

平成18年度版
政策評価レポート
(平成17年度の成果について)

P

D

C

A

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure and Transport

はじめに

国土交通省として、5回目の「政策評価報告書」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17年度の国土交通省における政策評価の実施状況、政策の企画立案等への政策評価の反映状況等をわかりやすくお示しすることを目的としてとりまとめたものです。政策評価は、自己評価を原則としているために、国民の方にわかりやすく理解してもらうという意識に往々にして欠ける傾向にあります。その点を補うことに注意を払い、政策評価の内容はどのようなものか、評価結果がどのように政策立案などに使われているかなどについてわかりやすく解説することに心がけました。

本報告書の第 部は、国土交通省における政策評価の取組内容や、どのようにそれを真の改革に活かそうとしているかを紹介したものです。特に、最終章では、PLAN・DO・SEE マネジメントサイクル^(注)の確立による政策への反映の動きや、最近のトピックスを中心にまとめております。

また、第 部では、政策チェックアップについて平成17年度に取り組んだ27目標ごとに整理した表を掲載いたしました。より詳しく個票をご覧になりたい場合には、ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/hyouka/index.html>)を参照してください。

平成17年度は、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」が施行されてから5年経過したことを契機に見直しが行われ、内閣の重要政策についての評価の徹底や評価の重点化・効率化、評価結果と予算要求等の連携強化など改善すべき点も見えてきました。これまでの5年間は、国土交通省にとって政策評価の骨格を構築してきたプロセスでしたが、これからは、政策評価が行政マネジメントの中で道具として実際に使われるものとなるように努力していかなければなりません。また、現在国土交通省では省庁再編からの5年間にどのような成果が達成されたのかについての政策レビュー「行政行動の改革」を平成19年3月のとりまとめを目指して鋭意作業中です。

いずれにしても、政策評価は、評価自体を目的とするのではなく、マネジメント改革の実現を真の目的としていることを常に念頭に置いて政策評価を行って参りますので、国土交通省の政策評価に関し、国民の皆様からのご意見をいただくことで、組織全体に政策評価の推進とそれを通じたマネジメント改革を浸透させていきたいと考えています。

(注)国土交通省では、発足時にはマネジメントサイクルをPLAN・DO・SEEと呼んでいましたが、最近では、評価の結果を次の政策へ反映させることを明確にする趣旨から、これをPLAN・DO・CHECK・ACTION(計画、実行、評価及び政策への反映：PDCA)とも呼んでいます。

第 部:概説 ～政策評価の一層の推進に向けて～	3
第1章 国土交通省における政策評価の目的と制度	3
1) 国土交通省の政策評価の目的	3
2) 国土交通省の政策評価制度	5
コラム 目標設定・業績指標の国際比較	8
コラム 満足いただける気象情報の提供を目指して	12
第2章 国土交通省の政策評価の取組	15
1) 政策チェックアップ(業績測定)	15
2) 政策レビュー(プログラム評価)	32
3) 政策アセスメント(事前評価)	43
4) 個別公共事業の評価	44
5) 個別研究開発課題の評価	49
6) 国土交通省における政策評価の普及・啓発等	50
第3章 政策の質の一層の向上に向けて	54
1) マネジメントサイクルの確立による政策への反映の動き	54
2) 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施	57
3) 政策評価と予算との連携の強化	58
4) 政府全体における政策評価重視に向けた取組	60
5) 補論 アメリカ連邦政府との比較における改善の方向性	66
コラム トップのリーダーシップ	79
コラム PART の課題	82
おわりに	84
第 部:政策評価結果の概要	85

第 部:概説 ~ 政策評価の一層の推進に向けて ~

第1章 国土交通省における政策評価の目的と制度

《第1章のポイント》

第1章では、国土交通省の政策評価の4つの目的を説明し、省の行政運営全般にわたるマネジメント改革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するとともに、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連関させることにより「政策のマネジメントサイクル」を推進していく考えを述べます。

1) 国土交通省の政策評価の目的

国土交通省の政策評価は、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、その基本的な目的は次の4つに集約できる。

国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

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

成果重視の行政への転換を図る。

それぞれの政策の目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組みを確立する。評価結果を新たな政策の企画立案に反映させることにより、成果を重視した行政運営への転換を図る。

統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針の下、全省的な評価を実施することにより、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進するなど、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結果を国民に対して明確に説明する。また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

こうした、政策評価の基本目的を達成するために、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」（いわゆる行政評価法）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5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には、国土交通省全体のマネジメント改革の必要性が強く認識されていたことがある。

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、「くらし」や「安全」といった国民生活や経済社会に直接的な影響を与える政策分野を広く所管している。このように省庁統合によって新しい組織となった国土交通省に対しては、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活かすとともに、組織の壁を乗り越えて、施策の融合、政策手法の連携を図ることにより、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ことが強く求められることとなった。

このような要請に応えるためには、国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくことが必要であり、また、そのためには、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を企画立案、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、その実現のための政策の企画立案を行うとともに、政策の実施に当たっては現場が業務運営を自律的に行い、自主的に業務改善努力を行うよう促していくことが必要である。また、そうした目標は、国民ニーズに真に対応したものでなくてはならない。このため、行政運営に関する情報を行政が一方的に提供するのではなく、行政運営に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とな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。

このように、国土交通省の政策評価は行政のマネジメント改革を志向したものであるが、これは、公共サービスの向上や公的部門の業績改善のために、民間企業の経営理念や手法を行政運営に適用することにより、公的部門のマネジメント改革を図ろうとして、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の核心は、行政の現場に経営資源の使用に関する裁量権を与える一方で成果に基づく統制を行うこと、及び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を通じて、行政部門の効率化・活性化を図ることにある。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単なる制度改正ではなく、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、政府全体で、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て政策評価制度を導入したのである。

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って、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、同要領を引き継いだ法定の「国土交通省政策評価基本計画(以下、政策評価基本計画という。)」(平成14年4月施行、毎年度改定)に基づいて、政策評価を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中核となるものである。つまり、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署が自律的に考えて行動することを基本としており、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ことが必要であると考えている。以下で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、行政運営を現場の裁量に委ねることによって現場の創意工夫を促し、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、それを省全体のマネジメント改革につなげるためには、省が設定した目標の達成度を測定することが必要となる。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。政策チェックアップによって、省が設定した政策目標の達成状況を測定・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を、俯瞰的に検証することが可能になるとともに、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を国民に明らかにすることも、政策チェックアップの重要な役割の一つである。なお、この政策チェックアップは、平成15年10月に策定された「社会資本整備重点計画」の進捗状況を測定・評価する役割も担っている。

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総合的かつ詳細な分析を「政策レビュー(プログラム評価)」により行っている。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((施策群) = プログラム)を対象として総合的な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、ある政策目標に関連する施策群をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策群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。

次に、個別の施策を新たに導入するに当たって、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省全体の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析するとともに、国民に対して政策の企画立案過程の透明性を高めるものである。また、政策アセスメントによって、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けば、政策を実施した後に、その有効性や効率性を検証することがより容易になると考えられる。

国土交通省は、以上の3つの主要な政策評価の方式を連関させて、「政策のマネジメントサイクル」を推進することを目指している(図1 - 1参照)。具体的には、

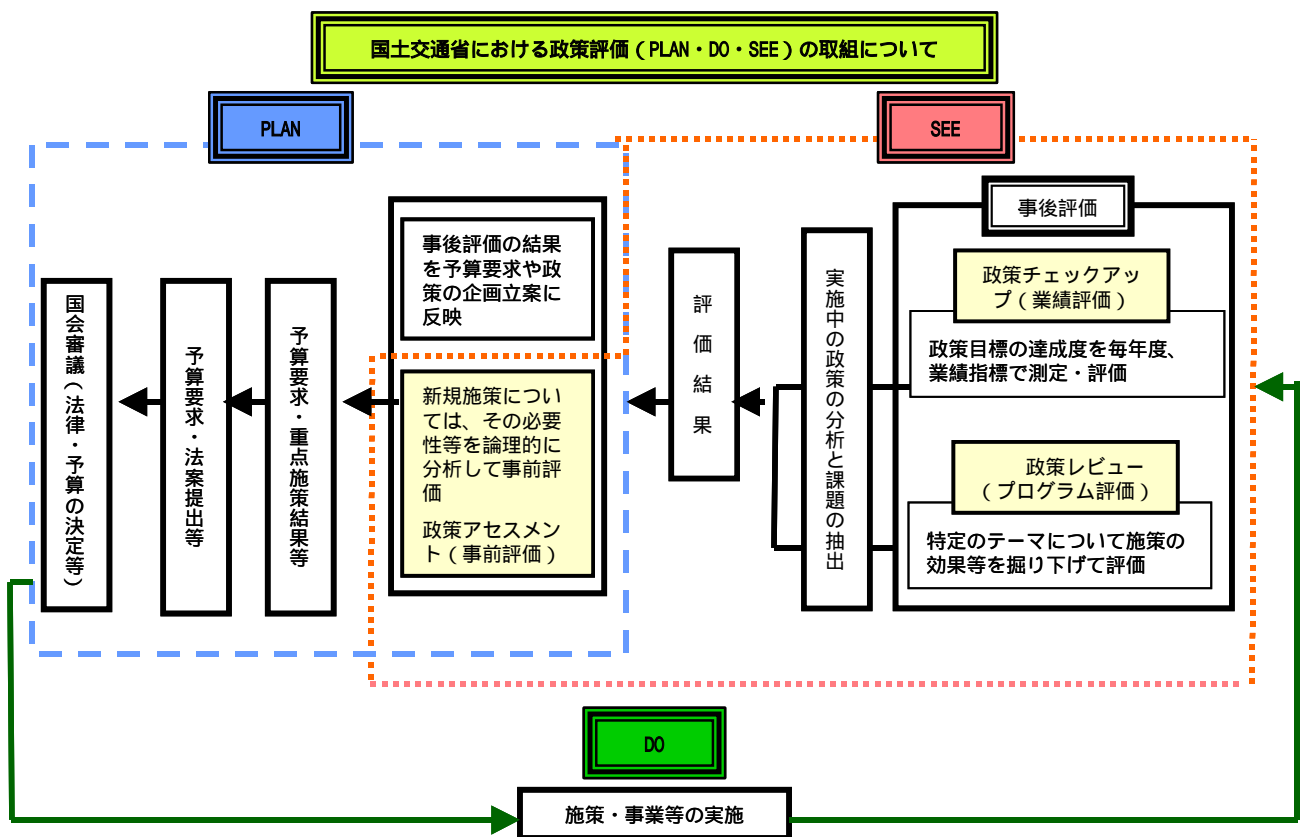
まず、省全体の目標と戦略を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく(政策チェックアップ)。

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み、又は長期計画の終了時や法令改正などの政策の転換期において政策レビューを行う。

政策チェックアップや政策レビューによっ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、目標に照らして新規施策の必要性等についての分析を行う(政策アセスメント)。

～ の結果を踏まえ、予算要求や法令改正等の政策の意思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、政策評価に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最高意思決定機関である省議において決定することとしている。また、平成15年12月以降、評価書及び反映状況報告書については、担当課のほか担当課長名等を明記しているところである。更に、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等を随時開催して、政策評価の重要な過程への全省的な参画の促進、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運営に当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、更なる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、「国土交通省政策評価会」及び「国土交通省政策評価懇談会」（いずれも座長：金本良嗣東京大学教授）を随時開催し、意見を聴取している。

2003年9月に制定された2003年から2008年までの米国運輸省戦略計画においては、米国運輸省の戦略目標として以下の5つを設定している。

安全 (Safety)	移動性 (Mobility)	国際接続 (Global Connectivity)
環境保全 (Environmental Stewardship)	保安 (Security)	

また、成果主義を追求し、業績の改善に努めるため「組織の卓越性 (Organizational Excellence)」を併せて戦略目標として掲げている。

これらの戦略目標を達成するため、それぞれの戦略目標について、以下の目標が設定されている。

1. 安全

2008年までに1億台・マイル当たりの死者数を1.0に減少させる。 大型トラックに係る死者数を1億台・マイル当たり1.65に減少させる。 2008年までに商業航空の死者発生事故数を3年移動平均で離陸10万回当たり0.01に減少させる。 ジェネアビの死者発生事故数を325件に減少させる。 2008年までに鉄道事故及び運行障害を百万列車・マイル当たり16.14に減少させる。 2008年までに公共交通における1億人・マイル当たりの死者数を0.488に減少させる。 2008年までにパイプラインにおけるガスと危険液体物質の輸送障害件数を307件に減少させる。 2008年までに重大な危険物の輸送障害の件数を488件に減少させる。

2. 移動性

2008年までに許容可能な舗装基準に適合した走行距離(台・マイル)の割合を94.9%に上昇させる。 2008年までに都市部の道路における混雑状態が発生する割合の上昇率を年率0.2%に抑制する。 2008年までに航空の定時到着率(定刻から15分以内)を83.64%に向上させる。 2008年までに障害をもつアメリカ人のための法律に適合するバスと鉄道車両の割合を100%に向上させる。

3. 国際接続

2008年までセントローレンス水路の米国側の水門の利用可能な割合を99%に維持する。 オープンスカイ航空協定を締結した航空市場の旅客数を増加させる。 女性経営者の企業との直接契約の割合を高める。 中小の不利な立場にある企業との直接契約の割合を高める。
--

4. 環境保全

2008年までに深刻な航空機騒音にさらされている人の数を396,000人に減少させる。
2008年までに運輸省が支出したインフラ整備案件の環境影響評価報告書を平均で36ヶ月以内に完了し、環境アセスを平均で12ヶ月以内に完了するように短縮化する。
連邦が支出した高速道路建設で影響を受けた湿地に対する代替地の割合を維持する。

環境保全上補修を必要としないとされた運輸省施設の割合を高める。

排出規制不適合地域の数を抑制する。

パイプラインから漏出した液体危険物の量を削減する。

5. 保安

2008年まで、国防省の基準に合致する船舶のうち94%が時間内に利用可能となるようにする。

2008年まで、国防省の基準に合致する商業港のうち93%が時間内に利用可能となるようにする。

6. 組織の卓越性

大規模な調達のうち90%は、調達基準で設定された費用の目標を達成する。

全ての大規模な調達において、調達基準で設定された行程を守る。

連邦が支出した大規模な輸送インフラ整備のうち95%は、計画した行程を守る。

連邦が支出した大規模な輸送インフラ整備のうち95%は、費用の見積を達成する。

輸送許可のうち少なくとも80%については、完全な申請の提出後60日以内に義務を果たす。

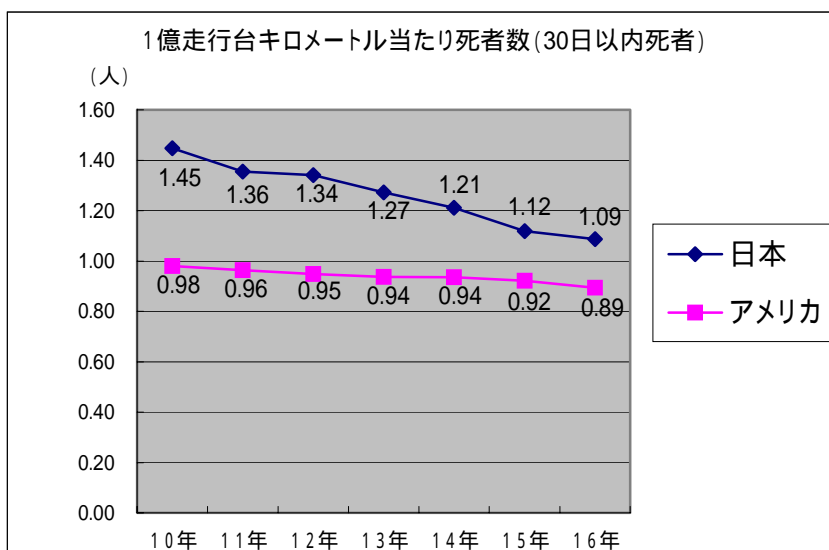
米国運輸省の使命とでもいべき5つの戦略目標「安全、移動性、国際接続、環境保全、保安」は、国土交通省の政策目標に係る4分野「安全、暮らし、活力、環境」に類似している。しかしながら、戦略目標を達成するための個別の業績目標については、多くの目標において対応関係にあるとは言い難い。米国運輸省の業績目標は、特に、安全の分野において、陸海空にわたって基本的な指標を目標として設定しており、国土交通省の目標設定のあり方に示唆を与えるものであると考えられる。

例えば、米国運輸省は、鉄道について、鉄道事故・輸送障害の発生率を業績目標に設定しているが、国土交通省ではそうした目標は設定されていない。国土交通省の鉄道の安全性に関する政策目標では、ATS設置率や地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合が設定されているが、成果主義を徹底するためには、より包括的な指標である事故・運行障害の発生件数・発生率を政策目標として設定することも検討するべきと考える。

米国においては、戦略計画において設定された業績指標については、毎年の業績報告・財務状況報告書において、その達成状況が報告されている。2005年の業績報告・財務状況報告書においては、1999年から2005年までの実績値と2005年の目標が示され、その目標を達成しているか否かが明確に示されている。例えば、安全の分野においては、商業航空の事故がなかったことから、目標を大きく達成している一方、道路交通の目標は達成されていないことが示されている。

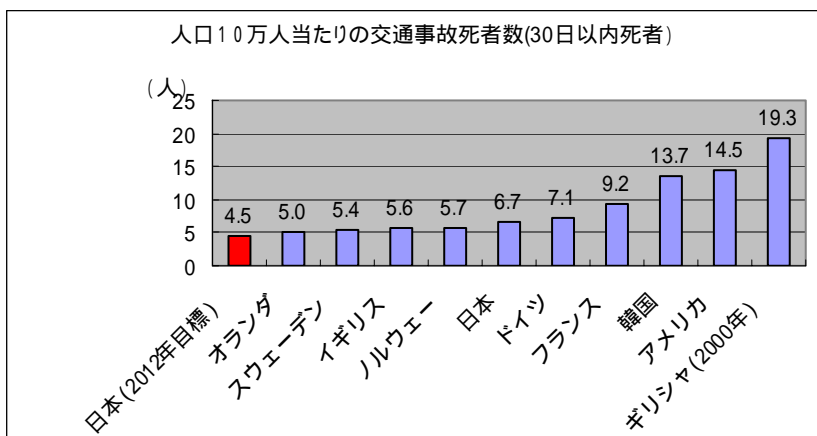
交通安全について、米国運輸省は、1億走行台マイル当たりの死者数を指標として掲げ、2008年の目標を1.0人と設定したが、2004年の実績は1.44(1億走行台キロメートル当たり0.89)にとどまり、目標の達成は難しい状況になっている(表参照)。

一方、我が国の走行台キロメートル当たりの死者数は、2004年1億走行台キロメートル当たり1.09となっており、我が国の指標は米国のそれを上回っている。ただし、我が国の最近の交通事故による死亡者数の下落は減少しており、指標は改善されてきている。グラフにあるとおり、走行台キロメートル当たりの死者数の指標について、我が国



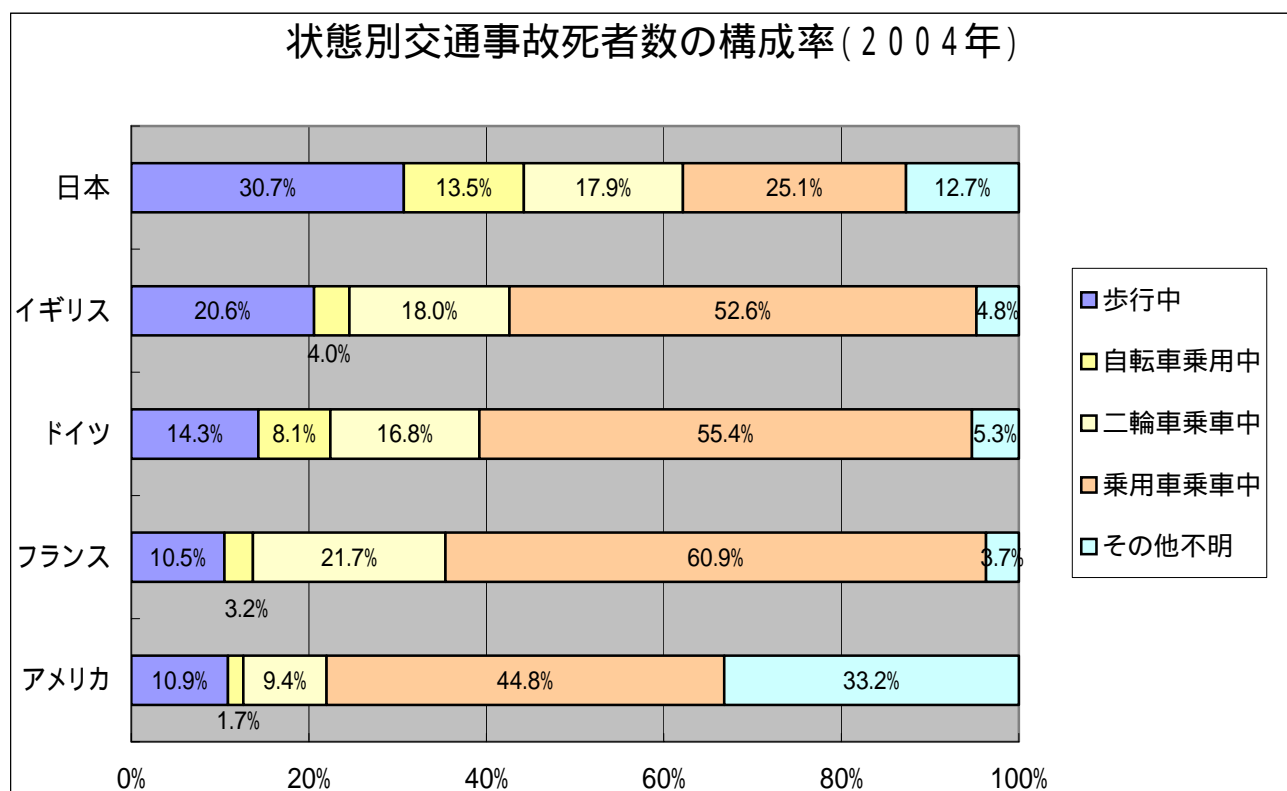
より米国のほうがよい業績を達成しているが、道路環境の相違、自動車の使い方の相違等によるものと考えられ、交通安全の状況を適切に評価するには、一つの指標にとらわれることなく他の指標も併せて総合的にみる必要がある。

日々の生活をする上でどれくらい交通事故の危険にさらされているかという観点からは、人口10万人当たりの30日以内の死者数(表参照)で比較すると、その指標は、米国の14.52人(2004年)に対し、我が国は2004年6.65人である。これは、国際道路交通事故データベースがデータを有する30ヶ国中第5位であり、比較的上位に位置しているといえるが、この数値に満足することなくさらなる改善を進めることとしてい



る。平成 15 年 1 月 31 日の第 156 回国会における小泉内閣総理大臣施政方針演説で「昨年の交通事故による死者数は、過去最悪だった昭和 45 年の約 1 万 7000 人から半減しました。今後 10 年間で交通事故死者を更に半減させ、道路交通に関して世界で一番安全な国とすることを目指します。」とし、この施政方針演説を受け、第 8 次交通安全基本計画では、2010 年の交通事故の死者数(事故後 24 時間以内死者)を 5,500 人とし、世界一安全な道路交通の実現を目指すという目標をたてたところである。

交通安全に関する他の指標をみると、我が国では、交通事故死亡者に占める歩行者の割合が 3 割を超え、2 割以下の欧米諸国と比較して高い割合となっていることがわかる。そのため、人優先の交通安全思想のもと、歩道等の整備や、歩行者頭部保護性能の高い自動車の普及等により歩行者の安全確保を図る対策を推進することとしている。



このように業績指標の国際的な比較を行うことができれば、目標設定の妥当性の検証や課題の抽出が比較的容易に行うことができるが、交通安全以外では比較可能な指標が数多く整っていないことが課題である。

コラム 満足いただける気象情報の提供を目指して

(気象情報の満足度調査)

(気象庁総務課業務評価室)

気象庁では、天気予報や注意報・警報を始め、地震や火山、地球環境に関する各種情報について国民の皆様アンケートを実施し、情報の利用状況や満足度等を把握しています。

1. 調査の目的・経緯

この調査は、成果重視の観点から、当庁の製品ともいえる各種情報について直接利用者の評価や要望等を把握し、情報の改善や業務目標の設定に生かすことを目的として実施しています。これまでに調査対象とした情報は以下のとおりです。

平成 13 年度	防災気象情報(注意報・警報、台風、地震、火山、津波情報など)
平成 14 年度	天気予報
平成 15 年度	地球環境に関連する気象情報(地球温暖化、オゾン層情報など)
平成 16 年度	防災気象情報
平成 17 年度	天気予報

平成 17 年度は天気予報について調査を実施し、その結果を平成 18 年 4 月に公表しました。その概略を以下に紹介します。

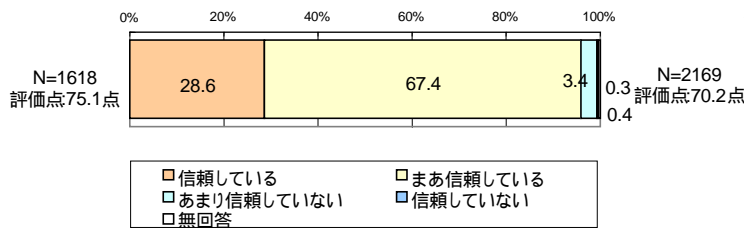
2. 天気予報に関するアンケート調査の概要

「天気予報に関するアンケート調査」は、平成 14 年度以来、2 回目となります。今回の調査では、9 都市の住民 4,500 人を対象に郵送によるアンケート調査を実施し、1,618 人から回答をいただきました。また、気象庁ホームページの閲覧者にホームページ上の設問に回答していただく WEB 調査も同時に実施し、2,169 人から回答を得ました。

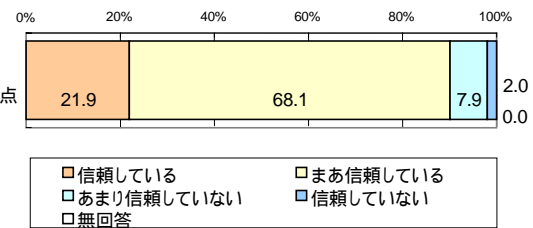
その結果、天気予報全般について、「信頼している」「まあ信頼している」と回答した人の割合は郵送・WEB 調査ともに 90% に達しました。また、「満足」「まあ満足」の合計も郵送調査で 89%、WEB 調査で 76% に達しました。ただし、ほとんどの方が「まあ信頼している」及び「まあ満足」と回答していることから、満足度向上には積極的な信頼層・満足層を増やす必要があると言えます。

天気予報全般についての信頼度

(郵送調査)



(WEB調査)

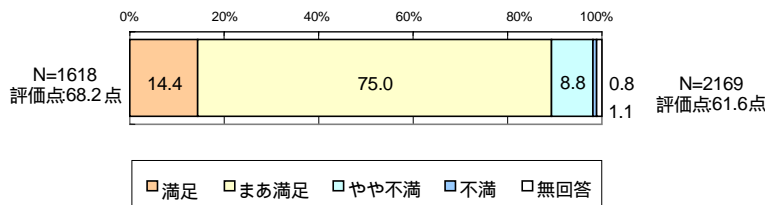


(注) N :有効回答数のことである

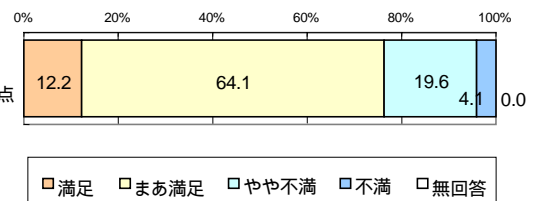
(注) 評価点 :重視度、満足度を100点満点で測るために、「重視する(満足)」、「やや重視する(まあ満足)」、「あまり重視しない(やや不満足)」、「重視しない(不満足)」のそれぞれの回答に100、67、33、0点の重み点を与えて、全体を平均した値。

天気予報全般についての満足度

(郵送調査)



(WEB調査)

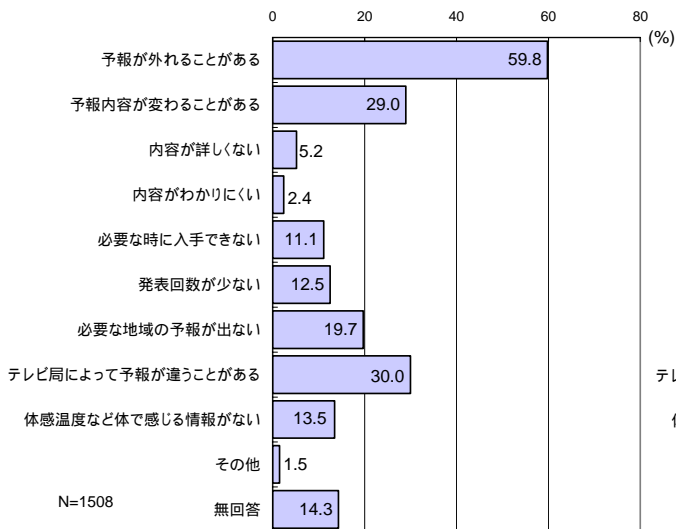


アンケートでは、天気予報に対する不満についても調査しました。利用者全員に対して不満に思う点を選択肢から選んでもらったところ、「予報が外れることがある」「予報が変わることがある」が多く挙げられました。このことから、満足度を上げるためには予報精度の向上が最も重要であると言えます。

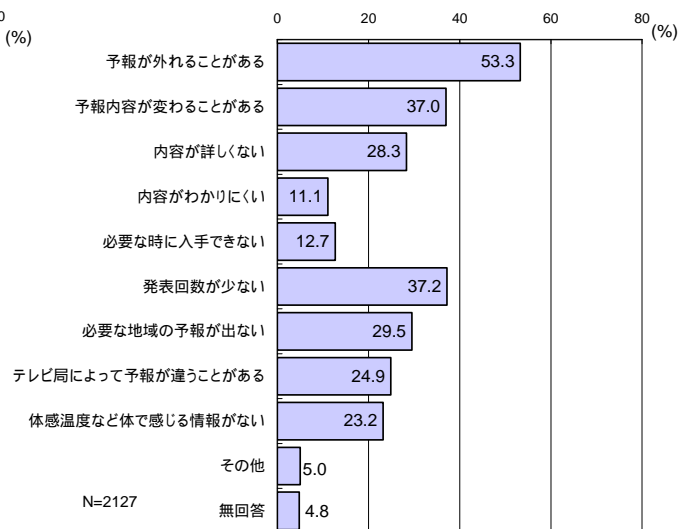
気象庁では平成18年度以降も引き続き、最新の科学に基づいた観測や予報などの技術開発に取り組んでいきます。また、取り扱う自然現象を正確に理解するための調査や研究、膨大な量のデータを取り扱うための最新の情報通信技術に関する技術開発にも取り組んでいきます。

今日・明日・明後日の天気予報について不満を感じること(複数回答)

(郵送調査)



(WEB調査)



この他、今回のアンケートでは、天気予報でよく使われる「一時」「時々」「所により」の表現の認知率、紫外線情報や黄砂情報の満足度などについても調査しています。

詳細については、気象庁ホームページに掲載している報告書をご覧ください。

<http://www.kishou.go.jp/hyouka/manzokudo/18manzokudo/18manzokudohoukoku.pdf>

気象庁では、今後も満足度調査を定期的実施し、国民の皆様にご満足いただける気象情報の提供に努めて参ります。

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、本報告書では、4回目の評価となる政策チェックアップについて、A、B、Cという明確な分類を用い、より分かりやすく総覧できるように取りまとめました。

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、これらの評価の狙いやその充実に向けた最近の取組状況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付けている。旧四省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを生かし、各局等の連携を一層促進する必要があることから、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うことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

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、「目標によるマネジメント」の基本をなす極めて重要なものであるとともに、政策チェックアップの前提となる作業でもある。国土交通省では、まず、省発足直後の平成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、国民にとってのアウトカム(成果)の観点から、省全体の大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・業績指標の案について、平成13年5月に第三者委員会である国土交通省政策評価会の意見聴取やパブリックコメントという手続を経て、同年8月に正式に政策目標・業績指標を決定した。

また、平成15年10月には、これまで政府が分野別に計画を立てていた公共事業の長期計画(事業計画9本)を一本化した「社会資本整備重点計画」が策定されたが、この社会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして社会資本整備事業の進捗状況を

測定・評価するため、同時にパブリックコメントを経て、政策評価基本計画に定める政策目標・業績指標を変更した。(政策目標・業績指標については、P19～P23を参照。)

(政策目標と業績指標の内容)

国土交通省の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、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の4分野等について、27の政策目標が設定されており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標は「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」となるよう努めた。

そして、政策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で119の業績指標が、以下の選定基準に基づいて選定されている

< 指標の性格 >

アウトカム(成果)に着目した指標といえるもの

アウトプット(事業実績)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

国際比較が可能な指標

< 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、国土交通省として説明可能といえるもの

しかしながら、現在の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、政策目標全体でみたときの目標値が明らかになっていないことにより、どの目標に対し、優先的に資源を投入すべきかという点が必ずしも明らかではない。また、業績指標については、その目標値を全て数値化しているものの、アウトカムというよりは具体的な施策のアウトプットに近いものもある。また、部局横断的な業績指標を開発することも引き続き課題となっている。

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、単に目標を全省的に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。

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。第一は、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ことである。この

場合、業績指標は、目標の達成状況を評価するための唯一絶対の指標というよりは、むしろ現場での自主的な改善を促す「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、業績指標の数値的な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を点検することに重きを置いており、業績指標の達成状況が思わしくない場合にも、原因分析や関連する施策の実施状況の把握をきちんと行っているかどうかという点が重要である。

このため、国土交通省では、政策評価基本計画において政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。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必要である。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分析が不十分な場合は、政策レビューにより、時間をかけて詳細な分析を行うこととしている。

政策チェックアップのもう一つの役割は、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報告することである。この場合、「約束」をしているのは、成果についてであるから、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、その達成状況を的確に報告することが最も重要である。ただし、現場に対してそれ以外の情報の報告を過度に求めることは、現場の負担を高め、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ことから、その点にも配慮している。

政策チェックアップの具体的な手順は以下のとおりである。

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
抽出された課題を解決するための政策の方向性を明らかにし、可能ならば施策の改善策を示す。

特に18年度に実施した政策チェックアップにおいては、これまでの経験を踏まえ、次の点に留意して政策チェックアップを行った。

1. 内閣の重要施策としての位置づけを明確化させることとした。また、法律に基づく計画の目標か否かについても明確化することとした。
2. 昨年行った ~ の区分について、Aが業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している、Bが業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない、C

が判断できない、という新たな分類を設けるとともに、施策の方向性として、1が施策の改善の方向を示すもの、2が現状の施策を継続するもの、3が施策(指標)を中止するものとした。その結果、 、 、 をA - 1、A - 2、A - 3とし、 、 、 をB - 1、B - 2、B - 3に、 、 、 をC - 1、C - 2、C - 3に変更した。

昨年度の ~ の分類については、次のとおり。

成果があがっているもので	施策の改善等の方向性を提示 現在の施策を維持 施策の中止(指標の廃止を含む。以下同じ。)
成果があがっていないもので	施策の改善等の方向性を提示 現在の施策を維持 施策の中止
判断できないもので	施策の改善等の方向性を提示 現在の施策を維持 施策の中止

3. チェックアップの記載内容について、「今後の取組の方向性」を「課題の特定と今後の取組の方向性」とし、課題抽出と今後の取組の方向性の両方を記載させることとした。
4. 目標年度の到来等の理由により目標年度を延長する場合などを想定して、チェックアップの目標を改訂、更新したものについては、過去のデータを添付させ、経年変化が分かるようにすることとした。

平成17年度政策チェックアップ結果一覧表

凡例

「評価」欄	「A - 1」「A - 2」「A - 3」「B - 1」「B - 2」「B - 3」「C - 1」「C - 2」「C - 3」の記号は、以下の2つの分類(AからC及び1から3)の組み合わせです。 A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している (目標年次では、目標を達成している。) B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない (目標年次では、目標を達成していない。) C 判断できない(保留) 1 施策の改善等の方向性を提示 2 現在の施策を維持 3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。)
「前回評価」欄	昨年度は上記分類ではなく、「A - 1」を とし「C - 3」の まで順に番号をふったものを使っていましたので実質同じ意味です。「上記 . 2 昨年度の ~ の分類については、次のとおり。」を参照)。
「 」欄	「施政方針」 : 施政方針演説に関係するもの 「閣議決定」 : 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの 「閣決(重点)」 : 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもののうち、社会資本整備重点計画によるもの 「本部決定」 : 内閣の本部決定に関係するもの 「政府・与党申合」: 政府・与党の申し合わせに関係するもの

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	前回 評価	初期値	実績値	目標値			
暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現									
1 (居住水準の向上) 多様なライフスタイル、 ライフステージに対応した、 ゆとりある快適な住まいを 様々な選択肢から選べること	1 誘導居住水準達成率	A-2		46.5%	H10年度 52.3%	H15年度 53.0%	H17年度		目標決定
2 (バリアフリー社会の実現) すべての人々、特に高齢者や 障害者等にとって、生活空間が 移動しやすく、暮らしやすい状態 にあること	2 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の 旅客施設、その周辺等の主な道路、不 特定多数の者等が利用する一定の建 築物及び住宅のバリアフリー化の割合 (順に、旅客施設等の段差解消、視 覚障害者誘導用ブロック、道路、建 築物、住宅)	C-1 A-1 A-1 A-1 B-1		39.4% 72.0% 17% 約3割 2.7%	H14年度 49.1% H14年度 80.3% H14年度 39% H14年度 34% H10年度 3.4%	H16年度 7割強 H16年度 8割強 H17年度 約5割 H16年度 約4割 H15年度 約1割	H19年度 H19年度 H19年度 H19年度 H19年度		目標決定(重点) 目標決定(重点) 目標決定(重点) 目標決定(重点) 目標決定(重点)
	3 不特定多数の者等が利用する一定の 建築物(新築)のうち誘導的なバリア フリー化の基準に適合する割合	C-1	-	約12%	H15年度 速報値	約13% H16年度 速報値	30% H20年度		
	4 低床バス車両・ノンステップバス車 両の導入割合及び福祉タクシーの導 入数(順に、低床バス、ノンステップ バス、福祉タクシー(両))	C-1 A-1 B-1		4.9% 2.2% 2,050	H12年度 22.6% H12年度 12.0% H12年度 9,699	H16年度 30% H16年度 10% H17年度 10,000	H17年度 H17年度 H17年度		目標決定 目標決定 目標決定
	5 バリアフリー化された鉄軌道車両、 旅客船、航空機の割合(順に、鉄軌 道車両、旅客船、航空機)	A-1 B-1 A-1		10.1% 0% 0.7%	H12年度 27.9% H12年度 7% H12年度 40.7%	H16年度 20% H16年度 25% H16年度 35%	H17年度 H17年度 H17年度		目標決定 目標決定 目標決定
	6 3人以上世帯の誘導居住水準達成率	A-2		35.6%	H10年度 42%	H15年度 43%	H17年度		目標決定
	7 自然体験活動拠点数(箇所)	A-2		218	H12年度 406	H17年度 420	H18年度		
8 歩いていける範囲の都市公園の 整備率	A-2		63%	H14年度 約65.5%	H17年度 速報値 66%	H19年度			
4 (住環境 都市生活の質の向上) 住みやすい環境 便利で利用し やすい機能を備えた快適で魅力あ るまちの中で、安全でゆとりある、 質の高い生活を送ることができる こと	9 都心部における住宅供給戸数(万戸 (H8年度からの累計))	A-3		47.7	H12年度 106.3	H17年度 100	H17年度		目標決定
	10 1人あたり都市公園等面積(m ² /人)	A-2		8.5	H14年度 9.1	H17年度 速報値 9.3	H19年度		
	11 汚水処理人口普及率	A-1		76%	H14年度 79%	H16年度 86%	H19年度		目標決定(重点)
	12 下水道処理人口普及率	A-1		65%	H14年度 68%	H16年度 72%	H19年度		目標決定(重点)
	13 都市空間形成可川整備率	A-1		32%	H12年度 37%	H17年度 40%	H18年度		
	14 良好な環境を備えた宅地整備率	B-1		35.3%	H12年度 40.3%	H16年度 46.0%	H17年度		
	15 市街地の幹線道路の無電柱化率	A-2		7%	H14年度 約11%	H17年度 暫定値 15%	H19年度		目標決定(重点)
	16 中心市街地人口比率の減少率	C-2	-	前年度比 1.1%	H16年度 前年度比 1.1%	H16年度 前年度比 0.5%	H21年度		
5 (アメニティ豊かな生活環境の 形成) 水と緑豊かで、美しい景観を有 する生活環境の中で暮らせること	17 人々が海辺に親しむことのできる 海岸の延長(km)	A-2		約6,700	H14年度 約6,790	H17年度 約6,800	H19年度		
	18 都市域における水と緑の公的空間 確保量(m ² /人)	A-2		12	H14年度 約8%増	H17年度 速報値 13(12を約1割増)	H19年度		目標決定(重点)
6 (良質で安全な水の安定した利用の 確保) きれいな水、おいしい水を豊かに 確保できること	19 河川の流量不足解消指数	A-2		54%	H13年度 59%	H17年度 61%	H18年度		
	20 水道水源域における下水道処理 人口普及率	A-1		48%	H12年度 56%	H16年度 60%	H18年度		
	21 河川における汚濁負荷削減率	A-2		65%	H14年度 73%	H17年度 78%	H19年度		目標決定(重点)

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	前回 評価	初期値	実績値	目標値				
安全～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化										
7 (水害等による被害の軽減) 水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されること、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	22 洪水による氾濫から守られる区域の割合	A-1		約58%	H14年度	約60%	H17年度	約62%	H19年度	達成(重点)
	23 床上浸水を緊急に解消すべき戸数(万戸)	A-1		約9	H14年度	約6.6	H17年度 速報値	約6	H19年度	達成(重点)
	24 流下能力不足橋梁数	A-2		4,500	H13年度	3,300	H17年度	3,500	H18年度	
	25 下水道による都市浸水対策達成率	A-1		51%	H14年度	52%	H16年度	54%	H19年度	達成(重点)
	26 ハザードマップ認知率(順に、洪水、火山)	A-1		4%	H12年度	40%	H17年度 速報値	70%	H18年度	
		A-1		30%	H12年度	73%	H17年度	76%	H18年度	
	27 台風中心位置予報の精度(km)	A-1		443	H12年	323	H17年	360	H17年	
	28 土砂災害から保全される戸数(万戸)	A-1		約120	H14年度	約130	H17年度	約140	H19年度	達成(重点)
	29 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数(数)	A-1		3,100	H14年度	約3,700	H17年度	4,100	H19年度	達成(重点)
	30 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積(万ha)	A-1		約15	H14年度	約12.4	H17年度	約10	H19年度	達成(重点)
8 (地震・火災による被害の軽減) 地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されること、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	31 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	A-2		66%	H14年度	73%	H17年度	76%	H19年度	達成(重点)
	32 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(ha)	A-1		約13,000	H14年度	約11,100	H17年度	約10,000	H19年度	達成(重点)
	33 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化(順に、建築物、住宅)	A-1		16%	H14年度	18%	H16年度	約2割	H19年度	達成(重点)
		A-1		51%	H10年度	約63%	H15年度	約65%	H19年度	達成(重点)
	34 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	A-1		約9%	H14年度	約13%	H17年度 速報値	約25%	H19年度	達成(重点)
	35 港湾による緊急物資供給可能人口(万人)	A-2		約1,900	H14年度	約2,040	H17年度	約2,600	H19年度	達成(重点)
	36 地震時等において大規模な火災の可能性がある重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	A-1		0%	H14年度	28.8%	H17年度	約3割	H19年度	達成(重点)
9 (交通安全の確保) 陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること	37 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数(人)	B-1		331	H12年	276	H17年	200以下	H17年	
	38 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数(件)	A-2		0	H14年度	0	H17年度	0	H17年度以降毎年度	達成(重点)
	39 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	A-1		0	H14年度	0	H17年度	0	H16年度以降毎年度	
	40 国内航空における事故発生件数(件/年)	A-2		18.4	H10年~14年の平均	16.6	H13年~17年の平均	18.4を約1割削減(16.6)	H15年~19年の平均	達成(重点)
	41 道路交通における死傷事故率(件/億台キロ)	B-2		118	H14年	120	H17年暫定値	108(118を約1割削減時)	H19年	達成(重点)
	42 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率(順に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率)	C-2		-	-	-	H17年度	約2割	H19年	達成(重点)
		C-2		-	-	-	-	約3割	H19年	達成(重点)
	43 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	A-2		-	-	約3割	H15年度に対策が実施した768箇所が対象	約3割	H19年	達成(重点)
	44 車両対車両衝突事故における死亡事故(正面衝突)	A-2		3.6%	H12年	3.1%	H17年	3.2%	H17年	
	45 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合	C-1		56%	H11年	58%	H16年	50%	H17年	
	46 遮断機のない踏切道数	B-1		5,928	H12年度	4,939	H17年度	4,800	H17年度	本額決定
	47 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)	A-2		0%	H16年度	57%	H17年度	100%	H21年度	
	48 地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの)	A-2		92.6%	H12年度	99.2%	H17年度	100%	H18年度	
	49 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	A-2		61%	H15年度	72%	H17年度	100%	H20年度	
50 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	C-2		45%	H8年度	45%	H14年度	55%	H18年度		

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	前回評価	初期値	実績値	目標値				
安全(続き) ~ 防災の高度化の推進と交通安全対策の強化										
	51 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合	A-3		0%	H15年度	100%	H17年度	100%	H17年度	達成(重点)
	52 道路構造物保全率(順に、橋梁、舗装)	C-2		86%	H14年度	85%	H17年度	93%	H19年度	達成(重点)
10 (海上における治安の確保)海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること	53 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数(件)	A-2		0	H14年度	0	H17年度	0	H17年度以降毎年度	
	54 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	B-2		20.6	H8年~12年平均	15.6	H13~17年平均	22	H14年~18年平均	
11 (船員災害の防止)船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	55 船員災害発生率(千人率)	A-2		13.2	H14年度	11.9	H16年度	11.2	H18年度	
環境 ~ 地球環境から身近な生活環境までの保全・創造										
12 (地球環境の保全)地球環境保全への取り組みがなされること	56 ディーゼル自動車の平均燃費向上率	A-3		8%	H11年度	集計中	H17年度	13%	H17年度	達成決定
	57 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率	B-1		40.4%	H11年度	30.9%	H15年度	47%	H18年度	達成決定
	58 住宅、建築物の省エネルギー化率(順に、住宅、建築物)	A-2		13.4%	H12年度	31.6%	H16年度	35%	H17年度	達成決定
13 (大気、騒音等に係る生活環境の改善)大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること	59 NO2・SPMの環境目標達成率(順に、NO2、SPM)	A-2		64%	H14年度	79%	H17年度	約8割	H19年度	達成(重点)
		C-2		-	H14年度	25%	H17年度	約6割	H19年度	
	60 最新排出ガス規制適合車の割合(順に、乗用車、貨物車)	A-3		6.2%	H12年度	41.6%	H17年度	40%	H17年度	
		B-3		4.1%	H12年度	12.8%	H17年度	30%	H17年度	
	61 夜間騒音要請限度達成率	A-2		61%	H14年度	71%	H17年度	72%	H19年度	達成(重点)
	62 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	A-2		93%	H12年度	94.6%	H17年度	95%	H18年度	
14 (良好な自然環境の保全、再生及び創出)豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること	63 ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合	A-3		29%	H12年度	1.5%	H17年度速報	10%	H17年度	
	64 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	A-2		0	H14年度	11%	H17年度	約2割	H19年度	達成(重点)
	65 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	A-2		約2割	H14年度	約2割	H17年度	約3割	H19年度	達成(重点)
15 (良好な水環境への改善)良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること	66 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	A-2		0	H14年度	約1,400ha	H17年度	2,400ha	H19年度	
	67 環境基準達成のための高度処理人口普及率	A-1		11%	H14年度	13%	H16年度	17%	H19年度	達成(重点)
	68 湾内青潮等発生期間の短縮	C-2		0	H14年度	H14年度比約8%減	H16年度	H14年度比約5%減	H19年度	達成(重点)
16 (循環型社会の形成)資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	69 合流式下水道改善率	A-2		15%	H14年度	17%	H16年度	40%	H19年度	達成(重点)
	70 直轄工事におけるリサイクル率(順に、アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材)	A-2		99.7%	H12年度	99.4%	H14年度	100%	H17年度	達成決定
		A-2		97%	H12年度	97%	H14年度	100%	H17年度	達成決定
		C-2		75%	H12年度	71%	H14年度	100%	H17年度	達成決定
	71 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合	A-3		64.8%	H12年度	89.5%	H17年度	80%	H17年度	
	72 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入	A-2		100%	H14年度	100%	H15~17年度	100%	H18年度以降毎年度	
73 循環資源国内輸送コスト低減率	A-2		0	H14年度	H14年度比約7%減	H17年度	H14年度比約1割減	H19年度	達成(重点)	
74 下水汚泥リサイクル率	A-1		60%	H14年度	67%	H16年度	68%	H19年度	達成(重点)	

