

# 国土交通省政策評価基本計画

平成17年7月改訂版

国土交通省

# 国土交通省政策評価基本計画

## 目次

<b>I 計画期間</b>	1
<b>II 政策評価の実施に関する方針</b>	2
1 目的	2
2 政策評価の方式	3
(1) 基本的な3つの方式	3
(2) 政策の特性に応じた方式	3
<b>III 政策評価の観点に関する事項</b>	4
<b>IV 政策効果の把握に関する事項</b>	4
<b>V 事前評価の実施に関する事項</b>	5
1 政策アセスメント（事前評価）	5
(1) 対象とする施策等	5
(2) 実施手順	5
(3) 留意事項	5
2 個別公共事業の新規事業採択時評価	6
(1) 対象とする公共事業	6
(2) 実施手順	6
3 個別研究開発課題の事前評価	6
(1) 対象とする研究開発課題	6
(2) 実施手順	6
<b>VI 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項</b>	6
1 政策チェックアップ（業績測定）	6
(1) 対象とする政策	6
(2) 業績指標等	7
(3) 実施手順	7

(4) 留意事項	7
2 政策レビュー（プログラム評価）	8
(1) 対象とするテーマ	8
(2) 実施手順	8
(3) 留意事項	9
3 個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価	9
(1) 対象とする公共事業	9
(2) 実施手順	9
4 個別研究開発課題の中間評価及び終了後の事後評価	10
(1) 対象とする研究開発課題	10
(2) 実施手順	10
<b>VII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項</b>	<b>10</b>
1 国土交通省政策評価会	10
2 事業評価監視委員会	10
3 その他専門的知見からの助言の聴取	11
<b>VIII 政策評価の結果の政策への反映に関する事項</b>	<b>11</b>
1 評価結果の反映	11
2 反映状況の報告	11
<b>IX インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項</b>	<b>11</b>
1 公表内容	11
2 公表方法	12
3 国民の意見・要望を受け付けるための窓口等	12
<b>X 政策評価の実施体制に関する事項</b>	<b>12</b>
1 主要事項の決定	12
2 政策評価連絡会等	13
3 統括官の役割	13
4 省一体的な評価の実施等	13

<b>XI その他政策評価の実施に関し必要な事項</b>	<b>14</b>
1 施策等の特性を踏まえた運用	14
2 評価制度の継続的改善等	14
3 地方公共団体等への配慮	15
4 政策評価に関する調査研究等	15
5 情報公開法との整合性確保	15
<b>附則</b>	<b>15</b>
別紙1-1 政策アセスメント様式	16
別紙1-2 政策チェックアップ様式	17
別紙2 政策目標、業績指標、業績目標一覧	18
別紙3 政策目標と重点計画との対応関係	31
別紙4 政策レビュー実施テーマ一覧	32
別紙5 政策レビュー評価書要旨	34
別紙6 政策評価担当窓口	35

〔制定 平成14年3月22日省議決定〕  
〔最終改正 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

中央省庁等改革を機会に、政府全体において、各府省が所掌する政策について自ら評価を行うことを基本として、政策評価の導入が図られることとなった。また、平成14年4月からは、行政機関が行う政策の評価に関する法律（以下「行政評価法」という。）が施行され、法律上の明確な枠組みに基づいて政策評価が実施されることになった。国土交通省においても、新省発足後ただちに「国土交通省における政策評価の実施要領」を策定し、それまで取り組んできた公共事業等の分野のみならず、国土交通省の幅広い政策分野を対象とした、総合的な政策評価制度を確立、これに基づいて評価を実施してきたところである。本基本計画は、行政評価法の制定を踏まえ、同法第6条の規定に基づいて策定する国土交通省における政策評価の基本計画であり、これまでの取組を踏まえて、上記実施要領の内容を発展させるものである。

国土交通省における政策評価は、省の使命と政策に関する基本的な方針に照らして行われることにより、国土交通省として、統合のメリットを活かし、施策等の連携を進め、総合的・戦略的な施策展開を図ることを可能ならしめようとするものである。政策評価を積極的に取り入れることにより、「政策の企画立案→実施→評価→政策の改善」という政策のマネジメントサイクルを確立することができる。その結果、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、政策の意図と効果を国民に対して明確に説明するほか、設定した目標を実現するための努力を尽くすことにより、政策の質を高めることができるようになる。国土交通省は、政策評価を、21世紀型国土交通行政を目指す改革の重要な手段の一つとして位置付け、これにより国民の立場に立った、真に必要な施策等の企画立案・実施に向けた省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指すものである。

国民生活に直結する幅広い政策分野を担当し、また公共事業の多くを担当する国土交通省においては、政策評価を活用して、国民本位で効率的な質の高い行政を実施することによって、国民に対する責任を果たしていかなければならない。また、こうした考え方を職員一人ひとりのものとしていかなければならない。国土交通省は、目標を持った行政運営や政策のマネジメントサイクルの確立が、職員の意識の向上を通じた組織の活性化につながるよう、政策評価を前向きなものとして捉え、積極的に推進する。

### I 計画期間

この計画の計画期間は、平成17年度から平成21年度までの5年間とする。（なお、基本計画は、原則として毎年度変更し、当該年度から5年間の計画とすることを基本とする。）

## Ⅱ 政策評価の実施に関する方針

### 1 目的

国土交通省の政策評価は、前文に示した基本的な考え方にに基づき、以下の目的の達成に向けて実施するものとする。

#### (1) 国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

行政活動においては、受益者と負担者とが必ずしも同じではない。負担者すなわち納税者等の観点からは、コストの小さな、効率的な行政に向けた一層の取り組みが求められ、他方、受益者の観点からは、国民の新たなニーズに適ったきめ細かい政策展開が求められてきている。

このため、顧客たる国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させることを目指す。

#### (2) 成果重視の行政への転換を図る。

国民本位で効率的な質の高い行政を実現するためには、予算や法律制度等の施策等が、期待通りの成果をあげているかどうか確認することが重要である。そのため、目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組みを確立する。

その結果、仮に何らかの理由で期待通りの成果をあげていないものがあれば、その改善策を検討するとともに、新たな政策の企画立案に反映させる。これによって、政策のマネジメントサイクルを確立し、成果を重視した行政運営への転換を図る。

#### (3) 統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針に照らし、目標が達成されているか、成果をあげているか、という観点から全省的な評価を実施することで、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進するなど、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

