

第 2 2 回 国土交通省政策評価会

議 事 次 第

1 挨拶

2 議題

- (1) 国土交通省政策評価基本計画等の変更について【意見聴取】
- (2) 平成 22 年度取りまとめ政策レビュー対象施策等の概要【報告】
 - ①観光立国の実現
 - ②住生活基本計画（全国計画）
 - ③住宅・建築物の耐震化の促進

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

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

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

第 2 2 回 国土交通省政策評価会

資料一覧

資料 1 国土交通省政策評価基本計画等の変更について

資料 2 - 1 平成 22 年度政策レビューテーマ一覧

資料 2 - 2 - ① 観光立国の実現

- ② 住生活基本計画（全国計画）

- ③ 住宅・建築物の耐震化の促進

- ④ 港湾の大規模地震対策

- ⑤ 緊急地震速報の利用の拡大

- ⑥ 申請・届出等手続きのオンライン利用の促進

- ⑦ 運輸安全マネジメント評価

- ⑧ 道路交通の安全施策

- ⑨ 鉄道の安全施策

- ⑩ 首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し

- ⑪ L R T 等の都市交通整備のまちづくりへの効果

- ⑫ 都市再生の推進

参考資料 1 平成 2 2 年度政策評価のスケジュール（案）

参考資料 2 国土交通省政策評価基本計画（抜粋）

参考資料 3 租税特別措置に係る政策評価

参考資料 4 - 1 行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令の一部を改正する政令（新旧対照表）

参考資料 4 - 2 政策評価に関する基本方針（新旧対照表）

参考資料 4 - 3 租税特別措置に係る政策評価の実施に関するガイドライン

参考資料 4 - 4 様式（暫定版）

参考資料 5 政策評価に関する情報の公表に関するガイドライン

国土交通省政策評価会委員名簿

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

（五十音順：平成22年6月8日現在）

国土交通省政策評価基本計画等の変更について（新旧対照表） **資料 1**

変更案	現行
	<p>はじめに</p> <p>国土交通省は、政策評価を、21世紀型国土交通行政を目指す改革の重要な手段の一つとして位置付け、これを積極的に取り入れることにより、国民の立場に立った、真に必要な施策等の企画立案・実施に向けた省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指してきたところである。このような政策評価の実施により政策のマネジメントサイクルを確立し、その結果、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、政策の意図と効果を国民に対して明確に説明するほか、設定した目標を実現するための努力を尽くすことにより、政策の質が高められてきたところである。</p> <p>今後も、国土交通省は、目標を持った行政運営や政策のマネジメントサイクルの確立が、職員の意識の向上を通じた組織の活性化につながるよう、政策評価を前向きなものとして捉え、引き続きこれを積極的に推進することとする。</p> <p>I 基本的な考え方</p> <p>国土交通省は、平成14年4月から「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成13年法律第86号。以下「行政評価法」という。）に基づく政策評価を実施している。</p> <p>その実施に当たっては、国土交通省の使命を踏まえて政策を評価し、その評価結果を政策に適切に反映することを通じて戦略的な政策展開を図り、国民の視点に立った政策運営やサービスの提供に努めて、国民生活の質の向上、社会経済の発展に寄与していくことが重要である。このため、国土交通省は、以下の事項を目的として政策評価を実施する。</p> <p>①国民本位の効率的な質の高い行政の実現</p> <p>国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させる。</p> <p>②成果重視の行政の推進</p> <p>目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任を持った運営を行う仕組みの実施を推進する。その結果、期待どおりの成果をあげていないものがあれば、新たな政策の企画立案に反映するほか、各局等の施策等の連携・融合を一層推進するなどその改善策を検討する。</p> <p>③国民に対する説明責任の徹底</p> <p>政策評価の実施を通じて、政策の意図と成果を国民に対して明確に説明する。また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、広く国民の声を反映させた政策の改善努力を図る。</p>

具体的な評価の実施手順等については、基本計画実施のために別途定める「国土交通省事後評価実施計画」（以下「実施計画」という。）、「国土交通省政策評価実施要領」（以下「政策評価実施要領」という。）、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る完了後の事後評価実施要領」、「国土交通省研究開発評価指針」、「規制の事前評価（R I A）に関する国土交通省政策評価実施要領」（以下「R I A実施要領」という。）及び「租税特別措置等に係る政策評価に関する国土交通省政策評価実施要領」による。

ア 政策アセスメント（事業評価方式）

新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明する。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な

「国土交通省政策評価基本計画」（以下「基本計画」という。）は、以上のような基本的な考え方の下で、行政評価法第6条第1項に基づき、また、「政策評価に関する基本方針」（平成17年12月16日閣議決定。以下「基本方針」という。）を踏まえて、国土交通省が実施する政策評価について、その評価の観点、政策効果の把握、事前評価の実施等、評価の実施に関する基本的な事項を明らかにするものである。

具体的な評価の実施手順等については、基本計画実施のために別途定める「国土交通省事後評価実施計画」（以下「実施計画」という。）、「国土交通省政策評価実施要領」（以下「政策評価実施要領」という。）、「規制の事前評価（R I A）に関する国土交通省政策評価実施要領」（以下「R I A実施要領」という。）、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領」、「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る完了後の事後評価実施要領」及び「国土交通省研究開発評価指針」による。

Ⅱ 計画期間

本基本計画の計画期間は、平成21年度から平成25年度までの5年間とする。

Ⅲ 政策評価の実施に関する方針

1 基本的な考え方

国土交通省は、政策評価を実施することにより、評価の結果を新たな政策の企画立案に反映し、政策の改善策を検討する。

これにより、「政策の企画立案(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→政策の改善・反映(Action)」という政策のマネジメントサイクルを有効に機能させ、成果を重視した行政運営を推進する。

2 政策評価の方式

(1) 基本的な3つの方式

「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」及び「政策レビュー」の3つの方式を基本とし、これらの方式を相互に有機的に連携させ、省の主要な政策分野を対象として政策評価を実施する。

ア 政策アセスメント（事業評価方式）

新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明する。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な

質の高い施策等を厳選する。

(2) 政策の特性に応じた方式

上記3方式に加えて、政策の特性を踏まえ、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等について、政策評価を実施する。

ウ 規制の事前評価（R I A）（事業評価方式）

行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令（平成13年政令第323号。以下「行政評価法施行令」という。）第3条第6号で実施が義務付けられている規制の事前評価（R I A）を実施する。なお、基本方針I 4カにおいて努力義務とされている規制の事前評価（R I A）については、実施に努める。

質の高い施策等を厳選する。

なお、行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令（平成13年政令第323号）第3条第6号で実施が義務付けられている規制の事前評価（R I A）及び基本方針において努力義務とされている規制の事前評価（R I A）は、政策アセスメントに含まれる。ただし、その実施は、VI 2に定めるところによる。

イ 政策チェックアップ（実績評価方式）

省の主要な行政目的に係る政策目標をあらかじめ設定し、それに対する業績を測定し、その達成度を評価する。政策チェックアップを全省的に実施することにより、成果重視の行政運営を推進するとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民に分かりやすく示す。

ウ 政策レビュー（総合評価方式）

実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、それらが目的に照らして所期の効果をあげているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見する。特定のテーマについて掘り下げた政策レビューを実施することにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得る。

(2) 政策の特性に応じた方式

上記3方式に加えて、政策の特性を踏まえ、個別公共事業及び個別研究開発課題について、政策評価を実施する。

ア 個別公共事業評価（事業評価方式）

新規事業の採択時に実施する評価（新規事業採択時評価）、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採択後長期間が経過している事業等について実施する評価（再評価）、及び事業完了後に実施する評価（完了後の事後評価）を実施する。

イ 個別研究開発課題評価（事業評価方式）

新規に研究開発を開始しようとする課題について実施する評価（事前評価）、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない課題について3年程度を目安として実施する評価（中間評価）、及び研究開発が終了する課題について実施する評価（終了時評価）を実施する。

（追加）

エ 租税特別措置等に係る政策評価（事業評価方式）

行政評価法施行令第3条第7号及び第8号並びに基本方針 I 4 キに規定する租税特別措置等（国税における租税特別措置及び地方税における負担軽減措置等をいう。以下同じ。）に係る事前評価及び基本方針 I 5 カに規定する租税特別措置等に係る事後評価を実施する。

（ 追 加 ）

IV 政策評価の観点に関する事項

政策評価の実施に当たっては、評価対象の特性に応じて適切な観点を選択し、総合的に評価するものとする。基本的には、以下の必要性、効率性及び有効性の観点に着目した評価を実施する。なお、政策チェックアップは、主として目標ごとにその達成度を評価する観点から実施する。

ア 必要性の観点

施策等が、政策目標等に照らして妥当性を有しているか、国民や社会のニーズが十分に存在するか、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるかを明らかにする。

イ 効率性の観点

施策等の効果と当該施策等に基づく活動の費用や社会的費用等との関係を明らかにする。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。

ウ 有効性の観点

施策等が、政策目標等を達成する上でどのように貢献するか、または具体的にどのような効果をあげるのかを明らかにする。

V 政策効果の把握に関する事項

政策効果の把握に当たっては、以下の点に留意しつつ、評価対象の特性に応じ、適用可能で、かつ、政策効果の把握に要するコスト、得られる結果の分析精度等を考慮した適切な手法を用いる。

ア 可能な限り政策効果を定量的に把握する手法を用いるものとし、これが困難である場合、これがコストとの関係で合理的なものといえない場合、又はこれが政策評価の客観的かつ厳格な実施の確保に結びつかない場合には、政策効果を定性的に把握する手法を用いる。この場合においても、可能な限り客観的な情報・データや事実を用いることに努める。

イ すべてにおいて、初めから高度かつ厳格な手法の画一的な適用を求めるより、簡易な手法であっても、その有用性が認められているものがあれば当該手法を適用し、徐々に知見を蓄積して手法の高度化を進める。

(4へ移動)

VI 事前評価の実施に関する事項

1 政策アセスメント（事業評価方式）

(1) 対象とする施策等

以下に該当する施策等のうち社会的影響の大きいものは必要に応じ政策アセスメントの対象とする。ただし、VI 2 (1) の施策等、VI 3 (1) の公共事業及びVI 4 (1) の研究開発課題は除く。

ア 新たに導入を図ろうとする施策等（予算、税制、財政投融资（政策金融を含む。）、法令等をいう。）

イ 既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

(2) 取組方針

対象となる施策等について、概要、目的（どの政策目標・施策目標・業績指標に関連するか等も含む。）、必要性（社会的ニーズ、行政・国の関与の必要性等も含む。）、効率性（費用、効果等も含む。）、有効性、有識者等の意見等を明らかにし、評価を実施する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る施策等がVII 1 (1) に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該施策等が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該施策等を導入する必要性を論理的に分析する。なお、政策アセスメントを実施した施策等を事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途政策評価実施要領に定める方式により検証する。

2 規制の事前評価（RIA）（事業評価方式）

(1) 対象とする施策等

法律又は政令の制定又は改廃により、規制（国民の権利を制限し、又はこれに義務を課する作用）を新設し、若しくは廃止し、又は規制の内容の変更をすることを目的とする施策等を対象とする。

(2) 取組方針

対象となる施策等について、規制の目的、内容、必要性、効率性（規制によりもたらされる便益と費用の比較及び当該施策等と代替案との比較を含む。）、有効性等を明らかにし、評価を実施する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る規制がVII 1 (1) に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるように

2 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）

3 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）

4 規制の事前評価（R I A）（事業評価方式）

（1）対象とする施策等

法律又は政令の制定又は改廃により、規制（国民の権利を制限し、又はこれに義務を課する作用）を新設し、若しくは廃止し、又は規制の内容の変更をすることを目的とする施策等を対象とする。

するほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該規制が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該規制を導入する必要性を論理的に分析する。なお、規制の事前評価（R I A）を実施した施策等を、事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途R I A実施要領に定める方式により検証する。

3 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）

（1）対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

ア 直轄事業

イ 独立行政法人等施行事業（特殊法人又はこれに準ずる法人が行う事業をいう。以下同じ。）

ウ 補助事業等（国庫からの補助（間接補助を含む。）、出資又は貸付に係る事業をいう。ただし、イに該当するものを除く。以下同じ。）

（2）取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、費用対効果分析も含め、総合的に実施する。

4 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等（国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象庁気象研究所並びに海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。）が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

（ 2 から移動 ）

(2) 取組方針

対象となる施策等について、規制の目的、内容、必要性、効率性（規制によりもたらされる便益と費用の比較及び当該施策等と代替案との比較を含む。）、有効性等を明らかにし、評価を実施する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る規制がⅦ1（1）に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該規制が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該規制を導入する必要性を論理的に分析する。なお、規制の事前評価（RIA）を実施した施策等を、事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途RIA実施要領に定める方式により検証する。

5 租税特別措置等に係る事前評価（事業評価方式）

(1) 対象とする租税特別措置等

行政評価法施行令第3条第7号及び第8号に規定する租税特別措置等（法人税、法人住民税及び法人事業税に係る特定の行政目的の実現のために税負担の軽減・繰延べを行う措置の新設、拡充及び延長）を対象とする。ただし、これらの税目以外の税目に係る租税特別措置等を対象とすることを妨げない。

(2) 取組方針

租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施する。

（追加）

Ⅶ 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

(1) 対象とする政策

国土交通省の主要な行政目的に係る政策に関して横断的かつ体系的に整理したアウトカムの政策目標を政策チェックアップの対象とする。その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策目標を明らかにし、政策チェックアップを施策の単位で実施する。政策目標及び施策目標は別紙のとおりである。

また、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位（施策）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させる。

(2) 業績指標等

施策目標については、実施計画において、その達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る今後5年以内の目標値を業績目標として設定する。

(3) 取組方針

対象となる施策について、業績指標ごとに、指標の定義、目標設定の考え方等を明らかにするとともに、事務事業の概要、測定・評価結果等を明らかにし、評価を実施する。

(4) 留意事項

ア 業績指標については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にアウトカム指標の設定に努める。しかし、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されていないこと、指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかる場合があること、及びアウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合があることから、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることが適切な場合があることに留意する。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。

イ 所管する業務の性格等の違いから、様々なアウトカム指標が考えられる局等と、必ずしもそうでない局等とがあるため、各局等の業務の特性に応じた多様なものとなり得ることに留意しつつ、指標を設定する。

ウ 業績指標については、目標設定の考え方やその根拠を十分に説明するとともに、長期目標等に基づき設定している指標については、当該長期目標等を明らかにする。

2 政策レビュー（総合評価方式）

(1) 対象とするテーマ

以下の基準等に基づいて選定するテーマを政策レビューの対象とする。

ア 国土交通省の政策課題として重要なもの

イ 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの

ウ 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの

エ 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの

(2) 実施時期等

ア 実施時期については、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を計画的に実施する。

① 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合

② 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合

③ 重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合

イ 具体的なテーマについては、当該年度に政策レビューを実施するテーマのほか、当該年度から5年以内に政策レビューを実施するテーマを実施計画において定める。また、毎年度の政策評価の結果や社会経済情勢の変化等を踏まえ、テーマ、担当局等及び実施時期を必要に応じて見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施する。

(3) 取組方針

対象となるテーマについて、関連する施策等の範囲を明らかにし、当該施策等の目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。その上で、それがどのように達成されたか、また、どの程度達成されたかを分析して可能な限り明らかにする。さらに、今後、目的や目標をよりよく達成し効果的・効率的に成果をあげるために、課題は何か、改善方策として何が考えられるかを明らかにする。

(4) 留意事項

ア 政策レビューは、担当局等と政策統括官（政策評価）との十分な連携の下に実施する。

イ テーマの決定は、あらかじめ、X I 3に定める「政策レビューに関する検討会」（以下「検討会」という。）の議論を経た上でこれを行う。

ウ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として各テーマごとに、学識経験者等の第三者の専門的知見からの助言を得て政策レビューを実施する。

エ 各テーマの具体的な評価方針及び手順については、検討会及びウに定める学識経験者等の第三者の助言を得た上で定める。

3 個別公共事業の再評価（事業評価方式）

(1) 対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

ア 直轄事業

イ 独立行政法人等施行事業

ウ 補助事業等

(2) 取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止する。

4 個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）

(1) 対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

ア 直轄事業

イ 独立行政法人等施行事業

ウ 補助事業等

なお、ウについては、評価の実施主体により評価が行われることを期待する。

(2) 取組方針

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置を検討するとともに、完了後の事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映することを企図する。

5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）

(1) 対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

(2) 取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）

(1) 対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独

7 租税特別措置等に係る事後評価（事業評価方式）

（1）対象とする租税特別措置等

基本方針 I 5カに規定する租税特別措置等（法人税、法人住民税及び法人事業税に係る特定の行政目的の実現のために税負担の軽減・繰延べを行う措置）を対象とする。ただし、これらの税目以外の税目に係る租税特別措置等を対象とすることを妨げない。

（2）取組方針

租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施する。

8 「成果重視事業」の事後評価

9 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

（追加）

7 「成果重視事業」の事後評価

「成果重視事業」については、政策チェックアップ又は個別研究開発課題評価の手法により政策評価を実施する。

政策チェックアップによる場合は、実施計画において、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を設定する。個別研究開発課題評価による場合は、毎年度の中間評価を実施する。

8 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

国土形成計画法（昭和25年法律第205号）第6条第1項の全国計画、社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）第4条第3項第2号の規定によりその概要が同法第2条第1項の社会資本整備重点計画に定められた社会資本整備事業、及び住生活基本法（平成18年法律第61号）第15条第1項の全国計画については、政策チェックアップ又は政策レビューの手法により政策評価を実施する。

政策チェックアップによる場合は、実施計画において、評価対象に係る具体的な業績指標及び業績目標を設定する。政策レビューによる場合は、実施計画において、評価対象をテーマとして設定する。

VIII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

1 国土交通省政策評価会

国土交通省における政策評価制度、評価方法等について改善・向上を図るため、学識経験者等の第三者からなる「国土交通省政策評価会」（以下「政策評価会」という。）を開催し、その知見を活用する。

