

平成16年度 評価結果反映状況報告書

平成17年7月29日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）に基づき、平成16年度における政策チェックアップ（業績測定）、政策レビュー（プログラム評価）、政策アセスメント（事前評価）、個別公共事業の評価及び個別研究開発課題の評価の結果の政策への反映状況について取りまとめた。それぞれの評価結果及び反映状況についての概要は、以下のとおりである。

今後とも、政策評価の結果を、予算要求、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として適切に反映していくこととしている。

1) 政策チェックアップ（業績測定）

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、平成15年度の業績測定として、27の政策目標と116の業績指標を対象に101の個票から構成される評価書を取りまとめ、平成16年7月30日に省議決定した。評価書の概要及び評価結果の予算要求等への反映状況（平成17年7月末日現在）は、別添1のとおりである。

2) 政策レビュー（プログラム評価）

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、平成16年度に5テーマについて評価書を取りまとめ、平成17年3月25日に省議決定した。5の評価書の概要及び評価結果の予算要求等への反映状況（平成17年7月末日現在）は、別添2のとおりである。

3) 政策アセスメント（事前評価）

「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成17年度予算概算要求、税制改正要望等に係る50件の新規施策について政策アセスメントを実施し、その結果を「平成17年度予算概算要求等に係る事前評価書（政策アセスメント結果）」として平成16年8月24日に省議決定した。

さらに、平成17年度予算の国会成立等を踏まえ、平成16年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、49件の新規施策に係る「平成16年度政策アセスメント結果（評価書）」として平成17年7月29日に省議決定した。また、「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RIAを試行的に実施することとされたことを受けて、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（新規施策の事前評価）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た（平成16年度実績は、法律6本、政令1本）。評価結果及びその反映状況（平成17年7月末日現在）は、別添3のとおりである。

4) 個別公共事業の評価

「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」及び「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」等に基づき、平成17年度予算等に向け、個別公共事業の新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施し、平成17年3月25日に「個別公共事業評価書」として公表した（平成17年3月25日省議決定）。評価の結果は、平成17年度予算等に反映した。評価結果及びその政策への反映状況の概要については、別添4から別添8に示したとおりである。

なお、個別箇所ですら予算内示される事業に係るものについては、平成16年8月24日に「平成17年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書」として公表し、評価結果を平成17年度予算概算要求に反映させた（平成16年8月24日省議決定）。

5) 個別研究開発課題の評価

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について事前評価を、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない個別研究開発課題について中間評価を、研究期間が終了した個別研究開発課題を対象として終了後の事後評価を実施し、平成17年3月25日に、「個別研究開発課題評価書」として公表した（平成17年3月25日省議決定）。評価の結果は、事前評価及び中間評価にあつては予算要求等に、終了後の事後評価にあつては今後の研究開発の実施にあたり反映している。評価を実施した対象課題の名称と評価結果の政策への反映状況は、別添9から別添11のとおりである。

(別添1) 政策子エックアップ (業績測定)

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	<p>政策目標1:居住水準の向上</p> <p>良質な住宅取得と賃貸住宅の供給促進する</p> <p>【住宅局住宅政策課:局長 山本 繁太郎(住宅政策課長併任)、住宅局民間事業支援調整室:室長 三輪 栄一、住宅局住宅総合整備課:課長 上田 健、住宅局住宅資金管理官:管理官 合田 純一】</p>	<p>誘導居住水準達成率:50%(平成15年度)(46.5%(平成10年度))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、平成15年度の実績値については現在集計中である。 新築住宅の平均床面積の推移を見ると、平成10年度94.1㎡から15年度89.4㎡(住宅着工総計)と減少しているが、平均世帯人員も7年2.82人から12年2.67人(国勢調査)、15年2.60人(人口問題研究所推計値)と減少傾向にあるため、指標の動向については正確に把握することができない。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、独立行政法人都市再生機構(平成16年度6月までは都市基盤整備公団)による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。(新たな目標設定) 今後、新たな長期計画の策定に際し、住宅地分科会等の意見を踏まえた上で、指標の見直しを含めて結論を出す予定であるため、目標年次を現五箇年計画終了年度の平成17年度まで延長し、目標値を53%に設定する。 	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫による証券化支援業務等による優良な持家の取得を促進。 特定優良賃貸住宅制度(予算額:3,017億円の内数(平成16年度))や独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度(予算額:185億円の内数(平成16年度))等による、優良な賃貸住宅の供給を促進。 地域住宅交付金の活用により促進を図る。
1	<p>政策目標2:バリアフリー社会の実現</p> <p>住宅をバリアフリー化する</p> <p>【住宅局住宅政策課:住宅局長 山本 繁太郎(住宅政策課長併任)、住宅局民間事業支援調整室:室長 三輪 栄一、住宅局住宅総合整備課:課長 上田 健、住宅局住宅生産課:課長 高井 憲司、住宅局市街</p>	<p>1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合</p> <p>[バリアフリー住宅ストックの割合]:約1割(平成19年度)(2.7%(平成10年度))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、平成15年度に調査を実施したものの現在集計中であるため、指標の動向については不明である。 上記の施策を着実に実施しており、目標に向け実績値の進捗が見込まれる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助、融資等により、バリアフリー化された住宅の供給を促進する。 	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 補助、融資等によるバリアフリー化された住宅の供給を促進中。 具体的には、 <ul style="list-style-type: none"> 新規に整備する公営住宅、都市再生機構賃貸住宅すべてバリアフリー仕様を標準化するとともに、既設公営住宅のバリアフリー改善を促進 (予算額:3,017億円の内数) 高齢者単身・夫婦世帯向けのバリアフリー化された優良な賃貸住宅である高齢者向け優良賃貸住宅の整備(予算額:3,017億円の内数) 各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様を標準化(市街地再開発事業 予算額:246億円の内数、優良建築物等

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	地建築課：課長 井上 俊之、住宅局市街地住宅整備室：室長 楠本公博、住宅局住宅資金管理官：管理官 合田 純一】			整備事業 予算額：1,469億円の内数、住宅市街地総合整備事業 予算額1,469億円の内数、まちづくり交付金 予算額、330億円の内数、21世紀都市居住緊急促進事業 予算額3,591億円の内数)等 ・住宅金融公庫において、バリアフリー基準適合住宅について基準金利を適用等 ・地域住宅交付金の活用により促進を図る。 ・バリアフリー住宅の取得を支援するため、証券化ローンの枠組みを活用して金利の優遇を実施
2	不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する 【住宅局建築指導課：課長 小川富由】 【大臣官房官庁営繕部計画課：課長 藤田 伊織】	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 2,000㎡以上の特別特定建築物(不特定多数の者または主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物)の総ストックのうちハートビル法の利用円滑化基準に適合する建築物の割合： 約4割(平成19年度) 約3割(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 2,000㎡以上の特別特定建築物については、改正ハートビル法により利用円滑化基準に適合することが義務づけられており、着実にその整備が進んでいる。 官庁施設についても、着実にバリアフリー化が進んでいる。 ○ 今後の取組の方向性 改正ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。 引き続き、官庁施設のバリアフリー化を進める。	○ 措置済み ① 改正ハートビル法の適切な運営を実施中。 ② 平成17年度の税制改正において、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対する税制上の特例措置を2年間延長。
3	移動空間をバリアフリー化する 【総合政策局交通消費者行政課：課長 加藤由起夫 道路局地方道・環境課：課長 柵屋 誠 道路交通安全対策室：室長 岩崎 泰彦 鉄道局技術企画課：課長 佐伯 洋 鉄道局業務課：課長 高田順一 自動車交通局総	① 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺の主な道路、不特定多数の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 ○ バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合：約5割(平成19年度) (1割平成12年度) ② 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 ○ 1日あたりの平均の利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスタ	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 道路については、各市町村における基本構想の策定が進むに連れ、さらに整備促進されるものと考えられる。 ・ 旅客施設については、事業者によっては輸送人員の伸び悩み等経営的な不安要素はあるものの、エレベーターの設置等による段差の解消が進捗してきている。 ・ 低床バス、ノンステップバス、福祉タクシーについては、輸送人員の減少等経営的な不安要素がある中、年々増加している。 ・ 鉄軌道車両、旅客船、航空機については、年々車両等の代替が進み、着実に実績値が伸びている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することと、さらに移動空間のバリアフリー化を促進する。また、個別の旅客施設についてきめ細かく実態把握し、	○ 措置済み ・ 旅客施設及び車両等のバリアフリー化を促進するため、平成16年度予算の執行においては、バリアフリー化設備整備に対し補助、融資等を行う形で評価を反映させ(平成16年度：116億円+2,937億円の内数)、平成17年度予算要求においては、引き続き補助、融資を行うという形で評価を反映させた(平成17年度：117億円+2,756億円の内数)。 ・ 交通バリアフリー基本構想の策定を促進するための環境整備を引き続き推進するため、地域ご交通バリアフリープロモーターを47回派遣(平成16年度)するなどの支援を行った(平成16年度：0.2億円、平成17年度：0.2億円)。 ・ 引き続き税制措置を講じるため、旅客施設、車両に対するバリアフリー化設備整備を導入する際の税制特例を引き続き2年間延長した。 ・ 駅・まちバリアフリー関連の情報の提供を行った。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	務課企画室：室長 坂野公治 自動車交通局旅 客課：課長 田端 浩 海事局国内旅客 課：課長 丹上 健 港湾局環境・技術 課：課長 佐原光 ー 航空局監理部航 空事業課：課長 門野秀行 航空局飛行場部 管理課空港管理 室：室長 佐々木 良】	ーミナル、旅客船ターミナル、空 港ターミナルのうち、それぞれ段 差の解消がなされているもの 割合 鉄軌道駅：60% (平成17年度) (30% (平成12年度)) バスターミナル： 80% (平成17年度) (60% (平成12年度)) 旅客船ターミナル： 70% (平成17年度) (33.3% (平成12年度)) 空港ターミナル： 70% (平成17年度) (0% (平成12年度)) ③ 低床バス車両・ノンステップバス 車両の導入割合及び福祉タクシ ーの導入数 低床バス：30% (平成17年度) (5.7% (平成12年度)) ノンステップバス：10% (平成17 年度) (2.6% (平成12年度)) 福祉タクシー：10,000台 (平成17 年度) (2,050台 (平成12年度)) ④ バリアフリー化された鉄軌道車 両、旅客船、航空機の割合 鉄軌道車両：20% (平成17年度) (10% (平成12年度)) 旅客船：25% (平成17年度) (0% (平成12年度)) 航空機：35% (平成17年度) (0.7% (平成12年度))	政策評価の結果の概要 個々の旅客施設のバリアフリー化への対応に努める。 ・交通バリアフリー基本構想策定のための環境整備の 推進について取組む。	政策評価の結果の政策への反映状況
1	政策目標3：子育てしやすい社会の実現 良質なファミリー向け 3人以上世帯の誘導居住水準達成	目標の達成状況に関する分析		○ 措置済み

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>け住宅の供給を促進する 【住宅局住宅政策課:局長 山本 繁太郎(住宅政策課長併任)、住宅局民間事業支援調整室:室長 三輪 栄一、住宅局住宅総合整備課:課長 上田 健、住宅局住宅資金管理官:管理官 合田 純一】</p>	<p>率: 40%(平成15年度) (35.6%(平成10年度))</p>	<p>・業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、平成15年度の実績値については現在集計中である。</p> <p>・新築住宅の平均床面積の推移を見ると、平成10年度94.1㎡から15年度89.4㎡(住宅着工総計)と減少しているが、平均世帯人員も7年2.82人から12年2.67人(国勢調査)、平成15年2.60人(人口問題研究所推計値)と減少傾向にあるため、指標の動向については正確に把握することができない。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、独立行政法人都市再生機構(平成16年6月までは都市基盤整備公団)による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。 <p>(新たな目標設定)</p> <p>今後、新たな長期計画の策定に際し、住宅地分科会等の意見を踏まえた上で、指標の見直しを含めて結論を出す予定であるため、目標年次を現五箇年計画終了年度の平成17年度まで延長し、目標値を43%に設定する。</p>	<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫による証券化支援業務等による優良な持家の取得を促進。 ・ 特定優良賃貸住宅制度(予算額:3,017億円の内数(平成16年度))や独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度(予算額:185億円の内数(平成16年度))等による、優良な賃貸住宅の供給を促進。 ・ 地域住宅交付金の活用により促進を図る。
2	<p>水辺における児童の自然体験を支援する 【河川局河川環境課:課長 坪香伸】</p>	<p>自然体験活動拠点数: 300か所(平成18年度) 218か所(平成12年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成15年度までの自然体験拠点数実績値は338か所に達し、すでに18年度の目標値を上回っており、水辺における環境学習・自然体験活動が推進されている。 ・ この指標の内訳を見ると「子どもの水辺」登録箇所が平成14年度に急増し、また平成15年度についても着実に伸びている。 ・ これは、平成14年度に「子どもの水辺」再発見プロジェクトにおける「子どもの水辺」の登録に際して、制度を拡充したことにより、急激に伸びたものであり、制度拡充の効果が十分あったものと考えられ、その後も着実に制度が浸透しているものと考えられる。 ・ 一方、近年は、地域別に見ると子どもの水辺登録数に偏りがあるという問題が生じており、地域での特色を勘案しながら対応が必要である。 ・ 河川における水辺については、上記課題は残るものの軌道には乗ったと思われる一方、海辺についての登録数は伸び悩んでいる状態である。 	<p>① 措置済み</p> <p>国土交通省、文部科学省、環境省が連携した「子どもの水辺推進会議」を開催。地方においては、中国、北陸、四国地方でブロック連絡会議を開催し、地域のネットワークを拡げた。これで全国を一巡、引き続き各ブロックで開催していく。また、川以外の水辺を含めた新たな枠組みについても継続して検討していく。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	都市住民が身近に使える公園を確保する 【都市・地域整備局公園緑地課：課長 高梨 雅明】	歩いていける範囲の都市公園の整備率： 66% (平成19年度) (63% (平成14年度))	○ 今後の取組の方向性 ・ 上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するため、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援の方策の検討をする。今後より一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、プロジェクト連絡会議を継続して実施していく必要がある。 ○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度末の実績は約64%であり、順調に推移しているものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ① 用地確保が困難なために整備が進んでいない都市部、既成市街地等において、地区公園等の住区基幹公園を効率的かつ積極的に整備するために、以下の取組を推進する。 ・ 借地方式による都市公園整備の推進 ・ 立体的な土地利用による都市公園整備の推進	① 措置済み ・ 平成16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を改正する法律において、借地公園の整備促進のための保存規定の見直し、立体公園制度の創設等が措置されており、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が困難な地域における地区公園等の住区基幹公園の整備を実施中。
政策目標4:住環境、都市生活の質の向上				
1	職住近接の住宅市街地を形成する 【住宅局住宅政策課：住宅局長 山本 繁太郎 (住宅政策課長 併任)、市街地建築課：課長 井上 俊之、市街地住宅整備室：室長 橋本 公博、住宅総合整備課：課長 上田 健、民間事業支援調整室：室長 三輪 栄一、建築指導課：課長 小川 富由、都市・地域整備局都市計画課：課長 山崎 篤男、市街地整備課：課長	都心部における住宅供給戸数： 100万戸(17年度) (47.7万戸(平成12年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標(「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度から17年度まで(10年間)の住宅供給目標量100万戸)の達成状況は、8年度から15年度にかけて81.4万戸供給されていることから堅調に推移。 ○ 今後の取組の方向性 ① 地方公共団体における容積率緩和等の都心型住宅供給誘導措置の活用や、地方公共団体の裁量による総合的な計画策定と事業実施の推進等により、都心部の住宅供給の促進を図る。 ② 独立行政法人都市再生機構(平成16年6月までは都市基盤整備公団)が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」の推進を図る。	① 措置済み ・ 住宅市街地整備を総合的に支援するため、住宅市街地総合整備事業の整備地区等において行われる各種事業に対し一体的な補助を実施 (予算額:574億円の内数(平成16年度)) ・ 市町村の自主性・裁量性を追求した新たな助成措置としてまちづくり交付金を創設 (予算額:1,330億円の内数(平成16年度)) ・ オフィスビル等の住宅への転用を促進するための補助制度を準特定優良賃貸住宅制度に再編し、地域要件を撤廃 (予算額:3,017億円の内数(平成16年度)) ・ 地域住宅交付金の活用により促進を図る。 措置済み ・ 独立行政法人都市再生機構による「民間供給支援型賃貸住宅制度」について、借地期間を柔軟に設定できる等、出資金制度を拡充 (予算額:185億円の内数(平成16年度))

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	竹内 直文、国土 計画局大都市圏 計画課：課長 小 橋 雅明】 ゆとりある住環境 に必要な都市公園 等を確保する 【都市・地域整備 局公園緑地課：課 長 高梨 雅明】	1人あたり都市公園等面積： 9.3㎡/人(平成19年度) (8.5㎡/人(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成15年度末の実績は約8.7㎡であり、順調に推移し ているものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ① 都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は 必要不可欠であり、今後も整備を推進していく。 ② また、都市部、既成市街地等用地確保が困難な地 域において効率的な都市公園整備を図るために以 下の取組みを推進する。 ・ 立体的に都市公園を定めることのできる制度の創 設とその活用による都市公園整備の推進 ・ 借地方式による都市公園の整備の推進	① 措置済み ・ 都市公園の整備を重点的に実施中。 ② 措置済み ・ 平成16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を 改正する法律において、立体公園制度の創設、借地公園 の整備促進のための保存規定の見直し等が措置されて おり、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が 困難な地域における都市公園整備を実施中。
3	下水道等の汚水 処理施設を普及さ せる 【都市・地域整備 局下水道部下水 道事業課：課長 江藤 隆】	① 汚水処理人口普及率 86%(平成19年度) (76%(平成14年度)) ② 下水道処理人口普及率 72%(平成19年度) (65%(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成14年度末における下水道等の汚水処理人口普 及率は76%であり、前年度と比べて2ポイント上昇。一 方、全国で依然として約3,100万人が汚水処理施設を 利用できない状況。 ・ 下水道処理人口普及率は、平成15年度末で67%で あり、この1年間で2ポイント上昇しており、目標値の達 成に向けて着実に進展している。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 普及の遅れている中小市町村における下水道整備 を推進するため、汚水処理に係る都道府県構想を踏 まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設 との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進す る。	① 措置済み ・ 平成15年度から、中小市町村における補助対象範囲を 拡充し、重点的な整備を図っている。 ・ 平成17年度から、汚水処理施設整備交付金制度を創設 した。
4	都市部における良 好な水辺空間を形 成する 【河川局治水課： 課長 関克己】	都市空間形成河川整備率： 40%(平成18年度) 37%(平成15年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づく り、周辺の町並みや景観と調和した整備を行う等、目標 の達成に向けて、順調に目標は向上している。 ○ 今後の取組の方向性 引き続きふるさとの川整備事業、桜づつみ等、水辺で 憩えるよう配慮し、事業を推進する。	① 措置済み ・ 引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ 等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進。 ・ 河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、 周辺の町並みや景観と調和した整備を行うよう配慮。 ・ 様々な工夫を行い、河川を活かしたまちづくりを行った事 例をとりまとめた。 ・ まちづくりの主体である市区町村と河川管理者が共通の

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
5	良好な宅地供給を促進する 【土地・水資源局 土地政策課：課長 服部敏也】	良好な環境を備えた宅地整備率：48%（平成17年度）（35.3%（平成12年度））	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 指標値は39.2%（平成15年）であり、目標値の達成に向けて推移していると考えられる。 ・ 内訳を見ると、三大都市圏において、指標値が低い傾向にある。特に地区計画等の策定の条件を満たす宅地の割合が170㎡以上を満たす宅地の割合は前年に比べ僅かに減少したものの、他の要素は伸びている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 特に地区計画を策定している率が低いことから、今後は地区計画等の策定の条件を満たす事業などに対して補助制度等により重点的な支援を行うことで、良好な宅地ストックの形成が図られるよう努める。	認識を持ち、河川とまちの両部局の連携を図ることを目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を開催。 ① 措置済み ・ 平成16年度より、職住近接等に資する良好な住宅及び宅地の供給の促進を目的とした住宅街地基盤整備事業における主要なメニューについて、対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定。 ・ 平成17年度より、住宅街地基盤整備事業において、地区計画等を策定した地区を重点的に採択することにより、良質な宅地の供給を推進。
6	電線類を地中化する 【道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室：室長 岩崎泰彦、道路局 国道・防災課：課長 鈴木克宗、都市・地方整備局 街路課：課長 松谷春敏】	市街地の幹線道路の無電柱化率：15%（平成19年度）（7%（平成14年度））	○ 目標の達成状況に関する分析 目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。しかし、ロンドン・パリ・ボン（100%）など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況である。また、幹線道路における無電柱化率9%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では1%である。 ○ 今後の取組の方向性 平成16年度からはじまった「無電柱化推進計画」に基づき、幹線道路における無電柱化を引き続き推進するとともに、歴史的街並みを保存すべき地区などにおいて、主要な非幹線道路も含めて面的に無電柱化を推進する。また、浅層埋設方式の標準化等によりコスト削減を図る。	① 措置済み 「無電柱化推進計画」（平成16～20年）に基づき、幹線道路だけでなく、歴史的街並みを保存すべき地区等の面的に無電柱化を推進すべき地区等において、非幹線道路も含めて無電柱化を推進。 また、浅層埋設方式による整備等によりコスト削減を図っているところ。
政策目標5：ア・ミニティ豊か生活環境の形成				
1	海岸における親水空間等を形成する 【港湾局 海岸・防災課：課長 内村重昭、河川局 海岸室：室長 細見寛】	人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長：約5,800km（平成19年度）（約6,700km（平成14年度））	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度の実績値は約6,760kmであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びており、日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。	① 措置済み ・ 親水性を有した海岸保全施設の整備を実施中。 ・ 景観や利用に配慮した構造物の新設や既存施設の改良が可能となる「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」で海岸保全施設の整備を実施中。 ・ 「いさぎ・海の子・浜づくり」を拡充（平成16年度）安全に野外活動や体験学習等が行えるよう安全情報伝達施設の整備や文化資源・交流施設の防護を目的とした

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	公共空間における緑化等を推進する 【都市・地域整備局公園緑地課・課長 高梨 雅明】	都市域における水と緑の公的空間確保量: 13㎡/人(12㎡/人を約1割増) (平成19年度) (12㎡/人(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度末の実績は、12㎡/人を約1割増の目標に対し、約2%増加しており、順調に推移しているものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ① アメニティ豊かな生活環境を推進するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を進める必要がある。 ② 都市部、既成市街地等用地確保が困難な地域において効率的な都市公園等整備を推進するために以下の取組を推進する。 ・ 立体的に都市公園を定めることのできる制度の創設とその活用による都市公園整備の推進 ・ 借地方式による都市公園の整備の推進 ・ 比較的緩やかな規制により、里地・里山などを保全する緑地保全地域の指定の推進	施設の整備、景観や利用、生物の生息・生育環境に配慮した施設の改良を推進する。 ① 措置済み ・ 公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・急傾斜地崩壊対策・港湾・空港等の公共空間の緑化を引き続き実施中。 ② 措置済み ・ 平成16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を改正する法律において、立体公園制度の創設、借地公園の整備促進のための保存規定の見直し、緑地保全地域の制度の創設等が措置されており、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が困難な地域における都市公園等整備を実施中。
政策目標6 良質で安定した水の確保				
1	河川の正常な流量を確保する 【河川局治水課：課長 関虎己】	河川の流量不足解消指数: 61%(平成18年度) 56%(平成15年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 河川の流量不足解消指数の解消にはダムの整備が必要とされる必要があるが、ダムの計画から完成までには長時間を要する事が一般的であるが、継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。 ○ 今後の取組の方向性 引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。また、事業をすすめるに当たっては、コスト削減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な事業の投資と事業展開を行う。	① 措置済み ・ 引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別。 ・ 事業を進めるに当たっては、コスト削減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を実施。
2	水道水源域の水質を改善する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	水道水源域における下水道処理人口普及率: 60%(平成18年度) (48%(平成12年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 水道水源や水道取水口の upstream に係る地域における下水道の普及促進については、安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められており、さらなる推進が必要。 ○ 今後の取組の方向性	① 措置済み ・ 水質保全上重要な地域での普及促進を重点的に実施中。 ・ 平成15年度から水道水源域に係る地域等について、下水道普及の補助対象範囲の拡充し、重点的な整備を図っている。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	河川の水質を改善する 【河川局河川環境課: 課長 坪香伸】	河川における汚濁負荷削減率: 78% (平成19年度) 65% (平成14年度)	<p>① 安全でおいしい水の確保を図るため、引き続き、これらの地域の普及を促進する。 下水道流域にかかる地域等について重点的に普及を促進する。</p> <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成15年度の実績値で68%であった。 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。 	<p>・ 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、チッ素、リンを放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。</p> <p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年度において、大和川等の都市部の河川、手賀沼等の湖沼について浄化施設の設置や底泥浚渫を実施。
1	政策目標7: 水害等による被害の軽減 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う 【河川局河川計画課: 課長 布村明彦 河川局治水課: 課長 関克己 河川局砂防部砂防計画課: 課長 亀江幸二 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課: 課長 江藤 隆】	<p>① 洪水による氾濫から守られる区域の割合: 61.7% (平成19年度) 57.8% (平成14年度)</p> <p>② 床上浸水を緊急に解消すべき戸数: 約6万戸 (平成19年度) 約9万戸 (平成14年度)</p> <p>③ 流下能力不足橋梁数: 3,500 (平成19年度) 4,500 (平成14年度)</p> <p>④ 下水道による都市浸水対策達成率: 54% (平成19年度) 51% (平成14年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 指標については、目標の達成に向け、おおむね順調に指標値が伸びている。 今後とも継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画を上回る洪水が発生しており、計画を上回る災害への備えや整備上の備えが必要。大和川の破堤等に対する全国的な見地からの予防・応急・復旧・復興体制の確立を行う。 自助・共助・公助のバランスのとれた防災体制の構築のため、リアルタイム浸水情報等の情報提供の充実や地域防災力の要である水砂防の体制強化を行う。 コスト削減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る 近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実情に応じ 	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 水害対策や土砂災害対策、ハード対策とソフト対策を一体的に実施し、地方の自主性・裁量性をよりかためつつ、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的防災対策を推進するため、総合流域防災事業を創設 一連の深刻な豪雨災害から明らかとなった新たな課題に的確に対応するため、社会資本整備審議会河川分科会に学識経験者からなる豪雨災害総合政策委員会を設け、改善すべき内容について審議を行い、平成16年12月10日に緊急に対応すべき事項として豪雨災害対策緊急アクションプランを作成した。その後、本委員会で、今後の河川・砂防・海岸行政において取り組むべき施策等について提言(平成17年4月18日)をとりまとめた。 地下空間利用が高度に発達している地区等において、都市型浸水被害の効率的な解消を図るため、浸水被害緊急改善下水道事業を拡充した。 地域水災及び土砂災害の防止力の向上のため、浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大、中小河川における洪水情報等の提供の充実、水防協力団体制度の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実などのため、水防法及び土砂災害防止法を改正した。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	災害の危険性に 関する情報を普及 させる 【河川局治水課: 課長 関克己 河川局砂防部砂 防計画課: 課長 亀江幸二】	ハザードマップ認知率: (1) 洪水:70% (平成18年度) 10% (平成15年度) (2) 火山:76% (平成18年度) 30% (平成10年度)	<p>た効率的・効果的な浸水対策を推進するため、下水道 施設の整備を図る。</p> <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>(1) 洪水について ハザードマップの認知率の伸びは微増であるが、こ れは、ハザードマップを作成・公表している市町村 が、浸水想定区域内の対象市町村の2.5割(平成16年3 月現在)となっており、指標の向上については、市町 村の更なる積極的な作成・公表に期待するところであ る。</p> <p>(2) 火山について 平成15年度の実績値が70%となっており、目標の達 成に向けて順調に指標は伸びている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標の伸びの原因としては、平成2年の有珠山及び 三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未 公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公 表への機運が高まったことによると考えられる。 ・ 残りの富士山についても、平成16年度中の公表予定 で作業が進められている。公表後は順次地方自治体 において配布・周知されることとなる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>(1) 洪水について 浸水想定区域図については、平成13年の水防法改 正から順調に公表している。(平成15年3月31日現在 の公表:96水系163河川(109水系193河川中)) また、引き続き公表対象となる市町村への周知によ り支援を進めているところであり、直轄管理区間の河 川に係る約1,200市町村に対して、公表・周知・支 援を行っていく。</p> <p>(2) 火山について ・ 富士山についても作成・公表できるよう火山噴火警 戒避難対策事業を推進し、火山活動による社会影響 の大きい30火山全てで火山ハザードマップの作成・ 公表する。さらに、先駆的な火山ハザードマップに</p>	<p>② 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、豪雨災害総合政策委員会の提言の実現を図る。 ・ 地形的な状況等から複数市町村に跨って浸水対策を実 施することが効果的・効率的な地域において、都道府県 による浸水対策を実施できるように措置するため、下水 道法を改正予定。 <p>① 措置済み</p> <p>(1) 洪水について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民 のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマ ップ作成の推進を図る必要があり、各地域の事情に則し た効果的な取組みを国土交通省として支援。 ・ 浸水想定区域の公表を進め、109水系193河川(約 1,000市町村※)全ての公表を早期に実現する。 <p>※市町村合併の影響で減少 (平成17年3月31日現在の公表:105水系185河川(916市 町村))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 洪水予報が現状では行えない河川で氾濫した場合 に大きな浸水被害が想定される河川についても、水防 法を改正して、浸水想定区域の指定・公表を新たに義 務づけ、早急に区域の指定が図られるよう一定の期間 に限って都道府県が浸水想定区域に係る調査費用を補 助するとともに、洪水ハザードマップに係る調査費用を 補助。 <p>(2) 火山について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 富士山の火山ハザードマップを作成・公表し、火山活 動による社会的影響の大きい30火山全てで火山ハザ ードマップを作成・公表。 (平成17年3月31日現在の公表:30火山) <p>② 措置予定</p> <p>(2) 火山について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 火山ハザードマップが完成した火山において、導流 堤等の緊急施工計画や火山噴火を想定した情報機器 配置計画等をはじめとしたハード・ソフトを包含した総 合的な火山対策計画(火山噴火緊急減災対策計画)を 関係省庁と連携して作成する。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。 【気象庁予報部業務課：課長 瀬上哲秀、観測部計画課：課長 小澤 芳郎】	台風中心位置予報の精度： 360km(平成17年度) (443km(平成12年度))	<p>については、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成、公表を促進する。</p> <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 年ごとの台風の特徴により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前3年間の平均値と差を比較している。平成16年を含む前3年間の平均値では356kmであり、既に17年の目標に達成し、着実に精度が向上している。 精度向上の要因としては、台風予報に用いている数値予報モデルの解像度を向上させたこと、台風に係るモデル計算手法や、気象衛星観測データ等を取り込み解析手法を高次元化したことが挙げられる。 平成17年度も継続して技術開発に取り組む、目標達成を更に確実なものにする。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> 衛星による新しい観測データを数値予報モデルに取り込む手法を開発する。 台風予報に影響する物理過程(海面から水蒸気を供給する過程)の計算手法などの開発、改良を一層推進する。 	<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p> <p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 数値予報モデルの初期値の作成手法を大幅に高度化した。 極端気象衛星による観測データを初期値に取り込む手法を改善した。 極端気象衛星から推定される海上風を初期値に取り込む手法を実用化した。 台風のエネルギー源である水蒸気の凝結熱の計算手法を改良した。 台風のエネルギーとなる水蒸気の供給を左右する境界層の計算手法を改良した。 <p>○ 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> 極端気象衛星のマイクロ波観測による水蒸気データや新しい衛星のサウンダー観測による高精度な気温と水蒸気の高さ分布のデータなど、新たな衛星観測データを数値予報モデルに取り込む手法を開発する予定。 海面から水蒸気を供給する過程を数値予報モデルで扱う際の計算手法などの開発、改良を行う予定。 これらの手法を用いた予報実験の評価・検証結果を参照して手法の改良を行い、予報精度の向上を確認した後、業務で使用する予定。
4	土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。 【河川局砂防部砂防計画課：課長 亀江幸二】	<p>① 土砂災害から保全される戸数： 約140万戸(平成19年度) 約120万戸(平成14年度)</p> <p>② 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数： 約4,100施設(平成19年度) 約3,100施設(平成14年度)</p> <p>※社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 土砂災害から保全される戸数については、平成15年度の実績値は約124万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。ただし、開発行為による新規の住宅地等の増大という外部要因への対応も必要である。 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数については、平成15年度の実績値は約3,300施設であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。しかし、過去5年間(平成10年～14年)の土砂災害による犠牲者のうち災害時要援護者の割合が約62%を占めるなど、現状においても高齢者等の災害時要援護者の割合が高いため、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。 <p>○ 今後の取組の方向性</p>	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 水害対策や土砂災害対策、ハード対策とソフト対策を一体的に実施し、地方の自主性・裁量性をより高めつつ、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的防災対策を推進するため、総合流域防災事業を創設 一連の深刻な豪雨災害から明らかとなった新たな課題に的確に対応するため、社会資本整備審議会河川分科会に学識経験者からなる豪雨災害総合政策委員会を設け、改善すべき内容について審議を行い、平成16年12月10日に緊急に対応すべき事項として豪雨災害対策緊急アクションプランを作成した。その後、本委員会、今後の河川・砂防・海岸行政において取り組むべき施策等について提言(平成17年4月18日)をとりまとめた。 さらに、豪雨のみならず、地震や火山噴火等による土砂災害を踏まえ、今後の土砂災害対策のあり方を検討する