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	前回評価	初期値	実績値	目標値				
活力～都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成										
17 (広域的モビリティの確保)全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	75 規格の高い道路を使う割合	A-2		13%	H14年度	14%	H17年度 実績値	15%	H19年度	達成(重点)
	76 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(km)	A-2		14,800	H12年度	15,200	H17年度	15,200	H20年度	政府 ・与党中
	77 国内航空サービス提供レベル(億座席キロ)	B-1		1,294	H14年度	1,294	H17年度	1,500	H19年度	達成(重点)
18 (国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化) 国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること	78 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	A-2		0	H14年度	H14年度 度比 33% 減	H17年度	H14年度 度比 5%減	H19年度	達成(重点)
	79 国際航空サービス提供レベル(国際航空旅客、貨物) (順に、億座席キロ、億トンキロ)	B-1		3,435	H14年度	3,726	H17年度	4,800	H19年度	達成(重点)
		B-1		215		225		300		達成(重点)
	80 国際航空路線において最速経路を航行できる航空機の割合	C-2		51%	H14年	47%	H17年	100%	H19年	達成(重点)
	81 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮	B-2		180分 (東京湾)	H14年度	173分 (東京湾)	H17年度	150分 (東京湾) (H14年度に比べ約 15%短縮)	H19年度	達成(重点)
	82 船舶航行のボトルネックの解消率	A-2		75%	H12年度	83%	H17年度	90%	H18年度	
	83 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)	A-2		1	H12年度	2	H17年度	2	H18年度	達成(重点)
	84 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	A-2		59%	H14年度	66%	H17年度	68%	H19年度	達成(重点)
	85 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量(ha)	A-2		1,250	H15年度	1,840	H17年度	2,500	H19年度	
	86 三大都市圏環状道路整備率	A-2		35%	H14年度	43%	H17年度	60%	H19年度	達成(重点)
87 都市機能更新率(建築物更新関係)	A-2		31.8%	H15年度	34.1%	H17年度	36%	H20年度		
19 (物流の効率化) 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	88 複合一貫輸送に対応した内貨ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率	A-2		75%	H12年度	79%	H17年度	80%	H18年度	
	89 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	A-2		0	H14年度	H14年度 度比 23% 減	H17年度	H14年度 度比 4%減	H19年度	達成(重点)
20 (都市交通の快適性、利便性の向上) 都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること	90 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(km) (順に、東京圏、大阪圏、名古屋圏；カッコ内は複々線化区間延長)	A-2		2,273 (198)		2,353 (221)		2,387 (221)		
		A-2		1,513 (135)	H12年度	1,536 (135)	H17年度	1,565 (135)	H18年度	
		A-2		940(2)		933(2)		973(2)		
	91 都市鉄道(東京圏)の混雑率	A-2		176%	H12年度	170%	H17年度	165%	H18年度	
	92 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況(系統、事業者、%) (順に、バスロケーションシステムが導入された系統数、コミュニティバスの運行に取り組む事業者数、バスカードを導入した車両の割合)	A-2		3,534	H13年度	4,683	H16年度	4,000	H18年度	
		A-2		131	H13年度	391	H17年度	330	H18年度	
	B-2		63.4	H13年度	68.6	H16年度	75	H18年度		
93 道路渋滞による損失時間(億人時間/年)	A-2		38.1	H14年度	35.1	H17年度	38.1を 約1割 削減	H19年度	達成(重点)	
94 ETC利用率	A-1		5%	H14年度	65%	H18年春	75%	H19年春	達成(重点)	
95 路上工事時間の縮減率(時間/km・年)	A-2		201	H14年度	126	H17年度	201を 約2割 削減	H19年度	達成(重点)	
21 (地域交通確保) 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	96 地方バス路線の維持率	B-2		96%	H14年度	97%	H17年度	100%	H20年度	
	97 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	A-2		72%	H12年度	71%	H17年度	72%	H17年度	
	98 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合	B-2		100%	H12年度	96%	H17年度	100%	H17年度	

政策目標(アウトカム)	業績指標	評価	前回 評価	初期値		実績値		目標値		
活力(続き)～都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成										
22 (地域間交流、観光交流等内外交流の推進) 地域間交流、観光交流等の国内外の交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること	99 訪日外国人旅行者数(万人)	A-2		476	H12年	673	H17年	743	H18年	施政方針
	100 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数(回)	A-2		1.52	H12年度	1.82	H17年度 速報値	2	H18年度	
	101 全国民に対する国営公園の利用者数の割合(全国民の 人に1人が利用)	A-2		5	H14年度	4.5	H17年 度速報値	4	H19年度	重点(重点)
	102 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数(万人/年間)	B-2		499	H12年度	442	H15年度	621	H18年度	
	103 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	A-2		72%	H14年度	74%	H17年度	77%	H19年度	重点(重点)
	104 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	A-2		63%	H14年度	65%	H17年度	68%	H19年度	
23 (新たな市場の育成) 創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	105 不動産証券化市場規模(兆円)	A-2		18	H16年度	25	H17年度	26	H18年度	
	106 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量(千件)	A-1		173	H13年度	204	H17年度	200	H17年度	
	107 中古住宅の流通量(万戸)	A-1		15.7	H9年	17.5	H15年	22	H17年	
	108 リフォームの市場規模(万件)	B-1		330	H8~12 年度	413	H13~17 年度	430	H13~17 年度	重点決定
24 (公正で競争的な市場環境の整備) 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	109 「発注者支援データベース・システム」の導入状況	B-1		62%	H12年度	79%	H17年度	100%	H18年度	
	110 公共工事入札契約適正化指針に基づく主要措置状況(順に、入札監視委員会等第三者機関の設置状況、入札時における工事費内訳書の提出義務付け状況)	B-1		75%	H13年度	69%	H16年度	100%	H18年度	
		A-2		56%		84%		80%		
	111 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合	A-2		49%	H11年度	56%	H16年度	54%	H18年度	
112 地籍が明確化された土地の面積(千km ²)	B-1		125	H12年度	134	H17年度	158	H21年度	重点決定	
25 (産業の生産性向上) 経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	113 建設業者に係る経営革新計画の承認件数(件)	B-1		3	H12年度	4	H17年度	13	H18年度	
	114 指定整備工場数	B-2		26,927	H12年度	28,676	H17年度	30,000	H17年度	
26 (消費者利益の保護) 消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	115 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合	B-1		5.3%	H13年度	15.6%	H17年度	50%	H17年度	
	116 衝突安全性能及び歩行者頭部保護機能の高い自動車の市場普及指標(順に衝突安全性能、歩行者頭部保護性能)	B-1		60	H15年度	66	H17年度	77	H18年度	
		A-1		9	H15年度	25	H17年度	42	H18年度	

共通の政策課題

27 (IT革命の推進) 国民生活や産業社会におけるIT化とともに、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	117 港湾EDIシステムの普及率	B-3		22.0%	H13年度	87.9%	H17年度	100%	H17年度	
	118 公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長(km)	A-3		28,140	H13年度 末	33,000	H17年度 末	33,000	H17年度 末	
	119 電子国土Webシステムを利用する団体の数(団体)	A-2		33	H15年度	280	H17年度	2,000	H20年度	

平成17年度政策チェックアップの結果の概要と今後の取組

以上の手順を経て、平成17年度の業績に係る政策チェックアップの結果を平成18年7月にとりまとめた。今年度からは、前年度の分類を基本的に踏襲しつつより分かりやすい分類を行っているが、政策チェックアップの分析を行う前に、A、B、Cという結果について注意すべきポイントを整理しておく。

政策チェックアップの手續としては、まず 政策目標(アウトカム目標)を定めることから始め、次に アウトカム目標の達成を測定するのに適した業績指標の設定及び初期値と目標値の設定を行う、 年度ごとに実績値を測定し、測定結果の評価を行う、 測定結果の要因分析や業績指標に関する施策の今後の取組みについて方針の決定を行うこととなる。

A、B、Cという結果は、 の測定結果の評価ということであり、「業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している」あるいは「示していない」という事実を単に明らかにしたものである。従って、この結果のみをもって業績指標に関する施策が成果をあげているあるいは成果をあげていないという判断はできないことに留意する必要がある。

業績指標の測定結果がBと評価された場合についてみると、当該業績指標に関する施策の進捗や制度設計が原因である場合もあるが、業績指標が施策の成果を的確に反映していない(指標改訂の検討が必要)、目標の設定が高すぎる、予測困難な外部要因(大規模な自然災害等)の影響など様々な要因が考えられる。

重要なことは、「業績指標の実績値が成果を示していない」結果となった場合には、何が要因なのかを分析し、今後の対応方針を検討することであり、Bという結果は、施策の成果についての議論の出発点であり、結論ではないということである。こうした説明に対し、測定結果が施策の評価に直結しないということは数値目標を導入した意義が小さいということになるのではないかという意見も想定されるが、測定結果がBという客観的事実に対して施策が成果をあげていると主張するためには客観的なデータや事実を提示する必要があり、いわば施策の実施者側に挙証責任があると言える。政策評価制度のもとで数値目標を導入する以前には、施策に対する批判や指摘は、多くの場合、批判する側がデータや事実を提示しなければ議論がスタートできないか、客観的な事実に基づかない抽象的な議論をせざるを得なかったことを考えると、数値目標を導入した意義は大変大きなものがあると考えられる。

また、測定結果がAと評価された場合であっても、目標の設定が低すぎる、施策の効果以外の外部効果の影響の方が大きいことなども考えられることから、この場合であっても、測定結果が施策の成果を直接には示していないことに留意する必要がある。

以上の点を踏まえて、政策チェックアップの結果を見ていくこととする。結果の概要は、表2 - 1のとおりであり、チェックアップ(実績評価)による評価を始めて4年度目である今回の評価において、「目標達成に向けた成果を示している」指標は72%【75%】(【】内は前年度値、以下同じ。)であり、「目標達成に向けた成果を示していない」指標は19%【11%】、「判断できない」指標は9%【14%】となっており、厳しい財政状況にもかかわらず予算配分の重点化や施策の改善等により目標に向けて着実に前進している。

(表2 - 1)

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

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

判断できないもので
 C - 1: 施策の改善等の方向性を提示
 C - 2: 現在の施策を維持
 C - 3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

指標の分類	暮らし	安全	環境	活力	共通	合計	
A	1	10	15	1	4	30	
	2	10	13	14	28	66	
	3	1	1	4	1	7	
	小計	21	29	19	32	2	103 (72%)
B	1	4	2	1	10	17	
	2		2		6	8	
	3			1		1	2
	小計	4	4	2	16	1	27 (19%)
C	1	3	1			4	
	2	1	4	3	1	9	
	3					0	
	小計	4	5	3	1	0	13 (9%)
A+B+C	1	17	18	2	14	0	51
	2	11	19	17	35	1	83
	3	1	1	5	0	2	9
総計	29	38	24	49	3	143	

指標の総数は平成17年度119であるが、指標によっては種類別に分けて分類しているため、総数は143となっている。

参考)平成16年度業績に係る政策チェックアップの結果

成果があがっているもので
 施策の改善等の方向性を提示
 現在の施策を維持
 施策の中止

成果があがっていないもので
 施策の改善等の方向性を提示
 現在の施策を維持
 施策の中止

判断できないもので
 施策の改善等の方向性を提示
 現在の施策を維持
 施策の中止

* には指標の廃止を含む。

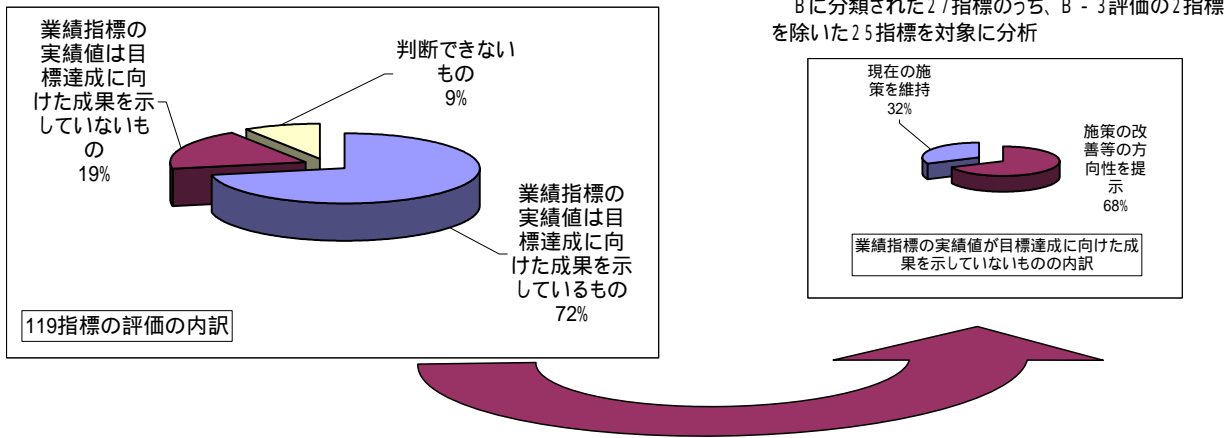
指標の分類	暮らし	安全	環境	活力	共通	合計		
A 成果があがっているもの	7	15	4	12		38		
	9	12	17	26	2	66		
	小計	16	27	21	39	2	105 (75%)	
B 成果があがっていないもの	1	2	1	2	1	7		
		3	1	5		9		
	小計	1	5	2	7	1	16 (11%)	
C 判断できないもの		1		0		1		
	10	4	1	4		19		
	小計	10	5	1	4	0	20 (14%)	
A+B+C	+	+	8	18	5	14	1	46
	+	+	19	19	19	35	2	94
	+	+	0	0	0	1	0	1
総計	27	37	24	50	3	141		

指標の総数は平成16年度117であるが、指標によっては種類別に分けて分類しているため、総数は141となっている。

昨年度と比較すると、「業績指標が目標達成に向けた成果を示していない」ものとしてBに位置づけられた指標が増加しているが、これは、昨年度は「判断できないもの」と位置づけられた指標のうち、データの蓄積等により進捗が明らかになってきたなどの結果、Bに位置づけられた指標が増加したことが主な理由である。

また、施策の見直しを含む施策の改善の方向性を示している指標が、全体の35%【33%】となっているが、「目標達成に向けた成果を示していない」指標で施策の中止等(B - 3)を除いた25指標のうち64%【44%】の指標が施策の改善の方向性を示しており、PDCAサイクルが有効に機能しだしている状況が伺える。(図2 - 1参照)。

(図2 - 1)



*「判断できない」指標とは、平成16年度のデータが集計中であり、それまでのデータだけでは指標の動向を判断できないものや、外部要因によって指標の動向と施策の効果との関係の分析が困難であり、今後の指標の動向を注視すべきもの等である。

平成17年度においては、目標年度が到来した業績指標が、住宅関係指標、交通バリアフリー関係指標、交通安全関係指標、大気環境や建設リサイクルなどの環境関係指標など35指標にのぼった。個々の指標の分析結果については、第 部「平成17年度政策チェックアップ結果概要」を参照して頂き、ここでは総括表(表2 - 2)を提示することとする。

(表2 - 2)

データの個数 / 評価	分野					合計
	くらし	安全	環境	活力	共通	
A - 1	3	1		2		6
A - 2	2	1	4	1		8
A - 3	1	1	4		1	7
小計	6	3	8	3	1	21 (60%)
B - 1	3	2		2		7
B - 2				2		2
B - 3			1		1	2
小計	3	2	1	4	1	11 (31%)
C - 1	1	1				2
C - 2			1			1
C - 3						0
小計	1	1	1	0	0	3 (9%)
合計	10	6	10	7	2	35

次に、昨年度の141の指標のうち1指標は廃止されたが、140指標が今年度も評価を受けており、個々の指標について、昨年度と比較した位置づけの変化から政策評価がどのように機能しているかを見ていく。

(表2 - 3)

H16 \ H17		A - 1	A - 2	A - 3	B - 1	B - 2	B - 3	C - 1	C - 2	C - 3	合計
A		16	15	1	5	-	-	-	1	-	38
		7	44	6	2	3	2	-	2	-	66
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B		1	1	-	3	2	-	-	-	-	7
		-	3	-	2	3	-	1	-	-	9
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C		1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		5	2	-	5	-	-	2	5	-	19
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
総計		30	65	7	17	8	2	3	8	-	140

全体的に見ると、昨年度、(Aに相当)の評価を受けた104指標のうち12指標がBに変更され、昨年度、(Bに相当)の評価を受けた16指標のうち5指標がAに変更されている。

また、本年度において特徴的なことは、(Cに相当)とされた20指標が7指標に大きく減少していることであるが、具体的にはAに変更されたものが8指標、Bに変更されたものが5指標である。そして、Bに変更された5指標の全てが施策の改善等の方向性を提示しており、政策評価の効果が確認できる内容となっている。

詳細に見ていくと、昨年度(B - 2に相当)の評価であった9指標のうち、3指標がAに変更され、2指標が「施策の改善等の方向性を提示」している。しかしながら、昨年度、(Aに相当)、(B - 1相当)の評価を受けた指標のうち6指標がB - 2に変更されており、個々の施策の事情によりやむを得ない面があるものの課題の特定と今後の方向性の提示に努める必要がある。

なお、政策チェックアップを踏まえて新規施策を講じる取組みも進んでおり、昨年度の政策チェックアップを受けて平成18年度予算概算要求、税制改正要望等を行った事例は12件にのぼっている。(「第3章 政策の質の一層の向上に向けて」を参照)

昨年度から、27目標毎にチェックアップの結果を整理し、国民にわかりやすく政策評価を伝えることに努めた。詳細は、第 部「平成17年度政策チェックアップ結果概要」を参照して頂きたい。さらに、暮らし、安全、環境、活力の4分野ごとの概評を取りまとめることとした。4分野ごとの概評については、次頁の通りである。

暮らし 暮らし分野の29指標のうち、Aに位置づけられている指標が21指標(73%)と概ね順調である。Bに位置づけられている指標が4指標(14%)あるが、全てB-1であることから政策評価が施策マネジメントに活用されていることが伺える。昨年度「バリアフリー社会の実現」に係る指標は多くが「判断できない」とされていたが(11指標中9指標)、データの蓄積等からA(6指標)又はB-1(3指標)へ変更されている。バリアフリーに係る指標のうち10指標が平成17年度に目標年度が到来しているが、それぞれ平成18年6月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」、「住生活基本法」が成立しており、平成18年中を目途に新たな指標設定を含めた取組方針を定めることとしている。これまでの実績の検証を踏まえ、バリアフリー法においては地域内で一体的・連続的な整備等を進めることとしており、住生活基本法においては、ストック重視、市場重視、福祉・防災・環境等関連施策との連携による総合的な施策展開を図ることとするなど新たな視点でより一層の施策の推進が期待されることである。

「暮らし」分野からの代表分析事例：【政策目標2 バリアフリー社会の実現】

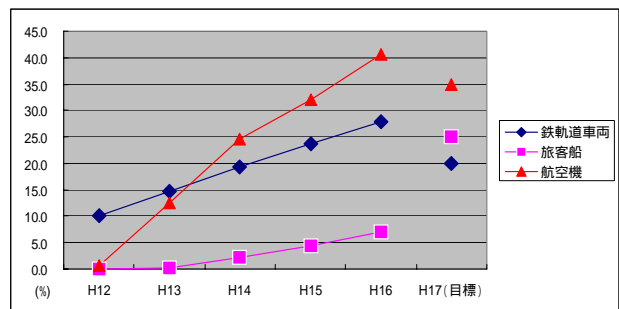
すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること
政策(3) 移動空間をバリアフリー化する。

指標： **5** バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合 【内は昨年の分類】

目標	初期値	目標値	鉄軌道車両10%(H12)	20%(H17)	実績値:27.9%(H16)	A-1【 】
			旅客船0%(H12)	25%(H17)	: 7.0%(H16)	B-1【 】
			航空機0.7%(H12)	35%(H17)	: 40.7%(H16)	A-1【 】

【業績測定結果の概要】

- 平成17年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成14年度から平成16年度までの実績値は鉄軌道車両の割合について19.4%、23.7%、27.9%となっており、旅客船の割合については2.1%、4.4%、7.0%、航空機の割合については24.5%、32.1%、40.7%となっている。
- 鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。
- 航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきてきており、今後も航空機の代替が進むなかで、引き続き航空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14年度末時点での実績値は低い水準にとどまっている。また、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。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、旅客船事業者に対して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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

- 平成16年度実績値で既に目標値を上回っている鉄軌道車両及び航空機については「A」と評価した。旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。
- 従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定(平成18年6月成立)を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。
- 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。
- なお、新たな目標値の設定については、バリアフリー新法に基づく基本方針の中で検討を行う。

安全 安全分野の38指標のうち、Aに位置づけられている指標が29指標(76%)と概ね順調であるが、近年は、集中豪雨の増加などの自然的状況の変化等を受けて全国各地で激甚な水害や土砂災害が数多く発生しており、また、大きな鉄道事故をはじめとして運輸分野における安全管理が強く求められるなど、施策の一層の推進が強く求められている。国土交通省においては、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化するための「減災」投資に加え、情報・広報などのソフト対策の充実を図る目的で平成18年6月に「安全・安心ソフト対策推進大綱」を策定するなど多面的・総合的な取組を進めていくこととしている。また、運輸の安全管理については平成18年3月に「運輸の安全性向上等のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」が制定され、鉄道をはじめ自動車輸送、海上輸送、航空輸送等運輸全般にわたる安全管理の徹底を図ることとしている。

なお、業績指標31-1「多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率」については昨年度の(B-1に相当)からA-1に変更されており、昨年度の耐震改修促進法の改正を踏まえて今後とも施策の成果が期待される。

「安全」分野からの代表分析事例：【政策目標7 水害等による被害の軽減】
水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火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

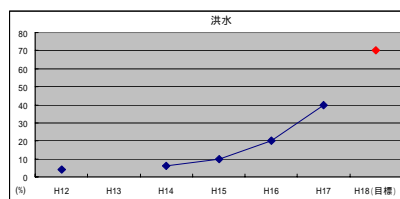
政策(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる。

指 標： 26 ハザードマップ認知率

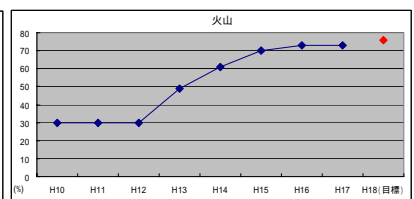
目 標： 初期値 目標値：洪水 4%(H12年度) 70%(H18年度) 実績値：40%(速報値) A-1【 】
火山 30%(H12年度) 76%(H18年度) 73% A-1【 】

【業績測定結果の概要】

- 洪水については、平成17年度の実績値は40%であり、前年度に比べ大幅に増加している。



- 火山については、平成16年度の実績値が73%となっており、昨年度から変化はないが、平成18年度の始めにハザードマップが配布されることが既に決まっていることから、目標の達成は確実な見込みである。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

【洪水】平成17年の水防法改正による全国の主要な中小河川におけるハザードマップの作成・公表の義務化、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度の創設等を行ったところである。

- ハザードマップ作成支援のため、浸水想定区域図の公表を進める必要があるが、これに関する目標を設定し、公表対象となる市町村への浸水想定区域図の周知によるハザードマップ作成の支援を進めているところである。
- ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の約44%(H18.3現在)であるところ、平成17年6月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成13年7月作成)」を改訂し、あわせて「洪水ハザードマップ作成の手引き」、「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成し、現在、これらを活用したハザードマップ作成及び周知の支援に積極的に取り組んでいるところである。
- 洪水ハザードマップの公表済み市区町村での浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハザードマップの効果についての積極的なPR(新聞・パンフレット等)を行うことでさらなる認知の向上を図る。

(18年度以降の新規の取組)

- 洪水ハザードマップの公表済み市区町村での浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハザードマップの効果についての積極的なPR(新聞・パンフレット等)

【火山】先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。

- 国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率は目標に達した。今後はハザードマップ認知率(火山)の向上を図るため、引き続き地方公共団体と調整を行う。

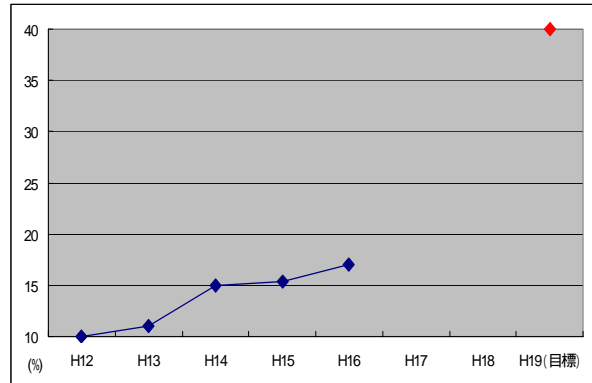
環境 環境分野の24 指標のうち、Aに位置づけられている指標が19指標(79%)と4分野の中で最も順調である。中でも平成17年度に目標年度が到来した10指標のうち8指標が目標を達成しており、大きな成果がみられる。しかしながら、京都議定書を発効し、また、世界的な資源価格の高騰などもあり環境分野に対する国民の関心はますます高まっているなど、今後とも環境分野の重要性は高いものがあることから、目標年度が到来した業績指標に係る施策については、より高いレベルの目標設定や、新たな施策目標を設定するなどの取組が期待されるものである。この点から、業績指標「56 - 「ディーゼル自動車の平均燃費向上率」、新たなトップランナー基準の設定の検討や業績指標「58 - 「住宅の省エネルギー化率」、52 - 「建築物の省エネルギー化率」における改正省エネルギー法(平成18年4月施行)に基づいた一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務づけ等について今後の成果が期待される。

「環境」分野からの代表分析事例：【政策目標 15 良好な水環境への改善】

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること
 政策(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。
 指 標： 69 合流式下水道改善率
 目 標： 初期値 目標値：15%(H14 年度) 40%(H19 年度)
 実績値：17%(H16) A 2【 】

【業績測定結果の概要】

- 平成 16 年度の実績値は 17%であり、十分な進捗をみていない状況。これは、合流式下水道の改善のための所要の調査やモニタリングを先行して実施してきたためである。
- 平成 17 年度末までにほとんどの市町村で合流式下水道緊急改善計画を策定し、鋭意事業を実施中であり、今後整備率が上昇する見込みである。
- なお、平成 17 年 3 月には SPIRIT21(民間主導による技術開発プロジェクト)において、合流式下水道の改善に関する 24 技術が選定され、実用化されている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

- 合流式下水道改善率は、現時点では目標値までのトレンドを下回っているものの、平成 16 年度末までに、合流式下水道の改善の必要がある 185 の自治体うちの 170 の自治体で合流式下水道緊急改善計画が策定され、同計画に従って 17 年度末までに 162 の自治体で事業に着手していることから、平成 18 年度以降、整備率が目標達成に向けて大きく上昇する見込みである。
- 平成 16 年度より原則 10 年間で合流式下水道の改善を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。

活力 活力分野の49指標のうち、Aに位置づけられている指標は32指標(65%)、Bに位置づけられている指標は16指標(33%)と4分野の中で比較的低調である。政策目標19「物流の効率化」、政策目標20「都市交通の快適性、利便性の向上」、政策目標22「地域間交流、観光交流等内外交流の推進」などは順調な成果が確認できるものの、その他の目標に係る業績指標はBに位置づけられた割合が高い。Bに位置づけられた指標のうち業績指標76「国際航空サービス提供レベル」については成田、羽田両空港の能力増強が進められていること、また、政策目標24「公正で競争的な市場環境整備」や政策目標26「消費者利益の保護」においては、Bに位置づけられた5指標全てがB-1であるなど課題の特定と改善の方向性を打ち出している。しかしながら活力分野では6指標がB-2に位置づけられており、個々の施策の特性や事情を踏まえつつ、施策や指標の改善などについて一層の検討が求められる。

【政策目標22 地域間交流、観光交流等内外交流の推進】

地域間交流、観光交流等の国内外交流の推進が促進され、地域や経済の活性化が図られること

政策(1) 外国人旅行者の訪日を促進する。

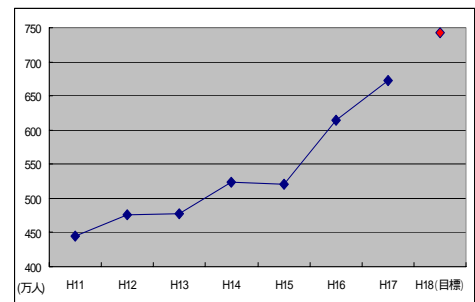
指標: 99 訪日外国人旅行者数

目標: 初期値 目標値:476 万人(H12年) 743 万人(H18年)

実績値: 673 万人(H17年) A-2【 】

【業績測定結果の概要】

- 訪日外国人旅行者数は、平成17年に過去最高となる673万人が日本を訪れ、順調に推移している。
- 平成17年度は、韓国、台湾、米国、中国、香港、英国、ドイツ、フランスに加え、カナダ、オーストラリア、シンガポール、タイを重点市場とし、各市場の特性に応じて、ビジット・ジャパン・キャンペーンを実施した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

- 平成17年の指標は対前年比で9.6%増となっており、実施施策は有効であると考えられるため、引き続き以下のような方向性に基づき取組むこととした。よってA-2と評価した。
- 平成15年1月31日の小泉総理大臣の第156回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を2010年までに1000万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本の観光魅力を海外に発信するビジット・ジャパン・キャンペーンを、より強力に推進していく必要がある。
- 今後は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充等、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。
- 国際競争力のある観光地づくりを推進するため、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取組みを支援していく。また、外国人観光旅客の受入環境の整備を図るため、公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等の充実、さらに、外国人観光旅客にわが国の魅

本項目における目標値(H18年 743万人)は、平成13年8月当時、2010年に1000万人を達成するよう年平均伸び率を一定として算出・設定したものである。

(今後の取組)

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・改善を行っていくためには、省の使命や基本理念に基づいた「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仕組全体をさらに改良していかなければならない。

まず、前者に関しては、業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から結果の実現、アウトカムの発現に至る因果関係(メカニズム)や、その影響度合いを明確にする必要がある。また、省が掲げる目標の達成を目指す上で、実施しようとする施策が効率的であることを、その代替施策と比較することなどにより示すことも重要である。なお、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該施策が必要であるのかを明確にすることは、省全体の目標設定という観点からは重要な今後の課題である。

一方、分析・評価については、他の行政機関や他国の好例を参考にしたり、研究機関の成果を活用するなどして、引き続きレベルアップに努める必要がある。例えば、施策と業績指標の関係を分析するに当たっては、業績指標を適時に把握できるようデータの収集方法の開発に努めるとともに、その施策に関連するデータ等を幅広く分析することによって、業績指標への影響度を把握するといったことも重要である。

なお、政策チェックアップは、5年を一つの区切りとして実施してきたので、5年目のサイクルに入る平成18年度において、これまでの政策評価のレビューを行い、その成果を次の政策評価基本計画に反映することとしている。

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総合的かつ中期的な観点から詳細な分析を行い、その結果を政策の改善や見直しに反映させるものであり、省の政策課題として重要なもの、評価に対する国民のニーズが特に高いもの、政策チェックアップ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。

毎年すべての政策分野について網羅的に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、特定の目標に関する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。このように、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年間で政策レビューを実施する29のテーマを選定し、逐次レビューを実施してきた。また、毎年ローリングでテーマの追加等見直しを

行っている。今後のテーマについては表2 - 2参照

(表2 - 2) 政策レビューテーマ一覧

政策レビュー(プログラム評価)テーマ一覧

H18年8月時点

	テーマ	担当局
H14 取りまとめ (実施済み)	ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -	道路局 都市・地域整備局
	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -	住宅局 国土計画局 都市・地域整備局
	空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 - グロ・バル化時代に向けて -	港湾局 海事局
	総合保養地域の整備 - リゾ・ト法の今日的考察 -	都市・地域整備局 総合政策局 観光部 港湾局
	低公害車の開発・普及 - 自動車税グリーン化等による取り組み -	総合政策局 官房 自動車交通局
	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 -	道路局 自動車交通局 総合政策局
	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 -	自動車交通局 政策統括官(物流)
	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 -	海事局
	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 -	河川局
H15 取りまとめ (実施済み)	都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニ・ズへの対応 -	鉄道局
	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
	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 都市・地域整備局 下水道部
	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
	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 -	下水道部 河川局
	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
	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
	土地の有効利用 - 土地の流動化への取り組み -	土地・水資源局 総合政策局
H16 (取りまとめ 済み)	国内航空における規制緩和 - 改正航空法による規制緩和の検証 -	航空局
	道路管理の充実 - 路上工事の縮減 -	道路局
	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 -	気象庁
	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 -	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 - 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて -	政策統括官(貨物流通)、道路局、官房、総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官(国土・国会等移転)、海上保安庁、国土交通政策研究所
H17 (取りまとめ 済み)	バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 -	総合政策局 官庁営繕部 都市・地域整備局 河川局 道路局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局
	総合的な海上交通安全施策 - 海上における死亡・行方不明者の減少 -	海上保安庁 海事局 気象庁 総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取り組み -	総合政策局 河川局 港湾局 海事局 海上保安庁
	水資源政策 - 水資源計画の在り方 -	水資源部
	国土政策 - 国土計画の在り方 -	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 - 現行の計画体系の見直しに向けて -	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 - 港湾EDIシステムに関する検証 -	港湾局 政策統括官(貨物流通) 海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等(政策統括官(危機管理)取りまとめ)
行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 - 行政委託型公益法人等が行う事業等の検証 -	大臣官房 総合政策局 都市・地域整備局 河川局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 国土地理院 気象庁 海上保安庁	

H18 取りまとめ 予定	行政行動の改革 - 改革はどこまで進んだか - 改革のポイント 成果主義 局横断的な取組み 国民参画（住民参加等） 国民への説明責任（アカウンタビリティ）	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 - これまでの施策の検証と今後の在り方 -	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 - 建設リサイクル法の検証 -	総合政策局 官房 官庁営繕部 都市・地域整備局 河川局 道路局 港湾局 航空局
H19 取りまとめ 予定	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出について - ぶくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み -	海上保安庁 港湾局
	環境政策・省エネルギー政策の総合点検 - 環境行動計画を踏まえて -	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	河川環境の整備・保全の取組み - 河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方 -	河川局
	不動産取引価格情報の開示 - 土地市場の条件整備 -	土地・水資源局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策について	海事局
H20 取りまとめ 予定	まちづくりに関する総合的な支援措置の検証	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	次世代航空保安システムの構築	航空局
	総合評価方式の総点検	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
H21 取りまとめ 予定	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策の総点検	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策の総点検	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱（2005-2009）の点検	政策統括官（貨物流通）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所
H22 取りまとめ 予定	運輸安全マネジメント評価の検証	大臣官房運輸安全監理官室
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の実現	総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	情報管理部、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	住生活基本計画（全国計画）	住宅局
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	鉄道の安全施策について	鉄道局
	バス・タクシーに関する施策の総合点検	自動車交通局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
	緊急地震速報の利用の拡大	気象庁

平成18年度政策レビューのとりまとめ

平成18年度には、「バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 - 」「総合的な海上交通安全施策 - 海上における死亡・行方不明者の減少 - 」「プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取組み - 」「水資源政策 - 水資源計画の在り方 - 」「国土政策 - 国土計画の在り方 - 」「住宅の長期計画の在り方 - 現行の計画体系の

見直しに向けて - 「港湾関連手続のワンストップ化の推進 - 港湾 EDI システムに関する検証 - 」 「国土交通行政におけるテロ対策の総合点検」 「行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 - 行政委託型公益法人等が行う事業等の検証 - 」 の9つのテーマについて政策レビューをとりまとめた。そのうちの2つの政策レビューを中心に概説する。

【テーマ1】 バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証

評価の目的、必要性

急速な少子高齢化に鑑み、高齢者・障害者等を含む全ての人が安全・安心して生活し、社会参加が図られるよう、自宅から交通機関、まちなかまで、ハード・ソフト両面から連続したバリアフリー環境を整備することは喫緊の課題であり、平成6年に施行されたハートビル法や、平成12年に施行された交通バリアフリー法等に基づき、建築物や公共交通機関、公共施設等における段差の解消などのバリアフリー化を推進してきたところである。

特に平成12年に施行された交通バリアフリー法については、附則第3条において「施行後5年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」旨規定されており、平成17年に施行後5年を迎えるにあたり、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえつつ、これまでの取り組みの評価を行う必要がある。

評価の視点

ユニバーサルデザインを踏まえた、これまでのバリアフリー化に関する施策の現状を把握・評価し、評価結果を踏まえ、個々の施設が備えるべき基準のあり方や建築物と公共交通機関相互の連携、施設整備等のハード面のみならず人的介助等のソフト面も含めた今後のバリアフリー施策のあり方について言及する。

評価手法

- ・学識経験者、有識者、事業者、障害者団体、地方公共団体等からの意見聴取
- ・一般国民向けアンケート調査
- ・地方公共団体向けアンケート調査
- ・「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」において意見を聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)
- ・国土交通省政策評価会から意見を聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)

評価結果と改善すべき課題

利用者・住民の参加や、段階的・継続的発展(スパイラルアップ)のプロセスを確立し、「人」を中心的な視点に捉え、様々な観点から、断続的に「よりユニバーサルである」状況を達成すべく努力することが、ユニバーサルデザインの基本であり、以下のような課題がある。

- ・多様な対象者を想定し、多様な対象施設をバリアフリー化すること
- ・より広範囲のバリアフリー化を促進すること
- ・利用者・住民参加を促進すること
- ・心のバリアフリーを促進すること

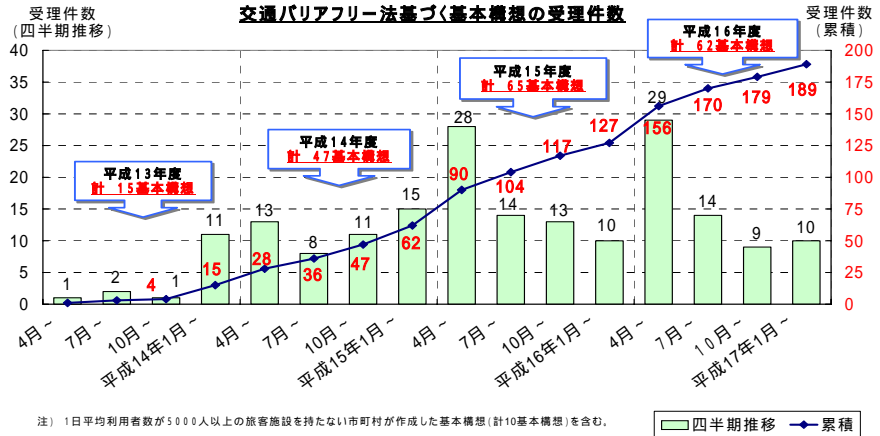
(図)

バリアフリー化の現状と目標

施設	バリアフリー化の内容	バリアフリー化率	
		現状(H16)	社会資本整備重点計画における目標(H19)
旅客施設 ⁽¹⁾	段差の解消	49%	7割強
	視覚障害者誘導用ブロック	80%	8割強
道路 ⁽²⁾	幅の広い歩道等	31%	約5割
建築物 ⁽³⁾	手すり、広い廊下の確保等	3割	約4割
住宅	手すり、広い廊下の確保等	3.4% ⁽⁴⁾	約1割

注 (1)平均利用者数5,000人/日以上旅客施設(例:鉄道駅、バスターミナル等)
 (2)(1)の周辺等の主な道路
 (3)不特定多数の者等が利用する一定の建築物(例:病院、劇場、ホテル等)
 (4)H15の実績(住宅:土地統計調査による。)

(図)



改善すべき課題

ハートビル法や交通バリアフリー法に基づいた様々な取組が行われた結果、ハード・ソフト面で一定の進捗が見られており、引き続き、取組を促進していくことが重要である。

- 外国人など多様な利用者を想定していない。
- 利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でない。
- 施設ごとに独立してバリアフリー化が進められており、連続したバリアフリー化が実現されていない。
- バリアフリー化が旅客施設を中心とした生活圏の一部にとどまっている。
- 心のバリアフリーや情報提供等、ソフト面での対策が不十分である。
- 公共交通について、異なる事業者間の乗り継ぎの対応等が十分でない。
- まちづくりについて、中心市街地の衰退や住宅地の遠隔化など、生活者が必要とするサービスの確保が困難であったり、災害に脆弱な状況である。
- 施策を進めるにあたって、様々な観点から段階的かつ継続的に取組を進めるプロセスが必ずしも確立されていない。

政策への反映の方向

- 「どこでも、だれでも、自由に、使やすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、政策を推進
- 各主体によるこれまでの取組みをさらに深化させるため、下記施策を展開していく。
- ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築
- ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価・情報共有の仕組みの創設(ユニバーサルデザイン・アセスメント)
- 一体的・総合的なバリアフリー施策の推進
- ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定
- ソフト面での施策の充実(「心のバリアフリー」社会の実現等)
- だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現
- だれもが安全で暮らしやすいまちづくり
- 様々な人・活動に応じた柔軟な対応
- IT等の新技術の活用
- 先導的取組みの総合的展開(リーディング・プロジェクト、リーディング・エリア)

評価の目的、必要性

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」の実現が図られるべきという「IT革命の推進」が求められる。一方、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 システムの普及等により、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。

評価の視点

- ・港湾 EDI システムの対象手続の簡素化と対象手続の拡大（アウトプット）
- ・港湾 EDI システムの普及及びそれによる業務の効率化（アウトカム）

評価手法

- ・政策形成の背景やデータ等の整理・分析することにより、「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の必要性、業績、成果等について評価した。
- ・船舶代理店を中心とした利用者のアンケート調査を行い、利用状況や今後の課題を把握した。
- ・利用者である船舶代理店及び、申請・届出先である港湾管理者、海上保安庁、運輸局等に対してヒアリングを実施し、現状の問題点や今後の課題を把握した。
- ・国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）

評価結果と改善すべき課題

- ・港則法の特定港及び重要港湾以上の港湾管理者への普及率は88%となり、港湾 EDI システムの利用への環境整備は整いつつある。
- ・業務範囲の拡大や申請・届出項目の削減、他システムとの接続によって、申請件数や登録者数は順調に増加している。
- ・港湾諸手続に電子化による経済効果はワンストップの実現により平成17年時点（見込み）で約8.5億円/年
- ・経済効果をより高めるために、申請件数をさらに増大させる方策が必要である。

図 普及率と申請先数の推移

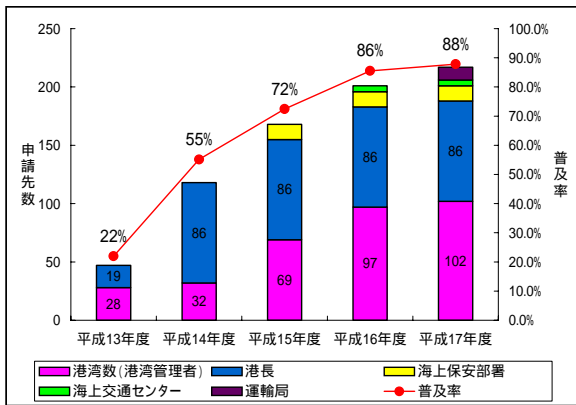
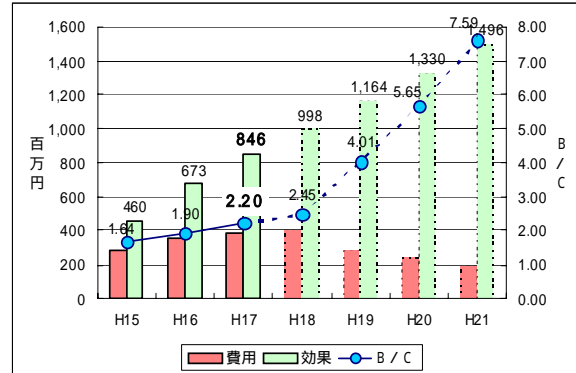


図 港湾EDIシステムの費用対効果の推移(平成18年度以降は推計値)



改善すべき課題	政策への反映の方向
<p>(必要性の評価) 国際競争力のある社会実現のために港湾関連手続の電子化が不可欠との指摘があり、港湾に関わる行政手続の電子化を実施した。さらに経済界からの要望等に対して関連する府省を横断した効率的な電子手続の実現が不可欠となった。</p> <p>(業績の評価) 港則法の特定港及び重要港湾以上の港湾管理者への普及率は88%となり、港湾EDIシステムの利用への環境は整備されつつある。</p> <p>申請件数、登録者数は順調に増加し、平成17年11月段階で、申請件数77,407件、登録者数1,238事業所となった。</p> <p>項目数の削減や夜間入出港届の廃止等の成果があった。</p> <p>(成果の評価) 港湾諸手続に電子化による経済効果はワンストップの実現により毎年約7.3億円となっている。</p> <p>(総合的な評価) 港湾関連手続のワンストップ化の推進は普及率の向上に資する港湾EDIシステムの改編や各種施策の実施により、港湾関連手続のワンストップ化が推進されたと評価される。</p> <p>経済効果をより高めるために、申請件数をさらに増大させる方が必要である。</p>	<p>1) 一度入力したデータの徹底的な活用 情報項目の標準化によりデータの再利用の促進 申請者間でのデータが共有できる仕組みの開発 新たな船舶単位のデータベースの構築と共同利用</p> <p>2) ITに詳しくない利用者にも使いやすい環境整備 マニュアルの改善、ブロック別説明会 新規利用者の開拓(出張講習等) 港湾管理者独自システムとのシームレスな連携の検討</p> <p>3) 府省共通ポータル(窓口)による次世代シングルウィンドウサービスを実現</p>

[その他の17年度政策レビューの概要]

国土交通行政におけるテロ対策の総合点検

【評価結果】

「『見える警備・利用者の参加』を軸とした新たな鉄道テロ対策」は必要である。また、実際にテロが起こった際には、迅速な対応を取ることが必要であることから、そうした体制を整備することは必要である。

また、定期的なテロ対策の徹底や点検を行うことで、こうしたテロ対策が的確に行われていることを確認したり、定期的に連絡訓練を行うことで、連絡体制の確保を図り緊急時の迅速な対応を確保したりすることにより、テロ対策を確実に実施している。以上のような対策を講じており、わが国においてテロ事件は発生しておらず、一定の効果があったと評価できる。

しかしながら海外においては様々な手段を用いた大規模なテロ事件が続発しており、以下に記述する今後の方向性を踏まえ、テロ対策を適切に実施していくことが必要である。

【政策への反映の方向】

不断の見直し(既の実施しているテロ対策も新たな目で適宜適切に見直すとともに、新たな対策について検討していくことが重要)、 継続的な実施(テロ対策は一時的なものではなく継続的に実施することが重要)、

