

分析事例について

- 重点計画のフォローアップは、国土交通省における政策評価の方式のひとつである「政策チェックアップ」によって実施。詳細は資料 2 - 3 「社会資本整備重点計画（平成 20 年～24 年度）」の指標の政策チェックアップ評価書（案）」を参照。
- 分析事例は、重点計画第 2 章に掲げられている 55 の指標のうち、重点目標別に、10 の指標を取り上げて説明。

「活力」（１）交通ネットワークの充実による国際競争力の強化

評価結果：A-2

○ 指標５：三大都市圏環状道路整備率

三大都市圏環状道路整備率

= 三大都市圏における環状道路の供用延長 ÷ 三大都市圏における環状道路の計画延長

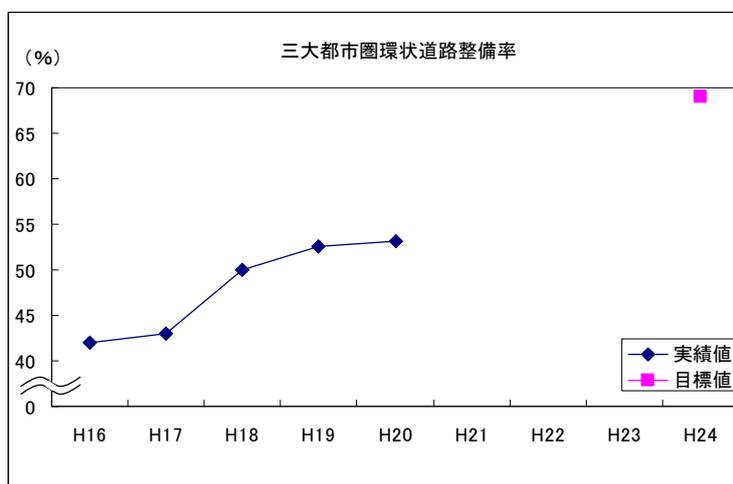
初期値：53%(平成19年度)、実績値：53%(平成20年度)、目標値：69%(平成24年度)

【施策】

・三大都市圏環状道路の整備（計画延長1217km）

平成20年度末供用延長647km（平成20年度新規供用延長6km）

【指標の動向】



【現状分析】

平成20年度は、首都圏中央連絡自動車道（阿見東～稲敷）6kmの供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は53%である。ただし、整備は計画的に行われていることや、年度内に開通予定であった東海環状自動車道（美濃関～関広見）2.9kmについても、安全対策を追加し、平成21年4月には開通していることを勘案すると進捗は順調と言える。

【今後の取組】

平成21年度は、首都高速中央環状新宿線（西新宿JCT～大橋JCT）4.3kmをはじめ、首都圏中央連絡自動車道（海老名JCT～海老名北IC、川島IC～桶川JCT、つくばIC～つくばJCT）計11.9km、の新規供用を予定しており、引き続き目標値を達成できるよう着実に整備を推進する。

「活力」(2) 地域内外の交流強化による地域の自立・活性化

評価結果：A-2

○ 指標8：国内航空ネットワークの強化割合【①大都市圏拠点空港の空港容量の増加】

大都市圏拠点空港（注1）のうち首都圏空港（注2）における空港容量の増加

注1：大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港

注2：首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

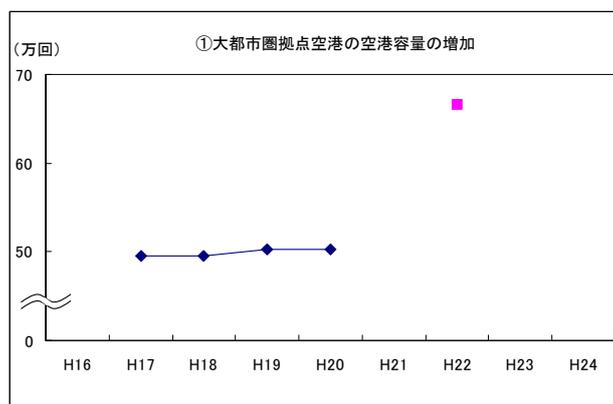
初期値：49.6万回(首都圏)(平成17年度) 実績値：50.3万回(首都圏)(平成20年度)