特に基本計画又は実施計画の策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決

定又は変更等を行おうとする場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

2 事業評価監視委員会

個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価の実施主体の長は、再評価及び完了後の事後評価に当たって学識経験者等の第三者から構成される事業評価監視委員会を開催し、意見を聞き、その意見を尊重する。

3 外部評価委員会

個別研究開発課題の評価に当たっては、その公正さを高めるため、個々の課題ごとに積極的に外部評価（評価実施主体にも被評価主体にも属さない者を評価者とする評価）を活用する。外部評価においては、当該研究開発分野に精通しているなど、十分な評価能力を有する外部専門家により、研究開発の特性に応じた評価を実施する。

4 その他専門的知見からの意見・助言の聴取

上記に定めるほか、政策レビューや規制の事前評価（RIA）を実施する場合、その他評価の実施や指標の設定等に関して専門的な学識経験等に基づく意見・助言を要する場合には、関係する審議会の委員等第三者からの助言等を積極的に求める。

IX 政策評価の結果の政策への反映に関する事項

1 評価結果の反映

各局等は、評価結果を予算要求、税制改正要望、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に活用する。また、基本的方針等の策定に当たっても、評価結果を有用な情報として活用する。

IX 政策評価の結果の政策への反映に関する事項

1 評価結果の反映

各局等は、評価結果を予算要求、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に活用する。また、基本的方針等の策定に当たっても、評価結果を有用な情報として活用する。

2 反映状況の報告

政策評価結果の政策の企画立案等への適切な反映を確保するため、毎年度、「評価結果反映状況報告書」を取りまとめ、公表する。

X インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項

1 公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

ア 基本計画

イ 実施計画

ウ 行政評価法に基づく評価書

エ 評価結果反映状況報告書

オ 政策評価会等第三者から出された意見、助言等

カ 国土交通省政策評価年次報告書

政策評価に関連する上記に掲げる以外の情報（評価過程における情報を含む。）についても、可能な限り具体的に公表する。

2 公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

ア インターネットによる公表

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となるように措置する。技術的・経費的問題等からインターネット上の公表が困難な情報等が存する場合には、当該情報の概要、所在、閲覧方法等についてインターネット上に明示する。

イ 国土交通省政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況等の概要を明示することを目的として、「国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表する。

ウ 閲覧等

政策評価に関する公表情報については、インターネット上の公表に加え、文書閲覧窓口等において、一般の閲覧に供する。

3 国民の意見・要望の受付

インターネットにより政策評価に関する情報を公表する場合は、電子メールによる意見等の受付アドレスを記載するなど、政策評価に関する国民からの意見等の提出の機会を確保するように努める。

提出された意見等については、国土交通省内における各局等への通知、意見等の概要やそれへの対応状況・考え方等に関する第三者の意見を聴取する場への報告等を行うとともに、可能な限り回答を行うなど適切な対応に努める。

また、政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、政策統括官（政策評価）及び各局等の政策評価担当窓口を公表する。

XI 政策評価の実施体制に関する事項

各局等及び政策統括官（政策評価）は、以下のような役割分担の下、政策評価に省一体として取り組む。

1 主要事項の決定

政策評価に関する主要事項（基本計画及び実施計画の策定等）については、国土交通大臣が、必要に応じ副大臣及び大臣政務官から意見を聴取した上で決定する。

2 政策評価の実施主体

国土交通省における政策評価は、政策を担当する局等がその政策について自ら実施する。

3 政策レビューに関する検討会

政策レビューの円滑かつ的確な実施を確保するため、「政策レビューに関する検討会」を省内に置く。検討会は、政策レビューのテーマを検討するとともに、各テーマの具体的な評価方針及び手順について助言を行う。検討会は大臣政務官を座長とする。

4 政策評価連絡会

政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、別途定める担当課長等からなる「政策評価連絡会」を省内に置く。政策評価連絡会は政策評価官を座長とする。

5 公共事業評価システム検討委員会

国土交通省所管公共事業の評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、「公共事業評価システム検討委員会」（以下「検討委員会」という。）を省内に置く。検討委員会は、公共事業評価の実施要領の改定等の公共事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。また、検討委員会は、必要に応じて、検討委員会の下に事業特性に応じた部会を設置し、評価の適正化に関する検討を行う。

6 政策統括官（政策評価）の役割

政策統括官（政策評価）は、以下の観点から、国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施の確保に努める。なお、各局等は、政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策統括官（政策評価）に対して資料・情報の提供等必要な協力をを行う。

ア 相互牽制による評価の客観性・質の確保

国土交通省内において政策評価を行う政策所管部局と相互牽制関係にある担当組織として、省内の政策評価を総括することにより、国土交通省における政策評価の客観性や質の確保を図る。

イ 相互補完による評価の取組みの推進

国土交通省における政策評価の計画的実施を図るとともに、評価手法等の研究開発、政策所管部局に対する情報、知識、技能等の提供、複数の部局にまたがる政策の評価の実施等を行うことにより政策所管部局の政策評価を補完・支援し、省全体の政策評価の取組みを推進する。

XII その他政策評価の実施に関し必要な事項

1 施策等の特性を踏まえた運用

国土交通行政は、計画の策定、公共事業、直接サービス提供、産業行政、安全行政等多様であり、また政策手法も、予算、税制、規制等多岐にわたっている。政策のマネジメントサイクルに基づく政策評価の「方式」は、基本的にはすべての業務に適用されうるものと考えられるが、政策アセスメントの評価項目、政策チェックアップの指標の設定等については、業務や施策等の特性によって、おのずから異なる。定型的な評価方式に意味があるのではなく、各局等が政策のマネジメントサイクルを確立し、目標を持った行政運営を行うことが重要であり、評価活動がきちんと行われているかどうかの「評価」は、そうした視点から実施されるべきである。その意味からも、評価方式や制度の細部が重要なのではなく、評価の目的を理解した運用を行うことが重要である点に留意しつつ、その運用を行う。

2 評価制度の継続的改善等

ア 政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムの確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。

イ 政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。

ウ 業績指標については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引続き改良のための開発を行う。

エ 政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつつ、その運用を行う。

3 地方公共団体等への配慮

政策評価の運用に当たっては、評価のための資料収集等により地方公共団体等に過剰な事務的負担をもたらすことがないようにすることはもちろんのこと、必要性の観点における国の関与に関する的確な検討の実施、地方公共団体における

自発的な施策展開を間接的に阻害するようなことにならないような業績指標の選定等、地方公共団体等への影響に十分に留意する。

4 政策評価に関する調査研究等

国土交通省における政策評価のレベル向上を図るため、必要な手法の調査研究、研修の実施等による職員の技能向上等を継続的に推進する。

5 情報公開法との整合性確保

政策評価に関する公開情報や提出された意見に対する回答については、行政機関の保有する情報の公開に関する法律（平成11年法律第42号）の運用との整合性を確保する。

平成22年度政策レビューテーマ一覧

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

(凡例)レビューの実施理由

ア 各局等にまたがる横断的施策

イ 既に取り上げたテーマのフォローアップ

ウ 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの

エ 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限、中長期計画や大綱の見直し時期が到来したもの、重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過したもの

オ 法律により事後評価の実施が義務付けられたもの

カ チェックアップの実施結果等を踏まえより掘り下げた総合的な評価を実施するもの

平成22年度取りまとめ政策レビュー取組状況

資料2-2-①

テーマ名	① 観光立国の実現
評価の目的、必要性	本格的な少子高齢化・人口減少の到来が進む我が国において、観光は地域経済の活性化、国際相互理解の増進等に資するものであり、我が国の21世紀の国づくりの柱として、今後ますます取組を強化することが求められている。平成18年12月に観光立国推進基本法が成立し、関係省庁等と連携の下、観光立国の実現に向けた施策を推進するため、平成19年6月に観光立国推進基本計画が閣議決定、平成20年10月に観光庁が発足したところであるが、観光立国推進基本法の成立及び観光庁の発足後一定期間が経過したことから、これまでの観光立国の実現に向けた施策の進捗状況の点検を行うとともに、今後の方策を検討する必要がある。
評価の視点	観光立国の実現に向けた以下の施策について、実施状況や今後の課題等について評価を行う。 1. 国際観光の振興 2. 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成 3. 観光の振興に寄与する人材育成 4. 観光旅行の促進のための環境の整備
評価手法	観光立国推進基本計画に定められた基本的な目標(※)の達成状況や上記に掲げられた施策の実施状況について検証し、評価を行う。 (※) 1. 訪日外国人旅行者数を平成22年までに1,000万人にする 2. 日本人の海外旅行者数を平成22年までに2,000万人にする 3. 国内における観光旅行消費額を平成22年度までに30兆円にする 4. 日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数を平成22年度までにもう1泊増やし、年間4泊にする 5. 我が国における国際会議の開催件数を平成23年までに5割以上増やす
検討状況	評価の視点、評価手法の詳細については引き続き検討中
政策への反映の方向	今後の観光立国の実現に向けた施策の企画・立案に反映する。
第三者の知見の活用	評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取する予定であるが、今後、必要に応じてその他の第三者の知見活用方策についても検討する予定。
備考	

観光立国推進基本計画の概要

観光立国推進基本法の制定
(平成18年12月)

- 基本法第10条の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「観光立国推進基本計画」を策定 (平成19年6月 閣議決定)

基本的な方針

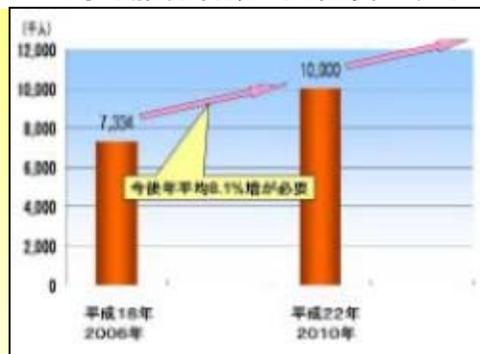
◆ 国民の国内旅行及び外国人の訪日旅行を拡大するとともに、国民の海外旅行を発展 等

目標

計画期間における基本的な目標

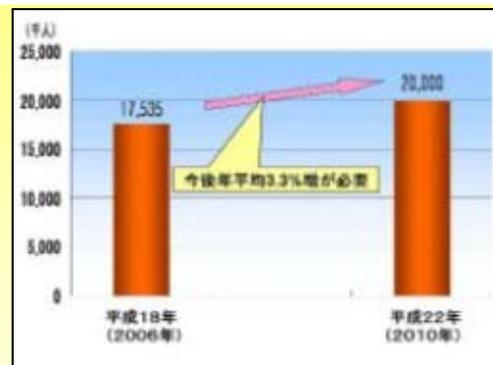
○訪日外国人旅行者数

平成22年までに1,000万人にし、将来的には、日本人の海外旅行者数と同程度にする



○日本人の海外旅行者数

平成22年までに2,000万人にする



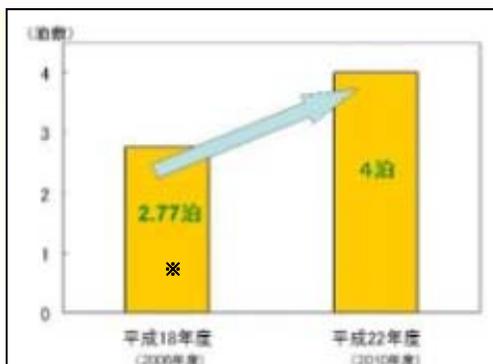
○国内における観光旅行消費額

平成22年度までに30兆円にする



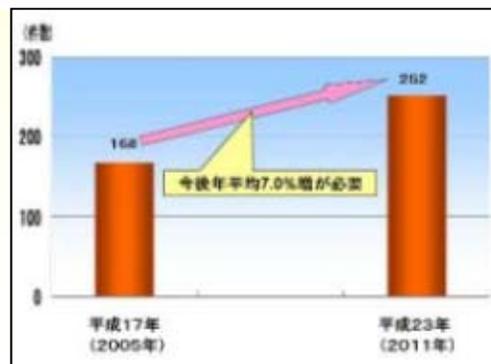
○日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数

平成22年度までに年間4泊にする



○我が国における国際会議の開催件数

平成23年までに5割以上増やす



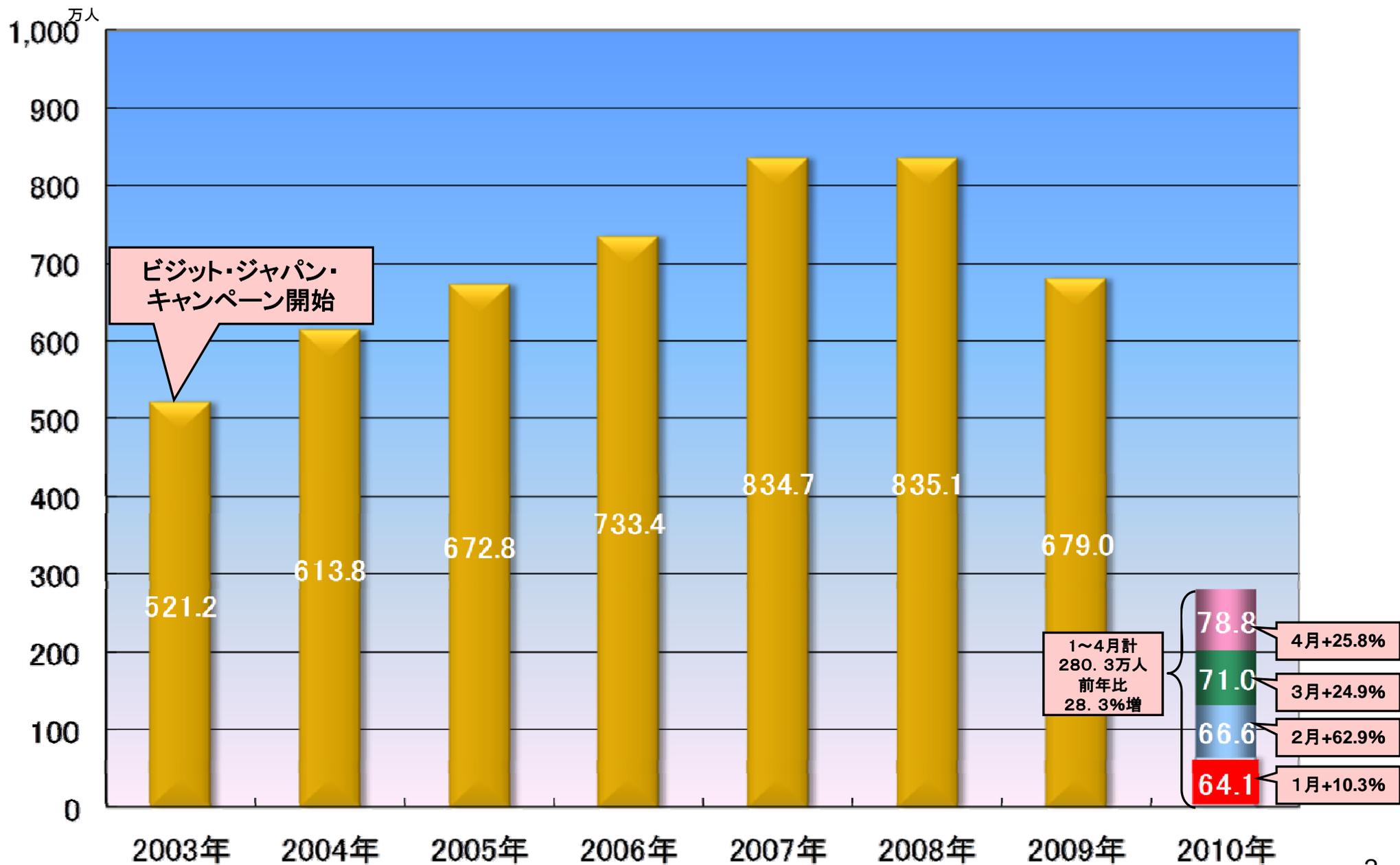
計画期間

5年間

施策

目標を達成するための具体的な施策を記述

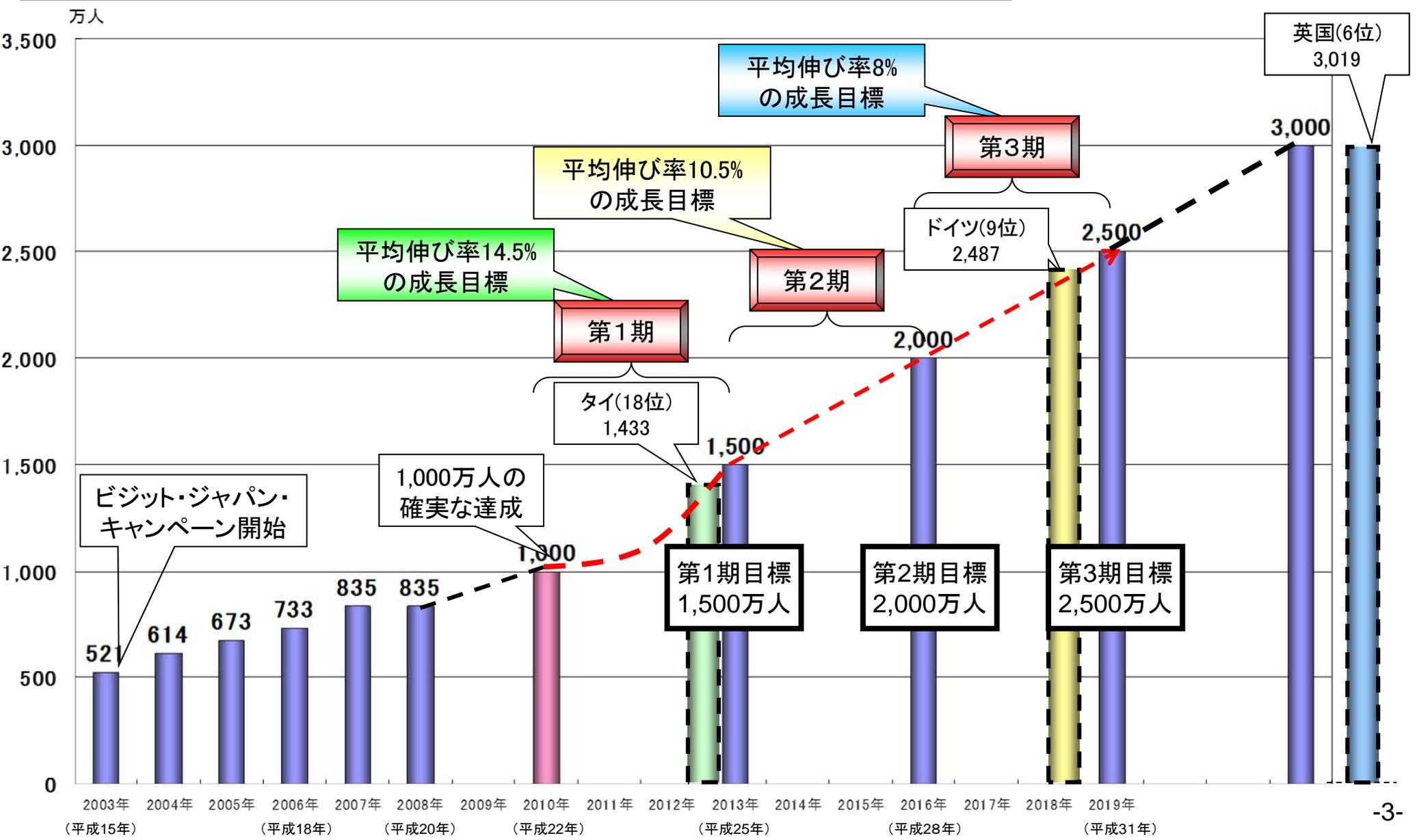
訪日外国人旅行者数の推移



注) 2010年1、2月の値は暫定値、3、4月の値は推計値、%は対前年同月比

訪日外国人3,000万人へのロードマップ～3期ローリングプランで2,500万人(2019年)～

世界経済や為替が安定していること、戦争や疾病の流行が発生しないこと等を前提とする。



観光圏整備実施計画認定地域(45地域)

