

平成 28 年政策評価レポート
(国土交通省政策評価年次報告書)

国土交通省
平成 28 年 12 月

はじめに

国土交通省は、平成 13 年の省庁再編に当たり、省全体の行政マネジメントを的確に確立するため政策評価を重要な手段の一つとして位置付け、以来これを積極的に取り入れ活用することにより、国民の立場に立った真に必要な政策・施策等の企画立案と効率的・効果的实施を目指してきた。

4 省庁が統合された当初、多岐にわたる行政分野と施策の整理統合を図り、省として無駄のない明確な目的意識をもった政策体系とマネジメントサイクルを的確に確立する必要があった。さらに、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させて、国民へのアカウントビリティ（説明責任）を果たすため政策の意図、目的と期待される効果を国民に対してできる限り明確に説明することも課題となった。これらへ対処するために、政策評価の適切な実施が有効であると考えられ今日に至っている。

この政策評価レポートは、国土交通省が行う政策評価の意義、実施状況、評価結果の政策への反映状況等を国民に分かりやすく示すため、国土交通省政策評価基本計画に基づき公表するもの（国土交通省政策評価年次報告）である。今回の政策評価レポートは、国土交通省が平成 27 年度に実施した政策評価を中心に、平成 28 年度前半までに実施した政策評価の結果である評価書等について取りまとめた。

第 1 章は、「国土交通省における政策評価の趣旨」として、国土交通省発足時における政策評価の考え方や、発足後の取組みの経緯、現行の政策評価の目的、趣旨や特徴等を概略説明している。

第 2 章は、「国土交通省における政策評価の体制・仕組み」として、国土交通省における政策評価の実施体制や、国土交通省で実施されている主要な政策評価の 7 つの方式について紹介をしている。

第 3 章は、「国土交通省における政策評価の取組みと今後の展望・課題」として、国土交通省において、主として平成 27 年度～28 年度前半にかけて実施した政策評価の内容、政策への反映状況、今後の課題や政府全体の動向を踏まえた方向性について説明している。

※ 独立行政法人通則法の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 66 号）が平成 27 年 4 月 1 日に施行され、主務大臣（国土交通大臣）自らが独立行政法人の評価を行うこととされたことから、本年度実施した評価結果等を参考資料として掲載した。

第 1 章 国土交通省における政策評価の趣旨	4
1 制度導入時の国土交通省の政策評価の目的と NPM の考え方.....	4
2 国土交通省の政策評価制度の特徴.....	6
第 2 章 国土交通省における政策評価の体制・仕組み	10
1 体制.....	10
2 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）.....	11
3 政策レビュー（事後評価、総合評価方式（プログラム評価））.....	17
4 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）.....	22
5 個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）.....	26
6 個別研究開発課題評価（事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式）.....	28
7 規制の事前評価（R I A : Regulatory Impact Analysis）（事前評価、事業評価方式）..	29
8 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）.....	30
第 3 章 国土交通省における政策評価の取組みと今後の展望・課題	32
1 基本計画の策定の経緯.....	32
2 平成 27、28 年度における政策評価への取組み.....	32
(1) 政策チェックアップ.....	32
(2) 政策レビュー.....	57
(3) 政策アセスメント.....	72
(4) 個別公共事業評価.....	75
(5) 個別研究開発課題評価.....	75
(6) 規制の事前評価（R I A）.....	75
(7) 租税特別措置等に係る政策評価.....	77
3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例.....	81
4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施.....	82
(1) 社会資本整備重点計画法.....	82
(2) 国土形成計画法.....	82
(3) 住生活基本法.....	83
5 国土交通省における政策評価の普及・啓発等.....	83
(1) 第三者の知見の活用.....	83
(2) 政策評価の手法の調査研究.....	85
(3) 政策評価の普及・啓発.....	85

(参考 1) 政府全体における政策評価に関する取組み	87
(1) 政策評価に関する基本方針の改定.....	87
(2) 政策評価と予算・決算の連携.....	87
(3) 「重要対象分野」の導入.....	90
(4) 政策評価の効率化、行政事業レビューとの連携.....	91
(5) 政策評価審議会（総務省）における議論.....	91
(6) その他.....	92
(参考 2) 国土交通省における独立行政法人評価について	94
(1) 評価の対象.....	94
(2) 国立研究開発法人に関する特例.....	94
(3) 評価の指針等.....	94
(4) 評定区分.....	95
(5) 平成 28 年度に実施した評価.....	95

第1章 国土交通省における政策評価の趣旨

1 制度導入時の国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方

国土交通省は、行政運営の基本として、国民本位の国民の視点に立った政策、国民への説明責任、行政のコスト意識を徹底し成果を重視した運営、統合のメリットを活かした戦略的な政策展開の推進など、業務の進め方そのものを改革することを目指し、次の4つを基本的な目的として、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（以下「政策評価法」という。）の施行（平成14年4月）に先立つ平成13年度に、全省的に政策評価制度を導入した。

【国土交通省政策評価開始時（平成13年）の目的】

①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

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ことを目指す。

②成果重視の行政への転換を図る。

それぞれの政策の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もった運営を行う仕組みを確立する。評価結果を新たな政策の企画立案に反映させることにより、成果を重視した行政運営への転換を図る。

③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針の下、全省的な評価を実施することにより、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進する等、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

④国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結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、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

国土交通省が積極的に政策評価に取り組んだ背景として、省全体のマネジメント改革の必要性があった。平成13年の省庁再編により誕生した国土交通省は、幅広い行政分野にわたり、中長期の各種の整備・開発等の計画策定、事業規制・産業政策、公共事業実施、交通分野等の保安・安全規制等多種・多岐にわたる政策と行政手法を一挙に有することになり、同時に「暮らし」や「安全」といった国民生活や経済社会に直接的に大きな影響を与える政策分野を広く所管することとなった。したがって、国土交通省に対しては、幅広い行政分野を担当する総合政策官庁としてのポテンシャルを最大限活かし、それまでの組織の壁を乗り越えて、施策や政策手法の整理・統合等を図ることにより、組織再編・統合のメリットを活かした政策展開を図

っていくことが強く求められていた。

こうした要請に応えるためには国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくことが必要であり、政策の目的について、省の使命や戦略を明確化した上で組織全体で共有し、国民の視点と実績・成果に着目した政策を企画立案、実施していくとともに、組織全体のマネジメント改革を推進することが重要であった。さらに政策の企画立案、実施に当たって担当する部局や現場が業務運営を自律的に行い、自主的に業務改善努力を行うよう促していくことが必要であると認識された。

また、これらの目標の設定や政策の実現は、国民のニーズに真に対応したものであることが求められており、行政運営に関する情報を行政側が一方的に提供するのではなく、広く国民からの意見や要望を取り込む対話型行政が求められていた。

当省の政策評価は、このようなマネジメント改革の省全体への普及・定着を図り、これを持続的に発展させていくための中核となるシステムとして導入された。

このように、国土交通省の政策評価は、第一義的には省庁再編に当たり行政のマネジメント改革の必要性から実施したものであるが、同時に、先進的な試みとして公共サービスの向上や公的部門の業績改善のために、民間企業の経営理念や手法を行政運営に適用することにより、公的部門のマネジメント改革を図るため欧米で理論化・体系化されたニューパブリックマネジメント（NPM）の影響も受けている。

NPMの核心は、行政の現場に経営資源の使用に関する裁量権を与える一方で、成果に基づく統制を行うこと及び契約型システムの導入により市場メカニズムを活用することを通じて、行政部門の効率化・活性化を図ることにあった。

それは、それまでの我が国の行政改革においてしばしば採用されてきた単なる制度改正ではなく、行政運営全般のあり方に関するパラダイム転換を迫るものであった。その後、政府全体で、NPMの考え方を取り入れた議論等がなされるようになってきたが、国土交通省はこうした動きに先立って、NPM型のマネジメント改革を目指して政策評価制度を導入していたのであり、このことは特に意識しておくべき点である。

＜参考＞現在の国土交通省の政策評価の目的

平成 14 年 4 月に政策評価法に基づき策定された国土交通省政策評価基本計画（以後「基本計画」という。）は、その後 16 回に渡り改定された。平成 21 年 3 月に改定された基本計画において、国土交通省の政策評価の目的は次の①～③の 3 つと整理され、現在に至っている（省全体の戦略的政策展開の推進については、②に含まれたものとなっている。）。

①国民本位の効率的な質の高い行政の実現

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。

②成果重視の行政の推進

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。

③国民に対する説明責任の徹底

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結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。

2 国土交通省の政策評価制度の特徴

国土交通省の政策評価制度は他省庁に先駆け、平成 13 年 1 月に策定された「国土交通省政策評価実施要領」に基づき全省的に導入された。平成 14 年度以降は、当該要領を引き継ぎ新たに施行された政策評価法に基づく基本計画やガイドライン等に基づいて、政策評価を実施している。

国土交通省の政策評価制度は、自らのマネジメント改革を実現するための中核となるものである。国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行い、その目標達成のために各部局や現場が自律的に考えて行動することを基本としており、このような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくものとなっている。以下基本的な流れを紹介する。

（政策チェックアップ）

「目標によるマネジメント」は、行政運営を担当部局や現場の裁量に委ねることによって担当部局・現場の創意工夫を促し、目的志向的な仕事の進め方への転換を促していくものであるが、それを省全体のマネジメント改革につなげるためには、省が設定した目標の達成度を適宜測定することが必要である。

このため、国土交通省においては、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための主要なツールとして「政策チェックアップ（実績評価方式）」を実施している。政策チェックアップで目標の達成状況を測定・評価することにより、省全体が目標の実現に向けて適切に機能しているかどうかを、俯瞰的に検証することが可能になる。さらに、目標の実現に向けた課題の抽出により業務運営の改善につなげることができる。

また、あらかじめ掲げた政策目標に照らした省の実績・業績や講じた施策の状況等を国民に明らかにすることも、政策チェックアップの重要な役割の一つである。

（政策レビュー）

また、政策チェックアップの実施と併せて、目標に照らした施策の効果の検証や必要な改善方策の導出等のための総合的かつ詳細な分析を「政策レビュー（総合評価方式）」により行っている。これは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合（施策群＝プログラム）を対象として総合的な評価を行うことを基本とする。個々の施策の達成状況の分析を超え、ある政策目標に関連する施策群をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策群の因果関係や寄与度についても分析することが可能となる。

（政策アセスメント）

次に、個別の施策を新たに導入するに当たって、事前に、目標に照らしてその必要性等を分析する評価方式が「政策アセスメント（事業評価方式）」である。これは、導入しようとする施策が省全体の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析するとともに、国民に対しての政策の企画立案過程の透明性を高めるものである。また、政策アセスメントによって、事前に施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておけば、政策を実施した後に、その有効性や効率性等を事後検証するに当たりより容易になると考えられる。

このように、国土交通省においては、

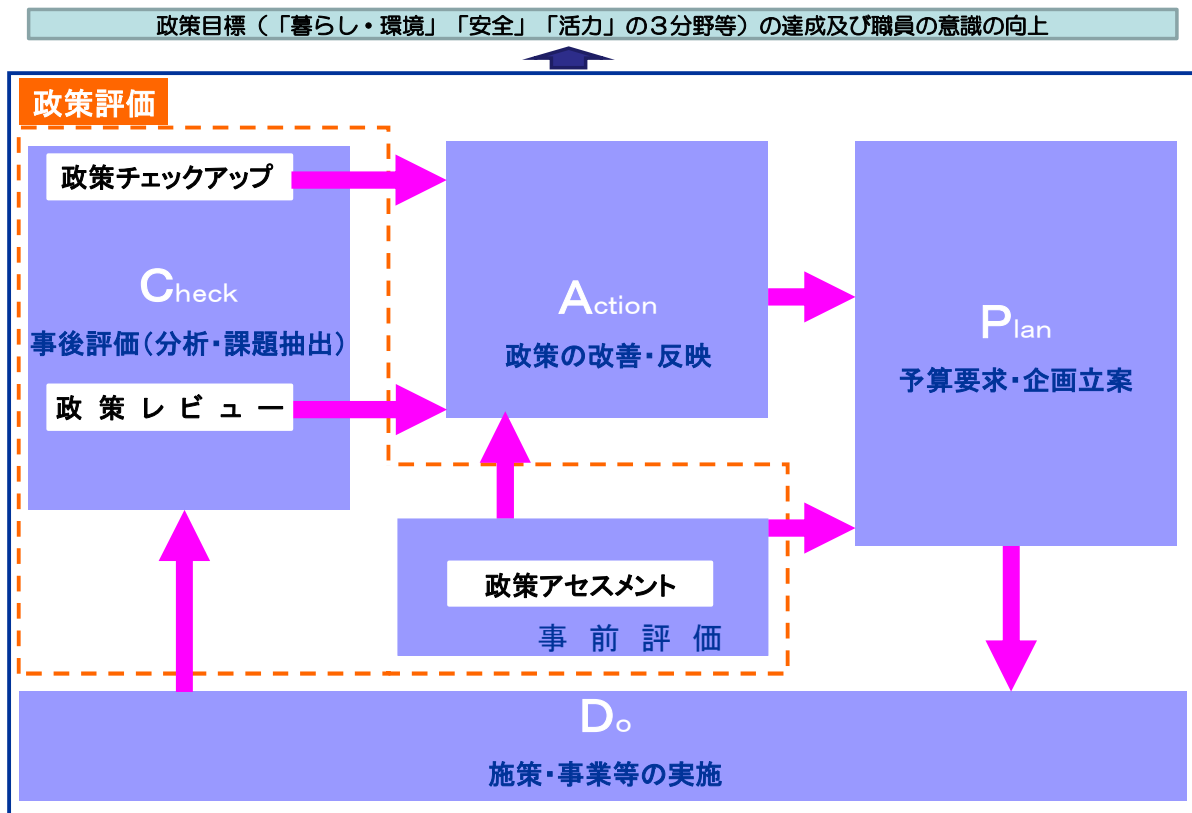
- (1) 省全体の目標と戦略を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく政策チェックアップを実施（詳細は第2章2（P11～））
- (2) より詳細な分析が必要なもの等については、特定テーマに絞り込み、又は中長期計画の終了時や法令改正等の政策の転換期において政策レビューを実施。（詳細は第2章3（P17～））
- (3) 政策チェックアップや政策レビューによって課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入等を行う場合には、目標に照らして新規施策の必要性等についての分析を行う政策アセスメントを実施（詳細は第2章4（P22～））

という3つの主要な政策評価の方式を連関させて、「政策のマネジメントサイクル」

を推進することを目指している（図1参照）。

さらに、(1)～(3)に加え、個別公共事業評価や個別研究開発課題評価等についても、政策評価の結果を予算要求や新規施策等の立案へ反映させている（図2参照）。

図1：「政策のマネジメントサイクル」の運営



注) 例えば、政策チェックアップについては、目標の設定などの「Plan」の要素や、施策の改善策の明示などの「Action」の要素も含まれるが、評価自体は「Check」に該当するものとして図示している。

国土交通省では、政策評価に省全体で積極的に取り組んでいく観点から、政策評価に関する主要な事項（基本計画及び事後評価実施計画の策定、主な評価書の決定等）については大臣決定をしている。また、各評価書には、本省担当課長等を明記することにより、責任体制の明確化を図っている。

図 2 : 国土交通省における政策評価

(1) 政策チェックアップ（事後評価）

国土交通省の所管業務に関する施策目標・業績指標の実績を、2年毎に事後評価し、とりまとめ。

* 施策目標(44)：政策を実現するための具体的な施策に関する目標。

* 業績指標(141：細分類含めた実数は194)：施策目標の達成度合いを表し、具体的数値により設定。

(2) 政策レビュー（特定テーマの事後評価）

大括りのテーマを毎年数テーマ選んで、掘り下げて検証・分析し、課題とその改善方策等を発見。

* 平成28年度は、4テーマ（社会資本ストックの戦略的維持管理、官民連携の推進、LCCの事業展開の促進、MICE誘致の推進）を選定

(3) 政策アセスメント（翌年度概算要求の事前評価）

毎年の概算要求時等において、新規の社会的な影響の大きい施策要求を、事前評価。

* 平成29年度要求に際しては、11の施策について実施。

(4) 政策の特性に応じた政策評価

①個別公共事業評価 — 個別公共事業について、費用対効果（B/C）分析を中心に新規採択時評価、3～5年おきに再評価、完了後に事後評価を実施。

* 平成27年度は新規採択時評価235件、再評価336件、事後評価74件を実施。

②個別研究開発課題評価 — 国土交通省の研究機関等で実施する研究開発課題について事前評価、終了時評価等を実施。

* 平成27年度は、事前評価74件、終了時評価51件を実施。

③租税特別措置等に係る政策評価 — 租税特別措置等（法人税等）の新設、拡充、延長要望時に事前評価、3～5年を目安に事後評価を実施。

* 平成28年度は、事前評価31件、事後評価4件を実施。

④規制の事前評価（RIA） — 法律又は政令により規制の新設又は改廃を行う時に、事前評価を実施。

* 平成27年度は、事前評価10件を実施。

(5) 独立行政法人評価（独立行政法人通則法に基づき評価）

総務大臣が策定する「独立行政法人の評価に関する指針」に基づき、国立研究開発法人審議会及び外部有識者の意見を聴取しつつ、独立行政法人（国土交通省所管17法人（共管を含む））の毎年度及び中期（中長期）目標期間の業務実績等を評価。

第2章 国土交通省における政策評価の体制・仕組み

1 体制

国土交通省における政策評価は、政策を担当する部局が実施主体としてその政策について自ら実施することが基本であるが、評価の厳格性や客観性を担保し、省全体の政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策評価を担当する政策統括官を設置している。省全体の評価体制としては表1のとおりとなる。

また、政策評価の対象とされた政策における目標の達成状況とその評価を確認し、当年度実施された政策レビューの報告内容の把握と今後実施されるテーマ等を検討するため、事務次官等により構成される「政策レビュー等に関する検討会」（表2）を設置し、政策評価について全省を挙げて取り組む体制を整えている。

また、評価の客観性や評価制度のさらなる改善を検討する上で外部有識者の知見の活用を図るために、国土交通省政策評価会（第3章5（1）①（P83）参照）を適時開催し、意見を聴取している。

表1：国土交通省政策評価担当一覧

(政策評価全般)	政策統括官（政策評価） 政策評価官
(個別公共事業評価)	大臣官房技術調査課、大臣官房公共事業調査室
(個別研究開発課題評価)	大臣官房技術調査課、総合政策局技術政策課
(個別の施策等)	下表のとおり

局等	担当課等
大臣官房	人事課、総務課、広報課、会計課、地方課、技術調査課、監察官室、危機管理官、運輸安全監理官、公共事業調査室
大臣官房官庁営繕部	管理課
総合政策局	総務課、物流政策課、公共事業企画調整課、技術政策課
国土政策局	総務課
土地・建設産業局	総務課
都市局	都市政策課
水管理・国土保全局	河川計画課
水管理・国土保全局水資源部	水資源政策課
道路局	企画課評価室
住宅局	住宅政策課
鉄道局	総務課企画室
自動車局	総務課企画室
海事局	総務課企画室
港湾局	計画課

航空局	航空戦略課
北海道局	参事官
国際統括官	国際政策課
国土地理院	総務部政策調整室
海難審判所	総務課
観光庁	観光戦略課
気象庁	総務部総務課業務評価室
運輸安全委員会	事務局総務課
海上保安庁	総務部政務課政策評価広報室
国土交通政策研究所	総務課
国土交通大学校	総務課

表 2：政策レビュー等に関する検討会 構成

<p>事務次官（議事進行）、技監、国土交通審議官、官房長、技術総括審議官 各局長等</p> <p>（総括審議官、建設流通政策審議官、物流審議官、危機管理・運輸安全政策審議官、技術審議官、総括監察官、官庁営繕部長、総合政策局長、情報政策本部長、国土政策局長、土地・建設産業局長、都市局長、水管理・国土保全局長、水資源部長、道路局長、住宅局長、鉄道局長、自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、北海道局長、政策統括官、国際統括官、国土地理院長、観光庁長官、気象庁長官、運輸安全委員会事務局長、海上保安庁長官）</p>

2 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

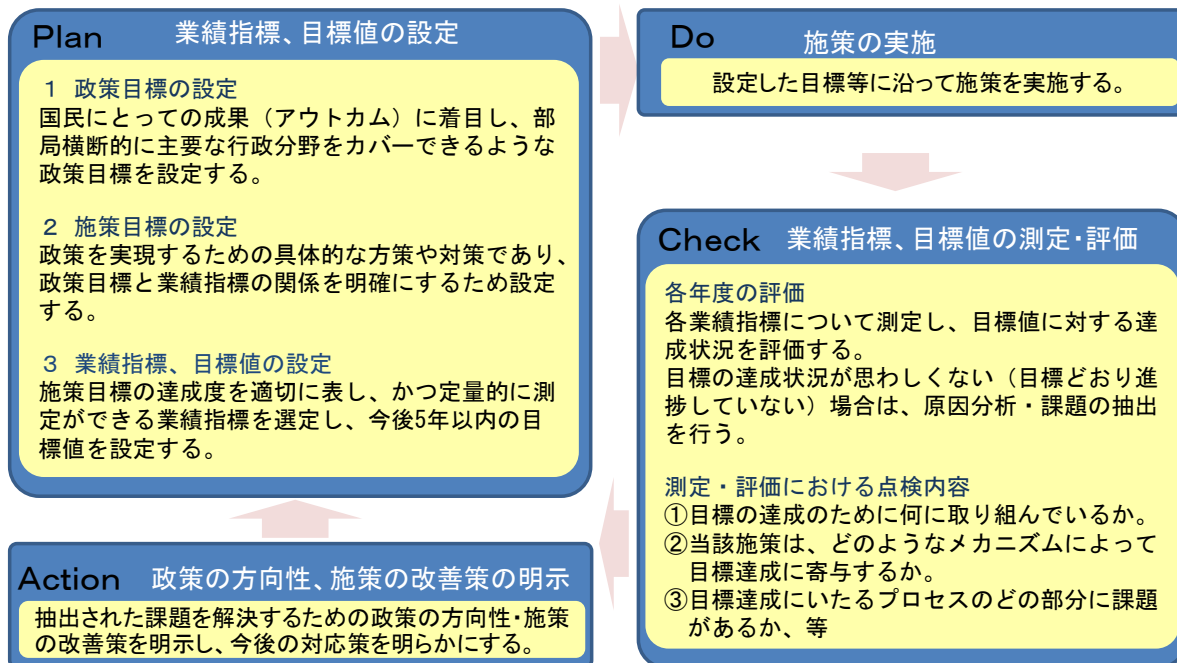
（1）政策チェックアップ

第1章で述べたように、政策チェックアップは、省全体の目標を明確化し、それに照らした施策の点検を行う評価方式であり、国土交通省では最重要かつ中核的な評価方式として位置付けている。政策評価法第8条に基づき実施する事後評価の一つであり、「政策評価の実施に関するガイドライン」や「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」（ともに、政策評価各府省連絡会議了承）において定められた政府全体の標準的な指針等を踏まえ実施するものである。

旧4省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを活かし、各局等の連携を一層促進する必要があることから、政策チェックアップによって、部局を超えた大括りの目標を設定し、その確実な実施を図り評価を行うことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

国土交通省の中心的な評価手法で、施策目標ごとに業績指標とその目標値を設定し、定期的に業績を測定して目標の達成度を評価する手法。



（２）政策目標、施策目標と業績指標の設定

政策目標、施策目標と業績指標の設定は、「目標によるマネジメント」の基本をなす重要なものであるとともに、政策チェックアップの前提となる作業でもある。

国土交通省では、まず、省発足直後の平成13年3月から5月にかけて、政策目標と業績指標の検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

- 省の施策の棚卸し**：省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。
- 政策目標の設定**：iの作業結果も参考にしつつ、国民にとってのアウトカム（成果）の観点から、省全体の大括りの政策目標を設定した。
- 業績指標の選定**：それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

このようにして作成した政策目標・業績指標の案について、平成13年5月に国土交通省政策評価会の意見聴取やパブリックコメントを経て、同年8月に正式に政策目標・業績指標として決定した。

また、平成15年10月には、これまで政府が分野別に計画を立てていた公共事業の長期計画（事業計画9本）を一本化した「社会資本整備重点計画」が初めて策定

された。それを受けて、同計画に定められた重点目標に照らして社会資本整備事業の進捗状況を測定・評価するため、同時にパブリックコメントを経て、基本計画に定める政策目標・業績指標を変更した。

その後、平成 19 年 8 月には、評価の単位として新たに「施策目標」が設定された。また、「経済財政改革の基本方針 2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、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）を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

その結果、政策目標、施策目標、業績指標の整理統合が図られ、平成 20 年度の政策チェックアップ（平成 21 年 8 月）は、政策目標 13、施策目標 46、業績指標項目 236 を対象として実施した。なお、近年の政策目標等の数については、表 3 のとおりである。

表 3：政策目標、施策目標、業績指標の数の推移

評価等対象年度	政策目標	施策目標	業績指標	
			項目数	指標数
H18 年度（H19.8 評価実施）	27	98	119	151
H19 年度（H20.8 評価実施）	13	46	216	265
H20 年度（H21.8 評価実施）	13	46	236	287
H21 年度（H22.7 評価実施）	13	47	233	287
H22 年度（H23.9 評価実施）	13	47	224	275
H23 年度（H24.9 評価実施）	13	44	213	258
H24 年度（H25.8 評価実施）	13	44	181	233
H25 年度（H26.8 モニタリング実施）	13	44	170	221
H26 年度（H27.8 評価実施）	13	44	166	216
H27 年度（H28.9 モニタリング実施）	13	44	142	196

（注）業績指標数については、複数の施策目標で再掲された指標の数を除いている。

（3）政策目標、施策目標と業績指標の内容

国土交通省の政策目標、施策目標と業績指標は、それぞれ以下のような特徴を持っている。

まず、「暮らし・環境」「安全」「活力」の 3 分野と「横断的な政策課題」（以下まとめて「3 分野等」という。）について、13 の政策目標を設定しており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標は「行政が何をするか」ではなく「国民生活にとって何がもたらされるか」に着目した「アウトカム目標」となるよう工夫している。

