

第3章 政策の質の一層の向上に向けて

《第3章のポイント》

政策評価は、行政評価法を根拠として各省庁が基本計画、実施計画を策定して実施していますが、そもそも、国家行政組織法第2条では、「国の行政機関は、内閣の統括の下に、その政策について、自ら評価し、企画及び立案を行い、並びに国の行政機関相互の調整を図るとともに、その相互の連絡を図り、全て一体として、行政機能を発揮するようにならなければならない」とあります。また、中央省庁等改革の基本方針第4条では、「国民的視点に立ち、かつ、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた客観的な政策評価機能を強化するとともに、評価の結果が政策に適切に反映されるようにする」とこととされています。

このように、政策評価は、評価することが目的ではなく、評価の結果が政策に適切に反映されて初めて、その目的が達成されるといえます。第3章では、政策評価の結果が平成17年度の新規予算や、第162回通常国会において成立した法律に反映された事例を紹介します。

1) マネジメントサイクルの確立による政策への反映の動き

[PLAN - DO SEEの実例1]

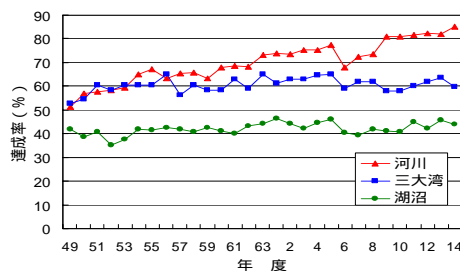
平成17年度新規施策としてアセスメントを実施した、「流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進」については、平成15年度政策チェックアップにおいて、業績指標そのものは順調に推移しているもの、河川、三大湾、指定湖沼別に見ると、閉鎖性水域の改善が遅れていることを指摘し、閉鎖性水域における高度処理をさらに進めるため、関係地方公共団体が共同して対処できるように、流域別下水道整備総合計画制度の見直しが必要であるとした。この評価結果を踏まえ、平成17年度新規予算要求を行うとともに、「下水道法の一部を改正する法律案」を第162回通常国会に提出し、同法案は平成17年6月14日に成立した(図3-1、図3-2参照)。

流域別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(H17アセスメント概要)

< 新規施策の必要性 >

・公共用水域の環境基準達成率をみると、河川では改善傾向にあるが、三大湾、湖沼等閉鎖性水域では横ばいで推移しており、富栄養化の原因物質である窒素・りん等を効率的に除去できる「下水道の高度処理」の促進が必要(H15年度政策チェックアップによる)

三大湾・湖沼の環境基準達成率の推移



・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施設導入コストが割高であること等により計画的な施設整備が進みにくいという問題がある

< 新規施策の概要 >

広域重要水域について、当該水域ごとの統一的な基本方針のもとに、関係都道府県が流域別下水道整備総合計画(流総計画)を策定する

流総計画に基づき複数の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

【予算要求額:下水道事業費960,015百万円(国費)の内数】

< 新規施策の効率性・有効性 >

・下水道の高度処理について、流域の地方公共団体が互いに協力し負担の均等化等を図ることで、着実な高度処理施設整備の促進が図られる

・本施策により、東京湾を対象とした試算では、東京湾における高度処理費用年間約660億円のうち最大約3割の費用削減効果が見込まれる

(図3-2) 下水道法の一部を改正する法律概要

● 下水道法の一部を改正する法律(第162回通常国会平成17年6月14日成立)

三大湾、湖沼等の閉鎖性水域の水質を効果的に改善するため、窒素又は磷を除去することができる処理施設の設置等の推進を図るとともに、国民生活の安全・安心を一層確保するため、流域下水道による広域的な雨水排除の推進、事故により有害物質又は油が流入した場合における応急措置等の義務付け等を行う。

1. 高度処理の積極的な推進

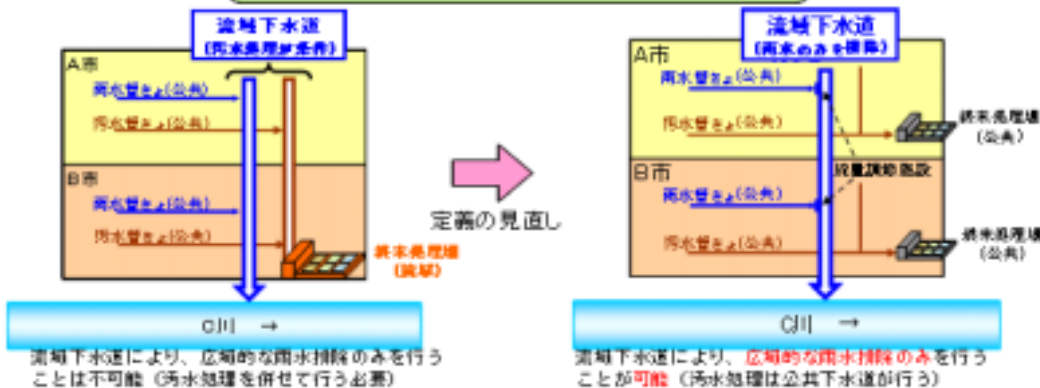
下水道管理者は、他の下水道管理者が行う高度処理(窒素又は磷を多くかつ確実に除去することができる処理)を併せて効率的に行うための処理施設を設置することができることとする。



2. 広域的な雨水排除の推進

二以上の市町村の区域における雨水のみを排除する下水道を、流域下水道として整備することができることとする。

- 市街化の進展・集中豪雨の頻発
- 都道府県が事業主体となり、複数市町村の区域を対象に、一体的かつ効率的に浸水対策を行う必要性



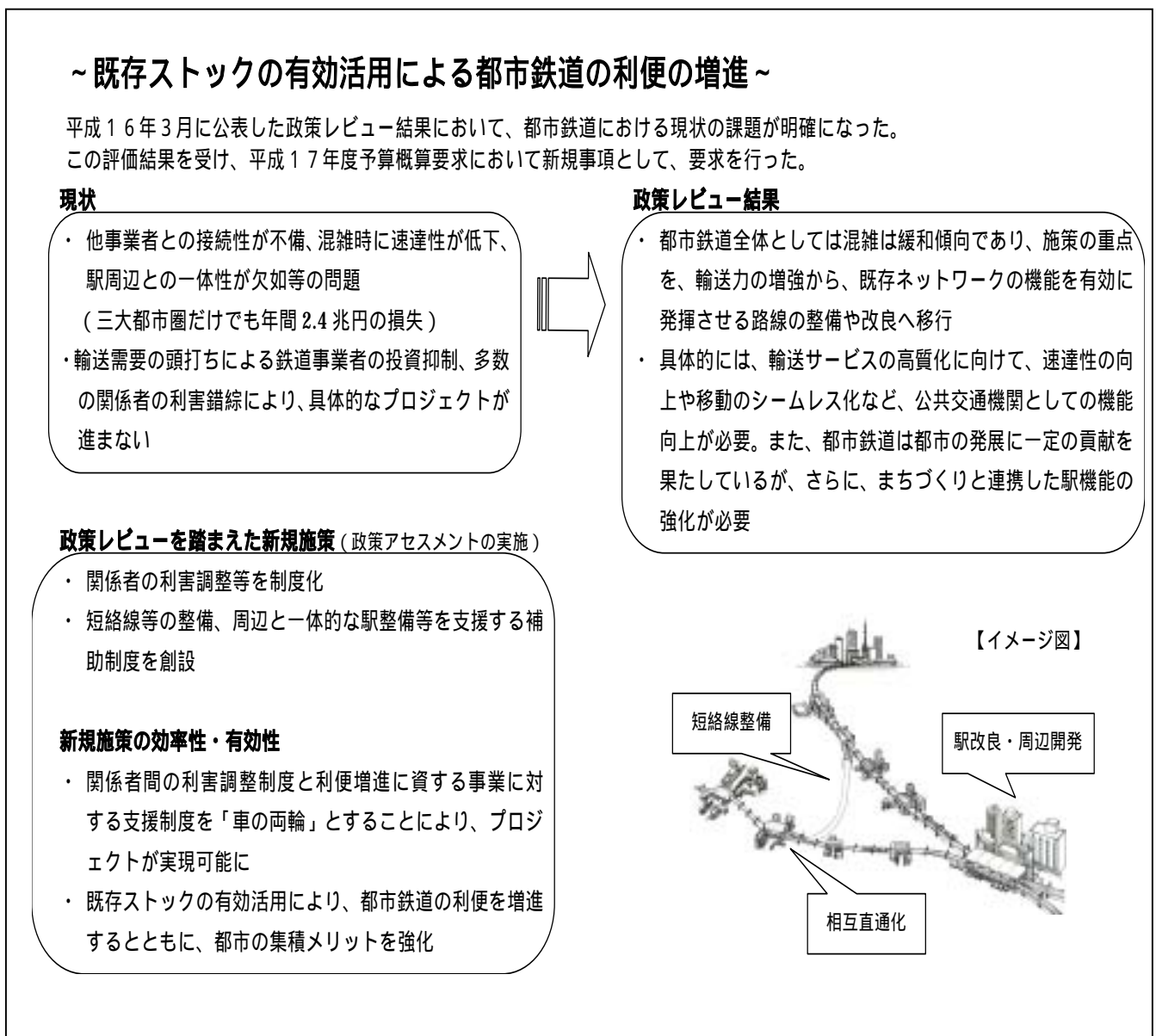
3. 事故時の措置の義務づけ

事業場における事故により、有害物質又は油を公共下水道に排出した者は、直ちに、応急の措置を講ずるとともに、事故の状況及び講じた措置の概要を、速やかに、公共下水道管理者に届け出なければならないこととする。

