

平成17年度政策チェックアップ結果

平成18年8月4日省議決定

政策チェックアップ結果一覧

※について
 施政方針： 施政方針決議に關係するもの
 閣議決定： 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの
 閣議(重要)： 法律・政令・基本方針等閣議決定によるものうち、社会資本整備重点計画によるもの
 本部決定： 内閣の本部決定に關係するもの
 政府・与野合意： 政府・与野の申し合わせに關係するもの

○暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	(H17評価)	初期値	実績値	目標値	※	
1 (居住水準の向上) 多様なライフスタイル、ライフワークに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べる	1 誘導居住水準達成率	A-2	①	46.5% (H10年度)	52.3% (H14年度)	53.0% (H17年度)	1	
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い、暮らしやすい状態にあること	2 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主要道路、不特定多数の者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 (順に、旅客施設の既設解消、視覚障害者誘導用ブロック、道路、建築物、住宅)	C-1 A-1 A-1 B-1	⑧ ⑨ ⑩ ⑪	39.4% 72.0% 17% 約3割 2.7%	49.1% 80.3% 39% 34% 3.4%	77% 85% 約5割 約4割 約1割	8 8 8 5 3	
	3 不特定多数の者が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合	C-1	-	約12% (H13年度実績)	約13% (H16年度実績)	30% (H20年度)	5	
	4 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(順に、低床バス、ノンステップバス、福祉タクシー)	C-1 A-1 B-1	⑫ ⑬ ⑭	4.9% 2.2% 2,050	22.0% 12.0% 9,699	30% 10% 10,000	8 8 8	
	5 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(順に、鉄軌道車両、旅客船、航空機)	A-1 B-1 A-1	⑮ ⑯ ⑰	10.1% 0% 0.7%	27.9% 7% 40.7%	30% 25% 35%	8 8 8	
	6 3人以上世帯の誘導居住水準達成率	A-2	⑱	35.6% (H10年度)	42% (H15年度)	43% (H17年度)	13	
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	7 自然体験活動参加点数(箇所)	A-2	⑲	218 (H12年度)	406 (H17年度)	420 (H19年度)	15	
	8 歩いていく道の都市公園の整備率	A-2	⑳	63% (H14年度)	約65.5% (H17年度実績)	66% (H19年度)	17	
	9 都心部における住宅供給戸数(万戸)(H18年度からの累計)	A-3	㉑	17.7 (H12年度)	106.3 (H17年度)	100 (H19年度)	18	
	10 1人あたり都市公園面積(m ² /人)	A-2	㉒	8.5 (H14年度)	9.1 (H17年度)	9.3 (H19年度)	20	
	11 下水道処理人口普及率	A-1	㉓	76% (H14年度)	79% (H17年度)	86% (H19年度)	21	
	12 下水道処理人口普及率	A-1	㉔	65% (H14年度)	68% (H17年度)	72% (H19年度)	21	
	13 都市空間形成河川整備率	A-1	㉕	32% (H14年度)	37% (H17年度)	40% (H19年度)	23	
	14 良好な環境を備えた老老整備率	B-1	㉖	35.3% (H12年度)	40.3% (H17年度)	46.0% (H19年度)	24	
	15 市街地の幹線道路の無電柱化率	A-2	㉗	7% (H14年度)	約11% (H17年度)	15% (H19年度)	26	
	16 中心市街地人口比率の減少率	C-2	-	前年度比▲1.1% (H14年度)	前年度比▲1.1% (H16年度)	前年度比▲0.5% (H19年度)	28	
	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	17 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長(km)	A-2	㉘	約6,700 (H14年度)	約6,790 (H17年度)	約6,800 (H19年度)	30
		18 都市域における水と緑の公的空間確保量(m ² /人)	A-2	㉙	12 (H14年度)	約8%増 (H17年度)	13 (12を約1割増) (H19年度)	31
	6 (良質な安全な水の安定した利用の確保) きれいな水、おいしい水を思い通りに確保できること	19 河川の流量不足解消指数	A-2	㉚	54% (H13年度)	59% (H17年度)	61% (H19年度)	33
		20 水道水漏れにおける下水道処理人口普及率	A-1	㉛	48% (H15年度)	56% (H17年度)	60% (H19年度)	34
		21 河川における汚濁負荷削減率	A-2	㉜	65% (H14年度)	73% (H17年度)	78% (H19年度)	35

○安全～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	(H17評価)	初期値	実績値	目標値	※	
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、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	22 洪水による冠水から守られる区域の割合	A-1	①	約58% (H14年度)	約60% (H17年度)	約62% (H19年度)	36	
	23 床上浸水を緊急に解消すべき戸数(万戸)	A-1	②	約9 (H14年度)	約6.6 (H17年度)	約6 (H19年度)	36	
	24 逃下能力不足棟数	A-2	③	4,500 (H13年度)	3,300 (H17年度)	3,500 (H19年度)	36	
	25 下水道による都内排水処理率	A-1	④	51% (H14年度)	52% (H17年度)	54% (H19年度)	36	
	26 ハザードマップ認知率(順に、洪水、火山)	A-1 A-1	⑤ ⑥	4% 30%	40% 73%	70% 76%	39 41	
	27 台風中心位置予測の精度(km)	A-1	⑦	443 (H12年度)	323 (H17年度)	360 (H19年度)	41	
	28 土砂災害から保全される戸数(万戸)	A-1	⑧	約120 (H14年度)	約130 (H17年度)	約140 (H19年度)	43	
	29 土砂災害から保全される災害時要援護者圏内世帯数(世帯)	A-1	⑨	3,100 (H14年度)	約3,700 (H17年度)	4,100 (H19年度)	43	
	30 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(万ha)	A-1	⑩	約15 (H14年度)	約12.4 (H17年度)	約10 (H19年度)	45	
	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、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	31 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	A-2	⑪	66% (H14年度)	73% (H17年度)	76% (H19年度)	46
		32 地震時に防護施設の前線による水害が発生する恐れのある地域の解消率	A-1	⑫	約13,000 (H14年度)	約11,100 (H17年度)	約10,000 (H19年度)	48
		33 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化(順に、建築物、住宅)	A-1 A-1	⑬ ⑭	16% 51%	18% 約63% (H17年度)	約2割 約65% (H19年度)	49 51
		34 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規模団地の割合	A-1	⑮	約9% (H14年度)	約13% (H17年度)	約25% (H19年度)	53
		35 海浜による緊急物資供給可能人口(万人)	A-2	⑯	約1,900 (H14年度)	約2,040 (H17年度)	約2,600 (H19年度)	55
		36 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	A-1	⑰	0% (H14年度)	28.8% (H17年度)	約3割 (H19年度)	57
		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	37 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数(人)	B-1	⑱	331 (H12年度)	276 (H17年度)	200以下 (H17年度)
38 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			A-2	㉑	0 (H14年度)	0 (H17年度)	0 (H19年度)	61
39 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	A-1		㉒	0 (H14年度)	0 (H17年度)	0 (H19年度)	63	
40 国内航空における事故発生件数(件/年)	A-2		㉓	18.4 (H10～14年の平均)	16.6 (H13～17年の平均)	18.4を約1割削減(16.6) (H15～19年の平均)	64	
41 道路交通における死傷事故率(件/億台キロ)	B-2		㉔	118 (H14年度)	120 (H17年度)	108 (118を約1割削減) (H19年度)	65	
42 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	C-2		㉕	-	- (H17年度)	約2割 (H19年度)	65	
43 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	C-2		㉖	-	約3割 (H15年度)	約3割 (H19年度)	65	
44 車両対車両衝突事故における死亡事故(正面衝突)	A-2		㉗	3.6% (H12年度)	3.1% (H17年度)	3.2% (H19年度)	67	
45 歩道自動車の通行管理に起因する事故割合	C-1		㉘	56% (H14年度)	58% (H17年度)	50% (H19年度)	69	
46 遮断機のない踏切道	B-1		㉙	8,928 (H12年度)	4,939 (H17年度)	4,800 (H19年度)	71	
47 急勾配における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)	A-2		㉚	0% (H14年度)	57% (H17年度)	100% (H19年度)	71	
48 地下鉄におけるATS設置率(誤出警防止機能を有するもの)	A-2		㉛	92.6% (H12年度)	99.2% (H17年度)	100% (H19年度)	71	
49 地下鉄沿線の火災対策圧煙を備えた地下駅の割合	A-2	㉜	61% (H15年度)	72% (H17年度)	100% (H19年度)	71		
50 漁港におけるブローカーボートの適正な係留・取付率	C-2	㉝	45% (H8年度)	45% (H14年度)	55% (H19年度)	74		
51 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係留施設の割合	A-3	㉞	0% (H15年度)	100% (H17年度)	100% (H19年度)	75		
52 道路確保整備率(順に、橋梁、舗装)	C-2	㉟	86% (H14年度)	85% (H17年度)	93% (H19年度)	77		
10 (海上における治安の確保) 海上における犯罪の被害から生命・財産の安全の確保が図られること	53 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数(件)	A-2	㊱	0 (H14年度)	0 (H17年度)	0 (H19年度)	79	
	54 薬物・銃器密輸手続の摘発件数	B-2	㊲	20.6 (H8～13年平均)	15.6 (H13～17年平均)	22 (H14～18年平均)	81	
11 (船員被害の防止) 船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	55 船員災害発生率(千人率)	A-2	㊳	13.2 (H14年度)	11.9 (H16年度)	11.2 (H18年度)	83	