その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策の目標を明らかにし、政策チェックアップを具体的に実施する単位として、44 の施策目標を設定して

いる。

そして、施策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で 142 の業績指標項目（平成 28 年度事後評価実施計画）を、以下の選定基準に基づいて選定している。

<指標の性格>

- i アウトカム（成果）に着目した指標といえるもの
- ii アウトプット（事業実績）に着目した指標の場合は、当該アウトプットとアウトカムとの因果関係について、説明可能であるもの（定性的な説明で可）
- iii 顧客満足度に着目した指標といえるもの
- iv 業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの
- v 国際比較が可能な指標が望ましい

<指標の内容>

- i 定期的・客観的に測定可能なもの（最長 5 年に 1 度）
- ii 目標値が明確かつ具体的に設定可能であるもの（政策の特性に応じて判断）
- iii 国民への説明責任を果たす上で、当該指標について、目標値の設定及びその達成が十分な意義をもつもの

施策目標は予算の「項」に対応させている。これは、先述のとおり政府全体において、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結びつけ、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）を対応させるよう措置されたことに伴うものである。

国土交通省では、平成 20 年度における基本計画の変更により、施策目標を 98 から 46 に半減する一方、業績指標項目は 119 から 216 に倍増することになった（表 3 参照）。これにより、1 施策目標=1（予算の）「項」が対比される原則が確立され、評価結果と予算の項ごとの予算額の推移を、行政事業レビュー等の基礎資料において比較対照することが可能となった。しかし一方で、業績指標数が膨大となり、国土交通省内におけるマネジメントのためのツールとしては活用しにくくなる弊害が生じた。

また、施策目標については、平成 18 年度の政策チェックアップ（平成 19 年 8 月）に初めて導入され、政策目標をブレイクダウンして複数の業績指標項目を総括するものであったが、施策目標自体については評価がなされていなかった。さらに、業績指標における目標値は全て数値化を図る必要があり、それらはできる限り国民目線から把握し易い、アウトカムの内容の目標設定と効果測定が理想であるが、実際には容易ではなく個々の施策自体のアウトプットをそのまま活用しているケースが多い。

こうした課題に対して、平成 22 年度の政策チェックアップ（平成 23 年 9 月）から、行政機関幹部によるマネジメントに活用できる分かりやすい評価書とすること

等を目的として、施策目標自体についての評価を開始した。また、業績指標数の抑制を図るとともに、国民の視点から、より分かり易いアウトカムの内容となるよう毎年度継続して業績指標の見直しに取り組んでいる。

(4) 政策チェックアップの実施

「目標によるマネジメント」を組織全体に浸透させるためには、目標を全省的に設定した上でその達成に向けて省全体が正しい方向へ進んでいるかどうかを定期的にチェックする仕組みが必要であり、これが政策チェックアップである。

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

第一の役割は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、担当部局や現場による自発的マネジメント改善を促すということである。この場合、業績指標は、担当部局の自主的な改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものとなる。日常の行政運営が政策目標や施策目標、業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうかを点検するものであり、業績指標の達成状況が思わしくない場合は、原因分析や関連する施策の実施状況の把握を適切に行うことが重要である。

平成21年6月策定（最終変更：平成28年3月）の国土交通省政策評価実施要領においては、政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。

チェックアップの分析では、以下のような観点で点検することがポイントとなる。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">i 目標の達成のために何に取り組んでいるか。ii その施策はどのようなメカニズムによって目標達成に寄与するか。iii 目標達成に至るプロセスのどの部分に問題があると考えられるか。 |
|---|

なお、目標の達成状況が予想されていた水準に満たない状況で、その原因が未解明である場合など、政策チェックアップでは分析が不十分な場合は、必要に応じ政策レビューにより、時間をかけて詳細な分析を行う。

政策チェックアップの第二の役割は、行政運営の透明性の確保と国民への説明責任である。あらかじめ定めた政策目標、施策目標や業績指標を、国民に対する「約束」ととらえて、その達成状況、成果について国民への説明責任を適切に果たすため、状況を的確に把握し、分かりやすく示すことが求められる。

政策チェックアップの基本的な手順は以下のとおりである。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">i 業績指標及び参考指標の設定：政策評価を行う上で必要となる業績指標及び参考指標を検討の上、設定。 |
|---|

- ii 業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価：業績指標の動向を分析するとともに、施策の実施状況を点検し、目標達成に向けた課題を抽出。
- iii 抽出された課題を解決するための政策の方向性を明らかにし、可能ならば施策の改善策を示す。

また、次の点にも留意して評価を実施している。

- i 内閣の重要政策としての位置付けについて明確化。
- ii 業績指標の目標達成度合として、Aが成果を示している、Bが成果を示していない、Nが判断できない、と分類。
- iii 課題抽出と今後の取組の方向性の両方を記載する「課題の特定と今後の取組の方向性」の記述の充実。

3 政策レビュー（事後評価、総合評価方式（プログラム評価））

（1）政策レビューとは

政策レビューは、実施中の施策について総合的かつ中期的な観点から詳細な分析を行い、その結果を政策の改善や見直しに反映させるものであり、

- i 省の政策課題として重要なもの
- ii 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- iii 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
- iv 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

等についてテーマを選定し、計画的に実施するものであるが、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用することとしている。

- i 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
- ii 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合
- iii 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

政策レビューは、政策チェックアップと同様、政策評価法第 8 条に基づき実施する事後評価である。すべての政策分野について、定期的にかつ網羅的に実施するのが政策チェックアップであるのに対し、政策レビューでは、様々な施策や関係主体が絡み合い、政策・施策の全体像について容易には十分分析できない場合などに、時間をかけて詳細な分析を行うものである。このため、政策レビューは、特定の目標に関するある程度の幅を持った施策群を対象にすることが一般的である。このように、ある共通の目的を持つ施策のまとまり（＝プログラム）を評価対象とすることから、政策レビューは一般にプログラム評価と呼ばれる。

政策レビューにあたっては、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し、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する。さらに、今後の取組みとして、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。

なお、政策レビューでは、国土交通省政策評価会や同政策評価会の有識者による個別指導において、当該年度取りまとめテーマの取組み状況等を説明し、意見、助言等を聴取しつつ詳細な検証レポートを作成している。

国土交通省では、平成 13 年より政策レビューテーマを選定し、逐次レビューを実施してきた。また、毎年度政策レビュー等に関する検討会を開催し、テーマの追加等見直しを行っている。同検討会での確認を踏まえて、毎年度改訂される事後評価実施計画では、翌年度以降 4 年度分の政策レビューの実施予定テーマを掲載して

いる（表4参照）。

政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

既存施策について、国民の関心の高いテーマ等を選定し、政策の実施とその効果との関連性や外部要因を踏まえた政策の効果等を詳細に分析し、評価を実施。

評価の目的、必要性

評価の目的

評価活動において直接の解明を目的とする内容を記載する。

評価の必要性

評価活動を行う必要性を緊急性、問題の重要性、影響の重大性等の観点から、適切に説明する。

評価手法

- ①調査方法
- ②調査対象
- ③アウトカム指標による評価

評価結果と政策への反映状況

評価結果

評価の結果として明らかとなった事実、得られた成果などをその根拠とともに記載する。



政策への反映方向

評価によって得られた知見に基づき、今後の政策運営にどのように反映していくのか、具体的な内容を評価結果に対応する形で記載する。

表4：政策レビュー（プログラム評価）テーマ一覧

平成28年11月現在

(1) 実施済み及び実施中のテーマ

取りまとめ年度	テーマ	担当局等
平成14年度	ダム事業 -地域に与える様々な効果と影響の検証-	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 -都市再生のための道路整備-	道路局、都市・地域整備局
	都心居住の推進 -良好な居住環境の形成-	住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
	空港整備 -国内航空ネットワークの充実-	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 -グローバル化時代に向けて-	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 -リゾート法の今日的考察-	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
	低公害車の開発・普及 -自動車税グリーン化等による取り組み-	総合政策局、大臣官房、自動車交通局
	道路交通の安全施策 -幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等-	道路局、自動車交通局、総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 -いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証-	自動車交通局、政策統括官（物流）
	内航海運のあり方 -内航海運暫定措置事業の今後の進め方-	海事局
河川環境保全のための水利調整 -取水による水無川の改善-	河川局	
平成15年度	都市鉄道整備のあり方 -新たな社会的ニーズへの対応-	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 -都市緑地保全法等による施策展開の検証-	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 -都市型豪雨等への対応-	河川局、都市・地域整備局、下水道部
	海洋汚染に対する取り組み -大規模油流出への対応-	総合政策局、港湾局、海事局、気象庁、海上保安庁
	流域の水環境改善 -都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応-	下水道部、河川局
	火山噴火への対応策 -有珠山・三宅島の経験から-	河川局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 -地域と市民のみなどの実現に向けて-	港湾局
	土地の有効利用 -土地の流動化への取り組み-	土地・水資源局、総合政策局
平成16年度	国内航空における規制緩和 -改正航空法による規制緩和の検証-	航空局
	道路管理の充実 -路上工事の縮減-	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 -災害による被害軽減に向けて-	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 -国際交流の拡大に向けて-	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 -新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて-	政策統括官（貨物流通）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成17年度	バリアフリー社会の形成 -交通バリアフリー法等の検証-	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	総合的な海上交通安全施策 -海上における死亡・行方不明者の減少-	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 -放置艇対策等の総合的な取り組み-	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 -水資源計画の在り方-	水資源部
	国土政策 -国土計画の在り方-	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 -現行の計画体系の見直しに向けて-	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 -港湾EDIシステムに関する検証-	港湾局、政策統括官（貨物流通）、海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等（政策統括官（危機管理）取りまとめ）
	行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 -行政委託型公益法人等が行う事業等の検証-	大臣官房、総合政策局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁

平成18年度	行政行動の改革－改革はどこまで進んだか－改革のポイント①成果主義②局横断的な取組み③国民参画(住民参加等)④国民への説明責任(アカウンタビリティ)	全部局等(総合政策局及び政策統括官(政策評価)取りまとめ)
	北海道総合開発計画の総合点検 －これまでの施策の検証と今後の在り方－	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策－建設リサイクル法の検証－	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局
平成19年度	環境政策・省エネルギー政策－環境行動計画を踏まえて－	全部局等(総合政策局取りまとめ)
	不動産取引価格情報の開示－土地市場の条件整備－	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み －河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方－	河川局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 －ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み－	海上保安庁、港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局(北海道局含む)
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築	航空局
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱(2005-2009)	政策統括官(物流)、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官(国土等)、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成22年度	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の実現	観光庁、総合政策局
	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
	首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しについて	国土計画局
	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
	都市再生の推進	都市・地域整備局
	住生活基本計画(全国計画)	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
平成23年度	仕事の進め方の改革－第2回フォローアップ－	全部局等(総合政策局及び政策統括官(政策評価)取りまとめ)
	美しい国づくり政策大綱	全部局等(都市・地域整備局取りまとめ)
	指定等法人に関する国の関与等の透明化・合理化 －指定等法人が行う事務・事業の検証－	大臣官房、土地・建設産業局、都市局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、観光庁、気象庁
	バリアフリー法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)	総合政策局、官庁営繕部、都市局、水・国土保全局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官(国土等)
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市局、道路局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局
	土砂災害防止法	水管理・国土保全局
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
	市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁

平成24年度	技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	国土形成計画（全国計画）	国土政策局
	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
	航空自由化の推進	航空局
	新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
	緊急地震速報の利用の拡大	気象庁
平成25年度	新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁
	不動産投資市場の条件整備	土地・建設産業局
	人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善	自動車局
平成26年度	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院
	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	官庁営繕部
	水資源政策	水管理・国土保全局
	自転車交通	都市局、道路局
平成27年度	貨物自動車運送のあり方	自動車局、総合政策局
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局
	住生活基本計画	住宅局
	国際コンテナ戦略港湾政策	港湾局
平成28年度	国際協力・連携等の推進	国際統括官
	社会資本ストックの戦略的維持管理	関係部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	官民連携の推進	総合政策局とりまとめ
	LCCの事業展開の促進	航空局
平成28年度	MICE誘致の推進	観光庁

(2)実施予定のテーマ

平成29年度	津波防災地域づくりに関する法律	総合政策局とりまとめ
	強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築－総合物流施策大綱（2013-2017）－	物流審議官とりまとめ
	離島地域における振興施策	国土政策局
	海運からの温室効果ガス排出削減策	海事局
平成30年度	景観及び歴史まちづくり	都市局
	下水道施策	水管理・国土保全局（下水道部）
	鉄道の防災・減災対策	鉄道局
	タクシーサービスの改善による利用者利便の向上	自動車局
	台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実	気象庁
平成31年度	国土形成計画（全国計画）	国土政策局
	中古住宅流通市場の活性化	土地・建設産業局、住宅局
	港湾における大規模地震・津波対策	港湾局
	地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実	海上保安庁
平成32年度	運輸安全マネジメント制度	大臣官房運輸安全監理官
	水資源政策	水管理・国土保全局水資源部
	住生活基本計画	住宅局
	北海道総合開発計画の中間点検	北海道局

4 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

（1）政策アセスメントとは

政策アセスメントは、新たに導入しようとする施策について、あらかじめ設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものであり、政策立案に当たって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指しているものである。

また、施策の導入という意思決定の前に、「どのような意図で、どのような分析を行ったか」について国民に明らかにすることによって、政策形成の趣旨とその過程の透明性を確保することが目的である。

このような観点から、新たに導入する重要な施策に対象を絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。現行の実施要領においては、予算要求事項等で、新規性がありかつ社会的影響が大きいと各局等が判断するものを対象としている。また、平成 28 年度から「社会的影響が大きい」と判断する要素の 1 つとして概算要求額（概ね 1 億円以上）を加え、対象の重点化を図った。

対象とされたものについては必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施し、毎年度、予算要求時に評価書を取りまとめ、公表している。政策アセスメントは、政策評価法第 9 条に基づく義務的な事前評価ではないが、第 10 条に基づき評価結果等を記載した評価書を作成するものとなる。

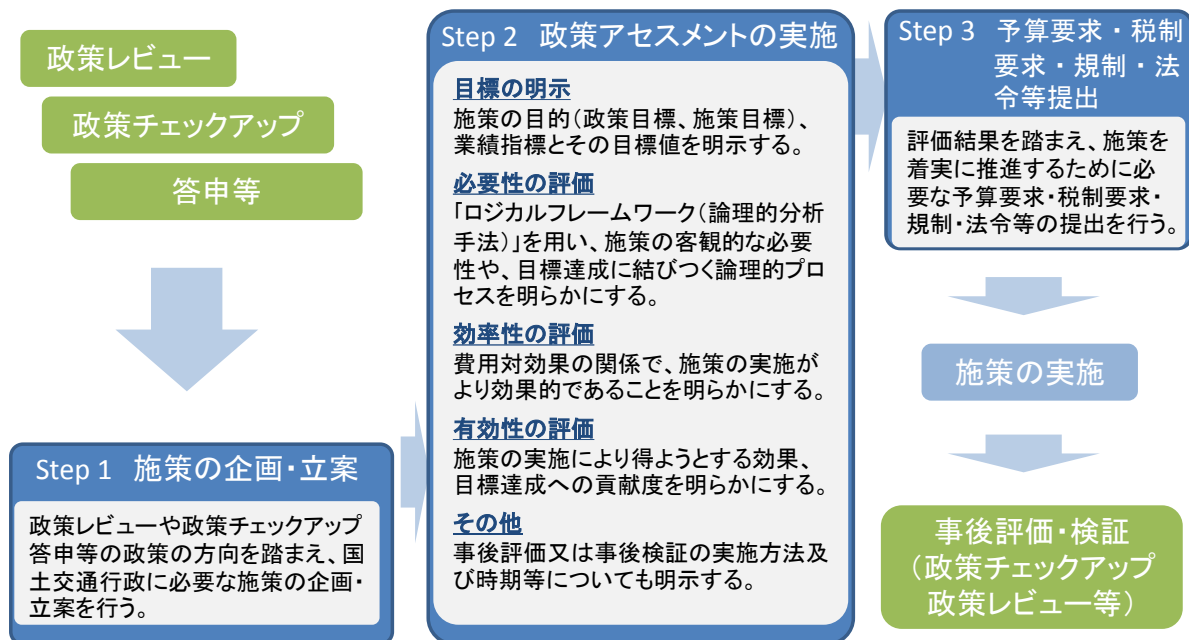
このように、新たな施策を導入しようとする意思決定の根拠となる分析を公表することによって、国民に対する説明責任の一端を果たしていくとともに、施策導入時点において期待されていた効果等について、事後的に評価・検証することを制度化するものである。それぞれの実施する時期及び方法については、個々の評価書において記載する。

評価を行うに当たっては、以下の（2）～（5）に示すように、「一定の論理性」を確保し、定量的な情報等さらなる「具体性」を持って説明できるように具体的な工夫を行う。

なお、政策アセスメントと同様、概算要求前に行う手続きとして、平成 22 年度（平成 23 年度概算要求）から、「行政事業レビュー」を実施している。行政事業レビューは、各府省自らが、自律的に、概算要求前の段階において、原則全ての事業について、予算が最終的にどこに渡り（支出先）、何に使われたか（使途）といった実態を把握し、これを国民に明らかにした上で、外部の視点も活用しながら、過程を公開しつつ事業の内容や効果の点検を行い、その結果を予算の概算要求や執行等に反映させる取組である。一方、政策アセスメントは、重要な新規施策を導入するに当たり、事業導入の採否や選択等に資する情報を広く国民へ提示し、政策意図と期待される効果等について明確に説明を行い、真に必要な質の高い施策等を厳選するプロセスとして位置付けされているものである。

政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

新たに導入しようとする施策の企画立案等に対して、その必要性、効率性、有効性といった観点から評価する手法。



(2) 「目的に照らして」行う評価

平成 21 年 3 月の基本計画の改正とそれに伴う実施要領の策定により、政策アセスメントの評価書の様式の変更を行った。具体的には、「施策等の目的」欄に、従来から項目のあった「政策目標」・「施策目標」・「業績指標」以外に「検証指標」の欄を新設した。「検証指標」は、政策アセスメントを行う施策等について、適当な業績指標がない場合でも、当該施策等が目的を達成したか否かを事後に明らかにするために設定する指標である。これにより、PDCA サイクルの C (CHECK) に相当する事後評価・検証手法について、政策チェックアップ及び政策レビューによる事後評価に加えて、政策アセスメントにおける事後検証シートによる事後検証が追加された。

また、政策アセスメントの対象となる予算、施策等の「政策目標」等が、省全体での施策体系の中での的確に位置付けされ明示されることにより、その必要性や有効性の検討が全省的な目的意識をもった観点で行われることになる。

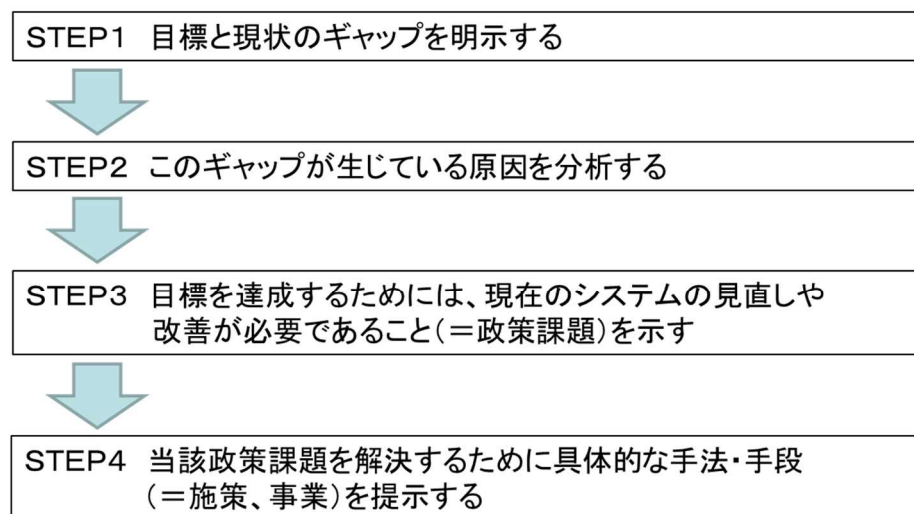
さらに、新たな施策を検討し、企画・立案する際には、省全体の観点から目標達成に向け統一性を持たせることにつながる。

(3) 必要性：「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

政策アセスメントにおける必要性の評価においては、「ロジカルフレームワーク(論理的分析手法)」をベースとしている。これは、

- ①国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する。
- ②このギャップが生じている原因を分析する。
- ③原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う。
- ④そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する。
という手順で評価を実施するものである（図3参照）。

図3：ロジカル・フレームワーク（論理的分析手法）の分析手順



※この他、行政(国)が担う必要があるかについても評価

国土交通省では、政策アセスメント実施に当たり「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指し、この「ロジカルフレームワーク」を活用している。

アウトカム目標や将来への効果の客観的分析について不明確、抽象的な説明ではなく、目標に照らした客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、国土交通省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とするものとなる。

その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化を行うことは困難であり、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

（４）効率性：費用対効果の説明が基本

効率性の説明は様々なアプローチがあり得るが、現行の政策アセスメントでは、「費用対効果」が基本である。具体的には、

- ① 「費用」と「効果」の内容を明示し、さらにその比較を実施。
- ② 「本案」と「代替案」の比較を実施。

とする手法を導入している。そのいずれにおいても定量的分析を原則としている。実際には、「効果」などについては、定性的説明が避けられない場合もあるが、今後の評価内容の質の向上を図る上でも、可能な限り定量的分析によるベストプラクティスの実例を増やしていく必要がある。

（５）有効性：業績目標等の達成への貢献度

有効性の説明についても様々なアプローチがあり得るが、実施要領では、「施策等の実施により、効果が確実に見込まれることや、業績指標の目標値の達成にどの程度寄与するかを、可能な限り定量的に明らかにする」こととした。この達成度について基本的には定量的な説明が必要であるが、適切な業績指標の数値目標の設定が困難な場合には、やむを得ずアウトカムである施策目標の達成度を代替とすることもある。

いずれにせよ、有効性の説明についても、定義を明確にすることによる「一定の論理性」の確保と、可能な限りの「具体性」の確保が求められる。

5 個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）

個別公共事業の評価は、政策評価に関する国土交通省の取組みの中で、もっとも先行して行われてきたものである。国土交通省では、平成10年度より、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所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）を実施してきた。さらに平成15年度より、事業完了後に、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等を検討するための評価（完了後の事後評価）を実施してきた。なお、政策評価法においては10億円以上の事業について事前評価を実施することが義務付けられているが、国土交通省においては金額にかかわらず評価を実施することとしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等については3年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（直轄事業等については5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

これらの事業評価は、国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性、効率性、有効性等の観点から総合的に実施するものである。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等の視点で事業の見直しを実施する。

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、原則として、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴取することとしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価についても、同様に、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、各事業の新規事業採択時評価、再評価、完了後の事後評価の一連の経緯が一目でわかるよう一括整理する「事業評価カルテ」を取りまとめ、評価の一層の透明性の確保を図っている。

事業評価カルテは、直轄事業等についての平成16～28年度の評価結果をホームページ（<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>）に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

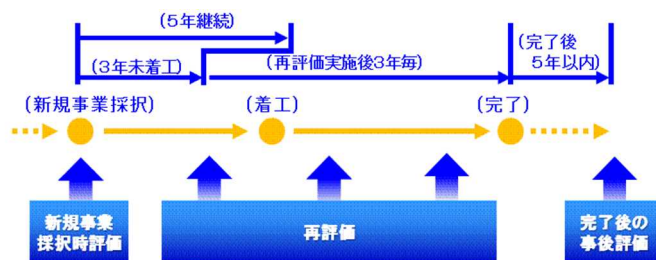
● **個別公共事業評価**（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）

個別の公共事業について、以下の各段階で評価を実施：①新規事業の採択時（新規事業採択時評価）、②事業採択後一定期間経過時（再評価）、③事業完了後（完了後の事後評価）。

● 評価対象

国土交通省が所管する公共事業のうち、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。

● 事業評価の流れ（例：直轄事業等）



● 評価結果の公表

各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表

事業名	A事業	新規事業採択時評価
担当課 (担当課長名)	〇〇局〇〇課 (課長 〇〇〇〇)	
事業期間	平成〇年度～平成〇年度	
目的・必要性		再評価
便益の主な根拠		
事業全体の投資効率性	・総便益、総費用、 B/C等を記載	完了後の事後評価
事業の効果等		
対応方針	継続	
今後の事業評価の必要性		

URL :
<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>

6 個別研究開発課題評価（事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式）

国土交通省においては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」（平成 13 年 11 月 28 日内閣総理大臣決定（その後 3 次にわたり改定され、現在は、平成 24 年 12 月 6 日内閣総理大臣決定））を踏まえ、国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめた「国土交通省研究開発評価指針」（平成 14 年 6 月制定、平成 26 年 3 月改訂）に基づいて評価を実施してきた。

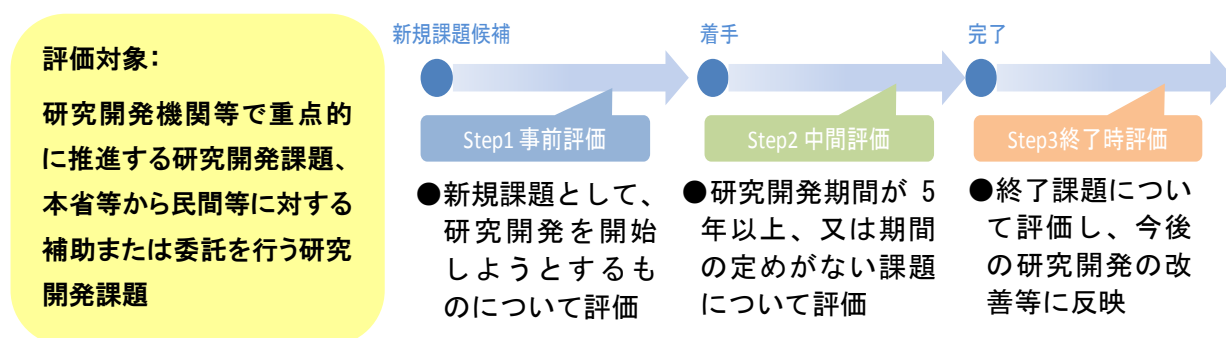
個別研究開発課題の評価は、研究開発に係る重点的・効率的な予算、人員等の配分に反映させるとともに、評価結果を公表することで国民に対する説明責任を果たすことを目的として実施している。