[PLAN - DO SEEの事例2]

平成15年度に政策レビューとしてとりまとめた「都市鉄道整備のあり方 新たな社会ニーズへの対応」では、レビュー結果として、都市鉄道における現状の課題を明確にし、施策の重点を輸送力の増強から既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良へ移行するという政策転換を打ち出している。平成17年度予算概算要求では、政策レビューを踏まえた新規施策を打ち出し、政策アセスメントを実施した。さらに第162回通常国会に、「都市鉄道利便増進法」を提出し、同法案は平成17年4月27日に成立した。(図3-3、3-4参照)

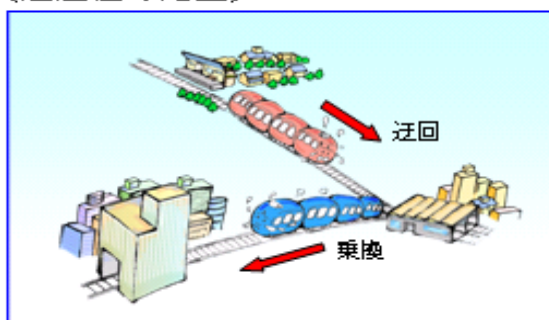
(図3-3) 政策レビューから新規施策への反映



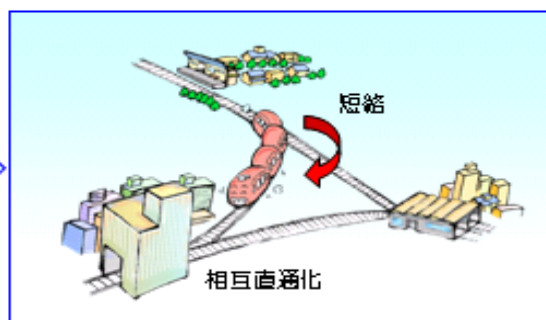
(図3 - 4) 都市鉄道利便増進事業費補助の概要

1. 補助の目的
都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより、利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。
2. 対象地域
以下のいずれかの地域
 - ・首都圏の既成市街地又は近郊整備地域
 - ・中部圏の都市整備区域
 - ・近畿圏の既成都市区域又は近郊整備区域
 - ・上記のほか、政令指定都市
3. 補助対象施設
都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づいて整備される鉄道施設（附帯施設含む。）
 - ・短絡線、相互直通施設又は追越施設の整備
 - ・既設駅の改良
4. 補助対象事業者
第三セクター等公的主体（補助対象施設を整備する主体）
5. 補助率
補助対象経費の3分の1（地方公共団体と協調）

(速達性の向上)



路線間の接続が不十分で、遠くの乗換駅へ迂回が必要



短絡線整備等により、速達性を向上

(駅施設の利用円滑化)



駅内外の一体性が不十分で、円滑な移動が困難



駅内外の一体的整備により、交通結節機能を高度化

コラム 官庁営繕のマネジメント改革への取組

官庁営繕部では、平成14年6月に「官庁営繕のマネジメント改革」を定め、「国民の共有財産である官庁施設に関して、良質な施設及びサービスを効率的に提供し、公共建築分野において常に先導的な役割を果たすこと。」というミッション（使命）を明確化しました。

ミッションの遂行のためには、果たすべき役割が時代の要請に応じて常に変化することを認識し、これに応えていくことが必要です。官庁営繕の業務において、官庁施設の単体整備から地域・まちづくり等との連携強化へ、施設整備から保全・運用マネジメントとの連携強化へと、役割を変えていくことが求められています。さらに、調達プロセスにおける透明性・公平性・効率性の確保や最適な公共調達手法や技術の選択・運用の実施も必要です。環境負荷低減への取組、PFIに代表されるような先導的プロジェクトの実施等、国の機関としての先導的役割も求められているところです。

こうした時代の要請を職員個々人が認識し、ミッションを実現する為の組織として、また、個人として、核心的能力の向上に取り組んでいます。

地域連携への取組の事例（九州地方整備局営繕部の取組）

九州地方整備局営繕部では、大隅地方合同庁舎の整備に当たり、地域との連携を図り、コミュニケーションを行う方策として、整備局から地元働きかけ、「大隅合同庁舎・役場周辺まちづくり懇談会」を設置しました。同懇談会の中で、大隅合同庁舎・役場周辺の地域におけるまちづくりの基本的な方向性について、官民一体となって検討・調整を図り、具体的な整備手法及び整備計画案をまとめました。計画案をまとめるにあたっては、国の敷地の整備だけでなく、隣接する町有地の一体的活用、バス停整備等を九州地方整備局営繕部側から提案し、人が自然と集まる、市民が集い、イベントでにぎわう、入りやすく、利用しやすい、車の出入りによる渋滞がない、といった懇談会の中でコンセンサスを得た重点整備項目の実現を目指しました。

こうした取組により、合同庁舎の広場と街の広場の一体整備を行い、大きなスペースが確保でき、イベント広場としての活用ができるようになりました。合同庁舎前のバス待ちや祭りのイベント時には、玄関ホールやトイレの開放を行っています。

さらには、合同庁舎と商店街の駐車場の相互利用に配慮するとともに、土日祝日に合同庁舎駐車場を開放しています。これらの運用段階での地域に対する貢献も、整備前に懇談会の場で「地域をいかによくなるか」という話し合いを行った成果です。

従来は、ともすれば国の整備範囲に限って地域性・親しみやすさ等の実現を考える場合が多かったところですが、この事例は、個々の整備において、地域との連携を強化し、地域に対する貢献度の高い整備を行うべく、官庁営繕が組織として、また、個々の職員としてマネジメント改革に取り組んでいることを示すものです。

国と町の広場を一体整備



コラム 都道府県別のバリアフリー化施設整備

交通バリアフリー法では、1日当たりの平均利用者数が5000人以上の旅客施設、その周辺の道路などのバリアフリー化の割合を平成22年までに100%とすることを目標としています。H16年度チェックアップの結果によれば、バリアフリー化の業績指標は、順調に推移していますが、都道府県別にバリアフリー施設整備の進捗状況を見ると、地方公共団体の取組に差が見られます。

このため、国土交通省では、駅等の旅客施設、道路、都道府県庁・市町村役場等の公共建築物、バス車両等のバリアフリーの状況、交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定状況等の個別指標について情報収集を行い、地方公共団体毎にとりまとめて公表しました。これにより、地方公共団体の意識の向上と基本構想の作成促進が図られ、面的なバリアフリー環境の整備が進むことが期待されます。

旅客施設のバリアフリー化施設整備状況
平成15年度末現在

都道府県	平均的利用者数 5,000人/日以上の施設数	段差の解消施設数	割合 %
1 香川県	6	4	66.7%
2 兵庫県	169	103	60.9%
3 京都府	113	67	59.3%
4 神奈川県	287	164	57.1%
5 福岡県	93	53	57.0%
6 宮城県	46	26	56.5%
7 大阪府	379	208	54.9%
～			
30 栃木県	20	3	15.0%
31 岩手県	7	1	14.3%
32 福島県	8	1	12.5%
33 山口県	7	0	0
33 熊本県	7	0	0
総計	2735	1200	43.9%

交通バリアフリー法に基づく基本構想作成状況(旅客施設)
平成16年10月調査を元に平成17年3月1日現在までの作成状況

都道府県	平均的利用者数 5,000人/日以上の旅客施設数	基本構想作成済み旅客施設数	作成割合(%)	基本構想未策定	作成状況					
					前千分	平成16年度中前千分	平成17年度前千分	作成予定あり(時期未定)	作成予定なし	
1 香川県	6	5	83.3%	1	0	0	0	0	1	
1 愛媛県	6	5	83.3%	1	0	0	0	0	1	
3 長崎県	13	7	53.8%	6	0	0	0	3	3	
4 福島県	8	4	50.0%	4	0	0	0	1	3	
5 新潟県	18	8	44.4%	10	0	0	0	2	8	
5 岐阜県	18	8	44.4%	10	3	0	0	4	3	
～										
29 京都府	114	11	9.6%	103	2	5	3	38	55	
30 埼玉県	156	11	7.1%	145	28	0	3	51	63	
31 愛知県	185	13	7.0%	172	2	0	5	25	140	
32 岡山県	19	1	5.3%	18	0	6	0	10	2	
33 奈良県	44	0	0.0%	44	0	0	0	24	20	
33 群馬県	11	0	0.0%	11	1	1	0	6	3	
33 和歌山県	8	0	0.0%	8	0	2	0	2	4	
33 沖縄県	6	0	0.0%	6	0	0	0	6	0	
全国	2827	525	18.6%	2302	153	47	57	834	1211	

