係る民間金融機関が行うリバースモーゲージ型の融資について、住宅融資保険制度を実施。
- バリアフリー法による民間住宅の誘導
 - ・共同住宅の建築等しようとする場合、建物の出入口や廊下等がバリアフリー法に基づき建築物移動等円滑化基準（注）に適合するよう努力義務を課している（注）：出入口、廊下、階段、エレベーター等の施設の種類及び配置に関する基準
 - ・バリアフリー法に基づき、所管行政庁から認定を受けた共同住宅のうち一定のものについては、高齢者等の利用に配慮したエレベーター、幅の広い廊下等の施設整備に対する助成制度（バリアフリー環境整備促進事業）による支援を実施している。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

- ・業績指標については、直近の平成20年の実績値によれば、目標値の達成に向けたトレンドを上回っている。
- ・事務事業の実施状況
- ・バリアフリー対応構造を標準仕様とした公営住宅等の供給を促進した（平成24年度整備戸数実績：14,745戸）
- ・既存の公営住宅等のバリアフリー化を促進した（平成24年度実績：995,402戸）。
- ・住宅エコポイント/復興支援・住宅エコポイントにおいて、エコリフォームと併せて行うバリアフリー改修をポイントの発行対象とし、住宅省エネ化と併せて、住宅のバリアフリー化を促進した。
- ・住宅金融支援機構のフラット35Sにより、バリアフリー性等が優れた住宅の取得を金利の引下げで支援した。
- ・住宅金融支援機構により、満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォーム等を行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済することを可能とするバリアフリーリフォーム等の融資を実施した。
- ・住宅金融支援機構により、マンション管理組合が共用部分のリフォーム工事を行う際、住宅金融支援機構により必要な資金に対する融資を実施した。
- ・住宅金融支援機構により、カービス付き高齢者向け賃貸住宅の建設等に必要資金に対する融資を実施した。
- ・住宅金融支援機構により、カービス付き高齢者向け住宅の入居一時金に係る民間金融機関が行うリバースモーゲージ型の融資について、住宅融資保険制度を実施した。
- ・バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して、高齢者を支援するカービスを提供する「カービス付き高齢者向け住宅」の供給促進をした。
- ・住宅のバリアフリー改修促進税制やカービス付き高齢者向け住宅供給促進税制により、共同住宅のバリアフリー化を支援した。
- ・既存のマンション等において耐震改修等と合わせて実施されるバリアフリー改修に対して支援を実施。
- ・共同住宅の建築等しようとする場合、建物の出入口や廊下等がバリアフリー法に基づき建築物移動等円滑化基準に適合するよう努力義務を課し、そのバリアフリー化を誘導した。
- ・バリアフリー法に基づき、所管行政庁から認定を受けた共同住宅のうち一定のものについては、高齢者等の利用に配慮したエレベーター、幅の広い廊下等の施設整備に対する助成制度（バリアフリー環境整備促進事業）による支援を実施した。
- ・民間賃貸住宅の質の向上を図り、空室を有効に活用することにより、住宅確保要配慮者の居住の安定確保を図る民間住宅活用型セーフティネット整備推進事業を創設した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・前述のとおり、本業績指標は目標値の達成に向け着実に進捗している。
- ・平成25年度に新たな指標を講じることとしており、今後も、カ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。
- ・以上から、「A-1」と評価した。

平成25年度以降における新採の取組みと見直し事項

（平成25年度）

- ・平成25年度税制改正において、バリアフリー改修を行った住宅に対する所得税の特例措置を4年間延長し、控除対象限度額の引き上げ等の拡充を行う。また固定資産税の減額の特例措置についても、3年間延長する。
- （平成26年度以降）

該当なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 坂根 工博）
関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 佐々木 正士郎）
 住宅局住宅総合整備課（課長 里見 晋）
 住宅局安心居住推進課（課長 瀬良 智機）
 住宅局住宅生産課（課長 伊藤 明子）
 住宅局建築指導課（課長 井上 勝徳）
 住宅局市街地建築課（課長 杉藤 崇）

業績指標 8 8
道路交通による事故危険箇所での死傷事故抑止率

評価	N-2
	目標値：約3割抑止（平成28年度） 実績値：—（平成24年度） 初期値：—

（指標の定義）
道路交通による事故危険箇所（※）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

※事故の発生割合の高い区間や潜在的な危険区間のうち、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。

（目標設定の考え方・根拠）

社会資本整備重点計画（平成15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割の目標を達成していることから、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計画（平成20年度～平成24年度）と同様に約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）

（重要政策）

警察庁

【施政方針】

第171回国会施政方針演説（平成21年1月28日）

「昨年の交通事故死者数は、五千百人余りとなり、昭和45年のピーク時に比べ、三分の一以下に減らすことができました。今後十年間で、更に半減させます。」

第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）

「昨年、交通事故の犠牲者は半世紀ぶりに6千人を下回りました。今後も効果的な対策を実施します。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

【その他】

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）

過去の実績値	(年度)
H24	
—	

※ 平成25年度の実績値は平成27年度上半期を目処に算定する予定

事務事業の概要

主な事務事業の概要

幹線道路における対策を効果的かつ効果的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の交通事故対策を集中的に実施。

予算額：13,251億円（国費）、社会資本整備総合交付金14,395億円（国費）等の内数（平成24年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成25年度に新たな事故危険箇所を指定するため、新たな事故危険箇所による死傷事故抑止率は、平成25年

度以降の対策実施完了後に算定されるため、現時点では、判断できない。

（事務事業の実施状況）

事故危険箇所において、交差点改良等の対策を実施中である。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成25年度に新たな事故危険箇所を指定し、事故対策箇所完了後の翌年度以降にとりまとめるものであり、今年度においては評価ができないため、N-2とした。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

なし

（平成26年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課： 道路局 環境安全課 道路交通安全対策室（室長 阿部 悟）

関係課： 道路局 国道・防災課（課長 三浦 真紀）

業績指標 9.0
通学路の歩道整備率

A-2	目標値：約6割（平成28年度）
	実績値：5.2%（平成23年度） 初期値：5.1%（平成22年度）

【指標の定義】
交通安全施設整備事業の推進に関する法律第3条に基づき指定された道路における通学路のうち、歩道整備済み（簡易整備（※）を含む）の道路延長の割合

通学路の歩道整備率 = 通学路延長のうち、歩道整備済み（簡易整備を含む）の道路延長 ÷ 通学路延長

※簡易整備：歩行者の安全確保のための防護柵設置、道路端のカラー舗装など簡易な方法による整備

※H25.3指定の通学路に対する整備率を対象とする。

【目標設定の考え方・根拠】
H22の実績をもとに、歩道設置のほかに防護柵の設置やカラー舗装等即効性の高い対策も有効に活用し安全な歩行空間を早期に確保していくことを踏まえ目標値を設定。

【外部要因】
なし

【他の関係主体】
文部科学省、警察庁

【重要政策】
【施政方針】
なし

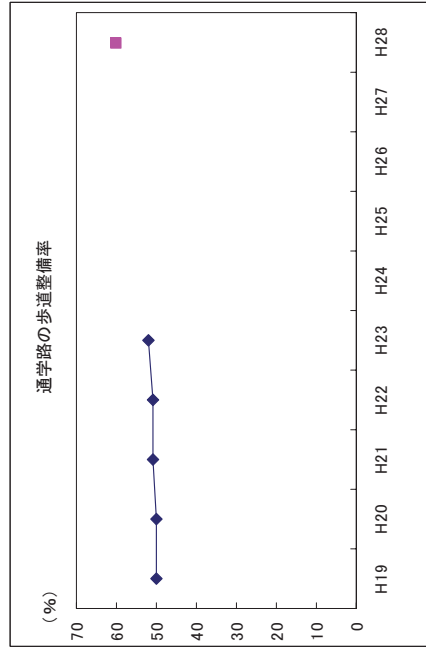
【閣議決定】
なし

【閣決（重点）】
社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

【その他】
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

過去の実績値（※H21.3指定に対する通学路整備率）				（年度）	
H20	H21	H22	H23	H24	H24
5.0%	5.1%	5.1%	5.2%	集計中	

※交通安全施設整備事業の推進に関する法律第3条に基づき指定（平成21年3月3日及び平成22年11月30日指定）された道路における通学路での実績



事務事業の概要

主な事務事業の概要

交通安全施設整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路について、歩道整備及び防護柵の設置等により、通学児童等の安全な歩行空間を確保する。
予算額：1.3、2.51億円（国費）、社会資本整備総合交付金1.4、3.95億円（国費）等の内数（平成24年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）
H21指定通学路の歩道整備率については、平成23年度から平成24年度にかけて増加しており、このトレンドから推測すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。