- 22年度認定圏域名(15地域)
(対象市町村名)
- 21年度認定圏域名(14地域)
(対象市町村名)
- 20年度認定圏域名(16地域)
(対象市町村名)

雪国観光圏
(群馬県:みなかみ町、新潟県:十日町市、魚沼市、南魚沼市、湯沢町、津南町、長野県:栄村)

能登半島観光圏
(石川県:七尾市、輪島市、珠洲市、羽咋市、志賀町、宝達志水町、中能登町、穴水町、能登町)

越中・飛騨観光圏
(富山県:高岡市、氷見市、砺波市、小矢部市、南砺市、射水市、岐阜県:高山市、飛騨市、白川村)

福井坂井広域観光圏 (福井県:福井市、あわら市、坂井市、永平寺町)

京都府丹後観光圏 (京都府:舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町)

びわ湖・近江路観光圏
(滋賀県:彦根市、長浜市、近江八幡市(旧安土町)、東近江市、米原市、日野町、竜王町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)

山陰文化観光圏
(鳥取県:米子市、倉吉市、境港市、三朝町、湯梨浜町、琴浦町、北栄町、日吉津村、大山町、南部町、伯耆町、日南町、日野町、江府町、鳥根県:松江市、出雲市、大田市、安来市、雲南市、東出雲町、奥出雲町、飯南町、斐川町、海士町、西ノ島町、知夫村、隠岐の島町)

淡路島観光圏 (兵庫県:洲本市、南あわじ市、淡路市)

広島・宮島・岩国地域観光圏
(広島県:広島市、呉市、大竹市、廿日市市、江田島市、海田町、熊野町、坂町、山口県:岩国市、柳井市、周防大島町、和木町)

豊の国千年ロマン観光圏
(大分県:別府市、中津市、豊後高田市、杵築市、宇佐市、国東市、姫島村、日出町)

玄界灘観光圏
(福岡県:福岡市、糸島市、佐賀県:唐津市、玄海町、長崎県:壱岐市)

平戸・佐世保・西海ロングステイ観光圏
(長崎県:佐世保市、平戸市、西海市)

雲仙天草観光圏
(長崎県:島原市、雲仙市、南島原市、熊本県:上天草市、宇城市(旧三角町)、天草市、苓北町)

富良野・美瑛広域観光圏
(北海道:富良野市、美瑛町、上富良野町、中富良野町、南富良野町、占冠村)

めでためでたゝ花のやまがた観光圏
(山形県:山形市、寒河江市、上山市、村山市、天童市、東根市、尾花沢市、山辺町、中山町、河北町、西川町、朝日町、大江町、大石田町)

日本海きらさら羽越観光圏
(秋田県:にかほ市、山形県:鶴岡市、酒田市、戸沢村、三川町、庄内町、遊佐町、新潟県:村上市、関川村、粟島浦村)

会津・米沢地域観光圏
(山形県:米沢市、福島県:会津若松市、喜多方市、下郷町、南会津町、北塩原村、西会津町、磐梯町、猪苗代町)

トキめき佐渡・にいがた観光圏
(新潟県:新潟市、佐渡市)

立山黒部アルペンルート広域観光圏
(富山県:立山町、長野県:大町市)

富山湾・黒部峡谷・越中にかわ観光圏
(富山県:魚津市、滑川市、黒部市、入善町、朝日町)

知床観光圏
(北海道:斜里町、清里町、標津町、羅臼町)

釧路湿原・阿寒・摩周観光圏 (北海道:釧路市、弟子屈町)

さっぽろ広域観光圏
(北海道:札幌市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、新篠津村)

はこだて観光圏
(北海道:函館市、北斗市、松前町、福島町、知内町、木古内町、七飯町、鹿部町、森町、八雲町、長万部町、江差町、上ノ国町、厚沢部町、乙部町、奥尻町、今金町、せたな町)

新たな青森の旅・十和田湖広域観光圏
(青森県:青森市、八戸市、十和田市、三沢市、七戸町、六戸町、東北町、おいらせ町)

伊達な広域観光圏
(岩手県:一関市、奥州市、平泉町、宮城県:仙台市、気仙沼市、登米市、大崎市、松島町、利府町、南三陸町)

やささと自然の温もり ふくしま観光圏
(福島県:福島市、相馬市、二本松市、伊達市)

日光観光圏 (栃木県:日光市)

あなたの空と大地 水戸ひたち観光圏
(茨城県:水戸市、日立市、常陸太田市、高萩市、北茨城市、笠間市、ひたちなか市、常陸大宮市、那珂市、大洗町、城里町、東海村、大子町)

ハケ岳観光圏 (山梨県:北杜市、長野県:富士見町、原村)

富士山・富士五湖観光圏
(山梨県:富士吉田市、西桂町、忍野村、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町)

南房総地域観光圏 (千葉県:館山市、鴨川市、南房総市、鋸南町)

箱根・湯河原・熱海・あしがら観光圏
(神奈川県:小田原市、南足柄市、中井町、大井町、松田町、山北町、開成町、箱根町、真鶴町、湯河原町、静岡県:熱海市)

伊豆観光圏 (静岡県:伊東市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町)

浜名湖観光圏 (静岡県:浜松市、湖西市)

知多半島観光圏
(愛知県:半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町)

伊勢志摩地域観光圏 (三重県:伊勢市、鳥羽市、志摩市、南伊勢町)

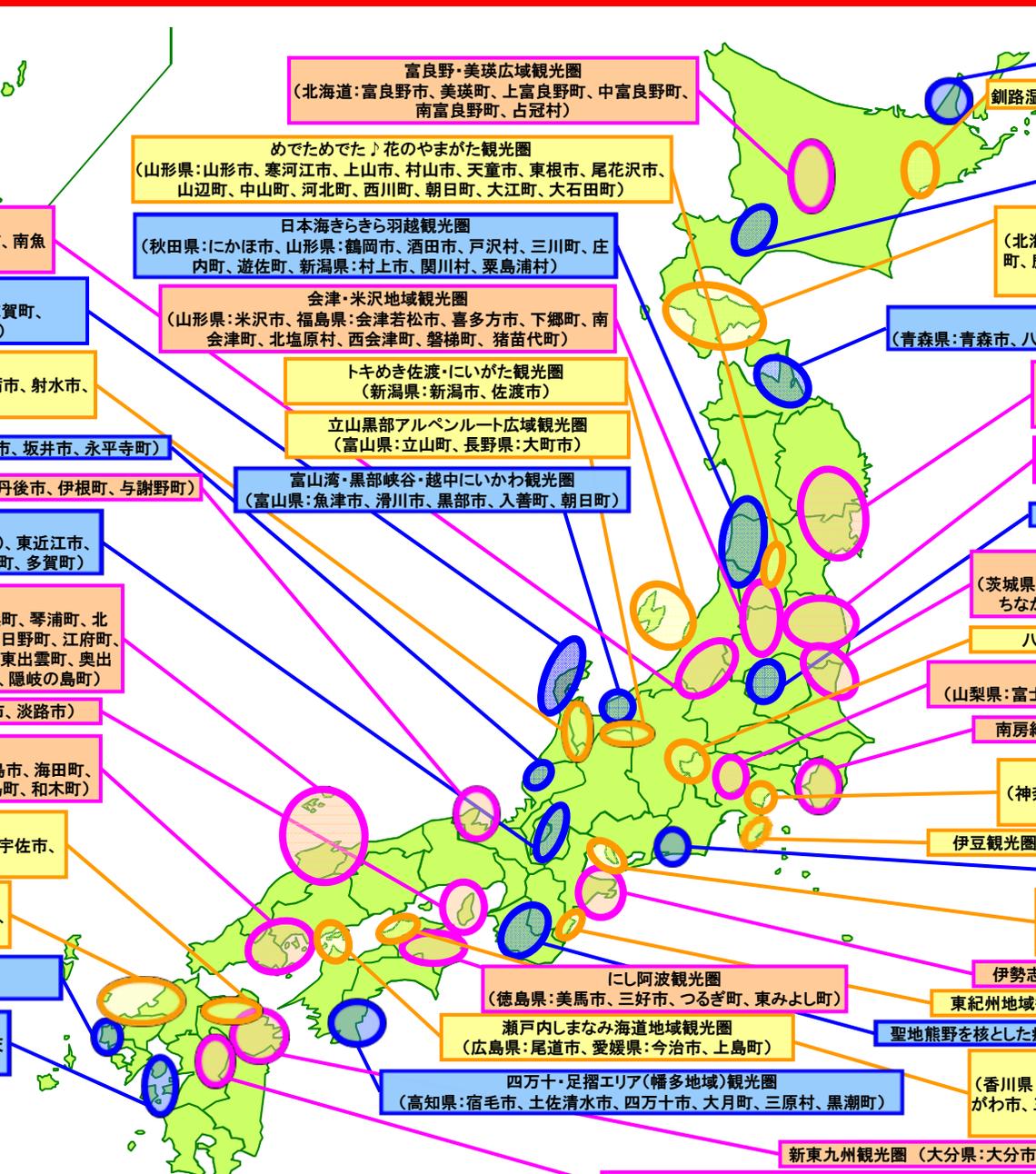
東紀州地域観光圏 (三重県:尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、紀宝町)

聖地熊野を核とした癒しと蘇りの観光圏 (奈良県:十津川村、和歌山県:田辺市)

香川せとうちアート観光圏
(香川県:高松市、丸亀市、坂出市、善通寺市、観音寺市、さぬき市、東かがわ市、三豊市、土庄町、小豆島町、三木町、直島町、宇多津町、綾川町、琴平町、多度津町、まんのう町)

新東九州観光圏 (大分県:大分市、別府市、佐伯市、臼杵市、津久見市、由布市、宮崎県:延岡市)

阿蘇くじゅう観光圏 (熊本県:阿蘇市、南小国町、小国町、産山村、高森町、西原村、南阿蘇村、山都町、大分県:竹田市)



観光産業を担う人材の育成

観光立国推進という国家的政策課題を実現するためインバウンドを含め、観光に携わる人材の育成について、産学官連携で強力に推進していく必要がある。

抱えている課題

- ・国際競争激化 (外資系ホテルの進出等)
- ・経営の高度化 (経営と所有の分離の進展等)
- ・低価格化 (ビジネスホテル等の増加)
- ・サービス内容の差別化 (経営分析、戦略策定が不足)
- ・インバウンド受入体制の遅れ (外国人に対する接遇面や受入意欲が不十分)
- ・優秀で意欲のある人材の確保が困難 (キャリアアップニーズへの対応)
- ・戦略の再構築 (低収益構造改善、成長戦略、インバウンド業務の強化等、将来展望が必要)
- ・現地化対応の拡充 (地域の観光素材を活用した着地型商品等の不足)

ホテル
旅館

旅行業

現在の主な取組み

経営マネジメント人材育成

- ・観光産業で求められる経営戦略、財務会計等を中心とした大学教育カリキュラムモデル策定
- ・社会人も参加可能な「公開講座」を全国6大学で実施

研修の実施

- ・観光産業従事者を対象としたインバウンド研修の実施

産学官連携検討会議開催

- ・産学官の関係者が集まり、観光人材育成について検討

インターンシップの拡充

- ・業界団体を介した広域的インターンシップの実施

観光地域づくり人材育成ガイドラインの検討

- ・各地で人材育成を行う上で参考となるガイドラインを策定

今後の取組みの方向性

<短期的に取り組む課題>

- 留学生・ワーキングホリデーや在日外国人の活用
- 観光経営カリキュラムの普及 (観光産業従事者の再教育も兼ねて)
- 地方大学とも連携して、地方の旅館、旅行業者等を対象とした夜間・休日の「社会人公開講座」設置
- 個別経営課題(生産性向上等)に対応した高度な産学協同研究の実践
- インターンシップ参加者拡大
- MICE人材の育成

<長期的に取り組む課題>

- 観光経営大学院の設置
- 放送大学等を活用した経営マネジメントや、外国人接遇マニュアルの自宅学習等の実現
- 研修生や外国人労働者の受入拡大

観光産業の競争力強化・活性化

観光系大学や観光産業での優秀な人材の確保

研究内容の高度化、国際的に活躍する観光研究者の輩出

連携

連携

文科省 経産省 厚労省 等

休暇取得の分散化について

- 国内旅行は約20兆円の市場であるが、休日がGW等の一定期間に集中するため繁閑の差が大きく、顕在化しない内需が多い。
- 「財政出動を伴わない成長戦略」として、休暇分散化による需要の創造・平準化を通じ、地域経済の活性化、サービスの向上、雇用の安定化など幅広い効果の実現を目指す。

休暇取得分散化に向けた取組方策の例

○観光立国推進本部・休暇分散化ワーキングチームにおいて、休暇取得の分散化に向けた具体策を検討。

A案

春の大型連休の分散

みどりの日(5月4日)、こどもの日(5月5日)、成人の日(1月の第2月曜日)を一つのまとまりとして、地域ブロック別に分散。

※現行の祝日はそれぞれ記念日として残す。

【GWの地域別分散のイメージ】 2010年5～6月の例

	日	月	火	水	木	金	土
5月	2日	3日 憲法記念日	4日 現行の祝日(休日ではない)	5日	6日	7日	8日
	9日	10日	11日	12日	13日	14日	15日
	16日	17日	18日	19日	20日	21日	22日
6月	23日	24日	25日	26日	27日		
	30日	31日	1日	2日	3日	4日	5日
	6日	7日	8日	9日	10日	11日	12日

※分散する時期を全体で2.5週とする方策例も検討

B案

秋の大型連休の創設

ハッピーマンデーのうち、「海の日」、「敬老の日」、「体育の日」を従来の日に記念日として戻しつつ、休日については、観光、スポーツ、文化活動等に適した秋の時期に地域ブロック別に分散。

【秋の大型連休の創設イメージ】 2010年9～10月の例

	日	月	火	水	木	金	土
9月	26日	27日	28日	29日	30日	1日	2日
	3日	4日	5日	6日	7日	8日	9日
10月	10日	11日	12日	13日	14日	15日	16日
	17日	18日	19日	20日	21日	22日	23日
	24日	25日	26日	27日	28日	29日	30日

※分散する時期を全体で2.5週とする方策例も検討

新たな旅行市場(文化観光、スポーツ観光等)の開拓・拡大

観光立国推進基本計画(平成19年6月閣議決定)に位置付けられたニューツーリズム

<定義>

エコツーリズム	自然環境や歴史文化を対象とし、それらを損なうことなく、それらを体験し、学ぶもの(ホェールウォッチングや植林ボランティアツアーなど)
グリーン・ツーリズム	農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動(農作業体験、農林漁家民泊、食育など)。
文化観光	日本の歴史、伝統といった文化的な要素に対する知的欲求を満たすことを目的とするもの
産業観光	歴史的・文化的価値のある工場等やその遺構、機械器具、最先端の技術を備えた工場等を対象とした観光で、学びや体験を伴うもの
ヘルスツーリズム	自然豊かな地域を訪れ、そこにある自然、温泉や身体に優しい料理を味わい、心身ともに癒され、健康を回復・増進・保持するもの
その他	フラワーツーリズム 長期滞在型観光 等

新しい観光連携分野

<例>

スポーツ観光	プロスポーツ観戦やマラソン、ウォーキング等のスポーツイベント等への参加者による周辺地観光
医療観光	外国人が日本の医療機関等で治療、健診等を受ける目的で訪日旅行し、併せて国内観光を行う
ファッション・食・映画・アニメ等 × 観光	日本のファッション・食を目的とした訪日旅行、ヒット映画のロケ地訪問、アニメ関連スポット訪問等

