

「まんなかビジョン」の40の具体的な目標ごとの中間評価結果

I モノづくりなど産業の国際競争力の強化

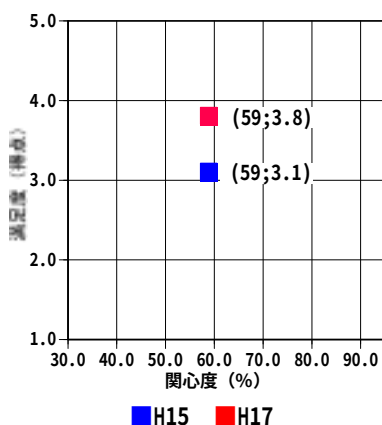
I-1 国内外物流の経済性・確実性・安全性を向上します

・国際港湾や国際幹線航路、国際空港の重点的な整備を行うことにより、物流のスピードアップや確実性・安全性の向上、コスト削減を図るとともに、港湾や空港の安全性の向上など国際水準のサービスを実現します。



整備が進む大深水コンテナターミナル
(名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナル)

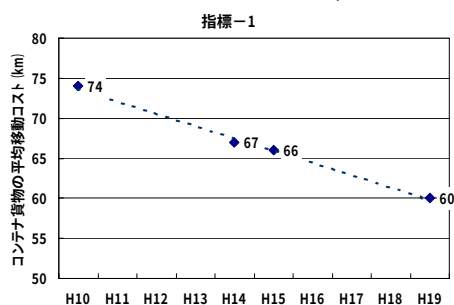
満足度調査結果（問 26）



- ・満足度は 3.8 点と高い評価を得ており、平成 15 年度調査と比較すると、0.7 ポイントの高い増加を示しています。関心度は 59%と低く、平成 15 年度調査から変化は見られませんでした。
- ・全ての地域において満足度が増加しており、中部地方全域にわたって住民から評価が得られています。その中でも特に、名古屋港や中部国際空港の背後地域となる名古屋市をはじめとした愛知県西部や岐阜県の各地域での伸びが大きくなっています。
- ・この要因として、伊勢湾スーパー中枢港湾プロジェクトの進展や、中部国際空港の貨物取扱量の順調な推移が報道などで取り上げられ、一般的に認知された結果であると考えられます。

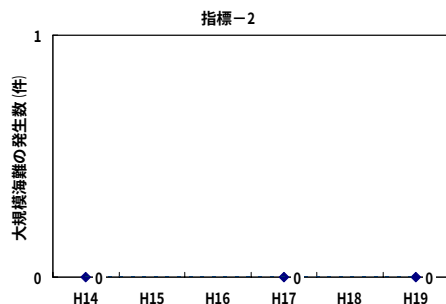
アウトカム指標の進捗状況

【コンテナ貨物の平均移動コスト(H14 年比 1 割削減(H19))】



港湾のコンテナ貨物の平均移動コスト（コンテナ貨物の単位重量当たりの陸上輸送距離）は、平成 10 年度の 74km から平成 15 年度では 66km と、着実にコスト低減が図られています。今後も平成 19 年度の目標達成に向けて着実に取り組んでいく必要があります。

【伊勢湾における航路を閉塞するような大規模海難の発生数(H15～H19 の発生件数を 0 とする)】



平成 15～17 年度における大規模海難の発生数はいずれも 0 件であり、平成 15～19 年度の発生数を 0 件とする目標達成に向けて順調に経過していますが、物流のスピードアップや確実性・安全性の向上に向けて着実に取り組んでいく必要があります。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

【コンテナ貨物の平均移動コストの短縮】については、各地域から港湾までの移動距離の短縮によりアウトカム指標が改善されますが、本指標に用いられる移動距離は、一般道路を対象とし（道路時刻表で算出）、有料道路の料金抵抗が反映されていません。そのため、東海環状自動車道等の整備効果が反映されていません。

【伊勢湾における航路を閉塞するような大規模海難の発生件数】については、国内外物流の確実性・安全性確保の観点からも重要な指標です。

■アウトカム指標の進捗状況

港湾に関しては、【コンテナ貨物の平均移動コスト（コンテナ貨物の単位重量当たりの陸上輸送距離）】は、平成 10 年度の 74km から平成 15 年度では 66km と着実に低減されています。

空港に関しては、アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

当該目標に対する住民満足度は、大きく向上しており、政策目標の妥当性は極めて高いものです。また、アジア各国等との国際競争激化、FTA 等新たな枠組みが形成されつつある中で、今後、国内企業のグローバルに展開する物流ネットワーク構築を支援するため、移動コスト低減、迅速性の向上、規制緩和等が重要であり、その効果を適切に反映するため直接的な利用者である荷主、運送事業者のニーズを把握しつつ、本政策目標の推進、適切な成果指標の設定による効果把握が、極めて、重要と判断されます。



今後の改善点等

当該目標の対象となる中部国際空港へのアクセスの円滑化、物流拠点の機能強化等に関するアウトカム指標を設定することが重要です。

また、自動車専用道路、鉄道、海上輸送も含めマルチモーダルな移動時間、移動コストの短縮を図る指標に改善する必要があります。

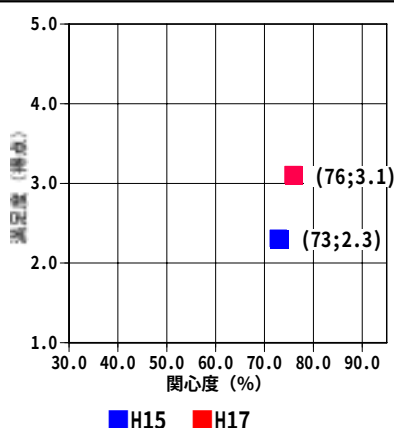
1-2 港湾・空港までのアクセス時間を短縮します

- 国際海上コンテナターミナルや中部国際空港の整備に対応し、それらの拠点と陸上輸送の接続の円滑化を図ります。
- 人の流れについても、各都市から空港・港湾への道路・鉄道整備や海上アクセスの整備を行い、交通機関の連携を強化することで利便性の高いアクセスを実現します。



名古屋と直結する伊勢湾岸自動車道
(名港トリトン)

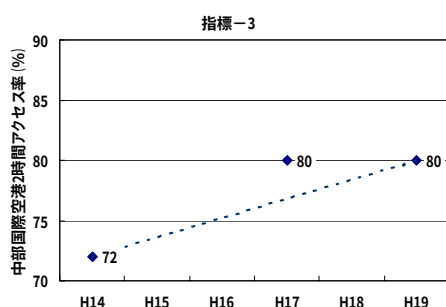
満足度調査結果（問 27）



- 関心度は 76%であり、平成 15 年度調査と比較して 3 ポイント増加しています。
- 地域別では愛知県の知多や西三河の各地域、三重県の桑名・員弁や津・久居の満足度が 3.5 点と高く、また、平成 15 年度調査と比較して、静岡県東部や長野県を除き、概ね高い増加を示しています。
- これは、中部国際空港の開港と知多横断道路や東海環状自動車道等の道路網、中部国際空港連絡鉄道、名古屋鉄道の高速度化事業、津松阪港、鳥羽港と常滑港を結ぶ海上アクセス、各主要都市からの高速バス運行など中部国際空港へのアクセス整備が大きく進展したことが影響していると考えられます。

アウトカム指標の進捗状況

【中部国際空港への 2 時間アクセス率（人口）（72%（H14）→80%（H19））】



中部国際空港への 2 時間アクセス率（人口）は、平成 14 年度の 72%から中部国際空港の開港に併せた道路、鉄道、海上アクセスの整備により、平成 17 年度で目標値（平成 19 年度）の 80%に達しました。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

【中部国際空港 2 時間アクセス率】については、本目標の空港に関する成果指標として適合性が高い指標です。

一方、港湾については、指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標は、東海環状自動車道等の道路、鉄道、海上アクセスが整備されたことによって、平成 17 年度で目標を達成しました。

ただし、港湾を対象としていないため、港湾へのアクセス時間の短縮に関する進捗は評価できません。

■目標達成に関する総合的評価

港湾に関してはアウトカム指標での評価はできませんが、空港に関するアウトカム指標の進捗状況は、すでに目標を達成しており、また、当該目標に対する満足度は、大きく向上しており、東海環状自動車道等の道路網、中部国際空港連絡鉄道、海上アクセス等の整備の効果を反映したものと思われます。このようなことから、既存の産業集積等を活かし、国際競争力を強化していくため、また、国際観光交流の拡大による人的交流促進の観点からも、主要都市、生産拠点とのアクセス時間の短縮は、港湾・空港機能の更なる高度化とともに、今後も重要な要素であり、本政策目標の推進、成果指標の更なる向上は、極めて重要と判断されます。

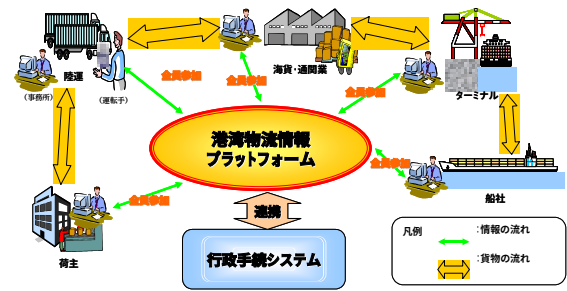


今後の改善点等

空港へのアクセス時間を対象としているため、名古屋港等のスーパー中枢港湾も含めたアクセス時間短縮に関するアウトカム指標の設定が必要です。

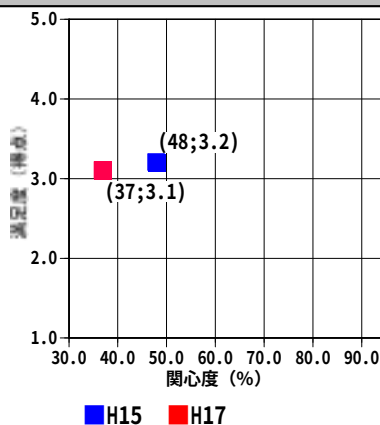
Ⅰ－３ 港湾・空港での貨物引き取りまでの時間 (リードタイム) を短縮します

- ・ 港湾・空港において、IT技術の活用により輸出入を行う際に必要となる手続の簡素化・効率化を推進するとともに、港湾・空港の機能強化によって物流のリードタイムを短縮します。



港湾物流情報プラットフォームイメージ

満足度調査結果（問 28）



- ・ 満足度は3.1点と中間的な位置にありますが、平成15年度調査と比較して0.1ポイント減少しています。関心度は37%と非常に低く、平成15年度調査から-11ポイントと大幅に減少しています。
- ・ 地域別では、名古屋市や愛知県西三河の各地域で満足度は3.5点以上と高くなっています。
- ・ 一方、飛騨、静岡県東部や長野県等の名古屋市から離れた地域では、満足度が2.5点以下と低く、平成15年度調査と比べて得点の下がった地域も多くなっています。
- ・ 目標のわかりにくさは、56%と極めて高く、半数以上の住民が空港・港湾での貨物引き取りまでの時間について把握する情報を持っていない状況にあるといえます。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対するアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、中部国際空港の開港による空港機能の高度化や、港湾に関しては、関連する施策・事業（名古屋港等の国際海上コンテナターミナルの整備、輸出入・港湾諸手続のワンストップサービス）の拡充が進んだことから、リードタイムは従来よりも短縮しているものと考えられます。また、それらの効果を適切に把握するためのアウトカム指標の設定が必要です。

本政策目標に関する住民の関心度も大幅に減少しており、直接的な効果を把握するため、荷主、運送事業者等の関心度・満足度等を把握し、そのニーズに対応した適切なアウトカム指標を設定する必要があります。また、アジア・太平洋地域を中心に貨物輸送が増加していること、アジア各国の社会基盤の規模拡大、高いコスト競争力によって、国際競争は一層激化する状況にあることから、リードタイム等利用時間の短縮に資する本政策目標の推進は、極めて重要です。



今後の改善点等

空港島等での倉庫、待機場の設置等物流拠点として機能強化の推進、コンテナターミナルの整備、輸出入・港湾諸手続のワンストップサービス化による効果を反映したアウトカム指標を検討する必要があります。また、効果・ニーズ把握のための調査等を実施する必要があります。

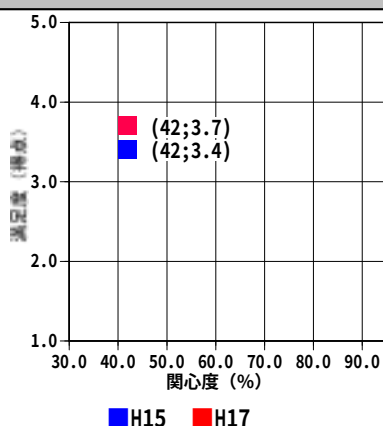
1-4 企業が設備投資しやすい環境をつくります

- ・ 物流拠点や生産拠点から高規格幹線道路までのアクセス性を高めるとともに、安定した水供給や下水道の整備を図ります。
- ・ 特区制度の積極的な活用等により、産業活動に有利な環境を創造します。
- ・ 臨海部に陸海空の交通結節性を活かしたロジスティクス拠点や、環境産業等新産業の集積を形成するため、再生整備を進めます。



再開発が進む名古屋駅周辺

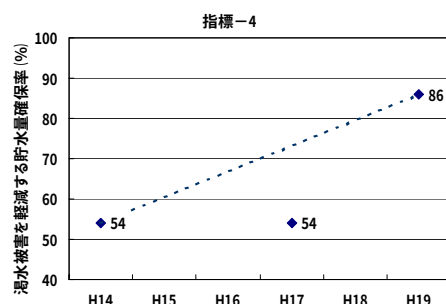
満足度調査結果（問 29）



- ・ 満足度は 3.7 点と高く、平成 15 年度調査と比較して 0.3 ポイント増加しています。関心度は、平成 15 年度調査からの変化はなく、42%と非常に低い状況です。
- ・ 地域別では、愛知県の各地域の満足度が高く、特に、豊橋渥美が 4.1 点、尾張北部、知多、豊田加茂等で 4.0 点、また、中濃、伊豆等でも 4 点以上です。
- ・ 平成 15 年度調査との比較では、岐阜県、三重県の増加が大きく、J R 岐阜駅前の企業誘致、三重県では自動車、半導体、液晶関連の設備投資が寄与したと考えられます。
- ・ 一方、長野県の上伊那と木曽の 2 地域は満足度が 3 点を下回り、特に木曽では平成 15 年度調査から 0.4 ポイント減少しています。この 2 地域では関心度もそれぞれ 20%、14%と極めて低く、企業誘致に積極的でないことが読み取れます。

アウトカム指標の進捗状況

【渇水被害を軽減する貯水量確保率（約 54%(H14)→約 86%(H19)】



渇水被害を軽減する貯水量確保率は、平成 14 年度の 54%から平成 17 年度では 54%と変化はなく、平成 19 年度の目標達成に向けて、引き続き事業進捗が求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標【渇水被害を軽減する貯水量確保率】については、目標達成の基礎的条件ですが、主要施策・事業（特区制度の導入）等の効果が反映されていないため、目標達成を把握するための指標としては不十分です。

ただし、企業が投資しやすい環境づくりのためには、当該アウトカム指標のように水、エネルギー等の操業基盤の安定性ととともに、コスト競争力強化に資する利用料の低廉化、事業用地の利便性向上に資する道路交通ネットワークの強化の視点が重要です。

■アウトカム指標の進捗状況

渇水被害を軽減する貯水量確保率は、平成 14 年度の 54%から変化はないが、平成 19 年度の目標値（86%）の達成に向けて、平成 19 年度に完成予定の徳山ダムの整備により目標（86%）を達成します。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標が不十分であるため評価は困難ですが、当該目標に対する関連する施策・事業として、各地域での特区制度の導入が行われています。一方、本政策目標に対する住民の関心度は低いものの満足度は向上しており、企業立地に対する評価は高まりつつあります。国際競争力を高めていくうえで、企業の操業環境を向上させていくことの重要性であり、企業の事業拡大、新規操業の容易さ（コスト低廉さ、手続き等の簡易性、既存産業集積の利活用等）に関する成果指標の設定が必要であることから、本政策目標の推進、成果指標の充実は、極めて重要です。



今後の改善点等

空港については、国際ゲートウェイとしての機能を強化するうえで、臨空都市（空港島、対岸島）への企業立地の促進が重要です。また、航空貨物需要の動向、生産拠点（電子部品等メーカー）、物流拠点（運輸事業者等）の動向を把握して、物流ネットワーク形成効果と絡めて、企業の立地動向に関する成果指標を検討する必要があります。

港湾については、コンテナターミナルの整備、今後のロジスティックハブ機能の一層の強化によって、当該地域における企業の立地環境は高まることが想定されるため、物流ネットワークの円滑化、特区制度の導入による規制緩和の効果も含めた成果指標の検討が必要です。

II 世界都市を目指した名古屋及び各拠点都市の魅力向上

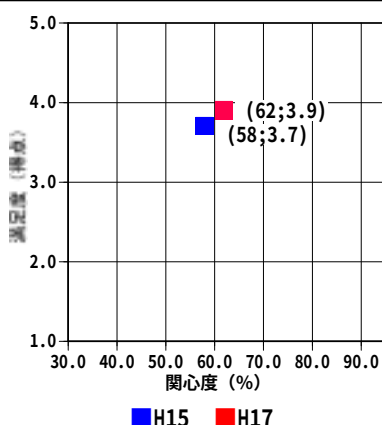
II-1 名古屋の賑わいを創出し、都市再生を推進します

名古屋駅地区や栄地区をはじめとする都心部において、業務・商業・文化・交流などの機能を充実させ、多くの人で賑わう魅力ある名古屋を目指して都市再生を推進します。



多くの人が集い賑わう久屋大通

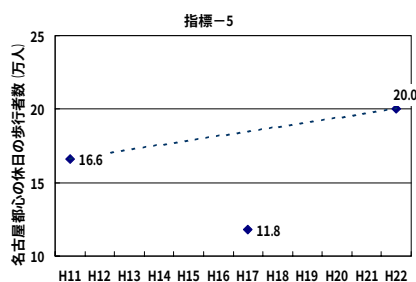
満足度調査結果（問 30）



- ・ 満足度は 3.9 点と高く、平成 15 年度調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 62%と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 4 ポイント増加しています。
- ・ 地域別では、名古屋市の満足度が 3.5 点で、全地域の中で最も低い状況です。平成 17 年は、中部国際空港や愛・地球博といったビッグプロジェクト、製造業を中心とした好調な経済を反映して名古屋が全国的に注目された年であり、メディア等の影響により、名古屋以外の地域で満足度を押し上げていると考えられます。一方、名古屋市の場合は、東京や大阪を都市の賑わいの比較対象としている可能性があり、決して満足には至っていないと見ることができます。
- ・ また、関心度においては、名古屋市は 86%で全地域の中で最も高く、中部地方の中核的な都市としての発展に対する期待の大きさが窺えます。
- ・ 一方、静岡市や北西遠（ともに 35%）など静岡県の多くの地域で 50%以下となっており、首都圏に近く、静岡市や浜松市では独自の都市圏を形成しているため、名古屋市の中枢性強化に対する関心が低くなったと考えられます。

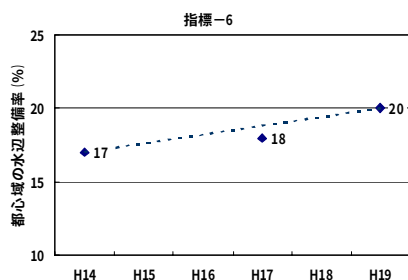
アウトカム指標の進捗状況

【名古屋の都心域の主要な通りにおけるの休日の歩行者数（16.6 万人(H11)→20 万人(H22)）】



名古屋の都心域の主要な通りにおける休日の歩行者数は、平成 11 年度 16.6 万人、平成 17 年度 11.8 万人と減少しています。

【都心域における潤いのある水辺整備率（17%(H14)→20%(H19)）】



都心域の水辺整備率は、平成 14 年度で 17%、平成 17 年度では 18%となり、整備率は向上しています。平成 19 年度の目標値（20%）達成に向けた進捗状況としては若干遅れている傾向にあり、事業の積極的な推進が求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標【名古屋の都心域の主要な通りにおける休日の歩行者数、都市域における潤いのある水辺整備率】について、目標達成のためには、にぎわい、交流、都心居住の場を創出していくことが重要であり、水辺環境の創出は基礎的条件の1つといえます。また、休日の歩行者数については、主要施策・事業である都市再生プロジェクトの効果を反映するものとして有効と考えられます。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標【名古屋の都心域の主要な通りにおける休日の歩行者数】は、平成14年度に比べ平成17年度の値は大幅に減少しています。これは、近年、都市再生プロジェクト等による拠点的な大規模集客施設の都心部での立地により、都市機能の高度化・集中化が進み、都心域での歩行者の回遊性が変化しているものと考えられます。名古屋市は、広小路ルネサンスなどのまちづくりと連携しながら、公共交通と自転車・歩行者のみ通行可能とするトランジットモールの実現に向け、(中長期)調査・検討を進める予定ですが、新たな都市機能の集積を都心回遊に繋げる取り組みが必要です。

【都市域における潤いのある水辺整備率】は、整備率は向上しているものの、平成19年度の目標値(20%)達成に向けた進捗状況としては若干遅れている傾向にあり、事業の積極的な推進が求められます。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標【名古屋の都心域の主要な通りにおける休日の歩行者数】は、都市再生プロジェクト等により、都市域での歩行者の回遊性の変化の影響等によって、大幅に減少していますが、住民満足度では、満足度・関心度とも前回調査と比較して向上しています。ただし、名古屋市では、他地域に比べ満足度が低いといった課題があります。このように、都心部での各種開発プロジェクト・イベントの成果が、ある程度、満足度には反映したものと想定されます。今後は、当該指標の改善(居住人口の増加数等の検討)とともに、満足度の向上に向けた取り組みが必要であり、本政策目標の推進は、極めて、重要と判断されます。



今後の改善点等

名古屋の賑わいを創出し、都市再生を推進するためには、都市再生プロジェクトによる都市機能の集積を活用・連携して、都市空間のにぎわい、潤いの場を創出する必要があります。アウトカム指標である休日の歩行者数については、都市機能の集積化、集中化により回遊性の変化を踏まえて、堀川の水辺空間の創出も含めて、広小路等への歩行者の誘導策等を更に強化していくことが重要です。また、昼夜間別の人口増加についても成果指標として検討しつつ、賑わい創出が実感できるよう、その成果把握として、満足度の向上を重視していくべきです。

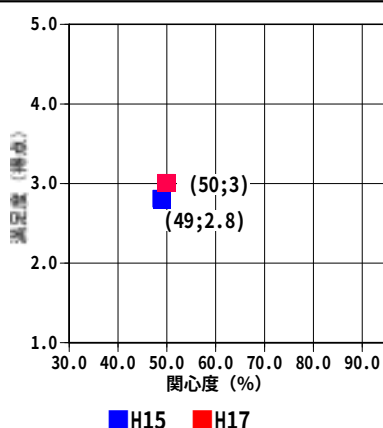
II-2 名古屋の国際性を高めます

- ・ 名古屋での国際会議をはじめとする各種会議の開催数を増やし、会議前後において観光・宿泊がしやすい環境をつくります。
- ・ 産業および歴史文化の遺産をいかした観光拠点整備を進めるとともに、その案内を充実します。「愛・地球博」の開催や中部国際空港の開港をきっかけに、海外でのPRを積極的におこない、名古屋の国際的な知名度を向上します。



中部の空の玄関、セントレア（中部国際空港）
（資料提供：中部国際空港株式会社）

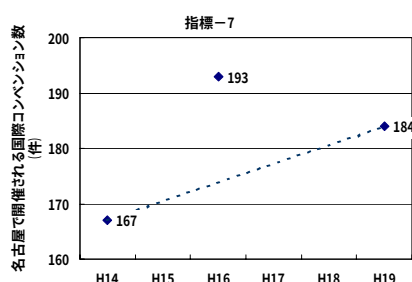
満足度調査結果（問 31）



- ・ 3.0 点と中間的な位置にありますが、平成 15 年度調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 50%と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイントと高い増加を示しています。
- ・ 地域別では、名古屋市の満足度が 2.6 点であり、全地域の中で最も低く、厳しい評価となっています。これは、目標Ⅱ-1 と同様に、名古屋の注目度の高まりと名古屋市民の実感のギャップが反映していると考えられます。また、国際会議等の開催は、周辺地域に比べれば圧倒的に多いことも事実であり、周辺地域の住民は、名古屋市を東京や大阪などと比較するのではなく、「国際的な都市」であるかを絶対評価していると見ることもできます。
- ・ 関心度について、名古屋市は 67%で他地域に比べて高いものの、目標Ⅱ-1 ほど関心度は高くありません。

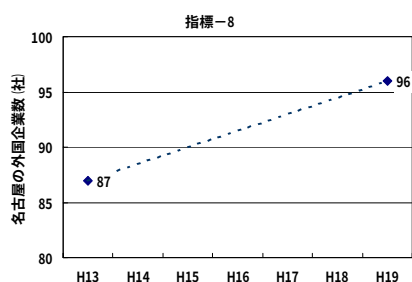
アウトカム指標の進捗状況

【名古屋で開催される国際コンベンションの件数（H14 比 1 割増(H19)）】



名古屋で開催される国際コンベンション数は、平成 14 年度 167 回開催されましたが、平成 16 年度は 193 件開催され、大きく増加しました。

【名古屋における外国企業数（H13 比 1 割増(H18)）】



当該指数は、「事業所・企業統計調査」の「外国の会社（外資系企業は含まない）」であり平成 16 年調査では、未だ、名古屋市の数値は示されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標【名古屋で開催される国際コンベンションの件数、名古屋における外国企業数】について、本目標に対する成果指標として適合性が高いですが、外国企業数については、外国企業の進出・撤退は景気の影響を受けやすく、施策・事業との関連性も不明確であることから、国際的な事業展開、投資魅力の観点から、外資系企業数、外国人ビジネスマンの人数等を追加することも検討すべきです。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標【名古屋で開催される国際コンベンションの件数】は、平成 14 年度に比べ平成 16 年度の値は大幅に増加し、目標値を達成しています。これは、万博開催、中部国際空港の開港効果が大きいものと考えられますが、名古屋の真の国際化に向け、国際コンベンション回数の維持強化とともに、アフターコンベンション機能の強化、インフォメーション機能として公共サインの多言語表記の充実も重要です。