#### (4) 国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

政策は国民のためのものであり、政策の良否を最終的に判断するのは国民である。このため、政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結果を国民に対して明確に説明する必要がある。

また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

## 2 政策評価の方式

### (1) 基本的な3つの方式

上記の目的を達成するため、「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」及び「政策レビュー」の3つの方式を基本とし、省の主要な政策分野を対象として政策評価を実施する。これらの方式を相互に有機的に連携させて実施してゆくことにより、政策のマネジメントサイクルを確立させ、国民本位で効率的な質の高い行政の実現を図る。

#### ア 政策アセスメント（事前評価）

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を行い、施策の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。新規施策の企画立案にあたり、目標に照らした事前評価を行うことにより、真に必要な質の高い施策の厳選と、目標による行政運営の定着を図るものである。

#### イ 政策チェックアップ（業績測定）

政策チェックアップは、省の主要な行政目的に係る政策目標をあらかじめ設定し、それに対する業績を測定し、その達成度を評価するものである。政策チェックアップは、その全省的な実施を進めることにより、成果重視の行政運営を組織全体に定着させるとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民にわかりやすく示すことを目指すものである。

#### ウ 政策レビュー（プログラム評価）

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

### (2) 政策の特性に応じた方式

上記3方式に加えて、従来から実施している個別公共事業及び研究開発に係る評価についても、一層の充実を図る。

#### ア 個別公共事業

個別公共事業（V2（1）及びVI3（1）に定める個々の公共事業をいう。以下同じ。）については、新規事業の採択時に行う評価（以下「新規事業採択時評価」という。）、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採

採後長期間が経過している事業等について行う評価（以下「再評価」という。）及び事業完了後に行う評価（以下「完了後の事後評価」という。）を行う。

### イ 個別研究開発課題

個別研究開発課題（V3（1）及びVI4（1）に定める個々の研究開発課題をいう。以下同じ。）については、事前評価及び終了後の事後評価を行う。

また、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない課題については、3年程度を一つの目安として中間評価を実施する。

## **Ⅲ 政策評価の観点に関する事項**

政策評価の実施に当たっては、評価対象の特性に応じて適切な観点を選択、具体化し、総合的に評価するものとする。基本的には、以下の必要性、効率性及び有効性の観点到着目した評価を行うこととし、また、「政策チェックアップ」は、政策目標ごとに目標の達成度を評価するものである。

### ア 必要性の観点

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

### イ 効率性の観点

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

### ウ 有効性の観点

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

## **Ⅳ 政策効果の把握に関する事項**

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

ア できる限り政策効果を定量的に把握することができる手法を用いるものとし、これが困難である場合、これがコストとの関係で合理的なものと言えない場合、又はこれが政策評価の客観的かつ厳格な実施の確保に結びつかない場合には、政策効果を定性的に把握する手法を用いるものとする。この場合においても、でき



る限り客観的な情報・データや事実を用いることに努める。

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

## **V 事前評価の実施に関する事項**

### **1 政策アセスメント（事前評価）**

#### **（1）対象とする施策等**

以下に該当する施策等は原則として政策アセスメントの対象とする。

- ア 新たに導入を図ろうとする施策等（予算、規制、税制、財政投融资（政策金融を含む。）、法令等をいう。）
- イ 既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

#### **（2）実施手順**

政策アセスメントの実実施手順は以下による。

- ア 各局等（各局、大臣官房、政策統括官（政策評価担当を除く。）、国土地理院及び各外局をいう。以下同じ。）は、対象となる各施策等ごとに、別紙1-1の様式により評価原票を作成し、政策評価を担当する政策統括官（以下「統括官」という。）に対し提出する。
- イ 統括官において、毎年8月末までに、次年度予算概算要求及び税制改正要望に係るものを中心に、国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。また、翌年6月を目途に、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する評価書を含めた形で取りまとめ、公表する。

#### **（3）留意事項**

評価書においては、当該評価書に係る施策等がVI1（1）に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該施策等が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該施策等を導入する必要性を論理的に分析する。

## 2 個別公共事業の新規事業採択時評価

### (1) 対象とする公共事業

維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業（個々の公共的な建設の事業及び官公庁施設の建設等の事業をいう。以下同じ。）のうち、事業費を予算化しようとする事業は、原則として新規事業採択時評価の対象とする。（高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費を予算化しようとする事業を含む。）

### (2) 実施手順

事業を実施しようとする者は、評価に係る資料を作成し所管部局等（当該事業を所管する本省内部部局、外局又は特別の機関をいう。ただし、一括配分に係る事業（地方支分部局等の長が年度予算の支出負担行為の実施計画に関する書類の一部となる計画の作成に係る事務を行う事業）においては、当該事務を行う地方支分部局等をいう。以下同じ。）に提出する。所管部局等は評価に係る資料をもとに、当該事業の予算化の判断に資する評価を行う。

## 3 個別研究開発課題の事前評価

### (1) 対象とする研究開発課題

事前評価の対象は、研究開発機関等（国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象研究所、海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。）において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、新規課題として研究開発を開始しようとするものとする。

### (2) 実施手順

研究開発機関等、本省及び外局は、原則として、外部評価を積極的に活用した評価を行う。

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

### 1 政策チェックアップ（業績測定）

#### (1) 対象とする政策

政策チェックアップは、国土交通省の主要な行政目的に係る政策（社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号。以下「重点計画法」という。）第2条第1項に規定する社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る政策を含

む。)を対象とし、それらに関して国民的視点から(アウトカムベース)横断的かつ体系的に整理した目標(以下「政策目標」という。)を明らかにして実施する。政策目標は別紙2に示されるとおりである。また、政策目標と重点計画法第4条第3項第1号に規定する重点目標(以下単に「重点目標」という。)との対応関係は別紙3に示されるとおりである。

## (2) 業績指標等

上記政策目標について、各政策目標の達成度合いを表す指標(以下「業績指標」という。)を設定するとともに、各業績指標に係る今後5年以内の目標値(以下「業績目標」という。)を設定する。

各政策目標に係る具体的な業績指標及び業績目標は、別紙2-1のとおりとする。なお、「基本方針2004」(平成16年6月4日閣議決定)を踏まえ、「モデル事業」については、試行的に、政策チェックアップを実施することとする。(各モデル事業に係る具体的な業績指標及び業績目標は別紙2-2のとおりとする。)