○環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	(H17評価)	初期値	実績値	目標値	※
12 (地球環境の保全) 地球環境保全への取組みがなされること	56 ディーゼル自動車の平均燃費向上率	A-3	②	8%	集計中	13%	85
	57 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト比率	B-1	④	40.4%	30.9%	47%	87
13 (大気、騒音等に係る生活環境の改善) 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること	58 住宅、非住宅の省エネルギー率(暖房・給湯・給電)	A-2	①	13.4%	31.6%	35%	90
	59 NO2・SPMの濃縮目標達成率	A-2	②	64%	79%	約8割	93
	60 最新の非川ガスを混用混合車の割合(順に、乗用車、貨物車)	A-3	②	6.2%	41.6%	40%	93
	61 民間騒音測定制度達成率	B-3	②	4.1%	12.8%	30%	93
	62 航空機騒音に係る騒音低減の国内達成率	A-2	②	61%	71%	72%	96
	63 ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に居住するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合	A-3	②	29%	1.5%	10%	98
14 (良好な自然環境の保全、再生及び創出)	64 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	A-2	①	0	11%	約2割	99
	65 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	A-2	①	約2割	約2割	約3割	100
	66 生物多様性の確保に資する良好な緑地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	A-2	②	0	約1,400ha	2,400ha	101
15 (良好な水環境への改善) 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	67 農地排水処理のための高度処理人口普及率	A-1	②	11%	13%	17%	102
	68 湾内汚濁等発生期間の短縮	C-2	⑤	0	H14年度比約8%減	H14年度比約5%減	102
16 (循環型社会の形成) 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	69 合流式下水道処理率	A-2	⑤	15%	17%	40%	104
	70 直営工事におけるリサイクル率(順に、アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材)	A-2	②	99.7%	99.4%	100%	105
	71 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合	A-3	②	75%	71%	100%	105
	72 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	A-2	②	100%	100%	100%	109
	73 循環資源国内輸送コスト低減率	A-2	②	0	H14年度比約7%減	H14年度比約1割減	111
74 下水汚泥リサイクル率	A-1	②	60%	67%	68%	113	

○活か～都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	(H17評価)	初期値	実績値	目標値	※
17 (広域的モビリティの確保) 全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	75 規格の高い道路を使う割合	A-2	②	13%	14%	15%	115
	76 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(km)	A-2	②	14,800	15,200	15,200	117
18 (国際的な水準の交通サービスや国際競争力の確保・強化) 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、国際競争力の確保・強化が図られること	77 国内航空サービス提供レベル(空港サービス)	B-1	③	1,294	1,294	1,500	119
	78 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	A-2	②	0	H14年度比3.3%減	H14年度比5%減	121
	79 国際航空サービス提供レベル(国際航空旅客、貨物)	B-1	①	3,435	3,726	4,800	122
	80 国際航空路線において貨物貨物を航行できる航空機の割合	B-1	①	215	225	300	122
	81 ふくそう海城における管轄船舶の入港までの航行時間の短縮	C-2	③	51%	4%	100%	124
	82 船舶航行のボトルネックの解消率	B-2	②	180分(東京湾)	173分(東京湾)	150分(H14年度比、約15%短縮)	125
	83 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)	A-2	②	1	2	2	127
	84 重点的な空港・港湾への道路アクセス率	A-2	②	59%	66%	68%	128
19 (物流の効率化) 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	85 都庁所在地を有する民間倉庫稼働率(ha)	A-2	②	1,250	1,840	2,500	130
	86 三大都市圏物流効率化率	A-2	②	35%	43%	60%	131
	87 都市圏更新率(建築物更新関係)	A-2	②	31.8%	34.1%	36%	132
	88 便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の人口カバレッジ	A-2	⑤	75%	79%	80%	134
	89 フリーゾーン国内貨物輸送コスト低減率	A-2	②	0	H14年度比2.3%減	H14年度比4%減	135
20 (都市交通の快適性、利便性の向上) 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	90 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(km)	A-2	②	2,273(198)	2,353(221)	2,387(221)	136
	91 都市交通(東武線)の混雑率	A-2	②	176%	170%	165%	136
	92 歩道の利便性向上に資する事業者の取組状況(系統、事業者、%) (順に、バスロケーションシステムが導入された系統数、コミュニティバスの運行に取組む事業者数、バスカードを導入した車両の割合)	A-2	②	3,534	4,683	4,000	138
	93 道路渋滞による損失時間(個人時間/年)	A-2	①	38.1	35.1	38.1を約1割削減	141
	94 ETC利用率	A-1	①	5%	65%	75%	141
21 (地域経済の確保) 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	95 路上工事時間の短縮率(時間/km・年)	A-2	①	201	126	201を約2割削減	141
	96 地方バス路線の維持率	B-2	②	96%	97%	100%	143
	97 有人駅のうち軌道が接続されている駅舎の割合	A-2	②	72%	71%	72%	144
	98 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	B-2	⑤	100%	96%	100%	145
22 (地域間交流、観光交流等内外交流の推進) 地域間交流、観光交流等の内外の交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること	99 訪日外国人旅行者数(万人)	A-2	①	476	673	743	146
	100 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数(回)	A-2	⑤	1.52	1.82	2	148
	101 全国民に対する国営公園の利用者数の割合(全国民の〇人に1人が利用)	A-2	②	5	4.5	4	150
	102 流域に開かれたダム、ダム湖利用者数(万人/年間)	B-2	①	499	442	621	151
23 (新たな市場の育成) 創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	103 路線沿線地域の都市間が並立沿線の国道で接続されている割合	A-2	②	72%	74%	77%	152
	104 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	A-2	②	63%	65%	68%	152
	105 不動産証券化市場規模(兆円)	A-2	②	18	25	26	154
	106 指定流通機械(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ数(千件)	A-1	①	173	204	200	156
24 (公正で競争的な市場環境の確保) 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	107 中古住宅の流通量(戸)	A-1	①	15.7	17.5	22	156
	108 リフォームの市場規模(万円)	B-1	①	330	413	430	159
	109 「発注者支援データベース・システム」の導入状況	B-1	②	62%	79%	100%	161
25 (産業の生産性向上) 経済の持続可能な成長へ向け、産業の生産性向上が図られること	110 公共工事入札契約適正化指数に基づく主要指標状況(順に、入札監視委員会等第三者機関の設置状況、入札時における工事内容改善の要出願率)	B-1	⑥	75%	69%	100%	163
	111 ドラック輸送における営業用トラック輸送の割合	A-2	②	49%	56%	54%	165
	112 地盤が弱体化された土地の面積(千㎡)	B-1	④	125	134	158	167
	113 建築資材に係る経常更新計画の承認件数(件)	B-1	⑤	3	4	13	168
26 (消費者利益の保護) 消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	114 指定整備工場の割合	B-2	⑤	26,927	28,676	30,000	170
	115 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合	B-1	①	5.3%	15.6%	50%	171
116 衝突安全性及び歩行者頭部保護機能の高い自動車の市場普及率	B-1	①	60	66	77	173	
(順に衝突安全性、歩行者頭部保護性能)	A-1	①	9	25	42	173	

