

(評価書の要旨)

テーマ名	貨物自動車運送のあり方	担当課 (担当課長名)	貨物課 (課長：菟川直也)
評価の目的、 必要性	これまでに講じてきた政策の評価を行うことによって、市場環境のさらなる整備に向けた検討を行い、今後の政策の方向性に反映させる。		
対象政策	平成 2 年の物流二法の施行、平成 15 年の法改正等の市場の活性化に向けた規制緩和及びその後に講じた市場の健全化に向けた政策。 ※物流二法：貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法		
政策の目的	貨物自動車運送事業については、市場の活性化に向けて、これまで平成 2 年の物流二法の制定、平成 15 年の法改正等の規制緩和を進めてきたところ。しかしながら、近年、事業者数の増加による過当競争等の規制緩和による弊害が生じてきているとの指摘もある。このような状況下、規制緩和による弊害を解消するために、不適正事業者の退出促進や適正取引の推進等の施策を進めているところである。		
評価の視点	一連の規制緩和は市場の活性化のために想定された効果をあげているか、及びその後に講じられた不適正事業者に対する施策等は、市場の健全化の上で十分に機能しているかという視点から評価を行い、今後の貨物自動車運送事業の目指すべき方向性を明らかにする。		
評価手法	これまでに行われた各種調査の分析及び貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査の実施。また、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議等における有識者等からの意見をもとに、評価を行う。		
評価結果 又は 作業報告	既存統計及び既存調査を基に、分析・評価中。新たに行うアンケート調査については、政策評価とは別に事業者に対して行うアンケート調査のスケジュール等も踏まえ、秋頃に調査をかけ、11 月～12 月には調査結果を取りまとめる予定。		
政策への 反映の方向 (想定方向)	貨物自動車運送事業の健全化に向けて、これまでの市場の健全化に向けた施策を引き続き進め、一層の強化を図るよう反映していく。		
第三者の 知見の活用	トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議等の有識者等から意見を聴取する予定。		
実施時期	平成 25 年度～平成 26 年度実施。		

平成 26 年度 政策レビュー結果(評価書)(構成案)

貨物自動車運送のあり方 (案)

平成 26 年〇月
国土交通省

目次(案)

第1章 はじめに

本政策評価の目的、必要性、対象政策、評価の視点、評価手法について明らかにする。

1. 評価の目的、必要性
2. 対象政策
3. 評価の視点
4. 評価手法

第2章 貨物自動車運送事業における規制の変遷とその影響

貨物自動車運送事業の概要を説明するとともに、当該説明に密接不可分である貨物自動車運送事業における規制の変遷及びその影響について、各種統計や既存調査等の結果を踏まえて説明する。

1. 貨物自動車運送事業の概要・・・貨物自動車運送事業の概要説明
貨物輸送量や事業者数について、航空、鉄道等との比較
2. 規制の変遷・・・・・・・・①平成2年の貨物自動車運送事業法施行の経緯・目的・概要
②平成15年の法改正の経緯・目的・概要
3. 規制緩和による影響
(1)影響評価(市場の活性化)・・・事業者規模別の事業者数
営業用自動車の輸送量 等
(2)影響評価(市場の健全性)・・・社会保険未加入事業者の割合
輸送の安全確保に係る指導監督不適正の割合 等

第3章 規制緩和の影響を踏まえた施策及びその評価

これまで行ってきた市場の健全化に向けた施策について、施策の概要を説明した上で、各種統計やアンケート調査、既存調査等を踏まえ、それぞれの施策の効果及び課題について安全性、労働環境等の視点から説明する。

1. 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮、新規参入時の事前チェックの強化
(1)施策の内容・・・・・・・・①社会保険等未加入事業者に対する行政処分強化
②安全対策と行政処分の強化
③Gマーク表彰制度の運用
④参入時基準の強化
⑤効果的・効率的監査の推進
(2)施策の評価・・・・・・・・交通事故状況、Gマーク認定状況等
(3)施策の課題

2. 適正取引の推進

- (1) 施策の内容……………①取引書面化の推進
②荷主勧告制度の強化
③下請・荷主適正取引推進ガイドラインの策定
④原価計算・燃料サーチャージ等の普及
⑤適正な運賃・料金收受の推進
- (2) 施策の評価……………価格転嫁の状況、書面化の状況等
- (3) 施策の課題

第4章 今後の方向性

前章の評価を踏まえ、本政策評価の総括を行うとともに、今後進めていく必要がある取組の方向性について説明する。

- 1. 評価の総括……………規制緩和による市場の活性化
市場の健全化の必要性
- 2. 今後の具体的な取組
 - (1) 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮について
 - (2) 適正取引の推進について
 - (3) 新規参入時の事前チェックの強化について
 - (4) 人材確保のための取組推進について

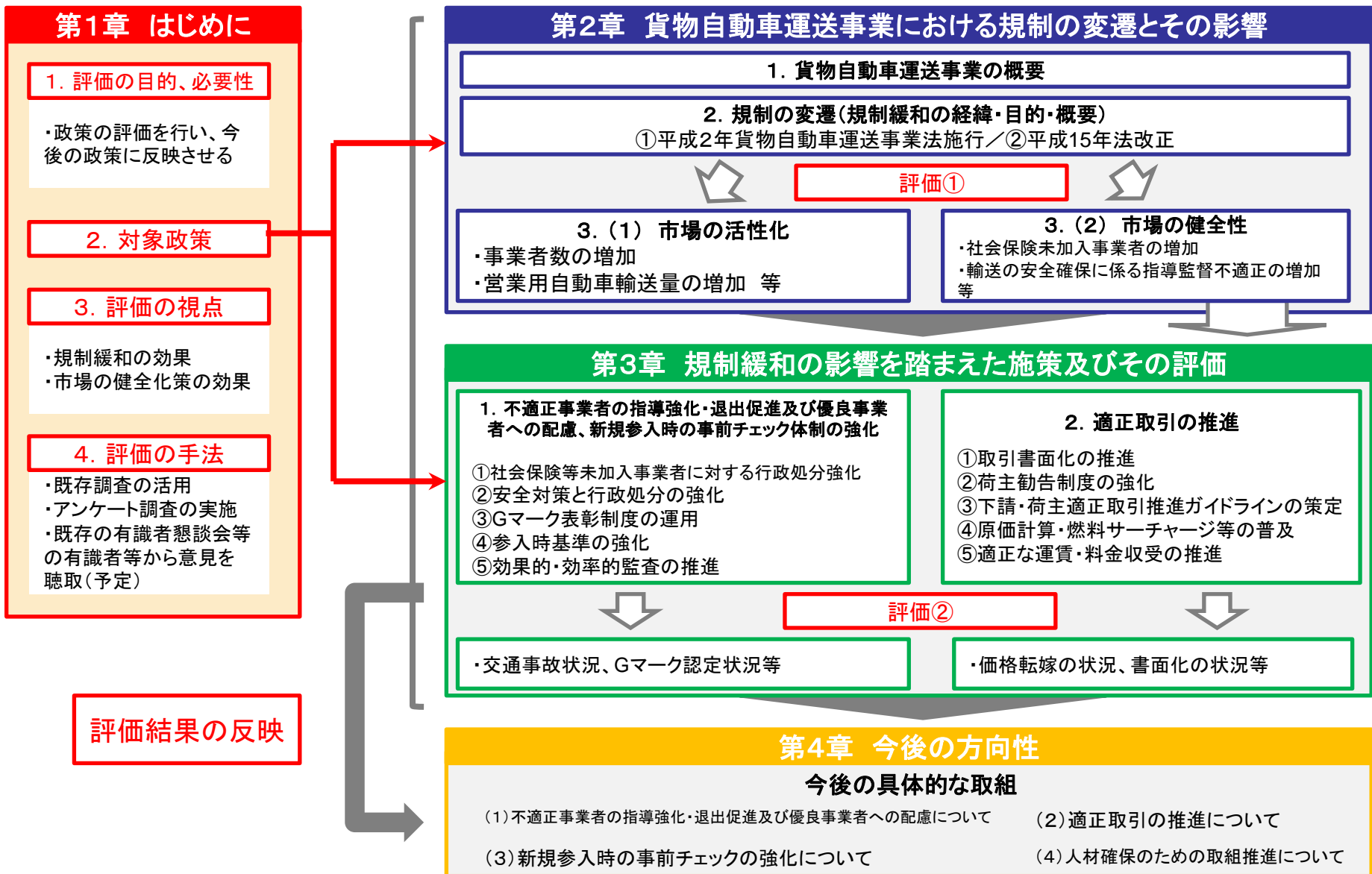
第34回政策評価会資料

～貨物自動車運送のあり方～

国土交通省自動車局貨物課
総合政策局物流政策課
平成26年9月30日

政策レビュー実施フロー図

○ 本政策レビューは、既存調査アンケート調査及び第三者の知見等を活用し、規制緩和及び規制緩和の影響を踏まえた施策の評価を行うことにより、今後の政策へと反映していく。



第2章 貨物自動車運送事業における規制の変遷とその影響

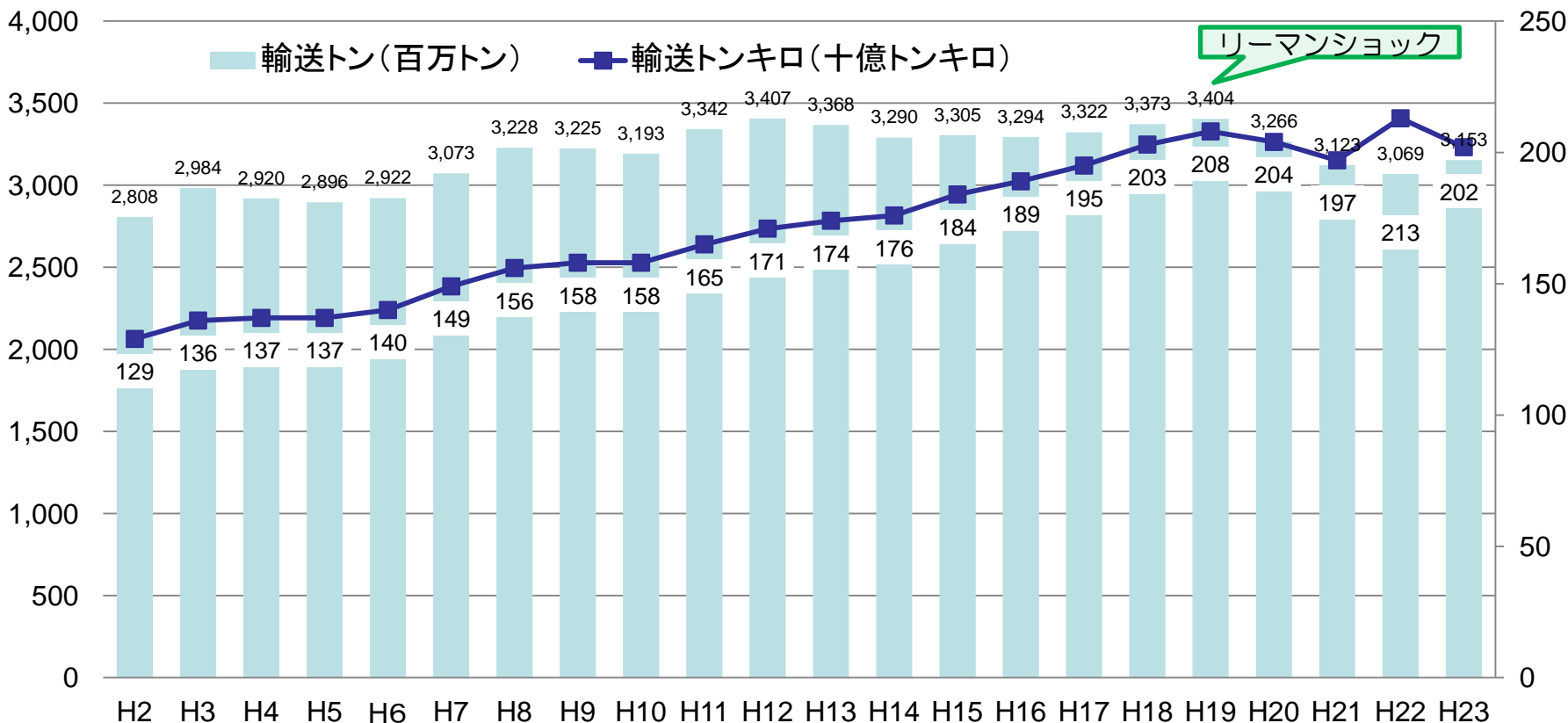
貨物自動車による国内貨物輸送量(統計の連続性担保後)

○ 過去約20年間のトレンドでは、国内の貨物輸送量は概ね増加傾向にあるものの、平成19年のリーマンショック以降やや減少傾向。

※平成22年における統計手法の変更前後の連続性を担保

輸送トン (単位:百万トン)

輸送トンキロ (単位:十億トンキロ)



※平成22年度は、北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く。

※平成22年10月より、調査方法及び集計方法を変更したことに伴い、平成22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している。

※資料:自動車輸送統計年報

第2章 貨物自動車運送事業における規制の変遷とその影響

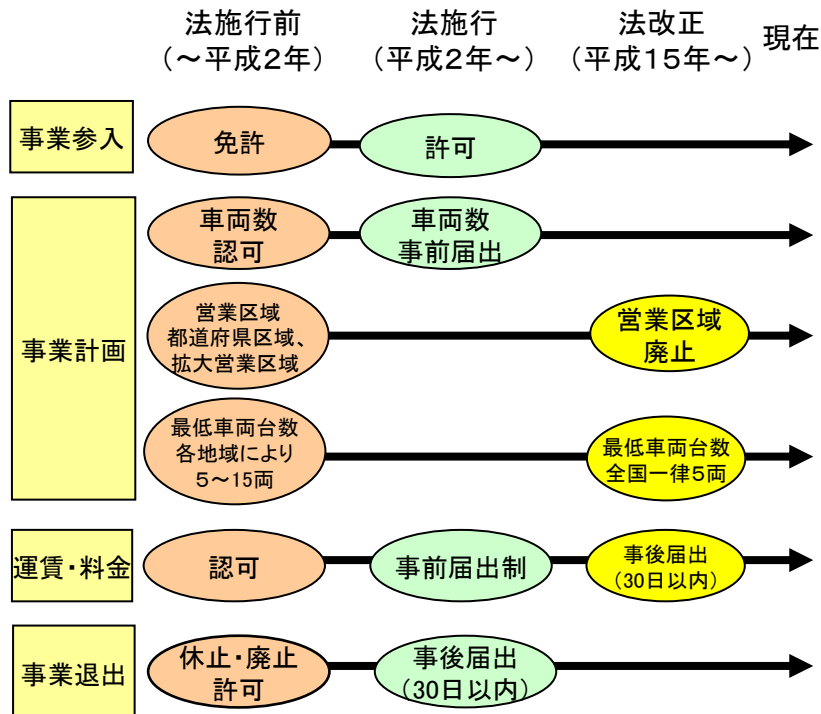
規制緩和の評価要旨

- 貨物自動車運送事業においては、平成2年の貨物自動車運送事業法の施行及び平成15年の法改正によって、大幅な規制緩和を実施。規制緩和により一面では競争促進による市場の活性化等の効果はあったものの、競争の激化等を背景として、事業者の経営環境が逼迫するとともに不適正事業者が増加。

評価の対象政策

①平成 2年12月1日 貨物自動車運送事業法施行

②平成15年 4月1日 改正貨物自動車運送事業法施行



政策の評価

評価の観点：市場の活性化

- 需給バランスの状況の変化
平成2年の規制緩和以降、貨物輸送量はトンキロベースで約1.6倍に増加するとともに、営業用自動車による貨物輸送比率も増加。
- 運賃・料金の変化
運賃はピーク時の平成4年を100とした場合、平成21年は94.4ポイントに下落し、貨物自動車運送市場の消費者である荷主の余剰も増大。
- 運送サービスの多様化
競争が促進されたことにより、規制緩和前には存在しなかった新しい運送サービスが展開。

評価の観点：市場の健全性

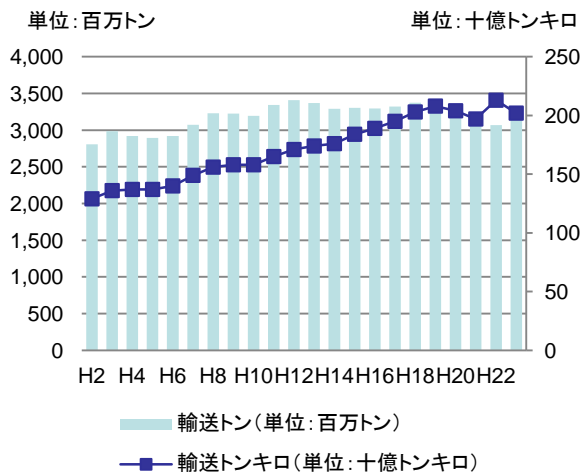
- 事業者の小規模化と経営環境の逼迫
車両台数規制の緩和等により事業者数は1.6倍に増加すると同時に、事業者の小規模化が進展。競争の激化に加えて軽油価格の高騰等も影響して、経営環境が悪化。
- 不適正事業者の増加
経営環境の悪化を背景として、不適正に運賃原価を引き下げる事業者や、安全対策に不安がある事業者が増加。

第2章 3. (1)影響評価(市場の活性化)

需給バランスの状況の変化

- 過去約20年間のトレンドでは、国内の貨物輸送量は概ね増加傾向にあり、トラック1台当たり輸送トンキロも増加。
- 平成2年の規制緩和時と平成24年を比較すると、事業者数は約1.6倍に増加。
- また、営自別輸送量で見ると、平成2年の規制緩和時に比べ、平成24年には営業用自動車による貨物運送がトンベースで約1.2倍となり貨物自動車による運送の約69%を占めている。

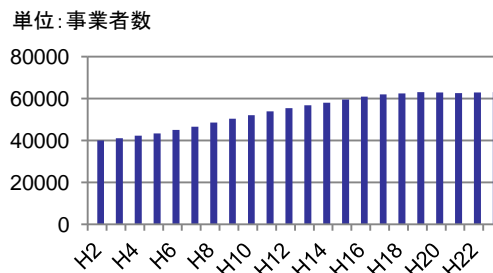
営業用トラックによる国内貨物輸送量の推移



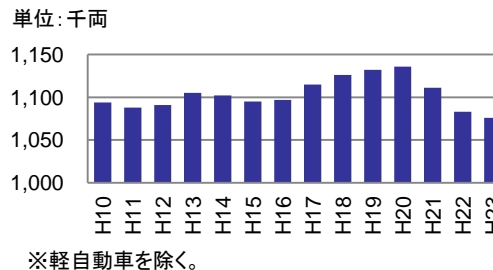
※平成22年10月より、調査方法及び集計方法を変更したことに伴い、平成22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している。

資料: 自動車輸送統計年報及び財団法人自動車検査登録情報協会の資料から作成

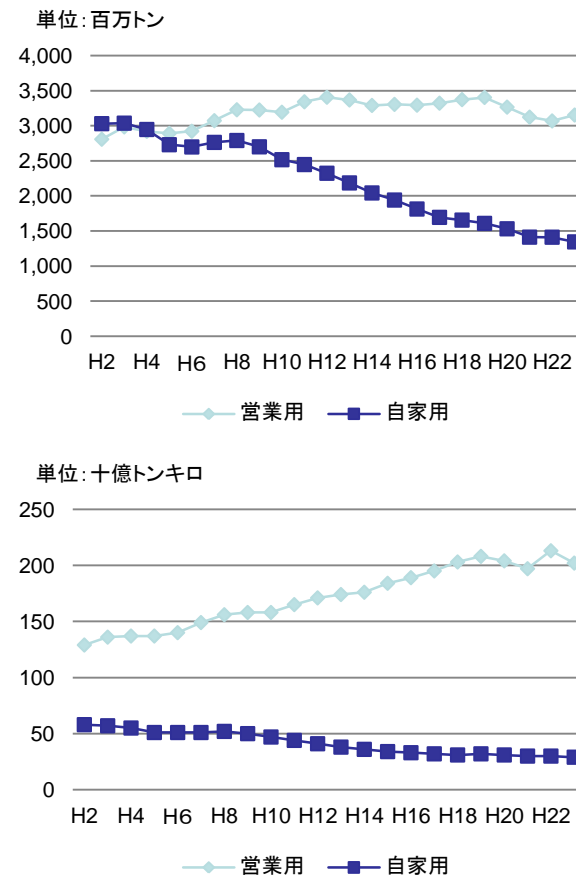
総事業者数の推移



営業用トラック車両数の推移



営自別貨物輸送量の推移



資料: 自動車輸送統計年報から作成

	平成2年度		平成23年度
総事業者数	40,072事業者	約1.6倍	63,082事業者
営業用トラックによる国内貨物輸送量(トンキロ)	1,290億トンキロ		2,020億トンキロ
貨物自動車運送に占める営業用トラックの割合(トンキロ)	69%	約1.3倍	87%

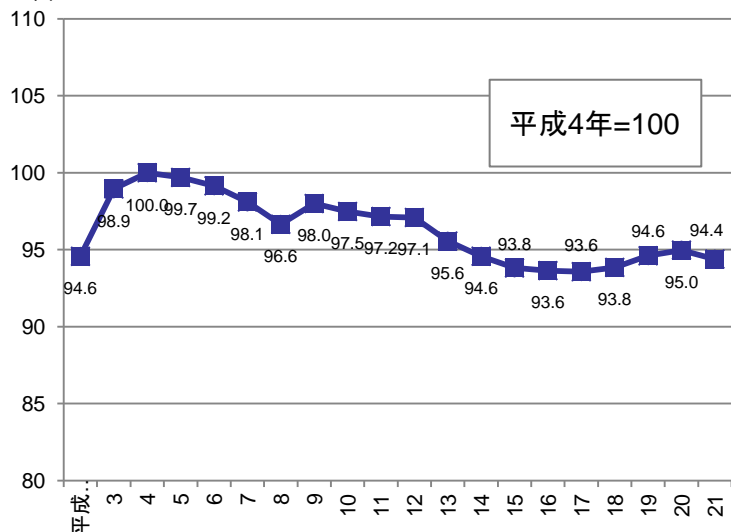
第2章 3. (1)影響評価(市場の活性化)