目標値：平成17年度比約1.7万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)

【施策】

羽田空港については、平成19年9月より高速離脱誘導路が供用されたが、引き続き新設滑走路等の整備を着実に進めており、成田空港については、平行滑走路の北伸による2,500m化の工事が順調に進んだことにより平成21年10月に供用予定となっている。容量の増加に向けては、引き続き関連施設の整備を進めている。

【指標の動向】



【現状分析】

羽田空港では平成19年9月より約0.7万回の容量が増加となった。大都市圏拠点空港（首都圏空港）の容量の増加に向けては、整備事業等を着実に進めているところであり、21・22年度の新規供用も計画どおり見込まれることから目標値に向けた推移となっていると言え、順調である。

【今後の取組】

羽田空港については、平成22年10月末の供用開始に向け、再拡張事業を推進、成田空港については、平成21年10月の供用、平成22年3月の容量拡大に向け北伸事業を推進する。

「活力」(3) にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による地域の自立・活性化

評価結果：A-1

○ 指標12：都市再生整備計画の目標達成率

まちづくり交付金の交付を受けるために市町村が作成する都市再生整備計画（以下、「計画」という。）について、それぞれの計画に掲げられた目標を定量化する指標の達成率を%変換し、その二乗平均値（注）を当該計画の達成率とし、当年度終了の全ての計画の達成率の単純平均値。

注：複数指標の達成率をひとつのベクトルの距離として表すことができるため、当該計画の達成率を一元的かつ明快に表現することが可能となる。

初期値：81.9%（平成19年度）、実績値：83.4%（平成20年度）、目標値：80%以上（毎年度）

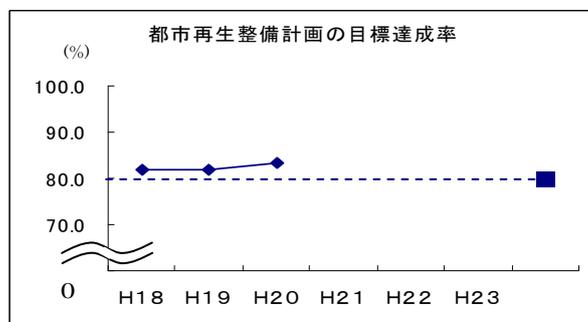
【施策】

まちづくり交付金については、平成16年度の制度創設以来、予算額、実施地区数ともに伸び続け、平成20年度末時点で全国1,428地区（807市町村）において、地域の創意工夫を活かしたまちづくりが進められている。

平成18年度末には、制度創設後初めて29地区が事業完了を迎え、翌平成19年度末には61地区が完了し、平成20年度末には336地区が完了している。これまで延べ426地区が事業を完了している。

平成21年度以降も、毎年度約300地区が事業完了を迎えることとなっている。

【指標の動向】



【現状分析】

平成20年度の実績値は83.4%で、目標値である毎年度80%以上の水準を維持しており、順調である。

【今後の取組】

都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率が一定の水準を保てるよう、各地区における事業の効果的・効率的な推進に向けて制度や運用等の改善を図る。例えば、国の施策に関連した都市再生を行う地区については、交付率上限を40%から45%に拡充する。

○ 指標 20：一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

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）が確保された大都市の割合（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。

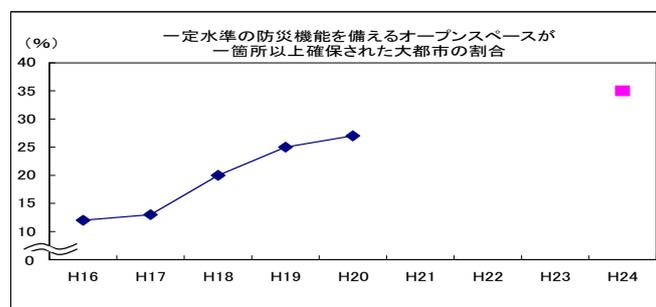
初期値：約25%（平成19年度）、

実績値：約27%（平成20年度：整備予定量調査による推計値）、目標値：約35%（平成24年度）

【施策】

都市における防災機能を強化し、安全で安心できる都市づくりを推進するため、帰宅困難者対策のための既存公園の防災機能強化や、震災時の避難地や防災拠点となる都市公園等の整備を行った。