各府省連携による総合的な振興方策を検討

平成22年度取りまとめ政策レビュー取組状況

資料2-2-②

<p>テーマ名</p>	<p>② 住生活基本計画(全国計画)</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>住宅政策の新たな基本法制として制定された「住生活基本法」(平成18年6月法律第61号)に基づき、「住生活基本計画(全国計画)」(平成18年9月閣議決定)を策定し、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、総合的かつ計画的な推進を図ってきたところ。 計画については、社会経済情勢の変化及び施策の効果に対する評価を踏まえて、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行うこととしており、新たな住生活基本計画の策定に向け、現行計画における目標の達成状況等について評価を行う。</p>
<p>評価の視点</p>	<p>以下の視点から評価を実施。 ①住生活基本計画(全国計画)の目標(※)が達成されているか。 ②目標を達成するための基本的な施策は具体的にどのように実施され、どのような効果があったのか。 ③成果指標は、住生活基本計画(全国計画)の目標の達成状況を把握するのに適切なものとなっているか。 (※)・良質な住宅ストックの形成及び将来世代への承継 ・良好な居住環境の形成 ・国民の多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備 ・住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保</p>
<p>評価手法</p>	<p>以下の手法により評価を実施。 ①現行計画において設定している成果指標について、住生活総合調査、住宅市場動向調査、空家実態調査等に基づく定量的・定性的な分析を行うことにより、同計画における目標の達成状況を検証。 ②目標の達成状況や近年の社会経済情勢の変化を踏まえ、現行計画における基本的な施策等に関し、施策の効果や課題について、評価・分析を実施。</p>
<p>検討状況</p>	<p>①現行計画において設定している成果指標の進捗状況について、住生活総合調査、住宅市場動向調査、空家実態調査等に基づく分析作業を実施中。 ②フォローアップとして、「平成21年度住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策の実施状況」について、関係省庁及び省内関係部局との連携を図りながら、とりまとめ・分析作業を実施中(フォローアップは毎年度実施)。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>平成23年度から平成32年度を計画期間とする新たな住生活基本計画の策定に反映(成果指標や基本的な施策の見直し等)。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>成果指標の進捗状況や基本的な施策の実施状況等について、社会資本整備審議会住宅宅地分科会や学識者からご意見等をいただくことを予定。</p>
<p>備考</p>	

住生活基本計画(全国計画)の概要

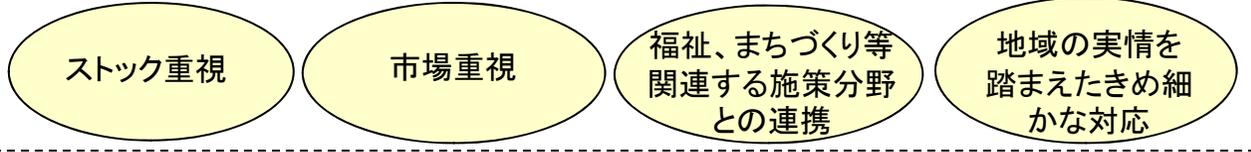
はじめに

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

基本的な方針

- 住宅の位置づけと住生活安定向上施策の意義
- 施策についての横断的視点

(横断的視点)



目標・成果指標・基本的な施策

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

目標	目標の達成状況を示す成果指標	基本的な施策
良質な住宅ストックの形成及び将来世代への承継	①新耐震基準適合率 ②共同住宅共用部分のユニバーサルデザイン化率 ③省エネルギー対策率 ④リフォームの実施率 ⑤適正な修繕積立金を設定しているマンションの割合	<ul style="list-style-type: none"> ・耐震診断・耐震改修等の促進、建築規制の的確な運用 ・ユニバーサルデザイン化の促進 ・省エネルギー性能など住宅の環境性能の向上 ・長期優良住宅の普及促進、適切な維持管理、リフォームの促進 ・マンションの計画的修繕の促進、老朽化したマンションの再生促進
良好な居住環境の形成	⑥重点密集市街地の整備率 ⑦地震時に危険な大規模盛土造成地の箇所数	<ul style="list-style-type: none"> ・基盤整備と規制緩和の一体的推進による密集市街地の整備 ・宅地耐震化対策、浸水対策、土砂災害対策等の推進 ・建築協定の活用等による良好な街並み・景観・緑の維持・形成 ・都心居住・街なか居住の促進、ニュータウン再生の支援
国民の多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備	⑧住宅性能表示の実施率(新築) ⑨既存住宅の流通シェア ⑩住宅の利活用期間 ⑪子育て世帯の誘導居住面積水準達成率	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅性能表示制度の普及・充実、紛争処理の仕組みの普及・充実 ・既存住宅の合理的な価格査定等の促進など市場環境の整備 ・長期固定型ローン等が安定的に供給される住宅金融市場の整備 ・税制上の措置の活用等による無理ない負担での住宅取得の支援 ・持家の賃貸化の促進、二地域居住の情報提供、子育て支援等 ・技術開発等の推進、地域材を活用した木造住宅生産体制の整備
住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保	⑫最低居住面積水準未満率 ⑬高齢者のいる住宅のバリアフリー化率	<ul style="list-style-type: none"> ・低額所得者等への公平かつ的確な公営住宅の供給 ・各種公的賃貸住宅の一体的運用や柔軟な利活用等の推進 ・高齢者、障害者等への民間賃貸住宅に関する情報の提供 ・高齢者向け賃貸住宅の供給、公的住宅と福祉施設の一体的整備

大都市圏における住宅・住宅地の供給等

- ・地域属性に応じた施策の推進 等

施策の推進

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

住生活基本計画(全国計画)における成果指標

＜設定方針＞……4つの目標の全国的な達成状況を定量的に測定するために設定

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

- | | |
|-------------------|--|
| 基礎的安全性 | ①ストックの新耐震基準適合率【75%(H15)⇒90%(H27)】 |
| 高齢社会対応 | ②共同住宅ストックの共用部のユニバーサルデザイン化率(バリアフリー化率)【10%(H15)⇒25%(H27)】 |
| 地球環境対策 | ③ストックの省エネルギー対策率(二重サッシ等使用率)【18%(H15⇒40%(H27)】
※新築の次世代省エネ基準適合率も位置付け(京都議定書目標達成計画を引用) |
| 適切な維持管理
(長寿命化) | ④リフォームの実施率(年間・対ストック総数)【2.4%(H11～15平均)⇒5%(H27)】
⑤25年以上の長期修繕計画に基づく積立金を設定しているマンションの割合【20%(H15)⇒50%(H27)】 |

- | | |
|------------------|--|
| 住宅市街地の
基礎的安全性 | ⑥重点的に改善すべき密集市街地(8,000ha)の整備率【0%(H14)⇒概ね100%(H23)】
⑦地震時に危険な大規模盛土造成地の箇所数【約1,000箇所(H17)⇒約500箇所(H27)】 |
|------------------|--|

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

- | | |
|--------------------|--|
| 適切な情報提供 | ⑧住宅性能表示の実施率(新築)【16%(H17)⇒50%(H22)】 |
| 循環型市場形成
(長寿命化) | ⑨既存住宅の流通シェア(既存／(既存+新築))【13%(H15)⇒23%(H27)】
⑩住宅の利活用期間 1)滅失住宅の築後平均年数【約30年(H15)⇒約40年(H27)】
2)住宅の滅失率(5年間・対ストック)【8%(H10～15)⇒7%(H22～27)】 |
| ミスマッチ解消
(子育て支援) | ⑪子育て世帯の誘導居住面積水準達成率
【全国42%(H15)⇒50%(H22)、大都市37%(H15)⇒50%(H27)】 |

- | | |
|------------------|--|
| 住宅困窮者対策 | ⑫最低居住面積水準未満率【早期に解消】 |
| 高齢者の安全・
安心の確保 | ⑬高齢者のいる住宅のバリアフリー化率 1)一定のバリアフリー【29%(H15)⇒75%(H27)】
2)高度のバリアフリー【6.7%(H15)⇒25%(H27)】 |

社会資本整備審議会住宅宅地分科会

概要

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

委員

分科会長	越 澤 明	北海道大学大学院教授
分科会長代理	浅 見 泰 司	東京大学教授
委 員	井 出 多加子	成蹊大学教授
	川 本 裕 子	早稲田大学大学院教授
	工 藤 和 美	東洋大学教授
	小 浦 久 子	大阪大学大学院准教授
	小 澤 紀美子	東海大学特任教授
	櫻 井 敬 子	学習院大学教授
	園 田 眞理子	明治大学理工学部教授
	田 中 里 沙	(株)宣伝会議取締役編集室長
	辻 琢 也	一橋大学大学院法学研究科教授

(平成22年3月1日現在)

(参考)

○住生活基本計画

(平成18年9月19日閣議決定(策定)、平成21年3月13日(変更))(抄)

第4 住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進

1 (略)

2 政策評価の実施及び計画の見直し

(略) なお、本計画は国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策の基本となる計画であるという性格にかんがみ長期的な目標を提示する観点から、10年間の計画期間として定めるものであるが、今後の社会経済情勢の変化及び施策の効果に対する評価を踏まえて、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行う。

3 (略)

平成22年度取りまとめ政策レビュー取組状況

資料2-2-③

テーマ名	③ 住宅・建築物の耐震化の促進
評価の目的、必要性	東海地震及び東南海・南海地震に関する地震防災戦略(平成17年3月30日 中央防災会議決定)において、10年後に死者数及び経済被害額を被害想定から半減させることが目標とされたことを踏まえ、住宅の耐震化率及び多数の者が利用する建築物の耐震化率を平成27年までに9割以上とすることを目標とし、住宅・建築物の耐震化を促進してきたところ。目標の設定から概ね5年(計画期間の半分)が経過したことから、平成21年度(備考欄参照)に引き続き平成22年度も政策レビューを実施し、今後の促進策のあり方について検討する必要がある。
評価の視点	①耐震化に係る目標の達成状況 ②耐震化促進のための施策の効果 ③耐震化のボトルネック ④耐震技術の開発及び普及の動向
評価手法	①住宅・土地統計調査等の統計データより住宅・建築物の耐震化率を推計し、目標の達成状況を検証。 ②地方公共団体の制度整備状況、耐震化の実績等を把握・分析することにより、施策の効果を検証。 ③国土交通行政モニターアンケート調査等により、世帯構成、年齢、収入といった分析軸を用いボトルネックを検証。 ④耐震技術の開発業者へのアンケート調査等により、耐震技術の開発及び普及の動向について検証。
検討状況	①平成20年度住宅・土地統計調査をもとに、住宅の耐震化率・特定建築物の耐震化率の推計を実施中。 ②補助制度の整備状況・耐震化への支援実績等について、地方公共団体への状況調査を実施中。 ③国土交通行政モニターアンケート調査は実施済み。ボトルネックを分析するための追加アンケートを実施・分析中。 ④耐震工法の開発業者へのアンケート調査を実施・分析中。
政策への反映の方向	耐震化の阻害要因を考慮し、住宅・建築物の耐震化促進のための施策の拡充等に活用する。
第三者の知見の活用	国土交通省政策評価会のほか、有識者からご意見等をいただくことを予定。
備考	住宅・建築物の耐震化の促進については、国の重要政策として、平成21年度に政策評価(政策レビュー)を実施しており、これに対し、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会の答申において課題が示されたところである。このため、本政策レビューは、上記答申において示された課題を踏まえて実施するものとする。

耐震改修促進法の概要

〔平成7年12月25日施行
平成18年1月26日改正施行〕

国による基本方針の作成

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

地方公共団体による耐震改修促進計画の作成

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

特定建築物

所有者に対して耐震診断・耐震改修の努力義務

指導・助言対象

- 多数の者が利用する一定規模の建築物
学校、病院、劇場、百貨店、賃貸住宅、事務所等
- 一定量以上の火薬類、石油類を取り扱う貯蔵場、処理場
ガソリンスタンド、塗料店等
- 倒壊した場合に道路を閉塞させる住宅等

指示・公表対象

- 不特定かつ多数の者が利用する一定規模の建築物
病院、劇場、百貨店等
- 避難確保上特に配慮を要する者が利用する一定規模の建築物
小・中学校、保育所、老人ホーム等
- 大規模な火薬類、石油類を取り扱う貯蔵場、処理場の建築物

建築基準法による改修命令等
倒壊の危険性が高い場合

罰則

総合的な支援

耐震改修支援センター
(債務保証、情報提供等)

総合的な支援

耐震改修計画
の認定

支援策

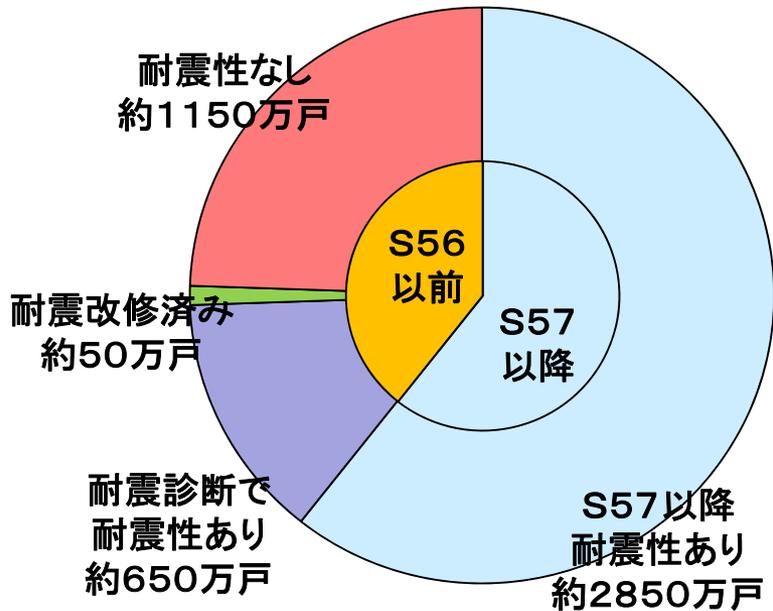
耐震以外の規定は既存不
適格のままでも可とする特例

補助等の実施

- ・住宅・建築物安全
ストック形成事業
- ・耐震改修促進税制

住宅の耐震化率の目標

住宅の耐震化の状況



総戸数 約4700万戸
耐震性あり 約3550万戸
耐震性なし 約1150万戸

※平成15年の推計値

耐震化率 約75%

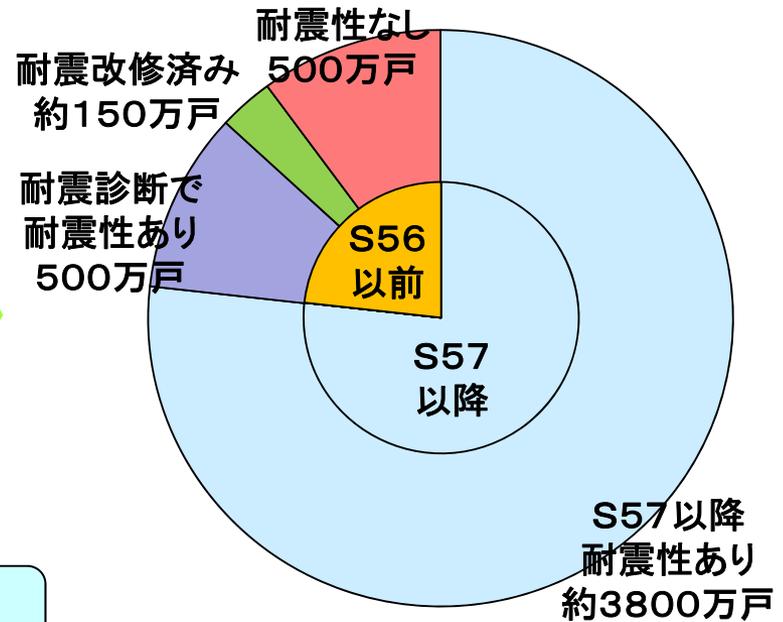
耐震化の推進

従来より
50~100万戸増

建替約550万戸
改修約100万戸

従来の2~3倍の
ペース

10年後の目標 (平成27年)



総戸数 約4950万戸
耐震性あり 約4450万戸
耐震性なし 約500万戸

※平成27年の推計値

目標:耐震化率 9割

*平成21年12月30日に閣議決定された新成長戦略(基本方針)では、住宅の耐震化率を平成32年までに95%とする目標を設定。

○新成長戦略(基本方針) (抜粋) (平成21年12月30日閣議決定)

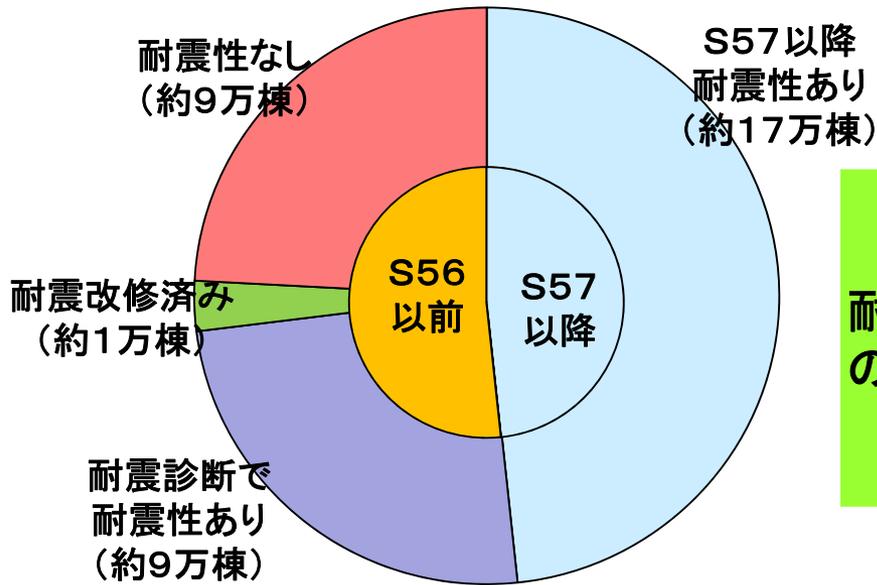
(住宅・建築物の耐震改修の促進)