【名古屋における外国企業数】は、中間年次におけるアウトカム指標が計測されていないため進捗状況の評価はできませんが、愛知県、東京都も含め全国的には減少傾向にあります。

■目標達成に関する総合的評価

「愛・地球博」の開催、中部国際空港の開港等による企業、個人等の国際交流進展等もあって、アウトカム指標（平成 14 年度）【名古屋で開催される国際コンベンションの件数】は、中間年度（平成 16 年度）において既に目標を達成しています。満足度は、前回調査と比較して向上しているものの、名古屋市において、満足度が低くなっているなど、真の国際化に向けて道半ばの状況です。このため、国際性を外国人の目から評価していただくことも重要であり、当該目標の満足度調査対象を外国人にも評価してもらえるよう改善検討が必要です。また、万博開催地の責務として名古屋の真の国際性を高めていくためには、愛・地球博の理念を継承した国際交流、産業観光の拡大、国際的なビジネス拠点としての都市機能の向上、世界水準の文化・教育環境の実現等、総合的な都市の魅力向上が重要であり、本政策目標の推進は、極めて、重要と判断されます。



今後の改善点等

万博効果等により、アウトカム指標は大きく向上したことから、今後も国際コンベンション件数の維持強化を図るとともに、アフターコンベンションの魅力度向上、公共サインの多言語表記の充実等に関する施策・事業を検討する必要があります。

また、外国企業数の増加とともに、外国ビジネスマンの増加等、人の交流を通じた真の国際性を高めていくための指標を検討する必要があります。

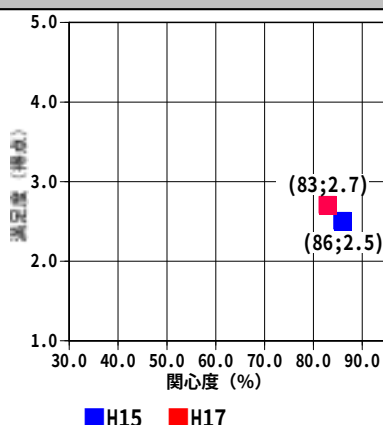
II-3 都市の中にオープンスペースや緑を確保し、やすらぎと風格を与えます

既にある都市公園や公共施設などを有効活用しながら、美しく訪れやすい水辺環境の創出や公園の整備、憩いの空間の形成をおこないます。



水辺環境の整備
(マイタウン・マイリバー事業)

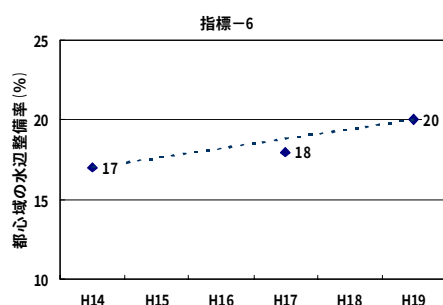
満足度調査結果（問 33）



- ・ 満足度は 2.7 点で中間値である 3 点を下回っているものの、平成 15 年度調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 83% と高いですが、平成 15 年度調査と比較して 3 ポイント減少しています。
- ・ 地域別で満足度が 3 点以上あるのは、熱海・伊東 (3.4)、尾張中部 (3.3)、豊橋渥美 (3.2)、伊賀 (3.2)、飯伊 (3.0) の 5 か所です。また、平成 15 年度調査と比較して 0.3 ポイント以上増加したのは、熱海・伊東 (+0.4)、志太・榛原 (+0.6)、名古屋市 (+0.4)、海部津島 (+0.4)、尾張中部 (+0.8)、尾張北部 (+0.3)、岡崎額田 (+0.4)、豊橋渥美 (+0.4)、伊賀 (+0.5)、津・久居 (+0.4)、諏訪 (+0.4) の 11 か所となりました。
- ・ 一方、中核市や特例市を有する地域で、満足度が低いのは、駿東・田方 (沼津市：2.1 点)、静岡市 (2.4 点)、北西遠 (浜松市：2.3 点)、四日市 (2.4 点) が低く、平成 15 年度調査から得点が増加していません。

アウトカム指標の進捗状況

【都心域における潤いのある水辺整備率 (17%(H14)→20%(H19))】



都心域の水辺整備率は、平成 14 年度で 17%、平成 17 年度では 18% となり、整備率は向上しています。平成 19 年度の目標値 (20%) 達成に向けた進捗状況としては若干遅れている傾向にあり、事業の積極的な推進が求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標【都市域における潤いのある水辺整備率】については、目標達成のため、堀川の河岸等における水辺を整備することによって、一定の効果が得られるものと考えられますが、都心の商業・業務地におけるオープンスペースの確保、公共空間への緑地等を確保するための成果指標の検討も重要です。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標【都市域における潤いのある水辺整備率】は、平成 17 年度で順調に整備率は向上しているものの、平成 19 年度の目標達成に向けた進捗状況としては若干遅れている傾向にあります。

■目標達成に関する総合的評価

本政策目標に関する住民の満足度は低く、関心度が非常に高い傾向にあり政策目標として重要であるが、主要プロジェクトが十分でないために、住民の満足度向上に対応できていない。また、景観法等の施行により景観・緑地の保全・再生が重視され、近年、都市部でのヒートアイランドが問題になるなど緑の保全・創出が重要となっている。このため、都市におけるオープンスペース確保、緑地環境の向上等は重要であることから、本政策目標及び成果指標の必要性は今後ますます高まるものと判断される。なお、オープンスペースや緑地の確保について最適性を指標で図ることが困難であるならば、満足度調査の結果を指標として代替を検討するとともに、水辺の整備率や公園・緑地の整備率など事業と関連性の強い指標による評価が必要であるという判断であれば水辺整備率等のアウトプット型の指標の充実を図る必要がある。



今後の改善点等

住民満足度は低く、関心度が非常に高いことから、今後も積極的に事業展開を進めていくことが必要であるが、都心回帰の現状を踏まえ、都心域での居住空間としての魅力向上のためには、オープンスペース、公共空間の緑地を拡大するための成果指標の検討が必要です。中間評価として、満足度調査の結果を成果指標として活用するか、あるいは都市域における緑被率等、都市の緑地空間の創出・拡大に関するアウトカム指標の充実化を図りつつ、ヒートアイランド現象の抑制等も含めた施策・事業の展開が重要です。

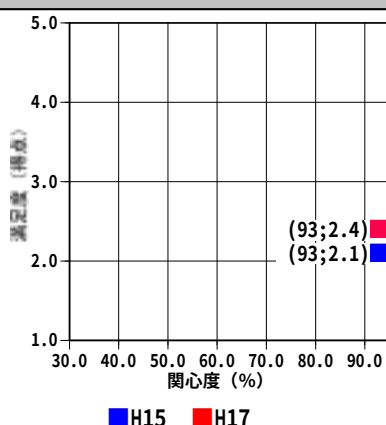
II-4 交通円滑化対策の推進等により、大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図ります

- ・ 環状道路の整備や ITS の活用などにより交通の流れをスムーズにすることで、大気汚染や騒音等を減らし、生活環境の改善を図ります。
- ・ 車が走ることで発生する騒音を小さくする遮音壁や低騒音舗装などにより、静かな生活を回復します。



名古屋環状2号線（上社 JCT 付近）

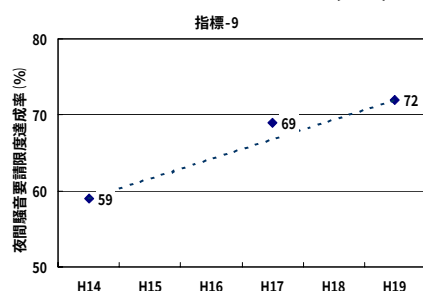
満足度調査結果（問 34）



- ・ 満足度は 2.4 点と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 0.3 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 93% と非常に高く、平成 15 年度調査と比較して変化はなく、高い関心を維持しています。
- ・ 地域別で満足度が 2.0 点以下となったのは、駿東・田方 (1.9)、中東遠 (2.0)、北西遠 (2.0)、新城南北設楽 (1.7)、木曾 (1.9) の 5 か所です。
- ・ このほか、特に三重県や長野県の各地域の得点が低く、この 2 県では、国道 1 号、23 号、19 号といったわが国の大動脈となる幹線道路があり、大型トラック等による通過交通量が多い一方で、生活道路としても使われている道路としての実状を反映したとも考えられます。
- ・ 平成 15 年調査との比較によると、満足度が 0.5 ポイント以上増加した地域が 11 か所で、特に尾張中部 (+1.0) をはじめ愛知県内が 7 地域を占めており、幹線道路の環境整備や立体交差化等により交通円滑化が進んだ結果であると考えられます。

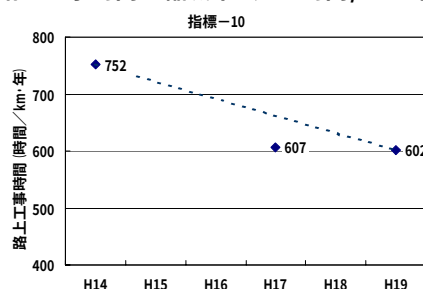
アウトカム指標の進捗状況

【夜間騒音要請限度達成率 (59% (H14)→72% (H19))】



夜間騒音要請限度達成率は、平成 14 年度において 59% であったものが、平成 17 年度では 69% となっており、着実に夜間騒音要請限度達成が図られています。平成 19 年度の目標達成に向けた進捗状況としては順調に推移しており、今後も目標達成に向けた取り組みが求められます。

【路上工事時間の縮減率 (752 時間/km・年 (H14)→約 2 割縮減 (H19))】



名古屋市内の幹線道路の路上工事時間は、平成 14 年度において 752 (時間/km・年) であったものが、平成 17 年度では 607 (時間/km・年) となっており、着実に路上工事時間の縮減が図られています。引き続き目標達成に向けた取り組みが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に係る指標【夜間騒音要請限度達成率、路上工事時間の縮減率】は、当該目標に適合していますが、大気汚染の改善等については指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

【夜間騒音要請限度達成率、路上工事時間の縮減率】については、目標達成に向け着実に進捗しています。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標【夜間騒音要請限度達成率】、【路上工事時間の縮減率】は、目標達成に向け着実な成果を上げています。これは、面的な集中工事による路上工事時間の縮減、環状道路、バイパス整備による夜間の騒音低減による成果を反映したものと考えられます。しかし、住民の関心度が非常に高いにも関わらず、満足度が非常に低い結果となっていることから、今後も政策目標として重要であると考えられ、施策・事業の強化・拡充を行う必要があります。また、自動車交通により排出される大気汚染物質によって悪化している沿道環境改善への取り組みを一層強化し、環境基準を達成する必要があることから、本政策目標及び成果指標の必要性は、極めて高いものと判断されます。



今後の改善点等

政策目標として妥当性が高く今後とも推進していく必要がありますが、NOx、SPM 等の大気汚染物質排出量の縮減に向け成果指標を強化するとともに、現在設定されているアウトカム指標の達成に向けて、施策・事業の効果を勘案した計画的・効率的な取り組みが必要です。

なお、当該目標において推進する交通円滑化対策については、現在設定されている評価指標では、直接的に結びつかないことから、渋滞損失時間の変化などを新たな評価指標として追加することも考えられます。

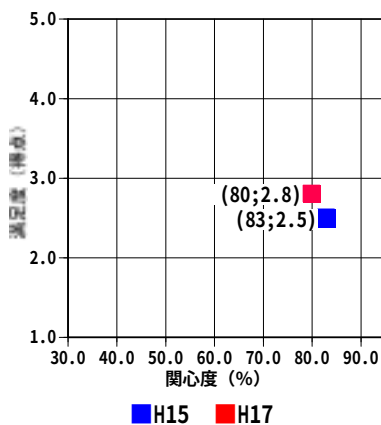
II-5 安全で快適な質の高い都市生活を実現します

- ・ 都心部の駐車場の整備による路上駐車を減らし、渋滞解消を図るとともに、市街地の再整備や安全で快適な歩行空間の形成など、日常で豊かさを実感できる都市生活を実現します。
- ・ 河川と下水道が連携した総合的な雨水対策への取り組みやハザードマップ（防災地図）による情報提供、防災上危険な密集市街地の解消及び駅等の主要施設周辺の避難路・避難地の確保などを推進します。



東海豪雨（H12.9）
[清須市（旧西枇杷島町）]

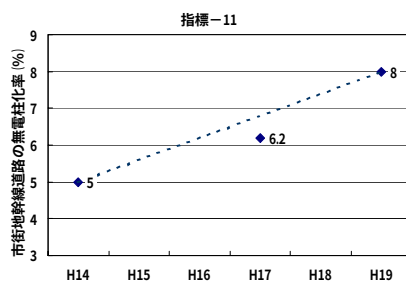
満足度調査結果（問 35）



- ・ 満足度は 2.8 点で中間値である 3 点を下回っていますが、平成 15 年度調査と比較して 0.3 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 80%と高いものの、平成 15 年度調査と比較して 3 ポイント減少しています。
- ・ 地域別では、満足度が 3 点以上あるのは 7 か所あり、うち、政令指定都市や中核市、特例市を含む地域は、岐阜（3.0）、名古屋（3.0）、豊橋渥美（3.2）の 3 か所です。この 3 地域では、平成 15 年度調査と比較して、0.4～0.5 ポイント増加しています。また、豊田加茂、津・久居においても、0.4～0.5 ポイント増加しています。
- ・ 一方、政令指定都市や中核市、特例市を含む地域で満足度が低いのは、四日市の 2.5 点であり（富士地域も 2.5 点であるが、今回のサンプル抽出は富士宮となっている）、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイントの増加にとどまっています。

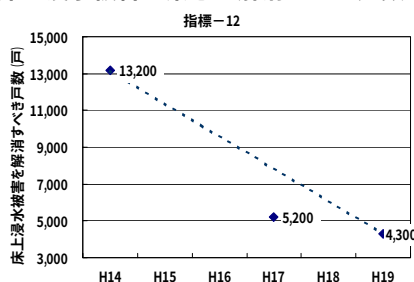
アウトカム指標の進捗状況

【市街地幹線道路の無電柱化率（5%（H14）→8%（H19））】



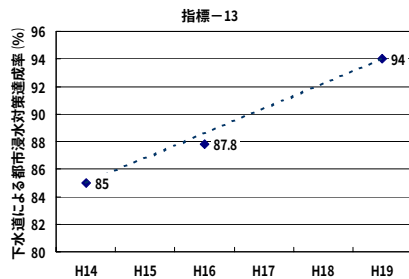
市街地幹線道路の無電柱化率は、平成 14 年度において 5%であったものが、平成 17 年度では 6.2%となっており、着実に無電柱化が図られています。平成 19 年度の目標達成に向けた進捗状況としては若干遅れている傾向にあり、今後も目標達成に向けた積極的な取り組みが求められます。

【床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数（約 13,200 戸（H14）→約 4,300 戸（H19））】



床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数は、平成 14 年度の約 13,200 戸から平成 17 年度では約 5,200 戸と大幅に減少しており、引き続き平成 19 年度の目標達成に向けた事業への取り組みが求められます。

【下水道による都市浸水対策達成率（名古屋市）（85%（H14）→94%（H19））】



名古屋市における下水道による都市浸水対策達成率は、平成 14 年度において 85%であったものが、平成 16 年度では 87.8%となっており、着実に都市浸水対策が図られています。

平成 19 年度の目標達成に向けた進捗状況としては若干遅れている傾向にあり、目標達成に向けた積極的な取り組みが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に係る指標【床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数、下水道による都市浸水対策達成率】は、水害に対する内容として適合しています。

一方、【市街地の幹線道路の無電柱化率】は、安全な歩行空間を形成する成果指標として必要ですが、より直接的な成果指標の検討も必要です。

■アウトカム指標の進捗状況

【市街地幹線道路の無電柱化率、下水道による都市浸水対策達成率】についてみると、目標達成に向け着実に進捗していますが、平成 19 年度の目標達成に向けたトレンドからは若干遅れています。【床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数】は、中間時点の値が不明で評価できません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標【下水道による都市浸水対策達成率】は、本政策目標の達成においては重要であり、平成 19 年度に向け施策・事業を強化する必要があります。名古屋市においては都市浸水対策等として下水道整備が推進されるなど当該目標に係る取り組みが進められており、当該目標に対する満足度も名古屋市をはじめ、他の主要都市においても概ね向上しています。ただし、当該目標に対する関心度は低下していることから、今後は交通安全と防災対策についてバランスの取れた目標の設置と国民理解醸成に向け、一層の努力が求められます。また、密集市街地の解消、交通事故対策を進め、高齢者や子供たちを中心に誰もが安全、快適な歩行空間を確保することが重要です。このため、都市防災【床上浸水被害軽減、都市水害対策】、安全な歩行空間の確保【幹線道路の無電柱化】に関する本政策目標及び成果指標は、引き続き重要と判断されます。



今後の改善点等

都市防災対策、交通安全対策に関するアウトカム指標を適切に設定し、本政策の国民理解を深める努力とともに施策・事業の推進を図っていく必要があります。

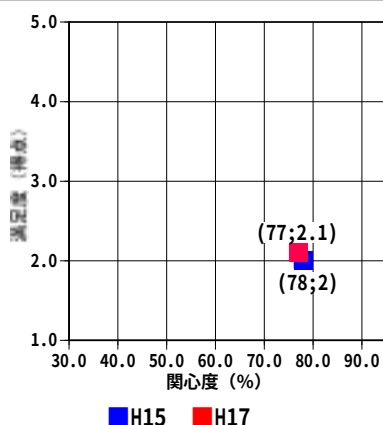
II-6 各拠点都市の賑わいを創出します

- ・ 駅前や中心市街地の人通りを増やし、都市に賑わいを創出します。
- ・ 潤いや賑わいのあるまちなかでの生活を推進し、まちなかに住む人を増やします。



静岡駅（静岡駅前交通結節点改善事業）

満足度調査結果（問 37）



- ・ 満足度は 2.1 点と低いものの、平成 15 年度調査からは 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 77%であり、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント減少しています。
- ・ 政令指定都市や中核市、特例市を含む地域について、名古屋市が 3.5 点と他の地域を大きく上回っています。また、静岡市も 2.8 点で、平成 15 年度調査以降 0.4 ポイント増加しています。その他では、尾張北部（一宮市）が 2.3 点であるのを除いて、1 点台となっており、都市のにぎわいに対する満足度は極めて低い状況です。
- ・ 地域別の関心度では、岐阜が 91%、静岡市が 85%と高く、平成 15 年度調査と比較して、それぞれ 9 ポイント、7 ポイント増加しています。一方、平成 15 年度調査以降、北西遠（-8）や豊田加茂（-14）をはじめ、中核市や特例市を含む多くの地域で関心度が低下しており、都心活性化を期待していない住民が増加していると考えられます。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対するアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に係るアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、名古屋市、静岡市を除く拠点都市の空洞化等によって、中心市街地の問題が各地で顕在化している状況です。これは住民の満足度においても、政令市を除く拠点都市において軒並み満足度が低い水準にあるということと符合します。当該目標の適切な評価を行う上では、拠点都市の賑わい創出を効果的に把握するためのアウトカム指標の設定が必要です。

今後、都心回帰が進展することが予想されるため、拠点都市における都心居住を推進するとともに、真に実効性のあるまちなかの活性化に向け、コンパクトシティの形成が重要です。このため、都心居住の誘導、コンパクトシティ形成のための郊外立地の抑制や都市災害、環境保全等の観点から、流域圏を基本とした中山間地域等との一体的管理の推進に関する本政策目標及び成果指標の必要性は、今後ますます重要になると判断されます。



今後の改善点等

政策目標として妥当性が高いため、必要となる施策・事業の構成を吟味した上で、適切なアウトカム指標を設定し、都心居住、コンパクトシティ形成に向けた政策マネジメントを展開していく必要があります。

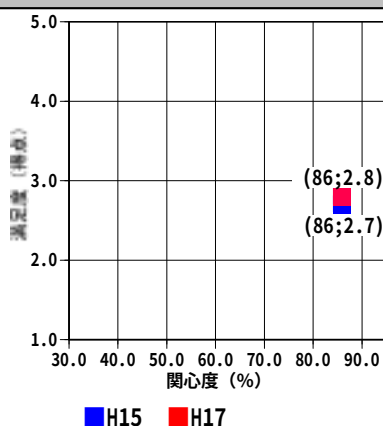
II-7 日常活動圏の中心都市まで快適に行けるようにします

- ・ 鉄道やバスなどの公共交通機関を充実するとともに、パークアンドライド（車を郊外の駅に駐車して鉄道やバスに乗り換えるシステム）などの導入により、公共交通の利用や乗換えを便利にします。
- ・ 通勤・通学や買い物などで訪れる中心都市までの渋滞を解消します。



専用レーンを設ける基幹バス（名古屋市）

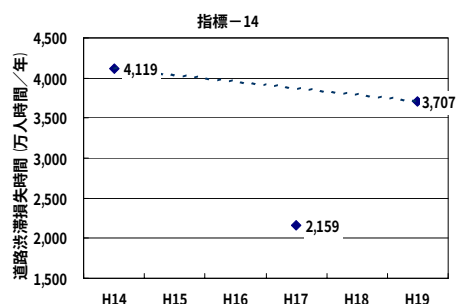
満足度調査結果（問 38）



- ・ 満足度は 2.8 点と中間値である 3 点を下回っていますが、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は平成 15 年度調査と変わらず 86%と高い水準を維持しています。
- ・ 政令指定都市や中核市、特例市を含む地域の満足度は、岐阜が 3.5 点で最も高く、平成 15 年度調査と比較して 0.8 ポイント増加しています。また、駿東・田方（2.3 点）と岡崎額田（2.4 点）の 2 地域は 2.5 点以下と低いです。政令指定都市や中核市、特例市を含む地域では、平成 15 年度調査と比較して、概ね満足度は増加していますが、駿東・田方、北西遠、名古屋市、津・久居の 4 地域は得点が下がっています。
- ・ その他の地域では、平成 15 年と比較して熱海・伊東と木曽で満足度が 0.5 点も減少しているのをはじめ、伊豆（-0.1）、静清庵（-0.3）、中東遠（-0.1）、松阪・紀勢（-0.1）、伊勢志摩（-0.2）で減少しています。

アウトカム指標の進捗状況

【道路渋滞損失時間(4,119 万人時間/年(モニタリング区間)(H14)→約 1 割削減(H19))】



道路渋滞による損失時間は、平成 14 年度において 4,119（万人時間／年）であったものが、平成 17 年度では 2,159（万人時間／年）となっており、着実に道路渋滞による損失時間が減少しています。

平成 19 年度までの目標は、約 1 割削減(モニタリング区間) (H19)となっており、中間年次 (H17) 時点で、既に平成 19 年度の目標値を達成しています。

【参考】

- ・ モニタリング区間では上記アウトカム指標の数値
- ・ 参考として、4 県 1 市〔県道、国道（ただし高速道路含まず）〕では、平成 14 年度：62,309（万人時間／年）、平成 17 年度：54,630（万人時間／年）となっており、この区間においても減少している

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標【道路渋滞による損失時間】については、目標達成のため、適合性の高い指標ですが、中部地域においては、移動手段として自家用自動車の利用率が高く、今後は、公共交通への転換が重要となるため、鉄道、バス等も含めた中心都市への移動時間の短縮効果等についても検討する必要があります。

■アウトカム指標の進捗状況

【道路渋滞による損失時間】は、平成 19 年度の目標である約 1 割削減（モニタリング区間）を平成 17 年度で既に達成しており、施策・事業の効果がねらいどおり発現しているものと思われます。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標の測定結果、目標達成の適合性の高い効果が確認できました。一方、住民の関心度は非常に高いものの、拠点都市を除いて満足度が減少する傾向にあるなどアウトカム指標による効果が住民満足度調査に反映されていない状況です。この背景には、東海環状自動車等の整備によって、東海環状都市圏の渋滞が緩和される一方で、その他郊外地域では、バイパス機能、交通結節機能の不足、あるいは施策・事業の効果に関する住民理解の不足などが要因となっている可能性があります。また、高齢化社会の進行によって、地方都市・地域において、自動車に依存できない高齢者が今後急激に増加するため、鉄道、バスなどの公共交通の利便確保が重要です。このため、公共交通の利便性を確保するためにも、本政策目標および成果指標の必要性は今後ますます重要になると判断されます。



今後の改善点等

アウトカム指標から施策・事業の効果が発現しており、住民の関心度も高いため、引き続き施策・事業を推進し、アウトカム指標の更なる向上を目指すとともに、拠点都市以外の地方部において、満足度が減少しつつあることを考慮し、公共交通の利便性を確保することが重要です。

また、自家用自動車も含めた地域全体としてのモビリティを高める観点から、自家用車への過度の依存を改善するため、自家用車の各地域に合った適正水準への抑制と公共交通の利便性の向上が必要です。そのため、企業等とも連携して、モビリティマネジメント、パークアンドライド等を推進していくことも重要です。

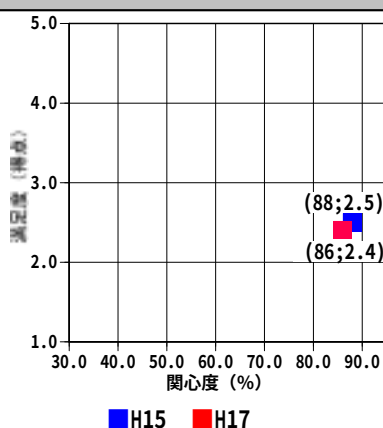
II-8 自家用車に過度に依存しない、歩いて暮らせる、自転車も走りやすいまちを形成します

- ・ 歩道の段差の解消等を推進し、高齢世代や子育て世代が安心して快適に移動できるようにします。
- ・ 自転車道や自転車駐車場の整備を進め、自転車で移動しやすい環境および歩行者の交通安全を確保します。
- ・ コミュニティバスなど地域に密着した公共交通機関の導入や、人や公共交通機関だけが通行できる街路（トランジットモール）を整備するなど、都市中心部の自動車の交通量を減らします。