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
5	津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。 【港湾局海岸・防犯課:課長 内村重昭 河川局海岸室:室長 細見寛】	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 約10万ha(平成19年度) (約15万ha(平成14年度))	<ul style="list-style-type: none"> 我が国では毎年約1,000件の土砂災害が発生している。これらの状況を踏まえ、近年土砂災害による被害を受けた地域等における再度災害防止のための事業の重点化を実施する。また、災害時要援護者関連施設に係る土砂災害防止施設を引き続き重点的に整備する。 開発行為による新規住宅地等の増大という外部要因に対して、土砂災害防止法による土砂災害警戒区域等の指定を強化し、開発抑制を図る。 更に、少なくとも人命を守るため、土砂災害情報の高度化を目指して、気象庁、消防庁と連携した土砂災害警戒情報提供の本格運用を開始する。 	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 海岸保全施設及び津波・高潮防災ステーションの整備を積極的に実施中。 総合的な津波・高潮災害対策の強化事業を拡充(平成16年度) <p>津波の即時来襲が懸念される危険地帯を対象とした緊急時の対応にも活用できる管理用通路等の整備を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 海岸事業における災害弱者対策の推進(平成16年度) 津波・高潮による被害を軽減するため、「海岸事業における災害弱者対策」を採択し、採択要件のうち、防護人口について災害弱者関連施設利用数に基づき判定するように見直しを実施するとともに、既存施設のバリアフリー化、安全情報伝達システム等の整備を推進する。
1	政策目標8:地震・火災による被害の軽減 震災時の緊急支援ルートを確認する 【道路局道路防犯対策室:室長 梅山和成 都市・地域整備局街路課:課長 松谷春敏 道路局高速国道課:課長 菊川滋	災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合: 76%(平成19年度) (66%(平成14年度))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年度の実績値は防護されていない面積が3.4万haであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成16年3月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。 ○ 今後の取組の方向性 <ul style="list-style-type: none"> 海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。 	<p>① 措置済み</p> <p>災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面対策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を推進した。</p> <p>また、平成16年度内に発生した、大規模災害を踏まえ、平成16年度補正予算においても防災・震災対策を推進した。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	<p>道路局国道・防災課: 課長 鈴木克宗、道路局地方道・環境課: 課長 称屋誠、道路局有料道路課: 課長 木村昌司】</p> <p>震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う</p> <p>【河川局治水課: 課長 関 克己】</p> <p>【河川局海岸室: 室長 細見寛】</p> <p>【港湾局海岸・防災課: 課長 内村重昭】</p>	<p>地震時に防護施設の崩壊による被害が発生するおそれのある地域の解消:</p> <p>約10,000 ha (平成19年度)</p> <p>(約)13,000 ha (平成14年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年度末の実績値は12,300 haであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成16年3月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定されるなど、大規模地震に対して地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 堤防の耐震対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等を中心に推進していく。 	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 堤防の耐震化対策、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を推進している。 大規模地震やこれに起因する津波への対策が急がれる昨今の情勢を踏まえ、指定区間内の一級河川及び二級河川について、緊急かつ計画的に地震・津波対策に取組むため、低地対策河川事業に津波対策を対象事業として加えた上で再編する地震・高潮対策河川事業を創設。(平成16年度) 津波危機管理対策緊急事業の創設(平成17年度) 津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に發揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。
3	<p>多数の者が利用する建築物を耐震化する</p> <p>【住宅局建築指導課: 課長 小川富由】【大臣官房官庁営繕部計画課: 課長 藤田 伊織】</p>	<p>多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率:</p> <p>※2割(平成19年度)</p> <p>(16%(平成14年度))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成10年度から14年度にかけて、指標は順調に伸びている。 指標の伸びの原因は、関係省庁による補助等の支援策が活用されてきたことなどが考えられる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後は、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策を総合的に見直すなど活用の推進を図るとともに、所有者の意識を啓発すべく普及広報を図って行く必要がある。また、引き続き官庁施設の耐震化を進める。 	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年度においては、建築物の耐震改修において、東海、東南海、南海、南関東地域の大規模地震の被害が想定される地域内の人口集中地区に加え、一定の住宅集積がある地域(30戸/ha、戸数300戸)であれば補助対象に追加された。 平成17年度においては、大規模地震発生の際、高い地域においては、住宅と非住宅、耐震診断と改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改めた。 さらに、補助対象地域に日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進区域を追加する。 <p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで老朽住宅の多い密集市街地を対象を限定して
4	<p>住宅を耐震化する</p> <p>【住宅局建築指導</p>	<p>多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率:</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震診断や改修実施の推進のため、密集市街地整 	<p>○ 措置済み</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課: 課長 小川 富由 【】	約65%(平成19年度) (51%(平成10年度))	備事業などの補助制度等について地方公共団体への周知を図った。一層の推進のため、補助地域を拡充する必要がある。 ・耐震改修効果の高い工法の検討を行なったが、普及促進については不十分。 ○ 今後の取組の方向性 ・耐震診断・改修の方法についての検討結果を踏まえ、技術指針を作成し、普及促進を行なう。 補助対象地域の見直しを含め、支援制度の総合的な見直しを行なうことなどにより、耐震改修への支援の円滑化に努める。	いた制度を平成16年度より、対象を東海地震、東南海地震その他大規模な地震被害が予想される地域内の一般的な市街地に拡大するなど、補助事業の大幅な拡充を行った。 ・平成17年度においては、大規模地震発生時の危険が高い地域においては、住宅と非住宅、耐震診断と改修等に分類されている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改めた。 ・さらに、補助対象地域に日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進区域を追加する。 ・地域住宅交付金の活用により促進を図る。
5	震災時の避難地を確保する 【都市・地域整備局公園緑地課: 課長 高梨 雅明】	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一か所以上確保された大都市の割合: 約25%(平成19年度) (約9%(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成15年度末の実績は約10%であり、指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった状態であることと防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ① 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引きつづき、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進する。	① 措置済み ・都市の防災機能向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、防災公園の整備を重点的に推進しており、市街地における災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を積極的に実施中。
6	震災時の緊急物資の供給を確保する 【港湾局海岸・防災課: 課長 内村 重昭】	港湾による緊急物資供給可能人口: 約2,600万人(平成19年度)(約1,900万人(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 平成15年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口が約2,000万人となった。今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指す。 ○ 今後の取組の方向性 引き続き、観測強化地域などにおける耐震強化岸壁の整備を推進する。	① 措置済み 平成16年度は対象とする地域の11港湾において耐震強化岸壁を実施した。 引き続き、耐震強化岸壁の整備を重点的に実施中である。
7	密集住宅市街地を改善する 【都市・地域整備局都市防災対策室: 室長 大竹 亮, 住宅局市街地住宅整備室: 室長	地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合: 約5割(平成19年度) (0%(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・5年に一度の調査を用いて把握するため、平成15年度の実績値はない。 ○ 今後の取組の方向性 密集市街地整備法の改正により創設された 防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区等の都市計画制度の活用により、密集市街	○ 措置済み ・密集市街地法の改正により創設された防災街区整備事業を積極的に推進中。 ・地域住宅交付金の活用により促進を図る。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	橋本 公博、住宅局住環境整備室：室長 後藤 隆之、都市・地域整備局都市計画課：課長 石井 喜三郎、都市・地域整備局市街地整備課：課長 竹内 直文、都市・地域整備局街路課：課長 松谷 春敏、都市・地域整備局公園緑地課：課長 高梨 雅明、住宅局民間事業支援調整室：室長 三輪 栄一、住宅局市街地建築課：課長 井上 俊之		地の最低限の安全性を確保する。	
1	<p>政策目標9：交通安全の確保</p> <p>海上における死亡・行方不明者減少させる 【海上保安庁警備救難部救難課長 河原功、海事局安全基準課長 石田育男、海技資格課長 羽尾一郎】</p>	<p>海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数：200人以下(平成17年)(331人(平成12年))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年の実績値は298人であり、前年に比べ23人減少した。これは当省が推進している死亡・行方不明者減少のための各種施策の効果が徐々に現れつつあると思慮される。 昭和46年以降、初めて300人を下回ったものの、目標の達成には更なる施策の推進が必要である。 漁船での死亡・行方不明者が、全体の6割以上を占めるとともに、ライフジャケットの着用率もきわめて低い水準にある。 早期の事故情報通報及びライフジャケット着用は、高い生存率に結びついている。 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の減少のためには、早期の事故情報入手及びライフジャケットの着用が極めて重要であるが、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹 	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図るため函館、美保、鹿兒島航空基地ご機動救難士を配置(平成15年度に配置した救護士を、より高い救助能力を有する機動救難士に発展的に改組した。また、新たに関西空港海上保安航空基地ご機動救難士を配置した。 JASREP(船位通報制度)参加促進運動を全国的に実施するとともに、JASREP通報実績優秀船舶の顕彰を実施した。 「ライフジャケットの常時着用」、「携帯電話等連絡手段の確保」、「緊急通報用電話番号「118番」の有効活用」を基本とする自己救命策確保キャンペーンをあらゆる機会を通じて実施した。 ライフジャケット着用推進モデル漁協、マリナー等のフォローアップ及び地域拠点化を展開した。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>底等に係る指導周知が十分浸透しておらず、特にライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。 (上記動向の分析結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> 実績値298人のうち漁船にかかるとのものが187人(63%)を占め、そのうち100人(34%)が一人乗の漁船である。 距岸20海里未満で発生した海難に係る2時間以内の情報入手割合は、75%(前年より2ポイント減少)であり、2時間以内の生存率は77%、2時間以上の場合、37%である。 プレジャーボート等乗船者のライフジャケット着用率は31%(前年より3ポイント増加)であり、着用者の生存率は96%である。 漁船乗船者のライフジャケット着用率は、6%(前年より22ポイント減少)であり、着用者の生存率は84%である。 <p>○今後の取組の方向性 (ライフジャケット着用の推進)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から2時間以内に情報入手する割合並びに漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。 漁船、特に1人乗の漁船について、漁業従事者、家族を対象とした自己救命策確保の指導等を推進する。 若年層に対して、自己救命策確保を含む海上の安全に係る草の根的指導等を推進する。 ライフジャケット着用義務対象者の範囲見直し(事案への迅速な対応を推進) リスボンスタムの短縮を図る。 ヘリプロプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図る。 救助活動勢力を有する関係機関との連携強化を図る。 民間救助組織の指導・育成、活用を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 漁業関連事業者・団体、マリンスポーツ関連事業者・団体等による周知・啓発活動の推進指導及び活用した。
2	船舶交通安全を確保する 【海上保安庁交通部企画課長 佐藤尚	ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数: 0件(平成15年度以降(毎年度)) (0件(平成14年度))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析 平成15年度においては、海上交通センターからの確かな航行管制及び情報提供を実施したことにより、11件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止した</p>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 海上交通法令の履行等の既存施策の継続実施 海上ハイウェイネットワークに係る検討 伊勢湾における海上ハイウェイネットワークに係る検討

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	之]		<p>ほか、航路標識の整備等により海上交通環境の向上を図ったことにより、大規模海難の発生数を維持している。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の履行、海上交通センターの的確な運用等を継続して実施し、大規模海難の発生数を維持する。</p>	<p>委員会等を設置し、船舶交通環境の現状、既往の調査研究のレビュー、船舶交通環境の問題点及び海域利用者のニーズについて調査・整理を行い、また、伊良湖水道航路において海難が発生した場合の影響などの検討を進めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ AISを活用した次世代船舶航行支援システムの運用 伊勢湾、備讃瀬戸、関門海峡及びその周辺海域に整備を実施した。 平成16年7月から東京湾海上交通センターにおいて運用を開始した。 ・ 海上交通センターの拡充 備讃瀬戸海上交通センターのレーダー監視エリアの拡大のための整備を実施した。 ・ 海上交通センター等の的確な運用の実施 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を実施した。 ・ 航行援助システムのIT化 新たに17の海上保安部において沿岸域情報提供システム(MICS)を整備し、安全情報の提供を開始した。 ・ ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備 高機能航路標識等47基の整備を実施した。 ・ 主要国際幹線航路の整備及び保全 船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、船舶航行規制の効率化等のソフト施策と連携することで、海上ハイレブネットワークの構築を推進した。
3	<p>ハイジャック・航空機テロの発生を防止する</p> <p>【航空局監理部総務課航空保安対策室 室長:新田真二】</p>	<p>航空機に対するハイジャック・テロの発生件数: 0件(平成15年度以降(毎年度)) (0件(平成14年度))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成15年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。 米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、空港警戒態勢を最優先レベルにするなどの航空保安措置を講じてきたところ、ハイジャック事件等は発生していない。 しかし、我が国に対するテロ予告、スペイン国境爆発事件、イラクにおける邦人人質事件発生など、我が国をめぐるテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等への 	<p>① 措置済み</p> <p>インライン検査システム、液体物検査装置が導入されたほか、保安体制の強化に対応した措置(検査機器の増設、検査員の充実、航空機の監視)が実施された。</p> <p>② 措置済み</p> <p>国際保安監査を含むCAO航空保安行動計画の実施(対し拠出金を負担し、また、アセアン地域の航空保安向上のため日アセアン航空セキュリティ会合を開催するなど、国際協力を推進した)。</p> <p>③ 措置済み</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
4	航空事故を減らす 【航空局技術部運 航課: 課長 宮下 徹、航空機安全 課: 課長 高岡信、 乗員課: 課長 高橋 和明、管制保安部 保安企画課: 課長 鈴木昭久】	国内航空における事故発生件数: 16.6件/年(平成15~19年) (18.4件/年(平成10~14年))	テロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。 ○今後の取組の方向性 ① 高性能検査機器の導入促進等ハイジャック・テロ対策の強化。 ② ICAO の取組に対する財政的貢献等国際協力の推進。 ③ 航空保安対策に関する体制の整備・充実。 ○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見えた場合、その傾向については、減少傾向にあるといえる。 ・ 過去5年間(平成11~15年)の事故(事故調査中のものを除く)83件のうち、6件は規程不良が事故原因となっている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 施策を着実に実施していく他、ICAO等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。	組織定員要求を行った結果、平成17年度より、本省及び地方局における航空保安体制が強化される予定である。 ○ 措置済み ・ 管制情報処理システム障害の再発防止対策として、システムリカバリ機能の改善等の整備及びシステム訓練体制の強化を図った。 ・ニアミス事故再発防止対策として、RA(回避指示)情報を管制卓レーダー画面に自動表示する機能追加を実施。 ・ 上記の施策を今後とも引き続き着実に実施し、ICAO等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を実施。
5	道路交通事故を抑止する 【道路局地方道・ 環境課道路交通 安全対策室: 室長 岩崎泰彦、道路局 国道・防災課: 課 長 鈴木克宗】	① 道路交通における死傷事故率: 108件/億台キロ(平成19年度) (118件/億台キロ(平成14年度)) ② あんしん歩行エリア内の全死傷 事故及び歩行者・自転車死傷事 故の抑止率: 約2割、約3割(平成19年度) ③ 事故危険箇所対策実施箇所の 死傷事故の抑止率: 約3割(平成19年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 死傷事故率は119件/億台キロとなり、指標は悪化した。が、過半数の25の都府県では死傷事故率が減少した。あんしん歩行エリアに係る指標及び事故危険箇所に係る指標については、事業を平成15年度に着手したところである。 ○ 今後の取組の方向性 ① 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」を導入し、「事故危険箇所」に加えて死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施することとしている。	① 措置済み ・ 交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設。 ・ 「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施。 ・ 「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を活用し、科学的な分析に基づき対策を実施。
6	自動車の安全性を高める 【自動車交通局長 術安全部技術企 画課 課長 戸澤	車両対車両衝突事故における死亡 事故率(正面衝突): 3.2%(平成17年度) (3.8%(平成10年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成14年度の実績値は、3.2%であり、目標値は達成している。 ・ 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の一つと考えられる。	① 措置済み ・ 東京モーターショーにおいて、シートベルト非着用の危険性を示す展示を行うとともに、パンフレットを作成、公表した。 ・ シートベルトの着用を促進するため、現在のシートベルト

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	秀実】		<ul style="list-style-type: none"> シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。 死亡事故件数は、減少傾向にあり、衝突安全性が向上したこと(自動車アセスメントにおいても衝突安全性性能が高い自動車が増加している。)シートベルト着用率が高い水準で推移していることが要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や重傷者数の低減も考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、とくに後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。 対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進する。 対策の効果が十分発揮されるよう、より精度の高い車両安全対策の効果分析手法の検討を行う。 <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度の指標(運行管理に起因する事故の割合(実績値)は56%であり、目標の達成に向け一層の取り組みが必要と考える。これは、平成13年5月の事故報告規則の改正により、車内事故や運転者の健康状態により、運行が出来なくなったもの等について報告書の提出義務の範囲が拡大された為に第一当事者数が増加したものと考える。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業用自動車の交通事故件数は、年間約6万4千件(平成15年)であり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。このため、平成16年8月には監査方針及び処分基準制度通達の一部改正により自動車運送事業者(旅客・貨物)に対する監査体制の強化を図り、重大事故及び悪質な法令違反を引き起こした事業者等への監査を重点的に実施する。 	<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p> <p>非着用時に警報する警告灯に加え、警報音により警告する装置の義務付けを決定した。</p> <p>② 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗用車当に対し、オフセット衝突時の乗員保護基準を導入するべく作業を進めているところである。
7	事業用自動車の安全運行を確保する 【自動車交通局総務課安全対策室 室長 江角直樹】	事業用自動車の運行管理に起因する事故割合目標について： 50% (平成17年度) 56% (平成10年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度の指標(運行管理に起因する事故の割合(実績値)は56%であり、目標の達成に向け一層の取り組みが必要と考える。これは、平成13年5月の事故報告規則の改正により、車内事故や運転者の健康状態により、運行が出来なくなったもの等について報告書の提出義務の範囲が拡大された為に第一当事者数が増加したものと考える。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業用自動車の交通事故件数は、年間約6万4千件(平成15年)であり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。このため、平成16年8月には監査方針及び処分基準制度通達の一部改正により自動車運送事業者(旅客・貨物)に対する監査体制の強化を図り、重大事故及び悪質な法令違反を引き起こした事業者等への監査を重点的に実施する。 	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 公安委員会等から死亡・重傷事故等の情報を得ることに、運行管理者特別講習等対象者情報の入手を実施し、受講・受診の徹底を図っているところである。 同一事業者において同種類の事故を年3回引き起こした場合に監査を行う。 事故報告規則に該当する事故を引き起こしたが、事故報告書が未提出事業者に対して監査を行う。 改善指導を行った事業者に対してその後の改善状況の把握等を行う。
8	鉄道の安全を確保する 【鉄道局施設課:	遮断機のない踏切道数： 4,800か所(平成17年度) 5,928か所(平成12年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 遮断機のない踏切道数については、平成11年度までの実績値は5,995か所であったが、15年度の実績値は 	<p>① 措置済み</p> <p>踏切道改良促進法に基づく法指定や、踏切保安設備整備費補助金による助成により、遮断機の設置を促進している。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課長 福代 倫男】	地方中小鉄道におけるATS設置率 (駅出發機能有するもの): 100%(平成18年度) 92.6%(平成12年度)	5,356万円であり、これまでのところ、順調に整備が進んでいる。 ・ATSの設置率については、平成11年度は92.2%であったが、15年度未までで98.8%となっており、順調に整備が進んでいる。 ○ 今後の取組の方向性 陸切道改良促進法に基づく法指定や、陸切保安設備整備費補助による助成により、引き続き確実な目標の達成を目指す。 ATSの設置率に関しては、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能有するATSの設置を推進する。	② 措置済み 鉄道軌道近代化設備整備補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有するATSの設置を推進している。
9	船舶の安全航行を確保するため、放置船を減らす 【港湾局環境整備計画室:室長 牛嶋龍一郎、河川局水政課:課長 長谷川伸一、治水課:課長 関 克己】	港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合: 58%(平成18年度) (45%(平成 8年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・業績指標については、約5年に1度の調査により把握。 ・平成14年度に実施したプレジャーボート全国実態調査では約44%であり、前回調査と比較してほぼ横置きの状況。 ○ 今後の取組の方向性 港湾区域において、公共によるボートパーク等簡易な係留・保管施設の整備や、民間事業者や第3セクターへの低利融資や無利子貸し付けなどにより係留・保管能力の向上を一層促進する。	① 措置済み 平成16年度、全国14箇所の港湾でボートパークの整備を実施。引き続き平成17年度も整備を推進する予定。 ② 措置済み 平成16年度末時点で、長崎県や静岡県をはじめとする全国15港湾管理者が放置等禁止区域を告示。
10	港湾において不正侵入を防止する 【港湾局総務課港湾保安対策室:室長 池上正春】	重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合: 100%(平成17年度) (0%(平成15年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成14年12月に改正されたSOLAS条約付属書が求める保安対策であるため、15年度の実績値は0%であり、改正SOLAS条約を担保する国内法の整備を進めるとともに、港湾管理者等の施設整備に係る支援措置を行った。 ○ 今後の取組の方向性 ・国内法(国際船舶保安及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律)の整備・施行を行う。 ・国内法に対応して、既設の国際埠頭施設における港湾施設管理者の速やかな不正侵入を防止する設備の整備を推進・促進するとともに、保安規程の承認を行う。 ・また、今後新規供用する港湾施設に関しても、不正侵入を防止する設備の整備を行う。	① 措置済み 改正SOLAS条約を担保する国内法(国際船舶・港湾保安法)が平成16年7月に施行。重要国際埠頭施設の管理者等に対して、講ずべき保安の確保のために必要な措置を義務付け。 ② 措置済み 港湾施設における保安対策の強化を促進するため、必要な設備整備に対する支援措置を講じ、港湾管理者の速やかな対策実施を促進。 ③ 実施予定 今後新規に供用する港湾施設、また利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備を設置する。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
11	道路構造物を適切に維持管理する 【道路局国道・防災課：課長 鈴木 克宗】	道路構造物保全率 橋梁：93%（平成19年度） （86%（平成14年度）） 舗装：91%（平成19年度） （91%（平成14年度））	○ 目標の達成状況に関する分析 橋梁に関しては、目標の達成に向けて、指標は11箇所に伸びている。今後は橋梁の更新時代を迎えるため、さらなる対策を要することが予想される。道路構造物の更新時代の平準化、トータルコスト縮減等を旨として、道路の管理方法にアセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を実施。また、舗装に関して、目標の達成に向けて指標は11箇所に推移している。 ○ 今後の取組の方向性 ① 引き続き法面対策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。また、予防的修繕を重点的に進めることによる橋梁健全度の向上、データに基づき合理的な道路資産管理を支援する技術開発及び体制整備の推進を図る。	○ 措置済み ・ 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を旨として、道路の管理方法に、データに基づく科学的な橋梁資産管理を導入し、効率的・効果的な維持管理に向けた実施中。 ・ そのために、橋梁における三大損傷（疲労・塩害・アールカリ骨材反応）に対する予防的修繕のマネジメント強化を実施中。 ・ 引き続き法面対策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に推進中。（橋梁耐震補強3か年プログラムを策定中）
1	政策目標10：海上における治安の確保 海上からのテロによる被害を防止する 【海上保安庁警備救難部管理課長 岩男雅之、刑事課長 澤井弘保、警備課長 星島伸至】	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15年度以降毎年度） 0（平成14年度）	○ 目標の達成状況に関する分析 平成15年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであったが、これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後も引き続き、いかなる事案にも対応できるように不審船事案、テロ事案等に対する対応体制の強化を図る必要がある。 ○ 今後の取組の方向性 「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「SOLAS対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。	○ 措置済み ・ 巡視船艇・航空機の運用 警備実施強化（巡視船艇等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警備・警備等を実施した。） ・ 巡視船艇・航空機等の対応能力の強化 巡視船艇・航空機の充実整備、速力及び夜間監視能力を強化した巡視船、夜間監視能力を強化した航空機の整備等を実施した。 ・ 情報収集、分析、伝達体制の強化 118番の効果的な運用、警備情報システムの機能強化、国内外関係取組機関等との情報交換の推進、連携、協力の強化を図った。 ・ 対応体制の強化 テロ対策担当職員等の配置、テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整等を実施した。 ・ 職員の安全確保 巡視船艇・航空機の防弾対策、遠距離からの正確な射撃が可能で巡視船搭載武器の高機能化、機動救難士の設置による職員救護体制の整備を図った。 ・ テロへの警備・警戒 重点警備対象施設等に対する巡視船艇・航空機による警備の強化、海事関係者に対する警戒、不審情報の提供の徹底指導、東南アジア周辺海域に巡視船・航空機を派遣