## (3) 実施手順

政策チェックアップの実施手順は以下による。

ア 各局等は、毎年、測定可能なものについて各業績指標に関する測定を行い、別紙1-2の様式により測定結果を統括官へ提出する。

イ 各業績指標の目標年次が到来した場合又は必要な場合には、上記様式により各局等において当該指標に係る業績目標の達成状況を評価し、当該測定結果が目標達成の観点等からみて不十分な状況にあると考える場合には、その考えられる要因や今後の対応等に関する概要を合わせて提出する。また、考えられる外部要因の影響等、参考になる情報も可能な限り盛り込む。その上で、必要な場合には、新たな業績目標を設定する。

ウ 統括官は、各局等による測定及び評価結果を受け、翌年6月を目途に、国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。

エ 必要に応じて、基本計画を変更し、新たな業績指標を追加することができる。ただし、既存の業績指標又は業績目標の変更は、イの評価をまっけて行うものとする。

## (4) 留意事項

業績指標の設定については、以下の点に留意する。

ア 業績指標については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にはアウトカム指標を用いることが望ましいものの、内外の事例を見ても、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されているわけではない。指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかったり、アウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合もあると考えられる。このため、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることがより適切な場合があることについても考慮しつつ、指標の選定に

については十分な検討を行う。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。

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

## 2 政策レビュー（プログラム評価）

### （1）対象とするテーマ

政策レビューの実施テーマについては、国土交通省の政策課題として重要なもの、国民からの評価に対するニーズが特に高いもの、他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの等について選定し、計画的に実施する。この場合においては、特に、法令の見直し規定や中長期計画の見直しの時期等を考慮してテーマを選定するとともに、重要な法令の制定や改正等については、その施行後一定期間経過後に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を行うものとする。

本基本計画期間中に実施する具体的なテーマは、別紙4のとおりとする。ただし、毎年の政策評価を踏まえ、実施テーマを見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施するものとする。

### （2）実施手順

各テーマについて、以下の手順で評価を実施する。

- ア それぞれのテーマに即した目的や政策目標を明確に設定し、関連する施策等の範囲を明らかにする。
- イ 当該プログラムの目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。
- ウ それがどのように達成されたか、またどの程度達成されたかを分析し、可能な限り明らかにする。必要があれば、プログラムの効果について、短期的効果と中長期的効果に分けて分析するとともに、可能であれば、各施策等ごとの費用と効果の関係についても言及する。
- エ 今後、目的や目標をよりよく達成し、効果的・効率的に成果をあげるためには、何が課題で、改善方策として何が考えられるかについても明らかにする。
- オ 評価実施後、その結果のほか、バックデータ等の関係資料、実施過程において第三者から示された専門的知見からの助言等の概要、当該評価結果に対する第三者の意見等を評価書として取りまとめ、公表する。この場合において、評価書には、別紙5のとおり評価書の要旨も記載する。

### (3) 留意事項

政策レビューの実施体制等については、以下のとおりとする。

- ア 政策レビューは、関係する局等と統括官との十分な連携のもとに実施する。
- イ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として本計画で定められたテーマごとに、第三者の専門的知見からの助言を得て行う。
- ウ 各テーマの具体的な手順については、イに定める第三者の助言を得た上で定める。

## 3 個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価

### (1) 対象とする公共事業

維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業を評価の対象とする。

再評価の対象は、事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業、事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業及び以下の事業とする。(下記ウの再評価が行われたものについては、上記の「事業採択後」を「河川整備計画の策定等後」と読み替えるものとする。)

- ア 高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費の予算化後一定期間が経過した事業
  - イ 事業採択後3年間が経過した時点で未着工又は事業採択後7年間が経過した時点で継続中の官公庁施設の建設等の事業
  - ウ 事業採択後、河川整備計画の策定等が行われ、同計画に位置付けられることとなった事業
  - エ 再評価実施後一定期間が経過している事業
  - オ 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業
- 完了後の事後評価の対象は、事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業及び改めて完了後の事後評価を行う必要がある事業とする。

### (2) 実施手順

再評価においては、事業を実施する者は、評価に係る資料を作成し所管部局等に提出する。所管部局等は評価に係る資料をもとに、当該事業の継続又は中止の判断(補助事業等の場合は補助金交付等の判断)に資する評価を行う。

完了後の事後評価においては、事業を実施した者は、事業の効果や環境への影響等の確認を行い、完了後の事後評価を今後実施するかどうか、改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価を行う(補助事業等の場合は、当該評価が行われることを期待する。)。なお、所管部局等は、評価結果を踏まえ、必要に応じて、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性について判断するも

のとする。

#### 4 個別研究開発課題の中間評価及び終了後の事後評価

##### (1) 対象とする研究開発課題

終了後の事後評価の対象は、研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、研究開発が終了したものとする。

中間評価の対象は、研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、研究期間が5年以上のもの又は期間の定めのないものとする。

##### (2) 実施手順

研究開発機関等、本省及び外局は、原則として、外部評価を積極的に活用した評価を行う。

中間評価については、3年程度を一つの目安として定期的実施する。

### **VII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項**

#### 1 国土交通省政策評価会

国土交通省における政策評価の制度設計、運営状況等について中立的観点からの意見等を聴取することにより、その向上を図るため、第三者からなる国土交通省政策評価会（以下「政策評価会」という。）を随時開催し、その知見を活用する。

以下の場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

- ア 基本計画の変更又は行政評価法に基づく事後評価の実施に関する計画（以下、「実施計画」という。）の策定等政策評価の制度設計について、基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合
- イ 本基本計画又は実施計画において政策評価会の意見を聴取する旨を定めている場合
- ウ 行政評価法に基づく評価書の作成及び評価結果の政策への反映状況の取りまとめ

#### 2 事業評価監視委員会

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

### 3 その他専門的知見からの助言の聴取

上記に定めるほか、政策レビューを実施する場合その他評価の実施や指標の選定等に関して専門的な学識経験等に基づく助言を要する場合には、第三者からの助言を積極的に求める。

## VIII 政策評価の結果の政策への反映に関する事項

### 1 評価結果の反映

評価結果については、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、適切に反映するよう努める。また、基本の方針等の策定に当たっても、各種評価結果が有用な情報として活用され得るものである。