国際的な連携、国内における省庁間の連携、 官民の連携、国民の協力(交通機関のテロ対策は民間事業者が担う部分が大きく、民間との連携が重要)、 テロ対策の徹底、点検の実施、 訓練の実施

(普段より様々な状況を想定した訓練をくりかえし実施することが重要)

プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取組み -

【評価結果】

港湾における放置艇対策(係留・保管施設の収容隻数は増加しているが、放置艇の増加のほうが上回っている。)、河川における放置艇対策(対策の効果が表れており、重点的撤去区域数と暫定係留施設数を伸ばしている。)、小型船舶の登録(新規登録を促進するための措置や登録制度の周知・広報を実施)、FRP 船リサイクルシステムの構築(西日本10県でFRP 船のリサイクルが開始、平成19年度を目途に全国展開予定)、廃船不法投棄事犯の防止指導・取締り(指導により適正処理されたもの以外の未処理廃船は最近4か年で年々減少)

【政策への反映の方向】

・各水域における放置艇対策(適切な規制措置の実施、 係留・保管能力の一層の向上、 係留・保管施設への誘導策の推進、 保管場所確保の義務化の検討、 水域管理者における対策への支援策の検討

放置艇対策へのモチベーションの高揚、 水域間・関係者間の連携の一層の強化、 定期的なプレジャーボート全国実態調査の実施及び放置艇対策の検証、 施策の目標の提示)

・小型船舶登録制度の着実な運用、FRP 船リサイクルシステムの展開、廃船不法投棄事犯の取締り及び廃船撤去の一層の推進

総合的な海上交通安全施策 - 海上における死亡・行方不明者の減少 -

【評価結果】

・我が国周辺海域において、海難隻数は増加しているものの、死亡・行方不明者数は横ばいである。船舶からの海中転落者数の推移をみると、横ばいであるものの、これに伴う死亡・行方不明者数は減少している。海難による死亡・行方不明者数は減少傾向が見られることから、一定の効果があったものと考えられる。

・台風による影響については、台風下における海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の数が激増することとなり、台風という特異気象が、全体の死亡・行方不明者数が予測どおり減少とならなかった大きな要因となっている。外国船舶の影響については、海難船舶隻数は激増した。施策の効果が期待できないような外国船舶による死亡・行方不明者数の激増が、全体の死亡・行方不明者数が予測どおり減少とならなかった大きな要因となっている。

・早期の事故情報の通報及びライフジャケットの着用が高い生存率に結びついている現状にかんがみ、今後、より一層強力に海上交通安全施策を推進する必要があると考えられる。

【政策への反映の方向】

事故発生前の対策(気象情報等の充実、台風等異常気象時における安全対策の強化、船舶の安全基準の整備、プレジャーボート等、漁船の安全対策の推進(安全基準関係)、小型船舶操縦者の遵守事項の周知・啓発)
事故発生時の対策(救命胴衣技術基準等の見直し、着用率向上キャンペーンの実施、関係団体への指導・啓発、漁業関係者に対する安全意識の啓発強化、118番受報体制の高度化、事故発生後の対策、海難救助体制の充実・強化)

行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 行政委託型公益法人等が行う事務等の検証

【評価結果】

委託等・推薦等(一定の分野において民間の参入等が図られているものの、社会的ニーズが高い事務・事業においては、公平・中立を保つため、あるいは消費者保護、国民の生命・財産等保護の観点から、引き続き行政の関与が不可欠であると評価。)。第三者分配型補助金(当該補助金は、交通遺児の生計を支援するため有効であると判断されることから、引き続き実施することが必要と評価。)。

【政策への反映の方向】

各制度の見直し時点から短期間しか経過していないこと、また、特段の問題も生じておらず各制度の必要性も変化していないことから、引き続き現在の制度を維持することが適当であるものとする。

国土政策 国土計画のあり方

【評価結果】

急激な人口減少・高齢化及び地域社会の維持が困難な地域の増大などの課題に的確に対応した新たな国土計画の策定が必要。

国土計画のあり方を見直す必要を生じさせるような国土や社会経済情勢の変化が生じていないか、地方分権や国内外の連携に的確に対応しつつ、国土の質的向上を図り、国民生活の安全・安心・安定の実現を目指す成熟社会にふさわしい国土のビジョンを提示する上で、計画制度を抜本的に見直すことが必要。

国土計画の策定プロセスに改善すべき点はないかね計画の策定過程における関係主体からの意見聴取や計画評価に関して、制度面の整備が必要。

【政策への反映の方向】

・ < 国土総合開発法の国土形成計画法への改正 > 以上を踏まえ、新計画の策定を目指し、法改正を実施し、社会経済情勢の変化に適切に対応するため、国土総合開発計画について、名称を国土形成計画に改め、計画事項の拡充、都道府県等による提案制度、広域地方計画の創設等を行った。

住宅の長期計画の在り方 - 現行の計画体系の見直しに向けて -

【評価結果】

住宅建設五箇年計画の目標達成状況については、住宅の建設戸数及び居住水準について概ね目標を達成している一方で、住宅のバリアフリー化及び密集市街地の改善に向け、一層の取組が必要な状況。

住宅建設五箇年計画は、その達成に向けて、国・地方公共団体の施策を集中させるのみならず、民間事業者等の取組みも促す機能を果たしてきた。

住宅の量的充足や近年の少子高齢化の急激な変化、国民の居住ニーズの多様化等、我が国の住宅政策を取り巻く環境は住宅建設五箇年計画制度の創設時から大きく変化してきており、このような変化に的確に対応していくためには、公的資金による住宅の新規供給支援を中心とした住宅政策の枠組み自体も時代に即したものと転換していく必要がある。

【政策への反映の方向】

・) 国民・事業者・行政が共有して目指すべき住宅政策の基本理念を確立し、) その実現のための各主体の役割を明確化し、) 基本理念に基づき、他の行政分野との連携を緊密にしつつ、各種施策を総合的かつ計画的に進めるための住宅政策の新たな基本法制とこれに基づく新たな計画体系を整備。

水資源政策 水資源計画の在り方

【評価結果】

水資源開発基本計画(フルプラン)や全国総合水資源計画(ウォータープラン)に関しては、一定の効果があったが、世界的な水危機の状況が今後ますます激化すると予想される中で、これに関する世界の経済、社会活動の変化とりわけ食料問題が貿易を通じて日本国内の経済社会問題に直結する可能性がある。

さらに、地球温暖化等に起因する近年の気候変動や降水特性の変化が国内の水需給バランスへ与える影響が顕在化しつつあること、偏在する水資源の特性を鑑みつつ地域ごとに持続可能で最適な水循環系を構築するための総合的な取り組みの必要性が指摘されていることなどの課題がある。

【政策への反映の方向】

平常時はもちろんのこと、異常渇水・震災等緊急時の対応に加え、長期的にはいわば「国民生活の安全保障」の視点から、国家戦略として水資源を総合的、戦略的に確保、管理していかなければならないが、水需給の安定性の確保、健全な水循環系の構築、水の国際問題への対応の実現を図っていくべき。

今後の取組

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、どのタイミングでどのようなテーマを取り上げるかを決める際に、例えば、法、既存の中長期計画、大綱等の見直し時期や審議会での有識者等の意見などを、十分考慮することが重要である。また、「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。

今後の課題としては、さらに分析の質を高め、かつ評価の客観性を確保するため、対象とする施策群の捉え方についてさらに厳密な検討を行うとともに、利害関係者の把握と施策による満足度の測定、利害関係者毎のメリット・デメリットの整理、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う必要がある。

また、個々の政策レビューの質的向上を図ることとあわせて、省の政策評価制度の一環としての政策レビューの位置付けを明確化していく必要がある。そのためには、レビュー結果を国土交通省の政策目標や業績指標の見直し、新規政策の提言につなげるなど、政策チェックアップや政策アセスメントとの一体的な運用に一層努めていくことが重要である。また、対象テーマの選定について、例えば、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などの工夫を加えることも考えられる。

このため、今年度から来年度にかけて、これまでに取りまとめた24テーマについて、テーマの選定方法、タイミング、データ収集、分析手法、作業手順等を分析するとともに、外部の知見も活用しながら、政策レビューの品質の一層の向上を目指した検討を行う予定

である。

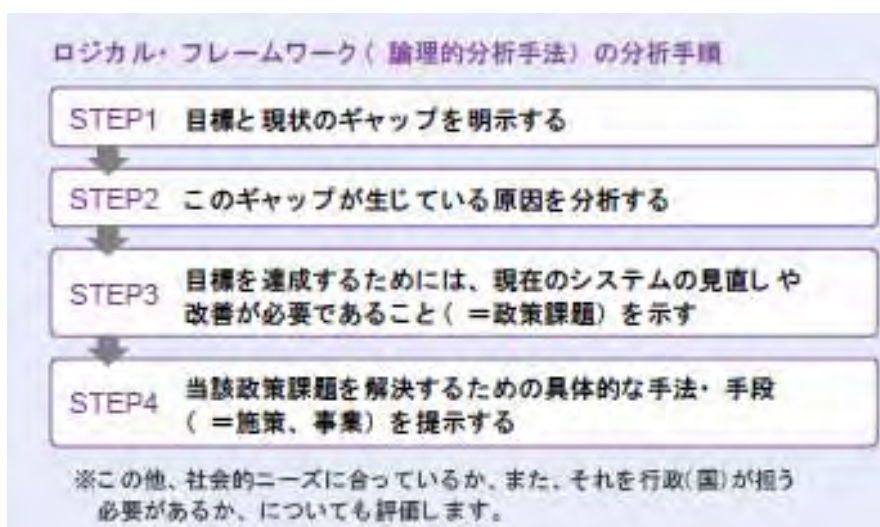
3) 政策アセスメント(事前評価)

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、政策立案に当たって、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。同時に、既に導入された施策について、国民に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国民に明らかにすることによって、政策形成過程の透明性を図ることを目的としている。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を絞り、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、規制、法令等を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、公表している。また、翌年6月を目途に、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する新規施策を含めた形で前年度の評価書の確定版をとりまとめている。このように、新たな施策を導入しようとする意思決定の根拠となる分析を公表することによって、国民に対する説明責任の一端を果たしていくとともに、施策導入時点において期待されていた効果等について、事後的に検証することを可能にしている。

「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こと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、という手順で評価を実施するものである(上図参照)。

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」「効果が極めて大きい」といった、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない抽象的な説明ではなく、目標に照らした当該施策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、国土交通省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。

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。その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化を行うことは困難であるから、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を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

平成17年度政策アセスメント結果とその活用

平成18年度予算概算要求、税制改正要望等に係る43件の新規施策について政策アセスメントを実施した。(評価書及び政策評価会の議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/hyouka/index.html>)

この43件の新規施策のうち、平成16年度政策チェックアップを反映したものが12件、政策レビューを反映したものが6件(うち、3件は両方の評価が反映されている)となっており、PDCAサイクルの実例といえるものである。

また、財務省は、毎年12月に、予算査定において政策評価を活用した状況の事例をまとめて、各省庁による政策評価、財務省の考え方、政策評価の活用状況を対比できるようにしており、財務省がどのような考え方で予算査定をし、政府案がまとまっていくかが、一目で分かり、透明性の確保という点で評価することができよう。

4) 個別公共事業の評価

(平成17年度の取組)

個別公共事業の評価は、政策評価に関する国土交通省の取組の中で、もっとも先行して行われてきたものである。すなわち平成10年度より、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、「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し、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」を実施してきた。さらに平成15年度より、

事業完了後に、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等を検討する「事後評価」を実施してきた。(図2 - 10 参照)

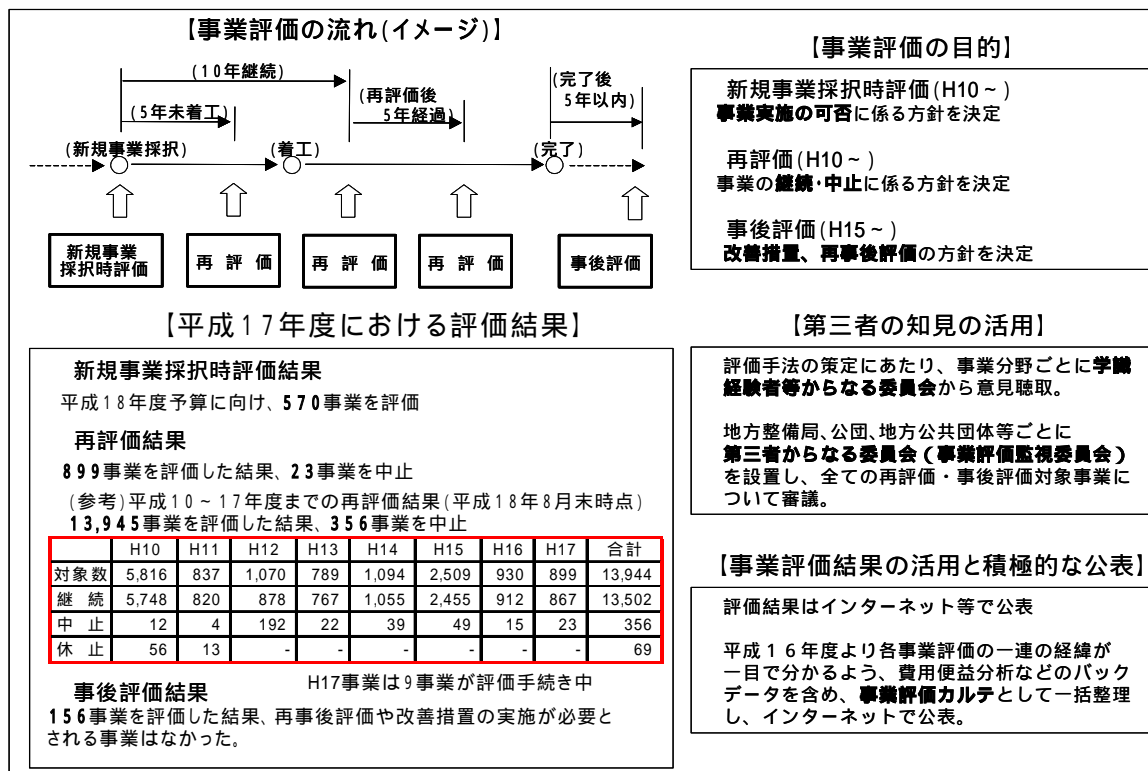
平成17年度の取組については、平成18年度予算に向けた評価として、新規事業採択時評価570件、再評価899件及び完了後の事後評価156件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち23事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。個別の評価結果については国土交通省政策評価関係ホームページ

(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/15/150331/02.pdf>)を参照されたい。

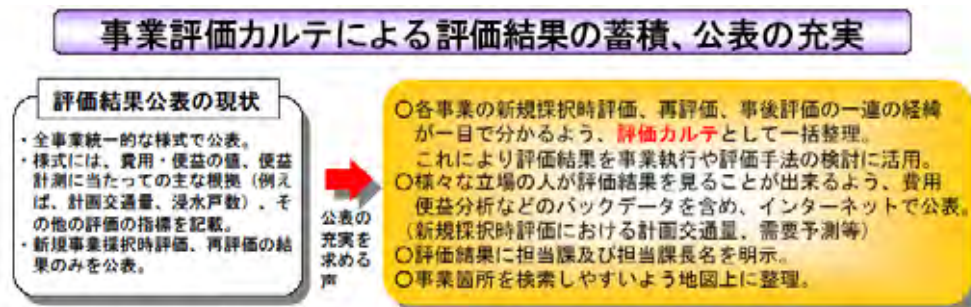
また、平成16年度からは、各事業の新規事業採択時評価、再評価、事後評価の一連の経緯が一目でわかるよう一括整理する「事業評価カルテ」をとりまとめ、評価の一層の透明性の確保を図っている。(図2 - 11参照)

事業評価カルテは、直轄事業についての平成16、17年度の評価結果を国土交通省のホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

(図2-10) 事業評価の厳格な実施



(図2-11) 事業評価カルテについて



毎年、約240件以上の直轄・公団事業の評価を実施
 新規事業採択時評価(直轄・公団):約60件/年(H12～H14の3ヶ年平均)
 再評価(直轄・公団):約180件/年(H12～H14の3ヶ年平均)
 H15から事後評価を導入



表 評価カルテ(例)

事業名	A事業	事後評価
担当課 (担当課長名)	〇〇局〇〇課 (課長 〇〇〇〇)	再評価
評価年度	平成〇年(完了後〇年)	新規採択時評価
事後評価結果	・費用対効果分析の要因の変化 ・事業の効果の発現状況 ・環境への影響 ・社会経済情勢の変化 等	
事業評価監視委員会の意見		
事後評価を踏まえた対応	・改善措置の必要性 等	
継続/中止の判断	継続	
算定額面		

詳細は次

公共事業評価ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>) から事業評価カルテを選択



平成16、17年度に行った事業評価について、地域、評価年度、評価段階(新規採択時評価、再評価、事後評価)、所管部局、事業種別で検索が可能

事業評価カルテ検索

カルテ内検索 検索条件指定

検索条件		
評価年度	<input type="text" value="▼"/>	
評価段階	<input type="text" value="▼"/>	
所管部局	<input type="text" value="▼"/>	事業種別 <input type="text" value="▼"/>

全国指定



個別事業ごとに実施箇所、事業期間、総事業費、事業全体の投資効率性等の諸元を表示

事業評価カルテ検索

カルテ内検索 検索条件指定

海岸整備事業 → 費用便益分析に関する資料あり

平成17年度	新規採択時評価	再評価	事後評価
事業名(箇所名)	播磨湾海岸直轄海岸保全施設整備事業	担当課 港湾・河川・水防課 担当課長名 内村 重昭	事業主 四国地方整備局
実施箇所	徳島県鳴門市		
主な事業の諸元	堤防(砂浜) 延長2,190m		
事業期間	事業採択 平成16年度 完了	平成17年度	
総事業費(億円)	151		
目的・必要性	播磨湾海岸整備は、鳴門市の中心市街地が広がる人口密集地であり、昭和55年の第二次大規模な高潮被害による甚大な被害を受けた地域である。第二次大規模な整備された既存の堤防は老朽化が進行し、現状では竜巻の発生や沖寄せが予想される等、危険な状況である。 さらに、今後10年以内で10%程度で減少すると予測されている東瀬海・南海地震の発生により、既存の堤防は低下、倒壊すると予想され、その際に影響する沿岸地域により、漁工業地や住宅が密集した地域では甚大な被害の発生が危惧される。このため、海岸防護機能の確保を目的とした堤防の現状化対策を早急に進捗させる。		
便益の主な要素	浸水面積: 890ha 浸水戸数: 4,762戸		
事業全体の投資効率	基準年度	平成17年度	
	B:総便益(億円)	359	C:総費用(億円) 110 B/C 3.2 B-C 244 EIRR (X%) 11.9
その他			
概要図(位置図)	概要図(位置図)の表示		

5) 個別研究開発課題の評価

(平成17年度の取組)

国土交通省においては、「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、平成14年6月に、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、これに基づいて評価を実施してきており、平成17年度もこのガイドラインに基づいて評価を行った。

平成17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28件、3件、23件実施した。個別の評価結果については、国土交通省政策評価関係ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/15/150331/03.pdf>)を参照されたい。

(個別研究開発課題の評価の意義)

個別研究開発課題の評価は、それを研究開発に係る重点的・効率的な予算、人員等の配分に反映させるとともに、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ことを目的として行うものである。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た今後の重点的・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。

個別研究開発課題評価の実施方法

科学技術基本計画(平成13年3月30日閣議決定)に基づき「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(以下、「大綱的指針」)が、平成13年11月28日内閣総理大臣決定された。この大綱的指針に基づき、国土交通省の実施する研究開発課題の評価を行い、技術研究開発の効率的・効果的な実施を図る。

着手

事前評価
新しい研究開発課題を対象として評価を実施する。

中間評価
技術研究開発期間が5年以上の研究開発課題を対象として評価を行う。
(3年程度を一つの目安として定期的に行う)。

完了

終了後の事後評価
終了した研究開発課題を対象として評価を行う。

※評価の実施にあたっては、外部の専門家の知見を活用した評価(外部評価)を積極的に行う。

6) 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

政策評価は、欧米等で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、「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、政策のマネジメントサイクルの確立に努め、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、政策評価の仕組みや評価の結果を国民にとってわかりやすい形で説明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。

第三者の知見の活用

国土交通省においては、政策評価の運営等に当たり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取するとともに、政策評価システムの継続的な改善を図るため、政策評価に関する専門家・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（及び国土交通省政策評価懇談会）

国土交通省が政策評価を全省的に導入して5年になるが、政策評価が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、また、国民にとってさらにわかりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。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（政策評価懇談会）を随時開催し、政策評価の改善に活用してきている。政策評価会（政策評価懇談会）の構成員は以下の通りである。なお、政策評価懇談会は、政策評価会という場よりも自由に意見交換を行う場として開催することとしており、同構成員で組織されている。

	石田 東 生	筑波大学システム情報工学研究科教授
	上山 信 一	慶応義塾大学教授(大学院 政策・メディア研究科)
座長	金本 良 嗣	東京大学大学院経済学研究科教授
	工藤 裕 子	中央大学法学部教授
	田辺 国 昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	松田 美 幸	学校法人麻生塾 法人本部 ディレクター
	森田 祐 司	監査法人ト・マツ パートナー(公認会計士)
	山本 清	国立大学財務・経営センター研究部教授

・政策レビューの実施における第三者知見の活用

第 章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、その特性や評価の目的に応じた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当たっては、政策評価に関する専門的知見を有する学識経験者等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、政策レビューを行っている。

・事業評価監視委員会

個別公共事業について、再評価及び完了後の事後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、意見を聴取している。事業評価監視委員会は、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。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、対応を図ることとしている。

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17年度においては、「海外における行政評価制度の定着過程に関する調査」、「政策目標レベルでの達成度評価のための調査」を研究成果としてとりまとめた。

政策評価の普及・啓発

・国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政(コミュニケーション型行政)を積極的に推進してきている。その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象にするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。政策評価においても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その取り組み状況について国民にわかりやすく説明することを心がけるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

(国民へのアンケート)

平成17年度においては、現行の政策目標体系が国民に分かりやすいものか、国民のニーズを反映しているかといった点や国民の国土交通省に対するイメージ、国民参画に関する意識等について国民の意見を広く集めるとともに、政策目標を設定し、業績指標の達成度を毎年測定して政策の改善に繋げる行政運営を行っていることのPRを目的として国民へのアンケートを実施した。アンケート結果をもとに現行の政策目標体系の改善点を検討し、国民の国土交通省に対するイメージや国民参画に関する意識等について回答者の特性を踏まえた分析を行い、その結果は政策レビュー「行政行動の改革 改革

はどこまで進んだか」に反映させ、平成18年度にとりまとめて公表する。

（ホームページ）

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となっているが、平成16年6月、よりわかりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新した。ここでは、政策評価の仕組みや手法、これまでの経緯等を改めて整理し、内容を改善するとともに、政策チェックアップにおける指標・目標値の考え方や各指標ごとの目標値に対する達成度合の推移を示す等の工夫を行っている。

（広報誌等の活用）

毎月発行される国土交通省の広報誌「国土交通」において、各評価書などが公表されたりしたときに簡単な解説記事を載せることに努めている。また、同誌平成18年3月号においては、特集「政策評価の一層の推進に向けて」を組み、「政策評価会の委員からの寄稿」や「国土交通省の政策評価の制度の解説」、「各局の取組」、「海外の取組からの我が国への示唆」などの内容を取りまとめた。

・ 職員の啓発等

政策評価は、評価書の作成といった手続にその意味があるのではなく、「目標によるマネジメント」の理念を全ての職員が共有し、政策のマネジメントサイクルを確立して、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。このため、国土交通省においては、政策評価の意義、役割や手法等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、研修プログラムにおいて政策評価に関連する講義を含むようにしている。平成17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)等の講義を通算3回行った。

（省内講演会の開催）

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には、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職員が理解するだけでなく、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、職員の啓発に努めている。平成17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
新行政経営（NPM）における政策評価：評価から経営へ	関東学院大学経済学部教授 大住 莊四郎 氏	平成 18 年 1 月 27 日
日本の政策評価：現状と課題	東京大学大学院経済学研究 科教授 （国土交通省政策評価委員 会座長） 金本 良嗣 氏	平成 18 年 2 月 1 日

第3章 政策の質の一層の向上に向けて

《第3章のポイント》

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

このように、政策評価は、評価することが目的ではなく、評価の結果が政策に適切に反映されて初めて、その目的が達成されるといえます。第3章では、政策評価の結果が平成18年度の新規予算や法律に反映された事例を紹介します。

1) マネジメントサイクルの確立による政策への反映の動き

[PLAN - DO SEEの実例1]

政策アセスメント「住宅・建築物の耐震改修の促進」については、平成16年度政策チェックアップにおいて、「今後、更に住宅の耐震化を強力に推進するためには、耐震化の目標を定め、税制、補助制度、その他促進方策を強力に展開する必要がある。」と施策の改善方策を提示した。その結果を踏まえ、平成18年度新規予算要求を行うとともに、「建築物の耐震改修を促進に関する法律の一部を改正する法律案」を第163回通常国会に提出した。同法案は平成17年10月28日に成立した(図3-1、図3-2参照)。

(図3-1) 政策チェックアップから新規施策への反映

住宅・建築物の耐震改修の促進

< 新規施策の必要性 >

- ・目標値に沿って耐震化が進捗しているものの、平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めていく必要がある。
- ・今後、更に住宅の耐震化を強力に推進するためには、耐震化の目標を定め、税制、補助制度、その他促進方策を強力に展開する必要がある。(平成16年度政策チェックアップ)

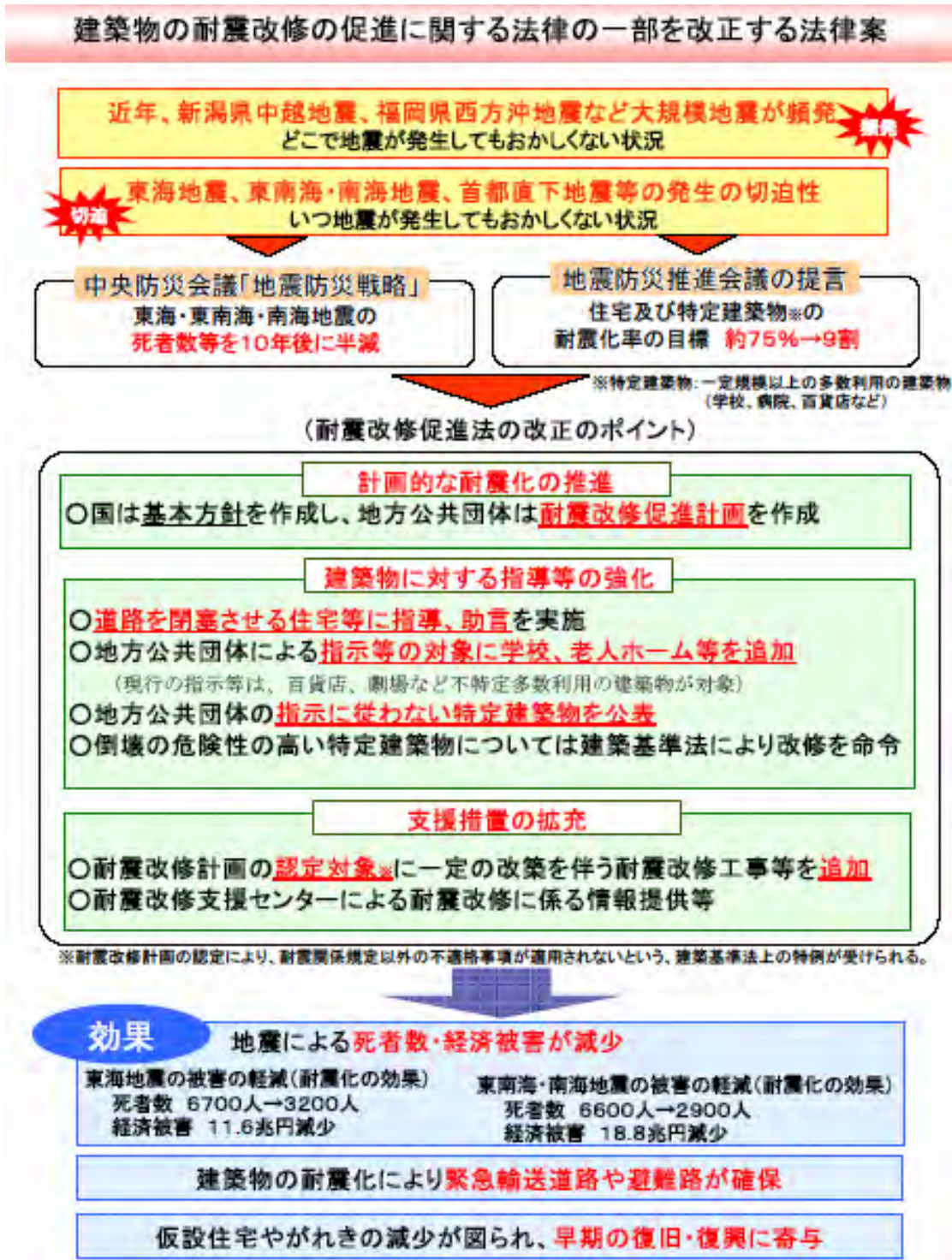
< 新規施策の概要 >

- ・住宅に係る耐震改修促進税制の創設(税額控除)
- ・事業用建築物に係る耐震改修促進税制の創設(特別償却)
- ・住宅・建築物耐震改修等事業の全国展開(地域要件撤廃)
- ・緊急輸送道路沿道建築物の緊急耐震化(耐震診断・改修に係る助成の拡充)

< 新規施策の効率性・有効性 >

- ・ローンを組まずに行う住宅の耐震改修や直接収益に結びつかない事業用建築物の耐震改修にも税制上のインセンティブを付与することにより、住宅・建築物の所有者の主体的な取組みを促し、より一層、効率的・効果的に耐震改修を促進することが可能となる。
- ・大地震が発生すると巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により、事前に住宅・建築物の耐震化を進めることが公共投資の観点からも効率的である。
- ・特に、緊急輸送道路沿道建築物の倒壊等は、先行的に耐震化を促進することで、大地震発生時の人的被害及び住宅・建築物の被害を軽減するとともに、緊急輸送道路の機能を確保し、速やかな救援・復興が可能となる。

(図3 - 2) 第163回国会(特別会)提出法律案(平成17年10月7日提出)



[PLAN - DO SEEの実例2]

平成15年度政策レビュー「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 - 」では、「内水被害や地下空間の浸水等については依然として重要であり、都市部においてさらに高いレベルの治水安全度を達成するためには、引き続き流域でのハード対策とソフト対策を効果的に組み合わせた対策を行うことが不可欠である。」としており、平成16年度政策チェックアップでは、「できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や危機管理体制の強化などを強力に推進する。」と施策の改善の方策を示した。

これを踏まえ下水道総合浸水対策緊急事業を創設することとし、平成18年度予算概算要求では、以下の政策アセスメントを実施した。(図3-3)

(図3-3) 政策レビューから新規施策への反映

下水道総合浸水対策緊急事業の創設

< 新規施策の必要性 >

・内水被害や地下空間の浸水等については依然として重要であり、都市部においてさらに高いレベルの治水安全度を達成するためには、引き続き流域でのハード対策とソフト対策を効果的に組み合わせた対策を行うことが不可欠である。

(平成15年度政策レビュー「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 - 」)

・できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や危機管理体制の強化などを強力に推進する。(平成16年度政策チェックアップ)

< 新規施策の概要 >

・地下街や都市機能集積地区など緊急的に浸水対策を実施すべき地区において、達成期間と浸水対策の目標を明らかにした上で、重点的なハード対策の他、ハザードマップの作成やリアルタイム降雨情報などソフト対策の強化や自助による取組も盛り込んだ「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民とともに策定し、それに基づく施策を重点的、緊急的に実施する「下水道総合浸水対策緊急事業」を創設する。

< 新規施策の効率性・有効性 >

・各地域内一律の目標(5年に1度の降雨等)を設け、ハード対策を中心として実施している従来の浸水対策に比べ、地区と達成期間を限定し、自助やそれを促すためのソフト対策も盛り込んで地域住民と共に浸水対策を実施することにより、より迅速かつ効率的に浸水に対する安全度が向上する。

2) 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施

国土交通省の政策評価に関しては、所管法律の中で積極的に政策評価の実施を規定していることも特徴の一つと言えます。

「社会資本整備重点計画法」、「国土形成計画法」及び「住生活基本法」に政策評価の規定が盛り込まれています。それぞれが一定の分野についての包括的な法律であることから、各分野において全般的に政策評価を実施することを規定する内容となっています。それでは、法律ごとに簡単なコメントをしておきます。

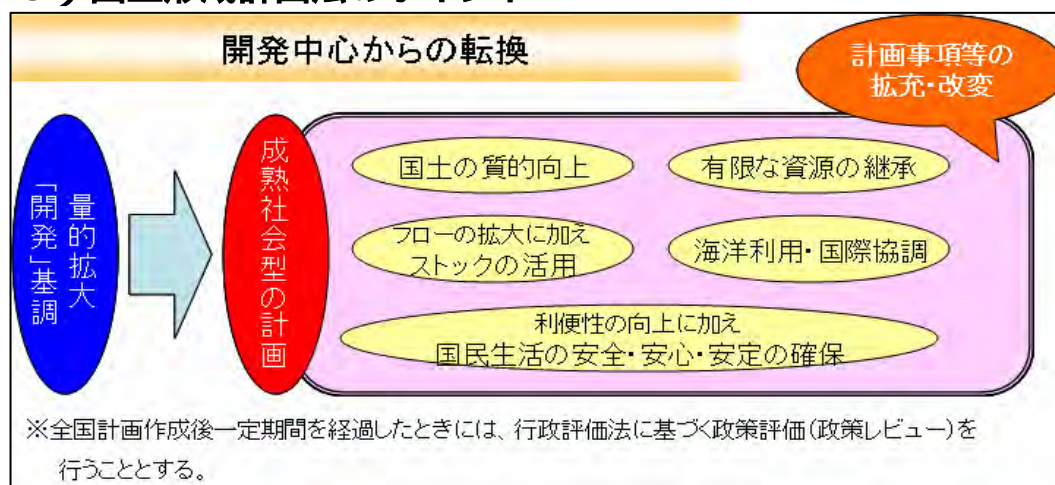
社会資本整備重点計画法

第7条(社会資本整備事業に係る政策の評価)において、各省庁の政策評価に関する基本計画に、社会資本整備重点計画(平成15年10月10日閣議決定)に概要が定められた社会資本整備事業を定めることとされ、これを受けて国土交通省の政策評価に35の業績指標が定められた。社会資本整備全般に係る数値目標が閣議決定され、これが政策評価の目標として設定されたことにより、国土交通省の政策評価が本格化したと言えるものである。

国土形成計画法

第7条(全国計画に係る政策の評価)において、全国計画を政策評価に係る基本計画に定めるとともに、全国計画が公表された2年後に全国計画に係る政策評価を実施することとされた。ここでいう政策評価は社会資本整備重点計画法とは異なり、実績評価方式ではなく、総合評価方式(政策レビュー)で実施することを予定している。長期計画のフォローアップを政策評価で実施することが定められ、政策評価の結果によっては全国計画を変更することになるなど、政策評価の新しい活用手法として注目されることである。

(図3-5) 国土形成計画法のポイント



住生活基本法案

第16条(全国計画に係る政策の評価)において、国土形成法と同様に全国計画が公表された2年後に政策評価を実施することが規定され政策評価方式も同様に総合評価方式(政策レビュー)とされている。また、住生活基本法に基づく全国計画については、アウトカム指標を盛り込むことを積極的に検討する予定とされており、実績評価方式による住宅政策全般の政策評価も進むものと期待されている。

3) 政策評価と予算との連携の強化

国土交通省においては、当初から政策評価導入の主眼をマネジメント改革の実現と考え、欧米の行政改革における最も根幹的な理念であるNPM(P4参照)も採り入れつつ政策評価制度を構築し、新しい行政運営の確立を目指してきている。NPMにおいては、目標の達成に向けて予算や人員がどう使われ、それによって、どれだけの行政成果が上がったかを検証することが非常に重要であり、そのためには予算項目を目標に対応させることが必要である。

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

(図3-6)平成18年度国土交通省関係予算の成果目標別主要事項(抜粋)

1. 暮らし

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

目標1 居住水準の向上

事業費3兆2,954億円(0.73倍)、国費5,319億円(0.86倍)

○民間を活用した良質な住宅取得の促進・住宅セーフティネットの機能向上

事業費4億円(皆増)、国費304億円(3.04倍)

◇優良住宅取得支援制度に係る対象戸数の拡大

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

◇高齢者の住替え支援制度の創設

○地域住宅政策の推進

事業費3,253億円(2.53倍)、国費1,520億円(2.62倍)

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

主な業績指標：

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

目標2 バリアフリー社会の実現

事業費2,477億円(0.81倍)、国費1,224億円(0.81倍)

(図3 - 7)成果目標別予算の例(18年度予算)

(単位:円)

区 分	事 業 費			国 費		
	18年度 A	前年度 B	倍率 A/B	18年度 C	前年度 D	倍 C/D
暮ら し	6兆1547億	7兆5028億	0.82	1兆6307億	1兆8003億	0.91
目標1 居住水準の向上	3兆2953億	4兆4897億	0.73	5319億	6157億	0.86
目標2 バリアフリー社会の実現	2476億	3075億	0.81	1224億	1511億	0.81
目標3 子育てしやすい社会の実現	63億	65億	0.96	30億	31億	0.97
目標4 住環境、都市生活の質の向上	2兆3078億	2兆3638億	0.98	8108億	8499億	0.95
目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成	1689億	1929億	0.88	885億	993億	0.89
目標6 良質で安全な水の安定した利用の確保	1285億	1421億	0.90	740億	810億	0.91
安 全	2兆6124億	2兆5234億	1.04	1兆4264億	1兆4085億	1.01
目標7 水害等による被害の軽減	1兆5729億	1兆6019億	0.98	9118億	9279億	0.98
目標8 地震・火災による被害の軽減	4411億	3319億	1.33	2345億	1775億	1.32
目標9 交通安全の確保	5795億	5791億	1.00	2519億	2851億	0.88
目標10 海上における治安の確保	187億	103億	1.81	280億	177億	1.58
目標11 船員災害の防止	-	-	-	5百万	2千万	-
環 境	6248億	6605億	0.95	3579億	3703億	0.97
目標12 地球環境の保全	97億	98億	0.99	99億	104億	0.95
目標13 大気、騒音等に係る生活環境の改	1455億	1445億	1.01	907億	909億	1.00
目標14 良好な自然環境の保全・再生・創出	1154億	1365億	0.85	699億	794億	0.88
目標15 良好な水環境への改善	2799億	2770億	1.01	1530億	1502億	1.02
目標16 循環型社会の形成	742億	925億	0.80	342億	397億	0.86
活 力	5兆1706億	5兆4086億	0.96	2兆0587億	2兆1199億	0.97
目標17 広域的モビリティの確保	2兆7387億	2兆8143億	0.97	1兆243億	9919億	1.03
目標18 国際的な水準の交通サービスや国 際競争力等の確保・強化	1兆1488億	1兆2639億	0.91	5216億	5759億	0.91
目標19 物流の効率化	308億	308億	1.00	235億	229億	1.02
目標20 都市交通の快適性・利便性の向上	9418億	9797億	0.96	2857億	3130億	0.91
目標21 地域交通確保	-	-	-	122億	140億	0.87
目標22 地域間交流・観光交流等内外交流 の推進	3095億	3191億	0.97	1494億	1596億	0.94
目標23 新たな市場の育成	2億	-	-	76億	75億	1.02
目標24 公正で競争的な市場環境の整備	-	-	-	310億	321億	0.96
目標25 産業の生産性向上	-	-	-	11億	17億	0.64
目標26 消費者利益の保護	5億	7億	0.77	19億	9億	1.95
共通の政策課題						
目標27 IT革命の推進	540億	574億	0.94	393億	406億	0.97
小 計	14兆6166億	16兆1529億	0.90	5兆5133億	5兆7404億	0.96

4) 政府全体における政策評価重視に向けた取組

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

経済財政諮問会議における議論

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

総務省は、各府省の評価を分かりやすく、横断的に比較検証できるよう、様式を簡便で統一的なスタイルにする、達成目標の定量化を徹底するとともに、どのデータ(ものさし)で評価を行うかも予め明示させる、科学技術関係予算の優先順位付け(SABC等)のように、優先度を明らかにする仕組みを採用する、各府省の評価結果に対し、第三者評価を実施し、その結果を公表する、という4つのテーマに関する報告を行っている。

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

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

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針」

上記の議論を経て、平成17年6月21日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」においては、予算制度改革の一環として予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行うこととされた。

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

第2章「小さくて効率的な政府のための3つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

(モデル事業等の一般化)

成果目標(Plan) - 予算の効率的執行(Do) - 厳格な評価(Check) - 予算への反映(Action)

を実現する予算制度改革を定着させる。このため、以下の取組を行う。

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

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

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

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

こうした基本方針は、今年度も維持されており、平成18年7月7日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」においても次のように記載されている。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月7日閣議決定)

第3章「財政健全化への取組」

2. 「簡素で効率的な政府」への取組

(中略)

(予算制度改革)

・成果目標(Plan) - 予算の効率的執行(Do) - 厳格な評価(Check) - 予算への反映(Action)

を実現する予算制度改革を定着させるため、「成果重視事業」や「政策群」の取組を引き続き進める。

・また、政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算とその成果を評価できるようにする仕組みについて、引き続き予算書・決算書の見直しを行い、平成20年度予算を目途に実施する。

・さらに、各府省は、連結財務書類や成果目標の達成状況及び所管する特別会計の改革の進捗状況等の財務情報等が一覧できるよう平成18年度から公表する「年次報告書」(仮称)などにより情報公開を推進する。

「政策評価に関する基本方針の改定」

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」附則において平成14年4月1日の法施行後3年を経過した場合に同法施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとされており、重要政策に関する政策評価の徹底、政策評価と

予算・決算との連携の強化、 評価の客観性の確保、 国民への説明責任の徹底の4点について見直しを進め、「政策評価に関する基本方針の改定」(平成17年12月16日閣議決定)及び「政策評価の実施に関するガイドライン」の策定を実施した。詳細は総務省のホームページ等を参照されたい。

規制影響分析 (R I A : Regulatory Impact Analysis)

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

これを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成16年度の政策アセスメント(新規施策の事前評価)から、規制の新設、改変(緩和を含む)を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行った。また、17年度においては、法律については国会提出法案のうち規制の新設又は改廃に係るもの、政令についてはパブリックコメントを実施するものを対象に実施しているところである。

なお、国土交通省の政策評価基本計画では、従前から政策アセスメントの対象である新規施策に、規制も含まれていたことから、既にプリミティブなものではあるがRIAの考え方に立った評価を実施していたといえよう。ただし、実施要領におけるRIAの手続きでは、原則として法律により改訂・改廃される規制については、当該法律の公布(廃止)時まで、政令等により設定・改廃される規制については、パブリックコメントの募集時までに行わなければならないこととされており、これまで国土交通省が行ってきた法律等の政策アセスメントの手続きとは異なっている。規制の費用分析、便益分析等をより客観的、定量的に行えるよう、国内外の実例等を参照しつつ、新たな評価手法の開発等に引き続き努めていく必要がある。

規制改革・民間開放推進3か年計画(改訂 平成18年3月31日閣議決定)

RIA導入の推進 RIAは、1980年代以降、米国、英国等において導入が進んでいる。我が国では、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(平成13年法律第86号)に基づく「政策評価に関する基本方針」(平成13年12月28日閣議決定)において、規制に係る政策評価の実施に向け積極的に取り組むこととされており、その取組を着実に推進する必要があるものの、義務付けには至っていない。しかしながら、RIAの手法は、規制導入時における客観性や透明性を高めるだけでなく、先述のとおり既存規制をチェックするツールとしても有効であることから、すべての規制の新設・改正時に用いられるべきであり、以下のようにその導入を推進する。

ア RIAについては、各府省において平成16年度から試行的に実施することとし、評価手法の開発さ

れた時点において、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」の枠組みの下で義務付けを図るものとする。このため、毎年度、総務省は、規制改革・民間開放推進会議と連携しつつ試行的なRIAの実施状況を把握・分析するとともに、その結果得られたこれらの取組の推進に資するような知見・情報等を各府省に対して提供することや調査研究等を通じて、政策評価の観点から早急にその評価手法の開発の推進に努めることとする。また、各府省においても、規制改革・民間開放推進会議及び総務省と連携しつつ評価手法の開発の推進に努めることとする。

イ RIAが客観性を持ち得るためには、可能な限り定量的かつ詳細な分析が必要であるが、その分析手法が確立していない時点においては、一律に定量かつ詳細な分析を義務付けることは行政コストを増大させるのみで実益に乏しい。したがって、当面、RIAについては、諸外国の例を参考にしつつ分析項目のみ提示し、内容面については徐々に充実させていくことが適当である。また、定期的なレビューの実施に資するため、レビューの時期や規制を見直す条件等を盛り込むことが適当である。

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

成果重視事業（モデル事業）

成果重視事業とは、定量的な政策目標の設定、効率的な予算執行、厳格な事後評価をその特徴とするもので、予算編成プロセス改革の一環として平成16年度予算から試行的に導入された「モデル事業」の基本的枠組みを維持しつつ、政策評価との連携を強化した事業である。

経済財政諮問会議においても、予算の質の改善・透明性の向上に当たって、事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施の重要性が強調されている。

平成18年度予算においても、「基本方針2005」(平成17年6月2日閣議決定)に従い、「成果重視事業」に取り組むこととしており(図3 - 8参照)、国土交通省は、平成16年度から実施している「海事保安強化のための基盤システムの構築」及び平成17年度から実施している「消費者へ提供される不動産取引情報の拡充」「下請代金等支払状況等実態調査データベースの構築」、「自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業」に関する事後評価について、試行的にチェックアップ方式により評価を実施した。なお、「ナノテクノロジーを活用したプラスチックの研究開発」については、個別研究開発課題の中間評価に準じる方法により、外部有識者による評価委員会を開催して評価を実施した。

(図3 - 8) 17年度予算における成果重視事業(モデル事業)の取組

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

政策群

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

ア 規制改革・制度改革等と予算措置を組み合わせ、構造改革と予算との連携を強める。

イ 原則として府省横断的に対応することで、政策の実効性・効率性を高める。

ウ より少ない財政負担で民間活力を最大限に引き出す

ことを目指すものであり、これによって「予算の効率性の向上、歳出の質の更なる改善」が結果として期待されている。国土交通省に係るものとしては、平成16年度の予算編成で「緑豊かで安全・快適な都市の再生」他7件が政策群として決定された。平成17年度の予算編成では、さらに「建設事業の新分野進出促進支援」、「木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築」、「競争的研究資金の改革と充実」の3件が増え、全部で1

1の政策群となっている。それぞれの政策群においては、関係各省横断的な政策目標とその評価のための定量的指標が設けられていて、予算要求時に厳格な査定を行う事前統制的なチェックから、目標ごとの大ぐくりな予算編成や柔軟な予算執行を行い、施策を実施した後での厳密な事後評価の結果を次の予算へ反映させるという事後的なチェックへの転換を図るものである。(図3 - 9参照)

政策群に関する事後評価については、府省横断的な政策評価として総務省による総合性・統一性確保のための評価により実施されているものもある。例えば、平成19年度にとりまとめる予定のものとして「外国人が快適に観光できる環境の整備」、「世界最先端の『低公害車』社会の構築」がある。

