

第 2 3 回 国土交通省政策評価会

議 事 次 第

1 挨拶

2 議題

(1) 平成 22 年度取りまとめ政策レビューの中間報告

- ①観光立国の実現
- ②住生活基本計画（全国計画）
- ③住宅・建築物の耐震化の促進

- ④港湾の大規模地震対策
- ⑤緊急地震速報の利用の拡大
- ⑥申請・届出等手続きのオンライン利用の促進

- ⑦運輸安全マネジメント評価
- ⑧道路交通の安全施策
- ⑨鉄道の安全施策

- ⑩首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し
- ⑪ L R T 等の都市交通整備のまちづくりへの効果
- ⑫都市再生の推進

(2) その他

第 2 3 回 国土交通省政策評価会

資料一覧

- 資料 1 - 1 - ① 平成 22 年度 政策評価のスケジュール (案)
- 資料 1 - 1 - ② 平成 22 年度政策レビューテーマ一覧

- 資料 1 - 2 - ① 観光立国の実現
- 資料 1 - 2 - ② 住生活基本計画 (全国計画)
- 資料 1 - 2 - ③ 住宅・建築物の耐震化の促進

- 資料 1 - 2 - ④ 港湾の大規模地震対策
- 資料 1 - 2 - ⑤ 緊急地震速報の利用の拡大
- 資料 1 - 2 - ⑥ 申請・届出等手続きのオンライン利用の促進

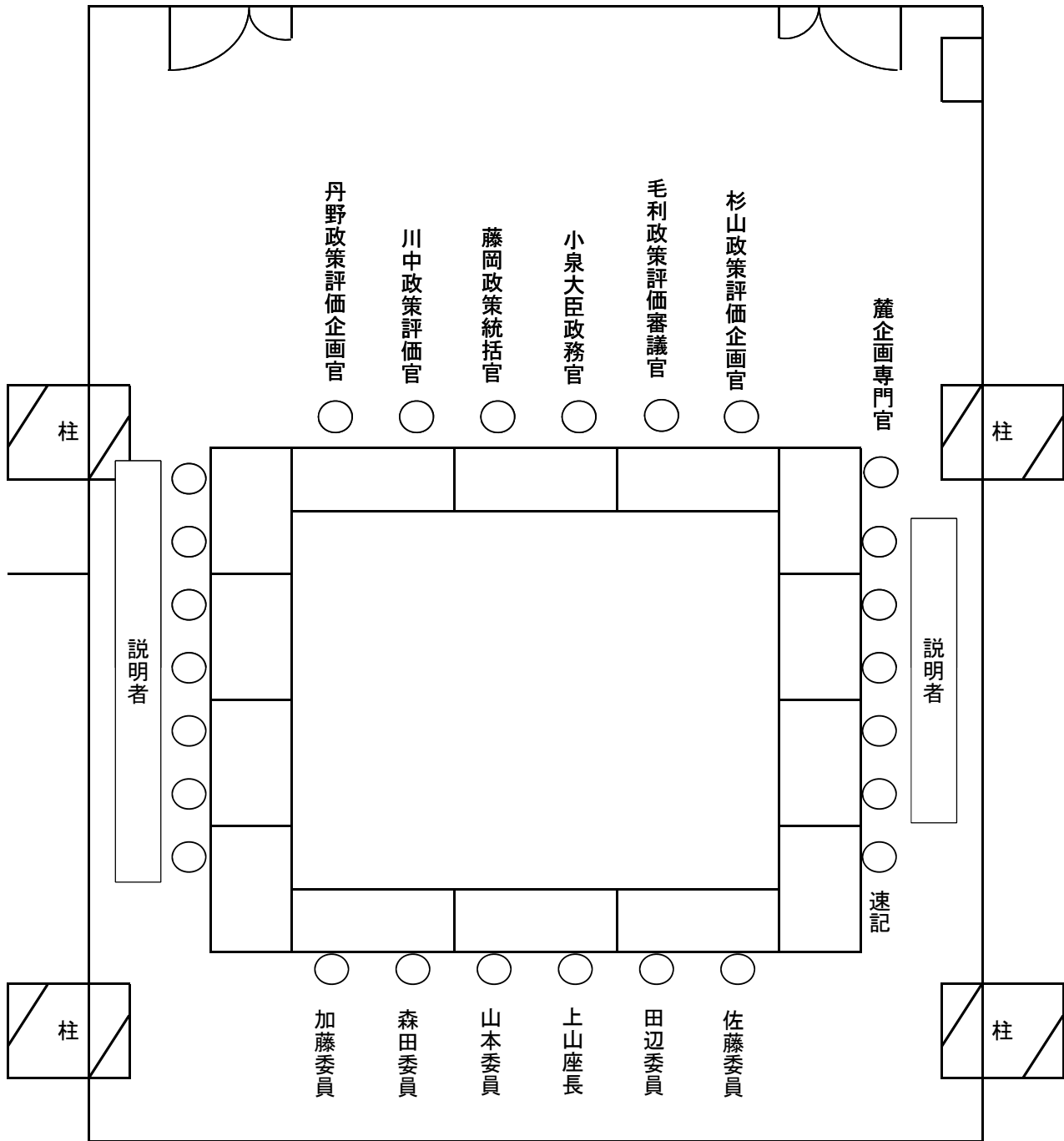
- 資料 1 - 2 - ⑦ 運輸安全マネジメント評価
- 資料 1 - 2 - ⑧ 道路交通の安全施策
- 資料 1 - 2 - ⑨ 鉄道の安全施策

- 資料 1 - 2 - ⑩ 首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し
- 資料 1 - 2 - ⑪ L R T 等の都市交通整備のまちづくりへの効果
- 資料 1 - 2 - ⑫ 都市再生の推進

第23回国土交通省政策評価会

平成22年11月9日(火)10:00~11:50

合同庁舎3号館4階特別会議室



国土交通省政策評価会委員名簿

上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻准教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
田辺 国昭	東京大学公共政策大学院院長
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻准教授
森田 祐司	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

（五十音順：平成22年11月9日現在）

平成22年度 政策評価のスケジュール(案)

資料1-1-①

平成22年11月9日現在

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
政策評価基本計画の変更 (5年毎に更新)				●大臣決定 (変更)								
事後評価実施計画の策定・変更					●大臣決定 (23年度計画の策定及び 22年度計画の追加・修正)			☆政策評価会				●大臣決定 (23年度計画の追加・修正)
1 政策チェックアップ			☆政策評価会②	●大臣決定								
2 政策アセスメント					●大臣決定 (概算要求時)			☆政策評価会				
3 政策レビュー (テーマ設定)			○検討会	☆政策評価会①								
(22年度とりまとめ評価書)			○検討会					☆政策評価会			検討会	●大臣決定
規制の事前評価 (RIA)	・随時実施し、公表 <平成19年10月より義務化:平成22年3月現在で法律21件、政令4件の規制(67件)について実施>											
政策達成目標明示制度 (国家戦略室)	・国家戦略室からの指針が示されていない状態											
租税特別措置に係る 事前・事後評価	・今年度より開始			●大臣決定								
個別公共事業評価				●大臣決定 (概算要求時)					●大臣決定			●大臣決定
個別研究開発課題評価				●大臣決定 (概算要求時)								●大臣決定
社会資本整備重点計画	〔・社整審・交政審総会及び計画部会〕			〔・計画部会 重点計画フォローアップ〕								
総務省												
・総合性・統一性政策評価 ・評価書の審査・認定	・随時実施し、評価書通知、勧告及び公表						・個別審査			・公表		

(注) 例年のスケジュールを参考に作成。

平成22年度政策レビューテーマ一覧

	テ ー マ	担 当 局 等
第1グループ	① 観光立国の実現	観光庁、総合政策局
	② 住生活基本計画（全国計画）	住宅局
	③ 住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
第2グループ	④ 港湾の大規模地震対策	港湾局
	⑤ 緊急地震速報の利用の拡大	気象庁
	⑥ 申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
第3グループ	⑦ 運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官室
	⑧ 道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	⑨ 鉄道の安全施策	鉄道局
第4グループ	⑩ 首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し	国土計画局
	⑪ LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	⑫ 都市再生の推進	都市・地域整備局

政策レビュー 観光立国の実現

観光庁総務課企画室

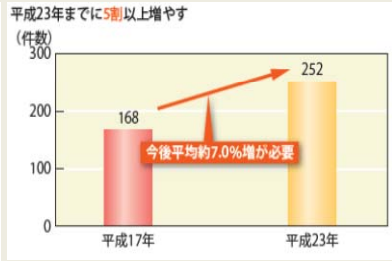
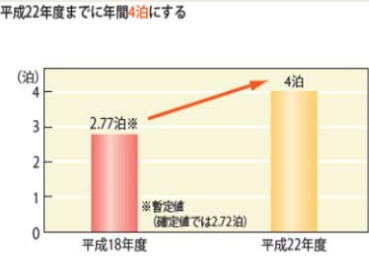
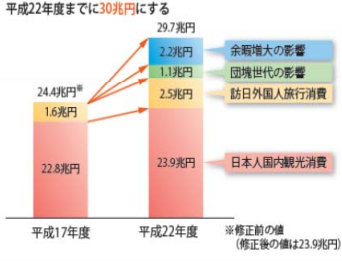
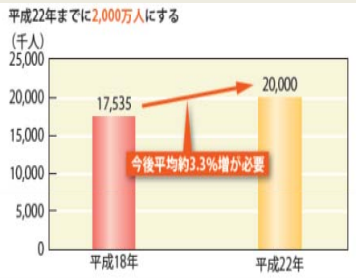
1. 評価の目的・必要性・対象範囲

評価の目的・必要性

観光立国の実現に向けて国を挙げて取り組むことを明記した、「観光立国推進基本法」(平成18年法律第百十七号)に基づき、「観光立国推進基本計画」(平成19年6月閣議決定)を策定し、諸施策を実施してきたところである。同計画に掲げられた政策目標の年次が平成22年度に到来することから、観光立国の実現に向けた取組みの進捗状況を確認する必要がある。

基本計画で掲げる、5つの「基本的な目標」

- ・平成22年までに訪日外国人旅行者数を1,000万人にする。
- ・平成22年までに日本からの海外旅行者数を2,000万人にする。
- ・平成22年度までに、国内における観光旅行消費額を30兆円にする。
- ・平成22年度までに、日本人の一人当たり宿泊数を4泊にする。
- ・平成23年までに国際会議の開催件数を5割以上増やす。



評価の対象範囲

観光立国を実現するための取組のうち、訪日外国人旅行者の誘致事業については、重点的な予算措置の下実施してきたところであり、また、「新成長戦略」(平成22年6月閣議決定)においても、経済成長への貢献度が高く、政府全体で推進体制を構築すべき施策の1つとして「訪日外国人3,000万人プログラム」を掲げており、政府全体で特に重点的に推進することとされていることから、平成22年度に訪日外国人旅行者1,000万人を実現するとして現行目標及び取組を本レビューでの評価対象とする。

新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～ (平成22年6月18日 閣議決定) 国家戦略プロジェクトより抜粋

・本年7月1日から、中国人訪日観光の査証取得要件の緩和、申請受付公館の拡大など、査証の取得容易化を実現し、同時に「選択と集中」による効果的なプロモーションの実施や、医療など成長分野と連携した観光の促進、通訳案内士以外にも有償ガイドを認めるなど受入体制の充実等に取り組むことで、訪日中国人旅行者数の大幅な増加を図り、2020年初めまでに訪日外国人2,500万人、将来的には3,000万人の達成に向けた取組を進める。

2. 評価の視点

評価の視点

本レビューにおいては、訪日外国人旅行者の誘致事業に関し、新たな目標設定に反映させる観点から、以下の視点に基づく指標を設定し、それぞれ評価を行うものとする。

視点：「訪日外国人旅行の推進」

- ①交流人口の拡大
- ②日本の観光魅力の効果的な発信

第三者の知見の活用

○訪日外国人1,000万人目標の進捗状況や、基本的な施策の実施状況等について、以下の場においてご議論・ご意見をいただくこととしている。

・**交通政策委員会観光分科会**：観光立国推進基本計画や観光白書の作成に際し、調査審議を行う。

本委員：江頭 憲治郎氏、岡本 真佐子氏、木場 弘子氏、佐藤 友美子氏、富澤 秀機氏、鳥飼 玖美子氏、◎平林 博氏、船山 龍二氏、
廻 洋子氏（◎は分科会長）

臨時委員：大塚 陸毅氏、前原 金一氏、二井 関成氏、西村 幸夫氏

・**観光政策顧問会議**：基本的な観光政策について大所高所からのご意見をいただく会議。

委員：大塚 陸毅氏（東日本旅客鉄道株式会社取締役会長）、川淵 三郎氏（財団法人日本サッカー協会名誉会長）、孫 正義氏（ソフトバンク株式会社代表取締役社長）、日枝 久氏（株式会社フジ・メディア・ホールディングス代表取締役会長）、福武 総一郎氏（株式会社ベネッセホールディングス取締役会長）、森 稔氏（森ビル株式会社代表取締役社長）

・**観光庁アドバイザー**：観光に関する個別具体的な政策テーマに対し、現場の見地も踏まえたアドバイスを頂く方々。

メンバー：秋元 康氏、大崎 洋氏、岡田 裕介氏、菊川 怜氏、隈 研吾氏、小山 薫堂氏、中田 英寿氏、新浪 剛史氏、前田 新造氏、三木谷 浩史氏、モンテ カセム氏、矢内 廣氏、渡邊 美樹氏

※特に、訪日外国人誘致に関しては、特に前田氏（資生堂株式会社社長）や渡邊氏（ワタミ株式会社社長）らからアドバイスをいただくことを想定。

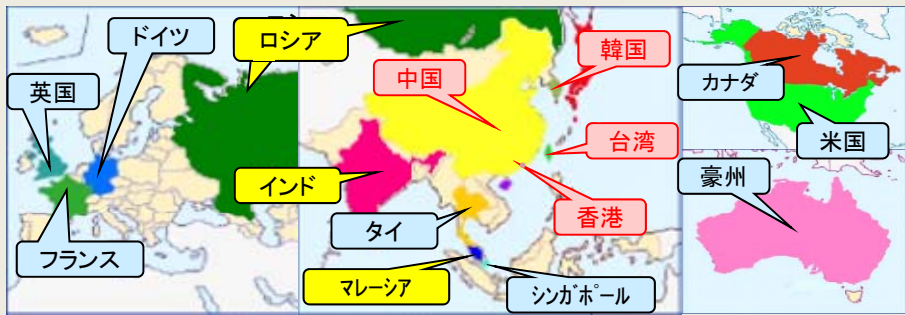
3. 対象施策の代表事例：訪日旅行促進事業

2013年までに訪日外国人旅行者数を1,500万人にするとの訪日外国人3000万人プログラム第1期目標に向け、重点市場を対象に、我が国の観光魅力を発信するとともに、日本への魅力的な旅行商品の造成等を支援する訪日旅行促進事業を官民一体で推進。

重点市場

訪日旅行者数の多い12の国・地域に今後大きな伸びが期待できる3市場(インド、ロシア、マレーシア)を追加し、全15市場でプロモーションを展開。

※この中でも特に東アジア4市場(韓国、中国、台湾、香港)を最重点プロモーション対象市場とする。



認知度向上事業

我が国の観光魅力を発信するための事業

- 海外メディアの日本への招請、取材支援
- 海外のTVCM等による広告宣伝
- WEBサイトによる情報発信
- 海外の旅行博覧会等への日本ブース出展



香港・メディア招請事業
(仙台・2008年8月)



フランス・日仏観光交流年バス車体広告
(2008年3月)

誘客事業

魅力的な訪日旅行商品の造成・販売支援や、青少年交流の拡大に向けた事業

- 海外旅行会社の日本への招請、商談会の実施
- 訪日旅行商品の共同広告
- 訪日教育旅行の誘致



シンガポール・訪日教育旅行セミナー
(2008年8月)



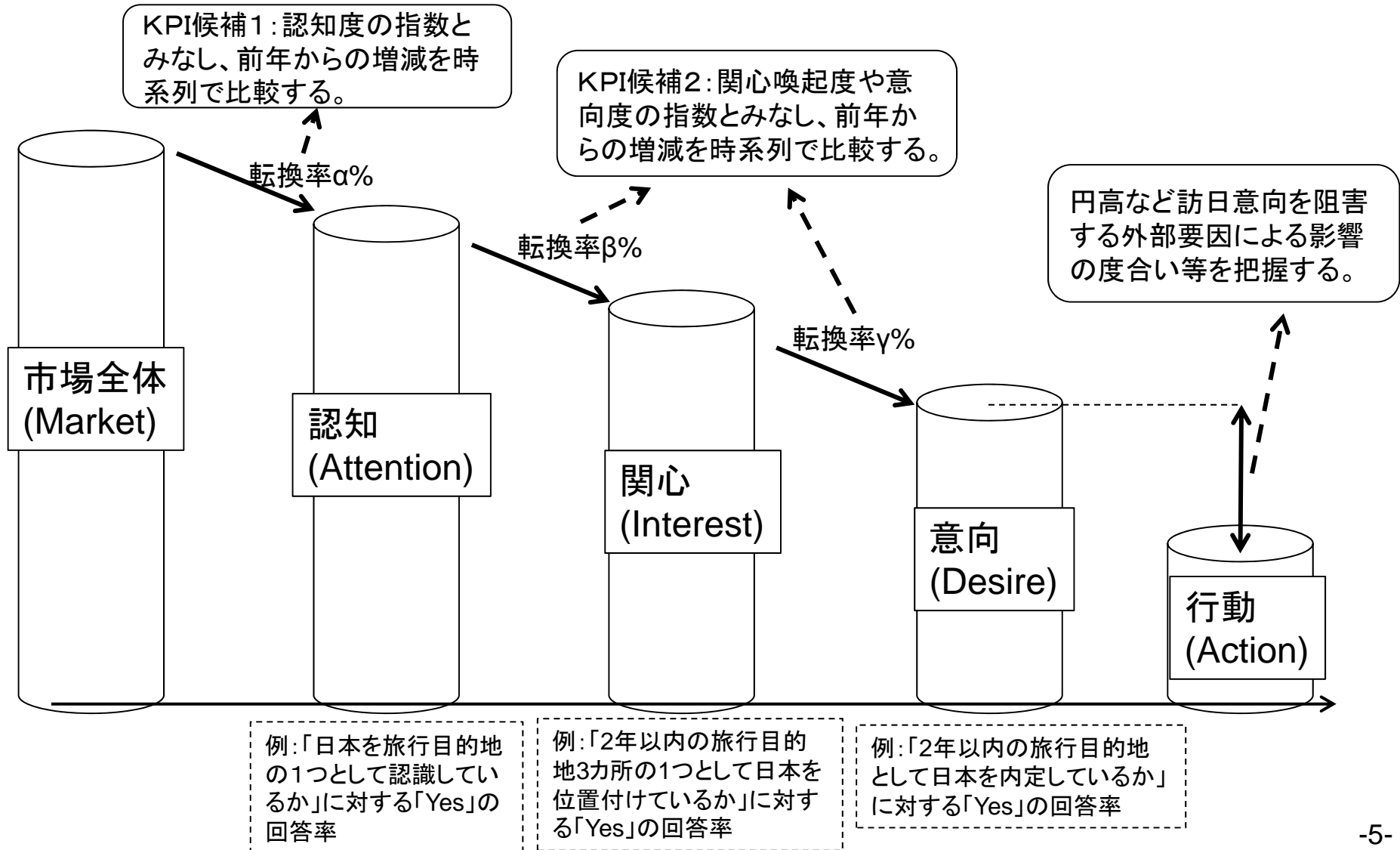
大規模商談会・YOKOSO! JAPAN
トラベルマート(2008年10月)

*上記の事業を地域と共同で実施する場合には、国は総費用の1/2を上限に地域(自治体・民間等)と連携。(ビジット・ジャパン地方連携事業)

4. 評価手法案(評価の視点とその指標)

転換率モデルを使ったVJ事業に関するKPIの考え方(検討中・名称等はいずれも仮称)

市場毎に年1回の定点観測として一定規模のアンケートを実施し、その回答を基に以下の数値等を集計・分析する手法を導入する方向で検討中。



訪日観光プロモーションの効果測定に関するKPIの導入・活用スケジュール



5. 今後の施策への反映

観光立国推進基本計画(目標)への反映

現在の観光立国推進基本計画は、観光をめぐる情勢の変化等を踏まえ、今年度末頃を目途に見直しを図ることとしていることから、本レビュー結果を、新たな目標設定に反映させる。その際、以下のような視点を踏まえることとする。

- 費用対効果(コストパフォーマンス)の課題
- 受入環境の課題
- 国民が観光を受け入れる意識の醸成

また、数値目標を強化するとともに、新たに質的目標を導入することにより評価を多面化する必要性を踏まえた見直しを図る。

施策・予算要求等への反映

レビューにより顕在化した様々な課題に対応する施策を講じるべく、予算要求等へ反映させる。

ロードマップ

	平成22年		平成23年								
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
	←		——基本計画の見直し——						▲平成24年度概算要求	

政策レビュー

「住生活基本計画（全国計画）」取組状況

国土交通省住宅局住宅政策課

目 次

① 評価の目的・必要性・対象範囲	2
② 評価の視点	3
③ 対象施策(住生活基本計画(全国計画)の概要・成果指標) ...	4
④ 評価手法	6
⑤ 評価	7
⑥ 今後の反映方向	23

1. 評価の目的・必要性・対象範囲

評価の目的・必要性・対象範囲

住宅政策の新たな基本法制として制定された「住生活基本法」(平成18年6月法律第61号)に基づき、「住生活基本計画(全国計画)」(平成18年9月閣議決定)を策定し、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、総合的かつ計画的な推進を図ってきたところ。

計画については、社会経済情勢の変化及び施策の効果に対する評価を踏まえて、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行うこととしており、新たな住生活基本計画の策定に向け、現行計画における目標の達成状況等について評価を行う必要がある。

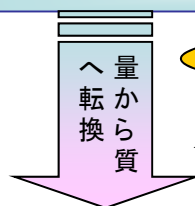
現行計画における目標の達成状況等の分析・評価を通じ、新たな住生活基本計画の策定に反映

○「住生活基本法」(概要)

国民の豊かな住生活の実現を図るため、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、その基本理念、国等の責務、住生活基本計画の策定その他の基本となる事項について定める。

住宅建設五箇年計画(S41年度より8次にわたり策定:8次計画はH17年度で終了)

◇5年ごとの公営・公庫・公団住宅の建設戸数目標を位置づけ



社会経済情勢の著しい変化

- ・住宅ストックの量の充足
- ・本格的な少子高齢化と人口・世帯減少 等

住生活基本法の制定(平成18年6月)

国民の豊かな住生活の実現を図るため、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、基本理念、国等の責務、住生活基本計画の策定等を定める。

- (基本理念)・現在及び将来の住生活の基盤となる良質な住宅の供給等
- ・住民が誇りと愛着を持つことのできる良好な居住環境の形成
 - ・民間活力、既存ストックを活用する市場の整備と消費者利益の擁護及び増進
 - ・低額所得者、高齢者、子育て家庭等の居住の安定の確保



2. 評価の視点

評価の視点

- ①住生活基本計画(全国計画)の目標(※)が達成されているか。
- ②目標を達成するための基本的な施策は具体的にどのように実施され、どのような効果があったのか。
- ③成果指標は、住生活基本計画(全国計画)の目標の達成状況を把握するのに適切なものとなっているか。

- (※)・良質な住宅ストックの形成及び将来世代への承継
- ・良好な居住環境の形成
 - ・国民の多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備
 - ・住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

第三者の知見の活用

○成果指標の進捗状況や基本的な施策の実施状況等について、社会資本整備審議会住宅宅地分科会(平成22年7月5日より、新たな住生活基本計画の策定に向けた議論を開始したところ。現在までに7回開催しており、次回は11月22日に開催予定。)や学識者からご意見等をいただくことを予定。

○社会資本整備審議会住宅宅地分科会

- ・住宅・宅地に関する重要事項の調査審議
- ・住生活基本計画(全国計画)に関する審議 等

分科会長	越澤 明	北海道大学大学院教授 (都市・建築)	※新たな住生活基本計画の策定に向け、新しい住宅ビジョンとして計画を全面的に見直すこととしており、地方公共団体や環境、住宅市場等の分野に明るい以下の方々を専門委員として分科会に参画していただく。
分科会長代理	浅見 泰司	東京大学教授 (都市・建築)	
委員	井出 多加子	成蹊大学教授 (経済)	
	川本 裕子	早稲田大学大学院教授 (金融)	
	工藤 和美	東洋大学教授 (都市・建築)	専門委員
	小浦 久子	大阪大学大学院准教授 (経済)	伊香賀 俊治 慶應義塾大学教授 (環境)
	小澤 紀美子	東海大学特任教授 (都市・建築)	井上 隆治 福岡市住宅都市局長
	櫻井 敬子	学習院大学教授 (法律)	大久保 恭子 (株)風 代表取締役 (不動産流通)
	園田 眞理子	明治大学教授 (都市・建築)	榎原 涉 野村総研上級コンサルタント(住宅市場)
	田中 里沙	(株)宣伝会議取締役編集室長 (マスコミ・文化)	杉山 豊治 日本労働組合総連合会社会政策局長
	辻 琢也	一橋大学大学院教授 (法律・地方自治)	松井 多美雄 東京都都市整備局理事(住宅担当)

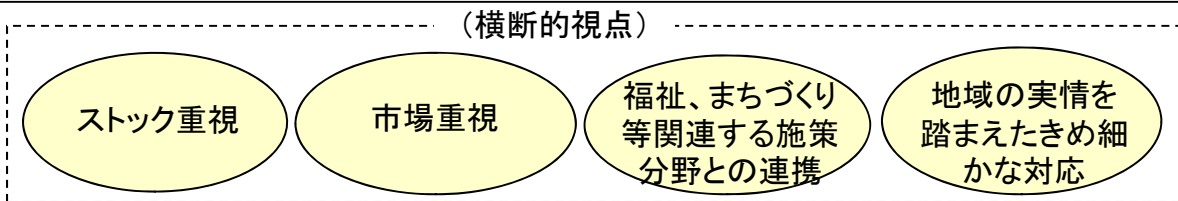
3. 対象施策(住生活基本計画(全国計画)の概要)

はじめに

- 住生活基本法に基づき、住生活安定向上施策を総合的かつ計画的に推進するため策定
- 計画期間は平成18年度から平成27年度の10年間

基本的な方針

- 住宅の位置づけと住生活安定向上施策の意義
- 施策についての横断的視点



目標・成果指標・基本的な施策

目標設定の前提として「住宅性能水準」「居住環境水準」「居住面積水準(最低・誘導)」を設定
 ※第8期住宅建設五箇年計画の各水準を基本としつつ、内容・表現を再検証・充実

目標	目標の達成状況を示す成果指標	基本的な施策
良質な住宅ストックの形成及び将来世代への承継	①新耐震基準適合率 ②共同住宅共用部分のユニバーサルデザイン化率 ③省エネルギー対策率 ④リフォームの実施率 ⑤適正な修繕積立金を設定しているマンションの割合	・耐震診断・耐震改修等の促進、建築規制の的確な運用 ・ユニバーサルデザイン化の促進 ・省エネルギー性能など住宅の環境性能の向上 ・長期優良住宅の普及促進、適切な維持管理、リフォームの促進 ・マンションの計画的修繕の促進、老朽化したマンションの再生促進
良好な居住環境の形成	⑥重点密集市街地の整備率 ⑦地震時に危険な大規模盛土造成地の箇所数	・基盤整備と規制緩和の一体的推進による密集市街地の整備 ・宅地耐震化対策、浸水対策、土砂災害対策等の推進 ・建築協定の活用等による良好な街並み・景観・緑の維持・形成 ・都心居住・街なか居住の促進、ニュータウン再生の支援
国民の多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備	⑧住宅性能表示の実施率(新築) ⑨既存住宅の流通シェア ⑩住宅の利活用期間 ⑪子育て世帯の誘導居住面積水準達成率	・住宅性能表示制度の普及・充実、紛争処理の仕組みの普及・充実、既存住宅の合理的な価格査定等の促進など市場環境の整備 ・長期固定型ローン等が安定的に供給される住宅金融市場の整備 ・税制上の措置の活用等による無理ない負担での住宅取得の支援 ・持家の賃貸化の促進、二地域居住の情報提供、子育て支援等 ・技術開発等の推進、地域材を活用した木造住宅生産体制の整備
住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保	⑫最低居住面積水準未達率 ⑬高齢者のいる住宅のバリアフリー化率	・低額所得者等への公平かつ的確な公営住宅の供給 ・各種公的賃貸住宅の一体的運用や柔軟な利活用等の推進 ・高齢者、障害者等への民間賃貸住宅に関する情報の提供 ・高齢者向け賃貸住宅の供給、公的住宅と福祉施設の一体的整備

大都市圏における住宅・住宅地の供給等

・地域属性に応じた施策の推進等

施策の推進

・関係者の連携・協力 ・統計調査の充実
 ・政策評価の実施とおおむね5年後の計画見直し

3. 対象施策(住生活基本計画(全国計画)における成果指標) 国土交通省

＜設定方針＞…4つの目標の全国的な達成状況を定量的に測定するために設定

- ①全国的・社会的に重要な項目(地域性が大きい項目は地方公共団体による目標設定を想定)
- ②統計データにより現状把握・フォローアップが可能な項目(データ不足の項目は統計調査の充実を目指す)
- ③住宅・居住環境等はストック全体の状況を示し、市場状況はフロー(動向)を示す

基礎的安全性

①ストックの新耐震基準適合率【75%(H15)⇒90%(H27)】

高齢社会対応

②共同住宅ストックの共用部のユニバーサルデザイン化率(バリアフリー化率)【10%(H15)⇒25%(H27)】

地球環境対策

③ストックの省エネルギー対策率(二重サッシ等使用率)【18%(H15)⇒40%(H27)】
※新築の次世代省エネ基準適合率も位置付け(京都議定書目標達成計画を引用)

適切な維持管理
(長寿命化)

④リフォームの実施率(年間・対ストック総数)【2.4%(H11～15平均)⇒5%(H27)】

⑤25年以上の長期修繕計画に基づく積立金を設定しているマンションの割合【20%(H15)⇒50%(H27)】

住宅市街地の

⑥重点的に改善すべき密集市街地(8,000ha)の整備率【0%(H14)⇒概ね100%(H23)】

基礎的安全性

⑦地震時に危険な大規模盛土造成地の箇所数【約1,000箇所(H17)⇒約500箇所(H27)】

※居住環境分野の他の項目は、地域性が大きいことから、地方公共団体による目標設定を想定し、居住環境水準として指標を例示。

適切な情報提供

⑧住宅性能表示の実施率(新築)【16%(H17)⇒50%(H22)】

循環型市場形成
(長寿命化)

⑨既存住宅の流通シェア(既存／(既存+新築))【13%(H15)⇒23%(H27)】

⑩住宅の利活用期間 1)滅失住宅の築後平均年数【約30年(H15)⇒約40年(H27)】

2)住宅の滅失率(5年間・対ストック)【8%(H10～15)⇒7%(H22～27)】

ミスマッチ解消
(子育て支援)