コラム 道路行政マネジメントの取組

道路局では、国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、平成15年度よりアウトカム指標を用いた業績評価の手法を中心に、政策の評価システムを核とする新たな道路行政運営の仕組み（道路行政マネジメント）を導入しています。

道路行政マネジメント：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>

道路行政マネジメントの実践の取組

これまで、死傷事故率や渋滞損失等の指標の設定、業績計画書・達成度報告書の公表、施策や予算への反映など、主に政策レベルでの取組を行ってきていますが、これからは、事業の実施段階において死傷事故率や渋滞損失時間を下げるといった、成果を意識した現場レベルでの実践が重要となってきます。そのために、道路局では、全国各地の事業展開・管理の実情を把握し、目標とする成果（アウトカム）を達成するためにどのような施策・事業をとればいいのかなどの行政判断等の方法を示すとともに、地域の参考となる好事例をまとめた『道路行政マネジメントガイダンス』を作成し、平成16年11月より活用を始めました。成果を意識した行政を目指すために、「ガイダンス」では、より客観的・効率的な「行政判断」の方法を示すこと、つまりアウトカムと事業実施の間の「つなぎ」について解説することを目的としています。例えば渋滞対策の事業を実施する場合、まず全国または地域ごとにどれだけ渋滞があるかを把握して事業箇所を明確にすることが求められます。その際に、渋滞損失時間の削減というアウトカムを達成するために、優先順位を誤らずに事業箇所を抽出する方法を明らかにし、参考となる事例を示しています。

「ガイダンス」では「課題の多い区間の抽出方式の導入」として、効果的、効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データ（死傷事故率、渋滞損失時間など）を、課題の高い順に並べて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、また、「道路行政運営への競争原理の導入」として、事務所別などの達成度を公表する「ベンチマーキング方式」を導入しています。

成果志向の道路行政を着実に浸透させるためには、本省、地方整備局の本局、事務所各々の役割を踏まえつつ、「成果を意識した道路行政マネジメントへの転換」を目指し、互いに連携して積極的に実践することが重要です。そのために、今回の検討にとどまらず、現場での実践からのフィードバックも踏まえながら、引き続き検討を加えていく予定です。

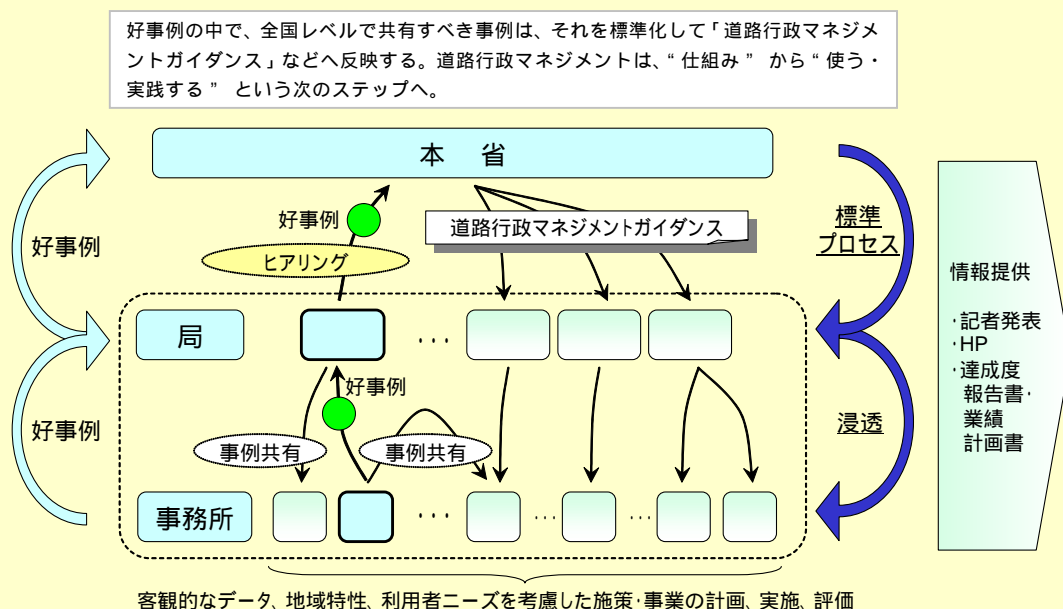
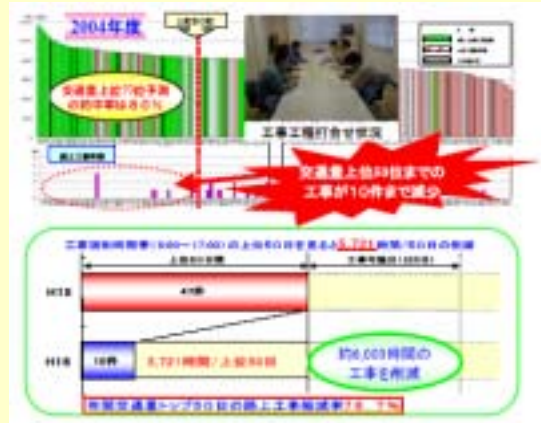


図1 “仕組み”から“使う・実践する”という次のステップへ

地域における道路行政マネジメントの取組

国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所では、国道46号の平成15年度の交通量を日単位で調査した結果、祭りや花見・紅葉シーズン中には交通量が増大し、渋滞しやすい傾向にあることが判明しました。この分析結果を元に、平成16年度には、渋滞する可能性の高い上位50日を予測してカレンダーに明示し、これらの日を避けて路上工事の実施計画を立案しました。この結果、年間交通量上位50日における路上工事を約6,000時間縮減しました。



【路上工事抑制カレンダー】

【カレンダー方式による路上工事抑制効果】

図2 路上工事抑制カレンダーの概要

さらなる成果志向の行政システムへの転換

平成17年度においては、より効果的・効率的な行政システムの構築を目指し、本省から出先事務所まで各機関が各々の役割分担及び取り組むべき課題を明確にした上で、道路行政マネジメントの定着を図ります。特に、出先事務所においては、地域の課題を反映した成果指標を設定し、年間を通じたマネジメントサイクルを実施します。

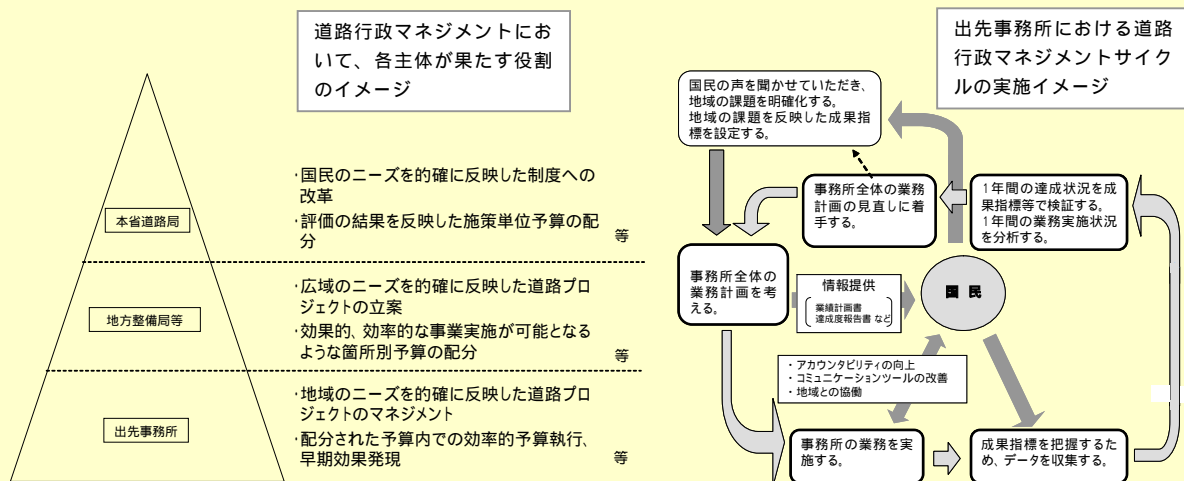


図3 地域における道路行政マネジメントの浸透と定着のイメージ (左：役割、右：マネジメントサイクル)



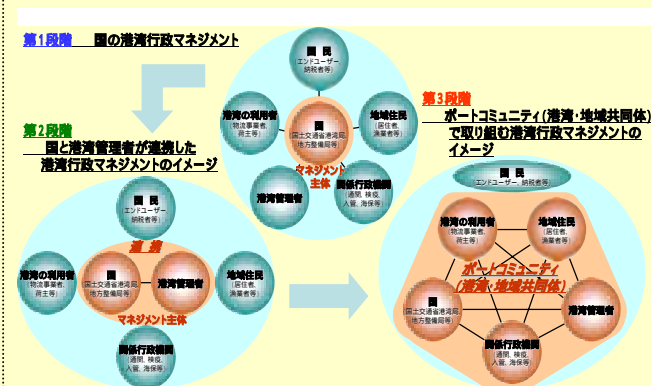
コラム 港湾行政マネジメントの確立に向けた取組

国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）の徹底や国民本位の効率的で質の高い行政の実現など、国民の視点に立った成果重視の行政への転換を進めるため、国土交通省では、港湾局長の私的研究会として「港湾行政マネジメントに関する研究会」を設置し、NPM（P.4参照）の考え方を取り入れた港湾行政マネジメントに関する具体的な検討を行っています。

