

# 平成16年度 政策チェックアップ結果（評価書）

平成17年7月29日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）及び平成17年度国土交通省事後評価実施計画（平成17年3月25日省議決定）に基づき、平成16年度に係る政策チェックアップ（業績測定）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

## 1. 政策チェックアップの概要について

政策チェックアップは、省の主要な行政目的に係る政策目標をあらかじめ設定し、それに対する業績を測定し、その達成度を評価するものである。政策チェックアップは、その全省的な実施を進めることにより、成果重視の行政運営を組織全体に定着させるとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民にわかりやすく示すことを目指すものである。また、政策チェックアップ（業績測定）は、社会資本整備重点計画の進捗状況の分析・評価の役割をも担うものである。

政策チェックアップは、国土交通省の主要な行政目的に係る政策（社会資本整備重点計画法（以下「重点計画法」という。）第2条第1項に規定する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政策を含む。）を対象とし、それらに関して国民的視点から（アウトカムベース）横断的かつ体系的に整理した目標（以下「政策目標」という。）を明らかにした上で、それらの達成度合いを表す指標（以下「業績指標」という。）を設定し、実施する。

（評価の観点、分析手法）

政策チェックアップは、政策目標ごとに目標の達成度を評価する観点から行う。具体的な実施手順は以下のとおりである。

- ①各局等は、毎年、測定可能なものについて各業績指標に関する測定を行い、測定結果を政策統括官へ提出する。
- ②各業績指標の目標年次が到来した場合又は目標設定の更新が必要な場合には、各局等において当該指標に係る業績目標の達成状況を評価し、当該測定結果が目標達成の観点等からみて不十分な状況にあると考える場合には、その考えられる要因や今後の対応等に関する概要を合わせて提出する。また、考えられる外部要因の影響等、参考になる情報も可能な限り盛り込む。その上で、必要な場合には、新たな業績目標を設定する。
- ③政策統括官は、各局等による測定及び評価結果を受け、国土交通省としての評価書を取りまとめる。

(第三者の知見活用)

政策チェックアップの実施にあたっては、中立的な観点からの第三者の意見等を聴取するため、国土交通省政策評価会（座長：金本良嗣東京大学教授）を開催し、意見等を聴取することとしている。

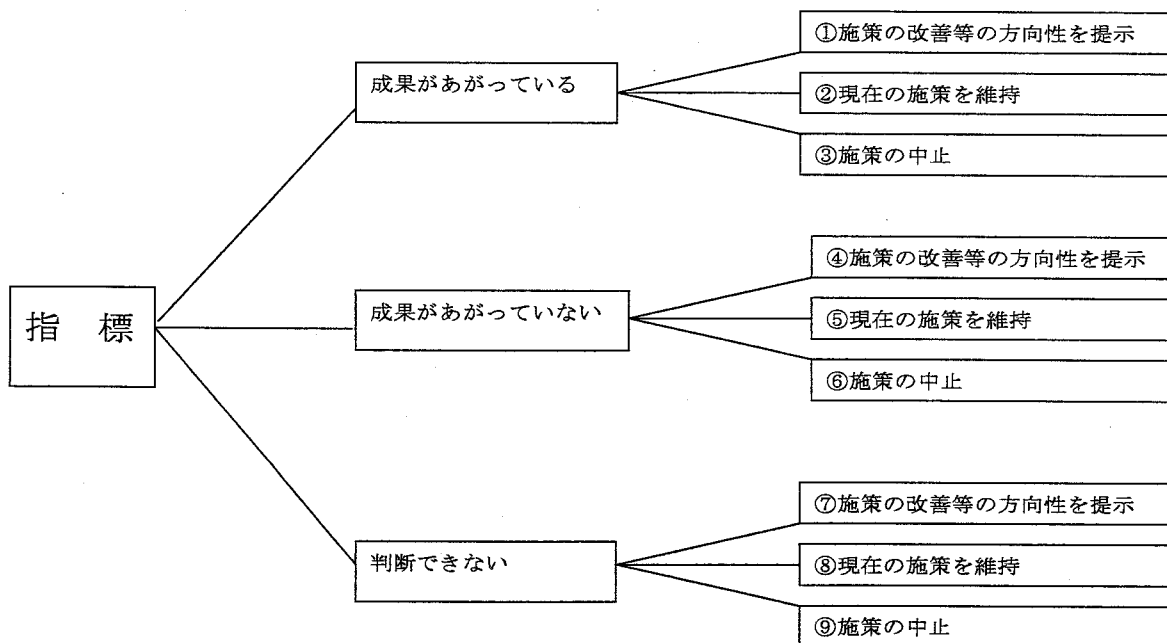
## 2. 今回の評価結果について

今回、27の政策目標と117の業績指標をもとに、国土交通省としての政策チェックアップ結果を取りまとめた。

政策チェックアップの実施にあたっては、平成17年7月11日に国土交通省政策評価会を実施し、委員から意見を聴取した（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。

関連施策の整理と、業績指標ごとの測定・評価にあたっては、以下の点に留意した。

- ① 施策の整理にあたっては、業績指標との関係に留意し、その施策を講じることが、どのような筋道を経て目標実現に寄与するのかを説明するように努めた。また、予算額等、施策の投入量（インプット）をできるだけ明示するとともに、目標実現に向けた施策のインパクトが分かるよう、可能なものについては当該施策に係る整備目標や中長期的な目標水準を示すこととした。
- ② 業績指標ごとの測定・評価にあたっては、指標そのものの推移だけでなく、それを構成要素にブレークダウンして、構成要素ごとの推移を分析したり、関連する指標の動向をあわせて分析するなどして、問題が生じている箇所がないかを点検した。また、施策の実施状況の点検にあたっては、施策の導入前に見込んでいた効果が実際に発揮されているかを検証するように努めた。
- ③ 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政策については、政策チェックアップ（業績測定）が社会資本整備重点計画の進捗状況のフォローアップの役割を担うものであることを踏まえ、重点目標に照らして評価することとした。
- ④ すべての指標について、その進捗状況等に関する評価を、マネジメントサイクルを重視するという観点から、以下のとおり①～⑨で分類することとした。



# 平成16年度 政策チェックアップ(業績測定)結果 目次

〇暮らし	
<b>政策目標1 居住水準の向上</b> 多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること	該当ページ
<b>(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する</b> 1 誘導居住水準達成率	P.1
<b>政策目標2 バリアフリー社会の実現</b> すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること	
<b>(1) 住宅をバリアフリー化する</b> 2 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(うち、住宅のバリアフリー化の割合)	P.3
<b>(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する</b> 2 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(うち、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の割合)	P.5
<b>(3) 移動空間をバリアフリー化する</b> 2 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(うち、1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合)  3 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 4 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合	P.7
<b>政策目標3 子育てしやすい社会の実現</b> 生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること	
<b>(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する</b> 5 3人以上世帯の誘導居住水準達成率	P.12
<b>(2) 水辺における児童の自然体験を支援する</b> 6 自然体験活動拠点数	P.14
<b>(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する</b> 7 歩いていける範囲の都市公園の整備率	P.16
<b>政策目標4 住環境、都市生活の質の向上</b> 遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること	
<b>(1) 職住近接の住宅市街地を形成する</b> 8 都心部における住宅供給戸数	P.17
<b>(2) ゆとりある住環境に必要な公園等を確保する</b> 9 1人あたり都市公園等面積	P.19
<b>(3) 下水道等の汚水処理施設を普及させる</b> 10 汚水処理人口普及率 11 下水道処理人口普及率	P.20
<b>(4) 都市部における良好な水辺空間を形成する</b> 12 都市空間形成河川整備率	P.22
<b>(5) 良好な宅地供給を促進する</b> 13 良好な環境を備えた宅地整備率	P.23
<b>(6) 電柱類を地中化する</b> 14 市街地の幹線道路の無電柱化率	P.25
<b>政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成</b> 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること	
<b>(1) 海岸における親水空間等を形成する</b> 15 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	P.26
<b>(2) 公共空間における緑化等を推進する</b> 16 都市域における水と緑の公的空間確保量	P.27

<b>政策目標6 良質で安全な水の安定した利用の確保</b> きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること		
(1)河川の正常な流量を確保する 17 河川の流量不足解消指数		P.29
(2)水道水源域の水質を改善する 18 水道水源域における下水道処理人口普及率		P.30
(3)河川の水質を改善する 19 河川における汚濁負荷削減率		P.31
<b>○安全</b>		
<b>政策目標7 水害等による被害の軽減</b> 水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること		
(1)水害による被害を軽減するため、施設整備を行う 20 洪水による氾濫から守られる区域の割合 21 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 22 流下能力不足橋梁数 23 下水道による都市浸水対策達成率		P.32
(2)災害の危険性に関する情報を普及させる 24 ハザードマップ認知率		P.35
(3)台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する 25 台風中心位置予報の精度		P.37
(4)土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う 26 土砂災害から保全される戸数 27 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数		P.39
(5)津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う 28 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積		P.41
<b>政策目標8 地震・火災による被害の軽減</b> 地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること		
(1)災害時の緊急支援ルートを確認する 29 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合		P.42
(2)震災時の水害による被害を軽減するため施設整備を行う 30 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消		P.44
(3)多数の者が利用する建築物を耐震化する 31 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率		P.45
(4)住宅を耐震化する 31 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率		P.47
(5)震災時の避難地を確保する 32 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		P.49
(6)震災時の緊急物資の供給を確保する 33 港湾による緊急物資供給可能人口		P.50
(7)密集住宅市街地を改善する 34 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うち最低限の安全性が確保される市街地の割合		P.51
<b>政策目標9 交通安全の確保</b> 陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること		
(1)海上における死亡・行方不明者を減少させる 35 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数		P.53

(2)船舶交通の安全を確保する 36 ふうそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数	P.55
(3)ハイジャック・航空機テロの発生を防止する 37 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	P.57
(4)航空事故を減らす 38 国内航空における事故発生件数	P.58
(5)道路交通事故を抑止する 39 道路交通における死傷事故率 40 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率 41 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	P.59
(6)自動車の安全性を高める 42 車両対車両衝突事故における死亡事故(正面衝突)	P.61
(7)事業用自動車の安全運行を確保する 43 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合	P.63
(8)鉄道の安全を確保する 44 遮断機のない踏切道数 45 地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの) 46 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	P.65
(9)船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす 47 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	P.67
(10)港湾において不正侵入を防止する 48 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合	P.68
(11)道路構造物を適切に維持管理する 49 道路構造物保全率	P.70
<b>政策目標10 海上における治安の確保</b> 海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること	
(1)海上からのテロによる被害を防止する 50 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	P.72
(2)海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する 51 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	P.73
<b>政策目標11 船員災害の防止</b> 船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	
(1)船員災害を防止する 52 船員災害発生率	P.75
<b>○環境</b>	
<b>政策目標12 地球環境の保全</b> 地球環境保全への取組みがなされること	
(1)自動車の燃費を向上させる 53 ディーゼル自動車の平均燃費向上率	P.77
(2)モーダルシフトを推進する 54 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率	P.78
(3)住宅・建築物の省エネルギー化を推進する 55 住宅、建築物の省エネルギー化率	P.81
<b>政策目標13 大気、騒音等に係る生活環境の改善</b> 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善やヒートアイランド現象の緩和が図られること	
(1)自動車から排出されるNOx・PMを減少させる 56 NO2・SPMの環境目標達成率 57 最新排出ガス規制適合車の割合	P.83
(2)幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する 58 夜間騒音要請限度達成率	P.85
(3)空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する 59 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	P.86
(4)シックハウスによる被害を防止する 60 ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合	P.87

<b>政策目標14 良好な自然環境の保全・再生・創出</b> 豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること		
(1)失われた水辺を再生する 61 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合		P.88
(2)失われた湿地・干潟を再生する 62 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合		P.89
(3)都市域における自然環境を再生する 63 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地		P.90
<b>政策目標15 良好な水環境への改善</b> 良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること		
(1)水質保全上重要な地域における水質を改善する 64 環境基準達成のための高度処理人口普及率 65 湾内青潮等発生期間の短縮		P.91
(2)都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する 66 合流式下水道改善率		P.93
<b>政策目標16 循環型社会の形成</b> 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること		
(1)建設工事のリサイクルを推進する 67 直轄工事におけるリサイクル率		P.94
(2)自動車のリサイクルを推進する 68 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合		P.96
(3)海面処分場の容量を確保する 69 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入		P.97
(4)循環資源の輸送コストを低減する 70 循環資源国内輸送コスト低減率		P.99
(5)下水汚泥のリサイクルを推進する 71 下水汚泥リサイクル率		P.101
<b>〇活力</b>		
<b>政策目標17 広域的モビリティの確保</b> 全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること		
(1)地域の競争条件確保のための幹線道路を構築する 72 規格の高い道路を使う割合		P.102
(2)整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する 73 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長		P.104
(3)国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する 74 国内航空サービス提供レベル		P.106
<b>政策目標18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化</b> 国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること		
(1)国際海上貨物の輸送コストを低減する 75 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率		P.108
(2)国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する 76 国際航空サービス提供レベル		P.109
(3)国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する 77 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合		P.111
(4)ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する 78 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮 79 船舶航行のボトルネックの解消率		P.112
(5)国際空港への鉄道アクセスを向上させる 80 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)		P.114
(6)空港・港湾・道路等の連携を強化する 81 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		P.115
(7)都市再生を促進する 82 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量		P.117
(8)三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する 83 三大都市圏環状道路整備率		P.118
(9)土地の高度利用と市街地の防災政をはかる 84 都市機能更新率		P.119

<b>政策目標19 物流の効率化</b> 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること		
(1)複合一貫輸送を促進する 85 複合一貫輸送に対応した内貨ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率		P.121
(2)国内海上輸送コストを低減させる 86 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率		P.122
<b>政策目標20 都市交通の快適性・利便性の向上</b> 都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること		
(1)都市鉄道網を充実させる 87 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 88 都市鉄道(東京圏)の混雑率		P.123
(2)バスの利便性を向上させる 89 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況		P.125
(3)都市内の交通渋滞を緩和する 90 道路渋滞による損失時間 91 ETC利用率 92 路上工事時間の縮減率		P.127
<b>政策目標21 地域交通確保</b> 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること		
(1)地方バス路線を維持する 93 地方バス路線の維持率		P.129
(2)離島航路を維持する 94 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合		P.130
(3)離島航空路を維持する 95 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合		P.131
<b>政策目標22 地域間交流・観光交流等内外交流の推進</b> 地域間交流、観光交流等の内外の交流の推進により、地域や経済の活性化が図られること		
(1)外国人旅行者の訪日を促進する 96 訪日外国人旅行者数		P.132
(2)国民の観光を促進する 97 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数		P.134
(3)国営公園の利用を促進する 98 全国民に対する国営公園の利用者数の割合		P.136
(4)ダム周辺施設等の利用を促進する 99 地域に開かれたダム、ダム湖活利用者数		P.137
(5)地域の交流を促進する 100 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 101 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合		P.138
<b>政策目標23 新たな市場の育成</b> 創業・企業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること		
(1)不動産証券化市場を健全に発展させる 102 不動産証券化市場規模		P.140
(2)中古住宅・不動産流通を促進する 103 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量 104 中古住宅の流通量		P.142
(3)住宅リフォーム市場を活性化する 105 リフォームの市場規模		P.145
<b>政策目標24 公正で競争的な市場環境の整備</b> 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること		
(1)建設業における不良・不適格業者を排除する 106 「発注者支援データベース・システム」の導入状況		P.147
(2)公共工事の入札及び契約の適正化を推進する 107 公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況		P.148

<b>(3)トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備</b> 108 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合	P.150
<b>(4)基礎的な土地情報を整備する</b> 109 地籍が明確化された土地の面積	P.151
<b>政策目標25 産業の生産性向上</b> 経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	
<b>(1)専門工事業のイノベーションを促進する</b> 110 建設業者に係る経営革新計画の承認件数	P.152
<b>(2)自動車整備事業の生産性を向上させる</b> 111 指定整備工場数	P.154
<b>(3)中小造船業の生産性を向上させる</b> 112 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額	P.155
<b>政策目標26 消費者利益の保護</b> 消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	
<b>(1)住宅性能評価・表示を普及させる</b> 113 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合	P.156
<b>(2)自動車の安全性に関する情報を普及させる</b> 114 衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標	P.158
<b>○共通の政策課題</b>	
<b>政策目標27 IT革命の推進</b> 国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること	
<b>(1)港湾分野における行政手続の電子化を推進する</b> 115 港湾EDIシステムの普及率	P.160
<b>(2)民間によるネットワークインフラの形成を支援する</b> 116 公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長	P.161
<b>(3)地理情報の利用環境の整備・充実を図る</b> 117 電子国土WEBシステムを利用する団体の数	P.163

<b>○モデル事業</b>	
<b>政策目標10 海上における治安の確保</b> 海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること	
<b>(1)海事保安強化のための基盤システムを構築する</b> 船員データの電子化等による海事保安強化のための基盤システムの精度	P.165



## 政策目標 1 居住水準の向上

多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること

### (1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する

住宅政策を進めるにあたっては、国民一人一人が、持家・借家を問わず、多様な選択肢の中から、それぞれの人生設計に合った住まい方を自由に選択し、実現できることが重要であるが、我が国の住宅事情をみると、依然、居住水準が立ち遅れた状況となっており、良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する必要がある。

業績指標：誘導居住水準達成率

①

目標値：53% (H17年度)

実績値：52.3% (H15年度)

初期値：46.5% (H10年度)

### ○業績指標 1：誘導居住水準達成率

(指標の定義)

居住水準とは、世帯の人数に応じて必要とされる住宅の規模等を定めた水準で、最低居住水準と誘導居住水準の2つの水準がある。

・最低居住水準・・・健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準。

・誘導居住水準・・・住宅のストック質の向上を誘導する上での指針。

誘導居住水準については、一般型誘導居住水準(都市の郊外及び都市部以外の一般地域における戸建住宅居住を想定したもの)と都市居住型誘導居住水準(都市の中心及びその周辺における共同住宅居住を想定したもの)がある。

・一般型誘導居住水準：世帯人員ごとに面積を設定し、1人世帯の住戸専用面積50㎡～6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸専用面積164㎡までを規定。

・都市居住型誘導居住水準：世帯人員ごとに面積を設定し、1人世帯の住戸専用面積37㎡～6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸専用面積129㎡までを規定。

これらの達成率を指標としている。

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画(注)において、平成27年度を目途に全国で3分の2の世帯の達成を目指すこととなっており、それを平成17年度分まで年度割した(第八期住宅建設五箇年計画の最終年度が平成17年度であるため)。

(注)国土交通省が法律に基づいて居住水準などの住宅建設の目標と公的資金による住宅建設量を5年ごとに定める計画。

(考えられる外部要因)

世帯構成の変化等

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値 (年度)

	S63	H5	H10	H15
	31.6%	40.5%	46.5%	52.3%

### 主な施策

主な施策の概要

○住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫の証券化支援業務等による、優良な持家の取得を促進。

○特定優良賃貸住宅制度や独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度等による、優良な賃貸住宅の供給を促進。  
予算額：公営住宅等3,017億円の内数(H16年度国費)、都市再生機構185億円の内数(H16年度国費)

### 測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度52.3%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。

(施策の実施状況)

・住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置により優良な持家の取得を促進した。

・住宅金融公庫の証券化支援業務により優良な持家の取得を促進した(H16年度実績：8,659戸)。

・特定優良賃貸住宅制度による、優良な賃貸住宅の供給を促進した(H16年度供給実績(見込)：2,184戸)。

・独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度による、優良な賃貸住宅の供給を促進した(H16年度実績※：2,310戸)。

※H16年度末時点で公募手続中の地区を除く。

### 今後の取組の方向性

引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。

### 平成 17 年度以降における新規の取組

#### ○地域住宅交付金の活用

地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、優良な賃貸住宅の供給等の促進

予算額：地域住宅交付金 580 億円の内数 (H17 国費)

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（住宅局長（住宅政策課長併任）山本 繁太郎）

関係課：住宅局民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、住宅局住宅総合整備課（課長 上田 健）、住宅局住宅資金管理官（管理官 合田 純一）

## 政策目標2 バリアフリー社会の実現

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

### (1) 住宅をバリアフリー化する

高齢者のいる世帯数は、平成27年に総世帯数の4割に達すると見込まれる一方、高齢者等への配慮がなされたバリアフリー化された住宅ストックの充足がなされていないため、今後の住宅のバリアフリー化を促進することが必要である。

業績指標：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

上記指標のうち、

住宅のバリアフリー化の割合

目標値：約1割 (H19年度)

実績値：3.4% (H15年度)

初期値：2.7% (H10年度)

④

### ○業績指標2-4：住宅のバリアフリー化の割合

(指標の定義)

全住宅ストックのうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画で、平成27年度において全住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを旨とするとしており、それを平成19年度分まで年度割した。

(考えられる外部要因)

新規住宅着工数、リフォーム件数等

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値			(年度)	
			H10	H15
			2.7%	3.4%

※5年に一度の調査のためH16の実績値はなし  
(次回調査はH20)

### 主な施策

#### 主な施策の概要

#### ①補助によるバリアフリー化された住宅の供給

(◎)

##### ○公共賃貸住宅のバリアフリー化

新規に整備する公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備及び既設公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進

予算額3,017億円の内数(H16年度)

##### ○高齢者向け優良賃貸住宅の供給

「高齢者居住法」に基づく高齢者向け優良賃貸住宅の供給

予算額3,017億円の内数(H16年度)

##### ○各種事業における助成対象住宅のバリアフリー化

各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様を標準化

##### ・市街地再開発事業

予算額246億円の内数(H16年度)

##### ・優良建築物等整備事業、住宅市街地総合整備事業

予算額1,469億円の内数(H16年度)

##### ・まちづくり交付金

予算額1,330億円の内数(H16年度)

##### ・21世紀都市居住緊急促進事業

予算額3,591億円の内数(H16年度)

#### ②バリアフリー化された住宅に対する優遇措置(◎)

○住宅金融公庫の融資において、バリアフリー化された住宅に対する割増融資、基準金利を適用

#### ③高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等(◎)

○高齢者が居住する住宅の設計に係る指針の普及、活用

「高齢者居住法」の高齢者の居住の安定の確保に関する基本的な方針に基づく指針

○住宅性能表示制度の普及

住宅の性能(高齢者等配慮対策等級)の評価

(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)

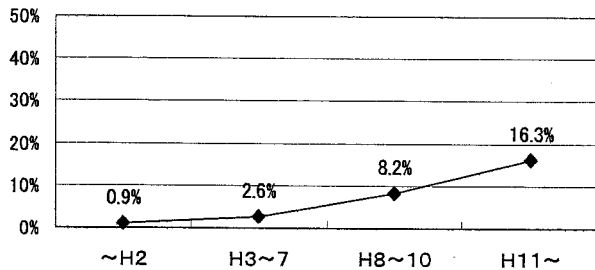
平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別に見ると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。

但し、建築時期別にみると、平成2年以前は0.9%であるが、平成11年以降が16.3%と新築住宅（建替え含む）のバリアフリー化率は高まっている。

	全体	持家	借家
住宅ストックに対するバリアフリー化率	3.4%	4.3%	1.5%

（資料：平成15年住宅需要実態調査〔国土交通省〕）

建築時期別バリアフリー化率



（資料：平成15年住宅需要実態調査〔国土交通省〕）

#### （施策の実施状況）

- ・新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化しており、また、既設公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進により、バリアフリー化された公共賃貸住宅の供給をしている。

【公営住宅 平成16年度供給戸数（見込）

21,278戸、都市機構賃貸住宅 平成16年度供給戸数 7,327戸】

- ・バリアフリー化された高齢者向け優良賃貸住宅の供給をしている。
- 【平成16年度認定戸数 6,020戸】
- ・住宅金融公庫による融資を受けた住宅におけるバリアフリー適合基準を満たす新築住宅の割合は65%（平成15年度）となっている。

#### 今後の取組の方向性

- ・引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていくとともに、平成17年度から地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための交付金制度や住宅金融公庫の証券化ローンの仕組みを活用した金利の優遇を実施することにより一層のバリアフリー化を推進していく。
- ・既設住宅にかかるバリアフリー化は、公営住宅について、バリアフリー改善や建替えを促進することにより、また、持家について、住宅金融公庫の融資により推進していく。

