

**業績指標 58**

首都直下地震又は南海トラフ巨大地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率\*

<b>評 価</b>	目標値：概ね100%（平成29年度末） 実績値：97%（平成28年度末暫定値） 96%（平成27年度末） 初期値：91%（平成24年度末）
A	

**（指標の定義）**

首都直下地震又は南海トラフ巨大地震で震度6強以上が想定される地域等における1日あたりの平均片道断面輸送量が1万人以上の線区の耐震化率

**（目標設定の考え方・根拠）**

特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令（平成二十五年三月三十日国土交通省令第十六号）において、首都直下地震又は南海トラフ巨大地震で震度6強以上が想定される地域等における1日あたりの平均片道断面輸送量が1万人以上の線区における耐震補強は平成29年度までに実施することとしている。

**（外部要因）**

なし

**（他の関係主体）**

鉄軌道事業者

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

・交通政策基本計画（平成27年2月13日）鉄道、道路、港湾、空港等の交通インフラの耐震対策、津波対策、浸水対策、土砂災害対策等を確実に実施する。（第2章 基本的方針C 目標①（1））

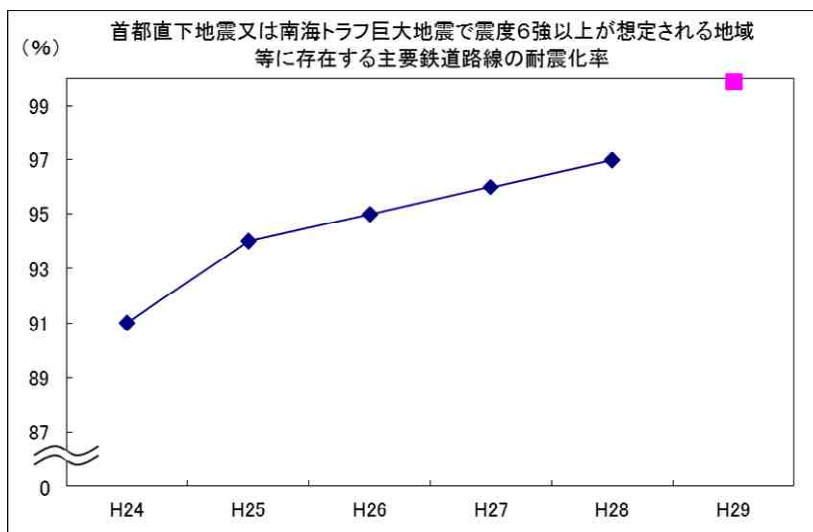
**【閣決（重点）】**

・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値					（年度）
H24	H25	H26	H27	H28	
91%	94%	95%	96%	97%（暫定値）	



**主な事務事業等の概要**

鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道施設の耐震補強）

首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時において、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震補強を一層推進する。

予算額：1, 814百万円の内数（平成27年度当初予算）

3, 632百万円の内数（平成28年度当初予算）

4, 172百万円の内数（平成29年度当初予算）

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

耐震補強の予算について、平成25年度から平成29年度にかけて所要の額を計上しており、耐震化は着実に進捗している。

#### 【耐震化率】

平成24年度末：91%

平成25年度末：94%

平成26年度末：95%

平成27年度末：96%

#### (事務事業等の実施状況)

平成27年度において、27事業者の耐震補強について補助を実施した。

平成28年度において、27事業者の耐震補強について補助を実施した。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

平成28年度の実績値(暫定値)は97%であった。耐震補強の予算について、平成25年度から平成29年度にかけて所要の額を計上し、耐震化は着実に進捗しており、評価はAとした。

一方、交通政策審議会駅空間・防災ワーキング・グループ最終取りまとめ(平成28年4月)において、従前のせん断破壊対策に加えて、早期復旧対策として曲げ破壊対策等の必要性に言及されたこと等を踏まえ、平成30年度以降の耐震対策について検討する。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課： 鉄道局施設課(課長 江口秀二)

## 業績指標 59

事業用自動車による事故に関する指標

(①事業用自動車による交通事故死者数②事業用自動車による人身事故件数\*)

### 評価

①B ②A	目標値：①250人②30,000件 (平成30年) 実績値：①363人②33,336件 (平成28年) 初期値：①517人②56,305件 (平成20年)
----------	---

### (指標の定義)

- ① 事業用自動車第1当事者の交通事故における死者数
- ② 事業用自動車第1当事者の交通事故における人身事故件数

### (目標設定の考え方・根拠)

平成21年1月に示された政府全体の新たな交通事故削減目標を踏まえ、国土交通省においては、平成21年3月に「事業用自動車総合安全プラン2009」を取りまとめており、その中で、10年間における目標を設定していることから、その事故削減目標値を本指標として設定している。

### (目標)

- ① 10年間で死者数半減 (平成20年517人を10年後に250人)
- ② 10年間で人身事故件数半減 (平成20年56,305件を10年後に3万件)
- ③ 飲酒運転ゼロ (参考指標)

### (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)

### (重要政策)

#### 【施政方針】

なし

#### 【閣議決定】

なし

#### 【閣決 (重点)】

なし

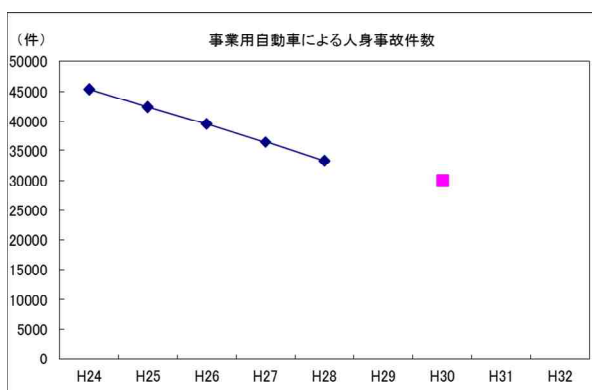
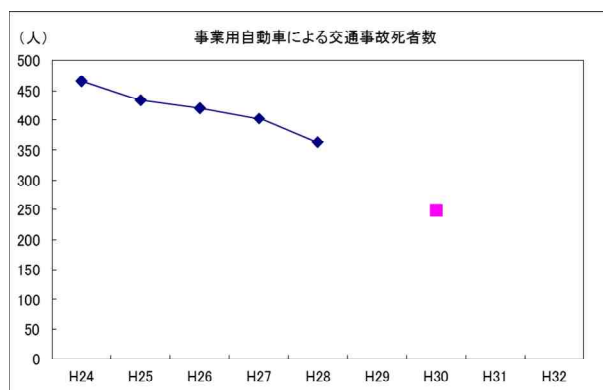
#### 【その他】

- ・内閣府特命担当大臣談話 (平成22年1月2日) 「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す。」
- ・第10次交通安全基本計画 (平成28年3月11日中央交通安全対策会議決定)

### 過去の実績値

(年)

	H24	H25	H26	H27	H28
①	466人	434人	421人	403人	363人
②	45,346件	42,425件	39,649件	36,499件	33,336件



### 主な事務事業等の概要

自動車運送事業の安全対策として以下の対策等を実施した。

予算額：1,188百万円 (平成28年度)

1,186百万円 (平成27年度)

- ・自動車運送事業の安全総合対策事業

運転者の健康状態に起因する事故対策等を強化すべく、先進安全自動車 (ASV) の導入を支援するとともに、過労運転防止に資する機器等の普及を促進する。

- ・ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業

官民が保有する様々な運行記録や登録情報等について、事故防止対策に活用するビッグデータとして整備することによって、適切な運行管理、効果的な監査、健康起因事故の未然防止等の対策を講じる。

- 健康起因事故防止のための運転者向けスクリーニング検査の普及促進  
国交省、運送業界、医療関係団体が連携し、脳疾患・心疾患等に関する運転者向けスクリーニング検査に関しセミナーの開催、先進事例における事故削減効果の調査等を行い、同検査の普及を促進する。
- 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化  
優先的に監査を実施する必要がある事業者、継続的な監視が必要な事業者の情報を把握しつつ、自動車運送事業者への監査を実施し、効率的かつ効果的に法令等の遵守状況を確認する。
- 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化  
事業用自動車事故調査委員会において、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行う。

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

平成28年の実績値は、仮に初期値から目標値に直線的に減少とした場合の推定値に比較すると、①事業用自動車による交通事故死者数については着実に減少しているものの、当該推定値に比較すると多くなっており、また、②事業用自動車による人身事故件数については着実に減少している。

#### (事務事業等の実施状況)

- 平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、同年6月3日にとりまとめた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に掲げられた再発防止策について、実施可能なものから速やかに実施している。
- 事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、28年において542者に対して実施した。
- 悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者等に対する監査の徹底及び、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施している。また、貸切バスについては、軽井沢スキーバス事故を受け、法令違反を早期に是正させる仕組みの導入や行政処分を厳格化して違反を繰り返す事業者を退出させるなどの措置を平成28年12月より実施した。さらに、事故を惹起するおそれの高い事業者を抽出・分析する機能を備えた「事業用自動車総合安全情報システム」の運用を開始した。
- 点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認の徹底や、別の運転者に代わりにアルコール検査を実施させるなどの不正行為の禁止等、輸送の安全確保の徹底を周知した。
- A S V装置、デジタル式運行記録計等の導入に対し支援を行うとともに、健康や過労運転に起因した事故の未然防止のため、運転特性や体調管理等に関する情報について、ビッグデータとして集積、活用し、運転者の体調に即した運行経路の設定が可能になる等の事故防止運行モデルの検討を開始した。
- トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組について評価し、更なる事故削減に向け、必要に応じて見直しを行う等、フォローアップを実施している。
- 事業用自動車事故調査委員会において、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行っており、19件の報告書を公表した。
- 睡眠呼吸障害、脳疾患、心疾患等の主要疾病の早期発見に寄与する各種スクリーニング検査をより効果的なものとして普及させるため、27年9月に、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」を立ち上げ、普及に向けた課題を整理するための事業者へのアンケート調査等を行った。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、事業用自動車の関係者と一丸となって事故防止対策に取り組んできたが、平成28年の実績値は、仮に初期値から目標値に直線的に減少とした場合の推定値に比較すると、①事業用自動車による交通事故死者数については着実に減少しているものの、当該推定値に比較すると多くなっておりBと評価し、②事業用自動車による人身事故件数については着実に減少していることからAと評価した。今後は更なる削減の取組みが必要であり、加えて、軽井沢スキーバス事故等の発生、自動車の先進安全技術の急速な発展など、プラン2009策定時から大きな状況変化があったところ。これらの状況変化に対応するため、新たな事業用自動車総合安全プランを策定することとし、新たな対策理念と対策指標、施策群の検討を開始する。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車局安全政策課（課長 平井 隆志）  
 関係課：大臣官房運輸安全監理官（運輸安全監理官 三上 誠順）  
 道路局環境安全課（環境安全課長 森山 誠二）  
 自動車局保障制度参事官室（参事官 増田 直樹）  
 自動車局技術政策課（課長 江坂 行弘）  
 自動車局旅客課（課長 鶴田 浩久）  
 自動車局貨物課（課長 加藤 進）  
 自動車局整備課（課長 野津 真生）

業績指標 60

商船の海難船舶隻数\*

評価

A	目標値：339隻未満（平成32年） 実績値：334隻（平成28年） 初期値：386隻（平成23年～27年の平均海難隻数）
---	--

(指標の定義)

我が国周辺で発生する商船（旅客船、貨物船及びタンカー）の海難隻数の合計  
 ただし、本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く

(目標設定の考え方・根拠)

第10次交通安全基本計画第2部（海上交通の安全）における目標（我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から平成32年までに少なくとも2,000隻未満とする。）に準じた目標設定とする。

第10次計画では第9次計画期間の年平均船舶事故隻数の約12%削減を目標としていることから、商船（旅客船、貨物船及びタンカー）に係る第9次計画期間の年平均船舶事故隻数386隻から12%削減した339隻未満を目標とする。

(外部要因)

海上交通量の変化、異常気象、台風及び津波等に伴う海難

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・海洋基本計画（平成25年4月26日）  
 第2部5（2）ア

○船舶海難等の発生を未然に防止し、海運業における輸送の安全を確保するため、海運事業者の経営トップから現場まで一貫した安全管理体制の構築を目指す運輸安全マネジメント制度を促進するとともに、従来からの監査業務や安全評価手法の開発等も併せて実施する。

○国際機関での協議を通じ、船舶の設計、建造、運航、解体に関わる各種の基準の策定と不断の見直しを行うとともに、検査の確実な実施、外国船舶の監督（PSC）や、海上安全の啓発等に取り組む。

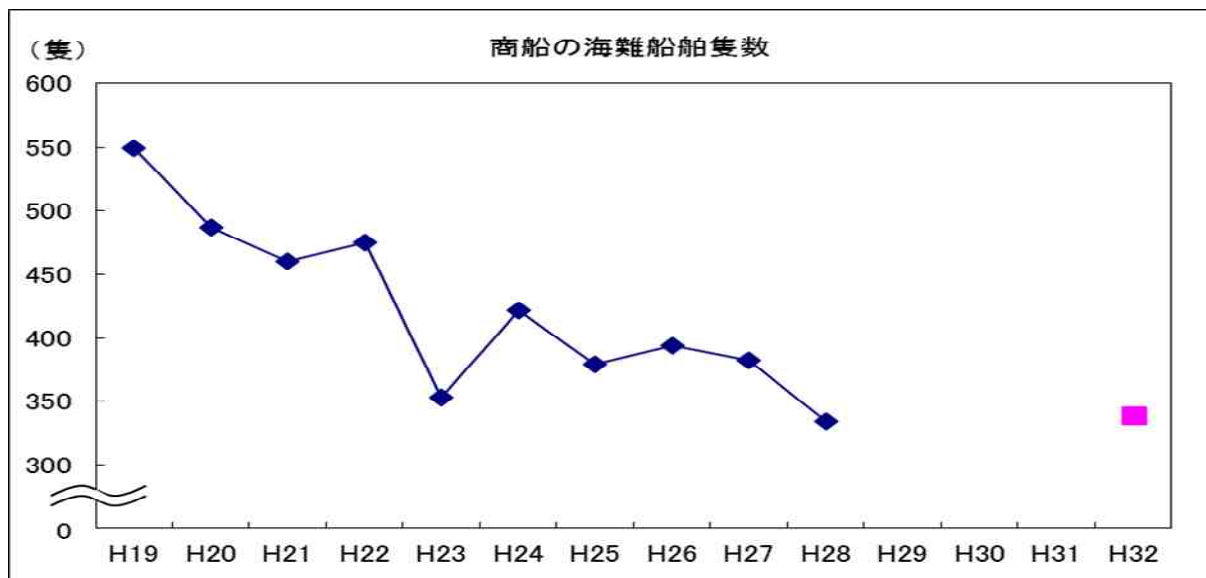
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値					(年)
H19	H20	H21	H22	H23	
549隻	487隻	460隻	475隻	353隻	
H24	H25	H26	H27	H28	
422隻	379隻	394隻	382隻	334隻	



## 主な事務事業等の概要

船舶の検査・監査等を通じハード・ソフト両面から安全対策を強化 予算額：716百万円（平成28年度）

- ・ 運航労務監理官の監査の効率的・効果の実施のための研修制度の強化や監査実施体制の整備
- ・ 海事分野における運輸安全マネジメント評価の実施
- ・ 船舶検査官等が効果的な検査を実施するための研修の充実、ISO9001品質認証の推進や船舶検査実施体制の整備
- ・ PSC（ポートステートコントロール：日本に入港する外国籍船に対して行う、船内設備等の安全に関する立入検査）の強化

事故原因等の究明

- ・ 運輸安全委員会では、船舶事故等が発生した場合、その原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求め、船舶事故等の再発防止及び被害の軽減に寄与する。

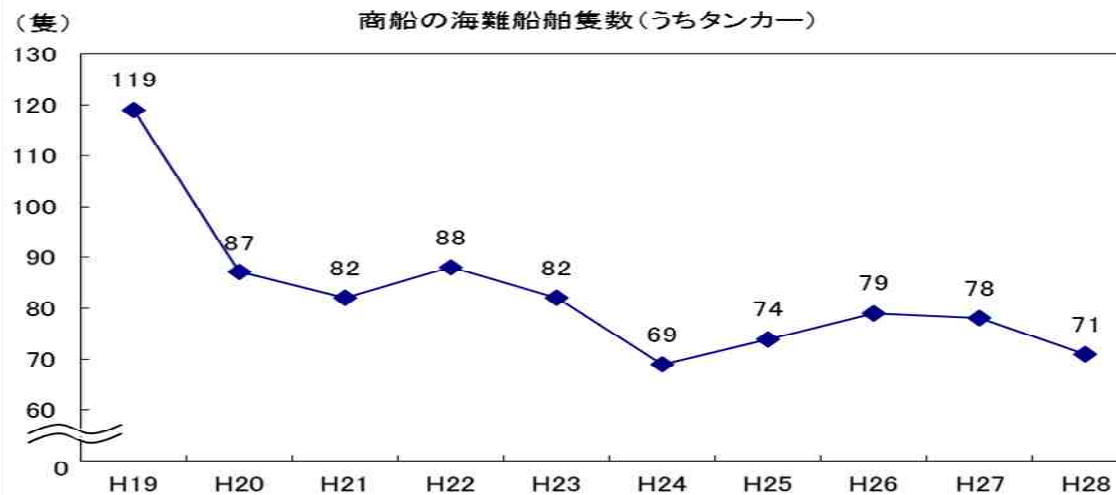
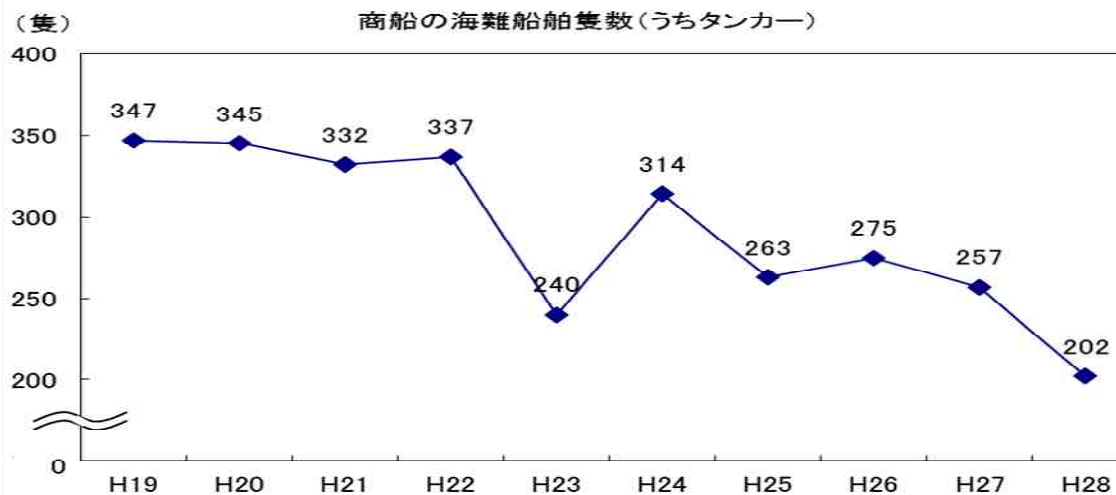
## 測定・評価結果

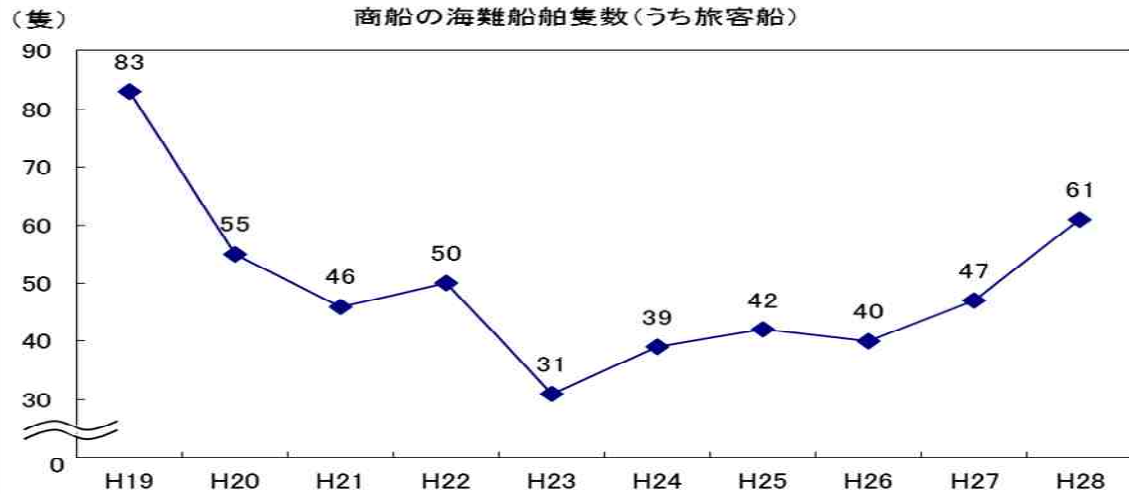
### 目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成28年の実績値は334隻であり、目標値（339隻未満）を達成しており、長期的にも減少傾向で推移していることから、目標年においても引き続き目標値を達成すると見込まれる。

指標の内訳を見ると、貨物船は202隻、タンカーは71隻、旅客船は61隻であった。貨物船及びタンカーでは長期的に減少傾向にあるものの、旅客船は平成23年から27年の実績値の平均を上回り増加傾向にある。





(事務事業等の実施状況)

- ・ 運航労務監理官により、旅客船及び貨物船の運航管理体制、船員の労働条件等の監査・指導を実施するとともに、運航労務監理官及び運輸安全調査官による運輸安全マネジメント体制の評価を実施した。  
(運輸安全マネジメント体制の評価実施実績 平成28年：242事業者)
- ・ 船舶検査官により、船舶の構造・設備等に関する技術基準適合性の検査を実施するとともに、放射性物質等の危険物の輸送に係る容器・積付等について審査・検査を実施した。  
(船舶の検査実施実績 平成28年度：8,348隻)
- ・ 外国船舶監督官により、我が国に入港した外国船舶に対し国際条約に基づき船体の安全基準及び船員の資格証明等についてPSCを実施した。  
(欠陥是正指示実績 平成28年：16,761件)
- ・ 運輸安全委員会は、船舶事故等について、その原因を究明するための調査を行い、調査の結果に基づき、国土交通大臣又は原因関係者に対し講ずべき措置について勧告を実施した。また、事故の再発防止と海上交通の安全性の更なる向上を目的とした「船舶事故ハザードマップ」の運用を平成25年5月より開始し、平成26年4月に「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」、平成27年6月には、スマートフォンやタブレット端末に対応した「船舶事故ハザードマップ・モバイル版」の運用を開始した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・ 平成28年の実績値は334隻であり、目標値(339隻未満)を達成しており、長期的にも減少傾向で推移しているため、目標年においても目標値を達成すると見込まれるため、Aとした。なお、平成29年においても、引き続き海難の減少に努める。
- ・ 周囲を海に囲まれ、資源に乏しい我が国は、エネルギー関連資源、食物資源等の大半を海外からの輸入に頼っており、また多くの基幹産業が臨海部に立地しているため、海上輸送は我が国の産業、国民生活を支える上で欠くことができないものとなっている。ひとたび海難が発生すれば、尊い人命を失いかねないことはもとより、我が国の経済活動や自然環境に計り知れない影響を及ぼす可能性もあるなど、国民の「安全・安心」を脅かすこととなる。このため、海難の発生を未然に防止し、また、海難発生時の被害を最小化するために、引き続き上記の事務事業をはじめとした各種施策を推進することとする。
- ・ 運輸安全委員会では、引き続き適確な事故調査により事故及びその被害の原因究明を徹底して行うとともに、国土交通大臣、関係行政機関及び原因関係者等に対して、事故防止や被害軽減のための勧告、意見や事実情報の提供等をタイムリーかつ積極的に行うこととする。

担当課等(担当課長名等)

担当課：海事局安全政策課(課長 石原 典雄)  
 関係課：大臣官房運輸安全監理官(運輸安全監理官 三上 誠順)  
 運輸安全委員会事務局総務課(課長 森 宏之)

**業績指標 6 1**  
船員災害発生率（千人率）

**評 価**

A	目標値：9.6‰（平成29年度） 実績値：集計中（平成28年度） 9.3‰（平成27年度） 初期値：11.0‰（平成20～24年度の平均）
---	--

**（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（船員の転倒、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（予備船員を除く。以下同じ。）の船員千人当たりの率

**（目標設定の考え方・根拠）**

船員災害防止活動の促進に関する法律第6条に基づき、船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し、基本となるべき事項を定めた船員災害防止基本計画（以下「基本計画」という。）を5年ごとに作成している。

第10次基本計画期間（平成25年度から平成29年度まで）の死傷災害発生率を、第9次基本計画期間（平成20年度から平成24年度まで）の5年間の死傷災害の発生率（年間千人率）の平均値に比べ13%減少させることとした。

目標設定の考え方は、

- ① 平成20～22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。
- ② 業績目標の初期値及び目標値は計画期間中の状況をより反映させるため、これまでの最終年度の比較でなく、計画期間（5年間）の平均値を比較することとした。

**（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）**

該当なし

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

なし

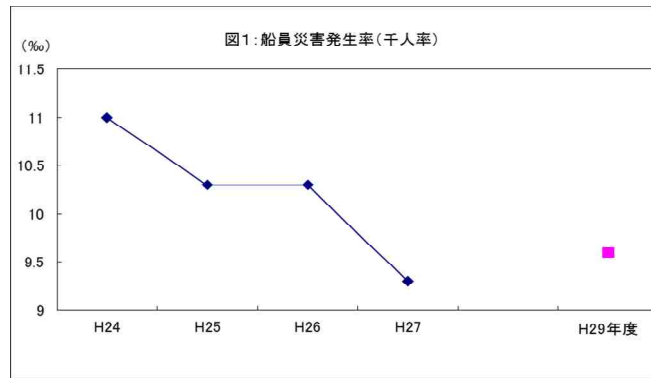
**【その他】**

第10次船員災害防止基本計画（計画期間：平成25年度から平成29年度までの5年間）

平成28年度船員災害防止実施計画

過去の実績値				(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
11.0‰	10.3‰	10.3‰	9.3‰	集計中





**主な事務事業等の概要**

- 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
    - ・船舶所有者の安全管理体制の整備を推進し、安全管理活動の活性化を図る。
  - 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するとともに、特に死亡率の高い海中転落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、心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策を推進し、若手船員に対しては、乗船前に安全対策や健康管理に関する研修の実施等、安全衛生に係る教育を推進する。

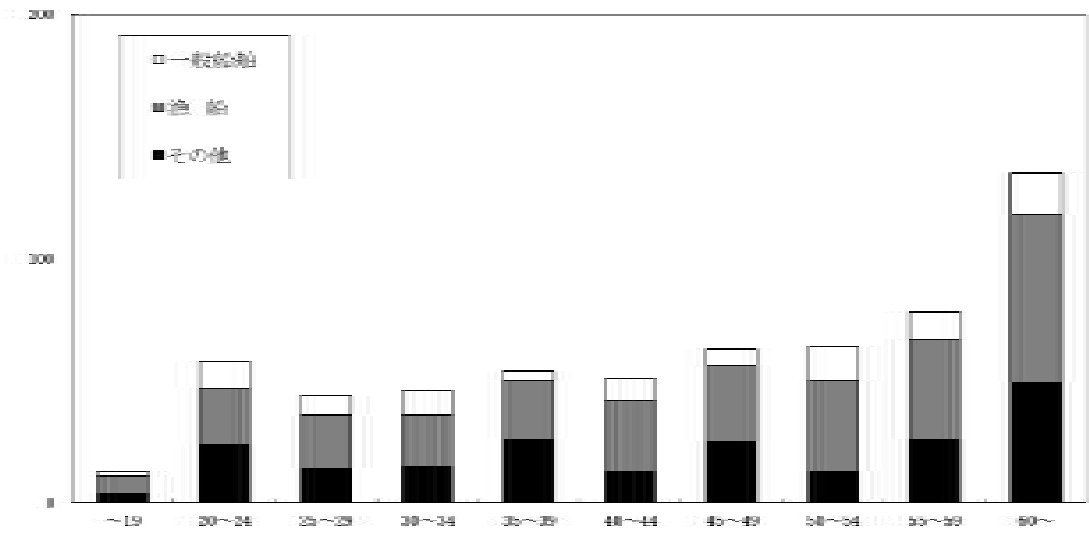
**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

- ・平成28年度の実績値は集計中であるため、平成27年度の実績値について分析すると、平成27年度の実績値は9.3% (606人) であり、前年度の10.3% (666人) と比べて減少している。(図1)
- ・船員の高齢化が進展する中、高齢船員の占める割合は高く、平成27年度における50歳以上の船員の災害発生率は、全体の約46% (277人) を占めている(図2)。このことを踏まえ、平成28年度においては、特に高齢船員の死傷災害防止対策に重点的に取り組んだ。

図2: 業種別年齢層別災害発生状況



(事務事業等の実施状況)

- ・毎年開催される船員労働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、船員災害防止大会及び安全に関する各種講習会等を開催し、安全意識の高揚を図った。

指導隻数 1, 534隻

講習会等 67カ所 3, 176人参加

- ・関係機関、団体等で構成される船員災害防止連絡会議を開催し、関係者間での情報交換、連絡強化等を行った。  
(開催回数21回)

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

平成28年度の実績値は集計中であるため、平成27年度の実績値について分析すると、平成27年度の実績値は前年度と比べて約10%減少しており、過去の実績によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成できることから、Aと評価した。

平成25年度から始まった第10次船員災害防止基本計画は、平成29年度が最終年度であり、死傷災害発生率減少目標達成に向けて引き続き取り組みを行う。

・今後は、第10次船員災害防止基本計画の目標の達成状況等を踏まえ、第11次船員災害防止基本計画(平成30年度から平成34年度)の策定に向けて、①作業時を中心とした死傷災害防止対策、②海中転落・海難防止による死亡災害防止対策、③漁船における死傷災害対策、④年齢構成を踏まえた死傷災害防止対策等の検討を行う。

・この他、安全に関する意識の啓発を目的として、各船社単位での安全意識の高揚を図るため、従来の船員災害防止のための顕著な取組を評価し表彰を行っていた船員安全取組大賞を見直し、安全運航や労働環境等に対する取組を新たに受賞対象とする「船員安全・労働環境取組大賞」を創設する。また、適切な保護具、作業用救命衣の着用促進のための取組、個々の船員の安全意識の高揚を図るため船内向け自主改善活動(WIB)の普及促進等を引き続き実施し、船員災害防止を目指すものとする。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課： 海事局船員政策課(課長 高杉 典弘)

関係課： なし

**業績指標 6 2**  
国内航空における航空事故発生件数\*

<b>評 価</b>	
A	目標値：10.0件（平成25～29年の平均） 実績値：10.2件（平成24～28年の平均） 初期値：10.8件（平成20～24年の平均）

**（指標の定義）**  
国内航空における大型航空機、小型航空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）

**（目標設定の考え方・根拠）**  
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25年～29年の5ヵ年平均値）を現況値（平成20年～24年の5ヵ年平均値）の約1割減とすることを目標とする。

**（外部要因）**  
気象条件

**（他の関係主体）**  
なし

**（重要政策）**  
**【施政方針】**  
なし

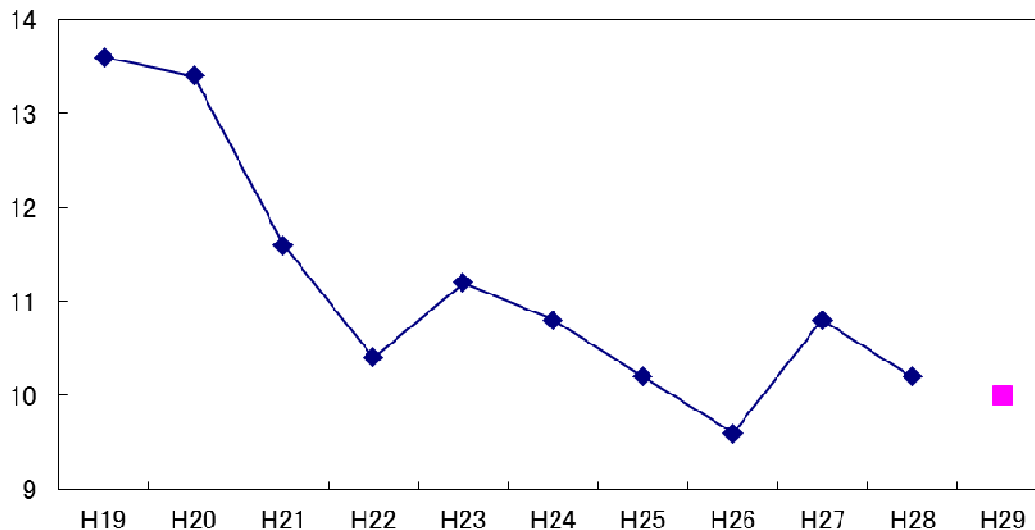
**【閣議決定】**  
なし

**【閣決（重点）】**  
なし

**【その他】**  
なし

過去の実績値				(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
10.8件 (単年) 12件	10.2件 (単年) 8件	9.6件 (単年) 8件	10.8件 (単年) 14件	10.2件 (単年) 9件

(件) 国内航空における航空事故発生件数(過去5ヵ年平均)



### 主な事務事業等の概要

#### ① 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、年間を通じて安全監査を行うことにより、その体制や業務の実施状況を厳しくチェックするとともに、経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を実施し、高い安全性を確保する。さらに、小型航空機等の運航者に対し、法令及び関係規程の遵守等安全運航セミナー等を通じて指導を行う。また、自家用航空機等の操縦者の技量維持のための特定操縦技能審査の環境を順次整備する。(平成26年度より、飛行前一定期間において同審査に合格していることを義務付けることとなっている。)

さらに、ICAO(国際民間航空機関)等の国際動向や技術の進歩等に合わせて航空機の安全基準を適時見直す等、所要の措置を行う。

予算額：航空安全対策の強化 194百万円(平成27年度)・208百万円(平成28年度)

運輸安全マネジメント制度の充実・強化 約0.4 億円の内数(平成28年度)

#### ② 航空保安施設の整備

より一層安全な航空交通を目指し、管制支援システム等の施設整備等を進める。

#### ③ 事故原因等の究明

運輸安全委員会は、航空事故等が発生した場合、その原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求め、航空事故等の再発防止及び被害の軽減に寄与する。

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

当該指標は、各年毎に変動はあるものの、平成28年度までの5年間の平均で見た場合、減少してきているが、平成24～28年の実績値が10.2件となり、目標値である10.0件を上回る結果となった。

##### (事務事業等の実施状況)

・航空安全に係る情報を幅広く収集し、トラブル発生の傾向を把握するため統計的な分析を行うとともに、有識者会議(航空安全情報分析委員会)を設置し、機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行った。

- ・この分析結果も含めて航空輸送の安全にかかわる情報をとりまとめ、平成29年1月に公表を行った。
- ・航空会社毎に重点事項を定め、監査専従組織による専門的かつ体系的な立入検査を実施するとともに、安全上のトラブルが発生した場合には機動的に立入検査を実施するなど、航空会社に対する効果的な安全監査を実施した。  
(平成28年度航空運送事業者の本社・基地に対する立入検査実施件数：335件)
- ・事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を平成28年度は延べ10事業者に対して実施した。
- ・ヒューマンエラーの予防を目的とした、滑走路占有状態等を管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備について、平成27年度は大阪空港・那覇空港において正式運用を開始した。
- ・運輸安全委員会は、航空事故等について、その原因を究明するための調査を行い、調査の結果に基づき、国土交通大臣及び原因関係者に対し講ずべき施策について勧告を実施した。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・国内航空事故発生件数は各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、減少してきているが、平成24～28年の実績値が10.2件となり、目標値である10.0件を上回る結果となった。主な原因としては、平成27年及び平成28年に小型航空機の事故が目立って発生したことが考えられる。これら事故等を受け、課題を抽出し、操縦士等に対し法令等の遵守などの指導の実施に加え、平成28年から「小型航空機等に係る安全推進委員会」を立ち上げ安全対策に係る検討を行っている。
- ・今後も引き続き、航空安全情報の収集、分析を行うとともに、有識者会議にて機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行うほか、航空輸送の安全にかかわる情報の公表を行う。また、より一層安全な航空交通を目指し、各種支援システムの充実強化を図るほか、航空会社に対する体系的・専門的な安全監査及び経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施していく。さらに、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。
- ・運輸安全委員会は、引き続き適確な事故調査により事故及びその被害の原因究明を徹底して行うとともに、国土交通大臣、関係行政機関及び原因関係者に対して、事故防止や被害軽減のための勧告、意見や事実情報の提供等をタイムリーかつ積極的に行うこととする。
- ・平成28年の実績値は10.2件であり、目標値を上回っているものの事故件数はこれまで減少傾向を示しており、平成29年での目標値達成が見込まれることからAと評価した。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局安全部運航安全課（課長 甲田 俊博）  
 関係課：大臣官房運輸安全監理官（三上 誠順）  
 航空局安全部航空機安全課（課長 川上 光男）  
 航空局安全部航空事業安全室（官房参事官（航空事業安全）川勝 弘彦）  
 航空局交通管制部交通管制企画課（山腰 俊博）  
 運輸安全委員会事務局総務課（森 宏之）

**業績指標 63**

緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率\*

**評価**

A	目標値：81% (平成32年度) 実績値：集計中 (平成28年度) 76.3% (平成27年度) 初期値：75% (平成25年度)
---	--

**(指標の定義)**

緊急輸送道路上に存在する橋梁のうち、損傷のおそれがない橋梁の割合

**(目標設定の考え方・根拠)**

過年度の平均工事完了数で推移するものとして設定

**(外部要因)**

高速道路会社・地方公共団体の取組状況により影響あり

**(他の関係主体)**

該当なし

**(重要政策)**

**【施政方針】**

第183回国会施政方針演説 (平成25年2月8日)

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

第186回国会施政方針演説 (平成26年1月24日)

「災害から人命を守り、社会の機能を維持するため、危機管理を徹底するとともに、大規模建築物の耐震改修や治水対策、避難計画の作成や防災教育など、ハードとソフトの両面から、事前防災・減災、老朽化対策に取り組み、優先順位を付けながら国土強靱(きょうじん)化を進めます。」

