

政策レビュー結果（評価書）

# 行政行動の改革

## 改革はどこまで進んだか

平成 19 年 3 月

国 土 交 通 省



( 評価書の要旨 )

<p>テーマ名</p>	<p>行政行動の改革 改革はどこまで進んだか</p>	<p>担当課 ( 担当課長名 )</p>	<p>全部局等 とりまとめ 総合政策局政策課 ( 課長 石井 喜三郎 ) 政策統括官付政策評価官 ( 評価官 鈴木 庸夫 )</p>
<p>評価の目的、 必要性</p>	<p>国土交通省発足当初に定めた「仕事の進め方の改革」に基づいた一連の行政行動の改革の進捗状況について、国土交通省発足から5年、行政評価法施行から4年が経過するのを機に、評価を行って課題を抽出し、今後の方向性を検討する。</p>		
<p>対象政策</p>	<p>国土交通省発足当初に定めた「仕事の進め方の改革」に基づいた一連の行政行動の改革の取組み</p>		
<p>政策の目的</p>	<p>「仕事の進め方の改革」に基づき、国民へのより良い行政サービスの提供を目指した、総合的な国土交通行政の発展</p>		
<p>評価の視点</p>	<p>評価の視点： 「改革はどこまで進んだか」 評価にあたっては、次の ~ のアウトカム目標から評価を行うとともに、「国民本位で効率的な質の高い行政を実現する」というアウトカム目標による総合的な評価を行うことにより「改革はどこまで進んだか」という視点から評価をとりまとめた。 5つのアウトカム目標 成果主義、局横断的な取組み、国民参画、アカウンタビリティ、国民本位で効率的な質の高い行政</p>		
<p>評価手法</p>	<p>( 1 ) 職員の取組み改革 政策評価に係る先進的取組みについての調査 省内の部局単位で先進的に政策評価に取り組んでいる事例について調査を実施。 取組み事例の収集 ~ のアウトカム目標毎に取組み事例260件を収集( 相当の成果を上げた事例、課題・障害のあった事例 )。その中から、さらに代表事例37件を選定。 ( 2 ) 職員の意識改革 職員アンケート 国土交通省の職員( 約6万人 )を対象にインターネット・アンケートを実施( 匿名、回答率：約36% )。 ( 3 ) 国土交通省についての国民等の認識 国民アンケート・グループインタビュー 全国の成人一般国民を対象にしたインターネットを利用したアンケートを実施した( パネル調査手法、回答数：3904 )。 パートナーアンケート( 地方自治体、5業界 ) 国土交通省の仕事上のパートナーである地方自治体や民間事業者等の職員を対象とし、国土交通省との適切な役割分担の下、良好なコミュニケーションが図られているかという視点からアンケートを実施。 地方自治体との意見交換会 都道府県及び政令指定都市の自治体職員を対象として、行政行動の改革の取組みや相互のコミュニケーションのあり方について意見交換を実施。</p>		

評価結果	<p>(1) 成果主義</p> <p>多岐にわたる分野、幅広い組織で、成果主義の取組みの進展が見られた。</p> <p>又、担当業務において、約9割の職員がアウトカム意識を持ち、約55%の職員が何らかの目標を設定し、そのうち約7割の職員ではフィードバックがなされる等、成果主義の浸透が見られたことは評価できる。他方、国土交通省の政策目標等の認知度については、役職が下がるに連れて低下する課題も判明した。</p> <p>政策評価制度については、構成する5つの方式の定着が図られただけでなく、マネジメントサイクルの推進を中心とする積極的な取組みも各方式で進められ、制度全体が進展・向上を見せている。</p> <p>(2) 局横断的な取組み</p> <p>多岐にわたる分野、幅広い組織で、局横断的な取組みの進展が見られた。</p> <p>国土交通省の仕事振りについて、国土交通省発足時と比較して総合性を重視するようになったと回答した職員が約4割を占め、否定的な回答は僅かであった。しかし、現状について評価している職員は約1/4に留まっていることは課題である。</p> <p>(3) 国民参画</p> <p>多岐にわたる分野、幅広い組織で、国民参画の取組みの進展が見られた。</p> <p>しかし、国土交通省の施策に対する国民の参加意向について、約2/3の職員が過小評価していることや、国民に対する周知不足等により、国民参画の実績が低調であるなどの課題が明らかとなった。</p> <p>(4) アカウンタビリティ</p> <p>専門家からは、巨大組織になったために内部での情報共有に不備が生じている懸念を指摘されている。職員の約6割は、国土交通省はマスメディアに苦手意識を持っていると回答しており、この苦手意識がマスメディアとの連携の阻害要因の一つであると考えられる。また、国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない等、多くの課題が明らかとなった。</p> <p>(5) 国民本位で効率的な質の高い行政</p> <p>国土交通省の仕事について、安全や交通を除くと、国民の認知度は必ずしも高いとは言えないが、総じて、国民からの期待は大きい。国土交通省に対する国民のイメージには、ネガティブな印象が依然根強い。ただし、国土交通省と直接関わりのある国民のイメージは相対的に良いものとなっている。</p> <p>国土交通省のパートナーである地方自治体(都道府県と政令指定市)及び事業者(5業界)を対象に、国土交通省との仕事上のコミュニケーションについてアンケートを実施した結果、現状並びに合併以前との比較においても、概ね良好な評価が得られた。</p>
------	---

<p>政策への反映 の方向</p>	<p>(1) 成果主義 成果主義に基づく取組みを、より多くの分野で広く組織全体に普及させるために、好事例のデータベース化を図り、職員に随時、閲覧活用できるようにする。また、アウトカム意識や政策目標、業績指標について、全職員の認知度を向上させるため、日常業務、研修、広報誌やHP等、様々なツールと機会を利用して広く職員を対象に啓発・周知を図る。</p> <p>政策評価制度については、マネジメントサイクルの確立に向けつつ、各方式固有の課題への対応も含めて、更なる改善・向上に努める。</p> <p>(2) 局横断的な取組み 取組みの推進及び職員間の連携意識向上を図るため、組織の幹部職員が常に施策の連携、施策の総合化を意識して業務に取り組むことにより職員の意識を高めるほか、人事、研修に関して、施策の連携、総合化を向上させる取組みについて検討を行う。</p> <p>(3) 国民参画 国民参画の取組みの実施方法及び周知方法について、地方局、事務所等の単位で改めて検討するほか、組織の幹部職員が、国民参画の取組みの意義を理解し、業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。</p> <p>(4) アカウンタビリティ 国民との双方向コミュニケーション不足やマスメディアへの苦手意識等、11の課題について、取組みの方向性を検討し整理した。さらに、この取組みの方向性を踏まえて、別途、「行動指針」を策定する。</p> <p>(5) 国民本位で効率的な質の高い行政 国土交通省の任務・役割や仕事の進め方改革について国民に正しく知っていただくために、ありのままの仕事ぶりを多様な手段を通じて、国民に情報提供するとともに、職員の仕事ぶりを直接見聞できる機会を出来る限り増やすよう努める。</p> <p>パートナーとのコミュニケーションでは、「相手の年間スケジュールや対応力等への配慮」に特に留意しつつ、今後とも、継続的な改善・向上に努める。</p> <p>(おわりに)</p> <p>(1) 国民の期待に応え、自信と誇りを持って、 国土交通省の任務を着実に遂行するために</p> <p>国民が国土交通省を見る目には厳しいものがあるが、その背景には、公共事業を始めとする我が省の幅広い仕事に対する国民の高い関心や期待がある。</p> <p>今後とも、職員一人一人が、国土交通省の役割や国民の期待を明確に認識した上で、自信と誇りを持って、各自の業務遂行に日々邁進する中で、従来にも増して、積極的に国民に接し、活発なコミュニケーションを行うよう努めることにより、国土交通省に対する国民の理解や信頼感の向上が図られるだけでなく、結果として、より効率的かつ効果的な業務遂行が図られるようになることも、期待できる。</p> <p>(2) まとめとフォローアップ 評価の結果、行政行動改革が一定程度の進展を見せていることが確認されたが、5つのアウトカム目標のいずれも、課題を残していることも明らかとなった。</p> <p>従って、行政行動改革に継続して進めるためには、引き続き、5つのアウトカム目標の実現に向けて取り組むことが必要である。</p> <p>また、一定期間(5年程度)経過時点に再度、政策レビューを実施して、進捗状況の点検を行うべきと考える。</p>
-----------------------	---

第三者の知見 活用	政策評価会及び政策評価懇談会（両会の委員は同一、座長：金本良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授）を当該レビューの第三者委員会と位置づけ、意見を聴取した。なお、国民への説明責任（アカウンタビリティ）については、ジャーナリストや学識経験者等で構成される「アカウンタビリティ推進のための有識者懇談会」での検討結果を踏まえ、取りまとめを行った。
実施時期	平成 17 年度～平成 18 年度

## 目次

評価書の概要	1
序章 背景及び本レビューの概要	7
第1節 省庁再編と国土交通省	
第2節 本レビューの目的、評価の視点、定義、実施体制等	
第1章 調査概要	17
第1節 3つの調査の分野の設定	
第2節 3つの分野の達成度を測定するために実施した調査	
第2章 調査結果の分析	27
第1節 職員の取組み改革	
第2節 職員の意識改革	
第3節 国土交通省についての国民等の認識	
第3章 行政行動の改革の評価	109
第1節 成果主義	
第2節 局横断的な取組み	
第3節 国民参画	
第4節 アカウンタビリティ	
第5節 国民本位で効率的な質の高い行政	
第4章 今後の課題と対応方針・改善策	127
第1節 成果主義	
第2節 局横断的な取組み	
第3節 国民参画	
第4節 アカウンタビリティ	
第5節 国民本位で効率的な質の高い行政	
第6節 課題と対応方針・改善策のまとめ	
第5章 おわりに	167

## 詳細目次（評価書全体）

評価書の概要	1
序章 背景及び本レビューの概要	7
詳細目次	
第1節 省庁再編と国土交通省	
1 省庁再編以前	
2 省庁再編時（H13.1）	
3 省庁再編後	
第2節 本レビューの目的、評価の視点、定義、実施体制等	
1 本レビューの目的	
2 評価の視点	
3 定義	
4 実施体制等	
第1章 調査概要	17
詳細目次	
第1節 3つの調査の分野の設定	
第2節 3つの分野の達成度を測定するために実施した調査	
1 職員の取組み改革	
（1）政策評価に係る先進的取組みについての調査	
（2）取組み事例の収集	
2 職員の意識改革	
（1）職員アンケート	
3 国土交通省についての国民等の認識	
（1）国民アンケート、グループインタビュー	
（2）パートナーアンケート、意見交換	
第2章 調査結果の分析	27
第2章の概要	
詳細目次	
第1節 職員の取組み改革	
1 政策評価の運用	
（1）評価の考え方	

- ( 2 ) 組織的な取組み
    - ( 3 ) 政策評価制度の取組み
  - 2 仕事のやり方の改善
    - ( 1 ) 調査方法
    - ( 2 ) 調査結果
- 第 2 節 職員の意識改革
  - 1 職員アンケート
    - ( 1 ) 調査方法
    - ( 2 ) 調査結果
- 第 3 節 国土交通省についての国民等の認識
  - 1 国民アンケート、グループインタビュー
    - ( 1 ) 調査方法
    - ( 2 ) 調査結果
  - 2 パートナーアンケート、意見交換
    - ( 1 ) 調査方法
    - ( 2 ) 調査結果

### 第 3 章 行政行動の改革の評価

109

#### 詳細目次

#### 第 3 章の概要

- 第 1 節 成果主義
- 第 2 節 局横断的な取組み
- 第 3 節 国民参画
- 第 4 節 アカウンタビリティ
- 第 5 節 国民本位で効率的な質の高い行政

### 第 4 章 今後の課題と対応方針・改善策

127

#### 詳細目次

#### 第 4 章の概要

- 第 1 節 成果主義
  - 1 成果主義全般について
  - 2 政策評価制度について
    - ( 1 ) 政策アセスメント
    - ( 2 ) 政策チェックアップ
    - ( 3 ) 政策レビュー
    - ( 4 ) 個別公共事業評価

- ( 5 ) 個別研究開発課題評価
- 第 2 節 局横断的な取り組み
- 第 3 節 国民参画
- 第 4 節 アカウンタビリティ
  - 1 課題の分類
  - 2 今後の課題と対応方針・改善策
    - ( 1 ) 情報の内容及び情報交換の方法 ( 情報を発信する内容・手段 )
    - ( 2 ) 職員の意識
    - ( 3 ) 職員の技術 ( スキル ) に関する課題
    - ( 4 ) 組織の体制
- 第 5 節 国民本位で効率的な質の高い行政
  - 1 国土交通省についての国民等の意識
- 第 6 節 課題と対応方針・改善策のまとめ

## 評価書の概要

### 1. 本政策レビューの目的

橋本内閣により進められた一連の行政改革の柱として、平成13年1月に、中央省庁の統廃合が実施され、旧建設省、旧運輸省、旧国土庁、旧北海道開発庁の4省庁が合併して、国土交通省が誕生した。

国土交通省では、平成13年1月の発足に際し、「省としての使命・目標」及び「仕事の進め方改革」を新たに定め、国民へのより良い行政サービスの提供を目指し、総合的な国土交通行政の発展に努めてきた。

今回、国土交通省発足から5年、行政評価法施行から4年が経過するのを契機に、「仕事の進め方改革」に基づく一連の行政行動改革の取組みについて、平成17年度～18年度の2年間をかけて、全省レベルで政策レビューを行った。

評価に当たっては、以下5つのアウトカム目標毎に評価を行うことにより、「改革はどこまで進んだか」という視点から評価書を取りまとめたものである。

評価の視点：「改革はどこまで進んだか」

5つのアウトカム目標

成果主義

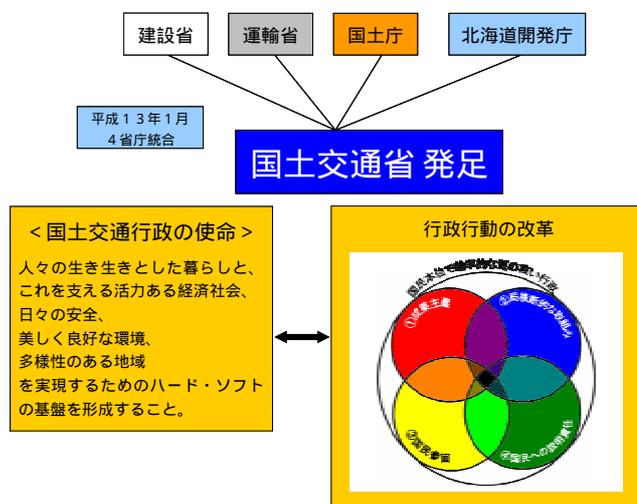
局横断的取組み

国民参画（住民参加等）

国民への説明責任（アカウンタビリティ）

国民本位で効率的な質の高い行政

国土交通省発足5年間の行政行動の改革の取組み



## 2. 調査の概要

過去5年間の行政行動改革の取組みについて、その達成状況を把握するため、「職員の取組み改革」、「職員の意識改革」、「国土交通省についての国民等の認識」の3つの調査分野を設定し、所要の調査を実施した。

### 調査分野別の調査概要一覧

<b>1. 職員の取組改革</b>
政策評価に係る先進的な取組 国交省内の部局単位のマネジメント改革事例を調査
取組み事例の収集 ～ のアウトカム目標毎に、取組事例(260件)を抜粋 (相当の成果を上げた事例、課題・障害のあった事例) その中から、更に代表事例(37件)を選定
<b>2. 職員の意識改革</b>
職員アンケート 国土交通省職員(約6万人)を対象に、～ のアウトカム目標に関する約30問 のインターネットアンケートを実施。匿名で回答率約36%(約1.9万人)。
<b>3. 国交省についての国民等の認識</b>
国民アンケート 全国の一般国民を対象として、国交省のイメージや、仕事の認識、並びに、 国民参画等に関するインターネットアンケートを実施。回答数約3900。 全国の一般国民を対象として、公共事業に対するイメージや、情報提供・情報 発信の満足度等について、インターネットアンケートを実施。回答数約5700。
グループインタビュー 上記の国民アンケートの回答者の中から、地域、年齢層、性別等に偏らないよ うに参加者(36人)を抽出し、全国6箇所で、グループインタビューを実施し、アン ケート内容を中心に詳しく意見を伺った。
パートナーアンケート 国交省の仕事上のパートナーである地方自治体や民間事業者の職員を対象に、 適切な役割分担の下、良好なコミュニケーションが図られているかという視点から アンケートを実施。 地方自治体:都道府県及び政令市。 事業者:建設業界、観光業界、鉄道業界、バス業界、航空業界
意見交換会 都道府県及び政令指定市の代表者を対象として、パートナーとしてのコミュニケー ションや、行政改革等について意見交換を実施。

### 3 . 行政行動の改革の評価

分野別の調査結果に基づいて、「行政行動改革」の評価のポイントを抜粋した。

#### (1) 成果主義

多岐にわたる分野、幅広い組織で、成果主義の取組みの進展が見られた。

又、担当業務において、約9割の職員がアウトカム意識を持ち、約55%の職員が何らかの目標を設定し、そのうち約7割の職員ではフィードバックがなされる等、成果主義の浸透が見られたことは評価できる。他方、国土交通省の政策目標等の認知度については、役職が下がるに連れて低下する課題も判明した。

政策評価制度については、構成する5つの方式の定着が図られただけでなく、マネジメントサイクルの推進を中心とする積極的な取組みも各方式で進められ、制度全体が進展・向上を見せている。

#### (2) 局横断的な取組み

多岐にわたる分野、幅広い組織で、局横断的な取組みの進展が見られた。

国土交通省の仕事振りについて、国土交通省発足時と比較して総合性を重視するようになったと回答した職員が約4割を占め、否定的な回答は僅かであった。しかし、現状について評価している職員は約1/4に留まっていることは課題である。

#### (3) 国民参画

多岐にわたる分野、幅広い組織で、国民参画の取組みの進展が見られた。

しかし、国土交通省の施策に対する国民の参加意向について、約2/3の職員が過小評価していることや、国民に対する周知不足等により、国民参画の実績が低調であるなどの課題が明らかとなった。

#### (4) アカウンタビリティ

専門家からは、巨大組織になったために内部での情報共有に不備が生じている懸念を指摘されている。職員の約6割は、国土交通省はマスメディアに苦手意識を持っていると回答しており、この苦手意識がマスメディアとの連携の阻害要因の一つであると考えられる。また、国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない等、多くの課題が明らかとなった。

#### (5) 国民本位で効率的な質の高い行政

国土交通省の仕事について、安全や交通を除くと、国民の認知度は必ずしも高いとは言えないが、総じて、国民からの期待は大きい。国土交通省に対する国民のイメージには、ネガティブな印象が依然根強い。ただし、国土交通省と直接関わりのある国民のイメージは相対的に良いものとなっている。

国土交通省のパートナーである地方自治体（都道府県と政令指定市）及び事業者（5業界）を対象に、国土交通省との仕事上のコミュニケーションについてアンケートを実施した結果、現状並びに合併以前との比較においても、概ね良好な評価が得られた。

#### 4. 課題と対応方針・改善策

評価を踏まえ、抽出した課題とその対応方針・改善策のポイントを抜粋する。

##### (1) 成果主義

成果主義に基づく取組みを、より多くの分野で広く組織全体に普及させるために、好事例のデータベース化を図り、職員に随時、閲覧利活用できるようにする。また、アウトカム意識や政策目標、業績指標について、全職員の認知度を向上させるため、日常業務、研修、広報誌やHP等、様々なツールと機会を利用して広く職員を対象に啓発・周知を図る。

政策評価制度については、マネジメントサイクルの確立に向けつつ、各方式固有の課題への対応も含めて、更なる改善・向上に努める。

##### (2) 局横断的な取組み

取組みの推進及び職員間の連携意識向上を図るため、組織の幹部職員が、常に施策の連携、施策の総合化を意識して業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高めるほか、人事、研修に関して、施策の連携、総合化を向上させる取組みについて検討を行う。

##### (3) 国民参画

国民参画の取組みの実施方法及び周知方法について、地方局、事務所等の単位で改めて検討するほか、組織の幹部職員が、国民参画の取組みの意義を理解し、業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。

##### (4) アカウンタビリティ

国民との双方向コミュニケーション不足やマスメディアへの苦手意識等、11の課題について、取組みの方向性を検討し整理した。さらに、この取組みの方向性を踏まえて、別途、「行動指針」を策定する。

##### (5) 国民本位で効率的な質の高い行政

国土交通省の任務・役割や仕事の進め方改革について国民に正しく知っていただくために、ありのままの仕事ぶりを多様な手段を通じて、国民に情報提供するとともに、職員の仕事ぶりを直接見聞できる機会を出来る限り増やすよう努める。

パートナーとのコミュニケーションでは、「相手の年間スケジュールや対応力等への配慮」に特に留意しつつ、今後とも、継続的な改善・向上に努める。

## 5. おわりに

### (1) 国民の期待に応え、自信と誇りを持って、 国土交通省の任務を着実に遂行するために

国民が国土交通省を見る目には厳しいものがあるが、その背景には、公共事業を始めとする我が省の幅広い仕事に対する国民の高い関心や期待がある。

今後とも、職員一人一人が、国土交通省の役割や国民の期待を明確に認識した上で、自信と誇りを持って、各自の業務遂行に日々邁進する中で、従来にも増して、積極的に国民に接し、活発なコミュニケーションを行うよう努めることにより、国土交通省に対する国民の理解や信頼感の向上が図られるだけでなく、結果として、より効率的かつ効果的な業務遂行が図られるようになることも、期待できる。

### (2) まとめとフォローアップ

評価の結果、行政行動改革が一定程度の進展を見せていることが確認されたが、5つのアウトカム目標のいずれも、課題を残していることも明らかとなった。

従って、行政行動改革に継続して進めるためには、引き続き、5つのアウトカム目標の実現に向けて取り組むことが必要である。

また、一定期間（5年程度）経過時点に再度、政策レビューを実施して、進捗状況の点検を行うべきと考える。



## 序章 背景及び本レビューの概要

### 詳細目次（序章）

序章 背景及び本レビューの概要	7
詳細目次	
第1節 省庁再編と国土交通省	8
1 省庁再編以前	
2 省庁再編時（H13.1）	
3 省庁再編後	
第2節 本レビューの目的、評価の視点、定義、実施体制等	11
1 本レビューの目的	
2 評価の視点	
3 定義	
4 実施体制等	

## 第1節 省庁再編と国土交通省

### 1. 省庁再編以前

(橋本行革)

国土交通省の行政行動の改革は、橋本内閣時に実施された中央省庁再編に端を発する。

平成8年11月に第二次橋本内閣が発足し、同月、総理直屬機関として設置された行政改革会議は、平成9年12月、その最終報告で、内閣機能の強化、中央省庁の再編及び行政の減量化・透明化等を内容とする中央省庁改革の方向性を示した。

平成10年6月には、行政改革会議最終報告の趣旨に則って、肥大化・硬直化し、縦割りの弊害が目立つ我が国の戦後型行政システムを改め、簡素にして効率的かつ総合性と機動性を有した透明な政府を目指すことを目的とし、中央省庁等改革基本法が策定された。

(公共事業評価開始)

公共事業の実施に当たって、より効果的・効率的な推進、意思決定の透明性の確保に努めるため、平成10年度から新規事業採択時評価や再評価を実施してきた。

こうした一連の行政改革の流れを受け、各省庁は公共事業評価の実施にとどまらない、新たな方向性を定める必要に迫られることとなった。

### 2. 省庁再編時(H13.1)

平成13年1月の国土交通省発足に際し、省としての使命、目標を以下のとおり定めた。

< 国土交通行政の使命 >

人々の生き生きとした暮らしと、これを支える活力ある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性のある地域を実現するためのハード・ソフトの基盤を形成すること。

< 国土交通行政の5つの目標 >

- ・ 自立した個人の生き生きとした暮らしの実現
- ・ 競争力のある経済社会の維持・発展
- ・ 安全の確保
- ・ 美しく良好な環境の保全と創造
- ・ 多様性ある地域の形成

さらに、国土交通省が、この使命を果たし、目標を達成するため、以下

のとおり、新たな省における仕事の進め方についても改革を行うこととした。これらの「使命」、「目標」及び「仕事の進め方の改革」を定めるに当たっては、平成12年7月～11月までの5ヶ月間、意見募集、インタビュー、リーフレット配付、シンポジウムによるパブリック・インボルブメントを実施し、国民の意見を反映させた。

<仕事の進め方の改革>

国土交通省は、統合のメリットを活かし、国民の視点に立って、より質の高い行政サービスを、より低コストで、より早く提供することを目指して、国民に開かれた行政運営を図ります。

[3つの視点]

- ・総合性の重視（縦割りから総合性へ）
- ・国民ニーズの重視（多様な国民のニーズの的確な把握）
- ・質の重視（質やソフトを重視した行政展開）

[5つの方針]

- ・効率的・効果的な行政運営
- ・国民に開かれた行政運営
- ・政策評価によるマネジメントサイクルの確立
- ・地方ブロック機関による総合的な地域の支援
- ・職員の意識・能力の向上

国土交通省では、上記の3つの視点、5つの方針を中心とした「仕事の進め方の改革」を進めるなかで、政策評価制度の導入等を行った。

### 3. 省庁再編後

平成13年に発足した小泉内閣は、官邸主導による構造改革の推進とともに、厳しい財政状況（公債残高約368兆円（平成13年3月末時点））を踏まえ、財政再建に積極的に取り組み、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針（いわゆる「骨太の方針」）」において、公共投資の重点化・効率化を盛り込む等、官邸主導による施策の峻別化を進めた。平成18年に発足した安倍内閣も、小泉内閣の路線を引き継ぎ、歳出削減に向けた施策の峻別化を進めているところである。

このように施策の峻別化が進む中、政府レベルで様々な取組みが実施されてきた。これら政府レベルでの取組みについて、国土交通省発足時に掲げられた「3つの視点」と「5つの方針」に照らし合わせると、次のような取組みが挙げられる。

例えば、「総合性の重視」の観点から、府省横断的に対応することにより政策の実効性・効率性を高めること等を目的とする「政策群」が挙げ

られる。

また、「国民ニーズの重視」や「国民に開かれた行政運営」の観点から、行政手続法の改正によるパブリックコメントの導入が挙げられる。

「効率的・効果的な行政運営」という観点では、市場化テストやPFIの推進が挙げられる。

「政策評価によるマネジメントサイクルの確立」という観点から、平成14年に、行政機関が行う政策の評価に関する法律（行政評価法）が施行され、政策評価が導入された。

政府レベルでのこのような取組みが進められる中で、国土交通省では、発足時に掲げた「3つの視点」と「5つの方針」を基本とした「仕事の進め方の改革（行政行動の改革）」を推進してきた。

## 第2節 本レビューの目的、評価の視点、定義、実施体制等

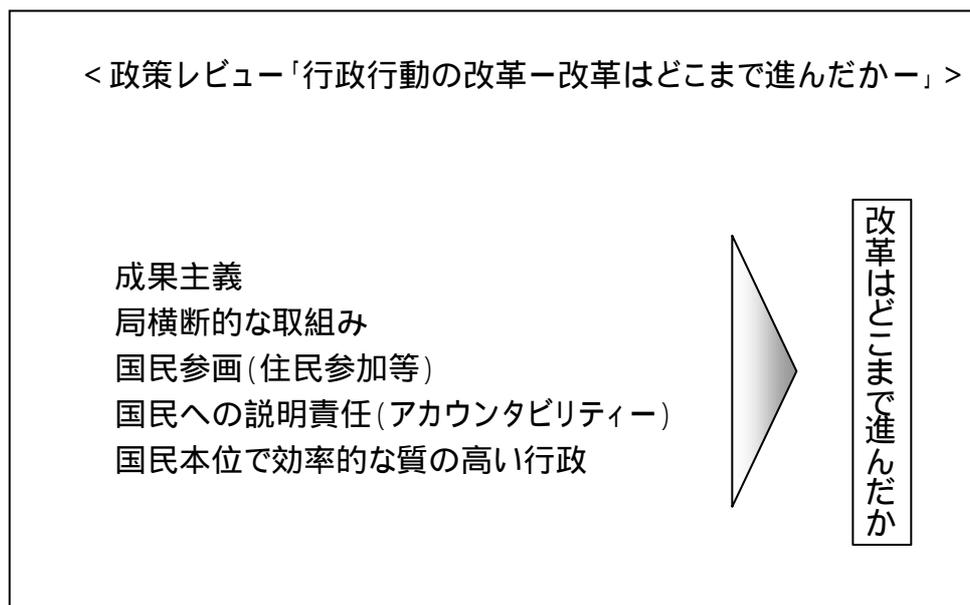
### 1. 本レビューの目的

本レビュー「行政行動の改革 - 改革はどこまで進んだか - 」は、国土交通省発足当初に定めた「仕事の進め方の改革」に基づいた一連の行政行動の改革の進捗状況について、国土交通省発足から5年、行政評価法施行から4年が経過するのを機に、評価を行って課題を抽出し、今後の方向性を検討することを目的とするものである。

### 2. 評価の視点

本レビューの「評価の視点」は「改革はどこまで進んだか」というものである。

評価にあたっては、次の ~ のアウトカム目標から評価を行うとともに、「国民本位で効率的な質の高い行政を実現する」というアウトカム目標による総合的な評価を行うことにより、「改革はどこまで進んだか」という視点から評価をとりまとめたものである。



評価にあたって設定した ~ のアウトカム目標については、国土交通省発足当初に定めた「仕事の進め方の改革」の「3つの視点」と「5つの方針」をベースとして、その進捗状況を測定するため、次のとおり集約したものである。

### 成果主義

- ・ 質の重視
- ・ 効率的・効果的な行政運営
- ・ 国民に開かれた行政運営
- ・ 政策評価によるマネジメントサイクル確立<sup>1</sup>
- ・ 成果重視への政策展開

### 局横断的な取組み

- ・ 総合性の重視
- ・ 効率的・効果的な行政運営

### 国民参画（住民参加等）

- ・ 国民ニーズの重視
- ・ 国民に開かれた行政運営

### 国民への説明責任（アカウンタビリティ）

- ・ 国民ニーズの重視
- ・ 国民に開かれた行政運営

### 国民本位で効率的な質の高い行政

- ・ 国民ニーズの重視
- ・ 質の重視
- ・ 効率的・効果的運営
- ・ 国民に開かれた行政運営
- ・ 地方ブロック機関による総合的な地域の支援<sup>2</sup>
- ・ 職員の意識、能力の向上<sup>3</sup>

1) 政策評価は成果主義だけでなく、アカウンタビリティ等にも大きく寄与しているが、成果主義の項目に記載した。

2) 地方ブロック機関が総合的な地域の支援を行うことは、地域特性に応じたきめ細かい行政サービスを提供し、国民本位で効率的な質の高い行政の実現に資することから、「地方ブロック機関による総合的な地域の支援」については、「国民本位で効率的な質の高い行政の実現」のアウトカム目標に集約した。

3) 職員の意識、能力を向上させることは、～を実現する「土台」となるため、「国民本位で効率的な質の高い行政の実現」のアウトカム目標に集約した。

### 3. 定義

各アウトカム目標の定義は以下のとおり。

#### 成果主義

国民の視点に立ち、目指すべき成果を目標として明示するとともに、その達成度を測定し、評価結果を既存施策の改善・見直しや新たな政策の企画立案に反映させ、マネジメントサイクルを確立するという、成果を重視した責任ある運営を行うこと。

#### 局横断的な取組み

国土交通省の事業や施策を、各部局間で連携・調整して進めること。

#### 国民参画

国土交通省の政策の検討に先立って行う意見の募集や公共事業について、構想・計画・実施等の各段階に応じて行う意見の聴取等といった取組みを進めること。

（具体的な方法）

- ・パブリックコメント ・公聴会 ・説明会 ・オープンハウス
- ・ワークショップ ・アンケート調査 ・シンポジウム
- ・現地見学会 ・テーマに特化したホームページの開設 等

#### アカウンタビリティ

##### アカウンタビリティの一般的な定義

アカウンタビリティ（Accountability）とは、元来は会計責任のことであるが、そこから派生し、行政や企業などが、社会に対して、事業に関する情報をいつでも開示し、説明できるようにしている責任などと言われており、行政や企業などはそれらの事業について、その概要及び必要性並びにそれに関わる議論の過程や結論に至る経緯をいつでも説明できるようにしておくことが、アカウンタビリティであると言える。

我が国では行政や経営の分野を中心に、1990年代半ばからよく使われるようになり、日本語では「説明責任」と訳されることが多く、アカウンタビリティを向上させる、アカウンタビリティを果たすなどという形で用いられる。なお、近年では、より広義の意味として、アカウンタビリティをより積極的に果たすためのコミュニケーション戦略等も含めた意味として用いられることもある。

・国土交通省が果たすべきアカウンタビリティ

「国土交通省が果たすべきアカウンタビリティ」とは、上記に示したアカウンタビリティの一般的な定義にとどまらず、国民生活に密接した業務を担当し、国民と対話しつつ施策及び事業を進めていくうえで求められる事項として、以下のとおり幅広くとらえることとする。なお、当該政策評価においても、主にこうした観点からレビューを行うものである。

国土交通省の施策及び事業の必要性やそれらに対する取り組みなどを国民に説明する。

「国民が知りたいこと」を伝える。

国民とのコミュニケーションを図る。

行政の手続きなどに係る透明性を今以上に高める。

国民の公共的ニーズに応え、国民の満足度を高める。

国民の公共的意見を適切に反映した施策及び事業を効果的かつ効率的に実施する。

. アカウンタビリティを果たす取り組みの状況

国土交通省は、施策及び事業におけるアカウンタビリティを果たすために、以下のようなさまざまな取り組みを実施してきたところである。

日常時においては、

国土交通行政に対して国民全般の理解を促進するもの

個々の施策及び事業に対して関係者への理解、協力を求めるもの

非常時においては、

事件・事故及び災害時において情報を発信するもの

が挙げられる。さらに、

職員のアカウンタビリティの向上を目的とした研修など

も実施している。

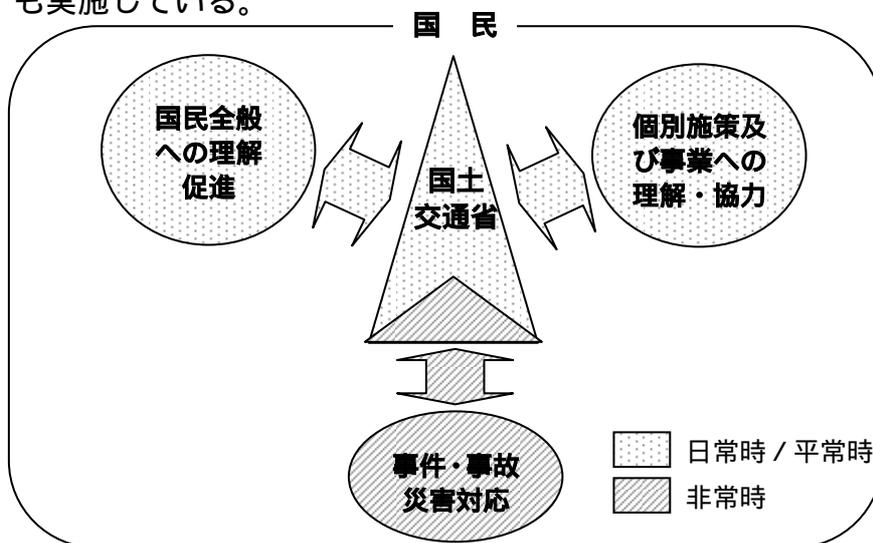


図 国土交通省が果たすべきアカウンタビリティのイメージ

国民本位で効率的な質の高い行政

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ことで、全体として国民の満足度を向上させる行政運営を行うこと。

#### 4. 実施体制等

本政策レビューをとりまとめるに当たり、大臣官房技術調査課、大臣官房公共事業調査室、総合政策局政策課、総合政策局事業総括調整官室、総合政策局交通計画課、政策統括官付政策評価官室の企画官クラスを常任メンバーとする「行政行動の改革プロジェクトチーム」を結成し、必要に応じて他部署からも参加を求め、議論を行った上で評価書のとりまとめを行った。

また、国土交通省では、政策評価の制度設計、運営状況等について、専門的・中立的観点で意見をいただくため、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」及び「国土交通省政策評価懇談会」を随時開催している。本政策レビューでは、政策評価会及び政策評価懇談会を当該レビューの第三者委員会と位置づけた。

なお、国民への説明責任（アカウンタビリティ）については、ジャーナリストや学識経験者等で構成される「アカウンタビリティ推進のための有識者懇談会」での検討結果を踏まえ、取りまとめを行った。

---

#### ）委員名簿（政策評価会及び政策評価懇談会）

	石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科	教授
	上山 信一	慶応義塾大学教授(大学院 政策・メディア研究科)	
座長	金本 良嗣	東京大学大学院経済学研究科	教授
	工藤 裕子	中央大学法学部	教授
	田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科	教授
	松田 美幸	学校法人 麻生塾 法人本部	ディレクター
	森田 祐司	監査法人トーマツ	パートナー（公認会計士）
	山本 清	国立大学財務・経営センター	研究部教授

## 第1章 調査概要

### 詳細目次（第1章）

第1章 調査概要	17
詳細目次	
第1節 3つの調査の分野の設定	19
第2節 3つの分野の達成度を測定するために実施した調査	19
1 職員の取り組み改革	
(1) 政策評価に係る先進的取り組みについての調査	
(2) 取組み事例の収集	
2 職員の意識改革	
(1) 職員アンケート	
3 国土交通省についての国民等の認識	
(1) 国民アンケート、グループインタビュー	
(国民アンケート)	
(グループインタビュー)	
(2) パートナーアンケート、意見交換	
(パートナーアンケート)	
(意見交換)	



## 第1節 3つの調査の分野の設定

前章で示した5つのアウトカム目標の達成状況を評価するにあたり、その前提として、行政行動改革の成果を分析する以下の1～3の3つの調査の分野を設定した。

1. 職員の取組み改革
2. 職員の意識改革
3. 国土交通省についての国民等の認識

## 第2節 3つの分野の達成度を測定するために実施した調査

1～3の3つの調査の分野の達成度を測定するため、以下の調査を実施した。

調査の分野	実施した調査	
	A. 網羅的な調査	B. ピックアップ調査
1. 職員の取組み改革	・ 政策評価に係る先進的取組みについての調査	・ 取組み事例の収集
2. 職員の意識改革	・ 職員アンケート	
3. 国土交通省についての国民等の認識		・ 国民アンケート ・ グループインタビュー ・ パートナーアンケート（民間事業者、都道府県、政令指定都市） ・ 意見交換（都道府県、政令指定都市）

### 1. 職員の取組み改革

#### (1) 政策評価に係る先進的取組みについての調査

政策評価に係る先進的取組みについての調査については、国土交通省内の部局単位で先進的に政策評価に取り組んでいる事例について調査を行った。

#### (2) 取組み事例の収集

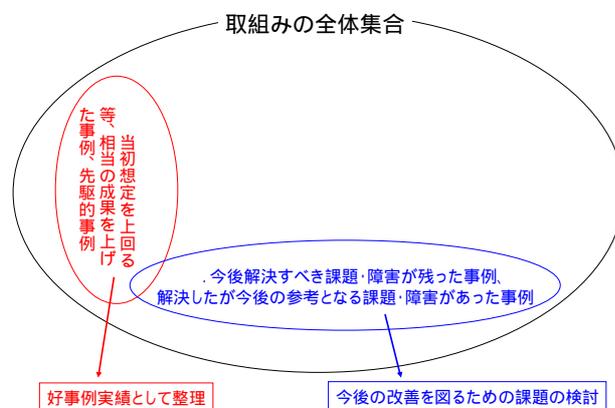
職員の取組み改革状況を把握するため、取組み事例の収集を実施した。

取組み事例の収集については、表 - 1 に示す国土交通省内の機関（本省内部部局、地方支分部局、事務所、研究所等）を対象とし、～ のアウトカム目標毎に実施した。

このうち 成果主義、局横断的な取組み、国民参画については、効率性の観点から次の、のいずれかもしくは両方に該当する事例に焦点を絞って収集を行った。

- ・ 当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例
  - ・ 今後解決すべき課題・障害が残った事例、解決したが今後の参考となる課題・障害があった事例
- 
- ・ 事例を網羅的に集めるよりも、特に顕著な事例（、のいずれかもしくは両方に該当する事例）を抽出する形で集めることを意図した。
  - ・ 部局等のなかで該当する事例がない場合、提出は不要とした。提出する事例数についての指定、上限、下限は設定しなかった。

#### < 事例収集イメージ >



事例収集対象部局一覧(表 - 1)

(本省内部部局)	(地方支部分局)	(外局)
大臣官房	東北地方整備局	気象庁
官庁営繕部	関東地方整備局	海上保安庁
総合政策局	北陸地方整備局	高等海難審判庁
(総合観光政策審議官)	中部地方整備局	
国土計画局	近畿地方整備局	(参考)
土地・水資源局	中国地方整備局	沖縄総合事務局
水資源部	四国地方整備局	
都市・地域整備局	九州地方整備局	
河川局	北海道開発局	
道路局	北海道運輸局	
住宅局	東北運輸局	
鉄道局	北陸信越運輸局	
自動車交通局	関東運輸局	
海事局	中部運輸局	
港湾局	近畿運輸局	
航空局	神戸運輸監理部	
北海道局	中国運輸局	
政策統括官	四国運輸局	
	九州運輸局	
(施設等機関)	東京航空局	
国土交通政策研究所	大阪航空局	
国土技術政策総合研究所	札幌航空交通管制部	
国土交通大学校	東京航空交通管制部	
航空保安大学校	福岡航空交通管制部	
	那覇航空交通管制部	
(特別の機関)		
国土地理院		
小笠原総合事務所		

アカウンタビリティについては、以下のいずれかの分類に該当するような事例を厳選して収集を行った。

- ・ 情報を発信する内容や手段に関するもの
- ・ 職員の意識や技術に関するもの
- ・ 組織の体制に関するもの

## 2. 職員の意識改革

### (1) 職員アンケート

国土交通省の本省内部部局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局、外局等の職員（約6万人）を対象に、行政行動の改革（仕事の進め方の改革）について、～毎に職員の認知度や業務を通じた取組み等について合計30問程度のアンケートを実施した（通常業務に支障のない範囲で回答、インターネット利用、匿名、回答率：約36%）。

#### < 質問項目の抜粋 >

- ・ Q1 . あなたは自分の担当する業務において、アウトカム（政策・事業・事務等を実施した結果が国民や社会に与える成果）をいつも意識していますか。
- ・ Q2 . 省庁再編後の約5年を振り返り、あなたの担当する業務において、アウトカムの意識はどのように変化しましたか。
- ・ Q3 . あなたの担当する業務において、何らかの目標（アウトカム目標、アウトプット目標、インプット目標）が設定されていますか。

・  
・  
・

## 3. 国土交通省についての国民等の認識

### (1) 国民アンケート、グループインタビュー

#### (国民アンケート)

国土交通省の仕事に関する国民のイメージや認識、及び認識の決定要因を探ること、国土交通施策に関わる国民の参画状況・参画意識を探ることを目的とし、全国の成人一般国民を対象にしたインターネットを利用したアンケートを実施した（パネル調査手法、回答数：3904）。

#### < 主な調査内容 >

国土交通省の仕事に関する国民のイメージや認識、及び認識の決定要因について

- ・ 国土交通省の所掌業務についての国民の理解状況の把握（省庁再編前後での変化等）
  - ・ 国土交通省の所掌業務についての満足度・重要度の把握
  - ・ 国民の国土交通省に対する印象の決定要因の把握
- 国土交通施策に関わる国民の参画状況・参画意識について

- ・国民の国土交通省によるパブリックインボルブメント（PI）への参画状況把握
- ・国民の積極的参画に向けた課題等の把握

＜質問項目の抜粋＞

- ・ Q 1 . かつての 4 省庁が存在していた当時と比較して、現在の国土交通省の任務や役割は、分かり易くなったと感じますか。
- ・ Q 2 . 国土交通省の 27 の “ 仕事 ” は、あなたにとってどの程度重要ですか。
- ・ Q 3 . 国土交通省（及び関係機関）について、全体的にどのような印象をお持ちですか。

・  
・  
・

**（グループインタビュー）**

国土交通省の政策目標、イメージ、国民参加のあり方等、先に実施した国民アンケートの質問項目について詳細を伺うことを目的とし、国民アンケートの回答者から、地域や年齢層が偏らないように参加者を抽出し、全国 6 箇所（東京、名古屋、広島、福岡、札幌、金沢）で 1 グループずつ計 6 グループのグループインタビューを実施した。

＜主な調査内容＞

国土交通省のイメージ

国土交通省の政策目標についての印象・評価（理解のしやすさ / 満足度・重要度 / 国民本意の目標となっているか？等）

国民参加に向けた意識 国民参加に向けた取組みの認知状況 / 今後の参加意向 等）

(2) パートナーアンケート、意見交換

(パートナーアンケート)

民間事業者等

対 象：国土交通省とのコミュニケーション頻度が年に1、2回程度  
以上あると想定される事業者の職員

回答状況：下表参照

業界	国土交通省との関係			パートナーアンケート対象事業者	回答依頼数	回答数	総事業者数
	受注者	許認可	政策の立案・推進				
建設業界				(社)日本土木工業協会に属する事業者のうち、138社	2,000程度	750程度	50万程度
旅行業界				(社)日本旅行業協会に属する事業者のうち、30社	60程度	30程度	1万程度
鉄道業界				JR各社、日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会に属する事業者のうち、計114社	340程度	170程度	200程度
バス業界				(社)日本バス協会に属する事業者のうち、500社	1,000程度	100程度	4,000程度
航空業界				(社)航空事業連合会に属する事業者等のうち、24社	700程度	250程度	90程度

地方自治体

対 象：47都道府県・15政令指定都市の職員のうち、国土交通省と  
付き合いのある部署の職員

回答状況：下表参照

	パートナーアンケート対象事業者	回答依頼数	回答数	総自治体数
地方自治体	47都道府県・15政令指定都市の職員のうち、 国土交通省と付き合いのある部署の職員	1,200程度	970程度	62

< 質問項目の抜粋 >

- ・ Q1 . 国土交通省の職員とのコミュニケーションについての「現在の印象」
- ・ Q2 . 国土交通省の職員とのコミュニケーションについて、「過去と比較した印象」
- ・ Q3 . 国土交通省は、一緒に仕事をしやすい「パートナー」として満足できるか。

・  
・  
・

**(意見交換)**

都道府県及び政令指定都市の自治体職員を対象として、行政行動の改革の取組みや相互のコミュニケーションのあり方について意見交換を実施した。

国土交通省の仕事上のパートナーである地方自治体や民間事業者等の職員を対象とし、国土交通省との適切な役割分担の下、良好なコミュニケーションが図られているかという視点からアンケートを実施した。



## 第2章 調査結果の分析

### 第2章の概要

#### (1) 職員の取組み改革

政策評価の運用については、官庁営繕部、道路局等、本省内部の5部局において、部局単位でマネジメント改革に取り組む、先進的な事例が見られた。

また、政策評価制度については、構成する5つの方式の定着が図られただけでなく、マネジメントサイクルの推進を中心とする積極的な取組みも各方式で進められた結果として、評価結果が、新規施策・予算要求・法令改正等の施策等へ反映され、制度全体が進展・向上を見せている。

仕事のやり方の改善について、実績を分析するために取組み事例を収集した。成果主義、局横断的な取組み、国民参画については、2つの切り口を設定し、  
：当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例・先進的事例、又は、  
：今後解決すべき（今後の参考となる）課題・障害が残った（あった）事例の2つの観点から、重点的に収集した結果、252事例が報告された。

このうち、241事例（約96%）は、の事例に該当するもので、国土交通省の多岐にわたる分野、幅広い組織で、取組みが成果を上げていることに留まらず、波及効果を与えた好事例（5事例）があること等が明らかとなった。

他方、142事例（56%）は、の事例に該当するもので、各主体において様々な課題・障害の解決に取り組んでいる（取り組んだ）実態が明らかとなった。

アカウンタビリティについては、情報を発信する内容や手段に関するもの、職員の意識や技術に関するもの、組織の体制に関するもの、のいずれかに該当する事例を厳選して8事例収集した。

以上、4つのアウトカム目標について収集した260事例には、職員が情報共有し参考とすべき内容を含むものが多いので、特に代表事例(37)を選出し、別冊に纏めることとした。

#### (2) 職員の意識改革

行政行動改革による職員の意識改革の成果を把握するため実施した職員アンケート結果のポイントは以下のとおり。

《成果主義》 担当業務において、約9割の職員がアウトカム意識を持ち、約55%の職員が何らかの目標を設定し、そのうち、約7割の職員では、フィードバックがなされる等、成果主義の浸透が見られた。他方、国土交通省の政策目標等の認知度については、役職が下がるに連れて低下することも判明した。

《局横断的な取組み》 国土交通省の仕事振りについて、国土交通省発足時と比較して総合性を重視するようになったと回答した職員が約4割を占め、否

定的な回答は僅かであった。しかし、現状について評価していると回答した職員は約 1/4 に留まった。

《国民参画》 国土交通省の施策に対する国民の参加意識について、約 2/3 の職員が過小評価している。また、国民が国土交通省の施策に参加しない理由として、職員は主に「時間がとれない」ためと考えているが、国民は、時間不足に次いで、「参加しても地域や社会がよくなると思えない」ことも主な理由に挙げている。職員と国民との認識にギャップが大きいことは課題である。

《アカウンタビリティ》 職員の 7 割が、アカウンタビリティを意識して仕事に携わっていると回答しているが、その職員の中、3 割は、国土交通省として国民に伝えるべきことが何か十分意識できていないと回答し、同じくその中の約 6 割は、国土交通省はマスメディアに苦手意識を持っていると回答しており、この苦手意識がマスメディアとの連携の阻害要因の一つであると考えられる。

以上より、職員自身の取組みが主体である成果主義や局横断的な取組みについては、意識改革が着実に進んでいると考えられるが、国民やマスコミ等、外部との対応が一定の比重を占める国民参画やアカウンタビリティの取組については、職員自身が問題点を感じていたり、或いは国民の意識との乖離があること等、意識改革を進める上で課題を抱えていることが明らかとなった。

### **(3) 国土交通省についての国民等の認識**

国民アンケート・グループインタビューの調査結果のポイントは以下の通り。

国土交通省の仕事について、安全や交通を除くと、国民の認知度は必ずしも高いとは言えないが、総じて国民からの期待は大きい。国土交通省に対する国民のイメージには、ネガティブな印象が依然根強い。

日頃、国土交通省と直接関わりを持たない大部分の国民(約 8 割)が抱く国土交通省のイメージは、マスコミ報道により形成される傾向が強い。ただし、国土交通省と直接関わりのある国民のイメージは相対的に良いものとなっている。

縦割りではない総合性を重視した仕事振りについて、職員自身の評価よりも国民の評価が厳しい。

国土交通省の施策に対する国民の参加意向は高いが、これについて約 2/3 の職員が過小評価していることや、国民に対する周知不足等により、国民参画の実績が低調となっている。

巨大組織になったために内部での情報共有に不備が生じている懸念を専門家から指摘されている。また、国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない等、多くの課題が明らかとなった。

国土交通省のパートナーである地方自治体(都道府県と政令指定市)及び事業者(5 業界)を対象に、国土交通省との仕事上のコミュニケーションについてアンケートを実施した結果、現状並びに合併以前との比較においても、概ね良好な評価が得られた。

## 詳細目次（第2章）

第2章 調査結果の分析	27
第2章の概要	
詳細目次	
第1節 職員の取組み改革	33
1 政策評価の運用	
(1) 評価の考え方	
(2) 組織的な取組み	
(3) 政策評価制度の取組み	
政策アセスメント	
ロジカルフレームワークによる事前評価の積極的な実施	
政策チェックアップ	
予算等との連携の強化	
課題の特定などチェック機能の充実	
評価結果の判定基準	
業績指標の数値化	
政策レビュー	
政策レビューから新規施策や法律改正への取組み	
トップダウンによる取組み	
社会経済情勢の変化、国民の評価ニーズへの対応	
個別公共事業評価	
事業評価の実施状況	
事業評価システムの充実に向けた取組み状況	
評価結果の公表状況	
個別研究開発課題評価	
2 仕事のやり方の改善	
(1) 調査方法	
(2) 調査結果	
成果主義	
事例により判明したこと	
A 分野別	
B 組織別	
C 波及効果のあった事例	

D 環境マネジメントシステム（EMS）の事例

考察

代表事例

局横断的な取り組み

事例により判明したこと

A 分野別

B 組織別

C 波及効果のあった事例

考察

代表事例

国民参画

事例により判明したこと

A 分野別

B 組織別

C 波及効果のあった事例

D 根拠法令による分析

考察

代表事例

アカウンタビリティ

第2節 職員の意識改革

64

1 職員アンケート

(1) 調査方法

(2) 調査結果

成果主義

(アウトカム意識の浸透)

(業務の目標設定とフィードバック)

(国土交通省の政策目標や業績指標の認知度)

(政策評価業務の経験)

局横断的な取り組み

国民参画

アカウンタビリティ

第3節 国土交通省についての国民等の認識

80

1 国民アンケート、グループインタビュー

(1) 調査方法

(国民アンケート)

(グループインタビュー)

(2) 調査結果

成果主義

(国民アンケート)

(国土交通省の“仕事”)

国土交通省の仕事の認知状況

国土交通省の27の仕事の重要度認識

国土交通省の27の仕事の満足度

(グループインタビュー)

国土交通省の政策目標(5分野・27政策目標)について

局横断的な取組み

国民参画

アカウンタビリティ

(国民アンケート)

(専門家からの意見・評価)

国民本位で効率的な質の高い行政

(国民アンケート)

(省庁再編後の任務・仕事のわかりやすさ)

(国土交通省の印象・イメージ等)

国土交通省に対するイメージ(全体的印象)

国土交通省に対するイメージ(時系列変化)

国土交通省に対するイメージ(各論)

国土交通省に対するマスコミの影響

マスコミ情報がアンケート結果に与える影響

回答者の属性別分析

(グループインタビュー)

国土交通省の仕事のわかり易さ

国土交通省のイメージ

2 パートナーアンケート、意見交換

(パートナーアンケート)

(1) 調査方法

(2) 調査結果

単純集計

(国土交通省職員との現在のコミュニケーションの印象)

(業務において重要と感じるコミュニケーション事項)

(過去と比較した国土交通省職員とのコミュニケーションの印象)

(仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度)

(「過去と比較した国土交通省職員とのコミュニケーションの印象」と「仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度」との関係)

クロス集計

主に接する部署による詳細比較

国土交通省とのコミュニケーション頻度による詳細比較

担当業務分野による詳細比較

(意見交換)

(1) パートナーアンケート結果について

(2) 地方支分部局への権限委譲について

(3) 自治体での行革の取組み例について

## 第1節 職員の取組み改革

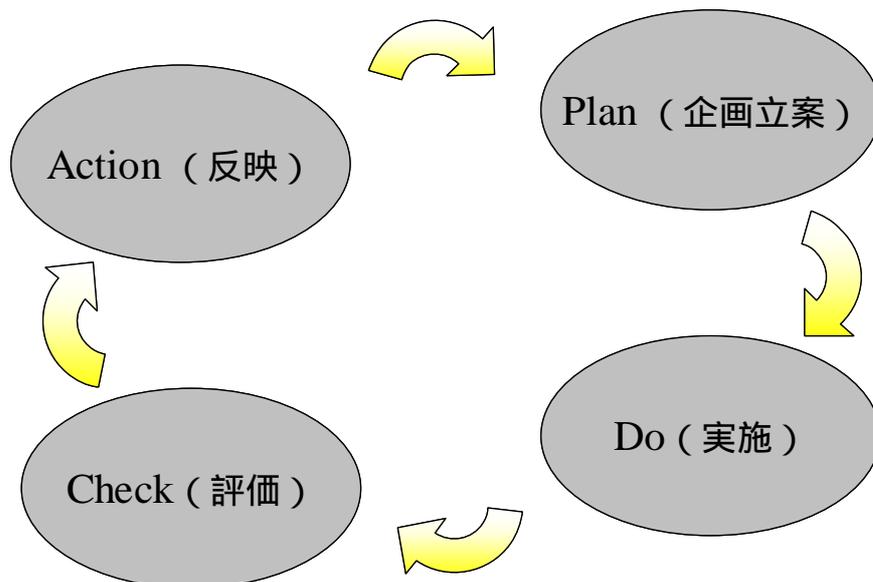
### 1. 政策評価の運用

#### (1) 評価の考え方

政策評価の取組みについては、行政評価法やガイドライン等により義務付けられたことや基本方針や基本計画作成のための指針等は示されているが、具体的な手法等については評価主体に任されているので、国土交通省の判断により積極的、あるいはより精緻に取り組んでいるもの（マネジメントサイクルの推進等）について評価を行った。

以下、(2)組織的な取組みでは、部局単位でのマネジメント改革について紹介し、(3)政策評価制度の取組みでは、政策アセスメントをはじめとする国土交通省の5つの方式毎に上記観点から評価を行った。

注)マネジメントサイクル：政策や施策、事業等の推進にあたり、Plan（企画立案）、Do（実施）、Check（評価）、Action（反映）のステップを繰り返すことで継続的改善を図るための手法