（事務事業の実施状況）
平成25年3月に交通安全施設整備事業の推進に関する法律第3条に基づき指定された道路における通学路について、現在、歩道整備及び防護柵の設置等による安全対策を実施中である。

平成24年度に、文部科学省、警察庁と連携し、全国の公立小学校及び公立特別支援学校小学校部の通学路について、交通安全の確保に向けた緊急合同点検を実施し、この結果に基づいて、道路管理者等が実施する対策が着実に進められ、必要な支援を行っており今後歩道整備が進んでいく見込みである。

課題の特定と今後の取組みの方向性
平成24年度実績値については、平成25年度下半期を目途に算定する見込みであるが、H21指定通学路の歩道整備率については、順調に推移していることより、引き続き、平成28年度の目標達成に向けた対策を実施する。以上を踏まえ、A-2と評価した。

今後も、通学路やバス停留所周辺の歩道整備等を重点的に実施し、通学路における歩道等の整備を構成する。また、引き続き、平成24年度の緊急合同点検結果に基づく対策に対する必要な支援等を実施する。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

なし

（平成26年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 環境安全課 道路交通安全対策室（室長 阿部 啓）
関係課：道路局 国道・防災課（課長 三浦 真紀）

関連指標 6
 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率

実績値等	
目標値：100% (平成28年6月末)	
実績値：87% (平成24年度)	
初期値：82% (平成23年度)	

(指標の定義)
 対象曲線部等 (※) における速度制限機能付きATS等の整備率
 ※既線の上の曲線部等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が100本以上の線区又は運転速度が100km/hを超える車両が非行する線区の間区

(目標設定の考え方・根拠)
 JR西日本福知山線列車脱線事故 (平成17年4月25日) を受け、重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道に関する技術上の基準を定める省令により整備を義務づけているものであり、また、新たな社会資本整備重点計画の重点目標に位置づけられたことから当該指標を設定した。

(外部要因)
 なし

(他の関係主体)
 鉄道事業者

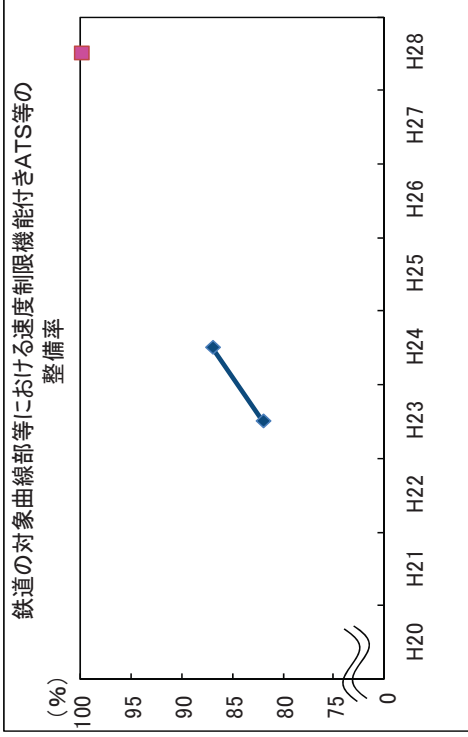
(重要政策)
 【施政方針】 なし

(閣議決定)
 なし

(閣決 (重点))
 ・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日) 「第3章に記載有り」

【その他】
 なし

過去の実績値								
H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
-	-	-	8.2%	-	-	-	-	8.7%



事業概要
 主要事業の概要
 ○鉄道における曲線部等への速度制限機能付きATS等の整備 (◎)
 (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその必要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

達成状況等
 目標の達成状況等
 (目標の達成状況)
 平成24年度は87%の整備率となり、整備は着実に進んでいることから、目標を達成すると見込まれる。
 (事業の実施状況)
 平成18年度に改正した技術基準に基づき、曲線、分岐器、線路終端、その他重大な事故を起こすおそれのある箇所への速度制限機能付きATS等の整備促進を図った。

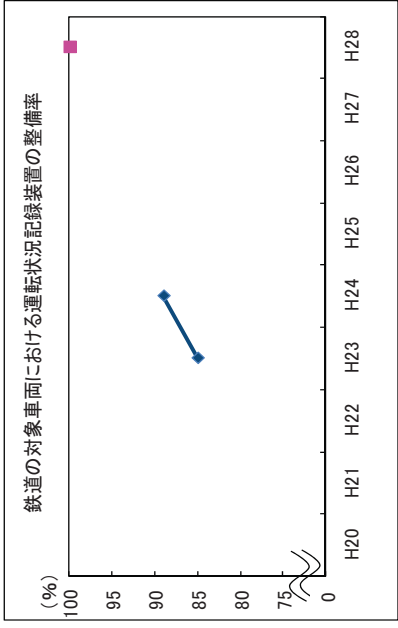
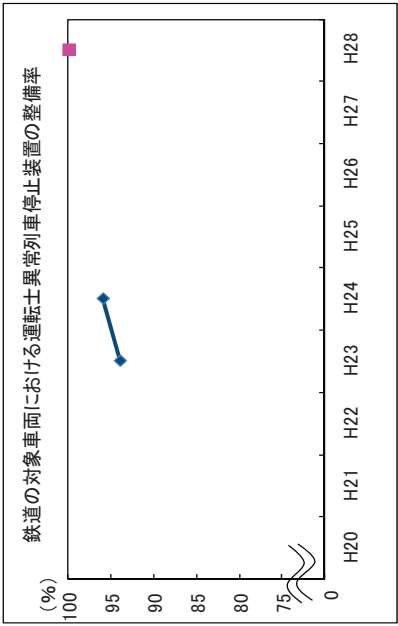
担当課等 (担当課長名等)
 担当課： 鉄道局安全監理官 (安全監理官 村田 義明)
 関係課： 鉄道局施設課 (課長 江口 秀二)

関連指標 7
 鉄道の対象車両における安全装置の整備率
 ① 運転士異常時列車停止装置
 ② 運転状況記録装置

実績値等	
目標値：①100% ②100% (平成28年6月末)	
実績値：①96% ②89% (平成24年度)	
初期値：①94% ②85% (平成23年度)	

(指標の定義)
 ①対象車両 (※) における運転士異常時列車停止装置の整備率
 ②対象車両 (※) における運転状況記録装置の整備率
 ※同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両
(目標設定の考え方・根拠)
 JRR西日本福知山線列車脱線事故 (平成17年4月25日) を受け、重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道に関する技術上の基準を定める省令により整備を義務づけているものであり、また、新たな社会資本整備重点計画の重点目標に位置づけられたことから当該指標を設定した。
(外部要因)
 なし
(他の関係主体)
 鉄道事業者
(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決 (重点)】
 ・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日) [第3章に記載有り]
【その他】
 なし

過去の実績値	H20	H21	H22	H23	H24	(年度)
				①94% ②85%	①96% ②89%	H24



事務事業の概要
主な事務事業の概要
 ○鉄道における運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備 (◎)
 (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。
関連する事務事業の概要
 該当なし

達成状況等
目標の達成状況等
(目標の達成状況)
 平成24年度の実績値は運転士異常時列車停止装置は96%、運転状況記録装置は89%であり、着実に整備が進んでいることから、目標を達成すると見込まれる。
(事務事業の実施状況)
 平成18年度に改正した技術基準に基づき、同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両への運転士異常時列車停止装置及び運転状況記録装置の整備促進を図った。

担当課等 (担当課長名等)
 担当課： 鉄道局安全監理官 (安全監理官 村田 義明)
 関係課： 鉄道局技術企画課 (課長 柳崎 俊也)

業績指標 3-2 汚水処理人口普及率（総人口に占める汚水処理施設を利用できる人口の割合）	
評価	<p>目標値：約95%（平成28年度） 実績値：約88%（平成23年度）※ 初期値：約87%（平成22年度）※ ※東日本大震災の影響で、岩手県・宮城県・福島県の3県において調査不能な自治体があるため参考値</p>
A-2	

【指標の定義】
汚水処理施設（下水道、農業集落排水施設、浄化槽等）が普及している人口の割合
（分母）総人口
（分子）汚水処理施設（下水道、農業集落排水施設、浄化槽等）が普及している人口

【目標設定の考え方・根拠】
将来的には、全人口が汚水処理施設を利用できるようにする必要があるが、これまでの下水道、農業集落排水施設、浄化槽等各汚水処理施設の整備の進捗状況等を踏まえて、当面の目標として、平成28年度までに約95%達成させることを目標として設定