歩行者も自転車も快適に使用できる空間の整備

満足度調査結果（問 39）



- ・ 満足度は 2.4 点と低く、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント減少しています。
- ・ 関心度は 88% と高いものの、平成 15 年度調査と比較して 2 ポイント減少しています。
- ・ 地域別で、満足度が 3 点以上となったのは、岐阜、静岡市、名古屋の都市部と尾鷲の 4 か所であり、それ以外の地域は 2.7 点以下です。平成 15 年度調査と比較して、岐阜と静岡市は 0.5、0.4 ポイントの増加となりましたが、名古屋市は 0.5 ポイントの減少となりました。名古屋市では、地下鉄の環状化に伴い、周辺部のバス路線の見直しにより、路線数や便数が縮小されたことが一因として考えられます。
- ・ 今回、満足度が増加した地域が 14 か所であるのに対して、21 地域で減少しています。
- ・ 地域別の満足度について、熊野、諏訪、木曾で低くなっているとともに、これらの地域では平成 15 年度調査と比較して、関心度が 20 ポイント前後減少しています。これは、いずれも人口規模の小さい地域であり、少子高齢化の進行によって、公共交通サービス水準の低下、自家用車への利用転換等が要因となったと考えられます。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対してアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、本政策目標について、住民の関心度は高いものの満足度が低い状況です。この背景には、名古屋市、岐阜市、静岡市においては、鉄道、バス等の公共交通機関の利便性が比較的高い一方、多くの地方都市・地域では、車社会の進展、中心市街地の衰退、少子高齢化による通勤・通学等の利用者の減少傾向が続いており、鉄道事業、路線バス事業の経営悪化によるサービス水準の低下、それによる更なる自家用車への利用転換という状況になっていると考えられ、今後、高齢化が進行するなかで、地方部も含め、歩いて暮らせるまちづくりを効果的に把握するための施策とアウトカム指標の設定が必要です。また、高齢化社会の進行によって、自動車に依存できない高齢者が今後急激に増加するため、鉄道、バスなどの公共交通の利便確保が重要であり、地域特性（都市と地方）に留意した公共交通の利便性確保等について成果指標の検討が必要であることから、本政策目標の推進は、今後ますます重要になると判断されます。



今後の改善点等

住民の関心度が高い一方で、満足度は低い現状があり、これは、多くの地方都市・地域では、車社会の進展、中心市街地の衰退、少子高齢化による通勤・通学等の利用者の減少傾向が続いており、鉄道事業、路線バス事業の経営悪化によるサービス水準の低下、それによる更なる自家用車への利用転換という状況になっていると考えられ、今後は、拠点都市、地方部に分け、地域特性に応じた施策・事業を展開するとともに、都市・地方ごとにアウトカム指標を検討する必要があります。

III 東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成による新たな交流の拡大

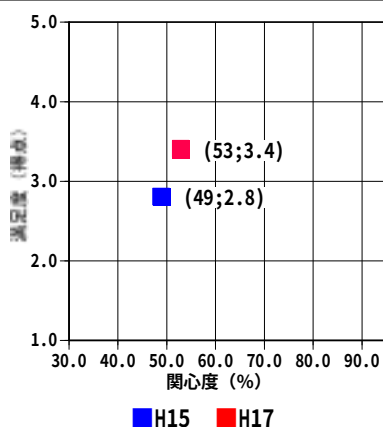
III-1 環伊勢湾及び東海環状都市間のアクセス時間を短縮します

名古屋都市圏の外周部をリング状につなぐ環状道路や環状鉄道の整備・充実、高速化などを通して交通ネットワークの強化を図り、自動車、鉄道等様々な交通手段において環伊勢湾および東海環状都市間の移動時間を短縮していきます。



東海環状自動車道による所要時間短縮効果

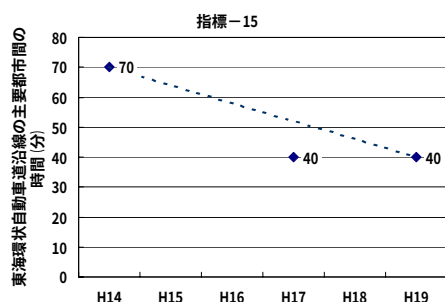
満足度調査結果（問 40）



- 満足度は 3.4 点と中間値である 3 点を上回っており、平成 15 年度調査と比較して 0.6 ポイントの高い増加を示しています。
- 関心度は 53%と低いものの、平成 15 年度調査と比較すると 4 ポイント増加しています。
- 地域別の満足度において、特に、東海環状自動車道の沿線にあたる中濃、東濃、尾張東部、豊田加茂では得点が高く、また、平成 15 年度調査と比較していずれも 1.0 ポイントと高い伸びを示しています。そのため、東海環状自動車道の開通に伴う成果が評価として現れていると考えられます。
- 沿線地域以外でも、北西遠から愛知県三河部を中心とした地域、鈴鹿・亀山や津・久居など三重県において、平成 15 年度調査以降の得点の伸びが大きく、伊勢湾岸自動車道の開通も含め、その影響が満足度に反映したと考えられます。
- 地域別の関心度では、飛騨、静岡県や長野県のほとんどの地域で 30%以下となっており、8 割を超える沿線地域の豊田加茂や岡崎額田、桑名・員弁と大きな差が生じています。また、こうした地域では、目標のわかりにくさが 5 割を超える地域が多くを占めており、事業推進に対して理解を深める取り組みが求められます。

アウトカム指標の進捗状況

【東海環状自動車道沿線の隣接する主要都市間の時間短縮(約 70 分(H14)→約 30 分短縮(H19))】



東海環状自動車道沿線の隣接する主要都市間の時間は、平成 14 年度において 70 分であったものが、平成 17 年度では 40 分にまで短縮されており、平成 17 年度時点で既に平成 19 年度の目標値が達成されています。東海環状自動車道の開通によって、沿線の主要都市間の時間短縮が着実に実現しています。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標【東海環状自動車道沿線の隣接する主要都市間の時間短縮】については、目標達成のため、適合性の高い指標です。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標【東海環状自動車道沿線の隣接する主要都市間の時間短縮】は、東海環状自動車道の整備によって、中間評価年度（H17）において目標値を達成しています。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標の測定結果から、東海環状自動車道の整備効果によって、既に、平成 19 年度の目標を達成していることが確認できました。これに伴って住民の満足度も東海環状都市圏を中心に飛躍的に向上しています。但し、その水準は満足度・関心度ともに低位の状況です。しかし、東海環状自動車道の整備によって、沿線都市の産業・商業地需要が喚起され、地域経済の活性化に寄与していることが窺えるため、引き続き、東海環状自動車道（西回り）の整備によって、東海環状都市圏の時間短縮に取り組んでいくことが重要です。



今後の改善点等

東海環状自動車道の整備によって、アウトカム指標が向上していることから、今後も引き続き、東海環状（西回り）沿線地域やその他の地域での、適切な施策・事業の立案を図っていく必要があります。

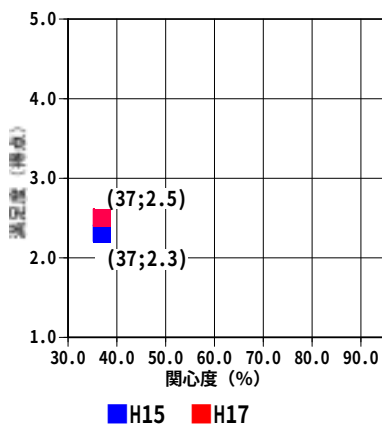
III-2 環伊勢湾及び東海環状都市間の経済・社会活動の交流拡大を図ります

- ・ 各拠点都市間の経済活動、文化活動、観光など、多様な分野における交流活動の活性化を図る仕組みづくりを図ります。
- ・ 交流拠点を整備し、交流人口の拡大などの地域の活性化を推進します。



東海環状都市による
ものづくり回廊イメージ（未来）

満足度調査結果（問 41）



- ・ 満足度は 2.5 点で中間値の 3 点を下回っていますが、平成 15 年度調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 37%と非常に低く、また、平成 15 年度調査以降、関心は高まっていません。
- ・ 東海環状自動車道や伊勢湾岸自動車道の沿線地域の満足度は、中濃で 2.6、東濃で 2.0、尾張東部で 2.4、豊田加茂で 2.7、知多 2.6、海部津島 2.8、桑名・員弁 2.2、四日市 2.3 点と他地域と比べて目立って高くありません。
- ・ 平成 15 年度以降、得点の伸びの大きい地域は、沿線あるいは周辺地域である海部津島、尾張中部、新城南北設楽、宝飯、豊橋渥美、鈴鹿・亀山等となっています。
- ・ 目標のわかりにくさが沿線地域でも 30%を超えており、静岡県や長野県のほとんどの地域では 70%を超えていることから、住民にとって評価の難しい目標であると考えられます。今後、事業を推進するためには、交流拡大による様々な効果について積極的な情報発信が求められます。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対してアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、住民の当該目標に対する関心度は低く、満足度も前回調査よりは増加したものの低位の状況にあります。このような背景には、目標自体の評価が住民には難しいことを表しているため、今後は、住民への政策目標の必要性の理解醸成とともに、分かりやすい政策目標の検討が必要です。環伊勢湾及び東海環状都市間における地域活性化のためには、本政策が必要であるとの認知を高めるとともに、その効果を明確に示す土地需要の喚起（商業立地、工場進出）、通勤・通学エリア拡大、高度医療施設へのアクセス向上等に関するアウトカム指標を設定する必要があります。

また、東海環状自動車道の整備によって沿線都市の産業・商業地需要が喚起され、地域経済の活性化に寄与していることから、今後は、東海環状自動車道（西周り）整備と連携し、既存の生活・産業集積を有効に活用した地域活性化へのシナリオづくりを行う必要があります。



今後の改善点等

東海環状自動車道の整備によって、沿線の工場団地に企業立地の進展、集客施設の入場者数の増加など地域経済の活性化へ、交流の拡大効果が高いことが把握できました。これらの効果を、東海環状自動車道（西周り）の整備においても得られるよう、地域戦略と連携し、その効果が最大限に発現することを重視しつつ、それらの効果をアウトカム指標として位置づけていくべきです。

IV 日本のまんなかである優位性を活かし、国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外の交流の拡大

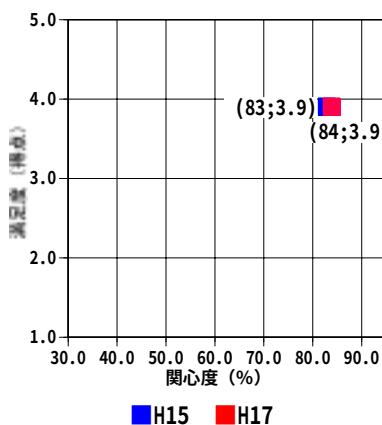
IV-1 日本の東西大動脈の信頼性を向上します

- ・ 東名・名神高速道路、国道1号、JR東海道新幹線や東海道本線などが我が国の東西の大動脈として安全かつ円滑に利用されるようにします。
- ・ 交通量の増大への対応と東海・東南海・南海地震をはじめとする災害を想定した代替路を確保し、我が国の東西大動脈の信頼性を高めます。



第二東名高速道路
(建設中の吉原 JCT 付近)

満足度調査結果（問 42）



- ・ 満足度は 3.9 点と高いですが、平成 15 年度調査と比較して変化は見られません。
- ・ 関心度は 84% と高く、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント増加しています。
- ・ 地域別で、満足度が 4.0 点以上になったのは、熱海・伊東 (4.3)、富士 (4.1)、北西遠 (4.0)、名古屋市 (4.0)、岡崎額田 (4.0)、新城南北設楽 (4.0) の東海道沿線地域と熊野 (4.4) です。それ以外の地域では、平成 15 年調査と比較して、富士 (+0.5)、志太・榛原 (+0.5)、伊賀 (+0.3) において伸びが大きくなっています。
- ・ 一方、東海道沿線地域のうち、駿東・田方 (-0.3)、中東遠 (-0.4) で 0.3 ポイント以上減少しているほか、静岡市 (-0.2)、静清庵 (-0.1)、鈴鹿・亀山 (-0.1) など得点が減少しています。これらの地域はいずれも第二東名・名神が建設途上にある地域であり、交通環境の改善が強く望まれているものと考えられます。
- ・ 関心度について、平成 15 年度調査以降、松阪・紀勢 (-10)、桑名・員弁 (-8)、四日市 (-8) など三重県の多くの地域で減少傾向が見られます。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対するアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標の設定がありません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、本政策目標に対する住民の関心度・満足度とも高い水準にあり、東海道新幹線、東名・名神高速道路といった日本の大動脈を身近に接してきた住民の思いを表現した結果を反映したものと考えます。このため、これら大動脈の信頼性を確保・向上に資する道路・鉄道の機能強化を成果とするアウトカム指標を検討していく必要があります。また、東海・東南海・南海地震、台風・集中豪雨等の大規模災害の発生が懸念されることから、引き続き、代替機能の確保、耐震強化等に取り組んでいくことが重要です。



今後の改善点等

当該目標の成果や重要性を表す指標として、迂回路数、東名・名神高速などの耐震化率等、東西大動脈としての信頼性向上を表す指標を整備するとともに、現在の東西大動脈を補完する第二の東西大動脈の形成がもたらす効果及び重要性（東西大動脈における代替機能の確保等）を明確に示しながら、事業推進に向けた合意を醸成していく必要があります。

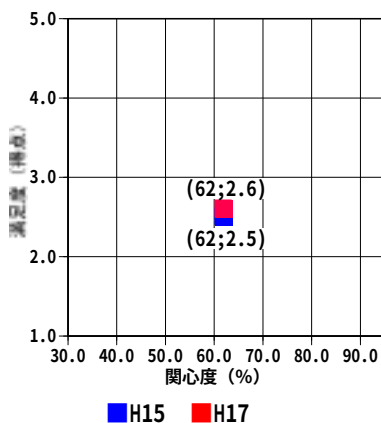
IV-2 南北軸のスムーズな交通環境を整備し、信頼性・快適性を確保します

これまで東西方向の交流に比べ少なかった南北方向の交流を増やすため、東海北陸自動車道、近畿自動車道紀勢線等、高速道路網などの整備を進めます。



近畿自動車道紀勢線
(建設中の紀勢 IC 付近)

満足度調査結果（問 43）



- ・ 満足度は 2.6 点と平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しているものの、依然として中間値である 3 点を下回っています。
- ・ 関心度は 62% と低く、平成 15 年度調査から変化ありません。
- ・ 東濃を除く岐阜県の各地域の満足度は飛騨が 2.3 点、それ以外の 3 地域が 2.6 点といずれも高くありません。特に、飛騨では平成 15 年度調査から得点が 0.3 ポイント下がっており、南北軸の交通環境の向上を求めるニーズが潜在的にあるものと考えられます。
- ・ 一方、近畿自動車道紀勢線や伊勢自動車道沿線地域となる三重県南部の各地域の満足度は、津・久居（1.8）、伊勢志摩（1.7）、尾鷲（1.7）、熊野（1.4）で 1 点台と極めて低く、関心度がいずれも 70% 以上と最も関心の高い地域となっています。特に熊野、尾鷲地域等では、地域を支える唯一の生命線といえる国道 42 号が、台風や大雨等により頻繁に通行止めになるなど、幹線道路の信頼性・快適性が強く求められている地域です。このような地域においては、近畿自動車道紀勢線など南北軸の強化に対する強い期待が結果に反映されているものと推察されます。
- ・ 他方、三遠南信自動車道沿線地域の関心度は、北西遠の 55%、豊橋渥美 60%、飯伊 47% といずれも低く、当該目標が自分たちの住む地域に関わる施策として十分に認識されていない可能性があります。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対するアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標の設定がありません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、東海北陸自動車道の整備が進む岐阜県、近畿自動車道紀勢線等の整備が進む三重県において、住民の満足度は低いものの関心度が高く供用による交流拡大への期待が現れる結果となっており、当該地域の南北軸形成は重要です。一方、三遠南信自動車道の整備が進む南信では満足度・関心度も低いことから、施策・事業と政策目標が住民に理解されていないか、もしくは、住民ニーズとのミスマッチが起きている可能性があります。そのため、住民ニーズを十分に踏まえた分かりやすい政策目標の構築、施策・事業の整備効果の明確化、住民の理解醸成等を一層深めていく必要があります。今後、人口減少、少子高齢化の進行とともに、都市と地方の格差が顕在化することも予想されるため、地域間の連携・交流を一層促進するために、引き続き、南北軸の円滑な交通環境の形成に取り組んでいくことが重要です。



今後の改善点等

当該目標の成果を表す指標として、東海北陸道沿線や東紀州地域における観光入込客数や南北方向の旅行速度、移動時間あるいは南北軸上における通行止め回数・時間の解消などを用いた指標を検討する必要があります。

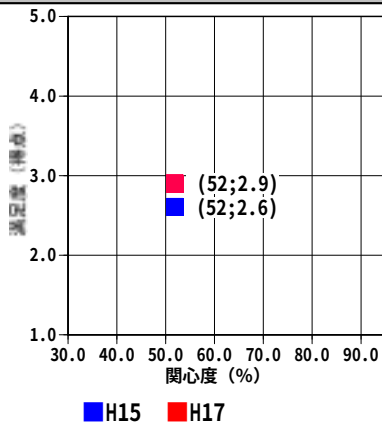
IV-3 東西・南北軸と国内外交流拠点を活用した、東京・大阪圏や環日本海等の国内外と中部の経済・社会活動の交流拡大を図ります

東西・南北に広がる高速道路網や中部国際空港、静岡空港等を活用し、東京・大阪圏や日本海側等の国内各地やアジアをはじめとする諸外国と中部の経済・社会活動の交流拡大を図ります。



静岡空港完成イメージ

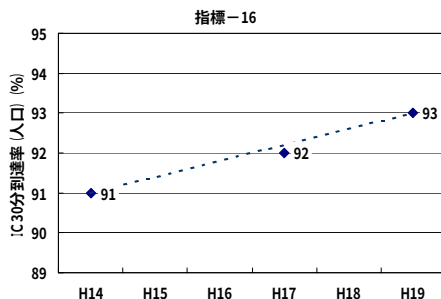
満足度調査結果（問 44）



- ・ 満足度は 2.9 点と中間値である 3 点を下回っているが、平成 15 年度調査と比較して 0.3 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 52%と低く、平成 15 年度調査から変化は見られません。
- ・ 満足度が 3.0 点を超えている地域は愛知県に多く、また、平成 15 年度調査と比べて得点が増加しているのは、愛知県のほか、岐阜県や三重県の地域に多い結果となりました。一方で、得点が下がっているのは、飛騨 (-0.2) のほか、静岡県の熱海・伊東 (-0.4)、静清庵 (-0.5)、中東遠 (-0.2) の 3 地域となっています。
- ・ 地域別の関心度については、各地域で事業展開されているものの、伊勢志摩で 30%、中東遠で 42%、駿東・田方で 53%と低く、目標や設問と具体的な事業イメージが結びついていないように思われます。
- ・ また、目標のわかりにくさは、38%と高く、地域によって差は見られるものの、概ね高い割合となっています。

アウトカム指標の進捗状況

【高規格幹線道路・地域高規格道路の IC30 分到達率(人口) (91%(H14)→93%(H19))】



高規格幹線道路・地域高規格道路の IC30 分到達率は、平成 14 年度で 91%であったものが、平成 17 年度では 92%となっており、着実に IC30 分到達率の向上が図られています。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に係る指標【高規格幹線道路・地域高規格道路の IC30 分到達率（人口）】は、目標の内容に対して適合していますが、当該目標に係る施策・事業が経済・社会活動の交流活動に結びついているかを評価する指標がありません。

■アウトカム指標の進捗状況

東海環状自動車道や第二東名高速道路をはじめ、交流拡大に資する幹線道路網の整備は順調に進捗し、アウトカム指標も目標年次に向けて、概ね順調に推移しています。

■目標達成に関する総合的評価

東海環状自動車道等道路ネットワークの拡大効果もあって、アウトカム指標（高規格幹線道路・地域高規格道路の IC30 分到達率（人口））は着実に推移しています。しかし、住民の満足度・関心度が低調であることから、分かりやすい政策目標の検討、住民への施策・事業の理解醸成等を進めていく必要があります。また、今後は、東京・大阪圏との連携、北陸地方等環日本海経済圏との連携強化が地域戦略として重要性を高めていく可能性もあり、こうした観点から引き続き、国内外と中部の経済・社会活動の交流拡大に取り組んでいくことが重要です。



今後の改善点等

当該目標に係る施策・事業の取り組みは順調に進捗しているものの、住民の満足度・関心度が低調であることから、分かりやすい政策目標として再構築するとともに、適切な施策・事業の推進と経済・社会活動の交流拡大を示す交流人口等のアウトカム指標の設定を行い、政策マネジメントを展開していく必要があります。

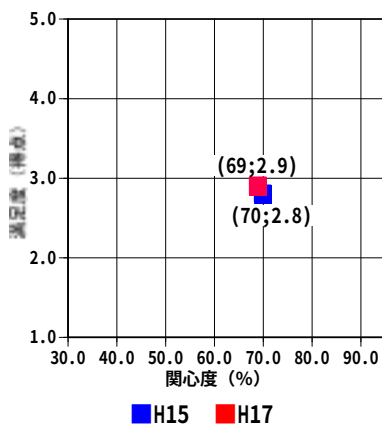
IV-4 旧東海道・旧中山道等のまちなみ整備により、街道沿いのまちなみを再生します

東海道や中山道等の旧街道沿いのまちなみ整備を図るとともに、街道文化の国内外への情報を発信し、交流の拡大を図ります。



観光客でにぎわうまちなみ（東海道 関宿）

満足度調査結果（問 45）



- ・ 満足度は 2.9 点と中間値の 3 点以下となっていますが、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 69%と低く、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント減少しています。
- ・ 満足度が 3.5 点以上となった地域は、飛騨（3.5）、静清庵（3.6）、伊賀（3.5）、津・久居（3.5）、熊野（4.0）、上伊那（3.5）といった旧街道沿いや城下町の地域であり、熊野や上伊那で平成 15 年度調査から 0.9 ポイント増加したのをはじめ、いずれの地域も 0.4 ポイント以上増加しています。
- ・ また、平成 15 年度調査から満足度が 0.5 ポイント以上低下した地域は、尾鷲（-1.0）、熱海・伊東（-0.7）、衣浦東部（-0.6）、鈴鹿・亀山（-0.5）となっています。
- ・ 関心度が 80%以上となった地域は、熱海・伊東（88%）、静清庵（100%）、岡崎額田（80%）、尾鷲（88%）、熊野（100%）の 5 か所ですが、これらのうち熱海・伊東（2.5）と豊橋渥美（2.8）の満足度が 3 点以下となっており、特に熱海・伊東では、平成 15 年度調査と比較して 0.7 ポイント下がっています。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対してアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標の設定がありません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、満足度調査の結果からは、歴史的遺産となっている旧街道筋、城下町については、総じて満足度が高い結果となっています。しかしながら、旧街道の関宿を有する鈴鹿・亀山地域では満足度が低下しており、必ずしも十分な評価が得られていない地域も存在しています。当該目標に係る取り組みは、関宿の事例などこれまでの実績を適切に評価し、その結果を成功事例として情報発信し、その他の地域においても効果の高い修景事業の推進につなげていくことが重要です。併せて、取り組みの重要性に対する地元の理解醸成を図りながら着実に取り組みを推進していくことが重要です。



今後の改善点等

政策目標としての妥当性を評価し難い状況にあるものの、当該目標に係る取り組みは重要であることから、政策目標の再構築を検討しつつ効果的な施策・事業について広く国民の理解を深める努力をしつつ、中部が有する歴史・自然などの地域資源を活かしたまちなみ整備を推進していくことが必要であるため、修景事業や駐車場等の整備など旧街道沿線の環境整備事業によって、まちなみの整った場を再生・創出していく必要があります。旧街道沿いの歴史・文化的な施設の入り込み客数や、街道ウォークなど歴史街道をテーマとしたイベントの開催状況や参加状況などを取り組みの進捗を図る指標として設定するなど、可能な限り目に見える形で取り組みを評価する手法を確立し、政策マネジメントを展開していく必要があります。

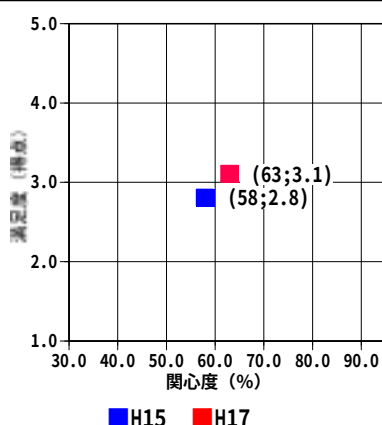
IV-5 「愛・地球博」来場者のスムーズな移動を実現します

- ・ 中部国際空港や周辺地域から「愛・地球博」会場までの円滑な移動を確保します。
- ・ 来場者の集中から会場近隣の住環境を保全します。



万博会場への主要なアクセス交通として活躍した東部丘陵線（リニモ）

満足度調査結果（問 46）



- ・ 満足度は 3.1 点であり、平成 15 年度調査と比較して 0.3 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 63%と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 5 ポイント増加しています。
- ・ 「愛・地球博」の開催地周辺である尾張東部や豊田加茂の満足度が 3.4 点、名古屋市が 3.2 点であったのをはじめ、愛知県や岐阜県のほとんどの地域で 3 点以上となり、平成 15 年度調査と比較して 0.5 ポイント以上増加した地域も多く見られました。特に、尾張東部では 0.9 ポイントと全ての地域の中で最も得点が増加しました。
- ・ 一方、静岡県や三重県の多くの地域の満足度は、平成 15 年度調査から減少しており、地域によるアクセス利便性に差異があったと考えられます。
- ・ 関心度の高い地域は愛知県に集中していますが、平成 15 年度調査と比較して、静岡県や三重県の関心が高くなっており、博覧会の開催に伴い、住民の関心が中部地方全体に広がったと考えられます。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対するアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標の設定がありません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、満足度調査の結果からは、「愛・地球博」の成功（目標来場者数の達成等）と相まって、愛知県を中心に、静岡県、三重県も含めた広域圏で住民の満足度の高めることができました。目標以上の来場者を支障なく輸送できたことは大きな成果を収めたものと評し得ます。「愛・地球博」時を契機として施策・事業の成果を活かして、今後も他地域への展開等を検討する必要があります。



今後の改善点等

当該目標は、政策目標として完遂することができたものと捉え、今後は、既存交通インフラの有効活用等を含めた政策目標として再構築を検討していく必要があります。

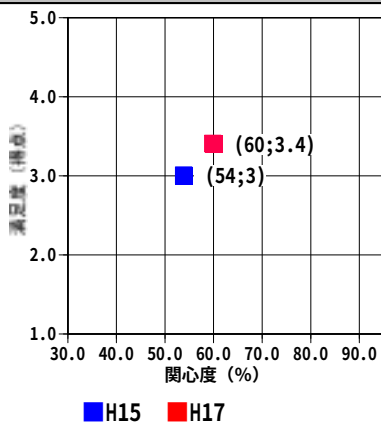
IV-6 中部国際空港の開港と「愛・地球博」を契機とした観光客の定着及び国内外交流の拡大を図ります