現在、我が国の既存住宅ストック約4,700万戸のうち、約25%に当たる1,150万戸が耐震性不十分と言われている。2036年までに70%の確率で首都直下地震が起こると言われており、阪神・淡路大震災の被害を考えれば、尊い人命が住宅等の全壊・半壊による危機にさらされているのが現状である。

このため、住宅等の耐震化を徹底することにより、2020年までに耐震性が不十分な住宅の割合を5%に下げ、安全・安心な住宅ストックの形成を図る。

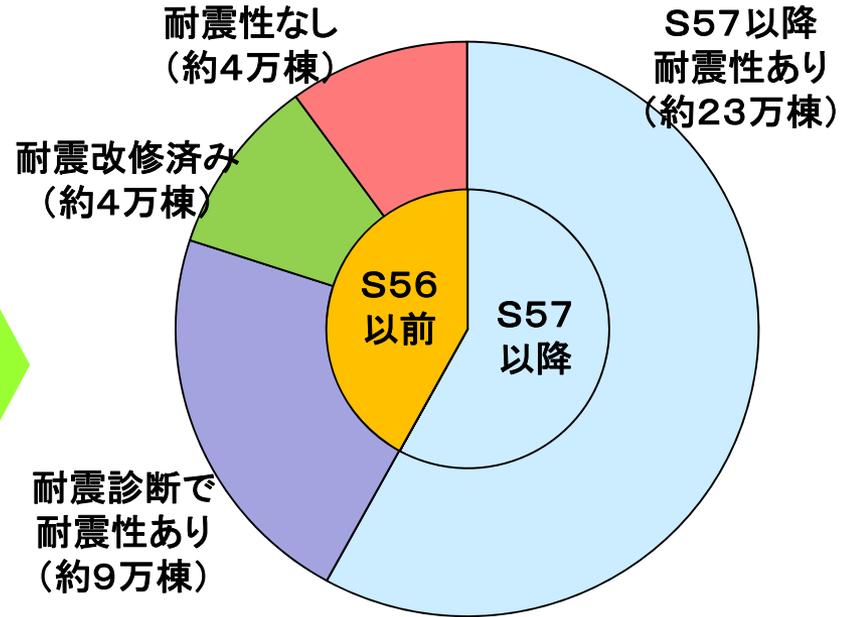
特定建築物の耐震化率の目標

特定建築物の耐震化の状況



耐震化の推進

10年後の目標 (平成27年)



総棟数 約36万棟
 うち耐震性あり 約27万棟
 うち耐震性なし 約9万棟
 ※平成15年の推計値

耐震化率 約75%

減失約2万棟
 改修約3万棟

従来の2~3倍のペース

総棟数 約40万棟
 うち耐震性あり 約36万棟
 うち耐震性なし 約4万棟
 ※平成27年の推計値

目標:耐震化率 9割

* 特定建築物: 学校、病院、百貨店等の多数の者が利用する一定規模以上の建築物

住宅・建築物の耐震改修促進に係る支援策の概要

◇住宅・建築物安全ストック形成事業(抜粋)

※H22年度は社会資本整備総合交付金において実施。

住宅(共同住宅を含む)

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

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

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

建築物

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

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

◇耐震改修促進税制

住宅

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

◇住宅金融支援機構による融資制度

戸建住宅等

- 融資限度額:1,000万円
(住宅部分の工事費の80%が上限)
- 金利
11年以上20年以内 2.37%(平成22年5月11日現在)

マンション

- 融資限度額:原則として150万円/戸
(共用部分の工事費の80%が上限)
- 金利:原則として償還期間10年以内 1.86%
(平成22年5月11日現在)

「重要政策(「地震対策のうち建築物の耐震化及び地震保険」及び「医師確保対策)」の評価の結果等について(答申)」
(平成21年12月16日 政策評価・独立行政法人評価委員会) (抜粋)

《当委員会が認識した課題のポイント》

- 耐震化は、住宅倒壊による犠牲者や災害復旧・復興のための社会全体のコストの減少に大きな効果が見込まれる。平成27年までの耐震化率90%の目標達成に向けて、取組を加速させる必要がある。
- 耐震化を戦略的に進め、対策が全国均一の非効率なものとならないよう、最新の統計調査を活用するなどして、耐震化の重点対象をつかむための基礎的データの把握が必要である。
- 低価格で信頼性のある耐震工法は、国民の価格ニーズに合わせるという普及面に加え、同一の補助金でより大きな効果をあげる上で重要である。そのためには、具体的な目標の設定と効果測定が必要である。
- 業者・工法等への信頼性の確保は、耐震改修の本質的なニーズとも考えられる。これについては、信頼できる業者の登録制度、耐震アドバイザーの派遣など様々な施策が講じられているが、効果が把握されていない。効果がより広範に及ぶ施策を見極める観点からの検証が必要である。
- 市職員が住宅を訪問し、無料の耐震診断を勧誘するローラー作戦でも、なかなか利用されない実態がある。この原因解明は、新たな施策展開の必要性を含め、今後の耐震化促進策を展開する上で重要な情報をもたらすと考えられる。

<p>テーマ名</p>	<p>④ 港湾の大規模地震対策</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>港湾における大規模地震対策については、緊急物資の輸送・保管等の防災拠点機能、被災地域における物流拠点機能、津波被害に対する防護機能を確保する観点から、これまで様々な対策を講じてきたところである。この対策をさらに推進するため、平成17年3月に「地震に強い港湾のあり方」(交通政策審議会答申)を策定したところであるが、答申から5年経過し、今後は我が国の投資余力が減少することを踏まえ、港湾の大規模地震対策について評価を行い、今後の施策の方向性に反映させる必要がある。</p>
<p>評価の視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾における大規模地震対策施設(耐震強化岸壁、緑地等オープンスペース、臨港道路)が緊急物資の輸送・保管等の拠点として円滑に機能するか。また、全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。 ・緊急物資輸送の中継拠点や自衛隊等のベースキャンプとして機能する基幹的広域防災拠点が、発災時に円滑に機能するよう適切な運用体制が構築されているか。また、首都圏、近畿圏以外の地域については配置する必要はないか。 ・大規模地震発生時に、国際海上コンテナターミナル等が物流拠点として円滑に機能するか。また、全国的な観点からの施設量及び配置が適切か。 ・今後想定される津波に対して、目標とされる防護水準は達成されているか。また、防護水準を超える超過外力に備えて、適切な減災策が実施されているか。
<p>評価手法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震対策施設の整備状況、地域防災計画での位置付け、港湾管理者の応急復旧体制を調査・整理し、これらの進捗状況を分析するとともに、適切な施設量及び配置について検討する。 ・基幹的広域防災拠点について、動員体制、訓練の実施状況、協定の締結状況等を整理・分析し、運用体制の強化方策を検討する。また、各地の被災想定等から基幹的防災拠点の配置の必要性について検討する。 ・国際海上コンテナターミナル等の耐震化の現況等を整理し、これらの施設量及び配置の妥当性を分析するとともに、適切な施設量及び配置について検討する。 ・海岸保全基本計画等で設定される津波に対する防護水準の妥当性及びその達成状況を検証し、投資効果等を踏まえた津波防波堤、海岸堤防等の適切な整備を検討する。また、防護水準を超える超過外力に対する減災策についても実施状況を整理し、その促進策を検討する。
<p>検討状況</p>	<p>地方整備局や港湾管理者に調査を依頼し、港湾における大規模地震対策施設(耐震強化岸壁、オープンスペース、臨港道路)の整備状況及び地域防災計画での位置付け、民間事業者等との協定の締結状況等評価に必要なデータを収集し、整理をしているところ。11月頃を目処に施策のこれまでの成果や課題を取りまとめ、2月頃に今後の対応方針を取りまとめる予定。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・耐震強化岸壁緊急整備プログラムの見直し。 ・基幹的広域防災拠点の運用体制の強化方策及び首都圏、近畿圏以外の地域における基幹的広域防災拠点の配置の必要性のとりまとめ。 ・耐震強化された国際海上コンテナターミナル等の施設量及び配置の方針の策定。 ・津波防波堤、海岸堤防等による防護水準の設定、超過外力に対する減災策のとりまとめ。
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>学識経験者や港湾関係者が参画する委員会を設置し、意見を聴取する。委員会は9月頃、1月頃に開催予定。</p>
<p>備考</p>	

港湾の大規模地震対策

【主な評価対象施策】

○被災地域への緊急物資等の円滑な輸送の確保

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

○基幹的な国際海上コンテナ輸送の確保

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

○広域かつ甚大な被害への対応

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

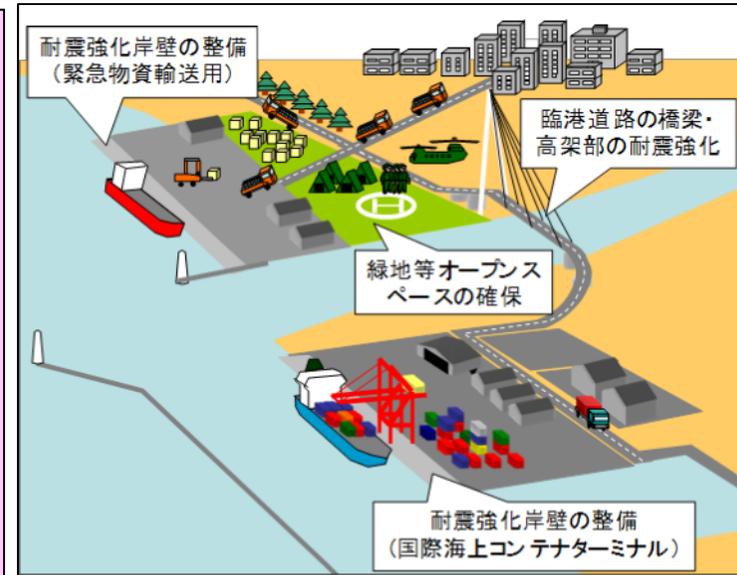
【関係するチェックアップ指標】

大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口
【約2,400万人(H19d)→約2,700万人(H24d)】

(参考指標)

「耐震強化岸壁緊急整備プログラム」:耐震強化岸壁の整備率(全国)

【約55%(H18.1)→約70%(H22d)】



港湾物流機能の確保



基幹的広域防災拠点の運用イメージ

港湾の大規模地震対策

【主な評価対象施策】

○大規模津波に対する防護

大規模地震の発生に伴う沿岸域への津波の襲来に備えて、海岸堤防等の整備や既存施設の耐震化により、背後地の人命・財産に対する防護能力の向上を図るとともに、津波ハザードマップの普及や避難訓練等の減災策の実施により、背後地住民の人命の防護を図る。

【関係するチェックアップ指標】

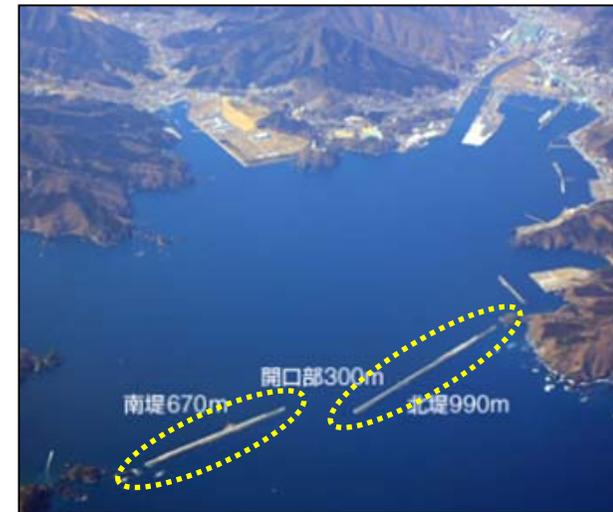
- ・津波・高潮による災害から一定の水準の安全性(注)が確保されていない地域の面積

【約11万ha(H19d)→約9万ha(H24d)】

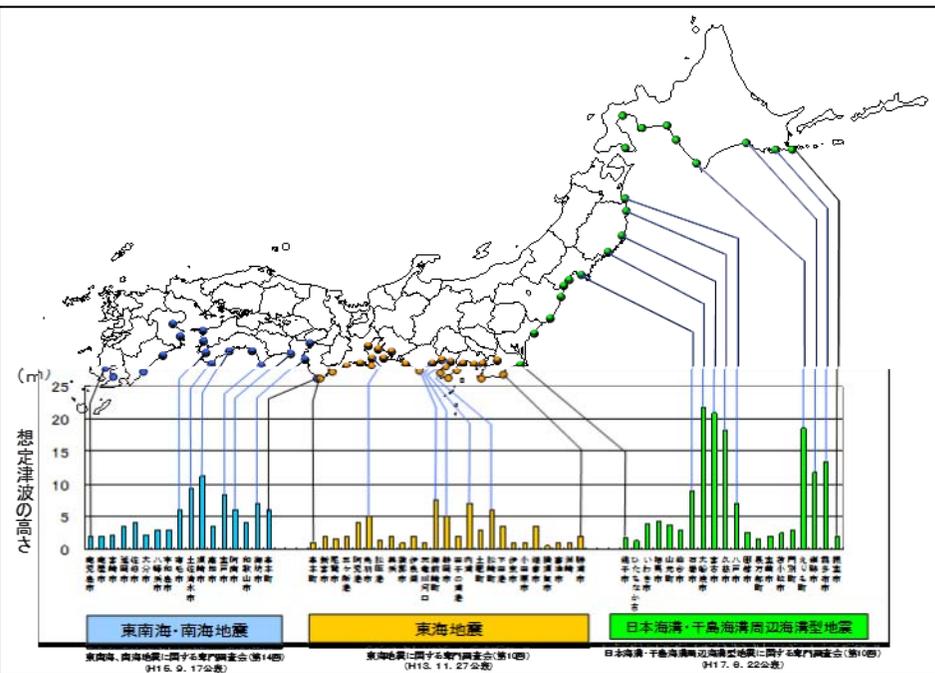
(注)一定の水準の安全性:地域毎に指定される高潮高・津波高に対して浸水被害が生じない水準

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

【約6割(H19d)→約8割(H24d)】



津波防波堤(岩手県釜石港)



大規模地震に伴う想定津波高さ

■想定津波を踏まえた海岸堤防の改良(徳島県撫養港海岸)

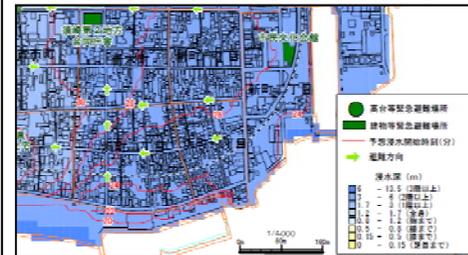


改良前



改良(嵩上げ・耐震強化)後

■大規模津波に対する減災策



ハザードマップの作成支援(高知県須崎市)



ハザードマップを活用した住民避難訓練

平成22年度取りまとめ政策レビュー取組状況

資料2-2-⑤

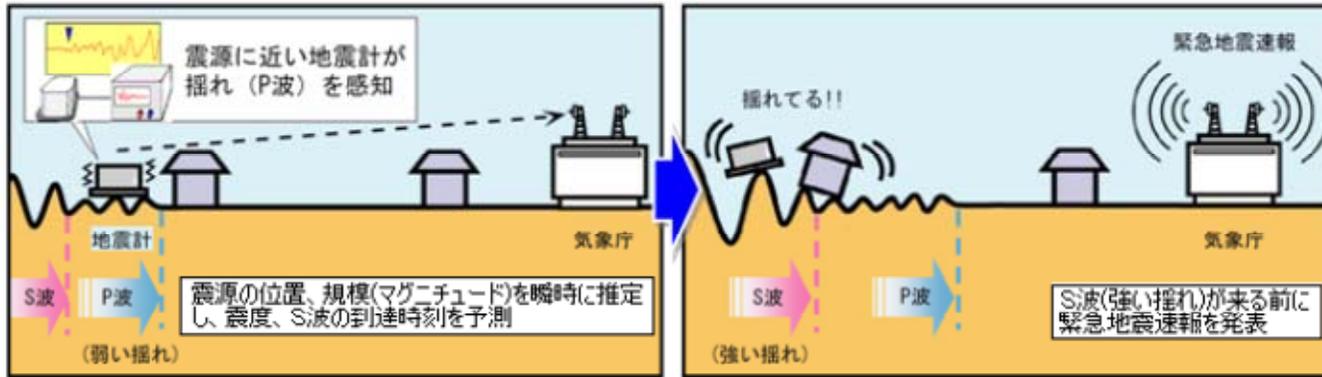
<p>テーマ名</p>	<p>⑤ 緊急地震速報の利用の拡大</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>緊急地震速報とは、地震の発生直後に、震源に近い地震計でとらえた観測データを解析して震源や地震の規模(マグニチュード)を直ちに推定し、これに基づいて各地での主要動の到達時刻や震度を予測し、可能な限り素早く知らせるものであり、適切な利用により震災の軽減が期待できる。緊急地震速報は、平成18年8月から一部利用者に対しての先行提供、平成19年度10月には一般提供が開始され、平成19年12月には、地震動警報、地震動予報として法的に位置づけられた。一般提供開始後2年あまりが経過し、14地震に対して警報としての緊急地震速報を発表したことにより(平成22年4月1日現在)、緊急地震速報の利用状況や国民の意識が明らかになってきている。これらから、これまでの取り組み状況を評価することにより、今後の利用拡大のための方策を考察する。</p>
<p>評価の視点</p>	<p>緊急地震速報の国民の利用の拡大のため、気象庁が関係省庁や事業者の協力も得つつ取り組んできた①情報の信頼性の向上や高度化、②国民への伝達手段の拡充、③国民への周知・広報、についてレビューを行う。</p>
<p>評価手法</p>	<p>関係省庁の協力を得て、鉄道事業者などの導入状況や利用状況を把握し、これまでの緊急地震速報利用拡大の取り組みの成果について分析する。また、「緊急地震速報評価・改善検討会」を開催し、学識経験者等から、緊急地震速報の利用拡大に向けたこれまでの取り組みの成果及び今後取り組むべき課題について意見を聴取する。</p>
<p>検討状況</p>	<p>評価実施体制： 気象庁地震火山部管理課即時地震情報調整官を責任者とし、地震火山部で評価書のとりまとめを行う。 これまでの調査状況： 平成19年2回、平成21年1回 緊急地震速報の認知度調査 平成20年～ 大地震直後の利活用状況調査、鉄道事業者等の導入状況の把握等 今年度の予定： 地震直後の利活用状況調査、鉄道事業者等の導入状況の把握等を引き続き実施 学識経験者からの意見聴取実施</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>これまでも、①精度や信頼性の向上、②伝達手段の拡充、③周知・広報について取り組んできたところ。このレビューの結果を取り込んで、緊急地震速報の更なる利用の拡大に取り組む。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>学識経験者や、関係省庁等の委員からなる「緊急地震速報評価・改善検討会」を開催し、緊急地震速報に関する課題の抽出・整理・解決策について、同委員会から意見を聴取する。</p>
<p>備考</p>	