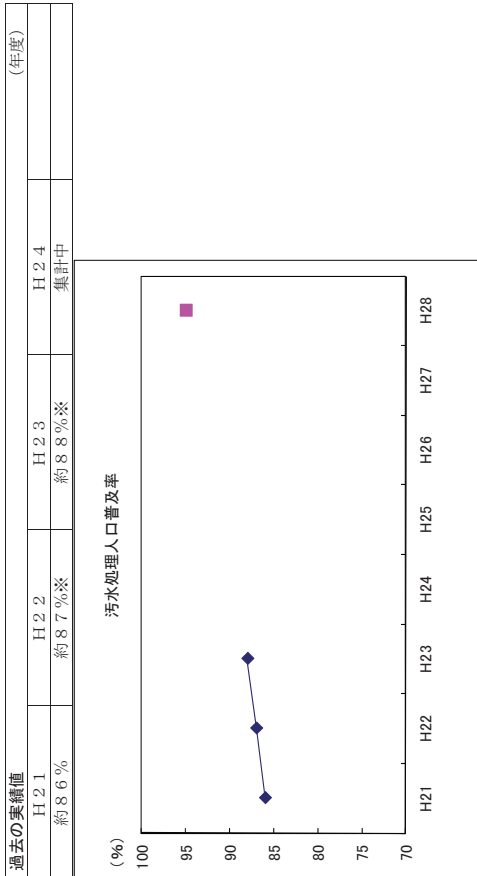
【外郭要因】
技術開発の動向等
（他の関係主体）
・環境省（浄化槽事業を所管）
・農林水産省（農業集落排水施設事業を所管）
・地方公共団体（事業主体）
（重要政策）

【施政方針】
・平成16年2回回会施政方針演説（平成17年11月21日）
「下水道や浄化槽の整備のように、複数の省庁にまたがる同種の公共事業を地域再生のため実施する場合には、窓口を一本化して交付金を地方に配分する仕組みをつくらします。」

【閣議決定】
なし

【閣決（重点）】
・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）【第3章に記載あり】

【その他】
なし



【事務事業の概要】
主な事務事業の概要

- 汚水処理施設の整備（◎）
 - ・効率的な汚水処理施設整備を進めるため、地域の特性を踏まえた適切な役割分担の下、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。
 - ・下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
- 社会資本整備総合交付金予算額 1兆5,858億円の内訳（平成24年度国費）
- 地域自主戦略交付金予算額 6,754億円の内訳（平成24年度国費）
- 下水道事業関連予算額 59億円の内訳（平成24年度国費）

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

関連する事務事業の概要
該当なし

【測定・評価結果】
目標の達成状況に関する分析

【指標の動向】

- ・汚水処理人口普及率の平成23年度の実績値は約88%※で、前年度から約1%上昇している。
- ・普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは、16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汚水人口普及率は73.9%※（平成23年度末時点）にとどまっている。
- ※東日本大震災の影響で、宮城県、福島県の2県において調査不能な自治体があるため参考値である。

【事務事業の実施状況】

- ・地方の自主性・裁量性を高めるため、複数の汚水処理施設（公共下水道、集落排水施設、浄化槽）を一体的に整備する市町村に対し、汚水処理施設間での融通や年度間の事業量の調整が可能な汚水処理施設整備交付金により、汚水処理の普及拡大を推進した。
- ・平成19年9月に「人口減少等の社会情勢の変化を踏まえた都道府県構想の見直しについて」を発出し、都道府県構想の早急な見直しを推進した。
- ・さらに、「下水道未普及解消クイックプロジェクト」では、平成19年度よりモデル市町村において新技術の導入による効率的な整備等の取組を実施し、地域の実状に応じた効率的な未普及解消技術の開発とその活用による未普及解消を推進した。
- ・平成20年度より公共下水道の整備に対する補助対象範囲の見直しを行い、中小市町村を中心に補助対象範囲を大幅に拡大した。
- ・平成21年度には、下水道の普及が遅れている市町村を対象に、人口の集中している地区で補助対象範囲を拡充して概ね10年以内での下水道整備を促進する「下水道未普及解消重点支援制度」を創設し、地域間格差の是正を推進した。
- ・平成22年度より、従来の補助金に代わって「社会資本整備総合交付金」を創設し、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も含めて支援を行った。また、手続きを簡素化することで下水道整備を推進した。
- ・平成23年度末に「今後の汚水処理のあり方に関する検討会」において、関係三省の連携を基本とした未整備地域における効率的な整備のあり方等について検討のうえ中間とりまとめを行い、効率的な整備のあり方等について検討のうえ中間とりまとめを行い、効率的な汚水処理整備を推進した。
- ・平成24年度より「都道府県構想マニユアル検討委員会」を設置し、都道府県構想の徹底した見直しを加速させ、より効率的な汚水処理施設の整備及び運営が進むよう、汚水処理に係る国土交通省、農林水産省、環境省の三省が連携し、新たに3省統一の都道府県構想策定マニユアルに向け検討を行っている。

※ 都道府県構想：各都道府県が市町村の意見を反映した上で策定している汚水処理施設の整備に関する総合的な構想で、水質保全効果や費用対効果による経済性等を勘案し、地域の実状に応じた効率的かつ適正な整備手法を特定するもの

【課題の特定と今後の取組の方向性】

- ・昨年度、社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成24年度【初期値（目標設定年度）：平成22年度】から平成28年度に見直しを行った。
- ・当指標は、平成22年度以降のトレンドを延長すると平成28年度には目標値を達成する見込みである。
- ・平成22年度より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。また、平成23年度末に「今後の汚水処理のあり方に関する検討会」において、関係三省の連携を基本とした未整備地域における効率的な整備のあり方等について検討のうえ中間とりまとめを行い、効率的な汚水処理整備を推進している。さらに平成24年度から3省統一の都道府県構想策定マニユアルの策定に向けて検討もおこなっており、今後は、これらの施策を推進することで目標を達成することが可能であり、A-2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。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
 (平成25年度)
 3省統一の都道府県構想策定マニュアルの策定
 (平成26年度以降)
 なし

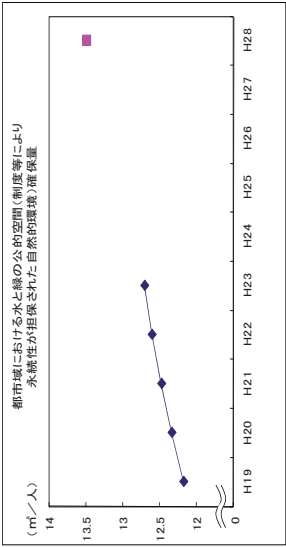
担当課等(担当課長名等)
 担当課：水管理・国土保全局下水道部下水道事業課(課長 増田隆司)

業績指標 2.8
 都市域における水と緑の公的空間(制度等により永続性が担保されている自然的環境)確保量

評価	A-2	目標値：13.5㎡/人(平成28年度) 実績値：12.7㎡/人(平成23年度) 初期値：12.6㎡/人(平成22年度)
----	-----	---

(指標の定義)
 都市域における(原則都市計画区域とする)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、制度等により永続性が担保されている空間の確保量(面積)を都市計画区域人口で除したものを。
 <分母>都市計画区域人口(人)
 <分子>都市域の永続的自然環境面積※(㎡)
 ※都市域における緑地・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永続性が担保されている土地の面積
 (目標設定の考え方・根拠)
 水と緑豊かで良好な都市環境を著実に形成していく必要があり、都市公園、特別緑地保全地区等の現況値のトレンドを踏まえ目標値を設定。
 (外部要因)
 なし
 (他の関係主体)
 地方公共団体(事業主体)
 (重要政策)
 【施政方針】
 なし
 【閣議決定】
 ・生物多様性国家戦略2012-2020(平成24年9月28日)「第3部 第7節都市 3 緑地、水辺の保全・再生・創出・管理に係る諸施策の推進」
 ・観光立国推進基本計画(平成24年3月30日)「都市公園の整備に当たっては史跡や名勝、豊かな自然環境など地域の魅力ある観光資源を活かす取組を推進する」、「市民、企業等とも協働しつつ、都市に残された貴重な緑地の保全及び緑化を推進するとともに、緑に関する行権事等を通じ、世界に誇る花と緑豊かな魅力ある都市を形成する」
 ・低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月29日)「緑地の保全や都市緑化等の推進」
 ・京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日)「緑の政策大綱、や市町村が策定する「緑の基本計画」等、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、引き継ぎ、都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等における緑化、建築物の屋上等の新たな緑化空間の創出を積極的に推進する。」
 ・長期戦略指針「イノベーション25」(平成19年6月1日)「都市公園の整備を始め、NPO等による緑化活動の促進、公共施設等の緑化の推進、都市開発事業における緑地等の創出に関わる民間事業者の取組を評価する制度の開発・普及等、多様な主体による国民運動としての都市緑化活動を展開。」
 ・21世紀環境立国戦略(平成19年6月1日)「緑地の保全、都市公園の整備、公共施設等の緑化、屋上緑化等を推進することにより都市内において森と呼べるような豊かな自然空間を再生・創出する。」
 【閣決(重点)】
 ・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載あり」
 【その他】
 ・地方再生戦略(平成19年11月地域活性化統合本部決定)「城跡・古墳、歴史的建造物等を生かしたまちなかみ形成の支援、都市公園事業等の既存制度の充実による支援について検討する。」