- ・ 「愛・地球博」を契機に、中部地方が有する地域資源を様々な情報メディアを通して国内外に発信し、交流拡大を図ります。
- ・ 観光関係者や交通事業者、自治体や住民などが一体となって来訪者をあたたかく迎えます。



「愛・地球博」長久手会場

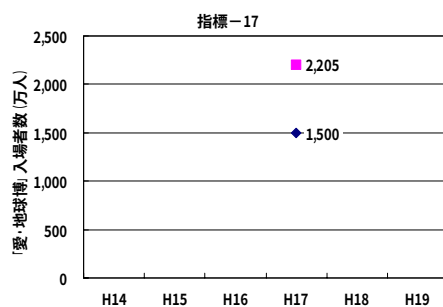
満足度調査結果（問 47）



- ・ 満足度は3.4点で中間値の3点を上回り、平成15年度調査と比較して0.4ポイント増加しています。
- ・ 満足度は、地域を問わず高く、中部国際空港の開港や「愛・地球博」の開催により中部地方への観光客が大きく増加したと見る人が多い結果となりました。
- ・ 関心度は、平成15年度調査と比較して6ポイント増加しているものの、60%と低く、観光客の増加を評価する一方で、中部地方への誘客に対する関心は低くなっています。
- ・ 特に、中部地方の主要な観光地を抱える地域のうち、飛騨（53%）や伊勢志摩（54%）、熊野（50%）の関心度は、いずれも50%台と低く、平成15年度調査から下がっています。

アウトカム指標の進捗状況

【「愛・地球博」目標入場者数の達成(1,500万人)】



「愛・地球博」の入場者数は、目標の1,500万人に対し約2,205万人と目標値を大きく上回って達成しました。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標は、【「愛・地球博」目標入場者数の達成】のみであり、「愛・地球博」を契機とした国内外の交流拡大を示す指標が欠落しています。

■アウトカム指標の進捗状況

「愛・地球博」の入場者数は目標を大きく上回り、当初設定した目標は達成しました。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標の計測結果から政策目標は実現されたものと評価でき、「愛・地球博」等を契機とした観光客の定着及び国内外交流の拡大に関する住民の満足度も高めることができました。今後は、中部国際空港、道路ネットワーク、公共交通機関等の資源も活かし、中部の有する優れた観光資源（歴史・文化・産業等）をネットワーク化し、更なる交流拡大を進めることが重要となっています。



今後の改善点等

「愛・地球博」を契機とした新たな交流拡大に向け、海外から中部を訪れる観光客数（訪問率）やフレンドシップ事業を継承した国際交流事業の取り組み状況などによる成果指標を検討し、マネジメントしていく必要があります。

V 中部の豊かな自然環境、歴史、文化などを活かした地域づくり、観光振興

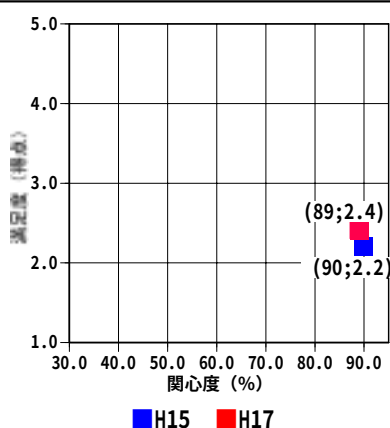
V-1 水質・水量改善を図り、良好な水環境を保全・回復します

多様な生態系を育み、人々の心にうるおいと安らぎを与える森から海につながる豊かで美しい清流の回復を目指します。



日本を代表する清流「柿田川」

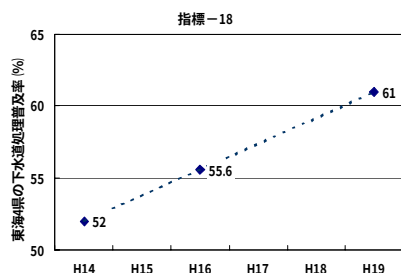
満足度調査結果（問 16）



- 満足度は 2.4 点と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- 関心度は 89%と高いですが、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント減少しています。
- 満足度が 3 点以上となったのは、飛騨 (3.7)、岐阜 (3.4)、熱海・伊東 (3.3)、富士 (3.0)、新城南北設楽 (3.8)、熊野 (3.0)、伊飯 (3.1)、木曽 (3.3) で、いずれも農林水産業を中心としている、あるいは清流で知られる地域です。
- 一方、満足度が 2.0 点未満となったのは、海部津島 (1.6) や知多 (1.6)、西尾幡豆 (1.6) をはじめとした愛知県尾張部や西三河部のほとんどの地域、北西遠 (1.7)、尾鷲 (1.8) など 9 地域となっています。
- 名古屋市は 1.9 点であるものの、平成 15 年と比較して 0.3 点増加しています。
- 平成 15 年度調査と比較すると、満足度が 0.3 ポイント以上減少したのは、西尾幡豆 (-0.3)、伊賀 (-0.3)、尾鷲 (-0.7)、熊野 (-1.2) であり、特に、三重県の各地域で減少しています。

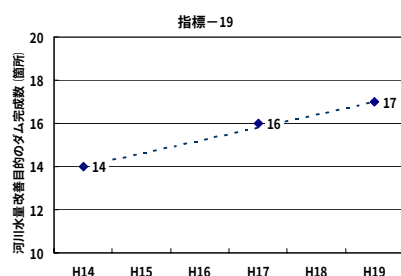
アウトカム指標の進捗状況

【下水道処理人口普及率（岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）(52%(H14)→61%(H19)）】



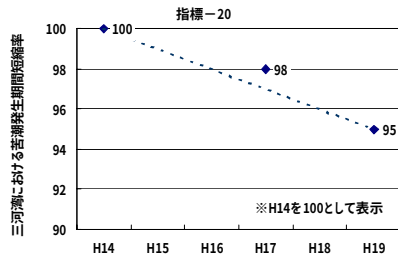
岐阜県、静岡県、愛知県、三重県における下水道処理人口普及率は、平成 14 年度の 52%から平成 16 年度では 55.6%となっており、平成 19 年度の目標値 (61%) の達成に向けて着実に事業が展開されています。引き続き目標達成に向けた取り組みが求められます。

【河川水量を改善する目的をもつダム完成数（14 箇所（H14）→17 箇所（H19））】



河川水量を改善する目的をもつダム完成数は、平成 14 年度の 14 箇所から平成 17 年度では 16 箇所に増加しています。平成 19 年度の目標値 (17 箇所) の達成に向けて着実に事業が進捗しており、引き続き目標達成に向けた取り組みが求められます。

【三河湾における苦潮（青潮）発生期間の短縮（H14 比約 5%減(H19)）】



三河湾における苦潮(青潮)発生期間は、平成 14 年度の状況を 100 としたとき、平成 17 年度では 98 となっており、平成 19 年度の目標値（H14 比約 5%減）の達成に向けて着実に事業が展開されているものの、トレンドからは若干遅れており、目標値の達成に向けて積極的な取り組みが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

下水道整備により向上するアウトプット型指標【下水道処理人口普及率】とその効果を客観的に把握できる成果型指標【三河湾における苦潮（青潮）発生期間の短縮】の組み合わせで水質改善の成果を把握することができるため適合性は高いと言えます。ただし、苦潮発生期間については三河湾のみ対象としており、伊勢湾も含めより広域的にすべきであること、また、下水道の整備による河川の水質改善に関する成果が現状では把握できないことが適合性の検討課題となります。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標群は、平成 19 年度の目標達成に向け順調に推移しています。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標は、政策目標達成の適合性にすぐれ、かつ、進捗状況も着実に推移しています。しかし、当該目標に関する住民の関心度は非常に高く、満足度が低いことから閉鎖性水域である伊勢湾等の水質改善は喫緊の課題といえます。また、木曾三川、天竜川、大井川等の流域や伊勢湾等に面する地域において特に住民満足度が低いことから、流域と海域が一体となった水質改善への取り組みを一層強化する必要があります。



今後の改善点等

水環境の保全・改善のために、流域・海域の一体的水質管理や都市部の水環境の改善等に関する施策・事業を展開し、下水道整備の進捗状況に関する指標と、それにより水質改善の効果把握指標の設定が有効と考えられます。

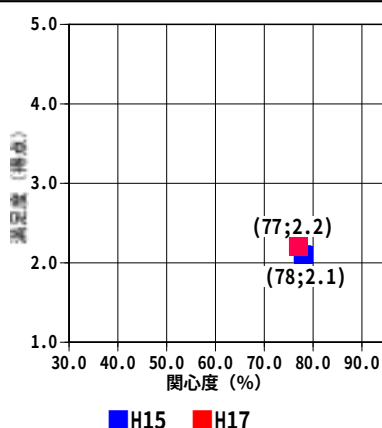
V-2 自然環境の保全・再生・創出及びダム周辺の山林保全措置制度の活用等による森林管理を推進します

- ・ 河口域・沿岸域における干潟、藻場、ヨシ原の保全再生、砂浜の保全回復、河川における多自然化やダム周辺の山林保全などにより、地域固有の豊かな自然環境の再生につとめます。
- ・ 山地から海までの土砂の管理についてダムの堆砂対策を進めます。
- ・ 魚がのぼりやすい川づくりや多自然型川づくりによる環境修復を進めるなど、河川、運河、緑地・農地などを骨格とするゆとりとうるおいのある都市環境を創出し、自然に親しむことのできる居住空間を創出します。



ヨシ原の再生

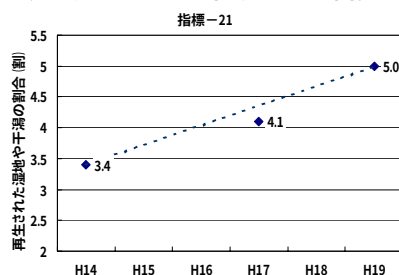
満足度調査結果（問 17）



- ・ 満足度は 2.2 点と低く、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 77%であり、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント減少しています。
- ・ 地域別で、満足度が 3 点以上の地域はなく、最も高いのは、熱海・伊東と木曾の 2.9 点となりました。一方、2 点未満となったのは、東濃 (1.8)、海部津島 (1.8)、尾張中部 (1.9)、知多 (1.7)、西尾幡豆 (1.8)、桑名・員弁 (1.7)、鈴鹿・亀山 (1.7) の 7 地域でした。
- ・ 平成 15 年から 0.3 点以上減少している地域は、中濃 (-0.3)、東濃 (-0.4)、尾張西部 (-0.3)、西尾幡豆 (-0.3)、新城南北設楽 (-0.3)、尾鷲 (-0.3)、熊野 (-0.4) の 7 か所で、農山漁村地域が多くを占める地域です
- ・ また、関心度が 60%台と低くなった地域は 4 か所ありますが、うち西尾幡豆 (60)、桑名・員弁 (66)、鈴鹿・亀山 (66) の 3 地域は満足度が 1 点台の地域であり、事業の内容や必要性を十分説明しきれていないと考えられます。

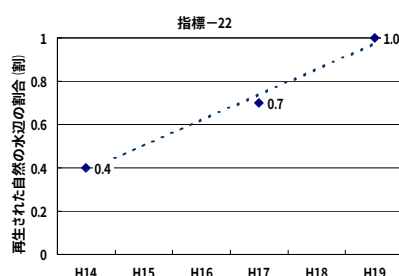
アウトカム指標の進捗状況

【過去に失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の面積に対する、再生されたものの割合(H19までに約5割再生)】



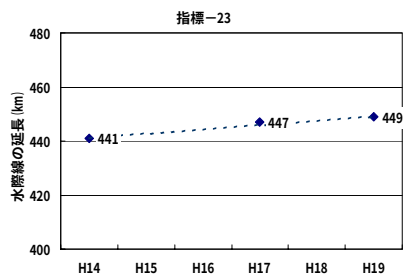
過去に失われた湿地や干潟のうち再生されたものの割合は、平成 14 年度の約 3 割から平成 17 年度では約 4 割となっており、着実にその再生が図られているものの、若干トレンドから遅れています。平成 19 年度の目標値（約 5 割再生）の達成に向けて、積極的な取り組みが求められます。

【過去に失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺延長に対する、再生された自然の水辺の割合(H19までに約1割再生)】



過去に失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺延長に対する、再生された自然の水辺の割合は、平成 14 年度の約 0.4 割から平成 17 年度では約 0.7 割に増加しています。平成 19 年度の目標値（約 1 割）の達成に向けては若干遅れている傾向にあり、積極的な取り組みが求められます。

【海辺に親しめる水際線の延長（約 441 km（H14）→約 449 km（H19））】



海辺に親しめる水際線の延長は、平成 14 年度の約 441km から平成 17 年度では約 447km に増加しています。平成 19 年度の目標値（約 449km）の達成に向けては順調に進捗しており、今後も目標達成に向けた取り組みが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標群については、全てアウトプット型ではあるものの、本目標に対する適合性は高くなっています。ただし、森林の保全・創出に関する成果指標は設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標群のうち、【海辺に親しめる水際線の延長】は目標達成に向け順調に推移しています。また、【過去に失われた湿地や干潟のうち、回復・可能な湿地や干潟に対する、再生されたものの割合】、【過去に失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺延長に対する、再生された自然の水辺の割合】は、順調に向上しているものの、平成 19 年度の目標達成に向けては若干遅れている傾向にあります。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標は、政策目標達成の適合性に優れ、かつ、一部の指標も着実に成果をだしています。しかし、住民の関心度は比較的高く、満足度が非常に低い結果となっています。特に、農林漁村地域では、森林の荒廃が進行している中で、山林の保全・再生などが強く求められているため満足度が低くなっています。また、森林・農地の施業放棄地が拡大するなかで、地球温暖化対策として森林の再生は、CO₂吸収量を拡大や国土の保全の観点から重要であり、多面的な森林資源の活用して、環境問題等社会的取り組みへの貢献は重要性を増しています。



今後の改善点等

現在設定されている湿地や干潟及び水辺の再生に関するものに加え、地球温暖化対策、国土の保全の観点からも森林の保全・創出に関するアウトカム指標の設定が必要です。

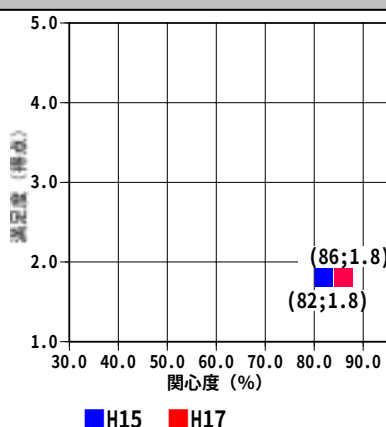
V-3 温室効果ガス排出削減等の地球温暖化対策を推進します

省エネルギー化や低公害車などの積極的な導入を進め、京都議定書において定めた、2008年から2012年までに温室効果ガスを6%排出削減する目標に対して、中部もその役割を積極的に果たしていきます。



風力発電（津市青山高原）

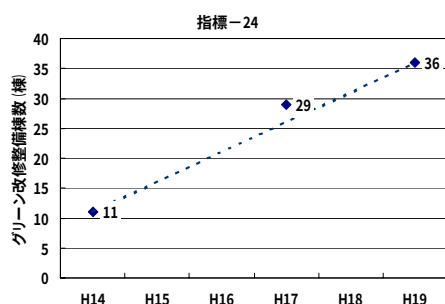
満足度調査結果（問18）



- ・ 満足度は1.8点と非常に低く、平成15年度調査と比較して変化は見られません。
- ・ 関心度は86%と高く、平成15年度調査と比較して4ポイント増加しています。
- ・ 関心度は非常に高いものの、住民の満足度が最も低く、また、増加していない項目の一つです。
- ・ 満足度は、各県を問わず、ほとんどの地域で2点を割り込んでいます。
- ・ 平成15年度調査と比較して、特に熱海・伊東（-0.5）と飯伊（-0.6）の満足度の減少が大きく、13地域で減少しています。
- ・ 一方、静清庵の0.7ポイントの増加をはじめ、新城南北設楽（0.3）、宝飯（0.2）、豊橋渥美（0.4）の東三河、鈴鹿・亀山（0.4）、津・久居（0.4）、熊野（0.3）、木曽（0.3）で0.3ポイント以上増加しています。

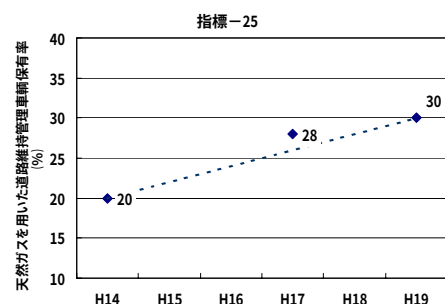
アウトカム指標の進捗状況

【既存官庁施設のグリーン改修の整備棟数（11棟（H14）→36棟（H19））】



既存官庁施設のグリーン改修の整備棟数は、平成14年度の11棟から平成17年度では29棟となっており、平成19年度の目標値（36棟）の達成に向けて今後もこの水準で整備が進めば到達が可能です。今後は既存官庁施設のグリーン改修を進めるとともに、その他の公共公益施設等も対象施設としてCO₂排出量の削減効果を高めていくことも重要です。

【天然ガス（CNG）を用いた道路維持管理車両の保有率（20%（H14）→30%（H19））】



天然ガス（CNG）を用いた道路維持管理車両の保有率は、平成14年度の20%から平成17年度では28%となっており、平成19年度の目標値（30%）の達成に向けて今後もこの水準で整備が進めば到達が可能です。引き続き目標達成に向けた取り組みが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標群について、全てアウトプット型であり、本目標に対する適合性は高くなっています。ただし、本目標の範疇では極めて限定的な成果指標です。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標の【既存官庁施設のグリーン改修の整備棟数】、【天然ガス（CNG）を用いた道路維持管理車両の保有率】は、目標達成に向け順調に推移しています。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標の適合性があり、当該指標は、順調に成果を上げているが、政策目標である温室効果ガス排出を削減するためには、より広範な成果指標の設定が必要です。一方、住民の関心度は高く、満足度が低いことから、より一層の対策強化が必要で、CO₂削減効果を一層高めるため交通・運輸等に関する成果指標等についても設定する必要があります。

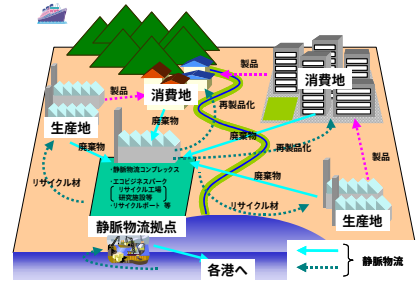


今後の改善点等

当該アウトカム指標群は、本目標の範疇では極めて限定的な成果指標であるため、温室効果ガスの削減に向けた他の政策との連携を強め、総合的な取り組みを展開していくと同時に、このような観点のアウトカム指標の設定が必要です。

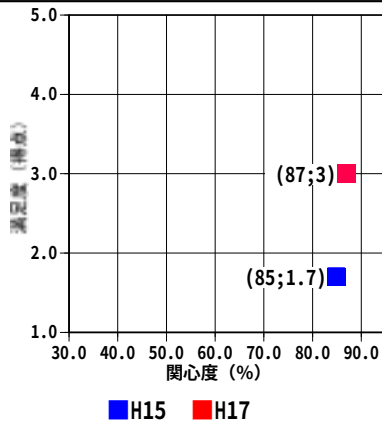
V-4 循環型経済社会を構築します

廃棄物を最小限に抑制し、資源・エネルギーを効率的に循環利用する社会経済活動や生活のしくみをつくることで、廃棄物処分場の軽減や持続可能な地域形成を目指します。



静脈物流拠点と静脈物流ネットワークの形成

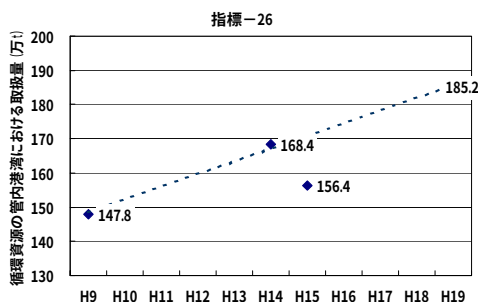
満足度調査結果（問 19）



- 満足度は 3.0 点であり、平成 15 年度調査と比較して 1.3 ポイントと高い増加を示してしています。
- 関心度は 87% と高く、平成 15 年度調査と比較して 2 ポイント増加しています。
- 関心度が高く、平成 15 年度調査では満足度が低かったものの、今回、最も増加した目標の一つです。
- 地域別では、長野県や愛知県西三河部の全ての地域で満足度が 3 点以上となっており、特に木曽 (3.8) や諏訪 (3.6)、豊田加茂 (3.5) で 3.5 点以上と高い結果となりました。
- 一方、尾鷲 (1.6) と熊野 (1.7) では、1 点台と極めて低く、平成 15 年度調査と比較すると、1 ポイント以上増加している地域が多くを占める中で、前述 2 地域に加え、津・久居 (+0.2) や四日市 (+0.7) といった三重県の各地域の伸びが少ない結果となりました。

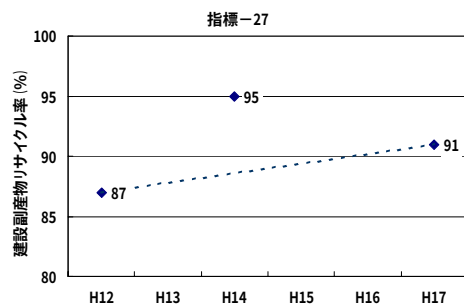
アウトカム指標の進捗状況

【循環資源の管内港湾における取扱量の増大 (H14 比 1 割増(H19))】



循環資源の管内港湾における取扱量は、平成 9 年度の約 148 万トン、平成 14 年度の約 168 万トンから平成 15 年度では約 156 万トンとなっており、循環資源の管内港湾における取扱量は大きく減少しています。

【建設副産物のリサイクル率 (87%(H12)→91%(H17))】



建設副産物のリサイクル率は、平成 12 年度の 87% から平成 14 年度では 95% となっており、平成 17 年度の目標値 (91%) を大きく超えて目標を達成しています。今後も継続的な施策・事業の展開によって、平成 14 年度値の維持・向上が求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標群について、本目標に対する適合性は高いものの、施策・事業の実施状況と関係なく、外部要因によって数値が変動することも予想されるため、その要因分析等の結果から必要に応じてアウトカム指標の精緻化・拡充の検討も必要です。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標の【建設副産物のリサイクル率】については、中間年次において既に目標値（平成17年度）を達成し、【循環資源の管内港湾における取扱量の増大】は、平成14年度は目標値(185.2万t)の達成に向け順調に推移していましたが、平成15年度に大幅に減少しました。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標の適合性は高いものの、進捗状況は指標によって、大幅に遅れているものが見られました。特に当該目標に対する指標群は、外部要因の影響を大きく受けるものもあり、要因分析とその結果をもとに成果指標の再構築の必要性があります。

また、当該目標に関する関心度は非常に高く、満足度も大幅に上昇していることから、循環型社会の構築に向け、一層のリサイクルの促進、建設副産物の再資源化、静脈物流ネットワークの構築等が必要であり、本政策目標の継続的な推進と成果指標の設定の重要性は極めて高いと言えます。



今後の改善点等

愛・地球博の理念継承、地球環境問題への対応の観点から今後も取り組みを継続的に強化していく必要があり、その際3R（リデュース・リユース・リサイクル）に関するアウトカム指標の設定が必要です。

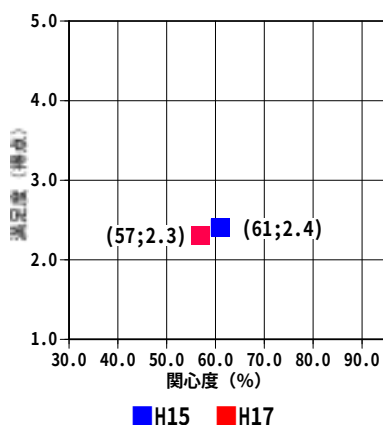
V-5 農山漁村地域の魅力を向上します

森林管理を担う山間部の地域をはじめ農山村や漁村において、働き住み続けられる環境づくりを進め、永住地として選択可能な魅力を高めていきます。



地方在住のための椎茸栽培体験

満足度調査結果（問 21）



- ・ 満足度は 2.3 点と低く、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント減少しています。
- ・ 関心度は 57%と低く、平成 15 年度調査と比較して 4 ポイント減少しています。
- ・ 関心度が 50%未満となった地域は、中濃（48）、尾張西部（44）、尾張中部（44）、西尾幡豆（46）、鈴鹿・亀山（49）、木曽（43）であり、関心の低さは、都市部の影響が大きいとはいえません。
- ・ 年代別では 20 歳代から 40 歳代の若い世代の関心度が 40% 台前半となっており、地域性よりもむしろ、こうした世代の都市志向の高まりが影響していると考えられます。
- ・ 目標 V-6「生活圏域や流域、沿岸域の連携を強化します」においても同様に関心度が低下する傾向が見られた中で、岡崎額田が 17 ポイント増加しています。流域連携による一体的に地域づくりを目標とした市町村合併を行った地域であり、地域での地道な PI 活動を行った成果が反映されたと考えられます。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対してアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、住民の関心度及び満足度とも地方部も含めて低下傾向にあり、その理由として、都市・地方の格差拡大の顕在化が起因しているものと想定され、その背景として、東京、名古屋等を中心に都市再生の成果が現れつつあるなか、都市の魅力を高めて、人、もの、情報を集中しようとする方向が浸透しつつあることに起因している可能性があります。しかしながら、農山漁村地域は、森林、農地等国土の保全を担ってきた生活基盤であるため、生活の場が失われていくことは国土形成上、重要な問題として認識されなければなりません。そのため、都市と農村の交流拡大など二地域居住人口の獲得を目指した取り組みが必要となっています。



今後の改善点等

国土の保全、自然嗜好のライフスタイル対応した生活・交流の場として、魅力づくりを進めていくことは重要であり、施策・事業の重点化、総合的な見直しを図るとともに、交流人口の拡大等に視点を置いた適切なアウトカム指標の設定が必要です。