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する 【海上保安庁警備救難部管理課長岩男雅之、国際刑事課長 添田慎二】	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数: 22.0(平成14～18年の平均) (20.6(平成8～12年の平均))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年の薬物・銃器事犯の摘発件数は17件で昨年実績より11件減少した。しかし、平成11年から平成15年の平均では、前年平均に比べ、0.2件の増加であり、目標の達成に向けた指標にかかると実績値は、ほぼ概しいである。 平成15年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携により中国籍貨物船から覚せい剤1.9kgを押収し、さらに密航者7名を発見逮捕した事案や、海外の関係機関からの情報に基づき、カンボジア籍貨物船から、大麻樹脂5kg等を押収した事案、等があげられ、国外及び国内関係機関との連携強化等の施策の効果は、着実に顕れている。 一方、目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていくことがあげられる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対して、重点的かつ資機材を有効活用した立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか</p>	<p>し、公海上においていよう戒等を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 改正SOLAS条約への対応 国際航海・港灣保安法に定める入港規制の実施、部署職員を増員、携行武器等の整備等を図った。 港灣保安委員会・危機管理体制の強化 港灣保安委員会への参画、危機管理(担当)官を中心とした関係機関の連携強化等を図った。 拡散に対する安全保障構想(PSI) 我が国主権となる海上合同阻止訓練について、関係国との調整を行うとともに、巡視航艇・航空機等を参加させる等、PSIへの取組みに参画した。 海洋航行不法行為防止条約(SUA条約)改正 国際海事機関(IMO)において進められているSUA条約改正の審議に、海上における警察機関として参加した。 <p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 情報収集・分析体制の強化 情報収集・分析体制及び機動かつ広域的な捜査活動体制の強化を図り、第二、四、六管区海上保安本部に国際刑事課を設置した。国際組織犯罪対策基地の情報収集・分析活動及び広域捜査活動の展開を図った。ボランティヤ団(海守)との連携協力を図った。 内外の関係機関との連携強化 相互訪問、人員派遣等による海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークの強化等を図った。 監視取締体制の強化 薬物・銃器等が流出するおそれの高い国・地域と関連を有する船舶等に対する重点的な監視取締りを実施した。国際取締官39名を増員し海上保安部等に配置した。 容疑船舶の監視・追尾能力の向上 速力及び夜間監視能力を強化した巡視船、夜間監視能力を強化した航空機の整備を実施した。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
政策目標11: 船員災害の防止				
1	船員災害を防止する 【海事局船員労働環境課：課長 後藤 洋志】	船員災害発生率: 11.2%(平成18年度) (13.2%(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 業績指標については、平成15年度から19年度までの5年間に死傷災害の発生率(年間千人率)を平成14年度に比べ20%減少させる目標を達成させるために毎年定められた対前年度比の減少目標に対して15年度の目標値は達成された。 ○ 今後の取組の方向性 ① 船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化または外国人乗組員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害の防止対策等を一層推進するものとする。 ② 第8次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成16年度船員災害防止実施計画の重点対策及び主要対策を推進し、死傷災害の発生率(年間千人率)を、対前年度比4%減少させることを目標とする。	① 措置済み 平成15年度から19年度までの5年間における船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し、基本となるべき事項を定めた第8次船員災害防止基本計画を策定した。 ② 措置済み 平成16年度船員災害防止実施計画により、死亡災害の減少を目指し、「海中転落」等の防止や高齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策等の重点対策及び安全衛生管理体制の整備とその推進や死傷災害防止対策等の主要対策を推進した。
政策目標12: 地球環境の保全				
1	自動車の燃費を向上させる 【自動車交通局技術安全部環境課：課長 江口 裕一】	ディーゼル自動車の平均燃費: 13%(平成17年度) (8.5%(平成11年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度の実績値は19.6%であり、14年度同様、目標値(13%(17年度))を上回る結果となり、順調に推移している。 ・ これは、省エネ法に基づく燃費基準の目標年度(平成17年度)に向けて、燃費性能の高い自動車の普及が進んでいることによるものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 引き続き、ディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握することとする。また、目標年度(平成17年度)における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準等の設定について検討を行う。	○ 措置済み ・ 国内出荷されるディーゼル自動車の燃費値の調査を実施し、省エネ法に基づき設定したディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握するとともに、燃費に関する情報を冊子や国土交通省HP上で公表した。
2	モーダルシフトを推進する	国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト比率:	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成10年度の42.9%から、13年度においては38.6%	○ 措置済み (貨物鉄道関係)

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	<p>【担当課：政策統括官付政策調整官：福内直之】</p> <p>住宅・建築物の省エネルギー化を推進する 【住宅局住宅生産課：課長 高井 憲司】</p>	<p>47% (平成18年度) (40.4% (平成11年度))</p> <p>① 住宅の省エネルギー化率：35% (平成17年度) (13.4% (平成12年度)) ② 建築物の省エネルギー化率：60% (平成17年度) (34% (平成11年度))</p>	<p>と下落している。</p> <ul style="list-style-type: none"> これは、貨物鉄道・内航海運の貨物輸送量(モーターシフト化率算定対象貨物)は増加しているもの、自動車貨物輸送量の伸びがそれ以上に大きいためである。 モーターシフトを阻害する要因についてヒアリング等を行った結果、①貨物鉄道・内航海運の競争力が自動車と比較して弱い、②荷主等のモーターシフトに対する意識が希薄である等が主な原因であることが明らかになった。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 上記のモーターシフトの阻害要因を踏まえ、実施中の施策の有効性を適切に評価した上で見直し、CO2削減に向けた物流分野における施策の拡充・強化に取組んでいく。 <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 住宅の省エネルギー化率 <ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー法に基づく省エネ基準(平成11年省エネ基準)に適合している住宅の割合は順調に増加している。 ② 建築物の省エネルギー化率 <ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー法に基づく省エネ基準(平成11年省エネ基準)に適合している建築物の割合は順調に増加している。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸びているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。</p> <p>また、平成16年度は地球温暖化対策推進大綱における第1ステップの終了年であるため、現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を行うとともに、社会資本整備審議会環境部会等における議論を踏まえ、必要な見直しを行う必要がある。</p>	<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 「山陽線輸送力増進事業」による整備を実施中。 内航海運関係 <ul style="list-style-type: none"> 内航海運業の参入規制緩和等を内容とする法案を国会に提出。 次世代内航船(スーパーパーエコシップ)に関して、実海域実証実験に向け、実証船に搭載する二重反転ポッドプロペラ等の試験体を製作中。 高度船舶安全管理システムの研究開発に関して、実験船による海上試験や故障診断技術の評価を実施。 共有建造制度により、モーターシフト船を1隻(7,770総トン)建造。 横須賀港において、複合一貫輸送ターミナルの整備が完了。 荷主等の意識向上関係 <ul style="list-style-type: none"> 環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験において、平成16年度は32件を認定。 <p>① 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> 改正省エネルギー法(2005年通常国会提出)により、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を行う予定。 平成17年度より、証券化ローンの枠組みの活用による省エネルギーに配慮した住宅への誘導及び民間事業者等による環境問題等に対応するための先導的技術開発に対する支援を実施。 地域住宅交付金の活用により促進を図る。 <p>② 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> 改正省エネルギー法(2005年通常国会提出)により、一定規模以上の建築物(非住宅)の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を行う予定。
<p>政策目標13：大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>				
1	<p>自動車から排出されるNOx・PMを</p>	<p>NO2・SPMの環境目標達成率：NO2：約98割(平成19年度)</p>	<p>○ 目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。交差</p>	<p>① 措置済み</p> <p>交差点の立体化等のボトルネック対策、環境施設帯の整</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	減少させる 【道路局地方道・環境課道路環境調査室 室長 吉崎 取、自動車交通局技術安全部環境課 課長 江口 稔一】	(64% (平成14年度)) SPM: 約36割(平成19年度) (9% (平成15年度)) ② 最新排出ガス規制適合車の割合 (ガソリン乗用車の平成12年規制適合車の割合及びガソリン貨物車の平成12年、平成13年規制適合車の割合): 乗用車: 40% (平成17年度) (6.2% (平成12年度)) 貨物車: 30% (平成17年度) (4.1% (平成12年度))	<p>点の立体化等により、平均走行速度が向上し、環境負荷の低減が見込まれるもの、自治体が設置している観測高のデータの入手に数か月の期間を要し、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握が難しいとの課題も見いだされた。</p> <p>最新排出ガス規制適合車の割合は、目標の達成に向けて順調に伸びている。外部要因としては、自動車メーカーの販売戦略等が大きいと考えられる。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 交差点の立体化等のポトルネック対策、環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業を継続的に実施するとともに、実測値の速報値が入手可能な国土交通省が設置する観測局を活用した観測体制を強化する。</p> <p>② 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置、自動車NOX・PM法の対策地域内における最新排出ガス規制適合車への買い換え特例を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。</p>	<p>備等沿道環境改善事業を継続的に実施。</p> <p>また、効果的な対策の立案・実施の検討に必要なデータを取得するため、三大都市圏を中心に観測局を新たに設置し、観測を実施中。</p> <p>② 措置済み</p> <p>なお、ガソリン乗用車、ガソリン貨物車については、新たな観測値が定められていることから、今後目標値について検討する。</p>
2	幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する 【道路局地方道・環境課道路環境調査室 室長 吉崎 取】	夜間騒音要請限度達成率: 72% (平成19年度) (61% (平成14年度))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>低騒音舗装の敷設による対策や、低騒音舗装の敷設だけでは夜間騒音要請限度の達成が厳しい区間においては、遮音壁や環境施設帯の設置等、複数の対策実施した結果、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 低騒音舗装の敷設を継続して実施するとともに、低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、複数の騒音対策を活用する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。</p>	<p>① 措置済み</p> <p>騒音の現況が厳しい箇所において、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施。</p>
3	空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する 【航空局飛行場部環境整備課 課長 有岡 宏】	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率: 95% (平成18年度) (93% (平成12年度))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>・ 対象となる世帯総数は固定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているため、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成15年度末には94%となっている(平成15年度の申請・実施件数は226世帯)。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>・ 対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村や空</p>	<p>○ 措置済み</p> <p>・ 市町村や空港周辺整備機構の広報紙やHP等を通じて補助制度の周知等を図り、平成16年度には、騒音防止対策事業として、住宅防音工事補助を実施。</p> <p>・ 平成17年度には、さらに目標に向けて、同補助予算額を増額して実施予定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
4	シックハウスのよ る被害を防止する 【住宅局住宅生産 課:課長 高井 憲 司】	ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅 に起因するもの)が厚生労働省の指 針値を超える住宅の割合: 10%(平成17年度) (27%(平成12年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 平成15年度の実態調査の結果は5.6%であり、目標の 達成に向けて順調に推移している。 ○ 今後の取組の方向性 住宅・非住宅に係るホルムアルデヒド、トルエン等の化 学物質の実態調査や実証実験を踏まえ、シックハウス 対策を推進。	○ 措置済み ・ 住宅の室内化学物質濃度について実態調査を実施
政策目標 14: 良好な自然環境の保全・再生・創出				
1	失われた水辺を再 生する 【河川局河川環境 課:課長 坪香伸、 河川局海岸室:室 長 細見寛、 港湾局海岸・防災 課:課長 内村重 昭】	失われた自然の水辺のうち、回復可 能な自然の水辺の中で再生した水 辺の割合: 約2割(平成19年度) (0(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度の実績値は約6%であり、目標の達成に 向けて順調に指標は伸びている。 ・ 海浜の整備や良食対策などにより良好な砂浜の保全 創出が促進された。 ・ 平成14年度から自然再生事業を創出し重点的に取り 組んでいるところであり、目標年次(19年度)に向けて 事業の進捗が図られている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に 努める。 ・ 災害に対する安全性を向上しつつ、自然海岸への再 生をより一層推進する。	① 措置済み ・ 漁港、港湾周辺及び河川、ダム、砂防施設等に堆積して いる土砂等を海岸侵食箇所へ活用するなど効率的な養 浜を実施する等の創生事業を積極的に実施中。 ・ 自然再生、多自然型川づくり等を木曽川、松浦川等で実 施。
2	失われた湿地・干 潟を再生する 【河川局河川環境 課:課長 坪香 伸、港湾局環境整 備計画室:室長 牛 嶋 龍一郎】	失われた湿地や干潟のうち、回復 可能な湿地や干潟の中で再生した ものの割合: 約3割(平成19年度) (約2割(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生を進 めているところであるが、事業は単年度で完了するもの ではなく、複数年をかけて事業を推進し、事業が完了し た時点で「回復・創出」として供用開始するものであっ て、目標年次に向けて事業の進捗が図られている。 ○ 今後の取組の方向性 引き続き自然再生事業を着実に推進する。	① 措置済み ・ 松浦川、釧路川等にて湿地の再生を行っているところ。 ・ 境泉・北港、尾道糸崎港等にて干潟の再生を行っている ところ。
3	都市域における自 然環境を再生する 【都市・地域整備 局公園緑地課:課 長 高梨 雅明】	生物多様性の確保に資する良好な 樹林地等の自然環境を保全・創出 する公園・緑地: 2,400ha(平成19年度) (0ha(平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度末の実績は約300haであり、指標のペー スとなる公園・緑地の規模がある程度まとまった規模で あること等から政策の効果が数年遅れて発現するものと 考えられる。 ○ 今後の取組の方向性	① 措置済み ・ 埋立造成地や工場等からの大規模な土地利用転換地な ど自然的な環境を創出すべき地域において、樹林地・草 地・水辺地等を確保する自然再生緑地の整備を実施中。 ② 措置済み ・ 港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間にお

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
政策目標15: 良質な水環境への改善				
1	水質保全上重要な地域における水質を改善する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課: 課長 江藤 隆、港湾局環境整備計画室: 室長 牛嶋 龍一郎】	① 環境基準達成のための高度処理人口普及率: 17% (平成19年度) 11% (平成14年度) ② 湾内青潮等発生期間の短縮: 平成14年度比5%減 (平成19年度) 0% (平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 高度処理人口普及率に関しては、平成15年度の実績値は12%であり、着実な進捗が図られているところ。 ・ しかし、環境白書にある水質環境基準の改善率をみると、河川については改善が見られるもの、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域では依然として改善がなされていない状況。 ○ 今後の取組の方向性 ① 高度処理の普及は、依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪くこれを改善するため、引き続き高度処理の普及促進を図る。 ② 高度処理の普及促進を図るため、下水道事業のマスタープランである流域別下水道整備総合計画制度を抜本的に見直し、引き続き汚泥の浚渫や覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着実に図る。	① 措置済み ・ 水質保全上重要な地域での高度処理を重点的に実施中。 ・ 平成15年度から三大湾、指定湖沼及び水道水源域等において下水道管きよの補助対象範囲の拡充し、重点的な整備を図っている。 ② 措置済み ・ 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、チッ素、リンを放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。 ・ 高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、高度処理共同負担事業制度を創設。(なお、法案は審議中) ・ 東京湾等において水環境改善事業を実施中
2	都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課: 課長 江藤 隆】	合流式下水道改善率: 40% (平成19年度) 15% (平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成14年度末において合流式下水道区域のうち約3.4万haについて改善済みとなっているが、依然として約19万haについて改善がなされていない状況。 ○ 今後の取組の方向性 ① 合流式下水道の改善は依然として図られていない状況が残っており、今後おおむね10年(合流式下水道の区域の面積が大きな都市についてはおおむね20年以内)で改善率100%を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的な事業を推進する必要がある。	① 措置済み ・ 合流式下水道の緊急改善を重点的に実施中。 ・ 平成16年度より合流式下水道緊急改善事業の拡充を実施し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きよへの雨水流入量を低減するための雨水放流きよを補助対象に追加
政策目標16: 地域交通確保				
1	建設工事におけるリサイクル率の向上を推進する 【総合政策局事業総括調整官: 横山 晴生】	直轄工事におけるリサイクル率目標 値100% (平成17年度) (As: 99.7% (平成12年度)) (Co: 97% (平成12年度)) (木材: 75% (平成12年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については、平成14年度までにおおむね100%を達成している。また、建設発生木材については、平成14年度までにおおむね70%を維持しているが、17年度の目標	① 措置済み 排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発を実施中。 ② 措置済み

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	大臣官房官庁営繕部設備・環境課 営繕環境対策室長 西村好文 河川局治水課 課長 関克己 河川局河川環境課 課長 坪香伸 河川局砂防部保全課 課長 牧野祐至 河川局海岸室 室長 細見寛 道路局国道・防災課 課長 鈴木克宗 都市・地域整備局公園緑地課 課長 高梨雅明 港湾局建設課 課長 小原恒平 航空局飛行場部建設課 課長 片平和夫		達成に向け、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。 ○ 今後の取組の方向性 ① 上記において分析したように、アスファルト・コンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等が必要となる。 ② コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先としてコンクリート用骨材へのリサイクルも推進することが必要である。 ③ また、建設発生木材に関しては、マテリアル・リサイクルの利用用途・需要拡大を図るとともに、新たな発電等熱回収するサーマル・リサイクルの拡大についても検討する必要があると考えられる。	再生コンクリート骨材のJIS化を実施中。 ③ 平成15年度に設置された「建設発生木材のリサイクル推進方策等」に関する連絡部会「千葉アーキシング」において、引き続き、木材のリサイクル施策をとりまとめているところがある。
2	自動車のリサイクルを推進する 【自動車交通局長官全部整備課 課長 清谷伸吾】	リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合： 80%（平成17年度） (64.8%（平成12年度））	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成13年度の実績値は84.7%であり、目標値に達している。 ・ 達成要因として、リサイクル部品の活用は廉価なサービスを望むユーザーに広えるものとして整備業界には定着してきていることが考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからのフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的な取組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。	措置済み 自動車整備事業者等がリサイクル部品の情報を的確に把握し、良質なリサイクル部品が適切に利用できる市場が形成されるようガイドラインを作成し、周知を図っている。
3	海面処分場の容	可能な限りの減量化しつうえで海面処分	○ 目標の達成状況に関する分析	① 措置済み