(図3 - 9) 平成17年度国土交通省関係予算における政策群

	政策群名【関係府省】
1	建設事業の新分野進出促進支援 (新規)【国交省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
2	木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築 (新規) 【農水省、厚労省、国交省、環境省】
3	競争的研究資金の改革と充実 (新規) 【内閣府、総務省、文科省、国交省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
4	緑豊かで安全・快適な都市の再生 (継続)【国交省、総務省、経産省、環境省】
5	外国人が快適に観光できる環境の整備 (継続)【国交省、外務省、法務省等】
6	安全かつ効率的な国際物流の実現 (継続) 【国交省、財務省、厚労省、農水省、経産省、金融庁】
7	世界最先端の「低公害車」社会の構築 (継続)【経産省、国交省、環境省等】
8	少子化の流れを変えるための次世代育成支援 (継続)【厚労省、国交省、文科省】
9	災害等緊急事態対応の強化 (継続)【内閣府、総務省、国交省】
10	都市と農産漁村の共生・対流の推進 (継続)【農水省、国交省、総務省、文科省等】
11	科学技術駆動型の地域経済発展 (継続)【文科省、経産省、国交省等】

5) 補論 アメリカ連邦政府との比較における改善の方向性

この項においては、行政評価の導入が進んでいる米国の現状を分析し、国土交通省の政策評価の改善に役立つポイントを抽出してみることにする。

米国をはじめ諸外国では、政策のほか執行等の評価も一まとめにして「行政評価」と呼ぶことが一般的。

【 概要 】

ブッシュ大統領により「予算と業績の統合」が打ち出され、その実行ツールとして導入された PART (Program Assessment Rating Tool) において、評価の対象となるプログラムは、かなり大括りなものであり、また、指標については絞り込まれた限定的な数が設定されている。これは、GPRA のもと「アカウントビリティの充実」を目指して数多くの指標が設定されたことが、結果として指標間のプライオリティが明確にならないまま分かりづらいものとなってしまったことに対する改善策と考えられる。

また、部局別(縦割り)プログラムとなっているが、予算配分が組織単位でなされることが通常であることから、「予算と業績の統合」を進めていく中でやむを得ない結果と考えられる。部局横断的な施策に関する指標やプログラムが持つ複数の効果に係る指標は、「アカウントビリティの充実」という観点から従来の取組みの中で改善していくことが適当である。

連邦運輸省(DOT)が PART の中で実際に使用している指標と国土交通省の類似施策における指標を比較してみると、運輸省の指標は国土交通省にはない指標やよりアウトカムの指標もあり参考になる。一方、同様の指標も多く、国土交通省は効率性指標を除けば、ある程度 PART に対応できるレベルにあるのではないかと推測される。

国土交通省の政策評価の体系は、「アカウントビリティの充実」という観点から全省的な視点で整理しているため必ずしも各部局単位の政策評価体系は整っていない。今後、我が国においても「予算と政策評価の連携」が進んでいく状況の中、政策評価の「マネジメントへの活用」を考えた場合、各部局単位の政策評価体系の構築も求められてくる。

クリントン政権下での GPRA の制定

米国においては、自治体における行政評価手法の導入を先駆として、1993年にクリントン政権下で政府業績成果法(GPRA: Government Performance and Result Act)が制定され、今日の連邦政府の行政評価の中核が形づけられた。

GPRAの規定により、各省庁は3年以上の中期の「戦略」と「戦略目標」を定めた「戦略計画」を作成し、この戦略計画に基づく「年次業績計画」を作成して、当該年次の「業績目標」及びこの年次の目標の達成度を測定する「業績指標」を記載することとなった。そして、予算年度終了後、「年次業績報告書」を通じて、上記の「年次業績計画」において設定した業績目標の達成状況を報告する仕組みになっている。

これは、我が国の「行政機関が行う政策の評価に関する法律(いわゆる「政策評価法」)が、3年以上5年以下の中期の「基本計画」の策定と1年ごとの「実施計画」の策定を規定

していることに類似しており、特に国土交通省においては、政策評価基本計画に「政策目標、業績指標、業績目標」を設定し、年次ごとの業績目標は設定していないものの、毎年度の「政策チェックアップ(業績測定)」において業績目標の達成状況を評価していることから、GPRA を強く意識した政策評価体系となっている。

GPRA については、法律に基づいて強力に行政評価制度を導入したことに対する評価は高いものの、評価結果を活用することは推奨されるに止まっていたため、主として行政機関の目標を明らかにするなどアカウンタビリティを目的とした制度運用がなされていたというのが関係者の見解であり、1990年代の米国における行政評価制度の位置づけは、政策評価法に基づく我が国の現状に近いものがある。

【GPRA の評価】

政策評価に関する調査として、米国の政策評価関係者に実施したインタビューの中で、GPRA の評価に関する概要を記載する。

・「クリントン・ゴアの8年間で、業績評価、業績マネジメントに対する基盤と推進力は出来上がった」(フェデラルタイムズ紙上級記者 ティム・カウフマン氏)

・「GPRA は、マネジメントの改革に向けた最初のステップであった。」(ガバメント・エグゼクティブ誌社長 ティモシー・クラーク氏)

・「当初は、省内において GPRA を積極的に受け入れることは難しく、評価について、自らに関係あるものとしては認識されにくかった。しかし、各局と改善に関する議論を重ねることによって、関係者の認識は変わってきており、今後とも議論を継続させようとしている。」

(連邦運輸省(DOT) 予算・施策評価局 サラ・ホースマン氏)

・「GPRA は省庁単位でマネジメントを行うことを前提にしているため、政府横的な戦略と業績指標が設定されていない。国家全体の視点からみて鍵となるナショナルアウトカムを設定することも一つの方法である。」(米国会計検査院:GAO(General Accounting Office)戦略計画担当局長 バーニス・ステインハート氏)

・「クリントン時代の GPRA では、長いリードタイムを設定して制度浸透させることに成功したが、プログラムと成果の関係が不明確であった。」(ジョージ・メイスン大学マーカタスセンター 政府アカウンタビリティ事業部長モーリス・マクティグュー氏[元ニュージーランド政府閣僚])

・「GPRA は93年に制定され10年以上の経験があるが、最初の数年間は試行的取組みのみであり、連邦政府内でも関心は低かった。全ての省庁を対象に取り組むことが求められて、ようやく各省庁が真剣になった。」

「クリントン政権は、マネジメント改革に強い関心を抱いており、良いスタートを切った。しかし、様々なベスト・プラクティスを示した上で、その実施は各省庁に任されていたため、正しい環境は構築されたものの、現実的な成果にはいたらなかった。」(行政経営コンサルタント ジョン・サーマー氏[元カリフォルニア州サニーベール市長])

ブッシュ政権下での PART の導入

ブッシュ政権は、GPRA に基づく行政評価の枠組みの中で「予算と業績の統合」を進めたことで知られている。

2001年8月に発表した「大統領の経営課題(PMA:President's Management Agenda)」において、「政府全体の改善イニシアティブ」として5項目を提示し、その中で「予算と業績の統合(BPI:Budget and Performance Integration)」が示されている。

ブッシュ政権の政府全体の改善イニシアティブ

人的資源への戦略マネジメント(Strategic Management of Human Capital)

競争的な資源調達(Competitive Sourcing)

財政パフォーマンスの改善(Improved Financial Performance)

電子政府の拡大的発展(Expanded Electronic Government)

業績と予算の統合(Budget and Performance Integration)

これらの5つのイニシアティブについては、それぞれ各省庁ごとに行政マネジメント・スコアカードが作成され、4半期ごとに格付けされている。(「平成16年度政策評価レポート(国土交通省監修・平成17年度出版)」参照)

青 (Green for success:上手くいっている)

黄 (Yellow for mixed result:混在している)

赤 (Red for unsatisfactory:満足できる結果ではない)

この業績と予算の統合(BPI)の実行手段として、行政管理予算局(OMB:Office of Management and Budget)が導入したのがPART(Program Assessment Rating Tool)であり、法律ではなく行政管理予算局(OMB)の通達で実施されている。

PARTは、各行政機関の個々のプログラムに対し評価を行うものであり、4つのセクションから構成され、各セクションごとに複数の質問が設定されている。この質問事項に回答する形で連邦政府の各省庁が自己評価を行い、大統領予算の編成権を持つOMBの審査を経て各プログラムの評価結果が点数化され、点数に応じて5段階で評価がなされることとなる。

PARTを構成する4つのセクションとウェイト

セクション	評価内容	ウェイト
プログラムの目的と設計 (Program Purpose & Design)	プログラムの目的とデザインは、明確かつ適切かを評価	20
戦略性 (Strategic Planning)	根拠のある業績指標・目標(長期、年次)を設定しているかなどを評価	10
プログラム管理 (Program Management)	プログラムのマネジメント(財政的な監視、プログラム改善を含む)を評価	20

プログラムの結果と アカウントビリティ (Program Result/Accountability)	「戦略的な計画」に設定した指標・目標に照らして、また他の評価結果を通して、プログラムの業績を評価	50
--	--	----

PART の評価

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

PART による評価結果は4半期ごとにインターネットを通じて公開されており (ExpectMore.gov-Easy-to-understand PART Assessments on the Web)、また、PART に基づく評価結果を活用して大統領予算案が作成されることから、予算と業績の統合が目に見える形で公表されるとともに、予算要求という行政の実務の場で業績評価が活用され、業績評価の質の改善と日業業務における浸透が飛躍的に進むこととなった。

ただし、PART の評価結果を予算額の増減に直接リンクさせているわけではなく(この点は OMB による各種の通達やマニュアルでも言及している)、一定の相関関係は見られるものの、リンクの度合いは各プログラムによって異なるのが実情である。

PART における運輸省プログラムの評価

具体的なプログラムがPARTでどのような位置づけがなされているかを見ていくこととするが、特に国土交通省に対して有意義な示唆を与えてくれるものと考えられる、「どのような判定基準となっているか」、「業績指標はどのような指標を採用しているか」に焦点を当てていくこととする。

連邦政府の行政機関で国土交通省に近い業務を担当しているものは、運輸省(DOT: Department of Transportation)と住宅都市開発省(HUD: Housing and Urban Development)があるが、住宅都市開発省は、公正居住法に基づく入居差別の撤廃やスラム開発など国土交通省と異なる施策が中心であり、また、モーゲージローンの保証など国土交通省と近い施策においても主要な目的が持ち家取得の促進に止まっているなど、調査の成果を得ることは難しいと考えられることから、DOT(運輸省)のプログラムを中心にみていくこととする。

2006年3月に公表された最新のPARTの結果を見ると、DOT(運輸省)は25プログラムが評価対象となっており、Effective(5) Moderately Effective(17) Adequate(2) Ineffective(1) Results not demonstration(0)という結果であった。これは、他の行政機関と比べてもかなりの好成績と言えるものであり、この結果を踏まえた大統領の経営課題(PMA)のスコアカードも予算と業績の統合(BPI)は、現在値がGreenで、進捗見込みも

Green である。

PART の対象とされたプログラムは次のとおりである。(PART は、2004 年度予算編成時から導入されたが、毎年各省庁の 1/5 のプログラムを新規の対象として選定することとされており、5 年目に当たる 2008 年度で全てのプログラムが対象となる。25 プログラムの公表時点は 2006 年度であり、DOT プログラムの 6 割に相当する。)

1. DOT によるパイプラインの安全 [Moderately Effective]
2. 連邦航空局による航空サービス [Adequately]
3. 連邦航空局による航空の安全 [Moderately Effective]
4. 連邦航空局の施設・設備プログラム [Adequately]
5. 飛行場に対する補助金 [Moderately Effective]
6. 連邦航空局の研究、技術開発 [Effective]

7. 連邦自動車安全局 - 活動状況とプログラム - [Moderately Effective]
8. 連邦自動車安全局の補助金プログラム [Moderately Effective]

9. 連邦公共輸送局 - 定型補助金プログラム - [Effective]
10. ニュースタート [Moderately Effective]

11. 危険物輸送の安全確保 [Moderately Effective]
12. 危険物輸送の安全確保 - 緊急準備補助金 - [Moderately Effective]

13. 連邦国土高速道路プログラム [Moderately Effective]
14. 高速道路緊急救済プログラム [Moderately Effective]
15. 高速道路整備 [Moderately Effective]
16. 連邦高速道路局調査研究 / ITS [Moderately Effective]

17. 海事局 - 商船大学 - [Moderately Effective]
18. 海事局 - 州立海事学校 - [Effective]
19. 海事セキュリティプログラム [Effective]

20. 高速道路交通安全局 - 活動状況と調査研究 - [Moderately Effective]
21. 高速道路交通安全局 - 補助金プログラム - [Moderately Effective]

22. 鉄道の研究開発 [Moderately Effective]
23. 鉄道の安全プログラム [Moderately Effective]

24. セントローレンス水路開発公社 - 運営と維持 - [Effective]

25. アムトラック(公営鉄道会社) [Ineffective]

ここでまず気付くことは、各プログラムが非常に大括りであり、かつ、部局別(縦割)のプログラムということである。これは、予算は組織単位に配分することが通常であることから、予算と業績の統合を強く意識した場合やむを得ない結果と考えられる。横断的なプログラム評価は、GPRA に基づいて自主的な取り組みがなされており、各省庁の「年次業績報告書」において報告されている。これは、国土交通省が横断的なアウトカム目標を設定し、「政策評価レビュー」で部局横断的な政策評価に取り組んでいることと同様である。

PART の判定基準

【PART の基本質問事項】

各セクションにおける質問は原則同じウェイトであり、例えばセクション4で質問が5つあるが、全体の中でのおおの 10% ずつのウェイトになる。

セクション1 プログラムの目的と設計 (20%、設問5)

- 1.1 プログラムの目的は明確か？
- 1.2 プログラムは重要又は必要な今日的課題に取り組んでいるか？
- 1.3 プログラムは他の連邦、州、地方政府、あるいは民間の取り組みと重複していないか？
- 1.4 プログラムの設計は、有効性や効率性を妨げる重大な欠陥を持っていないか？
- 1.5 プログラムは効果的に設定されており、資源が目的とする補助対象者に結びついているか、又はプログラムの目的のため直接使われているか？

セクション2 戦略性 (10%、設問8)

- 2.1 プログラムはアウトカムに焦点を置き、プログラムの目的を有意に反映している絞り込まれた業績指標があるか？
- 2.2 プログラムは、野心的な目標を持ち、長期目標の時期が設定されているか
- 2.3 プログラムは長期目標の達成に向けた進捗を示しうる絞り込まれた年ごとの業績指標を持っているか？
- 2.4 プログラムは年ごとの指標に対し、基準点と野心的な目標をもっているか？
- 2.5 全てのパートナー(補助対象者、契約者、共同出資者等)は年ごとの目標や長期的な目標に対し関与し、目標に向かって行動しているか？
- 2.6 定期的に第三者による広範で十分な評価がなされているか、あるいは重要な又は必要な課題について有効性と関連性を評価するため第三者による評価がなされているか？
- 2.7 予算要求は年ごとの、そして長期的な業績目標の達成のためになされているか
- 2.8 プログラムは、戦略的計画の欠陥を修正するために有意義な手続を踏んでいるか？

セクション3 プログラムの管理 (20%、設問7)

- 3.1 行政機関は、重要な関係者の情報も含め、タイムリーで信頼できる業績情報を収集し、プログラムのマネジメントと業績の改善に利用しているか？
- 3.2 連邦マネージャーとプログラムパートナーは費用、スケジュール、業績結果について説明責任を果たしているか？
- 3.3 予算は適切な手続がなされ予定された目的に使われているか？
- 3.4 プログラムは執行において、効率性と費用対効果を測定し、目標達成のための手続が取られているか？(競争入札、コスト比較、IT 活用、適切なインセ

ンティブ)

- 3.5 プログラムは関係するプログラムと効果的に連携し、実行されているか
- 3.6 プログラムは予算マネジメントが実行されているか
- 3.7 プログラムはマネジメントの欠陥に取り組むために有意義な手続を持っているか？

セクション4 プログラムの結果とアカウントビリティー (50%、設問5)

- 4.1 プログラムは長期目標達成のために十分な進捗を示しているか？
- 4.2 プログラムは年ごとのパフォーマンス目標を達成しているか？
- 4.3 プログラムは、年ごとの目標達成のため効率性と費用対効果の改善が示されているか？
- 4.4 プログラムのパフォーマンスは、類似の目標を持つ政府、民間における別のプログラムと容易に比較できるか？
- 4.5 広範囲で質の高い第三者評価はプログラムが効果的であり、目標達成に向けて有効であることを示しているか？

既に記述したように、各プログラムは4つのセクションと、各セクションごとに設けられた質問に対する回答を踏まえてスコアをつけていくものであり、その質問事項を見ると、セクション1はプログラムの質に関する設問で、予算査定に近い観点である。セクション3は予算執行管理に関する設問であり、これらの設問は予算担当部局の視点が強く、政策評価担当部局としては、セクション2とセクション4の質問(=判定基準)が参考になるものと考え

る。特に、セクション4の質問は長期のアウトカム目標、毎年アウトカム目標、効率性指標の設定を求めており、予算と業績の統合にあたって参考になる。国土交通省は中期(およそ5年間)のアウトカム目標と業績指標を設定しているが、毎年アウトカム目標までは設定していない。国土交通省の事業は長期にわたる場合も多く、単年度ごとのインプットが直ちにアウトプットに結びつくものではないという特性も踏まえてこのような制度設計がなされているものである。国土交通省においては、毎年アウトカム目標の設定に代わって、毎年政策チェックアップを行うとともに、昨年からアウトカム目標の進捗に関する評価を行っているところであり、この進捗に関する評価を充実させていくことが求められるものである。効率性の指標については、予算プログラムの効率的な執行という点で必要な視点であるが、政策評価の直接の対象とすることについては、今後検討が必要であろう。

セクション2の質問については、特に「絞り込まれた指標」という点が注目される。一つの予算プログラムは単一の効果をもたらすのみではなく、数多くの効果を持ちうるものであり、実際に国土交通省のプログラムを見ても、安全、活力、環境(これも地球温暖化防止とリサイクル推進の両方の効果をもたらすものもある)などに関連した複数の効果をもたらすプログラムが数多く存在する。米国の場合、これをさらに大括りにしていることから、絞り込んだ指標、言い換えるとプログラムが最重要視する目標を何におくかということが議論になる。その際に、各プログラムのアウトカム目標を一つだけ設けるのではなく、最重要

アウトカム目標の他、安全、活力、環境などの各分野におけるアウトカム目標の設定も行うことも検討する必要がある。

【PART の評価】

政策評価に関する調査として、米国の政策評価関係者に実施したインタビューの中で、PART の評価に関する概要を記載する。

・「GPRA はブッシュ政権下で徐々に機能し始めていると考えている。その要となっているのが PBI 及びその実施ツールである PART の導入である。PART によって、個々のプログラムの目的、費用、有効性が明らかになっていることが大きい。クリントン時代には、このような業績評価をマネジメントに活用するためのツールがなかった。」

(米国行政学会・政府パフォーマンス改善センター所属有識者、住宅都市開発省 CFO(Chief Financial Officer)、国防総省の国防予算経理局の課長を歴任)

・「クリントン政権では、省庁が目指す最終的な成果が重視されたが、ブッシュ政権になって、目の前のプログラムの成果、コントロールできる成果がより重視されるようになった。」(連邦運輸省(DOT) 予算・施策評価局 サラ・ホースマン氏)

・「PART の導入によって、ようやく GPRA が想定するシステムティックな意志決定の仕組みが運用されようとしている。」(シンクタンク IBM コンサルティング政府ビジネスセンター 上級研究員【元行政管理予算局(OMB)の GPRA 担当者】)

・「クリントン政権の改革は、副大統領にその指揮を任せると共に、ゴア副大統領も改革のフィロソフィーを示すが、その実施は現場に任せるという分権的なアプローチであった。一方、ブッシュ大統領は、BPI(業績と予算の統合)を PMA(大統領の経営課題)に位置づけて実施するトップダウンのアプローチである。」(ガバメント・エグゼクティブ誌社長 ティモシー・クラーク氏)

・「PART のスコアで"Top"、"Best"を獲得したプログラムについては、予算執行、人員定数等においてフレキシビリティを与えることを目下、検討している。PART においては、個々のプログラムではスコアと予算額が直接にリンクしていないケースもあるが、全体的に見ると、スコアと予算額には相関関係がある」(行政管理予算局(OMB) マネジメント担当副局長付顧問(大統領の経営課題「業績と予算の統合」担当) ロバート・シー氏)

・「これまでの GPRA の運用においては、指標が多すぎたことが課題となっていた。それを PART の導入により、各プログラムにおいて重要な指標を3～5に厳選した。その結果、監督者としてもどの指標に着目すればよいのかが明確になったため、マネージャーに対しても裁量権を与えやすくなった。」(シンクタンク パフォーマンス・インスティテュート 代表・創設者 カール・ディマイオ氏)

PART における運輸省(DOT)の設定指標

運輸省(DOT)はGPRAに基づいて多くの指標設定を行っているが、PARTにおいてはどのような指標選択を行っているかを見ていくこととする。特に、国土交通省の指標と関連する指標を設定している「連邦航空局による航空サービス」、「連邦公共輸送局」、「高速道路整備」の3つのプログラムに焦点をあてることとする。

連邦航空局 による航空サービス(Adequately)

【戦略性 88 / 100】

【プログラムの結果及びアカウンタビリティ 40 / 100】

評価サマリー

- ・業績とコストの両方で改善が続いている
- ・このプログラムは効率性の指標と目標が欠けている
- ・マネジメントで挑戦すべき点は把握しているが、その解決は遅すぎる

(長期 / 毎年)アウトカム指標:最も深刻な運航上のミス(ニアミス)の数

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
目標:	-	568	642	629	637	4.27	4.18	4.0	3.68
実績:	674	662	680	637	680				

2006年度以降100万飛行回数当たりの率

(長期 / 毎年)アウトカム指標:最も危険の高い滑走路への進入数(潜在的な衝突可能性)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
目標:	-	53	44	40	36	0.551	0.53	0.509	0.472
実績:	53	37	32	28	29				

2006年度以降運航100万回当たりの率

(長期 / 毎年)アウトカム指標:定刻に到着した割合(15分以内の遅延を含む)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
目標:	-	77.2	78.2	82.1	87.4	87.4	87.4	87.4	87.4
実績:	76.2	82.23	82.3	79.08	88.44				

運用改善計画を有する35空港を対象、2002,2003年は大規模ハブ空港の32空港

(長期 / 毎年)アウトカム指標:空港着陸の効率性(予定された着陸の達成率)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
目標:	-	95.25	95.49	95.67	97.76	95.85	95.93	96
実績:		95.06	96.2	95.49	95.03			

運用改善計画を有する35空港を対象

(長期 / 毎年)アウトカム指標:空港の日平均着陸能力

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
目標:	46,600	46,600	49,120	51,332				
実績:	50,456	50,846	50,828	51,587				

運用改善計画を有する35空港を対象、2002年は32の大規模ハブ空港、2003年はホノルル空港を除く。

(長期 / 毎年)アウトカム指標:空港の日平均能力

	2005	2006	2007	2008	2009
目標:	99,892	101,191	101,595	104,338	104,338
実績:	101,463				

運用改善計画を有する35空港を対象

2009年までに対象35空港で104,338回の日平均離発着能力を達成する

< 国土交通省のアウトカム指標 >

<p>アウトカム目標 65 国内航空需要の増大に応じた輸送サービスの提供量を確保する</p> <p>67 国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する</p> <p>68 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</p>	<p>業績指標 77 国内航空サービスレベル 初期値 1294 億座席[※]□(H14) 実績値 1293 (H16) 目標値 1500 (H19)</p> <p>79 国際航空サービスレベル(旅客) 初期値 3435 億座席[※]□(H14) 実績値 3510 (H16) 目標値 4800 (H19)</p> <p>80 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合 初期値 51% (H14) 実績値 51% (H16) 目標値 100% (H19)</p>
--	---

連邦公共輸送局 - 定型補助金プログラム - (Effective)

【戦略性 100 / 100】

【プログラムの結果及びアカウンタビリティ 84 / 100】

評価サマリー

・この定型補助金プログラムは効果的に運用されており、地域公共輸送サービスの改善に貢献している。

(長期)アウトカム目標:公共交通機関の利用者数

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
目標:	baseline	2.0%	2.0%	1.0%	1.0%
実績:	0.2%	0.7%	0.7%	1.4%	

150 の主要交通機関における、乗客数の増加率

(長期)アウトカム目標:アクセシビリティ(バリアフリー)

ADA 基準に沿ったバス車両の増加(リフト又はタラップを備え付けているか、低床車両)

	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
目標:	baseline	83%	86%	89%	92%	95%	97%
実績:	63%	85%	90%	93%	95%	97%	

ADA (米国障害者法 Americans with Disabilities Act)

(長期)アウトカム目標:アクセシビリティ(バリアフリー)

ADA 基準に沿った主要駅の増加

	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
目標:	baseline	58%	68%	79%	82%	84%	86%
実績:	19%	67%	77%	82%	82%	91%	

690 の主要駅を対象

(毎年の)アウトカム目標:整備状況

バス車両の安定化と整備状況の改善(5段階評価:5が最高)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
目標: baseline		3.20	3.25	3.20	3.24	3.24
実績:	3.13	3.09	3.12	3.08	3.30	

(毎年の)アウトカム目標:整備状況

鉄道車両の安定化と整備状況の改善(5段階評価:5が最高)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
目標: baseline		3.24	3.29	3.50	3.55	3.55
実績:	3.14	3.44	3.48	3.48	3.55	

効率性指標:補助金の執行

完全な申請が提出された後60日以内に執行された交通補助金

	2000	2001	2002	2003	2004
目標: baseline		60%	80%	80%	80%
実績:	51%	67%	83%	91%	91%

<国土交通省のアウトカム指標>

アウトカム目標

業績指標(数値は省略)

- 4 移動空間をバリアフリー化する
- 4 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及福祉タクシーの導入数
- 5 バリアフリー化された鉄道車両、旅客船、航空機の割合

15. 高速道路整備(Moderately Effective)

【戦略性 88 / 100】

【プログラムの結果及びアカウンタビリティ 60 / 100】

評価サマリー

- ・このプログラムは高速道路の安全性とモビリティの確保に成功している。
- ・このプログラムは効率性と費用対効果を示す十分な指標がない
- ・このプログラムは、州政府のコスト、スケジュール、業績結果に対するアカウンタビリティが足りない。

(長期)アウトカム指標:高速道路における1億台・マイル当たりの死者数

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
目標:	1.50	1.40	1.40	1.38	1.38	1.38	1.38
実績:	1.51	1.51	1.48	1.46	1.43		

(長期)アウトカム指標:舗装状態の基準で'good'に位置づけられる高速道路

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
目標:	-	-	-	53.0	54.0	55.5	57.0
実績:	49.3	50.0	52.0	51.8			

(長期)アウトカム指標:混雑状態にあった旅程時間の割合

(高速道路と都市部における主要幹線道路が対象)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
目標:	30.0	30.9	31.6	32.3	33.0	33.7	34.3
実績:	30.6	30.7	31.0	32.1			

混雑は今後増加すると予想されるものであり、目標は毎年0.7%の増加にとどめること

効率性指標:環境影響評価の標準完了期間(月)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
目標:	95	95	95	95	95	95
実績:	85	95	88	84		

アウトカム指標:排出規制不適合地域の数(12ヶ月推移平均)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
目標:	6	6	6	6	6	6	6
実績:	6	6	6	6	6		

アウトカム指標:連邦が支出した高速道路建設により影響を受けた湿地に対する代替地での復元割合

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
目標:	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
実績:	2.1	2.7	2.7	2.1	2.4		

アウトプット指標:交通能力(簡易インデックス調査)

	2003	2004	2005	2006	2007
目標:	-	-	71	72	73
実績:	59	67	65		

<国土交通省のアウトカム指標>

アウトカム目標	業績指標(数値は省略)
36 道路交通事故を抑止する	41 道路交通事故における死傷事故率 42 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故率の抑止率 43 事故危険箇所対策実施箇所の死亡事故 (正面衝突)
42 道路構造物を適切に維持管理する	52 道路構造物保全率(舗装、橋梁)
49 失われた湿地・干潟を再生する	65 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合
79 都市内の交通渋滞を緩和する	93 交通渋滞による損失時間 94ETC 利用率 95 路上工事時間の縮減率

運輸省の3つのプログラムにおける指標と国土交通省の指標を比較してみると、

・「連邦航空局による航空サービス」においては、国土交通省には航空管制に関する指標がない。また、米国の方が空港整備に直接結びつく指標が設定されているが、政策目標の違いもあり、どちらが適切とは言い難い。

・「連邦公共輸送局 - 定型補助金プログラム - 」においては、国土交通省はバリアフリーの指標は充実しているが、公共交通サービスの改善を示す指標や公共交通の安全性に重点をおいた指標はない。

・「高速道路整備」においては、国土交通省の指標は、アウトカムの指標とアウトプットの指標が混在している印象を与える

などの違いが指摘できるが、類似の指標も設定されており、効率性指標を除けばある程度 PART に対応できるレベルにあるのではないかと推測される。

各省庁のアカウントビリティの充実を図るためには多くのアウトカム目標と業績指標が必要になることもあり、絞り込まれた指標を設定することは課題も多いものと考えられるが、予算と業績の統合(行政評価のマネジメントへの活用)を考えた場合には、数多くの指標設定は指標ごとのプライオリティをつけることが困難という理由から、却って分かりづらいものになる可能性がある。

プログラムをどのような単位で設定するかはそれぞれの国における制度設計の裁量によるものであることから、検討すべきはプログラムを所管する部局単位で、最重要の目標設定をしっかりと行うことであろう。今回、比較してみた3プログラムは指標が比較可能であったが、国土交通省の予算事業を考えた場合、必ずしも事業にふさわしい指標設定がなされていないものもあることに留意する必要がある。

現在の国土交通省の政策評価体系は全省的な視点で整理していることから、必ずしも各部局ごとの政策評価体系は整ってはおらず、部局単位でしっかりと政策評価の体系を作り上げていくことが今後の課題である。

そうして、全省的、部局横断的な視点での政策評価体系と各部局ごとの政策評価体系の両方を整備していくことが、政策評価制度の目的である、「アカウントビリティの充実」と「マネジメントへの活用」ということが実現できるものと考えられる。

【DOT の政策評価の体系】

DOTの政策分野では、End Resultsを明確にして共有することは比較的容易であったのも事実である。現在の戦略計画の柱は以下の5つである。

SAFETY, MOBILITY, GLOBAL CONNECTIVITY, ENVIRONMENTAL STEWARDSHIP, SECURITY。

(安全、移動性、国際接続、環境保全、保安)

DOT全体の戦略計画の他、各局の戦略計画がある。PARTも一義的には、局の戦略計画に結びついている(2層構造、2-tier system)。各局の計画の一部を省全体の計画にピックアップしている。そのため、省全体としては、分野によっては「予算規模が大きいにも関わらず、指標が設定されていない戦略目標」が存在している。体系を構築する際には、上位目標から位へ、また、下位から上位への流れが重要となる。

(連邦運輸省(DOT) 予算・施策評価局 サラ・ホースマン氏)

コラム トップのリーダーシップ

(政策評価官室)

行政評価の導入が成功するポイントとして、トップダウンによる導入と運営ということがしばしば指摘されている。これは、行政評価の手法が欧米諸国における民間の経営手法の考え方を導入したことに由来するものであり、欧米諸国の経営手法が基本的にはトップマネジメント指向であることによるものと考えられる。

PART を導入したブッシュ政権における成功のポイントもトップダウンによるものとの指摘が多くなされており、米国でのインタビューを基にその成功の鍵を見ていくこととする。

トップマネジメント

ブッシュ大統領のトップダウンで大統領の経営課題(PMA)の導入が決まり、また、閣議で大統領自らコミットすることによって PMA 及び PART が連邦政府内で浸透している。

PMA は、大統領のイニシアティブとして、トップダウンで導入されたものである。運用も同じトップダウンで機能している。【行政管理予算局(OMB)マネジメント担当副局長付顧問(大統領の経営課題「業績と予算の統合」担当) ロバート・シー氏】

PMA の進捗について、大統領自らが閣僚会議で報告を求め、進捗を促している点もブッシュ政権の特徴である。【行政経営コンサルタント ジョン・サーマー氏[元カリフォルニア州サニーベール市長]】

大統領の経営課題(PMA)スコアを基にブッシュは閣僚に対して、“Why”、“How”と問を投げかけて、改善を促している。ブッシュには、Business Management の考え方がある。【シンクタンクIBMコンサルティング政府ビジネスセンター 上級研究員 元行政管理予算局(OMB)の GPRA 担当者】

トップの資質による影響

インタビューの中で、興味深い話としてブッシュ大統領の経歴に基づく資質を評価している声が数多くあったので、紹介してみたい。

ブッシュ大統領は、MBA を持つ初めての大統領である。また、ブッシュは経済界の出身であり、“Business Perspective(経営的見方)”を持っている。したがって、ブッシュ大統領は、マネジメントにおいて数字を好む。

【フェデラルタイムズ社 上級記者 ティム・カウフマン氏】

ブッシュは MBA ホルダーである。また、「Texas Performance Review」を実践した。その経験があって、今のようなスタイルを取り入れたのかもしれない。

【行政経営コンサルタント ジョン・サーマー氏[元カリフォルニア州サニーベール市長]】

明確でシンプルな判断基準

トップマネジメントのツールとして行政評価を導入する場合に、複雑な判断基準は、組織が何に重点を置いて仕事を進めていけばよいか明確にならないため有効なマネジメントのツールとはなりづらいようである。

各プログラムは、多くの視点で評価を行うことが可能であり、実際にボトムアップで評価を行う場合には、多面的な評価がなされることが多く見受けられ、それがGPRAにおける数多くの指標の設定として現れているものと考えられる。

多面的な評価は、どの評価を重視すればよいか明確にならないことから、各プログラムの成果が明確にならないばかりでなく、各プログラム担当者は複数のプログラムの評価結果に対して責任をもつことで負担が重くなるという点も指摘される。

ブッシュ政権以降、PMA が発表されて、5つのマネジメント改革の方針が明確な内容で示された。また、その改革の進捗を測るスコア・カードが導入されて、四半期ごとに公表されるため、更にはスコアの状況は閣議において大統領自らが取り上げるため、各省は改革に向けた競争に励むこととなった。

ブッシュ政権では取組むべき内容、方針の“Criteria(基準)”を明確にしたことで、業績情報の質の向上とその活用方法を明らかにしている。

【行政経営コンサルタント ジョン・サーマー氏[元カリフォルニア州サニーベール市長]】

ブッシュ政権では、単に評価を実施するのではなく、その結果を踏まえて、良い/悪いという判断の基準を明確にした。また、そのシステムがシンプルで、かつ使いやすいという点も特徴である。【シンクタンクIBMコンサルティング政府ビジネスセンター 上級研究員 元行政管理予算局(OMB)のGPRA 担当者】

トップマネジメントにおける職員のメリット

トップマネジメントは、上からの指示を強制的に押しつけられるというマイナスのイメージを与えることもあるが、方針が明確なため、慣れてくるとかえって仕事がやりやすいという声もある。職員自体に対する評価もシンプルであり、評価基準以外は自由度が高まるということが理由のようである。

監督者にとっては、個々の活動にまであれこれ言う必要はなく、アウトカムの状況を見ていれば良くなり、アウトカムの達成に至る「How」の部分は、マネージャーの裁量に任せても良くなった。行政では、アウトカム・マネジメントは、当初の段階では嫌がられることが多い。しかし、このようにマネージャーに対して自由度が与えられることもあり、一定の時間が経てば、新たなマネジメント手法に慣れて、むしろ積極的にそれを受入れる(好む)ようになる。

【行政経営コンサルタント ジョン・サーマー氏[元カリフォルニア州サニーベール市長]】

ボトムアップによる評価のポイント

トップマネジメントを中心に見てきたが、行政評価に限らずトップダウンとボトムアップの双方が機能してはじめて、全体の質が向上するものであり、ここでは、ボトムアップによる行政評価のポイントを指摘するコメントを紹介したい。

「アウトカム情報の活用」「評価結果の活用」は、日本に限らず、米国を含めて世界中での大きな課題である。業績評価の課題は、それがアカウンタビリティのために位置付けられていることで、本来活用すべきプログラムのマネージャー改善のためのツールとして位置付けられていないことである。ボトム・アップで重要なことは、より具体的には次の4点である。

データ収集を「タイムリー」かつ「頻繁」にすること

収集する指標は、「全国」のように全体的なもののみならず、場所、対象などでブレイク・ダウンでき、比較可能なものを選定すること

パブリックに対してクリアにすること。その前提として定期的に要素を区分してデータを収集すること

パブリックの側も、明確で特定可能な質問を問いかけることである。質問の対象は、結果と目標、理由(特に目標未達の場合など)である。

テキサス州においては、議会が四半期毎に、目標に対して+ - 5%以上のものを対象として、行政府に報告を要求している。この考え方が参考になる。

【シンクタンク アーバン・インスティテュート 行政マネジメント・プログラム局長
ハリー・ハトレー氏】

PART については評価する声が多いものの、一方で改善を求める指摘や批判的な指摘もある。

ここでは、こうした指摘をまとめ、PART が抱える課題を把握することとする。

PART 活用のあり方

PART は業績情報を予算に活用するツールとして評価が高いが、業績情報だけではなく他の情報も活用していることから、業績情報に基づいた予算編成がどの程度まで実現されているかについて批判的な見解がある。

PARTのなかの ~ は、成果に関する情報ではない。大切なのは成果部分()である。それ以外の部分(プロセス)をスコアに含んでいる PART は、適切とはいえない。つまり成果以外の部分を反映して、スコアが決定されている。また、「質問形式」は良い方法ではないと考える。意思決定に使える情報が十分に得られるのか。

連邦政府において行政府が業績情報を活用する PBB (performance-based budgeting) の水準は、まだ低いというべきであろう。業績情報(アウトカム指標)そのものの未熟さも大きい上に、その使用方法も問題である。OMB は本当にアウトカム情報を予算編成に活用しているのか、不明確である。この点に関し、GAO は行政府にもっと厳しく問いかけるべきである。【シンクタンク アーバン・インスティテュート 行政マネジメント・プログラム局長 ハリー・ハトレー氏】

業績指標のあり方

業績指標を活用することについては、コンセンサスがなされてきているが、業績指標としてアウトカム指標を過度に重要視することに対する批判的な見解を紹介する。

PART のプロセスは Good で、機能しはじめている。しかし問題がない訳ではない。まず、どの段階の指標で評価するのかという問題がある。OMB は明確にアウトカムに焦点を当てているが、業務によってはアウトカムを評価に用いることは、(大きすぎるとの観点から)必ずしも望ましくない場合がある。そのような場合、むしろより低位のアウトカムやアウトプットを用いる方が適切である。

また、組織によっては、例えば、法執行などは業績評価そのものも難しい分野である(司法省、内務省、FBI など)。【米国会計検査院:GAO (General Accounting Office) 戦略計画担当局長 バーニス・ステインハート氏】

PART そのものに対する批判

PART のあり方そのものに対する批判も存在している。

成果主義については賛同するものの、指標を用いた「予算と業績の統合」が過度に進

むことに対する懸念について政府監視 NPO のコメントを紹介する。

GPRA によって、政府がアウトカム指向になることに期待していた。国民にとっての成果を実現するため、つまり公共の利益のために予算配分されることは素晴らしい。

しかし、PART では、アウトカムを過剰に重視している。フェアではない。全てがアウトカムで測定しうるのではなく、アウトプットの方が適切な場合もある(ホームレス対策など)。アウトカムが実現しないからプログラムの予算をカットすることは適切ではない。省によって事情は異なる。また、アウトカムが長期に発現するものもある。

GPRA と PART による BPI のプロセス(Plan - Action - Budget)によって予算をマネジメントしようと試みているが、単純な業績(データ)では予算は決まらない。予算決定に伴う政治プロセスが無視され、単純化されている。政治では、データではなく、理念やイデオロギーが重視される。しかも、OMB の担当者はスペシャリストというよりもジェネラリストである。また、業績の名の下に主観的な得点がつけられている。

「ブロック・グラント(使途について裁量を認める定額補助金)」のように、州や地方政府にて実施されるものは、その成果を連邦政府にて測定することが困難である。政府直轄であればまだ分かるが、州によって実情が異なるにも関わらず、単一の業績指標で判断している。プログラム実施は分権だが、業績評価は中央で、という仕組みには無理があり、その意味で、PART における質問事項は、厳格すぎる。「公共の利益」の考え方についても、例えば「コミュニティの強化」などの法的な目的のあるプログラムに対して、PART は短期的に成果を把握しようとしている点で、軋轢がある。

PART は、仕組みは複雑だが、判断はシンプルすぎる。例えば、目標を達成していないプログラムに対して、PART では予算が不要との議論になってしまうが、そうではなく、マネジメントが悪かったのでマネジメント方法を変えるとの対応もあるはずである。目標を達成しない場合に、直ちに予算を検討するのではなく、議会のヒアリング、専門家による協議、様々なデータによる検証などを行う必要がある。

【NGO法人 OMBウォッチ 規制政策担当部長 ロバート・シャル氏】

おわりに

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、平成 14 年度に施行された「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づいて全省的な取組が行われているところですが、国土交通省は、そうした動きに先駆けて、行政のマネジメント改革の一環として政策評価に取り組んできたところです。すなわち、国土交通省に統合される前の旧 4 省庁時代より、政策評価に関し、欧米先進諸国の動向も含めた調査研究を行うとともに、公共事業については、平成 10 年度に最初の評価を実施しました。また、国土交通省は、平成 13 年 1 月に誕生するにあたり、行政マネジメント改革の第一の柱として統合のメリットを活かし、国民が求める成果を効率的、スピーディーに実現するために、組織の壁を乗り越えて施策の融合・連携を推進することを掲げましたが、政策評価は、それを実現するもっとも重要なツールの 1 つとしてスタートしました。

まず、平成 13 年 1 月 1 日に国土交通省が発足すると、国土交通省の政策目標として、「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」の 4 分野における 27 の目標を設定し、これに関係する 113 の業績指標を選定し、これによって業績測定を行うこととしました。また、事前評価である政策アセスメントについても、平成 13 年度に初めて実施し、定量的分析が難しいものについても、まず、「論理的分析」(ロジカル・フレームワーク)を行うことにより政策の必要性・有効性・効率性を明確にすることを重視しました。

また、平成 15 年 10 月には、これまで政府が個別に作成していた 9 つの公共事業の中期計画を 1 本化した「社会資本整備重点計画」が作成されたことに伴い、政策評価基本計画の一部を改訂しました。これにより、重点計画に位置付けられている目標・指標についても、毎年事後評価(政策チェックアップ)を行うこととなりました。これは、社会資本整備について事業量ではなく、成果主義に基づく目標を掲げ、また計画の推進状況を毎年チェックアップすることによって、事業の効率的・効果的实施を図っていく仕組みができたという点で、社会資本整備の大半を担う国土交通省として、大変大きな意味を持つものです。

平成 17 年の 12 月には「総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律」、平成 18 年 6 月には「住生活基本法」が施行されました。いずれの法律においても全国計画の策定に当たって政策レビューが法定化されることとなりました。

政策評価による行政マネジメント改革の動きは、各部局単位でも活発に展開されるようになってきており、官庁営繕部、総合政策局、道路局、港湾局、気象庁等実施されてきております。この動きが本省全体へ、さらには地方支分部局や関係地方公共団体にまで広がっていくことが期待されます。

国土交通省としては、これからも国民の皆様などからご意見をいただくことで、政策評価の質の向上を図るとともに、組織全体に政策評価の推進とそれに通じたマネジメント改革を浸透させ、国民生活の向上が実感できる行政を目指してまいりたいと考えております。

第 部:政策評価結果の概要

第 部：政策評価結果の概要

1. 政策チェックアップ

1) 平成17年度政策チェックアップ結果概要・・・・・・・・・・・・・・・・ 86

2) 政策チェックアップ指標・目標値の考え方・・・・・・・・・・・・ 158

1) 平成17年度政策チェックアップ結果概要

【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

【政策目標1 概評】

政策目標の「居住水準の向上」に向けて、政策の効果は確実に現れている。

業績指標¹は、5年に1度の住宅・土地統計調査であるため平成17年度実績は出ていないが、平成15年度実績値が52.3%であり、平成17年度目標値53%に対して概ね目標を達成している。

主な施策として、住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫の証券化支援業務等による優良な持家の取得を促進し、地域住宅交付金の活用や特定優良賃貸住宅制度や独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度等による優良な賃貸住宅の供給を促進してきたが関東圏では44.2%、また関東圏における借家に限っては29.3%と依然として低い値となっている。

平成17年度は目標年次であり、今後は第八期住宅建設五箇年計画の終了に伴い、住生活基本法に基づき策定する住生活基本計画(全国計画)において今年度内に新たに目標値を定め、引き続き優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する。

業績指標：¹ 誘導居住水準達成率・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：46.5%(H10年度) 目標値：53%(H17年度) 新たな目標：年度内に設定

主要施策： 「優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進」

平成15年度実績： 52.3%(H15年度) A - 2



このマークのある業績指標は主要な指標の実績としてグラフに掲載し、今後の取組を書いています。(水色の背景は今年度目標年次が来たものです。)

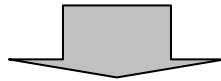
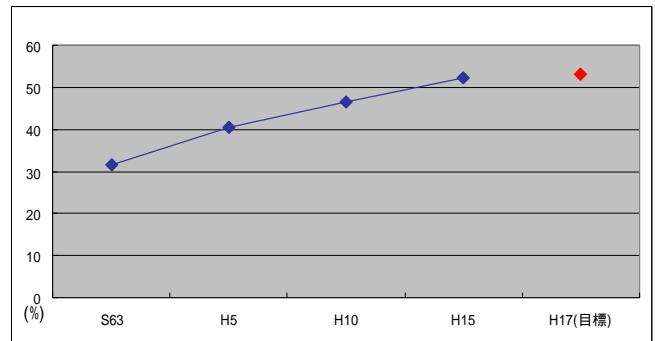
この記号は以下の2つの分類(AからC及び1から3)の組み合わせです。

- A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している(目標年次では、目標を達成している。)
- B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない(目標年次では、目標を達成していない。)
- C 判断できない(保留)
- 1 施策の改善等の方向性を提示
- 2 現在の施策を維持
- 3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。)

【業績測定結果の概要】

政策（1）業績指標： **1** 誘導居住水準達成率

- 業績指標については、5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度52.3%である。平成15年度にほぼ目標値に達した後も、優良な住宅を供給する等の施策を実施しており、順調に推移していると考えられる



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（1） 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する。

- 全国における誘導居住水準達成率は持家・借家含めて 52.3%（H15 年度実績）となっており、概ね目標を達成しているものの、関東圏では 44.2%、また関東圏における借家に限っては 29.3%と依然として低い値となっている。このため、第八期住宅建設五箇年計画の終了に伴い、住生活基本法に基づき平成 18 年秋ごろに策定する予定の住生活基本計画（全国計画）に基づいて、引き続き税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。

【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


【政策目標2 概評】

政策目標の「バリアフリー社会の実現」については、政策の効果は着実に現れているもの一方で業績指標が伸び悩んでいるものがある。

業績指標 **2-4** は、指標の実績値が3.4%と伸び悩んでいることから、成果があがっていないと判断したが平成11年以降の新築住宅（建替え含む）では16.3%あり今後も一層の向上が見込まれる。業績指標 **2-3** は、学校や病院など2,000㎡以上の建築物（特別特定建築物）について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、施策の効果が始まっている。業績指標 **3** は、昨年度から新たな設定した指標であり、実績値がでないため判断できない。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 住宅をバリアフリー化する。


業績指標： **2-4** 住宅のバリアフリー化の割合（全住宅ストックのうち、「手すりの設置」「広い廊下幅の確保」「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合） 

目 標： 初期値：2.7%（H10年度） 目標値：約1割（H19年度）

主要施策： 「補助によるバリアフリー化された住宅の供給」

平成17年度実績： 3.4%（H15） B - 1

政策（2） 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する。

業績指標： **2-3** 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（床面積2,000㎡以上の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） 