**【閣議決定】**

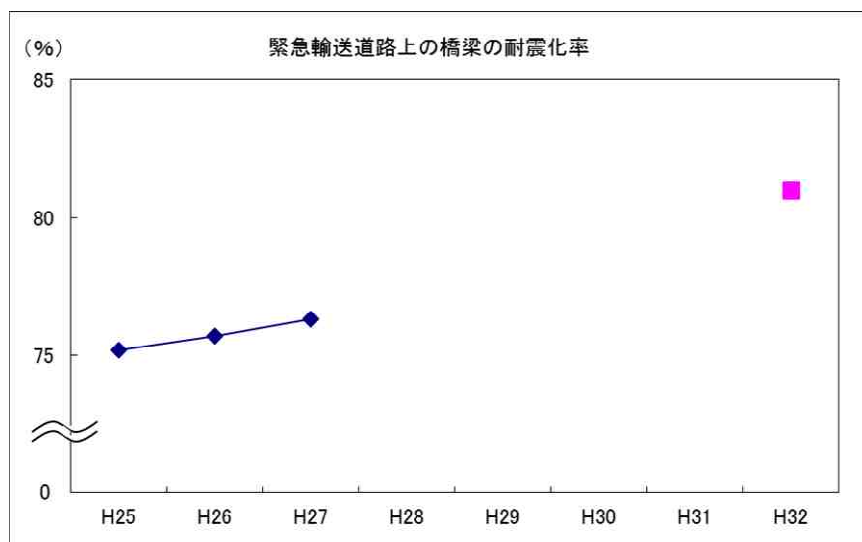
なし

**【閣決(重点)】**

社会資本整備重点計画 (平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

**【その他】**

なし



過去の実績値				(年度)
H24	H25	H26	H27	H28
—	75.2%	75.7%	76.3%	集計中

## 主な事務事業等の概要

大規模災害時の救急救命活動や復旧活動を支えるため、緊急輸送道路等の耐震補強を推進します。(◎)

予算額：道路整備費16,602億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,018億円等の内数(平成27年度)

予算額：道路整備費16,637億円(国費)及び社会資本整備総合交付金8,983億円等の内数(平成28年度)

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

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率の実績については、平成25年度75.2%から平成27年度76.3%と向上している。目標に向けて着実に進捗しているものの、過去の実績による傾向を延長すると目標年度に達成できないことになり、順調ではない。
- ・一方、平成28年熊本地震の教訓を踏まえ、耐震補強の重要性が再認識されたところであり、高速道路や直轄国道について、大規模地震の発生確率が26%以上の地域は5年間で対策を完了させることや、その他の地域においても今後10年間で耐震補強の完了を目指すなど対策を推進することとしたところである。
- ・このため、これまで以上に対策を加速化して取り組むことから目標値の達成は可能であると考えている。

#### (事務事業等の実施状況)

- ・大規模地震等の発災時、救急救命活動や復旧活動を支えるため、平成29年度においても緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を実施しているところである。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成27年度における緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は、76.3%である。目標に対してやや伸びが鈍化している状況である。
- ・橋梁の耐震補強は、構造的な制約や施工上の制約等が多いことから、既設橋梁特有の制約等を踏まえ適切な設計が重要となることや、河川、鉄道等の協議等に時間を要することも多く、円滑に進められるかが課題となっている。
- ・このため、平成28年度には設計を円滑に行うため、設計上の留意点について周知を行ったところであり、鉄道協議においては、工事を計画的に実施できるよう平成28年10月に省令改正を行ったところである。
- ・さらに、自治体支援については高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋の耐震化を重点的に行っているところであり、会議等を活用し、耐震補強に関する自治体の技術力向上に努めているところである。今後も引き続き財政支援を行うとともに、会議等を活用した耐震化の技術支援を行い、耐震化の推進を図る体制を整える。
- ・以上より総合的に判断し、「A」と位置付けることとした。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 国道・防災課 道路防災対策室(和田 卓)

**業績指標 6 4**

生活道路におけるハンプ等の設置による死傷事故抑止率\*

**評 価**

N	目標値：約 3 割抑止（平成 2 6 年比）（平成 3 2 年） 実績値：集計中（平成 2 8 年） 初期値：－
---	--

**(指標の定義)**

生活道路の対策実施エリアのうち、ハンプ、狭窄等の交通事故対策が実施された箇所において抑止される死傷事故件数の割合

生活道路におけるハンプ等の設置による死傷事故抑止率 =

(生活道路の重点対策エリアにおける対策前の死傷事故件数(年) - 生活道路の重点対策実施エリアにおける対策後の死傷事故件数(年)) / 生活道路の重点対策実施エリアにおける対策前の死傷事故件数(年)

**(目標設定の考え方・根拠)**

過年度に実施した生活道路のゾーン対策における死傷事故件数の削減実績より目標値を設定

**(外部要因)**

・交通量の変動、交通安全思想の普及 等

**(他の関係主体)**

警察庁（事業主体：交通規制等）

**(重要政策)****【施政方針】**

第 1 7 1 回国会施政方針演説（平成 2 1 年 1 月 2 8 日）

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

第 1 6 9 回国会施政方針演説（平成 2 0 年 1 月 1 8 日）

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

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成 2 7 年 9 月 1 8 日）「第 2 章に記載あり」

**【その他】**

第 1 0 次交通安全基本計画（平成 2 8 年 3 月 3 1 日中央交通安全対策会議決定）

**過去の実績値**

(年)

H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
—	—	—	—	集計中

**主な事務事業等の概要**

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路について、幹線道路等への交通転換を図り、通過交通及び走行速度の抑制の徹底により、「人優先の安全・安心な歩行空間」を確保するため、面的な速度規制と組み合わせたハンプの設置等の対策を行うなど、面的かつ総合的な交通事故抑止対策を実施。(◎)

予算額：

道路整備費 1 6, 6 0 2 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 9, 0 1 8 億円（国費）等の内数（平成 2 7 年度）

道路整備費 1 6, 6 3 7 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 8, 9 8 3 億円（国費）等の内数（平成 2 8 年度）

(注) ◎を付した施策項目は、社会資本重点計画にその概要が定められた社会資本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 28 年の実績値については、対策実施後の事故データが平成 30 年度上半期にとりまとまる予定であり、判断できない。平成 28 年の交通事故死者数は昭和 24 年以来 67 年ぶりに 4,000 人を下回っていることから順調と推測される。

**(事務事業等の実施状況)**

生活道路対策エリアにおいて、ハンプの設置等の対策を実施中である。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

平成 28 年度の生活道路におけるハンプ等の設置による死傷事故抑止率の実績は集計中であることから、N判定とした。引き続き、生活道路対策エリアの死傷事故率抑止の目標値達成に向けて、ハンプ等の設置を推進する。



**担当課等（担当課長名等）**

担当課： 道路局 環境安全課 （道路交通安全対策室長 酒井 洋一）

関係課： 道路局 国道・防災課（課長 川崎 茂信）

**業績指標 65**

自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実（①訪問支援サービスの実施割合、②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率\*）

評価	
A	① 訪問支援サービスの実施割合 目標値： 60.0%（平成28年度） 実績値： 66.3%（平成28年度） 初期値： 34.1%（平成22年度）
A	② 短期入所を受け入れる施設の全国カバー率 目標値： 100.0%（平成32年度） 実績値： 87.2%（平成28年度） 初期値： 12.8%（平成25年度）

**（指標の定義）****①訪問支援サービスの実施割合**

自動車事故により在宅療養生活を送る重度後遺障害者（介護料受給資格者）やその家族を精神的な面で支援するために、重度後遺障害者（介護料受給資格者）宅に対して独立行政法人自動車事故対策機構が実施する訪問支援の実施割合。

※介護料：自動車事故が原因で、脳、脊髄又は胸腹部臓器を損傷し、重度の後遺障害を持つため、移動、食事及び排泄など日常生活動作について常時又は随時の介護が必要な状態の方へ独立行政法人自動車事故対策機構を通じて支給するもの。

（初期値 1,530（人）／4,489（人） 直近値 3,083（人）／4,648（人） 目標値 2788.8（人）／4,648（人））

**③ 短期入所を受け入れる施設の全国カバー率**

自動車事故により在宅療養生活を送る重度後遺障害者（介護料受給資格者）を短期間受け入れる障害者支援施設等の各都道府県での指定割合。

（初期値：6 都府県 直近値：41 都府県 目標値：47 都道府県）

**（目標設定の考え方・根拠）****①訪問支援サービスの実施割合**

（1）平成21年度末の介護料受給資格者数は4,489名（平成22年度の訪問支援実人数は1,530件）

（2）1年間に介護料受給資格者の3割以上に対して訪問を行っているところ、限られた人員で業務の効率化を図ることにより、可能な限り訪問支援の実施割合を伸ばすこととし、当面の目標として、平成28年度までに、介護料受給者の6割以上に対して訪問支援を提供することを目指す。

**②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率**

（1）平成25年度より短期入所協力施設の指定制度を創設し、初年度は6都府県8施設を指定。

（2）目標年度である平成32年度までに全国に短期入所協力施設を整備することを目指す。

**（外部要因）****①訪問支援サービスの実施割合**

訪問支援実施に当たっての重度後遺障害者（介護料受給資格者）やその家族の意向

**②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率**

短期入所協力施設としての事業目的に賛同し協力をいただける施設の意向

**（他の関係主体）**

なし

**（重要政策）****【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

・第3次犯罪被害者等基本計画（平成28年4月1日）

国土交通省及び独立行政法人自動車事故対策機構において、自動車事故による重度後遺障害者が質の高い治療・看護を受けられる機会を拡充するため、地理的要因や既存病床の利用状況等を踏まえて、療養施設機能一部委託病床の立地等のあり方について平成28年度末までに検討を行う。また、自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料の支給や、短期入院・入所に係る助成を推進するとともに、介護料受給者宅を訪問して介護に関する相談や情報提供等を行う訪問支援の充実・強化を図る（V. 第2. 1）

・交通政策基本計画（平成27年2月13日）

独立行政法人自動車事故対策機構における自動車事故被害者等からの要望把握に係る体制の整備等を通じ、より効果的な被害者支援の充実方策について検討する。（第2章 基本的方針C 目標②）

**【閣決（重点）】**

なし

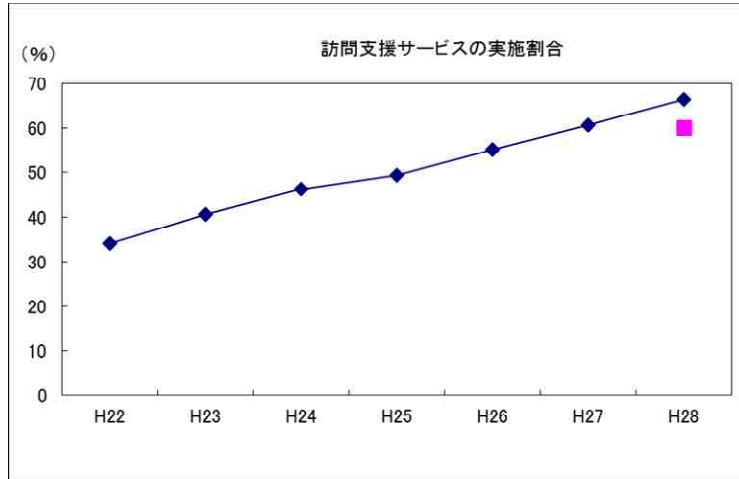
**【その他】**

・第10次交通安全基本計画（平成28年3月31日日本中央交通安全対策会議決定）

交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

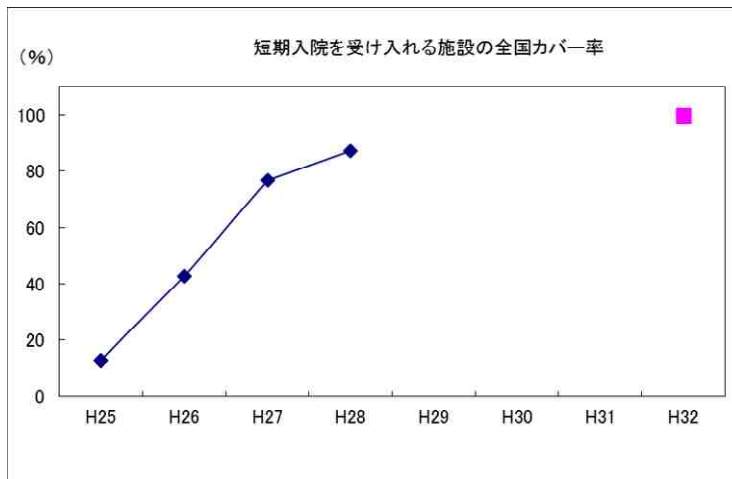
① 訪問支援サービスの実施割合

過去の実績値				(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
4 6 . 3 %	4 9 . 5 %	5 5 . 2 %	6 0 . 6 %	6 6 . 3 %



② 短期入所を受け入れる施設の全国カバー率

過去の実績値				(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
-	1 2 . 8 %	4 2 . 6 %	7 6 . 6 %	8 7 . 2 %



主な事務事業等の概要

①訪問支援サービスの実施割合

独立行政法人自動車事故対策機構の職員が、自動車事故の被害者である重度後遺障害者（同機構の行う介護料受給資格者）宅を訪問し、被害者本人やその家族から相談・要望を受けるほか、介護に関する有用な情報を提供するなど、被害者やその家族に対して精神的な支援を行うもの

②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率

自動車事故により在宅療養生活を送る重度後遺障害者（介護料受給資格者）が障害者支援施設等に一時的に短期間入所し、生活上の支援を受けて過ごすため、受入れに協力する障害者支援施設等の確保を行うもの。

予算額：159.5億円（平成28年度当初）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）

①訪問支援サービスの実施割合

訪問支援サービスの実施割合について目標年度が到来したが、業務の効率化及び訪問支援の取組強化により、

目標を達成したところ。

②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率

平成 25 年度より各地域における施設の選定と協力依頼により順調に増加したところ。

(事務事業等の実施状況)

①訪問支援サービスの実施割合

平成 27 年度は、前年度末の介護料受給資格者 4, 588 名に対し、2, 781 件実施。

平成 28 年度は、前年度末の介護料受給資格者 4, 648 名に対し、3, 083 件実施。

②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率

平成 26 年度は、初年度の 6 都府県に加え、14 県（青森県、宮城県、福島県、秋田県、山形県、静岡県、三重県、福井県、岐阜県、広島県、鳥取県、島根県、岡山県、山口県）で協力施設を確保。全国 20 都府県。

平成 27 年度は、前年度までの 20 都府県に加え、16 県（岩手県、新潟県、富山県、石川県、長野県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県）で協力施設を確保。全国 36 都府県。

平成 28 年度は、前年度までの 36 都府県に加え、5 府県（京都府、滋賀県、奈良県、和歌山県、兵庫県）で協力施設を確保。全国 41 都府県。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

①訪問支援サービスの実施割合

訪問支援サービスの実施割合について目標年度が到来し、目標を達成したことから A と評価した。引き続き、これを実施し、重度後遺障害者やその家族に精神的な面で支援していく必要がある。実績値に関しては、平成 29 年度から始まった独立行政法人自動車事故対策機構第四期中期目標・計画を踏まえて平成 29 年度以降においては 65% 以上を維持し、新規認定者に対しては 100% と設定する。

②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率

短期入所を受け入れる施設の全国カバー率については、87.2% であり、順調に推移していることから A と評価した。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：自動車局保障制度参事官室（参事官 増田 直樹）

関係課：なし

業績指標 6 6

大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率

評価

B

目標値：90.0%（平成 32 年度）  
 実績値：66.1%（平成 28 年度）  
 初期値：54.4%（平成 24 年度）

（指標の定義）

1 年間に生産される大型貨物自動車（車両総重量 8 トン超の大型貨物車）のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合

（目標設定の考え方・根拠）

車両安全対策の一環として衝突被害軽減ブレーキの普及促進を図り、過去の装着台数実績より平成 32 年度までに 90.0%の装着台数が見込まれるものとして設定したものの。

（外部要因）

交通安全思想の普及状況等

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

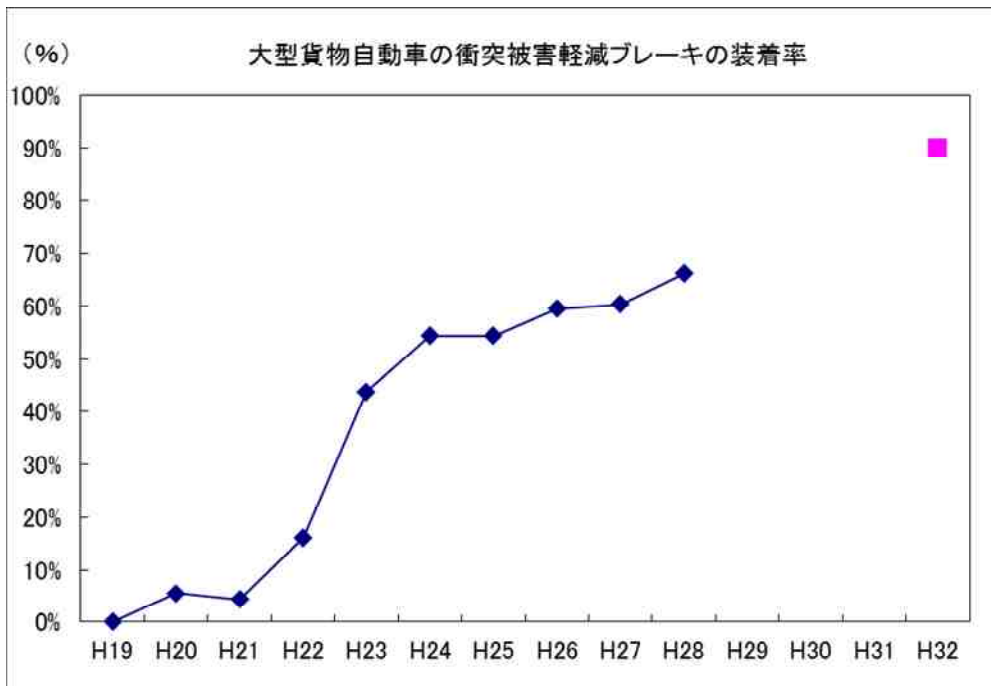
【施政方針】

【閣議決定】

【閣決（重点）】

【その他】

過去の実績値					(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
54.4	54.4	59.5	60.3	66.1	



**主な事務事業等の概要**

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全自動車（ASV）に関する装置の導入に対する支援

**測定・評価結果****目標の達成状況に関する分析****（指標の動向）**

過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれるが、過去の実績と比較し、上昇が緩やかになっている。

**（事務事業等の実施状況）**

昨年度と同様、引き続き衝突被害軽減ブレーキの普及促進に努めた。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

業績指標については、実績の上昇値に鑑み、Bと評価した。

今後とも業績指標の実績を踏まえ、更なる衝突被害軽減ブレーキの普及促進に努める。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：自動車局技術政策課（江坂 行弘）

関係課：

業績指標 67

要救助海難の救助率\*

評価

A

目標値：95%以上（毎年）  
実績値：95%（平成28年度）  
初期値：96%（平成23年から平成27年の平均）

（指標の定義）

要救助者に対する救助成功者の割合  
救助率＝（救助された乗船者数①＋救助された海中転落者数②）／（自力救助を除く要救助海難の乗船者数③＋自力救助を除く乗船者の海中転落者数④）

※初期値（96%）

$$(95\% + 96\% + 96\% + 95\% + 97\%) / 5 = 96\%$$

【内訳】

$$\text{平成23年救助率} (①3824 + ②46) / (③3932 + ④160) = 95\%$$

$$\text{平成24年救助率} (①5041 + ②48) / (③5119 + ④160) = 96\%$$

$$\text{平成25年救助率} (①4284 + ②61) / (③4368 + ④161) = 96\%$$

$$\text{平成26年救助率} (①3895 + ②53) / (③3991 + ④171) = 95\%$$

$$\text{平成27年救助率} (①3900 + ②47) / (③3948 + ④134) = 97\%$$

※直近値（平成27年救助率97%）

$$(3900 + 47) / (3948 + 134) = 97\%$$

（平成28年救助率95%）

$$(3132 + 41) / (3188 + 140) = 95\%$$

（目標設定の考え方・根拠）

海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、救助率を維持・向上することが重要であることから、救助率95%以上を目標とする。なお、平成28年3月11日に閣議決定された第10次交通安全基本計画において、要救助海難に対する全体の救助率を、今後も95%に維持確保とすることが目標として掲げられている。

※第10次交通安全基本計画閣議決定前の5年間（平成23年～平成27年）の統計によれば、要救助海難に対する全体の救助率は96%と高い水準で推移しており、平成28年以降も95%以上に維持確保することを新たに目標とした。

（外部要因）

気象海象

（他の関係主体）

防衛省、地方自治体、海事関係者、民間救助組織、医療関係者

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日閣議決定）

「要救助海難に対する全体の救助率は、今後も95%以上に維持確保

・第10次交通安全基本計画（平成28年3月11日閣議決定）

「海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから救助率95%以上とする。」

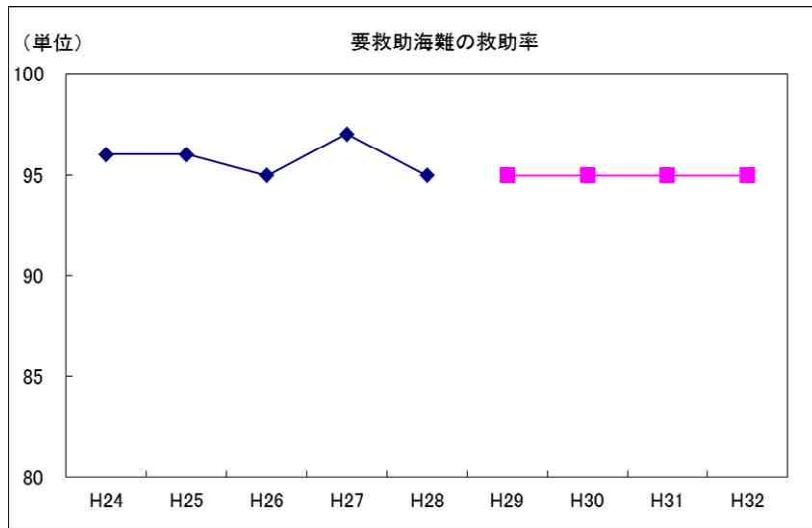
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)	
H24	H25	H26	H27	H28	
96%	96%	95%	97%	95%	



### 主な事務事業等の概要

#### ① 海難情報の早期入手に向けた取り組みの推進

海難発生から海上保安庁は情報を入手するまでに所要時間を2時間以内とするために以下の事業を実施

- ・自己救命策確保（ライフジャケットの常時着用、防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保、緊急通報用電話番号「118番」の有効活用）の指導・啓発
- ・漁業関係者に対する指導

#### ② 救助・救急体制の充実

沿岸海域における迅速かつ的確な人命救助体制の充実・強化を促進するため以下の事業を実施

- ・救難体制の充実
- ・周辺国や関係機関との合同訓練等を実施
- ・携帯電話からの118番通報の通報位置情報を活用
- ・救助・救急活動に関する調査・分析の強化

#### ③ ライフジャケットの着用率の向上

ライフジャケットの着用率向上を目指すために以下の事業を実施

- ・自己救命策確保の指導
- ・ライフジャケット着用義務範囲拡大を踏まえたライフジャケット常時着用の周知・啓発活動

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

「要救助海難の救助率」は、平成27年度97%、平成28年度95%となり、当庁のほか関係機関と連携した海事関係者等への粘り強い安全指導や当庁救助体制の強化等によって、両年度において目標の95%以上を達成することができた。

引き続き本事業を推進していくことで95%以上を達成できるものと思料する。

##### (事務事業等の実施状況)

#### ① 海難情報の早期入手に向けた取り組みの推進

- ・「ライフジャケットの常時着用」、「防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保」、「緊急通報用電話番号「118番」の有効活用」を基本とする自己救命策確保を推進する各種キャンペーン活動、あらゆる広報媒体を活用した周知・啓発活動を実施した。
- ・海難率の高い漁業従事者・プレジャーボート等乗船者に対する安全指導・啓発活動等を実施した。
- ・GMDSS機器（注1）の適正使用の指導・啓発を実施した。

#### ② 救助・救急体制の充実

- ・速力、捜索監視能力等の向上を図った巡視船艇・航空機の整備等を行った。
- ・周辺国等の捜索救助機関の実務者間による協議並びに捜索救助に関する合同訓練及び机上訓練を実施した。
- ・公益社団法人日本水難救済会、特定非営利活動法人日本ライフセービング協会等民間海難救助組織との連携を図った。
- ・メディカルコントロール体制（注2）の充実のため、海上保安庁メディカルコントロール協議会総会及び小委



員会を開催し、救急救命士の救急救命処置等に関する所要の改善を図った。

- ・携帯電話からの118番通報があった場合には通報位置情報も受信し、海上保安業務情報システムに表示させることにより、情報の効果的な活用を図った。
- ・諸外国海上保安機関から、誤発射された遭難信号への対応方針に関する情報収集を行い、当庁の対応方針を改めることで、救助態勢の空白期間を解消し、もって救助態勢の充実を図った。
- ・捜索救助活動等について調査・分析を強化した。

③ ライフジャケット着用率の向上

- ・「海難情報の早期入手に向けた取り組みの推進」と同様、自己救命策確保を推進する各種キャンペーン活動、あらゆる広報媒体を活用した周知・啓発活動を実施した。
- ・プレジャーボート等の乗船者における着用義務違反に対して指導を実施した。
- ・ライフジャケットの常時着用については、実際の事故事例を踏まえ、膨張式救命胴衣の事前点検（メンテナンス）の実施を併せて指導するとともに、平成30年2月1日より小型船舶に乗船する者への救命胴衣着用義務範囲が拡大されることから、この趣旨を踏まえてライフジャケットの着用徹底に向けた周知・啓発活動を実施した。

(注1)：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

(注2)：救急救命士が実施する救急救命業務の質を医学的観点から保証する体制

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

業績指標の実績値は、目標値95%を達成したため、「A」と評価した。この結果は、当庁が関係機関と連携しつつ実施した各種取組みが効果的に機能しているものと分析できる。

今後も捜索活動を含めた救助救急活動や自己救命策確保の実施状況等についての調査・分析を引き続き実施し、抽出した課題をもとに救助体制の改善を図るなどして救助率の維持・向上に取り組んでいく。

**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 増田 克樹)
関係課： 海上保安庁警備救難部管理課	(課長 瀬口 良夫)

業績指標 68

航路標識の耐震補強の整備率\*

評価

目標値：100%（平成32年度）  
実績値：81%（平成28年度）  
初期値：78%（平成26年度）

(指標の定義)

航路標識の耐震補強の整備率

整備率 = 耐震補強を行った航路標識① ÷ 耐震対策を講じる必要があると判定された航路標識②

※初期値（平成26年度）：①179 / ②229（基） = 78%

※直近値（平成27年度）：①183 / ②229（基） = 80%

（平成28年度）：①185 / ②229（基） = 81%

※目標値（平成32年度）：①229 / ②229（基） = 100%

(目標設定の考え方・根拠)

災害発生時における海上輸送ルート of 安全確保を図り船舶交通の被害の最小化を図るため、船舶の航行に不可欠な航路標識の耐震補強整備を推進する。

耐震対策を講じる必要があると判断された航路標識229基について、平成32年度までに、そのすべてを耐震補強することとした。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

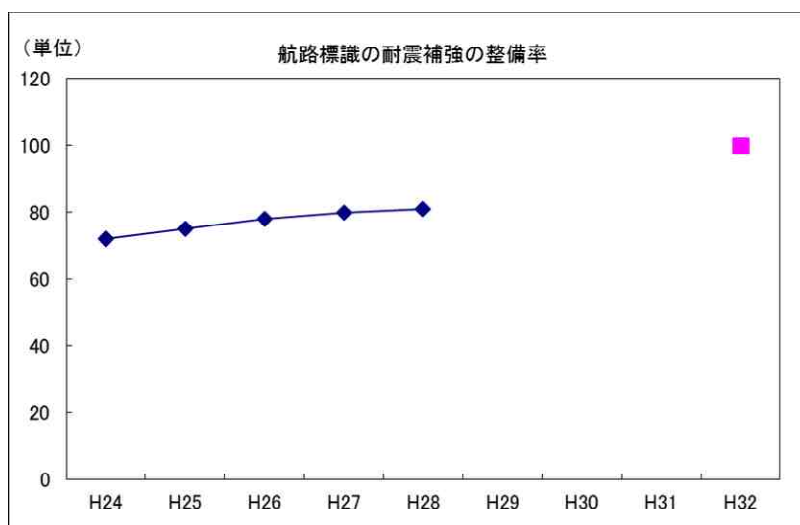
【その他】

なし

過去の実績値

(年度)

H24	H25	H26	H27	H28
72%	75%	78%	80%	81%



### 主な事務事業等の概要

#### 航路標識の耐震補強の整備 (◎)

災害発生時において、海上輸送ルートの安全確保を図るため、船舶の安全な運航に不可欠な航路標識の耐震補強を実施し、円滑な交通を確保する。

予算額：航路標識整備事業費の一部      0.3億円（平成27年度）      0.47億円（平成28年度）

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

### 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27年度、平成28年度において、計画した事業は順調に終了した。

目標は平成32年度に航路標識の耐震補強の整備率100%のところ、最新の実績値（平成28年度）は81%であるが、今後、平成28年度の整備基数と比較し、整備基数を約4～6倍増加させる計画となっており、実績値が上昇していくため、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

##### (事務事業等の実施状況)

6基（平成27年度：4基、平成28年度：2基）の航路標識の耐震補強を実施。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、今後の計画として、整備基数を増加させる計画となっているため、実績値が上昇していくことが見込まれる。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：海上保安庁交通部整備課（課長 木津 直樹）

関係課：海上保安庁交通部企画課（課長 君塚 秀喜）

**業績指標 69**  
国際船舶の隻数

**評価**

B	目標値：約 230 隻（平成 28 年央） 実績値： 214 隻（平成 28 年央） 初期値： 135 隻（平成 23 年央）
---	---

**(指標の定義)**  
海上運送法第 4 4 条の 2 に定める船舶（注）の隻数をいう。  
 (注)「国際船舶」：日本船舶のうち、国際海上輸送の確保上重要なものとして国土交通省令で定められた船舶。  
 具体的には、2,000 トン以上の LNG 船、ロールオン・ロールオフ船、近代化船等の船舶をいう。  
 平成 8 年創設

**(目標設定の考え方・根拠)**  
 安定的な国際海上輸送の確保のため、国際船舶に関する課税の特例（登録免許税・固定資産税の軽減）を継続することにより、国際船舶を平成 23 年より約 100 隻増加させることとし、目標を約 230 隻（平成 28 年央）とした。

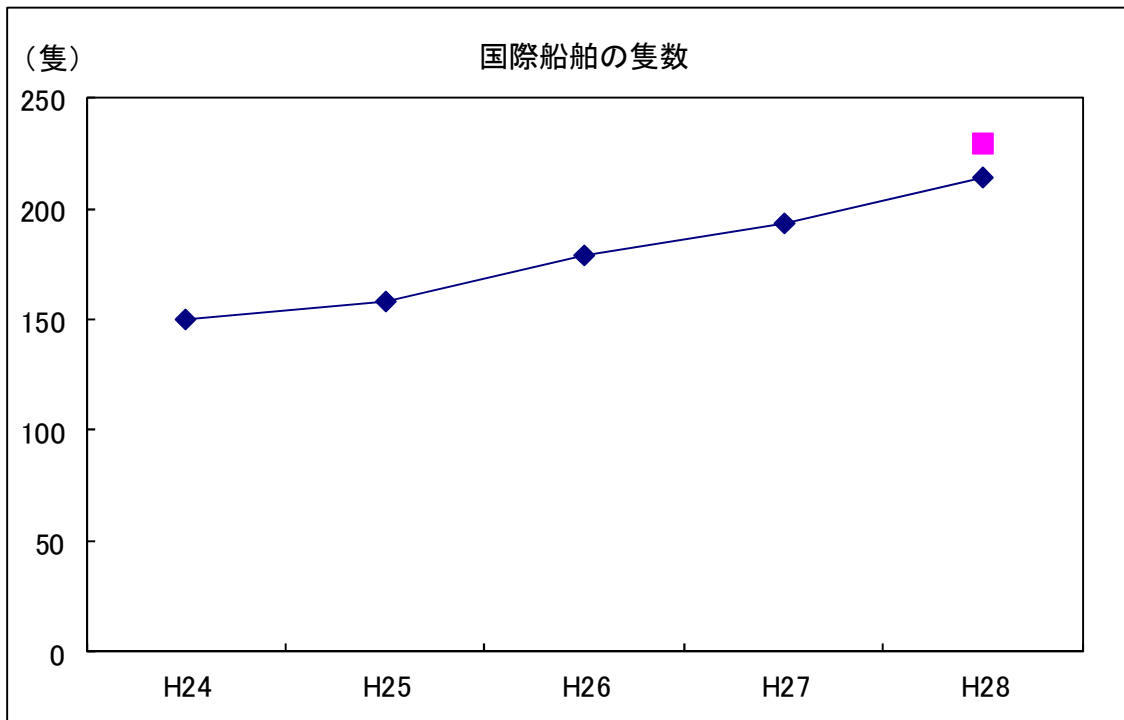
**(外部要因)**  
 景気の動向、他国の外航海運政策

**(他の関係主体)**  
 外航海運事業者（事業主体）

**(重要政策)**  
**【施政方針】**  
 なし  
**【閣議決定】**  
 海洋基本計画（平成 25 年 4 月 26 日）  
 日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対し、トン数標準税制の適用等を実施し、日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて 450 隻体制の早期確立を図る（第 2 部 4（1））  
**【閣決（重点）】**  
 なし  
**【その他】**  
 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会（平成 19 年 12 月）

(単位：隻)

過去の実績値									
									(年央)
H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
85	95	106	117	135	150	158	179	193	214



## 主な事務事業等の概要

### 【税制上の特例措置】

国際船舶の所有権の保存登記等の特例（登録免許税・固定資産税）

我が国商船隊の中核を担い、質の高いサービスを確実に提供している日本籍船のうち、安定的な国際海上輸送の確保上、特に重要な船舶である国際船舶の安定的な確保を図るための税制特例措置。

登録免許税：税率 本則 4/1000 → 国際船舶 3.5/1000

固定資産税：課税標準 外航船舶 1/6 → 国際船舶 1/18

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### （指標の動向）

中国経済の減速や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷により、我が国海外航海運事業者はその運航総隻数を縮小せざるを得ない状況にある。こうした外部要因による影響があった中でも、我が国商船隊における平成28年央の国際船舶の隻数は214隻と、初期値である平成23年央に比べ5期連続で増加し79隻増となっており、目標値である約230隻は達成していないものの着実に成果をあげている。

#### （事務事業等の実施状況）

国際船舶の所有権の保存登記等の特例を延長（登録免許税：平成28年度～29年度、固定資産税：平成27年度～平成29年度）した。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、平成28年央の国際船舶数は214隻であり、着実に成果をあげているが、目標値である約230隻は達成していないことから、Bと評価した。
- ・一方で、歴史的な海運の低迷による厳しい経営環境下にある中でも、国際船舶に係る課税の特例等の外航海運税制の効果によって、その隻数は平成19年度（85隻）以降継続して増加していることから、安定的な国際海上輸送を確保する上で重要な国際船舶の増加に向け、引き続き、本施策を推進していくことが効果的である。
- ・目標年度が到来したが、本施策を引き続き推進することとし、平成29年度に適用期限を迎える本施策（税制特例措置）の延長等に係る検討を踏まえ、目標値を再設定することとする。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 磯野 正義）

**業績指標 70**

世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合\*

**評価**

B	目標値：約10%（毎年度） 実績値：9.2%（平成28年度）（暫定値） 初期値：約10%（平成22年度）
---	--

**（指標の定義）**

世界の海上荷動量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合

分子：我が国商船隊（※）による輸送量

分母：世界の海上荷動量

（※）我が国商船隊：我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念。

**（目標設定の考え方・根拠）**

我が国の外航海運の発展を図るため、各国動向等の把握、当局間協議等の取り組み及び海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成18年度から平成22年度までの過去5年間の我が国商船隊の輸送比率である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目指す。

**（外部要因）**

治安情勢の変動、資源の枯渇、国際経済情勢の変化

**（他の関係主体）**

民間事業者

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

海洋基本計画（平成25年4月26日）

- ・日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対し、トン数標準税制の適用等を実施し、日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて450隻体制の早期確立を図る（第2部4（1））
- ・「マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム」の下で実施されるプロジェクトのうち、航行援助施設の整備に関する協力や、航行援助施設の維持管理に係る人材育成を推進するとともに、同メカニズムを有効に機能させ、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全・環境保全対策の充実が図られるよう、利用国、利用者等に幅広く参加を働きかける。（第2部11（3）ウ）

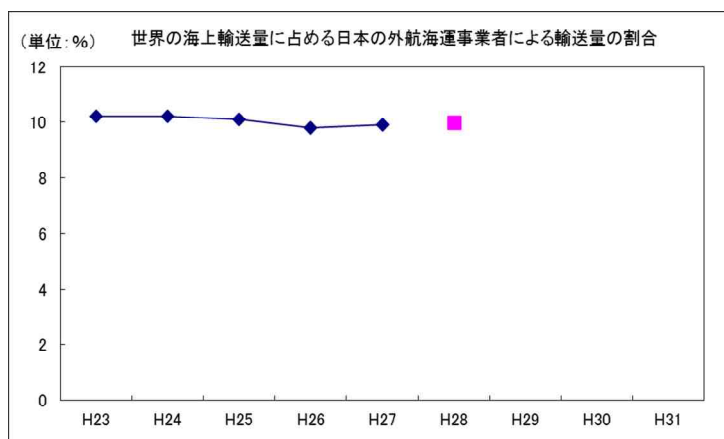
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

なし

過去の実績値				（年度）	
H24	H25	H26	H27	H28	
10.1%	10%	9.8%	9.8%	9.2%（暫定値）	



## 主な事務事業等の概要

島国である我が国では、貿易量の99.6%を海上輸送が占め、このうち64%の輸送を日本商船隊が担っており、外航海運は我が国経済・国民生活を支える重要な物流基盤であることから、安定的な国際海上輸送の確保は極めて重要である。このため、安定的な国際海上輸送の確保や、国際競争力の強化のための次の取組を図る。