○共通の政策課題

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	(H17評価)	初期値	実績値	目標値	※
27 (IT社会の推進) 国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サービスの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	117 経済ICTシステムの普及率	B-3	②	22.0%	87.9%	100%	175
	118 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(km)	A-3	②	28,140	33,000	33,000	176
119 電子国・Webシステムを利用する団体の数(団体)	A-2	④	33	280	2,000	177	

○参考(モデル事業(成果重視事業))
16年度から実施しているもの

政策目標(アウトカム)	モデル(成果重視)事業名(業績指標)	評価	(H17評価)	初期値	実績値	目標値
10 (海上における治安の確保) 海上における犯罪の被害から生命、財産の安全の確保が図られること	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 (①船に、誤認率(他人受入率)、誤認率(本人拒否率)、船員手帳交付手続所要時間、バイオメトリクス情報の登録時間、バイオメトリクス認証時間)	A-3	—	—	0.00% (H17年度)	0.001%以下 (H17年度)
		A-3	—	—	0.10% (H17年度)	0.5%以下 (H17年度)
		A-3	—	—	3.6分 (H17年度)	10分以内 (H17年度)
		A-3	—	—	28.7秒 (H17年度)	45秒以内 (H17年度)
		A-3	—	—	6.5秒 (H17年度)	10秒以内 (H17年度)
17年度から実施しているもの						
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	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業 (①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮)	A-2	—	3,000件 (H16年度)	5,064件 (H17年度)	①6,000件 (H20年度)
		A-2	—	60分 (H16年度)	60分 (H17年度)	②30分 (H20年度)
23 (新たな市場の育成) 創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	消費者へ提供される不動産取引情報の拡充 (①情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合)	A-2	—	—	—	①3,000万PV (H19年度)
		A-2	—	—	—	②5割 (H19年度)
24 (公正で競争的な市場環境の整備) 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	下請代金支払状況等実態調査データベースの構築 (建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数)	A-2	—	3,080業者 (H16-17年度平均)	3,054業者 (H17年度)	2,464業者 (H19年度)

179

182

184

186

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かな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：誘導居住水準の向上

A-2

目標値：53.0%(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つの指標がある。

- ・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・・・住宅のストックの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 37 m²～6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸面積 164 m²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 m²～6人世帯(高齢夫婦含む。)の住戸専用面積 164 m²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%

○ 業績指標1: 誘導居住水準達成率

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、優良な持家の取得の促進。
- 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 年度国費)
- 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：住まいの安心確保 2,935 億円の内数(H17 年度国費)、都市再生機構 185 億円の内数(H17 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)

- ・住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成17年度の実績はなし。

(施策の実施状況)

- ・特定優良賃貸住宅制度による、優良な賃貸住宅の取得を促進した(H17 年度実績見込：473 戸)(平成5年度～)。
- ・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(H17 年度計画戸数：1,410 戸)(平成14年度～)。
- ・住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置を大幅拡充した(平成17年度～)。
- ・住宅ローン減税の特例措置により優良な持家の取得を促進した(平成17年度～)。

- ・高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援（良質な住宅のサブリース契約に伴う預かり家賃に対する保証制度を創設）の促進（平成 15 年度～）。
- ・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（H17 年度実績：44,926 戸）（平成 15 年度～）。
- ・地域住宅交付金の活用による優良な賃貸住宅の供給を促進した（平成 17 年度～）。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は誘導居住水準達成率であり、平成 15 年度にはほぼ目標値に達した後も、優良な住宅を供給する等の施策を実施しており、順調に推移していると考えられることから、A-2と評価した。

全国における誘導居住水準達成率は持家・借家含めて 52.3%（H15 年度実績）となっており、概ね目標を達成しているものの、関東圏では 44.2%、また関東

圏における借家に限っては 29.3%と依然として低い値となっている。このため、第八期住宅建設五箇年計画の終了に伴い、住生活基本法に基づき平成 18 年秋ごろに策定する予定の住生活基本計画（全国計画）に基づいて、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。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 依田 晶男）

関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室

（室長 本東 信）

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

(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 B-1
 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)

○業績指標 2：1 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

(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目指すこととしており、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 H17 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、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進

予算額：

住まいの安心確保 2,935 億円の内数 (H17 年度)、都市再生機構 620 億円の内数 (H17 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 2,935 億円の内数 (H17 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、バリアフリー仕様による整備の促進

・市街地再開発事業

予算額 212 億円の内数 (H17 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 1,251 億円の内数 (H17 年度)

・まちづくり交付金

予算額 1,930 億円の内数 (H17 年度)

・21 世紀都市居住緊急促進事業

予算額 3,293 億円の内数 (H17 年度)