⑪子育て世帯の誘導居住面積水準達成率

【全国42%(H15)⇒50%(H22)、大都市37%(H15)⇒50%(H27)】

住宅困窮者対策

⑫最低居住面積水準未満率【早期に解消】

高齢者の安全・
安心の確保

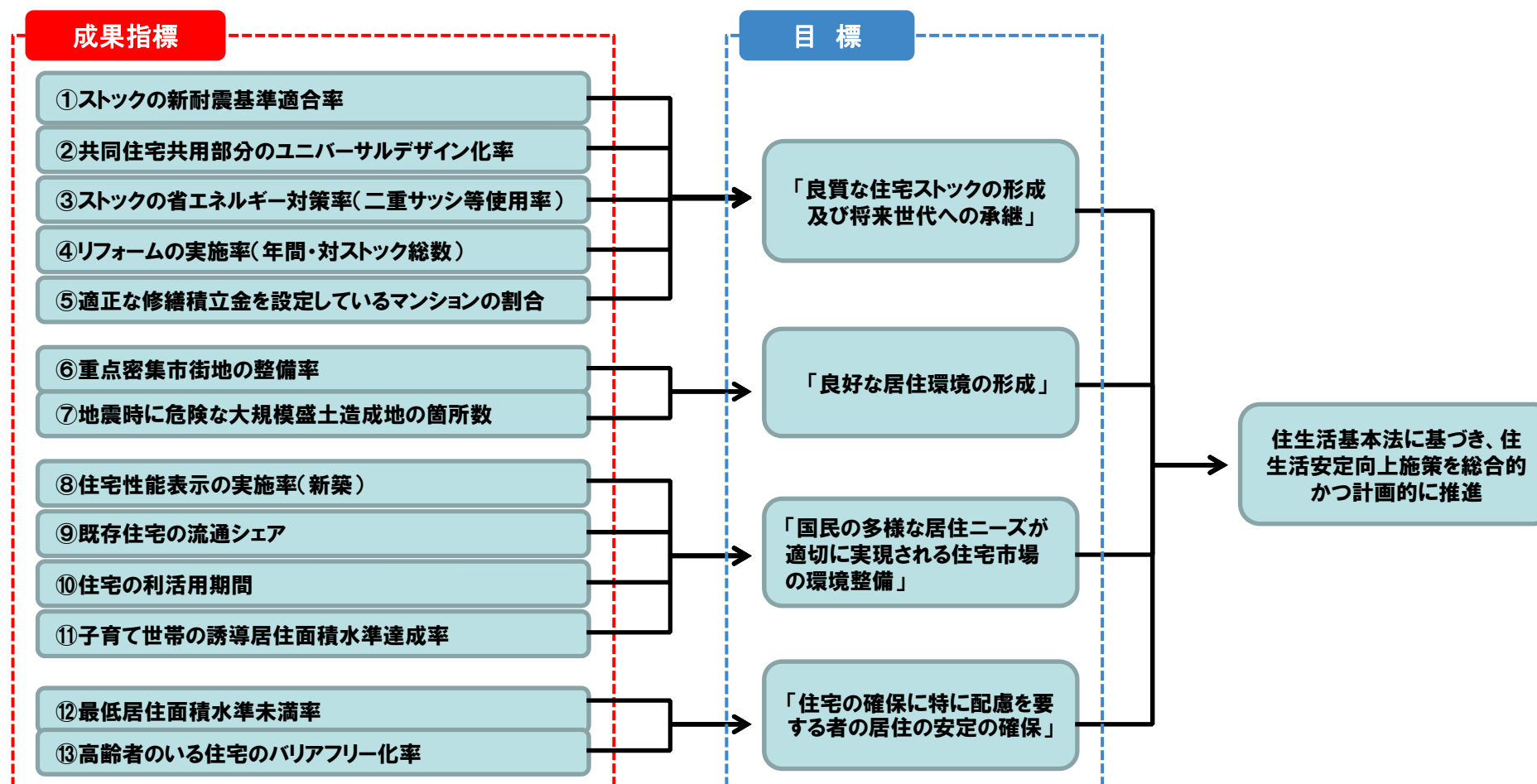
⑬高齢者のいる住宅のバリアフリー化率 1)一定のバリアフリー【29%(H15)⇒75%(H27)】

2)高度のバリアフリー【6.7%(H15)⇒25%(H27)】

4. 評価手法

評価手法

現行計画においては、4つの目標の進捗状況を評価するために定量的な成果指標が設定されており、各成果指標毎に評価・分析を実施。



5. 評価 住生活基本計画(全国計画)における成果指標集約版

指標		現状・達成状況	課題と方向性
基礎的な安全性の確保	①新耐震基準(昭和56年基準)が求める耐震性を有する住宅ストックの比率	75%(平15)→90%(平27)	79%(平20年) → やや遅れている
ユニバーサルデザイン化の推進	②共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	10%(平15)→25%(平27)	16%(平20年度央) → 概ね順調
環境問題への対応	③一定の省エネルギー対策(注1)を講じた住宅ストックの比率	18%(平15)→40%(平27)	21%(平20年度央) → 遅れている
	○新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率(注2)	32%(平16)→66%(平22)(京都議定書目標達成計画(平成20年3月閣議決定)上の値)(住生活基本計画上は50%(平20))	39%(平20年度) → 遅れている
住宅を長く大切に使う社会の実現	④リフォーム(注3)実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	2.4%(平11~15平均)→5%(平27)	3.5%(平成16~20年平均) → 概ね順調
	⑤25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合	20%(平15)→50%(平27)	37%(平20年度央) → 概ね順調
基礎的な安全性の確保	⑥地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち大規模火災に対する最低限の安全性が確保される市街地の割合	約8000haのうち、0%(平14)→おおむね100%(平23)	約35%(平19年度末) → 遅れている
	⑦地震時において滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地	約1,000箇所(平17)→約500箇所(平27)【国による推計】	約20箇所に対策工事実施(平21年度) →遅れている

注1:全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用することをいう。

注2:京都議定書目標達成計画(平成17年4月閣議決定)において設定された指標と同じものであり、同計画に変更があった場合には、この指標も同様に変更されたものとみなすこととされている。内容は、住宅性能表示実施住宅のうちの次世代省エネ基準を満たす住宅の割合である。

注3:リフォーム…増改築、耐震工事及び高齢者等のための設備の工事

5. 評価 住生活基本計画(全国計画)における成果指標集約版

指 標		現状・達成状況	課題と方向性	
住宅選択時の安心 の確保	⑧新築住宅における住宅性能表示の実施 率	16%(平17)→50%(平22)	19%(平20年度末) → 遅れている	中小事業者による取組が進んでおらず、また消費者もメリットを感じていないなど、中小事業者に対する技術支援や消費者への啓発・広報などの対策が必要
循環型市場の形成	⑨既存住宅の流通シェア(既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合)	13%(平15)→23%(平17)	13.5%(平20年) → 遅れている	消費者に既存住宅の性能・品質に関する不安等があるため、インスペクションの実施、瑕疵担保保険の活用や、消費者の不安解消のための相談・情報提供体制の強化等の対策が必要
	⑩住宅の利活用期間			
	1) 減失住宅の平均築後年数	約30年(平15)→約40年(平27)	約27年(平20年度央) → 遅れている	減失住宅の平均築後年数の建て方別内訳を見ると、戸建住宅はほとんど変化が見られないが、共同住宅(非木造)が大きく低下。
	2) 住宅の減失率(5年間に減失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合)	約8%(平10~15)→約7%(平22~27)	約7%(平15年度央~20年度央) → 概ね順調	良質な住宅ストックの増大、既存住宅流通、リフォームの促進により、住宅全体として期間の増大を図る必要
居住ニーズと住宅 ストックのミスマッ チの解消	⑪子育て世帯(注4)における誘導居住面積 水準達成率	全国: 42%(平15)→50%(平22) 大都市圏: 37%(平15)→50%(平27)	全国: 40.4%(平20年度央) 大都市圏: 35.5%(平20年度央) → 遅れている	子育て世帯の住宅購買力が低下しており、住宅を無理のない負担で安心して選択可能な既存住宅流通市場の環境整備等の対策が必要
居住の安定の確保	⑫最低居住面積水準未達率	4.6%(平15)→早期に解消	4.3%(平20年度央)(注7) → 遅れている	若干低下しているものの、依然として民間借家を中心として最低居住面積水準未達のストックが残っており、住替え支援や家賃債務保証の促進などの対策が必要
高齢者等への配慮	⑬高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅 のバリアフリー化率			
	1) 一定のバリアフリー化(注5)	29%(平15)→75%(平27)	36.9%(平20年度央) → 遅れている	高齢者のニーズは高い一方、全般的にバリアフリー化は低調であり、バリアフリー改修促進税制や民間事業者等によるサービス付き高齢者住宅(仮称)の供給促進などの対策が必要
	2) 高度のバリアフリー化(注6)	6.7%(平15)→25%(平27)	9.5%(平20年度央)(注8) → 遅れている	

注4: 子育て世帯…2人以上世帯で、世帯主又はその配偶者以外に18歳未満の者がいる世帯

注5: 2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当するもの。

注6: 2箇所以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれにも該当するもの。

注7: 住生活基本計画上の最低居住面積水準による。ただし、単身者にあつては、平成20年住宅・土地統計調査での最低居住面積水準の単純適用未達世帯数と八期五計居住水準未達世帯数(ただし中高年も一般の値で判定)を算出し、平成20年住生活総合調査で得た継続居住率と非継続居住率をそれぞれ乗ずることにより、合計の最低居住面積水準未達世帯数を算出した。

注8: 廊下幅に係る補正(2箇所以上の手すり設置かつ屋内の段差解消のうちの、48.6%(平成13年度既存ストック住宅性能水準調査による)は、車椅子で通行可能な廊下幅を有するものとする補正)を行った値。補正前は7.6%となる。

①ストックの新耐震基準適合率

目標値

新耐震基準(昭和56年基準)が求める耐震性を有する住宅ストックの比率(75%(平15)→90%(平27))

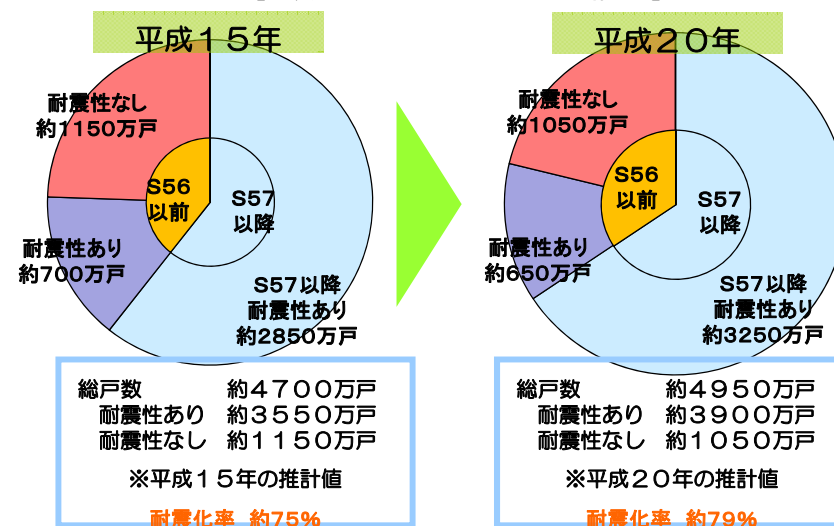
現状値

75%(平成15年)→79%(平成20年)

主な施策の概要

- 耐震改修促進計画の作成
耐震改修促進法に基づき、地方公共団体は国の基本方針に基づいて耐震改修促進計画を作成
- 住宅・建築物安全ストック形成事業(平成21年度～)
地震の際の住宅・建築物の倒壊等による被害の軽減を図るため、耐震改修補助を含む住宅・建築物の耐震性の向上に資する事業について、地方公共団体等に対し国が必要な助成を実施
- 耐震改修促進税制(平成18年度～)
一定区域内において住宅の耐震改修を行った場合、耐震改修に要した費用と当該改修に係る標準的な工事費用相当額のいずれか少ない額(200万円を上限)の10%(20万円を上限)を所得税額から控除するとともに、固定資産税を一定期間1/2に減額する措置を実施
- (独)住宅金融支援機構による融資制度(平成7年度～)
耐震改修促進法に基づく耐震改修工事及び同等の耐震性能を向上させるための耐震改修工事に必要な資金を貸し付ける措置を実施

【耐震性が不十分な住宅ストック(推計)】



課題と方向性

- 我が国の住宅の21%、約1,050万戸は耐震性が不十分。うち木造戸建てが大部分。
- コスト、必要性の認識、業者等の信頼性が耐震化のボトルネック。
- 共同住宅については、改修に向けての合意形成が難しいことから耐震化のペースが遅い。
- 地方公共団体において耐震化の取組(耐震改修促進計画の作成、補助制度の導入など)が進められているが、財政難等から補助を実施していない地方公共団体も存在する。

- 全ての地域で住宅の耐震化補助が受けられるようにするための助成制度の整備
- 緊急性が高い住宅・建築物の耐震診断・改修を積極的に支援
- 耐震診断・改修の必要性や支援制度等に関する一層の普及促進

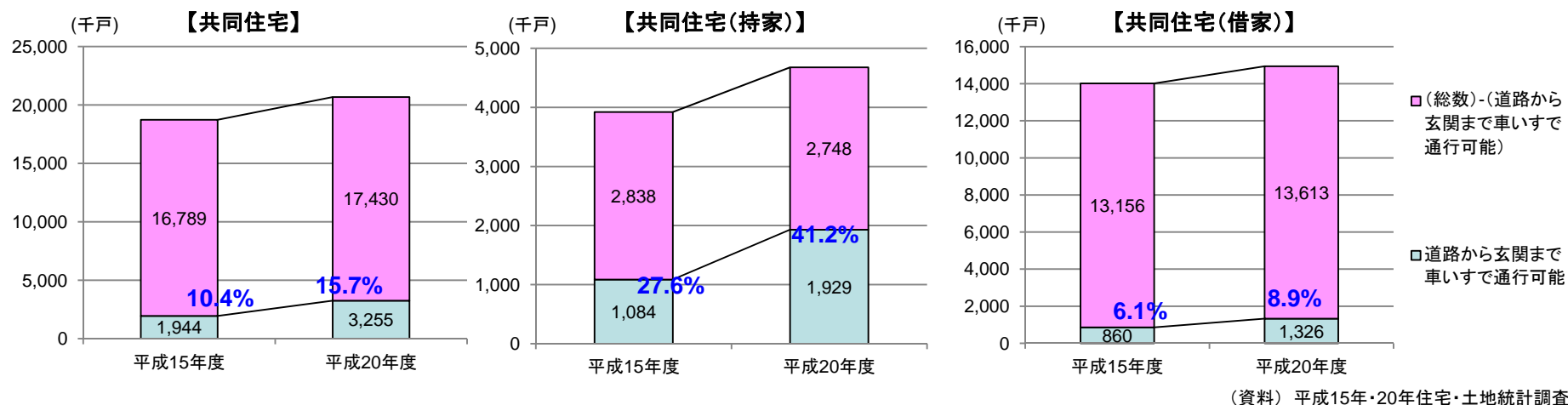
②共同住宅共用部分のユニバーサルデザイン化率

目標値

共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率
【平成15年:10% ⇒ 平成27年:25%】

現状値

10%(平成15年度)→16%(平成20年度)



主な施策の概要

- バリアフリー法(平成18年度～)に基づく規制
共同住宅の建築等をしようとする場合、建物の出入口や廊下等がバリアフリー法に基づく建築物移動等円滑化基準に適合するよう努力義務化等
- 公営住宅・地域優良賃貸住宅(高齢者型)等におけるバリアフリー化の促進(昭和26年度※～、平成19年度～)
(※公営住宅においては、平成3年度よりバリアフリーを標準仕様化)
- (独)住宅金融支援機構による支援(平成19年度～)
賃貸住宅融資により、バリアフリー対応がなされた賃貸住宅の建設等に必要な資金に対する融資を実施

課題と方向性

○現状値は16%と、やや目標値へのトレンドを下回るものの着実に伸びている。

- 民間事業者等によるバリアフリー化されたサービス付き高齢者住宅(仮称)の供給促進
- 公営住宅等のバリアフリー化の促進 等

③-1ストックの省エネルギー対策率(二重サッシ等使用率)

目標値

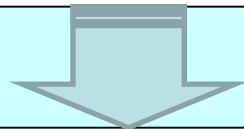
一定の省エネルギー対策(全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用すること。)を講じた住宅ストックの比率【平成15年:18%⇒平成27年:40%】

主な施策の概要

- 省エネ法による住宅の省エネ措置の努力義務等
 - ・大規模な住宅(床面積2,000㎡以上)の新築・増改築及び大規模修繕等の省エネ措置について届出義務化(平成18年4月～)
 - ・中小規模の住宅・建築物(300㎡～)の新築・増改築時の省エネ措置について届出義務化(平成22年4月～)
- 省エネ改修促進税制(平成20年4月～)
- 住宅エコポイントによるエコ住宅の新築やエコリフォームの推進(平成22年3月申請受付開始)

課題と方向性

○一定の省エネ対策を講じた住宅は全般的に進んでおらず、持ち家が約838万戸(27.6%)、借家が約206万戸(11.6%)となっている。

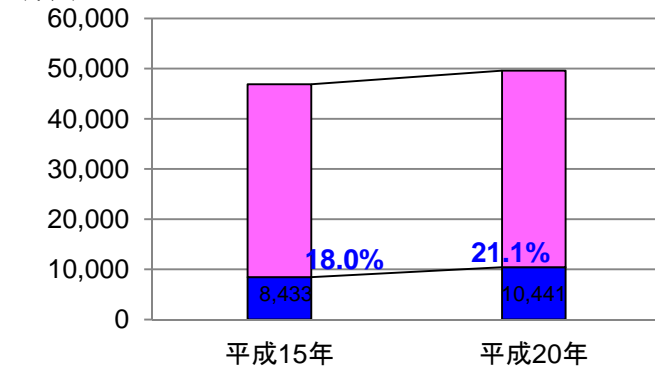


- 住宅エコポイントによるエコ住宅の新築やエコリフォームの推進
- 中小工務店等を対象とした講習会開催による技術力向上支援 等

現状値

18%(平成15年度)→21%(平成20年度)

【省エネルギー化の状況(二重サッシ等の使用率)】



■一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック
(二重サッシ又は複層ガラスの窓がすべてまたは一部あり)

平成20年度央

住宅総数	総数	二重サッシ又は複層ガラスの窓(すべてまたは一部あり)	一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率
住宅総数	49,598,300	10,440,900	21.1%
うち持屋	30,316,100	8,377,600	27.6%
うち借家	17,770,000	2,063,200	11.6%

平成16年以降の増改築・改修工事等の状況

	持家総数	窓・壁等の断熱・結露防止工事	
持家総数	30,316,100	425,100	1.4%
～H15央築	26,537,810	367,190	1.4%
H15央～築	3,232,890	53,810	1.7%

(資料)平成20年住宅・土地統計調査(総務省)

③-2ストックの省エネルギー対策率(次世代省エネ基準)

目標値

新築住宅の省エネルギー対策に関する指標(新築住宅の次世代省エネ基準適合率)

【平成16年:32%⇒平成22年:66%】

※京都議定書目標達成計画に定める指標を引用
(同計画が変更された場合は連動するものとみなす)

現状値

32%(平成16年度) → 39%(平成20年度)

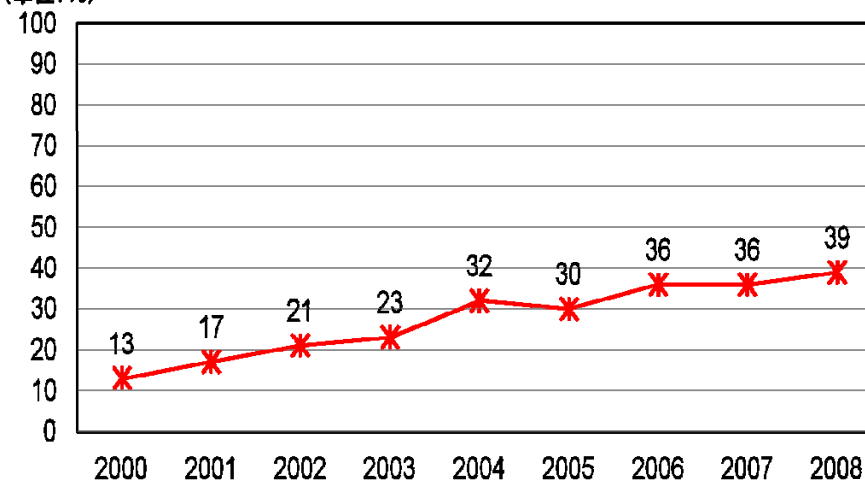
主な施策の概要

- 省エネ法による住宅・建築物の省エネ措置【再掲】
 - ・大規模な住宅(床面積2,000㎡以上)の新築・増改築及び大規模修繕等の省エネ措置について届出義務化(平成18年4月～)
 - ・中小規模の住宅・建築物(300㎡～)の新築・増改築時の省エネ措置について届出義務化(平成22年4月～)

○住宅エコポイントによるエコ住宅の新築の推進【再掲】(平成22年3月申請受付開始)

○(独)住宅金融支援機構の証券化支援事業(フラット35)における「優良住宅取得支援制度(金利引下げ制度)(フラット35S)」(平成17年度～)

(単位:%) 【新築住宅の次世代省エネ基準適合率】



※住宅性能評価を受けた住宅のうち住宅に係る省エネ基準に適合しているものの割合
(国土交通省調べ)

課題と方向性

- 平成20年度の新築住宅の次世代省エネ基準適合率は、39%であり、平成22年度の目標値(66%)までには更なる施策が必要である。



- 新築住宅の省エネ基準への適合義務化の検討及び義務化に向けた支援策を含む工程表の策定
- 住宅エコポイントによるエコ住宅の新築の推進【再掲】等

④リフォームの実施率(年間・対ストック総数)

目標値

リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合
(年間の増改築件数) / (ストック総数)

【平成11～15年平均:2.4%⇒平成27年:5.0%】

現状値

2.4%(平成11～15年平均)

→3.5%(平成16～20年平均)

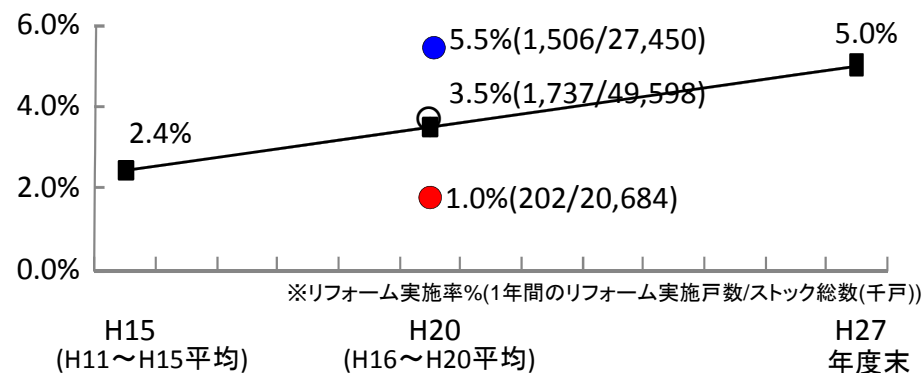
主な施策の概要

○リフォーム工事に係る保険制度(平成21年度～)
 リフォーム工事の品質に対する消費者等の不安等に対応するため、住宅瑕疵担保履行法に基づき、国土交通大臣が指定する住宅瑕疵担保責任保険法人において多様な消費者ニーズに対応した保険商品を開発

○住宅消費者へのリフォーム相談の充実(平成22年度～)
 見積価格アドバイス制度(平成22年度～)、弁護士会における専門家相談制度(平成22年度～)、全国のホームセンター等で消費者向けイベントを開催等

【リフォーム実施率 目標の達成状況】

■計画上の現状値 / 計画上の現状値と目標値の線形補間の推計値 / 目標値
 実績値(○総数 ●戸建て ●●共同住宅)



(資料) 20年住宅・土地統計調査

課題と方向性

○概ね目標に向けて進捗しているが、新成長戦略(平成22年6月閣議決定)の目標である平成32年までのリフォーム市場規模倍増に向け、更なる取り組みが必要。
 ○リフォーム工事の適正価格や適正な工事の水準に関する情報が不足しており、消費者の不安が解消されていない状況。

○リフォームに係る消費者の不安を解消するための相談・情報提供体制の強化
 ○リフォームに係るインスペクションの実施、瑕疵担保保険の活用、住宅履歴情報の蓄積を行う場合の支援
 ○中古・リフォーム市場整備のためのトータルプランの策定

⑤適正な修繕積立金を設定しているマンションの割合

目標値

25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合
【平成15年：20%⇒平成27年：50%】

現状値

20%（平成15年度）→37%（平成20年度）

主な施策の概要

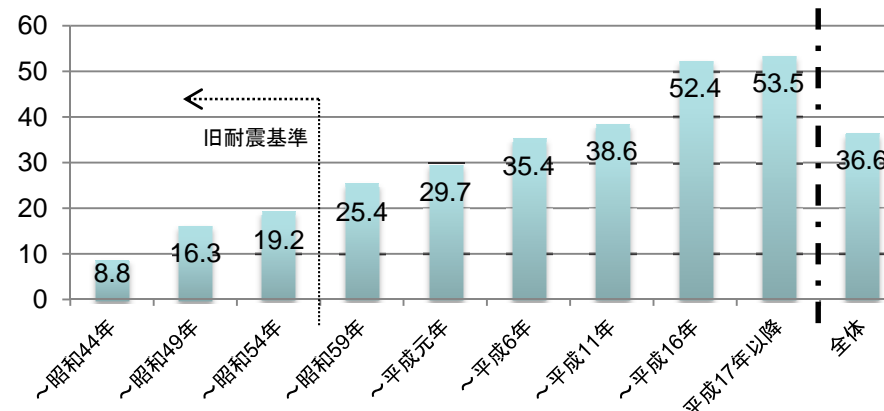
○適切なマンションの長期修繕計画の策定のための仕組みづくり

長期修繕計画を作成・見直しするための標準的な様式として「長期修繕計画標準様式」と、長期修繕計画の基本的な考え方と長期修繕計画標準様式を使用するための留意点を示した「長期修繕計画作成ガイドライン及び同コメント」を策定・公表（平成20年6月）

○長期修繕計画標準様式、長期修繕計画作成ガイドライン及び同コメントの普及、セミナー等の実施（平成20年度～）

○マンション等安心居住推進事業の推進（平成21年度～）

25年以上の長期修繕計画に基づいて修繕積立金を設定している割合



（資料）マンション総合調査[国土交通省]

課題と方向性

○完成年次が古いほど25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合は低くなっている。
○新規購入者がマンション購入時点で必要な修繕積立金の額がわかるような目安となるものがない。
○今後老朽化したマンションストックは、年々増加すると見込まれているが、区分所有者の高齢化の進行や、マンションの再生に係る費用負担、区分所有法に基づく法定要件の問題等のため、改修・建替えが困難な現状となっている。

○標準的なマンションの維持修繕と修繕積立金の策定方法を明らかにしたガイドラインを作成・公表し、普及
○マンション再生に関して、NPO法人等が行う相談体制の整備等に対する支援措置の創設
○老朽化したマンションについて、改修・建替え費用に対する支援措置の検討、老朽マンションの改修・建替えの決議要件等の見直しについて法務省と連携して検討

⑥重点密集市街地の整備率

目標値

地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集住宅市街地のうち大規模火災に対する最低限の安全性が確保される市街地の割合
 【8,000haのうち、平成14年:0%
 ⇒平成23年:概ね100%】

現状値

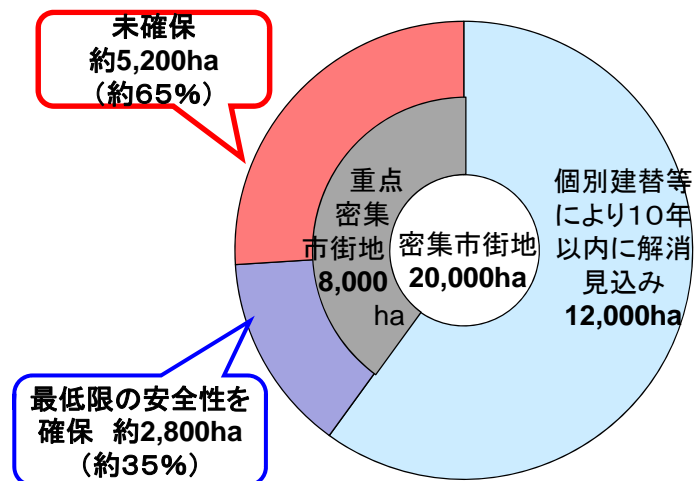
0%(平成14年度)→約35%(平成19年度)

主な施策の概要

○社会資本整備総合交付金により、道路・公園の整備、面的整備事業、狭あい道路整備、耐震改修に加え、住民の消防訓練等ソフト対策も含めて、総合的に事業を実施
 (住宅市街地総合整備事業の推進(平成16年度~))

○固定資産税、不動産取得税、所得税、法人税等の特例措置により、防災街区整備事業、認定建替計画等の事業について税制の面からも総合的に支援

【密集住宅市街地の現状と整備の見通し(全国)】



(資料)国土交通省調べ(平成20年3月)

課題と方向性

○ 高齢化等により居住者の合意形成が困難、狭小宅地や接道不良宅地が多いため建替が進まない、公共施設用地の確保が困難で道路等の整備が進まないなど課題が存在。

○ 建替促進に加えて、倒壊の危険性の高い老朽建築物の除却に対する支援の実施
 ○ 建替促進に資する、敷地が接する道路幅員等に係る建築基準法上の現行の緩和措置について、積極的な活用が図られるよう、地方公共団体宛てに周知徹底 等

⑦地震時に危険な大規模盛土造成地の箇所数

目標値

○地震時において滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地
 【平成17年：約1,000箇所⇒平成27年：約500箇所】(半減)
 ○浸水対策、土砂災害対策、津波・高潮対策に関する指標」※社会資本整備重点計画に定める指標を引用
 (同計画が変更された場合は連動するものとみなす)

現状値

(参考)地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する約125の地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供した地方公共団体の割合
 0%(平成18年度)→約5.6%(平成22年9月末現在)

主な施策の概要

- 宅地耐震化推進事業(平成18年～)
 大地震等が発生した場合に大きな被害が生ずるおそれのある大規模盛土造成地における変動予測調査及び滑動崩落防止工事に要する費用に対して支援
- 浸水対策、土砂災害対策、津波・高潮対策等の諸事業