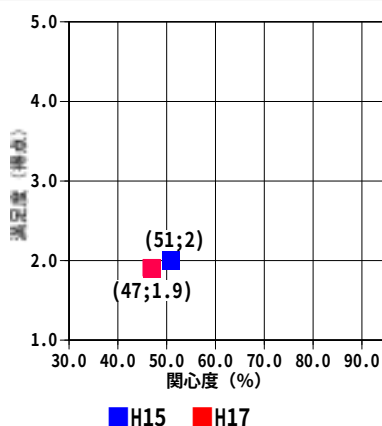
V-6 生活圏域や流域、沿岸域の連携を強化します

- ・ 市町村の合併や広域連携について積極的に支援するとともに、地域の幹線道路などの整備により地域間の交流を促進します。
- ・ 水源地域と下流域の都市との一体的な取り組みを進めるために、流域の交流ネットワークの構築を推進します。



矢作川における水道水源保全を啓発するための森林教室

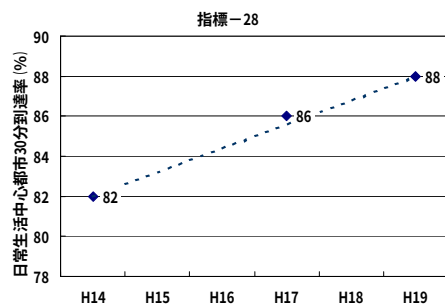
満足度調査結果（問 23）



- ・ 満足度は 1.9 点と非常に低く、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント減少しています。
- ・ 関心度は 47%と非常に低く、平成 15 年度調査と比較して 4 ポイント減少しています。
- ・ 年代別では 20 歳代から 40 歳代の若い年代の関心度が 30% 台と極めて低く、また、女性の関心度は 40%で男性より 10 ポイント低くなっています。平成 15 年度調査と比較して、50 歳代が 10 ポイント減少しており、幅広い年代にわたって農山漁村地域に対する関心離れが進んでいます。
- ・ 地域別では、桑名・員弁 (32)、四日市 (38)、鈴鹿・亀山 (39) といった三重県北部の関心が 30%台と極めて低く、西尾幡豆も 34%となっています。こうした地域では、平成 15 年度調査と比較して 10 ポイント以上減少しています。
- ・ 岡崎額田では、平成 15 年度と比較して関心度が 17 ポイントと最も増加していますが、流域連携を最大の目標として市町村合併を行った地域です。こうしたことから、事業を推進するためには、生活圏や流域、沿岸域単位での連携した取り組みの必要性について、従来以上に情報発信することが求められます。

アウトカム指標の進捗状況

【日常生活中心都市 30 分到着率 (82%(H14)→88%(H19))】



日常生活中心都市 30 分到着率は、平成 14 年度の 82% から平成 17 年度では 86%となっており、平成 19 年度の目標値 (88%) の達成に向けて順調に進捗しています。今後も継続的な施策・事業の展開によって、平成 17 年度値の維持・向上が求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標【日常生活中心都市 30 分到達率】について、本目標の『生活圈域や流域、沿岸域の連携強化』関する成果指標として関連性が伝わりにくく、新たな成果指標の設定が必要です。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標〔日常生活中心都市 30 分到達率〕は、東海環状自動車道等の整備によって、平成 19 年度の目標達成に向け順調に進捗しています。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標の計測結果では、既に目標値に達成している状況にありますが、本政策目標の成果指標として充足していません。これは、住民の関心度・満足度とも非常に低い状況であることから窺え、農山漁村地域等における連携・交流ネットワーク形成の積極的な支援と住民理解を促進するべきです。しかし、農山漁村地域は、森林、農地等国土の保全にとって、都市の防災機能、水量・水質の改善効果、うるおいのある緑の空間等を都市住民に提供しており、住民の生活圏の広域化等を考慮して、本政策目標の意義、成果を明確に示していく必要があります。



今後の改善点等

都市間連携、広域連携及び環境の維持・保全において、流域・沿岸域の連携機能を確保することは国土保全の観点から必要です。そのため、取り組みを再構築しつつ、住民意識の醸成を図ることが喫緊の課題であり、これを意識した施策・事業（適切な情報提供等）の立案を図り、これに伴う適切なアウトカム指標の設定が必要です。

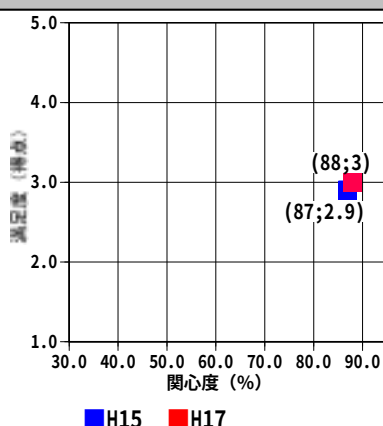
V-7 自然環境・歴史・文化資源を再生・活用した魅力ある地域づくりを進めます

豊かな自然環境、優れた地域固有のまちなみや景観を次世代に引き継ぐとともに、そうした資源を地域活力の重要な要素としてまちづくり・すまいづくりに活かしていきます。



地域の原風景である茶畑と富士山

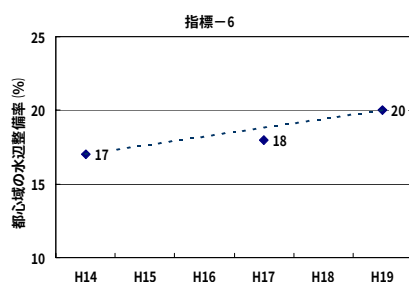
満足度調査結果（問 24）



- ・ 満足度は 3.0 点であり、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 88%と高く、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント増加しています。
- ・ 地域別では、飛騨（4.1）、伊豆（4.0）、熊野（4.4）の満足度が 4 点以上となったのをはじめ、農山漁村地域での満足度が高くなっています。こうした地域において、平成 15 年度調査と比較して、概ね満足度が増加しており、特に、熊野（+1.5）や諏訪（+0.6）、上伊那（+0.5）の増加が著しいです。
- ・ また、名古屋市（+0.7）や尾張中部（+0.8）の満足度も大きく増加しており、名古屋市の堀川総合整備や白壁地区の景観整備、清洲城の整備など歴史・文化資源を再生・活用した地域づくりが進められた成果が反映したと推察されます。
- ・ 地域別の関心度は、平成 15 年と比べて 10 ポイント以上増加した地域が 5 か所ありますが、尾鷲（+12）や熊野（+15）など平成 16 年に世界遺産に登録された熊野古道を活かしたまちづくりに対する期待の大きさが伺えます。

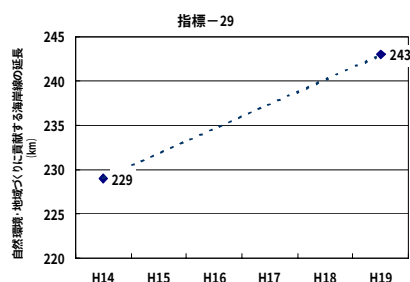
アウトカム指標の進捗状況

【都市域における潤いのある水辺整備率（17%（H14）→20%（H19））】



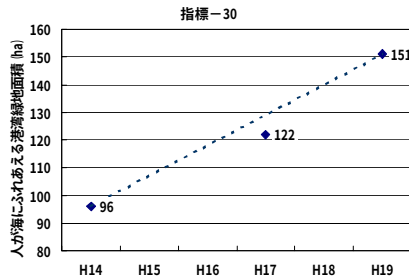
都心域の水辺整備率は、平成 14 年度で 17%、平成 17 年度では 18%となり、整備率は向上しています。平成 19 年度の目標値（20%）達成に向けた進捗状況としては若干遅れている傾向にあり、事業の積極的な推進が求められます。

【自然環境・地域づくりに貢献する海岸線の延長（約 229 km（H14）→約 243 km（H19））】



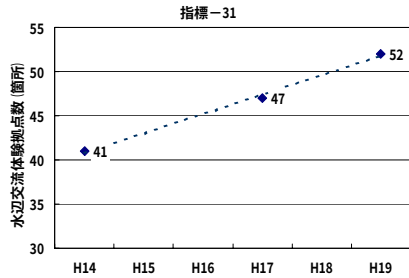
当該指標は、算出方法の見直しのため中間年次での指標値の算出は困難な状況です。

【人が海にふれあえる港湾緑地の面積（H19 までに約 55ha 増加）】



人が海にふれあえる港湾緑地の面積は、平成 14 年度の 96ha から平成 17 年度では 122ha となっており、着実に港湾緑地面積の増加が図られているものの、若干トレンドから遅れています。平成 19 年度の目標値（約 55ha 増加）の達成に向けた積極的な取り組みが引き続き求められます。

【水辺交流体験拠点数（41 箇所(H14)→52 箇所(H19)）】



水辺交流体験拠点数は、平成 14 年度の 41 箇所から平成 17 年度では 47 箇所に増加しています。平成 19 年度の目標値（52 箇所）の達成に向けて、順調に事業が展開されている状況にあり、引き続き目標達成に向けた取り組みが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標群について、本目標に対する成果指標として適合性は高いものの、歴史・文化資源の再生等に関する成果指標は設定されていません。

【都市域における潤いのある水辺整備率】については、目標達成のために水辺を整備することによって、一定の効果が得られるものと考えられますが、歴史的なまちなみ等と一体となった親水空間を確保する成果指標の検討が必要です。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標群について、その進捗状況は概ね順調であるが、【都市域における潤いのある水辺整備率】、【人が海にふれあえる港湾緑地の面積】は、平成 19 年度の目標達成に向けた進捗状況としては若干遅れています。

【自然環境・地域づくりに貢献する海岸線の延長】については、算出方法の見直しのため中間年次での指標値の算出は困難な状況です。

■目標達成に関する総合的評価

住民の関心度の高い政策目標であるため、今後も当該アウトカム指標群の計測を行うとともに、住民満足度との関係から見た施策・事業の展開とそれに伴う指標での評価が必要です。特に、水辺・海辺の整備を進めることによる当該目標の達成のために、まちなみ等周辺環境と一体となった魅力ある地域づくりのための成果指標の検討が必要です。



今後の改善点等

本目標に対するアウトカム指標は、自然環境に関する内容に偏っており、歴史・文化資源の再生等に関するアウトカム指標の設定も検討すべきです。また、これに伴う適切な施策・事業を立案等も必要です。

自然環境に関する指標については、歴史的なまちなみ等と一体となった親水空間を確保する成果指標の検討が必要です。

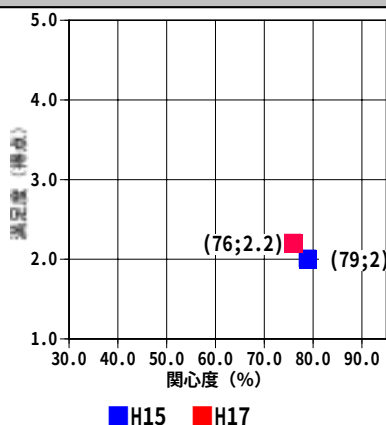
V-8 もう一度訪れたいと思う魅力ある地域づくりを進めます

- ・ 観光資源の活用や地域のもてなしの心を醸成することで、何度も訪れたいと思う地域を目指します。
- ・ 地域に埋もれている観光資源を発掘し、観光交流による地域の活性化を図ります。



おかげ横丁（三重県伊勢市）

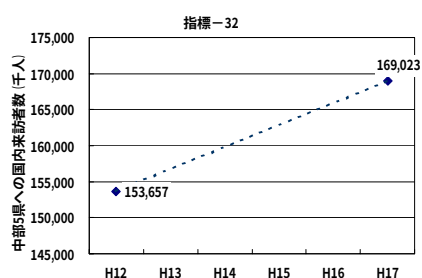
満足度調査結果（問 25）



- ・ 満足度は 2.2 点と低いものの、前回調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 76%であり、平成 15 年度調査と比較して 3 ポイント減少しています。
- ・ 地域別の満足度は、飛騨 (3.4)、富士 (3.0)、伊勢志摩 (3.0)、諏訪 (3.2) 等の観光拠点をもつ地域で 3 点以上となっており、地域の魅力づくりに対して一定の評価が得られています。特に富士と諏訪は平成 15 年度調査から 0.9 ポイント増加しています。
- ・ 同様に、中部の主要な観光拠点を有する他の地域の満足度は、中濃（下呂・郡上）で 2.2、伊豆で 2.5、駿東・田方（御殿場）で 2.0、北西遠（浜名湖）で 2.0、知多で 2.6、宝飯（蒲郡）で 2.1、桑名・員弁（長島）で 2.2、熊野で 1.6、木曽で 2.3 と非常に低い地域が多くなっています。これらの地域では、関心度が 80%を超えるところが多く一層の事業推進が期待されます。
- ・ また、名古屋市をはじめとする愛知県西部や静岡県中西部では満足度が 2 点前後と低いですが、関心度も 70%前後と相対的に低いところが多く、観光による地域活性化に対する期待の低いことが伺えます。

アウトカム指標の進捗状況

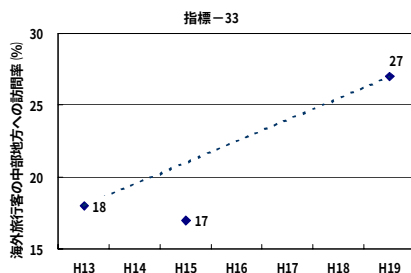
【中部地方（5 県）への国内来訪者数（H12 比 1 割増(H17)）】



当該指標は、5 年ごと（平成 7, 12, 17 年度）に実施している「全国幹線旅客純流動調査」に拠るものであるが、平成 17 年度調査は未公表のため、算出できません。

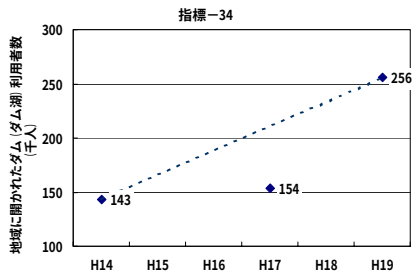
※中部地方（5 県）：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

【海外旅行者の中部地方への訪問率（H13 比 5 割増(H19)）】



海外旅行者の中部地方への訪問率は、平成 13 年度（18%）から平成 15 年度（17%）に低下しており、平成 19 年度の目標達成に向けた進捗状況としては遅れている傾向にあります。

【地域に開かれたダム（ダム湖）利用者数（約 143 千人(H14)→約 256 千人(H19)）】



地域に開かれたダム（ダム湖）利用者数は、平成 14 年度の約 143 千人から平成 17 年度では約 154 千人に増加しています。平成 19 年度の目標値（約 256 千人）の達成に向けて、今後、強力な事業推進が必要であり、達成の目処が立たないようであれば、指標値の見直しも必要です。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標の適合性は概ね高いが、【地域に開かれたダム（ダム湖）利用者数】は、本来の目標との適合性は低いものです。

■アウトカム指標の進捗状況

【海外旅行者の中部地方への訪問率】は、平成 15 年度の値では、当初よりも低下していますが、「愛・地球博」の開催により平成 17 年度では改善するものと思われます。

【地域に開かれたダム（ダム湖）利用者数】は、増加はしているものの、平成 19 年度の目標達成に向けてはその進捗が遅れているため、利用者を増加させるためのイベント等の施策を展開する必要もあると考えられます。また、当該指標は、施策の内容【魅力ある地域づくり、観光交流による地域活性化】に見合った指標として見直しが必要と思われます。

【中部地方（5 県）への国内来訪者数】は、中間評価年次の計測ができていないため評価できません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標（海外旅行者の中部地方への訪問率）は、中間評価年次（H15）において減少しており、「愛・地球博」開催の効果は未だ現れていないため、アウトカム指標での評価はできませんが、満足度が非常に低いものの、既存観光地において、関心度が高まっており、観光産業の活性化に向けた期待がこれらの地域で高まりつつあることから、中部各地への外国観光客の訪問率、国内来訪者数に関する成果指標の検討が必要です。



今後の改善点等

政策目標としては、一定の妥当性があり、特定観光地域における観光交流人口・もてなし（顧客満足度）に関するアウトカム指標の設定を検討しつつ、効果的な施策・事業を検討し、政策マネジメントを展開していく必要があります。

VI 誰もが生き生きとして暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現

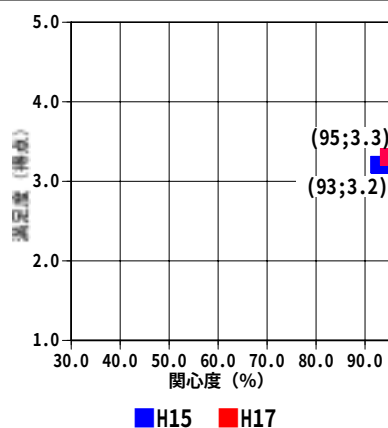
VI-1 住宅や住環境の水準を高め、健康でより豊かな住まいづくりを推進します

- ・ リフォームなどによる住宅のバリアフリー化など、いきいきとした少子・高齢社会を支える居住環境づくりを進めます。
- ・ 誰もが健康で豊かな生活をおくることができるよう、地域住民の様々な住まい方に対応した住宅の供給を進めます。



三好ヶ丘団地（三好町）
出典：独立行政法人都市再生機構

満足度調査結果（問 1）



- ・ 満足度は 3.3 点と中間値の 3 点を上回り、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 95% と非常に高く、平成 15 年度調査と比較して 2 ポイント増加しています。
- ・ 地域別で満足度が 3.5 点以上となったのは、飛騨（3.6）、富士（3.5）、名古屋市（3.7）、豊田・加茂（3.6）、衣浦東部（3.5）、新城南北設楽（3.5）、鈴鹿・亀山（3.6）、尾鷲（3.6）、諏訪（3.7）、上伊那（3.6）、木曾（3.9）の 11 地域です。これらの地域は、平成 15 年度調査以降、概ね得点が増加しており、特に名古屋市（+0.6）、新城南北設楽（+0.6）、尾鷲（+0.9）、諏訪（+0.7）の増加が著しくなっています。
- ・ 一方、3 点以下となったのは、静清庵（2.9）、海部津島（2.8）、尾張中部（2.9）、尾張東部（2.9）、桑名・員弁（2.9）、伊勢志摩（2.7）の 6 地域であり、平成 15 年度調査と比較して、桑名・員弁（-0.6）と伊勢志摩（-0.6）をはじめとして減少しており、地域格差が拡大しています。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対してアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカムの進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、住民の関心度は非常に高く、満足度については全体的には高いものの地域間の格差が生じつつあります。また、近年、住宅、住環境における耐震性、バリアフリー、環境性能等質の高い住宅、住環境が求められるようになってきていることから、引き続き、住宅性能の向上及び景観形成・保全にも配慮しつつ住環境を形成することが重要であるこの際、都心居住については、住宅性能のみならず、周辺機能との連携にも配慮しつつ誘導を図っていく必要があります。

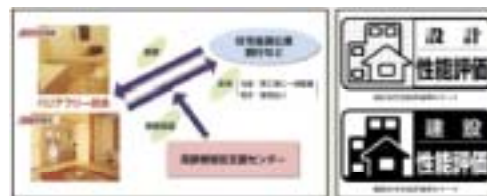


今後の改善点等

住宅の質の向上、景観形成にも配慮しつつ、都心居住・郊外居住・農山村居住等の地域の特性に応じた良好な住環境を形成するための施策・事業及び成熟化社会に相応しい居住空間、住環境のバリアフリー化、省エネ化、耐震化等に関するアウトカム指標の設定が必要です。

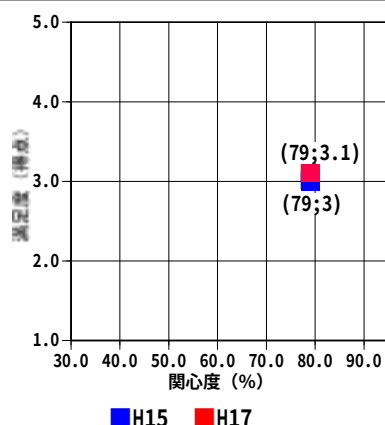
VI-2 ニーズにあった住宅を安心して選択できる環境を整備します

住まいに関する様々な情報の提供を行うなど、地域住民が、それぞれの暮らしぶりにあった住まいを安心して選べるような住宅市場づくりを目指します。



持ち家のバリアフリー改良に対する融資制度（左）
住宅性能表示制度（右）

満足度調査結果（問2）



- ・ 満足度は3.1点であり、平成15年度調査と比較して0.1ポイント増加しています。
- ・ 関心度は79%であり、平成15年度調査と比較して変化は見られませんでした。
- ・ 地域別では、名古屋市が3.5点、上伊那が3.6点と高く、岐阜県北部、愛知県西三河部でも3点以上の地域が多くを占めています。こうした地域では、平成15年度調査と比べて、満足度が増加したところが多く、特に中濃（+0.5）や名古屋市（+0.6）の伸びが大きくなっています。
- ・ 一方、静清庵や西尾幡豆、新城南北設楽、伊賀、熊野といった比較的人口規模の小さい地域の満足度が2.4点と低く、平成15年度調査と比較して減少しており、満足度の格差が拡大しています。
- ・ 関心度は、ほとんどの地域で70～90%となっていますが、平成15年度調査と比較して、熱海・伊東（+18）、西尾幡豆（+18）、熊野（+26）の伸びが著しいです。西尾幡豆や熊野は満足度の低い地域であり、住宅供給に対するニーズが高まっていると見ることができます。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対してアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカムの進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、住民の関心度は比較的高いものの、満足度は大きな変化がなく、住民意識からは住宅市場に対する選択可能への強い要望は顕在化していません。一方、少子高齢化・人口減少等に伴い住宅の質の向上が求められるとともに、多様なライフスタイル、ライフステージに応じて安心して選択できる環境を整えていくことが重要です。



今後の改善点等

住宅関連施策との総合化に配慮しつつ、少子高齢化・人口減少等に伴う住宅選択の多様性、安全性に関する施策・事業の構築とこれに伴うアウトカム指標の設定が必要です。

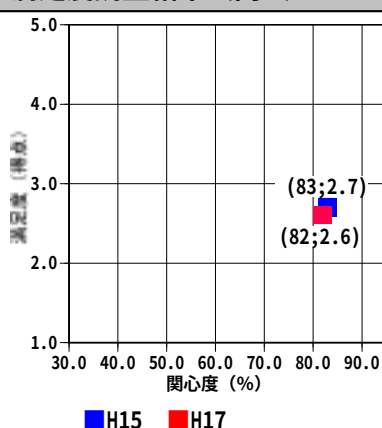
VI-3 公共交通機関の利便性を向上します

- ・ バス・鉄道の使い勝手をよくするなど、自家用車を利用しなくても誰もが快適に移動できるような公共交通の整備を進めます。
- ・ コミュニティバスや乗合タクシーなど地域の特色にあった新しい交通体系づくりを進めます。



オムニバスタウン（コミュニティバス）

満足度調査結果（問 4）



- ・ 満足度は 2.6 点と中間値の 3 点を下回っており、また、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント減少し、関心度は 82% と高いものの、前回と比較して減少しています。
- ・ 地域別では岐阜、静岡市、名古屋市など都市部の満足度が 3 点以上となっています。平成 15 年度調査と比較して、岐阜と静岡市は増加しているものの、名古屋市は 0.4 ポイント減少しました。これは、地下鉄環状化や名鉄小牧線との接続が実現しましたが、バス路線の縮小再編や地下鉄の昼間運行本数の減少、新規開通区間の運行本数が期待より少ない等が要因として考えられます。
- ・ 一方、満足度が 1 点台の地域は、伊豆、熱海・伊東、富士、伊勢志摩、熊野、上伊那、伊飯、木曽等農山漁村地域が多くを占めます。これらの地域では、平成 15 年度調査以降、ほとんどの地域で得点が減少しています。
- ・ 満足度の低い地域について関心度を見ると、伊豆（93）や熱海・伊東（96）では 90% 台と極めて高く、公共交通に対する期待が大きくなっています。一方、西尾幡豆（69）、伊勢志摩（72）、木曽（57）は最も関心の低い地域となっています。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対するアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできませんが、本政策目標について、住民の関心度は高いものの、満足度については僅かながら減少しており、地域別には、都市部では比較的満足度が高く、中山間地域では、満足度が低い傾向にあります。このように、都市部と地方部の地域間の格差が生じつつあるため、地域特性に配慮した政策を講じる必要があります。超高齢社会においても高齢者が自立した生活が送れるよう、日常の移動手段として公共交通の確保が重要となっています。このため、都市部、地方部の特性に配慮した施策・事業の推進が、今後ますます重要になると判断されます。



今後の改善点等

アウトカム指標から評価はできませんが、中山間地域における住民満足度は低く、関心度が非常に高いことから、高齢化社会において、高齢者が安心して暮らせるための最低限の移動手段を確保するため、都市・地方部の特性に応じた施策展開、アウトカム指標の検討が必要です。特に、大都市・名古屋においては、移動手段の利便性確保、また、拠点都市では、複数の移動手段が確保及びサービスエリアの充実、さらに、地方部では、生活交通の確保について成果指標を検討すべきです。

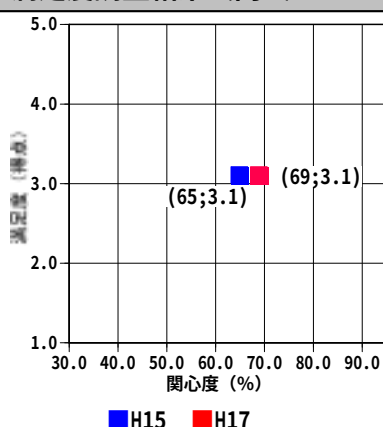
VI-4 IT技術を活用した暮らしに役立つ情報を入手しやすくします

IT（情報通信）技術を活用することによって、河川情報等、安全、安心に役立つ情報や交通情報など暮らしに役立つ情報がいつでも身近なところで気軽に入手できたり、産業活動を活性化させるような情報通信環境の整備を進めます。



携帯電話などによる情報提供

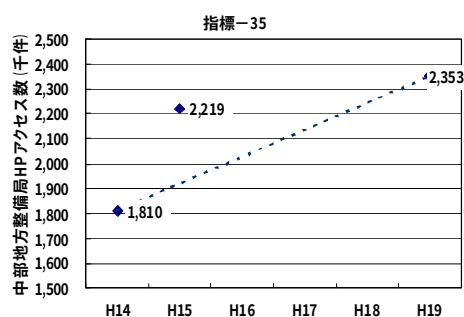
満足度調査結果（問5）



- ・ 満足度は 3.1 点であり、平成 15 年度調査と比較して変化は見られませんでした。
- ・ 関心度は 69%と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 4 ポイント増加しています。
- ・ 地域別では、名古屋市（3.5）を筆頭に、岐阜（3.4）や北西遠（3.4）といった都市部での得点が高く、平成 15 年度調査と比較して増加傾向にあります。
- ・ 一方、得点が 2.5 点以下となったのは、熱海・伊東（2.5）、駿東・田方（2.5）、新城南北設楽（2.3）、伊賀（2.5）、伊勢志摩（2.5）、尾鷲（2.5）など、農山漁村地域が多くなっています。また、平成 15 年度調査と比べて、特に三重県で減少している地域が多くなっています。