・地域住宅交付金

予算額 580 億円の内数 (H17 年度)

②バリアフリー化された住宅に対する優遇措置(◎)

○バリアフリー化された住宅の取得を支援するため、住宅金融公庫の証券化ローンの枠組みを活用した金利優遇及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。

○バリアフリーリフォームを支援するため、住宅金融公庫融資において割増融資等、死亡時一括償還制度を実施

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)

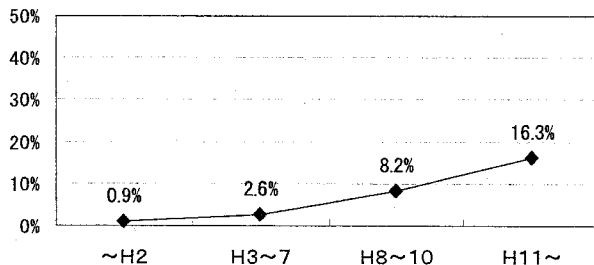
平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。

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

21,278戸(17年度実績集計中)、都市機構賃貸住宅平成17年度供給戸数 5,694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17年度認定戸数 4,133戸】

・バリアフリー化された住宅の取得に対し、証券化ローンの枠組みを活用した金利優遇及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。(平成17年度の証券化ローンにおける金利優遇対象のうちバリアフリーに係るものは33%)【実績表記についてはP(平成17年度割増融資等実績について集計中のため)】

課題の特定と今後の取組の方向性

住宅ストックに対するバリアフリー化率は全体で3.4%と伸び悩んでいることから、B-1と評価した。

・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の支援をしていくとともに、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地域住宅交付金制度等により新設、既設を問わずより一層の住宅のバリアフリー化を推進していく。
・今後は住生活基本法に基づき新たに策定する住生活基本計画(全国計画)により、さらに住宅のバリアフリー化を促進する。

平成18年度以降における新規の取組

○都市・居住環境整備推進出資金の拡充

都市・居住環境整備推進出資金の充当対象事業を拡充し、既設都市機構賃貸住宅のバリアフリー化等を促進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：住宅局住宅政策課 (課長 依田 晶男)

関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室

(室長 本東 信)

住宅局住宅総合整備課 (課長 上田 健)

住宅局住宅総合整備課住環境整備室

(室長 金井 昭典)

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 A-1

目標値:約4割(H19年度)
実績値:34%(H16年度)
初期値:約3割(H14年度)

不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合 C-1

目標値:30%(H20年度)
実績値:約13%(速報値)(H16年度)
初期値:約12%(速報値)(H15年度)

○業績指標2②:1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

(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】

過去の実績値 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		約3割	3割	34%

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

(指標の定義)

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物(注1)のフローのうち、ハートビル法(注2)に基づく誘導的基準(注3)に適合するものの割合

(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誘導的基準。

(目標値設定の考え方)

これまでの取組と平成14年度の法改正による認定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成20年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち利用円滑化誘導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)

過去の実績値 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
			約12% (速報値)	約13% (速報値)

主な施策

主な施策の概要

○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。

○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、エレベーター等の改修を実施する。(◎)

- ・ 予算額:238億円(H17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)

- ・ 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㎡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16年度には34%に達し、施策の効果が始まっており、平成17年度においても、2,000㎡以上の特別特定建築物(平成16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。
- ・ 2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、利用円滑化誘導基準を満たす割合については、約12%(平成15年度)、約13%(平成16年度)と着実に成果を上げており、平成17年度においても、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対する支援措置等により、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㎡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。また、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対する支援措置等は着実に活用されている。
- ・ 平成17年度においても、2,000㎡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り、また、引き続き、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対する支援措置等が活用されることにより、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)

	H13	H14	H15	H16	H17
バリアフリー化改修件数	123	128	84	39	25

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標2②については、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、Aと評価した。

業績指標③については、業績指標の改善が緩やかであるが、2,000㎡以上の特別特定建築物のフローは年間約3,000棟と非常に少なく、業績指標が毎年の経済状況等に大きく影響されることから、2年間の実績値では現在の施策に対して正当な評価はできないと判断し、現時点ではCと評価した。

・ これまでは建築物や公共交通機関、駅等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が平成18年6月に成立した。新たな法制度の制定を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。

今後も、同法の適切な運用や施行に向けた所要の検討を行い、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。

平成18年度以降における新規の取組

バリアフリー法の施行に向けて、政省令等の所要

の改正を行うとともに、必要な支援措置についても検討を行う。

担当課等(担当課長名等)

担当課:住宅局建築指導課 (課長 小川 富由)
大臣官房官庁営繕部計画課
(課長 澤木 英二)
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 野村 修)

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

道路：A-1
旅客施設（段差）：C-1
旅客施設（ブロック）：A-1

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：39% (H17)

旅客施設の段差解消：49.1% (H16)

視覚障害者誘導用ブロック：80.3% (H16)

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)

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

低床バス：C-1
ノンステップバス：A-1
福祉タクシー：B-1

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：22.6% (H16)

ノンステップバス：12.0% (H16)

福祉タクシー：9,699台 (H17)

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 2,050台 (H12)

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

鉄軌道車両：A-1
旅客船：B-1
航空機：A-1

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：27.9% (H16)

旅客船：7.0% (H16)

航空機：40.7% (H16)

初期値：鉄軌道車両 10.1% (H12)

旅客船 0% (H12)

航空機 0.7% (H12)

○業績指標2③：1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

(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)

H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
	1割		17%	25%	31%	39%

○業績指標2④:1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

(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)

	H12	H13	H14	H15	H16
旅客施設	28.9%	33.3%	39.4%	44.1%	49.1%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%	48.7%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	72.1%	76.7%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%	77.8%
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%)	31.8% (100%)

	H12	H13	H14	H15	H16
旅客施設	57.2%	64.3%	72.0%	74.4%	80.3%
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	74.9%	80.6%
バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	60.5%	65.1%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50.0%	55.6%
航空旅客ターミナル	22.7%	33.3%	33.3%	45.0%	81.8%

○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	H16
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	4.9%	8.8%	13.8%	18.0%	22.6%
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.2%	3.9%	6.5%	9.3%	12.0%
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	7,255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	H16
鉄軌道車両	10.1%	14.8%	19.4%	23.7%	27.9%
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%	7.0%
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%	40.7%

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
5,809 億円 (H17)

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
76.3 億円 (H17)
バスターミナルにおけるバリアフリー化
16.9 億円の内数 (H17)
旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化
2,581.3 億円の内数 (H17)
空港のバリアフリー化
157.5 億円の内数 (H17)

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
31.4 億円の内数+16.9 億円の内数 (H17)

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、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、様々なソースのバリアフリー化情報等を一元的・総合的に提供するためのモデルシステムを構築。また、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 (H17)

⑤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。

⑥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
0.4 億円 (H17)

⑦LRT 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。

予算額：LRT システムの整備
0.7 億円 (H17)