## (2) 組織的な取り組み

国土交通省では、部局等の単位で先進的にマネジメント改革に取り組んでい  
る事例が5つあり、その概要は次のとおりである。

事例の詳細は別冊にまとめた。

部局等名	取り組み名称	実施時期	概要
官庁営繕部	官庁営繕の マネジメント改革	平成13年～ 現在も継続中	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 官庁営繕部の使命を原点から問い直すと共に、官庁営繕の将来像を明確にすること、また取り巻く環境の変化や新たな時代の要請に対し、的確かつ効率的に業務を進めるため、職員の意識改革や業務の改善を推進。</li> </ul>
道路局	道路行政 マネジメントの取り組み	平成15年～ 現在も継続中	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>道路行政マネジメントの実践</b></li> <li>➤ 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、国民にとっての成果を重視する成果志向の考え方を組織全体の基本と位置づけ、アウトカム指標やデータ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を導入。</li> </ul>
港湾局	港湾行政マネジメント	平成16年～ 現在も継続中	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>説明責任、質の高い行政を実現する港湾行政マネジメントサイクルの構築</b></li> <li>➤ 国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)の徹底や、効率的で質の高い行政を実現するため、より国民・ユーザーの視点に立ったアウトカム指標などを導入し港湾行政マネジメントサイクルの実現を目指すもの。</li> <li>➤ 具体的には、全国共通の指標である共通指標と事務所が独自に設定する独自指標の2種類を設定し、港湾ユーザーや最終顧客である国民への分かりやすい指標を用いた行政の説明責任の徹底、現場のマネジメント改革に資する指標を用いた港湾行政の効率化と質の向上、港湾行政におけるチェックからアクション、プランへの積極的なフィードバック、という課題に取り組むものである。平成17年度には代表事務所を選定し試行を行い、今後その結果を踏まえて港湾行政マネジメントを本格導入していく予定。</li> </ul>

特徴

- ◆ **官庁施設に関するサービス価値を最大化する目標・戦略策定。マネジメント改革の定着促進**
  - 官庁営繕部長が中心となって、官庁営繕の「根幹的使命」を明らかにし、その実現のための目標と基本戦略を設定するとともに、具体的な行動計画の策定には、職員一人一人が参画。
  - マネジメント改革の一層の定着・推進を図るため、学識経験者を交えた懇談会を開催。
  
- ◆ **達成度と業績計画の公表、組織等の創設、有識者・道路利用者の意向把握、研修等による定着**
  - H15年度以降、道路行政に関する前年度の取組みを評価する達成度報告書、当該年度に取り組む計画を示す業績計画書を毎年度作成し公表。
  - H15年4月に、道路局企画課に道路事業分析評価室を設置。
  - 道路行政マネジメント研究会を設置し、外部有識者から道路行政マネジメントの取組みについて意見を聴取。
  - 各地事例の共有、各地方整備局等における研修会の開催等により、地方整備局・国道事務所等へ、道路行政マネジメントの考え方と取組みの着実な浸透と定着を図っている。
  - 地方公共団体と連携して取組み、NPO等の市民団体と連携した取組みが行われている地域もある。
  - H14年度以降毎年、道路利用者満足度調査を実施。
  
- 試行においては、事務所独自の指標を設定し、その向上を目指して、事務所のプロジェクトチームが設置されるなど推進体制を組織。

部局等名	取組み名称	実施時期	概要
気象庁	気象業務に関する 実績評価	平成13年～ 現在も継続中	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 各部署で実施すべき具体的な業務目標を毎年度設定。評価を翌年度の目標に反映する仕組みを構築</li> <li>➤ 庁独自の業務評価活動を実施。</li> <li>➤ 気象業務の骨格を定めた気象業務法の目的、国土交通大臣による「気象庁に係る事務の実施基準その他当該事務の実施に必要な準則」等をもとに、業務を4つの基本分野に分類し、それらに関連する15の基本目標を掲げて、各部署で実施すべき具体的な業務目標を、毎年50事項程度設定。</li> <li>➤ 当該年度の業務目標を新年度が開始する前に設定、年度末に実績測定を行い、設定した目標への取組み状況・達成度合いを評価する。また、その評価結果を踏まえつつ、翌年度の目標設定に反映する。</li> </ul>
海上保安庁	海上保安業務 マネジメントの取組み	平成13年～ 現在も継続中	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 海上保安庁独自の業績評価制度の実施。</li> <li>➤ 海上保安政策全般にわたる業績を測定するため、業績目標（中長期的な個別の業務目標）、業績指標（業務の達成目標）及び目標達成のための具体的な施策等を盛り込んだ計画を策定。</li> <li>➤ 向こう5年程度を視野に入れた「海上保安業務遂行計画」及び遂行計画に基づく各年度毎の「海上保安業務遂行年次計画」を策定し、公表。</li> </ul>

## 特徴

### ◆ 客観評価を担保する数値指標の設定。気象情報満足度の把握

- 基本分野は、的確な観測・監視及び気象情報の充実等、気象業務に関する技術に関する研究開発等の推進、気象業務に関する国際協力の推進、気象情報の利用の促進等。
- 業務目標は、概ね5年の期間で達成を目指す「中期目標」及び単年度で達成を目指す「単年度目標」があり、中期目標については各々の1年毎の進捗状況を踏まえつつ、適宜目標を強化。
- 目標設定にあたっては、数値化出来るものについては極力数値化し、目標達成にあたっての進捗状況の評価をより客観的に行えるよう努めている。
- 成果重視の観点から、各種情報について直接利用者の評価や要望等を把握し、情報の改善や業務目標の設定に生かすことを目的として、気象情報の満足度調査を実施。
- 目標の設定及びその実績評価にあたっては、有識者懇談会を適宜開催し当該事項に関する意見を聴取し、適宜反映。

- 遂行計画は、海上保安業務が集約される5つの戦略目標を設定し、それぞれの戦略目標毎に業務体系に則した目標を定めることにより、業務の方向性を明確にするもの。
- 年次計画は、次年度の計画の策定に反映させるため、年度末までに目標達成度の評価を実施。
- 有識者懇談会を適宜開催して、海上保安業務にかかる意見を聴取し、適宜反映。
- 平成17年度末には、第1次の遂行計画の期間が終了し、これの業績測定・評価を実施するとともに、平成19年度から開始となる第2次の遂行計画を策定した。

### (3) 政策評価制度の取組み

#### 政策アセスメント

政策アセスメントは、新規施策等の企画立案に当たり、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等の厳選と、目標による行政運営の定着を図るものである。また、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、施策等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。

#### i. ロジカルフレームワークによる事前評価の積極的な実施

平成13年度から国土交通省におけるマネジメントサイクルに関する自発的な取組みとして、政策アセスメントを行っているところである。

政策アセスメントの実施に当たっては、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しており、定量的分析よりも、まず「論理的分析」(ロジカル・フレームワーク)を明確に行うことを重視した。

##### 「ロジカルフレームワーク(論理的分析手法)」

STEP1 目標と現状のギャップの認識(国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する。)

STEP2 原因分析(このギャップが生じている原因を分析する。)

STEP3 課題の特定(原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う。)

STEP4 具体的施策の内容の提示(そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する。)

これにより、マネジメントサイクルの観点からも、限りある資源を真に必要な施策等に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とする。その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策等との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化を行うことは困難であるから、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

また、例えば、「この施策を実施すれば」「効果が極めて大きい」といった、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない抽象的な説明ではなく、目標に照らした当該施策等の客観的な必要性や、施策等の実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。

具体的には、毎年8月の予算要求等の取りまとめに当たって、省としての主要新規事項を要求する際、原則として政策アセスメントを実施することとしている。

政策アセスメントの結果について、マネジメントサイクルの観点から活用している事例は以下のとおりである。

##### 予算要求への反映の具体例

- ・ 「地域による低・未利用地管理促進事業」(平成17年度政策アセスメント)では、評価結果を踏まえ、管理されない状態で放置されている空き地や空き

家等が引き起こす地域環境の悪化などの問題を防ぐため、NPO、地域住民等による低・未利用地の適切な有効活用・管理の方策を検討する「地域による低・未利用地管理促進事業174百万円」を予算要求した。

税制改正要望への反映の具体例・法令改正等への反映の具体例

- ・「住宅・建築物の耐震改修の促進」(平成17年度政策アセスメント)では、評価結果を踏まえ、耐震に資するリフォーム工事で工事費用が一定規模のものについて、当該工事に要した費用の一定額(10%程度)を当該年度の所得税額から控除する「住宅に係る耐震改修促進税制の創設」などの税制改正要望を行うとともに、「建築物の耐震改修を促進に関する法律の一部を改正する法律案」を第163回通常国会に提出し、同法案は平成17年10月28日に成立した。

組織・定員要求への反映の具体例

- ・「運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備運輸事業」(平成17年度政策アセスメント)では、評価結果を踏まえ、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図ることにより、利用者の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復するため、大臣官房「運輸安全政策審議官(仮称)」「運輸安全監理官」(仮称)の設置及び運輸安全確保体制の強化のため、合計41人を定員要求した。

## 政策チェックアップ

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ものである。また、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。

### i. 予算等との連携の強化

国土交通省においては、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ニュー・パブリックマネジメント（NPM）を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等がどう使われ、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、そのためには予算等を目標に対応させることが必要である。

注)ニュー・パブリックマネジメント（NPM）

民間企業の経営の考え方を行政の現場へあてはめようとするもの。基本的な考え方は、

（１）顧客重視（２）ミッション重視（３）現場への権限委譲 などに要約できる。小泉内閣の「改革工程表」（平成13年9月）にも、次のような措置が明記されている。「公共部門に企業経営的な手法を導入し、より効率的で質の高い行政サービスを提供するため、政策評価、公会計、予算・定員管理への対応などについて、計画的な実施に向けて具体的施策を明確にしていく。」

NPMでは、顧客の立場に立って、目標が実現されているかどうか、ミッションが実現されているかどうかを常にチェックして改善を進めていくマネジメントサイクルを重視する。この中で政策評価は、NPM的な考え方で行政の仕事の進め方、マネジメントを改革していく上での重要なツールの一つである。

このため、国土交通省では平成16年度から、政策チェックアップの結果を踏まえて、政策評価と連動した政策本位・成果重視の予算要求等を行っている（下記参照）。

## 平成18年度国土交通省関係予算の成果目標別主要事項（抜粋）

### 1. 暮らし

事業費 6兆1,547億円（0.82倍）  
国費 1兆6,308億円（0.91倍）

#### 目標1 居住水準の向上

事業費3兆2,954億円（0.73倍）、国費5,319億円（0.86倍）

#### ○民間を活用した良質な住宅取得の促進・住宅セーフティネットの機能向上

事業費4億円（皆増）、国費304億円（3.04倍）

◇優良住宅取得支援制度に係る対象戸数の拡大

◇住宅弱者を受け入れる民間賃貸住宅等に係る情報提供等を行うあんしん賃貸支援事業の創設 

◇高齢者の住替え支援制度の創設 

#### ○地域住宅政策の推進

事業費3,253億円（2.53倍）、国費1,520億円（2.62倍）

◇地域の住宅政策の推進のための地域住宅交付金の拡充及び安全上問題のある共同住宅の緊急除却・建替等の支援

主な業績指標：

・誘導居住水準達成率 46.5% (H10) → 52.3% (H15) → 53% (H17)

#### 目標2 バリアフリー社会の実現

事業費2,477億円（0.81倍）、国費1,224億円（0.81倍）

政策チェックアップの結果について、マネジメントサイクルの観点から活用している事例は以下のとおりである。

**予算要求への反映の具体例**

- ・平成17年度政策チェックアップ「業績指標：訪日外国人旅行者」において、「今後は、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等、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。」などの評価結果を踏まえ、ビジットジャパンキャンペーン、観光ルネサンス、訪日外国人旅行環境整備、観光基盤設備整備などに必要な経費を概算要求(平成19年度概算要求:4,970百万円)(平成18年度予算:3,995百万円)を行った。
- ・平成17年度政策チェックアップ「業績指標：合流式下水道改善率」において、「平成16年度より原則10年間で合流式下水道の改善を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。」などの評価結果を踏まえ、合流式下水道の改善を着実に推進するために必要な経費の概算要求(平成19年度概算要求:下水道事業等 817,645百万円(国費)の内数)(平成18年度予算:735,286百万円(国費)の内数)を行った。

**法令改正等への反映の具体例**

- ・平成15年度政策チェックアップ「業績指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率」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おり、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」と施策の改善方策を提示し平成16年度に政策アセスメントを実施し、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。

**・課題の特定などチェック機能の充実**

平成17年度から、マネジメントサイクルの充実を図る観点から、政策チェックアップの評価書の「今後の取組みの方向性」欄を、「課題の特定と今後の取組みの方向性」欄に変更し、政策評価を踏まえた問題点等の課題の抽出とそれに対応する今後の取組みの方向性を明確に記述するようにしている。

**・評価結果の判定基準**

平成16年度政策チェックアップからすべての指標について、その進捗状況等に関する評価を9分類することとしたが、平成17年度政策チェックアップからは、よりわかりやすくAからCまでの評価と1から3までの評価の組み合わせの記号とした(例：A-2は、業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、現在の施策を維持)。

A	1	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している（目標を達成している）もので、施策の改善等の方向性を提示
	2	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している（目標を達成している）もので、現在の施策を維持
	3	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している（目標を達成している）もので、施策の中止（指標の廃止を含む）
B	1	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない（目標を達成していない）もので、施策の改善等の方向性を提示
	2	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない（目標を達成していない）もので、現在の施策を維持
	3	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない（目標を達成していない）もので、施策の中止（指標の廃止を含む）
C	1	判断できないもので、施策の改善等の方向性を提示
	2	判断できないもので、現在の施策を維持
	3	判断できないもので、施策の中止（指標の廃止を含む）

### ・業績指標の数値化

国土交通省においては、政策チェックアップにおける達成目標については、全て100%数値化して、客観的なデータに基づく政策評価を実施している。

## 政策レビュー

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。

### ・政策レビューから新規施策や法律改正への取組み

政策レビューは施策を評価し、必要に応じて見直すためのものであるから、既存の施策の追認になってしまってはならず、常に政策の見直し・改善等の政策転換につなげることを念頭に評価を実施する必要がある（PDCAサイクル確立の必要性）。

具体的には、政策レビューが新規施策、法律改正等につながることを望ましいといえる。

#### 政策レビュー 新規施策

政策レビューから新規施策につながったもので、これまでに以下の8件がある。

平成14年から平成16年にかけて実施した政策レビューのうち、年度あたり2～3件が既に新規施策につながっている。

番号	政策レビュー	新規施策
1	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 - (H14)	密集市街地の緊急整備 (H15)
2	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 - (H14)	地域のニーズに対応した住宅市街地整備の総合的な支援の推進 (H15)
3	国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代に向けて - (H14)	スーパー中枢港湾局プロジェクトの推進 (H18)
4	都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニーズへの対応 - (H15)	都市鉄道利便増進事業の推進 (H16)
5	流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 - (H15)	下水道総合浸水対策緊急事業の創設 (H17)
6	土地の有効利用 - 土地の流動化への取組み (H15)	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 (H16)
7	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 - 災害による被害軽減に向けて - (H16)	次世代アメダス整備 (H18)
8	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 - 災害による被害軽減に向けて - (H16)	高潮等総合防災情報システムの高度化 (H18)

政策レビュー 法律改正等  
これまでレビューから、外客誘致法等、法律の改正につながった例がある。

#### 政策レビューから新規施策につながった具体例

平成 16 年度政策レビュー「台風・豪雨等に関する気象情報の充実 - 災害による被害軽減に向けて - 」において、気象庁における台風情報では、従来、中心付近での最大平均風速を発表していたところ、暴風と災害との対応の観点からは、平均風速よりも瞬間風速の方が適当であることや、テレビ等では瞬間風速の観測結果が報じられていることが多いことから、台風の強度を示す指標として最大瞬間風速を発表することについての要望が強い、との課題が明らかにされた。これを受けて、気象庁は、平成 18 年度に最大瞬間風速の観測が可能な新型アメダス気象計を整備することとした。

#### 政策レビューから法律改正につながった具体例

平成 16 年度政策レビュー「訪日外国人観光客の受け入れの推進 - 国際交流の拡大に向けて - 」においては、訪日外国人受入体制を整備し、訪日外国人旅行者を増加させるための施策を評価した。評価の結果、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るための制度の充実と活用が必要であるとされ、観光地づくりへの支援、公共交通機関における外国語表示の充実等を内容とする、外客誘致法の改正につながった。

以上のように、政策レビューによる検証の結果を踏まえて新規施策の打ち出し等が行われており、PDCA サイクルが順調に浸透していると評価できる。

#### ・ トップダウンによる取組み

マネジメントサイクルを推進するためには、省幹部によるトップダウンでの取組みが重要な要素である。この点、国土交通省の政策レビューは、テーマ選定及び見直しの際に「幹部会」を開催するなど、政策レビューの実施にあたって省幹部によるトップダウンによる取組みがなされていることは国土交通省の積極的な取組みとして評価できる。

しかし、現状では幹部会の開催が不定期であってルーティーン化はされておらず、また、検討段階から幹部の意見を政策レビューに反映させる機会が確保されていない。このようにトップダウンでの取組みをさらに進めていく余地がある。

#### ・ 社会経済情勢の変化、国民の評価ニーズへの対応

マネジメントサイクルを推進するためには、政策レビューテーマの選定において、社会経済情勢の変化や国民の評価ニーズへの対応が不可欠であり、政策レビューテーマ選定基準のなかに「国民の評価ニーズが高いもの」、

「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」といった項目を設定して、適切に対応していることは評価できる。

今後は社会経済情勢の変化に的確迅速に対応して政策レビューを実施するため、より一層の工夫が必要である。また、国民の評価ニーズを的確に反映するため、有識者の意見を拝聴する等の工夫をする必要がある。

## 個別公共事業評価

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除く全ての所管公共事業を対象に事業評価を実施している。

### ・事業評価の実施状況

行政機関が行う政策の評価に関する法律（平成14年4月1日施行）においては、事業費10億円以上の個々の公共事業について事前評価（国土交通省の新規事業採択時評価）を実施することが義務付けられているが、国土交通省においては、同法律に義務付けられている範囲をこえて、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除く全ての所管公共事業について評価を実施することとしている。

また、同法律においては、事業採択後5年経過した時点で未着工又は10年経過した時点で継続中の事業について事後評価（国土交通省の再評価）を実施することが義務付けられているが、国土交通省においては、同法律に義務付けられている範囲をこえて、再評価実施後一定期間が経過している事業や社会経済情勢の変化等により再評価の実施が生じた事業についても評価を実施することとしている。さらに積極的な取組みとして、事業完了後一定期間が経過した事業等について完了後の事後評価を実施することとしている。

これまで対象となる事業については全て評価を実施しており（平成17年度までの評価実績は、新規事業採択時評価6,532件、再評価13,944件（うち中止事業356件：約7兆円）、完了後の事後評価439件）、国土交通省の事業評価システムの定着が図られている。

中止事業の件数と総事業費

年度	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	合計
件数	12	4	192	22	39	49	15	23	356
総事業費 (億円)	2,207	5,393	28,129	2,646	11,203	9,017	1,250	6,368	66,033

四捨五入の関係で合計が合わないことがある。

### ・事業評価システムの充実に向けた取組み状況

評価結果の信頼性を高める観点から、国土交通省独自の取組みとして、事業評価における費用便益分析の実施に係る計測手法、考え方など各事業分野において共通的に考慮すべき事項について定めた「公共事業の費用便益分析に関する技術指針」を平成16年2月に策定した。本指針に基づき、各事業分野において共通的に考慮すべき事項について、各事業の費用便益分析マニュアル等に適切に反映させて順次運用を行っている。これにより、事業評価システムの充実に向けた国土交通省独自の取組みの定着が図られているとともに、所管公共事業の評価結果の信頼性が高められているが、その一方で、本指針に基づいた改定がまだ行われていないマニュアル等もいくつか存在する。

公共事業の費用便益分析に関する技術指針のポイント

項目	考え方
評価指標	純現在価値 (B-C)、費用便益比 (B/C)、経済的内部収益率 (EIRR) の3指標を示す
社会的割引率	4%を適用。必要に応じて見直す
残存価値の取扱	残存価値を計上する場合、便益として計上する
評価対象期間	当該施設の耐用年数等を考慮して設定する
現在価値化の基準時点	評価を実施する年度とする
再評価における費用便益分析	事業全体の投資効率性に加えて、残事業の投資効率性による評価を実施
感度分析	新規事業採択時評価、再評価において、感度分析を実施

各事業のマニュアル等の改定状況

平成16年度	海岸事業、連続立体交差事業、港湾整備事業、空港整備事業、住宅市街地総合整備事業
平成17年度	河川・ダム事業、鉄道整備事業、空港整備事業
平成18年度	都市再生総合整備事業(予定)、下水道事業(予定)、都市公園事業(予定)

完了後の事後評価については、事業完了後の効果等の確認や改善措置の検討に加えて、評価結果を同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映することを目的としているが、現状では新規事業採択時評価と完了後の事後評価の両方を行った案件がわずかであることもあり、これまで事業評価システムの改善に向けた指摘等はあまりなされていない。しかし、平成15年度の本格導入から徐々に評価実績は蓄積されてきていることから、それらを踏まえた事業評価システムの充実が求められる。

・評価結果の公表状況

各事業の評価結果については、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき評価書として公表している。評価対象事業は基本的に全て、事業名、事業主体、総事業費、便益(総便益と便益の主な根拠)、費用、費用便益比、その他の指標による評価、担当課(担当課長名)を事業区分ごとに記載している。これにより、評価の透明性やアカウンタビリティの向上が図られているが、一方で、新規事業採択時評価及び再評価においては、事業を採択及び継続する上での評価のポイントがあまり明確に記述されていないとの指摘がある。

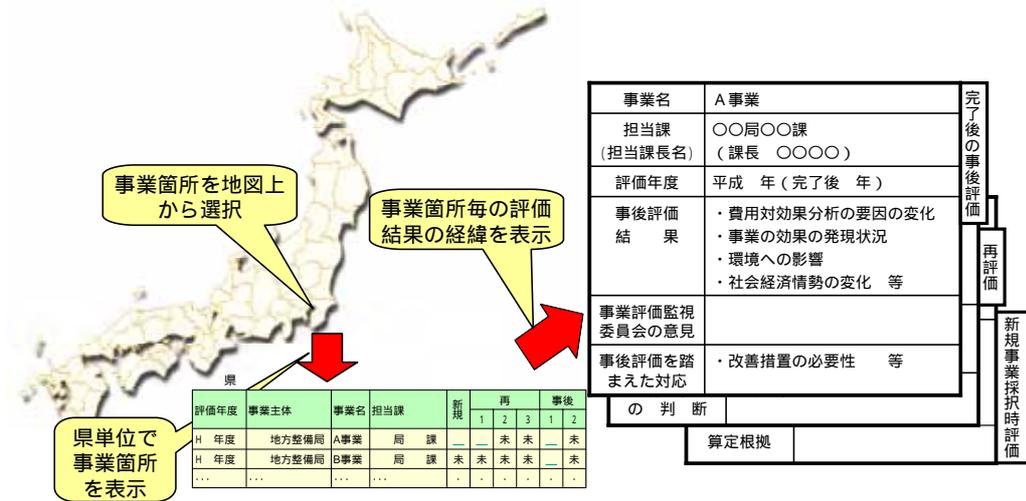
評価書の様式(新規事業採択時評価)

【 整備事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 [億円]	便益(B)		費用 (C) [億円]	B/C	その他の指標による評価	担当課 (担当課長名)
		総便益 [億円]	便益の主な根拠				
事業 地方整備局	××	××		××			本省 局 課 (課長)

評価結果の積極的な公表に資するため、国土交通省独自の取組みとして、新規事業採択時評価、再評価、完了後の事後評価の一連の経緯が一目で分かるよう、直轄事業のうち費用便益分析を行うものについて、その評価結果や事業実施箇所の位置図、費用便益分析のバックデータ等を「事業評価カルテ」として一括整理し、平成16年度から国土交通省のホームページで公表している。これにより、評価の透明性やアカウンタビリティの向上が一層図られている。

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



事業評価カルテ (イメージ)

## 個別研究開発課題評価

個別研究開発課題評価は、研究開発に係る重点的・効率的な予算等の資源配分に反映するために行うものである。

評価を実施するに当たっては、外部評価を活用しつつ、研究開発の特性に応じて、必要性（科学的・技術的意義、社会的・経済的意義、目的の妥当性等）、効率性（計画・実施体制の妥当性等）、有効性（目標の達成度、新しい知の創出への貢献、社会・経済への貢献、人材の養成等）の観点から総合的に評価している。

また、国土交通省においては、技術を開発するだけでなく、公共事業等において開発した技術を自ら活用するという面もあり、効果的・効率的な事業の実施に資するためにも研究開発評価を厳正に実施している。

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成13年法律第86号）ならびに、「行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令（平成13年政令第323号）」において、個々の研究開発であって10億円以上の費用を要することが見込まれるものの実施を目的とする政策等に対しては、事前評価を実施することが義務づけられているが、同法律に義務づけられているものだけでなく、国土交通省の行う個別研究開発評価の対象としては、基準額未達の費用を要する政策についても評価を実施するなど、独自の取組みを実施している。

また、外部評価委員会から必要性、効率性、有効性の観点からの評価として受けた研究計画の一部修正し重点的に実施するべきものとの指摘を踏まえて、有効な政策支援に繋がる研究成果を出すことを念頭に置いた研究計画へと修正し、予算要求等においても評価を反映した取組みを実施している。

建設技術研究開発助成制度は、研究開発活動に携わる者から広く提案を公募し、複数の候補の中から優れた研究開発課題を競争的に採択し、補助金を交付する制度であり、採択にあたっては外部専門家による評価を実施している。研究開発期間は原則として単年度とするが、複数年の研究開発期間で応募し最大3年間までの研究期間を認めることもあり、その場合には、初年度だけでなく、2年度目以降の計画についても単年度ごとに応募させ、前年度までの成果等の報告と併せ審査した上で、採択を決めており継続課題の採択を見直すなど独自の取組みについても成果をあげている。しかしながら建設技術研究開発助成制度については、制度創設以降、採択件数が増加を示しているため、外部評価委員の評価に係る時間と労力が著しい負担となっている。

このように、個別研究開発課題評価の制度については、評価委員の指摘を踏まえて研究計画の修正や採択課題の見直しを図るなど、評価制度の確実な定着が図られるとともに、独自の取組みについても成果をあげていると評価できる。

## 2. 仕事のやり方の改善

### (1) 調査方法

仕事のやり方の改善状況を把握するため、4つのアウトカム目標（成果主義、局横断的な取組み、国民参画、アカウンタビリティ）毎に取組み事例の収集を行った。

### (2) 調査結果

#### 成果主義

##### i. 事例により判明したこと

この度過去5年間に実施した成果主義に係る取組み事例について国土交通省内の機関（本省内部部局、地方支分部局、事務所、研究所等）を対象に収集を行ったところ、71事例の報告があり、これらについて組織別・分野別に整理したものが表-2である。報告された71事例のうち、の両方に該当した事例が48、のみに該当した事例が22、のみに該当した事例が1であった。

・当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例
・今後解決すべき課題・障害が残った事例、解決したが今後の参考となる課題・障害があった事例

	に該当する		に該当しない		計	
に該当する	48	68.6%	22	31.4%	70	100%
に該当しない	1	100%	-	-	1	100%
計	49	69.0%	22	31.0%	71	100%

#### A. 分野別

報告された71の取組み事例について、表-2に示すとおり、マネジメント、ビジョン・大綱等、社会資本整備重点計画関連・インフラ長期整備計画、プラン・プログラム等、個別施策の5分野に分類した（個別施策についてはさらに5分野に分類）。報告された事例は、Plan（企画立案）、Do（実施）、Check（評価）、Action（反映）のステップからなるいわゆるPDCAサイクルを基本としており、多くの分野でその成果の発現が見られた。

#### B. 組織別

報告された71の取組み事例について、表-2に示すとおり、本省内部部局（外局含む）、施設等機関・特別の機関、地方支分部局の5区分に分類を行った（地方支分部局についてはさらに3区分に分類）。全ての組織区分から事例の報告があり、広く成果の発現が見られた。

#### C. 波及効果のあった事例

ある優れた取組み事例が発端となって、新たな取組みに波及したような事例として次の4事例が報告された（表-2中の破線で囲った事例）。

行政マネジメントの取組みが地方支分部局へ波及した事例  
「官庁営繕のマネジメント改革（官庁営繕部）」が元となって、「営繕部マネジメント改革推進事業（案）（近畿地方整備局営繕部）」

が実施された。

成果主義を基本とした取組みが波及している事例

- ・「道路見える化計画（関東地方整備局）」では、国道事務所と管内の1都8県とが連携し、学識経験者、道路利用者等で構成する委員会を母体として、データ及びパブリックコメントなどによる国民意見を踏まえて対策が必要な箇所を厳選し、原因・解決策の検討、優先度が高いところからの対策を実施している。
- ・「渋滞度曲線＋渋滞カルテを活用した短縮・即効渋滞対策の推進（北陸地方整備局）」では、最初の取組みがベースとなり、現在では北陸地方整備局管内の全事務所にこの方法が浸透した。
- ・「路線バスを活用した通学時の安全確保の取組み（中国運輸局）」では、この取組みが元となって、デマンドバスやタクシーを利用した安全確保の取組みが進められた。

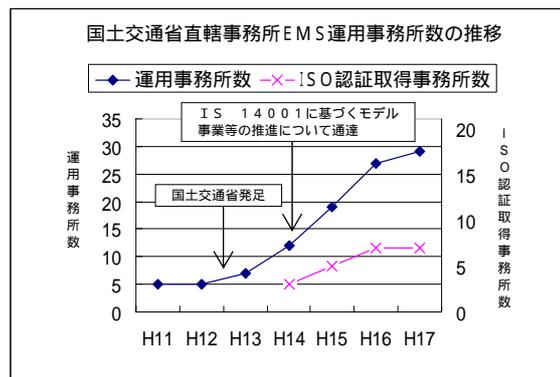
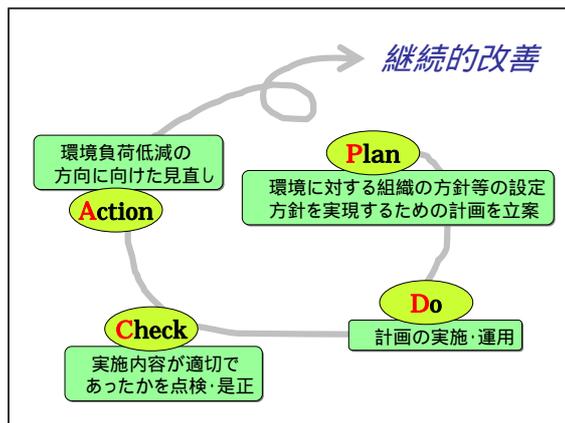
#### D. 環境マネジメントシステム（EMS）の事例

環境マネジメントシステム（Environmental Management System；EMS）は社会が求める環境に関する目標達成をマネジメントするシステムであり、PDCA サイクルを基本とした成果主義の取組みである。

旧建設省では平成9年より、全国8工事事務所をモデル事業対象事務所として指定し、EMSの構築・運用を開始した。

国土交通省発足後には、「ISO14001に基づくモデル事業等の推進について（大臣官房技術調査課長通達 国官技第74号平成14年7月2日）」をもって全省的に取組みを推進した。その結果、運用事務所数は平成17年12月時点で29事務所まで増加し、今後も運用事務所数の増加が期待される。

今回の事例収集では、「じんづうさぼうのエコロジー（北陸地方整備局）」と「武雄河川事務所版環境ISO（九州地方整備局）」の2事例が報告された（表-2中の網掛けした事例）。



事例（成果主義）分類表（表 - 2）

	マネジメント	ビジョン、大綱等	社会資本整備重点計画関連 インフラ整備長期計画	プラン・プログラム等
本省内部部局	4 官庁管轄のマネジメント改革 12 道路行政マネジメントの取り組み 14 港湾行政マネジメント	16「新総合物流施策大綱」の見直しと「総合物流施策大綱(2005～2009)」の策定による物流施策の総合的・一体的推進		1 管轄グリーンプログラムの策定 11 豪雨災害対策緊急アクションプラン 15 北海道広域連携モデル事業(道州制北海道モデル事業推進費)
外局	71 気象業務の実績評価			
施設等機関				
特別の機関		20 第6次基本測量長期計画の策定		
地方支部分局 (組織全体)		39 まんなかビジョン 46 みらいビジョン中国21“2004” 59 東北地方交通審議会答申「東北地方における望ましい交通のあり方及び観光振興戦略について」 60 関東地方交通審議会答申「関東交通プラン策定」 66 中国地方交通審議会答申「21世紀初頭における中国地方の公共交通サービスと観光振興のあり方について」のフォローアップ	28 社会資本整備に係る関東ブロックの将来の姿 53「社会資本整備に係る九州ブロックの将来の姿」の策定 57 社会資本整備に係る北海道の将来の姿	
(部局の一部)	30 道路見える化計画 44 管轄部マネジメント改革推進事業(案) 52 港湾事業プロジェクトマネジメント(試行)	29 関東地域の港湾の基本方針～みなとのギアチェンジ～ 47 中国地域港湾・空港ビジョン 50 四国の港湾空港ビジョン策定	24「5年で見える道づくり」の公表 25 堤防整備10ヶ年計画 26 津波対策5ヶ年計画(河川) 54 九州の5年で見える道づくり「ちゃくちゃくプロジェクト」	42 国際物流戦略チームによる関西の国際物流の効率化に向けた取り組み 43 大阪湾再生 67 上手なクルマの使い方を考えるプログラム 70 路線バスを活用した通学時の安全確保の取組
(事務所等)	58 滝野すずらん丘陵公園の事業目標の設定 51 武雄河川事務所版環境 ISO の取組 33 じんづうさぼうのエコロジー			36 北陸地方の港湾・空港に係る技術開発重点計画

注1 波線で囲った事例：波及効果のあった事例

注2 網掛けした事例：環境マネジメントシステム（EMS）の事例（通達を行って全省的に取組んでいる）

個別施策				
指標・基準の見直し、導入等	制度、税制の改正、創設	協議会・検討会などの開催	PR、実験、ソフト施策	システム開発、ハード整備事業の推進・促進
3 官庁営繕関係基準類等の統一化等 6 国土交通省で実施している各種交通系統の抜本的な見直し	5 建設機械化施工における環境対策の促進 7 地籍整備の政策評価制度における取組 8 効率的・効果的な緑とオープンスペースの確保施策の拡充 9 防災公園関連制度の拡充 10 流域下水道事業の拡充(雨水流域下水道事業の創設) 13 密集市街地対策			2 保全適正化のための保全業務支援システムの開発 45 国道26号和歌山大学入口交差点～梅原交差点間の渋滞緩和のため上下線の車線変更【PDCA サイクルの実践】
		17 国土技術政策総合研究所の研究評価		18 事故削減に向けたAHSの取組 19 科学的な分析に基づく成果志向の道路交通事故対策の推進
				21 電子国土Webシステムの普及 22 N-TIS(新地形図情報システム)の導入 23 インターネットによる測量成果の公開(閲覧)
27 新しい河川水質指標実用化について		38 伊勢湾スーパー中核港湾連携推進協議会 62 鉄道輸送における輸送障害発生時の対応検討会	41 伊勢神宮の初詣渋滞を一掃したパーク＆バスライド 63 ウェルカムワンメーターキャンペーン 68 デイタイム買物バスカード「むさし」実証実験	35 渋滞度曲線+渋滞カルテを活用した短縮・即効渋滞対策の推進 40 東海環状自動車ネットワークの整備 55 道路の正面衝突事故対策の実施(ランブルストリップス) 56 旭山動物園の道路渋滞緩和対策 61 常磐自動車道等における高速バスの活性化 64 情報技術を活用した中山間地域における公共交通計画立案支援手法の検討 65 自動車運送事業の高度情報化による自動車交通の安全性向上策に関する調査(バス運行に係る管理運営全体を支援するシステムComMASS)
			32 三國川ダム水環境改善事業 34 大町ダム試験放流による青木湖・木崎湖水位低下の緩和	31 湯川放水路水環境整備事業 37 防災ネット富山 48 目標宣言し、供用後に効果を検証した国道180号岡山西バイパス 49 シミュレーション予測結果をふまえた渋滞緩和施策を推進している小坂交差点立体化事業 72 渋滞が連担している近接交差点の渋滞削減対策(泊埦頭入り口交差点における右折レーン延長の改良)

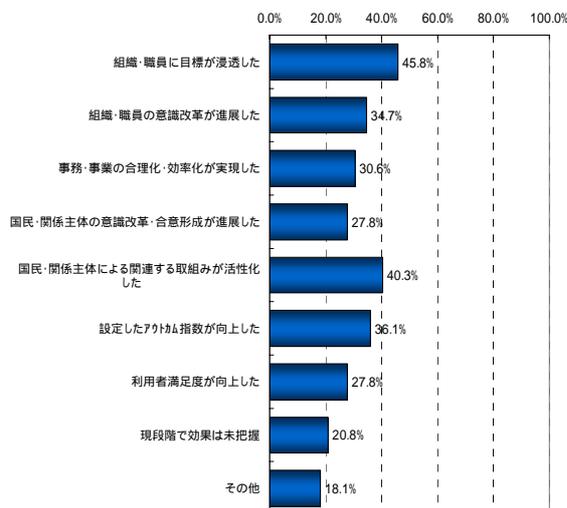
## ・考察

(全体)

行政マネジメント、ビジョン・大綱等、社会資本整備重点計画関連、インフラ長期整備計画、プラン・プログラム等、個別施策といった多くの分野で成果の発現が見られ、組織レベルも、本省内部部局、外局、施設等機関、特別の機関、地方支部分局といったように多岐に渡っていた。

事例収集を行った際に、各事例がもたらした効果を調査した結果は下図のとおりである。特に「組織・職員に目標が浸透した(45.8%)」、「国民・関係主体による関連する取組みが活性化した(40.3%)」、「設定したアウトカム指数が向上した(36.1%)」といった効果が多く報告され、成果主義が浸透していると評価できる。

「組織・職員に目標が浸透した(45.8%)」、「国民・関係主体による関連する取組みが活性化した(40.3%)」、「設定したアウトカム指数が向上した(36.1%)」といった効果が多く報告された。



(波及効果)

官庁営繕部が取り組んでいる行政マネジメントの取組みが地方支部分局へ波及した事例や、他の同様の取組みに波及した「道路見える化計画」や「渋滞度曲線+渋滞カルテを活用した短縮・即効渋滞対策の推進」、「路線バスを活用した通学時の安全確保の取組み」といった事例が報告され、成果主義の取組みが広く波及していると評価できる。

(環境マネジメントシステム(EMS))

「じんづうさぼうのエコロジー」や「武雄河川事務所版環境ISOの取組み」といった環境マネジメントシステム(EMS)に係る取組みが報告され、成果主義をベースとした事務所レベルでの環境対策が着実に広がっていることは成果主義の取組みの進展として評価できる。

## ・代表事例

報告された71事例の中から表-2の各分野から1ないしは2ずつ、合計15の代表事例を選出し、別冊にまとめた。

## 局横断的な取組み

### i. 事例により判明したこと

この度過去 5 年間に実施した局横断的な取組みに係る事例について国土交通省内の機関（本省内部部局、地方支分部局、事務所、研究所等）を対象に収集を行ったところ、68 事例の報告があった。報告された 68 事例のうち、（当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例）、（今後解決すべき課題・障害等が残った事例、もしくは今後の参考となる課題・障害があった事例）の両方に該当した事例が 32、のみに該当した事例が 31、のみに該当した事例が 4、いずれにも該当しない事例が 2 であった。

・当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例  
・今後解決すべき課題・障害が残った事例、解決したが今後の参考となる課題・障害があった事例

	に該当する		に該当しない		計	
に該当する	31	50.0%	31	50.0%	62	100%
に該当しない	4	66.7%	2	33.3%	6	100%
計	35	51.5%	33	48.5%	68	100%

### A. 分野別

報告された 68 の取組み事例について、ビジョン・大綱等、インフラ整備長期計画、プラン・プログラム等、個別施策、その他の 5 分野に分類した結果は表 - 3 のとおりである（個別施策についてはさらに 4 分野に分類）。報告された事例は、ビジョン・大綱といった省全体にまたがる施策から、個別事業に至るまで幅広い分野に渡り、全省的に局横断的な取組みが行われていることが判明した。

### B. 組織別

報告された 68 の取組み事例について、表 - 3 に示すとおり、本省内部部局、外局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局及びその他の 6 区分に分類を行った（地方支分部局についてはさらに 3 区分に分類）。全ての組織区分から事例の報告があり、広く成果の発現が見られた。

事例（局横断的な取組み）分類表（表 - 3）

	ビジョン、大綱等	インフラ整備長期計画	プラン・プログラム等
本省内部部局	国土交通省海洋・沿岸域政策大綱の策定(3) 特定自動車排出ガスの規制等に関する法律の成立及び施行(4) バリアフリー新法の制定(5) 「新総合物流施策大綱」の見直しと「総合物流施策大綱」の策定による物流施策の総合的・一体的推進(12)	「東京湾水環境整備計画(案)」策定(26)	みなと観光交流促進プロジェクトの推進(10)
外局			
施設等機関			
特別の機関			
地方支部分局 (組織全体)	まんなかビジョン(37)		
(組織の一部)		広域新潟海岸保全計画策定に向けた取組み(34)	不法係留対策とFRP船リサイクルプロジェクトの連携(45)
(事務所等)			
その他			

個別事業				
協議会・検討会 などの開催	PR、実験、 ソフト施策	システム開発	ハード整備事業の 推進・促進	その他
国土交通省 CAL/EC アクションプログラムの 策定、国土交通省 CAL/EC 推進本部の 設置(1) 「国際物流施策推進本 部」の設置(13)		行政情報ネットワ ークの統合化(6) 国土交通省ヘリテ レ受信局を利用し た海上保安庁ヘリ テレ映像の共有に よる災害対応の迅 速化(7)	踏切対策のスピードアップ (9) 新北九州空港と東九州自 動車道の整備の連携(11)	国土交通省技術基本計画 (2) 災害情報の収集・提供(8)
				土砂災害警戒情報の実施 (66) 防災情報提供センター (67)
		土砂災害警戒避難 基準雨量設定手法 の検討(15)		マルチモーダル交通体系 の構築に関する研究(14) 各種研究(16)
国土地理院・気象研究 所懇談会(20)		GPS火山統合解 析(19)		都市再生街区基本調査 (17) 国土調査のための基準点 設定(18)
伊勢湾再生推進会議 (38) 大阪湾再生(42) 琵琶湖・淀川流域圏再 生推進協議会(43) 地域再生計画プロジェ クト・支援チーム(44)	観光を生かした地 域づくり(25) 「観光地域づくり実 践プラン」における 連携した取組(52) 観光ルネサンス事 業(58)	会津カード事業 (56)		総合地震防災訓練(24) 福岡県西方沖地震での初 動対応(49) 防災情報共有の推進(54) 日中韓観光大臣会合(55) 中部圏における通勤交通 マネジメントの推進による 地球環境改善に関する調 査(60)
瀬戸内・海の道ネット ワーク推進協議会 (46) 四国国際物流戦略チ ームの設立(47) 国際物流戦略チーム (51) 北海道国際物流戦略 チーム(53)	国道43号の沿道 環境改善に向けた 取組(41) 阪神高速環境路ロ ードプライシング社 会実験(61) 交通バリアフリー 施策の推進(62) FRP廃船の高度リ サイクルシステム 構築について(64)	国土交通省、気象 庁が協働で発表す る洪水予報(23) 高速バスロケー ションシステムの導 入拡大(63)	広域物流ネットワークの構 築(21) 仙人峠道路整備と釜石港 多目的国際ターミナル整備 事業の連携(22) ESTモデル事業(57) 伊勢湾スーパー中枢港湾 連携推進協議会(36)	事業者間連携による「既存 ストックの再利用」の推進 (48) モーダルシフト優良荷主表 彰(65)
河川舟運活性化検討 会の活用等(29) 高潮対策連絡調整会 議の活用等(30)		にいがたバスー i 高速バスロケー ションシステム(33・ 59)	横浜ベイブリッジ一般部 (国道357号)及び本牧・大 黒臨港道路の整備(27) 横須賀港馬堀海岸地区に おける環境整備事業(28) 東京湾臨海部の基幹的広 域防災拠点整備(31) 福井港九頭竜川ポートパ ーク(32) 富山市環境行動計画モデ ル事業(35)	大規模津波防災総合訓練 (39) 港湾事業と砂防事業の連 携(50)
			那覇港臨港道路(68)	

## ・考察

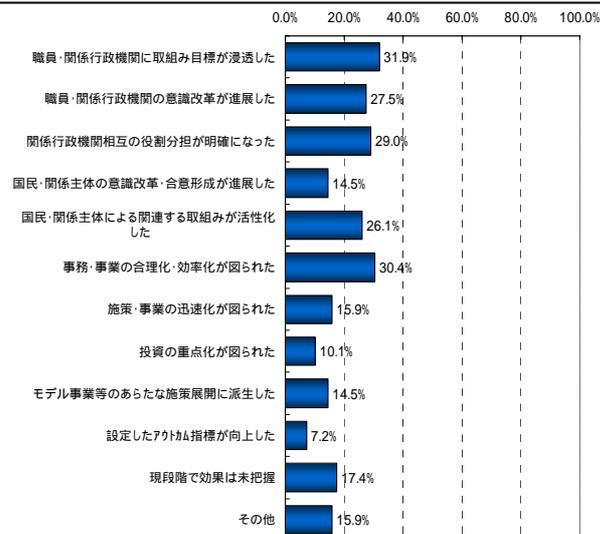
(全体)

分野別に見ると、ビジョン・大綱等、インフラ整備長期計画、プラン・プログラム等、協議会・検討会の開催、PR・実験・ソフト施策、システム開発、ハード整備事業の推進・促進等、幅広い分野に渡る事例が報告された。

また、組織レベルを見ると、本省内部部局及び外局では、PR・実験・ソフト施策を除く全分野において取組み事例が報告され、局横断的な取組みが進んできていると評価できる一方、地方支分部局では、ビジョン・大綱等といった省全体を方向づけるプランよりも、協議会・検討会の開催やハード整備事業等個別事業における局横断的な取組みが多く報告されている。

次に、収集された各事例における効果に着目すると、「職員・関係行政機関に取組み目標が浸透した(31.9%)」、「事務・事業の合理化・効率化が図られた(30.4%)」、「関係行政機関相互の役割分担が明確になった(29.0%)」といった効果が報告されており、局横断的な取組みを進めることによる効果が現れているといえる。

「職員・関係行政機関に取組み目標が浸透した(31.9%)」、「事務・事業の合理化・効率化が図られた(30.4%)」、「関係行政機関相互の役割分担が明確になった(29.0%)」といった効果が多く報告された。



## ・代表事例

報告された 68 事例の中から、6 つの代表事例を選出し、別冊にまとめた。

## ・国民参画

### ・事例により判明したこと

この度過去 5 年間に実施した国民参画に係る事例について国土交通省内の機関（本省内部部局、地方支分部局、事務所、研究所等）を対象に収集を行ったところ、112 事例の報告があった。報告された 112 事例のうち、（当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例）、（今後解決すべき課題・障害等が残った事例、もしくは今後の参考となる課題・障害があった事例）の両方に該当した事例が 53、のみに該当した事例が 55、のみに該当した事例が 4、いずれにも該当しない事例が 0 であった。

・当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例  
 ・今後解決すべき課題・障害が残った事例、解決したが今後の参考となる課題・障害があった事例

	に該当する		に該当しない		計	
に該当する	53	49.1%	55	50.9%	108	100%
に該当しない	4	100%	0	0%	4	100%
計	57	50.9%	55	49.1%	112	100%

### A. 分野別

報告された 112 の取組み事例について、表 - 4 のとおり、ビジョン・大綱等、インフラ整備長期計画、プラン・プログラム等、個別施策、その他の 5 分野に分類した（個別施策についてはさらに 4 分野に分類）。報告された事例は、ビジョン・大綱といった省全体にまたがる施策から、個別事業に至るまで、幅広い分野で国民参画が行われていることが判明した。

### B. 組織別

報告された 112 の取組み事例について、表 - 4 のとおり、本省内部部局、外局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局及びその他の 6 区分に分類を行った（地方支分部局についてはさらに 3 区分に分類）。外局を除く全ての組織区分から事例の報告があり、広く成果の発現が見られた。

### C. 波及効果のあった事例

ある優れた取組み事例が発端となって、新たな取組みに波及したような事例として次の事例が報告された（表 - 4 中の破線で囲った事例）。

- ・本省が策定したソフト施策が地方支分部局へ波及した事例  
 「みなとまちづくりの推進（港湾局）」が元となって、「みなとオアシス認定制度（中国地方整備局、四国地方整備局）」が実施された。

### D. 根拠法令による分析

収集事例のうち、約 8 割は法令で義務づけられていないが、独自の創意工夫で実施している取組みである。

注）法令等とは、平成 11 年 3 月の閣議決定、平成 15 年 6 月に定められた「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続期ガイドライン」及び平成 17 年に改正された行政評価法等を指す。

事例（国民参画）分類表（表 - 4）

	ビジョン、大綱等	インフラ整備長期計画	プラン・プログラム等	個別事業
				協議会・検討会 などの開催
本省内部部局	構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドラインの策定(6)		ボランティア・サポート・プログラム(5) シーニックバイウェイ北海道(10)	国土交通先端技術フォーラム(2)
外局 施設等機関				東京湾シンポジウムの開催(11)
特別の機関				
地方支部分局 (組織全体)	まんなかビジョン(59) 北国の住宅ビジョンの実現(91)		「未知普請」(61) 大阪湾再生(67) 庄内地域高速バス活性化プロジェクト(97) 和歌山21世紀型交通まちづくりプログラム(102)	新潟県観光復興戦略会議(99)
(組織の一部)	住民説明会の実施(22) 水源地域ビジョン(95) コミュニティバス導入に伴う課題の検証及びバス交通の活性化指針の策定(105)	米代川水系河川整備計画案に関する意見募集(19) 「多摩川水系河川整備計画」策定(26)	宍道湖ヨシ再生プロジェクト(77) 雪みちプロジェクト(92) 地域協働プロジェクト(96)	公共建築フォーラム 2005in とうほく(20) まちづくりに関する国民参画(37) 下水道シンポジウムにおけるアンケート(38) 下水道シンポジウム(60) 九州道守会議(89) 自動車交通環境サミット
(事務所等)	定期的な広報と周辺整備、水源地域利活用の意見交換、水源地域ビジョンの策定(34) 大石ダム水源地域ビジョンの策定(46) 矢作ダム水源地域ビジョンの策定(56) 真名川ダム・九頭竜ダム水源地域ビジョン(66)	登川滝谷地区における自然と人に優しい川づくりワークショップ(40) 豊川流域一体化への取り組み(51) 淀川河川水系整備計画における住民意見の反映(62) 河川整備計画原案策定に向けての意見募集、河川整備計画原案に対する意見募集(88)	柳瀬川水循環マスタープランの策定(30) 公共事業における景观アセスメントシステムの確立(48) 香の川パートナーシップ(80)	能越自動車道(田鶴浜～七尾)みちづくり懇談会～P1による住民参加のみちづくり～(35) 海フェスタ関連事業としてシンポジウムを開催(43) 土岐川庄内川市民意見交換会(52) 長良川緊急改修懇談会(53) 日高港振興セミナー(68) いがうえの大戸川生活浄水施設パートナー協議会(72) 吉野川交流推進会議(85)
その他	構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドラインの策定(6)			

注1 波線で囲った事例：波及効果のあった事例

個別事業(つづき)			
PR、実験、ソフト施策	システム開発	ハード整備事業	その他
<p>みなとまちづくりの推進(7)</p> <p>ユニバーサルデザインに基づいた中部国際空港の整備(9)</p>		<p>国営飛鳥歴史公園キトラ古墳周辺地区基本計画案に関する意見募集(3)</p>	<p>官庁管轄に関する相談窓口の開設(1)</p> <p>河川アドプトプログラム(5)</p> <p>福岡空港及び那覇空港の総合的な調査におけるパブリック・インボルブメントの実施(8)</p>
			<p>芝浦運河の海の顔、川の顔調査(12)</p> <p>「道路景観形成時における合意形成の手引き」の作成(13)</p> <p>行政・NPO協働による住民参加型の下水高度処理の評価手法の研究(14)</p> <p>社会資本整備における合意形成手法の高度化に関する研究(15)</p>
			<p>基準点の現況報告(16)</p> <p>国土地理院出前講座の実施(17)</p>
<p>まちづくりメールニュースの発行(93)</p> <p>バリアフリー駅ボランティア事業の実施(98)</p> <p>川西猪名川地域モビリティマネジメント(101)</p>		<p>中部地方整備局モニター「生き生きモニター(愛称)」(57)</p> <p>観光客の異動に配慮した景観整備の取り組みについて(63)</p> <p>「四国ふるさと普請」の取り組みについて(79)</p> <p>「中部圏における今後の交通政策のあり方について(答申第9号)」アンケート調査・パブリックコメント(100)</p>	<p>関東の富士見百景(27)</p>
<p>仙台市における環境用水通水の取り組み(18)</p> <p>「段ボールシティを創ろう」2005inとうほく(21)</p> <p>ゴミの定量的把握の取り組みについて(23)</p> <p>地域住民が主体となった、フットパス整備と地域活性化への取り組み(24)</p> <p>清水港・みなと色彩計画(49)</p> <p>ワークショップへの国民参加等(103)</p> <p>IT(情報技術)を活用したバス事業活性化方策の策定(106)</p> <p>公共交通バリアフリー支援ボランティア活動による支援体制づくり試行プロジェクト実証調査(107)</p> <p>観光振興と公共交通活性化による地域活性化への取り組みへの地域住民参加プロジェクト(109)</p> <p>阿蘇エコRUNキャンペーン(111)</p>		<p>「みなとオアシス」認定制度の創設(78)</p> <p>みなとオアシス制度の創設・活用(81)</p> <p>佐賀唐津道路(多久～佐賀間)の構想段階PI(90)</p> <p>釧路湿原自然再生(94)</p>	<p>森と湖に親しむ旬間の全国行事「森と湖に親しむつどい2006」(47)</p> <p>まちづくり・すまいづくり相談窓口(58)</p> <p>公共建築工事見学会(65)</p> <p>松江地区合同庁舎(76)</p> <p>福岡空港の総合的な調査(87)</p> <p>公共交通バリアフリーボランティアモデル事業調査(108)</p> <p>交通バリアフリー教室(110)</p>
<p>シーニックバイウェイ紀南(仮称)(64)</p> <p>大阪湾再行動計画の海域における市民・NPO参加(70)</p>		<p>(仮称)横浜環状北西線PI実施(25)</p> <p>横須賀光馬堀地区高潮対策事業における住民意見を反映した取り組み(PIの実施)(28)</p> <p>マス沢整備構想ワークショップ(41)</p> <p>新潟西海岸整備事業における景観形成の取り組み(45)</p> <p>津松阪港海岸 津地区 賢崎工区 直轄海岸保全施設整備事業に係る住民参加等の取り組み(50)</p> <p>土岐川流域グリーンベルト整備事業(55)</p> <p>まちづくり、地域づくりへの国民参画(74)</p> <p>太閤・点野地区「堤防で憩い・集う」計画づくりのワークショップ(75)</p> <p>河川の自然環境の保全、再生への国民再生(83)</p> <p>市民参画型渋滞緩和施策(こさか300キャンペーン)の推進</p>	<p>横浜光みなと探検クルーズ(29)</p> <p>IT 防災訓練の実施(31)</p> <p>「荒川市民パトロール隊」の運用(32)</p> <p>「こもれびの里クラブ」(33)</p> <p>わじまっこ海の見学会「輪島港見学と七ヶ島環境体験学習」(36)</p> <p>「7.11 水害 10 周年事業」(39)</p> <p>魚沼自然塾(42)</p> <p>みちのなんでも相談広場(44)</p> <p>開放講座「水と街道」(54)</p> <p>和歌山里浜づくり(69)</p> <p>庁舎施設見学会(71)</p> <p>嵐山地区水草対策における地域住民との研究会の開催(73)</p> <p>わかりやすい土砂災害情報の実証実験(82)</p> <p>吉野川現地(フィールド)講座(84)</p>
			<p>道路利用者との協働パトロール(北部国道管内での事業完了箇所等の効果確認)(112)</p>

## ・考察

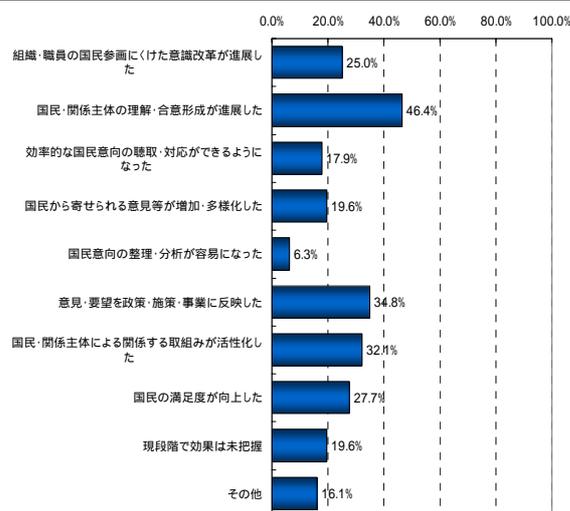
(全体)

分野別に見ると、ビジョン・大綱等、インフラ整備長期計画、プラン・プログラム等、協議会・検討会の開催、PR・実験・ソフト施策、システム開発、ハード整備事業の推進・促進等、幅広い分野に渡る事例が報告された。

一方、組織別に見ると、本省内部部局に比べ、地方支分部局において、ビジョンの策定から個別公共事業に至るまで、幅広い分野の国民参画の事例が数多く報告されている。

収集された各事例における効果に着目すると、「国民・関係主体の理解・合意形成が進展した(46.4%)」、ほか、「意見・要望を政策・施策・事業に反映した(34.8%)」といった効果が報告されており、国民参画を進めることによる効果が現れていることがわかる。