#### 平成17年度以降における新規の取組

##### ○地域住宅交付金の活用

地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面

的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、住宅のバリアフリー化等の促進

予算額：地域住宅交付金 580 億円の内数(H17 国費)

##### ○優良住宅取得支援制度の創設

バリアフリー化された住宅の取得を支援するため、証券化ローンの仕組みを活用して金利の優遇を実施

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（住宅局長（住宅政策課長併任）山本 繁太郎）

関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、住宅局住宅総合整備課（課長 上田 健）、住宅局住宅生産課（課長 高井 憲司）、住宅局市街地建築課（課長 井上 俊之）、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 橋本 公博）、住宅局住宅資金管理官室（管理官 合田 純一）

**政策目標2 バリアフリー社会の実現**

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

**(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する**

病院、劇場、集会場などの一定の建築物については、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるようにするために、バリアフリー対応の建築の促進を図る必要がある。

業績指標：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

上記指標のうち、

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

⑧

目標値：約4割（H19年度）

実績値：3割（H15年度）

初期値：約3割（H14年度）

**○業績指標2—3：不特定多数の者等が利用する一定の建築物の割合**

(指標の定義)

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、ハートビル法(注2)に基づく利用円滑化基準(注3)を満たすものの割合。

(注1) 学校、病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数のものが利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物

(注2) 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

(注3) 出入口、廊下、階段、車椅子使用者用のトイレ、エレベーター等の施設の構造及び配置に関する基準

(目標値設定の考え方)

これまでの取組と平成14年の法改正による利用円滑化基準への適合義務化を踏まえ、平成19年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち利用円滑化基準を満たす割合の伸びを想定。

(考えられる外部要因)

経済状況等による新規建築物着工数等

(他の関係主体)

建築事業者(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

**主な施策**

**主な施策の概要**

①ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置  
高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。(◎)

特に、平成14年のハートビル法改正(平成15年4月1日施行)を受け、次の施策を講じている。

- ・ 特別特定建築物(不特定多数の者または主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物)の2,000㎡以上の建築等(新築・増改築・用途変更)については、利用円滑化基準(法改正前の基礎的基準に相当)に適合することを義務付け。利用円滑化誘導基準(法改正前の誘導的基準に相当)を満たす認定建築物については、容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置。

②官庁施設のバリアフリー化の推進

窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推進する。また、既存施設について、手すり、スロープ、視覚障害者誘導ブロック、身体障害者用便所、自動ドア、エレベーター(延べ面積1,000㎡以上の施設を対象)等の改修を実施する。(◎)

予算額：242億円(H16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事業に係る施策に関するものである。

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		約3割	3割	集計中	

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- ・ 2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の2,000 m<sup>2</sup>以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成15年度には3割に達し、施策の効果が始めている。
- ・ 平成16年度においても、2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物（平成15年度実績：約3,000棟）全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。

#### (施策の実施状況)

- ・ 平成14年の法改正により、特別特定建築物の2,000 m<sup>2</sup>以上の建築等については利用円滑化基準への適合が義務付けされており、同法の適切な運用が行われている。平成16年度においても、2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物（平成15年度実績：約3,000棟）全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。

### 既存窓口官署のバリアフリー化の状況（件数）

	H12	H13	H14	H15	H16
バリアフリー化改修件数	187	123	128	84	39

### 今後の取組の方向性

- ・ 建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、建築物のバリアフリー化を推進する。
- ・ 改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、今後も、同法の適切な運用や、各種支援策の活用等により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 小川 富由）  
大臣官房官庁営繕部計画課（課長 藤田 伊織）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 高井 憲司）  
大臣官房官庁営繕部整備課（課長 寺本英治）

政策目標2 バリアフリー社会の実現

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

(3) 移動空間をバリアフリー化する

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

業績指標：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

上記指標のうち、

1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合

道路②

旅客施設(段差、視覚ブロック)⑧

業績指標：低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数⑧

業績指標：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合⑧

目標値：道路 約5割 (H19)

旅客施設の段差解消

7割強 (H19)

視覚障害者誘導用ブロック

8割強 (H19)

実績値：道路：31% (H16)

旅客施設の段差解消：44.1% (H15)

視覚障害者誘導用ブロック：74.4% (H15)

初期値：道路 17% (H14)

旅客施設の段差解消

39.4% (H14)

視覚障害者誘導用ブロック

72.0% (H14)

目標値：低床バス 30% (H17)

ノンステップバス 10% (H17)

福祉タクシー 10,000台 (H17)

実績値：低床バス：18% (H15)

ノンステップバス：9.3% (H15)

福祉タクシー：4,574台 (H15)

初期値：低床バス 4.9% (H12)

ノンステップバス 2.2% (H12)

福祉タクシー 3,276台 (H14)

目標値：鉄軌道車両 20% (H17)

旅客船 25% (H17)

航空機 35% (H17)

実績値：鉄軌道車両：23.7% (H15)

旅客船：4.4% (H15)

航空機：32.1% (H15)

初期値：鉄軌道車両 10% (H12)

旅客船 0% (H12)

航空機 0.7% (H12)

**○業績指標 2-2：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合（道路のバリアフリー化）**

（指標の定義）

・道路のバリアフリー化

1日あたりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路（注1）のうちバリアフリー化（注2）された道路の割合。

（注1）市町村が交通バリアフリー法に基づく重点整備地域内の特定経路として定めている道路。

（注2）「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」（交通バリアフリー法に基づいて、道路特定事業を実施する際に適合すべき基準として、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適する歩道などの構造及び案内標識や視覚障害者誘導ブロックの設置等について規定したものの。）に定められた構造基準を満たし、高齢者・身体障害者等にとって円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された状態。

【社会資本重点計画第2章に記載】

（目標値設定の考え方）

平成22年まで100%を目指す（移動円滑化の促進に関する基本方針）こととして、平成19年度の目標を設定。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

・地方公共団体（事業主体）

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
		1割		17%	25%	31%

**○業績指標 2-1：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合（旅客施設のバリアフリー化（段差解消、視覚ブロック））**

（指標の定義）

・旅客施設の段差解消

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、交通バリアフリー法（注）に基づく移動円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合。

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

【社会資本重点計画第2章に記載】

・視覚障害者誘導用ブロック

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第8条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たしたものの割合。

【社会資本重点計画第2章に記載】

（目標値設定の考え方）

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについて原則として移動円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平

成19年度の目標値を設定している。

（考えられる外部要因）

旅客施設の構造等

（他の関係主体）

・地方公共団体（事業主体）

・交通事業者（事業主体）

過去の実績値の推移（旅客施設の段差解消）

	H12	H13	H14	H15
旅客施設	28.9%	33.3%	39.4%	44.1%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	72.1%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%
航空旅客ターミナル （エレベーター等の設置率）	0% (100%)	0% (100%)	0% (100%)	5.0% (100%)

過去の実績値の推移（視覚障害者誘導用ブロック）

	H12	H13	H14	H15
旅客施設	57.2%	64.3%	72.0%	74.4%
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	74.9%
バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	60.5%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50.0%
航空旅客ターミナル	22.7%	33.3%	33.3%	45.0%

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

（指標の定義）

・低床バス

床面高さ65センチメートル以下の車両。

・ノンステップバス

乗降口に階段のない車両。

・福祉タクシー

寝台専用車、車椅子専用車、兼用車両であり、乗降設備としてリフトやスロープがある車両。

（目標値設定の考え方）

低床バス及びノンステップバスについては、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、バス車両に関し原則として10年から15年で低床化された車両に代替すること、平成22年までにバス総車両の20%から25%をノンステップバスとすることを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

福祉タクシーについては、平成15年度政策チェックアップにおいて目標の見直しを行っており、移動手段として福祉タクシーに頼らざるを得ない要介護者の移動手段の確保を最優先課題として、こうした人々が少なくとも週1回の外出が可能となることを目指すとともに、現在の車両数の導入状況も踏まえ、当面（平成17年度末までの）の目標を10,000台としている。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

・地方公共団体（事業主体）

・交通事業者（事業主体）



	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	4.9%	8.8%	13.8%	18.0%
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.2%	3.9%	6.5%	9.3%
福祉タクシー	1,315台	1,431台	1,812台	2,050台	2,339台	3,276台	4,574台

(低床バス、ノンステップバスについては、H12以降は移動円滑化基準適合車の割合)

#### ○業績指標4：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

(指標の定義)

・鉄軌道車両

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第29条から第33条(乗降口、客室、連結部等の基準)に適合する車両。

・旅客船

移動円滑化基準第41条から第55条(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

移動円滑化基準第56条から第61条(通路、客室、便所等の基準)に適合する航空機。

(目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに鉄軌道車両については総車両数の約30%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については、総機材数の約40%を移動円滑化することを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

・交通事業者(事業主体)

	H12	H13	H14	H15
鉄軌道車両	10.1%	14.8%	19.4%	23.7%
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### ①歩行空間のバリアフリー化の整備(◎)

市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進。

予算額：市街地の歩行空間のバリアフリー化

5,779億円(H16)

##### ②旅客施設のバリアフリー化の推進(◎)

補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進

78.8億円(H16)

バスターミナルにおけるバリアフリー化

15.5億円の内数(H16)

旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化

2,770.9億円の内数(H16)

空港のバリアフリー化

148.4億円の内数(H16)

##### ③車両等のバリアフリー化の推進(◎)

補助・税制・融資制度などの支援措置により、ノンステップバスの導入、旅客船のバリアフリー化等、車両等のバリアフリー化を推進。

予算額：ノンステップバス等の導入の促進等

32.7億円の内数+17.2億円の内数(H16)

旅客船のバリアフリー化の推進

0.02億円(H16)

##### ④交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進

交通バリアフリーに対する住民の意識を高めることにより、市町村による交通バリアフリー基本構想の策定を促進するため、地方運輸局職員等の専門家により、施設毎の具体的な改善方策を提示するとともに、地域に交通バリアフリープロモーターを派遣。

予算額：基本構想策定促進のための環境整備の推進

0.2億円(H16)

##### ⑤駅・まちバリアフリー関連の情報の提供

各地方公共団体におけるバリアフリー環境の整備状況に関する現状を総合的に指標化したバリアフリー指標のとりまとめ及び公表を行うとともに、各地域における駅、歩行空間等のバリアフリーに係る先進的事例に関する情報を提供。

##### ⑥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。

##### ⑦離島航路補助金(バリアフリー化建造費補助)の活用

離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、補助航路に就航する船舶の代替建造または改造工事にあたって、バリアフリー化に係る工事費に対する一部補助を実施。

予算額：離島航路整備費補助

0.8億円(H16)

(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)

1. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化(道路のバリアフリー化)

・平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約4割にまで進捗したところ。

前年度のバリアフリー化率の伸び(約8%)に対し、平成16年度では約6%の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

(旅客施設のバリアフリー化)

・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

平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成14年度の鉄軌道駅の実績値は39.0%、平成15年度は43.9%である。事業者別に実績値をみると、JR旅客会社については平成14年度の33.4%から平成15年度には40.3%に、大手民鉄については平成14年度の41.5%から平成15年度には45.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成14年度の39.7%から平成15年度には42.7%にそれぞれ増加している。このうち、JRの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、東京地下鉄・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成14年度の鉄軌道駅の実績値は72.6%、平成15年度は74.9%である。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

(低床バス車両・ノンステップバス車両)

・平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成14年度の実績値は低床バス車両の導入割合については13.8%、ノンステップバスの導入割合については6.5%、平成15年度の実績値は、低床バス車両の導入割合については18.0%、ノンステップバスの導入割合については9.3%となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

(福祉タクシー)

・平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成14年度の実績値は福祉タクシーの導入数については3,276台、平成15年度は4,574

台となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

・平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成14年度の実績値は鉄軌道車両の割合については19.4%、旅客船の割合については2.1%、航空機の割合については24.5%、平成15年度の実績値は、鉄軌道車両の割合については23.7%、旅客船の割合については4.4%、航空機の割合については32.1%となっている。

・鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。

・航空機については、目標に向けて実績値を着実に伸ばしている。今後、航空機の代替が進むなかで、引き続き航空事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで目標に向けて着実に実績値が伸びるものと考えられる。

・旅客船については、平成14年度よりバリアフリー化基準が適用されたため、平成14年度末では実績値が低い水準にとどまっている。今後は、船齢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、旅客船事業者により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、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。

(施策の実施状況)

1. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化(道路のバリアフリー化)

・歩行空間のバリアフリー化については、市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施するとともに、特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

(旅客施設のバリアフリー化)

・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には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いる。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

・低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には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いる。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両のバリアフリー化等が進むと考えられる。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合  
・鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には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いる。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化が進むと考えられる。

#### 5. 基本構想の策定促進

・交通バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成17年3月末現在、5千人以上の旅客施設の所在する556市町村のうち、163の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が28、今後、作成予定としているところが192となっており、これらで全体の69%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

#### 今後の取組の方向性

- ・建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、歩行空間、旅客施設のバリアフリー化を推進する。
- ・補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。
- ・また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。
- ・さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。

#### 平成17年度以降における新規の取組

- ・LRTシステムの整備  
高齢者、身体障害者等の移動制約者の円滑な移動に寄与するLRTシステムの整備等に対し補助する。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局交通消費者行政課（課長 加藤由起夫）  
関係部局：道路局地方道・環境課（課長 衞屋 誠）  
道路交通安全対策室（室長 岩崎 泰彦）  
鉄道局技術企画課（課長 佐伯 洋）  
鉄道局業務課（課長 高田順一）  
自動車交通局総務課企画室（室長 坂野公治）  
自動車交通局旅客課（課長 田端 浩）  
海事局国内旅客課（課長 丹上 健）  
港湾局環境・技術課（課長 佐原光一）  
航空局監理部航空事業課（課長 門野秀行）  
航空局飛行場部管理課空港管理室（室長 佐々木 良）

**政策目標3 子育てしやすい社会の実現**

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

**(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する**

大都市部の賃貸住宅を中心に、ファミリー世帯向けに適した規模の住宅が不足しており、子育てしやすい社会の実現のためには、良質なファミリー向け住宅の供給を促進する必要がある。

業績指標：3人以上世帯の誘導居住水準達成率

①

目標値：43% (H17年度)

実績値：42.0% (H15年度)

初期値：35.6% (H10年度)

**○業績指標5：3人以上世帯の誘導居住水準達成率**

**(指標の定義)**

居住水準とは、世帯の人数に応じて必要とされる住宅の規模等を定めた水準で、最低居住水準と誘導居住水準の2つの水準がある。

・最低居住水準・・・健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準。

・誘導居住水準・・・住宅のストック質の向上を誘導する上での指針。

誘導居住水準については、一般型誘導居住水準

(都市の郊外及び都市部以外の一般地域における戸建住宅居住を想定したもの)と都市居住型誘導居住水準(都市の中心及びその周辺における共同住宅居住を想定したもの)がある。

・一般型誘導居住水準：世帯人員ごとに面積を設定し、1人世帯の住戸専用面積50㎡～6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸専用面積164㎡までを規定。

※3人世帯の場合：98㎡

・都市居住型誘導居住水準：世帯人員ごとに面積を設定し、1人世帯の住戸専用面積37㎡～6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸専用面積129㎡までを規定。

※3人世帯の場合：75㎡

ファミリー家族世帯が子育てしやすい居住水準住環境になっているかを調べるため、3人以上の世帯に対する達成率を指標としている。

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画の策定において、3人以上世帯の誘導居住水準の達成率について平成27年度を目標に5割強の世帯の達成を想定しており、それを平成17年度分まで年度割した(第八期住宅建設五箇年計画の最終年度が平成

17年度であるため)。

(考えられる外部要因)

世帯構成の変化等

(他の関係主体)

該当なし

**過去の実績値**

(年度)

	H5	H10	H15
	31.4%	35.6%	42.0%

**主な施策**

**主な施策の概要**

○住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫の証券化支援業務等による、優良な持家の取得を促進。

○特定優良賃貸住宅制度や独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度等による、優良な賃貸住宅の供給を促進。  
 予算額：公営住宅等3,017億円の内数(H16年度国費)、都市再生機構185億円の内数(H16年度国費)

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

・5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度42.0%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。

(施策の実施状況)

・住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置により優良な持家の取得を促進した。

・住宅金融公庫の証券化支援業務により優良な持家の取得を促進した(H16年度実績:8,659戸)。

・特定優良賃貸住宅制度による、優良な賃貸住宅の供給を促進した(H16年度供給実績(見込):2,184戸)。

・独立行政法人都市再生機構による民間供給支援

型賃貸住宅制度による、優良な賃貸住宅の供給を促進した（H16年度実績※：2,310戸）。  
※H16年度末時点で公募手続中の地区を除く。

#### 今後の取組の方向性

引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。

#### 平成17年度以降における新規の取組

##### ○地域住宅交付金の活用

地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、優良な賃貸住宅の供給等の促進  
予算額：地域住宅交付金 580 億円の内数（H17 国費）

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（住宅局長（住宅政策課長併任）山本 繁太郎）

関係課：住宅局民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、住宅局住宅総合整備課（課長 上田 健）、住宅局住宅資金管理官（管理官 合田 純一）

政策目標3 子育てしやすい社会の実現

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

(2) 水辺における児童の自然体験を支援する

身近な自然である水辺での自然体験は、豊かな人間性を育むものであり、活動を支援していく必要がある。

業績指標：自然体験活動拠点数

①

目標値：420箇所 (H18)

実績値：387箇所 (H16)

初期値：218箇所 (H12)

○業績指標6：自然体験活動拠点数

(指標の定義)

「自然体験活動拠点数」は、水辺の楽校プロジェクト、子どもの水辺再発見プロジェクト、いきいき海の子浜づくり事業の登録箇所数の合計値。

(目標値設定の考え方)

1級水系及び2級水系の流域における指導者が活動する拠点数を指標とする。

(考えられる外部要因)

- ・地域の気運の盛り上がり
- ・環境教育の動向

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
218	263	304	338	387	
箇所	箇所	箇所	箇所	箇所	

主な施策等

主な施策の概要

①環境学習・自然体験活動の推進

・子どもの水辺再発見プロジェクトの推進

身近な水辺において子どもたちの環境学習や自然体験活動を推進するため、文部科学省、国土交通省、環境省の連携プロジェクトとして、平成11年度に開始している。

教育委員会、河川管理者に加え地域の市民団体等が連携して、「子どもの水辺協議会」を設置し、体験活動の場としてふさわしい水辺(「子どもの水辺」)における活動の充実を図る。

また、「子どもの水辺サポートセンター」(平成14年7月に(財)河川環境管理財団内に設置)において、「子どもの水辺」の登録受付、活動に必要な資機材(ライフジャケット等)の貸出、水辺での活動をコーディネートできる市民団体等の人材の紹介等の支援体制を整備している。

②自然体験を支援する水辺の整備

・水辺の楽校プロジェクト

子どもの水辺再発見プロジェクトにおいて、水辺整備が必要な場合においては子どもたちが安全に自然とふれあえるよう河岸や遊歩道の整備等を行う。

予算額：河川事業費 8,696億円 (H16事業費)の内数

予算額：ダム事業費 3,917億円 (H16事業費)の内数

予算額：砂防事業費 2,881億円 (H16事業費)の内数

・いきいき海の子浜づくり事業

海岸保全施設の整備にあわせて、良好な海辺の自然環境を利用し、青少年等が、豊かな情緒を形成する場としての利用しやすい海岸づくりを行う。

予算額：海岸事業費 1,333億円 (H16事業費)の内数

他の関係主体

- ・文部科学省(「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管)
- ・環境省(「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管)

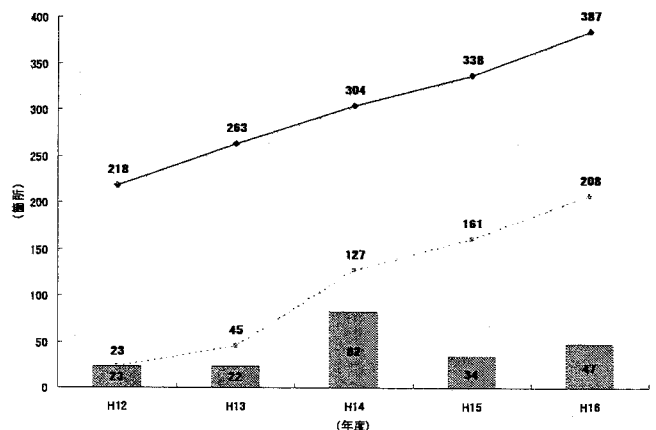
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

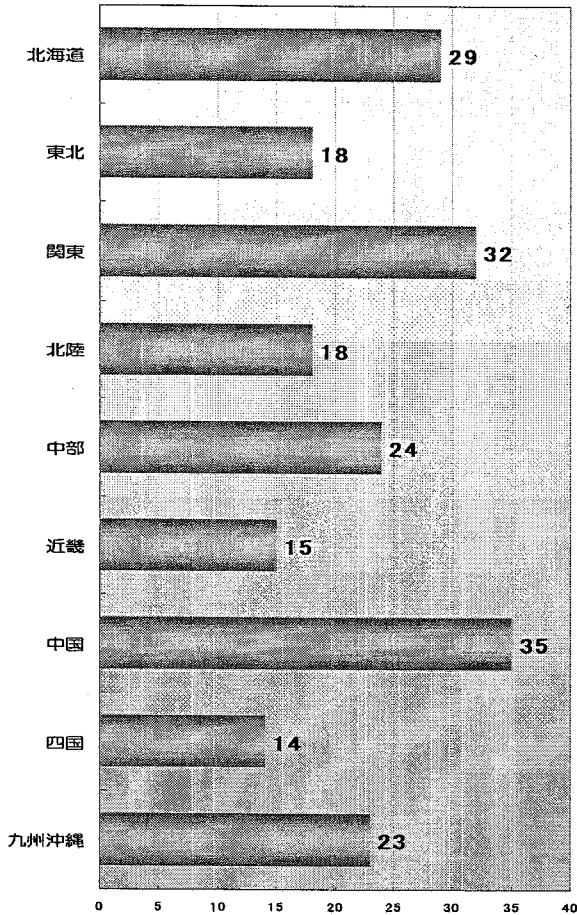
- ・政策目標の一層の実現を図るため、人材育成と連携した新たな自然体験活動拠点の考え方を盛り込んだ目標値を再設定し、平成18年度目標値を300箇所から420箇所に変更した。
- ・平成16年度までの自然体験拠点数実績値は387箇所に達しており、確実に水辺における環境学習・自然体験活動が推進されている。
- ・指標の内訳を見ると「子どもの水辺」登録箇所が平成14年度に急増し、平成15年度、平成16年度と着実に伸びている。
- ・これは、平成14年度に「子どもの水辺」の登録に際して制度を拡充したことにより、急激に伸びたものであり、制度拡充の効果が十分あったものと考えられ、その後も着実に制度が浸透しているものと考えられる。
- ・一方、近年は、地域別(ブロック別)に見る子どもの水辺登録数に偏りがあるという課題が生じており、地域での特色を勘案しながらの対処が必要である。

自然体験活動拠点数の推移



■年度毎登録数(子どもの水辺) — 累計登録数(自然体験活動拠点) ..... 累計登録数(子どもの水辺)

【ブロック別登録数グラフ】（H16年度）



（施策の実施状況）

- ・ 「子どもの水辺」再発見プロジェクトを推進し、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに、より一層の環境学習、自然体験活動の推進のためのブロック連絡会議を北陸、四国、中国地方で実施した。

今後の取組の方向性

- ・ 上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討を行うとともに、今後もより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、ブロック連絡会議を継続して実施していく。

平成 17 年度以降における新規の取組

- ・ 河川環境整備事業費の統合補助金化：指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合補助金化することにより、現地の状況に即応した予算運用等が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高めると共に、事務の簡素化を図る。これにより、効率的かつ効果的な自然体験活動拠点の整備が可能となる。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課（課長 坪香伸）