目 標： 初期値：約3割（H14年度） 目標値：約4割（H19年度）

主要施策： 「ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置」「官庁施設のバリアフリー化の整備」

平成17年度実績： 34%（H16） A - 1

業績指標： **3** 不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

目 標： 初期値：約12%（H15年度） 目標値：30%（H20年度）

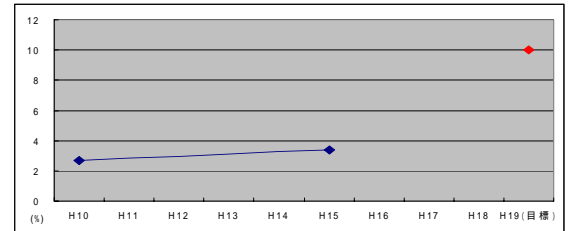
主要施策： 「ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置」「官庁施設のバリアフリー化の整備」

平成17年度実績： 約13%（H16） C - 1

【業績測定結果の概要】

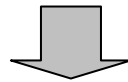
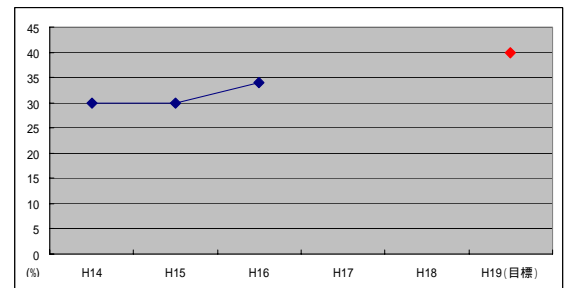
政策(2)業績指標：2-4 住宅のバリアフリー化の割合(全住宅ストックのうち、「手すりの設置」「広い廊下幅の確保」「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合)

- 平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。
- 但し、建築時期別にみると、平成2年以前は0.9%であるが、平成11年以降が16.3%と新築住宅(建替え含む)のバリアフリー化率は高まっている。



政策(2)業績指標：2-3 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(床面積 2,000㎡以上の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)

- 2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成15年度までは3割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成16年度には34%に達し(平成16年度実績：約3,000棟) 施策の効果が出始めている。
- 平成17年度においても、2,000㎡以上の特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策(1) 住宅をバリアフリー化する。

- 住宅ストックに対するバリアフリー化率は全体で3.4%と伸び悩んでいる。
- 引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給の支援をしていくとともに、地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金制度等により一層のバリアフリー化を推進していく。
- 今後は住生活基本法に基づき策定する住生活基本計画(全国計画)に基づき、さらに住宅のバリアフリー化を促進する。

平成18年度以降における新たな取組

- 都市・居住環境整備推進出資金の充当対象事業を拡充し、既設都市機構賃貸住宅のバリアフリー化等を促進する。

政策(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する。

- 業績指標2-3については、改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られる。業績指標3については、業績指標の改善が緩やかであるが、2,000㎡以上の特別特定建築物のフローは年間約3,000棟と非常に少なく、業績指標が毎年の経済状況等に大きく影響されることから、2年間の実績値では現在の施策に対して正当な評価はできない。
- 従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定(平成18年6月成立)を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。

【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

【政策目標 2 概評(続き)】

業績指標 2-1、2-2 は、概ね堅調に推移している。業績指標 4 は、進捗の遅い福祉タクシーについて、先進的な取り組みを行っている地域の共同配車センターの設立及び福祉車両の購入について、費用の一部補助を実施する。業績指標 5 は、旅客船のバリアフリー化について進捗が遅い。業績指標 4、5 は、目標年次であり、今年度中に新たな目標を設定することとしている。今後は、新たな法制度の制定を踏まえ、建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、歩行空間、旅客施設のバリアフリー化を推進する。

【政策の概要と業績指標・目標値】

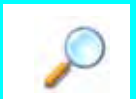
政策(3) 移動空間をバリアフリー化する。

業績指標： 2-1 2-2 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

目 標：	初期値：	目標値：
旅客施設の段差解消	39.4% (H14)	7割強 (H19)
視覚障害者誘導用ブロック	72.0% (H14)	8割強 (H19)
道路	17% (H14)	約5割 (H19)

主要施策： 「歩行空間のバリアフリー化の整備」「旅客施設のバリアフリー化の推進」
 平成 17 年度実績：旅客施設の段差解消：49.1% (H16) C - 1
 視覚障害者誘導用ブロック：80.3% (H16) A - 1
 道路：39% (H17) A - 1

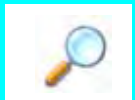
業績指標： 4 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数



目 標：	初期値：	目標値：	新たな目標：年度内に設定
低床バス	4.9% (H12)	30% (H17)	
ノンステップバス	2.2% (H12)	10% (H17)	
福祉タクシー	2,050台 (H12)	10,000台 (H17)	

主要施策： 「バス車両のバリアフリー化の推進」
 平成 17 年度実績：低床バス：22.6% (H16) C - 1 ノンステップバス：12.0% (H16) A - 1
 福祉タクシー：9,699台 (H17) B - 1

業績指標： 5 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合



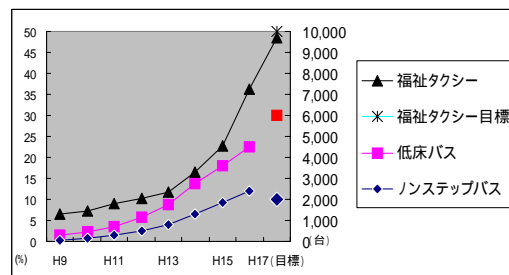
目 標：	初期値：	目標値：	新たな目標：年度内に設定
鉄軌道車両	10% (H12)	20% (H17)	
旅客船	0% (H12)	25% (H17)	
航空機	0.7% (H12)	35% (H17)	

主要施策： 「鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化の推進」
 平成 17 年度実績：鉄軌道車両：27.9% (H16) A - 1 旅客船：7.0% (H16) B - 1
 航空機：40.7% (H16) A - 1

【業績測定結果の概要】

政策（3）業績指標：④ 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数（低床バス車両・ノンステップバス車両）

- 平成 17 年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成 14 年度から平成 16 年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について 13.8%、18.0%、22.6%、ノンステップバスの導入割合について 6.5%、9.3%、12.0%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。

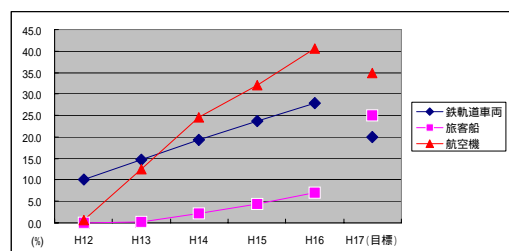


（福祉タクシー）

- 平成 17 年度末の実績値は 9,699 台であり、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。

政策（3）業績指標：⑤ バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

- 平成 17 年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成 14 年度から平成 16 年度までの実績値は鉄軌道車両の割合について 19.4%、23.7%、27.9%となっており、旅客船の割合については 2.1%、4.4%、7.0%、航空機の割合については 24.5%、32.1%、40.7%となっている。
- 鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。
- 航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきており、今後も航空機の代替が進むなかで、引き続き航空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 14 年度末時点での実績値は低い水準にとどまっている。また、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。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、旅客船事業者には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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（3） 移動空間をバリアフリー化する。

- 平成16年度実績値で既に目標値を上回っているノンステップバス、鉄軌道車両及び航空機については「A」と評価した。一方で、福祉タクシーについては、平成17年度の実績値が目標値に到達していないことから、「B」と評価した。また、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。
- 平成16年度実績値が未だ目標値に到達していない低床バスについては、目標達成に向けて平成16年度までの指標が順調に推移しているが、平成17年度実績は現在集計中であり、正確な判断を行うことが困難であることから、「C」と評価した。
- 従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定（平成 18 年 6 月成立）を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。
- なお、新たな目標値の設定については、バリアフリー新法に基づく基本方針の中で検討を行う。（平成 18 年度以降における新規の取組）
- 福祉輸送普及促進モデル事業の創設
福祉タクシー等の普及を促進するため、先進的な取組を行っている地域について、共同配車センターの設立及び福祉車両の購入について、費用の一部補助を実施する。

【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

【政策目標3 概評】

政策目標の「子育てしやすい社会の実現」に向けて、政策の効果は着実に現れている。

業績指標⁶は、平成17年度が目標年度であり、概ね目標を達成している。しかし、関東圏における借家に限っては17.8%と課題もあり、住生活基本法に基づく策定する住生活基本計画（全国計画）に基づき新たな目標値を設定する。業績指標⁷及び業績指標⁸は、目標に向け順調に進捗している。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する。

業績指標： ⁶ 3人以上世帯の誘導居住水準達成率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値 35.6 %（H10 年度） 目標値：43 %（H17 年度） 新たな目標：年度内に設定

主要施策： 「優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進」

平成17年度実績： 42.0%（H15 年度） A - 2

政策（2） 水辺における児童の自然体験を支援する。

業績指標： ⁷ 自然体験活動拠点数

目 標： 初期値：218 箇所（H12 年度） 目標値：420 箇所（H18 年度）

主要施策： 「環境学習・自然体験活動の推進」「自然体験を支援する水辺の整備」

平成17年度実績： 406 箇所（H17） A - 2

政策（3） 都市住民が身近に使える公園を確保する。

業績指標： ⁸ 歩いていける範囲の都市公園の整備率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：63 %（H14 年度） 目標値：66 %（H19 年度）

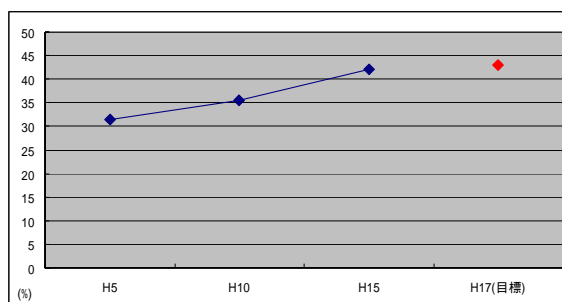
主要施策： 「住区基幹公園の整備」

平成17年度実績： 約65.5%（H17速報値） A - 2

【業績測定結果の概要】

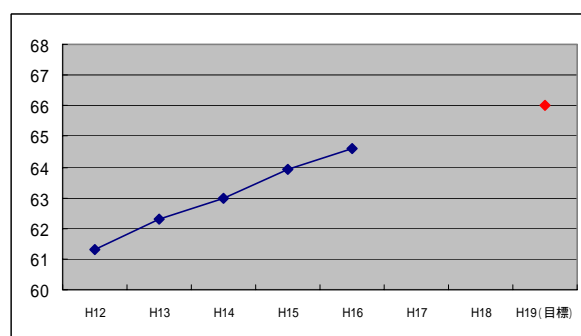
政策（1）業績指標：6 3人以上世帯の誘導居住水準達成率

- 5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度42.0%であり、概ね目標を達成している。



政策（3）業績指標：8 歩いていける範囲の都市公園の整備率

- 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成17年度末現在で65.5%となっており、順調に推移しているものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（1）良質なファミリー向け住宅の供給を促進する。

- 業績指標は3人以上世帯の誘導居住水準達成率であり、平成15年度にほぼ目標値に達した後も、優良な住宅を供給する等の施策を実施しており、順調に推移していると考えられる。
- 全国における3人以上世帯の誘導居住水準達成率は持家・借家含めて42.0%(H15年度実績)となっており、概ね目標を達成しているものの、関東圏では34.3%、また関東圏における借家に限っては17.8%と依然として低い値となっている。このため、第八期住宅建設五箇年計画の終了にともない、住生活基本法に基づく平成18年秋ごろに策定する予定の住生活基本計画(全国計画)に基づき、引き続き税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。

政策（3）都市住民が身近に使える公園を確保する。

- 既成市街地が多く、重点的な整備を必要としているにもかかわらず用地確保が困難なために整備が進んでいない地域において、地区公園等の住区基幹公園の整備を効率的かつ積極的に推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

【政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上】

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

【政策目標 4 概評】

政策目標の「住環境、都市生活の質の向上」に向けて、各業績指標は総体的に順調に推移している。業績指標 9 は、平成 17 年度が目標年度であり、大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する基本方針の目標年度が終了し、目標値を達成したことから指標を廃止する。業績指標 10 は、伸び率は小さいながら目標値の達成に向け進捗している。業績指標 11、12 は、指標は順調であるが特に人口 5 万人未満の市町村において遅れている状況であり、これらの地域を重点的に促進していく。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 職住近接の住宅市街地を形成する。

業績指標： 9 都心部における住宅供給戸数

目 標： 初期値：47.7 万戸（H12 年度） 目標値：100 万戸（H17 年度） 指標を廃止

主要施策： 「都市計画・建築規制」「居住環境整備事業」「公的主体を活用した住宅供給等」

平成 17 年度実績： 106.3 万戸 A - 3



政策（2） ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する。

業績指標： 10 1 人あたり都市公園等面積

目 標： 初期値：8.5 m²/人（H14 年度） 目標値：9.3 m²/人（H19 年度）

主要施策： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」

平成 17 年度実績： 9.1 m²/人（速報値） A - 2

政策（3） 下水道等の污水处理施設を普及させる。

業績指標： 11 污水处理人口普及率

目 標： 初期値：76 %（H14 年度） 目標値：86 %（H19 年度）

平成 17 年度実績： 79%（H16） A - 1

業績指標： 12 下水道処理人口普及率

目 標： 下水道処理人口普及率 初期値：65 %（H14 年度） 目標値：72 %（H19 年度）

主要施策： 「污水处理施設の整備」「下水道の整備」

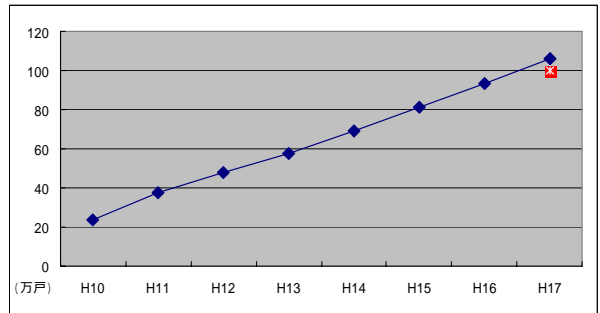
平成 17 年度実績： 68%（H16） A - 1



【業績測定結果の概要】

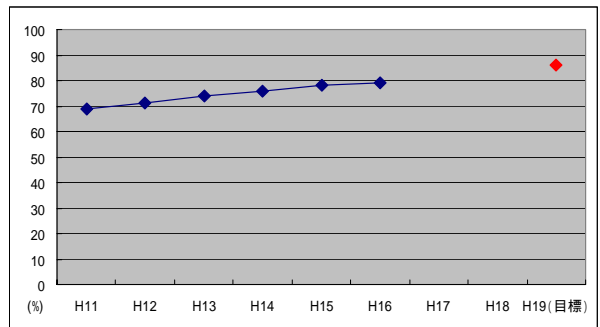
政策（１）業績指標： 9 都心部における住宅供給戸数

- ・ 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」）の達成状況については、過去 10 年間の累計が 106.3 万戸となり、目標を達成した。



政策（３）業績指標： 11 汚水処理人口普及率

- ・ 平成 16 年度の実績値は汚水処理人口普及率が 79%、下水道処理人口普及率が 68%であり、これらは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。
- ・ しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは 14 都道府県だけである。また、5 万人未満の中小市町村における汚水処理人口普及率は 60%にとどまっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１） 都心部における住宅供給戸数

- ・ 大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する基本方針の目標年度が終了すること及び都心部における住宅供給戸数が 106.3 万戸となり目標値を達成したことから、本業績指標を廃止する。

政策（３） 下水道等の汚水処理施設を普及させる。

- ・ 下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口 5 万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ 市町村合併に伴い、合併前は都道府県過疎代行制度を適用できた区域が同制度の対象から外れる場合が生じているため、平成 18 年度から、合併後においても同制度の対象とするよう同制度の要件を緩和することにより、一層の普及促進を図る。

【政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上】

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

【政策目標 4 概評（続き）】

業績指標 13 は順調であるもの目標の達成に向け人々が賑わう等の良好な水辺空間を創出する「かわまちづくりの推進」などを行っていく。業績指標 14 は平成 17 年度が目標年度であり、目標値を達成しない見込みであるが、今後は宅地の質の向上を図ることに重点化することとし、新たな目標と指標の設定を行っていく。業績指標 15 は、欧米都市に比べると大きく立ち遅れているため、「無電柱化推進計画」に基づき無電柱化を推進していく必要がある。業績指標 16 は、中心市街地活性化法及び都市計画法・建築基準法の改正法案を提出し、規制の見直し、補助制度の創設・拡充、税制特例措置といった各種施策を講じることにより、中心市街地の再生に向けた取り組みをより強化することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（4） 都市部における良好な水辺空間を形成する。

業績指標： 13 都市空間形成河川整備率

目 標： 初期値：32 %（H12 年度） 目標値：40 %（H18 年度）

主要施策： 「市街地における親水性のある河川整備」

平成 17 年度実績： 37 %（H17） A - 1

政策（5） 良好な宅地供給を促進する。

業績指標： 14 良好な環境を備えた宅地整備率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：35.3 %（H 12 年度） 目標値：46.0 %（H 17 年度） 新たな目標：緑被率に着目した指標に定義を変更し、新たに目標を設定、初期値：27.4%(H17 年度) 目標値：32%(H22 年度)

主要施策： 「都市再生機構による公的宅地供給」「住宅市街地基盤整備事業」

平成 17 年度実績： 40.3%（H16） B - 1

政策（6） 電線類を地中化する。

業績指標： 15 市街地の幹線道路の無電柱化率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：7 %（H14 年度） 目標値：15 %（H19 年度）

主要施策： 「電線類の地中化」

平成 17 年度実績： 約 11%（暫定値） A - 2

政策（7） 中心市街地を再生する。

業績指標： 16 中心市街地人口比率の減少率

目 標： 初期値：前年度比 1.1%減（H16 年度） 目標値：前年度比 0.5%減（H21 年度）

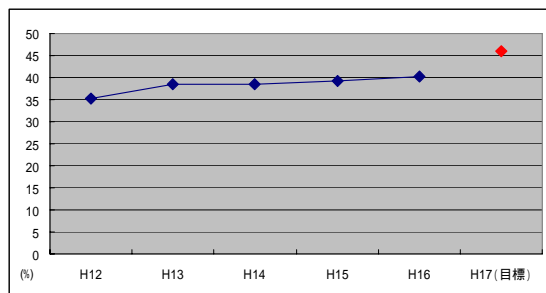
主要施策： 「都市の中心部への居住推進」

平成 17 年度実績：前年度比 1.1%減（H16 年度） C - 2

【業績測定結果の概要】

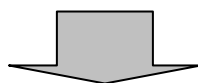
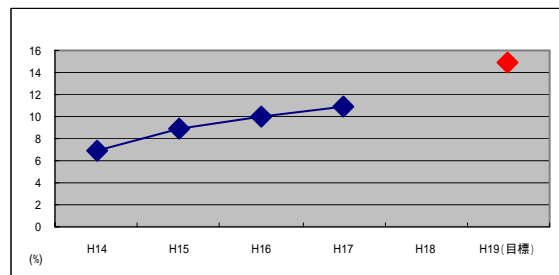
政策（3）業績指標：14 良好な環境を備えた宅地整備率

- ・平成 16 年度の実績値は 40.3%、平成 17 年度の実績値については集計中であるが、過去のトレンドから推計すると、目標値を未達成の見込みである。
- ・内訳を見ると、三大都市圏において指標値が低い傾向にあり、公共用地率 30%以上及び職住近接エリア内の条件を満たす宅地の割合が伸び悩んでいる。



政策（6）業績指標：15 市街地の幹線道路の無電柱化率

- ・平成 14 年度実績値 7%に対し、平成 17 年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は 11%（暫定値）であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・しかし、ロンドン・パリ・ボン（100%）など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況。
- ・市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率（約 21%）に対し、補助国道（約 6%）及び都道府県道（約 8%）における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組みが必要。また、幹線道路の無電柱化率 11%（暫定値）に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約 1%。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（5） 良好な宅地供給を促進する。

- ・実績値は目標値に達していない状態であり、とくに公共施設等の基盤整備は未だ十分でなく、引き続き、良好な環境を備えた宅地供給を着実に推進していくことが必要である。
- ・今後は、国民の居住に対するニーズの多様化・高度化を踏まえ、良好な宅地の条件のうち、基盤整備の状況については、その内容や質の面から良好な環境を捉えるために緑被率に着目し、公共用地率に代わる新たな条件として追加することとし、これらの観点から良好な宅地の整備が着実に進むよう、新規地区の重点採択や、地区計画の策定指導等に取り組みしていくこととしている。

政策（6） 電線類を地中化する。

- ・平成 16 年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。
- ・さらに、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・民間事業者による無電柱化施設整備への支援。
- ・物理的制約の大きい箇所における、沿道と調和した無電柱化手法の検討。

【政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成】

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

【政策目標5 概評】

政策目標の「アメニティ豊かな生活環境の形成」に向けて、各業績指標は順調に推移している。業績指標17は、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努めていく。業績指標18は、緑地環境整備総合支援事業の対象都市を拡大する等の措置を講じており、これらの活用を図りつつ、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路、河川・急傾斜地崩壊対策・港湾・空港周辺区域等の公共空間の緑化を行っていく必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 海岸における親水空間等を形成する。


業績指標： 17 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長

目 標： 初期値：約 6,700 km (H14 年度) → 目標値：約 6,800 km (H19 年度)

主要施策： 「観光振興に資する海岸事業」

平成 17 年度実績：約 6,790 km A - 2

政策(2) 公共空間における緑化等を推進する。

業績指標： 18 都市域における水と緑の公的空間確保量 

目 標： 初期値：12 m²/人 (H14 年度) 目標値：13 m²/人 (12 m²/人を約 1 割増)
(H19 年度)

主要施策： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」「古都及び緑地保全事業の推進」

「道路緑化の推進」「河川における水際の緑化」

「急傾斜地における緑を活かした斜面对策」

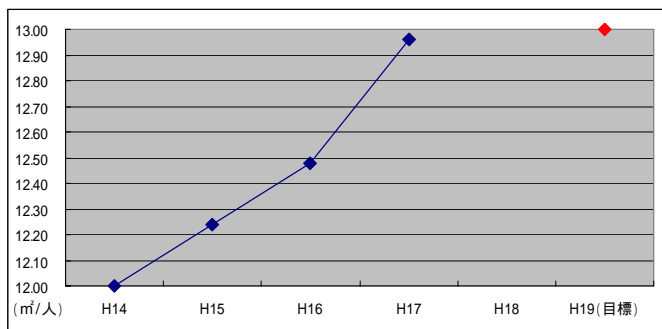
「港湾環境整備事業の推進」「空港周辺緑地整備事業の推進」

平成 17 年度実績：約 8%増 (速報値) A - 2

【業績測定結果の概要】

政策（2）業績指標：18 都市域における水と緑の公的空間確保量

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、H17 年度末現在で約 8%増加しており、順調に推移しているものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（2）公共空間における緑化等を推進する。

- アメニティ豊かな生活環境を形成するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。
- 都市公園事業においては、既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

【政策目標6 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

【政策目標6 概評】

政策目標の「良質で安定した水の確保」に向けて各業績指標は順調に推移している。業績指標 19、20、21は、いずれも順調であるが、特に21は、昨年度評価において総合水系環境整備事業を創設し、また、指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合するなど施策の改善方策を示したことが効を奏している。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 河川の正常な流量を確保する。

業績指標： 19 河川の流量不足解消指数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：54 % (H13 年度) 目標値：61 % (H18 年度)

主要施策： 「河川流量の確保のためのダム建設等」

平成 17 年度実績： 59% A - 2

政策(2) 水道水源域の水質を改善する。

業績指標： 20 水道水源域における下水道処理人口普及率

目 標： 初期値：48 % (H12 年度) 目標値：60 % (H18 年度)

主要施策： 「水道水源域における下水道の整備」

平成 17 年度実績： 56% (H16) A - 1

政策(3) 河川の水質を改善する。

業績指標： 21 河川における汚濁負荷削減率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：65 % (H14 年度) 目標値：78 % (H19 年度)

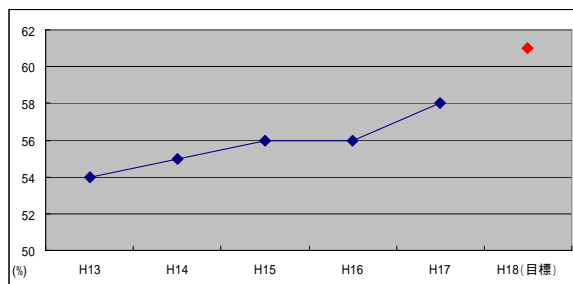
主要施策： 「浄化事業等の実施」「関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備」

平成 17 年度実績： 73% A - 2

【業績測定結果の概要】

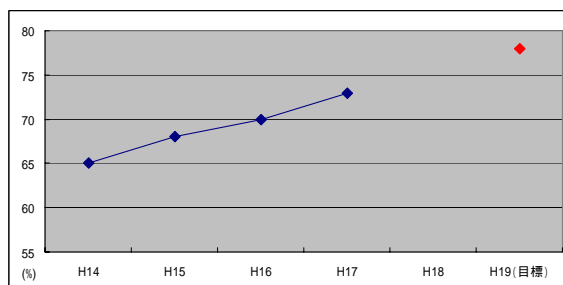
政策（1）業績指標：19 河川の流量不足解消指数

- 平成 17 年度の実績値は 58.3%であり、約 2%の伸び率ではあるものの、目標の達成に向け、指標値は推移している。
- 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。



政策（3）業績指標：21 河川における汚濁負荷削減率

- 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成 17 年度の実績値で 73%であり順調な指標の進捗を見せている。
- 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。



【課題の特定と今後の取組の方向性】

政策（1） 河川の正常な流量を確保する。

- 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。

政策（3） 河川の水質を改善する。

- 事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。

【政策目標7 水害等による被害の軽減】

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火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

【政策目標7 概評】

政策目標の「水害等による被害の軽減」は、各業績指標とも順調に推移している。しかしながら、昨年は、梅雨期の集中豪雨や台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生した。未だ災害に対する整備水準が低いことも要因の一つとしてあげられるが、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな災害の様相を呈するものであり、ハードの整備のみならず、ソフト面において減災への対応も行っていく。業績指標22、23、24、25は概ね順調に指標値が推移しているが、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化を行っていく。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

業績指標： 22 洪水による氾濫から守られる区域の割合・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：約 58% (57.8%) (H14 年度) 目標値：約 62% (61.7%) (H19 年度)

主要施策： 「洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調整施設、砂防施設の整備」

平成 17 年度実績： 約 60% (59.7%) A - 1

業績指標： 23 床上浸水を緊急に解消すべき戸数・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：約 9 万戸 (H14 年度) 目標値：約 6 万戸 (H19 年度)

主要施策： 「下水道による雨水対策施設の整備」

平成 17 年度実績： 約 6.6 万戸 (速報値) A - 1

業績指標： 24 流下能力不足橋梁数

目 標： 初期値：4,500 (H13 年度見込み) 目標値：3,500 (H18 年度)

平成 17 年度実績： 3,300 A - 2

業績指標： 25 下水道による都市浸水対策達成率

目 標： 初期値：51% (H14 年度) 目標値：54% (H19 年度)

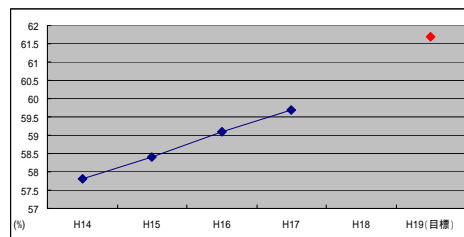
主要施策： 「洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備」「下水道による雨水対策施設の整備の推進」

平成 17 年度実績： 52%(H16) A - 1

【業績測定結果の概要】

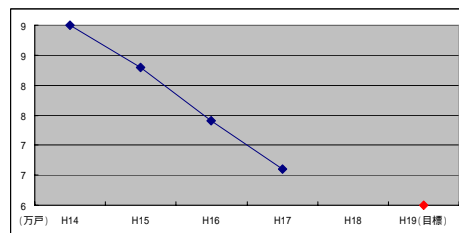
政策（1）業績指標：22 洪水による氾濫から守られる区域の割合

- ・ 指標については、目標の達成に向けて概ね順調に推移している。
- ・ 指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行う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多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。



政策（1）業績指標：23 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

- ・ 床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成 17 年度の実績値は約 6.6 万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に推移している。
- ・ 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、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（1）水害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

- ・ 平成 18 年度において、早期に洪水の氾濫からの防御を図るため、既存河川管理施設の運用最適化のための施設改良を行う事業及び土地利用状況等を考慮し効率的な整備を行う事業等新たな取組を行っていく。
- ・ 近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。
- ・ 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。
- ・ ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。
- ・ 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 4 月に特定都市河川浸水被害対策法に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、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を実施していく。また、特定都市河川の指定を推進する。
- ・ 近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実情に応じて複数市町村に跨った広域的な浸水対策や、都市型浸水被害の常襲地区等においては小規模な浸水対策を行えるようにするなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。

（18 年度以降における新規の取組）

- ・ 浸水危険性の高い市街地等の緊急整備の推進（総合内水対策緊急事業の創設等、下水道総合浸水対策緊急事業の創設）
 - ・ 土地利用・ソフト一体型水害・土砂災害対策の推進
 - ・ 既存河川管理施設の運用最適化のための施設改良
 - ・ 利水容量の治水容量への緊急活用
 - ・ 安全で確実な避難のための土砂対策の推進

【政策目標7 水害等による被害の軽減】

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火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

【政策目標7 概評（続き）】

業績指標 **26** は、洪水については進捗が遅れており、全国の主要な中小河川においてハザードマップ作成・公表の義務化などを行い、改善を図っていく。火山については順調に推移している。業績指標 **27** は目標値を達成した。今後は平成 22 年度までの目標値を再設定し、台風中心位置予報の精度改善に取り組んでいく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（2） 災害の危険性に関する情報を普及させる。

業績指標： **26** ハザードマップ認知率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：洪水 4%、火山 30%（H12 年度） 目標値：洪水 70%、火山 76%（H18 年度）

主要施策： 「ハザードマップの作成支援（洪水）」 「ハザードマップの作成支援（火山噴火災害）～火山災害予想区域図の作成～」 「市町村への支援・協力の推進」

平成 17 年度実績：洪水 40%（速報値） A - 1
火山 73% A - 1

政策（3） 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。

業績指標： **27** 台風中心位置予報の精度・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：443km（H12 年） 目標値：360km（H17 年）

新たな目標値：260km(H22 年)

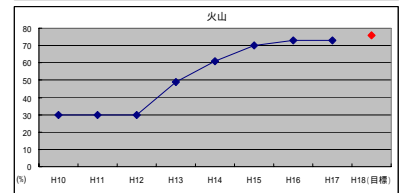
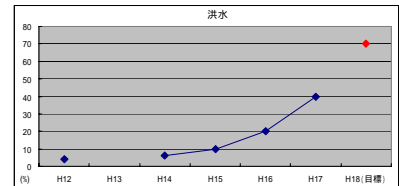
主要施策： 「静止気象衛星（運輸多目的衛星）の整備」
「スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用」

平成 17 年度実績： 323km（H17 年） A - 1

【業績測定結果の概要】

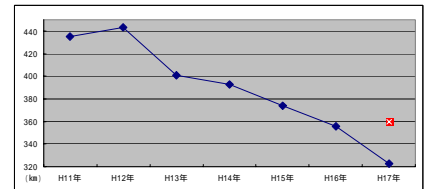
政策(2) 業績指標：26 ハザードマップ認知率

- 洪水については、平成17年度の実績値は40%であり、前年度に比べ大幅に増加している。
- 火山については、平成16年度の実績値が73%となっており、昨年度から変化はないが、平成18年度の始めにハザードマップが配布されることが既に決まっていることから、目標の達成は確実な見込みである。



政策(3) 業績指標：27 台風中心位置予報の精度

- 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ため、本指標は当該年を含む前3年間の平均誤差としているが、平成17年を含む前3年間の平均誤差では323kmであり、既に平成17年の目標を達成した。
- 精度向上の要因としては、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、気象衛星観測データ等を取りこむ解析手法を高度化したことが挙げられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる。

(洪水)

- 平成17年の水防法改正による全国の主要な中小河川におけるハザードマップの作成・公表の義務化、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度の創設等を行ったところである。
- ハザードマップ作成支援のため、浸水想定区域図の公表を進める必要があるが、これに関する目標を設定し、公表対象となる市町村への浸水想定区域図の周知によるハザードマップ作成の支援を進めているところである。
- ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の約44%(H18.3現在)であるところ、平成17年6月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成13年7月作成)」を改訂し、あわせて「洪水ハザードマップ作成の手引き」、「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成し、現在、これらを活用したハザードマップ作成及び周知の支援に積極的に取り組んでいるところである。
- 洪水ハザードマップの公表済み市区町村での浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハザードマップの効果についての積極的なPR(新聞・パンフレット等)を行うことでさらなる認知の向上を図る。

(火山)

- 先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。
- 国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率は目標に達した。今後はハザードマップ認知率(火山)の向上を図るため、引き続き地方公共団体と調整を行う。

(18年度以降の新規の取組)

- 洪水ハザードマップの公表済み市区町村での浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハザードマップの効果についての積極的なPR(新聞・パンフレット等)

政策(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。

- 平成17年までの目標を達成したので、新たな目標(平成22年までに平成17年に比べて約20%改善し、260km(値は前3年間の平均)にする。)を設定し、台風に関する気象情報の改善に向けて取組むこととする。
- 目標を達成するためには、台風の解析精度の向上及び予測に用いる数値予報モデルの予測精度を改善することが重要となる。平成18年3月に導入したスーパーコンピュータを用いて、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象衛星データを利用した台風の三次元的な実況を詳細に解析するための技術の向上や気象資料総合処理システムの解析処理能力の向上等を踏まえたモデル開発を一層推進する必要がある。

(18年度以降における新規の取組)

- 衛星による新しい観測データを数値予報モデルに取り込む手法を開発
- 平成19年度運用開始を目標に台風を対象とするアンサンブル予報技術を開発する。また、台風予報に影響する物理過程(海面から水蒸気を供給する過程)の計算手法などの開発、改良を一層推進する。

【政策目標 7 水害等による被害の軽減】

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火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

【政策目標 7 概評（続き）】

業績指標 28、29 は毎年順調に進捗しているが、土砂災害は以前として多発しており、今後は施設整備と警戒避難態勢を一体として被害を最小化するよう減災体制を確立していく。業績指標 30 も着実な進捗を見せているものの、海岸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ていく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（4） 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

業績指標： 28 土砂災害から保全される戸数

目 標： 初期値：約 120 万戸(H14 年度)→目標値：約 140 万戸(H19 年度)

主要施策： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊防止施設の整備」

平成 17 年度実績： 約 130 万戸 A - 1

業績指標： 29 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

目 標： 初期値：約 3,100 施設（H14 年度）→目標値：約 4,100 施設（H19 年度）

主要施策： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊防止施設の整備」

平成 17 年度実績： 約 3,700 施設 A - 1

政策（5） 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

業績指標： 30 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

目 標： 初期値：約 15 万 ha（H14 年度）→目標値：約 10 万 ha（H19 年度）

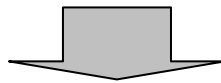
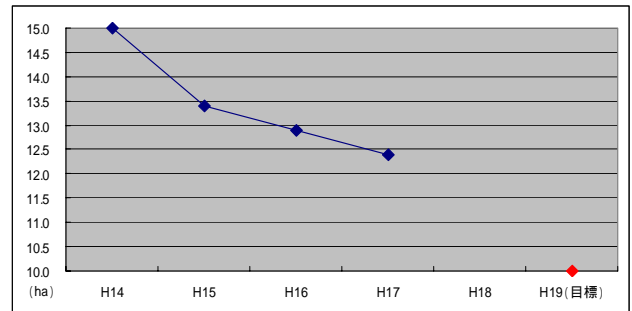
主要施策： 「海岸保全施設の新設整備等」

平成 17 年度実績： 約 12.4 万 ha A - 1



【業績測定結果の概要】

政策（５）業績指標： 30 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積
・平成 17 年度の実績値は防護されていない面積約 12.4 万 ha であり、目標の達成に向けて指標値は伸びている。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって、津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（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。

- ・ 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。

（平成 18 年度以降における新規の取組）

- ・ 津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）

津波発生時における人命の優先的な防護の推進を目的に、ハード整備とソフト対策を一体的に実施できるよう平成 17 年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯の高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等のハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する。

【政策目標 8 地震・火災による被害の軽減】

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策目標 8 概評】

政策目標の「地震・火災による被害の軽減」に向けて、各指標値は概ね順調に進捗している。大規模地震に対して津波や地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、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。業績指標 **31** は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の促進など昨年度評価書において示した施策の改善により目標までのトレンドを上回った。業績指標 **32** は、業績指標の着実な進捗が見られているが、平成 18 年度には「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設して政策アセスメントを実施しており目標達成に向けて更なる施策改善を行っている。業績指標 **33** は、指標は順調であるものの耐震改修促進計画の早期策定が重要であり、地方公共団体に対し取組強化を要請するとともに、取組状況を適宜公表していく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 災害時の緊急支援ルートを確保する。

業績指標： **31** 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

目 標： 初期値：66% (H14 年度) → 目標値：76% (H19 年度)

主要施策： 「道路の防災・震災対策の推進」

平成 17 年度実績： 73% A - 2

政策(2) 震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う。

業績指標： **32** 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消・・・



目 標： 初期値：約 13,000ha (H14 年度) → 目標値：約 10,000ha (H19 年度)

主要施策： 「堤防等河川管理施設の耐震化」「海岸保全施設の耐震化」

平成 17 年度実績： 約 11,100(ha) A - 1

政策(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する。

業績指標： **33 - 1** 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率



目 標： 初期値：16 % (H 14 年度) → 目標値：約 2 割 (H 19 年度)

主要施策： 「特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置」「耐震改修促進法の的確な運用」「耐震改修工法の開発・普及」「防災拠点官庁施設の耐震化」

平成 17 年度実績： 18% (H16) A - 1

政策(4) 住宅を耐震化する。

業績指標： **33 - 2** 住宅の耐震化率

目 標： 初期値：51 % (H 10 年度) → 目標値：約 65 % (H 19 年度)

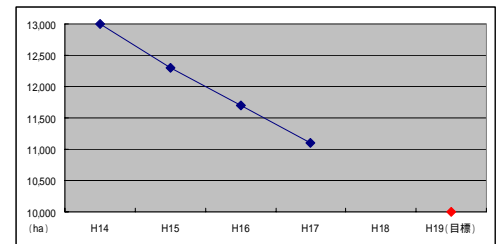
主要施策： 「補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進」「公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断」「耐震改修工法の開発・普及」

平成 17 年度実績： 約 63% (H15) A - 1

【業績測定結果の概要】

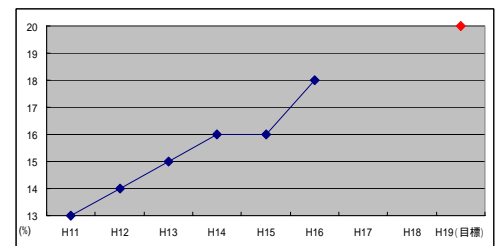
政策（２）業績指標： **32** 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

- 平成 17 年度末の実績値は約 11,100ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。



政策（３）業績指標： **33 - 1** 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率

- 平成 17 年度の耐震化率は集計中であるが、過去の実績が上昇に転じていること、耐震改修促進法を改正するとともに、4 つに分かれていた補助制度を一元化し利用しやすくなったことから耐震診断、改修が促進されるものと考えられる。平成 17 年福岡県西方沖地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（２） 震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う。

- 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。

（平成 18 年度以降における新規の取組）

- 津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）
津波発生時における人命の優先的な防護の推進を目的に、ハード整備とソフト対策を一体的に実施できるよう平成 17 年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯の高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等のハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する。

政策（３） 多数の者が利用する建築物を耐震化する。

- 耐震改修促進計画の早期策定が重要であり、このため、地方公共団体に対し取組強化を要請するとともに、取組状況を適宜公表していく。
- また、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。さらに、国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても推進を図る必要がある。

（平成 18 年度以降における新規の取組）

- 耐震改修促進税制の創設
事業者が、平成 20 年 3 月 31 日までに、特定建築物（事務所、百貨店、ホテル、賃貸住宅等の多数の者が利用する一定規模以上の建築物）について、耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合、当該特定建築物につき耐震改修に係る所管行政庁の指示を受けていないものを対象として、耐震改修工事費の 10 % の特別償却ができる措置を講ずる。

【政策目標 8 地震・火災による被害の軽減】


地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策目標 8 概評（続き）】

業績指標 34 は、指標の伸びがやや順調に見えるものの、必要とされる3つの防災機能のうち2つを備えたものが多く、今後の高い伸びが期待できる。業績指標 35 についても、17年度に大幅な事業拡大を行っており、今後の高い伸びが期待できるものである。業績指標 36 は、順調に推移している。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（5） 震災時の避難地を確保する。

業績指標： 34 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合 

目 標： 初期値：約9%（H14年度）→ 目標値：約25%（H19年度）

主要施策： 「防災公園の整備」

平成17年度実績： 約13%（速報値） A - 1

政策（6） 震災時の緊急物資の供給を確保する。

業績指標： 35 港湾による緊急物資供給可能人口・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 

目 標： 初期値：約1,900万人（H14年度） 目標値：約2,600万人（H19年度）

主要施策： 「耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。」

平成17年度実績： 約2,040万人 A - 2

政策（7） 密集市街地を改善する。

業績指標： 36 地震時等において大規模な火災の可能性があり 重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

目 標： 初期値：0%（H14年度） 目標値：約3割（H19年度）

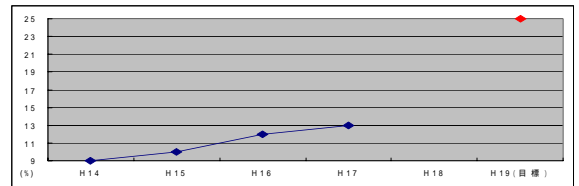
主要施策： 「密集市街地の整備改善のための事業等の推進」

平成17年度実績： 28.8% A - 1

【業績測定結果の概要】

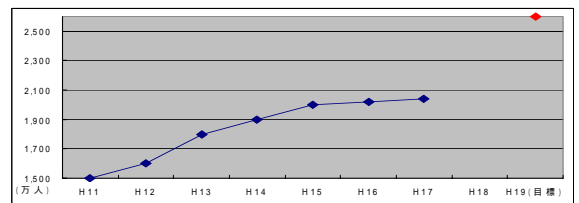
政策(5)業績指標： **34** 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

- 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成17年度末現在で約13%と進捗しているが、目標値の達成に向けて更なる施策の推進が必要。
- 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の個別の整備状況については堅調な進捗がみられ、そのうち2種類を設置している都市の割合は約23%となっている。今後は、各都市において3種類の施設が整備される都市公園数の増が期待できる。



政策(6)業績指標： **35** 港湾による緊急物資供給可能人口

- 平成17年度は耐震強化岸壁が1バース供用されたことにより、緊急物資供給可能人口が前年度から約20万人増加し、約2,040万人となった。
- 対象とする地域において、平成17年度には17港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、うち1港湾の耐震強化岸壁が供用開始された。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策(5)震災時の避難地を確保する。

- 各都市において3種類の施設が整備される都市公園数の増に向けた対策が必要。
- 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引き続き、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進する。
- 円滑な救援活動、物資輸送の拠点となる都市公園を整備するとともに、既存の防災公園や市民緑地の防災機能の強化を推進する。

(平成18年度以降における新規の取組)

市街地周辺部における救援部隊の前線基地、物資輸送の中継基地となる都市公園について防災公園として新たに位置付け整備を支援

既存の防災公園や防災公園と一体となった市民緑地における災害応急対策施設の整備及び公園施設の耐震化を図る防災公園等機能強化推進事業を創設

国庫補助負担金の見直し(都市公園事業)

都市公園整備事業(市町村)の補助採択の基準となる単年度配分国費の最低額の引上げ

1箇所当たり 10,000 千円以上 15,000 千円以上

政策(6)震災時の緊急物資の供給を確保する。

- 公共事業予算の制約から、平成14~16年度予算は前年度と同程度の予算額で推移してきたが、大規模地震の切迫性や、これに対する対応の必要性について中央防災会議等で議論されていることなどを踏まえ、17年度は前年度比1.3倍の45億円の予算を確保したところである。なお、耐震強化岸壁の整備期間を考慮すると2~3年後には予算の増強効果が見込まれる。
- また、耐震強化岸壁の整備にあたっては、従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁(特定)に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から7日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁(標準)を導入することとし、トータルの整備費用の縮減する方針を定めた。
- さらに、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18年度から22年度までの5年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図ることとしている。
- 18年度は耐震強化岸壁緊急整備プログラムに基づき、引き続き、予算の重点化を図ることとしており、大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する

【政策目標9 交通安全の確保】

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

【政策目標9 概評 海・空の交通に関する安全】

政策目標の「交通安全の確保（海・空の交通）」に向けて、政策の効果は着実に現れている。

業績指標³⁷は、平成17年度が目標年度であり、未達成に終了したが、新たな実測データの収集が可能となったこともあり、目標を再度設定し取り組んでいく。³⁸、³⁹は大規模海難やハイジャック・テロなどの発生は0件であったが、航空保安対策の整備・充実等を図っていく。⁴⁰は順調であり、今後の国際動向や国内の動向を踏まえて着実に施策を実施していく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1）海上における死亡・行方不明者を減少させる。

業績指標：³⁷ 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数



目 標： 初期値：331人（H12年） 目標値：200人以下（H17年） 新たな目標値：220人以下（H22年）

主要施策：「ライフジャケットの着用等自己救命確保の推進」「事故発生認知及び撃沈者の捜索に係る時間の短縮」

平成17年度実績： 276人以下 B - 1

政策（2）船舶交通の安全を確保する。

業績指標：³⁸ ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

目 標： 初期値：0件（H14年度） 目標値：0件（H17年度以降毎年）

主要施策：「海上ハイウェイネットワークに係る検討」「次世代型航行支援システム等航路標識の整備」

平成17年度実績： 0件 A - 2

政策（3）ハイジャック・航空機テロの発生を防止する。

業績指標：³⁹ 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

目 標： 初期値：0件（H14年度） 目標値：0件（H16年度以降毎年度）

主要施策：「ハイジャック・テロ対策の推進」「ハイジャック検査体制の維持・強化」

平成17年度実績： 0件 A - 1

政策（4）航空事故を減らす。

業績指標：⁴⁰ 国内航空における事故発生件数



目 標： 初期値：18.4件/年（H10～14年） 目標値：16.6件/年（H15～19年）

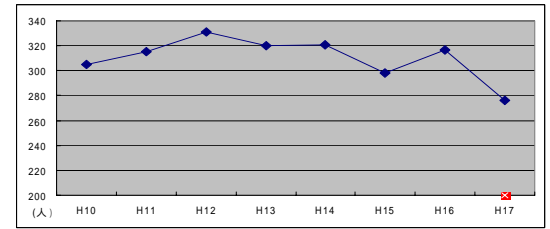
主要施策：「航空保安施設の整備」「航空機の安全な運航や安全性の確保」

平成17年度実績： 16.6件/年（H13～17年） A - 2

【業績測定結果の概要】

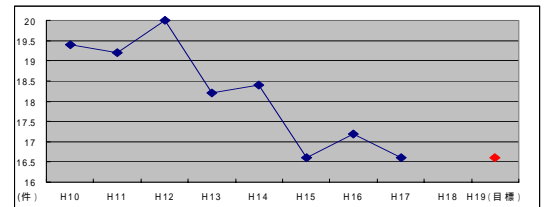
政策（１）業績指標： **37** 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