【指標の動向】



【現状分析】

平成20年度の実績値は集計中であるが、平成19年度の整備実績や平成19年度に実施した整備予定量調査結果により、平成20年度の実績値は約27%と見込まれるため、トレンド（前年度比約2%増）を勘案すると順調であると推測される。

【今後の取組】

平成21年度には都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設し、市街地の防災性に係る対策が遅れている地方公共団体に対して、緊急かつ計画的に支援を行うことにより、引き続き災害時の避難地や防災拠点となる都市公園等の整備を推進していく。

○ 指標25：ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合＝①／②

①：洪水ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練を実施した市町村数

②：洪水ハザードマップ作成対象となると想定している市町村数（約1500市町村：平成19年度末現在）

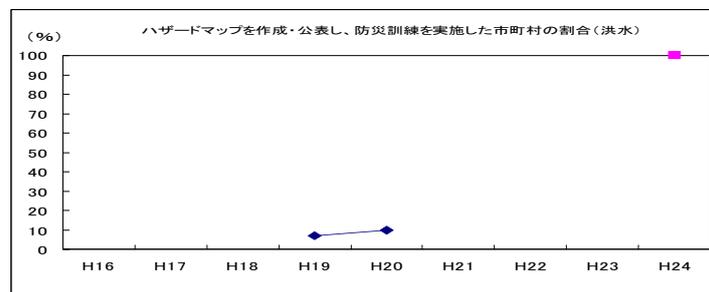
本指標は、災害発生時を想定し、住民が避難行動等を実施する防災訓練等を実施する際に、洪水ハザードマップを活用することにより、住民の同マップの理解度及び防災意識の向上を評価するものであり、水害時における円滑かつ迅速な避難の確保に資するものである。

初期値：7%（平成19年度）、実績値：約10%（平成20年度）、目標値：100%（平成24年度）

【施策】

- ・ 「ハザードマップポータルサイト」を開設（平成19年4月）
- ・ 浸水想定区域図は平成13年（水防法改正時）から順調に公表し、20年度末で（109水系371河川中、）109水系323河川で公表済み。
- ・ 「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）

【指標の動向】



【現状分析】

本指標の実績値の動向は1年間で3%増であり、平成24年度の目標達成に向けた成果を示していない。しかし、ハザードマップの作成支援制度が平成21年度までであることから、同年度中の作成・公表が進むものと予想される。また、これに乗じて、ハザードマップを活用した防災訓練等の実施を促していくことで、実績値の向上が見込まれ、目標年度までに目標値に達することは可能と考えているため、今後も現在の施策を維持していく。

【今後の取組】

引き続き、住民らが洪水ハザードマップを活用し避難訓練等の防災訓練を実施し、防災意識の向上を図っていくことができるよう、各事務所毎に県、市町村等からなる災害情報協議会等を設置し技術的支援を行っている中で、ハザードマップの普及・活用について、具体的な意見交換を実施していく。

「安全」（５）水害等の災害に強い国土づくり

評価結果：C-1

○ 指標 25：ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水）

ハザードマップを作成公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合＝①／②

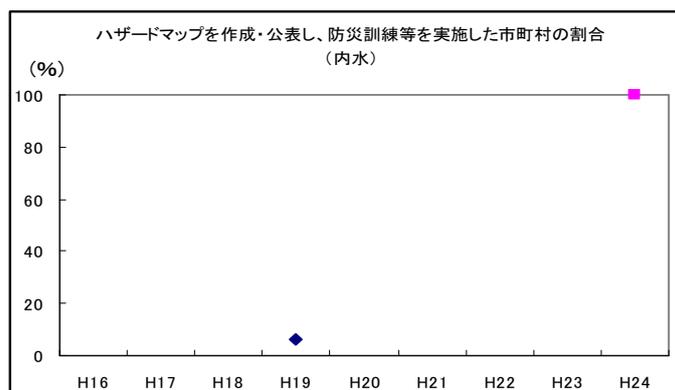
- ①：内水ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練等を実施した市町村数
- ②：地下空間利用が高度に発達し浸水の恐れのある地区、または、平成9年度以降に床上浸水被害等が発生した地区を有する市町村数（約500市町村：平成19年度末現在）