平成17年5月には、港湾行政マネジメントの枠組みや取り組むべき事項などを取りまとめた港湾行政マネジメントの確立に向けた研究会の提言が行われました。特に今回の提言では、「ポートコミュニティで取り組む港湾行政マネジメント」、「多重ループの港湾行政マネジメント」など、従来以上に関係者との連携を図りつつ、国民・ユーザーの視点に立ったより効率的な港湾行政を進めていくべきであるということが盛り込まれています。

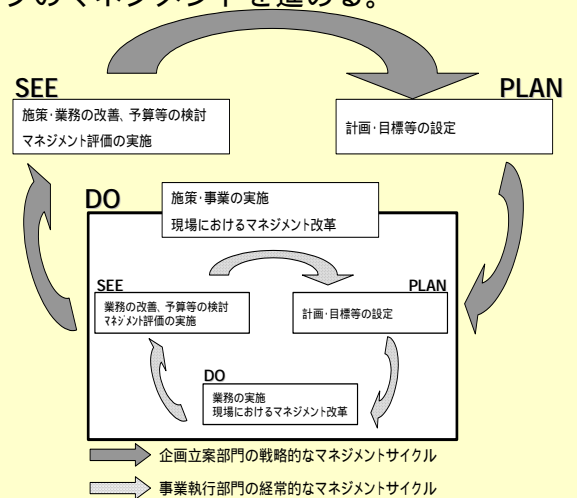
ポートコミュニティで取り組む港湾行政マネジメント

多数の関係者が関連する港湾行政マネジメントでは、国（本省港湾局、地方整備局港湾空港部、港湾事務所等）によるマネジメント、国と港湾管理者が連携したマネジメント、さらに国、港湾管理者、港湾ユーザーなど港湾の日々の活動に関わる関係主体であるポートコミュニティ（港湾・地域共同体）が一体となったマネジメントへ段階的に発展させる。



多重ループの港湾行政マネジメント

事業執行部門の短期的な視点での経常的なマネジメントサイクルと、より広域的な視点・中長期的な視点での成果の進捗や施策の動向をチェックする戦略的な港湾行政マネジメントという多重ループのマネジメントを進める。



港湾局では、今回の提言を受けて、平成18年度からの港湾行政マネジメントの本格導入に向けた検討を引き続き行う予定です。

2) 社会資本整備事業の政策評価

社会資本整備重点計画法は、平成13年6月の経済財政諮問会議におけるいわゆる「骨太方針」、平成14年1月の「改革と展望」以来の論議を受け、平成15年4月に施行されたものである。これは、従来9本あった社会資本整備の事業分野別計画を重点化・集中化するため社会資本整備重点計画（重点計画）として一本化したものである。同法の施行を受けて同年10月に策定された重点計画は、平成15年度以降の5箇年を計画期間とし、道路、交通安全施策、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜、海岸の諸事業を対象とし、これらの事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策も含んでいる。

社会資本整備重点計画法では、行政評価法上の基本計画を定めるときは、当該計画期間内において事後評価の対象とする政策として、「重点計画に定められた社会資本整備事業を定めなければならない」（同法第7条第1項）とされており、また、行政評価法上の実施計画を定めるときは、社会資本整備事業に係る事後評価の方法として、「重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行う」（同法第7条第2項）こととされている。これを受け、国土交通省では、政策目標・業績指標を重点計画と整合性のとれたものにするため、重点計画法の施行に伴って、第三者委員会である政策評価会からの意見聴取やパブリックコメントを行った上で、平成15年10月に政策評価基本計画を改定し、指標の追加を行った。

平成15年度においては、重点計画の15の重点目標の達成度を評価するために設定した35指標のうち、国土交通省関連のものについてフォローアップ（追跡調査）を行い、平成16年7月に開催した社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会においてその結果の審議をいただいた。これは、重点計画の目標が国民に約束した「達成すべき成果」であることから、国土交通省として、成果の達成のための施策が十分であるかどうかを自己評価し、毎年、審議会において、その評価が客観的に見て妥当かどうか、対策が十分であるかどうかという観点から、ご審議いただき、それを次の施策に反映させていくという、社会資本整備のマネジメントサイクルを推進するものである。

平成16年度においては、社会資本整備事業の指標の動向を見るに当たって、全国ベースのマクロ指標だけでなく、地域別に詳細に分析を行うことにより、評価の充実を図った。全体の評価の概要や地域別に分析した資料については、P137以降の第2部「社会資本整備重点事業の政策評価結果概要」に掲載した。

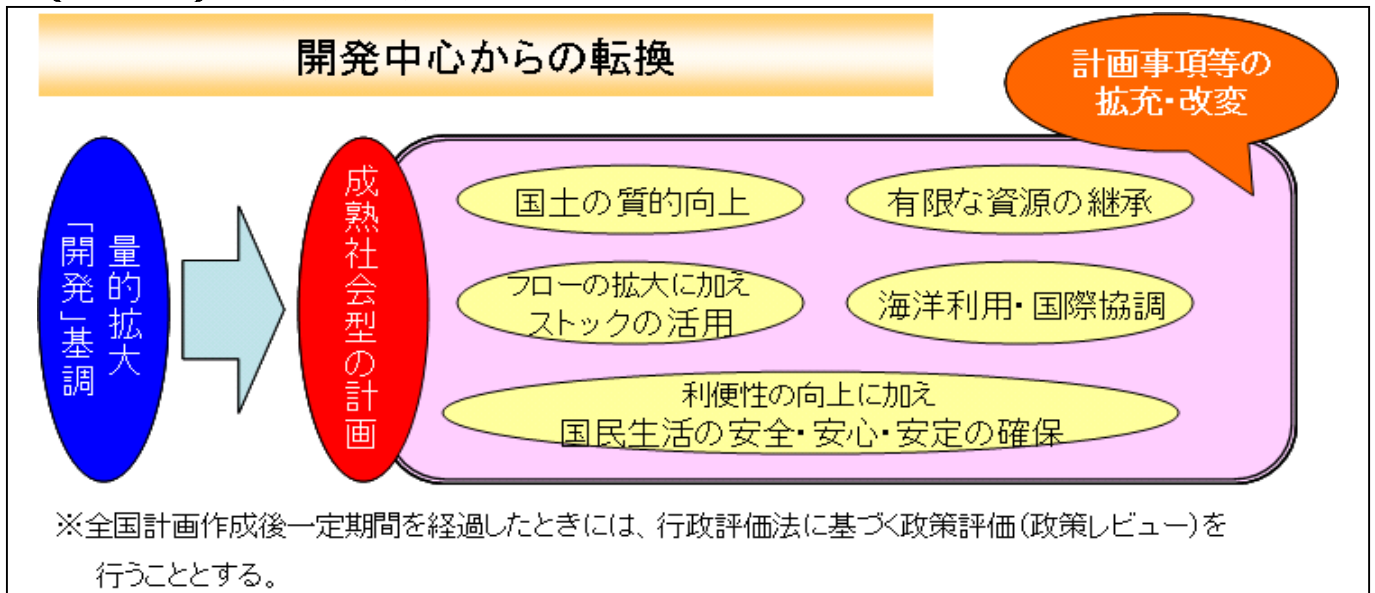
3) 国土形成計画法における政策評価の位置づけ

第162回通常国会において、国土総合開発法を改正した「国土形成計画法」が成立した（平成17年7月22日成立）。この法律は、社会経済情勢の変化に対応するため、国土総合開発計画を国土形成計画に名称変更するとともに、計画事項の拡充、都道府県等による提案制度及び広域地方計画の創設するものである。

国土形成計画には、全国計画と広域地方計画があるが、全国計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関し国家としての基本的な方針等を定めるものであり、国が定める計画の中でも最も重要なものの一つであることから、計画の内容と社会経済情勢等との乖離が生じないように定期的な見直しを行うことが重要になる。

このため、新しい法律では、全国計画の作成又は変更後、一定期間（2年以上）経過したときは、国土交通大臣は政策評価（政策レビュー）を必ず行わなければならないこととし、その政策評価を踏まえた定期的な見直しが行われることにより、常に社会経済情勢等に即した適切かつ実効性のある計画であることを担保しようとしている。政策レビューは通常2カ年にわたって行うので、全国計画策定後概ね3年目から4年目にかけて政策レビューを行い、概ね5年目に政策評価結果を踏まえた全国計画の見直しを行うことを想定している。

