

# 政策評価結果の政策への反映状況

## 平成18年度 評価結果反映状況報告書

平成19年8月10日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成19年3月30日改正）に基づき、平成18年度における政策チェックアップ（業績測定）、政策レビュー（プログラム評価）、政策アセスメント（事前評価）、個別公共事業の評価及び個別研究開発課題の評価の結果の政策への反映状況について取りまとめた。それぞれの評価結果及び反映状況についての概要は、以下のとおりである。

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

### 1）政策チェックアップ（業績測定）

平成18年度の業績測定として、27の政策目標と119の業績指標を対象に98の政策（中見出し）で構成される評価書を取りまとめ、平成18年8月4日に省議決定し、平成18年8月4日に公表した。現時点での評価書の概要及び評価結果の予算要求等への反映状況は、別添1のとおりである。

### 2）政策レビュー（プログラム評価）

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、平成18年度に3テーマについて評価書を取りまとめ、平成19年3月23日に省議決定し、平成19年3月30日に公表した。現時点での評価書の概要及び評価結果の予算要求等への反映状況は、別添2のとおりである。

### 3）政策アセスメント（事前評価）

「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成19年度予算概算要求、税制改正要望等に係る40件の新規施策について政策アセスメントを実施し、その結果を「平成19年度予算概算要求等に係る事前評価書（政策アセスメント結果）」として平成18年8月25日に省議決定し、平成18年8月29日に公表した。

さらに、平成18年度予算の国会成立等を踏まえ、平成18年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、42件の新規施策に係る「平成17年度政策アセスメント結果（評価書）」として省議決定した。また、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成16年度より

各府省においてRIAを試行的に実施することとされたことを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成17年度の政策アセスメント（新規施策の事前評価）から、規制の新設、改変（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行った（平成18年度実績は、法律9本）。評価結果及びその反映状況（平成19年7月末日現在）は、別添3のとおりである。

#### 4）個別公共事業の評価

「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」及び「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」等に基づき、平成19年度予算等に向け、個別公共事業の新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施し、平成19年3月23日に「個別公共事業評価書」として省議決定し、平成19年3月30日公表した。

個別箇所で予算内示される事業に係るものについては、平成18年8月25日に「平成19年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書」として省議決定し、平成18年8月29日に公表した。これらの評価結果は平成19年度予算概算要求に反映させた。

評価の結果は、平成19年度予算等に反映した。評価結果及びその政策への反映状況の概要については、別添4に示したとおりである。

#### 5）個別研究開発課題の評価

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について事前評価を、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない個別研究開発課題について中間評価を、研究期間が終了した個別研究開発課題を対象として終了後の事後評価を実施し、平成19年3月23日に、「個別研究開発課題評価書」として省議決定し、平成19年3月30日に公表した。

平成19年度予算概算要求時点で内容が明らかになる新規の個別研究開発課題については、平成18年8月25日に「平成19年度予算概算要求に係る個別研究開発課題」として省議決定し、平成18年8月29日に公表した。

評価の結果は、事前評価及び中間評価にあつては予算要求等に、終了後の事後評価にあつては今後の研究開発の実施にあたり反映している。評価を実施した対象課題の名称と評価結果の政策への反映状況は、別添5のとおりである。

## (1) 政策チェックアップ(業績測定)

暮らし				
政策目標1 居住水準の向上 (多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること)				
1	政策の名称	(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する		
	業績指標	1 誘導居住水準の向上 A-2		
		目標値	実績値	初期値
		53.0%(H17年度)	52.3%(H15年度)	46.5%(H10年度)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成17年度の実績はなし。</li> <li>業績指標は誘導居住水準達成率であり、15年度にほぼ目標値に達した後も、優良な住宅を供給する等の施策を実施しており、順調に推移していると考えられることから、A-2と評価した。</li> <li>全国における誘導居住水準達成率は持家・借家合わせて52.3%(平成15年度実績)となっており、概ね目標を達成しているものの、関東圏では44.2%、また関東圏における借家に限っては29.3%と依然として低い値となっている。このため、第八期住宅建設五箇年計画の終了に伴い、住生活基本法に基づき18年秋ごろに策定する予定の住生活基本計画(全国計画)に基づいて、引き続き税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進するため、19年度予算において住宅金融支援機構による証券化支援業務、都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度、地域住宅交付金等に係る所要の予算を計上した。(予算額:553,440,000(千円))</li> <li>優良な持家の取得を促進するため、19年度税制改正において、住宅ローン減税効果の確保に関する特例措置等を措置した。</li> </ul>			
政策目標2 バリアフリー社会の実現 (すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること)				
2	政策の名称	(1) 住宅をバリアフリー化する		
	業績指標	2-4 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(住宅) B-1		
		目標値	実績値	初期値
		約1割(H19年度)	3.4%(H15年度)	2.7%(H10年度)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅ストックに対するバリアフリー化率は全体で3.4%と伸び悩んでいることから、B-1と評価した。</li> <li>引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給の支援をしていくとともに、地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金制度等により新設、既設を問わずより一層の住宅のバリアフリー化を推進していく。</li> <li>今後は住生活基本法に基づき新たに策定する住生活基本計画(全国計画)により、さらに住宅のバリアフリー化を促進する。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>新設、既設を問わず住宅のバリアフリー化を推進するため、住宅金融支援機構による証券化支援事業、地域住宅交付金等に係る所要の予算を計上した。(予算額:1,101,000(千円))</li> <li>バリアフリー改修工事に係る住宅ローン残高の一定割合の所得税額控除や固定資産税額の一定割合の減額を内容とする住宅のバリアフリー改修促進税制を平成19年度に創設</li> </ul>			
3	政策の名称	(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する		
	業績指標	2-3 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 A-1		
		目標値	実績値	初期値
		約4割(H19年度)	34%(H16年度)	約3割(H14年度)
		3 不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合 C-1		
	目標値	実績値	初期値	
	30%(H20年度)	約13%(H16年度速報値)	約12%(H15年度速報値)	
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標2-3については、改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善</li> </ul>			

	結果の概要	<p>傾向が見られることから、A-1と評価した。業績指標3については、業績指標の改善が緩やかであるが、2,000㎡以上の特別特定建築物のフローは年間約3,000棟と非常に少なく、業績指標が毎年の経済状況等に大きく影響されることから、2年間の実績値では現在の施策に対して正当な評価はできないと判断し、現時点ではC-1と評価した。</p> <p>・ これまでは建築物や公共交通機関、駅等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が平成18年6月に成立した。新たな法制度の制定を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、不特定多数の者が利用する建築物のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。今後も、同法の適切な運用や施行に向けた所要の検討を行い、各種支援策の活用等により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。</p>																																				
	政策評価の結果の政策への反映状況	<p>・ 平成19年度予算に反映した。</p> <p>・ 不特定多数の者が利用する建築物の誘導的なバリアフリー化を推進するため、19年度税制改正において、所得税、法人税の割増償却の特例措置等の延長を措置した。</p> <p>・ 不特定多数の者が利用する建築物の誘導的なバリアフリー化を推進するため、19年度財政投資計画において、日本政策投資銀行等に低利融資制度の延長を措置した。</p>																																				
4	<p>政策の名称</p> <p>業績指標</p>	<p>(3) 移動空間をバリアフリー化する</p> <p>2-1、2-2 1日当たりの平均利用人数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主要道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 道路:A-1、旅客施設の段差解消:C-1、視覚障害者誘導用ブロック:A-1</p> <table border="1" data-bbox="400 875 1428 1099"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路: 約5割 (H19)</td> <td>道路: 39% (H17)</td> <td>道路: 17% (H14)</td> </tr> <tr> <td>旅客施設の段差解消: 7割強 (H19)</td> <td>旅客施設の段差解消: 49.1% (H16)</td> <td>旅客施設の段差解消: 39.4% (H14)</td> </tr> <tr> <td>視覚障害者誘導用ブロック: 8割強 (H19)</td> <td>視覚障害者誘導用ブロック: 80.3% (H16)</td> <td>視覚障害者誘導用ブロック: 72.0% (H14)</td> </tr> </tbody> </table> <p>4 低床バス車両ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 低床バス: C-1、ノンステップバス:A-1、福祉タクシー:B-1</p> <table border="1" data-bbox="400 1167 1428 1357"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>低床バス: 30% (H17)</td> <td>低床バス: 22.6% (H16)</td> <td>低床バス: 4.9% (H12)</td> </tr> <tr> <td>ノンステップバス: 10% (H17)</td> <td>ノンステップバス: 12.0% (H16)</td> <td>ノンステップバス: 2.2% (H12)</td> </tr> <tr> <td>福祉タクシー: 10,000台 (H17)</td> <td>福祉タクシー: 9,699台 (H17)</td> <td>福祉タクシー: 2,050台 (H12)</td> </tr> </tbody> </table> <p>5 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合 鉄軌道車両:A-1、旅客船:B-1、航空機:A-1</p> <table border="1" data-bbox="400 1424 1428 1554"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄軌道車両: 20% (H17)</td> <td>鉄軌道車両: 27.9% (H16)</td> <td>鉄軌道車両: 10.1% (H12)</td> </tr> <tr> <td>旅客船: 25% (H17)</td> <td>旅客船: 7.0% (H16)</td> <td>旅客船: 0% (H12)</td> </tr> <tr> <td>航空機: 35% (H17)</td> <td>航空機: 40.7% (H16)</td> <td>航空機: 0.7% (H12)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	道路: 約5割 (H19)	道路: 39% (H17)	道路: 17% (H14)	旅客施設の段差解消: 7割強 (H19)	旅客施設の段差解消: 49.1% (H16)	旅客施設の段差解消: 39.4% (H14)	視覚障害者誘導用ブロック: 8割強 (H19)	視覚障害者誘導用ブロック: 80.3% (H16)	視覚障害者誘導用ブロック: 72.0% (H14)	目標値	実績値	初期値	低床バス: 30% (H17)	低床バス: 22.6% (H16)	低床バス: 4.9% (H12)	ノンステップバス: 10% (H17)	ノンステップバス: 12.0% (H16)	ノンステップバス: 2.2% (H12)	福祉タクシー: 10,000台 (H17)	福祉タクシー: 9,699台 (H17)	福祉タクシー: 2,050台 (H12)	目標値	実績値	初期値	鉄軌道車両: 20% (H17)	鉄軌道車両: 27.9% (H16)	鉄軌道車両: 10.1% (H12)	旅客船: 25% (H17)	旅客船: 7.0% (H16)	旅客船: 0% (H12)	航空機: 35% (H17)	航空機: 40.7% (H16)	航空機: 0.7% (H12)
目標値	実績値	初期値																																				
道路: 約5割 (H19)	道路: 39% (H17)	道路: 17% (H14)																																				
旅客施設の段差解消: 7割強 (H19)	旅客施設の段差解消: 49.1% (H16)	旅客施設の段差解消: 39.4% (H14)																																				
視覚障害者誘導用ブロック: 8割強 (H19)	視覚障害者誘導用ブロック: 80.3% (H16)	視覚障害者誘導用ブロック: 72.0% (H14)																																				
目標値	実績値	初期値																																				
低床バス: 30% (H17)	低床バス: 22.6% (H16)	低床バス: 4.9% (H12)																																				
ノンステップバス: 10% (H17)	ノンステップバス: 12.0% (H16)	ノンステップバス: 2.2% (H12)																																				
福祉タクシー: 10,000台 (H17)	福祉タクシー: 9,699台 (H17)	福祉タクシー: 2,050台 (H12)																																				
目標値	実績値	初期値																																				
鉄軌道車両: 20% (H17)	鉄軌道車両: 27.9% (H16)	鉄軌道車両: 10.1% (H12)																																				
旅客船: 25% (H17)	旅客船: 7.0% (H16)	旅客船: 0% (H12)																																				
航空機: 35% (H17)	航空機: 40.7% (H16)	航空機: 0.7% (H12)																																				
	政策評価の結果の概要	<p>・ 平成16年度実績値で既に目標値を上回っている旅客施設(ブロック)、ノンステップバス、鉄軌道車両及び航空機については「A」と評価した。また、目標達成に向けて17年度までの指標が順調に推移している道路についても「A」と評価した。</p> <p>・ 一方で、福祉タクシーについては、17年度の実績値が目標値に到達していないことから、「B」と評価した。また、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。</p> <p>・ 16年度実績値が未だ目標値に到達していない旅客施設(段差)及び低床バスについては、</p> <p>17年度を目標とする低床バスについては、目標達成に向けて16年度までの指標が順調に推移しているが、17年度実績は現在集計中であり、正確な判断を行うことが困難である</p> <p>19年度を目標とする旅客施設(段差・ブロック)については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)の施行を踏まえ、一層のバリアフリー化の促進が期待されることであるが、17年度実績は現在集計中であり、正確な判断を行うことが困難であることから、「C」と評価した。</p>																																				

		<ul style="list-style-type: none"> <li>従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定(平成18年6月成立)を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。</li> <li>補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。</li> <li>また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。</li> <li>さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。</li> <li>なお、新たな目標値の設定については、バリアフリー新法に基づく基本方針の中で検討を行う。</li> </ul>						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>主要な鉄道駅等を中心とする地区において、高齢者、障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、バリアフリー法に基づき、バリアフリー化された歩行空間のネットワーク整備を推進した。</li> <li>旅客施設及び車両等のバリアフリー化を促進するため、18年度予算の執行においては、バリアフリー化設備整備に対し補助・融資等を行う形で評価を反映させ(平成18年度:119.4億円+2610.1億円の内数)、19年度当初予算額については、引き続き補助・融資を行うという形で評価を反映させた(平成19年度:113.2億円+2516.4億円の内数)。</li> <li>引き続き税制措置を講じるため、旅客施設・車両に対するバリアフリー化設備を導入する際の税制特例措置を19年度まで延長している。</li> </ul>						
政策目標3 子育てしやすい社会の実現 (生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること)								
5	政策の名称	(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する						
	業績指標	6 3人以上世帯の誘導居住水準達成率 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>43%(H17年度)</td> <td>42%(H15年度)</td> <td>35.6%(H10年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	43%(H17年度)	42%(H15年度)	35.6%(H10年度)
	目標値	実績値	初期値					
43%(H17年度)	42%(H15年度)	35.6%(H10年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅・土地統計調査は、5年に1度の調査であるため、平成17年度の実績はなし。</li> <li>業績指標は3人以上世帯の誘導居住水準達成率であり、15年度にほぼ目標値に達した後も、優良な住宅を供給する等の施策を実施しており、順調に推移していると考えられることから、A - 2と評価した。</li> <li>全国における3人以上世帯の誘導居住水準達成率は持家・借家含めて42.0%(平成15年度実績)となっており、概ね目標を達成しているものの、関東圏では34.3%、また関東圏における借家に限っては17.8%と依然として低い値となっている。このため、第八期住宅建設五箇年計画の終了にともない、住生活基本法に基づく18年秋ごろに策定する予定の住生活基本計画(全国計画)に基づき、引き続き税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進するため、平成19年度予算において住宅金融支援機構による証券化支援業務、都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度、地域住宅交付金等に係る所要の予算を計上した。(予算額:553,440,000(千円)(再掲))</li> <li>優良な持家の取得を促進するため、19年度税制改正において、住宅ローン減税効果の確保に関する特例措置等を措置した。</li> </ul>						
6	政策の名称	(2) 水辺における児童の自然体験を支援する						
	業績指標	7 自然体験活動拠点数 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>420箇所(H18)</td> <td>406箇所(H17)</td> <td>218箇所(H12)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	420箇所(H18)	406箇所(H17)	218箇所(H12)
	目標値	実績値	初期値					
420箇所(H18)	406箇所(H17)	218箇所(H12)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は自然体験拠点数が毎年確実に伸びており、A - 2と評価した。</li> <li>総体的には効果がでているものの、地域別(ブロック別)では子どもの水辺登録数に偏りがあるという課題が生じていることから、地域での特色を勘案しつつ、ばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討を行うとともに、今後もより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、ブロック単位、都道府県単位の連絡会議を実施し、地域のニーズにあったハード・ソフト対策を支援する。</li> </ul>							
	政策評価の結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> </ul>						

	果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省、文部科学省及び環境省が連携した「子どもの水辺推進会議」を開催。地方においては、北海道から沖縄までの全国を9ブロックに分け「ブロック連絡会議」や「子どもの水辺推進会議(都道府県レベル)」を開催し、地域のネットワークを拡大</li> <li>また川以外の水辺を含めた新たな枠組みについても継続して検討</li> </ul>			
7	政策の名称	(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する			
	業績指標	8 歩いていける範囲の都市公園の整備率 A - 2			
		目標値	実績値	初期値	
		66% (H19年度)	約65.5% (H17年度)	63% (H14年度)	
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は平成17年度末現在で65.5% (速報値)と順調に推移しており、A - 2と評価した。</li> <li>既成市街地が多く、重点的な整備を必要としているにもかかわらず用地確保が困難なために整備が進んでいない地域において、地区公園等の住区基幹公園の整備を効率的かつ積極的に推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。</li> </ul>			
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を改正する法律において、借地公園の整備促進のための保存規定の見直し、立体公園制度の創設等が措置され、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が困難な地域における地区公園等の住区基幹公園の整備を実施している。</li> </ul>			
政策目標4 住環境 都市生活の質の向上 (遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともリフレッシュできること)					
8	政策の名称	(1) 職住近接の住宅市街地を形成する			
	業績指標	9 都心部における住宅供給戸数 A - 3			
		目標値	実績値	初期値	
		100万戸 (H17年度)	106.3万戸 (H17年度)	47.7万戸 (H12年度)	
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する基本方針の目標年度が終了すること及び都心部における住宅供給戸数が106.3万戸となり目標値を達成したことから、本業績指標を廃止するとともに、A - 3と評価した。</li> </ul>			
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>今回の評価をもって本指標を廃止した。</li> </ul>			
9	政策の名称	(2) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する			
	業績指標	10 1人当たり都市公園等面積 A - 2			
		目標値	実績値	初期値	
		9.3m <sup>2</sup> /人 (H19年度)	9.1 m <sup>2</sup> /人 (H17年度)	8.5 m <sup>2</sup> /人 (H14年度)	
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は平成17年度末現在で約9.1m<sup>2</sup>/人と順調に推移しており、A - 2と評価した。</li> <li>都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、今後も整備を推進していく。</li> <li>既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。</li> </ul>			
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を改正する法律において、立体公園制度の創設、借地公園の整備促進のための保存規定の見直し等が措置され、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が困難な地域における都市公園等の整備を実施している。</li> </ul>			
10	政策の名称	(3) 下水道等の污水处理施設を普及させる			
	業績指標	11 污水处理人口普及率 A - 1			
		目標値	実績値	初期値	
		86% (H19年度)	79% (H16年度)	76% (H14年度)	
		業績指標	12 下水道処理人口普及率 A - 1		
		目標値	実績値	初期値	
		72% (H19年度)	68% (H16年度)	65% (H14年度)	
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、污水处理人口普及率、下水道処理人口普及率とも順調に推移しており、さらなる進捗のため平成18年度において新たな取組を行っていくことからA - 1と評価した。</li> <li>しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、特に、5万人未満の中小市町村における污水处理人口普及率は60%にとどまっていることから、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、污水处理に係る都道府県構想を踏まえた適</li> </ul>			

		切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。なお、19年度予算においては、過年度に拡充した制度等を効果的に活用しつつ下水道の整備を促進することとしている。</li> <li>15年度から、中小市町村における補助対象範囲を拡充し、予算の重点化を図っている。また、17年度に汚水処理施設整備交付金を創設するとともに、18年度には都道府県過疎代行制度を拡充し、下水道整備の促進を図っている。</li> </ul>						
11	政策の名称	(4) 都市部における良好な水辺空間を形成する						
	業績目標	13 都市空間形成河川整備率 A - 1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40% (H18)</td> <td>37% (H17)</td> <td>32% (H12)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	40% (H18)	37% (H17)	32% (H12)
	目標値	実績値	初期値					
40% (H18)	37% (H17)	32% (H12)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績目標に着実な進捗がみられる上、さらなる進捗のため、平成18年度は全国50地区以上で、「かわまちづくりの推進」(河川空間を活用した舟運、オープンカフェ、イベント等を展開し都市の賑わいを創出するために河川管理者が地域の自治体や住民等と積極的に協力する取組)を、行っていくことで、人々が賑わう等の良好な水辺空間の創出を進めることからA - 1と評価した。</li> <li>引き続き、ふるさとの川整備事業、桜つつみモデル事業、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進するとともに、河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>引き続き、ふるさとの川整備事業、桜つつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進</li> <li>河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮</li> </ul>						
12	政策の名称	(5) 良好な宅地供給を促進する						
	業績目標	14 良好な環境を備えた宅地整備率 B - 1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>46.0% (H17年度)</td> <td>40.3% (H16年度)</td> <td>35.3% (H12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	46.0% (H17年度)	40.3% (H16年度)	35.3% (H12年度)
	目標値	実績値	初期値					
46.0% (H17年度)	40.3% (H16年度)	35.3% (H12年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>実績値は目標値に達していない状態であり、とくに公共施設等の基盤整備は未だ十分でなく、引き続き、良好な環境を備えた宅地供給を着実に推進していくことが必要である。</li> <li>今後は、国民の居住に対するニーズの多様化・高度化を踏まえ、良好な宅地の条件のうち、基盤整備の状況については、その内容や質の面から良好な環境を捉えるために緑被率に着目し、公共用地率に代わる新たな条件として追加することとし、これらの観点から良好な宅地の整備が着実に進むよう、新規地区の重点採択や、地区計画の策定指導等に取り組んでいくこととしており、B - 1と評価した。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年度に引き続き19年度も、住宅市街地基盤整備事業において、住環境の改善や街なか居住などに資する市街化区域内等の団地に限定して新規採択を行った。</li> <li>地区計画等で最低敷地面積が定められている団地、土地利用計画で緑被率が高い団地など、良好な宅地・住宅の供給のため、政策意義の高い団地に重点化した。</li> </ul>						
13	政策の名称	(6) 電線類を地中化する						
	業績目標	15 市街地の幹線道路の無電柱化率 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15% (H19年度)</td> <td>約11% (H17年度暫定値)</td> <td>7% (H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	15% (H19年度)	約11% (H17年度暫定値)	7% (H14年度)
	目標値	実績値	初期値					
15% (H19年度)	約11% (H17年度暫定値)	7% (H14年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>指標については、目標値に向けて着実に整備が進められており、平成17年度の実績は前年度比1%の伸びとなっているため、A - 2と評価した。ただし、市街地の幹線道路以外は含まれていないため、総合的な判断は困難であると思慮される。</li> <li>16年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。</li> <li>さらに、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>「無電柱化推進計画」(平成16～20年)に基づき、幹線道路だけでなく、歴史的街並みを保存すべき地区等の面的に無電柱化を推進すべき地区等において、非幹線道路も含めて無電柱化を推進、また、浅層埋設方式による整備等によりコスト縮減を図っているところ。</li> <li>裏配線等の手法により円滑な無電柱化の実施に必要な地域合意形成に係る調査を実施し、その結果をとりまとめた。</li> </ul>						
	政策の名称	(7) 中心市街地を再生する						

14	業績指標	16 中心市街地人口比率の減少率 C - 2		
		目標値	実績値	初期値
		前年度比0.5%減 (H21年度)	前年度比1.1%減 (H16年度)	前年度比1.1%減 (H16年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度の実績値は集計中であり、過去の実績もないことから施策の成果については現時点では判断できないが、目標達成のための取組は今後本格化することから、現在の施策を維持することが妥当と考えられ、C - 2と評価した。</li> <li>中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、第164回国会に中心市街地活性化法及び都市計画法・建築基準法の改正法案を提出し、規制の見直し、補助制度の創設・拡充、税制特例措置といった各種施策を講じることにより、中心市街地の再生に向けた取組をより強化することとしている。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、第164回国会において中心市街地活性化法及び都市計画法・建築基準法の改正が行われた。また、街なか居住を推進するため、平成19年度予算において所要の予算を計上した。</li> </ul>			
政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成 (水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること)				
15	政策の名称	(1) 海岸における親水空間等を形成する		
	業績指標	17 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		約6,800km(H19年度)	約6,790km(H17年度)	約6,700km(H14年度)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常的に海岸を訪れ、海水浴やピ - チスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進されており、業績指標の着実な進捗が見られることからA - 2と評価した。</li> <li>今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>親水性を有した海岸保全施設の整備を実施中。</li> <li>「いきいき・海の子・浜づくり」を活用し、安全に野外活動や体験学習等が行えるよう安全情報伝達施設の整備や文化資源・交流施設の防護を目的とした施設の整備、景観や利用、生物の生息・生育環境に配慮した施設の改良を推進</li> <li>「海岸景観形成ガイドライン」を参考に、良好な海岸景観を形成するための取組を推進。</li> </ul>			
16	政策の名称	(2) 公共空間における緑化等を推進する		
	業績指標	18 都市域における水と緑の公的空間確保量 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		12m <sup>2</sup> /人を約1割増 (13 m <sup>2</sup> /人(H19年度))	約7%増(H17年度)	12 m <sup>2</sup> /人(H14年度)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は平成17年度末現在で約7%増と順調に推移しており、A - 2と評価した。</li> <li>アメニティ豊かな生活環境を形成するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。</li> <li>都市公園事業においては、既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・急傾斜地崩壊対策・港湾・空港等の公共空間の緑化を引き続き実施中。</li> <li>16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を改正する法律において、立体公園制度の創設、借地公園の整備促進のための保存規定の見直し、緑地保全地帯制度の創設等が措置され、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が困難な地域における都市公園の整備、緑地の保全等を実施している。</li> </ul>			
政策目標6 良質で安全な水の安定した利用の確保 (きれいな水 おいしい水を豊かに確保できること)				
17	政策の名称	(1) 河川の正常な流量を確保する		
	業績指標	19 河川の流量不足解消指数 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
	61%(H18)	59%(H17)	54%(H13)	
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標の目標に向けた着実な進捗がみられ、平成18年度は忠別ダム等が完成する予定であり目標値に向けた伸びが見込めることからA - 2と評価した。</li> <li>引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳</li> </ul>			

		<p>正に吟味して事業を峻別する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。</li> <li>事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。</li> </ul>						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別。</li> <li>事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を実施。</li> </ul>						
18	政策の名称	(2) 水道水源域の水質を改善する						
	業績目標	20 水道水源域における下水道処理人口普及率 A - 1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>60% (H18年度)</td> <td>56% (H16年度)</td> <td>48% (H12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	60% (H18年度)	56% (H16年度)	48% (H12年度)
	目標値	実績値	初期値					
60% (H18年度)	56% (H16年度)	48% (H12年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>水道水源域における下水道処理人口普及率は順調に推移しており、平成18年度から新たな取組を行っていくことから、A - 1と評価した。</li> <li>安全でおいしい水の確保を図るため、引き続きこれらの地域の普及を促進する。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>水質保全上重要な地域での普及促進を重点的に実施中。15年度から水道水源域に係る地域等について、下水道管きよの補助対象範囲を拡充し、重点的な整備をはかっているところ。また、17年度には、下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、リンを放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化している。18年度には都道府県過剰代行制度を拡充し、下水道整備の促進を図っている。</li> </ul>						
19	政策の名称	(3) 河川の水質を改善する						
	業績目標	21 河川における汚濁負荷削減率 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>78% (H19)</td> <td>73% (H17)</td> <td>65% (H14)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	78% (H19)	73% (H17)	65% (H14)
	目標値	実績値	初期値					
78% (H19)	73% (H17)	65% (H14)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標21は、河川浄化事業の実施等により、着実な進捗を見せていることからA - 2と評価した。</li> <li>事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年度において、大和川等の都市部の河川、佐鳴湖等の湖沼について浄化施設の設置や底泥浚渫を実施。</li> <li>19年度も引き続き事業を実施。</li> </ul>						
<b>安全</b>								
<p>政策目標7 水害等による被害の軽減 (水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること)</p>								
20	政策の名称	(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う						
	業績目標	22 洪水による氾濫から守られる区域の割合 A-1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>約62% (61.7%) (H19年度)</td> <td>約60% (59.7%) (H17年度)</td> <td>約58% (57.8%) (H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	約62% (61.7%) (H19年度)	約60% (59.7%) (H17年度)	約58% (57.8%) (H14年度)
	目標値	実績値	初期値					
	約62% (61.7%) (H19年度)	約60% (59.7%) (H17年度)	約58% (57.8%) (H14年度)					
		23 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 A-1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>約6万戸 (H19年度)</td> <td>約6.6万戸 (17年度速報値)</td> <td>約9万戸 (H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	約6万戸 (H19年度)	約6.6万戸 (17年度速報値)	約9万戸 (H14年度)
	目標値	実績値	初期値					
約6万戸 (H19年度)	約6.6万戸 (17年度速報値)	約9万戸 (H14年度)						
	24 流下能力不足橋梁数 A-2							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,500 (H18年度)</td> <td>3,300 (H17年度)</td> <td>4,500 (H13年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	3,500 (H18年度)	3,300 (H17年度)	4,500 (H13年度)	
目標値	実績値	初期値						
3,500 (H18年度)	3,300 (H17年度)	4,500 (H13年度)						
	25 下水道による都市浸水対策達成率 A-1							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>54% (H19年度)</td> <td>52% (H16年度)</td> <td>51% (H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	54% (H19年度)	52% (H16年度)	51% (H14年度)	
目標値	実績値	初期値						
54% (H19年度)	52% (H16年度)	51% (H14年度)						
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>各業績指標とも着実な進捗がみられる。(洪水による氾濫から守られる区域の割合については、平成19年度に日本最大級の徳山ダム(洪水調節容量:123,000千m<sup>3</sup>)が完成する等、大幅な進捗を見込んでおり、当初想定していた目標通りの進捗がみられる。)業績指標22、23及び25については、さらなる進捗のため18年度において、早期に洪水の氾濫</li> </ul>						

		<p>からの防御を図るため、既存河川管理施設の運用最適化のための施設改良を行う事業及び土地利用状況等を考慮し効率的な整備を行う事業等新たな取組を行っていくことからA-1と評価した。24については、残されている流下能力不足橋梁を解消するため継続して施策を実施することからA-2と評価した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。</li> <li>・ 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。</li> <li>・ ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。等</li> </ul>								
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 18年7月豪雨の発生により、河川激甚災害特別緊急事業を採択</li> <li>・ 従来の「洪水を川から氾濫させない対策」に加え、「氾濫した場合でも被害を最小化させる対策」を実施する洪水氾濫域減災対策事業を創設</li> <li>・ 上下流バランスの関係から改修の実施が困難な上流地域に対し、下流の流下能力の範囲内で対策を緊急的に実施する洪水流下阻害部緊急解消事業を創設</li> <li>・ 25については、18年度には、地下街や一定規模の浸水実績があるなど浸水防止に取り組む必要性が高い地区において、緊急かつ重点的に再度災害防止及び浸水被害の最小化を図るため、「下水道総合浸水対策緊急事業」を創設したところ。19年度予算に反映した。なお、19年度予算においては、同事業を一層効率的に推進するため一部拡充することとしており、都市部での内水氾濫被害が頻発していることを背景に、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より一層連携・共同し、相互の施設を融通利用することにより、効率的な浸水対策を推進するため、「都市水害対策共同事業」を創設することとしている。</li> </ul>								
21	政策の名称	(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる								
	業績指標	26 ハザードマップ認知率 洪水:A-1 火山:A-1								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>洪水:70%(H18)</td> <td>洪水:40%(H17速報値)</td> <td>洪水:4%(H12)</td> </tr> <tr> <td>火山:76%(H18)</td> <td>火山:73%(H17)</td> <td>火山:30%(H12)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	洪水:70%(H18)	洪水:40%(H17速報値)	洪水:4%(H12)	火山:76%(H18)	火山:73%(H17)
目標値	実績値	初期値								
洪水:70%(H18)	洪水:40%(H17速報値)	洪水:4%(H12)								
火山:76%(H18)	火山:73%(H17)	火山:30%(H12)								
	政策評価の結果の概要	<p>(洪水)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業績指標は顕著な伸びを示しており、平成17年の水防法改正による全国の主要な中小河川におけるハザードマップ(災害予想地図)の作成・公表の義務化、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度の創設等により、実績値のさらなる改善が見込まれることから、A-1と評価した。</li> <li>・ ハザードマップ作成支援のため、浸水想定区域図の公表を進める必要があるが、これに関する目標を設定し、公表対象となる市町村への浸水想定区域図の周知によるハザードマップ作成の支援を進めているところである。</li> <li>・ ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の約44%(平成18年3月現在)であるところ、17年6月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成13年7月作成)」を改訂し、あわせて「洪水ハザードマップ作成の手引き」、中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成し、現在、これらを活用したハザードマップ作成及び周知の支援に積極的に取り組んでいるところである。等</li> </ul> <p>(火山)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後も、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。</li> <li>・ 国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率は目標に達した。今後はハザードマップ認知率(火山)の向上を図るため、引き続き地方公共団体と調整を行う。</li> </ul>								
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> </ul> <p>(洪水)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要があり、各地域の事情に則した効果的な取組を国土交通省として支援</li> <li>・ 浸水想定区域の公表を進め、対象となる約2,200河川における公表を早期に実現</li> </ul>								

		(火山) <ul style="list-style-type: none"> <li>火山活動による社会的影響の大きい30火山すべてで火山ハザードマップを作成・公表 (平成19年3月31日現在の公表:30火山)</li> <li>関係省庁及び機関と連携し、主要な火山について主管の砂防部局が実施する火山噴火時の緊急対応を定めた計画(火山噴火緊急減災対策砂防計画)を策定するため、緊急施工、リアルタイムハザードマップの作成、事前の準備、調整事項等を示した火山噴火緊急減災対策砂防計画策定ガイドラインを平成19年4月に作成した。</li> </ul>						
22	政策の名称	(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する						
	業績指標	27 台風中心位置予報の精度 A - 1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>360km(H17年)</td> <td>323km(H17年)</td> <td>443km(H12年)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	360km(H17年)	323km(H17年)	443km(H12年)
	目標値	実績値	初期値					
360km(H17年)	323km(H17年)	443km(H12年)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年までの目標を達成したため、A-1と評価し、新たな目標(平成22年までに17年に比べて約20%改善し、260km(値は前3年間の平均)にする。)を設定する。</li> <li>新たな目標を達成するためには、台風の解析精度の向上及び予測に用いる数値予報モデルの予測精度を改善することが重要となる。18年3月に導入したスーパーコンピュータを用いて、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象衛星データを利用した台風の三次元的な実況を詳細に解析するための技術の向上等を踏まえたモデル開発を一層推進する必要がある。</li> </ul>							
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>極軌道気象衛星に搭載されたマイクロ波放射計観測による水蒸気データや、GPS衛星からの電波を解析して求めた気温・水蒸気データ、及び静止気象衛星による高頻度の衛星風データを数値予報に利用する技術を開発し、数値予報の初期値を改善した。</li> <li>サウンダー観測(衛星から複数の周波数の電磁波を測定し、気温や水蒸気などの分布を観測する方法)による高精度な気温と水蒸気の鉛直分布データを数値予報モデルに利用する技術を開発する。</li> <li>台風予測に用いる数値予報モデルの解像度を向上させる。</li> <li>静止気象衛星による水蒸気画像データを数値予報モデルに利用する技術を開発する。</li> <li>海面から水蒸気を供給する仕組みを数値予報モデルで扱う際の計算手法を改良する。</li> <li>観測誤差及び予報誤差を考慮した高度な数値予報技術(アンサンブル予報技術)を台風予測に応用する。</li> <li>これらの開発成果による予報精度向上を確認し、業務に反映する。</li> </ul>							
23	政策の名称	(4) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う						
	業績指標	28 土砂災害から保全される戸数 A - 1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>約140万戸(H19)</td> <td>約130万戸(H17)</td> <td>約120万戸(H14)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	約140万戸(H19)	約130万戸(H17)	約120万戸(H14)
	目標値	実績値	初期値					
約140万戸(H19)	約130万戸(H17)	約120万戸(H14)						
	29 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数 A - 1							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>約4,100施設(H19)</td> <td>約3,700施設(H17)</td> <td>約3,100施設(H14)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	約4,100施設(H19)	約3,700施設(H17)	約3,100施設(H14)	
目標値	実績値	初期値						
約4,100施設(H19)	約3,700施設(H17)	約3,100施設(H14)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、「土砂災害から保全される戸数」、「土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数」ともに毎年順調に伸びており、A - 1と評価した。</li> <li>平成17年は、福岡西方沖地震、台風14号等により、全国で814件の土砂災害が発生し、30名という尊い人命が失われた。</li> <li>近年の豪雨災害で明らかになった、施設整備の立ち遅れ、避難勧告等の発令の遅れ、高齢者等災害時要援護者の安全の確保、集落の孤立化等の課題に対して、学識経験者からなる「大規模降雨災害対策検討会」を設け、今後、自然、社会、経済等の条件や、国土管理のあり方を踏まえ砂防行政が実施すべき施策を取りまとめた、「洪水氾濫時・土砂災害時における被害最小化策のあり方」の提言を頂いた。これらの提言を受けて、今後は施設整備と警戒避難体制が一体となり、被害を最小化しよう減災体制を確立する等の施策を推進する。</li> </ul>							
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害対策を実施するため、避難所や防災拠点の保全対策を重点的におこなえるよう、補助事業採択要件を拡充。</li> <li>警戒避難体制整備を強化し、土砂災害防止対策の効果的な推進を図るため、都道府県の役割について述べるなど、土砂災害防止法に基づく基本指針を変更。</li> <li>市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援するため、「土砂災害警戒避難ガイドライン検討委員会」により、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を平成19年4月に策定し、警戒避難体制の整備の強化を図っている。</li> </ul>							
24	政策の名称	(5) 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う						
	業績指標	30 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 A -						