初期値：約6%（平成19年度）、実績値：約6%（平成19年度）、目標値：100%（平成24年度）

【施策】

- ・「内水ハザードマップ作成の手引き（案）」を改定（平成20年度）
- ・地下空間利用が高度に発達している地区等において、施設の計画規模を上回る降雨に対して被害の最小化を図るため、下水道総合浸水対策緊急事業（平成18年度創設）により、ハード・ソフト・自助を組み合わせた総合的な対策を推進。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・平成20年度の実績値は集計中であり、進捗について現時点では判断できない。
- ・内水ハザードマップの作成・公表を推進するため、平成20年度に「内水ハザードマップ作成の手引き（案）」を改定し、内水ハザードマップを早期に作成できるよう、地域特性等に応じた内水浸水想定手法を追加するとともに、洪水ハザードマップとの連携等について内容の充実を図った。

【今後の取組】

平成20年度に作成した手引きの周知徹底や、作成の対象としている市町村の内水ハザードマップの作成活用状況を公表するとともに、平成21年度に内水ハザードマップの公表等の総合的な浸水対策を推進する「下水道浸水被害軽減総合事業」を創設し作成活用等の促進を図る。

○ 指標25：ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（土砂）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合＝①／②

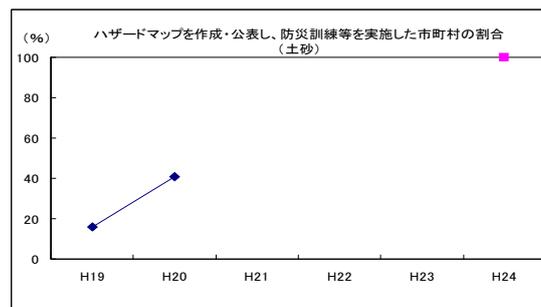
- ①：対象市町村のうち、土砂災害ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練等を実施した市町村数
- ②：土砂災害危険箇所を有する市町村数（1,672市町村：平成19年12月末現在）

初期値：16%（平成19年度）、実績値：41%（平成20年度）、目標値：100%（平成24年度）

【施策】

- ・ 開発行為による新規の住宅地等の増大の抑制等のため、土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等を指定。（平成13年施行）
- ・ 同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布の義務付けや、土砂災害情報の伝達方法の市町村地域防災計画への規定を義務付け（平成17年7月）
- ・ 同法に基づく土砂災害防止対策基本指針を変更（平成18年9月）し、市町村の警戒避難体制整備に対する都道府県の役割について述べるなど、警戒避難体制整備を強化。
- ・ 市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援するため、「土砂災害警戒避難ガイドライン検討会」により、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定。（平成19年4月）
- ・ 土砂災害防止月間（毎年6月）には、土砂災害全国統一防災訓練を実施し、土砂災害に対する警戒避難体制の強化、及び防災意識の向上を促進。

【指標の動向】



【現状分析】

平成20年は全国約670市町村でハザードマップの作成等が行われ、実績値は41%となり、指標は着実に進捗し目標達成に向けた成果を示している。

【今後の取組】

- ・ 土砂災害の現状と課題を踏まえ、平成20年3月に「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関して頂いた提言を政策に反映させ、土砂災害対策を進めていく。

「安全」(5) 水害等の災害に強い国土づくり

評価結果：A-2

○ 指標25：ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮）

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮）＝①／②

①：ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村数

②：対象市町村数（注）（303市町村：平成20年度末現在）

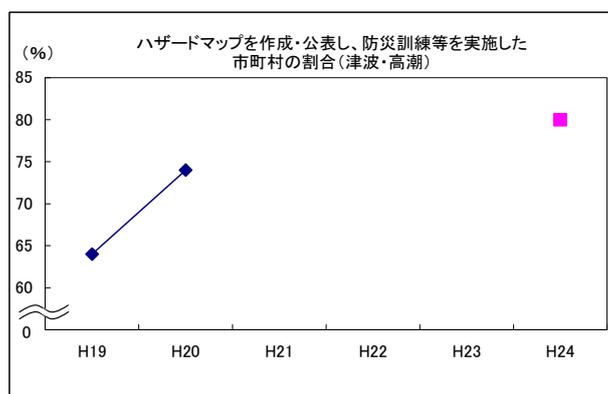
（注）津波については重要沿岸域を含む全市町村、高潮についてはゼロメートル地帯を含む全市町村

