

はじめに

国土交通省として、政策評価の本格的な実践をスタートした平成 14 年度の「政策評価年次報告書」を作成しました。これは、「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成 14 年度の国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案への反映状況等をわかりやすくお示しするためにとりまとめたものです。

政策評価は、中央省庁等改革の重要な柱として位置づけられ、また、平成 14 年 4 月からは「行政機関が行う政策の評価に関する法律（行政評価法）」が施行されましたが、国土交通省では、こうした政府全体の動向に先駆けて、欧米の行政改革における最も根幹的な理念である「ニュー・パブリック・マネジメント（NPM）」の考え方も採り入れつつ、政策評価を含めたマネジメント改革に積極的に取り組んできております。その中では、政策面における戦略策定を目指しつつ、併せて、予算や組織等の業務運営面の改革とも連動させ、トータルとして成果重視のマネジメントの実現を目指しています。

平成 14 年度には、国民の関心の高い等の 11 テーマについて、政策レビュー（プログラム評価）を実施するとともに、平成 14 年度の実績につき、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための中核的なツールである政策チェックアップ（業績測定）の結果をとりまとめたほか、政策アセスメントの分析の充実などに取り組みました。また、こうした政策評価の結果をマネジメント改革に活かす取組を行っています。公共事業についても、事業評価を政府全体の取組に先行して実施し、これまでも評価手法の充実等にも努めてきていますが、平成 15 年度からは、事業完了後の評価を本格実施し、事業のさらなる効率化・透明化の一層の向上を図っていくこととしています。

平成 14 年度においては政策評価制度の 3 つの評価方式を一巡し政策評価の本格的な実践の第一歩を踏み出したことから、今回の報告書の第 部では、具体的な実施状況を踏まえて、まず、各方式の有機的な連携による「政策のマネジメントサイクルの運営」の考え方を示すとともに、その確立に向けての政策評価の更なる改善の方向性を明らかにしています。これは、昨年度の報告書において示したマネジメント改革の実現に向けた大きな方向性といった改革の理念を踏まえ、この改革の実現に向けてまず取り組むべき具体的な課題を示したものです。

また、昨年度の報告書で展望した真のマネジメント改革に向け、省全体としての取組のほか、省内において部局ごとの特性に応じた実践的で創意工夫ある取組も見られることから、これらを紹介しつつ、国土交通省が目指す省の行政運営全般にわたる「成果重視のマネジメント」を実現するために取り組んでいくべき方向性を示しています。

また、第 部では、平成 14 年度に取り組んだ政策評価の実施状況等について、一覧的に紹介しています。

これらの取りまとめに当たっては、国土交通省の政策評価に関し第三者の立場からご指導いただいている「政策評価会」におけるご意見も踏まえしました。

国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくためには、省の使命や戦略を組織全体で共有し、国民にとっての成果に着目して政策立案を実施していくとともに、予算や組織等の業務運営面、政策に従って実施する各種行政活動の執行面、さらには職員の意識という様々な側面を含めた組織全体のマネジメント改革を推進していくことが重要です。政策評価は、マネジメント改革推進の重要なツールであり、「何を目指して（For What）それに取り組むのか」という目的指向的な仕事の進め方への転換を図り、明確な目標の下、その実現のために各現場で政策の企画立案・業務運営を自律的に行いつつ、不断の自己改善努力を促していくことが必要です。

また、限りある行政資源を投入して最大限の成果をあげていくためには、今後とも、政策・業務運営両面から省全体を見渡しつつ、目標に照らして施策や業務を再整理するとともに、これらの情報を国民に対してわかりやすく説明し、国民の視点をとりいれながら、組織全体の政策目標をより正統性の高いものへと見直し、そして、政策評価システムの充実とあわせて評価自体のレベルアップを図っていく必要があると考えています。

政策評価は、行政サービスの顧客という国民の声をよりの確に行政に反映させるためのツールとして位置づけられるものです。国土交通省としては、この理念に沿って、国民とのコミュニケーションを通じ、政策の企画立案、実施過程からその成果までを明らかにしつつ、質の高い情報を提供することによって、省の政策が真に国民本位のものとなることを目指しております。このため、評価結果等を逐次ホームページ上で公表するだけでなく、本報告書によって、年1回、評価の実施状況等を明確にしつつ、情報提供することなどにより、情報公開の充実、国民との対話の促進に努めていきたいと考えております。

国土交通省における改革の歩みは、まだ始まったばかりです。欧米先進国の事例をみても、政策評価とそれを含めたマネジメント改革には一定の時間をかけているのが実情ですが、国土交通省としては、行政運営における国民との最前線にある現場の創意工夫ある取組を推進しつつ、これを省全体の改革へとつなげ、また、政府レベルでの様々な改革の中でも積極的な役割を果たしながら、真の改革の実現を目指していきたいと考えています。

これからも、国土交通省の政策評価に関し、多くの国民の皆様からご意見をいただくことで、一層の充実を図っていくことが重要であると考えています。

第 部：概説～成果重視のマネジメントの実現を目指して

第 1 章 国土交通省における政策評価の基本理念と制度

《第 1 章のポイント》

第 1 章では、国土交通省が真に国民のニーズに沿って戦略的に行政運営を行っていくため、省の行政運営全般にわたるマネジメント改革を行っていくことを狙いとして、その実践のための中核的な役割を担うものとして政策評価を導入した背景と考え方を紹介します。国土交通省の政策評価の理念は、国民本位、省全体の目標・戦略との連動、成果主義への転換、職員の意識改革に集約されます。これらを踏まえて政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントの 3 方式からなる政策評価制度を構築し、これらを有機的に連関させることにより「政策のマネジメントサイクル」を確立していく考えを述べます。

1) マネジメント改革と政策評価の基本理念

平成 14 年 4 月の「行政機関が行う政策の評価に関する法律（行政評価法）」の施行に先行して、国土交通省が政策評価を全省的に導入して 2 年になる。国土交通省が積極的に政策評価に取り組んできた背景は、国土交通省全体のマネジメント改革の必要性を強く認識してきたところにある。国土交通省は、計画行政、産業行政、公共事業、安全規制等多岐にわたる行政手法を旧 4 省庁から引き継いでおり、また、「暮らし」や「安全」といった国民生活や経済社会に広く直接的な影響を与える政策分野を所管している。こうした省庁統合による新しい組織において改革の実をあげていくためには、幅広い行政分野を担当する総合政策官庁としてのポテンシャルを生かすとともに、組織の壁を乗り越えて、施策の融合、政策手法の連携により統合のメリットを活かした総合的な政策展開を行っていく必要がある。

このような状況にある国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくためには、省の使命や戦略を組織全体で共有し、国民にとっての成果に着目して政策立案を実施していくとともに、そのための予算や組織といった業務運営面も含めた組織全体のマネジメント改革を推進することが重要である。まず、「何をするか」ではなく、「何のためにするか」という目的志向的な仕事の進め方への転換が必要である。限りある行政資源を投入して最大限の成果をあげるためには、戦略に基づく明確な目標を掲げ、その実現のために現場が政策の企画立案・業務運営を自律的に行いつつ、自己改善努力を促していくことが必要である。また、そうした目標は、国民ニーズに帰するところのものである。このため、行政運

営に関する情報は行政が一方的に提供するものではなく、国民からの参加を得ることによって、対話型行政を実現していくことが求められている。このようなマネジメント改革を省全体に普及・定着させるだけでなく、持続的に発展させていくための中核を占めるシステムとして導入されたのが、国土交通省の政策評価である。

こうした問題意識を背景としていることから、国土交通省における政策評価は、既存の事務事業から出発してその改廃を判定するというよりは、国民の視点に立った成果や省の使命を重視する方向へ、仕事の進め方そのものを改革することを目指しており、その基本的な理念は次の4つに集約できる。

国民本位

政策評価は、自ら評価したその結果を一方的に国民に提供するのではなく、まず国民のニーズに基づく目標を掲げ、そのためにどのような政策をどのような意図で講じたのか、その達成結果はどうであったのか等について国民にわかりやすく説明することによって、国民が政策を判断することを可能とする国民とのコミュニケーションの手段として位置付けられるべきものである。

省全体の目標・戦略との連動

政策評価は、ある価値基準に照らして行われるべきものである。実現されるべき価値が政策目標であり、さらに異なる目標間の関係や優先順位を示したものが戦略である。政策評価は、これらの目標や戦略の実現に向かって省全体が適切に機能しているかどうかを検証するために有効なツールとなる。また、政策評価の結果を踏まえた政策の見直しを繰り返すことにより、新たな目標・戦略へと展開させていくことが必要である。

成果主義への転換

既存の政策の遂行や決められた手順を重視するよりも、予め達成すべき目標を明確にし、その達成のための手段の選択は事前の画一的な統制によるよりもむしろ裁量に任せることにより、現場の自主的な取組を促し、目標達成につなげる成果主義への転換を図る必要がある。政策評価は、このように予め掲げた目標に照らして施策の実施状況等についての分析を行うことにより、目標達成のために必要な改善方策を発見するという重要な機能を果たすものである。

職員の意識改革

このように、国民との対話を進め、省全体の目標・戦略を共有し、成果主義への転換

を図ることは、職員一人一人の業務の目的意識を高めるとともに、自律的な業務運営にもつながるものである。政策評価を省全体で積極的に取り組むことによって、職員の啓発を行い、質の高い国土交通行政の展開につなげていくことが必要である。

このように、国土交通省の政策評価はマネジメント改革を志向したものであるが、これは、民間企業の経営理念や手法を公共サービスの向上や公的部門の業績改善の観点から適用することによって公的部門のマネジメント改革を図ろうと欧米で理論化・体系化されたニューパブリックマネジメント（NPM）の考え方に基づくものである。NPMの考え方の本質は、行政経営資源の使用に関する裁量権を広げるとともに成果に基づく統制を行うこと、契約型システムの導入により市場メカニズムを活用することと言える（コラム 参照）。これは、これまでのわが国の行政改革においてしばしば採用されてきた制度改革ではなく、行政運営全般のあり方に関するパラダイム転換を迫るものと言える。最近、政府レベルでも、NPMの考え方を取り入れた議論がなされるようになってきているが、国土交通省はこうした動きに先立って、NPM型のマネジメント改革を目指し、政策評価制度を導入したのである。

コラム : ニューパブリックマネジメント (NPM)

(NPM理論とは)

NPM (New Public Management) とは、1980 年代半ば以降、英国・ニュージーランドなどを中心に行政実務の現場を通じて形成された新しい行政運営、行政改革を理論化・体系化したものです。

その核心は、民間企業における経営理念・手法、さらには成功事例などを可能な限り行政現場に導入することを通じて行政部門の効率化・活性化を図ることです。

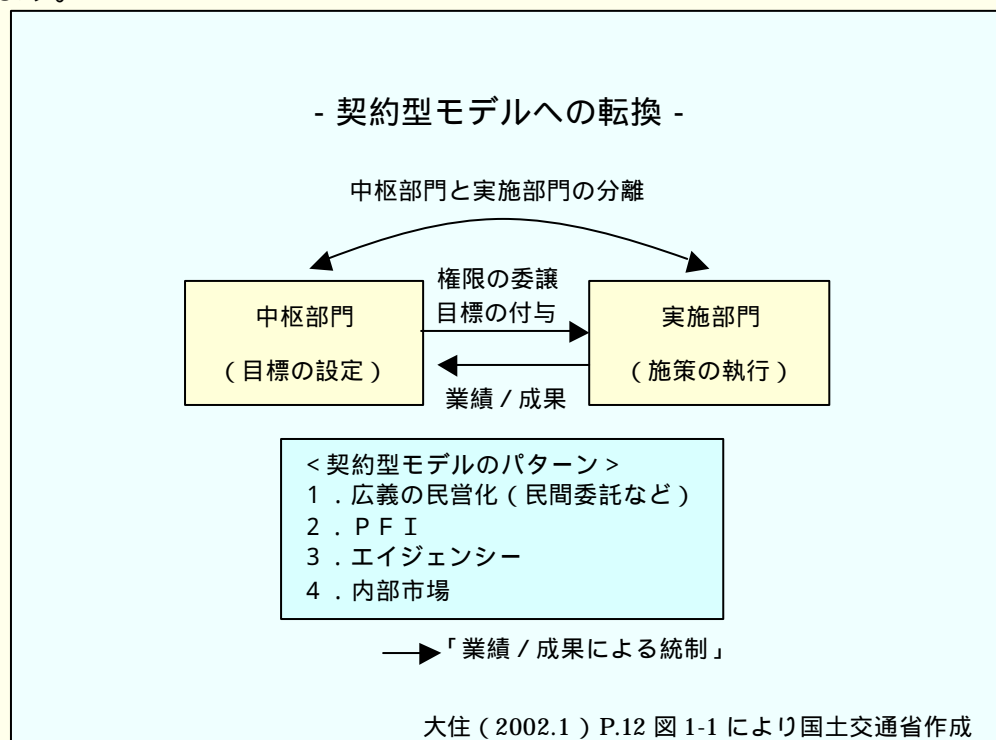
その特徴として、業績 / 成果による統制、市場メカニズムの活用、顧客主義への転換などが挙げられます。

(NPM理論と政策評価)

組織を中枢部門と実施部門に分離して契約型システムへ転換する NPM においては、中枢部門が顧客である国民に対する「約束」として成果に着目した目標を設定し、実施部門に対して目標の達成 (成果) を求め、その代わりとして実施部門への権限委譲を行い、現場の裁量を高めることにより、成果重視の効率的な業務運営ができるようになります。

上記の「目標」の達成状況を調べるために、「評価」が必要となります。これまで行われてきた、国会等によって定められた法律、予算を「適正な手続きで執行する」だけでなく、評価 (SEE) を行うことにより、計画 (PLAN) や執行 (DO) における問題点を把握・分析し、改善につなげる「PLAN - DO - SEE」のマネジメントサイクルが重要となります。この「SEE」にあたるものが、政策チェックアップ (業績測定) を中心とした政策評価です。

このような NPM に基づく行政運営においては、顧客である国民に対して、限られた予算等の資源の中でどの分野を重視するのかを示す戦略的な計画策定・目標設定や目標の達成状況の評価結果を適切に予算の資源配分等に反映させていく仕組みづくりが重要となります。



(参考文献) 大住 莊四郎 「パブリックマネジメント - 戦略行政への理論と実践」 2002. 1

2) 国土交通省の政策評価制度

国土交通省の政策評価制度は、平成14年4月の行政評価法の施行に先立ち、平成13年1月に策定された「国土交通省政策評価実施要領」に基づき全省的に導入された。平成14年度以降も、同要領を引き継ぐ法定の「国土交通省政策評価基本計画」(平成14年3月策定、毎年度改定)に基づき実施しているところである。既に述べたように、国土交通省の政策評価制度は、マネジメント改革を実現するための軸となるべきものである。このため、既存の施策を前提として、その善し悪しを判定することを評価の主眼とするのではなく、まず、国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行い、その目標達成のために各部局が自律的に考えることが重要であり、このような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくべきであると考えている。以下に、国土交通省の政策評価制度を概観する。

「目標によるマネジメント」は、現場の裁量に委ねることによって現場の創意工夫を促進し、目的志向的な仕事の進め方へと転換していくものであるが、省全体のマネジメントを進めるにあたっては、目標の達成度を測定していくことが必要となる。このため、国土交通省においては、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための主要なツールとして「政策チェックアップ(業績測定)」を実施している。これにより、まず省の政策目標を明確に掲げ、その達成状況を測定・評価することにより、省全体が目標の実現に向けて適切に機能しているかどうかについて、全体を俯瞰することを可能にするとともに、目標の実現に向けた課題の抽出により業務運営の改善につなげることができる。また、予め掲げた政策目標に照らした省の業績や講じた施策の状況等について国民に対して明らかにする。

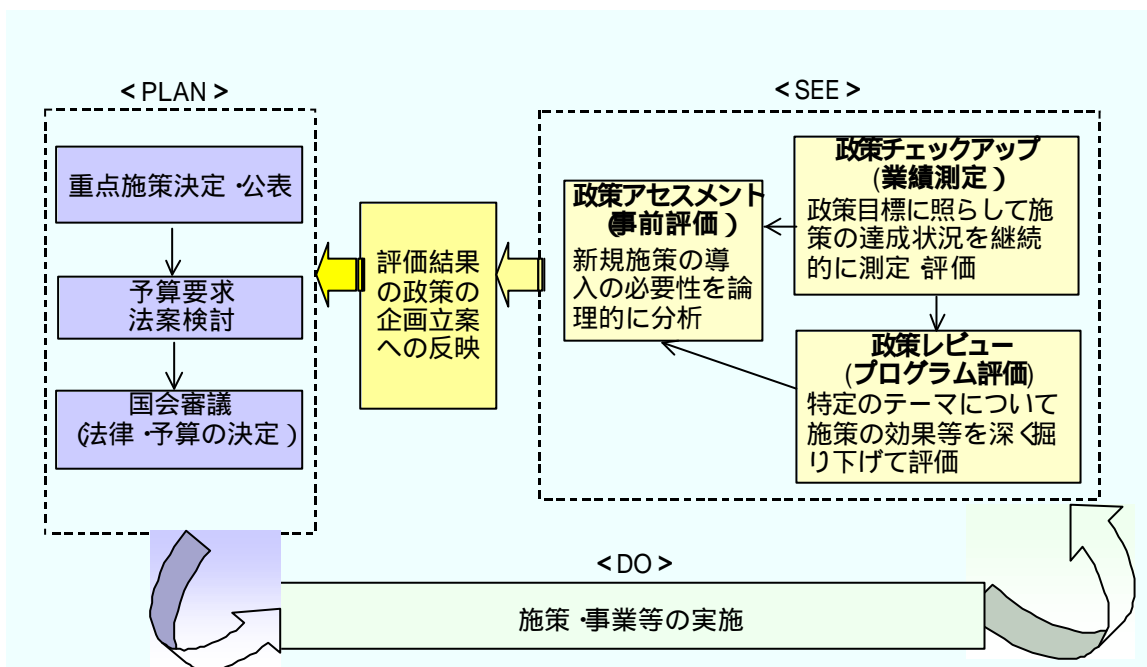
また、政策チェックアップの実施と併せて、目標に照らした施策の効果の検証や必要な改善方策の導出などのためのより深い分析を「政策レビュー(プログラム評価)」により行う。これは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合(=プログラム)を総括的に対象として評価を行うことを基本とする。一つの施策を個別にとりあげるのではなく、ある政策目標のもと関連する施策をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策の因果関係や寄与度についても分析することが可能となる。

さらに、個別の施策を新たに導入するにあたって、目標に照らしてその必要性等を分析する評価方式が「政策アセスメント(事前評価)」である。これにより、導入しようとする施策が組織の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析し、国民に対して政策の企画立案過程を透明なものとする。さらに、施策の導入時にその意図や期待される効果を明ら

かにしておくことによって、事後の検証を可能にする。

国土交通省は、これらの3つの主要な政策評価の方式を有機的に関連させて、「政策のマネジメントサイクル」を確立することを目指している。具体的には、まず省全体の戦略と目標を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく（政策チェックアップ）。その中で、目標の達成状況が思わしくないものなどより詳細な分析が必要なものについては、特定テーマに絞り込んで政策レビューを行う。さらに、政策チェックアップや政策レビューの結果において課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入や改廃を行う場合には、目標に照らして必要性等についての分析を行い（政策アセスメント）、その結果を予算要求や法令改正等の政策の意志決定に反映させていく。

（図1 - 1）「政策のマネジメントサイクル」の運営



国土交通省では、政策評価を省全体で積極的に取り組んでいく観点から、政策評価に関する重要な事項については省議決定することとしている。また、政策評価を担当する大臣直属の政策統括官を設置するとともに、各部局から構成される政策評価連絡会を随時開催して政策評価の重要な過程への参画の促進、政策評価の普及・啓発に努めるなど、政策評価を省全体のマネジメント改革につなげていくための体制を整えている。

また、政策評価の制度設計と実施にあたって第三者の知見を活用することで、政策評価制度を改善し、真のマネジメント改革につなげるとともに、政策評価の客観性を確保する観点から、金本良嗣東京大学教授を座長とする「国土交通省政策評価会」を随時開催し、意見を

聴取している（最近の議事概要については、第 部 1）参照）。

（表 1 - 1）国土交通省政策評価会の構成員

	石田 東生	筑波大学社会工学系教授	
	上山 信一	ジョージタウン大学大学院研究教授	
座長	金本 良嗣	東京大学大学院経済学研究科教授	
	工藤 裕子	早稲田大学教育学部助教授	
	田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授	
	松田 美幸	麻生総研ディレクター	
	森田 祐司	監査法人トーマツ パートナー	
	山本 清	国立学校財務センター研究部教授	（敬称略）

第2章 国土交通省の政策評価の取組

《第2章のポイント》

第2章では、国土交通省の政策評価の取組と今後の改善に向けた課題について、これまでの実践を踏まえて、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントそれぞれについて詳しく考察します。特に平成14年度においては、政策アセスメントに加え、政策チェックアップと政策レビューについて初めて実施結果をとりまとめたことを踏まえ、国土交通省がこれら3方式を「政策のマネジメントサイクル」の中で相互にどのように関連させるのか、どのように政策に反映させるのか等についても実践的に明らかにしています。

また、個別公共事業の評価や個別研究開発課題の評価についても、その拡充に向けた最近の取組状況やこれらの評価の狙いについて解説をします。

1) 政策チェックアップ(業績測定)

政策チェックアップとは

第1章で述べたように、政策チェックアップは、省全体の目標を明確化し、それに照らした施策の点検を行う評価方式であり、国土交通省では、省の中心的な評価方式として位置づけている。省庁再編によって誕生したばかりの国土交通省では、統合のメリットを生かし、各局等の連携を一層促進する必要がある。政策チェックアップによって、部局を超えた大くりの目標に照らした評価を行っていくことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。なお、統合前の旧四省庁時代から検討が進められ、省発足とほぼ同時に公表された「国土交通省の使命・目標・仕事の進め方」は、省の指命(ミッション)や目標等を明確化しようとする先駆的な取組であり、以下に述べる政策目標等の設定にあたって前提とされた。

政策目標と業績指標の設定

政策目標と業績指標の設定は、政策チェックアップの前提となるきわめて重要な作業である。国土交通省では、新体制発足直後の平成13年3月から5月にかけて、これらの検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

省の施策の棚卸し：省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。

政策目標の設定： の作業結果も参考にしつつ、国民にとっての成果（アウトカム）の観点から、省全体の大きくりの政策目標を設定した。

業績指標の選定：それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

このようにして作成した政策目標・業績指標の案は、平成13年5月に第三者委員会である政策評価会の意見聴取とパブリックコメントを行い、同年8月に正式に決定した。

（政策目標と業績指標の内容）

決定した政策目標と業績指標は、それぞれ以下のような特徴を持っている。まず、政策目標については、「暮らし」「経済社会」「安全」「環境」の4分野等についての27項目で構成されており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標が「行政が何をするか」ではなく「国民生活にとって何がもたらされるか」に着目した「アウトカム目標」となっている。

一方の業績指標は、全部で112指標あり、政策目標の達成度を適切に表す指標として、以下の選定基準に基づいて定めたものである。（なお、業績指標は、その後平成14年3月に1指標を追加し、113指標となっている。）

< 指標の性格 >

アウトカムに着目した指標といえるもの

アウトプットに着目した指標の場合は、当該アウトプットとアウトカムとの因果関係について、説明可能であるもの（定性的な説明で可）

顧客満足度に着目した指標といえるもの

業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの（Performance Driver）

国際比較に関する指標

< 指標の内容 >

定期的に測定可能なもの（最長5年に1度）

原則として、目標値が設定可能であるもの（政策の特性に応じて判断）

目標値の設定及びその達成に関し、国土交通省としてある程度アカウンタブルであるといえるもの

一方で、政策目標と業績指標には、次のような課題もある。まず、政策目標については、政策間のプライオリティ付けを行うことよりも、省の主要な行政分野をカバーすることに

重点を置いたものとなっており、限りある行政資源を何に優先的に投入すべきか（逆にいうと、撤退すべき分野は何か）を表す戦略目標としての役割はまだ十分ではない。また、業績指標については、各部局の計画等ですでに開発されていたものが検討のベースとなっており、現時点では、必ずしもすべての主要施策をカバーするものになっていない。また、国民にとってのアウトカムを直接表すものから、具体的な施策のアウトプットに近いものまで、指標のレベルもまちまちである。これらの課題については、今後、各種計画等の策定や、日常の行政運営の中での目標検討・指標開発を通じて、徐々に改善していくべきものである。

政策チェックアップの実施

「目標によるマネジメント」を省の隅々にまで浸透させるためには、単に目標を設定するだけでなく、その達成に向けて省全体が正しい方向へ進んでいるかどうかを定期的にチェックする仕組みが必要である。これが政策チェックアップである。国土交通省では、上記のように、平成13年中に目標設定を行い、平成14年度から「目標によるマネジメント」を実践してきたが、その平成14年度の業績に係る測定をはじめて実施し、平成15年7月にとりまとめた。

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。一つは、予め定めた政策目標と業績指標を、国民に対する「約束」ととらえて、その達成状況を定期的に国民に対して報告するという役割である。この場合、「約束」をしているのは、成果についてであって、成果に関する国民へのアカウンタビリティを果たすためには、その達成状況の報告を的確に果たすことが最も重要である。この場合、それ以外の情報を過度に報告させることは、現場の裁量を奪うことにもつながり、「現場への裁量の付与」と「成果による事後統制」というNPMの考え方にもなじまない。

政策チェックアップのもう一つの役割は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、現場によるマネジメント改善を促すというものである。この場合、政策目標や業績指標は、唯一絶対の目標というよりは、現場の自己改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものであろう。したがって、政策チェックアップの内容も、業績指標の達成状況そのものよりも、常に政策目標や業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうか、また、業績指標の達成状況が思わしくない場合に、原因分析や関連する施策の実施状況の点検をきちんと行っているかどうかという点が重要になってくる。

国土交通省では、政策チェックアップの実施にあたり、むしろ後者の役割を重視し、分析内容をできるだけ充実させることとした。もちろん、すべての指標について毎年詳細な分析を行うことは困難だが、少なくとも、目標の達成のために何に取り組んでいるか、

その施策はどのようなメカニズムによって目標達成に寄与するか、目標達成に至るプロセスのどの部分に問題があると考えられるか、について点検することは可能である。な

お、目標の達成状況が思わしくなく、その原因が十分解明できない場合など、毎年の政策チェックアップでは不十分な場合は、政策レビューに移行し、時間をかけて分析を行うことも考えられる。(政策レビューについては次項を参照。)

(政策チェックアップの実施手順)

以上の考え方にに基づき、具体的には以下の手順により分析を進めた。

業績指標ごとの関連施策の整理：それぞれの業績指標を向上させるために、省としてどのような取組を行っているかを整理・一覧化
業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価：業績指標の動向を分析するとともに、で整理した施策の実施状況を点検し、目標の達成に向けた課題を抽出
以上の分析結果を取りまとめ、政策目標ごとに一覧化するとともに、新たに設定する業績指標の案を選定

このうち、の関連施策の整理と、の業績指標ごとの測定・評価にあたっては、以下の点に留意した。

施策の整理にあたっては、業績指標との関係に留意し、その施策を講じることが、どのような筋道を経て目標実現に寄与するのかを説明するように努めた。また、予算額等、施策の投入量(インプット)をできるだけ明示するとともに、目標実現に向けた施策のインパクトが分かるよう、可能なものについては当該施策に係る整備目標や中長期的な目標水準を示すこととした。
業績指標ごとの測定・評価にあたっては、指標そのものの推移だけでなく、それを構成要素にブレークダウンして、構成要素ごとの推移を分析したり、関連する指標の動向をあわせて分析するなどして、問題が生じている箇所がないかを点検した。
また、施策の実施状況の点検にあたっては、施策の導入前に見込んでいた効果が実際に発揮されているかを検証するように努めた。

評価結果と今後の取組

以上の手順を経て、政策チェックアップ結果を平成15年7月に公表した。その具体的な内容については、第部を参照されたい。なお、社会資本整備重点計画法に基づく社会資本整備重点計画の策定を踏まえた新たな政策目標と業績指標については、今後、社会資本整備重点計画の閣議決定と同時に決定する予定である。

(今後の取組)

省の中心的な評価方式として、政策チェックアップによって省の政策の定期的な見直し・改善を行っていくうえでは、「目標・指標体系の充実」と「分析・評価のレベルアップ」の両面において、政策チェックアップのしくみ全体を引き続き改良してゆかなければならない。

まず、前者に関しては、業績指標をさらに充実させていく必要がある。今回、社会資本整備の分野では一定程度充実が図られたものの、省全体を見渡しつつ、一層の改善を図っていく必要がある。特に、規制や税制、補助金等、間接的な政策手段を用いて、関係主体の行動を誘導するような政策の場合、政策の実施から効果の発現、アウトカムの達成に至る因果関係(メカニズム)や、その影響度合いの大きさが必ずしも明確でないことが多い。そのため、業績指標と目標値の設定にあたっては、政策のメカニズムを解明するとともに、目標の妥当性について関係主体と調整を行うことも場合によっては必要となる。これらの取組を今後継続的に行っていくべきである。

一方、業績の測定に関しては、関連施策の実施に関する情報を引き続き充実させていくことが重要である。これには、施策の投入量(インプット、コスト)に関する情報だけでなく、見込まれる成果に関する情報も含まれる。事前に見込まれる成果を宣言し、事後にそれを検証する取組を繰り返すことによって、事前評価の精度を向上させ、より効率的な施策の実施につなげることができるからである。また、他の主体の取組が及ぼす影響や、効果発現までのタイムラグをも組み込み、施策実施からアウトカム実現に至るメカニズムをより詳細に分析していくことも重要である。

これらの取組は、いわば上からと下からのアプローチの違いであり、実は車の両輪であるといえる。前者に関しては、各種中長期計画等の策定を機に、あるいは政策レビューの実施を通じて、業績指標の開発・充実が図られることが考えられる。一方、後者に関しては、新規施策に係る政策アセスメントを通じて、施策の実施に関する情報を徐々に充実させていくことができる。このように、計画等の策定や他の評価方式との連携により、目標の充実と政策チェックアップの的確な実施が進むものと考えられる。

コラム : アメリカ GPRA に基づく連邦交通省の戦略計画体系

アメリカ連邦政府では、1993年に制定された政府業績評価法(GPRA)という法律により戦略計画の策定と毎年の業績測定が各省庁に義務付けられている。以下に、その概要と、連邦交通省(DOT)における実際の目標設定の取組例を紹介する。

GPRAに基づき、各省庁は、省のミッションと戦略目標(Strategic Goals)を明らかにする戦略計画(Strategic Plan)を策定し、それに基づき各年度の実施計画である年次業績計画(Annual Performance Plan)を策定する。年次業績計画では、当該年次の業績目標(Performance Goals)、その達成度を表す業績指標(Performance Measures/Indicators)、目標達成のためのプログラム(施策・事業)・予算を規定することとされている。

例えば、連邦交通省では、省のミッションを「わが国の国益を増進し国民の生活の質を高める安全な交通システムを確保することによって、アメリカ国民に仕えること」と規定し、戦略目標として、安全、モビリティ、経済成長、人的・自然環境、国防の5つを掲げている。これらに基づく2003年の年次業績計画では、32の業績目標と65の業績指標を設定している。以下は、モビリティ・経済成長の戦略目標に係る部分の抜粋である。

連邦交通省(DOT)「2003年次業績計画」による目標体系(抜粋)

戦略目標 3 モビリティ・経済成長 (Mobility & Economic Growth)	
業績目標 (Performance Goals)	業績指標 (Performance Indicators)
業績目標 3-1 物理的状態の改善	
業績目標 3-1-1 高速道路インフラの状態 国家高速道路システム(NHS)の効率性を改善・拡大し、交通渋滞の拡大を緩和し、安全性を改善する	<ul style="list-style-type: none"> ● NHS建設道路のうち、舗道性能基準を満たしているものの割合 ● NHS建設橋梁のうち、性能基準に該当しないものの割合 ● アパラチア開発高速道路システムの総延長数
業績目標 3-2 移動時間の短縮・サービスの改善	
業績目標 3-2-1 高速道路の混雑 都市部における交通渋滞によって発生する移動時間の拡大を、年間0.3%増以内にくい止める	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞ピーク時における都市部の移動時間の増加割合 ● 都市部における移動者の超過移動時間平均
業績目標 3-2-2 交通機関の利用者数 都市 地方間の移動性を改良するために公共交通機関の乗客数を増加させるとともに、交通渋滞をなくす	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通機関の利用者数(総延長10億マイルあたり) ● 普通の状態にあるモーターバスの割合 ● 普通の状態にある鉄道車両の割合 ● アムトラック都市間交通機関への乗客数 ● 1日2往復便、週6日稼働する助成対象コミュニティの割合 ● 1日3往復便、週6日稼働する助成対象コミュニティの割合
業績目標 3-3 移動時間の信頼性の向上	
業績目標 3-3-1 飛行機の遅れ 定刻到着の実績を年間1%ずつ上昇させるために、航空システムの能力を需要に応じて向上させる	<ul style="list-style-type: none"> ● 滑走路のうち「良好」もしくは「普通」に該当するものの割合 ● 低可視性状態にある利用可能な滑走路の件数 ● 特定主要空港におけるピーク時のスループット時間増加率 ● 到着遅れ件数(10万フライトあたり)
業績目標 3-3-2 海運ナビゲーション 海難事故、その他24時間・全天候ナビゲーションシステムの障害による海運産業の混乱の割合を減らす	<ul style="list-style-type: none"> ● 商用客船の衝突・座礁件数 ● セントローレンス運河の米国領域内部分が航行可能な日の割合 ● 特定の海路が、凍結により封鎖されている日数 ● 商用物流に障害があると報告されている港湾の割合 ● 米国内で建設中もしくは建設受注済の商業船舶の総トン数
業績目標 3-4 運輸へのアクセスの向上	
業績目標 3-4-1 運輸へのアクセシビリティ 公共交通システムへの障害者のアクセシビリティを向上させる 勤務地へのアクセスを提供する大量輸送システムの能力を向上する	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市部居住者のうち、4分の1マイル圏内に公共交通機関が存在し、15分以内に乗降可能な人口比 ● 主要駅における障害者への対応率 ● バスにおける障害者への対応率 ● ジョブアクセス・リバースコミュニティ輸送サービスによってアクセス可能となった雇用地
業績目標 3-5 貿易障壁の撤廃、国際競争力の向上	
業績目標 3-5-1 国際航空サービス 米国とオープンスカイ協定を結んでいる国の数を増やし、これらの協定に基づく乗降客の数を増やす	<ul style="list-style-type: none"> ● オープンスカイ協定によって乗降可能となった旅行客数

連邦交通省の戦略計画体系の特徴として、国土交通省で言えば27の政策目標のレベルに当たる業績目標についても、できるだけ定量的な目標の設定に努めていること、連邦道路局、連邦航空局、沿岸警備隊等、省内各部署でもそれぞれ独自の戦略計画・年次計画を策定し、そこではより詳細な業績目標を設定することによって、省全体の計画と連動させた戦略計画体系を構築していること、が挙げられる。

コラム : 顧客の視点に着目した目標抽出調査

国民ニーズの多様化、効率的な行政運営に向けた転換といった社会情勢の変化を背景として、行政サービスの成果の帰すところである国民を国の「顧客」と捉える考え方が広まってきた。先に触れたニューパブリックマネジメントでも、顧客主義をその理念の柱の一つに据えている。

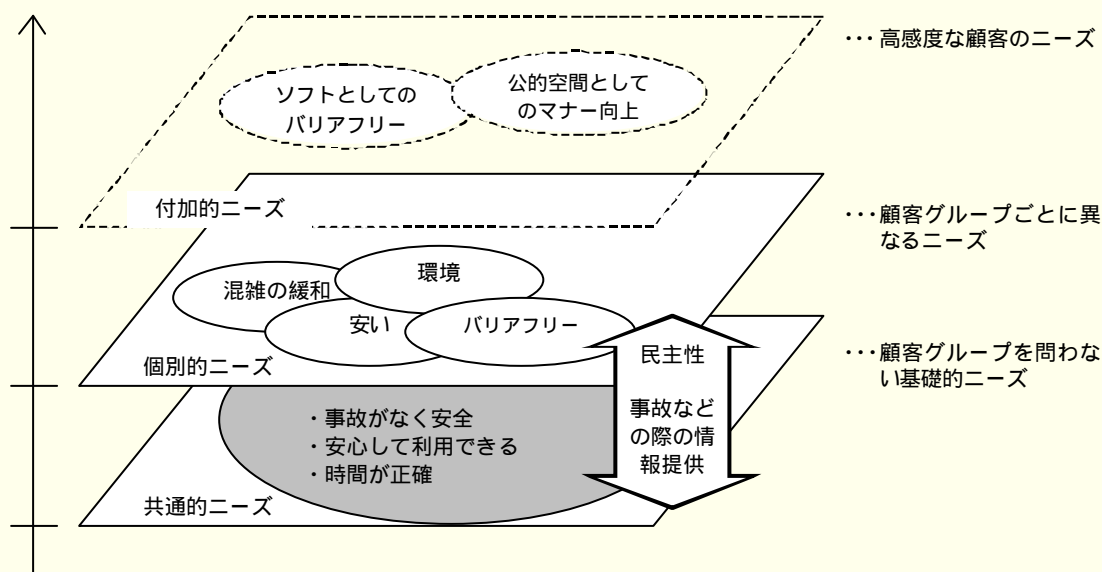
こうした観点から、国土交通省では、平成14年度、顧客の視点に着目して省の目標や指標を発見するための調査を実施し、国土交通省が国民をそのサービスの顧客として捉える場合の考え方や、顧客にとっての成果に着目した目標の抽出手法の確立を試みた。

まず、国土交通省にとっての顧客を、政策効果の波及過程や行政サービスの受益者の特性により「利用者」「直接利害関係者」「社会・国民全般」に区分するとともに、顧客が求める究極的な価値を「安全・安心」「交流・関係」「利便・ゆとり」に大別することにより、国土交通省の政策目標ごとに、顧客にとっての望ましい価値(=成果)をより具体的に抽出する枠組みを検討した。

さらに、27の政策目標のうち「利用者」「直接利害関係者」「社会・国民全般」といった3つの顧客区分を全て有すると考えられる「公共交通の利便性向上」を事例として取り上げ、首都圏及び京阪神圏より3500件ずつ計7000名を対象に、公共交通の利便性として求める様々な価値についての重視度についてのアンケート調査を行った結果、約3500件の回答を得た。

その結果、上記のような顧客区分、さらに「利用者」を通勤やそれ以外といった利用場面別、年齢等の属性別に細分することによる顧客特性を反映したニーズの存在が以下のように確認された。

- ・「事故がなく安全」「安心して利用できる」といった基礎的なニーズに係る重視度は、顧客グループを問わずとも高水準であり、国土交通省が顧客の視点から目標を設定するに際しても重視すべき項目と考えられる。
- ・顧客を細分することにより、それぞれに重視度の高さが異なる「混雑の緩和」「バリアフリー」「低料金」といった快適性ニーズが存在することが見出せた。これらは、国土交通省が顧客グループに着目して目標を設定していくことの意義が大きいことを示していると考えられる。
- ・「公的空間としてのマナー向上を望む」といったニーズについては、顧客特性によらず、一部の高感度な顧客が抱えているものとして認識された。これらは国土交通省が中長期的に追求すべきものと考えられる。



2) 政策レビュー(プログラム評価)

政策レビューとは

政策レビューは、実施中の施策について詳細な分析を行い、その結果をレポートにまとめるものであり、省の政策課題として重要なもの、国民からの評価に対するニーズが特に高いもの、他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの等についてテーマを選定し、計画的に実施するものである。

政策レビューは、国土交通省の政策評価制度では、政策チェックアップを補完するものとして位置づけられる。すなわち、毎年すべての政策分野について「薄く広く」実施するのが政策チェックアップであるのに対し、さまざまな施策や関係主体がからみあうなどして、政策チェックアップでは十分な分析ができない場合などに、時間をかけて詳細な分析を行うのが政策レビューである。このため、政策レビューは、ある程度の幅を持った施策群を対象にすることが多くなる。ある共通の目的を持つ施策のまとめ(=プログラム)を評価対象とすることから、政策レビューは一般にはプログラム評価と呼ばれる。

国土交通省では、平成13年6月に、今後5年間で実施する29の政策レビューテーマを選定した(その後、平成15年3月に1テーマを追加)。

政策レビューの分析内容

政策レビューの目的は、実施中のある施策について、その施策が有効かどうか、また問題点があるとすればどこにあるかを明らかにすることである。そのための分析は、次の4つのステップに分けて考えると分かりやすい。

施策の進捗状況の点検(プロセス評価)

分析の第一歩は、あらかじめ想定していたとおりに施策が実施されているかを点検することである。特に、施策の目標が計画などの形であらかじめ設定されている場合、計画どおりに進捗しているかどうかを点検するだけで、施策の実施面での問題の所在をある程度つきとめることができる。しかし、多くの計画は施策のアウトプットしか規定しておらず、目的とするアウトカムが達成したかどうかを判別するには別の分析が必要になる。

アウトカムの達成度合いの判別(アウトカム評価)

施策の目的とするアウトカムが達成したかどうかの判別は、実は容易ではない。なぜなら、ほとんどの施策について、目的とするアウトカムは明確に定義されていな

いか、たとえされていたとしても、抽象的すぎて達成度合いの判別のしようがない場合が多いからである。(法律の目的規定を思い起こせば分かりやすいだろう。)したがって、施策の実施と最終的なアウトカム実現の間をつなげる、中間的なアウトカムを見つけ出し、その達成状況を見る必要がある。例えば、地域振興を目的として観光施設整備を行う施策の場合、地域雇用や観光入込が増えることが中間的なアウトカムであるといえる。

施策の純効果の検証(インパクト評価)

中間的なアウトカムを見つけ出し、それが達成したと判別された場合でも、それがすなわち施策が有効であったことの証左にはならない。なぜなら、アウトカムの達成をもたらしたのは、施策そのものの効果ではなく、景気変動や人口の増減などの外部要因の影響が大きいかもしれないからである。先ほどの例で言えば、地域雇用や観光入込が増えたことが、当該施設整備によるものであったかどうかを判別するためには、類似の条件を持ち、かつ当該施設整備がなされなかった地域と状況を比較するなどして、外部要因の影響を除いた、施策のネットの効果(インパクト)を推定する必要がある。

費用対効果分析

で推計したネットの効果に加えて、さらに、施策の実施にかかったコストを推計し、コストに比して効果が見合ったものであったかを判定するのが費用対効果分析である。

(評価の目的に応じた分析の必要性)

これらの4つのステップは、順を追うごとに施策の効果についてのより詳細な情報を得ることができるが、その分、より複雑な分析を要し、時間とコストもかかってしまう。すべての評価にあたって、必ずインパクト評価や費用対効果分析まで実施しなければならないというわけではなく、評価の目的によっては、プロセス評価やアウトカム評価をきちんと実施すれば十分な場合もある。逆に、外部要因の影響が非常に大きい場合など、何らかのインパクト評価を行わなければ施策の効果を検証したことになる場合もある。

政策レビューは、政策チェックアップや政策アセスメントと異なり、あらかじめテーマを決めて、相当程度の時間と手間・コストをかけて分析を行うものであり、政策への反映のタイミングなども踏まえつつ、計画的・重点的に実施することが必要である。そのためには、「評価によって何を明らかにしたいのか」をまず明確にし、それに答えるためにはどのようなデータや分析が必要になるかを検討した上で、データ収集、分析手法、作業工程

等についての「評価デザイン」を、評価のできるだけ初期の段階で固めることが重要である。

評価結果の政策への反映

上で説明した分析のステップは、施策の効果や問題の所在についての仮説を立て、それをできるだけ客観的・科学的に検証するための手法であり、いわば科学論文を書くための方法論と同じである。しかしながら、政策評価では、そこからさらに一步進んで、このようにして得られた客観的な分析結果を、いかに実際の政策へ反映させるかを考えなければならない。すなわち、「評価によって何を明らかにしたいのか」を問う際に、「何が明らかにできるか」だけでなく、「それを明らかにして意味があるか」を考えなければならないということである。例えば、ある政策目的の意義がすでに失われていることが明らかなのに、そのために講じられてきた施策について、効果の有無を検証しても、(学問的な価値はあるかもしれないが)実務上はあまり有益ではないだろう。政策評価のための分析にあたっては、このような戦略性を持つことが必要である。

一方で、実務上有益な「評価」は、必ずしも、上述のような分析手法を用いて客観的・科学的に導き出されるものばかりであるとは限らない。政策に具体的に反映させられるような評価結果を導き出すためには、データの不備により十分や分析ができなかったり、事象が複雑である程度評価者の主観的な判断に頼らざるを得ないような点についても、何らかの「評価」を行う必要が生じることがあるだろう。概念的には、客観的な分析結果である「評価結果」と、それをもとに、その他の要素も加味して意思決定者が下す「政策判断」は別のものであるが、複雑で総合的なテーマを扱う政策レビューでは、両者の境界線はあいまいになりがちである。ただし、その場合でも、客観的・科学的な分析によって導出できる部分と、必ずしもそうでない部分は評価書の記載の中で峻別することが重要である。例えば、評価書の中で「評価結果」と「政策への反映の方向性」を項目として分け、「評価結果」の項には客観的・科学的な分析結果から結論づけられることのみを記述するといった工夫を行うべきである。また、分析に当たっては、その前提条件や仮定を明記することが重要である。

評価結果と今後の取組

平成13～14年度に評価を実施した「ダム事業」や「都市圏の交通渋滞対策」等11テーマの政策レビューの結果を、平成15年3月に一斉に決定・公表した。その具体的な内容については、第 部を参照されたい。

コラム : アメリカとカナダにおけるプログラム評価の活用事例

プログラム評価を行政機関のマネジメント・システムの一環として早くから取り入れている欧米諸国では、プログラム評価を戦略的に活用する取組が見られる。以下では、アメリカ連邦労働省(DOL)とカナダ連邦政府の事例を紹介する。

アメリカ連邦労働省は、かつてから幅広い分野でプログラム評価に熱心に取り組んでいる省庁の1つであるが、GPRA(コラム 参照)の導入を契機として、それまでのプログラム評価の実施方針を見直している。

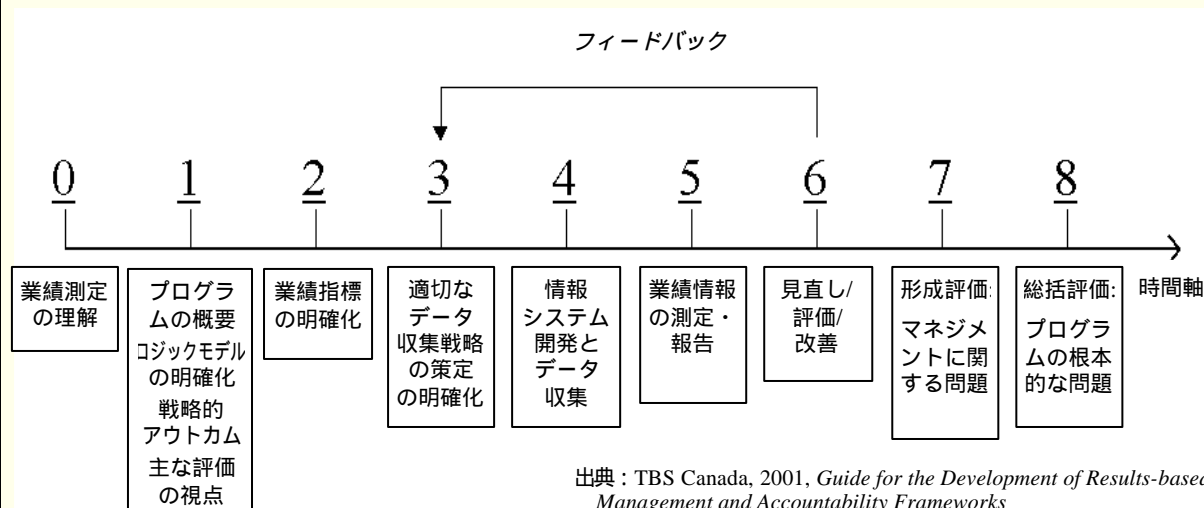
GPRA が導入されるまでの同省のプログラム評価は、施策の効果を科学的・実証的に分析することに主眼が置かれてきたが、これに加えて、新たに、同省で設定している戦略目標、業績目標を効果的に達成するために、プログラム評価をマネジメントサイクルに組み込む、という視点が加えられた。

具体的には、戦略計画(1999~2004年度)を策定する過程で、これまでに省内で取り組んできた主要なプログラム評価を全てレビューし、同省で設定している戦略目標との関係を明確に整理した。

さらに、目標と戦略を確実かつ責任あるものにし、目標・業績に影響する様々な外部要因を特定するために、様々な種類のプログラム評価を実施することを明記しており、このプロセスを支援するため、次官をヘッドとし、各部長等により構成される「労働省経営会議(DOL Management Council)」を設置している。

一方、カナダ連邦政府では、成果主義の予算システムの構築に早くから取り組んでいる。財務委員会事務局(TBS)が2001年に作成した「成果志向の経営と責任の枠組み(RMAF)」は、政策運営に携わる現場マネージャーに対するガイドラインとなるものである。TBSは政府財政支出についてRMAFを作成・提出することを各省庁に求めている。

RMAFは、導入 実施 廃止という政策のライフサイクルを通じて体系的・継続的に評価を行うことを目指すものであり、その全体像は以下の図で表される。



このように、政策のライフサイクルを通じて継続的に評価を行うRMAFでは、事前評価や事後評価という区別はあまり意味がない。政策の導入時に、政策のロジックや効果を予測し、事後検証に備える0~3の段階がいわば事前評価であり、国土交通省の政策アセスメントにあたるだろう。一方、政策の実施中に、あらかじめ決めた手順に従って、定期的に指標の動向等をチェックする3~6の段階が業績測定であり、これは政策チェックアップにあたる。そして、導入後ある程度経過した後に、政策の実施状況や効果を詳しく点検・分析する7と8の段階がプログラム評価であり、これが政策レビューにあたるといえる。

今後の課題としては、上でも述べたように、実務上有益な評価を行っているかということとを常に念頭に置きつつ、分析の質を高め、かつ評価の客観性を確保していくことが重要である。このため、対象とする施策群の捉え方や、データ収集・分析手法、作業工程等について、評価活動の初期段階から検討するとともに、ノウハウの普及や分析手法の研究等を通じた評価のスキルアップを行い、政策レビュー自体の向上を図っていく必要がある。

また、個々の政策レビューの質的向上とあわせて、省の政策評価制度の一環としての政策レビューの位置づけを明確化していく必要がある。特に、対象テーマの選定については、戦略的かつある程度システムティックに行っていく必要があり、例えば、法律や中長期計画の見直し時期に実施したり、ある程度大きないくつかの分野について、ローリングで定期的実施することなどが考えられる。また、将来的には、政策チェックアップとの一体的な運用を図っていくことも検討に値するだろう（コラム参照）。

3) 政策アセスメント（事前評価）

政策アセスメントとは

政策アセスメントは、新たに導入しようとする施策について、予め設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものである。これは、既に導入された施策について事後的に説明を行うだけでなく、施策を導入するという意思決定の前にどのような分析を行ったかについて明らかにすることによって、国民に対し政策形成過程の透明性を図るものである。同時に、政策立案にあたって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指している。このような観点から、省の全ての事務事業を網羅的に対象とするのではなく、新たに導入する施策を対象として絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。

具体的には、予算、税制、法令等の新たに導入しようとする施策を対象とし、予め掲げた省の政策目標等に照らして必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施することとしている。このうち、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心に毎年8月末に評価書を取りまとめ、公表することとしている。また、翌年5月末までに、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する新規施策を含めた形で評価書を取りまとめる。これにより、新たな施策を導入しようとする意志決定の根拠となる分析をもって国民に対する説明責任を果たしていくとともに、施策導入時点においてどのような効果がどの程度あがることが期待されていた等についての事後的な検証を可能にしている。

「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

政策アセスメントにおいては、「ロジカルフレームワーク（論理的分析手法）」を重視し

ている。これは、国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較するによりそのギャップを認識する、このギャップが生じている原因を分析する、原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う、そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する、という手順で実施している。

国土交通省の政策アセスメントにおいて、この「ロジカルフレームワーク」を重視している理由は、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しているためである。例えば、「この施策を実施すれば」「このような効果が極めて大きい」といった説明では、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない。そうではなく、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることを可能にすることができる。また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とする。この際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化のみを追求することは、政策判断の根拠を明確にする観点からは十分ではないため、国土交通省では、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析の充実を先行させているところである。

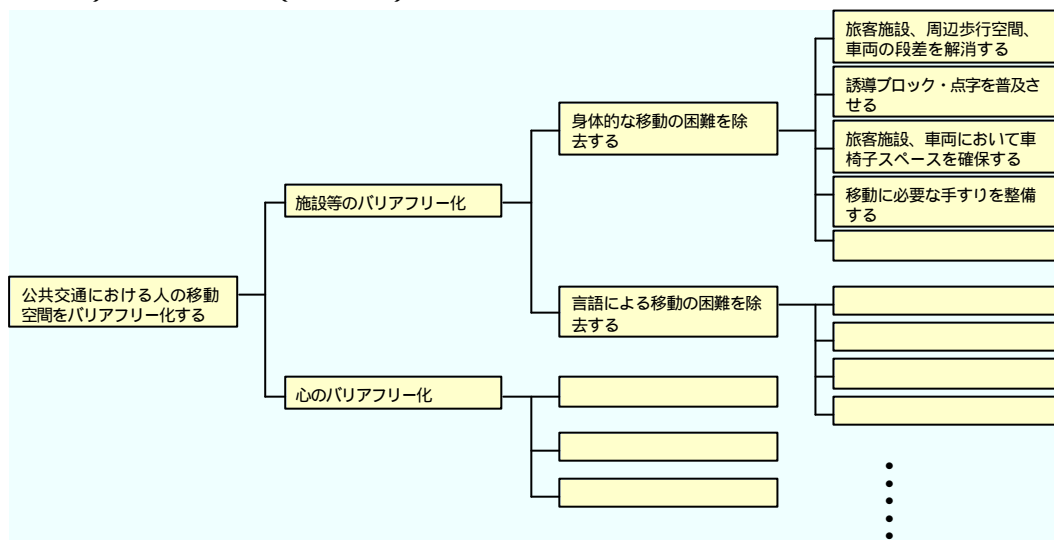
評価結果と今後の取組

上記のとおり、「ロジカルフレームワーク」による分析を重視しているところであるが、平成14年度においては、目標と現状のギャップを客観的なデータ・ファクトに基づいて捉えるようにしたほか、論理的な思考プロセスを強化するなどの分析内容の一層の充実を図りつつ、49件の新規施策について政策アセスメントを実施した。この具体的内容及び反映状況については、第 部を参照されたい。今後は、「ロジカルフレームワーク」による分析をさらに充実させていく必要がある。具体的には当該施策を実施することにより、当面はどのような成果が見込まれるのか、それがどのようなメカニズムにより最終的な目標の達成に至るのか等について、一層の情報の充実が必要である。また、目指す目標に対して末端の政策手段である新規施策のみに着目して分析を進めようとする、目標と一つの手段を恣意的に結びつけてしまう危険性もあることから、関連する施策や他の主体が実施する施策等の影響についても可能な限り広く捉えて情報の充実を図っていくことが必要である。

このように「ロジカルフレームワーク」による分析を充実させていくことは、目標とこれ

を達成するために講じている（ないし講じようとしている）関連施策の体系を構築していくことに他ならない。これは政策チェックアップにおいて政策目標と関連施策の体系整理をしていくことと対をなす。政策チェックアップでは、施策の棚卸しを進め、省全体の施策を俯瞰する観点から、相対的に上位の政策目標と主な施策について省の政策全般の体系化を進めていくのに対して、政策アセスメントにおいては、政策チェックアップで構築される政策体系の上で、目標の達成のために新しく施策を導入しようとするものを部分的に取り上げて、同じ目標に資する他の関連施策も視野に入れながら、その必要性等についてより詳細な分析をするという役割を担っていくことが望ましい。

(図2 - 1) 目標と手段 (= 施策) の体系化



関連施策の体系を構築していくためには、まず目標を明確にし、これを達成するための手段を展開していきます。

例えば、公共交通における人の移動空間をバリアフリー化するという目標について考えてみます。この目標を達成するための手段を上位の概念から順に挙げていきます。その際、網羅的かつ概念的に重複することのないようにすることが重要です。網羅性が欠如していると、目標達成のための真のボトルネックを見落としてしまい、施策を講じても的外れになることがあります。また、論理的な重複を生じると同一の目標達成のために複数の施策をバラバラに講じることになり、非効率になってしまいます。

このようにして、目標・手段関係に着目してツリーのような体系を構築した上で、目標達成のためのボトルネックがどこにあるのかを特定できると、そのためどのような施策を講じることが必要なかを明らかにすることができます。

4) 個別公共事業の評価

(個別公共事業評価の平成14年度の取組)

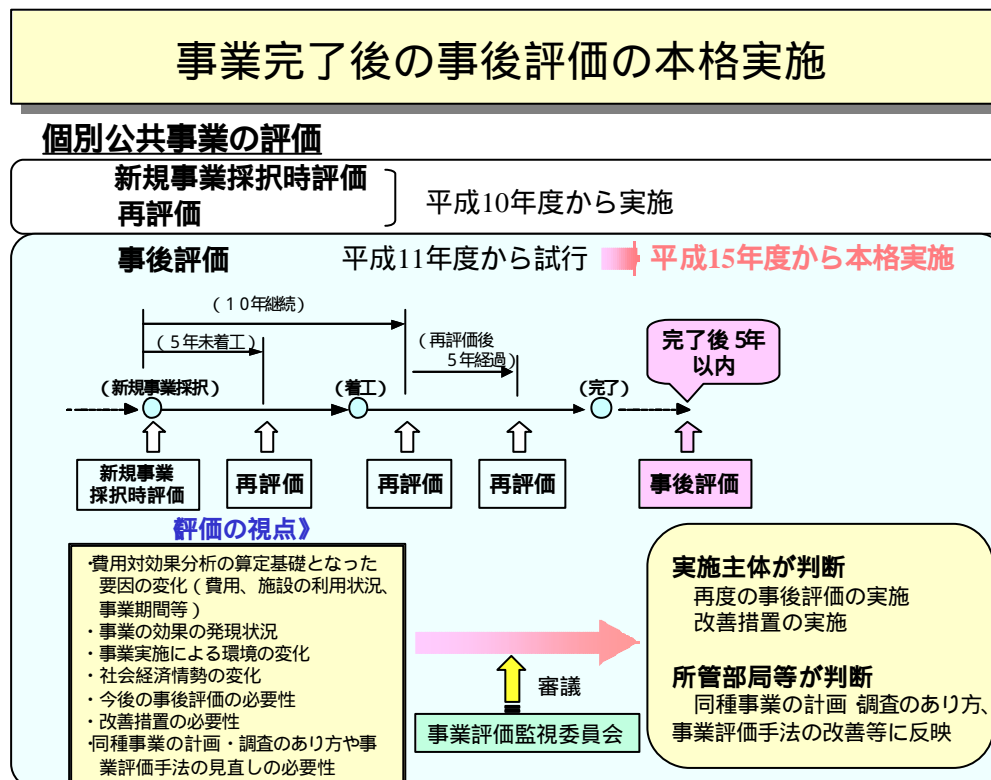
個別公共事業の評価は、政策評価に関する政府の取組の中で、もっとも先行して行われてきた。国土交通省においては、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、平成10年度より、「新規事業採択時評価」を原則としてすべての事業について実施、また、事業採択後5年経過して未着工の事業、事業採択後10年経過して継続中の事業等を対象とする「再評価」を実施している。

平成14年度の取組については、平成15年度予算に向けた評価として、新規事業採択時評価を879件、再評価を1,094件行った。このうち、予算要求時点で個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。個別の評価結果については第 部を参照されたい。

(事業完了後の事後評価の本格実施)

事業完了後に行う事後評価については、平成11年度から試行的に取り組んできたが、その知見を踏まえて、平成15年4月に「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」を策定し、その内容を政策評価基本計画に位置付け、平成15年度から本格実施することとした。

(図2-2) 事業完了後の事後評価の本格実施



事業完了後の事後評価には、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置を検討すること、事後評価の結果を必要に応じて同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映すること、の2つの目的がある。具体的な評価の実施方法としては、事業により効果の発現状況が異なることなど事業の特性を踏まえ、事業完了後5年以内実施し、事業効果の発現状況を確認し、改善措置の必要性等の判断に資する評価を行う。評価の過程において、第三者の知見を活用することを目的に再評価と同様に事業評価監視委員会の意見を聴き、その意見を最大限尊重することとしている。

事業完了後の事後評価を本格実施することにより、公共事業について、新規事業採択時評価、事業実施中の再評価、事業完了後の事後評価の一貫した事業評価システムが構築され、事後評価の結果をフィードバックすることにより、事業のさらなる効率化、透明性の一層の向上が期待できる。

(評価手法の一層の向上に向けた検討)

一方、国土交通省では、評価手法に関する事業種別の整合性や評価指標の定量化について検討するために、学識経験者等から構成する公共事業評価システム研究会(委員長:中村英夫武蔵工業大学教授)を設置している。平成14年8月には、「公共事業評価の基本的考え方」を取りまとめ、これまで必ずしも明確ではなかった費用便益分析とその他各種指標による意思決定の構造の透明性の向上を図ることを目的に公共事業の新しい評価方法が提言された。

また、公共事業評価システム研究会に事業評価手法検討部会(部会長:森地茂東京大学教授)を設け、平成14年10月から、事業分野間における評価指標等設定の考え方の整合性の確保への対応等の課題について検討を行っている。

5) 個別研究開発課題の評価

(個別研究開発課題評価の平成14年度の取組)

平成14年度は、個別研究開発課題の事前評価、中間評価、事後評価をそれぞれ24件、2件、13件実施した。個別の評価結果については、第 部を参照されたい。

また、平成14年6月には、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成13年11月28日 内閣総理大臣決定)を受け、国土交通省において国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない最低限の共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめたガイドラインとして、国土交通省研究開発評価指針を策定した。

(研究開発評価の意義)

個別研究開発課題評価は、評価結果を公表することで国民に対する説明責任を果たすとともに、研究開発に係る重点的・効率的な予算等の資源配分に反映するために行うものである。評価の時期によって、事前・中間・事後の評価を実施することとしているが、それぞれの評価対象とその意義をまとめると以下のとおりである。

事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。

中間評価は研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じて今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。

事後評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

第3章 成果重視のマネジメントの実現に向けて

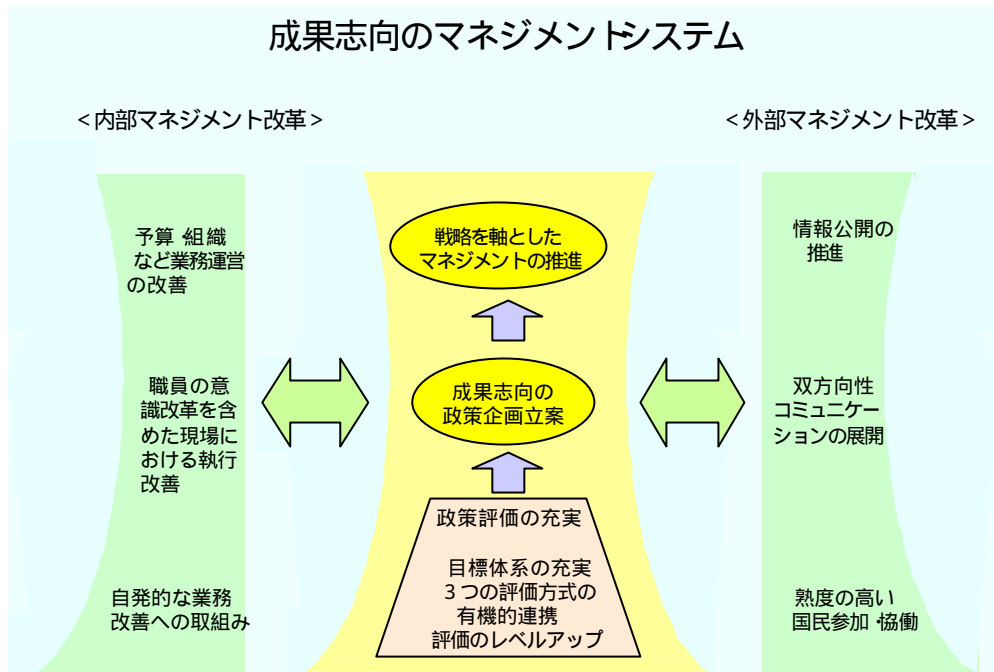
《第3章のポイント》

第3章では、国土交通省がその太宗を占める社会資本整備分野における戦略策定に向けた動きをはじめとして、国民に対するアカウンタビリティの確立を目指す外部マネジメント、省の現場まで含めた業務・執行改善を実践的に進めるための内部マネジメントの両面での改革につながる先進的な省内事例として、官庁営繕部、道路局、気象庁、海上保安庁における取組を紹介します。さらに、成果志向の構造改革に向けた政府レベルでの検討状況にも触れつつ、国土交通省が目指す省の行政運営全般にわたる成果重視のマネジメントの姿を描き出します。

前章では国土交通省における政策評価の取組について、評価方式ごとの意義や今後の改善に向けた課題について述べた。「国土交通省政策評価基本計画」においても謳っており、政策評価の取組はまだ緒についたばかりであり、省全体への定着を図りつつ、今後も持続的に発展させていくことが重要である。さらに、第1章で述べたように、国土交通省は成果重視のマネジメントの実現を目指し、その中核的な役割を果たすものとして政策評価を導入したが、マネジメント改革を実現していくためには、政策評価を通じて政策面の質の向上を促すだけでなく、現場から組織全体まで含めた仕事の進め方全般を改善するための取組や制度改正を展開していくことが必要である。

国土交通省では、国民にとっての成果に着目した政策目標の設定・充実を図りつつ政策評価の全省的な定着、手法の改善を進めることにより、「目標によるマネジメント」をまず政策面で実践してきているが、これを国土交通省の運営全般に係るマネジメント改革へと発展させていくためには、さらに、内部マネジメント改革、外部マネジメント改革という2つの方向性をもった取組を進めていくことが必要である。すなわち、予算や組織といった業務運営面、職員の意識改革を含めた現場の執行改善までも視野に入れた戦略の策定とその展開を進めるとともに、行政運営による成果の受け手である国民との双方向のコミュニケーションの充実、さらには国民との協働を実現させていくことが成果重視のマネジメントの実現に向けての課題として重要である。

(図 3 - 1) マネジメント改革が目指す姿

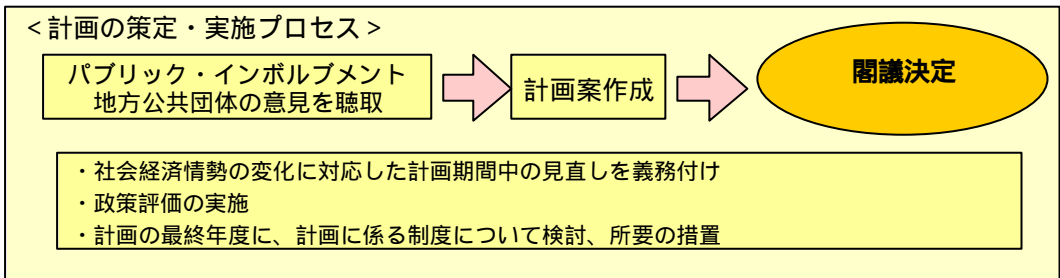
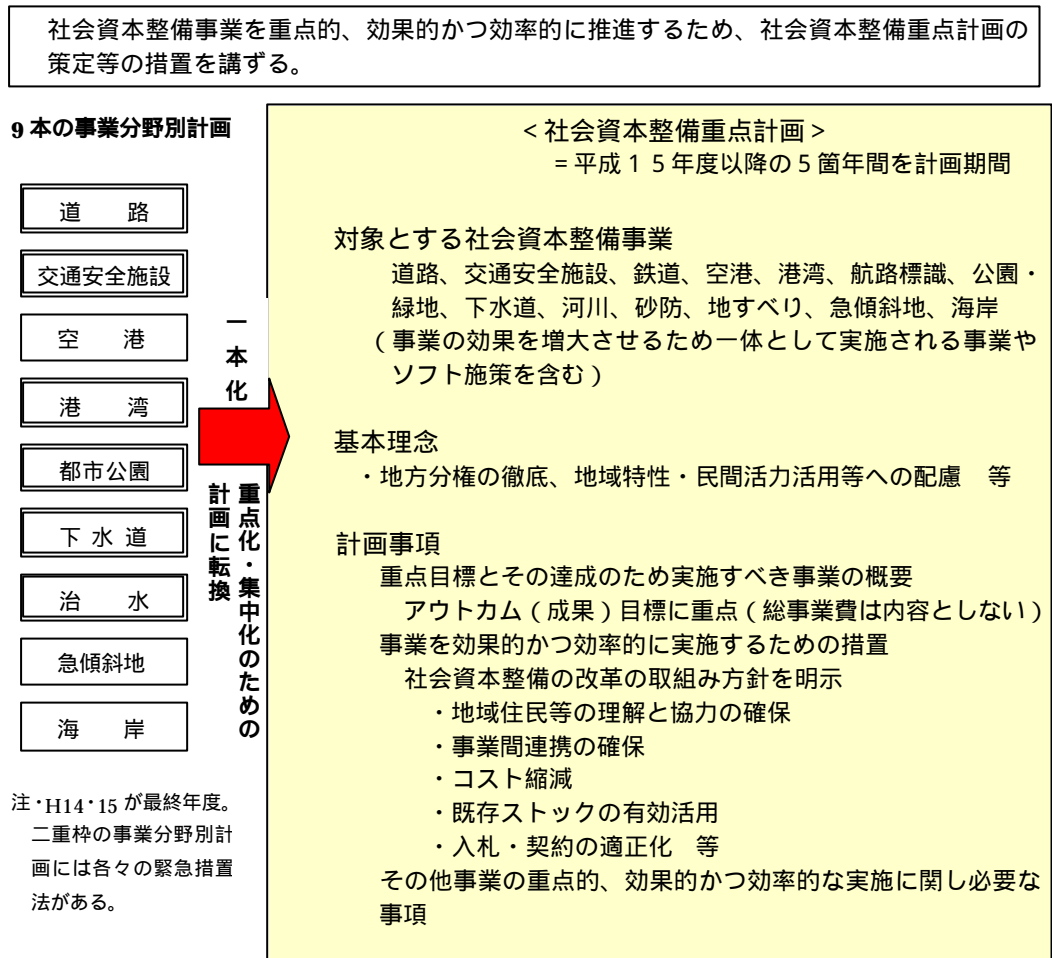