		1		
		目標値	実績値	初期値
		約10万ha(H19年度)	約12.4万ha(H17年度)	約15万ha(H14年度)
政策評価の結果の概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標の着実な進捗が見られており、平成18年度には「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設して取組を促進することからA - 1と評価した。</li> <li>一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。</li> <li>海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>海岸保全施設及び津波・高潮防災ステーションの整備を積極的に実施中。</li> <li>津波の即時来襲が懸念される危険地帯を対象とした緊急時の対応にも活用できる管理用通路等の整備を実施。</li> <li>海岸事業における災害時要援護者対策を推進し、既存施設のバリアフリー化、安全情報伝達システム等の整備を推進。</li> <li>津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する津波危機管理対策緊急事業を高潮対策にも拡充した「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。(平成18年度)</li> <li>海岸保全施設の機能を阻害する場合に、その原因となる大規模漂着ゴミの処理を緊急的に実行するよう、「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」で処理することのできる対象を「流木等」に限らず「大規模漂着ゴミ」にも拡充。(平成19年度)</li> </ul>		
政策目標8 地震・火災による被害の軽減 (地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命財産・生活に係る被害の軽減が図られること)				
25	政策の名称	(1) 災害時の緊急支援ルートを確保する		
	業績指標	31 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		76%(H19年度)	73%(H17年度)	66%(H14年度)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の促進により目標までのトレンドを上回ったことから、A - 2と評価した。</li> <li>橋梁耐震補強の促進により業績指標が向上したことから、今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面対策等の防災対策の進捗率が全体で約3割と低い状況であり、重点的な推進が重要である。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を推進した。</li> <li>17年度に国と都道府県及び高専道路会社が連携して策定した「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」に基づき、橋梁の耐震補強を重点的に実施した。</li> <li>橋梁耐震補強の着実な推進及び防災関係機関や国民との情報共有の充実を図るため、インターネット上で公開している緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップについて、18年9月末現在の進捗状況を公開した。</li> <li>18年度補正予算においても防災・震災対策を推進した。</li> </ul>			
26	政策の名称	(2) 震災時の水害による被害を軽減するため施設整備を行う		
	業績指標	32 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消 A - 1		
		目標値	実績値	初期値
		約10,000ha(H19年度)	約11,100ha(H17年度)	約13,000ha(H14年度)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標の着実な進捗が見られており、平成18年度には「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設して取組を促進することからA - 1と評価した。</li> <li>一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。</li> <li>堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>堤防の耐震化対策、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を推進している。</li> </ul>			

	反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 堤防の質的強化に向けた詳細点検を実施</li> <li>・ 津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する津波危機管理対策緊急事業を高潮対策にも拡充した「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設（平成18年度）</li> <li>・ 堤防・護岸等の耐震対策を海岸管理者が地域の実状に応じて緊急的に実施することにより、地震発生に伴う堤防・護岸等の防災機能低下による浸水被害を防止し、もって人命や資産の防護を図ることを目的とし、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「海岸耐震対策緊急事業」を創設（平成19年度）</li> </ul>		
27	政策の名称	(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する		
	業績指標	33-1 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(建築物) A - 1		
		目標値	実績値	初期値
		約2割(H19年度)	18%(H16年度)	16%(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成17年度の耐震化率は集計中であるが、過去の実績が上昇に転じていること、耐震改修促進法を改正するとともに、4つに分かれていた補助制度を一元化し利用しやすくなったことから耐震診断、改修が促進されるものと考えられる。17年福岡県西方沖地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。</li> <li>・ 耐震改修促進計画の早期策定が重要である。このため、地方公共団体に対し取組強化を要請するとともに、取組状況を適宜公表していく。また、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。さらに、国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても推進を図る必要がある。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 多数の者が利用する建築物を耐震化するため、19年度予算において、住宅・建築物耐震改修等事業に係る所要の予算を計上した(予算額:13,650,000(千円))。</li> <li>・ 耐震改修促進計画の早期策定が重要であることから、地方公共団体の取組状況を適宜公表した。</li> </ul>		
28	政策の名称	(4) 住宅を耐震化する		
	業績指標	33-2 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(住宅) A - 1		
		目標値	実績値	初期値
		約65%(H19年度)	約63%(H15年度)	51%(H10年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5年ごとの集計(住宅・土地統計調査)による状況の把握を行っているが、平成15年の指標の実績については、約63%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。</li> <li>・ 17年福岡県西方沖地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。</li> <li>・ 耐震改修促進計画の早期策定が重要である。このため、地方公共団体に対し取組強化を要請するとともに、取組状況を適宜公表していく。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 住宅を耐震化するため、19年度予算において、住宅・建築物耐震改修等事業に係る所要の予算を計上した(予算額:13,650,000(千円))。</li> <li>・ 耐震改修促進計画の早期策定が重要であることから、地方公共団体の取組状況を適宜公表した。</li> </ul>		
29	政策の名称	(5) 震災時の避難地を確保する		
	業績指標	34 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合 A - 1		
		目標値	実績値	初期値
		約25%(H19年度)	約13%(H17年度)	約9%(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業績指標は平成17年度末現在で約13%と進捗しているが、備蓄倉庫、放送施設の整備推進等、今後更なる施策の推進が必要であることからA - 1と評価した。都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引き続き、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進する。円滑な救援活動、物資輸送の拠点となる都市公園を整備するとともに、既存の防災公園や市民緑地の防災機能の強化を推進する。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 都市の防災機能向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、地震災害時の広域避難地等となる防災公園の整備を積極的に実施している。</li> <li>・ 18年度より、災害時に円滑な救援活動、物資輸送を行うための災害救援活動の拠点となる都市公園を補助対象に追加するとともに、既存の都市公園・市民緑地を活用した効率的な防災機能強化を緊急的</li> </ul>		

		に推進する事業を創設
30	政策の名称	(6) 震災時の緊急物資の供給を確保する
	業績目標	35 港湾による緊急物資供給可能人口 A - 2
		目標値 実績値 初期値
		約2,600万人(H19年度) 約2,040万人(H17年度) 約1,900万人(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共事業予算の制約から、平成14～16年度予算は前年度と同程度の予算額で推移してきたが、大規模地震の切迫性や、これに対する対応の必要性について中央防災会議等で議論されていることなどを踏まえ、17年度は前年度比1.3倍の45億円の予算を確保したところである。なお、耐震強化岸壁の整備期間を考慮すると2～3年後には予算の増強効果が見込まれる。</li> <li>また、耐震強化岸壁の整備にあたっては、従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁(特定)に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から7日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁(標準)を導入することとし、トータルでの整備費用の縮減する方針を定めた。</li> <li>さらに、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18年度から22年度までの5年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図ることとしている。以上のような対応を17年度に講じたことから、A - 2と評価した。</li> </ul>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>引き続き、予算の重点化を図り、大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進</li> </ul>
31	政策の名称	(7) 密集住宅市街地を改善する
	業績目標	36 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 A - 1
		目標値 実績値 初期値
		約3割(H19年度) 28.8%(H17年度) 0%(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保について、平成17年度末までに約3割進捗しており、業績目標は、19年度までの目標については概ね達成される見込みであることから、施策は一定の成果をあげていると判断し、A - 1と評価した。</li> <li>密集市街地の改善のためには、法制度や事業制度の活用による更なる整備が必要である。</li> <li>都市再生プロジェクト第3次決定(平成13年12月都市再生本部決定)における目標達成に向け、取組をよりスピードアップしていく必要があることから、今後とも、15年度に創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保する。</li> </ul>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<p>【予算措置】</p> <p>平成19年度予算において、「密集市街地の緊急整備」として91.7億円を経済成長戦略推進施策として計上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市防災総合推進事業において、都市計画道路整備に合わせて実施する各種面的整備事業を組み合わせた整備計画作成・コーディネートに対して支援する「密集市街地緊急リノベーション事業」を創設</li> <li>都市再生区画整理事業において、密集市街地における面積要件の緩和等制度を拡充</li> <li>防災街区整備事業において、住宅市街地総合整備事業との一体施行により公共施設用地の取得を円滑化</li> <li>地権者組織等による地区計画等の都市計画提案のための素案作成を支援する「密集市街地におけるまちづくり規制合理化支援事業」を創設</li> </ul> <p>【法改正】</p> <p>防災街区整備地区計画の区域内において建築物の容積を配分する制度の創設、第二種市街地再開発事業の面積要件の緩和、防災街区整備事業の地区要件の緩和等を内容とする、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律の改正を含む「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が第166回通常国会において成立</p> <p>【税制改正】</p> <p>密集市街地において、特定防災機能の向上と土地の合理的かつ健全な利用を図り、都市の安全性を確保するため、民間事業者による積極的な建替えを促進する建替計画認定制度について特別措置を創設</p>
政策目標9 交通安全の確保 (陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること)		
	政策の名称	(1) 海上における死亡・行方不明者を減少させる

32	業績指標	37 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 B - 1		
		目標値	実績値	初期値
		200人以下(H17年)	276人(H17年)	331人(H12年)
	政策評価の結果の概要	<p>・ 死亡・行方不明者数は、平成12年から17年まで順調に減少しているものの、目標は未達成であることからB - 1と評価した。全体の死亡・行方不明者数が予測どおり減少とならなかった要因として、特に、台風下における海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数の増加、外国船の海難による死亡・行方不明者数の増加等、施策の効果が期待できない外部要因による海難の発生件数が想定外に増加したことが考えられる。</p> <p>・ 海難情報を早期に入手する割合は、12年から17年までほぼ横ばいであるが、救助率に大きな影響を与えるため、早期に入手する割合をより一層増加させる必要がある。</p> <p>・ ライフジャケットの着用率は、12年から17年まで若干増加しているが、漁船乗船者の着用率は依然きわめて低くなっており、17年の死亡・行方不明者数のうち漁船にかかるものが全体の6割以上を占めていることから、より一層の自己救命策確保の指導・啓発の推進が必要である。等</p> <p>(新たな目標設定)</p> <p>・ 18年度以降、実際に救命胴衣を着用した場合の救助率等のデータ取得が可能となったことから、当該実測データに基づき死亡・行方不明者数を予測し、新たな目標を設定することとする。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるリスパスタムの短縮等により約60人低減させることとし、22年までに死亡・行方不明者数を220人とすることを目標とする。</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>平成19年度予算に反映した。</p> <p>ライフジャケット着用率の向上(目標値: 22年までに50%以上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>着用率向上キャンペーン等の広報活動、訪船指導を実施</li> <li>ライフジャケット着用義務違反に対する指導・取締の実施</li> <li>ライフジャケットの着用意義や有効性について広く理解してもらうよう、各地で開催されるポートショーやイベント等で、積極的な啓蒙・啓発活動を実施した。</li> <li>1人乗り小型漁船の乗船者に対して、連絡手段の有無に関わらず、ライフジャケットの着用を20年4月より義務化することとした。</li> </ul> <p>海難等の情報の早期入手(距岸20海里未満の海域で発生した海難及び船舶からの海中転落事故について2時間以内に海上保安庁が関知する割合、目標値80%)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>118番の周知・定着、携帯電話の有効活用、海難情報の収集処理体制の整備を実施</li> <li>管区本部の指揮機能の強化、携帯電話からの緊急通報用電話番号「118」架電位置通報情報受付体制の整備</li> <li>救助・救急活動の充実・強化</li> <li>救助勢力の機動性の向上、特殊救難体制の充実、初動措置体制の強化、沿岸海域における救助体制の強化、日本の船位通報制度(JASREP)の充実強化、関係機関・民間救助組織等との連携強化、民間救助体制の整備、漂流予測の実施・活用</li> <li>海上保安庁メディカルコントロール体制の充実・強化の実施</li> </ul>			
33	政策の名称	(2) 船舶交通の安全を確保する		
	業績指標	38 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		0件(H17年度以降毎年度)	0件(H17年度)	0件(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<p>・ 大規模海難の発生数0を維持しており、現在の施策が有効であることからA - 2と評価した。引き続き、通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の励行、海上交通センターの的確な運用等を継続して実施し、大規模海難の発生数0を維持する。</p>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<p>平成19年度予算に反映した。</p> <p>AIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの整備等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>AISを活用した次世代型航行支援システムの整備・運用</li> <li>千葉、東京及び横浜海上保安部、川崎海上保安署並びに大阪湾海上交通センターにシステムを整備した。</li> <li>18年7月から名古屋港海上交通センターにおいて、また、19年3月から来島海峡海上交通センターにおいてシステムの運用を開始した。</li> <li>視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備</li> <li>高機能航路標識等29基の整備を実施した。</li> <li>MICS(沿岸域情報提供システム)の拡充と的確な運用</li> <li>19年3月から姫路海上保安部においてMICSの運用を開始した。</li> </ul> <p>海上交通法令の励行等の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>巡視船艇による航法指導等を継続して実施した。</li> </ul>		

		海上交通センター等の的確な運用 ・ 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を継続して実施した。		
34	政策の名称	(3) ハイジャック・航空機テロの発生を防止する		
	業績目標	39 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 A - 1		
		目標値	実績値	初期値
		0件(H16年度以降毎年度)	0件(H17年度)	0件(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は航空機に対するハイジャック・テロの発生件数であり、実績値は目標値の0件を達成している。この実績値は、従来からのハイジャック・テロ対策とともに新たな施策を推進してきた結果達成されたものであることから、A - 1と評価した。</li> <li>しかし、我が国に対するテロ予告、ロンドン同時爆発テロ事件発生など、我が国をめぐるテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等へのテロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めたあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。</li> <li>今後、現在実施しているハイジャック・テロ対策を引き続き推進していくとともに、ICAO(国際民間航空機関)の取組に対する財政的貢献等国际協力の推進、航空保安対策に関する体制の整備・充実等を図っていく。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>空港の貨物上屋の監視体制、航空貨物の保安検査体制の強化等が図られ、対応した措置(検査機器の増設、検査員の充実、航空機の監視)が実施された。</li> <li>国際保安監査を含むICAO(国際民間航空機関)航空保安行動計画の実施に対し拠出金を負担し、また、アセアン地域の航空保安向上のため日アセアン航空セキュリティ会合を開催するなど、国際協力を推進した。</li> <li>組織定員要求を行った結果、本省及び地方局において増員され、航空保安体制が強化された。</li> </ul>		
35	政策の名称	(4) 航空事故を減らす		
	業績目標	40 国内航空における航空事故発生件数 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		16.6件/年(H15～19年)	16.6件/年(H13～17年)	18.4件/年(H10～14年)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務指標は各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、その傾向については減少傾向であることから、A - 2と評価した。</li> <li>滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報をグラフィックで管制卓に表示するシステム、航空情報の交換を円滑に行い航空関係機関と情報の共有を図るための航空情報(AIS)センター及び滑走路待機灯火システムの整備を推進する。</li> <li>現状の事故件数は極めて低い水準であり、大幅な低減は難しいが、更なる改善を目指して、現行の施策を着実に実施していく他、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>航空会社の安全管理体制を確立するため、航空法改正(平成18年10月1日施行)により、安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任を義務づけた。</li> <li>航空安全に係る情報を幅広く収集・分析・共有するため、航空法改正(平成18年10月1日施行)により、事故・重大インシデント以外の安全上のトラブルについても報告を義務付けるとともに、国において、情報を公表することとした。</li> <li>航空会社に対する監視・監督体制の充実・強化を図るため、本省航空局に監査専従部門及び航空安全推進室を新たに設置した。</li> <li>ICAO国際標準に基づき、操縦士のコミュニケーション能力向上のため、航空法改正(平成18年4月1日施行)により、航空英語能力証明制度を導入した。</li> <li>19年4月にAISセンターの運用を開始した。</li> <li>上記の施策を今後とも引き続き着実に実施し、ICAO等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を実施する。</li> </ul>		
36	政策の名称	(5) 道路交通事故を抑止する		
	業績目標	41 道路交通における死傷事故率 B - 2		
		目標値	実績値	初期値
		108件/億台キロ (118を約1割削減)(H19年)	120件/億台キロ (H17年暫定値)	118件/億台キロ (H14年)
		42 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率 死傷事故の抑止率:C-2、歩行者・自転車死傷事故の抑止率:C-2		
		目標値	実績値	初期値
		死傷事故の抑止率:		

		約2割 歩行者・自転車死傷事故の抑止率:約3割(H19年)	対策に着手したが事業が完了していないため。	平成15年度より対策に着手しており、目標設定をした平成14年度には指標の性質上初期値が存在しない。
		43 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		約3割 (H19年)	約3割抑止 平成15年度に対策が概成した768箇所が対象	平成15年度より対策に着手しており、目標設定をした平成14年度には指標の性質上初期値が存在しない。
政策評価の結果の概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 死傷事故率に関する業績指標は、平成14年の指標値から後退したものの、17年は過去最悪の16年における指標値から改善された。これは17年から本格的に取り組み始めた科学的分析に基づく交通事故対策による効果であると考えられるため、業績指標をB - 2と評価した。</li> <li>・ あんしん歩行エリアに関する業績指標は、事業未完了であることから判断が不可能であるものの、上記科学的分析に基づく対策を実施することで死傷事故を抑止できるものと考えられる。このため、業績指標をC - 2と評価した。</li> <li>・ 事故危険箇所に関する指標は、事業未完了の箇所が多く存在するものの、15年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成したことから、業績指標をA - 2と評価した。</li> <li>・ 効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路における対策を重点的に実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。</li> <li>・ 個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を継続するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組を共有する。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施した。</li> <li>・ 「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を活用し、科学的な分析に基づく対策を実施した。</li> </ul>		
37	政策の名称	(6) 自動車の安全性を高める		
	業績指標	44 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突) A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		3.2%(H17年)	3.1%(H17年)	3.6%(H12年)
政策評価の結果の概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両対車両衝突事故における死亡事故発生率については、目標を達成しており、従来行ってきた被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられる。</li> <li>・ また、衝突事故発生時の被害軽減策を引き続き着実に進めていくことが更なる死亡率の低減につながると考えられることから、目標を達成し、かつ、施策を維持することとしてA - 2として評価した。</li> <li>・ 事故発生時におけるシートベルトの非着用や小型車と大型車の衝突時の大型車の下への小型車の潜り込み等による死亡事故が生じていることから、これらの事故形態を踏まえた今後の取組が必要。</li> <li>・ そのため、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、これらの事故形態や、事故を未然に防止する対策といった新たな技術に着目し、各種統計の分析を通じて、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講ずる。(新たな目標設定)</li> <li>・ 今後は、引き続き死亡事故を低減させることを目標とし、平成22年までに、車両対車両衝突事故における死亡事故率を3.0%以下に抑えることを目標とする。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 前面衝突時に乗用車が大型車の下へ潜り込むことを防止する、大型車の「もぐり込み防止装置」に関する基準を導入した。(平成19年2月)</li> <li>・ 産・学・官の多方面の専門家からなる「安全基準検討会」の意見を踏まえつつ、基準化項目の検討を進めている。</li> </ul> <p>また、以下の措置については、引き続き推進していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗用車等に対しオフセット前面衝突基準を導入した。(平成17年8月)</li> <li>・ シートベルトの着用を促進するため、現在のシートベルト非着用時に警報する警告灯に加え、警報音により警告する装置を義務付ける基準の改正を行った。(平成18年3月)</li> <li>・ チャイルドシートを容易に確実に固定できる「固定機能付きチャイルドシート(ISO FIX)」及び乗用</li> </ul>		

		車の後部座席中央の3点シートベルト化に関する基準を導入した。(平成18年3月)		
38	政策の名称	(7) 事業用自動車の安全運行を確保する		
	業績指標	45 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 C - 1		
		目標値	実績値	初期値
		50% (H17年)	58% (H16年) (平成17年の実績値は10月 頃に集計予定)	56% (H11年)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は58%となっており、前年(61%)と比較すると、減少しているものの、目標を達成するためには一層の改善が必要である。</li> <li>業績指標は、実績値が報告対象となる事故の範囲が変更になるなどして施策の成果が正確に判断できないものの、本年度から、安全マネジメントの導入を図るとともに、運行管理制度の徹底を図る等により、運行管理に起因する事故割合を減少させるための新たな取組を開始することからC - 1と評価した。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>平成19年度予算に反映した。 監査体制を強化した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新規参入事業者等に対する早期監査の実施</li> <li>行政処分等を行った事業者に対する改善状況フォローアップ監査の実施</li> <li>労働基準監督機関からの通報に基づく監査の確実な実施</li> <li>無通告による監査の実施</li> </ul> <p>補助者制度の明確化を図り、運行管理制度の徹底を図った。(平成19年4月より実施) 安全マネジメントを導入した。(平成18年10月より実施)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全事業者に安全マネジメントを導入</li> <li>大規模な企業に対する <ul style="list-style-type: none"> <li>安全管理課程の作成</li> <li>安全総括管理者の義務付け</li> </ul> </li> <li>安全情報の公表</li> <li>安全マネジメント評価監査の実施(平成19年1月より実施)</li> </ul> <p>運行管理者資格者証反納命令の発動要件の強化について措置予定。</p>			
39	政策の名称	(8) 鉄道の安全を確保する		
	業績指標	46 遮断機のない踏切道数 B - 1		
		目標値	実績値	初期値
		4,800箇所 (H17年度)	4,939箇所 (H17年度)	5,928箇所 (H12年度)
		47 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの) A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		100% (H21年度)	57% (H17年度)	0% (H16年度)
		48 地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの) A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		100% (H18年度)	99.2% (H17年度)	92.6% (H12年度)
	49 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合 A - 2			
	目標値	実績値	初期値	
	100% (H20年度)	72% (H17年度)	61% (H15年度)	
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>目標年次が到来した遮断機のない踏切道数については目標値に達しなかったが、989箇所を削減しており、ここ5か年の踏切事故件数も、概ね減少し、一定の成果をあげているため、平成18年度以降も当該業績指標を再設定し施策の改善を踏まえ、引き続き施策を推進していくこととし、B - 1と評価した。</li> <li>具体的な取組としては、より効果的に施策を進めるという観点から、整備効果の高い踏切道の改善が必要であり、列車の制動距離が長く、衝突時の速度が速いため被害の大きさが增大する危険性の高い「高速線区」について、新たに指定対象とするなど施策の充実を図ったところである。(踏切道改良促進法施行規則の改正 = 18年4月施行)</li> <li>今後は、従来からの施策を引き続き実施するとともに、新たに指定対象となった踏切道への遮断機の設置も推進していく。</li> <li>地方中小鉄道におけるATS設置(自動列車停止装置)については、順調に設置が進んでいるところであり、A - 2と評価した。引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有するATS装置及び急曲線における速度超過防止用ATS等の設置を推進する。</li> <li>地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、順調に整備が進んでいるところであり、A - 2と評価した。引き続き、大規模な駅改良を要する避難設備や排煙設備</li> </ul>			

		の新設に対して地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備の促進を図る。						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>踏切直改良促進法に基づく法指定や、踏切保安設備整備費補助による助成により、遮断機の設置を促進している。</li> <li>鉄道軌道近代化設備整備補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有するATS等の設置を推進している。</li> <li>地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備を促進している。</li> </ul>						
40	政策の名称	(9) 船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす						
	業績目標	50 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 C - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>55% (H18年度)</td> <td>45% (H14年度)</td> <td>45% (H8年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	55% (H18年度)	45% (H14年度)	45% (H8年度)
	目標値	実績値	初期値					
55% (H18年度)	45% (H14年度)	45% (H8年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプレジャーボート(確認艇)は、前回調査時(平成8年度)に比べ約1.2万隻と大きく増加。</li> <li>業績指標は、ポートパークの整備と放置等禁止区域の規制措置により係留・保管率の向上が見込まれるが、平成17年の実績値がないため、C - 2と評価した。</li> <li>今後も、港湾において放置等禁止区域の指定を促進するとともに、簡易な係留・保管施設(ポートパーク)の整備を推進することにより、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>全国15か所の港湾でポートパークの整備を推進し、全国16港湾管理者で放置等禁止区域の指定を実施</li> </ul>						
41	政策の名称	(10) 港湾において不正侵入を防止する						
	業績目標	51 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合 A - 3						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100% (H17年度)</td> <td>100% (H17年度)</td> <td>0% (H15年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	100% (H17年度)	100% (H17年度)	0% (H15年度)
	目標値	実績値	初期値					
100% (H17年度)	100% (H17年度)	0% (H15年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は平成16年度より100%を維持し、17年度末の目標を達成しており、成果があがっていると判断できる。</li> <li>引き続き、新規に供用する港湾施設における設備の設置等に対応する施策が必要であるものの、当該業績指標が100%を維持し続けていることから、全国の重要港湾における設備の設置が順調に進捗していることが確認できたため、その施策による成果の反映度の低下により、指標を廃止すべく、A - 3と評価した。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>新規に供用する港湾施設についても、不正侵入を防止する設備を設置。</li> </ul>						
42	政策の名称	(11) 道路構造物を適切に維持管理する						
	業績目標	52 構造物保全率 橋梁:C - 2、舗装:A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>橋梁:93% (H19年度) 舗装:91% (平成14年度の水準(91%)を維持) (H19年度)</td> <td>橋梁:85% (H17年度) 舗装:94% (H17年度)</td> <td>橋梁:86% (H14年度) 舗装:91% (H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	橋梁:93% (H19年度) 舗装:91% (平成14年度の水準(91%)を維持) (H19年度)	橋梁:85% (H17年度) 舗装:94% (H17年度)	橋梁:86% (H14年度) 舗装:91% (H14年度)
	目標値	実績値	初期値					
橋梁:93% (H19年度) 舗装:91% (平成14年度の水準(91%)を維持) (H19年度)	橋梁:85% (H17年度) 舗装:94% (H17年度)	橋梁:86% (H14年度) 舗装:91% (H14年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁に関しては、平成16年3月の点検要領の改訂に伴い要対策箇所の基準が変更され、厳しくなったことにより、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられることからC - 2と評価した。</li> <li>今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化していく背景の中で、予防的修繕を重点的に進め、橋梁の健全度向上を推進し、構造物の延命化を図っていくうえで、橋梁の健全度を分かり易く説明できる、構造物保全率や予防保全率に代わる新たな指標の検討が必要である。</li> <li>舗装に関しては、目標の達成に向けて指標は順調に推移していることからA - 2と評価した。</li> <li>三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防的に修繕を行うことが重要であることから、17年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施している。</li> </ul>							

		<ul style="list-style-type: none"> <li>データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発や体制整備を今後とも推進していく。</li> </ul>					
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を目指して、橋梁における三大損傷(疲労・塩害・アルカリ骨材反応)に対する予防的修繕のマネジメント強化等を実施中。</li> </ul>					
<p>政策目標10 海上における治安の確保 (海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること)</p>							
43	政策の名称	(1) 海上からのテロによる被害を防止する					
	業績目標	53 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 A - 2					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0(H17年度以降毎年度)</td> <td>0(H17年度)</td> <td>0(H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	0(H17年度以降毎年度)	0(H17年度)
目標値	実績値	初期値					
0(H17年度以降毎年度)	0(H17年度)	0(H14年度)					
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指数は、被害の発生件数としてゼロであり、施策が効果的に機能しているものと分析し、A - 2と評価した。海上におけるテロの未然防止に万全を期しているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続している。よって、「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「SOLAS対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。</li> </ul>					
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>巡視船艇・航空機の運用</li> <li>警備実施等強化巡視船等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警衛・警護等を実施</li> <li>巡視船艇・航空機等の対応能力の強化</li> <li>巡視船艇・航空機の装備の充実</li> <li>速力及び夜間監視能力を強化した巡視船艇・夜間監視能力を強化した航空機の整備を実施</li> <li>船艇・航空機職員の技術向上</li> <li>個人装備等の充実整備</li> <li>情報収集、分析、伝達体制の強化</li> <li>118番の効果的な運用</li> <li>警備情報システムの活用</li> <li>データベースの最適化に向けた検討</li> <li>国内外関係取締機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化</li> <li>対応体制の強化</li> <li>テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実にを行うための体制の整備</li> <li>テロ事案を含む、多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制の整備</li> <li>テロ事案に係る迅速かつ的確な被害者救助体制の整備</li> <li>職員の安全確保</li> <li>機動救難体制の拡充による職員救護体制の整備</li> <li>テロへの警備・警戒</li> <li>重点警備対象施設(臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等)に対する巡視船艇・航空機による警備の実施</li> <li>改正原子炉等規制法の運用を適切に実施</li> <li>海事関係者に対する不審情報の提供依頼、不審物・不審者への警戒の指導・徹底の実施</li> <li>海賊・テロ対策のための東南アジア周辺海域に巡視船・航空機を派遣し、公海上においてしゅう戒を実施</li> <li>原発へのテロを想定した警察との共同訓練の実施</li> <li>海賊対策</li> <li>巡視船・航空機を東南アジア周辺海域へ派遣し、公海上でのしゅう戒及び日本関係船舶との海賊対策訓練に加え、寄港国での関係機関との情報交換及び連携訓練、乗船研修等の実施</li> <li>海上保安大学校への留学生の受け入れ</li> <li>JICAを通じた「東アジア海上犯罪取締り研修」及び「フィリピン海上法令励行国際セミナー」の実施</li> <li>アジア海上保安機関長官級会合の開催支援</li> <li>海賊情報共有センターに職員1名を派遣するなど、本格運用へむけた支援・協力</li> <li>海上保安庁警備救難部国際刑事課内に「海賊対策室」の設置</li> </ul>					

		改正 SOLAS 条約への対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>国際船舶・港湾保安法に定める入港規制の実施</li> <li>乗員・乗客名簿の事前提出義務化</li> <li>情報収集体制の充実強化</li> <li>警備情報システムの活用</li> </ul> 港湾保安委員会・危機管理体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾保安委員会への参画</li> <li>危機管理(担当)官を中心とした関係機関の連携強化等</li> </ul> 拡散に対する安全保障構想(PSI) <ul style="list-style-type: none"> <li>政府方針に基づく海上合同阻止訓練や関係国際会議への参加・参画により、PSI への取組を強化</li> <li>海洋航行不法行為防止条約(SUA 条約)改正</li> <li>国際海事機構(IMO)において進められているSUA条約改正の審議に、海上における警察機関として参加</li> </ul>						
44	政策の名称	(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する						
	業績指標	54 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 B - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22.0 (H14年～H18年の平均)</td> <td>15.6 (H13年～H17年の平均)</td> <td>20.6 (H8年～H12年の平均)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	22.0 (H14年～H18年の平均)	15.6 (H13年～H17年の平均)	20.6 (H8年～H12年の平均)
	目標値	実績値	初期値					
22.0 (H14年～H18年の平均)	15.6 (H13年～H17年の平均)	20.6 (H8年～H12年の平均)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標の実績値はゆるやかに低下しており、B - 2と評価した。その理由として、我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後に、広域かつ国際的な犯罪組織が介在しており、手口も巧妙化、潜在化し、摘発が困難な状況になっていることが考えられる。</li> <li>引き続き、薬物・銃器等が流出するおそれの高い国及び密航事犯の多くを犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか、情報収集活動、国内外関係機関との連携等を推進し、密輸・密航事犯の摘発を図る。</li> </ul>							
政策評価の結果の政策への反映状況	平成19年度予算に反映した。 情報収集・分析体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>本庁及び各管区に設置された国際刑事課並びに国際組織犯罪対策基地等による情報収集・分析体制の強化及び機動的かつ広域的な捜査活動</li> <li>警備情報システムの活用、高度化</li> <li>データベースの最適化に向けた検討</li> <li>管内最新実態の把握、基礎情報の更新及び新規情報収集のための巡回連絡の実施</li> <li>ボランティア団体「海守」との協力</li> </ul> 内外の関係機関との連携強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>相互訪問、人員派遣等による海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークの強化</li> <li>警察、税関等国内関係取締機関との連携強化 (合同訓練、合同立入検査、合同捜査、定期的情報交換の実施等連携の強化を推進)</li> <li>国連薬物犯罪オフィス(UNODC)と協力して「海上薬物取締セミナー(MADLES2006)」を開催し、アジア各国の海上保安機関、薬物取締機関等と薬物情勢に関する情報交換及び海上取締りに関する技術移転を実施</li> </ul> 監視取締り体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>密輸・密航事犯に関連する国・地域等から来航する船舶等に対する重点的な監視取締りの実施</li> <li>国際取締官 20 名を増員し海上保安部等に配置</li> <li>密輸・密航事犯が発生するおそれの高い海域における巡視船艇・航空機を利用した厳重な監視・警戒の実施</li> <li>巡視船艇・航空機の装備の充実</li> </ul>							
政策目標 11 船員の災害防止 (船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること)								
45	政策の名称	(1) 船員災害を防止する						
	業績指標	55 船員災害発生率 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11.2%(H18年度)</td> <td>11.9%(H16年度)</td> <td>13.2%(H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	11.2%(H18年度)	11.9%(H16年度)	13.2%(H14年度)
目標値	実績値	初期値						
11.2%(H18年度)	11.9%(H16年度)	13.2%(H14年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は順調に減少傾向を示しており、また今後も引き続き船員災害の発生を防止する必要があるため、A - 2と評価した。</li> <li>船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の</li> </ul>							

		高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>19年度船員災害防止実施計画を策定し、死亡災害の半数を占める「海中転落」の防止、多発する「転倒」、「はさまれ」の防止、高齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策、若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実、生活習慣病の予防、石綿(アスベスト)による健康被害対策を推進することとした。</li> </ul>						
環境								
政策目標 12 地球環境の保全 (地球環境保全への取組がなされること)								
46	政策の名称	(1) 自動車の燃費を向上させる						
	業績目標	56 ディーゼル自動車の平均燃費向上率 A - 3						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13% (H17年度)</td> <td>集計中(H17年度)</td> <td>8% (H11年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	13% (H17年度)	集計中(H17年度)	8% (H11年度)
	目標値	実績値	初期値					
13% (H17年度)	集計中(H17年度)	8% (H11年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績目標は「ディーゼル自動車の平均燃費向上率」であり、目標値を達成するとともに、ディーゼル自動車の省エネ法に基づく燃費基準の目標年度を迎えたため、A - 3と評価した。</li> <li>今後は、平成18年3月に策定された重量車燃費基準をベースとした指標を作成し、重量車の燃費値の調査を実施して施策の評価を進めていくこととする。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>重量車燃費基準をベースとした指標として、重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)を作成し、22年度の目標値を7%と設定した。</li> <li>また、目標値を達成したディーゼル自動車(乗用車及び車両総重量3.5トン以下の小型貨物車)については、トップランナー方式に基づく新たな燃費基準について交通政策審議会等の最終取りまとめを行った。</li> </ul>						
47	政策の名称	(2) モーダルシフトを推進する						
	業績目標	57 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 B - 1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>47% (H18年度)</td> <td>30.9% (H15年度)</td> <td>40.4% (H11年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	47% (H18年度)	30.9% (H15年度)	40.4% (H11年度)
	目標値	実績値	初期値					
47% (H18年度)	30.9% (H15年度)	40.4% (H11年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績目標は、30.9%であり、下落傾向が続いているが、モーダルシフトは、地球温暖化対策のほか、省エネルギーや労働力不足への対策として非常に有効であるため、施策を改善しつつ進める必要があり、B - 1と評価した。方向性としては、物流分野のCO<sup>2</sup>削減に向けて施策の幅をさらに広げるとともに、関係方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。</li> <li>また、モーダルシフト(貨物輸送を、環境負荷の小さい鉄道や海運へと転換すること)化率は、長距離雑貨輸送の分野における鉄道・内航海運の輸送分担シェアを示すことを目的とするものであるが、モーダルシフトは、ドア・トゥ・ドアのトラック輸送の幹線部分を鉄道や内航海運に積み替えて行うことを前提とすることから、どのような区間でどのような輸送形態の下にどのような貨物についてモーダルシフトを進めていくことが可能であり、効果的であるのかを見定め、戦略的な政策として展開する上で、その取組状況を反映し得るような指標を設定する必要がある。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した(10,713,676千円)。</li> <li>具体的政策は次のとおり。</li> <li>(貨物鉄道関係) <ul style="list-style-type: none"> <li>18年度に完成した「山陽線鉄道貨物輸送力増強事業」に引き続き、19年度より新たに北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業を実施</li> </ul> </li> <li>(内航海運関係) <ul style="list-style-type: none"> <li>17年4月1日より参入規制の緩和等を内容とする改正内航海運業法を施行し、意欲ある事業者の事業展開の多様化、円滑化及び新規参入を促進</li> <li>17年度に引き続き、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した、経済的で環境にもやさしい船舶(スーパーエコシップ・フェーズ1)の普及を支援</li> <li>次世代内航船の研究開発(スーパーエコシップ・フェーズ2)に関して、省力化支援システムに係る技術開発を行うと共に、実証実験用の二重反転ポッドプロペラ等の試験体の製作を完了。</li> <li>モーダルシフトの担い手である内航海運の活性化のため、関係法令の改正に伴い、鉄道・運輸機構による高度船舶技術の実用化支援を開始</li> <li>高度船舶安全管理システムの実用化に関して、船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・</li> </ul> </li> </ul>						