（図3-5）国土形成計画法のポイント

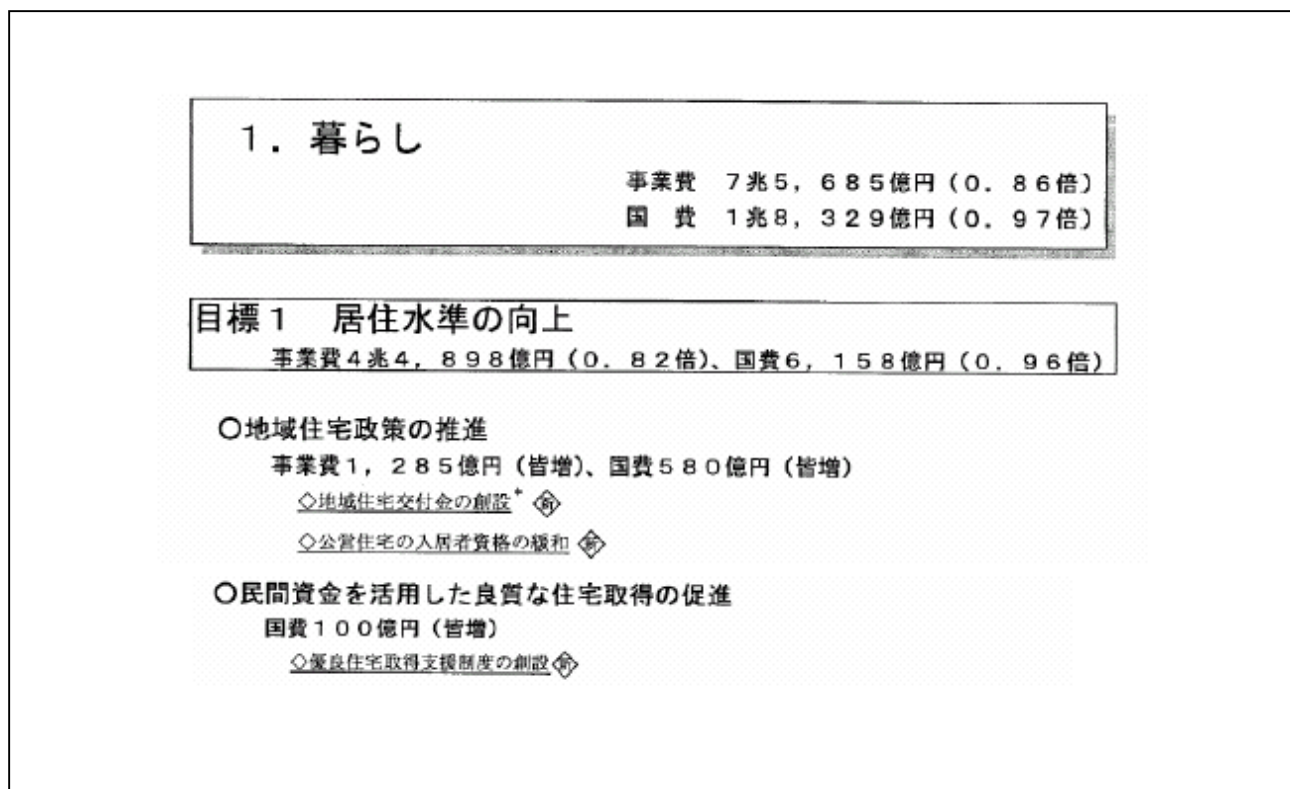


4) 政策評価と予算との連携の強化

国土交通省においては、当初から政策評価導入の主眼をマネジメント改革の実現と考え、欧米の行政改革における最も根幹的な理念である NPM (P 4 参照) も採り入れつつ政策評価制度を構築し、新しい行政運営の確立を目指してきている。NPM においては、目標の達成に向けて予算や人員がどう使われ、それによって、どれだけの行政成果が上がったかを検証することが非常に重要であり、そのためには予算項目を目標に対応させることが必要である。

このため、国土交通省では平成 16 年度の予算要求から、政策本位・成果重視の新規施策の紹介や新規施策の予算総括表の作成を行っている (図 3 - 6、3 - 7、3 - 8 参照)。

(図 3 - 6) 国土交通省関係予算の成果目標別主要事項 (抜粋)



(図3-7)平成17年度国土交通省関係予算事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費			国 費			備 考
	平成17年度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	平成17年度 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	
治山治水	1,529,281	1,618,437	0.94	954,810	1,004,524	0.95	1. 本表は、沖縄振興開発事業費の国土交通省関係分を含む。 2. 平成17年度(国費)の治山治水には道路関係社会资本として26,600百万円を含む。 3. 社会资本整備事業調整費等の内訳(平成17年度国費)は、 社会资本整備事業調整費 12,000百万円 都市再生プロジェクト事業推進費 10,000百万円 景観形成事業推進費 20,000百万円 道州制北海道モデル事業推進費 11,500百万円 等である。 4. 各省連携の交付金の内訳(平成17年度国費)は、 道整備交付金 10,000百万円 污水处理施設整備交付金 30,000百万円 港整備交付金 2,500百万円 である。 5. 本表のほか、平成17年度(国費)には、NTT-A型 54,032百万円及び改革推進公共投資事業償還金 115,349百万円並びに揮発油税直入分等がある。 6. 住宅金融公庫を除いた場合の公共事業関係計は、平成17年度(国費)5,515,196百万円 対前年度0.96倍、平成17年度(事業費)13,144,859百万円 対前年度0.93倍である。(いずれも各省連携の交付金を含まない。) 7. 前年度予算額は、平成17年度との比較対照のため組替えて掲記してある。
治海	1,373,173	1,446,158	0.95	866,427	908,664	0.95	
急傾斜地	85,354	93,379	0.91	52,995	56,407	0.94	
等	70,754	78,900	0.90	35,388	39,453	0.90	
道路整備	4,654,025	5,128,200	0.91	1,671,858	1,774,825	0.94	
港湾空港鉄道等	1,166,017	1,216,274	0.96	545,610	564,412	0.97	
港	432,988	474,647	0.91	258,128	277,087	0.93	
空	332,571	356,058	0.93	165,669	164,380	1.01	
都市・幹線鉄	175,594	168,437	1.04	45,896	48,760	0.94	
新幹線	219,547	211,547	1.04	70,600	68,600	1.03	
航路標識	5,317	5,585	0.95	5,317	5,585	0.95	
住宅都市環境整備	8,008,698	9,075,081	0.88	1,726,026	1,726,925	1.00	
住宅対策	5,092,895	6,247,031	0.82	818,210	874,637	0.94	
宅地对策	236,355	289,020	0.82	0	0	-	
都市環境整備	2,679,448	2,539,030	1.06	907,816	852,288	1.07	
市街地整備	925,235	810,993	1.14	276,872	212,389	1.30	
道路環境整備	1,590,712	1,566,347	1.02	546,825	556,825	0.98	
都市水環境整備	163,501	161,690	1.01	84,119	83,074	1.01	
下水道水道廃棄物処理等	1,626,612	1,788,016	0.91	875,793	960,017	0.91	
下水	1,381,130	1,524,663	0.91	752,332	829,093	0.91	
都市公園	245,482	263,353	0.93	123,461	130,924	0.94	
小計	16,984,633	18,826,008	0.90	5,774,097	6,030,703	0.96	
調整費等	129,255	95,694	1.35	74,850	54,850	1.36	
社会资本整備事業調整費等	93,531	95,694	0.98	54,850	54,850	1.00	
災害対策緊急事業推進費	35,724	-	-	20,000	-	-	
一般公共事業計	17,113,888	18,921,702	0.90	5,848,947	6,085,553	0.96	
(各省連携の交付金を 含んだ場合の再計	17,199,544	18,921,702	0.91	5,891,447	6,085,553	0.97	
災害復旧等	65,649	68,697	0.96	53,449	53,449	1.00	
公共事業関係計	17,179,537	18,990,399	0.90	5,902,396	6,139,002	0.96	
(各省連携の交付金を 含んだ場合の再計	17,265,193	18,990,399	0.91	5,944,896	6,139,002	0.97	
官庁営繕	24,363	26,292	0.93	23,833	24,194	0.99	
船舶建造(海上保安庁)	10,346	9,940	1.04	10,346	9,940	1.04	
その他施設	13,596	13,303	1.02	9,832	10,406	0.94	
公共投資関係計	17,227,842	19,039,934	0.90	5,946,407	6,183,542	0.96	
行政経費	-	-	-	619,193	614,903	1.01	
合 計	-	-	-	6,565,600	6,798,445	0.97	
国全体一般公共事業計	-	-	-	7,458,353	7,743,260	0.96	

(図3 - 8)国土交通省関係予算成果目標別総括表

(単位:百万円)