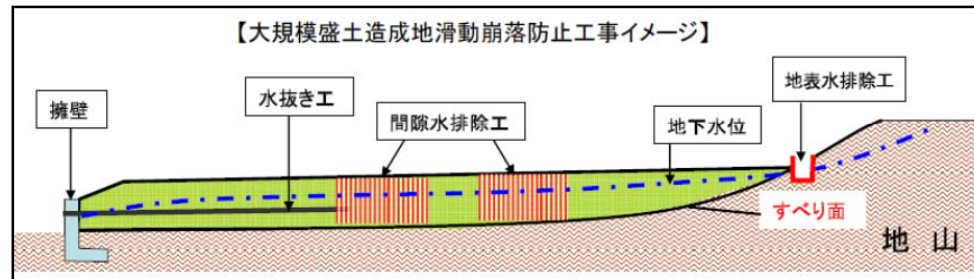
【大規模盛土造成地の分布イメージ】



課題と方向性

- 当初の想定以上に箇所特定調査に時間とコストがかかっており、成果指標としての継続的な進行管理が困難。
- 造成地の安全性を確保するための耐震化工事の実績は約20箇所と低水準。
- 地震時に危険な大規模盛土造成地の被害軽減のため、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供した地方公共団体の割合も7自治体と低水準。

【大規模盛土造成地滑動崩落防止工事イメージ】



- 現行指標に代えて、現行の社会資本整備重点計画に定める指標を引用して、宅地ハザードマップの作成・公表・提供を実施する地方公共団体の割合を指標として設定する方向で検討
- 宅地ハザードマップの作成に資するガイドラインの充実等、地方公共団体への支援

⑧住宅性能表示の実施率(新築)

目標値

新築住宅における住宅性能表示の実施率
(設計評価戸数/着工戸数)
【平成17年度:16% ⇒ 平成22年度:50%】

現状値

【平成17年度:16% ⇒平成21年度:19.1%】

主な施策の概要

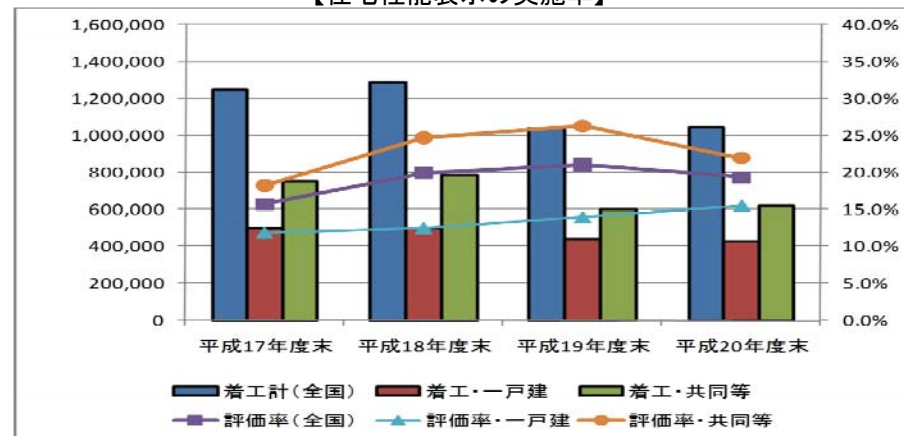
○住宅性能表示制度(平成14年12月～)の普及啓発(対消費者・事業者)

インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等

○地震保険における住宅性能表示のレベル(耐震等級)に応じた保険料割引

○住宅性能表示を受けた住宅に対する地震保険料の軽減、(独)住宅金融支援機構の証券化支援事業(フラット35)に係る物件検査や瑕疵保険、長期優良住宅に係る手続きの簡素化

【住宅性能表示の実施率】



出典:平成21年度版建築統計年報/着工新設住宅(平成20年度計)
設計住宅性能評価の交付を受けた新築住宅戸数(戸建+共同等)(住宅性能評価・表示協会)

課題と方向性

○戸建て住宅では徐々に実施率が高まってきているものの、依然として低水準であるほか、近年の経済情勢等を反映して共同住宅において実施率が減少

○特に中小事業者に住宅性能評価を受けることの負担感が見られるほか、消費者側では、住宅性能評価制度の認知度が高いこと、手数料(戸建て:約10万円、共同住宅:戸当たり3~4万円)を払ってまで評価を受けるメリットが感じられないことなどが理由と考えられる。

○住宅性能表示基準のうち、必須項目の一部を任意項目とする等、事業者・消費者双方にとって使い勝手が良くなるよう基準の見直し

○中小事業者が円滑に住宅性能評価を受けるようにするための技術的支援

○住宅性能表示制度の意義やメリット等について、消費者・事業者に対する啓発・広報の促進

⑨ 既存住宅の流通シェア

目標値

既存住宅の流通シェア(既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合)
【平成15年:13% ⇒ 平成27年:23%】

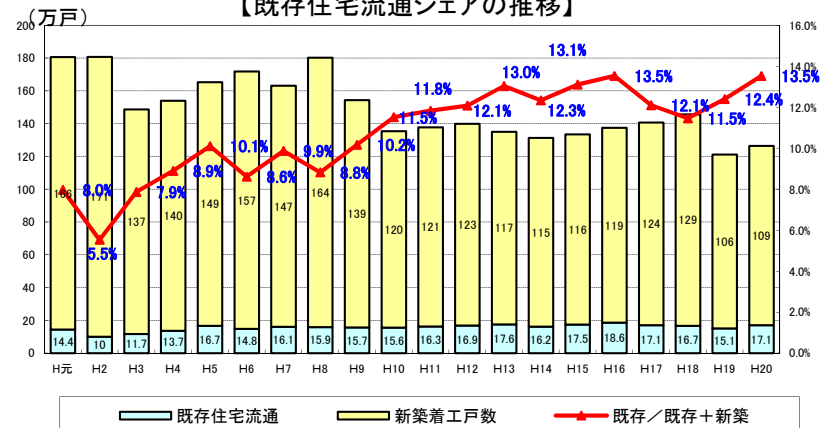
現状値

【平成15年:13% ⇒ 平成20年度:13.5%】

主な施策の概要

- 既存住宅に係る融資・税制
耐震性等を満たす既存住宅に対するフラット35及び住宅ローン減税(昭和47年～)の適用
- 既存住宅売買に係る保険制度(平成21年12月～)
既存住宅の品質に対する消費者の不安等に対応するため、住宅瑕疵担保履行法に基づき、国土交通大臣が指定する住宅瑕疵担保責任保険法人において多様な消費者ニーズに対応した保険商品を開発
- 住宅履歴情報の整備(平成19年度～)
円滑な住宅流通や計画的な維持管理等を可能とするため、新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できる仕組みの整備とその普及を推進

【既存住宅流通シェアの推移】



(資料)住宅・土地統計調査(総務省)、住宅着工統計(国土交通省)

課題と方向性

- 消費者の新築志向、価格の妥当性・リフォーム費用・隠れた瑕疵・住宅の性能・品質に関する不安等により、既存住宅の流通シェアの伸びは鈍い。
- 新成長戦略(平成22年6月閣議決定)において、平成32年までに中古住宅流通市場の規模を倍増することとしている。



- 既存住宅の売買に係る消費者の不安を解消するための相談・情報提供体制の強化
- 既存住宅に対するインスペクションの実施、瑕疵担保保険の活用、住宅履歴情報の蓄積を行う場合の支援
- 既存住宅・リフォーム市場整備のためのトータルプラン策定

⑩住宅の利活用期間

目標値

住宅の利活用期間

- ①「滅失住宅の平均築後年数」
【平成15年:約30年 ⇒ 平成27年:約40年】
- ②「住宅の滅失率(5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合)」
【平成10～15年:約8% ⇒ 平成22～27年:約7%】

現状値

- ①【平成15年:約30年 ⇒ 平成20年:約27年】
- ②【平成10～15年:約8% ⇒ 平成15～20年:約6.9%】

主な施策の概要

- 長期優良住宅普及促進事業(平成21年度～)
中小住宅生産者による長期優良住宅の建設に際して1戸当たり100万円(平成22年度は産地証明がなされた木材を構造材の過半に使用した場合には120万円)又は1割を上限に補助
- 長期優良住宅普及促進税制(平成21年～)
認定長期優良住宅の新築等を行い、居住の用に供した場合、所得税・登録免許税・固定資産税・不動産取得税の特例を適用
- (独)住宅金融支援機構の証券化支援事業(フラット35)における「優良住宅取得支援制度(金利引下げ制度)(フラット35S)」(平成17年～)

【長期優良住宅の認定戸数及び新築住宅に占める認定戸数割合】



(資料)住宅着工統計、長期優良住宅の普及の促進に関する長期優良住宅の建築等計画の認定状況について(国土交通省)

課題と方向性

- 滅失住宅の平均築後年数の建て方別内訳を見ると、戸建住宅はほとんど変化が見られないが、共同住宅(非木造)が24.1年から20.8年と大きく低下。
- 住宅の利活用期間を延ばす長期優良住宅については、戸建て住宅は住宅着工の約2割強を占めるなど伸びている一方で、共同住宅の普及が遅れている(累計108,587戸のうち、共同住宅は2,179戸)。

- 長期優良住宅の普及のための助成措置や共同住宅の認定基準の見直しなどにより、良質な住宅供給を促進
- 長期優良住宅に係るノンリコースローンの普及促進
- 既存住宅流通・リフォーム市場の整備 等

⑪子育て世帯の誘導居住面積水準達成率

目標値

⑪子育て世帯の誘導居住面積水準達成率

※子育て世帯：2人以上で世帯主又はその配偶者以外に18歳未満の者がいる世帯。

※誘導居住面積水準：

・都市居住型 3人：75㎡、4人：95㎡ 等

・一般型 3人：100㎡、4人：125㎡ 等（3～5歳児がいる場合は5㎡減等）

【全国42%(H15)⇒50%(H22),大都市37%(H15)⇒50%(H27)】

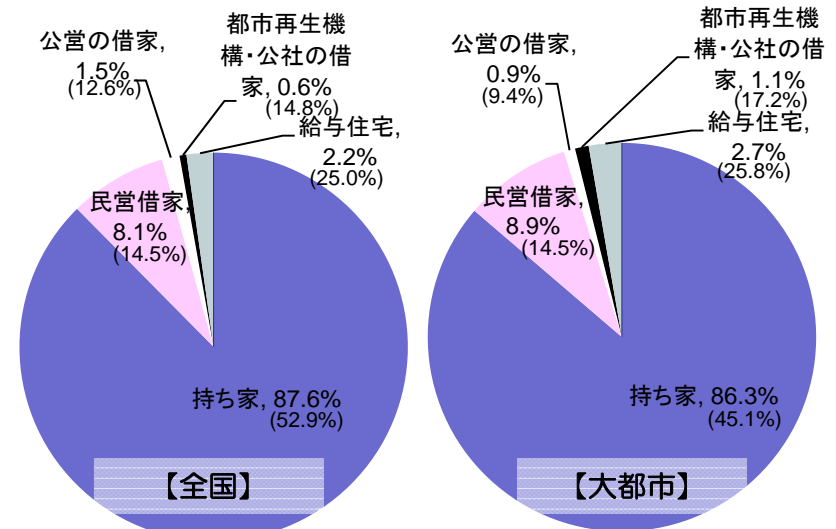
現状値

【全国42%(H15)⇒40.4%(H20),大都市37%(H15)⇒35.5%(H20)】

主な施策の概要

- 子育て世帯等の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の構築を支援するあんしん賃貸支援事業(事業者登録制度)の推進(平成18～22年度まで)
- 高齢者居住支援センターによる家賃債務保証制度(平成13年～)により、子育て世帯等の入居の円滑化を支援(子育て世帯は平成19年度より対象)
- 高齢者の所有する住宅を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸するために借上げ主体となる法人のリスク保証を行う住替え支援制度の推進(平成18年～)
- (独)都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度による、良質な賃貸住宅の供給の促進(平成14年～)
- 地域優良賃貸住宅制度により、民間事業者等による良質な賃貸住宅の供給を促進(平成19年～)
- 既存住宅の取得に係る支援策(ローン減税、住宅金融支援機構による融資支援、保険制度)

【子育て世帯の誘導居住面積水準達成世帯数の所有関係別内訳】



子育て世帯の誘導居住面積水準達成世帯： 全国11,325,800世帯(40.4%)
大都市5,672,000世帯(35.5%)

(注)子育て世帯：『「家計を主に支える者」又は「その配偶者」』以外に18歳未満の者がいる世帯
資料)総務省「平成20年住宅・土地統計調査」(国土交通省にて特別集計)
※()内は、各所有関係別に占める達成割合

課題と方向性

- 厳しい雇用・経済情勢等を反映して、全国、大都市圏とも平成15年値を下回っており、トレンドをみると目標年度に目標を達成することは困難。
- 住宅一次取得者層の購買力が低下しており、既存住宅に対するニーズが高まっている。

- 子育て世帯がライフスタイルに応じた住宅を無理のない負担で安心して選択する事が可能な既存住宅流通市場の一層の環境整備(→⑨既存住宅の流通シェア関連)
- 住替え支援制度の一層の普及促進 等

⑫最低居住面積水準未満率

目標値

最低居住面積水準未満率……【早期に解消】

※最低居住面積水準未満率:

単身者 25㎡、2人以上の世帯 10㎡×世帯人数+10㎡

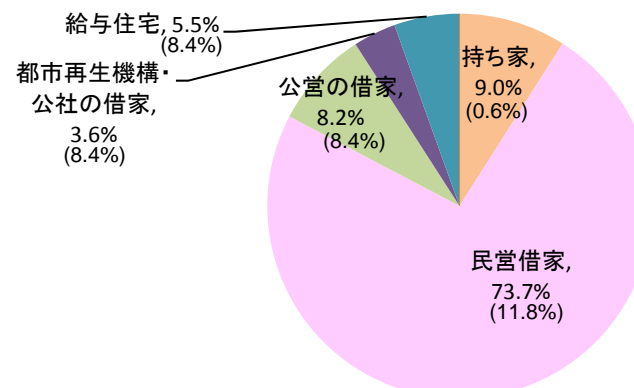
現状値

【平成15年:4.6% ⇒平成20年度:4.3%】

主な施策の概要

- 低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給を促進(昭和26年～)
- 地域優良賃貸住宅制度により、民間事業者等による良質な賃貸住宅の供給を促進(平成19年～)
- 子育て世帯等の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の構築を支援するあんしん賃貸支援事業(事業者登録制度)の推進(平成18～22年度まで)
- 高齢者居住支援センターによる家賃債務保証制度により、住宅確保要配慮者の入居の円滑化を支援(平成13年度～)
- 高齢者の所有する住宅を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸するために借上げ主体となる法人のリスク保証を行う住替え支援制度の推進(平成18年度～)
- 既存住宅の取得に係る支援策(ローン減税等)
- UR賃貸住宅における居住の安定のための出資金制度を活用し、都市再生機構の賃貸住宅のストック再編に伴う家賃の上昇が、低所得の入居者の居住の安定に影響を与えないよう、低所得の入居者の家賃負担の増加を抑制

【最低居住面積水準未満世帯数の所有関係別内訳】



最低居住面積水準未満世帯数: 2,137,200世帯(4.3%)

(資料)平成20年住宅・土地統計調査(国土交通省にて特別集計)

※()内は、各所有関係別に占める達成割合

課題と方向性

- 全体指標としては若干の低下を見せているが、
 - ・依然、最低居住面積水準未満率(以下「未満率」)世帯全体に対する民間借家の割合は73.7%を占め、
 - ・特に民間借家に住む2人以上世帯の未満率が増加している。
- また、持ち家の最低居住未満率は0.6%(最低居住面積水準未満率世帯全体に対する持ち家の割合は9.0%)とほぼ解消しつつある。

- 高齢者の所有する比較的広い住宅への住替えを支援する住替え支援制度の普及促進
- 住宅確保要配慮者に対する家賃債務保証の促進や、居住支援協議会における情報提供等の活動を促進
- 公営住宅、地域優良賃貸住宅、UR賃貸住宅等の公的賃貸住宅の的確な供給

⑬ 高齢者のいる住宅のバリアフリー化率

目標値

高齢者のいる住宅のバリアフリー化率

1) 一定のバリアフリー 【29%(H15)⇒75%(H27)】

※一定: 2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消

2) 高度のバリアフリー 【6.7%(H15)⇒25%(H27)】

※高度: 2箇所以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれも該当

現状値

1) 一定のバリアフリー 【29%(H15)⇒36.9%(H20)】

2) 高度のバリアフリー 【6.7%(H15)⇒9.5%(H20)】

主な施策の概要

○公営住宅・地域優良賃貸住宅(高齢者型)等のバリアフリー化の促進(昭和26年※～、平成19年～)(※公営住宅においては、平成3年度よりバリアフリーを標準仕様化)

○高齢者向け優良賃貸住宅建設促進税制(平成13年～)

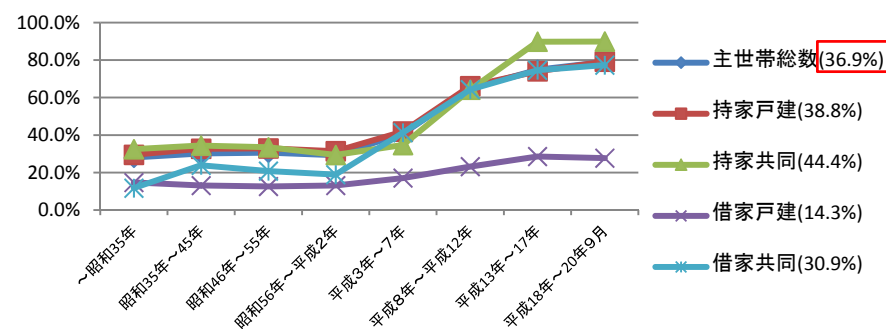
所得税・法人税・固定資産税の特例により、高齢者の生活にとって必要な医療・介護などのサービスと一体となった高齢者住宅の整備を促進し、高齢者に適した住まいの確保を早期に図る。

○(独)住宅金融支援機構による支援(平成13年～)

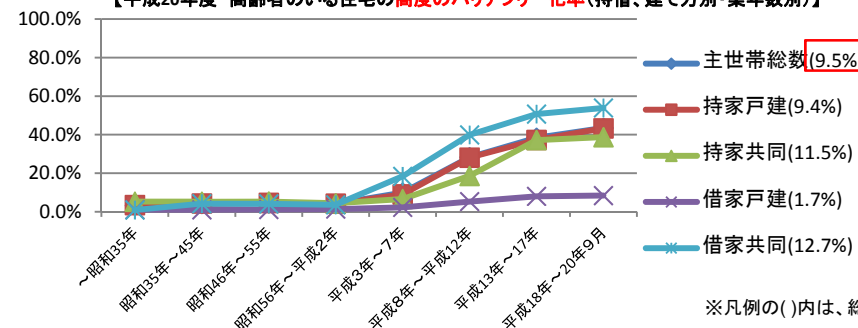
証券化支援事業により、バリアフリー等の性能に優れた住宅取得に係る融資を支援(優良住宅取得支援制度)。また、満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォームを行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済すること(リバースモーゲージ)を可能とするバリアフリーリフォーム融資や住宅融資保険による支援

○既存住宅に係るバリアフリー改修工事をした場合の所得税額の特別控除(上限20万円(太陽光発電装置設置の場合は30万円)(平成21年～)

【平成20年度 高齢者のいる住宅の一定のバリアフリー化率(持借、建て方別・築年数別)】



【平成20年度 高齢者のいる住宅の高度のバリアフリー化率(持借、建て方別・築年数別)】



※凡例の()内は、総数

(資料) 平成20年住宅・土地統計調査(一部特別集計)(総務省)

課題と方向性

○バリアフリー化に対する高齢者のニーズは高いものの、借家で進捗が悪いほか、築年数の高いものが特に進んでいない状況。



- 既存住宅に係るバリアフリー改修促進税制等、税制・融資による支援
- 民間事業者等によるバリアフリー化されたサービス付き高齢者住宅(仮称)の供給促進
- 公営住宅等のバリアフリー化の促進

等

6. 今後の反映方向

今後の施策への反映の方向

○現行計画における目標の達成状況等の分析・評価を踏まえ、社会資本整備審議会住宅地分科会における、新たな住生活基本計画の策定に反映させるべく、下記について検討を行う。

- ・現行計画策定以降の社会経済情勢の変化を踏まえた新たな政策課題と対応策を検討
- ・成果指標の改廃及び新たな目標値の検討

平成23年度以降10年間(～平成32年度)で目指すべき、国民の豊かな住生活を実現するため、新たな成果指標の設定を含めた総合的な対策を内容とする新たな住生活基本計画(全国計画)を策定する。

政策レビュー

「住宅・建築物の耐震化の促進」取組状況

平成22年11月

住宅局

1. 評価の目的、必要性、対象範囲

評価の目的

○耐震化に関する目標達成状況、普及状況、施策、ボトルネック及び技術開発等の現状を把握・分析し、さらなる耐震化の促進に向けて施策への反映の方向性を示す。

評価の必要性

○大規模地震発生の切迫性が指摘され、ひとたび地震が発生すると被害は甚大なものになると想定。

○建築物の耐震化は、災害直後の死者数と建築物の被害を減少させるとともに、その後の社会全体のコストを最小限に抑える根幹的な政策。

○耐震化に係る目標(平成27年までに9割以上)の設定から5年(目標時期までの半分)が経過。

○耐震化率の推計に必要な最新の統計調査である平成20年住宅・土地統計調査の確報集計結果が平成22年2月に公表。

○目標達成に向け、現状の進捗状況を踏まえて施策を実施していくためには、最新のデータによる進捗状況の把握と課題の特定が必要。

評価の対象範囲

○耐震性の不足する恐れのある旧耐震基準で建てられた昭和56年以前の住宅の耐震化の促進に関する施策

2. 評価の視点

評価の視点

○住宅の耐震改修を中心に、建築物の耐震化促進のための施策について、以下の視点から評価を実施。

①耐震化に係る目標の達成状況

- ➡ 全国の耐震化率は、目標に対してどう進捗しているか
- ➡ 全国及び都道府県の耐震改修戸数、建替戸数は、目標に対してどう進捗しているか

②耐震化促進のための施策の効果

- ➡ 地方公共団体による耐震化促進のための施策が、耐震化の進捗・実績にどのように寄与しているか

③耐震化のボトルネック

- ➡ 耐震化の促進を阻む要因となっているボトルネックは何か

④耐震技術の開発及び普及の動向

- ➡ 開発・工法登録が行われている耐震工法について、開発において主眼を置かれている項目が何か、普及が進んでいるか

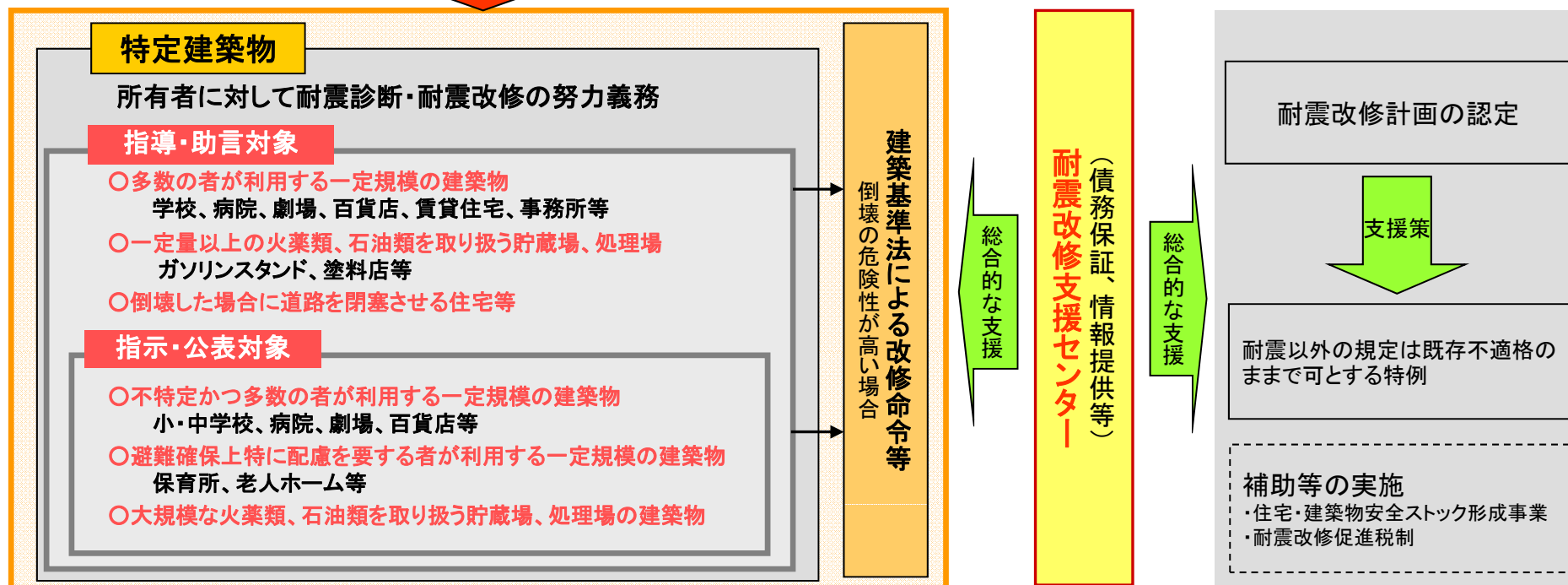
2-2. 施策の概要 耐震改修促進法

国による基本方針の作成

- ・住宅、多数の者が利用する建築物の耐震化の目標(75%(H15)→少なくとも9割(H27))
- ・耐震化の促進を図るための施策の方針
- ・耐震診断、耐震改修の方法(指針)
- ・相談体制の整備等の啓発、知識の普及方針

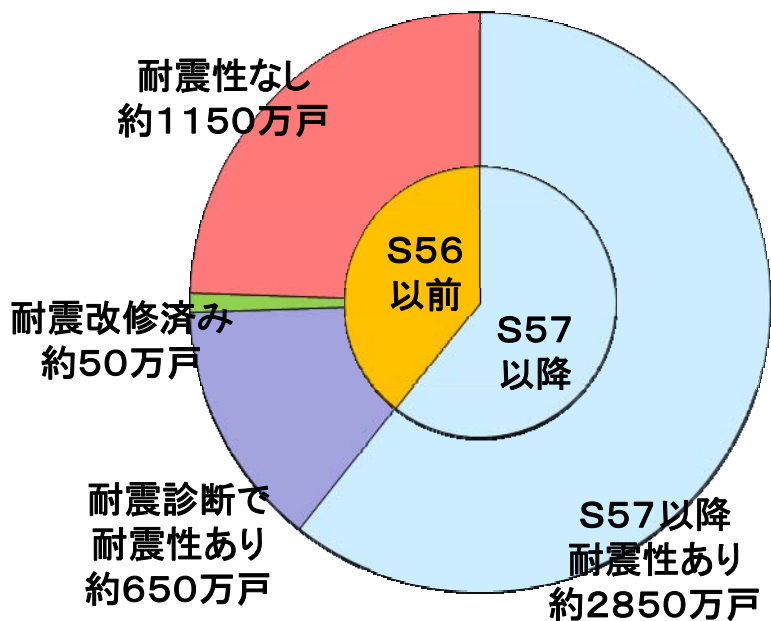
地方公共団体による耐震改修促進計画の作成

- ・住宅、特定建築物の耐震改修等の目標
- ・目標達成のための具体的な施策
- ・公共建築物の耐震化の目標
- ・緊急輸送道路等の指定



2-2. 施策の概要 住宅の耐震化率の目標

住宅の耐震化の状況



総戸数	約4700万戸
耐震性あり	約3550万戸
耐震性なし	約1150万戸
※平成15年の推計値	
耐震化率	約75%

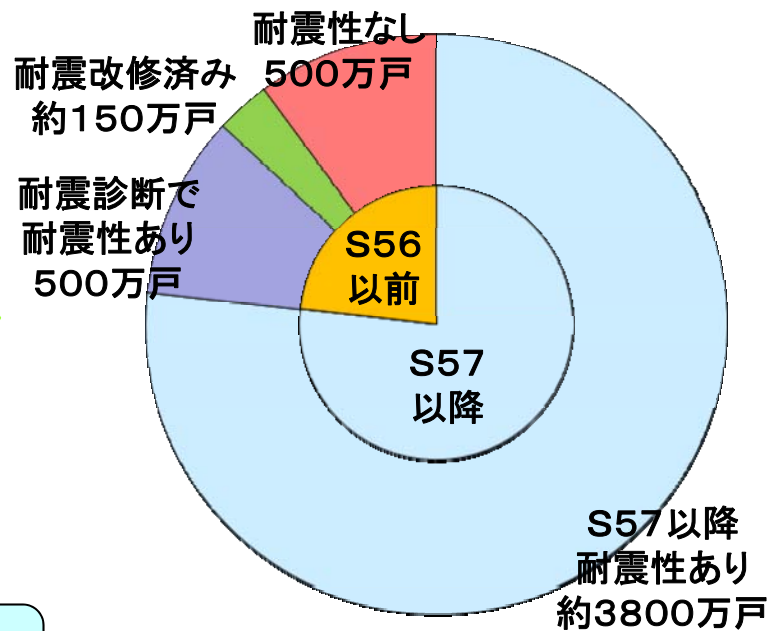


従来より
50~100万戸増

建替約550万戸
改修約100万戸

従来の2~3倍
のペース

10年後の目標 (平成27年)



総戸数	約4950万戸
耐震性あり	約4450万戸
耐震性なし	約500万戸
※平成27年の推計値	
目標:耐震化率	9割

2-2. 施策の概要 住宅・建築物の耐震改修促進に係る支援策

◇住宅・建築物安全ストック形成事業(抜粋)

※H22年度は社会資本整備総合交付金において実施。

※住宅・建築物の耐震化に係る事業については、地域住宅計画に基づく事業、社会資本整備総合交付金の効果促進事業においても実施可能。

住宅(共同住宅を含む)

- 耐震診断
 - ・民間実施:国と地方で2/3
 - ・地方公共団体実施:国1/2
- 耐震改修

建物の種類	交付率
緊急輸送道路沿道	国と地方で2/3
避難道路沿道	国と地方で1/3
その他	国と地方で23%

建築物

- 耐震診断
 - ・民間実施:国と地方で2/3
 - ・地方公共団体実施:国1/3(緊急輸送道路沿道の場合は1/2)
- 耐震改修

建物の種類	交付率
緊急輸送道路沿道	公共建築物:国1/3 民間建築物:国と地方で2/3
避難道路沿道	公共建築物:国1/6 民間建築物:国と地方で1/3
多数の者が利用する建築物 (3階建、1,000㎡以上の百貨店等)	公共建築物:国11.5% 民間建築物:国と地方で23%
地域防災計画に位置付けられた建築物	公共建築物:国1/3 民間建築物:国と地方で2/3

◇耐震改修促進税制

住宅

- 所得税 (H25まで)
 - ・一定の区域内において、耐震改修に要した費用と当該工事に係る標準的な工事費用相当額のいずれか少ない金額の10%相当額(上限20万円)を所得税から控除
- 固定資産税 (H27まで)
 - ・一定期間固定資産税額(120㎡相当部分まで)を1/2に減額

◇住宅金融支援機構による融資制度

個人向け

- 融資限度額:1,000万円
(住宅部分の工事費の80%が上限)
- 金利:償還期間10年以内1.98%、11年以上20年以内2.29%
(平成22年11月1日現在)