- 平成 17 年の実績値は 276 人であり、平成 12 年に比べ 55 人減少と順調であったものの、目標は未達成であった。
- 全体の死亡・行方不明者数が予測どおり減少とならなかった要因として、特に、台風下における海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数の増加、外国船の海難による死亡・行方不明者数の増加等、施策の効果が期待できない外部要因による海難の発生件数が想定外に増加したことが考えられる。
- 海難発生隻数は、平成 8 年から平成 12 年までの年平均で 2442 隻であったものが、平成 13 年から平成 17 年までの年平均で 2700 隻と増加しているのに対し、死亡・行方不明者数は、平成 8 年から 12 年までの年平均で 335 人であったものが、平成 13 年から 17 年までの年平均では 306 人と減少しており、各種施策を計画的に推進してきた効果が順調に現れたものと認められる。



政策（４）業績指標： **40** 国内航空における事故発生件数

- 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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１）海上における死亡・行方不明者を減少させる。

- 海難情報を早期に入手する割合は、救助率に大きな影響を与えるため、早期に入手する割合をより一層増加させる必要がある。
- ライフジャケットの着用率は、漁船乗船者の着用率は依然きわめて低くなっており、平成 17 年の死亡・行方不明者数のうち漁船にかかるものが全体の 6 割以上を占めていることから、より一層の自己救命策確保の指導・啓発の推進が必要である。
- 実際に救命胴衣を着用した場合の救助率等のデータ取得が可能となったことから、当該実測データに基づき死亡・行方不明者数を予測し、平成 22 年までに死亡・行方不明者数を 220 人とする新たな目標を設定する。

（平成 18 年度以降における新規の取組）

- 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から 2 時間以内に情報を入手する割合を向上
- 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
- 自己救命策確保の指導・啓発等の推進による漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率を向上

政策（４）航空事故を減らす。

- 滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報をグラフィックで管制卓に表示するシステム、航空情報の交換を円滑に行い航空関係機関と情報の共有を図るための航空情報（A I S）センター及び滑走路待機灯火システムの整備を推進する。
- 現状の事故件数は極めて低い水準であり、大幅な低減は難しいが、更なる改善を目指して、現行の施策を着実に実施していく他、ICAO 等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。

【政策目標 9 交通安全の確保】

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

【政策目標 9 概評（続き） 陸の交通に関する安全】

業績指標⁴¹は、平成 17 年の暫定値が 120 件/億台キロと改善され、37 の都道県で死傷事故率が減少した。死傷事故率の高い区間を抽出し、公安委員会と連携して重点的に交通事故対策を実施する。業績指標⁴²、⁴³は、事業が完了していないので実績は出ないが、業績指標⁴³については、平成 15 年度に対策が概成した箇所について、目標値を達成した。業績指標⁴⁴は、目標値を達成した。これまでの被害軽減対策に係る施策が有効であった。業績指標⁴⁵は、目標達成に向けて一層の改善が必要である。

【政策の概要と業績指標・目標値 陸の交通に関する政策】

政策（5）道路交通事故を抑止する。

業績指標： ⁴¹ 道路交通における死傷事故率

目 標： 初期値：118 件/億台キロ（H14 年） 目標値：108 件/億円台キロ（118 を約 1 割削減）（H19 年）

主要施策： 「あんしん歩行エリアの整備」「事故危険箇所の整備」

平成 17 年度実績： 120 件/億台キロ（暫定値） B - 2

業績指標： ⁴² あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率

目 標： 死傷事故の抑止率 約 2 割（H19 年）

歩行者・自転車死傷事故の抑止率 約 3 割（H19 年）

平成 17 年度実績： 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし C - 2

業績指標： ⁴³ 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

目 標： →目標値：約 3 割（H19 年）

平成 17 年度実績：約 3 割抑止（H15 年度に対策が概成した 768 箇所が対象） A - 2

政策（6）自動車の安全性を高める。

業績指標： ⁴⁴ 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：3.6%（H12） 目標値：3.2%（H17） 新たな目標値：3.0%（H22）

主要施策： 「車両の安全基準の拡充・強化」

平成 17 年実績： 3.1% A - 2



政策（7）事業用自動車の安全運行を確保する。

業績指標： ⁴⁵ 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：56%（H11 年） 目標値：50%（H17 年） 新たな目標値：50%（H22 年）

主要施策： 「自動車運送事業に対する監査体制の強化」

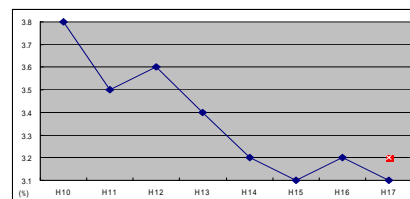
平成 17 年度実績： 58%（H16） C - 1



【業績測定結果の概要】

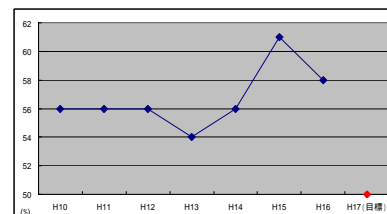
政策（６）業績指標：〔44〕 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

- ・平成17年の実績値は3.1%であり、目標値は達成している。
- ・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、シートベルト着用率が高い水準で推移していること、前面衝突基準に適合している自動車が増加したこと等が要因であると考えられる。
- ・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。



政策（７）業績指標：〔45〕 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

- ・平成16年の指標（運行管理に起因する事故割合）（実績値）は58%となっており、前年（61%）と比較すると、減少しているものの、目標を達成するためには一層の改善が必要である。
- ・指標が減少しない理由として、公安委員会等からの情報提供により運転者に起因する事故を把握できるようになり（H15.9）運行管理に起因する事故が確実に報告されるようになったこと、自動車事故報告規則の改正（H13.5）により、車内事故や運転者の健康状態により運行ができなくなった事故について報告書の提出を義務付けたことが一因と考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（６）自動車の安全性を高める。

- ・車両対車両衝突事故における死亡事故発生率については、目標を達成しており、従来行ってきた被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられ、衝突事故発生時の被害軽減策を引き続き着実に進めていくことが更なる死亡率の低減につながると考えられる。
- ・事故発生時におけるシートベルトの非着用や小型車と大型車の衝突時の大型車の下への小型車の潜り込み等による死亡事故が生じていることから、これらの事故形態を踏まえた今後の取り組みが必要。
- ・そのため、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、これらの事故形態や、事故を未然に防止する対策といった新たな技術に着目し、各種統計の分析を通じて、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講ずる。
- ・今後は、引き続き死亡事故を低減させることを目標とし、平成22年までに、車両対車両衝突事故における死亡事故率を3.0%以下に抑えることを目標とする。

政策（７）事業用自動車の安全運行を確保する。

- ・業績指標は、実績値が報告対象となる事故の範囲が変更になるなどして施策の成果が正確に判断できない。
- ・本年度から、安全マネジメントの導入を図るとともに、運行管理制度の徹底を図る等により、運行管理に起因する事故割合を減少させるための新たな取組みを開始する。

（18年度以降における新規の取組）

- ・自動車運送事業の運行管理に起因する事故割合を減少させるため、安全マネジメントの導入を行うとともに、運行管理制度の徹底、監査の強化を強力に推進する。このため、「自動車運送事業に係る安全対策検討委員会」を設置し、検討を行う。

【政策目標9 交通安全の確保】

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

【政策目標9 概評(続き) 陸の交通に関する安全】

業績指標46は、平成17年度が目標年度であり、未達成に終了したが、平成18年度以降も施策の改善を図りながら引き続き実施していく。業績指標47は、JR福知山線脱線事故が、急曲線部での大幅な速度超過であったことを鑑み、全国の鉄道事業者に対し、速度超過防止用ATS等を設置するものだが、昨年度から大幅に値を伸ばしている。業績指標48、49は順調である。

【政策の概要と業績指標・目標値 陸の交通に関する政策】

政策(8) 鉄道の安全を確保する。

業績指標： 46 遮断機のない踏切道数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：5,928 箇所(H12年度) 目標値：4,800 箇所(H17年度)
新たな目標値：4,000 箇所(H22)



主要施策：「第3種及び第4種踏切道への踏切遮断機の設置又は踏切道の除却」

平成17年度実績： 4,939 箇所 B - 1

業績指標： 47 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)

目 標： 初期値：0%(H16年度) 目標値：100%(H21年度)

主要施策：「地方中小鉄道におけるATS設置」

平成17年度実績： 57% A - 2



業績指標： 48 地方中小鉄道におけるATS設置率

目 標： 初期値：92.6%(H12年度) 目標値：100%(H18年度)

主要施策：「地方中小鉄道におけるATS設置」

平成17年度実績： 99.2% A - 2

業績指標： 49 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

目 標： 初期値：61%(H15年度) 目標値：100%(H20年度)

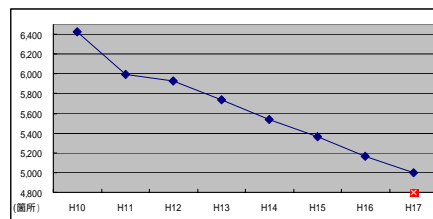
主要施策：「地下鉄道の火災対策設備の整備」

平成17年度実績： 72% A - 2

【業績測定結果の概要】

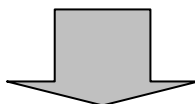
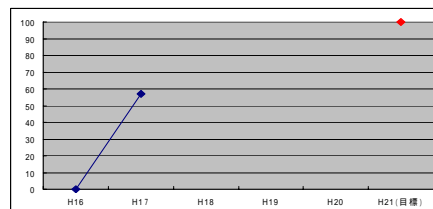
政策（８）業績指標：46 遮断機のない踏切道数

- 平成 17 年度に目標年次が到来した、遮断機のない踏切道数については、平成 12 年度末から平成 17 年度末で 932 箇所が減少し 4,939 箇所となり、目標未達成であった。



政策（８）業績指標：47 急曲線における速度超過防止用 A T S 等の設置率 (緊急整備計画に基づくもの)

- 地方中小鉄道への鉄道軌道近代化整備費等補助により、経費負担の軽減を図った。
- 平成 17 年度末に 57%完了しており、順調に推移している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（８）鉄道の安全を確保する。46 遮断機のない踏切道数

- 目標年次が到来した遮断機のない踏切道数については、目標値に達しなかったが 989 箇所を削減しており、ここ 5 箇年の踏切事故件数も、概ね減少し、一定の成果をあげているため、平成 18 年度以降も当該業績指標を再設定し施策の改善を踏まえ、引き続き施策を推進していくこととする。
- 今後の具体的な取り組みとしては、従来から踏切改良促進法を活用し、遮断機等の設置を推進してきたところであるが、本年 3 月に踏切道改良促進法を改正し補助対象設備の指定基準の拡大等を行い施策の充実を図ったことから、引き続き当該法律を活用し、踏切改良の法指定及び踏切保安設備整備費補助による助成により、遮断機等の設置等を推進する。

政策（８）鉄道の安全を確保する。47 急曲線における速度超過防止用 A T S 等の設置率（緊急整備計画に基づくもの）

- 地方中小鉄道における ATS 設置については、順調に設置が進んでいるところであり、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有する ATS 装置及び急曲線における速度超過防止用 ATS 等の設置を推進する。

【政策目標 9 交通安全の確保】

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

【政策目標 9 概評（続き） 陸の交通に関する安全】

業績指標 **50** は、実績値がでないものの、簡易な係留・保管施設（ポートパーク）の整備を推進したところにおいて確実に効果がでている。業績指標 **51** は、整備目標を達成したので指標を廃止する。業績指標 **52** は、橋梁について要対策箇所の基準が変更されたことにより指標の動向を判断できない。舗装については着実に事業は進捗している。

【政策の概要と業績指標・目標値 陸の交通に関する政策】

政策（9）船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす。

業績指標： **50** 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

目 標： 初期値：45%（H8 年度）→目標値：55%（H18 年度）

主要施策： 「ポートパークの整備」「放置等禁止区域の指定」

平成 17 年度実績： 45%（H14） C - 2

政策（10）港湾において不正侵入を防止する。

業績指標： **51** 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合……

目 標： 初期値：0%（H15 年度）→目標値：100%（H17 年度） 指標を廃止

主要施策： 「改正 SOLAS 条約を担保する国内法の制定」「施設整備に対する支援措置」

平成 17 年度実績： 100% A - 3



政策（11）道路構造物を適切に維持管理する。

業績指標： **52** 道路構造物保全率

目 標： 橋梁 初期値：86%（H14 年度）→目標値：93%（H19 年度）

舗装 初期値：91%（H14 年度）→目標値：91%（平成 14 年度の水準を維持）（H19 年度）

主要施策： 「橋梁・舗装の維持・修繕」

平成 17 年度実績： 85%（橋梁） C - 2

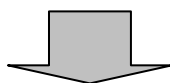
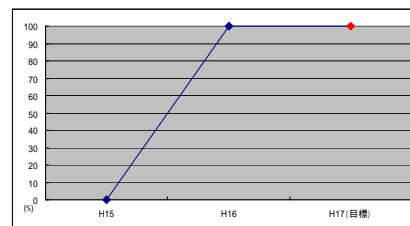
94%（舗装） A - 2

【業績測定結果の概要】

- 政策（10）業績指標：51 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外船舶用の公共港湾施設の割合
- 国際船舶・港湾保安法に基づき、不正な侵入を防止するなどの保安対策を実施することが義務づけられた公共港湾施設については、平成 17 年度に新規に設備を設置する必要性の生じた港湾施設を含め、すべてにおいて設備の設置が完了している。

その結果、平成 16 年度より引き続いて、指標は 100%が維持されており、平成 17 年度末の目標指標が達成されている。

ただし、今後新規に供用する港湾施設、及び利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が必要となる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（10）港湾において不正侵入を防止する。

- 業績指標は平成 16 年度より 100%を維持し、平成 17 年度末の目標を達成しており、成果があがっていると判断できる。
- 引き続き、新規に供用する港湾施設における設備の設置等に対応する施策が必要であるものの、当該業績指標が 100%を維持し続けていることから、全国の重要港湾における設備の設置が順調に進捗していることが確認できたため、その施策による成果の反映度の低下により、指標を廃止すべく、A - 3と評価した。

【政策目標 10 海上における治安の確保】

海上における犯罪の危害から、生命、財産の安全の確保が図られること

【政策目標 10 概評】

政策目標「海上における治安の確保」に向けて各業績指標は順調に推移している。

業績指標⁵³は、発生件数は0に止まっている。海上におけるテロの未然防止に万全を期しているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続している。よって、「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「SOLAS対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主要業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。業績指標⁵⁴は低調であるが、我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後に、広域かつ国際的な犯罪組織が介在しており、手口も巧妙化、潜在化し、摘発が困難な状況になっていることが考えられる。薬物・銃器等が流出するおそれの高い国及び密航事犯の多くを犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図っていく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 海上からのテロによる被害を防止する。

業績指標： ⁵³ 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

目 標： 初期値：0件（H14年度）→目標値：0件（H17年度以降毎年度）

主要施策： 「不審船・テロ対応体制の強化」「テロへの警備警戒」

平成17年度実績 0件 A - 2

政策(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

業績指標： ⁵⁴ 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数



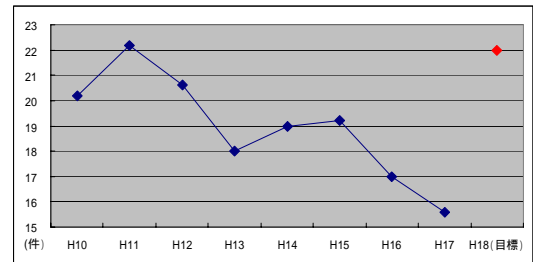
目 標： 初期値：20.6件（H8年～H12年の平均）→目標値：22.0件（H14年～H18年の平均）

主要施策： 「情報収集・分析体制の強化」「内外の関係機関との連携強化」「監視取締体制の強化」
「容疑船舶の監視・追尾能力の向上」

平成17年度実績： 15.6件（H13年～H17年の平均） B - 2

【業績測定結果の概要】

政策(2) 業績指標：54 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
・平成17年の薬物・銃器事犯の摘発件数は9件で前年実績より10件減少した。また、平成13年から平成17年の平均においても同様に前年より1.4件減少しており、目標の達成に向けた指標にかかる実績値は、緩やかな下降線を辿っている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

- ・業績指標の実績値はゆるやかに低下しているが、理由として、我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後に、広域かつ国際的な犯罪組織が介在しており、手口も巧妙化、潜在化し、摘発が困難な状況になっていることが考えられる。
- ・薬物・銃器等が流出するおそれの高い国及び密航事犯のぐ犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか、情報収集活動、国内外関係機関との連携等を推進し、密輸・密航事犯の摘発を図る。

【政策目標 11 船員の災害防止】

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

【政策目標 11 概評】

業績指標 55 は順調に推移しているが、船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を対象とした死傷災害防止対策等を一層推進し、船員の災害を防止することとしている。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 船員災害を防止する。

業績指標： 55 船員災害発生率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：13.2 %（H14 年度）→目標値：11.2 %（H18 年度）

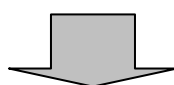
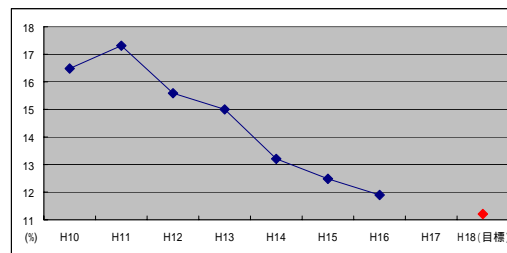
主要施策： 「安全管理体制の整備とその活動の推進」「死傷災害の防止」

平成 17 年度実績： 11.9 %（H16） A - 2

【業績測定結果の概要】

政策(1) 業績指標： 55 船員災害発生率

- ・ 平成 16 年度については、重大災害もなく、目標を達成している状況である。
- ・ 平成 16 年度 11.9% (対平成 11 年度比 31%減)
- ・ 指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高いものの、平成 16 年度は平成 15 年度に比べ大きく減少しており、これが全体の発生率の減少に効果をもたらしている。また、船員の高齢化は依然として進んでおり、50 歳以上の災害発生件数は全体の半数以上となっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策(1) 船員災害を防止する。

- ・ 船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。

(平成 18 年度以降における新規の取組)

平成 18 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 18 年度船員災害防止実施計画の重点対策(死亡災害の減少等)及び主要対策(海中転落による死亡災害防止対策等)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。

(H18 年度の目標値を達成するためには、死傷災害の発生率を H15 年度から毎年度、前年度に比べ 4%減少させる必要があるため目標値を 4%減少と設定した。)

【政策目標 12 地球環境の保全】

地球環境保全への取組がなされること

【政策目標 12 概評】

政策目標の「地球環境の保全」に向けて、政策の効果は、着実に現れている。業績指標⁵⁶は、平成17年度が目標年度であり、昨年度の実績値で目標値を超えている。今後は新たなトップランナー基準の設定を行う。業績指標⁵⁷は、指標の下落傾向が続いているが、モーダルシフトは、地球温暖化対策のほか、省エネルギーや労働力不足への対策として非常に有効であるため施策を改善して取り組む。業績指標⁵⁸は、目標を達成し、今年度内に新たな目標を再設定する。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 自動車の燃費を向上させる。

業績指標: ⁵⁶ ディーゼル自動車の平均燃費向上率



目標: 初期値: 8% (H11年度) → 目標値: 13% (H17年度) 指標を廃止

新たな業績指標として「重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)」

(重量車(トラック・バス等)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が、基準年度(省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費基準が設定された際の基準年度)である平成14年度に対してどれだけ向上したかを表す指標。)を設定する。

主要施策: 「省エネ法に基づくトップランナー燃費基準の導入」

平成17年度実績: 集計中(平成16年度実績は25%) A-3

政策(2) モーダルシフトを推進する。

業績指標: ⁵⁷ 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率

目標: 初期値: 40.4% (H11年度) → 目標値: 47% (H18年度)

主要施策: 「貨物鉄道の利便性の向上」「内航海運の競争力の強化」

「荷主・物流事業者の自主的なモーダルシフトへ向けた取組みの推進」

平成17年度実績: 30.9% (H15) B-1

政策(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する。

業績指標: ⁵⁸ 住宅の省エネルギー化率、建築物の省エネルギー化率



目標: 住宅関係 初期値: 13.5% (H12年度) → 目標値: 35% (H17年度)

建築物関係 初期値: 34.0% (H11年度) → 目標値: 75% (H17年度)

新たな目標: 年度内に設定

主要施策: 住宅関係: 「省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務」

「省エネ措置等を講じた住宅に対する優遇措置」

建築物関係: 「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」「省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置」「官庁施設のグリーン化の推進」

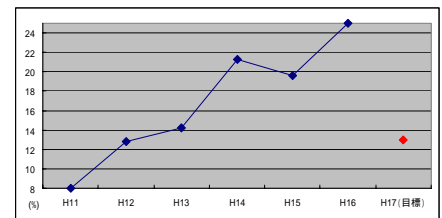
平成17年度実績: 住宅関係 31.6% (H16) A-2

建築物関係 約74% (H16) A-2

【業績測定結果の概要】

政策（1）業績指標：56 ディーゼル自動車の平均燃費向上率

- ・平成 17 年度の実績値は集計中であるが、これまでの実績値の推移から目標値は達成していると推測される。）
- ・これは、省エネ法に基づく燃費基準が設定され、その達成に向けて、燃費性能の高い自動車の普及が進んでいることによるものと考えられる。



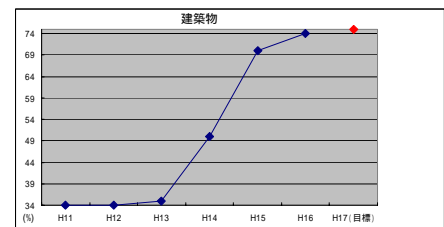
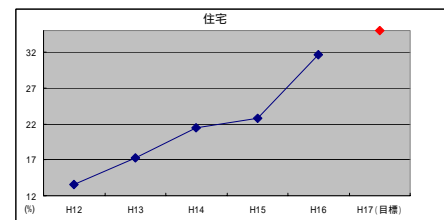
政策（3）業績指標：58 住宅・建築物の省エネルギー化率

住宅の省エネルギー化率

住宅性能表示制度（建設性能評価）を利用した住宅の省エネ基準適合率は、平成 12 年度 13.4%から平成 16 年度 31.6%と順調に向上している。

建築物の省エネルギー化率

- ・建築物の省エネ基準適合率は、平成 14 年 6 月の省エネ法改正（平成 15 年 4 月施行）による特定建築物の新築、増改築時における省エネルギー措置の届出の義務化を契機に上昇し、平成 16 年度約 74%となっており、建築物の省エネルギー化率は順調に向上している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（1）自動車の燃費を向上させる。

- ・業績指標は「ディーゼル自動車の平均燃費向上率」であり、目標値を達成するとともに、ディーゼル自動車の省エネ法に基づく燃費基準の目標年度を迎えたため、廃止した。
- ・今後は、重量車（トラック・バス等）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が、基準年度（省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費基準が設定された際の基準年度）である平成 14 年度に対してどれだけ向上したかを表す指標を平成 22 年度までに 7%削減することを目標とする。

政策（3）住宅・建築物の省エネルギー化を推進する。

- ・業績指標は、住宅・建築物ともに順調に向上している。現在の施策により、業績指標が順調に向上していることから、引き続き現在の施策を継続する。一方で、民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、省エネ措置の届出義務の対象の拡大等を内容とする改正省エネ法の的確な施行により、より一層住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。
- ・今後は住生活基本法に基づく全国計画において新たな指標を検討していく。

（平成 18 年度以降における新規の取組）

住宅関係

改正省エネ法に基づき、平成 18 年 4 月より、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を実施。

建築物関係

改正省エネ法に基づき、平成 18 年 4 月より、一定規模以上の建築物の大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を実施。

【政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善】

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること

【政策目標 13 概評】

政策目標の「大気、騒音等に係る生活環境の改善」に向けて、業績指標は順調である。業績指標 59 は、NO₂ について年々着実に改善している。SPM 指標値の改善が遅れているが、環境基準を達成している観測局は 95% に達しており、指標の点検が必要である。業績指標 60 は、乗用車については目標値を達成し、貨物車については達成しなかったものの保有台数等総合的に判断して達成していると考えられる。今後は現行の排出ガス規制（新長期規制）適合車の普及に向けた施策を講じる。業績指標 61、62 は順調である。業績指標 63 は、目標値を達成したので業績指標を廃止する。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 自動車から排出される NO_x・PM を減少させる。

業績指標： 59 NO₂・SPM の環境目標達成率

目 標： 初期値：NO₂ 64 %（H14 年度） SPM -（H14 年度）

目標値：NO₂ 約 8 割（H19 年度） SPM 約 6 割（H19 年度）

平成 17 年度実績： NO₂ 79% A - 2 SPM 25% C - 2

業績指標： 60 最新排出ガス規制適合車の割合・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：乗用車 6.2%（H12 年度） 貨物車 4.1%（H12 年度）

目標値：乗用車 40 %（H17 年度） 貨物車 30 %（H17 年度）

指標を廃止

主要施策： 「自動車から排出される窒素酸化物（NO_x）や浮遊粒子状物質（SPM）の削減を目指し、低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）導入等自動車の低公害化等の施策（ソフト）と道路等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、道路渋滞対策等の推進を図る」

平成 17 年度実績： 乗用車 41.6% A - 3 貨物車 12.6% B - 3

政策（2） 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する。

業績指標： 61 夜間騒音要請限度達成率

目 標： 初期値：61%（H14 年度） 目標値：72%（H19 年度）

主要施策： 「道路構造対策」「交通流対策」

平成 17 年度実績： 71% A - 2

政策（3） 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する。

業績指標： 62 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

目 標： 初期値：93%（H12 年度） 目標値：95%（H18 年度）

主要施策： 「民家防音工事の推進」「航空機騒音対策の実施」

平成 17 年度実績： 94.6% A - 2

政策（4） シックハウスによる被害を防止する。

業績指標： 63 ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：27 %（H 12 年度） 目標値：10 %（H 17 年度） 指標を廃止

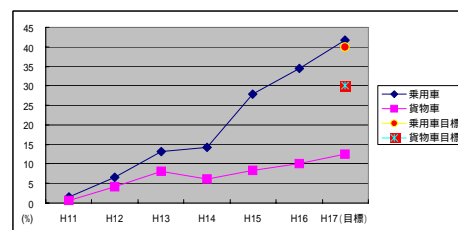
主要施策： 「シックハウス対策のための技術開発・調査等の推進」「シックハウス対策のための規制」「シックハウス対策のための消費者への情報提供」

平成 17 年度実績： 1.5%（H17 年度速報） A - 3

【業績測定結果の概要】

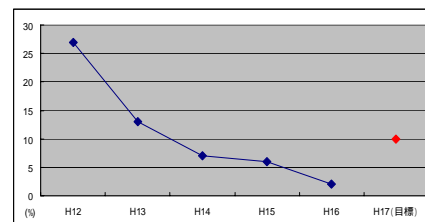
政策（1）業績指標：60 最新排出ガス規制適合車の割合

- 平成 17 年度の乗用車実績値は 41.6% であり、目標は達成した。
- 特に、外部要因としては、自動車メーカーの開発戦略・販売戦略等が大きな要因と考えられる。
- 一方、貨物車の平成 17 年度実績値は 12.8% であり、順調に推移はしているものの、目標値は下回っている。



政策（4）業績指標：63 ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

- 平成 12 年度実態調査の結果(29%)を踏まえ、10 年以内の解消を想定し、平成 17 年度の目標値を 10% に設定したが、平成 17 年度の実態調査(速報)は 1.5% であり、近年は低い数値で順調に推移している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（1）自動車から排出される NO₂・SPM を減少させる。60 最新排出ガス規制適合車の割合

- 業績指標は、保有台数の多い乗用車については着実に伸びており、一方、貨物車については積荷を含めた重量が大きく、走行距離が長いこと、ユーザーはガソリンエンジンより耐久性のあるディーゼルエンジンを採用している車を選択している。このため、ガソリン車の需要は少なく、目標値を下回っている。全体で見ると、保有台数についてはガソリン乗用車が圧倒的に多く、目標値も達成しており、指標を廃止する。
- 貨物車において、依然、ディーゼル乗用車の占める割合が高い。
- NO_x・PMの排出寄与が大きいガソリン乗用車とディーゼル重量車に係る新たな指標を設定し、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置等を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。

政策（4）シックハウスによる被害を防止する。

- 実態調査（H12～）は平成 17 年度が最終年度であり、これまでの取組により、業績指標は目標を大きく下回り、近年は低い数値で順調に推移しているため、本業績指標を廃止する。一方で、リフォーム工事における対策の検討等、今後ともシックハウス対策を進めていく。

【政策目標 14 良好な自然環境の保全、再生及び創出】

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

【政策目標 14 概評】

政策目標の「良好な自然環境の保全、再生及び創出」に向けて、政策の効果は着実に現れてきている。業績指標 64 は順調である。業績指標 65 は実績にはあられないものの事業は進捗していることから、数年遅れて指標の数値が向上する見込みである。特に 66 は、昨年度からの目標値と比べて伸びは低いですが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、今後の推移を見守る必要がある。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 失われた水辺を再生する。

業績指標： 64 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合

目 標： 初期値：0（H14 年度）→目標値：約 2 割（H19 年度）

主要施策： 「渚の創生事業」「自然再生、多自然型川づくり等」

平成 17 年度実績： 11% A - 2

政策（2） 失われた湿地・干潟を再生する。

業績指標： 65 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合・

目 標： 初期値：約 2 割（H14 年度）→目標値：約 3 割（H19 年度）

主要施策： 「河川における湿地・干潟の再生」「港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出」

平成 17 年度実績： 約 2 割 A - 2



政策（3） 都市域における自然環境を再生する。

業績指標： 66 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

目 標： 初期値：0 ha（H14 年度）→目標値：2,400ha（H19 年度）

主要施策： 「自然再生緑地整備事業の推進」「緑地保全事業の推進」「港湾環境整備事業の推進」

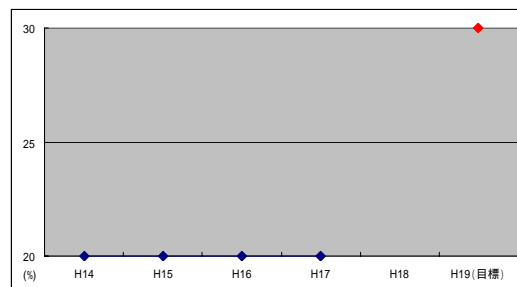
平成 17 年度実績： 約 1,400ha（速報値）A - 2



【業績測定結果の概要】

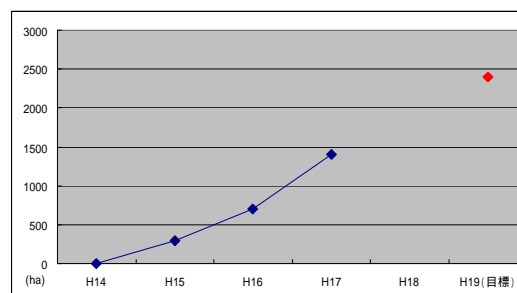
政策（2）業績指標：65 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合

- ・ 自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生等を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく、複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次（H19）に向けて事業の推進が図られている。



政策（3）業績指標：66 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

- ・ 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成 17 年度末現在で約 1,400ha となっており、順調に進捗しているものと考えられる。
- ・ 都市公園事業費補助により地方公共団体による自然再生緑地整備への支援を行った。
- ・ 港湾緑地の整備を全国約 110 港で実施した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（2） 失われた湿地・干潟を再生する。

- ・ 平成 14 年度から自然再生事業を創設し、松浦川、釧路川等にて湿地の再生を行っているところ。
- ・ 堺泉北港、尾道系崎港等にて干潟の再生を行っているところ。
- ・ 業績指標にはあられないが着実に事業が実施されている。

（18 年度以降における新規の取組）

- ・ シルト系浚渫土砂の干潟造成への活用に向けた技術検討を行う。

政策（3） 都市域における自然環境を再生する。

- ・ 業績指標は平成 17 年度末現在で約 1,400ha と順調に推移している。
- ・ 都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する。
- ・ 港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。

【政策目標 15 良好な水環境への改善】

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること

【政策目標 15 概評】

政策目標「良好な水環境の改善」に向けて、各業績指標は様々な状況である。

業績指標 67 は、順調に推移している一方、業績指標 68 は、最新の値を見る限り減少しているが気象・海象等の影響を受けるため、中期的な実績値の推移により判断していくこととしている。業績指標 69 は、現在事業を実施中であることから、今後は確実に整備率が上昇する見込みである。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 水質保全上重要な地域における水質を改善する。

業績指標： 67 環境基準達成のための高度処理人口普及率・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：11 %（H14 年度）→目標値：17 %（H19 年度）

主要施策： 「高度処理の普及促進」

平成 17 年度実績： 13 %（H16） A - 1

業績指標： 68 港内青潮等発生期間の短縮

目 標： 初期値：0 %（H14 年度）→目標値：H14 年度比約 5 %減（H19 年度）

主要施策： 「閉鎖性海域における水環境の改善」

平成 17 年度実績： H14 年度比約 8 %減（H16） C - 2

政策（2） 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する。

業績指標： 69 合流式下水道改善率・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：15 %（H14 年度）→目標値：40 %（H19 年度）

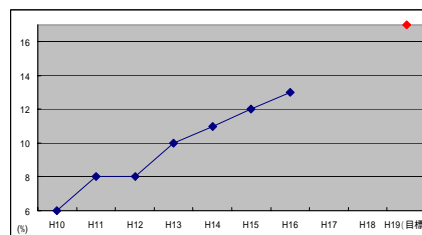
主要施策： 「合流式下水道の改善」

平成 17 年度実績： 17 %（H16） A 2

【業績測定結果の概要】

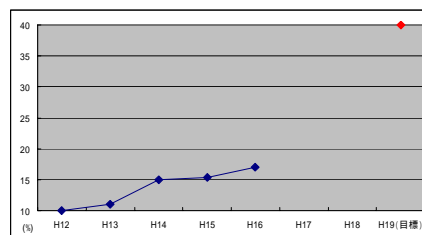
政策（１）業績指標：67 環境基準達成のための高度処理人口普及率

- 平成 16 年度の高度処理人口普及率は 13%であり、これは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。
- 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。



政策（２）業績指標：69 合流式下水道改善率

- 平成 16 年度の実績値は 17%であり、十分な進捗をみていない状況。これは、合流式下水道の改善のための所要の調査やモニタリングを先行して実施してきたためである。平成 17 年度末までにほとんどの市町村で合流式下水道緊急改善計画を策定し、鋭意事業を実施中であり、今後整備率が上昇する見込みである。
- なお、平成 17 年 3 月には SPIRIT21（民間主導による技術開発プロジェクト）において、合流式下水道の改善に関する 24 技術が選定され、実用化されている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１）水質保全上重要な地域における水質を改善する。

- 高度処理人口普及率は順調に上昇しているが、高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況も十分とは言えず、これを改善するため新たな施策も実施して高度処理の普及促進を図ることとしている。

（平成 18 年度以降における新規の取組）

平成 18 年度から、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行う高度処理共同負担事業制度に係る国庫補助対象範囲を拡充し、高度処理の普及を一層促進する。

政策（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。

- 合流式下水道改善率は、現時点では目標値までのトレンドを下回っているものの、平成 16 年度末までに、合流式下水道の改善の必要がある 185 の自治体うちの 170 の自治体で合流式下水道緊急改善計画が策定され、同計画に従って 17 年度末までに 162 の自治体で事業に着手していることから、平成 18 年度以降、整備率が目標達成に向けて大きく上昇する見込みである。
- 平成 16 年度より原則 10 年間で合流式下水道の改善を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。

【政策目標 16 循環型社会の形成】

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

【政策目標 16 概評】

政策目標の「循環型社会の形成」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標[70]は、概ね目標を達成している。業績指標[71]は、目標値を大きく上まわり達成しているが、環境に対する自動車ユーザーの意識の変化も大きな要因にあると考えられる。業績指標[72]は、100%目標を維持している。業績指標[73]は、順調であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。業績指標[74]は、順調であり、循環型社会の形成に向けた更なる取組を進めていく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 建設工事のリサイクルを推進する。

業績指標： [70] 直轄工事におけるリサイクル率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：As 99.7% (H12 年度) Co 97% (H12 年度) 木材 75% (H12 年度)
→目標値：100% (H17 年度) 新たな目標値：年度内に設定予定

主要施策： 「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 17 年度実績： As 99.4% (H14 年度) Co 97% (H14 年度) 木材 71% (H14 年度)
A - 2 A - 2 C - 2



政策(2) 自動車のリサイクルを推進する。

業績指標： [71] リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：64.8 % (H12 年度) →目標値：80% (H17 年度) 指標を廃止

主要施策： 「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」

平成 17 年度実績： 89.5% A - 3



政策(3) 海面処分場の容量を確保する。

業績指標： [72] 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも 受入が必要な廃棄物の受入

目 標： 初期値：100% (H14 年度) →目標値：100% (H18 年度以降毎年度)

主要施策： 「廃棄物海面処分場の整備」

平成 17 年度実績： 100 % (H15~H17 年度) A - 2

政策(4) 循環資源の輸送コストを低減する。

業績指標： [73] 循環資源国内輸送コスト低減率

目 標： 初期値：0 (H14 年度) →目標値：H14 年度比約 1 割減 (H19 年度)

主要施策： 「循環資源の円滑な取扱いの促進」「官民の連携促進」「静脈物流基盤の整備等」
「国際循環資源物流システムの構築」

平成 17 年度実績： H14 年度比約 7 % 減 A - 2

政策(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する。

業績指標： [74] 下水汚泥のリサイクル率

目 標： 初期値：60% (H14 年度) →目標値：68% (H19 年度)

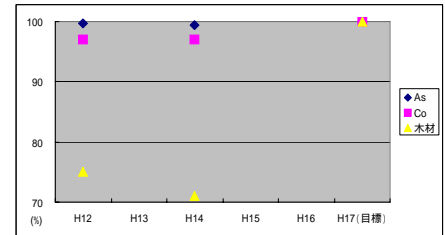
主要施策： 「下水汚泥の再資源化と広域処理の推進」

平成 17 年度実績： 67% (H16 年度) A - 1

【業績測定結果の概要】

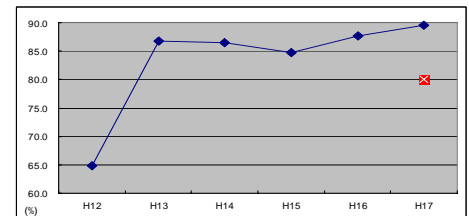
政策（１）業績指標： **70** 直轄工事におけるリサイクル率

- ・ 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 14 年度までに概ね 100%を達成している。
- ・ 建設発生木材については、平成 14 年度までに概ね 70%台を維持しているところ。
- ・ 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が、平成 17 年 3 月に「コンクリート用再生骨材 H」が J I S 化され、さらに平成 18 年 3 月には「再生骨材 L を用いたコンクリート」も J I S 化されたことから、新たな利用が見込まれている。
- ・ 建設発生木材については、建設発生木材を再資源化（破碎）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た要因と考えられる。



政策（２）業績指標： **71** リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

- ・ 平成 17 年度の実績(速報)値は89.5%であり目標値に達した。
- ・ 達成要因としては、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や環境に対する自動車ユーザーの意識の変化などが考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１）建設工事のリサイクルを推進する。

- ・ アスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊については、既に H14 年度時点でリサイクル率がほぼ 100%である。
- ・ 建設発生木材については、H14 年度時点ではリサイクル率が低迷しているものの、H14 年 5 月に建設リサイクル法が全面施行され、一定規模以上の工事について再資源化等が義務づけられたところであるため、現時点では改善されている可能性が高い。また、H 17 年度のデータは現在集計中であるため、現時点では判断できない。
- ・ 上記を踏まえ、アスファルト・コンクリート塊については、リサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等を進める。
- ・ コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用再生骨材へのリサイクルも推進する。
- ・ また、建設発生木材に関しては、関東地方建設副産物再利用法策等連絡協議会（委員長：関東地方整備局長）において、千葉県をモデルとして、建設発生木材の不適正処理を防止するとともに、そのリサイクルを促進することを目的とした「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」を平成 17 年 10 月に策定したことから、この行動計画を着実に実施するとともに、その全国展開を図る。
- ・ なお、平成 17 年度の実績値については、現在集計中であるため、新たな目標値の設定については、その結果を踏まえて検討する。

政策（２）自動車のリサイクルを推進する。

- ・ 業績指標は目標値を大きく上回った。
- ・ 自動車整備事業者等にはリサイクル部品の利用が十分浸透したと言えることから、本業績指標は廃止する。しかし今後とも更なる自動車のリサイクルの推進のため、引き続き所要の施策を講ずるとともに、自動車リサイクル法の施行後の状況の変化を注視する。

【政策目標 17 広域的モビリティの確保】

全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること

【政策目標 17 概評】

政策目標「広域的モビリティの確保」に向けて各業績指標は順調に推移している。

業績指標 **75** は、順調である。業績指標 **76** は、平成 17 年度については、特段の開業等がなかったため、従来の実績値となっている。今後の指標の動向としては、整備新幹線の整備等により、新たに 3 時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。業績指標 **77** は、平成 17 年度の進捗は芳しくないが国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中であり、平成 18 年 2 月に神戸空港、同年 3 月に新北九州空港、新種子島空港及び奥尻空港を供用しており、今後の指標の動向を注視していく必要がある。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する。

業績指標： **75** 規格の高い道路を使う割合・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：13%（H14 年度）→目標値：15%（H19 年度）

主要施策： 「規格の高い道路のネットワーク構築」「多様で弾力的な料金施策への取組」
「スマート IC の活用等による追加 IC の整備促進」

平成 17 年度実績： 14 %（速報値） A - 2

政策（2） 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道的高速化を推進する。

業績指標： **76** 5 大都市圏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

目 標： 初期値：14,800km（H12 年度）→目標値：15,200km（H20 年度）

主要施策： 「新幹線鉄道の整備」「幹線鉄道的高速化の推進」

平成 17 年度実績： 15,200 km A - 2

政策（3） 国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

業績指標： **77** 国内航空サービス提供レベル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 1,294 億座席キロ（H14 年度）→目標値：1,500 億座席キロ（H19 年度）

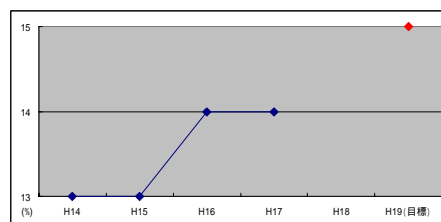
主要施策： 「航空サービスの充実」

平成 17 年度実績： 1,294 億座席キロ B - 1

【業績測定結果の概要】

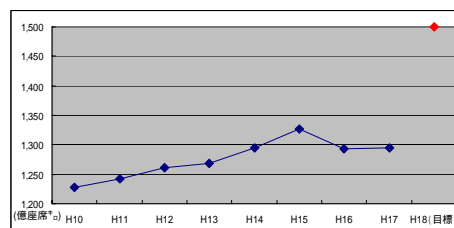
政策（1）業績指標：75 規格の高い道路を使う割合

- ・ 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(以下「高速道路等」)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けことが重要。
- ・ 規格の高い道路を使う割合の速報値は 14%であり、前年度からは横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは若干増加している。
- ・ とぎれた高速道路等を結び、ネットワークを形成することで、路線全体の利用促進につながる事例もある。
- ・ 割引時間帯における高速道路走行車両が前年と比べると増加し、周辺道路で旅行速度の上昇、渋滞の減少が確認された。



政策（3）業績指標：77 国内航空サービス提供レベル

- ・ 国内航空サービス提供レベルの平成 17 年度の実績値は 1,294 億座席キロであり、平成 16 年度の実績値と比較すると 0.7%の微増となっている。
- ・ 国内線における大型航空機の主流がボーイング 747 からボーイング 777 にシフトしてきており、1 機あたりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。
- ・ 国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（1）地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する。

- ・ 業績指標は、平成 16 年度の 14%が平成 17 年度末に 14%とほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加しており目標達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。
- ・ 更なる弾力的な料金設定の実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施
- ・ ETCを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施。

政策（3）国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

- ・ 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を 2000 年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の 29.6 万回/年(405 便/日に相当)から 40.7 万回/年(557 便/日に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。
- ・ 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。
- ・ 航空サービス高度化推進事業として、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
- ・ 航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。

【政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化】

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

【政策目標 18 概評】

政策目標の「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標〔78〕は、国際海上コンテナターミナル等の供用により着実に低減している。業績指標〔79〕は、貨物の進捗が悪いが、旅客については、SARS（新型肺炎）、鳥インフルエンザ等の影響により減少した需要が回復した。業績指標〔80〕は、運輸多目的衛星（MTSAT）の運用開始以後効果があらわれるものである。業績指標〔81〕は、指標の進捗が遅いので船舶自動識別装置（AIS）による的確な航行管制・情報提供を実施する。業績指標〔82〕は、来年度の目標値を達成の見込みである。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（1） 国際海上貨物の輸送コストを低減する。

業績指標：〔78〕 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

目 標： 初期値：0（H14 年度）→目標値：H14 年度比 5%減（H19 年度）

主要施策： 「スーパー中樞港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化」

平成 17 年度実績： H14 年度比 3.3%減 A - 2

政策（2） 国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

業績指標：〔79〕 国際航空サービス提供レベル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：国際航空旅客 3,435 億座席キロ（H14 年度）貨物 215 億トンキロ（H14 年度）

→目標値：国際航空旅客 4,800 億座席キロ（H19 年度）貨物 300 億トンキロ（H19 年度）

主要施策： 「国際拠点空港等の整備の推進」

平成 17 年度実績： 国際航空旅客 3,726 億座席キロ B - 1

貨物 225 億トンキロ B - 1

政策（3） 国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する。

業績指標：〔80〕 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

目 標： 初期値：51%（H14 年）→目標値：100%（H19 年）

主要施策： 「航空保安施設の整備」

平成 17 年実績： 47% C - 2

政策（4） ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する。

業績指標：〔81〕 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間短縮

目 標： 初期値：180 分（東京湾）（H14 年度）

→目標値：150 分（H14 年度に比べ約 15%短縮）（東京湾）（H19 年度）

平成 17 年度実績： 173 分（東京湾） B - 2

業績指標：〔82〕 船舶航行のボトルネック解消率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：75%（H12 年度）→目標値：90%（H18 年度）

平成 17 年度実績： 83% A - 2

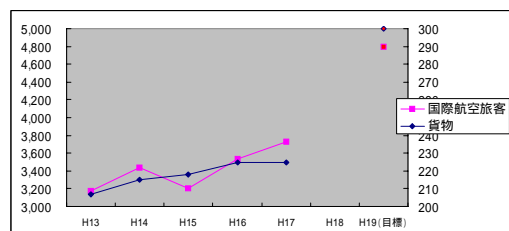
主要施策： 「次世代型航行支援システム等航路標識の整備」「海上交通センター等の拡充」

「主要国際幹線航路の整備及び保全」

【業績測定結果の概要】

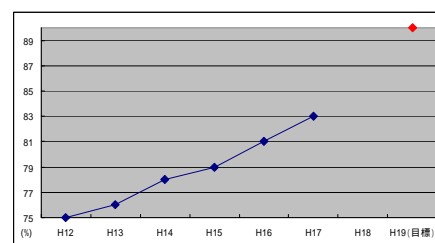
政策（2）業績指標：79 国際航空サービス提供レベル

- 国際航空サービス提供レベルの平成 17 年度の実績は、旅客が 3,726 億座席キロで、16 年度の実績値と比較すると 5.5% の増加となっており、貨物は 225 億トンキロで、16 年度の実績から横ばいとなっている。業績指標については、旅客、貨物とも目標の達成のため必要な実績が不足していることから B - 1 と評価した。
- 旅客については、平成 15 年 3 月に開戦したイラク戦争や同年 4 月以降の SARS（新型肺炎）、鳥インフルエンザ等の影響の拡大、深刻化により減少した需要が回復したことにより、航空輸送サービス提供量も増加してきたものと考えられる。
- 貨物については、中国方面など需要の伸びている路線がある一方で、韓国、台湾、オセアニア方面が大きく落ち込んでおり、全体として低調に推移しているが、本邦航空運送事業者の中期経営戦略等によれば、今後の貨物需要の増加が見込まれる。



政策（4）業績指標：82 船舶航行のボトルネック解消率

- 平成 17 年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は、平成 16 年度に比べて 2 分増加したものの、平成 14 年度に比べて 7 分の短縮となったことから、現在まで実施してきた施策に一定の効果があつたものと考えられる。今後とも指標の動向に注視しつつ、施策を実施していくこととする。
- 平成 17 年度は、4 航路において整備・保全を実施した結果、ボトルネック解消率は 83% となり、着実に実績値は向上している。（参考：特に早急に整備すべきと考えている事業計画に基づいたボトルネック解消率は 94% となっている。）



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（2）国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

- 旅客については前年度と比較すると 5.5% の増と堅調に推移しているが、目標達成には不足している。貨物については、中国方面など需要が伸びている路線がある一方で、韓国、台湾、オセアニア方面が大きく落ち込んでおり、現時点での実績は低調に推移している。
- 今後の貨物需要の増加に対応するための貨物施設の整備等を推進する。
- 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。

政策（4）ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する。

- 航行時間は昨年度と比べて若干増加したことから、B - 2 と評価した。
- しかしながら、航行時間は初期値と比べて減少しており、現在まで実施してきた施策に一定の効果があるものと考えられることから、引き続き、当面の目標である東京湾における航行時間の短縮に向け、AIS 等を活用した的確な航行管制・情報提供を継続して実施する。
- 船舶航行のボトルネック解消率は、投資の重点化・効率化を図りながら、東京湾口航路の H 1 9 年度の 1 0 0 % 完了を目指すなど国際幹線航路の浚渫を進めることにより、目標達成に向けて大きな進捗がはかれると推測されることから、A - 2 と評価した。また、今後とも国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するものであるため、引き続き主要国際幹線航路の整備を進める。

（1 8 年度以降における新規の取組）

- 海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携（AIS を活用した、京浜港及び千葉港における船舶動静監視の強化）

【政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化】

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

【政策目標 18 概評】

業績指標[83]は、目標値を達成しているが、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。業績指標[84]は、指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの 91% (H13 年度末) 欧州 (英・仏・独・伊) の 84% (H13 年度末) に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。業績指標[85]は、順調に都市再生事業が進捗している。業績指標[86]は、目標値の達成に向けて若干進捗が遅いが、平成 18 年度には、首都圏中央連絡自動車道 (木更津 IC~木更津 JCT) 等の新規供用を予定している。業績指標[87]は、順調であり、市街地再開発事業は、これまでに約 650 地区で事業完了しているほか、約 190 地区で事業中である (18 年 3 月 31 日時点)。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策 (5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる。

業績指標: [83] 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現 (都心部との間の鉄道アクセス所要時間が 30 分以内である三大都市圏の国際空港の数)

目 標: 初期値: 1 空港 (H12 年度) 目標値: 2 空港 (H18 年度)

主要施策: 「空港アクセス鉄道の整備」

平成 17 年度実績: 2 空港 A - 2

政策 (6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する。

業績指標: [84] 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率.....