1) 社会資本整備重点計画法を機とした成果志向の展開

国土交通省はまず政策評価を導入することによって、「目標によるマネジメント」、戦略重視の行政運営への転換を図ることを目指している。第2章でも述べたように、既に、27の政策目標とその実現の度合いを定量的に分析するための113の業績指標を設定して、これを定期的に測定・評価する政策チェックアップの実施や目標に照らした論理的な政策分析を行う政策アセスメントの実施等により、「目標によるマネジメント」の考え方の定着を図っている。

さらに、第156回通常国会において、社会資本整備重点計画法が成立した。これは、従来9本あった社会資本整備の事業分野別計画を重点化・集中化するため社会資本整備重点計画として一本化するものである。計画は、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜、海岸の諸事業を対象とし、これら事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策も含む。計画の内容として、重点目標とその達成のため実施すべき事業の概要を策定することとしており、総事業費を計画に盛り込む従来の方式を改め、より成果志向で各事業の連携と効率的な実施が促されることが期待されているところであり、社会資本整備に関する全省的な戦略となるべきものである。

(図 3 - 2) 社会資本整備重点計画法の概念図



2) 国土交通省におけるマネジメント改革に向けた取組

上で述べた社会資本整備に係る全省的な戦略計画の策定が進められる一方、国土交通省の各部局においてその政策特性を踏まえつつ、さらに視点を広げて、内部マネジメント改革、外部マネジメント改革を進めていこうとする様々な動きが見られる。以下は、国土交通省内において先進的に見られる様々なマネジメント改革の萌芽を取り上げることにより、国土交通省が目指す成果重視のマネジメントの姿を描いていくこととしたい。

< 官庁営繕のマネジメント改革について >

官庁営繕部では、ストックの時代への移行、官民の役割分担の変化、IT 技術の進展等、官庁営繕を取り巻く環境が大きく変化する中で、組織的・体系的な対応がこれまで十分ではなかったとの認識に立ち、官庁営繕の使命と目標を明確化するとともに、その実現に向けた業務の推進を図るために、平成 13 年度からマネジメント改革に着手している。

「官庁営繕のマネジメント改革」の内容
マネジメント改革の基本事項を定めた
「官庁営繕のマネジメント改革」(以下、
「マネジメント改革」)は、平成 14 年 6
月に発表された。そこでは、官庁営繕の普
遍的な根幹的使命(ミッション)を確認し
た上で、その根幹的使命を担うために果た
すべき役割である目標(ビジョン)と、目
標の実現のための 4 つの基本戦略を明ら
かにしている。

「マネジメント改革」では、職員の意識
改革と参画を重視しており、その検討過程
では、本省官庁営繕部職員約 200 名から
集まった 400 程度の意見を分析した
SWOT 分析(脚注)を実施し、目標と基
本戦略の共有化を図っている。また、組織
と職員の核心的能力(コア・コンピテンシ
ー)を強調していることも特徴の一つであ
り、基本戦略の一つとして「学習・成長す
る組織と人づくり」を掲げている。

マネジメント改革の具体化に向けた取組

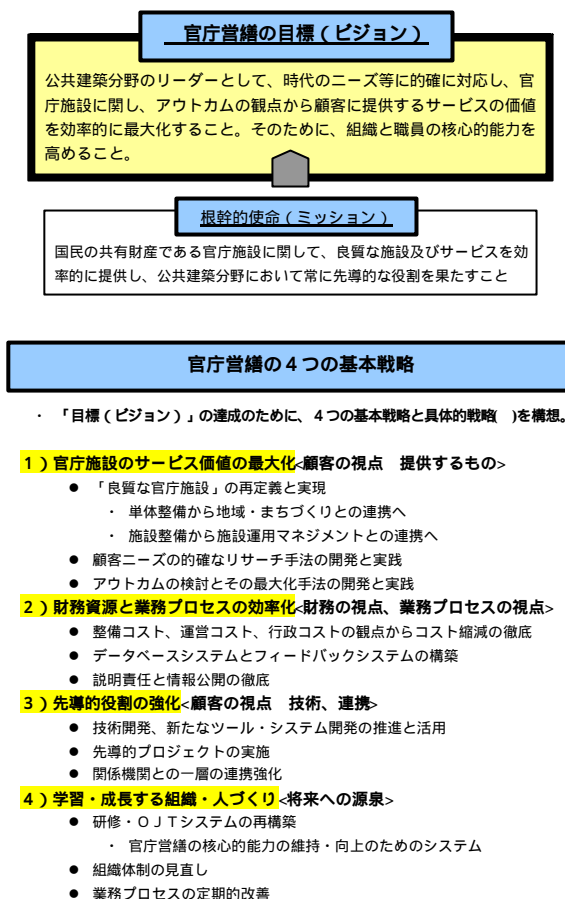
「マネジメント改革」公表後、そこで示
された 4 つの基本戦略の具体化に向けた
検討が進められ、平成 15 年 3 月には、行
動計画策定のための「マネジメント改革の
推進に関する基本方針」が策定された。そこ
では、4 つの基本戦略のうちの「学習・成
長する組織と人づくり」を中心として、OJT
や OFFJT(研修)のあり方等、組織と職
員の核心的能力の維持・向上を図っていく
ための具体的な取組内容が明らかにされて
いる。さらに、同年 6 月までに、これを踏
まえた行動計画・工程表を本省及び各地方
局において策定し、マネジメント改革の実
践のための体制を整えた。

改革の具体化に向けた取組の特徴として、
業務プロセスの改善を重視していることが
挙げられる。各地方局に「マネジメント改
革推進委員会」を設置し、また、本省に外
部学識経験者による「マネジメント改革の
評価・改善に関する懇談会」を設けるなど
して、改革に持続的に取り組むための体
制整備が行われている。また、本省・地
方局のそれぞれにおいて行動計画を策定
するとともに、行動計画の具体的検討課
題ごとに担当者を明記するなどして、職
員の主体的な参画を促している点も特徴
である。

官庁営繕のマネジメント改革について詳細は以下のアドレスを参照。

<http://www.mlit.go.jp/gobuild/index.html>

SWOT 分析：SWOT とは、「強み(Strength)」「弱み(Weakness)」「機会(Opportunity)」「脅威(Threat)」のこと。戦略策定にあたっては、自らの強み・弱みだけでなく、自組織を取り巻く外部環境の分析が必須であり、SWOT 分析はそのための分析のフレームワークを指す。



図：官庁営繕の目標(ビジョン)と4つの基本戦略

・「目標(ビジョン)」の達成のために、4つの基本戦略と具体的戦略()を構築。

- 1) 官庁施設のサービス価値の最大化<顧客の視点 提供するもの>
 - 「良質な官庁施設」の再定義と実現
 - ・ 単体整備から地域・まちづくりとの連携へ
 - ・ 施設整備から施設運用マネジメントとの連携へ
 - 顧客ニーズの的確なりサーチ手法の開発と実践
 - アウトカムの検討とその最大化手法の開発と実践
- 2) 財務資源と業務プロセスの効率化<財務の視点、業務プロセスの視点>
 - 整備コスト、運営コスト、行政コストの観点からコスト削減の徹底
 - データベースシステムとフィードバックシステムの構築
 - 説明責任と情報公開の徹底
- 3) 先導的役割の強化<顧客の視点 技術、連携>
 - 技術開発、新たなツール・システム開発の推進と活用
 - 先導的プロジェクトの実施
 - 関係機関との一層の連携強化
- 4) 学習・成長する組織・人づくり<将来への源泉>
 - 研修・OJTシステムの再構築
 - ・ 官庁営繕の核心的能力の維持・向上のためのシステム
 - 組織体制の見直し
 - 業務プロセスの定期的改善

（戦略の策定）

これまでも述べてきたとおり、マネジメント改革にあたっては、まず組織の使命やビジョンを明確に認識した上で、戦略を策定していくことが必要である。省全体では、27の政策目標と113の業績指標を設定して行う政策チェックアップが目標によるマネジメントを機能させるしくみとして導入されているが、これらの目標は省の主要な政策分野をカバーするものであるものの相互の優先性の判断はなされておらず、まだ戦略性は十分ではない。一方、省内のいくつかの部局に目を転じると、部局特性を踏まえた戦略の策定に向けた取組が始まっている。例えば、官庁営繕部においては、多数の職員の参加のもと、組織の強みと弱みについての考察に加え、組織外部の機会と脅威といった要因の分析も行うことを通じて、部全体が共有すべきビジョンと選択と集中の結果としての戦略の策定を行い、その実践に向け取組を始めたところである。

（業務運営面の改革も視野に入れた戦略の展開）

国土交通省では、マネジメント改革を推進するための牽引役としてまず政策評価を制度として導入したところであるが、こうした政策面での改革の取組に加えて、業務運営面の改革を併せて実行していくことの重要性については繰り返し述べているところである。省内において、省全体の取組に先行する形で、業務運営面の改革もあわせた戦略を展開している事例が見られる。

上記の官庁営繕部がそのような例の一つであるが、この他にも、現場における業務改善が組織全体の業績向上に特に大きく貢献する海上保安庁においては、組織全体の戦略に加えて、地方管区ごとの特色を踏まえて、現場における実際の業務改善に役立つ目標を重点的に掲げる地方管区業務遂行計画を策定し、これをトップから現場の海上保安官まで共有しながら業務を進めていくこととしている。このような現場における創意工夫を尊重しながらの全庁的な取組により、職員一人一人の満足度（ES）の向上を図っていくことも狙いとしており、現場の士気向上や実践的な業務改善につながることを期待される。

< 海上保安庁の取組 >

使命の再認識と業務遂行計画

海上保安庁においては、その創設から半世紀を経たのを機に、21世紀の社会・経済を展望して、改めて海上保安庁の使命「治安の維持、海上交通の安全確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全の4つの分野と、これを実現するための国内外関係機関との連携・協力」を掲げた。海上保安庁長官から現場の海上保安官に至るまで、これを普遍の使命として認識を共有している。

平成12年12月、海上保安庁は、民間企業でいうところの中長期経営方針ともいえるべき「海上保安業務遂行方針2001」を策定した。さらに、これを5カ年の業務遂行計画（毎年度改定）及び業務遂行年次計画（毎年度策定）として具体化している。海上保安庁の使命は今後大きく変わることはないが、業務の重点は社会経済情勢の変化を見極め、業務遂行の成果を評価しながら、適切に見直していくべきものなのである。

現場の取組の重視

海上保安庁の業務遂行計画／業務遂行年次計画においては、可能な限り定量的な目標を掲げており、また、定量化が難しい分野についても実際に現場の業務改善に役立つ指針となるような明確な目標を設定することに努めている。気象・海象の特色や密輸事案の傾向を踏まえて業務を重点化した地方管区ごとの年次計画も策定しており、長官をはじめとする幹部からなる戦略会議にまでフィードバックされる。

* * * * *

業務手法の見直しは、海上保安庁の4つの使命に沿って、それぞれの業務の目指すところを再認識し、目標に向かって創意工夫することから始めなければならない。その上で、個々の業務の遂行に当たっては、セクショナリズムを排し、業務の融合・統合を図り、効率的かつ効果的に執行し、組織としての総合力を発揮していかななければならない。また、職員それぞれの声を聞きながら、勤務環境を一步一步着実に改善し、生きがいのある活力にあふれた職場を創り上げていかななければならない。これらを着実に遂行することによって、海上保安庁の使命を全うし、国民の期待に応えられる行政サービスを提供することができる。（「海上保安業務遂行方針2001」より）

（成果を示すデータに基づく毎年度のマネジメントサイクルの確立）

省全体の取組としての政策評価制度においては、現時点での評価の対象は内部管理事務を含まない政策のみであるが、本来、マネジメント改革を目指す観点からは、政策面と業務運営面の双方の視点を持って組織全体の業績の評価を実施していくことが求められる。道路局と海上保安庁においては中期的な戦略を踏まえて年次計画を策定し、これを独自に毎年度評価し、現場にまでフィードバックすることによって組織全体の業務運営面の改善にも資する評価の実施を目指している。特に、道路局においては、情報通信技術等も活用し、成果の把握に必要なデータを、体系的、効率的に収集する体制の整備を進めている。

< 成果主義の新たな道路行政マネジメント >

アウトカム指標による成果志向のマネジメント

道路行政については、平成14年8月、社会資本整備審議会中間答申「今、転換のとき」において、道路サービスによる成果（アウトカム）を重視し、道路ユーザーが満足する道路行政に転換することが重要である旨の提言がなされている。

具体的には、「道路行政を、アウトカム指標に基づき運営を行う方式に転換し、毎年度、指標に基づき業績の分析・評価を行い、その結果を予算編成等に適切に反映させるシステムを構築すべき」とされ、これを受け、道路行政においては、平成15年度より、アウトカム指標を用いた、成果主義の新たな道路行政マネジメントシステムの導入を図っている。

道路行政では、先の中間答申を受け、平成15年3月より、古川 俊一筑波大学教授を委員長とし、学識経験者によって構成される「道路行政マネジメント研究会」を設置し、答申を受けた具体的方針等について検討しており、平成15年6月13日にそれらの検討の結果を提言『『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換（理論から実践へ）』としてとりまとめ、公表したところである。

ここでは、道路行政におけるそれらの取組について紹介する。

成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱

・国民の視点から見た、成果志向の行政マネジメントを実現し、より透明性の高い、効果的かつ効率的な道路行政運営へ転換するには、そのための形式的な理論を構築するのみではなく、実効性のあるマネジメントを継続的に実践することが必要である。また、国民に支持される道路行政運営のためには、行政内部にとどまるのではなく、様々な関係者と連携した取り組みも必要である。道路行政マネジメント研究会の提言では、そのために為すべき事項について、以下の3つの考え方を提案している。

（1） 毎年度のマネジメントサイクルの確立

継続的な道路行政マネジメントのためには、毎年度、事前に数値目標を定め、事後に達成度を評価し、評価結果を以降の行政運営に反映し、マネジメントサイクルを確立することが必要。

（2） わかりやすさと実現性の両立

実現性のある道路行政マネジメントのためには、道路利用者にとってのわかりやすさに加え、実際の行政運営に反映できる実現性のあるしくみを構築することが必要。

（3） 国民と行政とのパートナーシップの確立

実効性の高い道路行政マネジメントのためには、数値目標、達成度については、バックデータとともに公開したうえで国民の参画も図り、国民と行政とのパートナーシップを確立することが必要。

実践のための5つの戦略

・道路行政マネジメント研究会の提言では、上記の3つの考え方にに基づき、具体的に為すべき事項として、以下の5つの戦略について提言している。

（1） 目標と指標の設定

体系的に設定した政策目標ごとに階層的な指標群を体系的に設定し、数値目標及び手段である施策、事業に至るプロセスを明確化する。

（2） 効率的なデータ収集

評価に必要な交通量等のバックデータについては、低コストに高精度なデータを体系的に収集、分析する手法の開発・導入に常に努め、それらのデータについては速やかに公表する。

（3） 毎年度の業績計画の策定及び達成度の把握

毎年度、数値目標を設定し、達成度を評価し、毎年度の、成果志向のマネジメントサイクルを確立する。

（4） 予算・人事のしくみへの反映

成果買い取り型の予算運用等、成果を反映するしくみを構築するとともに、事務所ごとの達成度等を明らかにし、競争原理を活用する。

（5） アカウンタビリティ・評価の妥当性の確保

数値目標及び評価結果をそれぞれ毎年度、「業績計画書」及び「達成度報告書」として策定、公表し、国民と行政が課題と目標を共有し、協働して解決を図る、新たなパートナーシップを確立する。

< 気象庁における防災気象情報の満足度調査 >

気象庁は、気象災害、地震、津波、火山災害の軽減のために作成・提供している「防災気象情報」について、その改善の検討に資する情報を抽出することを目的として、防災関係機関等（自治体、電気・ガス・通信関係機関、公共交通機関、報道機関）過去に顕著な自然災害を受けた地域の住民における評価（満足度）を把握するための調査を実施した。

調査の概要

本調査は、平成14年2月から3月にかけて、アンケート調査により以下の要領で実施した。

調査対象とした防災気象情報

大雨警報・注意報とこれらに関する情報 / 台風情報 / 地震情報

津波予報・情報 / 東海地震に関する情報 / 火山情報

調査内容

情報の種類ごとに総合的に評価した場合の満足度

それぞれの情報の種類について、「情報の内容（精度、わかりやすさ など）」、「入手環境」、「气象台の対応」等の評価項目ごとについての満足度と重視度

情報の認知・利用状況、気象庁への要望

気象統計情報に対する満足度、ニーズ

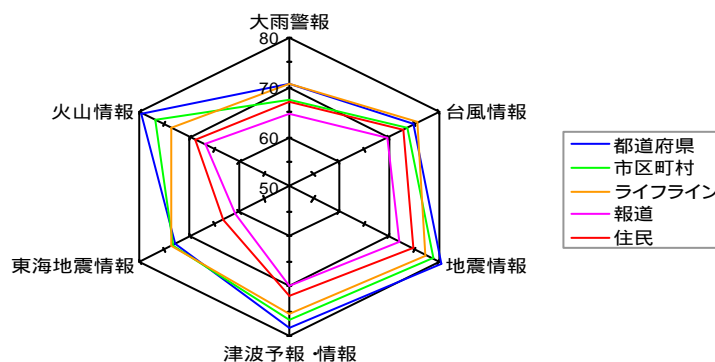
調査結果の概要

2500以上の防災関係機関、600名近い住民から回答を得た結果、全般に防災関係機関より住民の満足度がやや低いことが明らかとなった。また、情報の種類別では、防災関係機関、住民ともに地震情報については満足度が高いものの、防災関係機関においては大雨警報が、住民においては東海地震に関する情報についての満足度が低かった。このうち、東海地震に関する情報について詳細に見てみると、情報の認知度が低く、全般に内容のわかりやすさ、解説の専門性とわかりやすさへの改善要求が高いことがわかった。また、大雨警報等に関しては、防災関係機関において警報の発表地域や予測精度、発表や解除のタイミングについて改善要求が高いなどの特徴が見られた。

調査結果の活用

気象庁においては、これらの調査結果をホームページ上で公表するとともに、利用者の満足度を気象業務における業績指標としている。今後、同様の調査を定期的実施することにより、指標の動向や具体的な業務に対する改善要望等を把握していくこととしている。

情報の種類別・利用者別にみた総合満足度（評価点）



評価点：100点満点で測るために「満足」「まあ満足」「やや不満足」「不満足」のそれぞれの回答に100、67、33、0点の重み点を与えて全体を平均した値

(国民の視点に立ったマネジメント改革)

さらに、外部マネジメントを改善していく観点から、戦略の策定や業績の評価の過程への国民の参加が必要である。国土交通省の27の政策目標と113の業績指標は、パブリックコメントの実施を経て設定されたが、国民にとっての成果の実現度合いを評価するために、これらをわかりやすいものへと改善していく必要がある。

既に、国民生活に直接的な関わりの深い分野においては、国民の満足度に関する調査を実施するなどして、国民の視点を行政に取り入れる工夫をしているものが見られる。例えば、道路局ではインターネットを通じて広く道路行政の満足度調査を実施して、その結果の行政運営へのフィードバックに努めることとしている。また、気象庁においては、国民生活に密接に関わる気象情報の満足度についての調査を実施して、その結果を活用して国民のニーズの把握や業務改善の方向性を探るなど外部マネジメントの改革に努めている。特に着目すべき点は、満足度や重視度を定量的に把握するだけでなく、公表して業績指標としても活用することで、国民とのコミュニケーションに努めていること、また、情報の種類や調査対象機関等ごとに改善要望の高い項目を詳細に抽出するとともに、気象庁への要望を把握することによって、国民の視点を業務改善のプロセスに具体的に取り入れようとしていることである。

改革は、画一的な制度として進めるばかりではなく、改善運動としてできるところから始めることが重要である。省内の各部局における様々なマネジメント改革の萌芽を延ばしつつ、省全体のマネジメント改革に向けた取組も充実させていくこととしたい。

3) マネジメント改革に向けた政府レベルでの動き

国土交通省においては、当初から政策評価導入の主眼をマネジメント改革の実現と考え、NPMの理念に基づいて政策評価制度を構築し、目標によるマネジメントを行政運営の確立を目指してきている。近年、政府レベルでも、NPMの考え方に立った予算制度・行政システム等を含む改革に向けた提言がなされてきており、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003(平成15年6月27日閣議決定)」の中では、平成16年度に向けた予算編成プロセス改革として「事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施により、税金がどのような成果を上げたかについて、国民に説明責任を果たす予算編成プロセスを構築する」との考え方が盛り込まれた。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2003」(平成15年6月27日閣議決定)

(中略)

・構造改革への具体的な取組

(中略)

7. 予算編成プロセス改革

財政構造改革を進めるに当たっては、予算の質の改善・透明性の向上が重要である。このため、事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施により、税金がどのような成果を上げたかについて、国民に説明責任を果たす予算編成プロセスを構築する。

【改革のポイント】

(中略)

(2) 政策目標を国民に分かる形で明確に示し(「宣言」)、目標達成のために弾力的執行などにより予算を効率的に活用し(「実行」)、目標達成の状況を厳しく評価する(「評価」という予算編成プロセスの確立をめざす。

(中略)

【具体的手段】

(中略)

(2) 新しい予算編成プロセスの確立に向けた基本的考え方

- ・各府省は、「基本方針」で示された大方針の下で、達成すべき政策目標(予算制約と両立するもの)を具体的に作成する。また政策目標は、事業の性格に応じ、可能な限り定量的なものとする。各府省は、政策目標との関連を明らかにしつつ予算要求を行う。
- ・各府省は、政策目標を達成するために、効率的な予算執行に努める。また、事業の性格に応じ、弾力的な予算執行を行う。
- ・目標の達成や執行の効率性について、執行段階及び事後の政策評価等を厳しく行い、その後の予算編成に結びつける。
- ・事前評価・事後評価のための科学的手法を開発する。また、各府省は、ABC(活動基準原価計算)等のコスト管理手法への取組を一層強化する。
- ・透明性を高めるために、発生主義会計等の民間企業会計手法の導入など、公会計制度の改革を進める。

(以下略)

最近の政府レベルにおける予算制度等の改革に関する議論は、目標指向、成果重視の行政運営の必要性や、PLAN、DO、SEEといったマネジメントサイクルの重要性を強く認識し、予算要求や予算査定に当たっても、これらの認識の下で行っていくべきとする考え方に基いている。すなわち、ある施策に係る予算要求、予算執行等を行うにあたっては、その施策が国民の観点に立ってどのような成果の実現に資するものであるのかという意識を持ってのぞんでいけるような予算制度としていくことや、予算要求時に厳しく査定を行う事前統制的なチェックから、目標ごとの予算編成や柔軟な予算執行と、施策を実施した後の厳格な事後評価の結果の予算への反映という事後的なチェックへの転換を図ることが、主な改革内容として主張されている。国土交通省においては、このような予算制度改革の方向性も踏まえつつ、マネジメント改革に取り組んでいきたい。

4) おわりに

国土交通省は、こうした政府全体の動きに先駆けて、NPMの理念も取り入れつつマネジメント改革を志向してきた。これまでも述べてきたとおり、国土交通省は、まず第 部冒頭で述べた理念に基づいて積極的に政策評価に取り組むことにより、政策面における戦略計画の策定を目指しつつ、併せて、予算、組織等の業務運営面における改革とも連動させ、トータルとしての戦略経営を確立していくことを志向している。そうすることによって、国民の観点から必要な様々な情報や組織内部の業務改善のために必要な情報も含めて組織全体の業績を評価する視点が広がり、「目標によるマネジメント」を省の活動全般に広げることができる。これにより、省の活動全般にわたる戦略計画に照らして、省全体として最大限の成果をあげていくことができるように、政策面・業務運営面の両面を見渡して策定された戦略・目標に照らして施策や業務を再整理していく（業務棚卸し行う）ことが可能となる。さらにこれらの情報を国民に対して分かりやすく説明すると同時に、国民の視点を取り入れながら、組織全体の業績の目標をより正統性のあるものへと見直していき、戦略のバージョンアップを図っていくことができる。このようなダイナミックなマネジメントサイクルを確立していくことが国土交通省の目指す成果重視のマネジメントの姿である。

国土交通省における改革への歩みは始まったばかりであるが、行政運営における国民との最前線である現場の創意工夫ある取組を鼓舞しつつこれを全省的な改革へとつなげ、また、政府全体の様々な制度改革においても積極的な役割を果たしながら、成果重視のマネジメントの実現を目指していくこととしたい。

第 部：平成 14 年度の政策評価の実施状況等

1) 政策チェックアップ(業績測定)

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、表 1 で示した国土交通省の 27 の政策目標、113 の業績指標に係る政策について測定・評価を実施し、「平成 14 年度政策チェックアップ結果(評価書)」として平成 15 年 7 月 15 日に省議決定し、公表した(本書)。その結果の具体的な内容については、巻末付表を参照されたい。

(表 1) 政策目標 - 業績指標一覧

政策目標(アウトカム)	業績指標
暮らし	
1 (居住水準の向上) 多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること	1 誘導居住水準達成率
	2 住宅に対する評価(満足度)
2 (バリアフリー社会の実現) すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること	3 バリアフリー住宅ストックの割合
	4 ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新増改築工事に係る部分の床面積が 2,000 m ² 以上のもの)の割合
	5 バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合
	6 1日あたりの平均の利用者数が 5 千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合
	7 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
	8 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合
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	9 3人以上世帯の誘導居住水準達成率
	10 自然体験活動拠点数
4 (余暇の充実) 遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること	11 歩いていける範囲の都市公園の整備率
	12 国民 1 人あたりの平均宿泊旅行回数
	13 国営公園の利用頻度
	14 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数
5 (住環境、都市生活の質の向上) 住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること	15 都心部における住宅供給戸数
	16 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積
	17 1人あたり都市公園等面積
	18 下水道普及率
	19 都市内の都市計画道路の整備率
	20 都市空間形成河川整備率
	21 良好な環境を備えた宅地整備率
	22 電線類地中化延長
6 (公共交通の利便性向上) 公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること	23 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長
	24 東京圏における都市鉄道の混雑率
	25 都市モノレール及び新交通システムの整備延長
	26 バスの利便性向上に取組む事業者数及び全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合
7 (都市内渋滞の緩和) 都市における交通渋滞が緩和され、円滑な交通が確保できること	27 主要渋滞ポイント解消数
	28 朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度

8 (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	29 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長
	30 合流式下水道改善率
	31 都市における公園・緑地の確保量
	32 都市内道路緑化率
9 (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	34 河川の流量不足解消指数
	35 水道水源域における下水道処理人口普及率
10 (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	36 地方バス路線の維持率
	37 有人離島のうち航路が維持されている離島の割合
	38 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

経済社会

11 (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	39 高規格幹線道路の面積カバー率
	40 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
	41 主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数
12 (国際競争力の強化) 国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること	42 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率
	43 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量
	44 国際路線(北太平洋ルート)の年間航空交通容量
	45 船舶航行のボトルネックの解消率
	46 都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数
13 (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	47 主要な空港・港湾への連絡率
	48 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
14 (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	49 不動産証券化市場規模
	50 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
	51 中古住宅の流通量
15 (公正で競争的な市場環境の整備) 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	52 リフォームの市場規模
	53 「発注者支援データベース・システム」の導入状況
	54 「公共工事入札契約適正化法」に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況
	55 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合
16 (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	56 地籍が明確化された土地の面積
	57 建設業者に係る経営革新計画の承認件数
	58 指定整備工場数
17 (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	59 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額
	60 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合
	61 衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標

安全

18 (災害による被害の軽減) 水害、土砂災害、地震、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	62 水害危険度指標
	63 堤防整備率
	64 洪水調節指数
	65 床上浸水常襲地区内家屋数
	66 流下能力不足橋梁数
	67 下水道雨水対策整備率
	68 ハザードマップ認知率 (洪水、火山)

	69 台風中心位置予報の精度
	70 土砂災害保全指標
	71 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数
	72 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積
	73 緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率
	74 新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合
	75 災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合
19 (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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること	76 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数
	77 ぶ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
	78 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数
	79 定期航空における航空事故発生率
	80 幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数
	81 遮断機のない踏切道数
	82 地方中小鉄道における A T S 設置率 (誤出発防止機能を有するもの)
	83 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率
	84 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)
	85 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合
20 (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	86 巡視船艇の高速化率
	87 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
21 (船員災害の防止) 船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	88 船員災害発生率

環境

22 (地球環境の保全) 地球環境保全への取組みがなされること	89 ディーゼル自動車の平均燃費
	90 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率
	91 住宅、建築物の省エネルギー化率
	92 大型油回収船による2日到達圏カバー率
23 (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が図られること	93 最新排出ガス規制適合車の割合 (乗用車、貨物車)
	94 夜間騒音要請限度達成率
	95 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率
	96 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
24 (良好な自然環境の保全、形成) 豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること	97 新たな砂浜の創出面積
	98 藻場・干潟の回復面積
	99 河川における人工的な水際率
	100 下水道の高度処理人口普及率
	101 河川水質
	102 湿地の再生面積
25 (循環型社会の形成) 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	103 直轄工事におけるリサイクル率 (アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材)
	104 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合
	105 港湾における廃棄物の取扱い比率 (一般廃棄物、産業廃棄物)
	106 下水汚泥のリサイクル率

共通の政策課題

26 (I T 革命の推進) 国民生活や産業社会における I T 化とともに、行政サイドの I T 化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型 I T 社会」の実現が図られること	107 港湾 E D I システムの普及率
	108 電子入札の実施割合
	109 申請・届出等手続のオンライン化率
	110 E T C 利用可能料金所整備率
	111 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
27 (国際交流の推進) 国際交流の推進等により、わが国の国際相互理解の増進等が図られること	112 訪日外国人旅行者数
	113 国際コンベンション開催件数

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 13 年度から平成 14 年度にかけて 11 のテーマについて評価を実施し、平成 15 年 4 月 1 日に 11 の評価書として公表した (平成 15 年 3 月 27 日省議決定)。11 の評価書の概要は表 2 - 1 のとおりであり、その結果は予算要求等に反映することとしている。評価結果の政策への反映状況については「平成 14 年度評価結果反映状況報告書」として政策アセスメント等の結果の反映状況とともに平成 15 年 7 月 15 日に省議決定し、公表した (本書)。評価結果とその反映状況の詳細については、本書別冊 1) を参照されたい。

(表 2 - 1) 各政策レビューテーマの評価結果の概要及び反映の方向

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
ダム事業 - 地域に与える様々な影響の検証 -	<p>国土交通省所管の治水目的を含むダム事業 (建設及び管理)等を対象として、ダムが地域に与える様々な効果と影響について総合的に評価を実施</p> <p>管理中の直轄・公団ダム (93 ダム)の治水投資額は、約 3.7 兆円。これらのダムによる洪水被害軽減効果は、最近の 15 年間 (昭和 62 年～平成 13 年)だけでも約 4.2 兆円 (平成 13 年度価格)</p> <p>ダムにより、新たな都市用水として約 166 億 m³/年を開発 (都市用水全体の 55%)</p> <p>地域社会への影響として、ダム建設による水没の発生に伴う集落の消失・縮小、地域の分断等がある。</p> <p>自然環境への影響として、ダム貯水池の出現、原石山の確保、道路の付け替え等大規模な地形の改変等がある。</p> <p>水環境への影響として、貯水池の富栄養化、濁水の長期化、冷水等の放流、流況の変動の喪失、平常時の河川流量の減少等がある。</p> <p>堆砂の影響として、一部のダムにおける堆砂の著しい進行による貯水機能の低下等がある。</p> <p>ダム事業の実施上の課題として、事業評価の客観性、事業の決定・見直しプロセスの透明性、事業の長期化・コストの増大、アカウントビリティの向上がある。</p>	<p>治水の段階的な目標に対して、最大の効果を発揮する効率的な操作ルールの設定や既存ダム群の機能の最適化を図る容量再編等、既存施設の徹底した活用</p> <p>少雨化傾向に対応した利水安全度と費用負担の在り方について検討</p> <p>地球温暖化等による気象、降雨特性の変化が治水・利水に与える影響の把握に向けての取組</p> <p>フォローアップ制度の成果を活用し、環境への影響の予測・評価手法、環境保全措置等のノウハウ、データを集約、共有し、フィードバックする仕組みを構築</p> <p>河川整備計画を策定する段階において、環境面の分析結果や環境への配慮を計画に反映</p> <p>事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進</p> <p>利水者等の事業からの撤退時における費用負担の明確化の検討</p> <p>洪水や濁水が国民生活や社会経済活動に及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有</p>

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
<p>都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -</p>	<p>都市圏の交通渋滞を緩和・解消するための政策全体、主要な関連施策、代表的な個別事業を対象とし、必要性、有効性、効率性の観点から評価を実施</p> <p>政策全体について、必要性について渋滞発生状況の把握及び利用者の満足度調査に基づき確認するとともに、アウトカム指標「主要渋滞ポイント数」に基づき、都市圏の渋滞対策に一定の効果が得られたことを確認</p> <p>渋滞状況を表す詳細なデータを用いた分析により、主要な施策（ボトルネック対策、道路ネットワーク整備及びTDM（交通需要マネジメント）施策）の必要性及び効果発揮のプロセスについて確認</p> <p>主要な施策に関連する代表事業について、事業の必要性、事業の効率性及び、当該施策の想定するプロセスに従った効果発揮がなされていること（事業の有効性）について確認</p> <p>今後の課題として、より多くの施策、事業を対象としてこれらの評価をより有効に実施するため、必要なデータを収集するとともに、都市圏全体の渋滞対策について、面的な観点から総合的な施策、事業の展開を進めることが必要</p>	<p>平成15年度より、アウトカム指標により政策目標に基づく事業執行プロセスに転換を図る。そのため、「道路行政マネジメント研究会」を設置し、成果重視の道路行政のマネジメントの在り方等について検討</p> <p>必要性、効率性及び有効性の観点を含む個別事業評価の手法について「道路事業評価手法検討委員会」で検討</p> <p>評価を恒常的に実施し、効果的、効率的な事業執行を行うため、必要な調査を広範に実施し、渋滞状況の詳細な分析が可能となるようなデータの取得を推進</p> <p>都市圏全体の渋滞対策について、面的な観点から総合的な施策、事業の展開を推進するため、「都市圏交通円滑化総合対策」を一層推進する。</p>
<p>都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -</p>	<p>大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和50年法律第67号）（大都市法）に基づく供給基本方針、同方針に定められた供給目標を達成するための関連施策のうち都心の地域に係るものを一括して評価の対象とし、都心回帰の中での都心居住施策の必要性、有効性を実証的に検証</p> <p>大都市圏の郊外部における住宅着工が落ち込む中、都心部における住宅着工は順調に推移</p> <p>容積率緩和等の法令改正が進み、制度的にはある程度確立しているものの、すべての地方公共団体において、十分に活用されているわけではない。</p> <p>立地特性等から都心居住に適した工場跡地等の低未利用地（土地利用転換地）において、土地の有効・高度利用が不十分である。</p> <p>密集市街地の整備は、平成9年の法制定後も十分には進まなかった。</p> <p>既存オフィスビル等の遊休化が進んでいるが、これらの中には立地特性等から住宅への転用が可能なものがみられる。</p>	<p>容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。</p> <p>都市基盤整備等を行う都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。</p> <p>密集市街地の良好な居住環境の場への再生を図るため、柔軟な権利変換手法による公共施設整備等の法改正を行う</p> <p>オフィスビル等の住宅への転用支援を行う</p>
<p>空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -</p>	<p>これまでの空港整備五（七）箇年計画に基づき国内航空ネットワークを充実させるために実施された、滑走路新設・延長事業の施策を対象とし、「どこへでも行けるか」「早く行けるか」「いつでも行けるか、確実に行けるか」の視点から評価を実施。</p> <p>これまでの空港整備はネットワークの拡</p>	<p>喫緊の課題として羽田空港の再拡張事業を推進。</p> <p>今後の一般空港の整備は、従来の量的拡大のための整備から、就航率の向上、利便性の向上等の既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移行。</p> <p>一般空港の滑走路新設・延長事業の新</p>

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	<p>大に大きく貢献。 就航機材のジェット化・大型化は確実に進展、予約が取りづらい路線も解消。 羽田空港の沖合展開事業により、処理容量の大幅な拡充が図られてきたものの、航空利用者の増大はそれを上回り、処理容量は限界。 本土の空港を中心に安定的な運航をおおむね確保。また、多頻度路線も増加し、利便性が増大。</p>	<p>規採択については、長期計画における個別選定を廃止。 透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボリューション等の手続をルール化。</p>
<p>国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代へ向けて -</p>	<p>我が国コンテナ港湾の国際競争力強化のためのハード施策（大水深国際コンテナターミナルの整備）、ソフト施策（港湾諸手続の情報化、フルオープン化等）を対象とし、その達成度を踏まえ、必要性、有効性、効率性の視点から評価を実施 フィーダーポート化の抑制効果、輸送コストの削減等投資に見合った効果が得られた。 海外港湾経由比率の上昇等フィーダーポート化の傾向は残っており完全阻止には至らず。 利用者は、港湾の情報化についてワンストップサービスがまだ実現していないと評価 船舶の大型化とともに既存コンテナターミナルが一部陳腐化し利用度が低下している状況が発生</p>	<p>以下の諸施策を充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナターミナルの経営規模拡大によるコスト競争力強化 ・ 行政手続のシングルウィンドウ化、民間の港湾サービス情報との連携等、利用者本位のシステムづくり ・ 企業のサプライチェーンマネジメントに対応するロジスティクスセンター機能の充実 <p>これらに係る先導的・実験的取組として「スーパー中核港湾」を育成 陳腐化施設の改良による大型化への対応、多機能への利用転換を促進</p>
<p>総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -</p>	<p>総合保養地域整備法（昭和62年法律第71号）（リゾート法）、同法に基づく基本方針、基本構想、各地域における具体的な取組を対象とし、総合保養地域に係る政策の在り方を総合的に評価 需要の見誤りにより巨大・豪華な投資が行われ、経営上問題が生じた事例がみられる。 特定施設の整備や利用、特定施設での雇用は当初見通しと比べバラツキはあるが一般に進んでいない。 体験講座の実施、年間を通じたイベント開催等様々な創意工夫をこらした取組が成果を上げている要因といえる。 特定施設の利用者数や宿泊者数は全国の伸びを上回って推移している。 特定施設の雇用者数や売上高が地域経済に対し一定の役割を果たしている地域もある。 自然的特色や歴史・文化的特色をいかすことはもちろん、地域の関係者の積極的な取組により、地域の特色や魅力を更に高めている地域もある。 来訪者の立場に立ったサービスを提供するため、地域住民やNPOが活躍し、ソフト機能の充実が進みつつある。</p>	<p>道府県の基本構想の見直し 現時点での社会経済情勢、ニーズを踏まえ、リゾート施設の基本構想からの削除や規模縮小、さらには実現性の乏しい基本構想自体の廃止も含め見直し 着実な進行管理 国の基本方針を見直し、基本構想における整備の工程表の策定を促進することにより、時間管理概念の導入・徹底 チェック機能の強化 国の基本方針を見直し、道府県において、第三者の参加を得て基本構想に係る透明性の高い政策評価を定期的実施することにより基本構想を適時、適切に見直し 総合保養地域の魅力の向上（特にソフト面の充実）、地域間交流の促進 来訪者の立場に立ったサービスの提供ができるよう、地域の創意工夫をこらした取組の推進を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の独自の魅力の追求、情報流通の円滑化、運営・経営上の工夫、人材の育成 ・ 行政、NPO、地域住民、民間事業者の連携の強化 ・ 地域間交流の促進 ・ 連続休暇を取得しやすい環境づくり

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
<p>低公害車の開発・普及 - 自動車税のグリーン化等による取組</p>	<p>自動車税のグリーン化、低公害車導入補助、次世代低公害車の開発等、低公害車の開発・普及のための施策を対象とし、どの程度効果を発揮しているか、一層の普及のためにどのような見直しが必要かといった視点から評価を実施</p> <p>2002年12月末時点で低公害車約381万台が登録されており、自動車税のグリーン化等の施策は着実な効果を上げている。</p> <p>CNGバス・トラックについて、バスは補助制度創設以降の伸びが著しいが、トラックは導入率が鈍化している一方でディーゼル微粒子除去装置の装着数は大幅に増加</p> <p>燃料電池自動車について大臣認定の指針を策定したことにより、公道走行が実現。大型ディーゼル代替車としてのジメチルエーテル自動車や液化天然ガスの実用化を実証</p>	<p>自動車税のグリーン化等の対象を環境性能の高い自動車に絞るとともに、新たに低PM認定車等に対する措置を創設</p> <p>道路特定財源も活用したディーゼル微粒子除去装置の装着補助制度の大幅拡充</p> <p>燃料電池自動車、次世代低公害車の保安基準等を2004年度末までに整備</p>
<p>道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等</p>	<p>交通事故の未然防止・被害軽減を図る諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす事故多発地点対策事業、事業用自動車の安全対策、車両の安全基準の拡充・強化を対象とし、目標の達成状況や施策の実施状況等について評価を実施</p> <p>事故多発地点対策事業を実施した箇所において、実施していない箇所と比較して約3割の事故抑止効果が得られるなど、事業の有効性等を確認したが、事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所も一部存在</p> <p>事業用自動車に関する監査、運行管理者講習等は管理体制や安全意識向上に効果があることが明らかとなったが、バス、タクシー、トラック等業態ごとに施策の効果にばらつきがあった。</p> <p>前面衝突基準導入により年間36人の死者数低減効果があるなど、車両の安全基準の拡充・強化による効果が明らかとなったが、一方で事故件数、負傷者数は依然高い水準にある。</p>	<p>特に事故率が高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施するとともに、事故分析を充実し、対策のノウハウを活用する仕組みを構築する。</p> <p>件数増加、対象事業者の重点化等効率的な監査の実施、監査処分基準の強化、業態別指導講習の拡大等運行管理者講習等の充実などの改善、検討</p> <p>事故件数、負傷重傷者数等の低減にも考慮した車両の安全基準の強化・拡充</p>
<p>貨物自動車運送のあり方について - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証</p>	<p>平成2年に施行の貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)及び貨物運送取扱事業法(平成元年法律第82号)に基づき貨物自動車運送に関し実施してきた諸施策を対象とし、利用者利便の増進への寄与状況、市場活性化や輸送の安全性向上の達成状況、必要な改善点等を明らかにする視点から評価を実施</p> <p>トラック事業に関する規制緩和施策は競争促進を通じ結果として利用者利便の増進に寄与した。</p> <p>運賃・料金の事前届出制は事業者によって負担が大きく手続負担の緩和が必要。営業区域規制については事業者の行動範囲の拡大に伴い更なる緩和が可能</p>	<p>経済的規制の見直しとして以下の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 営業区域の廃止 ・ 運賃・料金事前届出・変更命令制度の廃止 <p>社会的規制の見直しとして以下の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 元請事業者による下請事業者の行う輸送の安全確保の阻害行為の禁止 ・ 事後チェック体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> - 監査体制の充実・行政処分基準の見直し - 適性化機関の事業者に対する資料提供請求権限の創設 - 適性化機関と国の連携強化 等

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	<p>安全に係る社会的規制の強化策は実効を挙げているが、安全確保に対する社会的要請の高まりを踏まえ更なる政策の推進が必要</p> <p>元請事業者が支配力を背景として行う下請事業者に対する違法行為の強要の禁止規定の整備が必要</p>	
<p>内航海運の お方 - 内航海運 暫定措置事 業の今後の 進め方 -</p>	<p>内航海運暫定措置事業を対象とし、SB方式の船腹調整事業と比較しつつ、その必要性、有効性、効率性の視点から評価を実施</p> <p>暫定措置事業の導入により、公正で自由な競争環境への移行が図られた。</p> <p>船腹調整事業期に比べて船腹過剰率は低下傾向。最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定等需給調整的な事業規制廃止に向けた環境整備が図られてきている。</p> <p>多額の厚生損失を生じさせていた船腹調整事業を解消した便益が大きく、暫定措置事業による厚生損失は受忍される規模事業を途中で終了することによる多額の残存債務が発生することから、事業の早期終了については慎重な対応が必要</p>	<p>暫定措置事業の着実な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資金管理計画の導入による事業収支の適正化 ・ 建造納付金の低減の継続 <p>事業規制の見直しを始めとする初施策の具体化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定等需給調整的な事業規制の廃止に向けた検討 ・ 競争市場環境整備方策の検討
<p>河川環境保 全のための水 利調整 - 取水による 水無川の改 善 -</p>	<p>発電ガイドラインによる河川維持流量の放流を対象として、河川維持流量の放流で河川環境にどのような影響を与えたかという評価を実施</p> <p>アンケート結果から、河川維持流量を新たに放流することにより「改善された」、「少し改善された」という回答が「河川管理者」及び「地元自治体」からの回答の半数以上に上り、本施策に関する良好な評価結果が得られた。</p> <p>モデルダムにおける調査においては、調査を行った3ダムともに多様な魚類相が確認され、魚類にとっての物理環境や景観環境の改善効果が確認できた。</p> <p>河川管理者と地元自治体では、改善効果の評価に若干異なる傾向が見られた。</p> <p>極めて少数であるが、河川維持流量の放流を行うことにより「河川水の冷水化」や「濁水の長期化」が生じ河川環境が悪化したという意見があったが、河川維持流量の放流自体については継続の要望意見であった。</p>	<p>引き続きガイドライン該当発電所において水利権更新に併せて河川維持流量の放流が行われるよう努めていく。また、それ以外の発電所においても、地元自治体と発電事業者の合意により河川維持流量の放流に関する要望がある場合等においては、できるだけ協議会の設置などにより検討が行われ、発電事業者の理解と協力を得るよう努めていく。</p> <p>一定量の放流では、河川にかく乱が起これば、生物の多様性を阻害している一因となっているという指摘もある。可能であれば、季節により放流量を増減させたり、フラッシュ放流を実施する等の放流方法の検討に努めていく。</p> <p>放流による改善効果を効果的に把握するためには、代表的な河川において、放流前の河川の物理環境や生物の生育・生息状況についても十分調査・把握し、定量的に河川維持流量の改善効果を評価できるよう努める。</p>

上記のほか、平成17年度までに18テーマについて政策レビューを実施することとしている。そのテーマの一覧は表2-2のとおりである。また、このうち、平成14年度より着手している7テーマの取組状況（平成15年6月現在）は、表2-3のとおりである。

(表2-2)平成14年度～平成17年度の政策レビュー実施予定テーマ

<p>平成14年度～平成15年度実施予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニーズへの対応 - ・都市における緑地の保全・創出 - 都市緑地保全法等による施策展開の検証 - ・流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 - ・海洋汚染に対する取り組み - 大規模油流出への対応 - ・流域の水環境改善 - 都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応 - ・火山噴火への対応策 - 有珠山・三宅島の経験から - ・みなとのパブリックアクセスの向上 - 地域と市民のみなとの実現に向けて <p>平成15年度～平成16年度実施予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地の有効利用 - 土地流動化への取り組み ・国内航空における規制緩和 - 改正航空法における規制緩和の検証 ・道路管理の充実 - 路上工事の縮減 - ・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 - ・訪日外国人観光客の受け入れの推進 - 国際交流の拡大に向けて - <p>平成16年度～平成17年度実施予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 - ・空港・港湾アクセスの推進 - 物流効率化・国際競争力強化に向け - ・総合的な海上交通安全施策 - 海難事故の防止対策 - ・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 - ・次世代航空保安システムの構築 - 航空交通の増大に向けて - ・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り組み - ・水資源政策 - 水資源計画のあり方 -

(表2-3)平成14年度着手の政策レビュー取組状況

都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニーズへの対応 -	鉄道局
評価対象	大都市圏及びその他政令指定都市における旅客輸送の需要に応ずる鉄道における政策を対象に評価を行う(詳細は現在検討中)
評価の必要性	これまでの都市鉄道整備は、混雑率等を代表とした数値目標を設定していたが、これらの指標に対する検証を行うとともに、新たな政策目標の検討を行うため、評価を実施する必要がある。また、都市鉄道ネットワークはほぼ概成したことを踏まえ、利用者・事業者等様々な視点から求められているニーズを分析し、今後の都市鉄道のあり方を踏まえた検討のための評価が必要である。
評価の視点	鉄道利用者、地域社会の新たなニーズを分析し、政策の役割、必要性、施策の達成度等を評価する。
評価の手法	既存の資料の分析 等
実施体制	学識経験者を主とする検討委員会を15年6月に立ち上げる予定。
検討状況	準備検討委員会を15年1月に立ち上げ、現在検討中。15年6月を目途に評価視点・評価手法等基礎的データを取りまとめる予定。

都市における緑地の保全・創出 - 都市緑地保全法等による施策展開の検証 -	都市・地域整備局
評価対象	良好な都市環境の形成、健康で文化的な都市生活の確保等を目的とする緑地の保全・創出に関する施策を対象に評価を行う
評価の必要性	地球環境問題、本格的な都市型社会の到来、少子・高齢社会の到来、里山地域保全の問題などを背景として、「緑」の重要性に対する認識はますます高まっている。こうしたことから、緑地の保全・創出に関する施策の実施状況等を踏まえ、今後の施策のあり方を検討する必要がある。
評価の視点	都市緑地保全法による政策展開に関して、法律の理念・目的・内容を整理し、現時点までの成果及びその妥当性等から評価を実施する。また、緑地の保全・創出に関する各種施策についての成果、課題等から評価を実施する。

評価の手法	・法制定時と現在の社会比較 ・緑地の変化状況の把握 ・各種施策の実施状況の把握 ・施策の実施主体である地方公共団体へのヒアリング、アンケート等
実施体制	学識経験者から構成される委員会を設置。
検討状況	平成 15年 5月 9日 第 1回委員会開催 平成 15年 8月 1日 第 2回委員会開催 (予定) 平成 15年度内に取りまとめ予定。

流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 -		河川局、総合政策局、都市・地域整備局、下水道部
評価対象	都市化の著しい河川流域において行われる、流域と一体となった総合治水対策を対象に評価を行う	
評価の必要性	近年、都市型水害が頻発しており 都市化の著しい河川の流域において行われる、流域と一体となった総合治水対策の実施状況を把握し、総合的な評価を行う必要があるため。	
評価の視点	・流域と一体となった総合治水対策の実施状況 ・流域と一体となった総合治水対策の効果	
評価の手法	過去の実績調査、統計分析等	
実施体制	学識経験者等からなる「流域と一体となった総合治水対策のプログラム評価に関する検討委員会(仮称)」を設置する予定。	
検討状況	平成 15年度内に取りまとめ予定	

海洋汚染に対する取り組み - 大規模油流出への対応 -		総合政策局 港湾局 海事局 気象庁 海上保安庁
評価対象	タンカーの事故防止対策、大規模流出油の防除対策など大規模油流出への一連の施策について評価を実施する。	
評価の必要性	タンカー事故に起因する大規模油流出が起きると、多大な海洋汚染及び被害をもたらすため、事故防止対策、油防除対策等の施策を適切に把握・評価を行い、その後の施策の推進に反映させていく必要がある。	
評価の視点	タンカーの事故防止対策及び油防除対策の現状を把握・評価	
評価の手法	データ分析 等	
実施体制	学識経験者等からの意見聴取 等	
検討状況	平成 15年度内に取りまとめ予定	

流域の水環境改善 都市内河川の環境悪化と汚濁物質への対応 -		下水道部 河川局
評価対象	河川環境の改善を目的とし、流域からの汚濁負荷の低減対策、直接浄化手法の浄化効率等の検討など、流域の水環境改善対策に関しての評価を行う	
評価の必要性	近年の水環境に関する意識の高揚を背景に、親水性及び豊かな生態系の確保、利水水質の向上が河川に求められている。このことを踏まえ、汚濁進行の著しい都市内河川においては、河川水質の向上及び正常流量の確保が急務となっており、下水道整備による流入汚濁負荷の削減及び既存の河川直接浄化施設や浚渫等河川浄化対策の効果の分析等を行う必要がある。	
評価の視点	下水道整備及び河川環境整備による、流域からの流入汚濁負荷の削減効果の検証 等	
評価の手法	事例分析 等	
実施体制	学識経験者からなる検討会の中で検討	
検討状況	平成 15年度内に取りまとめの予定	

火山噴火への対応策 - 有珠山・三宅島の経験から -		河川局、気象庁
評価対象	火山噴火による災害の防止・軽減のために実施する土砂災害防止施設の整備や火山観測・監視による防災情報の提供、火山ハザードマップの作成・公表等、ハード・ソフト両面からの火山噴火対策に係る施策について評価を行う	
評価の必要性	火山噴火に伴う災害は大規模で広範囲に及ぶため、社会的影響が甚大となることから、噴火前、噴火時及び噴火後を通じたより効果的な火山噴火への対応を図る上で、直近の噴火事例への対応を題材として、火山噴火対策に係る施策の効果や課題等について総合的に評価を行い、今後の火山噴火対策に係る施策の展開に活用する必要がある。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・応急対策実施による二次的被害軽減効果の検証 ・土砂災害防止施設の整備による安全度の向上が被災地域の復興に及ぼす影響の検証 ・火山活動に関する監視・情報提供、火山ハザードマップの提供、活用実態の検証 ・火山活動に関する情報、火山ハザードマップ提供による被害軽減効果の検証 等 	
評価の手法	対策効果評価シミュレーション、アンケート調査、観測監視システムの検証 等	
実施体制	学識経験者等からなる検討委員会を設置	
検討状況	平成 15年度内に取りまとめ予定	

みなとのパブリックアクセスの向上 地域と市民のみなとの実現に向けて		港湾局
評価対象	一般の人々が海やみなとへ自由に、安全に、かつ、快適に行き来し、海やみなとの本来有する魅力を十分に享受することができる環境を創出し、もしくは持続的に維持することに資する港湾施策を対象に評価を行う	
評価の必要性	みなとのパブリックアクセスへの市民のニーズは高い。みなとのパブリックアクセスの向上に資する事業は多岐にわたるため、これら関連施策につき、総合的な観点から評価する必要がある。	
評価の視点	・みなとのパブリックアクセスへの市民のニーズに対し、港湾施策が果たしてきた役割の検証	
評価の手法	データ分析、有識者の意見聴取 等	
実施体制	学識経験者等からなる「みなとのパブリックアクセスの向上政策レビュー委員会」を設置。	
検討状況	平成 15年度内に取りまとめ予定。	

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14年8月28日に、平成15年度予算概算要求、税制改正要望等に係る48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15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)」として公表した(平成14年8月26日省議決定)。

さらに、平成15年度予算の国会成立等を踏まえ、平成14年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、49件の新規施策に係る「平成14年度政策アセスメント結果(評価書)」として平成15年7月15日に省議決定し、公表した(本書)。評価の結果は、予算要求、税制改正要望、法律案の閣議付議等の意志決定に反映している。評価の結果の政策への反映状況については、「平成14年度評価結果反映状況報告書」として政策レビュー等の結果の反映状況とともに、同日省議決定し、公表した。これらの結果の概要は表3のとおりである。評価結果及びその反映状況についての詳細は、本書別冊2)を参照されたい。

(表3) 政策アセスメントの評価結果の概要及び反映状況

施策等名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況		
		予算 要求	税制 改正 要望	法令 改正 等
	新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析			

(居住水準の向上)

平成15年6月末現在

1	マンション建替えの円滑化に係る制度の拡充	<p>既存マンションの敷地のみでは建替えが困難、団地の建替えに係る合意形成が困難、小規模なマンションの建替え事業化が困難等、マンション建替えが円滑でない状況。</p> <p>原因は、区分所有法の建替え決議の敷地の同一性要件、同法に団地型マンションの建替え決議について明確な定めがないこと等。</p> <p>区分所有法改正に対応し、マンション建替え円滑化法に所要改正を行うことが必要。</p> <p>建替組合が施行する建替え事業において隣接敷地を含めた施行を可能とするマンション建替え円滑化法の改正、関連する税制の特例措置の拡充、助成措置の要件緩和等の措置を講じることが妥当。</p>			
---	----------------------	---	--	--	--

(子育てしやすい社会の実現)

2	住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充	<p>誘導居住水準達成率は半分にも達せず、特に30代等ファミリー世帯の大半が誘導居住水準を満たさない住宅に居住。</p> <p>原因は、30代から40代世帯の貯蓄が少なくゆとりある住宅を購入する余力がないこと、高齢化の進展により相続の発生が遅れていること。</p> <p>個人金融資産の半分以上を占める高齢者の資産を流動化して若い世代への移転を図ることが必要。</p> <p>現行の住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置を大幅に拡充することが妥当。</p>			
---	----------------------------	---	--	--	--

(余暇の充実)

3	ITを活用した観光ポータルサイトの整備	<p>観光をいかした地域活性化に関する情報、高齢者・障害者等や訪日外国人の利用に資する宿泊サービス等の情報発信が不足している。</p> <p>原因は、様々な主体がそれぞれの立場から情報提供を行っている現状では情報提供の対象が偏りがちであること。</p> <p>現状で十分に情報提供されない情報についても、情報利用者が容易にアクセスできる環境整備が必要。</p> <p>これらの観光情報データベースの構築、観光関係情報を集約するポータルサイトの整備が妥当。</p>			
---	---------------------	---	--	--	--

(住環境、都市生活の質の向上)

4	業務核都市の整備による首都圏の都市再生	<p>東京都市圏の諸機能の適正な配置を図るため業務核都市の整備を推進することとされているが、業務核都市の整備はまだまだ途上段階にある。</p> <p>原因は、近年の地方財政の悪化により、第3セクターを主体とした整備が進んでいないこと。</p> <p>更に民間投資を促進する取組の推進が必要。</p> <p>税制の第3セクター要件の撤廃を行うことが妥当。</p>			
5	土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し	<p>土地取引の低迷が続くなど土地の流動化が進んでいないことから、都心部に多くの低・未利用地が依然として存在している。</p> <p>原因としては、右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有用性を前提とした重課が依然として土地に対してなされていることが一つに挙げられる。</p> <p>市場の中立性を欠く現行の土地税制の抜本的な見直しを行</p>			

		<p>必要。</p> <p>流通課税、固定資産税、特別土地保有税、土地譲渡益課税制度等、取得・保有・譲渡の各段階における土地税制の抜本的な見直しを行うことが妥当。</p>			
6	都市再生促進税制(都市再生緊急整備地域における特例措置)の創設	<p>我が国都市は、インフラ整備の遅れ、交通渋滞、長時間通勤等 20 世紀の負の遺産といえる多くの課題が山積。</p> <p>原因は、都市開発の太宗を担う民間投資の状況が落ち込み、都市の機能更新が停滞していること。</p> <p>都市再生特別措置法(平成 14 年法律第 22 号)による措置に加え、民間の都市開発の抑制要因の一つとなっている税制についても措置が必要。</p> <p>都市再生緊急整備地域において税制上の支援措置を拡充することが妥当。</p>			
7	民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設	<p>都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域で、民間都市開発事業が積極的に実施される状況にない。</p> <p>原因は、関係者との円滑かつ迅速な意向調整や一体的な都市基盤施設整備等が行われていないことから、民間事業者が積極的に事業を実施する環境が整っていないこと。</p> <p>民間都市開発事業の進ちょくと歩調を合わせて戦略的かつ柔軟にハード事業からソフト事業まで総合的に支援する必要。</p> <p>都市再生総合整備事業を改編し、新たな統合補助制度を創設することが妥当。</p>			
8	既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充	<p>依然として中心市街地の活性化や魅力ある都市景観の形成が進んでいない。</p> <p>原因は、中心市街地や駅周辺における店舗のテナント撤退等による遊休化、都市景観上重要な役割を果たす歴史的建造物が建て替えに伴って解体されること。</p> <p>地方公共団体等公的機関によるこれらの既存ストックを活用したまちづくりに対する総合的な支援が必要。</p> <p>まちづくり総合支援事業において、全国都市再生を推進するため、空き店舗や歴史的な建造物などの既存建造物を活用した施設整備への支援を拡充することが妥当。</p>			
9	中小市町村における下水道整備支援の拡充	<p>下水道の処理人口普及率は全国平均で 63.5%、5 万人未満の中小市町村では 29.5%と非常に低い。</p> <p>原因は、中小市町村は技術的、財政的な面で大都市等に比べて不利なこと。また市町村合併により人口が大きくなると合併前よりも補助対象範囲が狭くなる。</p> <p>中小市町村の技術的、財政的支援を図るとともに、市町村合併による不利益の発生を解消することが必要。</p> <p>過疎代行制度の対象要件を緩和するとともに、下水道事業の補助について市町村合併の前後で不利益が生じないよう措置することが妥当。</p>			
10	消流雪用水導入事業の拡充	<p>従来の事業では特別豪雪地帯においては豪雪被害が著しく事業の必要性が高いにもかかわらず消流雪用水導入事業が実施できない地域が多い。</p> <p>原因は、現在の事業の要件が、市街化区域または D D 地区に準じる区域となっており、主に都市部を想定していること。</p> <p>このため、豪雪被害対応型の消流雪用水導入事業の要件を新たに設けることが必要。</p> <p>具体的には、特別豪雪地帯に属する市町村にあって、積雪指数が 5 千以上の市街地である場合に、事業実施が可能となるよう新たな要件を設定することが妥当。</p>			
11	既存オフィスビル等の住宅への転用	<p>都心の大型オフィスビルの新規供給が進み、比較的古いビルの空室率が高まっている。</p> <p>原因は、IT 化対応の困難さ等によりテナントのニーズに対応できていないこと。</p>			

		<p>老朽化したビルの放置による都心部等の活力低下を防止し、効率的な都市型住宅を供給するため、既存オフィスビルの住宅への転用を支援することが必要。</p> <p>採光に係る有効面積の算定方法の合理化、市街地住宅への転用支援等を行うことが妥当。</p>			
12	住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進	<p>都市再生緊急整備地域における都市再生事業の促進は、規制緩和と金融支援のみでは緊急に実現できる状況にない。</p> <p>原因は、都市再生事業に対応した関連事業実施の仕組みがないこと、関係者間の調整が困難であること、都市機能の高度化・防犯対策等の負担が大きいこと。</p> <p>関連事業の特例措置の適用と重点的実施、関係者間の調整や負担の軽減が必要。</p> <p>都市再生緊急整備地域において住宅市街地整備総合支援事業の拡充を行うことが妥当。</p>			
13	密集住宅市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生	<p>都市における密集住宅市街地の解消は十分に進まないとはいえない状況。</p> <p>原因は、権利関係のふくそう 合意形成の困難さ、民間事業者等の円滑な事業施行が資金面等において困難なこと。</p> <p>これらに対処し、官民の協力による密集住宅市街地の整備の促進を図る必要。</p> <p>密集法の改正により防災性能を備えた建築物への建替え及び防災上重要な公共施設等の整備を促進するとともに、それらの事業に対する補助制度を創設する等の措置を講じることが妥当。</p>			
14	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設	<p>臨海部では一定のまとまりをもった土地の確保が比較的容易であるなど都市再生の推進に資する潜在力があるにもかかわらず、土地利用転換が進んでいない。</p> <p>原因は、港湾管理者による公共施設整備のタイミングの遅れが民間都市開発プロジェクトの推進を阻害していること。</p> <p>民間都市開発プロジェクトと港湾施設整備のタイミングを合わせることを可能とすることが必要。</p> <p>港湾施設の整備に対する民間立替施行型の無利子貸付制度を創設することが妥当。</p>			

(公共交通の利便性向上)

15	ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進	<p>乗継円滑化、移動円滑化等のためICカード乗車券の相互利用化が求められる一方、複数のICカードや磁気式カードとの併存等の問題が顕在化。</p> <p>原因は、複数事業者間でのシステムの相互化は大規模投資となり、多くの鉄道事業者にとって困難であること。</p> <p>将来的な拡張性に優れた中央集中型システム方式構築のインセンティブを付与することが必要。</p> <p>当該システムの開発費の一部に対する補助の新設、取得した設備に対する地方税の特例措置を講ずることが妥当。</p>			
16	最適経路選択支援システムの構築	<p>ワンコインバスの導入、コミュニティバス運行等バスの利便性向上の取組が進められているが、バス利用者は毎年数%ずつ減少している状況。</p> <p>原因は、バス路線の複雑さ、所要時間等に関する確かな情報が不足していること。</p> <p>利用者が路線情報や道路の混雑状況も踏まえた所要時間等の情報を携帯電話や公共端末等から簡単に得られるシステムの開発が必要。</p> <p>全国展開が可能なモデルシステムとして、バスロケーションシステム等を活用したバスの最適経路選択支援システムを構築することが妥当。</p>			

(アメニティ豊かな生活環境の形成)

17	観光振興に資する海岸事業の拡充	<p>砂浜が海岸侵食により減少している事例や、海岸侵食対策として設置した離岸堤等が良好な景観を損ねたり、直立堤防が海岸へのアクセスを妨げたりしている事例が増加。</p> <p>原因は、現在の制度では、防護上の問題はない既設の海岸等において、景観や利用を目的とした施設の改良を行うことができなかったこと等。</p> <p>これらに対処すべく、景観や利用の改善を目的とした構造物の整備、改良を行えるような制度が必要。</p> <p>具体的には、優れた景観や高い利用度を有する海岸について海岸環境整備事業の採択要件の改正により景観に配慮した既設構造物の改良を行う等重点化を図ることが妥当。</p>			
----	-----------------	---	--	--	--

(広域的交通の確保)

18	航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正	<p>航空機の就航率の向上、定時性の確保等が求められる中、一部の空港においては欠航、遅延、ダイバート等が多い(全国で年間欠航数は10.6千件(平成13年度))。</p> <p>原因は、特定地域においては季節的に発生する霧による視界不良のための着陸制約によることが多い。</p> <p>視界不良の状況下で運航の確実性を確保するILSの高カテゴリー化のための照明施設の整備等を国と地方の適切な役割分担のもと進める制度の構築が必要。</p> <p>照明施設等を空港の基本的な施設として整備を促進するとともに、これらを地方単独事業で整備できることとし、そのうち利用者利便の向上等に特に資するものについて国が特別の補助を実施することが妥当。</p>			
----	----------------------------	---	--	--	--

(国際競争力の強化)

19	スーパー中核港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成	<p>物流コスト低廉化を目指す一方、我が国主要国際コンテナ港湾の取扱規模の相対的低下等により規模の経済追求の面で海外主要港に遅れをとり更なるコスト低減が困難。</p> <p>原因は、海外主要港の整備の進展やメガオペレーターの台頭により、コスト・サービス水準が我が国の主要港を上回っていること。</p> <p>海外港湾をしのぐコスト、サービス水準の実現するための先導的・実験的な取組が必要。</p> <p>スーパー中核港湾を指定し、ターミナル経営規模拡大等のための総合的な施策を展開することが妥当。</p>			
20	公共荷捌施設等整備事業に対するPF税制の拡充	<p>公共荷捌施設についてPFによる整備・運営を行う環境整備を進めているが、現状でPF導入の取組が行われているのは2港のみ。</p> <p>原因は、整備に係るインセンティブとして固定資産税等の特例があるが、運営面では事業初期負担が大きいためという構造上の問題があり、民間のPF参入の支障があること。</p> <p>事業初期の負担軽減、事業の低採算性を改善するための措置が必要。</p> <p>不動産取得税について特例措置を新設することが妥当。</p>			
21	関西国際空港株式会社への補給金制度の創設及び政府保証の拡充	<p>関西国際空港を巡る経営・金融環境が厳しい状況となっており、安定的な経営基盤の確立が求められている。</p> <p>テロ等の影響による需要動向の不透明さに加え、現在の厳しい金融情勢に原因がある。</p> <p>有利子債務の確実な償還と当面の資金調達の円滑化を図るための措置が必要。</p> <p>関西国際空港株式会社の経営改善努力等と併せて、新たな補給金制度及び政府保証の拡充を図ることが妥当。</p>			