### ○マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

我が国の輸入原油の8割以上が通航する重要なシーレーンであるマラッカ・シンガポール海峡の航行安全を確保するため、同海峡を管理する沿岸国（シンガポール、マレーシア及びインドネシア）に対して航行援助施設（灯浮標等）の維持・管理に係る支援を実施。

予算額：約34百万円（平成27年度） 約33百万円（平成28年度）

### ○外航海運対策の強化

諸外国の海運政策の動向を把握し、自由で公正な競争条件の確保等を図るため、主要海運国との政策対話等を実施。

予算額：約64百万円の内数（平成27年度） 約31百万円の内数（平成28年度）

### 【税制上の特例措置】

#### ○海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（所得税、法人税）

多額の資金を要する外航船舶の調達において、譲渡船舶の売却益を活用して、環境負荷低減を図りつつ船舶の代替を促進し、計画的かつ安定的に日本商船隊の維持・整備を図るための税制特例措置。

圧縮記帳の比率・・・・・・・・・・80/100

#### ○船舶に係る特別償却制度（所得税、法人税）

外航海運におけるCO2排出削減にかかる国際的な動向を踏まえ、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収し、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊拡大のための投資を促進するための税制特例措置。

<償却率>

外航日本船舶・・・・・・・・・・18/100

外航日本船舶以外の船舶・・・・・・・・16/100

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### （指標の動向）

中国経済の減速や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷により、我が国外航海運事業者はその運航総隻数を縮小せざるを得ない状況にある。こうした外部要因による影響を受け、平成28年度は、9.2%（暫定値）となっており、目標の約10%は達成していない。

#### （事務事業等の実施状況）

##### ○マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

沿岸国における航行援助施設（灯浮標等）の代替整備を支援するための代替施設の設計等に関する事前調査及び沿岸国の航行援助施設の維持管理に従事する技術者に対するキャパシティ・ビルディング事業等を実施し、沿岸国における同海峡の航行安全対策を支援しており、29年度においても引き続き実施予定。

##### ○外航海運対策の強化

海運先進国当局間会議（海運先進18カ国が参加）や日米海事協議等において、海事政策に関する意見交換を実施するとともに、特定国の規制政策への問題意識を共有する等、自由で公正な競争条件の確立に向けて取り組んでいる。

##### ○海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（税制）

本税制特例措置の必要性を踏まえ、適用期限を3年間（平成29年度～31年度）延長した。

##### ○船舶に係る特別償却制度（税制）

本税制特例措置の必要性を踏まえ、適用期限を2年間（平成29年度～30年度）延長した。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、目標値の約10%は達成していないため、Bと評価した。
- ・歴史的な海運市況の低迷による影響もあり、平成28年度においては目標値を下回っているが、それ以前は、概ね10%を達成しており、また、我が国商船隊の輸送量で見れば、初期値の平成22年度に比して増加（22年：819百万トン→28年：1,018百万トン）しており、安定的な国際海上輸送が確保されている。
- ・我が国における外航海運の重要性を踏まえ、引き続き、安定的な国際海上輸送の確保や、国際競争力の強化のための取組の実施を図る。
- ・なお、現状の目標値は、目標設定から5年以上が経過していることを踏まえ、目標値を平成23年度から平成28年度の平均輸送比率等を踏まえ、再設定することとする。

担当課等 (担当課長名等)

担当課： 海事局外航課 (課長 磯野 正義)



**業績指標 7 1**

外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数

**評 価**

B	目標値：262隻（平成29年度） 実績値：197隻（平成27年度） 217隻（平成28年度） 初期値：150隻（平成24年度）
---	--

**(指標の定義)**

日本の外航海運事業者が運航する日本船舶をいう。

**(目標設定の考え方・根拠)**

- ・ 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申（平成19年12月）において、非常時において一定規模の国民生活・経済活動水準を維持するために最低限必要な、日本の外航海運事業者が運航する日本船舶（以下「日本船舶」）の隻数は「約450隻」と試算されたところである。
- ・ しかしながら、日本船舶450隻を短期間で達成することは困難であることから、平成25年3月30日に改正した「日本船舶・船員の確保に関する基本方針」において、当面の目標として、海上運送法に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた対外船舶運航事業者（認定事業者）が所有する日本船舶数を平成20年度からの9年間で3.2倍とすることを目指すこととしている。
- ・ 上記「基本方針」に基づき、認定事業者が所有している平成20年度の日本船舶数74隻を3.2倍、その他の事業者は横ばいとし、平成29年には262隻に増加させることを目標値として設定するものである。
- ・ 上記目標値は、認定事業者が「基本方針」に基づき策定した計画を踏まえ、トン数標準税制等の税制特例措置の効果により、達成すべき目標値として設定している。
- ・ 上記目標値の達成により、非常時における一定規模の国民生活・経済活動水準を維持するために最低限必要な外航日本船舶450隻の早期確保等の効果が期待出来る。

**(外部要因)**

景気の動向、他国の外航海運政策

**(他の関係主体)**

外航海運事業者（事業主体）

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

海洋基本計画（平成25年4月26日）

日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対し、トン数標準税制の適用等を実施し、日本船舶と日本船舶を補完する準日本船舶合わせて450隻体制の早期確立を図る（第2部4（1））

**【閣決（重点）】**

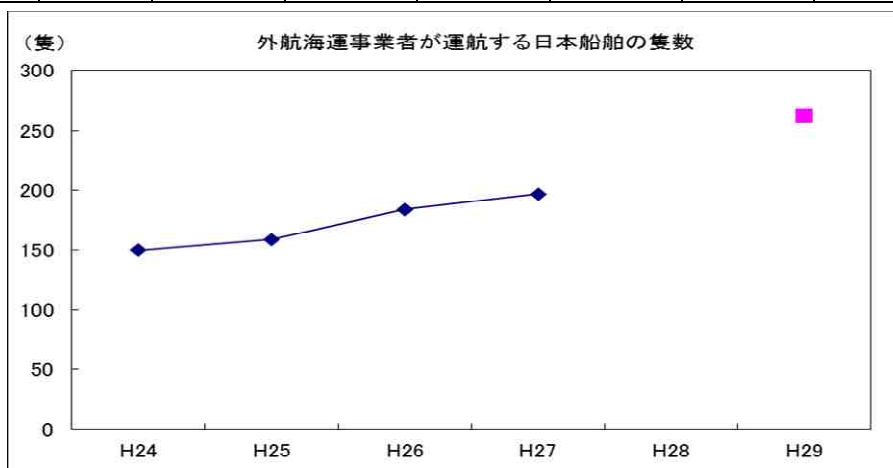
なし

**【その他】**

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会（平成19年12月）

(単位：隻)

過去の実績値									
									(年央)
H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
92	98	107	119	136	150	159	184	197	217



## 主な事務事業等の概要

- ・日本船舶・船員確保計画認定制度の適切な実施

海上運送法に基づく「日本船舶・船員確保計画」の認定制度について、「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」を定め、それに基づき日本船舶・船員確保計画の適切性を審査するとともに、認定計画に従った措置の実施状況を把握し、必要な措置を講じていない場合には勧告や認定の取り消しを行うこと等により、当該制度の適切な実施を確保する。

### 【税制上の特例措置】

外航海運におけるみなし利益課税（トン数標準税制）

対外船舶運航事業者が、海上運送法に基づき、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶・準日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度（平成20年度より）。

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### （指標の動向）

平成28年度の日本船舶数は217隻と、初期値である平成23年央に比べ5期連続で増加し81隻増となり、過去の実績値のトレンドを延長すると、目標年度では概ね目標値に近い水準（達成率約90%）となるものの、目標年度での目標値の達成は厳しい状況にある。他方で、中国経済の減速や船腹過剰等による歴史的な海運市況の低迷を受け、我が国外航海運事業者はその運航総隻数を縮小せざるを得ない状況にあり、こうした外部要因が影響しているものと考えられるが、このような中でも、実績値は目標に向けて継続して増加しており、施策としては着実に成果を示している。加えて、日本船舶を補完する準日本船舶※が55隻（28年3月末時点）確保されており、日本船舶（217隻：28年年央）及び準日本船舶の合計で272隻となっている。

※準日本船舶：日本船舶を補完するものとして、対外船舶運航事業者が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実に速やかに航行することが可能なものとして、海上運送法に基づき認定を受けた船舶（平成25年度制度創設）。

#### （事務事業等の実施状況）

- ・ トン数標準税制の適用を受けるために必要な「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者（認定事業者）は、平成28年3月末時点で8社であり、当該8社合計で日本船舶201.1隻及び準日本船舶55隻となっている。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・ 業績指標については、施策の効果により目標に向けて継続して増加し、目標年度では概ね目標値に近い水準となるものの、歴史的な海運市況の低迷等の外部要因による影響もあり、目標年度での目標値の達成は厳しい状況にあることから、Bと評価した。
- ・ なお、近年の我が国周辺海域における情勢の変化等を踏まえれば、経済安全保障の早期確立が急務になっていることから、平成29年度税制改正において、平成29年度に適用期限を迎えるトン数標準税制を拡充・延長（5年間延長）しており、これを受け、準日本船舶に本邦船主の子会社が保有する一定の要件を満たした外国船舶を追加すること等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を今国会に提出し、本年4月に成立したところ。平成30年度以降も、同税制等を活用し、「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者による日本船舶の計画的な確保を推進することとしている。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局外航課（課長 磯野 正義）

**業績指標 7 2**

内航船舶の平均総トン数\*

**評 価**

A	目標値：687トン（毎年度） 実績値：712トン（平成28年度） 初期値：654トン（平成23年度） ※それぞれ平均総トン数
---	--

**（指標の定義）**

内航海運における船舶の平均の総トン数

（注）総トン数：船舶の大きさを示すのに用いる指標。

**（目標設定の考え方・根拠）**

内航海運の役割は、国内物流の基幹的輸送インフラとして、国民生活や経済活動を支えるとともに、災害時の緊急輸送等を担う機能を確保・充実させることにある。

しかしながら、内航海運の良質な輸送サービスの安定的な提供にあたり、船齢14年以上の船舶が全体の約7割を占める状況が継続しており、代替建造の促進が求められる。この代替建造の促進の指標として、船腹量の維持又は平均総トン数の維持という、主に2つの考え方があるが、船腹量は需給動向に応じて変動するものであるため、内航船舶の平均総トン数を最低限維持していくという目標設定が有効かつ最適である。このため、内航船舶の過去5年（平成23年度～平成27年度）の平均総トン数687（平均総トン）の数値の維持を目標とする。

**（外部要因）**

なし

**（他の関係主体）**

民間事業者（事業主体）

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

なし

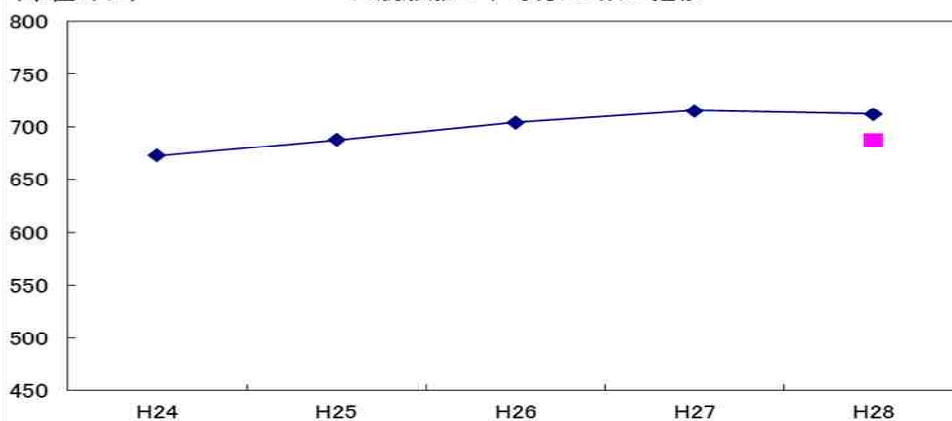
**過去の実績値**

（年度）

H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
673トン	688トン	704トン	715トン	712トン

（単位：トン）

内航船舶の平均総トン数の推移



**主な事務事業等の概要**

内航海運は、国内貨物輸送全体の44%割、産業基礎物資の輸送の約8割を担う、我が国の国民生活を支える基幹的輸送インフラである。このような内航海運の良質な輸送サービスを安定的に提供し、内航船舶の平均総トン数を維持していくためには、老朽化が進んだ内航船舶の代替建造の促進が重要である。このため、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度や船舶の特別償却制度・船舶の買換特例・中小企業投資促進税制等の税制特例措置により船舶の代替建造の促進を図ってきたところ。さらに、内航海運の諸課題への対応に向け、平成28年4月に「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」を設置し、平成29年6月に検討会の議論のとりまとめを行

う予定としており、今後、とりまとめを受け、具体的な施策を講じていくこととしている。

**【予算額】**

○内航海運対策 3百万円（平成28年度）

**【財政投融资】**

○（独）鉄道建設・運輸施設整備機構の船舶共有建造制度による代替建造の促進  
財政投融资計画額 187億円（平成28年度）

**【税制上の特例措置】**

○船舶に係る特別償却制度（所得税、法人税）

環境低負荷船について、特別償却

<償却率> 高度環境低負荷船・・・・・・・・・・18/100

環境低負荷船・・・・・・・・・・16/100

○海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（所得税、法人税）

船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%の課税繰り延べ

○中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度（所得税、法人税、法人住民税、事業税）  
内航貨物船を取得した場合に特別償却（30%）または税額控除（7%）

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**（指標の動向）**

平成28年度の内航海運における船舶の平均の総トン数は712トンであり、目標値の687トンを上回っていることから、順調である。

**（事務事業等の実施状況）**

船舶共有建造制度（平成28年度：合計16隻）や各種税制特例措置の活用（28年度：集計中）等により、代替建造及び大型化が順調に行われたことに伴い平均総トン数は目標を達成している。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

業績指標は目標値の687トンを上回って推移しており、平成28年度の内航海運における船舶の平均の総トン数は目標を達成していることから、現在の施策を継続することが適当である。以上よりAと評価した。

平成29年度以降についても、「内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会」のとりまとめを踏まえた、各種支援策等により代替建造及び船舶の大型化に向けた環境整備を図り、引き続き内航船舶の平均総トン数の増加に努めていくこととする。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課： 海事局内航課（課長 池光 崇）

関係課： 海事局総務課企画室（室長 三輪田 優子）

**業績指標 73**

海上貨物輸送コスト低減効果（対H25年度総輸送コスト）（①国内\*、②国際\*）

評価	
① A	目標値：①約3%減（平成32年度） ②約5%減（平成32年度） 実績値：①1.0%減（平成28年度）（速報値） 0.9%減（平成27年度） ②1.7%減（平成28年度）（速報値） 1.4%減（平成27年度） 初期値：-
② A	

**（指標の定義）**

- ① 複合一貫輸送ターミナル及び国内物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益を算出し、平成25年度の総輸送コストに対する各年度の輸送コスト削減便益の合計の比率を指標として設定。
- ② コンテナ貨物等を扱う国際海上コンテナターミナル及びバルク貨物等を扱う国際物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益を算出し、平成25年度の総輸送コストに対する各年度の輸送コスト削減便益の合計の比率を指標として設定。

**（目標設定の考え方・根拠）**

- ① 国内海上貨物のコスト削減を着実に推進していく必要があるため、船舶の大型化に対応した港湾施設等の整備や効率的な施設配置等により、平成32年度までに発現が見込まれる海上輸送コスト低減効果である3%を、目標として設定。
- ② 国際海上貨物のコスト削減を着実に推進していく必要があるため、船舶の大型化に対応した港湾施設等の整備や効率的な施設配置等により、平成32年度までに発現が見込まれる海上輸送コスト低減効果である5%を、目標として設定。

**（外部要因）**

- ・輸送コストにかかる原油価格変化
- ・輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化

**（他の関係主体）**

- ・地方公共団体（事業実施主体）

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

- ・経済財政運営と改革の基本方針 2016（平成28年6月3日）  
社会資本整備については、民間投資誘発効果の高い事業や、国民の安全・安心を確保するストック効果の高い社会資本へと選択と集中を進める。具体的には、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等の整備のほか、防災・減災対策、国土強靱化、老朽化対策等により社会経済活動の継続性を確保する。（第3章.5.⑤）
- ・日本再興戦略 2016（平成28年6月3日）  
我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、賢く使い・賢く投資する戦略的インフラマネジメントをすすめる、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。（第二. I. 1.1.（2））
- ・交通政策基本計画（平成27年2月13日）  
我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。  
我が国の産業や国民生活に必要な資源、エネルギー、食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図る。（第2章. 基本的方針B. 目標①[港湾・海運]）
- ・港湾法の一部を改正する法律（平成26年法律第33号）
- ・総合物流施策大綱（平成25年6月25日）  
国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船による「国際フィーダー航路」、インランドデポでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約、特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。  
安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入を実現し、国際的に見て対等な競争条件を確保することで我が国産業の国際競争力を支えるため、効率的な共同配船等の拠点となる港湾について、これらの輸送船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援に係る取組を進める。（2.（1））
- ・海洋基本計画（平成25年4月26日）  
我が国と北米・欧州等を直接結ぶ国際基幹航路を維持・拡大するため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、ハブ機能強化に向けたコンテナターミナル等のインフラ整備、フィーダー輸送網強化による貨物集約、港湾運営の民営化など、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を集中して実施し、その機能強化を図

る。

資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現を目指し、我が国の産業競争力の強化、雇用の創出及び所得の海外流出防止の観点から、大型船の入港を可能とする拠点となる港湾の確保や企業間連携の促進を図り、国全体として効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークを形成する。(第2部.4.(3)ア)

- ・港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律(平成23年法律第9号)

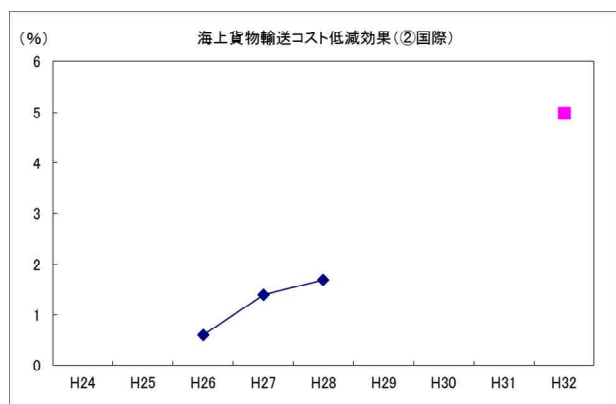
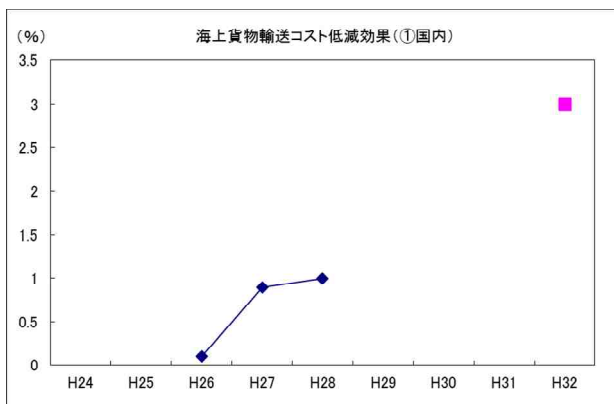
**【閣決(重点)】**

- ・社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
		平成25年度比 ① 0.1%減 ② 0.6%減	平成25年度比 ① 0.9%減 ② 1.4%減	平成25年度比 ① 1.0%減 (速報値) ② 1.7%減 (速報値)	



**主な事務事業等の概要**

- ・国際的な動向を見据えた空港・港湾等の既存施設の活用・再編を含めた機能の高度化を図る。特に、地方圏の産業活動等に不可欠な資源・エネルギー等を安定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾を念頭に置きつつ、大型船に対応した港湾機能の高度化や企業間連携の促進等を進め、拠点となる港湾を核とした安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。(◎)

予算額：

港湾整備事業費2,314億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等19,966億円の内数(平成27年度)

港湾整備事業費2,317億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等19,986億円の内数(平成28年度)

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

- ・国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置(固定資産税・都市計画税)

国際戦略港湾及びコンテナ取扱量等の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置。

固定資産税・都市計画税の課税標準(取得後10年間)

- ①国際戦略港湾1/2
- ②国際拠点港湾2/3

- ・資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置(固定資産税、都市計画税)

穀物や石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として指定された港湾において、海上輸送の共同化の促進に資する事業

(特定貨物取扱埠頭機能高度化事業)を実施する者が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置。

固定資産税・都市計画税の課税標準2/3(取得後10年間)

・H25年度予算要求に係る政策アセスメント「資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成」の事後評価

(施策等の効果の測定及び結果)

本施策の実績として、平成28年度(速報値)の国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率(※)は平成22年度比3.1%減であり、我が国の産業や国民生活に必要な資源・エネルギー等の物資を安定的かつ安価に輸入することにも貢献している。

スケールメリットを活かした輸送コストの削減を図るべく、世界的に輸送船舶の大型化が進展している。我が国においても大型輸送船に対応した港湾の機能強化を推進しているところであり、現在整備中の施設が供用された際には更なる輸送コスト低減率の上昇が見込まれる。引き続き、効率的かつ安定的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図る。

※現在は、指標名称を「海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度総輸送コスト)(②国際)」としている。

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・順調である。平成27年度のコスト低減効果は平成25年度比①国内0.9%減②国際1.4%減、平成28年度のコスト低減効果は平成25年度比①国内1.0%減(速報値)②国際1.7%減(速報値)であり、年々コスト低減が図られている。

(事務事業等の実施状況)

・港湾整備事業等により、複合一貫輸送ターミナル、国内物流ターミナル、国際海上コンテナターミナル、国際物流ターミナルの整備を着実に推進している。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

・業績指標は目標達成に向けて推移しているため、A評価とした。なお、本評価は確定値である平成27年度実績値を踏まえたものである。

・港湾整備事業等の実施により、引き続き複合一貫輸送ターミナル、国内物流ターミナル、国際海上コンテナターミナル、国際物流ターミナルの整備を推進し、輸送コストの低減を図る。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局 計画課(課長 宮崎 祥一)

**業績指標 7 4**

災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合

**評 価**

A	目標値：80%（平成32年度） 実績値：79%（平成28年度） 初期値：31%（平成26年度）
---	---

**（指標の定義）**

大規模地震対策施設が港湾計画に位置付けられている港湾（重要港湾以上）の数のうち、大規模地震対策施設が存在し、かつ港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合。

**（目標設定の考え方・根拠）**

各港湾における大規模地震対策施設の整備状況及び港湾BCPの策定状況を踏まえ、平成32年度までに施設整備及び港湾BCP策定が見込まれる港湾の割合を80%として目標を設定。

**（外部要因）**

なし

**（他の関係主体）**

- ・地方公共団体等（港湾管理者）
- ・民間事業者（港湾利用者）

**（重要政策）****【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

- ・国土強靱化アクションプラン2016（平成28年5月）

陸・海・空の物資輸送ルートを実実に確保するため、陸上輸送の寸断に備えた海上輸送拠点の耐震化など、輸送基盤の地震、津波、水害、土砂災害、雪害対策等を着実に進めるとともに、複数輸送ルートの確保に向け、輸送モード間の連携等を進める。（第3章 各プログラムの推進計画等）

**【閣決（重点）】**

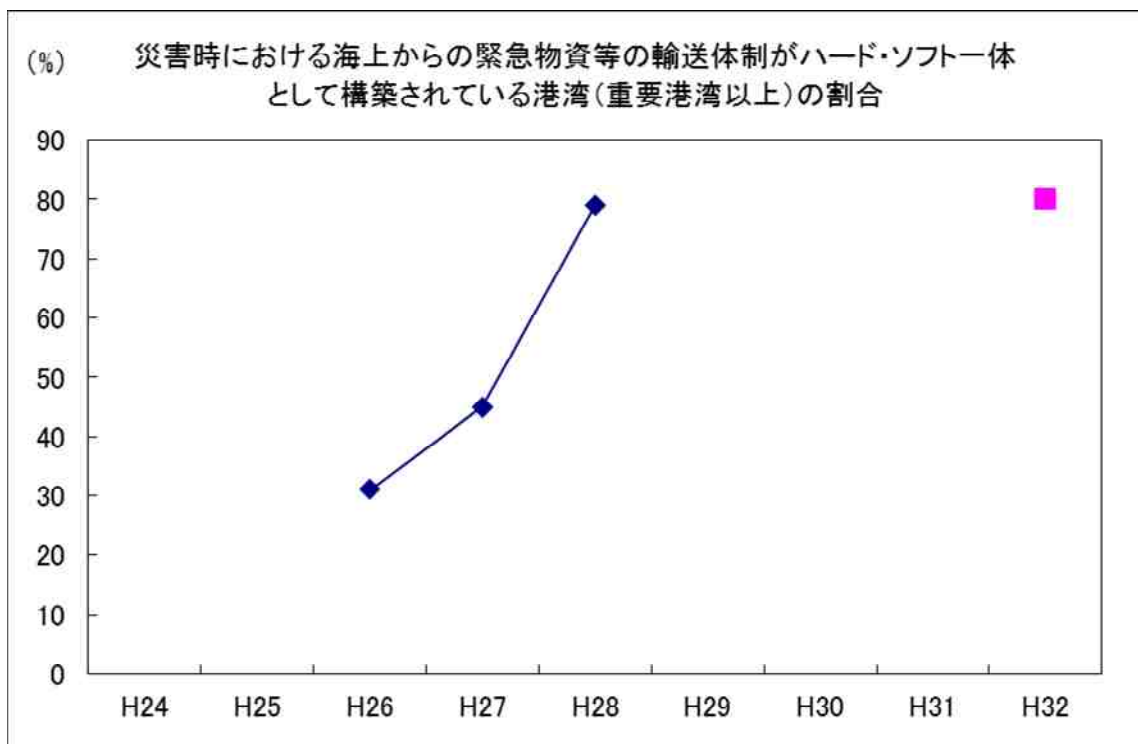
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値				(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
-	-	31%	45%	79%





### 主な事務事業等の概要

○ハード・ソフト施策の連携により、大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築を図る(耐震強化岸壁整備、港湾BCP策定、緊急物資輸送訓練の実施等)(◎)

予算額：

港湾整備事業費 2,314 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等 19,966 億円の内数(平成27年度)

港湾整備事業費 2,317 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等 19,986 億円の内数(平成28年度)

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

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

- ・平成28年度の実績値は79%(86港/109港)であり、平成32年度の目標値である80%に向け順調である。

##### (事務事業等の実施状況)

- ・重要港湾以上の全ての港湾において港湾BCPの策定が完了した。
- ・平成28年3月に改訂した臨海部防災拠点マニュアルに基づき、耐震強化岸壁を核とした臨海部防災拠点の整備及び適切な維持管理を促進した。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、目標達成に向け順調に推移しているため、Aと評価した。
- ・ハード・ソフト施策の連携により、大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築を図るため、策定された港湾BCPに基づく訓練の実施、臨海部防災拠点マニュアルに基づく臨海部防災拠点の整備及び適切な維持管理を促進する。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課： 港湾局 海岸・防災課(課長 村岡 猛)

関係課： 港湾局 計画課(課長 宮崎 祥一)

**業績指標 75**

国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の割合

**評価**

A	目標値：100%（平成28年度） 実績値：100%（平成28年度） 初期値：36%（平成26年度）
---	---

**（指標の定義）**

重要港湾以上の港湾の数のうち、港湾の事業継続計画（港湾BCP）が策定されている港湾の数の割合。

**（目標設定の考え方・根拠）**

国土強靱化アクションプラン2016において重要業績指標(KPI)の一つとして設定されており、これとの整合を踏まえ、平成28年度までに重要港湾以上の全ての港湾において港湾BCPが確実に策定されることを目標として設定。

**（外部要因）**

なし

**（他の関係主体）**

- ・地方公共団体等（港湾管理者）
- ・民間事業者（港湾利用者）

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

- ・国土強靱化アクションプラン2016(平成28年5月24日)  
 災害発生時に広域的な連携を通じ港湾の機能を維持するとともに、被災した施設の早期復旧を図るため、国・港湾管理者・港湾利用者等が協同し、港湾BCPの策定による災害時の協力体制の構築等を推進する。

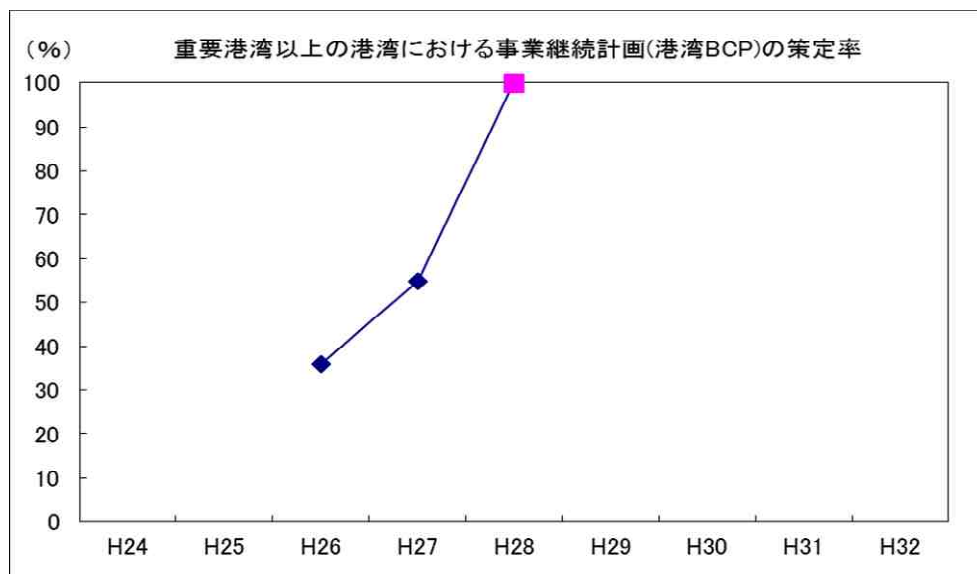
**【閣決（重点）】**

- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
—	—	36%	55%	100%	



### 主な事務事業等の概要

○大規模災害時における港湾からのアクセスルートを確保 (◎)

予算額：

港湾整備事業費 2, 314 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金等 19, 966 億円の内数 (平成 27 年度)

港湾整備事業費 2, 317 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金等 19, 986 億円の内数 (平成 28 年度)

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

### 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 26 年度の初期値 (36% = 45 / 125 港) 以降、着実な策定により、平成 27 年度の実績値は 55% (= 69 / 125 港) となり、平成 28 年度には、対象となる重要港湾以上の全ての港湾 (125 港) において策定完了し、目標を達成した。

(事務事業等の実施状況)

重要港湾以上の全ての港湾において港湾 BCP の策定が完了した。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、目標達成を受け、A と評価した。
- ・港湾 BCP を実効性あるものとするため、防災訓練等を踏まえるなど、必要に応じ内容を見直し、質的向上を図る。

### 担当課等 (担当課長名等)

担当課： 港湾局 海岸・防災課 (課長 村岡 猛)

業績指標 76

国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数 (①北米基幹航路、②欧州基幹航路)

評価	
①A ②	目標値：①北米基幹航路：デイリー寄港の維持・拡大（平成30年度） ②欧州基幹航路：週3便（平成30年度） 実績値：①北米基幹航路：デイリー寄港を維持（平成28年度） ②欧州基幹航路：週2便（平成28年度） 初期値：①北米基幹航路：デイリー寄港（平成25年度） ②欧州基幹航路：週2便（平成25年度）

(指標の定義)

・国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路（北米基幹航路、欧州基幹航路）の便数

(目標設定の考え方・根拠)

・国際コンテナ戦略港湾政策は、我が国と北米・欧州を結ぶ国際基幹航路の維持・拡大を通じて、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化し、ひいては雇用と所得の維持・創出を図るもの。  
 ・同政策の目標については、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会（座長：国土交通副大臣）により平成26年1月に公表された「最終とりまとめ」に基づき、政策目標として平成26年から概ね5年以内に、「国際コンテナ戦略港湾へ寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する」とされたところ。

(外部要因)

- ・コンテナ船の大型化や船社間アライアンスの再編等、我が国の海運・港湾を取り巻く状況
- ・輸出入貨物量に影響する景気動向、為替変動、世界情勢の変化

(他の関係主体)

- ・特定港湾運営会社
- ・港湾管理者

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・経済財政運営と改革の基本方針 2016（平成28年6月2日）  
 社会資本整備については、民間投資誘発効果の高い事業や、国民の安全・安心を確保するストック効果の高い社会資本へと選択と集中を進める。具体的には、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等の整備のほか、防災・減災対策、国土強靱化、老朽化対策等により社会経済活動の継続性を確保する。（第3章.5.⑤）
- ・日本再興戦略 2016（平成28年6月2日）  
 我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、賢く使い・賢く投資する戦略的インフラマネジメントをすすめ、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。（第二. I. 11. (2)）
- ・交通政策基本計画（平成27年2月13日）  
 我が国の産業立地競争力の強化を図るため、広域からの貨物集約（集貨）、港湾周辺における流通加工機能の強化（創貨）、さらに港湾運営会社への政府の出資、大水深コンテナターミナルの機能強化（競争力強化）による国際コンテナ戦略港湾政策の深化を図るとともに、三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備、埠頭周辺における渋滞対策等による効率的な物流の実現を目指す。（第2章. 基本方針B. 目標①[港湾・海運]）
- ・港湾法の一部を改正する法律（平成26年法律第33号）
- ・総合物流施策大綱（平成25年6月25日）  
 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船による「国際フィーダー航路」、インランドデポでのコンテナラウンドコース等を活用した広域からの貨物集約、特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。（2. (1)）
- ・海洋基本計画（平成25年4月26日）  
 我が国と北米・欧州等を直接結ぶ国際基幹航路を維持・拡大するため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）において、ハブ機能強化に向けたコンテナターミナル等のインフラ整備、フィーダー輸送網強化による貨物集約、港湾運営の民営化など、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を集中して実施し、その機能強化を図る。（第2部. 4. (3)ア）
- ・港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律（平成23年法律第9号）

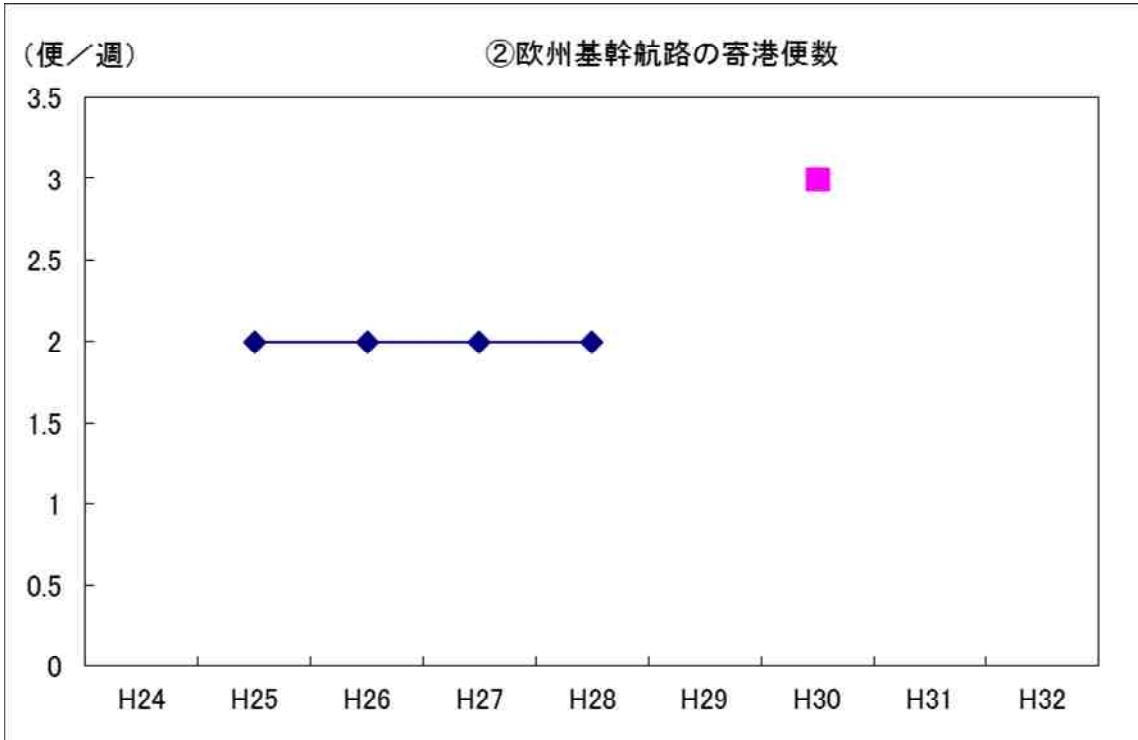
【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章に記載あり」

【その他】 なし
-------------

過去の実績値					(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
—	①デイリー寄港 ②週 2 便	①デイリー寄港 を維持 ②週 2 便	①デイリー寄港 を維持 ②週 2 便	①デイリー寄港 を維持 ②週 2 便	

①北米基幹航路  
平成 2 5 年度～平成 2 8 年度：デイリー寄港を維持



**主な事務事業等の概要**

- 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速 (◎)
 

コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国Ⅱ期港する基幹航路の維持・拡大を図るため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ（平成 2 6 年 1 月）」に基づき、「集貨」「創貨」「競争力強化」の 3 本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速する。

予算額：7 4 7 億円（平成 2 8 年度国費）、6 8 7 億円（平成 2 7 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に係る施策である。
- 国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置（固定資産税・都市計画税）
 

国際戦略港湾及びコンテナ取扱量等の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置。

固定資産税・都市計画税の課税標準（取得後 1 0 年間）

  - ①国際戦略港湾 1 / 2
  - ②国際拠点港湾 2 / 3

## 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我が国に寄港する北米基幹航路については、デイリー寄港を維持しているため、概ね順調に推移している。
- ②欧州基幹航路についても、週2便を維持しており、概ね順調に推移している。

#### (事務事業等の実施状況)

- ・国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るため、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会（座長：国土交通副大臣）が平成26年1月に公表した「最終とりまとめ」に基づき、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に取り組んでいるところ。