		<p>診断するシステムの総合実船実験及び総合評価を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>博多港等において、船舶の大型化や高速化等に対応するとともに、十分な面積を有し、幹線道路網と円滑に接続された複合一貫輸送ターミナルが供用した。</li> </ul> <p>(荷主等の意識向上関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グリーン物流パートナーシップ会議において、荷主企業と物流事業者が協働して取り組むモーダルシフト等の物流効率化事業で、先進性のある取組のモデル事業15件、18年度に新設したグリーン物流の裾野の拡大のための普及事業64件の計79件を推進決定。19年度はこれら支援策に加え、パートナーシップ構築のための問題点・対応策を事前に調査するソフト支援事業を創設</li> </ul>									
48	政策の名称	(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する									
	業績指標	58 住宅・建築物の省エネルギー化 住宅:A-2、建築物:A-2									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住宅: 35% (H17年度)</td> <td>住宅: 31.6% (H16年度)</td> <td>住宅: 13.4% (H12年度)</td> </tr> <tr> <td>建築物: 75% (H17年度)</td> <td>建築物: 約74% (H16年度)</td> <td>建築物: 34% (H11年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	住宅: 35% (H17年度)	住宅: 31.6% (H16年度)	住宅: 13.4% (H12年度)	建築物: 75% (H17年度)	建築物: 約74% (H16年度)	建築物: 34% (H11年度)
	目標値	実績値	初期値								
住宅: 35% (H17年度)	住宅: 31.6% (H16年度)	住宅: 13.4% (H12年度)									
建築物: 75% (H17年度)	建築物: 約74% (H16年度)	建築物: 34% (H11年度)									
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、住宅・建築物ともに順調に向上しており、A-2と評価した。現在の施策により、業績指標が順調に向上していることから、引き続き現在の施策を継続する。</li> <li>一方で、民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、省エネ措置の届出義務の対象の拡大等を内容とする改正省エネ法的確な施行により、より一層住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。</li> </ul>										
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>住宅・建築物の省エネルギー化を推進するため、19年度予算において環境共生住宅市街地モデル事業 環境問題等に対応するための先導的技術開発及び普及等に係る所要の予算を計上した。(予算額:3,615,000(千円))。</li> </ul>										
<p>政策目標13 大気、騒音等に係る生活環境の改善 (大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること)</p>											
49	政策の名称	(1) 自動車から排出されるNO <sub>x</sub> ・PMを減少させる									
	業績指標	59 NO <sub>2</sub> ・SPMの環境目標達成率 NO <sub>2</sub> :A-2、SPM:C-2									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NO<sub>2</sub>:約8割(H19年度)</td> <td>NO<sub>2</sub>:79%(H17年度)</td> <td>NO<sub>2</sub>:64%(H14年度)</td> </tr> <tr> <td>SPM:約6割(H19年度)</td> <td>SPM:25%(H17年度)</td> <td>SPM:- (H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	NO <sub>2</sub> :約8割(H19年度)	NO <sub>2</sub> :79%(H17年度)	NO <sub>2</sub> :64%(H14年度)	SPM:約6割(H19年度)	SPM:25%(H17年度)	SPM:- (H14年度)
	目標値	実績値	初期値								
NO <sub>2</sub> :約8割(H19年度)	NO <sub>2</sub> :79%(H17年度)	NO <sub>2</sub> :64%(H14年度)									
SPM:約6割(H19年度)	SPM:25%(H17年度)	SPM:- (H14年度)									
政策評価の結果の概要	<p>NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NO<sub>2</sub>(二酸化窒素)に関する業績指標は、年々着実に改善傾向であり、現在の施策を継続することが適当であるため、A-2と評価した。</li> <li>SPM濃度そのものについては全体的に着実な改善傾向を示しており、環境基準を達成している測定局の割合は、平成17年度で95%と施策の目標をほぼ達成している。しかしながら、SPM(浮遊粒子状物質)に関する業績指標には、このことが直接反映されていない可能性がある。したがって、C-2と評価した。SPMの業績指標については、自排局での測定濃度も一般局での測定濃度も減少し、自排局と一般局の濃度に大きな差がつかないことが業績指標の伸びが少ない原因の1つと考えられるなど、用いている業績指標について点検・検討が必要である。</li> <li>交通量の多い幹線道路同士が交差する交差点の近傍において、環境基準を上回る基準局が存在するといった課題がみられる。</li> <li>今後は、自動車からの排出ガスを削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施する。</li> </ul> <p>最新排出ガス規制適合車の割合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、保有台数の多い乗用車については着実に伸びており、A-3と評価した。一方、貨物車については積荷を含めた重量が大きく、走行距離が長いこと、ユーザーはガソリンエンジンより耐久性のあるディーゼルエンジンを採用している車を選択している。このため、ガソリン車の需要は少なく、目標値を下回ったことから、B-3と評価した。しかし、保有台数についてはガソリン乗用車が圧倒的に多く、目標値も達成し</li> </ul>										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗用車:40%(H17年度)</td> <td>乗用車:41.6%(H17年度)</td> <td>乗用車:6.2%(H12年度)</td> </tr> <tr> <td>貨物車:30%(H17年度)</td> <td>貨物車:12.8%(H17年度)</td> <td>貨物車:4.1%(H12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	乗用車:40%(H17年度)	乗用車:41.6%(H17年度)	乗用車:6.2%(H12年度)	貨物車:30%(H17年度)	貨物車:12.8%(H17年度)	貨物車:4.1%(H12年度)
目標値	実績値	初期値									
乗用車:40%(H17年度)	乗用車:41.6%(H17年度)	乗用車:6.2%(H12年度)									
貨物車:30%(H17年度)	貨物車:12.8%(H17年度)	貨物車:4.1%(H12年度)									

		<p>ていることから、総合的にはA - 3と評価した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貨物車については、ディーゼル車の占める割合が高いといった課題がみられる。</li> <li>・ 今後、NOx・PMの排出寄与が大きいガソリン乗用車とディーゼル重量車に係る新たな指標を設定し、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置等を講じることに より、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。</li> </ul>						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 交差点の立体化等のボトルネック対策、環境施設帯の整備等沿道環境改善事業を継続的に実施</li> <li>・ ガソリン乗用車、ガソリン貨物車については、新たな規制値が定められていることから、今後の目標値について検討。</li> </ul>						
50	政策の名称	(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する						
	業績指標	61 夜間騒音要請限度達成率 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>72% (H19年度)</td> <td>71% (H17年度)</td> <td>61% (H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	72% (H19年度)	71% (H17年度)	61% (H14年度)
	目標値	実績値	初期値					
72% (H19年度)	71% (H17年度)	61% (H14年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業績指標は、年々着実に改善傾向にあるため、現在の施策を継続することが適当であるため、A - 2と評価した。</li> <li>・ 関東地方において、夜間の環境基準達成率が全国平均を大きく下回っている。逆に、北海道・沖縄では達成率が高いといった課題がみられる。</li> <li>・ 夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心に、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を行い、より効果的な対策の実施に努める。</li> <li>・ 低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、遮音壁の設置や環境施設帯などの複合的対策を重点的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 騒音の現況が厳しい箇所を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等沿道環境改善事業を継続的に実施</li> </ul>						
51	政策の名称	(3) 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する						
	業績指標	62 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>95% (H18年度)</td> <td>94.6% (H17年度)</td> <td>93% (H12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	95% (H18年度)	94.6% (H17年度)	93% (H12年度)
	目標値	実績値	初期値					
95% (H18年度)	94.6% (H17年度)	93% (H12年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業績指標における目標値達成に向け、実績値が向上して串り、A - 2(施策の維持)と評価した。</li> <li>・ 引き続き、対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村や空港周辺整備機構の広報誌やホームページ等を通じて補助制度の周知等を図り、工事の実施による環境基準の屋内達成率の向上を目指す。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 市町村や空港周辺整備機構の広報誌やホームページ等を通じて補助制度の周知等を図り、騒音防止対策事業として、住宅防音工事補助を実施</li> <li>・ 19年度においても引き続き、同程度の補助予算額を確保して実施予定。</li> </ul>						
52	政策の名称	(4) シックハウスによる被害を防止する						
	業績指標	63 ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合 A - 3						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10% (H17年度)</td> <td>1.5% (H17年度速報)</td> <td>29% (H12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	10% (H17年度)	1.5% (H17年度速報)	29% (H12年度)
	目標値	実績値	初期値					
10% (H17年度)	1.5% (H17年度速報)	29% (H12年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実態調査(平成12年度～)は17年度が最終年度であり、これまでの取組により、業績指標は目標を大きく下回り、近年は低い数値で順調に推移しているため、本業績指標を廃止するとともに、A - 3と評価した。</li> <li>・ 一方で、リフォーム工事における対策の検討等、今後ともシックハウス対策を進めていく。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 目標値に達したので指標は廃止するが、引き続き施策を継続する。</li> </ul>						
政策目標 14 良好な自然環境の保全、再生及び創出 (豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること)								
53	政策の名称	(1) 失われた水辺を再生する						
	業績指標	64 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値			
目標値	実績値	初期値						

		約2割(H19年度)	11%(H17年度)	0(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度の実績値は約11%であり、業績指標の着実な進捗が見られることからA-2と評価した。</li> <li>今後とも以下の取組を継続する。 平成18年5月に「多自然型川づくりレビュー委員会」から出された提言を踏まえ、アドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施する。 荒川、木曾川等において、災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する。 効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>自然再生、多自然川づくり等を引き続き実施</li> <li>漁港、港湾周辺及び河川、ダム、砂防施設等に堆積している土砂等を海岸侵食箇所へ活用するなど効率的な養浜を実施する渚の創生事業を積極的に実施中。</li> </ul>		
54	政策の名称	(2) 失われた湿地・干潟を再生する		
	業績指標	65 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 A-2		
		目標値	実績値	初期値
		約3割(H19年度)	約2割(H17年度)	約2割(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生等を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく、複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次(平成19年度)に向けて事業の推進が図られている。</li> <li>平成17年度は荒川、百貫港で新たに事業着手する等、着実に事業が実施されていることから、A-2と評価した。</li> <li>引き続き自然再生事業を推進していく。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>自然再生事業を引き続き実施</li> </ul>		
55	政策の名称	(3) 都市域における自然環境を再生する		
	業績指標	66 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地 A-2		
		目標値	実績値	初期値
		2,400ha(H19年度)	約1,400ha(H17年度)	初期値:0ha(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は平成17年度末現在で約1,400haと順調に推移しており、A-2と評価した。</li> <li>都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する。</li> <li>港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>埋立造成地や工場等からの大規模な土地利用転換地など自然的な環境を創出すべき地域において、樹林地・草地・水辺地等を確保する自然再生緑地の整備を実施している。</li> <li>港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を実施している。</li> </ul>		
政策目標15 良好な水環境への改善 (良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること)				
56	政策の名称	(1) 水質保全上重要な地域における水質を改善する		
	業績指標	67 環境基準達成のための高度処理人口普及率 A-1		
		目標値	実績値	初期値
		17%(H19年度)	13%(H16年度)	11%(H14年度)
		68 湾内青潮等発生期間の短縮 C-2		
		目標値	実績値	初期値
		H14比約5%減(H19年度)	H14比約8%減(H16年度)	0%(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>高度処理人口普及率は順調に上昇しているが、高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況も十分とは言えず、これを改善するため新たな施策も実施して引き続き高度処理の普及促進を図ることから、A-1と評価した。</li> <li>湾内青潮等発生期間は、気象・海象等の影響を受けるため、中期的な実績値の推移により評価することとしC-2とした。引き続き汚泥の浚渫、覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着</li> </ul>		

		<p>実に行う。</p> <p>政策評価の結果の政策への反映状況</p> <p>67について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>水質保全上重要な地域での高度処理を重点的に実施しているところ。また、15年度から三大湾、指定湖沼及び水道水源水域等において下水道管きよの補助対象範囲を拡充し、重点的な整備をはかっている。</li> <li>下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、リンを放流水質基準に追加し、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化している。</li> <li>18年度には、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、高度処理共同負担事業制度を創設している。</li> </ul> <p>68について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>19年度予算に反映した。</li> <li>東京湾、伊勢湾等の閉鎖性海域において、汚泥の浚渫や覆砂などの水環境改善事業を実施中。</li> </ul>		
57	政策の名称	(2) 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する		
	業績目標	69 合流式下水道改善率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		40% (H19年度)	17% (H16年度)	15% (H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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の自治体のうちの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、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。</li> <li>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。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>合流式下水道の緊急改善を重点的に実施しているところ。</li> <li>平成19年度予算に反映した。なお、19年度には、合流式下水道緊急改善事業の一部を拡充し、制度期間を延伸するとともに、従来の改善方式より経済的であることを条件に分流化のための管きよを補助対象に追加することで、効率的かつ確実な改善対策の完了を図る。</li> </ul>		
<p>政策目標16 循環型社会の形成</p> <p>(資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること)</p>				
58	政策の名称	(1) 建設工事のリサイクルを推進する		
	業績目標	70 直轄工事におけるリサイクル率 アスファルト(As):A - 2、コンクリート(Co):A - 2、木材:C - 2		
		目標値	実績値	初期値
		100% (H17年度)	As:99.4% (H14年度) Co:97% (H14年度) 木材:71% (H14年度)	As:99.7% (H12年度) Co:97% (H12年度) 木材:75% (H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>アスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊については、既に平成14年度時点でリサイクル率がほぼ100%であることから、A - 2と評価した。</li> <li>建設発生木材については、14年度時点ではリサイクル率が低迷しているものの、14年5月に建設リサイクル法が全面施行され、一定規模以上の工事について再資源化等が義務づけられたところであるため、現時点では改善されている可能性が高い。また、17年度のデータは現在集計中であるため、現時点では判断できないことから、C - 2と評価した。</li> <li>アスファルト・コンクリート塊については、リサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等を進める。</li> <li>コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用再生骨材へのリサイクルも推進する。</li> <li>また、建設発生木材に関しては、前記「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」の全国展開を図り、リサイクルの推進を図る。</li> <li>なお、17年度の実績値については、現在集計中であるため、新たな目標値の設定については、その結果を踏まえて検討する。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>新たな建設リサイクル推進計画の策定を視野に入れ、建設リサイクルや建設副産物の適正処理等を推進するための方策を検討するため、社会資本整備審議会環境部会建設リサイクル推進施策検討小委員会並びに交通政策審議会交通体系分科会環境部会建設リサイクル推進施策検討小委員会を設置し、18年度には2回開催し、現状及び課題を整理した。</li> </ul>		

59	政策の名称	(2) 自動車のリサイクルを推進する		
	業績指標	71 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合		
		目標値	実績値	初期値
		80% (H17年度)	89.5% (H17年度)	64.8% (H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は目標値を大きく上回ったことから、A - 3と評価した。</li> <li>自動車整備事業者等にはリサイクル部品の利用が十分浸透したと言えることから、本業績指標は廃止する。しかし、今後とも更なる自動車のリサイクルの推進のため、引き続き所要の施策を講ずるとともに、自動車リサイクル法の施行後の状況の変化を注視する。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>自動車整備事業者等がリサイクル部品の情報を的確に把握し、良質なりサイクル部品が適切に利用できる市場が形成されるようガイドラインを作成し、周知を図っている。</li> <li>自動車整備事業者等の環境問題への取組を一層促進するため、自動車リサイクル部品の積極的な活用など環境対策に積極的に取り組んでいる事業者を顕彰(「環境に優しい自動車整備工場等の顕彰事業(グリーン整備工場)」)し、公表している。</li> </ul>		
60	政策の名称	(3) 海面処分場の容量を確保する		
	業績指標	72 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		100% (H18年度以降毎年度)	100% (H15～17年度)	100% (H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標の実績値は100%と、これまで毎年目標値を達成してきており、施策の成果は上がっているが、今後も目標値を達成し続けるには、現在の施策を維持し続ける必要があるため、A - 2と評価した。</li> <li>今後も実績値を維持できるよう廃棄物海面処分場の整備、延命化対策等を推進する。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年度は、海面処分場を全国25港及び大阪湾において整備し、うち大阪湾では広域処理場を整備</li> </ul>		
61	政策の名称	(4) 循環資源の輸送コストを低減する		
	業績指標	73 循環資源国内輸送コスト低減率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		平成14年度比約1割減 (H19年度)	平成14年度比約7%減 (H17年度)	0 (H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、目標コスト低減率10% (平成19年度) に対し、17年度時点で既に7%まで低減されており、目標達成に向けて順調に推移していることから、A - 2と評価した。引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>循環資源の広域的な物流ネットワークを強化するため新たにリサイクルポートを3港指定</li> </ul>		
62	政策の名称	(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する		
	業績指標	74 下水汚泥のリサイクル率 A - 1		
		目標値	実績値	初期値
		68% (H19年度)	67% (H16年度)	60% (H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>下水汚泥のリサイクル率は順調に推移しており18年度から新たな取組を行っていくことから、A - 1と評価した。</li> <li>産業廃棄物の最終処分場の残余年数は依然として非常に厳しい状況にあり、今後更なる汚泥の減量化、再生利用に加え、地球温暖化対策の推進も踏まえたエネルギー利用の推進が不可欠。</li> <li>平成15年3月に循環型社会形成推進基本計画が策定されるなど、循環型社会の形成に向けた更なる取組が求められており、社会資本整備重点計画に掲げた目標値を達成するよう、引き続き下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を因っていく。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体が整備する下水汚泥の有効利用施設等に国庫補助による支援を行っている。</li> <li>産学官の適切な役割分担のもと、総合的・重点的に下水汚泥のリサイクルについての技術開発を進める「LOTUS Project (下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト)」を実施中。</li> <li>平成18年度には、新世代下水道支援事業制度の一部を拡充し、下水処理場外で下水道バイオガスを公共又は公益の用途に活用する場合に、下水道バイオガスを供給するた</li> </ul>		

		めに必要な施設を国庫補助対象に追加したところ。 ・ 19年度予算に反映した。なお、19年度予算においては、下水道施設等を最大限に活用して地域に賦存するバイオマスの有効利用最適化をはかるため、同事業制度の一部を拡充し、下水汚泥と他のバイオマスを混合・調整するために必要な下水道施設を補助対象に追加することとしている
活力		
政策目標 17 広域的モビリティの確保 (全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること)		
63	政策の名称	(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する
	業績目標	75 規格の高い道路を使う割合 A - 2
		目標値 実績値 初期値
		15% (H19年度) 14% (H17年度速報値) 13% (H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、平成16年度の14%が17年度末に14%とほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加しており目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A - 2と判断した。</li> <li>幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(高速道路等)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要。</li> <li>高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。</li> <li>更なる弾力的な料金設定の実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施</li> <li>ETCを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施。</li> </ul>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>北海道縦貫自動車道(八雲～国縫)22kmなど新たに高規格幹線道路を192km供用したほか、各高速道路会社は、ETC利用者等を対象とした料金割引を引き続き実施した。</li> </ul>
64	政策の名称	(2) 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速度化を推進する
	業績目標	76 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長 A - 2
		目標値 実績値 初期値
		15,200km (H20年度) 15,200km (H17年度) 14,800km (H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>5大都市からの鉄道利用所要時間は、引き続き、営業キロ15,200kmで3時間以内の到達を可能としており、A - 2と評価。</li> <li>今後とも、整備新幹線については、政府・与党申合せに従い着実に整備を推進。</li> <li>また、在来幹線鉄道の高速度化事業は、基本的には輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、事業者の経営判断により行われるべきものであり、今後も鉄道事業者の自助努力を基本としつつ助成制度を活用しながら、鉄道事業者、沿線自治体の取組を支援。高速度化事業の効果をより発揮させていくためには他の交通機関との連携やまちづくりとの連携を図っていくことが重要。これまで鉄道整備基礎調査において、まちづくりと連携した幹線鉄道整備について調査を実施してきており、この調査結果や公共交通活性化総合プログラムの活用など地方運輸局を通じて幹線鉄道の活性化を図っていく。</li> <li>なお、平成16年12月の新しい政府・与党申合せでは、北海道新幹線(新青森～新函館間)は27年度末、東北新幹線(八戸～新青森間)は22年度末、北陸新幹線(長野～金沢間)は26年度末、九州新幹線(博多～新八代間)は22年度末の完成を目指すこととされている。また、九州新幹線(武雄温泉～諫早間)については、並行在来線区間の運営のあり方について地元での調整が整った場合に着工することとなっている。等</li> </ul>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<p>平成19年度予算に反映した(71,072百万円)。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備新幹線については、政府・与党申合せに従い、着実に整備を推進</li> <li>在来線の高速度化事業については、駅周辺整備等のまちづくり事業と連携して進めてきており、宇野線・本四備讃線(岡山～児島間)等を実施</li> </ul>
65	政策の名称	(3) 国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する
	業績目標	77 国内航空サービス提供レベル B - 1
		目標値 実績値 初期値
		1,500億座席キロ (H19年度) 1,294億座席キロ (H17年度) 1,294億座席キロ (H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務指標は前年度と比較すると0.7%の微増にとどまっており、B - 1と評価した。</li> <li>国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理</li> </ul>

		<p>容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京国際空港(羽田)の再拡張事業を2000年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の29.6万回/年(405便/日に相当)から40.7万回/年(557便/日に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。</li> <li>事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。</li> <li>航空サービス高度化推進事業として、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。</li> <li>航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。</li> </ul>						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>羽田空港再拡張における滑走路整備事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直し(供用開始時期2010年10月末)を公表し、工事に着工した。また、国際線地区PFI事業について、事業者選定手続及び事業契約の締結を実施した。</li> <li>国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(平成18年7月に隠岐空港、3月に与那国空港が供用)。</li> <li>「空港を核とした観光交流促進プログラム」の取組を推進するとともに、空港へのアクセス改善、バリアフリー化など更に使いやすい空港への機能の充実、就航率向上のためのILSの高カテゴリー化、効率的な運航ルートを選定のためのレーダー整備など空港運用の高度化等を推進中。</li> <li>新技術を活用した空域・航空路の抜本的再編等を行い、運航効率の向上を推進。</li> <li>次期管制システム等の整備を推進中。</li> </ul>						
<p>政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化 (国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること)</p>								
66	政策の名称	(1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する						
	業績指標	78 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H14年度比5%減 (H19年度)</td> <td>H14年度比3.3%減 (H17年度)</td> <td>0(H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	H14年度比5%減 (H19年度)	H14年度比3.3%減 (H17年度)	0(H14年度)
	目標値	実績値	初期値					
H14年度比5%減 (H19年度)	H14年度比3.3%減 (H17年度)	0(H14年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、毎年着実な進捗が見られることからA - 2と評価した。</li> <li>今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中核港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の簡素化、港湾物流情報プラットフォームの構築など、ソフト施策を推進する。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>物流コストの低減と国際競争力の強化を図るため、大型コンテナ船の入港が可能となる大水深の国際海上国際コンテナターミナルの整備を推進するとともに、港湾物流情報プラットフォームの実現に向けた共通ルールモデルを構築</li> </ul>						
67	政策の名称	(2) 国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する						
	業績指標	79 国際航空サービス提供レベル 国際航空旅客:B - 1、貨物:B - 1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国際航空旅客: 4,800億座席キロ 貨物: 300億トンキロ (H19年度)</td> <td>国際航空旅客: 3,726億座席キロ 貨物: 225億トンキロ (H17年度)</td> <td>国際航空旅客: 3,435億座席キロ 貨物: 215億トンキロ (H14年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	国際航空旅客: 4,800億座席キロ 貨物: 300億トンキロ (H19年度)	国際航空旅客: 3,726億座席キロ 貨物: 225億トンキロ (H17年度)	国際航空旅客: 3,435億座席キロ 貨物: 215億トンキロ (H14年度)
	目標値	実績値	初期値					
国際航空旅客: 4,800億座席キロ 貨物: 300億トンキロ (H19年度)	国際航空旅客: 3,726億座席キロ 貨物: 225億トンキロ (H17年度)	国際航空旅客: 3,435億座席キロ 貨物: 215億トンキロ (H14年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務指標については、旅客、貨物とも目標の達成のため必要な実績が不足していることからB - 1と評価した。</li> <li>業務指標のうち旅客については前年度と比較すると5.5%の増と堅調に推移しているが、目標達成には不足している。</li> <li>貨物については、中国方面など需要が伸びている路線がある一方で、韓国、台湾、オセアニア方面が大きく落ち込んでおり、現時点での実績は低調に推移している。</li> <li>今後の貨物需要の増加に対応するための貨物施設の整備等を推進する。</li> <li>目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。</li> <li>国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進する。</li> </ul>							

	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>成田国際空港については、2009年度末供用に向け北伸による平行滑走路2,500m化の整備を実施するとともに、旅客ターミナルビル及び貨物取扱施設等の増強を実施中。</li> <li>関西国際空港については、二期事業の施設整備を二本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定し、2007年8月2日限定供用に向けて整備を着実に推進</li> </ul>	
68	政策の名称	(3) 国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する	
	業績目標	80 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合 C - 2	
	目標値	実績値	初期値
	100% (H19年)	47% (H17年)	51% (H14年)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年7月6日より運輸多目的衛星 (MTSAT) の運用開始を予定しており、これにより航空機の管制間隔短縮が可能となり、最適経路を航行できる航空機の割合が増加することが予想される。ただし、航空会社の経営状況は依然原油高騰等により厳しい状態が続いており、新システムへのユーザー側の対応状況も考慮する必要あり。</li> <li>MTSATの運用開始は18年7月6日からであり、その効果については運用開始以降に確認していく必要があることから、指標の進捗状況をC - 2とした。</li> <li>18年7月に管制間隔を50NM (1NM = 1海里 = 1,852m) へ短縮。</li> <li>MTSAT2機体制にして、19年度末には管制間隔を30NMへ短縮する予定。</li> </ul>	
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTSAT新1号機を17年2月に打上げ、MTSAT新2号機については、18年2月に打上げた。</li> <li>さらに18年7月に新1号機による航空衛星通信サービスを開始するとともに、洋上の管制間隔を50NMへ短縮した。</li> </ul>	
69	政策の名称	(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する	
	業績目標	81 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮 B - 2	
	目標値	実績値	初期値
	150分 (H14年度に比べ約15%短縮) (東京湾) (H19年度)	173分 (東京湾) (H17年度)	180分 (東京湾) (H14年度)
		82 船舶航行のボトルネック解消率 A - 2	
	目標値	実績値	初期値
	90% (H18年度)	83% (H17年度)	75% (H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>航行時間は昨年度と比べて若干増加したことから、B - 2と評価した。</li> <li>しかしながら、航行時間は初期値と比べて減少しており、現在まで実施してきた施策に一定の効果があるものと考えられることから、引き続き、当面の目標である東京湾における航行時間の短縮に向け、AIS等を活用した的確な航行管制・情報提供を継続して実施する。</li> <li>船舶航行のボトルネック解消率は、投資の重点化・効率化を図りながら、東京湾口航路の平成19年度の100%完了を目指すなど国際幹線航路の浚渫を進めることにより、目標達成に向けて大きな進捗がはかられると推測されることから、A - 2と評価した。また、今後とも国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するものであるため、引き続き主要国際幹線航路の整備を進める。</li> </ul>	
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>AIS (船舶自動識別装置) を活用した次世代型航行支援システムの整備等</li> <li>AISを活用した次世代型航行支援システムの整備・運用 <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉、東京及び横浜海上保安部、川崎海上保安署並びに大阪湾海上交通センターにシステムを整備した。</li> <li>18年7月から名古屋港海上交通センターにおいて、また、19年3月から来島海峡海上交通センターにおいてシステムの運用を開始した。</li> </ul> </li> <li>視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>高機能航路標識等29基の整備を実施した。</li> </ul> </li> <li>海上交通センター等の的確な運用</li> <li>海上交通センター等において的確な航行管制及び有用な情報提供を継続して実施した。</li> <li>主要国際幹線航路の整備及び保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保、大型船舶の航行を可能とすることによる物流コストの削減を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。</li> </ul> </li> </ul>	
70	政策の名称	(5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる	
	業績目標	83 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現 (都心部との間の鉄道ア	

		セス所要時間30分台以内である三大都市圏の国際空港の数 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		2空港(H18年度)	2空港(H17年度)	1空港(H12年度)
政策評価の結果の概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標は達成できたが、今後も引き続き平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施する。この整備により、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。</li> <li>実績値については、目標を達成しており、今後もアクセス鉄道の整備を推進することから、A-2と評価した。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>引き続き空港アクセス鉄道整備を推進中。</li> </ul>		
71	政策の名称	(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する		
	業績目標	84 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		68%(H19年度)	66%(H17年度)	59%(H14年度)
政策評価の結果の概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、平成14年度末の59%が17年度末に66%まで向上し、目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A - 2と評価した。</li> <li>国際競争力の確保に必要な水準(約90%)より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。</li> <li>国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、重要な港湾等と高速道路ICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行できる道路ネットワークの構築を図る。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年度においては、四日市港へのアクセス道路を供用し、新たに1箇所への10分以内の道路アクセスを確保した。今後も引き続き、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。</li> </ul>		
72	政策の名称	(7) 都市再生を促進する		
	業績目標	85 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		2,500ha(H19年度)	1,840ha(H17年度)	1,250ha(H15年度)
政策評価の結果の概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は目標の達成に向けて着実な推移を示しており、A - 2と判断した。</li> <li>今後の取組としては、都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>引き続き、都市再生に資する市街地再開発事業、土地区画整理事業について、民間活力を効果的に活用しつつ推進している。</li> </ul>		
73	政策の名称	(8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する		
	業績目標	86 三大都市圏の環状道路整備率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		60%(H19年度)	43%(H17年度)	35%(H14年度)
政策評価の結果の概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、平成14年度の35%が17年度末に43%まで向上している。また、18年度になってから既に京奈和自動車道(五條北IC～五條西IC等)22kmを供用しているなど、目標達成に向けて指標は順調に推移するものと推測されることからA - 2とした。</li> <li>さらに、18年度には、首都圏中央連絡自動車道(木更津1C～木更津JCT)等の新規供用を予定。</li> <li>三大都市圏環状道路の整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。</li> <li>今後も、19年度目標値の達成に向け、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進する。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年度には、首都圏中央連絡自動車道つくば牛久～阿見東(12km)など新たに41kmの供用を開始したほか、残る区間についても、引き続き重点的かつ効率的な整備を推進した。</li> </ul>		
74	政策の名称	(9) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上をはかる		
	業績目標	87 都市機能更新率 A - 2		

		目標値 36% (H20年度)	実績値 34.1% (H17年度)	初期値 31.8% (H15年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は目標値の達成に向け順調に推移しており、現在の施策を維持することが妥当と考えられることから、A - 2と評価した。引き続き、市街地再開発事業等による市街地の再開発の推進に努める。特に重点的に再開発を進めるべき地区については、予算の重点配分や支援制度の整備・拡充等所要の施策を講じることにより、早期の事業化、事業完了を目指す。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る市街地再開発事業を、補助、融資、債務保証、税制特例等により支援し、その推進を図るとともに、再開発と一体的に周辺地域の整備を行う都市再生総合整備事業等による市街地の面的な整備や拠点の形成を図るため、19年度予算において所要の予算を計上した。</li> </ul>		
政策目標19 物流の効率化 (利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること)				
75	政策の名称	(1) 複合一貫輸送を促進する		
	業績目標	88 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		80% (H18)	79% (H17)	75% (H12)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>着実に事業が実施され、業績指標の達成が見込まれることから、A - 2と評価した。</li> <li>今後ともマルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備するとともに、静穏度確保及びうねり等長周期波対策による荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることにより、円滑な物流活動の促進を図る。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>常陸那珂港等において、船舶の大型化・高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備。また、うねり等の影響による係留・荷役障害の発生を防止し、荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることを目的に、長周期波等対策を実施。</li> </ul>		
76	政策の名称	(2) 国内海上輸送コストを低減させる		
	業績目標	89 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		H14年度比4%減 (H19年度)	H14年度比2.3%減 (H17年度)	0 (H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、内貿ターミナルの整備を進め平成18年度は7カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等の新規供用が予定されているなど、毎年着実な進捗が見られることからA - 2と評価した。</li> <li>今後とも、国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>常陸那珂港等において、船舶の大型化・高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備を実施。</li> </ul>		
政策目標20 都市交通の快適性、利便性の向上 (都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること)				
77	政策の名称	(1) 都市鉄道網を充実させる		
	業績目標	90 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 東京圏:A - 2、大阪圏:A - 2、名古屋圏:A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		東京圏:2,387 (内、複々線区間221) 大阪圏:1,565 (内、複々線区間135) 名古屋圏:973 (内、複々線区間 2) (H18年度)	東京圏:2,353 (内、複々線区間211) 大阪圏:1,536 (内、複々線区間135) 名古屋圏:933 (内、複々線区間 2) (H17年度)	東京圏:2,273 (内、複々線区間198) 大阪圏:1,513 (内、複々線区間135) 名古屋圏:940 (内、複々線区間 2) (H12年度)

		91 都市鉄道(東京圏)の混雑率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		165%(H18年度)	170%(H17年度)	176%(H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心にして高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする。</li> <li>・ 加えて、相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。</li> <li>・ 都市鉄道の整備路線延長の実績値については、三大都市圏合計、東京圏及び大阪圏において、昨年実績値より伸びており、今後も整備を推進していくことから、A - 2と評価した。名古屋圏についても、一部路線の廃止による対象路線の総延長の短縮はあったが、全体としての整備の実績は上がっていることから、A - 2と評価した。</li> <li>・ 都市鉄道(東京圏)の混雑率の実績値については、年々実績値は下がっており、近年の新規路線の開業や複々線化等既設路線の改良工事の完成に伴う効果が今後発現することが期待され、また今後も引き続き整備を推進していくことから、A - 2と評価した。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 地下高速鉄道整備事業費補助を始めとする既存各種補助制度を活用して引き続き新線整備を実施中。</li> </ul>		
78	政策の名称	(2) バスの利便性を向上させる		
	業績目標	92-1 バスロケーションシステムが導入された系統数 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		4,000系統(H18年度)	集計中(H17年度) 4,683系統(H16年度)	3,534系統(H13年度)
		92-2コミュニティバスの運行に取り組む事業者数 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		330事業者(H18年度)	391事業者(H17年度)	131事業者(H13年度)
		92-3バスカードを導入したバス車両の割合 B - 2		
		目標値	実績値	初期値
		75%(H18年度)	集計中(H17年度) 68.6%(H16年度)	63.4%(H13年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスロケーションシステム(GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板やパソコンに情報提供するシステム)の導入系統数、コミュニティバスの運行に取り組む事業者数は目標値を達成しており、A - 2と評価した。バスカードを導入したバス車両数は、着実に増加しているもののトレンドを若干下回っており、B - 2と評価した。</li> <li>・ バスの利便性向上への取組は積極的に推進しているところであるが、バスの利用者数は、昭和43年度をピークに減少傾向にある。近年利用者数は下げ止まりの状況ではあるが、バス停の環境、バス待ちのイライラ、情報提供のあり方など、利用者が感じているバス交通への不満は解消すべき課題として残っている。</li> <li>・ そこで、今後もバス利用促進等総合対策事業等の活用や関係機関との協力等により、バス事業者のサービス向上のための取組を支援し、利用者にとって魅力ある安全で安心なバスサービスの提供を可能とする環境整備に取り組んでいく必要がある。</li> <li>・ また、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部に「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会」を設置し(平成18年3月)、中長期的な視点から活力あるバスサービスの実現に向けた方策の審議を行って頂くこととしている。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ バス利用促進等総合対策事業として、バスの利便性向上に資する事業の取組に対し、156件の助成を行った。(平成18年度予算 16.0億円)</li> <li>・ バスロケーション情報に関する標準データフォーマットを普及・発展させるため、乗換案内情報を提供するシステムを構築するための実証実験を行った。(平成18年度予算 0.6億円)</li> </ul>		
79	政策の名称	(3) 都市内の交通渋滞を緩和する		
	業績目標	93 道路渋滞による損失時間 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		38.1億人時間/年を約1割削減(H19年度)	35.1億人時間/年(H17年度)	38.1億人時間/年(H14年度)
		94 ETC利用率 A - 1		
		目標値	実績値	初期値

		75% (H19年春)	65% (H18年春) (日別データ:18年6月15日)	5% (H14年度)
		95 路上工事時間の縮減率 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		201時間/km・年を約2割削減 (H19年度)	126時間/km・年 (H17年度)	201時間/km・年 (H14年度)
政策評価の結果の概要	(渋滞) ・業績指標は、平成17年度には35.1億人時間/年と順調に推移していることからA - 2と判断した。引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業やTDM施策等を実施。また、有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用を図る。その際、地域ニーズを考慮しつつ、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図る。 (ETC) ・業績指標は、16年度末の47%から18年春に65%と着実に増加しており、目標達成に向けて順調に推移している。また、さらにETCの効果を発現させるため、以下の施策等を実施することからA - 1と判断した。 ・ETC利用者を対象とした多様な弾力的な料金割引の実施(首都高速、阪神高速における対距離料金制導入に向けた環境整備等) ・) ETC車載器リース制度等の車載器購入支援の実施 ・) ワンストップサービスの実施 ・) ETC専用レーンの増設 (路上工事) ・業績指標は、平成17年度には126時間/km・年と目標を既に達成しており、さらに順調に推移していることからA - 2と判断した。さらなる路上工事時間縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを引き続き推進する。また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取組を推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力の継続が必要である。			
政策評価の結果の政策への反映状況	・平成19年度予算に反映した。 ・実測データに基づいて、関係機関と連携しながら優先的に対策すべき箇所を抽出し、渋滞の激しい箇所に重点的に渋滞対策予算を投入しており、主要渋滞ポイントの解消・緩和、踏切対策、交通需要マネジメントなど、効率的・効果的な対策を実施している。 ・高速道路において、時間帯割引、マイレージ割引、距離別割引(料金社会実験、期間限定割引)といったETC利用者に特化した多様な弾力的な料金施策を推進した。ETC普及施策として、ETC車載器リース制度やマイレージポイントへの還元による車載器購入支援を実施した。また、SA・PA等においてワンストップサービスを実施した。18年11月から二輪車でのETC利用を開始した。これらETCを活用した施策の展開により、ETCのセットアップ台数は約540万件(平成18年度、過去最高)、ETC利用率は70%となっている(日別データ:平成19年2月14日)。 ・各地の路上工事調整会議(道路管理者、占用企業者で構成し、工事の平準化や集中工事等の調整を行う会議)において、地域住民や交通工学等の有識者の意見を聴きつつ、地域の行事やイベント等の地域の実情を踏まえたきめ細やかな路上工事縮減施策を検討・実施している。また、毎月の路上工事時間を速やかに集計・公表するほか、路上工事不人気投票の実施や路上工事モニターによる工事実施方法のチェック等、外部評価の強化による路上工事縮減に引き続き取り組んでいる。また、路上工事の目的や期間をわかりやすく伝える新しい路上工事看板を平成18年4月から導入している。			
政策目標21 地域交通確保 (地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること)				
80	政策の名称	(1) 地方バス路線を維持する		
	業績指標	96 地方バス路線の維持率 B - 2		
		目標値	実績値	初期値
		100% (H20年度)	97% (H17年度)	96% (H14年度)
政策評価の結果の概要	・実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから「B - 2」と評価した。 ・国及び地方公共団体の補助によるもののほかに、バス事業者の自助努力により、地域の足の確保が図られてきているが、バス事業者を取り巻く経営環境は依然厳しいことから、利用者数の減少の著しい路線や類似システムを再編することにより運行コストの低減が図られているところである。 ・国土交通省としては、地域の生活交通に支障が生じないよう、地域協議会に参画してい			

		くとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>13年度より、地域協議会へ参画するとともに、国が定める基準に適合する広域的・幹線的路線に対してその維持対策費等の補助を実施している。また、18年度に、生活交通再生路線補助を創設し、市町村が主体となって生活交通路線をコミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等といった地域の実情に即した運送サービスに転換する場合の初期費用に対する補助を実施している。(平成18年度予算額74億円)</li> </ul>		
81	政策の名称	(2) 離島航路を維持する		
	業績指標	97 有人離島のうち航路が就航している離島の割合 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		72% (H17年度)	71% (H17年度)	72% (H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は71%であるが必要な離島航路は確保されている状況にあることから、A - 2と評価した。</li> <li>離島航路事業者の経営状況は、旅客輸送量の減少等により、欠損は増大傾向にあり、平成18年度以降も支援が必要である。このため、現況において必要な離島航路が確保されている状況値である71%を目標値とし、22年度を目標年次とする新たな業績指標を作成し、引き続き離島航路補助金について所要の予算額を確保するとともに、航路事業者の経営の効率化を図るべく指導の強化を行う。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年度は、離島航路補助金4,692百万円(補正予算を含む。)を107航路97事業者に交付した。</li> <li>離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置が図られた。</li> </ul>		
82	政策の名称	(3) 離島航空路を維持する		
	業績指標	98 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合 B - 2		
		目標値	実績値	初期値
		100% (H17年度)	96% (H17年度)	100% (H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は96%となっており、目標値を達成できなかったため、B - 2と評価した。</li> <li>競争力が弱く、コスト面で割高な離島路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要がある。</li> <li>平成15年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることとし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。</li> <li>今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。</li> <li>あわせて、17年度実績値を初期値とし、18年度以降も政策評価を実施する。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>15年度より一定の範囲内で目的外使用を認める措置を実施、19年度においても引き続き実施予定。</li> <li>18年度における離島路線維持対策の対象路線につき、離島路線補助対策を実施、19年度においても引き続き実施予定。</li> </ul>		
政策目標22 地域間交流 観光交流等内外交流の推進 (地域間交流 観光交流等の国内外の交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること)				
83	政策の名称	(1) 外国人旅行者の訪日を促進する		
	業績指標	99 訪日外国人旅行者数 A - 2		
		目標値	実績値	初期値
		743万人 (H18年)	673万人 (H17年)	476万人 (H12年)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年の指標は対前年比で9.6%増となっており、実施施策は有効であると考えられるため、引き続き以下のような方向性に基づき取り組むこととし、A - 2と評価した。</li> <li>15年1月31日の小泉総理大臣の第156回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を2010年までに1,000万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本の観光魅力を海外に発信するビジット・ジャパン・キャンペーンを、より強力に推進していく必要がある。</li> <li>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。</li> <li>国際競争力のある観光地づくりを推進するため、総合的な戦略の下に地域の民間と行政が一体となった取組を支援していく。また、外国人観光旅客の受入環境の整備を図るため、公共交通機関における外国語による表示や情報提供等の充実、さらに外国人観光旅</li> </ul>		

		客にわが国の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドの育成・確保等に引き続き取り組んでいく。						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年は、日中観光交流年などを活用した交流促進のための取組、各国との青少年交流、姉妹・友好都市交流のための取組、18年7月の日中韓観光大臣会合で合意された「北海道宣言」の「日中韓観光ビッグバン(日中韓域内外観光交流拡大計画)」に基づく日中韓三国の共同の観光交流拡大の取組、日中間の航空輸送力増強の機会を捉えた取組などを実施した。</li> <li>訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の増進を図るため、観光ルネサンス事業を実施し、地域ブランド商品開発や人材育成等地域の民間組織が行う観光振興事業に対する支援、観光地域づくりに関する基礎調査等、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援した。</li> <li>18年4月施行の改正外客誘致法により、公共交通事業者等に対して、外国語やピクトグラムを用いた情報提供促進措置を講ずる努力義務を課した。特に国際空港と主要な観光地を結ぶルート等多数の外国人観光客が利用する区間については、国土交通大臣が公共交通事業者等に対して情報提供促進実施計画の作成及び実施を義務づける区間として指定し、同計画が19年3月末までに国土交通大臣に提出された。</li> <li>平成17年6月に成立した「通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律」が18年4月1日に施行されたことに伴い、以下の施策を通じて、通訳ガイド数の増加及びサービス内容の適正化・多様化を推進した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>通訳ガイドの参入規制について、事業免許制を資格の登録制に改めるとともに、特定の都道府県の区域内においてのみ通訳ガイド業務を行う地域限定通訳案内士制度を創設した。</li> <li>有識者の意見を踏まえて通訳ガイド試験の見直しをするとともに、通訳ガイド試験の外国(北京、香港、台湾及びソウル)における試験を実施した。また、平成18年9月に地域限定通訳案内士試験のガイドラインを策定し、各都道府県に通知するとともに、地域限定通訳案内士試験の早期実施に向け、都道府県に対し、(独)国際観光振興機構との調整等を支援した。</li> <li>全国の有資格通訳ガイドの中から、旅行者等のニーズにあった通訳ガイドの検索・予約が可能なインターネットによる有資格の通訳ガイドの検索システムを制作した。</li> <li>外国人旅行者の受け入れ環境の更なる改善を図るため、有資格通訳ガイドを対象として、最新のニーズ動向を反映した標準的・段階的なスキルアップ・プログラムを策定し、普及を図った。</li> </ul> </li> </ul>						
84	政策の名称	(2) 国民の観光を促進する						
	業績指標	100 国民一人あたりの平均宿泊旅行回数 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2回(H18年度)</td> <td>1.82回(H17年度速報値)</td> <td>1.52回(H12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	2回(H18年度)	1.82回(H17年度速報値)	1.52回(H12年度)
	目標値	実績値	初期値					
2回(H18年度)	1.82回(H17年度速報値)	1.52回(H12年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度の指標は対前年度比で6.4%増となっており、実施施策は有効であると考えられるため、引き続き以下のような方向性に基づき取り組むこととし、A - 2と評価した。</li> <li>長期家族旅行の普及・定着に向け、長期連続休暇の柔軟な取得が可能となるような環境整備の促進を図る。</li> <li>国内旅行振興を図るため、各地域固有の観光魅力の発掘と、その魅力を組み込んだ新たな旅行商品の企画造成の支援等を通じて、国内旅行需要の喚起を図る。</li> <li>魅力ある観光地づくりを推進するため、民間を主体とした地域観光振興組織と地方自治体との密接な連携による、総合的・一体的な取組への支援を行う。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>19年2月に、休暇のあり方等を含めた国内旅行の需要を喚起するための方策について検討する「国内旅行需要喚起のための休暇のあり方懇談会」を設置し、19年3月にはその検討結果を踏まえ「長期家族旅行の推進に関するシンポジウム 国内旅行需要喚起と休暇のあり方を考える」を開催した。</li> <li>地域と旅行者との連携・協働による地域の旅行商品の創出を促進するため、地方ブロックごとに観光カリスマや学識経験者、旅行会社等からなる「観光まちづくりアドバイザー会議」を設置し、地域の要請に応じて観光まちづくりに関するアドバイス等を行うとともに、各地方ブロックごとに1～3地域を選定して集中的なコンサルティングを行う観光まちづくりコンサルティング事業を実施した。</li> <li>訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の増進を図るため、観光ルネサンス事業を実施し、地域ブランド商品開発や人材育成等地域の民間組織が行う観光振興事業に対する支援、観光地域づくりに関する基礎調査等、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援した。</li> </ul>						
85	政策の名称	(3) 国営公園の利用を促進する						
	業績指標	101 全国民に対する国営公園の利用者数の割合 A - 2						

		目標値 全国民の4人に1人が利用 (H19年度)	実績値 全国民の4.5人に1人が利用 (H17年度)	初期値 全国民の5人に1人が利用 (H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は平成17年度末現在で国民の4.52人に1人であり、若干ながら進捗しているため、A - 2と評価した。</li> <li>地域住民のレクリエーションや憩いの場としての引き続き着実な整備及び維持管理を行い、積極的な広報やイベント開催を通じ、更なる利用促進を図る。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>16年7月に国営アルプスあづみの公園を新規開園</li> <li>現在未開園の国営東京臨海広域防災公園について開園に向け整備を推進中。供用中の16公園についても引き続き整備を推進するとともに、適正な維持管理により利用促進を実施している。</li> </ul>		
86	政策の名称	(4) ダム周辺施設等の利用を促進する		
	業績指標	102 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数 B - 2		
		目標値 621万人(H18)	実績値 442万人(H15)	初期値 499万人(H12)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、平成15年の実績値が前回調査時よりも低くなったこと、ソフト施策は、長期間の継続的な取組が必要であることからB - 2とした。</li> <li>今後とも継続して水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。</li> <li>水源地域ビジョンを着実に推進することにより、ダム周辺施設等の利用の促進を図っていく。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年度には4ダムにおいて「水源地域ビジョン」を新たに策定。</li> <li>水系環境整備事業を引き続き実施</li> </ul>		
87	政策の名称	(5) 地域交流を促進する		
	業績指標	103 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 A - 2		
		目標値 77%(H19年度)	実績値 74%(H17年度)	初期値 72%(H14年度)
		104 日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 A - 2		
		目標値 68%(H19年度)	実績値 65%(H17年度)	初期値 63%(H14年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>指標は順調に推移しているため、A - 2と評価した。しかし、未整備の地域が残っているため、引き続き、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域(日常活動圏)を連絡する道路網について重点的に整備する。</li> <li>指標は順調に推移しているため、A - 2と評価した。しかし、日常的な移動の安全性や快適性が損なわれている地域が残っているため、引き続き、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できるようにするため、市町村合併支援事業等の地域内の交流の円滑化に資する道路整備等を重点的に支援する。</li> </ul>		
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>地域の中心都市間を結ぶルート上の改良されていない区間について、道路改良事業やバイパス事業等を推進</li> <li>毎日の活動に伴う生活関連サービスを日常活動圏全体で利用可能とするため、圏域内の中心都市への日常的な移動の利便性・安全性の向上に資する道路整備を推進</li> </ul>		
政策目標23 新たな市場の育成 (創業 起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること)				
88	政策の名称	(1) 不動産証券化市場を健全に発展させる		
	業績指標	105 不動産証券化市場規模 A - 2		
		目標値 26兆円(H18年度)	実績値 25兆円(H17年度)	初期値 18兆円(H16年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>不動産証券化市場の今後の健全な発展のためには、市場に円滑な資金循環を創出することが課題である。そのためには、多様化する投資家ニーズに対応した関連サービスの枠組み作りや、不動産投資のリスクを踏まえた情報開示の徹底などの投資家保護方策の充実やエンフォースメント(法執行)の実効性の確保を図っていく必要がある。</li> </ul>		

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ なお、業績指標は不動産証券化市場規模であり、順調に成長していることから、A - 2と評価した。</li> </ul>					
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 社会資本整備審議会産業分科会不動産部会では、17年10月より新しい時代に対応した不動産市場の構築について審議を続けているが、18年末には、不動産投資市場の健全な発展と年金基金等の投資期間の長い資金を結びつける手法として、必ずしも不動産投資のプロではない年金基金等から投資一任を受ける不動産投資一任サービスのあり方について、第二次中間整理のとりまとめを行った。</li> <li>・ 19年度税制改正において、リート(投資家から資金を集め、さまざまな不動産に投資し、運用することを目的として設立された法人)及びSPC(特定の不動産を証券化し、運用することを目的として設立された会社)の物件取得に係る不動産取得税減額の特例措置(課税標準2/3控除)を2年延長し、物件取得における環境の整備を行った。</li> </ul>					
89	政策の名称	(2) 中古住宅・不動産流通を促進する					
	業績指標	106 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量 A - 1					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>200千件(H17年度)</td> <td>204千件(H17年度)</td> <td>173千件(H13年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	200千件(H17年度)	204千件(H17年度)
	目標値	実績値	初期値				
	200千件(H17年度)	204千件(H17年度)	173千件(H13年度)				
業績指標	107 中古住宅の流通量 A - 1						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22万戸(H17年)</td> <td>17.5万戸(H15年)</td> <td>15.7万戸(H9年)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	22万戸(H17年)	17.5万戸(H15年)	15.7万戸(H9年)
目標値	実績値	初期値					
22万戸(H17年)	17.5万戸(H15年)	15.7万戸(H9年)					
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業績指標106の実績は204千件であり、目標値を達成していることから、A - 1と評価した。</li> <li>・ また、業績指標107の実績は17.5万戸であり、市場規模は拡大傾向にあることから、A - 1と評価した。</li> <li>・ 前述のとおり、消費者が安心して中古住宅の売買を行うことができるよう、品質、市場価格等に関し、消費者に十分な情報提供が行われる仕組みが重要。このため、以下のとおり施策を推進。</li> <li>・ 住宅性能表示制度については、より一層の普及促進を図るとともに、既存住宅性能表示における現況検査について、既存の設計情報等の活用及び機械検査の導入による検査内容の充実に向けて検討を行う。</li> <li>・ 価格査定マニュアルについては、不動産事業者間で活用されるよう、その普及に努めていく。</li> <li>・ 不動産取引情報については、消費者による相場観の把握等を支援する観点から検討された、新たな市況情報の提供システムについて、平成19年度本格稼働開始を目指して開発を進め、消費者が安心して不動産取引を行える環境を整備する。</li> <li>・ 不動産の個別の取引価格情報の提供について、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ制度を構築の上、さらに充実していくため、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく。</li> <li>・ 不動産統合サイトについては、全国の不動産物件情報の提供のみならず、不動産取引にあたっての留意事項や、消費者にとって有意義な情報等も掲載するなど、サイト内の情報を充実させるとともに、消費者周知を図る。</li> <li>・ なお、業績指標107については、17年度に目標年度が到来。今後は住生活基本計画(仮称)における中古住宅の流通量に関する指標に基づき、22年度における中古住宅の流通割合を指標として目標値を設定する。</li> <li>・ また、業績指標106における不動産仲介物件等の登録データ量)については、引き続き不動産取引の拡大を目標とし、22年度における登録件数230千件を新たな目標値として設定する。</li> </ul>						
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 不動産の個別の取引価格等の情報について、17年度から提供を開始、18年度に提供地域を拡充、更なる情報提供に関する検討経費を19年度予算に反映(取引価格等土地情報の整備・提供の推進予算額:417,982(千円))</li> <li>・ 指定流通機構の保有する全国の不動産取引成約価格情報について、19年4月より新システムによる情報提供を開始、消費者アンケート等を実施し効果検証を行っていく。</li> <li>・ 購入予定者が管理状況を考慮してマンションを購入できる環境を整備すべく、管理情報を登録・閲覧するマンション履歴システムを18年度から本格稼働</li> </ul>						
90	政策の名称	(3) 住宅リフォーム市場を活性化する					
	業績指標	108 リフォームの市場規模 B - 1					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>430万戸(H13～17年度)</td> <td>413万戸(H13～17年度)</td> <td>330万戸(H8～12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	430万戸(H13～17年度)	413万戸(H13～17年度)
目標値	実績値	初期値					
430万戸(H13～17年度)	413万戸(H13～17年度)	330万戸(H8～12年度)					
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リフォームの市場規模は着実に拡大しているが、目標年度が到来した平成17年度の実績値が413万戸とわずかに目標値を下回ったため、B - 1と評価した。</li> </ul>						

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 消費者が安心して住宅のリフォームを行うことができるよう、消費者に十分な情報提供が行われる等の仕組みが重要。このため、以下のとおり施策を推進。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・) 消費者による適切な選択に資するため、リフォーム事業者に関する消費者への情報提供を充実するための方策について検討する。</li> <li>・) 増改築工事に関する瑕疵保証が円滑に実施されるよう、瑕疵保障保険制度の普及を図るため、中小工務店、消費者それぞれに向けたインターネットやパンフレット等の各種媒体を適切に活用しつつ、制度のPRを行う。</li> <li>・) SI住宅(スケルトン・インフィル住宅)( )等のリフォームしやすい住宅や部品の普及・啓発を図る。</li> </ul> </li> <li>・ 今後、住宅の耐震化を強力に推進するため、耐震化の目標の達成に向け、税制、補助制度などの促進方策に取り組む。</li> <li>・ なお、本指標については、17年度で目標年度が到来。今後は18年秋ごろに策定される予定の住生活基本計画(全国計画)におけるリフォームの実施に関する指標に基づき、22年度におけるリフォームの実施率を指標として目標値を設定する。 梁、柱、骨格など住宅の構造体(スケルトン)と内装等、間取りといった住宅内部の消耗的な部分を分け、強固な構造と、容易に変更できる間取りを両立させた住宅</li> </ul>						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 消費者が安心して適切なリフォーム等を実施できるよう、(財)住宅リフォーム・紛争処理センターを通じて、相談窓口における相談対応マニュアルの作成等の支援を実施。地域ごとのきめ細かな相談体制等の環境整備を図るための経費を19年度予算に反映(予算額:200,000(千円))。</li> <li>・ 耐震改修工事費の一定割合の所得税額控除や固定資産税額の一定割合の減額を内容とする耐震改修促進税制を18年度に創設。</li> <li>・ バリアフリー改修工事に係る住宅ローン残高の一定割合の所得税額控除や固定資産税額の一定割合の減額を内容とする住宅のバリアフリー改修促進税制を19年度に創設。</li> </ul>						
<b>政策目標24 公正で競争的な市場環境の整備</b> (公正で競争的な市場環境 民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること)								
91	政策の名称	(1) 建設業における不良・不適格業者を排除する						
	業績指標	109 「発注者支援データベース・システム」の導入状況 B - 1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100% (H18年度)</td> <td>79% (H17年度)</td> <td>62% (H12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	100% (H18年度)	79% (H17年度)	62% (H12年度)
	目標値	実績値	初期値					
100% (H18年度)	79% (H17年度)	62% (H12年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業績指標が微減した理由は、母数となる対象機関の増大によるものである。平成18年度の目標達成は難しい状況であることからB - 1と評価した。</li> <li>・ 発注者支援データベース・システムの導入実績の向上が必要</li> <li>・ 公共工事等の良好な品質の確保のためには、企業選定の段階において、企業評価に加え技術者個人の評価が重要である。そのため、技術者データの充実や検索システムの整備等、虚偽申請防止等のための実効性や発注者に対する利便性を向上させることにより、発注者支援データベース・システムの導入の促進を図り、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除を促進する。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成18年度に発注者支援データベース・システムセミナーを2箇所で開催し、主として市町村の職員を対象に発注者支援データベース・システムの体験等を通じて普及促進を図った。</li> <li>・ また、公共工事の発注者の講ずべき措置を規定する「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」(平成18年5月23日閣議決定、以下「適正化指針」という。)において、積極的に発注者支援データベース・システムの活用を進めることを明確に位置づけるとともに、改正された適正化指針に従って必要な措置を講ずるよう、全発注者に対して要請を行った。</li> </ul>						
92	政策の名称	(2) 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する						
	業績指標	(公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況)						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100% (H18年度)</td> <td>69% (H16年度)</td> <td>75% (H13年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	100% (H18年度)	69% (H16年度)	75% (H13年度)
	目標値	実績値	初期値					
100% (H18年度)	69% (H16年度)	75% (H13年度)						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80% (H18年度)</td> <td>84% (H16年度)</td> <td>56% (H13年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	80% (H18年度)	84% (H16年度)	56% (H13年度)	
目標値	実績値	初期値						
80% (H18年度)	84% (H16年度)	56% (H13年度)						
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 努力事項である「入札監視委員会等の第三者機関の設置」及び「入札時における工事費内訳書の提出」について、その重要性を周知し、設置や提出の要請を図ること等により、各発注者における取組の推進を図る。</li> <li>・ 業績指数は、対象発注者に占める取組実施発注者の割合であり、対象特殊法人等の数に増減はあるものの、年々着実に施策を実施する法人等の数は増加している。しかし、</li> </ul>						

		<p>「入札監視委員会等の第三者機関の設置」については平成18年度の目標達成は難しい状況であることからB - 1と評価した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「工事費内訳書の提出」については、18年度の目標値を既に達成しており、今後も更なる取組の向上が期待できるためA - 2と評価した。</li> </ul>	
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。(5,817千円)</li> <li>入札契約適正化法第17条及び第18条に基づき、国 特殊法人等の公共工事発注者を対象として、18年度における同法及び適正化法指針の措置状況を調査し、18年12月に公表するとともに、調査結果を踏まえ、入札及び契約の適正化の促進を要請したところ。</li> <li>地方公共団体における第三者機関の設置を促進するため、「地方公共団体における入札監視委員会等第三者機関の運営マニュアル」を作成したところ。</li> </ul>	
93	政策の名称	(3) トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備	
	業績指標	111 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 A - 2	
	目標値	実績値	初期値
	54% (H18年度)	56% (H16年度) (平成17年度の値は11月頃集計予定)	49% (H11年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、実績値がこれまで順調に推移しているため、A - 2と評価し、現在の施策を維持することとした。</li> <li>今後は、軽油価格高騰等により厳しい経営状況にある中、脱石油、省エネ体質の強化を推進する。</li> <li>全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、トラック事業者の輸送の安全確保に係る取組を評価し、優良な事業所を認定、公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業について、事業者データを提供する等の支援を行う。また、現行の運行管理制度の徹底を基本とするとともに、監査の強化や経営トップが全社的な安全性の向上のための取組を主導する安全マネジメント等の導入を推進する。</li> </ul>	
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年4月に施行された改正貨物自動車運送事業法において経済的規制の大幅な緩和と輸送の安全確保のための社会的規制の強化を行うとともに、同法の施行に併せ公正な競争条件を確保するための監査等の事後チェック体制の強化を図ったところである。</li> <li>18年度は軽油価格高騰等により厳しい経営状況にある中、EMS(エコドライブ管理システム)の導入支援、CNG(圧縮天然ガス)車及びハイブリッド車の低公害車の導入支援等を通じて脱石油、省エネ体質の強化を推進しているところである。</li> </ul>	
94	政策の名称	(4) 基礎的な土地情報を整備する	
	業績指標	112 地籍が明確化された土地の面積 B - 1	
	目標値	実績値	初期値
	158千km <sup>2</sup> (H21年度)	134千km <sup>2</sup> (H17年度)	125千km <sup>2</sup> (H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、依然として低い状態であるが、それを改善するために都市部における地籍調査を積極的に推進していくのであり、B - 1と評価した。</li> <li>業績指標が依然として低い状態である原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であること等が考えられる。特に、都市部においては土地の細分化、権利関係のふくそう、頻繁な土地の異動等により境界確認の合意を得ることが難しい等、調査・測量が他の地域に比べて困難であることから、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。</li> <li>現状では、都市部の地籍調査が特に遅れていることから、都市部の進捗率をいかに向上させるかが課題である。そのため、都市再生本部において示された「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針に基づき、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して、全国の都市部における地籍整備を実施していく。</li> </ul>	
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に遅れている都市部の地籍調査を推進するため、国直轄で街区外周の調査を行う都市再生街区基本調査(土地活用促進調査)を実施することとし、平成19年度予算に反映した(予算額40億円)。</li> <li>「第5次国土調査事業十箇年計画」に基づく地籍調査事業の負担金として、19年度予算額約123億円を計上した。</li> </ul>	
政策目標25 産業の生産性向上 (経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること)			
95	政策の名称	(1) 専門工事業のイノベーションを促進する	
	業績指標	113 建設業者に係る経営革新計画の承認件数 B - 1	
	目標値	実績値	初期値
	13(H18年度)	4(H17年度)	3(H12年度)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、前年度から変化は無いが、今後も建設投資の減少が見込まれ、中小建設</li> </ul>	

	結果の概要	<p>業者における経営革新の必要性は依然として大きい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>このような必要性に鑑み、建設産業経営革新研究会等の場を活用し、経営革新支援のPRを促進するとともに、中小建設業者にとって今以上に利用されやすいものとなるよう環境整備等の改善策を検討していくことから、B-1と評価した。</li> <li>今後の取組の方向性としては以下を検討している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>専門工事業者の経営組織の革新、分離発注、CM方式、異業種JV等、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備を図る。</li> <li>専門工事業者の新分野進出支援</li> <li>リフォームやコンバージョン等、専門工事業者が直接発注者から受注できるような新分野への進出に対する支援を図る。</li> </ul> </li> </ul>						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>CM方式における責任施行体制の構築に向けた調査検討等を通して、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備 それに向けた取組等を進めた。</li> <li>中小建設業者の経営革新を推進し、競争力の強化並びに建設産業の活性化を図ることを目的として設置されている「建設産業経営革新研究会」において、経営革新事業の事例紹介等の情報提供を行い、引き続き経営革新に対する取組への推進を図った。</li> <li>新分野進出に関する情報提供をまとめて受けられるワンストップサービスセンターを各都道府県に設置するとともに、新分野進出のモデル的な取組を支援し、広く普及・啓発を行った。</li> </ul>						
96	政策の名称	(2) 自動車整備事業の生産性を向上させる						
	業績指標	114 指定整備工場数 B-2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30,000(H17年度)</td> <td>28,676(H17年度)</td> <td>26,927(H12年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	30,000(H17年度)	28,676(H17年度)	26,927(H12年度)
	目標値	実績値	初期値					
30,000(H17年度)	28,676(H17年度)	26,927(H12年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は着実に実績値を伸ばしたものの、目標値を達成しない見込みであることから、B-2と評価した。施策の推進を図ることにより、更なる認証工場の指定取得を推進することとしている。</li> <li>また、「規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)」（平成18年3月31日、閣議決定）において、「今後、更なる民間能力の活用を図るため、指定整備率の確実な一層の向上を図るべく、所要の措置を講ずるべき」とされており、適切に対処していく。</li> </ul>							
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>指定自動車整備事業の指定等に係る基準を定めた通達を改正(平成19年3月28日)し、保有する工員数を緩和する等の措置を講じた(平成19年4月1日施行)。</li> <li>技術力向上のための1級自動車整備士の試験の実施、官民の関係者による点検整備推進運動の実施、税制優遇措置等の活用による基礎強化支援等の施策を併せて実施し、更なる認証工場の指定取得を推進している。</li> </ul>							
政策目標26 消費者利益の保護 (消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること)								
97	政策の名称	(1) 住宅性能評価・表示を普及させる						
	業績指標	115 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合 B-1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50%(H17年度)</td> <td>15.6%(H17年度)</td> <td>5.3%(H13年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	50%(H17年度)	15.6%(H17年度)	5.3%(H13年度)
	目標値	実績値	初期値					
50%(H17年度)	15.6%(H17年度)	5.3%(H13年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は15.6%であり、毎年着実に普及促進が図られているものの、目標値には達することはできなかったため、B-1と評価した。</li> <li>平成17年度に目標年次が到来したが、目標値の達成には至らず、18年度以降においても住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況である。</li> <li>消費者や住宅生産者等利用者にとって、わかりやすく、使いやすい制度とするためには、住宅全般に対するニーズに加え、住宅の属性ごとの利用者のニーズについても把握することが重要あり、これらを踏まえ、引き続き制度の改善を検討する必要がある。</li> <li>住宅の取得に関心のある者に対して、必ずしも十分に制度が認知されていないため、より一層の制度の周知を図り、住宅の消費者による制度の活用を図る必要がある。</li> </ul>							
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、制度の普及を推進する。</li> </ul>							
98	政策の名称	(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる						
	業績指標	116 衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標 B-1						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>77(H18年度)</td> <td>66(H17年度)</td> <td>60(H15年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	77(H18年度)	66(H17年度)	60(H15年度)
	目標値	実績値	初期値					
77(H18年度)	66(H17年度)	60(H15年度)						

		116 歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標 A - 1		
		目標値	実績値	初期値
		42(H18年度)	25(H17年度)	9(H15年度)
政策評価の結果の概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>衝突安全性能指標については実績値が伸びているものの目標値達成に向けてなお一層の向上が必要であることからB - 1と評価した。</li> <li>歩行者頭部保護性能指標については目標値達成に向け着実に実績値が伸びており、A - 1と評価した。</li> <li>総合評価による情報提供の推進は一定の成果を上げており、今後、衝突安全性能総合評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。消費者により早くかつ有益な情報を提供すべく年度終了時点でアセスメント結果を公表するだけでなく、年度途中で中間公表を実施、また、衝突安全性に加えて、実用化された先進安全自動車(ASV)技術紹介及びASV技術装備状況について新たに情報提供を行っているところであるが今後とも情報提供方法を充実させていくこととしている。</li> <li>平成18年度以降は、アセスメント事業の充実を図るための調査研究、欧米のアセスメントとの連携などにより、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>18年度は20車種を対象に自動車アセスメントを、また7製品を対象にチャイルドシートアセスメントをそれぞれ実施した。</li> <li>自動車アセスメントにおいては消費者により早く情報提供を行うべく、試験が早期に終了した6車種について中間公表を実施した。</li> <li>自動車の安全情報をより広く周知するための発表会と展示を行った。</li> <li>諸外国のアセスメント実施機関との連携により、広く一般に世界のアセスメントを広報する世界NCAP( )セミナーを日本で開催した。これに合わせて諸外国の実施機関との世界会議を日本で開催した。</li> <li>自動車アセスメントのプログラムの改善を図るため、側面衝突試験方法の改善及び後面衝突に係る安全性能評価の導入に関する検討を行っている。 自動車アセスメント事業( NCAP )とは、より安全な自動車の普及促進をするために、自動車の安全性能について試験などによる評価を行い、その結果を「自動車アセスメント」としてとりまとめ、公表する事業。</li> </ul>		
共通の政策課題				
政策目標 27 IT革命の推進 (国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること)				
99	政策の名称	(1) 港湾分野における行政手続の電子化を推進する		
	業績指標	117 港湾EDIシステムの普及率 B - 3		
		目標値	実績値	初期値
		100%(H17年度)	87.9%(H17年度)	22.0%(H13年度)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>実績値としては、目標値を達成できていないが、港湾EDIシステム( )の導入が困難な港湾を除いて、ほぼ導入しており、実質的には当初の目標を達成したといえる。</li> <li>システムの導入が困難な港湾管理者の理由としては、主な港湾利用が内航フェリーであること、出入港手続き自体を必要としないこと等やむをえない理由によるものであり、これらの港湾管理者のシステム導入については難しい状況であるといえる。</li> <li>以上により、平成17年度において当該業績指標の目標については、実質的にはほぼ達成したと考えられることから、本業績指標を廃止する。 船舶の入出港に関する行政手続(港湾管理者、港長に係る申請・届出等)のペーパーレス化、ワンストップサービス化を目的として、国土交通省及び海上保安庁が港湾管理者と協力して開発した情報通信システム。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年度予算に反映した。</li> <li>港湾手続関係業務(輸出入及び港湾・空港手続関係業務)に係る業務・システムの最適化計画に基づき、20年に予定されている府省共通ポータルへの接続に向けた検討を開始。</li> </ul>			
100	政策の名称	(2) 民間によるネットワークインフラの形成を支援する		
	業績指標	118 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長 A - 3		
		目標値	実績値	初期値
		33,000km(H17年度末)	33,000km(H17年度末)	28,140km(H13年度末)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は、公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備は概成し、全国ネットワーク</li> </ul>			

	結果の概要	<p>化が達成されたことから、A - 3と評価した。今後は、個々の公共施設の高度化等の整備を踏まえて進めていくと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後は、河川、道路、港湾における管理施設の高度化等の整備を踏まえ、光ファイバ等収容空間の整備を進めるとともに、これらの開放を順次進める。</li> </ul>						
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 災害時及び平常時において河川等管理施設等の常時観測及び遠隔操作等、施設管理の高度化、効率化を図るための施設管理用光ファイバ及びその収容空間の整備にあわせて開放を推進</li> <li>・ 道路管理用光ファイバの整備や電線共同溝の整備等による電線敷設地中化等にあわせて光ファイバ及びその収容空間の整備・開放を推進</li> <li>・ 16年4月に策定された「無電柱化街並計画」に基づき、歴史的町並みを保存すべき地区等において面的に電線共同溝の整備等による無電柱化を推進</li> </ul>						
101	政策の名称	(3) 地理情報の利用環境の整備・充実を図る						
	業績目標	119 電子国土Webシステムを利用する団体の数 A - 2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2000団体(H20年度)</td> <td>280団体(H17年度)</td> <td>33団体(H15年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	2000団体(H20年度)	280団体(H17年度)	33団体(H15年度)
	目標値	実績値	初期値					
2000団体(H20年度)	280団体(H17年度)	33団体(H15年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成17年度は、利用団体数が16年度の5倍強となったことから、A - 2と評価した。</li> <li>・ 一般にIT関係のソフト利用についての伸びは、新たな技術革新によって指数関数的に伸びる傾向がある。電子国土Webに関しても、17年に技術情報の公開を行い、利用対象が飛躍的に増加したこと、さらに機能拡充を継続的に行う予定があり、後年度ほど参加団体の増加幅が大きくなると想定される。</li> <li>・ これまで技術情報については民間企業、個人等一般に対し試験公開としてきたが、特段の問題が生じていないことから、利用する団体数を増加させるため、完全な一般公開としてより一層の利用拡大を図る。</li> <li>・ 携帯電話版電子国土Webシステムを構築し、利用しやすくするなど、利便性を向上し利用拡大につながる機能強化を行う。</li> <li>・ 地域に密着した詳細な地理情報として地方公共団体が保有する大縮尺(DM)データの提供及び利用の一層の促進を図る。</li> <li>・ 国土交通省インターネットモニター制度を活用し、国民のニーズ調査を行う。</li> </ul>							
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度予算に反映した。</li> <li>・ 画像データの貼り込みなどの機能を追加したプラグインVer.1.0.0正式版(電子国土Webシステムプラグインの完成版)や、機能を制限して官公庁などセキュリティの厳しい環境下でも電子国土へのアクセスを可能にした非プラグイン版の電子国土Webシステムを公開し、利用環境の拡大を図った。</li> <li>・ 携帯電話から情報を登録できる電子国土情報集約システムを公開した。</li> <li>・ 主題図情報の共有化を促進するため、誰でも利用可能な地理情報を登録・検索できる「重ね合わせ情報の登録」を公開した。</li> <li>・ 地方公共団体が保有する大縮尺(DM)データの提供の促進を図った。</li> <li>・ 国土交通行政インターネットモニター制度を活用し、国民のニーズ調査を行った。</li> <li>・ より利用しやすい環境とするため、背景地図として1/25,000地形図の継続的提供をするとともに、新たに整備する基盤地図情報を活用していく。</li> <li>・ 各府省庁・地方公共団体・研究機関等が保有する防災情報を集約する体制の構築に努めると共に、防災等に関する情報の電子国土Webシステムを用いた共有化などの利用促進を図る。</li> <li>・ 国民生活への浸透を図るため、NPOをはじめとする民間活動等への普及・広報活動を行う。</li> </ul>						
モデル事業								
1	事業の名称	(政策目標9 交通安全の確保) 自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築						
	業績目標	自動車事故の報告件数の増加 A-2						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6,000件(H20年度)</td> <td>5,064件(H17年度)</td> <td>3,000件(H16年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	6,000件(H20年度)	5,064件(H17年度)	3,000件(H16年度)
	目標値	実績値	初期値					
	6,000件(H20年度)	5,064件(H17年度)	3,000件(H16年度)					
	報告書作成時間の短縮 A-2	<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標値</th> <th>実績値</th> <th>初期値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30分(H20年度)</td> <td>60分(H17年度)</td> <td>60分(H16年度)</td> </tr> </tbody> </table>	目標値	実績値	初期値	30分(H20年度)	60分(H17年度)	60分(H16年度)
目標値	実績値	初期値						
30分(H20年度)	60分(H17年度)	60分(H16年度)						
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 業績目標は、本年度の目標(電子申請化及び自己分析システムの基本設計)を達成しており、最終目標年度に向けて順調であるため、A-2と評価した。</li> <li>・ 今後は電子申請化を進め、自己分析システムの詳細設計及び製造に取り組む。</li> </ul>							
	政策評価の結果	・ 平成19年度予算に反映した。						

	果の政策への反映状況	・ 事故分析システムの詳細設計及び製造に取り組んでいるところ。		
2	事業の名称	(政策目標10 海上における治安の確保) 海事保安強化のための基盤システムを構築する		
	業績指標	誤認率(他人受入率) A-3		
		目標値	実績値	初期値
		0.001%以下(H17年度)	0.0007%(H17年度)	
	業績指標	誤認率(本人拒否率) A-3		
		目標値	実績値	初期値
		0.5%以下(H17年度)	0.1%(H17年度)	
	業績指標	船員手帳交付手続所要時間 A-3		
		目標値	実績値	初期値
		10分以内(H17年度)	3.6分(H17年度)	
	業績指標	バイオメトリクス(生体情報技術)情報の登録時間 A-3		
		目標値	実績値	初期値
		45秒以内(H17年度)	28.7秒(H17年度)	
業績指標	バイオメトリクス認証時間 A-3			
	目標値	実績値	初期値	
	10秒以内(H17年度)	6.5秒(H17年度)		
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>船員データの電子化のための実証実験が終了し、また2年間の検討及び実証実験によりILO第185号条約(船員の身分証明書条約)の批准に向けた技術的課題を解決したことから、本業績目標は平成17年度で廃止することとし、A-3と評価した。</li> <li>今後は、引き続き関係各方面と同条約批准に関する検討を行っていく。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての政策目標について目標を上回る精度・効率化を達成したことから本業績目標は平成17年度で終了した。</li> <li>船員データの電子化に向けた技術的問題を解決したことから、引き続き関係各方面と船員手帳のあり方に係る検討を行っているところである。</li> </ul>			
3	事業の名称	(政策目標23 新たな市場の育成) 消費者へ提供される不動産取引情報の拡充		
	業績指標	情報提供サイトへのアクセス数 A-2		
		目標値	実績値	初期値
		3,000万ページビュー(H19年度)		
	業績指標	不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合 A-2		
		目標値	実績値	初期値
5割(H19年度)				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績目標は、今年度の目標を達成しており、最終目標達成に向けて順調であるのでA-2と評価した。今後も引き続きシステムの構築を継続して進めていく。</li> <li>不動産流通4団体が参加し、(財)不動産流通システム近代化センターが運営する不動産統合サイトについては、平成15年10月から稼働しているが、不動産取引情報システムの稼働後は、両システムを協働させることにより、消費者にとってより一層魅力的な不動産流通市場を形成できる可能性が期待できる。</li> </ul>			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>指定流通機構の保有する全国の不動産取引成約価格情報について、平成19年4月より新システムによる情報提供を開始した。</li> </ul>			
4	政策の名称	(政策目標24 公正で競争的な市場環境の整備) (1) 建設業における不良・不適格業者を排除する		
	業績指標	下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数 A-2		
		目標値	実績値	初期値
		2,464(H19年度)	3,054業者(H17年度)	3,080業者(H16・17年度平均)
	政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績目標は、今年度の目標を達成しており、最終目標達成に向けて順調であるのでA-2と評価した。</li> <li>構築を完了したシステムを活用して、平成18年度より、各建設業許可行政庁(地方整備局等、都道府県)による下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施する。</li> </ul>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年度より、各建設業許可行政庁(地方整備局等、都道府県)において、下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を開始した。</li> </ul>			