運賃・料金の変化

○ 運賃・料金については、ピーク時の平成4年から減少傾向。その結果、我が国の物流コストは他国と比較してみても低水準にあり、貨物輸送市場の消費者である荷主の余剰も増加している。

運賃の推移

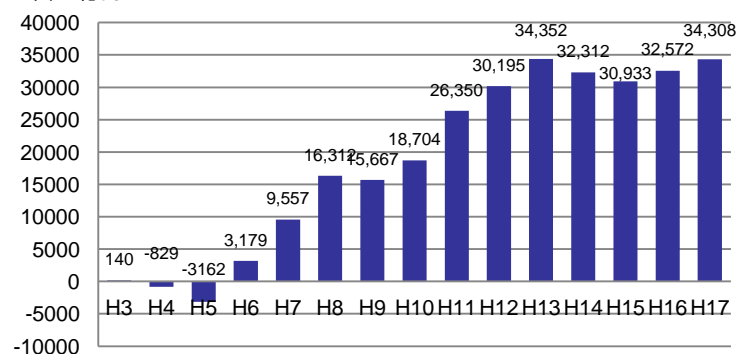
単位: %



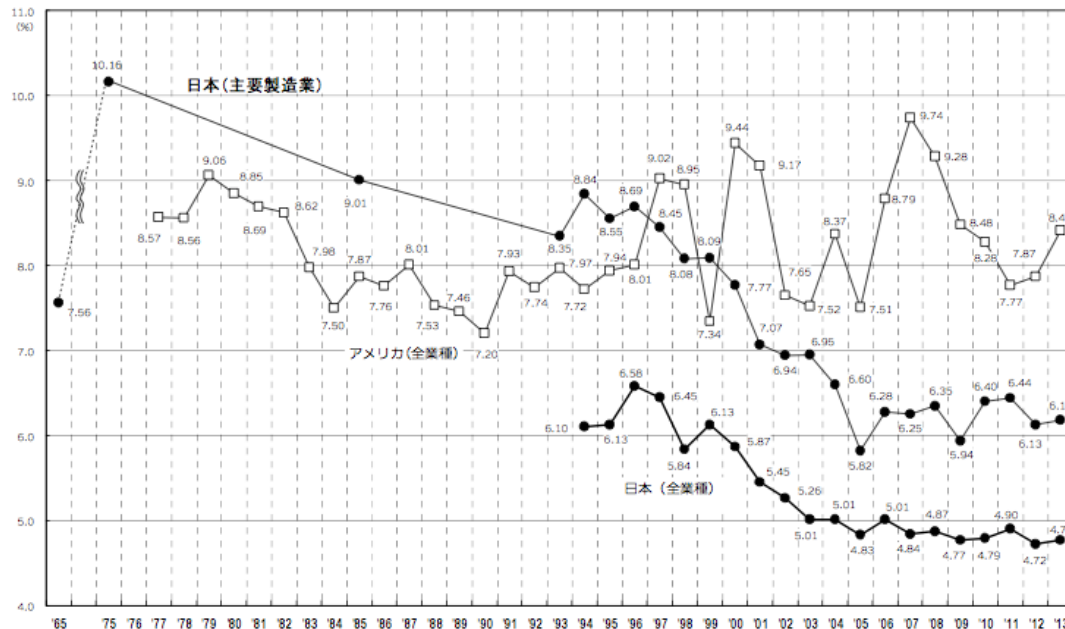
資料: 日本銀行「企業向けサービス価格指数」(道路貨物輸送) (各年度)

内閣府の推計による消費者余剰の推移

単位: 億円



日米における売上高物流コスト比率の推移



注1: アメリカは Logistics Cost and Service(Establish,Inc.)のデータより作成している。

注2: 年次は、日本は調査年(年度)、アメリカは報告年を示している。

資料: 日本ロジスティクスシステム協会「2013年度物流コスト調査報告書」から引用

※計算方法(内閣府『規制改革の経済効果』から)
90年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量(輸送トンキロ)の変化(需要関数を用いて算出)をもとに、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。

資料: 内閣府政策統括官室『規制改革の経済効果』平成19年3月から作成

第2章 3. (1) 影響評価(市場の活性化)

運送サービスの多様化

- 運賃・料金規制が緩和され、利用者ニーズに対応した弾力的な運賃・料金設定が可能となったことにより、いわゆるメール便サービスの開始など、許認可時には存在しなかった新しいサービスが展開。

多様な宅配サービスの例(特積み大手4社が提供する輸送サービス)

配送内容	類似具体的配送サービス
空港への配送サービス	空港宅急便
より速い配送サービス	飛脚ジャストタイム便、飛脚航空便、宅急便タイムサービス、フクツー航空便、スターパック800、ジェットオーバーナイト
レジャー荷物等の配送サービス	飛脚ゴルフ便、飛脚スキー便、スキー宅急便、ゴルフ宅急便、往復宅配便
往復配送サービス	飛脚往復便、往復宅急便
海外への宅配サービス	Sgx国際宅配便、国際宅急便
荷物の自宅集荷サービス	集荷依頼サービス、宅急便
届け先支払いサービス	e-コレクト、宅急便着払
希望時間帯配達サービス	時間帯サービス(無償)、宅急便時間帯お届け、時間内配達サービス、ジェットオーバーナイト、セイムデイ便、サンデー便、時間指定便
パソコン輸送サービス	飛脚パソコン便、パソコンピックアップサービス
ビジネスサポートサービス	特定信書便輸送、ペーパーリサイクルボックス・エコリサイクル便、個人情報輸送、機密情報輸送、試験問題輸送、貴重品輸送、医療・医薬品輸送、生鮮輸送、精密機械輸送、パーセルワン、代引きサービス、メール便、スペースチャーター
定期カタログ等送付サービス	クロネコメール便
冷蔵・冷凍輸送サービス	飛脚クール便、クール宅急便、クール宅配便
美術品輸送サービス	飛脚美術品輸送

多様な引越サービスの例(特積み大手4社が提供する輸送サービス)

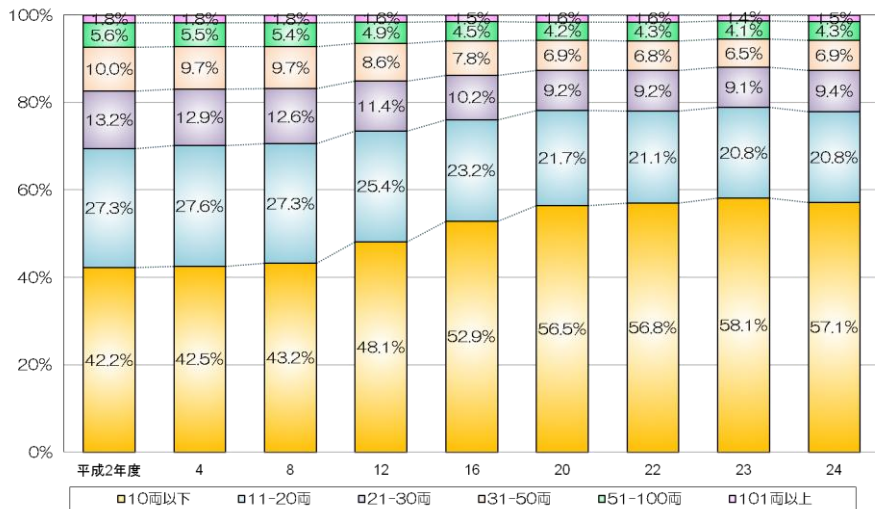
配送内容	類似具体的配送サービス
お得な引越サービス	飛脚引越輸送、えころじこんぼ(ハーフ・セルフ)、フクツー引越便
少量荷物引越サービス	単身引越サービス、単身パック(S・L・X)、青春引越便
一律料金でお得な引越サービス	ワンルームパック・ワンルームパックPLUS
全ておまかせタイプ引越サービス	えころじこんぼ(フル)、フクツー引越便
海外引越サービス	フルボックス・パー・セルフパックミニ・海外赴任総合サービス
往復の引越・家財の保管サービス	トランクルーム
団地マンションの一括入荷サービス	マンション一斉入居
ビジネス関連移転サービス	事務所・病院移転・ビジネス機器セッティングサービス

第2章 3.(2)影響評価(市場の健全性)

事業者の小規模化と経営環境の逼迫

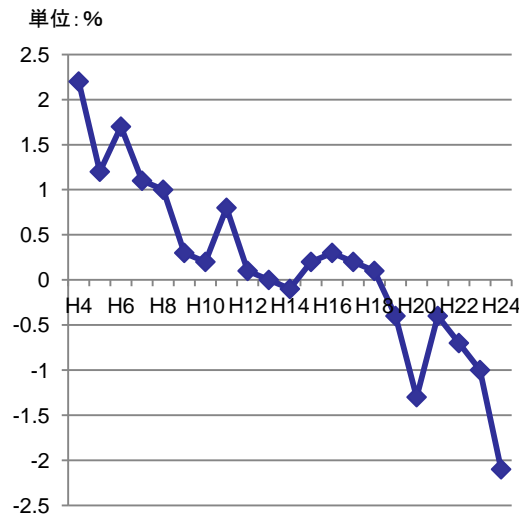
- 平成2年の規制緩和以降、特に平成15年の車両台数規制が緩和されたことにより事業者の小規模化(主に10両以下事業者)が進展。
- こうして平成2年以降新規参入した中小事業者を中心に、軽油価格の高騰も影響して経営環境が逼迫。10両以下事業者の経営状況についてみると、平均で営業利益は赤字となっている((公社)全日本トラック協会調べ(平成24年度))。

事業者数等の推移



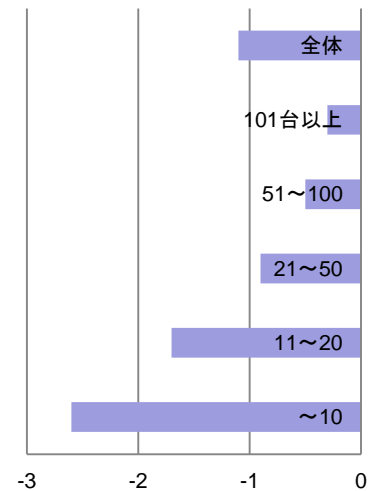
資料:国土交通省自動車局貨物課調べ

営業利益率の推移



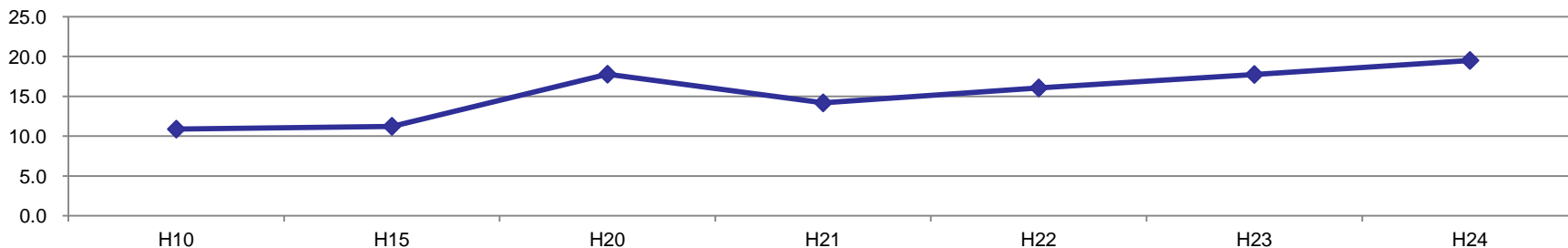
資料:(公社)全日本トラック協会「経営分析報告書」から作成

車両規模別の経常利益率 (H24年度)



単位:%

トラック運送事業の総経費に占める燃料費の割合



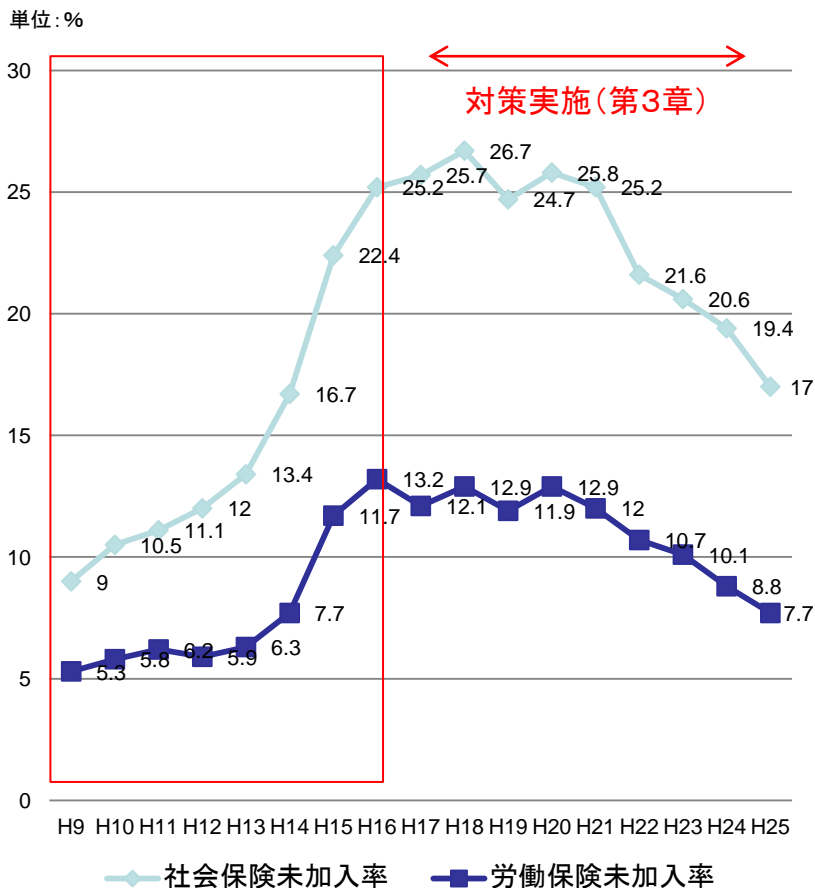
資料:(公社)全日本トラック協会調査から作成

第2章 3.(2)影響評価(市場の健全性)

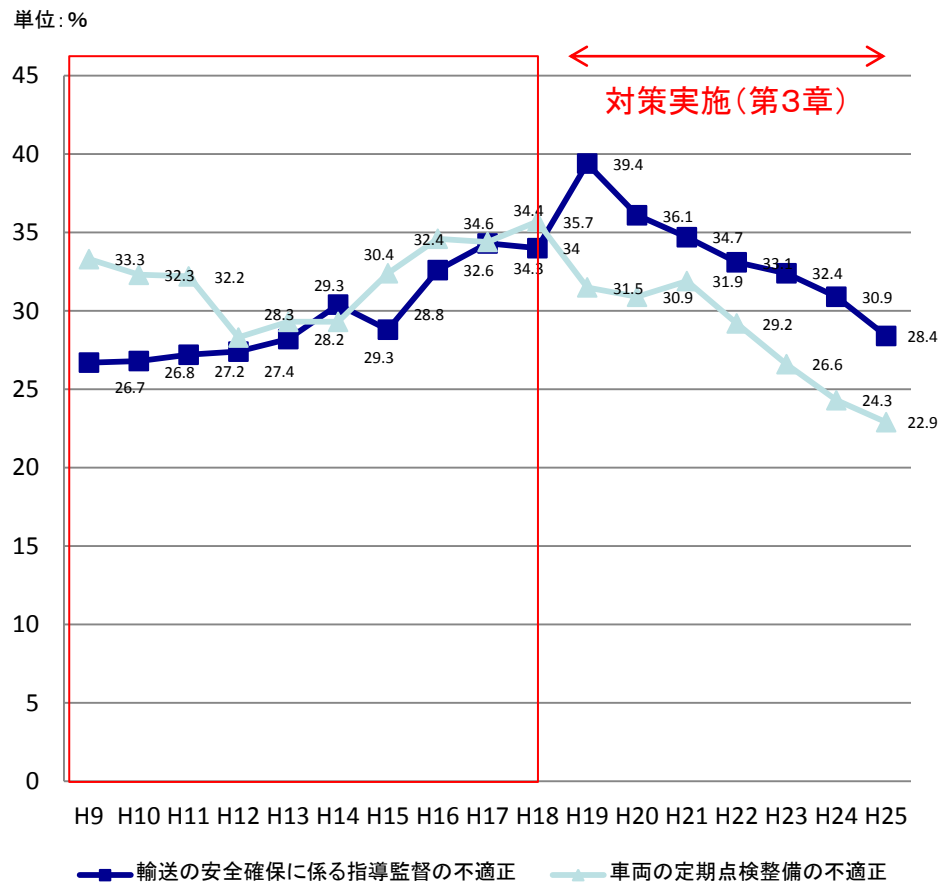
不適正事業者の増加

- 競争の激化と中小・零細事業者の増加に伴い、社会保険等未加入により、不適正に運送原価を引き下げる事業者が顕在化。
- 対策を実施し始めるまで、ピーク時には社会保険未加入率は26.7%、労働保険未加入率は13.2%となった。
- また、輸送の安全確保に係る指揮監督の不適正についてはピーク時に39.4%、車両の定期点検整備の不適正は34.4%となった。

社会保険・労働保険未加入率の推移



輸送の安全確保に係る措置不適正等の推移



資料：(公社)全日本トラック協会調査から作成

不適正事業者の退出促進等施策の評価要旨

- 規制緩和の結果増加した不適正事業者に対して監督体制の強化等を行い、市場の健全化を促進。その結果、不適正に運送原価を引き下げる事業者や安全確保に不安のある事業者は減少傾向にある。

評価の対象政策

■ 社会保険等未加入事業者に対する対策

平成16年 8月 通報制度の導入（社会保険等未加入の事実を把握した際、運輸支局から社会保険事務局、労働局に通報することとした。）

平成20年 7月 行政処分基準に追加（事業許可には社会保険等の加入を必要とするとともに、社会保険等に加入していなければ、法第25条 第2項※の行政処分。）

平成21年10月 行政処分基準の強化

①一部未加入

初回違反「警告」 → 「10日車」

再違反「20日車」 → 「30日車」

②全部未加入

初回違反「20日車」 → 「30日車」

再違反「60日車」 → 「90日車」

■ 近年の主な安全対策と行政処分の強化

平成15年 9月 大型トラックへのスピードリミッターの装着義務付け

平成18年 8月 悪質違反事業者への処分の強化

平成21年10月 飲酒運転、社会保険未加入(同上)、運転者への指導監督に係る処分基準の強化等

平成23年 5月 アルコール検知器の使用を義務付け

平成26年11月 大型トラックへの衝突被害軽減ブレーキの装着義務付け

政策の評価

評価の観点：不適正事業者数や重大事故件数の変化

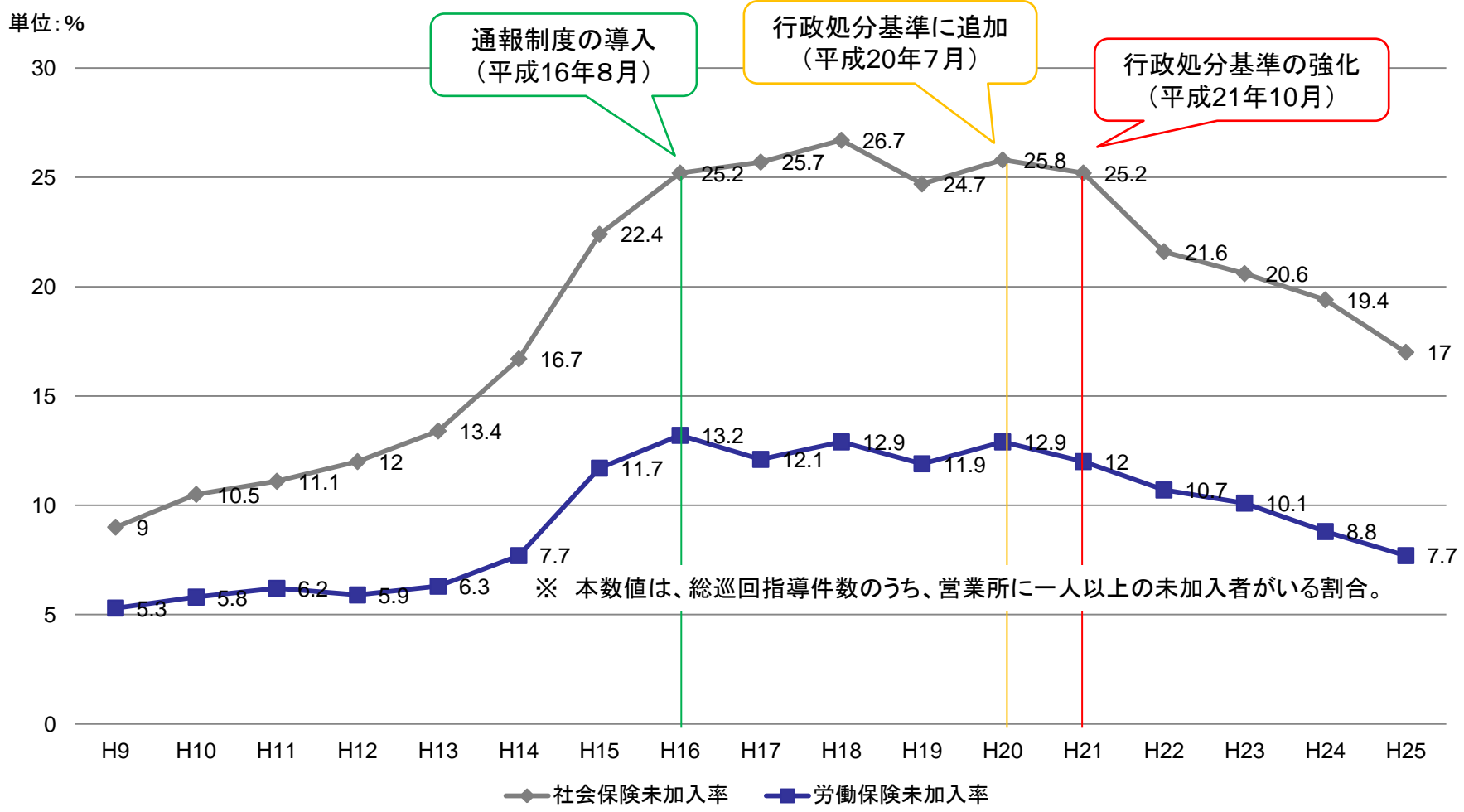
- 社会保険等未加入事業者の変化
平成16年以降、社会保険等未加入事業者数は減少傾向。社会保険については、ピーク時の26.7%から約9ポイント減少し平成25年度には17%に減少。
- 重大事故件数及び安全確保策の不適正等の変化
各施策の実施に伴い、輸送の安全確保に係る指導監督の不適正等が是正された結果、重大事故件数も減少傾向にある。