マンション管理組合向け

- 融資限度額:原則として150万円/戸
(共用部分の工事費の80%が上限)
- 金利:原則として償還期間10年以内1.73%
(平成22年11月1日現在)

ローラー作戦

○行政担当者、町内会、建築士等が地区の対象住宅を戸別訪問し、耐震化の必要性を訴求するとともに耐震診断のPRをする取組み。

○愛知県、静岡県等のいくつかの市では、無料耐震診断とあわせて実施。

○ダイレクトメールの活用による効果アップや、住民参加の仕組みを取り入れるなどの工夫をしている地方公共団体もある。

＜愛知県＞各市におけるローラー作戦への取り組み状況

	H20年度		H21年度	
	訪問戸数	申込戸数	訪問戸数	申込戸数
豊田市	95	73	238	107
一宮市	509	210	285	143
田原市	605	346	74	26
知立市	152	27	126	41

耐震改修工法の紹介

○東京都では、木造住宅の耐震改修向けに、安価で信頼できる工法紹介のパンフレットを作成。

○大阪府では、工法の紹介に事例を交えたパンフレットを作成。改修工事に係る費用や改修による評点のアップをわかりやすく解説している。



＜大阪府＞耐震改修工事事例集より

3. 評価手法、評価に用いる調査の概要

評価手法

○評価の視点において挙げた項目について、次の手法により評価を実施。

目標と現状のギャップの把握

①耐震化に係る目標の達成状況

- ・平成20年時点の全国の耐震化率、全国及び都道府県における耐震改修戸数、建替戸数を推計。
- ・平成15年時点で耐震性が無い住宅において、目標達成のために全国で必要な耐震化戸数に対して達成した割合を算出し、全国の耐震化の進捗状況を検証。
- ・平成15年時点で耐震性が無い住宅のうち、都道府県別に耐震化した戸数の割合を算出し、耐震化の状況を検証。

- 耐震化率
- 耐震改修戸数
- 建替戸数
(住宅・土地統計調査)

原因の分析・課題の特定

②耐震化促進のための施策の効果

- ・地方公共団体における補助制度整備状況と、耐震化の進捗状況を整理し、施策の効果を検証。
- ・地方公共団体における耐震化の必要性を普及啓発する施策や、業者・工法等に対する信頼性を確保するための施策について、実施状況と耐震化の進捗状況を整理し、施策の効果を検証。

- 補助制度整備割合
- 支援実績
- 普及啓発施策取組割合
- 業者登録・閲覧制度整備割合
(都道府県への調査)

③耐震化のボトルネック

- ・世帯主へのアンケート等により、耐震改修を実施しない理由を把握し、耐震化のボトルネックを分析。

- 耐震化を実施しない理由
(アンケート調査)

④耐震技術の開発及び普及の動向

- ・耐震技術の開発業者へのアンケート調査等により、工法に対するニーズ、開発において主眼を置かれている項目、安価な工法と普及状況について把握・分析し、工法の開発による耐震化促進の効果を検証する。

- 工法について重視したポイント
- 耐震工法の特徴
- 耐震工法の普及状況
(アンケート調査)

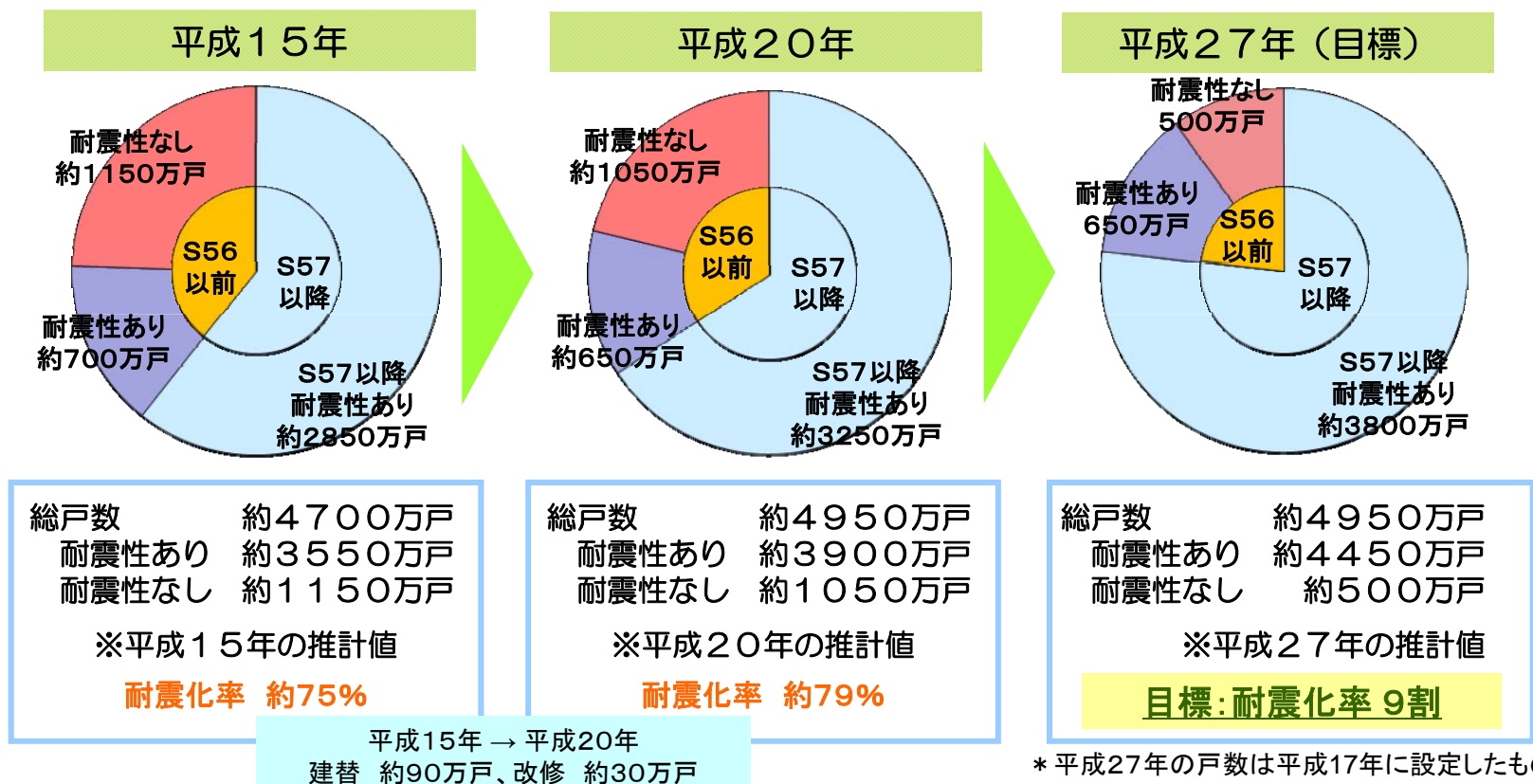
課題を解決するための施策を提示

4. 評価経過 (1) 耐震化に係る目標の達成状況

住宅の耐震化の進捗状況(全国)

○平成20年の全国の耐震化率は、平成15年より4ポイント進捗しているものの、平成20年に達成すべき81.25%よりも約2ポイントマイナスの状況。

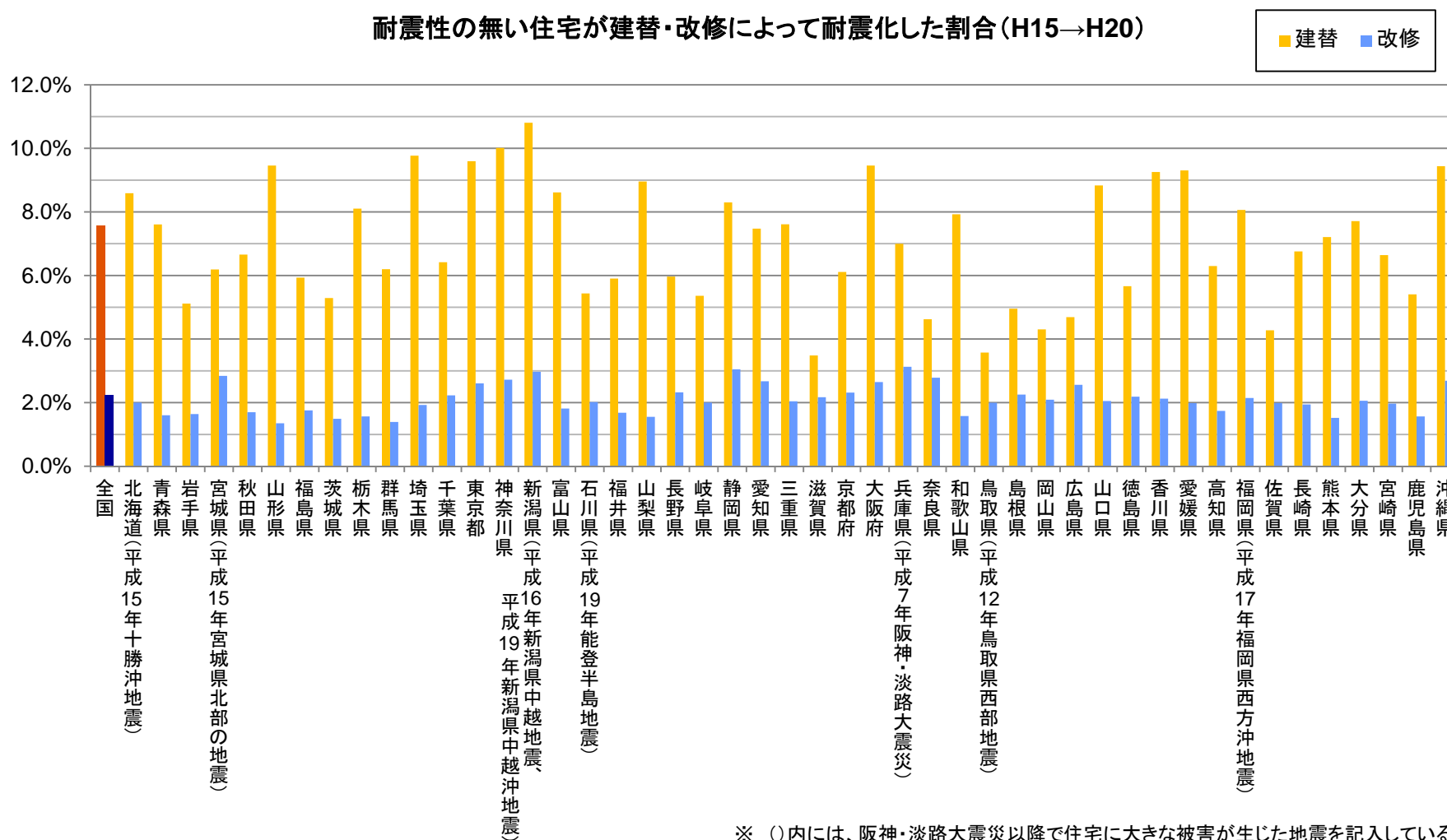
○目標達成には耐震性の無い住宅650万戸の耐震化(建替550万戸、改修約100万戸)が必要。平成20年までに、約18%にあたる約120万戸が耐震化(建替約90万戸(約16%)、改修約30万戸(約30%))という進捗状況。



4. 評価経過 (1) 耐震化に係る目標の達成状況

住宅の耐震化の進捗状況(都道府県)

○大都市のある都道府県、地震により甚大な被害を受けた都道府県において耐震改修が進捗している傾向。

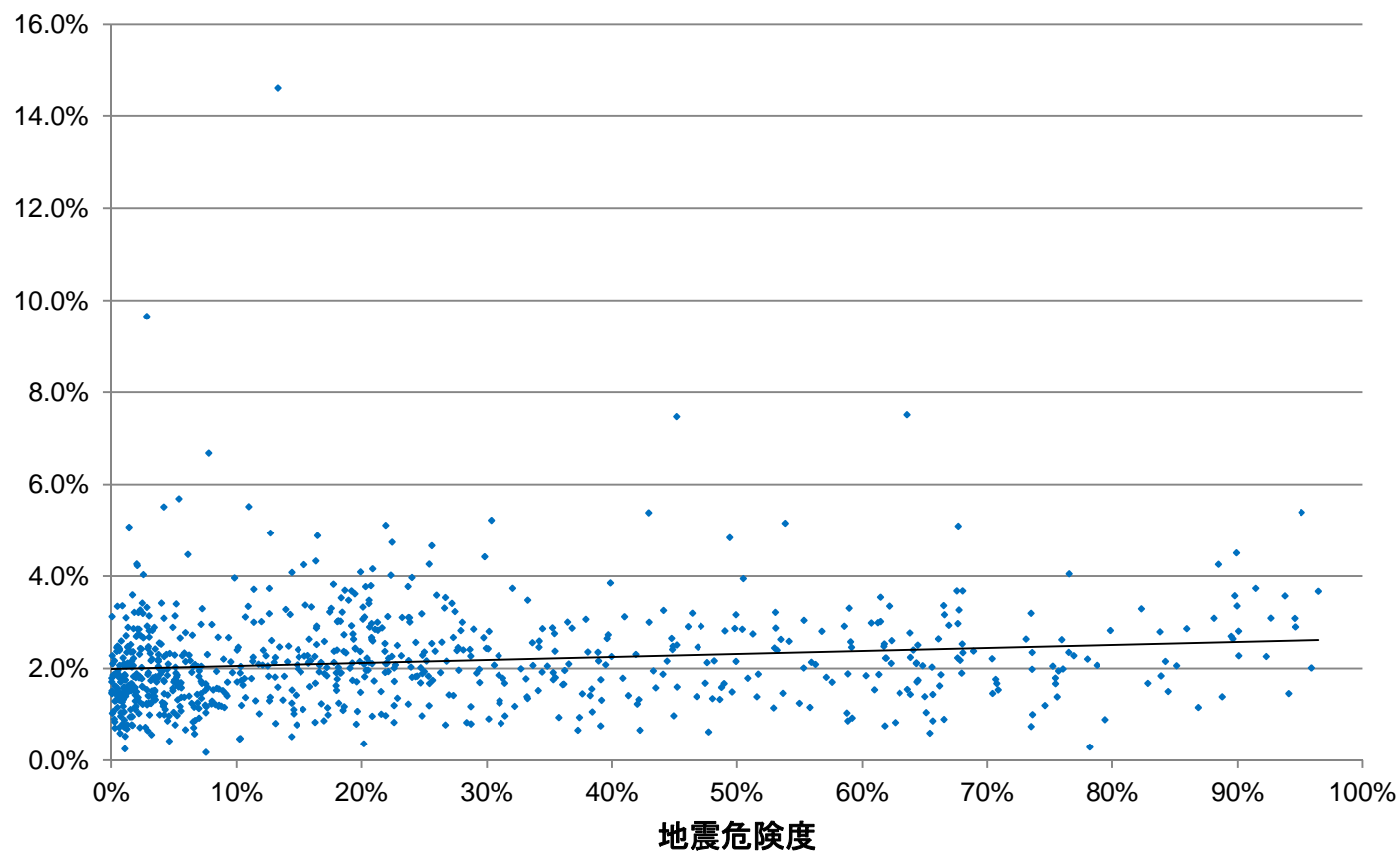


4. 評価経過 (1) 耐震化に係る目標の達成状況

地震危険度と住宅の耐震化の進捗状況

○地震危険度に応じて、耐震改修による耐震化の割合が高くなる傾向。

耐震性の無い住宅が改修によって耐震化した割合(市区)
(H15→H20)

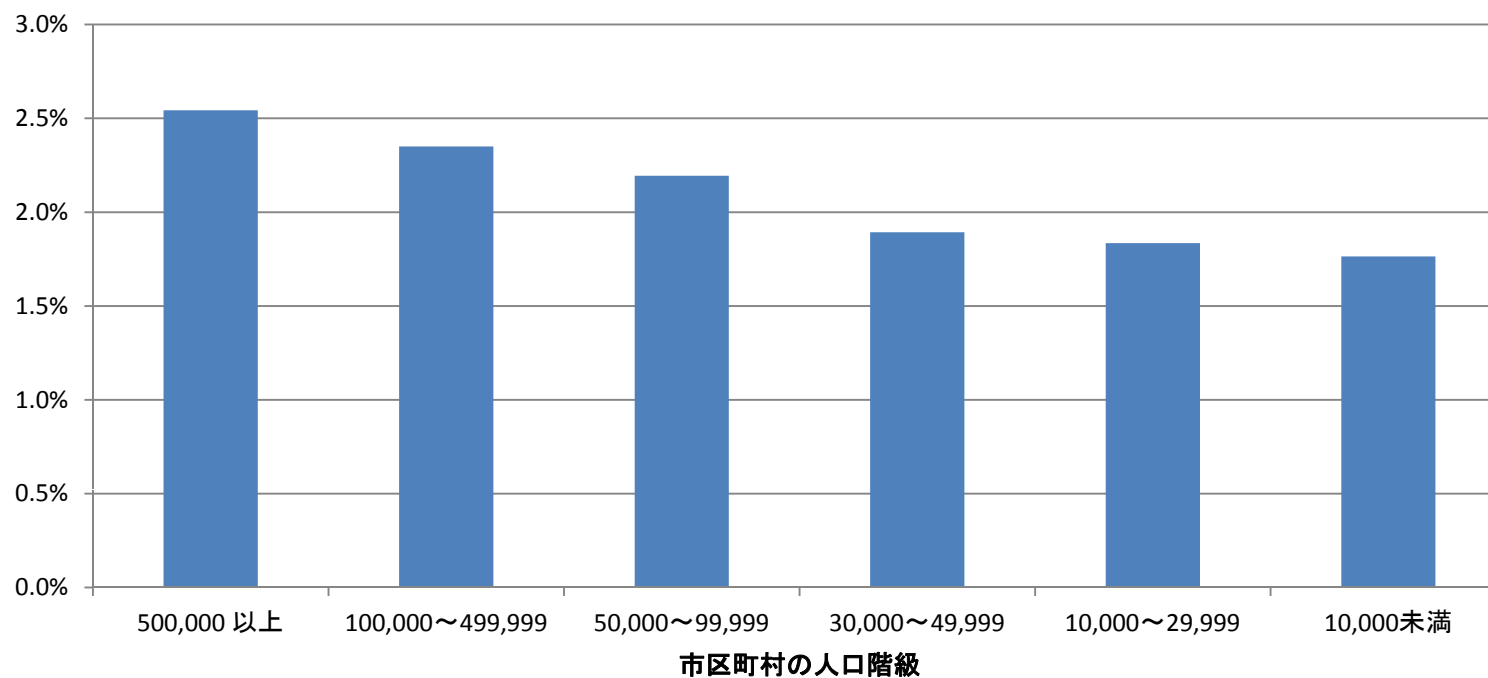


4. 評価経過 (1) 耐震化に係る目標の達成状況

市区町村の人口規模と住宅の耐震化の進捗状況

○人口の多い市区町村ほど、耐震改修による耐震化の割合が高くなる傾向。

耐震性の無い住宅が改修によって耐震化した割合
(H15→H20)



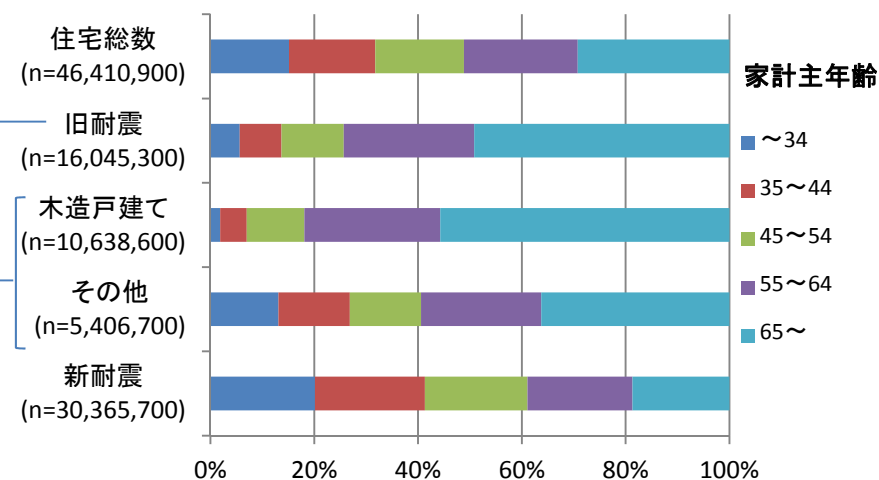
4. 評価経過 (1) 耐震化に係る目標の達成状況

旧耐震基準の住宅に居住する世帯属性

○旧耐震基準の住宅に居住する世帯の半数は、家計を主に支える者の年齢が65歳以上であり、旧耐震基準の木造戸建て住宅で見ると、その割合は更に高くなる。

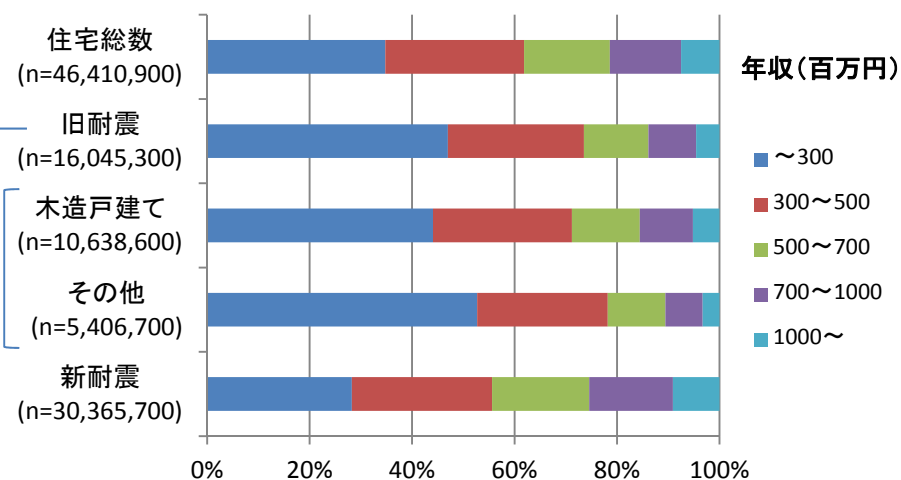
○旧耐震基準の住宅に居住する世帯の半数は、世帯の年間収入が300万円未満の世帯である。

家計を主に支える者の年齢の割合



※年齢不詳は除く。

世帯の年間収入の割合



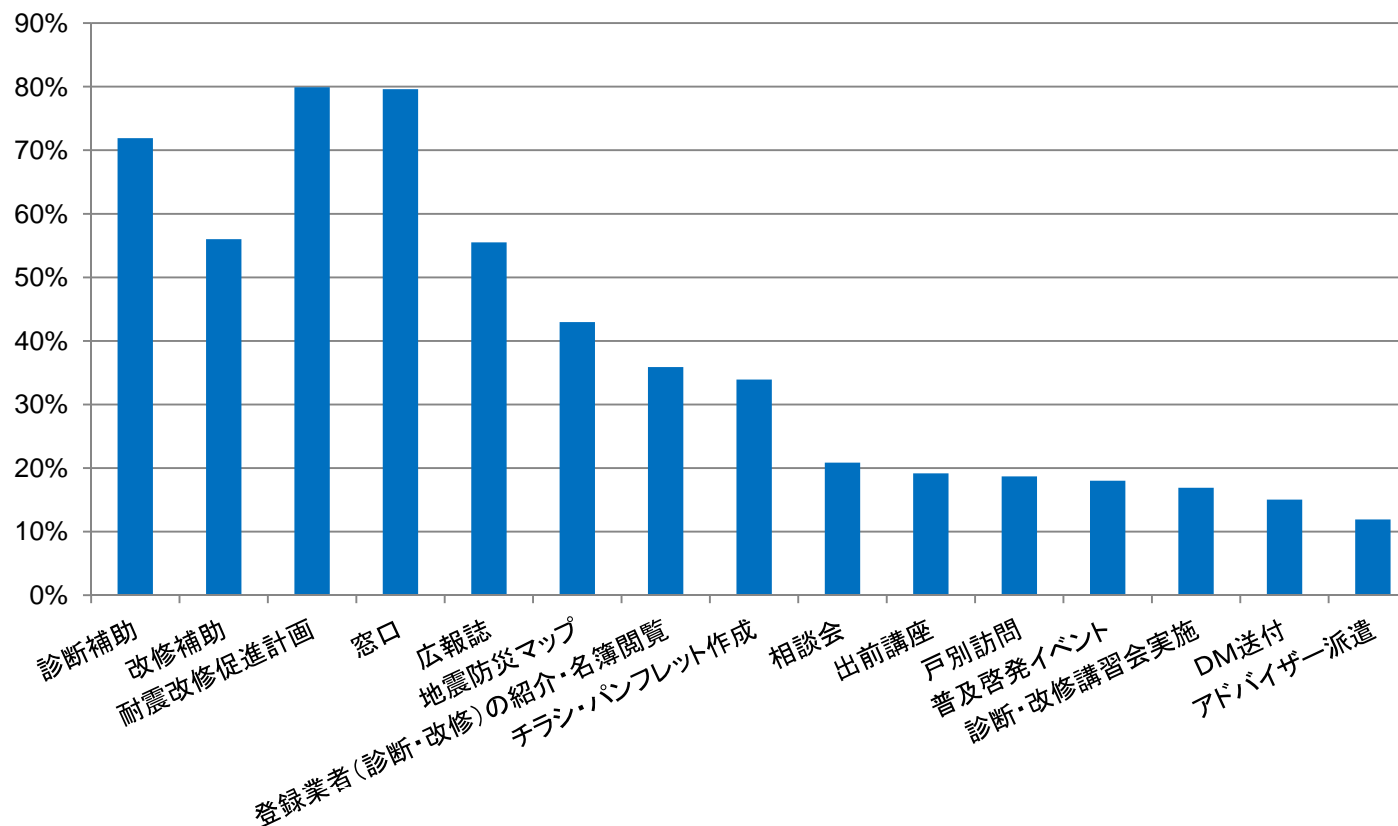
※年収不詳は除く。

4. 評価経過 (2) 耐震化促進のための施策の効果

耐震化促進のための施策の実施状況

○相談窓口設置、広報誌による普及啓発は多くの市区町村で実施。一方で、居住者に直接働きかける戸別訪問やDM送付などの取組みは少ない。

耐震化の促進に係る施策を実施している市区町村の割合

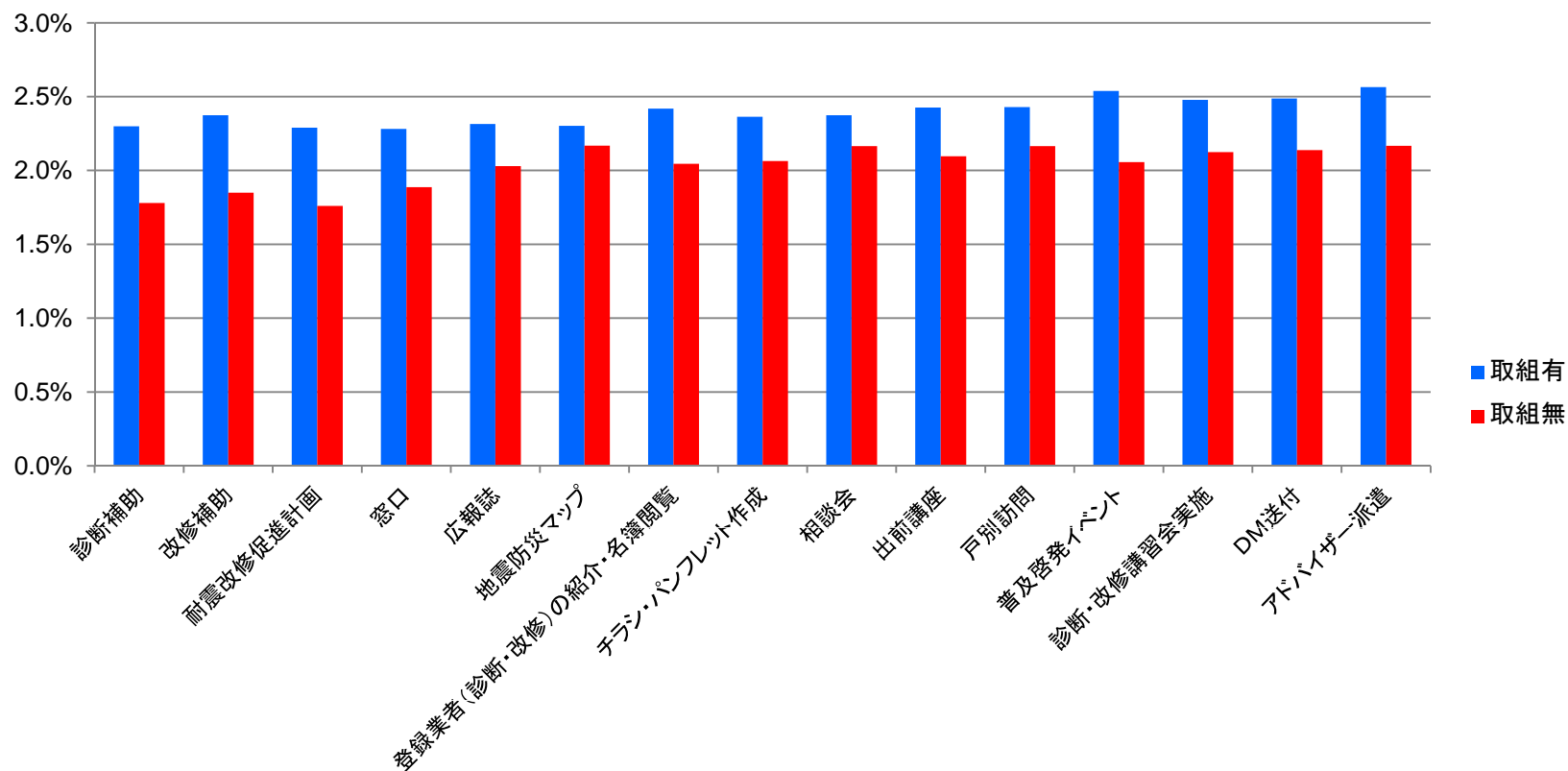


4. 評価経過 (2) 耐震化促進のための施策の効果

耐震化促進のための施策と耐震化の状況

○耐震化促進のための施策の取組みがある市区町村において、耐震改修による耐震化の割合が高くなる傾向。

耐震性の無い住宅が改修によって耐震化した割合
(H15→H20)