反映状況	・各建設業許可行政庁において下請代金支払状況等実態調査データベースシステムが有効かつ効率的に使用されるよう、マニュアルを作成し、周知の徹底を図った。
------	--

(2) プログラム評価(政策レビュー)

3つのテーマについて政策レビューを実施し、その結果を平成19年3月30日に「政策レビュー評価書」として公表(平成19年3月23日省議決定)

テーマの名称	行政行動の改革 改革はどこまで進んだか
1 政策評価の結果の概要	<p>(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 多岐にわたる分野、幅広い組織で、局横断的な取組の進展が見られた。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。</p> <p>(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。</p> <p>(4)アカウントビリティ 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。</p> <p>(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。</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>(1)成果主義 成果主義に基づく取組を、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。</p> <p>(2)局横断的な取組 取組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について検討を行う。</p> <p>(3)国民参画 国民参画の取組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)アカウントビリティ 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、取組の方向性を検討し整理した。さらに、この取組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</p>

		<p>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>
2	<p>テーマの名称 政策評価の結果の概要</p>	<p>北海道総合開発計画の総合点検 これまでの施策の検証と今後の在り方</p> <p>第6期計画の点検結果 &lt; 主要施策の進捗状況 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 食料基地としての役割強化や国際観光の進展など、諸施策において一定の成果が上がっている</li> <li>・ 成功事例と呼べる新たな成長の芽が散見される</li> <li>・ 想定を上回る人口減少やグローバル化等の進展、財政事情の悪化などに起因する新たな課題も顕在化している</li> </ul> <p>&lt; 施策の推進体制の状況 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ シーニックバイウェイ北海道など制度設計のフロンティアとなる先駆的、実験的な取組を実施し一定の成果を上げている</li> <li>・ 施策効果等を高めるため連携・協働の強化が課題である</li> <li>・ 財政制約を背景として、一層の投資の重点化・効率化が喫緊の課題である</li> </ul> <p>第6期計画の点検結果に基づく総括的評価 点検結果を総括すると、諸施策において一定の成果が得られたと判断されるものの、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第6期計画策定時に想定していなかった新たな課題へ対応するための施策の見直し</li> <li>・ 連携・協働の強化や重点化・効率化など事業の進め方に関する諸改革</li> <li>・ 北海道の実情に即した効果的な先駆的・実験的取組の一層の拡充</li> </ul> <p>などについて、改善が必要と評価される。</p> <p>今後の北海道開発の在り方</p> <p>(1)北海道開発の基本的課題 我が国を巡る環境変化と国家的課題を踏まえた北海道開発の取り組むべき基本的課題としては、グローバル化や自然環境・エネルギー問題、そして人口減少・少子高齢化といった我が国が直面する諸課題の解決への貢献や、活力と競争力ある地域経済社会の形成が挙げられる。</p> <p>(2)計画策定の意義 北海道開発の基本的課題に取り組むために北海道総合開発計画を策定する意義は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国と地域の連携の中で、施策の総合性を発揮するための戦略的取組を描いた計画を策定することが不可欠であること</li> <li>・ 他の地域とは異なる資源・特性を有する北海道をいかに開発し、国への貢献と地域の発展を図るのかについて、明確なビジョンとして内外に広く示されるべきであること</li> <li>・ 国、地方、住民、NPO、企業等が連携・協働するための強い求心力となること</li> </ul> <p>であると考えられる。</p>
	<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>次期計画の必要性 第6期計画が目標年度(平成19年度)を迎える今、北海道が時代の潮流に即した国の課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を目指していくためには、本レビューにおいて改善が必要と評価された点を十分に反映させた新たな北海道総合開発計画を策定</p>

		<p>することが必要である。このため、国土審議会第7回北海道開発分科会(平成19年4月18日開催)において、国土交通大臣から新たな北海道総合開発計画の策定について諮問が行われ、新たな計画の策定に向けた検討を開始。</p> <p>今後の北海道開発の取組の方向性と進め方</p> <p>今後は、北海道開発の基本的課題である、「時代の潮流と諸課題」(グローバル化、自然環境・エネルギー問題、人口減少・少子高齢化)への対応、及び「活力と競争力ある地域経済社会の形成」への対応に当たっては、民間・地域との連携を踏まえたビジョンと主要施策そのものを、より戦略的な内容に改善する必要がある。</p> <p>以上を踏まえ、新たな計画に関する具体的な施策の検討を行うために分科会の下に設置された計画部会において、今後の北海道開発の取組の方向性と進め方について、以下のようなテーマに沿って具体的な取組を検討中。</p> <p>1 北海道開発の取組の方向性</p> <p>(1)グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現 (食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化) (成長産業としての観光) (人と技術による競争力ある成長期待産業の育成)</p> <p>(2)地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成</p> <p>(3)魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり</p> <p>(4)内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上</p> <p>(5)安全・安心な国土づくり</p> <p>2 北海道開発の進め方</p> <p>(1)多様な主体が共に進める北海道開発</p> <p>(2)投資の重点化と効率性・透明性の追求</p> <p>(3)新たな北海道イニシアティブの発揮</p> <p>(4)多様性のある道内各地域の姿と隣接地域等との連携</p>																																												
3	<p>テーマの名称 政策評価の結果の概要</p>	<p>直轄工事のゼロエミッション対策 建設リサイクル法の検証</p> <table border="1" data-bbox="411 1032 1406 1753"> <thead> <tr> <th rowspan="2">対象施策</th> <th colspan="2">建設リサイクル法基本方針</th> <th colspan="2">建設リサイクル推進計画2002</th> </tr> <tr> <th colspan="2">直轄工事</th> <th colspan="2">建設工事全体</th> </tr> <tr> <th>対象</th> <th>目標/実績</th> <th>目標/実績</th> <th>目標/実績</th> <th>目標/実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アスファルト・コンクリート塊</td> <td>最終処分量 0</td> <td>再資源化率 98.7% 最終処分量 3.8万トン</td> <td>再資源化率 98%以上</td> <td>再資源化率 98.6%</td> </tr> <tr> <td>コンクリート塊</td> <td>最終処分量 0</td> <td>再資源化率 98.3% 最終処分量 3.5万トン</td> <td>再資源化率 96%以上</td> <td>再資源化率 98.1%</td> </tr> <tr> <td>建設発生木材</td> <td>最終処分量 0</td> <td>再資源化等率 90.7% 最終処分量 0.4万トン</td> <td>再資源化率 60% 再資源化等率90%</td> <td>再資源化率68.2% 再資源化等率90.7%</td> </tr> <tr> <td>建設汚泥</td> <td></td> <td></td> <td>再資源化等率60%</td> <td>再資源化等率74.5%</td> </tr> <tr> <td>建設混合廃棄物</td> <td></td> <td></td> <td>H12排出量比 25%削減</td> <td>H12排出量比 39.6%削減</td> </tr> <tr> <td>建設発生土</td> <td></td> <td></td> <td>利用率75%</td> <td>利用率62.9%</td> </tr> </tbody> </table> <p>建設リサイクル推進計画2002の目標については建設発生土を除いて達成し、建設リサイクル法を始めとする各種施策により、建設リサイクルの推進が図られた。</p> <p>アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材について「国の直轄事業において最終処分量をゼロにすること」という目標は未達成であったが、高い再資源化率を達成し、今後も高い再資源化率の維持を図る必要がある。</p> <p>このためには、3品目の中で特に再資源化率の低い建設発生木材を中心に、リサイクル困難物への対応など今後の対応策を検討する必要がある。</p> <p>政策評価の結果の概要 平成18年度中に課題を整理し、19年度に各種施策の検討を実施し、推進計画の改定などを行う予定(具体的な内容は「建設リサイクル推進施策検討小委員会」において議論)。</p>	対象施策	建設リサイクル法基本方針		建設リサイクル推進計画2002		直轄工事		建設工事全体		対象	目標/実績	目標/実績	目標/実績	目標/実績	アスファルト・コンクリート塊	最終処分量 0	再資源化率 98.7% 最終処分量 3.8万トン	再資源化率 98%以上	再資源化率 98.6%	コンクリート塊	最終処分量 0	再資源化率 98.3% 最終処分量 3.5万トン	再資源化率 96%以上	再資源化率 98.1%	建設発生木材	最終処分量 0	再資源化等率 90.7% 最終処分量 0.4万トン	再資源化率 60% 再資源化等率90%	再資源化率68.2% 再資源化等率90.7%	建設汚泥			再資源化等率60%	再資源化等率74.5%	建設混合廃棄物			H12排出量比 25%削減	H12排出量比 39.6%削減	建設発生土			利用率75%	利用率62.9%
対象施策	建設リサイクル法基本方針			建設リサイクル推進計画2002																																										
	直轄工事		建設工事全体																																											
対象	目標/実績	目標/実績	目標/実績	目標/実績																																										
アスファルト・コンクリート塊	最終処分量 0	再資源化率 98.7% 最終処分量 3.8万トン	再資源化率 98%以上	再資源化率 98.6%																																										
コンクリート塊	最終処分量 0	再資源化率 98.3% 最終処分量 3.5万トン	再資源化率 96%以上	再資源化率 98.1%																																										
建設発生木材	最終処分量 0	再資源化等率 90.7% 最終処分量 0.4万トン	再資源化率 60% 再資源化等率90%	再資源化率68.2% 再資源化等率90.7%																																										
建設汚泥			再資源化等率60%	再資源化等率74.5%																																										
建設混合廃棄物			H12排出量比 25%削減	H12排出量比 39.6%削減																																										
建設発生土			利用率75%	利用率62.9%																																										

反映状況	
------	--

以下の5テーマについては、政策レビューを実施中であり、平成 19 年度末に評価結果を取りまとめる予定

	テーマの名称
1	環境政策・省エネルギー政策 環境行動計画を踏まえて
2	不動産取引価格情報の開示 土地市場の条件整備
3	河川環境の整備・保全の取組み 河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方
4	船舶の運航業務に係る事後チェック体制の強化対策
5	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 ぶくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間の短縮への取組み

以下の政策レビューについては、平成 15 年度から 17 年度に評価を実施し、その結果をそれぞれ「政策レビュー評価書」として公表し、各年度の「国土交通省政策評価年次報告書」に掲載したものであるが、今回、当該政策評価結果の政策への反映状況として新たに報告すべきものとして掲載

1	テーマの名称	火山噴火への対応策 - 有珠山・三宅島の経験から -
	政策評価の結果の概要	<p>【火山ハザードマップの作成・公表の促進】</p> <p>地域住民へのアンケートでは、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>火山ハザードマップを見たことのある人は全体の2/3で、若年者ほど低い傾向にある。自然災害経験者はその認知率が高いが、時間の経過により防災意識の薄れが見られる。等</li> </ul> <p>【気象庁から発表される火山情報の提供】</p> <p>平成12年(2000年)有珠山噴火では、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>火山情報に基づき、噴火前に避難を行うことにより犠牲者をゼロとしたほか、きめ細かい情報の提供によって火山活動の状況に応じた規制区域内での社会活動の実施を可能とすることにより、漁業(ホタテ養殖)被害の軽減、交通の早期回復に寄与した。等</li> </ul> <p>12年三宅島噴火では、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>火山情報に基づき、活動の初期段階で迅速な避難を行うことにより犠牲者をゼロとした。等</li> </ul>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 19 年度予算に反映した。</li> <li>火山活動による社会的影響の大きい 30 火山で火山ハザードマップを作成し、順次公表。</li> <li>さらに、「火山砂防フォーラム」の実施支援等を通じた広報活動を行うことにより、火山地域特有の災害等について周知を図っているところ。</li> <li>なお、今後火山噴火緊急減災対策砂防計画の中に、住民の警戒避難等に活用するため、リアルタイムハザードマップの整備について検討を進める予定。</li> <li>噴火等活発な火山活動が認められた火山について、火山活動の状況に応じた火山情報の適時適切な提供に努めた。</li> <li>分かりやすい火山情報の提供に向けて 15 年度から導入した火山活動度レベルについては、内閣府等関係機関及び学識経験者等による検討会での検討を踏まえ、避難等の具体的な防災行動に対応したレベル(噴火警戒レベル)へ改善することとした。</li> <li>火山情報の利用を促進し、火山防災対策の強化を図るため、気象庁本庁及び管区気象台の火山監視・情報センターに火山防災官を配置した。</li> </ul>
2	テーマの名称	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 -
	政策評価の結果の概要	<p>平成16年度の「防災気象情報の活用に関する調査」では、16年の風水害で被害のあったいくつかの市町村や住民を対象にアンケートと聞き取りによる調査を行い、16年の風水害の経験も踏まえた課題の抽出を行った。この他、14年度に「土砂災害に関する雨量情報の特性調査」、15年度に「防災気象情報の高度化に関わる勉強会」を実施し、気象庁からの情報の受け手となる、自治体や住民からの要望や課題を把握した。</p> <p>これまでも、改善の要望について様々な対策を講じることにより、これに応えているが、これらの調査により、「台風に関する気象情報」(「数時間先の台風予報」、「3日より先の台風予報」等)、「豪雨等に関する気象予報」(「防災気象情報の役割の明確化」、「土砂災害に関する警報」等)について更に改善すべき課題が明らかとなった。等</p>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 19 年度予算に反映した。</li> <li>24 時間先までの3時間刻みの台風予報、台風から変わった温帯低気圧に関する情報の提供など、台風情報の充実を 19 年 4 月から開始するためにシステム整備を行い、19 年 4 月 18</li> </ul>

		日に新しい情報の提供を開始した。 ・大雨により土砂災害の危険度が高まった市町村を特定し、都道府県砂防部局と気象台が共同して発表する土砂災害警戒情報について、18年度中に11府県で、また19年度は6月までに16府県で運用を開始し、19年6月15日現在では28府県で運用している。
3	テーマの名称	バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 -
	政策評価の結果の概要	ハートビル法や交通バリアフリー法に基づいた様々な取組が行われた結果、ハード・ソフト面で一定の進捗が見られており、引き続き、取組を促進していくことが重要である。 外国人など多様な利用者を想定していない。 利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でない。 ・施設ごとに独立してバリアフリー化が進められており、連続したバリアフリー化が実現されていない。 ・バリアフリー化が旅客施設を中心とした生活圏の一部にとどまっている。 心のバリアフリーや情報提供等、ソフト面での対策が不十分である。 公共交通について、異なる事業者間の乗り継ぎの対応等が十分でない。等
	政策評価の結果の政策への反映状況	バリアフリー新法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の促進を強化するため、平成19年度予算(当初予算額)において政策評価の結果を反映した(平成18年度予算執行額:4,214.7億円+1,1918.2億円)、19年度当初予算額:4,275.5億円+1,1719.4億円の内数)。
4	テーマの名称	総合的な海上交通安全施策 - 海上における死亡・行方不明者の減少 -
	政策評価の結果の概要	死亡・行方不明者数等の状況 目標値である「平成17年までに200人以下とする」を達成するに至らなかったが、海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は減少し、主要施策の対象としたプレジャーボート等及び漁船について減少傾向にあることから、各施策の効果が現れてきている。 全体の海難発生隻数は増加し、海難による死亡・行方不明者数については横ばいとなっているが、台風及び外国船舶等の特異事例の影響を加味して考慮すると、各種施策を計画的に推進してきた効果が現れていると認められる。 以上のように、総体としては一定の成果を得たものの、見込みどおりには進んでいない状況であることから、早期の事故情報の通報及びライフジャケットの着用が高い生存率に結びついている現状にかんがみ、今後、より一層強力に海上交通安全施策を推進する必要があると考えられる。等
	政策評価の結果の政策への反映状況	平成19年度予算に反映した。 事故発生前の対策 気象情報等の充実 ・次世代アメダス及び次世代気象情報通信処理システム(西日本アデス等)等の整備により、気象観測体制及び気象情報の提供体制の充実を図った。 台風等異常気象時における安全対策の強化 ・全国の特定港(86港)を中心として、海事・港湾・漁業関係者からなる台風対策委員会において、台風来襲時における連絡体制の確保、避難勧告発令時の船舶への周知徹底等を図った。 船舶の安全基準の整備 ・船舶の安全性確保のため、国際海事機関(IMO)において海上人命安全条約(SOLAS条約)等に基づいて国際的な安全基準が定められており、我が国は、船舶のより一層の安全性向上のため技術革新等に対応したSOLAS条約等の改正提案を行うなど積極的な対応を行っている。18年度はバルクキャリアの損傷時の復原性基準の適用拡大、イマーシジョン・スーツの備付け等に関する条約改正が行われたことから、同改正を担保するため国内法令の整備を行った。 ・SOLAS新基準に対応する個人用救命設備に関する調査研究委員会への参加 小型船舶乗縦者の遵守事項の周知・啓発 ・ライフジャケットの着用意義や有効性について広く理解してもらうよう、各地で開催されるボートショーやイベント等で、積極的な啓蒙・啓発活動を実施した。 ・一人乗り小型漁船の乗船者に対して、連絡手段の有無に関わらず、ライフジャケットの着用を20年4月より義務化することとした。 事故発生時の対策 118番受報体制の高度化 ・管区本部の指揮機能の強化、携帯電話からの緊急通報「118」架電位置通報情報受付体制の整備 事故発生後の対策 海難救助体制の充実・強化 ・迅速かつ的確な海難救助に資するための漂流予測情報の提供 ・海上保安庁メディカルコントロール体制の充実・強化の実施
5	テーマの名称	プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取組
	政策評価の結果の概要	プレジャーボートの放置艇について、国土交通省では、港湾及び河川区域において、適切な規制措置の実施と係留・保管能力の向上を両輪とした対策を推進しており、平成14年度に行われた全国実態調査結果では、港湾で保管艇の増加とそれを上回る放置艇の増加、河川で保管艇の大幅増と放置艇の

		<p>減少が確認された。</p> <p>放置艇を適正な保管場所へ誘導するための所有者の確保に資する施策として、小型船舶登録制度を14年から施行しており、17年4月1日の現存船新規登録の猶予期間の終了までの導入期において、新規登録を促進する措置や登録制度の周知・広報を実施し、同制度の円滑な運用が図られている。</p> <p>廃船となる放置艇に対する施策として、プレジャーボートの大半を占めるFRP（繊維強化プラスチック）製船舶のリサイクルシステムを17年11月から西日本10県で運用を開始（19年度目途で全国展開）。</p> <p>また、廃船不法投棄事犯の防止指導等を実施し、それにより適正処理されたもの以外のプレジャーボートの未処理廃船は過去4年間減少。</p> <p>以上のことから、これまで実施されてきた施策の効果は認められるものの、放置艇の解消に向けて、一層の施策の推進が必要。</p>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年度予算に反映した。</li> <li>・全国15か所の港湾でポートパークの整備を推進し、全国16港湾管理者で放置等禁止区域の指定を実施</li> </ul>
6	テーマの名称	水資源政策 - 水資源計画の在り方 -
	政策評価の結果の概要	<p>水資源開発基本計画（フルプラン）に関して、長期的な水需給計画の策定・公表・推進、需給ギャップの縮小、湯水被害の軽減、水資源の利用の合理化の促進等の効果があった。</p> <p>全国総合水資源計画（ウォータープラン）に関して、全国的、長期的な水需給見通しの策定・公表、地域における計画的な水資源政策の推進への寄与、健全な水循環系の構築に向けた施策の推進の効果があった。</p> <p>降雨特性の変化等を背景とした水供給の実力低下が既に顕在化しており、気候変動により一層加速する恐れがある一方、需要サイドにおいても高齢化、生活様式の変化等が進んでいるため給水制限や断水時の社会的影響も増大している。</p> <p>偏在する水資源の特性を鑑みつつ地域ごとに持続可能で最適な水循環系を構築するための総合的な取組の必要性が指摘されている。</p> <p>世界的な水危機の状況が激化すると予想される中で、とりわけ食糧問題が貿易を通じて日本国内の経済社会問題に直結する可能性がある。</p>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年度予算に反映した。</li> <li>・19年度予算において、「水資源開発基本計画（フルプラン）の着実な推進」、「気候変動等、水資源供給の安定性低下に対処する施策の推進」、「水需給の安定性確保のための施策の推進」、「安全・安心な地下水の保全・利用に向けた取組の推進」、「流域における水循環系の健全化に向けた総合的な取組の推進」、「世界的な水資源問題を踏まえた我が国の対応に関する施策の推進」等に係る予算を確保することにより、上記の政策評価において指摘された課題に対応。</li> </ul>
7	テーマの名称	港湾関連手続のワンストップ化の推進 - 港湾EDIシステムに関する検証 -
	政策評価の結果の概要	<p>(必要性の評価)</p> <p>国際競争力のある社会実現のために港湾関連手続の電子化が不可欠との指摘があり、港湾に関わる行政手続きの電子化を実施した。さらに経済界からの要望等に対して関連する府省を横断した効率的な電子手続の実現が不可欠となった。</p> <p>(業績の評価)</p> <p>港則法の特定港及び重要港湾以上の港湾管理者への普及率は88%となり、港湾EDIシステムの利用への環境は整備されつつある。</p> <p>申請件数、登録者数は11段階に増加し、平成17年11月段階で、申請件数77,407件、登録者数1,238事業所となった。等</p> <p>(成果の評価)</p> <p>港湾諸手続に電子化による経済効果はワンストップの実現により毎年約7.3億円となっている。</p> <p>(総合的な評価)</p> <p>港湾関連手続のワンストップ化の推進は普及率の向上に資する港湾EDIシステムの改編や各種施策の実施により、港湾関連手続のワンストップ化が推進されたと評価される。等</p>
	政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾手続関係業務（輸出入及び港湾・空港手続関係業務）に係る業務・システムの最適化計画に基づき、平成20年に予定されている府省共通ポータルへの接続に向けた検討を開始</li> </ul>

(3) 【事前評価(政策アセスメント)】「平成17年度 政策アセスメント結果(確定アセス)」

1	政策の名称	あんしん賃貸支援事業				
	政策評価の結果の概要	<p>高齢者、障害者、外国人等のいわゆる住宅弱者が民間賃貸住宅に入居するにあたり、賃貸人が、家賃の支払いや住宅の使用方法等に対する不安から、入居者の限定を行う等の問題が生じている。</p> <p>原因としては、住宅弱者を受け入れる民間賃貸住宅等の情報提供体制が不十分であること、住宅弱者の入居について賃貸人・入居者双方の不安が解消されるような仕組みが整備されていないことが考えられる。</p> <p>このため、住宅弱者に対して民間賃貸住宅の情報が提供される体制及び賃貸人・入居者双方の不安が解消されるような仕組みを整備することが必要である。</p> <p>以上を踏まえ、住宅弱者の入居を受け入れること等の一定の要件に合った民間賃貸住宅等に関する登録制度を整備し、地方公共団体、社会福祉法人、仲介業者等と連携の上、住宅弱者の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の支援を行うことにより、民間賃貸住宅を活用した住宅セーフティネット機能の向上を図る。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
		○				
2	政策の名称	乗継利便向上や交通円滑化の実現のための広域的なバス・鉄道共通ICカードの普及促進				
	政策評価の結果の概要	<p>乗合バスの乗降の際の運賃支払いは、カードの出し入れや運賃の理解が必要であり、高齢者や外国人観光客の負担となっている。かざすだけで運賃の精算が可能であるICカードは、それらの負担を緩和することができる。</p> <p>しかし、ICカード車載器の導入には巨額の投資を要することや、競合関係にある事業者相互で利用できる共通ICカード導入は困難なため、積極的に取り組みづらいものとなっている。</p> <p>共通ICカードの普及促進を図るため、車載器導入等バス会社の負担を軽減するとともに、各事業者の共通ICカード共通化の環境整備が必要である。</p> <p>以上のことから、広域的であって、かつ乗継利便向上を図る取組には、車載器の費用の一部を補助することにより支援し、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスを提供し、ユニバーサルデザインの実現を図るよう措置する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
		○				
3	政策の名称	福祉輸送普及促進モデル事業の創設				
	政策評価の結果の概要	<p>公共交通機関を利用することが困難な要介護者等移動制約者の輸送については、ドア・ツー・ドアの個別輸送を可能とする福祉タクシー等に頼らざるを得ない状況にあるものの、福祉車両の絶対数が不足しており、増加する需要に対して充分応えられていない状況にある。</p> <p>これは、車椅子・寝台のまま乗降できる専用車両が高額であること、利用者側にとっても事業者のサービスに関する情報を入手しづらいこと等の原因により、利用者サービス提供者の間で需給のミスマッチが生じているためである。</p> <p>こうしたミスマッチを解消し、福祉輸送の普及促進を図ることは、移動制約者の自立支援及び共生社会の実現に資するものである。</p> <p>以上のことから、安全・安心な福祉輸送の普及を図るため、福祉輸送に関心の高い先進的な取組を行っている地域について、福祉輸送普及促進モデル事業として、共同配車センターの設立及び福祉車両の購入について、費用の一部を補助する等の支援を行うことが適当である。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
		○				
4	政策の名称	民間賃貸住宅を活用した子育て支援				
	政策評価の結果の概要	<p>子育てしやすい社会を実現するためには、子育て世帯が子育てに適した住宅を確保することを可能とすることが重要であるが、子育て世帯がニーズに応じた住宅を十分に確保しているとはいえないのが現状。</p> <p>大都市地域等においては、依然としてファミリー向けの優良な賃貸住宅ストックが不足していること、特定優良賃貸住宅制度等の施策対象が中堅所得者等と広範で、子育て世帯のみを支援するものではないこと、地域の状況にかかわらず一定の支援を行う硬直的な制度となっていることが原因。</p> <p>特定優良賃貸住宅制度等による家賃対策補助について、子育て世帯の家賃負担の軽減を重点的に行う制度とするとともに、地域の状況に応じて地方公共団体が弾力的な支援を行うことを可能にすることが必要。</p> <p>特定優良賃貸住宅制度等の家賃対策補助について、補助対象を中堅所得者等から子育て世帯に</p>				

		絞り込むこと、一定の範囲において、地方公共団体が自由に家賃の引き下げ額を設定できるとし、地方の裁量性を拡大することが妥当				
政策評価の結果の政策への反映状況	○	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
5	政策の名称	中心市街地再生のための新たな取組				
政策評価の結果の概要	<p>平成10年以降、いわゆる「まちづくり三法」に基づく各種の取組がなされてきたにもかかわらず、中心市街地の衰退は一層深刻化しており、中心市街地の再生は喫緊の政策課題</p> <p>原因は、各種都市機能が無秩序に拡散する一方で、現行の都市計画制度は、こうした都市機能の適正な立地を十分に確保できる仕組みとなっておらず、このような事態に歯止めをかけられていないこと等が挙げられる。</p> <p>人口減少・超高齢社会を迎える今後は、都市の内部に多様で優良な都市機能がコンパクトに集積した集約型都市構造を目指し、高齢者も含めた多くの人にとって暮らしやすい、「歩いて暮らせるまちづくり」を進めることが必要</p> <p>都市機能の無秩序な拡散に歯止めをかけるとともに、都市の中心部においては、街なか居住等都市機能の誘導・集約化により、中心市街地自体の振興を図ることが必要であり、その際、「選択と集中」の観点から、振興を図る地域の「選択」と効果的な施策の「集中」を徹底することが必要</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○	○
6	政策の名称	地域による低・未利用地管理促進事業				
政策評価の結果の概要	<p>管理されない空き地や空き家等の発生、放置が土地の資産価値の低下のみならず、環境・景観の悪化を招くことが懸念される状況にある。</p> <p>少子高齢化の進行、産業構造の変化等の要因から発生した低・未利用地が、管理されない状態で放置され、周辺環境に影響を与えるような場合であっても、行政・地域住民等により管理を代替する手法が確立されていないのが現状である。</p> <p>行政が直接管理を代替することは、極めて厳しい財政状況等を鑑みると困難であり、環境悪化の影響を直接受ける地域住民やNPO等を主体とした代替的な手段が求められている。</p> <p>地域住民やNPO等の主体の参画による適切かつ持続的な管理・有効活用を促進するための安定的な制度のあり方を検討する。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○	○
7	政策の名称	下水道総合浸水対策緊急事業の創設				
政策評価の結果の概要	<p>近年、下水道の計画を超える集中豪雨によって人命や都市機能に甚大な影響を及ぼす被害が発生するなど、ハードのみの対応では被害を食い止められないケースも発生している。</p> <p>浸水対策を講ずるにあたっては、ハード対策を着実に推進し、起こりうる災害を未然に防止することが重要であるが、長期間にわたって膨大な費用が必要となり、緊急的にハード対策を完了することは現実的には困難である。</p> <p>効率的なハード対策の着実な整備に加え、自助の促進と効果的に自助を導くためのソフト対策を実施することにより緊急的・効率的に被害の最小化を目指す。</p> <p>地下街など緊急的に浸水対策を実施すべき地区において、重点的なハード対策のほか、ソフト対策の強化や自助による取組も盛り込んだ「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民等とともに策定し、それに基づく施策を重点的、緊急的に実施する「下水道総合浸水対策緊急事業」を創設する。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○	○
8	政策の名称	土地利用一体型水防事業の創設				
政策評価の結果の概要	<p>これまでの治水対策は、防御される氾濫域の将来の土地利用の様々な可能性を考え、現在の土地利用に関わらずほぼすべての河川の区間で同様の安全度を確保すべく、連続した堤防を築造する手法等がとられてきた。しかしながら、このような整備は長時間を要する。</p> <p>近年の集中豪雨の頻発や施設能力を超える自然の外力の多発等を踏まえ、また投資余力に限られる中で、災害に対する安全度を確実かつ早急に向上させていく必要がある。今後は、人口減、土地開発圧力の減少といった氾濫域内の土地利用状況等を踏まえ、守るべき対象を明確にして、効果的・効率的な整備を進めることが重要である。</p> <p>このため、氾濫流が一定範囲内に滞留する開離型氾濫域等の地域において、従来の連続堤防方式に加え、宅地等については輪中堤や嵩上げ等により、それ以外の土地については建物移転や建築規制により、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効果的・効率的な治水対策を実施す</p>					

		る。					
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
9	政策の名称	事前放流に伴う損失補填制度					
	政策評価の結果の概要	<p>水害による被災の軽減に取り組んでいるものの、平成16年豪雨災害に見られるように未だ十分な治水安全度は達成されていない</p> <p>新規のダム建設・河川改修の大幅な促進は、多額の費用及び長期にわたる整備期間が必要なことから時間を要しているため、既設ダムにおいて容量を有効に活用することにより、治水効果の向上を図る必要がある。</p> <p>事前放流により、計画以上の洪水にダムが対応することが可能となる。事前放流を実施可能な場合、利水者と協議の上実施要領を定める必要があることから、利水者の同意を得るために回復しなかった場合に損失補填する制度を創設する。</p>					
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
10	政策の名称	総合内水対策緊急事業の創設					
	政策評価の結果の概要	<p>近年頻発する異常豪雨による内水被害においては、急激な内水位の上昇が発生し、避難活動が困難になる等、甚大な被害が見られることから、このような内水への対応が急務となっている。</p> <p>これまで、破堤による被害が甚大であることや外水河川は内水の受け皿となることから、地域の治水安全度を段階的に高める過程で外水対策が優先され、内水対策は被災箇所への対応が中心であったため、外水対策に比べ、内水への対策は劣後となっていた。</p> <p>内水対策が本川の外水対策に劣後していた地域における深刻な内水被害解消をより効率的、効果的に推進するためには、従来の河川管理者によるハード整備のみではなく、内水河川の河川管理者と地方公共団体が共同してハードとソフトの対策を一体的に実施することが必要である。</p> <p>このため、内水対策の実施に当たり、地域特性や降雨特性から人命に直結する内水被害を受ける危険性が高い地域を想定して内水被害危険度ランク図を作成し、浸水被害状況及び、地域防災力向上に関する取組状況も考慮して緊急的に実施する地区を定めるとともに、内水対策として河川管理者が実施するハード対策について、概ね5年間で対策を完了するために補助をする総合内水対策緊急事業を創設する。</p>					
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
11	政策の名称	洪水調節施設機能高度化事業の創設					
	政策評価の結果の概要	<p>遊水地などの大規模な河川管理施設について、運用が開始されてから、治水施設整備の進捗などにより、施設の治水機能を最大限に発揮する上で、必ずしも最適な運用がなされていない施設が存在する。</p> <p>遊水地などの河川管理施設については、運用開始後の治水施設整備の進捗など周辺状況が変化しているにもかかわらず、多くの施設について、その運用についての見直しが行われていないこと、管理移行した施設については改良等の投資がしにくいことが原因である。</p> <p>遊水地などの大規模な河川管理施設について、現行の機能や運用の実態、問題点を把握するとともに、操作規則の見直しや運用の変更、小規模な改良等によって効率的な運用が可能となるか分析し、必要であれば対策を実施することが必要である。</p> <p>主要な河川管理施設の操作規則の総点検を行い、下流河川の改修の進捗に応じて操作規則の最適化を図るもの、施設改良により運用の最適化を図るものを抽出するとともに、都道府県の管理する遊水地や調節池等の洪水調節施設の治水機能を向上させる事業について補助を行う制度を創設する。</p>					
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
12	政策の名称	警戒避難体制整備と一体となった土砂災害対策(砂防関係事業の採択基準改正)					
	政策評価の結果の概要	<p>平成16年に発生した土砂災害は昭和57年の統計開始以来最多の2,537件にも上り、これにより61名の尊い人命が失われるなど甚大な被害が生じた。また、昨年の災害の中には避難場所に避難していた住民が土砂災害により被災した事例があった。</p> <p>市町村防災計画に記載される避難場所の設定に当たっては、地震や土砂災害といった災害の種類毎に、安全な避難場所を設定する必要があるが、立地条件によっては、避難場所がやむを得ず土砂災害危険箇所に含まれる場合がある。</p> <p>これまでは、公民館等が避難場所に指定されていた場合でも、普段の利用状況や、</p>					

		<p>建物自体の公共施設としての価値からして、単独の保全対象として保全する必要性が低いものとして、砂防関係事業の採択基準には位置づけられていなかったが、これら避難施設についても土砂災害に対する安全性を向上させる必要がある。</p> <p>よって、土砂災害の発生が懸念される際に、ソフト対策により住民を誘導する避難場所については、避難場所単独でも砂防関係事業で保全できるよう、採択基準を改正する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○	○
13	政策の名称	地震・高潮等対策河川事業の拡充				
	政策評価の結果の概要	<p>大規模地震による津波被害の危険性が指摘されているが、河川を遡上する津波に対する被害軽減対策は行われていない。</p> <p>大規模地震による津波被害を防止するためには、公表されている東海地震、東南海・南海地震等の津波高をもとに、河川を遡上する津波を解析するとともに、ソフト・ハード一体となった対策が必要である。</p> <p>津波による浸水被害を防ぐことを目的とした、河川堤防等の耐震対策、及び河川を遡上する津波・高潮による浸水被害にかかる浸水想定区域の調査を実施するため。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○
14	政策の名称	住宅宅地基盤特定治水施設等整備事業の改定(中心市街地等における良好な居住環境創出支援型事業・住宅・建築物の耐震改修支援型事業)				
	政策評価の結果の概要	<p>近年頻発する異常豪雨により都市部における被害が頻発しており、安全で快適な居住環境の創出のため、中心市街地等における浸水被害対策が急務となっている。</p> <p>中心市街地等における安全で快適な居住環境の創出の為に、中心市街地活性化計画等と河川改修を一体的かつ重点的に実施することが必要であるが、中心市街地等における河川の整備には多額の費用を要するため長時間を要している。</p> <p>大規模地震時における、緊急輸送路の閉塞等による社会的に重大な被害を防止するためには、住宅等の建物の耐震化と併せて宅地や住宅の裏にある崖地等も崩壊を起こさないよう対策をとる事が必要であるが、土砂災害に関してはこれまで住宅の耐震化と一体となった対策はとられていない。</p> <p>中心市街地活性化計画等の対象地域において治水安全度の向上を図る上で必要で、かつ、快適な居住環境の創出、良好な住宅・宅地の整備に資する河川における改良工事を促進するための制度を創設する。</p> <p>大規模地震時における、緊急輸送路の閉塞等の社会的に重大な被害を防止するために、耐震化による住宅の倒壊防止対策に併せて地震に伴う土砂災害対策を促進する制度を創設する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○
15	政策の名称	インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化				
	政策評価の結果の概要	<p>北西太平洋の関係各国へより正確な津波情報を提供するためには、津波を発生させる地震の震源・規模の正確な把握が必要であるが、現在は、地震データの伝送遅延や安定性の面で課題があり、津波情報の発表に時間を要しているほか、発表される情報の精度も十分とは言えない。</p> <p>○ 現在利用する世界の地震データは、インターネットという安定性が保証されない手段で取得しているため、津波発生予測のもととなる地震の震源・規模の正確・確実な把握について保障されていない。</p> <p>一方、スマトラ島沖地震による甚大な津波被害を受けて、少ない遅延で確実にデータを取得できるVSAT(超小型衛星通信地球局)を用いている地下核実験の監視のためのCTBTO(包括的核実験禁止条約機構機関)が所有する全球規模の約90観測点の地震データを利用することにより、地震の震源・規模の迅速かつ確実な把握が必要である。</p> <p>CTBTOの地震データを収集する仕組みを確保するとともに、インターネット経由で収集する地震データも併せた処理をするためのシステム及び体制を構築し、精度の高い震源要素を迅速に決定し、迅速かつ安定的に精度の高い津波予報を発表できるようにする。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○
	政策の名称	地下鉄等災害情報基盤整備事業				