事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。中間評価は、研究開発期間が 5 年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3 年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。終了時評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。なお、政策評価法においては 10 億円以上の研究開発について事前評価を実施することが義務付けられているが、国土交通省においては金額にかかわらず評価を実施する。

また、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）を活用することとしており、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。

個別研究開発課題評価（事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式）

研究開発課題を対象に「事前評価」「中間評価」「終了時評価」を実施。



7 規制の事前評価（R I A : Regulatory Impact Analysis）（事前評価、事業評価方式）

規制の事前評価（R I A）は、規制の導入や修正に際し、実施に当たって想定されるコストや便益といった影響を客観的に分析し、公表することにより規制制定過程における客観性と透明性の向上を目指す手法である。

欧米など諸外国においては、規制の事前評価が1980年代から実施されており、既存の規制に対する見直しの動き、政策評価重視の流れの中で、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成16年度より各府省においてR I Aを試行的に実施することとされ、平成16年8月13日に内閣府規制改革・民間開放推進室が、R I Aの試行的実施に関する実施要領を定めた。

これを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成16年度の政策アセスメントから、規制の新設、改変（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行っており、平成19年9月までに計27件について実施した（表5参照）。

政策評価法施行令の改正により、平成19年10月から規制の事前評価が義務付けられることとなり、これを円滑かつ効率的に実施するため、その内容、手順等の標準的な指針を示す「規制の事前評価の実施に関するガイドライン」（平成19年8月24日政策評価各府省連絡会議了承）が策定された。

国土交通省においては、その後、平成21年3月の基本計画変更で、「規制の事前評価（R I A）（事業評価方式）」を「政策アセスメント（事業評価方式）」とは別に位置付け、平成21年6月には、評価をより適切かつ円滑に実施することを目的として「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」を策定した。これにより、評価書の作成上の留意事項について具体的に明らかにし、規制の事前評価を行う担当者の利便を図るとともに、評価書の様式を、規制の事前評価の実施に関するガイドライン（平成19年8月24日 政策評価各府省連絡会議了承）における様式に近づけ、より簡易に評価が行われるように工夫した。

規制の事前評価が義務付けられた平成19年10月～平成28年10月末までの実施件数は97件である（表5参照）。

● 規制の事前評価（R I A）（事前評価、事業評価方式）

法律又は政令により規制の新設又は改廃を行う時などに、事前評価を実施。

評価対象：

法律及び政令の制定・改廃
※省令等は努力義務

規制の意義：

国民の権利・自由を制限し、
又はこれに義務を課するもの
(規制の緩和を含む)

実施時期：

法律→法律案の閣議決定前
政令→パブリックコメント手続前
(パブコメ手続対象外の場合は閣議決定前)
※事後の時点で評価・検証する場合は、政策チェックアップ又は政策レビュー等により評価

表5：RIAの実施件数

年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
件数	7	9	11	11	6	8	6	12	13	16	10	10	5

(注)

- ・平成19年度については、全て平成19年10月に実施が義務付けられて以降の実施件数である。
- ・平成28年度については、平成28年10月末までの実施件数である。

8 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

租税特別措置等に係る政策評価は、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している。

平成22年度税制改正大綱（平成21年12月22日閣議決定）において、すべての租税特別措置について抜本的に見直しを行い、その抜本的な見直しに関しては「政策評価を厳格に行う」とされたことを受け、平成22年5月、政策評価法施行令及び政策評価基本方針の改正、また、「租税特別措置等に係る政策評価の実施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）が策定され、租税特別措置等に係る政策評価が導入された。

事前評価は、租税特別措置等の新設又は拡充・延長要望を行う際に実施するものであり、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等の新設又は拡充・延長要望を行う際には、必ず実施しなければならないこととされている。また、事後評価は、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等について、事後評価実施計画に定めるものについて実施するものとされている。

● 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

租税特別措置等の新設、拡充又は延長の要望を行う際に「事前評価」を実施、既存については一定期間毎に「事後評価」を実施。

評価対象：

法人税、法人住民税及び
法人事業税に係る租税
特別措置等

事前評価

税制改正要望事項として、新設、拡充又は延長をするものについて評価を行う。



事後評価

既存の租税特別措置等について5年に1回は評価を行う。

※用語の定義(政策評価に関する基本方針(平成17年12月16日閣議決定)による)

[実績評価方式]

政策を決定した後、政策の不断の見直しや改善に資する見地から、政策の目的と手段の対応関係を明示しつつ、あらかじめ政策効果に着目した達成すべき目標を設定し、これに対する実績を定期的・継続的に測定するとともに、目標期間が終了した時点で目標期間全体における取組や最終的な実績等を総括し、目標の達成度合いについて評価する方式

[総合評価方式]

政策の決定から一定期間を経過した後を中心に、問題点の解決に資する多様な情報を提供することにより政策の見直しや改善に資する見地から、特定のテーマについて、当該テーマに係る政策効果の発現状況を様々な角度から掘り下げて分析し、政策に係る問題点を把握するとともにその原因を分析するなど総合的に評価する方式

[事業評価方式]

個々の事業や施策の実施を目的とする政策を決定する前に、その採否、選択等に資する見地から、当該事業又は施策を対象として、あらかじめ期待される政策効果やそれらに要する費用等を推計・測定し、政策の目的が国民や社会のニーズ又は上位の目的に照らして妥当か、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるか、政策の実施により費用に見合った政策効果が得られるかなどの観点から評価するとともに、必要に応じ事後の時点で事前の時点に行った評価内容を踏まえ検証する方式

(注)「事業評価」は、個別公共事業に係る事前及び事後の評価を指すものとして用いられることがある。

第3章 国土交通省における政策評価の取組みと今後の展望・課題

1 基本計画の策定の経緯

基本計画の策定以降、近年の主な変更の内容は、以下の通りである。

平成14年4月	施行（平成20年度まで毎年度策定）
平成21年3月	・平成21年度～平成25年度の5年間固定の計画に変更 ・政策評価の目的を変更
平成22年7月	租税特別措置等に係る政策評価の導入に伴う変更
平成23年9月	政策チェックアップについて、施策目標単位の評価を導入
平成24年9月	第3次社会資本整備重点計画の策定に伴う変更
平成26年3月	・平成26年度～平成30年度までの5年間の計画 ・政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況の把握について規定
平成28年1月	・政策チェックアップにおいて、「関連指標」を「参考指標」に変更

2 平成27、28年度における政策評価への取組み

(1) 政策チェックアップ

①平成26年度政策チェックアップ結果（平成27年度実施）

総務省の「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）により、各行政機関における評価の標準的な指針が示され、平成26年度より全府省庁共通の取組として行っていくことが決まった。

主な内容は以下のとおりである。

- ・各行政機関共通の施策の評価区分として、「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段階区分を導入。
- ・基本計画期間（3～5年）内に少なくとも一度は評価を行い、評価を行わない年度は、同ガイドラインに基づき作成する事前分析表において、実績の測定（モニタリング）を実施。

（注）事前分析表：目標管理型政策評価の評価対象となる施策レベルの政策について、目的、目標（指標）、それらの達成手段（要するコスト（予算・決算情報）を含む）、各手段がいかに目標等の実現に寄与するか等に係る事前の想定を分かりやすく整理し、事後検証に資するために作成するもの。

国土交通省では総務省のガイドライン策定を受けて、これまで毎年度実施していた評価の周期を延ばすこととしたが、基本計画期間（5年）内に一度の評価では評価の継続性が失われてしまうことや、評価ノウハウの継承等の観点も踏まえ、2年毎に

評価を実施することとし、評価を実施しない年は総務省のガイドラインに基づきモニタリングを実施することとした。

このため、平成 27 年度においては平成 25、26 年度の実績値について政策チェックアップ評価書（平成 27 年 8 月）を取りまとめた。この評価書においては、政策目標 13、施策目標 44、業績指標 220（再掲 4 を含む）を対象として実施したが、施策レベルでの評価について各行政機関共通の 5 段階での評価等を定めた「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」が平成 25 年 12 月に定められて以降、初めて実施した政策チェックアップである。

個別の評価書、評価結果一覧表については、以下ホームページに掲載。

- ・ 評価書

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000007.html

- ・ 評価結果一覧表

（施策目標単位）

表 6 参照

（業績指標単位）

<http://www.mlit.go.jp/common/001108704.pdf>

○業績指標の評価結果

対象年度 （実施時期）	H26 年度 （H27. 8）	H24 年度 （H25. 8）	H23 年度 （H24. 9）	H22 年度 （H23. 9）	H21 年度 （H22. 7）
A評価 （成果を示している）	132 件 （60.0%）	162 件 （69.2%）	156 件 （60.5%）	164 件 （59.6%）	199 件 （69.3%）
B評価 （成果を示していない）	84 件 （38.2%）	58 件 （24.8%）	96 件 （37.2%）	106 件 （38.5%）	75 件 （26.1%）
N評価 （実績値が得られず判断できない）	4 件 （1.8%）	14 件 （6.0%）	6 件 （2.3%）	5 件 （1.8%）	13 件 （4.5%）

○施策目標の評価結果と評価基準（平成 26 年度（平成 27 年 8 月評価実施））

評価区分	H26 年度 (H27.8 実施)	施策目標の評価の目安
①目標超過達成	4 件(9.1%)	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての業績指標で目標値を達成 ・主要な業績指標が目標を大幅に上回る
②目標達成	11 件(25.0%)	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての業績指標で目標値を達成 ・主要な業績指標が目標を大幅に上回っていない
③相当程度進展あり	14 件(31.8%)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値を達成していない業績指標あり ・主要な業績指標はおおむね目標に近い実績 ・相当な期間を要せずに目標達成が可能
④進展が大きくない	15 件(34.1%)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値を達成していない業績指標あり ・主要な業績指標が目標に近い実績を示さなかった ・目標達成には相当な期間を要する
⑤目標に向かっていない	0 件(0%)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値を達成していない業績指標あり ・施策としても目標達成に向けて進展していない ・現行の取組を継続しても目標を達成する見込みがない

(参考) 平成 24 年度以前の施策目標の評価結果と評価基準

評価対象年度 (評価実施時期)	H24 年度 (H25.8)	H23 年度 (H24.9)	H22 年度 (H23.9)
①順調である	26 件(59.1%)	12 件(27.3%)	14 件(29.8%)
②おおむね順調である	13 件(29.5%)	23 件(52.3%)	19 件(40.4%)
③努力が必要である	5 件(11.4%)	9 件(20.5%)	14 件(29.8%)

表6：施策目標の評価結果一覧

○ 暮らし・環境 ①:0、②:1、③:1、④:7		評価結果
I 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		④進展が大きくない
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進展が大きくない
II 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		④進展が大きくない
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		②目標達成
5 快適な道路環境等を創造する		④進展が大きくない
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		③相当程度進展あり
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進展が大きくない
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進展が大きくない
III 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		④進展が大きくない
○ 安全 ①:0、②:3、③:4、④:2		
IV 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		②目標達成
11 住宅・市街地の防災性を向上する		④進展が大きくない
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		③相当程度進展あり
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する		④進展が大きくない
V 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相当程度進展あり
15 道路交通の安全性を確保・向上する		③相当程度進展あり
16 自動車事故の被害者の救済を図る		②目標達成
17 自動車の安全性を高める		③相当程度進展あり
18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		②目標達成
○ 活力 ①:3、②:4、③:7、④:4		
VI 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		④進展が大きくない
20 観光立国を推進する		③相当程度進展あり
21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する		②目標達成
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目標達成
23 整備新幹線の整備を推進する		①目標超過達成
24 航空交通ネットワークを強化する		①目標超過達成
VII 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相当程度進展あり
VIII 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進展が大きくない
27 地域公共交通の維持・活性化を推進する		③相当程度進展あり
28 都市・地域における総合交通戦略を推進する		②目標達成
29 道路交通の円滑化を推進する		②目標達成
IX 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目標超過達成
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相当程度進展あり
32 建設市場の整備を推進する		③相当程度進展あり
33 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る		④進展が大きくない
34 地籍の整備等の国土調査を推進する		④進展が大きくない
35 自動車運送業の市場環境整備を推進する		③相当程度進展あり
36 海事業業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る		③相当程度進展あり
○ 横断的な政策課題 ①:1、②:3、③:2、④:2		
X 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相当程度進展あり
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目標達成
39 離島等の振興を図る		④進展が大きくない
40 北海道総合開発を推進する		②目標達成
XI ICTの利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目標達成
42 情報化を推進する		④進展が大きくない
XII 国際協力、連携等の推進		
43 国際協力、連携等を推進する		①目標超過達成
XIII 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		③相当程度進展あり

②事前分析表及び実績値の測定（モニタリング）（平成 28 年度実施）

平成 28 年度は事前分析表を作成するとともに、業績指標及び参考指標の実績値の測定（モニタリング）を実施した。

事前分析表については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000050.html)

また、業績指標・参考指標のモニタリング結果は表 7 のとおり。

表7：業績指標・参考指標のモニタリング結果（平成28年度）

平成28年度 政策チェックアップ 業績指標モニタリング結果

○政策目標		業績目標		
○施策目標		初期値 (基準年度)	最新実績値 (年度)	目標値 (目標年度)
○業績指標 ※1 太字は社会資本整備重点計画第2章の指標				
政策目標、施策目標、業績指標名		業績目標		
○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	4.2% (平成25年)	-	早期に解消 (平成32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)	①42%(平成25年) ②37%(平成25年)	-	①47%(平成32年) ②45%(平成32年)
3	賃貸等が行われる公営賃貸住宅団地(100戸以上)における、高齢者世帯、障害者世帯、子育て世帯の支援に資する施設の併設率	-	-	平成28～平成37年度の期間内に建替え等が行われる団地のおおむね9割
4	高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合	2.1% (平成26年)	-	3.1% (平成32年)
5	高齢者生活支援施設を併設するサービス付き高齢者向け住宅の割合	77% (平成26年度)	-	84% (平成32年度)
6	都市再生機構団地(大都市圏のおおむね1,000戸以上の団地約200団地が対象)の地域の医療福祉拠点化	0団地 (平成27年度)	-	100団地程度 (平成32年度)
7	空家等対策計画を策定した市区町村数の全市区町村数に対する割合	0割 (平成26年度)	0.4割 (平成27年度)	おおむね8割 (平成37年度)
8	賃貸・売却用等以外の「その他空き家」数	318万戸 (平成25年)	-	400万戸程度におさえる (平成37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				
9	既存住宅流通の市場規模	4兆円 (平成25年)	-	8兆円 (平成37年)
10	既存住宅流通量に占める既存住宅売買瑕疵保険に加入した住宅の割合	5% (平成26年度)	-	20% (平成37年度)
11	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	46% (平成25年度)	-	60% (平成32年度)
12	新築住宅における認定長期優良住宅の割合	11.3% (平成26年度)	-	16% (平成32年度)
13	リフォームの市場規模	7兆円 (平成25年)	-	12兆円 (平成37年)
14	マンションの建替え等の件数(昭和50年からの累計)	約250件 (平成26年度)	256件 (平成27年度)	388件 (平成32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				
15	公共施設等のバリアフリー化率等(①特定道路におけるバリアフリー化率、②全ての一定の旅客施設の日当たり平均利用者数に占める障害者用された一定の旅客施設の日当たり平均利用者数の割合、③ホームドアの整備率、④不特定多数の者が利用する一定の建築物のバリアフリー化率、⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率(Ⅰ)園路及び広場、(Ⅱ)駐車場、(Ⅲ)便所)、⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率)	①83%(平成25年度) ②91%(平成25年度) ③583(平成25年度) ④約54%(平成25年度) ⑤ (i)49%(平成25年度) (ii)44%(平成25年度) (iii)34%(平成25年度) ⑥53.5%(平成25年度)	①85%(平成26年度) ②92%(平成26年度) ③615(平成26年度) ④55%(平成26年度) ⑤ (i)49%(平成26年度) (ii)45%(平成26年度) (iii)34%(平成26年度) ⑥56%(平成26年度)	①100%(平成32年度) ②約100%(平成32年度) ③800(平成32年度) ④約60%(平成32年度) ⑤ (i)60%(平成32年度) (ii)60%(平成32年度) (iii)45%(平成32年度) ⑥約70%(平成32年度)
16	車両等のバリアフリー化(①鉄軌道車両のバリアフリー化率、②バス車両(運用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率、③運用除外認定を受けたバス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率、④福祉タクシーの導入率、⑤旅客船のバリアフリー化率、⑥航空機のバリアフリー化率)	①60%(平成25年度) ②43.9%(平成25年度) ③3.9%(平成25年度) ④13,978台(平成25年度) ⑤約29%(平成25年度) ⑥約93%(平成25年度)	①62.0%(平成26年度) ②47.0%(平成26年度) ③5.7%(平成26年度) ④14,644台(平成26年度) ⑤32.2%(平成26年度) ⑥94.6%(平成26年度)	①約70%(平成32年度) ②約70%(平成32年度) ③約25%(平成32年度) ④約28,000台(平成32年度) ⑤約50%(平成32年度) ⑥100%(平成32年度)
17	高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅の一定のバリアフリー化率	41%(平成25年)	41%(平成26年)	61%(平成32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				

18	全国の海面処分場における受入可能年数	約8年 (平成26年度)	約7年 (平成27年度)	7年以上を確保 (毎年度)
5 快適な道路環境等を創造する				
19	市街地等の幹線道路の無電柱化率	16% (平成26年度)	16% (平成27年度)	20% (平成32年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する				
20	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)	73% (平成27年度)	約74% (平成28年度)
21	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)	69% (平成27年度)	約78% (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				
22	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26年度)	約75% (平成28年度)
23	1人当たり都市公園等面積	9.8㎡/人 (平成22年度)	10.2㎡/人 (平成26年度)	10.5㎡/人 (平成28年度)
24	都市域における水と緑の公的空間(制度等により継続性が担保されている自然的环境)確保率	12.8㎡/人 (平成24年度)	13.0㎡/人 (平成26年度)	14.1㎡/人 (平成32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				
25	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42% (平成26年度)	約50% (平成28年度)
26	下水汚泥エネルギー化率	約15% (平成25年度)	約15% (平成26年度)	約30% (平成32年度)
27	汚水処理人口普及率	約89% (平成25年度)	約89% (平成26年度)	約96% (平成32年度)
28	持続的な汚水処理システムのための都道府県需給調整率	約2% (平成26年度)	約19% (平成27年度)	100% (平成32年度)
29	水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の割合	25% (平成26年度)	29% (平成27年度)	50% (平成32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				
30	一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者(鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～)、②特定旅客輸送事業者(鉄道300両～、バス200台～、タクシー350台～、船舶2万総トン～)、③特定航空輸送事業者(航空9,000トン(総最大離陸重量)～))	-	①-1.19% ②-1.06% ③-0.89% (平成26年度)	①直近5年間の改善率の年平均-1% ②直近5年間の改善率の年平均-1% ③直近5年間の改善率の年平均-1% (毎年度)
31	建設工事用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)	①PM 1.9千t (平成21年度) ②NOx 39.1千t (平成21年度) ③200台 (平成21年度)	①PM 2.9千t (平成23年度) ②NOx 61.1千t (平成23年度) ③3,180台 (平成26年度)	①PM 8.1千t (平成28年度) ②NOx 153.0千t (平成28年度) ③4,000台 (平成28年度)
32	省エネ基準を完了した住宅ストックの割合	6% (平成25年度)	-	20% (平成37年度)
33	モーダルシフトに関する指標(①鉄道による貨物輸送トンキロ(鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ)、②内航海運による貨物輸送トンキロ(内航海運による箱貨の輸送トンキロ))	①187億トンキロ (平成24年度) ②333億トンキロ (平成24年度)	①195億トンキロ (平成26年度) ②331億トンキロ (平成26年度)	①221億トンキロ (平成32年度) ②367億トンキロ (平成32年度)
34	都市緑化等による温室効果ガス吸収量	約111万t-CO2/年 (平成25年度)	約115万t-CO2/年 (平成26年度)	約119万t-CO2/年 (平成32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				
35	緊急地震速報の精度向上	28% (平成22年度)	86% (平成27年度)	85%以上 (平成27年度)
36	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)	46% (平成27年度)	41% (平成28年度)
37	台風予報の精度(台風中心位置の予報誤差)	302km (平成22年)	244km (平成27年)	260km (平成27年)

38	防災地理情報の整備率	53% (平成23年度)	66% (平成27年度)	67% (平成28年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する				
39	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)	12,729ha (平成27年度)	13,000ha (平成28年度)
40	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一面以上確保された大都市の割合	約76% (平成24年度)	約79% (平成26年度)	約89% (平成32年度)
41	下水道による都市浸水対策達成率	約56% (平成26年度)	約57% (平成27年度)	約62% (平成32年度)
42	地震時等に著しく危険な密集市街地の面積	約4,450ha (平成27年度速報)	4,435ha (平成27年度)	おおむね解消 (平成32年度)
43	大規模土壌造成地マップ等公表率	13.7% (平成26年度)	41.0% (平成27年度)	約70% (平成32年度)
44	災害時における機能確保率(①主要な管渠、②下水道場)	①約46%(平成26年度) ②約32%(平成26年度)	①約47%(平成27年度) ②約35%(平成27年度)	①約60%(平成32年度) ②約40%(平成32年度)
45	最大クラスの内水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村の割合	- (平成26年度)	0% (平成27年度)	100% (平成32年度)
46	①住宅・②建築物の耐震化率	①約82%(平成25年度) ②約85%(平成25年度)	①- ②-	①95%(平成32年度) ②95%(平成32年度)
47	防災対策のための計画に基づく取組に着手した地下街の割合	3.0% (平成26年度)	5.0% (平成27年度)	100% (平成30年度)
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する				
48	南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における①河川堤防の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び②水門・欄干等の耐震化率	①約37% ②約32% (平成26年度)	①約42% ②約77% (平成27年度)	①約75% ②約77% (平成32年度)
49	人口・資産密集地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率(①河川管理、②県管理)	①約71% ②約55% (平成26年度)	①約71.3% ②約55.3% (平成27年度)	①約76% ②約80% (平成32年度)
50	最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村の割合	- (平成26年度)	0% (平成27年度)	100% (平成32年度)
51	要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率	約37% (平成26年度)	約38% (平成27年度)	約41% (平成32年度)
52	土砂災害警戒区域等に関する①基礎調査結果の公表及び②区域指定数	①約42万区域(平成26年度) ②約40万区域(平成26年度)	①約48万区域(平成27年度) ②約44万区域(平成27年度)	①約65万区域(平成31年度) ②約63万区域(平成32年度)
53	TEC-FORCEと連携し訓練を実施した都道府県数	17都道府県 (平成26年度)	27都道府県 (平成27年度)	47都道府県 (平成32年度)
54	河川管理河川におけるタイムライン策定数	148市区町村 (平成26年度)	344市区町村 (平成27年度)	730市区町村 (平成32年度)
55	最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数	0 (平成26年度)	0 (平成27年度)	約900 (平成32年度)
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する				
56	南海トラフ巨大地震・首都直下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39% (平成26年度)	約40% (平成27年度)	約69% (平成32年度)
57	最大クラスの津波・高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村の割合(①津波、②高潮)	①0% ②- (平成26年度)	①50% ②0% (平成27年度)	①100% ②100% (平成32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				
58	首都直下地震又は南海トラフ巨大地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率	91% (平成24年度末)	95% (平成26年度)	概ね100% (平成29年度末)
15	【再掲】公共施設等のバリアフリー化率等(③ホームドアの整備駅数)	583駅 (平成25年度)	665駅 (平成27年度)	800駅 (平成32年度)
59	事業用自動車による事故に関する指標 (①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数)	① 517人 ② 56,305件 (平成20年)	① 403人 ② 36,499件 (平成27年)	① 250人 ② 30,000件 (平成30年)
60	商船の海難船舶隻数	497隻 (平成18～22年の平均海難隻数)	382隻 (平成27年)	447隻以下 (平成27年)
61	船員災害発生率(千人率)	11.0% (平成20～24年度の平均)	10.3% (平成26年度)	9.6% (平成29年度)

62	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)	10.8件 (平成27年)	10件 (平成25～29年の平均)
15 道路交通の安全性を確保・向上する				
63	緊急輸送道路上の調達の耐震化率	75% (平成25年度)	76% (平成27年度)	81% (平成32年度)
64	生活道路におけるハンパ等の設置による死傷事故抑止率	-	-	約3割抑止(H26年度比) (平成32年度)
16 自動車事故の被害者の救済を図る				
65	自動車事故による重度後遺障害者に対するケアの充実(①訪問支援サービスの実施割合、②短期入所を受け入れる施設の全国カバー率)	①34.1%(平成22年度) ②12.8%(平成25年度)	①60.6%(平成27年度) ②76.6%(平成27年度)	①60.0%(平成28年度) ②100%(平成32年度)
17 自動車の安全性を高める				
66	大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率	54.4% (平成24年度)	60.3% (平成27年度)	90.0% (平成32年度)
18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する				
67	要救助海難の救助率	95.2% (平成18年～22年の平均)	97% (平成27年)	95%以上 (毎年)
68	航路標識の耐震補強の整備率	78% (平成26年度)	80% (平成27年度)	100% (平成32年度)