過去の実績値	(年度)		
H20	H21	H22	H23
12.3㎡/人	12.5㎡/人	12.6㎡/人	12.7㎡/人
			集計中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①国営公園の整備

わが国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応を図るため、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(奈良県)をはじめとした14国営公園の着実な整備を推進している。

予算額：国営公園整備費 12.8億円(平成24年度国費)
- ②都市公園等整備事業に対する補助(◎)

地方公共団体が行う都市公園等の整備に対して補助を行い、都市公園等の整備を支援する。

予算額：都市公園事業費補助 5億円(平成24年度国費)

社会資本整備総合交付金1.4、3.95億円、内閣府計上の地域自主戦略交付金6、7.54億円、沖縄振興公共投資交付金7.1億円の内訳(平成24年度国費)
- ③古都及び緑地保全事業の推進(◎)

古都及び緑地保全事業を推進することにより、身近な緑地の保全を図る。

予算額：古都及び緑地保全事業費補助 5億円(平成24年度国費)

社会資本整備総合交付金1.4、3.95億円、内閣府計上の地域自主戦略交付金6、7.54億円、沖縄振興公共投資交付金7.1億円の内訳(平成24年度国費)
- ④特別緑地保全地区内の土地に係る相続税の延期に伴う利子税の特例措置(相続税)

相続税額について延期の許可を受けた者に係る課税相続財産の価額のうちに、特別緑地保全地区にある土地の価額がある場合の利子税の特例措置を講ずる。

⑤相続税評価額の特例措置(相続税)

特別緑地保全地区内の山林、原野、立木について、評価の軽減措置を講ずる。
- ⑥地価税に係る非課税措置(地価税) ※平成10年1月1日より、評価の軽減措置を講ずる。
- ⑦市街化区域農地に対して課す固定資産税の特例措置(固定資産税)
- ⑧特別緑地保全地区内の土地(ホテル、料理店等)の施設等の用に供する土地以外)の山林、宅地に係る評価の軽減措置を講ずる。
- ⑨特別緑地保全地区内の土地(ホテル、料理店等)の施設等の用に供する土地以外)の山林、宅地に係る固定資産税の特例措置を講ずる。
- ⑩特別緑地保全地区内に係る土地に対する非課税措置(特別土地保有税)
- ⑪市民緑地に係る課税の特例措置(相続税)
- ⑫生産緑地に係る相続税の特例措置(相続税)
- ⑬生産緑地区内の農地に係る非課税措置(地価税)
- ⑭贈与により農地等取得した場合の不動産取得税の徴収猶予(不動産取得税)
- ⑮市街化区域農地に対して課す固定資産税の特例措置(固定資産税)

特定市街化区域農地に係る宅地並み課税について、生産緑地地区内の農地については適用除外とする。

関連する事務事業の概要

- ①緑地環境整備総合支援事業の推進(◎)

都市公園の整備、特別緑地保全地区の指定及び市民緑地制度による市民緑地の公開などの多様な手法の活用による緑とオープンスペースの確保を支援する。

- ②道路緑化の推進(◎)

良好な景観を形成し、CO2の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築するべく、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。
- ③河川における水際の緑化(◎)

河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生等により、水と緑の豊かな空間を確保する。
- ④急傾斜地に市街地が生かした斜面対策(◎)

山麓斜面に市街地が生かしている都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境を形成するため、一連の樹林帯(グリーンベルト)の整備を推進する。
- ⑤港湾環境整備事業の推進(◎)

港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間における良好な環境の実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。
- ⑥空港周辺緑地整備事業の推進(◎)

特定飛行場の周辺区域(第3種区域)内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備する。
- ⑦下水道施設の緑化や雨水路等の活用(◎)

下水道施設の緑化や雨水路等を活用したせせらぎ整備等を積極的に進める。
- ⑧官庁施設の緑化の推進

良好な都市環境形成等の観点から、屋上緑化を含めた官庁施設の構内緑化を推進する。

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

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22年度約118千ha、平成23年度約119千ha)から推計すると平成24年度は約1千ha程度増加することが見込まれ、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が見込まれる。

(事務事業の実施状況)

- ・直轄事業においては、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(奈良県)等14公園の整備を推進した。
- ・補助事業においては、都市公園事業費補助、緑地環境整備総合支援事業費補助、社会資本整備総合交付金等により、地方公共団体による緑とオープンスペースの確保への支援を行った。
- ・良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を推進した。
- ・自然再生等を利用(河川、木曾川)等で実施。
- ・山麓斜面に市街地が生かしている都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境を形成するため、一連の樹林帯(グリーンベルト)の整備を推進。
- ・港湾空間における良好な環境の実現のため、港湾緑地の整備を全国約50港で実施した。
- ・特定飛行場の周辺区域(第3種区域)内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備した。
- ・下水道施設の緑化や雨水路等を活用したせせらぎ整備等を推進した。
- ・良好な都市環境形成等の観点から、屋上緑化を含めた官庁施設の構内緑化を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成24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が見込まれるため、Aと評価した。
- ・都市域における水と緑の公的空間を確保していく上で、引き続き都市公園の整備、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。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市局公園緑地・景観課(課長 舟引 敬明)	副課長：(副課長 森本 功)
関係課：道路局環境安全課道路環境調査室(室長 森本 功)	水管理・国土保全局河川環境課(課長 金尾 健司)
水管理・国土保全局河川環境課(課長 西山 幸治)	水管理・国土保全局下水道施設管理官(流域管理官 加藤 裕之)
港湾局海洋・環境課(課長 津田 修一)	航空局航空ネットワーク部環境・地域振興課(課長 滝川 伸輔)
住宅局住宅総合整備課(課長 里見 晋)	大臣官房官庁整備部整備課(課長 水島 潮)

業績指標 1 8
過去の開発等により失われた干潟のうち復元・再生した割合

B-2	目標値：約40% (平成28年度)
	実績値：38.04% (平成24年度)
	初期値：約37.8% (平成23年度)

(指標の定義)
過去の開発等により失われた良好な自然環境である干潟の中で、回復可能な面積約4,000haの干潟のうち自然再生事業等の実施により復元・再生した割合。

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干潟の中で回復可能な面積

(目標設定の考え方・根拠)
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、当面の目標として平成28年度までに約4割(1,555ha)の干潟が再生していることを目標値として、平成24年度から平成28年度までに45haを再生する。

1,555/4,000ha = 0.39 ≈ 約4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)

(重要政策)
なし

【施政方針】
なし

【閣議決定】
第四次環境基本計画(平成24年4月27日)
閉鎖性海域においては、失われつつある自然海岸、干潟、藻場等浅海域について、適切な保全を図り、干潟・海浜、藻場等の再生、底質環境の改善に向けた取り組みを推進する。(第2部第1章第7節3)

・21世紀環球立国戦略(平成19年6月1日)
藻場、干潟、サンゴ礁等の保全・再生・創出を推進。(第3章戦略6③)

・生物多様性国家戦略2012-2020(平成24年9月28日)
港湾整備により発生した浚渫土砂を有効活用し、干潟・藻場などの造成を推進します。(第3部第1章9節)

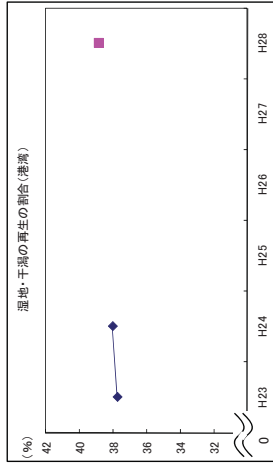
閉鎖性海域の水質改善のため、干潟の保全・再生などの施策を推進します。(第3部第1章9節)