16	政策評価の結果の概要	<p>地下区間において地震発生時に利用者に対して災害情報を十分に提供できない環境であるが、各鉄道事業者とも地下区間の受信・通信環境の改善については消極的であるため、短期間における整備が図られるためにも助成制度の創設が急務である。(必要性)</p> <p>本助成制度により、地下鉄の地下区間における受信・通信環境の改善が早期に図られる。また、本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができる。(効率性)</p> <p>本助成制度により、地下鉄の地下区間においても地上と同等の災害情報が提供され、地震の発生時においても、情報不足から生じる二次災害の回避が図られる。(有効性)</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
17	政策の名称	鉄道駅耐震補強事業				
	政策評価の結果の概要	<p>各鉄道事業者が順次耐震補強を実施してきているが、各鉄道事業者とも耐震補強については消極的であるため、早期の実施が図られるためにも、助成制度の創設が急務である。(必要性)</p> <p>本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができる。(効率性)</p> <p>本助成制度により、鉄道駅における耐震補強が促進され、地震時における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての公共的役割の確保が図られる。(有効性)</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
18	政策の名称	住宅・建築物の耐震改修の促進				
	政策評価の結果の概要	<p>近年の我が国においては、地震災害が頻発しており、また大規模地震の切迫性が極めて高い中、平成19年度における耐震化率の目標値に対し、15年度における実績値は未達成。</p> <p>14年度に住宅ローン減税の対象に耐震改修工事を追加したが、耐震改修のため長期ローンを組むケースが少なく、効果は一定範囲にとどまっている。また、耐震化支援の補助制度については、全国を対象とした体制にはなっていない。さらに、特に緊急性を要する緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に対する支援が不十分な状況。</p> <p>耐震改修についてより効果的な支援を行うこと、全国で住宅・建築物の耐震化を促進すること、緊急輸送道路沿道の建築物について緊急に耐震化を図ることが必要。</p> <p>そこで、住宅及び事業用建築物に対する耐震リフォーム工事、分譲マンションの共用部分について耐震改修工事を行った場合に、税額の控除等を行う制度を創設する。また、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化のための取組のため、財政支援の拡充を実施するとともに、住宅・建築物耐震改修等事業の地域要件の撤廃を実施する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った ○	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った ○	機構・定員要求を行った
19	政策の名称	防災公園関連制度の拡充				
	政策評価の結果の概要	<p>一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合は、平成19年度目標値の約25%に対して、16年度は約12%となっている。</p> <p>既存の防災公園の体系では市街地周辺部で円滑な救済活動、物資輸送の拠点となる都市公園を防災公園として位置付けてきていなかったこと、既存の都市公園における災害応急対策施設の整備や公園施設の耐震化などの取組が必ずしも十分でなかったこと等が原因と考えられる。</p> <p>このため、円滑な救済活動、物資輸送の拠点となる都市公園の整備推進や一定の区域内の防災機能の向上を目的とした災害応急対策施設の整備、公園施設の耐震化を支援する防災公園関連制度の拡充を行う必要がある。</p> <p>具体的には、市街地周辺部における救済部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園を防災公園として新たに位置付けることによる整備支援、既存の防災公園・市民緑地の防災機能強化に関する推進事業の創設により、効率的・効果的な都市の防災機能向上を図る。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
20	政策の名称	密集市街地における地震危険度マップの整備促進				
	政策評価の結果の概要	<p>我が国では、近年地震災害が頻発し、さらに近い将来においても大地震の発生が想定されており、地震時に大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地の対策は急務である。</p> <p>原因は、住民自身が当事者意識を十分に持っていない、防災事業は普通の生活で効果を受容しにくい側面がある等、防災の重要性に対して十分な理解が得られていないこと。</p> <p>地震の危険性を顕在化し広く市民に周知することで住民の地震災害に対する意識を高め、住民の自主的な取組を促すとともに、密集市街地内の危険箇所を顕在化し、地区の抱える危険性に応じた防災事業の展開を進めていくことが必要。</p>				

		市民の防災意識の向上と市街地の危険箇所の顕在化をはかり、防災事業を進めるための環境の整備を行うための地震危険度マップの策定に対する支援を行うことが妥当。				
政策評価の結果の政策への反映状況	○	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
21	政策の名称	耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備				
政策評価の結果の概要	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。密集市街地の解消は十分に進捗しておらず、市街地における延焼遮断機能は低いレベルのままである。</p> <p>密集市街地では、権利関係のふくそうや、住民の高齢化等の特性から合意形成が困難であること、民間事業者等の円滑な事業実行が困難なこと等から、延焼防止上及び避難上必要な防災機能が確保されるべき区域において建替えや防災基礎施設の整備が進まず、密集市街地の整備は、十分に進捗していなかった。</p> <p>近い将来大規模地震の発生が予想される中、極めて緊急度の高い公共施設等の整備及び建築物の防災性能の向上を図り、可能な限り密集市街地のリスクを軽減することが必要。</p> <p>そこで、密集市街地において、地区防災施設となる道路等の整備及び道路に面する建築物の耐震化・不燃化を一体的に推進し、延焼遮断機能を高める。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	○	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
22	政策の名称	総合的な宅地防災対策の推進				
政策評価の結果の概要	<p>発生が懸念される大規模地震災害においては、多くの盛土造成地が崩壊・変動するとの危険性が指摘されているが、耐震化が必要な危険宅地の減災対策は進んでいない。</p> <p>従来の宅地防災対策は集中豪雨等に対する対策が中心であり、盛土に係る耐震基準が法令上明確にされていないため、結果として、既存宅地の危険性が認識されていない。</p> <p>宅地造成等規制法は、一定の指定区域内においてのみ、許可制による安全性確保を行うものであるが、被災可能性の高い大規模盛土宅地が大都市近郊を中心に大量に存在していること等から、従来の枠組みを越えた対策を総合的に構築する必要がある。</p> <p>このため、耐震基準の明確化と新規造成に係る耐震性の確保、既存宅地に係る地方公共団体による適切にリスク開示と所有者等による減災対策の誘導方策を導入し、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。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○	○
23	政策の名称	下水道地震対策緊急整備事業の創設				
政策評価の結果の概要	<p>下水道施設の耐震化は平成9年に改定された「下水道施設の耐震対策指針と解説」に基づいて進められているところであるが、新潟県中越地震等の大規模地震においては、下水道施設に甚大な被害が発生し、市民生活に深刻な影響を及ぼした。</p> <p>下水道施設の大半が地下埋設構造物という特徴もあり、技術的予算的制約から、既設構造物の耐震化については、改築更新時期に合わせて実施することが多く、なかなか進まないのが実情である。</p> <p>緊急的に耐震化の向上を図るべき施設については、地方公共団体の耐震化に対するインセンティブを高める制度が求められる。</p> <p>地震対策に取り組む必要性が高い地域において、「下水道緊急地震対策計画」を策定した場合に、下水道事業としての地震対策を重点的に支援する。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○	○
24	政策の名称	津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設				
政策評価の結果の概要	<p>三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)を中心としたゼロメートル地帯を防護する海岸保全施設は、老朽化による機能劣化や耐震性の不足が指摘されている。</p> <p>浸水防止に万全の対策を講じるために、投資余力が限られている中であって防護施設の着実な整備及び信頼性の確保に重点をおくとともに、不測の事態に備えたりスクマネジメント対応のセーフティーネットとして大規模浸水を想定した被害最小化対策を講じることが必要である。</p> <p>津波・高潮危機管理対策緊急事業を創設し、ゼロメートル地帯の堤防等防護施設の信頼性を確保するための施設の耐震調査等を実施し、緊急に対策が必要な箇所については、堤防護岸の破堤防止措置等により応急対策を行う。また、不測の事態に備</p>					

		え、水門の自動化・遠隔操作化を進めることにより開口部の確実な閉鎖機能の確保に努めるほか、浸水想定区域調査等により津波・高潮ハザードマップの作成を支援する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	-
25	政策の名称	災害時における公共交通情報システムの整備				
政策評価の結果の概要	<p>現在、大規模災害等発生時に国土交通省に報告される公共交通機関関係の情報は、利用者にリアルタイムに提供されていない。また、民間事業者により情報提供はされているが、モード横断的でない等、総合性や一貫性に欠ける。</p> <p>これは、大規模災害等が発生した場合においてはモード横断的な情報を、迅速かつ容易に取りまとめ、提供する仕組みが官民を通じて存在していないことに原因がある。</p> <p>大規模災害が発生した場合、帰宅困難者が発生することが十分考えられる。その際、モード横断的な運行情報等を被災者等へ提供することが重要な課題として挙げられる。</p> <p>以上より、大規模災害等発生時に利用者に対して、運行情報等を一元のかつリアルタイムに携帯サイト等で提供するシステムの提供される内容、方法等について検討する。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
26	政策の名称	地方鉄道における安全対策の推進				
政策評価の結果の概要	<p>平成17年4月のJR西日本福知山線脱線事故により、鉄道の安全対策設備整備の重要性について再認識され、ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備が緊急に推進される必要があるが、特に地方鉄道においては、厳しい経営状況が続いており整備が思うように進められない状況にある。</p> <p>原因としては、輸送人員の減少が続き、その収益性の低下からコスト削減が進められ、安全対策の設備投資に対する余力を失っていることが挙げられる。</p> <p>これまで経営基盤の脆弱な鉄軌道事業者が行う安全対策設備整備に対しては近代化補助等により支援してきたところであるが、これに加え、早期にATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を可能とする制度を構築し、総合的に支援することで当該施設整備の推進を図る必要がある。</p> <p>具体的には、近代化補助の拡充や近代化補助金により取得したATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設に係る固定資産税の特例措置の拡充を行う。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
27	政策の名称	航空における安全・セキュリティ対策の強化				
政策評価の結果の概要	<p>我が国の航空会社においてはヒューマンエラーや機材不具合に起因して安全上のトラブルが発生。また管制においても閉鎖中の滑走路に航空機を着陸させる事態が発生。これらを防止するための対策が必要である。さらに、国際的なテロの脅威レベルは依然高いことから、より高レベルかつ確実な航空保安対策の推進が必要である。</p> <p>そのため、監査専従部門の設置により航空会社に対する監視監督体制の大幅強化を図るとともに、予防的安全行政を推進する。また、管制業務におけるヒューマンエラー防止のためのシステム整備を推進する。さらに、貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助の実施や、航空保安監査の結果を電子的に記録・管理するデータ管理システムを構築する。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
28	政策の名称	トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進(安全運行パートナーシップの実現)				
政策評価の結果の概要	<p>トラック事業者においては、運行管理者制度を置き、運送の安全確保について必要な運行管理を行っており、行政においても適切な監査・行政処分を行っている。一方、荷主においては、日本経済団体連合会における安全に関する行働指針の策定などの安全対策を講じてきている。</p> <p>しかし、それぞれの個別の対策のみでは、事故防止対策として限界がある。</p> <p>そこで、荷主と事業者の各関係団体や行政機関が共同して安全運行のためのパートナーシップを構築するためのガイドラインの策定などの事項を検討し、トラック事業者や荷主の自主的・積極的な取組による輸送の安全確保を図る。</p>					
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
	政策の名称	利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現(内航フェリーターミナル)				

29	政策評価の結果の概要	における保安対策の強化)				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
30	政策の名称	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				
	政策評価の結果の概要	<p>運輸事業の各モードにおいて相次いで起きている事故等の背景として、企業の安全に対するマネジメントのあり方が問題視されており、安全確保のための企業の態勢のあり方について早急に検討する必要がある。</p> <p>そこで、運輸事業者が安全マネジメントシステムの枠組みを構築するための取組方法を示したガイドラインを策定するとともに、安全に関する内部管理態勢の適切性を検証するプロセスチェック(安全マネジメント評価)を実施する。また、各事業者における安全マネジメントシステム構築のための人材育成の方法や、安全マネジメントに積極的に取り組む事業者が市場で評価される有効な仕組みについて調査研究を行う。</p> <p>これにより、安全マネジメントの構築への取組が事業者において進展し、効率的な安全行政の取組が可能となる。</p>				
31	政策の名称	地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化				
	政策評価の結果の概要	<p>2週間先の気温の予測情報は、農業やエネルギー産業において、事前の対策をとるのに有用なものとなっていない。また、地域に応じた、異常気象の規模や発生頻度についての情報が無い。</p> <p>2週間先の異常天候の発生確率や、長期間の異常気象発生傾向を求めるためには、これまで計算機の能力や予測モデル等の限界により実現が難しかった。</p> <p>異常気象の発生特性を把握するため、長期間の気候データの解析や予測モデルによる再現実験を行う必要がある。また、地球温暖化の進行に伴う異常気象の発生頻度の変化について面的に把握するために、気象研究所で高度化が取り組まれている予測モデルを活用する。</p> <p>長期間の気候データ等と気象予測モデルの計算結果を解析する計算機を整備し、2週間後の異常天候の発生・終息の予測を地域ごとに行うとともに、現在及び地球温暖化が進行した際の異常気象の発生確率を地域ごとに面的に作成する。</p>				
32	政策の名称	対東アジアとのSCMコリドー構築				
	政策評価の結果の概要	<p>アジアとの間の物流は、距離的に見ても国内物流と大差ない圏域で行われており、物流のトータルコスト、リードタイム、輸送品質についての一層の改善が求められている。</p> <p>しかし、多頻度小ロット貨物を扱う国際物流においては、小ロット貨物を効率よく集荷し、国際海上輸送されるコンテナ・シャーシにスムーズな積替えができないため、余分な輸送コスト・輸送時間が生じている。</p> <p>このような不経済な物流を解消するためには、小ロット貨物を効率よく集荷・保管し、コンテナ・シャーシへの円滑に積替えさせるための施設整備が必要となっている。</p> <p>そこで、国際物流に係るコンテナ・シャーシ蔵置施設や貨物の一時保管施設の整備に要する経費の一部を補助する制度を創設する。</p>				
33	政策の名称	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進				
	政策評価の結果の概要	<p>国際的地位の低下(世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下)などにより、海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コスト面での更なる強化が必要である。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った

		<p>港湾サービスレベル面で、海外主要港の水準に達していない(アジア主要港に比較して港湾コスト3割高、リードタイムはアジア主要港の1日に対し、日本の港湾は3日)</p> <p>アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準実現のため、次世代高規格コンテナターミナルの効率的運営の推進とともに、国内物流ネットワークとの連携を強化する必要がある。</p> <p>これまでの施策に加えて、埠頭公社ターミナルの管理運営効率化を図るための支援制度や鉄道積替施設整備のための補助制度を創設する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	○					○
34	政策の名称	港湾ロジスティクス・ハブの形成				
	政策評価の結果の概要	<p>リードタイムの短縮、在庫コスト・輸送コストの削減など荷主のニーズが多様化しており国際的な競争力確保のためにも、国際・国内の物流全体の効率化への対応が急務である。</p> <p>国際物流と国内物流の結節点の強化については、釜山・上海で同様の計画があるとともに、海外の最新のものに相当する高規格コンテナターミナルに相応したロジスティクス・ハブ(高度物流拠点)は大規模かつ高機能であることから、多大な費用を要する。</p> <p>物流全体の効率化に資するかつ荷主の多様なニーズに対応する中核的な高度荷さばき施設の整備促進を政策的に誘導する必要がある。</p> <p>高度な物流サービスの提供が可能な中核的な高度荷さばき施設の整備及び港湾流通高度化に資する区画道路、緑地などの港湾施設の整備に対する支援を行う。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	○	○	○	○	○	○
35	政策の名称	内航効率化等新技術の実用化促進支援				
	政策評価の結果の概要	<p>豊かな国民生活の実現等による活力ある日本を構築するためには物流効率化が必要不可欠であり、内航海運については、新技術の開発・実用化及び普及を円滑に推進することが強く要請されるが、現状では実用化支援のための有効な制度が存在せず、開発から普及に致るサイクルが停滞。</p> <p>バブル崩壊後の長期の建造量低迷などにより、内航船舶の建造を支える中小造船事業者の多くが建造のノウハウ等を散逸し、また、内航海運事業者の多くも新技術の故障等による費用負担を受け入れる経営体力がない等の理由により、新技術の実用化支援策が必要。</p> <p>すなわち、新技術(内航効率化等新技術)の実用化を妨げる要因である事業者の費用負担(新技術を使用した初期の船舶・舶用品の高船価・故障費用等)を軽減する施策が必要。</p> <p>具体的には、中小造船事業者等に対し、新技術に係わる設計費用等に要する費用を助成。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	○			○		
36	政策の名称	3PL事業促進のための環境整備				
	政策評価の結果の概要	<p>物流事業者は中小企業者が大宗を占め、荷主との契約において物流改善効果が物流事業者に還元されないケースや、3PL(荷主ニーズの多様化・高度化に応じた総合的な物流サービス)受託にあたって多額の投資をしたうえで失敗するケースなど、中小3PL物流事業者が3PL事業へ進出するにあたって障害となる状況がある。</p> <p>この原因として、中小事業者が大宗を占めるため、必要性を感じていてもなかなか整備できない問題点が多数あることが挙げられる。</p> <p>そのため、それら問題点を行政において整備し、地域雇用の創出、地球温暖化対策として、3PL事業促進のための環境整備を行うことが必要。</p> <p>それにより、中小事業者の3PL事業参入促進が図られる。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	○					○
37	政策の名称	連続立体交差事業の拡充(生活道路中心のミニ連立)				
	政策評価の結果の概要	<p>大都市圏を中心に存在している「開かずの踏切」は、朝夕のラッシュ時に長時間開放されず地域分断や鉄道横断交通の阻害等を生じ、その解消が喫緊の課題となっており、連続立体交差事業による抜本対策の推進が求められている。</p> <p>しかしながら、連立事業はこれまで幹線道路のボトルネック踏切対策を中心に取り組んできたところであり、生活道路中心の「開かずの踏切」等への取組は必ずしも十分でなかった。これまで連立事業の対象として位置づけられていなかった生活道路の踏切に対する抜本対策を推進することが必要である。</p> <p>連続立体交差事業の拡充(生活道路中心のミニ連立)により、これまで対策の遅れてきた歩行者交通の多い生活道路の「開かずの踏切」等の除去を推進することができる。</p>				

	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
38	政策の名称 政策評価の結果の概要	<p>連続立体交差事業無利子貸付金制度の創設等</p> <p>我が国には、「開かずの踏切」をはじめ、諸外国と比較して極めて多くの踏切が存在しており、都市部における交通渋滞の主たる要因となっているとともに、毎年多くの踏切事故を引き起こしている。</p> <p>踏切問題の早期解消には、連続立体交差事業等による踏切除却の推進が不可欠であるが、連続立体交差事業はその事業構造から多くの費用と長期の事業期間を要する事業であり、地方公共団体や事業者の資金・体制面での負担も大きいこと等の課題が挙げられる</p> <p>このため、地方公共団体の委託を受けて連続立体交差事業の工事を行う事業者に対するインセンティブとして、無利子貸付制度の創設及び立替施行者の対象の拡大を図り、これにより事業の前倒し・効果の早期発現を推進する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
39	政策の名称 政策評価の結果の概要	<p>公共交通の利用円滑化に関する取組の促進</p> <p>公共交通の維持・改善は、高齢社会、地球温暖化問題、地域再生等の課題への対応やユニバーサルデザインの考え方に基づく国民生活の質の向上の実現という観点から重要な役割を有しているが、一方で、関係者の利害のぶくそう、国・地方の財政難等により、その高い社会的役割を十分に発揮できない事態も生じている。</p> <p>このため、「交通事業者の取組を必要に応じて国、地方自治体が支える」という従来からの枠組に加え、地域の公共交通の維持・改善における地域住民等の主体的な参画、駅など交通結節点における地域の関係者や異なる交通事業者相互の協力・連携によるサービス改善の取組を促進するための協働スキームを構築し、必要な支援措置を講ずる必要がある。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った ○
40	政策の名称 政策評価の結果の概要	<p>通訳ガイドに対するスキルアッププログラムの策定</p> <p>訪日外国人旅行者数の平成18年における目標値である743万人を達成するためには、今後も外国人旅客の来訪を促進し、高い伸び率を維持する必要がある。</p> <p>上記の目標を実現するにあたり、通訳ガイドは重要な役割を持つが、近年の外国人旅行者数の増加に伴う通訳ガイドサービスに対するニーズの多様化に対応できていないため、通訳ガイドサービスに対する外国人旅行者のニーズの量・質両面での変化に適切に対応し、このミスマッチを解消することが求められている。</p> <p>そこで、制度的対応として、第162回通常国会において通訳案内業法及び外客誘致法の一部改正を行い、通訳ガイドとして必要な知識・能力の維持向上を図ることを努力義務化するとともに、国は必要に応じ、講習の実施、資料の提供その他の措置を講ずるものとされた。</p> <p>しかしながら、実態上は、通訳ガイドの技能の維持向上が個々の通訳ガイドの自主的な取組に任せられてきており、また、業界標準的で段階的な研修プログラムが無いことから、外国人旅行者が個々の通訳ガイドの技能レベルを認識し、自らのニーズに見合ったサービス（料金、内容等）を提供する通訳ガイドを選択することが不可能となっている。</p> <p>このため、外国人旅行者の通訳ガイドサービスに対するニーズの実態把握・体系化を行った上で、標準的で段階的なスキルアッププログラムを策定・普及する事業を行い、通訳ガイドの自助努力による知識・能力の維持向上を促すとともに、外国人旅行者が個々の通訳ガイドの技能レベルの判定を容易化する必要がある。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
41	政策の名称 政策評価の結果の概要	<p>住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備</p> <p>財団法人住宅リフォーム・紛争処理支援センターにおいて、リフォームに関する情報提供や住宅相談を実施しているが、リフォームに関する相談件数は増加しつつあり、特に高齢者世帯を中心に、悪質な訪問販売事業者による被害が社会問題化している。</p> <p>その原因として、消費者が住宅リフォームに関して相談できる相手が身近にいないこと、住宅リフォーム・紛争処理支援センター等により提供された情報が幅広いきわっていないことなどが考えられる。</p> <p>このため、消費者に身近なところで住宅リフォームについてアドバイスできる体制を充実させるた</p>				

		め、各地域ごとのきめ細かな体制の整備を支援することが必要である。 住宅リフォーム紛争処理支援センター、各地方公共団体における相談体制の充実・強化に加え、すまいまちづくりセンター、工務店団体、設計関係団体、消費者団体等による地域協議会の設立を促し、当該協議会による消費者向けの情報提供、相談窓口担当者向けの研修、事業者向け技術講習会等の実施を支援するとともに、その基礎となる情報の整備を行う。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○
42	政策の名称	宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築				
	政策評価の結果の概要	宅地建物取引業を営もうとする者は、国土交通大臣又は都道府県知事の免許を受けなければならないが、宅建業に係る電子申請システムを国と各都道府県が別々に構築した場合、それぞれのシステムと既存の業者等データベースである宅建OAシステムを接続しなければならず、作業及び経費が多くなる可能性がある。 また、国と都道府県がそれぞれ電子申請システムを構築した場合、複数の都道府県に申請等を行う事業者等の利便性が損なわれることが想定される。 したがって、宅地建物取引業法に係る免許審査等における国と都道府県の連携等の観点から、国と都道府県が共用できる電子申請システムの構築が不可欠である。 電子申請システムを開発し、併せて宅建OAシステムを改修する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○

【事前評価(政策アセスメント)】「平成19年度予算概算要求に係る政策アセスメント結果(事前評価書)」

1	政策の名称	地域住宅交付金の拡充(地域優良賃貸住宅制度の創設)				
	政策評価の結果の概要	中堅所得者等を対象とする特定優良賃貸住宅について、良質な賃貸住宅として整備された住宅ストックが有効に活用されていない地域が生じている一方で、高齢者向け優良賃貸住宅については、供給戸数が伸び悩んでいるなど、需給のミスマッチが存在しているのが現状である。 その原因の1つとしては、特定優良賃貸住宅及び高齢者向け優良賃貸住宅は、建設等時点で認定された計画に基づき、管理段階における施策対象が長期間にわたり特定されており、建設等段階で施策対象とした以外の世帯に対して、地域の住宅に対する需要の変化に応じて、柔軟に入居させることが困難であるなど、地域の住宅政策を効率的、機動的に展開しにくい制度となっていることが挙げられる。 以上のことから、特定優良賃貸住宅制度・高齢者向け優良賃貸住宅制度を再編し、公営住宅を補完する公的賃貸住宅制度として、既存の賃貸住宅ストックを有効活用しながら、地域の状況に応じて対象世帯を設定する等地域の住宅需要に対応できる枠組みのもとで、住宅整備や子育て世帯、高齢者・障害者世帯等に対する入居者の負担軽減のための助成を効果的に行う地域優良賃貸住宅制度を創設する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	-
2	政策の名称	バリアフリー化の促進				
	政策評価の結果の概要	新築建築物のバリアフリー化については、一定の進捗が見られつつあるところであるが、既存建築物のバリアフリー化や、地域の一体的・連続的なバリアフリー化については十分な対策が講じられてこなかった。 建築物のバリアフリー化は、所有者等にとって明示的にメリットが生まれるものではなく、特に既存建築物のバリアフリー化は、新築時と比較して、スペースやコストの面で大きな負担がある。 建築物特定事業に基づき行われるバリアフリー事業は、基本構想にも位置付けられる当該地域にとって重要かつ公益的な事業であることから、建築物特定事業に基づくバリアフリー化を行った建築物については、建築主等の負担を軽減する必要がある。 固定資産税及び都市計画税の特例措置を講じ、バリアフリー化による建築主等の負担を軽減する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	-

3	政策の名称	住宅のバリアフリー改修促進税制				
	政策評価の結果の概要	<p>今後の更なる高齢化の進展を踏まえ、高齢者等が安心して快適に自立した生活を送ることのできる環境の整備が喫緊の課題となっている中、平成27年度において全住宅ストックのバリアフリー化の目標値は、2割とされているのに対して、15年における実績値は5.4%となっている。</p> <p>バリアフリー改修費に対する支援制度としては、介護保険制度に基づく助成措置(上限20万円)があるが、本制度の適用は要介護認定後に限られることから、全ての高齢者等が制度を活用してバリアフリー改修を行うことはできない状況にある。</p> <p>また、自治体の厳しい財政事情等から、新たな公的賃貸住宅の整備によって課題の解決を図ることには一定の限界がある。</p> <p>そのため、要介護認定前も含めて、高齢者等の住宅のバリアフリー改修に対して、効果的な支援を図る必要があることから、19年度税制改正において、住宅のバリアフリー改修促進税制を創設する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
		-		-		-
4	政策の名称	まち再生出資の拡充				
	政策評価の結果の概要	<p>市町村が行うまちづくり交付金事業と連携して行われ、都市再生に資する優良な民間都市開発事業の立ち上げを支援するため、(財)民間都市開発推進機構によるまち再生出資事業が平成17年度に創設された。しかし、地方都市においては、地価下落の継続や業務ビルの高い空室率など経済の停滞が依然として続いている。</p> <p>原因は、地方都市において、都市開発プロジェクトのリスクを取る投資家が少なく、事業の立上げに必要な資金の調達が依然として困難であることがあげられる。</p> <p>これまでは、新築を対象として支援が行われてきたが、地方都市では、小規模な事業や既存建築物の改築等の需要が高く、それらの事業の立上げのための資金面の支援が必要。</p> <p>このため、現行のまち再生支援事業の制度を拡充し、既存建築物の改築等(リニューアル・コンバージョン)も対象とするとともに、事業区域面積要件の緩和、民間事業者の事業資金の借入に対する債務保証の創設及び支援対象となる事業形態の追加を行う。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
5	政策の名称	住民参加型まちづくりファンド支援業務の拡充				
	政策評価の結果の概要	<p>平成17年度から住民等による地域の特色あるまちづくり活動を支援するため、(財)民間都市開発推進機構を通じ、住民等が行う活動への資金助成を行う公益法人、公益信託に着目し支援を行ってきている。最近では、そのような活動に対し、公益法人や公益信託に加え、中間支援組織による支援等も活発化してきており、その役割への期待も大きい。他方、これ以上の事業展開が困難であることが指摘されている。</p> <p>原因は、いわゆる中間支援組織(NPO等)の多くは、資金余力がないことにより、ノウハウのアドバイスや調査などのソフト事業支援に留まっているケースが多く、建築物等の増改築といったハード事業を伴う場合には十分な支援ができていないことがあげられる。</p> <p>このため、中間支援組織であるNPO等の法人にも法的位置付けを与え、あわせて支援措置を講ずることで、その積極的な活用を図っていくことが求められる。</p> <p>以上の課題に対応するため、都市再生特別措置法の改正により、まちづくり推進機構(仮称)を創設し、その対象にNPO等の法人を位置付けるとともに、住民参加型まちづくりファンド支援業務の支援対象として、公益法人・公益信託に加え、まちづくり推進機構(仮称)等を追加する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
6	政策の名称	緑地環境整備総合支援事業の拡充				
	政策評価の結果の概要	<p>水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、都市部においてなお一層の取組が求められている。</p> <p>これまでの施策は、地方公共団体による公園緑地の整備の推進が中心であったが、特に地価の高い都市部においては、昨今の地方公共団体の財政事情からも、用地取得を伴う緑地整備のみでは緑とオープンスペースの確保の推進に限界があるのが現状</p>				

		<p>である。</p> <p>効率的・効果的な緑とオープンスペースを確保のためには、用地取得を伴わない民有緑地の保全・創出も重要であり、民間の活力を引き出すことの出来る官民連携施策が必要である。</p> <p>これらの課題に対して、導入する施策の具体的な内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民緑地等整備事業、借地公園整備に対する要件の拡充</li> <li>・ 緑地管理機構等への支援措置の追加</li> <li>・ 民間事業者等による公開緑化施設整備への支援措置の追加</li> </ul>										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った		-	-	-	-	
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
	-	-	-	-								
7	<p><b>政策の名称</b> 景観形成総合支援事業の創設</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b></p> <p>良好な景観の形成については、「景観法」が新法として制定され、昨年6月に全面施行された。しかしながら、同法の活用実績をみると、法に基づく景観行政を行う景観行政団体の数は着実に増加しているにもかかわらず、景観計画の策定や景観地区の決定等、個別制度の活用については低調な状況に止まっている。</p> <p>これは、景観法に基づく諸制度が、良好な景観形成を着実に推進していく観点から、地域住民等に対し、従来の地方公共団体独自の取組ではなし難かった強い行為制限を課すことができるよう措置がなされ、地域住民等の合意形成を得ることが困難であるということが大きな要因となっており、同法の活用には、円滑な合意形成や景観上のルールへの適合にインセンティブを与える措置を講ずることが不可欠である。</p> <p>このため、景観法の活用の促進、ひいてはこれを通じた良好な景観形成の推進に向け、これら取組を強力にバックアップしていくため、同法の活用を踏まえて定めた「景観」に関する方針・ルールに則して市町村等が行う良好な景観形成の取組についての総合的な支援を実施するものである。</p>	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○				
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
○												
8	<p><b>政策の名称</b> 洪水氾濫域減災対策事業の創設</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b></p> <p>近年の集中豪雨の頻発や施設能力を超える自然の外力の多発等を踏まえ、また投資余力に限られる中で、災害に対する安全度を確かかつ早急に向上させていく必要がある。そこで、これまでの「洪水を川から氾濫させない対策」に加えた、「氾濫した場合でも被害を最小化させる対策」が必要である。</p> <p>このため、土地利用状況に応じた氾濫域対策を定めた地域全体の減災計画を、河川管理者と地方自治体等の関係機関が策定し、それに基づき、洪水氾濫拡大防止施設（二線堤等）の整備、洪水氾濫区域における遊水機能の保全のための盛土等の規制、市町村が整備する輪中堤や二線堤等の洪水氾濫拡大防止施設整備への助成制度の創設等の整備等を実施する。</p>	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った	○				
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
○												
9	<p><b>政策の名称</b> 都市水害対策共同事業の創設</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b></p> <p>近年、計画を超える集中豪雨によって人命や都市機能に甚大な影響を及ぼす被害が頻発している。</p> <p>これまでの下水道事業においては内水氾濫対策として雨水貯留施設の整備などを行い、河川事業においては洪水氾濫対策として洪水調節池の整備など行い対応していたが、河川などの既存のストックと連携させること等により、浸水安全度をより一層高められるケースもあるため、これらの施設をいかに連携させ、効率的な事業展開を図れるかが課題。</p> <p>内水氾濫対策を受け持つ下水道の雨水貯留施設を河川の洪水調節施設とネットワーク化して、出水特性や規模に応じて融通利用することにより、集中豪雨への安全度を効率的に向上させる。具体的には、相互の施設を結ぶネットワーク管きょ、ポンプ施設等を補助対象施設として拡充する。</p>	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った					
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
10	<p><b>政策の名称</b> 地域の防災拠点の保全(急傾斜地崩壊対策事業の採択基準拡充)</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b></p> <p>毎年約1,000件の土砂災害が発生し、多くの人命が失われている状況である。</p>											

	結果の概要	<p>近年は、人命保護優先の観点から、警戒避難情報を提供する等のソフト対策を強化している。その場合、災害に対する警戒や応急対応等を確実にを行うためには、市町村役場、警察署、消防署等、地域の防災拠点の安全が確保されることが不可欠である。一方でこれまでは、地域の防災拠点が土砂災害危険箇所に含まれていても、人家が4戸以下の場合には、急傾斜地崩壊対策事業の採択基準には位置づけられていなかった。今後はこれら地域の防災拠点については、周辺の人家の有無にかかわらず、土砂災害に対する安全性を向上させる必要がある。</p> <p>よって、地域の防災拠点を土砂災害から保全し、地域防災力を維持するため、急傾斜地崩壊対策事業の補助採択基準を拡充する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った ○
11	政策の名称	洪水流下阻害部緊急解消事業の創設				
	政策評価の結果の概要	<p>集中豪雨等の頻発により洪水による被害は必ずしも減少しておらず、特に上流域では、越水、溢水などによる床上浸水被害が発生している。</p> <p>これは、上下流バランス等の関係から、上流域の改修の実施が困難な場合があることに原因があり、下流の流下能力の範囲で床上浸水被害を緊急に解消する対策を実施する必要がある。</p> <p>近10年間で床上浸水被害が発生している必要最小限の区間において、河道掘削、堰の改築等により、洪水流下阻害部の解消を下流の流下能力の範囲内で概ね5年間で完了させる制度を総合流域防災事業に追加拡充する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
12	政策の名称	大規模河川管理施設機能確保事業の創設				
	政策評価の結果の概要	<p>今後、設置から長期間が経過した大規模な河川管理施設が増加し、老朽化等で機能に著しい障害が生じることで洪水時に被害を発生・拡大させる恐れがあり、これらの施設の改築を計画的かつ重点的に実施することが必要である。</p> <p>総事業費50億円以上を対象とした大規模河川管理施設機能確保事業を創設する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
13	政策の名称	次世代アメダスの整備				
	政策評価の結果の概要	<p>アメダスデータを収集・編集するシステムは、旧式のシステムで拡張性を有していない。また、現行のアメダス気象計は老朽化が著しく安定運用が懸念されるとともに、最大瞬間風速等の測定ができない。さらに、気象官署等の地上気象観測では、データ処理を現地で実施しているため、安定運用に課題がある。</p> <p>近年、台風の相次ぐ襲来や集中豪雨等による災害が頻発しており、アメダスの安定運用はもとより、台風や羽越線事故等において被害との関連が深いとされている最大瞬間風速を取得する必要があるなかで、アメダスの柔軟性の確保が課題となっている。</p> <p>最大瞬間風速等の観測が可能な新型アメダス気象計を整備するとともに、これらのデータを収集・編集するほか、地上気象観測のデータの集約・処理を本庁で行うアメダスデータ等統合処理システムを整備する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
14	政策の名称	排水機場耐水化事業の創設				
	政策評価の結果の概要	<p>排水機場が浸水すると機能停止に陥り被害の拡大につながるが、既存施設に耐水化等を施す補助制度は未整備である。</p> <p>排水機場の耐水化等を進め、被害の最小化を図る必要がある</p> <p>総合流域防災事業を拡充し、排水機場の耐水化を補助する制度を創設する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
15	政策の名称	直轄海岸災害関連緊急事業の創設				
	政策評価の結果の概要	<p>近年、直立堤防等が被災した場合に、その隣接箇所で同様のメカニズムにより繰り返し被災する事例が多く見受けられる。</p> <p>このような海岸は、波浪等の外力が大きい海岸や侵食の著しい海岸が多く、直立堤防</p>				