**政策目標 3 子育てしやすい社会の実現**

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

**(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する**

都市公園は、都市における身近で安全な遊び場として子供の健やかな成長に寄与するものであり、子どもから高齢者までの健康運動の場及び遊び場となる公園を身近な場所に整備していく必要がある。

業績指標：歩いていける範囲の都市公園の整備率②

目標値：66% (H19 年度)  
実績値：約 65%※ (H16 年度)  
初期値：63% (H14 年度)  
※速報値

**○業績指標 7：歩いていける範囲の都市公園の整備率**

(指標の定義)

都市住民の徒歩生活圏内に近隣住区（概ね小学校区に相当）（注1）を単位として計画的に配置される住区基幹公園（注2）（1 近隣住区当たり、街区公園は4 箇所、標準面積 0.25ha、近隣公園は1 箇所、標準面積 2 ha、地区公園は 0.25 箇所、標準面積 4 ha）が整備されている割合。

（注1）住宅地において、日常生活上最低限必要とされる学校、店舗、公園等のコミュニティ施設を備えた居住区域の単位。

（注2）住区基幹公園とは、主として住区内の住民の安全で快適かつ健康的なレクリエーション、休養のためのスペースを確保し、住民の日常的で身近な利用に供するために必要な基幹的な公園で、街区公園・近隣公園及び地区公園などがある。

(目標値設定の考え方)

少子高齢化社会に対応するため、長期的に 100%となることをめざしており、現況値との勘案により平成 19 年度の目標値 66%を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成 16 年度末現在で約 65%となっており、順調に推移しているものと考えられる。

(施策の実施状況)

- 一次避難地となる住区基幹公園について個別補助金の対象として整備を促進するとともに、緑化重点地区整備事業等により、市街地における都市公園整備を推進した。

**今後の取組の方向性**

- 既成市街地が多く、重点的な整備を必要としているにもかかわらず用地確保が困難なために整備が進んでいない地域において、地区公園等の住区基幹公園の整備を効率的かつ積極的に推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

- 国庫補助負担金の見直し  
都市公園整備事業（市町村）の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ  
2 億円→2.5 億円

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：都市地域整備局公園緑地課

（課長 高梨 雅明）

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
61%	62%	63%	64%	65%	(速報値)

**主な施策**

**主な施策の概要**

- 住区基幹公園の整備  
住区基幹公園の整備を推進することにより、都市の緑を保全・創出し、良好な住環境の形成を図る。  
予算額：都市公園事業費補助 843 億円の内数  
(H16 年度)



## 政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること

### (1) 職住近接の住宅市街地を形成する

遠距離混雑通勤の軽減や都心部の空洞化の是正等を図るため、低下している都心部の居住機能の向上を総合的に推進することが必要である。

業績指標：都心部における住宅供給戸数

①

目標値：100万戸（H17年度）

実績値：93.3万戸（H16年度）

初期値：47.7万戸（H12年度）

### ○業績指標 8：都心部における住宅供給戸数

(指標の定義)

東京14区(千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、渋谷区、中野区、豊島区、荒川区)、名古屋7区(千種区、東区、西区、中村区、中区、熱田区、中川区)、大阪市の新築住宅着工戸数の合計。

(目標値設定の考え方)

大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する基本方針(告示)により、平成8年度から平成17年度までに100万戸と設定。

(考えられる外部要因)

地価、住宅価格の下落や市場金利の動向等(他の関係主体)

地方公共団体(都市計画の決定等)

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
47.7	57.8	68.9	81.4	93.3	
万戸	万戸	万戸	万戸	万戸	
(9.9	(10.1	(11.1	(12.5	(11.9	
万戸)	万戸)	万戸)	万戸)	万戸)	

※括弧書きは単年度の実績値

### 主な施策

#### 主な施策の概要

#### ①都市計画・建築規制

住宅の供給を対象に容積率を緩和する用途別容積型地区計画制度をはじめとする各種の容積率等の特例制度等の活用を促進する。(制度の実施権限は地方公共団体に委ねられている)

#### ②居住環境整備事業

都心共同住宅供給事業をはじめ、住宅供給を組み込んだ市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業等を推進することにより、良質な住宅供給を促進しつつ、良好な居住環境の形成や土地の有効・高度利用等を図る。また、まちづくり交付金の創設により、地方公共団体の主体的な

まちづくりを総合的に支援する。

・予算額：住宅市街地総合整備1,469億円の内数(H16国費)、まちづくり交付金1,330億円の内数(H16国費)他

#### ③公的主体を活用した住宅供給等

独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度の活用等を推進し、都心地域等における良質な賃貸住宅供給の推進を図る。

・予算額：都市再生機構185億円の内数(H16国費)他

#### ④オフィスビル等の住宅への転用の促進

準特定優良賃貸住宅(改善型)、高齢者向け優良賃貸住宅、優良建築物等整備事業及び住宅市街地総合整備事業や、再生賃貸住宅供給促進税制による改良工事費の特別償却、住宅に係る採光規定の合理化により、既存オフィスビル等の転用による住宅供給を促進する。

・予算額：公営住宅等3,017億円の内数(H16国費)、住宅市街地総合整備1,469億円の内数(H16国費)他

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標(「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度から17年度まで(10年間)の住宅供給目標量100万戸」)の達成状況については、過去9年間の累計が93.3万戸であり、単年度あたりの供給戸数についても、H13以降は10万戸を越えていることから、平成17年度における目標達成に向けて堅調に推移している。

(施策の実施状況)

・「都市計画・建築規制」については、都心居住問題が顕著になって以降、その解決を視野においた制度が順次講じられ、平成15年度には用途別容積型地区計画の運用の弾力化を盛り込んだ運用指針を発出している。各地方公共団体

において、地権者等の意向を踏まえて必要に応じこれら制度の活用が図られており、適用された地区においては住宅供給が活発化している。例えば東京都中央区第Ⅱゾーン（日本橋、京橋、築地等）においては、用途別容積型地区計画等の容積率特例制度を活用した住宅供給が大幅に増加している。

- ・「居住環境整備事業」については、平成3年度以降の都区部全体における住宅着工戸数に占める居住環境整備事業により供給された住宅の割合は約4.3%であるのに対して、都心3区においては約11.5%を占めており、都心部ほど貢献度が高くなっている。
- ・「公的主体を活用した住宅供給等」については、採算性の観点から供給が進みにくいファミリー向けの良質な賃貸住宅の供給に関して、都市再生機構の「民間供給支援型賃貸住宅制度」等を活用して、民間事業者によるファミリー向け賃貸住宅の供給を支援しているところであり、バランスの取れた世帯構成による地域コミュニティの実現に貢献している。
- ・補助、税制及び規制面においてオフィスビル等の転用を支援することで、既存ストックの有効活用による都心部における住宅供給に貢献している。

#### 今後の取組の方向性

都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。具体的には、

- ・容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。
- ・都市再生に民間を誘導することを目的として設立された独立行政法人都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。
- ・既存オフィスの転用による都心部への住宅供給を促進する。
- ・地方公共団体の裁量による総合的な計画策定と事業実施を推進し、良好な居住環境の創出を図る。

都心部では、ファミリー向け賃貸住宅が不足しており、例えば、東京都区部において、借家居住の2名以上世帯は約84万世帯存在（住宅・土地統計調査）しているのに対し、2人世帯の都市型誘導居住水準並みの50㎡以上の借家住宅ストックは約48万戸となっている。また、民間により供

給されている賃貸住宅の規模は依然として狭く、例えば、住宅着工統計による東京都の民間資金による貸家の戸当たり平均床面積は、平成11年度で約48㎡であるのに対し、平成15年度は約43㎡と、ここ数年狭小化の傾向にある。このため、バランスのとれたコミュニティの形成や、居住水準の向上に向け、民間によるファミリー向け賃貸住宅の供給を促進する公的支援が必要。具体的には、

- ・都市再生機構が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」等の推進を図る。

#### 平成17年度以降における新規の取組

##### ○地域住宅交付金の活用

地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、優良な賃貸住宅の供給等の促進  
予算額：地域住宅交付金580億円の内数（H17国費）

##### ○都心居住推進のための総合的支援

民間の多様な住宅等の整備事業に対して出資による支援を行う街なか居住再生ファンドの創設や、再開発会社が市街地再開発事業を施行する場合の建設資金を民間再開発促進基金による債務保証の対象に追加することにより、民間事業を資金面から支援する。

住宅市街地総合整備事業については、街なか居住再生型を創設し、街なか居住の推進を図る。また、地方公共団体の提案を一層事業に活かすことが出来るよう、まちづくり交付金について、一定の要件の下で、市町村の提案による事業費の割合を1割から2割に引き上げる。

予算額：街なか居住再生ファンド25億円（H17国費）、まちづくり交付金1,930億円（H17国費）、住宅市街地総合整備事業1,251億円（H17国費）

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（住宅局長（住宅政策課長併任）山本 繁太郎）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 井上 俊之）、市街地住宅整備室（室長 橋本 公博）、住宅総合整備課（課長 上田 健）、総務課民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、建築指導課（課長 小川 富由）、都市・地域整備局都市計画課（課長 山崎 篤男）、市街地整備課（課長 竹内 直文）、国土計画局大都市圏計画課（課長 小橋 雅明）

#### 政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

#### (2) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する

都市公園及びカントリーパークは、住民のレクリエーションの場、スポーツの場、防災機能の向上の場、自然環境の確保の場等として必要な基盤施設であり、緑豊かでゆとりある住環境を形成するために積極的な整備が必要である。

業績指標：1人あたり都市公園等面積 ②

目標値：9.3㎡/人 (H19年度)

実績値：8.8㎡/人※ (H16年度)

初期値：8.5㎡/人 (H14年度)

※速報値

#### ○ 業績指標 9：1人あたり都市公園等面積

(指標の定義)

都市計画区域内とカントリーパーク（都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園）の存する市町村の一人当たりの都市公園等（都市公園及びカントリーパーク）の面積。

(目標値設定の考え方)

緑豊かな生活環境の形成を図るため、各都市における住民一人あたりの都市公園面積を10㎡以上とし整備を推進しており、全国平均の値については、現況値との勘案により平成19年度の目標値9.3㎡を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
8.1㎡/人	8.4㎡/人	8.5㎡/人	8.7㎡/人	8.8㎡/人	(速報値)

#### 主な施策

##### 主な施策の概要

#### 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、国営昭和記念公園等の着実な整備を推進している。また、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点である国営東京臨海広域防災公園の整備を促進している。

予算額：国営公園整備  
約282億円(H16年度)

#### 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  
約843億円(H16年度)

#### ③ 緑地環境整備総合支援事業

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民有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。

予算額：緑地環境整備総合支援事業費補助  
約50億円(H16年度)の内数

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・ 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約8.8㎡/人であり、順調に推移しているものと考えられる。

(施策の実施状況)

・ 直轄事業においては、国営アルプスあづみの公園等17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により地方公共団体による公園整備への支援を行った。

##### 今後の取組の方向性

・ 都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、今後も整備を推進していく。  
・ 既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

#### 平成17年度以降における新規の取組

##### ○ 国庫補助負担金の見直し

都市公園整備事業（市町村）の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ  
2億円→2.5億円

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：都市地域整備局公園緑地課

（課長 高梨 雅明）

**政策目標4 住環境、都市生活の質の向上**

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

**(3) 下水道等の污水处理施設を普及させる**

汚水の処理は、国民が健康で文化的な生活を過ごす上で必要最低限のものであり、これらについて普及促進を図る。特に中小市町村においては、下水道等の污水处理施設の普及が約5割と低いため、その早急な普及を図る必要がある。

業績指標：污水处理人口普及率②

目標値：86% (H19年度)  
実績値：78% (H15年度)  
初期値：76% (H14年度)

業績指標：下水道処理人口普及率②

目標値：72% (H19年度)  
実績値：67% (H15年度)  
初期値：65% (H14年度)

**○業績指標10：污水处理人口普及率**

(指標の定義)

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の污水处理施設を利用できる人口の割合。

(目標値設定の考え方)

将来は、污水处理人口普及率が100%となることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・ 農林水産省 (農業集落排水事業を所管)
- ・ 環境省 (浄化槽事業を所管)
- ・ 地方公共団体 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
69%	71%	74%	76%	78%

**○業績指標11：下水道処理人口普及率**

(指標の定義)

総人口に対して下水道を利用できる人口の割合

(目標値設定の考え方)

将来は、污水处理人口普及率が100%となることを目標とし、農業集落排水施設や浄化槽等の適切な役割分担のもと、下水道により整備すべき区域について整備を図ることとしており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
60%	62%	64%	65%	67%	

**主な施策**

**主な施策の概要**

① 污水处理施設の整備 (◎)

効率的な污水处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、集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。このうち下水道の整備については、現状の都道府県構想を前提として、平成14年度末の下水道処理人口普及率65%を72%に引き上げる。

予算額8,749億円の内数 (H16年度)

② 下水道の整備

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。

特に、普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。

予算額8,749億円の内数 (H16年度)

(注) ◎を示した施策項目は、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)

- ・ 平成 15 年度の実績値は汚水処理人口普及率が 78%、下水道処理人口普及率が 67%であり、着実な進捗が図られているところ。
- ・ しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成 15 年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは 12 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処理人口普及率は 56%にとどまっている。

#### (施策の実施状況)

- ・ 普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。
- ・ 社会状況の変化に応じて都道府県構想を見直すなど、費用比較等においてより効率的かつ適正に下水道の整備を推進した。

### 今後の取組の方向性

- ・ 下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口 5 万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。

## 平成 17 年度以降における新規の取組

- ・ 平成 17 年度から、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制度を創設した。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課  
（課長 江藤隆）

## 政策目標4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

### (4) 都市部における良好な水辺空間を形成する

都市部における良好な水辺空間は、居住する住民にとって身近に自然にふれあう貴重な空間であり、四季折々の風景の変化の中で、人々にうるおいと安らぎを与えている。しかし、流域の開発により頻繁に発生する水害から地域住民を守るため、緊急の要請に応えた洪水処理機能の向上を中心とした整備は、河川と人々の日常生活との関係を希薄なものとしていた。このため、治水機能を踏まえた良好な水辺空間を形成し、安全でうるおいと安らぎのある河川を整備する必要がある。

業績指標：都市空間形成河川整備率

①

目標値：40% (H18)

実績値：35% (H16)

初期値：32% (H12)

### ○業績指標12：都市空間形成河川整備率

(指標の定義)

人口が5万人以上の都市の内、市街区区域内を流れる河川延長のうち、沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保した河川延長の割合。

(目標値設定の考え方)

過去10年の緩傾斜堤防等の整備延長のトレンドから5年後の目標値を設定

(考えられる外部要因)

沿川の開発動向

(他の関係主体)

地方公共団体(河川管理者)

過去の実績値

(年度)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
	32%		34%	35%	35%

### 主な施策

主な施策の概要

①市街地における親水性のある河川整備(◎)

良好な河畔の整備を進め、うるおいと安らぎのある都市空間の創出を実現する。

予算額：河川事業費8,696億円(H16)の内数

### 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16年度の実績値は35%であり、1%以内の伸び率であるものの、目標の達成に向け、指標値は推移している。

(施策の実施状況)

・ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進している。  
・河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮している。

・良好な河川整備に合わせ、河川敷地占用許可準則の特例措置(社会実験)として「民間によるオープンカフェ等」による、河川敷地の活用を推進している。

今後の取組の方向性

・引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進するとともに、河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。

### 平成17年度以降における新規の取組

○河川環境整備事業費補助の統合補助金化：指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合補助金化することにより、現地の状況に即応した予算運用等が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高めると共に、事務の簡素化を図る。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 関 克己)

関係課：河川局河川環境課(課長 坪香 伸)

#### 政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

#### (5) 良好な宅地供給を促進する

地価下落等を背景に、職住近接エリア内における宅地需要が相対的に高まっているが、主に職住近接エリアにおいては、公共施設等の基盤整備が伴わず、画地規模も狭小な開発行為が多いため、住環境の質に対する高いニーズに対しては十分に対応できない状況にある。このため、特に職住近接エリア内において、住宅宅地関連公共施設の整備に対する財政支援や、宅地開発事業への政策融資等を重点的に実施することにより、公共施設が十分に確保されたゆとりある良好な宅地の供給を促進することが必要である。

業績指標：良好な環境を備えた宅地整備率⑧

目標値：46.0% (H17年度)

実績値：39.2% (H15年度)

初期値：35.3% (H12年度)

※実績値は9月頃集計予定

#### ○業績指標 13：良好な環境を備えた宅地整備率

(指標の定義)

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅市街地基盤整備事業(旧住宅宅地関連公共施設等総合整備事業)を導入している団地により供給される宅地について、H12年度からの総供給画地数(ストック)のうち、次の条件を全て満たした団地の供給画地数の割合のことをいう。

- ①平均画地面積 170㎡以上
- ②公共用地率 30%以上
- ③職住近接エリア内
- ④地区計画の策定

(良好な環境を備えた宅地整備率)

= (H12年度以降に供給された①～④の条件を全て満たした団地の供給画地数) / (H12年度以降に供給された住宅基盤整備事業(旧住宅宅地関連公共施設等総合整備事業)を導入している団地の総供給画地数)

- ・①および②については大都市地域における優良宅地開発の促進に関する特別措置法の認定基準等を参考として設定。
- ・③については、例えば首都圏では、東京都心まで鉄道で40分以内の区域または30km圏等、地方圏では、当該都市圏の中心都市の都心までの通勤時間が概ね30分以内の区域等をいう。

(目標値設定の考え方)

長期的には、年度毎のフロー値が高止まりの状態となることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分を加味した結果、H17年度の目標値として46%を設定。

(考えられる外部要因)

- ・ 都心、近郊および郊外の居住コストの変化(地価動向等)

(他の関係主体)

地方公共団体(間接補助の実施、公的開発の事業主体)、民間事業者(事業主体)

過去の実績値 (年度)			
H12	H13	H14	H15
35.3% <sup>注※</sup>	38.6%	38.6%	39.2%

注 指標値の算出方法を精査した。

#### 主な施策

主な施策の概要

①都市再生機構(H16年度7月1日より都市基盤整備公団・地域振興整備公団から業務を承継)による公的宅地供給都市再生機構により、地域のまちづくりと連携しつつ、居住環境のゆとりが確保された良質な住宅地を供給する。

予算額〔事業費〕：2808億円(H16)

②住宅市街地基盤整備事業による関連公共施設の整備推進

住宅市街地基盤整備事業により、都市居住の再生、職住近接の実現等に資する良好な居住環境を備えた住宅及び宅地の供給を促進する。

予算額〔国費〕：779億円(H16)

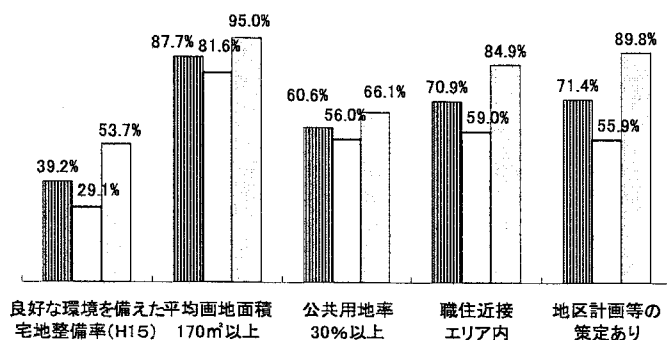
#### 測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 指標値は39.2%(H15)であり、伸び率は小さいながら、目標値の達成に向けて推移していると考えられる。
- ・ 内訳を見ると、三大都市圏において、指標値が低い傾向にある。特に地区計画等の策定の条件を満足する宅地の割合が少ないことが原因である。
- ・ 平均画地面積が170㎡以上を満たす宅地の割合は前年に比べ僅かに減少したものの、他の要素は伸びている。

### 各条件を満足する宅地の割合 (H15)



■ 全国 □ 三大都市圏 ▨ 三大都市圏以外

#### (施策の実施状況)

- 平成 16 年度より、職住近接等に資する良好な住宅及び宅地の供給の促進を目的とした住宅市街地基盤整備事業における主要なメニューについて、対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定。

#### 今後の取組の方向性

- 引き続き、良好な環境を備えた宅地の整備率の向上に資するよう住宅市街地基盤整備事業による支援の重点化を行い、特に地区計画等の策定された地区に、重点的に支援を行う。

#### 平成 17 年度以降における新規の取組

平成 17 年度より、住宅市街地基盤整備事業において、地区計画等を策定した地区を重点的に採択することにより、良質な宅地の供給を推進。

#### 担当課等 (担当課長名等)

担当課：土地水資源局土地政策課 (課長 服部 敏也)  
関係課：住宅局住宅総合整備課住環境整備室 (室長 後藤 隆之)



#### 政策目標4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

#### (6) 電線類を地中化する

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進めることが必要である。

業績指標：市街地の幹線道路の無電柱化率②

目標値：15% (H19年度)

実績値：10% (H16年度)

初期値：7% (H14年度)

#### ○業績指標14：市街地の幹線道路の無電柱化率

(指標の定義)

市街地<sup>(注1)</sup>の幹線道路<sup>(注2)</sup>のうち、電柱、電線のない延長の割合

(注1) 都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域。

(注2) 道路種別で規定されるものではないが、ここでは一般国道および都道府県道

(目標値設定の考え方)

長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

該当なし

(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)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		7%	9%	10%	

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

##### ○電線類の地中化(◎)

- ・ 幹線道路における電線類の地中化
- 予算額：住環境、都市生活の質の向上  
事業費 25,793億円の内数(H16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重点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)

- ・ 平成14年度実績値7%に対し、平成16年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は10%であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

- ・ しかし、ロンドン・パリ・ボン(100%)など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況。
- ・ 市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率(約20%)に対し、補助国道(約6%)及び都道府県道(約8%)における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取り組みが必要。また、幹線道路の無電柱化率10%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約1%。

##### 施策の実施状況

- ・ 平成16年度末までに「無電柱化推進計画」(平成16~20年)等に基づき、整備延長で約6,200kmを整備。
- ・ 歴史的街並みを保存すべき地区、バリアフリー重点整備地区、くらしのみちゾーン等の面的に無電柱化を推進すべき地区において、平成16年度に新たに28地区において無電柱化に着手。

##### 今後の取組の方向性

- ・ 都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成16年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト削減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。
- ・ さらに、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

#### 平成17年度以降における新規の取組

- ・ 身近な道路のニーズに応える施策について先導的に取り組む地区に対して支援を実施。当該地区において、概ね3年以内に面的に無電柱化を推進。

#### 担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課道路交通安全対策室

(室長 岩崎泰彦)

関係課：道路局 国道・防災課 (課長 鈴木克宗)

都市・地方整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

**政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成**

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

**(1) 海岸における親水空間等を形成する**

「癒し」や「憩い」といった保養型等の観光ニーズの多様化など、海岸利用に関する関心は近年非常に高いものがある。また、平成11年に海岸法が改正され、海岸整備の目的に従来の防護に加え、環境や利用も新たに目的に加えられるなど、今後、環境や利用に配慮した海岸整備を進めていく必要がある。海辺は、日常生活において潤いを感じることでできる空間であることから、海辺を日常的に訪れることのできる利用環境に配慮し、親水性を確保するよう海岸へのアクセスを改善していく必要がある。

業績指標：人々が海辺に親しむことのできる  
海岸の延長  
②

目標値：約 6,800km (H19 年度)  
実績値：約 6,780km (H16 年度)  
初期値：約 6,700km (H14 年度)

**○業績指標 15：人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長**

**(指標の定義)**

水際まで近づくことができる(注)、あるいは安全・快適に水面を見ることができる海岸延長

(注)水際まで近づくことができる区間としては、無堤区間、緩傾斜堤区間、200m毎に安全な通路が確保されている区間をいう。

**(目標値設定の考え方)**

できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに達成可能な値として設定。

**(考えられる外部要因)**

地元調整の状況等

**(他の関係主体)**

地方公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 6,700km	約 6,760km	約 6,780km

**主な施策**

**主な施策の概要**

① 観光振興に資する海岸事業(◎)

海岸における美しい景観の保全・再生及び海岸利用の促進を図るため、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良(離岸堤の潜堤・人工リーフ化等)を推進する。

