

**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  
A-1  
目標値：約 62%(61.7%) (H19 年度)  
実績値：約 60%(59.7%) (H17 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  
A-1  
目標値：約 6 万戸 (H19 年度)  
実績値：約 6.6 万戸※ (H17 年度)  
初期値：約 9 万戸 (H14 年度)  
※速報値

業績指標：流下能力不足橋梁数  
A-2  
目標値：3,500 (H18 年度)  
実績値：3,300 (H17 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  
A-1  
目標値：54% (H19 年度)  
実績値：52% (H16 年度)  
初期値：51% (H14 年度)

**○業績指標 22：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1度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

(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)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		約 58% (57.8%)	約 58% (58.4%)	約 59% (59.1%)	約 60% (59.7%)

**○業績指標 23：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)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		約 9 万戸	8.3 万戸	7.4万 戸	6.6万 戸(速報 値)

○業績指標 24：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)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
	4,500 橋	4,200 橋	3,900 橋	3,700 橋	3,300 橋

○業績指標 25：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%	51%	51%	52%

※ 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(直轄)7,497億円(H17)の内数

(補助)6,716億円(H17)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、都市の治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 7,981億円(H17国費)の内数

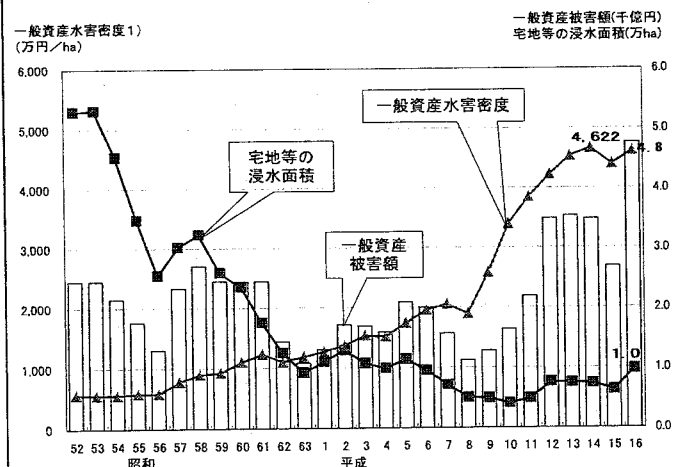
(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

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17年度の実績値は約6.6万戸であり、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17年度の実績値は約3,300橋であり、目標を達成したところであるが、引き続き流下能力不足橋梁の解消を推進する。
- ・ 下水道による都市浸水対策達成率の平成16年度の実績値は51.9%であり、この1年間で0.7%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。



1)被害額(万円)/浸水面積(ha)(平成12年価格)  
2)値は過去5箇年の平均値である  
3)一般資産被害額及び水害密度には、営業停止損失を含む  
4)国土交通省河川局「水害統計」より

図 一般資産水害密度等の推移(過去5ヶ年平均)

#### (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。
- ・ 近年、頻発している集中豪雨などの対応にあたっては、市町村単位での対応では不十分な面があることから、流域単位での広域的な浸水対策が極めて重要かつ効果的である。このため、複数市町村にまたがる広域的な雨水対策として、雨水を排除できる下水道を流域下水道事業として実施できるよう制度を拡充した。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 各業績指標とも着実な進捗がみられる。(業績指標22については、平成19年度に日本最大級の徳山ダム(洪水調節容量:123,000千m<sup>3</sup>)が完成する等、大幅な進捗を見込んでおり、当初想定していた目標通りの進捗がみられる。)業績指標22、23及び25については、さらなる進捗のため平成18年度において、早期に洪水の氾濫からの防御を図るため、既存河川管理施設の運用最適化のための施設改良を行う事業及び土地利用状況等を考慮し効率的な整備を行う事業等新たな取組を行っていくことからA-1と評価した。業績指標24については、残されている流下能力不足橋梁を解消するため継続して施策を実施することからA-2と評価した。
- ・ 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様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。
- ・ 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17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18年度以降における新規の取組

- ・ 浸水危険性の高い市街地等の緊急整備の推進(総合内水対策緊急事業の創設等、下水道総合浸水対策緊急事業の創設)
- ・ 土地利用・ソフト一体型水害・土砂災害対策の推進
- ・ 既存河川管理施設の運用最適化のための施設改良
- ・ 利水容量の治水容量への緊急活用
- ・ 安全で確実な避難のための土砂対策の推進

#### 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 中野 泰雄)  
関係課：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：A-1、火山：A-1

目標値：洪水 70% (H18) 火山 76% (H18)

実績値：洪水 40% ※ (H17) 火山 73% (H17)

初期値：洪水 4% (H12) 火山 30% (H12)

※速報値

**○業績指標 26-1：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)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
4%		6%	10%	20%	40%

**○業績指標 26-2：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	H17
30%	30%	49%	61%	70%	73%	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21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17年度の実績値は40%であり、前年度に比べ大幅に増加している。
- ・ 火山については、平成16年度の実績値が73%となっており、昨年度から変化はないが、平成18年度の始めにハザードマップが配布されることが既に決まっていることから、目標の達成は確実な見込みである。

## (施策の実施状況)

### (洪水)

- 平成 17 年 6 月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成 13 年 7 月作成)」を改訂。あわせて、「洪水ハザードマップ作成の手引き」を作成。
- 平成 17 年 6 月に「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」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。
- 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。(H18. 3. 31 現在の公表：109 水系 225 河川 (109 水系 329 河川中))

#### <ハザードマップ作成支援率>

H17	目標値(H21)
68%	100%

### (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 17 年度には目標の 30 火山全てにおいて公表を行った。(H18. 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>

H12	H13	H14	H15	H16	H17	目標値
42%	65%	81%	89%	100%	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 111 市町村に対して、公表・周知・支援を行った。  
<平成 18 年 3 月 31 日現在、111 市町村(111 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。

## 課題の特定と今後の取組の方向性

### (洪水)

- 業績指標は顕著な伸びを示しており、平成 17 年の水防法改正による全国の主要な中小河川におけるハザードマップの作成・公表の義務化、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度の創設等により、実績値のさらなる改善が見込まれることから、A-1 と評価した。
- ハザードマップ作成支援のため、浸水想定区域図の公表を進める必要があるが、これに関する目標を設定し、公表対象となる市町村への浸水想定区域図の周知によるハザードマップ作成の支援を進めているところである。
- 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約 44% (H18. 3 現在) であるところ、平成 17 年 6 月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成 13 年 7 月作成)」を改訂し、あわせて「洪水ハザードマップ作成の手引き」、「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成し、現在、これらを活用したハザードマップ作成及び周知の支援に積極的に取り組んでいるところである。
- 洪水ハザードマップの公表済み市区町村での浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハ

ザードマップの効果についての積極的な PR (新聞・パンフレット等)を行うことでさらなる認知の向上を図る。

### (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 18 年度以降における新規の取組

- 洪水ハザードマップの公表済み市区町村での浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハザードマップの効果についての積極的な PR (新聞・パンフレット等)

## 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 中野 泰雄)

**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：323km (H17年)

初期値：443km (H12年)

A-1

**○業績指標 27：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)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
443km	401km	393km	374km	356km	323km

**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：36.9億円(H17年度)  
0億円(H18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：11.5億円(H17年度)  
9.2億円(H18年度)

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

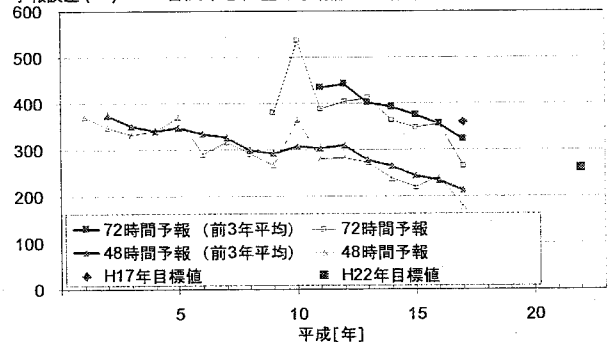
(指標の動向)