■ その他の取組

- 貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）の実施
38の評価項目を設定の上、輸送の安全の確保に積極的に取り組んでいる事業所を認定する制度。平成15年から開始され、全事業所の23%が認定を受けている（平成26年3月）。
- 参入時基準の強化
 - ・ 5両未満営業所に対する運行管理者の選任義務付け、新規許可申請者に対する法令試験の見直し等（平成25年5月1日施行）
 - ・ 新規許可申請者に対する所要資金額の確保基準等の引上げ（平成25年12月1日施行）
- 効果的・効率的監査の推進

社会保険等未加入事業者の変化

○ 平成16年以降、社会保険等未加入事業者数は減少傾向にある。社会保険については、ピーク時の26.7%から約9ポイント減少し平成25年度には17%に減少。労働保険については、ピーク時の13.2%から約5ポイント低下減少して、7.7%に減少。



第3章 1.(1)②安全対策と行政処分の強化

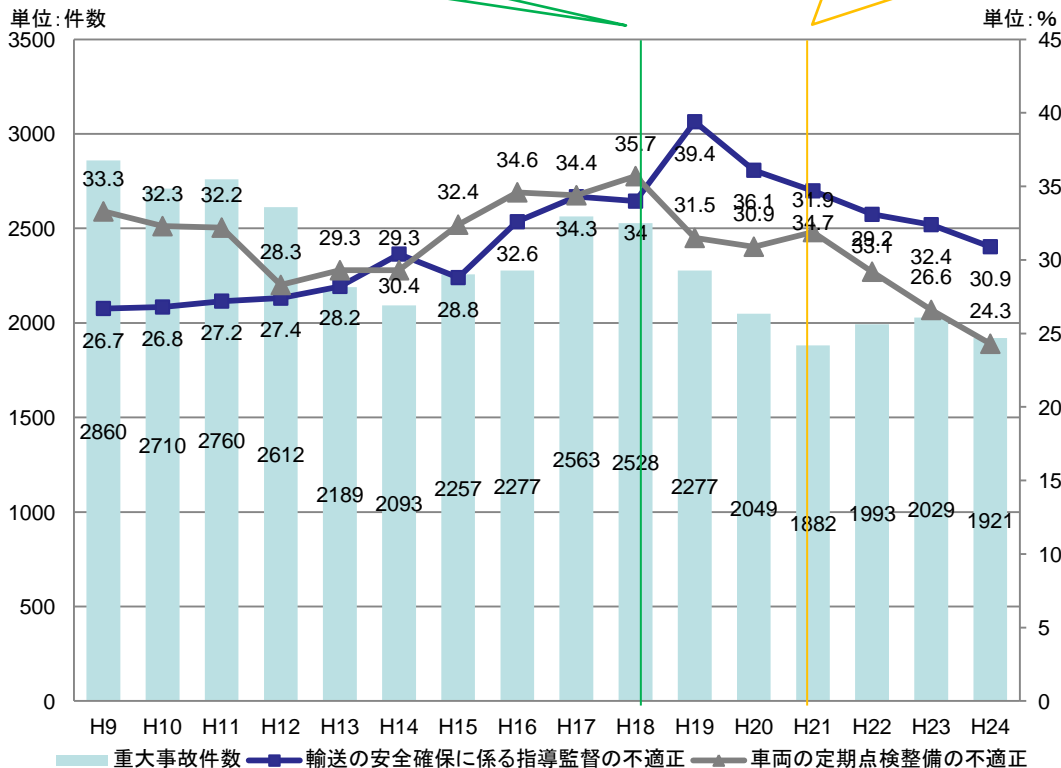
重大事故件数及び安全確保策の不適正等の変化

○ 不適正事業者の増加等を踏まえ、トラック事業に関する安全対策や行政処分を順次強化しており、事業者の不適正行為や重大事故件数は減少傾向にある。

主な行政処分基準の強化と重大事故件数等の関係

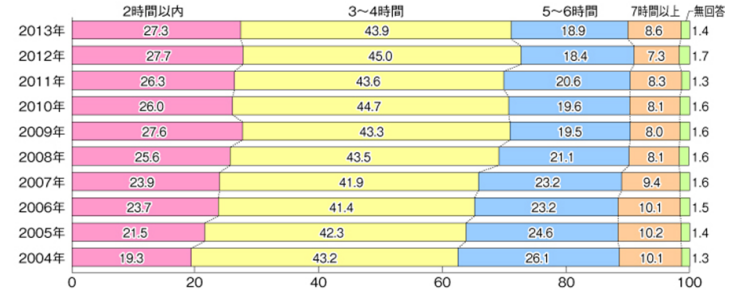
悪質違反事業者への処分強化
(平成18年8月)

飲酒運転、運転者への指導監督に係る処分基準の強化等
(平成21年10月)

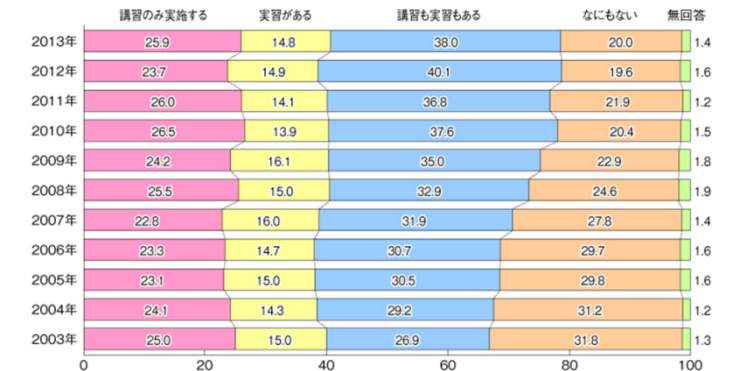


資料：(公社)全日本トラック協会調査及び国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」から作成

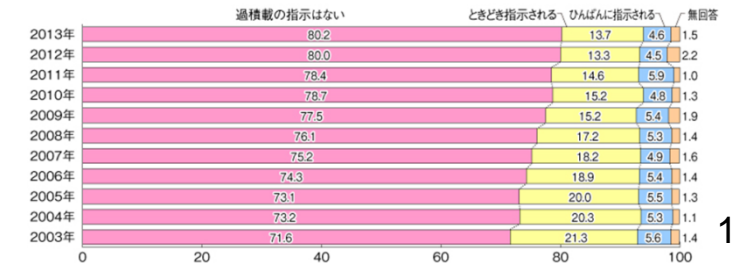
連続運転時間の推移



安全教育の実施状況



過積載運行の指示

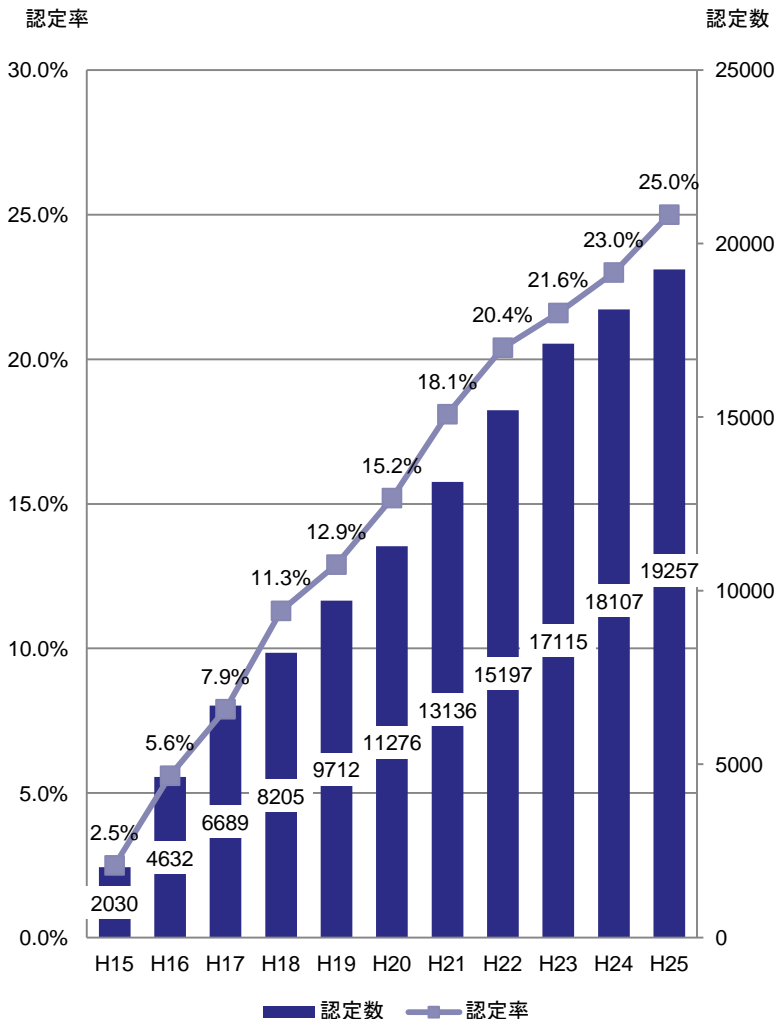


資料：運輸労連「2013年 トラック運転者7941名の証言」から引用

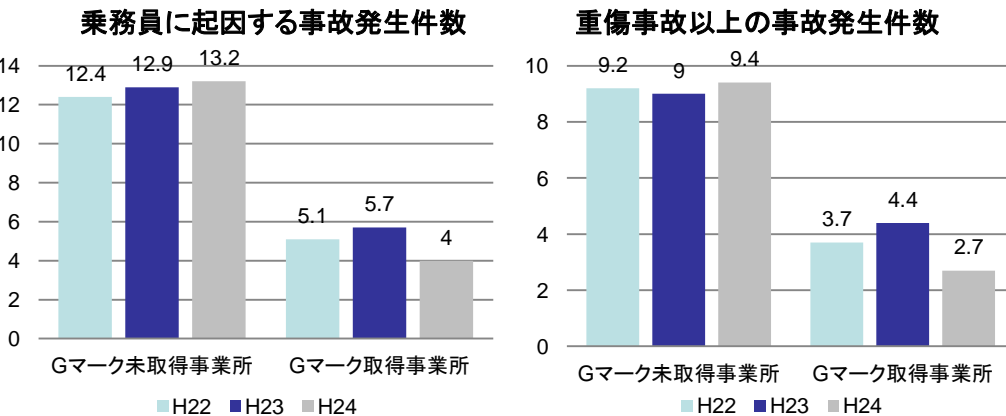
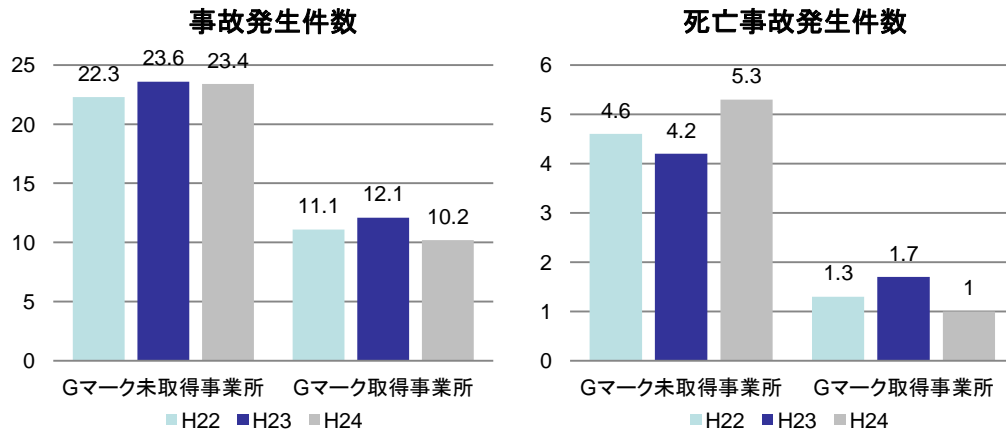
貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク表彰制度)の運用

○ 輸送の安全の確保に積極的に取り組んでいる事業所として認定された事業所数は、評価事業開始当初の平成15年と比べると、平成25年は約9.5倍の19,257となり、全事業所の約25%を占める。Gマーク取得事業所の事故割合は未取得事業所と比較して50%以下。

Gマーク取得事業所数及び認定率の推移



Gマーク取得状況別 車両1万台当たりの事故発生件数(単位:件)



※乗務員に起因する事故とは、事故原因が「運転動作不良」「健康状態」に該当する事故をいう。

※重傷事故とは、30日以上医師の治療を要する傷害等が発生した事故をいう。

資料:自動車事故報告規則に基づく客年の事故報告書のデータから作成

第3章 1.(1)④参入時基準の強化

参入時基準の強化等について

- 5両未満営業所に対して運行管理者の選任を義務付けるとともに、新規許可申請者に対する法令試験の見直し、所要資金額の確保基準の引き上げ等を実施。
- 平成26年6月30日時点では、5両割れの約4,000営業所のうち、約89%の3,368営業所が運行管理者を選任済み。

【5両未満営業所に対する運行管理者の選任義務付けについて】

(平成25年3月29日公布、平成25年5月1日施行(平成25年5月1日以降、新たに5両未満となる営業所について適用)(※1))

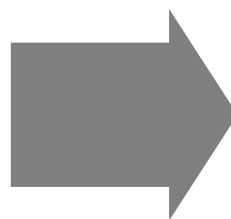
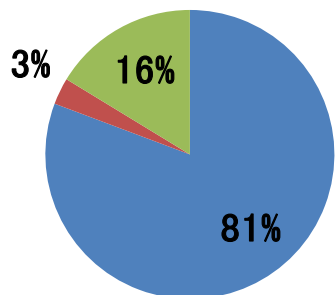
→ 貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、全ての営業所に運行管理者を1名以上選任することを義務付けることとした。
(適用除外:5両未満営業所のうち、霊きゅう運送事業者・一般廃棄物運送事業者・島しょに存する事業者の営業所等)

※1 【経過措置】改正省令の公布の際、現に5両未満営業所であったものは、平成26年4月30日までの間は、運行管理者の選任を義務付けないこととした。

※2 貨物自動車輸送安全規則の一部改正(5両割れ事業者にも運行管理者選任義務付け)の公布日前までに5両割れであった営業所数は、一般・特定を合わせ、約4,000 営業所。

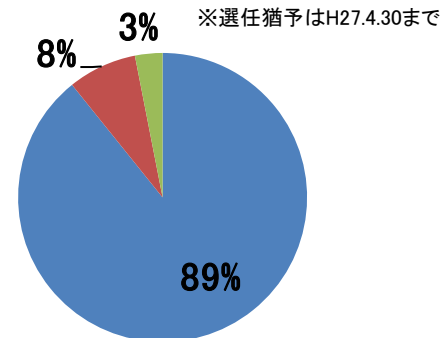
H26.1.1時点

- 運行管理者選任済
- 休廃止等
- 運行管理者未選任



H26.6.30時点

- 運行管理者選任済
- 休廃止等
- 計画書を提出し、選任猶予中



運行管理者未選任の営業所が16%あったが、計画書提出による選任猶予等によりいずれの事業者も何らかの措置を実施済み。

適正取引の推進の評価要旨

- 経営環境が逼迫した中小事業者を主たる対象として、経営環境の改善を図るために荷主勧告制度の強化や取引書面化を促す等により適正取引を推進。一部の事業者において施策の効果がみられるものの、今後、更に適正取引の推進体制を強化していく必要がある【※一部ペンディング(評価のために、アンケート調査を実施中)】。

評価の対象政策

①取引書面化の推進

省令等の公布とあわせて、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定により、運送契約に際しての重要事項を荷主等との間で共有することをルール化するとともに、経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、通達により協力要請を実施。

②荷主勧告制度の運用

トラック事業者等が過積載等の違反行為により行政処分等を受ける場合であって、当該行政処分等に係る違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかなもの等と認められるときに、貨物自動車運送事業法に基づき荷主勧告を実施。

平成 2年12月 貨物自動車運送事業法施行(荷主勧告制度も法施行当初から創設)
 平成20年 4月 荷主勧告制度の拡充(勧告の対象となる違反に過労運転、速度超過を追加)
 平成26年 4月 荷主勧告制度の拡充(勧告の対象となる違反行為の追加、警告書発出措置の追加等)

③下請・荷主適正取引推進ガイドラインの策定・普及

下請・荷主間の適正取引を推進するため、買ったたき、代金減額、運送内容の変更その他の行為類型ごとに、問題となる行為類型例と望ましい取引慣行・実例を説明する「下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を策定・普及。

④原価計算・燃料サーチャージ等の普及

トラック運送業における燃料サーチャージ制度の普及を図るため、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を策定。

⑤適正な運賃・料金收受の推進

政策の評価

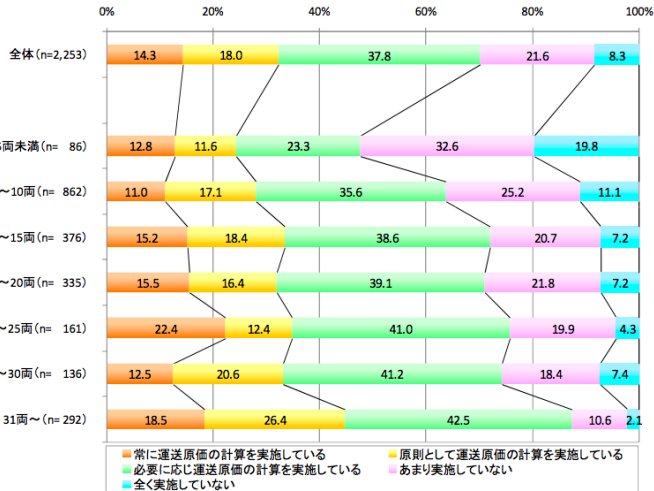
評価の観点：適正取引の進展の程度

- 取引書面化の進展の状況
トラック運送事業者を対象として、取引書面化の実情や進展等についてアンケート調査を実施中。
- 下請・荷主間の適正取引の進展の状況
原価計算を行っている事業者が約7割いるものの、原価計算を行うことによる原価を超える運賃の收受状況は依然として5～6割。また、「下請・荷主適正取引推進ガイドライン」については、中～大規模事業者においては6～7割の認知を得ているが、それ以外の中小事業者においては依然として認知度が低いため、今後更にその普及を図る必要がある。
- 燃料サーチャージ制度の進展の状況
軽油価格高騰分を運賃に転嫁している事業者は依然として2割強に過ぎない。一方で、転嫁できているとする事業者のうち、その経緯の内訳を見ると、約3割弱の事業者が自社で原価計算書を作成し荷主に提示したとしている。また、約2割弱の事業者が「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を活用しており、今後より一層、同ガイドラインを活用し燃料サーチャージ制度の普及・促進を図る必要がある。

下請・荷主間の適正取引の進展の状況

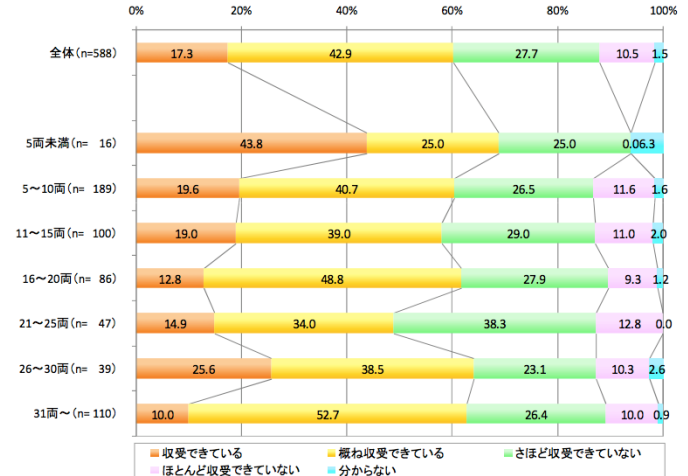
- 運送原価の計算については、平均して約7割の事業者が実施しているものの、事業規模が小さいほど実施されていない傾向にある。
- 「下請・荷主適正取引推進ガイドライン」については、中小事業者ほど認知度が低く、さらに同ガイドラインを認知している事業者であっても、実際にガイドラインを活用していると事業者は3割に満たない。今後ガイドラインの認知度を高めるとともに、ガイドライン改定等により更に活用しやすいものにしていく必要がある。