緊急地震速報とは

H19年10月1日
一般提供開始

H19年12月1日
予報・警報化

緊急地震速報の原理

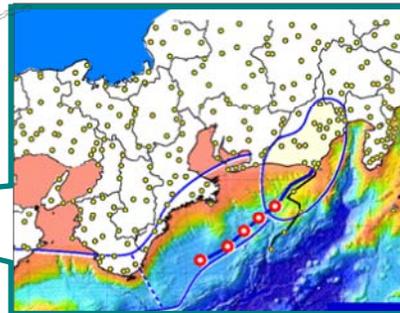


※震源に近い地域では、緊急地震速報が強い揺れに間に合わない
※地震を検知してから発表する情報であり、「地震予知」ではない

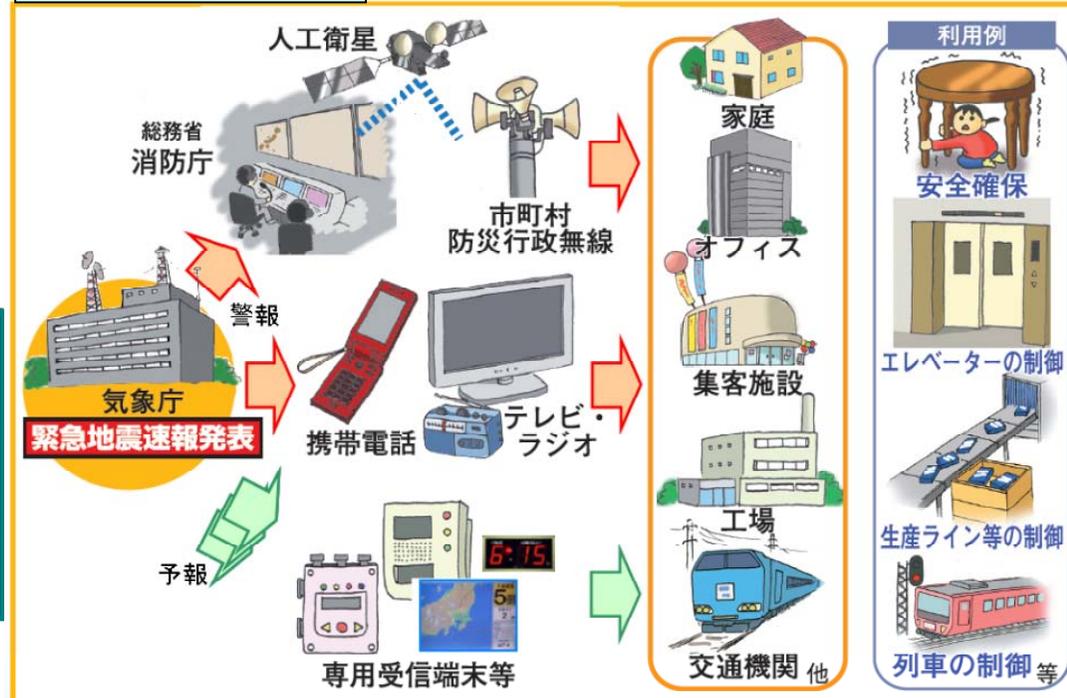
地震観測網の維持・強化、地震波形データ処理技術の高度化により、緊急地震速報の改善に努めている。

地震観測網

ケーブル式海底地震計
(H21.8緊急地震速報に活用開始)



入手方法と利用

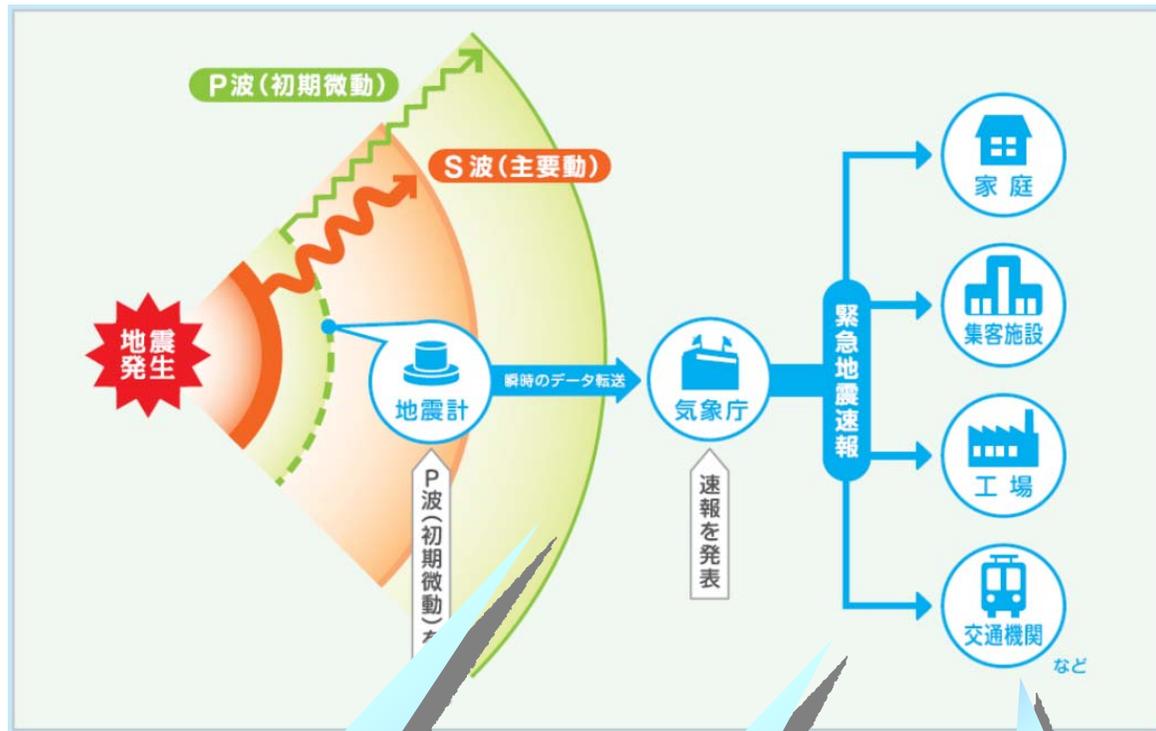


緊急地震速報の沿革

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



評価の視点



利用拡大に向けて

①情報の信頼性の向上や高度化

観測点の増強
計算手法の改善
新処理システムの導入
気象業務法改正
予報業務を許可制に

②国民への確実な伝達

気象業務法改正
気象庁に発表の義務
NHKが法定伝達機関
税制優遇
関係省庁の対応

③国民への周知・広報

関係省庁連絡会議
気象庁周知・広報推進本部
訓練、講演会等

運用開始後のアンケート等で明らかになっている課題

- 緊急地震速報に対する国民の認知度、理解度は高い。
- ▲一方、実際の地震に遭遇した際、緊急地震速報を見聞きしたにもかかわらず適切な対応がとれなかった人が多い。

地震発生時に身の安全が確保できる、真の利用拡大に向けて

①国民に安心して使ってもらうための情報の信頼性の向上や高度化

- ・誤差の改善
- ・発表の迅速化...

②国民が確実に見聞きできる伝達手段の確保

- ・受信端末に求められる機能等、導入に必要な情報をガイドラインとして提供...

③国民が実際に見聞きしたときに適切な対応がとれるための周知・広報

- ・地震の体験の機会は少ないので、訓練を充実...

テーマ名	⑥ 申請・届出等手続きのオンライン利用の促進
評価の目的、必要性	「IT新改革戦略」(平成18年1月 IT戦略本部決定)に基づく「オンライン利用促進のための行動計画」(平成18年3月 IT戦略本部決定)が策定されてから既に4年が経つことから、オンライン利用に関しニーズが高い等主要な5手続について、今後、更なる利用率の向上を図るため、これまでの利用促進に係る取組について検証を行うものである。
評価の視点	<p>下記のようなオンライン利用促進の具体的取組内容と、それに伴う利用率の向上について確認する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①利用者の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・本人確認方法、添付書類等の簡素化、業務処理過程の見直し ・処理時間の短縮等のインセンティブ ・システム操作、相談体制等の使い勝手の向上 ②広報・普及啓発 <p>なお、上記評価については、各手続を所管する部署がそれぞれの手続きについて、利用者・非利用者の属性、手続の特性及び利用促進の障害状況等を明らかにしつつ評価を行う。</p>
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> ・従来の紙等による申請を含めた全体の申請件数におけるオンライン申請件数の構成率を評価の指標として用いる。 ・利用促進に係る取組事例を検証。 ・現場の要望等を聴取。 <p>(※)各手続の利用促進に係る取組事例の検証は、以下のとおり。</p> <p>【特殊車両通行許可申請】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審査期間の短縮、利用者利便に資する改修、講習会の実施等 <p>【自動車の新車新規登録等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進期間の設定、利用者利便に資する改修、新規登録手続の中での対象車両の拡大等 <p>【入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)、危険物の積込等の許可(特定港)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電子申請にかかる周知手法、利用促進のための説明手法
検討状況	<p>【特殊車両通行許可申請】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審査期間の大幅な短縮に向け、システム改良、審査に必要な地方道のデータベース化の更なる促進 ・申請者の利便性向上のため、審査状況提示機能の追加、電子認証の簡素化、ユーザーインターフェースの改良 <p>【自動車の新車新規登録等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方運輸局から、利用促進に係る取組事例や現場の要望を徴収 <p>【入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)、危険物の積込等の許可(特定港)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各港長から、利用促進に係る取組事例や申請者からの要望を徴収し、中間報告までに取りまとめる。 ・利用率の低い手続に関し、運用面での問題点等について抽出し、中間報告までに取りまとめる。

政策への反映の方向	申請者の利便性向上等を図るとともに、本評価結果を踏まえ、次年度以降の利用促進がより効果的・効率的になるよう、取組に反映させる。
第三者の知見の活用	利用者・非利用者からの意見等を聴取予定。
備 考	

オンライン申請の利用促進に関する動向について

◎「e-Japan重点計画」（平成13年3月IT戦略本部決定 本部長内閣総理大臣 構成員 各閣僚及び有識者）

⇒国民等と行政との間の実質的にすべての申請・届出等手続を、平成15年度までのできる限り早期にインターネット等で行えるようにする

◎「IT新改革戦略」（平成18年1月IT戦略本部決定）

⇒政府全体で、平成22年度までにオンライン申請率を50%以上達成する

⇒オンライン利用促進対象手続について、各手続の利用目標を含む利用促進行動計画を策定

（政府全体165手続のうち、国土交通省関係で8手続が行動計画対象）

◎「オンライン利用拡大行動計画」（平成20年9月12日IT戦略本部決定）

⇒①国の行政手続におけるオンライン利用促進の取組を抜本的に見直し、対象を国民に広く利用されている手続に重点化し、新たな目標を設定して、オンラインのメリット拡大、使い勝手の向上等の措置を集中的に講ずる

（政府全体71手続のうち、国土交通省関係で5手続が重点化対象）

②本行動計画に基づきオンライン利用の飛躍的拡大を図る一方で、利用率が極めて低調である等の手続のオンライン化については見直しを図るなど、メリハリの効いた対応を行うことが重要である

※主なシステムの運用開始年度

NACCS（港湾サブシステム）： 平成11年度（港湾EDIシステムを平成20年度にNACCSに統合）

自動車保有関係手続のワンストップサービス： 平成17年度

特殊車両オンライン申請システム： 平成15年度

「申請・届出等手続きのオンライン利用の促進」に係る政策レビュー対象手続

「オンライン利用促進のための行動計画」(平成18年3月 CIO連絡会議報告)の対象手続

- 特殊車両通行許可申請 (道路局)
- 自動車の新規登録、新規検査 (自動車交通局)
- 入出港の届出(特定港) (海上保安庁)
- けい留施設の供用の届出(特定港) (海上保安庁)
- 危険物積込等の許可(特定港) (海上保安庁)

- 自動車の変更登録、移転登録、抹消登録、継続検査 (自動車交通局)

- 海技免状の有効期間の更新 (海事局)
- 操縦免許証の有効期間の更新 (海事局)

政策レビュー対象手続

- 特殊車両通行許可申請 (道路局)
- 自動車の新規登録、新規検査 (自動車交通局)
- 入出港の届出(特定港) (海上保安庁)
- けい留施設の供用の届出(特定港) (海上保安庁)
- 危険物積込等の許可(特定港) (海上保安庁)

【対象外】

各手続は、自動車の新規登録等の手続の利用状況が拡大した後、追加する予定であったが、現時点では全国的な利用拡大の見込みが不透明であり、各手続のオンライン化については未整備の状況にあるため対象外とした。

【対象外】

各申請手続においては、海技免状の返納等、郵送又は直接窓口に出向いて行わなければならないもの(オンライン申請ができないもの)もあり、オンライン利用の促進が望めないことから、平成22年3月29日の e-Gov移行に併せて、オンライン申請を休止したため対象外とした。

特殊車両通行許可申請 ①

手続概要

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路を通行する車両の大きさや重さには一定の制限がある。この制限値を越える車両を通行させる場合には、道路管理者に通行させる車両や経路等を申請し、特殊車両通行許可を受ける必要がある。

根拠法令

道路法第47条の2

申請の流れ

◎申請者

当該車両を通行させようとする者
(主な申請者:運送事業者)



◎提出先

道路管理者(ワンストップサービス)

電子申請開始年度

平成15年度

オンライン化の状況

	年間申請件数	オンライン利用件数	オンライン利用率
平成17年度	159,340	11,072	6.95%
平成20年度	248,170	92,202	37.15%
平成21年度	266,858	128,231	48.05%

特殊車両通行許可申請 ②

利用促進に係るこれまでの取り組み

- ・行政書士会やトラック協会等の業界団体の要望に応じて講習会を開催
- ・審査担当事務所毎の審査日数を把握し、日数の多い傾向にある事務所について指導を行う
- ・平成18年度に自動車検査証の添付が不要となるようシステム改良を実施
- ・平成18年度からオンラインによる許可証の発行が可能となるようシステム改良を地方整備局毎に順次実施し、平成20年度に完了

現時点での課題と今後の方針

これまでに行ってきた取り組みに加え、審査期間の大幅な短縮及び利便性の向上による利用促進を図るために、以下の取り組みを実施

1. 審査期間の大幅な短縮
 - ・システム改良(手作業によるエラーチェックの自動化)
 - ・審査のシステム化に資する地方道のデータベース化の促進(高速道路と国道は完了、地方道路管理者へ協力を要請)
2. 申請者の利便性向上
 - ・申請者に審査状況を提示する機能の追加
 - ・電子認証方式の簡素化
 - ・操作性向上のためのユーザーインターフェースの改良

自動車の新車新規登録等(OSS) ①

手続概要

自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続(検査・登録、保管場所証明(警察)、自動車諸税(国税・県税)の納付等)についてのオンライン申請によるワンストップサービス。

現在、10都府県で新車新規登録を対象に実施

根拠法令

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

電子申請開始年月日(都府県別)

平成17年12月26日 東京都・神奈川県・愛知県・大阪府
平成18年4月24日 埼玉県・静岡県
平成19年1月29日 岩手県・群馬県・茨城県・兵庫県

オンライン化の状況

	年間申請件数	オンライン利用件数	オンライン利用率
平成19年度	1,536,320	11,175	0.73%
平成20年度	1,290,868	33,600	2.60%
平成21年度	1,406,580	142,068	10.10%
平成22年4月	95,291	13,268	13.92%

自動車の新車新規登録等(OSS)②

申請の流れ

(別紙のとおり)