予算額 1,333 億円 (H16 年度) の内数

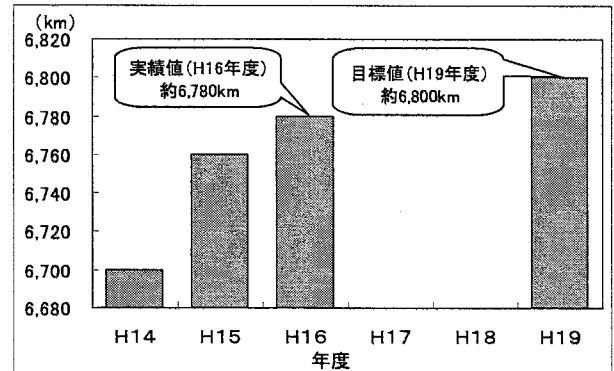
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

・平成16年度の実績値は約6,780kmであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びており、日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。



**(施策の実施状況)**

- ・ふるさと海岸整備事業  
白鳥港海岸(香川県)を含む30箇所で開催中
- ・C.C.Z.(コースタル・コミュニティ・ゾーン)  
那智勝浦海岸(和歌山県)を含む6箇所で開催中
- ・いきいき・海の子・浜づくり事業  
田ノ代海岸(兵庫県)、三崎港海岸(高知県)を含む13箇所で開催中

**今後の取組の方向性**

・今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。

**担当課等(担当課長名等)**

担当課：港湾局海岸・防災課(課長 内村重昭)

関係課：河川局海岸室(室長 細見寛)

**政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成**

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

**(2) 公共空間における緑化等を推進する**

都市等における緑地は、美しい景観を形成し、市民にうるおいと安らぎを提供する機能を有すると共に、都市域におけるヒートアイランド減少の抑制に資する。緑地の保全・創出を行い、アメニティ豊かな生活環境を形成するため、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。

**業績指標：都市域における水と緑の公的空間確保量②**

**目標値：13 m<sup>2</sup>/人 (H19 年度)**  
(12 m<sup>2</sup>/人を約1割増)

**実績値：約4%増※ (H16 年度)**

**初期値：12 m<sup>2</sup>/人 (H14 年度)**

※速報値

**○業績指標16：都市域における水と緑の公的空間確保量**

(指標の定義)

都市域における(港湾の区域を含む)自然的環境(樹林地、草地、水面等)を主たる構成要素とする空間であり、制度的に永続性が担保されている空間の確保量(面積)を都市域人口で除したものの。

(目標値設定の考え方)

水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、長期的には20 m<sup>2</sup>以上確保されたような都市を目指しており、現況値との勘案により、平成19年度の目標値約13 m<sup>2</sup>を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		12 m <sup>2</sup> /人	約2%増	約4%増	(速報値)

**主な施策**

**主な施策の概要**

**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、国営昭和記念公園等の着実な整備を推進している。また、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点である国営東京臨海広域防災公園の整備を促進している。

予算額：国営公園整備  
約282億円(H16年度)

**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

約843億円(H16年度)

**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：古都及び緑地保全等事業補助  
約64億円(H16年度)

**④ 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民有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。

予算額：緑地環境整備総合支援事業費補助  
約50億円(H16年度)

**⑤ 道路緑化の推進(◎)**

良好な景観を形成し、CO<sub>2</sub>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ため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。

予算額：348億円(H16年度、事業費)

**⑥ 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や多自然型川づくりにより、水と緑の豊かな空間を確保。

予算額：8,696億円(H16年度、事業費)の内数

**⑦ 急傾斜地における緑を活かした斜面对策(◎)**

山麓斜面に市街地が接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として、一連の樹林帯(グリーンベルト)の形成を推進する。

予算額：約380億円(H16年度、国費)の内数

**⑧ 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実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。

予算額：約138億円(H16年度)

**⑨ 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。

予算額：緩衝緑地帯等整備事業  
約43億円(H16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。

(課長 亀江 幸二)

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約4%増加しており、順調に推移しているものと考えられる。

#### (施策の実施状況)

- 直轄事業においては、国営アルプスあづみの公園等17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、古都及び緑地保全事業、緑地環境整備総合支援事業により、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、多自然型川づくり等を荒川、木曾川等で実施。
- 山麓斜面に市街地が接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として、一連の樹林帯(グリーンベルト)の形成を推進。
- 平成16年度に港湾緑地の整備を全国約120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。

### 今後の取組の方向性

- アメニティ豊かな生活環境を形成するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。
- 都市公園事業においては、既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

## 平成17年度以降における新規の取組

- 緑地環境整備総合支援事業の拡充  
良好な景観形成・向上の取り組みを支援するため、対象都市について「景観計画が策定済み又は策定中の都市」を追加する等の拡充を行った。
- 国庫補助負担金の見直し(都市公園事業)  
都市公園整備事業(市町村)の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ  
2億円→2.5億円

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：都市地域整備局公園緑地課

(課長 高梨 雅明)

関係課：道路局地方道・環境課道路環境調査室

(室長 吉崎 収)

河川局河川環境課

(課長 坪香 伸)

河川局砂防部砂防計画課

港湾局環境整備計画室

(室長 牛嶋 龍一郎)

航空局環境整備課

(課長 有岡 宏)

**政策目標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保**  
きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

**(1) 河川の正常な流量を確保する**

本来、河川の流水は、舟運、漁業、観光、塩害の防止、河口閉塞の防止、河川管理施設の保護、地下水の維持、動植物の保護、流水の清潔な保持、既得用水等の安定取水等の機能を持っており、これら河川が本来持っている機能の維持を積極的に図る必要がある。

**業績指標：河川の流量不足解消指数**

①

目標値：61% (H18)  
実績値：56% (H16)  
初期値：54% (H13)

**○業績指標 17：河川の流量不足解消指数**

**(指標の定義)**

河川の代表地点において、良好な河川環境の維持等のために必要な目標流量に対して、不足している流量のうちダム等の貯留施設の完成により補給可能になった流量の割合を示す指数。流水の正常な機能の維持を目的としているダム等の建設がどの程度の割合で進んでいるかを示すことにより、ダム等による効果が適切に現れているかを分かり易く評価したもの。

**(目標値設定の考え方)**

H18 までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率で評価。

**(考えられる外部要因)**

地元の調整状況等

**(他の関係主体)**

特になし

過去の実績値						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
		54%	55%	56%	56%	

**主な施策等**

**主な施策の概要**

**○河川流量の確保のためのダム建設等 (◎)**

河川が本来持っている流水の機能を維持するために必要な流量を確保するためのダム等の整備を進め、河川の利水安全度の向上を図る。

予算額：河川総合開発事業 3,617 億円 (H17) の内数

**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 16 年度の実績値は 56% であり、1% 以内の伸び率ではあるものの、目標の達成に向け、指標値は推移している。
- 河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備が必要であるが、ダムの計画から完成まで

には長時間を要することが一般的であり、現在、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。  
 ・ 今後とも、継続的に指標の向上を図るためには、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。

**(施策の実施状況)**

- 平成 16 年度には、河川総合開発事業関係予算 3,617 億円をもって、ダム等の整備及び管理を行った。
- 平成 16 年度は、苫田ダムをはじめとする 7 ダムを完成させた。
- 厳しい予算の中、事業中のダムについては、水需要の必要性等を勘案し、事業を峻別。必要な手続きを経て 2 事業を中止する一方、本体工事中のダムに重点投資を行った。

**今後の取組の方向性**

- 引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。
- また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。
- 事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

○堰堤改良事業の拡充 (ダム機能向上事業)：過去に建設されたダムは、放流量をきめ細かく調整する機能を有していないなど放流設備や環境対策等に不十分なものがある。このため、ダム運用の見直しによる治水機能の向上や下流の無水区間の解消などの河川環境の改善のため、既設ダムに必要な事前放流用施設 (小規模放流管) の増設などによる総合的なダム機能の向上を図る。

**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：河川局治水課 (課長 関 克己)

**政策目標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保**  
きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

**(2) 水道水源域の水質を改善する**

近年、トリハロメタン等の有害物質や異臭味の影響の問題などにより国民の水道水に対する信頼が低下している。また、水道事業者の対応のみでは、その供給する水道水が水道法に掲げる水質の要件を満たさなくなる場合が生じるおそれがある。こうした状態を踏まえ、安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められている。

業績指標：水道水源域における下水道処理人口普及率② 目標値：60% (H18年度)  
実績値：56% (H15年度)  
初期値：48% (H12年度)

**○業績指標 18：水道水源域における下水道処理人口普及率**

**(指標の定義)**

水道水源や水道取水口の上流域に処理水を放流する下水処理場に係る事業を実施している市町村における下水道処理人口普及率。

**(目標値設定の考え方)**

将来は、水道水源域のうち下水道の計画区域については、すべて処理することを目標としており、それを現況値との勘案で平成18年度の目標値を設定している。

**(考えられる外部要因)**

該当なし

**(他の関係主体)**

・地方公共団体(事業主体)

**過去の実績値 (年度)**

H11	H12	H13	H14	H15
	48%	50%	53%	56%

**主な施策**

**主な施策の概要**

① 水道水源域における下水道の整備

水道水源域における下水道の整備をすすめ、普及促進を図ることにより水道水源域への汚水の流入を防止し、安全で良質な水道水の供給の確保に資するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。

予算額 8,749億円の内数(H16年度)

(注) ◎を示した施策項目は、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)**

- ・平成15年度の実績値は56%であり、着実な進捗が図られているところ。

**(施策の実施状況)**

- ・水道水源域における普及促進を図るため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。
- ・下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、磷を放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化した。
- ・下水道技術開発プロジェクト(SPIRIT21)において、合流式下水道の改善に関わる技術開発についてとりまとめた。

**今後の取組の方向性**

- ・安全でおいしい水の確保を図るため、引き続きこれらの地域の普及を促進する。

**担当課等(担当課長名等)**

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課  
(課長 江藤隆)

**政策目標6 良質で安全な水の安定した利用の確保**  
きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

**(3) 河川の水質を改善する**

河川水質の改善は動植物の生息・生育環境の保全等とともに、人間生活における自然とのふれあいや河川水利用の安全性の確保などの面からもその改善が望まれており、豊かで美しい自然環境の保全と形成のために河川における汚濁負荷量を削減し、河川水質の改善を進めていく必要がある。

業績指標：河川における汚濁負荷削減率

①

目標値：78% (H19)

実績値：70% (H16)

初期値：65% (H14)

**◎業績指標19：河川における汚濁負荷削減率**

(指標の定義)

河川の環境基準達成のために、河川において削減することが必要な汚濁負荷量のうち削減する量の割合

(目標値設定の考え方)

平成15年度から平成19年度までの5年間の河川浄化事業における汚濁負荷削減率

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等
- ・ 社会情勢の変化等による流入負荷の動向

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

過去の実績値の推移 (年度)						
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
				65%	68%	70%

**主な施策等**

主な施策の概要

①浄化事業等の実施

河川において浄化施設等の設置を進め、水質改善を実現する。  
予算額：河川事業費 8,976 億円 (H16 年度事業費) の内数

②関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備

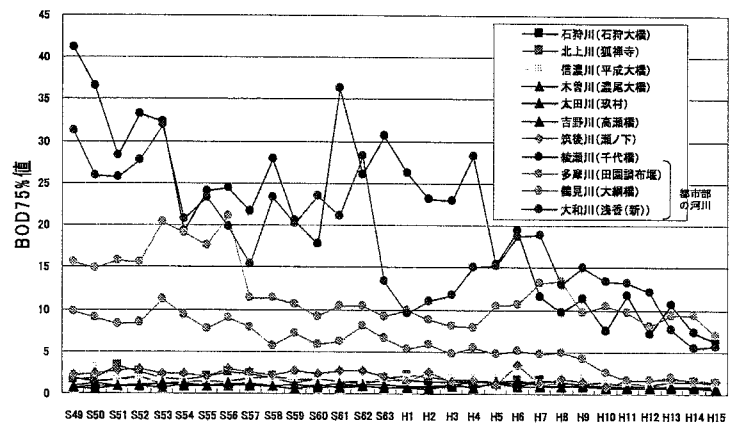
河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水質改善施設等の整備をすることにより、水質改善を図る清流ルネッサンスⅡを推進。

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成16年度の実績値で70%であった。
- ・ 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。



主要河川の水質経年変化の比較

(施策の実施状況)

- ・ 平成16年度には綾瀬川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼を重点的に、浄化施設等の整備を実施。

今後の取組の方向性

- ・ 事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。

**平成17年度以降における新規の取組**

- ・ 総合水系環境整備事業において、水系一貫した環境整備を実施することにより、効率的かつ効果的な浄化施設等の整備を実施。

**担当部局等**

担当部局：河川局河川環境課 (課長 坪香 伸)

**政策目標 7 水害等による被害の軽減**

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

**(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う**  
 諸外国と比較して厳しい我が国の国土条件や氾濫域に人口・資産が集中するという社会条件を踏まえつつ、水害被害の軽減を図り、安全で安心できる社会活動を支える必要がある。

業績指標：洪水による氾濫から守られる区域の割合  
 ①  
 目標値：約 62% (61.7%) (H19 年度)  
 実績値：約 59% (59.1%) (H16 年度)  
 初期値：約 58% (57.8%) (H14 年度)

業績指標：床上浸水を緊急に解消すべき戸数  
 ①  
 目標値：約 6 万戸 (H19 年度)  
 実績値：約 7.4 万戸※ (H16 年度)  
 初期値：約 9 万戸 (H14 年度)  
 ※速報値 (実績値は 8 月頃集計予定)

業績指標：流下能力不足橋梁数  
 ②  
 目標値：3,500 (H18 年度)  
 実績値：3,700 (H16 年度)  
 初期値：4,500 (H13 年度)

業績指標：下水道による都市浸水対策達成率  
 ②  
 目標値：54% (H19 年度)  
 実績値：51.2% (H15 年度)  
 初期値：51% (H14 年度)

○業績指標 20：洪水による氾濫から守られる区域の割合

(指標の定義)  
 当面の計画として、大河川においては 30 年～40 年に 1 度程度、中小河川においては 5 年～10 年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

(目標値設定の考え方)  
 長期的には 100%を目指す。  
 平成 19 年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。

(考えられる外部要因)  
 地元の調整状況等

(他の関係主体)  
 特になし  
 【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 58% (57.8%)	約 58% (58.4%)	約 59% (59.1%)

○業績指標 21：床上浸水を緊急に解消すべき戸数

(指標の定義)  
 過去 10 年間 (平成 4 年から平成 13 年までの間) に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある家屋数

(目標値設定の考え方)  
 長期的には 0 を目指す。  
 平成 19 年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

(考えられる外部要因)  
 地元の調整状況等

(他の関係主体)  
 特になし  
 【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 9 万戸	8.3 万戸	7.4 万戸 (速報値)※

※ 実績値は 8 月頃集計予定



○業績指標 22：流下能力不足橋梁数

(指標の定義)

河川を横断している鉄道橋、道路橋等のうち、洪水時の疎通能力が著しく不足している(河積不足、余裕高不足等)橋梁数をいう。ただし、橋梁架替をせずに河床掘削等によりネック部解消が図られる橋梁は該当しないものとする。

(目標値設定の考え方)

近年橋梁架替をした実績から、年平均着工橋梁数と平均工期より、今後5年間での目標橋梁数を設定。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(河川管理者)等

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
		4,500 橋	4,200 橋	3,900 橋	3,700 橋

○業績指標 23：下水道による都市浸水対策達成率

(指標の定義)

公共下水道又は都市下水路における都市浸水対策の整備対象区域の面積のうち、概ね5年に1回程度の大雨に対して安全であるよう、すでに整備が完了している区域の面積の割合。

(目標値設定の考え方)

将来は、少なくとも10年に1回程度の大雨に対する雨水安全度が確保されることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第3章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
49%	50%	51%	50.6%	51.2%	—※

※ 実績値は8月頃集計予定

※ 平成14年度に分母を見直している。

主な施策

主な施策の概要

①洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備(◎)堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。

予算額：治水事業等(直轄)8,240億円(H16)の内数  
(補助)7,574億円(H16)の内数  
(特治等込み)

②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、都市の雨水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対して補助を行う。

予算額：下水道事業 8,749億円(H16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)

- ・ 指標については、集計中のものもあるが目標の達成に向けて概ね順調に指標値が推移している。
- ・ 「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。
- ・ 床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成16年度の実績値は約7.4万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に推移している。
- ・ 流下能力不足橋梁数の平成16年度の実績値は約3,700橋であり、目標の達成に向けて指標値は順調に推移している。
- ・ 下水道による都市浸水対策達成率の実績値は平成15年度末で51.2%であり、この1年間で0.6ポイント上昇しており、着実に進展している。
- ・ 今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、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。
- ・ 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、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り組みが必要である。

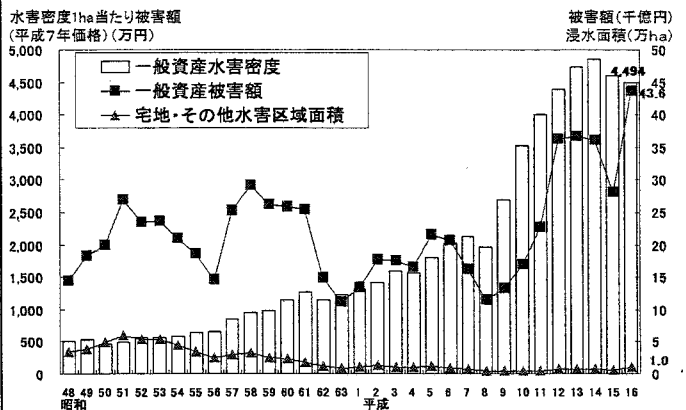


図 一般資産水害密度等の推移(過去5ヶ年平均)  
※H16は速報値

(施策の実施状況)

- ・ 効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、平成 15 年度からは治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。また、洪水の安全な流下を妨げるボトルネック橋梁の解消を図るため、平成 14 年度からは従来の鉄道橋緊急対策事業の対象として新たに道路橋を追加した。
- ・ 地下空間利用が高度に発達している地区等において、都市型浸水被害の効率的な解消を図るため、小規模な貯留施設や浸透施設の設置を支援する浸水被害緊急改善下水道事業を創設した。

今後の取組の方向性

- ・ 昨年は、梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生した。これらは、未だ災害に対する整備水準が低いことも大きな要因であるが、近年の集中豪雨の増加などの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した新たな災害の様相を呈するものでもあった。このような新たな課題に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。
- ・ 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。
- ・ ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。
- ・ 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。
- ・ さらに、平成 16 年 4 月に特定都市河川浸水被害対策法に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策を実施していく。また、特定都市河川の指定を推進する。
- ・ 近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実情に応じて複数市町村に跨った広域的な浸水対策や、都市型浸水被害の常襲地区等においては小規模な浸水対策を行えるようにするなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。

平成 17 年度以降における新規の取組

○地域の水災及び土砂災害の防止力向上(水防法等改正)

浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大、中小河川における洪水情報等の提供の充実、水防協力団体制度の創設、非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難態勢の充実等を実施

○総合流域防災協議会の設立

国と都道府県等が連携し、流域一体で包括的な防災対策を実施するため、総合流域防災協議会を設立

○総合流域防災事業の創設

豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性をより高めるため、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対策の施設整備等及び災害関連情報の提供等のソフト対策を行う事業に対し補助する

○広域的な浸水対策の実施

地形的な状況等から複数市町村に跨って浸水対策を実施することが効果的・効率的な地域において、都道府県による浸水対策を実施できるように措置する。

○浸水被害緊急改善下水道事業の拡充

地下空間利用が高度に発達している地区等において、都市型浸水被害の効率的な解消を図るため、小規模な貯留施設や浸透施設の設置を支援する本制度を拡充した。

担当課等 (担当課長名等)

- 担当課：河川局河川計画課 (課長 布村 明彦)
- 河川局治水課 (課長 関 克己)
- 河川局砂防部砂防計画課 (課長 亀江 幸二)
- 関係課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課 (課長 江藤 隆)

**政策目標 7 水害等による被害の軽減**

水害、土砂災害、地震、火山災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

**(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる**

水害に備えるため堤防や排水機場などの治水施設の整備によるハード面の対策に加え、情報提供によるソフト面の対策を整備することが大切である。ハザードマップの有効性については、平成10年8月豪雨水害時における郡山市民の避難行動効果が明らかとなっており、このことを踏まえ、ソフト対策としてのハザードマップの普及を進めていく必要がある。

**業績指標：ハザードマップ認知率**

洪水：①、火山：①

目標値：洪水 70% (H18) 火山 76%

実績値：洪水 20% (H16) 火山 73%

初期値：洪水 4% (H12) 火山 30%

**○業績指標 24-1：ハザードマップ認知率（洪水）**

(指標の定義)

「ハザードマップ認知率（洪水）」とは、直轄管理区間の河川に係るハザードマップ作成対象市町村において、マップが作成され、認知されている世帯数の割合。

(目標値設定の考え方)

直轄管理区間の河川に係る浸水想定区域図を提供する市町村全てに対し、市町村のハザードマップ作成、周知等を支援すること併せて、公表後に洪水が発生した地域におけるマップ認知の調査事例を参考に目標を算出。

(考えられる外部要因)

特になし

(他の関係主体)

地方公共団体（ハザードマップ作成主体）

過去の実績値						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
	4%		6%	10%	20%	

**○業績指標 24-2：ハザードマップ認知率（火山）**

(指標の定義)

「ハザードマップ認知率（火山）」とは、火山ハザードマップの作成が必要な主要火山周辺市町村における人口のうちハザードマップの配布・周知がなされ、内容を認識している人口の割合を示すもの。

(目標値設定の考え方)

ハザードマップを公表、または各戸配布していない火山について、各戸配布予定年度を各地方自治体に確認して、年度ごとに積上げ。

(考えられる外部要因)

特になし

(他の関係主体)

地方公共団体（ハザードマップ作成主体）

過去の実績値の推移						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
30%	30%	49%	61%	70%	73%	

**主な施策**

主な施策の概要

①ハザードマップの作成支援（洪水）

- ・ 浸水想定区域図の公表を推進する。
- ・ 平成18年度末には、「ハザードマップ作成支援率」を100%まで達成させる。  
※「ハザードマップ作成支援率」とは、ハザードマップ作成・普及のために、直轄管理区間の河川に係る各自治体が作成するハザードマップの基礎となる浸水想定区域図を河川管理者が公表し、対象市町村に対して周知する割合。

②ハザードマップの作成支援（火山噴火災害）～火山災害予想区域図の作成～

- ・ 火山噴火警戒避難対策事業の推進を図る
- ・ 平成18年度末には、「火山災害予想区域図提供率」を100%まで達成させる。  
※「火山災害予想区域図提供率」とは、火山ハザードマップ作成・普及のため、火山ハザードマップ作成の基礎となる火山災害予想区域図を対象市町村へ周知した割合

③市町村への支援・協力の推進

- ・ 洪水ハザードマップ作成要領と解説の改訂
- ・ ホームページへの掲載
- ・ 水防訓練  
などの支援・協力を実施してきており、今後も市町村と連携することにより作成・公表の推進を図る。

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 洪水については、平成16年度の実績値は20%であり、前年度に比べ倍増している。しかし、ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の3.3割(H17.3現在)となっており、更なる指標の向上については、市町村の積極的な作成・公表に期待するところである。
- ・ 火山については、平成16年度の実績値が73%となっ

ており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。  
 ・ 指標の伸びの原因としては、平成 12 年の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。

(施策の実施状況)

(洪水)

- ・ 浸水想定区域図の公表については、平成 13 年の水防法改正から順調に公表している。(H17. 3. 31 現在の公表：105 水系 185 河川 (109 水系 206 河川中))

<過去のハザードマップ作成支援率の推移>

H13	H14	H15	H16	目標値(H18)
32%	71%	73%	91%	100%

- ・ 公表対象となる市町村への周知により支援を進めているところであり、目標年次までに、直轄管理区間の河川に係る約 1,000 市町村に対して、公表・周知・支援を行っていく。

<平成 17 年 3 月 31 日現在、916 市町村に対し、浸水想定区域を公表している。

(平成 13 年度；380 市町村、平成 14 年度；854 市町村、平成 15 年度；880 市町村)>

- ・ 平成 14 年 9 月に「洪水ハザードマップ作成要領」を作成。
- ・ 平成 15 年 2 月に洪水ハザードマップ PR パンフレットを作成。
- ・ 今後は、いかに住民に周知させるかについて工夫していく必要がある。