運送原価の計算の有無の構成比



「運送原価の計算を実施している」又は「原則として運送原価の計算を実施している」と回答した事業者を対象に質問。

原価計算を行うことによる原価を超える運賃の收受状況

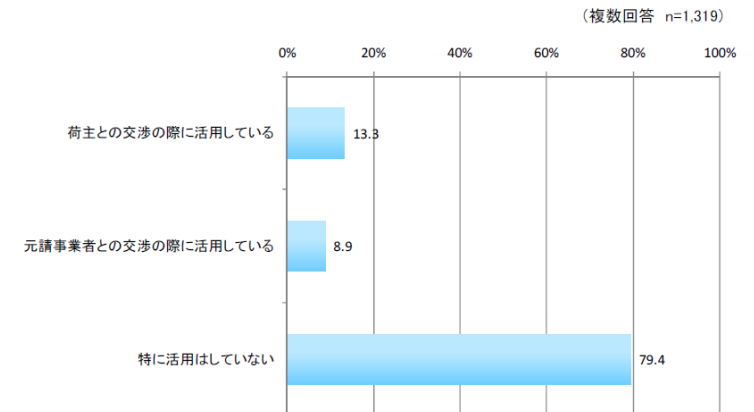


下請・荷主適正取引推進ガイドラインの認知の有無の構成比



「ガイドラインを知っている」と回答した事業者を対象に質問。

下請・荷主適正取引推進ガイドラインの活用状況



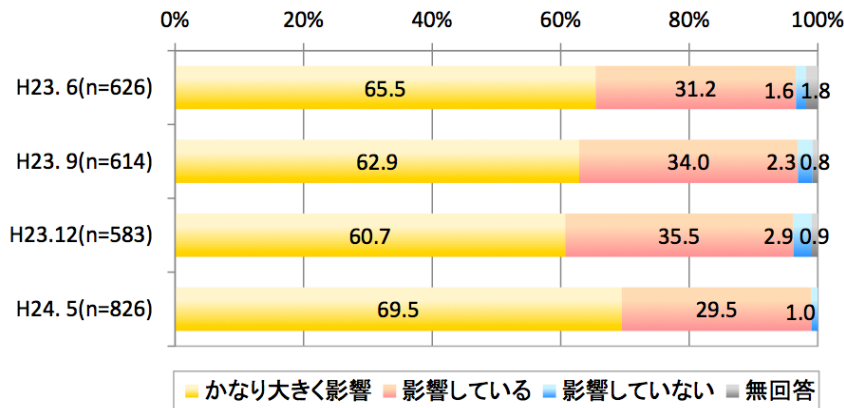
資料：(公社)全日本トラック協会調査から引用

※無回答を除いて集計している

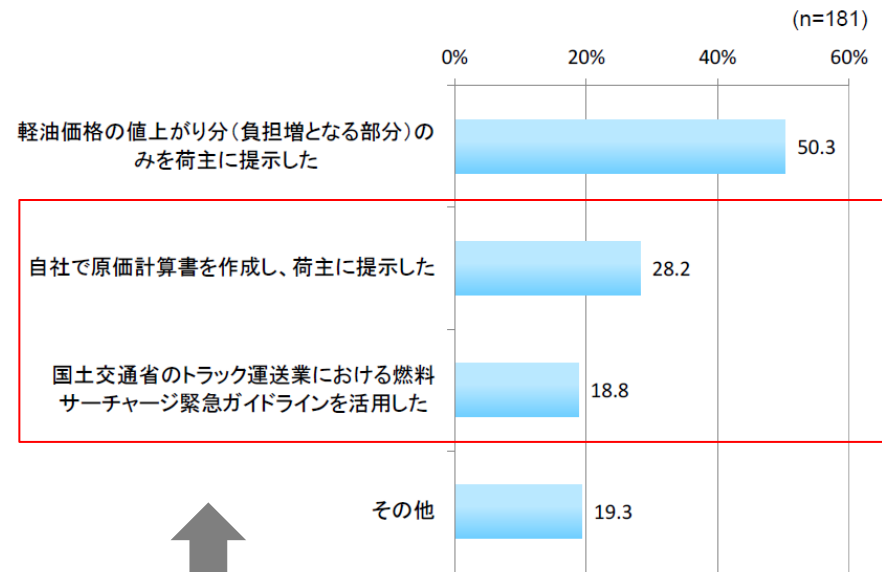
燃料サーチャージ制度の進展の状況

- トラック運送事業者のほとんどの事業者にとって、軽油価格高騰が収益に影響。
- 運賃の転嫁の状況では、平成23年から平成24年にかけて、軽油価格高騰分を「転嫁できている」とする事業者は約2割強に過ぎず、大きな改善は見られないが、一方で「転嫁できている」とする事業者において、転嫁できた経緯の内訳を見ると、自社で原価計算書を作成し荷主に提示したとする事業者が約3割弱あり、引き続き原価計算の普及を図り、経営基盤の強化を支援する必要がある。
- また、「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を活用した事業者も約2割弱あり、一部事業者においてはガイドラインが有効に活用されていることが分かる。今後、引き続き同ガイドラインの普及・進展等を図り、燃料サーチャージ制度を促進していく必要がある。

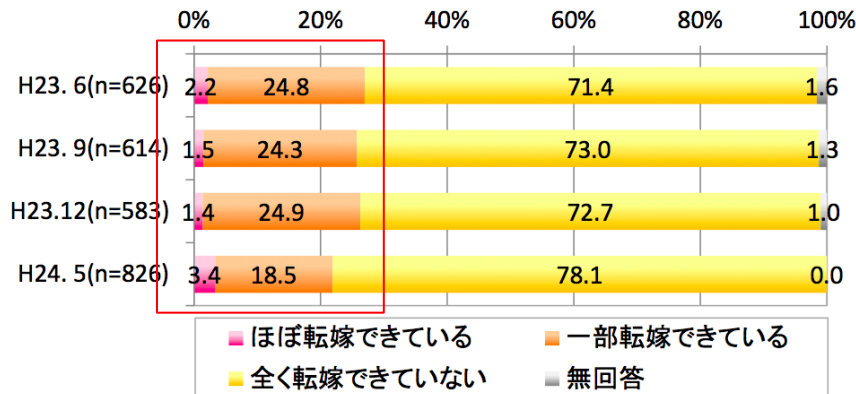
軽油価格の高騰が収益に与える影響



軽油価格の高騰分について運賃転嫁できた経緯について



軽油価格高騰分の運賃転嫁の状況



軽油価格高騰分の運賃転嫁の状況について、「ほぼ転嫁できている」又は「一部転嫁できている」とした回答者に対して、その経緯について質問。

第4章 今後の方向性(トラック産業の健全化に向けて)

今後の方向性(トラック産業の健全化に向けて)

○ トラック事業者の約99%は経営基盤の脆弱な中小・零細事業者であり、かつ厳しい競争環境にあることから、荷主等に対して弱い立場にあり、また、法令遵守や安全運行に対する意識が低い事業者も存在する状況

→ トラック事業の健全化対策、すなわち、『正直者が損をしない』ための適切な市場環境整備に向けた取組

課題

- ・ 不適正事業者を市場から退出させるための効果的な対策が必要
- ・ 優良事業者に対するインセンティブの付与が必要

課題

- ・ 適正な運賃・料金収受に向けた取組が必要
- ・ 荷主等からの安全法令遵守を担保できない内容の運送依頼を防止する必要
- ・ 手待ち時間の強要等の商慣行を改善する必要

課題

- ・ 不適正事業者の市場への参入を未然に防止する必要



不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮

【取組内容】

- ① 監査・速報制度の効果的な運用、不適正事業者への効果的な指導に向けた対策
- ② Gマーク表彰制度の運用
- ③ Gマークの効果的なPR方策の検討

適正取引の推進

【取組内容】

- ① 運賃料金の適正収受に向けた交渉力強化の支援
- ② 原価計算・燃料サーチャージ等の普及・浸透
- ③ 取引書面化の普及・定着
- ④ 下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改正
- ⑤ 多層構造の適正化に向けた対応

新規参入時の事前チェックの強化

【取組内容】

- ① 許可基準遵守のための事業開始時のチェックの厳格化

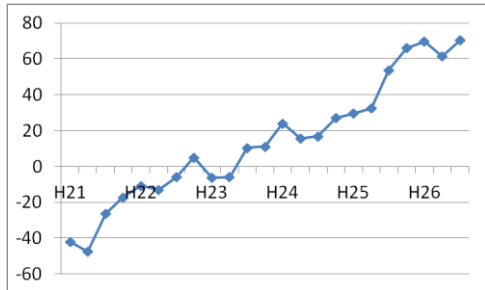
第4章 今後の方向性(トラック産業の活性化に向けて)

今後の方向性(トラック産業の活性化に向けて)

中高年層の男性労働力に依存した状態であり、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念

- 適正運賃の収受などトラック産業の健全化に向けた対策の着実な推進により、ドライバーの労働条件を改善
- 上記に加え、トラックドライバーの確保・育成に向けて、以下のような官民連携による取組を強化

【トラック運送業界の人手不足感】



※アンケートの回答のうち、「不足」・「やや不足」を+1～+2、「適当」を0、「やや過剰」・「過剰」を-1～-2点として、1事業者当たりの平均を100倍して算出

※H26の7月～9月期は見通し。

資料：(公益社団法人)全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感(速報)」

【就業者の労務環境】

	大型トラック	中小型トラック	建設業	全産業
所得額	416 万円	385 万円	485 万円	469 万円
労働時間	2640 時間	2592 時間	2184 時間	2124 時間
平均年齢	46.2 歳	44.9 歳	44.4 歳	42.0 歳

資料：厚労省「賃金構造基本統計調査」(平成25年)

課題

・トラック業界に対する3Kイメージが一般的に強いことに加え、ドライバーのキャリアアップイメージを描きにくいことが、ドライバー不足の要因の1つと考えられるため、それらの解決に資する取組が必要

業界イメージの改善

【取組内容】

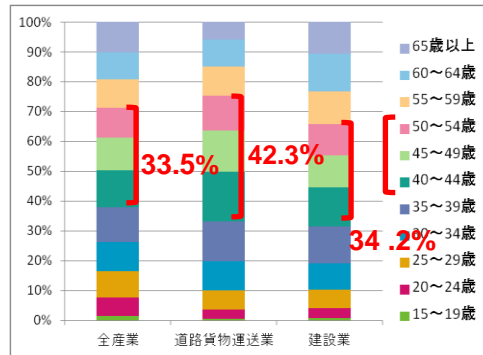
- ① 労働環境の整備
- ② 全ト協HP等で、トラック輸送の社会的意義について発信等

キャリアアッププランの提示

【取組内容】

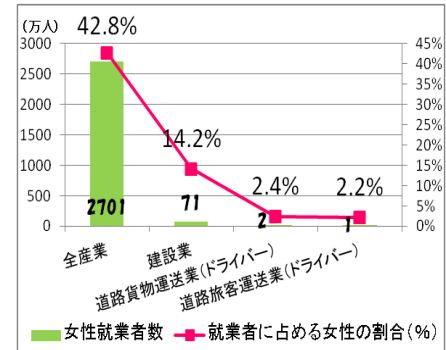
- ① ドライバースキルの「見える化」の具体的枠組を検討
- ② ドライバー教育の重要性について経営者に啓発等

【就業者の年齢構成比】



資料：総務省「労働力調査」(平成25年)

【女性の進出状況】



資料：総務省「労働力調査」(平成25年)

課題

- ・これまであまり進まなかった若年層や未経験者の採用及び定着を促進するため、経営者による戦略的なリクルートが実現するよう支援する取組が必要
- ・官民連携による若年層等への積極的な情報発信が必要

課題

- ・これまで進まなかった女性トラックドライバーの活用を促進するため、経営者の意識改革に資する取組等が必要

若年層へのアピールの強化

【取組内容】

- ① 自動車局HP・全ト協HPの大幅刷新
- ② 経営者に対する啓発強化
- ③ 学校等との連携強化
- ④ 中型免許制度改正への積極的対応 等

女性の活用促進

【取組内容】

- ① トラガールサイトの開設
- ② 経営者に対する啓発強化 等

【目標】

H32までに、女性トラックドライバー数を倍増 18 (対H24年比)

【参考】諸外国のトラック運送事業者の「事業参入」に関する規制

	最低車両保有台数	車両の規定	その他要件
アメリカ	・台数については規定なし	・規定なし	<ul style="list-style-type: none"> ・「USDOT(連邦運輸省)」ナンバーの取得 ・「オペレーティング・オーソリティ」の取得 ・登録後、18ヶ月間に渡る「新規参入事業者安全保証プログラム」に合格した場合に永久登録となるが、不合格の場合には登録抹消となる。
イギリス	・1台以上 (車両をリースする形でも申請が可能)	・車両総重量3.5t超 (最大積載量2t超)	<ul style="list-style-type: none"> ・「職業適性」に関する審査の合格 ・「財務内容」に関する審査の合格 ・「専門知識」に関する試験の合格 ・「オペレーティングセンター(駐車場)」の保有 ・「十分な車両整備を行うことができる体制」の確保 ・「オペレーティングセンターの建設予定情報や使用予定のトラックの台数等、新規事業者に関する情報の公開(地元新聞紙上)」
フランス	・1台以上	・規定なし	<ul style="list-style-type: none"> ・「職業適性」に関する審査の合格 ・「財務内容」は、一定の資本金の保有 例: 車両総重量3.5t超1台につき9,000ユーロ ・「専門知識」に関する試験の合格 ・ドライバーに対しては、研修受講義務
ドイツ	・1台以上	・車両総重量3.5t超	<ul style="list-style-type: none"> ・「職業適性」に関する審査の合格 ・事業者の「商業」、「交通」に関する登録簿の提出 ・「財務内容」は、一定の資本金の保有 例: 車両総重量3.5t超1台につき9,000ユーロ ・「専門知識」に関する200時間の特別研修の受講及び試験の合格 ・ドライバーに対しては、140時間の研修受講義務
韓国	・1台以上 (専属下請の車両を自社の車両として申請可能)	・車両の規定は、事業の形態により異なる	<ul style="list-style-type: none"> ・「最低資本金」 例: 一般貨物の形態で2台以上保有の場合1億ウォン ・「最低保有施設(駐車場)」に関する審査の合格
中国	・台数の規定は、省ごとに異なる (例: 遼寧省は3台以上)	・検査において業務遂行に相当と認定された車両	<ul style="list-style-type: none"> ・「車両を運転するための免許」を持つ「60歳以下のドライバー」の保有 ・「安全管理体制」の確立 ・ドライバーは、車の道路運輸管理部門が定める基礎知識試験の合格

【参考】保有車両台数別の事業者の現状等について

保有車両台数	現状	対応
<p>大規模 (101両以上)</p> <p>全体の 約1.5%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・中・小規模事業者に比べて、原価計算や安全対策は概ねできている。 ※荷主に対して軽油価格高騰分を「運賃転嫁できている」とする事業者は約7.5割。 ※燃料サーチャージを「知っている」とする事業者は約9.4割。 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き監査等を通じて安全対策等を注視。 ・新たな事業展開の可能性について情報共有し、必要に応じて官民で連携。
<p>中・小規模 (100両以下)</p> <p>全体の 約98.5%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・原価計算の不徹底等を背景として、軽油価格の高騰が大きく影響し、経営環境は依然として厳しい。 ※荷主に対し、軽油価格高騰分を「運賃転嫁できている」とする事業者は約5割弱。 ※燃料サーチャージを「知っている」とする事業者は約6.4割 	<ul style="list-style-type: none"> ・不適正事業者の排除や適正取引の推進。 ・ドライバー確保の支援等、市場の活性化に向けた取組の推進。 <p>100両以下 5両以上</p> <p>5両未満</p> <p>健全化対策の主な対象</p> <p>引き続き監督を行いつつ、経営者の自助努力も尊重 (H25に、運行管理者の選任を義務付け、対策を強化)</p>

これまでの主なご指摘と反映方針①

資料 2 - 5 - ④

日時	委員指摘	評価書への反映方針
4月25日 政策評価会	<p>(上山委員)</p> <p>①「貨物自動車運送のあり方」の「あり方」の視点が曖昧。本当に「健全」か。</p> <p>②(評価とは関係ないが、)3Pのグラフ非連続は、数学的分析をして、昔のグラフを下方修正していつも補正して使った方がよい</p> <p>③目標は何か?(安全、コスト、収益?)事業健全化でいいが、事業健全化のベンチマーク数字ほしい。</p> <p>④規制緩和の効果の指標をきちんと1章もうけてやるべき。</p> <p>⑤海外や過去との比較も大事。</p> <p>⑥現場を見るべき。</p> <p>⑦大、中、小と対象事業を分けて考えるべき。</p>	<p>①市場の活性化及び健全化の両方の視点から評価を行う。</p> <p>②ご指摘のとおり、グラフを補正。</p> <p>③規制緩和による市場の活性化(サービス向上等)とともに、市場の健全化(安全性及び労働環境向上)を目標とする。</p> <p>④第2章において既存調査等を基に評価する予定。</p> <p>⑤海外との比較については、規制緩和の変遷や各施策の評価に言及する中で、適宜各国の新規参入要件等と比較。過去との比較についても、各種統計の時系列データや既存調査により評価書の中で言及する予定。</p> <p>⑥今後、現場も視察する予定。</p> <p>⑦使用する統計等について、事業規模はできる限り区別する予定。その上で、特に中・小規模事業者に対する施策のあり方について評価する。</p>
	<p>(山本委員)</p> <p>①規制評価なのか。トラック運送業の活性化なのか。</p>	<p>①規制緩和によるトラック運送業の活性化については第2章で言及する予定。その上で、本評価では市場の健全化に向けた施策を評価する。</p>
	<p>(加藤委員)</p> <p>①アウトカムを明確にしてほしい。</p> <p>②荷主は重要なカスタマー。彼らの満足度も考慮したバランスの良い評価をしてもらいたい。</p>	<p>①各種統計のほか、運送事業者へのアンケートを基に、市場の活性化については運賃の低下及びサービスの多様化等を、市場の健全化については安全性及び労働環境の向上等をアウトカムとする予定。</p> <p>②運賃の低下、サービスの多様化等市場の活性化という観点から、規制緩和のプラスの影響についても第2章において言及する予定。</p>

これまでの主なご指摘と反映方針②

日時	委員指摘	評価書への反映方針
5月27日 個別指導	<p>(佐藤委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①規制緩和による各指標の変化を見たい。 ②評価の基準としては「安全」「労働」「サービス」などが考えられる。 ③アンケートはターゲットを絞らないと、アンケート結果の差異が事業規模の差異になってしまう恐れがある。 <p>(田辺委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①規制緩和によるプラスの面とマイナスの面がある。特にマイナス面を4章でチェックして、5章で今後の方向性を打ち出していく流れ。 ②料金についてはリーマンショックの影響等も考えられる。料金と需要のベースラインを確認するべき。 ③公取調査のような下請けと元請け又は荷主の両方の言い分を聞いたチェックをできないか。 ④評価の方針としては「料金や不適正事業者などの調査」と「モニタリング構造がどれだけ機能しているか」の2本柱ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ①各種統計、荷主・運送事業者への既存調査を基に変化を示す予定。 ②市場の活性化の指標としてサービスに係るものを、市場の健全化の指標として、安全及び労働環境に係るものを取り入れる。 ③アンケート等は、事業規模等を考慮した上で、可能な限りターゲットを区別し調査したものを活用する。 <ul style="list-style-type: none"> ①規制緩和のプラス面及びマイナス面については両方に言及し、評価を行う。 ②輸送量と料金については長期の推移を確認しながら、評価を行う予定。 ③評価の中でトラック輸送適正取引パートナーシップ推進会議の更なる活用を検討する。 ④ご指摘の方針を踏まえ、第3章の評価を行う。
8月 構成案についての指導	<p>(加藤委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①貨物自動車運送に関する日本の商慣習の特性について整理してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ①商慣習によるトラック事業者への待機時間のおしつけ問題等となる行為類型例、望ましい取引慣行について、第3章の評価の中で言及する。

政策チェックアップ評価手法の改定について

◎評価対象の44施策

平成25年度 施策目標別政策チェックアップ シミュレーション結果一覧表

○施策目標の評価の新基準

- ① 目標超過達成
- ② 目標達成
- ③ 相当程度進展あり
- ④ 進展が大きくない
- ⑤ 目標に向かっていない

○業績指標の評価

- A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している
- B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない
- N 判断できない

○ 暮らし・環境	新基準による5段階評価				業績指標数	指標数 (細分類)	うちA評価	うちB評価	うちN評価
	達成率50%	達成率60%	達成率70%	達成率80%					
1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進									
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る	②	②	②	②	4	5	1	0	4
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する	④	④	④	④	7	9	0	4	5
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
3 総合的なバリアフリー化を推進する	③	③	③	③	4	19	5	10	4
4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する	③	③	③	③	5	5	4	1	0
5 快適な道路環境等を創造する	③	④	④	④	1	1	0	1	0
6 水資源の確保、水源域活性化等を推進する	③	③	③	③	3	3	1	2	0
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する	④	④	④	④	4	4	1	3	0
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する	④	④	④	④	5	5	2	3	0
3 地球環境の保全									
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う	③	③	③	③	8	20	11	8	1

○ 安全

4 水害等災害による被害の軽減									
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報の提供及び観測・通信体制を充実する	③	③	③	③	5	5	2	3	0
11 住宅・市街地の防災性を向上する	③	③	③	④	9	10	3	4	3
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する	③	③	③	③	16	21	15	6	0
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する	④	④	④	④	6	6	4	2	0
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	③	③	③	④	7	9	5	3	1
15 道路交通の安全性を確保・向上する	③	③	③	③	5	5	2	3	0
16 自動車事故の被害者の救済を図る	②	②	②	②	1	1	1	0	0
17 自動車の安全性を高める	③	③	③	③	1	1	0	1	0
18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する	②	②	②	②	3	3	3	0	0