初期値：約6割（平成19年度）、実績値：約74%（平成20年度）、目標値：約8割（平成24年度）

【施策】

- ・地方公共団体によるハザードマップ作成・活用を支援するための諸課題について検討し、「津波・高潮ハザードマップマニュアル」を作成（平成16年3月）
- ・平成20年度においては、津波・高潮危機管理対策緊急事業による津波・高潮ハザードマップの作成支援を藤沢海岸、神戸港海岸等で実施

【指標の動向】



【現状分析】

平成20年度の実績値は約74%であり、過去のトレンドで推移すると目標を達成することから、目標達成に向けて着実な進捗を示している。

【今後の取組】

- ・今後とも、津波・高潮ハザードマップの作成・公表による災害危険度情報の共有、継続的な防災訓練の実施、津波・高潮防災ステーションの整備等により、地域における危機管理機能の高度化を推進する。

「安全」(6) 交通安全対策の強化

評価結果：B-2

○ 指標31：管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数

(注)「滑走路誤進入に係る重大インシデント」

航空法施行規則第166条の4第1号及び第2号に掲げる事態

- ① 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止
- ② 閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試み

初期値：1. 1件/100万発着回数(平成15～19年度平均)、

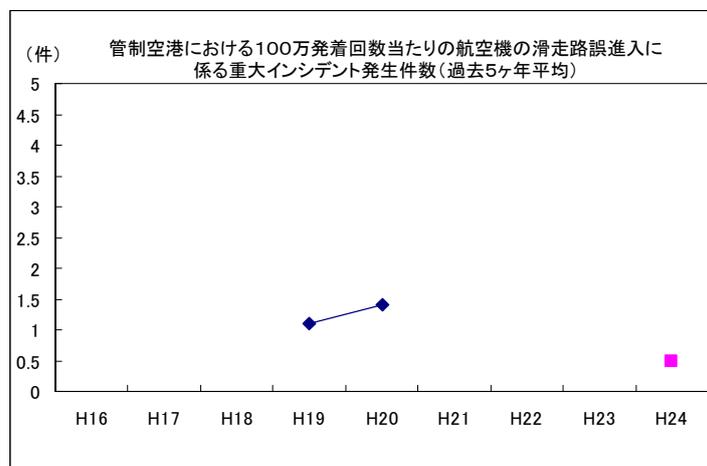
実績値：1. 4件/100万発着回数(平成16～20年度平均)、

目標値：約半減(平成20～24年度平均)

【施策】

- ・ヒューマンエラーを予防するため、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の整備を推進した。
- ・管制官とパイロット間におけるコミュニケーション齟齬を防止するため、コミュニケーション齟齬につながりやすい用語等を収集・分析し、教育・研修等に活用する等の対策を図った。

【指標の動向】



【現状分析】

前年度(平成19年度)と比較して、単年度実績値においては減少(2.04件→1.53件)しているものの、過去5ヶ年平均において増加(1.1件→1.4件)している。

【今後の取組】

- ・前年度と比較して、過去5ヶ年平均においては増加しているものの、単年度においては減少したことから、今後も引き続き各種支援システムの整備を進めることとし、B-2と評価した。
- ・また、滑走路誤進入関連情報の収集・共有及びこれに基づく背景・要因分析を行うとともに、更なる対策の必要性について検討を行い、より一層安全な航空交通を目指す。