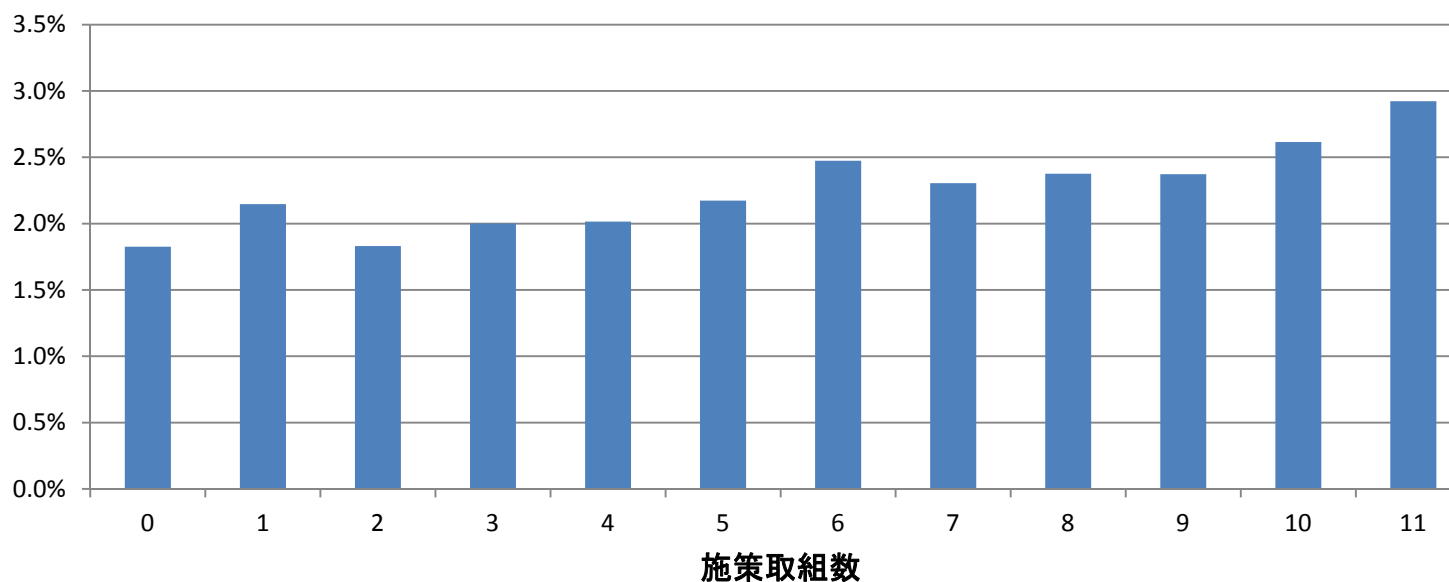


4. 評価経過 (2) 耐震化促進のための施策の効果

耐震化促進のための施策と耐震化の状況

○耐震化促進のための施策について、取り組んでいる施策の種類が多い市区町村ほど、耐震改修による耐震化の割合が高くなる傾向。

耐震性の無い住宅が改修によって耐震化した割合
(H15→H20)

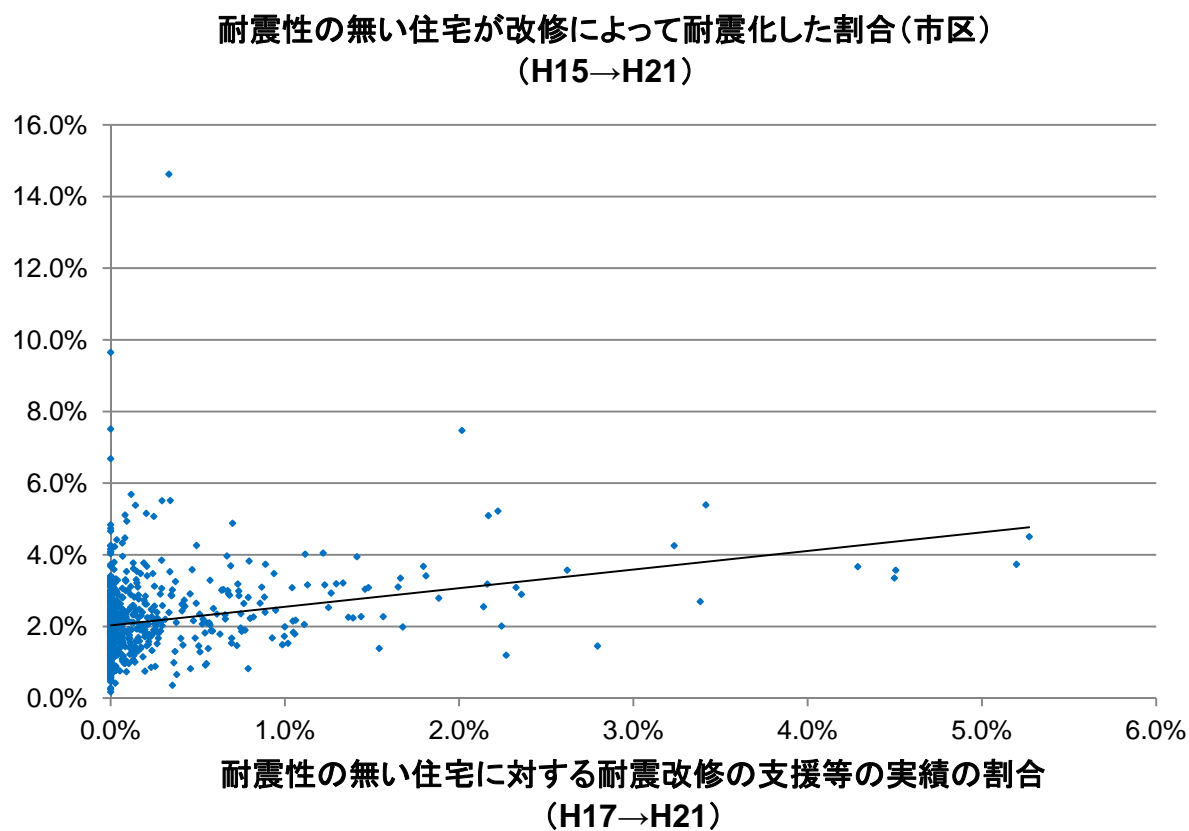


※施策の種類： 窓口、広報誌、登録業者（診断・改修）の紹介・名簿閲覧、チラシ・パンフレット作成、相談会、出前講座、戸別訪問、普及啓発イベント、診断・改修講習会実施、DM送付、アドバイザー派遣

4. 評価経過 (2) 耐震化促進のための施策の効果

耐震化促進のための施策と耐震化の状況

○ 耐震改修の支援等の実績に応じて、耐震改修による耐震化の割合は高くなる傾向。

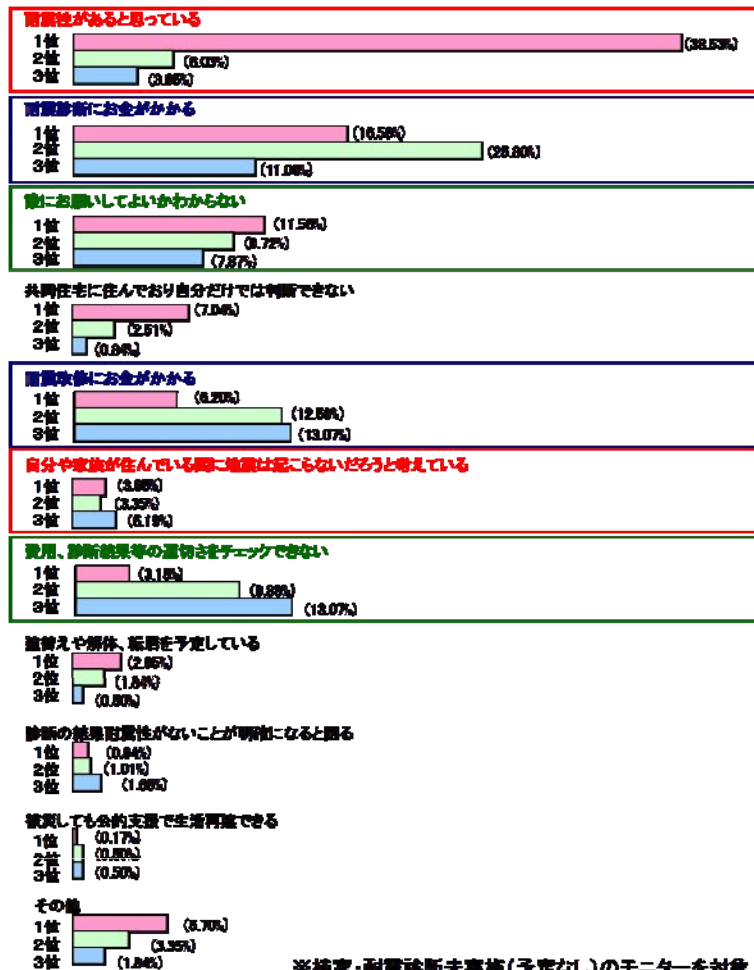


4. 評価経過 (3) 耐震化のボトルネック

耐震化のボトルネック

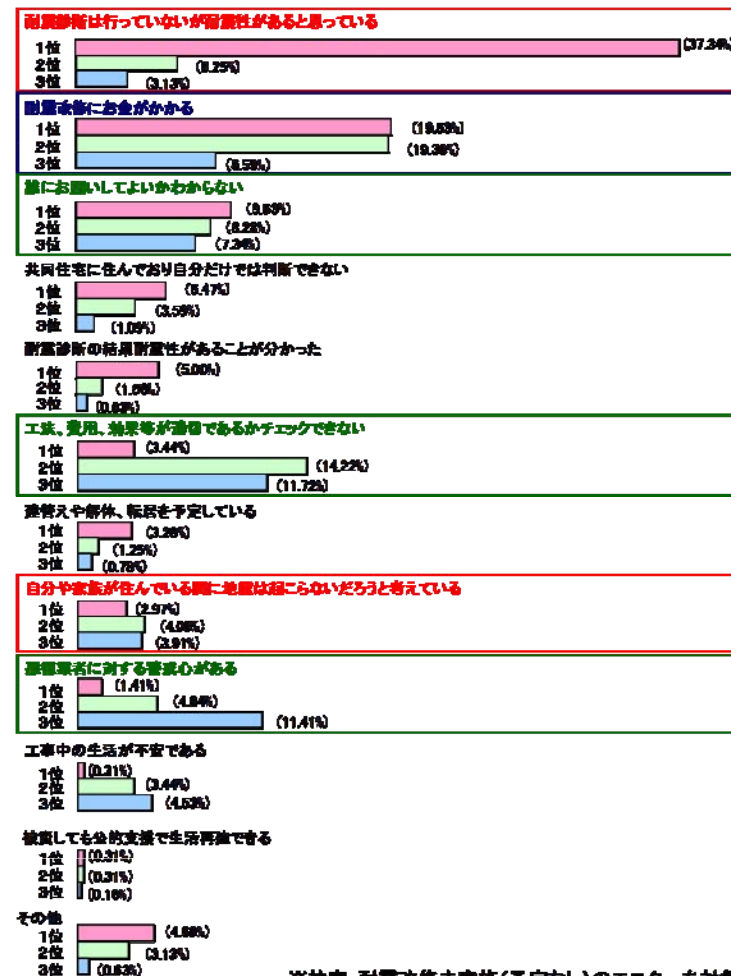
○国土交通行政モニターアンケートによると、耐震化のボトルネックは①耐震化の必要性に関する認識 ②耐震化コスト ③業者・工法等に対する信頼性 の3つ。

■耐震診断を実施しない理由



※持家・耐震診断未実施(予定なし)のモニターを対象 (n=597)

■耐震改修を実施しない理由



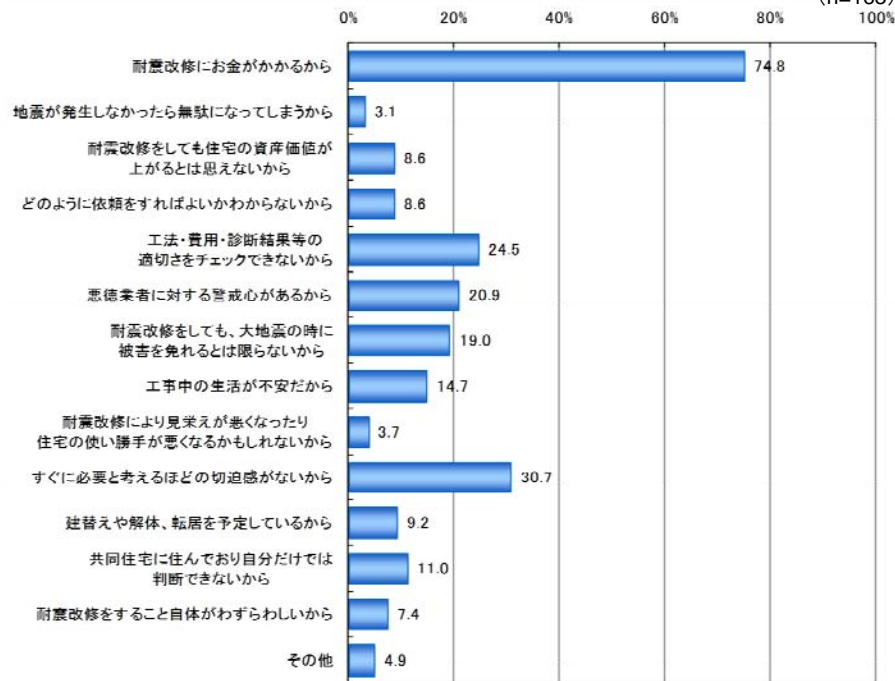
※持家・耐震改修未実施(予定なし)のモニターを対象 (n=840)

4. 評価経過 (3) 耐震化のボトルネック

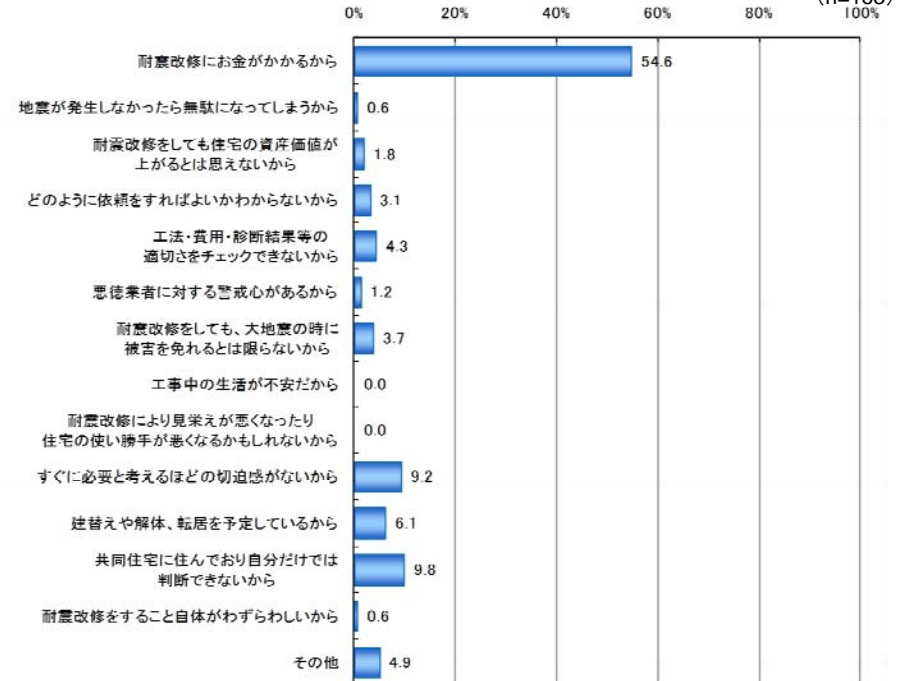
耐震化のボトルネック

○世帯主へのアンケートによると、耐震化の必要性を感じていても実施しない最大の理由はコストの問題。

■耐震改修を実施(予定)していない理由(複数回答)
 <昭和55年以前建築、耐震化の必要性を感じているが実施(予定)していない世帯主を対象>
 (n=163)



■耐震改修を実施(予定)していない最大な理由
 <昭和55年以前建築、耐震化の必要性を感じているが実施(予定)していない世帯主を対象>
 (n=163)



○地方公共団体へのヒアリングによると、無料であっても診断を実施しない代表的な理由は以下のとおり。

- ・コストや高齢等の理由により耐震改修を実施するつもりがない (→ コスト、必要性)
- ・コミュニティが形成されていない地区では訪問しても信頼されない (→ 信頼性)
- ・他人に家に入られたくない (→ 必要性、信頼性)

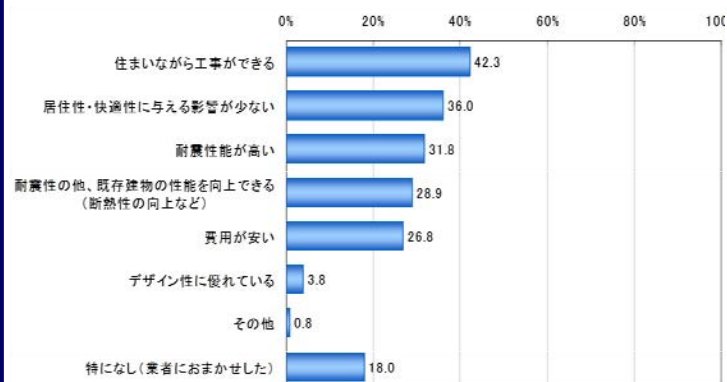
4. 評価経過 (4) 耐震技術の開発及び普及の動向

耐震技術の開発及び普及の動向

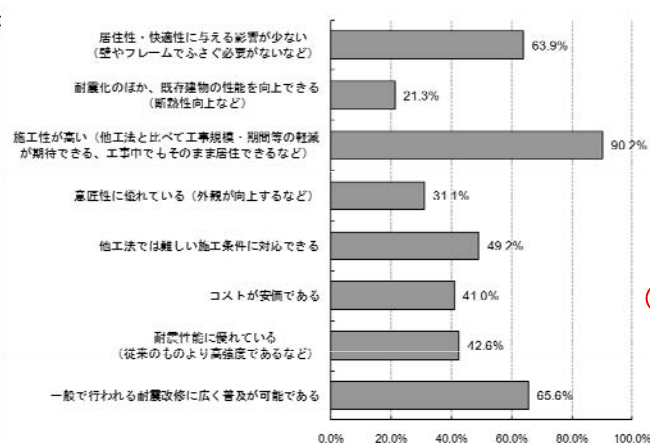
○世帯主への追加アンケートによると、工法に関しては安価であることよりも、耐震性能や住環境に及ぼす影響等へのニーズが大きい。

○開発事業者へのアンケートによると、開発されている工法も居住性や施工性重視のものが多い。また、安価な工法ほど普及しているわけではない。

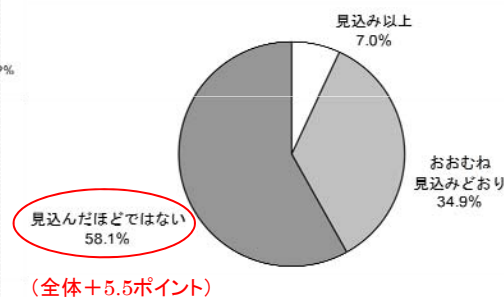
■耐震改修工事の工法について重視したポイント(複数回答)
 <昭和55年以前建築、耐震改修を実施した世帯主を対象> (n=239)



■耐震工法の特徴(複数回答)
 <防災技術評価を取得した耐震工法を対象> (n=61)



■工法の普及状況の開発当初の見込みとの比較
 <工法の特徴として「コストが安価である」が選択された耐震工法を対象> (n=43)



5. 政策への反映

政策への反映の方向性

ボトルネック

○耐震化コストの軽減

○耐震化の必要性に関する認識の向上

○業者・工法等に対する信頼性の向上

取り組み

・耐震化に係る支援
・支援制度の周知

・地震防災マップの作成・周知
・相談会、セミナー等の開催
・パンフレット、広報等
・戸別訪問

・工法登録・紹介
・業者登録・閲覧
・アドバイザー派遣

●耐震改修への助成、地方公共団体における体制整備への助成の実施
●地方公共団体等における耐震改修への補助制度の整備の要請
●先進的な取組事例の情報を地方公共団体へ発信

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

参考資料

大規模地震発生時に輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁の整備、荷捌き等を行う緑地等オープンスペースの確保、臨港道路の橋梁・高架部の耐震化を推進する。



海上自衛隊による緊急物資輸送
(柏崎港:平成19年7月、新潟県中越沖地震)



耐震強化岸壁の整備
(緊急物資輸送用)

緑地等オープンスペースの確保

臨港道路の橋梁・高架部の耐震強化



緊急物資の荷捌き・一時保管
(柏崎港:平成19年7月、新潟県中越沖地震)

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

- 大規模地震発生時に緊急物資や避難者等を輸送するための耐震強化岸壁の整備を「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」(平成8年12月策定)に基づき推進している。
- 平成18年3月には「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」を策定し、平成22年度までに全国整備率を概ね70%にすることを目標に設定した。

耐震強化岸壁整備対象港湾

- 港湾背後地域が一定規模の人口を有している港湾
 - 地形要因により緊急物資の輸送等を海上輸送に依存せざるを得ない背後地域を有する港湾
 - 離島航路が就航しており震災時にも離島航路の維持が必要な港湾 等
- (「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」)

耐震強化岸壁緊急整備プログラム (平成18～22年度の5年間)

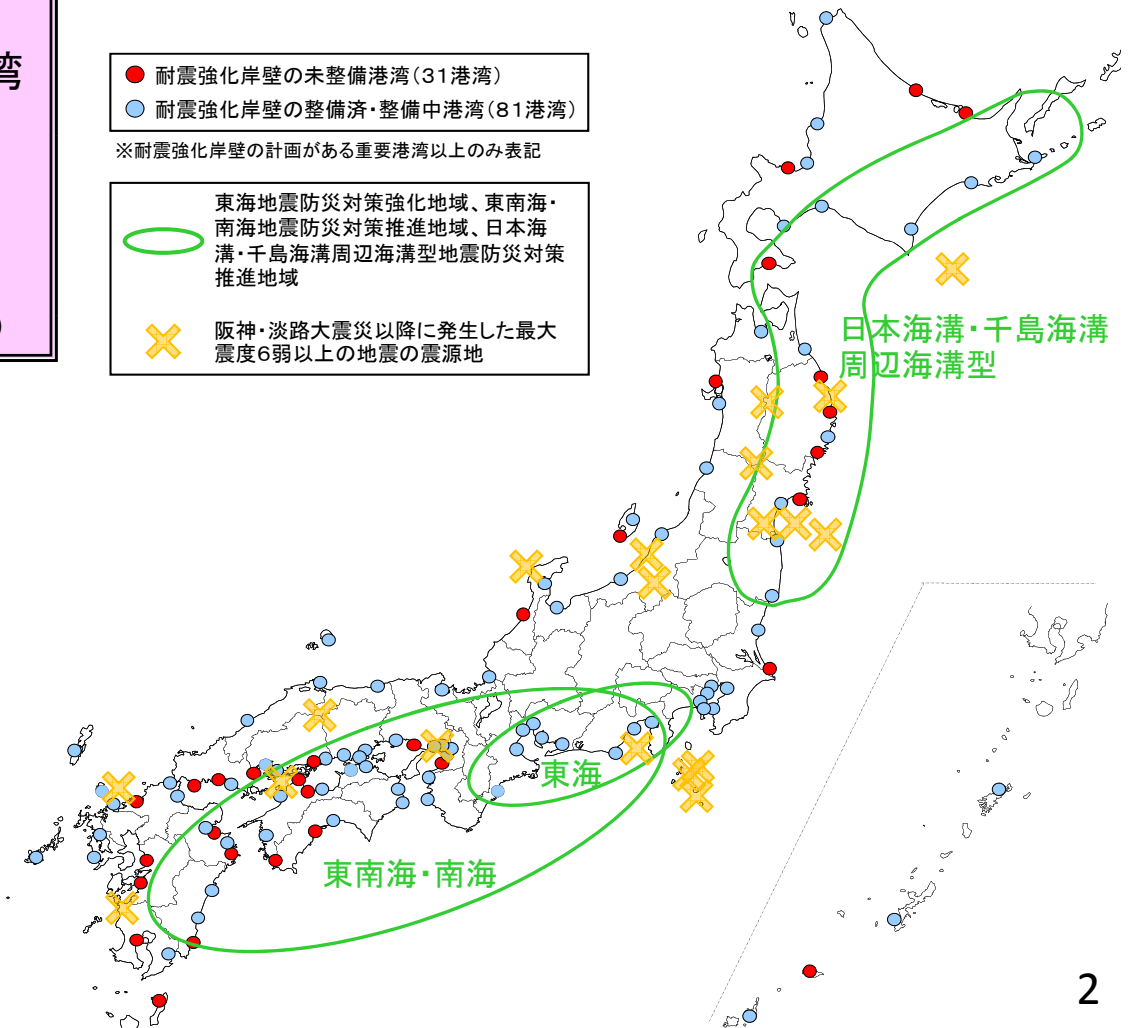
- 全国の耐震強化岸壁整備率を概ね70%へ向上
- 臨海都道府県の全てで耐震強化岸壁を整備

耐震強化岸壁整備完了 **176**バース
整備中 **43**バース

全国平均整備率(%) = $(176 + 43) / 336 = 65\%$

完了 整備中 計画

(平成22年4月末現在)



②広域かつ甚大な被害への対応

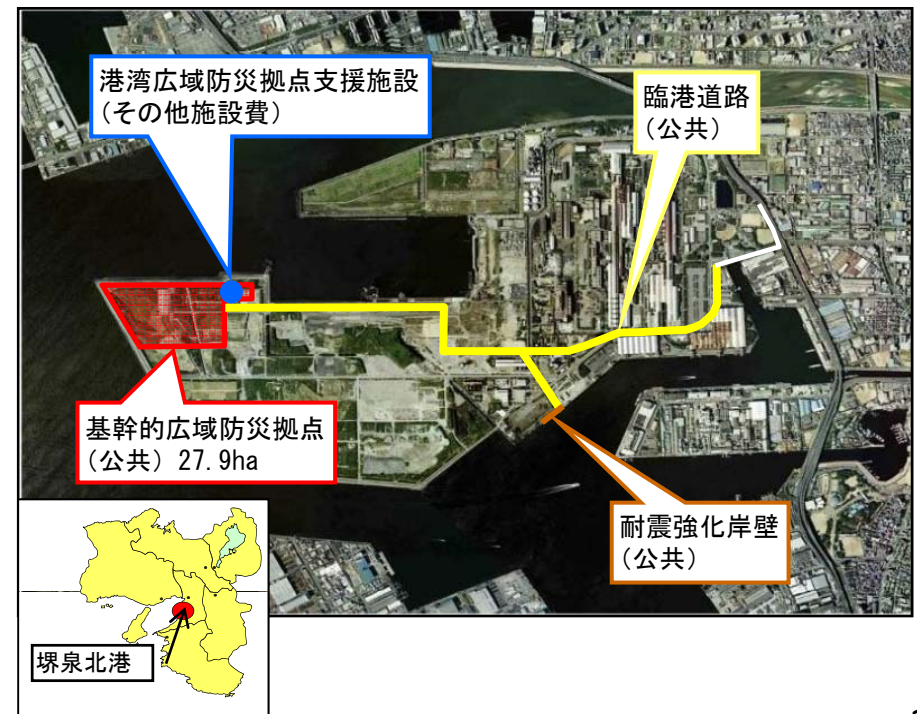
広域かつ甚大な被害をもたらす大規模地震発生時に、緊急物資輸送の中継拠点や自衛隊等のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点を首都圏及び近畿圏に整備するとともに、国による緊急物資の輸送活動の支援や応急復旧活動が円滑に実施できるよう、訓練の実施等により運用体制を強化する。

＜川崎港東扇島地区＞ 平成20年度より供用開始

- 首都直下地震等の大規模災害発生時には、国土交通大臣が管理し、緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能。一方、平常時は川崎市管理の緑地として市民に開放。
- 災害時の運用体制を強化するため、ヘリコプターや船舶による緊急物資輸送訓練や拠点の応急復旧訓練等を、関係機関と協働して年間3回程度実施。

＜堺泉北港堺2区＞ 整備中

- 東南海・南海地震等の大規模災害発生時において、緊急物資の輸送活動等を円滑に実施するため、平成20年度より整備に着手。



③ 基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

大規模地震発生時、我が国の産業や経済活動への影響を最小限に抑えるため、物流拠点として一定の輸送機能を確保できるよう、国際海上コンテナターミナル等の耐震化を推進する。

○「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」(H8年12月策定)

「国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル及び複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルにあつては、震災直後から復旧完了に至るまで、一定の幹線貨物輸送機能を確保するため必要な施設量の確保に努める」

※国際海上コンテナターミナルにおいては概ね3割の施設量を確保とし、多目的国際ターミナル及び複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルについては原則として緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁として整備する。

○「地震に強い港湾のあり方(答申)」(H17年3月22日策定)

「コンテナ輸送の実態や各地域の特徴を考慮し、発災後にも国際海上輸送ネットワークとして一定の機能を確保できるよう新たに目標を設定し、国際海上コンテナターミナルにおける耐震強化岸壁の整備をさらに推進する。また、コンテナターミナル全体としての機能を確保するため、コンテナクレーンの免震化や背後地とを結ぶ臨港道路の橋梁・高架部における耐震補強を推進する。」

○「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(H20年10月策定)

「震災直後から復旧完了までの期間に、国際及び国内海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、中枢国際港湾及び中核国際港湾の国際海上コンテナターミナルや複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。」



図 倒壊したコンテナクレーン

出典)国土交通省港湾局計画課資料



図 地震により崩落した橋梁

出典)国土交通省港湾局計画課資料

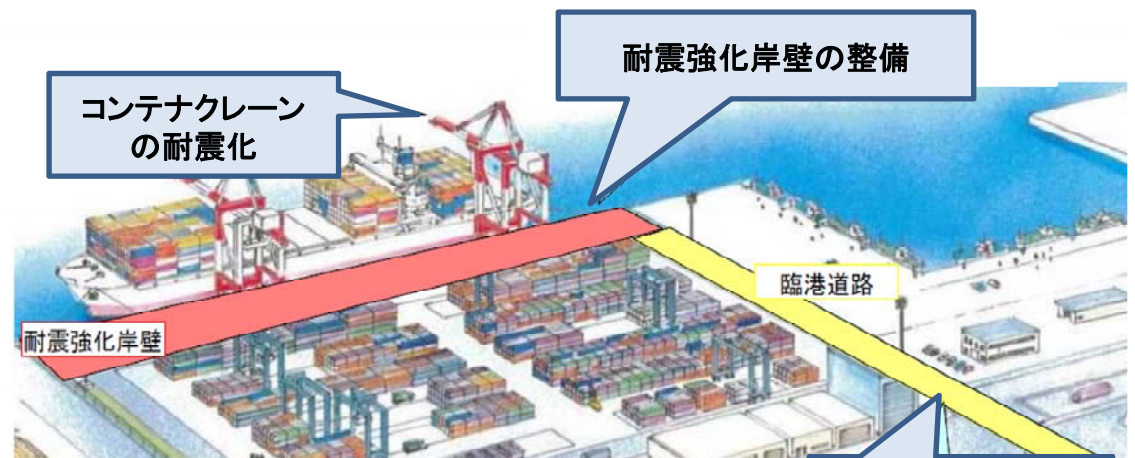


図 国際海上コンテナターミナルの耐震化

出典)国土交通省港湾局計画課資料

臨港道路の橋梁・高架部の耐震強化

④大規模津波に対する防護

施策の概要

- 大規模地震発生に伴う沿岸域への津波の来襲に備えて、津波防波堤、海岸堤防等(海岸保全施設)の整備や既存施設の耐震化により、背後地の人命・財産に対する防護能力の向上を図る。
- 平成16年に津波ハザードマップマニュアルを作成する等、津波ハザードマップの普及や避難訓練等の減災策の実施により、背後地住民の人命の防護を図る。