○ 活力

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	③	③	③	③	12	12	4	6	2
20 観光立国を推進する	③	③	③	③	5	5	0	5	0
21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する	②	②	②	②	2	2	2	0	0
22 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する	②	③	③	③	2	2	1	1	0
23 整備新幹線の整備を推進する	④	④	④	④	1	1	0	1	0
24 航空交通ネットワークを強化する	①	①	①	①	3	3	2	0	1
7 都市再生・地域再生の推進									
25 都市再生・地域再生を推進する	③	③	③	③	12	14	5	9	0
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
26 鉄道網を充実・活性化させる	④	④	④	④	5	6	1	4	1
27 地域公共交通の維持・活性化を推進する	④	④	④	④	4	5	3	2	0
28 都市・地域における総合交通戦略を推進する	①	①	①	①	1	3	3	0	0
29 道路交通の円滑化を推進する	③	③	③	③	2	2	1	1	0
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
30 社会資本整備・管理等を効果的に推進する	①	①	①	①	3	3	3	0	0
31 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する	③	③	③	③	4	4	1	3	0
32 建設市場の整備を推進する	③	③	③	③	5	7	2	3	2
33 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る	①	①	①	①	1	2	2	0	0
34 地籍の整備等の国土調査を推進する	③	③	④	④	2	2	1	1	0
35 自動車運送業の市場環境整備を推進する	①	①	①	①	1	1	1	0	0
36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る	②	②	②	②	2	2	1	0	1

○ 横断的な政策課題

10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
37 総合的な国土形成を推進する	③	③	③	③	2	3	1	1	1
38 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する	②	②	②	②	2	2	2	0	0
39 離島等の振興を図る	③	③	③	③	1	3	2	1	0
40 北海道総合開発を推進する	②	②	②	②	2	2	2	0	0
11 ICTの活用及び技術研究開発の推進									
41 技術研究開発を推進する	②	②	②	②	1	1	1	0	0
42 情報化を推進する	②	②	②	②	1	1	1	0	0
12 国際協力、連携等の推進									
43 国際協力、連携等を推進する	④	④	④	④	1	1	0	1	0
13 官庁施設の利便性、安全性等の向上									
44 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する	②	②	②	②	2	3	3	0	0

合計	44	44	44	44	173	224	105	93	26
① 目標超過達成	5	5	5	5					
② 目標達成	10	10	10	10					
③ 相当程度進展あり	21	20	19	17					
④ 進展が大きくない	8	9	10	12					
⑤ 目標に向かっていない	0	0	0	0					

◎評価対象の業績指標

平成25年度 業績指標別政策チェックアップ シミュレーション結果一覧表

- A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している
- B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない
- N 判断できない

注) 主要な業績指標、平成25年度実績等における評価については、政策評価官室において暫定的に設定、評価したものである。

○政策目標(アウトカム)		業績目標								
○施策目標(評価の単位)		初期値		平成25年度実績等				前年度評価		
		(年度)		実績値		(年度)		目標値		
○業績指標・関連指標 ※1 太字は「社会資本整備重点計画第3章」の指標 ※2 斜体は関連指標(施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの。) ※3 ◎は主要な業績指標(◎の評価がNの場合は、施策目標の評価は「②目標達成」又は「④進展が大きくない」とする。)										
○暮らし・環境										
1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進										
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る										
◎	1 最低居住面積水準未達率	4.3%	平成20年	4.3%	平成20年	N	B	早期に解消	平成27年	
	2 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)	① 40%	平成20年	40%	平成20年	N	B	50%	平成27年	
		② 35%	平成20年	35%	平成20年	N	B	43.8%	平成27年	
	3 生活支援施設を併設している公的賃貸住宅団地(100戸以上)の割合	16%	平成21年度	25%	平成24年度	A	A	21%	平成27年度	
	4 高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合	0.9%	平成17年	1.5%	平成20年	N	A	2.3~3.7%	平成27年	
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する										
◎	5 住宅の利活用期間(①滅失住宅の平均築後年数、②住宅の滅失率)	① 約27年	平成20年	約27年	平成20年	N	B	約35年	平成27年	
		② 約7.0%	平成15~20年	約7.0%	平成15~20年	N	A	約6.5%	平成22~27年	
	6 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	3.5%	平成16~20年の平均	3.5%	平成16~20年の平均	N	A	5.0%	平成27年	
	7 既存住宅の流通シェア	14%	平成20年	14%	平成20年	N	B	20%	平成27年	
	8 マンションの適正な維持管理(①25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合、②新築で30年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合)	① 37%	平成20年度	46%	平成25年度	B	A	56%	平成27年度	
		② 51%	平成20年度	65%	平成25年度	B	A	概ね80%	平成27年度	
	9 新築住宅における住宅性能表示の実施率	24%	平成22年度	23.5%	平成25年度	B	B	37%	平成27年度	
	10 リフォーム時に瑕疵担保責任保険に加入した住宅の全リフォーム実施戸数・棟数に占める割合	0.2%	平成22年4~12月	0.2%	平成22年度	N	N	5.1%	平成27年	
	11 新築住宅における認定長期優良住宅の割合	8.8%(認定長期優良住宅の供給が開始された平成21年6月~平成22年3月の値)	平成21年度	11.9%	平成25年度	B	B	14.4%	平成27年度	
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
3 総合的なバリアフリー化を推進する										
◎	12 公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化率、②階段解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合⑤不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率、⑥不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合、⑦園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合((i) 園路及び広場、(ii) 駐車場、(iii) 便所)、⑧バリアフリー化された路外駐車場の割合)	① 77%	平成23年度	83%	平成25年度	A	A	約87%	平成27年度	
		② 70%	平成21年度	82%	平成24年度	A	A	約85%	平成27年度	
		③ 89%	平成21年度	93%	平成24年度	A	A	約95%	平成27年度	
		④ 75%	平成22年度	79%	平成24年度	B	A	約88%	平成27年度	
		⑤ 47%	平成21年度	51%	平成24年度	B	A	約54%	平成27年度	
		⑥ 14%	平成21年度	18%	平成23年度	N	A	22%	平成27年度	
		⑦(i)	約47%	平成22年度	約48%	平成24年度	B	A	約54%	平成27年度
		(ii)	約32%	平成18年度	約44%	平成24年度	B	A	約50%	平成27年度
		(iii)	約25%	平成18年度	約33%	平成24年度	B	A	約39%	平成27年度
		⑧	45%	平成22年度	50.8%	平成24年度	B	A	約58%	平成27年度
	13 バリアフリー化された車両等の割合(①鉄軌道車両、②ノンステップバス、③リフト付きバス等、④福祉タクシー、⑤旅客船、⑥航空機)	① 45.7%	平成21年度	55.8%	平成24年度	A	A	約60%	平成27年度	
		②	—	41.0%	平成24年度	B	B	約52%	平成27年度	
		③	—	3.6%	平成24年度	B	B	約12%	平成27年度	
		④	12,256台	平成22年度	13,956台	平成24年度	B	A	20,000台	平成27年度
		⑤	18.1%	平成22年度	24.5%	平成24年度	B	B	約34%	平成27年度
		⑥	81.4%	平成22年度	89.2%	平成24年度	A	A	約90%	平成32年度
		①	37%	平成20年	37%	平成20年	N	B	59%	平成27年
		②	9.5%	平成20年	9.5%	平成20年	N	B	18.5%	平成27年
	15 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	16%	平成20年	16%	平成20年	N	A	23%	平成27年	
4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する										
◎	16 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件	平成18年度	0件	平成25年度	A	A	0件	毎年度	
	17 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻	平成19年度	0隻	平成25年度	A	A	0隻	毎年度	
	18 過去の開発等により失われた干潟のうち復元・再生した割合	約37.8%	平成23年度	38.1%	平成25年度	B	B	約40%	平成28年度	
	19 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約7年	平成24年度	約8年	平成25年度	A	A	約7年	平成29年度	
	20 三大湾において、水質改善等を図るため、深掘削の埋め戻しや覆砂等の取組により底質の改善が必要な区域のうち改善した割合	約46%	平成23年度	47.9%	平成25年度	A	A	約50%	平成28年度	
5 快適な道路環境等を創出する										
◎	21 市街地等の幹線道路の無電柱化率	15%	平成23年度	15.6%	平成25年度	B	A	18%	平成28年度	
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する										
◎	22 多様な水源(開発水、雨水、再生水等)による都市用水の供給安定度	69%	平成23年度	71%	平成25年度	A	A	約74%	平成28年度	
	23 地盤沈下を抑制するための地下水採取目標量の達成割合	95%	平成21年度	96%	平成24年度	B	A	100%	平成28年度	
	24 貯水池の建設に伴う水源地域における社会基盤整備事業の完了割合	58%	平成23年度	65%	平成25年度	B	A	約78%	平成28年度	
	関1 国際会議等において水に関するプレゼンテーション等を行った日本企業等の団体数	22団体	平成23年度	40団体	平成25年度	—	—	81団体	平成28年度	
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する										
	25 歩いていける身近なみどりのネットワークが体系的に整備されている割合	約69%	平成22年度	約70%	平成24年度	B	A	約75%	平成28年度	
	26 1人当たり都市公園等面積	9.8㎡/人	平成22年度	10.0㎡/人	平成24年度	B	A	10.5㎡/人	平成28年度	
◎	27 都市域における水と緑の公的空間(制度等により永続性が担保されている自然的環境)確保率	12.6㎡/人	平成22年度	12.8㎡/人	平成24年度	B	A	13.5㎡/人	平成28年度	
	28 地方公共団体における公園施設の長寿命化計画策定率	16%	平成23年度	48%	平成25年度	A	A	60%	平成28年度	
8 良好な水環境、水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する										
	29 生物多様性の確保に配慮した緑の基本計画の策定割合	約33%	平成22年度	約36%	平成24年度	B	A	約50%	平成28年度	
	30 下水汚泥エネルギー化率(下水汚泥中の有機物のうち、消化ガス発電や固形燃料化等としてエネルギー利用されたものの割合)	約13%	平成22年度	約13%	平成24年度	B	B	約29%	平成28年度	
◎	31 汚水処理人口普及率(総人口に占める汚水処理施設を利用できる人口の割合)	約87%(参考値)	平成22年度	約88%(参考値)	平成24年度	B	A	約95%	平成28年度	
	32 特に重要な水系における湿地の再生の割合	約3割	平成23年度	約45%	平成25年度	A	A	約5割	平成28年度	
	33 良好な水環境創出のための高度処理実施率(高度処理が必要な区域内の人口に対する高度処理が実施されている人口の割合)	約33%	平成23年度	約39%	平成24年度	A	A	約43%	平成28年度	
3 地球環境の保全										
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う										
	34 特定輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)	① —	—	+0.14%	平成24年度	B	A	前年度比-1%	毎年度	
		② —	—	-1.29%	平成24年度	A	B	前年度比-1%	毎年度	
		③ —	—	-2.18%	平成24年度	A	B	前年度比-1%	毎年度	
	35 建設工事業機械機器による環境の保全(①建設機械から排出されるPMの削減量、②建設機械から排出されるNOxの削減量、③ハイブリッド建設機械の普及台数、④建設機械等で使用されるバイオディーゼル燃料の使用量)	① 1.9千t削減	平成21年度	2.94千t削減	平成23年度	B	A	8.1千t削減	平成28年度	
		② 39.1千t削減	平成21年度	61.1千t削減	平成23年度	B	A	153.0千t削減	平成28年度	
		③ 200台	平成21年度	2,260台	平成25年度	A	A	2,460台	平成26年度	
		④ 692kL	平成22年度	713kL	平成23年度	N	B	1,172kL	平成28年度	

○政策目標(アウトカム)		業績目標							
○施策目標(評価の単位)		初期値	(年度)	平成25年度実績等			前年度評価	目標値	(年度)
○業績目標・関連指標 ※1 太字は「社会資本整備重点計画第3章」の指標 ※2 斜体は関連指標(施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの。) ※3 ◎は主要な業績目標(◎の評価がNの場合は、施策目標の評価は「②目標達成」又は「④進展が大きくない」とする。)				実績値	(年度)	評価			
36 建設廃棄物の再資源化率・再資源化等率及び建設発生土の有効利用率(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生土(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	①	98.4%※1	平成20年度	99.5%※1	平成24年度	A	A	98%以上※1	平成27年度
	②	97.3%※1	平成20年度	99.3%※1	平成24年度	A	B	98%以上※1	平成27年度
	③	80.3%※1 89.4%※2	平成20年度	80.2%※1 94.4%※2	平成24年度	A	A	80%※1 95%以上※2	平成27年度
	④	85.1%※2	平成20年度	85.0%※2	平成24年度	A	A	85%※2	平成27年度
	⑤	267万t	平成20年度	280万t	平成24年度	B	B	平成17年度排出量に対して40%削減	平成27年度
	⑥	78.6%	平成20年度	88.3%	平成24年度	A	B	90%	平成27年度
37 住宅、建築物の省エネルギー化(①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率、②一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)	①	42%	平成22年度	42%	平成25年度	B	B	70%	平成27年度
	②	71%	平成22年度	79%	平成25年度	B	A	85%	平成27年度
38 モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量)	①	21億トンキロ増	平成18年度	8億トンキロ増	平成25年度	B	B	37億トンキロ増	平成25年度
②	301億トンキロ	平成18年度	333億トンキロ	平成24年度	A	B	325億トンキロ	平成25年度	
39 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数		32都市	平成24年度	43都市	平成25年度	A	A	67都市	平成29年度
◎ 40 都市公園の整備、公共施設等の緑化等による温室効果ガス吸収量		105万t-CO2/年	平成22年度	108万t-CO2/年	平成24年度	A	A	107万t-CO2/年	平成28年度
41 下水道に係る温室効果ガス排出削減(省エネ・創エネ対策及び下水汚泥焼却の高効率化による温室効果ガス排出削減目標)		約129万t-CO2	平成21年度	約155万t-CO2	平成23年度	B	N	約246万t-CO2	平成28年度
関2 環境ポータルサイトへのアクセス件数		平均約3,266件/月	平成23年度	平均約15,809件/月	平成25年度	-	-	2万件/月	平成28年度
関3 新車販売に占める次世代自動車の割合		21.2%	平成24年度	23.2%	平成25年度	-	-	29.2%	平成29年度

○安全

4 水害等災害による被害の軽減									
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する									
◎ 42 緊急地震速報の精度向上		28%	平成22年度	63%	平成25年度	A	A	85%以上	平成27年度
43 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数		32%	平成23年度	38%	平成25年度	A	A	41%	平成28年度
44 台風中心位置予測の精度		302km	平成22年	288km	平成25年	B	B	260km	平成27年
45 津波シミュレーション技術を用いた津波警報更新に活用する沖合津波観測点の数		0観測点	平成23年度	16観測点	平成25年度	B	N	35観測点以上	平成26年度
46 防災地理情報の整備率		56%	平成23年度	60%	平成25年度	B	A	70%	平成28年度
関4 異常天候早期警戒情報の精度向上		0%	平成23年	17%	平成25年	-	-	25%	平成28年
関5 天気予報の精度(明日予報が大きいはずれた年間日数)①降水確率、②最高気温、③最低気温	①	26日	平成23年	26日	平成25年	-	-	23日以下	平成28年
②	38日	平成23年	37日	平成25年	-	-	34日以下	平成28年	
③	24日	平成23年	23日	平成25年	-	-	22日以下	平成28年	
11 住宅・市街地の防災性を向上する									
47 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積		6,466ha	平成23年度	9,586ha	平成25年度	A	A	13,000ha	平成28年度
◎ 48 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所に確保された大都市の割合		約73%	平成22年度	約77%	平成24年度	B	A	約84%	平成28年度
49 下水道による都市浸水対策達成率(都市浸水対策を実施すべき区域のうち、下水道(雨水)整備による浸水区域が完了している区域の面積の割合)		約53%	平成23年度	約57%	平成25年度	A	A	約60%	平成28年度
50 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積		約6,000ha(100%)	平成22年度	5,745ha(96%)	平成23年度	N	B	約3,000ha(50%)	平成27年度
51 地震時に地すべりや崩壊により甚大な被害が生じる可能性を示す大規模盛土造成地マップを作成・公表すること等により、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合		約5%	平成23年度	約8%	平成25年度	B	A	約50%	平成28年度
52 地震対策上重要な下水管線における地震対策実施率(地方公共団体が定める地震対策上重要な下水管線のうち耐震化が行われている割合)		約34%	平成23年度	約46%	平成25年度	B	A	約70%	平成28年度
53 内水ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合		約15%	平成23年度	約43%	平成25年度	B	A	約100%	平成28年度
54 下水道施設の長寿命化計画策定率(地方公共団体)		約51%	平成23年度	約84%	平成25年度	A	A	約100%	平成28年度
55 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(①建築物、②住宅)	①	80%	平成20年度	80%	平成20年度	N	A	90%	平成27年度
②	79%	平成20年度	79%	平成20年度	N	A	90%	平成27年度	
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する									
56 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等において、今後対策が必要な河川管理施設の耐震化率(①河川堤防、②水門・樋門等)	①	0%	平成23年度	約22%	平成25年度	B	A	約77%	平成28年度
②	0%	平成23年度	約46%	平成25年度	A	A	約84%	平成28年度	
57 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等において、今後対策が必要な水門・樋門等の自動化・遠隔操作化率		0%	平成23年度	約48%	平成25年度	A	A	約57%	平成28年度
58 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等において、今後対策が必要な河川堤防の連立対策実施率		0%	平成23年度	約19%	平成25年度	B	A	約75%	平成28年度
◎ 59 人口・資産集積地区等における中期的な目標に対する河川の整備率(①国管理区間、②県管理区間)	①	約72%	平成23年度	約75%	平成25年度	A	A	約76%	平成28年度
②	約57%	平成23年度	約58%	平成25年度	A	A	約59%	平成28年度	
60 過去10年間に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数		約6.1万戸	平成23年度	約5.0万戸	平成25年度	A	A	約4.1万戸	平成28年度
61 人口・資産集積地区等の流域貯留施設の貯留量		約27万m3	平成23年度	約33万m3	平成25年度	B	B	約50万m3	平成28年度
62 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合(洪水)		49%	平成23年度	69%	平成25年度	B	A	100%	平成28年度
63 土砂災害防止法に基づく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		約45%	平成23年度	約67%	平成25年度	A	B	100%	平成28年度
64 リアルタイム火山砂防ハザードマップ整備率(火山活動による社会的影響が大きく、活動が活発な火山のうち、リアルタイム火山砂防ハザードマップを整備した火山の割合)		約48%	平成23年度	約62%	平成25年度	B	A	100%	平成28年度
65 社会経済上重要な施設の保全のための土砂災害対策実施率(①重要交通網にかかると、②主要な災害時要援護者関連施設)	①	約46%	平成23年度	約48%	平成25年度	A	A	約51%	平成28年度
②	約29%	平成23年度	約33%	平成25年度	A	A	約39%	平成28年度	
66 土砂災害警戒区域指定数		約25万9千区域	平成23年度	約35万区域	平成25年度	A	A	約46万区域	平成28年度
67 大規模土砂移動検知システムによる監視カバー率		0%	平成23年度	約12%	平成25年度	B	N	100%	平成28年度
68 リエゾン協定締結率(国土交通省等とリエゾン(現地情報連絡員)派遣に関する協定を締結している全国の市町村の割合)		71%	平成23年度	94%	平成25年度	A	A	100%	平成28年度
69 大規模災害を想定した「地域ブロック広域訓練」の①実施地域ブロック数、②参加都道府県及び③政令指定都市数	①	1ブロック(10%)	平成23年度	5ブロック(50%)	平成25年度	A	A	10ブロック(100%)	平成28年度
②	5団体(11%)	平成23年度	25団体(53%)	平成25年度	A	A	47団体(100%)	平成28年度	
③	2団体(10%)	平成23年度	10団体(50%)	平成25年度	A	A	20団体(100%)	平成28年度	
70 主要な河川構造物の長寿命化計画策定率		約3%	平成23年度	約55%	平成25年度	A	A	100%	平成28年度
71 大規模災害時に対応可能な無人化施工機械の台数		0台	平成22年度	83台	平成25年度	A	N	20台	平成27年度
13 津波・高潮・暴食等による災害の防止・減災を推進する									
◎ 72 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)		約28%	平成23年度	約33%	平成25年度	B	A	約66%	平成28年度
73 [再掲] 東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定される地域等において、今後対策が必要な水門・樋門等の自動化・遠隔操作化率		0%	平成23年度	約48%	平成25年度	A	A	約57%	平成28年度
74 暴食海岸において、現状の打線防護が完了している割合		約78%	平成23年度	約81%	平成25年度	A	A	約85%	平成28年度
75 最大クラスの津波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		0%	平成23年度	約53%	平成25年度	A	A	100%	平成28年度
76 下水道津波BCP策定率(BCP:事業継続計画)		約6%	平成23年度	約15%	平成25年度	B	A	100%	平成28年度
77 海岸堤防等の老朽化調査実施率		約53%	平成23年度	約77%	平成25年度	A	A	約100%	平成28年度
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
77 主要なターミナル駅の耐震化率		89%	平成23年度	90%	平成24年度	N	A	100%	平成27年度
78 鉄道運転事故による乗客の死亡者数		0人	平成18年度	0人	平成25年度	A	A	0人	毎年度
◎ 79 事業用自動車による事故に関する指標(①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数)	①	517人	平成20年	434人	平成25年	B	B	380人	平成25年
②	56,305件	平成20年	42,425件	平成25年	A	A	43,000件	平成25年	
③	287件	平成20年	126件	平成25年	B	B	0件	平成25年	
80 商船の海難船舶数		497隻	平成18年～22年の平均	379隻	平成25年	A	A	447隻	平成25年
81 船員災害発生率(千人率)		11.0‰	平成20～24年度の平均	11‰	平成20～24年度の平均	B	B	9.6‰	平成25～29年度の平均
82 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数		0件	平成14年度	0件	平成25年度	A	A	0件	毎年度
86 国内航空における航空事故発生件数		10.8件	平成20～24年の平均	10.2件	平成21～25年の平均	A	A	10件	平成25～29年の平均
関6 公共交通事故被害者等支援体制の整備等セーフティネットの充実度(①研修を受けた公共交通事故被害者支援員の数、②「公共交通事故被害者支援室」における連携先となる関係支援団体等の数)	①	-	-	90人	平成25年度	-	-	約150人	平成27年度
②	-	-	722箇所	平成25年度	-	-	-	約150箇所	平成27年度