(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
 - ・平成 17 年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約 39%となり、平成 14 年度から 3 年間で約 22%増加しており、目標達成に向けて順調に推移している。ちなみに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率については、約 46%にまで進捗している。
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
 - ・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 17 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 年度から平成 16 年度までの鉄軌道駅の実績値は 39.0%、43.9%、48.7%となっている。これを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 年度から 33.4%、40.3%、47.1%に、大手民鉄については平成 14 年度から 41.5%、45.8%、51.2%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成 14 年度から 39.7%、42.7%、45.8%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たのは、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年度から平成16年度までの鉄軌道駅の実績値が72.6%、74.9%、80.3%となっている。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年度から平成16年度までの実績値は、バスターミナルについて71.1%、72.1%、76.7%となっており、旅客船ターミナルについては55.6%、75.0%、77.8%、航空旅客ターミナルについては0%、5.0%、31.8%となっている。なお、航空旅客ターミナルについては、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年度から平成16年度までの実績値はバスターミナルについて57.8%、60.5%、65.1%となっており、旅客船ターミナルについては44.4%、50.0%、55.6%、航空旅客ターミナルについては33.3%、45.0%、81.8%となっている。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17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年度から平成16年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について13.8%、18.0%、22.6%、ノンステップバスの導入割合について6.5%、9.3%、12.0%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17年度末の実績値は9,699台であり、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17年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成14年度から平成16年度までの実績値は鉄軌道車両の割合について19.4%、23.7%、27.9%となっており、旅客船の割合については2.1%、4.4%、7.0%、航空機の割合については24.5%、32.1%、40.7%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。航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきており、今後も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年度末時点での実績値は低い水準にとどまっている。また、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。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

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18年3月末現在、5千人以上の旅客施設の所在する539市町村のうち、189の市町村の作成した基本構想

を受理するほか、策定中が9、今後、作成予定としているところが179となっており、これらで全体の70%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。

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 武川 恵子）

関係部局：道路局地方道・環境課（課長 下保 修）

道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室

（室長 尾藤 勇）

鉄道局技術企画課（課長 河合 篤）

鉄道局業務課（課長 東井 芳隆）

自動車交通局総務課企画室（室長 一見 勝之）

自動車交通局旅客課（課長 田端 浩）

海事局内航課（課長 大塚 洋）

港湾局環境・技術課（課長 小山 彰）

航空局監理部航空事業課（課長 佐藤 善信）

航空局飛行場部管理課空港管理室

（室長 八木 一夫）

課題の特定と今後の取組の方向性

・平成16年度実績値で既に目標値を上回っている旅客施設（ブロック）、ノンステップバス、鉄軌道車両及び航空機については「A」と評価した。また、目標達成に向けて平成17年度までの指標が順調に推移している道路についても「A」と評価した。

一方で、福祉タクシーについては、平成17年度の実績値が目標値に到達していないことから、「B」と評価した。また、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。

平成16年度実績値が未だ目標値に到達していない旅客施設（段差）及び低床バスについては、

① 平成17年度を目標とする低床バスについては、目標達成に向けて平成16年度までの指標が順調に推移しているが、平成17年度実績は現在集計中であり、正確な判断を行うことが困難である

② 平成19年度を目標とする旅客施設（段差・ブロック）については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー新法」という。）の施行を踏まえ、一層のバリアフリー化の促進が期待される場所であるが、平成17年度実績は現在集計中であり、正確な判断を行うことが困難である

ことから、「C」と評価した。

・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定（平成18年6月成立）を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。

・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。

・なお、新たな目標値の設定については、バリアフリー新法に基づく基本方針の中で検討を行う。

平成18年度以降における新規の取組

・福祉輸送普及促進モデル事業の創設

福祉タクシー等の普及を促進するため、先進的な取組を行っている地域について、共同配車センターの設立及び福祉車両の購入について、費用の一部補助を実施する。

政策目標6 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
A-2

目標値：43%(H17 年度)
実績値：42%(H15 年度)
初期値：35.6%(H10 年度)

○ 業績指標6:3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意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 m²～6人世帯(高齢夫婦を含む)の住戸専用面積 164 m²までを想定。

※3人世帯の場合：98 m²

・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 m²～6人世帯(高齢夫婦を含む)の住戸専用面積 129 m²までを想定。

※3人世帯の場合：75 m²

ファミリー世帯が子育てしやすい居住水準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 年度を目途に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%

○ 業績指標6:3人以上世帯の誘導居住水準達成率

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。
- 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 年度国費)
- 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：住まいの安心確保 2,935 億円の内数(H17 年度国費)、都市再生機構 185 億円の内数(H17 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)

- ・住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成 17 年度の実績はなし。

(施策の実施状況)

- ・特定優良賃貸住宅制度による、優良な賃貸住宅の取得を促進した。(H17 年度実績見込：473 戸)(平成 5 年度～)
- ・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。(H17 年度計画戸数：1,410 戸)(平成 14 年度～)
- ・住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置を大幅拡充した(平成 15 年度～)。
- ・住宅ローン減税の特例措置により優良な持家の取得を促進した。(平成 15 年度～)
- ・高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援

- (良質な住宅のサブリース契約に伴う預かり家賃に対する保証制度を創設)の促進(平成15年度～)
- ・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(H17年度実績:44,926戸)。(平成15年度～)
 - ・地域住宅交付金の活用による優良な賃貸住宅の供給を促進した。(平成17年度～)

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は3人以上世帯の誘導居住水準達成率であり、平成15年度にほぼ目標値に達した後も、優良な住宅を供給する等の施策を実施しており、順調に推移していると考えられることから、A-2と評価した。

全国における3人以上世帯の誘導居住水準達成率は持家・借家含めて42.0%(H15年度実績)となっており、概ね目標を達成しているものの、関東圏では

34.3%、また関東圏における借家に限っては17.8%と依然として低い値となっている。このため、第八期住宅建設五箇年計画の終了にともない、住生活基本法に基づく平成18年秋ごろに策定する予定の住生活基本計画(全国計画)に基づき、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。

担当課等(担当課長名等)

担当課:住宅局住宅政策課(課長 依田 晶男)

関係課:住宅局民間事業支援調整室

(室長 本東信)

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室

(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
A-2

目標値：420箇所 (H18)
実績値：406箇所 (H17)
初期値：218箇所 (H12)

○業績指標7：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)				
H13	H14	H15	H16	H17
263 箇所	304 箇所	338 箇所	387 箇所	406 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：15,007億円(H17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：1,220億円(H17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)

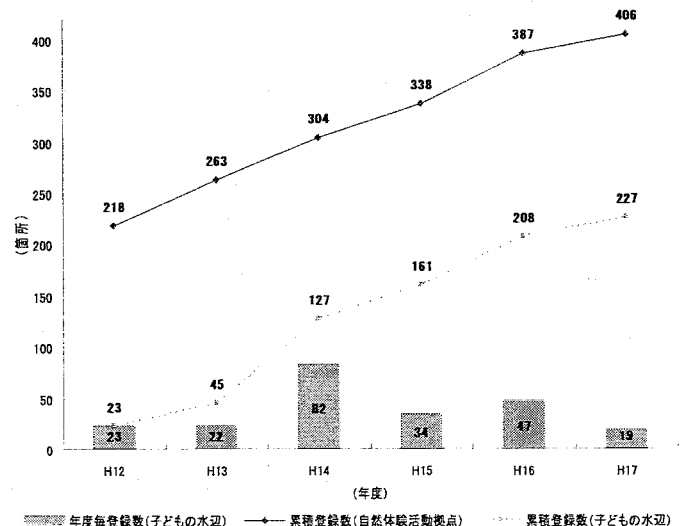
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