阪神港においては、「阪神国際港湾株式会社」（平成26年10月設立、同年12月同社に対して国から出資）による集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が68便/週（平成26年4月時点）から99便/週（平成29年2月時点）へ約5割増加し、神戸港においては、平成28年のコンテナ貨物取扱個数が約280万TEUとなり、平成7年の阪神・淡路大震災以降過去最高を2年連続で更新するなど成果が現れ始めているところである。

京浜港においても、平成27年4月に横浜港南本牧ふ頭において世界最大級のコンテナ船（19,000TEU積級）に対応可能な水深18mの大水深コンテナターミナルが供用を開始したほか、平成28年度からは「横浜川崎国際港湾株式会社」（平成28年1月設立、同年3月同社に対して国から出資）による集貨事業が本格的に開始され、平成29年4月には横浜港において北米基幹航路が新規開設されるなど成果が現れ始めている。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・政策目標の初期値の開始時点である平成25年度以降も、コンテナ船の更なる大型化や船社間アライアンスの再編（平成29年4月より4大アライアンスが3大アライアンスへ再編・集約）等、国際基幹航路の寄港地の絞り込みの進展による寄港便数の減少が懸念されている厳しい状況が続いているにも拘わらず、我が国に寄港する国際基幹航路については、①北米基幹航路については、デイリー寄港を維持し続けていること、更に平成29年4月には横浜港において北米基幹航路が新規開設されるなど成果が現れ始めていることから、現時点ではAと評価した。
- ・平成28年8月の韓進海運の経営破綻、同年10月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合の発表など、海運情勢は厳しさを増している。こうした中、国際コンテナ戦略港湾政策の取組を更に強化するため、今後はアジアからの広域集貨にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局 港湾経済課（課長 片山 敏宏）

**業績指標 77**  
訪日クルーズ旅客数

**評価**

B	目標値：500万人（平成32年） 実績値：199.2万人（平成28年） 初期値：41.6万人（平成26年）
---	---

**(指標の定義)**

年間に我が国にクルーズ船で入国する外国人旅客数

**(目標設定の考え方・根拠)**

・明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）において、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標を設定。

**(外部要因)**

経済情勢、国際情勢 等

**(他の関係主体)**

港湾管理者（地方公共団体等）、クルーズ船社等の民間事業者、CIQ関係省庁

**(重要政策)**

**【施政方針】**

- ・第193回国会内閣総理大臣施政方針演説（平成29年1月20日）  
「民間資金を活用し、国際クルーズ拠点の整備を加速します。港湾法を改正し、投資を行う事業者に、岸壁の優先使用などを認める新しい仕組みを創設します。」
- ・第192回国会内閣総理大臣所信表明演説（平成28年9月26日）  
「岸壁の整備、客船ターミナルの建設など、クルーズ船受入れのための港湾整備を進めます。」

**【閣議決定】**

- ・観光立国推進基本計画（平成29年3月28日）  
「クルーズ船受入れの更なる拡充」（第3 1. (三) ①ウ）
- ・港湾法の一部を改正する法律（平成29年3月10日）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日）  
「観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、(中略)、クルーズ船受入れの更なる拡充を図る。」（第2章(2) ⑤）
- ・日本再興戦略2016（平成28年6月2日）  
「訪日クルーズ旅客2020年500万人に向けたクルーズ船受入れの更なる拡充」（第2 I 4. (2) iii) ④）
- ・ニッポン一億総活躍プラン（平成28年6月2日）  
「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境を整備するため、(中略)、クルーズ船受入の更なる拡充、(中略)の推進等を実施する。」（6. ⑰）
- ・港湾法の一部を改正する法律（平成28年法律第45号）

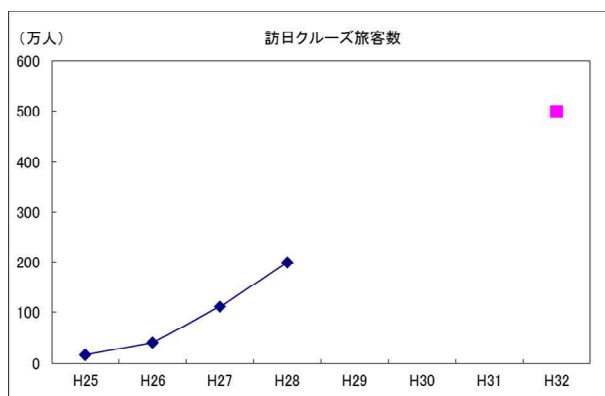
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

- ・明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）  
「クルーズ船受入れの更なる拡充」において、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」の目標を設定

過去の実績値					(暦年)
H24	H25	H26	H27	H28	
—	17.4万人	41.6万人	111.6万人	199.2万人	



### 主な事務事業等の概要

- ・既存ストックを活用して大型クルーズ船を受け入れるための係船柱・防舷材等の整備を行った。(◎)
- ・旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先利用などを認める新たな仕組みを創設するための「港湾法の一部を改正する法律案」を2017年3月に国会に提出した。

予算額：

港湾整備事業費 2,317億円(国費)の内数(平成28年度)

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

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成28年の訪日クルーズ旅客数は前年比78.5%増の199.2万人と過去最高となっていることから順調である

(事務事業等の実施状況)

既存ストックを活用し、ハード・ソフト両面の取組により、クルーズ船の受入環境の整備を促進するとともに、官民連携による国際クルーズ拠点の形成に向けた取り組みを進めた。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、平成28年は199.2万人となり、目標に向け順調に推移していることから、Aと評価した。今後も目標の達成を目指し、クルーズ船受入れの更なる拡充を図っていく。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課： 港湾局 産業港湾課(課長 水谷 誠)



**業績指標 78**

支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率

**評 価**

B

目標値：100%（平成28年度）  
 実績値：69%（平成28年度）  
 初期値：28%（平成25年度）

**（指標の定義）**

地域防災計画等で想定されている避難者数に支援物資を円滑に輸送するために必要となる特定流通業務施設（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律による認定を受けた施設）数に対する協議会で民間物資拠点として選定されている施設数の割合

**（目標設定の考え方・根拠）**

○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律において認定を受けた特定流通業務施設は物流の総合化、効率化を図るものであるが災害に対する備えの要件も満たしている。

○これら特定流通業務施設を災害時の支援物資物流における広域物資拠点として活用されるように促進する観点から、地域毎に設置している「災害に強い物流システムの構築に関する協議会」で民間物資拠点として選定していくことが必要である。

○都道府県の防災計画に示された避難者数等をもとに必要な支援物資を受け入れるために必要な施設数を推計し、88件を目標とする。

**（外部要因）****（他の関係主体）**

物流事業者、物流事業者団体、地方自治体

**（重要政策）****【施政方針】****【閣議決定】**

・総合物流施策大綱（2013-2017）（平成25年6月25日）

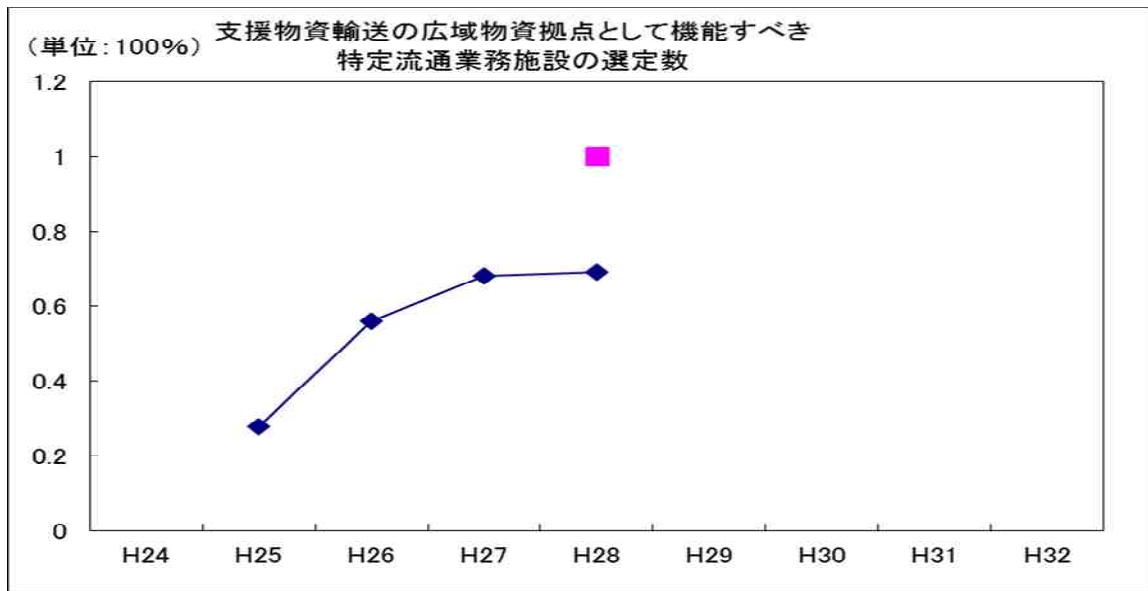
国・地方公共団体が輸送、仕分け、保管等のオペレーションを実施する際に必要となる支援物資の広域的な受け入れ拠点として物流事業者の施設のリスト化を進めるとともに、地方公共団体と物流事業者等との間の役割分担や発災時の体制等を規定した協力協定の締結を促進する。【2.（3）】

・交通政策基本計画（平成27年2月13日）

迅速な輸送経路啓開等の輸送手段確保や円滑な支援物資輸送に向けて、関係機関の連携等により装備資機材の充実、燃料の確保。訓練の実施、情報収集・共有等必要な体制整備を図る。【第2章 基本的方針C 目標①】

**【閣決（重点）】****【その他】**

過去の実績値				(年度)
H24	H25	H26	H27	H28
—	28%	56%	68%	69%



**主な事務事業等の概要**

- ・災害に強い物流システムの構築  
国民生活や経済活動を早急に復旧させるためには、避難者への支援物資を確実・迅速に届けることが重要である。このため、民間物資拠点の選定や多様な輸送手段を活用した支援物資輸送体制の確立等、災害に強い物流システムの構築を図る。  
予算額：8百万円（平成27年度）、11百万円（平成28年度）
- 【税制上の特例措置】  
・我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設に係る税制特例（所得税、法人税、固定資産税、都市計画税）  
物流事業者の初期投資負担を軽減し、我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設の整備を推進。  
減収見込み額：9億円（平成27年度）
- ※上記税制特例については平成28年度税制改正にて以下の特例措置に移行  
・新たな物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置（所得税、法人税、固定資産税、都市計画税）  
物流事業者等が流通業務の総合及び効率化の促進に関する法律に基づき認定を受けた総合効率化計画に基づき取得した事業資産等の整備を推進。  
減収見込み額：3、4億円（平成28年度・見込）

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**  
支援物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率は、平成27年度は68%、平成28年度は69%と年々増加したものの、平成28年に発生した熊本地震を受け、支援物資輸送に係る物資拠点のあり方も含めて検討を行うことになり、物資拠点の選定作業を一時ストップしたため、平成28年度においては、目標値を達成しなかった。

**(事務事業等の実施状況)**  
特定流通業務施設は物流の総合化、効率化を図るものとして施設整備されるものであるが、荷崩れ防止装置等の災害に対する備えが施されている。このため、地域毎に設置している「災害に強い物流システムの構築に関する協議会」等を通じ、災害時に広域的な受入拠点として活用できる民間の物流施設（民間物資拠点）に特定流通業務施設が選定されるよう関係者に働きかけを実施した。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

- ・地域毎の協議会等を通じて働きかけを実施したものの、平成28年に発生した熊本地震を受け、支援物資輸送に係る物資拠点のあり方も含めて検討を行うことになり、物資拠点の選定作業を一時ストップしたため、平成28年度においては、目標値である100%に達していないことから、Bと評価した。
- ・今般の熊本地震の対応を受け、民間の物流施設の活用の有用性が再認識されたことから、地域ごとの協議会等を通じ、有用性の普及による民間物資拠点の選定促進を図るとともに、機会を捉えて、物流事業者等に対して総合効率化計画の認定取得や、特定流通業務施設の民間物資拠点への選定に向けた働きかけを行う。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課： 総合政策局物流政策課物流産業室（大臣官房参事官（物流産業） 川上泰司）  
関係課：

**業績指標 79**

訪日外国人旅行者数\*

**評価**

A	目標値：4,000 万人（平成 32 年）※ 実績値：2,404 万人（平成 28 年） 初期値：622 万人（平成 23 年） ※ 平成 24 年に設定した目標値 1,800 万人（平成 28 年）を達成したため、平成 26 年に上方修正した。 ※ 平成 26 年に設定した目標値 2,000 万人（平成 32 年）を達成したため、平成 28 年に再度上方修正した。
---	--

**（指標の定義）**

国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者数（当該国の旅券を所持した入国者）から日本に移住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数

**（目標設定の考え方・根拠）**

- 業績指標については、平成 24 年に設定した「平成 28 年：1,800 万人」という目標を達成したため、平成 26 年に目標値を上方修正（「平成 32 年：2,000 万人」）、施策を講じてきたところである。平成 28 年は 2,404 万人と過去最高を記録し、この上方修正した目標も達成した。
- さらなる高みを目指すため、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月 30 日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）において、訪日外国人旅行者数について、「平成 32 年：4,000 万人」という目標が定められた。これを踏まえ、「平成 32 年：4,000 万人」を新たな目標値として上方修正した。

**（外部要因）**

景気動向・為替相場等の社会・経済動向

**（他の関係主体）**

（独）国際観光振興機構、関係各府省庁、旅行者、メディア関係者等の民間事業者 等

**（重要政策）**

**【施政方針】**

- ・第 193 回国会における施政方針演説（平成 29 年 1 月 20 日）「あらゆる政策を総動員して、次なる四千万人の高みを目指し、観光立国を推し進めてまいります。」

**【閣議決定】**

- ・日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）第 1 II 1. 1-2（9）観光立国、第 2 I 4. 観光立国の実現
- ・経済財政運営と改革の基本方針 2016（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）第 2 章 3.（2）②国内・外国人旅行者双方による観光・旅行消費の活性化
- ・ニッポン一億総活躍プラン（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）5.（10）観光先進国の実現
- ・観光立国推進基本計画（平成 29 年 3 月 28 日閣議決定）

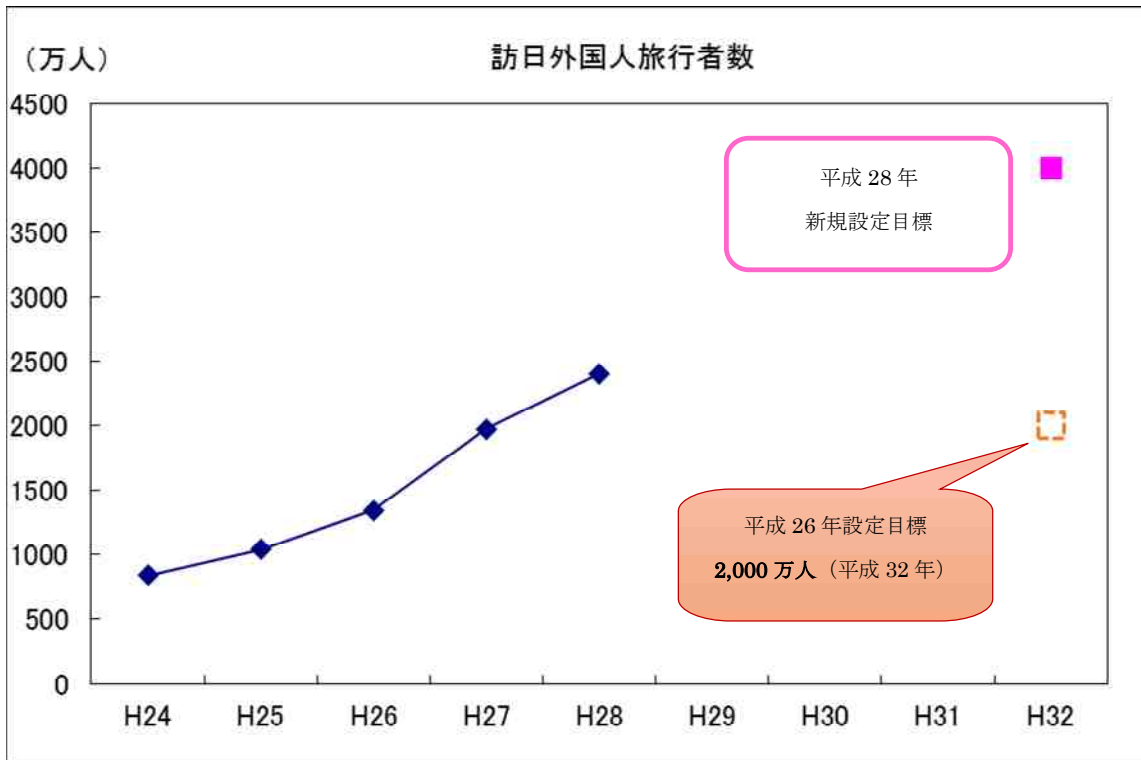
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月 30 日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）

過去の実績値				(年)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
836 万人	1,036 万人	1,341 万人	1,974 万人	2,404 万人



### 主な事務事業等の概要

#### ○ビジット・ジャパン事業

訪日外国人旅行者数を平成32年に4,000万人にする等の目標に向け、欧米豪に向けたプロモーションの強化や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたプロモーション等を実施した。

予算額 9,482百万円 (平成28年度) 4,500百万円 (平成28年度補正)  
8,029百万円 (平成27年度) 4,180百万円 (平成27年度補正)

#### ○訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

「次の時代」に向けて、地域のインバウンド受入環境整備を支援する補助制度を創設し、訪日外国人の入国から目的地までの移動、観光地での交流・体験、宿泊施設での滞在まで、面的に受入環境整備を支援した。あわせて、訪日外国人旅行者の滞在・移動に関する不満・要望をSNS等で調査した。

予算額 8,000百万円 (平成28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28年の訪日外国人旅行者数は2,404万人となり、史上初めて年間2,000万人を超え、過去最高となった。平成23年から平成28年の平均の伸び率は約31%増となっている。一方、平成29年以降年平均で約14%増となると平成32年に4,000万人を達成する見込みである。平成28年においても21.8%増の伸び率となっており、こうした傾向を踏まえると達成に向けて成果を示していると考えられる。

##### (事務事業等の実施状況)

#### ○ビジット・ジャパン事業

訪日外国人旅行者数を平成32年に4,000万人にする等の目標に向け、欧米豪に向けたプロモーションの強化や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたプロモーション等を実施した。

また、平成25度実施した政策アセスメント(平成26年度概算予算要求)である「戦略的訪日拡大プランの推進」の事後検証については、本業績指標をもってその効果を測定しているところ、平成28年度の訪日外国人旅行者数は2,404万人と目標値を達成することができており、順調であったと評価できる。

#### ○訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

「次の時代」に向けて、地域のインバウンド受入環境整備を支援する補助制度を創設し、訪日外国人の入国から目的地までの移動、観光地での交流・体験、宿泊施設での滞在まで、面的に受入環境整備を支援した。あわせて、訪日外国人旅行者の滞在・移動に関する不満・要望をSNS等で調査した。

また、平成27年度に実施した政策アセスメント(平成28年度概算予算要求)である「2000万人時代に備えた受入環境整備緊急対策事業」の事後検証については、本業績指標をもってその効果を測定しているところ、平成28年度の訪日外国人旅行者数は2,404万人と目標値を達成することができており、順調であったと評価できる。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、平成24年に設定した「平成28年：1,800万人」という目標を達成したため、平成26年に目標値を上方修正（「平成32年：2,000万人」）、施策を講じてきたところである。平成28年は2,404万人と過去最高を記録し、この上方修正した目標も達成した。さらなる高みを目指すため、従来の政府目標を大幅に見直し、平成28年3月に、「平成32年：4,000万人」とする目標を新たに設定したところである。平成28年においても、伸び率は21.8%増であり、新たな目標達成に向けて着実に推移していることから、Aと評価した。

今後も目標の達成を目指し、既存市場の確保に加え、欧米豪、富裕層、若年層などの新しい市場の開拓等を実施する。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課： 観光庁国際観光課（課長 田中 由紀）  
関係課： 観光庁外客受入担当参事官室（参事官 原田 修吾）

**業績指標 80**

訪日外国人旅行消費額\*

**評 価**

A	目標値：8兆円（平成32年）※ 実績値：3.7兆円（平成28年） 初期値：0.8兆円（平成23年） ※平成24年に設定した目標値3兆円（平成28年）を達成したため、上方修正。
---	--

**（指標の定義）**

訪日外国人旅行者による日本国内での旅行消費額

**（目標設定の考え方・根拠）**

- 観光立国の推進は我が国経済成長の大きな鍵であり、消費の増大により地域への経済効果を高め、地方創生への貢献を図ることが重要である。
- こうした考えの下、業績指標については、「平成28年：3兆円」とする目標を平成24年に設定し、施策を講じてきたところである。平成28年は3.7兆円となり、この目標を達成した。
- さらに高みを目指すため、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）において、訪日外国人旅行消費額について、「平成32年：8兆円」という目標が定められた。これを踏まえ、「平成32年：8兆円」を新たな目標値として上方修正した。

**（外部要因）**

景気動向、為替相場等の社会・経済動向

**（他の関係主体）**

（独）国際観光振興機構、関係各府省庁、旅行業者、メディア関係者等の民間事業者 等

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

- ・日本再興戦略2016（平成28年6月2日閣議決定）第1 I 1. 1-2（9）観光立国、第2 I 4. 観光立国の実現
- ・経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日閣議決定）第2章3.（2）②国内・外国人旅行者双方による観光・旅行消費の活性化
- ・ニッポン一億総活躍プラン（平成28年6月2日閣議決定）5.（10）観光先進国の実現
- ・まち・ひと・しごと創生総合戦略2016 改訂版（平成28年12月22日閣議決定）Ⅲ. 3.（イ）観光業を強化する地域における連携体制の構築
- ・観光立国推進基本計画（平成29年3月28日閣議決定）

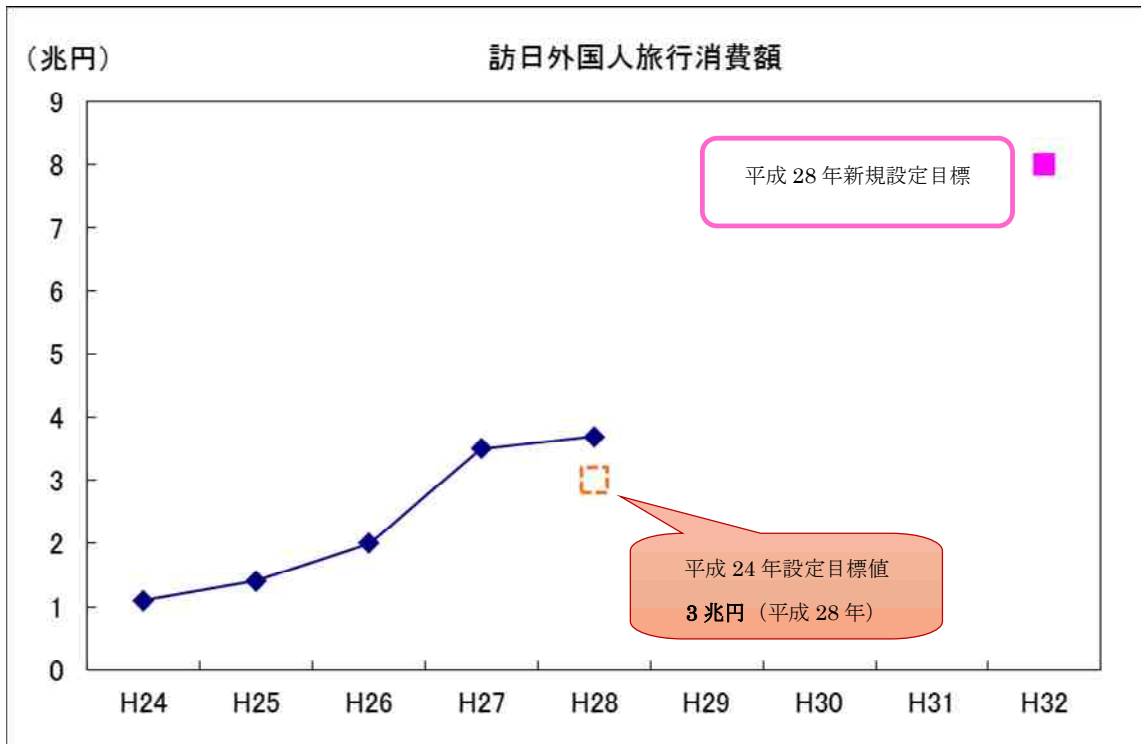
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）

過去の実績値				（年）	
H24	H25	H26	H27	H28	
1. 1兆円	1. 4兆円	2. 0兆円	3. 5兆円	3. 7兆円	



### 主な事務事業等の概要

#### ○ビジット・ジャパン事業

訪日外国人旅行者数を平成 32 年に 4,000 万人にする等の目標に向け、欧米豪に向けたプロモーションの強化や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたプロモーション等を実施した。

予算額 9,482 百万円 (平成 28 年度) 4,500 百万円 (平成 28 年度補正)

8,029 百万円 (平成 27 年度) 4,180 百万円 (平成 27 年度補正)

#### 【税制上の特例措置】

##### ○地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大 (消費税、地方消費税)

平成 27 年 4 月 1 日より、免税手続の第三者への委託を可能とし、商店街・物産センター等において免税手続の一括カウンターを設置を実現した。また、外航クルーズ船の寄港時に埠頭に臨時出店する仮設店舗の免税許可申請を簡素化した。

##### ○地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充 (消費税、地方消費税)

平成 28 年 5 月 1 日より、免税の対象となる、一般物品の最低購入金額を「10,000 円超」から「5,000 円以上」に引き下げるとともに、免税購入物品を免税店から直接海外の自宅や空港等へ直送する場合の手続の簡素化等を行った。

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

訪日外国人旅行消費額は、平成平成 23 年は 0.8 兆円であったが、平成 28 年は 3.7 兆円であり、平成 23 年以降で最も多い額となった。平成 23 年から平成 25 年までの 3 年間の平均の伸び率は約 74%増であったのに対し、直近の平成 26 年から平成 28 年までの 3 年間は約 85%増となっており、伸び率が大きくなりつつある。この傾向を踏まえると達成に向けて成果を示していると考えられる。

##### (事務事業等の実施状況)

#### ○ビジット・ジャパン事業

訪日外国人旅行者数を平成 32 年に 4,000 万人にする等の目標に向け、欧米豪に向けたプロモーションの強化や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたプロモーション等を実施した。

#### 【税制上の特例措置】

##### ○地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大 (消費税、地方消費税)

平成 27 年 4 月 1 日より、免税手続の第三者への委託を可能とし、商店街・物産センター等において免税手続の一括カウンターを設置を実現した。また、外航クルーズ船の寄港時に埠頭に臨時出店する仮設店舗の免税許可申請を簡素化した。

##### ○地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充 (消費税、地方消費税)

平成 28 年 5 月 1 日より、免税の対象となる、一般物品の最低購入金額を「10,000 円超」から「5,000 円以上」に引き下げるとともに、免税購入物品を免税店から直接海外の自宅や空港等へ直送する場合の手続の簡素化等を行

った。

#### **課題の特定と今後の取組みの方向性**

業績指標については、「平成 28 年：3 兆円」とする目標を平成 24 年に設定し、施策を講じてきたところである。平成 28 年は 3.7 兆円となり、この目標を達成した。さらなる高みを目指すため、「平成 32 年：8 兆円」とする目標を新たに設定し、目標に向け順調に推移していることから、A と評価した。

今後も目標の達成を目指し、既存市場の確保に加え、欧米豪、富裕層等の新しい市場の開拓等を実施するとともに、免税店の拡大等を推進する。

#### **担当課等（担当課長名等）**

担当課： 観光庁観光戦略課（課長 舟本 浩）

関係課：



**業績指標 8 1**

地方部での外国人延べ宿泊者数

**評 価**

B	目標値：7,000 万人泊（平成 32 年）※ 実績値：2,845 万人泊（平成 28 年速報値）（注） 初期値： 616 万人泊（平成 23 年） ※平成 26 年に設定した 43 道県における外国人延べ宿泊者数の目標値であった 2,400 万人泊を上方修正し、39 道県で新たに目標値を設定。
---	--

**（指標の定義）**

三大都市圏に含まれる都府県（※）を除いた各道県の外国人の宿泊者数の延べ人数の合計。

（※）三大都市圏に含まれる都府県

埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県

**（目標設定の考え方・根拠）**

- インバウンド拡大の経済効果を地方へ波及させ、地方創生につなげていくためには、地方部への外国人旅行者の訪問を増大させていくことが必要である。
- こうした考えの下、平成 24 年に、ゴールデンルート以外の地域（東京都、千葉県、大阪府、京都府以外の地域）における外国人延べ宿泊者数を平成 28 年までに 2,400 万人泊とする目標を設定し、目標に向けて施策を講じてきたところである。平成 27 年には 2,823 万人に達し、目標を達成した。
- このため、さらに質の高い観光交流を加速させるべく、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月 30 日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）において、地方部での外国人延べ宿泊者数について、「2020 年：7,000 万人泊」という目標が定められた。これを踏まえ、「2020 年：7,000 万人泊」を新たな目標値として上方修正した。

**（外部要因）**

景気動向、為替相場等の社会・経済動向

**（他の関係主体）**

（独）国際観光振興機構、関係各府省庁、旅行者、メディア関係者等の民間事業者 等

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

- ・日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）第 2 I 4．観光立国の実現
- ・観光立国推進基本計画（平成 29 年 3 月 28 日閣議決定）

**【閣決（重点）】**

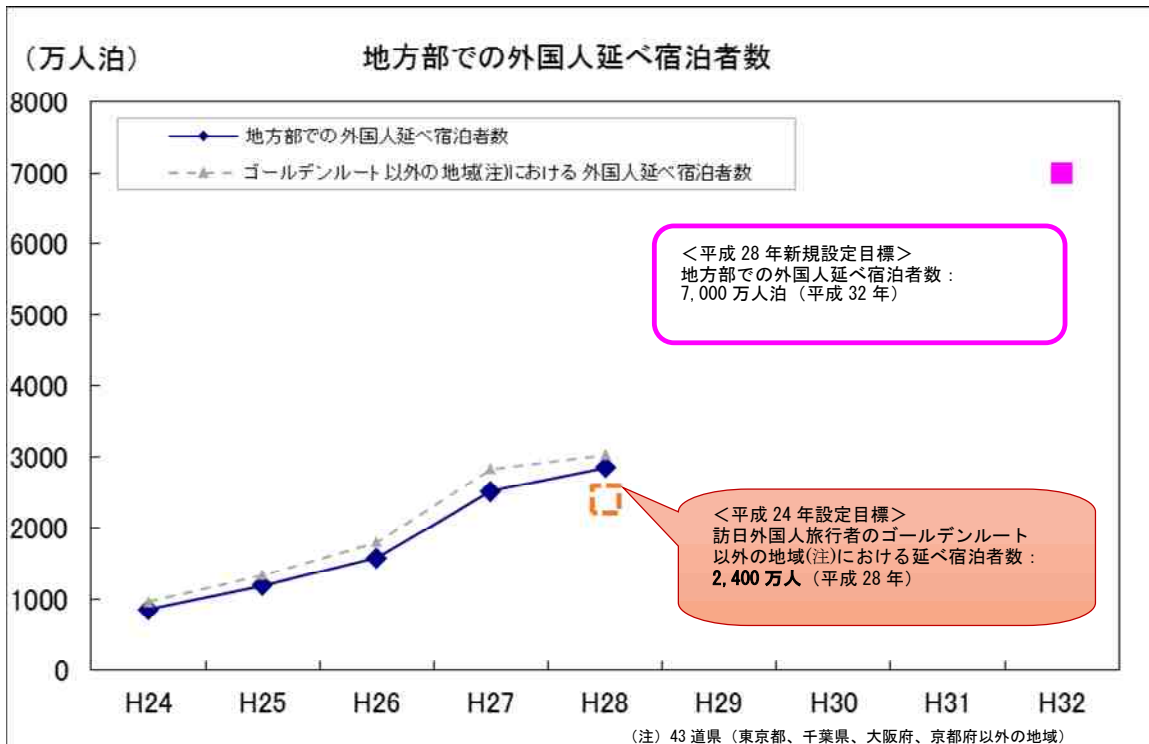
なし

**【その他】**

「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月 30 日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）

過去の実績値					（年）
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
855 万人泊	1,186 万人泊	1,575 万人泊	2,514 万人泊	2,845 万人泊（速報値）（注）	

（注）クルーズ船、民泊等の宿泊者数は、含まれていない。



### 主な事務事業等の概要

- 広域観光周遊ルート形成促進事業  
 訪日外国人旅行者の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持った広域観光周遊ルートの形成を促進するため、具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、ターゲット市場へのプロモーション等、外国人旅行者の周遊促進の取組を支援する。  
 予算額 1,640 百万円 (平成 28 年度)  
 304 百万円 (平成 27 年度)
- ビジット・ジャパン事業  
 訪日外国人旅行者数を平成 32 年に 4,000 万人にする等の目標に向け、欧米豪に向けたプロモーションの強化や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたプロモーション等を実施した。  
 予算額 9,482 百万円 (平成 28 年度)  
 8,029 百万円 (平成 27 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)

地方部における外国人延べ宿泊者数は、平成 23 年の 616 万人泊から毎年増加しており、平成 28 年は 2,845 万人泊であった。また、三大都市圏と地方部の対前年比では、地方部の伸び率が三大都市圏の伸び率を上回っている。なお、平成 32 年に目標値を達成するためには、平成 23 年から平成 32 年にかけて平均 31% 増の伸び率が必要であるところ、平成 23 年から平成 28 年への平均伸び率はこれを上回る 36% 増であった。一方、近年利用者が増加しているクルーズ船や民泊の利用者等は宿泊統計の対象外であることから、本指標の実績値として利用している宿泊統計の値は、実際の地方部での外国人延べ宿泊者数よりも少なくなっていることに留意が必要。

##### (事務事業等の実施状況)

- 広域観光周遊ルート形成促進事業  
 訪日外国人旅行者の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持った広域観光周遊ルートの形成を促進するため、平成 27 年度に認定した全国 7 ルートにおける具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実、ターゲット市場へのプロモーション等、外国人旅行者の周遊促進の取組を支援した。また、平成 28 年度に新たに全国で 4 ルートを認定し、同様の取り組みに着手した。
- ビジット・ジャパン事業  
 訪日外国人旅行者数を平成 32 年に 4,000 万人にする等の目標に向け、欧米豪に向けたプロモーションの強化や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたプロモーション等を実施した。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

平成 24 年に、ゴールデンルート以外の地域 (東京都、千葉県、大阪府、京都府以外の地域) における外国人延べ宿泊者数を平成 28 年までに 2,400 万人泊とする目標を設定し、目標に向けて施策を講じてきたところである。

平成 27 年には 2,823 万人に達し、目標を達成した。そのため、従来の政府目標を大幅に見直し、かつ、質の高い観光交流を加速させるべく、平成 28 年 3 月に、対象地域をさらに限定し、平成 32 年に地方部での外国人延べ宿泊者数を 7,000 万人泊という目標を設定した。

平成 28 年は、この新たな目標値との関係においては、地方部の旅行者は順調に増加しているものの、近年大幅に増加しているクルーズ船、民泊利用者等の数が宿泊統計に含まれず、また、これらを正確に把握する他のデータもないため、本指標の判断材料としては、宿泊統計の延べ宿泊者数を利用せざるを得ず、結果として、期待される水準を下回る値しか存在しないことから、形式的に B と判断した。

今後とも、目標達成を目指し、国立公園、文化財、古民家等の観光活用の推進、広域観光周遊ルートの形成・充実等を進め、外国人のニーズを十分把握しながら、我が国ならではの魅力的な体験等をアピールして地方への誘客を促進していく。特に、日本政府観光局（JNTO）の行うプロモーションにおいては、日本各地の魅力を国別戦略に基づいて発信するほか、JNTO に地方自治体・DMO との連携やコンサルテーション等の地方支援を行う部署を設置することにより、地方が行うプロモーションの質の向上を図り、地方への誘客を行う。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課： 観光庁観光地域振興課（課長 後藤 貞二）

関係課： 観光庁国際観光課（課長 田中 由紀）

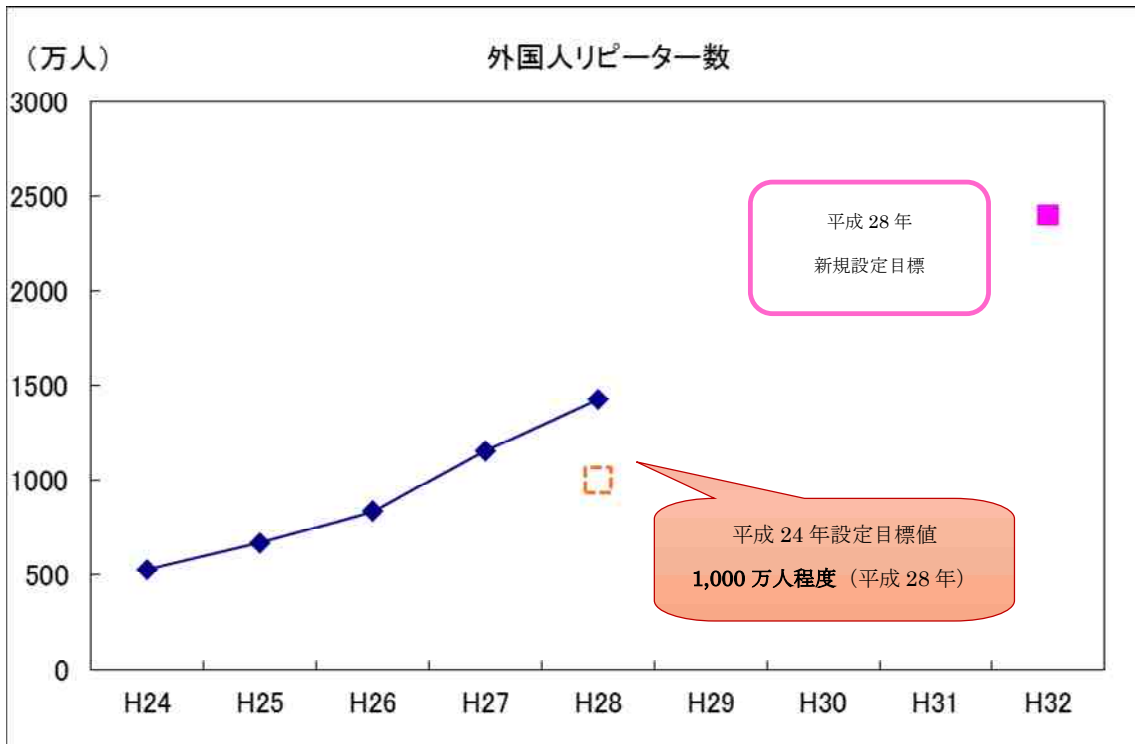
**業績指標 8 2**  
外国人リピーター数

**評 価**

A	目標値：2,400 万人（平成 32 年）※ 実績値：1,426 万人（平成 28 年） 初期値： 401 万人（平成 23 年） ※ 平成 24 年に設定した目標値 1,000 万人程度（平成 28 年）を達成したため、平成 28 年に上方修正した。
---	---