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17年を含む前3年間の平均誤差では323kmであり、

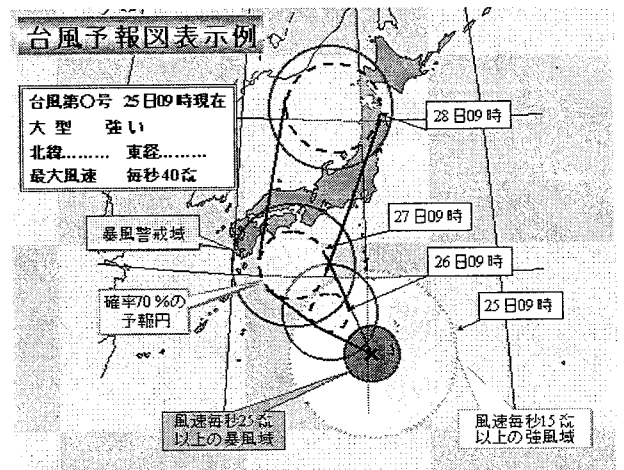
既に平成17年の目標を達成した。

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。

予報誤差(km) 台風中心位置の予報誤差の推移(平成元~17年)



平成17年までの目標を達成したので、新たな目標(平成22年までに平成17年と比べて約20%改善し、260km(値は前3年間の平均)にする。)を設定し、台風に関する気象情報の改善に向けて取り組む。



(施策の実施状況)

平成18年3月にスーパーコンピュータを更新し、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日に打ち上げて平成17年6月28日より運用を開始した。さらに、同新2号機を平成18年2月18日に打上げ、その後、軌道上での機能試験等を実施している。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

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

### 平成18年度以降における新規の取組

本業績指標については平成17年の目標を達成したことから、新たに平成22年までの業績指標を作成し、引き続き台風中心位置予報の精度改善に取り組む。ここでは、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。さらに、平成19年度運用開始を目標に台風を対象とするアンサンブル予報技術を開発する。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。

### 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 大島 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

**(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  
A-1

目標値：約 140 万戸 (H19)  
実績値：約 130 万戸 (H17)  
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  
A-1

目標値：約 4,100 施設 (H19)  
実績値：約 3,700 施設 (H17)  
初期値：約 3,100 施設 (H14)

**○業績指標 28：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】

過去の実績値						(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	
		約 120 (119) 万戸	約 120 (124) 万戸	約 130 (127) 万戸	約 130 (130) 万戸	

**○業績指標 29：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。

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)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	
		3,100 施設	3,300 施設	3,500 施設	3,700 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) 613 億円 (H17 国費) の内数  
(補助) 709 億円 (H17 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) 51 億円 (H17 国費) の内数  
(補助) 114 億円 (H17 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) 354 億円 (H17 国費) 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)

○ 土砂災害から保全される戸数

平成17年度の実績値は約130万戸であり、目標に向けて指標値は概ね順調に伸びている。平成17年度においても土砂災害が依然として多発しており、今後も効率的に人家を土砂災害から保全する必要がある。

○ 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17年度の実績値は約3700戸であり、目標に向けて指標値は順調に伸びている。

平成17年度においても高齢者等の災害時要援護者が土砂災害に被災する割合が高いため、引き続き重点的な整



備を推進していく必要がある。

(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、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。
- 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推進している。
- 土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため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。さらに平成17年7月の当法の一部改正により、市町村に対する土砂災害ハザードマップの配付の義務付けや、土砂災害情報の伝達方法の市町村地域防災計画への規定など、警戒避難体制の整備の強化を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、「土砂災害から保全される戸数」、「土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数」ともに毎年順調に伸びており、A-1と評価した。
- 平成17年は、福岡西方沖地震、台風14号等により、全国で814件の土砂災害が発生し、30名という尊い人命が失われた。
- 近年の豪雨災害で明らかになった、施設整備の立ち後れ、避難勧告等の発令の遅れ、高齢者等災害時要援護者の安全の確保、集落の孤立化等の課題に対して、学識経験者からなる「大規模降雨災害対策検討会」を設け、今後、自然、社会、経済等の諸条件や、国土管理のあり方を踏まえ砂防行政が実施すべき施策を取りまとめた、「洪水氾濫時・土砂災害発生時における被害最小化策のあり方」の提言を頂いた。これらの提言を受けて、今後は施設整備と警戒避難体制が一体となり、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18年度以降における新規の取組

- 安全で確実な避難のための土砂災害対策  
(砂防関係事業の拡充)  
土砂災害危険箇所の公表や土砂災害警戒情報の提供等のソフト対策の実施とあわせて、砂防えん堤整備等のハード対策により避難場所を保全し、ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害から地域を保全することを目的として、通常砂防事業、火山砂防事業、地すべり対策事業、及び急傾斜地崩壊対策事業の採択基準を拡充。
- 住宅等の耐震化と連携した土砂災害対策の推進  
(住宅宅地基盤特定治水施設等整備事業の改定)  
大規模地震等の発生により既存住宅・建築物が著しい被害を受け、緊急輸送道路を閉塞するなど社会的に重大な被害が起こりうる住宅市街地を土砂災害から保全するために、都道府県が策定する都道府県耐震改修促進計画に位置づけられた砂防設備等を整備することを目的として、住宅宅地基盤特定治水施設等整備事業を改定
- 土砂災害防止対策基本指針の変更  
土砂災害防止法の改正、また大規模降雨災害対策検討会における提言をうけ、基礎調査の実施、警戒区域等の指定、土砂災害防止対策について、指針となるべき事項等についての記述が明確になるように、土砂災害防止法に基づく「土砂災害防止対策基本指針」を更

更する予定。

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 中野 泰雄)

**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**

**目標値：約 10 万 ha (H19 年度)**  
**実績値：約 12.4 万 ha (H17 年度)**  
**初期値：約 15 万 ha (H14 年度)**

A-1

**○業績指標 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**

(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)			
H14	H15	H16	H17
約 15 万 ha	約 13.4 万 ha	約 12.9 万 ha	約 12.4 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 1,220 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。

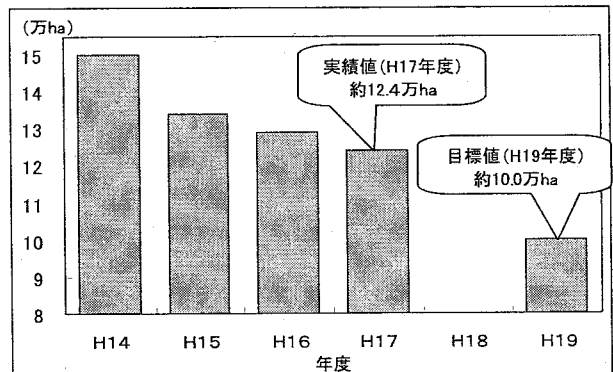
**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

- 平成 17 年度の実績値は防護されていない面積約 12.4 万 ha であり、目標の達成に向けて指標値は伸びている。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となっており、津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊

急な課題となっている。対策にあたっては、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 747 箇所

**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ており、平成 18 年度には「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設して取組を促進することから A-1 と評価した。
- 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 18 年度以降における新規の取組**

- 津波・高潮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の推進を目的に、ハード整備とソフト対策を一体的に実施できるよう平成 17 年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯の高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。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。

**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 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 A-2

目標値：76% (H19 年度)  
実績値：73% (H17 年度)  
初期値：66% (H14 年度)

**○業績指標 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**

**(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】

過去の実績値の推移 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
	66%	68%	69%	73%

**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、斜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。

予算額：地震・火災による被害の軽減

事業費 3,320億円の内数 (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)**

- ・平成14年度実績値66%に対し平成17年度の実績値は73%となり、目標までのトレンド(平成17年度で72%)と比較して上回っている。
- ・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斜面对策等の防災対策を推進しているところであり、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は着実に増加(平成17年度は13都市増加)している。
- ・特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成17年度末時点で直轄国道は69%、都道府県管理道路は59%(うち優先確保ルート<sup>(注3)</sup>は78%)、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では63%(うち優先確保ルートは72%)まで進捗した。しかしながら、斜面对策等の防災対策の進捗率は全体で約3割の状況である。