「国民・関係主体の理解・合意形成が進展した(46.4%)」、「意見・要望を政策・施策・事業に反映した(34.8%)」といった効果が多く報告された。



## (波及効果)

本省が策定したソフト施策が地方支分部局へ波及した事例が報告された。国民参画の取組みが組織を超えて波及していると評価できる。

## ・代表事例

報告された112事例の中から8事例を別冊にまとめた。

## アカウンタビリティ

アカウンタビリティに係る主な取組み事例については以下に示すようなものがある。

	取組みの対象・主体	概要
1	松浦川における河川環境整備 (九州)	河川環境整備事業にあたって地元住民参加による計画活動(ワークショップ)を実施している。地元住民が主体となり維持管理に参画し、事業をサポートする住民組織が自主的に立ち上がった。
2	東京外かく環状道路 (関越道～東名間) (関東)	沿道地域でのPI、情報の発信等を通して関係住民、利用者、国民一般から広く意見を聴取した(沿線協議会、オープンハウス等)。
3	名古屋港における 「ものづくり体験見学会」 (中部)	名古屋港湾事務所では、名古屋港の重要性や必要性を一般の方へ知ってもらうために、対話を重視し、ストーリー性や感動性を体感できる体験型の見学を実施した。
4	国営讃岐まんのう公園 (四国)	公園の維持管理活動について地元住民と意見交換を行い、きめ細やかな公園管理をするとともに、体験教室等のイベントもボランティアで企画・運営されるなど協働の仕組みを形成してきた。
5	荒川(下流部) (関東)	流域住民に事務所の施策及び事業をきめ細やかに伝え、住民ニーズを的確に把握することで、荒川を大切にする意識をもち、行動してもらう荒川ファン(理解層)の形成を目指している。 平常時の情報共有、コミュニケーションを図る努力を積み重ね、信頼関係の醸成をアカウンタビリティの目標として活動している。
6	新潟県中越地震 - 地域への情報提供 -	新潟県中越地震における国民への情報提供に関しては、気象庁が地震発生2分後から逐次震源や震度等に関する地震情報を発信したほか、発災1時間後には現地状況を第一報として発信し、その後も記者会見等を通じて逐一被害状況を伝えるなど、情報の収集・発信のための体制を整えて対応した。
7	洪水等に関する防災情報体系の見直し	わかりやすい水位情報の提供するため、洪水予報の際に、危険水位などの用語の意味を合わせて伝えるように記者発表例文を改定した。また、検討会を設置し、切迫度合いを理解しやすいように伝える工夫を行っている
8	コミュニケーションスキルの向上	コミュニケーションスキルの向上を目的に専門家のアドバイスを受けるなどの「コミュニケーションスキル向上懇談会」を開催し、3年間で本省職員等約120名が受講した。

### 代表事例

報告された代表事例を別冊にまとめた。

## 第2節 職員の意識改革

### 1. 職員アンケート

#### (1) 調査方法

国土交通省職員（約6万人）を対象とし、職員の認知度や業務を通じた取組み等に関する30問程度のアンケートを実施した（回答率約36%、回答者約2万人）。

#### (2) 調査結果

##### 成果主義

##### （アウトカム意識の浸透）

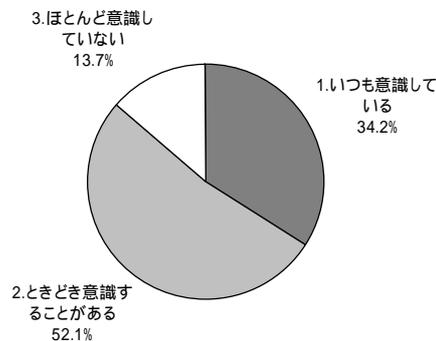
担当業務において約9割の職員がアウトカムを意識。

政策評価業務に携わった経験がある職員の比率が、約2割（P48参照）と低い中で、国土交通省の政策目標の存在を認知している職員の比率が約6割（P46参照）であり、さらに、担当業務においてアウトカムを意識している職員の比率が、約9割という状況が明らかとなった。

アウトカム意識については、職員に広く浸透していると評価できる。

##### [アウトカムを意識する頻度]

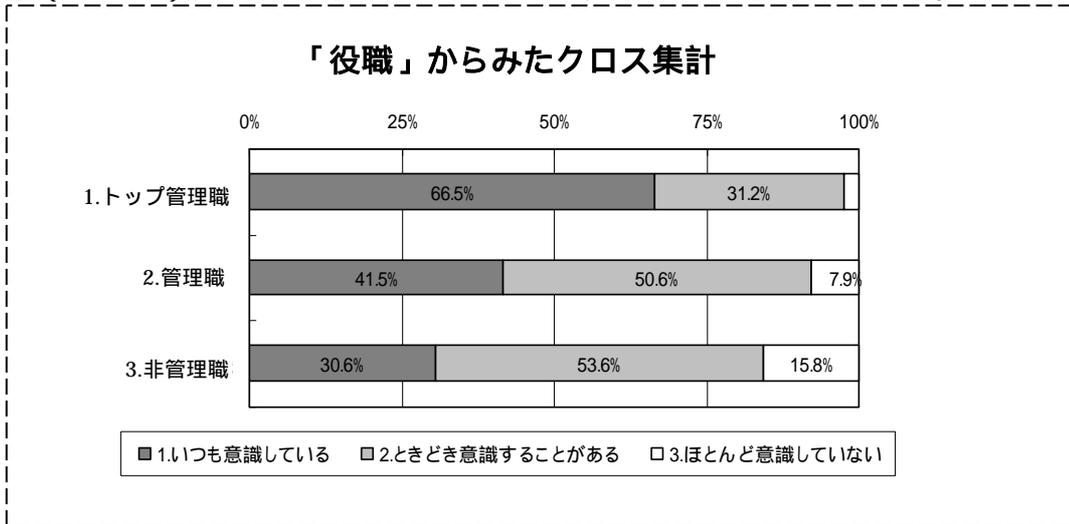
Q.あなたは自分の担当する業務において、アウトカム（政策・事業・事務等を実施した結果が国民や社会に与える成果）をいつも意識していますか。



**役職が上がるに連れてアウトカム意識が向上。**

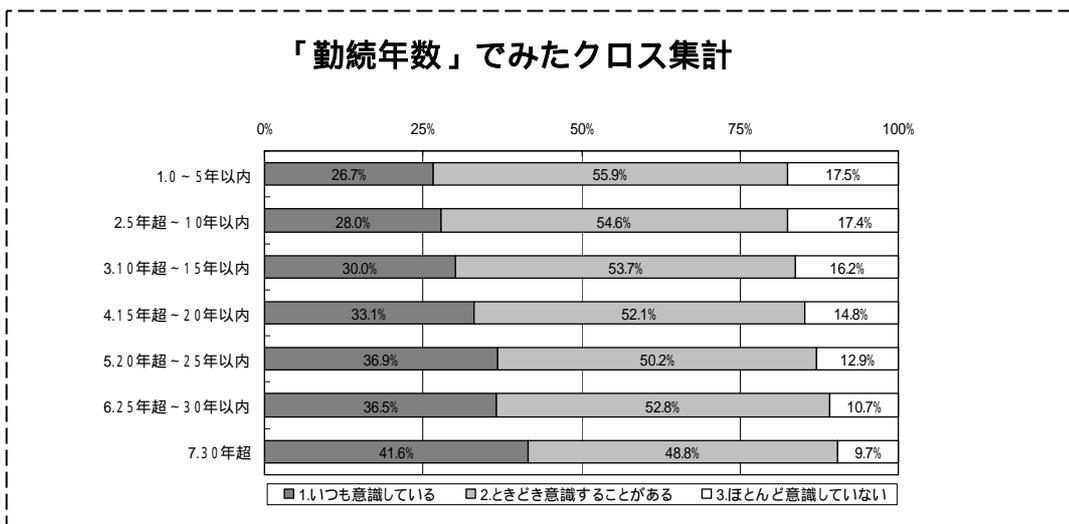
しかし、役職、勤続年数、職務、組織によるクロス分析では、色々な傾向が読み取れた。

まず、役職別分析では、トップ管理職から管理職、非管理職の順に、アウトカム意識が薄くなる傾向が見られる。特に「いつも意識している」職員の比率で見ると顕著であり、トップ管理職の 66.5% に対して、管理職は 41.5% であり、その差が 25% とかなり大きく、寧ろ管理職と非管理職との差 (10.9%) の方が遙かに小さいことは、注目すべきものである。



**勤続年数が長くなるに連れてアウトカム意識が向上。**

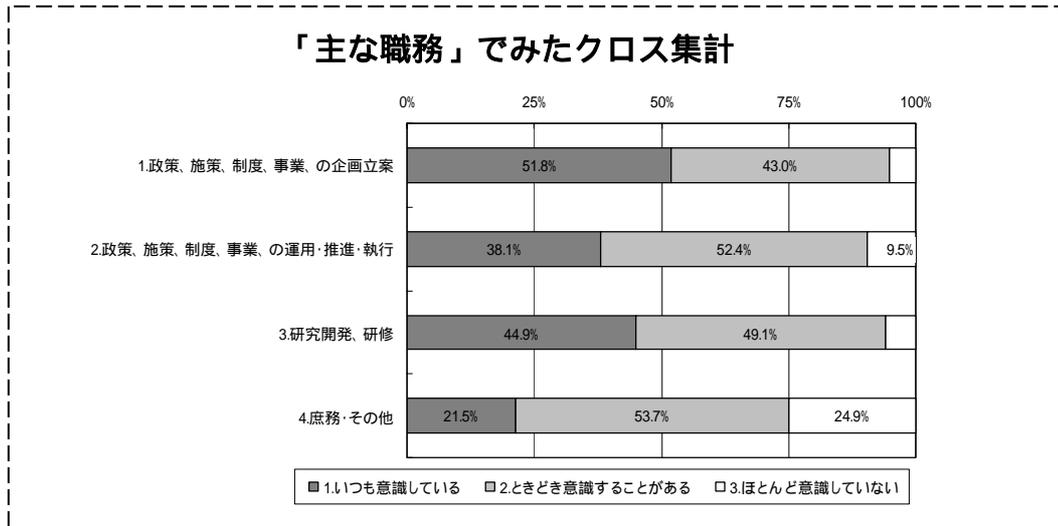
次に、勤続年数別分析では、勤続年数が長くなるにつれて、意識が高くなる傾向が見られた。これは、一般的に、勤続年数に連れて、役職が上がり、管理職に就く職員が増える事情を、一部には反映していると思われる。



注) トップ管理職とは、各組織を統括する立場にある管理職であり、内部部局等では指定職・院長・長官・部長等、地方支分部局等では局長・副局長・次長・部長等、事務所・出張所等では所長等が該当。

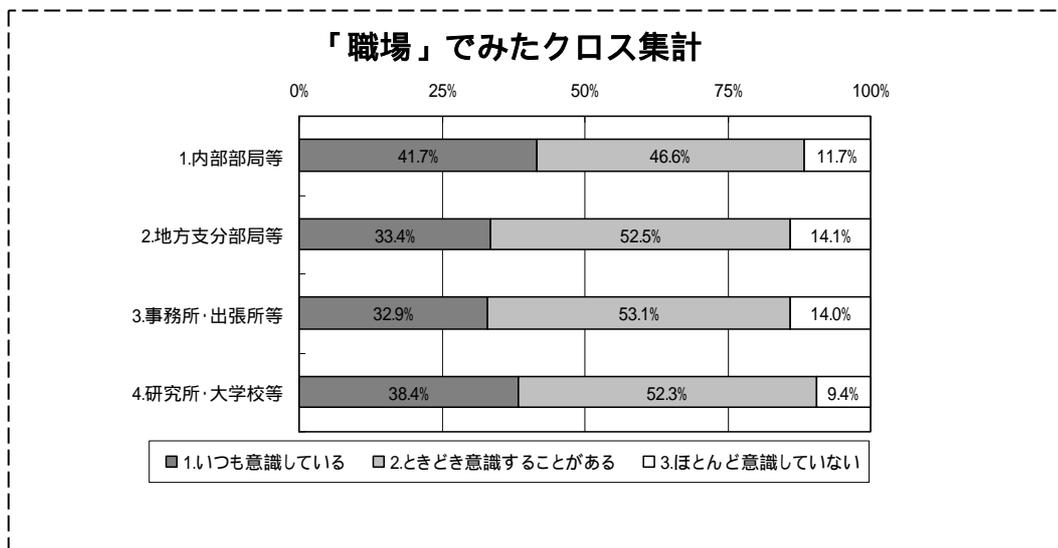
企画立案、運用・推進・執行および研究・研修に携わる職員のアウトカム意識が高い。

また、職務別分析では、総じて、企画立案、運用・推進・執行および研究・研修に携わる職員のアウトカム意識が、庶務その他に従事する職員のそれよりも高い傾向が見られ、特に、「いつも意識している」職員の比率では、顕著である。これは、「庶務その他」の職務の性格によるものと思われる。



アウトカム意識は、地方支分部局等や事務所・出張所等の職員よりも、内部部局等と研究所・大学校等の職員により深く浸透。

最後に、職場別分析では、あまり明確な傾向は見られなかったが、内部部局等と研究所・大学校等の職員の意識が、地方支分部局等や事務所・出張所等の職員よりも、より深く浸透していると言える。これは、内部部局等が国土交通省の政策立案の中核部門であることや、研究機関では、業務の中核を占める研究開発業務について、政策評価が適正に実施されている状況を反映していると考えられる。



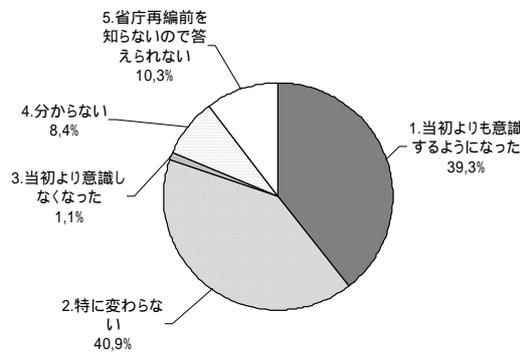
約4割の職員が、以前よりアウトカムを意識するようになった。

また、省庁再編後の5年間を振り返ると、約4割の職員が、以前より意識するようになったとしている。クロス分析では、管理職層と勤続年数が長い職員に、職務では企画立案に携わる職員に、意識の浸透度が高い傾向が見える。

その一方で、約4割の職員が、以前と変わりないとしており、勤続年数によらずこの傾向が読み取れる。ただし、以前と変わりないという内容が、意識が高い安定なのか、低い安定なのか等、色々な場合が想定されるが、これ以上の詳細については、与えられた情報の範囲では、分析が困難である。

### [省庁再編後のアウトカムに対する意識の変化]

Q. 省庁再編後の約5年を振り返り、あなたの担当する業務において、アウトカムの意識はどのように変化しましたか。



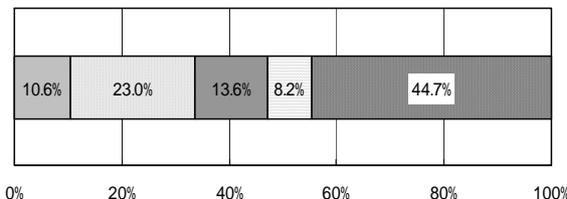
### (業務の目標設定とフィードバック)

大部分の職員が、何らかの目標が設定されており、そのうち、約7割の職員で、フィードバックがなされている。

担当業務について、職務（庶務、窓口業務等）の性質上、目標設定が困難であると回答した職員を除けば、大部分の職員が、何らかの目標が設定されているとしており、そのうち、約7割の職員が、フィードバックがなされていることから、PDCAサイクルが機能していると評価できる。

### [担当業務における目標の設定状況]

Q. あなたの担当する業務において、何らかの目標（アウトカム目標、アウトプット目標、インプット目標）が設定されていますか。

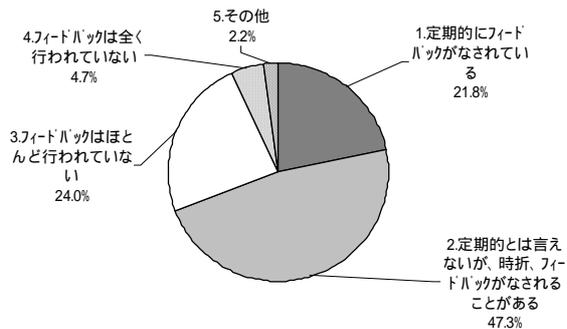


- 1.業務のアウトカム目標が数値で設定されている
- 2.数値ではないが、業務のアウトカム目標が設定されている
- 3.業務のアウトプット目標は設定されているが、アウトカム目標は設定されていない
- 4.業務のインプット目標は設定されているが、アウトカム目標やアウトプット目標は設定されていない
- 5.自分の担当業務については業務の目標自体が設定されていない

注) 5. 自分の担当業務については業務の目標自体が設定されていない」と回答した 44.7%の職員のうち、66.2%の職員が職務(庶務、用地、窓口業務等)の性質上、目標設定が困難であると回答。

### [目標達成度のフィードバックの実施状況]

Q. 目標の達成度について定期的に評価を行い、その評価結果に基づき、新たな政策の導入などの業務改善に反映するというフィードバック(いわゆる PDCA サイクル)がなされていますか。



注) 「目標が設定されている」と回答した職員が対象

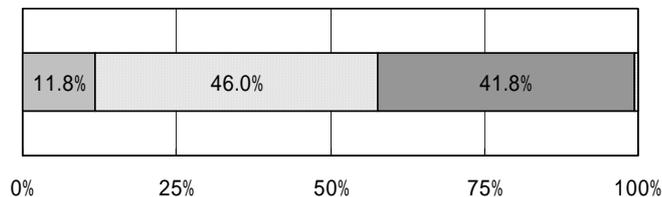
### (国土交通省の政策目標や業績指標の認知度)

約 6 割の職員が政策目標を認知。

国土交通省の政策目標や業績指標に対する認知度は、全体的に、役職、職場、職務によるクロス分析で傾向が読み取れるが、特に、管理職と非管理職の格差が大きいことや、企画立案業務に携わる職員の認知度が高いことが目立つ。

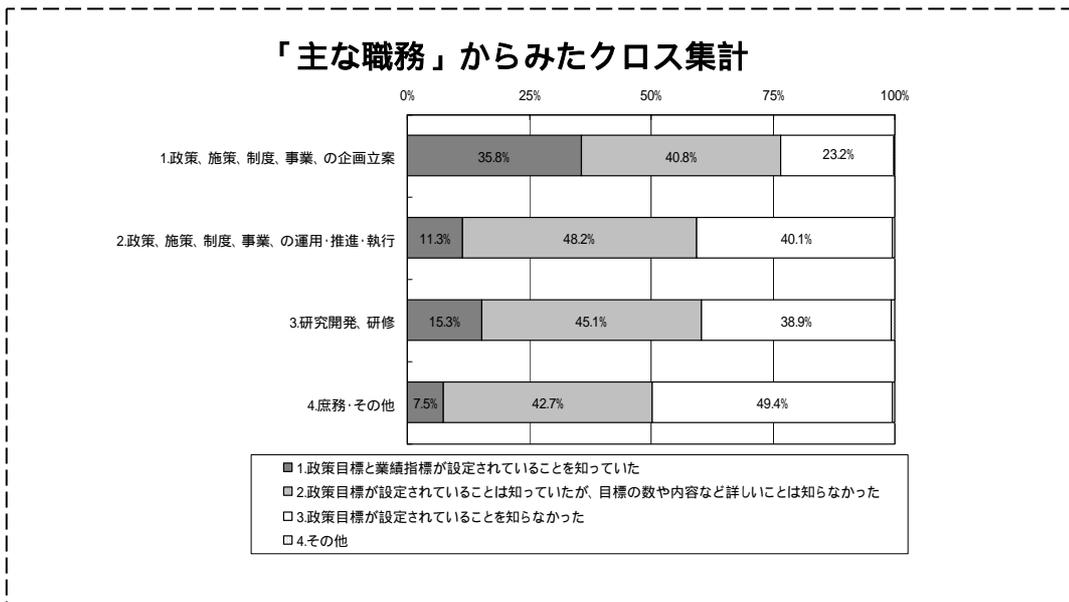
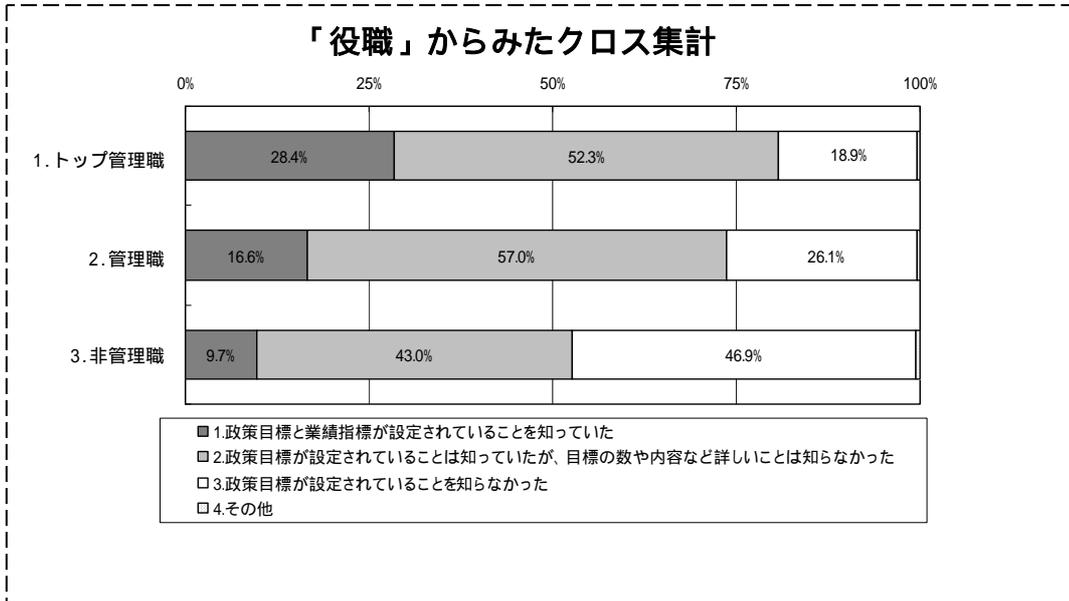
### [国土交通省の政策目標および業績目標に対する認知度]

Q. 国土交通省では、平成 13 年 1 月の国土交通省発足を契機に、「27 の政策目標」とそれらに対応する「119 の業績指標」を設定しています。あなたは政策目標や業績指標が設定されていることを知っていましたか。



- 1. 政策目標と業績指標が設定されていることを知っていた
- 2. 政策目標が設定されていることは知っていたが、目標の数や内容など詳しいことは知らなかった
- 3. 政策目標が設定されていることを知らなかった
- 4. その他

政策目標や業績指標に対する認知度は、管理職と非管理職の格差が大きいことや、企画立案業務に携わる職員の認知度が高いことが特徴。



また、全体で約 4 割の職員が、政策目標が設定されていることを認知していない。

特に役職別で見ると、トップ管理職で 20%弱、管理職でも、25%強の職員が認知してないことに加えて、非管理職では、50%弱の職員が認知していない状況は、注目すべきものと考えられる。

注) トップ管理職とは、各組織を統括する立場にある管理職であり、内部部局等では指定職・院長・長官・部長等、地方支分部局等では局長・副局長・次長・部長等、事務所・出張所等では所長等が該当。

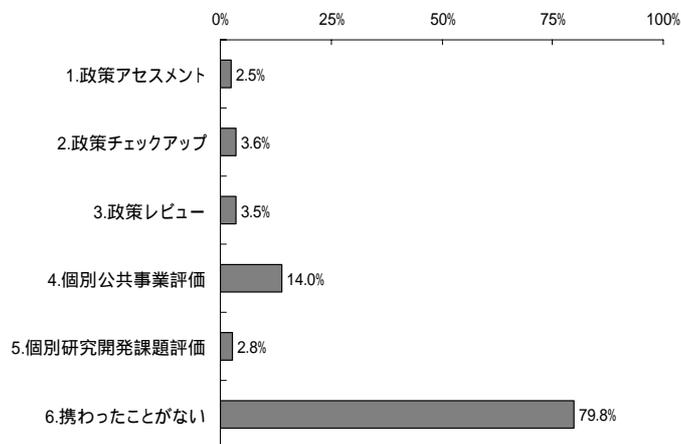
## (政策評価業務の経験)

政策評価業務に携わったことが無い職員が 80%であり、携わった経験がある職員の中では、個別公共事業評価の比率が 14%と最も高い。

政策評価業務に携わったことが無い職員が 80%と多い。経験がある職員の中でも、個別公共事業評価の比率が 14%と最も高く、その他の評価業務の比率は小さい。これは、前者が、出先機関等で広く実施されている評価業務であるのに対して、アセス、チェックアップ、レビューの3方式が本省内部部局のみで実施、個別研究開発課題評価も限られた機関で実施されていることを反映しているものである。

### [政策評価関連業務経験の有無]

Q. あなたが、これまでに政策評価業務に携わった経験の有無についてお知らせください。次の5つの政策評価に関わる業務のうち、あなたが携わった経験のあるものをお知らせください。(いくつでも複数回答可)



## 局横断的な取組み

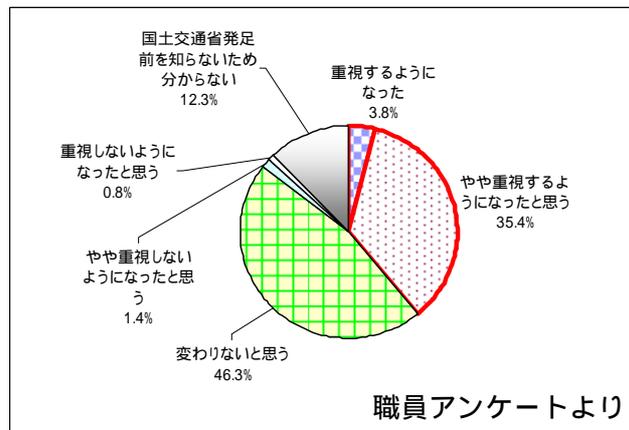
### (局横断的な取組みに係る国土交通省の進捗状況に関する職員の実感)

局横断的な取組みが進んできたことが職員の実感から読み取れる。

国土交通省全体の仕事ぶりについて、国土交通省発足時と比べると、総合性を重視するようになったと回答している職員（やや重視するようになったと回答している職員も含む）が約4割を占める一方、否定的な回答はわずかであった。局横断的な取組みが進んできたことが職員の実感から読み取れる。

#### 〔総合性の重視に関する国土交通省発足時との比較〕

Q：縦割りではなく総合性の重視について、国土交通省発足以前比べて、変わったと思いますか（ひとつだけ）。

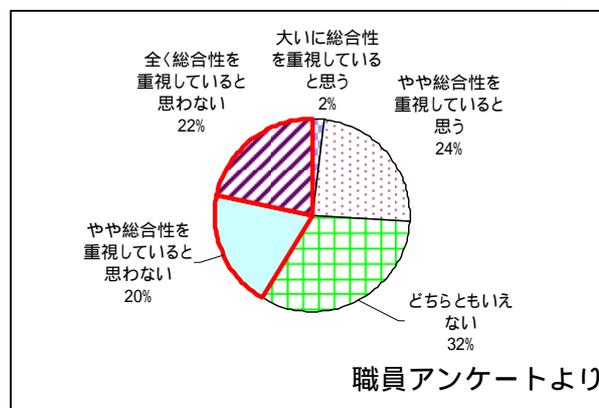


現在の国土交通省全体の仕事ぶりを見ると、総合性が重視されていると考える職員は少ない。

一方、現在の国土交通省全体の仕事ぶりを見ると、総合性が重視について肯定的な回答をしている職員は約1/4程度に過ぎず、約4割の職員が否定的な意見を述べている。

#### 〔現在の国土交通省の仕事ぶりにおける総合性の重視について〕

Q：国土交通省全体の仕事ぶりとして、現在、縦割りではなく総合性を重視して仕事をしていると思いますか（ひとつだけ）。

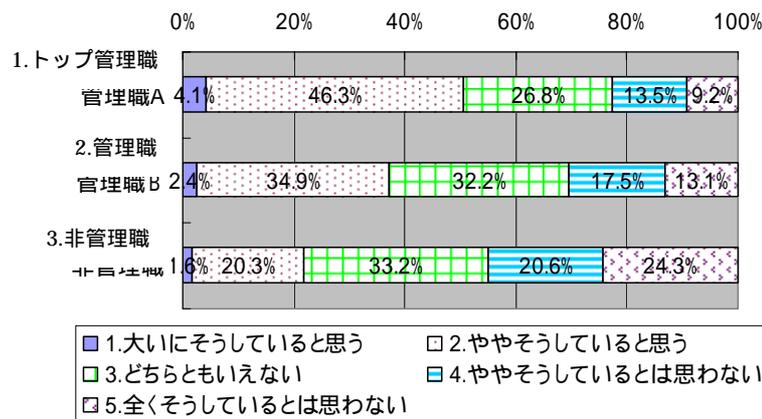


管理職及び非管理職においては、現在の仕事ぶりとしての総合性の重視について、否定的な回答が目立つ。

現在の仕事ぶりとしての総合性の重視について、役職からみたクロス集計をみると、トップ管理職については、前向きな評価をしている職員が過半数を占めているものの、管理職及び非管理職においては否定的な回答が目立つ。

【役職別に見たクロス分析】

Q：国土交通省全体の仕事ぶりとして、現在、縦割りではなく総合性を重視して仕事をしていると思いますか(ひとつだけ)(再掲)



職員アンケートより

注) トップ管理職とは、各組織を統括する立場にある管理職であり、内部部局等は指定職・院長・長官・部長等、地方支分部局等では局長・副局長・次長・部長等、事務所・出張所等では所長等が該当。

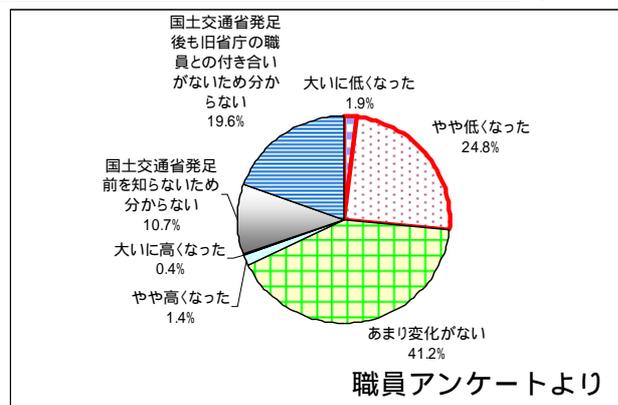
〔旧4省庁の「垣根」〕

旧4省庁間の職員の連携意識が醸成されつつある。

一方、同じ職場での業務の実施、さらには日頃の交流等を通じて旧4省庁間の職員の連携意識が醸成されつつある。

〔旧4省庁の「垣根」〕

Q：国土交通省が発足したことにより、旧4省庁(建設省、運輸省、国土庁、北海道開発庁)当時と比較して、旧他省庁であった職員との「垣根」は変化したと思いますか。(ひとつだけ)



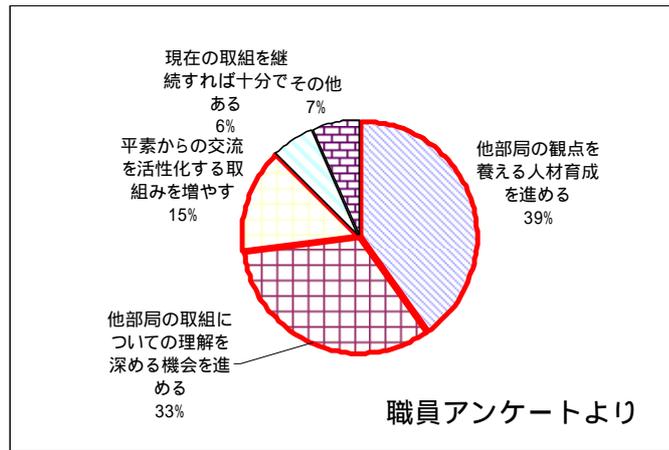
職員アンケートより

職員の垣根を低くするための方策としては、人材育成や他部局の取組みについての理解を深める機会を増やすことが有効であると認識されている。

職員アンケートによれば、職員の垣根を低くするためには、人材育成や他部局の取組みについての理解を深める機会を増やすことが有効であると認識されている。

〔今後、局横断的な取組みを進めていくための方策〕

Q：国土交通省が、今後さらに「局横断的な取組み」を進めるためには、どのようにすればよいでしょうか（いくつでも）。



## 国民参画

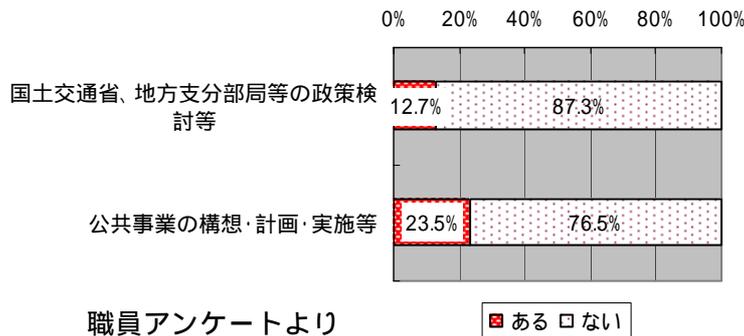
### (国民参画に向けた取組みについての職員の従事経験)

「国土交通省、地方支分部局等の政策検討等」及び「公共事業の構想・計画・実施等」とともに、国民参画に向けた取組みに従事した経験がない職員の割合が高い。

国民参画に向けた取組みについて、職員の従事経験を確認したところ、「国土交通省、地方支分部局等の政策検討等」及び「公共事業の構想・計画・実施等」とともに従事経験がない職員の割合が高い。

#### [国民参画に向けた取組みについての職員の従事経験]

Q：国土交通省の“国民参画に向けた取組み”に業務として従事したことがありますか（それぞれひとつだけ）。



### (国民参画に向けた取組みの今後のあり方について)

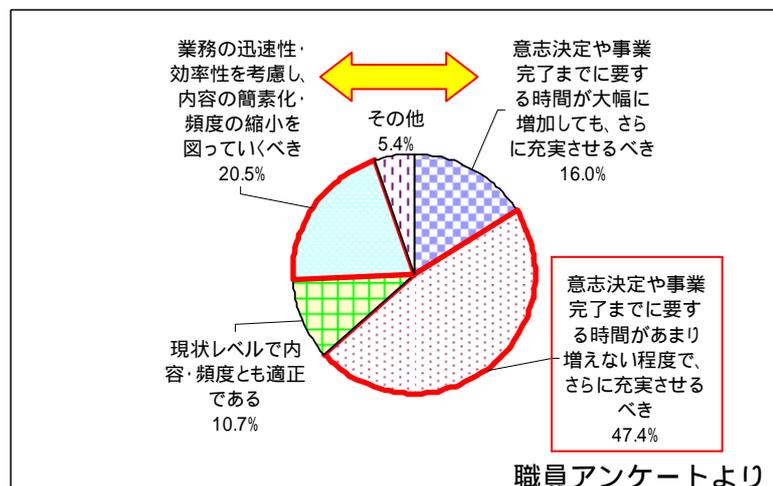
多くの職員は、国民参画に向けた取組みにかかる今後のあり方について、業務の迅速性・効率性への配慮も必要であると認識している。

国民参画に向けた取組みにかかる今後のあり方について尋ねたところ、「要する時間は現状レベルとした中で、内容を充実させるべき」との意見が約半数であった。さらに、現時点では、国民参画の内容より業務の迅速性・効率性を考慮すべきとの意見も2割にのぼった。

時間・手間が増えても充実させるべきとの意見は、簡素化を図るべきとの意見より少ない。

#### [国土交通省における国民参画に向けた取組みの今後のあり方]

Q：国土交通省の“国民参画に向けた取組み”の今後について、あなたご自身としては、どのようにお感じになっていますか。



## アカウントビリティ

国土交通省の本来の使命に対する認識」「情報の共有」「情報提供の方法、量」「マスメディアに対する意識」「アカウントビリティに対する評価方法」など、アカウントビリティを果たす際の職員の意識について、アンケート調査を行い、その結果を分析・評価した。

その結果、約3割の職員がアカウントビリティを果たすことを意識しておらず、引き続きアカウントビリティを果たすことの重要性を浸透させる努力が必要であることが分かった。【図1 参照】

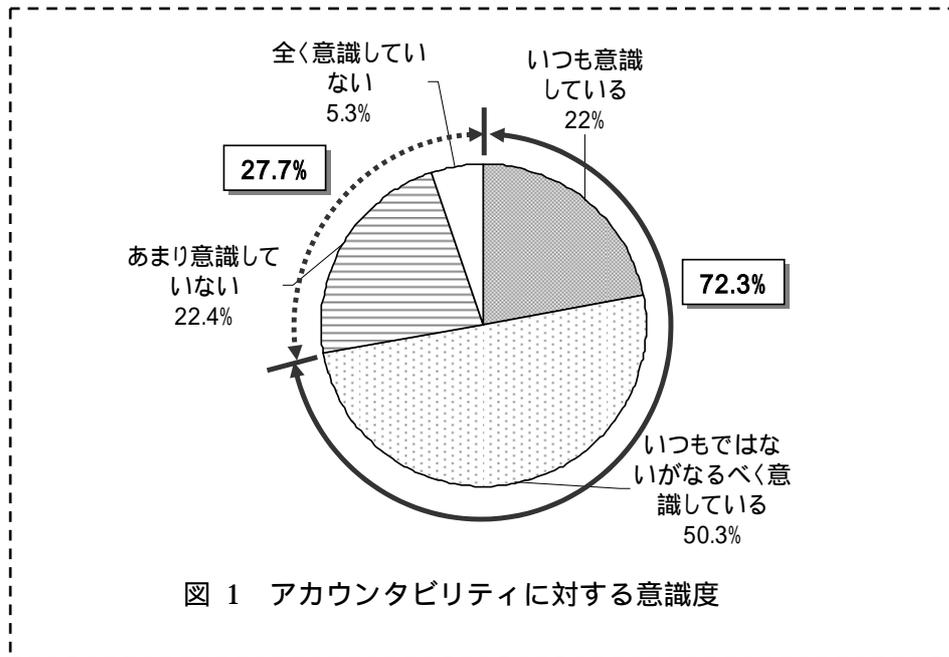


図1 アカウントビリティに対する意識度

同時に、7割以上が「アカウントビリティを意識して仕事に携わっている」ものの、以下に示すような課題があることが明らかになった。

【以降のアンケート調査の結果については、「アカウントビリティを意識して仕事に携わっている職員」を対象に分析した。】

## 国土交通省の役割や取組みの情報提供に対する認識

国土交通省の役割や取組みなどを十分に情報提供できていない。

約7割の職員が職務上アカウンタビリティを果たすことを意識しているものの、3割の職員が「国土交通省として伝えるべきことが何かを十分に意識できていない」と答えていることから、国民に対して本来伝えるべき国土交通省の役割や取組みなどを十分に情報提供できていないことが推察される。【図1、図2 参照】

設問： 今後、国土交通省におけるアカウンタビリティ施策をさらに徹底していくために、どのような課題があると思いますか？

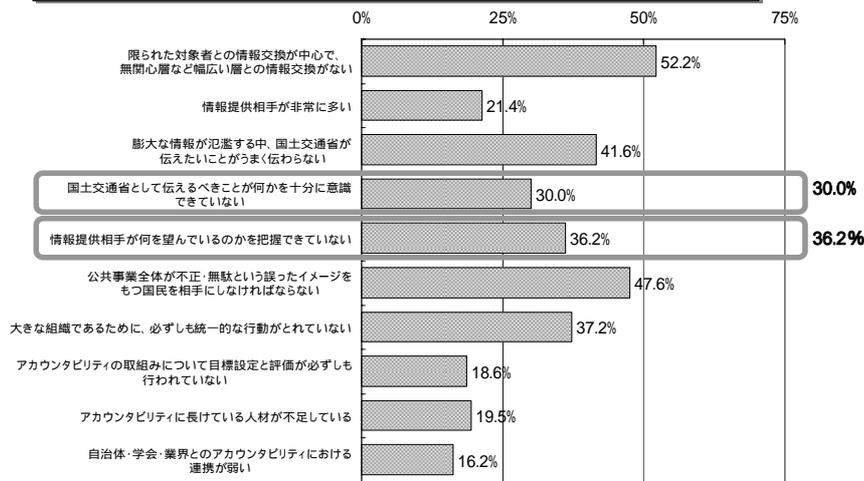


図2 アカウンタビリティを徹底するための課題

## 国土交通省に関する基礎的かつ重要な情報の共有

国土交通省内で基礎的かつ重要な情報が必ずしも十分に共有されていない。

国土交通省に関する基礎的かつ重要な情報の共有について、約8割の職員が「情報は共有することが必要であるが現状では共有できていない」と感じているなど、国土交通省内における主要な情報が共有されていないことが分かった。【図3 参照】

設問： 国土交通省職員として、国土交通省に関する全国的な課題など基礎的かつ重要な情報共有についてどう感じていますか？

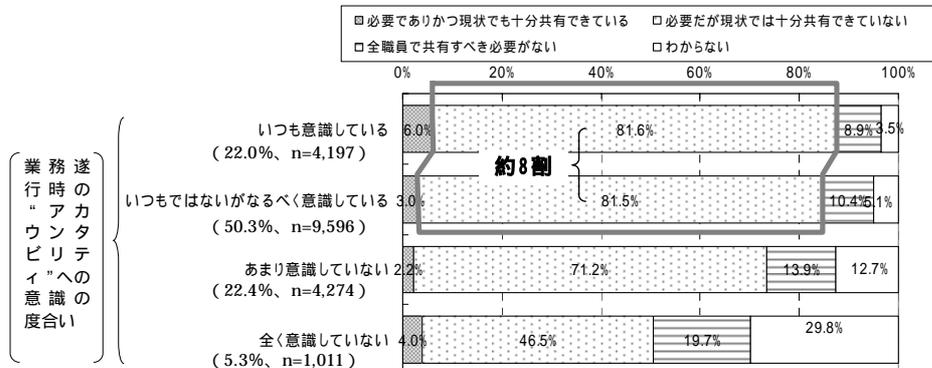


図3 国土交通省内における情報共有に対する評価

備考) 縦軸の設問：【あなたはアカウンタビリティを意識して仕事に携わっていますか？】

## 施策または事業に関する各段階における情報提供

初期段階での情報提供が十分に出来ていない。

「施策または事業の初期（企画・立案）段階から情報提供ができている」と答えた職員は1割にも満たず（5.9%）、「計画段階までにできている」と答えた職員でも約4割にとどまっているなど、初期段階での情報提供が十分に出来ていないことが分かった。【図4 参照】

設問：国土交通省の施策または事業に関する情報の提供について、どの段階から情報提供ができていると思いますか。

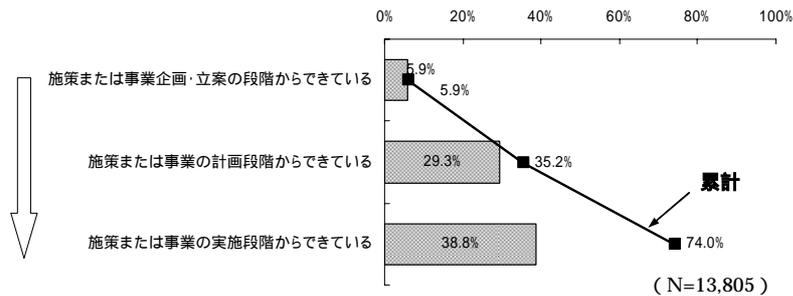


図4 情報提供ができている事業の段階

## 国民の公共的ニーズに応じた情報提供

相手に応じた情報提供が十分に出来ていない。

約3割の職員が国民への情報提供に対して、「情報量が不十分」であると考えており、職員の約4割が「国民の欲しい情報の提供ができていない」と考えている。また、約5割の職員は「わかりやすい情報提供ができていない」と考えており職員は少なからず国民への情報提供に対して不十分であると認識していることが分かった。【図5 参照】

また、国土交通省におけるアカウントビリティをさらに徹底していくための課題として、「情報提供相手が何を望んでいるかを把握できていない」とする回答が約4割あり、相手に応じた情報提供が十分に出来ていないことが分かった。【図1 参照】

設問：国民に対する「情報提供の量」は十分であると思いますか。  
 設問：国民が「欲しい情報」を提供できていると思いますか。  
 設問：国民に「わかりやすい情報」を提供できていると思いますか。

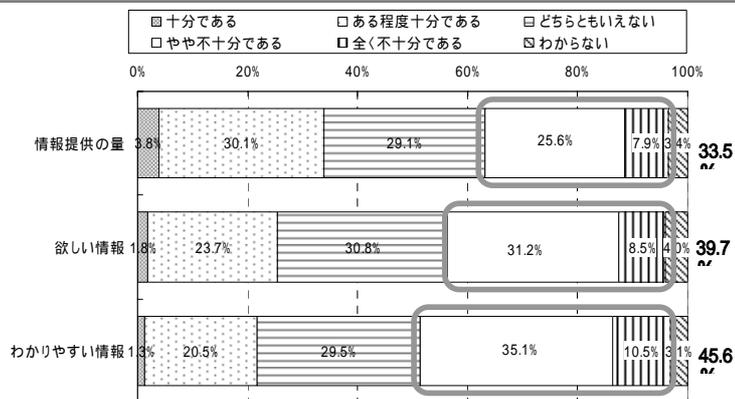


図5 国民に対する情報提供について

## ・マスメディアに対する苦手意識

マスメディアと十分に連携出来ない原因の一つに苦手意識がある。

約6割の職員が、「国土交通省はマスメディアに対して苦手意識を持っている」と回答し、一方で約1割の職員が「苦手意識を持っていない」と回答している。

また、「マスメディアと連携できていない」と回答した職員は、苦手意識を持っていない職員の約2割に対して、苦手意識を持っている職員のほうは約4割と多いことから、マスメディアと十分に連携出来ない原因の一つに苦手意識があることが分かった。【図6、7 参照】

設問：国土交通省はマスメディアに苦手意識を持っていますか。

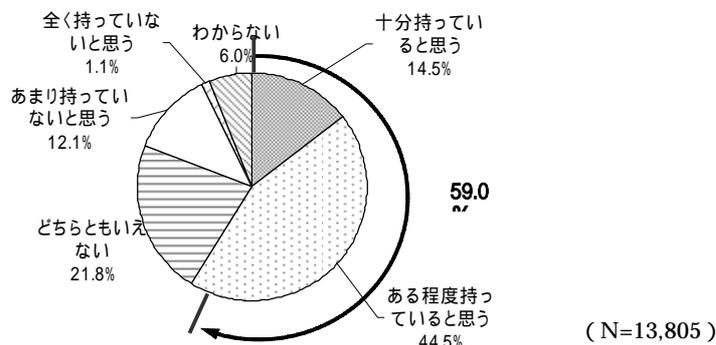


図6 マスメディアに対する苦手意識

設問：担当する業務（もしくはこれまでに従事した業務）において、アカウンタビリティを行うにあたり、マスメディアと連携できていると思いますか。

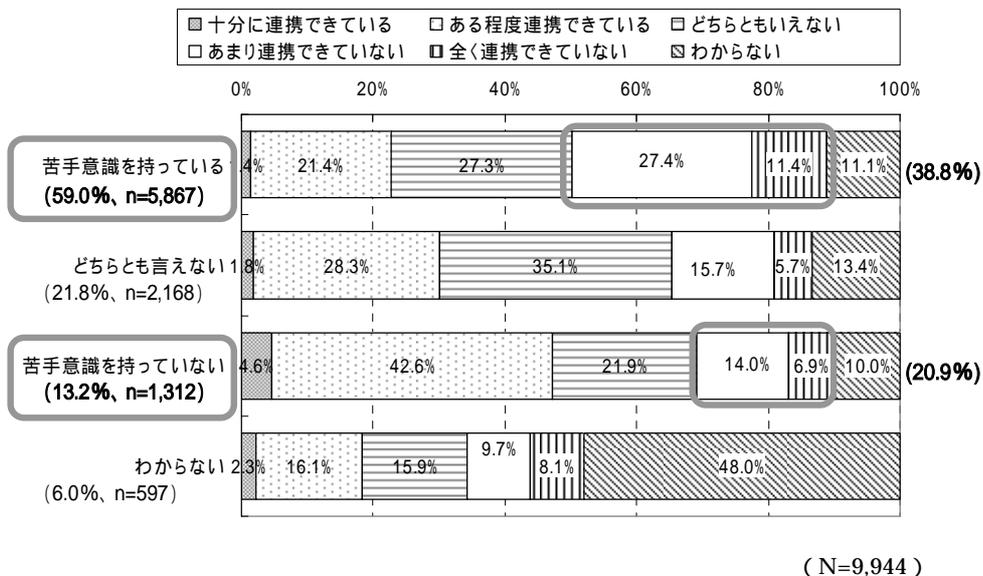


図7 マスメディアに対する苦手意識と連携について

備考1) 縦軸の設問：【国土交通省はマスメディアに苦手意識を持っていますか？】  
備考2) N=9,944 はアカウンタビリティを意識して仕事をしており、かつアカウンタビリティが必要な業務への従事経験があるもの

## 国土交通省からの情報発信の対象

国土交通省から幅広い層への情報発信が現状では不十分である。

約半数の職員が「限られた対象者との情報交換が中心で、無関心層など幅広い層との情報交換がない」ことを課題としてあげている。特に、アカウントビリティを果たすことが必要な業務に従事した経験がある職員ほどその割合が高く、国土交通省から幅広い層への情報発信が不十分であると認識していることが分かった。【図8 参照】

設問： 国土交通省におけるアカウントビリティ施策をさらに徹底していくために、どのような課題があると思いますか。  
アカウントビリティに関する業務への従事

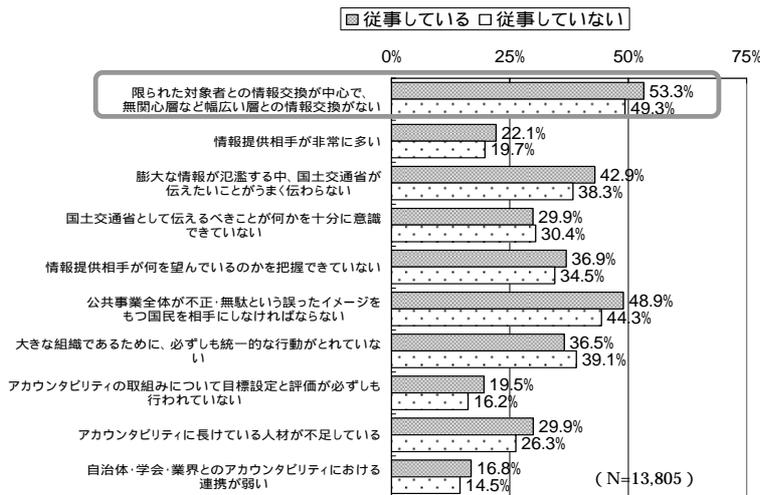


図8 アカウントビリティを果たす必要がある業務に携わった職員とそうでない職員の国土交通省の情報発信に関する意識について

## アカウントビリティを果たす際の目的の明確化・チェック・改善

アカウントビリティを果たす際に、目的の明確化や効果の把握が十分に実施されていない。

アカウントビリティを果たしていく上での目標・方策のチェックや改善の状況について、約4割の職員が「十分されている」「ある程度されている」と回答している。一方、約3割の職員からは「あまりされていない」「全くされていない」と回答している。「どちらとも言えない」と回答している職員を含めると、約6割と少なくない。このことから、アカウントビリティを果たす際に、目的の明確化や効果の把握が十分に実施されていないことが分かった。【図9 参照】

設問： 現在のあなたの担当する業務（もしくはこれまでに従事した業務）では、アカウントビリティを進めていく目標・方策のチェックや改善はなされているとおもいますか。

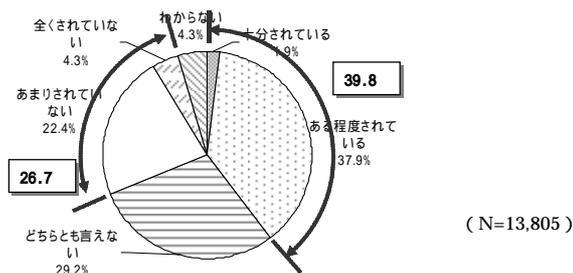


図9 アカウントビリティのチェック改善状況

### **第3節 国土交通省についての国民等の認識**

#### **1. 国民アンケート、グループインタビュー**

##### **(1) 調査方法**

##### **(国民アンケート)**

国土交通省の仕事に関するイメージや国土交通施策への参画意識について、全国の成人一般国民を対象とし、インターネットを利用したアンケートを実施した。

##### **(グループインタビュー)**

国土交通省の政策目標、イメージ、国民参加のあり方等、先に実施した国民アンケートの質問項目について詳細を伺うため、グループインタビューを実施した。

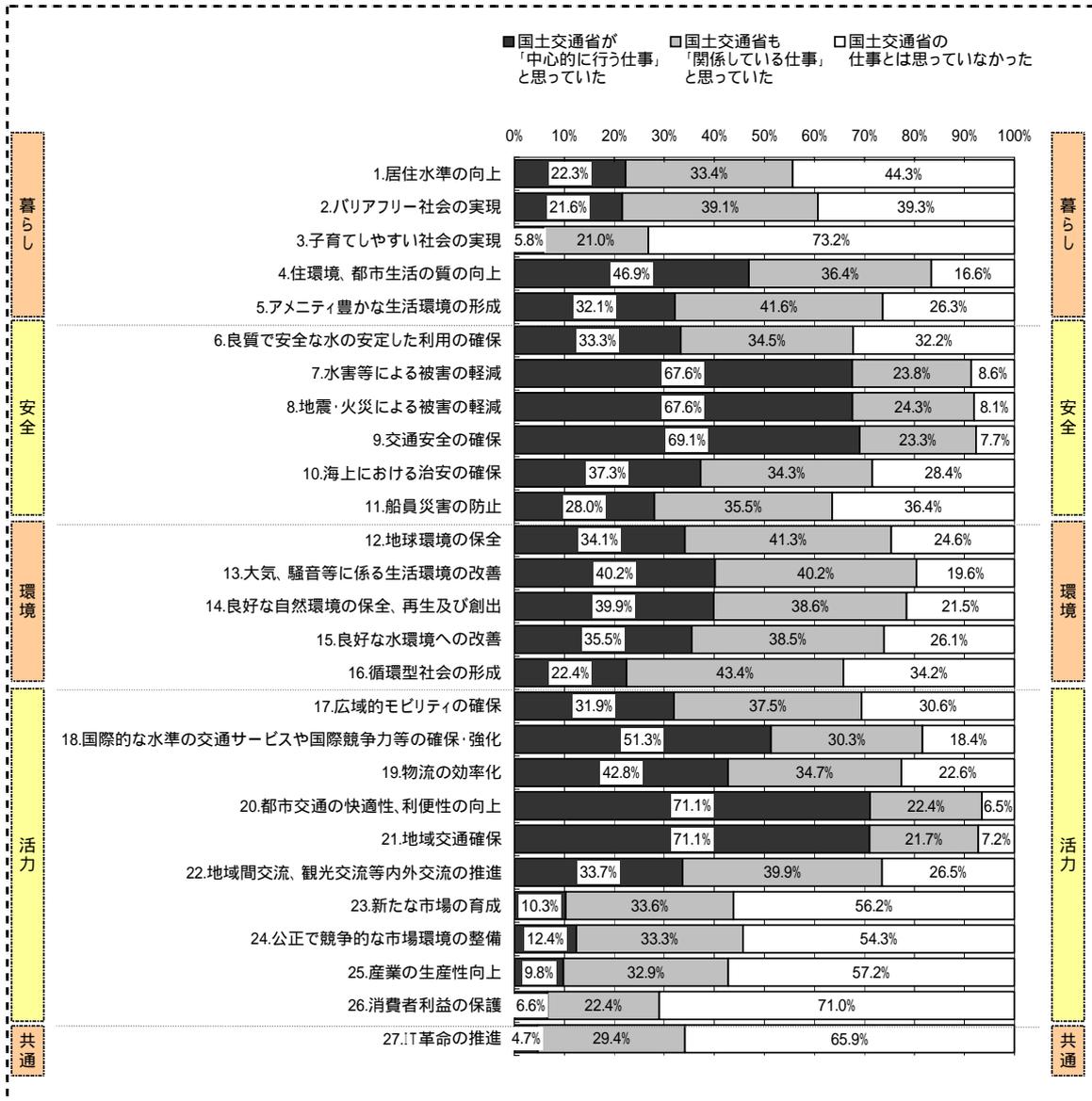
(2) 調査結果  
 成果主義  
 (国民アンケート)

(国土交通省の“仕事”)