区 分	事業費			国 費		
	平成17年度 A	前年度 B	倍率 A/B	平成17年度 C	前年度 D	倍率 C/D
暮らし	7,568,507	8,791,440	0.86	1,832,874	1,890,430	0.97
目 標 1 居住水準の向上	4,489,760	5,475,311	0.82	615,759	644,568	0.96
目 標 2 バリアフリー社会の実現	307,586	353,645	0.87	151,157	159,709	0.95
目 標 3 子育てしやすい社会の実現	6,596	6,073	1.09	3,120	2,848	1.10
目 標 4 住環境・都市生活の質の向上	2,423,274	2,579,288	0.94	879,946	884,017	1.00
目 標 5 アメニティ豊かな生活環境の形成	199,180	219,543	0.91	101,890	111,765	0.91
目 標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保	142,111	157,580	0.90	81,002	87,523	0.93
安 全	2,500,048	2,509,927	1.00	1,397,205	1,390,210	1.01
目 標 7 水害等による被害の軽減	1,578,584	1,594,164	0.99	916,668	927,367	0.99
目 標 8 地震・火災による被害の軽減	331,961	345,585	0.96	177,560	175,135	1.01
目 標 9 交通安全の確保	579,149	559,790	1.03	285,162	270,123	1.06
目 標 10 海上における治安の確保	10,354	10,388	1.00	17,795	17,576	1.01
目 標 11 船員災害の防止	-	-	-	20	9	2.22
環 境	659,493	680,177	0.97	370,316	389,826	0.95
目 標 12 地球環境の保全	8,769	12,986	0.68	9,918	14,506	0.68
目 標 13 大気、騒音に係る生活環境の改善	144,569	144,292	1.00	90,939	96,073	0.95
目 標 14 良好な自然環境の保全・再生・創出	136,573	153,294	0.89	79,420	87,323	0.91
目 標 15 良好な水環境への改善	277,030	270,310	1.02	150,263	150,211	1.00
目 標 16 循環型社会の形成	92,552	99,295	0.93	39,776	41,713	0.95
活 力	5,429,774	5,811,193	0.93	2,130,517	2,207,993	0.96
目 標 17 広域的モビリティの確保	2,814,339	2,867,441	0.98	991,917	924,794	1.07
目 標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	1,263,977	1,534,260	0.82	575,962	663,937	0.87
目 標 19 物流の効率化	30,807	37,802	0.81	22,991	23,034	1.00
目 標 20 都市交通の快適性・利便性の向上	979,731	999,472	0.98	313,074	354,568	0.88
目 標 21 地域交通確保	-	-	-	14,037	14,383	0.98
目 標 22 地域間交流・観光交流等内外交流の推進	339,140	371,458	0.91	169,606	185,242	0.92
目 標 23 新たな市場の育成	1,080	60	18.00	8,083	6,148	1.31
目 標 24 公正で競争的な市場環境の整備	-	-	-	32,152	33,295	0.97
目 標 25 産業の生産性向上	-	-	-	1,718	2,174	0.79
目 標 26 消費者利益の保護	700	700	1.00	977	418	2.34
共通の政策課題						
目 標 27 IT革命の推進	57,455	59,238	0.97	40,692	43,304	0.94
小 計	16,215,277	17,851,975	0.91	5,771,604	5,921,763	0.97
共通的経費等	968,966	1,092,265	0.89	761,646	821,832	0.93
合 計	17,184,243	18,944,240	0.91	6,533,250	6,743,595	0.97
公共投資関係費	17,184,243	18,944,240	0.91	5,914,057	6,128,692	0.96
行政経費	-	-	-	619,193	614,903	1.01

注1. 本表は、沖縄振興開発事業費の国土交通省関係分を含む。

注2. 事業費欄は公共投資関係費分を計上している。

注3. 複数の目標の実現に資する予算については、最も関係の深い目標に区分している。

注4. 本表のほか、平成17年度(国費)には、社会資本整備事業調整費12,000百万円、都市再生プロジェクト事業推進費10,000百万円、景観形成事業推進費20,000百万円、道州制北海道モデル事業推進費11,500百万円、災害対策緊急事業推進費20,000百万円等がある。

注5. 本表には、各省連携の交付金として平成17年度(国費)42,500百万円(道整備交付金10,000百万円、汚水処理施設整備交付金30,000百万円、港整備交付金2,500百万円)を含む。

注6. 本表のほか、平成17年度(国費)には、NTT-A型54,032百万円及び改革推進公共投資事業償還金116,349百万円並びに揮発油税直入分等がある。

注7. 前年度予算額は、平成17年度との比較対照のため組替えて掲記してある。

5) 政府全体における政策評価重視に向けた取組

成果重視による行政運営の理念は、政府全体レベルにおいても浸透しつつあるが、こうした取組の代表例として経済財政諮問会議における議論、本年度の「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日閣議決定）」、規制影響分析（RIA）の導入、モデル事業及び政策群の導入を紹介する。

経済財政諮問会議における議論

平成16年10月5日の経済財政諮問会議に提出された民間4委員のペーパーでは、「成果主義の予算制度のために、「評価」の充実は不可欠である。2002年に政策評価法が施行されたが、必ずしも有効に機能しておらず、予算の作成に活用するにはまだ多くの改善が必要である。導入3年後の2005年は見直しの年であり、充実を図るべきである。」とし、総務省、財務省に対して、評価改革で行うべき取組について、報告を求めた。これに対して、総務省、財務省は、平成17年3月10日に、それぞれ次のように諮問会議に報告している。

総務省は、各府省の評価を分かりやすく、横断的に比較検証できるよう、様式を簡便で統一したスタイルにする、達成目標の定量化を徹底するとともに、どのデータ（ものさし）で評価を行うかも予め明示させる、科学技術関係予算の優先順位付け（SABC等）のように、優先度を明らかにする仕組みを採用する、各府省の評価結果に対し、第三者評価を実施し、その結果を公表する、という4つのテーマに関する報告を行っている。

財務省は、政策評価調書の見直しの方向性、予算と成果を評価できるような予算書・決算書の作成に向けた検討について報告をしている。

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

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」

の議論を経て、平成17年6月21日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」（いわゆる「骨太の方針」）においては、予算制度改革の一環として予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行うほか、政策評価と予算の連携を含む、政策評価制度に関する見直しを着実に進めるべく、「政策評価に関する基本方針」の改訂等を本年内に行うこととしている。

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

第2章「小さくて効率的な政府のための3つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

(モデル事業等の一般化)

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

「モデル事業」を試行から一般的取組に移行させる。その第1ステップとして、「モデル事業」の基本的枠組みを維持しつつ、平成18年度予算からは「成果重視事業」(仮称)を創設し、別紙の取組を行う。

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

各府省は、連結財務書類、成果目標の達成状況及び特別会計の改革の進捗状況等の財務情報等が一覧できる「年次報告書」(仮称)を、平成17年度末を目途に試行段階を終了して、平成18年度から公表する。

「政策群」は、府省横断的な予算について重複排除を行い、関係府省の連携の下で、積極的に政策を推進する普遍的な手法として発展するよう取組を進める。その際、関係閣僚会議等の府省横断的な政策会議について「政策群」をより一層活用することも検討する。また「基本方針2004」を踏まえ、これまでの取組の検証を行う。

総務省は、平成17年6月17日に、「政策評価制度に関する見直しの方向性」を公表し、その中で政策評価の見直しの今後の課題と対応方を整理し、本年内に基本方針(閣議決定)の改訂や新ガイドラインの策定等を行い、平成18年度から実施することとしている。そのポイントは以下の通りである。

政策評価制度に関する見直しの方向性(ポイントから抜粋)

今後の課題と対応方策

評価結果の予算要求等政策への反映

政策評価調書(各府省が予算要求の際に提出)の単位や予算書・決算書の表示科目を政策評価の対象である「施策」程度の括りと一致させる方向

- ・ 施策レベルを対象とした評価(実績評価方式:16年度で約750件)に一層注力

「政策-施策-事務事業」などの政策体系をあらかじめ明示

各府省における説明責任の徹底

- ・ 評価結果の政策への反映の方向性を評価書に記載
- ・ 予算要求等にどのように反映したかのつながりを明確化

新規事業等は事前の事業評価を積極的に行い、事後検証

重要政策に関する評価の徹底

政策評価の重点化・効率化

規制の事前評価の早期義務付けに向けた取組

- ・ 評価手法の開発を推進しつつ、具体的な枠組みを検討
- ・ 16年10月から規制影響分析（RIA）を試行的に実施（17年4月時点で41件）
規制の新設や修正に際し、想定されるコストや便益といった影響を客観的に分析

評価の客観性の確保

達成目標を数値化等により適切に明示

学識経験者の知見を適切、有効に活用

総務省によるチェック対象の重点化と内容面の点検の本格化

外部から検証することが可能となるようデータなどの公表を徹底

国民への説明責任への徹底

国民に分かりやすい評価書・要旨の作成、評価書・要旨の標準化

政策評価制度の広報を積極的に展開し、国民的議論を活性化

規制影響分析（RIA：Regulatory Impact Analysis）

RIAとは、規制の導入・修正に際し、事前にその影響を試算して、意思決定者や利害関係者との間で理解の共有化を図る手法を指している。欧米諸国では過去十数年の間に、分析枠組みや活用に関する検討が進んできているものの、わが国においては従前、限定的な取組がみられるに過ぎなかった。既存の規制に対する近年の見直しの動き、政策評価重視の流れの中で、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成16年度より各府省においてRIAを試行的に実施することとされ、平成16年8月13日に内閣府規制改革・民間開放推進室が、RIAの試行的実施に関する実施要領を定めた。