・海洋基本計画(平成25年4月26日)
「豊かな海」の創出に向け、関係者間の連携による推進体制の強化、環境モニタリング、情報共有システムの活用等の包括的な取組と、汚泥浚渫、浚渫土砂等を有効に活用した干潟や藻場の保全・再生・創出、覆砂、深掘削の理め直し、生物共生型港湾構造物の普及等の個別の取組を総合的に推進する。(第2部9(3))

【閣決(重点)】
社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第2章及び第3章に記載あり」

【その他】
なし

過去の実績値	年度			
	H21	H22	H23	H24
	—	—	37.76%	38.04%



事務事業の概要

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
港湾において、浚渫土砂等を活用して、良好な自然環境である海浜・干潟等の保全・再生・創出を図る。
予算額：港湾整備事業費1,685億円(国費)及び社会資本整備総合交付金13,475億円の内数(平成24年度)

関連する事務事業の概要
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
平成28年度の目標に対して、現在の進捗率はやや低いものの、自然再生事業等の実施により、平成14年度から平成24年度までに約8ポイントの進捗が図られており、干潟の再生割合は着実に増加している。

(事務事業の実施状況)
港湾整備事業等により、港湾において浚渫土砂等を活用して、良好な自然環境である海浜・干潟等の保全・再生・創出を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

自然再生事業等は複数年かけて完了するものであるため、事業完了時点において干潟再生面積を計上する当該指標の現時点の進捗率はやや低いものの、引き続き施策を推進していくことにより、目標年度には目標を達成することは可能であり、「B-2」と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局海洋・環境課(課長 津田 修一)

業績指標 3-4
良好な水環境創出のための高度処理が必要な区域内の人口に対する高度処理が実施されている区域内の人口の割合

A-2	<p>目標値：約4.3% (平成28年度) 実績値：集計中 (平成24年度) 初期値：約3.3% (平成23年度)</p>
-----	---

(指標の定義)
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を対象区域として、対象区域内における当該年度の居住人口に対する、必要な高度処理が実施されている区域内の人口の割合をいう。

(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・根拠)
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、現在予定されている新設・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、三大湾の代表的なバ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、平成28年度までに約4.3%を達成することを目標として設定。

(外部要因)
なし

(他の関係主体)
地方公共団体 (事業主体)
(重要政策)

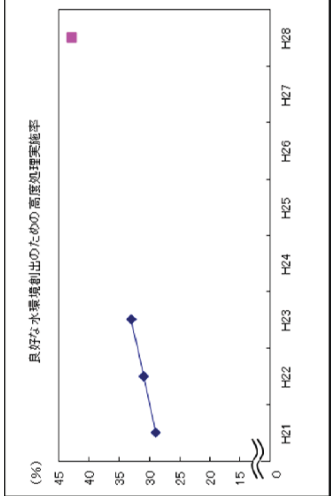
【施政方針】
なし

【閣議決定】
・21世紀環境立国戦略 (平成19年6月1日)「閉鎖性海域等の水質汚濁対策、・・・などの総合的な取組を推進することにより、多様な魚介類等が生息し、人々がその恵沢を将来にわたり享受できる自然の恵み豊かな豊饒の「里海」の創生を図る。水質、水量の観点のみならず、生物多様性の保全の観点も含め、湖沼の汚濁負荷メカニズムの解明や水質汚濁対策の実施、水域と陸域の推移帯 (水辺エコトーン) におけるヨシ群落の保全再生などの取組を進め、それぞれの湖沼の特色に応じた豊かな湖沼環境の再生を図る。」
・海洋基本計画 (平成25年4月26日)「陸域から流入する汚濁負荷を削減するため、下水道等汚水処理施設の整備や高度処理の導入を進める」

【閣決 (重点)】
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第2章、第3章に記載あり」

【その他】
なし

過去の実績値	(年度)		
H21	H22	H23	H24
約2.9%	約3.1%	約3.3%	集計中



事業事業の概要
主な事業事業の概要
○ 高度処理の普及促進 (◎)
・ 高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、高度処理を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
社会資本整備総合交付金予算額 1兆5,858億円の内数 (平成24年度国費)
地域自主戦略交付金予算額 6,754億円の内数 (平成24年度国費)
下水道事業関連予算額 5.9億円の内数 (平成24年度国費)
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事業事業の概要
該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
・ 高度処理実施率の平成24年度の実績値は集計中であるが、事業の執行状況等から鑑みて、目標年度に目標値を達成できる見込みである。
(事業事業の実施状況)
・ 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。
・ 平成20年9月の事務連絡「高度処理方法として取り扱うことのできる処理方法の事業計画への位置づけについて」により、高度処理を位置付けるべき処理場の定義を整理し、適切な高度処理の実施を推進した。
・ 平成20年6月の事務連絡「処理方法の考え方について」により、新設・増設・改築時における高度処理の導入に加え、改築の時期に達していない施設においても段階的な高度処理を導入するよう地方公共団体に依頼した。
・ 平成21年度には、高度処理を位置づけた流域別下水道整備総合計画策定時の高度処理共同負担制度の適用可能性の検討などの取り組みを行い、積極的な高度処理の導入を推進した。
・ 平成22年度より、従来の補助金に代わって「社会資本整備総合交付金」を創設し、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も含めて支援を行った。また、手続きを簡素化することで下水道整備を推進した。

課題の特定と今後の取組の方向性
・ 段階的な高度処理の推進など、高度処理の普及・実施に寄与する取り組みを行っており、集計中ではあるが、事業の執行状況等から鑑みて、当指標も着実に上昇すると見込まれる。
・ 引き続き、三大湾や指定湖沼などの閉鎖性水域における水質改善を着実に推進するために、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。
・ 以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新設の取組みと見直し事項
(平成25年度)
なし
(平成26年度以降)
なし

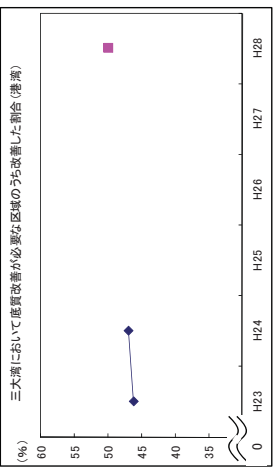
担当課等 (担当課長名等)
担当課：水管理・国土保全局下水道部流域管理官 (流域管理官 加藤 裕之)

業績指標 2.0
三大湾区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取組により底質の改善が必要な区域のうち改善した割合

A-2	目標値：約50% (平成28年度)
	実績値：約47% (平成24年度)
	初期値：約46% (平成23年度)

(指標の定義)
三大湾区 (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 (3,000ha) 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・根拠)
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、当面の目標として平成28年度までに約50% (1,500ha) の区域が改善していることを目標として、平成24年度から平成28年度までに115ha (深掘跡埋め戻し75ha、覆砂等40ha) を改善する。
(外部要因)
(1,384ha+115ha) / 3,000ha = 0.5 = 約50%
地元調整の状況等
(他の関係主体)
地方公共団体 (事業主体)
(重要政策)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
・第4次環境基本計画 (平成24年4月27日)
閉鎖性海域においては、失われつつある自然海岸、干潟、薬場等浅海域について、適切な保全を図り、干潟・海浜、藻場等の再生、底質環境の改善に向けた取組みを推進する。(第2部第1章第7節3)
・21世紀環境立国戦略 (平成19年6月1日)
閉鎖性水域の水質汚濁対策の推進。(第3章戦略6②)
・生物多様性国家戦略2012-2020 (平成24年9月28日)
港湾整備により発生した浚渫土砂を有効活用し、深掘跡の埋め戻しを推進します。(第3部第1章9節)
汚染の著しい海域などにおいて、覆砂などの水質浄化対策を推進します。(第3部第1章9節)
・海洋基本計画 (平成25年4月26日)
「豊かな海」の創造に向け、関係者間の連携による推進体制の強化、環境モニタリング、情報共有システムの活用等の包括的な取組と、汚泥浚渫、汚泥投棄、浚渫土砂等を有効に活用した干潟や薬場の保全・再生・創出、覆砂、深掘跡の埋め戻し、生物共生型港湾構造物の普及等の個別の取組を総合的に推進する。(第2部9 (3))
【閣決 (重点)】
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日) 「第2章及び第3章に記載あり」
【その他】
なし