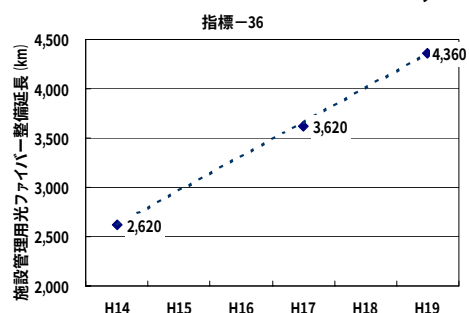
アウトカム指標の進捗状況

【中部地方整備局ホームページアクセス数（H14 比 3 割増(H19)）】



中部地方整備局ホームページアクセス数は、平成 14 年度の約 1,810,000 件から平成 15 年度では約 2,219,000 件となっています。平成 16 年 8 月からカウンター方式を変更し、現在調整中のため、アウトカム指標の進捗状況の把握は困難な状況にあります。

【施設管理用光ファイバー整備延長（約 2,620 km(H14)→約 4,360 km(H19)）】



施設管理用光ファイバー整備延長は、平成 14 年度の約 2,620km から平成 17 年度では約 3,620km となっており、平成 19 年度の目標値（4,360km）の達成に向けて着実に事業が展開されています。引き続き目標達成に向けた取り組みが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対する指標群については、その成果を把握する指標として、【中部地方整備局ホームページアクセス数】は一定の効果把握の手段として有効と考えられますが、役立つ情報を入手しやすくする方法（光ファイバーの整備延長等）と考えれば、その向上のためのハード整備には一定の限界があるため、ソフト施策等の充実と成果指標についても検討すべきです。

■アウトカム指標の進捗状況

【中部地方整備局ホームページアクセス数】に関しては、平成 16 年 8 月からカウンター方式を変更し、現在調整中のためアウトカム指標の進捗状況の把握は困難な状況にあります。

【施設管理用光ファイバー整備延長】については、目標達成に向け順調に推移しています。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標の計測から政策目標については達成に向け、順調に推移していますが、住民の関心度・満足度ともあまり高くはなく、ただし、中山間地域において比較的関心度が高く、満足度が低いといった傾向が見られ、今後は、提供情報の高質化に向けた取り組み、また、中山間地域における情報過疎に対する潜在的な懸念意識についても対応を検討すべきです。



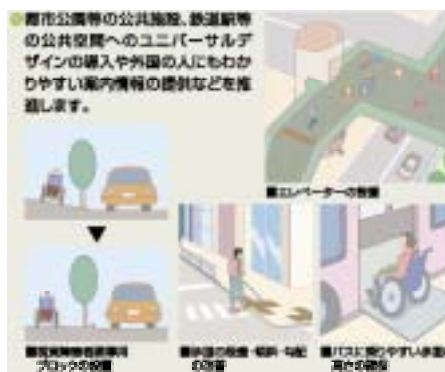
今後の改善点等

中山間地域では情報過疎に対する潜在的な懸念意識があるものとも考えられるため、その解決が必要です。

提供する情報の質の向上、情報基盤の有効活用、都市と地方との情報量及びスピードの格差是正に関する施策・事業とアウトカム指標の設定が必要です。

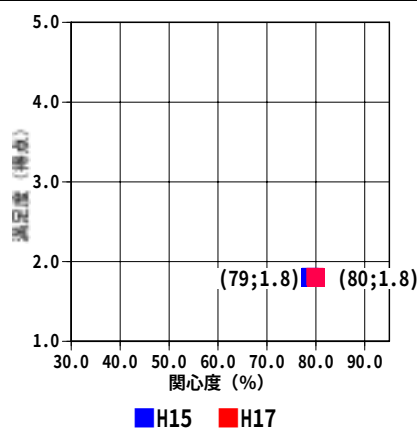
VI-5 ユニバーサルデザインが実感できる社会を実現します

都市公園等の公共施設、鉄道駅等の公共空間へのユニバーサルデザインの導入や外国の人にもわかりやすい案内情報の提供などを推進します。



ユニバーサルデザインが実感できる社会

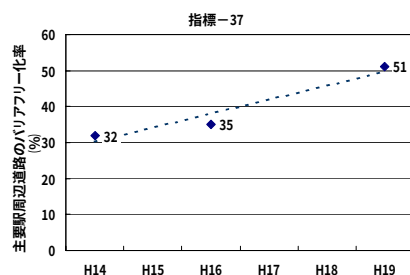
満足度調査結果（問 6）



- ・ 満足度は、平成 15 年度調査と比較して変化は見られず、1.8 点と非常に低くなっています。
- ・ 関心度は 80%と高く、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント増加しています。
- ・ 地域別で、満足度が 3 点を超えているところはなく、北西遠の 2.2 点が最も高くなっています。また、2 点を超えているのは、主に都市部で、岐阜 (2.0)、名古屋市 (2.1)、豊田加茂 (2.0)、豊橋渥美 (2.1) のほか、伊豆 (2.1)、衣浦東部 (2.0)、諏訪 (2.0) の 8 地域に過ぎません。
- ・ 平成 15 年度調査と比較して、特に愛知県西部や三重県のほとんどの地域で、満足度が減少しています。一方、こうした地域では、関心度が増加しており、ユニバーサルデザインの整備に対するニーズの高まりが反映されたと考えられます。

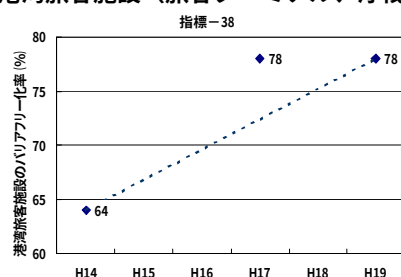
アウトカム指標の進捗状況

【主要駅周辺道路のバリアフリー化率 (32%(H14)→51%(H19))】



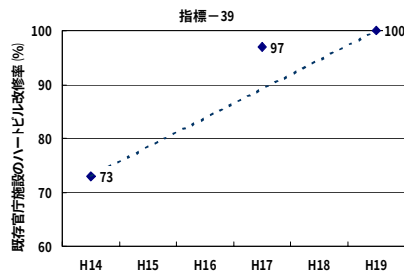
主要周辺道路のバリアフリー化率は、平成 14 年度の 32%から平成 16 年度で 35%となっており、平成 19 年度の目標値 (51%) の達成に向けて着実に事業が展開されているものの、トレンドからは若干遅れており、目標値の達成に向けて積極的な取り組みが求められます。

【港湾旅客施設（旅客ターミナル、浮桟橋等）のバリアフリー化率（約 64%(H14)→約 78%(H19))】



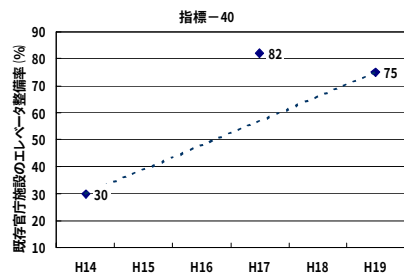
港湾旅客施設（旅客ターミナル、浮桟橋等）のバリアフリー化率は、平成 14 年度の 64%から平成 17 年度では 78%となっており、平成 19 年度の目標値 (78%) は平成 17 年度時点で達成しています。

【既存官庁施設のハートビル改修率（73%(H14)→100%(H19)）】



既存官庁施設のハートビル改修率は、平成 14 年度の 73%から平成 17 年度では 97%となっています。平成 17 年度において、平成 14 年度と平成 19 年度の目標値（100%）のトレンドを上回るペースでハートビル改修が進められています。

【既存官庁施設のエレベータ整備率（30%(H14)→75%(H19)）】



既存官庁施設のエレベータ整備率は、平成 14 年度の 30%から平成 17 年度では 82%となっており、平成 19 年度の目標値（75%）は平成 17 年度時点で達成しています。今後は継続的な施策・事業の展開による目標値の達成とともに、改修した施設の維持・管理、その他の公共公益施設等も対象とした整備を進めることが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対する指標群について、全てアウトプット型の指標であり、本目標に対する成果指標として適合性が高いです。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標群のうち、【主要駅周辺道路のバリアフリー化率】を除き、その他のアウトカム指標は大きく向上し、目標達成に向け順調に推移しています。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標【主要駅周辺道路のバリアフリー化率】を除いて、政策目標の達成に向けて順調に推移しており、ユニバーサルデザインの実感できる社会の構築に向けた取組みが進められています。しかし、住民の関心度が高く、満足度が低いことから、施策・事業の効果が十分に反映されていないといえ、その理由として、主要駅周辺道路のバリアフリーを除き、利用者が限定的な施設が対象となっているからと考えられます。今後は、主要駅周辺道路におけるバリアフリー化率の評価と併せ、駅、集客施設等利用者の多い施設も含めてアウトカム指標の見直しを検討すべきです。



今後の改善点等

駅、集客施設等利用者の多い施設も含めて、住民が実感できるユニバーサルデザインの水準向上に向けた施策の整備とアウトカム指標の設定が必要です。

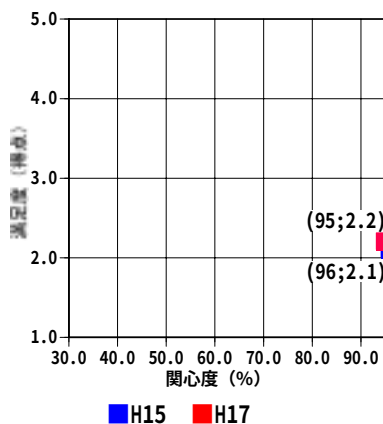
VI-6 安全で安心に移動できる生活環境をつくります

交通安全対策を進め、事故危険箇所への対策を行うなど、事故等を防ぎ、事故等があった場合でもその被害が小さくなるような歩行者優先の道づくりや防犯対策等を進め、誰もが安心して歩行できる生活道路を確保します。



コミュニティ道路

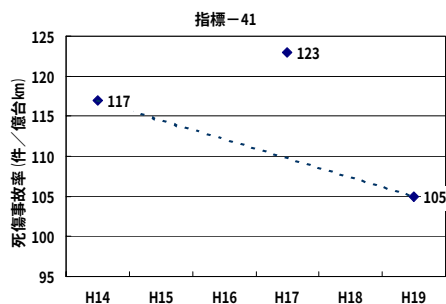
満足度調査結果（問 7）



- ・ 満足度は 2.2 点と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント減少しているものの、95%と非常に高いです。
- ・ 住民ニーズが極めて高い一方で、満足度が増加していない目標の一つとなっています。
- ・ 満足度が最も高い地域は西濃の 2.7 点であり、このほか、岐阜 (2.5)、名古屋市 (2.5) をはじめ、都市部での満足度が相対的に高く、平成 15 年度調査から増加しています。
- ・ 一方、駿東・田方 (1.8)、中東遠 (1.9)、尾張東部 (1.9)、新城南北設楽 (1.5)、宝飯 (1.8)、木曽 (1.6) の主に農山漁村地域で満足度が 1 点台となっており、うち中東遠 (-0.4)、新城南北設楽 (-0.6)、木曽 (-0.8) で平成 15 年度調査以降の減少が大きく、満足度の格差が拡大しています。

アウトカム指標の進捗状況

【道路交通における死傷事故率（中部 4 県 1 市）(117 件/億台 km(H14)→約 1 割削減(H19))】



中部 4 県 1 市の道路交通における死傷事故率は、平成 14 年度の 117 件/億台 km から平成 17 年度では 123 件/億台 km となっており、死傷事故率は高まっています。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標の【道路交通における死傷事故率（中部４県１市）】について、本目標に対する成果指標として適合性が高いです。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標の【道路交通における死傷事故率（中部４県１市）】は、大幅に悪化しています。

■目標達成に関する総合的評価

住民の関心度が極めて高く、満足度が非常に低いことから政策目標の妥当性は高いものです。しかし、事故対策箇所においては効果が現れているにも係わらず、アウトカム指標が大幅に悪化しており、全体として目標達成には至っていません。今後、さらなる事故多発地点での施策・事業の重点化・見直しを図る必要があります。ただし、交通死傷事故の原因は、様々な要因が絡んでいることにも留意する必要があることから、特定地域、箇所等での原因分析を高度化させるなど、一層効果的に施策・事業が実施できるよう見直しが必要です。



今後の改善点等

住民の求める「安全・安心」ニーズを再点検した上で施策・事業を見直すとともに、その効果を適切に把握するため、施策・事業を重点的に実施した地域においてアウトカム指標を測定・評価する必要があります。

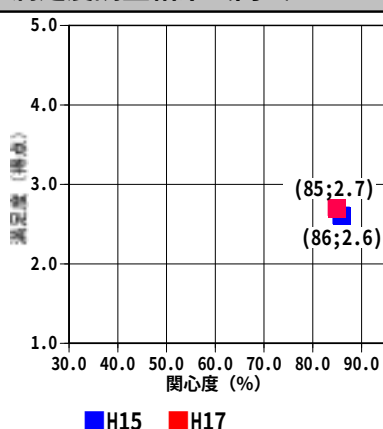
VI-7 誇りを持って住むことができる地域づくり・まちづくりを目指します

- ・ 地域に開かれた河川の整備や、歩行者空間の整備など、地方都市において、便利で快適な生活をおくることができるように生活環境の向上を図ります。
- ・ 中心市街地（まちなか）の活性化や、子育てしやすい環境づくりなど、充実した生活をおくることができる住み心地のよい地域づくりを目指します。



長良川右岸河畔整備

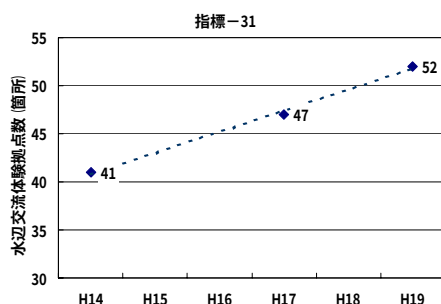
満足度調査結果（問 8）



- ・ 満足度は 2.7 点と中間値の 3 点を下回っているが、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 85% と高いものの、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント減少しています。
- ・ 満足度が 3 点以上となった地域は、飛騨(3.7)、伊豆(3.1)、熱海・伊東(3.8)、富士(3.2)、名古屋市(3.0)、伊賀(3.3)、熊野(3.8)、諏訪(3.4)、上伊那(3.0)、伊飯(3.0)であり、主に知名度の高い観光地を有する地域です。これらの地域は、平成 15 年度調査と比較して、満足度が概ね増加しており、特に熊野で 1.1 ポイントと高い伸びを示しています。平成 16 年に熊野古道が世界遺産に登録されたことにより、地域住民にとって誇りを持てる地域になったと考えられます。
- ・ 一方、静清庵(2.0)や新城南北設楽(2.3)は、満足度が低くなっています。

アウトカム指標の進捗状況

【水辺交流体験拠点数（41 箇所(H14)→52 箇所(H19)）】



水辺交流体験拠点数は、平成 14 年度の 41 箇所から平成 17 年度では 47 箇所に増加しています。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標【水辺交流体験拠点数】について、本目標に対する成果指標として必要ではありますが、これのみでは、地域への誇りを醸成する目標に対する成果指標として不十分です。

■アウトカム指標の進捗状況

【水辺交流体験拠点数】は、平成 19 年度の目標達成に向けて、順調に事業が展開されている状況にあります。

■目標達成に関する総合的評価

当該政策目標に対して住民の関心度は高く、かつ、社会経済の成熟化によって、多様化した個人が主体的に地域づくりに関わっていくことが重視され、団塊世代やNPO等が主体となって豊かな地域社会を築いていくことが期待されていることから、これらのニーズに対応した施策・事業の再構築が必要です。



今後の改善点等

『誇りを持って住むことができる地域づくり・まちづくり』を実現するために、自地域居住に対する「誇り」を形成する要因の総合的に分析とこれを踏まえた施策・事業を配置するとともに、総合的な評価を可能とするアウトカム指標の設定が必要です。

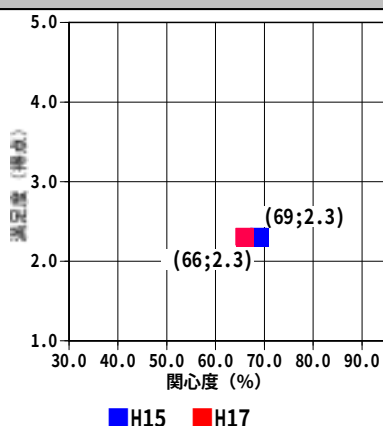
VI-8 まちづくりや水辺・海辺づくり等を進めるグループ作りやその活動及び女性や子供の視点に立った活動を支援します

- ・ 地域住民の主体的な活動を支援して地域のコミュニティの活性化を進めるとともに、住民参加によるまちづくりを促進し、地域住民、企業など様々な主体と行政の協力による地域づくりを推進します。
- ・ 各種の PI 活動（広く地域の意見を取り入れながら地域づくりを行うこと）において、女性や子供の視点をもっと取り入れます。
- ・ 懇談会や討論会などにおいて女性と男性の参加者数を同数程度にします。



子供たちの水辺の遊び・学習を支える地域連携活動の例「水辺の楽校」

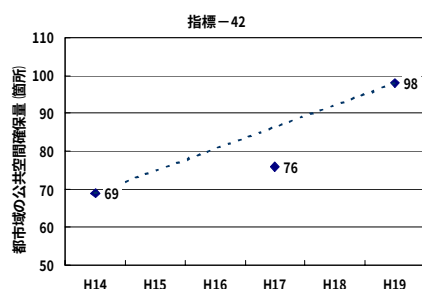
満足度調査結果（問 9）



- ・ 満足度は、平成 15 年度調査と比較して変化は見られず、2.3 点と低くなっています。
- ・ 関心度は 66%と低く、平成 15 年度調査と比較して 3 ポイント減少しています。
- ・ 地域別で、満足度が 2 点以下となったのは、駿東・田方（2.0）、中東遠（2.0）、尾張西部（1.8）、新城南北設楽（2.0）、四日市（2.0）、鈴鹿・亀山（1.8）、木曽（1.6）ですが、地域的な特徴はみられません。こうした地域では、平成 15 年度調査以降、全ての地域で満足度が減少しています。同様に、関心度も低く、新城南北設楽（-23）や四日市（-16）をはじめとして、平成 15 年度調査と比較して大きく減少しています。
- ・ こうしたことから、まちづくりや環境保全に対する住民参加について、積極的な意識が低下しつつある実状が伺えます。

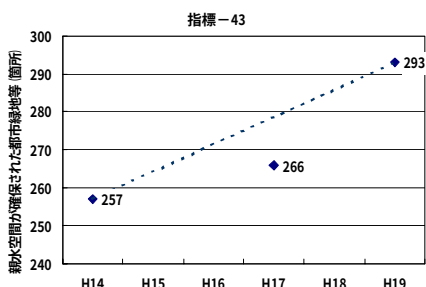
アウトカム指標の進捗状況

【住民や NPO 等参加による都市域の公共空間確保量（H19 までに約 42%増加）】



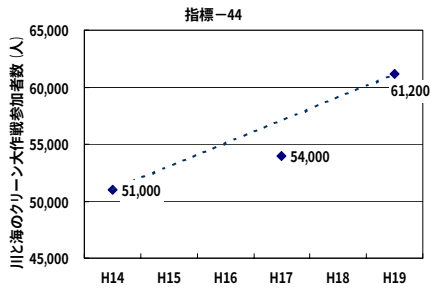
住民や NPO 等参加による都市域の公共空間確保量は、平成 14 年度の 69 箇所から平成 17 年度では 76 箇所となっており、公共空間確保量は増加しているものの、平成 14 年度から 19 年度の目標値（98 箇所）のトレンドから大きく外れています。今後、目標達成に向けた施策・事業の強力な推進が必要です。

【緑と水のある親水空間が確保された都市緑地等の割合（H19 までに約 14%増加）】



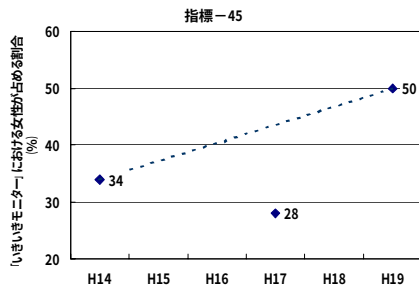
親水空間が確保された都市緑地等の割合は、平成 14 年度の 257 箇所から平成 17 年度では 266 箇所となっており、着実に都市緑地等の割合は増加しているものの、平成 14 年度から 19 年度の目標値（293 箇所）のトレンドから大きく外れています。今後、目標達成に向けた施策・事業の強力な推進が必要です。

【川と海のクリーン大作戦参加者数（約 51,000 人(H14)→約 61,200 人(H19)）】



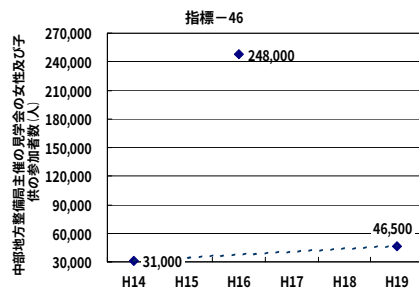
川と海のクリーン大作戦参加者数は、平成 14 年度の 51,000 人から平成 17 年度では 54,000 人に増加しています。平成 19 年度の目標値（61,200 人）の達成に向けては、着実に参加者数は増加しているもののそのトレンドからは外れているため、参加者の増加のために、計画段階から多様な主体の参加を促すことが求められます。

【中部地方整備局モニター「いきいきモニター」における女性が占める割合（34%(H14)→50%(H19)）】



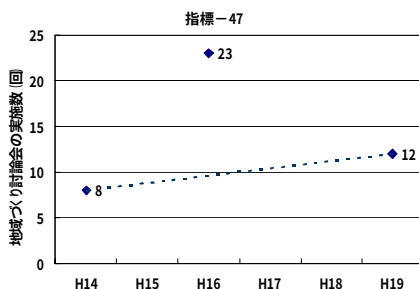
「いきいきモニター」における女性が占める割合は、平成 14 年度の 34%から平成 17 年度では 28%となっており、女性の占める割合は低下しました。

【中部地方整備局が主催する見学会に女性及び子供が参加した人数（H14 比約 5 割増(H19)）】



中部地方整備局が主催する見学会に女性及び子供が参加した人数は、平成 14 年度の約 31,000 人から平成 16 年度では約 248,000 人となっており、平成 16 年の時点で平成 19 年度の目標値を大きく超え達成しています。今後も継続的な施策・事業の展開によって、平成 16 年度値の維持・向上が求められます。

【地域づくり討論会の実施数（H14 比約 5 割増(H19)）】



地域づくり討論会の実施数は、平成 14 年度の 8 回から平成 16 年度では 23 回となっており、平成 19 年度の目標値（12 回）を大きく超えて達成しています。今後は、討論会の回数ではなく、地域に向けてどのような情報を如何に効率よく発信するかが重要であり、情報発信の「量」から「質」への転換が求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該指標群について、全てアウトプット型であり、本目標に対する成果指標として適合性が高いものです。

■アウトカム指標の進捗状況

当該指標のうち、【中部地方整備局が主催する見学会に女性及び子供が参加した人数（人）】と【地域づくり討論会の実施数（回）】については目標達成に向け順調に推移しているものの、【住民や NPO 等参加による都市域の公共空間確保量】、【緑とうるおいある親水空間が確保された都市緑地等の割合】、【川と海のクリーン大作戦参加者数】については、平成 19 年度の目標達成に向けて進捗が遅れています。

【中部地方整備局モニター「いきいきモニター」における女性が占める割合】については、事業目的がモニター数の拡大に変更したこと並びに「いきいきモニター」の応募者数が募集定員に達していない現状より、女性が占める割合を増加させるためには、応募者数の増加が不可欠です。

また、現在設定されている女性と子供の意識の把握を目的とした指標では、事業目的と指標との乖離、評価のための明確な基準が設けられていない等の課題があり、適切な評価を行うための指標の再構築が求められます。

■目標達成に関する総合的評価

各アウトカム指標は、比較的着実に成果をあげていますが、住民の関心度・満足度が低く、本政策目標の広域的、全層的な意義の共有は、充足されていません。今後の地域づくりにおいては、多様な主体間のパートナーシップが重視されたため、多様な主体の活動を支援し、住民の理解醸成を高めていくべきです。

特に、当該目標の指標にもある、公共空間の確保とその維持管理のための参加者の増加を図るためには、計画段階から多様な主体の参加を促し、協働型の維持管理の仕組みを構築していく必要があります。



今後の改善点等

今後の地域づくりにおいては、多様な主体間のパートナーシップが重視されるようになっていたため、本政策目標の必要性、取り組むべき主体と事業等のあり方等を再検討した上で、政策の再構築を図っていく必要があります。

特に、当該目標の指標にもある、公共空間の確保とその維持管理のための参加者の増加を図るためには、川辺・海辺の保全や道路等の整備において、計画段階からの多様な主体の参加を促し、協働型の維持管理の仕組みを構築していく必要があります。

また、女性や子供の意識を把握し、適切に評価するための指標の構築が必要です。

VII 東海・東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくり

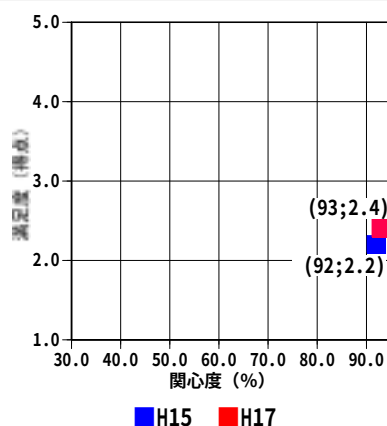
VII-1 地震等に対する安全性を確保します

- 耐震診断や耐震改修を促進するなど、地震に強い住宅等の整備・改修を進め、社会資本や公共建築物の耐震性を高めます。
- 密集市街地における道路、公園等の整備を行うことによって防災空間を確保するなど「災害に強いまちづくり」を進めます。