これを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成16年度の政策アセスメント（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）。なお、国土交通省の政策評価基本計画では、従前から政策アセスメントの対象である新規施策に、規制も含まれていたことから、既にプリミティブなものではあるがRIAの考え方に立った評価を実施していたといえよう。ただし、実施要領におけるRIAの手続きでは、原則として法律により改訂・改廃される規制については、当該法律の公布（廃止）時までには、政令等により設定・改廃される規制については、パブリックコメントの募集時までに行わなければならないこととされており、これまで国土交通省が行ってきた法律等の政策アセスメントの手続きとは異なっている。

規制の費用分析、便益分析等をより客観的、定量的に行えるよう、国内外の実例等を参照しつつ、新たな評価手法の開発等に引き続き努めていく必要がある。

規制改革・民間開放推進3か年計画（改訂 平成17年3月23日閣議決定）

RIA導入の推進

ア RIAについては、各府省において平成16年度から試行的に実施することとし、評価手法の開発された時点において、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」の枠組みの下で義務づけを図るものとする。

このため、毎年度、総務省は、規制改革・民間開放推進会議と連携しつつ試行的なRIAの実施状況を把握・分析するとともに、その結果得られたこれらの取組の推進に資するような知見・情報等を通じて、政策評価の観点から早急にその評価手法の開発の推進に努めることとする。

また、各府省においても、規制改革・民間開放推進会議及び総務省と連携しつつ評価手法の開発の推進に努めることとする。

イ RIAが客観性を持ち得るためには、可能な限り定量的かつ詳細な分析が必要であるが、その分析手法が確立していない現時点においては、一律にかつ詳細な分析を義務付けることは行政コストを増大させるのみで実益に乏しい。

したがって、当面、RIAについては、諸外国の例を参考にしつつ分析項目のみ提示し、内容面については徐々に充実させていくことが適当である。また、定期的なレビューの時期や規制を見直す条件等を盛り込むことが適当である。

項目例としては、以下の項目が考えられる。

- （ア）規制の内容（規制の目的・必要性等を含む。）
- （イ）規制の費用分析（規制実施による行政コスト、遵守コスト、社会コストの推計）
- （ウ）規制の便益分析（規制実施による産業界や国民への便益、社会的便益の推計）
- （エ）想定できる代替手段との比較考量
- （オ）規制を見直す条件
- （カ）レビューを行う時期

モデル事業

モデル事業とは、定量的な政策目標の設定、効率的な予算執行、厳格な事後評価をその特徴とするもので、予算編成プロセス改革の一環として平成16年度予算から試行的に導入されたものである。経済財政諮問会議においても、予算の質の改善・透明性の向上に当たって、事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施の重要性が強調されている。

平成17年度予算においても、「基本方針2004」（平成16年6月4日閣議決定）に従い、目標達成状況の事後評価を前提に弾力的な予算執行を可能とする「モデル事業」に取り組むこと

としており(図3-9 モデル事業の取組)、国土交通省は、平成16年度から実施している「海事保安強化のための基盤システムの構築」に関する事後評価について、試行的にチェックアップ方式により評価を実施した。

さらに、「基本方針2005」においては「モデル事業」の基本的枠組みを維持しつつ、政策評価との連携を強化した「成果重視事業」を創設し、新たな段階へ移行することとしている。

(図3-9) モデル事業の取組

モデル事業名		施策の概要等	17年度 予算額 (億円)	16年度 予算額 (億円)
海事保安強化のための基盤システムの構築(船員データの電子化)	継続	船員データの電子化により船員行政を効率化するとともに、船員の身分証明機能を有する船員手帳にバイオメトリクスを取り入れることにより、偽造、成りすましの防止を図り、海事保安を強化する。	1.26	0.80
		(政策目標) 船員手帳交付手続10分以内、バイオメトリクス情報登録45秒以内、認証に要する時間10秒以内 認証の誤認率を一定以下(他人受入率0.001%以下、本人拒否率0.5%以下)		
ナノテクノロジーを活用したプラスチックの研究開発	新規	船体、車両に使用されるプラスチックについて、最新のナノ技術を活用して技術基準を満たす強度、難燃性を確保しつつ自然分解性の確保を図るための研究開発を行う。	0.36	-
		(政策目標) 自然分解性(約5年以内に分解完了)を有する船体、車両の開発		
消費者へ提供される不動産取引情報の拡充	新規	消費者による相場観の把握等を支援する観点から、不動産流通市場の全国及び地域の動向に関して消費者に提供すべき情報のあり方を検討し、インターネットを通じて提供するシステムを構築することにより、消費者が安心して不動産取引を行える環境を整備する。	0.37	-
		(政策目標) 情報提供サイトへのアクセス件数 平成19年度 年間3,000万ページビュー 不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合 平成19年度 5割		
下請代金支払状況等実態調査データベースの構築	新規	下請代金支払状況等実態調査の過去の調査結果や指導履歴等に関するデータベースを構築し、不適切な下請取引を行っている業者を漏らすことなく立入調査の対象として抽出することにより、これまで以上に効率的かつ効果的な指導を行う。	0.33	-
		(政策目標) 下請代金支払状況等実態調査において、下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数を、平成19年度に20%減少させる。		
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事業	新規	自動車運送事業者に対し事故分析による的確な安全対策を進め交通事故の低減を図るため、自動車事故報告データベースを用いた事故分析システムを構築する。 また、同時に故障等による運行不能事故について自動車リコールシステムへ情報提供を行い、車両不具合情報の収集を効率的に実施する。	0.13	-
		(政策目標) 自動車事故報告対象事故の報告件数6,000件(現行の約2倍)(平成20年度) 自動車事故報告書作成時間短縮(約60分 約30分)による申請者の負担の軽減		

政策群

政策群は「基本方針2003」(平成15年6月27日閣議決定)において、打ち出されたもので、

- ア 規制改革・制度改革等と予算措置を組み合わせ、構造改革と予算との連携を強める。
- イ 原則として府省横断的に対応することで、政策の実効性・効率性を高める。
- ウ より少ない財政負担で民間活力を最大限に引き出す

ことを目指すものであり、これによって「予算の効率性の向上、歳出の質の更なる改善」が結果として期待されている。国土交通省に関係するものとしては、平成16年度の予算編成で「緑豊かで安全・快適な都市の再生」他7件が政策群として決定された。平成17年度の予算編成では、さらに「建設事業の新分野進出促進支援」、「木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築」、「競争的研究資金の改革と充実」の3件が増え、全部で11の政策群となっている。それぞれの政策群においては、関係各省横断的な政策目標とその評価のための定量的指標が設けられていて、予算要求時に厳格な査定を行う事前統制的なチェックから、目標ごとの大ぐくりな予算編成や柔軟な予算執行を行い、施策を実施した後での厳密な事後評価の結果を次の予算へ反映させるという事後的なチェックへの転換を図るものである。(図3-10参照)

政策群に関する事後評価については、「基本方針2004」において、府省横断的な検証における政策評価の活用が求められていることから、総務省による総合性・統一性確保のための評価により実施する予定である。平成17年度、18年度にとりまとめる予定のテーマとして、国土交通省関係では、「外国人が快適に観光できる環境の整備」、「世界最先端の『低公害車』社会の構築」がある。

[1] (図3-10) 平成17年度国土交通省関係予算における政策群

	政策群名[関係府省]
1	建設事業の新分野進出促進支援 (新規) 【国交省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
2	木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築 (新規) 【農水省、厚労省、国交省、環境省】
3	競争的研究資金の改革と充実 (新規) 【内閣府、総務省、文科省、国交省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
4	緑豊かで安全・快適な都市の再生 (継続) 【国交省、総務省、経産省、環境省】
5	外国人が快適に観光できる環境の整備 (継続) 【国交省、外務省、法務省等】
6	安全かつ効率的な国際物流の実現 (継続) 【国交省、財務省、厚労省、農水省、経産省、金融庁】

7	世界最先端の「低公害車」社会の構築 (継続) 【経産省、国交省、環境省等】
8	少子化の流れを変えるための次世代育成支援 (継続) 【厚労省、国交省、文科省】
9	災害等緊急事態対応の強化 (継続) 【内閣府、総務省、国交省】
10	都市と農産漁村の共生・対流の推進 (継続) 【農水省、国交省、総務省、文科省等】
11	科学技術駆動型の地域経済発展 (継続) 【文科省、経産省、国交省等】

コラム 米国連邦政府ブッシュ政権の予算と業績の統合の取組『PART』

「PART (Program Assessment and Rating Tool): 施策(プログラム)の評価と格付けツール」は、各省庁のプログラムの業績を評価して大統領予算の作成に活用するために、FY(fiscal year) 2004 予算編成時から、OMB(行政管理予算局)により導入された連邦政府共通のプログラムの評価手法です。PART は、各省庁が、毎年 1/5 (20%) のプログラムを新規の対象として選定して自己評価を行い、予算要求時にその結果を添付するというものであり、5年目の FY2008 には全てのプログラムが対象となります。導入初年度の FY2004 予算編成の際には、連邦政府全体で約 234 本を対象に PART による評価が実施され、翌 FY2005 予算編成の際には、前年度に実施した 234 本に新たなプログラムを加えた計 399 本の評価が実施されています。そして最新の FY2006 予算編成の際には、新たに 208 本を加えた計 607 本のプログラムの評価が行われています。