○政策目標(アウトカム)		業績目標							
○施策目標(評価の単位)		初期値		平成25年度実績等			前年度	目標値	
		(年度)	実績値	(年度)	評価	評価	(年度)	(年度)	
○業績指標・関連指標 ※1 太字は「社会資本整備重点計画第3章」の指標 ※2 斜体は関連指標(施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの。) ※3 ◎は主要な業績指標(◎の評価がNの場合は、施策目標の評価は「②目標達成」又は「④進展が大きくない」とする。)									
関7 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率		82%	平成23年度	89%	平成25年度	—	—	100%	平成28年6月末
関8 鉄道の対象車両における安全装置の整備率(①運転士異常時列車停止装置、②運転状況記録装置)		94%	平成23年度	98%	平成25年度	—	—	100%	平成28年6月末
		85%	平成23年度	94%	平成25年度	—	—	100%	平成28年6月末
15 道路交通の安全性を確保・向上する									
84 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率		76%	平成23年度	96%	平成25年度	A	A	概ね100%	平成28年度
◎ 85 道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率		—	—	約4割抑止	平成23年度	A	N	約3割抑止	平成28年度
86 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率		77%	平成22年度	79%	平成24年度	B	A	82%	平成28年度
87 通学路※の歩道整備率 ※交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路		51%	平成22年度	53%	平成24年度	B	A	約6割	平成28年度
88 道路斜面や盛土等の対策箇所の対策率		54%	平成22年度	60%	平成24年度	B	A	68%	平成28年度
16 自動車事故の被害者の救済を図る									
◎ 89 自動車事故による重度後遺障害者宅への訪問支援サービスの実施割合		34.1%	平成22年度	49.5%	平成25年度	A	A	60.0%	平成28年度
17 自動車の安全性を高める									
◎ 90 衝突被害軽減ブレーキの装着率		16.2%	平成22年度	54.4%	平成25年度	B	A	85.0%	平成27年度
18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する									
91 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数		0件	平成14年度	0件	平成25年度	A	A	0件	毎年度
92 要救助海難の救助率		95.2%	平成18~22年の平均	96%	平成25年	A	A	95%以上	毎年
93 ぶくそう海域における社会的影響が著しい大規模海難の発生数		0件	平成14年度	0件	平成25年度	A	A	0件	毎年度
関9 航路標識の自立型電源導入率		82%	平成23年度	85%	平成25年度	—	—	86%	平成28年度
○活力									
6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する									
94 国際船舶の隻数		135隻	平成23中央	158隻	平成25中央	B	A	約230隻	平成28中央
◎ 95 世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合		約10%	平成22年度	10.3%	平成25年度	A	A	約10%	毎年度
96 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数の目標値に対する達成率		57%(150隻)	平成24年度	61%(159隻)	平成25年度	B	B	100%(262隻)	平成29年度
97 マラッカ・シンガポール海峡における航路閉塞を伴う大規模海難の発生数		0件	平成18年度	0件	平成25年度	A	A	0件	毎年度
98 内航船舶の平均総トン数		619	平成22年度	688	平成25年度	A	A	610	毎年度
99 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率		—	—	平成22年度比1.5%減(連報値)	平成25年度	B	A	平成22年度比5%減	平成28年度
100 国内海上貨物輸送コスト低減率		—	—	平成22年度比0.8%減(連報値)	平成25年度	B	A	平成22年度比3%減	平成28年度
101 長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率		6%	平成23年度	36%	平成25年度	B	A	100%	平成28年度
102 港湾におけるプレジャーボートの適正な保留・保管率		約54%	平成22年度	約54%	平成22年度	N	A	約60%	平成28年度
103 国内循環資源取扱量(海運)におけるリサイクルポート指定港の国内シェア		37.5%	平成23年	37.5%	平成24年	B	新規	40%	平成29年
104 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2,640万人	平成23年度	約2,810万人	平成25年度	A	A	約2,950万人	平成28年度
105 日本発着コンテナ貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率		10%	平成20年	10%	平成20年	N	N	5%	平成27年
関10 国際コンテナターミナルの出入管理情報システムの使用に必要なPSカード(PS Card)の普及率		65%	平成23年度	79%	平成24年度	—	—	95%	平成28年度
関11 国際コンテナ戦略港湾のうち、中韓主要港の港湾物流システムと相互連携している港湾数		0港	平成23年度	2港	平成25年度	—	—	5港	平成28年度
20 観光立国を推進する									
◎ 106 訪日外国人旅行者数		622万人	平成23年	1,036万人	平成25年	B	B	1,800万人	平成28年
107 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数		2.09泊	平成22年	2.25泊	平成25年	B	B	2.5泊	平成28年
108 日本人海外旅行者数		1,699万人	平成23年	1,747万人	平成25年	B	A	2,000万人	平成28年
109 国内における観光旅行消費額		25.3兆円	平成21年	22.5兆円	平成24年	B	B	30兆円	平成28年
110 主要な国際会議の開催件数		741件	平成22年	588件	平成25年	B	A	1,111件以上	平成28年
関12 訪日外国人の満足度、①大変満足、②必ず再訪したい		① —	—	43.5%	平成25年	—	—	45%	平成28年
		② —	—	56.5%	平成25年	—	—	60%	平成28年
関13 国内観光地域の旅行者満足度、①総合満足度「大変満足」、②再来訪意向「必ず再訪したい」		① —	—	19.7%	平成24年	—	—	25%程度	平成28年
		② —	—	14.9%	平成24年	—	—	25%程度	平成28年
21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する									
◎ 111 景観計画を策定した市区町村の数		315団体	平成23年度	409団体	平成25年度	A	A	550団体	平成28年度
112 歴史的風致維持向上計画の認定を受けた市区町村の数		31団体	平成23年度	44団体	平成25年度	A	A	60団体	平成28年度
22 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する									
◎ 113 三大都市圏環状道路整備率		56%	平成23年度	63%	平成25年度	B	A	約75%	平成28年度
◎ 114 道路による都市間速達性の確保率※ (※主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合)		46%	平成22年度	48%	平成24年度	A	A	約50%	平成28年度
23 整備新幹線の整備を推進する									
◎ 115 鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数		—	—	21%(30万人)	平成25年度	B	A	100%(140万人)	平成28年度
24 航空交通ネットワークを強化する									
◎ 116 大都市圏拠点空港の空港容量の増加		85.7%(64万回)	平成23年度	96.0%(71.7万回)	平成25年度	A	A	100%(74.7万回)	平成28年度
117 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率		95.1%	平成25年度	95.1%	平成25年度	N	B (定義変更)	95.3%	平成28年度
118 航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合		57%	平成23年度	73%	平成25年度	A	A	74%	平成28年度
7 都市再生・地域再生の推進									
25 都市再生・地域再生を推進する									
◎ 119 全国の地方圏における大都市圏との間の転出者数に対する転入者数の割合		86.7%	平成23年度	82.9%	平成25年度	A	A	82%	毎年度
120 都市再生誘発量(基盤整備等により、民間事業者等による投資が可能となった面積の合計)		9,270ha	平成23年度	9,917ha	平成25年度	B	B	14,700ha	平成28年度
121 文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)		① 74件	平成21年度	53件	平成24年度	B	B	80件	平成27年度
		② 115施設	平成23年度	121施設	平成25年度	B	B	140施設	平成28年度
		③ 217人	平成22年度	219人	平成25年度	B	A	240人	平成27年度
122 半島地域の観光入込客数(増加率)と全国の観光入込客数(増加率)の比		—	—	1.00	平成24年度	A	A	1.00以上(全国の増加率以上)	毎年度
123 共助等による除雪体制が整備された市町村の割合		60%	平成24年度	62%	平成25年度	B	B (定義変更)	約90%	平成29年度
124 特定都市再生緊急整備地域において、官民により設置された協議会が作成した整備計画の数		3件	平成23年度	8件	平成25年度	A	A	11件	平成28年度
125 民間都市開発の誘発係数(民間機構が保った案件の総事業費を当該案件の民間機構支援額で除したもの)		12.3倍	平成19~23年度の平均	10.8倍	平成21~25年度の平均	B	B	12.0倍	平成24~28年度の平均
126 駐車場法に基づく自動二輪車駐車場供用台数		45%	平成20年度	46%	平成24年度	B	B	100%	平成25年度
127 都市機能更新率(市街地再開発事業等により4階以上の建築物へ更新された宅地面積の割合)		36.9%	平成20年度	40.5%	平成25年度	B	A	41.0%	平成25年度
128 中心市街地人口比率の増加率		前年度比0.16%増	平成21年度	0.70%	平成24年度	A	B	前年度比0.2%増	毎年度
129 物流拠点の整備地区数		79%(63地区)	平成23年度	83%(66地区)	平成25年度	B	A	100%(80地区)	平成28年度
130 主要な拠点地域における都市機能集積率の増減率		—	—	前年度比+0%	平成25年度	A	A	前年度比+0%以上	毎年度
関14 全労働者数に占める週1日以上終日在宅で就業する雇用型在宅テレワーカー数の割合		—	—	4.5%	平成25年度	—	—	10%	平成32年度
8 都市・地域交通等の快適性・利便性の向上									
26 鉄道網を充実・活性化させる									
◎ 138 【再掲】モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量)		21億トンキロ増	平成18年度	8億トンキロ増	平成25年度	B	B	37億トンキロ増	平成25年度
115 【再掲】鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数		—	—	21%(30万人)	平成25年度	B	A	100%(140万人)	平成28年度
131 都市鉄道路線整備により創出される利用者数		—	—	集計中	平成25年度	N	N	156千人/日	平成28年度

○政策目標(アウトカム)		業績目標							
○施策目標(評価の単位)		初期値	(年度)	平成25年度実績等			前年度評価	目標値	(年度)
○業績目標・関連指標 ※1 太字は「社会資本整備重点計画第3章」の指標 ※2 斜体は関連指標(施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するもの。) ※3 ◎は主要な業績指標(◎の評価がNの場合は、施策目標の評価は「②目標達成」又は「④進展が大きくない」とする。)				実績値	(年度)	評価			
◎132	東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率 ②全区間のピーク時混雑率	① 164%	平成23年度	165%	平成25年度	B	B	150%	平成27年度
		② 201%	平成23年度	200%	平成25年度	B	B	180%	平成27年度
133	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているもの割合	39%	平成18年度	77%	平成25年度	A	A	85%	平成28年度
27	地域公共交通の維持・活性化を推進する								
134	地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	512件	平成24年度	572件	平成25年度	A	B	800件	平成29年度
135	バスロケーションシステムが導入された系統数	9,054系統	平成20年度	11,684系統	平成24年度	B	A	15,000系統	平成29年度
◎136	地方バス路線の維持率	97.1%	平成20年度	98.2%	平成25年度	B	B	100%	平成25年度
137	航路・航空路が確保されている離島の割合(①航路、②航空路)	① 70%	平成22年度	70%	平成25年度	A	A	68%	平成27年度
		② 100%	平成23年度	100%	平成25年度	A	A	100%	平成27年度
28	都市・地域における総合交通戦略を推進する								
◎138	公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合(①三大都市圏、②地方中枢都市圏、③地方都市圏)	① 85.8%	平成22年度	90.3%	平成25年度	A	A	85.8%	平成28年度
		② 69.1%	平成22年度	77.9%	平成25年度	A	A	69.5%	平成28年度
		③ 33.0%	平成22年度	38.6%	平成25年度	A	A	33.0%	平成28年度
29	道路交通の円滑化を推進する								
◎139	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	約128万人・時/日	平成23年度	約123万人・時/日	平成25年度	A	A	約1割削減(約121万人・時/日)	平成28年度
140	都市計画道路(幹線街路)の整備率	59.1%	平成21年度	60.9%	平成23年度	B	A	63%	平成28年度
9	市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護								
30	社会資本整備・管理等を効果的に推進する								
141	省エネルギー化指針等が策定された電気通信施設の割合	0%	平成21年度	100%	平成25年度	A	A	100%	平成25年度
◎142	情報通信技術(ICT)を利用した建設施工技術(情報化施工技術)を導入した直轄工事件数	1313件	平成22年度	1,099件	平成25年度	A	A	900件	平成26年度
143	国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業において用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.06%	平成18～22年度の平均	2.32%	平成20～24年度の平均	A	A	2.75%	平成24～28年度の平均
145	事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件	平成23年度	0件	平成25年度	—	—	0件	毎年度
146	国土交通大学校における研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度	92.6%	平成20年度	97.8%	平成25年度	—	—	90.0%以上	毎年度
31	不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する								
144	不動産証券化実績総額	51兆円	平成23年度	59兆円	平成25年度	B	B	75兆円	平成28年度
◎145	指定流通機構(レインズ)における売却物件に係る各年度の成約報告件数	136千件	平成23年度	162千件	平成25年度	A	A	165千件	平成28年度
146	賃貸住宅管理業者登録制度における登録業者目標数の達成率	20%(1,579業者)	平成23年度	41%(3,267業者)	平成25年度	B	B	100%(8,000業者)	平成28年度
147	土地総合情報ライブラリーへのアクセス件数	17,947万件	平成23年度	14,606万件	平成25年度	B	B	20,300万件	平成28年度
148	法人及び世帯が所有する宅地などに係る低・未利用地(空き地等)の面積	13.1万ha	平成15年	12.2万ha	平成20年	—	—	13.1万ha	平成25年
32	建設市場の整備を推進する								
◎148	我が国建設企業の海外建設受注高	1.35兆円	平成23年度	1.60兆円	平成25年度	A	B	1.5兆円	平成27年度
149	公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律に基づく施策の実施状況(①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)	① 97%	平成22年度	97%	平成23年度	B	N	100%	平成28年度
		② 82%	平成22年度	82%	平成23年度	B	N	100%	平成28年度
150	専門工事業者の売上高経常利益率	3.5%	平成22年度	3.5%	平成22年度	N	B	4.0%	平成28年度
151	建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD.I.)	① 0.8%	平成23年	1.6%	平成25年	B	A	絶対値1%以下	平成28年
		② 9.5% 欠点	平成23年	26.25ポイント	平成25年	A	B	絶対値30% 欠点以下	平成28年
152	新事業展開等を行う建設企業数	—	—	1,884社	平成22年度	N	A	5,000社	平成27年度
153	建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	88.4%	平成23年度	89.0%	平成25年度	—	—	90.0%	平成28年度
154	建設関連業登録制度に係る申請から登録処理までの所要日数の低減率	63.89日	平成21年度	44.76日	平成25年度	—	—	44.72日	平成29年度
33	市場・産業関係の統計調査の整備・活用を推進する								
◎153	統計の情報提供量及びその利用状況(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	① 約5,000件	平成18年度	約13,500件	平成25年度	A	A	約14,800件	平成27年度
		② 約915,000件	平成22年度	約1,012,000件	平成25年度	A	B	約960,000件	平成27年度
34	地籍の整備等の国土調査を推進する								
◎154	地籍調査対象面積に対する地籍調査実施地域の面積の割合	49%	平成21年度	51%	平成25年度	B	B	57%	平成31年度
155	土地分類基本調査(土地履歴調査)を実施した面積	40.3%	平成23年度	70.7%	平成25年度	A	A	100%	平成31年度
35	自動車運送業の市場環境整備を推進する								
◎156	荷主への安全協力要請の発出件数	88件	平成23年度	54件	平成25年度	A	A	44件	平成27年度
36	海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る								
◎157	海運業(外航及び内航)における年間の船員採用者数の水準	—	—	138	平成24年度	A	B(定数変更)	100(1事業者あたり1.83人)	毎年度
158	造船市場の公正な競争条件を阻害する恐れのある助成措置の割合	100%	平成21年度	96%	平成24年度	N	B	50%	平成25年度

○横断的な政策目標

10	国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備								
37	総合的な国土形成を推進する								
◎159	国土形成計画の着実な推進(対21年度比で進捗が見られる代表指標の項目数)	11	平成22年度	9	平成24年度	A	B	現状維持又は増加	毎年度
160	大都市圏の整備推進に関する指標(①都市環境インフラ整備の広域的な取組みへ参加した延べ自治体数(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量))	① 91%(80自治体)	平成23年度	100%(88自治体)	平成24年度	A	A	100%(88自治体)	平成28年度
		② 0%(36.54kg/日)	平成20年度	82%(33.075kg/日)	平成22年度	N	A	59%(33.278kg/日)	平成27年度
161	国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報のダウンロード件数)	37万件	平成18年度	95万件	平成25年度	—	—	現状維持又は増加	毎年度
38	国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する								
◎161	電子基準点の観測データの欠測率	0.43%	平成22年度	0.22%	平成25年度	A	A	0.5%未満	毎年度
162	地理空間情報ライブラリーの運用(国・地方公共団体の地理空間情報ライブラリー利用数)	0件	平成23年度	23,651件	平成25年度	A	N	24,000件	平成26年度
39	離島等の振興を図る								
◎163	離島等の総人口	① 394千人	平成22年度	395千人	平成23年度	A	A	353千人以上	平成27年度
	①離島地域の総人口	② 122千人	平成20年度	117千人	平成25年度	A	A	114千人以上	平成25年度
	②奄美群島の総人口	③ 2.3千人	平成20年度	2.5千人	平成25年度	B	A	2.5千人以上	平成25年度
	③小笠原村の総人口								
40	北海道総合開発を推進する								
◎164	北海道総合開発計画の着実な推進(対前年度比で進捗が認められる代表指標の項目数)	6	平成23年度	8	平成24年度	A	新規	現状維持又は増加	毎年度
165	北方領土隣接地域振興指標(一人当たり主要生産額)	2.94百万円/人	平成17年度	3.55百万円/人	平成24年度	A	A	2.94百万円/人以上	平成29年度
166	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	31,091人	平成24年度	32,571人	平成25年度	—	—	39,000人	平成29年度
11	ICTの活用及び技術研究開発の推進								
41	技術研究開発を推進する								
◎166	目標を達成した技術研究開発課題の割合	—	—	97.9%	平成25年度	A	A	80%	毎年度
42	情報化を推進する								
◎167	国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	0件	平成24年度	1件	平成25年度	A	A	限りなくゼロ	平成24年度
12	国際協力、連携等の推進								
43	国際協力、連携等を推進する								
◎168	国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	124件	平成23年度	121件	平成25年度	B	A	131件	平成28年度
13	官庁施設の利便性、安全性等の向上								
44	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する								
◎169	官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合(耐震対策)	83%	平成23年度	88%	平成25年度	A	A	95%	平成28年度
170	保全状態の良い官庁施設の割合等(①保全状態の良い官庁施設の割合、②官庁官舎関係基準類等の策定事項数)	① 48%	平成23年度	58.0%	平成25年度	A	A	60%	平成28年度
		② 25事項	平成23年度	44事項	平成25年度	A	A	50事項	平成28年度

◎昨年度の評価書

施策目標個票

(国土交通省24-②)

施策目標	航空交通ネットワークを強化する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、航空交通ネットワークの強化を図る。	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「おおむね順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	羽田空港における新滑走路及び国際線旅客ターミナルの供用開始、成田空港における平行滑走路の北伸等により、全体的に施策目標の達成に向けておおむね順調な推移を示している。今後は航空需要の動向等を踏まえつつ、国際競争力の強化、地域活力の向上等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を通じ、引き続き航空交通ネットワークの強化を図る。同時に、航空における安全・安心の確保のため、騒音対策、空港の耐震性向上を引き続き実施する。

業績指標	120 大都市圏拠点空港の空港容量の増加	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		85.7% (64万回)	67.3% (50.3万回)	70.0% (52.3万回)	81.7% (61万回)	85.7% (64万回)	91.0% (68万回)	A-2	100% (74.7万回)
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
業績指標	121 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		94.11%	-	-	-	94.11%	94.13%	B-1	94.3%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
業績指標	122 航空輸送上重要な空港のうち、地震時に救急、救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	初期値	実績値					評価	目標
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		57%	-	-	-	57%	59%	A-2	74%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額
	予算の状況 (百万円)	当初予算(a)	415,438	241,133	232,147	242,351
補正予算(b)		4,055	14,857	48,730	-	/
前年度繰越等(c)		78,705	28,382	21,992	-	/
合計(a+b+c)		498,198	284,371	302,869	242,351	/
	執行額(百万円)	454,554	244,376	/	/	/
	翌年度繰越額(百万円)	28,382	20,024	/	/	/
	不用額(百万円)	15,262	19,971	/	/	/

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	航空局	作成責任者名	航空戦略課 (課長 海谷 厚志)	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	-----	--------	---------------------	----------	---------

業績指標 120

大都市圏拠点空港の空港容量の増加

評価

A-2	目標値：100%（74.7万回）（平成28年度） 実績値：91.0%（68万回）（平成24年度） 初期値：85.7%（64万回）（平成23年度）
-----	--

（指標の定義）

大都市圏拠点空港（羽田、成田、関西、中部の4空港）のうち首都圏空港（羽田、成田）における空港容量の増加

（目標設定の考え方・根拠）

大都市圏拠点空港の空港容量の増加を図るため首都圏空港（羽田、成田）の整備を進めており、羽田、成田両空港の整備により見込まれる空港容量の増加を目標とした。

（外部要因）

景気及び自由時間、家計収支等の社会・経済動向

（他の関係主体）

航空運送事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

日本再興戦略（平成25年6月14日）「一. 5. 立地競争力の強化 ①「国家戦略特区」の実現」及び「③空港・港湾などの産業インフラの整備」に記載あり

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章」及び「第3章」に記載あり。

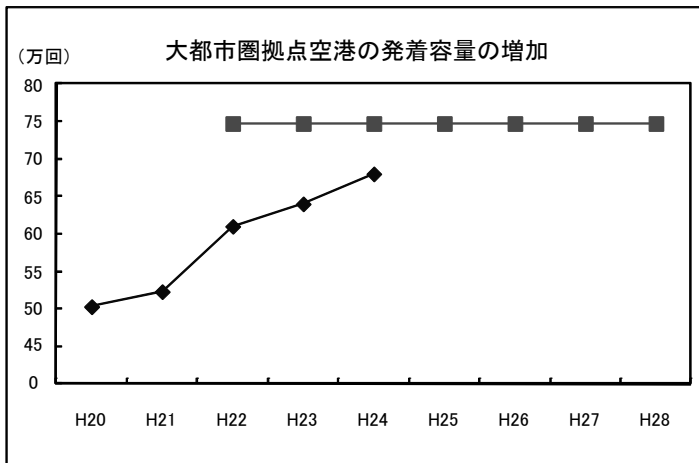
【その他】

なし

過去の実績値

（年度）

H20	H21	H22	H23	H24
50.3万回	52.3万回	61万回	64万回	68万回



事務事業の概要

主な事務事業の概要

羽田空港の24時間国際拠点空港化及び成田空港のアジアのハブ空港としての地位を確立するための取り組みにより、首都圏における空港容量の増加を図る。(◎)