利用促進に係るこれまでの取り組み

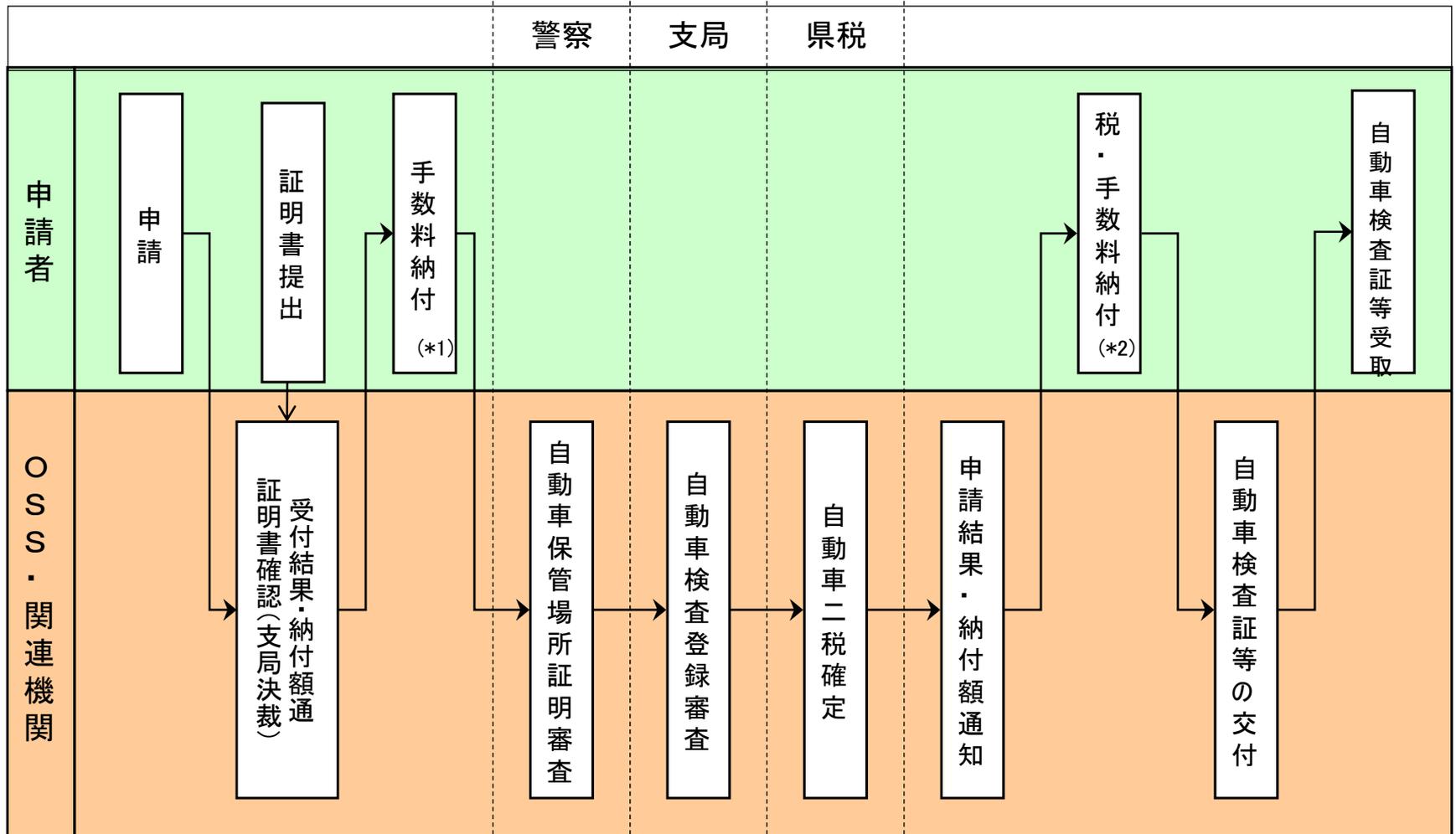
- 大量申請者について一括申請・一括状況確認が出来るシステムを整備(平成18年度)
- 住基カード利用率の低迷がOSS普及の妨げになっていたことから、紙の委任状・印鑑証明書を利用した電子申請が可能になるシステムを整備(平成19年度)
- 運輸支局単位でOSS利用推進期間を設定し、警察・県税・自販連等関係機関及び団体と連携を行いながらOSSの普及・利用促進についての取組を実施した。(平成20年度～)

現時点で課題と、今後の方針

OSSについては、

- ・システム更改を契機としたコストダウンによる国及び都道府県の負担軽減
 - ・手続に係る代行手数料の低減等による利用者利便
 - ・関係機関における行政効率化等
- 等のメリットについて、関係者に広く周知することにより、更なる利用の拡大を行う。

申請の流れ(新規検査登録の場合)



(*1)保管場所証明申請手数料、検査登録手数料

(*2)上記以外の税、手数料

入出港の届出（特定港）①

手続概要

総トン数20トン以上の船舶は、特定港に入港したとき又は出港したときは、港長に届け出る必要がある。

根拠法令

港則法 第4条

申請の流れ

◎申請者
船舶（船長）
（主な申請者：船長・船舶代理店）



◎提出先
港長

電子申請開始年度

平成11年度

オンライン化の状況

	年間申請件数	オンライン利用件数	オンライン利用率
平成17年 (暦年)	691,883	190,060	27.47%
平成20年度	640,090	282,722	44.18%
平成21年度	590,640	284,198	48.12%

けい留施設の供用の届出 ①

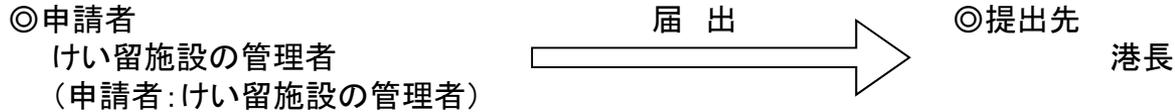
手続概要

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

根拠法令

港則法 第5条第5項

申請の流れ



電子申請開始年度

平成11年度

オンライン化の状況

	年間申請件数	オンライン利用件数	オンライン利用率
平成17年 (暦年)	345,319	84,660	24.52%
平成20年度	329,530	110,870	33.64%
平成21年度	313,744	108,574	34.61%

危険物の積込等の許可 ①

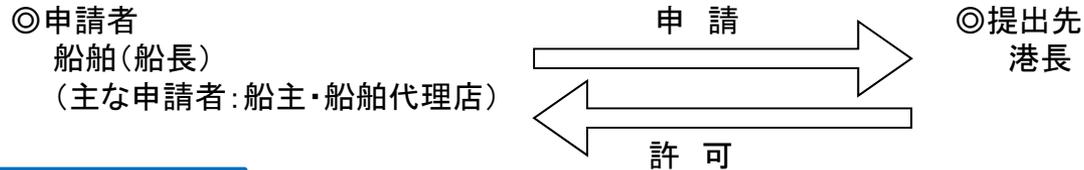
手続概要

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

根拠法令

港則法 第23条第1項

申請の流れ



電子申請開始年度

平成13年度

オンライン化の状況

	年間申請件数	オンライン利用件数	オンライン利用率
平成17年 (暦年)	196,686	82,429	41.91%
平成20年度	183,382	120,056	65.47%
平成21年度	176,342	123,141	69.83%

入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)、 危険物の積込等の許可(特定港) ②

利用促進に係るこれまでの取り組み

平成20年11月・平成21年1月・平成21年6月に関係省庁(財務省・厚生労働省・国土交通省等)とNACCSセンター(輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社)の合同による利用者説明会を開催し、利用促進を図った。

港長窓口において、申請者に対する電子申請の利用促進を継続

現時点での課題と、今後の方針

○課題等

総合物流施策大綱(2005-2009)(閣議決定)を受け、「貿易改革プログラムにおける次世代シングルウィンドウの見直しの一環として、府省共通ポータルが稼働、申請様式及び申請窓口の統一が図られ、平成20年10月輸出入・港湾関連手続きの次世代シングルウィンドウシステム(NACCSシステム)の運用が開始されたところであり、本手続きも同枠組みの中で運用されていることから、利用促進にあたっては、関係省庁との連携が必要不可欠である。

○今後の方針

港湾関連利用促進のためのワーキンググループ(港湾関連手続きを所掌する関係省庁及びNACCSセンターで構成)において、関係省庁と連携し、利用促進にかかる講習会等の取組を行うほか、引き続き、窓口等において電子申請の利用促進を継続する。

平成22年度取りまとめ政策レビュー取組状況

資料2-2-⑦

テーマ名	⑦ 運輸安全マネジメント評価
評価の目的、必要性	<p>輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹であり、不断の改善・向上の取組みが不可欠な最重要課題。</p> <p>国土交通省では、平成17年に起きた運輸事業における事故・トラブルを契機とした「運輸の安全性のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平成18年法律第19号。平成18年3月31日公布・施行。以下「運輸安全一括法」という。)に基づき、陸・海・空の輸送モード横断的に事業者自らがトップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築・改善し、その取組み状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を平成18年10月より実施しているところ。</p> <p>運輸安全一括法附則第8条「政府は、この法律の施行後五年を目途として、この法律による改正後の規定の実施状況を勘案し、必要があると認めるときは、当該規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」とあるため、今年度、本法施行から4年が経過することを機に、「運輸安全マネジメント評価」の進捗状況について評価を行う政策レビューを実施し、「運輸安全マネジメント評価」の質の向上等へと繋げていくものである。</p>
評価の視点	<p>運輸事業者の安全意識・安全対策を向上させることを視点として、運輸安全マネジメントに係る取組みの改善状況を調査・分析する。</p> <p>(具体的項目は以下のとおり)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営トップによる安全方針の作成及び見直し状況 ・内部監査の実施状況 ・ヒヤリ・ハット情報の活用状況 等
評価手法	<p>平成18年10月の運輸安全マネジメント制度導入後3年間に本省運輸安全監理官室にて実施した運輸安全マネジメント評価の結果(運輸安全マネジメント評価報告書)を基に、各事業者の運輸安全マネジメントに係る取組みの改善状況を調査・分析する。</p>
検討状況	<p>現在、運輸安全マネジメント評価報告書の結果を集計中。</p>
政策への反映の方向	<p>運輸安全マネジメント評価の更なる深化に活用。</p>
第三者の知見の活用	<p>運輸審議会運輸安全確保部会において審議予定。</p>
備考	<p>運輸安全監理官室単独で実施。</p>

「運輸安全マネジメント制度」の導入に至る経緯等

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

鉄道

●平成17年3月

✓東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故
《死者2名、負傷者2名》

●平成17年4月

✓JR西日本福知山線列車脱線事故
《死者107名、負傷者562名》

自動車

●平成17年4月

✓近鉄バス転覆事故
《死者3名、負傷者20名》

✓大川運輸踏切衝突事故
(スーパーひたちと衝突)

海運

●平成17年5月

✓九州商船フェリーなるしお防波堤衝突
《負傷者23名》

●平成17年6月

✓知床半島観光周遊船乗揚
《負傷者26名》

航空

●平成17年1月

✓JAL新千歳空港における管制指示違反

●平成17年3月

✓JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ

●平成17年4月

✓ANK小松飛行場における管制指示違反

(JR西日本 安全性向上計画)

●「安全最優先の意識が組織の隅々にまで浸透するには至らなかった。」

●「本社と現場との双方向のコミュニケーションはほとんど行われていなかった。」

(JAL 「事業改善命令」「警告」に対する改善措置について)

●「安全が最優先であることを浸透させる経営の取り組みが不十分。」

●「経営と現場との距離感及び部門間の意思疎通の不足。」

●「現場に対する経営トップの双方向コミュニケーションが不十分。」

平成17年6月14日 第1回公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会開催
(事務次官主催・関係局長等、民間有識者で構成)

平成17年8月4日 公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会中間とりまとめ
➤事業者による安全マネジメント態勢の構築が必要
➤国による安全マネジメント態勢の評価が必要

➤平成18年3月31日 運輸安全一括法の公布
➤平成18年度 官房新組織設置

平成18年10月1日～
運輸安全マネジメント制度の開始

運輸安全マネジメント制度の構成

運輸安全マネジメント制度

1. 関係法令(※)に基づき運輸事業者、

- ①安全管理規程の作成、
 - ②安全統括管理者の選任 等
- を義務付け。

※鉄道事業法、軌道法、航空法、道路運送法、貨物自動車運送事業法、海上運送法及び内航海運業法

2. 経営トップのコミットメントの下、 全社的な安全マネジメントの 推進を求める。

- ① 安全方針の作成
- ② 安全重点施策の作成、評価、見直し
- ③ コミュニケーションの充実
- ④ 事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
- ⑤ 教育・訓練
- ⑥ 内部監査 等

運輸安全マネジメント評価

1. 運輸安全監理官を中心とする 国土交通省の評価チームが事業者 に赴き、評価を実施。

・本省評価対象事業者 124社(平成18年10月以降、2回目の評価を完了。現在3回目又は4回目評価を実施中。)

・全評価対象事業者 5,156社

2. 輸送の安全に関する各種取組 を評価し、継続的改善へのアドバイ スを実施。

テ ー マ 名	⑧ 道路交通の安全施策
評価の目的、必要性	<p>我が国における総合的な交通安全施策は、平成18年度を初年度に平成22年度までを計画期間とする第8次交通安全基本計画(平成18年3月中央交通安全対策会議決定)によって取り組まれている。</p> <p>この基本計画における「道路交通の安全施策」の目標としては、平成22年までに年間の24時間死者数を5,500人以下、死傷者数を100万人以下とすることになっている。</p> <p>そのためこの基本計画に掲げられた、内閣府や警察庁ほか各省庁が一体となって行う交通安全の未然防止・被害削減を図る諸施策のうち、例えば交通規制や運転者教育に関する施策は警察庁が、また交通安全思想の普及啓発等に関する施策は内閣府が中心となって実施している中、国土交通省が重要な役割を果たす次の3施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ①道路交逦環境の整備事業 ②事業用自動車安全対策事業 ③車両安全対策事業 <p>を対象として、目標の達成状況や施策の実施状況について評価を実施し、これらの結果を今後の交通安全施策に反映させ、効果的かつ効率的な交通安全施策を推進させる。</p> <p>なお、平成21年の死者数は4,914人(平成20年は5,155人)、死傷者数は915,029人(同950,659人)となり、上記目標は既に達成しているが、平成22年1月には、福島内閣府特命担当大臣(中央交通安全対策会議交通対策本部長)より、「平成30年までに年間の24時間死者数を2,500人以下とする」といった発言がなされ、引き続き交通安全施策の推進は不可欠であることから、これまでの対策の効果や課題を分析し、今後の交通安全施策に反映させる必要がある。</p>

評価の視点

交通安全基本計画に掲げる交通事故の未然防止・被害軽減を図る諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす道路交通事故の安全施策について、その必要性和有効性を検証する。

①道路交通環境の整備事業

平成21年の交通事故死者数は昭和27年以来57年振りに4千人台となった一方で、依然70万件を超える交通事故が発生し、死傷者数は90万人を超えている。日本の死傷事故率は大きく改善し、昭和40年代から約1/3となったものの、欧米と比較して依然、極めて高い状況にある。また、幹線道路では、全体の約22%の区間に約7割の事故が集中している状況にあり、生活道路では、幹線道路の2倍の死傷事故率となっている。さらに、近年では、歩行者と自転車との事故が10年間で4.5倍に増えるなど、自転車関連の事故も課題となっている。

このような状況を踏まえ、

- ・幹線道路の事故の発生割合の高い区間(事故危険箇所として指定)における、重点的な交通事故対策(交差点改良等)
 - ・生活道路の歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い地区(あんしん歩行エリアとして指定)における、歩道やハンプの設置等
 - ・歩行者と分離された自転車走行空間の整備
- 等の交通安全事業を行うものである。

②事業用自動車の安全対策事業

平成21年3月に「今後10年間で事業用自動車の死者数・人身事故件数を半減」、「飲酒運転ゼロ」という目標設定を盛り込んだ「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定している。本プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底、飲酒運転の根絶、及びIT・新技術の活用といった当面講ずべき施策を着実に進めていくことにより、事故の未然・再発防止を図るものである。

③車両の安全対策事業

平成22年時点において車両安全対策により死者数を平成11年比で2,000人削減すること等(交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書)が示されている。この目標の達成のため、技術開発を促す先進安全自動車(ASV)計画、普及に向けた安全基準の拡充・強化、市場の改善を目指す自動車アセスメントの3方策の有機的な連携を図り、総合的な車両安全対策を推進し、事故の被害低減等を図るものである。

<p>評価手法</p>	<p>交通安全基本計画に掲げる交通事故の未然防止・被害軽減を図る諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす道路交通の安全施策について、その必要性和有効性を検証する。</p> <p>①道路交通環境の整備事業 幹線道路の事故の発生割合の高い区間(事故危険箇所として指定)における重点的な交通事故対策(交差点改良等)、生活道路の歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い地区(あんしん歩行エリアとして指定)における歩道やハンプの設置等、歩行者と分離された自転車走行空間の整備等により、交通事故の発生件数や死傷事故率の低下等の効果があったかを検証する。</p> <p>②事業用自動車の安全対策事業 平成21年3月に「今後10年間で事業用自動車の死者数・人身事故件数を半減」、「飲酒運転ゼロ」という目標設定を盛り込んだ「事業用自動車総合安全プラン2009」の策定により、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底、飲酒運転の根絶、及びIT・新技術の活用といった当面講ずべき施策への効果があったかを検証する。</p> <p>③車両の安全対策事業 技術開発を促す先進安全自動車(ASV)計画、普及に向けた安全基準の拡充・強化、市場の改善を目指す自動車アセスメントの3方策の有機的な連携を図り、総合的な車両安全対策を推進し、事故の被害低減等を図ることができたかを検証する。</p>
<p>検討状況</p>	<p>平成21年6月から平成22年3月にかけて4回開催された「道路交通安全の基本政策等検討会」(内閣府設置)において、関係省庁が作成した第8次交通安全基本計画の政策評価が議論された。 当該政策評価には、①道路交通環境の整備、②事業用自動車の安全対策事業、③車両の安全対策事業も含まれており、様々な角度で助言を頂き、平成22年3月に取りまとめ、内閣府のホームページで公表した。 平成22年度は、取りまとめられた政策評価を基に、内容の充実を図る。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>この政策レビューにより得られた評価結果を今後の施策に反映させ、効果的かつ効率的な交通安全施策を推進する。</p> <p>①道路交通環境の整備事業 ②事業用自動車の安全対策事業 ③車両の安全対策事業</p>