PART による評価は、4つのセクションにより構成されており、それぞれ、複数の設問が設定されています。全てのプログラムが対象となる共通設問と7種類のプログラム(次表参照)の実施形態に応じた設問の2種類があり、合計約30の質問項目により構成されています。

PART が想定する7種類のプログラム実施形態

連邦政府直轄プログラム (Direct Federal Programs)
競争的補助金プログラム (Competitive Grant Programs)
定額交付金プログラム (Block/Formula Grant Programs)
規制プログラム (Regulatory Based Programs)
固定資産・サービス調達プログラム (Capital Assets and Service Acquisition Programs)
融資プログラム (Credit Programs)
研究開発プログラム (R&D Programs)

この PART の対象となるプログラムは、各項目及び全体の双方について点数化されて、最終的には各省庁と OMB との協議を踏まえ評点が確定し、次表の5段階で評価される仕組みになっています。

PART のスコア

有効: effective (スコア 85-100)
ある程度有効: moderately effective (スコア 70-84)
普通: adequate (スコア 50-69)
有効ではない: ineffective (スコア 0-49)
成果は示されず: results not demonstrated

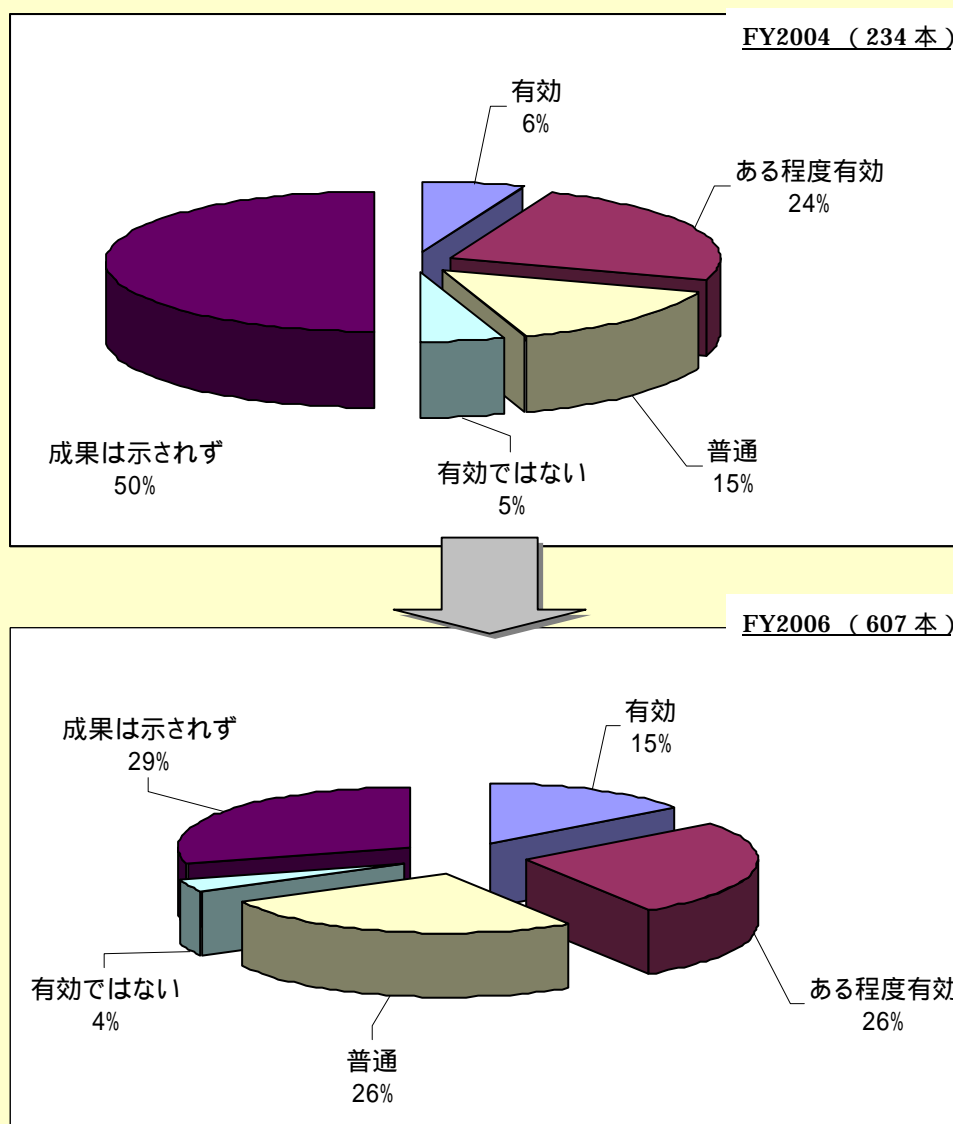
PARTの導入初年度のFY2004と最新のFY2006の結果を比較すると、「有効」の割合が増加する一方で、「成果は示されず」の割合が減少するなど、結果が改善していることが分かります。

連邦政府全体のPARTの結果

単位：本

評価結果	対象年度（予算要求年度） 2002 （FY2004）	2003 （FY2005）	2004 （FY2006）
評価対象プログラム数	234	399	607
有効（スコア 85-100）	14（6%）	45（11%）	89（15%）
ある程度有効（スコア 70-84）	56（24%）	105（26%）	160（26%）
普通（スコア 50-69）	35（15%）	82（21%）	157（26%）
有効ではない（スコア 0-49）	12（5%）	19（5%）	22（4%）
成果は示されず	117（50%）	148（37%）	179（29%）

PARTの結果（上：FY2004と下：FY2006との比較）



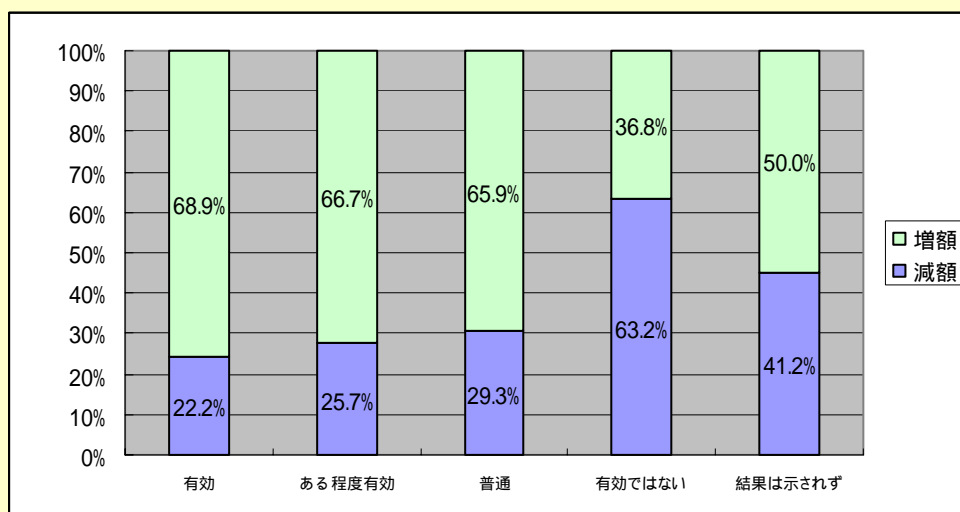
FY2004 予算編成以降、連邦政府の各省庁は、OMB への予算要求の際、PART の結果を添付することが義務付けられています。PART は各省庁の自己評価が基本となっていますが、大統領予

算の編成権を持つ OMB がその内容を審査することとなっており、PART の対象プログラムについては、その評価結果を基に次年度の実施方針及び予算額の検討が行われるなど、業績情報が予算編成プロセスにおいて活用される仕組みになっています。

この点について OMB は、各種の通達やマニュアル等を通じて、「PART のスコアが悪い場合であっても、必ずしも予算を削減する訳ではない」、「PART のスコアが良い場合であっても、プログラムの予算額の算定には様々な要素が関連するため予算を削減する訳は無い」との方針を示しており、PART の結果と予算額の増減の方向性は直接にリンクさせない仕組みになっています。そのため、PART の評価結果と予算額との関係については、「各プログラムによって異なる」という状況が実情と考えられます。

しかしながら、FY2005 に添付された 399 本の PART の結果を予算の増減結果に着目して集計すると、結果的（実態的）には、良好な評価結果のプログラムは予算編成にあたって増額される傾向が読み取れます。

FY2005 予算に添付された 399 の PART の結果（予算の増減割合別）



このように PART の結果と予算額との関係については、(OMB の方針通り)一定の法則がある訳ではなく「個別の評価結果による」とのことが実情であるものの、実態としては良好な評価結果のプログラムは予算編成にあたって肯定的に考慮される傾向があると考えられます。