(注3) 緊急輸送道路のうち、主要な防災拠点と市街地を結ぶなど、特に重要な区間をさす。

**(施策の実施状況)**

- ・緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成17年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」(H17~H19)、「新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強3箇年プログラム」(H17~H19)を策定し、その初年度として橋梁の耐震補強を重点的に実施した。
- ・斜面对策等の防災対策についても、緊急性の高い箇所を重点に対策を実施した。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・業績指標は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の促進により目標までのトレンドを上回ったことから、A-2と評価した。
- ・橋梁耐震補強の促進により業績指標が向上したことから、今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面对策

等の防災対策の進捗率が低い状況であり、重点的な推進が重要である。

※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

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等の重点的な対策が重要である。このため、平成 18 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。

- ・ 橋梁耐震補強の着実な推進を図るため、現在、インターネット上で公開している緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップについて、耐震補強の進捗にあわせ情報を更新するとともに、消防・警察等の防災関係機関や国民との情報共有の充実を図る。
- ・ また、斜面对策等の防災対策については、未対策の箇所が多く残っているため、緊急輸送道路等での対策を重点的に推進する。

#### 担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室（室長 梶原康之）  
関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 松谷春敏）  
道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）  
道路局 地方道・環境課（課長 下保修）  
道路局 有料道路課（課長 廣瀬輝）

**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**

**目標値：約 10,000ha (H19 年度)**  
**実績値：約 11,100ha (H17 年度)**  
**初期値：約 13,000ha (H14 年度)**

A-1

**○業績指標 32：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なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

(注) 地盤面が海水面より低い地域

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

**(目標値設定の考え方)**

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	H17
			約 13,000ha	約 12,300ha	約 11,700ha	約 11,100ha

**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 7,418 億円 (H17 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 1,220 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 年度末の実績値は約 11,100ha 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、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、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)**

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。

**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ており、平成 18 年度には「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設して取組を促進することから A-1 と評価した。
- 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 18 年度以降における新規の取組**

- 津波・高潮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の推進を目的に、ハード整備とソフト対策を一体的に実施できるように平成 17 年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯の高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。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。

**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 岸田弘之)  
 港湾局海岸・防災課(課長 栗田悟)

**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）  
A-1

目標値：約 2 割（H19 年度）  
実績値：18%（H16 年度）  
初期値：16%（H14 年度）

○業績指標 33-1：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)				
H12	H13	H14	H15	H16
14%	15%	16%	16%	18%

**主な施策**

**主な施策の概要**

- 建築物の耐震化の促進 (◎)

- ・緊急輸送道路沿道等の建築物の耐震化の促進  
緊急輸送道路沿道の大規模な建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進するため、財政支援の拡充を行う。
- ・建築物の耐震改修を全国で推進するため、住宅・建築物耐震改修等事業の地域要件を撤廃する。

予算額 20 億円（H17 年度）

- ・耐震改修費補助制度の拡充  
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、耐震改修を促進する。
- ・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説明会を開催する。
- ・市街地総合再生基本計画作成時における耐震診断費の補助  
市街地総合再生基本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 212 億円の内数（H17 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。

- 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。
- 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 238 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 年度の耐震化率は集計中であるが、過去の実績が上昇に転じていること、耐震改修促進法を改正するとともに、4 つに分かれていた補助制度を一元化し利用しやすくなったことから耐震診断、改修が促進されるものと考えられる。平成 17 年福岡県西方沖地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等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)

- ・平成 17 年 6 月、学識経験者、地方自治体、関係業界からなる「住宅・建築物の地震防災推進会議」より、耐震化の目標や目標を達成するために必要な施策について提言を受けた。
- ・耐震改修促進法の改正  
住宅・建築物の地震防災推進会議の提言を踏まえ、議耐震改修促進法の改正を行った。改正法に基づき、計画的な耐震化の推進を図るため基本方針を定め、建築物に対する指導等の強化を図り、支援措置の拡充を図ることにより、耐震改修の促進を図った。
- ・耐震改修費補助制度の拡充  
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住宅・建築物耐震改修等事業を創設し、耐震改修を促進した。
- ・建築物の耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会を実施した。
- ・国の防災拠点官庁施設の耐震化を実施した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

耐震改修促進計画の早期策定が重要である。このため、地方公共団体に対し取組強化を要請するとともに、取組状況を適宜公表していく。

また、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、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。

さらに、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 18 年度以降における新規の取組

- ・耐震改修促進税制の創設  
事業者が、平成 20 年 3 月 31 日までに、特定建築物(事務所、百貨店、ホテル、賃貸住宅等の多数の者が利用する一定規模以上の建築物)について、耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合で、当該特定建築物につき耐震改修に係る所管行政庁の指示を受けていないものを対象として、耐震改修工事費の 10% の特別償却ができる措置を講ずる。

## 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 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)
- 大臣官房官庁営繕部設備・環境課  
(課長 土居 隆彦)

## 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)

A-1

目標値: 約 65% (H19 年度)

実績値: 約 63% (H15 年度)

初期値: 51% (H10 年度)

○業績指標 33-2: 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】

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
51%					63%

### 主な施策

#### 主な施策の概要

○住宅の耐震化の促進 (◎)

・耐震改修費補助制度の拡充

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、耐震改修を促進する。

・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

中古住宅の流通を促進し良質なストックを形成するため住宅ローン減税等の税制特例において、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。

(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 63% であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。

・平成 17 年福岡県西方沖地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等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)

・平成 17 年 6 月、学識経験者、地方自治体、関



係業界からなる「住宅・建築物の地震防災推進会議」より、耐震化の目標や目標を達成するために必要な施策について提言を受けた。

・耐震改修促進法の改正

住宅・建築物の地震防災推進会議の提言を踏まえ、議耐震改修促進法の改正を行った。改正法に基づき、計画的な耐震化の推進を図るため基本方針を定め、建築物に対する指導等の強化を図り、支援措置の拡充を図ることにより、耐震改修の促進を図った。

・住宅・建築物耐震改修等事業の創設

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住宅・建築物耐震改修等事業を創設し、耐震改修を促進した。

・税制改正による耐震化の促進

中古住宅の流通を促進し良質なストックを形成するため住宅ローン減税等の税制特例において、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した。

・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説明会を開催した。

課題の特定と今後の取組の方向性

耐震改修促進計画の早期策定が重要である。

このため、地方公共団体に対し取組強化を要請するとともに、取組状況を適宜公表していく。

**平成18年度以降における新規の取組**

・耐震改修促進税制の創設

平成18年度より、一定の区域内において、住宅の耐震改修を行った場合、耐震改修に要した費用の10%相当額(20万円を限度)を所得税額から控除するとともに、固定資産税を一定期間、1/2に減額する、耐震改修促進税制を創設。

**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に、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  
A-1

目標値：約 25% (H19 年度)  
実績値：約 13% (H17 年度)  
初期値：約 9% (H14 年度)  
※速報値

○ 業績指標 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、永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)**

	H13	H14	H15	H16	H17(速報値)
		約 9%	約 10%	約 12%	約 13%

**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 271 億円の内数 (H17 年度)

都市公園事業費補助

約 788 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。

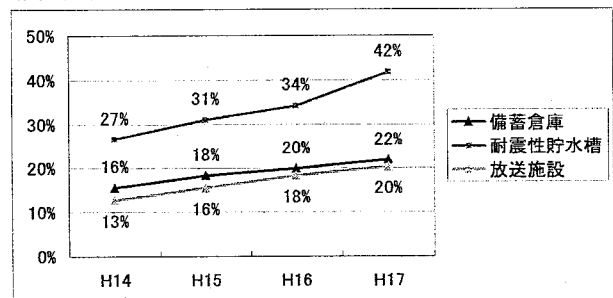
**測定・評価結果**

**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 13% と進捗しているが、目標値の達成に向けて更なる施策の推進が必要。
- 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の個別の整備状況については堅調な進捗がみられ、そのうち 2 種類を設置している都市の割合は約 23% となっている。今後は、各都市において 3 種類の施設が整備される都市公園数の増に向けた対策が必要。