・ 国土交通省の“仕事”の認知状況

「安全」に関わる仕事、「活力」のうち交通に関わる仕事について「国土交通省の仕事」とする認知が高かった。

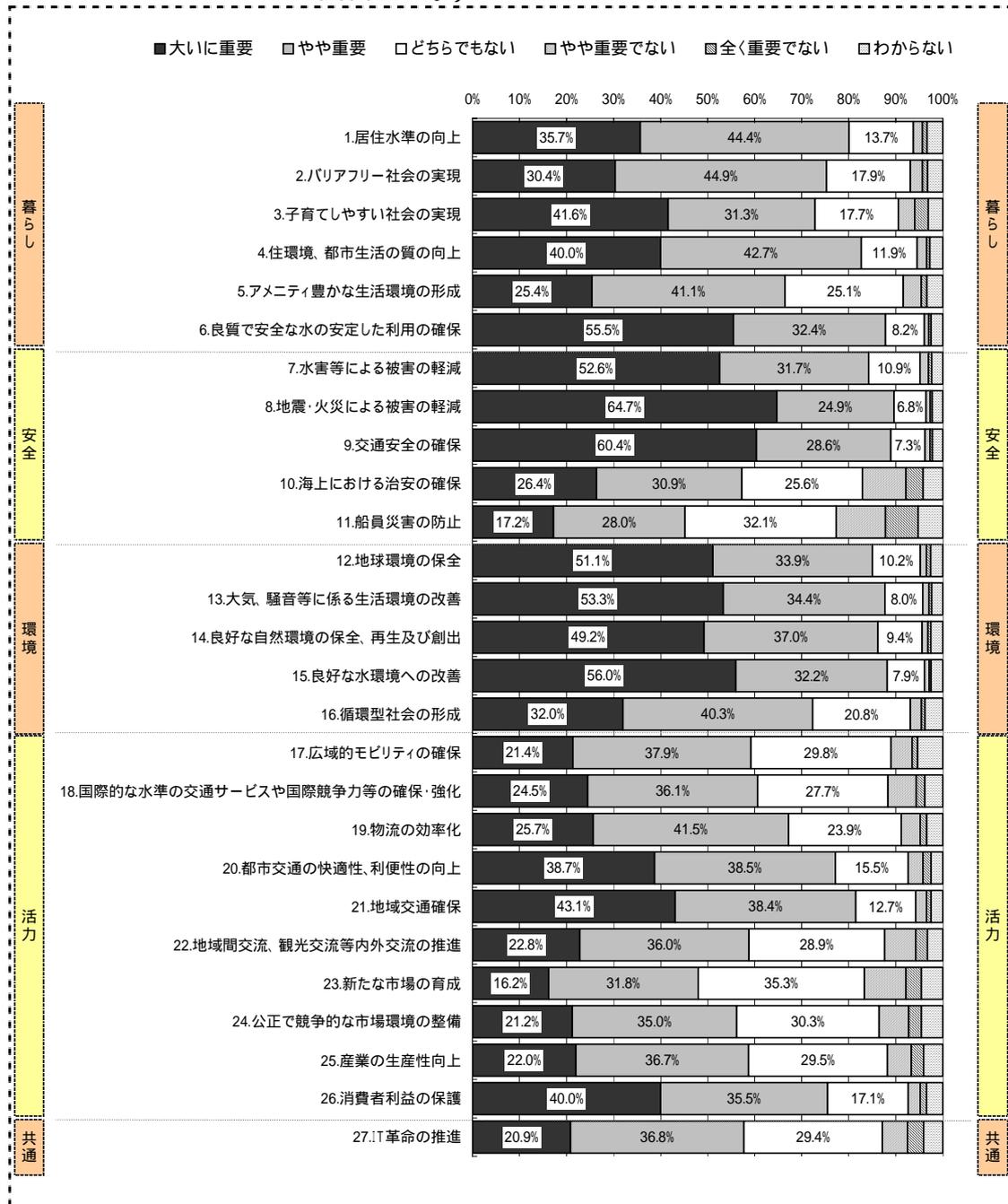
- ・ 「安全」に関わる仕事、「活力」のうち交通に関わる仕事について「国土交通省の仕事」とする認知が高かった。
- ・ 認知状況の低い仕事の上位三つは「子育てしやすい社会の実現」、「消費者利益の保護」、「IT革命の推進」であった。



## 国土交通省の27の“仕事”の重要度認識

国土交通省の27の“仕事”について、総じて重要度認識は高かった。

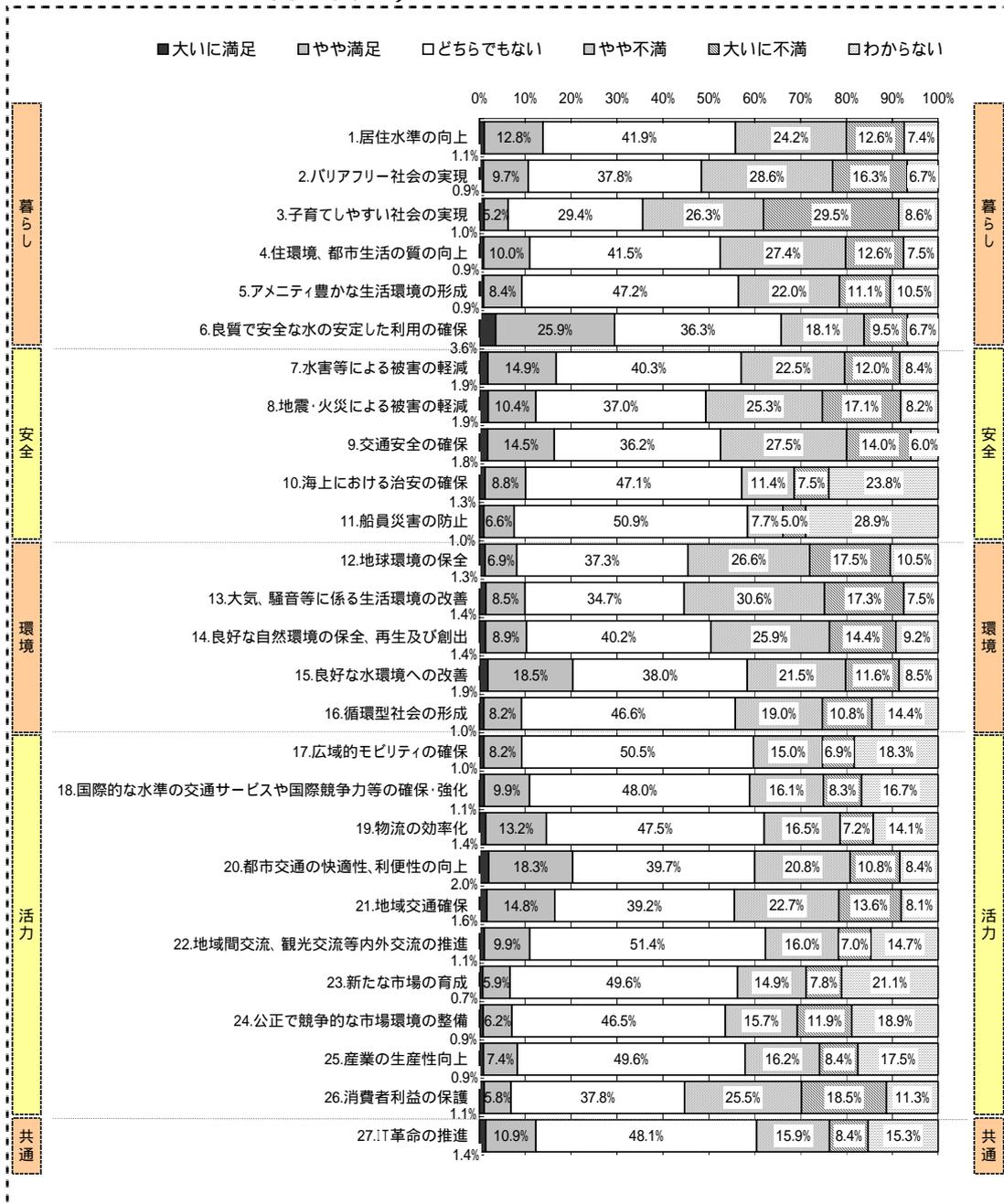
- 国土交通省の27の“仕事”について、総じて重要度認識は高く、重要度認識の高い上位三つは「地震・火災による被害の軽減」、「交通安全の確保」、「良好な水環境への改善」であった。
- 「船員災害の防止」、「海上における治安の確保」、「新たな市場の形成」について、一般国民の重要度認識は低かった（1割強が“やや重要でない”、“全く重要でない”と回答した。）



## 国土交通省の27の“仕事”の満足度

国土交通省の27の“仕事”について、総じて満足度は低かった。

- ・ 総じて満足度が低く、相対的に満足度が高いのは「良質で安全な水の安定した利用の確保」、「良好な水環境への改善」、「都市交通の快適性、利便性の向上」等であった。
- ・ 「バリアフリー社会の実現」、「子育てしやすい社会の実現」、「地球環境の保全」、「大気、騒音等に係る生活環境の改善」、「消費者利益の保護」等は半数近い回答者が不満の意向を示した。(特に子育てしやすい社会への不満傾向が強い)



## (グループインタビュー)

総じて、国民アンケートの結果を裏付けるような結果であったが、一部、アンケート結果では分からない詳細についての国民の意見を把握することができた。

### ・ 国土交通省の政策目標（5分野、27政策目標）について

- ・ 5分野27政策目標は総花的な印象を持たれている。
- ・ 政策目標相互間に重複感を感じる声が多かった。
- ・ 一般国民に馴染みのない用語が多く(アメニティ、モビリティ等)、直観的に中身の理解が容易でない項目もある。
- ・ 「安全」分野については、政策目標も含めて、国土交通省の仕事として強く認識されているが、それ以外の分野については、果たして国土交通省の仕事として相応しいのか、違和感を持つという意見が目立った。
- ・ その理由として、「安全」以外の分野では、国土交通省単独で対応が困難な政策、むしろ他省庁が中心的役割を持つ政策、あるいは、政府全体で対応すべき政策と思われるものが多いと指摘された。

## 局横断的な取組み

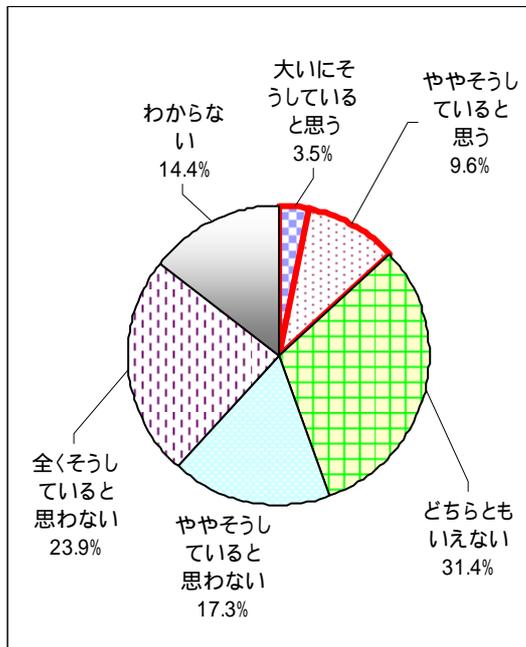
(国土交通省の局横断的取組みに関する職員及び国民の認識)

局横断的な取組みが進められているが、これに対する国民の評価は、職員が感じているよりも厳しいものがある。

### 【国民アンケート】

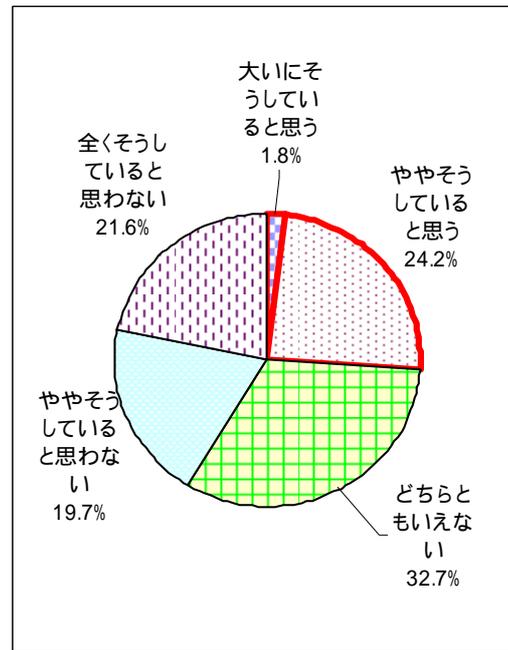
Q: あなたは、(中略)現在の国土交通省(及び関係機関)の印象としてどのようにお感じになりますか。

(「縦割りではなく総合性を重視したか」に関する質問)



### 【職員アンケート】

Q: 国土交通省全体の仕事ぶりとして、現在、縦割りではなく総合性を重視して仕事をしていると思いますか。



これまでの施策の連携・総合化に対して、必ずしも全てが国民の評価に負うものではないが、国民の厳しい目があることも踏まえ、さらに縦割りの排除、局横断的な取組みを進めることが課題である。

## 国民参画

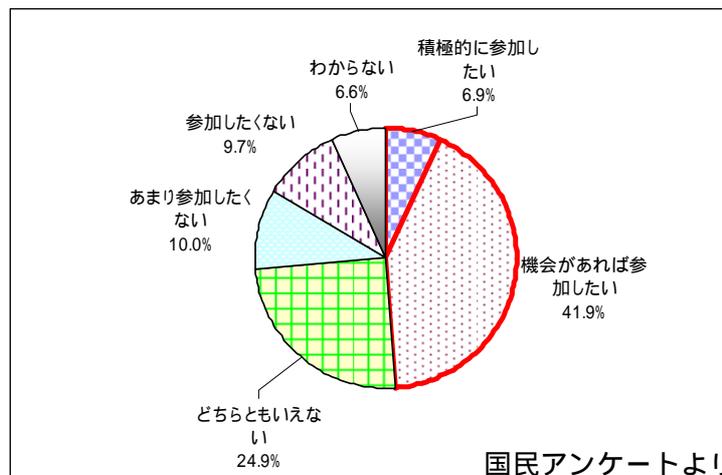
(国民の参加意向と職員の意識)

約半数の国民が国民参画に向けた取組みに参加することを望んでいるが、国民参画の取組みを認知している国民は1割強、参加経験のある国民は2%であった。

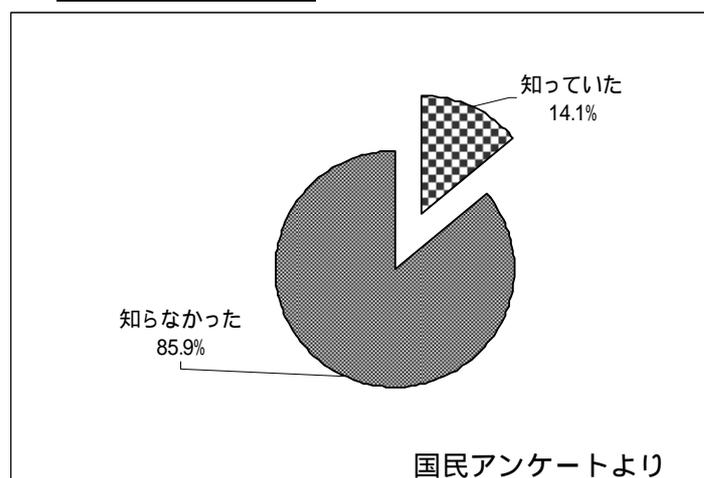
国民アンケートによれば、国土交通省の施策について、約半数が国民参画に向けた取組みに参加することを望んでいるとの結果が得られているが、他方、国民参画の取組みを認知しているのは1割強、実際に参加したことのあるのは2%であった。

### 〔国民参画に向けた取組みへの参加意向〕

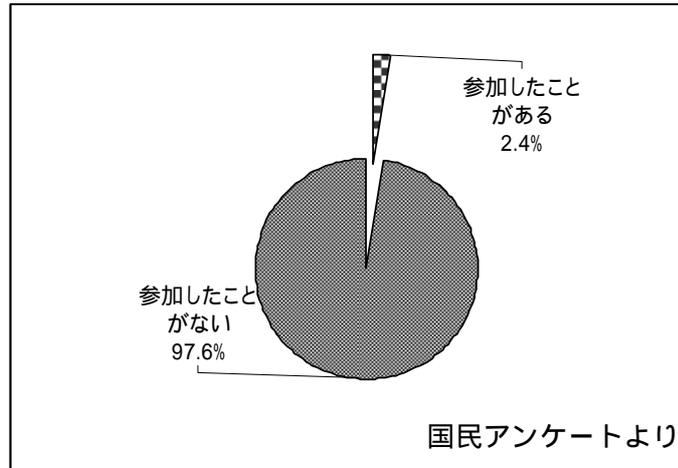
Q：あなたは、今後、「国民参画に向けた取組み」に参加する意向はありますか。



Q：あなたは、国土交通省が「国民参加に向けた取組み」を行っていることを知っていましたか。



Q：あなたはこれまでに、国土交通省の“国民参加に向けた取組み”に参加したことがありますか。



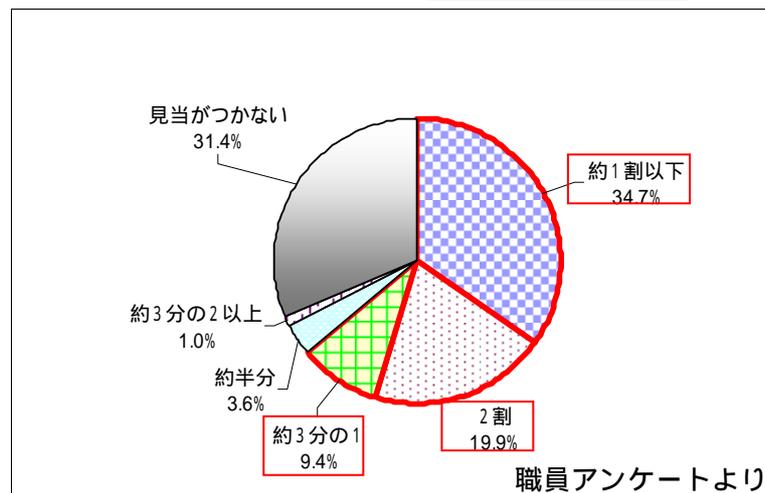
約 2/3 の職員は、国土交通省の施策に対する国民の参加意識を過小評価している。

さらに、職員アンケートによると、国土交通省の施策に対する国民の参加意識について、約 2/3 の職員は過小評価しており、特に 1/3 の職員は国民の参加希望は 1 割と考えていることがわかった。

〔職員が考える、国民参画に向けた取組みに対する国民の参加希望〕

Q：国土交通省による“国民参加に向けた取組み”に対し、どの程度の割合の国民が参加したいとの意向があると思いますか。

(国民アンケート結果では、参加意向は約半数)



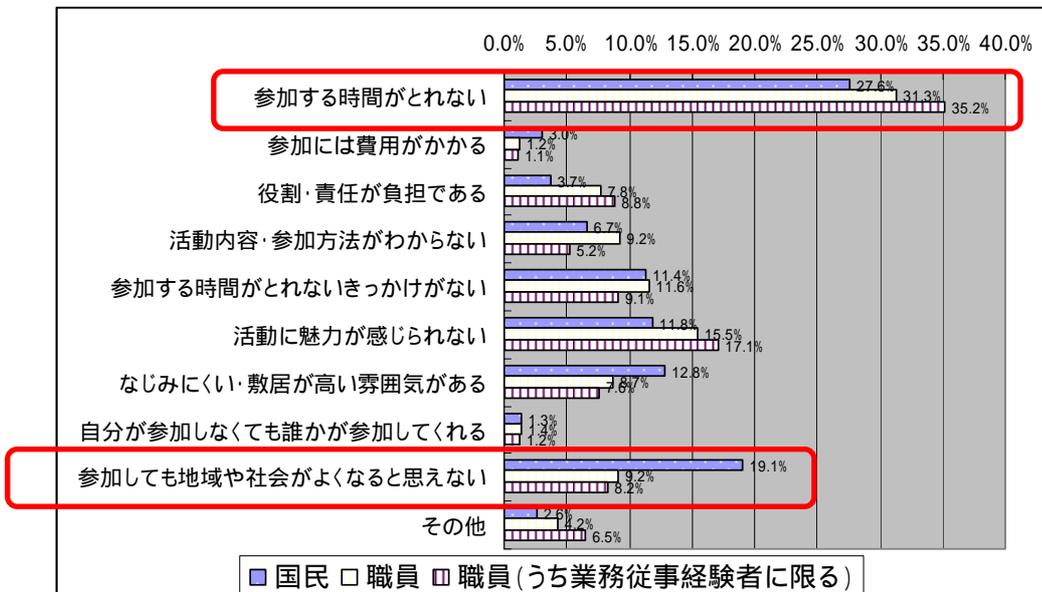
（国民が参加しない理由）

取組みに参加しない理由として、職員は主に「時間がとれない」ためと考えているが、国民は、時間不足に次いで、「参加しても地域や社会がよくなると思えない」ことも主な理由に挙げており、職員と国民との認識にギャップがある。

「国民」、「職員」及び「国民参加に従事した経験のある職員」の3グループそれぞれについて、「参加する時間がとれない」と回答した人の割合を見ると、「国民参加に従事した経験のある職員」が最も高い結果となっている。国民参画に向けた取組みと密接な関係にあるほど、「参加する時間がとれない」と実感しており、参加に要する時間的負担が問題である。

取組に参加しない理由として、職員は「時間がとれない」ことを主な理由に挙げているが、国民は、時間不足に次いで、「参加しても地域や社会がよくなると思えない」と回答しており、職員と国民との認識にギャップが大きいことが課題である。

〔国民参画に向けた取組みに参加しないと回答した理由〕



職員アンケート・国民アンケートより

（グループインタビュー）

「国民参画に向けた取組みの認知」及び「今後の参加意向」について質問した結果の概要は以下のとおり。

- ・「国民参画に向けた取組み」について、意見が受け入れられるのか、話を聞いてもらえるのか疑念を抱く国民が多い。
- ・同じ目線に立った、言葉による意見のキャッチボール機会を拡充する必要がある。また、早めのアナウンスメント、ゆとりを持った意見聴取期間設定が重要である。
- ・多様なライフスタイルにあわせ、休日を含めた参加機会の拡充を求める意見があった。
- ・目に触れやすい周知方法を求める意見があった。



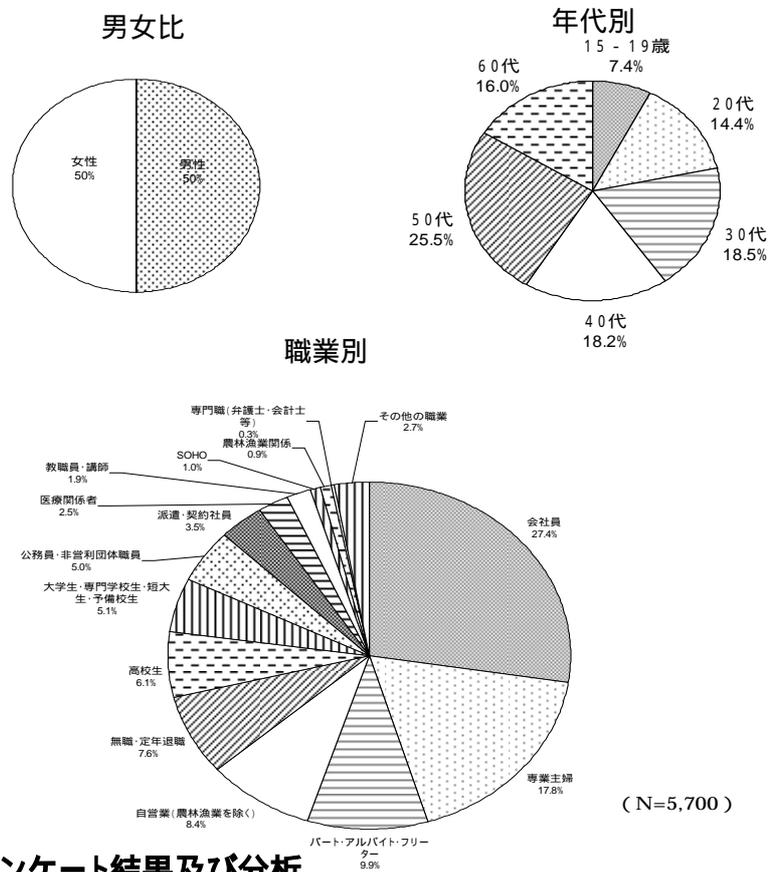
## アカウンタビリティ (国民アンケート)

平成 18 年 3 月に「インターネットを活用した公共事業に関する国民意識調査」を実施し、国土交通省や公共事業に対する国民の意識を調査した。

表 1 国民意識アンケート調査の概要

項目	インターネットを活用した公共事業に関する国民意識調査
調査地域	全国
調査方法	インターネットを利用した調査
調査対象	15 歳～65 歳の男女 (高校生以上)
標本数	5,700
調査期間	平成 18 年 3 月 10 日～3 月 17 日

属性



### アンケート結果及び分析

「情報提供、情報発信の満足度」や「公共事業に対するイメージ」など、公共事業に関する国民の意識について、アンケート調査を行い、その結果を分析・評価した。

その結果、国土交通省が実施する施策及び事業の目的、内容等伝えることを通じて国土交通省の使命と役割を的確に理解してもらっているとはいいきれず、公共事業(国土交通省)に対してマイナスイメージを抱いている国民も多く存在していることが分かった。今後も国土交通省として国民に対してアカウンタビリティを果たすことの重要性は極めて高いと考えられる。

## 国土交通省の情報提供に対する評価

国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない。

国民の約 6 割の人が国土交通省の具体的な活動を知っており、かつ約 7 割の国民が「公共事業に関心を持っている」と回答しているものの、7 割近い国民が「情報の量や種類が豊富」「欲しい情報が手に入りやすい」「情報がわかりやすい」とは感じていないと回答するなど、国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていないことが分かった。【図 1、2、3 参照】

設問：公共事業に関する国や自治体からの情報提供についてどのように思いますか。以下のそれぞれの項目について、「そう思う」から「そう思わない」の 5 段階でお答えください。

□ そう思う □ ややそう思う □ どちらでもない □ あまりそう思わない □ そう思わない

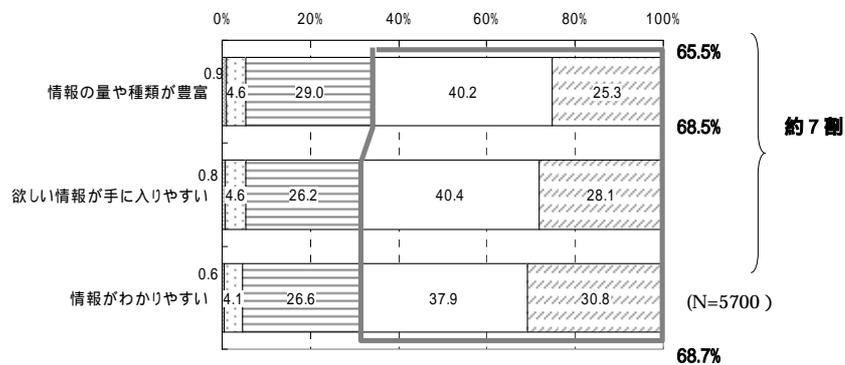


図 1 公共事業に関する国や自治体からの情報提供に対する評価

設問：国土交通省を知っていますか？

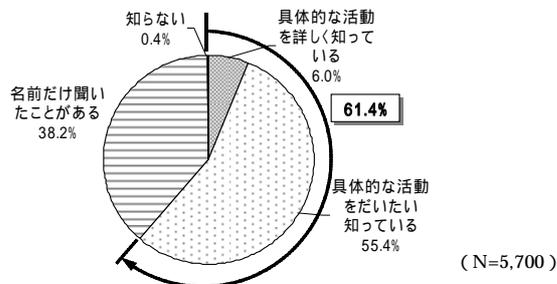


図 2 国土交通省の認知度について

設問：「公共事業」について、どの程度関心を持っていますか。

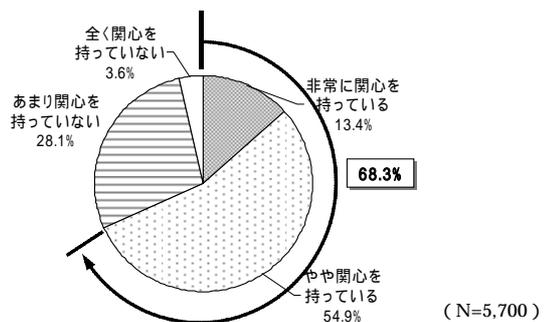


図 3 公共事業に対する関心度について

## 公共事業に対するイメージ

公共事業に対して、国民は不正・無駄というネガティブな印象を抱いている。

国民の約 8 割が公共事業の必要性を感じているにもかかわらず、約 7 割の国民が公共事業に対して悪い印象を持っている。具体的には約 8 割の国民が公共事業に対して「税金を無駄に使っている」「談合などの不正がある」「政治家や役所が勝手にやっている」という印象を持っており、公共事業全体に対し、国民は不正・無駄というネガティブな印象を抱いていることが分かった。【図 4、5、6 参照】

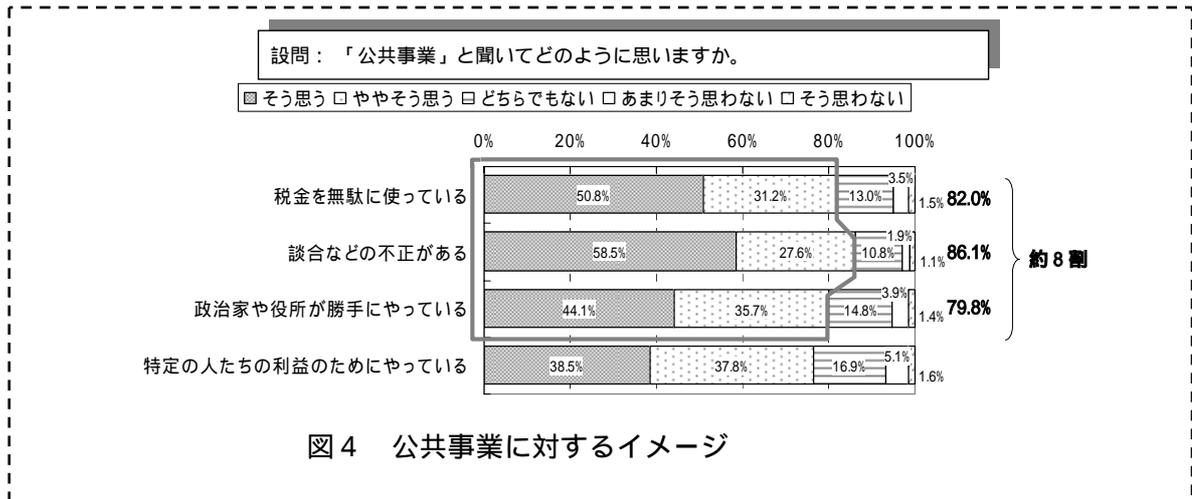
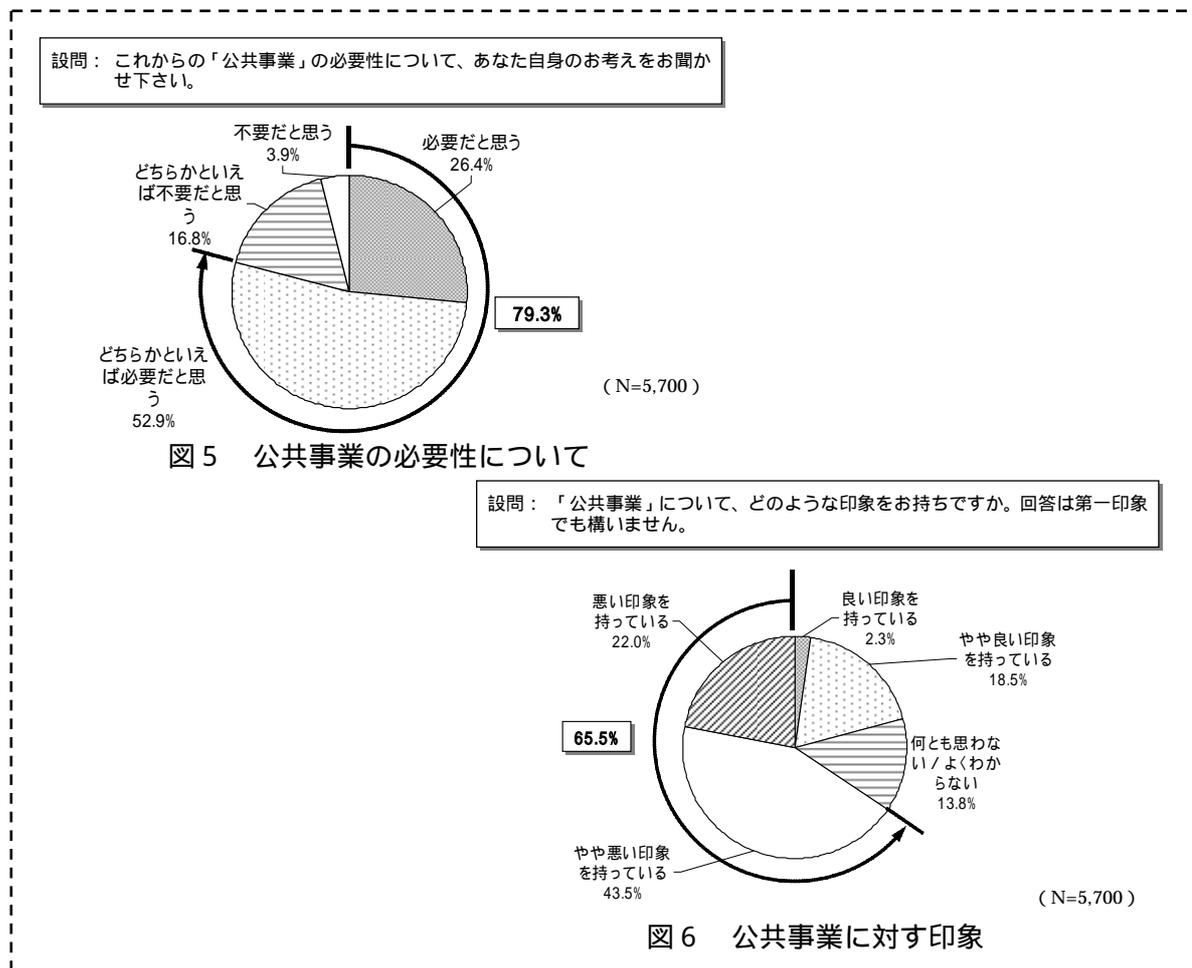


図 4 公共事業に対するイメージ



## (専門家からの意見・評価)

本評価書の取りまとめに際して、国土交通省がアカウンタビリティを果たす際の目標設定及び評価の項目など、現在の取組みに不足している課題を整理することを目的として『アカウンタビリティ推進のための有識者懇談会』が設置された。

第1回(平成18年3月27日):

「アカウンタビリティ推進に向けた総論軸について」等

第2回(平成18年6月20日):

「ケーススタディ・課題と方向性について」等

第3回(平成18年8月3日):

「国民への説明責任(アカウンタビリティ)政策レビュー結果(評価書)素案について」等

第4回(平成18年12月1日):

「国民への説明責任(アカウンタビリティ)政策レビュー結果(評価書)(案)について」等

懇談会では、アカウンタビリティの現状について、専門家から以下のような意見が出された。

- A) 巨大組織になったがために内部での情報共有がなされていない場合が多々あるのではないかと。どこまで情報が共有されているのか。
- B) 国土交通省の職員は、マスメディアに対して最初から及び腰のところがあるが、報道に誤りがあれば、正々堂々と反論しないといけないのではないかと。
- C) 情報というものが全部開示されていない。部分的な開示で我々も判断するのは問題が多い。
- D) 相手の関心事と、国土交通省が伝えなければならないことは、必ずしも一致しないため、うまく相手に情報が伝わらないのではないかと。この情報を相手を受け取ったときにどう感じるか、想像力を働かせ、相手の気持ちや立場を思いやり、相手の関心事に絡めて伝える必要があるのではないかと。
- E) PIを実施する際など、全ての住民と合意に至ることは実際には非常に困難である。どのような段階で、どのように結論を出すかというおおむねの総意を事前に決めるなどの目標の設定が不十分だと、いつまでも同じ議論の繰り返しになり、結論がでない場合があるのではないかと。
- F) すばらしいパンフレットがよくあるが、多くの人に伝えたい場合に、関心がある人にしか見てもらえないという意味では、一定の成功でしかないのではないかと。

- G) 国と自治体が連携しなければいけないのに、自治体より先にメディアが市民に知らせてしまい、自治体が市民に対して説明責任を果たせなかったことがある。関係者間の情報共有がうまくできていない場合があるのではないか。
- H) 国民からの意見が施策や事業にどのように反映されたかが重要であり、その反映の結果とその理由をフィードバックすることが重要である。
- I) 書いてあるからいいじゃないかというように、ホームページがアリバイ作りのようになっているのではないか。

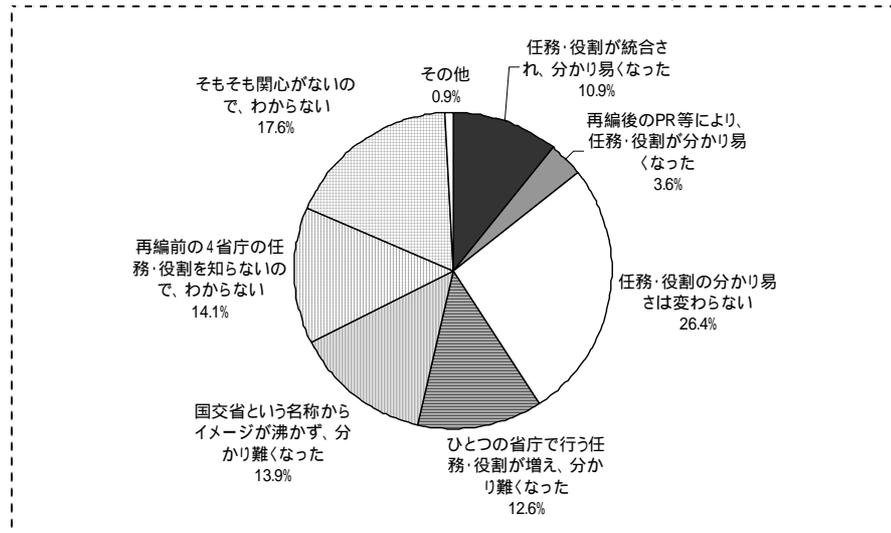
## 国民本位で効率的な質の高い行政

### (国民アンケート)

#### (省庁再編後の任務・役割の分かりやすさ)

国土交通省の仕事について回答者の約15%が分かりやすくなったと回答。

- ・ 国土交通省の仕事について回答者の約15%が分かりやすくなったと回答したのに対して、約25%が分かりにくくなったと回答し、「分かり易さは変わらない」もしくは「わからない」とした意見が過半数であった。総じて「分かり易くなった」という意見は少なかった。

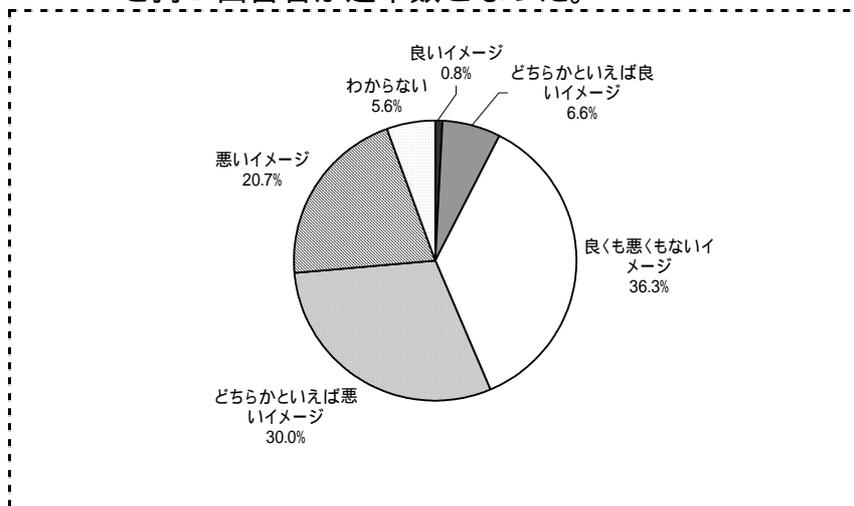


#### (国土交通省の印象・イメージ等)

##### ・ 国土交通省に対するイメージ (全体的印象)

国土交通省に対する全体的なイメージについては、「良い印象」を持つ回答者は1割未満。

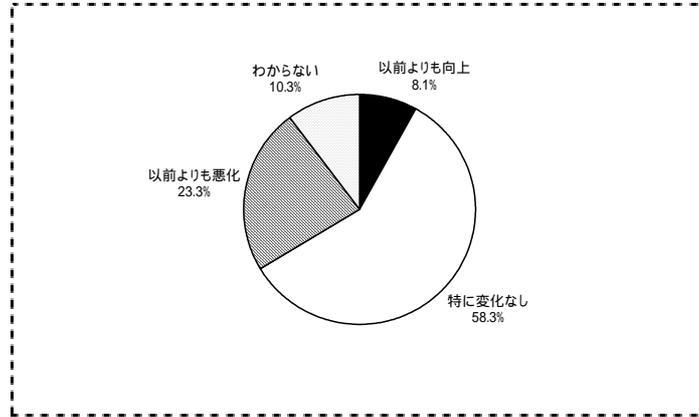
- ・ 国土交通省に対する全体的なイメージについては、国土交通省に「良い印象」を持つ回答者は1割未満であり、「悪い印象」を持つ回答者が過半数となった。



・ 国土交通省に対するイメージ（時系列変化）

過去概ね5年程度を振り返った国土交通省の印象については「特に変化なし」とする回答が6割弱。

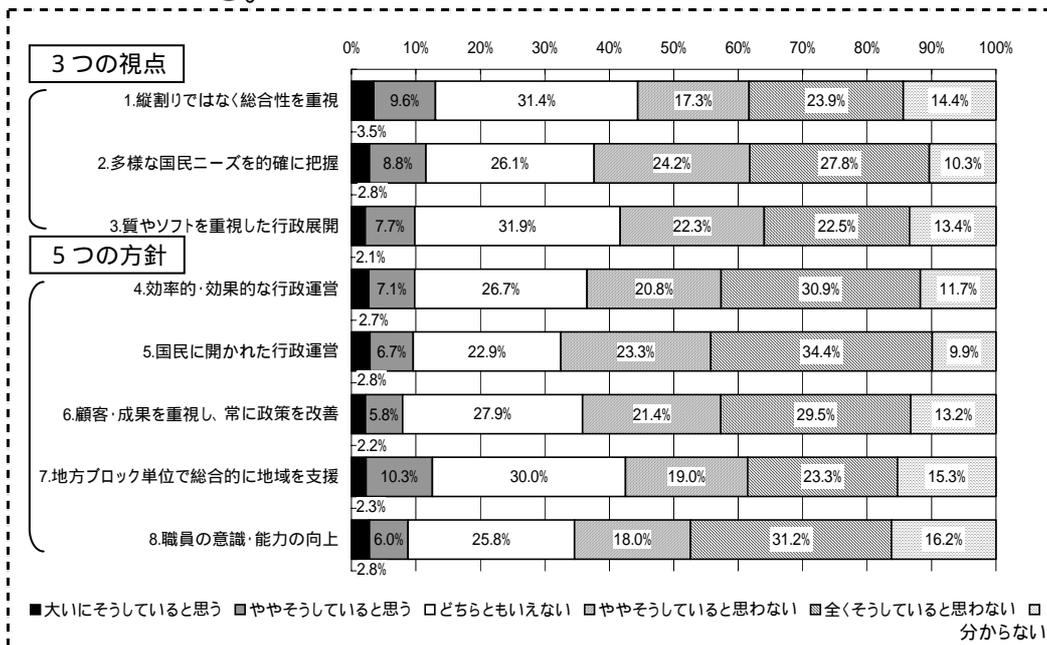
- ・ 過去概ね5年程度を振り返った国土交通省の印象については「特に変化なし」とする回答が6割弱となり、悪化したとする回答も2割を上回っている。



・ 国土交通省に対するイメージ（各論）

国土交通省の掲げる「仕事の進め方の改革（三つの視点、五つの方針）」についての印象は、総じて厳しい結果。

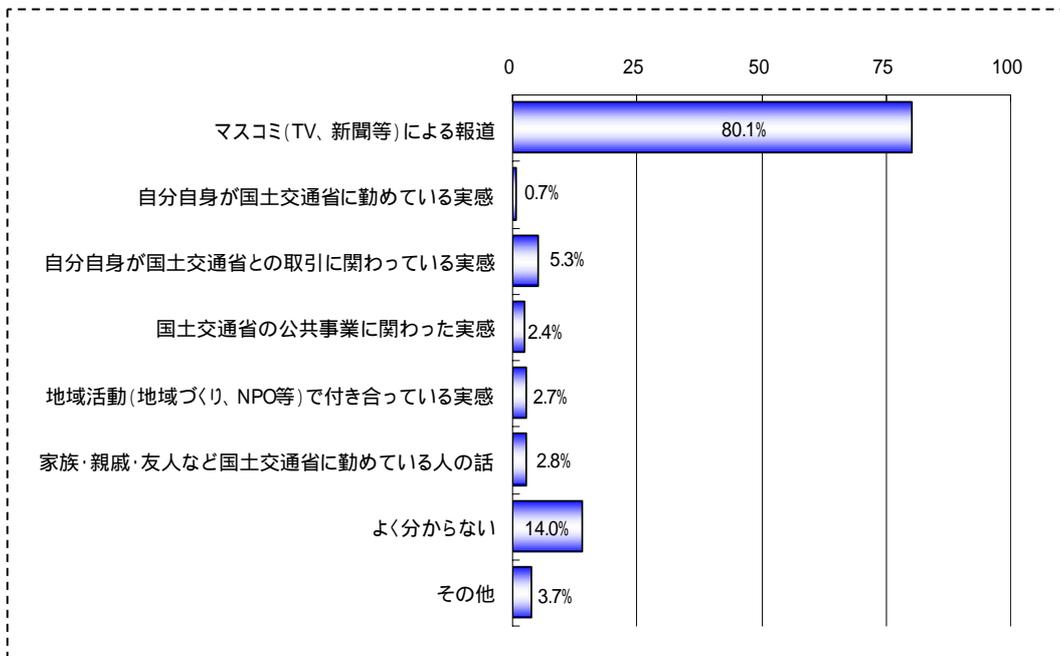
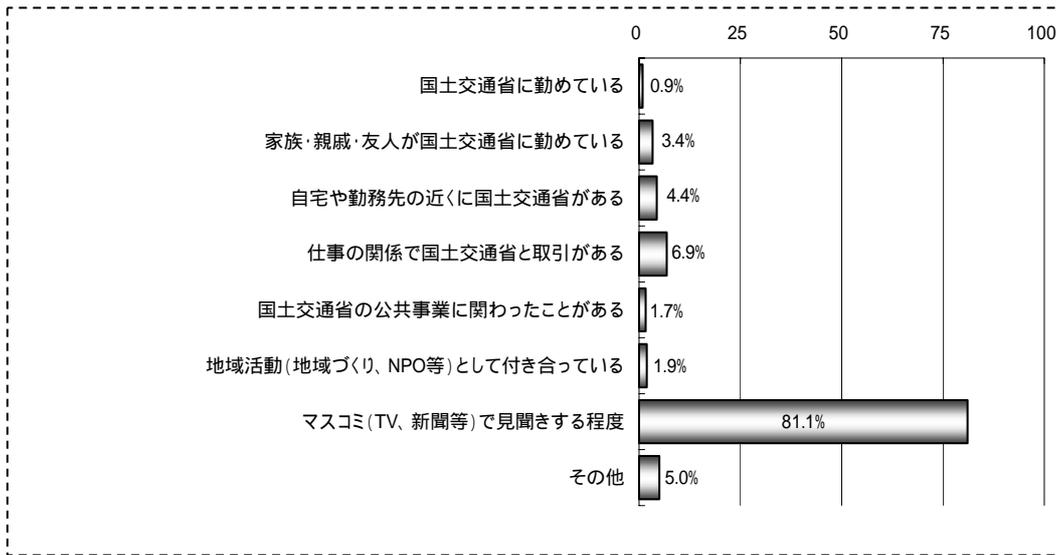
- ・ 国土交通省の掲げる「仕事の進め方の改革（三つの視点、五つの方針）」についての印象は、総じて厳しい結果となっている。
- ・ 「縦割りではなく総合性を重視」、「地方ブロック単位で総合的に地域を支援」については他の視点・方針と比して“そう思う”とする意見が多いものの1割を超える程度である。
- ・ 「国民に開かれた行政運営」、「多様な国民ニーズを的確に反映」、「効率的で効果的な行政運営」、「顧客・成果を重視し、常に政策を改善」については過半数が“そう思わない”と回答している。



・ 国土交通省に対するマスコミの影響

回答者の約 81%が国土交通省のことをマスコミで見聞きする程度であり、回答者の約 80%が国土交通省に対するイメージの形成要因はマスコミ報道であると回答。

- ・ 個別評価の結果より、国民からの評価は総じて非常に厳しい回答となっている。しかし、国土交通省との関係を探る質問に対して、約 81%が国土交通省のことをマスコミで見聞きする程度の関わりであると回答し（上図）、国土交通省に対するイメージの形成要因を探る質問に対して、約 80%が国土交通省に対するイメージの形成要因はマスコミ報道であると回答している（下図）。

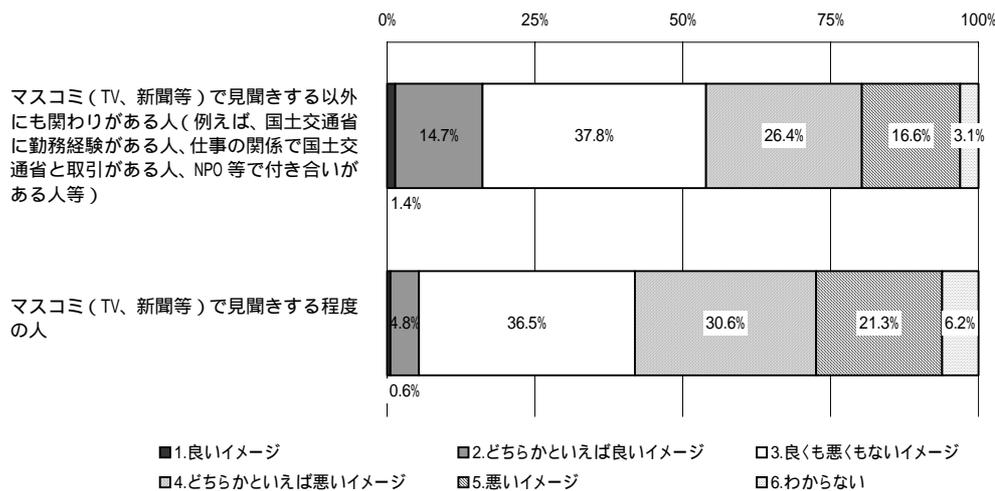


・ マスコミ情報がアンケート結果に与える影響

国土交通省の全体的なイメージについて「良いイメージ」と回答した割合は、マスコミで見聞きする程度の人よりも、マスコミで見聞きする以外にも国土交通省と関わりがある人の方が約3倍多い。

- ・ 国土交通省に対するイメージ（全体的印象）を尋ねる質問に対して、回答者の7.4%が「良いイメージ」あるいは「どちらかというが良いイメージ」と回答したのに対して、50.7%が「悪いイメージ」あるいは「どちらかというが悪いイメージ」と回答し、国土交通省が国民の過半数以上に悪いイメージを持たれているという結果であった(P94 参照)。
- ・ 回答者をマスコミ（TV、新聞等）で見聞きする程度の人と、マスコミで見聞きする以外にも関わりがある人（例えば、国土交通省に勤務経験がある人、仕事の関係で国土交通省と取引がある人、NPO 等で付き合いがある人等）に分けると、マスコミで見聞きする程度の人では、5.4%が「良いイメージ」と回答したのに対して、マスコミで見聞きする以外にも関わりがある人では、16.1%が「良いイメージ」と回答しており、「良いイメージ」の回答率が高くなっている。
- ・ マスコミで見聞きする程度の人では、51.9%が「悪いイメージ」と回答したのに対して、マスコミで見聞きする以外にも関わりがある人では、43.0%が「悪いイメージ」と回答しており、「悪いイメージ」の回答率が低くなっている。

〔回答者をマスコミ（TV、新聞等）で見聞きする程度の人と、マスコミ（TV、新聞等）で見聞きする以外にも関わりがある人（例えば、国土交通省に勤務経験がある人、仕事の関係で国土交通省と取引がある人、NPO 等で付き合いがある人等）に分けた場合〕

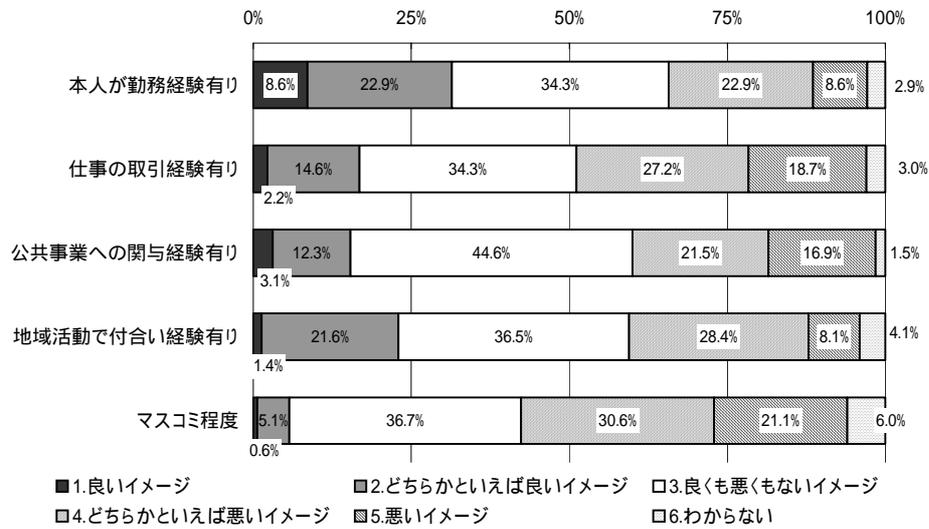


・ 回答者の属性別分析

国土交通省と直接接する機会がある場合、国土交通省により印象を持つ割合が高くなる。

国土交通省に対するイメージ（全体的印象）を尋ねる質問に対して、回答者の7.4%が「良いイメージ」と回答したが、属性別に分けると「良いイメージ」と回答した割合は、本人に勤務経験がある場合(31.5%)、地域活動で付き合いがある場合(23.0%)、仕事での取引経験がある場合(16.8%)などで多く、国土交通省と直接接する機会がある場合、国土交通省により印象を持つ割合が高くなり、同様の傾向はアンケート全体に見られる。

[ 回答者の属性を詳細に分けた場合 ]



## **(グループインタビュー)**

総じて、国民アンケートの結果を裏付けるような結果であったが、一部、アンケート結果では分からない詳細についての国民の意見を把握することができた。

### **・国土交通省の仕事の分かり易さ**

- ・国土交通省の仕事については、国土交通省の仕事が幅広くて、生活者の認識を大きく  
超え、壮大かつ掴み所がない印象を持たれていることがわかった。

### **・国土交通省のイメージ**

- ・アンケート結果と同じく、悪いイメージの発言が多く、「天下り」「談合」「縦割り行政」「箱物行政」等に代表されるネガティブな印象が根強い。
- ・他方、現場や窓口で接する国土交通省職員の印象は、必ずしもネガティブなものばかりではなかった。
- ・生活者から遠い存在と認識される国土交通省のイメージは、マスコミ報道により  
形成される度合いが非常に高いことがわかった。

## 2. パートナーアンケート、意見交換

### (パートナーアンケート)

#### (1) 調査方法

国土交通省の仕事上のパートナーである地方自治体や民間事業者等の職員を対象とし、国土交通省との適切な役割分担の下、良好なコミュニケーションが図られているかという視点からアンケートを実施した。

#### (2) 調査結果

##### 単純集計

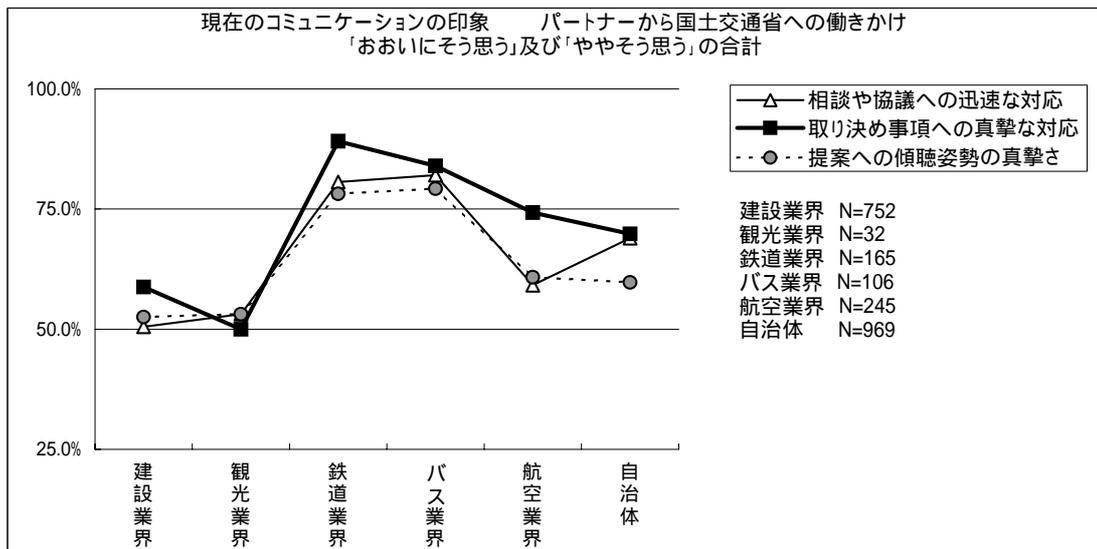
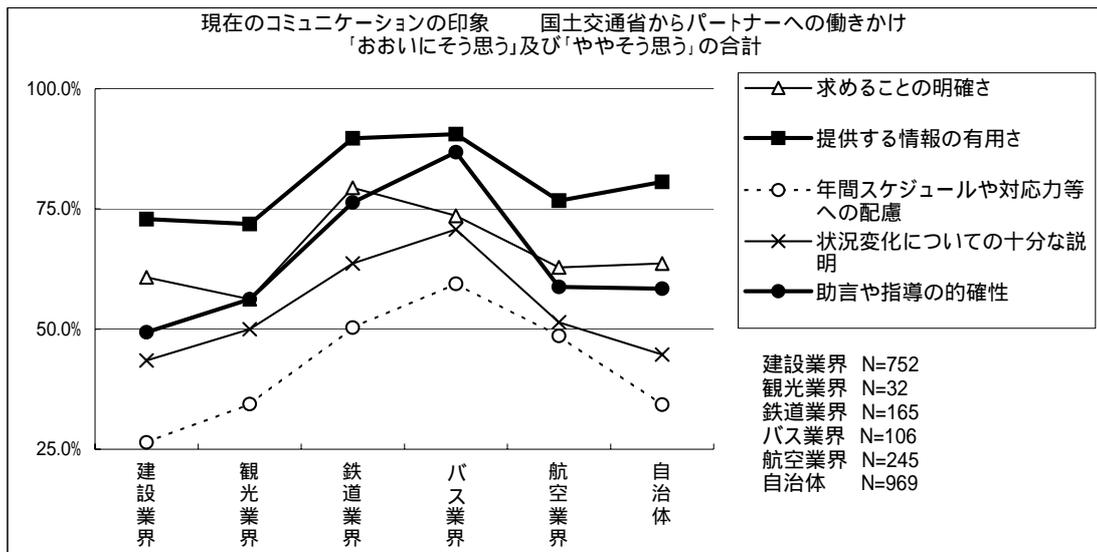
#### (国土交通省職員との現在のコミュニケーションの印象)