### 2 反映状況の報告

政策評価結果の政策の企画立案等への適切な反映を確保するため、毎年度、以下の手順により、政策評価の結果の政策への反映状況について取りまとめる。

ア 各局等は、政策評価結果に基づく措置状況（内容、時期、今後の予定等）について統括官へ報告する。

イ 統括官は、提出された報告を受け、毎年6月を目途に国土交通省としての「評価結果反映状況報告書」を取りまとめ、公表する。

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

### 1 公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

ア 基本計画

イ 実施計画

ウ 以下の評価に関する評価書

① 政策アセスメント（事前評価）

② 政策チェックアップ（業績測定）

③ 政策レビュー（プログラム評価）

④ 個別公共事業

⑤ 個別研究開発課題

エ 評価結果反映状況報告書

オ 政策評価会等第三者から出された意見、助言等

#### カ 国土交通省政策評価年次報告書

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

## 2 公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

### ア インターネットによる公表

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

### イ 国土交通省政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案等への反映状況を一覧的に明示することを目的として、毎年6月を目途に「国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表する。

### ウ 閲覧等

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

## 3 国民の意見・要望を受け付けるための窓口等

政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、統括官及び各局等の政策評価担当窓口を別紙6のとおり定める。

また、国民との双方向性を有する行政（コミュニケーション型行政）の推進を図る観点から、以下の措置を講じる。

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

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

## X 政策評価の実施体制に関する事項

### 1 主要事項の決定

政策評価に関する主要事項（基本計画又は実施計画の策定及び変更、評価書の作成及び評価結果反映状況報告書の取りまとめ）は、国土交通大臣を始めとする省幹部が



らなる省議に付して決定する。ただし、内容が軽微なもののみにおいては、これを省略し得る。

## 2 政策評価連絡会等

国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策評価連絡会を省内に置く。

政策評価連絡会は統括官を座長として、政策評価に関する各局等代表から構成するものとする。

政策評価に関する主要事項については、政策評価連絡会における検討を経る。

政策評価連絡会の下に、政策評価に関する各局等の担当者から構成する担当者会議を置く。

国土交通省所管公共事業の事業評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、公共事業評価システム検討委員会（以下「検討委員会」という。）を省内に置く。

検討委員会は、事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。

また、検討委員会は、必要に応じて、検討委員会の下に事業特性に応じた部会を設置し、評価の適正化に関する検討を行うものとする。

## 3 統括官の役割

国土交通省における政策評価は、政策を担当する部局がその政策について自ら行う評価が基本となるが、その際、統括官は、以下に規定する観点から、国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施の確保に努める。

### ア 相互牽制による評価の客観性・質の確保

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

### イ 相互補完による評価の取り組みの推進

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

## 4 省一体的な評価の実施等

ア 各局等、大臣官房、総合政策局及び統括官は、適切な役割分担の下、政策の評価と、その結果の政策への反映に一体として取り組む。

イ 政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、各局等は統括官に対して資料・情報の提供等必要な協力を行う。

ウ 統括官は各局等の評価の実施に対する支援（情報・知識・技能の提供等）を行う。

政策評価の実施が各局等の業務運営に過負担となるようなことがないように、効率的な政策評価の運営に努めるとともに、評価事務の円滑かつ的確な実施を確保するための各局等との適切な連絡・調整を図る。

## XI その他政策評価の実施に関し必要な事項

### 1 施策等の特性を踏まえた運用

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

### 2 評価制度の継続的改善等

- ア 政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムの確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。
- イ 評価の方式は、いずれも、これまでの行政プロセスの中で、さまざまな形で実質的に行われてきているものではあるが、このような体系的な実施は、まだ新しい試みである。また、政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。
- ウ 業績指標については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引き続き改良のための開発を行う。
- エ 政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつつ、その運用を行う。

### 3 地方公共団体等への配慮

政策評価の運用に当たっては、評価のための資料収集等により地方公共団体等に過剰な事務的負担をもたらすことがないようにすることはもちろんのこと、必要性の観点における国の関与に関する的確な検討の実施、地方公共団体における自発的な施策展開を間接的に阻害するようなことにならないような業績指標の選定など、地方公共団体等への影響に十分に留意する。

### 4 政策評価に関する調査研究等

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

### 5 情報公開法との整合性確保

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

#### 附則

本基本計画は平成14年4月1日から施行する。

#### 附則

改正後の基本計画は平成15年4月1日から施行する。

#### 附則

改正後の基本計画は平成15年4月1日から施行する。

#### 附則

改正後の基本計画は平成15年4月1日から施行する。

#### 附則

改正後の基本計画は平成16年4月1日から施行する。ただし、別紙4中「観光部」を「総合観光政策審議官」に改める部分並びに改正後の別紙6中「総合観光政策審議官」及び「観光企画課」を加える部分、海事局の「企画室」を「企画課」に改める部分及び北海道局の「企画課」を「参事官」に改める部分は、平成16年7月1日から施行する。

#### 附則

改正後の基本計画は平成17年4月1日から施行する。

別紙 1-1 政策アセスメントの様式

施策等名		担当課 (担当課長名)	・・・局・・・課 (課長 ……)
施策等の概要	○導入しようとする施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 ○予算要求の場合は要求額、税制改正要望の場合は減収見込額を明記。		
施策等の目的	○導入しようとする施策等の目的を簡潔、明確に記述する。		
関連する 政策目標	○どの政策目標（アウトカム目標）に関連するか		
関連する 業績指標	○どの業績指標に関連するか		
指標の 目標値等	○上記指標に係る目標値		
施策等の必要性	○基本の方針等に照らして、導入しようとする施策等が必要であることを説明する。その際、下記の項目についてもそれぞれ説明する。		
社会的ニーズ	○導入しようとする施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明		
行政の関与	○行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	○国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	○施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について説明する。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。		
施策等の有効性	○目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにする。（可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。）		
その他特記すべき事項	○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ○目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの 等		

政策目標〇〇 ○〇〇〇〇〇〇〇〇〇 (※政策評価基本計画の政策目標の番号と目標名を記載)

(○) ○〇〇〇〇 (※政策目標を踏まえた、具体的な政策課題を記載)  
 ..... (※指標が表そうとするアウトカムとその意義を分かりやすく記載)

業績指標：○〇〇〇

目標値：×××× (H〇〇年度)  
 実績値：×××× (H〇〇年度)  
 初期値：×××× (H〇〇年度)

業績指標：○〇〇〇

(※指標名と目標値・目標年度、実績値等を記載)