〇活 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				
69	国際船舶の隻数	135隻 (平成23年央)	193隻 (平成27年央)	約230隻 (平成28年央)
70	世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合	約10% (平成22年度)	9.9% (平成27年度)	約10% (毎年度)
71	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)	79%(208隻) (平成27年度)	100%(262隻) (平成29年度)
72	内航船舶の平均総トン数	619トン (平成22年度)	715トン (平成27年度)	610トン (毎年度)
73	海上貨物輸送コスト低減効果(対H25年度輸送コスト)(①国内、②国際)	①- ②-	①1.0%減(速報値) (平成27年度) ②1.2%減(速報値) (平成27年度)	①約3%減 (平成32年度) ②約5%減 (平成32年度)
74	災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合	31% (平成26年度)	45% (平成27年度)	80% (平成32年度)
75	国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合	36% (平成26年度)	55% (平成27年度)	100% (平成28年度)
76	国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数(①北米基幹航路、②欧州基幹航路)	①デイリー寄港(平成25年度) ②週2便(平成25年度)	①デイリー寄港(平成27年度) ②週2便(平成27年度)	①デイリー寄港を維持・拡大(平成30年度) ②週3便(平成30年度)
77	全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数	41.6万人 (平成26年)	111.6万人 (平成27年)	100万人 (平成32年)
78	支振物資輸送の広域物資拠点として機能すべき特定流通業務施設の選定率	28% (平成25年度)	68% (平成27年度)	100% (平成28年度)
20 観光立国を推進する				
79	訪日外国人旅行者数	622万人 (平成23年)	1,974万人 (平成27年)	4,000万人 (平成32年)
80	訪日外国人旅行消費額	0.8兆円 (平成23年)	3.5兆円 (平成27年)	8兆円 (平成32年)
81	地方部での外国人延べ宿泊者数	616万人泊 (平成23年)	2,514万人泊 (平成27年)	7,000万人泊 (平成32年)
82	外国人リピーター数	401万人 (平成23年)	1,159万人 (平成27年)	2,400万人 (平成32年)
83	日本人国内旅行消費額	19.7兆円 (平成23年)	20.4兆円 (平成27年)	21兆円 (平成32年)
21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する				

84	景観計画に基づき取組を進める地域の数（市区町村数）	458団体 （平成26年度）	503団体 （平成27年度）	約700団体 （平成32年度）
85	歴史的風致の維持及び向上に取り組み市町村の数	31団体 （平成23年度）	53団体 （平成27年度）	約110団体 （平成32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				
86	三大都市圏環状道路整備率	68% （平成26年度）	71% （平成27年度）	約80% （平成32年度）
87	道路による都市間交通性の確保率※ （※主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度（都市間の最速道路距離を最速所要時間で除したもの）60km/hが確保されている割合）	49% （平成25年度）	51% （平成26年度）	約55% （平成32年度）
23 整備新幹線の整備を推進する				
88	鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数	21%（30万人） （平成24年度）	100%（140万人） （平成27年度）	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				
89	首都圏空港の空港処理能力	74.7万回 （平成27年度）	—	74.7万回＋最大7.9万回 （平成32年度）
90	首都圏周辺の都市における国際線就航都市数	88都市 （平成25年）	101都市 （平成27年）	アジア主要都市並 （平成32年）
91	航空輸送上重要な空港のうち、地価時に救急・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）	74% （平成27年度）	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				
92	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）	79.8% （平成27年度）	82.0% （毎年度）
93	都市再生誘発量（基盤整備等により、民間事業者等による投資が可能となった面積の合計）	9,270ha （平成23年度）	10,825ha （平成27年度）	14,700ha （平成28年度）
94	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）	①74件（平成21年度） ②115施設（平成23年度）	①66件（平成26年度） ②130施設（平成27年度）	①80件（平成27年度） ②140施設（平成28年度）
95	半島地域における社会増減率に係る過去5ヶ年平均との比	—	1.19 （平成27年度）	1.00未満 （ただし、過去5ヶ年平均が正の値であるときは1.00超） （毎年度）
96	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）	68% （平成27年度）	約90% （平成29年度）
97	特定都市再生圏整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数	8 （平成26年度）	14 （平成27年度）	46 （平成32年度）
98	立地適正化計画を作成する市町村数	—	1市町村 （平成27年度）	150市町村 （平成32年）
99	自動二輪車駐車場供用台数	80.5% （平成24年度）	83.2% （平成26年度）	100% （平成30年度）
100	中心市街地人口比率の増加率	前年度比0.83%増 （平成25年度）	前年度比0.09%増 （平成26年度）	前年度比0.2%増 （毎年度）
101	物流拠点の整備地区数	79%（63地区） （平成23年度）	84%（67地区） （平成26年度）	100%（80地区） （平成28年度）
102	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27年度）	前年度比＋0%以上 （毎年度）
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				
15	【再掲】公共施設等のバリアフリー化率等（②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合）	約91% （平成25年度）	92% （平成26年度）	約100% （平成32年度）
33	【再掲】モーダルシフトに関する指標（①鉄道による貨物輸送トンキロ（鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ））	187億トンキロ （平成24年度）	195億トンキロ （平成26年度）	221億トンキロ （平成32年度）
88	【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24年度）	100%（140万人） （平成27年度）	140万人 （平成28年度）
103	東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率 ②180%超の混雑率となっている区間数	①165% （平成25年度） ②14区間 （平成25年度）	①165% （平成26年度） ②14区間 （平成26年度）	①150% （平成27年度） ②0区間 （平成27年度）

104	東京圏の相互直通運転の路線延長	878km (平成25年度)	880km (平成27年度)	947km (平成32年度)
27 地域公共交通の維持・活性化を推進する				
105	地域公共交通網形成計画の策定総数	26件 (平成26年度)	92件 (平成27年度)	100件 (平成32年度)
106	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)	13,342系統 (平成26年度)	15,000系統 (平成29年度)
107	地方バス路線の維持率	97.1% (平成20年度)	98.3% (平成27年度)	100% (平成30年度)
108	鉄路、航空路が確保されている有人離島の割合(①鉄路、②航空路)	①100% (平成24年度) ②100% (平成23年度)	①100% (平成27年度) ②100% (平成27年度)	①100% (平成32年度) ②100% (平成32年度)
109	鉄道事業再構築実施計画(鉄道の上下分離等)の策定件数	4 (平成25年度)	6 (平成27年度)	10 (平成32年度)
110	デマンド交通の導入数	311市町村 (平成25年度)	338市町村 (平成26年度)	700市町村 (平成32年度)
111	LRTの導入割合(低床式路面電車の導入割合)	24.6% (平成25年度)	27.1% (平成27年度)	35% (平成32年度)
28 都市・地域における総合交通戦略を推進する				
112	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地方中核都市圏、③地方都市圏)	①90.5% ②78.7% ③38.6% (平成26年度)	①90.6% ②79.1% ③41.6% (平成27年度)	①90.8% ②81.7% ③41.6% (平成32年度)
29 道路交通の円滑化を推進する				
113	踏切遮断による損失時間	約123万人・時/日 (平成25年度)	約122万人・時/日 (平成26年度)	約117万人・時/日 (平成32年度)
114	都市計画道路(幹線街路)の整備率	61.7% (平成24年度)	62.7% (平成25年度)	66.5% (平成32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				
115	情報通信技術(ICT)を利用した建設施工技術(情報化施工)を導入した直轄工事件数	313件 (平成22年度)	1,273件 (平成26年度)	1,500件 (平成31年度)
116	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)	2.68% (平成26年度)	2.75% (平成24～28年度の平均)
117	個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 (①道路(Ⅰ)橋梁、(Ⅱ)トンネル)、②河川(Ⅰ)閘、水資源機構、(Ⅱ)地方公共団体)、③ダム(Ⅰ)閘、水資源機構、(Ⅱ)地方公共団体)、④砂防(Ⅰ)閘、(Ⅱ)地方公共団体)、⑤海岸、⑥下水道、⑦治水、⑧鉄道、⑨自動車道、⑩公園(Ⅰ)閘、(Ⅱ)地方公共団体)、⑪官庁施設)	①(Ⅰ)- (平成26年度) (Ⅱ)- (平成26年度) ②(Ⅰ)88%(平成26年度) (Ⅱ)83%(平成26年度) ③(Ⅰ)21%(平成26年度) (Ⅱ)28%(平成26年度) ④(Ⅰ)28%(平成26年度) (Ⅱ)30%(平成26年度) ⑤1%(平成26年度) ⑥-(平成26年度) ⑦97%(平成26年度) ⑧99%(平成26年度) ⑨0%(平成26年度) ⑩(Ⅰ)94%(平成26年度) (Ⅱ)77%(平成26年度) ⑪42%(平成26年度)	①(Ⅰ)- (平成27年度) (Ⅱ)- (平成27年度) ②(Ⅰ)99%(平成27年度) (Ⅱ)84%(平成27年度) ③(Ⅰ)84%(平成27年度) (Ⅱ)37%(平成27年度) ④(Ⅰ)83%(平成27年度) (Ⅱ)45%(平成27年度) ⑤7%(平成27年度) ⑥23%(平成27年度) ⑦98%(平成27年度) ⑧100%(平成27年度) ⑨0%(平成27年度) ⑩(Ⅰ)94%(平成27年度) (Ⅱ)84%(平成27年度) ⑪62%(平成27年度)	①(Ⅰ)100%(平成32年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ②(Ⅰ)100%(平成32年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ③(Ⅰ)100%(平成32年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ④(Ⅰ)100%(平成32年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ⑤100%(平成32年度) ⑥100%(平成32年度) ⑦100%(平成32年度) ⑧100%(平成32年度) ⑨100%(平成32年度) ⑩(Ⅰ)100%(平成32年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ⑪100%(平成32年度)
118	現場実証により評価された新技術数	70件 (平成26年度)	141件 (平成27年度)	200件 (平成30年度)
119	民間ビジネス団体の拡大を図る地方ブロックレベルのPPP/PFI地域プラットフォームの形成数	0 (平成26年度)	8ブロック (平成27年度)	8ブロック (平成32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				
120	不動産証券化実績総額	51兆円 (平成23年度)	70兆円 (平成27年度)	75兆円 (平成28年度)
121	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)	173千件 (平成27年度)	165千件 (平成28年度)
32 建設市場の整備を推進する				

122	我が国企業のインフラシステム関連海外受注高（建設業の海外受注高）	1.0兆円 （平成22年度）	1.68兆円 （平成27年度）	2.0兆円 （平成32年度）
123	専門工事業者の売上高営業利益率	2.57% （平成24年度）	4.07% （平成26年度）	3.0% （平成30年度）
124	建設業における社会保険等加入率（①企業単位、②労働者単位）	①84%（平成23年） ②57%（平成23年）	①95%（平成27年） ②72%（平成27年）	①100%（平成29年） ②90%程度（製造業相当） （平成29年）
33 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る				
125	統計の情報提供量及びその利用状況（①収録ファイル数、②調査票情報の二次利用申請件数）	①約15,900件（平成26年度） ②約200件（平成26年度）	①約18,300件（平成27年度） ②約260件（平成27年度）	①約22,000件（平成31年度） ②約220件（平成28年度）
34 地籍の整備等の国土調査を推進する				
126	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27年度）	57% （平成31年度）
127	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）	83.8% （平成27年度）	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				
128	貨物自動車運送事業安全性優良事業所の認定率	25.1% （平成26年度）	26.5% （平成27年度）	約29% （平成31年度）
36 海事業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る				
129	海運業（外航及び内航）における1事業者あたりの船員採用者数	1.83人（海運業における船員採用者数（1事業者平均）） （平成23年度）	3.5人 （平成26年度）	1.83人以上（海運業における船員採用者数（1事業者平均）） （毎年度）
130	海洋開発関連産業に専従する技術者数	約560人 （平成25年度）	集計中	約2,400人 （平成32年度）

○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				
131	国土形成計画の着実な推進（対21年度比で進捗が認められる代表指標の項目数）	11 （平成22年度）	8 （平成26年度）	現状維持又は増加 （毎年度）
132	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））	①71%（88自治体） （平成24年度） ②0%（36,543kg/日） （平成20年度）	①74%（92自治体） （平成26年度） ②32%（34,763kg/日） （平成27年度）	①100%（124自治体） （平成29年度） ②100%（30,946kg/日） （平成32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				
133	電子基準点の観測データの取得率	99.57% （平成22年度）	99.51% （平成27年度）	99.50%以上 （毎年度）
134	地理空間情報ライブラリーの内容の充実（地理空間情報ライブラリー情報登録件数）	149万件 （平成26年度）	151万件 （平成27年度）	155万件 （平成29年度）
39 離島等の振興を図る				
135	離島等の総人口 ①離島地域の総人口 ②奄美群島の総人口 ③小笠原村の総人口	①395千人 （平成22年度） ②115千人 （平成25年度） ③2,493人 （平成25年度）	①389千人 （平成27年度） ②112千人 （平成27年度） ③2,526人 （平成27年度）	①353千人以上 （平成27年度） ②112千人以上 （平成30年度） ③2,500人以上 （平成30年度）
40 北海道総合開発を推進する				
136	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26年度）	現状維持又は増加 （毎年度）
137	北方領土隣接地域振興指標（一人当たり主要生産額）	3.36百万円/人 （平成17～24年度の平均）	3.79百万円/人 （平成26年度）	3.36百万円/人以上 （毎年度）
11 ICTの利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				
138	目標を達成した技術開発課題の割合	—	92.2% （平成27年度）	80% （毎年度）
42 情報化を推進する				

	139 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)	3件 (平成27年度)	限りなくゼロ (毎年度)
1 2 国際協力、連携等の推進				
43 国際協力、連携等を推進する				
	140 我が国企業のインフラシステム関連海外受注額（①122【再掲】建設業の海外受注高、②交通関連企業の海外受注高）	①1.0兆円 (平成22年度) ②4500億円 (平成22年度)	①1.8兆円 (平成26年度) ②1兆円 (平成26年度)	①2.0兆円 (平成32年度) ②7兆円 (平成32年度)
1 3 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				
	141 官庁施設の耐震基準を満足する割合	89% (平成26年度)	90% (平成27年度)	95% (平成32年度)
	142 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官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	①48% (平成23年度) ②25事項 (平成23年度)	①63.6% (平成27年度) ②52事項 (平成27年度)	①60% (平成28年度) ②50事項 (平成28年度)

平成28年度 政策チェックアップ 参考指標モニタリング結果

○政策目標		業績目標		
○施策目標		初期値 (基準年度)	最新実績値 (年度)	目標値 (目標年度)
○参考指標 ※1 太字は社会資本整備重点計画第2章の指標				
政策目標、施策目標、参考指標名		業績目標		
○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				
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				
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				
参1	公共施設等のバリアフリー化率（①視覚障害者専用ブロックを新設した旅客施設の割合、②障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合、③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）	①93%（平成25年度） ②80%（平成25年度） ③14%（平成21年度）	①93%（平成26年度） ②82%（平成26年度） ③16%（平成26年度）	①約100%（平成32年度） ②約100%（平成32年度） ③30%（平成32年度）
参2	高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅の高度のバリアフリー化率	10.7% (平成25年)	-	25% (平成32年)
参3	共同住宅のうち、道幅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	17% (平成25年)	-	28% (平成32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				
参4	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27年度)	0件 (毎年度)
参5	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27年度)	0隻 (毎年度)
5 快適な道路環境等を創造する				
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する				
参6	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	96% (平成24年度)	93% (平成25年度)	100% (平成31年度)
参7	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)	67団体 (平成27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				
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				
参8	特に重要な水系における湿地の再生の割合	約4.8割 (平成26年度)	約5.2割 (平成27年度)	約7割 (平成32年度)
参9	広域的な生態系ネットワークの構築に向けた協議会の設置及び方針・目標の決定	39% (平成26年度)	54% (平成27年度)	100% (平成32年度)
参10	良好な水環境創出のための高度処理実施率	約41% (平成25年度)	約44% (平成26年度)	約60% (平成32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				
参11	建設廃棄物の再資源化率等（①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土）	①99.5%※1 ②99.3%※1 ③94.4%※2 ④85.0%※2 ⑤3.9%※3 ⑥- ※1再資源化率 ※2再資源化等率 ※3混廃排出率 (平成24年度)	-	①99%以上※1 ②99%以上※1 ③95%以上※2 ④90%以上※2 ⑤3.5%以下※3 ⑥80%以上※4 ※1再資源化率 ※2再資源化等率 ※3混廃排出率 ※4有効利用率 (平成30年度)
参12	建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律に基づき届出がなされた新築住宅における省エネ基準（平成28年基準）達成率	42% (平成25年度)	39% (平成26年度)	100% (平成32年度)

参13 下水道分野における温室効果ガス排出削減量	約168万t-CO2 (平成24年度)	約171万t-CO2 (平成26年度)	約316万t-CO2 (平成32年度)
参14 燃費性の優れた建設機械の普及率(①油圧ショベル、②ホイールローダ、③ブルドーザ)	①48%(平成23年度) ②41%(平成23年度) ③6%(平成23年度)	①集計中 ②集計中 ③集計中	①84%(平成32年度) ②72%(平成32年度) ③28%(平成32年度)
参15 環境ポータルサイトへのアクセス件数	平均約3,266件/月(年度平均) (平成23年度)	約2,200件/月(年度平均) (平成27年度)	1万件/月(年度平均) (平成28年度)
参16 新車販売に占める次世代自動車の割合	21.2% (平成24年度)	27.8% (平成27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			
参17 異常天候早期警戒情報の精度向上	0% (平成23年)	22% (平成27年)	25% (平成28年)
参18 天気予報の精度(明日予報が大きはずれた年間日数) ①降水確率 ②最高気温 ③最低気温	①26日 ②38日 ③24日 (平成23年)	①23日 ②34日 ③20日 (平成27年)	①23日以下 ②34日以下 ③22日以下 (平成28年)
参19 火山、地震津下地域、地すべり対策地域における関係機関への情報提供	97件/年 (平成27年度)	-	150件/年 (平成30年度)
参20 関係機関への適やかな空中写真の提供(写真提供件数のうち、2日以内に提供できた件数の割合)	78% (平成26年度)	100% (平成27年度)	100% (平成32年度)
参21 国土全域の面積に対する解析した面積の率	0% (平成27年度)	-	100% (平成28年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する			
参22 居住している地域に関する大規模土壌地帯の情報を確認できる人口	約36百万人 (平成26年度)	約63百万人 (平成27年度)	約90百万人 (平成32年度)
参23 災害対応拠点を含む都市圏角が予定される拠点地区で自立分散型ネットワークシステムが導入される地区数	0地区 (平成27年度)	-	15地区 (平成32年度)
参24 都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定した地域数	17地域 (平成26年度)	24地域 (平成27年度)	45地域 (平成30年度)
参25 ハード・ソフトを組み合わせた下水道浸水対策計画策定数	約130地区 (平成26年度)	約140地区 (平成27年度)	約200地区 (平成32年度)
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する			
参26 南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における、水門・閘門等の自動化・遠隔操作化率(①河川、②海岸)	①約40% ②約43% (平成26年度)	①約42% ②約48% (平成27年度)	①約78% ②約82% (平成32年度)
参27 過去10年に床上浸水被害を受けた家庭のうち未だ浸水のおそれのある家庭数	約6.5万戸 (平成26年度)	約6.1万戸 (平成27年度)	約4.4万戸 (平成32年度)
参28 人口・資産集積地域等の流域貯留施設の貯留量	約72万m3 (平成26年度)	約76万m3 (平成27年度)	約97万m3 (平成32年度)
参29 土砂災害ハザードマップを作成・公表し、地域防災計画に土砂災害の防災対策に関する記載のある市町村の割合	約33% (平成26年度)	約62% (平成27年度)	約100% (平成32年度)
参30 地域防災計画に要配慮者利用施設の名簿及び所在地に関する記載のある市町村の割合	約30% (平成26年度)	約41% (平成27年度)	約100% (平成32年度)
参31 活断層・火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における火山砂防ハザードマップ整備率	約44% (平成26年度)	約59% (平成27年度)	約100% (平成32年度)
参32 重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率	約49% (平成26年度)	約49% (平成27年度)	約54% (平成32年度)
参33 最大クラスの洪水に対応した浸水想定区域図の作成数	- (平成26年度)	0 (平成27年度)	約1,200 (平成32年度)
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する			
参26 【再掲】南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における、水門・閘門等の自動化・遠隔操作化率(①河川、②海岸)	①約40% ②約43% (平成26年度)	①約42% ②約48% (平成27年度)	①約78% ②約82% (平成32年度)
参34 侵食海岸において現状の汀線防護が完了した割合	約74% (平成26年度)	約75% (平成27年度)	約76% (平成32年度)
参35 最大クラスの津波・高潮に対応した浸水想定区域図を作成した都道府県数(①津波、②高潮)	①22 ②0 (平成26年度)	①27 ②0 (平成27年度)	①39 ②19 (平成32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

参36 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27年度)	0人 (毎年度)
参37 事業用自動車による飲酒運転件数	287件 (平成20年)	102件 (平成27年)	0件 (平成30年)
参38 国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ(爆破等)発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成27年度)	0件 (毎年度)
参39 運輸安全マネジメントの普及(①運輸安全マネジメント評価実施事業者数、②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数)	①6,105者(平成25年度) ②17,799人(平成25年度)	①7,107者(平成27年度) ②40,833人(平成27年度)	①10,000者(平成32年度) ②50,000人(平成32年度)
参40 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民間関係支援団体等の数)	①39人 ②134箇所 (平成24年度)	①171人 ②873箇所 (平成27年度)	①約150人 ②約150箇所 (平成27年度)
参41 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)	100% (平成27年度末)	100% (平成28年6月末)
参42 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	①94%(平成23年度) ②85%(平成23年度)	①99.8%(平成27年度末) ②99.6%(平成27年度末)	①100%(平成28年6月末) ②100%(平成28年6月末)

15 道路交通の安全性を確保・向上する

参43 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率	-	-	約3割抑止(平成26年比) (平成32年)
参44 通学路における歩道等の整備率 ※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	54% (平成25年度)	集計中	65% (平成32年度)
参45 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率	62% (平成25年度)	64% (平成26年度)	75% (平成32年度)
参46 踏切事故件数	-	-	約1割削減(平成27年比) (平成32年)

16 自動車事故の被害者の救済を図る

17 自動車の安全性を高める

18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する

参47 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0 (平成14年度)	0 (平成27年度)	0 (毎年度)
参48 ぶくそう海域における、航行障害や多数の死傷者が発生などの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27年度)	0件 (毎年度)
参49 航路標識の自立型電源導入率	82% (平成23年度末)	86% (平成27年度末)	86% (平成28年度末)
参50 航行標識の耐波減速装置の整備率	78% (平成26年度)	79% (平成27年度)	100% (平成32年度)
参51 航行標識のLED灯等の耐波減速装置の整備率	52% (平成26年度)	52% (平成27年度)	100% (平成32年度)
参52 海上交通警備の一元化実施海域数	0箇所 (平成27年度)	-	1箇所 (平成32年度)

〇活 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

参53 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27年度)	0件 (毎年度)
参54 全国の港湾・河川区域等における設置個数	8.8万隻 (平成26年度)	-	0隻 (平成34年度)
参55 南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に所在する港湾(重要港湾以上)における避難計画の策定率	25% (平成26年度)	33% (平成27年度)	100% (平成32年度)
参56 国際コンテナ船寄港港における大水深コンテナターミナル(水深16m以上)のバース数	3バース (平成24年度)	6バース (平成27年度)	12バース (平成28年度)
参57 航行警備計画が策定されている重要確保航路の割合	33% (平成26年度)	67% (平成27年度)	100% (平成28年度)

参58	大規模災害発生時における円滑な避難経路・災害復旧等を可能とする 全面的作業船保有水準（総トン数）	290万トン (平成26年)	307万トン (平成27年)	290万トン (毎年)
参59	直近の3年間に緊急物資輸送実績が高騰された港湾（重要港湾以上） の割合	46% (平成26年度)	47% (平成27年度)	100% (平成32年度)
参60	首都直下地震又は南海トラフ地震の影響が想定される地域における国、自治 体、有識者及び多様な物流事業者からなる協議会の設置地域率	0% (平成25年度)	33% (平成27年度)	100% (平成29年度)
参61	出入管理情報システムを導入した国際コンテナターミナルにおけるPS(Port Security)カードの使用率	96% (平成26年度)	96% (平成27年度)	95%を維持 (毎年度)
参62	港湾物流情報システムを相互接続している国数	2カ国 (平成26年度)	2カ国 (平成27年度)	5カ国 (平成32年度)
20 観光立国を推進する				
参63	無料公衆無線LANの整備率（①主要空港、②新幹線主要停車駅）	①87%（平成25年度） ②52%（平成25年度）	①96%（平成27年度） ②67%（平成27年度）	①100%（平成32年度） ②100%（平成32年度）
参64	国際空港における入国審査に要する最長待ち時間	最長27分 (平成25年)	-	最長20分以下 (平成28年度)
21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する				
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				
23 整備新幹線の整備を推進する				
参65	北陸新幹線・北海道新幹線の開業を通じた交流人口の拡大（①北陸新幹線、② 北海道新幹線）	①- ②-	①- ②-	①20%増（平成26～29年度） ②10%増（平成27～30年度）
24 航空交通ネットワークを強化する				
参66	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	92.8% (平成26年度)	93.1% (平成27年度)	93.6% (平成28年度)
参67	LCC旅客の占める割合（①海外国際空港を利用する国際線旅客、②国 内線旅客）	①7% ②6% (平成25年)	①8%（平成26年） ②10%（平成27年）	①17% ②14% (平成32年)
参68	主要航空会社の航空機操縦士の人数	5,600人 (平成24年)	5,855人 (平成27年)	6,700人 (平成32年)
参69	空港の津波早期復旧計画の策定空港数	4空港 (平成25年度)	7空港 (平成27年度)	7空港 (平成28年度)
参70	主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数	120人 (平成24年)	129人 (平成26年)	約210人 (平成32年)
参71	滑走路増設を促した後の滑走路延床能力（①那覇空港、②福岡空港）	①13.5万回/年 ②16.4万回/年	-	①18.5万回/年（平成31年度 予定） ②18.8万回～21.1万回/年（平 成36年度予定） ※今後の需要動向を踏まえ、 地元の理解を得た上で増枠を 検討
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				
参72	関西文化学術研究都市における外国人研究者数	217人（平成22年度）	209人 (平成27年度)	240人（平成27年度）
参73	民間都市開発における公共施設等整備の誘発係数（民都機構が係わった案件 の公共施設等整備費を当該案件の民都機構支援額で除したもの）	6.0倍 (平成22～26年度の平均)	3.7倍 (平成27年度)	6.0倍 (毎年度)
参74	都市機能更新率（市街地再開発事業等により4階建以上の建築物へ更新された 宅地面積の割合）	40.5% (平成25年度)	40.9% (平成27年度)	44.0% (平成30年度)
参75	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)	2.7% (平成27年度)	10% (平成32年度)
参76	立地適正化計画に位置づけられた誘導施設について、市町村全域に存する当 該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合 が増加している市町村数	-	-	100市町村 (平成32年)
参77	市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が 増加している市町村数	-	-	100市町村 (平成32年)
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				
27 地域公共交通の維持・活性化を推進する				