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	量を確保する 【港湾局環境整備 計画室: 室長 牛嶋 龍一郎】	分場でも受入が必要な廃棄物の受入: 100%(平成15年度以降毎年) (100%(平成14年度))	平成15年度実績は100%であり、海面処分場において受入が必要な廃棄物を全て受け入れられている状況である。しかし、内陸の処分場の整備状況によっては、大きく動向が変わる可能性がある。 ○ 今後の取組の方向性 ① 海面処分場の整備を推進する。また、大阪湾において、広域臨海環境整備センター法にもつき広域処理場の整備を推進するとともに、必要と認められる場合には、他地域でも同法の活用を図る。 ② 廃棄物海面処分場延命化施設を民間事業者の能力を活用して整備を促進するなど、減量化対策を推進する。	平成16年度は、海面処分場を全国29港及び大阪湾において整備した。これらのうち大阪湾では、広域処理場の整備を行った。 ② 措置済み 廃棄物海面処分場延命化施設を民法法の特定施設と位置付け、事業所税の減免、NIT-C無利子貸付及び日本政策投資銀行による融資の支援措置を引き続き行った。
4	循環資源の輸送コストを低減する 【港湾局環境整備 計画室: 室長 牛嶋 龍一郎】	循環資源国内輸送コスト低減率: 10%(平成19年度) 0%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 平成15年度の実績値は平成14年度比3%減であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。静脈物流拠点とネットワーク形成による効果の発現が今後期待される。 ○ 今後の取組の方向性 ① 平成15年までに、18港をリサイクルポートに指定。重点的に静脈物流基盤の整備を行っている。静脈物流 ネットワークの構築に向け、リサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業等によって設立されたリサイクルポート推進協議会との連携を促進している。 ② 静脈物流拠点の形成に向け、積替・保管施設等必要な基盤施設の確保が必要であり、民間事業者による施設整備を推進する。	① 措置済み 平成16年度に港湾における循環資源の円滑な取扱いを促進するため、循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成した。リサイクルポートにおいて、循環資源を扱う岸壁等の港湾施設整備を行った。 ② 措置済み 平成16年度に港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、日本政策投資銀行による融資の支援措置を拡充した。
5	下水汚泥のリサイクルを推進する 【都市・地域整備 局下水道部下水 道事業課: 課長 江藤 隆】	下水汚泥リサイクル率: 68%(平成19年度) 60%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 下水汚泥のリサイクル率の実績値(平成14年度)は60%であり、直近の5年間で年平均3%の伸びを示している。 ・ 産業廃棄物最終処分場の残余年数は首都圏で11年等となっており(平成14年4月1日現在)、廃棄物の減量化、リサイクルの推進が急務。 ○ 今後の取組の方向性 ① 循環型社会の形成に向けた取組が求められており、社会資本整備重点計画に掲げた目標値を達成するよう、引き続き下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図る。	① 措置済み ・ 下水汚泥の有効利用を促進するため、地方公共団体が整備する汚泥減量化及び有効利用施設等に国庫補助による支援を行った。 ・ 今後は更に下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図るため、産官学の適切な役割分担のもと総合的・重点的に下水汚泥のリサイクルについての技術開発を進める「LOTUS Project(下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト)」を平成17~20年度の4か年で推進することとしている。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	<p>政策目標17:広域的モビリティの確保</p> <p>地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する</p> <p>【道路局企画課道路経済調査室:室長 深澤淳志、道路局高速国道課:課長 菊川 滋、道路局国道・防災課:課長 鈴木克宗、道路局地方道・環境課:課長 祢屋 誠、道路局有料道路課:課長 木村昌司、都市・地域整備局街路課:課長 松谷春敏】</p>	<p>規格の高い道路を使い割合: 15% (平成19年度) (13% (平成14年度))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>渋滞、事故、騒音等を改善するため、長距離走行車両を高速道路等で分担することが重要である。その中で、規格の高い道路のネットワークの構築、有料道路の料金社会実験を実施した。具体的には、とぎれた高速道路等を結びネットワークを形成することで路線全体の利便性向上を図ることが確認されたほか、高速道路等に並行する道路が浸透している箇所など全国22か所で料金社会実験を実施し、規格の高い道路を使う割合の増加や周辺道路の交通量が減少したことを確認した。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 高速道路等のネットワーク整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるような重点的かつ効率的な整備を推進するとともに、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施する。また、ETCを活用したインターチェンジの社会実験も実施する。</p>	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 東海環状自動車道(豊田東JCT～美濃関JCT)73kmなど新たに高規格幹線道路を190km供用した。 高速自動車国道における「深夜割引」、「早朝夜間割引」、「通勤割引」の多様な弾力的な料金施策を実施した。 「地方における課題解決型」の社会実験を実施した。 ETCを利用した追加インターチェンジの導入に向けた社会実験を実施した。
2	<p>整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する</p> <p>【鉄道局幹線鉄道課:課長 森重 俊也、施設課:課長 福代 倫男】</p>	<p>5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である幹線延長: 15,000km (平成16年度) 14,800km (平成12年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年度の実績値は15,200kmであり、従来の目標年次(16年度)の数値を上回って達成された状況。 数値の伸びの要因としては、九州新幹線(新八代～鹿児島中央開業等(約140km))が挙げられる。この開業により博多～鹿児島中央間の時間は従来の3時間40分から2時間10分になった。このほかJR東海の品川新駅の開業等を含むダイヤ改正やJR西における因美線・山陰線(スーパーはくと)の速達性向上により業績指標の実績値が増加している。 <p>① 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備新幹線については、政府与党の申合せに基づき着実に整備を推進。 在来線の高速化事業は、基本的には輸送需要と投資採算性、事業者の経営判断も勘案した上で総合的に判断されるもの。今後も鉄道事業者の自助努力を基本 	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備新幹線については、政府与党申合せに従い、着実に整備を推進 在来線の高速化事業については、駅周辺整備等のまちづくり事業と連携して進めてきており、宇野線・本四備讃線(岡山～児島間)を実施。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量の確保 【航空局監理部総務課航空企画調査室、室長 山口勝弘、航空事業課：課長 門野秀行、飛行場管理部課長 東京国際空港再拡張事業推進室：室長 岡西康博、企画課：課長 須野原豊、企画課大都市圏空港計画室：室長 八銅隆、管制保安部保安企画課、課長 鈴木昭久】	国内航空サービス提供レベル：1,500億座席キロ(平成19年度)(1,294億座席キロ(平成14年度))	<p>としつつ助成制度を活用しながら鉄道事業者、沿線自治体の取り組みを支援。</p> <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国内航空サービス提供レベルの平成15年度実績値は、旅客1,326億座席キロと増加した。 ・ 国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港羽田は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 東京国際空港羽田の再拡張事業を2000年代後半までの供用開始を目前に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の28.5万回/年(391便/日)に相当)から40.7万回/年(557便/日)に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。 ② 事業実施中の滑走路補設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。 ③ 一般空港の整備については、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。 ④ 次期管制システムの整備等を継続する。 	<p>① 措置済み 新設滑走路等の入札・契約手続、環境影響評価手続、国際線地区のPFI検討調査等を実施した。</p> <p>② 措置済み 国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(地方空港整備特別事業で実施した花巻空港及び青森空港について、それぞれ平成17年3月及び4月に滑走路が供用した。)</p> <p>③ 措置済み 「航空サービス高度化推進事業」を創設し、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、バリアフリー化など更に使いやすい空港への機能の充実、ILSの高カテゴリー化など空港運用の高度化等を推進中。</p> <p>④ 措置済み 各種次期管制システムの設計・開発等を実施中。</p>
1	国際海上貨物の輸送コストを低減する 【港湾局計画課：課長 林田博、港湾局港湾経済課、課長 田村明比古】	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率：平成14年度比5%削減(平成19年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>近年、アジアの地域の急激な経済成長等により、アジア域内において港湾間競争が激しさを増す中で、我が国港湾は相対的にその地位を低下させている。</p> <p>また、コンテナ船をはじめとする船舶の大型化、主要航路の埋没、既存岸壁の老朽化等により、港湾施設のサービス水準が低下している。</p> <p>このような状況のもと、平成15年度は4ヶ所の国際海上コンテナターミナル等が供用され、船舶の大型化への対応、効率的な施設配置等に寄与した。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>我が国の国際競争力強化を図るため、スーパー中核港湾プロジェクトの推進、国際海上コンテナターミナル及び国際幹線航路の整備等のハード・ソフト一体となった取組みにより、海上・ハイウェイネットワークの形成を</p>	<p>○ 措置済み スーパー中核港湾プロジェクトについては、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等によるターミナル利用の高度化及び物流の効率化の効果を明らかにする社会実験やコンテナ輸送に係る広域連携施策検討調査等を実施している。</p> <p>ハード面としては、名古屋港をはじめとする国際海上コンテナターミナルの整備や、国際幹線航路の整備を推進している。</p> <p>また、三島川之江港をはじめとする多目的国際ターミナルの整備を引き続き行い、安定かつ低廉な輸送の確保を進めている。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	<p>国際航空需要の増大に対応した輸送サービス提供量を確保する</p> <p>【航空局監理部総務課航空企画調査室：室長 山口勝弘、国際航空課：課長 森重俊也、航空事業課：課長 門野秀行、飛行場管理部課東京国際空港再拡張事業推進室：室長 岡西康博、計画課大都市圏空港十面室：室長 八銅隆、成田国際空港課：課長 石指雅啓、関西国際空港・中部国際空港監理官：監理官 佐藤善信】</p>	<p>国際航空サービス提供レベル： 旅客 4,800億座席キロ(平成19年度) (3,435億座席キロ(平成14年度)) 貨物 300億キロ(平成19年度) (215億キロ(平成14年度))</p>	<p>着実に推進する。</p> <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際航空サービス提供レベルの平成15年度実績値は、旅客3,206億座席キロ(対前年比6.7%減少)、貨物218億キロ(同1.4%増加)となっている。減少又は微増こととまった要因は、平成15年3月に開航したイラク戦争や4月以降のSARS(新型肺炎)、鳥インフルエンザ等の影響が拡大、深刻化したことによるものと考えられる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。 国際拠点空港については、それぞれの空港が有意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進する。 	<p>○ 措置済み</p> <p>【国際拠点空港の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 成田国際空港については、第1旅客ターミナルビル改修、平行滑走路、エプロン等基本施設の整備及び貨物取扱施設の増強を実施中。 関西国際空港については、二期事業については、施設整備を二本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定し、2007年限定供用に向けて整備を推進。また、引き続き既存施設の能力増強を実施。 中部国際空港については、旅客ターミナルビル等の整備を実施し、目標のとおり平成17年2月17日に開港した。
3	<p>国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する</p> <p>【航空局管制保安部保安企画課：課長 鈴木昭久、保安企画課航空衛星・航空交通管理センター準備室：室長 日原勝也、管制課：課長 古川</p>	<p>国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合： 100%(平成19年) (51%(平成14年))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 最も混雑している北太平洋ルートにおける航空交通量は今後も増加することが予想されているため、現状の管制間隔(15分、速度調整した場合10分)では最適経路を航行できる航空機の割合が減少すると見込まれる。 同時多発テロ、イラク戦争、SARS等の影響により航空会社の経営状況が変化したため、新システムへのユーザー側の対応も変化が起きると考えられる。 運輸多目的衛星(MTSAT)の打上げ時期は未定となっており、目標の目標達成時期、今後、打上げ再開計画が決定した時点で見直しを行う必要がある。 <p>○ 今後の取組の方向性</p>	<p>○ 措置済み</p> <p>運輸多目的衛星(MTSAT)新1号機関連では、平成17年2月26日に打上げられ、現在静止軌道上において航空衛星センターの地上設備を含め総合調整作業を実施中。新2号機関連では衛星本体製作・ロケット製作・航空衛星センター施設整備を実施中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
4	<p>国際空港への鉄道アクセスを向上させる</p> <p>【鉄道局都市鉄道課: 課長 渡邊 一洋 財務課: 課長 室谷 正裕】</p>	<p>① ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮: 150分(平成14年度)に比べ約15%短縮、東京湾(平成19年度)(180分(平成14年度))</p> <p>② 船舶航行のボトルネック解消率: 90%(平成18年度)(75%(平成12年度))</p>	<p>・ 次世代航空保安システムの整備を継続する。</p> <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は177分であり、平成14年度に比べて顕著な変化は認められなかった。海上交通センター等の的確な運用や高機能航路標識の整備等の既存施策は実施しているものの、AISを活用した次世代型航行支援システム等が未だ運用されていないため、施策の効果が発現していないものと判断される。 平成15年度は、国際幹線航路4航路において整備を実施し、ボトルネック解消率は79%となり、目標達成に向けて着実に実績値は向上している。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 当面の目標として、東京湾において、AISを活用して航行管制の円滑化、情報提供の高度化(平成16年7月1日より運用)を図るとともに、海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携を図ること等により、平成19年度を目標として、東京湾口から東京港までの航行時間を平成14年度に比べ約15%(※30分)短縮することとする。 国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するものであるため、引き続き主要国際幹線航路の整備を進める。 	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> AISを活用した次世代型航行支援システムの整備・運用(伊勢湾、備讃瀬戸、関門海峡及びその周辺海域)の整備を実施した。平成16年7月から東京湾海上交通センターにおいて運用を開始した。 海上交通センターの拡充 備讃瀬戸海上交通センターのレーダー監視エリアの拡大のための局舎整備等を実施した。 海上交通センター等の的確な運用の実施 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を実施した。 ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備 高機能航路標識等47基の整備を実施した。 主要国際幹線航路の整備及び保全 船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保、大型船舶の航行を可能とすることによる物流コスト削減を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、船舶航行規制の効率化等のソフト施策と連携することで、海上ハイウェイネットワークの構築を推進した。
5	<p>国際空港への鉄道アクセスを向上させる</p> <p>【鉄道局都市鉄道課: 課長 渡邊 一洋 財務課: 課長 室谷 正裕】</p>	<p>国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部と都心部間の所要時間が30分以内)である三大都市圏の国際空港の数: 2空港(平成18年度) 1空港(平成12年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年度に予定される中部国際空港アクセス鉄道の開業に向け、開業設備工事等を中心とした順調な事業進捗が図られている。その開業により、業績目標は達成できる予定である(空港から都心部まで30分以内で結ばれる予定)。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 上で記したように、中部国際空港アクセス鉄道を着実に整備することにより業績目標を達成できる見込みであるが、今後も引き続き平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施する。この整備により、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。 	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き空港アクセス鉄道整備を推進中。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
6	空港・港湾・道路等の連携を強化する 【道路局企画課道路経済調査室・室長 深澤淳志】	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率: 68% (平成19年度) (59% (平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。ただし、その水準自体はアメリカの91% (平成13年度末)、欧州(英・仏・独・伊)の84% (平成13年度末) に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。 ○ 今後の取組の方向性 ① マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、引き続き、拠点的な空港や港湾へのアクセス道路の整備を重点的に推進する。	① 措置済み 空港・港湾等へのアクセス道路の整備に関しては、より重点的な投資を行うため、対象となる空港・港湾を峻別した「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」を指標として採用している。 平成16年度においては、中部国際空港の開港にあわせて、中部国際空港連絡道路及び知多横断道路を供用し、拠点的な空港である中部国際空港への10分以内の道路アクセスを確保した。 今後も引き続き、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。
7	都市再生を促進する 【都市・地域整備局市街地整備課：課長竹内直文】	都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量: 2,500ha (平成19年度) (800ha (平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度の実績値は1,250haであり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。 ・ 国際競争力の向上が必要な地域において、民間による建築活動を最大限に引き出すため、市街地再開発事業及び土地区画整理事業を推進した。 ○ 今後の取組の方向性 ① 都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。	① 措置済み ・ 引き続き、都市再生に資する市街地再開発事業、土地区画整理事業について、民間活力を効果的に活用しつつ、推進する。
8	三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する 【道路局企画課道路経済調査室: 室長 深澤淳志、道路局高速国道課: 課長 菊川滋、道路局国道・防災課: 課長 鈴木克宗、道路局有料道路課: 課長 木村昌司、都市・地域整備局 街路課: 課長 松谷春敏】	三大都市圏環状道路整備率: 60% (平成19年度) (35% (平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的な整備を推進しており、平成15年度には8kmを新規供用した。 ○ 今後の取組の方向性 ① 三大都市圏環状道路の整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう、引き続き重点的かつ効率的な整備を推進する。	① 措置済み 平成16年度には、東海環状自動車道豊田東CT~美濃関CT間(73km)をはじめ、86kmについて供用を開始したほか、残る区間についても、引き続き重点的かつ効率的な整備を推進した。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
政策目標19: 物流の効率化				
1	<p>複合一貫輸送を促進する</p> <p>【港湾局計画課: 課長 林田 博 道路局企画課: 課長 金井 道夫】</p>	<p>複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバレッジ率: 80% (平成18年度) (75% (平成12年度))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 国民が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバレッジ率の平成15年度の実績値は昨年同様79%ではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。 コンテナ船やRoRo船の輸送貨物量は平成12年～14年にかけて約24% (37百万トン)増加している。 これらの内貿輸送貨物については、定時性の確保が重視されており、港湾利用者の要望等を汲み取りながら結節点となる港湾の更なる機能向上のための取組みが必要と考えられる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後もマルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備するとともに、静穏度確保及びびわねり等長周期波対策による荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることにより、円滑な物流活動の促進を図る。 	<p>① 措置済み</p> <p>目標を達成するため、青森港や呉港等において、船舶の大型化・高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備を進めている。</p> <p>また、うねり等の影響による係留・荷役障害の発生を防止し、荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることを目的に、細島港をはじめとして、長周期波等対策を行っている。</p>
2	<p>国内海上輸送コストを低減させる</p> <p>【港湾局計画課: 課長 林田 博】</p>	<p>フェリー等国内貨物輸送コスト低減率: 平成14年度比 4%削減 (平成19年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>内貿ターミナルの整備を実施することで、船舶の大型化、複合一貫輸送等への対応及び陸上輸送コスト低減に資する効率的な物流施設配置を推進し、国内海上貨物の輸送コストの低減により、産業競争力の強化及び環境負荷の小さい輸送の実現を図る。</p> <p>平成15年度は、1か所の内貿ターミナルが供用され、輸送の効率化に寄与した。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>我が国の経済の活性化を図り、民需・雇用の創出に資するため、産業を物流面から支える国内物流拠点の充実・強化を引き続き図る。</p>	<p>① 措置済み</p> <p>目標を達成するため、青森港や呉港等において、船舶の大型化・高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備を進めている。</p>
政策目標20: 都市交通の快適性・利便性の向上				
1	<p>都市鉄道を充実させる</p> <p>【鉄道局都市鉄道課: 課長 渡邊 一洋、財務課: 課長 室谷 正裕】</p>	<p>① 都市鉄道 (三大都市圏) の整備 路線延長: 東京圏 2,387 (内復々区間221) 大阪圏 1,565 (内復々区間135)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この5年間の三大都市圏合計の整備延長は118kmである。 混雑率に関しては、低下する傾向にある。新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低下 	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下高速鉄道整備事業費補助を始めとする既存各種補助制度を活用して引き続き新線整備を実施中。 検計中 さらなる都市鉄道ネットワーク全体の利便性向上方策に

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	バスの利便性を向上させる 【自動車交通局総務課企画室 室長 坂野公治】	名古屋圏 973.2 (内複々区間2) (平成18年度) 東京圏 2,273 (内複々区間198) 大阪圏 1,513 (内複々区間135) 名古屋圏 940 (内複々区間2) (平成12年度)	迷、少子化に伴う通学客の減少等による輸送需要の減少と相まって混雑率の低減が図られている。具体例を挙げると、東京圏ではこの5年間で輸送力が1.8%増強された一方で、輸送量は4.5%ほど減少している。 ただし、路線を個別に見ると200%を超える混雑の激しい区間もあり、混雑緩和の必要がある。 ・平成15年度には、新線8.6kmが整備された。 ○ 今後の取組の方向性 ① 混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心に高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする。 ② 相互直通運やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗の継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。	ついて検討中。
2	バスの利便性を向上させる 【自動車交通局総務課企画室 室長 坂野公治】	② 都市鉄道(東京圏)の混雑率: 165% (平成18年度) 176% (平成12年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 バスロケーションシステムは平成15年度実績で3,942系統、コミュニティバスについては平成15年度実績で243事業者と順調に実績値を伸ばしている。バスカードについては平成15年度実績で66.5%伸び悩んだが今後ICカードシステムの導入等により更なる普及が見込まれる。 ○ 今後の取組の方向性 今後もバス利用促進等総合対策事業等による助成制度を有効に活用するとともに、これまでに蓄積された全国のバス再生事例を適切に情報提供するなど、新たな利便性向上サービスに取り組み、バス事業者を支援し、バスの活性化を図っていく。	○ 措置済み 平成16年度のバス利用等総合対策事業として、バスの利便性向上に資する事業の取組みに対し、159件の助成を行った。(平成16年度予算 17.2億円) ○ 措置済み バスの目的地到着予想時刻情報を配信するシステムの構築・評価を行った。
3	都市内の交通渋滞を緩和する 【道路局企画課 道路経済調査室 室長 深澤淳志、道路局 有料道路課 課長 木村昌司、	① 道路渋滞による損失時間: 38.1億人時間/年を約1割削減(平成19年度) (38.1億人時間/年(平成14年度)) ② ETC利用率 70% (平成19年度) (5% (平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ① 道路渋滞帯による損失時間: 渋滞状況を実測する区間において渋滞帯時間が6.1億人時間/年から5.9億人時間/年へと約3%減少した。新規開通等区間では、渋滞損失時間の改善効果を確認しており、また、有料道路の料金施策などにより既存の高速道路を有効活用した結果、短期間で効果を発現した事例も各地	① 措置済み 実測のデータに基づき、優先度明示方式(渋滞度曲線)を用いて優先的に対策すべき箇所を抽出し、事業を実施。成果志向の道路行政マネジメントを構築しており、平成17年度より成果に直結する予算配分を実施している。 ② 措置済み ETCレーンの専用化については、ほぼ全ての本線料金

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	道路局 国道・防災 課：課長 鈴木克 宗】	③ 路上工事時間の縮減率 201時間/km・年を約2割削減(平成19年度) (201時間/km・年(平成14年度))	に存在している。 ② ETC利用率：路側機器について平成15年度末には基本的に全国の料金所整備が完了し、また、「モニター・リース等支援制度」により、約4万台への助成を実施したことにより、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。 ③ 路上工事時間の縮減率：全国の直轄国道において、関係者間の工事時期の調整による共同施工の推進等に取り組み、東京23区においては、年末・年度末の路上工事抑制等に取り組んだ結果、指標は目標の達成に向けて順調に伸びている。一方で、平成16年度に実施した道路利用者満足度調査において、「路上工事のやり方」に対する満足度は依然として低いままである。 ○ 今後の取組の方向性 ① 実測のデータに基づいて渋滞損失時間の高い区間を把握することで、最も効果的な渋滞対策を関係機関と連携して総合的に推進する。また、平成17年2月には有識者による「使える」ハイウェイ推進会議において、高速道路の有効活用による渋滞緩和施策等について提言がなされたところであり、これら既存ストックを活用した渋滞対策について検討してゆく。 ② ETCの効果を発現させるためにETCの利用の促進を図ることが重要であり、ETCの24時間専用レーン化、ETC車載器の助成、多様で弾力的な料金施策を推進する。 ③ 路上工事情報提供の充実・徹底を図るとともに、外部評価の強化を図ることにより、一層の路上工事縮減に取組む。	所で24時間専用レーン化された。また、ETC車載器購入費用軽減策として、料金還元や車載器購入支援を開始し、330万台の支援を実施した。高速自動車国道では、平成16年11月から深夜割引、17年1月からは通勤割引、早朝夜間割引といった時間帯割引を開始し、17年4月からはマイレージ割引、大口・多頻度割引を開始した。さらに、首都高速の端末区間における特定料金区間の設定、首都高速道路の夜間割引社会実験といったETC利用者の特化した多様な弾力的な料金施策を推進した。これらETCを活用した施策の展開により、ETC利用率は38.0%となっている(平成17年4月7日から4月14日の平均)。 なお、平成16年8月にETC普及促進策を実施するに当たり、19年までの目標であるETC利用率約70%を18年春季までに前倒しで向上させ、料金所渋滞をおおむね解消することとした。 ③ 措置済み 路上工事情報のリアルタイム化や「問合せ番号」の導入等により路上工事情報提供の充実を図っている。また、毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表する他、路上工事不人気投票の実施や路上工事モニターによる工事実施方法のチェック等、外部評価の強化による路上工事縮減に取り組んでいる。
政策目標21：地域交通確保	1 地方バス路線を維持する 【自動車交通局旅客課：課長 田端 浩】	地方バス路線の維持率：100% (平成20年度) (96% (平成14年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 平成15年度の実績値は98%であるが、これは、国が承認した14年9月末の路線数2,143路線のうち、16年3月末までに40路線(類似系統再編27路線、利用者の減少13路線)が廃止となったためである。 ○ 今後の取組の方向性 乗合バス事業における経営状況は大変厳しく、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難な状況に	○ 措置済み ・ 地域協議会へ参画するとともに、国が定める基準に適合する広域的・幹線的路線に対してその維持対策費補助を実施している。 ・ 平成17年度においても引き続き実施。 【予算額 72億円(平成17年度)】

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	離島航路を維持する 【海事局国内旅客課：課長 丹上 健】	有人離島のうち航路が維持されている離島の割合： 72%(平成17年度) 72%(平成12年度)	あるが、地域の生活交通に支障が生じないよう、国土交通省としても地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協働して支援していきたい。 ○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度の実績値については、目標値の72%は確保している。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 離島航路補助金(航路補助)については、所要の予算額を確保するとともに航路事業者の経営の効率化を図るべく指導を強化する。 ・ 離島航路補助金(ハリアフリー化補助)については、離島航路に就航する船舶のハリアフリー化を図る。 ・ 離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置を継続する。	○ 措置済み ・ 平成16年度は、離島航路補助金3,825百万円を109航路102事業者に交付した。 ・ 離島航路補助金(ハリアフリー化補助)については、76百万円を3隻3事業者に対して交付した。 ・ 離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置が図られた。
3	離島航空路を維持する 【航空局監理部航空事業課：課長 野秀 行】	生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合： 100%(平成17年度) 100%(平成12年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度時点では、28の離島のうち27の離島で航空輸送を維持しているところ。 ・ 離島航空路線運航補助の対象として航空事業者から申請のある路線については、全路線について補助を実施している。 ・ 一部の離島路線では、本土ー離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により航空輸送が維持できない、離島が存在する。 ○ 今後の取組の方向性 ① 平成15年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。 ② 今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。	① 措置済み 平成15年度より一定の範囲内で目的外使用を認める措置を実施。平成17年度においても引き続き実施予定。 ② 措置済み 平成16年度における離島路線維持対策の対象路線につき、離島路線補助対策を実施。平成17年度においても引き続き実施。
政策目標 22: 地域間交流・観光交流等内外交流の推進				
1	外国人旅行者の訪日を促進する 【総合政策局国際観光推進課：課長	訪日外国人旅行者数： 目標値: 743万人(平成18年) 実績値: 614万人(平成16年) 初期値: 476万人(平成12年)	○ 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) 平成16年の実績値は、過去最高となる614万人を記録した。今後とも目標値を達成するために、更に強力に	① 措置済み ・ 平成16年度は前年からの5重点市場(韓国、台湾、米国、中国、香港)に加え、英、仏、独の3か国を重点市場に加え、各市場ごとの特性に応じてビジット・ジャパン・キ

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	藤井 直樹、総合政策局観光地域振興課 課長 若林 陽介、総合政策局国土環境・調整課 事業総括調整室 横山 晴生、総合政策局旅行振興課 課長 志村 格		<p>外国人旅行者の訪日促進に資する施策を推進することが必要である。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 平成15年1月31日の小泉総理大臣の第156回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を2010年までに1000万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本の観光魅力を海外に発信するビジット・ジャパン・キャンペーンをより強力に推進していく必要がある。平成17年度は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充など、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。</p> <p>② 国際競争力のある観光地づくりを推進するため、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取組を支援していく。また、外国人観光客の受入環境の整備を図るため、公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等の充実、さらに、外国人観光客にわが国の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドの育成・確保等に本格的に取り組んでいく。</p>	<p>キャンペーンを実施した。具体的には国土交通大臣の海外訪問時における訪日観光PR等トップセールスの実施、メディアを通じた日本観光の広報・宣伝、旅行社関係者の訪日旅行への招聘・商談会開催による訪日ツアー商品の造成支援、海外の旅行博への出展等を実施した。</p> <p>・ 平成17年度より従来の重点市場に、潜在的な訪日外客数が多いと見込まれる、カナダ、オーストラリア、シンガポール、タイを加えるなど、ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化を図る。また、中部空港の開港や愛・地球博等を活用したプロモーションを実施する。(予算額:35億円)</p> <p>② 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光交流空間づくりモデル事業について、平成15年度は8地域、16年度は16地域を選定した。 ・ 観光レネサンス事業として、情報提供や人材育成事業に対する支援、観光地域づくりに関する調査など、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組みを総合的に支援する。(平成17年度予算額:2.7億円) ・ ①民間組織が創意工夫を生かして行う魅力ある観光地の整備の促進、②公共交通機関における外国語による案内表示等の促進、③通訳ガイド制度の改善等、外国人観光客の来訪促進のための措置を講ずる。(第162回国会通訳案内業法及び外客誘致法の一部改正法案を第162回国会に提出。)
2	国民の観光を促進する 【総合政策局旅行振興課 課長 志村 格、総合政策局観光地域振興課 課長 若林 陽介、総合政策局国土環境・調整課 事業総括調整室 横山 晴生】	国民1人あたりの平均宿泊旅行回数(年間): 2回(平成18年) (1.52回(平成12年))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>平成16年度の実績値は1.18回と、目標設定時(平成12年度)から減少しており、目標達成のためには指標の大きな伸びが必要となっている。実績値の減少原因としては、潜在的な国内旅行需要は依然高いものの、現代人のライフスタイルが多様化しており、余暇時間の減少、余暇活動の多様化が進む中で、国内観光地の魅力不足等から、余暇活動における国内旅行の競争力が低下していることに加え、企業における有給休暇の取得率が低迷を続けており、旅行同行希望者と休日比重が重ならない状況にあること等も一因として考えられる。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 「長期家族旅行国民推進会議」の報告書を踏まえ、各種広報や関連するフォーラムを通じ、長期家族旅</p>	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 長期家族旅行国民推進会議の報告を踏まえ、政府広報等の活用や「『家族の旅文化』」を考えるフォーラム(平成17年2月17日)等の実施を通じて長期家族旅行の普及促進を図った。 <p>② 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光交流空間づくりモデル事業について、平成16年度は16地域を選定した。 ・ 観光レネサンス事業として、情報提供や人材育成事業に対する支援、観光地域づくりに関する調査など、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組みを総合的に支援する。(平成17年度予算額:2.7億円)