		<p>等が被災した場合、災害復旧事業において当該地区の消波工の設置などを併せて実施しているところであるが、隣接箇所については手当てが出来ない状況。</p> <p>災害の未然防止を図るため、直轄で工事を実施している海岸において災害が発生し、被災箇所を復旧しただけでは隣接する箇所でも再度同様の災害が発生する恐れがある場合、一連区間で緊急的に改良工事を行うことができるよう、直轄海岸災害関連緊急事業を創設する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
		-	-	-	-	-
16	政策の名称	災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業の拡充				
	政策評価の結果の概要	<p>近年、日本沿岸では、洪水、台風、外国からの漂流等により、大量のゴミが漂着し、海岸保全施設の機能阻害のおそれが生じているが、未だ有効な対策が講じられていない状況。</p> <p>大規模漂着ゴミに対する対策を講じる必要がある。</p> <p>「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」で処理することのできる対象を「流木等」に限らず「大規模漂着ゴミ」にも拡充し、海岸保全施設の機能を阻害する場合に、その原因となる大規模漂着ゴミの処理を緊急的に実施する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
		-	-	-	-	-
17	政策の名称	高潮等総合防災情報システムの高度化				
	政策評価の結果の概要	<p>災害に結びつく危険のある高潮や打ち上げ高の高低は、海岸地形や堤防等によって異なるため、それぞれの地形などに応じた予測がなければ適切な防災対応は困難である。しかし、現状の高潮予測は、特定の278地点における予測しかできておらず、地域住民の適時・的確な避難の支援ができていない。</p> <p>複雑な海岸地形を取り込んだ高潮予測モデルの開発により、任意の海岸等における高潮予測を実施する必要がある。また、これを可能とするための計算機システムの構築が必要である。</p> <p>高潮等総合防災情報システムの高度化を行うとともに、複雑な海岸地形を取り込んだ高潮予測モデルを開発する。新しい高潮予測モデルによる計算結果は、行政機関内で共有を図るとともに、地方気象台等へ配信し、適時・的確な注意報・警報の発表を通じて、防災活動を支援する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
		-	-	-	-	-
18	政策の名称	密集市街地の緊急整備(都市防災総合推進事業の拡充、住宅市街地総合整備事業の拡充)				
	政策評価の結果の概要	<p>特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保について、都市再生プロジェクト(第三次決定)の目標である、「今後10年間(平成23年度末まで)で最低限の安全性を確保する。」の達成に向けて、取組を加速していく必要がある。</p> <p>十分な基盤整備がされていないことから建築基準法で規定された必要な接道がない、敷地が狭小であることから建蔽率を超過している等の既存不適格建築物が多数存在し、そのままでは戸別建て替えが不可能。</p> <p>道路等の基盤整備や建築物の共同化のためには合意形成が必要であるが、住民の危険性に対する認識が低いこと、多数の地権者が存在し、権利関係がふくそうしていることなどから合意形成が困難。</p> <p>以下の施策の実施により、道路等の基盤整備を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災街区整備事業の改善により、基盤整備と沿道建築物の建替えとを一体的かつ強力に推進。</li> <li>・ 密集市街地の解消に資する各種事業を一体的・効果的に推進するため、総合的な事業計画の作成・コーディネートを支援するとともに事業の採択要件を緩和。</li> </ul>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
		-	-	-	-	-
19	政策の名称	密集市街地の緊急整備(密集市街地におけるまちづくり規制合理化支援事業の創設)				
	政策評価の結果の概要	<p>特に地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地は全国に8,000ha(東京、大阪各々2,000ha)存在し、都市再生プロジェクト第三次決定において今後10年間(平成23年度末まで)で最低限の安全性を確保することとされ</p>				

		<p>ているが、これまでのところ整備改善は十分には進展していない。</p> <p>密集市街地においては、多くの老朽化した建築物が存在しており、その多くが既存不適格となっているため、現状の規制下では建替困難となっているが、地区計画を活用して、付加的な建築規制により空気を確保しつつ、建替の支障となっている規制を緩和することにより、建築物の建替促進を図ることが効果的である。地区計画制度は、制度自体が相当に複雑であり、これを活用するためには、専門的、技術的知見を有する者の関与、支援が必要不可欠であるが、現在の市町村の体制が必ずしも十分ではない等の理由により、密集市街地の整備改善へとつながっていない。</p> <p>一方、住民等を中心としてまちづくりや市街地の整備改善への意欲の高まりが見られることから、これらの機運に対応して地区計画等を活用していく動きへとつなげていくことが効果的である。</p> <p>これらの理由により、密集市街地における、地権者組織等による規制緩和型地区計画等の都市計画の提案素案の作成に対し、国による支援を実施することにより、住民等による自律的な建替を促進し、市街地の整備改善を図る必要がある。</p>										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った		-	-	-	-	
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
	-	-	-	-								
20	<p><b>政策の名称</b> エレベーター耐震化支援制度の創設</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b> 平成17年7月の千葉県北西部地震では、エレベーターへの閉じ込め事故や運転停止が多数発生するとともに、救出や復旧に時間を要した。これは、地震時管制運転装置の作動中にドア開放検知による安全装置が優先して作動したことにより、閉じ込めが発生したものである。そのため、可能な限り閉じ込めが発生しないようP波(初期微動)の段階で管制運転を開始することにより、最寄り階に着床、停止させるP波感知型地震時管制運転装置の設置が必要である。このことから、新設エレベーターへのP波感知型地震時管制運転装置の設置を義務付けるとともに、既存のエレベーターに対しては、住宅・建築物耐震改修等事業を拡充し補助対象化することで、当該装置の設置を推進する。</p>	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った		-	-	-	-
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
	-	-	-	-								
21	<p><b>政策の名称</b> 帰宅困難者対策のための防災公園事業の拡充</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b> 平成17年7月の中央防災会議の首都直下地震対策専門調査報告において、首都直下地震における帰宅困難者は約650万人と想定されていること等、地域住民の避難地等の確保とともに、帰宅困難者対策として収容、休憩場所の確保等が都市の防災上新たな課題となっている。現行の防災公園の体系は、地域の夜間人口をベースとしたものであり、昼間人口をベースとする帰宅困難者を対象としていないため、帰宅困難者対策の推進が困難。避難地の確保とともに、一時的に大量発生する帰宅困難者の収容、休憩、災害情報の提供等に対応するため、帰宅困難者対策に資する都市公園を防災公園の体系に位置づけ、防災関係部局や民間施設の役割分担のもと、駅周辺や幹線道路等、主な災害時の帰宅ルート付近の既存都市公園等を活用し、総合的・一体的に防災機能強化を推進する必要がある。これらの課題に対して、導入する施策の具体的な内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災公園の要件を拡充し、帰宅困難者を支援するための都市公園を防災公園の体系に位置づける。</li> <li>・ 防災関係部局やコンビニエンスストア、ガソリンスタンド等の民間施設との連携により、帰宅困難者対策を推進するための計画を作成し、当該計画に位置づけられた都市公園について、災害用トイレや耐震性貯水槽の整備等の防災機能強化を総合的・一体的に実施する事業を重点的に支援。</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った		-	-	-	-
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
	-	-	-	-								
22	<p><b>政策の名称</b> 海岸耐震対策緊急事業の創設</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b> 想定される大規模地震に対して耐震性が確保されている海岸堤防は、全国の海岸保全施設延長9,400kmのうち約3割であり、海岸保全施設整備は十分に進んでいるとはいえない。平成17年度に津波危機管理対策緊急事業を創設(平成18年度にゼロメートル地帯の高潮対策に拡充)し、耐震調査に対する支援を行っており、今後、調査結果を踏まえ</p>											

		た耐震対策事業の推進を重点的に進める必要がある。 ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等において緊急的に耐震対策を行うため、海岸管理者が策定する5か年程度の「海岸耐震対策緊急事業計画」に基づき、短期間に集中して耐震化を行う海岸耐震対策緊急事業を創設する。			
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融資計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
23	政策の名称	緊急地震速報を活用した災害対策の高度化機器開発			
	政策評価の結果の概要	平成16年の新潟県中越地震、17年の福岡県西方沖を震源とする地震、など地震災害は頻発し、国民の地震や防災情報に対する関心は高くなっている。 発災直後は被災状況の把握が困難であり、特に激甚な被災地域内ほど情報が欠落するという時間的、空間的な「情報空白」の問題の恐れがある。 このため、地震発生に伴い、情報収集が実施できる仕組みの構築・体制づくりが重要と考えられる。 以上のことから、大規模地震発生時における国土交通省の体制の確実化、施設の緊急点検、応急復旧等の災害応急対策の迅速化を図る。			
	政策評価の結果の政策への反映状況	○			
24	政策の名称	地震急傾斜地崩壊対策緊急事業の創設			
	政策評価の結果の概要	地震に起因する土砂災害は、近年においても、平成7年の阪神淡路大震災、16年の新潟中越地震等、多数発生しており、いずれも大きな災害となっている。 これまで地震に起因する土砂災害については、発生箇所の予測が困難であったが、近年、地震加速度、地形的特徴から地震によるがけ崩れの危険度を評価するシステムが開発され、発生箇所の予測が一定の精度で可能となった。 地震に起因するがけ崩れ対策については、事前の警戒避難が困難であるため、早急に地域に甚大な被害が発生する箇所について特定し、施設整備の推進を図る必要がある。 よって、地震急傾斜地崩壊対策緊急事業(補助事業)を創設し、中央防災会議による地震防災戦略が策定されている地域を対象に、地震によるがけ崩れの崩壊危険度を評価し、地震による崩壊により地域に甚大な被害が発生する箇所について、概ね10年間で対策を完了すべく集中的に事業を実施する。			
	政策評価の結果の政策への反映状況	○			○
25	政策の名称	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			
	政策評価の結果の概要	少子高齢化・過疎化等の近年の社会情勢の変化により、利用者のニーズが多様化する中で、多様な利用者のニーズにきめ細かく応えうる交通機関として、また、過疎地における高齢者等の生活の足として、安全で安心なタクシーサービスの提供が求められている。 しかしながら、需要の増加が見られないなどタクシー事業の経営環境は大変厳しい状況にあるため、歩合制を中心とする運転者の賃金は低下傾向にあり、過労運転等の労働環境の悪化が、安全性・サービスの質の低下につながるおそれがある。 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、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ことにより、運転者の質の確保・向上を図る必要がある。 具体的には、タクシー業務適正化特別措置法に基づき、現在東京・大阪のみで実施している地理試験の合格等を要件とする運転者登録制度について、所要の見直しを行った上で、政令指定都市等流し営業中心の都市まで拡大して実施し、指定都市間のネットワーク化を図ることにより、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で悪質な運転者を排除する仕組みを構築する。あわせて、タクシー運転者全体の質の確保・向上を図るため、その要件の見直しを行い、運転者に受講させる講習の実施要領を定めるとともに、法令知識、接遇、交通事故防止等の講習カリキュラムを作成する。			
	政策評価の結果の政策への反映状況				
	政策の名称	自治体が管理する道路橋の長寿命化のための修繕計画策定費の支援制度の創設			

26	政策評価の結果の概要	<p>建設後50年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合は、現在の6%が20年後には47%と大幅に増加し、計画的な修繕による橋梁の長寿命化を行わなければ、架替工事による道路交通へ及ぼす損失や修繕・更新費の大幅な増大など将来大きな負担が生じることとなる。</p> <p>現在、長寿命化を図る観点からの予防的な修繕が実施されておらず、その原因として、自治体が管理する道路橋の健全度が十分に把握されていないことが考えられる。</p> <p>従って施策の目的を実現するためには、自治体が管理する道路橋の健全度を早急に把握することを促し、自治体が予防的な修繕に計画的に取り組める環境を構築する必要がある。</p> <p>このため、重要な道路ネットワーク上の、自治体が管理する道路橋について、自治体による健全度の把握を促進するとともに、「支障が出たら修繕する」という対症療法的な修繕から、中長期的に橋梁の長寿命化を図るための予防的な修繕へと政策転換を促すため、自治体が体系的な長寿命化修繕計画(仮称)を策定するのに必要な経費の一部を助成する制度を創設する。</p> <p>重要なネットワーク上の橋梁群の修繕方針・方策(修繕・架替等)を体系的に定めた計画</p>										
	政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="400 645 603 678">予算概算要求を行った</td> <td data-bbox="603 645 805 678">税制改正要望を行った</td> <td data-bbox="805 645 1008 678">財政投融资計画に反映した</td> <td data-bbox="1008 645 1211 678">法令改正等を行った</td> <td data-bbox="1211 645 1428 678">機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 678 603 741"></td> <td data-bbox="603 678 805 741">-</td> <td data-bbox="805 678 1008 741">-</td> <td data-bbox="1008 678 1211 741">-</td> <td data-bbox="1211 678 1428 741">-</td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った		-	-	-	-
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
	-	-	-	-								
27	<p>政策の名称</p> <p>政策評価の結果の概要</p>	<p>技術基準への適合性確認制度の確実な実施</p> <p>港湾の施設の技術上の基準(技術基準)は、港湾の施設を建設、改良、維持する際の基準として適用され、安全性の確保に寄与しているが、従来の基準はプロセス等一定の規格を定める仕様規定であり、新技術等への対応が限られていた。一方、国際基準や規制改革推進3か年計画において基準類の性能規定化の方向性が示されたこと等を背景に、平成19年4月から技術基準が性能規定化されることとされたが、必要な安全性確保のための制度が現状ではない。</p> <p>性能規定では、構造物に求められる性能のみを規定し、結果に至るプロセスを規定しないため、設計者の判断により自由な発想に基づく設計方法の採用が可能となることから、港湾施設の安全性を確保するため、設計方法や構造の妥当性を高度な見地から適切に評価することが重要となる。</p> <p>このため、国土交通大臣又は国の代行機関となる登録確認機関により技術基準への適合性確認制度を導入し、公共の安全その他の公益上影響が著しい施設について、安全性の確保を図る。</p>										
	政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="400 1285 603 1319">予算概算要求を行った</td> <td data-bbox="603 1285 805 1319">税制改正要望を行った</td> <td data-bbox="805 1285 1008 1319">財政投融资計画に反映した</td> <td data-bbox="1008 1285 1211 1319">法令改正等を行った</td> <td data-bbox="1211 1285 1428 1319">機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1319 603 1382"></td> <td data-bbox="603 1319 805 1382">-</td> <td data-bbox="805 1319 1008 1382">-</td> <td data-bbox="1008 1319 1211 1382"></td> <td data-bbox="1211 1319 1428 1382"></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った		-	-		
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
	-	-										
28	<p>政策の名称</p> <p>政策評価の結果の概要</p>	<p>輸送部門における省エネ対策の普及・促進</p> <p>温室効果ガスの排出量について京都議定書に規定された国際約束を達成するため、平成17年4月に閣議決定した京都議定書目標達成計画では、運輸部門の排出量を2億5,000万トン(平成2年度比15.1%増)に抑制することとしている。しかしながら、運輸部門の排出量は、13年度をピークに近年は減少傾向を示しているものの、16年度は2億6,200万トン(平成2年度比20.3%増)であり、目標達成のためには引き続き温室効果ガスの排出抑制施策を着実に実施することが必要な状況にある。</p> <p>そのため、運輸分野の地球温暖化対策を引き続き進める必要があり、19年度から本格施行となる改正省エネ法に基づき、省エネ対策の普及・促進を図ることが不可欠。しかしながら、省エネ対策の普及・促進にあたっては、輸送部門における省エネ対策に関する十分な知見を有していない荷主、輸送事業者等の輸送部門関係者が多いといった問題点がある。</p> <p>このため、省エネ対策に係るベストプラクティス情報を整備し、情報発信することに加え、省エネ対策を各輸送事業者に広く浸透させるべく人材育成を進め、改正省エネ法に基づく省エネ対策の普及・促進を図る必要がある。</p> <p>具体的には、以下の事業を行う。</p> <p>輸送部門における省エネ対策の普及</p> <p>a) 輸送部門における省エネ対策に関する情報の整備</p> <p>b) 輸送部門における省エネ対策に関する情報の発信</p> <p>輸送部門における省エネ対策の促進</p> <p>各事業者が省エネ対策等に関する情報を活用して省エネ効果を上げられるよう、各事業者の状況に応じた省エネ対策の促進を図る。</p> <p>a) 事業者が省エネ対策を推進するに当たり設置することが推奨されている省エネ対策責任者の育成</p>										

		b) 省エネに関する問合せを寄せてくる事業者への指導、助言 c) 各事業者が、提出した定期報告書、省エネ計画どおり省エネ対策に取り組んでいることの点検				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
29	政策の名称	官学連携による異常気象共同分析体制の構築				
	政策評価の結果の概要	<p>豪雨等の異常気象が発生した場合、その影響を最小限に抑える対策を講じるために、その発生要因及びその後の見通しが早期に求められる。</p> <p>気象庁単独では、異常気象の要因分析に時間を要し、早期に適切な情報発表が困難である。また、大学・研究機関においては、技術の進展により異常気象発生メカニズムに関する研究成果が蓄積されてきているが、統一的な分析体制はなく、個別の研究者がばらばらに見解を発表するのにとどまっている。</p> <p>効果的な防災・減災対策を支援するためには、異常気象の発生要因・見通しについて科学的知見に基づく統一見解を早期に発表することが必要であり、そのためには大学・研究機関と連携した分析・検討を行うことで短期間のうちに実効性のある情報を提供できる。</p> <p>観測・予測等の分析に必要なデータ及び分析ツールを大学・研究機関と共有し、異常気象発生時に即座に大気・海洋などの状況を分析できる体制を整えたとともに、分析結果を検討・統一見解としてまとめるための検討会合を開催し、その結果を防災・農業等の関係者に発表する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
30	政策の名称	海面処分場の計画的な確保のための支援の拡充				
	政策評価の結果の概要	<p>港湾の国際競争力強化のための整備に伴って発生する浚渫土砂の適正処分を進める必要がある中で、改正海洋汚染防止法の施行(平成19年4月1日)により、浚渫土砂の海洋投入処分が原則禁止とされる。また、循環型社会の形成を推進する取組が求められている中で、一般廃棄物の最終処分場の残余容量が逼迫している。こうした状況の中、海面処分場を計画的に確保していく必要がある。</p> <p>しかしながら、環境問題が近年、ますます多様化・複雑化・広域化・深化してきている中、従来の取組だけでは限界となっていることから、港湾管理者が廃棄物埋立護岸を整備することにより確保される海面処分場について、一層の整備の促進を図っていく必要がある。</p> <p>このため、港湾法に規定する廃棄物埋立護岸の整備に対して、国の支援を拡充することにより、海面処分場の計画的な確保を図る。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
31	政策の名称	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進				
	政策評価の結果の概要	<p>我が国産業の国際競争力や国民生活水準の維持、向上には効率的な物流が不可欠である。</p> <p>我が国港湾は、アジア主要港の成長により、コスト・サービス水準で遅れを取っている。中でも出入管理については、各施設で共通化された統一的なルール・基準等が存在していないため、迅速性・利便性・保安性がある出入管理の仕組みが構築できていない。</p> <p>アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するためには、スケールメリットが発揮されるように、単一の民間事業者により一体的に運営する大規模・高規格なコンテナターミナルの形成を推進するとともに、国内物流ネットワークとの連携を強化して貨物を集め、さらには、迅速性・利便性・保安性を有する出入管理の仕組みを構築する必要がある。</p> <p>そのため、大規模コンテナターミナルの整備や共同デポ、鉄道積替施設整備に対する補助等の既存施策の充実を図る。また、内航船の高規格化に対応した施設整備に対する支援により国内海上ネットワークを強化するとともに、出入管理システムの制度構築、整備等ゲートの機能向上、搬出入の円滑化により、スーパー中枢港湾プロジェクトの深化を図る。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った

	反映状況					
32	政策の名称	国内農産品の効率的な輸送システムの構築				
	政策評価の結果の概要	<p>輸入農産物は残留農薬問題や遺伝子組換え問題などにより食の安全への不安が高まっている中、消費者からは安全な国内農産物の供給が求められており、そのためには、国内農産品の物流コストを削減し、コスト競争力を強化することが必要である。</p> <p>国内農産品の主な生産地である北海道、九州、四国の港湾では、農産品を保管し、船舶に積み替えるための施設整備が脆弱であるため、国内農産品の輸送は小型船による輸送が主流になっている。その結果、大型船により輸送される輸入農産品に比べて、物流コストが高く非効率な輸送システムになっている。</p> <p>国内農産品輸送において大型船を導入し非効率な物流を改善するためには、国内農産品を大型船で運搬するために必要なボリュームを集荷・保管し、円滑な積替を支援する施設が必要となる。</p> <p>安全な国内農産品を効率的に生産地から消費地へ供給可能とするため、農産品の保管機能を有する農産品流通拠点支援施設の整備を支援する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
33	政策の名称	徒歩・公共交通など総合的な都市交通施策の推進				
	政策評価の結果の概要	<p>都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりの実現が必要であるが、一方で自動車への依存の高まりや、中心市街地や公共交通等の衰退など大きな課題が発生している。</p> <p>従来は、都市の望ましい将来像を明確にすることなく、個々の交通施設を整備していたため、コンパクトなまちづくりを支える最適な交通分担が実現されていなかった。</p> <p>多様なモードが連携する「つなぎ施設」の効率化、適正な交通の分担への再編が不可欠であり、都市交通の課題に対し多様な主体と連携し、支援できる総合的な施策が新たに必要である。</p> <p>望ましい将来都市像の実現と安全で円滑な交通の確保のため、地方公共団体等が実施する都市交通施策のプログラムに基づく歩行者、自転車、公共交通、交通結節点等に関する総合的な整備に対し補助を実施し、適正な交通の分担の再編による交通円滑化、利便性の向上を実現する。</p> <p>地方公共団体が行う都市交通システムに関する事業として、公設民営の考え方による公共交通に関する事業への支援を拡充する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
34	政策の名称	地域公共交通再生モデル事業				
	政策評価の結果の概要	<p>地域における交通円滑化、モビリティの確保のために、さらには、近年の重要な課題である地球温暖化、高齢社会、地域再生等に的確に対応していくためにも公共交通の利用を推進していくことが強く求められているが、モータリゼーションの進展等による利用者の減少や多くの赤字路線の存在などにより公共交通は衰退し、危機的な状況にある。</p> <p>地域公共交通の再生にあたって大きな役割を担う市町村が、知見不足、体制不備等の理由により、適切な取組を実施できずにいる場合があることから、市町村を主体とした総合的な交通戦略の策定を促進し、地域公共交通の再生を図ることが必要である。</p> <p>具体的には、意欲的な市町村に対して地域公共交通活性化・再生に当たっての技術的助言・情報提供としてのガイダンスを提示することにより、地域の関係者が一体となった主体的かつ総合的な取組を促進することとする。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
35	政策の名称	ニューツーリズム創出・流通促進事業				
	政策評価の結果の概要	<p>近年、国民の旅行スタイルが従来の「通過型」・「団体型」の物見遊山的な旅行から、訪れる地域の自然・生活文化・人とのふれあいを求める「体験型」・「交流型」・「個人型」の旅行へと転換しているなど、旅行者ニーズが多様化・高度化しているが、このようなニーズの変化に対応する「ニューツーリズム」旅行商品の創出・流通が進んでいない。</p> <p>これは、旅行者ニーズの多様化・高度化により潜在需要がありながらも、それが具体的な形で顕在化していない分野である「ニューツーリズム」旅行商品が、多品種・小ロット・高付加価値という特色を有し、大量規格商品を主とする既存の旅行市場では流通しに</p>				

		<p>くく、また、その担い手となる地域の観光事業者等が行うには高いリスクを伴うためと考えられる。</p> <p>そこで、国の主導・支援により地域密着型のニューツーリズム旅行商品を幅広く収集し、一元的に提供する全国的な流通「市場」を整備する。また、一般国民に対する普及活動として、セミナーやシンポジウムの開催等、プロモーション活動を行うとともに、地域密着型のニューツーリズム旅行商品の充実・高度化を図るため、地域におけるニューツーリズム旅行商品の創出に向けた新たな取組に関する実証事業(モニターツアー)を実施する。</p>										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税務改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った		-	-	-	-	
予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
	-	-	-	-								
36	<p><b>政策の名称</b> みなと振興交付金の創設</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b> 近年、社会構造の変化等により、既存港湾施設や用地の一部が低未利用化し、地域の活力の低下をまねいている地域が見受けられる。</p> <p>従前の港湾整備は、国と港湾管理者(都府県等)が一体となり行ってきたが、地域(港湾所在市町村等)が主体となって、自らの「みなと」の課題に柔軟に対応し、地域の潜在的な魅力や創造力並びに既存ストックを活かした「みなと」の振興を国が支援する制度が不足しており、きめ細かな対応が困難。</p> <p>地域(港湾所在市町村等)が、港湾管理者や市民等と連携して、主体的に、既存ストックの有効活用を図りつつ、個性的で活力のある「みなと」づくりを行い、「みなと」の振興が行えるようにする必要がある。</p> <p>港湾所在市町村等を事業主体とする「みなと振興交付金」を創設する。本交付金は、従前の港湾施設の整備に加え、事業実施主体が提案する「みなと」の振興に必要な整備(調査・社会実験等ソフトを含む。)を総事業費の一定限度内において実施可能とする。</p>	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税務改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った		-	-	-	-
予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
	-	-	-	-								
37	<p><b>政策の名称</b> 都市再生街区基本調査(土地活用促進調査)</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b> 地籍調査(市町村等が実施主体となる補助事業)の平成17年度末までの実施面積は134千km<sup>2</sup>であり、21年度の目標値を達成するために必要と考えられる145千km<sup>2</sup>を大きく下回っている。特に、都市部においては2千km<sup>2</sup>(都市部全体の19%)しか進捗しておらず、調査の遅れが顕著である。</p> <p>都市部において進捗が遅れている原因としては、土地の細分化、権利関係のふくそう、頻繁な土地の異動等により境界確認の合意を得ることが難しく、調査速度が上がらないことが挙げられる。</p> <p>このような状況に対応し、速やかに地籍整備を進めていくためには、本年度に完了予定の都市再生街区基本調査の成果を活用しつつ、境界に関する基礎的情報の整備を進め、市町村による地籍調査の円滑な実施を強力に支援していくことが必要である。</p> <p>このため、国直営により、新たに境界に関する最も基礎的な情報である街区外周の位置情報を整備する都市再生街区基本調査(土地活用促進調査)を実施するものである。</p>	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税務改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った					
予算概算要求を行った	税務改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った								
38	<p><b>政策の名称</b> 住宅の生産・供給システムにおける信頼確保</p> <p><b>政策評価の結果の概要</b> 構造計算書偽装問題を契機として大きく揺らいでいる住宅・建築物に対する国民の信頼の早期回復や、既存住宅・建築物の耐震性の向上やアスベスト対策、エレベーター等の事故への迅速な対応、瑕疵担保責任履行の実効の確保措置等のため、住宅・建築物に関する社会インフラの整備など安全・安心の確保を図る総合的な取組を推進していくことが必要である。</p> <p>住宅・建築物に関するストック情報等は、これまで各地方自治体が個別に蓄積し、情報の蓄積媒体・フォーマット等についてもそれぞれ独自に運用してきた。</p> <p>このため、事件等発生時の調査が円滑に進まず、多大な時間と労力を要し、必要な情報の欠落が存在していた。また、住宅・建築物に関するストック情報等のうち、国民にとって必要な情報の公開システムが整備されていない。</p> <p>また、瑕疵担保責任の履行を確保するため、(財)住宅保証機構が行っている住宅性能保証制度などの瑕疵担保責任保険が既に存在するが、その利用が任意であることもあり、利用率は新規住宅供給戸数の約1割、中小住宅生産者が主に供給している</p>											

		<p>戸建についても約3割にとどまっている。</p> <p>住宅・建築物に関するストック情報等について、全国統一フォーマットの整備、データベースシステムの整備による行政間の情報の共用、データベース化した情報のうち国民に必要な情報の公開システムの整備等が喫緊の課題となっている。</p> <p>また、住宅の売主等による瑕疵担保責任の履行の実効を確保するための措置を講ずる必要があり、その措置を実施するにあたっては検査体制等の整備や中小住宅生産者の確実な瑕疵保証の履行を支援する措置を講ずることが必要である</p> <p>住宅・建築物のストック情報等のデータベースシステムの整備、建築士事務所・指定確認検査機関等の登録及び情報公開システムの構築、瑕疵担保責任履行確保のための検査体制等の整備、中小住宅生産者の確実な瑕疵保証の履行の支援等を図るための住宅保証基金についての国庫補助の拡充等。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
			-	-		-
39	政策の名称	地理空間情報の高度な活用の推進(基盤地図情報整備)				
	政策評価の結果の概要	<p>インターネットや携帯情報端末が普及するとともに、地理情報システムと衛星測位の組合せの可能性が拡大するなど、地理空間情報を高度に活用できる基盤の整備が進み、様々なコンテンツの発信に対する期待が増大する一方、地図を使ったコンテンツの発信については十分な普及が図られたとは未だ言い難く、発展途上段階であり、今後の爆発的な進展が期待されている。</p> <p>地図をベースにしたコンテンツの発信を阻害する原因の一つとして、利用者が共通に利用できる基盤となる高鮮度の地図情報が整備されていないこと及び流通が不十分で簡便に利用できないことが挙げられる。</p> <p>このため、道路データをはじめとした基盤となる地図情報を整備・提供することにより、様々な行政分野での業務効率化やサービスの高度化を図るとともに、地図を使った様々なコンテンツの発信など新しい産業・サービスの創出を一層促す必要がある。</p> <p>そこで、国、地方公共団体等、あらゆる整備主体が整備する大縮尺地図データを活用して共通の白地図となる基盤地図情報を効率的に整備し、データベースに格納するとともに、そのワンストップ提供を行うものである</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った
			-	-	-	
40	政策の名称	我が国建設業の国際展開の推進 - 官民連携によるインフラ整備 -				
	政策評価の結果の概要	<p>国際競争力の強化</p> <p>我が国建設業の海外進出は進出国・地域の質の高い社会資本形成に寄与するのみならず、優れた技術・ノウハウの移転を通じて地場産業の発展にも貢献することが期待されているが、依然本格化しているとは言い難い。</p> <p>我が国建設業の内需依存型の産業構造とリスク管理能力の不足や国際市場に対応する人材の欠如、商慣習の違い等が海外展開が本格化していない原因となっている。</p> <p>このため、国際建設市場対応人材育成の強化や相談体制の整備、海外展開に当たって必要とされる海外建設・不動産市場情報等の調査やデータベース化を行う。さらに、我が国建設業のプレゼンス強化のための取組を強力に実施する。</p> <p>官民協働型インフラ整備の推進</p> <p>近年、我が国建設業等の競争力強化に対する要請やアジア地域におけるインフラ整備需要が高まっている。</p> <p>我が国の優れた技術・知識・ノウハウを活用した海外インフラ整備において、建設業の国際展開に係る様々なリスクの存在、インフラ不足を解消するために必要な資金の大幅な不足、途上国におけるインフラの低品質な維持管理・運営が問題となっている。</p> <p>従来のスキームでもこれらの問題に対処していく必要があるものの、それだけでは限界があり、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 官民が有する技術・ノウハウを融合し、建設段階から維持管理に配慮した案件形成。</li> <li>・ 案件の性質により、公的資金と民間資金を組み合わせた案件形成。</li> <li>・ 国際展開に伴う様々なリスクを、可能な限り事前に回避する方策への支援。</li> </ul> <p>を行う必要がある。</p> <p>そのため、官と民が協力してインフラの整備から維持管理・運営までを一連のプロジェクトとし、その間の資金調達や契約関係を含めて提案。さらに相手国における政策対話やセミナー等を実施して案件形成を促進する。</p>				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求を行った

果の政策への反映状況		-	-	-	-
------------	--	---	---	---	---

【事前評価(規制の政策に係る評価)】

1	規制の名称等	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の制定			
	規制の目的内容	<p>【目的】            高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保し、一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。</p> <p>【内容】            主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。</p>			
	想定される効果の内容	<p>高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる施設についてより幅広くバリアフリー化が促進されることで、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用が確保される。</p> <p>移動等円滑化の必要な一定の地区について、既存の施設をも含めた一体的かつ連続的なバリアフリー化を促進することで、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用がより一層確保される。</p> <p>施設間の境界線部分の段差が無くなることや地下から地上までの垂直移動が確保されること等が期待でき、一体的かつ連続的なバリアフリー化された経路が安定的・永続的に確保される。</p>			
	想定される負担の内容	<p>公共交通事業者及び建築主等については、従来から高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)及び高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)により新設等に際し基準適合義務が課されていたところ。一方、民間事業者に対する負担としては、新たに路外駐車場管理者に対し基準適合義務が課されることとなるが、全ての路外駐車場に対してではなく、移動等円滑化が必要なものに限って課されるものであるから、負担は必要最小限のものである。</p> <p>公共交通事業者については従来から交通バリアフリー法において同様の基本構想制度に基づく特定事業の実施が求められていたところ。また、市町村が基本構想を作成する際には、特定事業を行うこととなる者が参加する協議会における協議を経るか、又は、これらの者と個別に協議を行わなければならないこととされており、協議が調った事項についてのみ基本構想に定められることとなるので、施設設置管理者に一方的な負担を課すものではない。</p> <p>協定の締結は義務ではなく当事者間の合意によるものであり、また、協定内容についても一定の要件を満たしていれば市町村長は認可しなければならないこととされていることから、負担は必要最小限のものである。</p>			
	代替手段との比較	<p>現行の交通バリアフリー法及びハートビル法においても公共交通事業者及び建築主等に対する基準適合義務を規定している。</p> <p>現行の交通バリアフリー法においても基本構想が定められた場合には、公共交通事業者等は特定事業を実施することとされている。</p> <p>行政による認可制度により当事者間の協定に特別な効力を付与する類似の制度として、建築協定(建築基準法)、緑地協定(都市緑地法)及び景観協定(景観法)がある。</p>			
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	
2	規制の名称等	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案			
	規制の目的内容	<p>【目的】            「二千年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書(以下「OPRC-HNS 議定書」という。)」の実施等に伴い、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立等を図る。</p> <p>【内容】            海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する。改正の概要は</p>			

		<p>以下のとおり。</p> <p>1 海洋汚染の防止</p> <p>(1) 未査定液体物質の輸送の禁止</p> <p>(2) 海洋施設からの有害液体物質の排出の規制</p> <p>(3) 海洋施設等から有害液体物質の排出があった場合等の通報の義務付け</p> <p>(4) 大量の油(特定油を除く)又は有害液体物質の排出があった場合の防除措置の義務付け等</p> <p>(5) 有害液体物質汚染防止緊急措置手引書の備置き義務付け</p> <p>2 海上災害の防止</p> <p>(1) 海上保安庁長官による排出された危険物の火災の発生防止等の措置命令</p> <p>(2) 海上保安庁長官による消火、延焼の防止等の措置命令</p> <p>(3) 危険物の排出が生ずるおそれがある場合の通報の義務付け及び海上保安庁長官による当該危険物の採取等の措置命令</p>			
想定される効果の内容	<p>未査定液体物質の輸送の禁止により、その排出による海洋汚染の危険性が低減される。(規制の目的内容欄1(1)関連)</p> <p>海洋施設において管理されている有害液体物質の排出による海洋汚染の危険性が低減される。(規制の目的内容欄1(2)関連)</p> <p>OPRC-HNS 議定書の担保並びに特定油以外の油及び有害液体物質による海洋汚染に迅速かつ効果的に対処する体制の確立が図られる。</p> <p>(規制の目的内容欄1(3)～(5)関連)</p> <p>OPRC-HNS 議定書の担保及び危険物による海上災害に迅速かつ効果的に対処する体制の確立が図られる。(規制の目的内容欄2(1)～(3)関連)</p>				
想定される負担の内容	<p>現行法においても、未査定液体物質を輸送しようとする者は、国土交通大臣に届け出る必要があり、実態として環境大臣による査定が行われた後に当該液体物質を輸送していることから、実質的な負担増となるものではない。(規制の内容欄1(1)関連)</p> <p>有害液体物質記録簿を新たに備え付ける必要があるが、負担は必要最小限である。(規制の目的内容欄1(2)関連)</p> <p>海上保安庁の事務所への通報義務であり、実質的な負担となるものではない。(規制の目的内容欄1(3)及び2(3)関連)</p> <p>海洋汚染発生時の応急措置、防除措置を義務付けるものであるが、今までは状況に応じた海上保安庁長官による命令により防除措置を実施していたものであり、その措置があらかじめ義務付けられたとしても過度の負担となるものではない。(規制の目的内容欄1(4)関連)</p> <p>有害液体汚染防止緊急措置手引書を新たに備え置く必要があるが、同手引書は現在消防法等で規定される「予防規程」等と矛盾抵触するものではなく、既存の規程の記載内容を修正して同手引書の記載事項を盛り込むことにより、本法に基づく同手引書としても扱うことができるため、負担は必要最小限である。(規制の目的内容欄1(5)関連)</p> <p>危険物の排出のおそれがある場合等に必要な措置の実施を求めるものであるが、危険物への対応としては、その引火性の観点から流出した場合には、その除去等海上災害の防止のための措置の実施には多大な時間と労力を要することから、より安全かつ適確に当該措置を実施するためには、いまだ流出していない段階における措置が最も効果的であること等から過度の負担となるものではない。(規制の目的内容欄2(1)～(3)関連) 等</p>				
代替手段との比較	<p>船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け等を行うことにより、義務付け等を行わない場合(現状維持)と比べ、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得ることができる。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	
3	規制の名称等	駐車場法の一部改正			
	規制の目的内容	<p>【目的】</p> <p>都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与する。</p> <p>【内容】</p> <p>駐車場法第2条第4号の「自動車」の定義に大型自動二輪車及び普通自動二輪車(以下両者をあわせ「自動二輪車」という。)を加える。</p>			
	想定される効果	駐車場整備地区の都市計画決定及び市町村による駐車場整備計画の策定に当た			