東海地震に係る地震防災対策強化地域
（出典：内閣府HP）

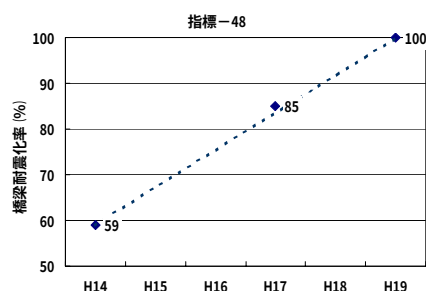
満足度調査結果（問 11）



- 満足度は 2.4 点と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- 関心度は 93% と非常に高く、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント増加しています。
- 満足度が 3 点以上の地域はなく、静岡市や尾張中部の 2.9 点が最も高いのははじめ、主に静岡県の地域が比較的高くなっています。平成 15 年度調査と比較して、岐阜 (+0.3)、静岡市 (+0.4)、北西遠 (+0.5)、名古屋市 (+0.4)、豊田加茂 (+0.4)、豊橋渥美 (+0.5) といった主に都市部での得点が増加しており、都市部での災害対策を実感している住民が増加していると考えられます。
- 一方、平成 15 年度調査と比較して、伊豆 (-0.2)、志太・榛原 (-0.2)、中東遠 (-0.2) など静岡県の多くの地域や新城南北設楽 (-0.3) といった東海地震に係る地震防災対策強化地域で満足度が減少しており、地震に対する危機感の高まりが反映したと考えられます。

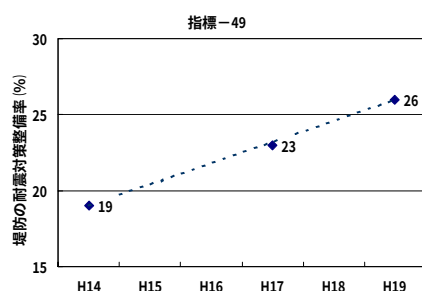
アウトカム指標の進捗状況

【主要緊急輸送路の橋梁耐震化率（59% (H14) → 100% (H19)）】



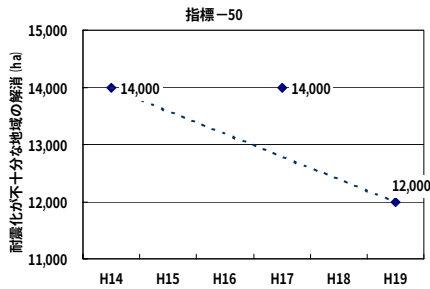
中部管内の直轄国道における橋梁耐震化率は、平成 14 年度の 59% から平成 17 年度では 85% となっており、平成 19 年度の目標値（100%）の達成に向けて着実に事業が展開されています。引き続き目標達成に向けた取り組みが求められます。

【河川及び海岸堤防の耐震対策整備率（約 19% (H14) → 約 26% (H19)）】



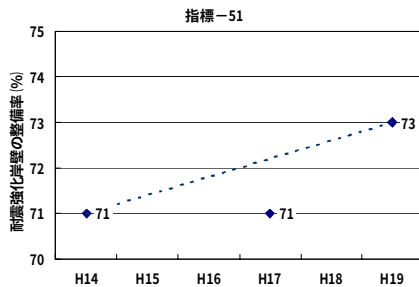
河川及び海岸堤防の耐震対策整備率は、平成 14 年度の 19% から平成 17 年度では 23% となっており、平成 19 年度目標値（26%）の達成に向けて概ね順調に指標値は推移しています。引き続き目標達成に向けた取り組みが求められます。

【海岸保全施設の耐震化が不十分な地域の解消（約 14,000ha(H14)→約 12,000ha(H19)）】



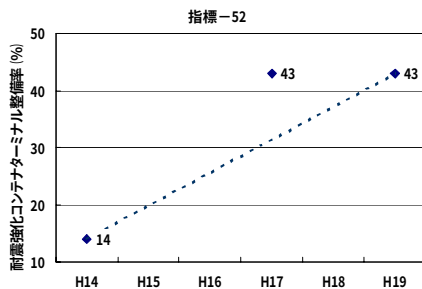
海岸保全施設の耐震化が不十分な地域の解消は、平成 14 年度の約 14,000ha から平成 17 年度では大きな変化はなく、平成 19 年度の目標値（約 12,000ha）の達成に向けて、今後積極的な取り組みが求められます。

【緊急物資輸送用耐震強化岸壁の整備率（71%(H14)→73%(H19)）】



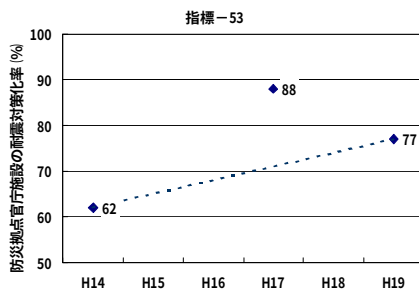
緊急物資輸送用耐震強化岸壁の整備率は、平成 14 年度の 71%から平成 17 年度でも 71%となっており、整備率は平成 14 年から変化がない状況です。ただし、当該アウトカム指標に係わる事業は、事業終了後に明確な効果が発現し、事業の完了年次が平成 17 年度でないことが理由として挙げられます。平成 19 年度の目標値（73%）の達成に向けて引き続き積極的な取り組みが求められます。

【耐震強化コンテナターミナルの整備率（14%(H14)→43%(H19)）】



耐震強化コンテナターミナルの整備率は、平成 14 年度の 14%から平成 17 年度では 43%となっており、平成 19 年度の目標値（43%）は平成 17 年度時点で達成しています。今後も継続的な施策・事業の展開によって、平成 17 年度値の維持・向上が求められます。

【防災拠点官庁施設の耐震対策化率（62%(H14)→77%(H19)）】



防災拠点官庁施設の耐震対策化率は、平成 14 年度の 62%から平成 17 年度では 88%となっており、平成 19 年度の目標値（77%）は平成 17 年度時点で目標値を大きく超えて達成しています。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に係る指標群は、当該目標の内容に合致し、かつ道路、河川、港湾、官庁施設等の指標が揃っているため各分野の評価が可能です。

ただし、住宅や公共建築物の耐震化の状況や市街地における防災空間の確保については成果指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

【耐震化コンテナターミナルの整備率】、【防災拠点官庁施設の耐震対策化】は、中間評価年次で既に目標値を達成しました。【主要緊急輸送路の橋梁の耐震化率】、【河川及び海岸堤防の耐震対策整備率】は概ね順調に推移しています。

【海岸保全施設の耐震化が不十分な地域の解消】、【緊急物資輸送用耐震強化岸壁の整備率】については、今後積極的な事業の推進が必要となります。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標の計測結果から、一部施設の耐震化は着実に進んでいますが、全体的な評価は困難な状況です。しかし、住民の関心度は非常に高く、満足度が低い状況にあり、当地域の地震等に対する安全性の確保を進める必要があります。また、東海・東南海・南海地震の発生が危惧され、かつ、台風等との複合的災害により被害が大規模・広範に及ぶ恐れが危惧されるため、社会資本の耐震化、代替機能等を一層強化することが重要であり、本政策目標の推進、成果指標の設定が、極めて、重要と判断されます。



今後の改善点等

当該目標の対象である住宅や公共建築物の耐震化や市街地における防災空間の確保に関するアウトカム指標を設定することが重要です。

目標VII-3に係る指標-59【東海地震等の発生時における広域避難機能を有するオープンスペースが確保された箇所】は、当該目標の評価指標として活用することも考えられます。

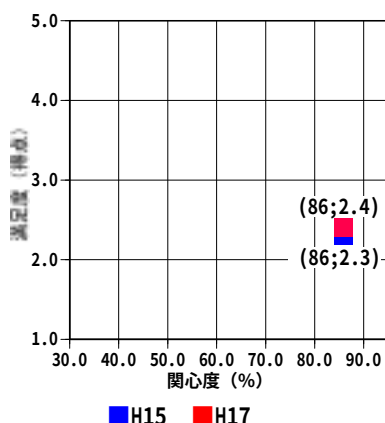
VII-2 風水害等（洪水・津波・高潮・土砂災害等を含む）・火山噴火災害・渇水等に対する安全性を確保します

- ・ 既存ダムの有効活用や、河川の改修を進めるなど洪水対策を進めます。
- ・ 豪雪地帯における積雪、凍結等による交通障害、豪雨地帯における土砂災害等による交通の分断等を減らします。
- ・ 道路ネットワークの形成・強化により、風水害等によって孤立することのない安全な地域を目指します。
- ・ 近年多発する渇水に対応するため、水資源の安定的な確保や合理的な水利用を図ります。



徳山ダム(平成 17 年 10 月 21 日撮影)

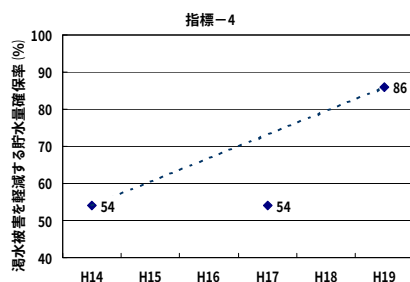
満足度調査結果（問 12）



- ・ 満足度は 2.4 点と低いものの、平成 15 年度調査と比較して 0.1 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 86%であり、平成 15 年度調査と変化なく、高い水準になっています。
- ・ 満足度が最も高いのは、尾張中部の 3.1 点であり、全ての地域の中で唯一 3 点以上となりました。この地域は、平成 12 年の東海豪雨による浸水被害の大きかった地域であり、満足度は平成 15 年度調査と比較して 0.9 ポイント増加していることから、事業が住民の目に見える形で推進されたことが伺えます。しかし、満足度はようやく 3 点を越えたところであり、関心度が 100%と高く、今後も一層の事業の推進が期待されていると見ることができます。
- ・ 満足度が 1 点台の地域は、海部津島 (1.8)、尾張東部 (1.9)、鈴鹿・亀山 (1.7)、津・久居 (1.9)、熊野 (1.7) です。また、平成 15 年度と比較して満足度が減少しているのは、静岡県や三重県の地域に集中し、こうした地域の多くで関心度が 90%程度と高く、災害対策に対するニーズの高まりが反映されたと考えられます。

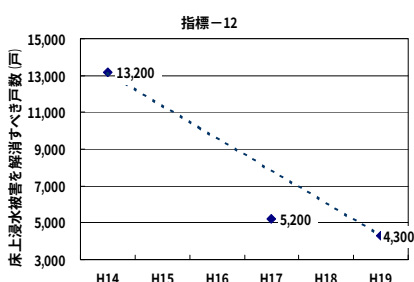
アウトカム指標の進捗状況

【渇水被害を軽減する貯水量確保率（約 54%(H14)→約 86%(H19)）】



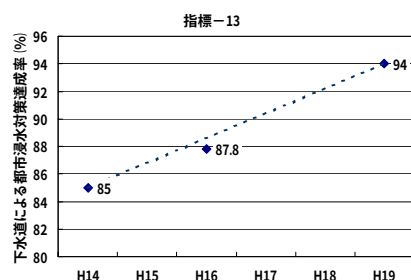
渇水被害を軽減する貯水量確保率は、平成 14 年度の 54%から平成 17 年度では 54%と変化はありません。平成 19 年度の目標値（86%）の達成に向けて、平成 17 年度時点では大きく事業進捗が遅れているものの、平成 19 年度に完成予定の徳山ダムの整備により目標を達成することから、引き続き事業への取り組みが求められます。

【床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数（約 13,200 戸(H14)→約 4,300 戸(H19)）】



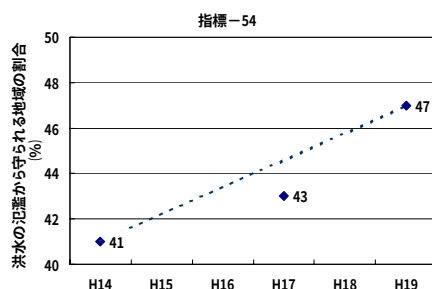
床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数は、平成 14 年度の約 13,200 戸から平成 17 年度では約 5,200 戸と大幅に減少しており、引き続き平成 19 年度の目標達成に向けた事業への取り組みが求められます。当該アウトカムにおいて、被害を解消すべき戸数の提言と併せて、浸水被害を受ける地域であることを住民に周知させる視点が必要です。

【下水道による都市浸水対策達成率（名古屋市）（85%（H14）→94%（H19））】



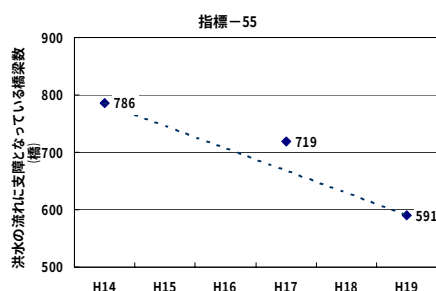
名古屋市における下水道による都市浸水対策達成率は、平成 14 年度の 85%から平成 16 年度では 87.8%となっており、着実に下水道による都市浸水対策は図られているものの、平成 14 年度から平成 19 年度のトレンドからは若干遅れています。平成 19 年度の目標値（94%）の達成に向けた積極的な取り組みが求められます。

【洪水の氾濫から守られる地域の割合（約 41%（H14）→約 47%（H19））】



洪水の氾濫から守られる地域の割合は、平成 14 年度の 41%から平成 17 年度では 43%となり向上しているものの、平成 19 年度の目標値（47%）の達成に向けては、事業進捗が遅れているため、積極的な取り組みが求められます。当該アウトカムでは、守られる地域の割合を増加させるとともに、洪水の氾濫にさらされる危険のある地域がどこなのかを住民に周知させる視点が必要です。

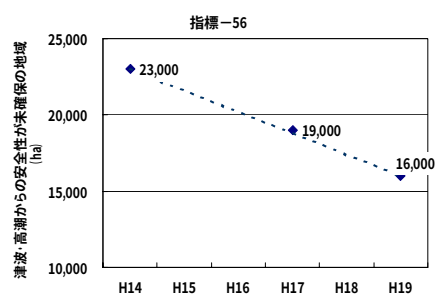
【洪水の流れに支障となっている橋梁数（786 橋（H14）→591 橋（H19））】



洪水の流れに支障となっている橋梁数は、平成 14 年度の 786 から平成 17 年度では 719 となり、減少しています。平成 19 年度の目標値（591）の達成に向けては、事業進捗が遅れているため、積極的な取り組みが求められます。

【津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の解消

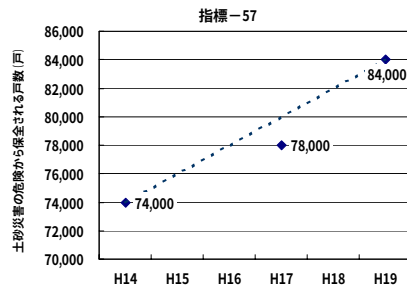
（約 23,000ha（H14）→約 16,000ha（H19））】



津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の解消は、平成 14 年度の約 23,000ha から平成 17 年度では約 19,000ha となっており、着実に安全性の確保が図られており、平成 19 年度の目標値（約 16,000ha）の達成に向けて順調に推移しています。

【土砂災害の危険から保全される戸数（約 74,000 戸(H14)→約 84,000 戸(H19)）】

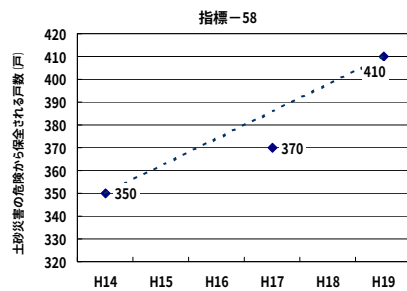
【土砂災害の危険から保全される戸数（うち災害弱者関連施設数）（約 350 施設(H14)→約 410 施設(H19)）】



土砂災害の危険から保全させる戸数は、平成 14 年度の約 74,000 戸から平成 17 年度では約 78,000 戸へ増加しています。

また、土砂災害の危険から保全させる災害弱者関連施設数は、平成 14 年度の約 350 施設から平成 17 年度では約 370 施設へ増加しています。

両指標とも平成 19 年度の目標達成に向けては、事業の進捗が遅れているため、今後、積極的な事業への取り組みが求められます。



総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に係る指標群は、いずれも当該目標の内容に合致し、適合性は高いと言えます。但し、「代替機能の高い道路ネットワークの形成・強化」については成果指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

【床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数】、【下水道による都市浸水対策達成率】、【津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の解消】は、概ね順調な指標値の推移が見られます。

【渇水被害を軽減する貯水量確保率】、【洪水の氾濫から守られる地域の割合】、【洪水の流れに支障となっている橋梁数】、【土砂災害の危険から保全される戸数】、【土砂災害の危険から保全される戸数（うち災害弱者関連施設数）】は、平成 19 年度の目標達成に向けて事業の進捗が遅れています。

■目標達成に関する総合的評価

本政策目標としての妥当性は高く、住民の関心度は非常に高くなっています。一方で、満足度が低いことから、施策・事業の更なる充実が必要です。そのためにも、アウトカム指標の測定結果と施策・事業の効果を適切に把握し、今後の施策・事業の計画とその評価指標の設定が必要です。また、近年、台風、集中豪雨等のより災害が頻発するなか、今後、社会資本への投資余力が限定され、一層効果的な施策・事業の展開が必要であり、山林・農地等の保全（保水能力強化）による総合治水対策、災害危険地域における土地利用の誘導等を進めることが重要となっています。



今後の改善点等

本政策目標に対するアウトカム指標の適合性が高いため、今後も施策事業の進捗によりその向上を図りつつ、「代替機能の高い道路ネットワークの形成・強化」について評価指標の検討が必要です。

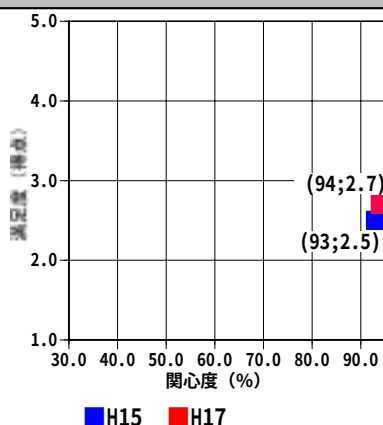
VII-3 あらゆる災害が発生した場合に被害を最小限に抑え、その対応・復旧が効率的に行えるようにします

- ・ 国、県、市町村等での防災に関する情報の共有化を行い、地域防災のネットワークを強化して地域住民への災害情報伝達を素早く行います。
- ・ 安全に避難できる避難路・避難地や広域防災拠点を整備し、二次災害等による被害の拡大を防ぎます。
- ・ 災害時に素早く復旧できる体制を確保します。



中越地震で防災拠点となった「道の駅」

満足度調査結果（問 14）

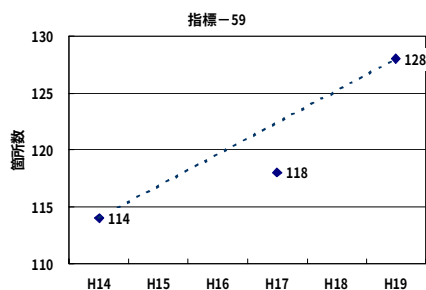


- ・ 満足度は 2.7 点と中間値の 3 点を下回っていますが、平成 15 年度調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 94% と非常に高く、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント増加しています。
- ・ 満足度が 3 点以上となったのは、富士 (3.0)、静清庵 (4.1)、名古屋市 (3.0)、衣浦東部 (3.0)、豊橋渥美 (3.0)、尾鷲 (3.4)、諏訪 (3.0) の 7 地域です。
- ・ 平成 15 年度調査と比較して、ほとんどの地域で満足度が増加していますが、駿東・田方 (-0.1)、中東遠 (-0.2)、尾張西部 (-0.2)、四日市 (-0.1)、鈴鹿・亀山 (-0.2)、松阪・紀勢 (-0.3) の 6 地域で減少しています。こうした地域では松阪・紀勢 (93) を除き、関心度は 95% 以上となっており、積極的な事業の推進が期待されています。

アウトカム指標の進捗状況

【東海地震等の発災時における広域避難機能を有するオープンスペースが確保された箇所

(114 箇所(H14)→128 箇所(H19))

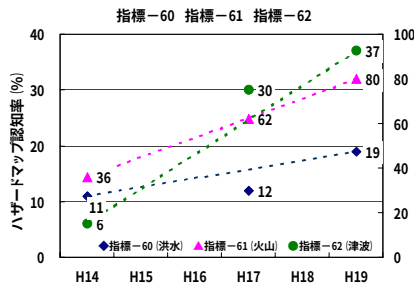


オープンスペースが確保された箇所は、平成 14 年度の 114 箇所から平成 17 年度では 118 箇所に増加しているものの、平成 14 年度から 19 年度の目標値 (128 箇所) のトレンドから大きく外れています。今後、目標達成に向けた施策・事業の強力な推進が必要です。

【洪水ハザードマップ認知率（約 11%（H14）→約 19%（H19））】

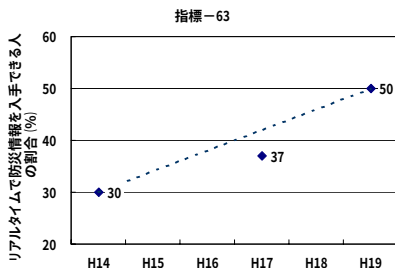
【火山ハザードマップ認知率（約 36%（H14）→約 80%（H19））】

【津波ハザードマップ認知率（約 6%（H14）→約 37%（H19））】



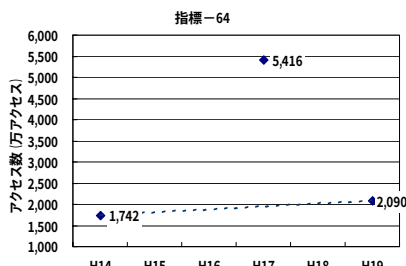
- 洪水ハザードマップの認知率は、平成 14 年度の 11%から平成 17 年度では 12%と向上しています。平成 19 年度の目標値（19%）の達成に向けて若干の遅れが見られるため、今後積極的な施策・事業の展開が求められます。
- 火山ハザードマップの認知率は、平成 14 年度の 36%から平成 17 年度では 62%と向上しています。平成 19 年度の目標値（80%）の達成に向けて施策・事業が順調に進捗しており、今後も引き続き、認知率向上のための施策・事業の展開が求められます。
- 津波ハザードマップの認知率は、平成 14 年度の 6%から平成 17 年度では 30%と向上しています。平成 19 年度の目標値（37%）の達成に向けて、今後も継続的な施策・事業の展開による平成 17 年度値の維持・向上が求められます。

【リアルタイムで防災情報が入手できると感じる人の割合（約 30%（H14）→約 50%（H19））】



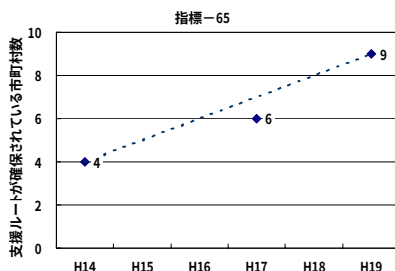
リアルタイムで防災情報が入手できると感じる人の割合は、平成 14 年度の 30%から平成 17 年度では 37%となっており、着実に情報が入手できる人の割合は増加しているものの、平成 14 年度から平成 19 年度の目標値（50%）のトレンドから外れています。今後も継続的な施策・事業の展開によって、平成 14 年度から平成 19 年度のトレンドの回復が求められます。

【携帯電話からのアクセス数（H14 比 2 割増（H19））】



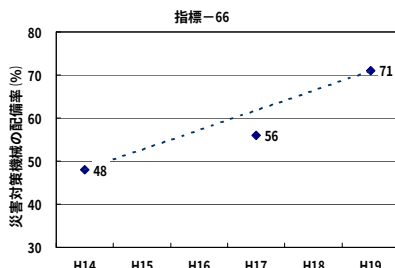
携帯電話からのアクセス数は、平成 14 年度の約 1,742 万アクセスから平成 17 年度では 5,416 万アクセスとなっており、平成 17 年の時点で平成 19 年度の目標値を大きく超え達成しています。今後は平成 17 年度値の維持・向上に向けた取り組みとともに、ユーザーの視点に立ち、発信する情報の精査が必要です。

【災害復旧のための支援ルートが確保されている市町村数（4 市町村（H14）→9 市町村（H19））】



災害復旧のための支援ルートが確保されている市町村数は、平成 14 年度の 4 市町村から平成 17 年度では 6 市町村に増加しています。平成 19 年度の目標値（9 市町村）の達成に向けては、事業の進捗が遅れているため積極的な事業への取り組みが求められます。

【災害対策機械の配備率（48%（H14）→71%（H19））】



災害対策用機械の配備率は、平成 14 年度の 48%から平成 17 年度では 56%と順調に増加している。なお、平成 17 年度は近年の大規模災害をふまえ計画台数を大幅に増やしている事から数値は低い、平成 19 年度の目標値（71%）に向けて引き続き事業への取り組みが求められます。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に係る指標群のうち、指標-59～63 及び 65、66 は、いずれも当該目標の内容に合致し、適合性は高くなっています。【携帯電話からのアクセス数】は、当該目標の成果を評価する指標としては適合性が低くなっています。

■アウトカム指標の進捗状況

【火山ハザードマップ認知率】、【津波ハザードマップ認知率】、及び【災害対策機械の配備率】は順調に進捗しており、認知率の向上とともに住民への活用方法の徹底周知が必要です。

【広域避難機能を有するオープンスペースの確保】、【リアルタイムで情報が入手できると感じる人の割合】、【災害復旧のための支援ルートが確保されている市町村数】、は、平成 19 年度の目標達成に向けて事業の進捗が遅れています。

■目標達成に関する総合的評価

本政策目標としては、住民の関心度は非常に高く、満足度が低い結果であり、政策目標としての妥当性は高いものです。ハザードマップの認知率等一部のアウトカム指標は着実に成果を上げていますが、その他アウトカム指標は計測できていないため達成度の総合的評価は困難です。しかし、住民意識から見れば施策・事業の更なる充実が必要であり、アウトカム指標の計測による確実な効果把握により、一層の効率的・重点的な施策・事業の展開が必要です。

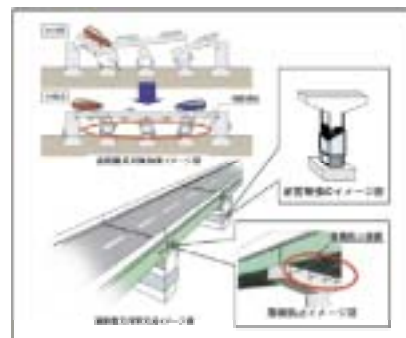


今後の改善点等

ハザードマップや防災情報の入手手段に対する住民の認識を高めることに加えて、各住民が避難路・避難地を日頃から認識し、災害発生時にスムーズに避難できることが重要です。そのため、住民へのハザードマップの活用方法の徹底周知とともに、災害復旧のための支援ルートを実際に整備する必要があります。そのうえで、避難路・避難地に対する認知度や地域における防災訓練への参加率なども指標設定の視点とすべきです。