■想定津波を踏まえた海岸堤防の改良 (徳島県撫養港海岸)

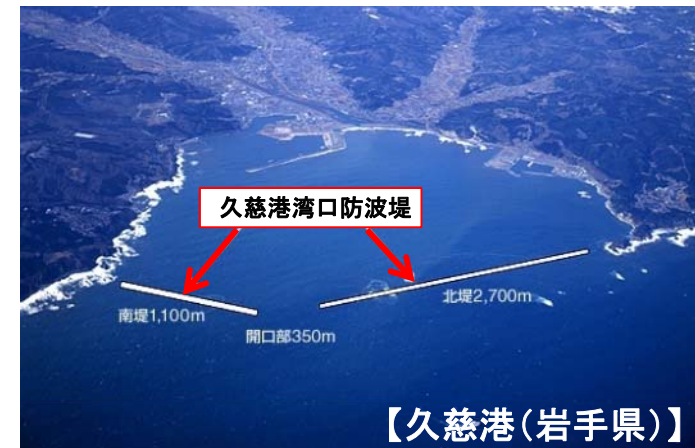


改良前



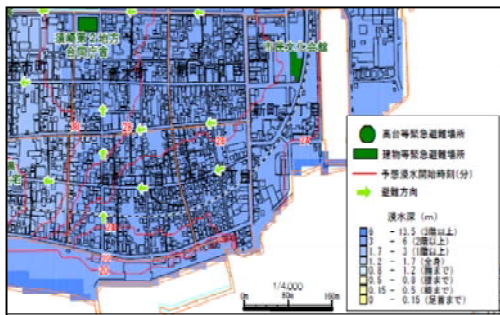
改良 (嵩上げ・耐震強化) 後

■津波防波堤の整備



【久慈港(岩手県)】

■大規模津波に対する減災策



ハザードマップの作成支援
(高知県須崎市)



ハザードマップを活用した
住民避難訓練



【須崎港(高知県)】

「港湾の大規模地震対策」 政策レビュー中間報告 説明資料

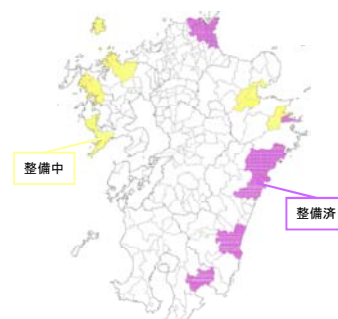
平成22年11月9日
港湾局 海岸・防災課

平成22年度取りまとめ政策レビュー取組状況

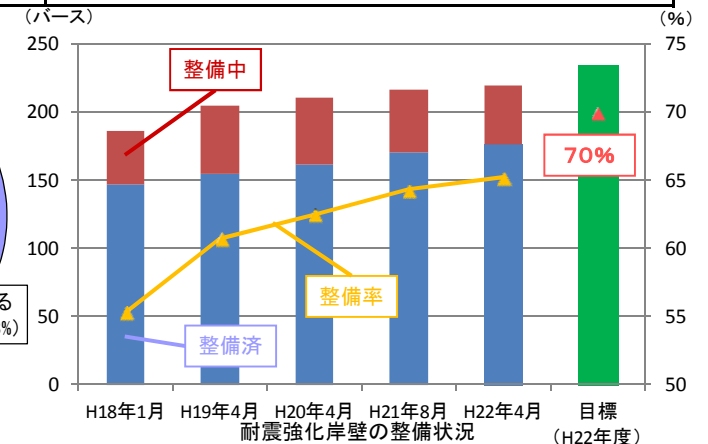
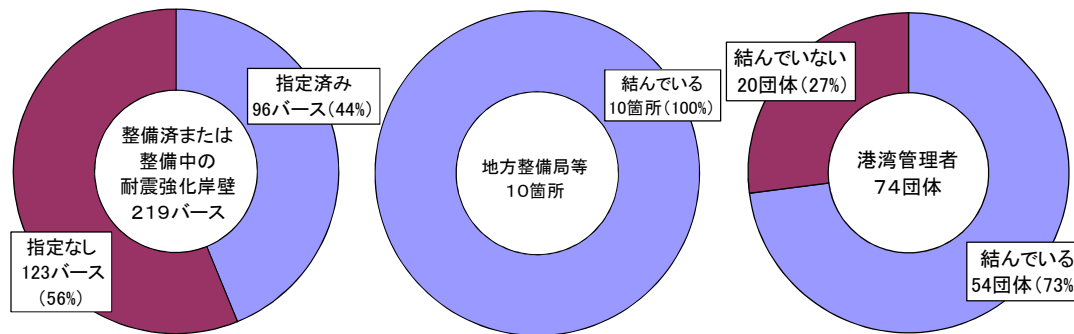
<p>テーマ名</p>	<p>港湾の大規模地震対策</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>港湾における大規模地震対策については、緊急物資の輸送・保管等の防災拠点機能、被災地域における物流拠点機能、津波被害に対する防護機能を確保する観点から、これまで様々な対策を講じてきたところである。この対策をさらに推進するため、平成17年3月に「地震に強い港湾のあり方」(交通政策審議会答申)を策定したが、答申から5年経過したことから、今後は我が国の投資余力が減少することなどを踏まえ、港湾の大規模地震対策について評価を行い、今後の施策の方向性に反映させる必要がある。</p>
<p>評価の視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾における大規模地震対策施設(耐震強化岸壁、緑地等オープンスペース、臨港道路)が緊急物資の輸送・保管等の拠点として円滑に機能するか。また、全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。 ・緊急物資輸送の中継拠点や自衛隊等のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点が、発災時に円滑に機能するよう適切な運用体制が構築されているか。また、首都圏、近畿圏以外の地域については配置する必要はないか。 ・大規模地震発生時に、国際海上コンテナターミナル等が物流拠点として円滑に機能するか。また、全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。 ・今後想定される津波に対して、目標とされる防護水準は達成されているか。また、防護水準を超える超過外力に備えて、適切な減災策が実施されているか。
<p>評価手法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震対策施設の整備状況、地域防災計画での位置付け、港湾管理者等の業務継続計画(BCP)または防災業務計画等の策定状況等応急復旧体制の構築状況を調査・整理し、これらの進捗状況を分析するとともに、適切な施設量及び配置について検討する。 ・基幹的広域防災拠点について、直轄管理制度の構築状況、民間事業者、国の関係機関等との訓練の実施状況、港湾管理者等の業務継続計画(BCP)または防災業務計画等の策定状況等を整理・分析し、運用体制の強化方策を検討する。また、各地の被災想定等から基幹的防災拠点の配置の必要性について検討する。 ・国際海上コンテナターミナル等の耐震化の現況や物流事業者、船社等の港湾関係者との協働による業務継続計画(BCP)の策定状況等を整理し、これらの施設量及び配置の妥当性を分析するとともに、適切な施設量及び配置について検討する。 ・海岸保全基本計画等で設定される津波に対する防護水準の妥当性及びその達成状況を検証し、投資効果等を踏まえた津波防波堤、海岸堤防等の適切な整備を検討する。また、防護水準を超える超過外力に対する減災策についても実施状況を整理し、その促進策を検討する。 ・以上の評価項目について、進捗が悪い施策については、その原因を分析する。また、目標設定の妥当性についても検討する。
<p>検討状況</p>	<p>評価の視点毎にアウトプット指標やアウトカム指標(定性評価を含む)を設定し、第三者の意見を踏まえて、各施策のこれまでの成果や課題をとりまとめているところ。2月頃に政策レビュー全体を取りまとめる予定。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・耐震強化岸壁緊急整備プログラムの見直し。 ・基幹的広域防災拠点の運用体制の強化方策及び首都圏、近畿圏以外の地域における基幹的広域防災拠点の配置の必要性のとりまとめ。 ・耐震強化された国際海上コンテナターミナル等の施設量及び配置の方針の策定。 ・津波防波堤、海岸堤防等による防護水準の設定、超過外力に対する減災策のとりまとめ。 ・港湾管理者等における業務継続計画(BCP)策定の促進。
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>学識経験者や港湾管理者が参画する委員会を設置し、意見を聴取している。委員会は第1回を10月15日に開催、また、第2回を1月17日に開催予定。</p>

①被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

評価手法(案)

評価の視点	評価項目	アウトカム
	アウトプット	
港湾における大規模地震対策施設(耐震強化岸壁、緑地等オープンスペース、臨港道路)が緊急物資の輸送・保管等の拠点として円滑に機能するか。	耐震強化岸壁の地域防災計画の位置付け状況	港湾による緊急物資供給可能人口のカバー率 (耐震強化岸壁の整備により、緊急物資が供給可能となる人口を求め、港湾背後10km圏の人口に対する比率をカバー率として、それを地図上に図示する)
	緑地等オープンスペースの地域防災計画の位置付け状況	
	臨港道路の緊急輸送道路指定状況	
	業務継続計画(BCP)または防災業務計画等の策定状況	
	(港湾管理者等の)応急復旧に関する協定締結状況	
	(港湾管理者等の)応急復旧資機材確保状況	
	(港湾管理者と民間事業者との)訓練等の実施状況	
港湾における大規模地震対策施設の全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。 また、目標設定が妥当であるかどうか。	耐震強化岸壁の整備率	 <p>港湾による緊急物資供給可能地域イメージ図(九州)</p>
	緑地等オープンスペースの確保率	
	臨港道路の橋梁・高架部の耐震化率	

分析結果(例)



評価結果骨子(案)

耐震強化岸壁に接続する臨港道路の緊急輸送道路指定状況

港湾管理者等の応急復旧に関する協定締結状況

- 耐震強化岸壁の整備は進捗しつつあるが、全国整備率は65%(平成22年4月末時点)であり、未だ道半ばであることから、**引き続き整備を推進していく必要がある。**
- 臨港道路の緊急輸送道路指定等**地域防災計画に位置付けのない施設は、早急に位置付けるよう引き続き港湾管理者に働きかけてい必要がある。**
- 建設事業者等との応急復旧に関する**協定が未締結の港湾管理者については、早急に締結に向けた検討を進めていく必要がある。**

②広域かつ甚大な被害への対応

評価手法(案)

評価の視点	評価項目	
	アウトプット	アウトカム
基幹的広域防災拠点が発災時に円滑に機能するよう適切な運用体制が構築されているのか。	基幹的広域防災拠点の整備進捗状況	基幹的広域防災拠点による緊急物資供給可能地域 〔『首都直下地震応急対策活動要領』に基づく具体的な活動内容に係る計画〕(中央防災会議幹事会)の被災都県への応援物資量をもとに、基幹的広域防災拠点の緊急物資供給可能地域を検証し、地図上に図示する。〕
	発災時の国による管理・運用制度の構築	
	業務継続計画(BCP)または防災業務計画等の策定状況	
	民間事業者、国の関係機関等との訓練の実施状況	
首都圏、近畿圏以外は基幹的広域防災拠点を配置する必要はないのか。	広域的な災害対応の必要性	

分析結果(例)

訓練日	参加人数/機関数	訓練概要		首都圏 (東京湾北部地震)	近畿圏 (上町断層帯地震)	中部圏 (猿投-高浜断層帯地震)	東北圏 (宮城県沖地震)	四国圏 (東南海地震・南海地震同時発生)	阪神大震災 (H7.1.17)
H20年8月5日	12名/2機関	非常参集、施設点検	M	7.3	7.6	7.6	7.6	8.6	7.3
H20年8月26日	約100名/7機関	緊急物資輸送活動に関する国の機関等の非常参集	死者数	約11,000人	約42,000人	約11,000人	約90~290人	約2,580~4,000	約6,400人
H20年11月5日	約140名/2機関	防災拠点の応急復旧	負傷者数	約210,000人	約220,000人	約69,000人	約1,800人	—	約44,000人
H21年3月17日	約100名/5機関	船舶による緊急物資搬入、拠点での荷捌き	全壊・焼失棟数	約85万棟	約97万棟	約30万棟	約1.4万~2.1万棟	約5.1万~9.0万	約10.5万棟
H21年8月18日	約70名/7機関	ヘリコプターによる緊急物資輸送	避難所生活者数	460万人	360万人	160万人	21万人	—	30万人
H22年2月25日、26日	約150名/20機関	応急復旧から緊急物資輸送までの一連の流れを通じた総合防災訓練	経済被害	約112兆円	約74兆円	約33兆円	約1.3兆円	—	約13兆円
H22年8月20日	約100名/6機関	障害物の撤去、帰宅困難者の避難誘導							

川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点での民間事業者、国の関係機関等との訓練実施状況

※ 中央防災会議資料より作成。「—」は非公開。

中央防災会議で想定している大規模地震による被害想定と比較

評価結果骨子(案)

- 首都圏については平成20年度に川崎港において供用し、近畿圏についても平成20年度より堺泉北港において整備を推進している。
- 港湾法改正により、広域災害応急対策を実施するため、発災時に基幹的広域防災拠点等を国が一時的に管理、運用できるようになった。
- 供用済の川崎港東扇島地区基幹的広域防災拠点においては、関係機関と訓練を行い、個々の作業について、関係機関の役割や作業手順を確認してきた。今後は拠点の取扱能力の検証や荒天時の対策等、より発展的な訓練を行っていく必要がある。
- 今後は、首都圏、近畿圏以外の地域についても、大規模地震により甚大かつ広域的な被害の発生が想定され、国の役割が重要となる地域については、基幹的広域防災拠点の整備について、その必要性も含め、関係機関と協働で検討していく必要がある。

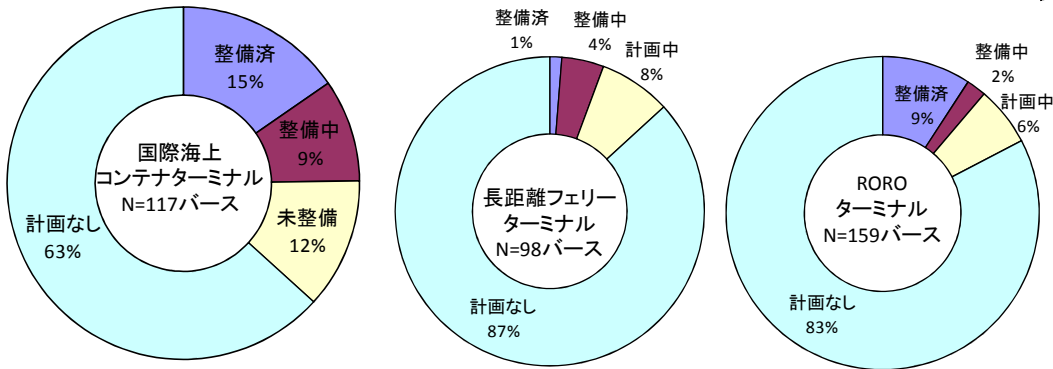
③基幹的な国際海上コンテナ輸送等の確保

評価手法(案)

評価の視点	評価項目	
	アウトプット	アウトカム
大規模地震発生時に、国際海上コンテナターミナル等が物流拠点として円滑に機能するか。	物流事業者、船社等の港湾関係者との協働による業務継続計画(BCP)の策定状況	震災後における背後企業の必要貨物量のカバー率 震災後において背後企業が活動するために必要とする貨物量に対し、耐震強化岸壁等の整備により供給可能となる貨物量の比率を算出する。
国際海上コンテナターミナル等の全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。また、目標設定が妥当であるかどうか。	耐震強化岸壁の整備状況	
	ガントリークレーンの耐震化率	
	臨港道路の橋梁・高架部の耐震化率	

分析結果(例)

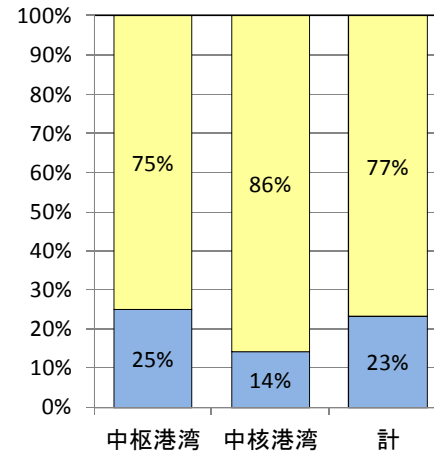
図 耐震強化岸壁の整備状況(2010年)



耐震強化済み国際海上CTにおける実績取扱貨物量 = 15%
全国際海上CTにおける実績取扱貨物量

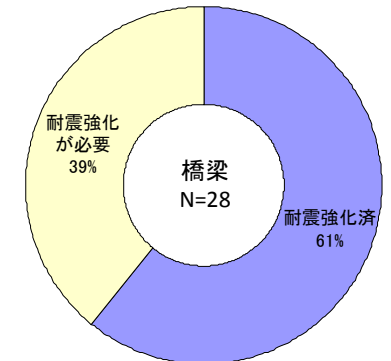
出典)国土交通省港湾局資料により作成

図 耐震強化岸壁上に耐震化されたコンテナクレーンのあるバース比率(2010年)



出典)国土交通省港湾局計画課資料及び「日本におけるコンテナクレーン一覧表」により作成

図 国際海上コンテナターミナルと背後地を結ぶ臨港道路の橋梁・高架部における耐震化状況(2009年)



出典)国土交通省港湾局資料により作成

評価結果骨子(案)

○国際海上コンテナターミナルの耐震強化岸壁は、これまで全バース数の約3割を確保することを目標としていたが、現在、整備済のバースは15%に止まっている。また、コンテナクレーンの耐震化率は20%程度、背後の臨港道路における橋梁・高架部の耐震化率も60%程度となっている。なお、幹線物流貨物を扱う長距離フェリーバース、ROROバースについても、耐震化率は10%未満となっている。

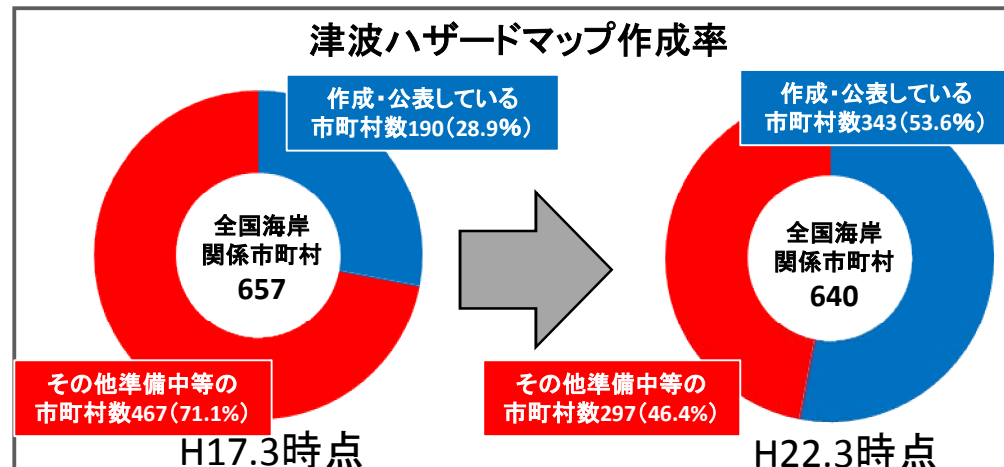
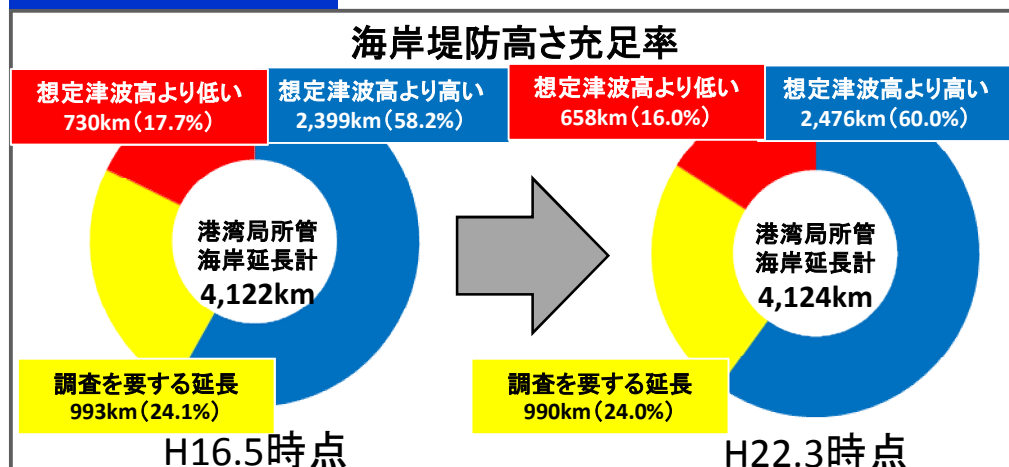
○このため、幹線貨物輸送機能を担う国際海上コンテナターミナル、長距離フェリーターミナル、ROROターミナルについては、「選択と集中」の観点等を踏まえ、必要に応じてこれまでの整備方針を見直した上で、耐震化の整備を促進する必要がある。

④大規模津波に対する防護

評価手法(案)

評価の視点	評価項目	
	アウトプット	アウトカム
今後想定される津波に対して、目標とされる防護水準は達成されているか。また、目標設定が妥当であるかどうか。	海岸堤防高さ充足率(%)	津波による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 (H19d 約11万ha → H24d目標 約9万ha)
	海岸堤防耐震性充足率(%)	
防護水準をこえる超過外力に備えて、適切な減災策が実施されているか。	津波ハザードマップ作成率(%)	地震時に河川、海岸堤防等の防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の面積 (H19d 約10,000ha → H24d目標 約8,000ha)
	津波防災訓練実施率(%)	

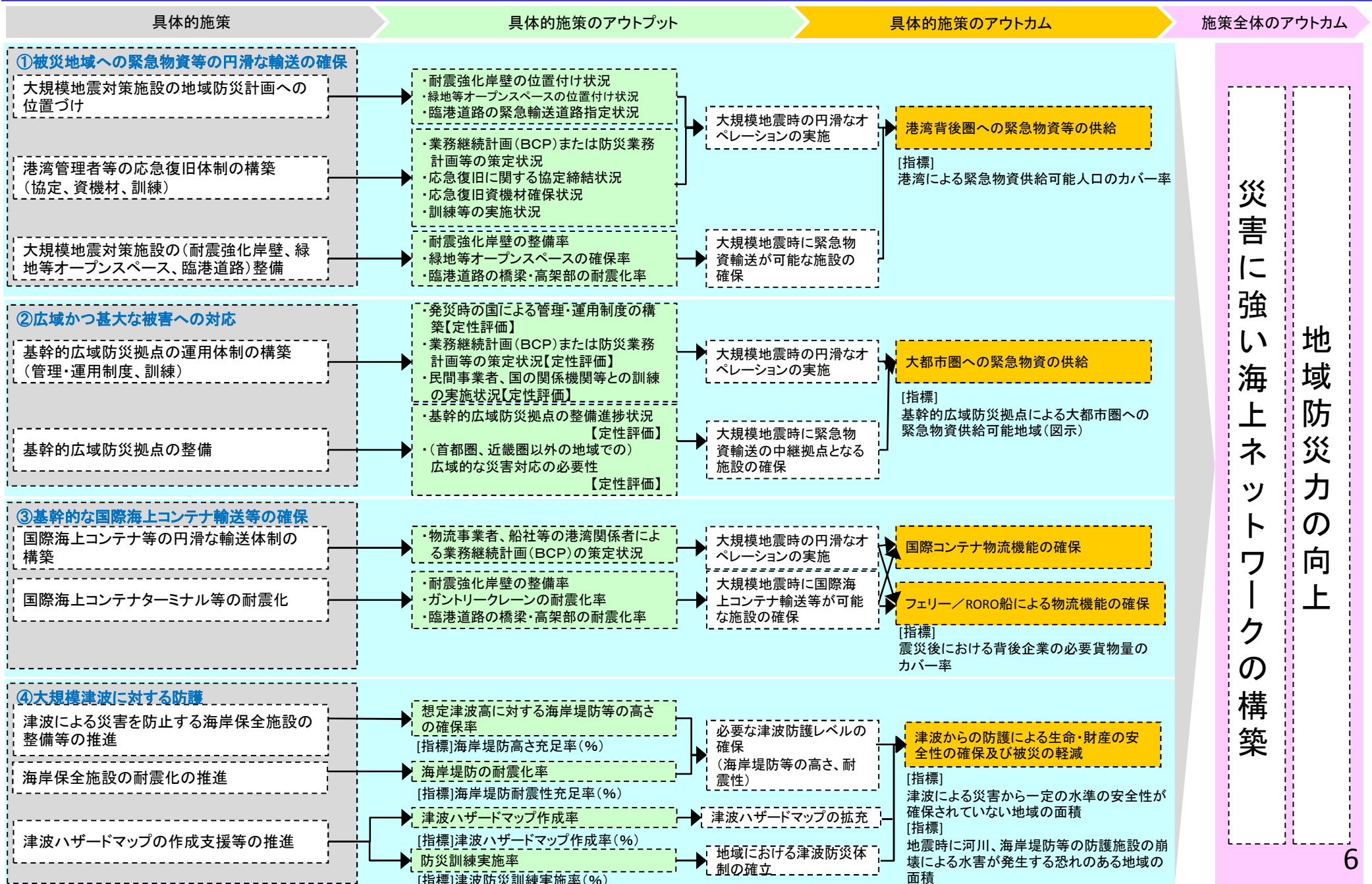
分析結果(例)



評価結果骨子(案)

- 平成22年3月時点では、想定津波高より高い海岸堤防等の割合は約60%、津波ハザードマップの整備率は約53%となっており、港湾海岸における全国的な津波防護レベルは進捗がみられるものの、依然として対策が必要な地域がある。
- 今後は対策が特に必要な地域について、詳細に津波の危険性を分析・評価し、ハード・ソフト両面の対策を検討する必要がある。**

評価対象施策と評価項目との関係



災害に強い海上ネットワークの構築
 地域防災力の向上

平成22年度国土交通省政策評価

緊急地震速報の利用の拡大

～国民を地震から守るために～

(中間報告)

国土交通省 気象庁



緊急地震速報

来る前に知る

評価の目的

緊急地震速報は、適切に利用されることにより地震被害の軽減につながることから、より一層の利用拡大が望まれている。

先行提供開始から4年、警報・予報化後約3年が経過し、16の地震に対して警報としての緊急地震速報を公表したことにより、利用状況や国民の意識が明らかになってきている。この時期に、これまでの取り組み状況を評価することにより、今後の利用拡大のための方策を考察する。

評価の対象

緊急地震速報を国民の身の安全確保に使う利用方法の拡大のために、気象庁が関係機関と協力して行ってきた施策を評価の対象とする。

機械制御などに使う利用については気象庁等の施策より民間の技術開発が中心となる。

レビュー対象期間は、平成18年8月1日の先行提供開始からこれまでとする。

評価の視点

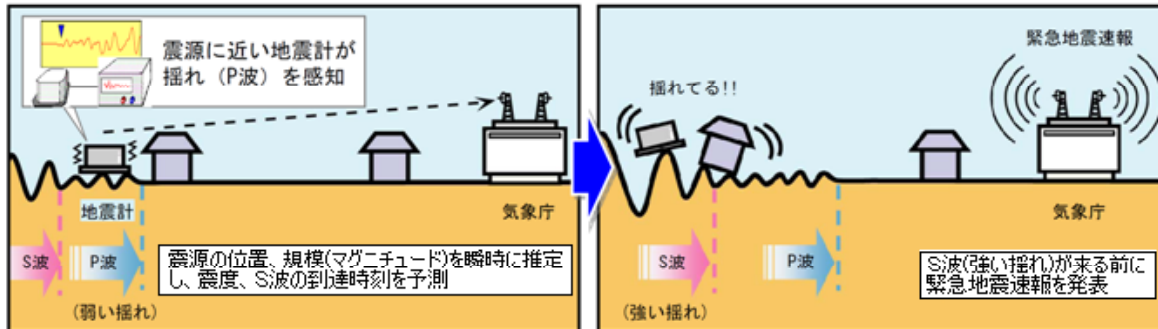
緊急地震速報は新しい情報であったことから、その発表から国民の適切な利用まで、総合的に利用拡大に向けての施策をとった。これらの施策を①精度及び信頼性の向上、②国民への伝達手段の確保、③国民への周知・広報 の各視点から評価する。

評価の手法

これまでに行ったアンケートの結果や、緊急地震速報伝達手段の普及状況の調査、緊急地震速報評価・改善検討会からのご意見を元に、これまでの施策について評価し、今後の施策に反映する。

緊急地震速報とは

緊急地震速報のしくみ



- 震源近くで地震(P波、初期微動)をキャッチし、瞬時に震源の位置、規模を推定し、それに基づき各地の揺れの強さや到達時間を予想
- 地震による強い揺れ(S波、主要動)が始まる数秒～数十秒前にお知らせ
- 震度5弱以上と予想された場合は緊急地震速報(警報)を発表

緊急地震速報の目的

緊急地震速報を利用し、強い揺れがくるまでのわずかな猶予中に、

- 学校、集客施設、工場、オフィス、家庭などで避難行動(←今回の評価対象)
- 列車や工場設備などを制御し、危険や損害を回避 等

⇒地震被害の軽減をはかる



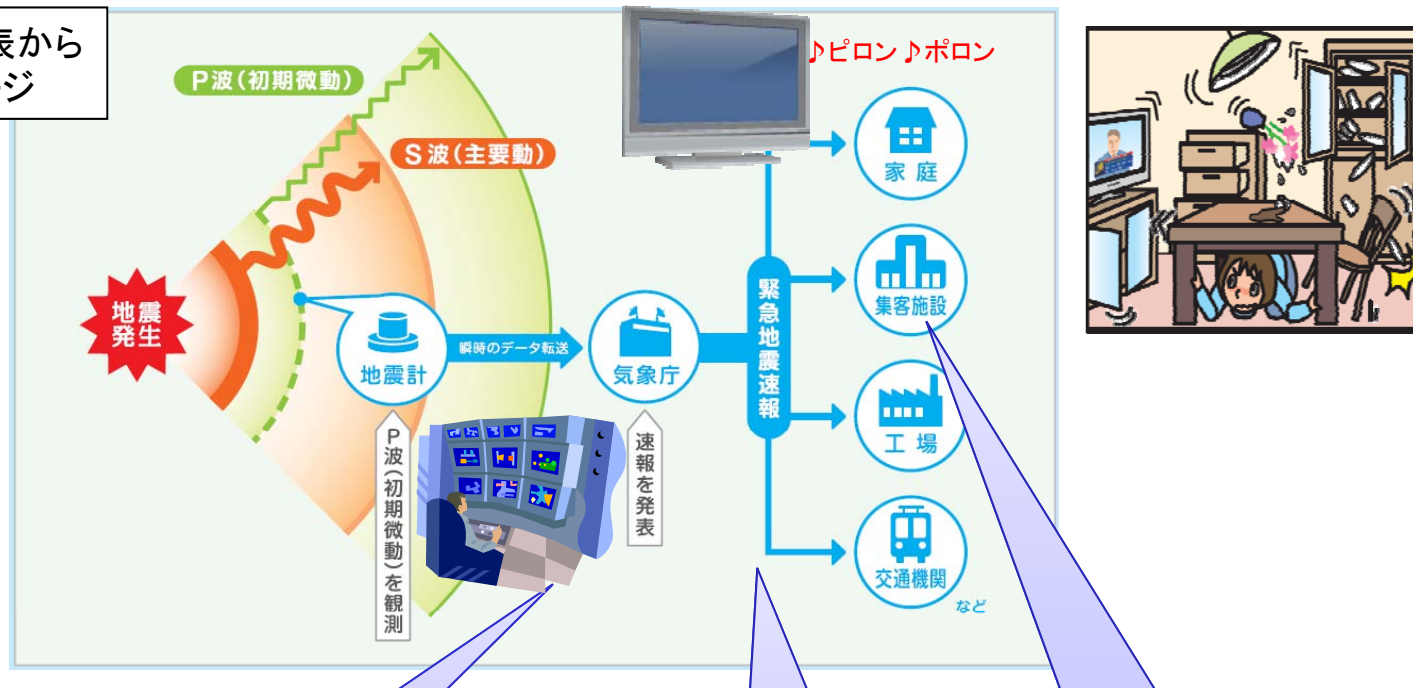
緊急地震速報の沿革

平成16年2月25日	試験運用開始
平成17年3月30日	試験運用の領域拡大
平成17年6月	他機関地震計データの活用開始
平成18年3月30日	試験運用の領域拡大
平成18年8月1日	先行提供開始
平成19年10月1日	一般提供開始
平成19年12月1日	気象業務法改定 地震動の警報・予報として提供開始
平成20年6月14日	平成20年(2008年)岩手・宮城内陸地震
平成21年2月	緊急地震速報評価・改善検討会
平成21年8月3日	ケーブル式海底地震計利用等の運用改善