(

新たな市場の育成)

22	新たな住宅資金供給システムの構築	<p>良質な住宅ストック形成を図るためには、国民の住宅取得の際に必要な資金が大量かつ安定的に供給されることが必要だが、民間金融機関だけでは不十分。</p> <p>原因は、民間金融機関は預金等を原資とすることから金利変動等によるリスクを生じるため、長期・固定金利の住宅ローンの供給が現状では困難なこと。</p> <p>官民が協力して、市場を最大限に活用した効率的な体制の構築が必要。</p> <p>証券化支援制度の創設、住宅ローン担保証券の流通市場の整備等の措置を講じることが妥当。</p>			
----	------------------	--	--	--	--

(災害による被害の軽減)

23	都市における緊急な下水道整備支援制度の拡充	<p>都市の基盤である下水道施設の機能向上は依然として不十分。</p> <p>原因は、大都市において、老朽管きよの増加にも関わらず厳しい財政状況により補助対象以外の管きよまで整備が行き届いていないこと。</p> <p>地域全体の下水道設備を緊急に再整備・改善するための支援が必要。</p> <p>都市活動の集積地区における浸水に関する指定地域を拡大することが妥当。</p>			
24	都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設	<p>流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は53%となお低い。</p> <p>原因は、現行法に基づく従来型の河川改修、下水道整備によっては浸水被害の防止が困難な程度にまで市街化が進展したこと。</p> <p>河川事業者による河川区域以外での治水対策、雨水の浸透を阻害する行為への必要最低限の行為規制、河川行政と下水行政の一元化・一体化のため関係機関による計画策定、現況施設を前提として円滑な避難を可能とするための都市洪水等の想定区域の指定等が必要。</p> <p>特定都市河川等の指定、流域水害対策計画の策定、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備、雨水の浸透を著しく妨げる行為の規制、都市洪水想定区域の指定等の措置を講じることが妥当。</p>			
25	流域貯留浸透事業の拡充	<p>貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水特定河川においても53%。</p> <p>原因は、調整池設置を伴わない開発が増えていること、的確な要請が可能な市町村に対する促進策が十分に講じられてこなかったこと。</p> <p>建物建替時を的確にとらえることができるとともに、機動力のある市町村を活用し、各戸貯留を一層推進するため支援策を講じることが必要。</p> <p>具体的には、各戸貯留事業の事業主体への市町村の追加、事業主体が助成対象としている各戸貯留の補助対象への追加が妥当。</p>			
26	災害関連事業の拡充	<p>被災を受けた海岸堤防と河川堤防等が接近する場合について、一体的に施行する方が有効な場合でも、一体的に整備できていない。</p> <p>原因は、災害関連事業に関する採択基準のうち、一括して採択できる地域関連の工種に、海岸工事が含まれていないこと。</p> <p>このため、災害関連事業において、海岸工事についても接近する河川等の工事と一体として、再度災害防止のための対策を講じることが必要。</p> <p>具体的には、災害関連事業の採択基準のうち、地域関連の</p>			

		工種として海岸工事を追加することが妥当。		
27	火山噴火警戒避難対策事業の拡充	<p>火山ハザードマップを認識しているのは火山周辺人口の49%。また、噴火等時には一定量の資材を確保しておくことが必要であるが、現状では備蓄できていない。</p> <p>原因は、平常時から火山に対する地域住民の防災意識を高めるための施策が不十分なこと、緊急時に必要となる資材の備蓄がされてこなかったこと。</p> <p>被害を最小限にするには、平常時からの住民等への火山監視情報の提供や噴火等時において、機動的に緊急対策を実施するため備蓄による必要資材の確保が必要。</p> <p>火山噴火警戒避難対策事業を拡充し、火山監視機能、住民等への火山監視情報提供機能及び緊急用資材の備蓄機能がある「火山防災ステーション」の整備を可能にすることが妥当。</p>		
28	建築物の耐震化の促進のための制度の拡充	<p>民間建築物を中心に耐震診断・耐震改修が十分進んでいない。</p> <p>原因は、費用負担が大きいこと、建築物の所有者等が耐震改修の必要性や緊急性を十分認識していないこと。</p> <p>テナントや貸借人、区分所有者が多数であるなど所有・賃貸関係が複雑な建築物の耐震性の向上のため、その前段としての設計計画を押し進める必要。</p> <p>一定の建築物に対する設計計画書を補助対象に追加する等、耐震型優良建築物等整備事業を拡充することが妥当。</p>		
29	大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化	<p>大規模自然災害時における初動体制の一層の効率的な立ち上げや被害状況等をリアルタイムで把握するために必要な気象等に関する詳細な予測情報等を官邸等に対して提供できない。</p> <p>原因は、リアルタイムの詳細な予測情報を迅速に作成・提供できないこと、防災活動を支援する気象等の各種データを防災関係省庁間で迅速・確実に共有化する手段がないこと。</p> <p>ナウキャスト防災気象情報を作成しリアルタイムで提供すること、官邸を始めとする省庁間においてこの防災気象情報を共有する手段として最新のITを用いた情報活用環境の整備が必要。</p> <p>ナウキャスト防災気象情報作成のための情報提供装置の整備、予測技術の開発、各種の防災気象情報をリアルタイムで確実に提供するための情報提供サーバの整備等が妥当。</p>		

(交通安全の確保)

30	航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設	<p>トイレにおける喫煙等の航空機内安全阻害行為の発生件数が最近急増しており、行為者を降機させるため地上滑走中の引き返すなど悪質かつ重大な事象が増加。</p> <p>原因は、現行法上、禁止・処罰規定が不十分であること。</p> <p>安全阻害行為等を一律禁止するとともに、刑法の処罰の対象とされていないものの一部について処罰の対象とすることが必要。</p> <p>機内安全阻害行為等を禁止する規定を創設する等を内容として航空法を一部改正することが妥当。</p>		
31	黄砂に関する情報提供の開始	<p>大陸からの黄砂の飛来は近年急増しており、今後も継続すると見られるが、黄砂に対する抜本的な改善策はとられていない。</p> <p>原因は、黄砂の飛来や今後の推移等に関する正確な情報が不足しているとともに、黄砂により影響をうける交通機関関係者等や国民に提供されていないこと。</p> <p>黄砂の実況を観測し情報を収集するための機能整備と黄砂の移動・拡散を精度良く予測できるモデルの開発等が必要。</p> <p>黄砂の実況及び予測に関する情報を作成・提供するためのシステムを整備し、図情報など分かりやすい情報として編集し提供開始することが妥当。</p>		

(海上における治安の確保)

32	不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化	<p>米国同時多発テロ、不審船による巡視船攻撃など従来の想像を超える事態の発生により、政府としていかなる事態にも対応できるための緊急事態対処の見直しを行うこととなった。</p> <p>原因は、政府全体として現在の対応態勢が必ずしも十分でないことが認識されたこと。</p> <p>不審船事案の検証結果や生物化学テロ関係閣僚会議決定等を踏まえた運用面・装備面の充実を中心とした施策の緊急実施が必要。</p> <p>高速大型巡視船等の整備、航空輸送能力の強化、巡視船艇等の防弾対策の強化、搭載武器の高機能化、職員救護体制の確立、不審船・テロ事案に対する業務体制強化等が妥当。</p>			
----	-----------------------	--	--	--	--

(地球環境の保全)

33	官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設	<p>官庁施設のライフサイクルコストの低減等のため施設運用における適正な保全が不可欠だが、計画作成状況、点検実施の現況は不十分。</p> <p>原因は、保全業務が必要最低限の日常的な維持管理にとどまりがちなこと、従来の保全指導は、技術的支援が中心で保全状況の評価や改善方策の提示等が十分でなかったこと。</p> <p>適正な保全のために実施すべき内容を明確にするための制度創設が必要。</p> <p>保全の長期計画等の作成、履歴等を記録した台帳整備、保全計画の実施状況の自己評価等保全のマネジメントサイクルを確立することが妥当。</p>			
34	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充	<p>運輸部門のCO₂排出量削減目標は2010年で90年比約17%増に対し2000年時点で同約21%増。大都市部の大気環境基準の達成率はNO_xで6割、PMで5割。</p> <p>原因は、自家用車の走行量増加・車両大型化等によるCO₂排出量の急増、ディーゼルバス・トラックのCNG車への代替が価格差により進まないこと。</p> <p>自動車単位当たりのCO₂、NO_x・PM排出量削減を図るため、低環境負荷自動車への転換を促進するインセンティブが必要。</p> <p>自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の対象の超・低排出ガスカつ低燃費車のみへの重点化、LPG自動車の対象への追加、燃料電池自動車・低PM認定車に係る特例措置の拡充が妥当。</p>			
35	燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進	<p>大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車について、2010年までに5万台の普及という目標に対し、現在数台が試験走行を行っているのみ。</p> <p>原因は、保安基準が整備されていないため、メーカーが市販目的の生産を行えず、また型式指定等を取得できないため、大量生産ができないこと。</p> <p>燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することにより、メーカーの型式指定等取得を可能にすることが必要。</p> <p>衝突実験等の試験の実施、その結果を用いた技術評価等の実施により、燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することが妥当。</p>			
36	船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進	<p>2010年までに長距離貨物輸送分野のモーダルシフト比率50%、旅客船のバリアフリー化率約50%といった目標については現在途上である。</p> <p>原因は、海運の利用のための初期投資負担が大きいこと、バリアフリー化船等の船価が高い一方で、直ちに収入増には結び付きにくいこと等。</p> <p>共有期間中の資金余力の確保を可能とし、代替需要が確実にモーダルシフト船、バリアフリー化船等の高度化船舶の建造</p>			

		<p>に結び付くよう支援策を講じる必要がある。 これらの支援を行うために必要な資金を運輸施設整備事業団に補給することが妥当。</p>			
37	物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築	<p>物流分野においては、地球温暖化対策推進大綱でモーダルシフト等により約 440 万トンのCO₂排出削減が求められているが、進捗状況は芳しくない。</p> <p>原因は、大量輸送機関の利用や輸送の集約化はルート頻度等の制約が大きく、自由な市場メカニズムの下では荷主や物流事業者による経営上のデメリットがあり実現が困難なこと。</p> <p>荷主や物流事業者の負担を軽減するため、荷主 物流事業者等による環境負荷低減に資する実証実験実施計画のうちCO₂排出削減効果が高いものは一部費用負担をする仕組みが必要。</p> <p>幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」の規模の拡大を図ることが妥当。</p>			

(大気、騒音等に係る生活環境の改善)

38	低公害車普及促進対策費補助制度の拡充 (ディーゼル微粒子除去装置の導入関係)	<p>大都市の PM 排出の 43%はディーゼル車からの排出によるものであるが、大都市部における大気環境基準の達成率は 51.2% (平成 13 年度) と低い状況。</p> <p>原因は、全国の使用過程のディーゼル貨物車の約 70%が自動車 NOx、PM 法の車種規制を満たしていないこと。</p> <p>使用過程車に装着するディーゼル微粒子除去装置 (DPF・酸化触媒) の導入に対するインセンティブを全国の運送事業者に付与することが必要。</p> <p>低公害車普及促進対策費補助の対象を従来の大都市部に使用の本拠を置く運送事業者から対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者へと拡充することが妥当。</p>			
----	--	--	--	--	--

(良好な自然環境の保全、形成)

39	観光地における低公害バスの導入補助の実施	<p>美しい自然環境・観光資源の保全のためマイカーの乗り入れを規制しバスへの利用転換を図っている地域において、低公害バスへの転換が進まない。</p> <p>原因は、既存のディーゼルバスに比べて価格の高い低公害バスを導入する際のバス事業者の負担が大きいこと。</p> <p>観光地における低公害バスの導入に係るインセンティブを付与することが必要。</p> <p>国立公園等の観光地においてバス事業者が低公害バス (低PM認定車) を導入する際の経費の一部を補助することが妥当。</p>			
40	海色監視衛星データ処理システムの構築	<p>東京湾再生のため水質改善等を通じた環境保全・再生等を図ろうとしているが、汚染メカニズムが解明できていないため効果的な施策の実施や評価ができない状況。</p> <p>原因は、正確なデータ把握、汚染メカニズムの解明のために必要な広範囲にわたる連続的な監視を行う手段がなく、航空機や船舶等による赤潮等の把握を目視によっていること。</p> <p>同時性、広域性、連続性を兼ね備え、面としてデータを収集できる観測システムの構築が必要。</p> <p>平成 14 年打上げの海色センサーを搭載した人工衛星を活用して広域にわたる常時監視を行い、汚染メカニズム解明のための海色監視衛星データ処理システムを構築することが妥当。</p>			

(I T 革命の推進)

41	自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築	<p>自動車検査 登録等国民の多くが頻繁に行う行政手続は誰もが簡便に行えるべきであるが、窓口が多岐にわたる上、手続が煩雑である。</p> <p>原因は、複数の関係行政機関のほか行政機関以外の主体まで関係主体が多岐にわたること、それぞれ窓口に出向く必要が</p>			
----	---------------------------	--	--	--	--

		<p>あること等。</p> <p>自動車保有関係手続をオンラインで一括して行えるようにすることが必要。</p> <p>申請端末から一括して受けた申請を関係機関に振り分けて情報接続業務を行うシステムの構築、関係手続の電子化に向けた仕組みの整備が必要。</p>			
42	港湾諸手続の電子情報処理システム(港湾EDIシステム)の設置及び管理に係る制度の創設	<p>我が国港湾の相対的な地位低下の要因の一つとして、輸出入手続きが煩雑で長時間を要することが挙げられる。</p> <p>原因は、港湾管理者毎に入港届等の様式等が不統一であること、行政機関毎に港湾関係の諸手続を個別に行う必要があること。</p> <p>港湾管理者毎に異なる入港届等の様式の統一、さらに各行政機関に係る港湾関係の諸手続の電子化及び様式の統一化・ワンストップサービス化が不可欠。</p> <p>各行政機関の行政手続きの電子情報処理を可能とし、港湾EDIシステムに係る手続の様式を国が統一的に定め、各システム相互の接続、連携により、ワンストップサービス化の実現をすることが妥当。</p>			

(国際交流の推進)

43	ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施	<p>平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とする目標に対し、14年度においては524万人。</p> <p>原因は、各国が外国人来訪者の誘致競争を行う中、我が国は海外での大規模かつ戦略的な観光宣伝が行えていないこと。</p> <p>国が中心となった観光宣伝の飛躍的な強化が必要。</p> <p>重点市場を中心に、テレビ・新聞等のメディアミックスを活用した広告宣伝の実施等、戦略的訪日促進キャンペーンを展開することが妥当。</p>			
44	外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施	<p>訪日外国人旅行者に対するアンケートにおいて、訪日外国人旅行者を増加させるためには外国語表示や案内等の言語の問題があるとの回答が多かった。</p> <p>原因は、個人・グループ客まで含めた外国人旅行者の観点に沿った受入体制の整備が行われてこなかったこと。</p> <p>外国人旅行者を対象とした案内表示の充実、地域住民のホスピタリティの向上を図ることが必要。</p> <p>外国人による受入体制状況診断に基づく体制整備の推進、宿泊事業者への外客受入に関する研修の実施等が妥当。</p>			

(その他)

45	公共事業関係長期計画の一本化	<p>公共事業については、必要性の低い事業が行われがち、事業を止める仕組みがない、予算が硬直的等の指摘がある。</p> <p>原因は、長期計画が縦割りであるため、事業横断的な改革を規定し得なかったこと、事業量への偏重、事業間の連携の不十分さ等。</p> <p>長期計画を抜本的に見直し、必要な法整備を行い、新たな計画を計画を策定する必要。</p> <p>社会資本整備重点計画(仮称)の策定、その根拠として社会資本整備重点計画法を新法として制定、従来の緊急措置法は原則廃止等の措置を講じることが妥当。</p>			
46	道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正	<p>道路整備緊急措置法により安定的な道路税源を確保してきたが、渋滞による経済損失が年間1兆円など、依然として良好な生活空間の創出、経済活力の発揮に大きな支障。</p> <p>原因は、我が国の道路整備は、モータリゼーションの急激な進展や、近年では少子高齢化、地球環境問題の顕在化など新たな課題に対応する必要性が高まっていること。</p> <p>引き続き安定的な道路財源を確保し、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する必要な道路整備を進めることが必要。</p>			

		平成15年度以降5箇年間は、揮発油税・石油ガス税の全部又は一部を道路整備費の財源に充てるとともに、その使途に、道路事業に密接に関連する環境対策事業等を含める法律改正案を提出することが妥当。			
47	直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正	<p>国幹道法等に基づき整備計画が策定された9,342kmは、早期整備が必要。一方、道路関係四公団の民営化の議論に伴い、新たな組織が整備しない路線の整備のため、補完措置が必要。</p> <p>原因は、道路公団の民営化、道路公団への国費不投入により、必要な路線の整備が困難となること。</p> <p>新たな組織において整備することは困難だが、一方で整備の必要性があるものの、有料道路としての整備に馴染まない道路についての新たな整備手法の導入が必要。</p> <p>必要な高速自動車国道建設のため、国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を可能にする法律案の提出が妥当。</p>			
48	本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成15年度において緊急的に構すべき特別措置の実施	<p>本四道路事業の平成13年度財務状況において、当期損失金655億円が発生する等、一刻も早く財務状況の改善を図り、将来における国民負担の膨張を避けることが必要。</p> <p>原因は、景気低迷による需要の低迷等による計画と実績交通量の乖離。また、利払いが収入を超えていることが当期損失の要因。</p> <p>平成57年度末までに有利子負債を償還するためには、債務切り離しを行うとともに、国及び地方からの出資金を延長することが必要。</p> <p>本四公団の長期借入金等で政令で定めるもの(約1.34兆円)を一般会計にて承継するものとする法律案の提出及び国及び地方からの出資金を10年間延長することが妥当。</p>			
49	大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築	<p>大陸棚調査を平成21年までに完了させて証拠資料を国連に提出しなければ、大陸棚拡張により確保可能な海底資源を喪失することとなる。</p> <p>原因は、新たに策定された国連の「科学的・技術的ガイドライン」が非常に精密なデータを要求していること。</p> <p>科学的・技術的ガイドライン」が要求する調査の実施に必要な地震計・ボーリング装置等の資機材及び現在測量船2隻で実施している調査体制の早急な充実・強化が必要。</p> <p>調査能力を有する関係省庁との連携、人員・資機材の早急な整備による調査体制の充実・強化等が妥当。</p>			

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」等に基づき、平成15年度予算等に向け、個別公共事業の新規事業採択時評価及び再評価を実施し、平成15年4月1日に「個別公共事業評価書」として公表した(平成15年3月27日省議決定)。評価の結果は、平成15年度予算等に反映しており、「平成14年度評価結果反映状況報告書」として政策レビュー、政策アセスメント等の結果の反映状況とともに、平成15年7月15日に省議決定し、公表した(本書)。これらの結果の概要については、表4-1から表4-3に示したとおりである。個別の評価結果については、本書別冊3)を参照されたい。

なお、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14年8月28日に「平成15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」及び「平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価」として公表し、評価結果を平成15年度予算概算要求に反映させた(平成14年8月26日省議決定)。(表4-4及び表4-5参照)

(表4-1)平成15年度予算に向けた個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

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	
河川事業	直轄事業	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15年度予算に反映した	14件
	補助事業等			23件
ダム事業	直轄・公団事業			8件
	補助事業等			4件
砂防事業等	補助事業等			186件
海岸事業	補助事業等			32件
道路・街路事業	直轄・公団事業			19件
	補助事業等			105件
土地区画整理事業				29件
市街地再開発事業等				27件
都市再生推進事業				26件
まちづくり総合支援事業				79件
港湾整備事業	直轄事業			10件
	補助事業等			14件
空港整備事業	直轄・公団事業			1件
	補助事業等			1件
都市 幹線鉄道整備事業				82件
鉄道防災事業				34件
航路標識整備事業				6件
住宅地区改良事業				5件
住宅宅地関連公共施設等総合整備事業		8件		
住宅市街地整備総合支援事業		8件		
密集住宅市街地整備促進事業		4件		
下水道事業		43件		
都市公園事業		96件		
計			864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	
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15年度予算に反映した。	9件
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評価を実施し、採択が妥当		2件
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		3件
計			14件	

- (注) 1 市街地再開発事業等の箇所数は、市街地再開発事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業の箇所数の合計数
 2 都市再生推進事業の箇所数は、都市再生総合整備事業、都市再生区画整理事業、都市再生交通拠点整備事業、都市防災総合推進事業の合計数
 3 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業の評価を1件実施

(表4-2) 平成14年度予算に係る個別公共事業の新規事業採択時評価

【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	
道路 街路事業	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14年予算に反映した。	6件
都市 幹線鉄道整備事業			1件
都市公園事業			1件
		計	8件

(表4-3) 平成15年度予算に向けた個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗の見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	直轄・公団事業 : 35件	継続34件、中止1件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 34件 ・事業を中止 : 1件
	補助事業等 : 123件 [評価手続中4件]	継続118件、中止1件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 118件 ・事業を中止 : 1件
ダム事業	直轄・公団事業	継続12件、中止6件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 12件 ・事業を中止 : 6件
	補助事業等	継続16件、中止8件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 16件 ・事業を中止 : 8件
砂防事業等	直轄事業	継続18件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 18件
	補助事業等	継続42件、中止1件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 42件 ・事業を中止 : 1件
海岸事業	直轄事業	継続2件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 2件
	補助事業等	継続40件、中止2件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 40件 ・事業を中止 : 2件
道路・街路事業	直轄・公団事業	継続109件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 109件
	補助事業等	継続180件、中止1件が妥当 平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 180件 ・事業を中止 : 1件

事業区分の名称 (箇所数)		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等 の変化、事業の投資効果の視 点に加え、事業の進ちよくの見 込みの視点、コスト縮減や代替 案立案時の可能性の視点によ り評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反 映状況
土地区画整理事業		継続 55 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 55 件
市街地再開発事業		継続件 18、中止 4 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 18 件 ・ 事業を中止 : 4 件
都市再生推進事業		継続 2 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2 件
港湾整備 事業	直轄事業	継続 11 件、中止 3 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 11 件 ・ 事業を中止 : 3 件
	補助事業等	継続 60 件、中止 7 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 60 件 ・ 事業を中止 : 7 件
空港整備 事業	直轄・公団事業	継続 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1 件
航空路整備事業		継続 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1 件
都市幹線鉄道整備事業		継続 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1 件
公営住宅整備事業		継続 10 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 10 件
住宅地区改良事業		継続 2 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2 件
住宅宅地関連公共施設等総合整備事 業		継続 28 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 28 件 ・ 事業を中止 : 1 件
住宅市街地整備総合支援事業		継続 11 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 11 件
密集住宅市街地整備促進事業		継続 28 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 28 件 ・ 事業を中止 : 1 件
下水道事業 [評価手続中 2 件]		継続 160 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 160 件 ・ 事業を中止 : 1 件
都市公園事業		継続 83 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 83 件
都市基盤整備公団事業 (土地区画整 理事業 : 再掲)		継続 2 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2 件
合 計		継続 1,042 件、中止 37 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1,042 件 ・ 事業を中止 : 37 件

- (注) 1 「うち土地区画整理事業(再掲)」は、「土地区画整理事業」の内数の再掲
2 都市再生推進事業の箇所数は、都市防災総合推進事業
3 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団が自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業 7 件、地域振興整備公団事業として、地方公共団体からの事業要請を受け国の認可を得て実施する事業の評価 2 件を実施した。
4 「個別公共事業評価書」(平成 15 年 3 月 27 日省議決定)において評価手続中であつた事業について、平成 15 年 7 月 15 日までに道路事業(補助事業等) 4 件、下水道事業 1 件、都市公園事業 3 件について評価が終了し、いずれも継続が妥当との結論を得て、事業を継続することとした。

(表4-4) 平成15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

【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	
ダム事業	直轄 公団事業	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15年度予算概算要求に反映した。	3件
	補助事業等			4件
道路 街路事業	補助事業			6件
港湾整備事業	直轄事業			7件
	補助事業等			1件
都市公園事業 港湾整備事業				1件
空港整備事業	直轄事業	1件		
			計	23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	
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15年度予算概算要求に反映した。	8件
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		2件
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		3件
			計	13件

(注) 1 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業を1件実施

(表4-5) 平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称 (箇所数)		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗よりの見込みの視点、コスト削減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
ダム事業	直轄 公団事業 : 11件	継続8件、中止3件が妥当	平成15年度予算概算要求に反映した。 ・継続8件 ・中止3件
	補助事業等 : 2件	継続1件、中止1件が妥当	平成15年度予算概算要求に反映した。 ・継続1件 ・中止1件
航空路整備事業 : 1件		継続1件が妥当	平成15年度予算概算要求に反映した。 ・継続1件

事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗の見込みの視点、コスト削減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映 状況
合 計	継続10件、中止4件が妥当	平成15年度予算概算要求に反映 ・ 継続10件 ・ 中止4件

(注) 1 「平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書」(平成14年8月26日省議決定)において評価手続き中であったダム事業(直轄・公団事業)2件、ダム事業(補助事業等)1件について評価が終了し、いずれも継続が妥当との結論を得て、事業を継続することとした。

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事後評価を実施し、平成15年4月1日に、「個別研究開発課題評価書」として公表した(平成15年3月27日省議決定)。評価の結果は、事前評価及び中間評価にあつては予算要求等に、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。評価の結果の政策への反映状況については、「平成14年度評価結果反映状況報告書」として、政策レビュー、政策アセスメント等の結果の反映状況とともに、平成15年7月15日に省議決定し、公表した(本書)。評価を実施した対象課題は表5-1から表5-3のとおりである。個別の評価結果については、本書別冊4)を参照されたい。

(表5-1) 個別研究開発課題の事前評価

	研究開発課題の名称
1	リアルタイム災害情報システムの開発
2	準天頂衛星測位・通信システムの開発
3	ロボット等によるIT 施工システムの開発
4	準天頂衛星による高精度測位補正に関する研究開発
5	低環境負荷型外航船(グリーンシップ)の開発
6	船舶の生涯価値(LCV)評価・格付けシステムの確立
7	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
8	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
9	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
10	GPS時系列データに含まれる誤差に関する研究
11	東南海・南海地震域の地殻変動特性に関する研究
12	地域の価値向上のためのゲートウェイ空間整備手法に関する研究
13	都市臨海部に干潟を取り戻すプロジェクト
14	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
15	水域における化学物質リスクの総合管理に関する研究
16	マルチモーダル交通体系の構築に関する研究
17	かっこいい建築・住まいの実現のための建築技術体系に関する研究
18	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

	研究開発課題の名称
19	ペンシルビルの連結による街並み再生手法の研究
20	バルコニー一体型ソーラー利用集合住宅換気空調システムの開発
21	室内科学物質空気汚染の事前評価と健康影響防止技術の開発
22	地上測量ゼロを可能にする航空測量機器及びソフトの研究
23	環境中における雨天時下水道由来のリスク因子の変容と動態
24	社会基盤施設の高精度情報化診断・寿命予測技術に関する研究開発

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15年度予算等に反映した。

(表5-2) 個別研究開発課題の中間評価

	研究開発課題の名称
1	ITを活用した運航支援のための技術開発
2	地震発生過程の詳細なモデリングによる東海地震発生の推定精度向上に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を踏まえつつ必要性、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15年度予算に反映した。

(表5-3) 個別研究開発課題の事後評価

	研究開発課題の名称
1	生態系の保全・生息空間の創造技術の開発
2	建設事業の品質管理体系に関する技術開発
3	投資効率向上・長期耐用都市型集合住宅の建設・再生技術の開発
4	災害等に対応した人工衛星利用技術に関する研究
5	外部コストを組み入れた建設事業コストの低減技術の開発
6	工業化インフィル住宅の工法等の開発
7	マイクロセンシング技術の建設工学への応用研究開発
8	既存建物の標準的構造性能評価法の開発
9	地震火災から木造都市を守る環境防災水利整備に関する研究開発
10	データアシミュレーションによる海況把握手法の研究
11	外洋域の潮流を考慮した漂流予測モデルの開発
12	火山性地殻変動のダイナミックモデルに関する研究
13	ニューラルネットによる画像情報の判別手法に関する研究

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

6) 政策評価の推進

政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にある。国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムを確立していくためには、第三者の知見の活用、政策評価制度や手法に関する調査研究、国民とのコミュニケーション等を通じて、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続することが重要である。

また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させることに意味がある。そのためには、政策の企画立案及び実施に携わる全ての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、それぞれの業務改善につなげていくことが重要である。また、政策評価のしくみや評価の結果を国民にとってよりわかりやすくフ

ードバックしていくことも不可欠である。これらの観点から、国土交通省においては、省内外に対する政策評価の普及・啓発活動を積極的に実施している。

1. 第三者の知見活用

国土交通省においては、政策評価の運営等にあたり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取することとしているとともに、政策評価システムの継続的な改善を図るため、政策評価の専門家・有識者等の知見を積極的に活用している。

国土交通省政策評価会

国土交通省が政策評価を全省的に導入して2年になるが、政策評価の制度設計や運営のあり方は、政策評価が国民にとってさらにわかりやすいものとなるため、また、より適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるために、重要な基盤となるものである。こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営にあたって中立的観点からの意見等を聴取してその継続的なレベルアップを図るため、政策評価に関して専門的知見を有する第三者からなる国土交通省政策評価会を随時開催しており、その知見を活用してきている。

平成14年度における国土交通省政策評価会の開催状況及び各回の議事概要は以下のとおりである。

第4回政策評価会(平成14年6月18日)

(主な議事内容)

平成13年度国土交通省政策評価年次報告書について意見を聴取するとともに、省内のマネジメント改革の取組事例について報告、意見聴取を行った。

今回は年次報告書の初年度ということで、実務を担当している立場から、評価の考え方、仕組みを中心に紹介されている。初年度はこれでよいが、しかし今後は、報告書の出し方、使い方を検討する必要がある。実務を第三者あるいはそれに近い立場から見た意見も紹介したらどうか。米国では、政策レベルの評価ではなく、実施状況に関する局単位の自己点検が評価の基本。それについて、州政府であれば知事が、良い悪いの判断をする。この報告書に、そういう機能を持たせてもいいのではないか。

実務担当者の立場からも、実際の評価結果を紹介する際に、評価手法やコスト等の面で議論したこと、課題、改善すべき点等があれば、それを記載するべきではないか。

パンフレットや年次報告書を作成する際は、ターゲット(想定読者)を明確にする必要がある。国民一般では広すぎる。

マネジメント改革については、改革そのものの達成度をどう測るかがポイント。改革の対象を広げていくだけでなく、経営のクオリティ(品質)をどう高めていくか、改革を進めていく上でのコストと併せて考えていくべき。

米国各省庁が公表しているような年次業績測定書 Annual Performance Report のような報告書もほしい。また、コストに関する情報などを充実させて欲しい。

政策アセスメント(事前評価)の「ロジカルフレームワーク」が国土交通省の特徴なので、今後も発展させるために、十分解説をしてほしい。今後の方向性として、業務運営面の改革が特に重要であり、難しいとは思いますが、予算との関連性について、さらに検討してほしい。

評価に関する情報公開については、途中過程の情報もなるべく公表するように努めるべき。また、評価

結果を取りまとめる上で、どうやってその結論に至ったか、またそれを支えるデータが何かを明確にすることが特に重要。今後政策レビュー（プログラム評価）を実施する上で、留意してほしい。さらに、マネジメント改革に関してどのような障害が内外にあるのか等についても明らかにして欲しい。

省全体の戦略といっても対象が広すぎてわかりにくい。まず課レベルで戦略策定の練習をする必要がある。民間企業の例をみても、情報システムのあり方が戦略経営の障害になっていることがある。こうした情報システム面の整備と、政策の企画立案に関するマネジメントも重要。

公共事業の新規採択時評価について、客観性確保について一層の取り組みが必要。

評価やマネジメント改革は、各局の自己点検が基本であり、局のトップである局長が責任をもって取り組む必要がある。相互比較をすることはないが、ある程度競争原理を働かせることも必要ではないか。年次報告書には、そうした取り組みをメタ評価（2次評価）する機能があってもいい。

マネジメント改革を進める上で、評価に関する書類を作るために作業するのは本末転倒。この政策評価会も、行政の都合（評価の作業）にあわせて開催するのではなく、年間4回等、定期的に行うべきこととするべき。

福岡市では、各局ごとに、局長を中心にして戦略計画作りを始めている。また、三重県では評価からさらに進んで経営品質向上に取組み、戦略経営を目指している。こうした動きも参考にしたい。

第5回政策評価会（平成14年8月9日）

（主な議事内容）

平成15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、個別公共事業の評価、個別研究開発課題の評価）について意見を聴取した。

- 政策アセスメント（事前評価）について -

予算制度の場合は、予算額が確定した時点でこれを明示されたい。

必要性の欄の「国の関与」においては、なぜ対象施策を地方自治体ではなく国が行うのか記載されるべきだと思うが、記載が十分でないものが多い。すべてを国がやるべき、地方がやるべきというわけではなく、国と地方との役割分担を踏まえて記載すべき。

必要性の欄の「行政の関与」について、現在の書き方は不十分になっているものもある。今後改善してほしい。

どの施策が新規でどれが拡充なのかを分かりやすく明示されたい。

新規や拡充するものだけでなく、廃止・縮小するものも事前評価でもできるだけ取り上げること検討すべき。

効率性評価については、可能なものは代替案を示すなど、説明の充実を検討されたい。

大部の検討資料を踏まえてこの評価票に記載しているものに関して、それを評価書に添付する必要はないと思うが、インターネット上でリンクを張る等、公表の仕方を検討してほしい。また、古いものもアーカイブとして残し、情報として蓄積していくべき。

個票ごとに見て内容を改善するのも大事だが、施策を目標別に整理するなどして全体の大きな体系から見るのもマネジメントの観点から重要。また、評価結果を誰がどのように活用していくかという観点が重要。

「社会的ニーズ」の欄の記載について、一般的な記述となっているが、各施策ごとに特定の顧客が存在するはずで、その具体的な顧客のニーズについて記載することが必要ではないか。

本評価会では、個々の事前評価案件についてまで評価するものではない。関係部局における学識経験者の知見の活用状況があれば記載してほしい。

評価者の責任感、緊張感を引き出すため、例えば、経済産業省では評価の責任者である担当課長の名前を評価票に記載させている。これを参考にしよう。

- 個別公共事業評価について -

公共事業の評価においては、何を狙っているのかというアウトカムを明らかにすることが重要。現在の費用効果分析の体系では、事業を行った結果どのような効果が導き出されるのかという評価をしているように見える。

費用対効果分析の体系と目標管理型の評価の体系は全く別のもの。

再評価について、全て費用便益分析を行う必要はなく、用地交渉等の理由で遅れていることが明確な場合は、大きなコストをかけてまで費用便益分析を行う必要はない。そうでない場合には、再評価を行う際の費用便益分析は、既投資分については費用に算入せず、事業の可否を判断すべき。

再評価時点で事業期間全体を対象に費用便益分析を行うことにより、採択後においても事業主体に費用の圧縮のインセンティブが働く。

費用便益分析のなかでも、需要予測に大きなコストがかかっている。この需要予測をやるのかやらないのがコストの観点から重要。再評価にあたって、需要予測までやり直すべきかどうかは、事業ごとの判断が必要。

公共事業評価においても、研究開発課題評価においても、様々な外部評価を導入しているが、マネジメントコストの観点から、精査が必要。

個々の事業についてより詳細な情報をインターネット等で開示されたい。

- 評価書の作成について -

概要版はPR資料であるから、国民とのコミュニケーションツールとして作成し活用することが重要。

- 個別研究開発課題評価 -

一部の研究開発課題評価において、外部評価の委員に行政の職員が入っているが、この点をどのように整理しているのだろうか。

第6回政策評価会(平成15年3月11日)

(主な議事内容)

平成13-14年度に実施した政策レビュー結果、平成14年度の個別公共事業評価書等について意見を聴取した。

- 政策レビュー(プログラム評価)の取りまとめについて -

評価結果を公表する際はホームページからリンクを貼って見やすくしてほしい。

国民の視点に立った分かりやすい分析が必要。連携して評価に取り組むことや、評価結果において失敗から教訓を学ぶことも重要。

幹部まで含めて省全体でプログラム評価について認識を深めることが重要。現状の追認だけでなく、問題点を明らかにすることこそ重要。また、テーマによってタイミングと期間を柔軟にすべき。業績測定やアウトカム目標とのリンクをもっと強化すべき。

有識者委員会を設ける場合は、人選のバランスにはよく配慮すべき。

政策評価は政策の決定とは異なるので、内部でしっかり分析できれば、必ず外部の意見を活用しなければならない訳ではない。また、外部のコンサルタントに委託する場合も、評価のノウハウを持つコンサルタントは必ずしも多くないことに留意すべき。

複数部局にまたがるテーマではプログラムの執行責任があいまいになりがちであり、工夫が必要。

全般にテーマ数が多く、対象も大きすぎ、また時間的にも急ぎすぎの印象がある。また、評価に要するコストにも留意すべき。また、自己評価は評価過程がブラックボックス化しやすいので留意すべき。省内部の相互牽制関係をどう維持するかも重要な課題。

- 政策チェックアップ(業績測定)の進め方について -
外部要因は本来目標設定の段階で整理すべき。

目標の継続性に留意しつつ、社会経済情勢の変化等に対応して指標を見直していく必要がある。

担当部局が日常的に目標を意識して仕事に取り組むことが重要。

プログラム評価も指標設定も、政策立案に引きずられてしまいがち。評価結果から論理必然的に政策が導かれることはむしろまれで、評価結果と一いつつ次の政策展開が全面に出過ぎてしまわないよう留意が必要。

- 公共事業・研究開発課題の評価、政策評価基本計画の改定等について -
課・事業所レベルの業績管理と連動した目標・指標体系をモデル的に構築していくべき。

政策のマネジメントサイクルを確立するだけでは、組織運営も含めた省全体のマネジメント改革を目指していた当初と比べるとトーンダウンしている感がある。何のために政策評価を行っているかを常に考え続けてほしい。

公共事業評価について、地方自治体では制度を硬直的に運用しすぎているところも多い。本省と地方の情報の伝達を円滑にし、制度運用の円滑化を図ってほしい。

評価結果の予算への反映は政府全体の課題であり、今後どう進めていくか考えてほしい。

政策チェックアップは予算要求過程とは距離が遠い感じがある。

評価能力の向上のための研修を充実させてほしい。

政策レビューの実施における第三者知見の活用

第 部において述べたとおり、政策レビューは特定のテーマについて、その特色や評価の目的に応じて適切な評価手法を用いて詳細な分析を行うものであるため、政策レビューの実施にあたっては、政策評価に関する専門的知見を有する第三者や学識経験者からの助言を得ることが有効である。このため、国土交通省においては、原則として政策レビューのテーマごとに、専門的知見を有する第三者からの助言を得て行うこととしている。

平成13 - 14年度において実施した11の政策レビューテーマの第三者知見の活用状況は、以下のとおりである。

テーマ名	第三者知見の活用状況
ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	「ダム事業のプログラム評価に関する検討委員会」(大学教授等8名で構成、委員長:中川博次立命館大学教授)を計5回開催し、意見を聴取した。
都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -	「道路事業評価手法検討委員会」(大学教授3名で構成、委員長:森地茂東京大学教授)の委員から意見を聴取した。
都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -	「都心居住施策検討委員会」(大学教授、自治体職員等6名で構成、委員長:浅見康司東京大学教授)を計3回開催し、意見を聴取した。
空港整備	「空港整備の総合的・体系的評価に関する調査委員会」(大学

- 国内航空ネットワークの充実 -	教授 4 名等で構成、委員長 : 金本良嗣東京大学教授) を計 4 回開催し、意見を聴取した。
国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代へ向けて -	「国際ハブ港湾のあり方政策レビュー委員会」(大学教授、業界団体役員等 13 名で構成、委員長 : 森地茂東京大学教授) を計 4 回開催し、意見を聴取した。
総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -	「総合保養地域に関する懇談会」(大学教授、事業者等 14 名で構成、座長 : 梅澤忠雄東京大学教授) を計 6 回開催し、意見を聴取した。
低公害車の開発・普及 - 自動車税のグリーン化等による取り組み -	環境自動車開発・普及総合戦略会議のメンバー 2 名から意見を聴取した。
道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -	「道路事業評価検討委員会」(上記) の委員から意見を聴取した (事故多発地点緊急対策事業関係) 。 「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」の座長 (堀野定雄神奈川大学助教授) から意見を聴取した (事業用自動車関係) 。 「安全規制検討会」(大学教授、業界団体職員等 20 名で構成、座長 : 吉本堅一東京大学名誉教授) から意見を聴取した (車両の安全基準関係) 。
貨物自動車運送のあり方 - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -	「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱い事業の在り方に関する懇談会」のメンバーから意見を聴取した。
内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -	「次世代内航海運懇談会暫定措置事業部会」(大学教授、事業者等 12 名で構成、部会長 : 加藤俊平東京理科大学教授) から意見を聴取した。
河川環境改善のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -	「発電放流研究会」(大学教授等計 8 名で構成、委員長 : 池淵周一京都大学教授) から意見を聴取した。
上記の他、評価書の作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取。	

事業評価監視委員会

個別公共事業について、再評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を開催し、意見を聴取することとしている。事業評価監視委員会は、再評価の実施手続を監視し、当該事業に関して作成された対応方針（原案）に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めるときは、意見の具申を行う。再評価の実施主体の長は、事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図るものとしている。

2. 政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。

平成 14 年度においては、政策評価をより国民の視点に根ざしたものとしていく観点から、「政策評価推進のための顧客調査」を実施し、国土交通行政において国民を顧客として捉えることの意義やその捉え方、グループインタビューやアンケート調査に基づき顧客が重視する価値を抽出する手法について検討した（第 部コラム 参照）。

また、国土交通政策研究所においては、国土交通行政に関連した先進的な政策展開等について研究を行っており、政策効果の分析や政策評価とその理論的背景であるNPMについても研究テーマとして積極的に取り上げてきている。平成14年度においては、「北欧型NPMモデル：分権型から集権的システム改革へ」、「政策効果の分析システムに関する研究 - 国内航空分野における規制緩和及び航空ネットワーク拡充に関する分析 - 「わが国におけるNPM型行政改革の取組みと組織内部のマネジメント」を研究成果としてとりまとめた。これらの研究成果については、内外の研究会やホームページにおいて広く紹介するとともに、今後の国土交通省の政策評価のレベルの向上やマネジメント改革を支える理論的背景として積極的に活用していく。

3. 省内外に向けた政策評価の普及・啓発

国民とのコミュニケーション

政策評価の実施にあたっては、その取組状況や評価の結果について国民にとってわかりやすく説明するとともに、積極的に国民からの意見を聴取し、国民との双方向のコミュニケーションを築いていくことが大切である。このため、各種評価書やその結果の反映状況、国土交通省政策評価基本計画や各年度の事後評価実施計画、政策評価会等第三者から出された意見等については、全て公表することとしており、技術的に困難なものを除いては原則としてインターネットによる閲覧が可能となるようにしている。

さらに、国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案への反映状況等を一覧的に明示することを目的として、「国土交通省政策評価年次報告書」を毎年度とりまとめ、公表することとしている（本書）。ここでは、政策評価の実施状況等についての解説にとどめず、国土交通省が政策評価の実施を通じて目指す「成果重視のマネジメント」の姿や政策評価をとりまく話題、諸外国の事例等も含めて紹介することにより、国土交通省における政策評価の狙いや今後の方向性等について国民の理解を深めることに努めている。

職員の啓発

政策評価は、評価書の作成といった手続のみにその意味があるのではなく、政策のマネジメントサイクルの確立や「目標によるマネジメント」といった理念を全ての職員が共有し、それに基づいて政策の企画立案や業務運営を持続的に改善していくことにその意義がある。この信条のもと、国土交通省においては、政策評価に関する職員の啓発に努めている。

（国土交通大学校における研修）

国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校においては、様々な階層の職員を対象とした研修プログラムを実施してきている。管理職員から担当レベルの職員まで適切に政策評

価の理念や運営方針について理解することが不可欠であることから、多くの研修プログラムにおいて関連する講義を含むようにしている。平成14年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、新規採用職員から管理職員までを対象に、「国土交通省の仕事の進め方 - 政策評価 - 」(新規採用職員対象)、「行政経営と政策評価」(本省課長補佐級対象)、「国土交通行政における政策評価の現状と課題」(本省室長・企画官級対象)、「政策評価」(管区機関課長補佐)、「国土交通行政における政策評価のあり方」(本省係長)等の講義を通算17回開催した。

(省内講演会の開催)

また、政策評価の実務やマネジメント改革を推進していくための取組については、国土交通省が現在行っている政策評価の制度や運営状況について知るだけでなく、内外で実施されている様々な先進事例や理論研究の状況等についても多くの職員が関心を持ち、実際の行政運営に活かしていくことが重要である。このため、政策評価等に関する実務家や学識経験者を招いて、管理職員から担当レベルの職員まで幅広く対象とする省内講演会を随時開催し、職員の啓発と政策評価の質の向上に努めてきている。平成14年度における省内講演会の実施状況は、以下のとおりである。

講演テーマ	講師	開催年月日
アウトカム目標と行政経営改革	(財)国際開発センター研究員 佐々木 亮 氏	平成14年4月26日
政策の体系化及びアウトカム目標の設定手法	静岡県立大学教授 北大路 信郷 氏	平成14年12月10日
NPMによる行政改革～NPMの政策評価への適用	新潟大学教授 大住 莊四郎 氏	平成15年2月24日

平成14年度 政策チェックアップ（業績測定）結果

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) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する

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

- (1) 住宅をバリアフリー化する
- (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
- (3) 移動空間をバリアフリー化する

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

- (1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する
- (2) 水辺における児童の自然体験を支援する
- (3) 都市住民が身近に使える公園を確保する

政策目標 4 余暇の充実

遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること

- (1) 国民の観光を促進する
- (2) 国営公園の利用を促進する
- (3) ダム周辺施設等の利用を促進する

政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

- (1) 職住近接の住宅市街地を形成する
- (2) 密集住宅市街地を改善する
- (3) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する
- (4) 下水道等の汚水処理施設を普及させる
- (5) 良好な都市形成に必要な道路空間を確保する
- (6) 都市部における良好な水辺空間を形成する
- (7) 良好な宅地供給を促進する
- (8) 電線類を地中化する

政策目標 6 公共交通の利便性の向上

公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること

- (1) 都市鉄道網を充実させる
- (2) 都市モノレール等を充実させる
- (3) バスの利便性を向上させる

政策目標 7 都市内渋滞の緩和

都市における交通渋滞が緩和され、円滑な交通が確保できること

- (1) 都市内の交通渋滞を緩和する

政策目標 8 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すこと

- (1) 海岸における親水空間等を形成する
- (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

- (3) 公共空間における緑化等を推進する

政策目標 9 良質で安定した水の確保

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

- (1) 河川の正常な流量を確保する
- (2) 水道水源域の水質を改善する

政策目標 10 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

- (1) 地方バス路線を維持する
- (2) 離島航路を維持する
- (3) 離島航空路を維持する

経済社会

政策目標 11 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

- (1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する
- (2) 整備新幹線の整備、在来新幹線鉄道の高速度を推進する
- (3) 国内航空ネットワークを充実させる

政策目標 12 国際競争力の強化

国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること

- (1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する
- (2) 国際航空需要の増大に応じた空港容量を確保する
- (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
- (4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する
- (5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる

政策目標 13 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

- (1) 空港・港湾・道路等の連携を強化する
- (2) 複合一貫輸送を促進する

政策目標 14 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

- (1) 不動産証券化市場を健全に発展させる
- (2) 中古住宅・不動産流通を促進する
- (3) 住宅リフォーム市場を活性化する

政策目標 15 公正で競争的な市場環境の整備

公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること

- (1) 建設業における不良・不適格業者を排除する
- (2) 公共工事の入札契約の適正化を推進する
- (3) トラック事業における公正かつ競争的な市場環境を整備する
- (4) 基礎的な土地情報を整備する

政策目標 16 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

- (1) 専門工事業のイノベーションを促進する
- (2) 自動車整備事業の生産性を向上させる
- (3) 中小造船業の生産性を向上させる

政策目標 17 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

- (1) 住宅性能評価・表示を普及させる
- (2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる

安全

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

- (1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う
- (2) 災害の危険性に関する情報を普及させる
- (3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する
- (4) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う
- (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
- (6) 震災時の緊急支援ルートを確認する
- (7) 多数の者が利用する建築物を耐震化する
- (8) 住宅を耐震化する
- (9) 震災時の避難地を確認する

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

- (1) 海上における死亡・行方不明者を減少させる
- (2) 船舶交通の安全を確保する
- (3) ハイジャック・航空機テロの発生を防止する
- (4) 航空事故を減らす
- (5) 幹線道路の事故多発地点における交通事故を減らす
- (6) 自動車の安全性を高める
- (7) 事業用自動車の安全運行を確保する
- (8) 鉄道の安全を確保する
- (9) 船舶の安全航行を確保するため、放置船艇を減らす

政策目標 20 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

- (1) 海上からのテロによる被害を防止する
- (2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する

政策目標 21 船員災害の防止

船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること

- (1) 船員災害を防止する

環境

政策目標 22 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

- (1) 自動車の燃費を向上させる
- (2) モーダルシフトを推進する
- (3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する
- (4) 海洋汚染を防止する

政策目標 23 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が図られること

- (1) 自動車から排出されるNOx・PMを減少させる
- (2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する
- (3) 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する
- (4) シックハウスによる被害を防止する

政策目標 24 良好な自然環境の保全、形成

豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること

- (1) 失われた砂浜を再生する
- (2) 乾燥や埋立により消失した干潟を再生する
- (3) 失われた自然の水辺を再生する
- (4) 水質保全上重要な地域における水質を改善する
- (5) 河川の水質を改善する

政策目標 25 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

- (1) 建設工事のリサイクルを推進する
- (2) 自動車のリサイクルを推進する
- (3) 海面処分場の容量を確保する
- (4) 循環資源の輸送コストを低減する
- (5) 下水汚泥のリサイクルを推進する

共通の政策課題

政策目標 26 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

- (1) 港湾分野における行政手続の電子化を推進する
- (2) 公共入札の電子化を推進する
- (3) 国の行政手続の電子化を推進する
- (4) 道路・車両分野における電子化を推進する
- (5) 民間によるネットワークインフラの形成を支援する

政策目標 27 国際交流の促進

国際交流の推進等により、わが国の国際相互理解の増進等が図られること

- (1) 外国人旅行者の訪日を促進する

(参考資料)

業績指標一覧

政策目標別の政策レビューテーマ一覧

政策目標別の平成14年度新規施策一覧

業績指標一覧

政策目標	業績指標
暮らし	
1 居住水準の向上	1 誘導居住水準達成率 2 住宅に対する評価(満足度)
2 バリアフリー社会の実現	3 バリアフリー住宅ストックの割合 4 ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新・増改築工事に係る部分の床面積が2,000㎡以上のもの)の割合 5 バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合 6 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合 7 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 8 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合
3 子育てしやすい社会の実現	9 3人以上世帯の誘導居住水準達成率 10 自然体験活動拠点数 11 歩いていける範囲の都市公園の整備率
4 余暇の充実	12 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 13 国営公園の利用頻度 14 地域に開かれたダム、ダム湖活用量
5 住環境、都市生活の質の向上	15 都心部における住宅供給戸数 16 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積 17 1人あたり都市公園等面積 18 下水道普及率 19 都市内の都市計画道路の整備率 20 都市空間形成河川整備率 21 良好な環境を備えた宅地整備率 22 電線類地中化延長
6 公共交通の利便性向上	23 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 24 東京圏における都市鉄道の混雑率 25 都市モノレール及び新交通システムの整備延長 26 バスの利便性向上に取組む事業者数及び全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合
7 都市内渋滞の緩和	27 主要渋滞ポイント解消数 28 朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度
8 アメニティ豊かな生活環境の形成	29 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長 30 合流式下水道改善率 31 都市における公園・緑地の確保量 32 都市内道路緑化率 33 港湾空間の緑化率
9 良質で安全な水の安定した利用の確保	34 河川の流量不足解消指数 35 水道水源域における下水道処理人口普及率
10 地域交通確保	36 地方バス路線の維持率 37 有人離島のうち航路が維持されている離島の割合 38 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
経済社会	
11 広域的モビリティの確保	39 高規格幹線道路の面積カバー率 40 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 41 主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数
12 国際競争力の強化	42 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率 43 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量 44 国際路線(北太平洋ルート)の年間航空交通容量 45 船舶航行のボトルネックの解消率 46 都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数
13 物流の効率化	47 主要な空港・港湾への連絡率 48 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
14 新たな市場の育成	49 不動産証券化市場規模 50 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 51 中古住宅の流通量 52 リフォームの市場規模
15 公正で競争的な市場環境の整備	53 「発注者支援データベース・システム」の導入状況 54 「公共工事入札契約適正化法」に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況 55 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 56 地籍が明確化された土地の面積
16 産業の生産性向上	57 建設業者に係る経営革新計画の承認件数 58 指定整備工場数 59 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額

17 消費者利益の保護	60 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合 61 衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標
-------------	--

安全

18 災害による被害の軽減	62 水害危険度指標 63 堤防整備率 64 洪水調節指数 65 床上浸水常襲地区内家屋数 66 流下能力不足橋梁数 67 下水道雨水対策整備率 68 ハザードマップ認知率 69 台風中心位置予報の精度 70 土砂災害保全指標 71 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数 72 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積 73 緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率 74 新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 75 災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合
19 交通安全の確保	76 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 77 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 78 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 79 定期航空における航空事故発生率 80 幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数 81 遮断機のない踏切道数 82 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) 83 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 84 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突) 85 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合
20 海上における治安の確保	86 巡視船艇の高速化率 87 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
21 船員災害の防止	88 船員災害発生率

環境

22 地球環境の保全	89 ディーゼル自動車の平均燃費 90 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 91 住宅、建築物の省エネルギー化率 92 大型油回収船による2日到達圏カバー率
23 大気、騒音等に係る生活環境の改善	93 最新排出ガス規制適合車の割合 94 夜間騒音要請限度達成率 95 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 96 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
24 良好な自然環境の保全、形成	97 新たな砂浜の創出面積 98 藻場・干潟の回復面積 99 河川における人工的な水際率 100 下水道の高度処理人口普及率 101 河川水質 102 湿地の再生面積
25 循環型社会の形成	103 直轄工事におけるリサイクル率 104 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合 105 港湾における廃棄物の取扱い比率 106 下水汚泥のリサイクル率

共通の政策課題

26 IT革命の推進	107 港湾EDIシステムの普及率 108 電子入札の実施割合 109 申請・届出等手続のオンライン化率 110 ETC利用可能料金所整備率 111 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
27 国際交流の推進	112 訪日外国人旅行者数 113 国際コンベンション開催件数

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) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する

住宅政策を進めるにあたっては、国民一人一人が、持家・借家を問わず、多様な選択肢の中から、それぞれの人生設計に合った住まい方を自由に選択し、実現できることが重要であるが、我が国の住宅事情をみると、依然、居住水準が立ち遅れた状況となっており、良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する必要がある。

業績指標：誘導居住水準達成率

目標値：50% (H15)

業績指標：住宅に対する評価（満足度）

目標値：53% (H15)

業績指標 1：誘導居住水準達成率

(指標の定義)

住宅ストックの質の向上を図る上での指針。一般型誘導居住水準（都市の郊外及び都市部以外の一般地域における戸建住宅居住を想定したもの）と都市居住型誘導居住水準（都市の中心及びその周辺における共同住宅居住を想定したもの）がある。

- 一般型誘導居住水準：世帯人員ごとに面積を設定し、1人世帯の住戸専用面積 50 m²～6人世帯（高齢夫婦を含む。）の住戸専用面積 164 m²までを規定。
- 都市居住型誘導居住水準：世帯人員ごとに面積を設定し、1人世帯の住戸専用面積 37 m²～6人世帯（高齢夫婦を含む。）の住戸専用面積 129 m²までを規定。

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画において、平成 27 年度を目途に全国で 3 分の 2 の世帯の達成を目指すこととなっており、それを平成 15 年度分まで年度割した（5 年一度の調査であり、次回調査が平成 15 年度であるため）。

(考えられる外部要因)

世帯構成の変化等

過去の実績値の推移

	S63	H5	H10
	31.6%	40.5%	46.5%

5 年に一度の調査のため H14 の実績値はなし(次回調査は H15)

業績指標 2：住宅に対する評価（満足度）

(指標の定義)

無作為抽出した 10 万世帯程度を対象として、5 年ごとに国土交通省が実施する住宅需要実態調査の調査事項である「住宅に対する評価」で「満足している」、「まあ満足している」に回答した割合の和。

(目標値設定の考え方)

これまでの調査結果を踏まえ、最も満足度が高い数値を目標値として設定。

(考えられる外部要因)

景気動向等

過去の実績値の推移

	S 58	S 63	H 5	H 10
	53.2%	47.5%	49.3	51.4%

5 年に一度の調査のため H14 の実績値はなし(次回調査は H15)

主な施策等

主な施策の概要

優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進

税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市基盤整備公団による賃貸住宅などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 業績指標については、5 年に 1 度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。
- 住宅着工統計により、新設住宅の平均床面積の推移を見ると、平成 10 年から平成 14 年にかけて、持家系、借家系ともに伸び悩んでいる。

(施策の実施状況)

- 住宅金融公庫の融資等により、優良な持家の取得を促進した。
- 都市基盤整備公団による賃貸住宅の供給等により、優良な賃貸住宅の供給を促進した。

今後の取組の方向性

税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。

(新たな目標設定)

業績指標「住宅に対する評価（満足度）」については、次の理由から削除する。

居住者の主観を反映する性格が強いとともに、住んでい

る地域の利便性や、生活水準、景気動向等必ずしも住宅政策では対応できないものに起因するところも大きく、住宅行政の業績指標としては不適切

これまでの指標の推移(昭和 58 年から平成 10 年まで計 4 回)を見ても、47.6%から 53.2%と小幅な動きにとどまることから、目標値も数%の上昇にとどまる一方、目標が達成できたとしても、誤差の範囲である可能性がある

なお、住宅政策に関する中・長期的な目標については、現在の 5 年毎の建設目標に替えて、市場の望ましい方向性を示す形でストック目標、アウトカム目標を設定する方向で平成 17 年度末までに見直しを行う予定である。住宅に関する業績指標についても、あわせて見直していくこととする。

平成 15 年度における新規の取組

証券化支援業務の開始(政策アセスメントを実施)

住宅金融公庫が民間住宅ローンを買取り、そのローンを担保に証券化を実施すること等を通じて民間の長期・固定金利の住宅ローンの供給支援を行う証券化支援業務を開始する。

- ・ 見込まれる効果：民間金融機関による長期・固定金利の住宅ローンの安定的な供給

住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充(政策アセスメントを実施)

平成 15 年度税制改正において、新たに導入された相続時精算課税制度の下で住宅取得資金の贈与を受ける場合の特例を創設するとともに、従来の住宅取得資金の贈与税特例についても、経過措置として存置した。

- ・ 見込まれる効果：住宅投資の活性化

高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援の促進

高齢者等の住宅資産を賃貸住宅として活用・支援するための預かり家賃の保証制度を創設した。

- ・ 見込まれる効果：良質なファミリー向け賃貸住宅の供給促進

担当部局等

担当部局：住宅局住宅政策課

関係部局：住宅局

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

(1) 住宅をバリアフリー化する

高齢者のいる世帯数は、平成27年に総世帯数の4割に達すると見込まれる一方、高齢者等への配慮がなされたバリアフリー化された住宅ストックの充足がなされていないため、今後の住宅のバリアフリー化を促進することが必要である。

業績指標：バリアフリー住宅ストックの割合

目標値：7%（H15）

業績指標3：バリアフリー住宅ストックの割合

(指標の定義)

全住宅ストック数のうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅の割合をいう。

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画で、平成27年度において全住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを目指すこととしており、それを平成15年度分まで年度割した（5年に一度の調査であり、次回調査が平成15年度であるため）。

(考えられる外部要因)

・新規住宅着工数、リフォーム件数等

住宅性能表示制度の普及

住宅の性能（高齢者等配慮対策等級）の評価

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・業績指標については、5年に一度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。
- ・住宅金融公庫による融資を受けた住宅におけるバリアフリー適合基準を満たす住宅の割合は65.2%となっており（平成13年度）フローベースでは高い割合でバリアフリー化された住宅の供給が進んでいる。

(施策の実施状況)

- ・上記施策を着実に推進した。

今後の取組の方向性

- ・補助、融資等により、バリアフリー化された住宅の供給を促進する。

(新たな目標設定)

- ・社会資本整備重点計画の策定にあわせ、目標年次を平成19年度とする。あわせて、指標の名称を「住宅のバリアフリー化の割合」とする。
- ・平成10年度の実績値3%を、平成19年度までに約1割まで向上させることを目指す。（社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。）

担当部局等

担当部局：住宅局住宅政策課

関係部局：住宅局都市公団監理室、住宅総合整備課、住宅生産課、市街地建築課、市街地住宅整備室、住宅資金管理官

過去の実績値の推移				
				H10
				3%

5年に一度の調査のため H14 の実績値はなし（次回調査は H15）

主な施策等

主な施策の概要

補助によるバリアフリー化された住宅の供給

公共賃貸住宅のバリアフリー化

新規に整備する公営住宅、公団賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備

高齢者向け優良賃貸住宅の供給

「高齢者居住法」に基づく高齢者向け優良賃貸住宅制度

各種事業における助成対象住宅のバリアフリー化

各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様を標準化

21世紀都市居住緊急促進事業

長寿社会対応住宅設計指針等の基準を満たした住宅の整備に対する補助

融資によるバリアフリー化された住宅の供給

住宅金融公庫融資の優遇

バリアフリー基準適合住宅において、基準金利を適用等

高齢者に配慮した住宅に係る基準の整備等

高齢者が居住する住宅の設計に係る指針の普及、活用

「高齢者居住法」の高齢者の居住の安定の確保に関する基本的な方針に基づく指針

政策目標2 パ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) 不特定多数の者が利用する建築物をパリアフリー化する

病院、劇場、集会場などの一定の建築物については、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるようにするために、パリアフリー対応の建築の促進を図る必要がある。

業績指標：ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物（新・増改築工事に係る部分）の床面積が2,000㎡以上のもの割合

**目標値：基礎的基準 100% (H17)
誘導的基準 20% (H17)**

業績指標4：ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物（新・増改築工事に係る部分）の床面積が2,000㎡以上のもの割合

(指標の定義)

ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たすものの割合とは、当該年度に建築確認された特定建築物(2,000㎡以上)のうち、基礎的基準・誘導的基準に適合している建築物の件数の割合

- ・ 「基礎的基準」とは、高齢者等の利用を阻む障壁を除去する整備基準。(例えば出入口幅80cm以上、廊下幅120cm以上、片側手すり)
- ・ 「誘導的基準」とは、特段の不自由なく円滑に利用できる高度な整備基準。(例えば出入口幅90cm以上、廊下幅180cm以上、両側手すり)

「ハートビル法」：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

(目標値設定の考え方)

- ・ これまでの取組を踏まえ平成17年度までに2,000㎡以上の新築・増改築の特定建築物の基礎的基準の義務化が達成できると想定した上で設定。
- ・ 誘導的基準を満たす認定建築物に対し、今後の施策を推進することによる伸びを勘案し、倍増すると想定。

基準(法改正前の基礎的基準に相当)に適合することを義務付け。

利用円滑化誘導基準(法改正前の誘導的基準に相当)を満たす認定建築物については、容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置。

他の関係主体

所管行政庁(計画の認定等)

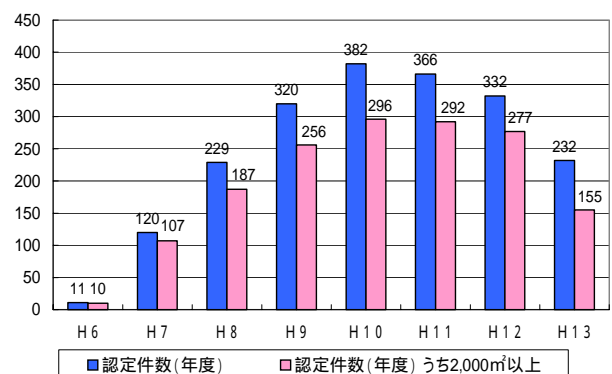
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 利用円滑化基準を満たす2,000㎡以上の特別特定建築物の割合については、平成13年度までは毎年約7割で推移しているが、平成15年度からは、改正ハートビル法に基づく義務化で、100%で推移する。
- ・ 利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物の割合については、約1割で推移しており、大きな伸びはないまま経過してきたが、法改正に伴い、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に関する支援措置が拡充されたことから、今後伸びが見込まれる。

ハートビル法に基づく認定件数の推移(平成13年度未現在)



(施策の実施状況)

- ・ 平成14年の法改正により、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等については利用円滑化基準への適合が義務付けされた。また、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物については各種支援策を措置。

過去の実績値の推移

	H10	H11	H12	H13	H14
基礎的基準		68%	約7割	約7割	集計中
誘導的基準		9%	約1割	約1割	集計中

実績値は11月頃集計予定

主な施策等

主な施策の概要

ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置

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。

特に、平成14年のハートビル法改正(平成15年4月1日施行)を受け、次の施策を講じている。

- ・ 特別特定建築物(不特定多数の者または主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物)の2,000㎡以上の建築等(新築・増改築・用途変更)については、利用円滑化

認定件数用途別内訳（平成13年度末現在）

用途は改正前のハートビル法に基づく特定建築物の整理です。

用途	件数（件）	%
1. 病院又は診療所	162	8.1%
2. 劇場、観覧場、映画館又は演芸場	21	1.1%
3. 集会場又は公会堂	76	3.8%
4. 展示場	12	0.6%
5. 百貨店、マーケット等の物品販売店	1001	50.3%
6. ホテル又は旅館	25	1.3%
7. 老人福祉センター等	237	11.9%
8. 体育館、水泳場、ホーリング場又は遊技場	58	2.9%
9. 博物館、美術館又は図書館	45	2.3%
10. 公衆浴場	14	0.7%
11. 飲食店	6	0.3%
12. 理髪店、銀行等サービス業を営む店舗	13	0.7%
13. 旅客の乗降又は待合いに供する建築物	19	1.0%
14. 自動車車庫	2	0.1%
15. 公衆便所	14	0.7%
16. 郵便局等公益上主要な建築物	84	4.2%
0. 複合用途建築物	203	10.2%
合計	1992	100.0%

今後の取組の方向性

改正ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。

（新たな目標設定）

- ・ 社会資本整備重点計画の策定にあわせ、今後は、建築物のバリアフリーを表す指標として、「不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化の割合（ $2,000\text{ m}^2$ 以上の建築がなされた特別特定建築物の総ストック数のうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合）を採用。
- ・ 平成14年度の実績値「約3割」を、平成19年度までに「約4割」まで向上させることを目指す。（社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。）

平成15年度における新規の取組

ハートビル法に基づき、特別特定建築物の $2,000\text{ m}^2$ 以上の建築等については、利用円滑化基準への適合を義務付けし、認定建築物については、各種支援策を措置。

担当部局等

担当部局：住宅局建築指導課
関係部局：住宅局市街地建築課

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

(3) 移動空間をバリアフリー化する

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

業績指標：バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合

目標値：2割(H14)

実績値：集計中

業績指標：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合

目標値：鉄軌道駅 60%(H17)

バスターミナル 80%

旅客船ターミナル 70%

空港ターミナル 70%

業績指標：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

目標値：低床バス 30%(H17)

ノンステップバス 10%

福祉タクシー 2,600台

業績指標：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

目標値：鉄軌道車両 20%(H17)

旅客船 25%

航空機 35%

業績指標5：バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合

(指標の定義)

「バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合」とは、全国のDID地区内の住居・商業系地区(1地区概ね1k㎡)約14,000地区のうち、駅、商店街、病院、福祉施設等を連絡する地区内の主要ルートにおいて、車椅子が安心して通行できる幅員(原則として幅員3m以上)および、適切な段差・傾斜・勾配が確保された歩道等がネットワークとして整備されている地区の割合。

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。
将来DID地区(約14,000k㎡)全てにおいてバリアフリー歩行空間を整備することを目指す

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルについて原則として移動円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