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。

**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 13% と進捗しているが、備蓄倉庫、放送施設の整備推進等、今後更なる施策の推進が必要であることから A-1 と評価した。
- 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。
- 円滑な救援活動、物資輸送の拠点となる都市公園を整備するとともに、既存の防災公園や市民緑地の防災機能の強化を推進する。

### 平成 18 年度以降における新規の取組

- 市街地周辺部における救援部隊の前線基地、物資輸送の中継基地となる都市公園について防災公園として新たに位置付け整備を支援
- 既存の防災公園や防災公園と一体となった市民緑地における災害応急対策施設の整備及び公園施設の耐震化を図る防災公園等機能強化推進事業を創設
- 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 8 地震・火災による被害の軽減**

**(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  
A-2

目標値：約 2,600 万人 (H19 年度)  
実績値：約 2,040 万人 (H17 年度)  
初期値：約 1,900 万人 (H14 年度)

○業績指標 35：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)**

緊急物資供給可能総人口について、長期的に約 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。

**(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)
H13	H14	H15	H16	H17	
約 1,800	約 1,900	約 2,000	約 2,020	約 2,040	
万人	万人	万人	万人	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) 45 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。

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 年度は耐震強化岸壁が 1 パース供用されたことにより、緊急物資供給可能人口が前年度から約 20 万人増加し、約 2,040 万人となった。

**(施策の実施状況)**

対象とする地域において、平成 17 年度には 17 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が供用開始された。

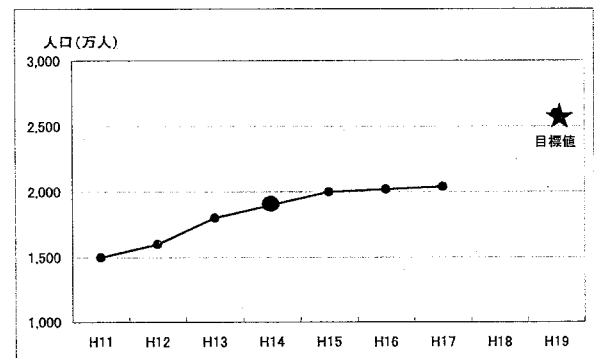


図-1 緊急物資供給可能人口の推移

**課題の特定と今後の取組の方向性**

公共事業予算の制約から、図-2にあるように、平成 14~16 年度予算は前年度と同程度の予算額で推移してきたが、大規模地震の切迫性や、これに対する対応の必要性について中央防災会議等で議論されていることなどを踏まえ、17 年度は前年度比 1.3 倍の 45 億円の予算を確保したところである。なお、耐震強化岸壁の整備期間を考慮すると 2~3 年後には予算の増強効果が見込まれる。

また、耐震強化岸壁の整備にあたっては、従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁 (特定) に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から 7 日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁 (標準) を導入することとし、トータルの整備費用の縮減する方針を定めた。

さらに、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18年度から22年度までの5年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図ることとしている。

以上のような対応を17年度に講じたことから、A-2と評価した。

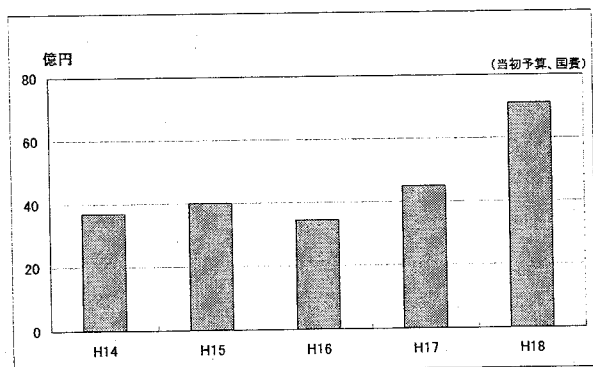


図-2 耐震強化岸壁の予算の推移

18年度は耐震強化岸壁緊急整備プログラムに基づき、引き続き、予算の重点化を図ることとしており、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ことで目標の達成に努めて参りたい。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：港湾局海岸・防災課 (課長 栗田 悟)

**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 目標値：約3割 (H19年度)  
 重点的に改善すべき密集市街地 (約8,000ha) 実績値：28.8% (H17年度)  
 のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 初期値：0% (H14年度)  
 合 A-1

○業績指標 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。

**(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)

H14	H15	H16	H17	H18
0%			28.8%	

**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：439億円(H17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：121億円(H17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：60億円(H17年度))。(防災環境軸整備型 予算額：19億円(H17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。
- ・都市防災総合推進事業により、地区公共施設の整備、建築物の不燃化等を図る。(予算額：15億円(H17年度国費))

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

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

・特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保について、H17年度末までに約3割進捗しており、H19年度までの目標については概ね達成される見込み。

**(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。

- ・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。
- ・民間事業者等では事業が困難で、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を充当して、密集市街地の整備を図った。
- ・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を実施した。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標から、施策は一定の成果をあげていると判断できるため、A-1と評価した。
- ・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。
  - ・都市再生プロジェクト第3次決定（平成13年12月都市再生本部決定）における目標達成に向け、取組みをよりスピードアップしていく必要があることから、今後とも、平成15年度に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18年度以降における新規の取組

- ・都市再生プロジェクト第3次決定（平成13年12月都市再生本部決定）において、平成23年度末までに重点密集市街地について最低限の安全性を確保することとされており、重点密集市街地の早急な整備改善は依然として重要な課題である。都市再生プロジェクトの目標達成に向けては今後の取組みをよりスピードアップしていく必要があることから、今後も引き続き、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。
- ・完了期間宣言防災路線への重点支援  
重点密集市街地内の防災環境軸の核となる都市計画道路で、防災上緊急に整備する路線として完了期間宣言をしたものについて重点的に支援する。また、これと連動して沿道に防火規制を導入し、沿道の不燃化支援を重点実施する。
- ・地震危険度マップの緊急整備  
重点密集市街地において住民及び地権者の意識啓発を図るため、地震危険度マップを3箇年で緊急整備する。
- ・地区防災施設等としての道路整備と一体となった沿道の建築物の建替え等に対する支援  
密集市街地において震災時に発生する同時多発的な火災が市街地大火に拡大することを防止するため、道路整備と一体となった建替え

等により、沿道に延焼遮断機能を有する耐火建築物等の建築物を整備する場合への支援を行う。

#### 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 淵上 善弘)  
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 小田 広昭)
- 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 松田 秀夫)  
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 小川 陽一)  
住宅局民間事業支援調整室  
(室長 早川 雅章)  
住宅局市街地建築課  
(課長 井上 俊之)

**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、マリナ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 目標値：200 人以下 (H17 年)  
 死亡・行方不明者数 B-1 実績値：276 人 (H17 年)  
 初期値：331 人 (H12 年)

○業績指標 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

**(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)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
331	320	321	298	317	276

**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・マリナー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**

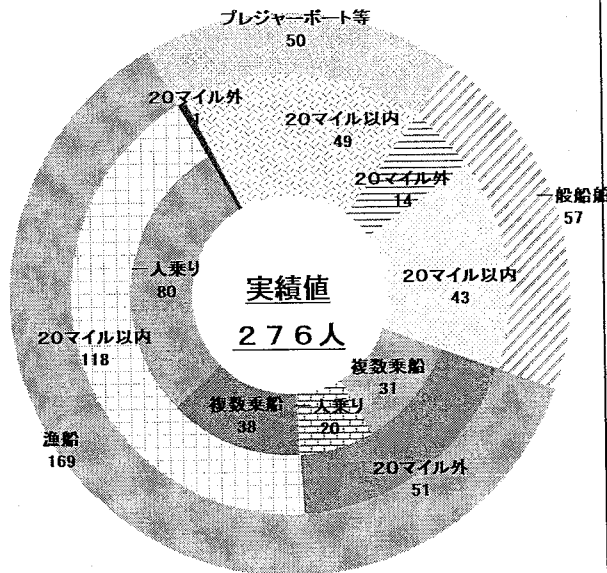
**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