↑表の黄色い網掛け部が評価の対象期間

評価の視点

緊急地震速報の発表から
利用までのイメージ



緊急地震速報は、これまでにない全く新しい情報であったため、
利用拡大のためには、①発表、②伝達、③利用の全ての段階において、
適切な施策を実行する必要がある

①精度及び信頼性の向上

より多くの国民に緊急地震速報の発表が間に合うよう、国民に安心して使ってもらえるよう、とった施策

②国民への伝達手段の確保

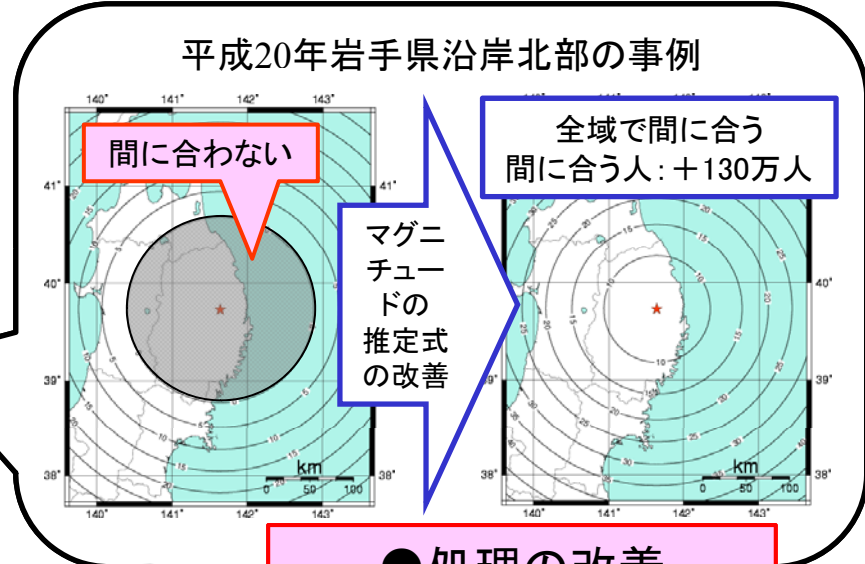
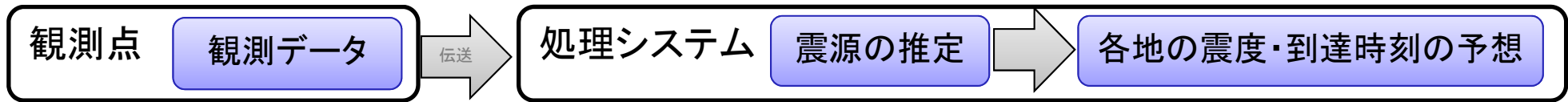
国民一人一人への迅速かつ確実な伝達には、これまでとは違った新たな手段を確保することが必要である。そのためにとった施策

③国民への周知・広報

猶予時間のない情報なので、国民一人一人が緊急地震速報の意味を知り自ら行動できるようになるためにとった施策

①精度及び信頼性の向上

緊急地震速報の地震動予測の流れ



● 観測点の増強
・ケーブル式海底地震計
・島しょ部等の地震計

● 処理システムの更新
・処理の高速化
・地域冗長性

● 処理の改善
・震源推定精度の向上
・震度予想改善の検討
・誤報対策

発表の迅速化
精度向上

発表の迅速化
信頼性向上

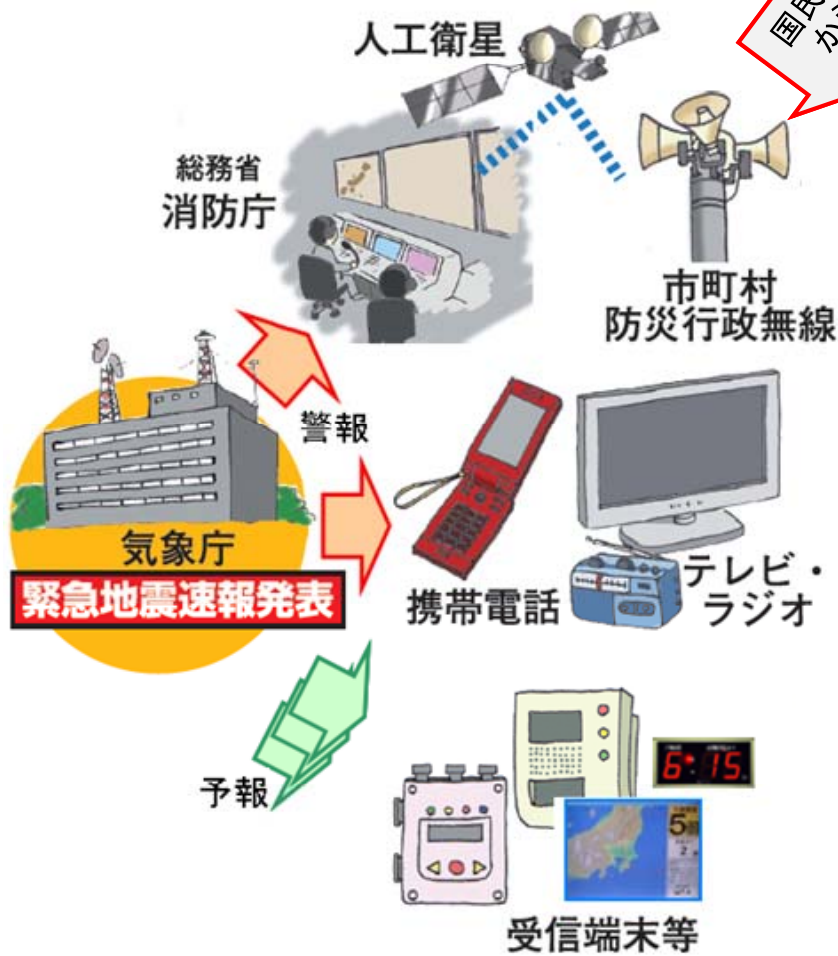
発表の迅速化
精度向上
信頼性向上

より多くの人に間に合うように
安心して使ってもらえるように

②国民への伝達手段の確保

気象業務法の改定(平成19年12月1日)
緊急地震速報を地震動の警報・予報に位置づけ

国民を地震
から守る



国民への伝達手段

- 全国瞬時警報システム(J-ALERT)
市町村の防災行政無線等
- テレビ・ラジオでの放送
日本放送協会
民間放送
有線放送(C-ALERT)
- 携帯電話の同報システム
NTTdocomo, au by KDDI, SoftBank
- 受信端末(民間の地震動予報)
集客施設
マンション、個人宅
鉄道、エレベータなど

日本放送協会が
法定伝達機関
警報を報道機関
の協力を求めて
周知

予報を行う際は
許可が必要
許可事業者は
警報の伝達に
努める

税制措置
受信装置導入の場合に税
を軽減し普及を促進する

国民が緊急地震速報を入手できる環境の確立

③国民への周知・広報

平成19年3月中央防災会議
会長(総理)発言:政府一体となった国民への普及・啓発が必要

平成19年2月緊急地震速報の本運用開始に係る検討会
緊急地震速報の特徴・限界及びその利用の心得の周知・広報が必要

緊急地震速報の周知・広報及び利活用関係省庁連絡会議

気象庁

関係省庁、気象庁による周知広報

- 周知・広報
- ・緊急地震速報の特徴・限界
- ・利用の心得

- 全国訓練
- ・本番で動けるためには訓練が必要

- モデル実験
- ・一般提供に先立ち、住民等に提供し、有効性の検証や課題の抽出



関係省庁の周知・広報
文科省
リーフレット全国学校へ配布
警察庁
教本への記載
など



釜石市立平田小学校(2年生教室)
訓練緊急地震速報アラーム放送直後の児童。
写真:釜石市提供

結果を広報活動等に反映

周知・広報

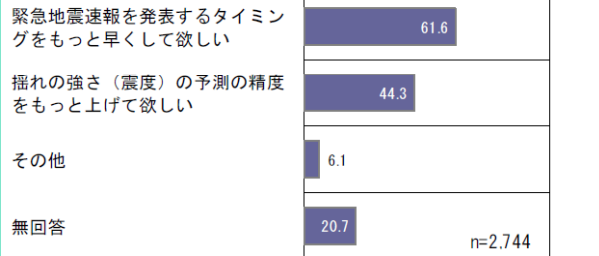
緊急地震速報利用者協議会
(緊急地震速報の有効な活用を図るために組織された民間事業者による任意団体)

国民一人一人が適切に利活用できることを目指す

①精度及び信頼性の向上についての評価

現状の評価

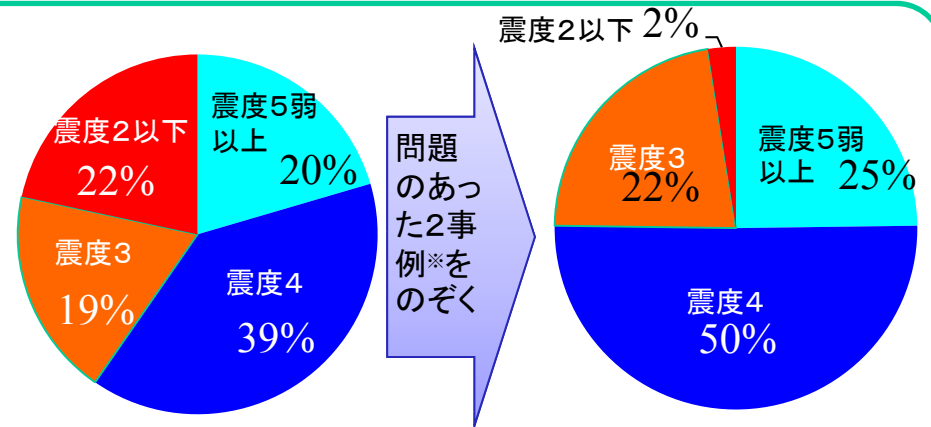
国民のニーズ



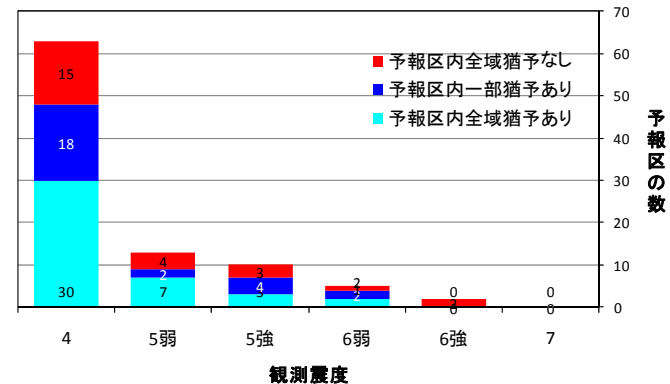
平成20年度満足度調査

警報の評価

警報の発表された予報区で実際に観測された震度



警報発表時点の対象予報区の猶予の有無



*H21/8/25千葉県東方沖の地震プログラムのバグによる「誤報」
H22/9/29福島県中通りの地震初期の震源推定の誤差大

- ・迅速化、精度向上への国民のニーズは高い
- ・誤報等をのぞけば予測の誤差は概ね想定内
- ・速報性については震度6弱でも間に合った例あり

課題

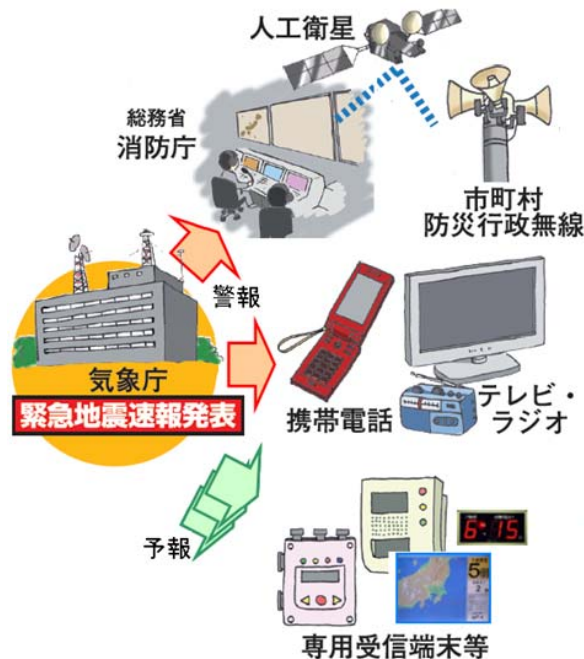
- ・警報が発表されたのに強い揺れが来ないような事例があると国民に使ってもらえなくなるおそれ
- ・技術的限界はあるが、より多くの国民に強い揺れの前に届けることは必要

今後の方向・・・緊急地震速報のさらなる高度化

- ・プログラムの改善、予報技術の改善 → 国民が信頼して活用できる情報に
- ・観測点(海域、大深度など)の増強 → より迅速な発表

②国民への伝達手段の確保の評価

現状の評価



全国瞬時警報システムの対応状況 (H22/8/1現在総務省消防庁調べ)

防災行政無線を自動起動する 295団体
 市区町村庁舎にて受信のみ行う 58団体 (全国1,750市区町村中)
 ※今年度末に全市区町村で対応が完了の予定

一般放送業者の実施状況 (H22/10/1現在総務省調べ)

テレビジョン放送 124社(127社の98%)
 AMラジオ放送 41社(47社の87%)
 FMラジオ放送 35社(52社の67%)
 ※NHKは全国全ての放送波で実施中

携帯電話会社の実施状況(要 対応端末)

NTTdocomo 平成19年12月より全国で実施
 au by KDDI 平成20年3月より全国で実施
 SoftBank 平成22年10月より全国で実施

平成22年9月29日の福島県中通りの地震の際、報知音を認識できなかった人が多かったとの報道あり

受信端末の出荷台数 (H22/3/31現在) 21万台

- ・ テレビラジオなどで、全国に警報を伝達する体制はほぼ整った
- ・ 携帯電話での伝達の普及は進んだが、十分に理解されず使われていない可能性もある
- ・ 受信端末については普及率が高いとはいえない

課題

- ・ 携帯電話や受信端末など、より見聞きする機会が増える装置の普及・利用拡大が必要

今後の方向性……緊急地震速報を入手しやすい環境の整備

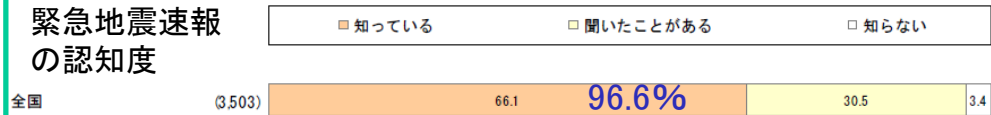
- ・ 受信端末等に関するガイドラインを作成 → どのような受信端末を買ったらよいかの手引き 安心して買える受信端末
- ・ 携帯電話の同報機能の認知度の向上

③国民への周知・広報の評価

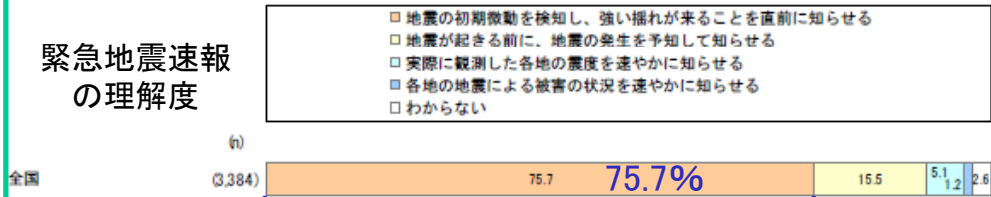
現状の評価

平成20年度満足度調査

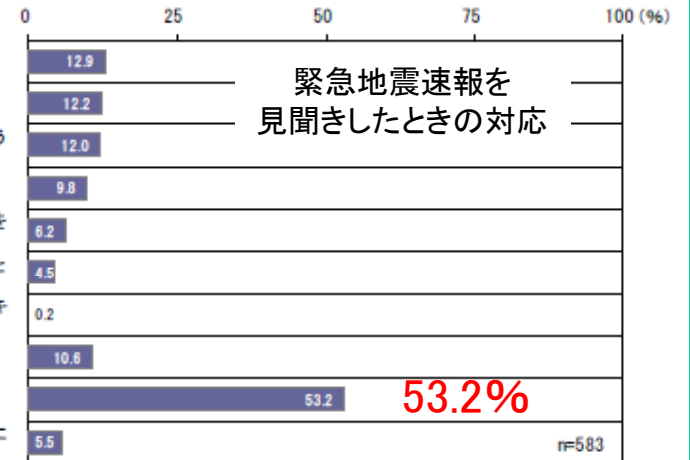
緊急地震速報の認知度



緊急地震速報の理解度



- テレビをつけた
- 台所等の火を消した
- 倒れてきたり落ちてきたりしそうなものから離れた
- ドアを開けた
- テーブルの下にかくれるなど身を守った
- 車を運転中だったため速度を落とした
- 車を運転中だったため急ブレーキをかけた
- その他
- すぐには何もできなかった
- 「緊急地震速報」は大きな揺れに間に合わなかった



平成22年9月29日の福島県中通りの地震の際、報知音を認識できなかった人が多かったとの報道あり

- ・緊急地震速報の認知度、理解度は高まった
- ・認知度、理解度と実際の地震の際に行動ができる率とは乖離が見られる

課題

- ・国民の認知や理解が進んでいても、実際の見聞きしたときに対応がとれていない

今後の方向性・・・訓練を中心とした周知・広報

- ・訓練効果の高い学校を中心に取り組みを強化 →次代の防災の中心を担う子どもへの周知 家族など周囲への波及効果
- ・受信端末等に関するガイドラインを作成 →訓練に対応した端末の普及で訓練環境の整備
- ・引き続き関係機関と協力して周知・広報、全国訓練を継続的に実施

総括

緊急地震速報は、全く新しい情報であり、情報だけでなく、その伝達、利用方法も、新たに作り上げる必要があったが、これまでの取り組みにより、それぞれの基礎部分は概ね完成したといえる。

今後は、国民が実際に緊急地震速報を見聞きして正しく利用ができるという、真の意味での「利用拡大」に向け、①緊急地震速報のさらなる高度化 ②緊急地震速報を入手しやすい環境の整備 ③訓練を中心とした周知・広報 に取り組む必要がある。

緊急地震速報の利用は、最終的には国民の一人一人が素早く行動をとることにかかっている。よって、訓練の実施を、教育機関との連携などにより、特に重点的に推進していく必要がある。

申請・届出等手続きのオンライン利用の促進

2010年11月 9日

総合政策局、道路局、自動車交通局
海事局、海上保安庁

1. 評価の目的、必要性及び対象範囲

評価の目的、必要性

国に対する申請・届出等の手続きについては、平成13年3月に策定された「e-Japan重点計画」(IT戦略本部決定)や、平成14年12月に公布された「行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律」(平成14年法律第151号)等を始めとした政府の施策に則り、オンライン化を進めてきた。

その一方で、使い勝手が利用者の視点に立ったものとなっていない等の理由により、国民・企業等による電子政府の利用が進んでいなかったことから、平成18年1月に策定された「IT新改革戦略」(IT戦略本部決定)の中で、オンライン利用促進対象手続について、各手続の利用目標を含む利用促進行動計画を2005年度に策定・公表し、2010年度までにオンライン利用率50%以上を達成することとされた。これを受けて、各オンライン利用促進対象手続(国土交通省関係で8手続)を対象として、平成18年3月に「オンライン利用促進のための行動計画」(各府省情報化統括責任者(CIO)連絡会議報告、以下「利用促進行動計画」という。)が策定され、利用促進に係る取組が行われてきた。

本評価は、本計画が策定されてから既に4年が経つことから、オンライン利用に関しニーズが高い等主要な5手続について、今後、更なる利用率の向上を図るため、これまでの利用促進に係る取組について検証を行うものである。

評価の対象範囲

「利用促進行動計画」の対象手続のうち、「特殊車両通行許可申請」、「自動車の新車新規登録等」、「入出港の届出(特定港)」、「けい留施設の供用の届出(特定港)」及び「危険物の積込等の許可(特定港)」の5手続について検証を行う。

また、残りの手続については、以下の理由により、対象外としている。

・自動車の変更登録、移転登録、抹消登録、継続検査

自動車の新規登録等の手続の利用状況が拡大した後、当該手続をオンライン化する予定であったが、「重点計画2008」(平成20年8月20日 IT戦略本部決定)において、50%以上の利用見込みの確認が出来た手続について2009年度以降にサービスを開始するとの指摘があるところ。現在、利用の見込み及び利用される方式について検討を行っており、現時点において当該手続のオンライン化が未整備であり、利用促進の取組を行うことができない。そのため、利用促進策を対象とした本レビューの対象とすべき施策が存在しないことから、検証を行うメリットがない。

・海技免状の有効期間の更新、操縦免許証の有効期間の更新

これらの手続きは、5年に1回だけの手続であり、既に郵送申請又は代理申請により申請者自らが窓口へ行かなくとも申請が可能となっている中で、更に他の評価対象手続とも性質が異なり、人の生命・身体の安全等を担保するための制度であることから、身体適性等の更新要件を確認するために有効かつ真正な添付書類を別途郵送することが不可欠であるなど、申請書のみしかオンライン化に馴染まない性質をそもそも有しているため、その利用率(平成21年)は、海技免状が0.013%、操縦免許証が0.039%に止まっていた。

また、利用促進行動計画(平成18年3月)においては、年間申請件数の多い手続として計画の対象とされたものの、その後対象を国民に広く利用されている手続に重点化して策定された「オンライン利用拡大行動計画」(平成20年9月12日IT戦略本部決定)の対象外となった。

このような中で、オンライン利用率が極めて低調である等の手続のオンライン化についてはメリハリの効いた対応を行うことが重要である旨のオンライン利用拡大行動計画や会計検査院の意見(平成21年9月)を受けて、今般、手続の見直しを行った結果、利用率が極めて低調で国民のニーズが小さく、行政事務の簡素化・効率化も見込まれない当該手続きについて平成22年3月のe-Gov移行に併せてオンライン申請の運用を既に取り止めた。

以上のことから、利用促進に係る取組に関する検証を行う意義がない。

2. 施策の概要及び評価の視点

政府のオンライン利用促進に係る施策の概要

1. e-Japan重点計画（平成13年3月29日 IT戦略本部決定）

平成13年1月に我が国が5年以内に世界最先端のIT国家となることを目指し、「e-Japan戦略」(IT戦略本部決定)が策定された。これを具体化し、高度情報通信ネットワーク社会の形成のために政府が迅速かつ重点的に実施すべき施策の全容を明らかにするために本重点計画が策定された。

本重点計画では、「行政の情報化及び公共分野における情報通信技術の活用の推進」があげられている。その中で、行政と国民、企業等との間の情報化の中で重要な取組の一つである申請・届出等手続のオンライン化は、ごくわずかな手続に止まっていることから、国民等と行政との間の実質的にすべての申請・届出等手続を、2003年度までのできる限り早期にインターネット等で行えるようにするとされた。

また、手続のオンライン化に当たっては、事務自体をそのままオンライン化するのではなく、業務改革、省庁横断的な類似業務・事業の整理、制度・法令の見直しを実施するとともに、ワンストップサービス化を進め、行政の効率化、国民・事業者の負担軽減を実現する必要があるとされた。

2. IT新改革戦略(平成18年1月 IT戦略本部決定) 及び オンライン利用促進のための行動計画(平成18年3月 CIO連絡会議報告)

国の扱うほとんどの手続においてインターネットによる申請等が可能となる一方で、使い勝手が利用者の視点に立ったものとなっていない等の理由から、国民・企業等による電子政府の利用は進んでおらず、国民・企業等利用者が利便性・サービスの向上を実感できていないことが課題となっていた。このため、IT新改革戦略では、「世界一便利で効率的な電子行政」の目標の一つとして「利便性・サービス向上が実感できる電子行政(電子政府・電子自治体)を実現し、国・地方公共団体に対する申請・届出等手続におけるオンライン利用率を2010年度までに50%以上とする」ことを定め、その実現に向けた方策として、「オンライン利用促進対象手続について、各手続の利用目標を含む利用促進行動計画を2005年度に策定・公表し、2010年度までにオンライン利用率50%以上を達成する」とされた。

これに基づき、利用促進行動計画が策定され、当省関係の手続では8手続が対象となった。

3. オンライン利用拡大行動計画（平成20年9月 IT戦略本部決定）

IT新改革戦略において、2010年度までに国の手続におけるオンライン利用率を50%以上とする目標を設定し、利用促進対象手続を定めて行動計画を策定して取り組んできたところであるが、オンライン利用率が未だ低調であることから、これまでの取組を抜本的に見直し、対象を国民に広く利用されている手続に重点化し、重点手続分野ごとに目標を設定して、オンラインのメリット拡大、使い勝手の向上等の措置を集中的に講ずることとなっている。

当省関係の手続では、今回政策レビューの対象となっている5手続が重点手続となっている。

評価の視点

上記の政府のオンライン利用促進に係る施策を踏まえ、オンラインのメリット拡大や使い勝手の向上等に係る、下記のようなオンライン利用促進の具体的取組内容と、それに伴う利用率の向上について確認する。

(1) 利用者の利便性向上

- ・本人確認方法、添付書類等の簡素化、業務処理過程の見直し
- ・処理時間の短縮等のインセンティブ
- ・システム操作、相談体制等の使い勝手の向上

(2) 広報、普及啓発

なお、本評価については、各手続を所管する部局がそれぞれの手続きについて、利用者・非利用者の属性、手続の特性及び利用促進の障害状況等を明らかにしつつ評価を行う。

3. 個別施策の評価 及び 評価のまとめと今後の施策への反映の方向性

特殊車両通行許可申請

(1) 手続の概要

道路は一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるよう造られており、この規格を超える車両を通行させようとする者は、車両の緒元、積載貨物、通行経路、通行期間等を申請し、道路管理者による道路構造の保全又は交通の危険防止の観点からの審査・許可を受ける必要がある。

特殊車両オンライン申請システムは、e-Japan重点計画(平成13年3月 IT戦略本部決定)を受け、職場や自宅のパソコンとインターネットを利用して、申請書の作成・提出及び許可証の取得を実現するため、平成16年3月より導入された。

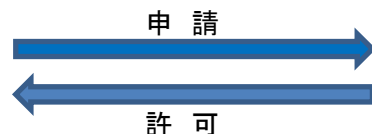
<根拠法令>

道路法第47条の2

<申請の流れ>

◎申請者

当該車両を通行させようとする者
(主な申請者:運送事業者)



◎提出先

道路管理者(ワンストップサービス)

(2) 利用促進施策の概要

1) オンライン申請の意義

特殊車両通行許可申請者の利便性の向上を図り、かつ、申請件数の増大が図られるようオンライン利用を促進

2) 「オンライン利用促進のための行動計画」に掲げられた施策

①許可証交付のオンライン化(窓口まで出向かずに許可証が受領できるよう平成20年度から運用開始)

②自動車検査証の添付不要化(バックオフィス連携により車検証添付を不要化し、平成18年度から運用開始)

③広報・普及活動(講習会の開催、ホームページにおける「よくある質問と回答」等の充実)

上記以外の取組みとして

審査期間短縮の取組み(担当事務所毎に審査期間を把握・指導)

(3) 施策の現状分析

① 現況把握(目標達成度の評価)

インプット: 利用促進施策

アウトプット: オンライン利用率の向上とそれによる全体の申請件数の増加

目 標

2010年度(平成22年度)までにオンライン利用率50%以上を達成する (IT新改革戦略 平成18年1月IT戦略本部決定)

評 価

<指 標>

- ・平成21年度オンライン利用率
- ・申請件数及びオンライン利用率の推移

<評価方法>

- ・平成21年度の特車通行許可申請におけるオンライン申請の割合を算出
- ・オンライン申請開始以降(平成16年度から21年度まで)の申請件数及びオンライン申請の割合を算出

② 因果関係分析

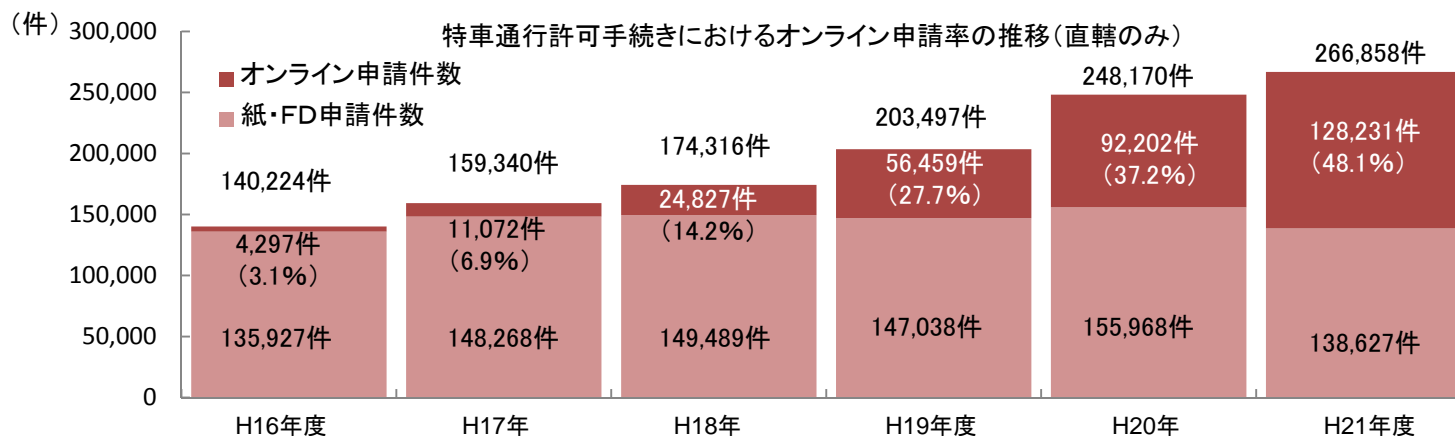
- 1) 利用者の要望を整理(平成21年度に特車システム運用事務局で把握 総数51件)
- 2) 非利用者アンケート結果を整理(平成22年2月に中国地方整備局管内の事務所申請窓口で実施 サンプル数:63)