過去の実績値の推移

	H11	H12	H13	H14
鉄軌道駅		29%	32.9%	集計中
バスターミナル		60%	68.2%	集計中
旅客船ターミナル		33.3%	37.5%	集計中
空港ターミナル		5%	9.5%	集計中

業績指標7：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

(指標の定義)

低床バスについては、床面高さ65センチメートル以下の車両。ノンステップバスについては、乗降口に階段のない車両。福祉タクシーは、寝台専用車、車椅子専用車、兼用車両であり、乗降設備としてリフトやスロープがある車両。

(目標値設定の考え方)

低床バス及びノンステップバスについては、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、バス車両に関し原則として10年から15年で低床化された車両に代替すること、平成22年までにバス総車両の20%から25%をノンステップバスとすることを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。福祉タクシーについては、福祉タクシーの需要が特に増加し

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		1割		集計中

業績指標6：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合

(指標の定義)

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等についての基準)に適合する施設。

(目標値設定の考え方)

た年である平成9年度末時点からの倍増を目指す。

過去の実績値の推移

	H9	H10	H11	H12	H13	H14
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	5.6%	10.1%	集計中
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.6%	4.5%	集計中
福祉タクシー	1,315台	1,431台	1,812台	2,050台	2,339台	集計中

業績指標8：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

(指標の定義)

鉄軌道車両については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第29条から第33条(乗降口、客室、連結部等の基準)に適合する車両。

旅客船については、移動円滑化基準第41条から第55条(出入口、客室、便所等についての基準)に適合する船舶。

航空機については、移動円滑化基準第56条から第61条(通路、客室、便所等の基準)に適合する航空機。

(目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに鉄軌道車両については総車両数の約30%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については、総機材数の約40%を移動円滑化することを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

過去の実績値の推移

	H11	H12	H13	H14
鉄軌道車両		10%	14.8%	集計中
旅客船		0%	0.2%	集計中
航空機		0.7%	12.5%	集計中

主な施策等

主な施策の概要

歩行空間のバリアフリー化の整備

市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進。

予算額：市街地の歩行空間のバリアフリー化
5,479億円(H15)

旅客施設のバリアフリー化の推進

補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進
71.7億円(H15)

バスターミナルにおけるバリアフリー化
19.9億円の内数(H15)

旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化
2944.4億円の内数+3.1億円の内数(H15)

空港のバリアフリー化
469.8億円の内数(H15)

車両等のバリアフリー化の推進

補助・税制・融資制度などの支援措置により、ノンステップバスの導入、旅客船のバリアフリー化等、車両等のバリアフリー化を推進。

予算額：ノンステップバス等の導入の促進等

30.9億円の内数+17.4億円の内数(H15)

旅客船のバリアフリー化の推進

0.3億円(H15)

基本構想策定促進

市町村による基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、旅客施設のバリアフリー化を推進する。

予算額：基本構想策定促進のための環境整備の推進

0.2億円(H15)

他の関係主体

公共交通事業者等(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

1. バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合

・平成14年度の実績値については現在集計中であるが、平成14年3月時点での見込みでは約2割を達成する見込みである。なお、今後、各市町村における基本構想の策定が進むに従い、更に整備促進されるものと考えられる。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合

鉄軌道駅

平成14年度の実績値は現在集計中であるが、平成12年度の実績値は29%、平成13年度は33%である。事業者別の実績値をみると、JR旅客会社については平成12年度の22%から平成13年度には26%に、大手民鉄については平成12年度の31%から平成13年度には35%に、営団・公営地下鉄については、平成12年度の32%から平成13年度には34%にそれぞれ増加している。このうち、JRの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター、エスカレーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、営団・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター、エスカレーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。全ての事業者において、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、鉄軌道駅の段差の解消は進捗してきている。

バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナル
平成14年度の実績値は現在集計中であるが、平成12年度の実績値はバスターミナルについては60%、旅客船ターミナルについては33.3%、空港ターミナルについては5%であり、平成13年度はバスターミナルについては68.2%、旅客船ターミナルについては37.5%、空港ターミナルについては9.5%である。輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、

旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

・平成 14 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 13 年度の実績値は低床バス車両の導入割合については 10.1%、ノンステップバスの導入割合については 4.5%、福祉タクシーの導入数については 2,339 台となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

・平成 14 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 13 年度の実績値は鉄軌道車両の割合については 14.8%、旅客船の割合については 0.2%、航空機の割合については 12.5%となっている。

・鉄軌道車両及び航空機については、目標に向けて実績値を着実に伸ばしている。今後、鉄軌道車両及び航空機の代替が進むなかで、引き続き交通事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで目標に向けて着実に実績値が伸びるものと考えられる。

・旅客船については、平成 14 年度よりバリアフリー化基準が適用されたため、平成 13 年度末では実績値が低い水準にとどまっている。今後は、船齢 15 年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者によりバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。

(施策の実施状況)

1. バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合

・歩行空間のバリアフリー化については、市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施するとともに、特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合

・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

・低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法

における基本構想の策定促進などの施策の推進の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両のバリアフリー化等が進むと考えられる。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

・鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化が進むと考えられる。

5. 基本構想の策定促進

・交通バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成 15 年 5 月末現在、5 千人以上の旅客施設の所在する 565 市町村のうち、77 の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が 34、今後、作成予定としているところが 241 となっており、これらで全体の 63%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

今後の取組の方向性

・上記で分析したように、今後は補助・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。

・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。

・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。

(新たな目標設定)

・1日の平均利用者数が5,000人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された割合を、平成 14 年度末の約 2 割から平成 19 年度末までに約 5 割に引き上げることを目標。

(交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」において、平成 22 年までに特定旅客施設周辺の特定経路において移動円滑化することを目指す。)

・1日当たりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設のうち、原則として段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等バリアフリー化がなされたものの割合を指標として採用。

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成 22 年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設について原則として移動円滑化を達成することを目指しており、現況値を勘案した上、過去の実績等を考慮した上で、社会資本整備重点計画の目標年次である平成 19 年度の目標値を設定している。

平成 14 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 19 年度までに段差の解消がなされたものの割合を 7 割強、視覚障害者誘導用ブロックが整備されたものの割合を 8 割強に引き上げることを目指す。

平成 15 年度における新規の取組

交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進

交通バリアフリーに対する住民の意識を高めることにより、市町村による交通バリアフリー基本構想の策定を促進するため、主要都市で地域の関係者を対象としたシンポジウムを行うとともに、地域に交通バリアフリーポロモーターを派遣する。

担当部局等

担当部局：総合政策局交通消費者行政課

関係部局：道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局

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

(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する

大都市部の賃貸住宅を中心に、ファミリー世帯向けに適した規模の住宅が不足しており、子育てしやすい社会の実現のためには、良質なファミリー向け住宅の供給を促進する必要がある。

業績指標：3人以上世帯の誘導居住水準達成率

目標値：40% (H15)

業績指標9：3人以上世帯の誘導居住水準達成率

(指標の定義)

住宅ストックの質の向上を図る上での指針。一般型誘導居住水準（都市の郊外及び都市部以外の一般地域における戸建住宅居住を想定したもの）と都市居住型誘導居住水準（都市の中心及びその周辺における共同住宅居住を想定したもの）がある。

例）一般型誘導居住水準：98㎡（3人世帯の場合）

都市居住型誘導居住水準：75㎡（3人世帯の場合）

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画において、平成27年度を目途に全国で3分の2の世帯の達成を目指すこととなっており、それを平成15年度分まで年度割した（5年一度の調査であり、次回調査が平成15年度であるため）。

(考えられる外部要因)

景気動向、住宅取得環境等

- ・ 住宅金融公庫の融資等により、優良な持家の取得を促進した。
- ・ 都市基盤整備公団による賃貸住宅の供給等により、優良な賃貸住宅の供給を促進した。

今後の取組の方向性

税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。

平成15年度における新規の取組

証券化支援業務の開始（政策アセスメントを実施）

住宅金融公庫が民間住宅ローンを買取り、そのローンを担保に証券化を実施すること等を通じて民間の長期・固定金利の住宅ローンの供給支援を行う証券化支援業務を開始する。

- ・ 見込まれる効果：民間金融機関による長期・固定金利の住宅ローンの安定的な供給

住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充

（政策アセスメントを実施）

平成15年度税制改正において、新たに導入された相続時精算課税制度の下で住宅取得資金の贈与を受ける場合の特例を創設するとともに、従来の住宅取得資金の贈与税特例についても、経過措置として存置した。

- ・ 見込まれる効果：住宅投資の活性化

高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援の促進

高齢者等の住宅資産を賃貸住宅として活用・支援するための預かり家賃の保証制度を創設した。

- ・ 見込まれる効果：良質なファミリー向け賃貸住宅の供給促進

過去の実績値の推移

	H5	H10
	31.4%	35.6%

5年に一度の調査のため H14 の実績値はなし（次回調査は H15）

主な施策等

主な施策の概要

優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進

税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市基盤整備公団による賃貸住宅の供給などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 業績指標については、5年に一度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。
- ・ 住宅着工統計により、新設住宅の平均床面積の推移を見ると、平成10年から平成14年にかけて、持家系、借家系ともに伸び悩んでいる。

(施策の実施状況)

担当部局等

担当部局：住宅局住宅政策課

関係部局：住宅局

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

(2) 水辺における児童の自然体験を支援する

身近な自然である水辺での自然体験は、豊かな人間性を育むものであり、活動を支援していく必要がある。

業績指標：自然体験活動拠点数

目標値：300箇所（H18）

業績指標10：自然体験活動拠点数

（指標の定義）

「自然体験活動拠点数」は、水辺の楽校プロジェクト、子どもの水辺再発見プロジェクト、いきいき海の子浜づくり事業の登録箇所数の合計値。

（目標値設定の考え方）

各制度創設時点からの実績値のトレンドにより推計

（考えられる外部要因）

- ・地域の気運の盛り上がり
- ・環境教育の動向

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
160箇所	181箇所	218箇所	263箇所	304箇所

他の関係主体

- ・文部科学省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）
- ・環境省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成14年度度の自然体験拠点数実績値は304箇所に達し、すでに平成18年度の目標値を上回っており、水辺における環境学習・自然体験活動の推進が見受けられる。
- ・この指標の内訳を見ると「子どもの水辺」登録箇所が平成14年度に急増しており、他の登録数は徐々に増加している状態である。
- ・指標の伸びの原因としては、「子どもの水辺」再発見プロジェクトにおける「子どもの水辺」の登録に際して、従来の制度では、都道府県単位の連絡会（都道府県教育委員会、河川管理者、都道府県環境部局）が水辺ごとの「子どもの水辺」協議会（市町村教育委員会、河川管理者、市民団体等）設置を促す地域を指定し、河川管理者が地方整備局等に登録することとなっていたが、新たな仕組み変更（H14.5.30）により、水辺ごとの「子どもの水辺」協議会が主体となり、子どもの水辺サポートセンターに登録し、都道府県単位の連絡会に報告するという制度改正が大きな要因と考えられ、外部要因としては、身近な水辺で環境学習・自然体験活動を体験するというニーズ自体の高まりも関係していると考えられる。

主な施策等

主な施策の概要

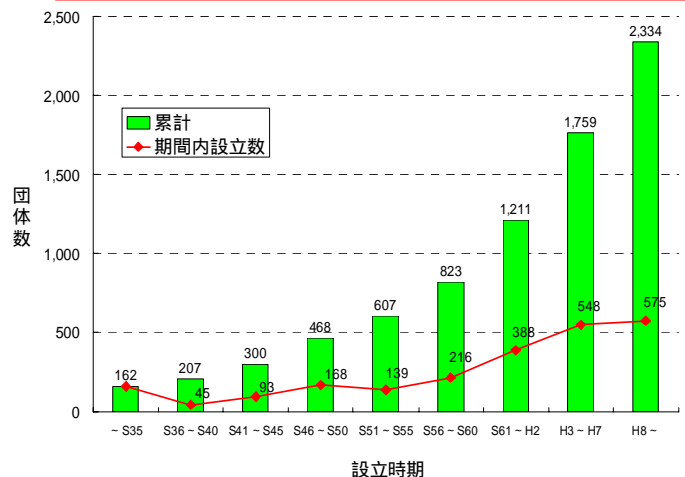
環境学習・自然体験活動の推進

- ・子どもの水辺再発見プロジェクトの推進
身近な水辺において子どもたちの環境学習や自然体験活動を推進するため、文部科学省、国土交通省、環境省の連携プロジェクトとして、平成11年度に開始している。地域の市民団体、教育関係者、河川管理者等が連携して、「子どもの水辺協議会」を設置し、「子どもの水辺」として登録した後、登録された水辺については、「子どもの水辺サポートセンター」（平成14年7月に（財）河川環境管理財団内に設置）において、活動に必要な資機材（ライフジャケット等）の貸出、水辺での活動をコーディネートできる市民団体等の人材の紹介等の支援体制を整備している。

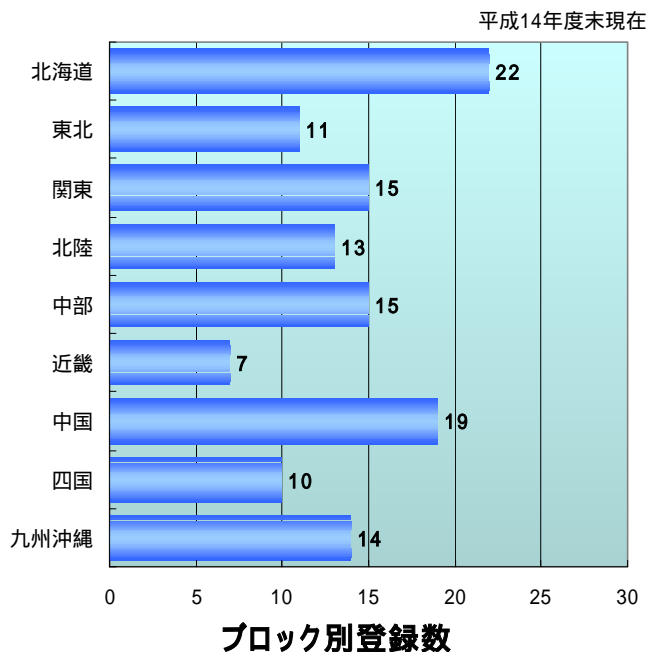
自然体験を支援する水辺の整備

- ・水辺の楽校プロジェクト
子どもの水辺再発見プロジェクトにおいて、水辺整備が必要な場合において子どもたちが安全に自然とふれあえるよう河岸や遊歩道の整備を行う。
予算額：河川事業費9,379億円（H15事業費）の内数
予算額：ダム事業費4,097億円（H15事業費）の内数
予算額：砂防事業費3,023億円（H15事業費）の内数
- ・いきいき海の子浜づくり事業
海岸保全施設の整備にあわせて、良好な海辺の自然環境を利用し、青少年等が、豊かな情緒を形成する場としての利用しやすい海岸づくりを行う。
予算額：海岸事業費462億円（H15事業費）の内数

「川や水に関する活動を行っている市民団体」



- ・一方、近年は、地域別に見る子どもの水辺登録数に偏りがあるという問題が生じており、地域での特色を勘案しながら対処が必要である。



- ・河川における水辺については、上記課題は残るものの軌道には乗ったと思われる一方、海辺についての登録数は伸び悩んでいる状態である。

（施策の実施状況）

- ・引き続き「子どもの水辺」再発見プロジェクトを推進し、地域での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するとともに今後のより一層の環境学習、自然体験活動の推進のためのブロック連絡会議を中部地方で実施している。

今後の取組の方向性

- ・上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するために、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するとともに今後のより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、残りのブロックでのブロック連絡会議を実施していく必要がある。
- ・現状の「子どもの水辺」再発見プロジェクトから、川以外の水辺を含めた新たな枠組み改正を検討していく。

（新たな目標設定）

新たな枠組みが成立した段階で新たな目標値を検討していく。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課

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

(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する

都市公園は、都市における身近で安全な遊び場として子どもの健やかな成長に寄与するものであり、子どもから高齢者までの健康運動の場及び遊び場となる公園を身近な場所に整備していく必要がある。

業績指標：歩いていける範囲の都市公園の整備率

目標値：65% (H14)

実績値：集計中

業績指標 11：歩いていける範囲の都市公園の整備率

(指標の定義)

都市住民の徒歩生活圏内に近隣住区（概ね小学校区に相当）を単位として計画的に配置される住区基幹公園（1近隣住区当たり、街区公園は4箇所、標準面積0.25ha、近隣公園は1箇所、標準面積2ha、地区公園は0.25箇所、標準面積4ha）が整備されている割合。

(目標値設定の考え方)

都市公園等整備緊急措置法に基づく、都市公園等整備五（七）箇年計画において設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
59%	60%	61%	62%	集計中

実績値は8月頃集計予定

今後の取組の方向性

・ 今後は、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都市部において、地区公園等の住区基幹公園を効率的かつ積極的に整備するために、以下の取り組みを推進する。

- ・ 借地方式による都市公園整備の推進
- ・ 立体的な土地利用による都市公園整備の推進

(新たな目標設定)

・ 平成15年度以降も、歩いていける範囲の都市公園の整備率を業績指標として採用する。今後の目標数値は平成14年度63%（見込み）を平成19年度までに66%まで向上させることを目指す。

（社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。）

主な施策等

主な施策の概要

市街地における住区基幹公園の整備

住区基幹公園の整備を推進することにより、都市の緑を保全・創出し、良好な住環境の形成を図る。

予算額：都市公園事業費補助2,405億円の内数(H15)

他の関係主体

地方公共団体（事業主体）

平成15年度における新規の取組

国庫補助負担金の見直し

一定の整備水準を超えている市町村の都市公園事業について、補助を廃止、縮減し、身近な市街地の緑化を行う緑化重点地区総合整備事業等の政策的に意義の高い事業に補助金の重点化を行うことにより、効果的な公園整備を行う。

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局公園緑地課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・ 平成14年度の実績値は現在集計中だが、目標の達成は難しい見込みである。その要因として特に地区公園の整備が立ち後れていることが挙げられるが、このことは市街地の中では標準面積の4haというまとまった面積を確保することが難しいためと考えられる。

(施策の実施状況)

一次避難地となる住区基幹公園について個別補助金の対象として整備を促進するとともに、緑化重点地区整備事業等により、市街地における都市公園整備を推進した結果、H10～13年度までに約1,400haの住区基幹公園を市街地において整備した。

政策目標 4 余暇の充実

遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること

(1) 国民の観光を促進する

観光は、人々の生活にゆとりとうるおいを与えるとともに、地域活性化に寄与するといった意義を有していることから、国民がゆとりを持って充実した観光を楽しむことのできる環境を整えることが重要である。

業績指標：国民 1 人あたりの平均宿泊旅行回数

目標値：2 回 (H18)

業績指標 12：国民 1 人あたりの平均宿泊旅行回数

(指標の定義)

観光と兼観光を合わせた国内宿泊観光・レクリエーション旅行の国民一人あたり回数(年間)

(目標値設定の考え方)

国民の旅行ニーズを満たすため、宿泊旅行回数については、現在、国民の多数が年間 2 回以上の希望を有していると考えられること(「観光の実態と志向(第 20 回)」平成 14 年 3 月((社)日本観光協会))を踏まえ、概ね 2 回とすることを目標とする。

(考えられる外部要因)

自由時間や家計収支・物価の動向等今後の社会・経済動向 等

他の関係主体

- ・地方公共団体、民間等(事業主体)
- ・厚生労働省(従業員の雇用制度を所管)
- ・文部科学省(学校の休暇制度を所管)
- ・経済産業省(経済団体を所管)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成 14 年度の実績値は 1.41 回となっており、目標設定時(平成 12 年度)から減少している。実績値の減少原因としては、国内の景気の低迷等による旅行需要の低下等が考えられる。

(施策の実施状況)

- ・休暇取得の容易化・旅行需要の平準化に向けた啓発事業、「ゆとり休暇」取得促進のための広報事業、連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備事業、長期家族旅行促進シンポジウム開催事業を予定どおり実施した。
- ・地域の創意工夫による個性的な観光まちづくりを進めるための観光まちづくりプログラム策定推進事業を大分県豊後高田市等において予定どおり実施した。
- ・高齢者、障害者等が自由に観光を楽しめるようバリアフリー型トイレ等を整備するなど観光地のバリアフリー化等観光基盤施設整備事業を予定どおり実施した。
- ・宿泊施設のバリアフリー状況、政府登録ホテル・旅館、観光振興のノウハウの情報に係るデータベースを構築するとともに、その効果的な情報発信のためポータルサイトを整備する。予算額：1 億円(14 年度補正)(政策アセスメントを実施)

今後の取組の方向性

- ・長期家族旅行推進国民会議の開催を契機として、政府全体で連続休暇取得促進に取り組むことにより、連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備を図る。
- ・地域が自立的に進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組を、ハード・ソフト施策の両面から総合的に支援していく。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
1.62 回	1.55 回	1.52 回	1.42 回	1.41 回

主な施策等

主な施策の概要

連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備

国民の長期家族旅行の推進を図るためのモニターツアー実施等休暇取得推進に向けたキャンペーン等を展開

- ・官民をあげて長期家族旅行の推進を図るため、「長期家族旅行国民推進会議」(仮称)を開催
- ・長期家族旅行の推進を図るため、モニターツアーによる調査等の実施による長期家族旅行促進のための環境整備
- ・連続休暇取得促進のためのキャンペーン等広報活動の展開
予算額：約 0.2 億円(H15)

魅力ある観光交流空間づくりの推進

国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流の空間づくりの地域の取組を支援する。

- ・高齢者、障害者等に対応した観光地のバリアフリー化等観光基盤施設の整備
- ・地域の創意工夫による個性的な観光まちづくりを進めるための人材育成、構想策定等の支援
- ・地域が自立的に進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組の支援
予算額：3.3 億円(H15)

平成 15 年度における新規の取組

- ・長期家族旅行の推進を図るためのモニターツアー実施等休暇取得推進に向けたキャンペーン等を展開する。予算額：約 0 . 2 億円
- ・地域の個性を活かした魅力ある観光交流空間づくりのための自主的な取組を、国土交通省がハード・ソフトの両面から総合的に支援する観光交流空間づくりモデル事業を実施する。予算額：約 1 . 4 億円

担当部局等

担当部局：総合政策局観光部旅行振興課

関係部局：総合政策局事業総括調整官室、総合政策局観光部観光地域振興課

政策目標 4 余暇の充実

遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること

(2) 国営公園の利用を促進する

国営公園は、国家的な記念事業として、また広域的なレクリエーション拠点として整備を行っている公園であり、地域住民のレクリエーション、憩いの場としての利用促進を図る必要がある。

業績指標：国営公園の利用頻度

目標値：5.1 人に 1 人 (H14)

実績値：4.9 人に 1 人

業績指標 13：国営公園の利用頻度

(指標の定義)

国民の国営公園の利用頻度 (人に 1 人が利用)

(目標値設定の考え方)

全国の国営公園の入園者数から算出した、国営公園の利用頻度に係る近年のトレンドを分析し、設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
7.2 人に 1 人	5.8 人に 1 人	5.5 人に 1 人	5.0 人に 1 人	4.9 人に 1 人

利用できるよう適正な維持管理に努め、イベント情報の提供等広報活動を積極的に行った結果、平成 14 年度には年間入園者が 2,624 万人に達し、目標である国民 5 人に 1 人が国営公園を利用するという目標が達成された。

今後の取組の方向性

・ 今後は、未供用の国営アルプスあづみの公園等の開園に向けた整備を促進するとともに、供用中の 15 公園についても引き続き整備を推進する。また、利用者サービス向上のため、引き続き維持管理を充実させるとともに、広報活動の強化等を行い、一層の利用促進を図る。

(新たな目標設定)

・ 平成 15 年度以降も、国営公園の利用頻度を業績指標として採用する。今後の目標数値は平成 14 年度の国民の国営公園の利用頻度「約 5 人に 1 人が利用」を平成 19 年度までに「約 4 人に 1 人が利用」まで向上させることを目指す。

(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

主な施策等

主な施策の概要

国営公園の整備

我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応を図るため、供用中の 15 公園について着実な整備を推進している。また、未供用の公園についても供用に向けて整備を促進している。

予算額：国営公園整備 約 299 億円 (H15)

国営公園の管理

供用中の 15 公園について適正な維持管理を行っている。

予算額：国営公園管理 約 113 億円 (H15)

平成 15 年度における新規の取組

国営公園整備プログラムの策定と着実な実施

国営公園の開園計画等を内容とする平成 15 年度からの次期「国営公園整備プログラム」を、地元自治体との調整の上で策定、公表し、これに基づく各国営公園の着実な整備を推進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・ 国営公園の入園者数は昭和 51 年に国営公園制度が創設された後、順調に増加しており、平成 13 年度には入園者が約 2,539 万人に達し、平成 14 年度までの目標を達成した。14 年度も約 2,624 万人と入園者は増加し、引き続き目標を上回った。

(施策の実施状況)

・ 国営公園の整備を推進した結果、平成 13 年度に国営吉野ヶ里歴史公園、国営明石海峡公園の 2 公園が新たに供用開始するなど、平成 10 年度～14 年度の間に全国 15 箇所の国営公園で約 480ha を供用した。また、入園者が安全かつ快適に

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局公園緑地課

政策目標 4 余暇の充実

遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること

(3) ダム周辺施設等の利用を促進する

ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化を図り、バランスのとれた流域圏の発展を図るとともに、国民の余暇の充実に資するため、ダム周辺施設等の利用を促進する必要がある。

業績指標：地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

目標値：621 万人（H18）

業績指標 14：地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

(指標の定義)

- ・ 全国のダムのうち、ダムを活かした水源地域の活性化を促進させるため、H13 に水源地域ビジョンの策定に着手した 22 ダムにおける、ダム及びダム湖周辺の施設の年間利用者数。
- ・ 「水源地域ビジョン」とは、ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化のために、水源地域の自治体、住民等がダム事業者・管理者と共同で策定する水源地域活性化のための行動計画。（平成 13 年度より新規に策定）

(目標値設定の考え方)

平成 13 年度に水源地域ビジョンの策定に着手した 22 ダムにおける過去のダム湖利用実態調査データやダム及びダム湖の市町村の観光客入込み客数のデータトレンドを分析し、利用者数を推定。

(考えられる外部要因)

- ・ 地元との調整等
- ・ 国民の余暇の過ごし方等の状況

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ ダムの年間利用者の調査は、平成 15 年度に実施する。
- ・ 「水源地域ビジョン」を策定した草木ダムではダム湖の利活用の一環として、平成 14 年に初めてダム湖を開放する「ダム湖開き」を実施し、多くの利用者が訪れており、H15 年度には更なる指標の伸びが見込まれる。

(施策の実施状況)

- ・ ダム湖周辺環境整備を実施。
- ・ 現在、14 ダムで水源地域ビジョン策定され、内 8 ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンの推進を実施している。

今後の取組の方向性

今後も水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課

関係部局：土地・水資源局水源地域対策課、都市・地域整備局公園緑地課

過去の実績値の推移

	H6	H9	H12
	4 7 1 人	4 8 2 万人	4 9 9 万人

3年に一度の調査のため H14 の実績値はなし（次回調査は H15）。

主な施策等

主な施策の概要

ダム湖周辺整備の推進

河岸整備、河岸緑化、管理道路等の整備を行い、ダム湖周辺の適正な利用を誘導する。

ダム周辺施設の利活用、上下流交流の推進

「水源地域ビジョン」を推進し、ダム周辺施設の利活用、上下流交流を推進し、ダム湖の利用者数の増大を図る。

予算額：ダム事業費 4,097 億円（H15 事業費）の内数

他の関係主体

地方公共団体

政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(1) 職住近接の住宅市街地を形成する

遠距離混雑通勤の軽減や都心部の空洞化の是正等を図るため、低下している都心部の居住機能の向上を総合的に推進することが必要である。

業績指標：都心部における住宅供給戸数

目標値：100万戸（H17）

業績指標 15：都心部における住宅供給戸数

(指標の定義)

東京14区（千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、渋谷区、中野区、豊島区、荒川区）名古屋7区（千種区、東区、西区、中村区、中区、熱田区、中川区）大阪市の新築住宅着工戸数の合計。
（平成8年からの累積値）

(目標値設定の考え方)

都心地域及びその周辺の地域について、住宅を適切に確保することにより、都市サービスの享受に主眼を置いたライフスタイルを実現し、居住機能を回復することが求められており、これらの達成すべき目標として、都心部における住宅供給戸数目標を設定した（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（告示）による）。

(考えられる外部要因)

地価、住宅価格の下落や市場金利の動向等

進を図る。

予算額：都市基盤整備公団 120億円の内数他(H15 国費)

他の関係主体

地方公共団体（都市計画の決定等）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標（「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度年から17年度まで（10年間）の住宅供給目標量100万戸」）の達成状況は、都心部以外の地域での住宅供給が伸び悩みを見せているのに対して堅調に推移していることが確認された。
- ・また、上記に掲げた施策は、大都市法に基づき重点供給地域に定められたエリアを中心に展開しており、例えば東京都都心14区においては、特定促進地区（平成9年3月に策定された東京都マスタープランにおいて「都心居住推進地域」において特に住宅供給の促進を図るべきとされたエリア）において、住宅供給実績の過半が行われる（都心14区の全行政区面積に占める同地区面積の割合41%）など、計画目標の達成に向け実績の増加に寄与している。

(施策の実施状況)

- ・「都市計画・建築規制」については、都心居住問題が顕著になって以降、その解決を視野においた制度が順次講じられ、各地方公共団体において、地権者等の意向を踏まえて必要に応じその活用が図られており、これらの制度が適用された地区においては住宅供給が活発化している。例えば東京都中央区第ゾーン（日本橋、京橋、築地等）においては、用途別容積型地区計画等の容積率特例制度を活用した住宅供給が大幅に増加している。
- ・「居住環境整備事業」については、大都市法に基づき、重点供給地域と定められたエリアを中心に施行され、その施行地区内における住宅供給に寄与している。例えば、東京都区部全体の居住環境整備事業による住宅供給が住宅着工戸数に占める割合が約4.1%であるのに対して、都心3区では約16%を占めており、都心部ほど貢献度が高くなっている。また、密集市街地において、防災機能の向上等による居住環境の整備を図るため法改正を行った。
- ・「公的主体を活用した住宅供給等」については、採算性の観点から民間では供給困難なファミリー向けの良質な賃貸住

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
23.9万戸 (8.7万戸)	37.8万戸 (9.5万戸)	47.7万戸 (9.9万戸)	57.8万戸 (10.1万戸)	68.9万戸 (11.1万戸)

括弧書きは単年度の実績値。

主な施策等

主な施策の概要

都市計画・建築規制

住宅の供給を対象に容積率を緩和する用途別容積型地区計画制度等の活用を促進する。（制度の実施権限は地方公共団体に委ねられている）

居住環境整備事業

都心共同住宅供給事業をはじめ、住宅供給を組み込んだ市街地再開発事業、住宅市街地整備総合支援事業等を推進することにより、良質な住宅供給を促進しつつ、良好な居住環境の形成や土地の有効・高度利用等を図る事業を支援する。

予算額：住宅市街地整備総合支援 673億円の内数他(H15 国費)

公的主体を活用した住宅供給等

都市基盤整備公団による民間供給支援型賃貸住宅制度の活用等を推進し、都心地域等における良質な賃貸住宅供給の推

宅を、公団賃貸住宅等として補完的に供給を行うとともに、公団が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」等により、民間によるファミリー向け賃貸住宅の供給を支援することで、バランスの取れた世帯構成による地域コミュニティの実現に貢献している。

今後の取組の方向性

都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。

- ・容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。
- ・都市再生に民間を誘導することを目的として設立される独立行政法人都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。

都心部では、ファミリー向け賃貸住宅等が不足（平成 10 年 10 月 1 日現在、東京都区部における 2 人世帯の都市型誘導居住水準並みの 50㎡以上の借家住宅ストックは約 41 万戸である一方、借家居住の 2 名以上世帯は約 86 万世帯存在（住宅・土地統計調査））しているため、バランスのとれたコミュニティの形成が困難となり、社会の安定性や活気を阻害している。このため、民間による企業的な経営の成り立つファミリー向け賃貸住宅の供給を促進する公的支援が必要。

- ・都市基盤整備公団及び独立行政法人都市再生機構が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」等の推進を図る。

平成 15 年度における新規の取組

オフィスビル等の住宅への転用（政策アセスメントを実施）

オフィスビル等の転用による住宅供給について、規制面、財政面等からの支援を行うため、平成 15 年度予算において、優良建築物等整備事業や住宅市街地整備総合支援事業において、既存オフィスビル等を市街地住宅に転用する際に必要となる共同施設の整備費を補助対象に追加し、更に平成 15 年度税制改正において、既存オフィスビル等をファミリー向け又は高齢者向けの優良賃貸住宅として再生し供給する場合の改良工事費について 10% の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設。

- ・予算額：住宅市街地総合整備支援事業費補助 673 億円の内数(H15 国費)
- ・見込まれる効果：既存ストックの有効活用等

担当部局等

担当部局：住宅局住宅政策課

関係部局：住宅局市街地建築課・市街地住宅整備室・住宅総合整備課・都市基盤整備公団監理室・建築指導課、都市・地域整備局都市計画課・市街地整備課、国土計画局大都市圏計画課

政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(2) 密集住宅市街地を改善する

老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、密集市街地の早急な整備改善を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させる必要がある。

業績指標：緊急に改善すべき密集市街地の解消面積

目標値：1,500ha (H17)

業績指標 16：緊急に改善すべき密集市街地の解消面積

(指標の定義)

全国における緊急に改善すべき密集市街地の解消面積。

(目標値設定の考え方)

現時点において想定される整備面積に、今後重点的に施策を推進することによる効果を勘案し、今後10年間に3,000haの密集市街地の解消を図ることを目標としており、そのうち今後5年間分について設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	0 ha	337 ha	集計中

実績値は3月頃集計予定

- 密集市街地における防災街区の整備に関する法律等の一部改正を行った(平成15年6月5日成立)
 - 防災公共施設等の整備に関する計画の防災街区整備方針への位置付け
 - 特定防災街区整備地区の創設
 - 防災街区整備事業の創設
 - 防災都市施設の整備のための特別の措置等の整備

今後の取組の方向性

- 今後は、密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区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。

(新たな目標設定)

- 社会資本整備重点計画の策定にあわせ、今後は、密集市街地の解消面積を表す指標として、「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合」を採用。
- 平成14年度の実績値「約8,000haのうち0」を、平成19年度までに「約3割」まで向上させることを目指す。(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

平成15年度における新規の取組

防災街区整備事業に対する補助制度を創設する。

【予算額：密集住宅市街地整備促進事業費150億円(国費)の内数】

都市再生住宅の入居対象者に「密集事業の整備計画区域内で行われる防災街区整備事業とそれに関連する公共施設整備により住宅等を失う者」を新たに追加する等の居住の安定の確保のための措置を講じる。

【予算額：住宅市街地整備総合支援事業費673億円(国費)の内数】

組合再開発促進基金による債務保証制度について防災街区整備事業を含め、密集住宅市街地整備促進事業全体を対象とする。

都市基盤整備公団が密集市街地整備促進のために取得する土地の用地取得費に都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)を充当し、出資金充当率を100%以内とする。

主な施策等

主な施策の概要

密集市街地の整備改善のための事業等の推進

- 密集住宅市街地整備促進事業により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備を図る(予算額：150億円(H15国費))。
- 住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る(予算額：234億円(H15国費))。
- 都市基盤整備公団に対する都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)の活用(予算額：65億円(H15))。
- 住宅金融公庫の都市居住再生融資制度による、密集住宅市街地整備促進事業の整備計画区域内等における共同建替え事業に対する融資

他の関係主体

- 地方公共団体(事業主体)による密集市街地の整備改善

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

概ね順調に実績を上げているところ。

(施策の実施状況)

- 密集住宅市街地整備促進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の整備改善を図った。

(以上について政策アセスメントを実施)

担当部局等

担当部局：住宅局市街地住宅整備室

関係部局：住宅局都市基盤整備公団監理室、住環境整備室、市街地建築課

政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(3) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する

都市公園及びカントリーパークは、住民のレクリエーションの場、スポーツの場、防災機能の向上の場、自然環境の確保の場等として必要な基盤施設であり、緑豊かでゆとりある住環境を形成するために積極的な整備が必要である。

業績指標：一人当たり都市公園等面積

目標値：9.5 m²/人 (H14)

実績値：集計中

業績指標 17：一人当たり都市公園等面積

(指標の定義)

都市計画区域内とカントリーパーク（都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園）の存する市町村の一人当たりの都市公園等（都市公園及びカントリーパーク）の面積。（都市公園等面積には水面を含む）

(目標値設定の考え方)

都市公園等整備緊急措置法に基づく、都市公園等整備五（七）箇年計画において設定。長期的には住民一人当たりの都市公園等面積を約 20 m²/人とするを指すが、当面の目標として平成 14 年度末までに 9.5 m²/人を設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
7.7 m ² /人	7.9 m ² /人	8.1 m ² /人	8.4 m ² /人	集計中

実績値は 8 月頃集計予定

っており、目標の達成については厳しい状況となっている。これは、水面等用地取得を行わずに開設することを見込んでいた公園区域における権利調整の難航等により公園の整備・供用が遅れていることが主な要因と考えられる。

(施策の実施状況)

- 直轄事業においては、平成 13 年度に吉野ヶ里歴史公園、明石海峡公園の 2 公園が新たに供用開始するなど、平成 10 年度～14 年度の間に全国 15 箇所の国営公園で約 480ha を供用した。
- 補助事業においては、都市公園事業費補助により地方公共団体による公園整備を支援した結果、平成 10 年度～13 年度の間に、約 6,150 箇所、8,180ha の都市公園等が供用した。

今後の取組の方向性

- 都市生活の質の向上等を図るため、今後も、引き続き都市公園の整備を推進する必要がある。具体的には以下の施策の実施を予定している。
 - 明確な事業効果が発現するような事業への重点的投資による事業効果の早期発現の促進。
 - 借地方式による都市公園整備の推進
 - 立体的な土地利用による都市公園の整備の推進

(新たな目標設定)

- 今後の目標設定は、社会資本整備重点計画の策定と並行して調整中であるが、都市公園等の整備については、政策評価に用いる新しい目標の検討の中で、当該「一人当たり都市公園等面積」を継続して採用することも含めて適切な指標を設定する。

主な施策等

主な施策の概要

国営公園の整備

我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応を図るため、未供用の国営アルプスあづみの公園の整備を促進するとともに、供用中の 15 公園について着実な整備を推進する。

予算額：国営公園整備 約 299 億円 (H15)

都市公園等整備事業に対する補助

地方公共団体が行う都市公園等の整備に対して補助を行い、都市公園等の整備を支援する。

予算額：都市公園事業費補助 約 2,405 億円(H15)

他の関係主体

地方公共団体（事業主体）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 都市公園等の供用面積は平成 13 年度末で 98,974ha とな

平成 15 年度における新規の取組

時間管理概念の徹底

防災公園や国家的事業に関連する公園など、国が定める政策課題に対応した公園事業（個別補助金対象事業）について、5 年間で明確な事業効果が発現するよう事業計画を単位とした採択に移行、事業の重点的実施を図ることにより、公園区域の早期供用等事業効果の早期発現を促す。

国営公園整備プログラムの策定と着実な実施

国営公園の開園計画等を内容とする平成15年度からの次期「国営公園整備プログラム」を、地元自治体との調整の上で策定、公表し、これに基づく各国営公園の着実な整備を推進する。

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局公園緑地課

政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(4) 下水道等の汚水処理施設を普及させる

汚水の処理は、国民が健康で文化的な生活を過ごす上で必要最低限のものであり、これらについて普及促進を図る。特に中小市町村においては、下水道等の汚水処理施設の普及が約 5 割と低いと、その早急な普及を図る必要がある。

業績指標：下水道普及率

目標値：66% (H14)

実績値：65%

業績指標 18：下水道普及率

(指標の定義)

下水道処理人口普及率 = 処理区域内人口 / 総人口 × 100%

(目標値設定の考え方)

第 8 次下水道整備五箇年(七箇年)計画において設定

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
58%	60%	62%	64%	65% 速報値

実績値は 8 月頃集計予定

今後の取組の方向性

- ・下水道等の普及は、依然として遅れている状態であり、未普及の解消を図るためこれらの地区に対して重点的に補助するなど、引き続き普及促進を図る。

(新たな目標設定)

- ・新たな目標設定については、現在の下水道処理人口普及率を引き続き採用するとともに、平成 15 年度以降は、下水道及び他の汚水処理施設による処理がなされる区域の人口の割合を表す「汚水処理人口普及率」を国土交通省、農林水産省、環境省の共通の指標として定め、新たな業績指標として採用する予定。
- ・下水道処理人口普及率については、平成 14 年度の現況値 65%を、平成 19 年度までに 72%まで引き上げることを目標とする。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

平成 15 年度における新規の取組

公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充等

中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域における公共下水道の管きよの補助対象範囲を拡充。また、都道府県代行制度について増設も制度の対象とするなど制度を拡充。(政策アセスメントを実施)

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局下水道部下水道事業課

主な施策等

主な施策の概要

下水道の整備

下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

特に、普及の遅れている中小市町村が事業を実施する場合において補助対象となる施設の範囲を広くするなど重点的に補助する。

予算額：下水道事業予算額 9,250 億円の内数 (H15 国費)

他の関係主体

地方公共団体等(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成 14 年度の実績値は 65%であり、ほぼ目標を達成できた状況。
- ・人口 5 万人未満の中小市町村には、約 3 割の国民が居住しているが、それらの下水道処理人口普及率は全国平均で 32% (平成 14 年度)と全国平均に比べてかなり低い状況。

(施策の実施状況)

- ・平成 8 年度から平成 14 年度の間で、約 1600 万人について下水道による汚水処理を受けられるようになった。

政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(5) 良好な都市形成に必要な道路空間を確保する

都市内交通の改善とともに、良好な市街地形成などまちづくりの広い分野に資する都市計画道路の整備が必要である。

業績指標：都市内の都市計画道路の整備率

目標値：60% (H14)

実績値：59.9%

業績指標 19：都市内の都市計画道路の整備率

(指標の定義)

市街地(市街化区域または用途地域設定区域)における幹線道路の都市計画決定延長に対する完成延長の割合。

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

【街路整備済延長】

H10 年度 L=27,679km、H11 年度 L=28,087km、

H12 年度 L=28,589km、H13 年度 L=29,057km、

H14 年度 L=29,805km (速報値)

今後の取組の方向性

- ・ 今後は、都市の再生に資し、投資効果の早期発現が見込まれる都市計画道路の機動的・重点的整備を進める。
- ・ 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備を推進する。
- ・ 平成 14 年度の実績値 59.9%を平成 19 年度までに 64%に引き上げることを目指す。

平成 15 年度における新規の取組

土地区画整理事業の面積要件と幅員要件の見直し

道路整備特別会計の制度について、既成市街地において補助採択要件を緩和(面積要件を 2 ha まで引き下げ、補助限度額の算出対象となる都市計画道路の幅員条件を 8 m に引き下げ)することにより、既成市街地における土地区画整理事業及び、事業区域内の都市計画道路整備を推進する。

都市部の環状道路等の都市計画道路への貸付制度の拡充

道路開発資金による貸付対象として、都市再開発法に規定する大都市に加え、密集市街地(東京、大阪各々約 6,000ha に関連する地域)で行われる事業を対象に加える。

主な施策等

主な施策の概要

都市計画道路の整備

都市活動を支えるトラフィック機能の充足等を目標に、都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備を行う。

他の関係主体

都道府県、市町村、公団等(事業主体)

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局街路課

関係部局：都市・地域整備局市街地整備課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 14 年度の実績値は 59.9%であり、目標はほぼ達成した。
- ・ 目標の達成については順調に進んだが、整備率に関しては依然として低い水準にある。
- ・ その原因としては、市街地の道路整備では、補償件数が多いことや、権利関係の輻輳等により、事業に時間を要することが考えられる。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 8 年度より、街路事業の重点化を実施。
- ・ 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備及び渋滞対策のための緊急対策を実施。

政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(6) 都市部における良好な水辺空間を形成する

都市部における良好な水辺空間は、居住する住民にとって身近に自然にふれあう貴重な空間であり、四季折々の風景の変化の中で、人々にうるおいと安らぎを与えている。しかし、流域の開発により頻繁に発生する水害から地域住民を守るため、緊急の要請に応えた洪水処理機能の向上を中心とした整備は、河川と人々の日常生活との関係を希薄なものとしていた。このため、治水機能を踏まえた良好な水辺空間を形成し、安全でうるおいと安らぎのある河川を整備する必要がある。

業績指標：都市空間形成河川整備率

目標値：40%（H18）

業績指標 20：都市空間形成河川整備率

(指標の定義)

人口が5万人以上の都市の内、市街化区域内を流れる河川延長のうち、沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保した河川延長の割合。

(目標値設定の考え方)

過去10年の緩傾斜堤防等の整備延長のトレンドから5年後の目標値を設定

(考えられる外部要因)

沿川の開発動向

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		32%		34%

る。

- 河川及びまちづくりに携わる行政担当者を対象に河畔まちづくりの普及啓発を目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を3地方整備局で実施した。
- (財)リバーフロント整備センターと連携し、「河川を活かしたまちづくり事例集」を作成し、河畔まちづくりの普及啓発を図った。(H14.8作成)

今後の取組の方向性

- 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するとともに、河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。
- まちづくりの主体である市区町村と河川管理者が共通の認識を持ち、河川とまちの両部局の連携を図ることを目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を開催する。
- 河川整備とまちづくり事業は、従来別々の体系で進められたため、必ずしも連携は十分ではない。様々な工夫を行い河川を活かしたまちづくりを行った事例をとりまとめ、河畔まちづくりの普及啓発を図る。

主な施策等

主な施策の概要

良好な河畔の整備

良好な河畔の整備を進め、うるおいと安らぎのある都市空間の創出を実現する。

予算額：河川事業費 9,379 億円（H15）の内数

他の関係主体

地方公共団体（河川管理者）

担当部局等

担当部局：河川局治水課都市河川室

関係部局：河川局河川環境課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度の実績値は34%であり、概ね目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。

(施策の実施状況)

- 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している。
- 河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮してい

政策目標5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(7) 良好な宅地供給を促進する

地価下落等を背景に、職住近接エリア内における宅地需要が相対的に高まっているが、主に職住近接エリアにおいては、公共施設等の基盤整備が伴わず、画地規模も狭小な開発行為が多いため、住環境の質に対する高いニーズに十分に対応できない状況にある。このため、特に職住近接エリア内において、住宅宅地関連公共施設の整備に対する財政支援や宅地開発事業への政策融資等を重点的に実施することにより、公共施設が十分に確保されたゆとりある良好な宅地の供給を促進することが必要である。

業績指標：良好な環境を備えた宅地整備率

目標値：46%（H17）

業績指標 21：良好な環境を備えた宅地整備率

(指標の定義)

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅宅地関連公共施設等総合整備事業（住宅及び宅地の供給を促進するため、これに関連して必要となる道路等の公共施設の整備について補助を行う）を導入している団地により供給される宅地について、H12年度からの総供給画地数（ストック）のうち、次の条件を全て満たした団地の供給画地数の割合のことをいう。

平均画地面積 170㎡以上

公共用地率 30%以上

職住近接エリア内

地区計画の策定

(良好な環境を備えた宅地整備率)

$$= (\text{H12年度以降に供給された} \sim \text{の条件を全て満たした団地の供給画地数}) / (\text{H12年度以降に供給された住宅宅地関連公共施設等総合整備事業を導入している団地の総供給画地数})$$

- ・ および については大都市地域における優良宅地開発の促進に関する特別措置法の認定基準等を参考として設定。
- ・ については、例えば首都圏では、東京都心まで鉄道で40分以内の区域または30km圏等、地方圏では、当該都市圏の中心都市の都心までの通勤時間が概ね30分以内の区域等をいう。

(目標値設定の考え方)

長期的には、年度毎のフロー値が高止まりの状態となることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分を加味した結果、H17年度の目標値として46%を設定。

(考えられる外部要因)

- ・ 都心、近郊および郊外の居住コストの変化（地価動向等）

主な施策等

主な施策の概要

都市基盤整備公団による公的宅地供給

都市公団により、地域のまちづくりと連携しつつ、居住環境のゆとりが確保された良質な住宅地を供給する。

予算額〔事業費〕：3158億円(H15)

住宅宅地関連公共施設等総合整備事業による公共施設の整備推進

住宅宅地関連公共施設等総合整備事業により、都市居住の再生、職住近接の実現等に資する良好な居住環境を備えた住宅及び宅地の供給を促進する。

予算額〔国費〕：982億円(H15)

住宅金融公庫による宅地造成融資

宅地造成融資の活用により、職住近接や良質性等、良好な居住環境を備えた住宅宅地の供給を支援する。

予算額〔事業費〕：82億円(H15)

他の関係主体

地方公共団体（間接補助の実施、公的開発の事業主体）、民間事業者（事業主体）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 最新の指標値は38.6%(H13)であり、目標値の達成に向けて推移していると考えられる。
- ・ 内訳を見ると、三大都市圏で指標値が低い傾向にある。これは、三大都市圏以外と比較して、公共用地率、職住近接、地区計画策定の各条件を満足する宅地の割合が少ないことが原因である。
- ・ H12からの変化の要因を供給主体別に見ると、都市公団が供給した宅地では、以前に着手した職住近接エリア外の団地が完成時期を迎えて供給が増えたことから、指標値を下げる要因となっている。一方、それ以外の主体が供給する宅地では、

過去の実績値の推移

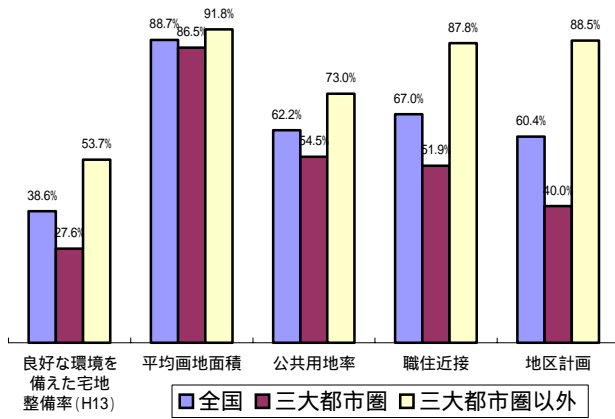
H10	H11	H12	H13	H14
-	-	35.3% ¹	38.6%	集計中 ²

1 指標値の算出方法を精査した。

2 H14の実績値は8月末頃までに集計予定。

概ね指標値が向上している。

各条件を満足する宅地の割合(H13)



(施策の実施状況)

- ・平成 14 年度より、住宅宅地関連公共施設等総合整備事業の補助対象を、都市居住の再生、職住近接の実現、または個性と工夫に満ちた地域居住に資するものへ重点化した。
- ・平成 14 年度より、住宅金融公庫の宅地造成融資の融資対象を、職住近接、良質性(画地面積等)、及び公共性(地元のまちづくりとの連携等)の全ての要件を満たすものに限定した。

今後の取組の方向性

- ・三大都市圏における指標値が低いことから、今後は当該圏域の事業に対して補助制度や融資制度によって重点的な支援を行うことで、職住近接やゆとりある居住環境の実現に資する良質な宅地ストックの形成が図られるよう努める。

担当部局等

担当部局：土地・水資源局土地政策課

関係部局：住宅局住宅総合整備課住環境整備室

政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(8) 電線類を地中化する

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進めることが必要である。

業績指標：電線類地中化延長

目標値：6,400km (H15)

業績指標 22：電線類地中化延長

(指標の定義)

「電線類地中化延長」とは、まちのメインストリート等において、電線共同溝等の整備による電線類地中化を実施している延長

(目標値設定の考え方)

新電線類地中化計画に記載。

・「新電線類地中化計画」：関係省庁・関係事業者と共同で定めた、中規模商業系地域や住居系地域も対象に加えて、平成11～15年度の5年間に約3,000kmの電線類地中化を推進する計画。(昭和61～平成10年度までに、第1～3期の電線類地中化計画により、大規模商業系地域を中心に、13年間で約3,400kmの地中化を実施済。)

整備することを目標として整備を実施。

今後の取組の方向性

- ・ 今後は、新電線類地中化計画の達成に向けて引き続き積極的に推進
- ・ また、関係行政機関等の協力の下、平成16年度を初年度とする「次期地中化計画」(平成11年度から平成15年度までの5年間で約3,000kmの電線類地中化を推進する計画(「新電線類地中化計画」)の後、継続して地中化を実施するために必要な計画。)の策定に向けた検討を進める。

(新たな目標設定)

- ・ 今後は、「市街地等の幹線道路の無電柱化率」を新たな指標として採用し、従来の整備延長ベースではなく、無電柱化された道路の延長ベースで設定。
- ・ 平成14年度の実績値7%を、平成19年度までに13%まで向上させることを目指す。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
3,400km	-	4,600km	-	集計中

実績値は10月頃集計予定

担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課

主な施策等

主な施策の概要

電線類の地中化

安全で快適な通行空間の確保等のため、道路の地下空間を活用して、電力線等をまとめて収容する電線共同溝を整備する費用に対し、国庫による負担及び補助を行う。(予算額:2,228億円(H15))

他の関係主体

地方公共団体、関係行政機関(総務省、経済産業省、警察庁)、関係事業者(電力、通信、CATV等)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・ 電線類地中化については、平成11年度から平成15年度までの5年間で約3,000km整備することを目標に整備を推進。計画の達成に向けて引き続き積極的に推進していく必要。

(施策の実施状況)

平成11年度から平成15年度までの5年間で新たに約3,000km

政策目標 6 公共交通の利便性の向上

公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること

(1) 都市鉄道網を充実させる

通勤・通学など都市生活における移動の利便性・快適性を向上させるため、このための主要な公共交通機関である都市鉄道ネットワークを充実させ、混雑緩和を図ることが必要である。

業績指標：都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長 目標値：東京圏 2,387km (H18)
(内複々線区間 221km)
大阪圏 1,565km
(内複々線区間 135km)
名古屋圏 973km
(内複々線区間 2km)

業績指標：都市鉄道（東京圏）の混雑率 目標値：165% (H18)

業績指標 23：都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

(指標の定義)

平成18年度までに完成が予定されている地下鉄等の新線の延長を加えた都市鉄道（三大都市圏）の路線の営業キロの延長。また、複々線化区間については、営業キロの延長の内数である。

「都市鉄道」とは、大都市圏における旅客輸送を行う鉄道及び軌道のことをいう。

「三大都市圏」とは、東京駅、大阪駅、名古屋駅を中心とした、概ね半径50km（名古屋は40km）の範囲をいう。

(目標値設定の考え方)

現況値に、平成18年度までに完成が予定されている新線及び複々線化各々の延長を加え設定。

(考えられる外部要因)

地方公共団体及び関係住民との調整

(考えられる外部要因)

地方公共団体及び関係住民との調整
少子高齢化等の人口動態

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
183%	180%	176%	175%	173%

主な施策等

主な施策の概要

都市鉄道の整備

- 地下高速鉄道整備事業費補助
大都市圏の交通混雑を緩和するために、地下高速鉄道建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の35%）を補助している。
（平成15年度予算額 403億円）
- ニュータウン鉄道等整備事業費補助
ニュータウン鉄道等の建設を促進するために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の18%）を補助している。
（平成15年度予算額 48億円）

他の関係主体

鉄道事業者（事業主体） 地方公共団体（協調補助）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この5年間の三大都市圏合計の整備延長は110kmである。
- 混雑率に関しては、低下する傾向にある。新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低迷、少子化に伴う通学客の減少等による輸送需要の減少とが相ま

業績指標 24：都市鉄道（東京圏）の混雑率

(指標の定義)

当面の目標である主要区間の平均混雑率が150%を超える東京圏について、平成18年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値。

(目標値設定の考え方)

東京圏のJR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50kmの範囲をいう。

	過去の実績値の推移				
	H10	H11	H12	H13	H14
東京圏	2,197 km	2,215 km	2,273 km	2,278 km	2,290 km
(内、複々線区間)	196 km	196 km	198 km	205 km	207 km
大阪圏	1,513 km	1,513 km	1,513 km	1,521 km	1,521 km
(内、複々線区間)	135 km	135 km	135 km	135 km	135 km
名古屋圏	934 km	934 km	940 km	940 km	943 km
(内、複々線区間)	2 km	2 km	2 km	2 km	2 km

業績指標 24：都市鉄道（東京圏）の混雑率

(指標の定義)

当面の目標である主要区間の平均混雑率が150%を超える東京圏について、平成18年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値。

(目標値設定の考え方)

東京圏のJR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50kmの範囲をいう。

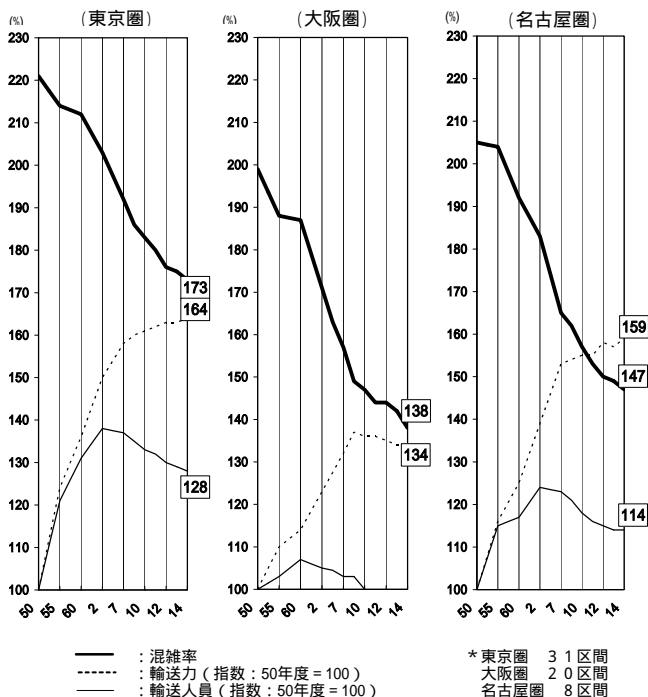
って混雑率が低減している。具体例を挙げると、東京圏ではこの5年間で輸送力が2%増強された一方で、輸送量は3%ほど減少している。

ただし、依然として名古屋圏・大阪圏と比較すると東京圏の平均混雑率は高くなっている。平成14年度の東京圏の平均混雑率は173%であるが、名古屋圏・大阪圏の平均混雑率がそれぞれ147%、138%であること、200%を超える混雑率の区間が残っていることを踏まえると、東京圏の混雑緩和の必要性は高い。

(施策の実施状況)

- ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並みに高めた。
- ・平成14年度には、新線15km・複々線区間2kmの計17kmが整備された。

三大都市圏の最混雑区間における平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移(指数:50年度=100)



今後の取組の方向性

混雑は相当程度緩和されてきたが、依然として東京圏を中心に高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、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。

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。

担当部局等

担当部局：鉄道局都市鉄道課
 関係部局：鉄道局財務課

政策目標 6 公共交通の利便性の向上

公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること

(2) 都市モノレール等を充実させる

自動車交通からの利用者の転換による道路交通の円滑化や環境負荷の軽減を図るため、都市モノレール・新交通システム等の整備を推進し、公共交通機関網の充実を図ること等により公共交通の利便性を向上する必要がある。

業績指標：都市モノレール及び新交通システムの整備延長

目標値：141km (H14)

実績値：138km

業績指標 25：都市モノレール及び新交通システムの整備延長

(指標の定義)

都市モノレール、新交通システムの整備延長

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

(新たな目標設定)

・新たな指標として導入する「道路渋滞による損失時間」により、本施策が目的とする成果が表される。

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局街路課特定都市交通施設整備室

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		127km		138km

主な施策等

主な施策の概要

都市モノレール、新交通システムの整備

地方公共団体（道路管理者）の整備する都市モノレール・新交通システムのインフラ部分に対する補助など。

予算額：踏切関連及び公共交通支援 1,709 億円の内数（H15 国費）

他の関係主体

地方公共団体（事業主体）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成14年度の実績値は138kmであり、目標は概ね達成された。
- ・その結果、都市モノレール・新交通システムの1日当たり平均利用者数は、平成9年度から平成14年度までの5年間で約29万人増加した。

(施策の実施状況)

- ・平成10年度以降、5路線38kmの整備が完了し、公共交通機関の利便性向上等が図られた。

今後の取組の方向性

- ・今後とも、自動車交通の円滑化や環境負荷の軽減等を図るため、都市モノレール、新交通システムの整備を推進する。

政策目標 6 公共交通の利便性の向上

公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること

(3) バスの利便性を向上させる

公共交通機関であるバスの活性化は、自動車事故の防止や交通渋滞の緩和等に資するものであることから、バス利用促進のための支援を行うことなどにより、バスのサービス向上を図る必要がある。

業績指標：バスの利便性向上に取り組む事業者数及び全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合

**目標値：160 事業者 (H17)
1.008**

業績指標 26 : バスの利便性向上に取り組む事業者数

(指標の定義)

バスの利便性向上の取組としては、

- ・ワンコインバス等の運行
- ・バス利用促進等総合対策事業のうち
バスロケーションシステムの導入
カードシステムの導入
コミュニティバスの運行

を対象とし、これらに取り組む乗合バス事業者数を計測する。

(目標値設定の考え方)

平成 11 年度における実績からの倍増を目標とする。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	77 事業者	82 事業者	140 事業者	178 事業者

業績指標 26 : 全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合

(指標の定義)

・「全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合」とは、次の式により算出した値である。

$$(A \div B) \div (C \div D)$$

A : 利便性向上取組事業者の当該年度輸送人員

B : 利便性向上取組事業者の前年度輸送人員

C : 全国の乗合バス事業者の当該年度輸送人員

D : 全国の乗合バス事業者の前年度輸送人員

(目標値設定の考え方)

平成 11 年度における実績からの倍増(小数点以下の部分について)を目標とする。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	1.004	1.038	0.992	集計中

実績値は平成 16 年 1 月頃を予定。

主な施策等

主な施策の概要

バス利用促進等のための支援措置の実施

バス等公共交通機関の利用促進等、都市交通の安全・円滑化に資する事業に対し、国と地方公共団体が協調して補助を行う。

- ・バス利用促進等総合対策事業【予算額：17 億円 (H15 年度)】

他の関係主体

地方公共団体(協調補助)・バス事業者(自発的取組)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

1. 事業者数について

平成 12 年度 82 事業者、平成 13 年度 140 事業者と着実に増加し、平成 14 年度において既に 178 事業者を達成し、平成 17 年度目標値を上回っている。

これは、長引く景気低迷の影響による輸送人員の減少等厳しい経営状況にあるにもかかわらず、コミュニティバスの運行等の新たな利便性向上サービスが年々増加し、地域住民等の利用者に対して着実に浸透が進んでいるものと考えられる。

2. 輸送人員比について

一方、輸送人員比で見ると、平成 12 年度は 1.038 と大きく上昇したが、平成 13 年度は 0.992 と低下している(平成 14 年度は集計中)。

低下した原因としては、以下の 2 点が挙げられる。

平成 13 年度に利便性向上取組事業者数が大きく増加(82 → 140)した一方で、運賃引き下げが逆に営業効率の低下につながり運行休止となった例など、一部の事業者・路線においては導入効果があまり認められないケースが出てきている。

輸送人員数の実績については、路線ごとの輸送人員の把握ができないため、利便性向上に取り組んでいない路線を含めた利便性向上取組事業者の全路線の輸送人員に基づいて算出を行っている。このため、利便性向上に取り組んだ路線の輸送実績が正確に指標に現れていないおそれがあると考えられる。とりわけ、平成 13 年度においては利便性向上取組事業者数が大きく増加し、大手事業者の多数が利便性向上取組事業者となったため、利便性向上取組事業者の輸送人員が全国の乗合バス事業者の輸送人員の半数以上を占めることとなっており、利便性向上に取り組んだ

路線の輸送人員数が全路線の輸送人員数の中に埋没し、正確な評価がより困難になっているところである。

(施策の実施状況)

- ・平成 14 年度のバス利用促進等総合対策事業として、144 件に対する助成を行っている。これにより、バスの利便性向上、活性化等が図られている。

今後の取組の方向性

- ・上記で分析したように、今後もバス利用促進等総合対策事業による助成制度を有効に活用するとともに、これまでに蓄積された全国のバス再生事例を適切に情報提供するなど、新たな利便性向上サービスに取り組むバス事業者を支援し、バスの活性化等を図っていく。

(新たな目標設定)

1. 事業者数について
平成 14 年度の現況値 178 を、平成 17 年度までにさらに引き上げることを目指す。
2. 輸送人員比について
バスの利便性向上をより正確に評価できる指標の可能性について検討を行っていく。

平成 15 年度における新規の取組

「最適経路選択システムの構築」

バスロケーションシステム等を活用してリアルタイムな運行状況を把握しつつ、これらと有機的に連動した最適経路支援システムを構築し、2004 年に名古屋市において開催される ITS 世界会議及び 2005 年の愛知万博等において導入・評価等を行うことにより、公共交通の利用者利便の格段の向上を図る。(政策アセスメントを実施)

【予算額：1 億円 (H15 年度)】

担当部局等

担当部局：自動車交通局総務課企画室

政策目標7 都市内渋滞の緩和

都市における交通渋滞が緩和され、円滑な交通が確保できること

(1) 都市内の交通渋滞を緩和する

交通渋滞は、時間やエネルギーのロスにより経済活動へ多大な損失を与えるとともに、環境問題・交通事故の増加を引き起こす。特に、都市部においては、慢性的な交通渋滞が発生しており、これを緩和する必要がある。

業績指標：主要渋滞ポイント解消数

目標値：約 1,000 箇所 (H14)

実績値：集計中

業績指標：朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度

目標値：22km/h (H14)

実績値： -

業績指標 27：主要渋滞ポイント解消数

(指標の定義)

「主要渋滞ポイント」とは、以下の定義により抽出された箇所及び関連する箇所をいう。

一般道路(DID 内)：渋滞長が 1,000m 以上または通過時間が 10 分以上

一般道路(DID 外)：渋滞長が 500m 以上または通過時間が 5 分以上

高速自動車国道：インターチェンジの出入り口においてボトルネックとなっている箇所で渋滞回数 30 回 / 年以上または平均渋滞長概ね 2km 以上。

首都高速・阪神高速：平均渋滞長が概ね 4km 以上。

平成 9 年度時点で渋滞ポイント数約 3,200 箇所

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

(考えられる外部要因)

交通需要の変動等

主な施策等

主な施策の概要

交通容量の拡大

- 体系的な道路整備（高規格幹線道路・バイパス・環状道路の整備、国道の 4 車線化等）
- 連続立体交差事業・交差点の立体化等の推進

交通需要の調整・抑制

- 時差通勤、パーク & ライドなど交通需要マネジメント (TDM) 施策の推進

各種交通機関の連携と公共交通機関の支援

- マルチモーダル施策の推進、バス利用促進、都市モノレール及び新交通システムの整備、駅前広場等の交通結節点の整備等

他の関係主体

- 公安委員会（交差点の信号制御、交通規制等）
- 地方公共団体（道路管理者）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 全国主要渋滞ポイントの解消については、目標を達成できる見込みである。
- しかしながら、朝夕の旅行速度等については、マクロ的には指標の大幅な向上が見られない見込みである。
- これは朝夕の混雑時つまり通勤時におけるクルマの利用が東京圏で約 1.2 倍 (S63 H10) に増加したことや高齢者や女性ドライバーが 1.5 倍 (H6 H11) に増加したこと等によるものと考えられる。
- 今後も、主要渋滞ポイントの解消・緩和を図るとともに、TDM 等交通需要の抑制・調整を図り、ピーク時の負担の軽減等を図る必要がある。

(施策の実施状況)

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		約 600 箇所		集計中

実績値は 10 月頃集計予定

業績指標 28：朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度

(指標の定義)

三大都市圏の人口集中地区とは、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県の県庁所在都市の人口集中地区を指す

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

(考えられる外部要因)

交通需要の変動等

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	21km/h			

5 年に 1 度程度の調査に基づく値のため H14 の実績値はなし

- ・交通容量拡大策、TDM施策、マルチモーダル施策を推進
- ・平成10年度より、周辺地域も含めた都市圏全体の渋滞解消のため、「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これまでに12都市圏を指定した。
- ・渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を平成13年度より実施。

今後の取組の方向性

- ・引き続き、交通容量拡大策、TDM施策、マルチモーダル施策を推進。
- ・引き続き周辺地域も含めた都市圏全体の渋滞解消のため、「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これを推進。

(新たな目標設定)

- ・道路交通における渋滞の発生による損失状況を数量的に表す指標として、「道路渋滞による損失時間」を新たに採用。
- ・平成14年度の実績値38.1億人時間/年を、平成19年度までに約1割削減することを目指す。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

担当部局等

担当部局：道路局企画課道路経済調査室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課、地方道・環境課、都市・地域整備局街路課