- ・平成17年の実績値は276人であり、平成12年に比べ55人減少と順調であったものの、目標は未達成であった。
- ・全体の死亡・行方不明者数が予測どおり減少とならなかった要因として、特に、台風下における海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数の増加、外国船の海難による死亡・行方不明者数の増加等、施策の効果が期待できない外部要因による海難の発生件数が想定外に増加したことが考えられる。
- ・海難発生隻数は、平成8年から平成12年までの年平均で2442隻であったものが、平成13年から平成17年までの年平均で2700隻と増加しているのに対し、死亡・行方不明者数は、平成8年から12年までの年平均で335人であったものが、平成13年から17年までの年平均では306人と減少しており、各種施策を計画的に推進してきた効果が順調に現れたものと認められる。



平成17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



- 実績値276人のうち漁船にかかるものが169人と全体の6割以上を占めている。特に、一人乗り漁船が80人と漁船の中で半数近くを占めている。
- 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77%（前年より9ポイント増加）であり、2時間以内の生存率は79%、2時間以上の場合には52%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46%（前年より4ポイント増加）であり、着用者の生存率は97%、未着用者の生存率は80%である。
- 漁船乗船者のライフジャケット着用率は11%（前年より3ポイント増加）であり、着用者の生存率は73%、未着用者の生存率は45%である。

(施策の実施状況)

- 平成17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、関西空港海上保安航空基地に機動救難士を配置
  - 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2,462隻（平成16年末）から2,486隻（平成17年末）に増加
  - EメールによるJASREP通報受付の本格運用を開始
  - 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：389カ所（平成16年末）から490カ所（平成17年末現在）に増加
  - 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
- 東京国際ポートショー等において、ライフジャケット着用推進に係る展示を実施

課題の特定と今後の取組の方向性

(課題の特定)

- 死亡・行方不明者数は、平成12年から平成17年まで順調に減少しているものの、目標は未達成であることからB-1と評価した。
- 海難情報を早期に入手する割合は、平成12年から平成17年までほぼ横ばいであるが、救助率に大きな影響を与えるため、早期に入手する割合をより一層増加させる必要がある。
- ライフジャケットの着用率は、平成12年から平成17年まで若干増加しているが、漁船乗船者の着用率は依然きわめて低くなっており、平成17年の死亡・行方不明者数のうち漁船にかかるものが全体の6割以上を占めていることから、より一層の自己救命策確保の指導・啓発の推進が必要である。

(今後の取組の方向性)

- これまで推進してきた施策の効果が現れてきていることから、これまでの取組を継続してより一層推進していく。
- ① 事案への迅速な対応体制の整備
- ② 自己救命策確保の指導・啓発
- ③ 救助・救急体制の充実

(新たな目標設定)

平成17年までの目標においては、「救命胴衣着用率の向上」及び「2時間以内の海難関知率の向上」の両施策が及ぶ人員は全て救助されるとの前提に基づき死亡・行方不明者数を予測していたが、実際に救命胴衣を着用した場合の救助率等のデータ取得が可能となったことから、当該実測データに基づき死亡・行方不明者数を予測し、新たな目標を設定することとする。

過去のデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成22年は、死亡・行方不明者数が281人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるレスポンスタイムの短縮等により約60人低減させることとし、平成22年までに死亡・行方不明者数を220人とすることを目標とする。

平成18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、函館及び福岡航空基地の機動救難士を増員配置
- 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）の全国展開
- ライフジャケットの着用措置に関する規制のあり方の検討

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 木田祐二）、  
海事局安全基準課（課長 安藤 昇）、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 A-2**

**目標値：0件 (H17年度以降 毎年度)**

**実績値：0件 (H17年度)**

**初期値：0件 (H14年度)**

**○業績指標 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**

**(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であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数

\*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）**

H12	H13	H14	H15	H16	H17
0件	0件	0件	0件	0件	0件

**主な施策**

**主な施策の概要**

**① A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備等 (○)**

予算額：航路標識整備事業費 24.7 億円 (H17 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）

**② 海上交通センターの拡充 (◎)**

**③ 海上交通法令の励行等の実施**

**④ 海上交通センター等の的確な運用の継続**

**⑤ A I S を活用した交通管理システムに係る検討**

予算額：0.07 億円 (H17 年度)

- ・ 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行う。

**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 (H17 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 17 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、18 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 A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備等
  - ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムを名古屋港、瀬戸内海（来島海峡）及びその周辺海域に整備した。
  - ・ 平成 17 年 7 月から伊勢湾、備讃瀬戸及び関門海峡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。
  - ・ ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 15 基の整備を実施した。
  - ・ ふくそう海域における 4 つの海上保安部において沿岸域情報提供システム (M I C S) を整備し、安全情報の提供を開始した。
- ② 海上交通センターの拡充
  - ・ 平成 17 年 7 月から備讃瀬戸海上交通センターにおいて新たに備讃海域東部地区レーダーサービスエリアの運用を開始した。
- ③ 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。

④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。

⑤AISを活用した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（東京湾内諸港）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システム整備や体制等について検討を実施した。

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、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

大規模海難の発生数0を維持しており、現在の施策が有効であることからA-2と評価した。

引き続き、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18年度以降における新規の取組**

なし

**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 尾関良夫）、計画運用課（課長 一藁勝）、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、事故やテロ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  
A-1

目標値：0件（H16年度以降毎年度）  
実績値：0件（H17年度）  
初期値：0件（H14年度）

○業績指標 39：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

H13	H14	H15	H16	H17
0件	0件	0件	0件	0件

○業績指標 39：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

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、従来の空港警戒体制の最高レベルを「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。また、航空保安対策の基準を強化。
- ・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。
- ・貨物用X線検査装置や空港関係者等検査機器の導入を促進。また、貨物用X線検査装置による爆発物検査及び空港従業員等検査を実施。
- ・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、レベルⅠに基づいた保安措置の実施状況等の監査を定期的実施。
- ・危機管理のための現場の状況把握及び指示システムを拡充。

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：71億円(H17年度)  
77億円(H18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年度以降毎年度の目標値は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、空港警戒体制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、ロンドン同時爆発テロ事件発生など、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た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)

- ・空港警戒体制のレベルⅠ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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は航空機に対するハイジャック・テロの発生件数であり、実績値は目標値の0件を達成している。この実績値は、従来からのハイジャック・テロ対策とともに新たな施策を推進してきた結果達成されたものであることから、A-1と評価した。
- ・今後、現在実施しているハイジャック・テロ対策を引き続き推進していくとともに、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・充実等を図っていく。

平成18年度以降における新規の取組

- ・航空保安監査に係るデータ管理システムの構築
- ・貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助制度の導入  
予算額：83億円の内数(H18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 島村淳)

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：国内航空における航空事故発生件数  
A-2

目標値：16.6件/年（H15～19年）  
実績値：16.6件/年（H13～17年）  
初期値：18.4件/年（H10～14年）

○業績指標 40：国内航空における航空事故発生件数

(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）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）

H13	H14	H15	H16	H17
18.2	18.4	16.6	17.2	16.6
(単年)	(単年)	(単年)	(単年)	(単年)
14	23	12	20	14

○業績指標 40：国内航空における航空事故発生件数

主な施策

主な施策の概要

①航空保安施設の整備（◎）

航空管制に関するトラブルが発生したことを踏まえ、ヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止するため、航空管制のためのシステム改善等を行う。