現在のコミュニケーションの印象は概ね肯定的な評価。

いずれの業界（自治体含む、以下同様）においても、全項目（「求めることの明確さ」、「提供する情報の有用さ」、「年間スケジュールや対応力等への配慮」、「状況変化についての十分な説明」、「助言や指導の的確性」、「相談や協議への迅速な対応」、「取り決め事項への真摯な対応」、「提案への傾聴姿勢の真摯さ」、以下同様）のうちのほとんどで「おおいにそう思う」と「ややそう思う」の合計は過半数であり、概ね肯定的な評価である。

「提供する情報の有用さ」については相対的に肯定的な評価、「年間スケジュールや対応力等への配慮」については相対的に概ね否定的な評価。

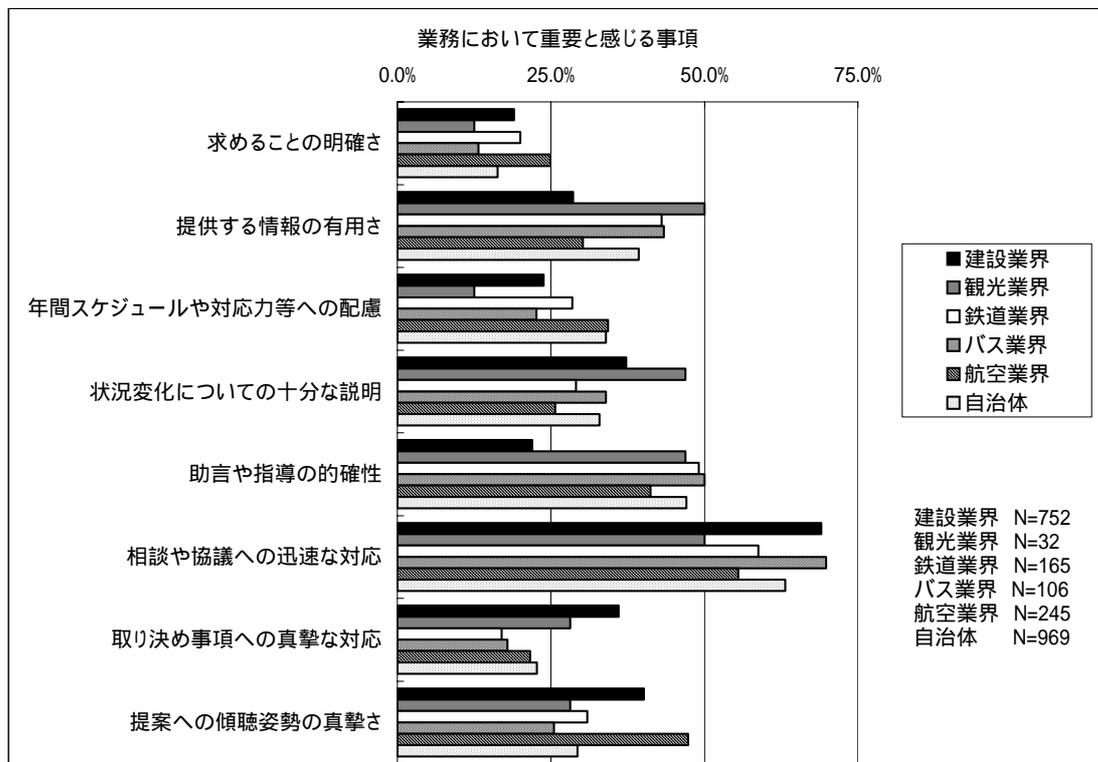
いずれの業界においても「提供する情報の有用さ」については非常に肯定的な印象を有し、全ての業界で7割を超える回答者が肯定的な回答をしている。一方、「年間スケジュールや対応力等への配慮」については、肯定的見解が過半数を超えているのは、バス、鉄道の2業界のみと、否定的な印象を持たれていることが目立つ。



### (業務において重要と感じるコミュニケーション事項)

「相談や協議への迅速な対応」、「助言や指導の的確性」、「提供する情報の有用さ」を重視している業界が多い。

総じて、「相談や協議への迅速な対応」、「助言や指導の的確性」、「提供する情報の有用さ」を重視している業界が多い。特に国土交通省と許認可を通じて関係のある旧運輸系業界（鉄道、バス、航空）では、「助言や指導の的確性」、「相談や協議への迅速な対応」を相対的に重視する傾向が伺える。また、普段の密接なコミュニケーションがあると想定される観光業界においては、「状況変化についての十分な説明」を他業界と比較して重視している。一方で、「年間スケジュールや対応力等への配慮」については相対的にそれ程重視していない。



### (過去と比較した国土交通省職員とのコミュニケーションの印象)

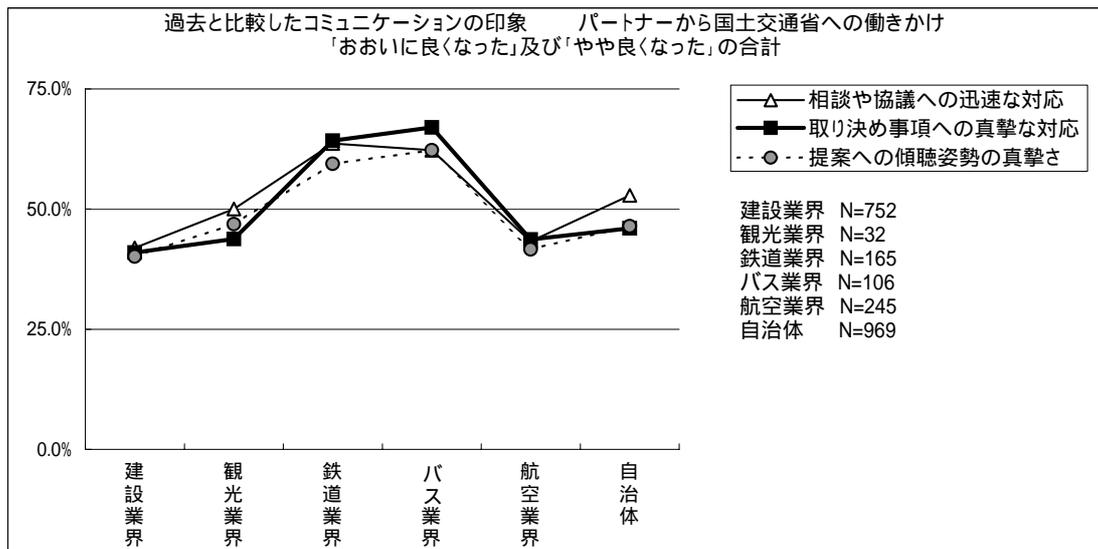
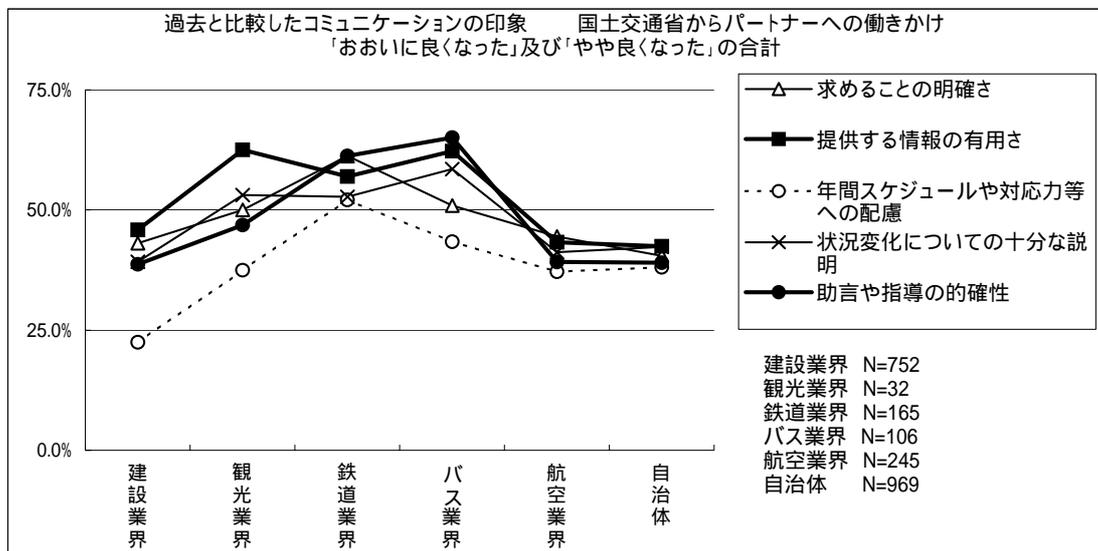
過去と比較したコミュニケーションの印象は概ね肯定的な評価。

いずれの業界においても、全項目のうちのほとんどで「おおいに思う」と「やや思う」の合計は約4割以上であり、概ね肯定的な評価である。

いずれの業界でも、「提供する情報の有用さ」については向上したとする回答が比較的多い。

いずれの業界でも「提供する情報の有用さ」については向上したとする回答が比較的多い。一方で、「年間スケジュールや対応力等への配慮」についてはあまり向上感が持たれていない。

また、総じて、建設業界、航空業界、自治体において向上感の認識が低位である。一方で、バス業界、鉄道業界では、いずれの項目でもほぼ過半数の回答者が向上感を認識している。

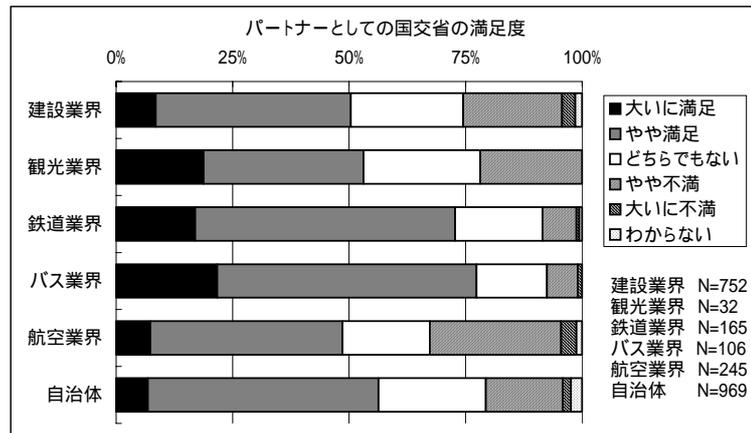


### （仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度）

概ね過半数以上の回答者が、パートナーとしての国土交通省に満足している。

いずれの業界も概ね過半数以上の回答者が、パートナーとしての国土交通省に満足している。

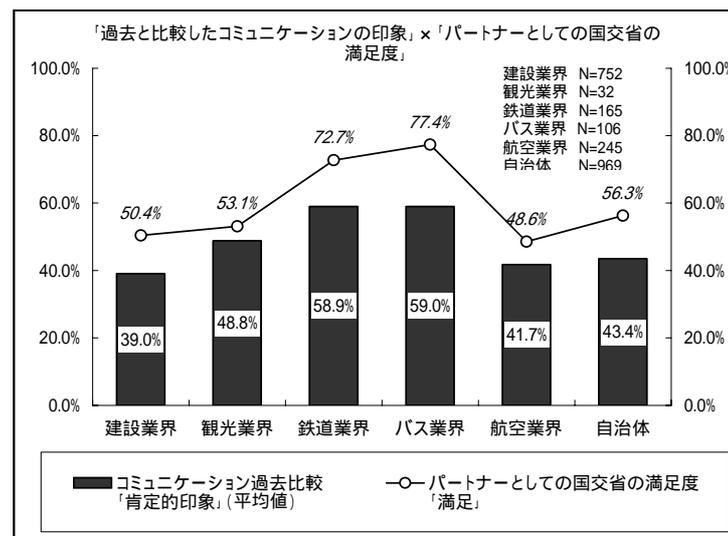
旧運輸省系の主な業界であるバス業界、鉄道業界においては満足度が7割を超えている。一方、建設業界及び航空業界では満足度が5割程度と比較的低位に留まっている。



### （「過去と比較した国土交通省職員とのコミュニケーションの印象」と「仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度」との関係）

「過去と比較した国土交通省とのコミュニケーションの印象」と「仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度」の傾向は概ね一致。

パートナーとしての国土交通省の満足度は、過去と比較した国土交通省とのコミュニケーションの印象の傾向と概ね一致している。過去と比較してコミュニケーションが向上したという肯定的な意識を持っている業界ほど、現在の満足度が高い。



注) コミュニケーション過去比較・「肯定的印象」(平均値)は、下記により集計  
・各業界における「過去と比較したコミュニケーションの印象」7項目の、「おおいに良くなった」及び「ややそう良くなった」合計の単純平均

注) パートナーとしての国土交通省の満足度・「満足」は、下記により集計  
・各業界における「パートナーとしての国土交通省の満足度」の、「大いに満足」、「やや満足」の合計

## クロス集計

### ・主に接する部署による詳細比較

「現在のコミュニケーションの印象」、「仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度」については、多くの業界において、“本省”と主に接する回答者の方が肯定的な評価。

「現在のコミュニケーションの印象」と「仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度」については、建設業界、鉄道業界及び自治体とも総じて、“事務所・出張所”や“地方支分部局”と主に接する回答者よりも、“本省”と主に接する回答者の方が肯定的な印象を有している。

一方、航空業界においては、逆に、“地方支分部局”と主に接する回答者の肯定的印象が強い傾向にある。

「過去と比較したコミュニケーションの印象」については、地方支分部局と主に接する回答者の向上感が高い。

過去と比較したコミュニケーションの印象については、どの業界をみても、“地方支分部局”等と主に接する回答者の向上感がやや強い傾向がある。

特に航空業界、自治体においてその傾向が顕著である。

「業務において重要と感じる事項」として、旧・運輸系の鉄道業界、航空業界では、“本省”には「年間スケジュールや対応力等への配慮」を相対的に期待。一方、“地方支分部局”には「提供する情報の有用さ」を相対的に期待。

旧・運輸省系の鉄道業界、航空業界では、“本省”を主な接点とする回答者において「年間スケジュールや対応力等への配慮」を期待する傾向にある。また、“地方支分部局”主な接点とする回答者において「提供する情報の有用さ」を相対的に期待している傾向にある。

一方、旧建設省系の建設業界では、“本省”には「提供する情報の有用さ」を、“地方支分部局”等には「相談や協議への迅速な対応」を相対的に期待している傾向にある。

### ・国土交通省とのコミュニケーション頻度による詳細比較

「現在のコミュニケーションの印象」では、いずれの業界でも総じて国土交通省とのコミュニケーション頻度の高いほど肯定的な印象を有する回答者が多い。

「国土交通省職員との現在のコミュニケーションの印象」については、建設業界、鉄道業界、自治体において、総じて国土交通省とのコミュニケーション頻度が高いほど肯定的な印象を有する回答者が多い。

航空業界では、コミュニケーション頻度による差異は上記業界ほどには顕著でないものの、どちらかと言えば頻度の高い回答者の方が肯定的な傾向がある。

「過去と比較したコミュニケーションの印象」について、旧・運輸系の鉄道業界、航空業界及び自治体では、国土交通省とのコミュニケーション頻度の高い回答者の方が向上感を認識。建設業界では、ある程度のコミュニケーション頻度の回答者が、幾分肯定的に認識。

「過去と比較した国土交通省職員とのコミュニケーションの印象」については、鉄道業界及び航空業界では、総じて、国土交通省とのコミュニケーション

頻度の高い回答者の方が向上感を認識している。自治体においても概ね同様である。

一方、建設業界では、“週に1回程度以上”と高頻度のコミュニケーションを図る回答者よりも、“月に1回～半年に数回”とある程度の頻度のコミュニケーションを図る回答者の方が、幾分肯定的な印象を有している。

「パートナーとしての満足度」について、旧・運輸系の鉄道業界、航空業界及び自治体では、国土交通省とのコミュニケーション頻度の高い回答者の方が満足度が高い。建設業界では、コミュニケーション頻度による明確な差異はない。

「仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度」については、鉄道業界、航空業界及び自治体では、国土交通省とコミュニケーション頻度の高い回答者ほど、満足度はやや高い傾向がある。

一方、建設業界においては、コミュニケーション頻度によって「仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度」について顕著な差異は見られない。しかしながら、“週に1回程度以上”と高頻度のコミュニケーションを図る回答者において不満傾向が強い特徴がある。

#### ・担当業務分野による詳細比較

「現在の印象」、「過去と比較した印象」、「パートナーとしての満足度」のいずれを見ても、総じて“都市計画・住宅政策”、“交通・物流・観光政策”に従事する自治体回答者の満足度が低い。

各観点について、“都市計画・住宅政策”、“交通・物流・観光政策”を担当する自治体職員の満足度が相対的に低い（逆に、“国土計画・地方計画等”、“社会資本整備及び維持管理”を担当する職員の満足度が相対的に高い）。

この結果については、自治体職員と意見交換を行ったところ、次のような意見があった。

- ・ “都市計画・住宅政策”を主に担当している職員の満足度が相対的に低いのは、“都市計画・住宅政策”の業務を行う地方整備局建政部が、道路部や河川部等と比べて歴史が浅く、直轄事業がないものもあり、自治体を指導する上での技術・知識・ノウハウ等の蓄積が相対的に少ないところもあるからではないか。
- ・ “交通・物流・観光政策”を主に担当している職員の満足度が相対的に低いのは、国土交通省とのコミュニケーション頻度が少ないこと等によるものではないか。

また、“都市計画・住宅政策”を担当業務とする回答者では、「相談や協議への迅速な対応」、「助言や指導的的確性」、「年間スケジュールや対応力等への配慮」等を重視する意向が、他の担当業務分野よりも強い。

一方で、“交通・物流・観光政策”を担当業務とする回答者では、「提案への傾聴姿勢の真摯さ」、「取り決め事項への真摯な対応」等を重視する意向が、他の担当業務分野よりも強い。

## **(意見交換)**

### **(1) パートナーアンケート結果について**

- ・自治体としては、全国的な傾向や、施策に関連する情報が必要であり、「国土交通省の職員から提供される情報の有用性」については相対的に評価が高い。
- ・国から(自治体内部からも含めて)の同じような調査の依頼や、調査主体(国)側の都合で回答者側にスケジュール上のしわ寄せが来るような調査があるので、「年間スケジュールや対応力等への配慮」の満足度は相対的に評価が低い。
- ・担当業務分野のうち、「交通・物流・観光政策」を主に担当している職員の評価がやや否定的なのは、国土交通省とのコミュニケーション頻度が少ないこと等によるものではないかと考えられる。

### **(2) 地方支分部局への権限委譲について**

- ・身近で気軽に相談できるようになり、やりやすくなった。
- ・(相当数ある)簡単かつ軽微な申請等が、近くにある地方支分部局でできるようになって便利になった。
- ・地方整備局と平常時から密なコミュニケーションを図るようになったことが、新潟県中越地震時の初動対応につながった。地方整備局との平常時の密なコミュニケーションが、特に非常時において力を発揮する。
- ・案件によっては、地方支分部局において、本省との調整等により、判断に時間を要する場合もある。
- ・地方整備局建政部については、道路部や河川部等と比べると歴史が浅く、直轄事業がないものもあり、技術・知識・ノウハウ等については今後も一層の蓄積が期待される。

### **(3) 自治体での行革の取り組み例について**

- ・知事任期の4年毎に長期計画を策定し、進捗状況等を把握・確認し、2年毎に中間評価を実施している。
- ・分かりやすい指標を用いて毎年政策の点検を行い、評価結果をホームページ上で公開し、出先機関を含め、県職員も関心が高い。
- ・道路の維持管理・補修を市町村に委ね、そのために職員を市町村に出向させ、権限・予算・人をセットで動かしている。
- ・行政のイメージアップを積極的に実施しており、“応対研修”を定期的に実施。年1回の研修の他に、採用年次ごとの研修、各部署における研修等豊富に取り組んでいる。
- ・土木関連のイメージアップを目的として、小学校高学年向けに、副読本を制作し全学校に配布を実施した。
- ・各部局で優れた取り組みを推進し、コンクール等を実施。部局単位で募集した施策を職員が投票し、上位の施策を提案した部局は知事から表彰される。
- ・知事本人が市町村役場や学校等を積極的に直接訪問し、特定のテーマや施策についてのPR(出前トーク)を行っている。また、各地域からリクエストのあったテーマや、県の重点施策について、県の担当職員が各地の公民館等を訪問したり、PRしたりしている。

## 第3章 行政行動の改革の評価

### 第3章の概要

#### (1) 成果主義

国土交通省では、官庁営繕部、道路局、港湾局、気象庁、海上保安庁の5部局等では部局等の単位で政策評価の取組みが行われており、このような取組みの進展が期待される。

成果主義の取組みについては、多岐にわたる分野(マネジメント、ビジョン・大綱等、社会資本整備重点計画関連、インフラ長期整備計画、プラン・プログラム等、個別施策、以下同様) 幅広い組織(本省内部部局、外局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局、以下同様)で進展が見られた。

また、成果主義に係る優れた取組み事例が発端となって、いくつかの同様の取組みに波及した波及効果のあった事例やPDCAサイクルを基本とした環境マネジメントシステム(EMS)の取組み事例が報告された。

担当業務において、約9割の職員がアウトカム意識を持ち、約55%の職員が何らかの目標を設定し、そのうち、約7割の職員では、フィードバックがなされる等、成果主義の浸透が見られたことは評価できる。他方、国土交通省の政策目標等の認知度については、役職が下がるにつれて低下する課題も判明した。

政策評価制度については、構成する5つの方式の定着が図られただけでなく、マネジメントサイクルの推進を中心とする積極的な取組みも各方式で進められ、制度全体が進展・向上を見せている。

#### (2) 局横断的な取組み

多岐にわたる分野、幅広い組織で、局横断的な取組みの進展が見られた。

毎年、国土交通省より発行している各年度予算概要においても、各年度における連携施策(国土交通省本省実施分)は、年々増加傾向にあり、局横断的な取組みの進展が伺える。

国土交通省の仕事振りについて、国土交通省発足時と比較して総合性を重視するようになったと回答した職員が約4割を占め、否定的な回答は僅かであった。しかし、現状について肯定的な評価している職員は約1/4に留まっていることは課題である。

#### (3) 国民参画

多岐にわたる分野、幅広い組織で、国民参画の取組みの進展が見られるとともに、国民参画に向けた取組み事例が発端となって、いくつかの同様の取組みに波及した事例が

報告された。

しかし、国土交通省の施策に対する国民の参加意向について、約 2/3 の職員が過小評価していることや、国民に対する周知不足等により、国民参画の実績が低調であるなどの課題が明らかとなった。

また、早めのアナウンスメント、ゆとりを持った意見聴取期間設定が重要であるという意見があったほか、多様なライフスタイルにあわせ、休日を含めた参加機会の拡充を求める意見があり、多くの国民が参加しやすい環境を整える必要がある。

#### **(4) アカウタビリティ**

専門家からは、「巨大組織になったがために内部での情報共有がなされていない場合が多々あるのではないか」との指摘がある。職員の約 6 割は、国土交通省はマスメディアに苦手意識を持っていると回答しており、この苦手意識がマスメディアとの連携の阻害要因の一つであると考えられる。

また、国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない等の評価を「情報の発信者（国土交通省）に関する視点」、「情報交換の方法に関する視点」、「情報の内容に関する視点」の 3 つの視点から整理を行った。

#### **(5) 国民本位で効率的な質の高い行政**

省庁再編後の国土交通省の任務・役割の分かりやすさについて、国民にとって必ずしも分かりやすくなっていない。

国土交通省の仕事について、安全や交通の分野を除くと、国民の認知度は必ずしも高いとは言えないが、総じて、国民からの期待は大きい。国土交通省に対する国民のイメージには、ネガティブな印象が依然根強いが、一方で現場や窓口で接する国土交通省職員の印象は、必ずしもネガティブなものばかりではない。

また、国土交通省職員と直接関わりのある国民（例えば、国土交通省に勤務経験がある人、仕事の関係で国土交通省と取引がある人、NPO 等で付き合いがある人等）のイメージは相対的に良いものとなっている。特に本人に勤務経験がある場合、地域活動で付き合いがある場合、仕事での取引経験がある場合などでは、国土交通省によい印象を持つ割合が高くなっている。

国土交通省のパートナーである地方自治体（都道府県と政令指定市）及び事業者（5 業界）を対象に、国土交通省との仕事上のコミュニケーションについてアンケートを実施した結果、現状並びに省庁再編以前との比較においても、概ね肯定的な評価が得られた。

## 詳細目次（第3章）

第3章 行政行動の改革の評価	109
第3章の概要	
詳細目次	
第1節 成果主義	115
第2節 局横断的な取り組み	119
第3節 国民参画	121
第4節 アカウンタビリティ	123
第5節 国民本位で効率的な質の高い行政	126

調査の分野別に実施した調査結果の要点を5つのアウトカム目標毎にまとめて示す。

調査の観点	実施した調査	成果主義	局横断的な取組み
職員の取組み改革	<ul style="list-style-type: none"> <li>政策評価に係る先進的取組みについて調査</li> <li>取組み事例の収集</li> </ul>	<p>部局等の単位でのマネジメント改革が進展            政策評価における積極的な取組みが進展            政策評価に関する説明責任を充実させている            多岐に渡る分野、組織で成果主義の取組みが進展</p>	<p>多岐に渡る分野、組織で局横断的な取組みの成果が進展</p>
職員の意識改革	職員アンケート	<p>アウトカム意識が約9割の職員に浸透            政策目標等の認識は役職が下がるにつれて低下            担当業務において約55%の職員に何らかの目標設定、そのうち、約7割の職員でフィードバック            庶務、窓口業務等の目標設定が困難な職務が約3割存在</p>	<p>総合性の重視の進捗よくについて、国土交通省発足時と比較して、進んだと回答した職員が約4割を占める            現状については、評価している職員は約1/4            組織の垣根は低くなっている</p>
国土交通省についての国民等の認識	国民アンケート、グループインタビュー	<p>総花的な政策目標            「安全」及び「活力」の交通の仕事については国土交通省の仕事として強い認識            27の“仕事”の重要度認識は総じて高い            27の“仕事”の満足度は総じて低い</p>	<p>現在の総合性の重視について、職員自身の評価よりも国民の評価は厳しい</p>
	パートナーアンケート、意見交換	-	-

(注) : 積極的評価事項  
 : 消極的評価事項

国民参画	アカウンタビリティ	国民本位で効率的な質の高い行政
<p>多岐に渡る分野、組織で、国民参画の成果が進展 ある国民参画に向けた取組み事例から新たな取組み事例に波及した事例が報告された 法令で義務づけられていないが、独自の創意工夫で実施している 独自の取組みは約8割</p>	-	-
<p>国土交通省の施策に対する国民の参加意識について、約2/3の職員が過小評価 職員は、国民参画に向けた取組みの実施においては、事業の迅速性や効率性への配慮も必要という認識を有している 国民に対する周知不足 国民参画の取組みに参加する時間的負担が大きい 国民、職員のうち、国民が参加しない理由として、「参加しても地域や社会が良くなるとは思えない」と応えた国民は2割を占め、最も多い 意見が受け入れられるのか疑念を抱く国民が多い 同じ目線に立った意見のやりとりを行う機会の設定が必要である ゆとりある意見聴取期間の設定が必要である 休日を含めた機会の設定が必要である</p>	<p>国土交通省の役割や取り組みなどを十分に情報提供できていない マスメディアと十分に連携出来ない原因の一つに苦手意識がある アカウンタビリティを果たす際に、目的の明確化や効果の把握が十分に実施されていない</p> <p>国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない 公共事業に対して、国民は不正・無駄というネガティブな印象を抱いている (専門家からの意見抜粋) 巨大組織になったがために内部での情報共有がなされていない場合が多々あるのではないかと どこまで情報が共有されているのか</p>	-
-	-	<p>国土交通省職員との現在のコミュニケーションの印象は概ね肯定的 「年間スケジュールや対応力等への配慮」については相対的に概ね低い評価 過去と比較したコミュニケーションの印象は概ね肯定的 「過去と比較したコミュニケーションの印象」と「仕事のパートナーとしての満足度」に相関がある 案件によっては、地方支分部局において、本省との調整等により、判断に時間を要する場合もある</p>

次に、各アウトカム目標の代表事例は、他のアウトカム目標にも貢献しているため、他のアウトカム目標との関連をまとめて示す。

表．代表事例のアウトカム目標との関連

<成果主義>

番号	事例名	成果主義	局横断的な取組み	国民参画	アカウンタビリティ
1	官庁営繕のマネジメント改革 営繕部マネジメント改革推進事業(案)				
2	密集市街地対策				
3	国土技術政策総合研究所研究評価委員会				
4	電子国土Webシステムの普及				
5	道路見える化計画				
6	新しい河川水質指標実用化について				
7	北陸地方の港湾・空港に係る技術開発重点計画				
8	渋滞度曲線 + 渋滞カルテを活用した短期即効渋滞対策の推進				
9	じんづうさぼうのエコロジー				
10	まんなかビジョン				
11	伊勢神宮の初詣渋滞を一掃したパーク&ライド				
12	九州の5年でみえる道づくり「ちゃくちゃくプロジェクト」				
13	滝野すずらん丘陵公園の事業目標の設定				
14	上手なクルマの使い方を考えるプログラム				
15	路線バスを活用した通学時の安全確保の取組み				

<局横断的な取組み>

番号	事例名	成果主義	局横断的な取組み	国民参画	アカウンタビリティ
1	海上保安庁ヘリテレ映像の国土交通省ヘリテレ受信局を利用した災害映像情報の共有による災害の迅速化				
2	踏切対策のスピードアップ				
3	事業者間連携による「既存ストックの再利用」の推進				
4	GPS火山統合解析				
5	福岡県西方沖地震での初動対応				
6	防災情報提供センター				

<国民参画(住民参加等)>

番号	事例名	成果主義	局横断的な取組み	国民参画	アカウンタビリティ
1	河川アドプトプログラム				
2	ボランティア・サポート・プログラム				
3	みなとまちづくりの推進 「みなとオアシス」認定制度の創設				
4	米代川水系河川整備計画案に関する意見募集				
5	ワークショップへの国民参加等				
6	コミュニティバス導入に伴う課題の検証及びバス交通の活性化指針の策定				
7	道路利用者との協働パトロール				
8	下水道シンポジウム				

<国民への説明責任(アカウンタビリティ)>

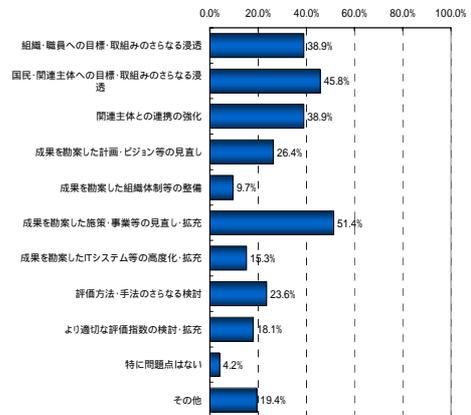
番号	事例名	成果主義	局横断的な取組み	国民参画	アカウンタビリティ
1	洪水等に関する防災情報体系の見直し				
2	松浦川における河川環境整備				
3	東京外かく環状道路(関越道～東名間)				
4	讃岐まんのう公園の管理運営				
5	荒川下流河川事務所				
6	名古屋港を知ってもらうための取組み				
7	新潟県中越地震 地域への情報提供				
8	コミュニケーションスキルの向上				

## 第1節 成果主義

職員の取組み改革、職員の意識改革、職員アンケート、国土交通省についての国民等の認識毎に実施した調査に基づく成果主義の評価を下表に示す。

表 成果主義についての評価

調査の分野	(1) 成果主義全般について	評価
1. 職員の取組み改革		<ul style="list-style-type: none"> <li>・官庁営繕部、道路局、港湾局、気象庁、海上保安庁の5部局等では部局等の単位で政策評価の取組みが行われており、政策評価が積極的に実施されていると評価でき、このような取組みの進展が期待される。《 P34～37 参照 》</li> <li>・成果主義に係る取組み事例については71事例の報告がなされた。事例の分野は、行政マネジメント、ビジョン・大綱等、社会資本整備重点計画関連、インフラ長期整備計画、プラン・プログラム等、個別施策といったように多岐に渡っていた。組織別では、本省内部部局、外局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局といった多岐に渡る部局等で成果の発現が見られた。事務所単位で事業マネジメントに先駆的に取り組んでいる事例も報告された。《 P50～53 参照 》</li> <li>・成果主義に係る優れた取組み事例が発端となって、いくつかの同様の取組みに波及した波及効果のあった事例やPDCAサイクルを基本とした環境マネジメントシステム（EMS）の取組み事例が報告された。《 P50～53 参照 》</li> <li>・事例収集を行った際に、各事例の課題を調査した結果は右図のとおりであり、「成果を勘案した施策・事業等の見直し・拡充（51.4%）」、「国民・関係主体への目標・取組みのさらなる浸透（45.8%）」、「組織・職員への目標・取組みのさらなる浸透（38.9%）」といったことが特に報告の多かった課題である。</li> <li>・事例収集を行った際に、（当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例）に該当せず、（今後解決すべき課題・障害が残った事例、解決したが今後の参考となる課題・障害があった事例）に該当するものとして「地籍整備の政策評価制度における取組み」の事例が報告され、「地籍整備の一層の推進」が課題であった。</li> </ul>



調査の分野		評価																					
1. 職員の 取組み 改革 (つづき)	(2) 政策評価 制度につ いて	<p>・国土交通省の政策評価制度の5方式(政策アセスメント、政策チェックアップ、政策レビュー、個別公共事業評価、個別研究開発課題評価)により政策のマネジメントサイクルが推進されていると評価できる。 《 P38～49 参照 》</p> <p>・政策アセスメントについては、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させ、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とすることを目指し、ロジカル・フレームワークを明確に行うことを重視して着実に実施されていると評価できる。 《 P38～39 参照 》</p> <p>・政策チェックアップについては、平成16年度から、政策チェックアップの結果を踏まえて、政策評価と連動した予算要求等を行うとともに、平成17年度から、マネジメントサイクルの充実を図る観点から、政策チェックアップの評価書の「今後の取組みの方向性」欄を、「課題の特定と今後の取組みの方向性」欄に変更し、政策評価を踏まえた問題点等の課題の抽出とそれに対応する今後の取組みの方向性についての明確な記述に努めており、取組みが進展していると評価できる。</p> <p>また、達成目標を全て100%数値化して、客観的なデータに基づく政策評価を実施し、進捗状況等に関する評価を下表の9分類(AからCまでの評価と1から3までの評価の組み合わせ。例えば、A-2は、業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、現在の施策を維持。)とし、わかりやすい形で示すことに努めていると評価できるが、より一層分かりやすくするなどの充実が求められる。 《 P40～42 参照 》</p> <table border="1" data-bbox="592 1294 1410 1659"> <tbody> <tr> <td rowspan="3">A</td> <td>1</td> <td>業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、施策の改善等の方向性を提示</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、現在の施策を維持</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、施策の中止(指標の廃止を含む)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">B</td> <td>1</td> <td>業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、施策の改善等の方向性を提示</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、現在の施策を維持</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、施策の中止(指標の廃止を含む)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">C</td> <td>1</td> <td>判断できないもので、施策の改善等の方向性を提示</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>判断できないもので、現在の施策を維持</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>判断できないもので、施策の中止(指標の廃止を含む)</td> </tr> </tbody> </table> <p>・政策レビューについては、テーマ選定のため幹部会が開催されるなど、トップダウンの取組みがなされていることは評価できる。</p> <p>しかし、現状では、幹部会の開催が不定期で毎年度開催されていないことや、個別政策レビューの実施において、その検討段階から幹部の意見を反映させる機会が必ずしも十分確保されていないなど、トップダウンによる取組みをさらに進めていく必要がある。</p> <p>また、政策レビューテーマ選定基準については「国民の評価ニーズが高いもの」、「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</p>	A	1	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、施策の改善等の方向性を提示	2	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、現在の施策を維持	3	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、施策の中止(指標の廃止を含む)	B	1	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、施策の改善等の方向性を提示	2	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、現在の施策を維持	3	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、施策の中止(指標の廃止を含む)	C	1	判断できないもので、施策の改善等の方向性を提示	2	判断できないもので、現在の施策を維持	3	判断できないもので、施策の中止(指標の廃止を含む)
A	1	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、施策の改善等の方向性を提示																					
	2	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、現在の施策を維持																					
	3	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、施策の中止(指標の廃止を含む)																					
B	1	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、施策の改善等の方向性を提示																					
	2	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、現在の施策を維持																					
	3	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、施策の中止(指標の廃止を含む)																					
C	1	判断できないもので、施策の改善等の方向性を提示																					
	2	判断できないもので、現在の施策を維持																					
	3	判断できないもので、施策の中止(指標の廃止を含む)																					

		<p>考えられるもの」といった基準を設定して政策レビューテーマの選定に努めていると評価できる。</p> <p>今後は社会経済情勢の変化に的確迅速に対応して政策レビューを実施するため、より一層の工夫が必要である。また、国民の評価ニーズを的確に反映するため、有識者の意見を拝聴する等の工夫をする必要がある。 《 P43～45 参照 》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別公共事業評価については、平成 16 年 2 月に策定した「公共事業の費用便益分析に関する技術指針」に基づき、各事業分野において共通的に考慮すべき事項について、各事業の費用便益分析マニュアル等に適切に反映させて順次運用を行っており、事業評価システムの充実に向けた国土交通省独自の取組みの定着が図られているとともに、所管公共事業の評価結果の信頼性が高められていると評価できる。</li> <p>その一方で、本指針に基づいた改定がまだ行われていないマニュアル等もいくつか存在する。また、完了後の事後評価については平成 15 年度の本格導入から徐々に評価実績は蓄積されてきていることから、それらを踏まえた事業評価システムの充実が求められる。</p> <p>《 P46～47 参照 》</p> <li>・個別公共事業評価については、各事業の評価結果を行政機関が行う政策の評価に関する法律第 10 条の規定に基づき評価書として公表しており、評価の透明性やアカウントビリティの向上が図られていると評価できるが、一方で新規事業採択時評価及び再評価においては、事業を採択及び継続する上での評価のポイントがあまり明確に記述されていないとの指摘がある。《 P47～48 参照 》</li> <li>・個別研究開発課題評価については、評価委員の指摘を踏まえて研究計画の修正や採択課題の見直しを図るなど、評価制度の確実な定着が図られるとともに、独自の取り組みについても成果をあげていると評価できる。しかしながら建設技術研究開発助成制度については、制度創設以降、採択件数が増加を示しているため、外部評価委員の評価に係る時間と労力が著しい負担となっている。《 P49 参照 》</li> </ul>
--	--	--

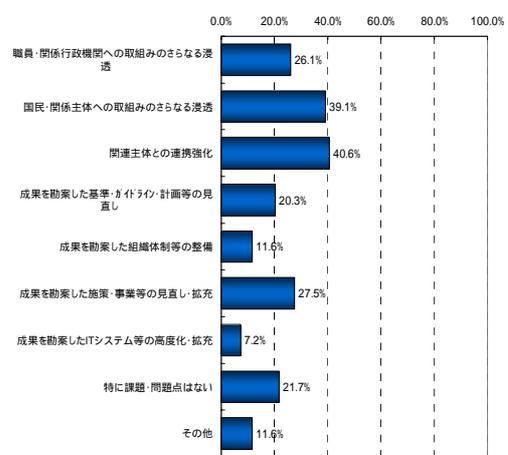
調査の分野	評価
2. 職員の意識改革	<ul style="list-style-type: none"> <li>・省庁再編後の5年間を振り返ると、約4割の職員が、以前よりアウトカムを意識するようになったと回答しており、アウトカム意識の浸透が進んだと評価できる。《 P67 参照 》</li> <li>・担当業務において、アウトカムを意識している職員が約9割であり、アウトカム意識は職員に広く浸透していると評価できる。しかしながら、国土交通省の政策目標が設定されていることを認知していない職員が全体の4割もあり、役職別で見ても、トップ管理職で20%弱、管理職でも25%強が認知していないことに加えて、非管理職では、50%弱の職員が認知していない。アウトカム意識や政策目標の認知度を含めて、役職別にみると、トップ管理職から管理職、非管理職の順に、浸透度が低下する傾向が顕著である。 《 P64～69 参照 》</li> <li>・担当業務において、約55%の職員が「何らかの目標が設定されている」と回答しているが、残りの「目標が設定されていない」と回答した職員については、その大半が、庶務や窓口業務などの職務に携わっており、職務の性質上、目標の設定が困難であると考えられる。これらの職員を除けば、大部分の職員が、何らかの目標が設定されているとしており、そのうち、約7割の職員が、フィードバックがなされているとしていることから、PDCAサイクルが機能していると評価できる。《 P67～68 参照 》</li> </ul>
3. 国土交通省についての国民等の認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省の仕事について、国土交通省の仕事が幅広くて、生活者の認識を大きく超え、壮大かつ掴み所がない印象を持たれていると評価できる。《 P99 参照 》</li> <li>・国土交通省の政策目標（5分野、27政策目標）については5分野27政策目標は総花的な印象を持たれるとともに、政策目標相互間に重複感を感じる声が多かったと評価できる。 また、一般国民に馴染みのない用語が多く（アメニティ、モビリティ等）、直観的に中身の理解が容易でない項目もあるとされたと評価できる。 ただし、「安全」に関わる仕事及び「活力」のうち交通に関わる仕事の分野については、政策目標も含めて、国土交通省の仕事として強く認識されているが、それ以外の分野については、果たして国土交通省の仕事として相応しいのか、違和感を持つという意見が目立った。その理由として、「安全」以外の分野では、国土交通省単独で対応が困難な政策、むしろ他省庁が中心的役割を持つ政策、あるいは、政府全体で対応すべき政策と思われるものが多いと指摘された。《 P81～84 参照 》</li> <li>・国土交通省の27の“仕事”の重要度認識については総じて重要度認識は高い。特に国土交通省と関連が強いと思われる“仕事”については重要度認識が高く、他省庁と関連が強いと思われる“仕事”については重要度認識が低いと評価できる。《 P82 参照 》</li> <li>・国土交通省の27の“仕事”の満足度については、総じて満足度が低い。国土交通省と関連が強いと思われる“仕事”については相対的に満足度が高く、他省庁と関連が強いと思われる“仕事”については相対的に満足度が低いと評価できる。《 P83 参照 》</li> </ul>

## 第2節 局横断的な取組み

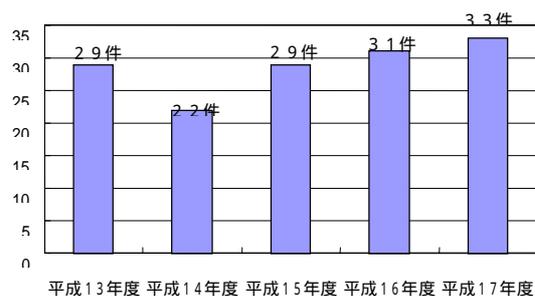
職員の取組み改革、職員の意識改革、職員アンケート、国土交通省についての国民等の認識毎に実施した調査に基づく局横断的な取組みの評価を下表に示す。

表 局横断的な取組みについての評価

調査の分野	評価
1. 職員の取組み改革	<p>・局横断的な取組みに係る事例として、68 事例が報告された。分野別では、ビジョン・大綱等、インフラ整備長期計画、プラン・プログラム等、個別施策及びその他に及んでおり、多岐に渡っている。組織別では、本省内部部局、外局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局及びその他といった、多岐に渡る部局等で取組みが進んでいることが明らかとなった。《 P55～57 参照 》</p> <p>・事例収集を行った際に、各事例の課題を調査した結果は右記のとおりであり、「関係主体との連携の強化（40.6%）」、「国民・関係主体への取組みのさらなる浸透（39.1%）」といったことが特に報告の多い課題であった。</p> <p>・事例収集を行った際に、（当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例）に該当せず、（今後解決すべき課題・障害が残った事例、解決したが今後の参考となる課題・障害があった事例）に該当するものとして4事例が報告された。《 P55 参照 》</p> <p>・なお、上記の68事例は、局横断的取組みのうち、効率性の観点から、「当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例」、「今後解決すべき課題・障害が残った事例、解決したが今後の参考となる課題・障害があった事例」のいずれかもしくは両方に該当する事例に焦点を絞って収集を行ったものではないが、毎年、国土交通省より発行している各年度予算概要においても、各年度における連携施策（国土交通省本省実施分）は、右記のとおり着実に実施されていることがわかる。</p> <p>さらに、現時点では、施策の連携と総合化を区別せず、取組みを強化してきている。平成18年度予算より、両者を合わせて発表しており、18年度予算内示では、33件が挙げられている。</p> <p>・以上のように、国土交通省発足を機に、旧4省庁間の連携施策の取組みが着実に強化され、さらに、一体として目標を達成する施策の総合化が進められてきており、局横断的な取組みは一定の成果をあげていると評価することが出来る。</p>



予算内示における連携施策（国土交通省本省実施分）は、以下のとおり着実に実施されている。



各年度予算概要より

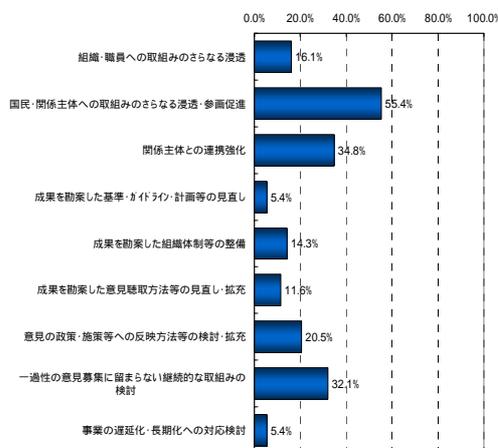
調査の分野	評価
2. 職員の意識改革	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省全体の仕事ぶりについて、国土交通省発足時と比べると、総合性を（やや）重視するようになったと回答している職員が約4割を占める一方、否定的な回答はわずかであり、局横断的な取組みが進んできたことが職員の実感から読み取れる。《 P71 参照 》</li> <li>・しかし、現在の国土交通省の仕事ぶりを見ると、総合性の重視について肯定的な回答をしている職員は約1/4程度に過ぎない。《 P71 参照 》</li> <li>・「垣根」が低くなったと思う職員は30%近くを占める一方、「垣根」が高くなったと答えた職員は2%に過ぎず、旧4省庁間の職員の連携意識が醸成されつつあることがうかがえる。《 P72～73 参照 》</li> </ul>
3. 国土交通省についての国民等の認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省による局横断的な取組みについて、職員よりも国民の評価は厳しい。《 P85 参照 》</li> </ul>

### 第3節 国民参画

職員の取組み改革、職員の意識改革、職員アンケート、国土交通省についての国民等の認識毎に実施した調査に基づく国民参画の評価を下表に示す。

表 国民参画についての評価

調査の分野	評価
1. 職員の取組み改革	<p>・国民参画に係る事例として、112 事例が報告された。事例の分野は、ビジョン・大綱等、インフラ整備長期計画、プラン・プログラム等、個別施策及びその他に及んでおり、多岐に渡っている。組織別では、本省内部部局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局及びその他といった、多岐に渡る部局等で取組みが進んでいることが明らかとなった。《 P59～61 参照 》</p> <p>・ある国民参画に向けた取組み事例が発端となって、いくつかの同様の取組み事例に波及した事例が報告された。《 P59～61 参照 》</p> <p>・事例収集を行った際に、各事例の課題を調査した結果は右記のとおりであり、「国民・関係主体への取組みのさらなる浸透・参加促進（55.4%）」「関係主体との連携強化（34.8%）」「一過性の意見募集に留まらない継続的な取組みの検討（32.1%）」といったことが特に報告の多い課題であった。</p> <p>・事例収集を行った際に、（当初想定を上回る等、相当の成果を上げた事例、先駆的事例）に該当せず、（今後解決すべき課題・障害が残った事例、解決したが今後の参考となる課題・障害があった事例）に該当するものとして4事例が報告された。《 P59 参照 》</p> <p>・収集した事例のうち、約8割は法令で義務づけられていないが、独自の創意工夫で実施している取組みであった。 残る2割の法令等は、「河川法」といった個別法や、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」等国民参画に関する指針を示すガイドラインや、「美しい国づくり政策大綱」といった大綱に基づき国民参画に向けた取組みを実施している事例であった。 国土交通省としては、根拠法令等がなくとも積極的に国民参画に取り組んでいると評価できる。《 P59 参照 》</p>



調査の分野	評価
2. 職員の意識改革・国土交通省についての国民等の認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 職員アンケートによると、国土交通省の施策に対する国民の参加意識について、約2/3の職員は過小評価していることが分かった。職員の意識を変えていくことが一つの課題と評価できる。《 P87 参照 》</li> <li>・ 職員アンケートによれば、「国民参画に向けた取組みの今後のあり方について、意志決定や事業完了までに要する時間があまり増えない程度で、さらに充実させるべき」と回答した職員が約半数を占める。さらに、「意志決定や事業完了までに要する時間が大幅に増加しても、さらに充実させるべき」と回答した職員の割合よりも、「事業の迅速性や効率性を考慮し、内容の簡素化を図っていくべき」と応えた職員の割合が上回る。国民参画に向けた取組みの実施に当たっては、事業の迅速性や効率性への配慮も必要という認識を有しているものと評価できる。《 P74 参照 》</li> <li>・ 国民アンケートによれば、国土交通省の施策について、約半数が国民参画に向けた取組みに参加することを望んでいるとの結果が得られているが、他方、国民参画の取組みを認知しているのは1割強、実際に参加したことのあるのは2%であった。国民参画の取組みの国民に対する周知が不足しているものと評価できる。《 P86～87 参照 》</li> <li>・ 国民アンケート及び職員アンケートの結果から、国民参画の取組みに参加する際の国民の時間的負担が大きいと評価できる。時間的負担の少ない、より気軽に参加できる国民参画のあり方が問われていると評価できる。《 P88 参照 》</li> <li>・ 国民アンケート及び職員アンケートから、国民、職員のうち、国民が参加しない理由として、「参加しても地域や社会が良くなるとは思えない」と回答した割合は、国民が一番多いことが判明した。その理由として、グループインタビューの結果から、初めから結論ありきで、参加するメリットが感じられないことと考えられているためであることが考えられる。国民に、参加することに地域や社会に与える影響が予想より大きいことの理解を促進できれば、参加希望が行動に結びつく可能性を持っていると評価できる。《 P88 参照 》</li> <li>・ グループインタビューの結果から、同じ目線に立った、言葉による意見のキャッチボール機会を拡充する必要があると評価できる。 また、早めのアナウンスメント、ゆとりを持った意見聴取期間設定が重要であるという意見があったほか、多様なライフスタイルにあわせ、休日を含めた参加機会の拡充を求める意見があった。多くの国民が参加しやすい環境を整える必要があると評価できる。《 P88 参照 》</li> <li>・ 国民アンケートでは、「マスコミで見聞きする以外にも関わりある」と回答した国民の国土交通省に対するイメージは、「マスコミで見聞きする程度である」と回答した国民よりも、比較的良いという結果が出ていることから、国民参画を活発にし、多くの国民に関わりを持ってもらうことが、国土交通省に対するイメージ向上につながるものと考えられる。《 P97～98 参照 》</li> </ul>

## 第4節 アカウンタビリティ

### 1. 現状の評価

国土交通省がさまざまな場面で取り組んでいるアカウンタビリティについて、現状の評価を行う。評価の方法は、情報の受信者である「国民からの評価」、情報の発信者である「国土交通省職員の意識」を把握するとともに、国土交通省のアカウンタビリティを果たす取り組みに対する専門的な視点として「懇談会における専門家からの意見」等を基に整理・分析した。

なお、その際にはアカウンタビリティを果たす際に重要となる対話を通じた行政コミュニケーションの4要素（ . 情報の発信者、 . 情報の受信者、 . 情報交換の方法、 . 情報の内容：下図）の視点を考慮する。

本評価は、国土交通省が行うアカウンタビリティに関するものであり、「 . 情報の受信者（国民）」については、国土交通省がアカウンタビリティを果たす際の与条件として扱うものとする。

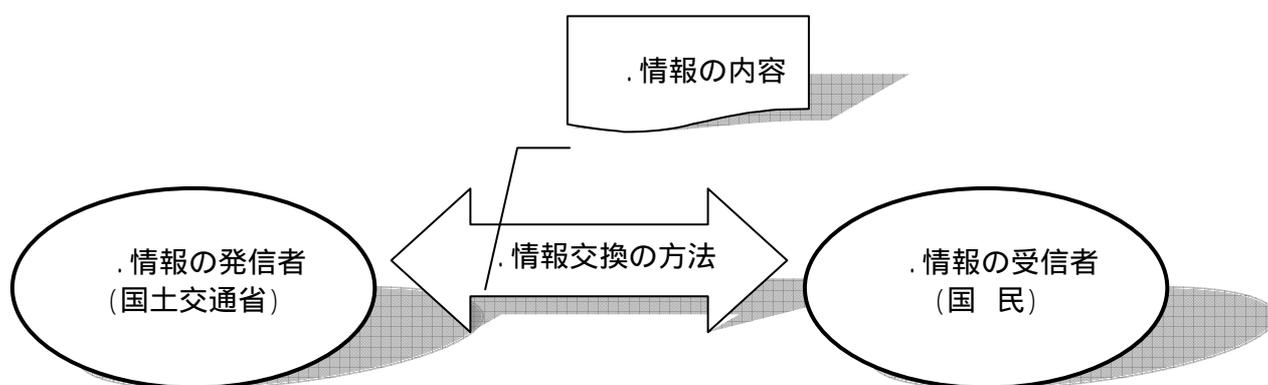


図 対話を通じた行政コミュニケーションの4要素

## 2.まとめ

第2節の職員アンケート及び第3節の国民アンケート、専門家からの意見・評価で示した、国土交通省のアカウントビリティを果たす取り組みの現状の分析および評価結果を「情報の発信者(国土交通省)」、「情報交換の方法」の視点から下表に取りまとめる。

表 アカウントビリティの現状評価のとりまとめと課題の切り口

評価の視点	国民からの評価	職員の認識
情報の発信者(国土交通省)に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省の取り組みや役割などを十分に情報提供できていない。</li> <li>国土交通省内で基礎的かつ重要な情報が必ずしも十分に共有されていない。</li> <li>初期段階での情報提供が十分に出来ていない。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共事業に対して国民は不正・無駄というネガティブな印象を抱いている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>マスメディアと十分に連携できていない原因の一つに苦手意識がある。</li> <li>アカウントビリティを果たす際に、目的の明確化や効果の把握が実施されていない。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相手に応じた情報提供が十分に出来ていない。</li> </ul>
情報交換の方法に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省から幅広い層への情報発信が不十分である。</li> <li>アカウントビリティを果たす際に、目的の明確化や効果の把握が実施されていない。</li> </ul>
情報の内容に関する視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相手に応じた情報提供が十分に出来ていない。</li> </ul>

専門家の意見・評価		課題の切り口
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巨大組織になったがために内部での情報共有がなされていない場合が多々あるのではないかと。どこまで情報が共有されているのか。</li> </ul>		<p>アカウントビリティに対する国土交通省内部の組織や<b>体制</b>に関する課題がある。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省はマスメディアに対して最初から及び腰のところがあるが報道に誤りがあれば正々堂々と反論しないとイケないのではないかと。</li> <li>・ 情報というものが全部開示されていない。部分的な開示で我々も判断するのは問題が多い。</li> </ul>		<p>アカウントビリティに対する国土交通省職員の<b>意識</b>の課題がある。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相手の関心事と国土交通省が伝えなければならないことは必ずしも一致しないため、うまく相手に情報が伝わらないのではないかと。</li> <li>・ 全ての住民と合意形成に至ることは実際には非常に困難であり、目標の設定が不十分だといつまでも同じ議論の繰り返しになり結論が出ない場合があるのではないかと。</li> </ul>		<p>相手との関係を構築する<b>技術</b>に関する課題がある。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ すばらしいパンフレットがよくあるが、多くの人に伝えたい場合には関心がある人にしか見てももらえないという意味では、一定の成功でしかないのではないかと。</li> <li>・ 国と自治体が連携しなければいけないのに関係者の情報共有がうまくできていない場合があるのではないかと。</li> </ul>		<p>幅広い層への情報発信や効果の把握等のための<b>手段</b>に関する課題がある。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国民からの意見が施策や事業にどのように反映されたかが重要であり、その反映の結果とその理由をフィードバックすることが必要ではないかと。</li> <li>・ 書いてあるからいいのではないかと、というようにホームページがアリバイ作りのようになっているのではないかと。</li> </ul>		<p>相手に応じた情報提供など<b>内容</b>に関する課題がある。</p>