政策目標 8 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

(1) 海岸における親水空間等を形成する

「癒し」や「憩い」といった保養型等の観光ニーズの多様化など、海岸利用に関する関心は近年非常に高いものがある。また、平成11年に海岸法が改正され、海岸整備の目的に従来の防護に加え、環境や利用も新たに目的に加えられるなど、今後、環境や利用に配慮した海岸整備を進めていく必要がある。海辺は、日常生活において潤いを感じることのできる空間であることから、海辺を日常的に訪れることのできる利用環境に配慮し、親水性を確保するよう海岸へのアクセスを改善していく必要がある。

業績指標：海岸における海辺へのアクセスが確保されている 目標値：5,300km (H18) 延長

業績指標 29：海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長

(指標の定義)

水際まで近づくことができるあるいは、安全、快適に水面を見ることができる海岸延長

(目標値設定の考え方)

平成7年度末の実績値(5,100km)と平成12年度末の実績値(5,223km)とのトレンドから平成18年度までに階段護岸等の整備により、海岸へのアクセスを確保し親水性を高めることのできる延長を目標値として設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
5,175km	5,199km	5,223km	5,238km	5,251km

主な施策等

主な施策の概要

親水性を向上させる海岸保全施設の整備

親水性を有した海岸保全施設を整備する。また、必要に応じ階段の設置等施設の構造へ配慮する。

整備目標：階段護岸等の親水性を有する海岸保全施設を約50km整備する。

予算額：1,038億円(H15)の内数

他の関係主体

・農林水産省(農村振興局、水産庁)(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成14年度の実績値は5,251kmであり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びており、日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。

例：岩手県 高田海岸(整備前(H10)782千人 整備後(H14)1,039千人)

宮崎県 古江港海岸(整備前(H12)60千人 整備後(H14)130千人)

(施策の実施状況)

- ・親水性を有した階段護岸や緩傾斜護岸等の整備
ふるさと海岸整備事業 白鳥港海岸(香川県)ほか28箇所
所で整備中
- ・C.C.Z(コースタル・コミュニティ・ゾーン) 沢尻・長浜海岸(東京都)ほか6箇所
所で整備中

今後の取組の方向性

- ・今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性に配慮した海岸整備の充実に努める。

(新たな目標設定)

(新しい指標名)人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長

海岸事業においては、農林水産省および国土交通省が所管しており、重点計画の策定とあわせ、より連携して海岸整備を行っていくことを目的とし、共通した指標を設定しているところであり、政策評価においても海岸省庁共通の指標を用いることにより、より一層の連携をはかるため、指標の定義として安全、快適に水際まで近づくことのできる海岸延長とする。

- ・社会資本整備重点計画策定に伴い、指標の目標値及び目標年次を再設定し、平成19年度までに6,800km(関係主体を含む)を目指す。

(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありうる。)

平成15年度における新規の取組

観光振興に資する海岸事業の拡充(政策アセスメントを実施)

海岸における美しい景観の保全・再生及び海岸利用の促進を図るため、海岸環境整備事業の採択要件の改正等により、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良(離岸堤の潜堤・人工リーフ化等)を推進する。

予算額：1,038億円(H15)の内数

担当部局等

担当部局：河川局海岸室、港湾局海岸・防災課

政策目標 8 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

(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

合流式下水道は、汚水と雨水を一つの管きよで排除する下水道施設であるが、雨天時には管きよの能力を超えた未処理の下水が公共用水域に流出する。例えば、合流式下水道から流出したオイルボールが東京都のお台場の海岸に漂着するなどの問題が顕在化するなど、良好な都市の親水空間の確保、あるいは公衆衛生上、水質保全上極めて問題である。このため、合流式下水道の改善を早急に進める必要がある。

業績指標：合流式下水道改善率

目標値：15% (H16)

業績指標 30：合流式下水道改善率

(指標の定義)

合流式下水道により整備されている区域のうち、雨天時における公共用水域への越流負荷が分流式下水道並まで改善されている区域の面積の割合

(目標値設定の考え方)

地方公共団体等のニーズ調査等により積算した概ね 5 箇年で見込まれる事業量を基に算出。

(施策の実施状況)

平成 12 年度から平成 14 年度までの 2 ヶ年間で約 1 万 ha の合流式下水道区域の改善を行った。

今後の取組の方向性

- 合流式下水道の改善は依然として図られていない状況が残っており、今後おおむね 10 年（合流式下水道の区域の面積が大きな都市については概ね 20 年以内）で改善率 100% を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。

(新たな目標設定)

- 新たな目標設定については、今後も、合流式下水道改善率を引き続き業績指標として採用し、社会資本整備重点計画と整合を図るため定義の一部と、目標年度、目標値について変更する

(定義)

合流式下水道により整備されている区域のうち、雨天時における公共用水域への越流汚濁負荷が分流式下水道並以下まで改善されている区域の割合

- 平成 14 年度の現況値 15% を、平成 19 年度までに 40% まで引き上げることを目指す。

(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
		10%	11%	15% 速報値

実績値は 8 月頃集計予定

主な施策等

主な施策の概要

合流式下水道の改善

合流式下水道の改善を図るため、雨水吐口の改良や滞水池の設置、遮集管の整備等を促進し、合流式下水道の改善済み面積を増加させるため、地方公共団体が行う合流式下水道改善事業に対して補助を行う。

(整備目標)合流式下水道の区域の面積約 22 万 ha について全て改善を図る。

予算額：下水道事業予算額 9,250 億円の内数 (H15 国費)

他の関係主体

地方公共団体等 (事業主体)

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局下水道部下水道事業課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 14 年度の実績値は 15% であり、目標年次の平成 16 年度より 2 年間ほど早く目標を達成できた状況。
- 平成 14 年度末において合流式下水道区域のうち約 3.4 万 ha について改善済みとなっているが、依然として約 19 万 ha (合流式下水道の区域の 85%) について改善がなされていない状況。

政策目標 8 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

(3) 公共空間における緑化等を推進する

都市等における緑地は、美しい景観を形成し、市民にうるおいと安らぎを提供する機能を有すると共に、都市域におけるヒートアイランド現象の抑制に資する。緑地の保全・創出を行い、アメニティ豊かな生活環境を形成するため、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。

業績指標：都市における公園・緑地の確保量

目標値：118,000ha (H14)

実績値：集計中

業績指標：都市内道路緑化率

目標値：51% (H14)

実績値：51%

業績指標：港湾空間の緑化率

目標値：8% (H18)

業績指標 31：都市における公園・緑地の確保量

(指標の定義)

「都市公園等(都市公園及びカントリーパーク(都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園))と「法律に基づき指定された緑地等」の確保量

(目標値設定の考え方)

都市における公園・緑地の確保量に係る近年のトレンドを分析し、設定。

10%を目指す。当面の目標として平成18年までに約8%の港湾空間の緑化率を目指す。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		7%		7%

主な施策等

主な施策の概要

国営公園の整備

我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応を図るため、未供用の国営アルプスあづみの公園の整備を促進するとともに、供用中の15公園について着実な整備を推進する。

予算額：国営公園整備 約299億円(H15)

都市公園等整備事業に対する補助

地方公共団体が行う都市公園等の整備に対して補助を行い、都市公園等の整備を支援する。

予算額：都市公園事業費補助 約2,405億円(H15)

古都及び緑地保全事業の推進

古都及び緑地保全事業を推進することにより、良好な緑地の保全を図る。

予算額：古都及び緑地保全 約148億円(H15)

道路緑化の推進

良好な景観を形成し、CO₂の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。

予算額：343億円(H15)

港湾環境整備事業の推進

港湾内の生活・労働環境の改善などを図り、港湾空間におい

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
103,200ha	106,400ha	109,200ha	112,300ha	集計中

実績値は8月頃集計予定

業績指標 32：都市内道路緑化率

(指標の定義)

全国 DID 地区内の完成4車線以上の国道、都道府県道、市町村道の管理延長のうち、植樹帯、中央分離帯等において植樹された延長の割合

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
45%	46%	48%	50%	51% 見込み

確定値は10月頃集計予定

業績指標 33：港湾空間の緑化率

(指標の定義)

港湾空間の陸域面積に占める緑地面積の割合

(目標値設定の考え方)

21世紀初頭までに港湾緑地を倍増し、港湾空間の緑化率

て良好な環境を実現するため、港湾において計画的に緑地を整備する。

予算額：約 150 億円(H15)

他の関係主体

地方公共団体（事業主体）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- 都市公園等の供用面積は平成 13 年度末で約 99,000ha となっており、目標の達成については厳しい状況となっている。これは、水面等用地取得を行わずに開設することを見込んでいた公園区域における権利調整の難航等により公園の整備・供用が遅れていることが主な要因と考えられる。
- 一方で、都市生活の質の向上等を図るため、緑地保全地区等の指定を推進するとともに、市民緑地制度等、都市における緑地を保全・創出する手法の充実を図った結果、これら都市公園以外の手法により確保されている緑地面積は平成 13 年度末で約 13,300ha となっており、公園・緑地面積の 1 割を占めるまでに至っている。
- 都市内の良好な景観形成に寄与し、環境負荷を軽減する道路緑化については、整備目標を概ね達成する見込みである（平成 14 年度見込み）。
- 港湾内の生活・労働環境の改善などを図り、港湾空間において良好な環境を実現するための港湾における緑地の整備は、当面の整備目標を概ね達成する見込みである。
- 今後は、公共空間における緑化をより積極的に推進していくために、都市公園事業・緑化・緑地保全施策・港湾緑地の整備等の総合的な取り組みにより、緑とオープンスペースを効率的・効果的に確保していく必要がある。

（施策の実施状況）

- 直轄事業においては、平成 13 年度に吉野ヶ里歴史公園、明石海峡公園の 2 公園が新たに供用開始するなど、平成 10 年度～ 14 年度の間に全国 15 箇所、約 480ha を供用した。
- 補助事業においては、都市公園事業費補助により地方公共団体による公園整備を支援した結果、平成 10 年度～ 13 年度の間に、約 6,150 箇所、8,180ha の都市公園等が供用した。
- 平成 14 年度より古都保存統合補助事業、緑地保全等統合補助事業を創設し、地方公共団体の裁量による機動的な緑地確保を推進している。
- 平成 13 年に道路構造令を改正により、原則として植樹帯を設置すべき道路を都市内の交通量の多い幹線道路から都市内の幹線道路に拡大。
- 平成 12 年度より、新規供用道路又は既供用道路を選定し、道路緑化計画を策定するとともに、その計画に基づき道路の緑化を図る『道路緑化モデル事業』を全国約 60 箇所を実施。
- 平成 14 年度に港湾における緑地の整備を全国約 120 港で実施。

今後の取組の方向性

- 地球温暖化の防止、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全等我が国が抱える緊急な課題に対応し、水と緑豊かで美しい景観を有する生活環境を形成することを

目標として、公共空間の緑化を行うための以下の取り組みを総合的に推進する。

- 明確な事業効果が発現するような事業への重点的投資による事業効果の早期発現等、都市公園事業の重点化の推進
- 借地方式・立体的な土地利用による都市公園整備の推進
- 良質な緑の道路空間を構築する道路緑化の推進
- 港湾空間における良好な環境を実現する港湾緑地の整備の推進

（新たな目標設定）

- 今後は新たな指標として「都市域における水と緑の公的空間確保量」を採用する予定。今後の目標数値は調整中であるが、平成 14 年度 12.1 m²/人 を平成 19 年度に 13.1 m²/人まで向上させることを目指す。
（社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。）

平成 15 年度における新規の取組

時間管理概念の徹底

防災公園や国家的事業に関連する公園など、国が定める政策課題に対応した公園事業（個別補助金対象事業）について、5 年間で明確な事業効果が発現するよう事業計画を単位とした採択に移行、事業の重点的実施を図ることにより、公園区域の早期供用等事業効果の早期発現を促す。

国営公園整備プログラムの策定と着実な実施

国営公園の開園計画等を内容とする平成 15 年度からの次期「国営公園整備プログラム」を、地元自治体との調整の上で策定、公表し、これに基づく各国営公園の着実な整備を推進する。

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局公園緑地課

関係部局：道路局地方道・環境課、港湾局環境整備計画室

政策目標 9 良質で安定した水の確保

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

(1) 河川の正常な流量を確保する

本来、河川の流水は、舟運、漁業、観光、塩害の防止、河口閉塞の防止、河川管理施設の保護、地下水の維持、動植物の保護、流水の清潔な保持、既得用水等の安定取水等の機能を持っており、これら河川が本来持っている機能の維持を積極的に図る必要がある。

業績指標：河川の流量不足解消指数

目標値：61% (H18)

業績指標 34：河川の流量不足解消指数

(指標の定義)

河川の代表地点において、良好な河川環境の維持等のために必要な目標流量に対して、不足している流量のうちダム等の貯留施設の完成により補給可能になった流量の割合を示す指数。流水の正常な機能の維持を目的としているダム等の建設がどの程度の割合で進んでいるかを示すことにより、ダム等による効果が適切に現れているかを分かり易く評価したものの。

(目標値設定の考え方)

H18 までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率で評価。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

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。

(施策の実施状況)

- ・平成 14 年度には、河川総合開発事業関係予算 4,170 億円をもって、ダム等の整備及び管理を行った。
- ・平成 14 年度は、久婦須川ダムをはじめとする 8 ダムを完成させた。
- ・厳しい予算の中、事業中のダムについては、水需要の必要性等を勘案し、事業を峻別。必要な手続きを経て 14 事業を中止する一方、本体工事中のダムに重点投資を行った。

今後の取組の方向性

- ・引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。
- ・また、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。
- ・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。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	-	54%	55%

主な施策等

主な施策の概要

ダム等の整備

河川が本来持っている流水の機能を維持するために必要な流量を確保するためのダム等の整備を進め、河川の利水安全度の向上を図る。

予算額：河川総合開発事業 4,097 億円 (H15) の内数

担当部局等

担当部局：河川局治水課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成 14 年度の実績値は 55% であり、目標の達成に向けて指標は伸びている。
- ・河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされることが必要であるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。
- ・今後とも、継続的に指標の向上を図るためには、計画的な投

政策目標 9 良質で安定した水の確保

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

(2) 水道水源域の水質を改善する

近年、トリハロメタン等の有害物質や異臭味の影響の問題などにより国民の水道水に対する信頼が低下している。また、水道事業者の対応のみでは、その供給する水道水が水道法に掲げる水質の要件を満たさなくなる場合が生じる恐れがある。こうした状態を踏まえ、安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められている。

業績指標：水道水源域における下水道処理人口普及率

目標値：60%（H18）

業績指標 35：水道水源域における下水道処理人口普及率

(指標の定義)

水道水源や水道取水口の上流域に処理水を放流する下水処理場にかかる事業を実施している市町村における下水道処理人口普及率

(目標値設定の考え方)

地方公共団体のニーズ調査等により積算した概ね5箇年で見込まれる事業量を基に算出。

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
		48%	50%	53%
				速報値

実績値は8月頃集計予定

今後の取組の方向性

・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。

(新たな目標設定)

・今後も、「水道水源域における下水道処理人口普及率」を引き続き業績指標として採用するが、社会資本整備重点化計画の検討に伴い、目標年次を重点化計画の目標年次であるH19年度とする等の見直しを行う予定。目標値については、現在検討中。

平成 15 年度における新規の取組

・水道水源水域にかかる地域等について公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充

水道水源水域にかかる地域等について公共下水道の管きよの補助対象範囲を拡充し、これらの地域における下水道の普及促進を図る。

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局下水道部下水道事業課

主な施策等

主な施策の概要

水道水源域における下水道の整備

水道水源水域における下水道の整備をすすめ、普及促進を図ることにより水道水源水域への汚水の流入を防止するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。

予算額：下水道事業予算額 9,250 億円の内数（H15 国費）

他の関係主体

地方公共団体等（事業主体）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成 13 年度から平成 14 年度の間で 3% 増加しており、着実に普及は進んでいる。しかしながら、安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められており、さらなる推進が必要。

(施策の実施状況)

・水道水源域における普及促進を図るため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。

政策目標 10 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

(1) 地方バス路線を維持する

過疎現象等による輸送人員の減少により、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難となっている現状にかんがみ、生活交通路線として必要なバス路線の維持・確保を図ることにより、地域住民の福祉を確保する必要がある。

業績指標：地方バス路線の維持率

目標値：100% (H14)

実績値：96%

業績指標 36：地方バス路線の維持率

(指標の定義)

「地方バス路線」とは、生活交通確保のため、地域協議会における協議結果に基づき都道府県が策定した計画において維持が必要とされた広域的・幹線的路線であって都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認したものをいう。「維持率」とは、地方バス路線（毎年度ごとに確定）に対する引き続き運行されている当該路線（翌年度末）の割合。

(目標値設定の考え方)

国として維持を支援することとした地方バス路線が、翌年度においても当該年度と同程度維持することを確実に目指すことを目標としたもの。

の他1路線)が廃止となったためである。

なお、国及び地方公共団体の補助のほか、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系統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。

(施策の実施状況)

平成14年度においても国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援し、生活交通路線維持対策を引き続き行っている。

今後の取組の方向性

乗合バス事業における経営状況は大変厳しく、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難な状況にあるが、地域の生活交通に支障が生じないよう、国土交通省としても地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援していきたい。

(新たな目標設定)

「地方バス路線の維持率」を引き続き測定することとし、平成15年度目標値100%とする。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	-	-	96%

主な施策等

主な施策の概要

生活交通路線維持対策の実施

国と地方の適切な役割分担のもと、地域協議会において維持・確保が必要と認められ、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を補助する。

- ・生活交通路線維持費補助【予算額 73億円 (H15年度)】

他の関係主体

- ・総務省（地方財政措置）
- ・都道府県（協調補助）

担当部局等

担当部局：自動車交通局旅客課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成13年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援してきたところであり、平成14年度がはじめての測定・評価年度にあたり、その実績値は96%である。

これは、国が承認した平成13年9月末の路線数2,008路線のうち、平成15年3月末までに80路線（類似系統再編61路線、運行系統の変更11路線、利用者の減少7路線、そ

政策目標 10 地域交通の確保

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

(2) 離島航路を維持する

有人離島等において、住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送を確保するため、離島航路を維持する必要がある。

業績指標：有人離島のうち航路が就航している離島の割合

目標値：72% (H17)

業績指標 37：有人離島のうち航路が就航している離島の割合

(指標の定義)

有人離島のうち航路が就航している離島の割合

(目標値設定の考え方)

我が国における有人離島のうち海上運送法に規定する一般旅客定期航路が就航している離島を抽出し、その割合を算出。従って分母は有人離島数、分子はそのうち一般旅客定期航路が就航している離島数。

架橋等により交通手段が確保されている場合を除き、有人離島において航路を維持する必要があるものについて、一般旅客定期航路事業を支援する。

- 平成14年度離島航路補助金39億円を102航路98事業者に交付した。離島航路事業者の経営状況は、旅客輸送量が年々減少しており、欠損は増大傾向にある。
- また、離島航路船舶近代化建造費補助金0.8億円を3隻3事業者に対して交付した。
- 離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置が図られた。

今後の取組の方向性

- 離島航路補助金については、所要の予算額を確保するとともに、航路事業者の経営の効率化を図るべく指導を強化する。
- 離島航路船舶近代化建造費補助金については、所要の見直しを検討する。

担当部局等

担当部局：海事局国内旅客課

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
73%	73%	72%	72%	72%

主な施策等

主な施策の概要

離島航路維持対策の実施

- 離島航路の維持及び改善を図るため、離島航路事業者に対し、その欠損の一部を補助する。
予算額：38億円(H15)
- 離島航路に就航する船舶の近代化(大型化、高速化、フェリー化)及びバリアフリー化を図るため、離島航路事業者に対し、建造費の一部を補助する。
予算額：0.7億円(H15)
- 離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の課税標準を5年間1/3に軽減する。

他の関係主体

- 地方公共団体(事業主体)、民間事業者(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年の有人離島数は421島、一般旅客定期航路が就航している離島数は303島、割合は72%であり目標値は維持されている。

(施策の実施状況)

政策目標 10 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

(3) 離島航空路を維持する

船舶に比して高速・長距離移動が可能な航空輸送は、本土から隔絶している離島地域の不利な条件を克服する上で有効な手段であることを踏まえ、離島航空輸送を維持するための諸施策を講じ、島民生活の安定及び当該離島地域の振興を図る必要がある。

業績指標：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 目標値：100%（H17）

業績指標 38：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

下落

離島路線の搭乗率別路線数（平成14年度）

搭乗率	20-29%	30-39%	40-49%	50-59%	60-69%	70-79%	80-89%
路線数	2路線	5路線	14路線	19路線	20路線	8路線	1路線

・離島路線を運航する航空会社8社中6社は経常赤字を計上（平成14年度）など、苦しい経営状況

離島路線を運航する航空会社の経常収支（平成14年度）

（単位：億円）

	ANK	ADK	AKK	NCA	JAS	JAC	ORC	JTA	RAC
経常	▲190	▲12	▲53	▲04	▲650	82	▲43	10	▲07
収支									

ANK：エア・ニッポン、ADK：エア・北海道、AKK：エア・ニッポンネットワーク、NCA：新中央航空、JAS：日本エアシステム、JAC：日本エアシステム、ORC：オリエンタルエアブリック、JTA：日本トランスオーシャン航空、RAC：復興エアシステム

（指標の定義）

飛行場を有しかつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島（現況28）のうち、航空輸送が確保されている離島の割合。

（目標値設定の考え方）

生活交通手段として航空輸送が必要な離島について、その維持を図ることにより、住民の生活の足を確保することを目標とする。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	100%	100%	100%

主な施策等

主な施策の概要

離島航空路線維持対策の実施

幹線等の高需要路線に比べ競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線については、以下の総合的な支援措置を講じ、離島航空路線の維持を図る。

予算額：離島航空路線運航費補助金 約12億円(H15)

機体購入費補助 約0.5億円(H15)

離島航空路線に就航する航空機に係る航空機燃料税及び固定資産税の軽減措置

離島航空路線に就航する航空機に係る着陸料の軽減措置

他の関係主体

・関係都道府県（国と協調又は独自で離島航空路線維持策を実施）、航空運送事業者（事業主体）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成14年度時点では、28の離島のうち全ての離島で航空輸送を維持しているところ。
- ・一部の離島路線では、本土-離島間輸送の大部分の船舶へのシフト等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで

担当部局等

担当部局：航空局監理部航空事業課

政策目標 11 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

(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する

高規格幹線道路の整備状況は、地域間で大きな格差が生じており、地域ブロックの自立的な発展や競争条件の確保、地域間の交流連携を図る上で、高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網の構築が必要である。

業績指標：高規格幹線道路の面積カバー率

目標値：80% (H14)

実績値：79%

業績指標 39：高規格幹線道路の面積カバー率

(指標の定義)

1時間で高規格幹線道路のインターチェンジに到達できる地域(ただし、離島部は除く。)の面積割合をいう。

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

1,079km)

地域高規格道路の供用延長は目標を達成。

(H10~H14: 供用目標 455km に対して、供用実績 456km)

- ・高規格幹線道路の供用延長が目標を下回ったことは、関係住民等との合意形成の遅れ等により事業進捗(特に用地取得)が当初の予定よりも進まなかったことや当初予定の事業費が確保できなかったことなどが原因。
- ・そのため、計画決定手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、構想段階において、第三者等の慣用による市民等との双方向コミュニケーションを行う市民参画型道路計画プロセスを平成13年度から導入し、事業の効率的な進捗を図っているところ。
- ・また、構造規格の見直し等によりさらなるコスト縮減を図っていく必要がある。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
71%	73%	74%	76%	79%

主な施策等

主な施策の概要

高規格幹線道路の整備

高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網の整備を推進。

予算額：高規格幹線道路 19,703 億円 (H15 事業費)

地域高規格道路 8,522 億円 (H15 事業費)

他の関係主体

地方公共団体(道路管理者)

今後の取組の方向性

- ・市民参画型道路計画プロセスの実施、継続。
- ・整備効果の早期発現、整備コストの縮減等を図るため、従来の規格による整備に加え、構造基準の緩和や地域の実情に応じた最適な構造(ローカルルール)を適用した整備を導入する。
- ・利用者の様々なニーズに対応し、料金割引による一般道路から交通の転換等を促進することにより有料道路の有効利用を図るとともに、沿道環境改善や渋滞緩和、交通安全対策などを推進。
- ・ETCを活用した追加インターチェンジの導入。

(新たな目標設定)

- ・他の道路よりも走行速度が高く事故率も約1/9と安全で快適な自動車専用道路への適正な機能分化を図り、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等の観点から、自動車専用道路ネットワークの投資効果を最大限発揮できるような重点的かつ効率的な取組みを示す指標として「自動車専用道路の交通分担率」を新たに採用。
- ・自動車専用道路の交通分担率の実績値13%を、平成19年度には15%に向上することを目指す。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・高規格幹線道路の面積カバー率は目標値を概ね達成した。
- ・今後は、他の道路よりも走行速度が高く事故率も約1/9と安全で快適な自動車専用道路への適正な機能分化を図り、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等の観点から、自動車専用道路ネットワークの投資効果を最大限発揮できるような重点的かつ効率的な取組みを示す指標の設定が必要。

(施策の実施状況)

- ・高規格幹線道路の供用延長は目標の約80%を達成。
(H10~H14: 供用目標 1,361km に対して、供用実績

平成15年度における新規の取組

- ・整備効果の早期発現、整備コストの縮減等を図るため、従来

- の規格による整備に加え、構造基準の緩和や地域の実情に応じた最適な構造（ローカルルール）を適用した整備を導入。
- ・有料道路における「長距離割引」、「夜間割引」及び「地方からの提案型」の社会実験の実施
 - ・E T Cを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討

担当部局等

担当部局：道路局企画課道路経済調査室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課、地方道・環境課、都市・地域整備局街路課

政策目標 11 広域的交通モビリティの確保

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

(2) 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する

鉄道幹線ネットワークは基本的にはほぼ概成している一方、高速性等といったサービスの質の面では、時間価値の高まりや利用者ニーズの高度化といったことから、必ずしも十分な水準にあるとは言い難い状況にある。このため、新幹線整備と在来幹線鉄道の高速化により、広域的な幹線鉄道ネットワークの質的な向上を図っていく必要がある。

**業績指標：5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内で 目標値：15,000km (H16)
ある鉄道路線延長**

業績指標 40：5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

(指標の定義)

5大都市（東京、大阪、名古屋、札幌、福岡）の各中心駅から JR 等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長。

(目標値設定の考え方)

広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	14,800km	-	15,000km

指標値の算出方法を見直した。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度の実績値は15000kmであり、目標年次の平成16年度の数値に達成した状況。
- 数値の内訳について見ると、JR東日本管内における約5300km、JR西日本管内における約4100kmなどが挙げられる。
- 数値の伸びの要因としては、東北新幹線の盛岡～八戸間開業等（約100km）が挙げられる。
- JR西日本管内において、車両の性能向上（伯備線：スーパーやくも、北陸本線：サンダーバード等）により約100kmの増加が見られる。
- 今後の指標の動向としては、九州新幹線新八代～西鹿児島間開業（平成16年春予定）により、福岡との間の3時間圏は約130kmの増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。

(施策の実施状況)

- 現在実施している事業による時間短縮効果としては、下記のとおり。
 - 整備新幹線関係
 - 東北新幹線（八戸・新青森間）
 - 東京～新青森間：3時間59分 約3時間20分
 - 北陸新幹線（長野・富山間及び石動・金沢間）
 - 東京～富山間：3時間12分 約2時間10分
 - 九州新幹線（新八代・西鹿児島間及び博多・新八代間）
 - 博多～西鹿児島間：3時間40分 約1時間20分
 - 在来線の高速化事業
 - 日豊線（大分～佐伯間）：59分 52分
- 平成13年度より、まちづくり事業と連携して行う在来幹線鉄道の高速化事業を創設し補助率を引き上げ（2割 補助対象経費の1/3）。この事業スキームにより、日豊線（平成13年度～15年度）、宇野線・本四備讃線（平成15年度～18年度）の高速化事業を実施中。

今後の取組の方向性

- 整備新幹線については、政府・与党の申し合せに基づき着実に整備を推進。

主な施策等

主な施策の概要

新幹線鉄道の整備

整備新幹線については、従来より政府・与党間の申し合せに基づき着実に整備を推進しており、現在、既着工区間である東北新幹線（八戸・新青森間）、北陸新幹線（長野・富山間及び石動・金沢間）、九州新幹線（博多・西鹿児島間）について整備を進めている。

予算額：新幹線鉄道整備事業費 2,115億円（H15）

幹線鉄道の高速化の推進

線路の線形改良等による高速度事業については、踏切対策や駅周辺整備等のまちづくりと連携して進めてきており、平成14年度は日豊線（大分～佐伯間）において実施している。

予算額：幹線鉄道等活性化事業費 6億円（H15）

他の関係主体

地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（事業主体）

- ・ 在来線の高速化事業は、基本的には輸送需要と投資採算性、事業者の経営判断も勘案した上で総合的に判断されるもの。今後も鉄道事業者の自助努力を基本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、この調査成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行く。

平成 15 年度における新規の取組

- ・ 平成 15 年度新規事業として宇野線・本四備讃線の高速化事業を開始。
(時間短縮効果：岡山～高松間 約1時間弱 約50分)

担当部局等

担当部局：鉄道局幹線鉄道課、施設課

政策目標 11 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

(3) 国内航空ネットワークを充実させる

高速交通手段の中でも航空は、国内の中・長距離輸送分野を中心として、個人の旅行ニーズを満たすほか、企業活動を支え、国民の生活水準の向上や我が国の経済発展に大きな役割を果たしてきており、今後もその役割が増大していくことが予想されることから、国内航空ネットワークを充実させることで、我が国における高速輸送サービスのメリットが幅広く享受されることが必要である。

業績指標：主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数 目標値：228 路線 (H18)

業績指標 41：主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数

(指標の定義)

主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を直接結ぶ航空路線数。

(主要空港：新千歳、仙台、新潟、成田、羽田、名古屋、中部、伊丹、関西、広島、福岡及び那覇)

(目標値設定の考え方)

国内航空ネットワークの充実を地方空港と主要空港を結ぶ航空路線数により表し、新空港の整備による路線数の増加を想定し、目標値を設定した。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
208 路線	218 路線	218 路線	220 路線	集計中

平成 15 年 9 月集計予定

主な施策等

主な施策の概要

東京国際空港(羽田)の再拡張事業等

- 全国的な航空ネットワークの拠点となる羽田空港において、再拡張事業等により、空港容量を大幅に増加させ、航空ネットワークの拡充を図る。

一般空港等の整備

- 事業実施中の滑走路新設・延長事業を推進する。
- 利便性、信頼性、効率性、快適性等の向上等、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に図る。

予算額：470 億円(国費)(H15)

航空保安システム整備

- 次世代航空保安システムの導入による航空交通容量の拡大等。

予算額：213 億円の内数(国費)(H15)

他の関係主体

航空会社(航空会社の路線展開による路線数の増減)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 国内航空ネットワークの拠点となる東京国際(羽田)空港は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。

(施策の実施状況)

- 国内航空需要に対応した滑走路新設・延長事業を推進しているところであり、能登空港が平成 15 年 7 月開港した。

今後の取組の方向性

- 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的に推進する。
- 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。
- 一般空港の整備については、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していく。

(新たな目標設定)

- 今後は、航空路線及び便数の増加がもたらす利用者便益に着目した指標として「国内航空サービス提供レベル」を新たに採用する予定。これは、国内航空の提供座席数に飛行距離を掛けたもので、国内旅客需要を反映すると同時に、航空ネットワークの広がりをあらわした指標である。
- 具体的には、平成 13 年度の 1,268 億座席キロを、国内需要の増加に的確に対応していくことにより、平成 19 年度に 1,500 億座席キロにすることを目標とする。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

平成 15 年度における新規の取組

- 東京国際空港(羽田)の再拡張事業の着工に備えて、必要な調査の先行実施。
- 広島、青森空港の就航率改善のための C A T 化の整備に着手する。

担当部局等

担当部局：航空局飛行場部計画課

関係部局：航空局監理部航空事業課

政策目標 12 国際競争力の強化

国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること

(1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する

世界経済のグローバル化の進展による国際的な大競争時代の到来を背景に、我が国経済の新たな発展のため、高コスト構造の是正、我が国産業競争力の強化が政府レベルでの課題と認識され、国際間競争が激化を続ける中、物流分野において、コストを含めて国際的に競争力ある水準の市場を構築することが現在の政府の目標となっている。このため国際海上輸送について、全体効率的な輸送体系を実現し、陸上から海上輸送一貫した輸送コストの低減を目指す必要がある。

業績指標：国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率 **目標値：国際コンテナ貨物 20% (H18)**
国際ばら貨物 10%

業績指標 42：国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率

(指標の定義)

国際コンテナ貨物の陸上輸送コストについてコンテナターミナルの施設配置が平成 7 年のまま推移した場合に対する拠点的整備を行った場合の削減率。(国際コンテナ貨物)

国際ばら貨物の陸上輸送コストについて多目的国際ターミナルの施設配置が平成 7 年のまま推移した場合に対する拠点的整備を行った場合の削減率。(国際ばら貨物)

(目標値設定の考え方)

陸上輸送コストを最小化するコンテナターミナルの拠点的配置により、21 世紀初頭に平成 7 年に比べ約 3 割削減するとの政策目標に対する平成 18 年での値。(国際コンテナ貨物)

陸上輸送コストを最小化する多目的国際ターミナルの拠点的配置により、21 世紀初頭に平成 7 年に比べ約 2 割削減するとの政策目標に対する平成 18 年での値。(国際ばら貨物)

(考えられる外部要因)

産業立地状況の変化

多目的国際ターミナルの拠点的整備

船舶の大型化など輸送形態の変化等に対応した拠点的配置等効率的なバルク貨物輸送システムの維持・拡充を図る

港湾の 24 時間フルオープン化の推進

低コストかつ 24 時間フルオープン化に対応した自動化ターミナル運用システムの確立を図る

コンテナターミナル経営環境の改善によるコスト・サービス競争力の確保

港湾施設の長期リース制度の導入等、コンテナターミナル経営環境の改善を図る

予算額 1,375 億円 (H15)

他の関係主体

港湾管理者

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 業績指標である国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コスト削減率は、平成 12 年において国際コンテナ貨物が 10%、国際ばら貨物が 5%の削減となっている。
- 国際海上コンテナターミナル整備事業、多目的国際ターミナル整備事業の事後評価(試行)において、陸上輸送コストの削減が確認されている。
- アジア諸国との水平分業の進展等により海上コンテナ輸送が着実な伸びを示す一方で、アジア主要港が中継貿易を増大させながら規模の拡大とサービス水準の向上・コスト低減を図る等、アジア域内において港湾間競争が激しさを増している。我が国の港湾コストはアジアの主要港に比べ高い水準であり、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現が課題となっており、港湾コスト 3 割削減を目標とする、先導的・実験的な取組みを実施するところである(スーパー中枢港湾の育成)。このため、コンテナターミナルの適正配置の指標である国内陸上輸送コスト削減で

過去の実績値の推移(国際コンテナ貨物)

	H7	H12
	0%	10%

過去の実績値の推移(国際ばら貨物)

	H7	H12
	0%	5%

5 年に一度の調査のため H14 の実績値はなし(次回の実績値の判明は H17)

主な施策等

主な施策の概要

中枢国際港湾等の整備

荷主と船社の港湾選択行動によるベストバランスに基づく全体効率的な物流体系の構築の観点から中枢・中核国際港湾において国際海上コンテナターミナルの選択的重点投資を実施

は、国際競争力の強化を示す指標として不十分となっており、港湾コストを含めた国際海上貨物輸送トータルのコスト削減を示す指標が必要となっている。

- ・ 海上輸出入貨物の約 85%が、我が国のエネルギーや基幹産業を支えるばら貨物となっている。経済活性化を図るためには、これらばら貨物についても安定的かつ低廉な輸送を実現することが必要であり、コンテナ貨物と同様にトータルの輸送コストの削減を目指す必要がある。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 14 年度は、中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備については 15 港で整備を実施。多目的国際ターミナルの整備については、69 港で整備を実施している。その中で岸壁の整備が完了したコンテナターミナルは 6 港、多目的国際ターミナルは 8 港であり、その中でそれぞれ 4 港、3 港が一部供用されている。

今後の取組の方向性

- ・ 今後も引き続き大水深コンテナターミナルの整備等を進めていく。
- ・ 世界の主要港との間で国際港湾としての競争が激化していることを踏まえ、陸上輸送だけでなくトータルの輸送コストを削減する必要があることから、ハード面だけでなく低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資するソフト施策を実施する。

(新たな目標設定)

- ・ 新たな指標として「国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率」を設定する。
- ・ 国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合である。
 - 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応による低減
 - 港湾コスト：ターミナル稼働率向上等による低減
 - 陸上輸送コスト：効率的な施設配置による低減
- ・ 平成 14 年の輸送コストを基準値として、我が国の経済社会のふさわしい新たな物流システムの形成を目指し、我が国のトータル輸送コスト最小化の観点から、平成 20 年代中頃における全体効率性が確保された状態として、現況の輸送コストから 1 割程度の低減を目指す。
- ・ 上記の長期目標設定を踏まえ、平成 19 年までに達成可能な値として、平成 14 年比 5%の輸送コストの低減を目指す。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

平成 15 年度における新規の取組

スーパー中枢国際港湾の育成(政策アセスメントを実施)

- ・ ハードの整備に加えソフト面の規制改革を先導的・実験的に展開し、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するスーパー中枢港湾を育成する。

担当部局等

担当部局：港湾局計画課

関係部局：海事局港運課

政策目標 12 国際競争力の強化

国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること

(2) 国際航空需要の増大に応じた空港容量を確保する

経済・社会活動のグローバル化、ボーダーレス化の進展に伴い、国際航空旅客・国際貨物は、今後も引き続き増大していくことが予想されており、我が国の国際航空需要の約9割が集中している三大都市圏の空港容量を確保し、国際拠点としての機能を強化していく必要がある。

業績指標：三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量 **目標値：5,700万人(H17) 410万トン**

業績指標 43：三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量

(指標の定義)

三大都市圏の国際空港の年間国際旅客容量及び年間国際貨物容量

・三大都市圏の国際空港：新東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港（現況：名古屋空港）

(目標値設定の考え方)

三大都市圏の国際空港の整備による空港の処理能力の向上を、旅客容量及び貨物容量により表し、目標年度までの整備計画に基づき目標値を設定した。

(考えられる外部要因)

・空港内地権者との調整（平行滑走路関連）（新東京国際空港）

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		4,300万人 290万トン*	4,300万人 290万トン	4,900万人 310万トン

*指標値の算出方法を精査した

主な施策等

主な施策の概要

新東京国際空港（成田）の整備

引き続き話し合いによる本来の2,500m平行滑走路の早期整備に向け、最大限の努力を行う。また、エプロン等基本施設の整備、第1旅客ターミナルビルの改修工事、貨物施設の能力増強等を実施していく。

予算額：公団事業費 1,070 億円、直轄事業費 25 億円(H15)

関西国際空港の整備

2007年の供用開始を目標として進められている二期事業については、予定通り用地造成を進めることとし、供用開始に必要な施設については、今後の需要動向や会社の経営状況等を見つつ行う。

予算額：会社事業費 941 億円、国直轄事業費 4 億円(H15)

中部国際空港の整備

2005年開港

予算額：会社事業費 691 億円、国直轄事業費 132 億円(H15)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成14年度は新東京国際空港において暫定平行滑走路の供用を開始したことにより三大都市圏の国際空港の年間国際旅客容量及び年間国際貨物容量の平成14年度の実績値は旅客4,900万人、貨物310万トンとなった。
- ・需要については、平成13年度は米国における同時多発テロの影響により、国際航空需要が一時的に落ち込み、三大都市圏の国際空港の年間国際旅客数及び年間国際貨物量は旅客3,916万人、貨物246万トンであった。また、平成14年度末以降はイラク戦争及びSARS問題の影響により、需要の一時的な落ち込みが予想される。

(施策の実施状況)

- ・現在のままでは目標年度までに国際拠点空港の処理容量が不足するため、長期的な整備計画に基づき整備を実施している。

今後の取組の方向性

- ・目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。
- ・国際拠点空港については、それぞれの空港が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こととし、各空港ごとに民営化を進めていく。

(新たな目標設定)

- ・今後は、空港整備に伴う航空便数の増加等がもたらす利用者便益の向上に着目した指標として「国際航空サービス提供レベル」を新たに採用する予定。これは、国際航空の提供座席数（貨物の場合は最大重量）に飛行距離を掛けたもので、国際航空需要とそれに応じたサービス提供量を表した指標である。
- ・具体的には、平成13年度の3,177億座席キロ(旅客)・207億トンキロ(貨物)を、国際航空需要の増加に的確に対応していくことにより、平成19年度に4,800億座席キロ・300億トンキロにすることを目標とする予定。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

担当部局等

担当部局：航空局監理部総務課航空企画調査室

関係部局：航空局飛行場部新東京国際空港課、航空局飛行場部
関西国際空港・中部国際空港監理官

政策目標 12 国際競争力の強化

国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること

(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

今後、国際航空需要は増加することが見込まれており、これに適切に対応するためには、空港の整備に合わせて、特に混雑している北太平洋ルート上の航空交通容量を拡大していく必要がある。

業績指標：国際路線（北太平洋ルート）の年間航空交通容量 目標値：7分間隔（H16）

業績指標 44：国際路線（北太平洋ルート）の年間航空交通容量

(指標の定義)

増大する国際航空需要（北太平洋ルートにおいて平成8年5.35万機、平成12年8.98万機）に対応するため、次世代航空保安システムの導入に伴い管制間隔を短縮することにより、年間の国際航空交通容量を増加させることを目標とした指標。

- ・北太平洋ルート：日本と北米との間を結ぶ複数の航空路であり、我が国周辺の国際航空路線のなかで混雑が顕著であるルートであることから、この管制間隔は容量の拡大を示す指標である。
- ・10分または15分：管制が航空機への飛行速度を指定する場合には10分間隔、指定しない場合には15分間隔。

(目標値設定の考え方)

次世代航空保安システムの導入に伴い、国際航空路線においても、航空機の位置情報を航空管制官がより正確に把握できるようになることにより、現在の約半分の管制間隔を実現することを目標とする。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
10分又は15分	10分又は15分	10分又は15分	10分又は15分	10分又は15分

主な施策等

主な施策の概要

次世代航空保安システムの整備

平成15年度に運輸多目的衛星（MTSAT）新1号機を打上げ、平成16年度に運用を開始する。
 予算額：約140億円(H15)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

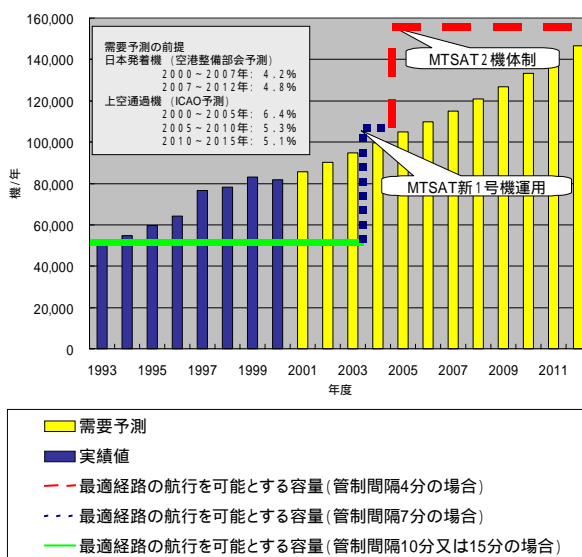
(指標の動向)

- ・最も混雑している北太平洋ルートにおける航空交通量は今後も増加することが予測されているため、現状の管制間隔（10分又は15分）では最適経路を航行できる航空機の割合が減少すると見込まれる。（図表）

(施策の実施状況)

- ・平成15年の打上げを目指し、運輸多目的衛星（MTSAT）航空衛星地球局の整備を引き続き実施中である。

北太平洋ルートにおける航空交通量の予測と最適経路の航行を可能とする航空交通容量



今後の取組の方向性

- ・今後も次世代航空保安システムの整備を継続する。

(新たな目標設定)

- ・今後は、アウトカムを表すより適切な指標として「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」を新たに採用。
- ・国際航空路線の管制間隔が現行15分（一部10分）のため、最適経路を航行できる航空機の割合が65%（平成13年）となっているが、平成15年度のMTSAT新1号機、平成16年度のMTSAT2号機の打上げ後、管制間隔を4分に短縮することにより、100%（平成19年）まで引き上げることを目指す。
 （社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。）

担当部局等

担当部局：航空局管制保安部保安企画課

政策目標 12 国際競争力の強化

国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること

(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する

国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性の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、船舶が安心して航行できるように、ふくそう海域における必要水深及び幅員の確保を図っていく必要がある。

業績指標：船舶航行のボトルネック解消率

目標値：90% (H18)

業績指標 45：船舶航行のボトルネック解消率

(指標の定義)

国際幹線航路の航路幅員、航路水深、航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合

(目標値設定の考え方)

平成 22 年度末に主要幹線航路整備を概成し、ボトルネックを 95%解消するとの政策目標に対する平成 18 年での値。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		75%	76%	78%

主な施策等

主な施策の概要

国際幹線航路の整備への重点投資

浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。

予算額：港湾整備事業費 133 億円 (H15)

他の関係主体

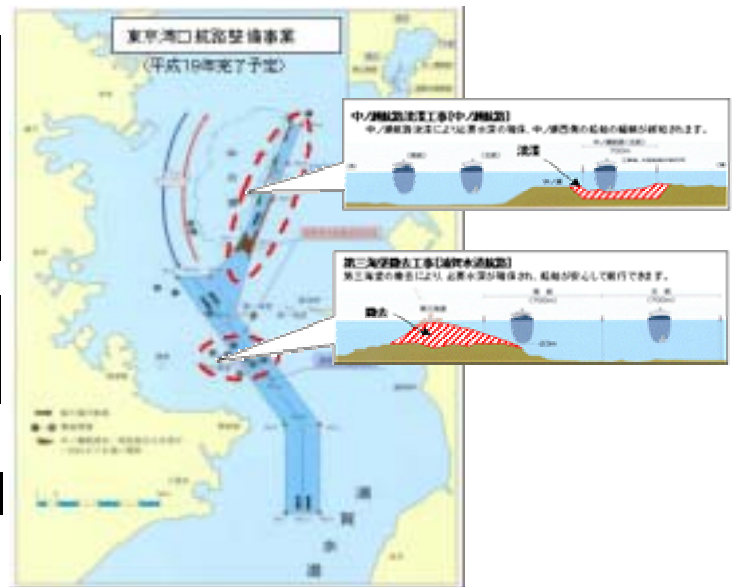
- ・ 地方自治体 (港湾管理者)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 14 年度は、4 航路において整備を実施し、ボトルネック解消率は 78% となり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。



(施策の実施状況)

- ・ 平成 14 年度に整備を行った国際幹線航路のうち、関門航路については、一部区間の航路拡幅に伴い港則法(平成 14 年度)が改正され、通行船舶数が平成 4 年の 40,786 隻から平成 14 年度には 48,405 隻に増加しているが、海難事故発生件数は、年間平均約 40 件が平成 14 年度には 28 件と減少している。
- ・ また、備讃瀬戸航路をはじめとする国際幹線航路 4 航路の浚渫により発生した良質な土砂は、藻場・干潟等の造成に有効活用されており、水環境の改善を図っている。
- ・ 国際幹線航路の事業効果は、一定区間の整備が行われて初めて事業効果を発現することから、整備途中においては事業効果の確認が困難である。
- ・ 現状においては、海難事故は減少しているものの、座礁・乗り揚げ事故は依然として発生しており、安全性が十分に確保されていないため、目標に向けて更なる整備推進が必要である。

今後の取組の方向性

- ・ 今後も、引き続き国際幹線航路の整備を行う。

担当部局等

担当部局：港湾局計画課

政策目標 12 国際競争力の強化

国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること

(5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる

国際競争力のある経済社会の維持・発展のため、国際的な拠点となる空港への都心部からの鉄道アクセスを諸外国の主要空港と比肩しうる水準まで引き上げることが必要である。

業績指標：都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台 目標値：2空港（H18）
以内である三大都市圏の国際空港の数

業績指標 46：都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数

(指標の定義)

- ・新たな空港アクセス鉄道の整備等により、新東京国際空港を含めて三大都市圏の国際空港から都心部までの所要時間が30分台以内となることを目標とした指標である。
- ・三大都市圏の国際空港：新東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

(目標値設定の考え方)

- ・平成18年度までに整備が予定されている鉄道路線が開業した場合の値。

(考えられる外部要因)

地方公共団体及び関係住民との調整

(施策の実施状況)

- ・ニュータウン鉄道等整備事業費補助による整備を実施している。なお、成田高速鉄道アクセスを整備するにあたり、対象事業費に対する補助率を嵩上げ（18% 1/3）した。（平成14年度 予算額 34億円）

今後の取組の方向性

上で記したように、中部国際空港アクセス鉄道を着実に整備することにより業績目標は達成できるが見込みであるが、その後も引き続き平成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、新東京国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。

担当部局等

担当部局：鉄道局都市鉄道課
関係部局：鉄道局財務課

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
1空港	1空港	1空港	1空港	1空港

主な施策等

主な施策の概要

空港アクセス鉄道の整備

ニュータウン鉄道等整備事業費補助

- ・空港アクセス利便の向上のために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の18%。ただし成田高速鉄道アクセスに関しては3分の1）を補助している。

（平成15年度予算額 48億円）

他の関係主体

鉄道事業者（事業主体）、地方公共団体（協調補助）、空港管理者（空港内インフラ整備）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成16年度に予定される中部国際空港アクセス鉄道の開業に向け、整備を実施している。その開業により、業績目標は達成できる予定である。

（空港から都心部まで30分以内で結ばれる予定）

政策目標 13 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

(1) 空港・港湾・道路等の連携を強化する

効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備する必要がある。

業績指標：主要な空港・港湾への連絡率

目標値：44% (H14)

実績値：45%

業績指標 47：主要な空港・港湾への連絡率

(指標の定義)

- ・「連絡率」とは、高規格幹線道路と地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路等のICから10分以内の連絡が可能な空港・港湾の割合をいう。
- ・対象となる空港・港湾の数： 空港50、港湾118（対象港湾の数は、港湾の格下げ等により、当初に比べて減少している。）

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(施策の実施状況)

平成10年から平成14年の間に、アクセスを達成した空港及び港湾は、次のとおりである。

空港：新千歳空港、女満別空港、秋田空港、山形空港、福島空港、富山空港、名古屋空港、山口宇部空港、出雲空港、熊本空港、大分空港

港湾：函館港、苫小牧港、室蘭港、八戸港、能代港、酒田港、常陸那珂港、千葉港、大洗港、新潟港、名古屋港、東予港、須崎港、呉港、尾道糸崎港、福山港、宇部港、三田尻中関港、小野田港、北九州港、博多港、佐世保港、別府港、津久見港、宮崎港、金武湾港

今後の取組の方向性

- ・効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路については、今後とも重点的に整備する。

(新たな目標設定)

- ・今後は、より重点的な投資を行うため、対象となる空港・港湾を峻別した「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」を新たな指標として採用。
- ・平成14年度の実績値59%を、平成19年度までに68%まで向上させることを目指す。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		36%		45%

主な施策等

主な施策の概要

拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備

物流の効率化と交通の円滑化を図るため、拠点的な空港、港湾との連携を強化する。

他の関係主体

地方公共団体（補助事業等の実施主体）

担当部局等

担当部局：道路局企画課道路経済調査室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課、地方道・環境課、都市・地域整備局街路課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・全体としては、目標の達成に向けて着実に進捗しているものといえる。
- ・空港とのアクセスについては、平成14年度末の目標値である58%を達成し（実績値58%）、港湾とのアクセスについては、平成14年度末の目標値である38%を上回った（実績値40%）。
- ・進捗は順調であることから、引き続き円滑な事業執行に努めるほか、公共事業をめぐる状況にかんがみ、今後、事業実施に伴う一層の効率化・重点化を図る必要がある。

政策目標 13 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

(2) 複合一貫輸送を促進する

我が国の物流高コスト構造の是正を図る観点から、国内貨物輸送分野において、適切な輸送モードの選択が可能なマルチモーダルな交通体系の構築を目指すことが重要である。特に、大量性、低廉性といった輸送特性を有するとともに、環境への負荷も少ない内航海運の活用を進める必要がある。

業績指標：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 目標値：80% (H18)

業績指標 48：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

(指標の定義)

複合一貫輸送内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏内の人口の割合。複合一貫輸送とは、海上輸送と鉄道、トラック輸送を組み合わせ、ドア・ツー・ドアの輸送を完了する輸送方式をいう。

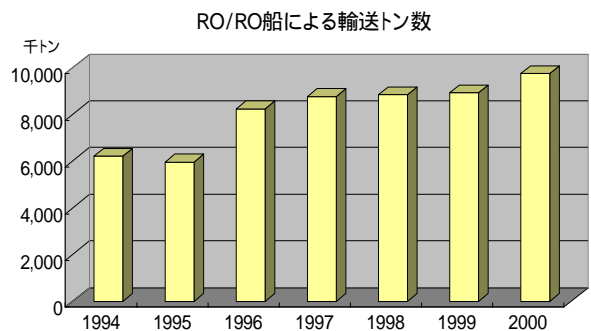
(目標値設定の考え方)

21世紀初頭に複合一貫輸送のメリットを享受できる圏域を人口ベースで概ねカバーし、約9割とするとの政策目標に対する平成18年での値。

(考えられる外部要因)

生産・消費地の立地状況

- これらの内貿輸送貨物については、定時性の確保が重視されており、港湾利用者等の意見を汲み取りながら結節点となる港湾の更なる機能向上のための取組みが必要と考えられる。



(施策の実施状況)

- 平成14年度は、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルについては14港で整備を実施している。その中で岸壁の整備が完了した内貿ターミナルは5港であり、3港において一部供用されている。
- 外洋に面した港湾においては、静穏にも関わらずうねり等長周期波により荷役に障害を受ける場合があるとの港湾利用者からの指摘があり、これらへの対応も求められている。

今後の取組の方向性

- 今後も複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備等、機能強化等を進め、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性の更なる向上を図ること等により、円滑な物流活動の促進を図る。
- 引き続き、マルチモーダルな交通体系を目指すべく、海上輸送における定時性を図るための静穏度確保等について検討する。

担当部局等

担当部局：港湾局計画課
関係部局：道路局

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	75%		79%	79%

主な施策等

主な施策の概要

複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備

船舶の大型化や高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場を有し、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する。

予算額 56億円 (H15)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ターミナルの整備とともに、各港へのアクセス道路の整備も進められ、国民が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー圏の平成14年度の実績値は79%であり、目標の達成に向けて順調に指標は推移している。
- 内貿ターミナルからの陸上輸送半日往復圏の人口カバー率が上昇するとともに、コンテナ船やRoRo船の輸送貨物量は平成10年～12年にかけてコンテナ・シャーシ貨物量が約24% (16百万トン) 増加している。

政策目標 14 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

(1) 不動産証券化市場を健全に発展させる

不動産の証券化は、約1,400兆円と言われる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成を可能にするものであり、有望な新市場として育成していく必要がある。

業績指標：不動産証券化市場規模

目標値：5兆円（H14）

実績値：9兆円

業績指標 49：不動産証券化市場規模

(指標の定義)

主たる投資対象を不動産とするJリート、不動産特定共同事業、SPC等の資産規模

(目標値設定の考え方)

平成13年度は平成12年度比1兆数千億円拡大見込み。平成14年度も平成13年度比同程度の規模拡大を見込む。

(考えられる外部要因)

- ・金融機関の不良債権処理、企業の資産リストラの動向
- ・金融市場の動向

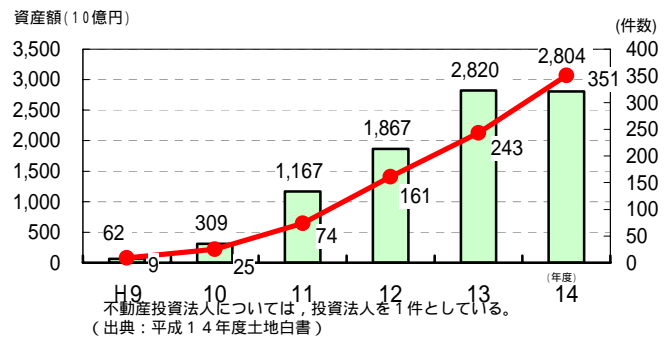
過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	3兆円	6.2兆円	9兆円

(2兆8千億円拡大)となり、目標値を大幅に上回ることとなった。

- ・この内訳を見ると、Jリート市場については、非上場を含む7つの投資法人による不動産の総取得額は約9,000億円となっている。

不動産証券化の実績の推移



主な施策等

主な施策の概要

証券化促進のための環境整備

税制改正、制度改善、投資インフラ整備等により証券化市場活性化のための環境整備を進め、Jリート等による不動産取得の促進、投資家層の拡大を図る。

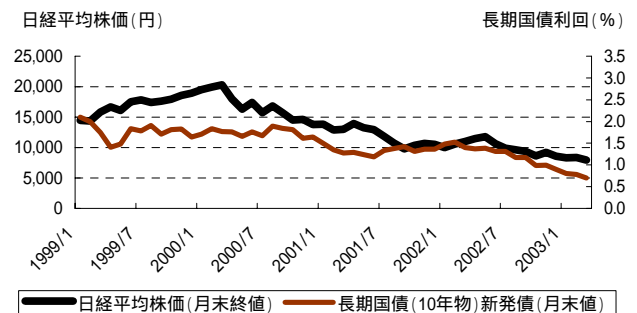
投資家に対する普及・啓発活動

リスクに関する理解等、不動産証券化商品の特性についての投資家の理解を促進することにより、継続的な証券化市場の育成を図る。

予算額：14百万円（H15）

- ・平成14年度に5兆円の市場規模を達成するという目標については、過去の実績等から拡大規模を推計したものである。実際には、下記関連施策の実施による証券化市場への物件供給の拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、また外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストラの本格化に伴う証券化ニーズの拡大、株式市場の低迷や低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が予想以上に進んだことが目標の大幅な達成に寄与したものと考えられる（グラフ）

日経平均株価及び10年物長期国債利回りの推移



長期国債(10年物)新発債(月末値)：日本銀行ホームページ統計・データ「債権市場利回等」より抜粋

他の関係主体

金融庁（投信法・SPC法を所管）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・実績値については、平成12年度において3兆円程度の市場規模に対して、平成13年度においてすでに6兆2千億円規模を達成（2兆8千億円拡大）し、平成14年度の目標値を上回っており、平成14年度においては9兆円の市場規模

(施策の実施状況)

- ・平成13年度税制改正において、Jリート等に係る不動産流通税の特例が措置され、平成14年度末までに45件、2,770億円の適用申請があった。
- ・平成14年度税制改正において、上場Jリート等の株式とのイコールフットイングを実現し、個人投資が促進された。
- ・不動産特定共同事業法、宅地建物取引業法(取引一任代理等)等、法律の適正な運用を行った。
- ・社団法人 不動産証券化協会と連携し、投資家に対するきめ細かな普及・啓発活動を行ってきた。

今後の取組の方向性

- ・不動産証券化市場規模自体は順調に拡大しているが、市場の健全な発展のためには、証券化市場への物件供給の拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上が不可欠であり、税制の整備、法律の適正な運用、投資家に対する普及・啓発活動の実施等により、引き続き不動産証券化市場の活性化を図っていく必要がある。

(新たな目標設定)

- ・今後は、引き続き不動産証券化市場規模の拡大を目標とし、平成16年度までに14兆円の市場規模を目指す。
- ・H15年度は2兆数千億円拡大見込み(H14年度並み)、H16年度も同程度の規模拡大を見込むことから、H14年度比概ね5兆円拡大し、14兆円を政策目標とする。

平成15年度における新規の取組

Jリートの配当課税及び譲渡益課税の軽減

個人金融資産を不動産証券化市場へ振り向け、不動産取引の活性化・資産デフレの解消を図るため、平成15年度税制改正において、Jリート等の配当課税及び譲渡益課税について、株式とイコールフットイングをとった軽減措置等を講じることとした。

- ・見込まれる効果：投資家層の一層の拡大
- ・減収見込額：13億円

担当部局等

担当部局：総合政策局不動産課

政策目標 14 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

(2) 中古住宅・不動産流通を促進する

わが国の中古住宅市場は、中古住宅取引量の全住宅取引量（新築住宅着工戸数＋中古住宅取引戸数）に占める割合で見ると12%程度であり、アメリカの約76%、イギリスの約88%、フランスの約71%などと比べ、低い水準にある。また、住宅の平均耐用年数が、英国75年、米国44年に対しわが国は26年であるなど、住宅ストックを長く活用している状況にはない。こうした短いサイクルでの建替えは、建設廃材の発生量にも大きく影響し環境面でも問題となっている。こうした中で、中古住宅・不動産流通の促進を進める必要がある。

業績指標：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 目標値：200千件（H17）

業績指標：中古住宅の流通量 目標値：20万戸（H15）

業績指標 50：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

（指標の定義）

年度末における指定流通機構の売り物件登録件数（在庫数）

（目標値設定の考え方）

今後の中古不動産市場が堅調な伸びを示すものとして設定

（考えられる外部要因）

地価の下落

主な施策等

主な施策の概要

中古住宅の住宅性能表示制度の普及促進

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、中古住宅の住宅性能表示制度の普及を促進する。

中古住宅の評価システムの確立

宅建業者が中古住宅を評価する際に活用できるよう策定された価格査定マニュアル（戸建住宅、中古マンション）について、リフォームや履歴情報等といった中古住宅の質や管理状況等を適切に価格査定に反映することにより、良質な中古住宅の流通を促進。

不動産市況情報の提供促進

消費者が不動産取引する際の目安として活用できるよう、指定流通機構が保有する戸建住宅や中古マンションの最新3ヶ月の平均取引価格などの市況情報について、地域別（県別及び県庁所在地別等）、物件種別（戸建住宅及び中古マンション）、築年別、広さ別にインターネット上で提供することにより、不動産流通の活性化を促進。

不動産統合サイトの構築

不動産流通4団体が全国統一の不動産物件情報提供サイトを構築することにより、消費者がインターネットを利用して物件探索する際の利便性向上を図り、不動産流通の活性化を促進。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・指定流通機構における不動産仲介物件の登録データ量について

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
160千件	166千件	177千件	182千件	183千件

業績指標 51：中古住宅の流通量

（指標の定義）

各年において中古住宅を持家として取得した世帯の数。

（目標値設定の考え方）

現在の中古住宅流通量16万戸に加え、中古住宅の流通に関する政策努力により追加的に流通量が増加し、2015年に30万戸に達するという試算をもとに、平成15年度における目標値を設定。（5年に一度の調査であり次回調査が平成15年度であるため）

（考えられる外部要因）

地価、住宅価格の下落や市場の金利動向、資金調達可能額の減少等

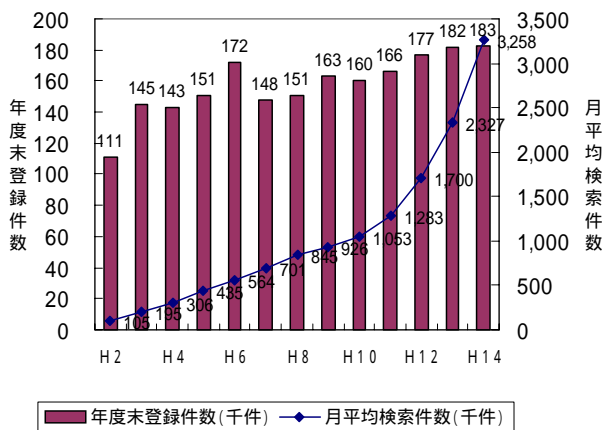
過去の実績値の推移

H6	H7	H8	H9	H10.1～9
14.7万戸	16.1万戸	15.9万戸	15.7万戸	11.6万戸

5年に一度の調査のためH14の実績値はなし（次回調査はH15）。

ては、12年連続の長引くデフレの影響により、平成14年度の実績値は183千件と近年の登録件数の伸びは鈍化しているものの、不動産事業者のレインズ検索件数は急増しており、指定流通機構は積極的に活用されてきている。また、平成15年4月から指定流通機構の一つである(社)西日本不動産流通機構が、インターネット対応の物件情報登録システム(IP型)を導入したことから、すべての指定流通機構がIP型となった。これに伴い、不動産事業者の利便性が向上し、今後は登録データ量の増加が期待される。さらに不動産業界では、業界向けにIP化の推進と登録義務のない一般媒介契約物件等についても指定流通機構に積極的に登録するよう指導しているところであり、今後も指定流通機構の積極的な活用を促進していくことにより、当該業績指標の目標値(H17:200千件)は達成できるものと考えられる。

指定流通機構の活用状況



- ・中古住宅の流通量については、そもそも5年に1度の住宅・土地統計調査を基に実績値を得ているが、次期住調は平成16年度末頃の公表予定。なお、レインズの「一戸建」及び「マンション」の売り物件の成約件数は、平成9年度約6.3万件から年々増加し、平成14年度約7.4万件となっているが、検索件数の増加などレインズ活用が活発化していることもあり、単純に分析することは不可能。
- ・なお、日本の中古住宅の流通量が少ない理由としては、そもそも新築中心に市場が形成されてきたことに加え、生涯住み替え回数も少なく定住志向が強いことや生活様式も変わり今の生活に古い家が合わないこと等のライフスタイルにも起因する一方で、売り手においては市場価格の低下や買い手においては質への不安も大きな理由のひとつとなってきた。このような観点から、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づくりが重要であるとの認識のもと、下記の施策を実施してきたところである。

(施策の実施状況)

中古住宅の品質、市場価格等の透明性を確保するため、以下の施策を実施。

- ・平成14年8月に住宅性能表示制度の対象を中古住宅にも拡大し、住宅の現況や性能を検査・評価する仕組みを整備し、同年12月より制度運用を開始。
- ・価格査定マニュアルについては、中古住宅の質や管理状況が価格査定に反映されるよう、平成14年3月に戸建住宅を、平成15年3月に中古マンションを改訂済。
- ・不動産市況情報については、平成9年10月より順次、情報提供を開始し、平成15年4月からは全国に4つ設置されている全ての指定流通機構のホームページにおいて、中古不動産(戸建住宅、中古マンション)の平均取引価格等の情報を

提供中。

- ・不動産統合サイトについては、平成14年度に不動産流通4団体がサイトに参加するにあたって必要となる条件整備を行い、これまでに4団体全てがサイト参加を決定したため、平成15年度中に稼働予定。

今後の取組の方向性

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であり、引続き以下のとおり施策を推進。

- ・住宅性能表示制度についてより一層の周知を図り、普及を促進する。
- ・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。
- ・不動産市況情報については、さらにきめ細かい市況情報の提供について検討するとともに、消費者に対して周知拡大を図っていく。
- ・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等、消費者にとって有意義な情報も掲載すること等により、不動産に関するワンストップサービスとなるよう構築を図り、平成15年度中の稼働を目指す。

平成15年度における新規の取組

- ・価格査定マニュアルについては、平成15年度に土地価格査定マニュアルを改訂予定。
- ・不動産統合サイトについては、平成15年度中の稼働を目指す。
- ・個別の不動産取引価額等の情報について、広く一般の多様な活用を可能とする観点から、不動産取引価額等の情報開示について検討し、平成15年度中に結論を得る。
- ・見込まれる効果：不動産流通の促進

担当部局等

担当部局：住宅局住宅政策課、総合政策局不動産課
 関係部局：住宅局住宅生産課、土地・水資源局土地情報課

政策目標 14 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

(3) 住宅リフォーム市場を活性化させる

住宅ストック総数が約 5,200 万戸(推計)となるなど、量的な面を中心とした充足が進む一方、新耐震基準施行以前に建築された既存住宅ストックが全住宅ストックの約半数を占めるなど住宅の質的な面は十分とは言えない中で、新設住宅着工戸数が平成 14 年度で 114 万戸程度と年々減少傾向となっており、良質な住宅ストックの形成や安心・安全で快適な居住環境の整備並びに既存住宅の流通促進の観点から、住宅リフォーム市場の活性化を図ることが求められている。

業績指標：リフォームの市場規模

目標値：430 万戸 (H13~H17)

業績指標 52：リフォームの市場規模

(指標の定義)

第八期住宅建設五箇年計画から既存ストックの活用という点を従来より重視し、増改築件数を明示した。増改築は、増築及び 10 ㎡以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事を指す。

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画において、平成 13 年度から 17 年度までで 430 万件の増築及び 10 ㎡以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事を見込む、としている。

(考えられる外部要因)

新築住宅着工戸数の減少、所得の低下等

過去の実績値の推移

H8~12

330 万戸

H13~H17 の 5 ケ年の実績値については、H15 の調査結果をもとに推計予定。

主な施策等

主な施策の概要

住宅リフォームに係る情報提供他

インターネットを活用したリフォーム事業者や住宅リフォーム工事標準契約書式等の情報提供や増改築相談員制度等による人材育成等を実施。また、リフォームに関する相談窓口の設置、地方公共団体が行うリフォーム相談会等への支援を行う。