目標値：×××× (H〇〇年度)  
 実績値：×××× (H〇〇年度)  
 初期値：×××× (H〇〇年度)  
 (初期値：目標値設定時の現況値)

○業績指標〇〇：○〇〇〇

(※政策評価基本計画の番号と指標名を記載)

(指標の定義)  
 .....  
 (目標値設定の考え方)  
 .....  
 (考えられる外部要因)  
 .....  
 (他の関係主体)  
 .....  
**【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】**

(※政策評価 HP 掲載の「指標・目標値の考え方」の記載どおりに記載)

(※重点計画第2章に記載か否かも記載)

過去の実績値					(年度)
H	H	H	H	H	

(※実績値の推移を記載)

○ 業績指標△△：△△△△△

(※上記業績指標と同様に記載)

**主な施策**

主な施策の概要

(※重点計画における社会資本整備事業の概要の記述、予算内示後の「予算概要」(大臣官房会計課作成の印刷物)における予算の成果目標別主要事項の記述、昨年度の評価書の「昨年度における新規の取組」に係る記述を参考に一覧的に記載。予算額や整備効果等も記載)

①.....

予算額××億円 (H〇〇年度)

②.....(◎)

予算額××億円 (H〇〇年度)

(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業

に係る施策に関するものである。

(※重点計画のフォローアップ対象の施策であることを、この注と◎を付することで明記)

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

.....

(※指標の動向を説明し、目標の達成状況や進捗状況について、外部要因も含め、その原因を分析し、行政課題を抽出して記載。また、指標に関連する施策を巡る諸情勢・諸課題についても分析。◎を付した施策も意識して分析)

(施策の実施状況)

.....

(※昨年度の施策の実施状況とその効果を記載(目標年次到来の指標に関するものは、これまでの取組を総括して記載)。また、施策上の問題点についても記載。◎を付した施策も意識して分析)

今後の取組の方向性

.....

(新たな目標設定) <注:目標年次到来の指標や目標年次到来前に達成される等により目標設定の更新が必要な指標の場合>

.....

(※分析を踏まえて、今後の中長期的な方向性を記載。目標年次到来の指標については、新たな指標・目標値の設定についても記載)

**平成〇〇年度以降における新規の取組**

(※今年度講じようとする新規施策を記載  
 ←来年度に「主な施策等」に記載して評価)  
 (※次年度以降の政策への方向性を記載)

**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：〇〇局〇〇課 (課長 ○〇〇〇)

関係課：△△局△△課 (課長 △△△△)、

□□□局□□課 (課長 □□□□)

別紙 2-1 政策目標、業績指標、業績目標一覧

政策目標 (アウトカム)	業績指標	初期値 (目標値設定時の現況値)	目標値 (目標年次)
○暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現			
1 (居住水準の向上) 多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること	1 誘導居住水準達成率	46.5% (平成 10 年度)	53% (平成 17 年度)
2 (バリアフリー社会の実現) すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること	2 1 日当たりの平均利用者が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 (順に、旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、道路、建築物、住宅)	39% (平成 14 年度) 72% (平成 14 年度) 17% (平成 14 年度) 約 3 割 (平成 14 年度) 2.7% (平成 10 年度)	7 割強 (平成 19 年度) 8 割強 (平成 19 年度) 約 5 割 (平成 19 年度) 約 4 割 (平成 19 年度) 約 1 割 (平成 19 年度)
3 不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合		約 12 (平成 15 年度)	30.0 (平成 20 年度)

	<p>3 (子育てしやすい社会の実現) 生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること</p>	<p>4 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 (順に、低床バス、ノンステップバス、福祉タクシー (両))</p>	<p>4.9% 2.2% (平成12年度) 3,276 (平成14年度)</p> <p>30% 10% (平成17年度) 10,000 (平成17年度)</p>
	<p>5 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合 (順に、鉄軌道車両、旅客船、航空機)</p>	<p>6 3人以上世帯の誘導居住水準達成率</p>	<p>10% 0% 0.7% (平成12年度)</p> <p>35.6% (平成10年度)</p> <p>43% (平成17年度)</p>
	<p>7 自然体験活動拠点数 (箇所)</p>	<p>8 歩いていける範囲の都市公園の整備率</p>	<p>218 (平成12年度)</p> <p>63% (平成14年度)</p> <p>420 (平成18年度)</p> <p>66% (平成19年度)</p>
<p>4 (住環境、都市生活の質の向上) 住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりがある、質の高い生活を送ることができ</p>	<p>9 都心部における住宅供給戸数(万戸(平成8年度からの累計))</p>	<p>10 1人あたり都市公園等面積 (㎡/人)</p>	<p>47.7 (平成12年度)</p> <p>8.5 (平成14年度)</p> <p>100 (平成17年度)</p> <p>9.3 (平成19年度)</p>
	<p>11 汚水処理人口普及率</p>	<p>12 下水道処理人口普及率</p>	<p>76% (平成14年度)</p> <p>86% (平成19年度)</p>
	<p>13 都市空間形成河川整備率</p>	<p>14 良好な環境を備えた宅地整備率</p>	<p>65% (平成14年度)</p> <p>72% (平成19年度)</p>
	<p>15 市街地の幹線道路の無電柱化率</p>		<p>32% (平成12年度)</p> <p>40% (平成18年度)</p>
			<p>35.3% (平成12年度)</p> <p>46% (平成17年度)</p>
			<p>7% (平成14年度)</p> <p>15% (平成19年度)</p>

	16 中心市街地人口比率の減少率	前年度比 1.1%減 (平成 16 年度)	前年度比 0.5%減 (平成 21 年度)
5 (アメニティ豊かな生活環境の形成) 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること	17 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長 (km)	約 6,700 (平成 14 年度)	約 6,800 (平成 19 年度)
6 (良質で安全な水の安定した利用の確保) きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること	18 都市域における水と緑の公的空間確保量 (㎡/人)	12 (平成 14 年度)	13 (12 を約 1 割増) (平成 19 年度)
	19 河川の流量不足解消指数	54% (平成 13 年度)	61% (平成 18 年度)
	20 水道水源域における下水道処理人口普及率	48% (平成 12 年度)	60% (平成 18 年度)
	21 河川における汚濁負荷削減率	65% (平成 14 年度)	78% (65%を 13%削減) (平成 19 年度)