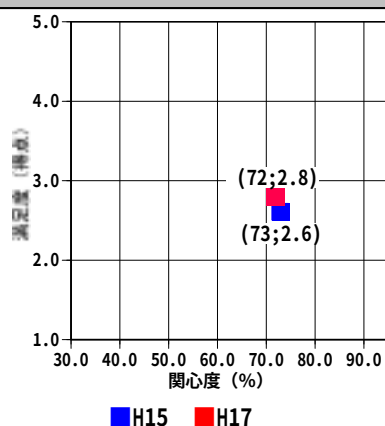
VII-4 信頼性のある社会資本を維持します

老朽化した社会資本に対してより効率的な維持・活用を図ります。



緊急輸送路の耐震性強化（橋梁の耐震補強）

満足度調査結果（問 15）



- ・ 満足度は 2.8 点と中間値である 3 点を下回っていますが、平成 15 年度調査と比較して 0.2 ポイント増加しています。
- ・ 関心度は 72% であり、平成 15 年度調査と比較して 1 ポイント減少しています。
- ・ 満足度が 3 点以上となったのは、6 地域ありますが、尾張中部（3.3）など、うち 4 か所が愛知県となっています。一方、2.5 点以下の地域の多くを三重県が占めているとともに、平成 15 年度調査と比較して減少傾向となっています。

アウトカム指標の進捗状況

本政策目標に対してアウトカム指標は設定されていません。

総合的評価等

■目標に対するアウトカム指標の適合性

当該目標に対するアウトカム指標が設定されていません。

■アウトカム指標の進捗状況

アウトカム指標が設定されていないため、進捗状況の評価はできません。

■目標達成に関する総合的評価

アウトカム指標での評価はできず、また、住民の満足度も低い状況にあります。これは、他の防災関係の政策目標との重複感が影響していることも想定されます。災害対策は、アセットマネジメントの概念に基づいて効率的・重点的に進めていく必要があります。住民の理解醸成を高めるとともに、人口減少下において、社会資本整備への投資余力が低下するなかで、持続可能な施設の維持・更新を検討する必要があります。



今後の改善点等

アセットマネジメントの概念に基づく施策・事業実施の重要性について、成果指標を明示して理解醸成を高めることが重要ですが、他の目標との重複感もあり、災害対策関係の政策目標の再構築とともに、それに伴う災害対策に関する新たな指標の検討が必要です。

平成17年度 住民満足度調査

■設問文一覧

問〇-1 …… 関心度を問う設問

問〇-2 …… 満足度を問う設問

設問no.	設問文
問1-1	住宅や住環境について、あなたは関心をお持ちですか
問1-2	あなたの住む地域の住宅や住環境は、良好だと思いますか
問2-1	自分の暮らしぶりにあった住まいを探したり選んだりすることについて、あなたは関心をお持ちですか
問2-2	あなたの住む地域は、自分の暮らしぶりにあった住まいを探しやすい（選びやすい）状況にあると思いますか。
問3-1	省エネルギー型住宅や屋上・壁面緑化など地球環境に配慮した住宅について、あなたは関心をお持ちですか？
問3-2	あなたのお住まいの住宅は、地球環境への対応が十分為されていると思いますか？
問4-1	公共交通機関の利用について、あなたは関心をお持ちですか
問4-2	あなたの住む地域の公共交通機関は便利であると思いますか。
問5-1	インターネットや携帯電話などを用いて暮らしに役立つ情報（防災情報、交通情報）を入手することについて、あなたは関心をお持ちですか
問5-2	あなたの住む地域は、インターネットや携帯電話などを用いた暮らしに役立つ情報（防災情報、交通情報）が入手しやすいと思いますか
問6-1	ユニバーサルデザイン（誰にとっても利用しやすい建物や交通に配慮した整備の仕方）について、あなたは関心をお持ちですか
問6-2	あなたの住む地域では、ユニバーサルデザイン（誰にとっても利用しやすい建物や交通に配慮した整備の仕方）が行き届いていると思いますか
問7-1	自動車交通や歩行者が安全で安心して移動できることについて、あなたは関心をお持ちですか
問7-2	あなたの住む地域は、自動車や歩行者が安全で安心して移動できると思いますか
問8-1	地域に誇りを持てるような場所やまちなみがあることについて、あなたは関心をお持ちですか
問8-2	あなたの住む地域は、誇りを持てるような場所やまちなみがあると思いますか
問9-1	まちづくりや環境保全などへの住民参加について、あなたは関心をお持ちですか
問9-2	あなたの住む地域では、まちづくりや環境保全などへの住民参加がしやすいと思いますか
問10-1	地域づくりの担い手となる人づくり（人材育成）について、あなたは関心をお持ちですか
問10-2	あなたの住む地域では、地域に誇りや愛着を持った地域づくりの担い手となる人が育まれていていると思いますか
問11-1	地震に対する住宅や道路・河川堤防などの防災対策について、あなたは関心をお持ちですか
問11-2	あなたの住む地域では、地震に対する住宅や道路・河川堤防などの防災対策が進んでいると思いますか
問12-1	洪水・津波・高潮・土砂災害・豪雪等の災害が起きた際の対策について、あなたは関心をお持ちですか
問12-2	あなたの住む地域では、洪水・津波・高潮・土砂災害・豪雪等の災害に対する対策が進んでいると思いますか
問13-1	ご自身がお住まいの地域が災害に対してどの程度危険であるか、あなたは関心をお持ちですか？
問13-2	あなたのお住まいの地域は、災害に対して安全性の高い場所にあると思いますか？
問13-3	あなたが最も重要視している災害は次のうちどれに当てはまりますか？最も当てはまるもの1つをお選び下さい。
問14-1	災害が発生した場合の、避難地・避難路や情報提供について、あなたは関心をお持ちですか
問14-2	あなたの住む地域は、あらゆる災害に対して、避難地・避難路の整備や情報提供の対策が進んでいると思いますか
問15-1	身近な社会資本（道路・河川・港など）の維持・管理について、あなたは関心をお持ちですか
問15-2	あなたの身近な社会資本（道路・河川・港など）は、適切な維持・管理が行われていると思いますか
問16-1	河川や海の水の環境について、あなたは関心をお持ちですか
問16-2	あなたの身近にある河川や海の水はきれいだと思いますか。

問○-1 …… 関心度を問う設問

問○-2 …… 満足度を問う設問

設問no.	設問文
問17-1	自然環境の保全・再生・創出および森林管理について、あなたは関心をお持ちですか
問17-2	あなたの住む地域は、自然環境の保全・再生・創出および森林管理が進んでいると思いますか
問18-1	温室効果ガス排出削減等の地球温暖化対策について、あなたは関心をお持ちですか
問18-2	あなたの住む地域は、温室効果ガスの排出削減等の地球温暖化対策が進んでいると思いますか
問19-1	廃棄物の発生を最小限に抑え（リデュース）、再使用（リユース）、再生利用（リサイクル）を進めるとともに、焼却物の廃熱利用、適正処分も含めた環境への負荷を軽減する循環型社会の形成について、あなたは関心がありますか
問19-2	あなたの住む地域は、廃棄物の発生抑制（リデュース）、再使用（リユース）、再生利用（リサイクル）、焼却物の廃熱利用、適正処分など環境への負荷を軽減するための循環型社会の形成に向けた取り組みが進んでいると思いますか
問20-1	自然エネルギーや燃料電池など化石資源に依存しない新たなエネルギーを導入していくことについて、あなたは関心がありますか
問20-2	あなたのお住まいの地域は、風力や太陽光、燃料電池など化石資源に依存しない新たなエネルギーが積極的に導入されていると思いますか
問21-1	中部地方の農山村や漁村の魅力向上について、あなたは関心をお持ちですか
問21-2	中部地方の農山村や漁村には、住んでみたい（働いてみたい）と思う魅力があると思いますか
問22-1	過疎化など地域社会の存続が危ぶまれる地域における後継者の確保や新規就業者、転入者の獲得について、あなたは関心をお持ちですか
問22-2	過疎化など地域社会の存続が危ぶまれる地域における後継者の確保や新規就業者、転入者の獲得など地域の担い手づくりは十分なされていると思いますか
問23-1	近隣市町村同士や河川の上流地域と下流地域の間での連携した取り組みや交流について、あなたは関心をお持ちですか
問23-2	あなたの住む地域では、近隣市町村同士や河川の上流地域と下流地域の間で連携した取り組みや交流が活発に行われていると思いますか
問24-1	豊かな自然や歴史・文化を活かした場所やまちなみについて、あなたは関心をお持ちですか
問24-2	あなたの住む地域は、豊かな自然や歴史・文化を活かした場所やまちなみがあると思いますか
問25-1	もう一度訪れたいと思われるような魅力ある地域づくりの活動について、あなたは関心をお持ちですか
問25-2	あなたの住む地域は、もう一度訪れたいと思われるような魅力ある地域づくりの活動が進められていると思いますか
問26-1	中部地方の港湾や空港における物流サービスを良くすることについて、あなたは関心をお持ちですか
問26-2	中部地方と国内外との物流について、港湾や空港のサービスは、経済的で確実性が高いと思いますか。
問27-1	中部地方にある港湾や空港までの行きやすさについて、あなたは関心をお持ちですか
問27-2	中部地方にある港湾や空港まで、道路、鉄道、船舶などを使って行きやすいと思いますか。
問28-1	中部地方の港湾・空港での貨物引き取りまでの時間（リードタイム）を短縮することについて、あなたは関心をお持ちですか
問28-2	中部地方は、港湾・空港での貨物引き取りまでの時間（リードタイム）は短縮されている地域であると思いますか。
問29-1	中部地方における、企業の設備投資のしやすさについて、あなたは関心をお持ちですか
問29-2	中部地方は企業が設備投資や立地しやすい地域であると思いますか
問30-1	名古屋の賑わいについて、あなたは関心をお持ちですか
問30-2	名古屋は人が集い、賑わいがある都市であると思いますか
問31-1	名古屋の国際化（各種の国際会議が開催されるなど）について、あなたは関心をお持ちですか
問31-2	名古屋は各種の国際会議が開催されるなど、国際色豊かな都市であると思いますか。
問32-1	外国人にとって暮らしやすい・周遊しやすい公共空間や案内誘導について、あなたは関心をお持ちですか
問32-2	あなたの住む地域における公共空間は外国人にとって使いやすく、わかりやすい案内誘導がなされていると思いますか
問33-1	中部地方の都市部において、水辺や緑地のような心やすらげる空間を作ることに、あなたは関心をお持ちですか
問33-2	中部地方の都市部において、水辺や緑地のような心やすらげる空間（公園・歩道等）が豊富にあると思いますか

問○-1・・・関心度を問う設問

問○-2・・・満足度を問う設問

設問no.	設問文
問34-1	大気汚染や騒音等による生活への影響について、あなたは関心をお持ちですか
問34-2	中部地方の都市部においては、大気汚染や騒音等による生活への影響は改善されていると思いますか。
問35-1	都市生活における、生活の安全や快適さについて、あなたは関心をお持ちですか
問35-2	中部地方の都市部は、安全で快適に生活できると思いますか
問36-1	公共交通機関や駅・公園・公共施設等の公共的な場所のテロ等に対する安全性について、あなたは関心をお持ちですか？
問36-2	あなたが日頃利用している公共交通機関や駅・公園・公共施設等の公共的な場所は、テロ等の犯罪に対して安全性が確保されていると思いますか？
問37-1	あなたの住む地域の中心的な都市の駅前等の賑わいについて、あなたは関心をお持ちですか
問37-2	あなたの住む地域の中心的な都市の駅前等は賑わっていると思いますか
問38-1	日々の生活における中心的な都市までの行きやすさについて、あなたは関心をお持ちですか
問38-2	あなたの住む地域から、日々の生活の中心的な都市まで渋滞することなく快適に行くことができますか
問39-1	自家用車に頼らなくても、バス、自転車などの他の交通手段を用いて暮らせるまちづくりについて、あなたは関心をお持ちですか
問39-2	あなたの住む地域は、自家用車に頼らなくても、バス、自転車などの他の交通手段を用いて暮らせると思いますか
問40-1	環伊勢湾地域内（名古屋・豊田・岐阜・四日市など）での都市と都市との間の移動のしやすさについて、あなたは関心をお持ちですか
問40-2	環伊勢湾地域内（名古屋・豊田・岐阜・四日市など）での都市と都市との間の移動はしやすいと思いますか
問41-1	環伊勢湾地域内（名古屋・豊田・岐阜・四日市など）での都市と都市との間の経済や文化の交流について、あなたは関心をお持ちですか
問41-2	環伊勢湾地域内（名古屋・豊田・岐阜・四日市など）での都市と都市との間の経済や文化の交流は活発であると思いますか
問42-1	東名・名神高速道路、東海道新幹線など、わが国の大動脈の重要性について、あなたは関心をお持ちですか
問42-2	東名・名神高速道路、JR東海道新幹線などは、わが国の大動脈として安全・円滑・快適で信頼性が高いと思いますか
問43-1	北陸方面や紀州方面へ向かう交通網（道路や鉄道）について、あなたは関心をお持ちですか
問43-2	北陸方面や紀州方面へ向かう交通網（道路や鉄道）は便利であると思いますか
問44-1	東京・大阪圏や日本海側、アジアをはじめとする諸外国との経済・社会活動の交流拡大について、あなたは関心をお持ちですか
問44-2	中部地方は、東京・大阪圏や日本海側、アジアをはじめとする諸外国との経済・社会活動の交流拡大が図られた地域であると思いますか。
問45-1	旧東海道・旧中山道等における、歴史を活かしたまちづくりについて、あなたは関心をお持ちですか
問45-2	旧東海道・旧中山道等においては、街道を活かしたまちづくりやまちなみ整備が進んでいると思いますか
問46-1	「愛・地球博」の会場へのスムーズな移動を実現することについて、あなたは関心をお持ちでしたか
問46-2	「愛・地球博」の会場には、スムーズに移動できたと思いますか
問47-1	中部国際空港や「愛・地球博」をきっかけにして、国内外からの観光客を増やすことについて、あなたは関心をお持ちでしたか
問47-2	中部国際空港や「愛・地球博」をきっかけに、国内外からの観光客は増えたと思いますか
問48-1	「愛・地球博」の理念を継承した国内外との交流について、あなたは関心がありますか
問48-2	「愛・地球博」の理念が継承され、国内外との交流が活発に行われていると思いますか

全アウトカム指標進捗状況一覧

	目標	指標名と目標値	H14	H17	H19	評価
No.	I モノづくりなど産業の国際競争力の強化					
1	I - 1	中部で発生・集中するコンテナ貨物の平均移動コストの低減 【H14年比1割削減 (km) (H19)】	67	66 (H15)	60	○
2	I - 1	伊勢湾における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 【H15～H19の発生数を0とする】	0	0	0	○
3	I - 2	中部国際空港への2時間アクセス率 (人口) 【72% (H14)→80% (H19)】	72	80	80	◎
4	I - 4、VII - 2	渇水被害を軽減する貯水量確保率 【約54% (H14)→約86% (H19)】	54	54	86	○
	II 世界都市を目指した名古屋及び各拠点都市の魅力向上					
5	II - 1	名古屋の都心域の主要な通りにおける休日の歩行者数 【16.6万人 (H11)→20万人 (H22)】	16.6 (H11)	11.8	20 (H22)	×
6	II - 1、II - 3 V - 7	都市域における潤いのある水辺整備率 【17% (H14)→20% (H19)】	17	18	20	△
7	II - 2	名古屋で開催される国際コンベンションの件数 【H14比1割増 (回) (H19)】	167	193 (H16)	184	○
8	II - 2	名古屋における外国企業数 【H13比1割増 (社) (H18)】	87 (H13)	—	96 (H18)	—
9	II - 4	夜間騒音要請限度達成率 【59% (H14)→72% (H19)】	59	69	72	○
10	II - 4	路上工事時間の縮減率 【752時間/km・年 (H14)→約2割縮減 (H19)】	752	607	602	○
11	II - 5	市街地の幹線道路の無電柱化率 【5% (H14)→8% (H19)】	5	6.2	8	△
12	II - 5、VII - 2	床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数 【約13,200戸 (H14)→約4,300戸 (H19)】	13,200	5,200	4,300	○
13	II - 5、VII - 2	下水道による都市浸水対策達成率 (名古屋市) 【85% (H14)→94% (H19)】	85	87.8 (H16)	94	△
14	II - 7	道路渋滞による損失時間 【4,119万人時間/年 (モニタリング区間) (H14)→約1割削減 (H19)】	4,119	2,159	3,707	◎
	III 東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成による新たな交流の拡大					
15	III - 1	東海環状自動車道沿線の隣接する主要都市間の時間短縮 【約70分 (H14)→約30分短縮 (H19)】	70	40	40	◎
	IV 日本のまんなかである優位性を活かし、国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外交流の拡大					
16	IV - 3	高規格幹線道路・地域高規格道路の I C 30分到達率 (人口) 【91% (H14)→93% (H19)】	91	92	93	△
17	IV - 6	「愛・地球博」目標入場者数の達成 【1,500万人】	—	2,205	—	◎

※ 指標 No.8 は、調査報告書が未公表のため H17 数値は未算出

【評価基準】

◎：平成 17 年度において平成 19 年度の目標値を達成している

○：平成 17 年度において平成 19 年度の目標達成に向けて順調に推移している

△：平成 17 年度において指標値は向上しているが平成 19 年度の目標達成に向けてはその進捗に遅れが見られる

×：平成 17 年度において平成 14 年度次の指標値を下回っている

ただし、平成 17 年度で達成していても平成 19 年度で達成していなければならないものについては、評価を○としている

	目標	指標名と目標値	H14	H17	H19	評価
No.	V 中部の豊かな自然環境、歴史、文化などを活かした地域づくり、観光振興					
18	V - 1	下水道処理人口普及率（岐阜県、静岡県、愛知県、三重県） 【52%（H14）→61%（H19）】	52	55.6 (H16)	61	○
19	V - 1	河川水量を改善する目的をもつダム完成数 【14箇所（H14）→17箇所（H19）】	14	16	17	○
20	V - 1	三河湾における苦潮（青潮）発生期間の短縮 【H14比約5%減（H19）】	100	98	95	△
21	V - 2	過去に失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の面積に対する、再生されたものの割合 【H19までに約5割再生】	3.4	4.1	5.0	△
22	V - 2	過去に失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺延長に対する、再生された自然の水辺の割合 【H19までに約1割再生】	0.4	0.7	1.0	△
23	V - 2	海辺に親しめる水際線の延長 【約441km（H14）→約449km（H19）】	441	477	449	○
24	V - 3	既存官庁施設のグリーン改修の整備棟数 【11棟（H14）→36棟（H19）】	11	29	36	○
25	V - 3	天然ガス（CNG）を用いた道路維持管理車両の保有率 【20%（H14）→30%（H19）】	20	28	30	○
26	V - 4	循環資源の管内港湾における取扱量の増大 【H14比1割増（万t）（H19）】	147.8	156.4 (H15)	185.2	△
27	V - 4	建設副産物のリサイクル率 【87%（H12）→91%（H17）】	87 (H12)	95 (H14)	91 (H17)	○
28	V - 6	日常生活中心都市30分到達率 【82%（H14）→88%（H19）】	82	85	88	○
29	V - 7	自然環境・地域づくりに貢献する海岸線の延長 【約229km（H14）→約243km（H19）】	229	—	243	—
30	V - 7	人が海にふれあえる港湾緑地の面積 【H19までに約55ha増加】	96	122	151	△
31	V - 7、VI - 7	水辺交流体験拠点数 【41箇所（H14）→52箇所（H19）】	41	47	52	○
32	V - 8	中部地方（5県）への国内来訪者数 【H12比1割増（千人）（H17）】	153,657 (H12)	—	169,023 (H17)	—
33	V - 8	海外旅行者の中部地方への訪問率 【H13比5割増（%）（H19）】	18 (H13)	17 (H15)	27	×
34	V - 8	地域に開かれたダム（ダム湖）利用者数 【約143千人（H14）→約256千人（H19）】	143	154	256	△

※ 指標 No.29 は算出方法の見直しのため、中間年度での数値は未算出

※ 指標 No.32 は、調査報告書が未公表のため H17 数値は未算出

【評価基準】

◎：平成 17 年度において平成 19 年度の目標値を達成している

○：平成 17 年度において平成 19 年度の目標達成に向けて順調に推移している

△：平成 17 年度において指標値は向上しているが平成 19 年度の目標達成に向けてはその進捗に遅れが見られる

×：平成 17 年度において平成 14 年度次の指標値を下回っている

ただし、平成 17 年度で達成していても平成 19 年度で達成していなければならないものについては、評価を○としている

	目標	指標名と目標値	H14	H17	H19	評価
No.	VI誰もが生き生きと暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現					
35	VI-4	中部地方整備局ホームページアクセス数 【H14比3割増(H19) (千件)】	1,810	2,219 (H15)	2,353	—
36	VI-4	施設管理用光ファイバー整備延長 【約2,620km(H14)→約4,360km(H19)】	2,620	3,620	4,360	○
37	VI-5	主要駅周辺道路のバリアフリー化率 【32%(H14)→51%(H19)】	32	35 (H16)	51	△
38	VI-5	港湾旅客施設(旅客ターミナル、浮桟橋等)のバリアフリー化率 【約64%(H14)→約78%(H19)】	64	78	78	◎
39	VI-5	既存官庁施設のハートビル改修率 【73%(H14)→100%(H19)】	73	97	100	○
40	VI-5	既存官庁施設のエレベータ整備率 【30%(H14)→75%(H19)】	30	82	75	◎
41	VI-6	道路交通における死傷事故率(中部4県1市) 【117件/億台km(H14)→約1割削減(H19)】	117	123	105	×
42	VI-8	住民やNPO等参加による都市域の公共空間確保量 【H19までに約42%増加】	69	76	98	△
43	VI-8	緑とうるおいある親水空間が確保された都市緑地等の割合 【H19までに約14%増加】	257	266	293	△
44	VI-8	川と海のクリーン大作戦参加者数 【約51,000人(H14)→約61,200人(H19)】	51,000	54,000	61,200	△
45	VI-8	中部地方整備局モニター「いきいきモニター」における女性が占める割合 【34%(H14)→50%(H19)】	34	28	50	×
46	VI-8	中部地方整備局が主催する見学会に女性及び子供が参加した人数 【H14比約5割増(人)(H19)】	31,000	248,000 (H16)	46,500	○
47	VI-8	地域づくり討論会の実施数 【H14比約5割増(H19)】	8	23 (H16)	12	○

※ 指標 No.35 は、平成 16 年 8 月にカウンター方式を変更し、現在調整中であるため平成 15 年度の数値を掲載

【評価基準】

◎：平成 17 年度において平成 19 年度の目標値を達成している

○：平成 17 年度において平成 19 年度の目標達成に向けて順調に推移している

△：平成 17 年度において指標値は向上しているが平成 19 年度の目標達成に向けてはその進捗に遅れが見られる

×

ただし、平成 17 年度で達成していても平成 19 年度で達成していなければならないものについては、評価を○としている

	目標	指標名と目標値	H14	H17	H19	評価
No.	VII東海・東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくり					
48	VII-1	主要緊急輸送路の橋梁耐震化率 【59%(H14)→100%(H19)】	59	85	100	○
49	VII-1	河川及び海岸堤防の耐震対策整備率 【約19%(H14)→約26%(H19)】	19	23	26	○
50	VII-1	海岸保全施設の耐震化が不十分な地域の解消 【約14,000ha(H14)→約12,000ha(H19)】	14,000	14,000	12,000	△
51	VII-1	緊急物資輸送用耐震強化岸壁の整備率 【71%(H14)→73%(H19)】	71	71	73	△
52	VII-1	耐震強化コンテナターミナルの整備率 【14%(H14)→43%(H19)】	14	43	43	◎
53	VII-1	防災拠点官庁施設の耐震対策化率 【62%(H14)→77%(H19)】	62	88	77	◎
54	VII-2	洪水の氾濫から守られる地域の割合 【約41%(H14)→約47%(H19)】	41	43	47	△
55	VII-2	洪水の流れに支障となっている橋梁数 【786橋(H14)→591橋(H19)】	786	719	591	△
56	VII-2	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の解消 【約23,000ha(H14)→約16,000ha(H19)】	23,000	19,000	16,000	○
57	VII-2	土砂災害の危険から保全される戸数 【約74,000戸(H14)→約84,000戸(H19)】	74,000	78,000	84,000	△
58	VII-2	土砂災害の危険から保全される戸数（うち災害弱者関連施設数） 【約350施設(H14)→約410施設(H19)】	350	370	410	△
59	VII-3	東海地震等の発災時における広域避難機能を有するオープンスペースが確保された箇所 【114箇所(H14)→128箇所(H19)】	114	118	128	△
60	VII-3	洪水ハザードマップ認知率 【約11%(H14)→約19%(H19)】	11	12	19	△
61	VII-3	火山ハザードマップ認知率 【約36%(H14)→約80%(H19)】	36	62	80	○
62	VII-3	津波ハザードマップ認知率 【約6%(H14)→約37%(H19)】	6	30	37	○
63	VII-3	リアルタイムで防災情報が入手できると感じる人の割合 【約30%(H14)→約50%(H19)】	30	37	50	△
64	VII-3	携帯電話からのアクセス数 【H14比2割増(H19)（万アクセス）】	1,742	5,416	2,090	○
65	VII-3	災害復旧のための支援ルートが確保されている市町村数 【4市町村(H14)→9市町村(H19)】	4	6	9	△
66	VII-3	災害対策機械の整備率 【48%(H14)→71%(H19)】	48	56	71	○

※ 指標 No.66 は、平成 17 年度末に計画台数の見直しを実施（計画台数 69 台→90 台）

【評価基準】

◎：平成 17 年度において平成 19 年度の目標値を達成している

○：平成 17 年度において平成 19 年度の目標達成に向けて順調に推移している

△：平成 17 年度において指標値は向上しているが平成 19 年度の目標達成に向けてはその進捗に遅れが見られる

×：平成 17 年度において平成 14 年度次の指標値を下回っている

ただし、平成 17 年度で達成していても平成 19 年度で達成していなければならないものについては、評価を○としている