増改築工事における瑕疵保証保険制度の活用

増改築工事(10 ㎡以上で費用 500 万円以上のもの)に対し、構造耐力上主要な部分等に係る瑕疵保証保険制度を活用。

リフォームしやすい S I 住宅や長寿命木造住宅等の開発・普及

長期耐用性を有しリフォームしやすい S I 住宅や長寿命木造住宅等の開発・普及により、結果としてリフォーム促進が図られる。

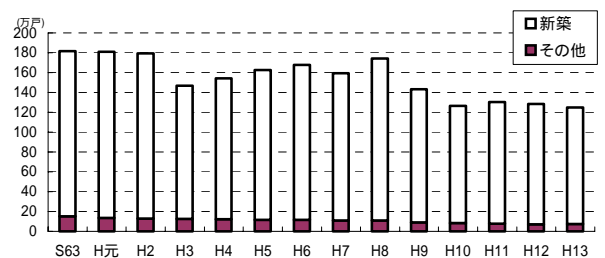
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

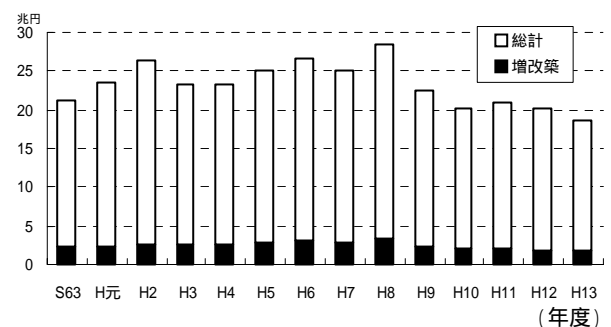
リフォームの市場規模(増築及び 10 ㎡以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事)については、そもそも 5 年に 1 度の住宅・土地統計調査を基に実績値を得ているが、次期住調は平成 16 年度末頃公表予定。なお、建築着工統計等を用い、この数年の増改築の工事件数及び工事金額をみると、横這いもしくはやや減少となっているが、バリアフリーのための改修工事件数は住宅・土地統計調査以外に実績把握が困難であるため、指標全体の動向の分析は現段階では困難である。

住宅着工戸数の推移



資料：建築着工

住宅に関する工事費総額(予定額)の推移



資料：建築着工

(施策の実施状況)

リフォーム市場の活性化を図るため、以下の施策を実施。

- ・住宅リフォーム事業者等の情報提供（リフォネット）
- ・増改築工事に係る瑕疵保証保険制度の創設（平成 14 年 6 月創設）

今後の取組の方向性

リフォーム市場の活性化を図られよう、以下のとおり施策を推進。

- ・インターネットを通じて信頼できるリフォーム事業者の検索・照会、リフォーム費用の概算などが可能なリフォームに関する総合的な情報サイト（リフォネット）の内容の充実と普及を図る。また、リフォームに関する相談窓口の設置、地方公共団体等が行うリフォーム相談会等への支援を行う。
- ・増改築工事に関する瑕疵保証が円滑に実施されるよう、瑕疵保証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。
- ・平成 15 年度中に S I 住宅（スケルトン・インフィル住宅）の指針の策定等、普及・啓発によりリフォーム市場の活性化を図る。

平成 15 年度における新規の取組

建物部品の標準化等

優良住宅部品認定制度を通じた住宅部品の寸法、性能等について標準化等、建物部品についての更なる標準化に向けた取組みを進める。

- ・見込まれる効果：質の高い住宅の整備促進

担当部局等

担当部局：住宅局住宅政策課

関係部局：住宅局住宅生産課

政策目標 15 公正で競争的な市場環境の整備

公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること

(1) 建設業における不良・不適格業者を排除する

不良・不適格業者を放置することは、適正な競争を妨げ、公共工事の品質確保、コスト縮減、適正な施工体制の確保等の支障となるとともに、技術力、経営力等を向上させようとする優良な建設業者の意欲を削ぎ、ひいては建設業の健全な発達を阻害するものであることから、それらの排除を促進していく必要がある。

業績指標：「発注者支援データベース・システム」の導入状況 目標値：100%（H18）

業績指標 53：「発注者支援データベース・システム」の導入状況

都道府県：98%、指定都市：100%、市区町村16%）が活用しているという結果が得られている。

(指標の定義)

発注者支援データベース・システムとは、発注者が監理技術者等の専任制及び経営事項審査に係る技術職員数の虚偽申請に対するチェックを行うものである。導入が促進されることにより、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除が促進され、公共工事の質の確保、透明性の高い入札契約の実現、公正な競争に基づく健全な建設市場の育成が図られる。

(目標値設定の考え方)

導入状況の伸び率及び施策の重要性を勘案して、国土交通省及び所管特殊法人等のうち「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」の対象となる法人において100%達成を目標とする。

(施策の実施状況)

- 平成14年10月、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、発注者支援データベースを積極的に活用して監理技術者の現場専任制を確認するよう要請。

今後の取組の方向性

- 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。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
55%	62%	62%	75%	79%

平成15年度における新規の取組

技術者データの充実と検索システムの整備

- データベースに新たな情報を付加することにより、技術者データを充実させるとともに、検索システムの改良を行う。
 - 継続学習履歴や民間工事に係る情報の追加
 - 工事成績データベースとのリンク
 - 技術者個人名による検索のためのシステムの改良

担当部局等

担当部局：総合政策局建設業課
関係部局：大臣官房技術調査課

主な施策等

主な施策の概要

発注者支援データベースを活用した監理技術者の現場専任制の確認の徹底

全ての発注者に対し、入札前、入札後契約前、契約後の各段階において、発注者支援データベースの活用等による監理技術者の現場専任制の確認を徹底させる。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は79%であり、目標の達成に向けて指標は向上している。
- そのうち、国土交通省における導入状況は、平成11年度に既に100%に達しているもの、所管法人等の導入実績は平成14年度で未だ64%に留まっている。
- なお、参考までに、平成14年度に行った「入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況調査結果」によれば、全発注者における発注者支援データベースの活用状況は、平成13年度末時点で18%(国：56%、特殊法人等：43%、

政策目標 15 公正で競争的な市場環境の整備

公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること

(2) 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する

公共工事は、国民の税金を原資として、良質な社会資本整備を効率的に行うことが求められているものであり、その入札及び契約の適正化を推進することにより、公共工事に対する国民の信頼の確保とこれを請け負う建設業の健全な発達を図る必要がある。

業績指標：「公共工事入札契約適正化法」に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況

目標値：100%（H14）
実績値：100%

業績指標 54：「公共工事入札契約適正化法」に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況

(指標の定義)

情報の開示を進めることにより、公正で透明性の高い入札契約の実現を図るため、平成13年4月より施行された「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」により義務付けられた、各年度の発注の見通し等、入札及び契約の過程・内容に関する情報の公表の状況。

(目標値設定の考え方)

公共事業の太宗を占め、かつ「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」を所管する国土交通省において、他の発注者の範となるべく、同法により義務付けられた公表すべき事項の100%達成を目標とする。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	67%	100%	100%

主な施策等

主な施策の概要

国土交通省直轄工事における入札契約関係情報の公表制度の策定

国土交通省直轄工事の発注見通し、入札及び契約の過程並びに契約の内容等に係る情報の公表についての手続を定め、各地方整備局において実施することにより、入札契約における透明性の向上を実現する。

通達の施行：平成13年4月1日

入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況のフォローアップ

毎年度入札契約適正化法に基づく措置状況調査を行い、各発注者に対し必要な措置を講じるよう入札契約適正化法に基づき要請。

他の関係主体

・財務省、総務省（両省とも入札契約適正化法の共管省庁）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成14年度の実績値は100%であり、目標は達成。
- ・一方、入札契約適正化法においては、情報の公表による透明性の確保のほか、競争性の向上、不正行為の排除の徹底及び適正な施工の確保を入札契約の適正化の基本原則として定めているところであり、これらについても引き続き措置を徹底し、国土交通省等（国及び特殊法人等）における入札契約の適正化を推進する必要がある。

(施策の実施状況)

- ・平成13年度より、国土交通省直轄工事において、「工事に係る発注の見通しに関する事項の公表について」（平成13年3月30日付け国土交通大臣官房長通達）及び「工事における入札及び契約の過程並びに契約の内容等に係る情報の公表について」（平成13年3月30日付け国土交通大臣官房長通達）に基づき、各地方整備局において、入札契約適正化法により義務付けられた事項について公表しているところ。
- ・入札契約適正化法第17条に基づき、国、特殊法人等、地方公共団体の全ての発注者を対象として、平成13年度における同法及び適正化指針の措置状況を調査し、平成14年9月に概要を公表したところ。
- ・当該調査結果に基づき、必要な措置を講じるよう、財務省・総務省と連携して、平成14年10月に全ての発注者に対し、入札契約適正化法第18条に基づく要請を行ったところ。

今後の取組の方向性

- ・入札契約適正化法の施行に伴い、国土交通省における公共工事の入札及び契約に係る透明性は確保されたところであり、引き続き、透明性・競争性の向上、不正行為の排除の徹底、適正な施工の確保に努め、入札契約の適正化を推進。
- ・一方、他省庁及び所管特殊法人等を含む国全体で見ると、適正化法により義務付けられている情報の公表については取り組みが進んでいるものの、透明性・公正性の確保のための「入札監視委員会等の第三者機関の設置」や、公正な競争を促進し不正行為の未然防止に効果が期待される「入札時における工事費内訳書の提出」等、適正化指針に

より措置に努めるよう求められている事項については、取り組みが遅れている発注機関もあり、その促進が必要。

（新たな目標設定）

今後は、「公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況」を新たな指標として採用。具体的には、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において努力することが求められている事項のうち、特に重要な次の2事項に関する措置状況を示す。

入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況

- ・ 国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法の対象となる特殊法人等における第三者機関の設置の状況。
- ・ 「入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況調査」で把握された平成13年度末の設置機関の割合75%を、平成18年度末までに100%まで引き上げることを目指す。

入札時における工事費内訳書の提出

- ・ 国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法の対象となる特殊法人等における入札時の工事費内訳書の提出義務付けの状況。
- ・ 「入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況調査」で把握された平成13年度末の義務付け機関の割合56%を、平成18年度末までに80%まで引き上げることを目指す。

平成15年度における新規の取組

重点項目に係る指導の強化

国、特殊法人等及び都道府県・政令指定都市については、適正化指針に定められた努力義務事項のうち、「入札監視委員会等の第三者機関の活用」、「入札参加者による工事費内訳書の提出」を「重点項目として、その具体化を促進する。

担当部局等

担当部局：総合政策局建設業課入札制度企画指導室

関係部局：大臣官房地方課 公共工事契約指導室、大臣官房技術調査課

政策目標 15 公正で競争的な市場環境の整備

公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること

(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

サービス水準が高く、効率的なトラック輸送を実現するためには、トラック市場における競争を活性化するとともに、その競争条件を公正なものとする必要がある。

業績指標：トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 目標値：54% (H18)

業績指標 55：トラック輸送における営業用トラック輸送の割合

(指標の定義)

営業用トラック輸送トン数の全トラック輸送トン数に占める割合。

(目標値設定の考え方)

過去の実績を踏まえ、順調な増加が見込まれるものとして目標値を設定したものの。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
47.2%	49.0%	50.8%	52.0%	集計中

実績値は11月頃集計予定。

荷主が営業用トラックを選択する機会が増加しているものと考えられる。また、自動車関係諸税の軽減のメリットを享受するとともに、自らの車両の輸送効率を向上させるという観点から、自家用トラック使用者の営業用トラックへの転向も進捗したと考えられる。

- ・ 規制緩和の推進による事業者間の競争の進展が、安全等の必要コストを削減した輸送につながっている可能性もある。

(施策の実施状況)

- ・ 平成2年の貨物自動車運送事業法の施行以降、競争促進施策の推進による事業者の経営効率化が進捗してきている。
- ・ 自動車関係諸税の軽減により、自家用トラック保有者のトラック事業への参入インセンティブが高まっている。
- ・ 競争の激化により、安全や環境等の必要コストを削減した輸送が行われるなど輸送の安全の確保があるそかになるケースも散見されており、更なる施策の実施が求められている。

今後の取組の方向性

- ・ 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事後チェック体制の強化を図ったところであり、当面その実施状況を見守って行く必要がある。

担当部局等

担当部局：自動車交通局貨物課

主な施策等

主な施策の概要

トラック事業における規制緩和の推進

平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降漸次経済的規制の緩和を行ってきている。平成15年4月から施行された改正貨物自動車運送事業法においては、営業区域規制や運賃料金規制の廃止を行い、より弾力的な事業運営を促進しているところである。

営業用トラックに係る自動車関係諸税の軽減

自動車取得税や自動車税などの自動車関係諸税に係る税率について、営業用トラックを自家用トラックより軽減している。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成13年度には実績値は52.0%となっており、毎年指標は伸びている。
- ・ 平成2年の貨物自動車運送事業法による規制緩和の結果、トラック事業者は15000社増加し約57,000社となったほか、トンキロあたりの運賃水準については、平成2年を100とすると、平成11年度には86.1となるなど、低廉な運賃料金や質の高いサービスの提供に向けた競争が促進されてきている。この結果、平成13年度において営業用トラックの輸送効率は自家用トラックの約2.5倍となっている。このような高い輸送効率の実現により、

政策目標 15 公正で競争的な市場環境の整備

公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること

(4) 基礎的な土地情報を整備する

土地取引、民間都市開発事業、公共事業等を行うに当たって、土地の境界が不明確であることにより、地権者との権利調整や事業の立ち上げに多大な時間やコストを要することになるなど、土地の流動化・有効利用や公共事業等の用地取得の円滑化に支障を来しているケースが多い。このため、地籍調査を推進し、基礎的な土地情報を整備する必要がある。

業績指標：地籍が明確化された土地の面積

目標値：141千k㎡(H16)

業績指標 56：地籍が明確化された土地の面積

(指標の定義)

地籍調査を実施した面積(地籍調査に準ずる指定を受けた面積を含む)

(目標値設定の考え方)

平成12年度からの第5次国土調査事業十箇年計画(34,000k㎡)の中間年での目標値

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
119千k㎡	124千k㎡	125千k㎡	127千k㎡	129千k㎡

著しくなっていることが考えられる。

調査対象面積に対する実施状況(昭26～平14)

	対象面積 (k㎡)	H14年度末 実績面積 (k㎡)	H14年度末 達成率 (%)
人口集中地域(DID)	12,255	2,224	18
DID以外の宅地	17,793	8,457	48
農用地	72,058	48,460	67
林地	184,094	69,920	38
合計	286,200	129,061	45

(注)対象面積は、全国土面積(377,880k㎡)から国有林及び湖沼等の公有水面を除いた面積である。

(施策の実施状況)

・平成14年度より、外部の専門技術者のより積極的な活用等の観点から都市再生地籍調査事業を創設し都市部を中心とした地籍調査を積極的に推進する等、目標達成に向けて努力している。

今後の取組の方向性

・今後は、「第5次国土調査事業十箇年計画」に基づき、民間の能力・成果の活用を図りつつ地籍調査事業を着実に実施していくとともに、都市部等進捗率が低い地域においても地籍調査を積極的に促進することにより、基礎的な土地情報の整備を推進していく。
・都市再生本部において「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針が報告されたことから、これを受けて、都市再生の円滑な推進のために、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図を整備しこれを正式地図化することにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。

平成15年度における新規の取組

都市部における地籍調査の積極的な推進

都市再生地籍調査事業のほか、地籍調査着手推進事業、都市再生推進基準点測量等を新たに実施するなど、都市部における地籍調査を積極的に推進する。

予算額：24.2億円(H15国費)

担当部局等

担当部局：土地・水資源局国土調査課

主な施策等

主な施策の概要

地籍調査の推進

国土調査法及び国土調査促進特別措置法に基づき地籍調査の実施を支援

予算額：130億円(H15国費)

広報活動の実施

地籍調査に対する一般国民の理解の醸成を図るため、広く国民に対する広報・普及を目的とし、地籍フェア等を開催

他の関係主体

・地方公共団体(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成14年度の実績値は129(千k㎡)であり、目標の達成に向けた十分な進捗とは言えない。特に、都市部においては2,224k㎡(都市部全体の18%)しか進捗していない状況である。(次表)
・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や地籍調査の重要性に対する認識不足が考えられる。
・都市部においては、土地の筆数が多く土地が細分化、土地の権利関係が複雑、土地の異動が大量であることなどの理由により、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

政策目標 16 産業の生産性の向上

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

(1) 専門工事業のイノベーションを促進する

専門工事業者は、総合工事業の機能の外注化により、建設生産プロセスの中でいわば中核的とも言える役割を担うようになっているが、建設投資の低迷等専門工事業者をとりまく経営環境が厳しさを増す中、今後は、経営革新や新分野進出の促進等を通じて、技術と経営に優れた専門工事業者が伸びることができる環境の整備を図ることが必要である。

業績指標：建設業者に係る経営革新計画の承認件数

目標値：13件（H18）

業績指標 57：建設業者に係る経営革新計画の承認件数

(指標の定義)

国土交通大臣が承認した、複数の府県又は全国で事業活動を行っている建設業者が構成する事業協同組合等による経営革新計画の件数（累計値）
経営革新計画とは、中小企業経営革新支援法に基づき、商品の新たな生産の方式の導入等経営革新を内容として中小企業者等により策定される計画で、行政庁の承認を受けたものについては、当該計画に従って行われる事業に関し、補助金の交付、税制上の特例措置等の支援措置が講じられるもの。

(目標値設定の考え方)

建設業者が構成する事業協同組合等における大臣承認件数は、法施行以後2年間で3件。今後の新規承認件数を毎年2件と見込んで目標値を設定した。

(考えられる外部要因)

建設投資の増減等、専門工事業者の受注環境の動向

- 平成14年度の実績値（累計）は4件であり前年度から1件減少。
- 減少の理由は、破産関連の承認取消の申請が1件あり、新規の承認が0件であったため。
- 新規の承認件数が0件であった理由として、専門工事業者の消極性が考えられる。特に新分野進出や企業連携等に当たっては単独企業での取組が困難であるため、業界団体ごとに取組意欲の醸成に向けた具体的な取組を進めるとともに、CM方式等新たな建設生産システムに対応し得る責任施工体制を構築することが必要。

(施策の実施状況)

- 「建設業人材活用緊急促進事業」（平成14年度補正予算）により、専門工事業者をはじめとする中小建設業者の新分野進出等の支援を実施。建設企業の新分野進出等を支援するため、新分野進出等に必要業務や人材活用のアドバイザーを各地域に確保・配置し、やる気のある企業の先進的な取組を支援し、健全な市場メカニズムの中で地方の特性を踏まえた新たな市場開拓を緊急に支援。

今後の取組の方向性

専門工事業者の経営組織の革新

分離発注、異業種JV、CM方式等、多様な建設生産・管理システムの形成に向けた環境整備を図る。

専門工事業者の新分野進出支援

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。

平成15年度における新規の取組

CM方式における責任施工体制の構築

CM方式における責任施工体制を構築することにより、CM方式の普及・定着を図る。これにより、元請・下請問題の解消、新たなビジネスチャンスの創出等、専門工事業者をはじめとする優れた専門工事業者が伸びられる環境整備が進むものと考えられる。

担当部局等

担当部局：総合政策局建設振興課

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	1件	3件	5件	4件

主な施策等

主な施策の概要

専門工事業者の経営革新の促進

専門工事業者が企業戦略を構築する際の指針としてとりまとめた「専門工事業イノベーション戦略」（平成12年4月策定）に基づき、CM方式等の多様な建設生産・管理システムの形成や、リフォーム市場等新分野への進出を通じた経営力・施工力の強化を図る等、専門工事業イノベーション戦略の具体化を通じて、専門工事業者の経営革新の促進を図る。
予算額：0.2億円(H15)

他の関係主体

中小企業庁（中小企業経営革新支援法を所管）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

政策目標 16 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

(2) 自動車整備事業の生産性を向上させる

自動車ユーザーの利便を向上させる観点から、自動車分解整備事業を行う工場を、国の自動車検査場への現車提示に代わって検査を実施する高度な設備、能力等を有する指定整備工場へと転換させることにより、自動車整備事業の生産性を向上させることが必要である。

業績指標：指定整備工場数

目標値：30,000 工場 (H17)

業績指標 58：指定整備工場数

(指標の定義)

指定整備工場とは、自動車分解整備事業を行う工場のうち設備・技術及び管理組織等について一定の基準を満たしている工場、運輸局長が指定した工場をいい、この指定整備工場点検・整備をし、完成検査を行った自動車は、当該工場が発行する保安基準適合証をもって、国の検査場への現車提示が省略できることとなっている。

(目標値設定の考え方)

過去の指定整備工場数の増加率から予想される今後5年間の指定整備工場(1,700 工場)に対し、近代化資金の造成等の行政努力により増加工場数を約1.8倍の3,000工場増やすことを目標としたもの。

(考えられる外部要因)

継続検査件数の増減

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
25,585 工場	26,334 工場	26,927 工場	27,449 工場	27,847 工場

主な施策等

主な施策の概要

認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上

自動車整備事業者の出損及び国の補助により、自動車整備近代化資金を造成し、自動車整備事業者における設備資金の債務保証・利子補給及び運転資金の債務保証を行っている。国土交通省はこの制度を活用し、認証工場の指定工場化、また、すでに指定を受けている場合には近代化等を図っているところである。

- ・自動車整備近代化資金【予算額：2.5億円(H14年度)】

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・指標の推移について見ると、年度ごとの伸び率は減少傾向にあるが(図1)これは景気の低迷により設備投資を控える事業者が多いことが原因の1つと考えられる(図2)。

(施策の実施状況)

- ・平成14年度に近代化資金の造成を行うことにより、認証工場の指定取得等を推進し、指定整備工場の増加を図って

いるところである。

図1 指定工場数及び伸び率の推移

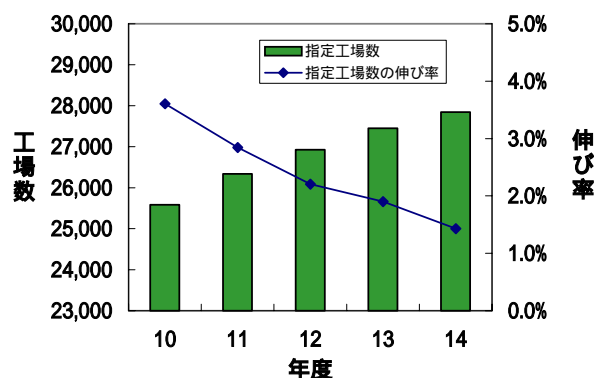
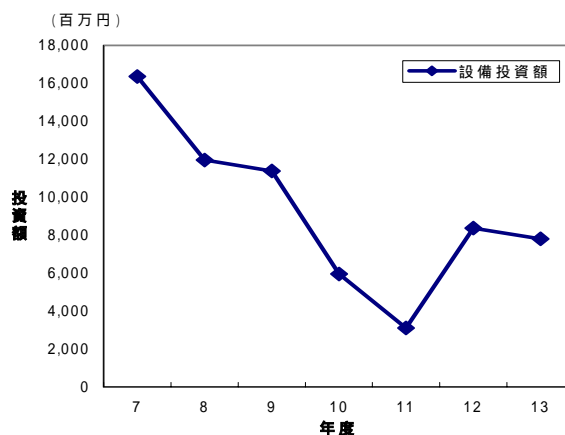


図2 自動車整備近代化資金における設備投資額の推移



今後の取組の方向性

- ・目標値を達成するよう、近代化資金のより一層適切な運用を図ることにより、認証工場の指定取得を推進することとしている。

平成15年度における新規の取組

近代化資金制度のより一層適切な運用を図る。

担当部局等

担当部局：自動車交通局技術安全部整備課

政策目標 16 産業の生産性向上

経済の持続可能な成長へ向けて、生産性向上が図られること

(3) 中小造船業の生産性を向上させる

中小造船業は、経営環境が極端に悪化している中であり、早期に経営基盤を強化し厳しい事業環境を克服するとともに、活力ある産業として存続していく必要がある。

業績指標：中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額 目標値：8,036 千円/人 (H16)

業績指標 59：中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額

(指標の定義)

「付加価値額」とは、生産高 - (直接材料費 + 購入部品費 + 外注工費 + 間材料費) であり、生産活動において、新たに付け加えられた価値のことを言う。一人当たり付加価値額は生産性を意味する。

(目標値設定の考え方)

平成 11 年度が大幅に落ちこむなど変動が激しい中、平均年 1% 向上させ、5 年で約 5% 向上することを目標として設定した。

(考えられる外部要因)

建造需要

(施策の実施状況)

- 中小企業経営革新支援法に基づき、平成 14 年度に、
- ・経営基盤強化計画を作成し承認を受けている団体に所属する中小造船事業者に対し、税制の特例措置等を実施。
 - ・3 社の中小造船関係事業者が経営革新計画の承認を受けた。

今後の取組の方向性

今後も中小企業経営革新支援法に基づく支援等を通じて、中小造船業の経営基盤強化のための取り組みを促進する。

担当部局等

担当部局：海事局造船課

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
8650 千円 /人	7653 千円 /人	8002 千円 /人	8205 千円 /人	集計中

算定方法を精査したため目標値を変更
実績値は平成 15 年度末集計見込み

主な施策等

主な施策の概要

中小造船事業者の経営基盤強化に対する支援

中小造船業事業者に対して、中小企業経営革新支援法に基づき当該業界の組合等が作成し承認を受けた経営基盤強化計画等に従った事業を実施する際に、税制や金融等の優遇措置(機械等に対する割り増し償却や事業所税非課税等)を提供する。

他の関係主体

経済産業省中小企業庁(上記法律の所管省庁。経営基盤強化計画の共同承認等をしている。)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・順調に推移し、平成 13 年度は前年度より 1% 向上という目標を達成した。

政策目標 17 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

(1) 住宅性能評価・表示を普及させる

住宅性能表示制度は、住宅の品質確保の促進と消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に資するものであり、同制度を普及していく必要がある。

業績指標：住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合

目標値：50% (H17)

業績指標 60：住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合

(指標の定義)

年間の新設住宅着工戸数（フロー）に対する、住宅品質法に基づく住宅性能表示制度を活用した新築住宅の戸数の割合。

(目標値設定の考え方)

平成13年度の値を10%と想定、年間10%ずつ増加と見込み、5年で50%という目標値を設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
			5.3%	8.2%

主な施策等

主な施策の概要

住宅性能表示制度の充実・普及促進

住宅性能表示制度とは、住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づき、住宅の性能を表示・評価する基準に従い、第三者機関が評価し、その結果を表示する制度。平成12年10月より新築住宅を対象に運用を開始し、平成14年12月より対象を中古住宅に拡大した。

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、住宅性能表示制度の普及を促進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

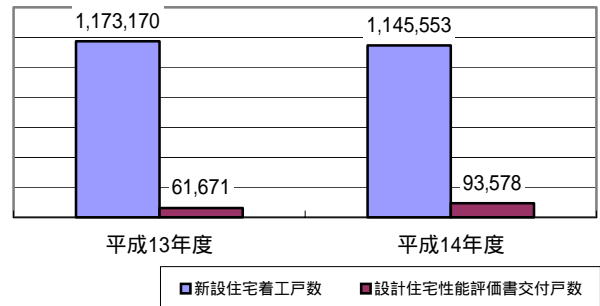
(指標の動向)

- 平成14年度の実績値は8.1%であり、目標に向け指標は伸びている。
- 指標の伸びに関する要因としては、事業者の自発的取組みや消費者の認知度が大きいと考えられる。

(施策の実施状況)

- 平成14年8月に、制度対象を中古住宅にも拡大し、住宅の現況や性能を検査・評価する仕組みを整備し、同年12月より制度運用を開始。

新設住宅着工戸数と設計住宅性能評価書交付戸数(戸)



今後の取組の方向性

住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合は着実に伸びており、更なる増加に向け、住宅性能表示制度について各種媒体による制度のPRや各種団体が行う普及活動への支援を通じ、より一層の周知を図り、普及を促進する。

平成15年度における新規の取組

住宅性能表示制度の普及

シックハウス対策に係る建築基準法等の改正についての講習会の開催、パンフレットの配布等に併せ、住宅性能表示制度全般についての周知を図るとともに、インターネット等の各種媒体による制度PRや各種団体が行う普及活動への支援等により住宅性能表示制度の普及を促進する。

担当部局等

担当部局：住宅局住宅生産課

政策目標 17 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

(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる

平成14年の交通事故による死傷者数は約118万人と厳しい状況である。このような状況に対して、消費者がより安全な「くるま選び」をできる環境を整えると同時に、自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促すため、自動車の安全性に関する情報を充実させる必要がある。

業績指標：安全性の高い乗用車の市場普及指標

目標値：55 (H15)

業績指標 61：安全性の高い乗用車の市場普及指標

(指標の定義)

自動車アセスメントでの衝突安全性能評価を実施した対象乗用の平均 獲得率 × 衝突安全性能評価を実施した乗用車販売台数の全乗用車販売台数における割合。

(目標値設定の考え方)

- ・ 目標カバー率は80% (平成12年時点で51%)、目標点数は当初 (平成12年時点：6点満点中平均3.8) の10%の向上と設定し、その結果、指標の目標値は55と設定したものの。
- ・ わが国における乗用車の車種数は概ね200車種、平均モデルチェンジ間隔は約4年程度であり、概ね、カバー率を80%以上にすると、1車種当たりの販売台数が少ないため、試験費用に対する実施効果がそれ程高まらないことから80%を目標値として設定したものの。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		33	50	63

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 当該指標は平成12年度が33であったのに対し、平成14年度期末時点で、既に目標値を上回る63となっており、安全に関する情報提供が推進されている。特に、平均の点数を平成12年度と14年度で比較してみると、運転席は3.8から5.0に、助手席は4.4から5.3と大幅に向上していることから、安全性が急速に向上していることが伺える。また、カバー率は平成12年度から3カ年の合計で65車種となり、国内新車販売台数の約8割とおおむね目標どおりとなっている。(参考資料)
- ・ アセスメントのパンフレットを入手したユーザーに対して自動車事故対策センターが実施したアンケートによると、アセスメント情報を車両購入の際の情報として活用したいとした人が6割近くに及ぶなどのデータがあり、安全性を高めるインセンティブが、メーカーに及ぼされることが期待される。
- ・ 評価の結果には各メーカーとも重大な関心を寄せており、また、この結果を元にさらに安全な自動車の開発が促進されていることが分かる。

(施策の実施状況)

- ・ H14年度は23車種を対象に自動車アセスメントを、また、13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ところである。

主な施策等

主な施策の概要

自動車アセスメント事業の推進

自動車の安全性を車種毎に評価し、その結果をユーザーに提供する (なお、中心的評価項目である「による総合評価」制度は平成12年度より実施している。) 情報の普及度合いが向上することで、市場原理によりメーカーの開発意欲が刺激され、より安全な自動車の普及が促進されるため、自動車ユーザーの利益保護が促進される。

具体的に実施している試験については、以下のとおり。

- * 車種毎のブレーキ性能試験及び衝突安全性能試験(フルラップ前面衝突、オフセット前面衝突、側面衝突)に係る比較情報、エアバック等の自動車の安全装備に係る情報について、平成7年度より公表している。
- * 12年度より、評価試験にオフセット前面衝突を追加し、衝突安全性能の総合評価を実施し公表している。(評価指標を設定、評価当初年度)
- * 13年度より、チャイルドシートの安全性能等試験を実施し公表。

自動車アセスメント事業【予算額：5億円(平成15年度)】

指標の内訳の推移

総合評価()の数の推移

	H12	H13	H14	合計
6		3	7	10
5	7	13	9	29
4	5	6	6	17
3	7	2		9
2				
1				
車種数	19	24	22	65
平均	4.0	4.7	5.0	4.6 (76.9%)

カバー率(乗用車販売台数のうち、試験実施済み65車種の占める割合)

83%
(平成14年1～6月調査)

平成14年度期末における、当該指標

× = **63**

今後の取組の方向性

前述のとおり、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、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。15年度以降は、歩行者保護性能評価試験を実施し公表の予定としている。また、欧米のアセスメントで実施されている評価試験方法の調査を行うなど、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。

担当部局等

担当部局：自動車交通局技術安全部審査課

関係部局：自動車交通局保障課

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う

諸外国と比較して厳しい我が国の国土条件や氾濫域に人口・資産が集中するという社会条件を踏まえつつ、水害被害の軽減を図り、安全で安心できる社会活動を支える必要がある。

業績指標：水害危険度指標

目標値：4.2 (H18)

業績指標：堤防整備率

目標値：60.3% (H18)

業績指標：洪水調節指数

目標値：53% (H18)

業績指標：床上浸水常襲地区内家屋数

目標値：7 万戸 (H18)

業績指標：流下能力不足橋梁数

目標値：3,500 橋 (H18)

業績指標：下水道雨水対策整備率

目標値：55% (H14)

実績値：51% 見込み

業績指標 62：水害危険度指標**(指標の定義)**

- これまで水害に対する指標として、浸水頻度と浸水深(床上、床下浸水等)で表現していたものを、国民に分かりやすく、正確に水害リスク情報を提供するため、統一した指標として、水害に対する危険度を示すもの。
- 具体的には水害による一人あたり被害額を、身近な災害である「火災」による一人あたり被害額で除した値。

(目標値設定の考え方)

近年における水害被害額(全国値)のトレンドから5年後における水害被害額を推計し、それに対応した目標値を設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	4.7	-	4.5

業績指標 63：堤防整備率**(指標の定義)**

「堤防整備率」とは直轄管理区間において、河川の堤防を整備する必要がある区間延長の内、完成堤防が整備されている割合を示すもの。

(目標値設定の考え方)

近年10年間における毎年の堤防整備率(完成堤防延長/堤防必要延長)のトレンドから5年後における堤防整備率を設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	54.3 %	55.5 %	56.2 %	57.3 %

業績指標 64：洪水調節指数**(指標の定義)**

「洪水調節指数」とは河川整備基本方針(工事実施基本計画、全体計画)で定める基準地点におけるダム等の洪水調節施設による計画上の洪水調節量に対する、現状の洪水調節量の割合を示すもの。

(目標値設定の考え方)

H18 までに完成するダムの基準地点の効果量を積み上げ、将来目標洪水調節量に対する充足率で評価。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	-	47 %	48 %

業績指標 65：床上浸水常襲地区内家屋数**(指標の定義)**

過去10年間に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある家屋数

(目標値設定の考え方)

河川事業及び下水道事業に関連した床上浸水家屋を対象を絞り込み、積み上げ。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
-	-	12万戸	11万戸	10万戸

業績指標 66：流下能力不足橋梁数

(指標の定義)

河川を横断している鉄道橋、道路橋等のうち、洪水時の疎通能力が著しく不足している（河積不足、余裕高不足等）橋梁数をいう。ただし、橋梁架替をせずに河床掘削等によりネック部解消が図られる橋梁は該当しないものとする。

(目標値設定の考え方)

近年橋梁架替をした実績から、年平均着工橋梁数と平均工期より、今後5年間で目標橋梁数を設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
-	-	-	4,500 橋	4,200 橋

業績指標 67：下水道雨水対策整備率

(指標の定義)

下水道雨水対策整備率 = 雨水対策整備済区域面積 / 雨水対策整備対象区域面積 × 100 (%)

- 雨水対策整備対象区域とは、計画確率降雨（概ね 1/5 確率の降雨）による主として市街地の雨水排水対策として、公共下水道または都市下水路の整備の対象となる区域
- 雨水対策整備済区域とは、雨水対策整備対象区域のうち、公共下水道または都市下水路の整備が既に完了している区域

(目標値設定の考え方)

第八次下水道整備五箇年（七箇年）計画において設定

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
49%	49%	50%	51%	51%
				(見込)

実績値は 8 月頃集計予定。

他の関係主体

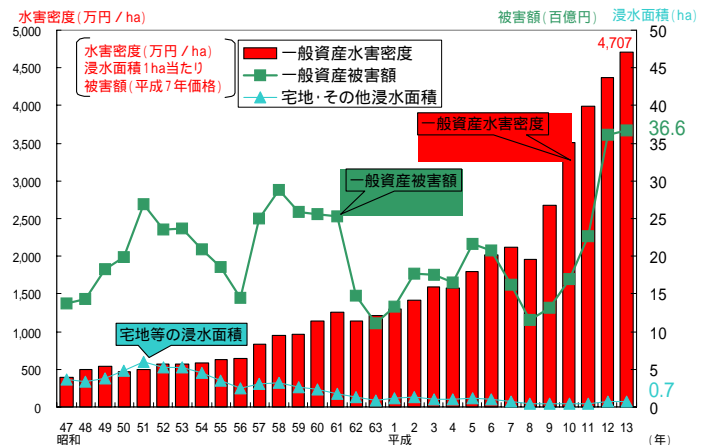
- 地方公共団体（河川管理者、下水道管理者）等

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 18 年度を目標年次としている指標については、目標の達成に向けて順調に指標が伸びている。
- しかしながら、目標年次が平成 14 年度である下水道雨水対策整備率の実績値は 51%（見込み）であり、目標の達成は難しい状況。この理由として、指標の対象期間である H 8 - H 14 期間中には、福岡市や名古屋市など一定レベルの水害対策を終えた都市における水害が頻発したため、これらの都市の水害安全度の向上について重点的な取り組みを実施したことが考えられる。
- また、その他の指標の向上のためには、河川やダム等の整備がなされることが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、継続的に指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。
- 今後とも、継続的に指標の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。
- 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。



主な施策等

主な施策の概要

河川整備及びダム等洪水調節施設の整備

堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。

予算額：治水事業等（直轄）8,554 億円（H15）の内数
 （補助）7,979 億円（H15）の内数
 （特治等込み）

下水道による雨水対策施設の整備の推進

下水道による雨水対策施設の整備により、都市の水害安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

予算額：下水道事業 9,250 億円の内数（H15 国費）

(施策の実施状況)

- 効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、洪水の安全な流下を妨げるボトルネック橋梁の解消を図るため、平成 14 年度からは従来の鉄道橋緊急対策事業の対象として新たに道路橋を追加した。また、平成 13 年度からは、洪水が頻発しているにもかかわらず、上下流バランス等の理由から早期の治水対策が困難となっている地域において、早期の安全度の向上を図るため、水防災対策特定河川事業を創設するなど、効率的な整備を行うための取組を行っているところ。
- 下水道事業について、平成 8 年度から平成 14 年度の間に、新たに約 8 万 ha の区域で 5 年に 1 回程度の大雨に対する雨水安全度が確保された状態となった。また、大都市等の地下街やターミナル駅周辺等の浸水安全度が向上した。

今後の取組の方向性

- ・ 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。
- ・ 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。
- ・ さらに、平成 16 年度には特定都市河川浸水被害対策法が施行され（予定）これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策が行われる見込み。（政策アセスメントを実施）
- ・ ダム事業について既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。
- ・ 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。

（新たな目標設定）

今後は、下記指標を採用予定。

「下水道による都市浸水対策達成率（現在の下水道雨水対策整備率）」

- ・ 今後も、引き続き指標として採用。なお、社会資本整備重点化計画と整合を図るため、指標名を「下水道による都市浸水対策達成率」に変更。
- ・ 平成 14 年度の現況値 51%を、平成 19 年度までに 54%まで引き上げることを目指す。

「洪水による氾濫から守られる区域の割合」

- ・ 現行の指標のうち「堤防整備率」及び「洪水調節指数」を統合し、治水事業による浸水被害軽減効果を総合的に評価する指標として、「水害危険度指標」に代わり採用予定。
- ・ 平成 14 年度の実績値約 58%を、平成 19 年度迄に約 62%まで向上させることを目指す。

「床上浸水を緊急に解消すべき戸数」

- ・ これまでの床上浸水常襲地区内家屋数は、河川事業による整備効果のみを対象としていたが、今後は、下水道事業と河川事業双方の整備効果を示す指標として採用予定。
- ・ 平成 14 年度の実績値約 9 万戸を、平成 19 年度迄に約 6 万戸まで向上させることを目指す。

「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」

- ・ 東海、東南海・南海地震等大規模地震の発生が懸念されることを踏まえ、地震時における水害被害発生に関する指標を採用予定。
- ・ 平成 14 年度の実績値約 13ha を、平成 19 年度迄に約 10ha まで向上させることを目指す。

（上記指標については、いずれも社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更があり得る。）

担当部局等

担当部局：河川局河川計画課、治水課

関係部局：都市・地域整備局下水道部下水道事業課

平成 15 年度における新規の取組

短期集中型事業の導入による重点投資の実施

河川事業について、短期集中型事業への重点化を進めており、治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間等について、重点投資を行うことで早期の効果発現を図っている。

緊急都市内浸水対策事業の拡充（政策アセスメントを実施）

現行の緊急都市内浸水対策事業について、対象地区を拡大。

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる

水害に備えるため堤防や排水機場などの治水施設の整備によるハード面の対策に加え、情報提供によるソフト面の対策を整備することが大切である。ハザードマップの有効性については、平成 10 年 8 月豪雨水害時における郡山市民の避難行動効果が明らかとなっており、このことを踏まえ、ソフト対策としてのハザードマップの普及を進めていく必要がある。

業績指標：ハザードマップ認知率

目標値：洪水 70% (H18)
火山 76%

業績指標 68 : ハザードマップ認知率 (洪水)

(指標の定義)

「ハザードマップ認知率(洪水)」とは、直轄管理区間の河川に係るハザードマップ作成対象市町村において、マップが作成され、認知されている世帯数の割合。

(目標値設定の考え方)

直轄管理区間の河川に係る浸水想定区域図を提供する市町村全てに対し、市町村のハザードマップ作成、周知等を支援することと併せて、公表後に洪水が発生した地域におけるマップ認知の調査事例を参考に目標を算出。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		4%		6%

業績指標 68 : ハザードマップ認知率 (火山)

(指標の定義)

「ハザードマップ認知率(火山)」とは、火山ハザードマップの作成が必要な主要火山周辺市町村における人口のうちハザードマップの配布・周知がなされ、内容を認識している人口の割合を示すもの。

(目標値設定の考え方)

ハザードマップを公表、または各戸配布していない火山について、各戸配布予定年度を各地方自治体に確認して、年度ごとに積上げ。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
30%	30%	30%	49%	61%

主な施策等

主な施策の概要

浸水想定区域図の整備

- ・浸水想定区域図の公表を推進する。
平成 18 年度末には、「ハザードマップ作成支援率」を 100% まで達成させる。
「ハザードマップ作成支援率」とは、ハザードマップ作成・普及のために、直轄管理区間の河川に係る各自治体

が作成するハザードマップの基礎となる浸水想定区域図を河川管理者が公表し、対象市町村に対して周知する割合。

火山災害予想区域図の作成

- ・火山噴火警戒避難対策事業の推進を図る
平成 18 年度末には、「火山災害予想区域図提供率」を 100% まで達成させる。
「火山災害予想区域図提供率」とは、火山ハザードマップ作成・普及のため、火山ハザードマップ作成の基礎となる火山災害予想区域図を対象市町村へ周知した割合

市町村への支援・協力の推進

- ・洪水ハザードマップ作成要領の作成
- ・P R 誌の作成
- ・ホームページへの掲載
- ・水防訓練
などの支援・協力を実施してきており、今後も市町村と連携することにより作成・公表の推進を図る。

他の関係主体

- ・市町村 (ハザードマップ作成主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・洪水については、平成 14 年度の実績値は 6% であり、伸びは微増である。これは、ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定氾濫区域内の対象市町村の 2 割に満たない現状 (H15.3 現在) であり、指標の向上については、市町村の更なる積極的な作成・公表に期待するところである。
- ・火山については、平成 14 年度の実績値が 61% となっており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- ・指標の伸びの原因としては、平成 12 年の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。

（施策の実施状況）

（洪水）

- ・ 浸水想定区域図の公表については、平成 13 年の水防法改正から順調に公表している。（H15.3.31 現在の公表：95 水系 161 河川（109 水系 193 河川中））

<過去のハザードマップ作成支援率の推移>

H13	H14	目標値(H18)
32%	71%	100%

- ・ 公表対象となる市町村への周知により支援を進めているところであり、目標年次までに、直轄管理区間の河川に係る約 1,200 市町村に対して、公表・周知・支援を行っていく。

<平成 15 年 3 月 31 日現在、854 市町村

（平成 13 年度；380 市町村、平成 14 年度；474 市町村）>

- ・ 平成 14 年 9 月に「洪水ハザードマップ作成要領」を作成。
- ・ 平成 15 年 2 月に洪水ハザードマップ P R パンフレットを作成。
- ・ 今後は、いかに住民に周知させるかについて工夫していく必要がある。

（火山）

- ・ 平成 4 年度より、火山噴火警戒避難対策事業を推進し、これにより火山活動による社会影響の大きい 29 火山について火山災害予想区域図の整備が進んでいる。
- ・ 火山災害予想区域図の公表については、平成 8 年から順調に公表している。（H15.3.31 現在の公表：26 火山（29 火山中））

<過去の火山災害予想区域図提供率の推移>

H10	H11	H12	H13	H14	目標値
40%	42%	42%	65%	81%	100%

- ・ 公表対象となる市町村への周知により支援を進めているところであり、目標年次までに、火山ハザードマップの作成が必要な主要火山周辺の 139 市町村に対して、公表・周知・支援を行っていく。
- <平成 15 年 3 月 31 日現在、113 市町村>
- ・ さらに、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んだ火山ハザードマップの作成・公表が行われている。

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。

- ・ ついては、火山活動による社会影響の大きい 29 火山全てで火山ハザードマップの作成・公表を促進する。

平成 15 年度における新規の取組

市町村に対し、ハザードマップ作成・公表に向けた支援を行っていく。

- ・ ハザードマップ作成のベースとなる浸水想定区域図の電子データを配布
- ・ 水防訓練、避難訓練の実施。

小学生を対象にした防災教育の実施。 等

担当部局等

担当部局：河川局治水課、河川局砂防部砂防計画課

今後の取組の方向性

（洪水）

- ・ 浸水想定区域の公表を進め、109 水系 193 河川（約 1,200 市町村）全ての公表を早期に実現する。

（H15.3.31 現在の公表：95 水系 161 河川（923 市町村））

- ・ ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要があり、各地域の事情に則した効果的な取組みを国土交通省として支援していく。

[具体例]

ハザードマップ作成のベースとなる浸水想定区域図の電子データを配布。

水防訓練、避難訓練の実施。

小学生を対象にした防災教育の実施。

（火山）

- ・ 上記で分析したように、平成 12 年の有珠山及び三宅島の噴火により、火山ハザードマップ未公表の地方自治体で、作成・公表の機運が高まっていることから、引き続き、残りの 3 火山についても作成・公表できるよう火山噴火警戒避難対策事業を推進すると共に、先駆的な火山

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する

台風は、国民生活に対してもっとも大きな被害をもたらす自然現象の1つである。台風による被害の軽減を図るためには、台風中心位置予報をはじめとする事前の予測情報に基づいて、より効果的な防災対策を講じる必要がある。このため、台風に関する予測情報の基本である台風中心位置予報をはじめとした気象情報の充実が必要である。

業績指標：台風中心位置予報の精度

目標値：360km (H17)

業績指標 69：台風中心位置予報の精度

(指標の定義)

72時間先の台風中心位置の予報誤差(km) (台風の進路予報円の中心位置と対応する時刻における実際の台風中心位置との距離の差) を当該年を含む過去3年間で平均した値。

(目標値設定の考え方)

平成12年までの過去3年間における予報誤差の平均は443kmである。新たな数値予報技術の開発等により、5年間(平成17年)で約20%の改善目標(同平均360km)が適切と判断。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	435km	443km	401km	393km

主な施策等

主な施策の概要

静止気象衛星(運輸多目的衛星)の整備

平成15年度の新1号機の打上げ、平成16年度の新2号機の打上げによって、精密な気象衛星観測データの高頻度での入手等による実況監視能力の向上を踏まえ、台風予報精度の一層の向上を図る。

【予算額：33.2億円(H15)】

スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用

気象資料総合処理システムを用いて予測モデルの開発を推進し、局地予報、台風予報などの精度を向上する。

【予算額：12.6億円(H15)】

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

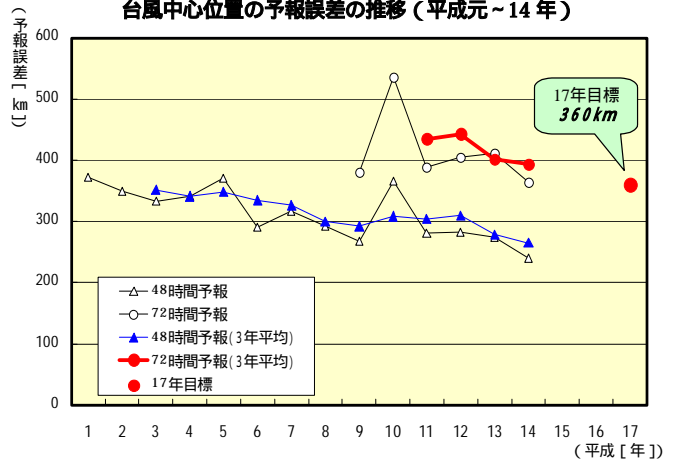
(指標の動向)

- ・ 台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風の特性により台風予報の難易度が異なることがあるため、本指標は当該年を含む3年間の平均誤差としているが、平成14年1年間の平均誤差では364kmとなっており、平成17年の目標達成に向け、着実に精度が向上している。
- ・ 精度向上の要因としては、平成13年3月にスーパーコンピュータが更新されたことに伴い、台風予報に用いている数値予報モデルの解像度を向上させたこと、台風に関するモデル計算手法や、気象衛星データ等を取りこむ解析手法を高度化したことによる。

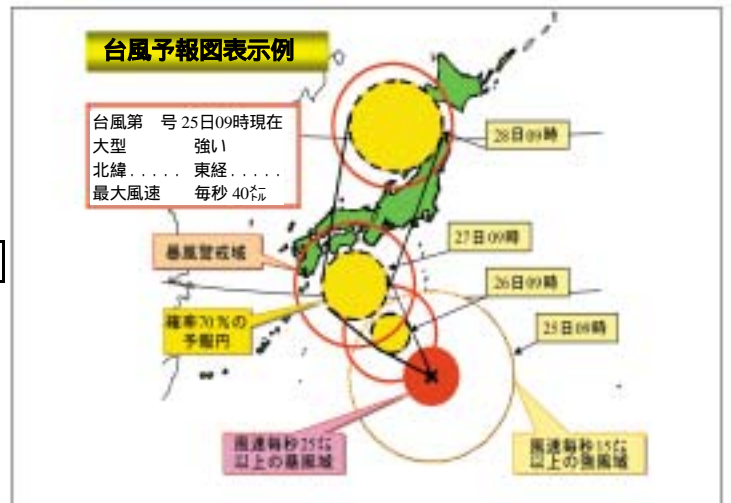
(施策の実施状況)

- ・ 平成13年3月にスーパーコンピュータを更新するとともに、これを情報処理基盤として、観測データの取り込み手法の高度化や数値予報モデルの改善等、台風予報精度向上に資する施策を計画的に実施している。
- ・ 運輸多目的衛星(新1号機、新2号機)の打上げに向け整備を進めた。

台風中心位置の予報誤差の推移(平成元~14年)



台風予報図表示例



今後の取組の方向性

- ・ 目標値の達成、あるいは目標値以上の精度向上を図るためには、観測データの取り込み手法等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やシステムの解析処理能力の向上、また、これを踏まえたモデル開発を一層推進する必要があり、これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。

平成 15 年度における新規の取組

極軌道気象衛星データの取り込み手法の改善と台風のエネルギー源である水蒸気の凝結熱の計算手法の改善により、台風の予報精度をさらに向上させる。

担当部局等

担当部局：気象庁予報部業務課
関係部局：気象庁観測部管理課

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(4) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う

現状においても自然災害に占める土砂災害の犠牲者数が約半数にのぼることに鑑み、全国で頻発する土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊による土砂災害から国民の生命・財産を守るため、今後とも計画的な土砂災害対策を実施する必要がある。

業績指標：土砂災害保全指標

目標値：42% (H18)

業績指標：土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数 目標値：981 箇所 (H18)

業績指標 70：土砂災害保全指標

(指標の定義)

「土砂災害保全指標」とは、土砂災害の危険性がある地域の人口のうち、土砂災害防止施設により保全される人口の割合を示すもの。

(目標値設定の考え方)

近年において砂防事業等の実施により、保全された人口のトレンドから5年後の目標値を算定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等
開発行為による新規の住宅地等の増大

砂防事業の進捗を図る。

予算額：(直轄)638億円(H15)の内数
(補助)997億円(H15)の内数

地すべり防止施設の整備

地すべり対策事業の進捗を図る。

予算額：(直轄)51億円(H15)の内数
(補助)152億円(H15)の内数

急傾斜地崩壊防止施設の整備

急傾斜地崩壊対策事業の進捗を図る。

予算額：(補助)405億円の内数(H15)

他の関係主体

都道府県(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

土砂災害保全指標

・平成14年度の実績値は約38%であり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。ただし、現在の指標は開発行為による新規の住宅地等の増大(分母の増大)という外部要因を内包しているため、事業の進捗が正確に反映されない可能性があり、最終的に目標を達成できるかは予断を許さない状態である。また、今後の財政状況を鑑みると、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。

土砂災害の危険性がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数

・平成14年度の実績値は809箇所であり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。しかし、過去5年間(H10~14)の土砂災害による犠牲者のうち災害弱者の割合が約62%を占めるなど、現状においても高齢者等の災害弱者の割合が高いため、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	35%	-	38%

業績指標 71：土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数

(指標の定義)

「土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数」とは、災害弱者関連施設のうち、自力避難が困難な方が24時間入居・入院している施設である。

(目標値設定の考え方)

近年において砂防事業等の実施により、保全された災害弱者関連施設数のトレンドから5年後の目標値を設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

過去の実績値の推移

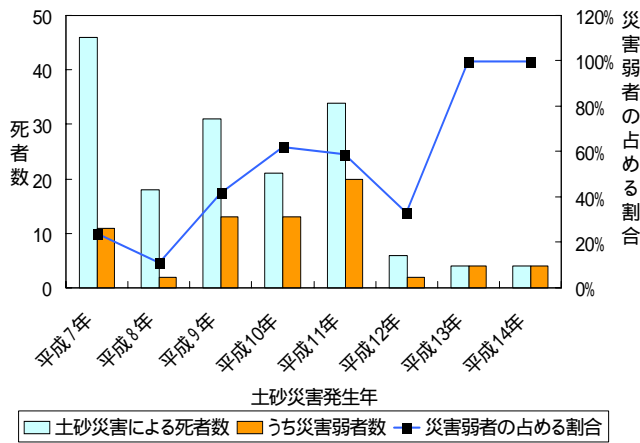
H10	H11	H12	H13	H14
595 箇所	646 箇所	696 箇所	756 箇所	809 箇所

主な施策等

主な施策の概要

砂防施設の整備

土砂災害による災害弱者の被災



(施策の実施状況)

- ・近年大きな災害をうけた地域における適切な対応、重要交通網等の保全、災害弱者対策等について砂防事業等を重点的に実施しているところであり、特に自力避難が困難な災害弱者が24時間入居している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所について、平成14年度からは「短期集中事業」として、おおむね5年間で重点的に実施することとしている。

今後の取組の方向性

- ・今後もさらに砂防事業等を重点的かつ効率的、効果的に実施することで、事業の効果の早期発現を図る。また、今後は土砂災害の危険性がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策について、特に土砂災害のおそれの高い箇所等を特定し、整備期間の目標を立て重点的に投資を実施する。

(新たな目標設定)

- 土砂災害から保全される戸数
- ・今後は、既存指標に代わり「土砂災害から保全される戸数」を新たな指標として採用予定。
- ・平成14年度の実績値120万戸を平成19年度までに140万戸まで向上させることを目指す。パーセント表示から戸数に変更することで、政策実施の結果を直接指標に反映させる。
- ・また、「災害弱者関連施設対策数」を「土砂災害から保全される戸数」の内数として採用予定。平成14年度の実績約3,100施設を平成19年度までに4,100施設まで向上させることを目指す。(上記指標については、いずれも社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更があらうる。)

平成15年度における新規の取組

短期集中型事業の実施

(土砂災害の危険性がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数)

平成15年度より短期集中型事業として自力避難の困難な24時間入居している施設のうち特に土砂災害のおそれの高い箇所を特定し、概ね5年で効果発現を図るように実施している。

担当部局等

担当部局：河川局砂防部砂防計画課

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(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

防護が必要な海岸のうち、所要の機能を確保した海岸保全施設の整備は十分ではないため、海岸保全施設を計画的に整備し、生命・財産についての所要の安全性を確保することが必要である。

業績指標：津波・高潮等の災害から防護されていない人口や 目標値：230 万人 (H18)
土地面積 10 万 ha

業績指標 72：津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積

(指標の定義)

各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の人口及び浸水想定面積

(目標値設定の考え方)

最終的に防護されない人口及び面積をゼロとすることを目標とし、平成 7 年度末の実績値 (410 万人・14 万 ha) と平成 12 年度末の実績値 (318 万人・11.7 万 ha) とのトレンドから平成 18 年度までに概ね解消できる目標値を設定

(考えられる外部要因)

宅地開発等による防護対象人口及び面積の増加

関する地震防災対策強化地域が拡大されるとともに、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が制定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。

(施策の実施状況)

・未整備地区における海岸保全施設の新築整備、暫定施設の早期完成や老朽化施設の更新、水門等の機能の高度化等を行っている。

海岸事業実施箇所数 4 1 6 箇所

今後の取組の方向性

・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。

(新たな目標設定)

(新しい指標名) 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

海岸事業においては、農林水産省および国土交通省が所管しており、重点計画の策定とあわせ、より連携して海岸整備を行っていくことを目的とし、共通した指標を設定しているところであり、政策評価においても海岸省庁共通の指標を用いることにより、より一層の連携をはかるため、指標の定義として各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護の不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積とする。

社会資本整備重点計画策定に伴い、指標の目標値及び目標年次を再設定し、平成 19 年度までに津波・高潮等の災害から防護されていない土地面積を約 10 万 ha (関係主体を含む) に解消することを目指す。

(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありうる。)

担当部局等

担当部局：河川局海岸室、港湾局海岸・防災課

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
354 万人 12.6 万 ha	336 万人 12.1 万 ha	318 万人 11.7 万 ha	300 万人 11.4 万 ha	286 万人 11.1 万 ha

主な施策等

主な施策の概要

海岸保全施設の新設整備等

防護が必要な海岸のうち未整備地区において海岸保全施設を新設や、暫定施設の早期完成や老朽化した海岸保全施設の更新により、所要の安全性を確保する。

整備目標：未整備地区における海岸保全施設の新設整備等により、約 1 万 ha の面積を防護する。

予算額：1,038 億円 (H15) の内数

他の関係主体

農林水産省 (農村振興局、水産庁) (事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成 14 年度の実績値は防護されていない人口 286 万人、防護されていない面積 11.1 万 ha であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。一方、平成 14 年には東海地震に

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(6) 震災時の緊急支援ルートを確認する

我が国は諸外国に比べ、厳しい自然条件、地形条件を有しており、すべての道路に対して必要な対策を短期間で完了することは困難である。そのため、被災した場合に緊急輸送活動や周囲への二次的被害の影響が大きい道路について橋脚耐震補強等の対策を実施し、地域の安全性を効率的に確保することが必要である。

業績指標：緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率

目標値：9割（H14）

実績値：約9割

業績指標 73：緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率

(指標の定義)

地震直後から発生する緊急輸送を確保するために必要な道路について、地震に対する安全性が確保されている橋脚の割合を示すもの。

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

(考えられる外部要因)

関係機関との協議状況等

(施策の実施状況)

防災・震災対策事業費の推移

H10	4,618 億円
H11	4,713 億円
H12	4,844 億円
H13	4,892 億円
H14	4,593 億円

今後の取組の方向性

・災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

(新たな目標設定)

・今後は、震災に加え、豪雨や豪雪等の災害も含めた地域の安全性の確保状況を示す「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」を新たな指標として採用。
・平成14年度の実績値69%を、平成19年度までに80%まで向上させることを目指す。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		8割		約9割

主な施策等

主な施策の概要

道路の橋脚耐震補強等の推進

緊急輸送活動や周囲への二次的被害の影響が大きい道路等について橋脚耐震補強等の対策を推進する。

予算額：防災・震災対策 4,110 億円（H15 事業費）の内数

他の関係主体

地方公共団体等

担当部局等

担当部局：道路局国道・防災課道路防災対策室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課、地方道・環境課、都市・地域整備局街路課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・緊急輸送道路内の耐震橋脚の整備については、被災した場合に緊急輸送活動への影響が大きいものや跨線橋や跨道橋等、周囲への二次的被災の影響が大きいものについて、実施計画において約9割の橋脚耐震補強を確保したところであるが、跨線橋や跨道橋等については協議事項等の調整に時間を要しているところもあり、今後も精力的に関係機関との協議を進めるとともに、対策の優先順位をより明確化し、効率的に整備を進めることが必要である。

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(7) 多数の者が利用する建築物を耐震化する

建築物の耐震性の基準は昭和 56 年に大きく改正されており、それ以前に建築されたものには十分な耐震性を有していないものがあることから、特に多数の者が利用するものについて重点的に耐震化を図る必要がある。

業績指標：新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 **目標値：特定建築物 20% (H17)**

業績指標 74 :新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合

(指標の定義)

- ・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。
- ・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成 7 年法律第 123 号)第 2 条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途(学校、集会所等)・規模(3 階、1000 m²以上のものなど)の建築物」をいう。
- ・「耐震化率」は、新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震性が確認されたもの(耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除却を行ったもの。)の割合をいう。

(目標値設定の考え方)

特定建築物約 18 万 5 千棟について、耐震診断の実施、耐震改修等の促進により、耐震性が確認されていないものを改善し、長期的には 100%を目指す、当面の目標として平成 17 年度までに 20%を設定。

(考えられる外部要因)

- ・市場金利の動向
- ・大規模地震等の発生

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	11%	13%	15%	集計中

実績値は 9 月目途で集計予定

主な施策等

主な施策の概要

特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置

- ・耐震型優良建築物等整備事業
特定建築物等の耐震改修に対する費用の一部補助により、市街地の環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良な建築物等の整備を行う。
- ・日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン
一定の要件を満たす特定建築物について、耐震改修工事に対する融資を行い、特定建築物の耐震改修などのリフォー

ムの促進を図る。

耐震改修促進法の的確な運用

多数の者が利用する建築物(特定建築物)の所有者の耐震改修を努力義務化する法律の的確な運用を図り、特定建築物の耐震改修の達成を図る。

耐震改修工法の開発・普及

耐震改修効果の高い工法の検討を行い、耐震改修効果の高い工法についての技術指針等の作成を行う。(H15 予算額(行政部費)0.5 億円の内数)

他の関係主体

- ・各省庁(文部科学省(文教施設)厚生労働省(医療施設、福祉施設)等) 地方公共団体による所管施設の耐震化
- ・地方公共団体による耐震診断・改修支援制度の運用
(なお、国の補助制度は、全て間接補助によるものである)

測定・評価結果

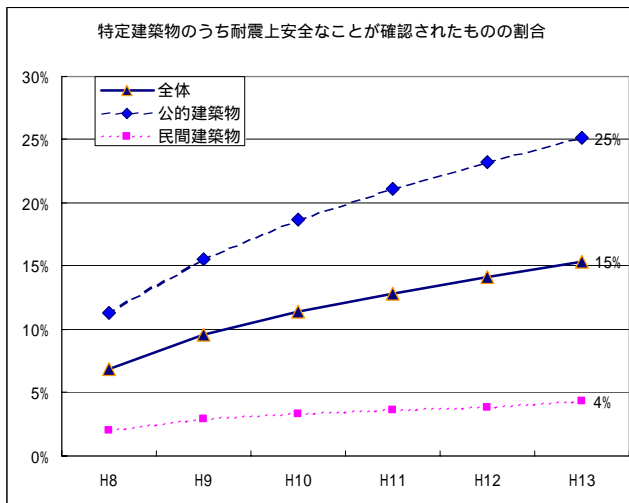
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成 14 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 10 年から 13 年にかけて、指標は伸びている。
- ・指標の伸びの原因としては、耐震型優良建築物等整備事業や関係省庁による補助等による支援策が活用されてきていること、公共建築物等を中心に一定の予算措置等がとられてきていることなどが考えられる。
- ・また、鳥取県西部地震や芸予地震の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘などにより危機意識がある程度高まってきていることが挙げられる。
- ・なお、指標の内訳について見ると、公共建築物の耐震化は約 22%となっており、民間建築物の耐震化を大きく上回っている。
- ・現状の課題としては、民間建築物における耐震化がまだ充分に行われていない点が挙げられる。

(施策の実施状況)

- ・耐震型優良建築物等整備事業について、平成 11 年度に補助対象地域の拡大が行われた。



今後の取組の方向性

- ・ 今後は、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策の活用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。

(新たな目標設定)

- ・ 社会資本整備重点計画の策定にあわせ、目標年次を平成 19 年度とする。あわせて、指標の名称を「多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率」とする。
- ・ 平成 13 年度の実績値 15%を、平成 19 年度までに約 2 割に向上させることを目指す。(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

平成 15 年度における新規の取組

耐震型優良建築物整備事業制度の拡充 (政策アセスメントを実施)

耐震型優良建築物整備事業制度の補助要件を緩和し、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づく東南海・南海地震防災対策推進地域を補助対象地域に加える。

担当部局等

担当部局：住宅局建築指導課
 関係部局：住宅局市街地建築課

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(8) 住宅を耐震化する

建築物の耐震性の基準は昭和 56 年に大きく改正されており、それ以前に建築されたものには十分な耐震性を有していないものがあることから、特に生命・財産に係る被害の軽減に大きく関係する住宅の耐震化を図る必要がある。

業績指標：新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 **目標値：住宅 25% (H17)**

業績指標 74 :新耐震基準以前に建築された住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合

(指標の定義)

- ・「新耐震基準」とは、昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準をいう。
- ・「耐震化率」は、新耐震基準以前に建築された住宅のストックを母数とし、耐震性が確認されたものの割合をいう。

(目標値設定の考え方)

新耐震基準以前に建設された住宅について、耐震診断や耐震改修により耐震性の確認を促進し、長期的には 100%を目指す。当面の目標として平成 17 年度に約 25%を設定。

(考えられる外部要因)

- ・市場金利の動向
- ・大規模地震等の発生

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	6%			集計中

実績値は、H15 住宅・土地統計調査により母数が確定予定

部費): 0.5 億円の内数(H15)

他の関係主体

- ・地方公共団体による耐震診断・改修支援制度の運用
(なお、国の補助制度は、全て間接補助によるものである)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・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ため、平成 15 年までの間の指標の実績については不明である。
- ・耐震改修の課題としては、耐震改修工法が十分に普及していない点が掲げられた調査結果も見られる。

(施策の実施状況)

- ・公共住宅等供給効率化事業において、補助住宅数が年々多くなってきており、平成 13 年度までに 6 万 6 千戸について診断が行われているなど、住宅の耐震性の確認が進んできている。
- ・平成 14 年度より、密集住宅市街地整備事業において、住宅の耐震化を補助対象とすることができるよう、制度の拡充を行った。

今後の取組の方向性

- ・耐震診断・改修の方法について、検討を図り、その結果の普及促進を行う。

(新たな目標設定)

- ・社会資本整備重点計画の策定にあわせ、今後は、耐震化された住宅の割合を表す指標として、「住宅の耐震化率」を採用。
- ・平成 10 年度の実績値「51%」を、平成 19 年度までに「約 65%」まで向上させることを目指す。(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

主な施策等

主な施策の概要

補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進

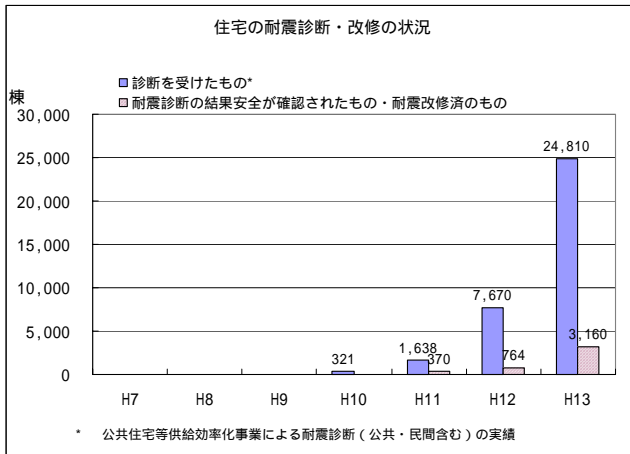
住宅の耐震改修に対する費用の一部補助、住宅の改修工事に対する低利ローン、住宅取得・改修(耐震改修を含む)に係るローン残高の一部の所得税額からの控除を通じ、耐震改修の促進を図る。(耐震改修費補助分:H15 予算額〔密集住宅市街地整備促進として〕(事業費)303 億円の内数、(国費)150 円の内数)