過去の実績値		(年度)	
H20	—	H21	H22
			H23
			H24
			H25
			H26
			H27
			H28
			47.0%



事業事業の概要
主な事業事業の概要
・港湾空間における自然環境の保全・再生及び創出
港湾整備により発生する浚渫土砂を活用して、深掘跡の埋め戻し、覆砂等を実施。
予算額：港湾整備事業費1,685億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金13,475億円の内数 (平成24年度)
関連する事業事業の概要
該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
深掘跡の埋め戻し、覆砂等の取組により、底質改善された割合は着実に増加している。平成24年度までに1,407haを改善した。平成23年度から平成24年度まで0.8ポイント改善しており、このトレンドだと目標達成が可能となる。
(事業事業の実施状況)
港湾整備事業等により、港湾整備により発生する浚渫土砂を活用して、深掘跡の埋め戻し、覆砂等を実施している。
課題の特定と今後の取組みの方向性
現在のトレンドが継続すれば目標を達成するためA-2と評価した。引き続き深掘跡の埋め戻し、覆砂等を推進していく。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
(平成25年度)
なし
(平成26年度以降)
なし

担当課等 (担当課長名等)
担当課：港湾局海洋・環境課 (課長 津田 修一)

業績指標 7.3

主要な河川構造物の長寿命化計画策定率

評価

A-2

目標値：100% (平成28年度)
実績値：約30% (平成24年度)
初期値：約3% (平成23年度)

(指標の定義)

・堰、水門、排水機場等、主要な河川構造物について、施設毎に長寿命化計画を作成している施設の割合 (%)

主要な河川構造物の長寿命化計画策定率=①/②

- ①：長寿命化計画を策定済み施設数
- ②：堰、水門、排水機場等主要な河川管理施設 (約3,500施設)

(目標設定の考え方・根拠)

本指標は、老朽化の進む河川構造物の点検・整備・更新等を、中長期の展望を持って効果的・効率的に推進していくことを目的に算定する河川構造物の長寿命化計画の策定状況を評価するものである。

主要な河川構造物について確実な安全性を確保しつつ、長寿命化を促進し、コストの抑制を図るため、全ての主要な河川構造物について、できるだけ早期に計画を策定する必要があることから、平成28年度までに河川構造物の長寿命化計画の全施設の策定を目標とする。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

なし

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

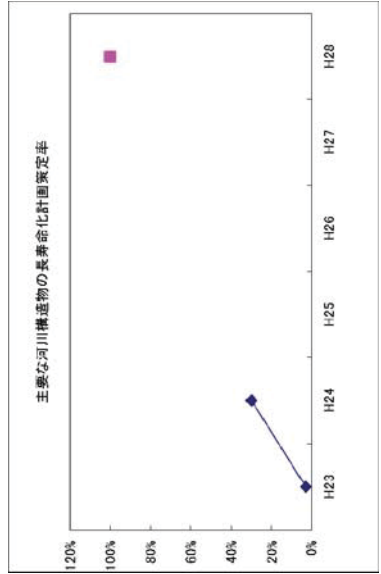
【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)
H23	
約3%	
H24	
約30%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

社会資本の的確な維持管理・更新 ⑩

我が国においては、高度経済成長時代に集中投資した社会資本の老朽化の進行が見込まれていることから、社会資本がその役割を十分果たすことができるよう、適切な老朽化対策を講じる必要がある。

そのため、社会資本の実態把握に努めるとともに、定期的な巡視、点検の実施や長寿命化計画の策定、予防的な修繕や計画的な更新を進めるなど、戦略的な維持管理・更新を実施する。

(注) ⑩を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

「順調である」

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。

(事務事業の実施状況)

平成24年度、全国、全国に対して長寿命化計画策定に関する通知を送付

課題の特定と今後の取組みの方向性

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、引き続き既存の施策を推進していくこととし、A-2と評価した。

平成25年度以降における新策の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成25年度以降)

なし

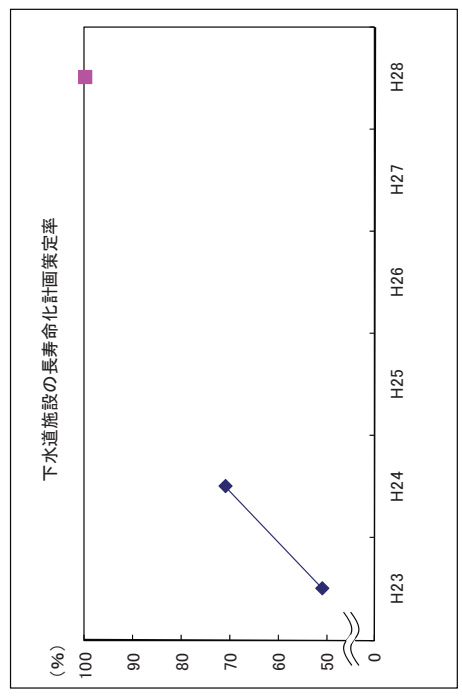
担当課等(担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局河川環境課 (課長 船美 雅裕)

業務指標 5.7 下水道施設の長寿命化計画策定率（地方公共団体）	
評価	A-2
	目標値：約100%（平成28年度） 実績値：約71%（平成24年度） 初期値：約51%（平成23年度）

【指標の定義】
 供用開始後30年を経過した下水道施設を管理している自治体における長寿命化計画を策定した割合。
 （分母）供用開始後30年を経過した下水道施設を管理している自治体数
 （分子）下水道施設の長寿命化計画を策定した自治体数
【目標設定の考え方・根拠】
 供用開始後30年を経過した下水道施設を管理している自治体については、できるだけ早期に長寿命化計画が策定される必要があり、これらの自治体全てにおいて長寿命化計画を策定するとして設定。
【外部要因】
 なし
【他の関係主体】
 地方公共団体（事業主体）
【重要政策】
 なし
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）【第3章に記載あり】
【その他】
 なし

過去の実績値	(年度)
H23	
約51%	
H24	
約71%	



事務事業の概要
主な事務事業の概要
 ○ 下水道施設の老朽化対策の推進 (◎)
 ・ 下水道施設の予防保全的な管理による長寿命化対策を含めた計画的な改築を推進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
 社会資本整備総合交付金予算額 1兆5,858億円の内数（平成24年度国費）
 地域自主戦略交付金予算額 6,754億円の内数（平成24年度国費）
 下水道事業関連予算額 59億円の内数（平成24年度国費）
 （注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその施策が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。
関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
【指標の動向】
 ・ 当指標の平成24年度の実績値は約71%であり、平成23年度から約20%上昇している。
 平成23年度から平成24年度のトレンドを延長すると、平成28年度は目標値を概ね達成できる見込みである。
【事務事業の実施状況】
 ・ 平成20年度に下水道長寿命化支援制度を創設し、ライフサイクルコストの最小化を目的とした下水道長寿命化計画の策定や長寿命化対策を含めた計画的な改築更新を補助対象とすることにより、限られた財源の中で下水道施設の計画的な長寿命化対策・改築更新を推進した。
 ・ 平成21年6月に、「下水道長寿命化支援制度に関する手引き（案）」（平成21年度版）をとりまとめ、下水道長寿命化支援制度の円滑な運営を図った。
 ・ 平成22年度より、従来の補助金に代わって「社会資本整備総合交付金」を創設し、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も含めて支援を行った。また、手続きを簡素化することで下水道整備を推進した。
 ・ 平成23年9月に「下水道施設のストックマネジメント手法に関する手引き（案）」を公表し、ストックマネジメントの実践により、維持管理・改築修繕の一体的な最適化を図り、持続可能な下水道事業実施の推進を図った。
 ・ 平成23年12月に「管きよ更生工法における設計・施工管理ガイドライン（案）」を公表し、下水管きよの改築・修繕工事において採用されている更生工法に関する設計、施工、品質管理に関する指針としてとりまとめ、適切な工法の選択、品質確保等の促進を図り、下水管きよの適切な改築・修繕を推進した。
 ・ 平成25年度より、下水道施設の改築に対する交付は「下水道長寿命化計画」に基づく予防保全的な管理を実施しているものに限定し、地方公共団体における長寿命化計画策定を推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性
 ・ 当指標は平成23年度からの実績によるトレンドを延長すると、平成28年度に目標値に到達する見込みである。更には、平成25年度以降の施設の改築に対する交付は長寿命化計画に基づくものに限定すると定めていることから、今後は算定率の更なる上昇が見込める。
 ・ 厳しい財政状況や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、ライフサイクルコスト最小化の観点を踏まえ、耐震化等の機能向上も考慮した、長寿命化対策を含めた下水道施設の計画的な改築を引き続き推進する。
 ・ 以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
なし
（平成26年度以降）
なし