(火山)

- ・ 平成 4 年度より、火山噴火警戒避難対策事業を推進し、これにより火山活動による社会影響の大きい 30 火山について火山災害予想区域図の整備が進んでいる。

- ・ 火山災害予想区域図の公表については、平成 8 年から順調に公表し、平成 16 年度には目標の 30 火山全てにおいて公表を行った。(H17. 3. 31 現在の公表：30 火山 (30 火山中))

<過去の火山災害予想区域図提供率の推移>

H11	H12	H13	H14	H15	H16	目標値
42%	42%	65%	81%	89%	100%	100%

- ・ 公表対象となる市町村への周知により支援を進めているところであり、目標年次までに、火山ハザードマップの作成が必要な主要火山周辺の 128 市町村に対して、公表・周知・支援を行った。

<平成 17 年 3 月 31 日現在、128 市町村(128 市町村中)>

- ・ 先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込んだ火山ハザードマップの作成・公表が行われている。

今後の取組の方向性

(洪水)

- ・ ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要があり、各地域の事情に則した効果的な取組みを国土交通省として支援していく。
- ・ 水防法を改正し、全国の主要な中小河川において、ハ

ザードマップの作成・公表を義務化。また、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度を創設し、平成 21 年までに全国 1,800 の市町村で作成・公表予定。

(火山)

- ・ 今後も、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。
- ・ 国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率は目標に達した。今後はハザードマップ認知率(火山)の向上を図るため、引き続き地方公共団体と調整を行う。

平成 17 年度以降における新規の取組

- ・ 浸水想定区域図、ハザードマップの作成に対する補助の実施。
- ・ 中小河川における浸水想定区域図作成マニュアルの整備
- ・ 洪水ハザードマップ作成要領と解説の改訂
- ・ 洪水ハザードマップの周知に関する方策検討
- ・ 火山ハザードマップの周知に関する方策検討

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局治水課 (課長 関 克己)

河川局砂防部砂防計画課 (課長 亀江 幸二)

**政策目標7 水害等による被害の軽減**

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

**(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する**

台風は、国民生活に対してもっとも大きな被害をもたらす自然現象の1つである。台風による被害の軽減を図るためには、台風中心位置予報をはじめとする事前の予測情報に基づいて、より効果的な防災対策を講じる必要がある。このため、台風に関する予測情報の基本である台風中心位置予報をはじめとした気象情報の充実が必要である。

**業績指標：台風中心位置予報の精度**

目標値：360km (H17年)  
実績値：356km (H16年)  
初期値：443km (H12年)

①

**○業績指標 25：台風中心位置予報の精度**

(指標の定義)  
72時間先の台風中心位置の予報誤差(km) (台風の進路予報円の中心位置と対応する時刻における実際の台風中心位置との距離の差)を当該年を含む過去3年間で平均した値  
(目標値設定の考え方)  
平成12年までの過去3年間における予報誤差の平均は443kmである。新たな数値予報技術の開発等により、5年間(平成17年)で約20%の改善目標(同平均360km)が適切と判断。  
(考えられる外部要因)  
なし  
(他の関係主体)  
なし

過去の実績値(暦年)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
435km	443km	401km	393km	374km	356km

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ① 静止気象衛星(運輸多目的衛星)の整備  
新1号機及び新2号機の打上げによって、精密な気象衛星観測データの高頻度での入手等による実況監視能力の向上を踏まえ、台風予報精度の一層の向上を図る。  
予算額：37.2億円(H16年度)  
36.9億円(H17年度)
- ② スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用  
気象資料総合処理システムを用いて予測モデルの開発を推進し、局地予報、台風予報などの精度を向上する。  
予算額：12.6億円(H16年度)  
11.5億円(H17年度)

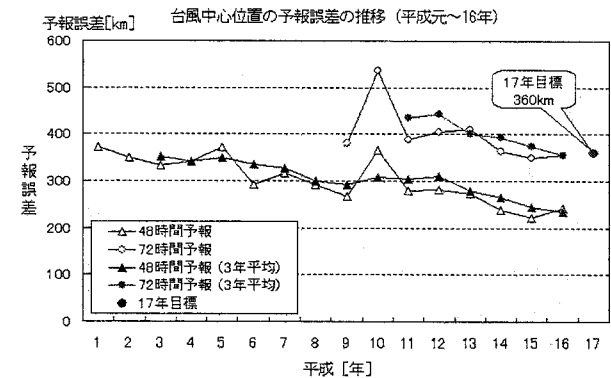
**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

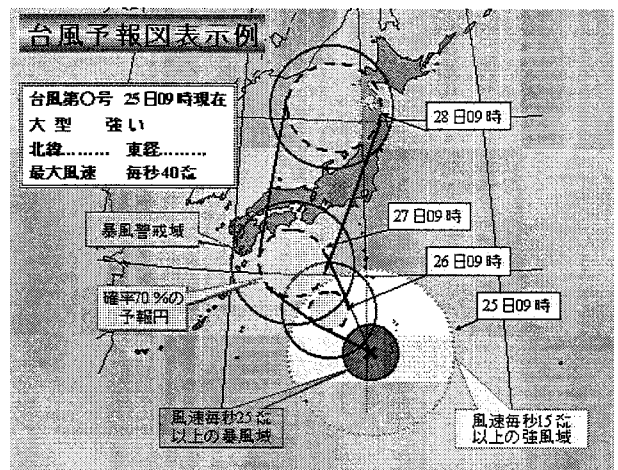
台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前3年間の平均誤差としているが、平成16年を含む前3年間の平均誤差では356kmであり、

既に平成17年の目標を達成し、着実に精度が向上している。



精度向上の要因としては、台風予報に用いている数値予報モデルの解像度を向上させたこと、台風に関係するモデル計算手法や、気象衛星観測データ等を取りこむ解析手法を高度化したことが挙げられる。

17年度も継続して技術開発に取組み、目標達成を更に確実なものにする。



**(施策の実施状況)**

平成13年3月のスーパーコンピュータ更新後、これを情報処理基盤として、観測データを取り込む手法の高度化や数値予報モデルの改善等、台風予報精度向上に資する施策を計画的に実施している。

運輸多目的衛星(新1号機)を平成17年2月26日に打上げるとともに、同新2号機の打上げに向け整備を進めた。

#### 今後の取組の方向性

目標の達成、あるいは目標値以上の精度向上を図るためには、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象衛星データを利用した台風の三次元的な実況を詳細に解析するための技術の向上やシステムの解析処理能力の向上、また、これを踏まえたモデル開発を一層推進する必要があり、これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。

#### 平成 17 年度以降における新規の取組

衛星による新しい観測データを数値予報モデルに取り込む手法を開発する。また、台風予報に影響する物理過程（海面から水蒸気を供給する過程）の計算手法などの開発、改良を一層推進する。

さらに、平成 17 年度末には数値予報モデルを計算するスーパーコンピュータの性能を向上させ、数値予報モデルの計算分解能を高める改善を行い、台風予報の更なる精度向上を図る。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：気象庁予報部業務課（課長 瀬上 哲秀）

関係課：気象庁観測部計画課（課長 小澤 芳郎）

**政策目標 7 水害等による被害の軽減**

水害、土砂災害、地震、火山災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

**(4) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う**

現状においても自然災害に占める土砂災害の犠牲者数が約半数にのぼることに鑑み、全国で頻発する土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊による土砂災害から国民の生命・財産を守るため、今後とも計画的な土砂災害対策を実施する必要がある。

業績指標：土砂災害から保全される戸数 ①

目標値：約 140 万戸 (H19)

実績値：約 127 万戸 (H16)

初期値：約 120 万戸 (H14)

業績指標：土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数 ①

目標値：約 4,100 施設 (H19)

実績値：約 3,500 施設 (H16)

初期値：約 3,100 施設 (H14)

**○業績指標 26：土砂災害から保全される戸数**

(指標の定義)

全国の土石流危険渓流、地すべり危険箇所及び急傾斜地崩壊危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による土砂災害から保全(安全が確保)される家屋等の総戸数。

(目標値設定の考え方)

長期的には事業の実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る。

平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等。  
開発行為による新規の住宅地等の増大。

(他の関係主体)

特になし  
【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

開発行為による新規の災害時要援護者施設の増大。

(他の関係主体)

特になし

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

※ 社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載

過去の実績値					(年度)	
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			3,100 施設	3,300 施設	3,500 施設	

**主な施策**

主な施策の概要

- ① 砂防設備の整備 (◎)  
砂防事業の進捗を図る。  
予算額：(直轄) 628 億円 (H16 国費) の内数  
(補助) 941 億円 (H16 国費) の内数
- ② 地すべり防止施設の整備 (◎)  
地すべり対策事業の進捗を図る。  
予算額：(直轄) 50 億円 (H16 国費) の内数  
(補助) 152 億円 (H16 国費) の内数
- ③ 急傾斜地崩壊防止施設の整備 (◎)  
急傾斜地崩壊対策事業の進捗を図る。  
予算額：(補助) 380 億円 (H16 国費) の内数

過去の実績値					(年度)	
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			120 万戸	124 万戸	127 万戸	

**○業績指標 27：土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数**

(指標の定義)

土砂災害から保全される戸数のうち災害時要援護者関連施設(病院、老人ホーム、幼稚園等)の総数。

(目標値設定の考え方)

長期的には事業の実施の対象となっている全ての災害時要援護者関連施設の保全を図る。

平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等。

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 土砂災害から保全される戸数  
平成16年度の実績値は約127万戸であり、目標の達成に向けて指標値は概ね順調に伸びているが、平成16年度は全国で災害が多発したという要素もあるため、今後一層のコスト縮減等の取り組みを行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。
- 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数  
平成16年度の実績値は約3,500施設であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。しかし、平成16年は全国で土砂災害が多発し、その犠牲者のうち災害時要援護者の割合が約65%を占めるなど、現状においても高齢

者等の災害時要援護者の割合が高いため、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。

(施策の実施状況)

- ・ 近年大きな災害をうけた地域における適切な対応、重要交通網等の保全、災害時要援護者対策等について砂防事業等を重点的に実施しているところであり、特に自力避難が困難な災害時要援護者が24時間入居している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所について、重点的に実施している。
- ・ 土砂災害から国民の生命及び身体の保護するためH13に制定された土砂災害防止法に基づいて、土砂災害警戒区域等の指定を行うことで開発行為による新規の住宅地等の増大の抑制等を推進している。

今後の取組の方向性

- ・ 我が国では毎年約1000件の土砂災害が発生している。平成16年は、梅雨前線による集中豪雨、度重なる台風、新潟県中越地震、浅間山の中規模噴火等による全国各地で土砂災害が多発し、その件数は、統計開始以来最多の2,500件以上にも上った。これにより61名という尊い人命が失われるなど甚大な被害が生じた。
- ・ 豪雨災害から明らかとなった新たな課題に的確に対応するため、学識経験者からなる豪雨災害総合政策委員会を設け、さらに、豪雨のみならず、地震や火山噴火等による土砂災害を踏まえ、今後の土砂災害対策のあり方を検討するため学識経験者からなる土砂災害対策検討会を設け、それぞれ、「総合的な豪雨災害対策の推進について」及び「総合的な土砂災害対策について」の提言を頂いた。これらの提言を受けて、今後はソフト対策と連携をとったハード整備を推進し被害を最小化するよう減災体制を確立する等の施策を推進する。

平成17年度以降における新規の取組

- ・ 総合流域防災事業の創設  
水害対策や土砂災害対策、ハード対策とソフト対策を一体的に実施し、地方の自主性・裁量性をより高めつつ、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的防災対策を推進するため、総合流域防災事業を創設。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局砂防部砂防計画課（課長 亀江 幸二）



## 政策目標7 水害等による被害の軽減

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

(5) 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う  
防護が必要な海岸のうち、所要の機能を確保した海岸保全施設の整備は十分ではないため、海岸保全施設を計画的に整備し、生命・財産についての所要の安全性を確保することが必要である。

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

①

目標値：約 10 万 ha (H19 年度)  
実績値：約 13 万 ha (H16 年度)  
初期値：約 15 万 ha (H14 年度)

### ○業績指標 28：津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

(指標の定義)  
各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積  
(目標値設定の考え方)  
長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定  
(考えられる外部要因)  
宅地開発等による防護対象面積の増加  
(他の関係主体)  
地方公共団体(事業主体)  
【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			約 15 万 ha	約 13.4 万 ha	約 12.9 万 ha	

### 主な施策

#### 主な施策の概要

- ① 海岸保全施設の新設整備等(◎)  
予算額 1,333 億円(H16 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。

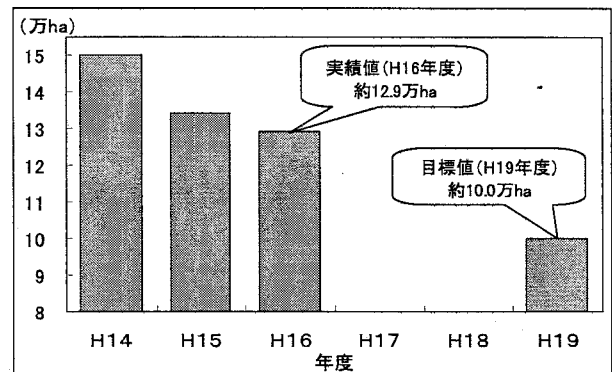
### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

- 平成 16 年度の実績値は防護されていない面積約 12.9 万 ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・

高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。



#### (施策の実施状況)

- 未整備地区における海岸保全施設の新築整備、暫定施設の早期完成や老朽化施設の更新、水門等の機能の高度化等を行っている。  
海岸事業実施箇所数 831 箇所

#### 今後の取組の方向性

- 海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。

### 平成 17 年度以降における新規の取組

- 津波危機管理対策緊急事業の創設(政策アセスメントを実施)  
津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局海岸・防災課(課長 内村重昭)

関係課：河川局海岸室(室長 細見寛)

**政策目標 8 地震・火災による被害の軽減**

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること。

**(1) 災害時の緊急支援ルートを確認する**

集中豪雨や大規模地震等の災害発生時には、地域の生活の中心都市の孤立を防ぎ、迅速な救援活動や緊急物資輸送を支援する救援ルートが不可欠。

業績指標：災害時に広域的な救援ルートが確保されている  
都市の割合①

目標値：76% (H19 年度)  
実績値：69% (H16 年度)  
初期値：66% (H14 年度)

**○業績指標 29：災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合**

予算額：地震・火災による被害の軽減  
事業費 3,456 億円の内数 (H16 年度)

**(指標の定義)**

地域の生活の中心都市<sup>(注1)</sup>のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している<sup>(注2)</sup>ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

(注1) 陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏(北海道については地方生活圏)の中心都市をさす。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。【合計約 300 都市】

二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで 1 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 6~10km 程度)

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね 1~1.5 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 20~30km 程度)

(注2) 橋脚の耐震補強及び 5 年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。

**(目標値設定の考え方)**

長期的に概成を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定

**(考えられる外部要因)**

- ・ 事前通行規制区間が新たに追加される場合、もしくは通行規制基準が見直された場合
- ・ 地元調整の状況等

**(他の関係主体)**

- ・ 地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

(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重点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)**

- ・ 平成 14 年度実績値 66%に対し平成 16 年度の実績値は 69%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 救援ルートを確認するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や法面对策等の防災対策を推進しているところであるが、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数の増加(平成 16 年度は 4 都市)は微増にとどまっている。
- ・ 特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として対策を実施してきており、平成 16 年度末時点で、直轄国道については約 9 割、都道府県管理道路については約 6 割の進捗。しかしながら、河川橋については、直轄国道で約 3 割、都道府県管理道路で約 5 割と進捗が遅れている状況(全体として約 5 割の進捗)。また、落橋・倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれのある新幹線を跨ぐ橋梁については約 3 割と不十分な状況。

**(施策の実施状況)**

- ・ 法面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した。
- ・ 平成 16 年度は、観測史上最多の台風上陸や新潟県中越地震等大規模な災害が多発したことから、平成 16 年度補正予算においても防災・震災対策を推進した。

**今後の取組の方向性**

- ・ 災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を引き続き重点的に進める。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

過去の実績値の推移 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		66%	68%	69%

**主な施策等**

**主な施策の概要**

**○道路の防災・震災対策の推進 (◎)**

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

## 平成17年度以降における新規の取組

災害時の広域的な救援ルートを確保するためには、道路の防災・震災対策を推進する必要がある、特に、救援活動や緊急物資輸送に極めて重要な役割を果たす緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、今般の首都直下地震等の大規模地震の逼迫性の指摘を踏まえ、平成17年度より新たに次の取組を行うこととしたところである。

- ・ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強について、平成17年度からの3箇年のプログラムを策定して重点的に実施。
- ・ また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強についても平成17年度からの3箇年のプログラムを策定して重点的に実施。

## 担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室（室長 梅山和成）  
関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 松谷春敏）  
道路局 高速国道課（課長 菊川滋）  
道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）  
道路局 地方道・環境課（課長 柘屋誠）  
道路局 有料道路課（課長 木村昌司）

## 政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

### (2) 震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う

震災によって引き起こされる水害は、我が国の地形条件、人口・資産分布等の社会条件などから、国民生活に大きな被害をもたらす危険性がある。このため、河川管理施設や海岸保全施設等の施設を充実させることによりできる限り水害を抑える必要がある。

業績指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

①

目標値：約 10,000ha (H19 年度)

実績値：約 11,700ha\* (H16 年度)

初期値：約 13,000ha (H14 年度)

※速報値 (実績値は 8 月頃集計予定)

### ○業績指標 30：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

#### (指標の定義)

ゼロメートル地帯等(注)において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分のため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

(注) 地盤面が海水面より低い地域

ここでは海水面の高さを期望平均満潮位(大潮時の平均的な満潮位)と定義しており、一般的な標高を表す海拔 0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

#### (目標値設定の考え方)

長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

#### 過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 13,000ha	約 12,300ha	約 11,700ha (速報値)※

※ 実績値は 8 月頃集計予定

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### ①堤防等河川管理施設の耐震化(◎)

大規模な地震に対する強度が不十分な堤防等河川管理施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。

予算額 8,696 億円 (H16 年度) の内数

##### ②海岸保全施設の耐震化(◎)

大規模な地震に対する強度が不十分な海岸保全施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。

予算額 1,333 億円 (H16 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)

- 平成 16 年度末の実績値は約 11,700ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、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。

##### (施策の実施状況)

堤防の耐震化対策等、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推進している。

##### 今後の取組の方向性

- 堤防の耐震化対策等、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。

### 平成 17 年度以降における新規の取組

- 津波危機管理対策緊急事業の創設(政策アセスメントを実施)

津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 関克己)

関係課：河川局海岸室(室長 細見寛)

港湾局海岸・防災課(課長 内村重昭)

**政策目標 8 地震・火災による被害の軽減**

地震や火山の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

**(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する**

多数の者が利用する建築物を耐震化する建築物の耐震性の基準は昭和 56 年に大きく改正されており、それ以前に建築されたものには十分な耐震性を有していないものがあることから、特に多数の者が利用するものについて重点的に耐震化を図る必要がある。

業績指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（建築物）④

目標値：約 2 割（H19 年度）  
実績値：16%（H15 年度）  
初期値：16%（H14 年度）

**○業績指標 31—1：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（建築物）**

**（指標の定義）**

新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したもの及び建替・除去を行ったものの割合。

・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」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 2 条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。

**（目標値設定の考え方）**

直近数年間の新耐震基準以前の特定建築物の耐震化の状況を踏まえ、平成 19 年度目標を設定した。

**（考えられる外部要因）**

・目標達成には、建築物の耐震改修・古い建築物の除去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）**

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
13%	14%	15%	16%	16%	

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ①建築物の耐震化の促進 (◎)
  - ・耐震型優良建築物等整備事業

特定建築物等の耐震改修に対する費用の一部補助により、市街地の環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良な建築物等の整備を行う。補助対象事業の拡充（平成 16 年度）。

予算額 826 億円の内数（H16 年度）

- ・建築基準法等の一部改正及び耐震化の促進のための会議等を開催する。
- ・耐震診断・改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催する。
- ・市街地総合再生計画作成時における耐震診断費の補助

市街地総合再生計画作成時に特定建築物等の耐震診断に対する費用の一部を補助し、市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を行う。

予算額 240 億円の内数（H16 年度）

- ・日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン

一定の要件を満たす特定建築物について、耐震改修工事に対する融資を行い、特定建築物の耐震改修などのリフォームの促進を図る。

**②耐震改修促進法の的確な運用 (◎)**

多数の者が利用する建築物（特定建築物）の所有者の耐震改修を努力義務化等する法律の的確な運用を図り、特定建築物の耐震改修の達成を図る。

**③耐震改修工法の開発・普及 (◎)**

耐震改修効果の高い工法の検討を行い、耐震改修効果の高い工法についての技術指針等の作成を行う。

**④防災拠点官庁施設の耐震化 (◎)**

国の防災拠点官庁施設は、災害時においてその機能を十分発揮できるよう、総合的な耐震安全性を確保する。

予算額 242 億円の内数（H16 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。

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・指標はほぼ横ばいである。平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

(施策の実施状況)

- ・特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置の実施とともに、耐震改修促進法の円滑な施行のための地方公共団体等への対応及び補助等の円滑な実施を図った。
- ・平成16年度の補助事業として、大規模地震による危険性が高い地域で一定の集積のある地域(30戸/haかつ300戸以上)を補助対象地域に追加。
- ・密集市街地における地震災害・大規模火災対策等を促進のため、特例容積率適用区域制度の拡充、防災空間の確保のための一団地認定制度の創設等を盛り込んだ「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」を公布した(平成16年6月)。
- ・平成17年2月、学識経験者、地方公共団体なる「住宅・建築物の地震防災推進会議」を発足させ、耐震化の目標設定や目標達成のための施策の具現化を推進。
- ・建築物の耐震診断・改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催した。
- ・耐震診断に対する補助は、平成15年度までに約4万戸の実績があり、平成16年度も同様の実績が見込まれる。
- ・国の防災拠点官庁施設の耐震化を実施した。

### 今後の取組の方向性

今後は、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策を総合的に見直すなど活用の推進を図るとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。

また、国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても推進を図る必要がある。

## 平成17年度以降における新規の取組

- 住宅の耐震改修費補助制度を拡充  
平成17年度より、住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改める。
- 税制改正による耐震化の促進  
住宅ローン減税等について、築後年数要件を撤廃するかわりに、耐震基準への適合化を要件化する。
- 耐震改修促進法の見直し  
耐震性が不十分な多数の者が利用する建築物については、指導・助言だけでなく、指示・報告徴収・立入検査や、指示に従わない建築物の公表等を行えるようにすることなどを検討する。

## 担当課等(担当課長名等)

- 担当課：住宅局建築指導課(課長 小川 富由)  
大臣官房官庁営繕部計画課(課長 藤田 伊織)
- 関係課：住宅局市街地建築課(課長 井上 俊之)  
大臣官房官庁営繕部整備課(課長 寺本 英治)  
大臣官房官庁営繕部設備・環境課(課長 野村 修)

## 政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

地震や火山の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

### (4) 住宅を耐震化する

建築物の耐震性の基準は昭和 56 年に大きく改正されており、それ以前に建築されたものには十分な耐震性を有していないものがあることから、特に生命・財産に係る被害の軽減に大きく関係する住宅の耐震化を図る必要がある。

業績指標：多数の者が利用する一定の建築物  
及び住宅の耐震化率（住宅）①

目標値：約 65%（H19 年度）  
実績値：約 61%（H15 年度）  
初期値：51%（H10 年度）

### ○業績指標 31—2：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（住宅）

#### （指標の定義）

住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したもの及び建替・除去を行ったもの）の割合。

・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。

#### （目標値設定の考え方）

住宅・土地統計調査のデータベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。

#### （考えられる外部要因）

・目標達成には、住宅の耐震改修・古い住宅の除去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）

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

- ・平成 16 年度補助対象事業の拡充を図る。
- ・建築基準法等の一部改正及び耐震化の促進のための会議等を開催する。
- ・耐震診断・改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催する。