○安全～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化

7 (水害等による被害の軽減) 水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	22 洪水による氾濫から守られる区域の割合	58% (平成 14 年度)	62% (平成 19 年度)
	23 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 (万戸)	9 (平成 14 年度)	6 (平成 19 年度)
	24 流下能力不足橋梁数	4,500 (平成 13 年度見込み)	3,500 (平成 18 年度)
	25 下水道による都市浸水対策達成率	51% (平成 14 年度)	54% (平成 19 年度)
	26 ハザードマップ認知率 (順に、洪水、火山)	4% 30% (平成 12 年度)	70% 76% (平成 18 年度)



8 (地震・火災による被害の軽減) 地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	27 台風中心位置予報の精度 (km)	443 (平成 12 年)	360 (平成 17 年)
	28 土砂災害から保全される戸数 (万戸)	120 (平成 14 年度)	140 (平成 19 年度)
	29 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数 (数)	3, 100 (平成 14 年度)	4, 100 (平成 19 年度)
	30 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 (万 ha)	約 15 (平成 14 年度)	約 10 (平成 19 年度)
	31 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	66% (平成 14 年度)	76% (平成 19 年度)
	32 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消 (ha)	約 13, 000 (平成 14 年度)	約 10, 000 (平成 19 年度)
	33 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化 (順に、建築物、住宅)	16% (平成 14 年度) 51% (平成 10 年度)	約 2 割 (平成 19 年度) 約 65% (平成 19 年度)
	34 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約 9% (平成 14 年度)	約 25% (平成 19 年度)
	35 港湾による緊急物資供給可能人口 (万人)	約 1, 900 (平成 14 年度)	約 2, 600 (平成 19 年度)
	36 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(約 8, 000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	0 (平成 14 年度)	約 3 割 (平成 19 年度)
	9 (交通安全の確保) 陸・海・空の交通に関する安全を確	331 (平成 12 年)	200 以下 (平成 17 年)

保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること	38	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(件)	0 (平成14年度)	0 (平成16年度以降毎年年度)
	39	航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0 (平成14年度)	0 (平成16年度以降毎年年度)
	40	国内航空における事故発生件数(件/年)	18.4 (平成10年～平成14年の平均)	18.4を約1割削減 (16.6) (平成15年～平成19年の平均)
	41	道路交通における死傷事故率(件/億台キロ)	118 (平成14年)	108 (118を約1割削減) (平成19年)
	42	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 (順に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率)		約2割 約3割 (平成19年)
	43	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)
	44	車対車衝突事故における死亡事故率(正面衝突)	3.6% (平成12年)	3.2% (平成17年)
	45	事業用自動車の運行管理に起因する事故割合	56% (平成11年)	50% (平成17年)
	46	遮断機のない踏切道数	5,928 (平成12年度)	4,800 (平成17年度)
	47	急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)	0 (平成16年度)	100 (平成21年度)
	48	地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの)	92.6% (平成12年度)	100% (平成18年度)

	49 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	61% (平成 15 年度)	100% (平成 20 年度)
	50 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	45% (平成 8 年度)	55% (平成 18 年度)
	51 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	0% (平成 15 年度)	100% (平成 17 年度)
	52 道路構造物保全率 (順に、橋梁、舗装)	86% 91% (平成 14 年度)	93% 平成 14 年度の水準 (91%)を維持 (平成 19 年度)
	53 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 (件)	0 (平成 14 年度)	0 (平成 16 年度以降毎 年度)
10 (海上における治安の確保) 海上における犯罪の危害から生命、 財産の安全の確保が図られること			
	54 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	20.6 (平成 8 年～12 年の平 均)	22.0 (平成 14 年～18 年の 平均)
	55 船員災害発生率 (千人率)	13.2 (平成 14 年度)	11.2 (平成 18 年度)
11 (船員災害の防止) 船員に安全な労働環境を確保するた め、労働災害の未然防止と被害軽減 が図られること			

○環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

	56 ディーゼル自動車の平均燃費向上率	8% (平成 11 年度)	13% (平成 17 年度)
	57 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト比率	40.4% (平成 11 年度)	47% (平成 18 年度)
12 (地球環境の保全) 地球環境保全への取組みがなされる こと			

13 (大気、騒音等に係る生活環境の改善) 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること	58 住宅、建築物の省エネルギー化率 (順に、住宅、建築物)	13.5% (平成12年度) 34% (平成11年度)	35% (平成17年度) 75% (平成17年度)
14 (良好な自然環境の保全、再生及び創出) 豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること	59 NO <sub>2</sub> ・SPMの環境目標達成率 (順に、NO <sub>2</sub> について環境基準を達成している測定局の割合、SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)	64% (平成14年度)	約8割 (平成19年度)  約6割 (平成19年度)
15 (良好な水環境への改善) 良好な水質、健全な水量等を有する	60 最新排出ガス規制適合車の割合 (順に、乗用車、貨物車)	6.2% 4.1% (平成12年度)	40% 30% (平成17年度)
	61 夜間騒音要請限度達成率	61% (平成14年度)	72% (平成19年度)
	62 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	93% (平成12年度)	95% (平成18年度)
	63 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	27% (平成12年度)	10% (平成17年度)
	64 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	0 (平成14年度)	約2割 (平成19年度)
	65 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2割 (平成14年度)	約3割 (平成19年度)
	66 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	0 (平成14年度)	2,400ha (平成19年度)
	67 環境基準達成のための高度処理人口普及率	11% (平成14年度)	17% (平成19年度)

水環境への改善が図られること  16 (循環型社会の形成) 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	68 湾内青潮等発生期間の短縮	0 (平成14年度)	平成14年度比 約5%減 (平成19年度)
	69 合流式下水道改善率	15% (平成14年度)	40% (平成19年度)
	70 直轄工事におけるリサイクル率 (順に、アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材)	99.7% 97% 75% (平成12年度)	100% (平成17年度)
	71 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合	64.8% (平成12年度)	80% (平成17年度)
	72 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入	100% (平成14年度)	100% (平成16年度以降毎年年度)
	73 循環資源国内輸送コスト低減率	0 (平成14年度)	平成14年度比 約1割減 (平成19年度)
	74 下水汚泥リサイクル率	60% (平成14年度)	68% (平成19年度)