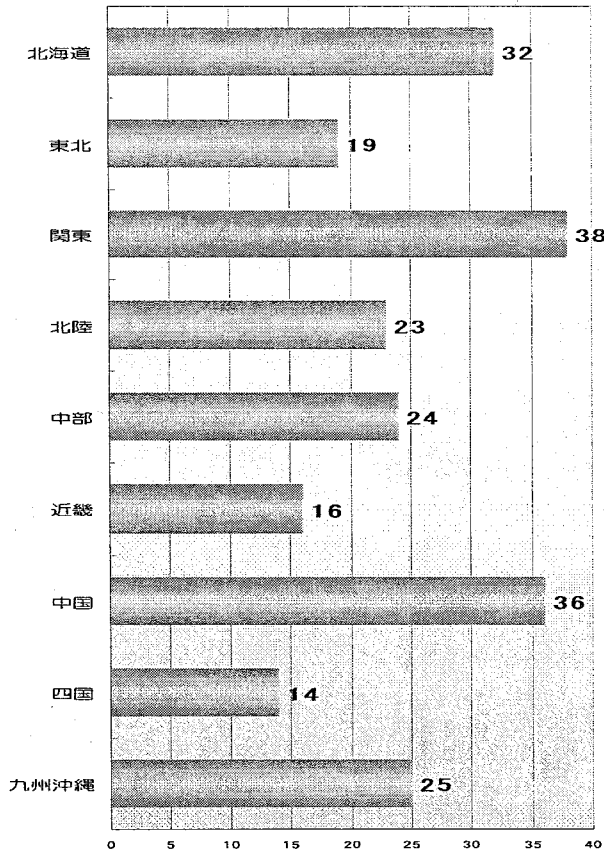
(指標の動向)

- ・平成17年度までの自然体験拠点数実績値は406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おり、順調である。
- ・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、その後も着実に伸びている。
- ・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、総体的には効果がでてきているものの、地域別(ブロック別)では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



【ブロック別登録数グラフ】



(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子どもの水辺推進会議を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は自然体験拠点数が毎年確実に伸びており、A-2と評価した。
- ・ 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、ブロック単位、都道府県単位の連絡会議を実施し、地域のニーズにあったハード・ソフト対策を支援する。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課（課長 久保田 勝）

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

A-2

目標値：66% (H19年度)

実績値：約65.5% (H17年度※)

初期値：63% (H14年度)

※速報値

- 業績指標8：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2ha、地区公園は0.25箇所、標準面積4ha）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）

過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17(速報値)
62%	63%	64%	65%	65.5%

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788億円の内数
(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)

- ・ 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17年度末現在で65.5%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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は平成17年度末現在で65.5%（速報値）と順調に推移しており、A-2と評価した。
- ・ 既存市街地が多く、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18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単年度配分国費の最低額の引上げ
1箇所当たり10,000千円以上→15,000千円以上

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 小川 陽一)

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

A-3

目標値：100 万戸 (H17 年度)

実績値：106.3 万戸 (H17 年度)

初期値：47.7 万戸 (H12 年度)

○業績指標 9：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)

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 1,251 億円の内数 (H17 国費)、まちづくり交付金 1,930 億円の内数 (H17 国費) 他

○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 (H17 国費) 他

○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、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：住まいの安心確保 2,935 億円の内数 (H17 国費)、住宅市街地総合整備 1,251 億円の内数 (H17 国費) 他

過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
57.8	68.9	81.4	93.3	106.3
万戸	万戸	万戸	万戸	万戸
(10.1	(11.1	(12.5	(11.9	(13.0
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

○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)

○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

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 10 年間の累計が 106.3 万戸となり、目標を達成した。

(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。（計数は集計中）
- ・「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。

課題の特定と今後の取組の方向性

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の目標年度が終了すること及び都心部における住宅供給戸数が106.3万戸となり目標値を達成したことから、本業績指標を廃止するとともに、A-3と評価した。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 依田 晶男）
 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 本東 信）
 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 内海 英一）

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
A-2

目標値：9.3㎡/人 (H19年度)
実績値：9.1㎡/人 (H17年度※)
初期値：8.5㎡/人 (H14年度)
※速報値

○ 業績指標 10：1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)
H13	H14	H15	H16	H17(速報値)
8.4㎡/人	8.5㎡/人	8.7㎡/人	8.9㎡/人	9.1㎡/人

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271億円(H17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788億円(H17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52億円(H17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17年度末現在で約9.1㎡/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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成17年度末現在で約9.1㎡/人と順調に推移しており、A-2と評価した。
- 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18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単年度配分国費の最低額の引上げ
1箇所当たり10,000千円以上→15,000千円以上

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 小川 陽一）

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 A-1

目標値：86% (H19年度)

実績値：79% (H16年度)

初期値：76% (H14年度)

業績指標：下水道処理人口普及率 A-1

目標値：72% (H19年度)

実績値：68% (H16年度)

初期値：65% (H14年度)

○業績指標 1 1：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)

H12	H13	H14	H15	H16
71%	74%	76%	78%	79%

○業績指標 1 2：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と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)				
H12	H13	H14	H15	H16
62%	64%	65%	67%	68%

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 8,281億円の内数 (H17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 8,281億円の内数 (H17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 16 年度の実績値は汚水処理人口普及率が 79%、下水道処理人口普及率が 68%であり、これらは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。
- 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、汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは 14 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 60%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。
- また、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を創設し、汚水処理の普及拡大を推進した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、汚水処理人口普及率、下水道処理人口普及率とも順調に推移しており、さらなる進捗のため平成 18 年度において新たな取組を行っていくことから A-1 と評価した。
- 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 18 年度以降における新規の取組

- 市町村合併に伴い、合併前は都道府県過疎代

行制度を適用できた区域が同制度の対象から外れる場合が生じているため、平成 18 年度から、合併後においても同制度の対象とするよう同制度の要件を緩和することにより、一層の普及促進を図る。

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 栗原秀人)

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

A-1

目標値：40% (H18)

実績値：37% (H17)

初期値：32% (H12)

○業績指標 13：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、市街化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年の良好な河畔空間(周辺の街並みや景観と調和した整備を行った区間、水辺で憩えるよう配慮した区間、緩傾斜堤防等)の整備延長のトレンドから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)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	
32%		34%	35%	35%	37%	

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7,418億円(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17年度の実績値は37%であり、2%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、桜づつみモデル事業、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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標に着実な進捗がみられる上、さらなる進捗のため、平成18年度は全国50地区以上で、「かわまちづくりの推進」(河川空間を活用した舟運、オープンカフェ、イベント等を展開し都市の賑わいを創出するために河川管理者が地域の自治体や住民等と積極的に協力する取り組み)を、行っていくことで、人々が賑わう等の良好な水辺空間の創出を進めることからA-1と評価した。
- 引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみモデル事業、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18年度以降における新規の取組