補助：予算額 474 億円の内数（H16 年度）

#### ②公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断 (◎)

住宅の耐震診断費用の一部補助事業を行い、住宅の耐震改修に対する潜在的需要の掘り起こしを図る。

予算額 38 億円の内数（H16 年度）

#### ③耐震改修工法の開発・普及

耐震改修効果の高い工法の検討を行い、耐震改修効果の高い工法についての技術指針等の作成を行う。

（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）

- ・5 年ごとの集計（住宅・土地統計調査）による状況の把握を行っているが、平成 15 年の指標の実績については、約 61%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。
- ・平成 15 年宮城県北部地震、平成 15 年十勝沖地震、平成 16 年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

※ 社会資本整備重点計画での住宅の耐震化率とは、住宅総数に対する耐震性を有する住宅数の実数の割合としているものである。一方、平成 17 年 3 月 30 日に開催された中央防災会議では、住宅の耐震化率を現状の 75%（H15）から 90%（H27）としたが、これは住宅総数に対する耐震性を有す

#### 過去の実績値

（年度）

H10	H11	H12	H13	H14	H15
51%					61%

### 主な施策

#### 主な施策の概要

#### ①補助、融資及び税制等による住宅の耐震化の促進 (◎)

- ・住宅の耐震改修に対する費用の一部補助、住宅の改修工事に対する低利ローン、住宅取得・改修（耐震改修を含む）に係るローン残高の一部の所得税額からの控除を通じ、耐震改修の促進を図る。

ると推計される住宅数の割合であり、社会資本整備重点計画での耐震化率とは算定方法が異なるものである。

#### (施策の実施状況)

- ・耐震診断や改修実施の推進のため、住宅市街地総合整備事業などの補助制度等について地方公共団体への周知を図った。
- ・平成16年度の補助事業として、大規模地震による危険性が高い地域で一定の集積のある地域(30戸/haかつ300戸以上)を補助対象地域に追加するとともに、耐震改修費補助の要件を満たす住宅の建替えについて、補助対象に追加。
- ・密集市街地における地震災害・大規模火災対策等を促進のため、特例容積率適用区域制度の拡充、防災空間の確保のための一団地認定制度の創設等を盛り込んだ「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」を公布した(平成16年6月)。
- ・平成17年2月、学識経験者、地方公共団体なる「住宅・建築物の地震防災推進会議」を発足させ、耐震化の目標設定や目標達成のための施策の具現化を推進。
- ・住宅の耐震性の評価に係る技術指針や、耐震診断・改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催した。
- ・耐震診断に対する補助は、平成15年度までに約17万戸の実績があり、平成16年度も同様の実績が見込まれる。

#### 今後の取組の方向性

##### ○耐震診断・改修の普及促進

今後、さらに住宅の耐震化を強力に推進するためには、耐震化の目標を定め、税制、補助制度、その他促進方策を強力に展開する。

#### 平成17年度以降における新規の取組

##### ○住宅の耐震改修費補助制度の拡充

平成17年度より、住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改める。

##### ○地域住宅交付金の活用

地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、住宅の耐震化等の促進

予算額：地域住宅交付金580億円の内数(H17国費)

##### ○税制改正による耐震化の促進

住宅ローン減税等について、築後年数要件を撤廃するかわりに、耐震基準への適合化を要件化する。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課：住宅局建築指導課(課長 小川 富由)  
関係課：住宅局市街地建築課(課長 井上 俊之)、  
住宅局住宅生産課(課長 高井 憲司)、  
住宅局住宅総合整備課(課長 上田 健)



**政策目標 8 地震・火災による被害の軽減**

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活にかかる被害の軽減が図られること

**(5) 震災時の避難地を確保する**

震災時に深刻な被害が予想される市街地において、都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地を整備する必要がある。

業績指標：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②

目標値：約 25% (H19 年度)  
 実績値：約 12%※ (H16 年度)  
 初期値：約 9% (H14 年度)  
 ※速報値

**○業績指標 32：一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**

(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、特例市）における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積 10ha 以上のオープンスペース（注）が確保された都市の割合（なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を 1 都市と扱う。）

（注）誰もが簡単にアクセスできて、持続性が担保される公的空間。

（目標値設定の考え方）

都市の防災機能の飛躍的向上を図るため、長期的には 100% を目指しており、現況値との勘案により平成 19 年度の目標値約 25% を設定している。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		約 9%	約 10%	約 12%	

**主な施策**

**主な施策の概要**

① 防災公園の整備 (◎)

広域避難地等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、安全でゆとりある生活を確保する。

予算額：国営公園整備費  
 約 282 億円の内数 (H16 年度)  
 都市公園事業費補助  
 約 843 億円の内数 (H16 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。

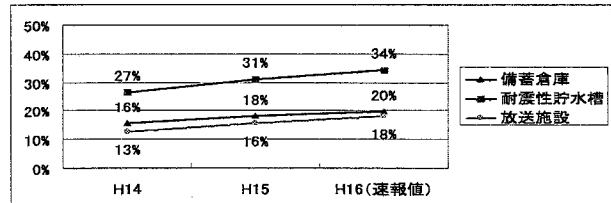
**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成 16 年度末現在で約 12% である。指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった規模であることや防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。
- 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の整備状況については進捗がみられるものの、備蓄倉庫、放送施設については未だ低い水準にとどまっており、設置種数の増に向けて今後の対策が必要。

備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設が整備された大都市の割合



注) 指標の定義に該当するものについて年度別に集計

(施策の実施状況)

- 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を行った。

**今後の取組の方向性**

- 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引き続き、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進する。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

- 国庫補助負担金の見直し (都市公園事業)  
 都市公園整備事業 (市町村) の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ  
 2 億円 → 2.5 億円

**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：都市地域整備局公園緑地課  
 (課長 高梨 雅明)

**政策目標 8 地震・火災による被害の軽減**

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

**(6) 震災時の緊急物資の供給を確保する**

震災時においては、被害をできる限り抑えるためにも、被災地域に緊急物資をいち早く供給することが必要である。しかし、通常の物資輸送が困難な場合が多くあるため、多様な輸送手段により緊急物資を輸送できるようにする必要がある。

業績指標：港湾による緊急物資供給可能人口  
②

目標値：約 2,600 万人 (H19 年度)  
実績値：約 2,020 万人 (H16 年度)  
初期値：約 1,900 万人 (H14 年度)

**○業績指標 33：港湾による緊急物資供給可能人口**

(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)、特定観測地域内(注2)の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。

(注1) 地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には南関東、東海の2地域。

(注2) 地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、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、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。

(目標値設定の考え方)

長期的に供給可能総人口、約3,600万人を目指すことを目標に、平成19年度までに実施可能な整備により見込まれる緊急物資供給可能人口を設定。

(外部要因)

- ・ 該当なし

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

過去の実績値 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
約 1,600 万人	約 1,800 万人	約 1,900 万人	約 2,000 万人	約 2,020 万人

**主な施策**

主な施策の概要

- ① 耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。(◎)  
予算額(国費) 34億円(H16年度)

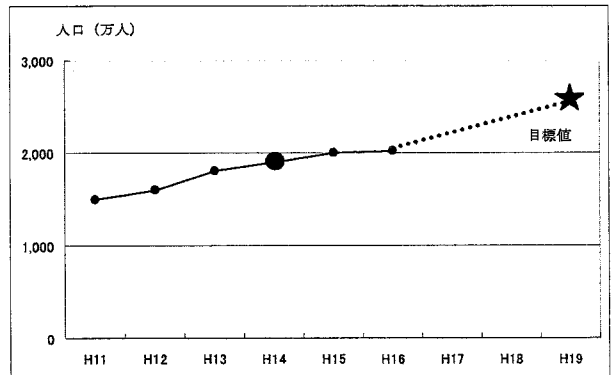
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

**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16年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約2,020万人となり着実に増加している。今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指す。

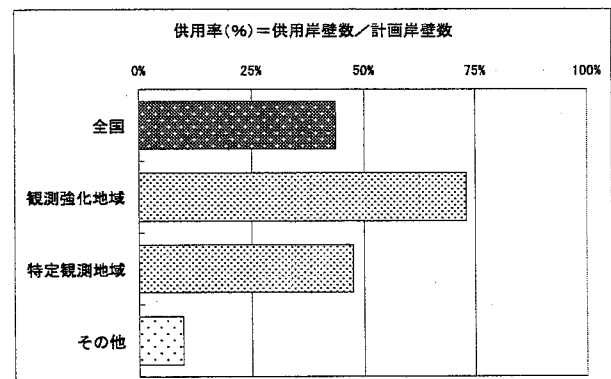


(施策の実施状況)

- ・ 対象とする地域において、平成16年度には11港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、うち1港湾の耐震強化岸壁の供用が開始された。

今後の取組の方向性

- ・ 引き続き観測強化地域など大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する。



**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：港湾局 海岸・防災課 (課長 内村 重昭)

**政策目標 8 地震・火災による被害の軽減**

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産に係る被害の軽減が図られること。

**(7) 密集市街地を改善する**

老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、密集市街地の早急な整備改善を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させる必要がある。

業績指標：地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約 8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 ⑦

目標値：約 3 割（H19 年度）  
実績値：0%（H14 年度）  
初期値：0%（H14 年度）  
※ 5 年に一度の調査を用いて把握するため、H16 の実績値はなし（次回調査は H19）

**○業績指標 34：地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約 8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合**

（指標の定義）

密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後 10 年以内に最低限の安全性を確保すること（※）が見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地（全国約 8,000ha）の中で、最低限の安全性が確保される市街地の割合。

（※）地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表わす指標である不燃領域率で 40%以上を確保すること等をいう。不燃領域率とは、市街地面積に占める耐火建築物の敷地及び幅員 6m 以上の道路等の公共施設面積の割合。当該指標は 5 年に一度の調査である都市計画基礎調査等を用いて把握している。

（目標値設定の考え方）

都市計画基礎調査等をベースに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を抽出し、各種事業の事業進捗率等のデータを踏まえ、目標を設定した。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値  
（年度）

H12	H13	H14	H15	H16
		0ha		

**主な施策**

主な施策の概要

○密集市街地の整備改善のための事業等の推進（◎）

- ・住宅市街地総合整備事業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：474 億円（H16 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：189 億円（H16 年度国費））。
- ・都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）、都市・居住環境整備推進出資金（防災環境軸整備型）を活用する（密集市街地整備促進型 予算額：65 億円（H16 年度））。（防災環境軸整備型 予算額：16 億円（H16 年度））。
- ・住宅金融公庫の都市居住再生融資制度により、住宅市街地総合整備事業の整備計画区域内等における共同建替事業に対する融資を行う。

（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）

- ・ 5 年に一度の調査を用いて把握するため、H16 年度の実績値はない（次回調査は H19 年度）。
- ・ 「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」の改善施策の状況について、都道府県及び政令指定都市の協力を得て把握を行い、平成 15 年 12 月 26 日に公表した。
- ・ これによると、改善施策を行うことによって約 8,000ha のうち、113 地区 3,773ha（全体面積の約 47%）については、今後概ね 10 年以内に最低限の安全性が確保される見込みである。残る合

計 287 地区 4,200ha (全体面積の約 53%) については、安全性を確保するための更なる検討が必要である。

#### (施策の実施状況)

- ・住宅市街地総合整備事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の整備改善を図った。
- ・防災街区整備事業に対する補助制度を創設するとともに、都市再生住宅制度を拡充し、居住安定の確保のための措置を講じた。
- ・組合再開発促進基金による債務保証制度を拡充し、密集市街地における共同建替え等の支援を図った。
- ・民間事業者等では取得困難で、かつ都市再生を緊急に図るべき密集市街地において、都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)を充当して、官民の協力による密集市街地の整備を図り、また新たに都市計画道路の整備と市街地の整備改善を一体的に実施する防災環境軸整備推進事業に充当する都市・居住環境整備推進出資金(防災環境軸整備型)を創設した。
- ・防災街区整備事業に係る税制上の支援措置を創設するとともに、防災都市施設の施行予定者制度における土地の買取に係る特例措置の創設、防災街区整備推進機構による土地の先買い等を支援するための税制上の拡充等を行った。
- ・都市再生プロジェクトで位置づけられた密集市街地の緊急整備に即して、都市防災総合推進事業等により防災環境軸の形成を図った。

#### 今後の取組の方向性

- ・密集市街地の改善のためには、法制度や事業制度の活用による更なる整備が必要である。
- ・今後は、密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保する。

#### 平成 17 年度以降における新規の取組

- 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地(重点密集市街地)について安全性向上のため、防災上必要な公共施設の整備と老朽住宅の建替え等を緊急に促進する措置を講じ、その解消を強力に推進する。また都市計画等と連携して防災環境軸の緊急整備を図る。
- 都市再生プロジェクトに位置付けられた密集市街地の整備改善を図るため、密集市街地整備法の改正を踏まえつつ、一層の施策の推進とそのため制度の充実を図る。
- ・住宅市街地総合整備事業等の拡充  
特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援するとと

もに、都市防災総合推進事業の事業主体と対象地域の拡充、住宅市街地総合整備事業等における既存ストックを活用した都市再生住宅等の整備のための拡充、住宅地区改良事業による民間事業者の活用のための支援の拡充を実施

予算額:住宅市街地総合整備事業 439 億円(H17 年度国費)の内数等

#### ・地域住宅交付金の活用

地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、密集市街地の改善等の促進  
予算額:地域住宅交付金 580 億円の内数(H17 国費)

#### 担当課等(担当課長名等)

担当部局:都市・地域整備局都市防災対策室(室長 大竹 亮)、住宅局市街地住宅整備室(室長 橋本 公博)、住宅局住環境整備室(室長 後藤 隆之)  
関係部局:都市・地域整備局都市計画課(課長 山崎 篤男)、都市・地域整備局市街地整備課(課長 竹内 直文)、都市・地域整備局街路課(課長 松谷 春敏)、都市・地域整備局公園緑地課(課長 高梨 雅明)、住宅局民間事業支援調整室(室長 三輪 栄一)、住宅局市街地建築課(課長 井上 俊之)、住宅局住宅総合整備課(課長 佐々木 基)

**政策目標 9 交通安全の確保**

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

**(1) 海上における死亡・行方不明者を減少させる**

海上においては、船舶による輸送活動、漁業活動、マリンレジャー活動等が活発に行われており、これら活動に伴う海難や海中転落により、数多くの人命が失われている現状にある。このため、海上における死亡・行方不明者を減少させることが必要である。

業績指標：海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 ⑤  
 目標値：200人以下 (H17年)  
 実績値：317人 (H16年)  
 初期値：331人 (H12年)

**○業績指標 35：海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数**

(指標の定義)

衝突・転覆等の海難に伴う死亡・行方不明者及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の総数  
 (目標値設定の考え方)

海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を限りなくゼロに近づけることが目標であることは言うまでもないが、昭和46年から平成11年までのデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成17年は、死亡・行方不明者数が260人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるレスポンスタイムの短縮により約60人低減させることとし、200人を目標とした。

(考えられる外部要因)

・小型船舶隻数の増減、台風に伴う海難及び外国船の海難による死亡・行方不明者数の増減

(他の関係主体)

なし

過去の実績値 (暦年)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
315	331	320	321	298	317

**主な施策**

主な施策の概要

① 事故発生の認知及び遭難者等の捜索に係る

時間の短縮

距岸20海里未満で発生した海難について発生から2時間以内に情報入手する割合が平成17年までに80%以上となることを目指す。

- ・自己救命策確保 (ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等) の指導・啓発
- ・ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化
- ・海浜事故対策の充実強化
- ・民間救助組織等との連携強化
- ・GMDSS機器 (\*1) の適正使用の指導・啓発
- ・精度の高い漂流予測の活用
- ・JASREP船 (\*2) の活用
- ・ボランティア団体「海守」等との連携
- ・漁業従事者及び同関係者に対する安全指導

\*1 GMDSS機器 : 海上における遭難および安全の世界的制度で、SOLAS条約に基づく人工衛星を利用した海上安全通信システム

\*2 JASREP : 船舶から通報される情報 (航海計画、位置通報等) をもとにして、船舶の動静を把握する制度

② ライフジャケットの着用等自己救命策確保の推進  
 漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケットの着用率については、平成17年までに50%以上となることを目指す。

- ・自己救命策確保 (ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等) の指導・啓発
- ・ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナ等の拡充及び地域拠点化の展開
- ・広報媒体を活用した集中的な周知・啓発の実施
- ・関係省庁・地方自治体等と連携した指導・啓発活動の推進
- ・漁業従事者及び同関係者に対する安全指導

**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16年の実績値は317人であり、前年に比べ19人増加し指標の動向としては低調だが、特徴的な事案として、台風に伴う海難による死亡・行方不明者数が36人 (例年では10人前後)、施策が及びにくい外国船の海難による死亡・行方不明者数が21人 (台風によるものを除く)、乗船者の病死等の海難による死亡・行方不明者数が19人であり、これらを除けば241人の死亡・行方不明者が発生したこととなる。
- ・漁船での死亡・行方不明者が、全体の5割以上を占めるとともに、ライフジャケットの着用率もきわめて低い水準にある。
- ・早期の事故情報通報及びライフジャケット着用は、高い生存率に結びついている。
- ・海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数の減少のためには、早期の事故情報入手及びライフジャケットの着用が極めて重要であるが、特に漁船乗船者のライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。

平成16年海難及び船舶からの海中転落による  
死亡行方不明者数調べ



(上記動向の分析結果)

- 実績値317人のうち漁船にかかるものが175人(55%)を占め、そのうち103人(59%)が一人乗り漁船である。
- 距岸20海里未満で発生した海難に係る2時間以内の情報入手割合は68%(前年より7ポイント減少)であり、2時間以内の生存率は77%、2時間以上の場合には51%である。
- プレジャーボート等乗船者のライフジャケット着用率は42%(前年より11ポイント増加)であり、着用者の生存率は96%、未着用者の生存率は77%である。
- 漁船乗船者のライフジャケット着用率は8%(前年より2ポイント増加)であり、着用者の生存率は80%、未着用者の生存率は51%である。

(施策の実施状況)

平成16年度には、事故情報の早期入手、救助勢力の早期投入及びライフジャケット着用の推進等として、

- ヘリコプターの高速性等を活用した人命救助体制の充実強化を図るため、函館、美保、鹿児島航空基地に機動救難士を配置(平成15年度に配置した救護士を、より高い救助能力を有する機動救難士に発展的に改組)
- 民間救助組織の育成(水難救済会、BANの活動支援)
- 捜索救助勢力を有する関係機関等との連携強化
- JASREP参加促進運動を全国的に展開するとともに、JASREP通報実績優秀船舶の顕彰を実施: JASREP参加隻数2,358隻(平成15年末)から2,397隻(平成16年末)
- 自己救命策確保を推進する各種キャンペーンをあらゆる機会を通じ実施
- ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナ等のフォローアップ及び地域拠点化の展開: 190カ所(平成15年末)から389カ所(平成16年末現在)
- 漁船海難は、秋から冬にかけて多発する傾向にあるため、9月を「漁船海難防止強化旬間」に設定する等漁業従事者及び同関係者に対する安全指導・啓発活動を実施

- プレジャーボート等乗船者に対する安全指導・啓発活動の展開
- 小中学生等若年齢層に対する事故防止のための安全指導の実施
- ライフジャケット着用推進会議の開催(32の関係機関・団体が参加)等を実施

今後の取組の方向性

- ① 事案への迅速な対応を推進
  - 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から2時間以内に情報を入力する割合の向上を目指すとともに、ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図ることでリスボンスタムの短縮を図る。
  - 捜索救助勢力を有する関係機関との連携強化を図る。
  - 民間救助組織の指導・育成、活用を図る。
- ② ライフジャケット着用の推進
  - 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。
  - 漁船、特に一人乗り漁船について、漁業従事者、家族を対象とした自己救命策確保の指導等を推進する。
  - 若年層に対して、自己救命策確保を含む海上の安全に係る草の根的指導等を推進する。

平成17年度以降における新規の取組

- ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図るため、関西空港海上保安航空基地に機動救難士を配置
- メディカルコントロール体制(救急救命士の業務執行体制)の充実強化
- EメールによるJASREP通報受付の試行を実施
- ライフジャケット着用推進モデル漁協、マリーナ等のフォローアップ及び地域拠点化の展開
- 漁業関連事業者・団体、マリレジャー関連事業者・団体等による周知・啓発活動の推進指導及び活用

担当課等(担当課長名等)

担当課: 海上保安庁警備救難部救難課(課長 河原功)、海事局安全基準課(課長 石田育男)、海技資格課(課長 羽尾一郎)

政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

(2) 船舶交通の安全を確保する

ふくそう海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上物流を遮断し、我が国の経済を麻痺させるおそれがあることから、これら海難を未然に防止し、船舶交通の安全を確保していく必要がある。

業績指標：ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 ②

目標値：0 件 (H16 年度以降 毎年度)

実績値：0 件 (H16 年度)

初期値：0 件 (H14 年度)

○業績指標 36：ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

(指標の定義)

ふくそう海域において、一般船舶(全長 50m 以上)が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難の発生数

\*ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法または港則法適用海域に限る。)

(目標値設定の考え方)

過去の実績として、平成 9 年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、次年度以降も発生数 0 を目標とする。

(考えられる外部要因)

- ・ マリンレジャーの進展等による海域利用の複雑化
- ・ 沿岸部の埋立等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

(他の関係主体)

なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件

主な施策等

主な施策の概要

①安全性と効率性を両立させた新しい交通体系の導入に向けた検討(◎)

予算額：0.24 億円 (H16 年度)

- ・ 伊勢湾における新しい交通体系の導入に向け、委員会を設置し、航行の安全性と海上輸送の効率性の両面から総合的に検討を行う。

②次世代型航行支援システム等航路標識の整備(◎)

予算額：航路標識整備事業費 24.9 億円 (H16 年度)

- ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備
  - \* A I S：船舶自動識別装置
- ・ ふくそう海域及びふくそうする港における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備

- ・ 航行援助システムの I T 化(沿岸域情報提供システムの整備)

③海上交通センターの拡充(◎)

予算額：航路標識整備事業費 4.3 億円 (H16 年度)

④海上交通法令の励行等の実施

⑤海上交通センター等の的確な運用の継続

⑥主要国際幹線航路の整備及び保全(◎)

予算額：港湾整備事業費 198 億円 (H16 年度)

浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。

(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)

- ・ 平成 16 年度においては、海上交通センターからの的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、17 件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止したほか、航路標識の整備及び国際幹線航路の整備により海上交通環境の向上を図ったことにより、順調に大規模海難の発生数 0 を維持している。

(施策の実施状況)

①安全性と効率性を両立させた新しい交通体系の導入に向けた検討

- ・ 伊勢湾における海上ハイウェイネットワークに係る検討委員会等を設置し、船舶交通環境の現状、既往の調査研究のレビュー、船舶交通環境の問題点及び海域利用者のニーズについて調査・整理を行い、また、伊良湖水道航路において海難が発生した場合の影響などの検討を進めた。

②次世代型航行支援システム等の整備

- ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムを伊勢湾、備讃瀬戸、関門海峡及びその周辺海域に整備した。
- ・ 平成 16 年 7 月から東京湾海上交通センターにおいて A I S を活用した次世代型航行支援システムの運用を開始した。
- ・ 視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 47

基の整備を実施した。

- ・ 沿岸域情報提供システムの整備を実施し、新たに 17 の海上保安部において的確な情報提供を実施した。

③海上交通センターの拡充

- ・ 備讃瀬戸海上交通センターのレーダー監視エリアの拡大のための整備を実施した。

④海上交通法令の励行等の実施

- ・ 巡視船艇による航法指導等を実施した。

⑤海上交通センター等の的確な運用の継続

- ・ 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を継続して実施した。

⑥主要国際幹線航路の整備及び保全

- ・ 船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保等を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、船舶航行規制の効率化等のソフト施策と連携することで、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。

今後の取組の方向性

通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の励行、海上交通センターの的確な運用等を継続して実施し、大規模海難の発生数 0 を維持する。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