## 第5節 国民本位で効率的な質の高い行政

国土交通省についての国民等の認識毎に実施した調査に基づく国民本位で効率的な質の高い行政についての評価を下表に示す。

表 国民本位で効率的な質の高い行政についての評価

調査の分野	評価
国土交通省についての国民等の認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 省庁再編後の国土交通省の任務・役割の分かりやすさについて、国民にとって必ずしも分かりやすくはなっていないと評価できる。《 P94 参照 》</li> <li>・ 国土交通省に対する全体的なイメージについては、「天下り」「談合」「縦割り行政」「箱物行政」等に代表されるネガティブな印象が根強く、良いイメージを持っている国民は少ないと評価できる。他方、現場や窓口で接する国土交通省職員の印象は、必ずしもネガティブなものばかりではない。《 P99 参照 》</li> <li>・ 過去概ね5年程度を振り返った国土交通省の印象については「特に変化なし」、もしくは「良くはなっていない」と評価できる。《 P95 参照 》</li> <li>・ 国土交通省の掲げる「仕事の進め方の改革(三つの視点、五つの方針)」についての印象は、総じて厳しい結果となっている。《 P95 参照 》</li> <li>・ 国民の多くは国土交通省のことについて、マスコミ(TV、新聞等)で見聞きする程度であり、国民のイメージの多くがマスコミ報道により形成されていると評価できる。《 P96 参照 》</li> <li>・ 回答者を国土交通省のことについて、マスコミ(TV、新聞等)で見聞きする程度の人と、マスコミ(TV、新聞等)で見聞きする以外にも関わりがある人(例えば、国土交通省に勤務経験がある人、仕事の関係で国土交通省と取引がある人、NPO等で付き合いがある人等)に分けると、マスコミ(TV、新聞等)で見聞きする程度の人よりもマスコミ(TV、新聞等)で見聞きする以外にも関わりがある人のほうが「良いイメージ」を持っていると評価できる。特に本人に勤務経験がある場合、地域活動で付き合いがある場合、仕事での取引経験がある場合など、国土交通省と直接接する機会がある場合、国土交通省によい印象を持つ割合が高くなっている。《 P97～98 参照 》</li> <li>・ 国土交通省職員との現在のコミュニケーションの印象は概ね肯定的であると評価できる。《 P97～98 参照 》</li> <li>・ 「提供する情報の有用さ」については相対的に肯定的評価であり、「年間スケジュールや対応力等への配慮」については相対的に概ね否定的な評価である。《 P100～101 参照 》</li> <li>・ 「相談や協議への迅速な対応」、「助言や指導的確性」、「提供する情報の有用さ」が重視されていると評価できる。《 P102 参照 》</li> <li>・ 過去と比較したコミュニケーションの印象は概ね肯定的であると評価できる。《 P103 参照 》</li> <li>・ いずれの業界でも、「提供する情報の有用さ」については向上したとする回答が比較的多い。《 P103 参照 》</li> <li>・ 概ね過半数以上の回答者が、パートナーとしての国土交通省に満足しているとは評価できる。《 P104 参照 》</li> <li>・ 「過去と比較した国土交通省とのコミュニケーションの印象」と「仕事のパートナーとしての国土交通省の満足度」の傾向は概ね一致している。《 P104 参照 》</li> <li>・ 地方支分部局については、省庁再編以降、身近で気軽に相談できるようになるとともに、簡単かつ軽微な申請等ができるようになって便利になったとの意見がある。《 P107 参照 》</li> <li>・ 地方整備局との平常時の密なコミュニケーションが、特に非常時において力を発揮するとの意見がある。《 P107 参照 》</li> <li>・ 案件によっては、地方支分部局において、本省との調整等により、判断に時間を要する場合もあるとの意見がある。《 P107 参照 》</li> </ul>

## 第4章 今後の課題と対応方針・改善策

### 第4章の概要

#### (1) 成果主義

成果主義に基づく取組みを、より多くの分野で広く組織全体に普及させるために、好事例のデータベース化を図り、職員に随時、閲覧利活用できるようにする。

また、アウトカム意識や政策目標、業績指標について、全職員の認知度を向上させるため、日常業務、研修、広報誌やHP等、様々なツールと機会を利用して広く職員を対象に啓発・周知を図る。

特に、研修プログラムについては、上述の対応方針に照らして、質及び量の両面から充実を図る。その他、アウトカム目標の設定が難しいと思われる職務についても、アウトカム意識の浸透を図るため、代替手段も含めて、どのような方法が考えられるかを検討する。

国土交通省の政策目標（5分野、27政策目標）については、十分に認識されていないものもあり、積極的な情報発信の必要性に留意するとともに、分かりにくさも指摘されることから、これらへの対応の必要性にも留意する。

政策評価制度については、マネジメントサイクルの確立に向けつつ、各方式固有の課題への対応も含めて、更なる改善・向上に努める。

具体的には、政策アセスメントについては、事後検証について政策チェックアップの中で行う（業績指標を新たに位置付けることを含む。）ことや政策レビューの中で行うことなどが必要である。

政策チェックアップについては、事前に中間年度の目標や判定基準を記せるものは記述し、出来ないものは判定根拠を記述することを徹底するとともに、特に実績値が目標値への伸びを示していないもので「成果を示している」という評価をつけるものや、「成果を示していない」として「現状の施策を維持」の評価をつけているものはその判定根拠の説明の充実に努めることとする。

政策レビューについては、幹部会を毎年定期的開催するとともに、政策レビューを実施する際に参考とすることのできるガイダンスを作成することとする。

個別公共事業評価については、これまでの各事業の完了後の事後評価結果や事業評価監視委員会の指摘等を踏まえ、事業評価システムの充実に向けた検討

を行う。

個別研究開発課題評価については、新たな「国土交通省研究開発評価指針」の策定を検討する。

## **(2) 局横断的な取組み**

取組みの推進及び職員間の連携意識向上を図るため、組織の幹部職員が常に施策の連携、施策の総合化を意識して業務に取り組むことにより職員の意識を高めるほか、人事、研修に関して、施策の連携、総合化を向上させる取組みについて検討を行う。

## **(3) 国民参画**

国民参画の取組みの実施方法及び周知方法について、地方局、事務所等の単位で改めて検討するほか、組織の幹部職員が、国民参画の取組みの意義を理解し、業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。

## **(4) アカウンタビリティ**

「情報を発信する内容・手段」、「職員の意識・技術」、「組織の体制」の視点から、国民との双方向コミュニケーション不足やマスメディアへの苦手意識があるために対応が不十分、内部アカウンタビリティ（組織内での情報共有）の必要性など計11の課題が導き出された。これに基づき、

「事業及び施策に関する情報の提供を行うとともに、意見を収集しフィードバックするなど、双方向コミュニケーションを積極的に行う」

「マスメディアは国民とのパイプ役であることを認識し、記者発表以外の方法も含めて自発的に当方の考えを伝えるなど、意見交換を行う努力をする」

「国土交通省内での情報伝達・情報共有を図り、最低限の知識として認識する」といった15の取組みの方向性を検討し整理した。さらに、この取組みの方向性を踏まえて、別途、「行動指針」を策定する。

## **(5) 国民本位で効率的な質の高い行政**

国土交通省の任務・役割だけでなく、個別の施策や事業について、現時点での姿だけでなく、これまでやってきたことや、今やろうとしていること、更に今後の改善努力も含めて、国土交通省のありのままの仕事ぶりを、多様な手段を通じて、国民に対してオープンに情報提供する。また、国民が国土交通省の職員の仕事ぶりを、直接見聞できる機会を出来る限り増やすよう努める。

国土交通省の仕事上のパートナー（業界・自治体）とのコミュニケーションでは、「相手の年間スケジュールや対応力等への配慮」に特に留意しつつ、今後とも、継続的な改善・向上に努める。

## 詳細目次（第4章）

第4章 今後の課題と対応方針・改善策	127
第4章の概要	
詳細目次	
第1節 成果主義	133
1 成果主義全般について	
(今後の課題)	
(対応方針・改善策)	
2 政策評価制度について	
(1) 政策アセスメント	
事後検証の充実	
(今後の課題)	
(対応方針・改善策)	
評価書による政策の「効率性」等の説明の記述	
(2) 政策チェックアップ	
政策評価と予算・決算の連携強化	
(今後の課題)	
(対応方針・改善策)	
施策等による効果の明確化(分析の充実)	
(今後の課題)	
(対応方針・改善策)	
評価結果の判定基準の説明の充実	
(今後の課題)	
(対応方針・改善策)	
業績指標等の改善	
(行政活動の結果を反映できる指標の設定)	
(今後の課題)	
(対応方針・改善策)	
(目標設定の考え方やその根拠の明確化)	
(今後の課題)	
(対応方針・改善策)	
(3) 政策レビュー	
取り組みの進展	

( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
分析手法の進化	
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
( 4 ) 個別公共事業評価	
事業評価システムの充実	
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
評価結果の公表内容の充実	
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
( 5 ) 個別研究開発課題評価	
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
第 2 節 局横断的な取り組み	146
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
第 3 節 国民参画	147
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
第 4 節 アカウンタビリティ	148
1 課題の分類	
2 今後の課題と対応方針・改善策	
( 1 ) 情報の内容及び情報交換の方法 ( 情報を発信する内容・手段 )	
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
( 2 ) 職員の意識	
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
( 3 ) 職員の技術 ( スキル ) に関する課題	
( 今後の課題 )	
( 対応方針・改善策 )	
( 4 ) 組織の体制	
( 今後の課題 )	

（対応方針・改善策）	
第5節 国民本位で効率的な質の高い行政	154
1 国土交通省についての国民等の意識	
（今後の課題）	
（対応方針・改善策）	
第6節 課題と対応方針・改善策のまとめ	156



## 第1節 成果主義

### 1. 成果主義全般について

#### (今後の課題)

報告された事例が抱える課題については「成果を勘案した施策・事業等の見直し・拡充」、「国民・関係主体への目標・取組みのさらなる浸透」、「組織・職員への目標・取組みのさらなる浸透」、「関係主体との連携の強化」といった課題が多く、それぞれの課題への適切な対応を進めていく必要がある。

《 P115 参照 》

部局等の単位で政策評価に取り組んでいる事例、成果主義を基本とした事例、波及効果のあった事例、環境マネジメントシステムの取組み事例といった成果主義に係る好事例について、情報共有できるような仕組みが必要である。 《 P115 参照 》

成果主義を基本とした取組みをより多くの分野で広く波及させることが課題である。 《 P115 参照 》

#### (対応方針・改善策)

成果主義に係る好事例を適宜、収集してデータベース化を図り、職員が随時、閲覧し利活用できるようにする。

#### (今後の課題)

アウトカム意識については、職員に広く浸透していることが確認できた。しかしながら、国土交通省の政策目標が設定されていることを認知していない職員も、役職毎に差はあるものの依然として多く、職員全体に対して政策評価制度をはじめ、政策目標や業績指標について、周知・啓発することが課題である。

《 P118 参照 》

アウトカム意識や政策目標の認知度を含めて、役職別にみると、トップ管理職から管理職、非管理職の順に、浸透度が低下する傾向が顕著である。従って、非管理職の職員への周知・啓発に取り組むとともに、併せて、管理職の意識を喚起して、部下への指導を強化することも課題である。 《 P118 参照 》

担当業務において、「目標が設定されていない」と回答した職員については、その大半が庶務や用地、窓口業務など、職務の性質上アウトカム目標の設定が難しいと思われる職務に携わっているが、アウトカム意識の浸透を図るために、どのような方法が考えられるかを検討する必要がある。《 P118 参照 》

### （対応方針・改善策）

広く職員全体に対して、アウトカム意識の浸透を図り、政策目標や業績指標を含めた政策評価制度の認識を促すとともに、特に管理職層の意識を喚起して、部下への指導を強化するため、講演会、勉強会、定例的な会議、研修、広報誌やHP等の様々なツールや機会を利用して、広く職員を対象に、啓発・周知を行う。

特に、研修プログラムについては、上述の対応方針に照らして、質及び量の両面から充実を図る。

その他、アウトカム目標の設定が難しいと思われる職務についても、アウトカム意識の浸透を図るため、代替手段も含めて、どのような方法が考えられるかを検討する。

### （今後の課題）

一般国民に馴染みのない用語については、分かりやすい用語とすることが課題である。

《 P118 参照 》

「安全」及び「活力」のうち交通に関わる仕事以外の分野については、国土交通省の仕事として相応しいのかという違和感の解消が課題である。

《 P118 参照 》

### (対応方針・改善策)

国土交通省の政策目標（５分野、２７政策目標）については、十分に認識されていないものもあり、積極的な情報発信の必要性に留意する。

国土交通省の政策目標（５分野、２７政策目標）については、分かりにくさが指摘されるものもあり、これらへの対応の必要性に留意する。

## 2. 政策評価制度について

### (1) 政策アセスメント

#### ・事後検証の充実

#### (今後の課題)

マネジメントサイクルの確立の観点からは、政策アセスメントの対象とする施策等の事後検証が不可欠であり、これまでも政策チェックアップや政策レビュー等において検証されているところであるが、さらに充実するため、政策アセスメントの評価書に事後検証の実施方法及び時期について明確に記述するとともに着実に実施することが必要である。また、政策アセスメントの段階で事後の時点での検証を行う上でも得ようとする効果（「どの程度」）を特定しておくことが必要である。

### (対応方針・改善策)

具体的には、事後検証について政策チェックアップの中で行う（業績指標を新たに位置付けることを含む。）ことや政策レビューの中で行うことなど事後検証の方法や実施時期を明確に記述するとともに着実に実施することが必要である。

また、政策により得ようとする効果（「どの程度」）について、出来る限り達成目標を数値化するなどして記述する。

得ようとする効果の特定が記述されている例

国土交通省の例

「総合的な宅地防災対策の推進」（平成 17 年度政策アセスメント）「危険な大規模盛土造成地（全国で約 1,000 箇所）について、今後 10 年間で半減させることを目指す。」と明確に記述されているものもある。

## ・評価書による政策の「効率性」等の説明の充実 (今後の課題)

政策アセスメントの評価書について、例えば、記述が不十分との指摘がある「効率性」及び「有効性」等についても、説明を充実させるようにする必要がある。

## (対応方針・改善策)

評価書における政策の「効率性」等の説明を充実させる。

効率性・有効性が適切に記述されている例

国土交通省の例

(効率性)

「都市水害対策共同事業の創設」

～内水氾濫対策を受け持つ下水道と、洪水氾濫対策を受け持つ河川が連携共同し、相互の施設を出水特性や規模に応じて融通利用することにより、効率的な浸水対策を推進する施策～

わずかな投資により、両事業の既存ストックを相互に有効活用することができ、計画を超える集中豪雨に対しても一定の対応が可能となることから、十分な効率性を有する。

(有効性)

「運転者登録制度の実施地域拡大等によるタクシーの安全性・質の向上」

～タクシー運転者の登録制度の拡充や、運転者の要件の見直し等を行う施策～

タクシー事業は、実際の安全性・サービスの水準が個々のドライバーの瞬時の判断や対応に任され、運転者の質が安全性・サービスの質に直結するという特性を有していることから、運転者登録制度を拡充し、他の都市で登録の取り消しを受けている運転者についても登録を受けられなくすること等により悪質な運転者を排除し、運転者の質の確保・向上を図ることが、安全・安心なタクシーサービスの提供を促進するためには有効である。

## (2) 政策チェックアップ

### ・政策評価と予算・決算の連携強化

#### (今後の課題)

平成18年7月7日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」においても「政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算とその成果を評価できるようにする仕組みについて、引き続き予算書・決算書の見直しを行い、平成20年度予算を目途に実施する。」とされていることから、これへの対応が必要である。

#### (対応方針・改善策)

上記の基本方針を受けて、政策評価と予算・決算との連携の強化を図るべく、平成20年度の予算要求から、政策チェックアップの単位と予算書・決算書の表示科目の単位を対応させるよう進めている。

### ・施策等による効果の明確化（分析の充実）

#### (今後の課題)

政策チェックアップを構成している施策等について、マネジメントサイクルの観点から、施策等の実施から結果の実現、アウトカムの発現に至る因果関係を分析し、関連するマーケットの動向や外部要因なども含めてその施策等による効果や影響度合いを明確にし、政策チェックアップだけの分析が困難な場合は政策レビューなどの他の手法で分析に努めることも必要である。

#### (対応方針・改善策)

政策チェックアップにおいて可能な範囲で分析を試みる。また、進捗の悪いものなども含め、政策レビューなどの他の手法を用いて分析を試みる。

**・評価結果の判定基準の説明の充実  
(今後の課題)**

評価結果については、以下の組み合わせにより評価結果をつけている。しかし、施策によって結果の発現までに数年かかるものもあり、また、数値の取り方などによっても変わるため、指標の違いに配慮し、各指標毎に実績値の持つ意味について評価書において説明に努めることが必要である。

A	1	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している（目標を達成している）もので、施策の改善等の方向性を提示
	2	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している（目標を達成している）もので、現在の施策を維持
	3	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している（目標を達成している）もので、施策の中止（指標の廃止を含む）
B	1	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない（目標を達成していない）もので、施策の改善等の方向性を提示
	2	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない（目標を達成していない）もので、現在の施策を維持
	3	業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない（目標を達成していない）もので、施策の中止（指標の廃止を含む）
C	1	判断できないもので、施策の改善等の方向性を提示
	2	判断できないもので、現在の施策を維持
	3	判断できないもので、施策の中止（指標の廃止を含む）

**(対応方針・改善策)**

事前に中間年度の目標や判定基準を記せるものは記述し、出来ないものは判定根拠を記述することを徹底することで、わかりやすい記述に努めるとともに、特に実績値が目標値への伸びを示していないものでA(成果を示している)という評価をつけるものや、B(成果を示していない)として2(現状の施策を維持)の評価をつけているものはその判定根拠の説明の充実に努めることとする。

**(判定根拠の明示に努めた例)**

合流式下水道改善率は、現時点では目標値までのトレンドを下回っているものの、平成16年度末までに、合流式下水道の改善の必要がある185の自治体うちの170の自治体で合流式下水道緊急改善計画が策定され、同計画に従って17年度末までに162の自治体で事業に着手していることから、平成18年度以降、整備率が目標達成に向けて大きく上昇する見込みであり、A-2と評価した。

## ・業績指標等の改善

### (行政活動の結果を反映出来る指標の設定)

#### (今後の課題)

例えばテロ発生件数 0 件などというアウトカムは国土交通省の行う行政活動としての結果を反映したアウトカムとは言いにくいので、行政活動の結果を反映出来る中間アウトカムのような先行指標の検討が必要である。

#### (対応方針・改善策)

行政活動の結果を反映出来る指標の設定を検討し、指標の見直しを進める。

### (目標設定の考え方やその根拠の明確化)

#### (今後の課題)

業績指標については、目標設定の考え方やその根拠を記述しているが、引き続きその明確化に努めるとともに、長期目標などにに基づき設定している指標についてはその長期目標などを明確化することが必要である。

政策や指標の重要性を国民に理解してもらうためには、指標が分かりやすいことがとりわけ重要なことから、専門的な用語や抽象的な表現はできるだけ避けて、平易な表現に努める必要がある。

#### (対応方針・改善策)

業績指標について、「目標設定の考え方」欄において、目標設定の考え方や根拠を十分に説明するとともに、長期目標が記述できるものは記述することとする。

「表現、用語が専門的・抽象的でないもの」、「国民の生活に身近なもの」、「ニュースで話題になっているもの」など「分かりやすい指標」の設定を検討し、指標の見直しを進める。

### (3) 政策レビュー

#### ・取組の進展

#### (今後の課題)

##### ・トップダウンでの取り組み

省全体として政策レビューに取り組むため、トップダウンでの取り組みを行うことをさらに推進する必要がある。

《 P116～117 参照 》

##### ・社会経済情勢の反映

社会経済情勢を適切に反映した柔軟なテーマの設定ができるようにする必要がある。《 P116～117 参照 》

##### ・政策レビューのテーマに対する国民の意見の反映

マネジメントサイクル推進の観点から、テーマの見直し手続にあたって、国民ニーズを把握し、テーマに反映させることができるようにする必要がある。

《 P116～117 参照 》

#### (対応方針・改善策)

##### 政策レビューに係る「幹部会」開催のルーティーン化

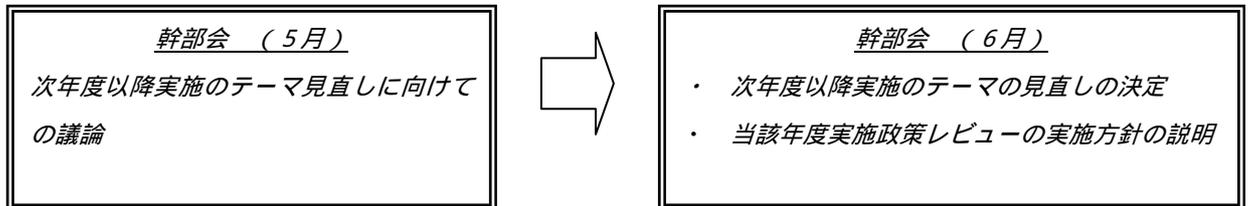
#### 【課題「トップダウンでの取り組み」、「社会経済情勢の反映」に対応】

省全体として政策レビューに取り組むため、政策レビューテーマ選定のための幹部会を毎年定期的を開催することとする。これにより、社会経済情勢を的確に反映したテーマ設定を行うことも可能となる。

さらに、幹部の意見を検討段階から反映するため、年度当初の幹部会において、担当局長から当該年度に実施予定の政策レビューの実施方針を説明することとする。

また、次年度以降実施予定の政策レビューについても、幹部会において、定期的に見直しを行うこととする。これにより、社会経済情勢の変化を反映した機動的な見直しが可能となる。

## 政策レビュー幹部会のイメージ



## 政策レビューのテーマの選定・見直しにあたっての政策評価会の活用

### 【課題「政策レビューのテーマに対する国民の意見の反映」に対応】

次年度以降の政策レビューテーマの見直しにあたっては、事前に政策評価会から意見を聴取することとする。

政策評価会からいただいたご意見については、幹部会における検討の際の参考にする。

このように、国土交通省以外の第三者である政策評価会をテーマ見直しに関与させることにより、政策レビューのテーマに対して国民の意見を反映させることが可能となる。

### ・分析手法の進化

#### （今後の課題）

マネジメントサイクル推進の観点から、以下の課題に取り組む必要がある。

#### ・分析手法の体系化

分析手法を体系化することにより、政策レビューの質にばらつきが出ないようにするとともに、質の向上を図る必要がある。

#### ・政策の問題点の把握と原因分析

政策レビューにあたっては、対象政策の課題を適切に抽出し、現状の政策の追認で終わらないようにする必要がある。

また、政策の問題点に関する定量的な把握に積極的に取り組む必要がある。

- ・政策効果の定量的な把握  
政策効果の定量的な把握について積極的に取り組む必要がある。

### (対応方針・改善策)

#### 分析手法の進化(ガイダンスの作成)

【課題「分析手法の体系化」「政策の問題点の把握と原因分析」「政策効果の定量的な把握」に対応】

分析手法の体系化のためには、政策レビュー担当者のための詳細なマニュアルを作成することが考えられる。

しかし、政策レビューは個別にテーマも異なり、置かれている状況や掘り下げるべき課題も様々であり、個々の政策レビューについて評価の視点設定、分析手法、構成などを機械的に導き出せるような、全てのテーマに共通する「万能方程式」的なマニュアル化は困難である。

そこで、マニュアル化が困難であるとしても、過去の評価書进行分析し、新たに政策レビューに着手する担当者が、政策レビューを実施する際に参考とすることのできるガイダンスを作成することとする。

また、分析手法の体系化以外にも、施策の問題点の把握と原因分析、政策効果の定量的な把握、第三者の知見の活用等の点で分析手法につき課題があると考えられるため、これらの点についてもガイダンスに記載することとする。

#### 政策レビューガイダンスの概要(イメージ)

政策レビュー実施にあたって参考となる既存のレビューの報告書はどれか  
(ベストプラクティスの提示)

どのような分析手法を用いることが適切か

- ・対象政策の課題を抽出し、政策の見直し・改善等の政策転換につなげることを念頭に評価を実施すること
- ・政策効果及び政策の問題点に関する原因分析については、定量的な把握を心がけること
- ・可能な限り新規に検討委員会を立ち上げること
- ・積極的に意見募集を実施すること etc

各局担当者は、政策レビューを実施する際には、上記ガイダンスを参考にして行うものとする。これにより、政策レビューの分析手法の体系化等、分析手法の進化が図られることとなる。

#### (4) 個別公共事業評価

##### ・事業評価システムの充実

###### (今後の課題)

公共事業の費用便益分析に関する技術指針に基づく改定がまだ行われていないマニュアル等が存在する。

《 P117 参照 》

完了後の事後評価について、平成15年度の本格導入から徐々に実績が蓄積されてきており、それらを踏まえた事業評価システムの充実が求められている。また、事業評価監視委員会において、事業評価システム全般に関して様々な指摘がなされている。

《 P117 参照 》

###### (対応方針・改善策)

公共事業の費用便益分析に関する技術指針と整合がとれていないマニュアル等については、各事業の特性を踏まえつつ、可能なものから順次、各事業分野において共通的に考慮すべき事項を適切に反映させる。

これまでの各事業の完了後の事後評価結果や事業評価監視委員会の指摘等を踏まえ、事業評価システムの充実に向けた検討を行う。

##### ・評価結果の公表内容の充実

###### (今後の課題)

新規事業採択時評価及び再評価の評価書において、事業を採択及び継続する上での評価のポイントがあまり明確に記述されていないとの指摘がある。

《 P117 参照 》

###### (対応方針・改善策)

新規事業採択時評価及び再評価の評価書において、事業を採択及び継続する上での評価のポイントをより分かりやすくするため、評価書の記述内容の充実等を行う。

**(5) 個別研究開発課題評価  
(今後の課題)**

建設技術研究開発助成制度の採択数は制度創設以降、件数が増加を示しているため、外部評価委員の評価に係る時間と労力が著しい負担となっていることも課題としてあげられる。

《 P117 参照 》

旧大綱的指針に沿って策定された研究開発評価指針がそのまま用いられている。

**(対応方針・改善策)**

第3期科学技術基本計画（平成18年3月28日閣議決定）においては、平成18年度から平成22年度までの政府研究開発投資の総額の規模を約25兆円とすることを目標としており、その中でも競争的資金である建設技術研究開発助成制度は「引き続き拡充を目指す」ものとして位置付けられているため、採択課題数が今後も増加することが見込まれている。従って、評価自体が過重な作業となるため、評価に当たって外部専門家にとって負担とならないよう、また、評価の質の向上が図られるように、効率的な評価方法の検討が必要である。

新たな「国の研究開発評価に関する大綱的指針」（平成17年3月29日 内閣総理大臣決定）に沿った形で、個別研究開発課題評価を一層適切に実施出来るように、新たに「国土交通省研究開発評価指針」の策定を検討する。

## 第2節 局横断的な取組み

### (今後の課題)

局横断的な取組みは進んでいるが、職員よりも国民の評価は厳しく、職員間の連携意識の醸成が不足している。《 P119～120 参照 》

### (対応方針・改善策)

組織の幹部職員が、常に施策の連携、施策の総合化を意識して業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。

職員の連携意識の醸成を進めるため、人事、研修に関して、施策の連携、総合化を向上させる取組みについて検討を行う。

### 第3節 国民参画

#### (今後の課題)

国民参画に向けた取組み及びその意義の国民に対する周知が不足している。

《 P121～122 参照 》

職員は、国民の参加意向について過小に評価している。《 P121～122 参照 》

取組みへの参加に要する国民の時間的負担の軽減等、国民が参加しやすい国民参画に向けた取組みの在り方についての検討が不足している。

《 P121～122 参照 》

#### (対応方針・改善策)

国民参画の取組みの実施方法及び周知方法について、地方局、事務所等の単位で改めて検討する。

組織の幹部職員が、国民参画の取組みの意義を理解し、業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。

レビューの結果を、各種会議、研修等において取り上げて周知することにより、国民の参加意向に関する職員の過小評価を是正する。

## 第4節 アカウンタビリティ

### 1. 課題の分類

アカウンタビリティの現状評価を踏まえ、課題の分類を行った。

アカウンタビリティを果たす際には、4つの要素(対話型行政コミュニケーションの4要素)があるが、課題を整理した上で、「情報の発信者(国民)」については、国土交通省がアカウンタビリティを果たす際の与条件として扱うものとする。

したがって、課題については、下記の3つの要素に分類し、課題を抽出・整理する。

- ・ 情報の発信者(国土交通省)に関する課題
- ・ 情報交換の方法に関する課題
- ・ 情報の内容に関する課題

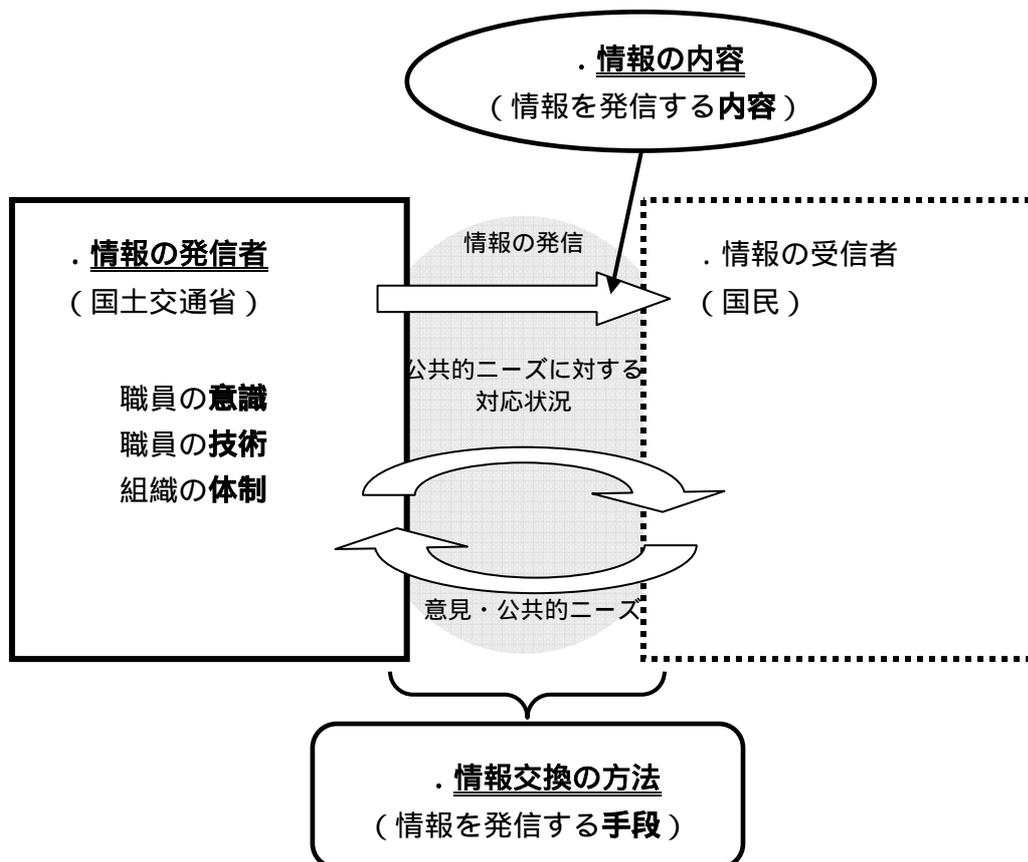


図 アカウンタビリティを果たす際の4つの視点

## 2. 今後の課題と対応方針・改善策

「国民からの評価」「職員の認識」「専門家からの意見・評価」などの分析を通じて抽出、整理した課題は以下のとおりである。

国民へ情報を発信するにあたっては、適切な内容を提供するとともに適切な手段をもって対応する必要があることから、「情報の内容に関する課題」「情報の交換の方法に関する課題（情報の手段に関する課題）」については、一体として扱う。

また、「情報の発信者（国土交通省）に関する課題」については、職員ひとりひとりに関わる課題として、「職員の意識に関する課題」「職員の技術に関する課題」を、組織に関わる課題として「組織の体制に関する課題」をそれぞれ抽出、整理する。

次に、課題を踏まえ、今後、国土交通省が施策及び事業を進めていく上で果たすべきアカウンタビリティの対応方針・改善策を示す。

### （1）情報の内容及び情報交換の方法（情報を発信する内容・手段）

#### （今後の課題）

国民の公共的ニーズの把握とその対応が十分に出来ておらず、相手に応じた情報提供が十分出来ていない場合がある。

《 P77. 、 P90.i、 P92.F、 P93.G 参照 》

#### <具体事例>

交通規制を必要とする大規模な防災訓練に対し、プレス発表、ラジオ、たて看板、横断幕、広報車などさまざまな広報手段を利用して交通規制情報を発信しているにもかかわらず、規制箇所に進入する人や車両があるなど対象者が多いため周知しきれない。広報のための費用をさらにかければ周知の効果は高まるが、予算にも限度がある。

#### （対応方針・改善策）

国民の公共的ニーズの把握と、より多くの人々への情報伝達

- ・国民の公共的ニーズについて、十分に把握し対応するための取り組みを行う。
- ・説明を受けた人からさらに情報が広がっていくよう、わかりやすい資料で説明するなどの工夫を行う。また、サイレントマジョリティへの働きかけを積極的に行う。

#### フォローアップ

- ・国土交通省に興味を持ってくれた人達に対し、属性に合わせて日常の情報（広報誌・記者発表等）も発信する。

### **（今後の課題）**

アカウントビリティの取り組みについて、目的が明確化されていないケースや効果が把握されていない場合がある。 《 P79. 、P93. I 参照 》

#### **< 具体事例 >**

協賛行事においてブースを出展し、パンフレット配布、パネル展示など施策や事業の PR を行っている。一つのイベントにおいて、参加者の認識変容を把握するなど PR 効果を確認することは、その後のイベントを計画する上での重要な基礎資料となる場合があるが、そのためのアンケート調査を行っていない。

### **（対応方針・改善策）**

#### **目的の明確化と取り組み方法の改善**

- ・アカウントビリティを果たす目的、対象を明確化した上で適切な手段による情報提供を行う。効果の把握につとめ、必要に応じて手法を改善する。

### **（今後の課題）**

国民からの公共的ニーズに対する対応状況を、国民に周知されていない場合がある。 《 P93. H 参照 》

### **（対応方針・改善策）**

#### **双方向コミュニケーション**

- ・施策及び事業に関する情報の提供を行うとともに、意見を収集しフィードバックするなど、双方向コミュニケーションを積極的に行う。

## **（2）職員の意識**

### **（今後の課題）**

マスメディアに情報を提供しているものの、苦手意識があるためにマスメディアへの対応が不十分な場合がある。 《 P78. 、P92. B 参照 》

### **（対応方針・改善策）**

#### **マスメディアへの積極的な対応**

- ・マスメディアは国民との 1 つの重要なパイプ役であることを認識し、記者発表以外の方法も含めて自発的に当方の考えを伝えるなど、意見交換を行う努力をする。
- ・誤認報道に対して担当記者等へ、時間を置かずどこがどう違うのかを伝える。

### (今後の課題)

都合の悪いこと、予期せぬこと、不祥事などの情報提供が十分に出来ていないとの指摘がある。 《 P92.C 参照 》

### (対応方針・改善策)

#### 危機管理の対応

- ・国土交通省にとってネガティブな情報に対しても、国民に事実と発生の原因、再発防止策を迅速に伝える。

### (今後の課題)

公共事業全体が不正・無駄というイメージを持っている国民が多い。 《 P91. 参照 》

### (対応方針・改善策)

#### 社会情勢への対応

- ・社会情勢に応じ、国民や社会に国土交通省の役割や取り組みを積極的に訴える。

## (3) 職員の技術(スキル)に関する課題

### (今後の課題)

国民の多くは国土交通省の情報提供について満足していない。また、相手に合わせた説明の仕方(タイミング、内容等)になっていないために伝わりにくくなっている場合がある。

《 P79. 、P76. 、P92.D 参照 》

#### < 具体事例 >

住民から専門用語が難しい、図面だけでは工事内容がわかりにくいとの指摘があった。また住民、学識者、報道機関などさまざまな対象への説明会や見学会が画一的な対応で柔軟性に乏しいケースが見受けられた。

事業の目的及び実施についての了承も得られ、用地交渉・買収を進めていたが、「自分たちの住環境がどのように変わるのか、自分の家の前がどのようになるのか」など住民の関心ごとを捉えて的確に説明できなかったため、その後に住民と意見が食い違い、地権者と個別に交渉することになるなど調整が難航し、進捗に支障が生じた。

公共事業は国土交通省などが勝手にやっていると思っている国民が多く、また、手続きにかかわるルールの設定が不十分な場合に、いつまでも同じ議論の繰り返しになり、結論が出ない場合がある。 《 P91. 、 P92.E 参照 》

< 具体事例 >

意見を聞いてまとめようとする、事業に反対する人たちから少数という理由で意見を無視するのかという主張があり、結論が出せずに事業に支障が生じた。

**(対応方針・改善策)**

相手の立場を考慮

- ・相手のニーズやテーマに対する知識の熟度に合わせた説明や資料作成を行う。
- ・情報を公表する場合には、事前に情報共有しておくべき相手や公表するタイミングを考えるなど、自治体等との連携した取り組みを実施する。
- ・アカウンタビリティを果たそうとする際に、結論を出す時期やその手順などにルールを決めて実施する。

**(4) 組織の体制**

**(今後の課題)**

国土交通省の本来の使命や役割を伝えることよりも、イベントなどを行うこと自体が目的になっているケースが見受けられる。 《 P76. 参照 》

< 具体事例 >

あるイベント来場者は 5,000 人を超えているが、各ブースへの来客が少なく、イベントの目的が伝わっているのか不明である。目的達成度の確認のためのアンケート調査を行っているもののきちんと分析ができていない。

**(対応方針・改善策)**

使命と役割の認識

- ・アカウンタビリティをより積極的に果たすために職員のモチベーションを高める取り組みを行う。

**(今後の課題)**

全国的な話題にもかかわらず、自分が担当している分野外や地域外のことを聞かれても答えられない場合がある。 《 P76. 、 P92.A 参照 》

### **(対応方針・改善策)**

#### **内部アカウントビリティの必要性**

- ・国土交通省内での情報伝達・情報共有をはかり、最低限の知識として認識する。

### **(今後の課題)**

手続の最初の段階で十分な対応をしなかったがために、その後トラブルが発生し、その調整に時間を要する場合がある。 《 P77. 参照 》

### **(対応方針・改善策)**

#### **初期段階における積極的な取り組み**

- ・国民の公共的ニーズの反映の容易な初期段階におけるアカウントビリティの強化を通じて、信頼性の構築を図る。

## 第5節 国民本位で効率的な質の高い行政

### 1. 国土交通省についての国民等の意識

#### (今後の課題)

国民へのアンケート等によって、国土交通省の任務・役割についての認知度が低  
いだけでなく、行政行動改革についても評価が厳しかったことから、国土交通省  
の任務・役割について国民に正しく知っていただくとともに、個別の施策や事業  
についても、現時点での姿だけではなく、これまでやってきたことや、今やろう  
としていること、更に、今後の改善努力等も含めて、国土交通省のありのままの  
仕事振りを、国民によく知っていただくことが課題である。《 P126 参照 》

#### (対応方針・改善策)

国土交通省の任務・役割だけでなく、個別の施策や事業について、現時点での姿だ  
けだけでなく、これまでやってきたことや、今やろうとしていること、更に今後の改善  
努力も含めて、国土交通省のありのままの仕事振りを、多様な手段を通じて、国民  
に対してオープンに情報提供する。

国民が、国土交通省の職員の仕事ぶりを、直接見聞できる機会を出来る限り増やす  
ように努める。

#### (今後の課題)

国土交通省の仕事上のパートナーの年間スケジュールや対応力等に十分配慮する  
ことが課題である。 《 P126 参照 》

#### (対応方針・改善策)

今後とも、国土交通省の仕事上のパートナーの年間スケジュールや対応力等への十  
分な配慮に努める。

#### (今後の課題)

「過去と比較したコミュニケーションの印象」と「仕事のパートナーとしての満足  
度」には相関があるため、業務の継続的な改善・向上に努めることが課題である。  
《 P126 参照 》

#### (対応方針・改善策)

今後とも、業務の継続的な改善・向上に努める。

**(今後の課題)**

地方支分部局においては、本省との調整等により、判断に時間を要する場合もあり、迅速な判断を行うことが課題である。 《 P126 参照 》

**(対応方針・改善策)**

今後とも、本省及び地方支分部局ともに、迅速な対応ができるよう、改善に努める。

## 第6節 課題と対応方針・改善策のまとめ

最後にアウトカム目標毎の課題と対応方針・改善策について整理した表を示す。

### 1. 成果主義

		課 題	
1. 成果主義全般	(1)	報告された事例については「成果を勘案した施策・事業等の見直し・拡充」、「国民・関係主体への目標・取組みのさらなる浸透」、「組織・職員への目標・取組みのさらなる浸透」といった課題が多い。《 P115 参照 》	
	(2)	成果主義に係る好事例について、情報共有できるような仕組みが必要である。《 P115 参照 》	
	(3)	成果主義を基本とした取組みをより多くの分野で広く波及させることが課題である。《 P115 参照 》	
	(4)	アウトカム意識については、職員に広く浸透していることが確認できたが、引き続き職員全体に対して政策評価制度はじめ、政策目標や業績指標について、周知・啓発することが課題である。《 P118 参照 》	
	(5)	アウトカム意識や政策目標について、非管理職の職員への周知・啓発に取り組むとともに、併せて、管理職の意識を喚起して、部下への指導を強化することも課題である。《 P118 参照 》	
	(6)	担当業務に「目標が設定されていない」と回答した職員について、アウトカム意識の浸透を図る方法の検討が必要。《 P118 参照 》	
	(7)	一般国民に馴染みのない用語については、分かりやすい用語とすることが課題である。《 P118 参照 》	
	(8)	国民は、「安全」及び「交通」に関わる仕事の分野については、政策目標も含めて、国土交通省の仕事として強く認識しているが、それ以外の分野については、果たして国土交通省の仕事として相応しいのかという違和感を抱く意見も目立ち、こうした分野について、重要度認識や満足度も相対的に低い。《 P118 参照 》	
2. 政策評価制度	政策アセスメント	(10)	政策アセスメントの評価書に事後検証の実施方法及び時期について明確に記述するとともに着実に実施することが必要である。また、政策アセスメントの段階で事後の時点での検証を行う上でも得ようとする効果（「どの程度」）を特定しておくことが必要である。
		(11)	評価書について、例えば、記述が不十分との指摘がある「効率性」及び「有効性」等について説明を充実させる必要がある。
	政策チェックアップ	(12)	< 政策評価と予算・決算の連携強化 > 平成18年7月7日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」への対応が必要である。
		(13)	その施策等による効果や影響度合いを明確にし、政策チェックアップだけの分析が困難な場合は政策レビューなどの他の手法で分析に努めることも必要である。
		(14)	指標の違いに配慮し、各指標毎に実績値の持つ意味について評価書において説明に努めることが必要である。

## 対応方針・改善策

成果主義に係る好事例を適宜、収集してデータベース化を図り、職員が随時、閲覧し活用できるようにする。

講演会、勉強会、定例的な会議、研修、広報誌やHP等の様々なツールや機会を利用して、広く職員を対象に、啓発・周知を行う。

特に、研修プログラムについては、上述の対応方針に照らして、質及び量の両面から充実を図る。その他、アウトカム目標の設定が難しいと思われる職務についても、アウトカム意識の浸透を図るため、代替手段も含めて、どのような方法が考えられるかを検討する。

・国土交通省の政策目標（5分野、27政策目標）については、十分に認識されていないものもあり、積極的な情報発信の必要性に留意する。

・国土交通省の政策目標（5分野、27政策目標）については、分かりにくさが指摘されるものもあり、これらへの対応の必要性に留意する。

具体的には、事後検証について政策チェックアップの中で行う（業績指標を新たに位置付けることを含む。）ことや政策レビューの中で行うことなどが必要である。また、政策により得ようとする効果（「どの程度」）について、出来る限り達成目標を数値化するなどして記述する。

評価書における政策の「効率性」等の説明を充実させる。

基本方針を受けて、政策評価と予算・決算との連携の強化を図るべく、平成20年度の予算要求から、政策チェックアップの単位と予算書・決算書の表示科目の単位を対応させるよう進めている。

政策チェックアップにおいて可能な範囲で分析を試みる。また、進捗の悪いものなども含め、政策レビューなどの他の手法を用いて分析を試みる。

事前に中間年度の目標や判定基準を記せるものは記述し、出来ないものは判定根拠を記述することを徹底するとともに、特に実績値が目標値への伸びを示していないものでA（成果を示している）という評価をつけるものや、B（成果を示していない）として2（現状の施策を維持）の評価をつけているものはその判定根拠の説明の充実に努めることとする。

		課 題	
政策チェックアップ (つづき)	(15)	例えばテロ発生件数0件などというアウトカムは国土交通省の行う行政活動としての結果を反映したアウトカムとは言いにくいので、行政活動の結果を反映出来る中間アウトカムのような先行指標の検討が必要である。	
	(16)	<p>&lt;業績指標等の改善(目標設定の考え方やその根拠の明確化)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業績指標については、引き続きその明確化に努めるとともに、長期目標などに基づき設定している指標についてはその長期目標などを明確化することが必要である。</li> <li>・ 指標については、専門的な用語や抽象的な表現はできるだけ避けて、平易な表現に努める必要がある。</li> </ul>	
政策レビュー	(17)	省全体として政策レビューに取り組むため、トップダウンでの取り組みを行うことをさらに推進する必要がある。 《 P116～117 参照 》	
	(18)	社会経済情勢を適切に反映した柔軟なテーマの設定ができるようにする必要がある。 《 P116～117 参照 》	
	(19)	テーマの見直し手続にあたって、国民ニーズを把握し、テーマに反映させることができるようにする必要がある。《 P116～117 参照 》	
	(20)	政策レビューの質にばらつきが出ないようにするとともに、質の向上を図る必要がある。	
	(21)	政策レビューにあたっては、対象政策の課題を適切に抽出し、現状の政策の追認で終わらないようにする必要がある。また、政策の問題点に関する定量的な把握に積極的に取り組む必要がある。	
	(22)	政策効果の定量的な把握について取り組む必要がある。	
個別公共事業評価	(23)	公共事業の費用便益分析に関する技術指針に基づく改定がまだ行われていないマニュアル等が存在する。 《 P117 参照 》	
	(24)	完了後の事後評価の実績を踏まえた事業評価システムの充実が求められている。また、事業評価監視委員会において、事業評価システム全般に関して様々な指摘がなされている。 《 P117 参照 》	
	(25)	新規事業採択時評価及び再評価の評価書において、事業を採択及び継続する上での評価のポイントがあまり明確に記述されていないとの指摘がある。《 P117 参照 》	
個別研究開発課題評価	(26)	建設技術研究開発助成制度の採択数は制度創設以降、件数が増加を示しているため、外部評価委員の評価に係る時間と労力が著しい負担となっていることも課題としてあげられる。 《 P117 参照 》	
	(27)	旧大綱的指針に沿って策定された研究開発評価指針がそのまま用いられている。	

## 対応方針・改善策

行政活動の結果を反映出来る指標の設定を検討し、指標の見直しを進める。

- ・業績指標について、「目標設定の考え方」欄において、目標設定の考え方や根拠を十分に説明するとともに、長期目標が記述できるものは記述することとする。
- ・「表現、用語が専門的・抽象的でないもの」、「国民の生活に身近なもの」、「ニュースで話題になっているもの」など「分かりやすい指標」の設定を検討し、指標の見直しを進める。

政策レビューテーマ選定のための幹部会を毎年定期的を開催し、年度当初の幹部会において、担当局長から当該年度に実施予定の政策レビューの実施方針を説明する。また、次年度以降実施予定の政策レビューについても、幹部会において、定期的に見直しを行うこととする。

次年度以降の政策レビューテーマの見直しにあたっては、事前に政策評価会から意見を聴取することとする。

過去の評価書を分析し、新たに政策レビューに着手する担当者が、政策レビューを実施する際に参考とすることのできるガイダンスを作成することとする。また、施策の問題点の把握と原因分析、政策効果の定量的な把握、第三者の知見の活用等についてもガイダンスに記載することとする。

公共事業の費用便益分析に関する技術指針と整合がとれていないマニュアル等については、各事業の特性を踏まえつつ、可能なものから順次、各事業分野において共通的に考慮すべき事項を適切に反映させる。

これまでの各事業の完了後の事後評価結果や事業評価監視委員会の指摘等を踏まえ、事業評価システムの充実に向けた検討を行う。

新規事業採択時評価及び再評価の評価書において、事業を採択及び継続する上での評価のポイントをより分かりやすくするため、評価書の記述内容の充実等を行う。

評価に当たって外部専門家にとって負担とならないよう、また、評価の質の向上が図られるように、効率的な評価方法の検討が必要である。

新たな「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成17年3月29日 内閣総理大臣決定)に沿った形で、個別研究開発課題評価を一層適切に実施出来るように、新たに「国土交通省研究開発評価指針」の策定を検討する。

## 2 . 局横断的な取組み 3 . 国民参画

		課題
局横断的な取組み		局横断的な取組みは進んでいるが、職員よりも国民の評価は厳しく、職員間の連携意識の醸成が不足している。《 P119～120 参照 》
国民参画	( 1 )	国民参画に向けた取組み及びその意義の国民に対する周知が不足している。《 P121～122 参照 》
	( 2 )	取組みへの参加に要する国民の時間的負担の軽減等、国民が参加しやすい国民参画に向けた取組みの在り方についての検討不足。 《 P121～122 参照 》
	( 3 )	職員は、国民の参加意向について過小に評価している。 《 P121～122 参照 》

対応方針・改善策	
組織の幹部職員が、常に施策の連携、施策の総合化を意識して業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。	
職員の連携意識の醸成を進めるため、人事、研修に関して、これまで以上に他部局との交流を深め、連携意識を向上させる取組みについて検討を行う。	
<p>国民参画の取組みの実施方法及び周知方法について、地方局、事務所等の単位で改めて検討する。</p>	<p>組織の幹部職員が、国民参画の取組みの意義を理解し、業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。</p>
<p>レビューの結果を、各種会議、研修等において取り上げて周知することにより、国民の参加意向に関する職員の過小評価を是正する。</p>	

#### 4. アカウンタビリティ

アカウンタビリティの課題に対する対応方針・改善策について取りまとめ、下表に示す。  
また、これを踏まえ、別途「行動指針」を策定する。

表 アカウンタビリティの課題と取り組みの方向性

		課題	
1. 情報を発信する内容・手段	(1)	国民の公共的なニーズの把握とその対応が十分に出来ておらず、相手に応じた情報提供が十分出来ていない場合がある。	
	(2)	アカウンタビリティの取り組みについて、目的が明確化されていないケースや効果が把握されていない場合がある。	
	(3)	国民からの公共的ニーズに対する対応状況を、国民に周知されていない場合がある。	
2. 職員の意識・技術	意識	(1)	マスメディアに情報を提供しているものの、苦手意識があるためにマスメディアへの対応が不十分な場合がある。
		(2)	都合の悪いこと、予期せぬこと、不祥事などの情報提供が十分に出来ていないとの指摘がある。
		(3)	公共事業全体が不正・無駄というイメージを持っている国民が多い。
	技術	(4)	国民の多くは国土交通省の情報提供について満足していない。また、相手に合わせた説明の仕方（タイミング、内容等）になっていないために伝わりにくくなっている場合がある。
		(5)	公共事業は国土交通省などが勝手にやっていると思っている国民が多く、また、手続きの設定が不十分な場合に、いつまでも同じ議論の繰り返しになり、結論が出ない場合がある。
3. 組織の体制	(1)	国土交通省の本来の使命や役割を伝えることよりも、イベントなどを行うこと自体が目的になっているケースが見受けられる。	
	(2)	全国的な話題にもかかわらず、自分が担当している分野外や地域外のことを聞かれても答えられない場合がある。	
	(3)	手続きの最初の段階で十分な対応をしなかったがために、その後トラブルが発生し、その調整に時間を要する場合がある。	

対応方針・改善策		
国民の公共的ニーズの把握と、より多くの人々への情報伝達		国民の公共的ニーズについて、十分に把握し対応するための取り組みを行う。
		説明を受けた人からさらに情報が広がっていくよう、わかりやすい資料で説明するなどの工夫を行う。また、サイレントマジョリティへの働きかけを積極的に行う。
フォローアップ		国土交通省に興味を持ってくれた人達に対し、属性に合わせて日常の情報（広報誌・記者発表等）も発信する。
目的の明確化と取り組み方法の改善		アカウンタビリティを果たす目的、対象を明確化した上で適切な手段による情報提供を行う。 効果の把握につとめ、必要に応じて手法を改善する。
双方向コミュニケーション		事業及び施策に関する情報の提供を行うとともに、意見を収集しフィードバックするなど、双方向コミュニケーションを積極的に行う。
マスメディアへの積極的な対応		マスメディアは国民とのパイプ役であることを認識し、記者発表以外の方法も含めて自発的に当方の考えを伝えるなど、意見交換を行う努力をする。
		誤認報道に対して担当記者等へ、時間を置かずどこがどう違うのかを伝える。
危機管理への対応		国土交通省にとってネガティブな情報に対しても、国民に事実と発生の原因、再発防止策を迅速に伝える。
社会情勢への対応		社会情勢に応じ、国民や社会に国土交通省の役割や取り組みを積極的に訴える。
相手の立場を考慮		相手のニーズやテーマに対する知識の熟度に合わせた説明や資料作成を行う。
		情報を公表する場合には、事前に情報共有しておくべき相手や公表するタイミングを考えるなど、自治体等との連携した取り組みを実施する。
		アカウンタビリティを果たそうとする際に、結論を出す時期やその手順などにルールを決めて実施する。
使命と役割の認識		アカウンタビリティをより積極的に果たすために職員のモチベーションを高める取り組みを行う。
内部アカウンタビリティの必要性		国土交通省内での情報伝達・情報共有をはかり、最低限の知識として認識する。
初期段階における積極的な取り組み		国民ニーズの反映の容易な初期段階におけるアカウンタビリティの強化を通じて、信頼性の構築を図る。

## 5 . 国民本位で効率的な質の高い行政

		課 題
1 . 国土交通省についての国民等の意識	(1)	国民へのアンケート等によって、国土交通省の任務・役割についての認知度が低だけでなく、行政行動改革についても評価が厳しかったことから、国土交通省の任務・役割について国民に正しく知っていただくとともに、個別の施策や事業についても、現時点での姿だけではなく、これまでやってきたことや、今やろうとしていること、更に、今後の改善努力等も含めて、国土交通省のありのままの仕事振りを、国民によく知っていただくことが課題である。 《 P126 参照 》
	(2)	国土交通省の仕事上のパートナーの年間スケジュールや対応力等に十分配慮することが課題である。 《 P126 参照 》
	(3)	「過去と比較したコミュニケーションの印象」と「仕事のパートナーとしての満足度」には相関があるため、業務の継続的な改善・向上に努めることが課題である。 《 P126 参照 》
	(4)	地方支分部局においては、本省との調整等により、判断に時間を要する場合もあり、迅速な判断を行うことが課題である。 《 P126 参照 》

### 対応方針・改善策

- ・国土交通省の任務・役割だけでなく、個別の施策や事業について、現時点での姿だけでなく、これまでやってきたことや、今やろうとしていること、更に今後の改善努力も含めて、国土交通省のありのままの仕事振りを、多様な手段を通じて、国民に対してオープンに情報提供する。
- ・国民が、国土交通省の職員の仕事を、直接見聞できる機会を出来る限り増やすように努める。

今後とも、国土交通省の仕事上のパートナーの年間スケジュールや対応力等への十分な配慮に努める。

今後とも、業務の継続的な改善・向上に努める。

今後とも、本省及び地方支分部局ともに、迅速な対応ができるよう、改善に努める。



## 第5章 おわりに

### 第1節 国民の期待に応え、自信と誇りを持って、 国土交通省の任務を着実に遂行するために

国土交通省では、平成13年1月の発足当初に定めた「仕事の進め方改革」に基づく一連の行政行動改革の取組みを進めながら、国民へのより良い行政サービスの提供を目指し、総合的な国土交通行政の推進に努めてきた。

今回、国土交通省発足から5年、行政評価法施行から4年が経過するのを機に、これまでの行政行動改革の取組みについて政策レビューを行い、評価書として取り纏めた。

今後は、評価書の成果を踏まえ、組織レベルは言うまでもなく、個人レベルにおいても、これまでの仕事のやり方を自己点検し、その改善・向上に努める等、行政行動改革の更なる推進に取り組んで行く必要がある。

その際、国土交通省が提供する行政サービスの享受者である国民の期待に、最大限応えつつ、国民の国土交通省に対する理解や信頼感の向上が図られるように、尽力することが肝要である。

このような観点から、今回の政策レビューを通じて明らかとなった範囲で、国民の国土交通省に対する期待や、それに適切に応えるための方策に関して、主要なものを以下に整理したので、職員各位は、これらを念頭に置いて、今後の行動改革の実践に励むことを期待する。

国土交通省は、暮らし、安全、環境、活力等、国民生活に密着した幅広い分野（27の政策目標）の仕事をしている。国民にとっては、必ずしも、全てが身近で馴染みのあるものばかりではないが、国土交通省の27の仕事について、総じて、その重要度認識は高く、国民からの期待は大きいと言える。

国民の国土交通省に対するイメージには、公共事業批判や天下り、談合等に代表されるネガティブな印象が依然強いものの、他方で、「国土の安全の確保」、「環境対策の重点的取組」、「住みやすい地域づくり」などに関して、国土交通省の取組を評価あるいは期待する声もある。

本レビューの分析によれば、公共事業への関わり、仕事で取引がある、地域づくり（NPO等）での付き合い等、何らかの形で国土交通省と直接的な関わりを持っている、又は持ったことがある国民（約2割）は、国土交通省に対するイメージは相対的に良好で、「良いイメージを持っている」比率が、直接的関わりがない国民（約8割）の約3倍となっている。

言い換えれば、国民は、「接する機会があって、実際にやりとりをしてみれば、なかなか良い人達だ。」と、考えていると理解することもできるのではないだろうか。

また、国土交通省から国民等への情報提供については、まだ、十分な評価が得られているとは言えないが、その背景には、国民の社会資本整備に対する高い関心があるとも考えられることから、今後とも、国民との双方向コミュニケーションの充実など、アカウンタビリティのさらなる向上を目指して、積極的に取り組んでいくことが必要である。

国土交通省の施策について、国民の約半数が「国民参画に向けた取組」に参加することを望んでいる。しかしながら、国土交通省が「国民参画に向けた取組」を実施していることを認知している国民は1割強で、更に実際に参加したことがある国民は2%と少なくなっている。

ところで、国民の「国民参画に向けた取組」に対する高い参加意識について、約2/3の職員が過小評価している。また、国民が「国民参画に向けた取組み」に参加しない理由として、職員は主に「時間が取れない」ためと考えているが、国民は、時間不足に次いで「参加しても地域や社会がよくなると思えない」ことも主な理由に挙げている。このように職員と国民との認識にギャップが大きいことは課題である。