目 標: 初期値: 59 % (H14 年度) 目標値: 68 % (H19 年度)

主要施策: 「拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備」

平成 17 年度実績: 66 % A - 2

政策 (7) 都市再生を促進する。

業績指標: [85] 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量.....

目 標: 初期値: 1250 ha (H15 年度) 目標値: 2,500 ha (H19 年度)

主要施策: 「良好な市街地環境の整備」

平成 17 年度実績: 1,840ha A - 2

政策 (8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する。

業績指標: [86] 三大都市圏の環状道路整備率

目 標: 初期値: 35 % (H14 年度) 目標値: 60 % (H19 年度)

主要施策: 「三大都市圏環状道路の整備」

平成 17 年度実績: 43 % A - 2

政策 (9) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上を図る。

業績指標: [87] 都市機能更新率

目 標: 初期値: 31.8 % (H15 年度) 目標値: 36 % (H20 年度)

主要施策: 「市街地再開発の推進」

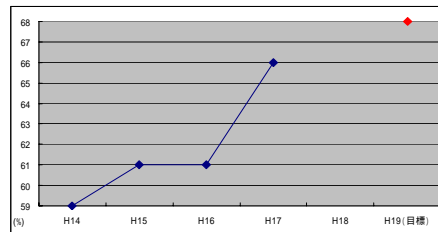
平成 17 年度実績: 34.1% A - 2



【業績測定結果の概要】

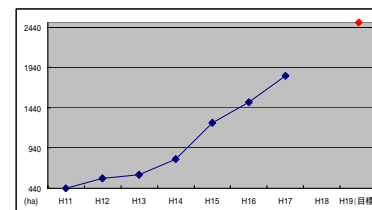
政策（6）業績指標：84 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

- ・ アクセス率については、平成 14 年度末の 59%が平成 17 年度末に 66%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ なお、拠点的な空港・港湾においても、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定となっている箇所があり、フル積載の国際標準コンテナ車(総重量 44t、車高 4.1m)が走行可能なネットワークを明示できていなかった。



政策（7）業績指標：85 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

- ・ 平成 17 年度の実績値は 1,840 h a であり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。
- ・ 国際競争力の向上が必要な地域において、民間による建築活動を最大限に引き出すため、市街地再開発事業及び土地区画整理事業を推進した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（6） 空港・港湾・道路等の連携を強化する。

- ・ 業績指標は、平成 14 年度末の 59%が平成 17 年度末に 66%まで向上し、目標達成に向けて指標は順調に推移しているものの、その水準自体はアメリカの 91% (H13 年度末)、欧州(英・仏・独・伊)の 84% (H13 年度末)に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。
- ・ 国際競争力の確保に必要な水準(約 90%)より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。
- ・ 国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、重要な港湾等と高速道路 IC とのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく通行できる道路ネットワークの構築を図る。

政策（7） 都市再生を促進する。

- ・ 業績指標は目標の達成に向けて着実な推移を示している。
- ・ 今後の取組としては、都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。

(18 年度以降における新規の取組)

- ・ 市街地再開発事業等における防災性能強化の推進
- ・ 市街地再開発事業等の防災性能の強化に要する費用に対する補助の対象事業について、地域要件を撤廃するとともに、地域防災計画に基づく事業に重点化する。
- ・ 民間再開発促進基金による債務保証制度の拡充
- ・ 民間による市街地整備事業の一層の促進を図るため、民間再開発促進基金による債務保証の対象に優良建築物等整備事業等及び住宅市街地総合整備事業の建設資金にかかる借入れを追加するとともに、建設資金の債務保証における 1 件あたりの保証限度額(現行：10 億円/件)を見直し、借入額の 80% (「中心市街地の活性化に関する法律(仮称)」に基づく基本計画区域内で行われる事業については 90%) 以内とする。

【政策目標 19 物流の効率化】

利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること

【政策目標 19 概評】

政策目標の「物流の効率化」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標⁸⁸については、平成 16 年度に横ばいではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。業績指標⁸⁹は、順調にコスト縮減が図られている。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 複合一貫輸送を促進する。

業績指標： ⁸⁸ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率

目 標： 初期値：75%（H12 年度）→目標値：80%（H18 年度）

主要施策： 「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」

平成 17 年度実績： 79 % A-2



政策（2） 国内海上輸送コストを低減させる。

業績指標： ⁸⁹ フェリー等国内貨物輸送コスト低減率・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：0%（H14 年度）→目標値：H14 年度比 4%減（H19 年度）

主要施策： 「複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備」

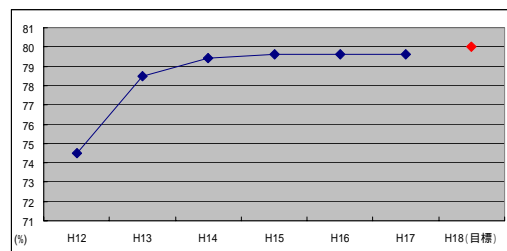
平成 17 年度実績：H14 年度比 2.3%減 A-2



【業績測定結果の概要】

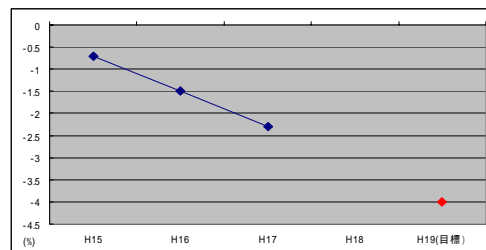
政策（１）業績指標：88 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率

- ・ 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率の平成17年度の実績値は昨年同様79%ではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。
- ・ 平成17年度には、青方港において新たに複合一貫ターミナルが供用した。
- ・ 複合一貫輸送ターミナルの整備が進んだこともあり、コンテナ船やRoRo船の輸送貨物量は平成12年～16年にかけて約45%（5.2百万トン）増加している。



政策（２）業績指標：89 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

- ・ 平成15年度は平成14年度比0.7%減、平成16年度は平成14年度比1.5%減、平成17年度は2.3%減となっており、年々コスト削減が図られている。
- ・ 平成17年度においては、1カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等が供用され、陸上輸送距離の短縮などにより輸送コストが低減した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１） 複合一貫輸送を促進する。

- ・ 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、港湾利用者の要望等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。
- ・ 今後ともマルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備するとともに、静穏度確保及びうねり等長周期波対策による荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることにより、円滑な物流活動の促進を図る。

政策（２） 国内海上輸送コストを低減させる。

- ・ 国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。

【政策目標 20 都市交通の快適性、利便性の向上】

都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力である都市生活空間が形成されること

【政策目標 20 概評】

政策目標の「都市交通の快適性、利便性の向上」に向けて、各業績指標は概ね順調に現れている。業績指標 90 は、毎年着実な進捗が見られる。業績指標 91 は、進捗が悪いが、新線の開通や相互直通運転などの増加などにより今後の効果が見込まれる。業績指標 92 は、目標を達成した指標もあり概ね順調である。業績指標 93、94、95 は、目標に向け順調に伸びている。ETC は、昨年に続き更に目標を前倒し、二輪車への本格導入や駐車場等において促進を図る。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 都市鉄道網を充実させる。

業績指標： 90 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長

目 標： 初期値：東京圏 2,273(内、複々線区間 198) 大阪圏 1,513(内、複々線区間 135) 名古屋圏 940(内、複々線区間 2)(H12 年度)

→目標値：東京圏 2,387(内、複々線区間 221) 大阪圏 1,565(内、複々線区間 135) 名古屋圏 973(内、複々線区間 2)(H18 年度)

平成 17 年度実績： 東京圏 2,353(211) A-2 大阪圏 1,536(135) A-2 名古屋圏 933(2) A-2

業績指標： 91 都市鉄道(東京圏)の混雑率

目 標： 初期値：176%(H12 年度)→目標値：165%(H18 年度)

主要施策： 「都市鉄道の整備」

平成 17 年度実績： 170% A - 2



政策(2) バスの利便性を向上させる。

業績指標： 92 バスの利便性向上に資する事業者の取組

バスロケーションシステムが導入された系統数

コミュニティバスの運行に取り組む事業者数

バスカードを導入したバス車両の割合

目 標： 初期値：3,534 系統(H13 年度)→目標値：4,000 系統(H18 年度)

初期値： 131 業者(H13 年度)→目標値： 330 業者(H18 年度)

初期値： 63.4%(H13 年度)→目標値： 75%(H18 年度)

主要施策： 「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する補助」

「バス利用促進等総合対策事業」「最適経路選択支援システムの構築」

平成 17 年度実績： 4,683 系統(H16) A-2、 391 業者(H17) A-2、 68.6%(H16) B-2

政策(3) 都市内の交通渋滞を緩和する。

業績指標： 93 道路渋滞による損失時間

目 標： 初期値：38.1 億人時間/年(H14 年度)→38.1 億人時間/年を約 1 割削減(H19 年度)

平成 17 年度実績： 35.1 億人時間/年 A - 2

業績指標： 94 ETC 利用率

目 標： 初期値：5%(H14 年度)→目標値：75%(H19 年春)

平成 18 年春実績： 65% A - 1

業績指標： 95 路上工事時間の縮減率

目 標： 初期値：201 時間/km・年(H14 年度)→目標値：201 時間/km・年を約 2 割削減(H18 年度)

主要政策： 「渋滞対策の推進」「ETC の利用促進・活用推進」「路上工事時間の縮減」

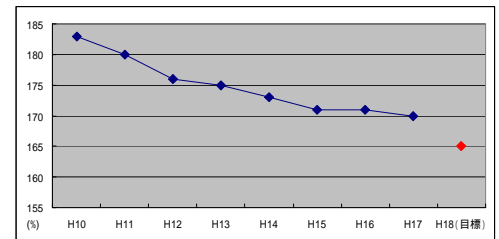
平成 17 年度実績： 126 時間/km・年 A - 2



【業績測定結果の概要】

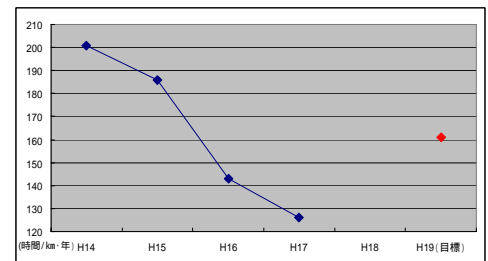
政策（１）業績指標：91 都市鉄道（東京圏）の混雑率

- 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相まって混雑率の低減が図られている。ただし、路線を個別に見ると200%を超える混雑の激しい区間もあり、混雑緩和の必要がある。



政策（３）業績指標：95 路上工事時間の縮減率

- 平成14年度実績値201時間/km・年に対して平成17年度の実績は126時間/km・年（37%減）となり、平成16年度に引き続き指標の目標値以上の縮減を達成した。
- 三大都市においては、直轄国道に加え、都道、県道、主要市道も含めて評価し、平成14年度と比較して、東京23区17%、名古屋市19%、大阪市61%の縮減を達成した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１）都市鉄道網を充実させる。

- 混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心にして高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内を目標とする。
- 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。

政策（３）都市内の交通渋滞を緩和する。

- 業績指標は、平成17年度には126時間/km・年と目標を既に達成しており、さらに順調に推移していることからA-2と判断した。
- さらなる路上工事時間縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを引き続き推進する。
- また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取り組みを推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力の継続が必要である。

【政策目標 21 地域交通確保】

地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること

【政策目標 21 概評】

政策目標「地域交通確保」については努力を続けている状態であるが事業者の採算性の問題もあり確保できないところもある。業績指標[96]は、路線の統廃合の関係で伸びが悪くなっている。業績指標[97]は、数値は1%低減しているが、橋が出来たために航路が不必要になったものであり、政策目標は達成している。業績指標[98]は、目標を達成しなかったが、採算性の問題で事業継続が困難になっている路線が多い。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 地方バス路線を維持する。

業績指標： [96] 地方バス路線の維持率

目 標： 初期値：96 % (H14 年度) 目標値：100 % (H20 年度)

主要施策： 「生活交通路線維持対策の実施」

平成 17 年度実績： 97% B - 2

政策(2) 離島航路を維持する。

業績指標： [97] 有人離島のうち航路が就航している離島の割合・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：72 % (H12 年度)→目標値：72 % (H17 年度) 新たな目標値：71% (H22 年度)

主要施策： 「離島航路維持対策の実施」

平成 17 年度実績： 71% A 2

政策(3) 離島航空路を維持する。

業績指標： [98] 生活手段として航空輸送が必要である離島のうち輸送が維持されている離島の割合



目 標： 初期値：100 % (H12 年度)→目標値：100 % (H17 年度) 新たな目標値：96% (H22 年度)

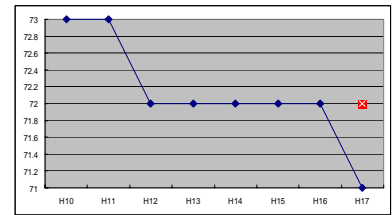
主要施策： 「離島航空路線維持対策の実施」

平成 17 年度実績： 96 % B - 2

【業績測定結果の概要】

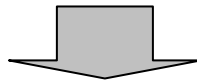
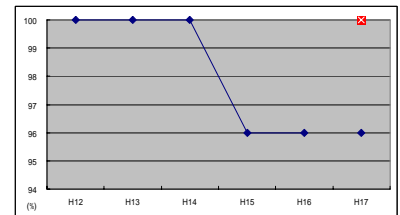
政策（１）業績指標：97 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

- 平成 17 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 300 島、割合は 71% であるが、これは、架橋の整備によりバス路線等の交通手段が確保されたことから、一部の有人離島（4 島）において航路が廃止されたことによるものである。



政策（３）業績指標：98 生活手段として航空輸送が必要である離島のうち輸送が維持されている離島の割合

- 廃止された離島路線は、本土 - 離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって、搭乗率が 3 割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により、航空輸送が維持できなかった。当該路線については、当面就航の見込みはない。
- 離島航空路線運航費補助の対象として航空事業者から申請のある路線については、全路線について補助を実施しているものの、離島路線を運航する航空会社 11 社中 5 社は経常赤字を計上（平成 16 年度）など、苦しい経営状況。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（２） 離島航路を維持する。

- 業績指標は 71% であるが現況において必要な離島航路は確保されている状況にあることから、A - 2 と評価した。
- 離島航路事業者の経営状況は、旅客輸送量の減少等により、欠損は増大傾向にあり、平成 18 年度以降も支援が必要である。このため、現況において必要な離島航路が確保されている状況値である 71% を目標値とし、平成 22 年度を目標年次とする新たな業績指標を作成し、引き続き離島航路補助金について所要の予算額を確保するとともに、航路事業者の経営の効率化を図るべく指導の強化を行う。

政策（３） 離島航空路を維持する。

- 業績指標は 96% となっており、目標値を達成できなかったため、B - 2 と評価した。
- 競争力が弱く、コスト面で割高な離島路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要がある。
- 平成 15 年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることとし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。
- 今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。
- あわせて、平成 17 年度実績値を初期値とし、平成 18 年度以降も政策評価を実施する。

【政策目標 22 地域間交流、観光交流等内外交流の推進】

地域間交流、観光交流等の国内外交流の推進が促進され、地域や経済の活性化が図られること

【政策目標 22 概評】

政策目標「地域間交流、観光交流等内外交流の推進」に向けて各指標は順調である。業績指標⁹⁹は政府の施政方針演説等に基づき設定されている指標であり、平成 22 年度に 1000 万人を目指すこととしている。今のところ順調な進捗が見られる。業績指標¹⁰⁰、¹⁰¹は順調である。業績指標¹⁰²は、指標の伸びは悪いもののソフト施策は継続的な取組が必要であることから継続していく。業績指標¹⁰³、¹⁰⁴は順調である。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 外国人旅行者の訪日を促進する。

業績指標： ⁹⁹ 訪日外国人旅行者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：476 万人(H12 年) 目標値：743 万人(H18 年)

主要施策： 「ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施」「魅力ある観光交流空間づくりの推進」

平成 17 年度実績： 673 万人(H17 年) A - 2

政策(2) 国民の観光を促進する。

業績指標： ¹⁰⁰ 国民一人あたりの平均宿泊旅行回数

目 標： 初期値：1.52 回(H12 年度) 目標値：2 回(H18 年度)

主要施策： 「連続休暇取得による旅行需要送出的ための環境整備」「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」

平成 17 年度実績： 1.82 回(速報値) A - 2

政策(3) 国営公園の利用を促進する。

業績指標： ¹⁰¹ 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

目 標： 初期値：全国民の 5 人に 1 人が利用(H14 年度)→目標値：全国民の 4 人に 1 人が利用(H19 年度)

主要施策： 「国営公園の整備」「国営公園の管理」

平成 17 年度実績： 全国民の 4.5 人に一人が利用(速報値) A - 2

政策(4) ダム周辺施設等の利用を促進する。

業績指標： ¹⁰² 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

目 標： 初期値：499 万人(H12 年度)→目標値：621 万人(H18 年度)

主要施策： 「ダム湖周辺整備の促進」「ダム周辺施設の利活用、上下流交流の推進」

平成 17 年度実績： 442 万人(H15) B - 2

政策(5) 地域の交流を促進する。

業績指標： ¹⁰³ 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道を連絡する割合・・・・・・・・

目 標： 初期値：72 % (H14 年度)→目標値：77 % (H19 年度)

平成 17 年度実績： 74 % A - 2

業績指標： ¹⁰⁴ 日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

目 標： 初期値：63 % (H14 年度)→目標値：68 % (H19 年度)

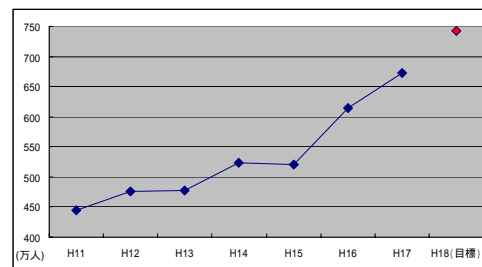
平成 17 年度実績： 65 % A - 2

主要施策： 「住民生活の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、『地域間交流ルート』を重点的に整備促進する」「地域内の交流円滑化に資する道路整備として市町村合併支援事業等促進」

【業績測定結果の概要】

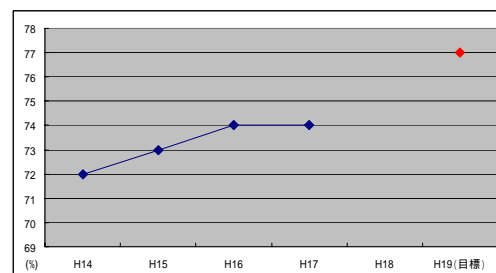
政策（１）業績指標：99 訪日外国人旅行者数

- ・ 訪日外国人旅行者数は、平成 17 年に過去最高となる 673 万人が日本を訪れ、順調に推移している。
- ・ 平成 17 年度は、韓国、台湾、米国、中国、香港、英国、ドイツ、フランスに加え、カナダ、オーストラリア、シンガポール、タイを重点市場とし、各市場の特性に応じて、ビジット・ジャパン・キャンペーンを実施した。



政策（５）業績指標：103 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

- ・ 平成 14 年度実績値 72%から平成 17 年度実績値が 74% となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 平成 17 年度は、横ばいであるものの、2 次生活圏の中心都市 8 市に関連する地域間交流ルートである 4 ルートの整備を新たに完了するなど事業は着実に進捗している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１） 外国人旅行者の訪日を促進する。

- ・ 平成 17 年の指標は対前年比で 9.6% 増となっており、実施施策は有効であると考えられるため、引き続き以下のような方向性に基づき取り組むこととした。よって A - 2 と評価した。
- ・ 平成 15 年 1 月 31 日の小泉総理大臣の第 156 回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を 2010 年までに 1000 万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本の観光魅力を海外に発信するビジット・ジャパン・キャンペーンを、より強力に推進していく必要がある。
- ・ 今後は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充等、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。
- ・ 国際競争力のある観光地づくりを推進するため、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取組みを支援していく。また、外国人観光旅客の受入環境の整備を図るため、公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等の充実、さらに、外国人観光旅客にわが国の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドの育成・確保等に、引き続き取り組んでいく。

政策（５） 地域の交流を促進する。

- ・ 指標は順調に推移しているものの、未整備の地域が残っているため、引き続き、高次医療や多様化する消費余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。

【政策目標 23 新たな市場の育成】

創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること

【政策目標 23 概評】

政策目標の「新たな市場の育成」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標¹⁰⁵は、Jリート市場が順調に伸びていることなどにより順調である。業績指標¹⁰⁶、¹⁰⁷も、順調であり、業績指標¹⁰⁸は、平成16年度実績値は出ていないものの平成17年3月に公表された平成15年住宅・土地統計調査で把握できる5年間の増築件数及びバリアフリー改修件数を見ると、前5年間に比べ、約25%増加しており、リフォーム市場は拡大傾向にあると考えられる。引き続き、消費者が安心して中古住宅の売買、リフォームを行うことができるよう、品質、市場価格、事業者情報等に関し、消費者に十分な情報提供が行われるよう支援していく。なお、住宅に関する新たな長期計画のあり方について、現在、社会資本整備審議会住宅宅地分科会で検討が進められており、目標期間・目標値等について、新たな長期計画をまとめた上で結論を出す予定である。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策(1) 不動産証券化市場を健全に発展させる。

業績指標：¹⁰⁵ 不動産証券化市場規模

目 標： 初期値：9兆円(H14年度) 目標値：22兆円(H18年度)

主要施策： 「証券化促進のための環境整備」「投資家に対する普及・啓発活動」

平成17年度実績： 25兆円 A - 2

政策(2) 中古住宅・不動産流通を促進する。

業績指標：¹⁰⁶ 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量……………



目 標： 初期値：173千件(H13年度) 目標値：200千件(H17年度)

新たな目標値：230千件(H22年度)

平成17年度実績： 204千件 A - 1

業績指標：¹⁰⁷ 中古住宅の流通量……………



目 標： 初期値：15.7万戸(H9年) 目標値：22万戸(H17年) 新たな目標：年度内に設定

主要施策：「中古住宅の住宅性能表示制度の普及促進」「不動産の評価システムの確立」

「不動産市況情報の提供促進」「不動産統合サイトの構築」

平成17年度実績： 17.5万戸(H15) A - 1

政策(3) 住宅リフォーム市場を活性化する。

業績指標：¹⁰⁸ リフォームの市場規模……………



目 標： 初期値：330万戸(H8~12年度) 目標値：430万戸(H13~17年度)

新たな目標：年度内に設定

主要施策：「住宅リフォームに係る情報提供他」「増改築工事に瑕疵保証保険制度の活用」

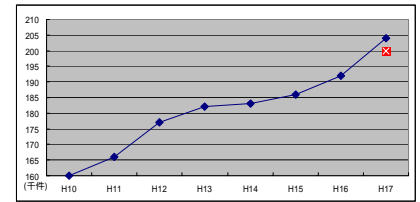
「リフォームしやすい住宅・部品の開発・普及」

平成17年度実績： 413万戸(H13~17年度) B - 1

【業績測定結果の概要】

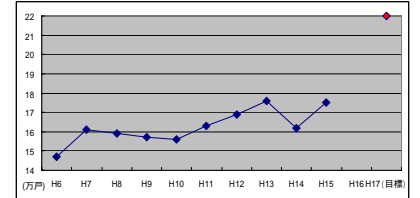
政策（２）業績指標：106 指定流通機構（レインズ）における不動産仲介物件等の登録データ量

- 平成 17 年度末の実績値が 204 千件（前年度比約 6 % 増）となり、目標値を達成した。現在、すべての指定流通機構がインターネット対応の IP 型となり、不動産事業者の不動産データの登録における利便性の向上が図られ、不動産流通市場の活性化が期待される。



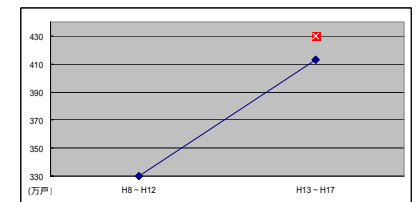
業績指標：107 中古住宅の流通量

- 中古住宅の流通量については、5 年に 1 度の住宅・土地統計調査により把握しており、直近のデータは平成 17 年 3 月末に公表された平成 15 年のものであり平成 17 年の実績は把握できないものの、中古住宅に対する税制の充実や性能表示制度の一定の普及など指標の向上要因もある。



政策（３）業績指標：108 リフォームの市場規模

- 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、5 年に一度の住宅・土地統計調査及び住宅着工統計を基に推計している。今回の推計値を見ると、目標値を僅かに下回っているものの、前 5 年間に比べ、約 25% 増加しており、リフォーム市場は拡大傾向にあると考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（２） 中古住宅・不動産流通を促進する。

- 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。
- 不動産の個別の取引価格情報の提供について、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ制度を構築の上、さらに充実していくため、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく。
- 不動産統合サイトについては、全国の不動産物件情報の提供のみならず、不動産取引にあたっての留意事項や、消費者にとって有意義な情報等も掲載するなど、サイト内の情報を充実させるとともに、消費者周知を図る。
- 業績指標 106（指定流通機構（レインズ）における不動産仲介物件等の登録データ量）については、不動産取引の拡大を目標とし、平成 22 年度における登録件数 230 千件を新たな目標値として設定する。
- 業績指標 107（中古住宅の流通量）については、平成 17 年度に目標年度が到来。今後は住生活基本計画（仮称）における中古住宅の流通量に関する指標に基づき、平成 22 年度における中古住宅の流通割合を指標として目標値を設定する。

政策（３） 住宅リフォーム市場を活性化する。

- 消費者が安心して住宅のリフォームを行うことができるよう、消費者に十分な情報提供が行われる等の仕組みが重要。このため、以下のとおり施策を推進。
- 消費者による適切な選択に資するため、リフォーム事業者に関する消費者への情報提供を充実するための方策について検討する。
- 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。
- S I 住宅（スケルトン・インフィル住宅）等のリフォームしやすい住宅や部品の普及・啓発を図る。
- 今後、住宅の耐震化を強力に推進するため、耐震化の目標の達成に向け、税制、補助制度などの促進方策に取組む。
- なお、本指標については、平成 17 年度で目標年度が到来。今後は平成 18 年秋ごろに策定される予定の住生活基本計画（全国計画）におけるリフォームの実施に関する指標に基づき、平成 22 年度におけるリフォームの実施率を指標として目標値を設定する。

（平成 18 年度以降における新規の取組）

リフォームに係る既存住宅保証制度の拡充、 耐震改修促進税制の創設

【政策目標 24 公正で競争的な市場環境の整備】

公正で競争的な市場規模、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

【政策目標 24 概評】

政策目標「公正で競争的な市場環境の整備」に向けて各指標の状況は低調なものが多く、施策の改善を促進していく。業績指標 **109** は、母数となる対象法人が増えたため昨年度より数値は落ちたが、システムセミナーや入札契約適正化法に基づく「適正化指針」を改正して促進を図る。業績指標 **110-1** も母数となる対象法人による増減の関係で指標が下落傾向であるが、施策を実施する法人数は増加傾向であり、今後は全ての公共工事発注者に要請を行っていく。業績指標 **110-2**、**111** は順調である。業績指標 **112** は、都市部の地籍調査が特に遅れていることから、都市部の進捗率をいかに向上させるかが課題である。そのため、都市再生本部において示された「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針に基づき、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して、全国の都市部における地籍整備を実施していく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 建設業における不良・不適格業者を排除する。

業績指標： **109** 「発注者支援データベース・システム」の導入状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：62 %（H12 年度） 目標値：100 %（H18 年度）

主要施策： 「発注者支援データベース・システムを活用した管理技術者の現場専任制の確認の徹底」

平成 17 年度実績： 79 % B - 1

政策（2） 公共工事の入札および契約の適正化を推進する。

業績指標： **110-1** 入札監視委員会等の第三者機関の設置状況

目 標： 初期値：75 %（H13 年度） 目標値：100 %（H18 年度）

主要施策： 「入札契約適正化法及び適正化方針の措置状況のフォローアップ」

平成 17 年度実績： 69 %（H16） B - 1

業績指標： **110-2** 入札時における工事費内訳書の提出の状況

目 標： 初期値：56 %（H13 年度） 目標値：80 %（H18 年度）

主要施策： 「入札契約適正化法及び適正化方針の措置状況のフォローアップ」

平成 17 年度実績： 84 %（H16） A - 2

政策（3） トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備

業績指標： **111** トラック輸送における営業用トラック輸送の割合

目 標： 初期値：49 %（H11 年度） 目標値：54.0 %（H18 年度）

主要施策： 「トラック事業における規制緩和の推進及び事後チェック体制の強化」

平成 17 年度実績： 56%（H16） A - 2

政策（4） 基礎的な土地情報を整備する。

業績指標： **112** 地籍が明確化された土地の面積・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：125 千km²（H12 年度） 目標値：158 千km²（H21 年度）

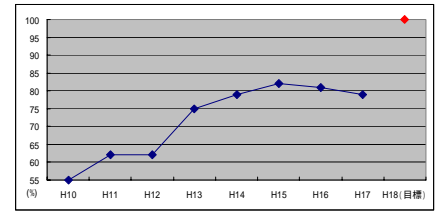
主要施策： 「地籍調査の推進」「広報活動の実施」

平成 17 年度実績： 134 千km² B - 1

【業績測定結果の概要】

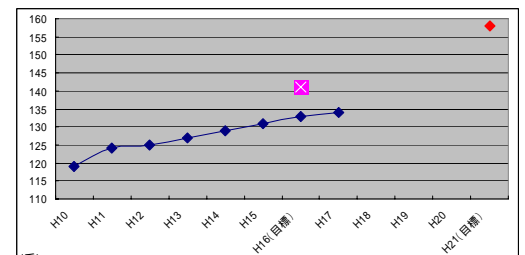
政策（１）業績指標：「109」 「発注者支援データベース・システム」の導入状況

- 平成17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、前年度に比べ指標は微減している。この理由としては、平成17年10月の道路4公団の分割民営化により、6高速道路株式会社のほか、新たに（独）日本高速道路保有・債務返済機構が設立されたが、この法人がシステム未導入のため、結果として昨年の実績値を下回ったものである。
- 国土交通省における導入状況は、平成13年度に既に100%に達しているものの、所管法人等の導入実績は平成17年度で未だ64%に留まっている。
- なお、参考までに、平成17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17年10月1日現在で30%（国：56%、特殊法人等：58%、都道府県：100%、指定都市：93%、市区町村26%）が活用しているという結果が得られている。



政策（４）業績指標：「112」 地籍が明確化された土地の面積

- 平成17年度の実績値は134千km²であり、平成21年度の目標値を達成するために必要と考えられる145千km²を大きく下回った。特に、都市部においては2,340km²（都市部全体の19%）しか進捗していない状況である。
- 原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であること等が考えられる。特に、都市部においては土地の細分化、権利関係の複雑、頻繁な土地の異動等により境界確認の合意を得ることが難しい等、調査・測量が他の地域に比べて困難であることから、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１） 建設業における不良・不適格業者を排除する。

- 業績指標が微減した理由は、母数となる対象機関の増大によるものである。平成18年度の目標達成は難しい状況であることからB-1と評価した。
- 発注者支援データベース・システムの導入実績の向上
- 公共工事等の良好な品質の確保のためには、企業選定の段階において、企業評価に加え技術者個人の評価が重要である。そのため、技術者データの充実や検索システムの整備等、虚偽申請防止等のための実効性や発注者に対する利便性を向上させることにより、発注者支援データベース・システムの導入の促進を図り、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除を促進する。

（平成18年度以降における取組の方向性）

- 発注者支援データベース・システムセミナーの開催
主として市町村を対象として、発注者支援データベース・システムの活用を体験する場を設け、システムの導入率向上を図る。
- 入札契約適正化法に基づく「適正化指針」の改正
発注者において講ずべき措置を規定する適正化指針に発注者支援データベース・システムの積極活用を明確に位置づけ、これに基づき、発注者に対して改めて要請を行う。

政策（４） 基礎的な土地情報を整備する。

- 業績指標は、依然として低い状態であるが、それを改善するために都市部における地籍調査を積極的に推進していくのであり、B-1と評価した。
- 現状では、都市部の地籍調査が特に遅れていることから、都市部の進捗率を向上させることが課題である。そのため、都市再生本部において示された「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針に基づき、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して、全国の都市部における地籍整備を実施する必要がある。

（次年度以降の政策への方向性）

- 法務局に提出される民間の地積測量図を利用するなど、平成16年度から国が実施している都市再生街区基本調査の成果を活用した地籍整備の方策を検討することにより、全国の都市部における地籍整備を推進する。

【政策目標 25 産業の生産性向上】

経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること

【政策目標 25 概評】

政策目標「産業の生産性向上」に向けて指標は芳しくない。業績指標 **113** は、低調であるが、中小建設業者における経営革新の必要性は依然として大きいことから積極的に PR を行っていく。業績指標 **114** は、未達成であったものの、規制緩和推進計画にのっとり所要の措置を講じていく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 専門工事業のイノベーションを促進する。

業績指標： **113** 建設業者に係る経営革新計画の承認件数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：3（H12 年度）→目標値：13（H18 年度）

主要施策： 「建設業の経営革新の推進」

平成 17 年度実績： 4 B - 1

政策（2） 自動車整備事業の生産性を向上させる。

業績指標： **114** 指定整備工場数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：26,927（H12 年度）→目標値：30,000（H17 年度）

新たな目標値：30,000（H22 年度）

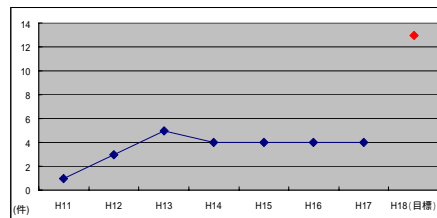
主要施策： 「認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上」

平成 17 年度実績： 28,676 B - 2

【業績測定結果の概要】

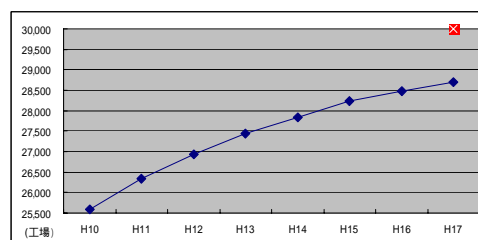
政策（１）業績指標：113 建設業者に係る経営革新計画の承認件数

- 平成17年度の実績値（累計）は4件であり、前年度からの変動は無し。
- 新規の承認件数が0件であった理由として、中小建設業者の消極性が考えられる。
- その背景として、過剰供給構造の中、企業間の競争激化により建設業者の収益力が低下する一方で、依然として、重層的な下請構造の下でのコスト高が建設業者の生産性を損ねている実態がある。
- これについては、従来から建設産業団体の自主的な取組や行政による指導により改善は見られるものの、いまだ徹底されているとは言い難く、特に専門工事業団体においては、経営革新のための取組については、諸についたばかりの状況である。そこで、建設業者が自らの役割と責任を明確にするとともに、その取組を強化することで、総合事業者と専門工事業者の対等なパートナーシップを確立し、合理的な生産システムを確保することが、経営革新をスムーズに行う土壌を整備する上で、必要である。
- また、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ことが求められる。



政策（２）業績指標：114 指定整備工場数

- 指標の推移について見ると、年度ごとの伸び率が減少傾向となり未達成となっている。
- 認証工場の指定取得を推進し、指定整備工場の増加を図っているところ。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１）専門工事業のイノベーションを促進する。

- 業績指標は、前年度から変化は無いが、今後も建設投資の減少が見込まれ、中小建設業者における経営革新の必要性は依然として大きい。
- このような必要性に鑑み、建設産業経営革新研究会等の場を活用し、経営革新支援のPRを促進するとともに、中小建設業者にとって今以上に利用されやすいものとなるよう環境整備等の改善策を検討していくこととする。
- 今後の取組の方向性としては以下を検討している。

専門工事業者の経営組織の革新

分離発注、CM方式、異業種JV等、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備を図る。

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。

（18年度以降における新規の取組）

- 専門工事業者の下請構造の合理化推進

現在の建設生産システムの中核として施工を担う専門工事業者の多くは中小建設業者であるが、適切な施工体系を構築するための合理的な下請施工体制のあり方に関し検討を行う。

- 合理的な建設生産システムの構築を図る

中小企業者の差別化・高付加価値化の促進、元請・下請関係の適正化等により、技術と経営に優れた建設業者が伸びられる環境を整備するため、合理的な建設生産システムの構築を図る。

政策（２）自動車整備事業の生産性を向上させる。

- 業績指標は着実に実績値を伸ばしたものの、目標値を達成しない見込みであることから、B-2と評価した。施策の推進を図ることにより、更なる認証工場の指定取得を推進することとしている。
- また、「規制改革・民間開放推進3か年計画（再改定）」（平成18年3月31日、閣議決定）において、「今後、更なる民間能力の活用を図るため、指定整備率の確実な一層の向上を図るべく、所要の措置を講ずるべき」とされており、適切に対処していく。
- 今後は平成22年度を目標として、30000整備工場の達成を目指す。

【政策目標 26 消費者利益の保護】

消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること

【政策目標 25 概評】

業績指標「消費者利益の保護」に向けて各業績指標は芳しくない状況である。

業績指標 115 は、経年的に数値は伸びているものの、最終年度の実績値は目標値から離れたものとなった。このため、住生活基本計画に基づき、インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等住宅性能表示制度の普及についての一層の取組を行う。業績指標 116 は、目標値達成に向けて実績が伸びているものの（衝突安全性）においてなお一層の取組が必要であり、今後は自動車アセスメント理解を図っていく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 住宅性能評価・表示を普及させる。

業績指標： 115 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：5.3%（H13 年度） 目標値：50%（H17 年度） 新たな目標：年度内に設定

主要施策： 「住宅性能表示制度の充実・普及促進」

平成 17 年度実績： 15.6 % B - 1

政策（2） 自動車の安全性に関する情報を普及させる。

業績指標： 116 衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標・・・・・・・・



目 標：（衝突安全性） 初期値：60（H15 年度） 目標値：77（H18 年度）

主要施策： 「自動車アセスメント事業の促進」

平成 17 年度実績： 66 B - 1

目 標：（歩行者頭部保護性能） 初期値：9（H15 年度） 目標値：42（H18 年度）

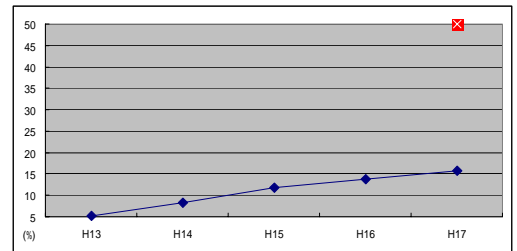
主要施策： 「自動車アセスメント事業の促進」

平成 17 年度実績： 25 A - 1

【業績測定結果の概要】

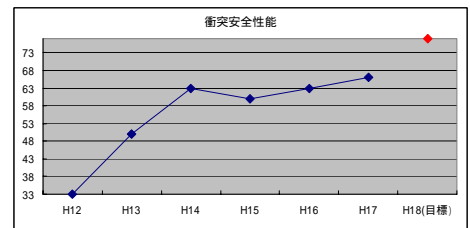
政策（１）業績指標：115 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合

- 平成 17 年度の実績値は、16 年度の 13.7% から 15.7%（速報値）となり、目標に向け指標は伸びているが、目標値の 50% には達しておらず、今後一層の取組みが必要な状況。
- 住宅の利用関係別に普及状況を分析すると、分譲マンションでは 4 割に達している一方で、持ち家では 1 割程度となっているなど住宅の属性により、普及状況に偏りがみられる。
- 総合住宅展示場の来場者に対する調査における住宅性能表示制度の認知度は 5 割程度となっている。



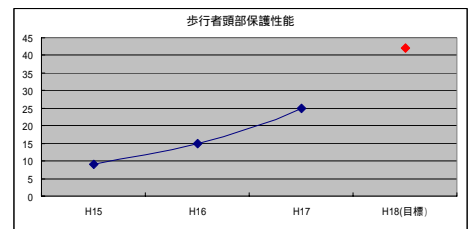
政策（２）業績指標：116 衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標
歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標
衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標

- 当該指標は 15 年度が 60 であったのに対し、17 年度においてそれを上回る 66 となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。
- 特に、平均の獲得数を 15 年度と 17 年度で比較すると、6 個満点中、5.1 から 5.4 と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うかがえる。また、カバー率は 15 年度と 17 年度で比較すると、74% から 77% と向上している。



歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

- 当該指標は 15 年度が 9 であったのに対し、17 年度においてそれを上回る 25 となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。
- 特に、平均獲得レベルを 15 年度と 17 年度で比較すると、レベル 5 が満点であるところ、平均獲得レベル 2.1 から 3.1 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うかがえる。また、カバー率は 15 年度と 17 年度で比較すると、21% から 45% と大幅に向上している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１）住宅性能評価・表示を普及させる。

- 平成 17 年度に目標年次が到来したが、目標値の達成には至らず、平成 18 年度以降においても住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況である。
- 消費者や住宅生産者等利用者にとって、わかりやすく、使いやすい制度とするためには、住宅全般に対するニーズに加え、住宅の属性ごとの利用者のニーズについても把握することが重要あり、これらを踏まえ、引き続き制度の改善を検討する必要がある。
- 住宅の取得に関心のある者に対して、必ずしも十分に制度が認知されていないため、より一層の制度の周知を図り、住宅の消費者による制度の活用を図る必要がある。

（18 年度以降における新規の取組）

- 住宅性能表示制度については、住宅性能に関する消費者ニーズを的確に捉えた制度の充実に向け、技術面・制度面より検討を行う。
- インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度の PR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、制度の普及を促進する。

政策（２）自動車の安全性に関する情報を普及させる。

- 総合評価（ ）による情報提供の推進は一定の成果を上げており、今後、衝突安全性能総合評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。消費者により早くかつ有益な情報を提供すべく年度終了時点でアセスメント結果を公表するだけでなく、年度途中で中間公表を実施、また、衝突安全性に加えて、実用化された先進安全自動車（ASV）技術紹介及び ASV 技術装備状況について新たに情報提供を行っているところであるが今後とも情報提供方法を充実させていくこととしている。
- 平成 18 年度以降は、アセスメント事業の充実を図るための調査研究、欧米のアセスメントとの連携などにより、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。

（18 年度以降における新規の取組）

- 消費者に向けて、近年の衝突安全性能の向上等自動車アセスメントの効用・結果を周知するための広報を実施する。
- 日本に世界の自動車アセスメント実施機関を招き、世界自動車アセスメント会議を開催する。

【政策目標 27 IT 革命の推進】

国民生活や産業社会における IT 化とともに、行政サイドの IT 化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型 IT 社会」の実現が図られること

【政策目標 27 概評】

政策目標「IT 革命の推進」に向けて概ね順調に推移している。業績指標 117 は、目標値には未達成であったがシステムの導入が困難な事情もあり、実質的にはほぼ達成したと考えられることから、業績指標を廃止する。業績指標 118 は、初年度は伸びていないが、平成 17 年 3 月 29 日に情報技術の公開を行い、対象を民間企業、個人など一般に拡大したことにより、今度参加者が確実に見込めるので、その動向を見守る必要がある。業績指標 119 は、順調であり、目標を平成 17 年度 33,000km とし、全ての完了を目指すこととしている。

【政策の概要と業績指標・目標値】

政策（1） 港湾分野における行政手続きの電子化を推進する。

業績指標： 117 港湾 EDI システムの普及率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：22.0%（H13 年度） 目標値：100%（H17 年度）