○川を活用した賑わいの創出を図る等の“かわまちづくりの推進”を行う。かわまちづくりでは、河川を利活用する地域住民等と積極的にかかわり、役割分担、実施内容・スケジュールを調整した上で、人々が賑わう等の良好な水辺空間を創出することとしている。

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 久保田 勝)

政策目標 4 住環境、都市生活の向上

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
B-1

目標値：46.0% (H17年度)
実績値：40.3% (H16年度)
初期値：35.3% (H12年度)

○業績指標 1.4：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については大都市圏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点を加味した結果、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	H16
35.3% ^{注※}	38.6%	38.6%	39.2%	40.3%

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〕：2,313億円(H17)
- 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〕：648億円(H17)

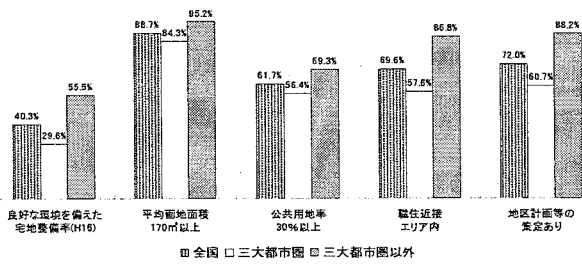
測定・評価結果

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40.3%、平成17年度の実績値については集計中であるが、過去のトレンドから推計すると、目標値を未達成の見込みである。
- ・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り、公共用地率30%以上及び職住近接エリア内の条件を満たす宅地の割合が伸び悩んでいる。

各条件を満足する宅地の割合 (H16)



(施策の実施状況)

- 平成16年度より、職住近接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。平成17年度も引き続き、住宅市街地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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 実績値は目標値に達していない状態であり、とくに公共施設等の基盤整備は未だ十分でなく、引き続き、良好な環境を備えた宅地供給を着実に推進していくことが必要である。
- 今後は、国民の居住に対するニーズの多様化・高度化を踏まえ、良好な宅地の条件のうち、基盤整備の状況については、その内容や質の面から良好な環境を捉えるために緑被率に着目し、公共用地率に代わる新たな条件として追加することとし、これらの観点から良好な宅地の整備が着実に進むよう、新規地区の重点採択や、地区計画の策定指導等に取り組んでいくこととしており、B-1と評価した。

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 金井 昭典)

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
A-2

目標値：15% (H19 年度)
実績値：約 11% (暫定値)
(H17 年度)
初期値：7% (H14 年度)

○業績指標 15：市街地の幹線道路の無電柱化率

(指標の定義)

市街地^(注1)の幹線道路^(注2)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】

- ・ 平成 14 年度実績値 7%に対し、平成 17 年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は 11%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 21%)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組みが必要。また、幹線道路の無電柱化率約 11%(暫定値)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 17 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 6,700km 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 17 年度に新たに 14 地区において無電柱化に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 指標については、目標値に向けて着実に整備が進められており、平成 17 年度の実績は前年度比 1%の伸びとなっているため、A-2 と評価した。ただし、市街地の幹線道路以外に含まれていないため、総合的な判断は困難であると思慮される。
- ・ 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縮減を図りつつ、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 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 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 18 年度以降における新規の取組

- ・ 民間事業者による無電柱化施設整備への支援。
- ・ 物理的制約の大きい箇所における、沿道と調和した無電柱化手法の検討。

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		7%	9%	10%	約 11% (暫定値)

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 24,233 億円の内数(H17 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)

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 尾藤勇)

関係課：道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
都市・地方整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

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

(7) 中心市街地を再生する

中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進し、持続可能でコンパクトな都市構造への転換を図る

業績指標: 中心市街地人口比率の減少率
C-2

目標値: 前年度比 0.5%減 (H21 年度)
実績値: 前年度比 1.1%減 (H16 年度)
初期値: 前年度比 1.1%減 (H16 年度)

○業績指標 16: 中心市街地人口比率の減少率

(指標の定義)

市全域の人口に対する中心市街地(商店街と主要駅、市役所等への徒歩アクセスを考慮した街なか居住を推進すべき地域*)人口の比率の減少率。中心市街地の衰退、人口の郊外流出による現在のトレンドを踏まえ、歩いて暮らせるまちづくり(コンパクトシティ)の実現に向けてのメルクマールである、市全域人口に対する中心市街地人口の比率の減少率を測定する。

※中心市街地活性化法に基づく基本計画区域に近似した区域。

(目標値設定の考え方)

街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5年後を目途に減少率を概ね半分とすることを目標とする。

(考えられる外部要因)

市町村合併による市全域の人口増
民間による投資動向(郊外の住宅地、大型商業施設への投資等)

(他の関係主体)

地方公共団体
民間事業者 等

過去の実績値

H12	H13	H14	H15	H16
				▲1.1%

主な施策

主な施策の概要

○街なか居住再生ファンド

地方都市等の中心市街地活性化を図るため、小

規模な遊休地等を核として行われる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を平成 17 年度に創設し、都市の中心部への居住を推進している。

予算額(平成 17 年度): 25 億円

○地方都市等の中心市街地等における居住機能の回復に対する支援

中心市街地において一定の要件を満たす住宅整備に対し、街なか居住再生型住宅市街地総合整備事業による支援を行い、街なか居住の推進を図っている。

予算額(平成 17 年度): 住宅市街地総合整備事業 1,251 億円の内数

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 17 年度の実績値は集計中であり、過去の実績もないことから施策の成果については現時点では判断できない。

(施策の実施状況)

・中心市街地の活性化を図るため、街なか居住再生ファンドを平成 17 年度に創設したほか、街なか居住再生型住宅市街地総合整備事業等の施策により街なか居住の推進を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標からは施策の成果は判断できないが、目標達成のための取り組みは今後本格化することから、現在の施策を維持することが妥当と考えられ、C-2と評価した。

中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、平成 18 年国会に中心市街地活性化

法及び都市計画法・建築基準法の改正法案を提出し、規制の見直し、補助制度の創設・拡充、税制特例措置といった各種施策を講じることにより、中心市街地の再生に向けた取り組みをより強化することとしている。