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	国営公園の利用を促進する 【都市・地域整備局公園緑地課・課長 高梨 雅明】	全国民に対する国営公園の利用者数の割合: 4人に1人(平成19年度) (5人に1人(平成14年度))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年度末の実績は4.6人に1人であり、指標目標の達成に向け順調に推移している。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 地域住民のレクリエーション・憩いの場として、引き続き着実な整備及び維持管理を行い、利用の促進を図る。</p>	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年7月に国営アルプスあづみの公園を新規開園。 現在未開園の国営東京臨海広域防災公園について開園に向け整備を推進中。供用中の16公園についても引き続き整備を推進中。 適正な維持管理を実施するとともに、広報活動の強化等を行い、利用の促進を実施中。
4	ダム周辺施設等の利用を促進する 【河川局河川環境課・課長 坪香伸、土地・水資源局水源地域対策課・課長 番場哲晴、都市・地域整備局公園緑地課・課長 高梨雅明】	地域に開かれたダム、ダム湖利用者数: 621万人(平成18年度) 499万人(平成12年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ダムの年間利用者数の現地調査を、平成15年度に実施した。 平成15年度は、新たに37ダムにて「水源地域ビジョン」に着手し、内8ダムにて策定しており、ダム湖の利用がより積極的に進むものと見込まれる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。 	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年度には30ダムにおいて「水源地域ビジョン」を新たに策定した。 また、ダム湖活用環境整備事業を7ダムで実施。
5	地域の交流を促進する 【道路局国道・防災課・課長 鈴木 克宗、道路局地方道・環境課・課長 柳屋 誠】	① 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道でつながっている割合: 77%(平成19年度) (72%(平成14年度)) ② 日常生活の中心となる都市間で、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合: 68%(平成19年度) (63%(平成14年度))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>「隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道でつながっている割合」、「日常生活の中心の都市間で、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合」ともに、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。地域を結ぶルート上の走行性、安定性を高め、通勤、通学、医療福祉、防災、観光支援等生活の利便性の向上が図られるとともに、地域内の交通の円滑化が図られた。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの実現を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域(日常活動圏)を連絡</p>	<p>① 措置済み</p> <p>地域の中心都市間を結ぶルート上の改良されていない区間について、道路改良事業やバイパス事業等を引き続き実施中。</p> <p>② 措置済み</p> <p>毎日の活動に伴う生活関連サービスを日常活動圏全体で利用可能とするため、圏域内の中心都市への日常的な移動の利便性・安全性の向上に資する道路整備を推進。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>する道路網について重点的に整備する。</p> <p>② 1.5車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な道路整備、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する事業の推進等により、目標の達成を目指す。</p>	
	政策目標23:新たな市場の育成			
1	<p>不動産証券化市場を健全に発展させる</p> <p>【総合政策局不動産課長 桑田俊一】</p>	<p>不動産証券化市場規模: 14兆円(平成16年度) (9兆円(平成14年度))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 実績値については、平成14年度においては9兆円規模を達成、15年度においては12兆7千億円の市場規模となり、16年度においては現在集計中であるが、目標値を上回ることが予想される。 関連施策の実施による証券化市場への物件供給拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、また外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストラの本格化に伴う証券化ニーズの拡大、低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が予想以上に進んだことが目標の大幅な達成に寄与したものと考えられる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 不動産証券化市場規模は順調に拡大しており、今後の市場の更なる発展のためには、市場への物件供給及び新規参入の促進、市場の健全性の確保、投資家の証券化商品への認知度の向上が不可欠であり、税制の整備、法律の適正な運用、投資家に対する普及啓発活動の実施等により、引き続き不動産証券化市場の活性化を図っていく必要がある。 	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 投資家保護や産学連携促進といった公共的な観点を踏まえた人材育成の教育プログラムのあり方、資格制度のあり方等について検討を行った。 <p>② 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成17年度税制改正において、Jリート及びSPCCの物件取得に係る不動産取得税軽減の特例措置(課税標準2/3控除)を2年延長し、物件取得における環境の整備を行った。
2	<p>中古住宅・不動産流通を促進する</p> <p>【住宅局住宅政策課:住宅局長 山本繁太郎(住宅政策課長併任)、総合政策局不動産課長 桑田俊一、住宅局住宅総合整備課マンヨン管理対策室:室長 油谷充寿、住宅生産課:課長</p>	<p>① 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量: 200千件(平成17年度) (173千件(平成13年度))</p> <p>② 中古住宅の流通量: 20万戸(平成15年) (15.7万戸(平成9年))</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 指定流通機構における登録物件の登録データ量については、登録件数の伸びは鈍化しているものの、指定流通機構は積極的に活用されてきており、当該目標値は達成できるものと考えられる。 中古住宅の流通量については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅性能表示制度の普及促進、価格査定マニュアルの普及、不動産取引情報の更なる提供の検討、不動産統合サイトの稼働により、中古住宅の品質、市場の動向等に関する情報提供を推進する。 	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅性能表示の普及促進については、平成16年度年度は、住宅月間等において、新聞 インターネットやラジオ等による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を実施。 価格査定マニュアルの普及については、不動産業者向けのチラシ配布、HP上での宣伝等により、普及に努めている。 不動産統合サイトを平成15年10月に運用開始。 住宅ローン減税等について、地震に対する安全基準に適合する中古住宅を、築後経過年数にかかわらず対象に加えるよう改正。 <p>○ 措置予定</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	高井 憲司、土地・水資源局土地情報課：課長 大坂 正】 住宅リフォーム市場を活性化する【住宅局住宅政策課：住宅局長 山本 繁太郎(住宅政策課長(併任))、住宅生産課：課長 高井 憲司】	リフォームの市場規模：430万戸(平成13～17年度)(330万戸(平成8～12年度))	(新たな目標設定) ・平成15年までの目標設定の基礎となった、中古住宅流通戸数が政策努力により2015年に約50万戸に達するという試算を引き続き根拠として、第八期五箇年計画の終了期間である17年における目標値を22万戸に設定。 ○ 目標の達成状況に関する分析 リフォームの市場規模(増築及び10㎡以上の改築並びにリノベーション)については、5年間に1度の調査を基に実績値を得ているため、指標の動向については不明である。なお、建築着工統計等を用い、この数年の増改築の工事件数及び工事金額をみると、横這いもしくはやや減少となっているが、バリアフリーのための改修工事件数は住宅・土地統計調査以外に実績把握が困難であるため、指標全体の動向の分析は現時点では困難。 ○ 今後の取組の方向性 リフォームの普及・充実、相談窓口の設置、リフォーム相談会への支援、増改築工事瑕疵保証保険制度の普及、SI住宅等の普及・啓発を図る。	・不動産取引情報の更なる提供に関し、具体的作業に着手。 ・不動産の個別の取引価格等の情報提供を行うための仕組みを平成16年度に構築し、17年度から提供開始。 ・購入予定者が管理状況を考慮してマンションを購入できる環境を整備すべく、管理情報を登録・閲覧するマンション履歴システムを平成17年度に構築。 ○ 措置済み ・リフォームの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会に対する補助の実施等リフォームに関する情報提供を促進するとともに、増改築工事瑕疵保証保険制度の普及及びSI住宅の普及・啓発を図った。 ・省エネルギー化等住宅の性能を向上させるリフォームに関する情報を追加する等、リフォームの内容の充実と普及を図るとともに、住宅のリフォーム工事等におけるトラブル事例の収集と分析を実施した。
1	政策目標24:公正で競争的な市場環境の整備 建設業における不 良・不適格業者を 排除する 【総合政策局建設 業課：課長西脇隆 俊】	「発注者支援データベース」の導入状況：100%(平成18年度)(62%(平成12年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成16年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は81%であり、前年度に比べ指標が微減している。この理由としては、平成16年7月の旧都中公園及び旧地域公園の統合により、全体数、導入数が共に減少したことによる。 ・ そのうち、国土交通省における導入状況は、平成13年度に既に100%に達しているもの、所管法人等の導入実績は16年度で未だ64%に留まっている。 ○ 今後の取組の方向性 ① 技術者データベースに新たな情報を付加することにより、技術者データを充実させるとともに、検索システムの改良を行う。 ・ 継続学習履歴や民間工事に係る情報の追加 ・ 工事実績データベースとのリンク ・ 技術者個人名による検索のためのシステムの改良	① 措置済み 監理技術者講習の受講記録をデータベースに反映させるシステムを構築。また、主任技術者の資格情報について新たに提供を開始。 ② 措置済み ①に加え、平成16年12月に「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、発注者支援データベース・システムを積極的に活用して監理技術者等の現場専任制を確認するよう改めて要請。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	公共工事の入札及び契約の適正化を推進する 【総合政策局建設業課：課長 西脇隆俊】	① 入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況: 100% (平成18年度) (75% (平成13年度)) ② 入札時における工事費内訳書の提出の状況: 80% (平成18年度) (56% (平成13年度))	② 技術者データの充実や検索システムの整備等、虚偽申請防止等のための実効性や発注者に対する利便性を向上させることにより、発注者支援データベースシステムの導入の促進を図り、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除を促進する。 ○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成14年度から15年度において「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」に関しては第三者機関を設置済みの特殊法人等が入札契約適正化法の対象法人から削減することが重なり75%から68%に減少。 ・ 「入札時における工事費内訳書の提出の状況」は国及び特殊法人等において導入団体があり、平成14年度63%から15年度77%と増加した。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 努力事項である「入札監視委員会等第三者機関の設置」及び「入札時における工事費内訳書の提出」について、その重要性を周知し、設置や提出の要請を図ること等により、各発注者における取組みの推進を図る。	○ 措置済み ・ 入札契約適正化法第17条に基づき、国、特殊法人等の公共工事発注者を対象として、平成15年度における同法及び適正化指針の措置状況を調査し、16年10月に概要を公表したところ。 ・ 当該調査結果に基づき、必要な措置を講じるよう、財務省と連携して平成16年12月に入札契約適正化法第18条に基づき要請を行い、「第三者機関の設置」及び「工事費内訳書の提出」を推進したところ。 ・ なお、地方公共団体に対しても、総務省と連携して同様の取組みを行い、「第三者機関の設置」や「工事費内訳書の提出」を要請しているところ。
3	トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備 【自動車交通局貨物課 課長 大黒伊勢夫】	トラック輸送における営業用トラック輸送の割合: 54.0% (平成18年度) (47.2% (平成10年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成14年度には実績値は54.3%となっており、毎年指標は伸びている。 ・ 平成2年の貨物自動車運送事業法により規制緩和の結果、トラック事業者は約19,000者増加し、約59,000者となったほか、事業者の創意工夫による新たなサービスが出現する等、競争の活性化が見られる。この結果、平成15年度における営業用トラックの輸送効率は自家用トラックの約28倍となっている。このような高い輸送効率の実現により、荷主が営業用トラックを選択する機会が増大しているものと考えられる。また、自家用関係諸税の軽減のメリットを享受するとともに、自らの車両の輸送効率を向上させるといふ観点から、自家用トラック使用者の営業用トラックへの転向も進捗したと考えられる。 ・ 一方で、安全等の必要コストを削減した輸送が行われる等、輸送の安全の確保がおろそかになるケースも散見される。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 全国貨物自動車適正化事業実施機関が、トラック事業	① 措置済み ・ 平成15年4月に施行された改正貨物自動車運送事業法において経済的規制の大幅な緩和と輸送の安全確保のための社会的規制の強化を行うとともに、同法の施行に伴って公正な競争条件を確保するための事後チェック体制の強化を図ったところである。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
4	基礎的な土地情報を整備する 【土地・水資源局国土調査課：課長 本間 泰直】	地籍が明確化された土地の面積： 141千km ² （平成16年度） (125千km ² （平成12年度））	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年度末の実績値は131km²であり、特に都市部においては2,266km²（都市部全体の18%）しか進捗していない。 原因としては、実施主体である地方公共団体における体制の不十分さや地籍調査の重要性の認識不足とともに、都市部においては土地の細分化、権利関係の複雑、莫大な土地の異動等により調査・測量が他地域に比べ困難であることが考えられる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 「第5次全国調査事業十か年計画」に基づき、民間の能力・成果の活用を図りつつ地籍調査事業を着実に実施していくとともに、都市部等進捗率が低い地域においても地籍調査を積極的に促進することにより、基礎的な土地情報の整備を推進していく。 ② 都市再生本部において「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針が報告されたことから、これを受けて、都市再生の円滑な推進のために、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図を整備しこれを正式地図化することにより、全国の都市部における地籍整備を推進していく。 	<p>① 措置済み</p> <p>「第5次全国調査事業十か年計画」に基づく地籍調査事業の負担金として、平成17年度予算額約137億円を計上。</p> <p>② 措置済み</p> <p>地籍整備の遅れが著しい都市部における地籍調査を推進するため、人口集中地区(DID)を対象に国直轄で基礎的調査を実施する「都市再生街区基本調査」を平成16年度に創設し、17年度においても引き続き実施することとした（平成17年度予算額約100億円）。</p>
1	政策目標25：産業の生産性向上 専門工事業のイノベーションを促進する 【総合政策局建設振興課：課長 最勝 守 潔】	建設業者に係る経営革新計画の承認件数： 13件（平成18年度） 17件（平成11年度） 37件（平成12年度） 57件（平成13年度） 47件（平成14年度） 47件（平成15年度） ※ 累計値	<p>○ 目標の達成状況に関する分析（指標の動向）</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年度の実績値（累計）は47件であり、前年度からの変動は無し。 新規の承認件数が0件であった理由として、専門工事業者の消滅性が考えられる。特に新分野進出や企業連携等に当たっては単独企業での取組が困難であるため、業界団体ごとに取組意欲の醸成に向けた具体的な取組を進めるとともに、CM方式等新たな建設システムに対応し得る責任施工体制を構築することが求められる。 <p>○ 今後の取組の方向性</p>	<p>①及び② 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> CM方式における責任施工体制の構築に向けた調査検討、異業種Vの活用の方角についての検討等を通して、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備に向けた取組を進めているところ。 平成15年9月に設置した「CM方式に対応した施工体制のあり方研究会」において、CM方式における責任施工体制の構築に向けた検討を行い、16年6月に「CM方式に対応した施工体制のあり方研究会調査報告書」をとりまとめたとのこと。 「異業種V研究会」を平成17年1月に設置し、異業種Vの適正な活用のあり方について検討を行ったところ。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	自動車整備事業の生産性を向上させる 【自動車交通局長 清谷 伸吾】	指定整備工場数: 30,000工場(平成17年度) (26,334工場(平成11年度))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析 指定整備工場数の推移を分析すると年度ごとの伸び率は減少傾向にあるが、これは景気の低迷により設備投資を抑える事業者が多いことが原因の一つと考えられる。</p> <p>○ 今後の取組の方向性 目標値を達成するよう、近代化資金のより一層適切な運用を図ることにより、認証工場の指定取得を推進することとしている。</p>	<p>○ 措置済み 近代化資金を有効活用することにより、認証工場の指定取得等を推進している。</p>
3	中小造船業の生産性を向上させる 【海事局造船課 課長 丸山 研一】	中小造船業における従業員一人当たり付加価値額:(千円/人) 8,036(平成16年度) 7,653(平成11年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析 平成15年度は8,258と目標を達成した。 対前年比では、平成15年度が0.1%減少となっているが、12年度:4.6%向上、13年度:2.5%向上、14年度:0.8%向上と順調に推移している。</p> <p>○ 今後の取組の方向性 今後も中小企業経営革新支援法に基づく支援等を通じて、中小造船業の経営基盤強化のための取組を進める。</p>	<p>○ 措置済み 中小企業経営革新支援法に基づく経営基盤強化計画の支援・承認を行う。 中小企業経営革新支援法に基づく経営革新支援制度の指導・啓蒙に努める。</p>
政策目標26:消費者利益の保護				
1	住宅性能評価・表示を普及させる 【住宅局住宅生産課 課長 高井 憲司】	住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合: 50%(平成17年度) 5.3%(平成13年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成15年度の実績値は、14年度の8.2%から11.7%となり、目標に向け指標は伸びている。 ・指標の伸びに関する要因としては、事業者の自発的取組みや消費者の認知度が大きいと考えられる。 (施策の実施状況) ・平成12年10月より、新築住宅を対象に制度運用を開始。 ・平成14年8月に、制度対象を中古住宅にも拡大。住宅の現状や性能を検査・評価する仕組みを整備し、同年12月より制度運用を開始。 ○ 今後の取組の方向性</p>	<p>○ 措置済み ・平成16年度は、住宅月間等の機会に、新聞、インターネットやパンフレット等による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、住宅性能表示制度の普及を促進した。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	自動車の安全性に関する情報を普及させる 【自動車交通局技術安全全部審査課 課長 増井潤】	衝突安全性の高い乗用車の市場普及指標: 55(平成15年度) (33(平成12年度))	<p>・住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合は着実に伸びており、更なる増加に向け、住宅性能表示制度についてより一層の周知を図り、普及を促進する。</p> <p>○ 目標の達成状況に関する分析 当該指標は平成12年度が33であったのに対し、15年度期末時点で、目標値を上回る70となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。特に、衝突安全性総合評価(☆)の平均点数を平成12年度と15年度で比較してみると、運転席は☆3.8から☆5.2に、助手席は☆4.4から☆5.3と大幅に向上していることから、安全性が急速に向上していることがうかがえる。 また、カバリー率は平成12年度から4か年の合計で79車種となり、国内新車販売台数の約8割以上と目標どおりとなっている。</p> <p>○ 今後の取組の方向性 衝突安全性総合評価による情報提供の推進は一定の成果を上げており、今後、評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。平成15年度より歩行者頭部保護性能評価を開始し、今後も引き続き実施する。平成16年度以降は、アセスメント事業の拡充に向けた調査研究の実施を予定としている。また、欧米のアセスメントで実施されている評価試験方法の調査を行うなど、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。</p>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年度は、21車種を対象に自動車アセスメントを、また10製品を対象にチャイルドシートアセスメントをそれぞれ実施した。さらに、アセスメント事業の拡大に向けた調査研究として、側面衝突試験等に係る調査研究を行った。
政策目標27:IT革命の推進				
1	港湾分野における行政手続の電子化を推進する 【港湾局港湾経済課 課長 田村 明比古】	① 港湾 EDIシステムの普及率: 100%(平成17年度) (22.0%(平成13年度))	<p>○ 目標の達成状況に関する分析 平成15年6月からの港湾EDIシステムの本格運用、平成15年7月中の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの実現に伴い、港湾管理者の新たな参加が見込まれている。 平成15年度末の実績値は72.4%となり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。</p> <p>○ 今後の取組の方向性 ・ シングルのインボイスの利便性向上のため、IMOのFAL条約の批准を視野に入れた手続の見直しやシステムの改良等に努める。 ・ 電子政府構築計画において決定された、既存の業務・</p>	<p>① 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾管理者等への説明会を適宜実施中。(平成16年度実績:北九州港、三島川之江港等) <p>② 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> IMO(国際海事機構)のFAL条約(国際海運の簡易化に関する条約)の批准や改正SOLAS条約(海上人命安全条約)の発効等を視野に入れた手続の見直しに伴うシステム等の改良を行う予定。 関係各官庁が連携し、業務・システムの最適化計画を策定。また同計画に基づき、システムの改良に着手する。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	公共事業における入札の電子化を推進する 【大臣官房技術調査課・課長 北橋建治】	電子入札の実施割合: 100%(平成15年度) (0.2%(平成13年度))	システムに関する最適化計画を平成17年度に策定し、システム改良等に努める。 ・ 今後も、利用港湾拡大と手続きの見直しやシステム改良等に対応するため、港湾管理者等への説明を行って行く。 ○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成13年度より直轄事業の一部(約100件)に電子入札を導入し、14年度は、15年度からの全面的な運用開始に向けて対象事業を拡大し、約2,000件で電子入札を実施。 ・ 平成15年度は、新システムへの移行期間を経て、4月21日より、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入札を開始し、約3万件で電子入札を実施。 ・ 4月1日から20日までを、システムの移行期間としたことなどにより、実績値は100%に達しなかったものの、既に電子入札を全面的に運用開始しており、目標は達成された。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 引き続き、上記施策を推進する他、利用環境の更なる向上を図る。	平成15年4月21日より、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に、電子入札を実施しているところ。 ・ 平成16年度においても、引き続き、全ての工事・業務を対象に電子入札を実施しており、目標は達成された。
3	国の行政手続の電子化を推進する 【総合政策局情報管理部情報企画課行政情報システム室：室長 清水 丞自】	申請・届出等手続のオンライン化率: 100%(平成15年度) (0.4%(平成12年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成14年度実績値43.5%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。ただし、計画よりオンライン化が遅れている手続がある。 ・ その内訳を見ると、オンラインにより受け付けした後を利用する内部業務システム(各手続の審査等の事務を行う個別システム)の開発が遅れていること、共管手続に係る法令改正等制度面の検討が必要であること等が主な理由となっている。 ・ しかしながら、内部業務システムの開発は、ほとんどのものが現在開発中であり、順次オンライン化できる見込みである。 ・ また、法令改正等制度面の検討についても、他省庁との共管法令について調整を進めており、オンライン化に向けた手当を行予定である。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 内部業務システム(各手続の審査等の事務を行う個別	○ 措置済み ・ 「電子政府構築計画」(平成15年7月17日各府省情報統括責任者連絡決定)において、原則すべての行政手続等を平成15年度までのできる限り早期にオンライン化することとされたため、国土交通省における申請・届出等手続においても、オンライン化対象手続を1,718件から2,270件に変更したが、15年度未までに、制度改正を検討中のものや地方公共団体との調整が必要な手続を除き2,130件の手続がオンライン化され、当該業務指標はほぼ達成した。 (予算額:23億円(平成15年度予算))

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
4	民間によるネットワークインフラの形成を支援する 【総合政策局事業 総括調整官：横山晴生 河川局河川計画課：課長 布村明彦 道路局国道・防災課：課長 鈴木克宗 港湾局環境・技術課：課長 佐原光一】	公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長 目標値 :32,000km(平成15年度) (28,140km(平成13年度))	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ これまでの実績の大きな伸びは、2001年1月に策定された「e-Japan戦略」に基づき、国家戦略として、本格的にIT基盤整備を推進してきたことが、寄与していると考えられる。 ・ しかしながら、IT基盤整備の推進の結果、公共施設管理用光ファイバー等収容空間の整備は概成しつつあり、今後の実績値の伸びは緩やかになると考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ① 今後は、河川、道路、港湾施設における光ファイバー等収容空間の更なる整備を推進するとともに、これからの民間開放を順次進める。 ② 電線共同溝の整備等による電線類地中化については、平成16年度から始まる新たな「電線類地中化計画」を策定する。	① 措置済み ・ 災害時及び平常時において河川等管理施設等の常時観測及び遠隔操作等、施設管理の高度化、効率化を図るため、施設管理用光ファイバー及びその収容空間の整備・開放を推進(平成16年度予算額1億円) ・ 道路管理用光ファイバーの整備や電線共同溝の整備等による電線類地中化等にあわせて光ファイバー及びその収容空間の整備・開放を推進(平成16年度予算額1,618億円) ・ 臨港道路等の下に港湾施設管理用光ファイバー及びその収容空間の整備を推進(平成16年度3億円) ② 措置済み ・ 平成16年4月に策定された「無電柱化推進計画」に基づき、電線共同溝の整備等による無電柱化を推進し、市街地の幹線道路の無電柱化率を9%(15年度末)から17%(20年度末)に引き上げる。

(別添2) 政策レビュー (プログラム評価)

No.	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
1	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— 【航空局監理部航空事業課・課長 門野秀行】	○ 事業者数は、規制緩和の結果、ビジネスチャレンジャーズが拡大、新規参入が進行。 ○ 路線数・便数は、平成12年2月の改正航空法の施行前からの同様の傾向。 ○ 運賃は、利用者に対して多様な選択が提供されるようになり、新形態の割引運賃等の提供の結果、利用者利便が向上していると考えられる。しかし、規制緩和後のデータが限られており、また、9.11米国同時多発テロ後、運賃動向に大きな影響を与える突発的な事象が数多く発生しているため、最近の運賃水準の上昇が一時的か、構造的かを現時点で判断することは困難。このため、引き続き運賃動向を注視していく必要。 ○ 定時性は、規制緩和後、悪化するような事象は特こみられていない。	○ 羽田空港の再拡張を進めるとともに、新規優待枠や大手航空会社の航空会社評価枠の拡大の検討等を行い、競争環境を整備。 ○ 規制緩和後の運賃の動向には各種の特殊要因が相当程度影響し、規制緩和の影響を現時点で正確に評価することは困難であるため、引き続き運賃動向を注視。

No.	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
2	<p>道路管理の充実－路上工事の縮減－ 【道路局国道・防災課・課長 鈴木克宗】</p>	<p>○ 旅客数は、規制緩和後も基本的に引き続き増加傾向にあるものと思われ、平成15年度は10年振りに前年度に比べ減少しているため、今後も引き続き状況を注視していく必要がある。</p> <p>○ 生産性は、規制緩和後も従来に引き続き向上。</p> <p>○ 新規参入の影響は、運賃水準の低下や旅客数の増加について好ましい影響がみられるものの、未だ新規航空会社が大手航空会社と伍して戦うことができないだけの牽制力を備えるに至っていないと言え、難い状況にあり、今以上に事業拡大を図る可能性確保する必要がある。</p> <p>○ J J 統合の影響は、統計データの分析からは、現在、利用者利便が大きく阻害されているような事態はみられないが、統合後のデータが限られていることから、引き続き動向を注視していく必要がある。</p> <p>評価の視点のそれぞれについて、以下の評価結果を得た。</p> <p>① 政策の必要性 道路利用者からの批判や不満の声(「いつも同じところで工事している」「道が狭い」「ホームページ等を通じて寄せられているほか、平成15年度に実施した道路利用者満足度調査において、「路上工事のやり方」は道路関係施策の中で下位から2番目と、道路利用者の路上工事に対する満足度は非常に低くなっている等、道路利用者の路上工事縮減の取り組みのニーズの大きさを明らかにすることにより、本政策の必要性を確認した。</p> <p>② 政策の有効性 アウトカム指標である「路上工事時間」について、全国(直轄国道)及び三大都市(直轄国道、都府県道・主要市道)において、いずれも平成15年度目標の4%縮減(14年度比)を達成したほか、東京23区の直轄国道においては、年末に約2割、年度末に約5割の路上工事時間を縮減し、路上工事モニターの約7割が当該期間における路上工事が減ったと実感していること等を明らかにすることにより、本政策の有効性を確認した。</p> <p>しかし、東京23区において、都管理道路の道路補修工事の路上工事時間が、道路利用者からの批判が多い年度後半にかけて増加する傾向が見られたほか、平成16年度に実施した道路利用者満足度調査において、「路上工事のやり方」に対する満足度は若干向上したものの、依然として、道路関係施策の中で下位から2番目のままであること等、今後に向けた課題も明らかとなった。</p>	<p>政策評価により明らかとなった課題に対応するため、以下の施策に取り組み、より一層の路上工事縮減を図る。これらの施策は、平成16年度から一部の地方整備局や東京23区において先行実施しており、平成17年度以降は、これらの取り組みの結果を検証し、一層の推進を図ることとしている。</p> <p><路上工事情報提供の充実></p> <p>① 路上工事情報のリアルタイム化 路上工事の開始時刻と終了時刻を工事現場から携帯電話等により直接入力することにより、ホームページ等を通じて、リアルタイムの路上工事情報を提供する。</p> <p>② 工事看板に「問合せ番号」を導入 工事現場の看板に「問合せ番号」を付け、道路利用者が「問合せ番号」を使ってホームページや携帯電話から詳細な工事情報に簡単にアクセスできる仕組みを導入する。</p> <p><外部評価強化による路上工事の縮減></p> <p>① 毎月の路上工事時間を集計・公表 路上工事時間を毎月集計し、結果を地方整備局、国道事務所等にフィードバックするとともに、ホームページ等で公表することにより、路上工事縮減のマネジメントを強化する。</p> <p>② 「路上工事不人気投票」の実施 路上工事に対する不満を表明していただくシステムとして、「問合せ番号」を使った「不人気投票」を実施。投票結果はホームページ等で公表し、道路利用者から寄せられた不満の理由を分析し、路上工事の実施方法等の改善に役立てる。</p> <p>③ 路上工事Gメンによるチェックの実施 タクシー、トラックなどのプロドライバーや一般公募のモニター(路上工事Gメン)の方に、特に年末・年度末の路上工事の実施状況をチェックしていただく。</p>
3	台風・豪雨等に関する気象情報	台風・豪雨に関する気象情報については、おおむね高い満足度を得た。	【今後の対応方針】

No.	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	<p>報の充実 一災害による被害軽減に向けて一 【気象庁予報部業務課: 課長 瀬上 哲秀】</p>	<p>○ 平成16年度の「防災気象情報の活用に関する調査」では、16年の風水害で被害のあったいくつかの市町村や住民を対象にアンケートと聞き取りによる調査を行い、16年の風水害の経験も踏まえた課題の抽出を行った。この他、平成14年度に「土砂災害に関する雨量情報の特性調査」、15年度に「防災気象情報の高度化に関する勉強会」を実施し、気象庁からの情報の受け手となる、自治体や住民からの要望や課題を把握した。</p> <p>○ これまでも、改善の要望について様々な対策を講じていることにより、これに添えていくが、これらの調査により、「台風に関する気象情報」「数時間先の台風予報」「3日より先の台風予報」等、「豪雨等に関する気象予報」(「防災気象情報」の役割の明確化)、「土砂災害に関する警報」等)について更に改善すべき課題が明らかとなった。</p>	<p>○ 台風に関する気象情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 12時間、24時間よりも短い時間間隔の位置・中心気圧等の予報を行う ・ 台風に関連した風雨の分布状態をわかりやすく表示する検討を行う ・ 3日より先の台風予報をめざし、技術開発を推進する <p>○ 豪雨等に関する気象情報</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災活動のそれぞれの段階に適合した警報等の防災気象情報を発表する ・ 市町村長の避難勧告等の判断等を一層支援するよう警報等の内容・基準を見直す ・ 土砂災害、洪水に関する警報等の高度化を図る ・ 市町村等の行政単位を対象とした警報等の発表をめざす
4	<p>訪日外国人観光客の受け入れの推進 一国際交流の拡大に向けて一 【総合政策局観光地域振興課: 課長 武藤 浩】</p>	<p>○ 政策導入時より、訪日外国人観光客数は着実に増大している。</p> <p>○ 政策導入後も、社会背景の変化に対応し、訪日外国人観光客誘致のための多様な施策を展開し、成果を挙げてきた。</p> <p>○ 訪日外国人観光客数の目標を達成するためには、より一層施策を進められたるの制度の充実と活用が必要。</p> <p>○ 各地域のニーズを踏まえた取組、市民・団体・企業など多様な主体を含めた取組を一層支援することが必要。</p>	<p>○ 2010年1,000万人目標を達成するためのビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化</p> <p>○ 観光ルネサンス事業の創設、外国人観光客の来訪が地域の特長による国際観光の振興に関する法律(以下、外客誘致法)の改正、税制特例による国際競争力ある観光地づくりにへの支援</p> <p>○ 外客誘致法の改正による公共交通機関における外国語表示の充実</p> <p>○ 通訳案内業法の改正による、参入規制の緩和、外客誘致法の改正による地域観光通訳ガイド制度の創設</p>
5	<p>今後の物流施策の在り方 一新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて一 【担当課: 政策統括官付政策調整官: 福内直之】</p>	<p>(1) 新大綱の目標の達成状況</p> <p>① 「コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 物流コストに関しては、我が国のGDPに対する総物流コスト比率は低下傾向。(2002年度で日本8.4%、アメリカ8.7%) ・ 道路貨物の輸送に係る内外価格差は、アメリカとの価格差は縮まりつつある。 ・ 輸入コンテナ貨物のリードタイムについては、関係省庁の取組により大幅な時間短縮が図られている。(貨物全体では、1998年86.7時間→2004年67.1時間(コンテナ貨物54.9時間)) <p>② 「環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献を目指すこと」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 二酸化炭素については、運輸部門全体での削減は見込みどおりには進んでいない状況。京都議定書に定められた2010年の目標に向けて、引き続き地球温暖化対策の推進を図っていく必要。 ・ 自動車から排出されるチックス酸化物や粒子状物質については、自動車Nox・PM法による措置に加え、首都圏におけるディーゼル車の規制を行っており、一定の大気環境が改善。今後とも、走行速度の向上等によるト 	<p>○ 物流の在り方とその意義を明確にし、これを踏まえた中長期的な物流施策や物流行政の指針を体系的に示すとともに、各主体相互の連携・協働による取組を拡大・強化するために、次期大綱を策定する。</p> <p>○ 今後推進すべき重点施策を方向付けるとともに、施策効果や施策の進捗状況の適確な把握に資するよう指針を策定する。</p>