②航空機の安全な運航や安全性の確保

運航規程・整備規程の認可、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等の安全基準への適合性を確保するほか、安全性確認検査や運航検査などの監査を年間を通じ高頻度で行うことにより、その体制や業務の実施状況を厳しくチェックし、高い安全性を確保する。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。

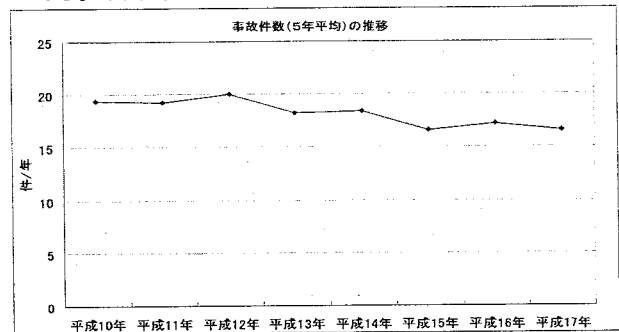
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

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）



(施策の実施状況)

・現行の施策を今後とも着実に実施し、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業務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であることから、A-2と評価した。
- ・滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報をグラフィックで管制卓に表示するシステム、航空情報の交換を円滑に行い航空関係機関と情報の共有を図るための航空情報(AIS)センター及び滑走路待機灯火システムの整備を推進する。
- ・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 高橋和弘）、  
技術部乗員課（課長 富田博明）、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、事故やテロ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**

年間交通事故死者数は49年振りに6千人台まで減少。また、H16年に過去最悪を記録した交通事故件数及び交通事故死傷者数も減少に転じた。しかし国民の約100人に一人が1年間に死傷しており、道路交通安全を取り巻く環境は厳しい状況にある。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り、特定の箇所に集中して発生している。このため、これらの箇所に対して集中的な対策が必要である。一方歩行中・自転車乗用中の死者数は、約4割と国際的にも高い水準にあり、特に歩行中の事故の約6割は自宅から500m以内で発生している。このため、生活道路での歩行者・自転車に対する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

B-2

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) (H17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

C-2

(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

A-2

目標値：約3割 (H19年)

**○業績指標41：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)	
H13	H14	H15	H16	H17	
120	118	120	122	120	
					(暫定値)

**○業績指標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**

(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)

ても引き続き測定をおこなっていく。

過去の実績値の推移 (年)				
H13	H14	H15	H16	H17
		※	※	※

※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 43：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率**

<p>(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</p> <p>(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。</p> <p>(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</p> <p>(他の関係主体) ・警察(指導取締り) ・公安委員会(交通規制)</p>
---

過去の実績値の推移 (年)				
H13	H14	H15	H16	H17
		約3割抑止※1	※2	※2

※1 平成15年度に対策が概成した768箇所が対象

※2 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5,791億円の内数(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)

- ・平成17年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると約2~8倍(ドイツ:48.7、フランス:15.2、イギリス:41.6、アメリカ:40.0(単位は件/億台キロ。アメリカは平成15年、その他は平成16年))。
- ・平成14年実績値118件/億台キロに対し、平成17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府県は37であり、過半数を超えている。奈良(対前年比10.0%減)、鹿児島(同8.7%減)、長野(同7.6%減)、秋田(同6.2%減)、愛知(同5.8%減)の5県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト1の神奈川(同4.2%減)、ワースト2の東京(同1.6%減)でも死傷事故率が減少。
- ・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。また、事故危険箇所に関する指標につい

(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17年度末までに約2,715箇所(道庁管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く)で対策に着手。
- 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17年度末までに約735地区で対策に着手。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・死傷事故率に関する業績指標は、平成14年の指標値から後退したものの、平成17年は過去最悪のH16年における指標値から改善された。これはH17年から本格的に取り組み始めた科学的分析に基づく交通事故対策による効果であると考えられるため、業績指標をB-2と評価した。
- ・あんしん歩行エリアに関する業績指標は、事業未完了であることから判断が不可能であるものの、上記科学的分析に基づく対策を実施することで死傷事故を抑止できるものと考えられる。このため、業績指標をC-2と評価した。
- ・事故危険箇所に関する指標は、事業未完了の箇所が多く存在するものの、平成15年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成したことから、業績指標をA-2と評価した。
- ・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継続するとともに、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**

- ・生活道路における住民主導型の交通安全対策を促進するため、生活道路における事故対策についてのノウハウ集(案)を検討。

**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 尾藤勇)  
関係部局：道路局国道・防災課 (課長 木村昌司)

**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）  
A-2（成果が上がっている。現在の政策を維持。）

目標値：3.2%（H17年）  
実績値：3.1%（H17年）  
初期値：3.6%（H12年）

**○業績指標44：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）

正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）**

H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
3.5%	3.6%	3.4%	3.2%	3.1%	3.2%	3.1%

**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2000人低減する。

【予算額：7.6億円（H17年度）】

**測定・評価結果**

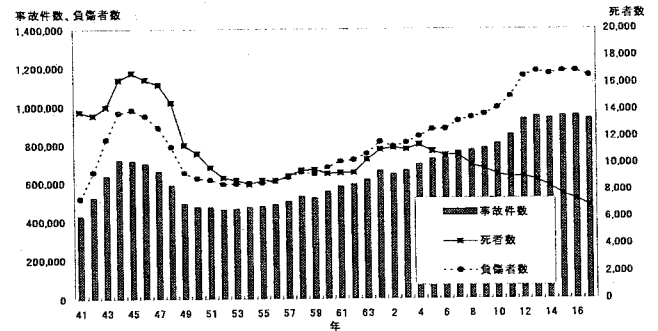
**目標の達成状況に関する分析**

（指標の動向）

- ・ 平成17年の実績値は3.1%であり、目標値は達成している。
- ・ 正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	976
		負傷者	513,622
		致死率	0.19%
同乗者	シートベルト非着用	死者	1,031
		負傷者	13,105
		致死率	7.3%
不明	不明	死者	114
		負傷者	3,668
		致死率	3.0%
同乗者	シートベルト着用	死者	177
		負傷者	132,519
		致死率	0.14%
不明	シートベルト非着用	死者	379
		負傷者	59,746
		致死率	0.63%
同乗者	不明	死者	20
		負傷者	3,370
		致死率	0.62%

（平成17年版交通統計）



（平成17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、固定機能付きチャイルドシートの基準を整備するとともに乗用車への後席中央3点式シートベルトの装備を義務付ける基準の改正を行った。（平成18年3月）
- ・ 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基準の改正を行った。（平成17年8月）
- ・ 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。



#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 車両対車両衝突事故における死亡事故発生率については、目標を達成しており、従来行ってきた被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられる。
- ・ また、衝突事故発生時の被害軽減策を引き続き着実に進めていくことが更なる死亡率の低減につながると考えられることから、目標を達成し、かつ、施策を維持することとしてA-2として評価した。
- ・ 事故発生時におけるシートベルトの非着用や小型車と大型車の衝突時の大型車の下への小型車の潜り込み等による死亡事故が生じていることから、これらの事故形態を踏まえた今後の取り組みが必要。
- ・ そのため、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とともに、これらの事故形態や、事故を未然に防止する対策といった新たな技術に着目し、各種統計の分析を通じて、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講ずる。

#### (新たな目標設定)

- ・ 今後は、引き続き死亡事故を低減させることを目標とし、平成22年までに、車両対車両衝突事故における死亡事故率を3.0%以下に抑えることを目標とする。

#### 平成18年度以降における新規の取組

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。

緊急時に十分なブレーキ力を確保させるよう機械的にブレーキ力を支持させることにより、衝突時の被害軽減を図るブレーキアシストの基準化を検討する。

#### 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 C-1 目標値：50% (H17年)

実績値 (※)：58% (H16年)

初期値：56% (H11年)