果の内容	り、自動二輪車の駐車需要を加味することができるようになること、駐車施設の附置義務（一定の建築物の新築等について駐車施設を附置する義務。地方公共団体が条例で課することができる。）の対象車種に自動二輪車を加えることができるようになること等により、自動二輪車の駐車場の整備が促進され、都市機能の快適性、利便性の向上が図られる。			
想定される負担の内容	<p>駐車場管理者に対して、駐車場の設置に係る必要事項、業務運営に係る管理規定等について、都道府県知事への届出義務等が生じるが、これらは自動二輪車以外の自動車の駐車場には従前から適用されていたものである。</p> <p>地方公共団体が定める条例に基づき、自動二輪車を含めた駐車施設の附置義務が課されるが、駐車需要を生じさせる程度の大きい一定の建築物の新設等をする者に限定し、かつ、発生が予想される駐車需要の範囲内で必要最小限の規制が実施されるものであり、負担は最小限のものである。</p>			
代替手段との比較				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
4 規制の名称等	建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案			
4 規制の目的内容	<p>【目的】 今般の構造計算書偽装問題の再発を防止し、法令遵守を徹底することにより、建築物の安全性の確保を図る。</p> <p>【内容】 建築基準法等の一部を改正し、都道府県知事による構造計算適合性判定の実施、指定確認検査機関の欠格事由の拡充、建築物の構造耐力に関する建築基準法の規定に違反する建築物の設計者等に対する罰則の強化、建築士が構造計算によって建築物の安全性を確かめた場合における証明書の交付等の措置を講ずる。</p> <p>以下、個別の措置の概要。</p> <p>(建築基準法関係) 構造計算適合性判定制度及び指定構造計算適合性判定機関制度の創設 3階建て以上の共同住宅に対する中間検査の義務づけ 等</p> <p>(建築士法関係) 建築士免許の欠格事由及び建築士事務所登録の登録拒否事由の拡充 建築士・建築士事務所に対する禁止行為等の追加</p> <p>(建設業法関係) 建設業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務づけ</p> <p>(宅地建物取引業法関係) 宅地建物取引業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務付け</p>			
想定される効果の内容	今回の構造計算偽装事件を踏まえ、本法律案においては、一定規模以上の建築物についての第三者機関による構造計算適合性判定の義務づけ、特定行政庁による立入検査の導入など指定確認検査機関に対する指導監督の強化、危険な建築物を設計した建築士等に対する罰則の大幅な強化等の措置を講ずることとしており、これらの施策を通じ、事件の再発防止と法令遵守の徹底を図ることにより、効果的に建築物の安全性の確保を図ることができる。			
想定される負担の内容	<p>個別の措置の効率性</p> <p>(建築基準法関係) 構造計算適合性判定制度及び指定構造計算適合性判定機関制度の創設 建築主事や指定確認検査機関が行う審査とは別途、一定の技術力を有する第三者が構造計算の過程等の審査や再計算を実施することにより、その適法性のチェックを複層的に行う体制を整備することが効率的である。 3階建て以上の共同住宅に対する中間検査の義務づけ</p> <p>今回の偽装事件において問題が発生した共同住宅については、全国一律に中間検査を実施し、完了検査以前の段階で違反建築物の出現を未然に防ぐ措置を強化することが効率的である。 等</p> <p>(建築士法関係) 建築士免許の欠格事由及び建築士事務所登録の登録拒否事由の拡充 建築士の免許の取消しを受けた者や建築士事務所の登録の取消しを受けた者などの不適格者を適確かつ長期にわたり排除する措置を講じることが効率的である。 建築士・建築士事務所に対する禁止行為等の追加 建築士に対する構造安全性の証明の義務づけ</p>			

	<p>名義貸しの禁止 等 (建設業法関係) 建設業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務づけ 請負人が瑕疵担保責任の内容を意識した施工を行うようにする等のため、保険加入に関する情報開示を義務づけることが効率的である。</p> <p>(宅地建物取引業法関係) 宅地建物取引業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務付け 消費者が事後に不測の損害を被ることを防ぐため、契約締結前に重要事項として保証保険契約の締結の有無等を説明すること等により、瑕疵担保責任の履行に関する情報を消費者に開示することが効率的である。</p>								
代替手段との比較	<p>個別の措置をしなかった場合 (建築基準法関係) 構造計算適合性判定制度及び指定構造計算適合性判定機関制度の創設 仮にこの措置を行わない場合、現在の審査に加え、構造計算の過程等の詳細な審査や再計算を、建築主事や指定確認検査機関が単独で行うことになるが、これは、人員・技術力も限られ、かつ、可能な限り迅速な審査が求められている中で、実質的に不可能であるため、第三者機関による構造計算のチェックを行うことが適切である。 3階建て以上の共同住宅に対する中間検査の義務づけ 仮に措置を行わない場合、地域によって中間検査に係る取扱いが異なることとなり、共同住宅については中間検査を義務づけることが適切である。 等</p> <p>(建築士法関係) 建築士免許の欠格事由及び建築士事務所登録の登録拒否事由の拡充 建築士の免許や建築士事務所の登録を取り消された者が当該事実があった日からわずか2年を経過したのみで再び免許や事務所の登録を受けられる場合がある等のため、欠格事由等を拡充することが適切である。 建築士・建築士事務所に対する禁止行為等の追加 建築士に対する構造安全性の証明の義務づけ 現行法では構造安全性の証明制度が位置づけられていないため、法律上明確に位置づけることが適切である。 名義貸しの禁止 仮にこの措置を行わない場合、現行法ではこうした行為を明確に禁止する規定がなく、無資格者による違反行為の防止等を図る上で、名義貸しの禁止を明確に規定することが適切である。 等</p> <p>(建設業法関係) 建設業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務づけ 現行の建設業法第 19 条において瑕疵担保責任を明確化できない場合が生じ、消費者の保護に欠けることとなってしまったため、保険加入に関する情報開示の義務づけを行うことが適切である。</p> <p>(宅地建物取引業法関係) 宅地建物取引業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務付け 現行法では、契約締結前に瑕疵担保責任の履行に関する情報を消費者への開示することとされていないため、事後の不測の損害を防止することは困難であるため、情報開示の義務づけを行うことが適切である。</p>								
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った				
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った						
5	<p>規制の名称等 建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部改正</p> <p>規制の目的内容</p> <p>【内容】 建築物の耐震改修を促進するための措置を講ずることにより、建築物の地震に対する安全性の向上を図る。</p> <p>【目的】 建築物の耐震改修の一層の促進を図るため、基本方針及び都道府県耐震改修促進計画の策定、所管行政庁による指導及び助言等の対象となる特定建築物の範囲の拡大、所管行政庁の認定を受けた計画に係る特定建築物の耐震改修に必要な資金の貸付けに係る耐震改修支援センターによる債務保証の実施等の措置を講ずる。 【第163回国会において、「建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律案」として提出】</p> <p>想定される効果の内容</p> <p>基本方針及び都道府県耐震改修促進計画の策定、所管行政庁による指導及び助言等の対象となる特定建築物の範囲の拡大、所管行政庁の認定を受けた計画に係る特</p>								

		定建築物の耐震改修に必要な資金の貸付けに係る耐震改修支援センターによる債務保証の実施等、耐震改修を促進するための多様な措置を講ずることにより、施策全体の実効性が高まる。			
	想定される負担の内容	耐震化率の向上のためには、建築物の耐震改修が不可欠である。耐震改修の指示対象の範囲の拡大や特定優良賃貸住宅への入居促進、耐震改修支援センターによる債務保証等は、既存制度の有効活用や必要最小限の規制の実施・拡大により耐震改修の促進を図るものであり、効率的である。			
	代替手段との比較				
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
				-	
6	規制の名称等	道路運送法等の一部改正			
	規制の目的内容	<p>【目的】</p> <p>自家用自動車による有償旅客運送制度の創設等により、少子高齢化等を背景とした運送形態の多様化に柔軟に対応し、ニーズに応じた安全・安心な旅客輸送サービスの普及を促進するとともに、二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長、電子化に対応した自動車登録制度の見直し等により、安全対策の適切な推進、車両情報の適切な利活用等を図り、自動車交通の利便性及び安全性の向上を図る。</p> <p>【内容】</p> <p>自動車交通における利便性及び安全性の向上を図るため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自家用自動車による有償旅客運送制度の創設(道路運送法の一部改正)</li> <li>乗合旅客の運送に係る規制の適正化(道路運送法の一部改正)</li> <li>二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長(道路運送車両法の一部改正)</li> <li>電子化に対応した自動車登録制度の見直し(道路運送車両法の一部改正)</li> </ul> <p>等の措置を講ずる「道路運送法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出する。</p>			
	想定される効果の内容	<p>自家用自動車による有償旅客運送制度の創設</p> <p>自家用自動車による有償旅客運送制度の創設により、過疎地の住民や要介護者等の移動制約者の安全・安心な移動手段の確保が図られる。</p> <p>乗合旅客の運送に係る規制の適正化</p> <p>コミュニティバス、乗合タクシーなど、地域のニーズに応じた多様な形態の乗合旅客輸送サービスの導入・普及が促進され、生活交通の確保、旅客の利便の増進が図られる。</p> <p>二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長</p> <p>初めて自動車検査証の交付を受けた時点から継続検査までの期間が従来よりも1年延長され、国民負担の軽減が図られる。</p> <p>電子化に対応した自動車登録制度の見直し</p> <p>書面により登録情報の提供を行っていたものを、電子的手段による提供を可能とすることで、登録情報の簡便な確認・利用を可能とし、自動車の登録情報の適切な利活用が図られる。</p>			
想定される負担の内容	<p>自家用自動車による有償旅客運送制度の創設</p> <p>自家用自動車による有償旅客運送は例外的な許可制とされているところ、今回の改正により、地域住民の移動手段の確保のため、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送については、安全の確保等最低限必要な客観的要件を満たせばこれを可能とする登録制としたところである。</p> <p>乗合旅客の運送に係る規制の適正化</p> <p>現行においては、定期定路線以外の乗合旅客の運送については、貸切事業の許可を受けた上で、さらに乗合旅客の運送許可を必要としているところ、今回の改正により、乗合事業の許可を受ければ、こうした運送が行えることとなる。また、コミュニティバスや乗合タクシー等の導入にあたり、地域の関係者の合意がある場合には、乗合事業の運賃・料金を上限認可制から事前届出制に緩和することとしている。</p> <p>二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長</p> <p>自動車検査証の有効期間の延長により、自動車ユーザーの一層の負担の軽減が図られている。</p> <p>電子化に対応した自動車登録制度の見直し</p> <p>一般ユーザーに特段の負担を課すものではなく、また、登録情報提供機関の登録には、申請者が電子計算機及び情報提供業務に必要なプログラムを有するという必要最</p>				

		小限の条件を求めている。			
	代替手段との比較	～ の施策を導入することにより、現状を維持した場合と比べて、地域の実情や利用者のニーズに応じた安全・安心な旅客輸送サービスの普及、安全対策の適切な推進、車両情報の適切な活用を図ることが可能となる。			
	政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
			-	-	
7	規制の名称等	海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案			
	規制の目的内容	<p>【目的】  港湾機能の強化、特定外貿埠頭の管理運営の効率化、水先制度の充実・強化等により、港湾の国際競争力の強化並びに海運の効率化及び安全性の向上を図る。</p> <p>【内容】  (港湾法)  (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止：津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等の観点から、臨港地区等の陸域においても船舶等の放置等を禁止する。  (2) 特定埠頭の運営者の認定：重要港湾において民間事業者による長期・安定的な埠頭運営を図るため、特定埠頭の運営の事業を行う者に対して当該埠頭を構成する行政財産の貸付けを行う制度の創設に際し、この支援措置を適用すべき特定埠頭の運営者を認定する。等</p> <p>(外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律)  特定外貿埠頭の管理運営の効率化を図るため、特定外貿埠頭の管理運営主体である埠頭公社(財団法人)を株式会社化するとともに、管理運営主体に対する規制緩和(岸壁等の貸付けに係る規制の緩和や整備計画の認可制の廃止等)を実施する。</p> <p>(水先法)  (1) 水先人の免許の要件を、船長経験を有しない者にも緩和し、一級から三級までの三段階の等級制とするとともに、国土交通大臣の登録を受けた養成施設の課程の修了を免許の要件とする。  (2) 国土交通大臣の登録を受けた更新講習の課程の修了を免許更新の要件とするとともに、海難事故等により危険が生じた水域等において一定の船舶に対し水先人の乗船を義務付ける。等</p>			
	想定される効果の内容	<p>(港湾法)  (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止  本施策により、津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等が図られる。  (2) 特定埠頭の運営者の認定  特定埠頭を構成する行政財産の貸付けにより、特定埠頭の運営の効率化が図られ、港湾機能の強化・国際競争力の強化に資する。等</p> <p>(外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律)  岸壁等の貸付先や貸付料設定の自由化により、効率的なターミナル運営が期待できる。埠頭公社ターミナルの管理運営の効率化によって、既存のコンテナターミナルのコスト・サービス水準の向上を図ることが可能となるとともに、次世代高規格コンテナターミナルの形成等の施策の総合的な推進により、スーパー中樞港湾の国内ハブ機能の向上を誘導し、中継コンテナ貨物の誘致や基幹航路の寄港頻度の維持等、我が国港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。</p> <p>(水先法)  免許要件の緩和、等級別免許制度の導入及び水先人養成施設の登録に係る制度の導入により質の高い水先人の安定的かつ継続的な供給が図られるとともに、料金規制の緩和及び水先人会の法人化等により水先業務運営の効率化・適確化が図られ、併せて免許更新要件の追加及び臨時的な場合の強制水先の適用により船舶交通の安全が確保される。</p>			
	想定される負担の内容	<p>(港湾法)  (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止  本施策により、港湾法上、船舶等の放置等が禁止されることとなるが、自己の管理下でない場所への物件の放置等はそもそも何らかの権原に基づくものとして認められたものではなく、実質的には負担となるものではない。  (2) 特定埠頭の運営者の認定  今般の認定制度は、特定埠頭の運営の事業を行う者が特定埠頭を構成する行政財産の貸付けを受けるためのものであるところ、認定に際して必要となる手続としては、当</p>			

	<p>該事業が国土交通省令で定める要件に該当するものである旨の申請をするだけで足り、負担は必要最小限のものである。等</p> <p>(外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律)</p> <p>規制の緩和により、岸壁等の貸付業務に係る負担が軽減され、また、整備計画や事業計画の申請に係る負担が軽減される等手続についても負担は必要最小限のものとしている。</p> <p>(水先法)</p> <p>今回の改正による規制緩和により国民の負担が軽減するものもあり、また、新設される手続は、改正の趣旨に鑑みて必要最小限とすることとしており、改正により国民の負担が過度に増えることはない</p>								
代替手段との比較	<p>(港湾法)</p> <p>(1) 港湾法では、港湾管理者が放置物件に対して監督処分を行う権限は港湾区域において港湾管理者が指定した放置等禁止区域内の放置物件に対するものに限定されており、陸域においては港湾の管理運営のために港湾管理者が所要の措置をとることができないことが原因として考えられる。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定</p> <p>現状では、埠頭の利用者である民間事業者は、港湾管理者から使用許可を受け、施設の使用頻度に応じて条例で定められた料金を港湾管理者に支払うこととなっている。しかしながら、埠頭を一体的に利用することによって効率的な運営が期待できる場合には、埠頭の利用者である民間事業者にとって集荷のインセンティブが働きにくいという問題がある。等</p> <p>(外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律)</p> <p>港湾の国際競争力強化については、これまでも船舶の大型化に対応した大水深コンテナターミナルの整備やターミナルの24時間フルオープン化、港湾諸手続のワンストップサービス化といった施策を展開してきたが、韓国等での国家戦略によるコンテナ港湾の整備や、海外メガオペレーターの台頭等による海外主要港の成長により、コストサービスの面において我が国港湾は世界水準に達していない。</p> <p>(水先法)</p> <p>水先人の養成・確保</p> <p>船舶交通の安全確保を図るために不可欠な水先業務を円滑に遂行するためには、質の高い水先人を養成・確保することが必要であるが、現在の水先人の主な供給源である外航日本人船長の減少に伴って、数年後には水先人の供給源が枯渇するおそれがある。等</p>								
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>-</td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った			-	
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った						
		-							
8	<p>規制の名称等 運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案</p> <p>規制の目的内容</p> <p>【目的】</p> <p>運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組の強化、踏切道の安全性の向上及び運輸の安全に関する国の機能強化により、運輸の安全性の向上を図る。</p> <p>【内容】</p> <p>各事業法を改正して運輸事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者等の選任・届出等を義務付けることにより運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組を強化するとともに、踏切道改良促進法改正による踏切道の安全性の向上や、航空・鉄道事故調査委員会設置法等の改正による運輸の安全に関する国の機能強化を図る。</p> <p>(事業法関係)</p> <p>運輸事業者に対し、安全管理規程の作成・届出義務付け、安全統括管理者等の選任・届出義務付けを行うとともに、安全管理規程の変更命令、安全統括管理者等の解任命令を設ける。</p> <p>運輸事業者に対し、安全に関する自らの取組状況等についての公表を義務付ける。等</p> <p>(踏切道改良促進法関係)</p> <p>国土交通大臣は、鉄道事業者又は国土交通大臣以外の道路管理者に対し、踏切道の改良の実施状況等について報告を求めることができることとする。</p> <p>(海難審判法関係)</p> <p>勸告を受けた者に対して、理事官が主体となって報告徴収制度を設ける。</p> <p>(航空・鉄道事故調査委員会関係)</p> <p>委託事務に関して知り得た秘密について守秘義務を課す。</p>								

<p>想定される効果の内容</p>	<p>(事業法関係)          運輸事業者に対する安全管理規程の作成・届出義務付け、安全統括管理者等の選任・届出義務付け等により、安全管理体制が構築され、運輸事業者内部における安全意識の浸透、安全風土の構築が図られる。          運輸事業者に対する情報の公表義務付けにより、利用者からの監視が強化され、ひいては、運輸事業者の輸送の安全確保に対する意識を向上させる。 等</p> <p>(踏切道改良促進法関係)          国土交通大臣が鉄道事業者等に対し、踏切道の改良の実施状況等について報告を求め、立体交差化計画等の協議・作成や実施に係る状況等を的確に把握し、実施の勧告等の必要な措置を講じることにより、早急かつ確実な踏切道の改良が図られる。</p> <p>(海難審判法関係)          理事官が必要と認める場合に、勧告を受けた者に対し、当該勧告を受けて執った措置について報告を求めることにより、当該勧告の実効性がより一層高まり、ひいては海難の防止に資することになる等。</p> <p>(航空・鉄道事故調査委員会設置法関係)          調査情報の秘匿性に関する関係者の信頼が高まり、関係者の任意協力を基礎とする事故等調査業務の円滑化が図られ、その結果、事故等調査が充実し、ひいては航空・鉄道事故防止施策への反映を通じた航空・鉄道事故の防止に資することになる。</p>			
<p>想定される負担の内容</p>	<p>(事業法関係)          運輸事業者は、各事業法及びそれに基づく国土交通省令に規定する事項を記載した安全管理規程と安全統括管理者等の選任の届出を行う必要が生ずる。          運輸事業者は、公表のため必要な文書作成やホームページへの掲載作業等を行う必要が生ずる。 等</p> <p>(踏切道改良促進法関係)          鉄道事業者又は国土交通大臣以外の道路管理者は、国土交通大臣が行う踏切道の改良の実施状況等についての報告の徴収を受ける必要が生ずる。</p> <p>(海難審判法関係)          勧告裁決を受けた者は、理事官が行う報告徴収を受ける必要が生ずる。</p>			
<p>代替手段との比較</p>	<p>(事業法関係)          運輸事業者に対する安全管理規程の作成・届出義務付け、安全統括管理者等の選任・届出義務付け等により、義務付け等を行わない場合と比べ、安全管理体制が構築され、運輸事業者内部における安全意識の浸透、安全風土の構築が図られる。          運輸事業者に対する情報の公表義務付けにより、義務付けを行わない場合と比べ、利用者からの監視が強化され、ひいては、運輸事業者の輸送の安全確保に対する意識を向上させる。 等</p> <p>(踏切道改良促進法関係)          実施の勧告等の必要な措置を講じることにより、当該措置を講じない場合と比べ、早急かつ確実な踏切道の改良が図られることとなる。</p> <p>(海難審判法関係)          報告制度を設けない場合と比べ、当該勧告の実効性がより一層高まることとなる。</p> <p>(航空・鉄道事故調査委員会設置法関係)          守秘義務を課さない場合と比べ、関係者の任意協力を基礎とする事故等調査業務の円滑化が図られる。</p>			
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>予算概算要求を行った</p>	<p>税制改正要望を行った</p>	<p>財政投融资計画に反映した</p>	<p>法令改正等を行った</p>
<p>9 規制の名称等 規制の目的内容</p>	<p>都市機能の適正立地</p> <p>【目的】          今後、人口減少・超高齢社会を迎えるなかで、都市の拡大成長から、既存ストックを有効活用し、都市機能を集約するコンパクトなまちづくりを目指す方向へ、都市政策の理念・制度を転換する。          このため、大規模集客施設について、商業地域等を除き、その立地をいったん制限し、立地しようとする場合には都市計画の変更手続を要することとし、当該手続を通じて地域の判断によって適正な立地を確保する。</p> <p>【内容】          都市の秩序ある整備を図るため、準都市計画区域制度の見直し、都市計画区域等の区域内における大規模集客施設の立地に係る規制の見直し、開発許可制度の見直しその他都市計画に関する制度の整備を行う。 具体的には、広域にわ</p>			

	<p>たり都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設の立地に当たっては都市計画手続を経ることとし、地域の判断を反映した適切な立地を確保するため、以下の施策を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域、用途地域における大規模集客施設の立地規制</li> <li>・非線引き白地地域等における大規模集客施設の立地規制</li> <li>・用途を緩和する地区計画制度の創設</li> <li>・準都市計画区域制度の拡充</li> <li>・都市計画手続等の円滑化、広域調整手続の充実</li> <li>・開発許可制度の見直し</li> <li>・準都市計画区域における緑地保全地域等の指定</li> </ul> <p>(都市の秩序ある整備を図るための都市計法等の一部を改正する法律案において措置。)</p>								
想定される効果の内容	<p>過去の分析結果によれば、都市機能の適正立地等に積極的に取り組んできた鹿児島市、旧静岡市で、公共交通機関を活用したコンパクトなまちづくりと中心市街地の活性化が実現しており、目指すべき政策目標実現に向けて、上記の方策が有効であるといえる。</p>								
想定される負担の内容	<p>一部の用途地域及び非線引き白地地域等において大規模集客施設の立地が規制される。ただし、これらの用途地域及び非線引き白地地域において、今回新たに創設した開発整備促進区(地区計画)を定める場合には、大規模集客施設の立地を認めることが可能。</p> <p>開発許可制度を見直し、市街化調整区域内の大規模開発を許可できる基準を廃止し、病院、福祉施設、学校、庁舎等の公共公益施設が開発許可の対象となる。</p>								
代替手段との比較	<p>政策転換を行わず、現状の都市の拡大成長を前提としてきたまちづくりでは、都市が無秩序に拡散し、自動車依存が進行し、高齢者等の利便性の低下や環境負荷の増大、後追いのインフラの整備・維持管理コストの増大、各種公共サービスの効率性の低下等の様々な問題が生じるなど、都市経営コストが増大するおそれ。</p>								
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等を行った</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	-	-	-	-
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った						
-	-	-	-						

(4) 個別公共事業の評価

(新規事業採択時評価)平成18年度予算に係る個別公共事業の新規事業採択時評価  
(平成19年3月23日省議決定)

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況		
1	河川事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成18年度予算に反映した。	1	
2	補助事業等			1	
3	市街地再開発事業			1	
	下水道事業	補助事業等		計	3

【その他施設費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
1	船舶建造事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成18年度予算に反映した。	1
2	海上保安署施設整備事業	事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価指標により評点方式で評価し、採択が妥当		3
			計	4

(注) 平成18年度予算に関して、年度途中において事業費が予算化されたものについて評価を実施。

(新規事業採択時評価)平成19年度予算概算要求に係る個別公共事業の新規事業採択時評価  
(平成18年8月25日省議決定)

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況		
1	ダム事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成19年度予算概算要求に反映した。	直轄事業	1件
				補助事業	1件
2	海岸事業			直轄事業	3件
3	港湾整備事業			直轄事業	5件
4	都市・幹線鉄道整備事業			4件	
			計	14件	

【その他施設費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
1	官庁営繕事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について概算要求を行い、平成19年度予算概算要求に反映した。	3件
2	船舶建造事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当		5件
3	海上保安官署施設整備事業	事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価指標により評点方式で評価し、採択が妥当		4件
			計	12件

(新規事業採択時評価)平成19年度予算に向けた個別公共事業の新規事業採択時評価  
(平成19年3月23日省議決定)

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
1	河川事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成19年度予算に反映した。	11件
	直轄事業 補助事業等			15件
2	ダム事業			2件
3	砂防事業			70件
4	海岸事業			1件
	直轄事業 補助事業等			15件
5	道路・街路事業			33件
	直轄事業 補助事業等			58件
6	土地区画整理事業			21件
7	市街地再開発事業			24件
8	暮らし・にぎわい再生事業			3件
9	都市再生推進事業			9件
10	港湾整備事業			10件
	直轄事業 補助事業等			6件
11	空港整備事業			1件
	直轄事業 補助事業等			1件
10	都市・幹線鉄道整備事業	64件		
11	鉄道防災事業	32件		
12	航路標識整備事業	1件		
13	住宅市街地基盤整備事業	10件		
14	住宅市街地総合整備事業	8件		
15	下水道事業	4件		
16	都市公園事業	55件		
			計	454件

【その他施設費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
1	官庁営繕事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成19年度予算に反映した。	3件
2	離島振興特別事業	産業振興 交流・連携など地域の特性を考慮した評価基準による総合的な評価を実施し、採択が妥当		2件
3	小笠原諸島振興開発事業	住民ニーズなどの基本的要件と小笠原の特殊性を考慮した評価基準による総合的な評価を実施し、採択が妥当		1件
4	船舶建造事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当		4件
5	海上保安官署施設整備事業	事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価を実施し、採択が妥当		2件
			計	12件

(注) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

## (再評価)平成19年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価(平成18年8月25日省議決定)

## 【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	ダム事業	直轄事業 : 2件 [評価手続中1件]	継続2件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
		補助事業 : 2件 [評価手続中6件]	継続2件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
合 計 [評価手続中7件]		継続4件	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 4件

(注) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

## (再評価)平成19年度予算に向けた個別公共事業の再評価(平成19年3月23日省議決定)

## 【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	河川事業	直轄事業	継続11件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 11件
		補助事業等	継続62件、見直し継続1件 が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 62件
2	ダム事業	直轄事業等	継続3件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 3件
		補助事業等	継続13件、中止3件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 13件 ・ 事業を中止 : 3件
3	砂防事業等	直轄事業等	継続13件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 13件
		補助事業等	継続38件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 38件
4	海岸事業	直轄事業	継続4件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 4件
		補助事業等	継続31件、見直し継続1件 が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 31件 ・ 事業を見直し継続 : 1件
5	道路・往路事業	直轄事業	継続71件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 71件
		補助事業等 [評価手続中3件]	継続117件、見直し継続3 件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 117件 ・ 事業を見直し継続 : 3件
6	土地区画整理事業 [評価手続中1件]	継続47件、中止3件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 47件 ・ 事業を中止 : 3件	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 47件 ・ 事業を中止 : 3件
7	市街地再開発事業 [評価手続中1件]	継続2件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
8	都市再生推進事業	継続2件、中止1件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件 ・ 事業を中止 : 1件	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件 ・ 事業を中止 : 1件
9	港湾整備事業	直轄事業 [評価手続中1件]	継続29件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 29件
		補助事業等 [評価手続中3件]	継続62件が妥当 平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 62件

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
10	空港整備事業 直轄事業	継続1件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
11	都市・幹線鉄道整備事業	継続1件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
12	新幹線鉄道整備事業	継続2件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
13	公営住宅等整備事業	継続9件、中止2件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 9件 ・ 事業を中止 : 2件
14	住宅地区改良事業	継続1件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
15	住宅市街地基盤整備事業	継続31件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 31件
16	住宅市街地総合整備事業	継続15件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 15件
17	下水道事業 [評価手続中5件]	継続122件、中止1件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 122件 ・ 事業を中止 : 1件
18	都市公園事業	継続34件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 34件
合 計	[評価手続中14件]	継続721件、見直し継続5件、中止10件が妥当	平成19年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 721件 ・ 事業を見直し継続 : 5件 ・ 事業を中止 : 10件

(注) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

(完了後の事後評価)平成18年度に実施した個別公共事業の完了後の事後評価

(平成19年3月23日省議決定)。

【公共事業関係費】

事業区分		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	直轄事業	再事後評価 改善措置の必要性なし27件	再事後評価 改善措置の必要性なし27件
ダム事業	直轄事業等	再事後評価 改善措置の必要性なし7件	再事後評価 改善措置の必要性なし7件
砂防事業等	補助事業等	再事後評価 改善措置の必要性なし1件	再事後評価 改善措置の必要性なし1件
道路・街路事業	直轄事業	再事後評価 改善措置の必要性なし38件	再事後評価 改善措置の必要性なし38件
	補助事業等	再事後評価 改善措置の必要性なし6件	再事後評価 改善措置の必要性なし6件
港湾整備事業	直轄事業	再事後評価 改善措置の必要性なし11件	再事後評価 改善措置の必要性なし11件
都市・幹線鉄道整備事業		再事後評価 改善措置の必要性なし5件	再事後評価 改善措置の必要性なし5件
航路・空港整備事業		再事後評価 改善措置の必要性なし67件	再事後評価 改善措置の必要性なし67件
合 計		再事後評価 改善措置の必要性なし162件	再事後評価 改善措置の必要性なし162件

【その他施設費】

事業区分	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
官庁官舎事業	再事後評価 改善措置の必要性なし17件	再事後評価 改善措置の必要性なし17件
気象官署施設整備事業	再事後評価 改善措置の必要性なし2件	再事後評価 改善措置の必要性なし2件
合 計	再事後評価 改善措置の必要性なし19件	再事後評価 改善措置の必要性なし19件

(評価手続き中事業(平成17年度評価)の再評価) (平成18年8月25日省議決定)

平成17年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、17年度末時点において「評価手続き中」となっていた事業について再評価を実施し、平成18年8月29日に「平成19年度予算概算要求等に係る個別公共事業評価書」として公表

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	ダム事業 補助事業：1件	中止が妥当	・事業を中止：1件

(評価手続き中事業(平成17年度評価)の再評価) (平成19年3月23日省議決定)

平成17年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、17年度末時点において「評価手続き中」となっていた事業採択後10年間の経過した時点で継続中の個別公共事業について再評価を実施した結果を平成19年3月30日に「個別公共事業評価書 - 平成18年度 - 」として公表

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	河川事業 補助事業等 [評価手続き中1件]		
2	ダム事業 補助事業等	中止1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を中止：1件
3	海岸事業 補助事業等	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
4	土地区画整理事業	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
5	市街地再開発事業 [評価手続き中1件]		
6	港湾整備事業 直轄事業等	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
	補助事業等	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
7	公営住宅整備事業等	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
8	下水道事業	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
合 計	[評価手続き中2件]	継続6件、中止1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：6件 ・事業を中止：1件

(評価手続き中事業(平成16年度評価)の再評価) (平成19年3月23日省議決定)

平成16年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、17年度末時点において「評価手続き中」となっていた事業採択後10年間の経過した時点で継続中の個別公共事業について再評価を実施した結果を平成19年3月30日に「個別公共事業の評価書 - 平成18年度 - 」として公表

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	河川事業 補助事業等	中止2件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を中止：2件
2	道路・往路事業 補助事業等 [評価手続き中1件]		
合 計	[評価手続き中1件]	中止2件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を中止：2件

(評価手続き中事業(平成15年度評価)の再評価) (平成19年3月23日省議決定)

平成15年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、17年度末時点において「評価手続中」となっていた再評価実施後一定期間が経過している個別公共事業について再評価を実施した結果を平成19年3月30日に「個別公共事業の評価書 - 平成18年度 - 」として公表

【公共事業関係費】

	事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	ダム事業	補助事業等 : 4件 [評価手続中4件]		
6	港湾整備事業	補助事業等	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
合 計		[評価手続中4件]	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件

(5) 個別研究開発課題評価

平成19年度予算概算要求に係る個別研究開発課題評価書 (平成18年8月25日省議決定)

平成19年度予算概算要求時点で内容が明らかになる新規の個別研究開発課題を対象として、外部評価を活用して必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、採択が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成19年度予算概算要求に反映した。対象とした個別研究開発課題は下欄のとおり。

	研究開発課題の名称
1	エネルギーの面的利用で飛躍的な省エネの街を実現する都市システム技術の開発
2	高度な画像処理による減災を目指した国土の監視技術の開発
3	建築設備等の安全性能確保のための制御システム等の設計・維持保全技術の開発
4	外洋上プラットフォームの研究開発
5	避難意志決定要因に基づく海岸災害からの避難促進に関する研究
6	建築物の構造安全性能検証法の適用基準の合理化に関する研究
7	建物用途規制の性能基準に関する研究
8	都市整備事業に対するベンチマーク手法適用方策に関する研究
9	地方振興を目指した空港利用の地域間連携及び空港ターミナルの交通連結機能の高度化に関する研究
10	緊急防災情報としての震源断層即時推定手法の開発に関する研究
11	SAR衛星の位置情報の高精度化を通じた地盤変動抽出の高度化に関する研究
12	関東地方周辺における地殻変動特性に関する研究
13	高密度地形データを用いた斜面崩壊予測のための大縮尺地形分類手法の開発
14	制震機能内蔵の次世代型非構造部材の開発
15	大規模集客施設内部の非構造材の落下安全評価法の開発
16	機能保持に優れた新PC構造建築物に関する研究開発 - PC圧着関節工法による損失制御設計法の確立 -
17	革新的材料を用いた社会基盤施設の再構
18	光触媒を用いた干潟および運河等におけるダイオキシン類を含む有害物質の除去に関する研究
19	コンクリート構造物の無振動・無騒音解体技術の開発
20	都市水害時の地下浸水の予測と対策に関する研究
21	酸化チタン光触媒を用いた社会基盤構造物の景観保持に関する研究
22	流砂系の総合的土砂管理のための土砂動態予測手法の開発
23	ストック型社会に対応した既存戸建住宅基礎の耐震補強工法の研究開発 - ポリマーセメントモルタルを用いた補修・補強工法の確立 -
24	既存建築物基礎の高度再生技術の開発
25	耐震性に優れ、狭小間口で自由な建築空間を可能にする木造新工法の研究開発

個別研究開発課題の評価書 - 平成18年度 - (平成19年3月23日省議決定)

新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について、外部評価を活用して必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、採択が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成19年度予算等に反映した。平成18年度において対象とした個別研究開発課題は下欄のとおり。

	研究開発課題の名称
1	高度な画像処理による減災を目指した国土の監視技術の開発
2	建築設備等の安全性能確保のための制御システム等の設計・維持保全技術の開発
3	外洋上プラットフォームの研究開発
4	船舶からの環境負荷低減(大気汚染・地球温暖化防止関連)のための総合対策
5	避難意志決定要因に基づく海岸災害からの避難(居住)に関する研究
6	建築物の構造安全性能検証法の適用基準の合理化に関する研究
7	建物用途規制の性能基準に関する研究
8	都市整備事業に対するベンチマーク手法適用方策に関する研究
9	大規模災害時の交通ネットワーク機能の維持と産業界の事業継続計画との連携に関する研究
10	国土保全のための総合的な土砂管理手法に関する研究
11	緊急防災情報としての震源断層即時推定手法の開発に関する研究
12	SAR衛星の位置情報の高精度化を通じた地盤変動抽出の高度化に関する研究
13	高密度地形データを用いた斜面崩壊予測のための大縮尺地形分類手法の開発
14	制震機能内蔵の次世代型非構造部材の開発
15	大規模集客施設内部の非構造材の落下安全評価法の開発
16	機能保持に優れた新PC構造建築物に関する研究開発 - PC圧着関節工法による損失制御工法の確立 -
17	革新的材料を用いた社会基盤施設の再構築
18	光触媒を用いた干潟および運河等におけるダイオキシン類を含む有害物質の除去に関する研究
19	コンクリート構造物の無振動・無騒音解体技術の開発
20	都市水害時の地下浸水の予測と対策に関する研究
21	酸化チタン光触媒を用いた社会基盤構造物の景観保持に関する研究
22	流砂系の総合的土砂管理のための土砂動態予測手法の開発
23	ストック型社会に対応した既存戸建住宅基礎の耐震補修工法の研究開発 - ポリマーセメントモルタルを用いた補修・補強工法の確立 -
24	既存建築物基礎の高度再生技術の開発
25	耐震性に優れ、狭小間口で自由な建築空間を可能にする木造新工法の研究開発

研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない個別研究開発課題を対象として中間評価を実施し、その結果を平成18年8月29日に「平成19年度予算概算要求に係る個別研究開発課題評価書」として公表(平成18年8月25日省議決定)。平成19年3月30日に「個別研究開発課題評価書 - 平成18年度 - 」として公表(19年3月23日省議決定)。

【個別研究開発課題の中間評価】

下欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を踏まえつつ必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、継続が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成19年度予算に反映した。

平成19年度予算概算要求に係る個別研究開発課題評価書

	研究開発課題の名称
1	準天頂衛星による高精度測位補正に関する技術開発(精密測量等での利用技術の開発)
2	準天頂衛星による高精度測位補正に関する研究開発(高速移動体での利用技術の開発)
3	ナノテクノロジーを活用したプラスチックの研究開発

個別研究開発課題の評価書 - 平成 18 年度 -

	研究開発課題の名称
1	準天頂衛星による高精度測位補正に関する技術開発(精密測量等での利用技術の開発)
2	準天頂衛星による高精度測位補正に関する研究開発(高速移動体での利用技術の開発)
3	ナノテクノロジーを活用したプラスチックの研究開発
4	温暖化による日本付近の詳細な気候変化予測に関する研究

研究期間が終了した個別研究開発課題を対象として事後評価を実施し、その結果を平成19年3月30日に「個別研究開発課題評価書 - 平成18年度 - 」として公表(19年3月23日省議決定)。

【個別研究開発課題の終了後の事後評価】

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

	研究開発課題の名称
1	エネルギー自律型都市代謝システムの開発を通じた生活環境の改善
2	交通エコポイントシステムに関する研究開発
3	巡回車による舗装・伸縮装置の高頻度簡易診断に関する研究開発
4	災害情報を活用した迅速な防災・減災対策に関する技術開発及び推進方策の検討
5	低環境負荷型外航船(グリーンシップ)の開発
6	土壌・地下水汚染が水域に及ぼす影響に関する研究
7	ゴミゼロ型・資源循環型技術に関する研究
8	走行支援道路システム研究開発の総合的な推進
9	健全な水循環系・流砂系の構築に関する研究
10	都市地域の社会基盤・施設の防災性能評価・災害軽減技術の開発
11	東アジアの航空ネットワークの将来展開に対応した空港整備手法に関する研究
12	水域における化学物質リスクの総合管理に関する研究
13	地球規模水循環変動に対応する水管理技術に関する研究
14	かしこい建築・住まいの実現のための建築技術体系に関する研究
15	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
16	地震火山活動に関連した地殻変動数値モデル最適化に関する研究
17	GPS時系列データに含まれる誤差に関する研究
18	レーザー光の反射強度を活用した地理情報取得の可能性に関する研究
19	東南海・南海地震域の地殻変動特性に関する研究
20	火山活動評価手法の開発研究
21	人工衛星による海面変動・重力場の解析手法に関する研究