新港内交通管理システムに係る検討

- ・ 船舶搭載機器の進歩、航行環境の向上等を踏まえ、船舶交通がふくそうする港内における航行の安全性及び効率性の向上を実現するための検討を実施予定。

**担当部局等**

担当部局：海上保安庁交通部企画課（課長 佐藤尚之）

関係部局：港湾局計画課（課長 林田博）、海上保安庁交通部安全課（課長 村上玉樹）、計画運用課（課長 三村孝慈）、整備課（課長 今井忠義）



**政策目標 9 交通安全の確保**

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

**(3) ハイジャック・航空機テロの発生を防止する**

ハイジャック・航空機テロは、それらが発生することにより航空交通及び国民生活への安全に与える影響が大きいため、これらを未然に防止する必要がある。

業績指標：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数  
①

目標値：0件 (H16年度以降毎年度)  
実績値：0件 (H16年度)  
初期値：0件 (H14年度)

**○業績指標 37：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数**

(指標の定義)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数。

(目標値設定の考え方)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ(爆破等)の発生件数ゼロを目標とする。

また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

(考えられる外部要因)

・治安情勢の変動

(他の関係主体)

・警察庁(警備業法に基づく空港保安警備1級及び2級の指定講習を空港保安検査員に実施している(財)空港保安事業センター(公益法人)を共管。)

**過去の実績値の推移**

H12	H13	H14	H15	H16
0件	0件	0件	0件	0件

**主な施策**

**主な施策の概要**

①ハイジャック・テロ対策の推進

- ・航空保安に万全を期すため、引き続き、フェーズE(空港警戒体制の最高レベル)を維持。
- ・航空法施行規則の一部改正を行い、航空保安に関する規定を整備。
- ・スカイ・マーシャル(航空機に警察官を警乗させる制度)の実施を決定。
- ・空港警備の状況、フェーズEに基づいた保安措置の実施状況等の監査を定期的実施。

②ハイジャック検査体制の維持・強化

- ・ハイジャック検査体制の維持・強化を図るため、保安措置の強化について必要な補助を実施。
- 予算額：約60億円(H16年度継続)  
約60億円(H17年度継続)

**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16年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。

米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、空港警戒態勢を最高レベルにするなどの航空保安措置を講じてきたところ、ハイジャック事件等は発生していない。

しかし、我が国に対するテロ予告、スペイン国鉄爆破事件、イラクにおける邦人人質事件発生など、我が国をめぐるテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等へのテロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。

(施策の実施状況)

・空港警戒体制のフェーズEの維持、ハイジャック検査機器導入に対する航空会社への補助、空港警備状況等についての監査等の施策を引き続き実施。

**今後の取組の方向性**

- ・貨物用X線検査装置や空港関係者等検査機器の導入促進等のハイジャック・テロ対策の強化。
- ・ICAOの取組に対する財政的貢献等国際協力の推進。
- ・航空保安対策に関する体制の整備・充実。

**平成17年度以降における新規の取組**

- ・空港における保安対策(場周フェンスの強化、センサーの設置等)を強化する。
- ・危機管理のための現場の状況把握及び指示システムの拡充を図る。
- ・貨物用X線検査装置の整備及び空港関係者等検査機器の整備を行う。
- ・本省及び地方航空局における航空保安組織を強化する。
- ・従来のフェーズEを「レベルI」として恒久化するとともに、特定の対象への脅威が高まった場合の措置を「レベルII」「レベルIII」として設定する。また、航空保安対策の基準を強化する。

予算額：102億円の内数(H17年度)

**担当課等(担当課長名等)**

担当課：航空局監理部航空保安対策室(室長 新田慎二)

政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

(4) 航空事故を減らす

我が国における航空事故（航空法第 76 条による報告義務のあるもの）発生件数については、これまでの各種安全対策や航空路整備事業等の結果、世界的に見ても極めて低い水準まで低下しており、ここ数年ではほぼ横ばいとなっているが、この航空事故をさらに低下させることが求められていることから、一層の安全性の向上を意図し、航空安全対策を行う必要がある。

業績指標：国内航空における事故発生件数 ② 目標値：16.6 件/年 (H15～19 年) 実績値：17.2 件/年 (H12～16 年) 初期値：18.4 件/年 (H10～14 年)

○業績指標 38：国内航空における事故発生件数

(指標の定義)

国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故（航空法第 76 条に定める事故（航空機の墜落、衝突、人の死傷等））の年間発生件数（5 年間の平均）。

(目標値設定の考え方)

航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数（平成 15 年～19 年の 5 カ年平均値）を現況値（平成 10 年～14 年の 5 カ年平均値）の約 1 割減とすることを目標とする。

また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

(考えられる外部要因)

・ 気象条件

(他の関係主体)

なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移（暦年）

Table with 5 columns (H12-H16) and 2 rows (Annual, Total) showing accident statistics.

主な施策

主な施策の概要

①航空保安施設の整備(◎)

管制支援システムの整備等によるニアミス事故再発防止安全対策を実施し、航空交通の安全対策強化を図る。予算額：事業費 22 億円 (H16 年度)

②航空機の安全な運航や安全性の確保

シートベルトの常時着用の推進等、利用者や関係者に安全運航に資する事柄についての周知徹底を図るほか、安全性確認検査や運航検査、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等への指導・監督の充実を行う。さらに、小型航空機等の事故を防止するため、法令及び関係規定の遵守、小型航空機等の運航者に対する教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等について指導を強化するとともに、運航者の安全に係る知識の向上及び意識の啓蒙を図る。

また、ICAO における基準の動向や技術の進歩及び航空を取り巻く状況の変化等に併せて航空機の安全基準を適時適切に見直す等の、所要の措置を行う。

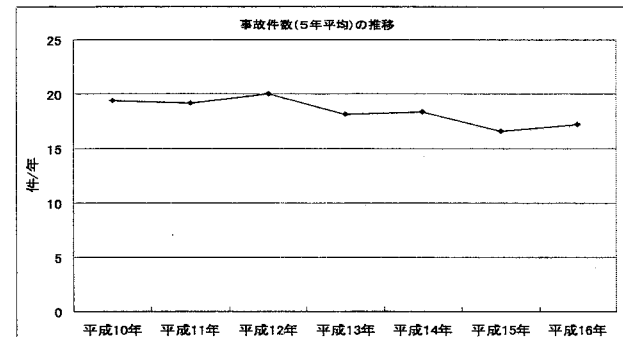
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5 年間の平均で見た場合、その傾向については、減少傾向にあるといえる。(下図)
過去 5 年間 (H12～16 年) の事故 (事故調査中のものを除く) 86 件のうち、5 件は視程不良が事故原因となっている。



(施策の実施状況)

- 管制情報処理システム障害の再発防止対策として、システムリカバリ機能の改善等の整備及びシステム訓練体制の強化を図った。
ニアミス事故再発防止対策として、RA (回避指示) 情報を管制卓レーダー画面に自動表示する機能追加を実施した。
日本航空 907 便のニアミス事故等を踏まえ、航空機衝突防止システムの性能向上に係る装備品等の基準の改正を行った。
現状の事故件数は極めて低い水準であり、大幅な低減は難しいが、更なる改善を目指して、現行の施策を着実に実施している。

今後の取組の方向性

- 上記施策を着実に実施していく他、ICAO 等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：航空局技術部運航課 (課長 宮下徹)
関係課：航空局技術部航空機安全課 (課長 高岡信)、技術部乗員課 (課長 高橋和弘)、管制保安部保安企画課 (課長 鈴木昭久)

**政策目標9 交通安全の確保**

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

**(5) 道路交通事故を抑止する**

交通事故の発生件数が過去最悪の水準にある等道路交通安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあり、また、死傷事故の半数以上が延長で2割に満たない幹線道路における事故であったこと等から、幹線道路における交通事故対策は喫緊の課題。さらに、幹線道路における事故が特定の箇所に集中して発生していることから、それらの箇所に対して集中的な対策が必要である。

**業績指標：道路交通における死傷事故率④**

目標値：108件/億台キロ  
(118を約1割削減)  
(H19年)  
実績値：120件/億台キロ  
(暫定値)(H16年)  
初期値：118件/億台キロ  
(H14年)

**業績指標：あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率⑧**  
(順に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率)

目標値：約2割、約3割  
(H19年)

**業績指標：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率⑧**

目標値：約3割 (H19年)

**○業績指標 39：道路交通における死傷事故率**

(指標の定義)

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。)

(目標値設定の考え方)

何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定。

(考えられる外部要因)

交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年)				
H12	H13	H14	H15	H16
120	120	118	119	120
(暫定値)				

**○業績指標 40：あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率**

(指標の定義)

対策を実施するあんしん歩行エリア内において抑止される死傷事故件数及び歩行者又は自転車利用者が死傷者となる死傷事故件数の割合

(目標値設定の考え方)

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出。

(考えられる外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

過去の実績値の推移 (年)				
H12	H13	H14	H15	H16
			※	※

※対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

**○業績指標 41：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率**

**(指標の定義)**

対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合

**(目標値設定の考え方)**

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所の整備による事故抑止効果を算出。

**(考えられる外部要因)**

- ・ 交通量の変動
- ・ 交通安全思想の普及状況

**(他の関係主体)**

- ・ 警察（指導取締り）
- ・ 公安委員会（交通規制）

過去の実績値の推移 (年)				
H12	H13	H14	H15	H16
			※	※

※対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

**主な施策等**

**主な施策の概要**

安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施（あんしん歩行エリアの整備）等交通安全施設等の整備を推進する。(◎)

- ・ 交通安全の確保 事業費 5,598 億円の内数 (H16 年度)

**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 16 年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると 2~6 倍（ドイツ:52.0、フランス:19.1、イギリス:43.7、アメリカ:45.6（単位は件/億台キロ。フランスは平成 14 年、アメリカは平成 13 年））。
- ・ 平成 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 16 年の死傷事故率の実績値は 120 件/億台キロと指標は後退。
- ・ 死傷事故率が前年より減少した都道府県は 24 であり、過半数を超えている。高知（対前年比 6.6%減）、青森（同 5.5%減）、島根（同 5.2%減）の 3 県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト 1,2 の神奈川（対前年比 3.4%減）、東京（同 1.9%減）でも死傷事故率を減少。
- ・ シートベルト着用率の向上等に加え、歩道設置等による道路交通環境の整備により人対車両事故の抑止等の効果が発生し、致死率の高い事故を抑止することで、致死率は着実に減少。
- ・ あんしん歩行エリアに係る指標及び事故危険箇所に係る指標については、事業を平成 15 年度に着手したところであり、対策が概成した地区から順次測定する予定。

**(施策の実施状況)**

- ① 安全性の高い幹線道路の整備
  - ・ 交通量をより安全な道路へとシフトさせるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進する。
- ② 幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策
  - ・ 幹線道路における対策を効率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事故抑止対策を集中的に実施した。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所、事故が多発しており 10 年に 1 度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成 15 年 7 月に 3,956 箇所抽出し、平成 16 年度までに約 1,600 箇所に対策に着手。

③ 面的・総合的な歩行者事故防止対策

- ・ 市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により通行経路の安全性が確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成 15 年 7 月に 796 地区を指定し、平成 16 年度までに約 600 地区に対策に着手。

**今後の取組の方向性**

- ・ 効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路における対策を重点的に実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。
- ・ 個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有する。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

- ・ 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。
- ・ 平成 17 年度より交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設する。

**担当部局等**

担当部局：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室  
 (室長 岩崎泰彦)  
 関係部局：道路局国道・防災課 (課長 鈴木克宗)

**政策目標 9 交通安全の確保**

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

**(6) 自動車の安全性を高める**

平成 15 年の交通事故による死傷者数は約 119 万人と厳しい状況である。このため、事故発生時の被害軽減を図ることが重要である。

業績指標：車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突） ② 目標値：3.2%（H17年）  
実績値：3.2%（H16年）  
初期値：3.6%（H12年）

**○業績指標 42：車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）**

(指標の定義)  
正面衝突時における死亡事故率。  
(目標値設定の考え方)  
前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数（正面衝突）が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。  
(考えられる外部要因)  
救助・救急体制の整備  
(他の関係主体)  
なし

過去の実績値（暦年）						
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
3.8%	3.5%	3.6%	3.4%	3.2%	3.1%	3.2%

**主な施策**

主な施策の概要  
○車両の安全基準の拡充・強化  
車両の安全対策をすすめ、2010年を目途に交通事故死者数を1200人低減する。  
【予算額：9.5億円（H16年度）  
7.6億円（H17年度）】

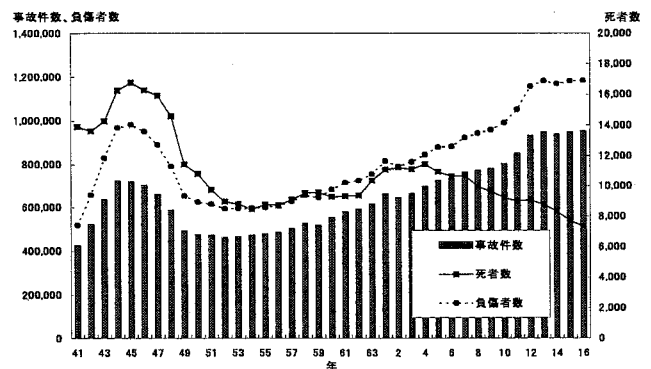
**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析  
(指標の動向)

- 平成 16 年の実績値は3.2%であり、目標値は達成している。
- 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の1つであると考えられる。
- シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。(表参照)
- 死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと(自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い自動車が増加している)、シートベルト着用率が高い水準で推移していること等が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。(グラフ参照)

運転者	シートベルト着用	死者	955
		負傷者	518,615
		致死率	0.18%
同乗者	シートベルト着用	死者	219
		負傷者	132,519
		致死率	0.17%
不明	シートベルト非着用	死者	435
		負傷者	61,702
		致死率	0.71%
		死者	30
		負傷者	3,370
		致死率	0.89%

(平成 16 年版交通統計)



・ なお、交通事故は様々な要因が複合的に作用して発生しているため、個別の対策による効果を精度良く抽出することが難しい面がある。

**(施策の実施状況)**

- シートベルトの着用を促進するため、現在のシートベルト非着用時に警報する警告灯に加え、警報音により警告する装置を義務付ける基準の改正を行った。
- 乗用車等に対しオフセット衝突時の乗員保護基準を導入するべく作業を進めている。
- また、産・学・官の多方面の専門家からなる「安全基準検討会」の意見を踏まえつつ、基準化項目の検討を進めている。

#### 今後の取組の方向性

- ・ 引き続き死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、特に後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。
- ・ 対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進する。
- ・ 対策の効果が十分発揮されるよう、より精度の高い車両安全対策の効果分析手法の検討を行う。

#### 平成 17 年度以降における新規の取組

チャイルドシートを容易に確実に固定できる「固定機能付きチャイルドシート」に関する基準を導入する予定。

前面衝突時に乗用車が大型車の下へ潜り込むことを防止する、大型車の「フロントアンダーランププロテクター」に関する基準を導入する予定。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局技術安全部技術企画課（課長 戸澤 秀実）

## 政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

### (7) 事業用自動車の安全運行を確保する

事業用自動車は、1台あたりの走行距離が長いことから台数あたりの事故発生件数が自家用に比べて多く、また一旦事故が発生すると大きな社会的影響を及ぼすことから、事業用自動車の事故防止を図ることは重要な課題である。このため、運行管理の充実、運転者の資質・安全意識の向上等の安全チェック強化施策により、運行管理に起因する事故の未然・再発防止を図る必要がある。

業績指標：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

目標値：50% (H17年)

⑤

実績値(※)：61% (H15年)

初期値：56% (H11年)

※平成16年の実績値は10月頃に集計予定

### ○ 業績指標 4.3：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

#### (指標の定義)

事業用自動車の事故について、自動車事故報告規則に基づき報告された事故のうち、事業者及び運行管理者による運行管理に主な原因があるものとして分類したものの割合。これにより、事故発生件数の増減があった場合に、運行管理の充実等による防止効果を的確に把握することが可能である。

#### (目標値設定の考え方)

運輸技術審議会答申(平成11年6月)で事業用自動車による第1当事者事故件数を2010年までに20%削減させる目標が示されていることから中間的な目標を示したもの。

#### (考えられる外部要因)

交通量、事業者数、車両台数

#### (他の関係主体)

- ・ 警察庁(事故・違反通報)
- ・ 厚生労働省(労基通報)

【社会資本整備重点計画第2章に記載なし】

#### 過去の実績値

H11	H12	H13	H14	H15
56%	56%	54%	56%	61%

### ○ 業績指標 4.3：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

#### 主な施策

#### 主な施策の概要

- 自動車運送事業に対する監査体制の強化  
旅客自動車運送事業の需給調整撤廃(平成14年2月)や貨物自動車運送事業の営業区域規制の廃止(平成15年4月)等に対応し、輸

送の安全確保を図るため、監査の統合データベースを構築することにより、安全対策が十分でない恐れがある事業者を効率的に抽出し確実に事後チェック(監査・処分)を行い、効率的な改善措置を講じさせ事業用自動車による事故削減を図る。

具体的な施策としては以下のとおり

- ・ ITを活用した運送事業に対する監査体制の強化

予算額0.44億円(H17年度)

- ・ 死亡・重傷事故等を惹起した運転者について公安委員会等との協力により、運行管理者特別講習及び運転者特定診断の徹底を図る。

予算額0.47億円(H17年度)

#### 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15年の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は61%であり、目標を達成するためには一層の改善が必要である。
- ・ 指標の増加の理由として、公安委員会等からの情報提供により運転者に起因する事故を把握できるようになったことから、運行管理に起因する事故が確実に報告されるようになったこと、自動車事故報告規則の改正を行い、車内事故や運転者の健康状態により運行ができなくなった事故について報告書の提出を義務付けたことが一因と考えられる。

#### (施策の実施状況)

- ・ 死亡事故の第一当事者となった事業者に対して全て監査を実施する。
- ・ 公安委員会等からの通知により事故惹起運転者を確実に把握し、運行管理者特別講習及び運転

者の特定診断の徹底を図る。

- ・同一事業者において同種類の事故を年3回起こした場合に監査を行う。
- ・自動車事故報告規則に該当する事故を引き起こしたが、事故報告書が未提出の事業者に対して監査を行う。
- ・改善指導を行った事業者に対してその後の改善状況等の把握を行う。
- ・自動車運送事業に対する効率的な監査実施のための統合したデータベースを構築中である。
- ・自動車運送事業の交通事故要因分析を実施する。

#### 今後の取組の方向性

- ・監査の一層の充実・強化（監査要因の増員等を図るとともに効率的な監査業務の充実を推進する。）を図る。

#### 平成17年度以降における新規の取組

- ・ドライブレコーダーの普及を支援する（17年度から実証実験を開始）。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局総務課安全対策室（室長 江角直樹）



**政策目標 9 交通安全の確保**

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

**(8) 鉄道の安全を確保する**

鉄道事故は、一度発生すると多大な人的・物的損害が生じる恐れがあり、これに伴う列車の運休や遅延による経済的な被害も甚大となることから、このような鉄道事故を防止し、安全を確保することが重要である。

鉄道事故全体の約半数を占めているのが踏切事故であるが、特に遮断機のない踏切道においては踏切1箇所当たりの事故発生件数が多いことから、遮断機のない踏切道を減らしていく必要がある。また、京福電鉄の事故経験を踏まえ、地方中小鉄道において、正面衝突事故を防ぐために有効な誤出発防止設備の整備を推進する必要がある。さらに、韓国での地下鉄火災事故を踏まえ、地下駅の火災対策については、火災対策基準に不適合となっている地下駅の整備を早急に推進する必要がある。

業績指標：遮断機のない踏切道数

②

目標値： 4,800 箇所 (H17 年度)

実績値： 5,164 箇所 (H16 年度)

初期値： 5,928 箇所 (H12 年度)

業績指標：地方中小鉄道におけるATS設置率  
(誤出発防止機能を有するもの)

②

目標値： 100 % (H18 年度)

速報値： 99.2 %※ (H16 年度)

初期値： 92.6 % (H12 年度)

業績指標：地下鉄道の火災対策基準を満たす  
地下駅の割合

②

目標値： 100 % (H20 年度)

実績値： 66 % (H16 年度)

初期値： 61 % (H15 年度)

※H16 年度は速報値。

**○ 業績指標 44：遮断機のない踏切道数**

(指標の定義)

「遮断機のない踏切道数」とは、第3種(遮断機はないが踏切警報機が設置されているもの)及び第4種(遮断機及び踏切警報機が設置されていないもの)踏切道数のことをいう。

(目標値設定の考え方)

平成13年度～平成17年度における遮断機の整備目標数

\*と立体交差化等による踏切除却見込数をもとに設定。

長期的に見ても、できる限り着実に削減していく。

\*目標数：600箇所(「第7次踏切事故防止総合対策について」(交通対策本部決定)に明記)

(考えられる外部要因)

既存路線の廃止

(他の関係主体)

鉄道事業者・地方公共団体

**過去の実績値の推移(年度)**

H12	H13	H14	H15	H16
5,928 箇所	5,733 箇所	5,534 箇所	5,356 箇所	5,164 箇所

**○ 業績指標 45：地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの)**

(指標の定義)

「地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの)」とは地方中小鉄道の営業キロ(km)に対するATS設置キロ(km)の割合。(ただし、タブレット等により誤出発防止等の安全の確保を行っている路線を除く。)

(目標値設定の考え方)

列車衝突事故の防止に効果的なATSを全地方中小鉄道(ただし、タブレット等により誤出発防止等の保安の確保を行っている路線を除く。)に設置することを目標とする。

(考えられる外部要因)

新線の開業・既設路線の廃止

(他の関係主体)

鉄道事業者(事業主体)・地方公共団体(財政支援)

**過去の実績値の推移(年度)**

H12	H13	H14	H15	H16
92.6 %	92.7 %	96.1 %	98.8 %	99.2 %

注) H16 年度は速報値。

○ 業績指標 46: 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

(指標の定義)  
全地下駅のうち、「地下鉄道の火災対策基準(昭和50年制定)(注)」を満たす火災対策設備の整備がなされている駅の割合。  
(注: 地下駅等において地上への異なる2以上の避難経路の設置、ホーム・コンコース等における排煙設備の設置等を定めている基準)  
(目標値設定の考え方)  
平成15年度に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」を改正し、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅等の火災対策設備については、平成20年度末までに同基準を満たすよう整備を義務付けており、これにより目標を設定している。  
(考えられる外部要因)  
なし  
(他の関係主体)  
鉄道事業者(事業主体)

過去の実績値の推移

H12	H13	H14	H15	H16
—	—	—	61%	66%

主な施策

- 主な施策の概要
- ① 第3種及び第4種踏切道への踏切遮断機の設置又は踏切道の除却  
遮断機のない第3種及び第4種踏切道について、踏切道の統廃合等を進めると共に、踏切道改良促進法で遮断機を設置すべき要件に該当する踏切については同法に基づく指定を行い、また保安設備整備費補助による助成制度も活用して踏切遮断機の設置を推進することにより、第3種及び第4種踏切道数の低減を図る。平成17年度末までに、1,200箇所の第3種及び第4種の踏切道について、踏切遮断機の設置又は踏切道の除却を行うことを目標とする。  
予算額: 踏切保安設備整備費補助金  
約1.0億円(H16年度)
  - ② 地方中小鉄道におけるATS設置  
平成13年6月の京福電鉄の列車正面衝突事故が誤出発防止機能を有するATSが未設置の区間で発生したことに鑑み、全国のATS未設置区間において同ATSを設置する。同ATS設置に関しては、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、鉄道事業者の経費負担の軽減を図っている。  
予算額: 鉄道軌道近代化整備費等補助金  
約0.1億円(H16年度)
  - ③ 地下鉄道の火災対策設備の整備  
平成15年2月に発生した韓国の地下鉄火災事故を踏まえ、「地下鉄道の火災対策基準(昭和50年制定)」に適合していない地下駅について、平成20年度までに地下駅等の火災対策設備の整備を義務付けている。また、火災対策設備のうち大規模な駅改良を要する避難通路及び排煙設備の新設についてはその費用の一部を助成する制度を創設するとともに固定資産税の特例措置を設け、鉄道事業者の負担軽減を図っている。  
予算額: 地下駅火災対策施設整備事業費補助金  
約30億円(H16年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析  
(指標の動向)  
・遮断機のない踏切道数については、平成12年度末から平成16年度末までに764箇所減少しているが、目標値と実績値には隔たりがある。  
・地方中小鉄道におけるATS設置率については、平成16年度末に99.2%(速報値)となり、順調に推移している。  
・地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合については、平成16年度末に66%の駅において整備が完了するとともに、事業継続中の駅もあり、順調に整備が進んでいる。(施策の実施状況)  
・遮断機のない踏切道については、踏切道改良促進法に基づき、遮断機を設置すべき踏切道として、平成16年度に27箇所の踏切道を指定した。また、過去に法指定を行った踏切道を含め、22箇所の遮断機のない踏切道への遮断機の設置に対し、踏切保安設備整備費補助を実施した。  
・地方中小鉄道におけるATS設置については、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、経営状況の厳しい地方中小鉄道事業者において促進された。  
・地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、省令改正により地下駅等の火災対策設備の整備を義務付け、また、避難通路及び排煙設備の新設について助成制度の創設及び固定資産税の特例措置により鉄道事業者の負担軽減を図った。  
今後の取組の方向性  
・遮断機のない踏切道については、踏切道改良促進法に基づく指定や、踏切保安設備整備費補助による助成により、引き続き確実な目標の達成を目指す。  
・地方中小鉄道におけるATS設置については、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有するATS装置の設置を推進する。  
・地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、大規模な駅改良を要する避難設備や排煙設備の新設に対して地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備の促進を図る。