※平成17年の実績値は10月頃に集計予定

### ○業績指標45：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

H12	H13	H14	H15	H16
56%	54%	56%	61%	58%

### ○業績指標45：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16年の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は58%となっており、前年(61%)と比較すると、減少しているものの、目標を達成するためには一層の改善が必要である。
- ・指標が減少しない理由として、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り(H15.9)、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(H13.5)により、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。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、実績値が報告対象となる事故の範囲が変更になるなどして施策の成果が正確に判断できないものの、本年度から、安全マネジメントの導入を図るとともに、運行管理制度の徹底を図る等により、運行管理に起因する事故割合を減少させるための新たな取組みを開始することから C-1 と評価した。

#### 平成18年度以降における新規の取組

- ・自動車運送事業の運行管理に起因する事故割合を減少させるため、安全マネジメントの導入を行うとともに、運行管理制度の徹底、監査の強化を強力に推進する。このため、「自動車運送事業に係る安全対策検討委員会」を設置し、検討を行う。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局総務課安全監査室（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。
- 平成17年4月に発生したJR福知山線脱線事故を踏まえ、急曲線部において高速で進入して発生する転覆脱線事故を防止するための速度超過防止用ATS等の整備を推進する。また、平成13年6月に発生し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。
- 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  
B-1

目標値： 4,800箇所 (H17年度)  
実績値： 4,939箇所 (H17年度)  
初期値： 5,928箇所 (H12年度)

業績指標：急曲線における速度超過防止用ATS  
A-2 等の設置率  
(緊急整備計画に基づくもの)

目標値： 100% (H21年度)  
実績値： 57% (H17年度)  
初期値： 0% (H16年度)

業績指標：地方中小鉄道におけるATS設置率  
A-2 (誤出発防止機能を有するもの)

目標値： 100% (H18年度)  
実績値： 99.2% (H17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  
A-2 地下駅の割合

目標値： 100% (H20年度)  
実績値： 72% (H17年度)  
初期値： 61% (H15年度)

○ 業績指標46：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)

H13	H14	H15	H16	H17
5,733 箇所	5,534 箇所	5,356 箇所	5,164 箇所	4,939 箇所

○ 業績指標47：急曲線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)

(指標の定義)

「急曲線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)」とは、平成17年4月に発生したJR福知山線脱線事故後、全国の鉄道事業者が急曲線部に設置することとした速度超過防止用ATS等の計画に対し、整備された箇所の割合

(目標値設定の考え方)

福知山線事故後、平成17年5月に「急曲線に進入する際の速度制限に関する対策について」において、曲線の手前の運転速度で曲線部に進入した場合に転覆脱線に至るおそれのある箇所については、平成21年度末までに整備することとされており、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

H13	H14	H15	H16	H17
—	—	—	0%	57%

○ 業績指標 48：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）

H13	H14	H15	H16	H17
92.7%	96.1%	98.8%	99.2%	99.2%

○ 業績指標 49：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）

H13	H14	H15	H16	H17
—	—	61%	66%	72%

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2億円の内数（H17年度）

② 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率

平成17年4月に発生したJR福知山線脱線事故が、急曲線部での大幅な速度超過であったことを鑑み、全国の鉄道事業者に対し、速度超過防止用ATS等を設置する。地方中小鉄道が、速度超過防止用ATS等の施設の整備を行う際は、従前の助成制度及び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26億円の内数（H17年度）

③ 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26億円の内数（H17年度）

④ 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年度末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（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17年度に目標年次が到来した、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17年度末で989箇所が減少し4,939箇所となり、目標未達成であった。
- 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置については、平成17年度末に57%完了しており、順調に推移している。
- 地方中小鉄道におけるATS設置率については、平成17年度末に99.2%完了しており、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17年度末に72%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く指定や、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等を実施した。
- ・ 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置については、地方中小鉄道への鉄道軌道近代化整備費等補助により、経費負担の軽減を図った。
- ・ 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。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 目標年次が到来した遮断機のない踏切道数については、目標値に達しなかったが989箇所を削減しており、ここ5箇年の踏切事故件数も、概ね減少し、一定の成果をあげているため、平成18年度以降も当該業績指標を再設定し施策の改善を踏まえ、引き続き施策を推進していくこととし、B-1と評価した。

具体的な取り組みとしては、より効果的に施策を進めるという観点から、整備効果の高い踏切道の改善が必要であり、列車の制動距離が長く、衝突時の速度が速いため被害の大きさが増大する危険性の高い「高速線区」について、新たに指定対象とするなど施策の充実を図ったところである。(踏切道改良促進法施行規則の改正：平成18年4月施行)

今後は、従来からの施策を引き続き実施するとともに、新たに指定対象となった踏切道への遮断機の設置も推進していく。

- ・ 地方中小鉄道におけるATS設置については、順調に設置が進んでいるところであり、A-2と評価した。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装置及び急曲線における速度超過防止用ATS等の設置を推進する。
- ・ 地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、順調に整備が進んでいるところであり、A-2と評価した。引き続き、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 米澤 朗)

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・保管率

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

C-2

○業績指標 50：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
- (他の関係主体)
- ・ 地元公共団体(事業主体)

過去の実績値				(年度)	
			H8	H14	
			45%	45%	

※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H17の実績値はない。

※2 プレジャーボート全国実態調査の精度を考慮し、本政策チェックアップにおいては、5%刻みで数値を表示。

○業績指標 50：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

主な施策

主な施策の概要

放置艇を削減するため、「規制措置」と「係留・保管能力の向上」を両輪とした対策を推進。

① 規制措置

- ・ 放置等禁止区域の指定  
港湾管理者による放置等禁止区域の指定を促進。

② 係留・保管能力の向上

- ・ ボートパークの整備  
港湾内の放置艇を収容するため、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推進。

予算額 4,330 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)

- ・ 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(ボートパーク)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 45%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、ボートパークの整備と放置等禁止区域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 95%(浜名港)、約 25%→約 80%(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 17 年度末までにボートパークは 23 施設が供用され、また、放置等禁止区域は全国 16 港湾管理者により 120 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 放置等禁止区域等の指定状況

平成 17 年度末時点で、長崎県や静岡県をはじめとする全国 16 港湾管理者が告示。

② ボートパーク整備

平成 17 年度、全国 15 箇所の港湾でボートパークの整備を推進。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、前述のとおりボートパークの整備と放置等禁止区域の規制措置により係留・保管率の向上が見込まれるが、H17 の実績値がないため、C-2 と評価した。
- ・ 今後も、港湾において放置等禁止区域の指定を促進するとともに、簡易な係留・保管施設(ボートパーク)の整備を推進することにより、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。

平成 18 年度以降における新規の取組

放置等禁止区域の指定可能な範囲を、水域に加えて、陸域まで拡大する(港湾法改正により措置。)

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 八尋明彦)

関係課：河川局水政課(課長 高島茂樹)、治水課(課長 関 克己)

**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

A-3 (100%)

目標値：100% (H17 年度)

実績値：100% (H17 年度)

初期値：0% (H15 年度)

**○業績指標 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される公共港湾施設のうち、法令に基づき、不正な侵入を防止するためのフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設備を完備している公共港湾施設の割合を表したもの。

(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た。このため、公共港湾施設においては、今後、外航船の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ていく必要がある。

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ているため、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	H17
		0%	100%	100%

**主な施策**

主な施策の概要

- 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、不正な侵入を防止するなどの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、平成 17 年度に新規に設備を設置する必要性の生じた港湾施設を含め、すべてにおいて設備の設置が完了している。

その結果、平成 16 年度より引き続いて、指標は 100% が維持されており、平成 17 年度末の目標指標が達成されている。

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となる。

(施策の実施状況)

平成 15 年度の指標設定以来、主に下記の施策が実施されてきた。

- 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。
- 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。
  - その結果、平成 16 年度内に 984 ヶ所、平成 17 年度に 34 ヶ所の公共港湾施設において設備の設置がなされたものである。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は平成 16 年度より 100% を維持し、平成 17 年度末の目標を達成しており、成果があがっていると判断できる。