公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断

住宅の耐震診断費用の一部補助事業を行い、住宅の耐震改修に対する潜在的需要の掘り起こしを図る。(耐震改修費補助分:H15 予算額〔公営住宅等関連事業推進費補助として〕(事業費)98 億円の内数、(国費)49 億円の内数)

耐震改修工法の開発・普及

耐震改修効果の高い工法の検討を行い、耐震改修効果の高い工法についての技術指針等の作成を行う。予算額(行政



担当部局等

担当部局：住宅局建築指導課

関係部局：住宅局市街地建築課、住宅生産課、住宅資金管理官室、住宅総合整備課

政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、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

(9) 震災時の避難地を確保する

震災時に深刻な被害が予想される市街地において、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、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を整備する必要がある。

業績指標：災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合

目標値：65% (H14)

実績値：集計中²

業績指標 75：災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合

(指標の定義)

広域避難地となる防災公園の対象都市¹において、歩行距離2 km以内に、避難人口当たり2 m²/人以上確保された広域避難地となる都市公園が整備されている市街地の整備された割合。

(目標値設定の考え方)

都市公園等整備緊急措置法に基づく、都市公園等整備五(七)箇年計画において設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
62%	63%	64%	65%	集計中 ²

- 1 三大都市圏の既成市街地等及びこれに隣接する区域に含まれる都市
大規模地震対策特別措置法に基づく地震防災対策強化地域に含まれる都市
地震予知連絡会による観測強化地域又は特定観測地域に含まれる都市
県庁所在都市、政令指定都市又は人口10万人以上の都市
- 2 実績値は8月頃集計予定

場としての広域避難地を整備し、災害による被害を軽減するという政策目標の達成状況をより正確に把握するためには、安全な避難活動を保障する備蓄倉庫等の災害応急対策施設の整備状況についても把握する必要がある。

(施策の実施状況)

- ・ 防災公園の整備を国の取り組むべき政策課題である個別補助事業の対象として位置づけ、重点的に整備を進めている。

今後の取組の方向性

- ・ 今後も市街地において市民の安全な生活を確保するため、引き続き防災公園の整備を推進する必要がある。具体的には以下の施策を実施する。
 - ・ 重点的投資により、市街地において災害時に広域避難地として市民の安全な避難場所を提供する防災公園の整備を引き続き推進する。
 - ・ 防災公園の量的な整備だけでなく、避難・防災の拠点としての防災公園の機能向上を図り、効果的、効率的に都市の防災機能を向上させるために、災害復旧活動・被災者の支援活動を確保するための施設である備蓄倉庫、耐震性貯水槽等の災害応急対策施設の整備を推進する。

(新たな目標設定)

- ・ 今後は避難地の防災施設内容についても考慮した、都市の安全性を表すより適切な指標である「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」を業績指標として採用する予定。
- ・ 「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」とは、備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設を備える面積10ha以上のオープンスペースが、一箇所以上確保された人口20万人以上の都市の割合とする見込みである。
- ・ 平成14年度約9%を平成19年度までに約25%まで向上させることを目指す。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

主な施策等

主な施策の概要

防災公園の整備

広域避難地となる防災公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全でゆとりある生活を確保する。

予算額：都市公園事業費補助 2,405億円の内数(H15)

他の関係主体

地方公共団体(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成14年度の実績値については現在集計中であるが、平成13年度において既に目標の65%を達成しており、平成14年度は目標値を上回る見込み。広域避難地の量的な整備は着実に増加しているが、災害時の避難地・復旧活動の

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局公園緑地課

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(1) 海上における死亡・行方不明者を減少させる

海上においては、船舶による輸送活動、漁業活動、マリレジャー活動等が活発に行われており、これら活動に伴う海難や海中転落により、数多くの人命が失われている現状にある。このため、海上における死亡・行方不明者を減少させることが必要である。

業績指標：海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 目標値：200人以下（H17）

業績指標 76：海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

(指標の定義)

衝突・転覆等の海難に伴う死亡・行方不明者及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の総数

(目標値設定の考え方)

海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を限りなくゼロに近づけることが目標であることは言うまでもないが、昭和46年から平成17年までのデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成17年は、死亡・行方不明者数が260人と試算される。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ボンスタイムの短縮により約60人低減させることとし、200人を目標とした。

(考えられる外部要因)

小型船舶隻数の増減

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
305人	315人	331人	320人	321人

主な施策等

主な施策の概要

事故発生の認知及び遭難者等の捜索に係る時間の短縮

距岸20海里未満で発生した海難について発生から2時間以内に情報入手する割合が平成17年までに80%以上となることを目指す。

- 自己救命策確保キャンペーン（ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等）の推進
- ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化
- 海浜事故対策の充実強化
- 民間救助組織等との連携強化
- GMDSS機器の適正使用の指導及び啓蒙
- 精度の高い漂流予測の活用
- JASREP船の活用

ライフジャケットの着用等自己救命策確保の推進

モーターボートに係るライフジャケットの着用率については、平成17年までに50%以上となることを目指す

- 自己救命策確保（ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等）の推進
- ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナの拡充

- ライフジャケット着用措置の法制化
- ライフジャケットの技術基準改正
- 関係省庁・地方自治体等と連携した啓蒙・指導活動の推進

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年の実績値は321人であり、前年に比べ1人増加
- 平成14年の目標値である290人より31人超過
- 実績値321人のうち漁船にかかるものが178人（55%）を占め、そのうち96人（30%）が一人乗り漁船
- 漁船及びプレジャーボート等（58名）で、全体の72%を占める
- 距岸20海里未満で発生した海難に係る2時間以内の情報入手割合は、71%であり、前年より2ポイント増加である。
- 事故関知時間が2時間以内の生存率は74%、2時間以上の場合、57%である。
- プレジャーボート等乗船者のライフジャケット着用率は28%（前年より2%減少）であり、着用者の生存率は97%、未着用者の生存率は、80%である。
- 漁船乗船者のライフジャケット着用率は、28%（前年より23%増加）であり、着用者の生存率は83%、未着用者の生存率は49%である。

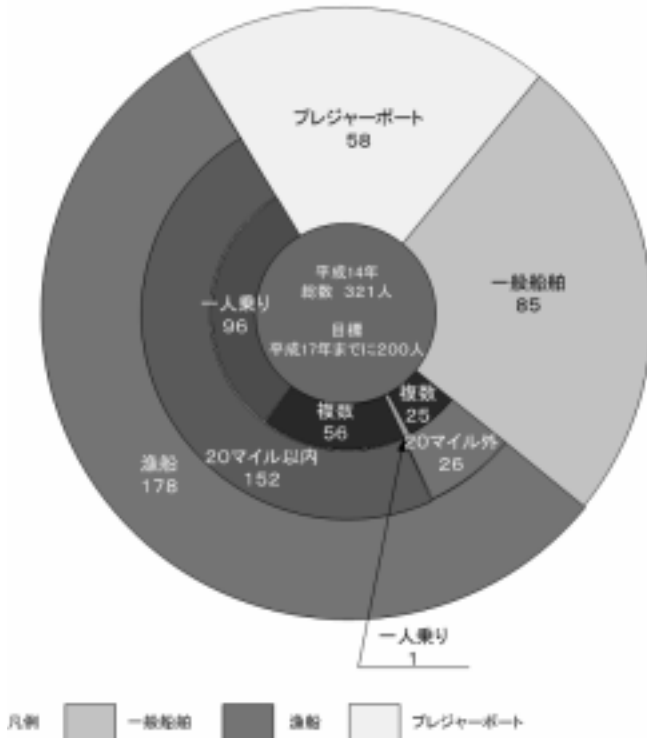
(上記動向の分析結果)

- 早期の事故情報入手及びライフジャケット着用は、高い生存率に結びついている。
- 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の減少のためには、早期の事故情報入手及びライフジャケットの着用が極めて重要であるが、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹底等に係る指導周知が充分浸透しておらず、特にライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。

- ・自己救命策確保等の一層の推進のため、海上保安庁警備救難部救難課に海浜事故対策官を配置
- ・船舶職員及び小型船舶操縦者法の遵守事項に係る指導及び啓発活動の推進
- ・ライフジャケット着用義務対象者の範囲見直し

担当部局等

担当部局：海上保安庁警備救難部救難課、海事局安全基準課、海技資格課



(施策の実施状況)

平成14年度には、
事故情報の早期入手、救助勢力の早期投入及びライフジャケット着用の推進等として、

- ・自己救命策確保キャンペーンの推進
- ・モデルマリナー等65箇所、モデル漁業協同組合等75箇所(平成15年5月現在)
- ・下田海上保安部に伊東MPSの設置
- ・福岡航空基地に機動救難士の配置
- ・第三管区海上保安本部警備救難部救難課に運用司令室の設置
- ・ライフジャケットの技術基準改正
- ・ライフジャケット着用推進会議の開催等を実施。

今後の取組の方向性

ライフジャケット着用を推進するため、

- ・自己救命策確保キャンペーン等の推進により、海難発生から2時間以内に情報を入手する割合及びモーターボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。
- ・漁船、特に1人乗り漁船について、漁業従事者、家族を対象とした自己救命策確保の指導等を推進する。
- ・6月1日から施行された船舶職員及び小型船舶操縦者法を契機にこれらに係る指導及び啓発活動を推進する。
- ・若年層に対して、自己救命策確保を含む海上の安全に係る草の根的指導等を推進する。

事案への迅速な対応を推進するため、

- ・ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図る。

平成15年度における新規の取組

- ・ヘリコプターの高速性等を活用し、救助体制の充実強化を図るため函館、美保、鹿児島航空基地に救護士を配置

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(2) 船舶交通の安全を確保する

ふくそう海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上物流を遮断し、我が国の経済を麻痺させるおそれがあることから、これら海難を未然に防止し、船舶交通の安全を確保していく必要がある。

業績指標：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 目標値：0.1 (H18)

業績指標 77：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

(指標の定義)

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法または港則法適用海域に限る。）において、一般船舶（全長 50m 以上）が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難の単位時間（10 年）における発生数を 1 年当りに換算した数値

(目標値設定の考え方)

過去の実績として、平成 9 年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、次年度以降も発生 0 を目標とする。

(考えられる外部要因)

- ・ マリンレジャーの進展等による海域利用の複雑化
- ・ 沿岸部の埋立等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
0.1 件	0.1 件	0.1 件	0.1 件	0.1 件

主な施策等

主な施策の概要

東京湾における新しい通航方式の導入に向けた検討

予算額：0.9 億円 (H15)

- ・ 関連委員会において、中ノ瀬周辺海域における通航ルール、航路における速力規制のあり方等東京湾における新たな通航方式について、安全性と効率性の両面から総合的に検討を行う。

次世代型航行支援システム等航路標識の整備

予算額：航路標識整備事業費 2.1 億円 (H15 直轄)

- ・ AIS を活用した次世代型航行支援システムの整備を行う。
- ・ ふくそう海域及びふくそうする港における航路標識の高機能化・高規格化整備を行う。
- ・ 航行援助システムの IT 化（沿岸域情報提供システムの整備）を行う。

国際幹線航路の整備

予算額：港湾事業費 13.3 億円 (H15)

浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深等を確保するための浚渫等を行う。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 14 年度においては、海上交通センターからの確かな航行管制及び情報提供を実施したことにより、18 件の大規模海難に至る可能性が高い事例を未然に防止したほか、航路標識の整備等により海上交通環境の向上を図ったことにより、大規模海難の発生数 0 を維持しており、目標達成に向け順調に推移している。

(施策の実施状況)

- ・ 関連委員会においては、東京湾口航路整備事業が完成する平成 19 年以降の東京湾における交通体系の見直しを行い、新しい海上交通体系を構築するため、船舶航行の実態、運用、海事関係者等のニーズ等を踏まえ、同海域における船舶の通航方式について検討が進められ、複数の航路体系案について、それぞれのメリット・デメリットを整理し、絞り込むとともに、今後検討を必要とする効率面、操船面及び航法等の検討課題について整理等を行い、中間報告書を取りまとめた。
- ・ AIS を活用した次世代型航行支援システムを構築するための通信試験や有効エリアの測定試験等の実施設計を実施した。
- ・ 航路標識の視認性、識別性等を向上させるため、459 基の航路標識について高機能化・高規格化整備を実施した。
- ・ 船舶運航に必要な情報をリアルタイムに提供するための沿岸域情報提供システムの整備を実施し、新たに 14 箇所での運用を開始し、全国 20 箇所での運用となった。
- ・ 東京湾口航路等 4 航路の国際幹線航路の整備を実施した。

今後の取組の方向性

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。

(新たな目標設定)

「社会資本整備重点計画」において、平成15年度から平成19年度の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を「0」にするとの目標を掲げたことに伴い、指標の定義については、「東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、及び関門港（海上交通安全法または港則法適用海域に限る。）において、一般船舶（全長50m以上）が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難の発生件数」とし、年度ごとの発生件数を「0」とすることを目標値とする。（社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更があり得る）

担当部局等

担当部局：海上保安庁交通部安全課

関係部局：港湾局計画課、海上保安庁交通部企画課、計画運用課

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(3) ハイジャック・航空機テロの発生を防止する

ハイジャック・航空機テロは、それらが発生することにより航空交通及び国民生活への安全に与える影響が大きいため、これらを未然に防止する必要がある。

業績指標：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

目標値：0 (H14 以降毎年)

実績値：0

業績指標 78：業績指標：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

(指標の定義)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数。

(目標値設定の考え方)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ(爆破等)の発生件数ゼロを目標とする。

(考えられる外部要因)

治安情勢の変動

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
0件	1件	0件	0件	0件

他の関係主体

警察庁(警備業法に基づく空港保安警備1級及び2級の指定講習を航空保安検査員に実施している(財)空港保安事業センター(公益法人)を共管)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成14年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。

なお、平成11年には、航空機内に凶器を持ち込んだ犯人の凶刃に機長が亡くなるというハイジャック事件が発生し、種々の対策を講じてきたが、米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、空港警戒態勢を最高レベルにするなど更なる航空保安措置を講じてきたところ、同様のハイジャック事件等は発生していないが、我が国をめぐるテロ情勢は依然と厳しく、国民に大きな不安をもたらしている。

(施策の実施状況)

・主要空港における保安対策の実況についての特別監察(査察)、空港警戒態勢のフェーズE(非常)の維持、ハイジャック検査機器導入に対する航空会社への補助等の施策を引き続き実施。

今後の取組の方向性

・我が国の緊急事態対応見直しの一環として、ハイジャック対策等のテロ対策の推進が重要課題となっており、また、G8やICAO等においても交通分野におけるセキュリティ対策の強化が提唱されるなど、ハイジャック・テロ対策の一層の推進が国内外から求められている。

・航空保安対策に関する関係者の役割分担の明確化。
・高性能検査機器の導入促進等ハイジャック・テロ対策の強化。
・ICAOの取組に対する財政的貢献等国際協力の推進。

(新たな目標設定)

・引き続き平成15年度もハイジャック・テロの発生件数0件を目標値として設定する。

主な施策等

主な施策の概要

ハイジャック・テロ対策の推進

- ・航空法施行規則を改正し、現行の機内持込禁止物件の範囲を拡大してすべてのナイフ、その他人を殺傷するに足るべき物件について機内への持込を禁止し、対策強化を実施。
- ・ハイジャック対策、国内重要施設の警戒警備等の各種テロ対策の再点検及び強化を図る目的で、従前からの対策の更なる徹底、かつ、航空保安体制について万全を期すことが必要であることから、主要空港における保安対策の実況について、特別監察(査察)を実施。
- ・米国同時多発テロ事件以降、空港の警戒態勢を最高レベルのフェーズE(非常)にするとともに、米国等によるイラク攻撃開始直後には、航空保安体制の更なる徹底並びにコート類及び液体物に対する検査を強化するなど、社会情勢を勘案した保安対策強化の実施。

ハイジャック検査体制の維持・強化

- ・ハイジャック検査体制の維持・強化を図るため、航空会社に対して、検査機器導入に対する2分の1の補助及び検査業務費の2分の1の負担を実施。

予算額：約40億円(H15)

(内訳)検査機器整備費 約0.3億円(H15補助)

検査警備事業費 約40億円(H15負担)

平成 15 年度における新規の取組

引き続きフェーズEという最もレベルの高い保安体制を維持しつつ、更なる保安措置を講じる場合における支援の必要性について、検討実施する。

担当部局等

担当部局：航空局監理部総務課危機管理室

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(4) 航空事故を減らす

我が国における航空事故発生率は世界的に見ても低水準であるものの、本邦航空運送事業者が運航する定期航空において年に数件程度の割合で事故が生じている。また、一度に大量の旅客を輸送していることから、ひとたび事故が生じた場合には、その影響は非常に大きい。そこで、国民がより安心して航空を移動手段として使えるように、一層の安全性の向上を意図し、航空安全対策を行う必要がある。

業績指標：定期航空における航空事故発生率

目標値：0.176 件 / 10 万飛行時間
(H13~17)

業績指標 79：定期航空における航空事故発生率

(指標の定義)

過去 5 年間の定期航空における 10 万飛行時間あたりの航空事故の発生率。定期航空とは本邦航空運送事業者による国内定期航空運送事業及び国際航空運送事業のことを指す。航空事故とは航空機の墜落、航空機による人の死傷等、航空法 76 条に定める航空事故のことを指す。

(目標値設定の考え方)

航空安全向上に関する諸施策を講じることにより、定期航空における航空事故の発生率(平成 13 年~17 年の 5 年平均値)を現況値(平成 8 年~12 年の 5 年平均値)の 1 割減とすることを目標とする。
今後も引き続き航空事故発生率を削減していくことを目指す。

(考えられる外部要因)

気象条件

また、ICAO における基準の動向や技術の進歩及び航空を取り巻く状況の変化等に併せて航空機の安全基準を適時適切に見直す等の、所要の措置を行う。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5 年間の平均で見た場合、その傾向については、減少傾向にあるといえる。(別紙)
- ・過去 5 年間(H10~14 年)の事故(事故調査中のものを除く) 8 件のうち、4 件は乱気流が事故原因となっている。
- ・なお、単年実績について、大きく変動する外部要因としては、年間における事故の発生件数が少なく、1 件の事故に対し、数値への影響が大きいことが上げられる。

(施策の実施状況)

- ・次世代航空保安システム等の整備を引き続き実施中である。
- ・日本航空 907 便のニアミス事故等を踏まえ、航空機衝突防止システムの性能向上に係る装備品等の基準の改正を行った。
- ・現状の事故発生率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る。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		0.195	0.160	0.156
(単年： 0.144)	(単年： 0.070)	(単年： 0.206)	(単年： 0.139)	(単年： 0.206)

主な施策等

主な施策の概要

航空保安システムの整備

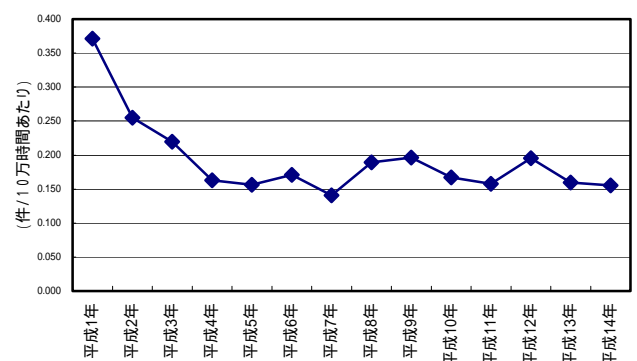
運輸多目的衛星(MTASAT)、航空交通管理(ATM)センター等の次世代航空保安システムの整備を進めるほか、管制支援システムの整備等によるニアミス事故再発防止安全対策等を実施する。

予算額：213 億円の内数(国費)(H15)

航空機の安全な運航や安全性の確保

シートベルトの常時着用の推進等、利用者や関係者に安全運航に資する事柄についての周知徹底を図るほか、安全性確認検査や運航検査、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者への指導・監督の充実を行う。

事故率(5年平均)の推移



今後の取組の方向性

- ・上記施策を着実に実施していくほか、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。
- ・ヒューマンファクター対策や、航空保安システムの高度化等について、取り組む。

(新たな目標設定)

- ・今後は、より総合的な航空事故に関する指標として、定期航空だけでなく、小型飛行機及びヘリコプターの事故件数も取り入れた「国内航空における事故発生件数」を新たに採用する予定。
- ・具体的には、平成 10～14 年の平均で年間 18.4 件発生している航空事故を平成 15～19 年の平均で約 1 割削減(16.6 件/年)することを目標とする予定。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

担当部局等

担当部局：航空局技術部運航課

関係部局：航空局技術部航空機安全課・乗員課、管制保安部保安企画課

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(5) 幹線道路の事故多発地点における交通事故を減らす

交通事故の発生件数が過去最悪の水準にある等道路交通安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあり、また、死傷事故の半数以上が延長で2割に満たない幹線道路における事故であったこと等から、幹線道路における交通事故対策は喫緊の課題。さらに、幹線道路における事故が特定の箇所集中して発生していることから、それらの箇所に対して集中的な対策が必要である。

業績指標：幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数

目標値：3,200箇所（H14）

実績値：集計中

業績指標 80：幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数

(指標の定義)

幹線道路における事故多発地点において対策を実施した箇所数。

・「事故多発地点」とは、10年毎に1件以上の死亡事故が再発して発生する可能性が高い箇所をいう。

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

地方公共団体等から構成する都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等を開催した。

- ・事故多発地点緊急対策事業を実施した箇所と実施していない箇所の事故発生件数を比較したところ、約3割の事故抑止効果が得られた。
- ・一方で、対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所も存在したことから、今後の幹線道路の事故対策についての新たな課題も見受けられた。

今後の取組の方向性

- ・幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い事故危険箇所について、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。また、事故危険箇所や対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを予定している。
- ・事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。
- ・事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。

(新たな目標設定)

- ・事故多発地点対策は、平成14年度を目標年度とする第6次特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の主要施策として実施したものであるため、新たな目標設定は実施しない。
 - ・なお、別途、「道路交通における死傷事故率」を道路交通安全に関する業績指標として設定し、実績値118件/億台キロを、平成19年度までに約1割引き下げ、約108件/億台キロとすることを旨とする。
- (社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課

関係部局：道路局国道・防災課

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		2,700箇所		集計中

実績値は10月頃集計予定

主な施策等

主な施策の概要

事故削減対策等の実施

警察庁と連携しながら交差点改良、道路照明の設置、交通規制の見直し等の事故削減対策を集中的に実施

他の関係主体

- ・地方公共団体（事業主体）、都道府県交安委員会（事業主体）等

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・事故多発地点の対策については、バイパス整備等の抜本的な対策が平成14年度末までに完了できない箇所等を除き、概成した。

(施策の実施状況)

- ・警察庁と連携しながら交差点改良、道路照明の設置、交通規制の見直し等の事故削減対策を集中的に実施した。
- ・対策の立案にあたっては、道路管理者と都道府県公安委員会、

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(6) 自動車の安全性を高める

平成 14 年の交通事故による死傷者数は約 118 万人と厳しい状況である。このため、事故発生時の被害軽減を図ることが重要である。

業績指標：車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突） 目標値：3.5%（H17）

業績指標 84：車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

（指標の定義）
正面衝突時における死亡事故率。

（目標値設定の考え方）
前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数（正面衝突）が 3%程度減少すると見込まれるものとして設定したものを。

（考えられる外部要因）
救助・救急体制の整備

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
3.8%	3.6%	3.6%	3.4%	集計中

実績値は 7 月頃集計予定。

主な施策等

主な施策の概要

車両の安全基準の拡充・強化

車両の安全対策をすすめ、2010 年を目途に交通事故死者数を 1200 人低減する。

【予算額：5 億円（H15 年度）】

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

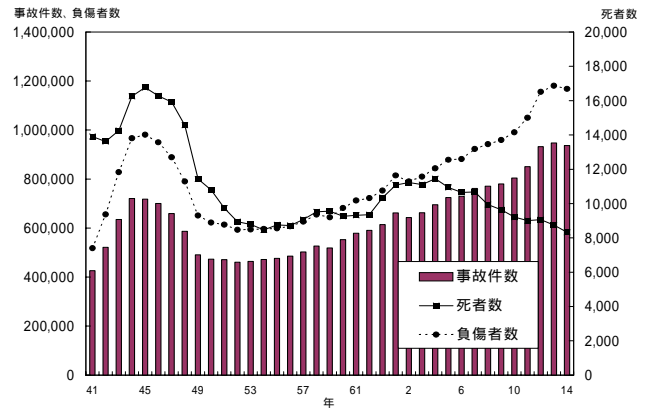
（指標の動向）

- 平成 13 年度の実績値は 3.4%であり、目標を達成した。
- 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の 1 つであると考えられる。
- シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。（表参照）
- 死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと（自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い自動車が増加している）、シートベルト着用率が高い水準で推移していること等が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。（グラフ参照）

シートベルト着用・非着用による致死率の違い

運転者	シートベルト着用	死者	1,132
		負傷者	497,997
		致死率	0.23%
同乗者	シートベルト非着用	死者	1,554
		負傷者	25,594
		致死率	5.72%
不明	不明	死者	136
		負傷者	4,314
		致死率	3.06%
同乗者	シートベルト着用	死者	245
		負傷者	137,980
		致死率	0.18%
不明	シートベルト非着用	死者	613
		負傷者	63,928
		致死率	0.95%
同乗者	不明	死者	31
		負傷者	4,055
		致死率	0.76%

（平成 13 年交通事故総合分析センターデータ）



- なお、交通事故は様々な要因が複合的に作用して発生しているため、個別の対策による効果を精度良く抽出することが難しい面がある。

（施策の実施状況）

- 産・学・官の多方面の専門家からなる「安全基準検討会」等において事故分析、技術開発状況等を踏まえ、オフセット衝突試験の導入を決めた。
- また、同検討会において新たに基準を導入する項目の候補の絞り込み等を行っており、現在、これらについて基準化の是非を含めた検討を進めている（シートベルト非着用警報、後席中央 3 点式シートベルト、固定機能付きチャイルドシート、ブレーキアシスト、コンパチビリティ改善対応ボディ、車室内装備の衝撃緩和内装、フロン

トアンダーランププロテクタ等)。

今後の取組の方向性

- ・引き続き死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や重傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、特に後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。
- ・ 対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進する。
- ・ より精度の高い効果分析手法の検討を行う。
- ・

(新たな目標設定)

- ・ 今後は、目標値を3.2%(目標年次平成17年)とし、引き続き施策を講じていくこととする。

平成15年度における新規の取組

安全基準の拡充・強化

- ・ 歩行者の事故時の頭部保護基準の導入
- ・ R V車等運転視界基準の導入

担当部局等

担当部局：自動車交通局技術安全部技術企画課

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(7) 事業用自動車の安全運行を確保する

事業用自動車は、1台あたりの走行距離が長いことから台数あたりの事故発生件数が自家用に比べて多く、また一旦事故が発生すると大きな社会的影響を及ぼすことから、事業用自動車の事故防止を図ることは重要な課題である。このため、運行管理の充実、運転者の資質・安全意識の向上等の安全チェック強化施策により、運行管理に起因する事故の未然・再発防止を図る必要がある。

業績指標：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

目標値：50% (H17)

業績指標 85：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

(指標の定義)

事業用自動車の事故について、自動車事故報告規則に基づき報告された事故のうち、事業者及び運行管理者による運行管理に主な原因があるものとして分類したものの割合。これにより、事故発生件数の増減があった場合に、運行管理の充実等による防止効果を的確に把握することが可能である。

(目標値設定の考え方)

運輸技術審議会答申(平成11年6月)で事業用自動車による第1当事者事故件数を2010年までに20%削減させる目標が示されていることから中間的な目標を示したものの。

(考えられる外部要因)

交通量、事業者数、車両台数の変化

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
5.6%	5.6%	5.6%	5.4%	集計中

実績値はH15年12月頃集計予定。

主な施策等

主な施策の概要

自動車運送事業に対する監査体制の強化

旅客自動車運送事業の需給調整撤廃(平成14年2月)や貨物自動車運送事業の営業区域規制の廃止(平成15年4月)等に対応し、輸送の安全性の確保を図るため、事故データ、運行管理者データ、過去の監査・処分データ、警察通報データ等監査の契機となるデータを統合したデータベースを構築することにより、安全対策が十分でない恐れがある事業者を効率的に抽出し確実に事後チェック(監査・処分)を行い、効率的な改善措置を講じさせ事業用自動車による事故削減を図る。

具体的な施策としては以下のとおり。

- 死亡・重傷事故等を惹起した営業所の責任ある運行管理者に対する指導講習(特別講習)及び死亡・重傷事故等を惹起した運転者等の特定運転者に対する適性診断を義務付けする等、事業用自動車に対する安全規制を強化。(貨物自動車運送事業輸送安全規則及び旅客自動車運送事業運輸規則の改正(平成13年9月及び平成14年2月施行))
- ITを活用した運送事業に対する監査体制の強化(予算)【予算額：0.3億円(H15年度)】

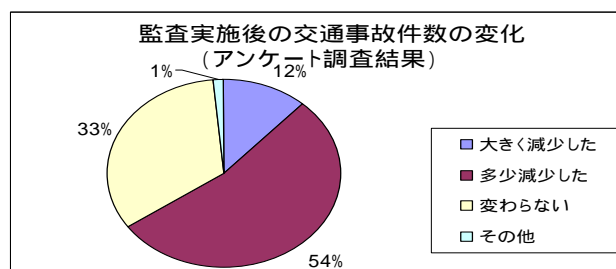
他の関係主体

- 警察庁(事故・違反通報)
- 厚生労働省(労基通報)

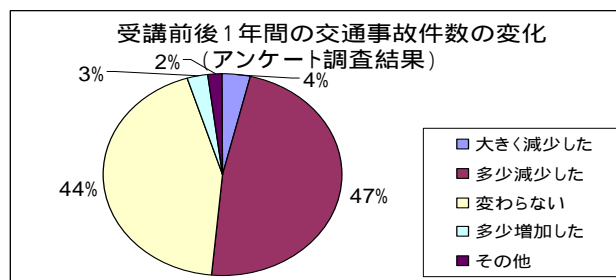
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

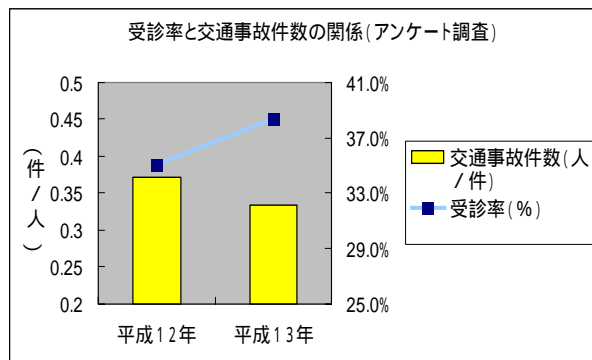
- 平成13年の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は5.4%であり、目標の達成に向けて改善が進捗している。
- 指標の改善の原因としては、運行管理者特別講習及び特定運転者適性診断の義務付け等安全規制の強化並びに監査の充実による効果が考えられる。
- 現行の事業用自動車の安全対策の中核となる施策について、事業者、運行管理者、運転者のそれぞれに対し、管理体制・安全意識の改善に関する大きな効果があるとともに、事故・違反件数についても低減効果があることが明らかとなった。(グラフ参照)
- 一方、業態ごとにみると、管理体制・安全意識のレベル等が異なっており、施策の効果にばらつきがあった。このため、効果の向上を図るため、業態ごとの特性に応じたきめ細かな施策とするとともに、より効果が発揮される領域への重点化により施策の効率化を図っていく必要があることが明らかとなった。
- 監査実施後の交通事故件数が6.5%以上の事業者で減少



- 運行管理者講習受講後の交通事故件数が約5.0%の事業者で減少



- ・運転者適性診断の受診率上昇に伴い、交通事故件数が約10%減少



(施策の実施状況)

- ・監査体制等の強化(地方運輸局監査専門組織の創設、監査方針・処分基準の制定・強化等)(平成14年7月(組織)、平成13年1月より逐次(監査方針・処分基準))
- ・自動車運送事業に対する監査体制強化のための統合データベースの構築(平成14年度~)

今後の取組の方向性

- ・強化した安全規制の徹底(運行管理者特別講習及び死亡・重傷事故等惹起運転者に対する適性診断(特定診断)対象者の把握並びに受講・受診の徹底)
- ・業態ごとの安全意識等のレベル、業務の実態等に即したきめ細やかな運行管理者指導講習及び適性診断の充実等
- ・監査の一層の充実・強化(平成16年度を目途に統合データベースを構築し、安全対策が十分でない恐れがある事業者を効率的にかつ迅速に抽出できるようにし、これらの事業者確実に監査を行う。)

平成15年度における新規の取組

運行管理者特別講習等対象者情報の入手

- ・死亡・重傷事故等を惹起した運転者について自動車安全運転センターとの協力により、運行管理者特別講習及び運転者特定診断の徹底を図る。
- 【予算額：0.3億円(H15年度)】

担当部局等

担当部局：自動車交通局総務課安全対策室

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(8) 鉄道の安全を確保する

鉄道事故は、一度発生すると多大な人的・物的損害が生じる恐れがあり、これに伴う列車の運休や遅延による経済的な被害も甚大となることから、このような鉄道事故を防止し、安全を確保することが重要である。

鉄道事故全体の約半数を占めているのが踏切事故であるが、特に遮断機のない踏切道においては、踏切1箇所当たりの事故発生件数が多いことから、遮断機の無い踏切道を減らしていくとともに、京福電鉄の事故経験を踏まえ、中小鉄道において正面衝突事故を防ぐのに有効な誤出発防止設備の整備を推進する必要がある。

業績指標：遮断機の無い踏切道数

目標値：4,800 箇所 (H17)

業績指標：地方中小鉄道における A T S 設置率
(誤出発機能を有するもの)

目標値：100% (H18)

業績指標 81：遮断機の無い踏切道数

(指標の定義)

遮断機の無い踏切道数は、第3種踏切道(警報機のみが設置されている踏切道)及び第4種踏切道(遮断機も警報機も設置されていない踏切道)の数を合計したものの。

(目標値設定の考え方)

平成13年度～平成17年度における遮断機の整備目標数(600箇所)*と立体交差化等による踏切除却見込数をもとに設定
*第7次踏切事故防止総合対策について(交通対策本部決定)に明記

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
6,423 箇所	5,995 箇所	5,928 箇所	5,733 箇所	5,534 箇所

業績指標 82：地方中小鉄道における A T S 設置率(誤出発機能を有するもの)

(指標の定義)

「誤出発防止機能を有する A T S 設置率」とは、鉄道事業者(JR、鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道を除く。)の営業キロ(km)に対する誤出発防止機能を有する A T S 設置キロ(km)の割合。(ただし、タブレット等により誤出発防止等の安全の確保を行っている路線を除く。)

(目標値設定の考え方)

列車衝突事故の防止に効果的な、「誤出発防止機能を有する A T S」を全鉄道路線(ただし、タブレット等により誤出発防止策等の保安の確保を行っている路線を除く。)に設置することを目的とする。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
91.4%	92.2%	92.6%	92.7%	集計中

8月中に集計予定

主な施策等

主な施策の概要

第3種及び第4種踏切への踏切遮断機の設置及び同踏切の除却

遮断機の無い第3種及び第4種踏切について、踏切の統廃合等を進めると共に、踏切道改良促進法で遮断機を設置すべき要件に該当する踏切については、同法に基づく指定を行い、また保安設備整備費補助による助成制度も活用して、踏切遮断機の設置を推進することにより、第3種及び第4種踏切数の低減を図る。

整備目標：平成17年度末までに、1200箇所の第3種及び第4種の踏切道について、遮断機の設置又は踏切の除去を行う。
予算額：踏切保安設備整備費補助金 約1.5億円(H14年度実績)

地方中小鉄道における A T S 設置

平成13年6月に発生した京福電鉄の列車正面衝突事故が、誤出発防止機能を有する A T S が未設置の区間で起きたことに鑑み、全国の A T S 未設置区間において同 A T S を設置する。 A T S 設置に対しては、近代化補助の拡充(補助率の嵩上げ)、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、鉄道事業者の経費負担の軽減を図っている。

予算額：鉄道軌道近代化設備整備費等補助金 約1.7億円(H14年度実績)

他の関係主体

- ・ 鉄道事業者(事業主体)
- ・ 地方公共団体(財政支援)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 遮断機の無い踏切道数については、平成10年度までの実績値は6,423箇所であったが、平成14年度の実績値は

5,534 箇所であり、これまでのところ、順調に整備が進んでいる。

- ・ ATS の設置率については、平成 10 年度は 91.4%であったが、平成 13 年度末までで 92.7%となっており、順調に整備が進んでいる。

(施策の実施状況)

- ・ 踏切道改良促進法に基づき、緊急に遮断機を設置すべき踏切道として、平成 10～14 年度に 139 箇所の踏切道を指定し、鉄道事業者の自主的な整備を含め、527 箇所の踏切道において遮断機が設置された。
- ・ ATS の設置に関しては、近代化補助の拡充、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、経営状況の厳しい地方中小鉄道事業者において促進された。

今後の取組の方向性

- ・ 踏切道改良促進法に基づく指定や、踏切保安設備整備費補助による助成により、引き続き確実な目標の達成を目指す。
- ・ ATS の設置に関しては、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有する ATS の設置を推進する。
- ・ H14～15 年度の安全性緊急評価事業において、緊急に改善すべきと判定された鉄道施設や車両については、H16 年度以降に改修等を行い、安全の確保を図っていく。

担当部局等

担当部局：鉄道局施設課

政策目標 19 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、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(9) 船舶の安全航行を確保するため、放置艇を減らす

公共用水域の適正な管理を実現するため、港湾区域内において、係留場所の私物化、沈没船化、無秩序な艇の集積による船舶航行への支障等社会問題化している放置艇を削減する必要がある。

業績指標：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 目標値：55%（H18）

業績指標 83：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

(指標の定義)

港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合

(目標値設定の考え方)

現在整備中で平成18年度までに完了予定の施設に加え、近年における当施策への投資量をもとに設定。また長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。

(考えられる外部要因)

プレジャーボートの需要の変動

- ・ ボートパークは、平成14年度末時点で全国15箇所供用しており、約3,000隻の係留・保管施設の整備が図られているところである。しかし、各港整備が進むにつれて、ボートパーク整備に適した静穏水域の減少や水深不足等の問題が生じており、今後の整備進捗が懸念される。尚、平成14年度調査結果は現在調整中である。
- ・ 公共マリーナ（3セク含む）については、H9～14間に約4,000隻の係留・保管施設の整備が図られたところである。しかし、近年公共マリーナの新規採択の実績がなく、また第3セクターによるマリーナ整備も殆ど行われていない状況にある。

(施策の実施状況)

係留・保管施設の整備

- ・ ボートパーク整備事業
H14供用開始箇所 2港（相生港、笠岡港）
- ・ **放置等禁止区域の指定**
平成13年度末時点で、長崎県等5県内の港湾で放置等禁止区域を指定。

今後の取組の方向性

- ・ ボートパーク整備により、係留・保管能力向上を一層促進するため、既存静穏水域を有効活用するためのボートパーク事業制度の拡充等を検討していく。

担当部局等

担当部局：港湾局環境・技術課環境整備計画室
関係部局：河川局水政課、治水課

過去の実績値の推移

	H8	H14 1
	45%	集計中 2

- 1 5年に1度程度を目安とした調査である。
- 2 実績値は8月頃集計予定

主な施策等

主な施策の概要

係留・保管施設の整備

- ・ ボートパーク等簡易な係留・保管施設整備
予算額12億円（H15）整備箇所 16港
- ・ 公共マリーナ整備（3セク除く）
整備箇所 4港
- ・ 民間、3セクマリーナの整備支援（小型船拠点総合整備事業）
整備箇所（平成14年度） 1港（折戸マリーナ）

放置等禁止区域の指定

平成12年港湾法一部改正による放置等禁止区域の指定等規制措置強化

他の関係主体

水産庁（漁港等との連携・調整が必要）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

政策目標 20 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

(1) 海上からのテロによる被害を防止する

我が国沿岸部には、原子力発電所等、国民の生活に不可欠な重要施設が多く所在しており、これらの重要施設が海上からのテロにねらわれ、一度被害が発生すると国民生活に計り知れない被害を及ぼすおそれがあるため、国民の生命・財産を脅かすテロ事案等への対応強化を図り、我が国の主権及び国民の安全の確保を図る必要がある。

業績指標：巡視船艇の高速化率

目標値：70% (H18)

業績指標 86：巡視船艇の高速化率

(指標の定義)

全巡視船艇のうち、速力 24 ノット以上（概ね領海線まで 30 分、接続水域まで 1 時間で進出可能な速力）の巡視船艇が占める割合。巡視船艇の高速化を図ることにより、想定されるテロ事案への迅速的確な対応を実施し、海上からのテロによる被害を防止する。

(目標値設定の考え方)

事件・事故発生時、迅速な現場臨場による人命救助、被疑者の逮捕、証拠の確保等が必要であり、巡視船艇の高速化が不可欠なことから、平成 23 年において全巡視船艇の 80% を高速化することを目標として、18 年度の目標値を設定した。

できるように不審船事案、テロ事案等に対する対応体制の強化が必要となっている。

(施策の実施状況)

・平成 14 年度に、中型巡視船 2 隻、大型巡視艇 5 隻及び小型巡視艇 1 隻を整備した。

(参考) 平成 14 年度高速化率

巡視船 24.2% (30 隻 / 124 隻) 巡視艇 79.7% (189 隻 / 237 隻)

今後の取組の方向性

・不審船事案・テロ事案に迅速・確実に対応するために、巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化、情報・通信・監視能力の強化、職員の安全確保、不審船・テロ対応体制の強化を図っていく必要がある。

・今後は、いかなる事態にも対応できる安全な国づくりを進めるため、政府全体で我が国の緊急事態対処の見直しを行うこととなる。

(新たな目標設定)

・「海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数」を「巡視船艇の高速化率」に変わる新たな指標として採用する。これは、巡視船艇の高速化を含む諸施策を総合的に実施し、いかなる事態にも対応できる安全な国づくりを進める上で、より上位の指標となるものである。

・平成 14 年度の現況値は「0」であるが、今後とも「海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数」「0」を維持することを目指す。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
53.2%	53.2%	55.6%	59.0%	60.7%

主な施策等

主な施策の概要

巡視船艇の整備事業

老朽巡視船艇の代替整備をはじめとした巡視船艇の整備を行う。

整備目標：平成 23 年度末において全巡視船艇の 80% を高速化する

予算額：約 107 億円 (H15)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成 14 年度の実績値は 60.7% であり、平成 14 年度の目標値である 61% をほぼ達成しており、目標の達成に向けて、順調に推移している。

・巡視船艇の高速化率の上位の政策目標である海上における治安の維持について、平成 13 年 9 月の米国同時多発テロは想像を超える態様と事態が現実起こりうることを示し、平成 13 年 12 月に発生した九州南西海域工作船事件では、工作船が巡視船に対し自動小銃及びロケットランチャーのようなもので攻撃し海上保安官 3 名が負傷する等の事案が発生したことから、海上保安庁として、いかなる事態にも対応

平成 15 年度における新規の取組

巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化

荒天の影響を受けにくい高速大型巡視船の整備を行うとともに、能登半島沖不審船事案後進めた高速特殊警備船の整備をさらに推進する。また、航空輸送能力等の強化を行う。

情報・通信・監視能力の強化

不審船・テロ事案への対処能力の強化のため、情報通信システムの整備、巡視船艇・航空機の昼夜間の監視能力の強化等を行う。

職員の安全確保

巡視船艇・航空機の防弾対策、遠距離からの正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化等及び職員の救護体制の確立を図り、職員の安全を確保する。

不審船・テロ対応体制の強化

不審船事案・テロ事案にかかる現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整等事案対応を迅速確実に行うための体制の整備を行う。

また、不審船・テロ事案の捜査及び多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査態勢を整備する。

「H14 政策アセスメントを実施」

施策名：不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化

担当部局等

担当部局：海上保安庁警備救難部管理課

政策目標 20 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

(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する

薬物・銃器の一般社会への浸透は、近年の大量押収にもかかわらず第3次覚せい剤乱用期に収束の兆しが見られない等、我が国の社会の安全・安定を根本から揺るがす大きな問題となっているが、国内で流通する薬物・銃器は全て海外から密輸入されたものである。このため、海上ルートによる我が国への流入を阻止し、密輸事犯等の国際組織犯罪の摘発を図る必要がある。

業績指標：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

目標値：22.0(H14～H18の移動平均)

業績指標 87：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

(指標の定義)

当該年を含む過去5年間における薬物・銃器密輸事犯の摘発件数(海上保安庁関与分)の移動平均

(目標値設定の考え方)

過去5年間の最高値が22.2件であり、また現況値が20.6件であることを勘案し、22.0件以上を目標とする。

過去の実績値の推移 ()内は、単年の摘発件数				
H10	H11	H12	H13	H14
20.2(16) 件	22.2(30) 件	20.6(16) 件	18.0(15) 件	19.0(18) 件

動平均では、前年移動平均に比べ、1件の増加のみで、目標の達成に向けて指標にかかる実績値は、ほぼ横ばいである。

- ・平成14年の摘発事案には、当庁、警察、税関の国内三機関の連携のほか、中国公安部とも協力して漁船から覚せい剤約151kgを押収した事案(下記事例)や、平成14年に第三管区海上保安本部に設置した国際組織犯罪対策基地を投入して国内密売組織の壊滅に至らしめた南米ルートによるコカイン密輸入事件(下記事例)などが挙げられ、国外及び国内関係機関との連携強化や国際組織犯罪対策基地設置による国際犯罪組織の撲滅等の施策の効果は、着実に顕れている。

- ・一方、目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、一層悪質・巧妙・広域化しており、その摘発は益々困難となっていることがあげられる。

(施策の実施状況)

平成14年度は、下記の施策を実施することにより、薬物・銃器の密輸事犯の摘発に努めた。

第三管区に国際刑事課及び国際組織犯罪対策基地を、第七管区に国際刑事課を、第二、六、九管区に警備課国際犯罪対策室を設置した。

平成14年度は高速化した8隻の巡視船艇の整備を行った。機動的なセキュリティ監視システムを構築し、資機材の整備等を推進した。

代表的な摘発事例

事例

玄界灘における外国漁船を使用した大量覚せい剤密輸事件(第七管区海上保安本部、福岡)

平成14年1月、第七管区海上保安本部、福岡海上保安部、福岡県警察、門司税関の合同捜査本部は、中国公安部と協力し、玄界灘の海上において、巡視船が発見した船籍不明の漁船型船舶(自称中国人7名乗組み)から、覚せい剤約151kgを発見、押収するとともに、乗組員7名を現行犯逮捕した。

事例

フィリピン籍貨物船乗組員等にかかるコカイン密輸入事件(鹿児島、志布志)

平成14年6月、鹿児島県志布志港に入港中のフィリピン

主な施策等

主な施策の概要

情報収集・分析等を推進するための組織等整備

情報収集・分析及び機動的な広域捜査を推進するために各管区に国際刑事課を設置する等必要な組織等の整備を行う。

巡視船艇・航空機の整備

速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた巡視船艇の整備及び夜間監視機能を備えた航空機の整備を行う。

効果的な資器材の整備等の促進

密輸事案の摘発を強化するために効果的な資機材の開発及び整備の促進を図る。

関係取締機関との連携強化

警察、税関等の関係取締機関との間において、情報交換、合同訓練、合同捜査等を実施し、連携の強化を図る。

他の関係主体

財務省、警察庁等(関係取締機関)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成14年の薬物・銃器事犯の摘発件数は18件で昨年実績より3件増加した。しかし、平成10年から平成14年の移

籍貨物船(22,053 トン)から外国人らしき男性 2 名が下船してきたため、税関職員が職務質問し、所持品を確認した結果、コカイン約 5 kg を発見、押収し、上記 2 名を現行犯逮捕(私人による現行犯逮捕)したことから当庁、警察及び税関による合同捜査本部を設置、コカインを上記 2 名に譲り渡した船員 1 名のほか、本件密輸入に関与した関係者を逮捕した。

今後の取組の方向性

巡視船艇・航空機の充実整備による我が国周辺海域における密輸容疑船舶の監視・捕捉能力の向上、資機材を有効活用した立入検査の実施等による監視取締体制の強化を図るほか、関係機関との連携強化及び情報分析能力の向上を推進し捜査体制を強化する等、国際的な組織犯罪に対する取締りを積極的に推進することにより、組織的・計画的に行われ、ますます悪質化・巧妙化・広域化する薬物・銃器の密輸事犯を水際で阻止する。

平成 15 年度における新規の取組

警備情報システムの運用

平成 15 年 4 月運用を開始した警備情報システムの活用

担当部局等

担当部局：海上保安庁警備救難部管理課・国際刑事課

政策目標 21 船員災害の防止

船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること

(1) 船員災害を防止する

船員災害は、陸上の全産業の労働災害に比べ死傷災害発生率、死亡災害発生率ともに高くなっており、その未然防止と被害軽減を図る必要がある。

業績指標：船員災害発生率

目標値：14.6% (H14)

実績値：集計中

業績指標 88：船員災害発生率

(指標の定義)

毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害（転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等）により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員の船員千人あたりの率

(目標値設定の考え方)

平成10年度から平成14年度までの5年間に死傷災害の発生率（年間千人率）を平成9年度に比べ17%減少させる。

(減少割合17%の考え方)

全国平均の災害発生率を上回っている地域（地方運輸局単位）においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を5%減少させることを努力目標とした。全国平均の災害発生率を下回っている地域においては、発生率を10%減少させることを努力目標とした。

及びの考え方にに基づき平成7年度の地域別の発生件数を基礎として、その件数による平均千人率と対平成7年度平均千人率との減少割合（17%）を目標とした。

(考えられる外部要因)

- ・ 海運業、漁業の置かれている経済状況、船員の労働条件（労働時間等）
- ・ 船舶及び陸上作業機器・設備の構造に係る問題
- ・ 海上及び港における救急・救護体制

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
16.5 %	17.3 %	15.6 %	15.0 %	集計中

実績値は12月頃集計予定。

船員災害の分析に基づく作業方法の見直しによる安全の確保
 ・ 作業の標準化の推進による安全の確保
 機械設備自体の安全化と作業方法の見直しを行い、物と人の両面からの安全を確保するために、作業の標準化を促進する。
 予算額：0.07億円(H15)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

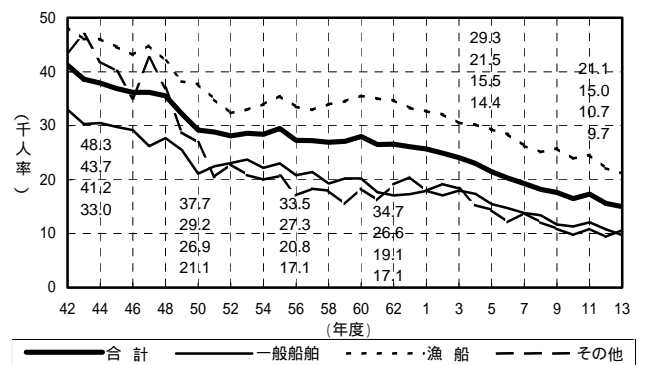
- ・ 平成14年度の実績値は現在集計中であるが、平成13年度までは、17%の減少目標を達成するために毎年定められた対前年度比の減少目標を重大災害の発生した平成11年度（注1）を除き着実に達成しており、平成14年度には重大災害の発生報告もないため、目標値を達成するものと推測される。

（注1）漁船転覆・沈没事故・乗組員36名中11名行方不明

年度	減少目標	達成率
平成10年度	4%	6.3%
平成11年度	4%	+4.8%
平成12年度	4%	9.8%
平成13年度	7%	3.9%
平成14年度	3%	集計中

なお、平成13年度の減少目標は平成11年度の実績を基にしたため、高くなっている。

災害発生率の推移



主な施策等

主な施策の概要

船員災害防止のための管理体制・基準策定等の推進

安全衛生管理体制の整備とその活動の推進

- ・ 中小船舶所有者に対し船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、安全衛生教育、災害事例等に関する情報交換等を推進する。

作業時を中心とした死傷災害防止対策の推進

- ・ 作業時における死傷災害の防止を徹底するとともに、自主的な安全基準の作成を推進する。

海中転落による死亡災害防止対策の推進

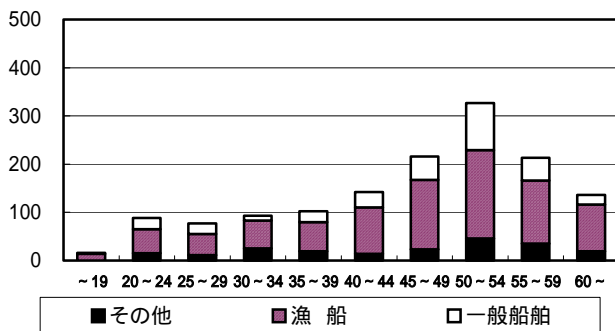
- ・ 海中転落の防止対策を講じるとともに、保護具の使用の徹底を図る。

- ・ 指標の内訳について見ると、平成13年度災害発生率では一般船舶9.7%、漁船では21.2%と、前年度に比べ

ともに減少傾向にあるが、依然として漁船の災害発生率は一般船舶の倍以上と高くなっており、これが全体の発生率の減少に影響を及ぼしている。また、作業別態様別災害発生状況では、漁ろう作業、整備・管理作業中の転倒、はさまれによる事故が多発しているほか、船員の高齢化も進んでおり、50歳以上の災害発生件数は全体の半数近くをしめている。

今後は若年齢船員の新規就労の増加及び定着率の向上を図るためにも、船員が健康で安心して働ける魅力ある職場作りを進める上で、船員災害の防止対策を促進することが極めて重要となっている。

船種別年齢階層別災害発生状況(H13年度)



(施策の実施状況)

- 平成10年度から、安全作業の基本となるマニュアルの作成を図り、訪船指導等でその活用を促進するなど災害防止対策を推進した。

平成10年度 漁業(沖合底引き網)作業マニュアル

平成11~12年度 内航船作業マニュアル

平成13年度 漁業(かつお・まぐろ)作業マニュアル

平成14年度 曳船作業マニュアル

- 毎年開催される安全衛生月間期間中に、安全に関する各種講演会等を開催し船舶所有者、船員のみならずその家族に対しても参加を求め、安全意識の高揚を図った。

開催回数 306回 参加人数 15,967人

(H10~14年度)

- 平成14年度に災害疾病発生状況報告書の記載様式を改め、災害発生時の状況についてより詳細に要因等を明らかにし、作業方法の見直しによる安全の確保対策を実施することとした。

今後の取組の方向性

- 船員の高齢化、乗組員の少数化とこれに伴う作業の多重化、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て、中小船舶所有者を中心とした死傷災害の防止対策等を一層推進するものとする。

(新たな目標設定)

- 今後は船員災害発生率を表す指標として第8次船員災害防止基本計画において設定された減少目標を採用。
- 平成15年度を初年度とし、平成19年度を目標年度とする5年間に死傷災害の発生率を、船員千人当たりの発生件数の率において、平成14年度に比べ20%減少させることを目標とする。

平成15年度における新規の取組

平成15年度船員災害防止実施計画

第8次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成15年度船員災害防止実施計画の重点対策及び主要対策を推進し、死傷災害の発生率(年間千人率)を、対前年度比4%減少させることを目標とする。

担当部局等

担当部局：海事局船員労働環境課安全衛生室

政策目標 22 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(1) 自動車の燃費を向上させる

地球温暖化を抑止するため、自動車部門からの二酸化炭素排出量を削減していくことが求められている。自動車一台当たりのエネルギー消費量を抑制することにより自動車単体の二酸化炭素排出量を削減するため、自動車の燃費を向上させることが必要である。

業績指標：ディーゼル自動車の平均燃費

目標値：13% (H17)

業績指標 89：ディーゼル自動車の平均燃費

(指標の定義)

ディーゼル自動車が1リットルの燃料で走行することができる距離の平均のことである。

(目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱(平成10年6月)に掲げられている目標(自動車の燃費について2010年度までに1995年度比15%乃至20%超の向上を目指す)を踏まえ、2005年に設定されているディーゼル自動車の燃費目標基準の効果を考慮して設定。

(考えられる外部要因)

ディーゼル自動車の車両重量別の販売比率

発・市場投入し、低燃費車の普及が進んでいることが、指標の伸びの要因として考えられる。

(施策の実施状況)

・国内出荷された自動車の燃費値の調査を実施し、省エネ法に基づき設定した自動車の燃費基準の達成状況を把握するとともに、自動車燃費一覧を冊子や国土交通省HP上で公表する等行った。

このことにより、自動車ユーザーの低燃費車への認識が高まり、より一層の低燃費車の普及が促進されるものと考えられる。

今後の取組の方向性

・引き続き、ディーゼル自動車燃費基準の目標達成状況を把握し、目標年度における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準等について検討を行う。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	8.5%	12.8%	14.2%	集計中

実績値は9月頃集計予定。

担当部局等

担当部局：自動車交通局技術安全部環境課

主な施策等

主な施策の概要

省エネ法に基づくトップランナー燃費基準の導入

1998年のエネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)に基づき、ディーゼル自動車について、2005年度を目標とし、商品化されている自動車のうち最高の省エネルギー(燃費向上)性能以上の水準を目指すトップランナー燃費基準を導入する。

他の関係主体

経済産業省(省エネ法のうち、自動車については経済産業省と国土交通省の共管)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成13年度の実績値は14.2%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- ・省エネ法に基づく目標燃費基準の達成目標年度である2005年度に向けて、自動車製造事業者がより低燃費の自動車を開

政策目標 22 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(2) モーダルシフトを推進する

京都議定書の公約達成のため、自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道、海運へのモーダルシフトを推進することで、中長距離幹線輸送において、貨物輸送システム自体を環境負荷の小さいものにする必要がある。

業績指標：国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 目標値：47% (H18)

業績指標 90：国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率

(指標の定義)

「モーダルシフト化率」とは、輸送距離 500Km 以上であって、内航海運で運ばれることの多い産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道又は海運(フェリーを含む。)により運ばれている輸送量の割合をいう。

「産業基礎物資」・・・石油製品、石炭、金属鉱、砂利、窯業品、非金属鉱物等、原材料としてバラ積みで輸送されることの多い品目のこと

(目標値設定の考え方)

京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標は、2008～2012 年において二酸化炭素換算で 1990 年比 6% であり、目標達成のための運輸部門の削減目標は 4600 万トンである。物流分野においても、この削減目標の実現に貢献していくため、モーダルシフト化率を平成 22 年度までに 50% に向上させることとしており、したがって、平成 18 年度には約 47% の水準とする必要がある。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
42.9%	40.4%	39.6%	集計中	未集計

H13 については、平成 15 年 9 月を目途に集計予定。

主な施策等

主な施策の概要

貨物鉄道の利便性の向上

・山陽線輸送力増強事業

変電設備増強、待避線延伸等によるコンテナ列車の長編成化へ対応することにより、荷主のニーズに対応した輸送力の増強を図るため、国が事業費の一部を負担する「山陽線輸送力増強事業」の推進を行う。

整備目標：平成 18 年度までに、コンテナ列車長編成化を実現するべく、変電設備増強、待避線延伸を行う。

予算額：1.6 億円(H15)

内航海運の競争力の強化

・参入規制(許可制)の緩和に向けた制度改正の検討

事業規制関係の具体的な制度設計について、内航海運制度検討会において検討中である。同検討会での結論を踏まえ、平成 16 年度以降速やかに内航海運業法

の改正等所要の措置を講じる予定である。

- ・次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発
独立行政法人海上技術安全研究所を研究開発主体として、ガスタービン対応型新船型及び電気推進式二重反転ポッドプロペラをコンセプトとした次世代内航船の研究開発を実施している。

これにより、内航物流における大幅なコスト削減、快適な労働環境を実現し、モーダルシフトを推進する。

整備目標：平成 18 年度の実用化を目指す。

予算額：3.3 億円 (H15)

- ・高度船舶安全管理システムの研究開発

独立行政法人海上技術安全研究所を研究開発主体として、IT 技術を活用して船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・診断し適切な陸上支援を行うことにより、船舶の安全管理を高度化・最適化するシステムの研究開発を実施する。これにより、保守管理コストの合理化、稼働率の向上等を図り、モーダルシフトを推進する。

整備目標：平成 17 年度の実用化を目指す。

予算額：0.8 億円 (H15)

- ・共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進

運輸施設整備事業団の共有建造方式を通じて、海上運送事業者に対して財政投融資資金等による低利の長期固定資金を安定的に供給することにより、モーダルシフト船の建造を促進する。

予算額：1.8 億円 (H15)

- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備

国及び港湾管理者等が複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備することにより定時性・安定性を高め、国内海上輸送の利用を促進する。

予算額：56.3 億円 (H15)

荷主・物流事業者のモーダルシフト意識の向上

・荷主・物流事業者が自主的にモーダルシフトへ向けた取組を行うよう、荷主・物流事業者等が共同で策定した環境負荷低減に資する実証実験実施計画の中で特に CO2 排出削減効果が高いと考えられるものについて国が実験費用の一部を負担する「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」を推進する。

予算額：3.2 億円 (H15)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 10 年度の 42.9%から、平成 12 年度においては 39.6%と下落している。
- これは、貨物鉄道・内航海運の貨物輸送量(モーダルシフト化率算定対象貨物)は増加(鉄道)H10:1600 万トン H12:1650 万トン(海運)H10:4,080 万トン H12:4,900 万トン)しているものの、自動車輸送量の伸びがそれ以上に大きい(H10:7,560 万トン H12:9,800 万トン)ためである。
- 以下、平成 14 年度に実施した事業者ヒアリング調査及び荷主アンケート調査の結果等に基づき、上記の主な原因について分析する。

(1)貨物鉄道・内航海運の競争力が自動車と比較して弱い。

自動車輸送の伸びが貨物鉄道・内航海運の輸送の伸びを大きく上回っている原因としては、近年、受け荷主側の到着時間に関する要求が厳しくなっているにも関わらず、貨物鉄道・内航海運は、自動車と比較してリードタイムが長い、出発・到着の時間帯が合わないなど時間面での機動性が劣位にある、ドアツードアの運賃が高い、貨物輸送の多頻度小ロット化が進展する中で輸送ロットがまとまらない、新たな設備投資の負担が大きいなどコスト面でも劣位にあるケースが多い、などが考えられる。

また、貨物鉄道では、東京 札幌、東京 福岡、東京 大阪など主要区間のダイヤのよい列車は需要が大きいため積載率が高く、輸送力の余力がない状況にあるなど輸送容量に制限があることも阻害要因になっている。(例えば、輸送需要が旺盛な東京 福岡において、東京 岡山間は、1300 トン列車を運行できるのに対し、岡山以西は最大 1200 トン列車に限定されていることがボトルネックとなっている。)

さらに、内航海運では、市場参入が許可制であることから市場の閉鎖性が高く、新規参入、規模拡大等事業者の多様な事業展開による市場の活性化や競争の促進の障害となっている。

これらを総括すると、鉄道や内航海運は、自動車と比較すると機動性や輸送コスト面において総体的に競争力が劣っており、これが指標を下落させている主な原因の一つであると考えられる。

(2)荷主等のモーダルシフトに対する意識が希薄である。

平成 14 年度に実施した荷主企業アンケート(環境報告書を作成している企業を対象)の結果によると、環境意識が高い企業であっても、今後モーダルシフトを実施する予定はないとする企業が 46.7%に上っているなど、荷主等のモーダルシフトへの意識や理解の低さなども指標を下落させている主な原因の一つである。

(施策の実施状況)

貨物鉄道の利便性の向上

平成 14 年度において、山陽線輸送力増強事業の新規採択を行い、調査設計を開始した。

内航海運の競争力の強化

- 参入規制(許可制)の緩和に向けた制度改正の検討
平成 14 年 4 月に次世代内航海運ビジョンを策定。事業規制関係の具体的制度設計について内航海運制度検

討会での検討を開始した。

- 次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発
予定通り順調に進行中である。
- 高度船舶安全管理システムの研究開発
予定通り順調に進行中である。
- 共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進
平成 14 年度より建造対象船舶を政策目的別に変更し、モーダルシフト船の建造を促進した。
- 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備
複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルについて、14 港で整備を実施した。

荷主・物流事業者のモーダルシフト意識の向上

平成 14 年度から「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」を開始し、12 件の認定を行った。

今後の取組の方向性

「指標の動向」で分析した通り、鉄道・内航海運は自動車と比較すると総体的に競争力が劣っていること、荷主等のモーダルシフトへの意識が低いことが、指標を下落させている主な阻害要因となっている。

そこで、これらの阻害要因を除去し、モーダルシフトの推進に向けて関係者の一体的な取組を図るため、平成 15 年 5 月に、平成 15 年度以降に取り組むべき施策をまとめた「モーダルシフト促進に向けた平成 15 年度アクションプログラム」を策定した。

今後は、同アクションプログラムに基づき、貨物鉄道・内航海運の利用促進に向けた各施策を着実に実施することにより鉄道・内航海運の時間・コスト面での競争力向上を図るとともに、荷主・物流事業者のモーダルシフト意識向上に向けた各施策をあわせて実施することにより、モーダルシフトを推進していく。

担当部局等

担当部局：政策統括官付政策調整官(物流担当)付

関係部局：鉄道局、海事局、港湾局

政策目標 22 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する

我が国の全エネルギー消費量の約 27% を占める民生部門のエネルギー消費量は一貫して増加傾向にある。CO2 の排出量を削減し、地球温暖化を防止するため、住宅・建築物の省エネルギー化を図る必要がある。

業績指標：住宅、建築物の省エネルギー化率

目標値：住宅 35% (H17)
建築物 60%

業績指標 91：住宅の省エネルギー化率

(指標の定義)

当該年度の新築着工住宅のうち、省エネルギー法に基づく省エネ基準(次世代省エネ基準)に適合しているものの割合。

・省エネ基準：住宅におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「住宅の建築主の判断の基準」等。昭和55年に制定した後、平成4年及び平成11年に基準の改正・強化を行っており、平成11年のものを「次世代省エネ基準」と呼んでいる。

「省エネルギー法」：エネルギーの使用の合理化に関する法律

現況値は、住宅金融公庫融資を利用した戸建住宅を対象として毎年度実施されている個人住宅規模規格等調査における実績。

(目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値(新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合住宅について 2008年度：現行基準を5割が達成)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
1	5%	8%	13%	集計中 2

1 平成11年に定められた基準であるため、集計不可
2 実績値は平成15年9月頃集計予定

業績指標 91：建築物の省エネルギー化率

(指標の定義)

当該年度に建築確認された建築物(2000㎡以上)のうち、省エネルギー法に基づく省エネ基準に適合している建築物の床面積の割合。

・省エネ基準：建築物におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「建築物の建築主の判断の基準」。昭和55年に制定した後、平成5年及び平成11年に基準を改正・強化した。

(目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値(新築建築物(非住宅、2000㎡以上)目標年度 2006年度：現行基準を8割が達成)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14

H10	H11	H12	H13	H14
55%	34%	集計中	集計中	集計中

実績値は平成15年9月頃集計予定

主な施策等

主な施策の概要

住宅関係

1) 省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務

省エネルギー法に基づき、「建築主の判断基準」を求め、建築主に対し同基準に基づく省エネ措置の努力義務を課す。

2) 省エネ措置等を講じた住宅に対する優遇措置

住宅金融公庫の融資において、省エネ措置等を講じた住宅に対する割増融資、基準金利を適用。

建築物関係

1) 省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等

・省エネルギー法に基づき、「建築主の判断基準」を定め、建築主に対し同基準に基づく省エネルギー措置の努力義務を課す。「建築主の判断基準」は平成15年2月に改正し、用途区分の追加、中小規模の建築物向けのわかりやすい仕様基準の追加を行った。(平成15年4月施行)
・2,000㎡以上の建築物について、新築時等に省エネルギー措置の状況について届出を義務付け。(平成15年4月から)

2) 省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置

・日本政策投資銀行による省エネルギー措置を講じた建築物等に対する低利融資。
・一定の省エネ設備を取得し、事業の用に供した場合の所得税等の優遇。

他の関係主体

・経済産業省(省エネルギー法等を共管)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

住宅の省エネルギー化率

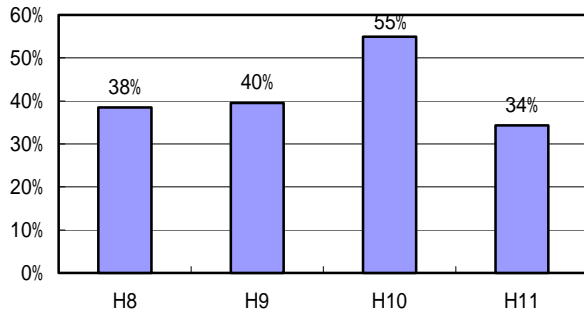
省エネルギー法に基づく省エネ基準(次世代省エネ基準)に適合している住宅の割合は順調に増加している。