「暮らし・環境」(7) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成

評価結果：A-2

○ 指標32：主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積

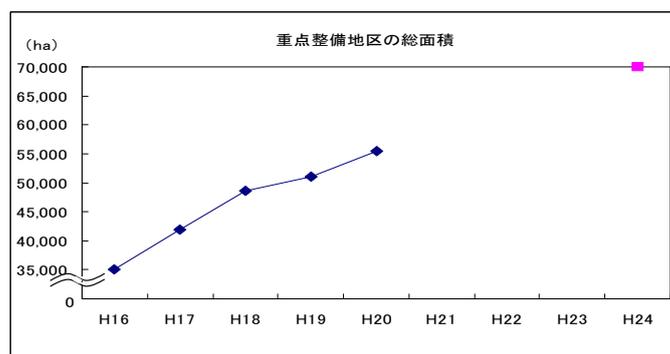
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という。)第25条第1項に基づき作成された基本構想において設定された重点整備地区の総面積

初期値：50,997ha(平成19年度)、実績値：55,412ha(平成20年度)、目標値：約70,000ha(平成24年度)

【施策】

バリアフリー新法に基づく基本構想において設定される重点整備地区の総面積の拡大を図り、主要な駅などを中心とした連続したバリアフリー化を促進するため、基本構想作成ガイドブックの作成、バリアフリープロモーターの派遣などの基本構想の作成に対する支援により、基本構想の作成を促進している。

【指標の動向】



【現状分析】

重点整備地区の総面積については、平成16年度から平成20年度にかけての5年間で、年度平均の増加は5,000haであり、そのトレンドを延長すると、目標年度において十分目標値を達成すると見込まれる。

【今後の取組】

平成20年度末現在、252市町村により326基本構想が作成され、重点整備地区の総面積は55,412haとなり、順調に推移している。基本構想を未作成の市町村が1,500程度あることから、引き続き、基本構想作成ハンドブック等の情報提供等を通じて、基本構想の作成の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた重点整備地区の面積の増加が進むと考えられるため、A-2と評価した。

○ 指標４６：水辺の再生の割合

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺（河岸延長：1,270km）や、海岸侵食によって失われた砂浜（砂浜延長：460km）のうち復元・再生する割合

水辺の再生の割合＝①／②

①：復元・再生した河岸や砂浜の延長

②：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

初期値：約２割（平成１９年度）、実績値：約２３％（速報値）（平成２０年度）、

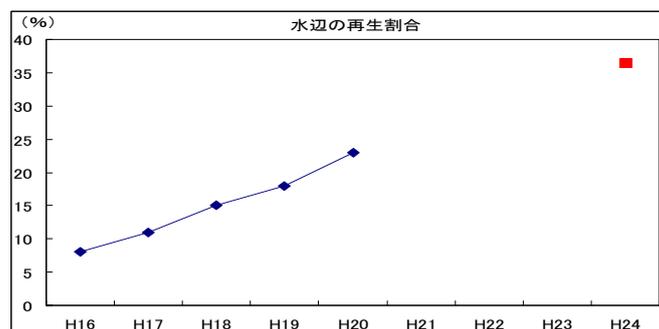
目標値：約４割（平成２４年度）

【施策】

平成２０年度については、

- ・自然再生、多自然川づくり等を、多摩川（東京都）、木曾川（三重県）等で実施
- ・渚の創生事業を、鹿嶋海岸（茨城県）、伏木富山港海岸（富山県）を含む８箇所を実施

【指標の動向】



【現状分析】

- ・平成２０年度の実績値は約２３％（速報値）であり、目標達成に向けて着実な進捗を示している。（２０年度復元・再生した延長：約４０km（河岸）、約３０km（砂浜）（速報値））
- ・平成１４年度から自然再生事業を創設し、重点的に取り組んでいるところであり、着実に事業の進捗が図られてきた。
- ・海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。

【今後の取組】

- ・今後とも以下の取り組みを継続する。
- ・「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及びアドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施する。
- ・米代川（秋田県）等において、災害に対する安全性を向上させつつ、自然河岸への再生をより一層推進する。
- ・効率的な土砂管理対策により砂浜の創出に努める。