引き続き、新規に供用する港湾施設における設備の設置等に対応する施策が必要であるものの、当該業績指標が100%を維持し続けていることから、全国の重要港湾における設備の設置が順調に進捗していることが確認できたため、その施策による成果の反映度の低下により、指標を廃止すべく、A-3と評価した。

今後は、整備された施設等による港湾施設の保安性を評価する指標として「港湾におけるテロ事案の発生件数」を新指標とし、国内港湾の保安性向上に努めていくものである。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：港湾局総務課危機管理室（室長：北山齊）

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  
C-2（橋梁）  
A-2（舗装）

橋梁 目標値：93%（H19年度）  
実績値：85%（H17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%（H17年度）  
初期値：91%（H14年度）

○業績指標52：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：今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率を100%とすることを目標として設定。

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

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)

	H14	H15	H16	H17
橋 梁	86%	87%	86%	85%
舗 装	91%	93%	94%	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 5,791億円の内数（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）

- ・ 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%、平成17年度の実績値は85%となり、指標は下降傾向である。これは、平成16年3月の点検要領の改訂に伴い要対策箇所の基準が変更され、厳しくなったことにより、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に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17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66km（653橋梁）増加。今後更に橋梁の高齢化を迎えるにあたり、より効率的に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17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90%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800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190橋の対策を実施。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 橋梁に関しては、平成 16 年 3 月の点検要領の改訂に伴い要対策箇所基準が変更され、厳しくなったことにより、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられることから C-2 と評価した。
- ・ 今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化していく背景の中で、予防的修繕を重点的に進め、橋梁の健全度向上を推進し、構造物の延命化を図っていくうえで、橋梁の健全度を分かり易く説明できる、構造物保全率や予防保全率に代わる新たな指標の検討が必要である。
- ・ 舗装に関しては、目標の達成に向けて指標は順調に推移していることから A-2 と評価した。
- ・ 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している。
- ・ 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や体制整備を今後とも推進していく。

※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 年度における新規の取組

- ・ 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ために、橋梁の健全度を分かり易く説明できる、構造物保全率や予防保全率に代わる新たな指標の検討。

#### 担当部局等

関係部局：道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）

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  
A-2

目標値：0 (H17年度以降毎年度)  
実績値：0 (H17年度)  
初期値：0 (H14年度)

○業績指標 53：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)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
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

不審船・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等を図る。

②テロへの警備警戒

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。

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進捗状況としては順調であったが、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

- ・巡視船艇・航空機の充実整備、船艇・航空機職員の技術向上、個人装備等の充実整備を図った。
- ・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。
- ・第五、七管区海上保安本部にテロ対策等の公安情報収集分析体制の強化のため公安課を設置した。
- ・港湾危機管理対策官及び原子力発電所警備対策官を保安部署等に配置し、重要港湾及び原子力発電所のテロ対策・危機管理体制の強化を図った。
- ・本庁警備課に国際案件担当専門官を配置し、国際的な海上テロ対策への積極的な参画を図った。
- ・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。
- ・国際船舶・港湾保安法施行規則を改正し、船舶保安情報の通報項目を追加したほか、国際航海船舶の入港に係る規制を適切に実施し、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

- ・警備実施等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。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指数は、被害の発生件数としてゼロであり、施策が効果的に機能しているものと分析し、A-2と評価した。海上におけるテロの未然防止に万全を期しているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続している。よって、「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 18 年度以降における新規の取組

- ・ 情報収集体制の充実強化（管区公安課の設置）
- ・ 入港に係る規制に関する措置の強化

### 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 鈴木洋）

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束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  
B-2

目標値：22.0 (H14年～H18年の平均)  
実績値：15.6 (H13年～H17年の平均)  
初期値：20.6 (H8年～H12年の平均)

○業績指標 54：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)

平成8年から12年の5年間において、指標の最高値が22.2件であり、また初期値が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、厚生労働省、法務省

過去の実績値 ( ) は単年の摘発件数

H13	H14	H15	H16	H17
18 (15)	19 (18)	19.2 (17)	17 (19)	15.6 (9)

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

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年の薬物・銃器事犯の摘発件数は9件で前年実績より10件減少した。また、平成13年から平成17年の平均においても同様に前年より1.4件減少しており、目標の達成に向けた指標にかかる実績値は、緩やかな下降線を描いている。

(施策の実施状況)

- ①平成17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17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。
  - ・平成17年度は、夜間監視機能を備えた大型ジェット飛行機1機を整備。

②代表的な摘発事例

フィリピン籍貨物船乗組員等に係る  
けん銃・大麻等密輸入事件

平成18年1月18日、第三管区海上保安部は警察及び税関と合同で密輸情報に基づき横

浜港に入港したフィリピン籍貨物船(3,405トン)を監視中、同船フィリピン人船員と受取人による物品の授受を現認したことから、職務質問を行い、けん銃11丁、実包220発、大麻約5kg等を押収するとともに、同船フィリピン人船員2名、暴力団関係者2名を関税法違反で逮捕した。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標の実績値はゆるやかに低下しており、B-2と評価した。その理由として、我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後に、広域かつ国際的な犯罪組織が介在しており、手口も巧妙化、潜在化し、摘発が困難な状況になっていることが考えられる。

引き続き、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18年度以降における新規の取組

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 鷗沢 哲也)

**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

A-2

目標値：11.2‰ (H18 年度)

実績値：11.9‰ (H16 年度)

初期値：13.2‰ (H14 年度)

○業績指標 5 5：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

**(他の関係主体)**

特になし。

**過去の実績値（年度）**

H12	H13	H14	H15	H16
15.6‰	15.0‰	13.2‰	12.5‰	11.9‰

○業績指標 5 2：船員災害発生率

**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 0.11 億円 (H17 年度)

**測定・評価結果**

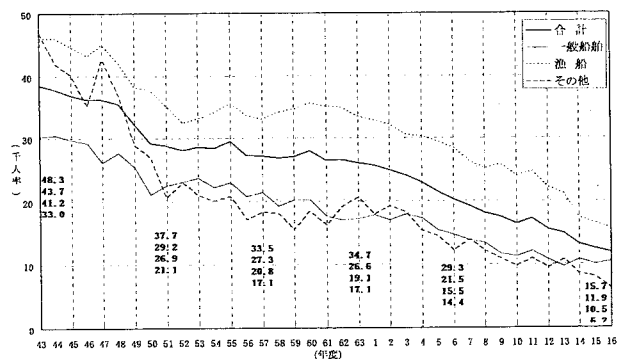
**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

- ・平成16年度については、重大災害もなく、目標値を達成している。(図1)

平成16年度 11.9‰(対平成11年度比 31%減)

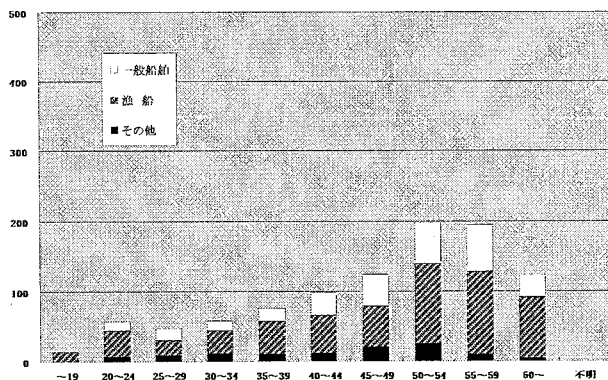
図1 災害発生率の推移



- ・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16年度は平成15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 業種別年齢階級別災害発生状況(平成16年度)



(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                    1,888 隻  
講演会等                    49 カ所                    2,396 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 18 回）。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は順調に減少傾向を示しており、また今後も引き続き船員災害の発生を防止する必要があるため、A-2と評価した。
- ・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 18 年度以降における新規の取組

○平成 18 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 18 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。）

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局運航労務課（課長 持永秀毅）