担当課等（担当課長名等）
 担当課：水管理・国土体全局下水道部下水道事業課（課長 増田 隆司）

業績指標 8.7
全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

評価

A-2	目標値：概ね100% (平成28年度) 実績値：89% (平成24年度) 初期値：76% (平成23年度)
-----	---

(指標の定義)

全国の1.5m以上の道路橋（約1.8万橋）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1.5m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1.5m以上の橋梁箇所数（※2）

※1 長寿命化修繕計画とは、点検に基づく、必要な修繕・架替等の時期等を定めた計画
※2 橋梁箇所数とは、上下線の別々の場合は、それぞれ1箇所として勘定した数

(目標設定の考え方・根拠)

予防保全への転換に向け、5年後の平成28年度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
(外部要因) なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

なし

(施政方針)

第183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）
「徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」
【閣議決定】
・日本再生戦略（平成24年7月31日）
「社会資本の適確な維持管理・更新等が不可欠であり、長寿命化計画の策定推進等による戦略的な取組を推進する。」

・道路法等の一部を改正する法律（平成25年法律33号）
「5. 道路管理者は、予防保全の観点も踏まえ道路の点検を行うべきことを明確化する。」
「8. 国土交通大臣による道路の維持又は修繕の実施状況に関する調査ができることを明確化する。」

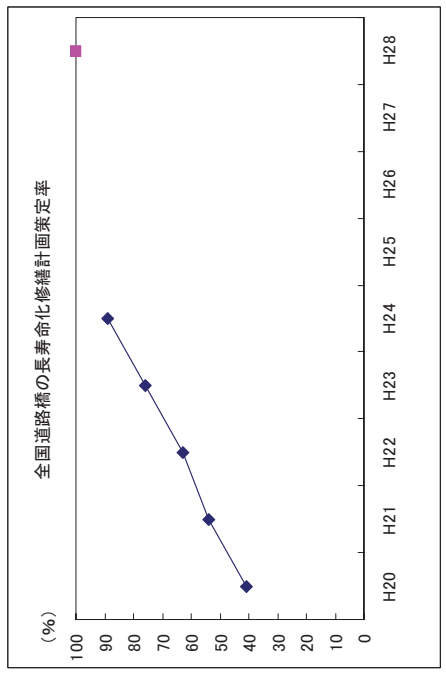
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)					
H20	H21	H22	H23	H24	H28	
41%	54%	63%	76%	89%	89%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

地方自治体に対して、自治体職員を対象とした橋梁点検の講習会の開催、技術者の派遣等の技術支援や長寿命化修繕計画の策定及び当該計画の策定のために実施する健全度の把握のための点検に要する費用に対する財政支援等を実施しているところ。(◎)

予算額：道路整備費13,251億円(国費)及び社会資本整備総合交付金14,395億円(国費)の内数(平成24年度)

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・長寿命化修繕計画策定率の実績値については、平成23年度76%から平成24年度89%と向上している。
・平成24年度における長寿命化修繕計画策定率の実績値について、道路管理者別に見ると、高速国道及び直轄国道で100%、都道府県管理道で98%、政令市管理道で98%が策定されており、市区町村管理道（政令市道を除く）においては、79%が策定されている状況である。

(事務事業の実施状況)

・地方自治体における長寿命化修繕計画策定率を向上するため、平成24年度においても、地方自治体職員を対象とした橋梁点検の講習会の開催、技術者の派遣等の技術支援や長寿命化修繕計画の策定及び当該計画の策定のために実施する健全度の把握のための点検に要する費用に対する財政支援等を実施しているところ。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・業績指標は、平成23年度の実績値76%から平成24年度の実績値89%と向上しており、特に市区町村管理道（政令市道を除く）の長寿命化修繕計画策定率が51%から79%と計画策定率が上がっていることから、目標達成に向け成果を示している。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みることが重要。以上の観点から、「A-2」としている。

平成25年度以降における新強の取組みと見直し事項

(平成25年度)

下記の内容を含む道路法の改正等を行い、予防保全の観点も踏まえ道路の点検を行うべきことを明確化する。
・道路管理者は、予防保全の観点も踏まえ道路の点検を行うべきことを明確化する。
・国土交通大臣による道路の維持又は修繕の実施状況に関する調査ができることを明確化する。
(平成26年度以降)

・なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 国道・防災課 道路保全企画室 (室長 土井 弘次)
関係課：道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)

業績指標 7.9
海岸堤防等の老朽化調査実施率

評価

A-2
目標値：約100%（平成28年度）
実績値：約72%（平成24年度）
初期値：約53%（平成23年度）

（指標の定義）
東海、東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等で、老朽化調査を実施し、対応方針の検討が実施された整備後概ね40年を経過した海岸堤防等の割合＝①/②
①東海、東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等の海岸の1970年以前に整備された海岸堤防等のうち、老朽化対策の要否について検討がなされている延長
②東海、東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等の海岸の1970年以前に整備された海岸堤防等の延長
（目標設定の考え方・根拠）
1970年以前に整備された海岸堤防等については、できるだけ早期に老朽化調査を実施し、対応方針を検討する必要があるため、平成28年度までに約100%とすることを目標に設定。

（外部要因）
地元の調整状況等
（他の関係主体）
農林水産省、地方公共団体等（事業実施主体）

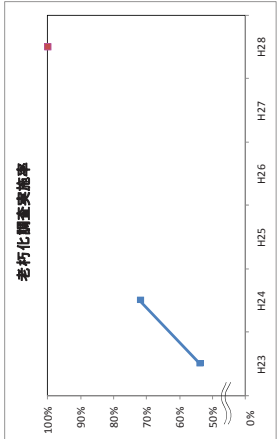
（重要政策）
【施政方針】
・第183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）「首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

【閣議決定】
・日本再生戦略（平成24年7月31日）「これまでの防災対策に加え、大規模災害に対する「減災」対策、津波防災地域づくりの推進、国全体の危機管理体制の強化、国土のミッシングリングの早期解消、総合的な水管理の推進、地域防災力の向上、企業の事業継続計画（BCP）の実効性向上、住宅・学校・病院を含む建築物、駅等の耐震化等に取り組む。」

・日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日）「種子トンネル事故を踏まえ老朽化により危険が生じているトンネル、橋梁等をはじめ河川、道路等の社会インフラの総点検を速やかに実施し、緊急的な補修など必要な対策を講ずる。また、社会インフラ全般について先進的技術を活用した効率的な維持管理の仕組みの整備や新技術の開発を進めるなど、今後の老朽化に備えた社会資本の計画的かつ戦略的な維持管理、更新を推進する。」
・河川・海岸、道路、空港・鉄道・船舶標識、上下水道等の老朽化対策（国土交通省、厚生労働省）
・防災・安全に焦点を置いた社会資本整備のための交付金の創設（国土交通省）
・先進的技術を活用した社会資本の効率的な維持管理・更新の推進<予算措置以外>（国土交通省）
・社会資本の計画的かつ戦略的な維持管理・更新の推進<予算措置以外>（国土交通省）等」
・経済財政運営と改革の基本方針（平成25年6月14日）「社会資本の老朽化が急速に進展する中、民間提案を大胆に取り入れ、整備・管理における官民連携、総合的・広域的なアセットマネジメントを推進するほか、ライフサイクルの長期化、コスト低減等を通じて社会資本を効率的効果的に活用する。今後策定する社会資本整備の基本方針に基づき、安全性を確保しつつコスト削減を進めるため、維持管理技術の開発促進と導入、ストック情報の整備とICTの維持管理への利活用、長寿命化計画の策定推進、メンテナンスエンジニアリングの基盤強化とその他の体制整備等を進める。」

【閣決（重点）】
・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）【第3章に記載あり】
【その他】
・今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について中間とりまとめ（平成25年3月）社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会 社会資本メンテナンス戦略小委員会
・社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置（平成25年3月）国土交通省

過去の実績値	(年度)	
H23	H24	
約53%	約72%	



事業事業の概要

主な事業事業の概要
海岸堤防等の老朽化対策（◎）
老朽化により機能が確保されていない海岸堤防等について、海岸堤防等の老朽化調査、調査結果を踏まえた老朽化対策計画の策定、老朽化対策計画に基づいた老朽化対策工事を実施することにより、浸水被害の防止・軽減を図る。
予算額：海岸事業費2.55億円（平成24年度事業費）の内数
社会資本整備総合交付金1.6、1.24億円（平成24年度国費）の内数
（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事業事業の概要