(4) 評価結果

① 現況把握(目標の達成度の評価)

- 1) 平成21年度オンライン利用率48.1%
⇒ 平成22年度までにオンライン利用率50%以上は達成できる見込み

- 2) オンライン申請開始以降、申請件数は約2倍に増加
⇒ 結果として申請件数全体が増加したため、大型車両の通行の適正化に寄与



② 因果関係分析

1) 利用者の要望(総数51件)

⇒ より簡便な操作性に関する要望が多い(全51件中25件)

2) 非利用者アンケートの結果

(i) オンライン申請を利用しない理由(総数121件 複数回答)

⇒ 操作が煩雑、審査期間が同じ(全121件中75件)

(ii) オンライン申請の改善要望(総数83件 複数回答)

⇒ 電子認証の改善(全83件中49件)

<評価のまとめと今後の施策への反映の方向性>

オンライン申請の導入以降、オンライン利用率・申請件数ともに大幅に向上したところ。

今後、以下の施策を進め、更なるオンライン利用率・申請件数の向上を図るとともに、増大する事務作業量に対処。

(1) 課題点の抽出

因果関係分析から、今後の施策へ反映させるための課題を以下のとおり抽出

①窓口申請よりオンライン申請の審査時間を大幅に短縮

②利便性を更に向上

(2) 今後の方針

①審査時間の短縮

・手作業によるエラーチェックを自動化

・審査事務の効率化(地方道データベースの充実、審査項目の簡素化等)

②利用者の利便性向上

・利便性ある機能の追加(審査結果または審査状況を24時間以内に通知、車両情報入力の簡素化)

・より簡便で費用負担が少ない認証方式を検討

(1) 手続の概要

自動車保有関係手続のワンストップサービス(略称:OSS)は、自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続(検査・登録、保管場所証明(警察)、自動車諸税(国税・県税)の納税等)について、オンライン申請を活用してワンストップサービスを実現することにより、国民負担の軽減及び行政事務の効率化等を図るものである。平成10年度の小渕内閣総理大臣の所信表明演説を受けて発足したバーチャルエージェンシーの4本柱のプロジェクトの一つとして始まった。

平成17年12月26日に新車新規登録手続を対象として、東京、神奈川、愛知、大阪の4都府県で運用を開始した。現在は岩手、茨城、群馬、埼玉、静岡、兵庫を加えた計10都府県でOSSが稼働している。

<根拠法令>

行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律
道路運送車両法 第7条第4項 第96条の2～第96条の14
自動車の保管場所の確保に関する法律 第4条
地方税法 第151条の12
自動車損害賠償保障法 第9条 等

<申請の流れ>

別紙参照

(2) 施策(利用促進施策)の概要

- ・大量一括申請者向けの一括申請機能を導入(平成18年度)
- ・印鑑登録証明書別送により本人確認を行うシステム及び運用を導入(平成19年度)
- ・登録希望日を指定できる機能を導入(平成21年度)
- ・全国各地における利用促進にかかる説明会の実施

(3) 施策の現状分析

①現状把握(事実関係の把握)

<インプット:これまで実施した施策について>

・当初の申請アプリ(※)は個人申請を想定していたもので、申請にあたり説明事項を確認しつつ複数のページを参照しながら入力をする必要があり、1件の入力に十数分程度を要するものであったことから、大量の申請業務を取り扱う行政書士及びディーラー団体等の大量一括申請者にとっては使いづらいシステムであった。そのため、利用者自らが申請情報入力ソフトを開発することを前提に、大量一括申請者の申請データ入力作業を軽減するための一括申請機能を導入した。(平成18年度)

・窓口申請において本人確認を行う観点から求めている印鑑証明書に代わるものとして、本システム上においては、申請時に住民基本台帳カード(住基カード)等の電子証明書を必須としていた。しかしながら、住基カードの普及が進まなかったため、大量一括申請者による代理人申請において、住基カード等電子証明の取得を不要とし、印鑑証明書等を活用した本人確認のシステムを構築した。(平成19年度)

・大量一括申請者においては、商慣行として申請前に登録日の目処が立つことが必要不可欠であるが、OSSシステムを利用した申請においては、警察及び運輸支局等での審査日数の目処が立たないなどの、OSS申請では登録日が調整できないという欠点があった。これを改善してほしいという大量一括申請者の意見に対応するために、申請者が申請時に登録希望日を指定できる機能を整備した。(平成21年度)

・全国各地において、ディーラー等の利用者に対する利用促進のための説明会等を随時開催している。

(※)アプリとは、Javaで作成されたWEBブラウザ上で動作するソフトウェアであり、申請用のポータルサイトを閲覧することによりブラウザ上にダウンロードされるものをいう。これにより、申請者が、セキュリティを確保しつつ、特別な申請ソフトウェアを開発又は購入することなく申請することを可能としている。

<アウトカム:利用率の推移>

・OSSの利用率は、平成18年度では0.6%であったが、促進策を講じた結果として、平成20年度では2.6%、平成22年4月～8月では18.4%となっている。そのため、OSSの利用促進が近年において効果を発現しつつあると理解できる。

<目標に対する評価>

・「オンライン利用促進のための行動計画(以下「促進計画」という。)」では、平成20年度までに利用率を19%とすることを目標として掲げていたが、平成20年度の利用率は2.6%にとどまっておき、目標に到達することはできなかった。原因としては、これは、住基カードの普及低迷及びこれにより申請可能なユーザ数が少ないことなどが考えられる。

・平成20年9月に策定された「オンライン利用拡大行動計画」では、促進計画がOSSの稼働地域における利用率を目標として示していたのに対し、FD申請も申請の電子化であることを鑑み、これを含めるものとし、全国のFD申請及びOSS申請の合算が平成26年度までに60%を超えることを目標としている。現在進行している計画であるところであるが、平成21年度の数値としては、57%を超えるものになっており、順調に推移している。

② 因果関係分析

- ・OSSについては、当初大量一括申請システムが存在していない形で始まったこと、購入者が住基カードの保有者である場合のみに限定されていたこと、商慣行により登録日の目処が立つことが求められる中で行政側の審査の観点からあらかじめ明確にできないことの問題があるとともに、OSSに関する理解が少ないことにより、利用が低迷していた。
- ・これについて、一括申請システムによる申請を認めたこと、住基カードによらない印鑑登録証明書の別送方式を認めたこと、登録希望日を指定できる機能を導入し可能な限り目処をつくようにするなど、利用率の低迷の原因となっている事項の解決を図った。
- ・また、まだ使用していない者に、行政機関への来訪回数が減ることの利便性を認識していただくため、広報活動などを通じて、使用を促す取組を行ったところ。
- ・これにより、住基カードを所有していない者でも申請が可能となるとともにディーラー等の理解がすすみディーラー等の申請環境が整備されたことなど利用が可能となるユーザが拡大したこと（平成18年133社が利用→平成22年206社が利用）、一括申請システムの導入や登録希望日指定機能の導入によりユーザ利便性が向上したこと、広報活動を通じてOSSの認知度が向上したこと、効果として認められるようになった。
- ・この効果が認められるようになった結果として、利用率が向上したものと考えられる。

③ アウトカム分析

- ・利用促進策の効果について、OSSの利用率によりアウトカム分析を行う。具体的には、①に記載したとおり、平成18年度の0.6%から平成22年度の18.4%まで向上しており、利用促進施策が一定の効果を発現したとすることができる。
- ・行政機関の来訪回数についても、少なくとも警察署への来訪回数が削減することについて認められているところ。

④ 問題点の整理

- ・OSSについては、当初大量一括申請システムが存在していない形で始まったこと、購入者が住基カードの保有者である場合のみに限定されていたこと、商慣行により登録日の目処が立つことが求められる中で行政側の審査の観点からあらかじめ明確にできないことの問題があるとともに、OSSに関する理解が少ないことにより、利用が低迷していた。
- ・また利用者側からもこれらの課題の解決が求められていた。
- ・これらの利用者のニーズなども踏まえ、現在は、これらの課題を改善する施策が講じられた結果として、因果関係分析にも記載したとおり、利用率の向上につながっているところ。
- ・一方で、利用率が十分ではない状況であることには変わり無く、改めて問題点を整理するため、現在の利用者及び利用していない者に対して、平成22年7月に主な利用者及び非利用者である稼働地域のディーラーに対してアンケートを行ったところ146社及び2団体より回答があったところであるが、概要は以下の通り。
- ・利用者（36社及び2団体）としては、OSSのメリットとして、警察署に向かう回数が削減し、業務効率が向上することを掲げている者が多数であった。
- ・一方で、デメリット事項として、商慣行とシステムがうまく整合できていないと思われる部分により現時点においても窓口申請と比較して登録日の想定がしにくいこと、警察等の行政機関における審査期間にぶれがあること、自賠責保険の電子化システム(e-JIBAI)との連携が強化されるべきであること、保管場所標章の取得についての更なる改善が必要と思われること、などが示されている。
- ・利用に至っていない者及び利用が殆ど見られない者（110社）については、メリット及びデメリットは利用者と同様であったものの、「利用するメリット」を想像できないとして利用を躊躇するような意見も見られているところである。
- ・以上を踏まえれば、現時点での問題点は以下の通りと整理されることが考えられる。
 - 商慣行との整合、行政側の運用改善、民間が発行する証明書関係システムとの連携強化等を通じてユーザ利便性の向上を図る必要があること
 - 非利用者がメリットを享受できるよう、更なる新規利用を促す必要があること

(4) 評価結果

・OSSについては、当初大量一括申請システムが存在していない形で始まったこと、購入者が住基カードの保有者である場合のみに限定されていたこと、商慣行により登録日の目処が立つことが求められる中で行政側の審査の観点からあらかじめ明確にできないことの問題があるとともに、OSSに関する理解が少ないことなどの課題があったことについては、利用率が向上していることから踏まえれば、システム改修等により適切に対応がなされているものと理解できる。

・また、アンケート調査等を踏まえ問題点を整理したところでは、現時点においても、システム上において商慣行との整合、行政側の運用改善、民間が発行する証明書関係システムとの連携強化等を通じて、ユーザ利便性の向上を図る必要があること、非利用者がメリットを享受できるよう、更なる新規利用を促す必要があること、といった課題があることが明らかになった。

・OSSについて、未だ利用率は十分ではない状況をふまえれば、これらの課題の解決を通じて更なる利用率の向上が求められるところである。

・一方で、平成18年度以降取り組まれた施策は、OSSの当初の課題を解決し、平成21年度以降の利用率上昇に大きく寄与していることなどから、平成18年度以降実施されてきたこれらの利用促進施策は十分な効果を発揮していたものと考えられることができる。

<評価のまとめと今後の施策への反映の方向性>

(1) 課題点の抽出

以下のような課題点が抽出できる。

●商慣行との整合、行政側の運用改善、民間が発行する証明書関係システムとの連携強化等を通じて、ユーザ利便性の向上を図る必要があること

●非利用者がメリットを享受できるよう、更なる新規利用を促す必要があること

(2) 今後の方針

前述の課題を踏まえ、以下のような対応を取ることが適切と考えられる。

●ユーザ利便性の向上を図る必要があること

・商慣行への整合を取っていくこと

→現時点では解決策が明確ではないが、今後更なる改善を模索

・行政側の運用改善を図っていくこと

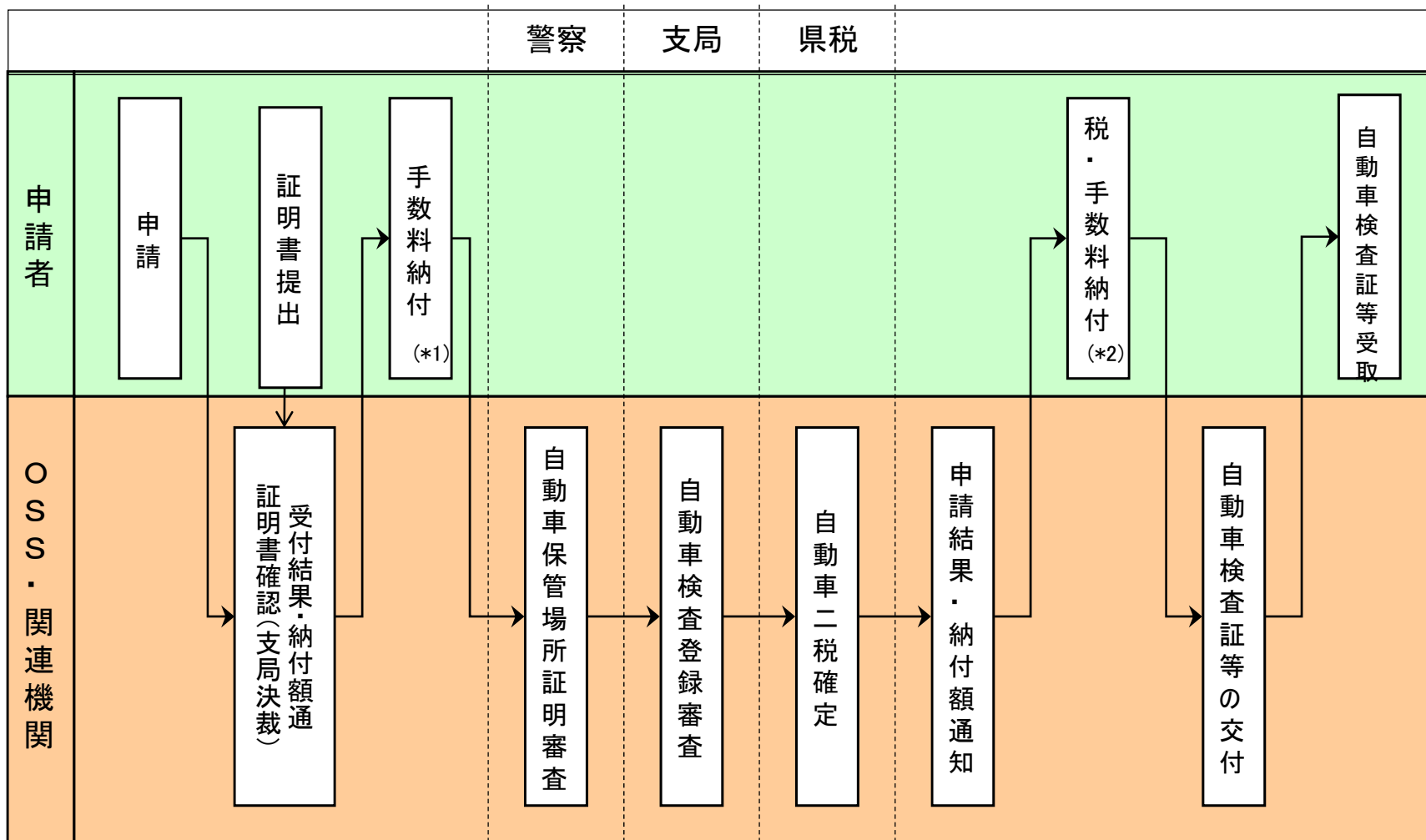
→警察等の関係行政機関との協力を強化して、審査の流れの適正化を進めること

・民間証明書関係システムとの連携を強化していくこと

→自賠責保険の電子化システム(e-JIBAI)側との対話・連携を強化すること

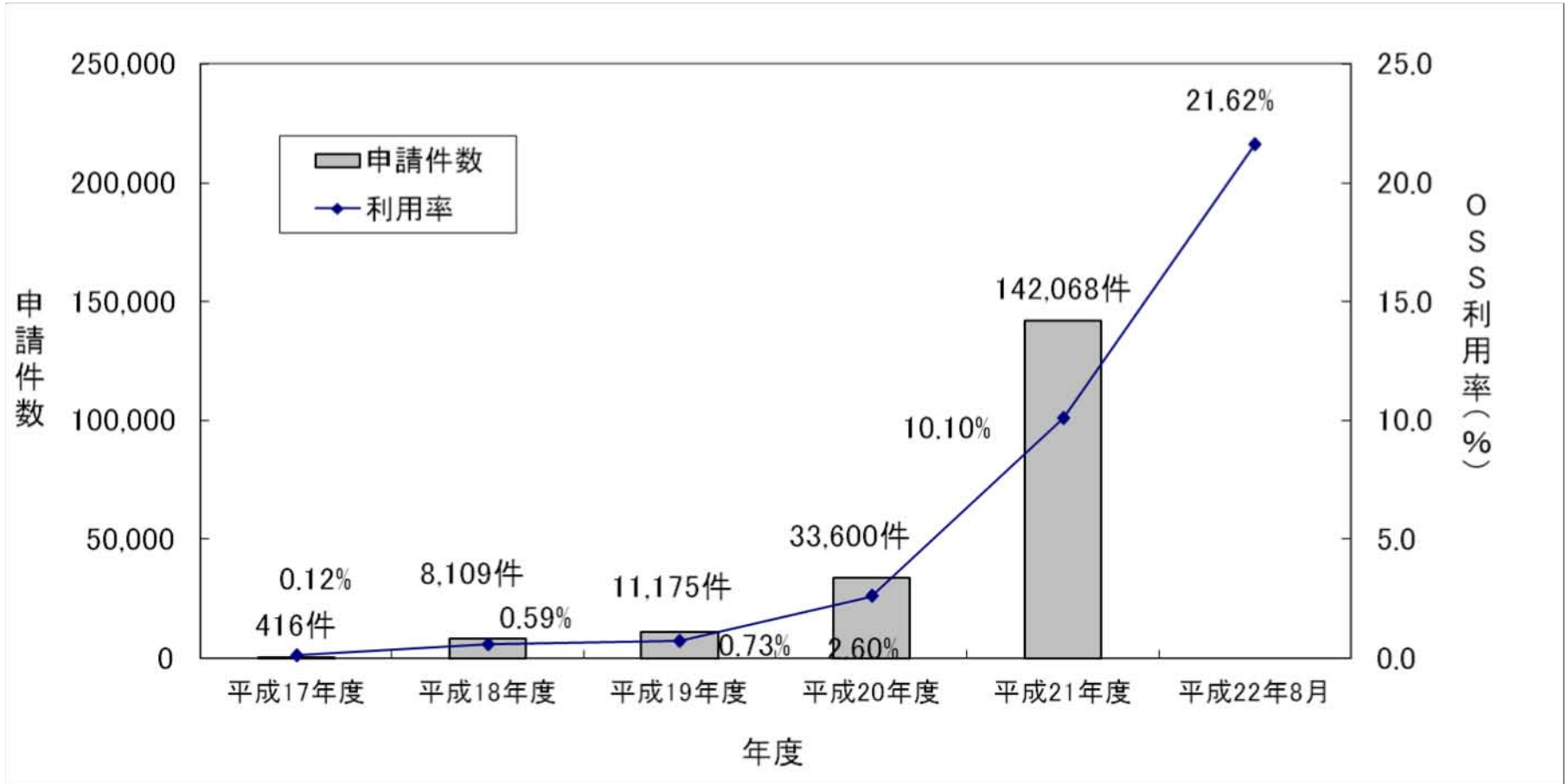
●非利用者への新規利用を促すこと

・非利用者への広報活動(説明会、会社訪問等)を引き続き継続・強化すること



(*1)保管場所証明申請手数料、検査登録手数料

(*2)上記以外の税、手数料



入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)、危険物の積込等の許可(特定港)

(1) 手続きの概要

① 根拠法及び法目的

入出港の届出、けい留施設の供用の届出、危険物の積込等の許可については、港則法に基づく手続きである。同法は、港内における船舶交通の安全及び港内における整とんを図ることを目的としている。

② 各手続きの概要

(入出港の届出(特定港))

船舶は、特定港に入港したとき又は出港しようとするときは、港長に届け出る必要がある。

※総トン数20トン未満の日本船舶等は不要

<根拠条文>

港則法 第4条

<申請の流れ>

◎申請者

船舶(船長)

(主な申請者: 船長・船舶代理店)

届 出

◎提出先

港長

(けい留施設の供用の届出(特定港))

総トン数500トン以上(関門港若松区においては総トン数300トン)の船舶が特定港においてけい留する場合、けい留施設の管理者は、あらかじめ港長に届け出る必要がある。

<根拠法令>

港則法 第5条第5項

<申請の流れ>

◎申請者

けい留施設の管理者

(申請者: けい留施設の管理者)

届 出

◎提出先

港長

(危険物の積込等の許可(特定港))

船舶は、特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をする場合、港長の許可を受けなければならない。

<根拠法令>

港則法 第23条第1項

<申請の流れ>

◎申請者

船舶(船長)

(主な申請者: 船主・船舶代理店)

申 請

◎提出先

港長

許 可

特定港とは、喫水が深い船舶が出入できる港又は外国船が常時出入する港であって、政令で定めるものをいう。
⇒全国84港(京浜港・阪神港・関門港等)

③電子申請導入の背景及び経緯

電子手続きの導入の経緯については、アジア諸国を含め海外主要港において、入出港時に必要な港湾関連手続きの電子情報処理(EDI: Electronic Data Interchange)化が進展し、また、船会社を中心として、港湾諸手続きのEDI化が強く要望されてきたことを背景として、「総合物流施策大綱」(閣議決定 平成9年4月)において、「主要港湾における出入港の行政手続きをEDI化すること」が盛り込まれたことを受けて、平成9年度に海上保安庁では、運輸省(現、国土交通省)港湾局と共同で、入出港届をはじめとする港湾諸手続きのEDI化について検討を開始した。

翌平成10年度、港長・港湾管理者に係る港湾諸手続きのEDI化のためのシステム「港湾EDIシステム」の開発、平成11年10月12日から港湾EDIシステムの試験運用を開始し、平成13年までに、入出港届、けい留施設使用届及び危険物荷役許可申請等の手続きについてもEDI化が実現された。

その後、「新総合物流施策大綱」(閣議決定 平成13年7月)に基づき、港湾EDIと税関、検疫、入国管理の各システムが相互に接続され、「総合物流施策大綱(2005-2009)」(閣議決定 平成17年11月)に基づき、平成20年10月に府省共通ポータル(統一電子申請窓口)が稼動するとともに、港湾EDIとNACCSのシステムが統合され現在に至っている。

(2) 施策(利用促進施策)の概要

- ・港長窓口における申請者への個別周知
- ・港毎に行われる海事関係者との会議及び関係省庁と連携した説明会等における全体周知

(3) 施策の現状分析

① 現況把握

○利用促進にかかる取組み事項

- ・申請窓口または各種会議等における周知方法について整理する。

(申請等手続きに来庁する申請者に対し、オンライン申請に伴うメリットを説明するとともにパンフレット等を活用してオンライン利用を勧奨、オンライン申請の認知度を高める観点から、各種会議・説明会等において幅広く周知を行い、オンライン利用を勧奨等の具体的な取組内容を整理する。)

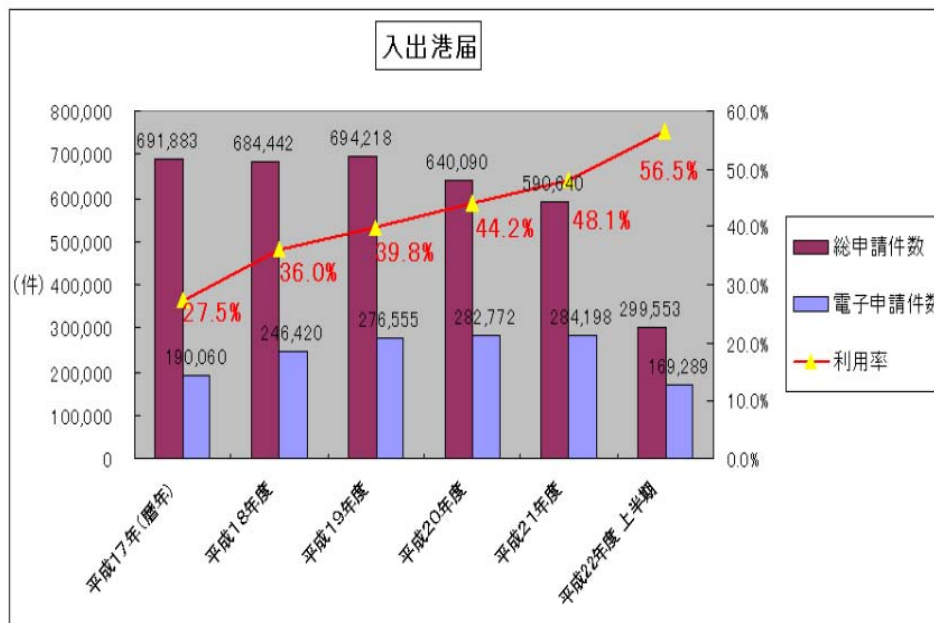
- ・その他、利用促進にかかる取組について、収集整理する。

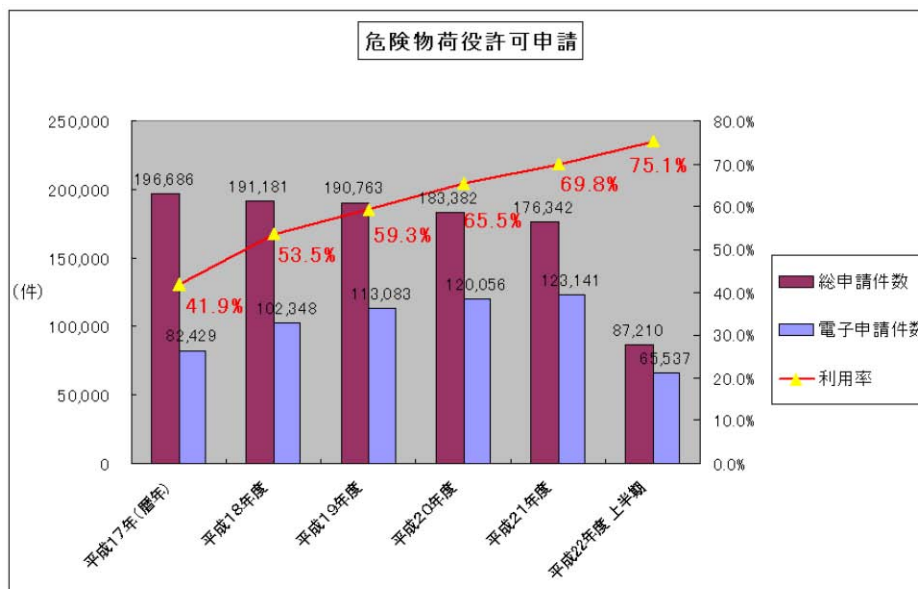
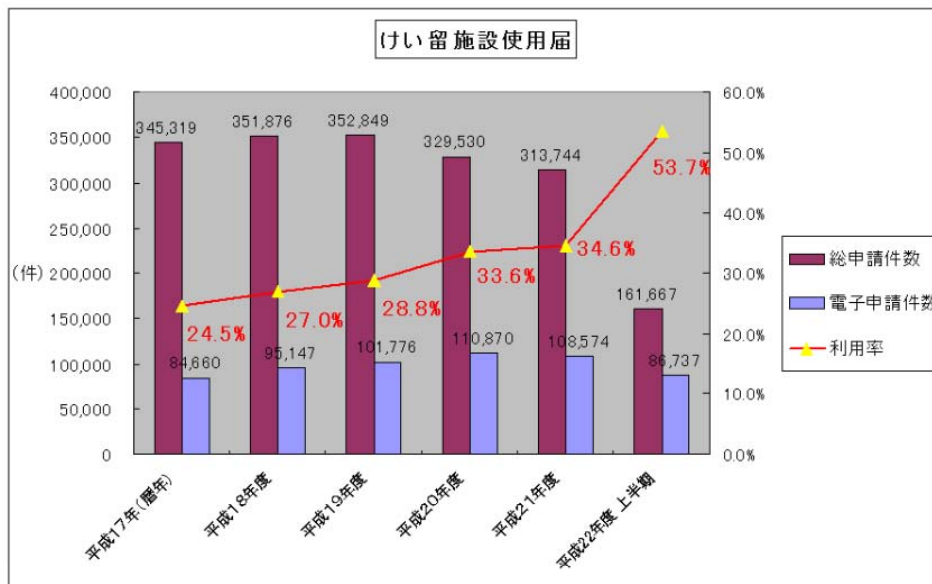
(ホームページ掲載による周知、電子申請を検討している者に対する実画面閲覧による説明、その他の具体的な取組事例の収集と整理を行い、現況を把握する)

○取組み結果

- ・電子申請率の推移及び目標値の達成度について、分析・評価する。

各手続きにおける電子申請利用率の推移





② 因果関係分析

○目標値を達成できた／できなかった理由の検討

- ・窓口申請者の属性を分析・把握する。

(手続き毎に、船舶の分類(日本船舶又は外国船舶)及び申請者の分類(船長又は代理店等)について、調査を行い、電子申請利用者・非利用者の傾向を把握する)

※ 平成22年8月の1ヶ月間、全国の各港長あてに申請のあった対象手続きについて、分類別の集計調査を実施

(8月分の申請数 入出港届 37,859件 係留施設使用届 10,973件 危険物荷役許可申請 15,475件)

- ・窓口申請の頻度及び電子申請の認知度(アンケート調査)を分析する。
(窓口申請者に対し、アンケート調査を実施し、電子申請の認知度について分析する)

- ・電子申請を利用しない理由(アンケート調査)について分析をする。

(窓口申請者に対し、アンケート調査を実施し、電子申請を利用しない理由について分析する)

※ 平成22年8月の1ヶ月間、手続きのため港長窓口に来訪した申請者に対して、アンケート調査を実施

(アンケート回答数 624件)

- ・電子申請利用の契機等について分析する。

※ 平成22年8月の1ヶ月間、電子申請を利用している申請者に対して、アンケート調査を実施)

(アンケート回答数 502件)

③ コストパフォーマンス分析

○費用(施策等を貨幣価値に置き換えられないことから、取組み事項を再掲する。)

- ・申請窓口または各種会議等における周知
- ・その他、利用促進にかかる取組み

○効果

- ・移動削減効果(時間)及び交通費削減効果について、分析を実施する。
- ・電子申請利用効果(アンケート調査)について、抽出する。

<評価のまとめと今後の施策への反映の方向性>

(1) 課題点の抽出

評価した結果から、施策の課題を抽出する。

例えば、利用者からの要望及び利用促進にかかるアイデア等を分析し、現在実施している窓口周知等の不足事項を抽出して記載する。

利用促進にかかる取組事例について、港長窓口での取組み事例及び電子申請非利用者・利用者から意見を相互分析し、さらには、非利用者の属性分析を行い、課題の抽出を行う。

(2) 今後の方針

評価した結果から、利用者の属性等に応じた今後の取組み手法について検討。