<p><b>（指標の定義）</b> 日本への来訪回数が 2 回目以上の訪日外国人旅行者の人数</p> <p><b>（目標設定の考え方・根拠）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 我が国の観光の質を高め、観光先進国を目指すためには、訪日外国人旅行者の満足度を向上させ、リピーターを増加させることが重要である。</li> <li>○ こうした考えの下、「平成 28 年：1,000 万人程度」とする目標を平成 24 年に設定し、施策を講じてきたところである。平成 28 年は 1,426 万人と過去最高を記録し、この目標を達成した。</li> <li>○ さらなる高みを目指すため、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月 30 日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）において、外国人リピーター数について、「平成 32 年：2,400 万人泊」という目標が定められた。これを踏まえ、「平成 32 年：2,400 万人泊」を新たな目標値として上方修正した。</li> </ul> <p><b>（外部要因）</b> 景気動向、為替相場等の社会・経済動向</p> <p><b>（他の関係主体）</b> （独）国際観光振興機構、関係各府省庁、旅行者、メディア関係者等の民間事業者 等</p> <p><b>（重要政策）</b></p> <p><b>【施政方針】</b> なし</p> <p><b>【閣議決定】</b> ・日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）第 2 I 4．観光立国の実現 ・観光立国推進基本計画（平成 29 年 3 月 28 日閣議決定）</p> <p><b>【閣決（重点）】</b> なし</p> <p><b>【その他】</b> 「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月 30 日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）</p>
---

過去の実績値					(年)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
528 万人	672 万人	836 万人	1,159 万人	1,426 万人	



### 主な事務事業等の概要

#### ○ビジット・ジャパン事業

訪日外国人旅行者数を平成 32 年に 4,000 万人にする等の目標に向け、欧米豪に向けたプロモーションの強化や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたプロモーション等を実施した。

予算額 9,482 百万円 (平成 28 年度) 4,500 百万円 (平成 28 年度補正)  
8,029 百万円 (平成 27 年度) 4,180 百万円 (平成 27 年度補正)

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

訪日外国人旅行者に占めるリピーター数は、平成 23 年の 401 万人から毎年増加しており、平成 28 年は 1,426 万人であった。平成 23 年から平成 25 年までの 3 年間の平均の伸び率は約 68% 増であったのに対し、直近の平成 26 年から平成 28 年までの 3 年間は約 70% 増となっており、伸び率は大きくなりつつある。この傾向を踏まえると達成に向けて成果を示していると考えられる。

##### (事務事業等の実施状況)

#### ○ビジット・ジャパン事業

訪日外国人旅行者数を平成 32 年に 4,000 万人にする等の目標に向け、欧米豪に向けたプロモーションの強化や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機としたプロモーション等を実施した。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、「平成 28 年：1,000 万人程度」とする目標を平成 24 年に設定し、施策を講じてきたところである。平成 28 年は 1,426 万人と過去最高を記録し、この目標を達成した。さらなる高みを目指すため、「平成 32 年：2,400 万人」という目標を新たに設定し、これに向けて着実に推移していることから、A と評価した。

今後も目標の達成を目指し、既存市場の確保に加え、欧米豪、富裕層、若年層などの新しい市場の開拓等を実施する。

### 担当課等 (担当課長名等)

担当課： 観光庁国際観光課 (課長 田中 由紀)  
観光庁観光産業課 (課長 西海 重和)  
観光庁外客受入参事官室 (参事官 原田 修吾)  
観光庁観光地域振興課 (課長 後藤 貞二)  
観光庁観光資源課 (課長 蔵持 京治)

関係課：

**業績指標 83**  
日本人国内旅行消費額

**評価**

A	目標値：21兆円（平成32年） 実績値：20.9兆円（平成28年） 初期値：19.7兆円（平成23年）
---	---

**（指標の定義）**  
日本人の国内宿泊旅行及び国内日帰り旅行による消費額の合計

**（目標設定の考え方・根拠）**

- 我が国の観光消費額は、日本人国内旅行が占める割合が高く、国内旅行を促進し、地域への経済効果をより一層高めることが重要である。
- こうした考えの下、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）において、日本人国内旅行消費額について、「平成32年：21兆円」という目標が定められたことを踏まえ、これを目標値に設定した。

**（外部要因）**  
国内の景気動向、社会・経済動向、災害 等

**（他の関係主体）**  
旅行業・宿泊業の関連団体、関係各府省庁、旅行業者・宿泊業者・交通事業者、メディア関係者等の民間事業者 等

**（重要政策）**

**【施政方針】**  
なし

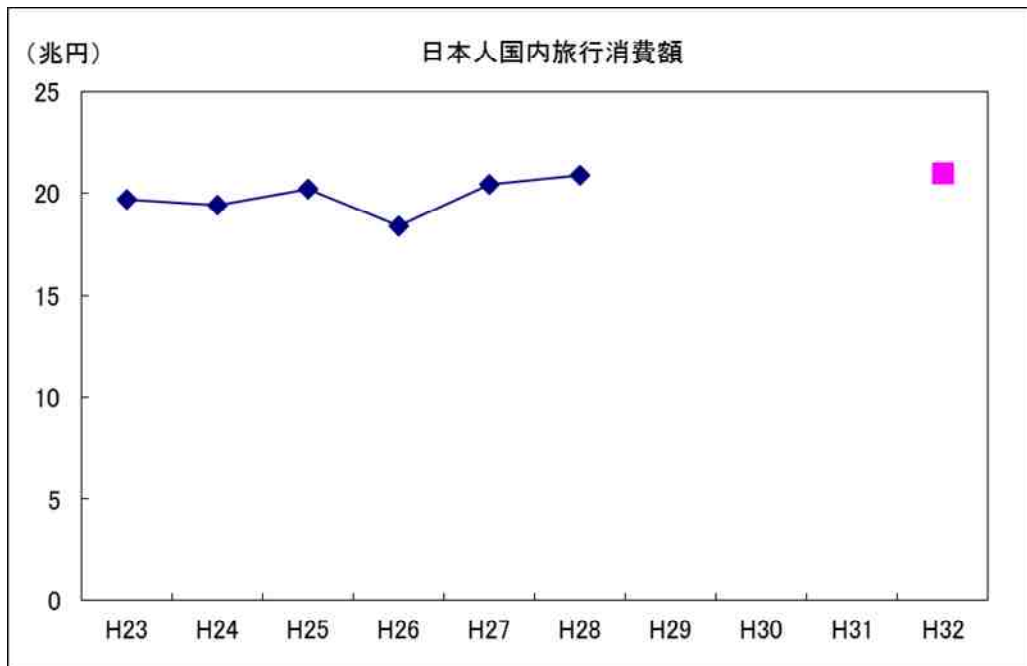
**【閣議決定】**

- ・日本再興戦略2016（平成28年6月2日閣議決定）第2 I 4. 観光立国の実現
- ・経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日閣議決定）第2章3.（2）②国内・外国人旅行者双方による観光・旅行消費の活性化
- ・観光立国推進基本計画（平成29年3月28日閣議決定）

**【閣決（重点）】**  
なし

**【その他】**  
「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）

過去の実績値					(年)
H24	H25	H26	H27	H28	
19.4兆円	20.2兆円	18.4兆円	20.4兆円	20.9兆円	



## 主な事務事業等の概要

### ○地域資源を活用した観光地魅力創造事業

地域の伝統文化、美しい自然、歴史的景観、豊かな農山漁村、魅力ある食文化等の地域資源を磨き上げ、魅力あふれる観光地域づくりを進めるため、単一の市町村・観光協会・交通事業者等により構成される協議会を対象とし、着地型旅行商品の造成や名産品開発などを支援する。

予算額 338 百万円（平成 28 年度）  
290 百万円（平成 27 年度）

### ○観光地域ブランド確立支援事業

地域の関係者が連携し、国内外から選好される国際競争力の高い魅力ある観光地域づくりを促進するため、地域独自の「ブランド」の確立を通じた滞在交流観光の推進に向けた取組みを支援する。

予算額 251 百万円（平成 28 年度）  
257 百万円（平成 27 年度）

### ○テーマ別観光による地方誘客事業

酒蔵や産業遺産など、特定の観光資源に魅せられて全国各地を訪れる「テーマ別観光」は、旅行者に複数地域への来訪動機を与えるものであることから、テーマ毎の新たな旅行需要を創出するため、各地域の組織から構築されるネットワーク組織を対象として、全国各地に点在するテーマ毎の観光資源のネットワーク化による情報発信力の強化等を支援する

予算額 70 百万円（平成 28 年度）

### ○九州ふっこう割

熊本地震により深刻な影響を受けた九州 7 県に対し、落ち込んだ観光需要を喚起するため、旅行プランの割引や販売費用・キャンペーン費用の助成を行う交付金を交付した。

予算額 18,030 百万円（平成 28 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）

日本人国内旅行消費額は、平成 23 年は 19.7 兆円であったが、平成 28 年は 20.9 兆円であり、平成 23 年以降で最も多い額となった。

#### （事務事業等の実施状況）

##### ○地域資源を活用した観光地魅力創造事業、テーマ別観光による地方誘客事業

着地型旅行商品の造成や名産品開発や全国各地に点在するテーマ毎の観光資源のネットワーク化による情報発信力の強化等を支援した。

##### ○観光地域ブランド確立支援事業

全国 13 の観光圏整備実施計画認定地域において、ブランド戦略に基づく滞在プログラムの開発やプロモーション等の取組みを実施した。

##### ○九州ふっこう割

九州 7 県や九州観光推進機構が旅行会社等を通じて割引付旅行プランの販売や周遊観光を促進するプロモーションを実施した。

第 1 期は平成 28 年 7 月～9 月、第 2 期は平成 28 年 10 月～12 月に実施し、事業における旅行者の目標数が 150 万人であったところ、九州ふっこう割を利用した旅行者数は 271.9 万人となっており、目標を大幅に上回った。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、平成 26 年においては消費税増税等の影響により減少しているが、全体的に平成 32 年に 21 兆円という目標に向けて順調に推移していることから、A 評価とした。

今後とも、目標の達成を目指し、地域資源の磨き上げ、魅力あふれる観光地域づくり等を進める。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課： 観光庁観光産業課（課長 西海 重和）  
観光庁観光地域振興課（課長 後藤 貞二）  
観光庁観光資源課（課長 蔵持 京治）

関係課：

**業績指標 8 4**

景観計画に基づき取組を進める地域の数（市区町村数）\*

**評 価**

A	目標値：約 7 0 0 団体（平成 3 2 年度） 実績値：5 1 7 団体（平成 2 8 年度） 初期値：4 5 8 団体（平成 2 3 年度）
---	---

**（指標の定義）**

景観計画を策定・公表（告示）した景観行政団体（市区町村に限る）の数。

**（目標設定の考え方・根拠）**

過去数年の景観計画策定団体数の推移に基づき設定。

**（外部要因）**

なし

**（他の関係主体）**

地方公共団体（都道府県、政令市、中核市、景観法第 7 条第 1 項但し書きに定める市町村）

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

観光立国推進基本計画（平成 2 9 年 3 月 2 8 日）：「主要な観光地（原則として全都道府県・全国の半数の市区町村）において景観計画の策定を促進し、地域の魅力を増進、創出するため、景観法（平成 16 年法律第 110 号）に基づく制度の効果的な活用のあり方や先進事例に関する情報提供といった取組を行うとともに、法にある基本理念の普及や良好な景観形成に関する国民の意識向上を目的とした各種の啓発活動、多様な主体の参加を図るための景観に関する教育、専門家の育成といったソフト面での各種支援策について充実を図る。」（3-1（二）⑤）

**【閣決（重点）】**

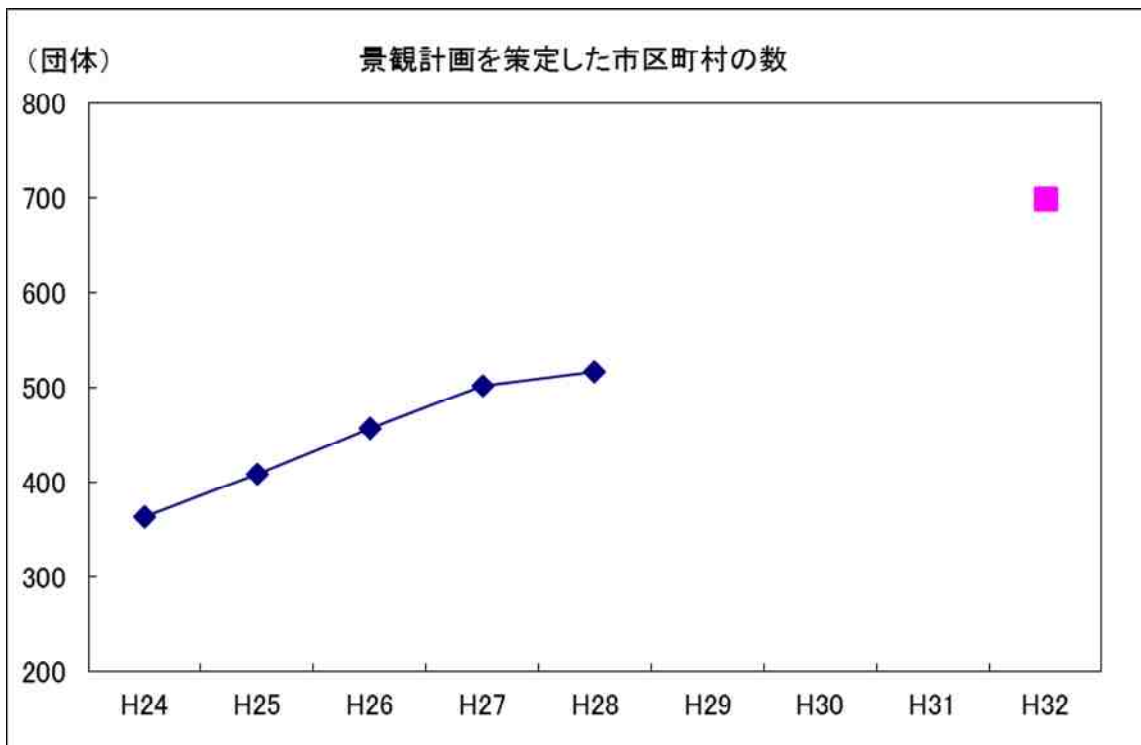
社会資本整備重点計画（平成 2 7 年 9 月 1 8 日）「第 2 章に記載あり」

**【その他】**

観光ビジョンの実現に向けたアクション・プログラム 2016（平成 2 8 年 5 月 1 7 日）：「主要な観光地において景観計画の策定を促進し、景観の優れた観光資源の保全・活用による魅力ある観光地づくりを推進する。」（視点 1<景観の優れた観光資産の保全・活用による観光地の魅力向上>）

過去の実績値				(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
3 6 4 団体	4 0 9 団体	4 5 8 団体	5 0 3 団体	5 1 7 団体





#### 主な事務事業等の概要

景観法の普及啓発及び景観計画の策定促進

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

###### (指標の動向)

「順調である」

景観計画を策定した市区町村の数について、H28年の実績値は例年よりも下回っているが、目標値に向けおおむね順調に推移している。

###### (事務事業等の実施状況)

景観形成を推進するため、景観法の活用状況や先進的な取組事例等を各種会議やホームページ等を通じて情報提供し、同法の普及啓発を図った。

##### 課題の特定と今後の取組みの方向性

・景観計画に基づき取組を進める地域の数(市区町村数)について

平成32年度までに景観計画の策定意向がある市区町村は149団体(平成28年度末時点)となっており、今後も増加が見込まれることから「A」と評価した。今後も継続し、景観法の活用及び良好な景観形成の普及啓発等の施策を着実に推進することとする。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課：都市局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室(室長 中井 淳一)

**業績指標 85**

歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数

**評価**

A	目標値：約 110 団体（平成 32 年度） 実績値： 62 団体（平成 28 年度） 初期値： 31 団体（平成 23 年度）
---	--

**(指標の定義)**

地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づき、歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村（歴史的風致維持向上計画の認定を受けた市区町村）の数

**(目標設定の考え方・根拠)**

地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく歴史的風致維持向上計画を作成し、地域の歴史的な資産を活用したまちづくりを行う意向のある市区町村について平成 28 年度に調査を行った結果、「認定意向あり」と回答した市区町村の数に基づき設定。

**(外部要因)**

該当なし

**(他の関係主体)**

関係省庁(文化庁、農林水産省)、地方公共団体、民間事業者等

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

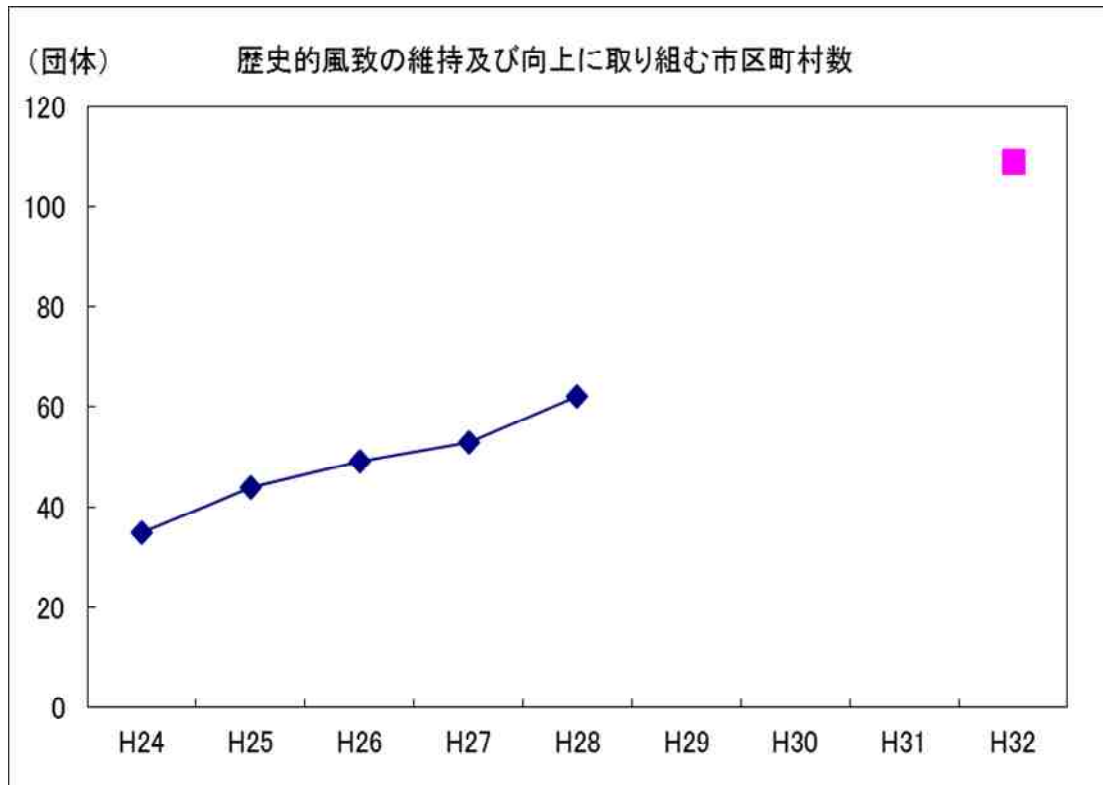
**【閣議決定】**

- ・ 観光立国推進基本計画(平成 29 年 3 月 28 日)  
 「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(平成 20 年法律第 40 号。以下「歴史まちづくり法」という。)に基づき、文部科学省、農林水産省、国土交通省の連携により、歴史的風致維持向上計画の策定を推進し、文化財を核とした良好な市街地の環境の維持・向上を図る。」(第 3 1 (二) ③ ア)
- ・ 日本再興戦略 2016 (平成 28 年 6 月 2 日)  
 「広域観光周遊ルート内で「都市周遊ミニルート」を選定し、歴史的道すじの再生、トイレ・休憩施設等の設置、地域のまちづくり団体の活動等をパッケージで重点支援する。」(4 (2) i) ⑦)
- ・ 文化芸術の振興に関する基本的な方針—文化芸術資源で未来をつくる—(第 4 次基本方針)(平成 27 年 5 月 22 日)  
 「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」(平成 20 年法律第 40 号)等を活用し、建造物・史跡等の文化財とその周辺環境を一体のものとして保存・活用を図る。(第 3 1. (6))

**【閣決(重点)】**

- ・ 社会資本整備重点計画(平成 27 年 9 月 18 日)「第 2 章に記載あり」

過去の実績値					(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
35 団体	44 団体	49 団体	53 団体	62 団体	



**主な事務事業等の概要**

・歴史的風致活用国際観光支援事業  
 広域観光周遊ルート形成に向けた取組の一環として、地域固有の歴史・文化を国際観光資源としてより有効に活用するため、歴史的風致維持向上計画認定都市を対象として、官民により構成された協議会が作成する整備計画に位置づけられた訪日外国人旅行者の受入環境整備について、ソフト・ハード両面から支援する。  
 予算額：120,000千円（平成27年度）、85,000千円（平成28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)  
 歴史的風致維持向上計画の認定を受けた市区町村の数は、平成28年度末で62団体となっており、今後も順調に増加していくことが見込まれる。

(事務事業等の実施状況)  
 ・歴史的風致維持向上計画に関するHP（『歴まち』情報サイト—歴史的風致維持向上計画『認定都市』アーカイブ—）を立ち上げ、各認定都市における歴史的風致の維持・向上に向けた取組を紹介するとともに、各種会議において先進事例を情報提供し、歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村が増えるよう、普及啓発を図った。  
 ・政策アセスメントについて  
 平成27年度に実施した政策アセスメント（平成28年度概算要求）である「歴史的まちなみの保全・活用、良好な景観形成に向けた防災対策等の支援制度の創設」については、平成28年度予算において「集約促進景観・歴史的風致形成推進事業」の補助対象事業に追加したことにより、現在、その活用を促進しているところである。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

・歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の数について  
 業績指標については、認定意向がある市区町村は平成28年度末において63団体となっており、今後も増加が見込まれる。目標達成に向け、歴史的風致維持向上計画の認定や、認定都市への支援等を通じた歴史的風致の維持及び向上に向けた取組みの推進を図っていくこととし、「A」と評価した。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課： 都市局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室（室長 中井 淳一）

**業績指標 86**  
三大都市圏環状道路整備率\*

**評価**

A	目標値：約80%（平成32年度） 実績値：74%（平成28年度） 初期値：68%（平成26年度）
---	--

**(指標の定義)**  
 三大都市圏（首都圏、中部圏、近畿圏）の環状道路の計画延長（約1,200km）に占める供用延長の割合  
 三大都市圏環状道路整備率  

$$= \frac{\text{三大都市圏における環状道路の供用延長}}{\text{三大都市圏における環状道路の計画延長}}$$

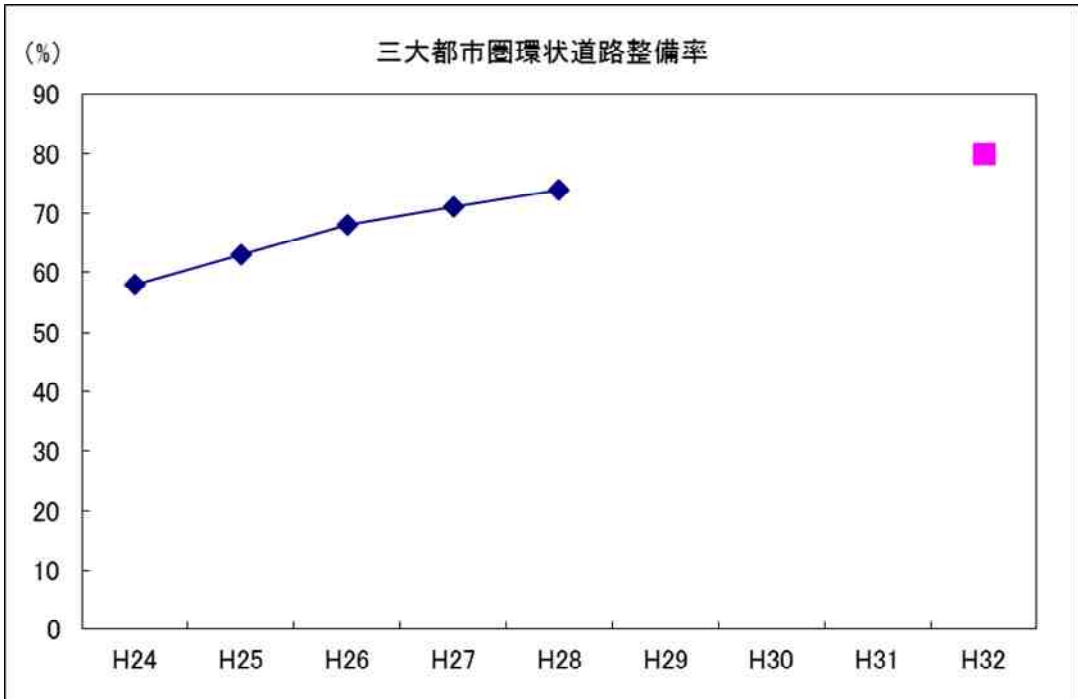
**(目標設定の考え方・根拠)**  
 平成32年度の目標については、既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ。

**(外部要因)**  
 地元の調整状況 等

**(他の関係主体)**  
 ・NEXCO、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）（会社区間の事業進捗等）

**(重要政策)**  
**【施政方針】**（平成29年1月20日 安倍内閣総理大臣施政方針演説）  
 「治水対策の他、水害や土砂災害への備え、最先端技術を活用した老朽インフラの維持管理など、事前防災・減災対策に徹底して取り組み、国土強靱（じん）化を進めます。」  
**【閣議決定】**  
 日本再興戦略（平成28年6月2日）  
 社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章に記載あり」  
**【閣決（重点）】**  
 社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」  
**【その他】**  
 なし

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
58%	63%	68%	71%	74%	



## 主な事務事業等の概要

### 三大都市圏環状道路の整備

迅速かつ円滑な物流の実現などのため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備する。(◎)

予算額：道路整備費16,602億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,018億円(国費)等の内数(平成27年度)

道路整備費16,637億円(国費)及び社会資本整備総合交付金8,983億円(国費)等の内数(平成28年度)

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

## 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27年度は、首都圏中央連絡自動車道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC、神崎IC～大栄JCT)、京奈和自動車道(紀の川IC～岩手根来IC)の計26kmが供用を開始し、平成28年度は首都圏中央連絡自動車道(境古河IC～つくば中央IC)、近畿自動車道名古屋神戸線(四日市JCT～新四日市JCT)、東海環状自動車道(東員IC～新四日市JCT)、京奈和自動車道(岩出根来～和歌山JCT)、阪神高速大和川線(三宅JCT～鉄砲)の計42kmが供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は、平成28年度末時点で74%であり、順調に進捗している。

#### (事務事業等の実施状況)

○平成28年度末供用延長903km

(平成27年度新規供用延長26km、平成28年度新規供用延長42km)

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

○業績指標は、平成26年度の68%が平成28年度末に74%まで向上。今後の供用予定の推移を見ると、目標年度には目標値を達成できる見込まれることから、Aと評価した。

○平成29年度は、東関東自動車道水戸線(三郷南IC～高谷JCT)、東海環状自動車道(養老JCT～養老IC)、近畿自動車道名古屋神戸線(城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC、高槻第一JCT～神戸JCT)、京奈和自動車道(御所南IC～五條北IC)の計70kmの供用を予定しており、引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進する。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課： 道路局 企画課 道路経済調査室(室長 沓掛 敏夫)

関係課： 道路局 国道・防災課(課長 川崎 茂信)

道路局 高速道路課(課長 伊勢田 敏)

**業績指標 87**

道路による都市間速達性の確保率\*※

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

評 価	
A	目標値：約 55% （平成 32 年度） 実績値：集計中 （平成 28 年度） 53% （平成 27 年度） 初期値：49% （平成 25 年度）

**(指標の定義)**

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

道路による都市間速達性の確保率

$$= \frac{\text{都市間連絡速度 60km/h 以上の主要都市等を結ぶ都市間リンク数}}{\text{都市間リンクの総数}}$$

**(目標設定の考え方・根拠)**

公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等により都市間連絡速度の改善が見込める都市間リンクをもとに設定。

**(外部要因)**

高規格幹線道路等の事業進捗等

**(他の関係主体)**

NEXCO（会社区間の事業進捗 等）

**(重要政策)**

【施政方針】（平成 29 年 1 月 20 日 安倍内閣総理大臣施政方針演説）

「治水対策の他、水害や土砂災害への備え、最先端技術を活用した老朽インフラの維持管理など、事前防災・減災対策に徹底して取り組み、国土強靱（じん）化を進めます」

【閣議決定】

日本再興戦略（平成 28 年 6 月 2 日）

社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日）「第 1 章に記載あり」

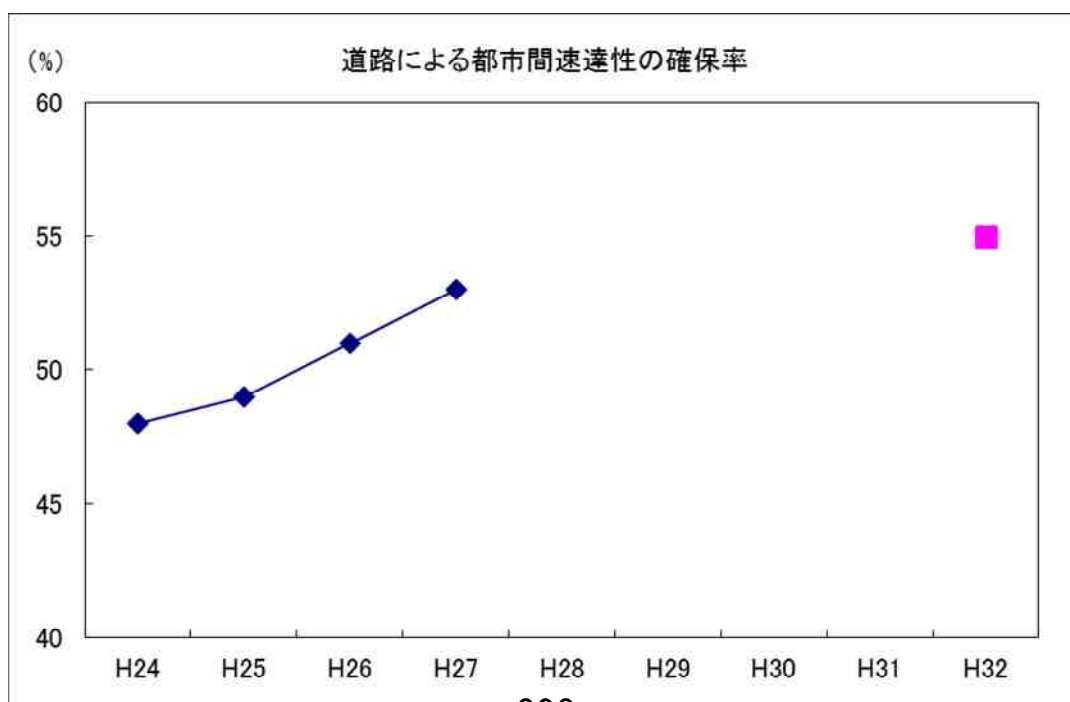
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日）「第 2 章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
48%	49%	51%	53%	集計中	



## 主な事務事業等の概要

個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保する。(◎)

予算額：道路整備費16,602億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,018億円(国費)等の内数(平成27年度)

道路整備費16,637億円(国費)及び社会資本整備総合交付金8,983億円(国費)等の内数(平成28年度)

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

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

○業務指標は、平成24年度から平成27年度にかけて5%増加しており、また、公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等を加味すると、目標年度までに目標値を達成すると見込まれ、順調に進捗している。

#### (事務事業等の実施状況)

○平成27年度は、第二東海自動車道(浜松いなさJCT～豊田東JCT)、北海道自動車道網走線(訓子府IC～北見西IC)、北海道自動車道根室線(白糠IC～阿寒IC)、東北横断自動車道釜石秋田線(遠野IC～宮守IC)、近畿自動車道紀勢線(南紀田辺IC～すさみ南IC)等の計約216kmが供用。

○平成28年度は、中部横断自動車道(六郷IC～増穂IC)、近畿自動車道名古屋神戸線(四日市JCT～新四日市JCT)、東九州自動車道(椎田南IC～豊前IC)、東北中央自動車道(福島JCT～福島大笹生IC)等の計約138kmが供用。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

○業務指標は、平成24年度から平成27年度にかけて5%増加しており、また、公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等を加味すると、目標年度までに目標値を達成すると見込まれ順調に進捗している。引き続き、平成32年度の目標達成に向け、都市間速達性の確保に向けた取組を実施するため、Aと評価した。

○平成29年度は、東関東自動車道水戸線(鉦田IC～茨城空港北IC、三郷南IC～高谷JCT)、第二東海自動車道(海老名南JCT～厚木南IC)、近畿自動車道名古屋神戸線(城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC、高槻第一JCT～神戸JCT)、北海道自動車道網走線(陸別小利別～訓子府IC)、東北中央自動車道(福島大笹生IC～米沢北IC、大石田村山IC～尾花沢IC)、中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)、東九州自動車道(日南北郷IC～日南東郷IC)等の計約254kmの供用を予定しており、引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進する。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課： 道路局 企画課 道路経済調査室 (室長 沓掛 敏夫)

関係課： 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)

**業績指標 88**

鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数\*

**評価**

A	目標値：140万人（平成34年度） 実績値：135万人（平成28年度） 初期値：0万人
---	---

**(指標の定義)**

平成27年度以降、平成34年度までの間に5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により、新たに3時間以内に到達できる地域の人口数

**(目標設定の考え方・根拠)**

平成34年度に完成予定の北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）など、広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上は全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、国勢調査による人口、現行のダイヤ設定等に基づき、5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅から、新たに3時間以内で到達することが出来る地域の人口数を目標値として設定。

**(外部要因)**

鉄道事業者のダイヤ改正等

**(他の関係主体)**

地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主体）

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

整備新幹線問題検討会議決定

「整備新幹線の整備に関する基本方針」（平成21年12月24日）

「当面の整備新幹線の整備方針」（平成21年12月24日）

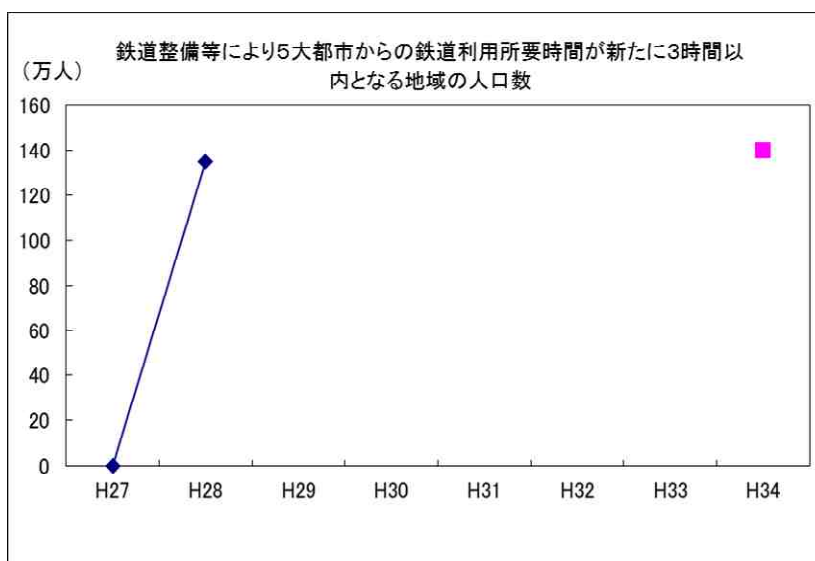
「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」（平成22年8月27日）

「整備新幹線問題に関する今後の対応について」（平成22年12月27日）

「整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）」（平成23年12月26日）

「整備新幹線の取扱いについて（政府・与党申合せ）」（平成27年1月14日）

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
—	—	—	0万人	135万人	





## 主な事務事業等の概要

### ・新幹線鉄道の整備

近年、整備新幹線については、平成22年12月に東北新幹線（八戸・新青森間）、平成23年3月に九州新幹線鹿児島ルート（博多・新八代間）、平成27年3月に北陸新幹線（長野・金沢間）、平成28年3月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。

また、平成24年6月に北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の工事実施計画を認可し、工事着工したところである。

さらに、未着工区間である北陸新幹線敦賀・大阪間については、国土交通省において概算事業費等のルート選定に係る検討に必要な項目の調査を行い、それに基づき与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて議論が行われ、敦賀駅－小浜市（東小浜）附近－京都駅－京田辺市（松井山手）附近－新大阪駅を結ぶルートとすることが決定された。

予算額：整備新幹線整備事業費補助 75,450百万円（平成29年度）

整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金 2,600百万円（平成29年度）

（税制特例）

- ・北海道、東北、北陸、九州新幹線の新線建設により取得する鉄道施設に係る特例措置  
固定資産税 標準課税 最初の5年間 1/6、その後の5年間 1/3
- ・整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離される並行在来線の固定資産に係る特例措置  
固定資産税・都市計画税 20年間 1/2

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### （指標の動向）

平成28年度においては、整備新幹線の新規開業等は無かったものの、平成27年度までの列車ダイヤにおいてわずかに数分だけ180分を下回らなかった比較的規模の大きな都市（例：宇治市）が、平成29年3月のダイヤ改正において所要時間が数分短縮されたことにより新たに3時間圏に加わったことで、目標値にほぼ到達しており、目標達成に向けて順調に推移している。