建築物の省エネルギー化率

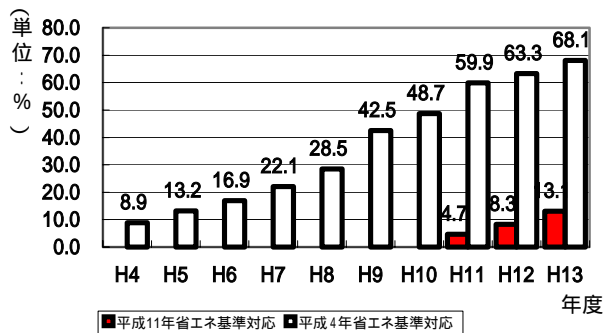
・平成11年度に基準が改正・強化されたため、実績値が下が

っている。

新築建築物(2,000㎡以上)における
省エネ基準適合率の推移



公庫融資住宅における省エネ基準適合率の推移



(施策の実施状況)

住宅関係

住宅の省エネルギー化は順調に推進されている。

建築物関係

- 平成14年6月に省エネルギー法が改正され、特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出が義務づけられた(平成15年4月施行)。このため、平成15年度以降は実績値の大幅な変化が予想される。

今後の取組の方向性

- 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、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。
- 平成16年度は地球温暖化対策推進大綱における第1ステップの終了年であるため、現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を行い、必要な見直しを行う必要がある。

担当部局等

担当部局：住宅局住宅生産課、建築指導課

政策目標 22 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(4) 海洋汚染を防止する

ナホトカ号重油流出事故（平成9年1月）、ダイヤモンドグレース号原油流出事故（平成9年7月）等、最近の大規模油流出事故に鑑み、油流出事故発生時において、我が国周辺の海域の環境の保全を図るため、事故発生後早期に対応が可能な大型浚渫兼油回収船を全国で3隻体制とし、出勤から概ね48時間で全国をカバーできる体制を整備する必要がある。

業績指標：大型油回収船による2日到達圏カバー率

目標値：概ね100%（H14）

実績値：概ね100%

業績指標 92：大型油回収船による2日到達圏カバー率

(指標の定義)

大型油回収船3隻が、所属港から2日間航行した時の全国への到達圏。

(目標値設定の考え方)

所属港から2日間で到達できる範囲の海岸線延長の全国海岸線総延長に対する割合。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
69%	69%	86%	86%	概ね100%

ース号事故

清龍丸出勤

・平成14年3月 島根県隠岐島 貨物船アイガー事故 海翔丸出勤

(出勤回数)

・清龍丸 10回（昭和53年6月建造以降）

・海翔丸 1回（平成12年11月建造以降）



(大型油回収船3隻体制によるカバー範囲)

主な施策等

主な施策の概要

大型油回収船の整備

整備目標：外洋での油流出事故に対して、全国で48時間以内に油回収作業に取り組む体制を確立し、全国の沿岸域を油汚染による、自然環境や海岸利用への甚大な被害から防護するため、油回収機能を有する大型船舶を全国で3隻体制とする。

予算額：大型油回収船の建造

予算額：16億円（H14 予算で完了済み）

今後の取組の方向性

・船体及び搭載機器等の整備、機能維持に努め、定期的な油回収訓練等の実施を図る。

(新たな目標設定)

・指標の目標値とする概ね100%が達成されたことにより、指標を廃止する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成14年度の実績値は概ね100%であり、目標が達成された。

(施策の実施状況)

・名古屋港及び関門航路配備の2隻に続き、平成14年度に新潟港への配備を終え3隻体制が達成された。

(最近の活動の実績)

・平成9年1月 島根県隠岐島 タンカーナホトカ号事故 清龍丸出勤

・平成9年7月 東京湾本牧沖 タンカーダイヤモンド・グレ

担当部局等

担当部局：港湾局環境・技術課

政策目標 23 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気環境や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること

(1) 自動車から排出されるNOx・PMを減少させる

大都市地域等における大気汚染問題を改善するため、自動車に起因するNOx・PM排出量を削減することが必要である。

業績指標：最新排出ガス規制適合車の割合

目標値：乗用車 40% (H17)
貨物車 30%

業績指標 93：最新排出ガス規制適合車の割合

(指標の定義)

ガソリン自動車を対象として、乗用車は平成12年規制適合車、貨物車は平成12年、平成13年規制適合車が販売台数全体の占める割合

(目標値設定の考え方)

販売実績に、優遇税制措置等の対策効果を勘案し設定したもの

(考えられる外部要因)

車両販売台数の変化

- ・指標の内訳を見ると、乗用車、貨物車ともに順調な伸びを見せている。
- ・特に、外部要因としては、自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。

(施策の実施状況)

- ・自動車税(グリーン化)及び自動車取得税の特例措置、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例を講じた。
このことにより、平成14年度の実績値は平成13年度より上昇する見込みであり、目標値の約4割が達成されることが考えられる。

今後の取組の方向性

- ・依然として自動車に起因するNOx・PM排出量を削減することが求められていることから、自動車税(グリーン化)及び自動車取得税の特例措置、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	乗用車 1.5%	乗用車 6.5%	乗用車 13.2%	集計中
	貨物車 0.7%	貨物車 4.1%	貨物車 8.1%	

実績値は7月頃集計予定。

主な施策等

主な施策の概要

自動車税(グリーン化)及び自動車取得税の特例措置

環境負荷の小さい自動車(かつ低燃費車)を購入した場合、自動車税を軽減する等の自動車税のグリーン化や自動車取得税に係る軽減措置を講じ、低公害車等の取得を促進し、普及を図る。

最新排出ガス規制適合車の早期取得特例(自動車取得税)

最新排出ガス規制適合車に対する自動車取得税の特例措置を設けることにより、当該車両の販売促進が図られ、大気環境の改善に資する。

他の関係主体

経済産業省(税制)

環境省(税制)

平成15年度における新規の取組

- ・平成15年度においては、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を超-低排出ガスかつ低燃費車だけに重点化する。また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するほか、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る所要の特例措置を拡充する(政策アセスメントを実施)。
また、引き続き、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例措置を講じる。

担当部局等

担当部局：自動車交通局技術安全部環境課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成13年度の実績値は13.2%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。

政策目標 23 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が図られること

(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する

幹線道路の沿道では、自動車騒音の要請限度を超える区域がいまだに多く存在し、安眠を妨害されるなど沿道住民の生活環境が著しく損なわれていることから、改善が必要である。

業績指標：夜間騒音要請限度達成率

目標値：65% (H14)

実績値：集計中

業績指標 94：夜間騒音要請限度達成率

(指標の定義)

住宅地等を通過する直轄国道約 13,000km のうち沿道の夜間騒音が要請限度まで低減された道路延長の割合をいう。

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

(考えられる外部要因)

交通量、自動車の低騒音化、技術革新

評価対象とする道路を 騒音規制法に基づく指定、環境基準の類型指定がなされた地域を通過する一般国道に修正。
・平成 14 年度の実績値 68% を、平成 19 年度までに 74% まで引き上げることを目指す。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課道路環境調査室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
60%	61%			集計中

実績値は 10 月頃集計予定

主な施策等

主な施策の概要

道路構造対策

- ・騒音低減効果のある高機能舗装の敷設等道路構造対策

交通流対策

- ・幹線道路ネットワーク整備等による交通の分散、TDM 施策等による交通量の抑制等の交通流対策

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・夜間騒音限度達成率については、目標を達成する見込みである。

(施策の実施状況)

- ・平成 11 年に沿道環境改善事業を創設し、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施してきている。

今後の取組の方向性

(今後の取組の方向性)

- ・今後も引き続き騒音対策に積極的に取組、夜間騒音要請限度達成率のさらなる向上を目指す。

(新たな目標設定)

- ・今後も、夜間騒音要請限度達成率を新たな指標として採用。
- ・環境基準等に基づき指定された地域において評価を行うため、

政策目標 23 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が図られること

(3) 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する

航空機騒音については環境基本法に基づき、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい環境基準が定められており、当該基準を達成していない空港については、住民の生活環境に障害が生じていることから、空港周辺住民の生活環境を改善する必要がある。

業績指標：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

目標値：95%（H18）

業績指標 95：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

(指標の定義)

空港周辺地域の対象家屋のうち、住宅防音工事を施工した家屋の割合。

(目標値設定の考え方)

航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ、設定。将来的には100%を目指す。

今後の取組の方向性

・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HP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。

担当部局等

担当部局：航空局飛行場部環境整備課

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
93%	93%	93%	94%	94%

主な施策等

主な施策の概要

民家防音工事の推進

空港周辺住民が住宅に対して行う防音工事に対し助成する。
平成15年度予算額：住宅防音工事補助約20億円（国費）

航空機騒音対策の実施

航空機騒音対策として、発生源対策（航空機本体の騒音低減）、空港構造の改良（空港又は滑走路の移転等）及び空港周辺対策（民家防音工事の他、緩衝緑地帯の整備や移転補償事業等）を実施してきている。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・住宅の修繕等を契機とした防音工事の補助申請によって、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成14年度には94%となっている。

(施策の実施状況)

・民家防音工事、発生源対策、空港構造の改良、緩衝緑地帯の整備及び移転補償事業等を着実に実施している。

政策目標 23 大気、騒音等に係る生活環境改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること

(4) シックハウスによる被害を防止する

新築やリフォームした住宅に入居した人々に様々な健康影響が生じている状態が多く報告され、「シックハウス症候群」と呼ばれている。平成 12 年度の実態調査によれば、調査対象の 3 割近くの住宅でホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の設定する指針値を越えており、化学物質の室内空気汚染による健康への影響が懸念される状況である。こうした状況を踏まえ、シックハウスの原因となる化学物質の室内濃度を下げるため、シックハウス対策を推進する必要がある。

業績指標：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 目標値：10%（H17）

業績指標 96：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

（指標の定義）

全国の新築住宅及び既存住宅に占める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

（目標値設定の考え方）

早急に解消する必要があることから、新規住宅については解消、中古住宅については、10 年以内に解消することを想定し、目標値を設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		27%	13%	集計中

集計見込み時期は未定。

（施策の実施状況）

- ・平成 12 年度より全国の住宅を対象に化学物質濃度の実態調査、汚染発生の効率的な抑制や低減対策の技術開発を実施。
- ・平成 14 年 7 月 12 日に改正建築基準法を公布

今後の取組の方向性

- ・ホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を推進。

平成 15 年度における新規の取組

- ・平成 15 年 7 月 1 日に改正建築基準法が施行。
- ・住宅性能表示制度によりホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度測定結果についての表示。平成 15 年 4 月には測定対象物質にアセトアルデヒドを追加。

主な施策等

主な施策の概要

シックハウス対策のための技術開発・調査等の推進

実態調査、技術開発、実証実験等

予算額：約 4 億円(H15)

シックハウス対策のための規制

- ・建築基準法に基づきホルムアルデヒド等に関する建材、換気設備の規制

シックハウス対策のための消費者への情報提供

- ・住宅性能表示制度においてホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度について評価

担当部局等

担当部局：住宅局住宅生産課

関係部局：住宅局建築指導課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成 13 年度の実態調査の結果は 13% であり、目標の達成に向けて順調に減少している。

政策目標 24 良好な自然環境の保全、形成

豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること

(1) 失われた砂浜を再生する

後世に残すべき白砂青松等の優れた自然景観を保全するため、海岸整備及び侵食対策により、新たに砂浜を創出する必要がある。

業績指標：新たな砂浜の創出面積

目標値：560ha (H18)

業績指標 97：新たな砂浜の創出面積

(指標の定義)

海岸整備・侵食対策などにより復元、創出される砂浜の面積

(目標値設定の考え方)

最終的に復元・創出可能な砂浜に対し、平成7年度末の実績値(0ha)と平成12年度末の実績値(290ha)とのトレンドから平成18年度までに復元、創出可能な砂浜面積を目標値として設定。

名勝・自然公園等の優れた景観等豊かで美しい環境を有する海岸について、国土保全との調和を図りつつその保全・回復に十分配慮していく必要がある。

(施策の実施状況)

- ・渚の創生事業 境海岸・伏木富山港海岸(富山県)ほか5箇所整備中
- ・自然豊かな海と森の整備対策事業 福部・湯山海岸(鳥取県)敦賀港海岸(福井県)ほか12箇所整備中

今後の取組の方向性

- ・効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。

(新たな目標設定)

(新しい指標名)

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

海岸事業においては、農林水産省および国土交通省が所管しており、重点計画の策定とあわせ、より連携して海岸整備を行っていくことを目的とし、共通した指標を設定しているところであり、政策評価においても海岸省庁共通の指標を用いることにより、より一層の連携をはかるため、指標の定義を回復可能な失われた水辺延長のうち、海岸整備・侵食対策などにより復元、創出される砂浜等水辺の延長の割合とする。

- ・社会資本整備重点計画策定に伴い、指標の目標値及び目標年次を再設定し、河川及び海岸で回復可能な水辺のうち、平成19年度までに新たに復元・創出された水辺の割合を約2割(関係主体を含む)にすることを旨とする。

(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
177ha	235ha	292ha	346ha	390ha

主な施策等

主な施策の概要

砂浜の復元・創出

- ・渚の創生事業
海岸侵食によって失われた砂浜に対し、沿岸域等において堆積傾向にある箇所の余剰土砂や各種の事業によって生じる浚渫土砂を有効活用し、効率的な海岸侵食対策を進める。
- ・自然豊かな海と森の整備対策事業(白砂青松の創出)
海岸事業による侵食対策と治山事業による森林造成の連携により、日本の代表的な海岸の風景である「白砂青松」を保全する。

整備目標：海岸整備・侵食対策により、砂浜を約200ha整備する。

予算額：1,038億円(H15)の内数

他の関係主体

- ・農林水産省(農村振興局、水産庁)(事業主体)
- ・農林水産省(林野庁)(治水事業所管)

担当部局等

担当部局：河川局海岸室、港湾局海岸・防災課

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成14年度の実績値は380haであり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。効率的な土砂管理により、海岸侵食対策が適切に行なわれ、海岸環境が改善、海岸利用に資する砂浜の創出が促進された。また、平成15年には観光立国懇談会が開催され、自然景観の重要性がさらに高まっており、

政策目標 24 良好な自然環境の保全、形成

豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること

(2) 乾燥や埋立により消失した湿地・干潟を再生する

自然再生法が成立するなど生物の多様性の確保を通じて自然と共生する社会の実現を図ることが求められており、過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地や干潟の再生等の自然再生に積極的に取り組んでいく必要がある。

業績指標：藻場・干潟の回復面積

目標値：19% (H18)

業績指標：湿地の再生面積

目標値：300ha (H18)

業績指標 98：藻場・干潟の回復面積

(指標の定義)

港湾内で高度成長期以降失われた干潟・藻場のうち回復・創造されたものの割合。

(目標値設定の考え方)

平成 18 年までに再生見込みの藻場・干潟面積をもとに算出。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

河川において湿地や干潟を再生する自然再生事業を推進することにより、良好な河川環境の保全・再生を図る。
予算額：河川事業費 9,379 億円 (H15 事業費) の内数

他の関係主体

・環境省(箇所ごとに連携して事業を実施)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・着実に干潟の保全・再生・創造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る。平成 12 年、13 年は新たに完了した事業がなかったことから指標は横ばいとなっているが、目標年次 (H18) に向けて事業の進捗が図られている。
- ・特に平成 14 年度から自然再生事業を創設し一層重点的に取り組んでいるところであるが、自然再生は流域における自然環境の変遷等の詳細な調査が必要であるとともに、順応的・段階的な事業の実施(事業実施による自然の反応をモニタリングしその状況に応じ計画の内容にフィードバックするとともに、自然の復元力を活かし段階的に事業を実施する)を行っているため、平成 14 年度には実績として計上できない状況となっている。

(施策の実施状況)

- ・藻場・干潟については、三河湾等で実施。
- ・平成 14 年度より、河川環境整備事業に自然再生事業を創設し、荒川、釧路川等で実施

(施策の実施状況)

- ・藻場・干潟については、三河湾等で実施。
- ・平成 14 年度より、河川環境整備事業に自然再生事業を創設し、荒川、釧路川等で実施

今後の取組の方向性

- ・引き続き自然再生を推進。
- ・今後は、失われた湿地や干潟の再生を表す指標として「失

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
		6.5%	6.5%	集計中

実績値は 8 月頃集計予定。

業績指標 98：湿地の再生面積

(指標の定義)

河川及びその隣接地で、常に水を含み土地が軟弱で湿地性の植物が生育している土地(水域、干潟、水田は除く。)の跡地を再生する面積(平成 13 年度からの累計値)。

(目標値設定の考え方)

河川及びその隣接地における湿地跡地について概ね 5 年以内に再生することが見込まれる面積を積み上げ。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
			0 ha	0 ha

主な施策等

主な施策の概要

港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創造

沿岸域において、海浜・干潟等の保全・再生・創造等エコポートの形成を進める。

予算額：港湾整備事業費 5,620 億円(H15 事業費)の内数

河川における湿地干潟の再生

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【H19までに約3割再生】」を採用。(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がある。))

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課、港湾局環境整備計画室

政策目標 24 良好な自然環境の保全、形成

豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること

(3) 失われた自然の水辺を再生する

河川水辺の空間は、災害に対する国土の安全性を緊急かつ効果的に向上させるため、コンクリート護岸等の整備が行われてきたが、国民の自然志向の高まり等により自然河岸への再生が望まれており、失われた自然の水辺を再生する必要がある。

業績指標：河川における人工的な水際率

目標値：34% (H18)

業績指標 99：河川における人工的な水際率

(指標の定義)

河川の低水路の河岸部にブロック積、矢板等を使用している部分の延長及びかご工、石積工等で植生がない部分の延長の合計の全河岸部延長に占める割合。

(目標値設定の考え方)

過去10年の整備延長を基に、5年後の整備延長を設定。(過去の整備トレンドから設定)

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		36%	36%	36%
				速報値

実績値は10月までに集計予定。

主な施策等

主な施策の概要

自然再生、多自然型川づくり等

河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然型川づくりを推進

予算額：河川事業費 9,379 億円 (H15 事業費) の内数

他の関係主体

地方公共団体

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 数値については、平成14年度に前年度より約0.2%改善したものの、改善傾向は低調である。
- ・ 平成14年度から自然再生事業を創設し一層重点的に取り組んでいるところであるが、自然再生は流域における自然環境の変遷等の詳細な調査が必要であるとともに、順応的・段階的な事業の実施(事業実施による自然の反応をモニタリングしその状況に応じ計画の内容にフィードバックするとともに、自然の復元力を活かし段階的に事業を実施する)を行っているため、平成14年度には実績として

計上できない状況となっている。

- ・ 着実に自然再生や多自然型川づくり等を推進してきたところであるが、災害に対する安全性を緊急かつ効果的に向上させるため、やむを得ず人工的な河岸への施行を余儀なくされている箇所がある。

(施策の実施状況)

- ・ 自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曽川等で実施

今後の取組の方向性

- ・ 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

(新たな目標設定)

- ・ 今後は、失われた自然の水辺の再生を表す指標として海岸を加味した「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」を、これまでの「河川における人工的な水際率」に代わり採用予定。
- ・ 平成19年度迄に約2割再生させることを目指す。(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課、治水課

政策目標 24 良好な自然環境の保全、形成

豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること

(4) 水質保全上重要な地域における水質を改善する

三大湾や指定湖沼などの閉鎖性水域においては、水質の改善が十分でなく赤潮等による漁業被害やレジャーへの影響などの問題が顕在化している。このため、これらの水域について早急な改善が必要である。

業績指標：下水道の高度処理人口普及率

目標値：12% (H14)

実績値：12% 速報値

業績指標 100：下水道の高度処理人口普及率

(指標の定義)

高度処理人口普及率 = 高度処理人口 / 総人口 × 100%

高度処理人口 = (高度処理水量 / 処理水量) × 処理人口

(高度処理人口とは水道水源、閉鎖性水域の水質改善等を目的に行われる、通常よりもきれいな水質の処理水を得るための下水処理を行っている地域の人口)

(目標値設定の考え方)

第8次下水道整備五箇年(七箇年)計画において設定

度処理が可能となった。

今後の取組の方向性

- 高度処理の普及は、依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪くこれを改善するため、引き続き高度処理の普及促進を図る。

(新たな目標設定)

- 新たな目標設定については、平成15年度以降は、社会資本整備重点化計画と整合を図るため、指標名を「環境基準達成のための高度処理人口普及率」とするとともに、定義について次のとおりとする。

(定義)

高度処理人口普及率 = 高度処理区域内人口 / 総人口 × 100%

高度処理区域内人口：

流域別下水道整備総合計画等により、三大湾、指定湖沼等の水質環境基準の達成と、そのために必要な高度処理の実施が明確に関連付けられており、その放流水質が水質汚濁防止法による規制の対象となっている高度処理が実施されている区域内人口

- 目標数値については、平成14年度の現況値12%を、平成19年度までに17%まで引き上げることを目指す。(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

平成15年度における新規の取組

- 高度処理を実施する市町村等について公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充
高度処理を実施する市町村等について、公共下水道の管きよの補助対象範囲を拡充し、高度処理人口の増加を図る。

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局下水道部下水道事業課

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
6%	8%	8%	10%	12% 速報値

実績値は8月頃集計予定

主な施策等

主な施策の概要

高度処理の普及促進

高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

予算額：下水道事業予算額9,250億円の内数(H15国費)

他の関係主体

地方公共団体等(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度の実績値は12%であり、ほぼ目標を達成できた状況。
- しかし、環境白書にある水質環境基準点の改善率をみると、河川については改善が見られるものの、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域では依然として改善がなされていない状況。

(施策の実施状況)

- 高度処理の普及促進を図るため、高度処理施設整備を促進した結果、平成8年度から平成14年度で約900万人の高

政策目標 24 良好な自然環境の保全、形成

豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること

(5) 河川の水質を改善する

河川水質の改善は動植物の生息・生育環境の保全等とともに、人間生活における自然とのふれあいや河川水利用の安全性の確保などの面からもその改善が望まれており、豊かで美しい自然環境の保全と形成のために河川水質の改善を進めていく必要がある。

業績指標：河川水質

目標値：85% (H18)

業績指標 101：河川水質

(指標の定義)

全国の直轄管理の一級河川の環境基準の満足率

(目標値設定の考え方)

水質改善に関する事業を進め、改善が進んだ場合に平成18年のBOD環境基準を満足する地点の割合。

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等
- ・ 気候等の影響
- ・ 社会情勢の変化等による流入負荷の動向

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
87%	82%	83%	83%	85%

主な施策等

主な施策の概要

浄化事業等の実施

河川及びダム等において浄化施設等の設置をすすめ、水質改善を実現する。

H13年環境基準満足率は83%

予算額：河川事業費 9,379 億円 (H15 事業費) の内数

予算額：ダム事業費 4,097 億円 (H15 事業費) の内数

関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備

河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水質改善施設等の整備をすることにより、水質改善を図る清流ルネッサンスを推進。

他の関係主体

- ・ 地方公共団体等

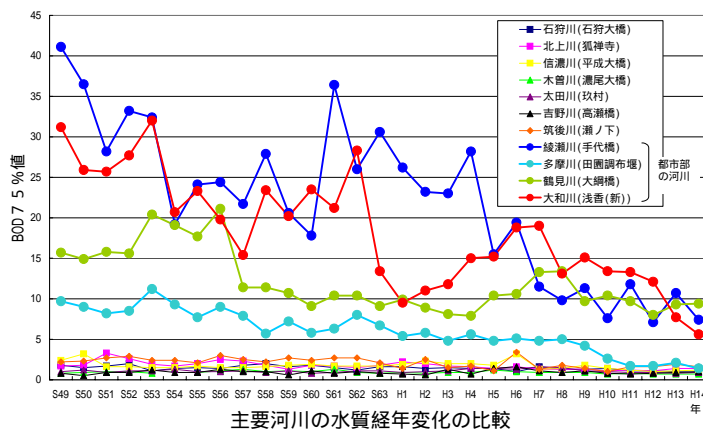
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成14年度の実績値は85% (測定地点 1,001 地点に対し、850 地点) であり、平成18年の目標に達した。河川水質の改善は着実に進んでいる。

- ・ 指標の伸びの原因は、河川浄化施設の設置や下水道等の整備の進捗等による。
- ・ しかし、綾瀬川や大和川等の都市部の河川で達成率が悪いほか、湖沼での満足率が悪く (25%)、今後も引き続き対策が必要。



(施策の実施状況)

- ・ 平成15年度には綾瀬川、霞ヶ浦等の満足率の悪い都市部の河川や湖沼を重点的に、浄化施設等の整備を実施。

今後の取組の方向性

- ・ 事業の実施効果は着実に発揮されているが、満足率の悪い都市部の河川と湖沼について重点的に、今後も関係機関と一体となって水質改善事業を実施する必要がある。

(新たな目標設定)

- ・ 目標は達成しているものの、都市部の河川や湖沼では未だに満足率が低いいため、新しい目標を検討中。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課

政策目標 25 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(1) 建設工事のリサイクルを推進する

建設廃棄物(建設工事から排出される廃棄物)は、産業廃棄物全体の排出量の約20%、最終処分量の約30%に及んでいる。したがって、我が国において循環型社会経済システムを構築するに当たり、建設廃棄物に対するリサイクルに取り組むことが必要である。

業績指標：直轄工事におけるリサイクル率

目標値：100% (H17)

業績指標 103：直轄工事におけるリサイクル率

(指標の定義)

国が発注した工事の建設工事現場から排出された建設廃棄物(対象品目)のうち、再資源化等されたものの割合。

・対象品目:(上から順に)アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材

(目標値設定の考え方)

根拠：建設リサイクル法基本方針

考え方：国の直轄事業について、再資源化・縮減を先導する観点から、平成17年度までに最終処分量をゼロにすることを旨とする

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
-	-	As 99.7% Co 97% 木材 75%	-	集計中

実績値はH15年11月頃集計予定

主な施策等

主な施策の概要

直轄工事に係る各種建設副産物の排出抑制、再生利用等の推進

平成14年5月30日に策定した、「建設リサイクル推進計画2002(事務次官通知)」に基づき、建設工事から出てくる各種建設副産物の排出抑制、再生利用を推進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度の実績値は現在集計中であるが、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については平成12年度において概ね100%を達成している。また、建設発生木材については、平成12年度時点において75%となっている。
- アスファルト・コンクリート塊については、概ね100%を達成しているが、その高い再資源化率を維持するために、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクルをどのように進めていくかが課題となる。
- また、排出されたコンクリート塊は、現状では路盤材として

主に利用されており、当面はその利用が見込まれる。

- 建設発生木材の現状については、建設発生木材を再資源化(破砕)したチップを、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等のマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルしているが、これらチップの需要量及び利用用途が限定的であることから、建設発生木材の再資源化率が低迷していると考えられる。

(施策の実施状況)

- 平成14年度より、建設リサイクル法が完全施行され、それと同時に建設リサイクル推進計画2002を策定し、建設工事から排出される廃棄物に対する施策を、排出抑制、分別解体、再資源化・縮減、適正処理、再使用・再生資材の利用、技術開発等、理解と参画の推進の7つに整理したところ。

今後の取組の方向性

- 上記で分析したように、アスファルトコンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等が必要となる。
- コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用骨材へのリサイクルも推進することが必要である。
- また、建設発生木材に関しては、マテリアル・リサイクルの利用用途・需要拡大を図るとともに、新たに発電等熱回収するサーマル・リサイクルの拡大についても検討する必要があると考えられる。

平成15年度における新規の取組

建設リサイクル推進計画2002のフォローアップ

平成14年5月30日に策定された当該計画について、各局ごとに行われている施策についてフォローアップを行い、計画の実施を図っていく。

担当部局等

担当部局：総合政策局事業総括調整官室
関係部局：河川局、道路局、都市・地域整備局、港湾局

政策目標 25 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(2) 自動車のリサイクルを推進する

使用済自動車は年間約 500 万台排出されるが、産業廃棄物最終処分場の不足等により使用済自動車から生じるシュレッダーダストを低減する必要性が高まっている。また、最終処分費の高騰や鉄スクラップ価格の低迷により、不法投棄や不適正処理の問題も生じている。このため、使用済自動車における、再使用可能な部品をリサイクル部品として活用することにより、シュレッダーダストを低減させることが重要である。

業績指標：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：80% (H17)

業績指標 104：リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

(指標の定義)

全自動車分解整備工場のうち、中古部品、リビルト部品を使用している工場の割合。

(目標値設定の考え方)

リサイクル部品の使用についての自動車整備工場の意向を踏まえ、安全性基準の整備等によりリサイクル部品を使用する事業者が増加すると見込まれることから、達成されると考えられる割合を算出したもの。

(考えられる外部要因)

要求される部品の流通及び確保

のガイドラインを策定し、関係者に対して良質な自動車リサイクル部品が適切に利用できる市場が形成できるようガイドラインの周知を図っている。

今後の取組の方向性

- 自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからのフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的に取り組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。
- また、平成13年度において目標値に達していることから、今後の動向を踏まえ目標値の見直し等、検討を行うこととする。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		64.8%	86.8%	集計中

実績値は8月頃集計予定。

担当部局等

担当部局：自動車交通局技術安全部整備課

主な施策等

主な施策の概要

リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインの周知

自動車整備事業者等がリサイクル部品の情報を的確に把握し、良質なリサイクル部品が適切に利用できる市場が形成されるよう国土交通省が主体となって作成したガイドラインの周知を図る。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成13年度の実績値は86.8%であり、目標値に達している。
- 指標の伸びの要因としては、リサイクル部品の活用は廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着してきていることが考えられる。

(施策の実施状況)

- 平成14年に国土交通省はリサイクル部品の利用促進のため

政策目標 25 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(3) 海面処分場の容量を確保する

内陸部での廃棄物最終処分場の確保がますます困難となっているため、海面処分場の容量を必要な限り確保する必要がある。

業績指標：港湾における廃棄物の取扱い比率（一般廃棄物） 目標値：21%（H18）

業績指標 105：港湾における廃棄物の取扱い比率（一般廃棄物）

（指標の定義）

毎年最終処分される一般廃棄物のうち海面処分場で受入れられるものの比率を表したもの。

（目標値設定の考え方）

一般廃棄物の海面処分場での受入について、現状の2600万人分を21世紀初頭に3000万人分とすることを目標として、平成18年度の目標値を受入比率で設定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
18%	18%	21%	集計中	集計中

実績値はH16.1以降集計予定。

等を受け入れる廃棄物埋立護岸整備に対する補助制度の活用等により、積極的な産業廃棄物の受け入れを推進する。

他の関係主体

- ・環境省（廃棄物の適正処理に関する制度を所管）
- ・地方自治体（事業主体）

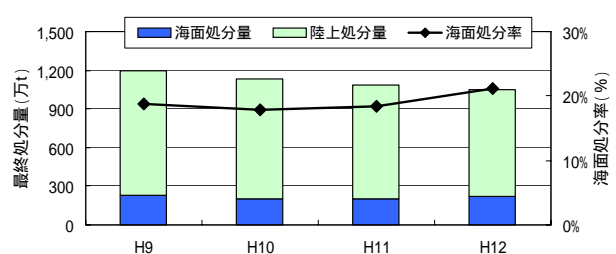
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成12年度の実績値は21%で、目標値が21%であることから、目標値に達している。しかし、地方自治体、民間事業者等による内陸の廃棄物最終処分場の整備状況により、大きく変化する可能性がある。

一般廃棄物における最終処分量の推移<全国>



（施策の実施状況）

- ・平成14年度に37港において廃棄物海面処分場を整備するなど上記施策を行ってきたところであるが、廃棄物海面処分場の残余年数を見ると、一般廃棄物について12.2年（首都圏11.2年、近畿圏9.5年）と残余年数が逼迫している状況は変わらない。また、産業廃棄物の場合だと3.9年（首都圏1.2年、近畿圏1.9年）と残余年数がさらに逼迫している。

今後の取組の方向性

- ・引き続き上記施策を推進する。

（新たな目標設定）

- ・現在の指標は、一般廃棄物だけに特化したものであり、目標値に達している。しかし、平成14年11月交通政策審議会の答申にもあるとおり「海面処分場の延命化を図るとともに、海面処分場における積極的な産業廃棄物の受け入れを推進」していくとしており、一般廃棄物・産業廃棄物双方を考慮した指標が必要である。
- ・また、海面での受け入れは、内陸と無関係に一方的に進める

主な施策等

主な施策の概要

廃棄物海面処分場の整備

大都市圏を中心に、内陸部での廃棄物最終処分場の確保がますます困難となっているため、廃棄物海面処分場の整備を推進する。また高密度な土地利用が進んでいる地域においては、地方自治体や事業者が個々に最終処分場を確保することが困難であるため、大阪湾において、近畿2府4県195市町村を対象とした（広域臨海環境整備センター法による）広域廃棄物処分場の整備を推進するとともに、必要と認められる場合は、他地域でも同法の活用を図る。

一般廃棄物：地域ごとに必要となる最終処分場を今後とも継続的に確保するよう整備する。（廃掃法基本方針）

産業廃棄物：平成22年度において、最終処分量の5年分程度を確保できるように整備する。（廃掃法基本方針）

<廃棄物埋立護岸> 予算額：386億円(H15)

<広域臨海環境整備センター法に基づく広域処分場の整備> 予算額：99億円(H15)

廃棄物海面処分場の延命化対策の推進

「廃棄物海面処分場で埋立処分される廃棄物等を減量化する施設」（廃棄物海面処分場延命化施設）を民間事業者の能力を活用して整備を促進するなどの減量化対策を推進する。

廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受け入れ推進

公共が関与し、管理・運営されている産業廃棄物の中間処理施設により、減量化・無害化された産業廃棄物溶融スラグ

ものではなく、内陸だけでは対応できない廃棄物を事前に可能な限り減量化した上で、有限かつ貴重な港湾空間においてできるだけ確保する必要がある。

- ・以上のことから新たな目標として「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」を設定する。目標値は100%となるように施策を推進する。

担当部局等

担当部局：港湾局環境整備計画室

政策目標 25 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(4) 循環資源の輸送コストを低減する

廃棄物処分場の残余年数が逼迫していることなどから、リユース・リサイクルを促進することが求められているため、効率的な静脈物流拠点とネットワークの形成により、循環資源の輸送コストを低減することが必要である。

業績指標：港湾における廃棄物の取扱比率（産業廃棄物）

目標値：14%（H18）

業績指標 105 : 港湾における廃棄物の取扱比率（産業廃棄物）

（指標の定義）

産業廃棄物等のうち海上輸送により港湾で取り扱われるものの比率を表したものの。

（目標値設定の考え方）

海上輸送を活用して港湾を核とした静脈物流システムを構築することにより、現在約 10%（同一県内輸送を除く。）となっている港湾取扱い分担率を 21 世紀初頭に 20%とすることを目標として、平成 18 年度の目標値を内挿したものの。

過去の実績値の推移

			H7	H12
			11%	18%

5 年に 1 度の調査のため、H14 の実績値は無し（次回調査は H17）。

主な施策等

主な施策の概要

循環資源利用に関する港湾の運用改善

港湾での循環資源の取扱に関し、廃棄物に対する先入観や港湾管理者間の運用の相違等により、手続等に多くの時間、労力が必要となり円滑な物流を阻害している場合があるため、国は港湾における循環資源の取扱に関する全国共通のガイドラインを作成するとともに、港湾管理者による運用の改善を促進する。

官民の連携促進

広域的なりサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点として港湾局長からリサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業等によって設置されたリサイクルポート推進協議会を支援するなど、静脈物流ネットワークの構築に向けた官民の連携を促進する。

静脈物流基盤の整備等

広域的なりサイクル施設の集中立地と、岸壁、ストックヤード等の静脈物流岸壁の一体的整備を展開する。

予算額：港湾改修事業 1 億円（H15）

国際静脈物流システムの構築

将来発生量が見込まれる鉄くず等の余剰循環資源について、循環資源の輸出ターミナルの拠点化・大型化・情報ネットワーク化等による効率的な国際静脈物流システムの構築を推進する。

予算額：行政部費（調査）0.2 億円（H15）

他の関係主体

- ・環境省（廃棄物の適正処理に関する制度を所管）
- ・地方自治体（港湾管理者）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成 12 年度の実績値は 18%で、目標値が 14%であることから、既に目標値を越えており、循環型社会形成に向けて好ましい結果と考えられる。

（施策の実施状況）

- ・平成 14 年から平成 15 年にかけて、18 港をリサイクルポートに指定。重点的に静脈物流基盤の整備を行っているところ。一方で、リサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業等によって設置されたリサイクルポート推進協議会を支援するなど、静脈物流ネットワークの構築に向けた官民の連携を促進している。
- ・一方で、静脈物流拠点の形成に向け、積替・保管施設等必要な基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については運賃負担力が低いことから、基盤施設整備に対する支援制度の構築が不可欠となっている。

今後の取組の方向性

- ・引き続き上記施策を推進するほか、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。

（新たな目標設定）

- ・既に、現在の指標の目標値は達成されているところであるが、廃棄物海面処分場の残余年数を見ると、一般廃棄物では 12.2 年（首都圏 11.2 年、近畿圏 9.5 年）産業廃棄物では 3.9 年（首都圏 1.2 年、近畿圏 1.9 年）と残余年数が逼迫している。また、今年 3 月に策定された「循環型社会形成推進基本計画」の中でも、「循環利用率」が数値目標として規定されており、平成 12 年度で約 10%であったものを、平成 22 年度までに約 14%に向上することとされている。よって、今後とも

ユース・リサイクルを促進する必要がある。

- ・また、現在の指標は、海上輸送率を表したものであるが、効率的な静脈物流システムを構築するという観点から、輸送コストの低減を指標とすることが適切である。
- ・このような背景を受け、港湾においても具体的な取組を打ち出したことから、新たな目標として「循環資源国内輸送コスト低減率」(港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、循環資源の海上輸送量の増加を見込んだ場合の H14 年時に対する単位重量当たりの国内輸送コストの低減率)を設定する。目標値は、平成 14 年と比較して平成 19 年で 1 割とする。

担当部局等

担当部局：港湾局環境整備計画室

政策目標 25 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する

下水の処理過程から発生する下水汚泥は、全産業廃棄物発生量の約19%を占めている状況にあり(平成11年度末)減量化やリサイクルのより一層の推進が求められている。

業績指標：下水汚泥のリサイクル率

目標値：60% (H14)

実績値：66% 速報値

業績指標 106：下水汚泥のリサイクル率

(指標の定義)

緑農地利用や建設資材利用など、下水汚泥をリサイクル(資源化)する割合

下水汚泥リサイクル率 = 下水汚泥有効利用量 / 下水汚泥総発生量 × 100%

(目標値設定の考え方)

過去の事業実績等をふまえ、平成14年度までの必要事業量を算定。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
56%	58%	60%	64%	66% 速報値

実績値は9月頃集計予定

- 下水汚泥の広域処理については、第8次下水道整備七箇年計画期間中において、複数市町村が共同で汚泥処理施設等を整備する特定下水道施設共同整備事業について約30箇所、農業集落排水事業や浄化槽等の汚水処理施設と共同で整備する汚水処理施設共同整備事業について約30箇所事業を実施するなど効率的な事業の実施を図った。

今後の取組の方向性

- 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、引き続き下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図っていく。

(新たな目標設定)

- 新たな目標設定については、平成15年度以降も、下水汚泥リサイクル率を定義の一部を見直した上で引き続き業績指標として採用する予定。(下水汚泥有効利用量について、有効利用の用途について精査し、定義を見直すこととしている)
- 平成14年度の現況値57%から平成19年度65%まで引き上げることを目標とする。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)

主な施策等

主な施策の概要

下水汚泥の減量化・最有効利用の推進

- 環境負荷の少ない循環型社会の構築を目指すため、焼却施設やコンポスト化施設等の下水汚泥の減量化・有効利用に係る処理施設整備を補助事業により計画的に実施する。
- 下水汚泥の有効利用の効率性を高めるため、下水汚泥の広域処理を促進する。
予算額：下水道事業9,250億円の内数(H15国費)

他の関係主体

地方公共団体等(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度の実績値は66%であり、目標を達成できた。
- 産業廃棄物最終処分場の残余年数は首都圏で1.2年、近畿圏で1.9年、全国で3.9年となっており(平成13年4月1日現在)廃棄物の減量化・リサイクルの推進が急務であり、更なる減量化・有効利用の推進が求められている。

(施策の実施状況)

- 下水汚泥の有効利用について事業を推進してきた。

平成15年度における新規の取組

- バイオマス活用事業の創設

下水汚泥とその他のバイオマスを下水汚泥処理施設において集約的に処理し、処理工程においてメタンガスを回収し下水処理場内で活用する場合について、補助する事業制度を創設。

担当部局等

担当部局：都市・地域整備局下水道部下水道事業課

政策目標 26 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

(1) 港湾分野における行政手続の電子化を推進する

港湾における諸手続は、複数の行政機関に様々な様式の申請・届出等を行う必要があり、非常に煩雑であった。その課題を解消するため、国土交通省の港湾分野（港湾管理者・港長）における行政手続の電子化・ワンストップサービス化を推進する港湾EDIの普及等により、行政手続を電子的に受け付けることが可能な体制を整備していく必要がある。

業績指標：港湾EDIシステムの普及率

目標値：100%（H17）

業績指標 107：港湾EDIシステムの普及率

（指標の定義）

対象機関である重要港湾以上の港湾管理者及び特定港の港長に対する港湾EDIの整備率。

EDI：Electronic Data Interchange（電子情報交換）

（目標値設定の考え方）

現在、対象機関に港湾EDIシステムの整備を行っており、その普及率を平成17年度までに概ね100%とする。（重要港湾以上の港湾（128港）と港則法の特定港（86港）の全ての港で利用可能な港湾を目指す）

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	8.9%	19.2%	22.0%	55.1%

主な施策等

主な施策の概要

港湾EDIシステムの設置及び管理

港湾EDIシステムは、港湾管理者・港長に係る港湾手続きの電子化を進めることを目的として、国土交通省港湾局と海上保安庁が港湾管理者と協力して開発し、平成11年10月より試行的に運用してきた。

第156国会において港湾法の一部を改正し、入港届等の港湾施設の利用に係る手続きについて、電子情報処理組織を国土交通大臣が一元的に設置及び管理することとし、平成15年6月より港湾EDIシステムの本格運用を始めた。

予算額：1億円（H15港湾整備事業費）

輸出入・港湾諸手続のワンストップサービス化の推進

輸出入・港湾関連手続きについては、複数の行政機関が関与し、非常に煩雑であることから、その簡素化が強く求められている。財務省等の関係府省が協力して、通関情報処理システム（NACCS）、港湾EDI、乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続・連携することにより、一回の入力・送信で関係府省に対する必要な輸出入・港湾関連手続きを行うことを可能とするシングルウィンドウ化を平成15年7月中を目途に実現する。

予算額：1億円（H15行政部費）

他の関係主体

・地方自治体（港湾管理者）等

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成14年度末の実績値は55.1%（港湾管理者32港と全特定港86港）であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。輸出入・港湾関連手続きのワンストップサービス化や電子政府の実現など、港湾の利便性向上のため、手続きの電子化の必要性が重視されてきた。
- ・平成15年6月からの港湾EDIシステムの本格運用、平成15年7月中の輸出入・港湾関連手続きのワンストップサービスの実現に伴い、新たな港湾管理者の参加が見込まれており、平成15年度末には80%以上になる見込みである。

（施策の実施状況）

- ・平成13年度より、輸出入・港湾関連手続きのワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の実現に向け、財務省等の関係府省と調整し、システム開発を実施。
- ・平成14年度は、港湾管理者や利用者等への港湾EDIシステムの概要説明、輸出入・港湾関連手続きのワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の説明等、参加の呼びかけを行った。
 - 対港湾管理者：全国10箇所（地方整備局等単位）
 - 対利用者：全国6箇所（港湾関連手続き関係府省（財務、財務、厚生労働、国土交通）合同）等

今後の取組の方向性

- ・今後も、引き続き利用港湾拡大に向け、港湾管理者等への説明を行っていく。
- ・シングルウィンドウの利便性向上のため、IMO（国際海事機構）のFAL条約（国際海運の簡易化に関する条約）の批准を視野に入れた手続きの見直し、システムの改良等に努める。

平成15年度における新規の取組

- ・輸出入・港湾関連手続きのシングルウィンドウ化の供用開始（7月中）
- ・政策アセスメントを実施

担当部局等

担当部局：港湾局環境・技術課

関係部局：海上保安庁交通部安全課

政策目標 26 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

(2) 公共入札の電子化を推進する

企業の負担軽減及び行政事務の簡素・合理化によるコスト削減を図るため、インターネット技術等を活用した電子入札を推進する必要がある。

業績指標：電子入札の実施割合

目標値：100% (H15)

業績指標 108：電子入札の実施割合

(指標の定義)

「電子入札」とは、工事などの入札をインターネット回線を用いて行うものであり、国土交通省の実施する工事及び設計業務等の全ての入札件数のうち電子入札で行った件数の割合をいう。

(目標値設定の考え方)

平成15年度より、国土交通省の実施する全ての工事及び設計業務等に電子入札を適用する。

準的なシステムの導入を促進する。

担当部局等

担当部局：大臣官房技術調査課

関係部局：大臣官房地方課、大臣官房公共事業調査室、港湾局管理課、航空局経理補給課、北海道局企画課、官庁営繕部営繕計画課

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
0%	0%	0%	0.2%	集計中

実績値は11月までに集計予定。

主な施策等

主な施策の概要

電子入札の推進

インターネット技術等を活用した電子入札を推進し、入札に係る費用の削減、事務の効率化を図る。また、電子入札の運用状況を踏まえ、システムの改良等により利用環境を整備し、使いやすさの向上を図る。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成13年度より、直轄事業の一部(約100件)に電子入札を導入。
- 平成14年度は、平成15年度からの全面的な運用開始に向けて対象事業を拡大し、約2,000件で電子入札を導入。

(施策の実施状況)

- 平成13年度より電子入札を一部事業に導入し、平成15年度より、新システム移行期間を経て、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入札を開始。

今後の取組の方向性

- 入札方式の見直し等に適宜対応し、運用方策を検討しつつ使いやすさの向上を図るとともに、今後、地方自治体等への標

政策目標 26 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

(3) 国の行政手続の電子化を推進する

現在、国の行政手続は、手続書類等の郵送・持参等の方法により行われているため、国民等が自宅・職場にいながらインターネット等を用いて手続が行えるよう環境を整備して、国民等の負担軽減を図る必要がある。

業績指標：申請・届出等手続のオンライン化率

目標値：100% (H15)

業績指標 109：申請・届出等手続のオンライン化率

(指標の定義)

国が扱う申請・届出等手続のうち、インターネット等を用いて行えるようになったものがどの程度あるか、すなわち、オンライン化の進捗率を指す。

(目標値設定の考え方)

「e-Japan 重点計画」(平成 13 年 3 月 29 日 IT 戦略本部決定)において、実質的に全ての申請・届出等手続を平成 15 年度までの限り早期にオンライン化を実施することとされており、手続の性質上オンライン化実施困難なものを除いた 1718 件の手続のオンライン化を実現する。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
0.0%	0.0%	0.4%	12.0%	43.5%

主な施策等

主な施策の概要

申請・届出等手続のオンライン化に向けたシステム整備

申請等手続をインターネット等を利用して行うのに必要となる行政機関側のシステム整備をすすめ、当該手続のオンライン化を実現する。

予算額：2,259 百万円(H15)

申請・届出等手続のオンライン化に向けた法制面での手当

申請等手続をオンラインで行うために必要となる法制面での手当を行う。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 14 年度の実績値は 43.5%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- ただし、計画よりオンライン化が遅れている手続がある。
- その内訳を見ると、オンラインにより受付した後に利用する内部業務システム(各手続の審査等の事務を行う個別システム)の開発等が遅れていること、共管手続に係る法令改正等制度面の検討が必要であること等が主な理由となっている。
- しかしながら、内部業務システムの開発は、ほとんどのものが現在開発中であり、順次オンライン化できる見込みである。
- また、法令改正等制度面の検討についても、他省庁との共管法令について調整を進めており、オンライン化に向けた手当

を行う予定である。

今後の取組の方向性

- 内部業務システム(各手続の審査等の事務を行う個別システム)の開発についても、現在開発中のものがほとんどであることから、順次オンライン化できる見込みである。
- 法制面での課題については、引き続き他省庁との共管法令についての調整を進め、オンライン化に向けた手当を行う予定である。

(新たな目標設定)

先般の実績値測定後に、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律、鉄道運転規則を始めとする法令の改正等により、実績値を算出する際に利用するオンライン化対象手続数等に変更が生じたため、「実績値」、「目標値設定の考え方」を変更する必要がある。

【目標値設定の考え方】

「e-Japan 重点計画-2002」(平成 14 年 6 月 18 日 IT 戦略本部決定)等において、原則すべての行政手続等を平成 15 年度までの限り早期にオンライン化することとされており、国土交通省における申請・届出等手続については、平成 15 年度末までに 2,270 件の手続のオンライン化を実現する。

【実績値】

H10 0.0%、H11 0.0%、H12 0.3%、H13 9.1%、H14 32.9%

平成 15 年度における新規の取組

申請・届出等以外の手続のオンライン化に向けた法制面での手当

当該手続の具体的なオンライン化方法、課題等を検討を行い、法制面での手当を推進する。

申請・届出等以外の手続のオンライン化に向けたシステム整備

上記の法制面での手当に従って、必要となるシステム整備を推進する。

担当部局等

担当部局：総合政策局情報管理部情報企画課行政情報システム室
関係部局：所管法令に基づく手続を扱う省内各局

政策目標 26 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

(4) 道路・車両分野における電子化を推進する

道路・車両分野におけるIT革命の推進(高度道路交通システム(ITS)の推進)は、高度な道路利用、運転や歩行等道路利用における負荷の軽減を可能とし、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じ環境保全に大きく寄与するものである。特に、ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)は、ITSの基本的要素の一つとして、料金所渋滞の緩和や周辺環境の改善等の様々な効果を発現させるため、その整備と利用促進を図ることが必要である。

業績指標：ETC 利用可能料金所整備率

目標値：69%(H14)

実績値：65%

業績指標 110：ETC 利用可能料金所整備率

(指標の定義)

ETC 利用可能料金所の整備率。
・「整備率」は、整備料金所数を全料金所数(平成14年度末1,300箇所)で除したものである。

(目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

(施策の実施状況)

- ・平成14年度末現在、850箇所の料金所でETCサービスを実施
- ・平成14年7月に「ETC前払割引」を導入

今後の取組の方向性

- ・路側機器について平成15年度には高速自動車国道及び本四道路を含め、基本的に全ての料金所に整備拡大
- ・ETC利用者に特化した多様な料金施策の実施

(新たな目標設定)

- ・今後は、ETC利用率を新たな指標として採用。
- ・平成14年度の実績値5%を、平成19年度までに50%まで向上させ、料金所渋滞を概ね解消することを目指す。
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

平成15年度における新規の取組

主に有料道路の多頻度利用者を対象とし、ETC車載器のリース等を支援する制度を創設し、ETC利用率の早期向上を図る

担当部局等

担当部局：道路局有料道路課

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
		5%	52%	65%

主な施策等

主な施策の概要

ETC 路側機器の整備

首都高速道路、阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含め、全国の主要な料金所にETCを整備する。

他の関係主体

有料道路事業者

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ETCについては、平成11年度の二次補正予算等により整備目標を大幅に前倒しし、約900箇所を目標に路側機器の整備を進めてきたところ、平成14年度末には首都高速道路、阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含む全国の主要な料金所で整備を完了し、概ね目標を達成。
- ・しかしながら、有料道路におけるETC利用率は約5%(平成15年3月)にとどまっております、料金所渋滞の解消等、その様々なメリットを発揮し得るETC利用率には達していません。
- ・平成15年度には、基本的に全ての料金所にETCを整備することから、今後はETCの効果を発現させるためにETCの利用の促進を図ることが重要。

政策目標 26 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

(5) 民間によるネットワークインフラの形成を支援する

e-Japan 重点計画における重点政策のひとつである「世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成」を実現するため、光ファイバー等收容空間を整備することにより公共施設管理の高度化を図るとともに、それらを迅速に開放することにより民間によるネットワークインフラの形成を支援していく必要がある。

業績指標：公共施設管理用光ファイバー等收容空間ネットワークの延長 **目標値：27,250km (H14)**
実績値：集計中

業績指標 111：公共施設管理用光ファイバー等收容空間ネットワークの延長

(指標の定義)

河川、道路、港湾における公共施設管理用光ファイバー等收容空間の整備延長

(目標値設定の考え方)

<河川> 公共施設管理上必要な区間で、民間のニーズを考慮しつつ整備延長を設定。

<道路> 新道路整備五箇年計画期間内に全国の5割の市町村の主要な幹線道路において光ファイバーの收容空間(共同溝、電線共同溝及び情報BOX)を整備。

<港湾> ITを活用した港湾管理業務の高度化・効率化の要請の高い、中枢・中核港湾を中心とした地域において整備。

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		24,430km	28,140km	集計中

実績値は9月までに集計予定

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度の実績値については現在集計中であるが、平成13年度においてすでに28,140kmを整備し、平成14年度の目標値を上回っており、平成14年度においては、目標値を大幅に上回することはほぼ確実である。
- この内訳を見ると、河川施設管理用光ファイバー等收容空間の整備延長が6,100km、道路施設における光ファイバー收容空間(共同溝、電線共同溝及び情報BOX)の整備延長が22,000km、港湾施設管理用光ファイバー等收容空間の整備延長が40kmとなっている。
- 平成14年度に27,250kmの整備延長を達成するという目標については、過去の実績等から推計したものである。実際には、2001年1月に「e-Japan 戦略」を決定し、国家戦略として、本格的にIT基盤の整備を推進してきたことが、目標の大幅な達成に寄与したものと考えられる。

(施策の実施状況)

- 平成12年度から、河川、道路、港湾施設における光ファイバー等收容空間整備を推進し、情報通信ネットワークの形成が促進された。
- 收容空間の開放状況は、河川が約1,500km(平成14年度末)、道路が約14,500km(平成14年6月末)、港湾施設が約10km(平成14年度末)となっている。
- 以上のように、これらの施策は一定の効果を上げてきた。しかしながら、道路における收容空間の整備は全国ネット化がほぼ概成したものの、その他の施設についてはまだ十分とは言えず、更なる整備推進が必要である。

今後の取組の方向性

- 今後は、河川、道路、港湾施設における光ファイバー等收容空間の更なる整備を推進するとともに、これらの開放を順次進める。
- 電線共同溝の整備等による電線類地中化については、2004年度から始まる新たな「電線類地中化計画」を策定する。

(新たな目標設定)

- 引き続き、「公共施設管理用光ファイバー等收容空間ネット

主な施策等

主な施策の概要

河川管理用光ファイバー及びその收容空間の整備・開放

災害時及び平常時において河川等管理施設等の常時観測及び遠隔操作等、施設管理の高度化、効率化を図るため、施設管理用光ファイバーおよびその收容空間の整備・開放を進める。(H15 予算額 約3.2億円)

道路管理用光ファイバー及びその收容空間(情報ハイウェイ)の整備・開放

道路管理用光ファイバーの整備や電線共同溝の整備等による電線類地中化等にあわせて光ファイバーおよびその收容空間の整備・開放を進める。(H15 予算額 約1,670億円)

港湾施設管理用光ファイバー收容空間の整備

臨港道路等の下に港湾施設管理用の光ファイバー收容空間の整備を推進する。(H15 予算額 約3億円)

ワークの延長」を指標として採用。

- ・平成13年度の現況値 28,140km を、平成15年度までに32,000kmまで引き上げることを目指す。

担当部局等

担当部局：総合政策局事業総括調整官室

関係部局：河川局、道路局、港湾局

政策目標 27 国際交流の推進

国際交流の推進等により、我が国の国際相互理解の増進等が図られること

(1) 外国人旅行者の訪日を促進する

訪日外国人旅行者の増大は、国際相互理解の増進につながり、外国人の日本に対する正しい理解を深めるという重要な意義を有するほか、多大な経済波及効果及び雇用創出効果、地域の活性化等を我が国にもたらすが、訪日外国人旅行者数は我が国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあり、その増大に取り組む必要がある。

業績指標：訪日外国人旅行者数

目標値：743 万人 (H18)

業績指標 112：訪日外国人旅行者数

(指標の定義)

国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者（当該国の旅券を所持した入国者）から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数

(目標値設定の考え方)

概ね 2007 年（平成 19 年）を目途に 800 万人に倍増する「新ウェルカムプラン 21」（平成 12 年 5 月）の達成を図る。なお、施策の推進目標としては上記のとおりだが、現時点の実績をベースに、2007 年（平成 19 年）に 800 万人となるよう年平均伸び率を一定として単純計算すると、平成 18 年時点では 743 万人となる。

(考えられる外部要因)

- ・ 海外の社会・経済動向及び観光政策等
- ・ 国内の社会・経済動向
- ・ 為替レートの動向 等

主な施策等

主な施策の概要

海外における訪日観光宣伝（ビジット・ジャパン・キャンペーン）の実施

重点市場（平成 15 年度は韓国、台湾、米国、中国、香港）を対象に、各重点市場ごとに旅行市場としての特性に応じて、以下の施策等を組み合わせて実施し、日本の観光、日本の魅力を徹底的に PR するとともに、日本への魅力的な旅行商品の造成を促進する。

- ・ 海外へのミッションの派遣などのトップセールス
- ・ 海外でのテレビ、新聞、雑誌等による PR
- ・ メディアや旅行会社関係者の招請
- ・ 旅行博等のイベントへの出展
- ・ 訪日ツアー専門職員の養成

予算額：20 億円(H15)

魅力ある観光交流空間づくりの推進

国民及び外国人のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流の空間づくりの地域の取組を支援する。

- ・ 外客等に対応した案内・体験施設等観光基盤施設、旅行環境の整備
- ・ 地域の創意工夫による個性的な観光まちづくりを進めるための人材育成、構想策定等の支援
- ・ 地域が自立的に進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組の支援

予算額：3.3 億円(H15)

国際コンベンションの振興

国際会議等の開催を推進するため、国際観光振興会を通じて、寄付金を原資とする交付金の交付等の支援を実施。

他の関係主体

関係省庁(外務省(海外広報関係の協力)等)、地方公共団体、国際観光振興会及び民間等(協力して事業を実施) 地方公共団体、民間等(事業主体) コンベンション法に基づいて国際会議観光都市として認定された 49 都市(国際コンベンションの開催主体)及び国際観光振興会(開催主体の事業を支援)

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
441 万人	444 万人	476 万人	477 万人	524 万人

業績指標 113：国際コンベンション開催件数

(指標の定義)

日本で開催された国際会議（日本を含めて 2 ヶ国以上から 20 人以上の参加のあった会議、シンポジウム、セミナー、講演会等）の開催件数

(目標値設定の考え方)

世界全体では国際規模のコンベンション開催件数はほぼ横ばいとなっているが、我が国の国際コンベンション開催件数の増加傾向を踏まえ、平成 18 年に概ね 3500 件まで増加させることを目標とする。

(考えられる外部要因)

- ・ 国際的な各種学会・産業界の動向
- ・ 近隣諸国等の社会・経済動向
- ・ 国内の社会・経済動向
- ・ 為替レートの動向

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
2,415 件	2,475 件	2,689 件	2,737 件	集計中

9 月集計完了予定

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

< 指標 1 について >

- ・平成 14 年の実績値は 524 万人であり、指標の値は伸びているが、目標値を達成するためには更なる伸びが必要である。
アジアからの訪日外国人が 6 割以上を占め、また、世界観光機関(WTO)によれば、日本、韓国、中国等を含む北東アジア地域における到着旅行者数は、1995 年から 2000 年までの間、年平均 7.2% の伸びを示し、今後も 2000 年から 2010 年にかけて年平均 7.8% という最大の伸びが見込まれる地域になると推計しており、この地域に訪日観光促進策を行うことは有効と考えられる。

< 指標 2 について >

- ・平成 13 年の実績値は 2,737 件、対前年比 1.8% の伸びに止まった。
国際コンベンション参加を目的とした来訪外国人は、対前年比 -2.9%、2,621 人減の 88,719 人であった。米国同時多発テロの影響が懸念された 2001 年の訪日外客数は 4,771,555 人(対前年比 +0.3%) と比較すると、国際コンベンション参加を目的とした来訪外国人の対前年比の減少が大きい。

(施策の実施状況)

< 指標 1 について >

- ・平成 14 年度補正予算により、15 年度よりビジット・ジャパン・キャンペーンを実施するための準備として、市場ニーズ等の調査を内容とする事前調査等を行った。
- ・地域の創意工夫による個性的な観光まちづくりを進めるための観光まちづくりプログラム策定推進事業を大分県豊後高田市等において予定どおり実施した。
- ・外客等に対応した案内・体験施設等観光基盤施設整備事業を予定どおり実施した。

< 指標 2 について >

- ・平成 14 年度の寄付金を原資とする交付金について、主催者からの申請に基づき、交付金の交付対象要件に適合する 35 の国際会議主催者に交付し、国際コンベンションの開催を推進した。

今後の取組の方向性

- ・平成 15 年度より各重点市場ごとの事業計画に沿って、戦略的かつ効果的な外国人旅行者訪日促進キャンペーンである「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を実施していく。
- ・地域が自立的に進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組を、ハード・ソフト施策の両面から総合的に支援していく。
- ・なお、平成 15 年 1 月の第 156 回国会における小泉総理大臣の施政方針演説において、2010 年に訪日外国人旅行者数を現在の 500 万人から倍増させることを打ち出したことから、今後は 2010 年に 1000 万人を達成することを目標として、各施策を推進していく。
- ・国際コンベンションの開催については、当該会合に多数の外国人が出席することにより、外国人旅行者の訪日促進につながるものであることから、「国際コンベンションの開催件数」という指標は、「訪日外国人旅行者数」の指標に包含されるものである。したがって、今後は「国際コンベンションの開催件数」という指標を廃止して「訪日外国人旅行者数」に一本化し、その増加目標の達成に向け、国際コンベンションの

振興も含めた訪日促進関連施策に集中的に取り組んでいく。

平成 15 年度における新規の取組

- ・平成 15 年度より、ビジット・ジャパン・キャンペーンを本格的に実施している。予算額：20 億円(政策アセスメントを実施)
- ・地域の個性を活かした魅力ある観光交流空間づくりのための自主的な取組を、国土交通省がハード・ソフトの両面から総合的に支援する観光交流空間づくりモデル事業を実施する。予算額：約 1.4 億円
- ・外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業を実施する。予算額：0.2 億円(政策アセスメントを実施)

担当部局等

担当部局：総合政策局観光部国際観光推進課

関係部局：総合政策局事業総括調整官室、総合政策局観光部観光地域振興課

(参考) 政策目標別の政策レビュー(プログラム評価)テーマ一覧

政策目標	関連する政策レビューテーマ
暮らし	
1 居住水準の向上	-
2 バリアフリー社会の実現	・バリアフリー社会の形成 (H16～H17 実施予定)
3 子育てしやすい社会の実現	-
4 余暇の充実	・総合保養地域の整備 (H13～H14 実施済み)
5 住環境 都市生活の質の向上	・都心居住の推進 (H13～H14 実施済み) ・土地の有効利用 (H15～H16 実施中) ・道路管理の充実 (H15～H16 実施中)
6 公共交通の利便性向上	・都市鉄道整備のあり方 (H14～H15 実施中)
7 都市内渋滞の緩和	・都市圏の交通渋滞対策 (H13～H14 実施済み)
8 アメニティ豊かな生活環境の形成	・流域の水環境改善 (H14～H15 実施中) ・都市における緑地の保全・創出 (H14～H15 実施予定) ・みなとのパブリックアクセスの向上 (H14～H15 実施中)
9 良質で安全な水の安定した利用の確保	・河川環境改善のための水利調整 (H13～H14 実施済み) ・水資源政策 (H16～H17 予定)
10 地域交通確保	-
経済社会	
11 広域的モビリティの確保	・空港整備 (H13～H14 実施済み) ・国内航空における規制緩和 (H15～H16 実施中) ・次世代航空保安システムの構築 (H16～H17 予定)
12 国際競争力の強化	・国際ハブ港湾のあり方 (H13～H14 実施済み) ・空港・港湾アクセスの推進 (H16～H17 予定)
13 物流の効率化	・貨物自動車運送のあり方 (H13～H14 実施済み)
14 新たな市場の育成	-
15 公正で競争的な市場環境の整備	・内航海運のあり方 (H13～H14 実施済み)
16 産業の生産性向上	-
17 消費者利益の保護	-
安全	
18 災害による被害の軽減	・ダム事業 (H13～H14 実施済み) ・流域と一体となった総合治水対策 (H14～H15 実施中) ・火山噴火への対応策 (H14～H15 実施中) ・台風・豪雨等に関する気象情報の充実 (H15～H16 実施中)
19 交通安全の確保	・道路交通の安全施策 (H13～H14 実施済み) ・総合的な海上交通安全施策 (H16～H17 予定) ・プレジャーボートの利用改善 (H16～H17 予定)
20 海上における治安の確保	-
21 船員災害の防止	-
環境	
22 地球環境の保全	・低公害車の開発・普及 (H13～H14 実施済み) ・海洋汚染に対する取り組み (H14～H15 実施中)
23 大気、騒音等に係る生活環境の改善	-
24 良好な自然環境の保全、形成	-
25 循環型社会の形成	・直轄工事のゼロエミッション対策 (H16～H17 予定)
共通の政策課題	
26 IT革命の推進	-
27 国際交流の推進	・訪日外国人観光客の受け入れの推進 (H15～H16 実施中)

各テーマをもっとも関係が深い政策目標に整理したものである

(参考) 政策目標別の平成14年度新規施策(政策アセスメント対象)一覧

政策目標	No.	施策等名
暮らし		
1 居住水準の向上		1 マンション建替えの円滑化に係る制度の拡充 2 住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充 5 土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し 6 都市再生促進税制(都市再生緊急整備地域における特例措置)の創設 22 新たな住宅資金供給システムの構築 24 都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設
2 バリアフリー社会の実現		15 ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進 36 船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進
3 子育てしやすい社会の実現		2 住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充
4 余暇の充実		3 ITを活用した観光ポータルサイトの整備 39 観光地における低公害バスの導入補助の実施
5 住環境、都市生活の質の向上		1 マンション建替えの円滑化に係る制度の拡充 4 業務核都市の整備による首都圏の都市再生 5 土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し 6 都市再生促進税制(都市再生緊急整備地域における特例措置)の創設 7 民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設 8 既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充 9 中小市町村における下水道整備支援の拡充 10 消流雪用水導入事業の拡充 11 既存オフィスビル等の住宅への転用 12 住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進 13 密集住宅市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生 14 都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設
6 公共交通の利便性の向上		15 ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進 16 最適経路選択支援システムの構築 18 航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正 24 都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設
7 都市内渋滞の緩和		14 都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設 16 最適経路選択支援システムの構築
8 アメニティ豊かな生活環境の形成		14 都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設 17 観光振興に資する海岸事業の拡充
9 良質で安定した水の確保		-
10 地域交通確保		-
経済社会		
11 広域的モビリティの確保		14 都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設
12 国際競争力の強化		18 航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正 19 スーパー中核港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成 20 公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充 21 関西国際空港株式会社への補給金制度の創設及び政府保証の拡充
13 物流の効率化		-
14 新たな市場の育成		11 既存オフィスビル等の住宅への転用 22 新たな住宅資金供給システムの構築
15 公正で競争的な市場環境の整備		5 土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し
16 産業の生産性向上		-
17 消費者利益の保護		-
安全		
18 災害による被害の軽減		23 都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充 24 都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設 25 流域貯留浸透事業の拡充 26 災害関連事業の拡充 27 火山噴火警戒避難対策事業の拡充 28 建築物の耐震化の促進のための制度の拡充 29 大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化
19 交通安全の確保		30 航空機内における安全障害行為等の禁止・処罰規定の創設 31 黄砂に関する情報提供の開始
20 海上における治安の確保		32 不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化
21 船員災害の防止		-
環境		
22 地球環境の保全		33 官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設 34 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充 35 燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進 36 船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進 37 物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築(環境負荷の小さい物流体系の構築)
23 大気、騒音等に係る生活環境の改善		16 最適経路選択支援システムの構築 31 黄砂に関する情報提供の開始 34 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充 35 燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進 38 低公害車普及促進対策費補助制度の拡充(ディーゼル微粒子除去装置の導入関係)
24 良好な自然環境の保全、形成		39 観光地における低公害バスの導入補助の実施 40 海色監視衛星データ処理システムの構築
25 循環型社会の形成		11 既存オフィスビル等の住宅への転用
共通の政策課題		
26 IT革命の推進		15 ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進 16 最適経路選択支援システムの構築 41 自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築 42 港湾諸手続の電子情報処理システム(港湾EDIシステム)の設置及び管理に係る制度の創設
27 国際交流の推進		43 ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施 44 外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施
(その他)		45 公共事業関係長期計画の一本化 46 道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正 47 直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正 48 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減をはかるために平成十五年度において緊急的に講ずべき 49 大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築

施策は再掲を含む