予算額：空港整備事業費（首都圏空港） 1,071億円（平成24年度）の内数

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

羽田空港は、平成22年10月のD滑走路及び国際線地区の供用開始により年間発着枠が37.1万回に拡大し、国際線についても32年ぶりに本格的な定期便（うち6万回（昼間3万回+深夜早朝3万回））の就航を果たした。その後も年間発着枠が段階的に拡大し、25年3月末には41万回まで拡大している。

また、成田空港は、平成23年10月から同時平行離着陸方式が開始されるとともに、年間発着枠が22万回から23.5万回まで拡大し、その後24年3月には25万回まで拡大した。さらに、平成25年3月にB滑走路西側誘導路及び横堀地区エプロンが供用され、25年3月末には27万回まで拡大し、オープンスカイを実現した。

このように、大都市圏拠点空港（首都圏空港）の容量の増加に向けては、整備事業等を着実に進めているところであり、目標値に向けた推移となっており順調である。

(事務事業の実施状況)

羽田空港は、平成22年10月のD滑走路及び国際線地区の供用開始により年間発着枠が37.1万回に拡大し、国際線についても、32年ぶりに本格的な定期便（うち6万回（昼間3万回+深夜早朝3万回））の就航を果たした。その後も年間発着枠が段階的に拡大し、空港運用の慣熟により25年3月末には41万回まで拡大している。

また、成田空港は、平成23年10月から同時平行離着陸方式が開始されるとともに、年間発着枠が22万回から23.5万回まで拡大し、その後24年3月には25万回まで拡大した。さらに、平成25年3月にB滑走路西側誘導路及び横堀地区エプロンが供用され、25年3月末には27万回まで拡大し、オープンスカイを実現した。

首都圏空港の空港容量74.7万回への拡大に向けて、引き続き関連施設の整備を進めている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

羽田空港については、24時間国際拠点空港化の推進の取組みにより41万回まで年間発着枠が増加したが、今後も空港容量を44.7万回に増加させることとしている。

また、成田空港についても、アジアのハブ空港としての地位を確立するための取組みにより27万回まで年間発着枠を拡大した。今後更に、30万回への空港容量の拡大に向けて、取組みを進めていく。

以上より、目標の達成が順調に見込めているので「A-2」と評価した。なお、社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標名を「大都市圏拠点空港の空港容量」に変更するとともに目標値及び目標年度を平成24年度から平成28年度に見直している。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課： 航空局航空ネットワーク部首都圏空港課（課長 和田 浩一）、航空局航空ネットワーク部空港施設課大都市圏空港調査室（室長 杉野 浩茂）

◎新たな評価方針について

現 状

国土交通省では、目標管理型政策評価(政策チェックアップ)として44施策目標及び183業績指標(※各施策目標のもとに複数の業績指標を設定)について、前年度の実績値等により事後評価を毎年度行ってきたところ。

(1)見直しの経緯

経済財政諮問会議(H25.5.20)において新藤総務大臣より「評価基準の標準化」、「重点化による質の向上」の取組が提案され、総務省政策評価分科会での議論も踏まえて、各行政機関における評価の標準的な指針を示す「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」(H25.12.20政策評価各府省連絡会議了承、以下「ガイドライン」という。)により、政府全体として共通の評価基準(評価の標準化)が決定された。

(2)重点化による質の向上

【ガイドラインにおける評価実施サイクル】

- ①毎年行っている評価について、業務量、緊急性等を勘案した周期で行う
- ②基本計画期間(3~5年)内に少なくとも一度は行う
- ③評価を行わない年度においては、モニタリング(業績指標の実績値等の公表)を行う



国土交通省の政策チェックアップについては、従来は毎年度実施してきたところではあるが、

- ①政府方針(「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」H25.12.20政策評価各府省連絡会議了承)、
 - ②評価ノウハウの継承の観点
 - ③他省庁の動向(2~3年毎が多い見込み)
- を踏まえ、国交省としては2年毎にとりまとめることを決定した。

【スケジュール案】

H26.3末	評価実施サイクルを決定(平成26年度国土交通省事後評価実施計画の変更決裁)
H26.8末	モニタリング実施(業績指標のH25度実績値等を公表)
H27夏	評価書のとりまとめ(業績指標のH25度及びH26度実績値をもとに施策目標の5段階評価を行う)
H28夏	モニタリング実施
H29夏	評価書のとりまとめ
.....	

(3) 評価基準の標準化

従来、国交省の施策の評価方法は以下のとおり実施されてきたところ。

①「順調である」

業績指標のA評価が8割以上（最も重要な業績指標がA以外である場合等についてはこの限りでない）

②「おおむね順調である」

A評価が8割未満5割以上

③「努力が必要である」

A評価が5割未満

今般のガイドラインを踏まえ、以下のとおり各府省共通の5区分の評価基準が導入されることになった。

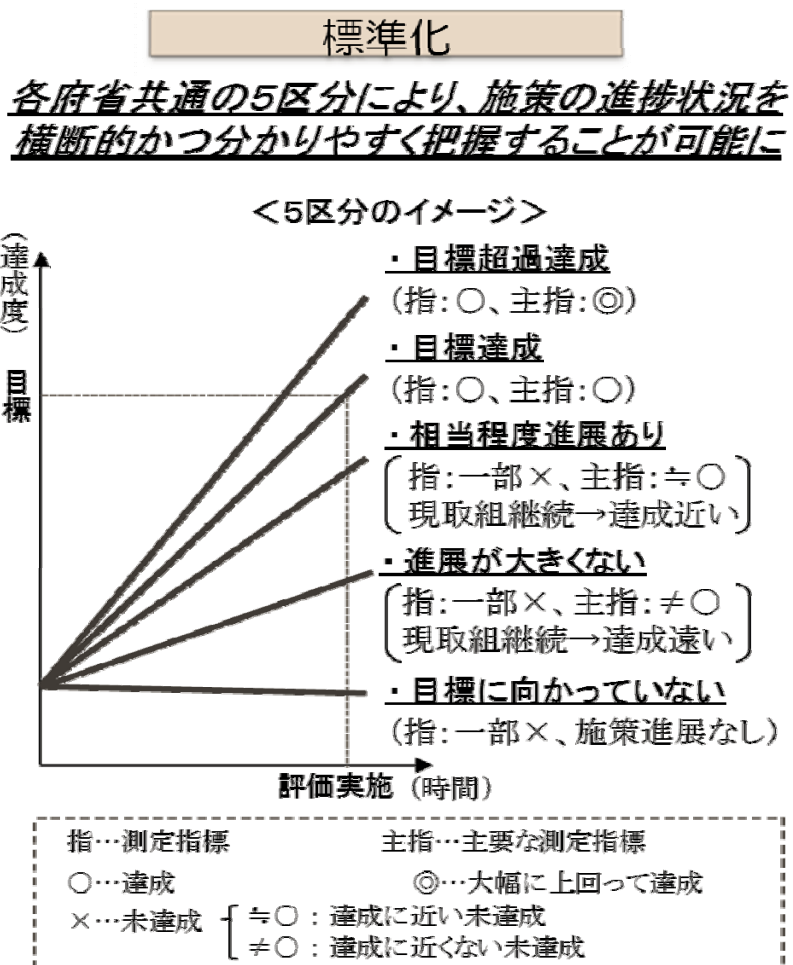
① 目標超過達成

② 目標達成

③ 相当程度進展あり

④ 進展が大きくない

⑤ 目標に向かっていない



ガイドラインで示されている5区分の評価基準をもとに、以下の解釈(案)により総合的な判断で評価を行うこととする。

なお、業績指標の評価については、従来と同様にA、B、Nにより行う。

「A」…目標達成

「B」…目標非達成

「N」…判断できない(実績値が把握できない等による)

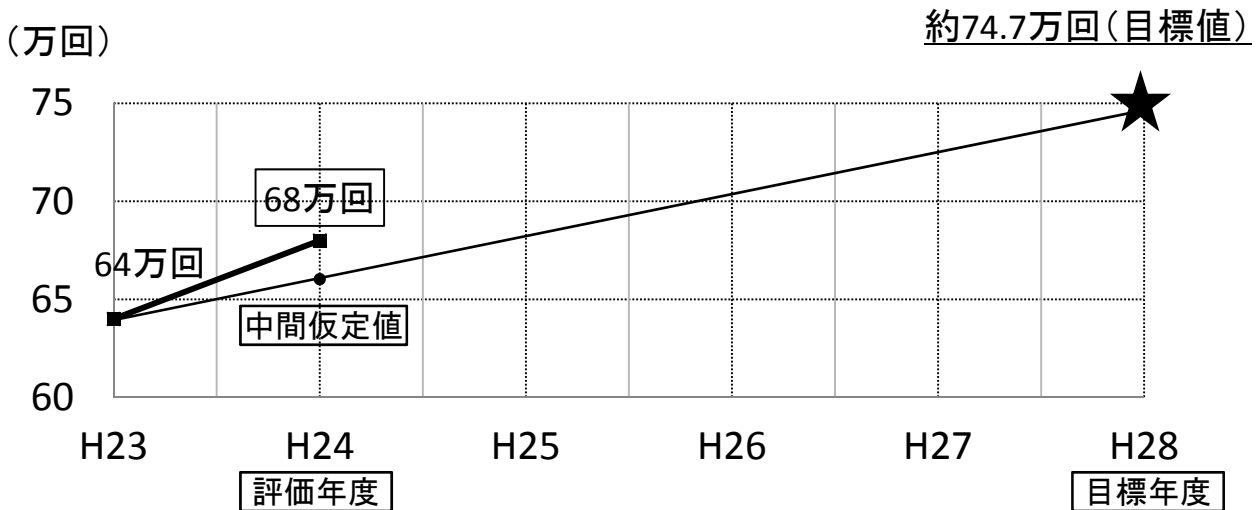
新たなガイドライン上の5区分の評価基準		解釈(案)	
区分	内容		
①目標超過達成	全ての測定指標で目標が達成され、かつ、測定指標の主要なものが <u>目標を大幅に上回って達成されたと認められるもの</u>	「目標を大幅に上回って達成されたと認められるもの」	達成率150%以上など顕著な進展が認められることを目安
②目標達成	全ての測定指標で目標が達成され、かつ、測定指標の主要なものが <u>目標を大幅に上回って達成されたと認められないもの</u>	「目標を大幅に上回って達成されたと認められないもの」	上記以外
③相当程度進展あり	一部又は全部の測定指標で目標が達成されなかったが、主要な測定指標は <u>おおむね目標に近い実績を示す</u> など、現行の取組を継続した場合、 <u>相当な期間を要せずに目標達成が可能であると考えられるもの</u>	「おおむね目標に近い実績を示す」	達成率70%以上を目安
		「相当な期間を要せず」	3年未満を目安
④進展が大きくない	一部又は全部の測定指標で目標が達成されず、主要な測定指標についても <u>目標に近い実績を示さなかった</u> など、現行の取組を継続した場合、 <u>目標達成には相当な期間を要した</u> と考えられるもの	「目標に近い実績を示さなかった」	達成率70%未満を目安
		「相当な期間を要した」	3年以上を目安
⑤目標に向かっていない	主要な測定指標の全部又は一部が目標を達成しなかったため、施策としても目標達成に向けて進展していたとは認められず、現行の取組を継続しても目標を達成する見込みがなかったと考えられるもの	— (相当な期間を要しても目標を達成できないもの)	

※事故件数などの目標が「0」の指標については、「0」を継続させることの難易度が高いような場合には、「①目標超過達成」とすることも検討する。

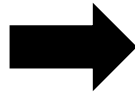
評価の判定方法は以下の例を参照。

なお、平成25年度の実績を基にした評価のシミュレーション結果は1～5ページを参照。

例1) 大都市圏拠点空港の空港容量の増加(A評価)

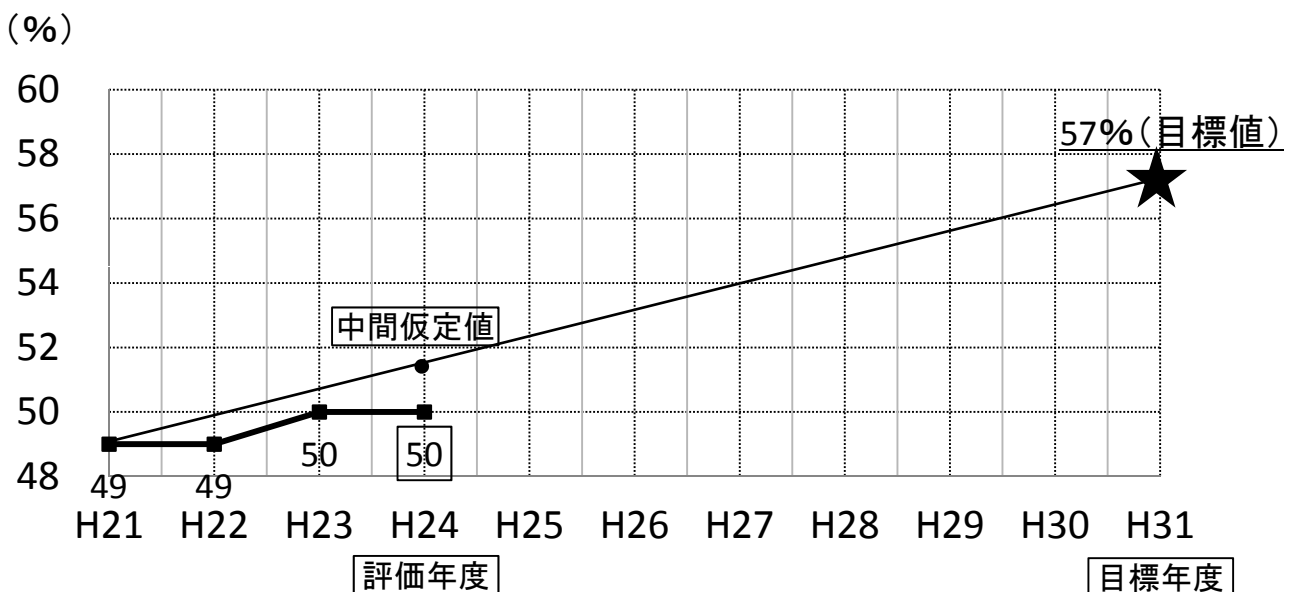


達成率 = 185%



① 目標超過達成

例2) 地籍調査対象面積に対する地籍調査実施地域の面積の割合(B評価)



達成率 = 42%



④ 進展が大きくない

◎業績指標の表示の簡素化について

現在、国交省の業績指標評価では、A、B、N評価とは別に、以下のとおり1、2、3の評価基準も設定しているところ。

- 1 施策の改善等を検討
- 2 これまでの施策を維持
- 3 施策の中止等
 - ①目標の達成に伴う指標の廃止(変更)
 - ②その他の指標の廃止・合理化

【論点】

- i) 1の方が2より評価が高いように捉えられやすく、分かりにくい。
- ii) 施策目標の評価表示基準を共通化することにより国民に分かりやすくさせることが今回のガイドライン改正の目的であり、それとは別の評価表示基準として省独自の複雑な表示方法を用いることは、かえって国民にとって分かりづらくさせてしまう可能性がある。
- iii) 昨年度の骨太の方針における「効率的に行うため、メリハリのある取組を進めるべき」との方針に鑑み、業績指標の表示方法も簡素化することで効率化を図ることが効果的である。

以上から、業績指標の評価基準(1、2、3)については廃止する。なお、評価書には従来どおり、1、2、3に対応する詳細内容を記載することとする。

目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン

平成 25 年 12 月 20 日
政策評価各府省連絡会議了承

本ガイドラインは、目標管理型の政策評価（注）の実施に当たっての基本的考え方、実施内容等を明確化し、各行政機関における取組の標準的な指針を示したものである。

本ガイドラインについては、各行政機関の取組の進展等を踏まえ、必要に応じ、目標管理型の政策評価の改善及び充実のため、所要の見直しを行う。

（注）「目標管理型の政策評価」とは、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）第 6 条第 2 項第 6 号に定める「事後評価の対象としようとする政策」に係る評価のうち「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。）の別紙に定める実績評価方式を用いた政策評価及びあらかじめ設定された目標の達成度合いについて評価する内容を含む、いわゆる「施策」レベルの政策の事後評価をいう。

記

1 実施に当たっての基本的考え方

目標管理型の政策評価の実施に当たっては、政策インフラとしての利便性を向上させる観点から、政策の目的、目標、達成手段等から成る政策体系を明確化した上で、目標の達成度合いについて各行政機関共通の標準的な表示方法を用いて行うものとする。あわせて、政策の見直しにより貢献していく観点から踏み込んだ評価を実施する取組を進め、また、評価作業の効率化に努めるものとする。

2 事前分析表の作成

(1) 趣旨

目標管理型の政策評価においては、目標を適切に設定することが重要である。その上で、目的、目標（指標）、それらの達成手段、各手段がいかに関目標等の実現に寄与するか等に係る事前の想定が明確でなければ、事後において当該想定を検証し、政策の改善に反映させていくことが困難となる。逆に、事前の想定が明確であれば、当該想定を検証する事後の評価の簡素合理化を図っていくことも可能となり得る。

評価対象となる施策レベルの政策について、要するコスト（予算・決算情報）とともに、上記のような事前の想定を分かりやすく重要な情報に焦点を絞った形であらかじめ整理、公表し、事後に実績を踏まえて検証していくことは、各行政機関の政策体系の一層の明確化、外部検証の促進、各行政機関の長等によるマネジメントの強化等に有効と考えられる。

これらの事前の想定を明示するに当たっては、使いやすく分かりやすいものとしていくことに加えて、国民への説明責任を徹底するため、各行政機関間の統一性・一覧性の確保を図ることが必要であることから、各行政機関は、別紙1の様式を基本として、評価対象となる施策ごとに毎年度事前分析表を作成するものとする。

なお、評価の対象となる施策の特性や予算の構成等により、下記の場合など当該様式に修正を加える必要がある場合は、当該様式の要素を盛り込んだ上で、統一性・一覧性の確保に留意しつつ修正を行い作成するものとする。

- ・従前からの評価との連続性の確保や評価結果の活用等のため、当該様式で定められた事項名とは異なるものを併記することが適当な場合
- ・記載内容を分かりやすくする等のために、当該様式の記載事項の他に必要な情報を記入する欄を追加する場合（なお、記入すべき情報の分量が多く統一性・一覧性が著しく損なわれるおそれがある場合は、別紙に記入するなど適宜工夫するものとする。）
- ・評価対象施策の位置付けの明確化等のため、各行政機関の政策体系の整理に対応した構成とすることが適当な場合

(2) 事前分析表の作成対象等

事前分析表の作成対象は、目標管理型の政策評価を実施する全ての施策とする。

(3) その他

作成した事前分析表については、公表するとともに、総務省行政評価局に

送付するものとする。

3 評価書の統一性・一覧性の確保及び評価書の活用

(1) 統一性・一覧性の確保

目標管理型の政策評価に係る評価書（以下「評価書」という。）についても、使いやすく分かりやすいものとしていくことに加えて、国民に対する説明責任を徹底するため、各行政機関間の統一性・一覧性の確保を図ることが必要であることから、各行政機関は、別紙2の様式を基本として、評価対象となる施策ごとに評価書を作成するものとする。その際、施策ごとの目標達成度合いについては、各行政機関共通の区分として、「目標超過達成」、「目標達成」、「相当程度進展あり」、「進展が大きくない」、「目標に向かっていない」の5段階区分を適用し、明示する。

なお、評価の対象となる施策の特性や予算の構成等により、下記の場合など当該様式に修正を加える必要がある場合は、当該様式の要素を盛り込んだ上で、統一性・一覧性の確保に留意しつつ修正を行い作成するものとする。

- ・測定結果の分析を踏まえた区分など、従前からの評価との連続性の確保や評価結果の活用等のため、当該様式で定められた事項名とは異なるものを併記することが適当な場合
- ・記載内容を分かりやすくする等のために、当該様式の記載事項の他に必要な情報を記入する欄を追加する場合（なお、記入すべき情報の分量が多く統一性・一覧性が著しく損なわれるおそれがある場合は、別紙に記入するなど適宜工夫するものとする。）
- ・評価対象施策の位置付けの明確化等のため、各行政機関の政策体系の整理に対応した構成とすることが適当な場合

(2) その他

評価書については、原則として8月末を目途に作成、公表し、総務省行政評価局に送付するものとする。

その際、基本方針I 9(2)にいう窓口において、当該評価書に関する外部からの意見・要望を受け付け、寄せられた意見・要望については関係する部局等で適切に活用するものとする。

また、評価対象施策の改善・見直し等に資するため、評価書の積極的な活用を図るものとする。

4 政策の見直しに資する踏み込んだ評価の推進

各行政機関は、政策の見直しにより貢献していく観点から、下記の点に踏み込んだ総括的な評価を行う。その際、毎年行っている評価について、業務量、緊急性等を勘案した周期で行う（基本計画期間内に少なくとも一度は行う。）こととする一方で、評価を行わない年度においては、あらかじめ設定した目標等の達成度に関して毎年度実績の測定（モニタリング）を行うといったメリハリのある対応等により、評価作業の効率化に努めるものとする。