該当無し

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）
・平成24年度の実績値は約72%であり、多くの事業が円滑に進捗していることから、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。
（事業事業の実施状況）
・老朽化対策事業を実施。
課題の特定と今後の取組みの方向性
・平成24年度の実績値は約72%であり、目標達成に向けて着実な進捗を示している。
・今後とも、既済の制度を活用して、老朽化により機能が確保されていない海岸堤防等について、海岸堤防等の老朽化調査、調査結果を踏まえた老朽化対策計画に基づいた老朽化対策工事を実施するとともに、「ライフサイクルマネジメントのための海岸保全施設維持管理マニュアル（案）～堤防・護岸・胸壁の点検・診断～」の改訂等、技術的な助言を行うことにより、老朽化対策を推進。
・以上より、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）
・被災履歴や背後の人口・資産、利用頻度等から重要性の高い海岸保全施設について、点検を実施。
・「ライフサイクルマネジメントのための海岸保全施設維持管理マニュアル（案）～堤防・護岸・胸壁の点検・診断～」について、維持管理の優良事例や老朽化対策のコスト削減事例を収集し盛り込むほか、簡易的な点検手法を検討する等、より活用しやすいものへと見直す。
・東日本大震災の教訓を踏まえ、新たに創設された防災・安全交付金により、海岸堤防等の老朽化対策等の事業を推進。
（平成26年度以降）
なし

担当課等（担当課長名等）

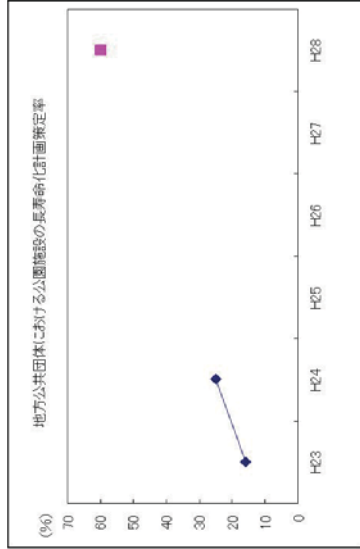
担当課：水管理・国土保全局砂防部保全課海岸室（室長 五道 仁実）
港湾局海岸・防災課（課長 守屋 正平）

業績指標 2.9
地方公共団体における公園施設の長寿命化計画策定率

評価	A-2
	目標値：60% (平成28年度) 実績値：25% (平成24年度) 初期値：16% (平成23年度)

(指標の定義)
都市基幹公園・大規模公園を有する地方公共団体のうち、公園施設長寿命化計画を策定した団体数の割合
(目標設定の考え方・根拠)
平成23年度に行った計画策定意向アンケート結果に基づき、地方公共団体の平成28年度までの長寿命化計画策定意向を踏まえ、都市基幹公園・大規模公園を有する地方公共団体のうち、計画策定済み団体の割合を平成23年度16%から平成28年度60%まで向上させる目標を設定。
(外部要因)
・なし
(他の関係主体)
・地方公共団体 (事業主体)
(重要政策)
【施政方針】
・なし
【閣議決定】
・なし
【閣決(重点)】
・社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日)「第3章に記載あり」
【その他】
・なし

過去の実績値		(年度)	
H23	H24		
16%	25%		



事務事業の概要
主な事務事業の概要
・公園施設長寿命化計画策定調査による支援の実施 (◎)
地方公共団体に対して、公園施設の計画的な修繕・改築を行うための点検・調査、及び同点検・調査の結果に基づき公園施設長寿命化計画の策定費用に係る支援を実施
予算額：予算額：社会資本整備総合交付金14,395億円 (国費)、内閣府計上の地域自主戦略交付金6,754億円 (国費) 及び沖縄振興公共投資交付金7.1億円 (国費) の内数 (平成24年度)
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要
なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
平成24年度の実績値は、25%であり、目標値の達成に向けて順調に推移している。
(事務事業の実施状況)
地方公共団体における公園施設の長寿命化計画策定率を向上するため、平成24年度においても、地方公共団体に対して、公園施設の計画的な修繕・改築を行うための点検・調査、及び同点検・調査の結果に基づく公園施設長寿命化計画の策定費用に係る支援を実施。また、平成24年4月に「公園施設長寿命化計画策定指針(案)」を公表し、地方公共団体の策定の取り組みを支援している。

課題の特定と今後の取組みの方向性
業績指標は、目標値の達成に向けて順調に推移している。今後も公園施設の長寿命化計画策定に係る支援を実施していくこととし、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項
(平成25年度)
・なし
(平成26年度以降)
・公園施設長寿命化計画策定調査が平成21年度から25年度(500箇所以上、若しくは面積500ha以上の都市公園を管理する市町村)においては平成27年度)までに限定されているため、事業の延伸を含め検討する必要がある。

担当課等(担当課長名等)
担当課：都市局公園緑地・景観課 (課長 舟引 敏明)

業績指標 104
長寿化計画に基づく港湾施設の対策実施率

評価	A-2
	目標値：100% (平成28年度) 実績値：20% (平成24年度) 初期値：6% (平成23年度)

【指標の定義】
重要港湾以上の主要な係留施設について、策定された長寿化計画に基づき、点検・補修等の対策が実施された施設の割合 (重要港湾以上の主要な係留施設における長寿化計画に基づき対策を実施した数/重要港湾以上の主要な係留施設数)

【目標設定の考え方・根拠】
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削減等の観点から、長寿化計画 (維持管理) に基づき適切に維持することを標準とした。そのうち、重要港湾以上の主要な係留施設については、港湾施設の中でも特に重要な施設であり、対象期間内に重点的に適切な詳細点検や維持補修等を実施し、対策実施率が100%になるように設定している。

【外部要因】
なし

【他の関係主体】
港湾管理者

【重要政策】
【施政方針】
なし

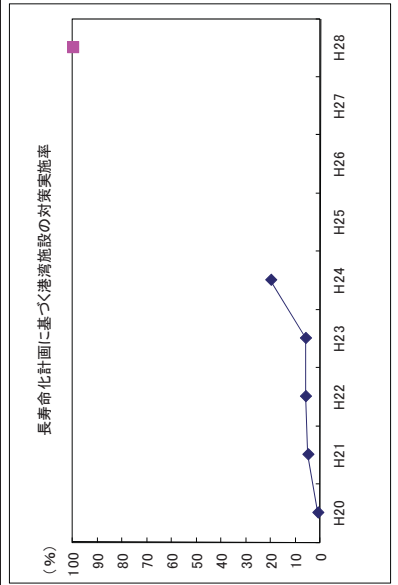
【閣議決定】
・経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ、経済再生～ (平成25年6月14日)
今後策定する社会資本整備の基本方針に基づき、安全性を確保しつつつとータルコストを縮減するため、維持管理技術の開発促進と導入、ストック情報の整備とICTの維持管理への活用、長寿化計画の策定推進、メンテナンスエンジニアリングの基盤強化とその他の体制整備等を進める。(第3章3.(2)②)

・日本再興戦略～JAPAN is BACK～ (平成25年6月14日)
また、基本計画に基づき、国、自治体レベルの全分野にわたるインフラ長寿化計画 (行動計画) を策定する。これにより、個別施設ごとの長寿化計画策定の着実な推進を図り、全国のあらゆるインフラの安全性の向上と効率的な維持管理を実現する。(第II.ニ.テーマ3 (2)①)

【閣決 (重点)】
社会資本整備重点計画 (平成24年8月31日) [第3章に記載あり]

【その他】
なし

過去の実績値									
H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	(年度)
1%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	20%	



事業概要

主な事業概要の概要

・戦略的な維持管理の推進 (◎)
高度経済成長時代に集中投資した港湾施設の老朽化が今後進行することから、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理へ転換を推進する。
予算額：港湾整備事業費1,685億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金13,475億円の内数 (平成24年度)

関連する事業概要の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

【指標の動向】

平成24年度における実績値は20%と現時点では低調な数値であるが、長寿化計画を策定したばかりで点検時期に達していない施設や未計画の施設 (平成26年度までに長寿化計画策定) もあるため、今後点検時期に達する施設が増加すれば対策実施率が増加すると分析している。
したがって平成28年度には計画通り目標を達成すると見込んでいる。

【事業概要の実施状況】

各施設の長寿化計画を策定し、計画を反映しつつ事業の進捗が図られている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

事業が計画通り実施されること等により、平成28年度において計画目標を達成すると考えているためA-2評価とする。

国有港湾施設の実地調査、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。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：港湾局技術企画課 (課長 下司 弘之)