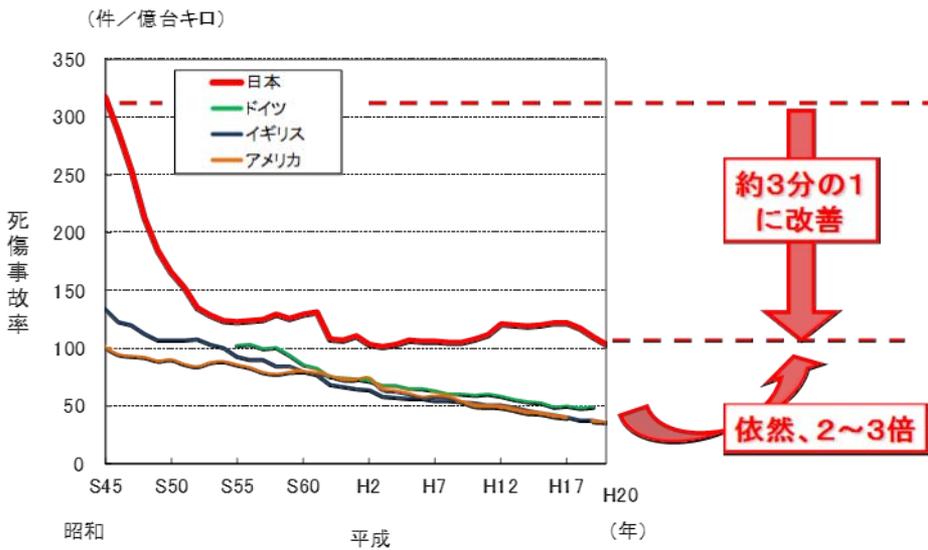
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>内閣府が設置した、学識経験者等で構成される「道路交通安全の基本政策等検討会」(座長:桑原雅夫東京大学生産技術研究所教授)における、専門的知見からの助言を参考に、評価を行う。</p> <p>※道路交通安全の基本政策等検討会委員(平成22年3月1日現在)</p> <p>桑原 雅雄 東京大学生産技術研究所教授 赤羽 弘和 千葉工業大学工学部教授 尾形 隆彰 千葉大学文学部長 岡野 道治 日本大学理工学部教授 柏木 宣久 大学共同利用機関法人情報・システム研究機構統計数理研究所教授 久保田 尚 埼玉大学大学院理工学研究科教授 竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授 蓮花 一己 帝塚山大学心理福祉学部教授 行政委員(内閣府、警察庁、文部科学省、厚生労働省、国土交通省、消防庁の所属長)</p> <p>また特に「②事業用自動車の安全対策事業」については、学識経験者等からなる「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」・「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」における意見等を第三者の知見として活用することとしている。</p> <p>※「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」・「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」合同会議委員(平成22年3月30日現在)</p> <p>野尻 俊明 流通経済大学法学部教授 酒井 一博 (財)労働科学研究所 常務理事 下谷内 富士子 (社)全国消費生活相談員協会 顧問 永井 正夫 東京農工大学大学院 教授 堀野 定雄 神奈川大学工学部 准教授 業界関係・行政委員</p> <p>その他については検討中である。</p>
<p>備 考</p>	

道路交通環境の整備事業

～我が国の交通事故の現況～

- 我が国の死傷事故率※1は大きく改善し、昭和40年代から3分の1となったものの、欧米と比較して依然、極めて高い(H20)。
- 生活道路※2の死傷事故率は、幹線道路※3の約2倍(H20)。特に、歩行者及び自転車の死傷事故率が高い。

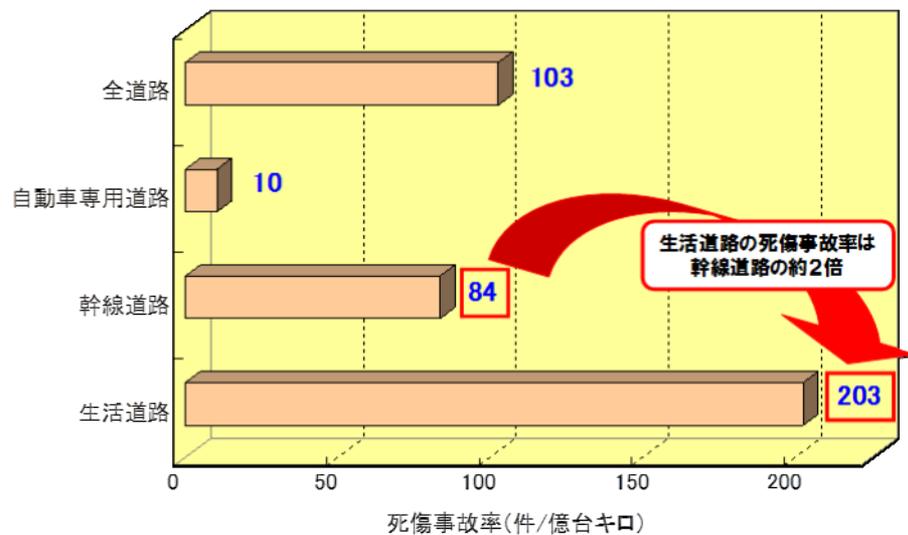
【死傷事故率の国際比較】



国名	日本	ドイツ	イギリス	アメリカ
死傷事故率	103 (H20)	48.5 (H19)	34.8 (H20)	34.9 (H20)

出典：IRTAD・OECD資料

【道路種類別の死傷事故率の比較(H20)】



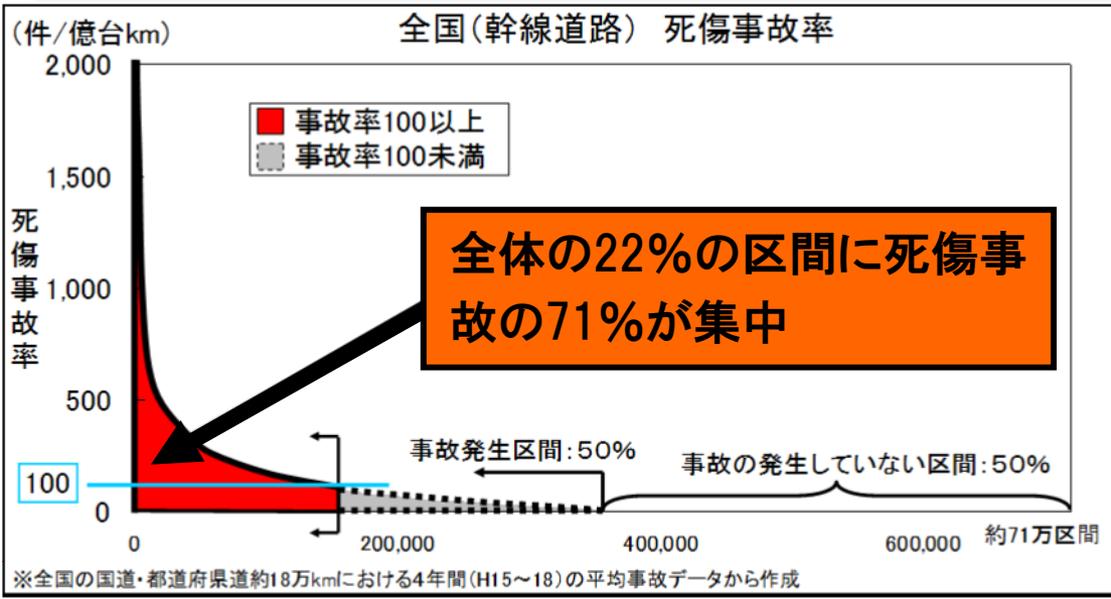
出典：警察庁資料を基に国交省作成

- ※1 死傷事故率
1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万km走行した場合に、平均1件の死傷事故が発生することを意味する
- ※2 生活道路
市町村道と整理
- ※3 幹線道路
自動車専用道路を除く、一般国道、主要地方道、一般都道府県道(センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない)と整理

道路交通環境の整備事業

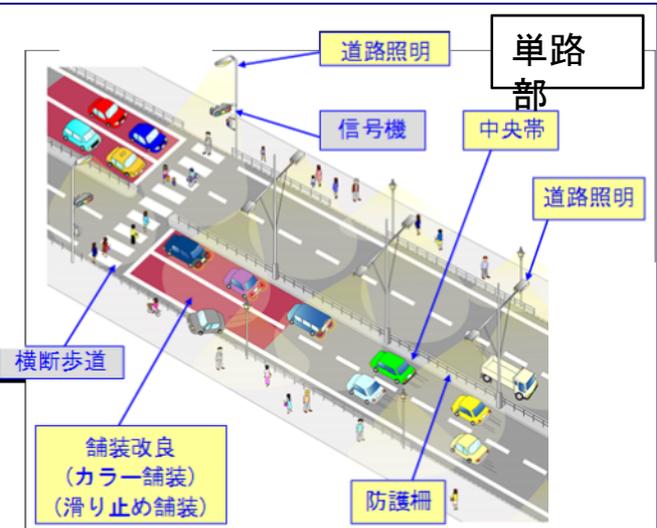
～幹線道路における交通安全対策の実施～

■特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等を『事故危険箇所』として指定し、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、交差点改良等の対策を重点的に実施。



死傷事故率の高い箇所等を「事故危険箇所」として指定し、優先的に対策を実施

事故危険箇所における対策



道路交通環境の整備事業 ～あんしん歩行エリアにおける交通安全対策の実施～

歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い住居系又は商業系地区をあんしん歩行エリアとして指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、経路対策、ゾーン対策、幹線道路対策等の対策を実施

外周道路対策

- 交差点の改良
右折車線の設置、変形交差点の改良
駐車スペースの確保、違法駐車を取り締まり(公安委員会)
- 信号機の高度化・改良 (公安委員会)
交通量等の情報を元に、信号機を制御
LED信号機、バリアフリー対応型信号機を設置

経路対策

- 歩行空間の整備
歩道・自転車道・幅の広い歩道・歩車共存道路の整備、電線類の地中化



ゾーン対策

- 歩行者・自転車を優先するゾーンの形成
ゾーン内の速度規制(公安委員会)



クラック



ハンプ

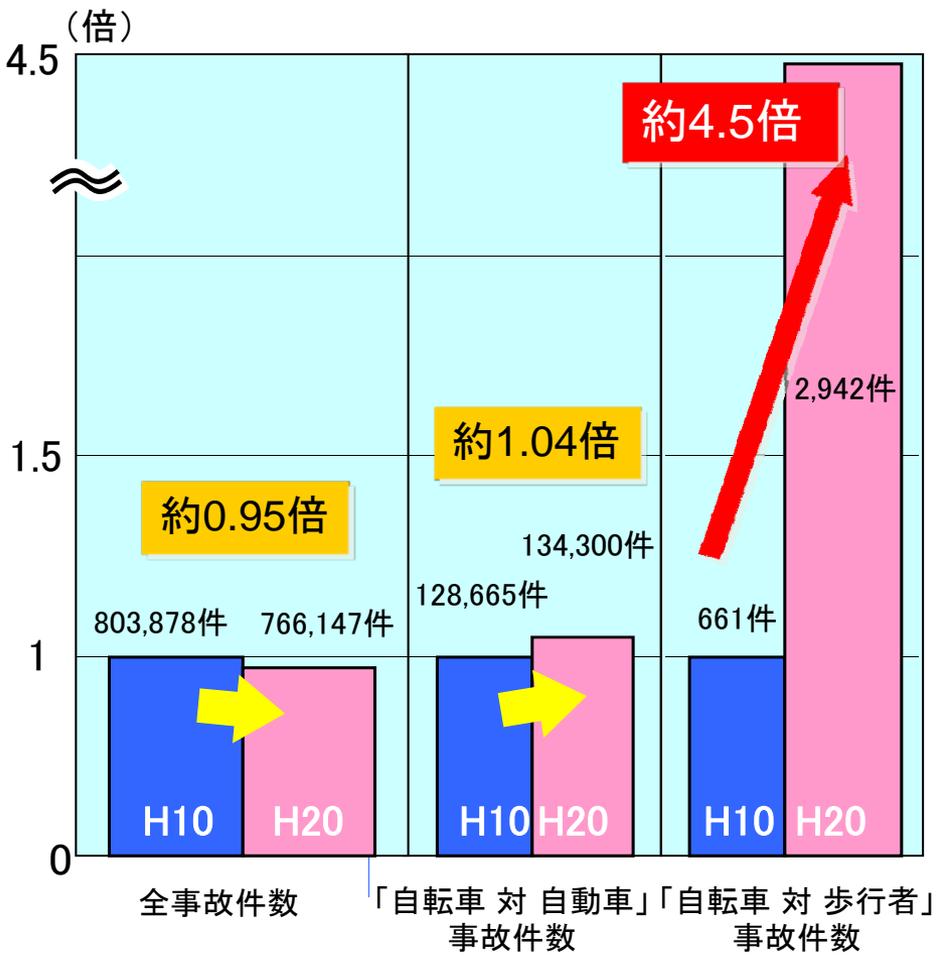


道路交通環境の整備事業

～安全で快適な自転車利用環境の創出～

- 自転車対歩行者の事故が10年間で約4.5倍
- 歩行者と分離された自転車走行空間を約2,900km整備

○事故件数の推移



[出典：警察庁資料]

○自転車走行空間の整備状況



※延長は道路延長、平成21年4月1日現在

[出典：国土交通省資料、警察庁資料]

事業用自動車総合安全プラン2009の概要

Plan 事業用自動車の事故削減目標の設定

- ・10年間で死者数半減（平成20年513人を10年後に250人）
- ・10年間で人身事故件数半減（平成20年5万6千件を10年後に3万件）
- ・飲酒運転ゼロ



目標達成のため当面講ずべき措置

Do

安全体質の確立

- ・安全マネジメント評価を中小規模事業者にも拡大
- ・メールマガジンの発信等による事故情報の共有
- ・運転者の労働環境の改善

コンプライアンスの徹底

- ・監査要員のさらなる増員
- ・行政処分の強化
- ・処分逃れの防止

飲酒運転の根絶

- ・アルコールチェッカーの義務付け
- ・アルコール・インターロックの普及

道路交通環境の改善

- ・交差点改良や歩道、中央帯の整備、信号器改良
- ・防護柵等の整備
- ・生活道路への通過交通を抑制する対策

IT・新技術の活用

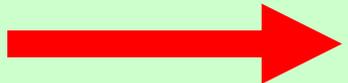
- ・ASV技術の開発・普及
- ・衝突被害軽減ブレーキの義務化の検討
- ・ドラレコ、デジタコの一層の普及促進

Check

フォローアップ会議を設置

Act

毎年、関係者間で施策の進捗状況、目標の達成状況等を確認

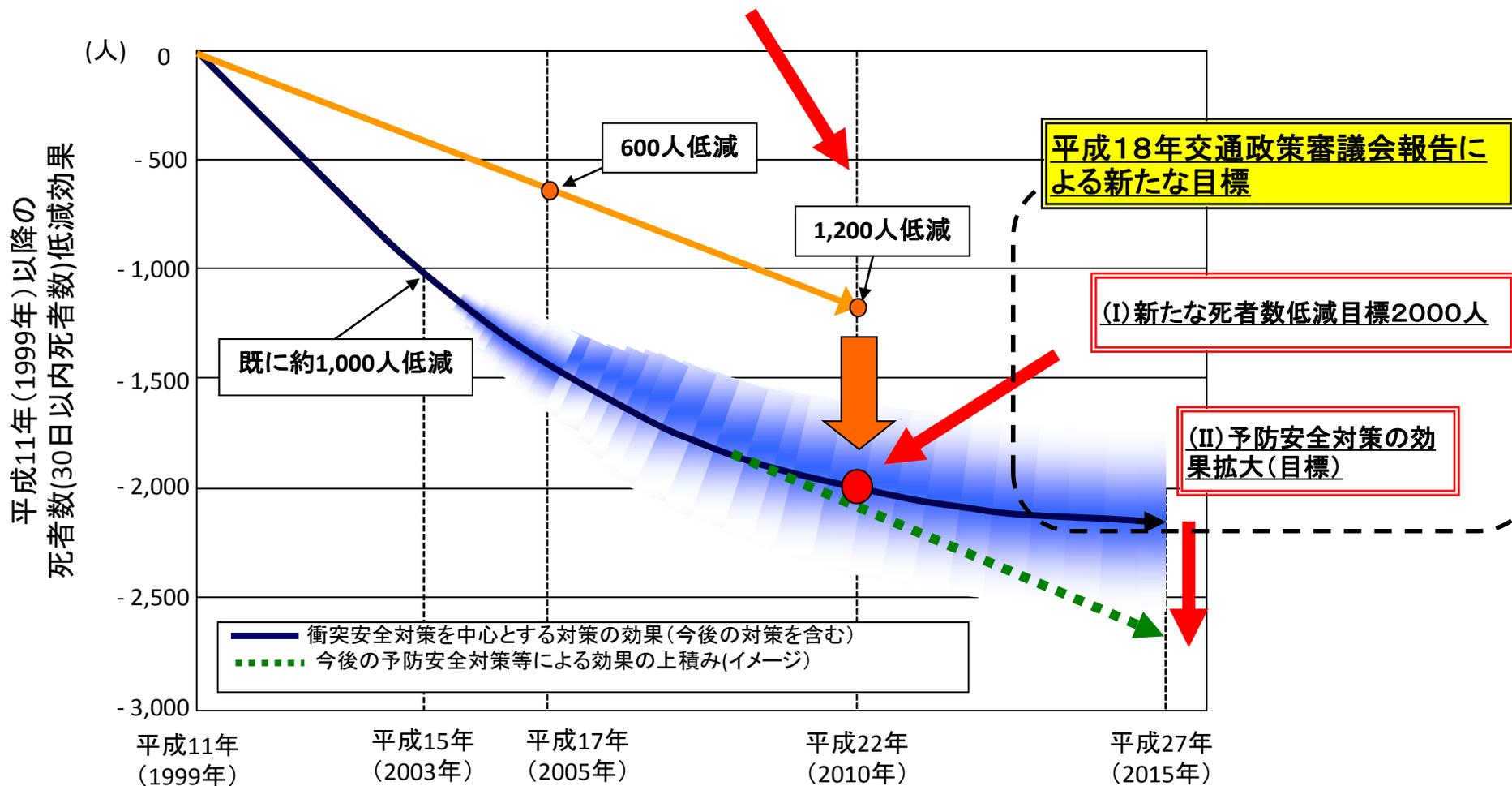


新たな施策を検討

車両の安全対策事業

○ 交通政策審議会における車両安全対策の目標設定

平成11年運輸技術審議会答申の当初目標



○安全基準、ASV推進計画及び自動車アセスメントの有機的連携のイメージ