担当課等(担当課長名等)

担当課: 鉄道局施設課(課長 福代倫男)

政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

(9) 船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす

公共用水域の適正な管理を実現するため、港湾区域内において、係留場所の私物化、沈廃船化、無秩序な艇の集積による船舶航行への支障等社会問題化している放置艇を削減する必要がある。

業績指標：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留  
⑧ ・ 保管率

目標値：55% (H18 年度)  
実績値：44% (H14 年度)  
初期値：45% (H 8 年度)

○業績指標 47：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

(指標の定義)

港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合。

(目標値設定の考え方)

現在整備中で平成 18 年度までに完了予定の施設に加え、近年における当施策への投資量を基に設定。また中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。

(考えられる外部要因)

- ・ プレジャーボートの需要の変動
- ・ 施設整備に係る地元調整の状況等

(他の関係団体)

- ・ 地元公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)

			H8	H14
			45%	44%

※1 プレジャーボート全国実態調査は、5年に1度程度を目途に実施。よってH16の実績値はない。

主な施策

主な施策の概要

① 係留・保管能力の向上

- ・ ポートパークの整備推進

港湾内の放置艇を解消するため、既存の静穏水域を活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設の整備を促進

予算額 4,745 億円の内数 (H16 年度)

- ・ 民間、3セクマリナーへの整備支援

小型船拠点総合整備事業(低利融資)

整備箇所 1箇所 (H16 年度)

② 放置等禁止区域の指定

平成 12 年港湾法一部改正による放置等禁止区域等規制措置の強化

比べ約 1.2 万隻と大きく増加。

- ・ 港湾内においては、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設(ポートパーク)の整備を推進しているが、収容隻数の増加以上に放置艇が増加しているため、平成 14 年度調査結果では適正に係留・保管している隻数の割合は約 44%であり、平成 8 年度の調査結果と比較しほぼ横這いの状況となっている。
- ・ なお、ポートパーク等の係留・保管施設の整備と放置等禁止区域等の規制措置を実施した港湾においては、適正な係留・保管率が約 15%→約 97%(浜名港)、約 26%→約 81%(鳥取港)と大きく向上しており、これら対策の効果が現れている。
- ・ 平成 16 年度当初までにポートパークは 19 施設が整備され、また、放置等禁止区域は全国 15 港湾管理者により 92 の港湾において告示されているため、対策の進展による適正な係留・保管率の向上が見込まれる。

(施策の実施状況)

①ポートパーク整備

平成 16 年度、全国 14 箇所の港湾でポートパークの整備を推進

予算額 4,745 億円の内数 (H16 年度)

②放置等禁止区域等の指定状況

平成 16 年度末時点で、長崎県や静岡県をはじめとする全国 15 港湾管理者が告示

今後の取組の方向性

- ・ ポートパーク等簡易な係留・保管施設の整備を推進することにより、係留・保管能力の向上を図るとともに、港湾区域内において、船舶等の放置等を禁止する区域の指定を推進するなど、係留・保管能力と規制措置を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。
- ・ また、係留・保管施設の向上を図るため、港湾内において船舶の安全等の確保等に支障を及ぼす恐れのない水域等をプレジャーボートの係留施設として暫定的に活用する暫定係留施設の設置を推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局環境整備計画室(室長 牛嶋龍一郎)

関係課：河川局水政課(課長 長谷川伸一)、治水課(課長 関 克己)

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 14 年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプレジャーボート(確認艇)は、前回調査時(平成 8 年度)に

**政策目標 9 交通安全の確保**

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

**(10) 港湾において不正侵入を防止する**

海上人命安全条約 (SOLAS 条約) の改正により、外航船の用に供せられる港湾施設について不正な進入を防止するなどの保安対策を実施する必要がある。このため、公共港湾施設においては、今後、テロリスト等の不正な侵入を防止するための設備を整える必要がある。

**業績指標：重要港湾において不正侵入を防止する設備を  
完備している外航船用の公共港湾施設の割合**      **目標値：100% (H17 年度)**  
**実績値：100% (H16 年度)**  
**初期値：0% (H15 年度)**

②

**○業績指標 48：重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合**

**(指標の定義)**

重要港湾における外航船が係留する公共港湾施設のうち、不正な侵入を防止するために法令で定めたフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設備を完備している外航船が係留する公共港湾施設の割合を表したものの。

**(目標値設定の考え方)**

2002 年 12 月に改正された SOLAS 条約により、外航船の用に供せられる港湾施設について 2004 年 7 月から不正な侵入を防止するなどの保安対策を実施する義務が課せられる見込みである。このため、公共港湾施設においては、今後、早急に、取扱形態ごとに定められる基準に沿って、テロリスト等の不正な侵入を防止するためフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設備を備える必要がある。

この措置については、条約を受けた国内法において措置を講ずることが義務付けられるため、重要港湾における外航船が係留する公共港湾施設について目標値を 100%としたもの。

**(考えられる外部要因)**

- ・ 該当なし

**(他の関係団体)**

- ・ 地方公共団体 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値			(年度)	
			H15	H16
			0%	100%

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ① 改正 SOLAS 条約を担保する国内法の整備・施行 (◎)  
以下の内容の国内法 (国際船舶・港湾保安法) を整備、平成 16 年 7 月に施行
- ・ 国際埠頭施設に保安指標 (保安レベル) を設定。
  - ・ 国際埠頭施設に対して保安計画 (出入管理、監視の実施等) の策定を義務付け、当該保安規程を国が承認。
  - ・ 保安規程を実施するための埠頭保安設備 (フェンス、照明等) の設置を義務付け。
  - ・ 保安規程に基づく保安措置の実施等を義務付け。
  - ・ 保安措置の実施に当たる埠頭保安管理官の選任を

義務付け。

② 施設整備に対する支援措置 (◎)

港湾施設における保安対策の強化を促進するため、必要な設備整備に対する支援措置を講じ、港湾管理者の速やかな対策実施を促進。

予算額 (国費) 232 億円 (H15 年度補正)

(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)**

国際船舶・港湾保安法に基づき、保安対策を実施することが義務づけられた公共港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が完了。

ただし、今後新規に供用する港湾施設、及び利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が必要。

**(施策の実施状況)**

- ① 改正 SOLAS 条約を担保する国内法 (国際船舶・港湾保安法) が平成 16 年 7 月に施行。重要国際埠頭施設の管理者等に対して、講ずべき保安の確保のために必要な措置を義務付け。
- ② 港湾施設における保安対策の強化を促進するため、必要な設備整備に対する支援措置を講じ、港湾管理者の速やかな対策実施を促進。

**今後の取組の方向性**

- ・ 新規に供用する港湾施設等

今後新規に供用する港湾施設、また利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が必要。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

① 港湾施設の出入管理の高度化

港湾内の高規格コンテナターミナル等において、保安と物流の効率性を両立するための出入管理の高度化を図る。

② 外航船舶の動静情報の総合的な把握

重要港湾等の保安対策を強化し、港湾の効率的な管理・利用の支援を行うとともに、開発保全航路を適切に管理するため、重要港湾、開発保全航路に出入りする船舶の動静情報の総合的な把握を図る。

③ 内航船が係留する公共港湾施設における保安対策

我が国の保安対策を一層実効性のあるものとするため、

内航船が係留する公共港湾施設においても、不正な侵入を防止するためのフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設置を図る。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：港湾局総務課港湾保安対策室（室長：池上正春）

**政策目標9 交通安全の確保**

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること。

**(11) 道路構造物を適切に維持管理する**

道路交通の安全性の確保及び安定した道路サービスを確保するため、道路の利用交通量や構造物を取り巻く周辺環境（降雨、気温、海岸等）に応じた損傷等が顕著に表れることにより交通に著しい支障を与えることとなる橋梁及び舗装について、適切な維持管理を行う必要がある。

業績指標：構造物保全率①

橋梁 目標値：93% (H19年度)  
実績値：86% (H16年度)  
初期値：86% (H14年度)

舗装 目標値：91%

(平成14年度の水準(91%)を維持) (H19年度)

実績値：94% (H16年度)  
初期値：91% (H14年度)

**○業績指標49：道路構造物保全率**

(指標の定義)

橋梁：直轄国道における橋梁のうち、今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階で、予防的修繕が行われている延長の割合

舗装：直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる延長の割合

(目標値設定の考え方)

橋梁：本格的な更新時代を迎える10年後までに、保全率を100%とすることを目標として、平成19年度の目標を設定。

舗装：現在の水準を維持することを目標として設定。

(考えられる外部要因)

地震・豪雨等の大規模自然災害の発生。

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移 (年度)

	H13	H14	H15	H16
橋梁		86%	87%	86%
舗装		91%	93%	94%

**主な施策等**

主な施策の概要

○橋梁・舗装の維持、修繕

・交通安全の確保 事業費 5,598億円の内数 (H16年度)

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 橋梁に関しては、平成14年度実績値86%から平成15年度実績値87%へ指標は伸びたものの、平成16年度の実績値は86%となり、指標は横ばい状況である。これは、平成16年3月の点検要領の策定により、新たに要対策箇所となった橋梁が確認されたことに起因していると考えられる。
- ・ 平成16年3月に策定された新たな点検要領に基づく点検結果等により平成16年度に新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長は全国で約50km(453橋梁)増加。今後はさらに橋梁の更新時代を迎えるにあたり、更なる重点的な対策を実施していくことが必要とされる。
- ・ 舗装に関しては、平成15年度実績値93%から平成16年度の実績値は94%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 橋梁の安全性に影響を及ぼす可能性のある橋梁の劣化要因である三大損傷(疲労、塩害、アルカリ骨材反応)の実態について把握したところ、三大損傷合計の予防保全率が88%であることがわかり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約900橋梁あることが分かった。

(施策の実施状況)

- ・ 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を目指して、道路の管理方法に、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を実施。
- ・ そのために、鋼構造物のモニタリング手法などの施設の監視・点検の技術開発を推進し、点検から補修に至る管理の高度化を実施。
- ・ 三大損傷が進行している橋梁の全数の確認を行うとともに、対策を実施予定であった橋梁89橋の対策を実施。

#### 今後の取組の方向性

- ・ 引き続き法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。
- ・ 予防的修繕を重点的に進めることにより、橋梁の健全度の向上を推進し、予防保全率について公表していく。
- ・ 三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防的に修繕を行うことが重要であることから、平成 17 年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施する。
- ・ データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発及び体制整備を推進する。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

#### 平成 17 年度における新規の取組

- ・ 道路構造物の総合的資産管理システム（アセットマネジメント）を構築し、同システムを支援する技術開発や体制等の整備の推進を図る。
- ・ 道路構造物・道路管理の現状等について、国民へ分かりやすく情報提供する。

#### 担当部局等

関係部局：道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）

政策目標 10 海上における治安の確保

海上における犯罪の危害から、生命、財産の安全の確保が図られること

(1) 海上からのテロによる被害を防止する

我が国沿岸部には、原子力発電所等、国民の生活に不可欠な重要施設が多く所在しており、これらの重要施設が海上からテロに狙われ、一度被害が発生すれば国民生活に計り知れない被害を及ぼすおそれがあるため、国民の生命・財産を脅かすテロ事案等への対応強化を図り、我が国の主権及び国民の安全の確保を図る必要がある。

業績指標：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 ② 目標値：0 (H16年度以降毎年度) 実績値：0 (H16年度) 初期値：0 (H14年度)

○業績指標 50：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

(指標の定義) 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数。(目標値設定の考え方) 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0を長期的に維持することを目的とする。(考えられる外部要因) なし (他の関係主体) なし

過去の実績値 (年度) Table with 6 columns (H11-H16) and 1 row of values (0, 0, 0, 0, 0, 0)

主な施策

- 主な施策の概要 ①不審船・テロ対応体制の強化 ②テロへの警備警戒

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16年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであり、指標の動向は順調であるが、これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後も引き続き、いかなる事案にも対応できるように不審船事案・テロ事案等に対する対応体制の強化を図る必要がある。(施策の実施状況) ① 不審船・テロ対応体制の強化

- 国内外関係取締機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化を図った。 テロ対策担当職員等を配置し、テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実に行うための体制整備及びテロ事案を含む、多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制の整備を実施した。 巡視船艇・航空機の防弾対策及び遠距離から正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化を図った。 国際航海船舶の入港に係る規制等、SOLAS対応体制の強化を図った。 港湾保安委員会への参画及び港湾危機管理(担当)官を中心とした関係機関との連携強化を図った。 ② テロへの警備警戒 警備実施強化巡視船等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警衛・警護等を実施した。 重点警備対象施設(臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等)に対する巡視船艇・航空機による警備強化を図るとともに、海事関係者に対する不審物・不審者への警戒、不審情報の提供の徹底指導を行った。 政府方針に基づく海上阻止訓練への参加等PSIへの取組みを積極的に行った。

今後の取組の方向性 「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「SOLAS対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。

平成17年度以降における新規の取組

- 総合的な海上テロ対策の推進 重要施設の警備強化(原発警備対策官の設置) 港湾危機管理体制の強化(港湾危機管理対策官の設置) 情報収集体制の充実強化(管区公安課の設置) 国際船舶・港湾保安法執行体制の強化 国際的なテロ対策への積極的な参画(国際業務担当専門官の設置)

担当部局等

海上保安庁警備救難部管理課(課長 岩男雅之)、刑事課(課長 澤井弘保)、警備課(課長 星島伸至)



## 政策目標 10 海上における治安の確保

海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること。

### (2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

薬物・銃器の一般社会への浸透は、近年の大量押収にもかかわらず第3次覚せい剤乱用期に収集の兆しが見られない等、我が国の社会の安全・安定を根本から揺るがす大きな問題となっているが、国内で流通する薬物・銃器は全て海外から密輸入されたものである。このため、海上ルートによる我が国への流入を阻止し、密輸事犯等の国際組織犯罪の摘発を図る必要がある。

業績指標：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

⑤

目標値：22.0 (H14年～H18年の平均)

実績値：17.0 (H12年～H16年の平均)

初期値：20.6 (H8年～H12年の平均)

### ○業績指標 51：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

(指標の定義)

当該年を含む過去5年間における薬物・銃器密輸事犯の摘発件数(海上保安庁関与分)の平均値をいう。

(目標値設定の考え方)

過去5年間の最高値が22.2件であり、また現況値が20.6件であることを勘案し、22.0件以上を当面の目標とする。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

財務省、警察庁等(関係取締機関)

過去の実績値 ( )内は、単年の摘発件数

H11	H12	H13	H14	H15	H16
22.2	20.6	18.0	19.0	19.2	17.0
(30)件	(16)件	(15)件	(18)件	(17)件	(19)件

### 主な施策

主な施策の概要

#### ①情報収集・分析体制の強化

- ・情報収集・分析体制及び機動的かつ広域的な捜査活動体制の強化
- ・国際組織犯罪対策基地の情報収集・分析活動及び広域捜査活動の展開
- ・警備情報システムの効果的な運用

#### ②内外の関係機関との連携強化

- ・相互訪問、人員派遣等による海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークの強化
- ・警察、税関等国内関係取締機関との連携強化

#### ③監視取締体制の強化

- ・薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視取締りの実施

#### ④容疑船舶の監視・追尾能力の向上

- ・巡視船、航空機等の充実整備
- ・速力及び夜間監視能力を強化した巡視船、夜間監視能力等を強化した航空機の整備

他の関係主体

財務省、警察庁、厚生労働省(関係取締機関)

### 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16年の薬物・銃器事犯の摘発件数は19件で昨年実績より2件増加した。しかし、平成12年から平成16年の5カ年平均では、前5カ年平均に比べ2.2件の減少であり、目標の達成に向けた指標にかかる実績値はほぼ横ばいで、指標の動向は低調である。
- ・目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていることがあげられる。
- ・一方、平成16年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携により平成16年6月、大阪港に入港したキプロス籍コンテナ船(17,933トン)乗組員等による覚せい剤密輸事件等があげられ、さらには、平成12年以降の単年の実績では最大の摘発件数ともなっており、国内関係機関との連携強化等の施策の効果は着実に顕れている。

(施策の実施状況)

平成16年度は、下記の施策を実施することにより、薬物・銃器の密輸事犯の摘発に努めた。

- ・平成16年度は、第二、四、六管区海上保安本部に国際刑事課を設置した。
- ・平成16年度は、速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた巡視船4隻、大型ジェット飛行機1機を整備した。
- ・平成16年度は、警備情報システムを効果的に活用することにより、密輸・密航事犯摘発の強化を促進した。
- ・代表的な摘発事例

キプロス籍コンテナ船乗組員等に係る覚せい剤密輸入事件

6月、第三、五管区海上保安本部等は、警察及び税関と合同で薬物密輸情報に基づき、大阪港に入港したキプロス籍コンテナ船(17,933トン)監視中、同船フィリピン人船員と受取人による物品の授受と思わしき接触を認め、現場を急襲した結果、覚せい剤計約11.9kgを押収するとともに、同船フィリピン人船員3名及び暴力団関係者等5名を覚せい剤取締法違反で逮捕した。

## 今後の取組の方向性

薬物・銃器等が流出するおそれの高い国及び密航事犯のぐ  
犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実  
施する等により監視取締体制の強化を図るほか、情報収集  
活動、国内外関係機関との連携等を推進し、密輸・密航事  
犯の摘発を図る。

### 平成 17 年度以降における新規の取組

薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶  
に対する重点的な立入検査の強化

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：海上保安庁警備救難部管理課（課長 岩男雅之）、  
国際刑事課（課長 添田慎二）

**政策目標 1 1 船員の災害防止**

船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること

**(1) 船員災害を防止する**

船員災害は、陸上の全産業の労働災害に比べ死傷災害発生率、死亡災害発生率とも高くなっており、その未然防止と被害軽減を図る必要がある。

業績指標：船員災害発生率 ①

目標値：11.2% (H18 年度)

実績値：12.5% (H15 年度)

初期値：13.2% (H14 年度)

**○業績指標 5 2：船員災害発生率**

(指標の定義)

毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害(転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等)により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員の船員千人あたりの率

(目標値設定の考え方)

平成15年度から平成19年度までの5年間に死傷災害の発生率(年間千人率)を平成14年度に比べ20%減少させる。

- ① 全国平均の災害発生率を上回っている地域(地方運輸局単位)においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を5%減少させることを努力目標とした。
- ② 全国平均の災害発生率を上回っている地域においては、発生率を10%減少させることを努力目標とした。
- ③ ①及び②の考え方にに基づき平成10~12年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

(考えられる外部要因)

- ・海運業、漁業の置かれている経済状況、船員の労働条件(労働時間等)
- ・船舶及び陸上作業機器・設備の構造に係る問題
- ・海上及び港における救急・救護体制

**過去の実績値(年度)**

H11	H12	H13	H14	H15
17.3%	15.6%	15.0%	13.2%	12.5%

**主な施策**

**主な施策の概要**

○船員災害防止のための管理体制・基準策定等の推進

①安全管理体制の整備とその活動の推進

- ・中小船舶所有者に対し船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、安全衛生教育、災害事例等に関する情報交換等を推進する。

**②死傷災害の防止**

- ・作業時を中心とした死傷災害防止対策を図るため業種別、態様別等の災害防止対策を策定し、死亡率の高い海中転落防止対策として作業用救命衣等保護具の使用徹底を図る。また、高齢船員に対しては特に心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策を推進する。

予算額 0.07 億円 (H16 年度)

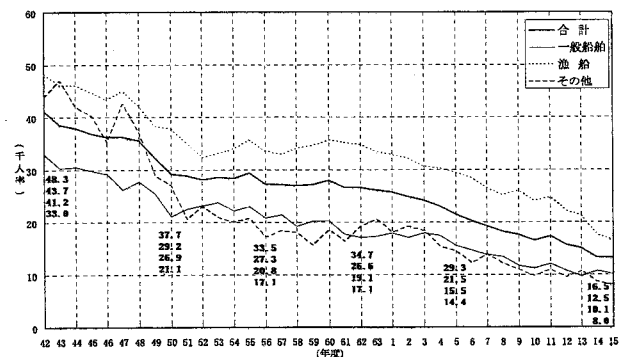
**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

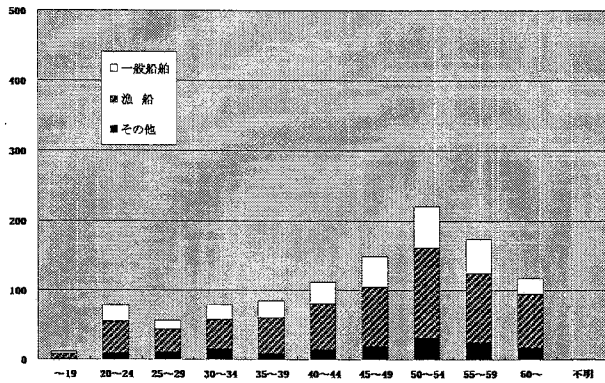
- ・平成15年度については、重大災害もなく、目標値を達成している。また、第7次船員災害防止基本計画に基づき平成10年度から平成14年度までの5年間に災害発生率を17%減少させる目標も達成された。(図1) 平成15年度 12.5%(対平成10年度比32%減)

図1 災害発生率の推移



- ・指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高いものの、平成15年度は平成14年度に比べ大きく減少しており、これが全体の発生率の減少に効果をもたらしている。また、船員の高齢化は依然として進んでおり、50歳以上の災害発生件数は全体の半数以上となっている。(図2)

図2 船種別年齢階層別災害発生状況(平成15年度)



**担当課等 (担当課長名等)**

担当課: 海事局船員労働環境課 (課長 後藤洋志)

**(施策の実施状況)**

- ・毎年開催される安全衛生月間期間中に、「訪船指導」を実施し、「転倒」、「はさまれ」、「海中転落」の防止対策等の指導を行うとともに、安全に関する各種講演会等を開催し船舶所有者、船員のみならずその家族に対して参加を求め、安全意識の高揚を図った。

指導隻数                    1,947 隻  
講演会等                    52 カ所                    2,490 人

- ・関係機関、団体等で構成される船員災害防止推進連絡会議を開催し、関係者間での情報交換、連絡強化等を行った (開催回数 19 回)。

**今後の取組の方向性**

- ・船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

○平成 17 年度船員災害防止実施計画

第 8 次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成 17 年度船員災害防止実施計画の重点対策 (死亡災害の減少等) 及び主要対策 (海中転落による死亡災害防止対策等) を推進し、死傷災害の発生率 (年間千人率) を、対前年度比 4% 減少させることを目標とする。

(H18 年度の目標値を達成するためには、死傷災害の発生率を H15 年度から毎年度、前年度に比べ 4% 減少させる必要があるため目標値を 4% 減少と設定した。)