- ・想定していなかった外部要因や、目標に掲げられなかった費用等の要素についての分析
- ・事前分析表に掲げた達成手段が、当該施策目標へ有効かつ効率的に寄与しているかについての検証
- ・設定していた目標の妥当性と必要な見直し、新たな目標設定の在り方
- ・施策の実施に当たって、目標を達成しなかった原因の分析や、目標達成に効果のあった取組や工夫等、以後の施策の企画立案、実施に活用すべきこと

上記の総括的な評価を行わない年度においてモニタリングを行う場合においては、各行政機関は、事前分析表（別紙1の様式）に記入することを基本とする。

なお、モニタリングの結果、総括的な評価の必要があると認められる場合には、当該年度において総括的な評価を行う。

5 政策評価と行政事業レビューとの連携の確保について

(1) 政策評価と行政事業レビューの相互活用

各行政機関は、施策と当該施策を構成する事務事業に係る状況を一体的に把握し、政策の見直し・重点化、予算の縮減・効率化等に資するため、目標管理型の政策評価の実施に当たって、5(2)及び(3)に掲げる取組を通じ、行政事業レビューとの間で情報等の相互活用を図るものとする。

(2) 施策と事務事業との対応関係の整理

各行政機関は、施策と当該施策を構成する事務事業に係る行政事業レビューの対象事業との対応関係について、事前分析表の達成手段欄において明確

化するものとする。

(3) 実施過程における関係部局間の連携等

各行政機関は、目標管理型の政策評価と行政事業レビューの実施に当たり、「行政事業レビュー実施要領」において政策評価との連携の取組が推奨されていることを踏まえ、政策評価担当組織と行政事業レビューの取りまとめ部局との連携を確保するものとする。

(参考) 行政事業レビュー実施要領 10(3) 政策評価との連携

② このため、各府省は、以下のような取組を進めていくことが推奨される。

ア 合同のチームによるレビューと政策評価の一体的な推進

イ レビューの外部有識者会合と、政策評価に関する外部の有識者によって構成される同種の会合の合同開催

6 実施時期と経過措置

本ガイドラインは平成 26 年度以降に行う政策評価について適用する。

平成 26 年度に実施する施策に係る事前分析表については、既に作成しているなど特段の事情がある場合には、従前の様式を用いることができるものとする。

平成26年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

別紙1

(〇〇省26-①)

(記入イメージ)

施策名	担当部局名		作成責任者名 (※記入は任意)		〇〇課長 〇〇〇〇						
	〇〇局	〇〇課	〇〇局	〇〇課							
施策の概要	政策体系上の位置付け		〇〇の形成を通じ△△の構築								
達成すべき目標	全ての〇〇が……な程度に……できるような△△を実現		目標設定の考え方・根拠	……との理念にしたがって、〇〇計画(閣議決定)において、「〇〇〇」と規定されている	政策評価実施予定時期 平成〇年〇月						
測定指標	基準値	目標値	年度ごとの目標値								
			24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度		
〇〇調査における△△率 (※4か年計画の場合の記入例)	50%	70%	-	〇%	〇%	〇%	70%	-	-	-	
〇〇適合基準率 (※10か年計画の場合の記入例)	75%	90%	-	-	-	-	-	-	-	83%	
測定指標	基準	目標	施策の進捗状況(実績)								
			24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度		
〇〇事業計画の推進 (※5か年計画の場合の記入例)	計画対象事業の制 度の拡充	〇〇事業 計画の完 了	-	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	
測定指標	目標	目標	測定指標の選定理由及び目標(水準・目標年度)の設定の根拠								
〇〇法の改正作業 (※単年度の目標設定の 場合の記入例)	改正法案を次期通常 国会に提出	26年度	〇〇大綱(閣議決定)において、次期通常国会への関連法の改正法案の提出を定めているため								
達成手段 (開始年度)	予算額計(執行額)	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	達成手段の概要等	平成26年 行政事業レビユー 事業番号
〇〇事業 (1) (平成〇年度)(関連:26- ①)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	…において、〇〇を整備 〇〇を整備することは、△△現在……人いる～に対し、〇〇を提供、促進することとなるため、測定指標の〇〇率を……%押し上げる効 果があると見込んでいる 〇〇整備率:〇%(〇〇の満足度:〇%)	0001
〇〇事業 (2) (平成〇年度)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	…に対する支援として、〇〇を実施 〇〇事業を実施することにより、主要な〇〇などを中心に連続した△△化を行う地区の総面積が増加し、一層の……の促進を図ること ができると見込んでいる 〇〇面積:〇㎡(〇〇の利用者:〇人)	0002
〇〇に関する租税特別措 置(平成〇年度)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	……	……
××規制の適切な運用 (平成〇年度)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	……	……
施策の予算額・執行額	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	施策に関係する内閣の重要政策 (施政方針演説等のうち主なもの)	

平成〇年度実施施策に係る政策評価書

別紙2

(〇〇省YY-①)

施策名						
施策の概要						
達成すべき目標						
施策の予算額・執行額等	区分	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	
	予算の状況 (百万円)	当初予算(a)				
		補正予算(b)				
		繰越し等(c)			(※記入は任意)	/
		合計(a+b+c)			(※記入は任意)	
執行額(百万円)			(※記入は任意)			
施策に関する内閣の重要政策(施政方針演説等のうち主なもの)						

測定指標	指標A	基準値	実績値					目標値	達成
		〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	
		年度ごとの目標値							
	指標B	基準	施策の進捗状況(実績)					目標	達成
		〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	
		年度ごとの目標							
	指標C	施策の進捗状況(実績)					目標	達成	
							〇年度		

評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) (判断根拠)	各行政機関共通の5段階区分を記入 測定指標の結果に基づき、上記区分とした判断根拠を記入
	施策の分析	以下の事項について、記入するよう努める ・施策そのものの問題点 ・達成手段が当該施策目標へ有効かつ効率的に寄与しているか ・外部要因等事前に想定できなかったことにより実績に与えた影響	
	次期目標等への反映の方向性	【施策】 以下の事項について、今後の課題や当該施策に係る問題点を把握した上で、施策、測定指標ごとに記入 ・設定していた目標の妥当性と必要な見直し ・新たな目標の在り方 その外、今後の施策への反映の方向性を記入	

学識経験を有する者の知見の活用	
-----------------	--

政策評価を行う過程において使用した資料その他の情報	
---------------------------	--

担当部局名	作成責任者名 (※記入は任意)	政策評価実施時期
-------	--------------------	----------

＜別紙 1 の様式の記入要領＞

※ 本記入要領は、26年度実施施策に係る事前分析表の作成を前提とした、別紙 1 の様式の記入に当たっての標準的な考え方を示したものである。

- 1 事前分析表は施策単位で作成し、各欄には数行程度の簡潔で分かりやすい文章で記入する。
- 2 事前分析表の右上に、括弧書きで行政機関名を記入するとともに、評価対象施策の実施年度及び施策番号を①から始まる丸数字番号を順次付し記入する（例：「(〇〇省 26-①)」）。
なお、施策番号が多いなどの場合には、特定できる形であれば任意の番号の付し方でも可とする。
- 3 「担当部局名」、「作成責任者名」欄には、政策評価を担当する担当課室、作成責任者の役職・氏名を記入する。なお、「作成責任者名」欄についての記入は任意とする。
- 4 「施策の概要」欄には、「施策名」欄に記入した施策の概要を記入する。
- 5 「政策体系上の位置付け」欄には、各行政機関の政策体系における、「施策名」欄に記入した施策の上位の政策（狭義）等を記入する。
- 6 「達成すべき目標」欄には、評価対象施策について、国民に対して「いつまでに、何について、どのようなことを実現するのか」を示す、政策効果に着目した達成すべき目標を記入する。
- 7 「目標設定の考え方・根拠」欄には、達成すべき目標が、どのような考え方に基づいて設定されたのかについて記入する。なお、必要に応じ、その根拠となる閣議決定、政府方針等も記入する。
- 8 「政策評価実施予定時期」欄には、政策評価を実施する予定の年（和暦）及び月を記入する（例：平成27年 8 月）。
- 9 「測定指標」欄には、達成すべき目標について達成度合いを測定するための測定指標を 1 から始まる算用数字番号を順次付し記入する（例：1 〇〇調査における△△率、2 〇〇〇に占める・・・な△△の割合 等）。
測定指標は、施策の達成状況を適切に説明することができるものとする。

また、本欄には、原則として「達成すべき目標」に関し達成すべき水準が数値化されている測定指標を記入する。数値化が困難な場合は、定性的なものであっても可とするが、「達成すべき目標」に関し達成すべき水準が具体的に特定され、事後検証が可能なものを記入するものとする。例えば、各行政機関における施策の特性により、前述の記入が困難な場合、「施策の進捗状況（目標）」欄に、評価対象施策に係る各年度の進捗状況などを記入するなどの対応を行うことも考えられる。

なお、各行政機関における施策の特性により、単年度で目標（目標値）を設定している場合には、当該目標（目標値）を記入することも可とする。

10 「測定指標」欄中、「基準値」欄には、指標を測定する際に基準とする値及び基準とする年度を記入する。定性的な測定指標を用いる場合には、それに対応した記入の仕方を適宜工夫するものとする。

11 「測定指標」欄中、「目標値」欄には、測定する指標の目標値及び目標を達成しようとする年度を記入する。定性的な測定指標を用いる場合には、それに対応した記入の仕方を適宜工夫するものとする。

12 「測定指標」欄中、「年度ごとの目標値」欄には、基準年度から目標年度までの間に、中間的な目標値を設定している場合に記入する。

なお、可能な限り中間的な目標値を設定することとするが、設定していない場合、当該欄には、「－」を記入するものとする。

13 「測定指標」欄中、「年度ごとの実績値」欄には、基準年度から評価実施の前年度までの実績値を可能な範囲で記入する。

14 「測定指標の選定理由及び目標値（水準・目標年度）の設定の根拠」欄には、選定された測定指標がどのような理由で目標の達成状況を測定するために妥当であると考えたのかについて記入するとともに、設定された目標値がどのような理由で目標年度までに到達すべき目標値であると考えたのかについて記入する。また、その根拠となる閣議決定や政府方針等も記入する。

15 「達成手段（開始年度）」欄には、達成すべき目標を達成する手段について(1)から始まる括弧付き算用数字番号を順次付し、達成手段を記入するとともに、下段に当該達成手段の開始年度を括弧書きで記入する。

その際、以下の点に留意する。

① 内部管理事務に係る共通経費は除く。

- ② 予算事業である達成手段については、平成 26 年行政事業レビューにおける事業単位で、全て記入するとともに、事業名は、平成 26 年行政事業レビューシートの事業名を記入する。
- ③ 非予算関連の規制（法律）、租税特別措置等の達成手段については、特に有力な達成手段と認められるものを記入する。
- ④ 達成手段が複数の施策に関係する場合には、関係する他の施策について上記 2 で付した事前分析表右上の番号を括弧書きで記入する（例：（関連：26-①））。
- ⑤ 達成手段がない施策については、「達成手段（開始年度）」欄には「－」を記入する。
- 16 「予算額計（執行額）」欄には、達成手段のうち予算事業について、当初予算、補正予算、繰越し等（前年度繰越し、翌年度繰越しのほか、移流用増減、予備費での措置等のネット合計額）の合計（一般会計、特別会計を問わない。）を記入する。また、「23 年度」「24 年度」欄には、括弧書きで執行額を記入する。なお、予算事業以外の達成手段については、記入を要しない。
- 17 「当初予算額」欄には、当該達成手段のうち予算事業について、平成 26 年度当初予算額を記入する。なお、予算事業以外の達成手段については、記入を要しない。
- 18 「関連する指標」欄には、達成手段に関連している測定指標について、「測定指標」欄に記入した算用数字番号を記入する。達成すべき目標に直接関連付けている場合等については、「－」を記入するものとする。
- 19 「達成手段の概要等」欄には、達成手段の概要を記入するとともに、達成手段を実施することが上位施策の達成すべき目標の達成又は測定指標の推移にどのように寄与するのかについて記入する。記入に当たっては、数値化して記入し、定性的な記述である場合には、どのように寄与するのか具体的に特定するなど、事後的に検証できるような内容を記入する。
- また、平成 26 年度における達成手段の達成目標を記入する。記入に当たっては下記の例のとおり、アウトプット目標と目標値を記入し、また、括弧書きでアウトカム目標（設定している場合）と目標値も記入する。
- 〔例：〇〇整備率：〇%〕
〔（〇〇の満足度：〇%）〕
- 20 「平成 26 年行政事業レビュー事業番号」欄には、達成手段に係る平成 26 年行政事業レビュー事業番号を記入する。

なお、非予算関連の規制（法律）、租税特別措置等の達成手段については、「-」を記入する。

21 「施策の予算額・執行額」欄には、平成 26 年行政事業レビューにおける事業以外のもも含め、一般会計、特別会計を問わず評価対象施策ごとの合計額を記入する。年度については、「達成手段（開始年度）」欄に準じて記入する。

22 「施策に関係する内閣の重要政策（施政方針演説等のうち主なもの）」欄には、施政方針演説や閣議決定等で示された目標を「達成すべき目標」としているなど評価対象施策に関係する内閣としての重要政策の主なものについて、施政方針演説等の名称、年月日（国会会期）及び関係部分の抜粋を所定欄に記入する。

なお、記入に当たって分量が多くなり過ぎる場合には、施政方針演説、閣議決定等のどこに記載があるのか具体的に特定できる形であれば可とする（例：記載箇所の章又は節の番号を記入するなど）。

＜別紙２の様式の記入要領＞

※ 本記入要領は、別紙２の様式の記入に当たっての標準的な考え方を示したものである。

- 1 目標管理型の政策評価に係る評価書の標準様式は、施策単位で作成し、各欄には数行程度の簡潔で分かりやすい文章で記入する。
- 2 評価書の右上に、括弧書きで行政機関名を記入するとともに、評価対象施策の実施年度及び施策番号を①から始まる丸数字番号を順次付し記入する（例：「〇〇省 YY－①」）。

なお、施策番号が多いなどの場合には、特定できる形であれば任意の番号の付し方でも可とする。
- 3 「施策名」欄には、各行政機関において評価の対象とした施策の名称を記入する。
- 4 「施策の概要」欄には、「施策名」欄に記入した施策の概要を記入する。
- 5 「達成すべき目標」欄には、評価対象施策について、国民に対して「いつまでに、何について、どのようなことを実現するのか」を示す、政策効果に着目した達成すべき目標を記入する。
- 6 「施策の予算額・執行額等」欄は、以下のとおりとする。
 - ① 一般会計、特別会計を問わず評価対象施策ごとの合計額を直近４か年度分記入する。
 - ② 移替え経費については、予算計上所管にて把握し、記入する。
 - ③ 「繰越し等 (c)」欄には、前年度繰越し、翌年度繰越しのほか、移流用増減、予備費での措置等の合計額をネット（正味）で記入する。
 - ④ 複数施策に関連する予算額・執行額については、＜＞外書きにて記入する。
 - ⑤ 前年度分の「繰越し等 (c)」欄、「合計 (a+b+c)」欄及び「執行額（百万円）」欄についての記入は任意とする。
- 7 「施策に係る内閣の重要政策（施政方針演説等のうち主なもの）」欄には、施政方針演説や閣議決定等で示された目標を「達成すべき目標」としているなど評価対象施策に係る内閣としての重要政策の主なものについて、施政方針演説等の名称、年月日（国会会期）及び関係部分の抜粋を記入する。

なお、記入に当たって分量が多くなり過ぎる場合には、施政方針演説、閣議決定等のどこに記載があるのか具体的に特定できる形であれば可とする（例：記載箇所の章又は節の番号を記入するなど）。

- 8 「測定指標」欄には、事前分析表で明らかにした達成すべき目標について、達成度合いを測定するための測定指標を記入する（例：〇〇調査における△△率、〇〇〇に占める・・・な△△の割合 等（必要に応じ、1から始まる算用数字番号を順次付す。))。
- また、本欄には、原則として「達成すべき目標」に関し達成すべき水準が数値化されている測定指標を記入する。数値化が困難な場合は、定性的なものであっても可とするが、「達成すべき目標」に関し達成すべき水準が具体的に特定され、事後検証が可能なものを記入するものとする。例えば、各行政機関における施策の特性により、前述の記入が困難な場合、「施策の進捗状況（実績）」欄に、評価対象施策に係る各年度の進捗状況などを記入するなどの対応を行うことも考えられる。
- なお、各行政機関における施策の特性により、単年度で目標（目標値）を設定している場合には、それに対応した形で記入することも可とする。
- 9 「測定指標」欄中、「基準値」欄には、指標を測定する際に基準とした値及び基準とした年度を記入する。定性的な測定指標を用いる場合には、それに対応した記入の仕方を適宜工夫するものとする。
- 10 「測定指標」欄中、「目標値」欄には、測定する指標の目標値及び目標を達成しようとする年度を記入する。定性的な測定指標を用いる場合には、それに対応した記入の仕方を適宜工夫するものとする。
- 11 「測定指標」欄中、「年度ごとの目標値」欄には、基準年度から目標年度までの間に、中間的な目標値を設定している場合に記入する。
- なお、可能な限り中間的な目標値を設定することとするが、設定していない場合、当該欄には、「－」を記入するものとする。
- 12 「測定指標」欄中、「達成」欄には、当該指標の目標が達成されたか、達成されなかったかを記入する。
- 13 「目標達成度合いの測定結果」欄には、目標期間が終了した時点や政策の改善・見直しに適切に反映できる時点（長期計画の見直しに反映できる時点等）で、測定指標により示される「達成すべき目標」の達成度合い及び達成度合いの判断根拠について記入する。
- 14 「目標達成度合いの測定結果」欄中、「(各行政機関共通区分)」欄には、目標期間が終了した時点や政策の改善・見直しに適切に反映できる時点（長期の計画の見直しに反映できる時点等）で、事前分析表において明らかにした測定指標における目標を実績に照らし、以下の区分のいずれに当たるかを記入する。
- ① 目標超過達成 全ての測定指標で目標が達成され、かつ、測定指標の主要なものが目標を大幅に上回って達成されたと認められるもの

- ② 目標達成 全ての測定指標で目標が達成され、かつ、測定指標の主要なものが目標を大幅に上回って達成されたと認められないもの
- ③ 相当程度進展あり 一部又は全部の測定指標で目標が達成されなかったが、主要な測定指標はおおむね目標に近い実績を示すなど、現行の取組を継続した場合、相当な期間を要せずに目標達成が可能であると考えられるもの
- ④ 進展が大きくない 一部又は全部の測定指標で目標が達成されず、主要な測定指標についても目標に近い実績を示さなかったなど、現行の取組を継続した場合、目標達成には相当な期間を要したと考えられるもの
- ⑤ 目標に向かっていない 主要な測定指標の全部又は一部が目標を達成しなかったため、施策としても目標達成に向けて進展していたとは認められず、現行の取組を継続しても目標を達成する見込みがなかったと考えられるもの

15 「目標達成度合いの測定結果」欄中、「(判断根拠)」欄には、

- ① 目標超過達成とした場合においては、全ての実績が目標を達成したこと並びに実績が目標を大幅に上回った測定指標及びその測定指標で実績が目標を大幅に上回ったとした理由
- ② 目標達成とした場合においては、全ての実績が目標を達成したこと
- ③ 相当程度進展ありとした場合においては、相当程度進展があったと判断した根拠となる測定指標や相当な期間を要せずに目標達成が可能であるとした理由
- ④ 進展が大きくないとした場合においては、一定の進展を示したと判断した測定指標及び一定の進展があると判断した理由や相当程度進展があるとは認められないとした理由
- ⑤ 目標に向かっていないとした場合においては、施策として目標達成に向けて進展を認められないと判断した理由

等について記入する。

16 「施策の分析」欄には、当該施策に係る問題点のほか、事前分析表に達成手段として掲げた事業が、達成すべき目標へ有効かつ効率的に寄与しているかについて、及び外部要因等事前に想定できなかったことにより実績に与えた影響について分析を行った結果を記入するように努める。

記入に当たっては、「目標達成度合いの測定結果」欄に記入した内容を分析し、目標期間全体における取組や最終的な実績とともに、事前分析表で明らかにした目標等とその達成手段に係る記入内容等を踏まえ、行政事業レビューの情報についても適切に活用するものとする。

17 「次期目標等への反映の方向性」欄には、当期における施策の達成すべき目標及び測定指標の目標の妥当性を検証し、必要な場合には見直しを行い、今後の課題や当該施策に係る問題点を把握した上で、次期の施策の新たな達成すべき目標及び測定指標の新たな目標の在り方について記入するように努める。その他、「目標達成度合いの測定結果」及び「施策の分析」における記入内容並びに施策の実施状況を踏まえて、

今後の施策への反映の方向性を記入する。記入に当たっては、当該測定結果とこれらを踏まえた反映内容についての因果関係が明確に分かるように記入する。その際、箇条書きにするなど簡潔に分かりやすく記入する。

- 18 「学識経験を有する者の知見の活用」欄には、学識経験者の意見内容やそれらを評価結果に反映した場合、学識経験者の知見の活用の時期及び方法並びに意見の反映内容の概要を記入する。
- 19 「政策評価を行う過程において使用した資料その他の情報」欄には、評価の過程で使用したデータ、文献等のバックデータの概要又はその所在に関する情報について、「政策評価に関する情報の公表に関するガイドライン」（平成 22 年 5 月 28 日政策評価各府省連絡会議了承） 1（2）ア⑥に基づき記入する。
- 20 「担当部局名」、「作成責任者名」欄には、政策評価を担当した担当課室、作成責任者の役職・氏名を記入する。「作成責任者名」欄についての記入は任意とする。
- 21 「政策評価実施時期」欄には、政策評価を実施する年（和暦）及び月を記入する（例：平成 24 年 8 月）。