参78	相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数	12 (平成25年度)	-	0 (平成32年度)
参79	高速バスの輸送人員	約11,000万人 (平成23年度)	10,986万人 (平成25年度)	約12,000万人 (平成32年度)
参80	道路運送事業等に従事する女性労働者数(①バス運転手、②タクシー運転手、③トラック運転手、④自動車整備士(2級))	①約1,200人(平成23年度) ②約6,700人(平成25年度) ③約20,000人(平成25年度) ④約2,400人(平成21年度)	①1,290人(平成26年度) ②8,878人(平成27年度) ③- ④3,623人(平成27年度)	①約2,500人(平成32年度) ②約14,000人(平成32年度) ③約40,000人(平成32年度) ④約4,800人(平成32年度)
28 都市・地域における総合交通戦略を推進する				
参81	コミュニティサイクルの導入数	54市町村 (平成25年度)	77市町村 (平成27年度)	100市町村 (平成32年度)
29 道路交通の円滑化を推進する				
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				
参82	個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 (①空港(空港土木施設)、②鉄道橋梁)	①100%(平成26年度) ②100%(平成26年度)	①100%(平成27年度) ②100%(平成27年度)	①100%(平成32年度) ②100%(平成32年度)
参83	点検実施率 (道路(橋梁)、道路(トンネル)、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港(空港土木施設)、鉄道、自動車道、鉄道橋梁、公園(遊具)、官庁施設、観測施設)	-	道路(橋梁):- 道路(トンネル):- 河川(国、水資源機構):100%(平成27年度) 河川(地方公共団体):100%(平成27年度) ダム(国、水資源機構):100%(平成27年度) ダム(地方公共団体):100%(平成27年度) 砂防(国):83%(平成27年度) 砂防(地方公共団体):45%(平成27年度) 海岸:30%(平成27年度) 下水道:23%(平成27年度) 港湾:50%(平成27年度) 空港(空港土木施設):99%(平成27年度) 鉄道:100%(平成27年度) 自動車道:100%(平成26年度) 航空橋梁:20%(平成27年度) 公園(遊具):100%(平成27年度) 官庁施設:84%(平成27年度) 観測施設:100%(平成27年度)	各事業分野で計画期間中100%の実施を目指す
参84	維持管理・更新等に係るコストの算定率 (①道路(Ⅰ)橋梁、(Ⅱ)トンネル)、②河川(Ⅰ)国、水資源機構、(Ⅱ)地方公共団体)、③ダム(Ⅰ)国、水資源機構、(Ⅱ)地方公共団体)、④砂防(Ⅰ)国、(Ⅱ)地方公共団体)、⑤海岸、⑥下水道、⑦港湾、⑧空港(空港土木施設)、⑨鉄道、⑩自動車道、⑪鉄道橋梁、⑫公園(Ⅰ)国、(Ⅱ)地方公共団体)、⑬官庁施設)	①(Ⅰ)-(平成26年度) (Ⅱ)-(平成26年度) ②(Ⅰ)-(平成26年度) (Ⅱ)-(平成26年度) ③(Ⅰ)-(平成26年度) (Ⅱ)-(平成26年度) ④(Ⅰ)-(平成26年度) (Ⅱ)-(平成26年度) ⑤0%(平成26年度) ⑥-(平成26年度) ⑦31%(平成26年度) ⑧100%(平成26年度) ⑨99%(平成26年度) ⑩0%(平成26年度) ⑪100%(平成26年度) ⑫(Ⅰ)94%(平成26年度) (Ⅱ)77%(平成26年度) ⑬42%(平成26年度)	①(Ⅰ)- (Ⅱ)- ②(Ⅰ)- (Ⅱ)- ③(Ⅰ)- (Ⅱ)- ④(Ⅰ)- (Ⅱ)- ⑤7%(平成27年度) ⑥23%(平成27年度) ⑦45%(平成27年度) ⑧100%(平成27年度) ⑨100%(平成27年度) ⑩0%(平成27年度) ⑪100%(平成27年度) ⑫(Ⅰ)94%(平成27年度) (Ⅱ)84%(平成27年度) ⑬62%(平成27年度)	①(Ⅰ)100%(平成32年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ②(Ⅰ)100%(平成30年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ③(Ⅰ)100%(平成28年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ④(Ⅰ)100%(平成28年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ⑤100%(平成32年度) ⑥100%(平成32年度) ⑦100%(平成32年度) ⑧100%(平成32年度) ⑨100%(平成32年度) ⑩100%(平成32年度) ⑪100%(平成32年度) ⑫(Ⅰ)100%(平成28年度) (Ⅱ)100%(平成32年度) ⑬100%(平成32年度)
参85	維持管理に関する研修を受けた職員のいる団体(①道路、②下水道)	①約24%(平成26年度) ②約50団体(平成26年度)	①約36%(平成27年度) ②162団体(平成27年度)	①約85%(平成32年度) ②約1,500団体(平成32年度)
参86	国及び地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 (①道路、②河川、③ダム、④砂防、⑤海岸、⑥空港(空港土木施設)、⑦鉄道、⑧鉄道橋梁、⑨公園、⑩官庁施設)	①1,151人(平成26年度) ②449人(平成26年度) ③301人(平成26年度) ④115人(平成26年度) ⑤64人(平成26年度) ⑥38人(平成26年度) ⑦53人(平成26年度) ⑧22人(平成26年度) ⑨38人(平成26年度) ⑩2,176人(平成26年度)	①2,368人(平成27年度) ②480人(平成27年度) ③405人(平成27年度) ④115人(平成27年度) ⑤218人(平成27年度) ⑥72人(平成27年度) ⑦95人(平成27年度) ⑧45人(平成27年度) ⑨75人(平成27年度) ⑩4,327人(平成27年度)	①5,000人(平成32年度) ②3,000人(平成32年度) ③2,200人(平成32年度) ④690人(平成32年度) ⑤400人(平成30年度) ⑥280人(平成32年度) ⑦250人(平成32年度) ⑧52人(平成32年度) ⑨280人(平成32年度) ⑩14,000人程度(平成32年度)

<p>基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 <small>参87</small> (道路、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港(空港土木施設)、鉄道、船舶関係、公園、官庁施設、観測施設)</p>	-	<p>道路:- 河川:- ダム:- 砂防:83%(平成27年度) 海岸:100%(平成27年度) 下水道:- 港湾:91%(平成27年度) 空港(空港土木施設):23%(平成27年度) 鉄道:100%(平成27年度) 航路標識:100%(平成27年度) 公園:12%(平成27年度) 官庁施設:100%(平成26年度) 観測施設:100%(平成27年度)</p>	各事業分野で計画期間中100%を目指す
<p><small>参88</small> 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)</p>	0件 (平成23年度)	0件 (平成27年度)	0件 (毎年度)
<p><small>参89</small> 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</p>	92.6% (平成20年度)	97.4% (平成27年度)	90.0%以上 (毎年度)
<p><small>参90</small> ブロックレベルの地域プラットフォームに参画する地方公共団体の数</p>	0 (平成26年度)	153 (平成27年度)	181 (平成30年度)
<p><small>参91</small> 地域プラットフォームの形成数</p>	0 (平成26年度)	12* (平成27年度) *このほか、内閣府にて5件形成	47 (平成30年度)
<p><small>参92</small> 国土交通省の技術者資格登録規程に基づき登録された民間資格を保有している技術者数(維持管理分野)</p>	のべ約34,600人 (平成27年度)	のべ約34,600人 (平成27年度)	増加傾向 (平成32年度末まで)
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			
<p><small>参93</small> 賃貸アパート、マンションに関する相談件数</p>	33,290件 (平成25年度)	33,193件 (平成26年度)	27,200件 (平成30年度)
<p><small>参94</small> 宅地建物取引業免許行政庁における相談件数</p>	2,088件 (平成24年度)	1,906件 (平成25年度)	1,290件 (平成30年度)
<p><small>参95</small> 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</p>	13.1万ha (平成15年)	15.5万ha (平成25年)	13.1万ha (平成30年)
32 建設市場の整備を推進する			
<p><small>参96</small> 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(入札監視委員会等第三者機関の設置の状況)</p>	97% (平成22年度)	100% (平成27年度)	100% (平成28年度)
<p><small>参97</small> 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</p>	0%(63.89日) (平成21年度)	30%(44.60日) (平成27年度)	30%(44.72日) (平成29年度)
<p><small>参98</small> 「登録基幹技能者制度」に基づく登録基幹技能者の数</p>	46,696名 (平成26年度)	51,632名 (平成27年度)	増加傾向 (平成32年度まで)
<p><small>参99</small> 女性技術者数・技能者数</p>	約10万人 (平成26年時点)	約10.3万人 (平成27年時点)	20万人 (平成31年目標)
<p><small>参100</small> 35歳未満若手技術者を新規に一定割合以上雇用する企業数</p>	※2015年度の数値をもって初期値を設定する予定	11,866社 (平成27年度)	- (モニター指標のため)
33 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る			
34 地籍の整備等の国土調査を推進する			
35 自動車運送業の市場環境整備を推進する			
36 海事業業の市場環境整備・活性化及び人材の確保を図る			

○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			
<p><small>参101</small> 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)</p>	33万件 (平成18年度)	114万件 (平成27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			
<p><small>参102</small> 電子国土基本圖を用いた災害対応の事例数(国及び地方公共団体の対策本部における利用率)</p>	100% (平成26年度)	100% (平成27年度)	100% (毎年度)
39 離島等の振興を図る			

40 北海道総合開発を推進する				
	参103 アイス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)	37,211人 (平成27年度)	39,000人 (平成29年度)
1 1 ICTの利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				
42 情報化を推進する				
1 2 国際協力、連携等の推進				
43 国際協力、連携等を推進する				
	参104 案件発掘・形成調査の件数	41件 (平成25年度)	33件 (平成26年度)	50件 (平成30年度)
	参105 我が国インフラ企業が海外入札に至った件数	21件 (平成25年度)	14件 (平成26年度)	25件 (平成30年度)
1 3 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				

③今後の取組みの方向性

政策チェックアップによって省の政策の定期的な見直し・改善を行っていくためには、省の使命や基本理念に基づいた「目標・指標体系の充実」と「分析・評価のレベルアップ」の両面において、政策チェックアップの仕組み全体をさらに改良していかなければならない。

(目標・指標体系の充実)

業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から結果の実現、アウトカムの発現に至る因果関係（メカニズム）や、その影響度合いを明確にする必要がある。また、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該施策が必要であるのかを明確にすることは、省全体の目標設定という観点からは重要な今後の課題である。それぞれの目標値の設定の根拠についても、公表していくことが重要である。

一方で、省全体のマネジメントを適切に遂行していくためには、業績指標は社会経済情勢の変化を踏まえ、不断の見直しを行うとともに、項目数がいたずらに増大しないよう抑制を図り、省の政策運営状況の全体像を的確に把握し、認識できるようにする必要もある。

平成27年以降には、交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）や第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月閣議決定）及び新たな「住生活基本計画（全国計画）」（平成28年3月閣議決定）が立て続けて策定され、これらの計画において新たな指標が数多く定められたが、政策評価における業績指標については、数を抑制しつつ、これらの計画の改定を反映した見直しを行い、平成28年度事後評価実施計画

を策定した（図 4、図 5）。なお、この計画においては、142 の業績指標項目が存在し、これにより省全体のマネジメントを掌るツールとしての機能を高めるために、政策評価と予算・決算との連携を図りつつ、明確な政策ビジョンの中で業績指標数の整理、統合等を図ることも重要な課題となっている。

（分析・評価のレベルアップ）

これについては、他の行政機関や地方自治体、外国の優良・成功事例を参考に検討を行い、また調査研究の成果を活用するなどして、引き続きレベルアップに努める必要がある。検討の方向性として、一例を挙げれば、個々の施策と業績指標の関連性の分析等が重要な課題となるが、そこでは、業績指標の適時把握のための的確なデータの収集方法の開発や、その施策に関連するデータ分析により当該業績指標の影響度を把握することなどが重要である。

なお、政府全体の取組として、目標管理型の政策評価（注）については、各行政機関における取組についての標準的な指針として「目標管理型の政策評価の改善方策に係る取組について」（平成 24 年 3 月 27 日政策評価各府省連絡会議了承）が策定され、「事前分析表の導入」、「評価書の標準様式の導入」が図られ、平成 24 年度より実施されている。

さらに、平成 25 年 5 月 20 日の経済財政諮問会議において総務省より「評価基準の標準化」、「重点化による質の向上」の取組みが提案され、「目標管理型の政策評価の改善方策に係る取組について」は「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）に改訂され、各行政機関における評価の標準的な指針が示された。詳細は前述の 2（1）①の記載の通りである。

また、現在総務省の政策評価審議会政策評価制度部会では、目標管理型の政策評価の改善方策を検討しており、そこでの議論等を踏まえて、今後政策チェックアップの改善等を検討していく。

（注）目標管理型の政策評価とは、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。

図4：現在の政策チェックアップの業績指標と社会資本整備重点計画（第4次）、
交通政策基本計画及び住生活基本計画の指標との関係イメージ

政策チェックアップ 業績指標項目(142)

社会資本整備重点計画の指標(118)

<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最低居住面積水準未達率 ・賃貸・売却用等以外の「その他空き家」数 ・リフォームの市場規模 等 	<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合 ・住宅の耐震化率 ・地震時等に著しく危険な密集市街地の面積 等 	<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に重要な水系における湿地の再生の割合 ・通学路における歩道等の整備率 ・航路標識のLED灯器の耐波浪整備率 等
<p>住生活基本計画(全国計画)の指標(18)</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急地震速報の精度向上 ・訪日外国人旅行者数 ・不動産証券化実績総額 ・貨物自動車運送事業安全性優良事業所の認定率 <p>等</p>	<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・汚水処理人口普及率 ・立地適正化計画を作成する市町村数 ・都市計画道路の整備率 等 	<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航路啓開計画が策定されている緊急確保航路の割合 ・LCC旅客の占める割合 等
	<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両等のバリアフリー化 ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 ・海上貨物輸送コスト低減効果 等 	<p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要航空会社の航空機操縦士の人数 ・高速バスの輸送人員 ・コミュニティサイクルの導入数 等

交通政策基本計画の指標(56)

図5：平成28年度事後評価実施計画策定時（平成28年1月）の
政策チェックアップ指標の見直し状況

業績指標項目数の推移

【項目数】	業績指標項目数の推移		
	計	独自指標	社重点指標
業績指標	166	102	64
関連指標	20	15	5



【項目数】	計	独自指標	社重点関係		交通政策基本計画関係		
			社重点指標 (KPI)	社重点指標 (KPI以外)	社重点指標 (KPI) かつ交通政策基本計画指標		交通政策基本計画指標
					社重点指標 (KPI) かつ交通政策基本計画指標	社重点指標 (KPI以外) かつ交通政策基本計画指標	
業績指標	139	61	32	14	15	7	10
参考指標	100	33	1	43	0	8	15

※細分類レベルで、

- ・社重点又は交通政策基本計画の指標が全くないものは、「独自指標」としてカウント
- ・交通政策基本計画の指標が含まれ、社重点の指標が含まれていないものは、「交通政策基本計画指標」としてカウント
- ・社重点の指標が含まれ、交通政策基本計画の指標が含まれていないものは、「社重点指標」としてカウント
このうち、社重点指標(KPI)が1つでも含まれているものは、「社重点指標(KPI)」としてカウント
- ・社重点指標及び交通政策基本計画指標が含まれているものは、「社重点指標かつ交通政策基本計画指標」としてカウント
このうち、社重点指標(KPI)が1つでも含まれているものは、「社重点指標(KPI)かつ交通政策基本計画指標」としてカウント

(参考)

【指標数】	業績指標項目数の推移		
	計	独自指標	社重点指標
業績指標	216	131	85
関連指標	26	20	6



【指標数】	計	独自指標	社重点関係		交通政策基本計画関係		
			社重点指標 (KPI)	社重点指標 (KPI以外)	社重点指標 (KPI) かつ交通政策基本計画指標		交通政策基本計画指標
					社重点指標 (KPI) かつ交通政策基本計画指標	社重点指標 (KPI以外) かつ交通政策基本計画指標	
業績指標	195	74	59	14	20	14	14
参考指標	179	44	2	101	0	11	21

図6：平成29年度事後評価実施計画策定時（平成28年8月）の
政策チェックアップ指標の見直し状況

業績指標項目数の推移

【項目数】	計	独自 指標	社重点関係		交通政策基本計画関係		
			社重点 指標 (KPI)	社重点 指標 (KPI 以外)	社重点指 標(KPI) かつ交通 政策基本 計画指標	社重点指 標(KPI以 外)かつ 交通政策 基本計画 指標	交通政 策 基本計 画 指標
業績指標	142	64	32	14	15	7	10
参考指標	105	38	1	43	0	8	15



【項目数】	計	独自 指標	社重点関係		交通政策基本計画関係		
			社重点 指標 (KPI)	社重点 指標 (KPI 以外)	社重点指 標(KPI) かつ交通 政策基本 計画指標	社重点指 標(KPI以 外)かつ 交通政策 基本計画 指標	交通政 策 基本計 画 指標
業績指標	141	63	32	14	15	7	10
参考指標	103	35	1	43	0	8	16

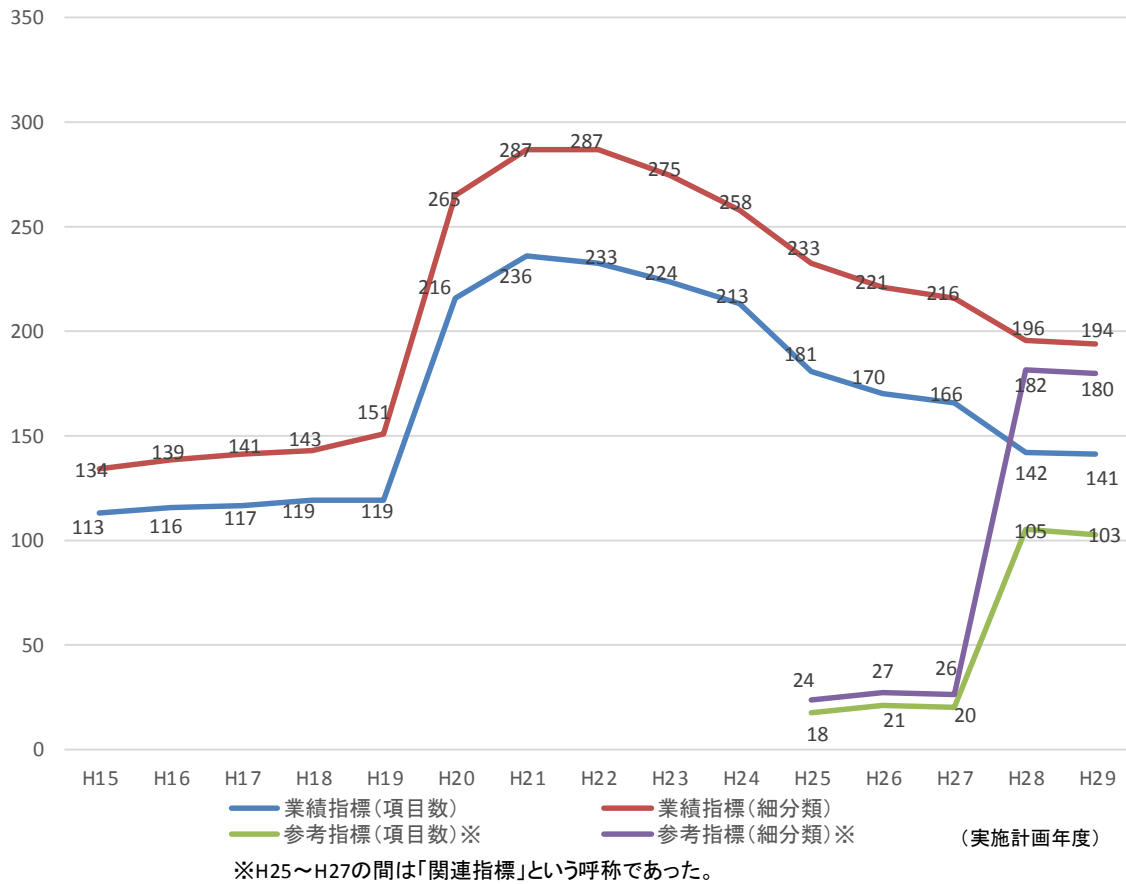
(参考)

【指標数】	計	独自 指標	社重点関係		交通政策基本計画関係		
			社重点 指標 (KPI)	社重点 指標 (KPI 以外)	社重点指 標(KPI) かつ交通 政策基本 計画指標	社重点指 標(KPI以 外)かつ 交通政策 基本計画 指標	交通政 策 基本計 画 指標
業績指標	196	75	59	14	20	14	14
参考指標	182	47	2	101	0	11	21



【指標数】	計	独自 指標	社重点関係		交通政策基本計画関係		
			社重点 指標 (KPI)	社重点 指標 (KPI 以外)	社重点指 標(KPI) かつ交通 政策基本 計画指標	社重点指 標(KPI以 外)かつ 交通政策 基本計画 指標	交通政 策 基本計 画 指標
業績指標	194	73	59	14	20	14	14
参考指標	180	44	2	101	0	11	22

図7：政策チェックアップの指標数



※主な要因

H16 第1次社会資本整備重点計画：指標数の微増

H20 予算と政策評価の連携（予算書の「項」と政策評価の「施策」を対応）
：指標数の大幅増（業績指標数（細分類）151⇒265）

H21 第2次社会資本整備重点計画：指標数の増加（20件程度）

H23 施策目標レベルの評価の開始：指標数には直接影響せず

H25 第3次社会資本整備重点計画：指標数が大幅に増加しないよう、関連指標を導入

H28 交通政策基本計画、第4次社会資本整備重点計画：参考指標数が大幅に増加（20⇒105）

※その他、目標年度が到来した指標の改廃、住生活基本計画等各種計画を踏まえた見直しにより、毎年度指標数が変動している。

(2) 政策レビュー

①平成 27～28 年度取りまとめの政策レビュー

平成 27 年度には、「国際協力・連携等の推進」「国際コンテナ戦略港湾政策」「住生活基本計画」「道路交通の安全施策」の 4 テーマについて評価書を取りまとめ、平成 28 年 3 月に公表した。

個別の評価結果については、概要は次ページ以降に掲載（表 8）、詳細は以下ホームページに掲載。

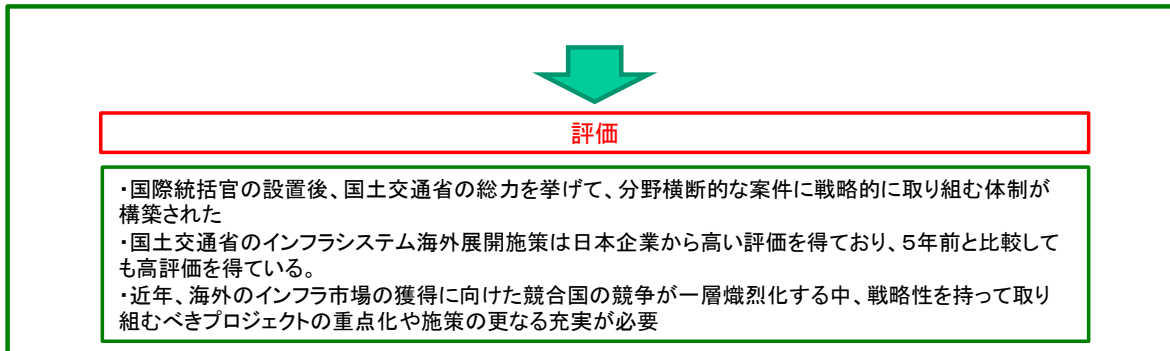
(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000008.html)