○活力～都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

17 (広域的モビリティの確保) 全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	75 規格の高い道路を使う割合	13% (平成14年度)	15% (平成19年度)
	76 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(km)	14,800 (平成12年度)	15,200 (平成20年度)
	77 国内航空サービス提供レベル(億座席キロ)	1,294 (平成14年度)	1,500 (平成19年度)

<p>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)      国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること</p>	<p>78 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率          0          (平成14年度)          (平成19年度)</p>	<p>平成14年度比          5%減          (平成19年度)</p>
	<p>79 国際航空サービス提供レベル(国際航空旅客、貨物)          (順に、億座席キロ、億トンキロ)          3,435          215          (平成14年度)          (平成19年度)</p>	<p>4,800          300          (平成19年度)</p>
	<p>80 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          51%          (平成14年)</p>	<p>100%          (平成19年)</p>
	<p>81 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          180分          (東京湾)          (平成14年度)</p>	<p>150分          (平成14年度に比べ          約15%短縮)          (東京湾)          (平成19年度)</p>
	<p>82 船舶航行のボトルネックの解消率          75%          (平成12年度)</p>	<p>90%          (平成18年度)</p>
	<p>83 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          (都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)          1          (平成12年度)</p>	<p>2          (平成18年度)</p>
	<p>84 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率          59%          (平成14年度)</p>	<p>68%          (平成19年度)</p>
	<p>85 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量 (ha)          1,250          (平成15年度)</p>	<p>2,500          (平成19年度)</p>
	<p>86 三大都市圏環状道路整備率          35%          (平成14年度)</p>	<p>60%          (平成19年度)</p>
	<p>87 都市機能更新率 (建築物更新関係)          31.8%          (平成15年度)</p>	<p>36%          (平成20年度)</p>

<p>19 (物流の効率化) 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること</p>	<p>88 複合一貫輸送に対応した内買ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率</p> <p>89 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率</p>	<p>75% (平成12年度)</p> <p>0 (平成14年度)</p>	<p>80% (平成18年度)</p> <p>平成14年度比 4%減 (平成19年度)</p>
<p>20 (都市交通の快適性、利便性の向上) 都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること</p>	<p>90 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(km) (順に、東京圏、大阪圏、名古屋圏；カッコ内は複々線化区間延長)</p> <p>91 都市鉄道(東京圏)の混雑率</p> <p>92 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況(系統、事業者、%) (順に、バスロケーションシステムが導入された系統数、コミュニティバスの運行に取り組む事業者数、バスカードを導入した車両の割合)</p> <p>93 道路渋滞による損失時間 (億人時間/年)</p> <p>94 ETC利用率</p> <p>95 路上工事時間の縮減率 (時間/km・年)</p>	<p>2,273 (198) 1,513 (135) 940 (2) (平成12年度)</p> <p>176% (平成12年度)</p> <p>3,534 131 63.4 (平成13年度)</p> <p>38.1 (平成14年度)</p> <p>5% (平成14年度)</p> <p>201 (平成14年度)</p>	<p>2,387 (221) 1,565 (135) 973 (2) (平成18年度)</p> <p>165% (平成18年度)</p> <p>4,000 330 75 (平成18年度)</p> <p>38.1を 約1割削減 (平成19年度)</p> <p>70% (平成18年春)</p> <p>201を約2割 削減 (平成19年度)</p>

<p>21 (地域交通確保) 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること</p>	<p>96 地方バス路線の維持率 100% (平成 20 年度)</p>
<p>22 (地域間交流、観光交流等内外交流の推進) 地域間交流、観光交流等の国内外の交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること</p>	<p>97 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合 72% (平成 17 年度)</p> <p>98 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 12 年度)</p> <p>99 訪日外国人旅行者数 (万人) 743 (平成 18 年)</p> <p>100 国民 1 人あたりの平均宿泊旅行回数 (回) 1.52 (平成 12 年度)</p> <p>101 国民に対する国営公園の利用者数の割合 (全国民の○人に 1 人が利用) 5 (平成 14 年度)</p> <p>102 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数 (万人/年間) 499 (平成 12 年度)</p> <p>103 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 77% (平成 19 年度)</p> <p>104 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 63% (平成 14 年度)</p>
<p>23 (新たな市場の育成) 創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること</p>	<p>105 不動産証券化市場規模 (兆円) 9 (平成 14 年度)</p> <p>106 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 (千件) 173 (平成 13 年度)</p> <p>107 中古住宅の流通量 (万戸) 15.7 (平成 9 年)</p> <p>22 (平成 18 年度)</p> <p>200 (平成 17 年度)</p> <p>22 (平成 17 年)</p>



24 (公正で競争的な市場環境の整備) 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	108 リフォームの市場規模 (万件)  109 「発注者支援データベース・システム」の導入状況  110 公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況 (順に、入札監視委員会等第三者機関の設置状況、入札時における工事費内訳書の提出義務付け状況)  111 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合  112 地籍が明確化された土地の面積 (千 k m <sup>2</sup> )	330 (平成 8～12 年度)  62% (平成 12 年度)  75% 56% (平成 13 年度)  49% (平成 11 年度)  133 (平成 16 年度)	430 (平成 13～17 年度)  100% (平成 18 年度)  100% 80% (平成 18 年度)  54% (平成 18 年度)
25 (産業の生産性向上) 経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	113 建設業者に係る経営革新計画の承認件数 (件)  114 指定整備工場数	3 (平成 12 年度)  26,927 (平成 12 年度)	13 (平成 18 年度)  30,000 (平成 17 年度)
26 (消費者利益の保護) 消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	115 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合  116 衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標 (順に、衝突安全性能、歩行者頭部保護性能)	5.3% (平成 13 年度)  60 (平成 15 年度)  9 (平成 15 年度)	50% (平成 17 年度)  77 (平成 18 年度)  42 (平成 18 年度)

○共通の政策課題

27 (IT革命の推進) 国民生活や産業社会におけるIT化	117 港湾EDIシステムの普及率	22.0% (平成 13 年度)	100% (平成 17 年度)
----------------------------------	-------------------	---------------------	--------------------

とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること	118 公共施設管理用ファイバー等収容空間ネットワークの延長 (km)	31,050 (平成14年度)	33,000 (平成17年度)
	119 電子国土 Web システムを利用する団体の数 (団体)	33 (平成15年度)	2,000 (平成20年度)