そこで、職員が自らの認識を改めた上で、広く国民に「参画することの意義」を伝えるとともに、国民の高い参加意欲に応えるために、「国民参画に向けた取組」の周知や、参加しやすい環境づくりに工夫をこらす等、国民参画の促進を図る努力が必要不可欠である。なお、国民参画を活発化し、より多くの国民に国土交通省と関わりを持っていただくことが、国民の国土交通省に対するイメージの向上にも繋がるものと考えられる。

国民が国土交通省を見る目には厳しいものがあるが、その背景には、公共事業を始めとする我が省の幅広い仕事に対する国民の高い関心や期待がある。

今後とも、職員一人一人が、国土交通省の役割や国民の期待を明確に認識した上で、自信と誇りを持って、各自の業務遂行に日々邁進する中で、従来にも増して、積極的に国民に接し、活発なコミュニケーションを行うよう努めることにより、国土交通省に対する国民の理解や信頼感の向上が図られるだけでなく、結果として、より効果的かつ効率的な業務遂行が図られるようになることも、期待できる。

## 第2節 まとめとフォローアップ

国土交通省が、平成13年1月の中央省庁再編に伴う誕生以来、全省的に取り組んできた行政行動改革について、「成果主義」、「局横断的な取り組み」、「国民参画」、「アカウンタビリティ」、そして、「国民本位で効率的な質の高い行政」の5つのアウトカム目標毎に、分析評価し、改革がどこまで進んだかを明らかにしてきた。

その結果、職員のたゆまぬ真摯な努力の成果として、行政行動改革が、一定程度の進展を見せていることが確認された。同時に、5つのアウトカム目標については、いずれも完全に達成されたものはなく、今後の課題を残していることも明らかとなった。

従って、行政行動改革を継続して進めるためには、引き続き、5つのアウトカム目標の実現に向けて取り組むことが必要である。

また、一定期間（5年程度）経過時点に再度、政策レビューを実施して、進捗状況の点検を行うべきと考える。



## (1) 組織的なマネジメント改革事例集

番号	事例名
	官庁営繕のマネジメント改革
	道路行政マネジメントの取組み
	港湾行政マネジメント
	気象業務に関する実績評価
	海上保安業務マネジメントの取組み

## (2) 4つのアウトカム目標の代表事例集

## &lt; 成果主義 &gt;

番号	事例名	評価項目				
		アウトカム目標設定	トップが目標提示	部下・下部組織等に裁量	目標の達成度測定・評価	評価結果の反映
1	官庁営繕のマネジメント改革 営繕部マネジメント改革推進事業					
2	密集市街地対策					
3	国土技術政策総合研究所の研究評価					
4	電子国土Webシステムの普及					
5	道路見える化計画					
6	新しい河川水質指標実用化について					
7	じんづうさぼうのエコロジー					
8	渋滞度曲線 + 渋滞カルテを活用した短期・即効渋滞対策の推進					
9	北陸地方の港湾・空港に係る技術開発重点計画					
10	まんなかビジョン					
11	伊勢神宮の初詣渋滞を一掃したパーク&バスライド					
12	九州の5年で見える道づくり「ちゃくちゃくプロジェクト」					
13	滝野すずらん丘陵公園の事業目標の設定					
14	上手なクルマの使い方を考えるプログラム					
15	路線バスを活用した通学時の安全確保の取組み					

< 局横断的な取組み >

番号	事例名	評価項目				
		の連 整携 合施 目策 標相 互	定連 携携 的方 見直 等し	よ国 交交 省省 発発 実実 現現	化よ り交 連交 携携 容容 易易	に他 連事 携例 を参 考考
16	国土交通省ヘリテレ受信局を利用した海上保安庁ヘリテレ映像の共有による災害対応の迅速化					
17	GPS火山統合解析					
18	踏切対策のスピードアップ					
19	事業者間連携による「既存ストックの再利用」の推進					
20	福岡県西方沖地震での初動対応					
21	防災情報提供センター					

< 国民参画 >

番号	事例名	評価項目				
		資参 画画 す機 る情 会認 報提 知に	組適 み時 実な 参参 画画 の取	意国 見交 のの 十分 な	国民 意の 見の 勘案 への	実政 施策 ・事 業業 への 勘案
22	コミュニティバス導入に伴う課題の検証及びバス交通の活性化指針の策定					
23	米代川水系河川整備計画案に関する意見募集					
24	ボランティア・サポート・プログラム					
25	みなとまちづくりの推進					
26	ワークショップへの国民参加等					
27	河川アダプトプログラム					
28	道路利用者との協働パトロール					
29	下水道シンポジウム					

< アカウンタビリティ >

番号	事例名	分類項目		
		手す 段る 情報 内を 容発 ・信	識職 ・員 技の 術意	組 織 の 体 制
30	松浦川における河川環境整備			
31	東京外かく環状道路(関越道～東名間)			
32	名古屋港における「ものづくり体験見学会」			
33	国営讃岐まんのう公園			
34	荒川(下流部)			
35	新潟県中越地震 - 地域への情報提供 -			
36	洪水等に関する防災情報体系の見直し			
37	コミュニケーションスキルの向上			

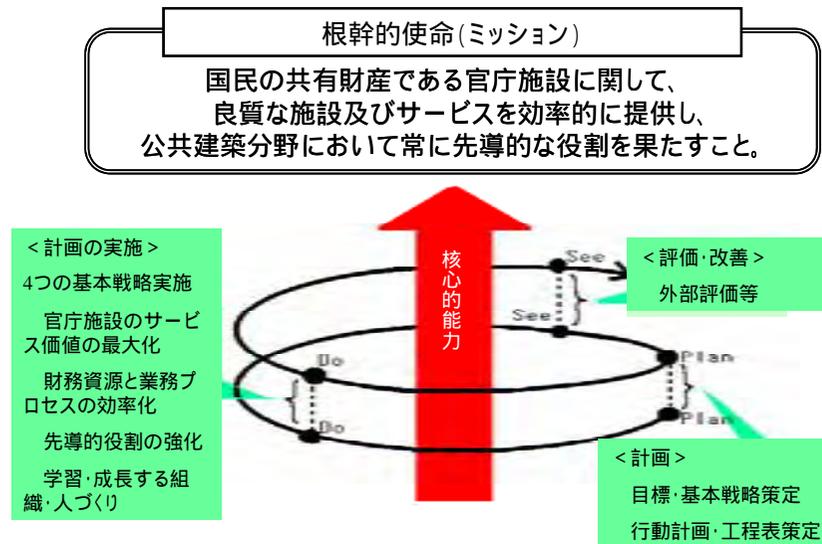
# 官庁営繕のマネジメント改革（提出部局；大臣官房官庁営繕部）

実施時期

平成13年11月頃～継続中

## 事例の概要

- ◆ 官庁施設に関するサービス価値を最大化する目標・戦略策定。マネジメント改革の定着促進
- 官庁営繕部の使命を原点から問い直すと共に、官庁営繕の将来像を明確にすること、また取り巻く環境の変化や新たな時代の要請に対し、的確かつ効率的に業務を進めるため、職員の意識改革や業務の改善を推進。

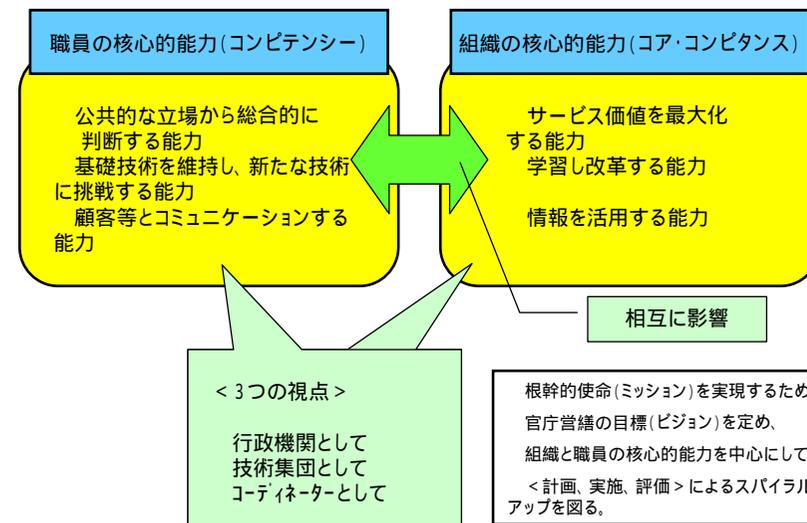


## 効果

- ◆ 目標・意識改革の進展、事務・事業の合理化・効率化が進展
- 組織再編により、組織と業務との関係を整理し、円滑な組織運営が実現された。
- 研修制度の見直しや一級建築士等の顕彰等により、組織の技術力の維持向上が図られている。
- 地域・まちづくりとの連携、ユニバーサルデザインなど新たなニーズへの対応や、施設整備と保全の連携強化などにより、官庁施設のサービス価値の向上に繋がっている。

## 特徴

- ◆ 職員の核心的能力、組織の核心的能力の維持向上
- 官庁営繕部長が中心となって、官庁営繕の「根幹的使命」を明らかにし、その実現のための目標と基本戦略を設定するとともに、具体的な行動計画の策定には、職員一人一人が参画。
- マネジメント改革の一層の定着・推進を図るため、学識経験者を交えた懇談会を開催。



# 道路行政マネジメントの取組み (提出部局；道路局)

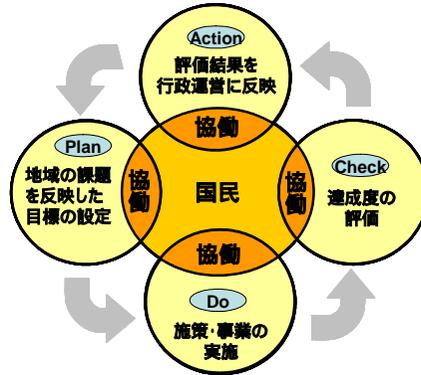
実施時期

平成15年度～継続中

## 事例の概要

### ◆ 道路行政マネジメントの実践

- 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、国民にとっての成果を重視する成果志向の考え方を組織全体の基本と位置づけ、アウトカム指標やデータ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を導入。



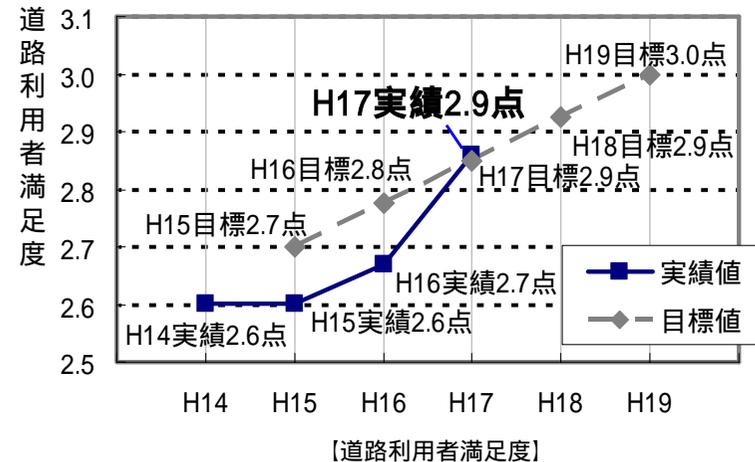
【国民と協働する道路行政マネジメント】

## 効果

- ◆ 地方支分部局等においても定着が進展。設定した業績指標・道路利用者満足度も向上
- 各地整、国道事務所等において、PDCAサイクルを考慮した取組みが定着しつつある。
- 国道事務所等が中心となって地方版の達成度報告書/業績計画書を策定している。
- 地方公共団体と連携して交通安全や渋滞の優先対策箇所を選定する取組みが実施されている地域がある。
- 設定した業績指標のほとんどは、目標達成に向けて向上している。
- 道路利用者満足度が2年連続して上昇した(平成16年度、平成17年度)。

## 特徴

- ◆ 達成度と業績計画の公表、組織等の創設、有識者・道路利用者の意向把握、研修等による定着
- H15年度以降、道路行政に関する前年度の取組みを評価する達成度報告書、当該年度に取組む計画を示す業績計画書を毎年度作成し公表。
- H15年4月に、道路局企画課に道路事業分析評価室を設置。
- 道路行政マネジメント研究会を設置し、外部有識者から道路行政マネジメントの取組みについて意見を聴取。
- 各地事例の共有、各地方整備局等における研修会の開催等により、地方整備局・国道事務所等へ、道路行政マネジメントの考え方と取組みの着実な浸透と定着を図っている。
- 地方公共団体と連携して取組み、NPO等の市民団体と連携した取組みが行われている地域ある。
- H14年度以降毎年、道路利用者満足度調査を実施。



# 港湾行政マネジメントの本格導入に向けた検討（提出部局；港湾局計画課）

実施時期

平成16年10月頃～平成18年3月

## 事例の概要

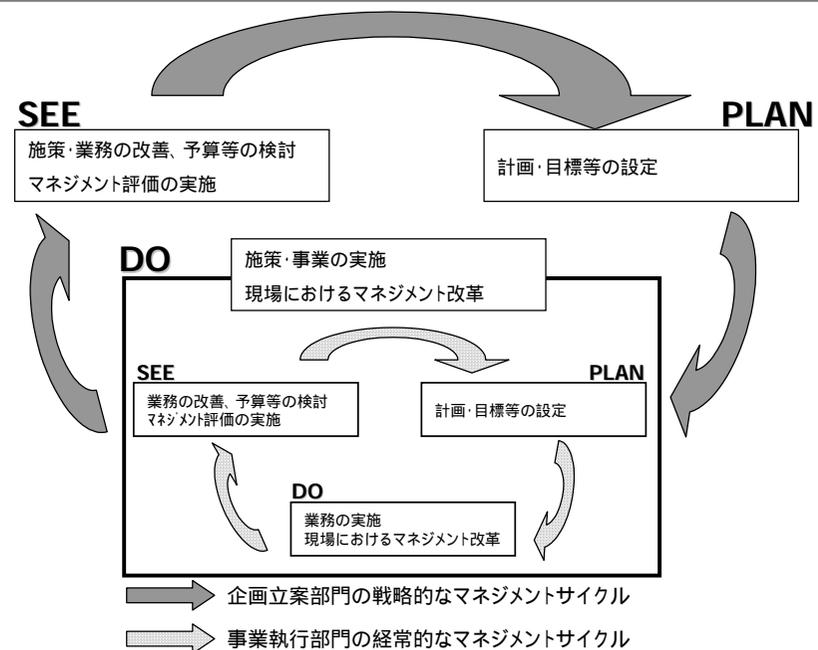
- ◆ 説明責任、質の高い行政を実現する港湾行政マネジメントサイクルの構築
- 国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）の徹底や、効率的で質の高い行政を実現するため、より国民・ユーザーの視点に立ったアウトカム指標などを導入し港湾行政マネジメントサイクルの実現を目指すもの。
- 具体的には、全国共通の指標である共通指標と事務所が独自に設定する独自指標の2種類を設定し、港湾ユーザーや最終顧客である国民への分かりやすい指標を用いた行政の説明責任の徹底、現場のマネジメント改革に資する指標を用いた港湾行政の効率化と質の向上、港湾行政におけるチェックからアクション、プランへの積極的なフィードバック、という課題に取り組むものである。平成17年度には代表事務所を選定し試行を実施した。

## 効果

- ◆ 本格導入に向けた検討時の効果
- 港湾行政マネジメントの必要性が職員に認識され、アカウンタビリティの向上、職員の意識の向上。
- 各事務所毎にそれぞれの地域特性や戦略に基づき、主体的に独自の指標を設定し、フォローアップを実施。

## 特徴

- ◆ 多重ループの港湾行政マネジメントサイクル
- 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、企画立案部門のより広域的な視点での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からなる多重ループのマネジメント。
- ◆ 事務所独自の指標設定、プロジェクトチーム設置
- 試行においては、事務所独自の指標を設定し、その向上を目指して、事務所のプロジェクトチームが設置されるなど推進体制が組まれた。



# 気象業務の実績評価（提出部局；気象庁総務部総務課業務評価室）

実施時期

平成13年4月頃～継続中

## 事例の概要

- ◆ 各部署で実施すべき具体的な業務目標を毎年度設定。評価を翌年度の目標に反映する仕組みを構築
- 庁独自の業務評価活動を実施。
- 気象業務の骨格を定めた気象業務法の目的、国土交通大臣による「気象庁に係る事務の目的、実施基準その他当該事務の実施に必要な準則」等をもとに、業務を4つの基本分野に分類し、それらに関連する15の基本目標を掲げて、各部署で実施すべき具体的な業務目標を、毎年50事項程度設定。
- 当該年度の業務目標を新年度が開始する前に設定、年度末に実績測定を行い、設定した目標への取組状況・達成度合いを評価する。また、その評価結果を踏まえつつ、翌年度の目標設定に反映する。



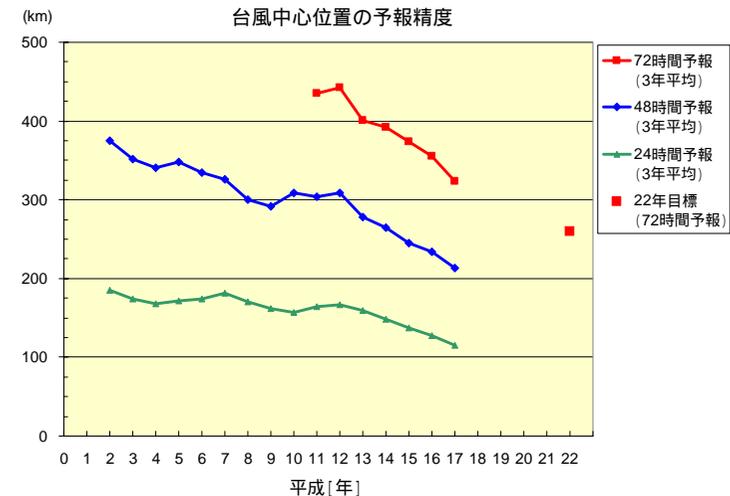
気象業務評価懇談会

## 特徴

- ◆ 客観評価を担保する数値指標の設定。気象情報満足度の把握
- 基本分野は、的確な観測・監視及び気象情報の充実等、気象業務に関する技術に関する研究開発等の推進、気象業務に関する国際協力の推進、気象情報の利用の促進等。
- 業務目標は、概ね5年の期間で達成を目指す「中期目標」及び単年度で達成を目指す「単年度目標」があり、中期目標については各々の1年毎の進捗状況を踏まえつつ、適宜目標を強化。
- 目標設定にあたっては、数値化出来るものについては極力数値化し、目標達成にあたっての進捗状況の評価をより客観的に行えるよう努めている。
- 成果重視の観点から、各種情報について直接利用者の評価や要望等を把握し、情報の改善や業務目標の設定に生かすことを目的として、気象情報の満足度調査を実施。
- 目標の設定及びその実績評価に当たっては、有識者懇談会を適宜開催し当該事項に関する意見を聴取し、適宜反映。

## 効果

- ◆ 職員への目標の浸透・意識改革等に寄与。気象情報の利用者満足度も向上。
- 各部署と当庁の業務評価の総括を担当する業務評価室の共同作業を中心に各業務目標を設定し、その実績測定（取組状況・達成度合いの評価）を踏まえ、翌年度の目標設定に反映。その評価を更なる業務へ反映していく業務実施サイクルにより、組織への目標浸透、職員の意識改革、アウトカム指標の向上など、一定の進展が得られている。
- また、当庁自ら実施している気象情報の満足度調査でも満足度の一定の向上が見られている。
- これらの取組に関連して、各地方官署においても、行程管理に基づく各業務の実施が浸透しつつある。



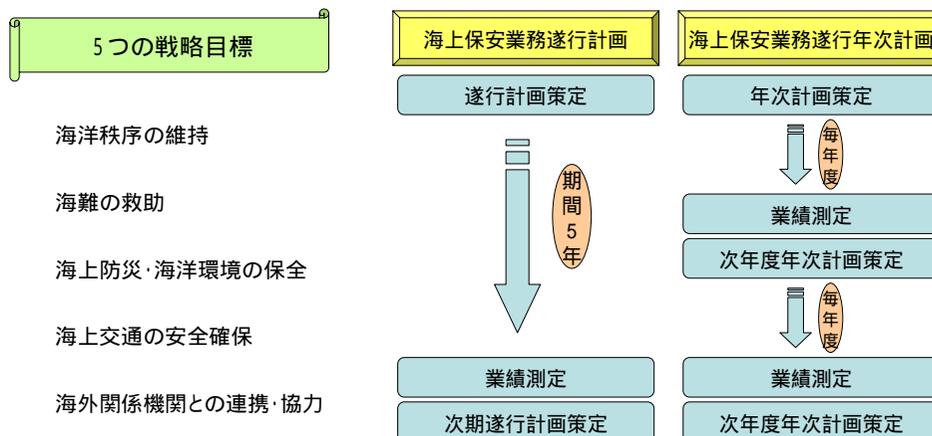
# 海上保安業務マネジメントの取組み（提出部局；海上保安庁）

実施時期

平成13年度～継続中

## 事例の概要・特徴

- ◆ 海上保安庁独自の業績評価制度の実施。
- 海上保安政策全般にわたる業績を測定するため、業績目標（中長期的な個別の業務目標）、業績指標（業務の達成目標）及び目標達成のための具体的な施策等を盛り込んだ計画を策定。
- 向こう5年程度を視野に入れた「海上保安業務遂行計画」及び遂行計画に基づく各年度毎の「海上保安業務遂行年次計画」を策定し、公表。
- 遂行計画は、海上保安業務が集約される5つの戦略目標を設定し、それぞれの戦略目標毎に業務体系に則した目標を定めることにより、業務の方向性を明確にするもの。
- 年次計画は、次年度の計画の策定に反映させるため、年度末までに目標達成度の評価を実施。
- 有識者懇談会を適宜開催して、海上保安業務にかかる意見を聴取し、適宜反映。
- 平成17年度末には、第1次の遂行計画の期間が終了し、これの業績測定・評価を実施するとともに、平成19年度から開始となる第2次の遂行計画を策定した。



## 効果

- ◆ 職員の意識高揚の進展、現場職員への目標の浸透。
- 本庁職員の意識高揚が図られるとともに、毎年度の業績測定・次年度への反映により、業務の的確化・効率化に寄与。
- 本庁作成の年次計画を踏まえ、各管区本部においても地域のニーズに応じた管区版年次計画を策定し、現場職員を含む組織全体への業務の焦点・目標が浸透。
- 遂行計画及び年次計画をホームページにて公表し、国民への業務執行の透明性に寄与。

## 成果主義

( 堤山部局；大臣官房官庁営繕部 )

## 官庁営繕のマネジメント改革

## 実施時期

平成13年11月頃～継続中

## ポイント

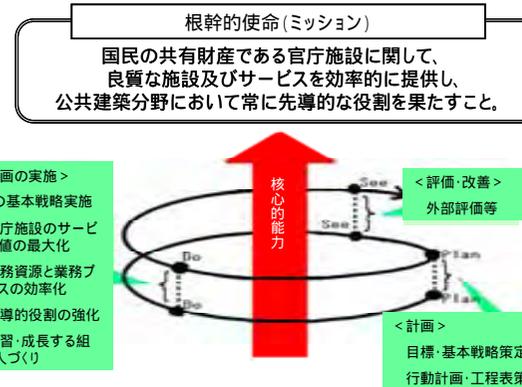
## 本省でのマネジメント改革の取組みが地方支分部局でのマネジメント改革の取組みへ波及

## 評価項目

- アウトカム目標設定
- トップが目標提示
- 部下・下部組織等に裁量
- 目標の達成度測定・評価
- 評価結果の反映

## 事例の概要・特徴

- ◆ **官庁施設に関するサービス価値を最大化する目標・戦略策定。マネジメント改革の定着促進**
  - 官庁営繕部の使命を原点から問い直すと共に、官庁営繕の将来像を明確にすること、また取り巻く環境の変化や新たな時代の要請に対し、的確かつ効率的に業務を進めるため、職員の意識改革や業務の改善を推進。
  - 官庁営繕部長が中心となって、官庁営繕の「根幹的使命」を明らかにし、その実現のための目標と基本戦略を設定するとともに、具体的な行動計画の策定には、職員一人一人が参画。
  - マネジメント改革の一層の定着・推進を図るため、学識経験者を交えた懇談会を開催。



## 効果・今後の課題等

- ◆ **目標・意識改革の進展、事務・事業の合理化・効率化が進展**
  - 組織再編により、組織と業務との関係を整理し、円滑な組織運営が実現された。
  - 研修制度の見直しや一級建築士等の顕彰等により、組織の技術力の維持向上が図られている。
  - 地域・まちづくりとの連携、ユニバーサルデザインなど新たなニーズへの対応や、施設整備と保全の連携強化などにより、官庁施設のサービス価値の向上に繋がっている。

## 成果主義

( 堤山部局；近畿地方整備局 営繕部 )

## 営繕部マネジメント改革推進事業

## 実施時期

平成15年4月頃～継続中

## 事例の概要・特徴

- ◆ **顧客満足を命題とした、より合理的な業務の遂行**
  - 各課、室、事務所はそれぞれの実施業務の中でマネジメント改革として、組織と業務について職員の意識改革を向上させ業務の効率化を進めるもの。
  - 各課、室、事務所ごとに、マネジメント改革推進幹事を定め、幹事会において定期的に進捗状況を確認している。また、その状況は委員会で報告され、フォローアップすることとしている。
  - 各年度の目標は設置要領に基づき、委員会の了承の上決定。
  - 前年度の評価結果を踏まえ、各年度の目標の見直し、新規採択について各課、室、事務所で検討を行っている。

## 効果・今後の課題等

- ◆ **職員意識改革が進展。さらなる定着が課題。**
  - マネジメント改革として、目標を定めた項目について各課・室・事務所において職員はなんらかの参加をしており、マネジメント改革としての意識改革の理解を進めている。

ポイント

政策チェックアップ結果を踏まえながら逐次多様な施策を打ち出し、目標値を概ね達成見込み

評価項目

アウトカム目標設定  
トップが目標提示  
部下・下部組織等に裁量  
目標の達成度測定・評価  
評価結果の反映

実施時期

平成13年12月頃  
～ 継続中

事例の概要

- ◆ **重点密集市街地のうち、最低限の安全性が確保される市街地の割合を約3割と設定**
- 平成13年12月に決定された「都市再生プロジェクト（第三次決定）」で、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地（重点密集市街地）について重点整備し、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされた。
- これを受け、平成15年10月に決定された社会資本整備重点計画において、中間目標として平成19年度末までに重点密集市街地（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を約3割とすることとされた。



東京都の重点密集市街地

効果

- ◆ **当初設定された定量的指標は概ね達成見通し**
- 平成17年度末時点における進捗状況は28.8%と、社会資本整備重点計画の目標については概ね達成される見込み。

整備前



整備後



特徴

- ◆ **法律・予算の両面から取り組みを推進**
- 密集市街地における防災街区の整備に関する法律
  - ・ 特定防災街区整備地区による規制誘導
  - ・ 防災街区整備事業を創設（H15改正により創設）
- 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）、都市防災総合推進事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、街路事業、都市公園事業等による密集市街地の整備

ポイント

研究所の独自の取組みとして自己点検（内部評価）を行い、その結果をもとに外部専門家による評価（外部評価）を実施

評価項目

アウトカム目標設定  
トップが目標提示  
部下・下部組織等に裁量  
目標の達成度測定・評価  
評価結果の反映

実施時期

平成13年1月頃  
～継続中

事例の概要

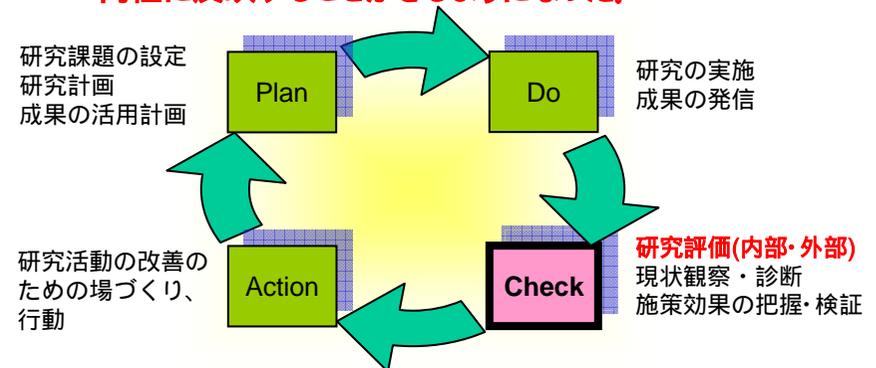
- ◆ 毎年度、研究活動の成果・方向や個別研究課題について、内部評価及び外部評価を実施。
- 内部評価：  
所内評価委員会において、所として自己点検を実施。
- 外部評価：  
研究評価委員会及び分科会において、自己点検結果を基に、外部の専門家による評価を実施。

特徴

- ◆ 内部評価及び外部評価を活用して、以下のような自律的なマネジメントサイクルを構築。
- 定期的な評価の実施。  
 ( 毎年度上半期に、前年度研究活動の成果と今後の方向について内部・外部評価を実施。事前・中間・事後の各段階で、個別研究課題について内部・外部評価を実施。 )
- 個別研究課題については、成果目標を掲げ、それに対する達成度を評価。
- 外部有識者及び専門家を活用することで、公正かつ透明性のあるシステムを担保。
- 研究活動の社会的・技術的意義、研究成果の政策展開による社会的貢献度等について、多様な視点から評価。

効果

- ◆ PDCAサイクルの「Check」を担うシステムとして、評価が定着した。
- ◆ 一定の期間内における成果目標を明確にして、研究に取り組むようになった。
- ◆ 時代の潮流や社会ニーズを的確に捉え、研究活動の方向性に反映することができるようになった。



## ポイント

月単位の政策チェックアップを通じて、目標達成に向けて職員の意識高揚、利用者満足度も向上

## 評価項目

アウトカム目標設定  
 トップが目標提示  
 部下・下部組織等に裁量  
 目標の達成度測定・評価  
 評価結果の反映

平成15年7月頃  
 ~ 継続中

## 事例の概要

- ◆ 電子国土Webシステム公開による業績指標（地理情報利用者数の増大）に向けた取り組み
  - 第6次基本測量長期計画（計画期間平成16年度～平成25年度）において、「電子国土基幹情報を基盤として、いつでも、どこでも、だれでも必要とする地理情報が容易に利用できる環境を整備（電子国土Webシステムを利用する団体の数：5年次で2,000団体に拡大）」を業績指標に定めた。
  - 平成15年7月に電子国土Webシステム（「電子国土」を実現するためのツール、基盤的な地理情報をもとにして、さまざまな整備主体が保有する地理情報を位置情報に基づいて統合し、有効に活用するためのシステム）を公開し、国や地方公共団体、非営利団体等への利用を促進中。



## 効果

- ◆ 指標進捗確認により職員意識が高揚。業績指標の数値も向上中。利用者満足度も向上
  - 毎月、職員に「電子国土Webシステムを利用する団体の数」の現在数と進捗状況を知らせることで目標が浸透。明確な指標をたてることで、政策目標の実現にむけて意識改革が図られた。
  - 全国各地で電子国土普及のためのセミナーを実施することにより、行政機関の電子国土サイト構築が進展。また、地方公共団体が保有する大縮尺地図（DM）データの提供及び利用を進めた。
  - 業績指標の数値は、平成15年度末32、平成16年度末54、平成17年度末280と増加した。
  - 電子国土Webシステムの機能拡充を継続的に行うことで、より使いやすく利用しやすいシステムになり、利用者満足度が向上した。

## 特徴

- ◆ 電子国土Webシステムの機能を充実・普及支援のバツの継続展開
  - 電子国土Webシステムの機能拡張として、空間参照機能の高度化や編集機能の拡充を実施。
  - 電子国土事務局では、学識経験者や参加団体をメンバーとする電子国土運営協議会を設立し、電子国土の利用や普及、運営などについて検討。
  - 平成17年度からは、全国各地で電子国土普及のためのセミナーを実施し、電子国土Webシステムの利用説明やサイト構築ツールの作成等、電子国土の利用者を支援する施策を展開。
  - 平成16年度より政策チェックアップを実施。

ポイント

課題をデータで把握し、重点的に対策、道路行政を分かりやすく見える化

評価項目

アウトカム目標設定  
トップが目標提示  
部下・下部組織等に裁量  
目標の達成度測定・評価  
評価結果の反映

実施時期

平成17年  
11月頃～  
継続中

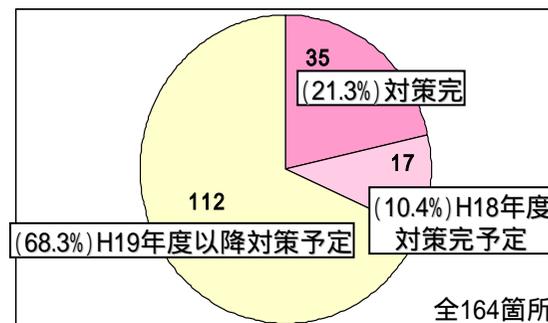
事例の概要

- ◆ データに基づいた重点的な対策と利用者、納税者への見える化
- 関東地方整備局道路部では、平成15年度より「道路見える化計画」を推進している。
- これは、国や地方の財政が逼迫する中で、道路の課題をデータできちんと把握し、その最適な解決法を見だし、解決を急ぐべきところから重点的に対策を講じるとともに、今まで見えにくかった道路行政の課題をデータに基づいた解決策で利用者、納税者の皆さんに「見える化」し、効率的に道路行政を進めていくものである。
- 対策の推進にあたっては、目標を設定し(Plan)、施策・事業を実施し(Do)、達成度の評価(Check)を次の行政運営に反映(Action)する一連の取り組み (PDCAサイクル) により進めている。

効果

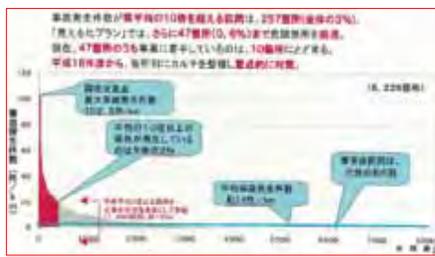
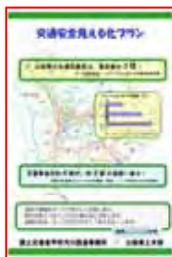
- ◆ 厳選箇所の重点対策(交通安全・直轄)
- 厳選した要対策箇所を重点的に対策し、H18年度末で約3割を対策完了予定。

交通安全見える化選定箇所(直轄)



特徴

- ◆ 各都県ごとに設置する委員会の検討とパブリックコメントにより、交通安全・渋滞の要対策箇所を厳選
- 各都県ごとに学識者、道路利用者、マスコミ、関係行政機関等からなる委員会で検討を行うとともにパブリックコメントによる意見を踏まえ、交通安全・渋滞の要対策箇所を選定する。
- 選定した箇所は交通安全・渋滞見える化プランとして公表し、重点的に対策を実施している。



(例：交通安全見える化プラン(山梨県))

派生展開事業・施策

- ◆ 見える化が各市へ波及
- 宇都宮市でもデータを使って課題を整理
- 柏地区の道路見える化計画も始動



ポイント

国民の視点に立った分かりやすいアウトカム指標の策定

評価項目

アウトカム目標設定  
トップが目標提示  
部下・下部組織等に裁量  
目標の達成度測定・評価  
評価結果の反映

実施時期

平成14年7月頃  
～ 継続中

事例の概要

- ◆ **新たな河川水質指標を活用し、住民の河川への意識啓蒙により、河川水質レベルの向上を図る**
- 現行の水質調査項目は、一般住民にとって分かりずらく、その水質指標もBODのみでは評価しきれないことから、一般住民にとって分かりやすい指標とするため、住民との協働で評価を行う『新しい河川水質指標』を活用し、身近な河川への意識啓蒙を行うことにより、河川水質のレベルを向上（改善）させることをねらいとしている。

効果

- ◆ **住民意識啓蒙に期待**
- 平成14年度から多摩川で試行的に調査を開始し、平成16年度には全国13河川に拡大試行、平成17年度からは全国108水系のほぼ全ての一級水系で『新しい河川水質指標』により調査を実施。
- 流域住民に理解され易く、事業効果の把握に効果が期待される。

特徴

- ◆ **人が『見て』『触って』『感じた』事で評価する指標**
- 河川の水質調査にあたっては、人と河川の豊かなふれあいの確保、豊かな生態系の確保、利用のしやすい水質の確保、下流域や滞留水域に影響の少ない水質の確保の視点に配慮して行う。



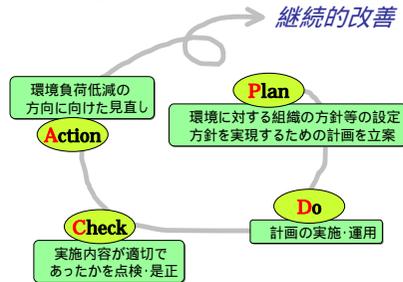
ランク	説明	ランクのイメージ	評価項目と評価レベル				
			ゴミの量	透明度 (cm)	川底の感触	水におい	
A	瀬を川の水につけやすい		川の中や水際にゴミは臭気もたらないが、ゴミは臭気もたらない	100以上	不快感がない	不快でない	100以下
B	川の中に入って遊びやすい		川の中や水際にゴミは臭気もたらないが、臭気もたらない	70以上	とこざとろヌルヌルしているが、不快でない	不快でない	1000以下
C	川の中に入れないが、川に近づけることができる		川の中や水際にゴミは臭気もたらないが、臭気もたらない	30以上	ヌルヌルしており不快である	水に鼻を近づけて不快な臭いを感じる 崖下の水際に立ちると不快な臭いを感じる	1000を越えるもの
D	川の水に魅力がなく、川に近づきにくい		川の中や水際にゴミは臭気もたらないが、臭気もたらない	30未満	とこざとろヌルヌルしているが、臭気もたらない	崖下の水際に立ちると、とても不快な臭いを感じる	

ポイント

P D C Aサイクルを基本とした環境マネジメントシステム (EMS) の取組み

事例の概要

- ◆ 事務所の事業活動にEMS (環境マネジメントシステム) を導入
  - 地球温暖化やオゾン層破壊等の、環境問題に対する自主的な取り組みと、その継続的な改善を図ることを事業執行上の重要課題として位置づけ。
  - 環境に配慮し、環境への負荷の少ない社会づくりに貢献するため、事務所の事業活動にEMS (環境マネジメントシステム) を導入し、併せて職員の意識向上に向けた取組みを実践している。



特徴

- ◆ EMS導入に当たって、下記基本方針を設定。
  - (1) 環境への影響の軽減に努め、地域に貢献する。
  - (2) 用紙類や電力の削減、廃棄物の適正処理等に努める。
  - (3) 関連する環境法規則や指針などを遵守し、汚染の予防に努める。
  - (4) 具体的な目標等を定め、実践と共に定期的に見直す。
  - (5) システムの見直しを行い、継続的改善を図る。
  - (6) 環境に対する職員の意識向上を図り、その実践と達成に努める。

評価項目

- アウトカム目標設定
- トップが目標提示
- 部下・下部組織等に裁量
- 目標の達成度測定・評価
- 評価結果の反映

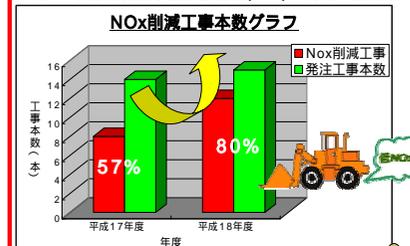
実施時期

平成16年4月頃  
～ 継続中

効果

- ◆ 環境に係る職員意識改革、合理化・効率化等が進展
  - 事務所職員が、発注工事におけるNOx削減量、コピー用紙裏紙利用枚数、電気使用量などの数値を、ホームページに入力し表示することで、事務所内の意識統一を図った。同時に、文書削減による業務の合理化、一般への広報活動が実践できる。
  - これにより、省力化・合理化・アカウンタビリティ等に大きな効果があった。

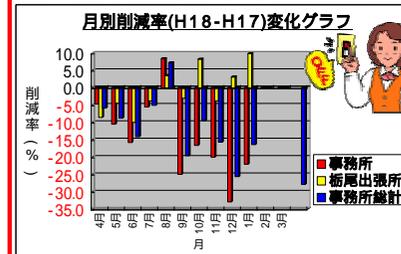
平成18年度 管内工事窒素酸化物(Nox) 1月迄の削減結果



工事15件中の12工事で窒素酸化物削減に努力!!  
取り組み協力会社  
57% → 80%にアップ

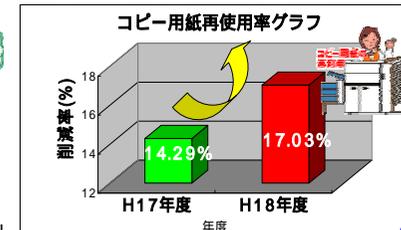
Nox削減・年間取りまとめ結果の広報実例

平成18年度 事務所庁舎内における電気使用量削減結果



電気使用量削減の経過の広報の実例

平成18年度 庁舎内コピー用紙使用量 1月迄の削減結果



コピー用紙再使用率が14.29%から17.03%とアップ!!  
事務所全体でも、10%の目標を達成した。

庁舎内コピー使用量削減の広報実例

H17電気使用量縮減目標 -0.5%  
H18総括 -13.4%  
電気使用量削減目標を達成中!

## 成果主義

(堤山司) ; 北陸地方整備局 (道路部)

# 渋滞度曲線 + 渋滞カルテを活用した短期・即効渋滞対策の推進

## ポイント

成果主義に則った、「データに基づく既存ストックの有効活用」の手法が、管内全事務所に浸透

## 評価項目

アウトカム目標設定  
トップが目標提示  
部下・下部組織等に裁量  
目標の達成度測定・評価  
評価結果の反映

## 実施時期

平成15年4月頃  
～ 継続中

## 事例の概要

- ◆ データに基づいた既存ストック有効活用に着目
- 北陸地方整備局道路部では、平成15年度より「データに基づいた既存ストックの有効活用」の視点で取り組んでいる。
- 概要は、プローブ調査による渋滞損失時間の把握・渋滞度曲線による優先度明示方式により管内の渋滞状況を把握しつつ、主に改築事業がなされていない区間で、従来であれば将来の改築事業実施までは信号調整等で凌ぐ事例が多かったが、プローブデータ等に基づき、渋滞内容を分析したうえで、既存の道路敷地内で、中央分離帯や路肩を縮小して車線数を増やし渋滞の削減を図るものである。(従って、4車線 6車線化にしたり、4車線 5車線化と、現地状況に合わせて対応)
- データに基づき、従来からの発想を切り替え、道路利用者・地域住民の視点で「早く・安く・効果的な事業実施」と「フォローアップ」に努めるとともに、ベストからスタンダードとして管内全事務所に展開。

## 効果

- ◆ 安価な投資で大きな効果。管内事務所に浸透
- 8百万の投資で年間4億円相当の渋滞を削減
- 6車線化により旅行速度が最大で約20km/hアップ。
- 限られた予算、道路敷地内での渋滞対策ではあるが「安く・早く・効果大」が特徴的な攻めの渋滞対策である。
- 平成15年度に最初の取組を行い、現在では管内の全事務所で、この発想が浸透・定着している。



## 特徴

- ◆ 渋滞状況を分析したうえで、費用と効果の目標を定めるとともに、フォローアップも実施
- 北陸地方整備局では行政マネジメントの積極推進を図るために、アウトカム指標毎にプロジェクトチームを編成。
- 渋滞損失については、優先度明示方式をベースにしつつ、渋滞カルテで時間別、方向別の渋滞分析や現地調査を行い、短期・効果的に対策が実施できる候補箇所を洗い出し、対応ができることから対策を実施。
- 事業実施に際しては、交通管理者と調整も行い一層の効率化を図る。
- 事業実施に際しては事前・事後の渋滞損失の効果測定はもとより、フォローアップも行いながら、管内全体の浸透も行った。



図 渋滞カルテ(富山)

## 派生展開事業・施策

- 事例 : 国道8号金沢バイパス (金沢市諸江～南新保) H16度完
- 事例 : 国道8号富山高岡バイパス (高岡市江尻～四屋) H17度完
- 事例 : 国道8号直江津バイパス (上越市三屋～関川大橋) H18度～

# 成果主義 北陸地方の港湾・空港に係る技術開発重点計画 (提出部局；北陸地方整備局 新潟港湾空港技術調査事務所)

## ポイント

アウトカム目標を盛り込んだ技術開発重点計画を策定するとともに、各部所間で目標を共有して技術開発を推進

## 評価項目

アウトカム目標設定  
 トップが目標提示  
 部下・下部組織等に裁量  
 目標の達成度測定・評価  
 評価結果の反映

## 実施時期

平成15年3月頃  
 ~ 継続中

## 事例の概要

- ◆ 技術利用・技術開発の方向性となる重点計画を策定。各部所との目標共有と技術開発を実施
- 管内港湾・空港の果たすべき役割を適時・適切に実現していくため、港湾・空港での技術の利用や技術開発の方向性となる「北陸地方の港湾・空港に係る技術開発重点計画」を策定。
- 「将来の姿」の実現に向けて技術開発目標を共有し、効果的な港湾・空港機能の充実と活用を支える技術開発を推進し、その進捗のチェック及びフォローアップを行う。



## 効果

- ◆ 職員への目標の浸透及び、意識改革が進展
  - 「重点計画」における技術開発スケジュール及び技術開発推進に向けた事務所の役割を示し、職員に分かり易く周知したことによって、意識改革が図られた。
- ◆ 技術開発の取り組み
  - 技術開発課題16件のうち12件について、予算化され技術検討を進めている。

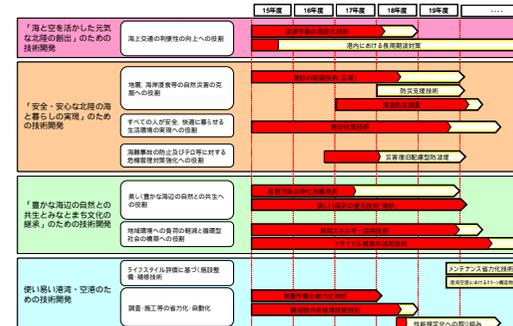


【技術開発事例】

構造物診断装置  
 港湾構造物(防波堤)を破壊することなく探査ができる。

自己評価進捗度: 90%

- 技術開発スケジュールにおける取り組み課題について、進捗と成果を自己診断し、取り組み課題の重要度ランク付・課題見直しを行なっている。



< 技術開発の進捗度 >  
 50%以上進捗 : 56%  
 50%未満の進捗 : 44%

## 特徴

- ◆ 北陸地方の地域特性に即した技術開発目標等を設定
- 北陸地方が抱える厳しい自然条件や地域の特性を考慮し果たすべき方向性を見据えながら、地域に即した技術開発目標等を設定している。

### 【技術開発の目標】

- ✓ 「海と空を活かした元気な北陸の創出」のための技術開発 港内における長周期波対策など
- ✓ 「安全・安心な北陸の海と暮らしの実現」のための技術開発 漂砂の制御技術など
- ✓ 「豊かな海辺の自然との共生とみなとまち文化の継承」のための技術開発 リサイクル資源の活用技術など
- ✓ 使い易い港湾・空港のための技術開発 性能規定化への取り組み

## ポイント

地方の将来像と地域づくりの目指すべき方向、その実現に向けたアウトカム指標を明示し、不断のフォローアップを実施

## 評価項目

アウトカム目標設定  
 トップが目標提示  
 部下・下部組織等に裁量  
 目標の達成度測定・評価  
 評価結果の反映

## 実施時期

平成13年6月頃  
 ~ 継続中

## 事例の概要

- ◆ 概ね10～20年後の中部地方の将来像と地域づくりの目指すべき方向、その実現に向けた具体的な目標を明示。
- ◆ 具体的な目標ごとに、今後5年程度で重点的に取り組む施策・事業がもたらす効果をアウトカム指標(66個)として設定

### 【成果指標の例】

- ✓ 中部国際空港への2時間アクセス率(人口) 72%(h14) 80%(h19)
  - ✓ 下水道人口普及率 52%(h14) 61%(h19)
  - ✓ 主要緊急輸送路の橋梁耐震化率 59%(h14) 100%(h19)
  - ✓ 床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数 約13,200戸(h14) 4,300戸(h19)
- 平成17年度に中間評価のため成果指標の達成状況について測定、また住民満足度調査を実施しており政策マネジメントサイクル(PDCA)により平成19年度までにビジョン改訂を行う予定。

## 効果

- ◆ 目指すべき方向が、地域全体の共通目標として共有され、確実に実現されるために「3つのフォローアップ指針」を設定し着実に推進。
  - 1. 不断のフォローアップ  
 アウトカム指標の提示、定期的な評価、満足度調査等による評価結果の公表、まんなかビジョンの見直し
  - 2. 地域本位の行政展開  
 有識者懇談会等の継続的開催、積極的なP.Iの継続、地方公共団体や経済団体等、様々な関係者が計画策定に参加する仕組みが継続、社会资本整備重点計画等の計画立案に反映
  - 3. 役割分担の明確化と既存の枠組みを超越した連携  
 行政・企業・住民などとの役割分担、省庁を越えた連携、県境を越えた連携、ブロックを越えた連携

## 特徴

- ◆ 目標達成のためのビジョンの策定、及び組織等を設置
- ◆ 有識者や関係主体の意見を聴取
- ◆ 対話と協働作業の成果
  - 地域住民への多様なP.Iによって常に進化するビジョン【対話】
  - 国、4県1市、地元経済界の初めての共有ビジョン【協働】
  - 実践を重視した実効性の高いビジョン【実践重視】



まんなか懇談会  
 (有識者懇談会)



ポイント

渋滞解消へ向けてマネジメントサイクルの実践、3年で目標を達成

事例の概要

- ◆ 毎年の改善で、3年目に渋滞解消
- 正月三が日の伊勢神宮内宮への参拝者数は約40万人あり、伊勢自動車道・国道23号等の渋滞が、地域の大きな課題。
- 平成15年は、伊勢自動車道で伊勢ICを先頭に13.9km渋滞発生。
- 渋滞解消を目標にマネジメントサイクルを実践。



バス専用レーンを走行するシャトルバス

【目標達成に向けたマネジメントサイクル】

- 計画 (P) ; パーク&バスライド (P & B R)
  - 伊勢自動車道に直結した駐車場から、専用シャトルバスで参拝客を輸送
- 実行 (D) ; 平成16年1月より、毎年正月三が日に、県・市・警察等と連携し実施
- 評価 (C) ; 初年 (平成16年) は、渋滞が2.2kmまで縮小。  
反映 (A) 更に渋滞を縮減するためバスへの乗降方法や、駐車場料金徴収方法を工夫することで、17年は0.5kmに縮小、更に18年は渋滞が解消。

評価項目

- アウトカム目標設定
- トップが目標提示
- 部下・下部組織等に裁量
- 目標の達成度測定・評価
- 評価結果の反映

実施時期

平成15年4月頃

特徴

- ◆ 段階的に地方主導にシフト
- 地域の方々や関係市・県、警察等と協働した取組
- 当初は国主導で実施し、関係機関、地域の方々や関係市等との調整を綿密に実施する中、順次、地方へ主導をシフト。

効果

- ◆ 渋滞解消の実現。
- ◆ 利用者の満足度も大。
- ◆ 地域主導の取組に移行
- 約14kmあった渋滞を3年で解消。
- 利用者アンケートで9割以上の方が、次年度以降の実施を望んでいる。
- 地域主導へ完全移行して実施した平成18年は、内宮のほか、外宮へのバス運行に発展。



伊勢新聞 H18.1.3

ポイント

今後5年間の事業目標を明示、地域の協力を得て事業が大きく進展

評価項目

アウトカム目標設定  
トップが目標提示  
部下・下部組織等に裁量  
目標の達成度測定・評価  
評価結果の反映

実施時期

平成15年8月頃  
～ 継続中

事例の概要

- ◆ 今後5年間で完成する道路名と供用目標年次を明示するとともに当年度の執行目標を明示。毎年度執行状況についてはフォローアップし公表。
- 社会資本整備を進めるにあたり、道路利用者から行政にはスピーディーなサービス提供、アカウントビリティ(説明責任)の向上が求められている。このような状況において九州地方整備局では平成15年度から道路事業について「ちやくちやくプロジェクト」(通称：ちやくプロ)と名付けた新たなプロジェクト管理の仕組みを導入。

【「ちやくちやくプロジェクト」のポイント】

- (1) 目標の明示
- (2) プロジェクト管理の徹底

- 5カ年の供用目標として、
  - ・ 改築事業で約140～180 km
  - ・ 交安事業で約70箇所 等を明示。
- 毎年度の事業執行目標を明示。
- それぞれの目標については、次年度達成状況を確認しフォローアップ。



【ちやくプロのロゴ】

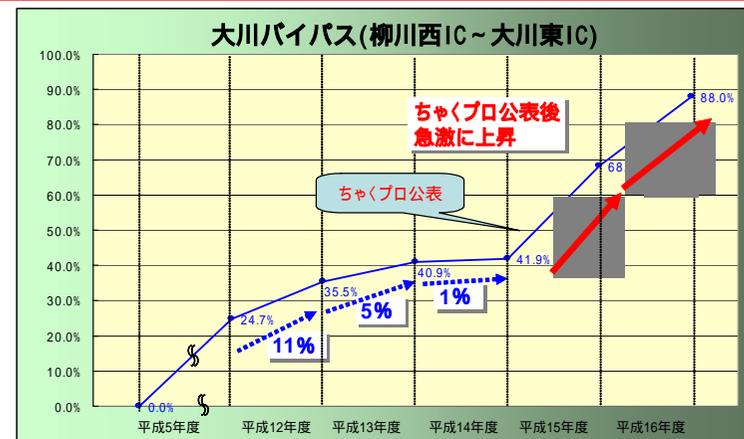
特徴

- ◆ 目標達成・進捗管理のために各事務所においてプロジェクトチームを設置
- 目標達成のために各事務所では、プロジェクトチームを設置し事業進捗管理を実施。
- 工事看板・ホームページにより、供用目標や整備効果をPR。



効果

- ◆ 地域の協力
  - 目標を公表することにより地域の協力が得られ用地取得も大きく進展。



図：福岡県有明海沿岸道路大川バイパス用地進捗事例

- ◆ 組織・職員への目標浸透や、意識改革が進展
  - 供用目標を公表することにより、職員の目的意識が醸成。

ポイント

国営公園事務所における事業マネジメントへの先駆的な取り組み

事例の概要

- ◆ 国営公園事業に時間管理概念を導入した事業目標を設定し、公表。
- 国営公園事業の透明性を確保することなどを目的として、長期間を要する国営公園事業に事業完了年度及び総事業費などの時間管理概念を導入し、事業目標を設定。
- 整備効果の早期実現のために更なるコスト縮減を図ったうえ計画をとりまとめ公表。

【 計画の概要 】

- ・事業期間 昭和53年度～平成21年度
- ・開園計画 平成21年春 森林体験ゾーン開園  
平成22年春 自然観察ゾーン開園 (全園開園)
- ・総事業費 約470億円  
(平成19年度以降の残事業費 約40億円)



森林体験ゾーンに整備予定の「森見の塔」

特徴

- ◆ 「国営公園整備プログラム」を見直し、公表。
- 事業完了までの整備及び維持管理内容や開園計画等を示した「国営公園整備プログラム」を見直し、事業目標と併せて公表。
- 北海道開発局長自らがリーダーシップをとり、平成18年7月11日の局長定例記者会見において事業目標などを公表



局長定例記者会見の様様

評価項目

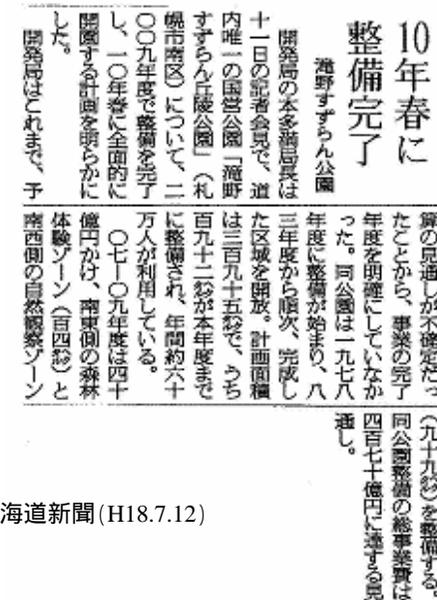
アウトカム目標設定  
 トップが目標提示  
 部下・下部組織等に裁量  
 目標の達成度測定・評価  
 評価結果の反映

実施時期

平成18年6月  
 以降

効果

- ◆ 事業の計画的な実施、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現
- 国営公園整備プログラムに基づく今後の整備内容や開園計画等を国民に明らかにすることによる透明性の確保。
- 事業のスピードアップ(事業期間を4年短縮)により、事業便益の早期発現が図られ、総合コストの縮減効果(試算額：約2.6億円)が期待される。



北海道新聞(H18.7.12)

ポイント

官民共同による個人の交通行動の調査を実施、その結果に基づくフィードバックを通じた意識啓発

評価項目

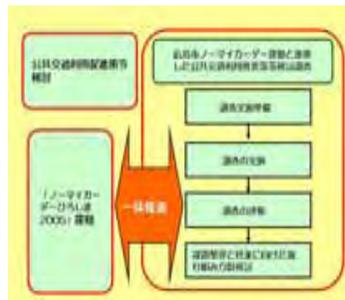
- アウトカム目標設定
- トップが目標提示
- 部下・下部組織等に裁量
- 目標の達成度測定・評価
- 評価結果の反映

実施時期

平成17年9月頃 ~ 10月頃

事例の概要

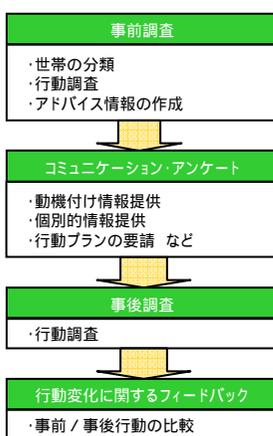
- ◆ WEBを活用したトラベル・フィードバック・プログラムを実施し、地域・企業における持続可能なモビリティ・マネジメント施策のあり方を検討
- 広島市ノーマイカーデー運動と連携した公共交通利用推進策等検討調査として、「WEBを活用したトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)」を実施し、地域・企業における持続可能なモビリティ・マネジメント施策のあり方を検討した。
- 交通環境の改善に向け、マイカーの上手な使い方を一人一人に考えていただき、日頃のクルマの使い方を見直して実践していただいた。