表8：平成27年度取りまとめの政策レビュー（概要）

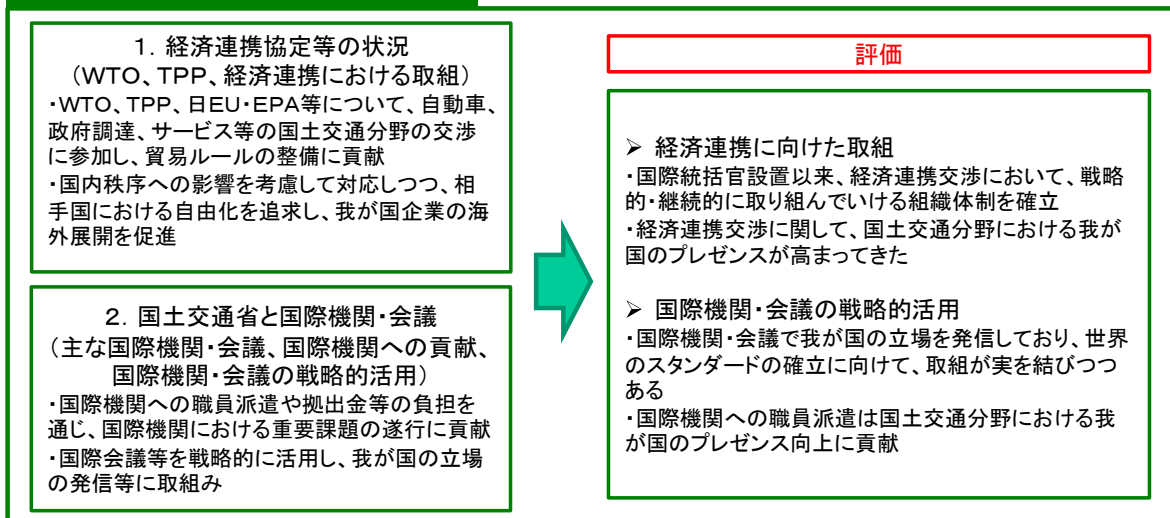
国際協力・連携等の推進（1/3）

政策の効果等			
第1章 はじめに			
1. 評価の必要性・目的	2. 対象政策	3. 評価の視点	4. 評価の手法
これまで講じてきた国際協力連携等を推進するための施策について評価を実施し、今後の政策に反映させていく	<ul style="list-style-type: none"> ・研修員受入、専門家派遣、各種調査等の協力・支援等 ・トップセールス等 ・経済連携交渉や国際会議等での対外情報発信等 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際協力 ・インフラ海外展開 ・国際連携・情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> ・実績整理 ・企業等へのアンケート調査等
第2章 国土交通省の国際業務			
1. 国土交通省の国際業務			
2. 国土交通省の国際統括官について(国際統括官の設置経緯・体制・予算)			
第3章 国際協力			
1. 国際協力の概要 (ODAの変遷、予算)		<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; text-align: center;">評価</div> <ul style="list-style-type: none"> ➢ JICA専門家の派遣 <ul style="list-style-type: none"> ・相手国のニーズに沿ったものと評価できる ・派遣されている専門家は相手国から高評価を得ている ➢ JICA研修の受入れ <ul style="list-style-type: none"> 相手国のニーズに沿ったものと評価できる ・特に、国土交通省の受入人数は増加傾向にあり、国土交通省による研修のニーズは高い ➢ 国際緊急援助隊 <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省のノウハウが発揮でき、人的被害の軽減や被災地の復旧・復興に資するものと評価できる 	
2. 国土交通省と国際協力について			
<ul style="list-style-type: none"> ➢ JICA専門家の派遣 <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省の推薦により派遣されている長期専門家は48名(2016年2月現在) ※毎年合計100～160人程度の専門家を派遣 ・派遣先国数は17カ国であり、アジアへの派遣が全体の85%を占める ➢ JICA研修の受入れ <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省のJICA研修員の年間受入人数は、約1200人(2014年度実績)で増加傾向 ※2009年度実績：約700人 ・研修内容策定にも関与し、効果的に研修実施 ➢ 国際緊急援助隊 <ul style="list-style-type: none"> ・近年はネパール、フィリピン、タイへの国際緊急援助隊に人材・物資を提供 			
第4章 インフラシステム海外展開			
1. 政府全体のインフラシステム海外展開の概要 (世界の動向、政府の方向性)		5. ビジネスリスク軽減	
2. 国土交通省におけるインフラシステム海外展開の概要		<ul style="list-style-type: none"> ・(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を設立し、3案件(鉄道2件、港湾1件)への支援を決定 ・トラブル相談の窓口として「海外建設ホットライン」を設置し、案件に応じて相手国への働きかけ等を実施 ・建設産業の海外展開のための情報発信、中堅・中小企業の海外進出支援を実施 	
3. 我が国のインフラシステムの強み (質の高いインフラの経緯・概要・事例)		6. ソフトインフラの展開と人材育成	
4. 「川上」からの参画・情報発信		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車や耐震建築等の基準の国際標準化を主導 ・専門家派遣、セミナー開催等を通じ相手国の制度整備、人材育成を支援 	
<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省によるトップセールス件数は年々増加(43件(2013年)→92件(2015年)) ・官民協議会開催、「質の高いインフラ」の理解促進を推進 			

国際協力・連携等の推進 (2/3)



第5章 国際連携と情報発信



【総括】

- ・国際協力：
国土交通分野の専門家派遣、研修員受入、国際緊急援助隊は相手国のニーズに沿ったものであり、相手国の評価も高い。
- ・インフラシステム海外展開：
日本企業から高い評価を得ている。近年、競合国の競争が一層熾烈化する中、戦略性を持って取り組むべきプロジェクトの重点化や施策の更なる充実が必要。
- ・国際連携と情報発信：
経済連携交渉、国際機関・会議での発信等を通じて、我が国のプレゼンス向上に貢献。

第6章 今後の方向性

国際協力・連携等の推進 (3/3)

主な課題	今後の対応方針
国際協力	
<p>● 専門家派遣、研修員受入れ等の国際協力においても、我が国のインフラシステム海外展開の取組と一層連携した形での実施が求められる。</p>	<p>● 専門家派遣による相手国の社会基盤整備分野のマスタープラン策定等の支援や、政府職員への研修による関連分野の能力向上支援を通じて、相手国の発展とともに、一層の我が国インフラシステム海外展開の機会拡大を図る。</p> <p>● インフラシステム海外展開の有望国を意識した研修員受入れ等にも取り組む。</p>
インフラシステム海外展開	
<p>● 海外インフラ市場の獲得に向けた競合国との競争が熾烈化しており、我が国政府として更なる戦略的取組が求められている。</p>	<p>● 「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定し、これに基づき、より効果的なトップセールスをはじめ、戦略的にインフラシステム海外展開を進める。</p>
国際連携と情報発信	
<p>● 経済連携交渉や国際会議等を通じて、我が国の立場を実現させる取組の強化が求められている。</p>	<p>● 国際機関会合における交渉等への取組を強化するとともに、日本で開催されるG7交通大臣会合等をはじめ、国際社会に対する発信機会を活用し、国土交通分野における我が国のプレゼンスの一層の向上を図る。</p>

国際コンテナ戦略港湾政策 (1/3)

政策の効果等

評価の目的・必要性

近年、コンテナ船舶の大型化、船社間のアライアンスの進展により、我が国港湾を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用と所得を維持・創出するため、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。本政策レビューは、これまで実施してきた施策の進捗や効果について評価し、今後の施策に反映させることを目的とする。

対象政策・政策目的

国際コンテナ戦略港湾政策(具体的には「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策)について評価する。
本政策は、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化し、ひいては我が国の雇用と所得の維持・創出を図るものである。具体的には、平成31年までに国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。

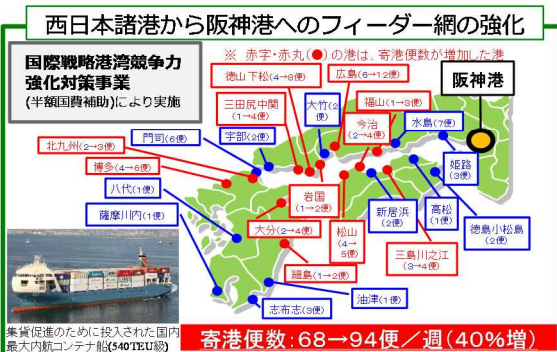
評価の視点・評価の手法

国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策の進捗や施策の効果について、統計データ、ヒアリング情報、関連記事等を活用して、実施状況の確認と効果の検討を評価する。

評価結果

(1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・西日本諸港から阪神港へ至る国際フィーダー航路の寄港便数が、集貨事業の実施により約4割増加
- ・阪神港へ約13万TEU集貨(平成26年度実績)
- ・全国の地方整備局等による個別荷主訪問の実施 等



平成25年度までは「フィーダー機能強化事業」を実施し、釜山港トランシップのうち約9.5万TEUを国内港湾利用へ転換するとともに(H26年度実績)、平成26年度以降は「国際戦略港湾競争力強化対策事業」が実施されており、阪神港(神戸港)のコンテナ貨物取扱個数が増加するなど一定の効果があったものと考えられる。

他方、京浜港においては港湾運営会社の設立及び指定が遅れていたところだが、指定後速やかに本事業を開始し、両港において広域からの集貨を実施する。

(2) 国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」

- ・流通加工機能を備えた荷さばき施設または保管施設を整備する民間事業者に対する無利子貸付制度を創設
- ・神戸港背後において、国の補助制度を活用した高度な機能を有する物流施設が整備中(約400TEUの創貨効果)

「創貨」促進のための無利子貸付制度の創設



国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援のために「港湾機能高度化施設整備事業」が活用されており、成果は今後注視していくものの、これにより年間約400TEUの創貨効果が見込まれる(平成28年度以降)。

国際コンテナ戦略港湾政策 (2/3)

(3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・大水深コンテナターミナルの機能強化を進め、平成28年度までに12バースを整備予定(平成25年時点で3バース)
- ・港湾運営会社への国出資により、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築
- ・港湾運営会社によるコスト削減努力により、阪神港のコンテナターミナル料金が平成14年と比較して50%減額(平成26年10月時点)
- ・阪神港における渋滞対策事業により、コンテナターミナル前の渋滞長さを最大延べ10.1km削減 等

横浜港南本牧ふ頭 大水深コンテナターミナルの整備

世界最大級のコンテナ船(18,000TEU級)にも対応できる国内唯一の大水深・高規格コンテナターミナル(水深18m)を整備し、平成27年4月1日に暫定供用開始



大水深コンテナターミナルの整備を進めており、特に、平成27年4月には横浜港南本牧ふ頭で大水深コンテナターミナルが供用開始し、世界最大級のコンテナ船の対応が可能となったほか、港湾運営会社によるコスト削減により阪神港ではターミナル料金が50%低減を実現し、また、渋滞対策事業の実施によりコンテナターミナル前の渋滞長さを最大延べ10.1km削減するなど、一定の効果があつたものと考えられる。

これらの「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を総合的に実施しているなか、国際コンテナ戦略港湾政策の目標である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大については、各アライアンスが欧州航路を続々と休止・減便するなかで、日本を寄港地を含む欧州基幹航路は便数を維持できている状況である。

また、横浜港においては、平成27年10月以降、マースク・ラインとMSCのアライアンスによる「2M」による北米航路(TP2)の東航の際の追加寄港の開始や、マースク・ラインによる南米西岸航路(AC3)への追加寄港の開始が決定されるなど、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めているところである。

以上のことから、国際コンテナ戦略港湾政策の「集貨」「創貨」「競争力強化」の施策については、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めていることから、一定の効果があつたものと考えられる。

しかしながら、依然として海運・港湾を取り巻く状況は激しさを増しており、コンテナ船の大型化は20,000TEU級の超大型船の投入が見込まれるなど更なる進展が続いており、また、船社間アライアンスの再編による寄港地の絞り込みも激しさを増しており、我が国港湾と競合するアジア諸港も日々競争力を増している。

こうした状況においては、現在実行している各施策を実行するだけでなく、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を、今後もスピード感をもって実行していく必要がある。その為にも、更なる荷役システムの高度化をはじめ、コンテナターミナルの更なる効率化や高度化に向けた取組を強化するなど、各施策を一層高度化していく必要がある。

国際コンテナ戦略港湾政策（3/3）

主な課題	今後の対応方針
<p>● 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京浜港における国際戦略港湾競争力強化対策事業(※)の実施 <p><small>※経営統合した港湾運営会社が実施する集貨事業の経費の一部を補助する事業</small></p>	<p>● 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度内の京浜港の港湾運営会社の指定後、速やかに国際戦略港湾競争力強化対策事業を実施し、平成28年度以降は、阪神港及び京浜港の両港において広域からの集貨を実施
<p>● 国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・流通加工機能を有する物流施設を整備する民間事業者への無利子貸付制度の更なる活用 ・物流施設の再編・高度化への補助制度の更なる活用 	<p>● 国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、無利子貸付制度の活用や、支援措置の充実強化について検討を行い、コンテナ貨物の需要創出を図る ・物流施設の再編・高度化への補助制度の活用による創貨効果の発現
<p>● 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための大水深コンテナターミナルの機能強化 ・平成27年度内の京浜港の港湾運営会社の指定及び国出資 ・引き続き進展するコンテナ船の大型化への対応や将来の労働者人口の減少に対応するため、コンテナターミナルの更なるコスト削減、高度化、利便性向上のための取組の推進 	<p>● 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、大水深コンテナターミナルの整備を進め、平成28年度までに12バースとし、コンテナ船大型化等への対応を図る ・平成27年度内に京浜港の港湾運営会社を指定し、同社への国出資を実現し、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築を図る ・荷役システム高度化実証事業及び情報技術を活用した国際海上コンテナ物流の高度化実証事業等により、コンテナターミナルの更なる高度化、コスト削減、利便性向上に向けた取組を推進

住生活基本計画（全国計画）（1/3）

政策の結果等

評価の目的・手法

- 住宅政策の「量」から「質」への転換を図るため制定された「住生活基本法」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。
- 計画については、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（現行計画は平成23年3月閣議決定）。
- 成果指標の達成状況の分析・評価を通じて、4つの目標の達成状況の評価を行う。

評価結果

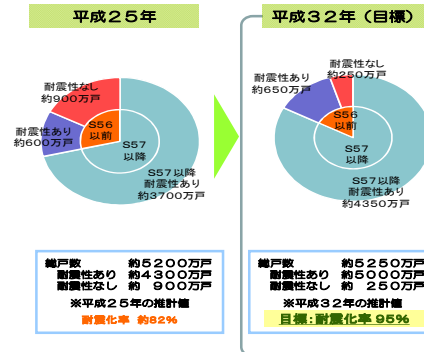
目標1 安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築

【主な成果指標の達成状況等】

- **ストックの新耐震基準適合率**
目標：79%（平20）→95%（平32） 現状：82%（平25）
- **高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合**
目標：0.9%（平17）→3～5%（平32） 現状：1.9%（平25）

目標の達成に向け進捗が遅れている。
耐震性不十分な住宅ストック及び地震時等に著しく危険な密集市街地の存在等の課題があり、引き続き、住宅の耐震化、建替え等の取組を推進する必要がある。

【住宅の耐震化の進捗状況】



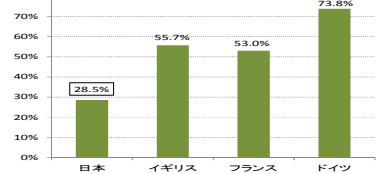
目標2 住宅の適正な管理及び再生

【主な成果指標の達成状況等】

- **リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合**
目標：3.5%（平16～20平均）→6%（平32） 現状：3.8%（平25）

目標の達成に向け進捗が遅れている。
リフォーム実施戸数の割合や長期修繕計画に基づく修繕積立金を設定している分譲マンション管理組合の割合が依然低水準等の課題があり、住宅の適正な管理と維持保全に向け、施策の更なる充実を図る必要がある。

【住宅投資におけるリフォーム投資の割合の国際比較】



出典：日本（H26-2014年）：国民経済計算（内閣府）及び（財）住宅リフォーム・紛争処理支援センターによる推計値
 イギリス・フランス・ドイツ（H24-2012年）：ユーロコンストラクト資料
 <注>住宅投資は、新築住宅投資とリフォーム投資の合計額

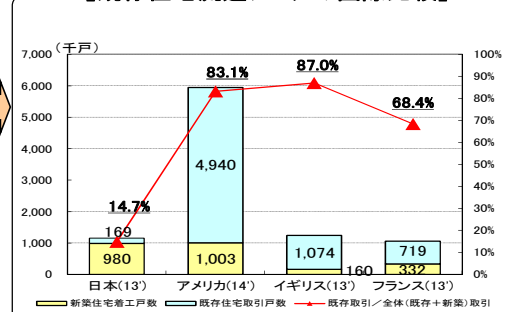
目標3 多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備

【主な成果指標の達成状況等】

- **住宅性能表示の実施率（新築）**
目標：19%（平21）→50%（平32） 現状：23.5%（平25）
- **既存住宅の流通シェア**
目標：14%（平20）→25%（平32） 現状：14.7%（平25）

目標の達成に向け進捗が遅れている。
既存住宅流通・リフォーム市場は、特に戸建て既存住宅の流通シェアが伸び悩んでおり、市場の環境整備等の取組を一層推進する必要がある。

【既存住宅流通シェアの国際比較】



（資料）日本：総務省「平成25年住宅・土地統計調査」、国土交通省「住宅着工統計（平成26年計）」（データは2013年）**アメリカ**：U.S. Census Bureau「New Residential Construction」/National Association of REALTORS」（データは2014年）<http://www.census.gov/> <http://www.realtor.org/>
イギリス：Department for Communities and Local Government「Housing Statistics」（データは2013年）<http://www.communities.gov.uk/> **フランス**：Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie「Service de l'Observation et des Statistiques - J' Conseil général de l'environnement et du développement」（データは2013年）<http://www.drees.je-df.fr/ence/developpement-durable/gouv-fr>
 注1) フランス：年間既存住宅流通量として、毎月の既存住宅流通量の年間平均値を採用した。
 注2) 住宅取引戸数は取引額4万ポンド以上のもの。なお、データ元である調査機関のHMRICは、このしきい値により全体のうちの12%が調査対象からみられると推計している。

住生活基本計画（全国計画）（2/3）

目標4 住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

【主な成果指標の達成状況等】

● **高齢者のいる住宅のバリアフリー化率**
 目標：一定37%(平20)→75%(平32) 現状：41.2%(平25)
 高度9.5%(平20)→25%(平32) 現状：10.7%(平25)

目標の達成に向け進捗が遅れている。

目標を達成するため、空き家の活用促進や、民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みの構築等により、住宅セーフティネット機能を強化する必要がある。

【住宅のバリアフリー化の状況】
 (3点セット等の実施率(ストックに対する割合))

		全体	持家	借家	高齢居住	
住戸内専用部分	A手すり(2ヶ所以上)	23.6% 【19.9%】	32.8% 【27.9%】	9.3% 【8.0%】	33.5% 【29.3%】	
	B段差のない屋内	21.4% 【20.0%】	27.0% 【25.1%】	13.3% 【12.9%】	20.7% 【19.1%】	
	C廊下幅が車椅子通行可	16.2% 【16.1%】	21.4% 【21.4%】	8.5% 【8.4%】	20.4% 【20.3%】	
	ABCいずれかに対応	37.0% 【33.8%】	48.6% 【44.3%】	19.8% 【18.6%】	45.1% 【42.0%】	
	A又はBに対応(一定対応)	34.0% 【33.0%】	44.9% 【39.6%】	17.6% 【16.2%】	41.2% 【36.9%】	
	ABC全て対応(3点セット)	8.7% 【7.8%】	11.7% 【10.6%】	4.2% 【3.9%】	10.7% 【9.5%】	
共用部分	D道路から玄関まで車椅子通行可	全体	12.4% 【12.4%】	15.0% 【15.5%】	8.7% 【8.2%】	14.8% 【15.6%】
		共同住宅	17.2% 【15.7%】	41.7% 【41.2%】	9.5% 【8.9%】	25.8%* 【24.1%】

注)【】の値は平成20年値。「3点セット」は、「廊下幅」データが実態と乖離があることを勘案した補正値を用いて推計。「高齢居住」欄は、65歳以上の者が居住する住宅における比率。
 出典：総務省「平成25年住宅・土地統計調査(速報)」(一部特別集計)

- ・ 4つの各目標の達成度合いは、いずれも進展が大きいとは言えない。各目標の進展が思うように進まなかった理由としては、各成果指標ごとに記載した分析のほか、住宅関連施策は住宅関連事業者等に行ってもらうものが多く、国が直接事業を行うわけではないので、事業量等をコントロールしにくいといった理由が挙げられる。
- ・ 目標の達成に向けて進展が大きい現状を踏まえ、新たな住生活基本計画では、成果指標の見直しを進めるとともに、目標に関連する基本的な施策を現行計画以上に具体的に記載し、課題解決に向けた新たな仕組みの構築も含め、各施策をより一層推進していく。

住生活基本計画（全国計画）（3/3）

◆現行計画の評価結果及び社会経済情勢の変化等を踏まえ、新たな住生活基本計画（全国計画）を策定（計画期間：H28～37）

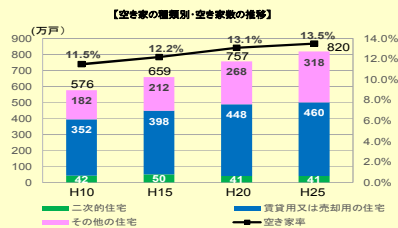
現状と今後10年の課題

(1) 少子高齢化・人口減少の急速な進展。大都市圏における後期高齢者の急増【高齢化問題】

- ・後期高齢者：平成22年 約1,419万人→平成37年 約2,179万人（首都圏：約318万人→約572万人）
- ・高齢化に伴い被生活保護世帯が増加 平成4年 約59万世帯→平成27年 約162万世帯

(2) 世帯数の減少により空き家がさらに増加【空き家問題】

- ・平成31年の5,307万世帯を頂点に世帯数は減少局面を迎え、平成37年5,244万世帯の見込み
- ・平成25年の空き家戸数：約820万戸（賃貸・売却用等以外：約320万戸）



(3) 地域のコミュニティが希薄化しているなど居住環境の質が低下

- ・一般路線バスの廃線：平成21年～平成26年に約8,053km
- ・鉄軌道の廃線：平成12年度から平成26年度までに37路線、約754km

(4) 高齢者問題、空き家問題等は、長期的には出生率の向上による人口ピラミッドの改善がない限り、さらに厳しい状況に陥ることが確実【少子化問題】

・希望出生率1.8に対して1.4の現状

(5) リフォーム・既存住宅流通等の住宅ストック活用型市場への転換の遅れ

- ・住宅リフォーム市場規模：平成20年 約6.06兆円→平成25年 約7.49兆円
- ・既存住宅取引数：平成20年 約16.7万戸→平成25年 約16.9万戸

(6) マンションの老朽化・空き家の増加により、防災・治安・衛生面等での課題が顕在化するおそれ【マンション問題】

- ・旧耐震基準時代に建設されたマンションストック：約106万戸

今後の対応方針

新たな住生活基本計画へ反映

3つの視点から、8つの目標を設定

① 居住者からの視点

目標1 結婚・出産を希望する若年世帯・子育て世帯が安心して暮らせる住生活の実現

（基本的な施策例）

必要とする質や広さの住宅に、収入等の世帯の状況に応じて居住できるよう支援 等

目標2 高齢者が自立して暮らすことができる住生活の実現

（基本的な施策例）

バリアフリー化やヒートショック対策に加え、身体・認知機能等の状況を考慮した部屋の配置・設備等高齢者向けの住まいや多様な住宅関連サービスのあり方を示した「新たな高齢者向け住宅のガイドライン」を策定 等

目標3 住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

（基本的な施策例）

空き家活用の促進とともに、民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みの構築も含めた住宅セーフティネット機能を強化 等

② 住宅ストックからの視点

目標4 住宅すごろくを超える新たな住宅循環システムの構築

（基本的な施策例）

資産としての価値を形成するための施策の総合的な実施 等

目標5 建替えやリフォームによる安全で質の高い住宅ストックへの更新

（基本的な施策例）

耐震性を充たさない住宅の建替え等による更新 等

目標6 急増する空き家の活用・除却の推進

（基本的な施策例）

空き家増加が抑制される新たな住宅循環システムの構築 等

③ 産業・地域からの視点

目標7 強い経済の実現に貢献する住生活産業の成長

（基本的な施策例）

地域経済を支える地域材を用いた良質な木造住宅の供給促進やそれを担う設計者や技能者の育成等の生産体制整備 等

目標8 住宅地の魅力の維持・向上

（基本的な施策例）

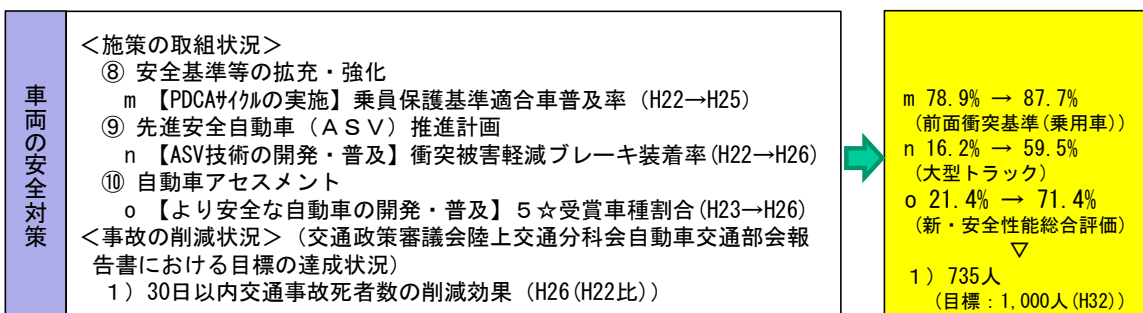
スマートウェルネスシティやコンパクトシティなどのまちづくりと連携しつつ、福祉拠点の形成や街なか居住を進め、交通・買物・医療・教育等の居住者の利便性向上 等