平成 18 年度以降における新規の取組

- 中心市街地活性化法の改正
中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、中心市街地の活性化に関する基本理念の創設、市町村が作成する基本計画の内閣総理大臣による認定制度の創設、支援措置の拡充、中心市街地活性化本部の設置等の所要の措置を講ずる。
- 都市計画法・建築基準法の改正
都市の秩序ある整備を図るため、準都市計画区域制度の見直し、大規模集客施設の立地に係る規制の見直し、開発許可制度の見直しその他都市計画に関する制度の整備を行う。
- 暮らし・にぎわい再生事業の創設
中心市街地の再生を図るため、「選択と集中」の考え方にに基づき、意欲のある地区を選定し、都市機能のまちなか立地及び空きビルの再生並びにこれらに関連する賑わい空間施設整備や計画作成・コーディネートに要する費用について総合的に支援する事業を創設する。
- 中心市街地共同住宅供給事業の創設(優良建築物等整備事業の拡充)
中心市街地における優良な共同住宅の供給を支援し、街なか居住の推進を図るため、優良建築物等整備事業に中心市街地共同住宅供給タイプを追加する。
- 街なか居住再生ファンドの拡充
中心市街地等に広範に存在する小規模な遊休地等を核として行われる民間の多様な住宅等の整備事業に対して出資することにより、都市の中心部への居住を推進し、中心市街地の活性化を図るため、街なか居住再生ファンドを増額する。
- 税制上の特例措置
中心市街地共同住宅供給事業により賃貸住宅を建設する者に対する所得税、法人税の割増償却や、中心市街地共同住宅供給事業を実施する者に土

地等を譲渡する者に対する所得税の課税繰延といった税制上の特例措置を講じる。

担当課等(担当課長名等)

担当課:住宅局市街地建築課(課長 井上 俊之)

関係課:都市・地域整備局まちづくり推進課

(課長 大藤 朗)

都市計画課(課長 山崎 篤男)

市街地整備課(課長 竹内 直文)

住宅局市街地住宅整備室

(室長 橋本 公博)

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の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
A-2**

**目標値：約6,800km (H19年度)
実績値：約6,790km (H17年度)
初期値：約6,700km (H14年度)**

**○業績指標17：人々が海岸に親しむことのできる海岸の
延長**

(指標の定義)

安全、快適に水際まで近づくことのできる海岸延長

(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)

H14	H15	H16	H17
約 6,700km	約 6,760km	約 6,780km	約 6,790km

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1,220億円(H17年度)の内数

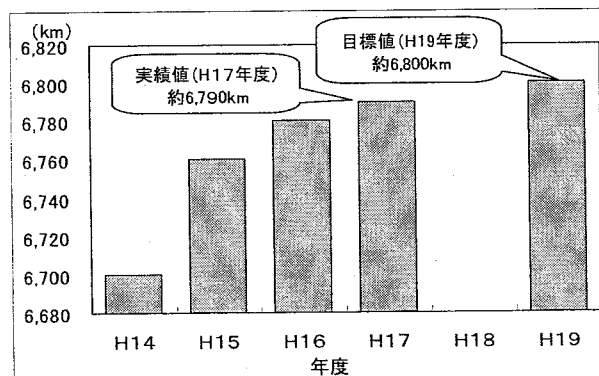
(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

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17年度の実績値は約6,790km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29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5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14箇所で開催中
- ・平成17年度には、良好な海岸景観を形成するための取組み方を示した「海岸景観形成ガイドライン」を策定し、景観に配慮した海岸整備を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標の着実な進捗が見られることからA-2と評価した。
- ・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：河川局海岸室(室長 岸田弘之)

関係課：港湾局海岸・防災課(課長 栗田悟)

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

A-2

目標値：12㎡/人を約1割増

(13㎡/人 (H19年度))

実績値：約8%増 (H17年度※)

初期値：12㎡/人 (H14年度)

※速報値

○ 業績指標 18：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。

(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㎡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㎡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)

H13	H14	H15	H16	H17(速報値)
	12㎡/人	約2%増	約4%増	約8%増

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271億円(H17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788億円(H17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58億円(H17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52億円(H17年度)

⑤ 道路緑化の推進(◎)

良好な景観を形成し、CO2の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築するため、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：343億円(H17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：8,909億円(H17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354億円(H17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125億円(H17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33億円(H17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)

- 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成17年度末現在で約8%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17年度に港湾緑地の整備を全国約110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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成17年度末現在で約8%増と順調に推移しており、A-2と評価した。
- 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18年度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単年度配分国費の最低限度額の引上げ
10,000千円→15,000千円

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 小川 陽一)

関係課：道路局地方道・環境課道路環境調査係

(室長 柳橋 則夫)

河川局河川環境課

(課長 久保田 勝)

河川局砂防部砂防計画課

(課長 中野 泰雄)

港湾局環境整備計画室
(室長 八尋 明彦)
航空局環境整備課
(課長 荒川 敦)

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
A-2

目標値：61% (H18)
実績値：59% (H17)
初期値：54% (H13)

〇業績指標 19：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)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
	54%	55%	56%	56%	59%

主な施策等

主な施策の概要

〇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 3,774 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 17 年度の実績値は 59% であり、約 3% 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 17 年度には、河川総合開発事業関係予算 3,774 億円をもって、ダム等の整備及び管理を行った。
- 平成 17 年度は、摺上川ダムをはじめとする 11 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 3 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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標の目標に向けた着実な進捗がみられ、H18 年度は忠別ダム等が完成する予定であり目標値に向けた伸びが見込めることから A-2 と評価した。
- 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。

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
A-1
目標値：60% (H18年度)
実績値：56% (H16年度)
初期値：48% (H12年度)

○業績指標 20：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)

H12	H13	H14	H15	H16
48%	50%	53%	56%	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 7,981 億円の内数 (H17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16年度の実績値は56%であり、これは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。

(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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 水道水源域における下水道処理人口普及率は順調に推移しており、平成18年度から新たな取組を行っていくことから、A-1と評価した。
- ・ 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。

平成18年度以降における新規の取組

- ・ 市町村合併に伴い、合併前は都道府県過疎代行制度を適用できた区域が同制度の対象から外れる場合が生じているため、平成18年度から、合併後においても同制度の対象とするよう同制度の要件を緩和することにより、一層の普及促進を図る。

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 栗原秀人)

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
A-2

目標値：78% (H19)
実績値：73% (H17)
初期値：65% (H14)

○業績指標 21：河川における汚濁負荷削減率

(指標の定義)

河川の水質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

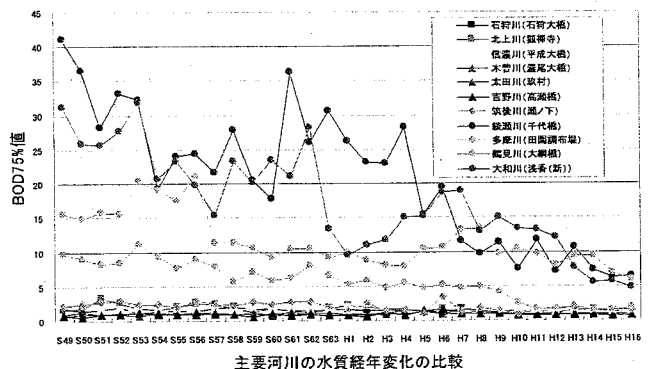
(考えられる外部要因)

- ・ 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】



主要河川の水質経年変化の比較

(施策の実施状況)

- ・ 平成17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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は着実な進捗を見せていることからA-2と評価した。
- ・ 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。

過去の実績値の推移

(年度)

H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
			65%	68%	70%	73%

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：8,909億円(H17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17年度の実績値で73%であり順調な指標の進捗を見せている。
- ・ 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。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課(課長 久保田 勝)