○ 指標49：全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

長寿命化修繕計画策定率＝全国の15m以上の道路橋のうち長寿命化修繕計画（注1）を策定している橋梁箇所数（注2）÷全国の15m以上の橋梁箇所数（約17万橋）

注1：長寿命化修繕計画とは、点検に基づき、必要な修繕・架替の時期等を定めた計画

注2：橋梁箇所数とは、上下線が別々の場合は、それぞれ1箇所として勘定した数

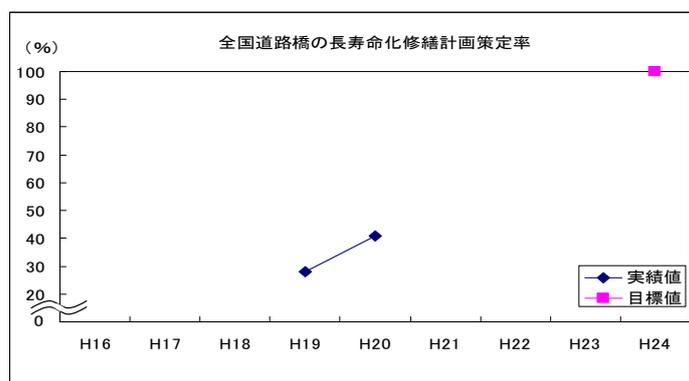
初期値：28%（平成19年度）、実績値：41%（平成20年度）、

目標値：概ね100%（平成24年度）

【施策】

地方自治体における未策定状況を解消するために、自治体職員を対象とした橋梁点検講習会の開催、技術者の派遣等による技術支援や長寿命化修繕計画策定補助制度の拡充（点検費用へ補助）による財政支援（H20補正予算より）等を実施している。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 実績値は28%（平成19年度）から41%（平成20年度）と順調に向上。
- ・ しかし、道路管理者別（平成20年度）では、高速国道及び直轄国道が10割であるのに対し、都道府県道で約6割、市町村道では約1割程度と低い状況にある。
- ・ また、依然として約7割程度の市町村が技術、資金の不足等の問題により定期的な点検が実施できていない状況にある。

【今後の取組】

- ・ 業績指標は、目標達成に向けて順調に推移していることからA-2と評価した。
- ・ 課題は市町村の長寿命化修繕計画策定率をいかに向上させるかということであり、引き続き技術支援や財政支援に取り組むことが重要。

○ 指標55：ETC利用率

ETCの導入済みの料金所においてETCを利用した車両の割合

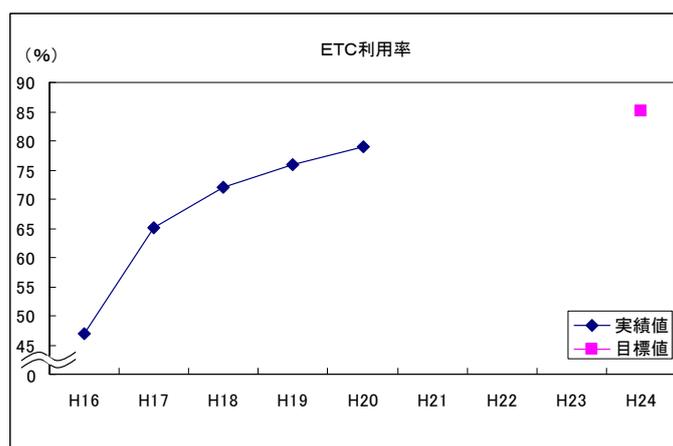
$$\text{ETC利用率} = \frac{\text{ETCが導入されている料金所におけるETC車の入口総交通量}}{\text{ETCが導入されている料金所における入口総交通量}}$$

初期値：76% (平成19年度)、実績値：79% (平成20年度)、目標値：85% (平成24年度)

【施策】

- ・ ETC車載器購入費用軽減策として、車載器のリース制度等の車載器購入支援を実施。
- ・ マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引を実施。

【指標の動向】



【現状分析】

ETC車載器の普及促進策や高速道路会社の料金割引施策等により、平成20年度の実績値は79%に達しており、目標達成に向け順調に推移している。

【今後の取組】

平成20年度の実績値は79%となり、京都議定書目標達成計画における平成20年度の見込み77%を上回って着実に増加しており、目標達成に向け順調に推移している。

今後も目標達成に向け、ETC車載器購入費用軽減策として、車載器のリース制度等の車載器購入支援の実施、マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引を継続する。