道路交通の安全施策（1/3）

評価の目的・必要性	
<p>○ 我が国の総合的な交通安全対策は、第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）に基づき、取り組まれている。（目標：平成27年までに24時間死者数3,000人以下、死傷者数70万人以下、実績：平成27年の死者数4,117人、死傷者数670,140人）</p> <p>○ この基本計画に掲げる道路交通の安全の施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす以下の政策を対象として評価を実施し、今後の交通安全施策に反映させる。</p>	
対象政策	政策の目的
<p>1) 道路交通環境の整備 2) 事業用自動車の安全対策 3) 車両の安全対策</p>	<p>政策の推進により、道路交通事故の未然防止・被害の軽減を図り、究極的には、道路交通事故の無い社会を目指すことを目的としている。</p>
評価の視点、(主な)手法	評価結果
<p>各施策について、以下の指標により、その取組状況や事故件数の削減状況等を評価することにより、施策の必要性と有効性を検証する。</p>	
道路 交通 環境 の 整備	<p><施策の取組状況></p> <p>① 幹線道路の交通安全施策</p> <p style="margin-left: 20px;">a 【事故危険箇所】対策完了箇所の割合（H22d→H24d） ※（H26d（第3次社会資本整備重点計画指定箇所））</p> <p style="margin-left: 20px;">b 【事故ゼロプラン】対策着手箇所数（H22d→H26d）</p> <p>② 生活道路の交通安全施策</p> <p style="margin-left: 20px;">c 【あんしん歩行エリア】対策完了地区の割合（H21d→H24d）※（H26d）</p> <p>③ 通学路の交通安全対策</p> <p style="margin-left: 20px;">d 【通学路の歩道整備】歩道整備率（H22d→H26d）</p> <p style="margin-left: 20px;">e 【通学路緊急合同点検】対策必要箇所の完了率（H26d）</p> <p style="margin-left: 20px;">f 【通学路交通安全プログラム】市町村の策定率（H26d）</p> <p><事故の削減状況>（第2次社会資本整備重点計画における目標の達成状況）</p> <p style="margin-left: 20px;">1) 事故危険箇所の死傷事故抑止率（H24）</p> <p style="margin-left: 20px;">2) あんしん歩行エリアの事故削減率（H24）</p>
	<p>a 45% → 84% ※(34%) b 2,592箇所→7,374箇所 c 1.4% → 36% ※(57%) d 51% → 55% （目標：約6割（H28d）） e 約9割完了 f 約6割策定 ▽ 1) 約4割抑止 （目標：約3割（H24）） 2) 27.3%削減 （目標：約2割（H24d））</p>
	<p>○ 全般的に着実な取り組みがなされ、幹線道路における事故危険箇所の死傷事故抑止率、生活道路におけるあんしん歩行エリアの事故削減率は目標値を達成した。</p> <p>○ あんしん歩行エリアにおいては、対策が完了していないエリアが残っており、住民との合意形成や技術面での課題に引き続き取り組む必要がある。</p>
事業用 自動車 の 安全 対策	<p><施策の取組状況></p> <p>④ 安全体質の確立</p> <p style="margin-left: 20px;">g 【運輸安全マネジメント制度】評価対象事業者数（H22d→H26d）</p> <p style="margin-left: 20px;">h 【事故情報の活用充実】メルマガ登録者数（H22d→H26d）</p> <p>⑤ コンプライアンスの徹底</p> <p style="margin-left: 20px;">i 【監査要員のさらなる増員】監査職員数（H22d→H26d）</p> <p style="margin-left: 20px;">j 【行政処分の厳格化等】監査件数（H22d→H26d）</p> <p>⑥ 飲酒運転の根絶</p> <p style="margin-left: 20px;">k 【アルコール検知器の義務付け等】飲酒運転取締件数（H22→H26）</p> <p>⑦ IT・新技術の活用</p> <p style="margin-left: 20px;">l 【映像記録型ドライブレコーダー等の普及】累計補助台数（H26d）</p> <p><事故の削減状況>（事業用自動車総合安全プラン2009における中間指標の達成状況）</p> <p style="margin-left: 20px;">1) 事業用自動車による人身事故件数（H22→H25）</p> <p style="margin-left: 20px;">2) 事業用自動車による交通事故死者数（H22→H25）</p>
	<p>g 534者 → 4,429者 h 5,906人 → 12,834人 i 281人 → 356人 j 12,768件 → 16,019件 k 173件 → 120件 l 52,998台 ▽ 1) 51.1千件→42.4千件 （中間指標：43千件（H25）） 2) 490人 → 434人 （中間指標：380人（H25））</p>

道路交通の安全施策（2/3）

- 運輸安全マネジメント制度の中小事業者等への拡大や監査件数の増加など、一般的に着実な取り組みがなされ、事業者の安全意識の向上が図られた。
- 事業用自動車による人身事故件数については中間指標を達成したが、死亡者数については中間指標を達成できず、目標の達成に向けた取り組みの継続と強化が必要である。



- 乗員保護基準適合車や衝突被害軽減ブレーキ搭載車など、安全な自動車の開発・普及が着実に進んでおり、車両安全対策による交通事故死者数削減効果は平成26年の段階で735人（平成22年比）と算定された。
- これまで交通事故死者数の削減に効果を高めてきた衝突被害軽減に関する基準適合車が相当程度普及していること等に鑑みると、これらの対策に加え、予防安全技術の一層の普及促進を図ることが必要である。



道路交通事故の死傷者数は、近年、減少傾向を続けており、各施策の着実な取り組みにより、一定の成果をあげていると考えられ、引き続き、現行の第4次社会資本整備重点計画（平成27年度～平成32年度）、事業用自動車総合安全プラン2009、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書（平成23年6月）における方向性や目標値などを踏まえ、各施策を推進していくことが必要である。

しかしながら、交通事故死者数は、平成21年以降、その減少傾向が鈍化し、交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の比率が過去最高となるなど、交通事故発生状況も変化しており、このような状況も踏まえ、更なる施策を講じていくことが必要となっている。

また、高速道路等の整備や産官学の協力による自動車技術の進展といった道路交通を取り巻く最近の動向を踏まえると、今後の道路交通安全施策においては、

- （1）道路の機能分化と生活道路の安全の推進
 - （2）「情報」「新技術」の活用促進と「連携」の強化
- の視点を重視する必要があると考えられる。

■第10次交通安全基本計画（平成28年度～平成32年度）における「道路交通の安全」の目標（参考）

- ①平成32年までに24時間死者数2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ②平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

道路交通の安全施策（3/3）

主な課題	今後の対応
<p><道路交通環境の整備></p> <p>① 幹線道路の交通安全施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未だ全死傷事故件数の約半数、全死者数の約6割が幹線道路で発生。 <p>② 生活道路の交通安全施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行中・自転車乗用中の死者数が主な欧米諸国の中で最多。 ・住民との合意形成や技術面での課題あり。 <p>③ 通学路の交通安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備率は未だ6割弱。 ・中学生の自転車乗用中の死傷者が歩行中の約4倍と多い。 	<p>> 「成果を上げるマネジメント」、ビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な対策の推進。</p> <p>> ハンプ等の標準仕様の策定、ビッグデータの活用による潜在的危険箇所の解消、交通事故の多いエリアの国、自治体、地域住民等の連携による効果的・効率的な対策の実施。</p> <p>> 定期的な合同点検の実施や対策の改善など継続的な取組の支援、道路交通実態に応じた警察、教育委員会、道路管理者等の連携によるハード・ソフト両面からの対策の推進。</p>
<p><事業用自動車の安全対策></p> <p>① 安全体質の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会的影響の大きい事故の発生を踏まえ、中小事業者を含む全ての事業者において事業者の安全意識の高揚を図ることが必要。 <p>② コンプライアンスの徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不適切な事業者に対して厳正な処分を行うとともに、法令違反の疑いのある悪質事業者の徹底した排除を行うことが必要。 <p>③ 飲酒運転の根絶</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未だ飲酒運転が発生。 <p>④ IT・新技術の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行管理に資する機器等の一層の普及促進、健康起因事故の発生を踏まえ、運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進が必要。 	<p>> 運輸安全マネジメント制度の一層の浸透と的確な評価の実施、運行管理者への指導講習等の質の向上。</p> <p>> 悪質違反を犯した事業者等への監査の徹底及び厳正な処分の実施、「事業用自動車総合安全情報システム」の構築による効果的・効率的な指導・監督の実施。</p> <p>> 点呼時のアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底する等の指導の実施。</p> <p>> 先進的取組を促進するための機器導入補助、ビッグデータを活用した次世代型運行管理・支援システムの検討・実現。</p> <p>※ なお、軽井沢スキーバス事故を受け、監査要員体制等の構造的な問題を踏まえつつ、徹底的な再発防止策を検討し、可能なものから実施。</p>
<p><車両の安全対策></p> <p>① 安全基準等の拡充・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基準の整備により車両の安全性は確実に向上しているが、事故実態を踏まえ、更なる安全基準等の拡充・強化が必要。 <p>② 先進安全自動車（ASV）推進計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予防安全技術を始めた交通の削減に大きく貢献するASV技術については、今後とも開発・普及を促進することが必要。 <p>③ 自動車アセスメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・より安全な自動車の更なる開発・普及促進のため、評価項目の拡充や評価手法の見直しなどを継続的に実施することが必要。 	<p>> PDCAサイクルを通じた安全基準の拡充・強化、より詳細な事故実態の把握・分析に向けた医工連携による新たな交通事故データベースの構築やマイクロデータの充実の検討。</p> <p>> 産官学の協力の下での技術指針の策定や効果評価等による新たなASV技術の開発・実用化促進、実用化されたASV技術の補助制度の拡充等。</p> <p>> 新技術を搭載した予防安全装置に係る評価試験項目の拡充、チャイルドシートの安全性評価手法の見直しなどの検討。</p>

また、平成 28 年度は「社会資本ストックの戦略的維持管理」「官民連携の推進」「LCC の事業展開の促進」「MICE 誘致の推進」について、平成 28 年 4 月 22 日及び 10 月 14 日の国土交通省政策評価会において政策評価会構成員から意見、助言等を聴取するなど、評価書の取りまとめに向けた検討を行っている。各政策レビューテーマの概要は下記の通りである。

【社会資本ストックの戦略的維持管理】

インフラの老朽化対策については、高度成長期以降に整備したインフラが今後、一斉に老朽化することから、計画的な維持管理・更新を推進し、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要があり、国土交通省では「①メンテナンスサイクルの構築」「②トータルコストの縮減・平準化」「③地方公共団体等への支援」を 3 つの柱として取り組んでいるところである。

本政策レビューでは、国土交通省が所管・管理しているインフラで国土交通省・地方公共団体・独立行政法人等が管理する施設を対象とし、インフラ老朽化対策の各種施策について、これまでの実施状況や効果について評価を行い、今後の施策に反映させることを目的とする。

【官民連携の推進】

政府全体の取組として、「PPP/PFI 推進アクションプラン」（平成 28 年 5 月 18 日民間資金等活用事業推進会議（総理が会長、全閣僚が委員）決定）が策定され、公共施設等運営権制度（コンセッション）の活用、収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収する収益型事業の推進、公的不動産の利活用事業など、多様な PPP/PFI の取組を通じ、10 年間（平成 25 年～34 年）で 21 兆円の PPP/PFI の事業規模の達成を目指すという目標が新たに掲げられた。これは、同期間で 12 兆円規模であった従来の目標を大きく上回るものである。

このような状況の中で公共事業の大宗を占める国土交通省所管事業についても官民連携を一層強力に推進する必要があるため、国土交通省の官民連携政策を点検・評価し、官民連携政策の一層の推進に向けた課題の抽出、今後の基本的方向性の提示を行う。

【LCC の事業展開の促進】

欧米諸国やアジア諸国で展開された新たなビジネスモデルである LCC は近年、航空旅客数を着実に伸ばしている。我が国では LCC の成長を促すべく LCC の事業展開の促進政策を実施してきた。特に平成 28 年 3 月 30 日に総理主催の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が取りまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」でも、インバウンドの更なる振興策として LCC の地方空港への就航に大きな期待が寄せられている。

本政策レビューでは、これまで実施してきた LCC 事業展開の促進政策の進捗と影

響について評価を行い、また、その結果について今後の政策に反映させることを目的とする。

【MICE 誘致の推進】

世界全体の国際会議の開催件数は年々増加しており、特に急速な経済成長を背景にアジアの開催件数が伸びている。韓国・中国・シンガポール・豪州等のアジア諸国においては、国際会議の誘致の取組を強化しており、今後更なる拡大が見込まれるため、誘致競争がより厳しくなると考えられる。

本政策レビューでは、我が国の国際会議分野の国際競争力強化を引き続き図るため、「我が国の MICE 国際競争力の強化に向けて」(MICE 国際競争力強化最終とりまとめ)で定めた4つのテーマ(①都市の誘致競争力の強化、②MICE プレイヤーの強化、③チームジャパンの誘致体制の構築、④国・都市の戦略実現ツールとしての MICE の活用)に基づき、国際会議の誘致・開催を推進している各種施策の進捗や効果について評価・分析を行い、今後の施策立案に寄与することを目的とする。

②今後の取組みの方向性

政策レビューは、あらかじめテーマを決めて相当程度の時間と手間・コストをかけて分析を行うものであり、政策への反映のタイミングなども踏まえつつ計画的・重点的に実施することが必要である。そのためには、どのタイミングでどのようなテーマを取り上げるかを定める際に、例えば、法令、既存の中長期計画、大綱等の見直し時期や審議会での有識者等の意見などを、十分考慮することが重要である。また、「評価によって何を明らかにしたいのか」をまず明確にし、それに答えるためにはどのようなデータや分析が必要になるかを検討した上で、データ収集、分析手法、作業工程等についての政策評価の全体像「評価デザイン」を、評価のできるだけ初期の段階で固めることが重要となる。

また、分析技術・手法の継続的改善を図るため、新たに政策レビューの担当者となった職員に対して、これまでの事例を踏まえたガイダンスを実施したほか、政策評価会の有識者による面談・個別指導を実施することにより、政策レビューの質的向上を図っている。

今後とも、これらの視点も踏まえ、政策の俯瞰的な見直し等に資するため、引き続き政策レビューの質の一層の向上に取り組む。

(3) 政策アセスメント

①平成 28、29 年度概算要求等に係る政策アセスメント結果及び平成 28 年度 2 次補正予算に係る政策アセスメント結果とその活用

平成 27 年 8 月に、平成 28 年度予算概算要求に係る 24 件の新規施策について政策アセスメントを実施した。その後、評価書に必要な修正等を行い、平成 28 年 3 月に改めて評価書の決定を行った。

平成 28 年 8 月には、平成 29 年度予算概算要求に係る 11 件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

また、平成 28 年 9 月に、平成 28 年度 2 次補正予算に係る 3 件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_0000_04.html)

これらの政策アセスメントの評価書に記載された、施策等の必要性、効率性、有効性の分析評価は、それぞれの施策等の予算要求や政府予算策定等の際に活用されている。

政策アセスメント 施策一覧(平成28年度予算概算要求等関係)

1	空き家対策総合支援事業の創設
2	港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化
3	汚水処理施設統合化推進事業の創設
4	気象予測精度向上のための次世代スーパーコンピュータシステムの整備
5	下水道ストックマネジメント支援制度の創設
6	効率的な雨水管理支援事業制度の創設
7	火山噴火緊急減災対策事業の創設
8	鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進
9	ビックデータ活用による事故防止対策推進事業
10	道路運送車両法の改正等を受けた自動車安全対策の強化
11	スマートフォンを活用した小型船舶の衝突事故防止対策の強化
12	電子化された情報の活用による手続きの円滑化・効率化
13	航空保安対策の強化
14	国際戦略港湾のコンテナターミナル機能の高度化
15	旅客施設等への無利子貸付
16	海上輸送の利用促進に向けた先駆的な輸送形態モデルの検討・普及
17	観光客等の輸送需要の取込みによる航路の安定的維持に向けた船旅活性化の促進
18	「2000万人時代」に備えた受入環境整備緊急対策事業
19	歴史的まちなみの保全・活用、良好な景観形成に向けた防災対策等の支援制度の創設
20	二地域居住等の推進に向けた先進事例構築推進調査
21	資金調達コストの低減による民間の都市開発事業の促進のため利子補給制度の創設
22	タクシー事業の活性化支援
23	船舶の省エネルギー、静音に関する性能評価システム確立に向けた取組の推進
24	G空間情報の円滑な流通促進に向けた検討

政策アセスメント 施策一覧(平成29年度予算概算要求関係)

1	民間賃貸住宅を活用した新たな住宅セーフティネット制度の創設
2	安全・環境基準適合性の事後チェック体制の構築
3	大規模地震に対応した震度予測精度の向上
4	自動車運送事業の安全総合対策事業
5	訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業
6	地方空港におけるCIQ機能強化の促進
7	地方管理空港における国際線新規就航・増便支援
8	次世代ステーション創造事業
9	空き家・空き地バンクの標準化や地域協議会による空き家・空き地等の有効活用・管理等への支援
10	クラウドファンディング等を活用した空き家・空き店舗等の再生の推進
11	広域連携プロジェクト等の推進

政策アセスメント 施策一覧(平成28年度2次補正予算関係)

1	訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業
2	熊本地震に伴う被災地域境界基本調査
3	トラック運送業の生産性向上の促進

②今後の取組みの方向性

今後とも、定量的な評価項目を増加させるなど、記載内容の充実に取り組んでいく必要がある。

(4) 個別公共事業評価

平成 27 年度は、平成 27 年度予算に係る評価として、新規事業採択時評価 1 件を行った。また、平成 28 年度予算概算要求に当たって、新規事業採択時評価 11 件、再評価 12 件を行った。平成 28 年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に新規事業採択時評価 20 件、再評価 244 件を行った。また補助事業等を対象に新規事業採択時評価 194 件、再評価 76 件を行った。また、直轄事業等及び補助事業等の完了後の事後評価 74 件を行った。さらに、平成 27 年度補正予算に係る評価として、新規事業採択時評価 9 件、平成 27 年度予算に係る評価（ダム事業）として再評価 4 件（うち 3 事業は中止）を行った。

平成 28 年度はこれまでに、平成 29 年度予算概算要求に当たって、新規事業採択時評価 11 件、再評価 12 件を行った。また、平成 27 年度予算にかかる評価（ダム事業）として再評価 8 件（うち 1 事業は中止）を行った。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_04.html)

(5) 個別研究開発課題評価

平成 27 年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「終了時評価」をそれぞれ 74 件、51 件実施した。

平成 28 年度はこれまでに、「事前評価」、「終了時評価」をそれぞれ 30 件、4 件実施した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_0000_09.html)

(6) 規制の事前評価 (R I A)

①平成 27 年度、28 年度の評価について

平成 27 年度は、航空法の一部を改正する法律案など 6 件の法律案と、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案など 4 件の政令案を、平成 28 年度は 10 月末までに道路運送法の一部を改正する法律案と、駐車場法施行令の一部を改正する政令案など 4 件の政令案について評価を行った。評価に際しては、規制案の導入による発生しうる費用と便益について代替案との比較考量を行うなど分析を行い、その規制案の有効性を説明した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_0000_06.html)

規制の事前評価(RIA)実施一覧(平成27年4月～平成28年10月末)

	件名	区分	実施日	担当局
1	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	H27.7.3	海事局
2	航空法の一部を改正する法律案	法律	H27.7.13	航空局
3	下水道法施行令の一部を改正する政令案	政令	H27.8.21	水管理・国土保全局
4	建設業法施行令の一部を改正する政令案	政令	H27.9.1	土地・建設産業局
5	建築基準法施行令及び地方自治法施行令の一部を改正する政令案	政令	H27.12.3	住宅局
6	踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案	法律	H28.2.1	道路局、鉄道局、都市局
7	港湾法の一部を改正する法律案	法律	H28.2.4	港湾局
8	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案	法律	H28.2.4	都市局、住宅局
9	宅地建物取引業法の一部を改正する法律案	法律	H28.2.25	土地・建設産業局
10	海上交通安全法等の一部を改正する法律案	法律	H28.2.25	海上保安庁
11	駐車場法施行令の一部を改正する政令案	政令	H28.6.2	都市局
12	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令案	政令	H28.6.21	都市局、住宅局
13	日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	H28.9.15	航空局
14	道路運送法の一部を改正する法律案	法律	H28.10.17	自動車局
15	河川法施行令の一部を改正する政令案	政令	H28.10.18	水管理・国土保全局

②今後の取組みについて

規制の事前評価については、従前から、規制案の必要性や効率性（費用と便益の関係）、有効性の観点から評価を行っているところであるが、今後とも客観的な評価を行うため、定量的な分析を含め、記載内容の充実に取り組む。

(7) 租税特別措置等に係る政策評価

①平成 27 年度、28 年度の評価について

平成 28 年度税制改正要望に際し、事前評価 9 件及び事後評価 13 件を実施した。

また、平成 29 年度税制改正要望に際し、事前評価 31 件及び事後評価 4 件を実施した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000001.html)

②今後の取組みの方向性

租税特別措置等に係る政策評価については、従前から、租税特別措置等の必要性等（政策目的及びその根拠、達成目標及び測定指標等）、有効性等（適用数等、減収額及び効果・達成目標の実現状況）、相当性等（租税特別措置等によるべき妥当性等）の観点等から総合的に評価を行っているところであるが、今後とも記載内容の充実に取り組んでいく必要がある。

租税特別措置等に係る政策評価一覧（平成 28 年度税制改正要望等関係）

○事前評価

総合政策局	1	物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の見直し
土地・建設産業局	2	一時差異等調整引当額についての所要の措置
	3	投資信託等に係る二重課税調整措置の見直し
都市局	4	特定被災区域内において都市計画事業に準ずる事業として行う一団地の津波防災拠点市街地形成施設の整備に関する事業のために土地等を譲渡した場合における所得の特別控除の延長
	5	市街地再開発事業における権利変換に伴う権利変動があった場合のグループ法人税制の適用に係る所要の措置の拡充
	6	市街地再開発事業における権利変換において従前資産に対応して与えられる権利床等を取得した場合の特例措置の拡充
水管理・国土保全局	7	エネルギー環境負荷低減推進設備等を取得した場合の特別償却又は特別控除の延長・拡充（グリーン投資減税）
住宅局	8	サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長
鉄道局	9	JR北海道及びJR四国に対する鉄道建設・運輸施設整備支援機構の助成金に係る圧縮記帳の拡充

○事後評価

国土政策局	1	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の所得の特別控除
土地・建設産業局	2	特定の交換分合により土地等を取得した場合の課税の特例
	3	特定目的会社に係る課税の特例
	4	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の所得の特別控除
水管理・国土保全局	5	取用等に伴い代替資産を取得した場合等の課税の特例
	6	取用換地等の場合の所得の特別控除
道路局	7	転廃業助成金等に係る課税の特例
住宅局	8	短期譲渡所得の課税の特例に係る軽減税率、追加課税の適用除外
	9	短期譲渡所得の課税の特例に係る軽減税率、追加課税の適用除外
	10	取用等に伴い代替資産等を取得した場合の課税の特例
鉄道局	11	新幹線鉄道大規模改修準備金
海事局	12	船舶の定期検査に係る特別修繕準備金
航空局	13	短期譲渡所得の課税の特例に係る税率軽減、追加課税の適用除外

租税特別措置等に係る政策評価一覧（平成29年度税制改正要望等関係）

○事前評価

大臣官房	1	試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除の拡充
	2	中小企業者等の試験研究費に係る特例措置の拡充
国土政策局	3	振興山村における工業用機械等の割増償却
	4	過疎地域における事業用資産の買換えの場合の課税の特例措置
	5	過疎地域における事業用設備等に係る特別償却
	6	半島振興対策実施地域における工業用機械等に係る割増償却制度の延長
	7	離島振興対策実施地域における工業用機械等に係る割増償却制度の延長
	8	奄美群島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長
土地・建設産業局	9	投資信託等に係る二重課税調整措置の見直し
	10	土地等の譲渡益に対する追加課税制度（重課）の停止期限の延長
	11	長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長
	12	優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例の延長
	13	中小企業等の貸倒引当金の特例の延長
都市局	14	市町村が指定する緑地管理機構に土地等を譲渡した場合の2,000万円特別控除制度の適用
	15	特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長
	16	都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長
	17	関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設に係る特別償却制度の延長
	18	三大都市圏の政策区域における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
	19	都市機能誘導区域外から区域内への特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
	20	市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
	21	避難解除区域等に係る特例措置（収用交換等の場合の譲渡所得の特別控除等）の帰還困難区域内に設定される復興拠点等への拡大
水管理・国土保全局	22	雨水貯留利用施設に係る割増償却制度の延長
住宅局	23	サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長
	24	防災街区整備事業に係る事業用資産の買換特例等の延長
自動車局	25	中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は法人税額の特例控除（中小企業投資促進税制）の拡充
海事局	26	船舶に係る特別償却制度の拡充及び延長
	27	海上運送業における特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長
	28	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例措置（トン数標準税制）の拡充及び延長
港湾局	29	港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換え等の場合の課税の特例措置の延長
航空局	30	航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
観光庁	31	沖縄の観光地形成促進地域における課税の特例の拡充・延長

○事後評価

国土政策局	1	特定農山村地域における特別控除
土地・建設産業局	2	特定の土地等の長期譲渡所得の特別控除
	3	平成21年及び22年中に土地等の先行取得をした場合の譲渡所得の課税の特例
航空局	4	関西国際空港土地保有会社の用地整備準備金制度

3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例

具体的な反映の事例として、政策チェックアップの評価結果を踏まえた事例を紹介する。

政策評価の結果が政策に反映された事例

<政策チェックアップ（平成 27 年度実施）>

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標 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】

この施策目標関連では、標記の政策の実現に向けて、事業用自動車による交通事故死者数（目標値：平成 30 年 250 人）、航空機に対するハイジャック・テロの発生件数（目標値：毎年度 0 件）等の 7 指標を設定し、状況の把握と評価をしつつ今後の効果的・効率的な政策実現に向けて各取組を実施・継続している。

政策評価の結果、一部目標に向けて順調に推移していない指標も存在した。このうち、事業用自動車による交通事故死者数については、減少傾向にはあるものの、これまでのペースでは「平成 30 年 250 人」の目標達成は困難である。

事故防止対策を推進し、交通事故死者数をさらに減少させていくために、取り組むべき課題の 1 つは運行管理の高度化を行うことであり、そのためには ICT・新技術の普及により取得できるようになったビッグデータを活用する方法が有効であるが、自動車運送事業者の多くを占める中小事業者では導入するノウハウや資金に乏しいことから、走行情報等のビッグデータが未活用であるのが現状である。

そのため、個々の自動車運送事業者における走行情報等のビッグデータを活用して、運転特性の改善や体調管理等を行う事故防止運行モデルを構築し、中小事業者においても容易に高度な運行管理とそれによる安全運行を可能とするための環境を整備するための予算要求を行い、所用の金額（77 百万円）が確保された。

<政策レビュー（平成 27 年度取りまとめ）>

「住生活基本法」において、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する「住生活基本計画（全国計画）」を定め、計画の策定後は、政策評価法での事後評価を実施することとされており、その結果の政策への適切な反映を図ることとなる。

平成 23 年度に閣議決定された前回の「住生活基本計画（全国計画）」（平成 23 年度～平成 32 年度）は、政策評価や社会経済情勢の変化等を踏まえて、概ね 5 年後に見直し、所要の変更を行うこととされており、当該計画における目標の達成状況等を踏まえ平成 27 年度実施の政策レビューによる評価・検証が実施された