別紙2-2 モデル事業

政策目標 (アウトカム)	モデル事業名 (業績指標)	目標値 (目標年次)
10 (海上における治安の確保) 海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること	船員データの電子化等による海事保安強化のための基盤システムの精度 (順に、誤認率 (他人受入率)、誤認率 (本人拒否率)、船員手帳交付手続所要時間、バイオメトリクス情報の登録時間、バイオメトリクス認証時間)	0.001%以下 (平成17年度) 0.5%以下 (平成17年度) 10分以内 (平成17年度) 45秒以内 (平成17年度) 10秒以内 (平成17年度)

## 政策目標と重点目標との対応関係

政策目標	重点目標
<b>1 暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現</b>	<b>1 暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現</b>
バリアフリー社会の実現	少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
子育てしやすい社会の実現	
アメニティ豊かな生活環境の形成	水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
良質で安全な水の安定した利用の確保	
居住水準の向上	良好な居住環境の形成
住環境、都市生活の質の向上	
<b>2 安全～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化</b>	<b>2 安全～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化</b>
水害等による被害の軽減	水害等の災害に強い国土づくり
地震・火災による被害の軽減	大規模な地震、火災に強い国土づくり等
交通安全の確保	交通安全等総合的な安全・危機管理対策の強化
海上における治安の確保	—
船員災害の防止	
<b>3 環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造</b>	<b>3 環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造</b>
地球環境の保全	地球温暖化の防止
大気、騒音等に係る生活環境の改善	都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
良好な自然環境の保全・再生・創出	良好な自然環境の保全・再生・創出
良好な水環境への改善	良好な水環境への改善
循環型社会の形成	循環型社会の形成
<b>4 活力～都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成</b>	<b>4 活力～都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成</b>
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	国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上
広域的モビリティの確保	国内幹線交通モビリティの向上
物流の効率化	
都市交通の快適性・利便性の向上	都市交通の快適性、利便性の向上
地域交通確保	地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化
地域間交流・観光交流等内外交流の推進	
新たな市場の育成	—
公正で競争的な市場環境の整備	
産業の生産性向上	
消費者利益の保護	
<b>5 共通の政策課題</b>	—
IT革命の推進	

別紙4 政策レビュー実施テーマ一覧

○平成 17 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
バリアフリー社会の形成 －交通バリアフリー法等の検証－	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
総合的な海上交通安全施策 －海上における死亡・行方不明者の減少－	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
プレジャーボートの利用改善 －放置艇対策等の総合的な取組み－	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
水資源政策 －水資源計画の在り方－	水資源部
国土政策 －国土計画の在り方－	国土計画局
住宅の長期計画の在り方 －現行の計画体系の見直しに向けて－	住宅局
港湾関連手続のワンストップ化の推進 －港湾 EDI システムに関する検証－	港湾局、政策統括官(貨物流通)、海上保安庁
国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等 (政策統括官(危機管理) 取りまとめ)
行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 －行政委託型公益法人等が行う事業等の検証－	大臣官房、総合政策局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁

○平成 18 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
行政行動の改革 －改革はどこまで進んだか－ <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 20px;">                     改革のポイント                      ① 成果主義                      ② 局横断的な取組み                      ③ 国民参画 (住民参加等)                      ④ 国民への説明責任 (アカウンタビリティ)                 </div> ー	全部局等 (総合政策局及び政策統括官(政策評価)取りまとめ)
北海道総合開発計画の総合点検 －これまでの施策の検証と今後の在り方－	北海道局

直轄工事のゼロエミッション対策 －建設リサイクル法の検証－	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局
----------------------------------	---

○平成 19 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出について －ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み－	海上保安庁、港湾局
環境政策・省エネルギー政策の総合点検 －環境行動計画を踏まえて－	全部局等（総合政策局取りまとめ）
河川環境の整備・保全の取組み －河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方－	河川局
次世代航空保安システムの構築 －航空交通の増大に向けて－	航空局
不動産取引価格情報の開示 －土地市場の条件整備－	土地・水資源局

○平成 20 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
まちづくりに関する総合的な支援措置の検証	都市・地域整備局、道路局、住宅局

別紙5 政策レビュー評価書要旨  
(評価書の要旨)

テーマ名		担当課 (担当課長名)	・ ・局・ ・課 (課長 ・ ・ ・ ・)
評価の目的、 必要性	○なぜ、このテーマについて評価を行う必要があるか、評価の目的を記述する。		
対象政策	○評価対象とする政策の範囲（関連施策・事業の名称等）を記述する。		
政策の目的	○当該政策（施策等のパッケージ）が目指している政策目標を記述する。		
評価の視点	○この評価によって明らかにしたい論点を記述する。（政策のあり方・目的に関するものと、そのための施策に関するものの両方の視点を含めること）		
評価手法	○分析の対象とその把握方法を記述する。（評価の視点と対応させて記述）		
評価結果	○分析の結果、明らかになったことを記述する。		
政策への反映 の方向	○評価結果を踏まえて廃止・修正・新設すべき政策の内容を記述する。		
第三者の知見 活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政策レビューの実施にあたって第三者委員会等を設置した場合は、その名称及び構成員、委員会開催状況・議事概要等を記載。</li> <li>・ その他、学識経験者等の意見を聴取した場合は、その概要を記載。</li> <li>・ 評価にあたっての政策評価会からの意見聴取についても記載。</li> </ul> ※知見活用の具体的内容（委員会の構成員、議事概要、主な意見等）を整理し評価書に掲載した上で、その所在情報をここに記載すること。		
実施時期	平成〇〇年度～平成〇〇年度		

別紙6 政策評価担当窓口

(政策評価全般について)

政策統括官 (政策評価)

(個別の施策等について)

局等	窓口課等
大臣官房	技術調査課
	公共事業調査室
官庁営繕部	計画課
総合政策局	総務課
総合観光政策審議官	観光企画課
国土計画局	総務課
土地・水資源局	土地政策課
	水資源政策課
都市・地域整備局	企画課
河川局	河川計画課
道路局	道路事業分析評価室
住宅局	住宅政策課
鉄道局	鉄道企画室
自動車交通局	総務課
海事局	企画課
港湾局	計画課
航空局	航空企画調査室
北海道局	参事官
政策統括官 (国際、貨物流通、危機管理)	政策調整官
政策統括官 (国土・国会等移転)	政策調整官
国土地理院	政策調整室
気象庁	業務評価室
海上保安庁	政策評価広報室
海難審判庁	総務課