#### （事務事業等の実施状況）

なし

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標について、平成28年度のダイヤ改正における時間短縮により、比較的規模の大きな都市が新たに3時間圏に加わったことで、目標値にほぼ到達した。

今後も広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与するため、引き続き、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進することとし、Aと評価した。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局幹線鉄道課（課長 村田 茂樹）

関係課：鉄道局都市鉄道政策課（課長 岡野 まさ子）鉄道局施設課（課長 江口 秀二）

**業績指標 89**  
首都圏空港の空港処理能力\*

**評価**

	目標値：74.7万回+最大7.9万回（平成32年度） 実績値：74.7万回（平成28年度） 初期値：74.7万回（平成27年度）
--	--

**（指標の定義）**  
大都市圏拠点空港（羽田、成田、関西、中部の4空港）のうち首都圏空港（羽田、成田）における空港処理能力の増加

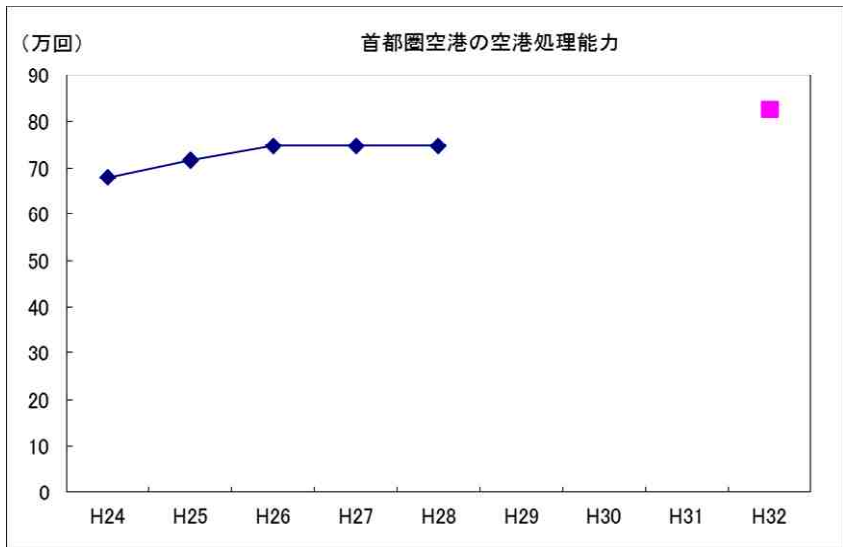
**（目標設定の考え方・根拠）**  
羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港（首都圏空港）の空港処理能力の増加を目標とした。

**（外部要因）**  
景気及び自由時間、家計収支等の社会・経済動向

**（他の関係主体）**  
航空運送事業者（実施主体）

**（重要政策）**  
**【施政方針】**  
第193回国会施政方針演説（平成29年1月20日）「羽田、成田両空港の二〇二〇年四万回の容量拡大に向け、羽田空港では新しい国際線ターミナルビルの建設に着手します。」  
**【閣議決定】**  
日本再興戦略2016（平成28年6月2日）「4. 観光立国の実現 iii. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に ③地方空港等のゲートウェイ機能強化」等に記載あり  
**【閣決（重点）】**  
社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章」及び「第2章」に記載あり  
**【その他】**  
該当なし

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
68万回	71.7万回	74.7万回	74.7万回	74.7万回	



**主な事務事業等の概要**

羽田空港の飛行経路の見直し、成田空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大する。(◎)

予算額：空港整備事業費（首都圏空港）336億円（平成27年度）の内数  
 予算額：空港整備事業費（首都圏空港）547億円（平成28年度）の内数

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

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

羽田空港の飛行経路の見直し、成田空港の高速離脱誘導路の整備等により2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大することを目指しており、当該年度において実績値に変動はないが、目標値達成のための取組を着実に進めた。

#### (事務事業等の実施状況)

平成28年7月に関係自治体や航空会社等が参画した首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会において、環境影響等に配慮した方策を示し、羽田空港の機能強化に必要となる施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することについて理解を得た。また、定期的に住民説明会を開催するなど、丁寧な情報提供を行った。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

前述のとおり、2020年までに目標値達成のための取組を着実に推進しているところである。

羽田空港については、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、環境対策を着実に推進するとともに、引き続き説明会を開催するなど丁寧な情報提供を実施する。拡大される約4万回の発着容量は、観光ビジョンで掲げた訪日外国人旅行者数の目標達成を戦略的に進めるために重要な路線や、我が国の国際競争力の強化に資する日本発の直行需要の高い路線に活用することを主眼とし、就航を希望する相手国政府との協議に向けた準備を進める。また、民間事業者と協力して、ターミナルビルの拡充に取り組む。

成田空港については、事業実施主体である成田国際空港株式会社と連携し、高速離脱誘導路の整備等を推進する。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 航空局航空ネットワーク部首都圏空港課（課長：金井 昭彦）

関係課： 航空局航空ネットワーク部空港計画課大都市圏空港調査室（室長：中原 正顕）

航空局航空ネットワーク部国際航空課（課長：木村 典央）

航空局航空ネットワーク部航空事業課（課長：大沼 俊之）

**業績指標 90**  
**首都圏周辺の都市における国際線就航都市数**

**評価**

A	目標値：アジア主要都市並（平成32年） 実績値：100都市（平成28年） 初期値：88都市（平成25年）
---	--

**（指標の定義）**  
 首都圏周辺の都市における定期旅客便の国際線が就航している都市の数。

**（目標設定の考え方・根拠）**  
 アジアの主要都市からの国際線就航都市数（平成28年）は、ソウル（136都市）、香港（140都市）、シンガポール（125都市）、北京（109都市）、上海（87都市）である中、我が国の首都圏周辺の都市からの就航都市数（平成28年）は100都市である。平成32年までにこれらの都市と同等の国際航空ネットワークを構築することを目標とする。

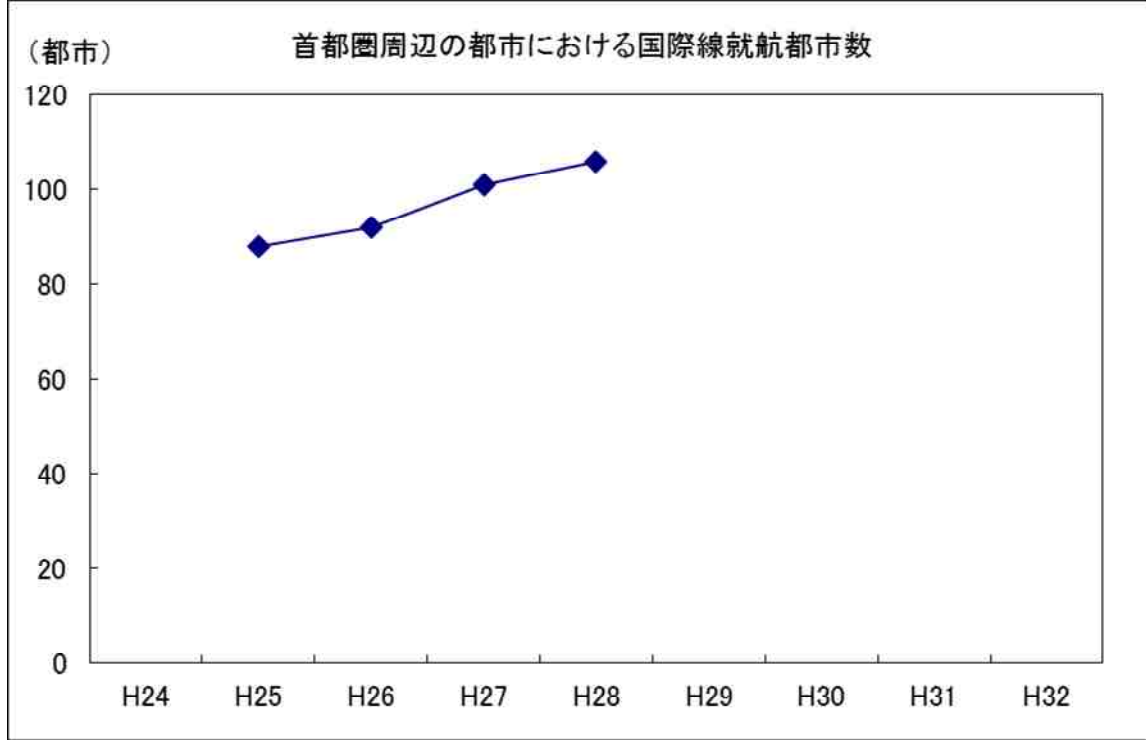
**（外部要因）**  
 航空運送事業者（事業主体）の判断

**（他の関係主体）**  
 航空運送事業者（事業主体）

**（重要政策）**  
**【施政方針】**  
 該当なし  
**【閣議決定】**  
 該当なし  
**【閣決（重点）】**  
 第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章」に記載あり  
**【その他】**  
 該当なし

過去の実績値					(年)
H24	H25	H26	H27	H28	
—	88都市	92都市	101都市	100都市	

目標値はその年におけるアジア主要都市（5都市）の平均である。



**主な事務事業等の概要**

該当なし

**測定・評価結果****目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

我が国の首都圏周辺の都市からの国際線就航都市数は平成25年の88都市から平成28年は100都市に増加しており、指標は順調である。

**(事務事業等の実施状況)**

該当なし

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

業績指標については、平成32年の目標に向けて順調に推移している。また、我が国の首都圏周辺の都市からの国際線就航都市数がアジア主要都市（ソウル・香港・シンガポール・北京・上海）からの国際線就航都市数の平均（平成25年及び平成28年は119都市）に対する割合は平成25年の74%から平成28年は84%に増加しており、アジア主要都市との差は縮まっていることからA評価とした。

引き続き、航空需要の動向等を踏まえつつ、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、首都圏並びに首都圏周辺空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化を推進し、航空交通ネットワークの強化を図る。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課： 航空局国際航空課（課長 木村 典央）

関係課： 該当なし

**業績指標 9 1**

航空輸送上重要な空港のうち、地震時に緊急・救命、緊急輸送物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合

評価	
A	目標値：84%（平成32年度） 実績値：79%（平成28年度） 初期値：73%（平成26年度）

**（指標の定義）**

航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲（100km 圏内）に居住する人口の割合（一定範囲に居住する人口 / 日本の総人口）

**（目標設定の考え方・根拠）**

平成23年度の東日本大震災等大規模地震発生時において、空港が緊急物資の拠点等としての役割を果たしたように、地震災害時には、空港は緊急物資および人員輸送の基地としての役割が求められる。

このため、航空輸送上重要な空港において、滑走路、誘導路等の耐震化を図り、空港の耐震性向上を進めることにより、救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保し、空港から100km 圏内に居住する人口の割合を高める。

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

**（外部要因）**

なし

**（他の関係主体）**

なし

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

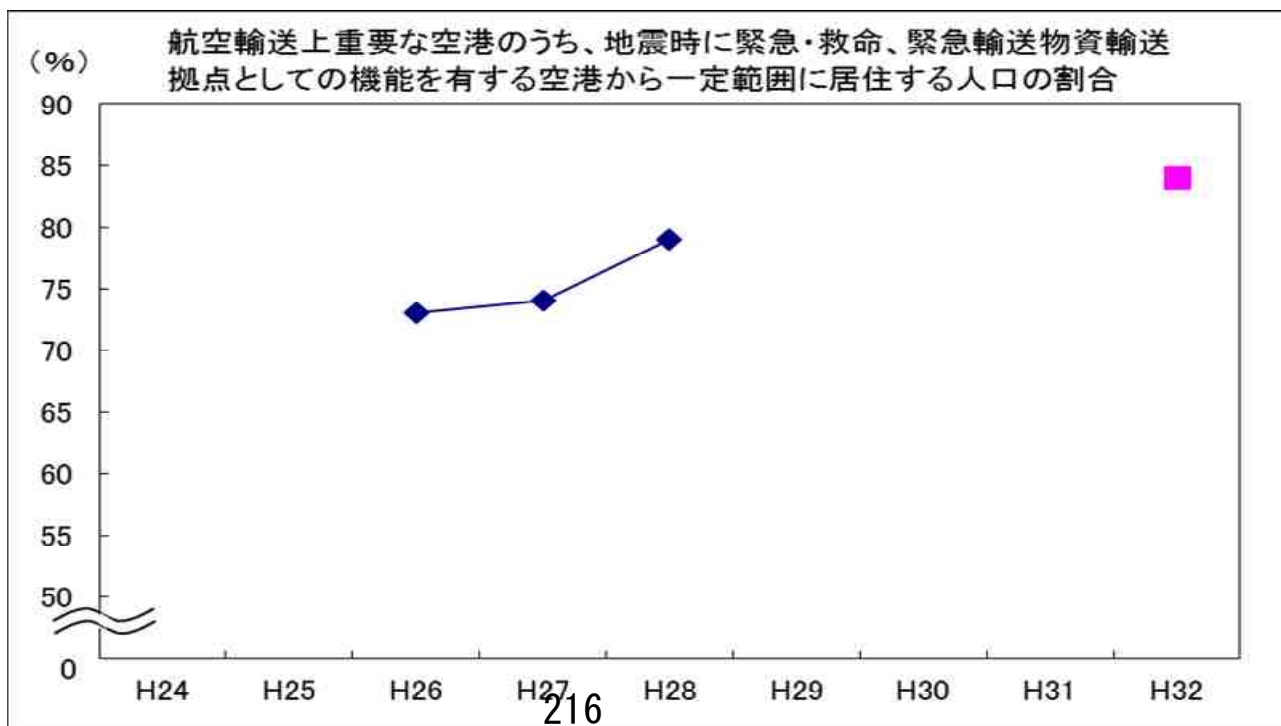
**【閣決（重点）】**

第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）

**【その他】**

なし

過去の実績値					（年度）
H24	H25	H26	H27	H28	
-	-	73%	74%	79%	



### 主な事務事業等の概要

地震災害時に、空港が災害復旧支援、緊急・救命活動や緊急物資輸送など様々な役割を果たすことができるよう、基本施設等※の耐震性の向上を推進する。 ※滑走路、誘導路など

### 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 27、28 年度にも新たに地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保した空港があり、指標は順調である。

##### (事務事業等の実施状況)

空港の耐震性向上の事業は計画に基づいて実施しており、平成 27、28 年度に新たに関西国際空港、高松空港、鹿児島空港が地震時の救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保している。

他の対象空港についても、緊急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保する事を目指して、耐震工事を実施しているところである。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、平成 32 年度の目標達成に向けて空港の耐震事業は順調に推移していることから A 評価とした。

今後も引き続き、航空輸送上重要な空港における滑走路、誘導路等の耐震化工事を計画的に推進し、緊急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保する事を目指し、耐震化空港から 100km 圏内に居住する人口の割合を高める方向とする。

### 担当課等 (担当課長名等)

担当課： 航空局航空ネットワーク部空港技術課 (課長 坂 克人)

関係課： 航空局航空ネットワーク部空港計画課 (課長 長谷川 武)

**業績指標 9 2**

全国の地方圏における大都市圏との間の転出者数に対する転入者数の割合

**評 価**

B	目標値：82.0%（毎年度） 実績値：79.9%（平成28年度） 初期値：86.7%（平成23年度）
---	--

**（指標の定義）**

全国の大都市圏から地方圏への転入者数を地方圏から大都市圏への転出者数で除した数値  
 （大都市圏から地方圏への転入者数）／（地方圏から大都市圏への転出者数）

※大都市圏・・・三大都市圏（東京圏、名古屋圏、関西圏）

地方圏・・・三大都市圏以外の地域

（東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県      名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

関西圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県）

**（目標設定の考え方・根拠）**

指標の値について、目標設定年度である平成23年度以前の5年間（平成18年度～平成22年度の間）平均値は79.0%であったが、この間は8.8ポイント増加となっているとともに、それまでの4年間は減少傾向であり、短期変動の可能性があるので、過去10年間（平成13年度～平成23年度）の平均値である81.9%を近年の平均的な傾向ととらえることとする。その上で、U I J ターンや二地域居住の地方定住を支援する施策として、地域活性化及び地域振興を図り、積極的な環境構築を行っていく中で地方圏への転入者の比率を維持させていく。そのため、平成29年度では過去10年間の平均値である82%を下回らないことを目標とする。

**（外部要因）**

- ・景気の動向（都市部と地方部との景気格差拡大）
- ・総人口の減少

**（他の関係主体）**

地方公共団体

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

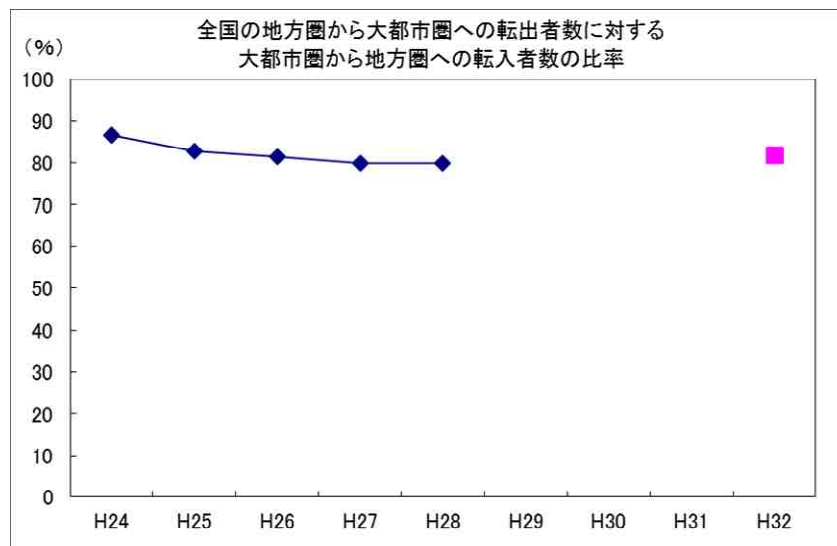
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

なし

過去の実績値				（年度）	
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
86.6	82.9	81.4	79.8	79.9	





### 主な事務事業等の概要

人口減少・高齢化が進む地方の中山間地域等において、基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集め、周辺集落とネットワークで結ぶ「小さな拠点」の形成を推進するため、遊休施設を活用した、既存施設の再編・集約に係る改修に所要の補助を行う。

予算額 150 百万円（平成 28 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 28 年度の実績値は、前年度比で 0.1 ポイント増加し 79.9% と目標数値を下回ったが、過去の実績値の推移でも見られたような短期変動等の可能性があるため、判断できない。

##### （事務事業等の実施状況）

- ・人口減少・高齢化が進む地方の中山間地域等において、基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集め、周辺集落とネットワークで結ぶ「小さな拠点」の形成を推進するため、遊休施設を活用した、既存施設の再編・集約に係る改修に所要の補助を行った。
- ・市町村が行う地方体験交流プログラム等に係る情報について国土交通省HPに掲載するとともに、都市部の大学等に対して当該情報をまとめた冊子を送付するなどの情報提供を行った。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成 28 年度の実績値は、前年度と比較して上昇傾向となったが、目標値である 82% を下回ったことから、現時点における評価は「B」とした。
- ・平成 28 年度の実績値は、前年度比で 0.1 ポイントの増となっている。過去 5 カ年における実績値を見ると、やや減少傾向に見て取れるものの、平成 23 年度以前の実績値を見ると平成 18 年度 77.9%、平成 19 年度 74.8%、平成 20 年度 74.7% と減少傾向から、平成 21 年度 81.9%、平成 22 年度 85.5%、平成 23 年度 86.7% と増加傾向に転じており、過去の実績値の推移でも見られたような短期変動の可能性もある。
- ・現在、各省が連携し、地方移住等を含む地方創生に資する関連施策を積極的かつ多角的に推進しているところであり、今後、これらの施策効果を顕在化させ、三大都市圏から地方圏への転入者の増加につなげることが必要と考えられる。
- ・こうした状況を踏まえ、平成 29 年度以降、指標の動向に注視しつつ、関連施策の効果を判断し施策の改善に反映させていく。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：国土政策局地方振興課（課長 長谷川 貴彦）

関係課： なし

**業績指標 93**

都市再生誘発量（基盤整備等により、民間事業者等による投資が可能となった面積の合計）

**評価**

B	目標値：14,700ha（平成28年度） 実績値：11,201ha（平成28年度） 初期値：9,270ha（平成23年度）
---	---

**（指標の定義）**

我が国の都市構造を、豊かな都市再生や経済活動を実現できるレベルへと再構築し、健全で活力ある市街地の整備などを通じて都市再生が誘発された量。都市再生総合整備事業や都市再生区画整理事業といった基盤整備等により、民間事業者等による都市再生に係る投資が可能となった面積の合計を計上。

**（目標設定の考え方・根拠）**

民間投資を誘発する市街地整備などのこれまでの実績や今後の事業計画等をもとに算出。

**（外部要因）**

なし

**（他の関係主体）**

地方公共団体、都市再生機構等（事業主体）

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

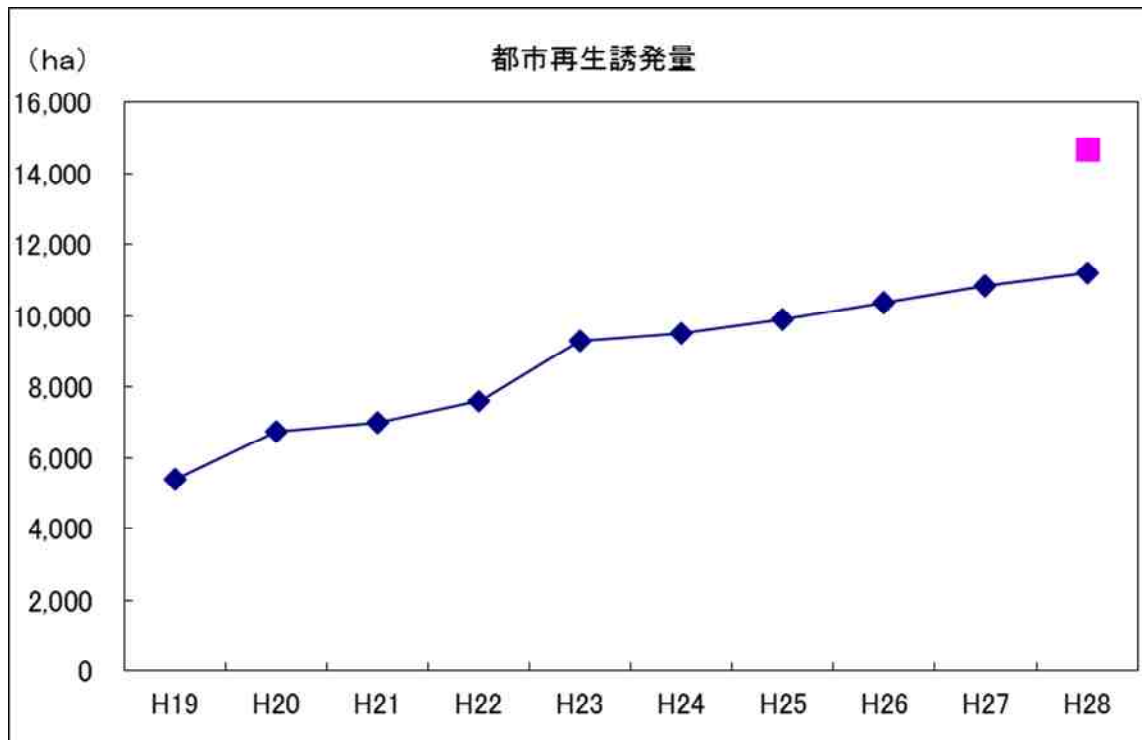
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

なし

過去の実績値									(年度)
H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
5,401ha	6,716ha	6,968ha	7,611ha	9,277ha	9,504ha	9,904ha	10,353ha	10,825ha	11,201ha



## 主な事務事業等の概要

### ○都市再生総合整備事業の推進

大都市圏等の臨海部や既成市街地を中心に発生している大規模工場跡地等低未利用地において、都市再生を促すトリガー（引き金）となる地区への都市基盤施設等の集中的な整備を実施するとともに、都市拠点の形成に資する民間都市開発事業等を促進することにより、円滑な土地利用転換を公民協働で推進する。

予算額：社会資本整備総合交付金 8983 億円（平成 28 年度）の内数。

### ○都市再生区画整理事業の推進

防災上危険な密集市街地及び空洞化が進展する中心市街地等の都市基盤が不十分で整備の必要な既成市街地等において、都市基盤の整備と併せて街区の再編を行い、もって土地の有効利用を促進するとともに、安全・安心で快適に暮らすことができ、活力ある経済活動の基盤となる市街地への再生・再構築を図る。

予算額：社会資本整備総合交付金 8983 億円（平成 28 年度）の内数。

### ○都市再生機構によるコーディネート業務等（都市再生コーディネート等推進事業）

都市再生分野における民間の新たな事業機会を創出し、民間の潜在力を最大限に引き出すため、都市再生に民間を誘導するための条件整備として、独立行政法人都市再生機構がコーディネート業務等を実施する。

予算額：11.51 億円（平成 28 年度）

### ○税制上の特例措置

①特定住宅地造成事業等に係る土地等の譲渡所得に係る 1,500 万円特別控除制度（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）

・特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の特例措置

②優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例措置（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）

・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の軽減税率

・仮換地指定後 3 年以内に、一定の住宅建設を行う個人又は法人に対して土地等を譲渡した場合の軽減税率

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### （指標の動向）

平成 24 年度より、毎年度着実な増加が見られたが、平成 28 年度の実績値は 11,201 ha（5 年間の増加量：約 1,924 ha）と、平成 19～23 年度の実績トレンドを基に設定した平成 28 年度目標値（14,700 ha）は達成しなかった。

#### （事務事業等の実施状況）

都市再生総合整備事業や都市再生区画整理事業により、都市再生の喫緊の課題である大規模工場跡地の基盤整備や中心市街地等の基盤整備による街区再編等を通じて、民間事業者等の都市再生への投資を誘導している。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

・実績値が目標値を下回っており、目標達成しなかったことから、B と評価した。これは、近年の地方公共団体における厳しい財政状況を起因として、事業完了の遅れや、貸付金需要の減少が生じていることによるものと思われる。

・そのため平成 29 年度からは、実績値としての計上対象を基盤整備等が行われた区域等の面積に改め、平成 33 年度の目標値を 13,500ha と設定する。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：都市局まちづくり推進課（課長 望月一範）

都市局市街地整備課（課長 英直彦）

住宅局市街地建築課（課長 淡野博久）

関係課：該当なし

**業績指標 9 4**

文化・学術・研究拠点の整備の推進（関西文化学術研究都市における立地施設数）

**評 価**

B	目標値：140施設（平成28年度） 実績値：133施設（平成28年度） 初期値：115施設（平成23年度）
---	---

**（指標の定義）**

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における立地施設数。対象とする立地施設は、本都市が文化、学術及び研究の中心となる都市の建設を目的としていることから、文化学術研究の向上に資するものとする。

- ・ 研究施設（研究施設、技術開発施設）
- ・ 大学（大学・短大）
- ・ 文化施設（都市の文化の発展に寄与する施設）
- ・ 交流施設（文化・学術・研究の発展等に係る交流または共同研究を推進するための施設）
- ・ 宿泊研修施設（研修、保養、スポーツ・レクリエーション機能を有する施設）
- ・ その他（基本方針または建設計画に掲げる施設等）

**（目標設定の考え方・根拠）**

本指標は、都市建設の進捗状況を評価しうるものであり、その数の増加は、我が国及び世界の文化等の発展に資するものである。

関西文化学術研究都市における立地施設数の推移は、H19：8施設、H20：8施設、H21：3施設、H22：3施設、H23：4施設あり、年平均施設立地数は5件となっていることから、H23を初期値に5年後であるH28までに年5件ずつ増加するものとして140施設を目指すこととする。

**（外部要因）**

景気の動向

**（他の関係主体）**

該当なし

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

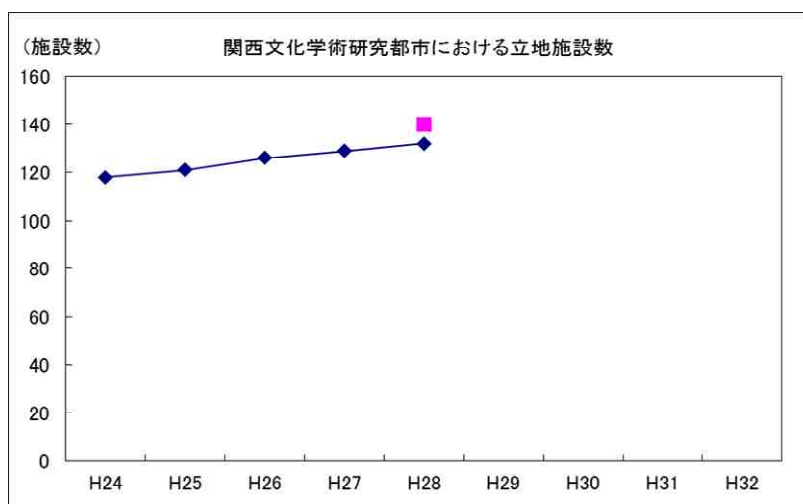
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

なし

過去の実績値				(年度)
H24	H25	H26	H27	H28
118	121	126	129	133



### 主な事務事業等の概要

関西文化学術研究都市建設促進法に基づき整備される文化学術研究施設について、一定規模以上の償却資産について、初年度の法人税の特別償却を認める特例措置（平成 27 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日まで）

- ・建物及び付属設備の取得金額が 2 億円以上の場合 6/100
- ・機械及び装置の取得金額が 240 万円以上の場合 12/100

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### （指標の動向）

平成 28 年度の実績値は 133 施設で、着実に増加しているものの、目標値には届いていない。

##### （事務事業等の実施状況）

関西文化学術研究都市建設促進法に基づく文化学術研究施設の税制上の特例措置

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

平成 28 年度の実績値は 133 施設で、着実に増加しているものの、目標値を達成していないため B と評価した。目標を達成できなかった課題として、学研都市と企業との間の土地利用目的のミスマッチや用途地域の規制等により新規立地がなかなか進まなかったことがあげられるが、建設計画や用途地域の変更を行い立地需要に柔軟に対応するなど、立地促進に向けた取組を行っているところである。また、平成 29 年度以降、日本電産や三菱東京 UFJ 銀行データセンター等の開所が見込まれる等、今後も新規立地が期待されている。

平成 28 年度で目標年度が到来したが、引き続き、関西文化学術研究都市における新規立地を促進し、文化・学術・研究拠点の形成に向けて整備を進める必要がある。関西文化学術研究都市における立地施設数の推移は、平成 24 年度：3 件、平成 25 年度：3 件、平成 26 年度：5 件、平成 27 年度：3 件、平成 28 年度：4 件であるほか、関係府県への企業誘致取組アンケートの結果を踏まえ、平成 28 年度の 133 施設を初期値に、3 年後である平成 31 年度までに 150 施設を目指すこととする。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 都市局都市政策課  
関係課： 該当なし

**業績指標 95**

半島地域における社会増減率に係る過去5ヶ年平均との比

**評価**

B	目標値：1.00 未満 (ただし、過去5ヶ年平均が正の値であるときは1.00 超) (毎年度) 実績値：集計中 (平成28年) 1.19 (平成27年) 初期値：なし
---	--

**(指標の定義)**

「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査 (総務省)」により、半島振興対策実施地域 (以下「半島地域」という) における社会増減率を算出する。半島地域における社会増減率はこれまで負の値であったことから、過去と比べて減少幅が縮小することを目指す。その際、過去5ヶ年平均と比べることにより、災害や景気動向等の外部要因の影響を減少させる。

※社会増減率：社会増減 (他地域からの転入から他地域への転出数を差し引いたもの) を、期間の期末人口で除したもの

・直近値：半島地域における平成27年社会増減率  $(\Delta 22,303(\text{社会増減数}) \div 4,168,379(\text{半島地域総人口}) \div \Delta 0.535\%$   
 半島地域における過去5カ年平均の社会増減率  $(\Delta 0.37\% + \Delta 0.429\% + \Delta 0.512\% + \Delta 0.462\% + \Delta 0.474\%) / 5$   
 $\div \Delta 0.449\%$  (※平成28年社会増減率は集計中)

**(目標設定の考え方・根拠)**

半島振興法は平成27年3月31日が法期限とされていたが、半島地域の実情を踏まえ、議員立法により法の期限が10年間延長されるとともに、目的規定への「定住の促進」の追加、計画事項の拡充、配慮規定の追加、多様な主体の連携及び協力により実施される事業に対する助成等の措置を講ずる旨の規定の新設等が行われた。このような状況を踏まえ、「定住の促進」を評価する指標を新たに設定することとした。

評価年度の半島地域内における社会増減 (他地域からの転入から他地域への転出数を差し引いたもの) が過去5ヶ年の社会増減率の平均値よりも大きかった場合には1.00超 (転出増の値が拡大) となり、逆に平均値よりも小さかった場合には目標値である1.00未満 (転出増の幅は縮小) を達成することとなる。

**(外部要因)**

災害、景気変動

**(他の関係主体)**

半島地域をその区域に含む22道府県と194市町村

**(重要政策)**

【施政方針】なし

**【閣議決定】**

「経済財政運営と改革の基本方針2016 (平成28年6月閣議決定)」

において、「・・・半島を含む条件不利地域においては、近隣地域との調和ある発展や交流・連携にも留意しつつ、・・・必要な交通基盤の維持を含む日常生活機能の確保や地域産業の振興により定住環境を整備して、地域の資源や創意工夫を活かした集落の維持・活性化を図る。(第2章 2.(4)③)」とされている。

「国土形成計画 (平成27年8月閣議決定)」

において、「・・・半島地域は、国土の保全、多様な文化の継承、自然とのふれあいの場及び機会の提供等、我が国において多岐にわたる役割を果たしているとともに、我が国の国土の多様性の重要な構成要素であって、今後も地域における営みが継続し、我が国における役割が引き続き果たされていくことが必要である。・・・豊かな地域資源を活かしながら、地方公共団体、NPO、住民団体等の多様な主体が連携して行う、地域間の対流の促進や産業の振興を通じた地域への定住の促進に資する広域的な取組を推進する。(第2部 第1章 第6節(4))」とされている。

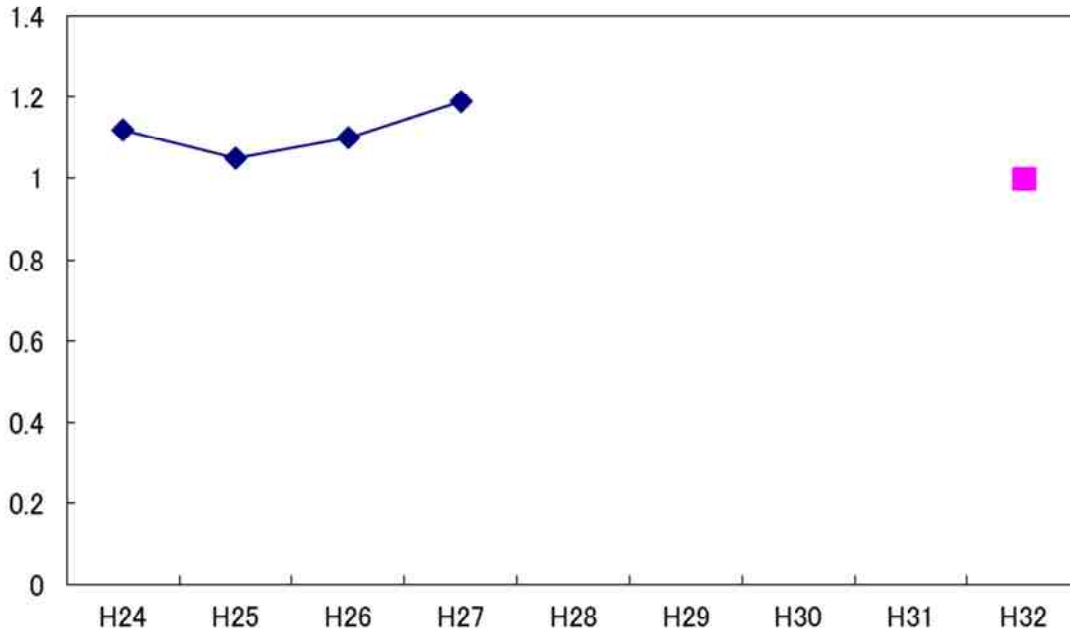
【閣決 (重点)】なし

**【その他】**

「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」は、平成26年度調査 (平成25年度の数値) から、年度区切りではなく暦年区切りとされている。

過去の実績値					(年)
H24	H25	H26	H27	H28	
1.12	1.05	1.10	1.19	集計中	

半島地域における社会増減率に係る過去5ヶ年平均との比



得される、

機械・装置、建物・附属設備、構築物について、5年間の割増償却を実施。

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向) 順調でない

過去の実績値によるトレンドを延長しても、平成28年度(実績値は集計中(平成29年度中に公表される予定の「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(総務省)」の結果を使用することとしている。))に目標値を達成できない可能性があるが、平成27年度の法改正により、半島振興広域連携促進事業(地方公共団体等が3年計画を策定して行う「産業振興」「交流促進」「定住促進」に資する取組を支援するもの)が新たに創設されており、その効果は順次指標に現れると考えられる。

#### (事務事業等の実施状況)

平成28年度において半島地域振興対策事業経費を使った施策を滞りなく実施したところである。半島振興広域連携促進事業(1億円)においては、半島地域22道府県中、交付決定を行った14道府県において順調に事業を終了した。また、半島地域の産業振興促進計画を策定している市町村においては5年間の割増償却制度を活用することができることから、産業振興促進計画の策定率向上を図るため、市町村、事業者への制度の説明を行い普及促進に努めた。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成28年度の実績値は集計中(平成29年度中に公表される予定の「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(総務省)」の結果を使用することとしている。)であるため、平成27年度の数値を基に、「B(成果を達成していない)」と評価した。

ただし、平成27年度の半島振興法改正により、半島振興広域連携促進事業(地方公共団体等が3年計画を策定して行う「産業振興」「交流促進」「定住促進」に資する取組を支援するもの)が新たに創設されたところであり、この効果は順次指標に現れると考えられる。