当該政策レビューでは、当該計画の政策の柱である「①安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築」「②住宅の適正な管理及び再生」「③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」「④住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保」それぞれに関係する各目標について成果指標の達成状況の確認と

課題の把握、その要因・原因分析を行い、今後の政策課題の樹立に向けた検討を行った。

「③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」関連で一例を挙げると、既存住宅の流通シェアは14%（平成20年）から14.7%（平成25年）と伸び悩む（平成32年目標25%）など、関係する指標の達成状況等から「既存住宅が円滑に活用される市場の整備」については、進捗がかなり遅れているが、現状市場分析、アンケート調査や関係者への聞き取り調査等による原因分析をおこなったところ、「既存戸建て住宅に対する質の不安」や「既存住宅市場における魅力ある既存戸建て住宅が少ない」ことがボトルネックであり、解決すべき課題であると認識された。

そこで、平成28年3月に新たな住生活基本計画を策定し、この中で、既存住宅にかかる建物状況調査（インスペクション）や、住宅瑕疵保険等を活用した品質確保、内装・外装のリフォームやデザインなど、消費者が住みたい・買いたいと思う既存住宅の魅力の向上といった施策が基本的施策として盛り込まれた。

4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施

国土交通省の重要な所管法令では、政策評価が政策遂行の上で法制度上必須のものとして位置付けられているものがある。具体的には、「社会資本整備重点計画法」、「国土形成計画法」及び「住生活基本法」に政策評価法との連携を図る規定がある。

それぞれが一定の分野についての包括的な法律であることから、以下のように、各分野において全般的に政策評価を実施することが規定されている。

（1）社会資本整備重点計画法

第7条（社会資本整備事業に係る政策の評価）において、政策評価に関する基本計画に事後評価の対象とする政策として社会資本整備重点計画に概要が定められた社会資本整備事業を定める（第1項）とともに、事後評価実施計画に重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行う旨を定める（第2項）こととされている。

これを受けて、国土交通省政策評価基本計画において社会資本整備重点計画に概要が定められた社会資本整備事業を定めるとともに、事後評価実施計画において68の業績指標項目及び52の参考指標項目を定め、政策チェックアップによる政策評価を行うこととしている。

（2）国土形成計画法

第7条（全国計画に係る政策の評価）において、政策評価に関する基本計画に、事後評価の対象とする政策として、全国の区域における総合的な国土の形成に関する施策の指針（以下「全国計画」という。）を定める（第1項）とともに、全国計画の公表から2年を経過した日以後、事後評価の実施を事後評価実施計画に定める（第2項）こととされている。

これを受けて、国土交通省政策評価基本計画において全国計画を定めるとともに、

事後評価実施計画において全国計画を平成 31 年度の政策レビューテーマとして定めた。

(3) 住生活基本法

第 16 条（全国計画に係る政策の評価）において、政策評価に関する基本計画に、事後評価の対象とする政策として、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する基本的な計画（以下「全国計画」という。）を定める（第 1 項）とともに、全国計画の公表から 2 年を経過した日以後、事後評価の実施を事後評価実施計画に定めることとされている。

これを受けて、国土交通省政策評価基本計画において全国計画を定めるとともに、事後評価実施計画において全国計画を平成 32 年度の政策レビューテーマとして定めた。

なお、全国計画に盛り込まれた指標については、事後評価実施計画において 18 の業績指標項目として定めており、政策チェックアップによる政策評価も行うこととしている。

5 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

政策評価は、欧米等で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はなく、試行錯誤を重ねている状況にある。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を確立していくためには、第三者の知見の活用、政策評価制度や手法に関する調査研究、国民とのコミュニケーション等を通じて、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続することが重要である。

また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させることに意味がある。そのためには、政策の企画立案及び実施に携わる全ての職員が、「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、政策のマネジメントサイクルの確立に努め、それぞれの業務改善につなげていくことが重要である。また、政策評価の仕組みや評価の結果を国民にとって分かりやすい形で説明していくことも不可欠である。これらの観点から、国土交通省においては、省内外に対する政策評価の普及・啓発活動を積極的に実施している。

(1) 第三者の知見の活用

国土交通省においては、政策評価の運営等に当たり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取するとともに、政策評価システムの継続的な改善を図るため、政策評価に関する専門家・有識者等の知見を積極的に活用している。

①国土交通省政策評価会

国土交通省が政策評価を全省的に導入して約 16 年になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらに

分かりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。

こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営に関して専門的知見を有する学識経験者等の第三者からなる国土交通省政策評価会を随時開催し、政策評価の改善に活用している。会議は公開で行い、配付資料及び議事録を公表している。

平成 28 年 11 月現在、構成員は以下の 8 名である。

国土交通省政策評価会構成員（五十音順）		
座長	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
	白山 真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
	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・都市科学専攻教授
	山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

②個別公共事業評価の実施における第三者の知見の活用

個別公共事業について、再評価及び完了後の事後評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、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、意見を聴取することとしている（治安の維持に係る事業を除く）。

事業評価監視委員会は、評価の実施手続を監視し、当該事業に関して作成された対応方針（原案）に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めるときは、意見の具申を行う。

評価の実施主体の長は、事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図ることとしている。

また、直轄事業等の新規事業採択時評価に関しても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴取することとしている（治安の維持に係る事業を除く）。

③個別研究開発課題評価の実施における第三者の知見の活用

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）を活用することとしており、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こととしている。

（２）政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。

平成 27 年度には、政策チェックアップ及び規制の事前評価（R I A）の 2 つに関連した調査研究を実施した。政策チェックアップに関連する調査研究では、施策目標の評価結果と国民の施策満足度の関連性、予算へどのように反映するか、施策に係るコスト情報の取扱について、アンケート調査を通じてその関連性を分析した。また、今後の政策チェックアップ等の改善に向けて、①満足度調査の評価への活用、②評価結果の予算への反映、③コスト情報の評価への活用の 3 つの観点から、国内外の取組状況を確認した。規制の事前評価（R I A）に関連する調査研究では、定量的な費用効果分析について更なる改善が求められており、今後の R I A における定量的な費用効果分析の実施の活用に資するため、国土交通関係の官民の統計データの内容、出所、範囲を整理し、関連データ集を作成した。

平成 28 年度においては、政策レビューに関連した調査研究を実施している。具体的には、近年 10 年間に取りまとめられた各政策レビュー評価書を政策分野ごとに分類し、複数の視点から数量化（スコア化）し、定量的に比較、分析を行っている。今後、分析で得た知見等を生かし、評価書作成に当たっての課題の改善方策等を検討することとしている。

（３）政策評価の普及・啓発

①国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政（コミュニケーション型行政）を積極的に推進してきている。

その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象にするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。

政策評価においても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その取組状況について国民に分かりやすく説明することを心がけるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

②ホームページ

政策評価に関する公表情報については、インターネット上で閲覧が可能となっているが、随時、より分かりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新している。ここでは、政策評価の仕組みや手法、これまでの経緯等を改めて整理し、内容を改善するとともに、「国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～」等を掲載する等の工夫を行っている。

③職員の啓発、研修等

政策評価は、評価書の作成といった手続にその意味があるのではなく、「目標によるマネジメント」の理念を全ての職員が共有し、政策のマネジメントサイクルを確立して、それに基づいて政策の企画立案や業務運営を持続的に改善していくことにその意義がある。各種の評価書作成時においては、担当者に対して、政策評価の意義、役割や手法等について十分な理解が得られるよう充実した関係資料、参考資料を配付し、疑問点には入念な解説、説明を行うよう配慮している。

平成 28 年 5 月には、主に本省各局等（外局含む）における政策評価・独法評価担当官を対象として、政策評価会座長の上山信一慶大教授による政策評価関連基調講演及び政策評価官室等担当官により各方式の政策評価及び独立行政法人評価の実務に関する研修を行った。

また、国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校の研修プログラムにおいて政策評価に関連する研修を含むようにしている。平成 27 年 4 月～平成 28 年 10 月の間に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、「国土交通省における政策評価」（新任管理職対象）等の研修を計 5 回行った。

（参考 1）政府全体における政策評価に関する取組み

政府全体の取組みとして経済財政諮問会議、政策評価審議会（総務省）等に関する取組みを紹介する。

（1）政策評価に関する基本方針の改定

政策評価法附則において、平成 14 年 4 月 1 日の法施行後 3 年を経過した場合に同法施行の状況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こととされており、見直しを進め、「政策評価に関する基本方針の改定」（平成 17 年 12 月 16 日閣議決定）及び「政策評価の実施に関するガイドライン」の策定が行われた（平成 17 年 12 月 16 日政策評価各府省連絡会議了承）。

政策評価に関する基本方針の改定のポイント

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">i 重要政策に関する政策評価の徹底<ul style="list-style-type: none">・内閣の重要政策に関する評価の徹底・複数府省が関係する政策・政策評価の重点化・効率化・規制の事前評価の早期義務付けに向けた取組みii 政策評価の質の向上<ul style="list-style-type: none">・政策評価の予算要求等政策への反映・評価の客観性の確保iii 国民への説明責任の徹底<ul style="list-style-type: none">・国民に分かりやすい評価書・要旨の作成・政策評価制度の広報を積極的に展開し、国民的議論を活性化 |
|---|

（2）政策評価と予算・決算の連携

①平成 16 年から平成 17 年の経済財政諮問会議における議論

平成 16 年に行われた経済財政諮問会議での議論では、予算と政策評価の連携を強めるために、政策評価法に基づく政策評価が実効性をもつこと、政策評価と予算査定が連携をもつこと、予算書・決算書が「施策」単位で記載・議決されるようにする取組が必要であるとして、総務省・財務省は、これらを検討のうえ、改革の方向と工程を明確にして、『基本方針 2005』で提示すべきであるとした。

上記の議論を経て、平成 17 年 6 月 21 日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」においては、予算制度改革の一環として予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行うこととされた。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」(平成 17 年 6 月 21 日閣議決定)

第 2 章「小さくて効率的な政府のための 3 つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

成果目標 (Plan) - 予算の効率的執行 (Do) - 厳格な評価 (Check) - 予算への反映 (Action) を実現する予算制度改革を定着させる。このため、以下の取組を行う。

- ・政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行う。平成 20 年度予算を目途に完全実施することを目指し、平成 18 年度までに実務的検証を完了させる。また、政策評価と予算の連携強化を含め、政策評価制度に関する見直しを着実に進めるべく、「政策評価に関する基本方針」の改定等を平成 17 年内に行う。

また、平成 18 年 7 月 7 日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」においても次のように記載されている。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」(平成 18 年 7 月 7 日閣議決定)

第 3 章「財政健全化への取組」

2. 「簡素で効率的な政府」への取組

(中略)

(予算制度改革)

- ・また、政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算とその成果を評価できるようにする仕組みについて、引き続き予算書・決算書の見直しを行い、平成 20 年度予算を目途に実施する。

②「経済財政改革の基本方針 2007」と「国土交通省政策評価基本計画」の変更

平成 19 年 6 月 19 日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針 2007」において、次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針 2007」（平成 19 年 6 月 19 日閣議決定）

第 3 章 21 世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

（中略）

（5）予算書・決算書の見直し

政策ごとに予算と決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）と政策評価の単位とを対応させる等の見直しを行い、平成 20 年度予算から実施する。

国土交通省においても、「経済財政改革の基本方針 2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、平成 19 年 8 月に基本計画を改定し、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）を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

具体的には、それまでの、4 分野、27 政策目標、98 施策目標、119 業績指標項目の政策体系を、3 分野、13 政策目標、46 施策目標、216 の業績指標項目に設定し直した。

(3) 「重要対象分野」の導入

①経済財政改革の基本方針 2007

平成 19 年 6 月 19 日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針 2007」において、次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針 2007」（平成 19 年 6 月 19 日閣議決定）

第 3 章 21 世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(4) 政策評価の機能の発揮

平成19年末から次の方法で経済財政諮問会議と総務省・各府省の政策評価に関する連携を強化することにより、評価結果を活用し、予算の効率化等国の政策に適切に反映する。

- ① 総務大臣は、各府省の評価の実施状況に関する「政策評価・独立行政法人評価委員会」の調査審議を踏まえ、毎年末、経済財政諮問会議に、重要対象分野の選定等について意見を述べる。
- ② これに対し、経済財政諮問会議は、政策評価の重要対象分野等を提示する。総務大臣は当該提示を踏まえた評価の実施を推進する。

これを受け国土交通省では、重要対象分野の選定を受けたテーマについて、政策レビューとして取りまとめることとし、その旨を実施要領に記載した。

②経済財政改革の基本方針 2009

「経済財政改革の基本方針 2009」（平成 21 年 6 月 23 日閣議決定）

第 4 章 今後の財政運営の在り方

1. 平成 22 年度予算の基本的な考え方

(中略)

(2) 平成22年度予算の方向

- ・各府省の予算要求に当たっては、成果目標を掲げ、事後評価を十分に行い、予算の重点化に活用するなどPDCAサイクルを着実に実施する。

(3) 新たな行政改革の取組

- ・重要対象分野である地震対策及び医師確保対策の政策評価を推進する。

「経済財政改革の基本方針 2008」（平成 20 年 6 月 27 日閣議決定）から、具体的に政策評価の重要対象分野の提示が行われた。実施 2 年目である平成 21 年度には、テーマのうち 1 つに、「地震対策」（内容は建築物の耐震化（国土交通省住宅局）と地震保険（財務省））が提示された。これを受け、政策レビュー「住宅・建築物の耐震化の促進」を実施し、平成 21 年 11 月 26 日に評価書を決定した。

(4) 政策評価の効率化、行政事業レビューとの連携

「経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～」(平成 25 年 6 月 14 日閣議決定)

第 3 章 経済再生と財政健全化の両立

4. 実効性ある PDCA の実行

- ・各府省において政策評価と行政事業レビューの連携強化を図り一体的な取組を促進する。第三者評価等を通じて政策効果を客観的に確認する等により、PDCA を確実に実行し、資源配分を大胆に見直し、歳出を固定化させない。また、政策評価を形式的なものとなせず、効率的に行うため、メリハリのある取組を進める。

上記閣議決定を受けた具体的な取組は、「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)において、全府省共通の標準的な指針として定められた。これを踏まえ、国土交通省においても、政策評価の事前分析表と行政事業レビューシートにおける事業名と事業番号の共通化を実施するなど一層の連携強化を図るとともに、政府全体の方針によるメリハリのある取組を進めるため、政策チェックアップについては 2 年毎に評価書を取りまとめ、全府省庁共通の評価結果の表示方法を導入することとした。

(5) 政策評価審議会(総務省)における議論

平成 27 年度より、総務省の政策評価審議会において目標管理型の政策評価及び規制に係る政策評価の改善方を検討しており、平成 28 年 3 月にそれぞれの改善方が取りまとめられた。

○目標管理型の政策評価の改善方策(平成 27 年度)

「施策の特性に応じた評価」、「目標等を設定するまでのプロセス(因果関係)の明確化」及び「測定指標の定量化等」について検討を行い、改善方策についてとりまとめた。

<概要>

http://www.soumu.go.jp/main_content/000400449.pdf

<本体>

http://www.soumu.go.jp/main_content/000403634.pdf

○規制に係る政策評価の改善方策(平成 27 年度)

ベースラインの設定、費用・便益の算定、代替案の設定に係る改善方策についてとりまとめた。

<概要>

http://www.soumu.go.jp/main_content/000400452.pdf

<本体>

http://www.soumu.go.jp/main_content/000403635.pdf

平成 28 年度においては、引き続き 2 つの政策評価の改善方策について検討を行うとともに、公共事業評価の改善方策等についても検討を行っており、そこでの議論等を踏まえて、今後政策チェックアップ、規制の事前評価及び個別公共事業評価の改善等を検討していく。

(6) その他

近年の予算編成の基本方針では、政策評価に関して「実効性のある PDCA を推進する」等と記述されている。

平成 25 年度予算編成の基本方針（平成 25 年 1 月 24 日閣議決定）

Ⅲ 予算の重点化についての基本的な考え方

(4) 歳出分野における主な留意事項等

(行財政改革)

各府省の責任の下、実効性の高い PDCA サイクルの確立に向けた取組を進め、その成果を平成 26 年度予算編成に十分に活用していく。

平成 26 年度予算編成の基本方針（平成 25 年 12 月 12 日閣議決定）

Ⅲ 予算の重点化・効率化の推進

2. 公的部門の改革

各府省において政策評価と行政事業レビューの連携強化を図り一体的に取り組むなど、実効性のある PDCA を推進する。

平成 27 年度予算編成の基本方針（平成 26 年 12 月 27 日閣議決定）

Ⅱ 平成 27 年度予算の基本的考え方

2 主な歳出分野における取組

(4) 行政の徹底的な効率化

各府省庁の事業について、（中略）、毎年度の PDCA サイクルの下、行政改革推進会議の指摘事項を的確に反映し、効果的・効率的な予算を実現する。

平成 28 年度予算編成の基本方針(平成 27 年 11 月 27 日閣議決定)

2. 予算の編成についての考え方

(2) 「経済・財政再生計画」初年度における歳出改革の推進

③歳出改革の実現には、それぞれの施策、事業の実行主体が、責任を持って対応していくことが不可欠となる。こうした観点から、平成28年度歳入歳出概算についての閣議決定時において、予算への反映を含めた「経済・財政再生計画」に沿った取組について、各府省において適切に公表を行う。

こうした取組により、政策効果の見える化やPDCAサイクルの強化をし、国民参加で更なる改革を推進していく。同時に、経済財政諮問会議における点検・評価や情報発信、行政事業レビュー等を通じて、各府省の取組を後押しする。

また、会計検査院は、政策評価法の施行から10年以上が経過したことを踏まえ、政策評価法に基づく各府省等における政策評価の実施状況等について、効率性、有効性等の観点から横断的に検査し、平成27年12月に「各府省等における政策評価の実施状況等について」という報告を行っている。

○「各府省等における政策評価の実施状況等について」

<要旨>

http://www.jbaudit.go.jp/pr/kensa/result/27/pdf/271210_youshi_01.pdf

<全文>

http://www.jbaudit.go.jp/pr/kensa/result/27/pdf/271210_zenbun_01.pdf

(参考2) 国土交通省における独立行政法人評価について

平成26年6月に公布された独立行政法人通則法の一部を改正する法律により、政策のPDCAサイクルを強化し、目標・評価の一貫性・実効性を向上させるため、平成27年度以降、各府省の独立行政法人評価委員会を廃止し、政策責任者である主務大臣（国土交通大臣）自らが独立行政法人の評価を行うこととされた。

なお、評価結果については、役員の退職金に係る業績勘案率に反映され、理事長は中期（中長期）目標期間評価の評定を、理事は在職期間の全期間に対応する年度評価の担当業務の評定を用いて業績勘案率を算定する。

(1) 評価の対象

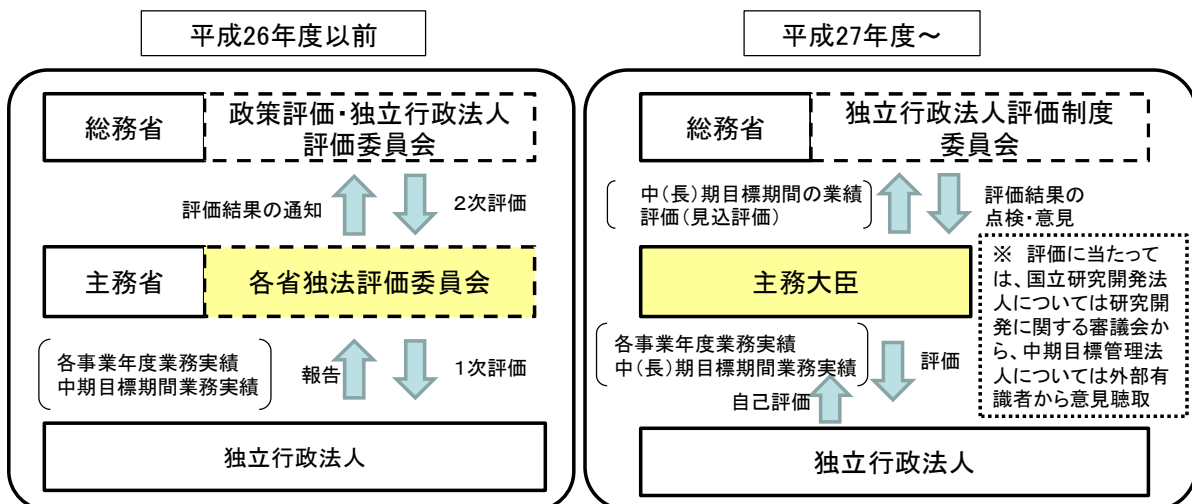
独立行政法人の評価は、毎年度の業務実績（年度評価）、中期（中長期）目標期間全体の業務実績（期間実績評価）、目標期間終了時に見込まれる業務実績（見込評価）について実施する。

(2) 国立研究開発法人に関する特例

国立研究開発法人は、中期目標（期間3～5年）に替えて中長期目標（5～7年）を設定し、評価に際しては、評価の専門性を確保するため、各省に設置される国立研究開発法人審議会の意見を聴取する。

(3) 評価の指針等

主務大臣が評価を行うに際しては、政府全体の評価の水準及び統一性を確保するため、総務大臣が策定する評価に関する指針に基づき行う。なお、指針において、評価の実効性を確保するため必要に応じて外部有識者の知見を活用することとされており、国土交通省においても学識経験者等から意見を聴取する。



(4) 評定区分

総務大臣が策定する評価に関する指針には、S、A、B、C、Dの5段階で評価区分（評定）と評価基準が示されており、Bが標準となっている。

評価基準(総務省評価指針)		
区分	評価基準	
	中期目標管理法人	国立研究開発法人
S	目標を量的及び質的に上回る顕著な成果が得られていると認められる。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の120%以上で、かつ質的に顕著な成果が得られていると認められる場合)。	適正、効果的かつ効率的な業務運営の下で「研究開発成果の最大化」に向けて特に顕著な成果の創出や将来的な特別な成果の創出の期待等が認められる。
A	目標を上回る成果が得られていると認められる。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の120%以上とする。)	適正、効果的かつ効率的な業務運営の下で「研究開発成果の最大化」に向けて顕著な成果の創出や将来的な成果の創出の期待等が認められる。
B (標準)	目標を達成していると認められる。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の100%以上120%未満)。	「研究開発成果の最大化」に向けて成果の創出や将来的な成果の創出の期待等が認められ、着実な業務運営がなされている。
C	目標を下回っており、改善を要する。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の80%以上100%未満)。	「研究開発成果の最大化」又は「適正、効果的かつ効率的な業務運営」に向けてより一層の工夫、改善等が期待される。
D	目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を求める。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の80%未満、又は主務大臣が業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずる必要があると認めた場合)。	「研究開発成果の最大化」又は「適正、効果的かつ効率的な業務運営」に向けて抜本的な見直しを含め特段の工夫、改善等が求められる。

(5) 平成28年度に実施した評価

国土交通省が所管する19法人(国立研究開発法人5法人、中期目標管理法人14法人(平成28年4月1日に統合した法人を含む))について、平成27年度業務実績に係る評価(年度評価)を行い、平成27年度に中期(中長期)目標期間が終了した10法人(国立研究開発法人5法人、中期目標管理法人5法人)について中期(中長期)目標期間の業務実績評価(期間実績評価)を、平成28年度に中期目標が終了する2法人(中期目標管理法人2法人)について、目標期間終了時に見込まれる業務実績評価(見込評価)を実施した。

評価は、中期(中長期)目標に定めた項目を評価単位として、「国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項」(中期目標管理法人)、「研究開発の成果の最大化その他の業務の質の向上に関する事項」(国立研究開発法人)、「業務運営の効率化に関する事項」、「財務内容の改善に関する事項」、及び「そ

の他の事項」における各法人の事務・事業の特性に応じた評価項目についてその業務実績の評価を行った。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000026.html)

○平成 27 年度業務実績評価結果

法人名	評 定						総合評価
	評価項目数	S	A	B	C	D	
(研) 土木研究所	15		7	8			A
(研) 建築研究所	15		4	11			B
(研) 海上技術安全研究所	9		6	3			A
(研) 港湾空港技術研究所	18		9	9			A
(研) 電子航法研究所	12		7	5			A
交通安全環境研究所	15		4	11			B
自動車検査	34		4	26	4		C
航海訓練所	26		4	22			B
海技教育機構	25		4	21			B
航空大学校	23		1	22			B
鉄道建設・運輸施設整備支援機構	23		2	21			B
国際観光振興機構	13	3	5	5			A
水資源機構	17		3	14			B
自動車事故対策機構	23		1	22			B
空港周辺整備機構	16		1	15			B
都市再生機構	20		5	14	1		B
奄美群島振興開発基金	15		3	8	4		B
日本高速道路保有・債務返済機構	30		2	28			B
住宅金融支援機構	19		6	13			B

※ (研) は、国立研究開発法人、その他は中期目標管理法法人。

※ 所管全法人(平成28年4月1日に統合された法人含む)が該当。

○期間実績評価結果

法人名	評 定						総合評価
	評価項目数	S	A	B	C	D	
(研) 土木研究所	15		6	9			A
(研) 建築研究所	15		4	11			B
(研) 海上技術安全研究所	9		6	3			A
(研) 港湾空港技術研究所	18	1	8	9			A
(研) 電子航法研究所	12		7	5			A
交通安全環境研究所	15		4	11			B
自動車検査	34		5	25	4		B
航海訓練所	28		2	26			B
海技教育機構	26		3	23			B
航空大学校	24			23	1		B

※ (研) は、国立研究開発法人、その他は中期目標管理法法人。

※ 平成27年度に中期(中長期)目標期間が終了した10法人(平成28年4月1日に統合された法人含む)が該当。

○中期目標期間見込評価結果

法人名	評 定						総合評定
	評価 項目数	S	A	B	C	D	
自動車事故対策機構	23		2	21			B
住宅金融支援機構	19		5	14			B

※ 平成28年度に中期目標期間が終了する2法人が該当。