No.	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
		<p>トラック等からの排出ガスの削減や沿道環境の改善に取組む必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流関連社会資本等の整備の進展による交通モード間の接続の改善や、サブライチエーションマネージメントの進歩等により物流の高度化が実現しているが、一方で、行き過ぎた多頻度小口輸送や時間指定配送等の商慣行の改善が引き続き課題。 <p>(2) 指標の進捗状況</p> <ol style="list-style-type: none"> ① パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率 目標: 平成17年までに約9割 ⇒ 平成13年度: 74.6% ② 標準パレット率 目標: 平成17年までに欧米並 ⇒ 平成13年度: 56% ③ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースの比率 目標: 21世紀初頭までに約9割 ⇒ 平成15年度: 79% ④ 自動車専用道路等のICから10分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合 目標: 平成19年度までに68% ⇒ 平成15年度: 61% ⑤ 三大都市圏における車両の平均走行速度 目標: 21世紀初頭までに25km/h ⇒ 大綱策定当時: 21km/h ⑥ トラックの積載効率 目標: 21世紀初頭までに50%以上 ⇒ 平成14年: 42.8% ⑦ 輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間 目標: 平成17年度までに2日程度 ⇒ (全貨物) 平成16年: 2.8日 (コンテナ) 平成16年: 2.3日 ⑧ モーダルシフト比率 目標: 平成22年までに50% ⇒ 平成13年: 38.6% 	

(別添3) 政策アセスメント (事前評価)

No.	施策等の名称	新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の概要		政策評価の結果の政策への反映状況			
			予算要求を行った	税制改正を行った	財政投融資計画に反映した	法令改正を行った		
1	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築 【住宅局総務課: 課長 伊藤淳、住宅局住宅総合整備課: 課長 上田健】	<p>新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 公営住宅のニーズが高水準である一方で、特定優良賃貸住宅においては空家が存在することや、住宅困窮者が多様化している(母子世帯、DV被害者等)など、公的賃貸住宅全体として、需要と供給(制度)のミスマッチが起きている現状。 ○ 社会経済情勢等を反映し入居者が増加・多様化している一方で、建替・改善等が遅れていることや公的賃貸住宅の既存ストックが有効に活用されていないこと等が原因。 ○ 公的賃貸住宅ストックを有効活用することにより居住のセーフティネットを再構築し、地域の実情に応じた多様な住宅困窮者の居住の安定を確保することが必要。 ○ 特定優良賃貸住宅の空家活用などの公的賃貸住宅の相互連携や公営住宅等の計画的な更新等を支援する総合的な助成制度の創設及び公営住宅等の管理の適正化を行うことが妥当。 	○	—	—	—		
2	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進 【総合政策局交通消費者行政課: 課長 加藤由起夫】	<ul style="list-style-type: none"> ○ バリアフリー社会の実現にあたっては、ハード面の整備を進めることのみで達成されるものではなく、一人ひとりのバリアフリーに対する意識の醸成が欠かせないものとなっているところ、公共交通事業者のサービスや対応をとっても未だ十分なものとは言えず、社会全体に心のバリアフリーが浸透しているとは言いがたい状況。 ○ その原因として、高齢者や身体障害者に対しどう対応し、どう介助すればよいか分からなれないといった問題が挙げられ、国民一般の交通バリアフリーに対する理解が進んでいないことが考えられる。 ○ バリアフリー施設の整備に伴い、高齢者、身体障害者の外出機会がますます増えていくものと考えられるところ、人的介助に係るニーズが社会全体に伝わっていないことから、今後、ソフト面からのバリアフリー化をより一層推進し、全国的に実効をあげていくことが重要。 ○ 人的介助の普及・制度化に向けたバリアフリーボランティア・ボランティアモデル事業や、リーダー育成のためのバリアフリー人材育成プログラム、国民全体への啓蒙として交通バリアフリー教室の拡充を図ることが妥当である。 	○	—	—	—		
3	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現 【住宅局市街地建築課: 課長 井上 俊之】	<ul style="list-style-type: none"> ○ H6年度から「人」にやさしいまちづくり事業により高齢者・障害者等に配慮したまちづくりの推進を図ってきたものの、依然として整備の不十分な地区が少なくない。 ○ 原因の一つは、各種の計画策定等に係る負担である。 ○ そこで、地方公共団体の負担を軽減するための計画の総合化・簡素化が必要である。 ○ 具体的には、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基本構想があれば、改めて国庫補助に係る整備計画策定を不要とするなどして、計画の総合化・簡素化を図る。 	○	—	—	—		
4	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進(まち再生総合支援事業の倉庫)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域再生のためのまちづくりについては、まちづくり交付金により公共公益施設の整備等が進み、一定の成果が期待されるが、それだけでまちづくりが完結するものではなく、不可欠である民間プロジェクトの立ち上げが十分実施されていない。 ○ 原因は、地方都市等の民間プロジェクトの採算が非常に厳しい状況にあること等。 ○ 民間プロジェクトの立ち上げのためには民間資金誘導の仕組みによる金融面・税制面等での支援が必要。 ○ 地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを金融面・税制面等から後方支援するため、まちづ 	○	○	—	○		

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の政策への反映状況			
			予算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正を行った
5	<p>推進課:課長 石井 喜三郎</p> <p>まちづくり交付金による支援措置の充実</p> <p>【都市・地域整備局 まちづくり推進課 都市総合事業推進室 :室長 望月 明彦】</p>	<p>くり交付金等の各種まち再生のための支援措置と連携した民間資金誘導の新たな仕組みを構築することが妥当。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ まちづくり交付金により、基幹事業(道路、公園等の従来型の事業)とそれ以外の提案事業の連携により一定の成果が期待されるが、市町村の自主性を活かしたまちづくりの重要性が高まる中、まちづくり交付金の使い勝手の更なる向上が求められる。 ○ 原因は、基幹事業に比べ、提案事業に対する国からの交付限度額が低いこと等。 ○ 地域の創意工夫を活かしたまちの再生を推進するためには、提案事業に対する支援を拡充することが必要。 ○ 地域再生計画に位置づけられた事業、民間資金の誘導による官民協働まちづくりを実現するために必要なもの等、一定の要件を満たす事業について、交付金限度額算定の基礎となる額に対する提案事業の割合を現行の1割から2割に引き上げることが妥当。 	○	—	—	—
6	<p>民間が行う市街地開発事業による地域再生・都市再生</p> <p>【都市・地域整備局 市街地整備課: 課長 竹内 直文】</p>	<p>地域経済を活性化させるとともに、都市の魅力や国際競争力を高めるためには、地域再生・都市再生の実現が不可欠であるが、一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区における4階建以上の建物の更新率や都市再生緊急整備地域を含む区域における「都市基盤の整備に伴う民間の建築投資が可能な床面積」は依然低い水準にとどまっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ この原因としては、権利の複雑した地区での事業の増加や引き続き下落する不動産価格等により事業を取り巻く環境が大きく変化していることや、地方公共団体の厳しい財政状況により、社会資本整備に充てる資金が限られてきていることが挙げられる。 ○ したがって、現下の社会経済状況に対応するため、都市基盤整備、施設整備のみならず、保留地(木)の管理運営まで含めた持続可能なまちづくりを推進する仕組み等、民間による市街地開発事業の迅速化、円滑化のための事業手法改善、新たな支援措置拡充を行う必要がある。 ○ 具体的には、民間会社による一体型まちづくりの推進や停滞している民間事業の再生等により民間のノウハウや資金を活用したまちづくり等を推進する。 	○	○	○	○
7	<p>汚水処理施設整備交付金制度の創設</p> <p>【都市・地域整備局下水道部下水道事業課: 課長 江藤 隆】</p>	<p>汚水処理施設には、下水道、農業集落排水、浄化槽等があり、それぞれに目的や特長を有している。これまで、都道府県構想、汚水処理施設連携整備事業、汚水処理施設共同整備事業等により、地域全体として効率的な整備を進めることとしてきたところであるが、地域再生の観点から地方の自主性・裁量性を高め、効率的に汚水処理施設整備の推進を求め、声がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 汚水処理に関する補助金は、施設毎に所管省庁から交付されており、事業間で進捗等の調整を可能とするものではない。 ○ 地域の状況によっては各事業の進捗を調整しつつ一体的な整備を図ることが有効であり、このような地域においては、市町村の裁量により事業間で流用可能な交付金の仕組みが効率的な場合がある。 ○ 汚水処理施設の整備をさらに効率的に推進するために、都道府県構想を踏まえ、市町村が策定する汚水処理施設整備の計画について関係省が連携して支援する汚水処理施設整備交付金制度を創設す 	○	—	—	○

No.	施策等の名称	新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の概要		政策評価の結果の政策への反映状況	
			予算概算要求を行った	税制改正要求を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
8	建築物に係る事故防止対策 【住宅局建築指導課：課長 小川富由】	<p>○ 六本木ヒルズでの6歳児の死亡事故や、ビルの外壁崩落による負傷事故、エスケーターでの転倒事故など、建築物に係る重大事故が多発している。</p> <p>○ その原因としては、事前に予兆情報を得るなどの体制が不十分であったことや、利用者に対する危険性の周知が不十分だったことなどが考えられる。</p> <p>○ そのため、重大事故につながる情報を収集するための仕組みや、利用者に対して危険性を十分に周知するための体制を整えることが必要である。</p> <p>○ 以上のことから、建築物の事故についての情報収集システムの構築とあわせ、一般市民が安全に建築物を利用するための危険情報の周知、普及啓発等により、日常的な安全対策の徹底を図る。</p>	○	—	—	—
9	街なか居住の推進 【住宅局市街地建築課：課長 井上 俊之、住宅局市街地住宅整備室：室長 橋本公博】	<p>○ 地方都市等において、居住機能をはじめ公益施設等様々な機能の空洞化の進展による商業機能の低下、空室率の増加などの活力低下などが問題となっており、これまで商業活性化対策、駐車場整備など様々な施策が講じられてきたものの、必ずしも十分な効果を上げていない。</p> <p>○ 地権者等で構成される事業主体は、賃貸住宅の経営ノウハウ不足や資力・信用力の不足等により、円滑な資金調達が困難となる場合も見受けられ、結果として事業進捗の遅れ等により街なかに居住人口が回復していない。</p> <p>○ 中心市街地の活性化のためには、中心市街地の居住機能を回復し、人口を回復させることにより、消費活動の活性化や地域コミュニティの再生によるにぎわいの創出等を図る必要がある。</p> <p>○ そこで、以下の施策を実施する。</p> <p>① 民間の多様な住宅等の整備事業に対して出資による支援を行う「街なか居住再生ファンド」を創設。</p> <p>② 事業規模の小さい住宅供給や既存ストックの有効活用等による住宅供給に対し支援を行うことにより居住機能の回復を図るとともに、街なかのバリエーションを整備を推進する。</p>	○	—	—	—
10	流域下水道事業の拡充 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	<p>○ 本来、浸水対策は行政区域にとらわれずに対策を講じる必要があるが、場合によっては広域的な取組みが効果的であるが、下水道においてはそれらの対策が十分に図られていない。</p> <p>○ 流域下水道事業による広域的な浸水対策が十分に図られていない原因は、主に都道府県が事業主体となって実施する流域下水道事業においては、浸水対策は汚水処理と一体的に行う場合に限定していることが挙げられる。</p> <p>○ 流域下水道において浸水対策を汚水処理と一体的に行う場合に限定している点を見直し、現在の流域下水道事業で浸水対策ができない地域においても実施が可能となるように措置する必要がある。</p> <p>○ 流域下水道で汚水処理を実施せずに浸水対策をする場合等について、流域下水道事業で浸水対策を実施できるよう措置する。</p>	○	—	—	○
11	水災・土砂災害防止体制の充実 【河川局防災課：課長 宮本博司、砂防部砂防計画課：課長 江藤 隆】	<p>○ 治水対策の進展により大河川の破堤の頻度は減少する一方で、相対的に治水安全度が低く局所的な集中豪雨の影響を受けやすい中小河川における浸水被害が一向に解消されていない。また、土砂災害については、毎年約1,000件の災害が発生している。</p> <p>○ 洪水による氾濫及び土砂災害から地域を守る為には、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うとともに警</p>	○	○	—	○

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の概要			政策評価の結果の政策への反映状況		
			予算要求を行った	税制改正を行った	財政投融資計画に反映した	法令改正を行った		
	長 亀江幸二	<p>戒避難体制の充実等のソフト面の対策が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 住民等の避難や水災防止活動の充実を図る上で、中小河川は浸水想定区域の指定対象となっていないこと、水防団員等の減少等で災害時の共助体制が脆弱化していること、地下街などで浸水被害が多数発生していること、水害・土砂災害による死者・行方不明者のうち、高齢者等の災害時要援護者の占める割合が高いこと等の課題がある。 ○ 地域の水災及び土砂災害の防止力の向上を図るため、浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大、ハザードマップ作成の義務づけ、水防協力団体制度の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実等所要の法改正等を行う。本施策により、警戒避難体制や水災・土砂災害防止活動の充実を効果的に図ることができる。 ○ 事前放流を実施することにより、洪水調節量を増大できる可能性があるものの、既存施設において治水機能を向上させるためには、短時間でスムーズに放流できる施設が必要である。 ○ 過去に建設されたダムにはコンジットゲート（最小開度でも放流量が多大のみを有するダム）が多い。 ○ 治水機能の向上に必要な事前放流用施設（小規模放流管）を新設し、ダム機能の改良を実施するとともに、ダム下流の河川環境の改善を図る。 ○ 直轄及び都道府県が管理するダムにおいて、治水機能の向上や河川環境の改善を図る必要があるものの、若しくは環境悪化のおそれがあるものについて、その機能の改良目的として大規模な整備を実施する。 ○ 毎年河川管理者等による河川改修工事等により浸水被害等は減少する傾向にあるものの、都市部における浸水被害については、気象状況の多様化等により東海豪雨等の浸水被害が頻発している。 ○ 都市部における浸水被害対策は、河川管理者や下水道管理者等による対策事だけでなく、民間事業者による雨水流出抑制対策が必要不可欠である。 ○ 昨年成立した本年5月より施行された特定都市河川浸水被害対策法の規定により特定都市河川流域での一定規模以上の宅地開発等の雨水浸透阻害行為については、雨水流出抑制対策として雨水貯留浸透施設の設置等を義務付けることとされたが、この以外の流域では民間事業者等による浸水被害防止対策に対するインセンティブが働きのにくい。 ○ 民間事業者等の浸水被害防止対策に対するインセンティブとしての現行の青増償還制度を延長するとともに、現在適用されていない雨水を貯留する施設と同等の機能を有する透水性舗装等の雨水浸透施設を特例措置の対象とするよう拡充を行う。 ○ 市町村等において、避難勧告等の対応判断に必要な豪雨等の実況や見通しの迅速・確実な入手・利用が不十分であり、防災活動の立ち上がりの遅れ等が課題となっている。 ○ 市町村等における気象情報の入手・利用は、県等から電話・FAXで市町村等へ提供することが多いが、防災担当者において防災対策上必要となる気象情報入手できない、または入手が遅れる状況が発生している。 ○ これへの対策として、利用可能な様々な情報通信インフラ等を活用して、防災対応の判断に有効なき 	○	—	—	—		
12	ダム機能向上事業 【河川局河川環境課：課長 坪香伸】		○	—	—	—		
13	雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充 【河川局河川環境課：課長 坪香伸、河川局治水課：課長 関克己、都市・地域整備局下水道部：流域管理官 藤木修】		—	○	—	—		
14	気象に関する防災情報の共有化の推進 【気象庁予報部業務課：課長 瀬上 哲秀】		○	—	—	—		

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の概要 政策評価の結果の概要	政策評価の結果の概要 政策評価の結果の概要	政策評価の結果の概要 政策評価の結果の概要
No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の概要 政策評価の結果の概要	政策評価の結果の概要 政策評価の結果の概要	政策評価の結果の概要 政策評価の結果の概要
15	都市型集中豪雨対策の強化 【気象庁観測部計画課：課長 小澤 芳郎】	<p>め細かくわかりやすい気象情報を防災担当者が迅速・確実に入手・利用できる環境を構築することが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ このため、消防庁及び都道府県との連携を図り、衛星通信や県防災情報ネットワーク、インターネットなどの最新の情報通信インフラを活用して、地域特性を考慮した詳細な気象情報コンテンツを作成し、防災担当者が必要なものを個別に利用して利用できる情報共有環境(防災気象情報提供システム)を整備する。 ○ 豪雨や雷雨などの激しい気象現象は狭い地域に発生し、都市化の進展による気象災害への脆弱性の増大も相まって、近年、都市部における浸水被害が増加・深刻化してきている。 ○ これまで、こうした小スケールの現象を予測するための気象予測技術や計算機資源が十分ではなく、また、予測に必要な風の詳細な分布を観測することができなかった。 ○ これら都市型気象災害を防止・軽減するためには、高精度で地域を絞った降水予測情報が不可欠である。 ○ 都市型気象災害が発生している地域に、気象ドップラレーダーを順次整備し、風の詳細な3次元分布を取得し、激しい気象現象の原因となる積乱雲の構造や盛衰などの監視・予測能力を向上させ、大雨などの高精度できめ細かい予測情報を提供することにより、都市型気象災害の防止・軽減を図る。 	<p>○</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
16	総合流域防災事業の創設 【河川局河川計画課：課長 布 村明彦】	<p>○ 昨年は、新潟、福島豪雨、福井豪雨など梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸等により、全国各地で水害、土砂災害により大きな被害が発生している。</p> <p>○ その原因としては、局所的な集中豪雨が頻発し、その影響を受けやすい流域面積が比較的小さい中小河川における洪水や、土砂災害が多く発生したこと、これまでの記録を超えるような降雨により、施設能力を超える洪水等が発生したことが考えられる。</p> <p>また、高齢者や保育園の園児といった災害時要援護者の被災が目立っており、少子高齢化の進展、生活・就業形態の変化等を踏まえた警戒避難体制の確立等が必要である。</p> <p>○ 上記のような現状の改善のためには、これまでは、洪水予測等があまり行われてこなかった小流域である中小河川や土砂災害危険箇所等においても、情報提供の充実をはじめ迅速な警戒避難体制の確立が必要である。</p> <p>また、ハード整備とソフト対策があいまって効果を発揮するものであることから、施設の機能をより効果的に発揮させることも踏まえた本格的なソフト対策の展開と守るべき対象により手法を選択するなどのハード整備の質的転換が重要である。</p> <p>○ このため、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進するため、流域単位を原則として、包括的に改修のみならず堤防質的整備や治水情報基盤等を含む水害・土砂災害対策の施設整備や、災害関連情報の提供等のソフト対策を行う総合流域防災事業を創設し、上下流や左右岸バランスを確保しながら、流域全体の安全度の向上を図る。</p>	<p>○</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
17	津波危機管理対策緊急事業の創設 【河川局海岸室：室長 細見	<p>○ 想定される大規模地震に対する耐震性が確保された海岸堤防は、全国の海岸保全施設延長1万1千kmのうちの約33%であり、全国の海岸線延長のうちの約18%の海岸堤防等が想定津波高より低く、また、約30%が高いが、低い方の調査が未実施である。更に、想定津波が到達するまでに閉鎖が完了しな</p>	<p>○</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の政策への反映状況			
			予算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
	<p>【港湾局海岸・防災課：課長 内村重昭】</p>	<p>い水門等が約18%、閉鎖が完了するから不明なものも約55%と、海岸保全施設整備は十分に進んでいない。</p> <p>○ 原因は、堤防等の海岸保全施設の整備には相当程度の時間と費用を要すること。</p> <p>○ このため、明日にでも起こるかも知れない大規模地震による津波に対しては、既存施設を最大限有効活用し、緊急的に防災機能を確保することが必要である。</p> <p>○ 具体的には、地方公共団体が作成する津波危機管理対策緊急事業計画に基づき、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。</p>				
18	<p>住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進 【住宅局建築指導課：課長 小川富由】</p>	<p>○ 住宅の耐震化の促進のための密集住宅市街地整備事業について地方公共団体の周知及び耐震改修工事等に対する支援措置の実施などを図ったが、いまだ、耐震性が不十分な住宅・建築物が非常に多く残っている。</p> <p>○ その原因としては、耐震化のための普及、広報が不十分であることのほか、耐震診断や改修に対する支援制度が様々な補助事業にまたがって複雑でわかりにくいなどが考えられる。</p> <p>○ そのため、普及、広報や支援制度などを総合的に推進する体づくりと支援制度が必要である。</p> <p>○ 以上のことから、耐震改修等のハード施策や広報ソフト施策を組み合わせた施策をやプログラムを国や地方公共団体において策定するとともに、耐震診断・改修に対する総合的支援制度の見直しを図る。</p>	○	○	—	○
19	<p>緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム 【道路局国道・防災課：課長 鈴木克宗】</p>	<p>○ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、兵庫県南部地震において、昭和55年の設計基準よりも古い基準で設計した橋梁に大きな被害があったことから、この基準より古い橋梁等を対象に、耐震補強を推進しているところであり、平成16年度末における「跨線橋」や「跨道橋」の進捗は、直轄国道については約9割、都道府県管理道路については、約6割が完了している。</p> <p>一方、河川橋については、直轄国道で約8割、都道府県管理道路で約5割と進捗が遅れている状況である。</p> <p>○ 特に、鉄筋コンクリート製の「1本の柱からなる、いわゆる単柱橋脚」について、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として、対策を実施してきたことから、河川橋の対策の進捗が遅れている。</p> <p>○ このため、被災地の救援活動や緊急物資の輸送に不可欠な、緊急輸送道路としての機能が確保されていない状況にあり、耐震補強の重点的実施が必要。</p> <p>○ 国と都道府県が連携して、平成17年度から平成19年度を対象とする「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」を策定し、これに基づき、橋梁の耐震補強を重点的に実施。</p> <p>高速道路及び直轄国道について概ね完了、都道府県道について「優先確保ルート」を選定し概ね完了することとしている。</p>	○	—	—	—

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要		政策評価の結果の政策への反映状況		
		新施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投資計画に反映した	法令改正を行った
20	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築 【自動車交通局総務課安全対策室 室長 江角 直樹】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業用自動車の交通事故死者数は全死者数の約9%を占めており、大きな社会問題である。自動車事故報告規則に基づき事故報告書の提出があり、その情報を分析することにより、運行管理者や乗務員教育に提供しているものの、事業用自動車の事故発生を減少させる上では情報の分析がまだ不十分である。 ○ その原因は、行政からの適切な督促がないこと、事故報告書の提出に向けた作業が繁雑であることなどが考えられる。 ○ それらの事故データを事故防止対策に有効に活用することや故障データの自動車リコールシステムと共有化を図り、欠陥車の効果的な発見につなげることが必要である。 ○ システムの構築により、自動車事故を分析し、その対策について検討し、自動車運送事業者に対する的確な指導をすることで、効果的に交通事故を減らすとともに、自動車リコール情報との情報共有化により、より高度な車両欠陥情報を提供する。 ○ 今般の三菱製大型車に係る事案においては、虚偽報告、リコール隠しといった悪質な不正行為が半明している。しかも、三菱は、平成12年にも同様な不正行為を行っている。 ○ 原因としては、自社の製品の安全性よりも、経済面や企業イメージを優先したことが考えられる。 ○ 国土交通省では、平成12年の事案を受け、14年に道路運送車両法を改訂し、15年から懲役刑の導入、罰金額の引き上げ等の罰則強化を図り、リコール命令制度を創設したところであるが、今般の事案を受けリコール命令制度を有効に活用するだけの運用体制を十分に整備する必要がある。 ○ 具体的には、国から自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するため、情報収集体制の強化、監査体制の強化及び実証的検証体制の整備を行うことで、自動車メーカーによる不正行為の再発防止を図る。 	○	—	—	—
21	リコールに係る不正行為に対する再発防止対策 【自動車交通局技術安全部審査課 課長 増井 潤】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 本施策で開発する評価手法を国が行なう放射性物質の運送方法等の安全審査のツールとして活用し、セキユリティーに対する審査・監督能力の向上に役立てる。 ○ 放射性物質の海上輸送は、陸上施設以上にセキユリティー確保が困難であり、その対策が強く求められている。 ○ 放射性物質の安全輸送がエネルギー安定供給に不可欠となっていることから、輸送の安全確保は公益が高く、また、放射性物質の特殊性から事故が一度発生すれば大惨事につながるため、公共の安全を確保する観点からも行政が関与していく必要がある。 ○ 本施策の成果は、IAEA輸送規則改正等に反映させる他、国が行なう放射性物質の運送方法等の安全審査のツールとして用いることとしている。 	○	—	—	—
22	放射性物質の海上輸送時のセキユリティー強化 【海事局検査測定課 課長 澤山 健一】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 改正SOLAS条約発効等に伴い、高規格コンテナターミナル等において出入管理が義務づけられ、なりすまし防止等保安性の向上のためには本人確認が必要となった。利用者は複数の港湾・ターミナルに出入りすることから、物流の効率性向上には共通化された通行証等の導入が効果的であるが、現在、紙の通行証を各施設がバラバラで運用している。 ○ 各施設で共通化された、出入管理についての統一的なルール・基準等が存在していないため、保安 	○	—	—	—
23	港湾施設の出入管理の高度化 【港湾局総務課港湾保安対策室 室長 池上正春】		○	—	—	—

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要		政策評価の結果の政策への反映状況		
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
		<p>性が高くかつ共通化された出入管理の仕組みが構築できない状況である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ したがって、複数の港湾・ターミナルで身分証明がなされる仕組みを共通化し、これに対応したゲート施設の整備を検討する必要がある。 ○ 上記に基づき、港湾施設における出入管理の高度化を実現するため、本人確認の自動化や共通化に関する実証実験を行う。 				
24	<p>航空保安対策の総合的推進 【航空局監理部総務課航空保安対策室：室長 新田慎二、飛行場部管理課空港管理室：室長 佐々木良】</p>	<p>航空機の安全な通航を確保するため、空想において従来より不法侵入対策を行ってきたが、平成16年4月、不法侵入事件が発生し、社会的に大きな影響が生じた。また、米同時多発テロ事件以降、総合的な航空保安対策の強化を図っているところであるが、我が国に対するテロ予告や国際的にもテロの脅威レベルが高まりを見せていることから、より一層の航空保安対策の推進が求められている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 不法侵入事件については、不法侵入対策が一部未整備な部分で発生したことから適時適切な対応が遅れたため、大きな影響が生じたものである。また、より一層の航空保安対策の推進が求められている点については、テロの脅威レベルが高まっていること、国際的に、航空貨物及び空港関係者に対する保安検査体制が厳しくなっていること等の事情から、保安体制が十分整っていないことによる。 ○ そこで、空港への不法侵入対策としては、場周フェンスの強化等の物理的対策の強化、万が一不法侵入が発生した場合においてその影響を最小限に抑える対策を講じ、また、保安検査体制の強化としては、保安検査に必要な機器を早急に整備するとともに航空保安関係組織の強化を図る必要がある。 ○ 具体的には、以下の措置を講じることとする。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 空想における場周フェンスの強化、センサーの設置等の不法侵入対策 ・ 危機管理のための現場の状況把握及び指示システム等の拡充 ・ 保安検査機器(X線検査装置等)への補助制度の創設 ・ 本省及び地方局における航空保安関係組織の強化 ・ 空港管理者、航空会社等に対し、ハイジャック・航空機テロ防止のための保安プログラムの作成・提出を法令上義務付け。 ・ スカイ・マニージャルの導入 	○	—	—	—
25	<p>航空法の一部改正 【航空局 管制保安部 保安企画課：課長 鈴木昭久、技術部 運航課：課長 宮下徹、航空機安全課：課長 高岡信、乗員課：課長 高橋和弘】 ※規制に係る部分については【事前評価(RIA)】に記載</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 航空機運航者が希望する時刻・高度・経路での航行を、安全を損なうことなく、最小限の制約で実現させることが航空交通サービスの目標であるが、実際には近年の航空交通量の増加に伴う遅延の発生など、航空機が希望する時刻・高度・経路での運航を実現することが困難となっている。今後羽田空港の再拡張事業等により航空交通量が増加した場合は更に遅延が増加することが懸念される。 ○ 航空交通需要の増大に伴い、羽田空港の発着枠の拡大、成田空港の暫定平行滑走路の共用開始、中部国際空港の開港など、空港容量の拡大を図ってきたが、一方で交通量の増加により空域が既に飽和状態にあるため、交通量の調整のための出発機指示などを課す必要が生じている。 	—	—	—	○