特徴

- ◆ 多様な主体の参画による、大規模なモニター調査を実施
- 企業31事業所、行政機関6、自治体2、参加者約1,400名の方にモニターとして参加していただいた。全国でもこれまでで最も大きな規模による取組みとなった。
- TFPとは「Travel Feedback Program」の略称。個人の交通行動の調査とその結果に基づき診断書の提示などのやり取りを繰り返して、望ましい移動の仕事について考え実践すること。

トラベルフィードバックプログラムの手順



効果

- ◆ 環境にやさしいマイカー利用に向けて定量的効果が発現。加えて意識啓発に寄与
- プログラム実施前と実施後では、プログラム参加者の自動車の利用回数が約14%減少し、これに伴ってCO2排出量で約23%、燃料消費量で約22%の削減効果が得られた。
- また、クルマを上手に使い、環境にやさしい交通行動をとるという意識啓発についても一定の成果が得られた。

(産経新聞2006.01.01)

市が0イの月計す コイり動え | 料消 | が | う | 者 | と | 動 | 一 | 内 | 中  
内 | 5 | 割 | の | 画 | 一 | 地 | た | こ | り | 統 | と | 比 | と | は | ま | た | 2 | 0 | % | の | 排 | 出 | 量 | を | 減 | 少 | せ | し | 燃 | 料 | 消 | 費 | 量 | を | 約 | 2 | 2 | % | 削減 | せ | し | た | と | し | て | 環 | 境 | に | や | さ | し | い | 交 | 通 | 行 | 動 | を | と | る | と | う | い | う | 意 | 識 | 啓 | 発 | に | つ | い | て | も | 一 | 定 | の | 成 | 果 | が | 得 | ら | れ | た | 。

「CO2」2割削減  
昨秋の広島市ノーマイカーデー  
公共交通機関利用29%増加

ポイント

通学時の安全確保のためのバス事業者の取組みが他の交通事業者にも波及

事例の概要

- ◆ 関連主体の協議・連携による路線バスのスクールバス活用実現
  - 平成17年末から、小学生が犯罪に巻き込まれ、命を落とす事件が多発。平成17年12月の関係省庁連絡会議では、路線バスのスクールバスとしての活用が示唆される。
  - 中国運輸局、県及び市教育委員会等との協議会設置に向けた調整を図り、12月28日第1回目の協議会を開催。関連情報の共有とともに各機関での具体的取組み方針を決定。
  - その後アンケートによる地域ニーズの実現に向けた具体的可能性検討のため、運輸局がバス事業者と共に要望のあった学校を訪問。平成18年4月から、広島市内5地域の小中学校での登下校に合わせたダイヤ変更や増便、直通系統の新設等が実現されるなどの成果。また、テレビの特集でも放映されるなどマスコミ等からも高い評価を得ている。
  - なお、3月24日開催の第4回協議会より広島県、広島県警察本部が新たにメンバーに加わり、より広範な連携の下、総合的な取組みを行うこととなった。



評価項目

アウトカム目標設定  
**トップが目標提示**  
**部下・下部組織等に裁量**  
 目標の達成度測定・評価  
 評価結果の反映

実施時期

平成17年12月頃  
 ~ 継続中

効果

- ◆ **職員の意識改革もあわせて進展。社会における公共交通の意義への認識も高揚。**
  - 政府方針や社会的要請に対して、平素関係の薄い行政機関が連携して取り組むことが出来、組織・職員が大きな視点に立った行政を行うという意識改革が進展した。
  - また、地域住民をはじめ学校関係者等に対して、バス業界や運輸局の安全に対する取組み・公共交通の意義が再評価されたものと受け止めている。

派生展開事業・施策

- 事例 需要に応じて弾力的に運行する、いわゆる「デマンドバス」での学校対応が始まり、通学時の安全確保が推進された。
- 事例 小学生を対象に、地域から学校までのタクシー定額運賃が実施され、バスだけでなく、タクシーを使った安全確保の取組みも推進された。

特徴

- ◆ 平素関係の薄い広範な機関と連携実現
  - 平素関係の薄い教育機関（広島県教育委員会、広島市教育委員会）との連携による、広島県バス協会、中国運輸局自動車交通部、広島運輸支局、広島県地域振興部、広島県警察本部との総合的な取組み。
  - 教育委員会を通じてではあるが、小中学校から路線バスに対する具体的要望等を把握することが出来た。
  - 協議会設置により、路線バスについては1市5校において増便、ダイヤ変更、経路変更が実施された。協議会の取組みを契機に路線バスについては6市7校においてダイヤ変更、経路変更等が実施されることとなり、タクシーについては、3市3校等において定額運賃又は育児支援割引が実施されることとなった。



ポイント

複数部局間で災害情報を共有することにより、迅速な災害対応を実現

評価項目

連携施策間での整合性のある目標設定  
 連携方法等に関する定期的見直し  
**国交省発足による連携の実現**  
 国交省発足による連携の円滑化  
 連携にあたり他の事例を参考にした

実施時期

平成15年3月頃  
 ~ 継続中

事例の概要

◆ 本省及び地整等並びに海上保安庁の相互の間において災害映像情報の共有化

➤ 海上保安庁所属のヘリコプターに装備しているカメラで撮影した映像を、地方整備局等が整備したヘリテレ受信局経由で、本局、本省へ伝送。伝送された映像は、本省、地方整備局等および海上保安庁の相互間において、災害映像情報の共有化を図っている。（平成15年3月より取組みを開始）



海上保安庁ヘリコプター



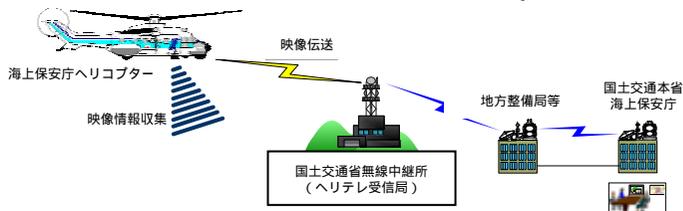
国土交通省ヘリテレ受信局

ヘリテレ（ヘリコプター映像伝送装置）：ヘリコプターに装備しているカメラで撮影した映像を、地上において、リアルタイムでモニターするための無線映像伝送装置をいう。

特徴

◆ 局横断的に取組むための情報集約の仕組み・体制等の創設・拡充

➤ 本省、地方整備局等および海上保安庁が連携し、相互の機材を有効に利用することで、迅速に災害映像情報を入手・共有する仕組みを構築。



効果

◆ 施策・事業の迅速化を実現

➤ 本取組により、迅速な災害対応を実現。  
 ➤ 各整備局と管区保安本部での訓練の実施により今後の沿岸部の災害対応、情報集約に効果を発揮。



海上保安庁と国土交通省のヘリテレ映像共有状況（イメージ）

**ポイント**

国土地理院及び気象庁から得られるGPSデータの統合的解析により、火山性地殻変動調査の信頼性が大幅に向上

**事例の概要**

- ◆ 国土地理院及び気象庁のGPSデータを統合的に解析することにより火山活動に伴う地殻変動を正確に把握し、噴火予測等へ活用するため、技術的な開発を協力して推進。
- 国土地理院は全国の電子基準点の他、活動が活発な火山の周囲にもGPS機動観測点を設置し、火山の地下深くのマグマの動きを火山周辺を含む広域の地殻変動として把握してきた。
- 気象庁は、火山に地震計やGPS観測点等を設置して監視・観測網を展開するとともに、関係機関の地震や監視映像などのデータもオンラインで収集して、噴火やそれに結びつく火山活動の監視を行っている。
- GPS観測については、広域観測と火山の局地的な観測で規格が異なっていることから両者の観測データの統合した処理が行われていなかった。
- 地殻変動把握手法の高度化を目指して、両者のデータを統合処理する技術的な開発を協力しながら進めている。

**特徴**

- ◆ 局横断的にGPS観測網を結合することにより、情報量の増大地殻変動の高度な解析が可能となり、情報共有も進んだ
- 国土地理院の広域観測網との気象庁の局地的な観測網のデータを統合して解析する手法を開発。
- それぞれのGPS観測データを共有し、統合的な解析を行い、結果を共有。
- 広域観測と火山の局地的観測の統合処理により把握された地殻変動は、火山の地下の深部から浅部までの地下のマグマの動きを反映。
- 国土地理院は、火山付近の局所的な地殻変動が評価可能となることで、広域の地殻変動をより正確に把握。
- 気象庁は、捉えられた火山の深部から浅部にわたるマグマの動きを火山活動評価に活用。

**評価項目**

- 連携施策間での整合性のある目標設定
- 連携方法等に関する定期的見直し
- 国交省発足による連携の実現
- 国交省発足による連携の円滑化
- 連携にあたり他の事例を参考にした

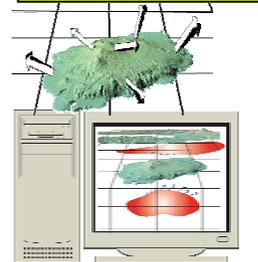
**実施時期**

平成16年4月頃  
～ 継続中

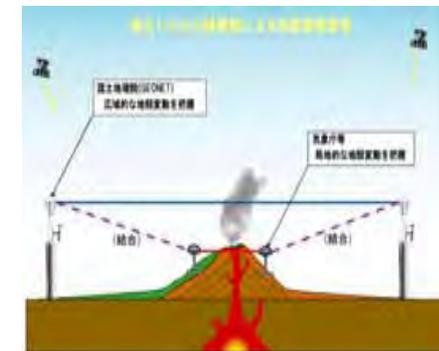
**効果**

- ◆ 火山性地殻変動の理解の高度化
- 独立に計算した解析結果を単純に連結したこれまでの結果に比べ、信頼性が大幅に向上。
- 火山の深部から浅部にわたるマグマの動きを把握できるようになる。
- 短中期的な火山活動予測が改善され、気象庁の火山情報の精度が向上。

**3次元シミュレーション**



過去から現在にいたる地殻変動を再現



## ポイント

「速効対策」と「抜本対策」の両輪による総合的な対策の実施に向け、目標や整備計画に関する情報を関係各局が共有

## 評価項目

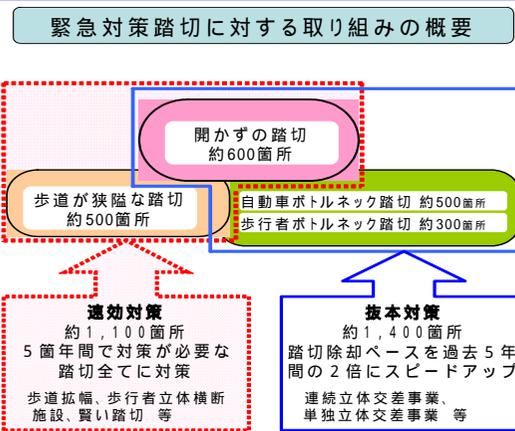
連携施策間での整合性のある目標設定  
連携方法等に関する定期的見直し  
国交省発足による連携の実現  
**国交省発足による連携の円滑化**  
連携にあたり他の事例を参考にした

## 実施時期

平成16年1月頃  
～ 継続中

## 事例の概要

- ◆ 歩道拡幅、賢い踏切等の速効対策が必要な踏切を今後5年（平成22年度迄）で、すべて対策。
- ◆ 連続立体交差化等の抜本対策により踏切除却ペースを2倍にスピードアップ。
- 「開かずの踏切」等緊急対策が必要な踏切を抽出・公表し地域の実情に合わせた計画による歩道拡幅、賢い踏切等の「速効対策」と、連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する為、上記の目標を都市・地域整備局及び鉄道局と連携して設定。



## 効果

- ◆ 省内3局における政策の方向性の共有を実現
- 現在、道路管理者及び鉄道事業者により、策定を進めている整備計画に関する情報を省内3局（都市・地域整備局、道路局、鉄道局）共有することにより、踏切対策の支援を迅速かつ的確に行うこと出来る。

## 特徴

- ◆ 局横断的に取組む計画等の策定
- 道路管理者と鉄道事業者の適切な連携のもと、踏切交通実態総点検の的確なデータに基づく踏切道の現状分析等による整備計画を策定し、計画的な踏切道対策の推進を図り、設定した目標を達成させるもの。



ポイント

ストックの有効活用により、大幅なコスト削減を実現

評価項目

連携施策間での整合性のある目標設定  
 連携方法等に関する定期的見直し  
 国交省発足による連携の実現  
**国交省発足による連携の円滑化**  
 連携にあたり他の事例を参考にした

実施時期

平成16年4月頃  
 ~ 17年3月頃

事例の概要

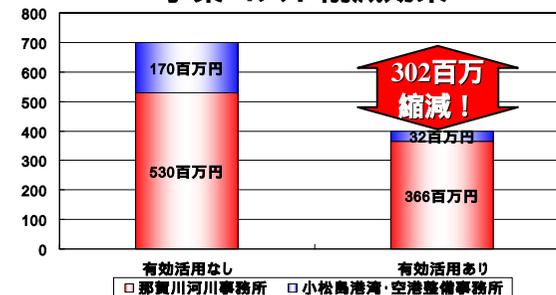
- ◆ 空港整備事務所と河川事務所の連携で、産業廃棄物として処理せざるを得なかった消波ブロックを有効に活用
- 平成15年5月の台風4号によって被災した那賀川右岸4k付近の災害復旧工事を行う際、産業廃棄物として処分予定であった小松島港湾・空港整備事務所の消波ブロックを活用。
- 具体的には3.4~8.1tの六脚ブロック2,071個を徳島飛行場から那賀川の工事現場まで運搬し、災害復旧工事に再利用



効果

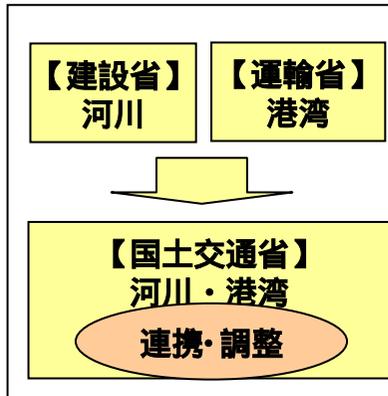
- ◆ ストック有効活用により約3.0億円の工事コスト削減
- 徳島飛行場拡張整備事業に伴い発生する消波ブロックを河川の災害復旧工事に有効活用することで、根固ブロックの産廃処理費、根固ブロックの製作費等コスト削減に大きな効果がみられた。
- 既存ストックの有効活用により、小松島港湾・空港整備事務所、那賀川河川事務所における工事費コストは、約3.0億円削減できた。

事業コスト削減効果



特徴

- ◆ 施策・事業の連携・調整
- 小松島港湾・空港整備事務所と那賀川河川事務所において、既存ストックの有効活用及びコスト削減の観点から、連携・調整のうえ、消波ブロックの有効活用を実施。
- 従来、河川事業と港湾事業間での調整・連携は密ではなかったが、省庁再編に伴い、四国地方整備局管内の事務所長会議等により情報の共有化が図られたことで、関係部局が連携・調整して事業を実施することができた。



## ポイント

福岡県西方沖地震への初動対応において、旧建設系及び旧運輸系部局の一体となった危機管理が実現

## 評価項目

連携施策間での整合性のある目標設定  
 連携方法等に関する定期的見直し  
**国交省発足による連携の実現**  
 国交省発足による連携の円滑化  
 連携にあたり他の事例を参考にした

## 実施時期

平成17年3月頃  
 ~ 継続中

## 事例の概要

## ◆ 危機管理体制・対応の一元化を実現

➤ 国土交通省：旧建設省（主に河川、道路）と旧運輸省（主に港湾、空港）における危機管理体制が一元化された。



現地合同会議

➤ これにより平成17年3月の福岡県西方沖地震への初動対応では、一体となった危機管理を実施することが可能となり、港湾空港部所有の監督測量船にて被災地へ職員が迅速に移動を行うなど双方における対応の連携が実現出来た。



調査チームによる地盤調査

## 効果

## ◆ 幅広い危機管理対応力の向上

➤ 九州地方整備局の災害対策本部にて各部門の情報の集約が行われたことにより幅広い分野での対応が図られた。

➤ また、災害対策本部から統一した指示が伝わったことから危機管理体制への対応の向上が図られた。

➤ さらには洪水後の環境整備「海輝」による浮遊ゴミ回収など環境面における支援活動が幅広く推進された。



浮遊ゴミ回収状況



回収ゴミ陸揚げ状況

## 特徴

## ◆ 局横断的に取り組む計画、及び仕組み・体制の確立

➤ 九州地方整備局において省庁再編を機会として「防災業務計画」及び「災害対策本部運営要領」を整理し、共通の認識・体制の確立を図った。

➤ これにより福岡県西方沖地震発生時において、統一かつ連携した初動対応を実施したことで省庁再編時以前の別体制での災害対応にも増して被災状況の情報収集、災害対策への対応が図られた。

➤ また、各部局が所有する車輛、船舶を把握することで相互に活用しあうことが可能となり、被災地等へ速やかな移動体制が構築でき、被災地の情報収集等の対応が速やかに実現出来るようになった。

## ポイント

日本全国の気象状況や防災情報の提供に効果を発揮。一日平均約99万件ものアクセスあり。

## 評価項目

連携施策間での整合性のある目標設定  
 連携方法等に関する定期的見直し  
 国交省発足による連携の実現  
 国交省発足による連携の円滑化  
 連携にあたり他の事例を参考にした

## 実施時期

平成15年6月頃  
 ~ 継続中

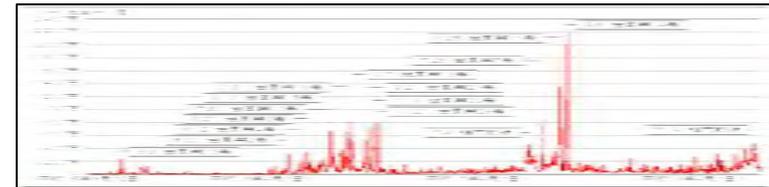
## 事例の概要

- ◆ 国土交通省の防災情報を一元化して国民に提供
- 防災情報提供センターは各部局が保有する防災情報を一元的に検索できるとともに、河川局、道路局、国土地理院、気象庁の防災情報を重ね合わせて国民に提供するホームページのサイトである。
- 河川局、道路局、国土地理院、気象庁が共同で管理し、気象庁が運営の主体となっている。



## 効果

- ◆ 広く国民に防災情報の提供を実現
- 一日平均約99万件のアクセスがあり、台風や集中豪雨のときなどはアクセス数が大幅に増加する。平成17年9月6日の台風第14号の時には、2200万ページビューのアクセスを記録し、防災情報の提供に大きな効果を挙げている。



防災情報提供センター開設以来のアクセス状況

## 特徴

- ◆ リアルタイムな雨量情報、GISを利用した観測情報の提供、防災情報のポータルサイト機能
- 河川局、道路局、気象庁が保有する降水量データ、レーダーデータを合成した「リアルタイム雨量」、「リアルタイムレーダー」を提供
- 河川局、国土地理院、気象庁が保有する防災情報をGIS（地理情報システム）を活用して表示する「観測情報（データと主な災害情報）」を提供
- 「国土交通省防災情報リンク」として省内各部局が提供する防災情報へ直接リンクするポータルサイト機能を提供

ポイント

コミュニティバス事業の活性化に向け、アンケート、イベント等を継続的に実施、検討結果を活性化指針として策定し、国民にフィードバック

評価項目

国民が国民参画の機会を十分に認知できる  
情報提供を行った  
適時に国民参画の取組みを行った  
国民と十分な意見交換を行った  
政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した  
国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかを  
フィードバックした

実施時期

平成12年4月頃  
～ 継続中

事例の概要

- ◆ コミュニティバス事業の活性化に向けたアンケート、イベント等を継続的に実施
- 交通弱者対策として極めて大きな役割を果たす地域密着型の「コミュニティバス」について各地の先進事例から様々な問題を学び取るとともに「国土交通行政」、「地域住民」、「自治体」更に「バス事業者」のそれぞれの立場から、今後の導入に向けて取り組むべき課題を浮き彫りにさせることが重要と考え、管内の全自治体にアンケート調査を実施し、検証するとともに「コミュニティバス・サミット」を開催。(平成13年度)
- 真にバス事業の活性化、地域の活性化に繋がるための道筋を検証するため、コミュニティバスが導入、運行されている大阪狭山市循環バスを取り上げ、研究委員会を設置し、導入成果、社会的効果の検証を実施。また、その検証結果を報告する場として「コミュニティバス・セミナー」を開催。(平成14年度)
- 平成13年度に続き管内の全自治体にアンケート調査を実施。具体的な解決策や社会的効果の検証を行い、地域社会にとってよりよいコミュニティバスとなるための指針となる「コミュニティバス導入ガイド」としてまとめ、自治体等で活用してもらう目的で配付。(平成15年度)

効果

- ◆ 関係主体の意識醸成とともに、利用者ニーズを反映した施策実現への道筋の構築
- 地域住民が利用しやすい地域の自治体にとっても導入しやすい「コミュニティバス」の実現、また、バス事業者においては、地域との連携というバス事業の活性化対策のひとつとして利用者ニーズにきめ細かく対応する地域密着型バス輸送の実現への道筋を見いだすことができた。



特徴

- ◆ 市民参画を促しつつ成果をPRするイベントを実施
- 調査研究結果をシンポジウムを開催し、情報の発信を行った。



ポイント

計画策定に向け、意見箱の設置や公聴会の開催等により住民からの意見募集を実施。結果について、ひとつずつ回答を示し、ホームページ上で公表

評価項目

国民が国民参画の機会を十分に認知できる  
 情報提供を行った  
 適時に国民参画の取組みを行った  
 国民と十分な意見交換を行った  
 政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した  
 国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかを  
 フィードバックした

実施時期

平成14年9月  
 ~ 16年12月

事例の概要

- ◆ 河川整備計画策定への市民等の意見の反映・フィードバック
  - 今後概ね30年間における治水、利水、環境に関する整備と保全、維持・管理に関する内容について定める「米代川水系河川整備計画（平成17年3月）」の策定にあたり、平成14年9月～平成16年11月（計6回）において、学識経験者からなる「米代川流域委員会」において、整備計画の案について意見を聴取。各委員会資料、議事の概要はホームページで公表。
  - あわせて、関係市町村、事務所に設置した意見箱（閲覧コーナー）、意見はがきによる意見募集、公聴会の開催、インターネットによる意見募集を実施。募集期間は、平成16年11月～平成16年12月の1ヶ月であり、とりまとめた結果については、1つずつ回答を示し、ホームページで公表。

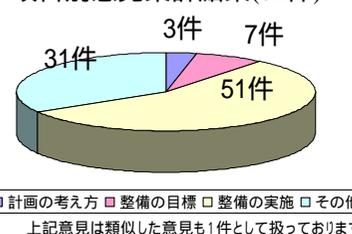
特徴

- ◆ 工夫を凝らしたPIを実施
  - 学識経験者からなる「米代川流域委員会」（計6回開催）において、整備計画の案について意見を聴いた。各委員会資料、議事の概要はホームページで公表した。
  - 米代川水系河川整備計画の策定にあたり、関係市町村、事務所に設置した意見箱（閲覧コーナー）、意見はがき、公聴会の開催、インターネットにより、広く国民から意見募集を行った。
  - 広く意見を聴くために、記者発表の実施、市町村の広報誌や事務所ホームページにより意見募集を行っていることの周知を図った。
  - とりまとめた結果については、1つずつ回答を示し、ホームページで公表した。

効果

- ◆ 有識者・市民等の意見を政策・施策に反映
  - 流域委員会においては、学識経験者から、事業実施に関する配慮事項等について意見を聴くことができ、整備計画への反映することができた。
  - 意見箱、意見はがき、公聴会、インターネットにより、合計92件の意見を頂くことができた。

項目別意見集計結果(92件)



ポイント

- ・参加団体が増加し、活発な取組が実施。
- ・住民の理解促進にととまらず、地域のニーズに応じたきめ細やかな道路管理を可能とする等、様々な効果が発現

評価項目

国民が国民参画の機会を十分に認知できる  
 情報提供を行った  
 適時に国民参画の取組みを行った  
 国民と十分な意見交換を行った  
 政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した  
 国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかを  
 フィードバックした

実施時期

平成12年以前  
 ~ 継続中

事例の概要

- ◆ 住民グループ等・道路管理者・市町村の役割分担のもと、道路の美化清掃を実施
- 住民グループ等（実施団体）と道路管理者、市町村（協力者）の三役が協定を締結し、決められた一定区画の中で道路の美化清掃等のボランティア活動を行うもの。
- 住民グループ等に対して、道路管理者は清掃用具の貸与等を行い、サインボードを設置、市町村はごみの回収・処理等を行い、その活動を支援する。



効果

- ◆ 関連する取組みの活性化、参加者満足度の向上等を実現
- 平成12年6月通達で本格導入されて以来、実施団体は着実に増加し、平成18年3月末現在で全国で1,410団体が活動。
- 実施効果や意見等を把握するため、各実施団体の代表者を対象にアンケート調査を実施（平成15年11月実施）。
- 8割の人が「活動を通じてゴミが減少した」と感じており、9割の人が「道路に対する親しみが増した」と回答。「活動に満足している」「今後も継続したい」と回答した人が9割を越えており、現段階では、ボランティア・サポート・プログラムが実施団体に受け入れられていると考えられる。
- また、ボランティア・サポート・プログラムの特徴の1つが、実施団体名を明記したサインボードを設置することであるが、「ゴミのポイ捨て防止」「活動の励み」「活動のPR」のいずれも多くの人々がその効果を認めており、このためサインボードに対する満足度も高いものとなっている。

特徴

- ◆ 市民団体等の直接的な参画を実現。コミュニティの活性化や地域・企業の社会貢献活動への活発化にも期待
- アメリカの「アダプト・ア・ハイウェイ・プログラム」からヒントを得ている。道路を慈しみ、住んでいるところをきれいにしたいという自然な気持ちを形あるものにして考え出されたもの。
- 「実施団体」（＝ボランティア活動を行う住民グループ等）が、道路脇の簡単な清掃や美化活動を行うことを「協定」で確認し、その「協定」の内容に従って活動を実施。道路管理者は、実施団体名入りのサインボードを立てて、実施団体の活動を公表。
- 「みち」をきれいにしようとする活動から始まって、地域のコミュニティの活性化や地域や企業の社会貢献活動を更に活発化させ、益々意義あるものとなることが期待できる。

**国民参画** みなとまちづくりの推進  
(提出部局；港湾局 振興課)

**ポイント**

**本省内部部局の施策が地方支分部局に波及**

**評価項目**

国民が国民参画の機会を十分に認知できる情報提供を行った  
適時に国民参画の取組みを行った  
国民と十分な意見交換を行った  
政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した  
国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかを  
フィードバックした

**実施時期**

平成14年11月頃  
～ 継続中

**事例の概要・特徴**

- ◆ 市民、NPO、事業者、市町村、港湾管理者、国が協働して、みなとの資源を活用し、地域の賑わい創出を図る。
- みなとを活用した地域の賑わい創出のため、市民・NPOや市町村が中心となってイベントなど、地域活性化の取組みを行っている。
- 国は、これらの市民、NPO、事業者、市町村、港湾管理者、国が協働で行う地域の賑わいを創出する取組みの情報収集を行い、必要とする地域や主体に対してノウハウ等の情報提供を中心に、支援を行っている。
- 現在、観光立国の実現に向け、みなとを活用した観光交流の促進を図る取組みにテーマを絞った「みなと観光交流促進プロジェクト」を推進し、観光というテーマでの知見収集を行っている。

**効果**

- 遊休化した港湾施設や港湾空間が市民の活動に活用され、地域の活性化に繋がった。
- みなとまちづくりの取組みが全国的に行われ、みなとを活用した地域活性化について様々な事例が集約された。

**国民参画** 「みなとオアシス」認定制度の創設  
(提出部局；中国地方整備局、四国地方整備局 各港湾空港部)

**実施時期**

平成15年11月頃～ 継続中

**事例の概要・特徴**

- ◆ みなとの交流空間などを活用し、継続的に賑わい創出を図る市民・行政協働の取組みが行われる地区を「みなとオアシス」として認定する制度を創設。
- 「みなとオアシス」は海浜や旅客ターミナル、広場など、みなとの施設やスペースを活用した地域交流拠点及び地区として地方整備局長により認定される。
- 構想から運営・維持管理段階まで住民参画で行うことが特徴となっており、登録に向けた事業計画作成段階に際し、国はワークショップで検討された方策へ適切な助言等行う等の支援を行っている。
- その他、共通ロゴの使用許可やHPを活用したPR、広報誌の作成など、多様な広報ツールを活用し認知度向上に関する支援を行っている。

みなとオアシス瀬戸田



みなと空間でのイベント開催

小松島みなとオアシス



ビクターハーバーを活用

**効果**

- 平成15年度に中国地方、四国地方で制度創設、平成17年には東北地方も制度化。今後、全国展開に向け調整中。



東北・中国・四国で制度化。  
現在、20港が登録。  
(平成18年11月現在)

ポイント

公共交通利用促進に向けて、ワークショップ及びバスの体験乗車等の実施し、市民等の直接参画を実現

評価項目

国民が国民参画の機会を十分に認知できる  
 情報提供を行った  
 適時に国民参画の取組みを行った  
**国民と十分な意見交換を行った**  
**政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した**  
 国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかを  
 フィードバックした

実施時期

平成17年9月頃  
 ~ 12月頃

事例の概要

- ◆ **公共交通利用促進に向けたワークショップ、体験乗車会等を実施**
- 平成16年12月に国土交通省環境行動モデル地域に選定された「京都南部地域」において、居住者向けのモビリティ・マネジメント施策の取組みを始めている。
- 同取組みでは、各地域の女性団体関係者等を参加者とするワークショップを開催し、公共交通を便利に使えるアイデアや基本的な情報を盛り込んだ「お出かけマップ」を作成することで、普段何気なく使っている自家用自動車での移動を見直し、自家用自動車と公共交通機関をうまく使い分けることを目的とした。
- また、コミュニティバスの利用を促すために、地域の小学五年生に体験乗車をさせるとともに、対象児童の成人家族にアンケート調査を実施。
- 公共交通利用促進に資する情報提供マップを作成し、同マップを活用した居住者向けモビリティ・マネジメントを実施し、その課題と展開方策を検討する。

効果

- ◆ **市民の理解や意識を高めるとともに、意見を施策・事業に反映**
- ワークショップでは、参加者から行政だけでは気がつかない様々な意見等が出され、バス利用者にとって便利な「お出かけマップ」が作成できた。
- バスの体験乗車では、児童に対して、バスが重要なものであり、地球環境問題についても学習することが可能なことが、確認された。



特徴

- ◆ **工夫を凝らし、市民等の直接的な参画を実現**
- ワークショップを、17年に3回（9月、10月、11月）に開催
- バスの体験乗車は、12月に実施し、家族等からのアンケートは、冬休みの宿題として実施。



## ポイント

河川管理に住民が参画。市民の河川愛護精神の醸成や地域のニーズに応じた河川管理の実施が可能。参加団体は着実に増加

## 評価項目

国民が国民参画の機会を十分に認知できる  
 情報提供を行った  
**適時に国民参画の取組みを行った**  
 国民と十分な意見交換を行った  
 政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した  
 国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかを  
 フィードバックした

## 実施時期

平成12年以前  
 ~ 継続中

## 事例の概要

- ◆ **河川管理者・自治体・市民団体等が連携・分担して河川美化活動を実施**
- 市民団体等と連携し、河川美化活動等を行うもの。
- 例えば河川清掃では、河川管理者がゴミ袋、軍手の支給等資機材の提供、地元自治体がゴミの回収、市民団体等が河川清掃を実施するなど、各自役割分担を決め実施するもの。

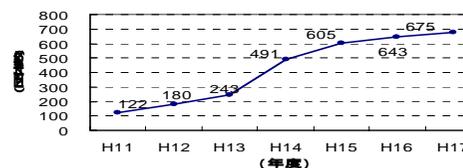


## 効果

- ◆ **地域主体の意識醸成やきめ細かい河川管理実施に寄与**
- 市民の河川愛護精神の醸成や地域のニーズに応じたきめ細かい河川管理の実施に資することが可能となる。



河川アドプトプログラム等参加団体経年変化 (大臣管理区間)



## 特徴

- ◆ **市民団体等の直接的な参画を実現**
- 市民団体等が受け持つ一定区間には、河川管理者により団体名入りの看板が設置され、責任をもって河川美化活動を実施。
- 河川清掃の他、花壇、植栽等を行うことで、ゴミの不法投棄削減にも寄与。
- 学校単位で参加する団体もあり、河川美化活動の他、環境学習等も実施。



ポイント

事業の進捗状況について地域住民に実際に見せ、そこで得られた意見等を今後の道路行政に反映。参加者から高い評価。

評価項目

- 国民が国民参画の機会を十分に認知できる
- 情報提供を行った
- 適時に国民参画の取組みを行った
- 国民と十分な意見交換を行った
- 政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した
- 国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかをフィードバックした

実施時期

平成18年5月頃

事例の概要

◆ 北部国道管内での事業完了箇所等の効果確認を道路利用者とともに実施

▶ 北部国道事務所では、前年度の事業進捗状況の住民への説明会を開催し、また実際に前年度の事業完了箇所等を道路管理者と道路利用者が協働でパトロールを行い、共に実感し、情報共有し、そこで得られた意見等を今後の道路行政に反映し、継続的な改善を目的とした協働パトロールを実施。

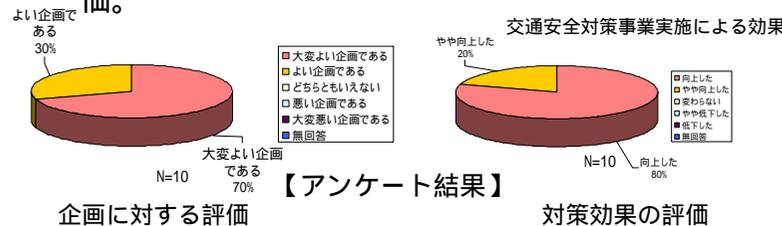


【協働パトロール実施区間】

効果

◆ 高い参加者満足度を確認。あわせて、事業効果について共有認識を醸成

- ▶ 全ての参加者から高い評価。
- ▶ 平成17年度に実施した対策箇所を住民と一緒に協働パトロールで回り、実施した対策を確認。ほとんどの事業対策にて効果が十分にできていると評価。



【新聞記事（琉球新報H18.6.5（月）朝刊）】

特徴

◆ 道路利用者との協働パトロールを実施

- ▶ 平成18年5月30日に平成17年度に施工した工事箇所を名護市内の区長ら地域住民10名と協働パトロールを実施。
- ▶ あわせて意見交換会及びアンケート調査を実施。



【協働パトロール実施風景】



【意見交換会実施風景】

ポイント

シンポジウムの開催にあたり、カフェ方式を取り入れる等、リラックスして話し合いができる工夫を行った。

評価項目

国民が国民参画の機会を十分に認知できる  
 情報提供を行った  
 適時に国民参画の取組みを行った  
 国民と十分な意見交換を行った  
 政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した  
 国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかを  
 フィードバックした

実施時期

平成17年11月12日

事例の概要

- ◆ 下水道シンポジウムの実施に当たり、一方的な情報発信とならないよう、会場の雰囲気を演出
- 中部地方整備局建政部では、下水道の情報発信の一環としてシンポジウムを開催。会場をカフェに見立てて、「CAFÉ de 下水道」としてPRすると共に、誰でも参加しやすいリラックスした雰囲気を演出した。



効果

- ◆ 一般市民やマスコミの高い関心を確認。あわせて、下水道の役割について学習
- 定員を大幅に越えた申し込みがあり、小学生・大学生から年配まで、男女を問わず参加。
- 新聞に「カフェ形式で」と掲載され、また当日の様子は、ラジオでも取り上げられた。
- 下水道の現状と課題が理解できたと高い評価。

カフェ形式で下水道シンポジウムを開催  
 中部地方整備局建政部  
 11月12日

中部地方整備局建政部は、名古屋市との連携で「下水道シンポジウム」を11月12日、国市北区交差点の下水道科学館で開いた。専門家を招いたパネルディスカッションを行い、コーディネーターを前田弘司(中日新聞副編集長)、パネリストを松原直樹(中部大教授)、環境ジャーナリストの若川由美子さんと、剣持万枝(在野の浄水水代表)、北村重治(同整備局都市部課長)が務めた。コーヒー形式で、毎朝の朝の通勤を兼ねた。また、参加者は事前に下水道処理場(仮称)建設の現状を事前に知り、当日は、下水道処理場の見学も行った。

時間は午後1時～4時30分。参加は無料だが、事前予約が必要。申し込み締め切りは11月4日。定員80人。問い合わせ・申込先は同整備局建政部(電話052-830-0100)。

特徴

- ◆ コーヒーカップを傾けながらパネルディスカッションを実施
- 参加者には、開催地である名古屋市の水道水である「名水」で淹れた珈琲や紅茶を、地元の企業である「ノリタケ」のカップで提供し、お洒落でリラックスした雰囲気を演出。
- パネルディスカッション後、参加者から質問を頂き、パネリストが回答。併せて下水道処理場探検を実施。



【パネリストも参加者もコーヒーカップを片手にリラックスして参加した】

【下水道処理場探検も開催した】

## ポイント

地元住民が主体となり維持管理に参画し、事業をサポートする住民組織が自主的に立ち上がった。

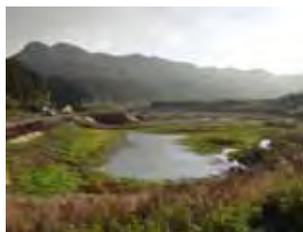
## 実施時期

平成15年～現在

## 事例の概要

松浦川は佐賀県唐津市を流れ、アザメの瀬地区は海から約15.8km地点の山村地域にある。事業対象地域の川幅は60m～70mで、水田地帯を流れている。

事業は平成15年から始まり、河川の氾濫原的湿地の再生と、人と生物のふれあいの再生を目的として、地盤を掘り下げ、過去の氾濫のリズムを再生する氾濫原湿地の再生やシードバンクによる在来植物の回復、などの取り組みを行っている。



アザメの瀬地区 (H17.12)

## 効果

どんな小さなことでも住民が皆で考え、計画し、住民の声が計画・活動に反映され、よりよい計画づくり、活動の取り組み、能動的な維持管理活動へと発展してきた。

平成14年12月、事業をサポートする住民組織である「アザメの会」が自主的に立ち上がった。

住民が主体的となり、アザメの瀬の維持管理活動を実施している。

自分達の事業であるという意識が高まり、地元住民が事業を主体的、積極的に説明、「全国川の日ワークショップ」等で宣伝をしている。

## 特徴

### 住民参加による計画立案

- 河川環境整備事業が始まる以前の平成13年11月から地元住民参加による計画活動がスタートした。
- 「アザメの瀬検討会」(ワークショップ)を月に1度行い、平成18年8月末までに53回開催した。



メンバーは非固定で自由参加となっており、誰もが検討会に出席して発言できる。

知識の蓄積・状況の変化に応じて一度決まったことでも繰り返し話し合いを行い、住民の積極的な参加により、計画がより良いものとなった。

国土交通省主体による事業内容の情報公開

地元住民主体による検討会・アザメ新聞での情報提供・情報交換

地元住民が事業を主体的・積極的に説明・宣伝(全国川の日ワークショップ等)



## ポイント

沿道地域でのPI、情報の発信等を通して関係住民、利用者、国民一般から広く意見聴取を行った。

## 実施時期

平成14年(協議会設置)～現在

## 事例の概要

東京外かく環状道路（通称：外環）は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡し、延長約85kmに及んでいる。そして、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現させるための重要な道路である。

このうち関越道から東名高速間（約16km：赤線で表示）の計画の進め方については、計画の構想段階から、関係する住民、利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取・公表し、それらを計画づくりに反映するPI（パブリック・インボルブメント）方式で行っている。

東京外環(関越道～東名高速間)



## 効果

### PI外環沿線協議会

平成14年6月から沿線7区市の住民、沿線自治体、国土交通省及び東京都の担当者と協議を計42回行い、平成16年10月に『2年間のとりまとめ』を公表した。

### PI外環沿線会議

平成17年1月からは「PI外環沿線会議」となり、13回の会議を経て、平成17年8月に構想段階の議論を終了した。その後、計画段階の議論をしており、平成19年1月までに計24回開催。

### オープンハウス・意見を聴く会

三鷹市に常設会場を設置するほか、模型やパネル等の展示、相談コーナー等を設けて外環に関する説明を行い、来場者の疑問や相談に応じるオープンハウスを平成19年1月までに計96回行い、6,012人の来場者があった。意見を聴く会は、平成18年3月までに43回開催し、1,853人の来場者があった。

## 特徴

### パブリックインボルブメント

計画の構想段階から沿線地域の住民、利用者や国民一般に情報を提供した上で、広く意見を聴くパブリックインボルブメントを行っている。

### 多様な意見交換の場、情報提供の手段

PI外環沿線議会、パンフレット、ホームページ、オープンハウスなど多様な手段を用いて、意見交換、情報提供を行っている。



# アカウントビリティー 名古屋港における「ものづくり体験見学会」(港湾局)

## ポイント

『ものづくり』の生産拠点と社会資本である港湾等の結びつきとその役割について体験・理解できる一般参加の体験型見学会を実施した。

## 実施時期

平成15年～現在

## 事例の概要

名古屋港は港湾取扱貨物量・貿易額がともに日本一を誇る日本の中枢港湾のひとつであり、主に自動車関連産業とともに発展してきた。

中部地方整備局ではアカウントビリティ活動のひとつとして、従来の施設見学だけの現場見学会とは異なる、『ものづくり体験見学会』を実施し、参加者に名古屋港の重要性を体感してもらった。

## 特徴

### ものづくり体験見学会

ものづくり体験見学会とは、建設中の事業に加え、既に完成し供用されている社会資本や、地勢・歴史的に意義のある施設を対象とした視察・教育プログラムの中で、地域住民の方や建設技術者等との対話を重視した体感型の見学会のことである。

『中部のものづくりを支える名古屋港』では、中部のものづくりの代表産業である自動車関連産業とそれを支える名古屋港、伊勢湾岸自動車道路を見学し、中部の産業活動が社会資本と有機的につながっていることを体感してもらう。特徴としては、

- ひとつのテーマに基づいて、コーディネーターが施設案内し、ストーリー性のある体験型の見学会となっている。
- 一般の人が通常入れない埠頭、コンテナ基地や自動車工場等を見学する。



## その他の取り組み

### エクスカージョンプログラム(現場見学会)

「総合的な学習の時間」の支援として、名古屋港の施設や環境などを児童・生徒に体験してもらおうプログラムとして、現場見学会を実施している。現場見学会は、バードウォッチング、水質調査等の環境調査、伊勢湾台風や世界と名古屋港の関係を高潮防波堤、浮体式防災基地、コンテナ埠頭等の施設を見学して学ぶプログラム等がある。

平成16年からは事務所の全職員が説明できるように、<事前見学><学習会><説明資料の作成>等を行った。

見学者ニーズへの対応として、引率をする教員には事前に名古屋港を見学してもらい、児童・生徒に伝えたいことを共有し、その上で、ニーズに合わせた説明をするようにした。

### 出前講座

事務所の職員が学校等に出向き、名古屋港や環境整備事業などについて講演を行うもので、

- ・名古屋港の歴史と役割について
- ・環境整備事業の歴史と役割について

など、子供だけではなく社会人を対象とした講座も実施している。

## 効果

- 職員全員が現場をより理解し、ひとりひとりが広報し得るようになるきっかけとなった。
- 見学者の反応を見ることで職員の取り組みに対するモチベーションを高めることができる。

## ポイント

ボランティアの維持管理等への参画や地域住民等の方への意見募集など、市民参加による公園づくりを目指している。

## 実施時期

平成10年(開園)  
～ 現在

## 事例の概要

国営讃岐まんのう公園は四国地域の広域的レクリエーション需要に対応するために設置された1号国営公園である。

公園では、下記のような活動を通じて利用者等の意見を広く聴取し、計画づくりに反映している。

- 維持管理活動等への住民参加
- 計画策定時におけるパブリックインボルブメント
- 来園者アンケート結果のフィードバック
- 公園を活用したイベントの実施
- 他事業や地域との連携

## 特徴

- 園内作業(維持管理活動)への住民参加園内作業に関するボランティアとの意見交換を行い、実際の活動内容に反映させるとともに、園内作業もボランティアの協力を得て実施している。また、園内で行われている体験教室等のイベントは、ボランティアにより企画、運営している。(ボランティアは2団体で約150人)



## 特徴

- パブリックインボルブメントの取り組みの一つとして、地域住民や公園来園者の方々を中心とした多くの方々を対象とするアンケート調査を実施し、その結果を計画に反映している。
- 公園来園者を対象にアンケート調査を実施し得られた結果を、翌年の広報活動、利用促進にフィードバックしている。
- 体験教室等の継続的イベントを年間790回、季節のイベントを年間210日、そして大規模イベントを一年に一回実施している。(平成17年度)
- 遠足、課外学習、教職員研修等に利用される環境学習拠点として重要な役割を果たしており、香川県内の小学校の3割以上が利用している。



ポイント

平常時の情報共有、コミュニケーションを図る努力を積み重ね、信頼関係の醸成を目標として活動している。

実施時期

平成15年～現在

事例の概要

荒川下流河川国道事務所は荒川下流部の笹目から河口までの28.8kmを管理し、沿川の人口密度は11,500 / km<sup>2</sup>と全国の一級河川中最も人口密度が高く、都市の中核機能が集中している。

事務所では様々な手段を用いてアカウントビリティを果たすための取り組みを行っており、主な目標として、

- ・ 施策・事業を的確に伝達する
- ・ 多様化・高度化するニーズを把握し、施策へ的確に反映する
- ・ 荒川の魅力や課題を伝えることにより荒川を大切にす意識・行動の醸成を進める
- ・ 荒川ファン（理解層）の形成を促進する
- ・ 平常時を含めた情報共有化による被害の最小化をはかる
- ・ コミュニケーションをはかる努力の積み重ねによる信頼感の醸成を進めること等をあげている。

アカウントビリティを果たすための取り組み

施策・事業に関する認識、理解をもってもらうための取り組み  
テレビ・ラジオ等の媒体を通じた情報提供や知水資料館<sup>amoa</sup>、巡視船あらかわ号を利用した船上視察等での対面型情報提供を実施している。

荒川周辺の居住者のニーズを的確に施策に反映するための取り組み  
定点型調査、イベント等に伴う効果把握調査、電話相談、ホームページでの意見募集などを実施し、それらの調査を踏まえた効果的な広報活動を展開している。

住民参加型のイベントを通して荒川の魅力や課題を伝える取り組み  
荒川を「知る」「触れ合う」「創る」をテーマにした様々なイベントである、『荒川クリエイション』、ごみ拾いをNPO、行政とともに行う『荒川クリーンエイド』など、住民が参加するイベントを通して荒川の魅力や課題を伝える取り組みを実施している。

荒川ファン（理解層）の形成、獲得をする取り組み  
イベント参加者、協議会、市民会議の出席者など、住民との連携・協力による活動を進める中で荒川ファンを形成していく取り組みを実施している。

平常時を含めた情報共有化による災害時の被害の最小化をはかるための取り組み  
ハザードマップ、インターネット安全安心マップ、インターネット安否情報掲示板など、氾濫等の非常時に必要な情報の入手方法等について平常時から情報を提供している。

特徴

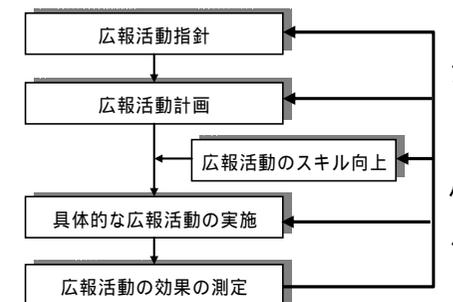
広報活動の評価

- ・ 事務所が行う広報活動の評価方法として新聞等に掲載された場合は、広告料金換算値や到達人数換算値等に換算してB/Cを評価している。  
 広告料金換算値：「紹介された事業やイベント等が紙面や放送時間等に対して広報料金を支払うと仮定すると、どの程度費用が必要であったか」をスポットCM料金や広告掲載料等を利用して換算する。  
 到達人数換算値：「紹介された媒体を通じて、どの程度多くの人にメッセージが到達したか？」を購読者数や視聴率などを利用して換算する。
- ・ イベント実施時にはアンケートを行い、イベント来場者の意識変動を評価するアウトカム評価を実施している。

広報活動の評価をマネジメントサイクルに取り組む

効果的に広報活動を行うために、戦略を立てて、計画的かつ効率的に広報活動を実施している。

広報活動については、右図のような広報サイクルを構築し、それぞれの段階でフィードバックを行っている。



## ポイント

記者会見等を通じて逐一被害状況を伝えるなど、情報の収集・発信のための体制整備を行った。

## 実施時期

平成16年10月～  
現在

## 事例の概要

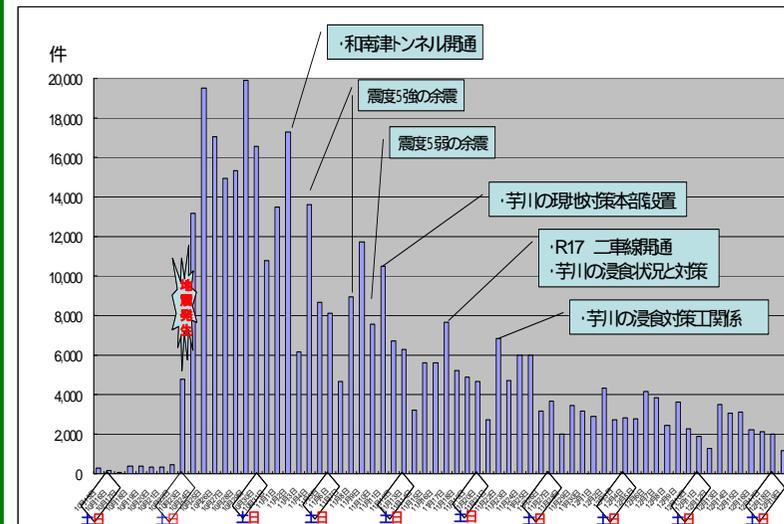
平成16年10月23日、新潟県中越で震度7、M6.8の地震が発生してから4分後には北陸地方整備局に災害対策本部が設置され、地震災害非常体制が発令された。

### 災害発生時における迅速・的確な情報の把握と提供

- 30分ルールの運用  
概括的被害状況の報告で、被害の規模がわかる程度の情報を30分以内に伝達する情報を即座に伝達するという主旨で運用。震度5強以上の地震が発生した場合に適用するもので、地震災害時の整備局および国土交通本省の迅速で的確な措置を行うためのルールである。  
事務所（15分以内） 整備局（15分以内） 本省
- パトロール区間の分割化  
震度4以上の地震を観測した後の国道のパトロールは総延長を片道1時間以内で周れる距離に分割し、一斉にパトロールをし、より短い被害状況を把握するようにした。
- 現地支援対策本部を県庁内に設置  
各省担当者が県と本省の連絡窓口となることで、迅速な対応が可能となり、結果として情報提供も迅速化した。
- マスコミ対応窓口、連絡系統の一元化  
マスコミ対応窓口を災害広報官に一元し、問合せに対して迅速に対応をした。
- 情報の共有と地図上での情報提供  
防災担当機関や民間企業等の枠を超えた協力により、被災状況やライフライン復旧情報等を地理情報システム（GIS）を用いて一元的にデジタルマップ上に集約し、情報提供を行った。（土砂災害発生箇所、道路通行止め、避難状況、など）
- 被災地のニーズ、地震発生時間の経過による必要とされる情報のニーズの変化に臨機に対応した情報提供を行った。被災直後は一般被害や災害の全体像を把握できていなくても、とりあえずわかった情報から速やかに提供をして、被災地のニーズに応えた。

## 特徴

- 記者発表の第一報は地震発生約2時間後の午後8時に行うなど、迅速な情報発信を実践した。
- 地震災害対策状況に関する記者発表は延べ63回、ピーク時には1日6回の記者発表を行い、きめ細かい情報提供に努めた。
- 北陸地方整備局のホームページのアクセス数はピーク時で約 2万件に達した。



## ポイント

国民にわかりやすい水位情報を提供するため、用語の見直しや検討会の開催を行った。

## 実施時期

平成18年6月  
～現在

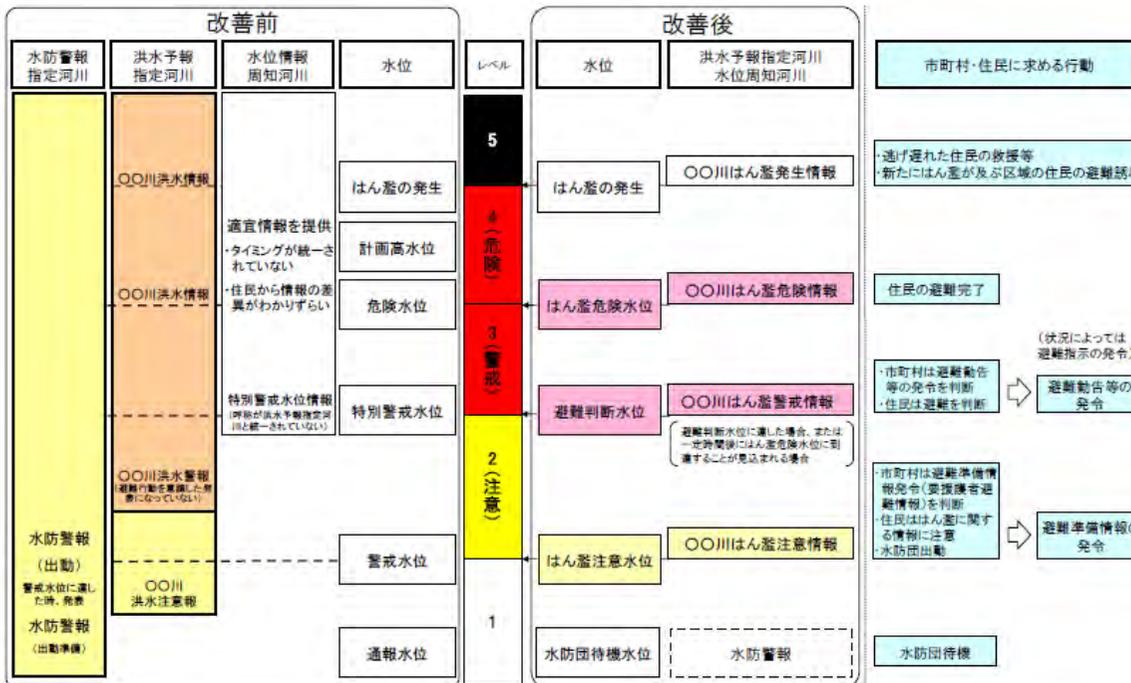
## 事例の概要

河川管理者から提供される防災情報は発信者側の用語・表現であったこと等から、地元自治体職員や住民が容易に理解できない用語が用いられたり、災害の危険度のレベルがわかりにくいなど、受け手側の確な判断や行動に繋がるものになっていない等の問題があったため、これまでの防災情報の用語・表現を総点検し、これまでのとすれば発信者側の用語・表現であったものを抜本的に見直し、受け手側になったものに改善する検討を「洪水等に関する防災用語改善検討会」で行い、地方自治体防災担当者や住民等の確な判断や行動に繋がるようにする方策について提言としてまとめた。

さらに洪水等に関する防災情報体系の見直しを行い、水位の名称を受けての行動や危険レベルがわかるものに改善し、全国どこでも共通認識が持てるよう、注意レベル、警戒・危険レベルで橋脚や水位計を着色することとした。

今後は避難判断水位の設定を平成21年度末までに約2,200河川で実施するための取り組みを進めていく予定である。

## 効果



### 水位情報及び洪水警報等の改善

- ・大河川、中小河川を問わず発表する防災情報とそれに対応する水位を統一した。
- ・発表情報と避難行動等との関連をレベル区分して明確にした。
- ・水位名称を受け手のとるべき行動や危険度レベルがわかるものに改善した。【左図参照】

### 防災用語の改善

- ・災害の状況や危険度がイメージできない用語については、とるべき行動や状況を示す語句で構成された用語に改善した。【例：危険水位 氾濫危険水位】
- ・一般的に用いられていない用語は、一般的に使用されている語句で構成された用語に改善した。【例：高水敷 河川敷】
- ・文字で見ればわかるが、音声で聞いただけではわかりにくい用語については聞いてわかる用語に改善した。【例：破堤 堤防の決壊】、等。

## ポイント

コミュニケーションスキルの向上を目的に専門家のアドバイスを受けた。

## 実施時期

平成15年～現在

## 事例の概要

平成15年から平成17年の3年間、コミュニケーションに関する職員のスキルアップとともに、著名なメディア関係者に国土交通省の姿勢をアピールできる機会として、「コミュニケーションスキル向上懇談会」各年度7回、3年間で計21回実施した。本省、地方整備局、関係機関等から各年度40名程度が参加した。

平成16、17年度は年7回のうち4回は「3分間スピーチ」を行い、出席する職員によるスピーチに対して有識者からコメントをもらった。



## 効果

懇談会の成果、効果として、

- 幅広い事業や仕事をしていることを講師の方々に実感していただいた。
- 参加した職員を激励していただいた。
- 懇談会の聴講者からの発言に講師の方に興味をもっていたが、実際に事業現場を見ていただくことができた。(荒川河川敷、宮ヶ瀬ダム等)
- 懇談会の参加者が事務所や現場に異動になり、コミュニケーションスキル向上懇談会で学んだことを他の職員に広めていくことができた。

などがあげられる。

## 特徴

### 有識者からのコメント

“「潰れない」官庁こそ、情報公開が重要”  
“民主主義は「素人の判断を信じる」というシステム。根気強い説得と反論を怠っては成立しない” など

(筑紫哲也氏)



【講師：残間里江子氏】



【3分間スピーチ】