・平成27年度に半島振興法が改正され、法期限が10年間延長され、目的規定に「定住の促進」が追加され、半島地域が我が国における重要な役割を果たしていることが明記されるとともに、産業の振興や就業の促進、観光の振興等に係る国・地方公共団体の配慮規定が追加・拡充された。加えて、多様な主体の連携及び協力により実施される事業に対する助成等の措置を講ずる旨の規定が新設された。

半島地域においては、これまでの半島振興対策の実施により各種社会基盤の整備が進展しているが、依然として地理的条件不利性による地域産業の低迷、人口減少、高齢化の進行、若年層を中心とした人口流出、地域コミュニティの弱体化等の半島地域共通の課題が存在する。さらに、半島地域は平地が少なく、集落が沿岸部に連続しているため、大都市等から遠い半島先端部の地域が行う取組だけでは施策の効果が乏しいため、各地域が連携・分担して広域的な取組を実施する必要がある。

そのため、地域資源や特性を活かして半島地域の主体が連携して実施する取組への支援を行い、半島地域の自立的发展に向けた地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を図るものである。

担当課等（担当課長名等）

担当課：国土政策局地方振興課半島振興室長 中島 壮一  
関係課：



**業績指標 96**

共助等による除雪体制が整備された市町村の割合\*

**評 価**

B	目標値： 約90%（平成29年度） 実績値： 74%（平成28年度） 初期値： 60%（平成24年度）
---	---

**(指標の定義)**

特別豪雪地帯に指定されている市町村（201市町村）のうち、共助等による除雪体制が整備された市町村の割合（共助等による除雪体制が整備された特別豪雪地帯に指定されている市町村数/特別豪雪地帯に指定されている市町村数）。

共助等による除雪体制とは、雪処理について支援を要する高齢者世帯等（以下、「要支援世帯」という）に対し、平時から共助等による雪処理を支援することができる体制とする。

体制整備の要件は以下のいずれかを実施できる体制とする。

- ・「地域コミュニティによる共助除雪」により要支援世帯を支援する体制が整備されている
- ・「地域内外の担い手（ボランティア等）による除雪」により要支援世帯を支援する体制が整備されている

**(目標設定の考え方・根拠)**

高齢化、過疎化が進行している豪雪地帯においては、毎年、高齢者を中心に雪処理作業中の事故が多発している状況である。今後更に雪処理の担い手が不足すると予測される中で、除雪を円滑に実施して豪雪地帯の住民が安全に安心して暮らすことのできる地域社会の実現を図るため、地域コミュニティの形成や、地域内外のボランティア等による地域防災力の向上が求められている。

このような状況に鑑み、平成24年3月に豪雪地帯対策特別措置法が改正、同年12月に豪雪地帯対策基本計画が変更され、「除排雪の体制の整備（雪処理の担い手の確保）」に係る規定が追加された。

特に、高齢化・過疎化が著しく、雪処理の担い手が不足している特別豪雪地帯の市町村において、平成29年度を目標に、全201市町村の約90%となる180市町村で共助等による除雪体制の整備を促進する。

**(外部要因)**

過疎、高齢化、気象変動

**(他の関係主体)**

- ・関係省庁（内閣府、警察庁、消防庁、総務省、農林水産省等）
- ・豪雪地帯の指定を受けた市町村を含む24道府県及び特別豪雪地帯の指定を受けた201市町村
- ・自治会 等

**(重要政策)****【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

豪雪地帯対策基本計画（平成24年12月7日）

国が策定する豪雪地帯における雪害の防除その他積雪により劣っている産業等の基礎条件の改善に関する施策の基本となる計画

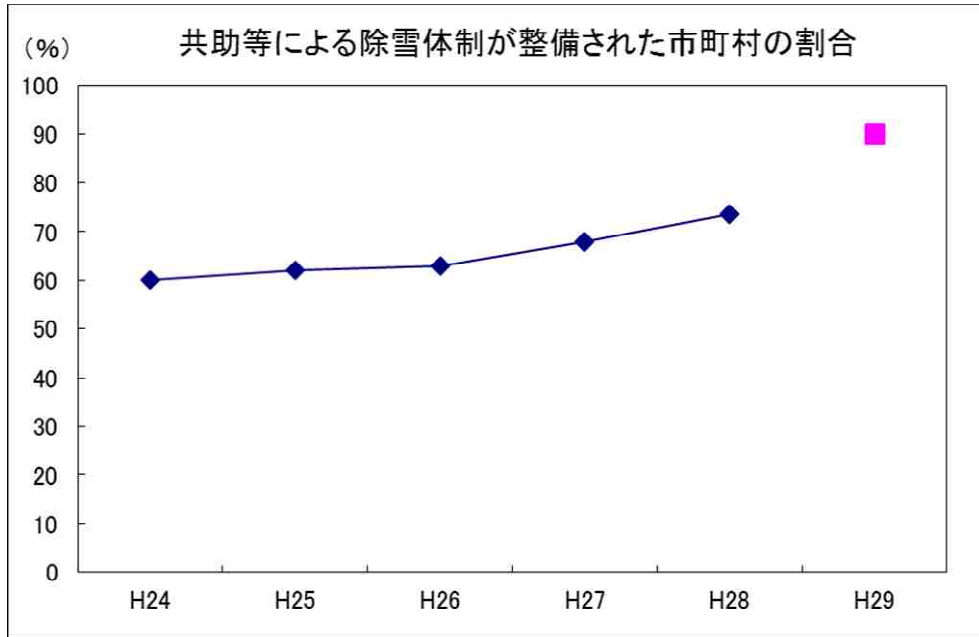
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

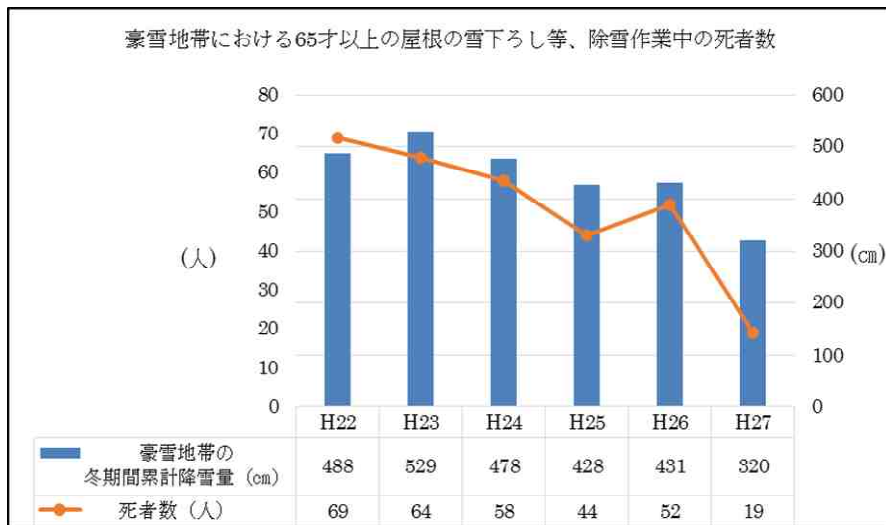
豪雪地帯対策特別措置法（平成24年3月31日改正）

過去の実績値					(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
6 0 %	6 2 %	6 3 %	6 8 %	7 4 %	



※豪雪地帯における65才以上の屋根の雪下ろし等、除雪作業中の死者数

過去の実績値						(年度)
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	
6 9 人	6 4 人	5 8 人	4 4 人	5 2 人	1 9 人	



## 主な事務事業等の概要

・豪雪地帯に係る調査・検討

豪雪地帯の現状・課題を把握し、豪雪対策に関する行政ニーズの変化に対応するとともに、地域コミュニティの形成により防災力向上を図り、安全・安心な雪国の形成の視点等により、豪雪地帯対策に関する調査・検討を行う。

予算額：35百万円（平成28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）

実績値は、上昇傾向にあるが、微増であるため、順調でないと判断した。

#### （事務事業等の実施状況）

・雪害による被災者の事故原因分析、自治体に係る降積雪状況・除雪施設状況等の基礎的なデータの収集・分析を実施。また、H24.3の法改正時、H24.12の基本計画変更時において追加規定となった雪処理の担い手確保や雪冷熱エネルギー活用等の分析・検討を行った。

・豪雪地帯における雪処理の担い手の確保・育成を通じて、共助等による効率的・効果的な地域除排雪体制の整備を推進するため、先導的で実効性のある地域の実情に即した克雪体制整備の取組を支援。「新たな地域除排雪の取組事例」「住民除雪・除雪交流の取組事例」「除雪ボランティア活動関連文書事例集」を作成し、HPで公開、地方自治体等に周知するとともに、道府県に対し克雪体制整備の普及拡大への協力要請を行った。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成28年度の実績値は、これまでと比較して上昇傾向となったが、初期値を設定してから微増であり、目標値は平成29年度までに達成しうる上昇率ではなかったことから、現時点における評価は「B」とした。

・一方で、近年の雪害による被害の特徴として、屋根の雪下ろし等除雪作業中の事故が大半を占め、このうち65才以上の高齢者の占める割合が8割以上を占めていることから、豪雪地帯対策基本計画の中でも位置づけられている地域における除排雪体制の整備を促進し、雪処理の担い手を確保することが重要である。また、地域の実情に即した地域除排雪づくりに向けた取組への支援を通じ、豪雪地帯における除雪ボランティア等による地域除雪や、ボランティアと地域を繋ぐコーディネーターの養成等、各地で克雪体制整備の取組の機運が見られ、今後も増加傾向になると推測されることから、引き続き現在の施策を維持することが妥当であると考えられる。

・なお、特別豪雪地帯における共助等による除雪体制の整備率が74%である一方、公助による除雪体制の整備率は84%と高いため（参考：豪雪地帯における共助等体制整備率65%、公助体制整備率61%）、目標達成に向けて、これまでの取組支援に加え、モデル的事例をつくりあげた実践者等を地域アドバイザーとして派遣し事例等を紹介する講演会等を開催するとともに、自治体を対象とした克雪体制整備に向けた研修会を開催する。

※ 施策の効果をアウトカムの観点からも確認するため、「豪雪地帯における65才以上の屋根の雪下ろし等、除雪作業中の死者数」についても評価を行った。

・過去の動向から、死者数は降雪量に左右されることが判明しており、平成27年度は特に少雪であったため、当該死者数は、特に減少している。

・なお、平成26年度は当該死者数が増加しているが、雪の降り出し時期が12月第1週目と例年より早かったためと考えられる。

・引き続き、「共助等による除雪体制が整備された市町村の割合」と併せて、「豪雪地帯における65才以上の屋根の雪下ろし等、除雪作業中の死者数」についても評価を行っていくこととする。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：国土政策局地方振興課（課長 長谷川 貴彦）

**業績指標 97**

特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数\*

**評価**

A	目標値：46 件（平成 32 年度） 実績値：26 件（平成 28 年度） 14 件（平成 27 年度） 初期値：8 件（平成 26 年度）
---	---

**（指標の定義）**

都市再生特別措置法第 19 条の 2 に基づき、特定都市再生緊急整備地域において、官民により設置された協議会が作成した整備計画の中で、都市の国際競争力の強化を図るために必要な都市開発事業の事業完了数。

**（目標設定の考え方・根拠）**

大都市の国際競争力強化のための基盤整備の推進を測る指標として、特定都市再生緊急整備地域における整備計画に記載された都市開発事業の完了を見込んで設定する。

**（外部要因）**

景気の動向、関係者間調整 等

**（他の関係主体）**

地方公共団体、地域内において都市開発事業を施行する民間事業者、地域内において公共公益施設の整備若しくは管理を行う者 等

**（重要政策）**

**【施策方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

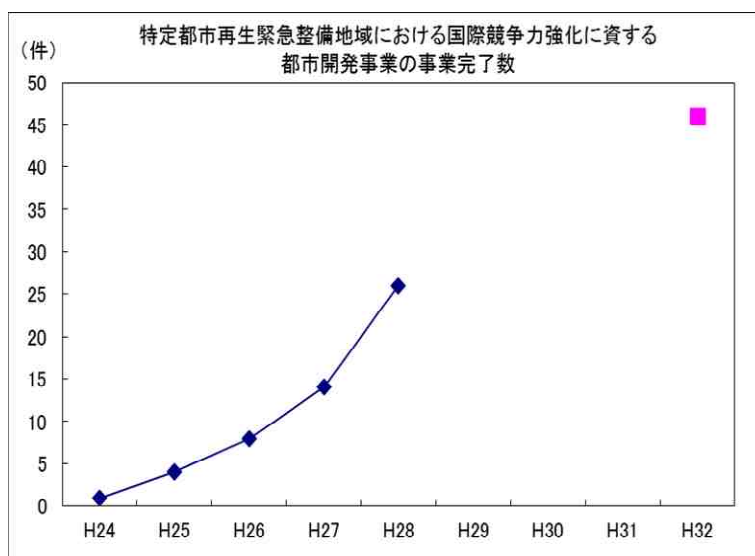
**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日）「第 2 章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値					(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
1 件	4 件	8 件	14 件	26 件	



**主な事務事業等の概要**

○国際競争拠点の整備の推進

国際競争拠点都市整備事業により、国際的な経済活動の拠点を形成する上で必要となる都市拠点インフラの整備を推進する。（平成 27 年度：68 億円、平成 28 年度：75 億円）

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

過去の実績値のトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれることから、順調である。

#### (事務事業等の実施状況)

都市再生特別処置法に基づく特定都市再生緊急整備地域において、都市の国際競争力強化につながる都市開発事業に関連して必要となる地域の拠点や基盤となる都市拠点のインフラの整備等の事業に対して重点的かつ集中的に支援していく。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標の実績値は目標達成に向け着実に推移していると見込まれ、現在の施策を着実に推進することが適切であることから、Aと評価した。今後も、現在の施策を着実に推進していく。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：市街地整備課（課長 英 直彦）

関係課：街路交通施設課（課長 渡邊 浩司）

まちづくり推進課官民連携推進室（室長 中村 健一）

**業績指標 98**

立地適正化計画を作成する市町村数\*

**評価**

A	目標値：150 市町村（平成 32 年） 実績値：100 市町村（平成 28 年） 初期値：－
---	---

**（指標の定義）**

立地適正化計画を作成する市町村数

**（目標設定の考え方・根拠）**

- ・立地適正化計画を作成する市町村数が増加することにより、居住や生活サービス施設の集約・誘導が進み、コンパクトシティの形成が促進される。
- ・立地適正化計画の作成意向のある約 150 市町村（平成 26 年 9 月末時点調査）において、平成 32 年までに着実に計画が作成されることを目指す。

**（外部要因）**

－

**（他の関係主体）**

市町村（立地適正化計画の作成主体）

**（重要政策）**

**【施政方針】**

－

**【閣議決定】**

- ・都市再生特別措置法（平成 14 年 4 月 5 日法律第 22 号）
- ・経済財政運営と改革の基本方針 2016（平成 28 年 6 月 2 日）  
コンパクト・プラス・ネットワークの形成と公的ストックの適正化を図ることにより、人口減少の中にあっても効率的・効果的な公共サービスを確保するとともに、都市・地域の活力を高めていく。（第 3 章 5. (2). ①）等
- ・まち・ひと・しごと創生総合戦略 2016 改訂版（平成 28 年 12 月 22 日）  
地域の特性に即し、コンパクトなまちづくりと、これと連携した交通ネットワークの形成を基礎とした多層的な地域構造を構築し、日常生活サービスや高次都市機能等を持続的に提供できる活力ある地域を形成する。（Ⅲ. 1. (2). 基本目標④）等
- ・まち・ひと・しごと創生基本方針 2016（平成 28 年 6 月 2 日）  
立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画の作成に向けた具体的な取組を進めている地方公共団体に対し関係府省庁が連携して支援を行い、都市のコンパクト化と利便性が確保された公共交通ネットワーク構築の取組を全国的に広げていく必要がある。（Ⅲ. 4. ①）等
- ・日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月 2 日）  
「賢く投資・賢く使う」戦略的インフラマネジメントやコンパクトシティ・プラス・ネットワークの取組を進め、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。（第 2. I. 11. (2)）
- ・ニッポン一億総活躍プラン（平成 28 年 6 月 2 日）  
持続可能な都市構造を実現する観点から、都市のコンパクト化の取組を促進するとともに、その多様な効用を明らかにしつつ、公共施設の集約・統廃合等や未利用資産の有効活用を推進する。（5. (12)）等

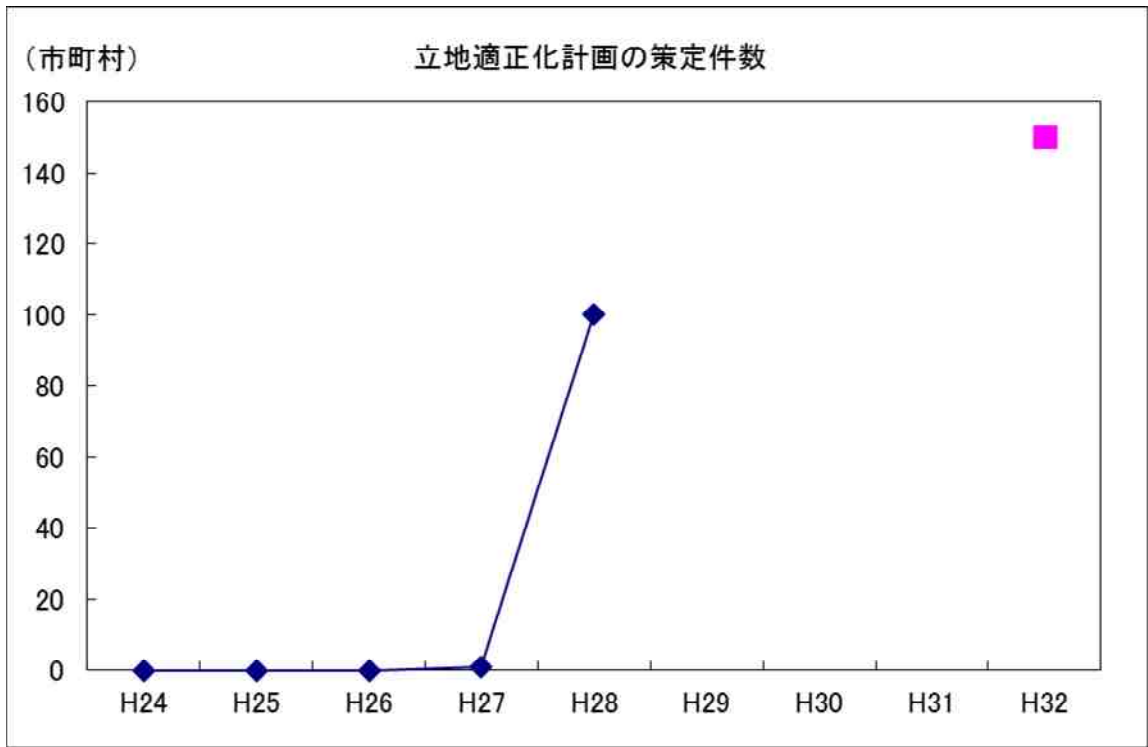
**【閣決（重点）】**

- ・社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日）「第 2 章に記載あり」

**【その他】**

－

過去の実績値					(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
－	－	－	1 市町村	1 0 0 市町村	



**主な事務事業等の概要**

コンパクトシティ形成支援事業

市町村による立地適正化計画の作成等に対する補助制度。

予算額：3.07 億円（平成 28 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)

順調である。

過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。

(事務事業等の実施状況)

コンパクトシティの形成を促進するため、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、省庁横断的に市町村による立地適正化計画の作成等を支援している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

実績値が目標値に対するトレンドを上回っており、目標達成に向けた成果を示しているため、Aと評価した。今後も、現在の施策を着実に推進していく。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：都市局都市計画課（課長 宇野善昌）

関係課：

**業績指標 99**

自動二輪車駐車場の整備比率の自動車駐車場の整備比率に対する割合

**評価**

B	目標値：100%（平成30年度） 実績値： 集計中（平成28年度） 81.1%（平成27年度） 初期値：80.5%（平成24年度）
---	--

**（指標の定義）**

自動二輪車の駐車場整備比率／自動車の駐車場整備比率

**（目標設定の考え方・根拠）**

平成18年度より駐車場法の対象に自動二輪車が追加されたが、自動車駐車場に比して整備が進んでいない自動二輪車駐車場の整備を推進するため、駐車場法に基づく自動二輪車駐車場の整備台数及び自転車等駐車場における自動二輪車の受入台数を合わせた自動二輪車駐車場供用台数（注1）について、平成30年度末までに、自動車の駐車場整備比率（注2）に対する自動二輪車の駐車場整備比率（注3）が同等となるように整備されることを目標とし、目標値を設定。

（注1） 自動二輪車駐車場供用台数には、自動車駐車場において自動車とスペースを併用している供用台数及び自転車等駐車場において自転車とスペースを併用している供用台数を含む

（注2） 自動車の駐車場整備比率 = 整備済み自動車駐車場台数(台)／自動車保有台数(/10,000台)

（注3） 自動二輪車の駐車場整備比率 = 自動二輪車駐車場供用台数(台)／自動二輪車保有台数(/10,000台)

**（外部要因）**

**（他の関係主体）**

地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

**（重要政策）**

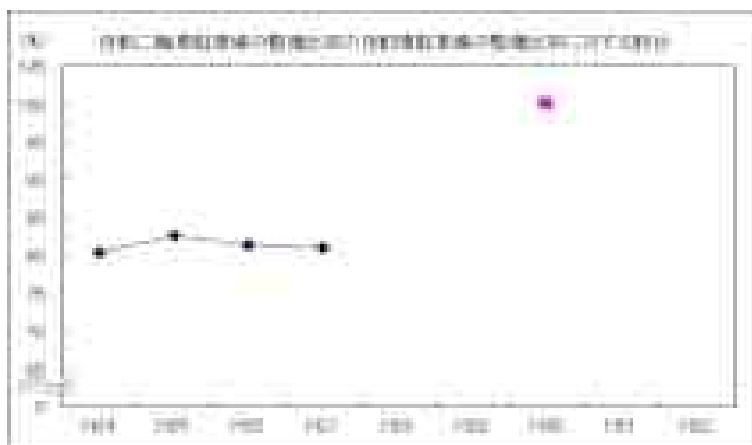
【施政方針】

【閣議決定】

【閣決（重点）】

【その他】

過去の実績値				(年度)
H24	H25	H26	H27	H28
80.5%	82.7%	81.4%	81.1%	集計中





### 主な事務事業等の概要

各地方公共団体における附置義務条例の策定等を促進することにより自動二輪車駐車場整備を推進するとともに既存の駐車場や自転車等駐車場への自動二輪車の受け入れを推進するため、地方公共団体を対象とした担当者会議等において働きかけを行う。

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

平成24年度からおおむね横ばいで推移している。

##### (事務事業等の実施状況)

平成28年度においても、引き続き自動二輪車駐車場の整備や既存駐車場等への自動二輪車の受け入れを推進しており、地方公共団体を対象とした担当者会議等において周知徹底を図った。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、横ばいの傾向が続いており、Bと評価した。
- ・自動二輪車駐車場の整備比率は着実に増加している（H24:501⇒H27:523）ものの、自動車駐車場の整備比率も増加したため（H24:622⇒H27:645）指標としては横ばいとなっている。
- ・引き続き、地方公共団体等に対し、自動二輪車駐車場の整備や既存駐車場等への自動二輪車の受け入れの働きかけを行う。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 都市局街路交通施設課（課長 渡邊 浩司）

関係課：

**業績指標 100**

中心市街地人口比率の増加率

**評価**

B	目標値：前年度比 0.2%増 実績値：集計中 (平成28年度) 0.08%増 (平成27年度) 初期値：0.13%増 (平成25年度)
---	--

**(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み居住を推進すべき地域※）人口の比率の増加率。

※ 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。

※ 中心市街地人口比率：市中心部の3Km×3Kmの区域に含まれる町丁目の人口／市域全体の人口  
 中心市街地人口比率の増加率  $((A - B) / B)$

A：当該年度の中心市街地人口比率

B：前年度の中心市街地人口比率

**(目標設定の考え方・根拠)**

中心市街地の活性化が望まれる地区において、街なかへの多様で良質な住宅整備による街なか居住の推進や街なかへの公共公益施設等の賑わい施設の導入などにより、居住・商業・公共的サービス等のバランスのとれた中心市街地へと再生させ、中心市街地に人口を呼び戻すことは、「街なか居住・街なか再生を促進する」という政策目標に対するアウトカム（成果）であり、そのアウトカムに着目した業績指標として中心市街地人口比率の増加率を設定する。

市全域の人口に対する中心市街地の人口比率が増加するということは、街なか居住の実現や、街なかにおける賑わい創出、生活の質の向上によるコンパクトシティ化が図られたことが推測でき、街なか居住・街なか再生といった政策目標の達成状況を測るためのアウトカム指標として有効である。

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り、市全域人口に対する中心市街地人口の比率を着実に伸ばしていく必要があることから、前年度比0.2%増を目標とする。

**(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（事業主体）、民間事業者（事業主体） 等

**(重要政策)**

【施政方針】 なし

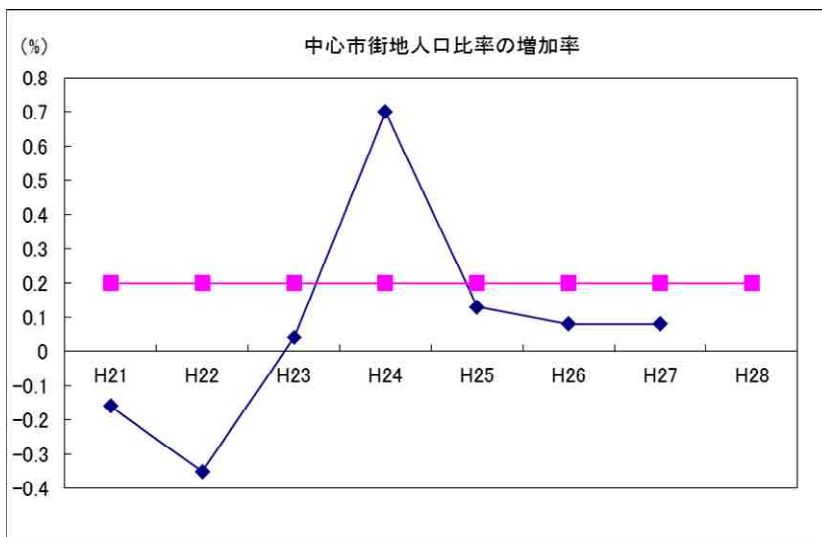
【閣議決定】

- ・日本再興戦略（平成25年6月14日）
- 一．日本産業再興プラン 5．立地競争力の更なる強化 ④都市の競争力の向上

【閣決（重点）】 なし

【その他】 なし

過去の実績値							(年度)
H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
▲0.16%	▲0.35%	0.04%	0.7%	0.13%	0.08%	0.08%	集計中



### 主な事務事業等の概要

- 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、住宅市街地総合整備事業（街なか居住再生型）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：住宅市街地総合整備事業（社会資本整備総合交付金 9,018 億円 [当初予算] の内数（平成 27 年度）、社会資本整備総合交付金 8,983 億円 [当初予算] の内数（平成 28 年度））
- 中心市街地における共同住宅の供給を促進  
 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、平成 18 年度に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している。  
 予算額：優良建築物等整備事業（社会資本整備総合交付金 9,018 億円 [当初予算] の内数（平成 27 年度）、社会資本整備総合交付金 8,983 億円 [当初予算] の内数（平成 28 年度））
- 暮らし・にぎわい再生事業  
 都市機能のまちなか立地、空きビルの再生及び多目的広場等の整備などや、計画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で平成 18 年度に創設している。  
 予算額：暮らし・にぎわい再生事業（社会資本整備総合交付金 9,018 億円 [当初予算] の内数及び防災・安全交付金 1.09 兆円の内数（平成 27 年度）、社会資本整備総合交付金 8,983 億円 [当初予算] の内数及び防災・安全交付金 1.1 兆円の内数（平成 28 年度））
- 中心市街地整備推進機構に係る税制特例（所得税・法人税・個人住民税）  
 中心市街地において、都市機能の集積や優良な住宅の供給を促進するため、中心市街地整備推進機構の土地取得に係る特例措置を講じる。

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### （指標の動向）

指標の動向については、平成 26 年度は 0.08% 増加、平成 27 年度は 0.08% 増加と目標値の達成には至っていないものの、平成 23 年度以降は中心市街地の人口比率は増加傾向にあることから、一定の効果があるものと考えられる。

なお、平成 28 年度の実績値の算定は、平成 29 年 12 月までに集計予定。

##### （事務事業等の実施状況）

住宅市街地総合整備事業（街なか居住再生型）や優良建築物等整備事業（市街地住宅供給型）などの施策により街なか居住の推進を、暮らし・にぎわい再生事業などにより都市機能の向上やそれらの計画作成・コーディネートについて支援し、中心市街地の活性化を図っている。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

目標は達成していないため「B」と評価したが、平成 23 年度以降の中心市街地の人口比率は増加傾向にあることから、引き続き中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進すべく、目標を前年度比 0.2% 増とし、支援制度の拡充、税制特例措置といった各種施策を講じる。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局市街地建築課（課長 淡野 博久）  
 関係課：都市局まちづくり推進課（課長 望月 一範）  
 都市局市街地整備課（課長 英 直彦）  
 住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 石坂 聡）

**業績指標 101**  
物流拠点の整備地区数

**評価**

A	目標値：80地区（平成28年度） 実績値：80地区（平成28年度） 初期値：63地区（平成23年度）
---	--

**(指標の定義)**

流通業務市街地の整備に関する法律（昭和41年法律第110号）による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数

**(目標設定の考え方・根拠)**

総合物流施策大綱（2009-2013）において掲げられた「今後推進すべき物流施策」の進捗状況を反映し、平成28年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定

**(外部要因)**

地元との調整等

**(他の関係主体)**

地方公共団体等（事業施行者）

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

物流施策大綱（2013-2017）（平成25年6月25日）

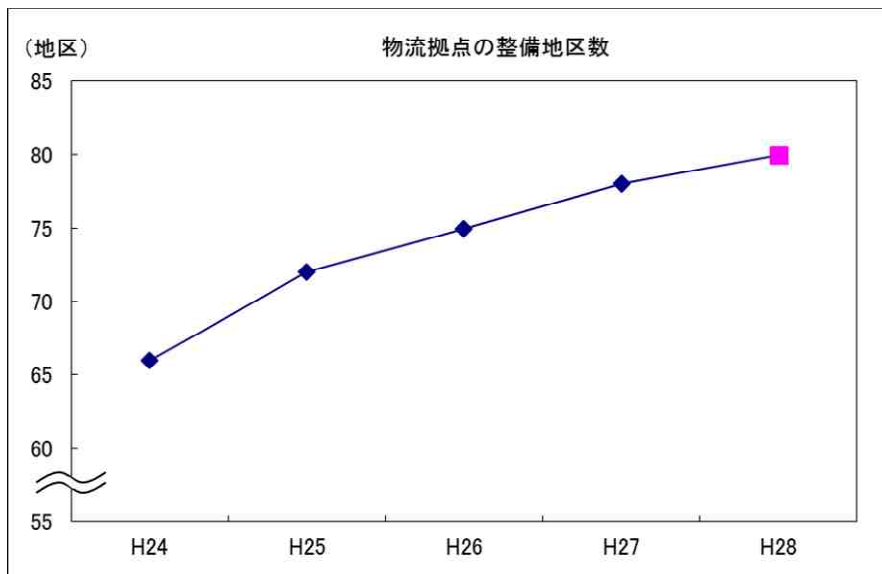
**【閣決（重点）】**

なし

**過去の実績値**

(年度)

H24	H25	H26	H27	H28
66	72	75	78	80



**主な事務事業等の概要**

○流通業務市街地の整備の推進

流通業務市街地の整備に関する法律の適切な運用等に基づき、流通業務市街地の整備推進を図る。

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

順調に物流拠点の整備が完了し、平成28年度の目標を達成した。

**(事務事業等の実施状況)**

流通業務立地等の円滑化を図るため、主として物流拠点の整備を行う地方公共団体から構成される流通業務市街地整備連絡協議会等において、意見交換や普及促進等を行うとともに、社会資本整備総合交付金等の支援制度の活用により物流用地の整備を推進するなど、物流拠点の整備に資する取組を実施している。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

業務指標については、目標年度に目標を達成したことから、A評価とした。実績値に関しては、順調な成果を示していることから、これを踏まえて目標値の見直しを行い、平成33年度の目標値を97地区と設定する。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：都市局市街地整備課（課長 英 直彦）

**業績指標 102**

東京圏鉄道における混雑率

(①主要 31 区間のピーク時の平均混雑率\*、②180%超の混雑率となっている区間数\*)

**評価**

①B ②B	目標値：①150% ②0区間 (平成 32 年度) 実績値：①164% ②12区間 (平成 27 年度) 初期値：①165% ②14区間 (平成 25 年度)
----------	---

**(指標の定義)**

東京圏の JR、民鉄及び地下鉄における①主要区間の平均混雑率、及び②個別路線のピーク時混雑率が 180%を超える区間数

- ・ 東京圏とは、東京駅を中心とした概ね 50km 範囲をいう。
- ・ 混雑率とは、最混雑時間帯 1 時間あたりの列車の混み具合を示す数値であり、 $\text{輸送人員} \div \text{輸送力} \times 100 (\%)$  で算出されるものである。
- ・ 業績指標の初期値、165%については、各事業者から報告のあった主要 31 区間の混雑率の平均値である。

**(目標設定の考え方・根拠)**

東京圏の鉄道の混雑率については着実に緩和を図っていく必要があるが、運輸政策審議会答申第 18 号及び交通政策基本計画 (平成 27 年 2 月 13 日閣議決定) において定められた、①ピーク時における主要 31 区間の平均混雑率を 150%とする目標及びピーク時における個別路線の最混雑区間の混雑率を 180%以下とする目標はいずれも達成するに至っていない。

交通政策審議会答申第 198 号においても、引き続き同目標の達成を目指すこととされていることから、同目標及び②ピーク時混雑率が 180%超となっている区間数を 0 区間とする目標を達成することを目指す。

**(外部要因)**

少子高齢化、都心回帰等の人口動態

**(他の関係主体)**

地方公共団体 (協調補助等)、鉄道事業者 (事業主体)

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

交通政策基本計画 (平成 27 年 2 月 13 日閣議決定)

**【閣決 (重点)】**

なし

**【その他】**

交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成 28 年 4 月 20 日)

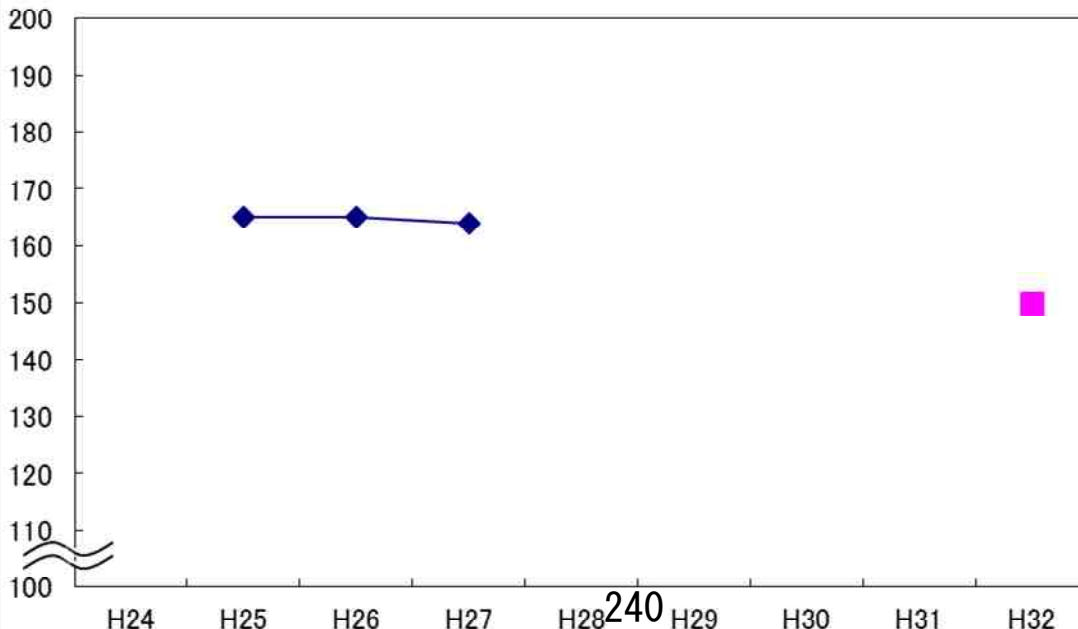
**過去の実績値**

(年度)

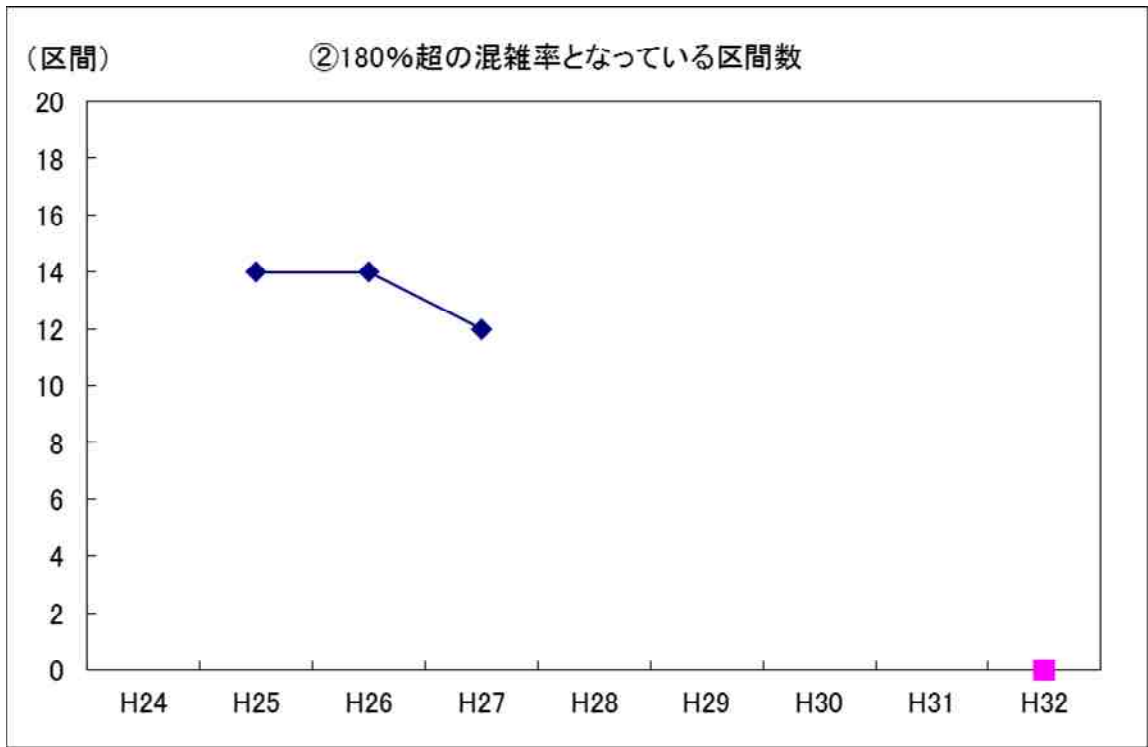
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
①-	①165%	①165%	①164%	①集計中
②-	②14 区間	②14 区間	②12 区間	②集計中