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要		政策評価の結果の政策への反映状況			
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析		予算概要 算要求 を行っ た	税制改 正要 を行っ た	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行っ た
		<p>○ 空域の容量を拡大するため、現在固定的に設定されている航空機の飛行経路を空域の航空交通状況及び気象状況に応じて柔軟に変更し、より多くの航空機の飛行を可能とする必要がある。また、国内定期航空運送事業者等と情報を共有し、緊密に連絡及び協力することにより、航空機運航者がより効率的な飛行計画を作成できるようにするとともに、航空機運航者のニーズを踏まえた交通量の調整を実施することにより、運航効率の向上を図る必要がある。</p> <p>○ 福岡航空交通管制部において、我が国が管轄する空域の航空交通状況を一元的に管理し、交通状況及び気象状況に応じた柔軟な飛行経路の設定、交通量の監視及び調整、これらに関する情報の国内定期航空運送事業者等への提供など必要な措置を講じる。また、これらの措置を講じるため、防衛庁、気象庁及び国内定期航空運送事業者等と緊密に連絡し、及び相互に協力することとする。</p>					
26	海上テロ対策の充実・強化 【海上保安庁警備救難部管理 課長 岩男雅之、警備課長 星島伸至】	<p>○ 我が国海上でのテロ事件は発生していないが、9.11米国同時多発テロ発生以降、イスラム系テロ組織の活動は一向に沈静化の兆しを見せずにいるばかりか、イラク南部のバスラ沖自爆テロやマラッカ海峡石油タンカー乗取り事件等、その脅威はまさに海上にまで及びつつある。</p> <p>○ これは、昨今のテロ情勢が一層緊迫化している現状と分析でき、海上保安庁は、現在の危機管理体制、国際的な連携、資機材の整備等を一層強化する必要がある。</p> <p>○ このため引き続き原子力発電所等の国内重要施設の警備強化をはかるとともに、台湾の危機管理体制を強化し、テロの発生防止及びテロに係るヒト・モノ等の国内流入を遮断する必要がある。加えて国際的なテロ対策の枠組みや動向に積極的に参画し、各国関係機関と連携を強化する必要がある。</p> <p>○ 具体的には、以下の施策を実施する必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 第五、七管区に公安課を設置、五大港(東京・横浜・名古屋・大阪・神戸)に警備専門要員を配置。 ② 原子力発電所等の沿岸部に立地する重要施設に対しては、防弾措置を施し、武器を搭載した高速かつ高機動力を有する警備能力強化巡視艇及び警備取締艇を配備。 ③ 各国関係機関との連携強化。 ④ テロ鎮圧部隊及び資機材を迅速に現場へ輸送するため、輸送能力を重視した航空機の整備。 ⑤ 既存の航空機の監視能力、防弾対策の強化等。 	○				
27	領海警備体制の強化 【海上保安庁警備救難部管理 課長 岩男雅之、警備課長 星島伸至】	<p>○ 近年、尖閣諸島(領釣島)への不法上陸事案をはじめ、中国海洋調査船の活動の問題など、我が国の海洋権益の保全に支障を来す問題が生じている。</p> <p>○ 活動家の行動形態の変化、海洋権益を巡る状況等、時々刻々と変化している状況・事案に対応するため、警備体制及び資機材を一層強化する必要がある。</p> <p>○ このような事態に適切に対応していくには、現場への迅速な警備勢力の投入・運用と関係省庁との緊</p>	○				

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の政策への反映状況			
			予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正を行った
28	ESSTモデル事業の推進 【総合政策局環境対策課、課長 玉木 良知】	<p>密な連絡調整がこれまで以上に重要となるため、組織体制の充実を図る必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ このため、本庁に「領海警備対策官」、第十一管区に「専門官(領海警備担当)」を設置する。また、複数機の機動力のあるボートの搭載・巡視船艇への補給機能等の拠点機能を強化した巡視船を整備する。 ○ 政府で策定した京都議定書目標達成計画において、2010年時点で運輸部門からの排出量を2億5,000万t-CO₂(1990年比15.1%)に抑制することを目標としているが、2002年度の実績値は2億6,100万t-CO₂(20.4%)とこれを上回っている状態。 ○ その原因として、家用自動車の燃費は向上する傾向にあるが、引き続き排出量が増加している背景には、家用自動車が増加する一方、乗車効率が低下していることが挙げられる。 ○ 家用自動車からの排出量を抑制し、環境的に持続可能な交通(E-ST)の実現を目指す先導的な地域を募集するため、関係省庁、関係省庁、関係省庁の連携により集中的な支援を推進する必要がある。 ○ 具体的には、革新的かつ総合的な取組に対して、次世代型路面電車システム(LRT)の整備やバスの活性化等の公共交通機関の利用促進、自転車利用環境の整備、道路整備や交通規制等の交通流の円滑化対策又は低公害車の導入促進等の分野における支援策を集中的に講じるなど、地域の意欲ある具の取組(トップランナー)に対する連携施策を強化する。 ○ 京都議定書の目標を達成するためには、民生部門全体でエネルギー起源CO₂の排出量を1990年比で2%削減する必要があるが、現行の施策を実施しただけでは1990年比で約30%も増加すると推計されている。 ○ 民生部門のエネルギー消費が増加している原因については、オフィスビル、商業施設等の床面積の増加(業務部門)や、世帯数の増加や家電製品の保有台数の増加等に伴う暖冷房需要の増加(家庭部門)が挙げられるほか、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上があまり進んでいないことも原因の一つとして挙げられる。 ○ 住宅・建築物の省エネルギー性能の向上については、社会全体には大きな恩恵をもたらすものの、対策を施行する個々の住宅の所有者や居住者等に短期間では回収できない初期負担を強いるため、敬遠されがちであるため、経済的インセンティブの付与が必要である。 ○ エネルギー消費の総量を削減するためには、できるだけ多くの住宅・建築物の省エネルギー化を推進することが重要であり、幅広く国民、企業に経済的インセンティブを与え、与えることができるよう省エネ住宅の建築、購入または省エネリフォームについて税制上の特別措置を講ずることが妥当である。 ○ 累次の排出ガス規制の強化により、これまで主たる規制対象となっていたボイラー・ナガ粒子等の微細粒子の排出量について焦点を当てて精密な測定を行い、規制する必要性が生じている一方、微細粒子について効果的な測定・規制が行われていない状況にある。 ○ その原因は、自動車から排出される微細粒子が微細で測定が困難であり、その排出量を測定し、評価するための手法が未だ確立されていない状況にあるためである。 ○ このため、自動車から排出される微細粒子を精密に計測し、評価するための新たな手法の確立が急務となっている。 	○	—	—	
29	住宅・建築物の省エネルギー対策の推進 【住宅局住宅生産課、課長 高井 憲司】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 民生部門のエネルギー消費が増加している原因については、オフィスビル、商業施設等の床面積の増加(業務部門)や、世帯数の増加や家電製品の保有台数の増加等に伴う暖冷房需要の増加(家庭部門)が挙げられるほか、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上があまり進んでいないことも原因の一つとして挙げられる。 ○ 住宅・建築物の省エネルギー性能の向上については、社会全体には大きな恩恵をもたらすものの、対策を施行する個々の住宅の所有者や居住者等に短期間では回収できない初期負担を強いるため、敬遠されがちであるため、経済的インセンティブの付与が必要である。 ○ エネルギー消費の総量を削減するためには、できるだけ多くの住宅・建築物の省エネルギー化を推進することが重要であり、幅広く国民、企業に経済的インセンティブを与え、与えることができるよう省エネ住宅の建築、購入または省エネリフォームについて税制上の特別措置を講ずることが妥当である。 ○ 累次の排出ガス規制の強化により、これまで主たる規制対象となっていたボイラー・ナガ粒子等の微細粒子の排出量について焦点を当てて精密な測定を行い、規制する必要性が生じている一方、微細粒子について効果的な測定・規制が行われていない状況にある。 ○ その原因は、自動車から排出される微細粒子が微細で測定が困難であり、その排出量を測定し、評価するための手法が未だ確立されていない状況にあるためである。 ○ このため、自動車から排出される微細粒子を精密に計測し、評価するための新たな手法の確立が急務となっている。 	—	○	—	—
30	新たな粒子状物質測定法導入のための調査事業 【自動車交通局技術安全部環境課 江口 稔一】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 民生部門のエネルギー消費が増加している原因については、オフィスビル、商業施設等の床面積の増加(業務部門)や、世帯数の増加や家電製品の保有台数の増加等に伴う暖冷房需要の増加(家庭部門)が挙げられるほか、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上があまり進んでいないことも原因の一つとして挙げられる。 ○ 住宅・建築物の省エネルギー性能の向上については、社会全体には大きな恩恵をもたらすものの、対策を施行する個々の住宅の所有者や居住者等に短期間では回収できない初期負担を強いるため、敬遠されがちであるため、経済的インセンティブの付与が必要である。 ○ エネルギー消費の総量を削減するためには、できるだけ多くの住宅・建築物の省エネルギー化を推進することが重要であり、幅広く国民、企業に経済的インセンティブを与え、与えることができるよう省エネ住宅の建築、購入または省エネリフォームについて税制上の特別措置を講ずることが妥当である。 ○ 累次の排出ガス規制の強化により、これまで主たる規制対象となっていたボイラー・ナガ粒子等の微細粒子の排出量について焦点を当てて精密な測定を行い、規制する必要性が生じている一方、微細粒子について効果的な測定・規制が行われていない状況にある。 ○ その原因は、自動車から排出される微細粒子が微細で測定が困難であり、その排出量を測定し、評価するための手法が未だ確立されていない状況にあるためである。 ○ このため、自動車から排出される微細粒子を精密に計測し、評価するための新たな手法の確立が急務となっている。 	○	—	—	—

No.	施策等の名称	新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の概要				政策評価の結果の政策への反映状況			
			予算概要	税制改正	財政投融資計画	反映	予算要求	税制改正	財政投融資計画	反映
31	スーパーエコシッピングの開発・普及(環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化及び次世代内航海船の研究開発) 【海事局総務課参事官：総務課参事官 大塚 洋、海事局企画課参事官：企画課参事官 坂下 広朝】	<ul style="list-style-type: none"> これを踏まえ、排出ガス規制の見直しについて検討していくことが妥当。 モーダルシフト比率は低下しており、運輸部門におけるエネルギー需要面のCO₂排出量の削減は進んでいない。 原因は、内航海運の競争力がコスト等の観点から自動車と比較して弱いこと。 新技術の一部を導入したスーパーエコシッピング(SES)フェーズ1については、現時点では純民間レベルでの普及がほとんど進まない状況にあり、普及の当初段階では政府等が経済的・技術的な支援を行うことで、内航事業者の導入障壁を除去し市場への早急な浸透を促進することが必要。 SESフェーズ1普及促進事業等を講じるほか、普及のための環境整備及び需要拡大のための調査、研究開発を行うことが必要。 	○	—	—	—	○	—	—	—
32	バラスト水からの海洋環境保護 【海事局安全基準課：課長 石田 育男】	<ul style="list-style-type: none"> バラスト水を介した水生生物の移動による海洋生態系への悪影響が以前より懸念され、これを抑制するためには世界的な規制の導入が必要としてバラスト水管理条約が昨年2月に採択された。今後、同条約の円滑な実施が必要となっているが、現段階では発効の見通しが明確になっていない。 原因は、条約の実施に必要なガイドラインの作成が未作成であること、また、条約で定めるバラスト水の排出基準に適合する機器の認証方法も現段階では確立されていないこと。 このため、条約の実施ガイドラインを早期に作成するとともに、バラスト水処理装置の認証が円滑に行われるような体制整備を図ることが必要。 予算措置等を講じ、バラスト水管理条約の実施ガイドラインの作成及び同条約実施のために必要となるバラスト水処理装置の認証体制の整備を行い、同条約の円滑な実施を図る。 	○	—	—	—	○	—	—	—
33	海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全 【気象庁地球環境・海洋部地球環境業務課：課長 加納裕二】	<ul style="list-style-type: none"> 海洋環境保全対策等の策定・実施に必要な、海洋環境に対する評価基準が未整備であり、対策の策定・実施に必要な判断材料が極めて不足している。 評価基準が未整備である理由は、海洋の現況観測データが時空間的に不十分であり、そのため海洋の現況把握や海洋変動のメカニズムの解明が不十分であることが考えられる。 わが国近海の海洋観測データの充実と、海洋数値モデルに用いる初期値の精度向上を図ることにより、海洋環境の評価基準を設定し、海洋環境の診断を行うことが必要である。 中層フロートの投入等により海洋観測データを充実させ、海洋環境に関する様々な要素の診断結果を「海洋の健康診断表」として取りまとめ、関係機関等や一般国民に広く提供する。 	○	—	—	—	○	—	—	—
34	直轄総合水系環境整備事業 【河川局河川環境課：課長 坪香伸】	<ul style="list-style-type: none"> 上流ダム周辺環境整備と河川環境整備は別々に実施しているため、効率的な環境整備がされていない。 上流ダム周辺環境整備と河川環境整備の連携がなされていない。 このため、水系一貫とした効率的な環境整備をするためには、上流ダム周辺環境整備と河川環境整備が連携して環境整備を実施することが必要である。 具体的には、上流ダム周辺環境整備と河川環境整備を連携して実施することにより、効果的な水質浄化、連続した親水空間の創出、魚類の遡上・降下環境の向上・降下環境の改善、生物の生息・生育環境の改善が図れるよ 	○	—	—	—	○	—	—	—

No.	施策等の名称	新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析 政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況			
			予算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正を行った
35	統合河川環境整備事業 【河川局河川環境課: 課長 坪香伸】	<p>う、水系環境整備事業を創設する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 各河川の事業箇所毎に予算が配分されており、地方において河川環境整備事業で実施している河川間の予算運用等が容易に出来なかつた。 ○ 地方が管理する河川の現地状況に即応した河川間の予算運用等は相当の期間を要する。 ○ このため、現地の状況に即応した予算運用等が可能となるなど地方の自主性・裁量性をより高めつつ事務の簡素化を図ることが必要である。 ○ 地方において河川環境整備事業で実施している河川間の予算運用等が容易に出来るようにするため、地方が作成する事業計画に基づき、事業実施主体による裁量的一つ事務の簡素化を可能とするための河川環境整備事業を統合補助金化する。 	○	—	—	—
36	流域下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進 【都市・地域整備局下水道部流域管理官: 流域管理官 藤木修】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 閉鎖性水域の環境基準達成率は三大湾約60%、湖沼約40%と横道いで推移しており、達成率向上のため下水道の高度処理が強く求められている。下水道の高度処理人口普及率は平成15年度末で12.2%と非常に低い状況である。 ○ 下水道の高度処理は、市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理導入コストが割高であること等の理由により、計画的な施設整備が進みにくい状況にある。 ○ 流域の地方公共団体が互いに協力し、効率的に下水道の高度処理を推進するための新たな施策が必要となっている。 ○ 広域重要水域を対象とする流域計画については、国が基本方針(仮称)を策定するとともに、流域計画に基づき下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を導入する。 	○	—	—	○
37	FRP廃船の高度リサイクルシステムの構築 【海事局船用工業課: 課長 和田 昌雄】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現在、FRP船の不法投棄・放置船が増加しており、社会問題化している。 ○ FRP船の処理困難性から、廃船処理システムが確立されていないことが原因である。 ○ したがって、FRP船の経済的な処理システムを技術的・制度的に確立することが必要である。 ○ 具体的には、メーカーによるリサイクルシステムの導入等を行う。 	—	—	—	○
38	総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)支援の推進(支援制度の拡充) 【港湾局環境整備計画室: 室長 牛嶋 龍一郎】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 循環型社会の構築が求められている中で、港湾を核とする海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進するに当たり、静脈物流拠点の形成が必要とされている。しかしながら、積替・保管施設等、循環資源に対応した物流施設が不足している。 ○ 循環施設に対する物流施設が収益性が低く、港湾管理者、民間事業者等による物流施設の整備が進んでいない。 ○ 港湾管理者、民間事業者等による施設整備を促進するための施策が必要である。 ○ このため、循環資源を取り扱う岸壁等の重点整備を行う。あわせて、施設整備を促進させる施策として、荷さばき・保管施設等の施設整備を行う港湾管理者、民間事業者等への新規補助制度の創設及び低利融資の拡充を検討し、静脈物流拠点の形成を推進する。 	○	—	○	—
39	スーパー中核港湾プロジェクトの推進 【港湾局計画課: 課長 林田	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国際的地位の低下(世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下)などにより、海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コスト面での更なる強化が必要。 ○ 港湾サービスレベル面、海外主要港の水準に達していない(アジア主要港に比較して港湾コスト3 	○	○	○	○

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の政策への反映状況		
			予算要求を行った	税制改正を行った	財政投資計画に反映した
	博 港湾局港湾経済課：課長 田村 明比古】	<p>割高、リードタイムはアジア主要港の1日に対し、日本の港湾は3日)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準実現のため、スーパー中核港湾において次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する必要がある。 ○ 次世代高規格コンテナターミナルを運営する民間ターミナルオペレーターが整備する荷捌き施設等に対する無利子貸し付け制度の創設、港湾の24時間フルオープン化支援施策の導入や内航フェイダー輸送の活性化に関する社会実験を行う。 			
40	港整備交付金の創設 【港湾局計画課：課長 林田 博】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 第一種漁港と共通の課題を有する地方港湾においては、管理者の相違等のため、地域の特性に応じた施設整備が効果的に行われていない実例が存在。 ○ 港湾・漁港間での事業調整には相当の期間を要する。 ○ 地方の創意工夫を生かしつつ、総合的かつ効果的な事業実施を可能とする連携策が必要。 ○ 地方港湾と第一種漁港において、地方公共団体が港湾施設及び漁港施設を総合的かつ効果的に整備するための助成制度を創設する。 	○	—	○
41	物流の総合化・効率化の推進 【総合政策局貨物流通施設課 貨物流通施設課長 濱勝俊】	<p>運輸分野における地球温暖化対策については、地球温暖化対策推進大綱(平成14年度)に基づき、諸施策を講じてきたところである。しかし、京都議定書のCO2削減目標である「2008年～2012年の5年間の平均CO2排出量を1990年の排出量との比較で6%削減」に向けた2002年度の実績値は基準年比で約7.6%増となっており、現在の推移では目標達成が困難な見通しとなっている。</p> <p>○これまでの物流では、荷主は輸送・保管・流通加工等の物流業務ごとに異なる事業者と契約を結ぶという形態が主であり、その結果、物流の過程では点在する物流の拠点施設(倉庫、流通加工場、荷さばき用上屋等)を縫田しなければならず、輸送経路が複雑し、CO2排出量を増大させる要因となっていた。</p> <p>○近年、我が国においても、貨物運送事業者や倉庫事業者等の物流事業者を中心に、複数の事業許可を取得し、荷主企業から輸送・保管・流通加工等の物流業務を一括して受託する3PL(サードパーティ・ロジスティクス)事業への参入が見られ、物流拠点を中核とした輸送の合理化、在庫の適正化等が進められているものの、これの取組は大手企業等の一部の先進的な事業者に限られているところがある。</p> <p>○これは、物流拠点の整備には多額の資金を要し、かつ、その回収に長期間を要することから、民間事業者の経済活動のみでは必ずしも円滑な整備が進まないという構造上の問題によるものであり、物流効率化のための物流拠点施設整備等に対する支援を充実する必要がある。</p> <p>○具体的には、社会資本と連携した物流拠点の整備と当該施設を活用した物流業務の一体的実施を促進するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 流通業務総合効率化事業の計画について認定制度の創設 ② 総合効率化計画に基づく事業の実施に必要な事業許可の一括取得、物流施設の整備に係る資金面の支援、税制上の特例措置等の創設 <p>等の施策を関係省庁(経済産業省、農林水産省)とともに実施することにより、物流に伴う環境負荷の低減を図る。</p>	○	—	○
42	駅まち協働事業の創設	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市再生、中心市街地活性化等の観点から交通拠点の整備に対し地方自治体からの要望は高いが、 	○	—	—

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の政策への反映状況		
			予算要求を行った	税制改正を行った	財政投資計画に反映した
		<p>交通拠点周辺は権利関係が複雑していることなどから、事業者間の調整及び計画策定に課題を抱えている地区が多く、複雑となった駅まで整備が進んでいない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 権利関係が複雑な場合において、個別の施設や管理者に対して支援する従来までの補助制度では計画調整が困難である。また、鉄道事業者等との事業スケジュールの調整も図らう。 ○ 交通拠点の全体計画の策定において、個別の施設や管理者に対して支援する従来までの考えにとらわれず、関係者が連携し、利用者にとって最適な整備計画を策定し、計画に基づき施設整備に対して鉄道側と都市側が協働して包括的に助成を行うことが必要である。 ○ 関係者による協議会を設置、協議会による計画とスケジュールの策定、都市整備に要する費用を上限とした限度額方式による助成、鉄道局による助成制度と連携した総合的、一体的な整備を促進する。 ○ まちづくりと一体となったLRTの整備が期待されているものの、国内での新規路線の整備事例は多く、既存の路面電車のLRT化についても、順調に進んでいるとはいえない。 ○ LRT導入の際には多大な初期投資が必要であるが、地方自治体の財政状況や既存事業者の投資余力が限られているため、導入に向けたインセンティブが働きにくく、関係者間の利害調整等が困難。 ○ LRT導入の際の初期投資を軽減する財政支援の拡充と、地域の一元的な協議・推進体制の整備が必要。 ○ 鉄道事業者、関係自治体等による「LRTプロジェクト推進協議会」を設置し、協議会が策定したLRT整備計画に基づく整備に対し、補助制度の同時採択など総合的な支援を行う。 	○	—	—
43	<p>LRTの整備の推進 【鉄道局財務課：課長 室谷正裕、道路局路政課：課長 日原洋文、都市・地域整備局街路課：課長 松谷春敏】 【都市・地域整備局街路課：課長 松谷春敏】</p>		○	—	—
44	<p>外部評価強化による路上工事の縮減 【国道・防災課 課長 鈴木克宗】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 路上工事の実施に対する道路利用者の批判に配慮するため、様々な路上工事縮減施策に取組んだ結果、全国の直轄国道において目標を上回る路上工事時間を縮減したが、一部道路の路上工事時間が年度後半に集中するなど、路上工事縮減の取組みはまだ不十分である。 ○ この原因として、道路利用者への路上工事に関する情報提供が不十分であることに加え、工事実施者に路上工事縮減のインセンティブが働く仕組みが十分に構築されていないことなどが挙げられる。 ○ そこで、道路利用者への路上工事に関するきめ細かな情報提供の徹底を行うとともに、道路管理者及び占用企業者に路上工事縮減のインセンティブが働く仕組みを構築することが必要。 ○ 路上工事情報のリアルタイム化や工事看板に問合せ番号を導入し、路上工事情報提供を充実し、また、毎月の路上工事時間を集計・公表、路上工事不人気投票の実施等により、外部評価強化による路上工事縮減を実施 	—	—	—
45	<p>都市鉄道利便増進事業の推進 【都市鉄道課：課長 渡邊一洋】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ これまでの都市鉄道は、輸送力確保等は図られてきたが、他事業者との接続性や混雑時間帯の速達性、駅周辺地域との一体性などに問題があり、都市鉄道ネットワーク機能は十分に活かされていない状況にある。 ○ 原因は、事業に多額の費用が必要なこと、輸送需要の頭打ちによる事業者の設備投資抑制傾向、多数の関係者の利害が錯綜すること等が考えられる。 ○ このため、利用者等の声を反映しながら関係者の利害調整の仕組みを確立するとともに、鉄道事業者 	○	○	○

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要 新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	政策評価の結果の政策への反映状況			
			予算概 算要求 を行っ た	税制改 正要 求を行 った	財政改 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行っ た
46	地方鉄道の再生 【鉄道局財務課: 課長 室谷正裕】	<p>等間の投資を効果的に引き出すため、既存ストックを有効活用した都市鉄道整備に対する支援を充実する必要がある。具体的には、都市鉄道等利便増進法案の策定、都市鉄道利便増進事業費補助の創設、鉄道施設に係る課税標準の特例措置の創設等の実施により、都市鉄道ネットワークの利便を増進を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 都市鉄道の利便増進は、極めて大きな便益を生み出し、波及効果も大きい。また、既存ストックの有効活用により費用効果が高く極めて効率的な手段である。 ○ 地方鉄道は、地域住民の交通手段として重要な役割を担いつつも、過疎化やモータリゼーションの進展等により輸送人員が減少し、その経営状況は厳しい状況にある。また、コスト削減が進められ、利便性向上のための設備投資が進まず、所要時間の短縮が図れない・運行本数も減らされる等、結果として沿線住民の鉄道離れが一層進行。 ○ よって、利便性向上に向けた鉄道事業者の努力とそれに対する関係自治体、地元経済界、住民等、地域の主体的・積極的関与を促し、利用促進と事業基盤の強化につながる施策が必要である。 ○ このため事業者による利用者利便向上に資する取組みやそれに対する地域の関与について再生計画の策定を求め、鉄道施設等の整備について重点的かつ効果的な支援を講じる。 ○ 地方鉄道の再生計画策定、実施を通じて事業者と地域の連携が図られ、国が重点的・効果的に支援するとともに、その結果についても検証することとしており、地方鉄道の再生に向けた効率的・総合的な取組みが可能となる。 	○	○	—	—
47	国際競争力のある観光地づくり 【総合政策局観光地域振興課: 課長 若林 陽介、総合政策局旅行振興課: 課長 志村 裕 整課事業総括調整室: 事業総括調整官 横山 晴生】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 訪日外国人旅行者数は、日本人海外旅行者数と比較して未だ低い状況にある。 ○ 原因は、民間セクターや地方自治体等の連携が不十分である等の理由で観光地づくりの魅力の向上が十分には行われていないこと、外国語による表示や情報提供が不十分なこと、外国人旅行者に対する対応能力を持った人材が不足していることである。 ○ 観光地づくりについては、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取組みが不可欠。また、公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等の充実が必要。さらに、外国人旅行者にわが国の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる人材確保が必要。 ○ このため、①国際競争力のある観光地の整備に対する支援制度の創設、②公共交通機関における外国語による案内表示等の促進、③通訳ガイド制度の改善などを実施する。 ○ 不動産取引について、総務省の不安感を抱いているなど、市場参加者に提供される情報が不十分であり、取引当事者間に情報格差が存在している。 ○ 原因は、土地取引は通常相対で行われるため、取引に関する情報が市場に提供されにくいためと考えられる。 ○ 近年、取引当事者は土地・建物に関する正確で、分かりやすい、より詳細な情報を求めるようになっており、取引価格等の土地に関する情報の把握・提供の体制を充実させる必要がある。 ○ このため、法務省から登記異動情報を得、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、物件が容易に特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行う。 	○	○	—	○
48	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進 【土地・水資源局土地情報課: 課長 大坂 正、地価調査課: 課長 岩本 千樹】		○	—	—	—

No.	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の概要
49	<p>マンション履歴システムの整備の推進 【住宅局住宅政策課、住宅局長山本繁太郎(住宅政策課長兼任)、住宅局マンション管理対策室:室長 油谷 充寿】</p>	<p>新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析</p>	<p>○ マンションのストック戸数が約447万戸に達し、マンション適正管理の重要性が高まり維持管理を考慮してマンションを選定する人の割合が51%に及ぶという調査がある一方で、マンション管理情報の整理、登録等に対する管理組合の意識は低い状況にある。</p> <p>○ その原因の1つとして、マンションの管理状況が市場における価格形成要因とはなっていないことが考えられる。</p> <p>○ そのため、マンションが適正に管理され、適正な管理が市場で評価される「循環型マンション市場」を構築するためには、管理組合のマンション管理の適正化を促進するとともに、市場が管理組合の管理状況を適正に評価できる環境づくりを行う必要がある。</p> <p>○ 以上のことから、マンションの管理情報の登録・閲覧システムを構築することで、適正管理を促進する環境を整備し、管理情報データベースの整備により管理情報へのアクセス向上を図るとともに、管理状況評価指針を策定することにより管理情報を評価できる環境整備を図る。</p>	<p>○</p>	<p>○</p>	<p>○</p>