(%)

**①主要31区間のピーク時の平均混雑率**



240



**主な事務事業等の概要**

- ・地下高速鉄道整備事業費補助  
大都市圏における交通混雑の緩和等のために、地下高速鉄道の整備を推進する。  
予算額 76億円(平成27年度)  
22億円(平成28年度)
  - ・都市鉄道利便増進事業費補助  
都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部(国の補助率は対象事業費の3分の1)を補助している。  
予算額 88億円(平成27年度)  
136億円(平成28年度)
- (税制特例)
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により鉄道・運輸機構が整備したトンネルの特例措置  
固定資産税 非課税
  - ・新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置  
固定資産税 最初の5年間 1/3、その後5年間 2/3
  - ・新設された変電所に係る償却資産の特例措置  
固定資産税 5年間 3/5
  - ・低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置  
固定資産税 5年間 2/3
  - ・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設に係る特例措置  
固定資産税・都市計画税 5年間 2/3
  - ・一体化法に規定する特定鉄道事業者に係る特例措置  
事業税 資本金等の金額の2/3に相当する金額を資本金等の金額から控除  
固定資産税 最初の5年間 1/4、その後5年間 1/2

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

- (指標の動向)
- ・順調でない。ただし、平成27年度の都市鉄道(東京圏)の混雑率は、平成27年3月の上野東京ラインの開業により混雑が緩和され、主要31区間のピーク時の平均混雑率については1%減少し164%と若干の減少となった。180%超の混雑率となっている区間数については2区間減少し12区間となり、いずれの指標も長期的には減少傾向にあるものである。
- (事務事業等の実施状況)
- ・地下高速鉄道整備事業費補助については、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
  - ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補

助を創設した。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- 混雑率については長期的には減少傾向にあるが、依然として混雑の激しい区間も存在することから、引き続き混雑緩和に取り組んでいく必要がある。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以下とするとともに、ピーク時混雑率が180%超となっている区間数を0区間とすることを目指す。
- 主要31区間のピーク時の平均混雑率、180%超の混雑率となっている区間数のいずれの指標も長期的には減少傾向にあるが、平成27年度については目標達成に向けた十分な成果は示していない。以上から、Bと評価した。
- 今後も、混雑駅での駅改良、時差出勤の推進等により混雑率の改善が見込まれるため、引き続き混雑緩和に向けた対策を進めることとする。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課： 鉄道局都市鉄道政策課（課長 岡野まさ子）

関係課：



業績指標 103

東京圏の相互直通運転の路線延長\*

評価

B

目標値：947km（平成 32 年度）  
実績値：880km（平成 28 年度）  
初期値：880km（平成 25 年度）

（指標の定義）

東京圏における都市鉄道のうち、複数の事業者による相互直通運転の実施区間の延長。

（目標設定の考え方・根拠）

東京圏における都市鉄道のネットワークが相当程度充実されている現状において、そのネットワークを有機的に活用して都市鉄道の利用者の利便を増進することの重要性が増大していることに鑑み、複数の事業者によって相互直通運転が実施されている区間の延長を指標として設定。

（外部要因）

事業計画、開業年度の変更

（他の関係主体）

鉄道事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

交通政策基本計画（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

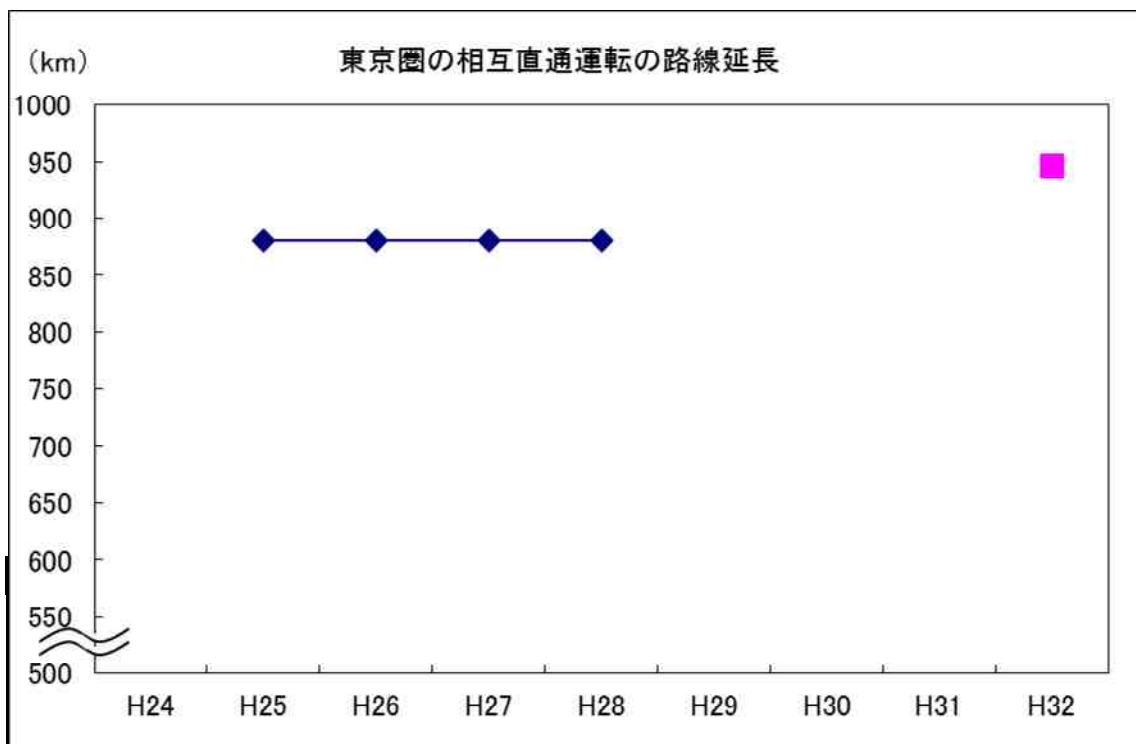
【その他】

交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成 28 年 4 月 20 日）

過去の実績値

（年度）

H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
—	8 8 0 km	8 8 0 km	8 8 0 km	8 8 0 km



の 3 分の

（税制特例）

・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により鉄道・運輸機構が整備したトンネルの特例措置

固定資産税 非課税

- ・新規営業路線に係る鉄道施設の特例措置  
固定資産税 最初の5年間 1/3、その後5年間 2/3
- ・新設された変電所に係る償却資産の特例措置  
固定資産税 5年間 3/5
- ・低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置  
固定資産税 5年間 2/3
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設に係る特例措置  
固定資産税・都市計画税 5年間 2/3

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- ・順調でない。東京圏においては、現在、東京都心部の地下鉄のうち、銀座線、丸ノ内線及び大江戸線を除く全ての路線で郊外鉄道との相互直通運転が実施されており、東京圏の相互直通路線延長は880キロメートルで、東京圏の鉄道総延長の約36%を占めている。目標の947kmは、神奈川東部方面線の開業時の延長であることから、東京圏の相互直通路線延長は横ばいである。なお、神奈川東部方面線のうち、相鉄・東急直通線については、開業予定時期が平成34年度下期に延期されたところである。

#### (事務事業等の実施状況)

- ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、神奈川東部方面線の建設事業が現在実施中であるが、相鉄・東急直通線の開業予定時期が平成34年度下期に延期されたことから、Bと評価した。なお、神奈川東部方面線が開業することにより、目標である947kmを達成する見込みである。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課： 鉄道局都市鉄道政策課（課長 岡野まさ子）

業績指標 104

地域公共交通網形成計画の策定件数

評価

A	目標値：100件（平成32年度） 実績値：273件（平成28年度） 初期値：26件（平成26年度）
---	---

（指標の定義）

業績指標は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に定める地域公共交通網形成計画の策定件数とする。

（目標設定の考え方・根拠）

地方公共団体が主体となって地域公共交通ネットワークの構築を図っていく必要があることから、各地域における優良な取組の実績や改正後の制度趣旨を踏まえ、平成32年までに100件の計画が作成されることを目標とする。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

総務省、公安委員会、地方公共団体（計画策定主体）等

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律（平成27年法律28号）
- ・「経済財政運営と改革の基本方針」2016  
第2章 成長と分配の好循環の実現  
（4）地方創生、中堅・中小企業・小規模事業者支援 — ① 地方創生 —  
（5）防災・国土強靱化、成長力を強化する公的投資への重点化
- ・「日本再興戦略」2016  
11. 都市の競争力の向上と産業インフラ機能強化
- ・「まち・ひと・しごと創生基本方針」2016  
4. 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画  
第2章 重点目標3：人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

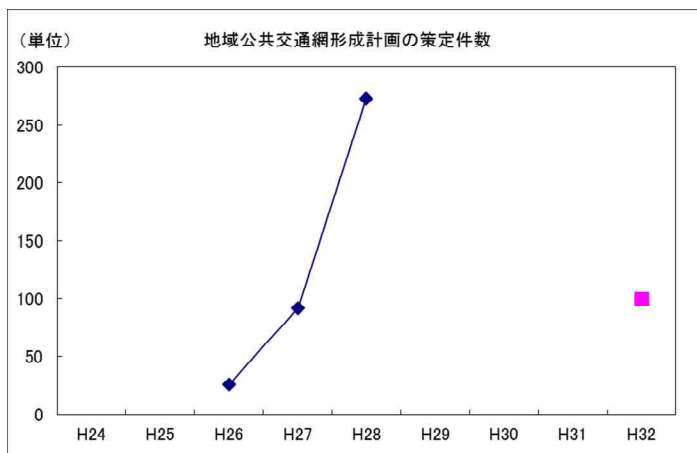
なし

【その他】

なし

単位：市町村

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
—	—	26	92	273	



## 主な事務事業等の概要

### ○ 地域公共交通確保維持改善事業

多様な関係者の連携により、地方バス路線、離島航路・航空路などの生活交通の確保・維持を図るとともに、地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備など、快適で安全な公共交通の構築に向けた取組を支援する。(平成27年度予算額29,062百万円、平成28年度予算額22,923百万円。)

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

平成28年度末時点での実績値は273件となっており、平成32年度までの目標を達成しているため、順調である。

#### (事務事業等の実施状況)

地域公共交通の維持・活性化の推進に向け、地方公共団体向けのセミナー・研修の開催等のノウハウ支援に加え、平成23年度に創設された地域公共交通確保維持改善事業により、公共交通の確保・維持・改善を目的とした地域の取組を支援している。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

・地域公共交通網形成計画の策定件数の実績値は、平成28年度末時点で273件となっており、平成32年度までの目標を達成していることから、評価はAとした。引き続き、地域公共交通活性化再生法の趣旨を踏まえた質の高い計画が策定されるよう、地方公共団体への支援を行う。

・目標が達成されたことを踏まえ、業績指標を「地域公共交通網形成計画の策定件数」より、「地域公共交通再編実施計画の認定件数」に変更の上、平成32年度までの目標を100件とする。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局 公共交通政策部 交通計画課(課長 金子 正志)

関係課：総合政策局 公共交通政策部 交通支援課(課長 杉山 忠継)

自動車局 旅客課(課長 鶴田 浩久)

海事局 内航課(課長 池光 崇)

航空局 航空ネットワーク部 航空事業課 地方航空活性化推進室(室長 鈴木 賢治)

鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室(室長 安西 幸光)

**業績指標 105**  
 バスロケーションシステムが導入された系統数

**評価**

A	目標値：17,000系統（平成32年度） 実績値：16,165系統（平成27年度） 初期値：11,684系統（平成24年度）
---	--

**（指標の定義）**  
 バスロケーションシステム（無線通信やGPSなどを利用してバスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム）を導入した乗合バスの系統数

**（目標設定の考え方・根拠）**  
 公共交通機関の利用者利便向上のための施策の進捗状況を図る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定

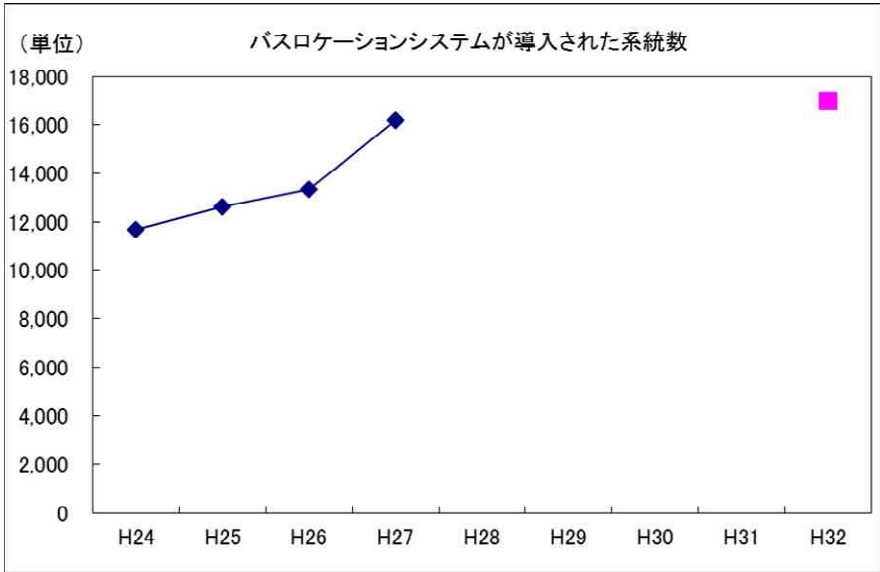
**（外部要因）**  
 なし

**（他の関係主体）**  
 バス事業者（事業主体）

**（重要政策）**  
**【施政方針】**  
 なし  
**【閣議決定】**  
 交通政策基本計画（平成27年2月13日）「歩行者や公共交通機関の利用者に対してバリアフリー情報、経路情報等の交通に関する情報を低コストで分かりやすく提供するため、スマートフォンや各種情報案内設備等を利用した交通に関する情報の提供方策を検討する。」第2章. 基本的方針A. 目標④  
**【閣決（重点）】**  
 なし  
**【その他】**  
 なし

単位：系統数

過去の実績値					(年度)
H24	H25	H26	H27	H28	
11,684	12,623	13,342	16,165		集計中



## 主な事務事業等の概要

訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人の実現に向け、滞在時に快適性及び観光地までの移動円滑化を図るため、訪日外国人旅行者の受入環境整備を行うための緊急対策を促進する。

- ・地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）予算額290億円の内数（平成27年度）
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（交通サービスインバウンド対応支援事業）予算額80億円の内数（平成28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28年度の実績値は集計中であるが、バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数の実績値は、平成27年度に16,165系統に達しており、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成するものと見込まれ、順調である。

#### （事務事業等の実施状況）

バスロケーションシステムの導入等に対しては、地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）として平成27年度に29件、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（交通サービスインバウンド対応支援事業）として平成28年度に30件の補助を行った。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

バスロケーションシステムの導入系統数の実績値は平成27年度に16,165系統に達しており、過去の実績値によるトレンドを延長すると目標年度に目標値17,000系統を達成するものと見込まれるためAと評価した。バスの利便性向上への取組は積極的に推進しているところであるが、訪日外国人旅行者向けの対応がされていないバス停や情報提供のあり方など、解消すべき課題が残っている。

そこで、今後も訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（交通サービスインバウンド対応支援事業）等の活用や関係機関との協力等により、バス事業者のインバウンド対応のための取組を支援し、訪日外国人旅行者が安心かつ円滑に目的地へ到着できるよう環境整備に取り組んでいく必要がある。また、バスロケーションシステムは中小のバス事業者でなかなか導入が進んでいない状況であり、その打開に向け、生産性の向上をさせ、赤字削減を促進していく必要がある。

引き続き訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（交通サービスインバウンド対応支援事業）による支援を行うこととしたい。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車局 旅客課（課長 鶴田 浩久）

関係課：該当なし

**業績指標 106**  
地方バス路線の維持率

**評価**

B	目標値：100%（平成30年度） 実績値：98.6%（平成28年度） 初期値：97.1%（平成20年度）
---	--

**d（指標の定義）**

「地方バス路線」とは、地域間幹線系統における生活交通確保のため、協議会での協議結果に基づき策定した生活交通確保維持改善計画において維持が必要とされた広域的・幹線的路線であって、国土交通大臣が認定したものをいう。「維持率」とは、国土交通大臣が認定した地域間幹線系統（毎年度認定）に対して引き続き運行されている当該系統（翌年度末）の割合。

（分子）＝評価年度末に引き続き運行されている地域間幹線系統数

（分母）＝前々年度に国土交通大臣が認定した地域間幹線系統数

・初期値

分子：1,865系統

分母：1,920系統

・直近値

分子：1,651系統

分母：1,675系統

（目標設定の考え方・根拠）

協議会策定の計画において維持が必要とされ、国が支援することとした地域間幹線系統が維持されることを目指す。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

総務省（地方財政措置）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

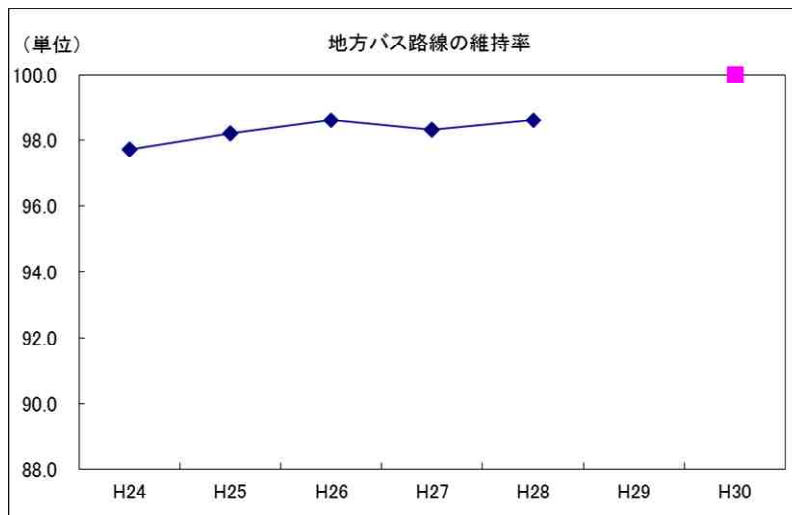
なし

【その他】

なし

単位：%

過去の実績値				
H24	H25	H26	H27	H28
97.7	98.2	98.6	98.3	98.6



## 主な事務事業等の概要

### 生活交通路線維持対策の実施

国と地方の適切な役割分担のもと、地域協議会において維持・確保が必要と認められ、国が定める基準に適合する広域的・幹線の路線に対してその維持対策費を補助する。(平成 28 年度当初予算額 229 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 13 年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線の路線に重点化して支援してきており、平成 28 年度の実績値は 98.6%である。

これは、国が認定した平成 27 年 9 月末の系統数 1,675 系統のうち、平成 29 年 3 月末までに 24 系統が廃止となったためであるが、その内訳は類似系統の再編(13 系統)等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で推移しており、順調である。

なお、国及び地方公共団体の補助によるもののほかに、バス事業者の自助努力により、地域の足の確保が図られてきているが、バス事業者を取り巻く経営環境は依然厳しいことから、利用者数の減少の著しい系統や運行区間が重複している系統を再編することにより運行コストの低減が図られているところである。

#### (事務事業等の実施状況)

平成 28 年度においても国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線の路線に重点化して支援し、生活交通路線維持対策を引き続き行っている。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから、「B」と評価した。

地方バス路線に関しては、「地域公共交通確保維持改善事業」により、地域特性や実情に対応した最適な地域公共交通のネットワークの確保・維持を可能とするため、地域公共交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行を支援しているところ。

国土交通省としては、今後の人口減少が見込まれる中で、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のため、地域の関係者に対して、地域の特性を十分踏まえた生産性向上のための取組の推進を促し、当該事業により、最適な地域公共交通のネットワークの確保・維持が行われるよう、効率的・効果的に支援を行うとともに、引き続き、地域の生活交通に支障が生じないよう、地域協議会に参画していくなどして支援を行って参りたい。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課： 自動車局 旅客課(課長 鶴田 浩久)

関係課：



業績指標 107

航路、航空路が確保されている有人離島の割合 (①航路、②航空路)

評価	
① A	③ 目標値：100% (平成32年度) 実績値：100% (平成28年度) 初期値：100% (平成24年度)
② A	④ 目標値：100% (平成32年度) 実績値：100% (平成28年度) 初期値：100% (平成23年度)

(指標の定義)

- ① 分母は架橋等されていない及び海上公共交通に依存している有人離島、分子は海上運送法に規定する旅客定期航路または不定期航路が確保されている離島。
- ② 当該年度において航空輸送が確保されている空港を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島（北海道2空港、東京都5空港、島根県1空港、長崎県3空港、鹿児島県6空港、沖縄県8空港）のうち、当該年度で航空輸送が確保されている離島の割合。  
 (分子) = 当該年度において航空輸送が確保されている離島数  
 (分母) = 当該年度において航空輸送が確保されている空港を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島数

(目標設定の考え方・根拠)

- ① 離島住民の生活の足として公共交通を確保するため、有人離島の交通手段確保に向けた取組状況を測る指標として、現存する離島航路を今後とも確実に維持すべく設定。
- ② 生活交通手段として航空輸送が必要な離島について、その維持を図ることにより、住民の生活の足を確保することを目標とする。また長期的にみた場合、就航可能な空港の数が増える可能性もあるが、その場合においても就航可能な空港に関しては100%を維持することを目標とする。

(外部要因)

- ① 特記事項なし
- ② ・船舶等代替交通機関へのシフト  
 ・就航に適した機材の欠如

(他の関係主体)

- ① 地方公共団体 (事業主体)  
 民間事業者 (事業主体)
- ② ・都道府県 (国と協調または独自で離島航空路線維持対策を実施)  
 ・航空運送事業者 (事業主体)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

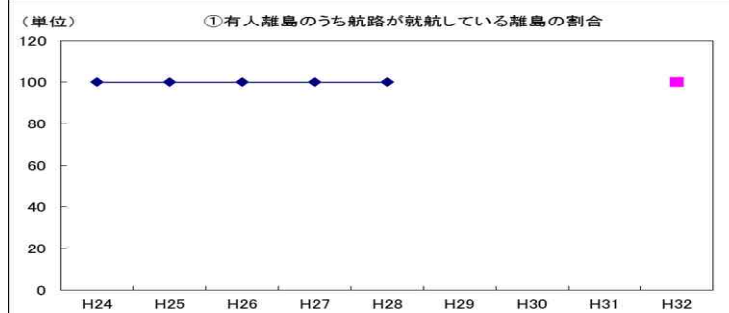
【閣決 (重点)】

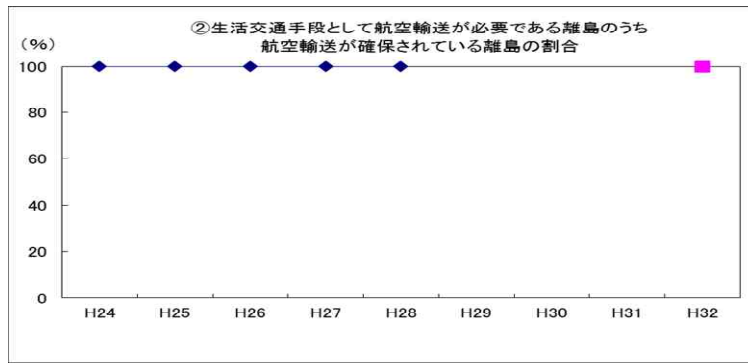
なし

【その他】

なし

	過去の実績値					(年度)
	H24	H25	H26	H27	H28	
①	100%	100%	100%	100%	100%	100%
②	100%	100%	100%	100%	100%	100%





### 主な事務事業等の概要

- ① 離島航路の維持・改善を図り、民生の安定及び向上に資するため、離島航路事業者に対し、その欠損の一部を支援する。
  - ・離島航路の安定的運航、利便性を図り、もって、離島における生活・生産条件の格差是正及び離島の産業振興等に資するため、公設民営化のための船舶買取・建造や省エネ化・小型化への代替建造を行う場合に、その建造費の一部を支援する。
- ② 離島航空路線維持対策の実施
  - 幹線等の高需要路線に比べ競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線については、以下の総合的な支援措置を講じ、離島航空路線の維持を図る。
    - ・予算額：地域公共交通確保維持改善事業 229億円（平成28年度）の内数
    - ・島民運賃割引の設定・拡充に対する支援

### 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 平成28年の架橋等されていない及び海上公共交通に依存している有人離島において、旅客定期航路または不定期航路が確保されたことから、実績値は100%で順調である。
- ② 平成28年度は、航空輸送が確保されていた空港を有し、かつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島において、航空輸送が維持されたことから、実績値は100%で順調である。

##### （事務事業等の実施状況）

- ① 平成28年度離島航路運営費補助63.9億円を確保し、119航路107事業者に交付した。
  - ・平成28年度離島航路構造改革補助5.7億円を確保し、18事業者に交付した。
- ② 島民運賃割引を設定・拡充する場合に、運賃を引き下げることによる損失額を運航費補助の対象とした。

#### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ① 離島航路の運営費補助及び構造改革補助を積極的に活用することにより、離島住民の唯一の生活航路の確保を図ってきたところであり、100%を維持するとの目標を達成していることから、「A」と評価した。
  - 今後も、離島航路事業者の経営状況は人口の減少、高齢化の進展等により、さらに厳しい状況にあるが、引き続き離島航路の維持のために必要な支援をする。
- ② 平成28年度の業績指標は100%であり、離島航空路線の運航費補助について目標値を達成し、生活路線の維持確保が測られていることから、「A」と評価した。
  - 離島航空路線は、離島住民の日常生活及び経済活動に必要な交通手段であり、競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要があり、効果的な支援について引き続き検討する。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局内航課（課長 池光 崇）  
 航空局航空ネットワーク部航空事業課地方航空活性化推進室（室長 鈴木 賢治）  
 関係課：

**業績指標 108**

鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数

**評価**

A	目標値：10件（平成32年度） 実績値：8件（平成28年度） 初期値：4件（平成25年度）
---	---

**（指標の定義）**

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、鉄道の上下分離等のために地方自治体と鉄道事業者が共同で作成する「鉄道事業再構築事業実施計画」について、国土交通大臣が認定した件数。

**（目標設定の考え方・根拠）**

経営の厳しい地域鉄道を存続させるための公有民営方式の導入状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取組を見込んで平成32年度までに10件の認定を目標とする。

**（外部要因）**

地元関係者間での協議

**（他の関係主体）**

地方公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会（地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体、関係する公共交通事業者など）

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

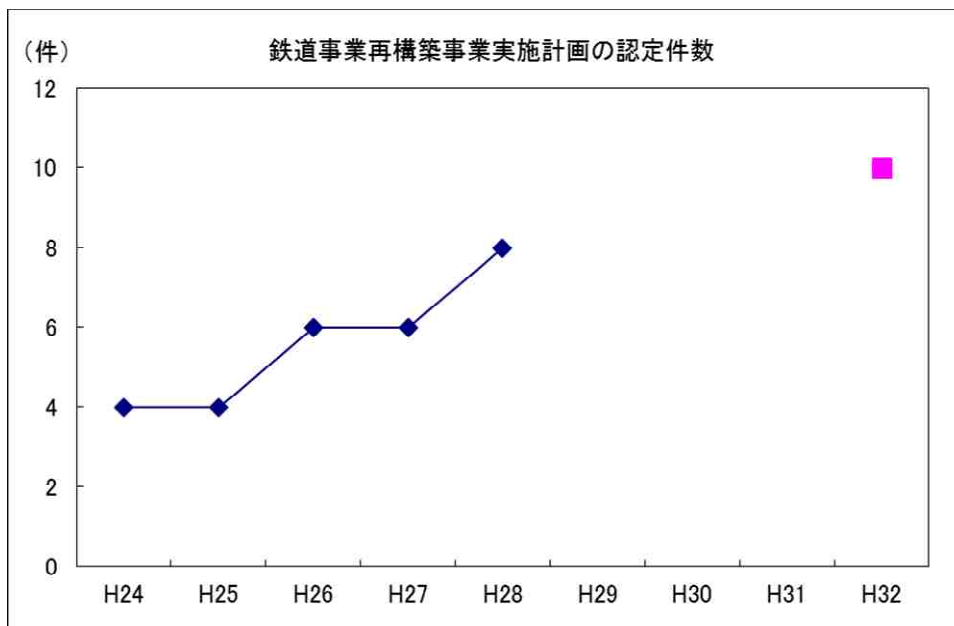
**【閣決（重点）】**

なし

**【その他】**

なし

過去の実績値					（年度）
H24	H25	H26	H27	H28	
4	4	6	6	8	



**主な事務事業等の概要**

**【鉄道事業再構築事業】**

継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象として、地方公共団体等と鉄道事業者が共同で鉄道事業再構築事業の計画を作成し、国土交通大臣が認定を行っている。

○過去の認定案件

- ・福井鉄道（株）、福井市、鯖江市、越前市、福井県への認定（平成21年2月24日）
- ・若桜町、八頭町、若桜鉄道（株）への認定（平成21年3月13日）
- ・三陸鉄道（株）、岩手県及び関係12市町村への認定（平成21年11月30日）  
三陸鉄道（株）、岩手県及び関係12市町村に対する計画の変更認定（平成26年3月28日）
- ・甲賀市、信楽高原鉄道（株）、滋賀県への認定（平成25年3月4日）
- ・北近畿タンゴ鉄道（株）、WILLER TRAINS（株）及び関係9自治体への認定、四日市市及び四日市あすなろう鉄道（株）への認定（平成27年3月11日）
- ・山形鉄道（株）、長井市、南陽市、白鷹町及び川西町への認定（平成28年11月14日）
- ・伊賀市、伊賀鉄道（株）への認定（平成29年3月15日）

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**（指標の動向）**

継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象として、地方公共団体等と鉄道事業者が共同で鉄道事業再構築事業の計画の作成に向けて検討をしていただいた結果、鉄道事業再構築事業実施計画の申請に至るケースが着実に増加しており、順調に推移している。

**（事務事業等の実施状況）**

平成20年に地域公共交通活性化再生法が改正されて鉄道事業再構築事業が創設されて以降、同事業を実施するための鉄道事業再構築実施計画が、平成28年度までに8件作成され、国土交通大臣が認定を行っている。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

業績指標について、平成28年度までの認定件数が目標値の80%に達しており、着実に進んでいることからA評価とした。

平成29年度以降についても、鉄道事業再構築事業実施計画の策定を検討している自治体及び事業者に対して助言を行い、地域鉄道の活性化を推進していくこととする。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課： 鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室（室長 安西 幸光）

**業績指標 109**  
 デマンド交通の導入数

**評価**

B	目標値：700市町村（平成32年度） 実績値：362市町村（平成27年度） 集計中（平成28年度） 初期値：311市町村（平成25年度）
---	---

**（指標の定義）**  
 地域の生活の足を確保する観点で、デマンド交通を導入している市町村数を用いる。

**（目標設定の考え方・根拠）**  
 近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。

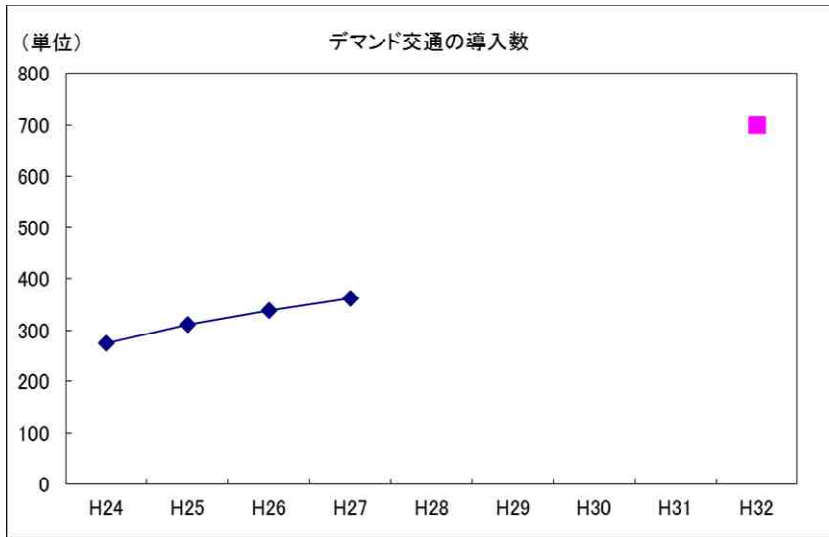
**（外部要因）**  
 なし

**（他の関係主体）**  
 バス・タクシー事業者

**（重要政策）**  
**【施政方針】**  
 なし  
**【閣議決定】**  
 交通政策基本計画（平成27年2月13日）「その際、自治体と民間事業者の役割分担を明確にした上で、公有民営方式やデマンド交通、教育、社会福祉施策との連携など多様な手法・交通手段を活用し、駐車場の適正配置等とも組み合わせながら、それぞれの地域における徒歩や自転車も含めたベストミックスを実現することを目指す。」第2章. 基本方針A. 目標①  
**【閣決（重点）】**  
 なし  
**【その他】**  
 なし

単位：市町村

過去の実績値				
(年度)				
H24	H25	H26	H27	H28
276	311	338	362	集計中



## 主な事務事業等の概要

市町村で人口減少や少子高齢化に伴い地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の足を確保する手段として、デマンド交通（利用者の要望に応じて、機動的にルートを迂回したり、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）の導入を進めている。

## 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28年度の実績値は集計中であるが、デマンド交通を導入した市町村数は、平成27年度に362市町村と想定していた伸び率よりも下回っている状況であり、順調ではない。鉄道や路線バスなどの公共交通が十分でない地域（交通空白地域）が拡大する中、デマンド交通はその状況を解消するための有効な手段のひとつとして導入促進が図られているところである。

#### （事務事業等の実施状況）

地方運輸局を通じて、市町村等に様々な機会を捉えてデマンド交通の導入方法や事例の紹介を引き続き行っている。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

デマンド交通を導入した市町村数は、目標初期値の平成25年度からは増加傾向にある一方、過去の実績値から推察すると、目標年度に目標値を達成することは困難と見込まれるため「B」とした。

乗合バス事業者の廃止路線キロが年々増加傾向にあり、交通空白地域の拡大が進む中で、地方バス路線の維持を図りつつ、バス路線の合理化を図るための代替交通手段のひとつとして、また、交通空白地域内で確保する交通手段のひとつとして、デマンド交通の導入促進を引き続き進めていく。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車局 旅客課（課長 鶴田 浩久）

関係課：

**業績指標 110**  
**LRT の導入割合（低床式路面電車の導入割合）**

**評価**

A	目標値：35%（平成32年度） 実績値：28.6%（平成28年度） 初期値：24.6%（平成25年度）
---	---

**（指標の定義）**  
 軌道事業者が保有する路面電車の全車両のうち、低床式路面電車の車両（LRV）の割合

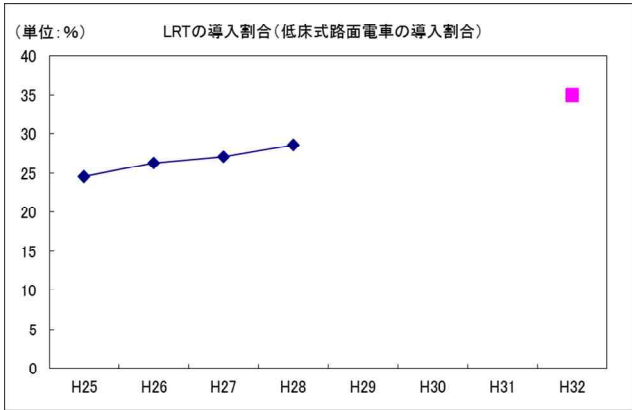
**（目標設定の考え方・根拠）**  
 自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するための施策の進捗状況を測る指標として、これまでの伸び率を踏まえつつ、今後の取り組みを見込んで設定

**（外部要因）**  
 地元関係者間での協議

**（他の関係主体）**  
 LRTプロジェクト推進協議会（鉄軌道事業者、関係地方公共団体など）

**（重要政策）**  
**【施政方針】**  
 なし  
**【閣議決定】**  
 なし  
**【閣決（重点）】**  
 なし  
**【その他】**  
 なし

過去の実績値				(年度)
H24	H25	H26	H27	H28
—	24.6%	26.3%	27.1%	28.6%



**主な事務事業等の概要**

- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（利用環境改善促進等事業）  
 バリアフリー化されたまちづくりの一環として、地域公共交通の利用環境を促進するため、より制約の少ない交通システムであるLRTの導入に対して支援を行う。  
 予算額：21,361百万円の内数（平成29年度）
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金（交通サービス利便向上促進事業）  
 訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上の促進を図るため、公共交通の利用環境改善（LRT導入）を支援  
 予算額：8,530百万円の内数（平成29年度）

(税制特例)

・低床型路面電車に係る特例措置

固定資産税 5年度分1/3 減収額 23百万円(平成27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)

過去の導入実績及び今後の導入予見込みを勘案するとともに、事業者に対する国の支援を実施することにより、目標年度に目標値を達成すると見込まれ、順調に推移している。

(事務事業等の実施状況)

平成28年度は低床式車両が全事業者で11両(うち8両が補助対象)されたことにより、実績値が前年度に比べ1.5%増加しており、順調であったと評価できる。

##### 課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標について、LRTの導入割合は着実に増加しており順調に推移していることからA評価とした。
- ・平成29年度以降についても、上記補助金を活用しながら軌道事業者のLRT導入を支援していくこととする。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課： 鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室(室長 安西 幸光)