【事前評価(RIA)】

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正を行った
1	下水道に接続する事業者に対する事故時の措置の義務付け等【都市・地域整備局下水道部下水道企画課：課長 内眞一】	<p>【目的】 特定事業場において事故が発生した場合、下水道を経由して公共用水域へ有害物質又は油が流出することを防止し、下水道におけるリスク管理の徹底を図る。</p> <p>【内容】 特定事業場において有害物質又は油が下水道に流入する事故が発生したときは、特定事業場から下水を排除して公共下水道を使用する者は、応急の措置を講ずるとともに、公共下水道管理者に事故の状況及び講じた措置の概要を届けなければならぬこととするため、下水道法に所要の改正を行う。</p>	<p>事業者により応急措置が講じられるとともに、事故の届出がなされることにより、下水道管理者は有害物質又は油の種類や量を終末処理場等に流入する前に把握でき、有害物質又は油の流入状況に応じた適切な終末処理場等の運転、処理を行うことが可能となる。</p> <p>その結果、人の健康又は生活環境に係る被害を生じるおそれのある物質又は油の終末処理場から公共用水域への流出を、最小限度に留めることができる。</p>	<p>本施策は、通常時(事故時以外の場合)における下水の排除制限を規定した現行の下水道法第12条の2を前提として、その実効性を担保するためのものであり、事故が発生しない限り、事業者及び公共下水道管理者に費用の追加負担が生じることはない。</p> <p>また、本施策が実施されず、公共下水道管理者が事故発生を把握できないと、流入物質を特定するための調査及び水質検査費用、下水道から流出した物質等の除去費用など多大な費用が必要となることをかんがみれば、本施策は人の健康に係る被害を未然に防止す</p>	<p>現行制度では、下水道に接続する事業場から事故により異常な水質の下水が下水道に排除された場合でも、当該事業場に下水道管理者への届出義務が無いため、下水道管理者は事故の発生を把握できず、適切な対応を講ずることができない場合がある。</p>	—	—	—	○

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
2	港則法の一部改正 【海上保安庁交通部安全課長 村上玉樹】	【目的】 規制の必要性が低下している夜間入港規制を廃止し、港湾手続きの簡素化を図り、もって我が国港湾の国際競争力の強化に寄与する。 【内容】 夜間においては、目視による周囲の状況の確かな把握が困難であり、運航者の操船能力が昼間より劣ること等の理由から、夜間における港内での事故を防ぎ、港内の安全を図るため、特に船舶交通が輻輳する港への夜間の入港を港長の許可制度としている。 近年、海難防止指導等を行ったことによる夜間の港内における全国的な要救助海難の減少や、航海計器や船舶性能の向上等による夜間の航行環境が改善されたことにより規制の必要性が低下しているため、夜間入港規制を廃止するため、港則法に所要の改正を行う。	夜間入港規制の廃止により、夜間入港の際の許可申請手続きが不要となり、港湾手続きの簡素化の推進につながる。また、申請に係る事務負担が軽減される。	想定される負担なし。 想定される負担なし。	入出港に係る規制を最小限とし、かつ、国際的整合性を確保する観点から、夜間入港規制の廃止が求められている。	—	—	—	○
	港湾運送事業法の一部改正 【海事局港運課: 課長 田村 明比古】	【目的】 先行して規制緩和を実施している特定港湾(以下「主要9港」という。)に加え、港湾運送事業法が適用となる全国	地方港におけるコスト高、サービスの画一化は、強固な規制による新規参入抑制により生じている面	—	需給調整規制に基づく免許制により新規参入が厳しく制限され、	—	—	—	○

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
		<p>の港湾における規制緩和によって、競争の促進を通じた港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供を図ることにより、港湾の活性化を促進することを目的とする。</p> <p>【内容】 主要9港以外の港湾(以下「地方港」という。)における一般港湾運送事業等及び検査事業等の規制緩和について、先行して規制緩和を実施している主要9港同様の規制緩和(需給調整規制を廃止し事業参入を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制に改めること)を実施するため、港湾運送事業法に所要の改正を行う。</p>	<p>があり、規制の緩和が直接的に競争促進によるサービスの効率化、多様化の実現につながると考えられる。</p> <p>先行して規制緩和を行った主要9港では、新規参入や利用者のニーズに対応した運賃・料金の設定が着実に進んでおり、港作業の共同化のほか、港湾運送事業者のターミナルオペレーター業への展開が進むなどの事業の拡大が進んでいるところである。また、規制緩和を契機として、港運労使の合意により364日24時間フルオープン化が実現するなど、港湾の活性化による国際競争力の強化が図られつつあり、地域産業競争力の強化にも寄与している。</p>	<p>(1) 有視界飛行方式の禁止及び特別な航行の許可制度の創設は、RVSMを</p>	<p>また、運賃・料金について認可制とすることにより、価格が高止まりしている。</p>	—	—	—	—
3	<p>航空法の一部改正 【航空局 管制保安部 保安企画課・課長 鈴木 昭久、技術部</p>	<p>【目的】 増加が続く航空需要とこれに伴う航空交通量の増大に対応し、空域の安全かつ効率的な利用並びに航空機及び</p>	<p>(1) RVSMを導入することにより、燃料効率の良いい高度を飛行できる航空機が増加する。また、</p>	<p>(1) 航空機が希望する高度で飛行することができないケースも多</p>	—	—	—	—	○

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況		
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した
	<p>運航課：課長 宮下 徹、航空機安全課：課長 高岡 信、乗員課：課長 高橋 和 弘】</p>	<p>その航行の安全の一層の向上を図る。</p> <p>【内容】 航空法の一部を改正し、以下の施策を実施する。</p> <p>(1) 一定高度以上の空域における航空機の垂直管制間隔を短縮(以下「RVSM」)するため、当該空域における有視界飛行方式による飛行の禁止、及び特別な方式による航行を実施するための航空機に係る許可制度を創設する。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策を強化するため、これらの空域において航行を行う場合、航空機に対し、他の航空機の航行に関する情報を入手することを義務づける。</p> <p>(3) 今後の航空機の検査の量的拡大及び質的高度化に対応可能な体制を構築するため、民間能力の活用による航空機検査制度の合理化を図る。</p> <p>(4) 操縦士と管制機関のコミュニケーション能力不足による事故を防止するため、国際航行を行う操縦士に対する英語能力証明制度を導入する。</p>	<p>航空機が選択できる高度が増加することから、航空交通容量を拡大することが可能となる。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域において航行する航空機は、当該空域を航行する他の航空機の情報を入手することが可能となり、航空機の接近を防止することが可能となる。また、訓練試験等計画の承認を義務づけることにより、民間訓練試験空域の利用の重複を排除することができ、当該空域における衝突事故の防止が可能となる。</p> <p>(3) 一定の能力を有する事業者の能力を活用することにより、官民あわせた国全体の検査の体制の強化及び国の検査の新技術への重点化など、航空機検査制度の合理化が図られる。</p>	<p>導入するためにシカゴ条約に基づく国際標準に規定されている要件である。RVSMの導入により、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加し、燃料費削減等の効果がある。一方、29,000ft以上の高さの空域を有視界飛行方式で飛行する民間の航空機は実際にはほとんどなく、やむを得ず有視界飛行方式で飛行する必要がある場合がある。管制機関の許可を得れば飛行することが可能であることから、当該規制による社会的費用はほとんど発生しない。</p> <p>(2) 他の航空機の航行に関する情報提供に</p>	<p>い。燃料効率の向上を図ることができず、また、航空交通容量を拡大することができない。</p> <p>(2) 地方空港や離島の空港周辺の空域において航空機が接近する事例が増加している。</p> <p>(3) 今後見込まれる新技術に係る設計の検査や、詳細かつ厳しい検査が必要となるジェット旅客機の開発の検査による航空機設計検査の量的拡大・質的高度化に対して人員が不十分であり、対応することが困難となっている。</p> <p>(4) 我が国にお</p>			

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概要要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正を行った
		(5) その他、航空交通の管理の実施、事後監督規定の強化等	(4) 国際航行を行う操縦士の英語能力が確保されることにより、英語でのコミュニケーション能力が一因となる航空機の事故が減少し、航空機の航行の安全性が向上する。また、国際標準に従って証明を行うことにより他のシカゴ条約締結国においても有効な証明と認められるため、乗り入れる外国におけるこれに相当する証明が不要となり、我が国操縦士の負担軽減に資する。	供は既存の施設を用いて実施するため、新たな整備費用が発生するものではなく、また、航空機は飛行場の情報提供機関等に連絡して情報を入手することから、社会的費用は必要最小限のものである。また、民間訓練試験空域における訓練飛行等の承認についても、新たな施設整備を要するものではなく、訓練飛行等を行うおととする者が国土交通省令に規定する事項を通報するのみであり、社会的費用は必要最小限のものである。 (3) 認定事業場が行った設計及び設計後の検査によって	ける英語能力判定の基準が新たに制定された国際標準に対応しておらず、また、定期的に評価する制度となっていない。				

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正を行った
				<p>国の検査の一部又は全部の省略を受けられることを可能にすることにより、より迅速な航空機の検査が可能となり、開発費用を削減する効果がある。一方、事業場の認定に際して必要となる手続きとしては、当該事業場が法律で定める要件に適合するものである旨の申請をただけで足り、申請者に係る負担は必要最小限のものである。</p> <p>(4) 航空英語能力証明制度では、国際標準で定められた最低基準に適合していれば証明を行うこととしており、申請者の負担は必要最小限のものである。</p>					

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況				
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	
4	水素供給スタンドに係る建築制限の見直し 【住宅局市街地建築課：課長 井上 俊之】	<p>規制の目的・内容</p> <p>燃料電池自動車に充てんするため水素供給スタンドの増設により、燃料電池自動車の円滑な導入・普及が促進されるものと考えられる。</p> <p>【目的】 燃料電池自動車の製造を行う施設(以下「水素供給スタンド」という。)の普及を促進し、もって燃料電池自動車の円滑な導入を図ること。</p> <p>【内容】 燃料電池又は内燃機関の燃料として自動車に充てんするための圧縮水素の製造を、安全上及び防火上支障がないものとして国土交通大臣が定める基準に適合する製造設備を用いて行う場合には、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域及び準工業地域における圧縮ガスの製造に係る用途規制を適用しないこととする。</p> <p>本措置の対象は、火災発生危険性等の観点から、一定の技術基準に適合する製造設備を用いて圧縮水素の製造を行う場合に限定することとし、また、住居専用地域においては原則として工場の建築が制限されていることを踏まえ、第一種住居地域から準工業地域までの用途地域に区域を限定することとする。</p>	水素供給スタンドの増設により、燃料電池自動車の円滑な導入・普及が促進されるものと考えられる。	水素供給スタンドの建築は、原則として、工業地域及び工業専用地域に限定されているが、当該施設の建築可能地域を拡充することにより、水素供給スタンドの普及が促進されるものと考えられる。	水素供給スタンドの建築は、原則として、工業地域及び工業専用地域に限定されている。	—	—	—	○	
5	エネルギーの使用	<p>【目的】</p>	運輸部門については、	運輸部門について	運輸部門について	—	—	—	—	○

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況		
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した
	<p>の合理化に関する法律の一部改正 【住宅局住宅生産課: 課長 高井 憲司、 住宅局建築指導課: 課長 小川富由】</p>	<p>運輸部門及び民生部門におけるエネルギー起源の二酸化炭素排出の削減を目指すことにより、地球温暖化対策を推進し、京都議定書目標達成計画に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成に寄与する。</p> <p>【内容】 エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和54年法律第49号)を改正し、経済産業省と連携して、一定規模以上の貨物輸送事業者、旅客輸送事業者、荷主に対し省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に制告、公表、命令を行う等運輸分野における対策を導入する。また、一定規模(2,000㎡)以上の非住宅建築物を新築・増築する場合はの所管行政庁への届出に、大規模修繕等を行う場合を追加する等の措置を講ずるとともに、一定規模(2,000㎡)以上の住宅においても非住宅建築物と同様の措置を講ずる。</p>	<p>国は、各事業者に省エネ目標を示し、それに基づいて各一定規模以上の事業者が自らの事業の実態に即した省エネ計画を作成することから、効果的な省エネが各事業者によって進められることとなる。当該事業者が取組むに於いて著しく不十分な場合には、制告等を行うことによりその取組みの改善を促すこととし、計画の実効性を確保することとする。</p> <p>住宅・建築物部門については、省エネ措置の届出等を義務づける対象を拡大することにより、所管行政庁による指示等による機会を捉えた省エネ措置の促進が可能となる。これにより、比較的耐用年数が長い大規模な住宅・建築物に省エネ措置が実施されない場合の長期間にわたる余剰なエネルギー消費</p>	<p>は、全ての輸送事業者、荷主に対して、省エネのために必要な判断基準、省エネ目標を示すことで、効果的な輸送を進めるための自主的な取組みを促進することが可能である。また、一定規模以上の事業者が計画作成等の義務を課すこととなるが、事業者は判断基準を参考にして、自社の状況に応じた最適な計画を自らの判断で作成することができ</p> <p>住宅・建築物部門については、省エネ措置の届出等を義務付ける対象を拡大することにより、申請者の届出等及び所管行政庁の受理に係る費用負担は多少増すものの、届出の対象を</p>	<p>では、各輸送事業者ごとの省エネ取り組みがまだ不十分であること、積載率が減少しており、特に、営業用貨物自動車に比べて自家用貨物自動車の積載効率が小さいこと、トラックから効率の良い鉄道・船舶へ輸送モードを転換するモーターシフトが進んでおらず、モーターシフト化率は近年横ばいである。民生部門については、新築に比べて省エネ性能が劣る、築年数が一定程度経過した既存の住宅・建築物が相当程度存在す</p>			

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投資計画に反映した	法令改正を行った
			<p>費を抑制する効果がある。エネルギーの使用を効率化することにより、エネルギー起源CO2の増加を抑制し、地球温暖化対策を推進することができる。</p>	<p>大規模なものに限定しているため、比較的小数の届出により相当程度の床面積をカバーでき、結果として、効率的に住宅・建築物の省エネ措置が実施される。 このように、本施策は、国は、事業者等の自主的な取り組みを促し、地球温暖化対策を推進するための必要最小限のものである。</p>	<p>ること、届出が義務付けられている非住宅建築物に比べ、新築住宅の省エネ基準達成率は伸びが緩やかである。</p>				
6	<p>通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案 【総合政策局観光地域振興課、旅行振興課(課長:若林陽介、村野智清文)</p>	<p>①通訳案内業法 【目的】 多様化、細分化が進む外国人旅行者のニーズに対応した有資格通訳ガイドの効率的な育成・確保、及びサービス内容の多様化・適正化を図り、接客接遇の一層の向上を通じた国際観光の振興を図る。 【内容】 「通訳案内業」に係る事業免許制について、最も重要な参入要件である通訳案内士試験の実施基準を法定し、試</p>	<p>①通訳案内業法 左記の通り、今般の制度の抜本的見直しと、通訳ガイド市場の活性化に向けられた諸施策を同時に講じることにより、量の面、質の面双方で大幅な改善が図られることから、有資格通訳ガイドの一層の活用を促進を通じて、有資格通訳ガイドの就業機会の増大を図りつつ、国・地域の双方</p>	<p>①通訳案内業法 — ②外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律 本制度は、外国人旅行者が我が国を旅行する際の言語面の障壁を早急かつ計画</p>	<p>①通訳案内業法 低い試験合格率等による有資格通訳ガイドの絶対数の不足や地域的・言語的な偏在にとどまらず、外国人観光旅客の需要動向を踏まえたサービス内容の多様化が不十分であり、需</p>	○	—	—	○

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況		
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投資計画に反映した
		<p>験の内容・レベルの適正化、試験の一部免除等を図った上で、「通訳案内士」に係る登録制に改め、有資格通訳ガイドの効率的な育成・確保を図る。併せて、有資格通訳ガイドによる業務の適正な実施を確保するための措置を講じる。さらに都道府県の区域においてのみ通訳ガイドの資格が認められる「地域限定通訳案内士」制度を創設する。</p> <p>②外国人観光旅客の来訪地地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律</p> <p>【目的】 外国人観光旅客が我が国の観光地に支障なく到達できるための環境整備を進めることにより、その来訪の促進を図る。</p> <p>【内容】 公共交通事業者等は、国土交通大臣が定める基準に従い、外国人観光旅客が公共交通機関を円滑に利用するために必要と認められる外国語等による情報の提供を促進するための措置(以下「情報提供促進措置」という。)を講ずるよう努めなければならないこととする。また、外国語等による情報の提供</p>	<p>において外客接遇の一層の向上が期待され、我が国や地域の魅力についての正確な理解と良好な印象の形成促進、外国人旅行者による訪日観光の質の向上、日本へのリピーターの増加による訪日外国人旅行者の増加、地域経済の活性化等につながるものである。</p> <p>② 外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律 外国語等による情報の提供に関する基準を示し、公共交通機関等に一定の義務を課すことにより、事業者間における案内表示のバラつきや交通結節部分における不十分な案内が解消されるなど、外国人旅行者の受入環境の整備を促進することができる。</p>	<p>的に取り除くといった大きな便益をもたらすことが期待される。一方で、情報提供促進措置の義務が課される公共交通事業者等については、外国語等による案内表示の設置などが必要となるが、これは、大規模な設備を一律に整備するといった性質のものではなく、個々の施設の個別事情に合わせ、シールの貼付やパンフレットの配備など、事業者が自ら工夫し、選択することによって、目標となるレベルを達成することが可能であることや、設備投資(更新)の際に併せて表示の統一を計画的に行うなど、追加的なコストを極力抑えて、目標となるレベルを達成すること</p>	<p>給の mismatches が深刻である。また、活動実態の把握手段や、有資格通訳ガイドと外国人旅行者をマッチングさせるメカニズムの不備等により、市場そのものが十分に活性化していない。</p> <p>②外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律 公共交通機関の外国語表記に関して事業者の自主的な対応に委ねられているため、事業者間での相違が生じており、同一事業者でも、表示の場</p>	<p>予算概算要求を行った</p> <p>税制改正を行った</p> <p>財政投資計画に反映した</p> <p>法令改正を行った</p>		

No.	規制の名称等	規制の目的・内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正を行った
		の促進を図ることが特に必要と認められるときは、国土交通大臣は情報提供促進措置を講ずべき区間を指定することができるとする。		ができると思われることなどの理由から、本制度における社会的費用は必要最小限である。	所によってバラツキがある。				

(別添4) 平成17年度予算に向けた個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係係費】

No.	事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	河川事業 直轄事業 補助事業等	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成17年度予算に反映した。
2	ダム事業 補助事業等		
3	砂防事業等 補助事業等		
4	海岸事業 直轄事業 補助事業等	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	1件 15件
5	道路・街路事業 直轄事業等 補助事業等		
6	土地区画整理事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	12件 61件 22件 14件 20件 15件 4件 1件 173件 3件 27件 12件 9件 15件 72件
7	市街地再開発事業等		
8	都市再生推進事業		
9	港湾整備事業 直轄事業 補助事業等 補助事業等		
10	空港整備事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	560件
11	都市・幹線鉄道整備事業		
12	新幹線鉄道整備事業		
13	鉄道防災事業		
14	住宅市街地基盤整備事業		
15	住宅市街地総合整備事業		
16	下水道事業		
17	都市公園事業	計	

【その他施設費】

No.	事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	官庁官庁事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの実業に係る右記の事業数について採択し、平成17年度予算に反映した。
2	離島振興特別事業		
3	小笠原諸島振興開発事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	6件 1件
4	船舶建造事業		
		計	15件

(注) 1 市街地再開発事業等の箇所数は、市街地再開発事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業の箇所数の合計数

- 2 都市再生推進事業の箇所数は、都市再生区画整理事業、都市再生交通拠点整備事業、都市再生総合整備事業、都市防災総合推進事業の合計数
 3 直轄事業等には、公団、特殊法人、独立行政法人等を含む

(別添5) 平成17年度に向けた個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよりの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
1	河川事業	継続20件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：20件
	補助事業等 [評価手続中6件]	継続107件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：107件
2	ダム事業	継続8件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：8件 ・事業を中止：1件
	補助事業等	継続19件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：19件 ・事業を中止：1件
3	砂防事業等	継続4件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：14件
	補助事業等	継続4件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：74件
4	海岸事業	継続2件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：2件
	補助事業等	継続11件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：31件 ・事業を中止：1件
5	道路・街路事業	継続72件、中止5件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：72件 ・事業を中止：5件
	補助事業等 [評価手続中1件]	継続45件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・事業を継続：145件 ・事業を中止：1件

No.	事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよりの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
6	土地区画整理事業	継続60件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 60件 ・ 事業を中止 : 1件
7	市街地再開発事業	継続13件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 13件
8	都市再生推進事業	継続2件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
9	港湾整備事業	継続9件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 9件
	補助事業等	継続46件、中止2件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 46件 ・ 事業を中止 : 2件
10	空港整備事業	継続2件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
	補助事業等	継続1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
11	公営住宅整備事業	継続9件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 9件 ・ 事業を中止 : 1件
12	住宅市街地基盤整備事業	継続28件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 28件 ・ 事業を中止 : 1件
13	住宅市街地総合整備事業 [評価手続中3件]	継続15件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 15件
14	下水道事業 [評価手続中1件]	継続155件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 155件 ・ 事業を中止 : 1件
15	都市公園事業	継続73件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 73件
合 計		継続305件、中止15件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 905件 ・ 事業を中止 : 15件

(注) 1 直轄事業等には、公団、特殊法人、独立行政法人等を含む

(別添6) 平成16年度に実施した完了後の事後評価

【公共事業関係費】

事業区分	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよりの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	再事後評価1件、再事後評価、改善措置の必要性なし14件	再事後評価1件 再事後評価、改善措置の必要性なし14件
ダム事業	改善措置1件、再事後評価、改善措置の必要性なし11件	改善措置1件、 再事後評価、改善措置の必要性なし11件
海岸事業	再事後評価、改善措置の必要性なし2件	再事後評価、改善措置の必要性なし2件
道路・街路事業	再事業評価1件、改善措置1件、再事後評価、改善措置の必要性なし17件	改善措置1件 改善措置1件 再事後評価、改善措置の必要性なし17件
港湾整備事業	再事後評価、改善措置の必要性なし7件	再事後評価、改善措置の必要性なし7件
都市・幹線道路整備事業	再事後評価、改善措置の必要性なし4件	再事後評価、改善措置の必要性なし4件
航空路線整備事業	再事後評価、改善措置の必要性なし3件	再事後評価、改善措置の必要性なし3件
合計	再事業評価2件、改善措置2件、再事後評価、改善措置の必要性なし76件	再事業評価2件 改善措置2件 再事後評価、改善措置の必要性なし76件

【その他施設費】

事業区分	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよりの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
官庁宮構事業	再事後評価、改善措置の必要性なし29件	再事後評価、改善措置の必要性なし29件
気象官署施設整備事業	再事後評価、改善措置の必要性なし1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
合計	再事後評価、改善措置の必要性なし30件	再事後評価、改善措置の必要性なし30件

(注) 1 直轄事業等には、公団、特殊法人、独立行政法人等を含む

(別添 7) 平成 15 年度末時点において「評価手続き中」となっていた事業の再評価

【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよりの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
1	ダム事業 補助事業等 [評価手続中4件]	中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を中止 : 1件
2	土地区画整理事業	継続2件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
3	港湾整備事業 補助事業等	継続2件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
4	住宅市街地基盤整備事業	継続1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
5	住宅市街地総合整備事業	継続1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
6	下水道事業	継続1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
合 計		継続7件、中止1件が妥当	平成17年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 7件 ・ 事業を中止 : 1件

(別添 8) 15年度末時点において「評価手続き中」となっていた事業の完了後の事後評価

【その他施設費】

事業区分	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよりの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
官庁営繕事業	再事後評価、改善措置の必要性なし5件	再事後評価、改善措置の必要性なし5件
合計	再事後評価、改善措置の必要性なし5件	再事後評価、改善措置の必要性なし5件

(注) 1 直轄事業等には、公団、特殊法人、独立行政法人等を含む

(別添 9) 個別研究開発課題の事前評価

No.	研究開発課題の名称
1	高強度鋼等の革新的構造材料を用いた新構造建築物の性能評価手法の開発
2	先端技術を活用した社会資本の新管理システムの開発
3	ナノテク/ロジックを活用した運輸分野における環境負荷低減に関する研究
4	交通機関におけるテロ対策強化のための次世代検査技術の研究開発
5	天然ガスハイドレート(NGH: Natural Gas Hydrate)輸送船の開発
6	ヒューマンエラー抑制の観点からみた安全な道路・沿道環境のあり方に関する研究
7	住宅の省エネルギー性能向上支援技術に関する研究
8	人口減少社会に対峙した郊外住宅地等の再生・再編手法の開発
9	歴史的文化的価値を有する近代期の建造物の再生と活用に関する研究
10	沿岸域における包括的循環計画・管理システムに関する研究
11	AIS情報を活用した海上交通による沿岸海域の効率的利用に関する研究
12	東アジア経済連携時代の国際物流ネットワークとインフラ整備政策に関する研究
13	受益者の効用に着目した社会資本水準の評価に関する研究
14	四次元GISデータを活用した都市空間における動線解析技術の開発
15	日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震域の地殻変動特性に関する研究
16	測地基準系精密保持手法に関する研究
17	火山変動監視観測網の最適化に関する研究
18	国土の時系列地図情報の高利用に関する研究
19	温暖化による日本付近の詳細な気候変化予測に関する研究
20	持続型都市基盤形成の為にプレキャスト・プレストレス技術の開発
21	リアルタイム崖崩壊予測システムに関する研究開発
22	油汚染土壌の効率的・原位置バイオレメディエーション技術の開発
23	交通エコポイントシステムに関する研究開発
24	河川堤防の調査、再生と強化法に関する研究開発
25	まちづくりシミュレーションによる市民合意形成システムの開発

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を確認し、必要性、効率性、有効性等の観点からその妥当性について評価した結果、一部成果について不十分な点や研究体制に関する課題等の指摘があった。その結果を踏まえ、今後の研究開発の実施に当たり適切に反映する。

(別添 10) 個別研究開発課題の中間評価

No.	研究開発課題の名称
1	ITを活用した輸送等の高度化
2	豊かな生態系の保全と創出
3	リサイクルと廃棄物対策
4	ライフサイクル評価に基づく施設整備・補修技術

No.	研究開発課題の名称
5	高潮・津波からの防護とソフト対策
6	調査・施工等の省力化・自動化
7	設計法の合理化と国際標準化
8	火山活動評価手法の開発研究
9	ゴミゼロ型・資源循環型技術に関する研究
10	健全な水循環系・流砂系の構築に関する研究
11	都市地域の社会基盤・施設の防災性能評価・災害軽減技術の開発
12	東アジア・太平洋地域のプレート運動及びプレート内部変形の様式に関する国際共同研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を確認し、必要性、効率性、有効性等の観点からその妥当性について評価した結果、一部成果について不十分な点や研究体制に関する課題等の指摘があった。その結果を踏まえ、今後の研究開発の実施に当たり適切に反映する。

(別添 1 1) 個別研究開発課題の終了後の事後評価

No.	研究開発課題の名称
1	木材活用型低環境負荷建築構造技術の開発
2	シックハウス対策技術の開発
3	財産保持性に優れた戸建制振住宅に関する研究開発
4	圧電高分子膜による軽量遮音パネルの研究開発
5	鋼構造物の損傷度診断のための高精度超音波技術の開発
6	海城火山活動による噴火・津波現象の予測に関する基礎的研究
7	地震発生過程の詳細なモデリングによる東海地震発生の推定精度向上に関する研究
8	公共事業評価手法の高度化に関する研究
9	火山斜面地の地形変化に関する研究
10	干渉合成開口レーダの解析技術に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を確認し、必要性、効率性、有効性等の観点からその妥当性について評価した結果、一部成果について不十分な点や研究体制に関する課題等の指摘があった。その結果を踏まえ、今後の研究開発の実施に当たり適切に反映する。