主要施策： 「港湾 EDI システムの設置及び管理」
「輸出入・港湾諸手続のワンストップサービスの利便性向上への取組み」

平成 17 年度実績： 87.9 % B - 3



政策（2） 民間によるネットワークインフラの形成を支援する。

業績指標： 118 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長・・・・・・・・

目 標： 初期値：31,050km（H14 年度） 目標値：33,000km（H17 年度）

主要施策： 「河川管理等の高度化に対応した光ファイバ整備事業の推進」「情報ハイウェイの構築」
「港湾施設管理用ファイバ収容空間の整備」

平成 17 年度実績： 33,000km A - 3



政策（3） 地理情報の利用環境の整備・充実を図る。

業績指標： 119 電子国土 Web システムを利用する団体の数

目 標： 初期値：33 団体（H15 年度） 目標値：2000 団体（H20 年度）

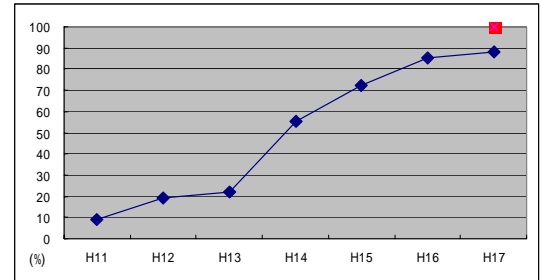
主要施策： 「電子国土 Web システムの構築」

平成 17 年度実績： 280 団体 A - 2

【業績測定結果の概要】

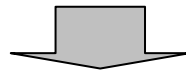
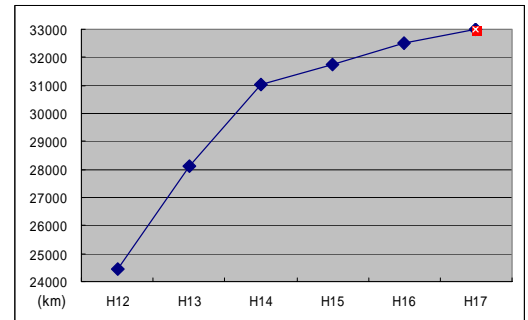
政策（１）業績指標：117 港湾 EDI システムの普及率

- ・ 輸出入・港湾関連手続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 月の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの実現に伴い、新たな港湾管理者が参加し、平成 17 年度末の実績値は 87.9%（港湾管理者 102 港と全特定港 86 港）であり、目標は達成できなかったものの、順調に指標は伸びており、実質的にはほぼ達成したと考えられる。



政策（２）業績指標：118 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長

- ・ これまでの実績値の大きな伸びは、2001 年 1 月に策定された「e-Japan 戦略」に基づき、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、寄与していると考えられる。
- ・ IT 基盤整備の推進の結果、公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備は概成し、全国ネットワーク化が達成された。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

政策（１） 港湾分野における行政手続きの電子化を推進する

- ・ 実績値としては、目標値を達成できていないが、EDI システムの導入が困難な港湾を除いて、ほぼ導入しており、実質的には当初の目標を達成したといえる。システムの導入が困難な港湾管理者の理由としては、主な港湾利用が内航フェリーであること、出入港手続き自体を必要としていないこと等やむをえない理由によるものであり、これらの港湾管理者のシステム導入については難しい状況であるといえる。
- ・ 以上により、平成 17 年度において当該業績指標の目標については、実質的にはほぼ達成したと考えられることから、本業績指標を廃止する。

政策（２） 民間によるネットワークインフラの形成を支援する。

- ・ 業績指標は、公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備は概成し、全国ネットワーク化が達成されたことから、A - 3 と評価した。今後は、個々の公共施設の高度化等の整備を踏まえて進めていくと考えられる。
- ・ 河川、道路、港湾における管理施設の高度化等の整備を踏まえ、光ファイバ等収容空間の整備を進めるとともに、これらの開放を順次進める。

2) 政策チェックアップ指標・目標値の考え方

1 誘導居住水準達成率 目標値 53%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

居住水準とは、世帯の人数に応じて必要とされる住宅の規模等を定めた水準で、最低居住水準と誘導居住水準の2つの指標がある。

- ・最低居住水準・・・健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準。
- ・誘導居住水準・・・住宅のストックの質の向上を誘導する上での指針。

誘導居住水準については、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 37 m²～6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸面積 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(高齢夫婦含む。)の住戸専用面積 164 m²までを規定。

これらの達成率を指標としている。

目標設定の考え方 第八期住宅建設五箇年計画(注)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 17 年度分まで年度割した(第八期住宅建設五箇年計画の最終年度が平成 17 年度であるため)。(注)国土交通省が法律に基づいて居住水準などの住宅建設の目標と公的資金による住宅建設量を5年ごとに定める計画。

外部要因 世帯構成の変化等

2 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

旅客施設の段差解消 目標値 7割強(平成19年度)

1日あたりの平均的な利用者数が 5,000 人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、交通バリアフリー法(注)に基づく移動円滑化基準第4条(エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消)を満たしたものの割合。(注)高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律[社会資本重点計画第2章に記載]

目標設定の考え方 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、航空旅客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 19 年度の目標値を設定している。

外部要因 旅客施設の構造等

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、交通事業者(事業主体)

視覚障害者誘導用ブロック 目標値 8割強(平成19年度)

1日あたりの平均的な利用者数が 5,000 人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第8条(視覚障害者誘導用ブロックの設置)を満たしたものの割合。[社会資本重点計画第2章に記載]

目標設定の考え方 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、航空旅客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 19 年度の目標値を設定している。

外部要因 旅客施設の構造等

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、交通事業者(事業主体)

道路 目標値 約5割(平成19年度)

1日あたりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路(注1)のうちバリアフリー化(注2)された道路の割合。

(注1)市町村が交通バリアフリー法に基づく重点整備地域内の特定経路として定めている道路。

(注2)「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(交通バリアフリー法に基づいて、道路特定事業を実施する際に適合すべき基準として、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適する歩道などの構造及び案内標識や視覚障害者誘導ブロックの設置等について規定したもの。)に定められた構造基準を満たし、高齢者・身体障害者等にとって円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された状態。

【社会資本重点計画第2章に記載】

目標設定の考え方 平成22年まで100%を目指す(移動円滑化の促進に関する基本方針)こととして、平成19年度の目標を設定。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

建築物 目標値 約4割(平成19年度)

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物(注1)の総ストック数のうち、ハートビル法(注2)に基づく利用円滑化基準(注3)を満たすものの割合。

(注1) 学校、病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数のものが利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物

(注2) 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

(注3) 出入口、廊下、階段、車椅子使用者用のトイレ、エレベーター等の施設の構造及び配置に関する基準

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

目標設定の考え方 これまでの取組と平成14年の法改正による利用円滑化基準への適合義務化を踏まえ、平成19年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち利用円滑化基準を満たす割合の伸びを想定。

外部要因 経済状況等による新規建築物着工数等

他の関係主体 建築事業者(事業主体)

住宅 目標値 約1割(平成19年度)

全住宅ストックのうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合【社会資本整備重点計画第2章に記載】

目標設定の考え方 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19年度分まで年度割した。

外部要因 新規住宅着工数、リフォーム件数等

3 不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

目標値 30.0%(平成20年度)

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物(注1)のフローのうち、ハートビル法(注2)に基づく誘導的基準(注3)に適合するものの割合

(注1) 学校、病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数のものが利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物

(注2) 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。

(注3) 出入口、廊下、階段、車椅子使用者用のトイレ、エレベーター等の施設の構造及び配置に関する誘導的基準。

目標設定の考え方 ユニバーサルデザインの考え方を含めたより高いレベルのバリアフリー化が社会的に求められている中で、すでにハートビル法によって義務付けがされている基礎的基準を満たす建築物の普及とともに、誘導的基準を満たす建築物の建築についても誘導していく必要がある。認定建築物に対する税制上の特例措置や低利融資制度等による効果を見込み、平成20年度における目標値を設定した。

外部要因 経済状況等による建設コストの変動等

他の関係主体 事業主体

4 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

低床バス 目標値 30%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

床面高さ65センチメートル以下の車両。

目標設定の考え方

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。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)・交通事業者(事業主体)

ノンステップバス 目標値 10%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

乗降口に階段のない車両。

目標設定の考え方

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。

他の関係主体 ・地方公共団体(事業主体)・交通事業者(事業主体)

福祉タクシー 目標値 10,000両(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

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。

目標設定の考え方

福祉タクシーについては、平成15年度政策チェックアップにおいて目標の見直しを行っており、移動手段として福祉タクシーに頼らざるを得ない要介護者の移動手段の確保を最優先課題として、こうした人々が少なくとも週1回の外出が可能となることを目指すとともに、現在の車両数の導入状況も踏まえ、当面(平成17年度末までの)の目標を10,000台としている。

他の関係主体 ・地方公共団体(事業主体)・交通事業者(事業主体)

5 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

鉄軌道車両 目標値 20%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

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。

目標設定の考え方

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。

他の関係主体 ・地方公共団体(事業主体)・交通事業者(事業主体)

旅客船 目標値 25%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

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。

目標設定の考え方

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。

航空機 目標値 35%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

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。

他の関係主体 ・地方公共団体(事業主体)・交通事業者(事業主体)

6 3人以上世帯の誘導居住水準達成率 目標値 43%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

居住水準とは、世帯の人数に応じて必要とされる住宅の規模等を定めた水準で、最低居住水準と誘導居住水準の2つの水準がある。

- ・最低居住水準・・・健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準。
- ・誘導居住水準・・・住宅のストック質の向上を誘導する上での指針。

誘導居住水準については、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 m^2 ~6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸専用面積 164 m^2 までを規定。

3人世帯の場合: 98 m^2

- ・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 m^2 ~6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸専用面積 129 m^2 までを規定。

3人世帯の場合: 75 m^2

ファミリー世帯が子育てしやすい居住水準になっているかを調べるため、3人以上の世帯に対する達成率を指標としている。

目標設定の考え方

第八期住宅建設五箇年計画の策定において、3人以上世帯の誘導居住水準の達成率について平成27年度を目途に5割強の世帯の達成を想定しており、それを平成17年度分まで年度割した（第八期住宅建設五箇年計画の最終年度が平成17年度であるため）。

外部要因 ・世帯構成の変化等
他の関係主体

7 自然体験活動拠点数 目標値 420箇所(平成18年度)

「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。

目標設定の考え方

1級水系及び2級水系の流域における指導者が活動する拠点数を指標とする。

外部要因 地域の気運の盛り上がり、環境教育の動向

8 歩いていける範囲の都市公園の整備率 目標値 66%(平成19年度)

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)(注1)をとして計画的に配置される住区基幹公園(注2)(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。

(注1) 住宅地において、日常生活上最低限必要とされる学校、店舗、公園等のコミュニティ施設を備えた居住区域の。

住区基幹公園とは、主として住区内の住民の安全で快適かつ健康的なレクリエーション、休養のためのスペースを確保し、住民の日常的で身近な利用に供するために必要な基幹的な公園で、街区公園・近隣公園及び地区公園などがある。

目標設定の考え方

少子高齢化社会に対応するため、長期的に100%となることをめざしており、現況値との勘案により平成19年度の目標値66%を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

9 都心部における住宅供給戸数 目標値 100万戸(平成17年度) 指標を廃止 (平成8年度からの累計)

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。

目標設定の考え方

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)により、平成8年度から平成17年度までに100万戸と設定。

外部要因 地価、住宅価格の下落や市場金利の動向等

他の関係主体 地方公共団体(都市計画の決定等)

10 1人あたり都市公園等面積 目標値 9.3㎡/人(平成19年度)

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。

目標設定の考え方

緑豊かな生活環境の形成を図るため、各都市における住民一人あたりの都市公園面積を10㎡以上とし整備を推進しており、全国平均の値については、現況値との勘案により平成19年度の目標値9.3㎡を設定している。

他の関係主体 ・地方公共団体(事業主体)

11 汚水処理人口普及率 目標値 86%(平成19年度)

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方

将来は、汚水処理人口普及率が100%となることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

他の関係主体 農林水産省(農業集落排水事業を所管)、環境省(浄化槽事業を所管)

地方公共団体(事業主体)

12 下水道処理人口普及率 目標値 72%(平成19年度)

総人口に対して下水道を利用できる人口の割合

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

目標設定の考え方

将来は、汚水処理人口普及率が100%となることを目標とし、農業集落排水施設や浄化槽等との適切な役割分担のもと、下水道により整備すべき区域について整備を図ることとしており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

13 都市空間形成河川整備率 目標値 40%(平成18年度)

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

外部要因 沿川の開発動向

他の関係主体 地方公共団体(河川管理者)

14 良好な環境を備えた宅地整備率 目標値 46%(平成17年度) 来年度は指標の定義を見直し更新

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅市街地基盤整備事業(旧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) = (H12年度以降に供給された ~ の条件を全て満たした団地の供給画地数) / (H12年度以降に供給された住宅基盤整備事業(旧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。

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)

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)

15 市街地の幹線道路無電柱化率 目標値 15%(平成19年度)

市街地(注1)の幹線道路(注2)のうち、電柱、電線のない延長の割合

(注1)都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域。

(注2)道路種別で規定されるものではないが、ここでは一般国道および都道府県道

市街地(注1)の幹線道路(注2)のうち、電柱、電線のない延長の割合【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方

長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、電線管理者(電気、通信、CATV等)

16 中心市街地人口比率の減少率 目標値 0.5%(平成21年度)

市全域の人口に対する中心市街地(商店街と主要駅、市役所等への徒歩アクセスを考慮した街なか居住を推進すべき地域)人口の比率の減少率。中心市街地の衰退、人口の郊外流出による現在のトレンドを踏まえ、歩いて暮らせるまちづくり(コンパクトシティ)の実現に向けてのメルクマールである、市全域人口に対する中心市街地人口の比率の減少率を測定する。中心市街地活性化法に基づく基本計画区域に近似した区域。

目標設定の考え方

街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5年後を目標に減少率を概ね半分とすることを目標とする。

外部要因 市町村合併による市全域の人口増、民間による投資動向(郊外の住宅地、大型商業施設への投資等)

他の関係主体 地方公共団体 民間事業者 等

17 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長 目標値 約6,800km(平成19年度)

安全、快適に水際まで近づくことができる海岸延長【社会資本整備重点計画第3章に記載】

目標設定の考え方 できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに達成可能な値として設定。

外部要因 地元調整の状況等

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

18 都市域における水と緑の公的空間確保量 目標値 13㎡/人(12を約1割増)(平成19年度)

都市域における(港湾の区域を含む)自然的環境(樹林地、草地、水面等)を主たる構成要素とする空間であり、制度的に永続性が担保されている空間の確保量(面積)を都市域人口で除したものを。

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、長期的には20㎡以上確保されたような都市を目指しており、現況値との勘案により、平成19年度の目標値約13㎡を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

19 河川の流量不足解消指数 目標値 61%(平成18年度)

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。

目標設定の考え方 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。

外部要因 地元調整の状況等

20 水道水源域における下水道処理人口普及率 目標値 60%(平成18年度)

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係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。

目標設定の考え方 将来は、水道水源域のうち下水道の計画区域については、すべて処理することを目標としており、それを現況値との勘案で平成18年度の目標値を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

21 河川における汚濁負荷削減率 目標値 78%(65%を13%削減)(平成19年度)

河川の環境基準達成のために、河川において削減することが必要な汚濁負荷量のうち削減する量の割合【社会資本整備重点計画第2章に記載】

目標設定の考え方 平成15年度から平成19年度までの5年間の河川浄化事業における汚濁負荷削減率

外部要因 地元調整の状況等、社会情勢の変化等による流入負荷の動向

他の関係主体 地方公共団体等

22 洪水による氾濫から守られる区域の割合 目標値 62%(平成19年度)

当面の計画として、大河川においては30年~40年に1度程度、中小河川においては5年~10年に1度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

目標設定の考え方 長期的には100%を目指す。平成19年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。

外部要因 地元調整の状況等

23 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 目標値 6万戸(平成19年度)

過去10年間(平成4年から平成13年までの間)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【社会資本整備重点計画第2章に記載】

目標設定の考え方 長期的には0を目指す。平成19年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

外部要因 地元調整の状況等

24 流下能力不足橋梁数 目標値 3,500橋(平成18年度)

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年間での目標橋梁数を設定。

外部要因 地元調整の状況等

他の関係主体 地方公共団体(河川管理者)等

25 下水道による都市浸水対策達成率 目標値 54%(平成19年度)

公共下水道又は都市下水路における都市浸水対策の整備対象区域の面積のうち、概ね5年に1回程度の大雨に対して安全であるよう、すでに整備が完了している区域の面積の割合。

目標設定の考え方 将来は、少なくとも10年に1回程度の大雨に対する雨水安全度が確保されることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

26 ハザードマップ認知率

洪水 目標値 70%(平成18年度)

「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。

他の関係主体 地方公共団体(ハザードマップ作成主体)

火山 目標値 76%(平成18年度)

「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。

他の関係主体 地方公共団体(ハザードマップ作成主体)

27 台風中心位置予報の精度 目標値 360km(平成17年) 260km(平成22年)に更新

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。

28 土砂災害から保全される戸数 目標値 140万戸(平成19年度)

全国の土石流危険渓流、地すべり危険箇所及び急傾斜地崩壊危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による土砂災害から保全(安全が確保)される家屋等の総戸数。【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

目標設定の考え方 長期的には事業の実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る。平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

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。

29 土砂災害から保全される災害要援護者関連施設数 目標値 4,100数(平成19年度)

土砂災害から保全される戸数のうち災害時要援護者関連施設(病院、老人ホーム、幼稚園等)の総数。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】 社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載

目標設定の考え方 長期的には事業の実施の対象となっている全ての災害時要援護者関連施設の保全を図る。平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

外部要因 地元調整の状況等・開発行為による新規の災害弱者関連施設の増大

30 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

目標値 約10万ha(平成19年度)

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浸水想定面積

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定

外部要因 宅地開発等による防護対象面積の増加

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

31 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 目標値 76%(平成19年度)

地域の生活の中心都市(注1)のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している(注2)ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

(注1)陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏(北海道については地方生活圏)の中心都市をさす。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。【合計約300都市】

二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域(半径6~10km程度)

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね1~1.5時間程度で行ける範囲の圏域(半径20~30km程度)

(注2) 橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

目標設定の考え方 長期的に概成を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

外部要因 事前通行規制区間が新たに追加される場合、もしくは通行規制基準が見直された場合・地元調整の状況等

他の関係主体 地方公共団体等

32 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

目標値 約10,000Ha(平成19年度)

ゼロメートル地帯等(注)において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積(注)地盤面が海水面より低い地域

ここでは海水面の高さを朔望平均満潮位(大潮時の平均的な満潮位)と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定

外部要因 地元調整の状況等

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

33 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

建築物 目標値 約2割(平成19年度)

新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、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建替・除去を行ったものの割合。

・「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・規模の建築物」をいう。

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 直近数年間の新耐震基準以前の特定建築物の耐震化の状況を踏まえ、平成19年度目標を設定した。

外部要因 目標達成には、建築物の耐震改修・古い建築物の除去のペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

住宅 目標値 約65%(平成19年度)

住宅総数のうち、耐震性を有するもの(新耐震以降に建築されたもの、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建替・除去を行ったもの)の割合。

・「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。

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】 社会資本整備重点計画での住宅の耐震化率とは、住宅総数に対する耐震性を有する住宅数の実数の割合としているものである。一方、平成17年3月30日に開催された中央防災会議では、住宅の耐震化率を現状の75%(H15)から90%(H27)としたが、これは住宅総数に対する耐震性を有すると推計される住宅数の割合であり、社会資本整備重点計画での耐震化率とは算定方法が異なるものである。

目標設定の考え方 住宅・土地統計調査のデータベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。

外部要因 目標達成には、住宅の耐震改修・古い住宅の除却のペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

34 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

目標値 約25%(平成19年度)

人口20万人以上の大都市(東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市)における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積10ha以上のオープンスペース(注)が確保された都市の割合(なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市と扱う。)

(注)誰もが簡単にアクセスできて、持続性が担保される公的空間。【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

目標設定の考え方 都市の防災機能の飛躍的向上を図るため、長期的には100%を目指しており、現況値との勘案により平成19年度の目標値約25%を設定している。

外部要因 地方公共団体(事業主体)

35 港湾による緊急物資供給可能人口

目標値 約2,600万人(平成19年度)

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(注1)、特定観測地域内(注2)の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。

(注1)地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には南関東、東海の2地域。

(注2)地震予知連絡会が選定。要件は、過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、活構造地域、最近地殻活動が活発、社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

目標設定の考え方 長期的に供給可能総人口、約3,600万人を目指すことを目標に、平成19年度までに実施可能な整備により見込まれる緊急物資供給可能人口を設定。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

36 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 目標値 約3割(平成19年度)

密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保すること()が見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地(全国約8,000ha)の中で、最低限の安全性が確保される市街地の割合。()地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表わす指標である不燃領域率で40%以上を確保すること等をいう。不燃領域率とは、市街地面積に占める耐火建築物の敷地及び幅員6m以上の道路等の公共施設面積の割合。当該指標は5年に一度の調査である都市計画基礎調査等を用いて把握している。【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 都市計画基礎調査等をベースに地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地を抽出し、各種事業の事業進捗率等のデータを踏まえ、目標を設定した。

37 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 目標値 200人以下(平成17年度) 220人以下(平成22年度)に更新

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11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。

外部要因 小型船舶隻数の増減、台風に伴う海難及び外国船の海難による死亡・行方不明者数の増減

38 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 目標値 0件(平成17年度以降毎年度)

ふくそう海域において、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数*ふくそう海域: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。)【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 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、次年度以降も発生数0を目標とする。

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

39 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 目標値 0件(平成16年度以降毎年度)

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。また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

外部要因 治安情勢の変動

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級の指定講習を空港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。)

40 国内航空における事故発生件数

目標値 18.4を約1割削減(16.6)(平成15年~平成19年の平均)

国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故(航空法第76条に定める事故(航空機の墜落、衝突、人の死傷等))の年間発生件数(5年間の平均)。【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数(平成15年~19年の5ヵ年平均値)を現況値(平成10年~14年の5ヵ年平均値)の約1割減とすることを目標とする。また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

外部要因 気象条件

41 道路交通における死傷事故率 目標値 108件/億台キロ(118を約1割削減)(平成19年)

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。)[社会資本整備重点計画第2章に記載あり]

目標設定の考え方 何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定。

外部要因 交通安全思想の普及状況

他の関係主体 警察(指導取締り)、公安委員会(交通規制)

42 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率

歩行者・自転車死傷事故の抑止率 目標値 約2割、約3割(平成19年度)

対策を実施するあんしん歩行エリア内において抑止される死傷事故件数及び歩行者又は自転車利用者が死傷者となる死傷事故件数の割合

目標設定の考え方 過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出。

外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及状況

他の関係主体 警察(指導取締り)、公安委員会(交通規制)

43 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率 目標値 約3割(平成19年度)

対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合

目標設定の考え方 過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所の整備による事故抑止効果を算出。

外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及状況

他の関係主体 警察(指導取締り)、公安委員会(交通規制)

**44 車両対車両衝突事故における死亡事故(正面衝突) 目標値 3.2%(平成17年度)
3.0%(平成22年度)に更新**

正面衝突時における死亡事故率。

目標設定の考え方 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%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。

外部要因 救助・救急体制の整備

**45 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 目標値 50%(平成17年度)
50%(平成22年度)に更新**

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。

外部要因 交通量、事業者数、車両台数

他の関係主体 警察庁(事故・違反通報)、厚生労働省(労基通報)

46 遮断機のない踏切道数 目標値 4,800箇所(平成17年度) 4,000箇所(平成22年度)に更新

「遮断機のない踏切道数」とは、第3種(遮断機はないが踏切警報機が設置されているもの)及び第4種(遮断機及び踏切警報機が設置されていないもの)踏切道数のことをいう。

目標設定の考え方 平成13年度～平成17年度における遮断機の整備目標数*と立体交差化等による踏切除却見込数をもとに設定。長期的に見ても、できる限り着実に削減していく。

*目標数：600箇所(「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)

外部要因 既存路線の廃止

他の関係主体 鉄道事業者、地方公共団体

**47 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)
目標値 100%(平成21年度)**

「急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)」とは、平成17年4月に発生したJR福知山線脱線事故後、全国の鉄道事業者が急曲線部に設置することとした速度超過防止用ATS等の計画に対し、整備された箇所割合。

目標設定の考え方 福知山線事故後、平成17年5月に「急曲線に進入する際の速度制限に関する対策について」において、曲線の手前の運転速度で曲線部に進入した場合に転覆脱線に至るおそれのある箇所については、平成21年度末までに整備することとされており、これにより目標を設定している。

他の関係主体 鉄道事業者

48 地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの) 目標値 100%(平成18年度)

「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)」とは地方中小鉄道の営業キロ(km)に対するATS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。)

目標設定の考え方 列車衝突事故の防止に効果的なATSを全地方中小鉄道(ただし、タブレット等により誤出発防止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標とする。

外部要因 新線の開業・既設路線の廃止

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)

49 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合 目標値 100%(平成20年度)

全地下駅のうち、「地下鉄道の火災対策基準(昭和50年制定)(注)」を満たす火災対策設備の整備がなされている駅の割合。(注:地下駅等において地上への異なる2以上の避難経路の設置、ホーム・コンコース等における排煙設備の設置等を定めている基準)

目標設定の考え方 平成15年度に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」を改正し、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅等の火災対策設備については、平成20年度末までに同基準を満たすよう整備を義務付けており、これにより目標を設定している。

他の関係主体 鉄道事業者(事業主体)

50 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%(平成18年度)

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基に設定。また中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。

外部要因 プレジャーボートの需要の変動、施設整備に係る地元調整の状況等

他の関係主体 地元公共団体(事業主体)

51 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合

目標値 100%(平成17年度) 指標を廃止

重要港湾における外航船が係留する公共港湾施設のうち、不正な侵入を防止するために法令で定めたフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設備を完備している外航船が係留する公共港湾施設の割合を表したもの。

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 2002年12月に改正されたSOLAS条約により、外航船の用に供せられる港湾施設について2004年7月から不正な侵入を防止するなどの保安対策を実施する義務が課せられる見込みである。このため、公共港湾施設においては、今後、早急に、取扱形態ごとに定められる基準に沿って、テロリスト等の不正な侵入を防止するためフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設備を備える必要がある。この措置については、条約を受けた国内法において措置を講ずることが義務付けられるため、重要港湾における外航船が係留する公共港湾施設について目標値を100%としたもの。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

52 道路構造物保全率

橋梁 目標値 93%(平成19年度)

直轄国道における橋梁のうち、今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階で、予防的修繕が行われている延長の割合【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

目標設定の考え方 今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率を100%とすることを目標として設定。

外部要因 地震、豪雨等の大規模自然災害の発生

舗装 目標値 現在の水準(91%)を維持(平成19年度)

直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる延長の割合【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

目標設定の考え方 現在の水準を維持することを目標として設定

外部要因 地震、豪雨等の大規模自然災害の発生

53 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 目標値 0件(平成17年度以降毎年度)

海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数。

目標設定の考え方 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0を長期的に維持することを目的とする。

54 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 目標値 22.0件(平成14年～18年の平均)

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)の平均値をいう。

目標設定の考え方 過去5年間の最高値が22.2件であり、また初期値が20.6件であることを勘案し、22.0件以上を当面の目標とする。

他の関係主体 財務省、警察庁等(関係取締機関)

55 船員災害発生率 目標値 11.2‰(平成18年度)

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

目標設定の考え方 平成15年度から平成19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14年度に比べ20%減少させる。

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上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。

及びの考え方に基づき平成10～12年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

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

56 ディーゼル自動車の平均燃費 目標値 13%向上(平成7年度比)(平成17年度) 指標を廃止

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年度に設定されているディーゼル自動車(乗用車・貨物車(車両総重量2.5t以下))の燃費目標基準の効果を考慮して設定。

外部要因 乗用車・貨物車別の出荷台数比率・ディーゼル自動車の車両重量別の出荷台数比率

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)

57 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%(平成18年度)

「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。

目標設定の考え方 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、目標達成のための今後の運輸部門削減目標は2450万トンである。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。

58 住宅、建築物の省エネルギー化率

住宅 目標値 35%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

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

目標設定の考え方 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平成17年度の目標値を設定。

他の関係主体 住宅供給事業者(事業主体)

建築物 目標値 75%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

当該年度に着工された新築建築物(非住宅・2000㎡以上)のうち、省エネルギー法に基づく「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合。

・判断の基準:省エネルギー法に建築物の断熱化、設備の効率的利用に関して努力義務として定める建築主の判断の基準

目標設定の考え方 地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値(新築着工に占める省エネルギー法に基づく建

築主の判断基準の達成割合:2006年度8割相当)と整合をとりながら平成17年度の目標値を設定。

他の関係主体 建設事業者等(事業主体)

59 NO₂・SPMの環境目標達成率

NO₂ 目標値 約8割(平成19年度)

自動車NO_x・PM法¹対策地域内で、NO₂について環境基準²を達成している観測局(自動車排出ガス測定局(自排局)と国土交通省設置の常時観測局)の割合(データは前年度)

- 1 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法
- 2 NO₂濃度1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

外部要因 自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動

SPM 目標値 約6割(平成19年度)

自動車NO_x・PM法対策地域内の対象測定局³のうち、SPMの当初の測定値(平成13年)における道路寄与分⁴が半減している測定局の割合(データは前年度)

- 3 SPM濃度の測定値(1年間の測定を通じて得られた1時間値の1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にある測定値を除外した後の最高値)が、0.10mg/m³を超えており、かつ、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局(一般局)の測定値を上回る自動車排出ガス測定局(データは平成10~13年度の平均)

- 4 対象となる自動車排出ガス測定局の測定値と、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の測定値の差

目標設定の考え方 平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

外部要因 自動車以外の発生源(固定発生源、自然由来)、交通量の変動、大型車混入率の変動

60 最新排出ガス規制適合車の割合 目標値 乗用車:40%貨物車:30%(平成17年度) 指標を廃止

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

外部要因 車両販売台数の変化

他の関係主体 経済産業省(税制)、環境省(税制)

61 夜間騒音要請限度達成率 目標値 72%(平成19年度)

環境基準類型指定地域¹または騒音規制区域²いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度³を達成している道路延長の割合

- 1 環境基本法第16条第2項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域
- 2 騒音規制法第3条第1項の規定に基づく指定地域
- 3 「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」についての夜間の基準値【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

外部要因 交通量の変動、大型車混入率の変動

62 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 目標値 95%(平成18年度)

空港周辺地域の全対象家屋のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合。

目標設定の考え方 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。

63 ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

目標値 10%(平成17年度) 指標を廃止

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(注)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(注)シックハウス症候群の主な原因物質。主に防腐剤や接着剤に用いられており、安価であるので古くから建材等に使用されてきた。

目標設定の考え方 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。

他の関係主体 住宅供給事業者、住宅リフォーム事業者(事業主体)

64 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合 目標値 約2割(平成19年度)

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺(河岸延長:1,270km)や海岸侵食によって失われた砂浜(砂浜延長:460km)のうち復元・再生する割合【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度において約2割を目標とした

外部要因 地元調整の状況等

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

65 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 目標値 約3割(平成19年度)

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、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha(湿地3,000ha、干潟4,000ha)のうち復元・再生する割合。【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

目標設定の考え方 長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標に、平成19年度末までに900ha(湿地600ha、干潟300ha)を再生することで目標値を設定。(約3割=(1,200ha+900ha)/(3,000ha+4,000ha))

外部要因 地元調整の状況等

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

66 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

目標値 2,400ha(平成19年度)

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然環境を、都市公園の整備により保全・創出、緑地保全地区等の指定により保全、港湾緑地により創出することにより平成14年度以降新たに制度的に担保する面積【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 都市域において、良好な自然環境を、公園・緑地の整備等、適正に保全・創出を図ることとしており、平成19年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる地域を設定。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

67 環境基準達成のための高度処理人口普及率 目標値 17%(平成19年度)

流域別下水道整備総合計画(注1)等により、三大湾(注2)、指定湖沼(注3)等の水質環境基準(注4)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(注5)が実施されている区域内人口の総人口に対する割合をいう。

(注1)下水道法に基づく計画で、河川、湖沼、海域等の公共用水域の水質環境基準を達成維持するために必要な下水道の整備をもっとも効率的に実施するものを目的とするもの。

(注2)伊勢湾、東京湾、大阪湾。

(注3)琵琶湖、霞ヶ浦等の10湖沼が指定湖沼として指定され、湖沼水質保全計画に基づく各種施策が実施されている。

(注4)環境基本法に基づくもので、水質保全行政の目標として公共用水域の水質等について、達成し、維持することが望ましい基準を定めたもの。

(注5)高度処理は、有機物や窒素・リン等を標準的な下水処理よりさらに高度に除去するものである。

高度処理人口=(全処理水量)のうち、(高度処理が施された処理水量)の割合を(処理区域内人口)にかけて算出した人口である。高度処理人口普及率=(高度処理人口)の(総人口)に対する割合(%)である。

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 将来は、高度処理を原則化することとしており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

68 湾内青潮等発生期間の短縮 目標値 平成14年度比約5%減(平成19年度)

東京湾、大阪湾等の閉鎖性湾奥部における青潮(注)等(青潮、貧酸素水塊(注))の発生期間の短縮。

(注)海域の富栄養化の結果異常発生したプランクトンの死骸等が、海底近くに沈降し分解されることで生じる、溶存酸素量が極めて少ない水塊を貧酸素水塊という。これが強風等により湧昇すると、青潮となって海面に現れる。【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

目標設定の考え方 高度経済成長期前頃からの水質悪化の経緯を考慮し、できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに実施可能な事業から算出。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

69 合流式下水道改善率 目標値 40%(平成19年度)

合流式下水道(注)により整備されている区域のうち、雨天時において公共用水域に放流される汚濁負荷量が分流式下水道並以下までに改善されている区域の面積の割合。

(注)家庭などからの排水と雨水をいっしょに一本の管で集める方式の下水道のこと。雨天時に管きよや処理場の能力を超える量の水は、未処理の状態では河川に放流されるという問題がある。

目標設定の考え方 将来は、合流式下水道改善率を100%とすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

70 直轄工事におけるリサイクル率 目標値 100%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

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・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材

目標設定の考え方 「建設リサイクル基本方針」において、国の直轄事業については、コンクリート塊、建設発生木材及びアスファルト・コンクリート塊について、平成17年度までに最終処分量をゼロとすることとしている。

外部要因 再資源化施設の処理能力

他の関係主体 他府省(直轄事業関係)

71 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合 目標値 80%(平成17年度) 指標を廃止

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。

外部要因 要求される部品の流通及び確保

72 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入

目標値 100%(平成18年度以降毎年度)

可能な限り減量化した廃棄物のうち、海面処分場に受け入れる比率を表したもの。

目標設定の考え方 廃棄物処分場の残余年数は、一般廃棄物について12.2年(首都圏11.2年、近畿圏9.5年)、産業廃棄物について3.9年(首都圏1.2年、近畿圏1.9年)であり、残余年数が非常に逼迫しているため、港湾においても、現在、廃棄物海面処分場の整備を引き続き推進している。しかし、海面での受け入れは、内陸と無関係に一方的に進めるものではなく、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が必要があることから、目標値を100%としたもの。なお、現在は既に100%であるが、廃棄物海面処分場の残余年数が逼迫しているため、この値が今後とも小さくならないように、廃棄物海面処分場の整備や廃棄物海面処分場の延命化対策を引き続き実施するものである。

他の関係主体 環境省(廃棄物行政を所管)、地方公共団体(事業主体)

73 循環資源国内輸送コスト低減率 目標値 平成14年度比約1割減(平成19年度)

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、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、H14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。H19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト(陸上コスト及び海上コスト)を単位重量当たりで算出し、H14年度値に対する低減率を算出。【社会資本整備重点計画第3章に記載】

目標設定の考え方 本施策に基づく港湾管理者と民間企業の連携促進により、H19年度時点で、現況よりもさらに300万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状(H14年度)23%程度である臨海県間の海上輸送比率が29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストはH14年度と比べて1割減となる。長期的にもできる限り着実に縮減していく。

他の関係主体 境省(廃棄物行政を所管)、経済産業省(リサイクル産業を所管)、地方公共団体(事業主体)

74 下水汚泥のリサイクル率 目標値 68%(平成19年度)

緑農地利用や建設資材利用など、下水汚泥(注)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%

(注)下水処理の各工程から発生する泥状物質のこと。【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

目標設定の考え方 長期的には下水の処理に伴い発生する汚泥の全量について、リサイクルすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

75 規格の高い道路を使う割合 目標値 15%(平成19年度)

全道路の走行台キロ^(注)に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

(注)区間ごとの交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す

目標設定の考え方 欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって 20～30%を達成することを長期目標とした場合のH19年度の値として設定。

76 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長 目標値 15,200km(平成20年度)

5大都市(札幌、東京、名古屋、大阪、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時間以内に到達する鉄道路線延長を目標値として設定。

外部要因 鉄道事業者のダイヤ編成等

77 国内航空サービス提供レベル 目標値 1,500億座席キロ(平成19年度)

国内航空路線の年間提供座席キロ(国内旅客に提供される座席×飛行距離)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

目標設定の考え方 国内航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国内航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

外部要因 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向

他の関係主体 航空運送事業者(事業主体)

78 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 目標値 平成14年度比5%減(平成19年度)

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

- ・ 海上輸送コスト:船舶の大型化への対応等による低減
- ・ 陸上輸送コスト:効率的な施設配置等による低減
- ・ 港湾コスト:ターミナル稼働率向上等による低減

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

目標設定の考え方 平成20年代中頃を目途に1割程度削減することを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

79 国際航空サービス提供レベル 目標値 国際航空旅客:4,800億座席キロ 貨物:300億トンキロ(平成19年度)

国際航空路線の年間提供座席キロ(国際旅客に提供される座席×飛行距離)/国際航空路線の年間提供トンキロ(国際貨物に提供される貨物量×飛行距離) 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

目標設定の考え方 国際航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国際航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

外部要因 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向、国際情勢の動向(治安情勢の変化等)

他の関係主体 航空運送事業者(事業主体)

80 国際航空路線において最適航路を航行できる航空機の割合 目標値 100%(平成19年度)

国際航空路線(北米路線)において、航空事業者の飛行計画(最適経路)どおりに航行できる航空便の割合。

目標設定の考え方 航空衛星(MTSAT)をはじめとする航空保安システムの導入に伴い、航空機の位置情報を航空管制官がより正確に把握可能となり、現在の洋上の管制間隔(10分(約80NM)又は15分(約120NM))を50NM、更には30NMに短縮することにより国際航空交通容量を拡大し、最適経路を航行できる航空機の割合を平成19年には100%まで引き上げることを目指す。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

外部要因 新システムへのユーザー側の対応(機上搭載機器の導入)状況

81 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮

目標値 150分(平成14年度に比べ約15%短縮)(東京湾)(平成19年度)

ふくそう海域において、海上交通安全法及び港則法に基づく航行管制を受ける船舶の湾口等から入港までの航行時間の短縮の割合。(注)ふくそう海域:東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。)(社会資本整備重点計画第2章に記載あり)

目標設定の考え方 ふくそう海域において、航行管制の円滑化等による湾内ノンストップ航行により、短縮可能な航行時間の割合を目標値とする(東京湾において約15%(30分)の短縮を当面の目標とする。)

外部要因 沿岸部の埋め立て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

82 船舶航行のボトルネックの解消率 目標値 90%(平成18年度)

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 年度末での値
他の関係主体 地方自治体（港湾管理者）

83 国際拠点空港と都市部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が 30 分台以内である三大都市圏の国際空港の数） 目標値 2 空港（平成 18 年度）

新たな空港アクセス鉄道の整備等により、成田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：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港 【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

目標設定の考え方 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。平成 22 年度には三大都市圏とも所要時間 30 分台の実現を目指す。
他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（事業主体）

84 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 目標値 68%（平成 19 年度）

高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から 10 分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾^(注)の割合 注：拠点的な空港…第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港、拠点的な港湾…総貨物取扱量が 1,000 万トン/年以上又は国際貨物取扱量が 500 万トン/年以上の重要港湾及び特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。） 【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

目標設定の考え方 長期的に国際競争力の確保に必要な水準（約 90%）を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定。

外部要因 地元調整の状況等 空港及び港湾の新規供用、格上げ、格下げ等の状況

他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

85 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量 目標値 2,500ha（平成 19 年度）

国際競争力の向上が必要な地域において、民間による建築活動を最大限に引き出すため、市街地再開発事業及び土地区画整理事業等による都市基盤の整備により都市再生の誘発量を確保することを目標とする。

目標設定の考え方 平成 15 年度末に設定されている都市再生緊急整備地域等内で実施された各面整備事業について、それぞれ過去の実施状況を調査し、その進捗から試算したトレンドをもとに、平成 19 年度の目標値を設定。

外部要因 不動産の需要動向 地元調整（権利者との権利調整等）

他の関係主体 地方公共団体（事業主体等） 民間等（事業主体）

86 三大都市圏の環状道路整備率 目標値 60%（平成 19 年度）

三大都市圏で計画している環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの。【社会資本整備重点計画第 3 章に記載あり】

目標設定の考え方 都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から H19 年度目標値を算出

外部要因 地元調整の状況等

87 都市機能更新率（建築物更新関係） 目標値 36%（平成 20 年度）

特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区（都市再開発方針に位置付けられたいわゆる 2 号地区及び 2 項地区等の区域）における宅地面積のうち 4 階建て以上の建築物の宅地面積の割合。従前の市街地が一般に木造 2 階建て又は空閑地であることを踏まえ、再開発の目的である土地の高度利用と建築物の耐震化等による市街地の防災性向上の状況を表す指標として、4 階建て以上の建築物への更新割合を測定する。

目標設定の考え方 特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区の再開発が、今後も着実に推進されるものとして、これまでの実施状況を踏まえ 5 年後の目標値を設定

外部要因 当該地区に対する任意の民間建築投資量の動向等

他の関係主体 地方公共団体（都市計画決定、事業主体、民間事業者への補助金交付等）

88 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率 目標値 80%（平成 18 年度）

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るドア・ツー・ドアの輸送を完結する輸送方式をいう。

目標設定の考え方 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。

外部要因 生産・消費地の立地状況

他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

89 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 目標値 平成 14 年度比 4%減(平成 19 年度)

国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合、海上輸送コスト:船舶の大型化への対応等による低減、陸上輸送コスト:効率的な施設配置等による低減 【社会資本整備重点計画第2章に記載】

目標設定の考え方 できるだけ着実に推進していくために、平成 19 年までに供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、陸上輸送コスト、海上輸送コスト別に低減量を算出

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

90 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長

目標値 東京圏 2,387km(221)大阪圏 1,565km(135)名古屋圏 973km(2) (平成 18 年度)
(カッコ内は複々線化区間延長)

・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。(このうち、複々線化されている区間の営業キロの延長を括弧内に示した。)

・「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 50 km(名古屋は 40 km)の範囲をいう。

目標設定の考え方 現況値に、平成 18 年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後は速達性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。

他の関係主体 地方公共団体(協調補助等) 鉄道事業者(事業主体)

91 都市鉄道(東京圏)の混雑率 目標値 165%(平成 18 年度)

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 50 km 範囲をいう。

目標設定の考え方 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。

外部要因 少子高齢化等の人口動態

他の関係主体 地方公共団体(協調補助等)・鉄道事業者(事業主体)

92 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況

バスロケーションシステムが導入された系統数 目標値 4,000 系統(平成 18 年度)

* バスロケーションシステム:GPS等を用いてバスの位置情報を収集・提供するシステム

目標設定の考え方 近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。

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)

コミュニティバスの運行に取り組む事業者数 目標値 330 事業者(平成 18 年度)

* コミュニティバス:地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス

目標設定の考え方 近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。

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)

バスカードを導入したバス車両の割合 目標値 75%(平成 18 年度)

目標設定の考え方 近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。

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)

93 道路渋滞による損失時間 目標値 38.1 億人時間/年を約 1 割削減(H19 年度)

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差(年間 1 億人時間の損失とは、1 年間に 1 億人が各々 1 時間損失することを意味する。)[社会資本整備重点計画第2章に記載あり]

目標設定の考え方 長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定

外部要因 交通量の変動

94 ETC 利用率 目標値 75%(平成 19 年春)

ETCの導入済み料金所においてETCを利用した車両の割合

目標設定の考え方 長期的に 100%を目指すこととして、平成 19 年春の目標を設定

外部要因 交通量の変動

95 路上工事時間の縮減率 目標値 201 時間/km・年を約 2 割削減(平成 19 年度)

直轄国道 1km あたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間[社会資本整備重点計画第2章に記載]

目標設定の考え方 モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出

外部要因 地震、豪雨等の大規模自然災害の発生
他の関係主体 地方公共団体(事業主体)・占用企業者(路上工事実施主体)

96 地方バス路線の維持率 目標値 100%(平成20年度)

「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。

目標設定の考え方 都道府県策定の計画において維持が必要とされ、国として支援することとした地方バス路線が維持されることを目指す。

他の関係主体 総務省(地方財政措置)、都道府県(協調補助)

97 有人離島のうち航路が維持されている離島の割合 目標値 72%(平成17年度) 71%(平成22年度)に更新

目標設定の考え方 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。

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)

98 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

目標値 100%(平成17年度) 96%(平成22年度)に更新

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。また、長期的にも現況値100%を維持することを目標とする。

外部要因 船舶等代替交通機関へのシフト、就航に適した機材の欠如

他の関係主体 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)

99 訪日外国人旅行者数 目標値 743万人(平成18年度)

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

目標設定の考え方 訪日外国人旅行者数はわが国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあることから、今後は、2010年(平成22年)に訪日外国人旅行者を1000万人に倍増するとの政府の目標の達成を図り、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の格差の是正を図っていく。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。

外部要因 海外の社会・経済動向、国内の社会・経済動向、為替レートの動向 等

他の関係主体 関係府省庁(「観光立国行動計画」に基づき連携)、地方公共団体(地方独自の外国人旅行者誘致の推進)

100 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 目標値 2回(平成18年度)

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。

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)

101 全国民に対する国営公園の利用割合 目標値 4人(平成19年度) 全国民の 人に一人が利用

国民の国営公園の利用頻度(人に1人が利用)【社会資本整備重点計画第3章に記載】

目標設定の考え方 国営公園の整備の進捗と相関するように入場者数の増加が図られてきており、計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、長期的にはより多くの国民に利用されることを目指しており、今後の整備計画から平成19年度の目標値「4人に1人」を設定している。

他の関係主体 地方公共団体(連携事業者)

102 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数 目標値 621万人/年間(平成18年度)

- ・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。
 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
 他の関係主体 地方公共団体

103 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 目標値 77%(平成 19 年度)

隣接する地域の中心の都市^(注)間を結ぶルートが、車道幅員 5.5m 以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合。(注)陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏(北海道については地方生活圏)の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。[合計約 300 都市]、二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設が、概ねバスで 1 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 6~10km 程度)。地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設が、概ねバスで 1~1.5 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 20~30km 程度)。
 [社会資本整備重点計画第 2 章に記載]

目標設定の考え方 長期的には 100%を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定。

外部要因 地元調整の状況等

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

104 日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 目標値:68%(H19 年度)

本指標は、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して 30 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合(安定到達率)を表す。

目標値設定の考え方 平成 14 年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口(約 1,200 万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約 80%)を長期目標(H32 を目処)として設定した場合の H19 年度の値として設定。

他の関係主体 地方公共団体等

105 不動産証券化市場規模 目標値 26 兆円(平成 18 年度)

主たる投資対象を不動産とする「リート(注 1)」「不動産特定共同事業(注 2)」「SPC(注 3)」等の資産規模(注 1)不動産投資信託(リート)とは、多くの投資家から資金を集めオフィスビル、賃貸マンション等の「不動産」を購入し、そこから生じる賃料や売却益を投資家に分配する商品。リートは比較的購入しやすい金額(上場時公募価格で 20 万円台~80 万円台)から投資できるため、これまで個人では困難だった数十億円単位の大型不動産への投資が可能となった。(注 2)複数の投資家が出資して、不動産会社などが事業を行い、その運用収益を投資家に分配する事業。(注 3)不動産証券化(商業ビルや賃貸マンションなどの不動産を担保に証券を発行して資金を調達する手法のこと。投資家は賃料収入などの収益に基づいて、利払いや配当などを受ける。)のために活用される一種のペーパーカンパニー。

目標設定の考え方 平成 17 年度は平成 16 年度比 3 兆数千億円拡大見込み。平成 18 年度も平成 17 年度比同程度の規模拡大を見込む。

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

他の関係主体 金融庁(投信法・SPC 法を所管)

106 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量 目標値 200 千件(平成 17 年度) 230 千件(平成 22 年度)に更新

年度末における指定流通機構(レインズ)(注)の売り物件(新築・中古・土地)登録件数(在庫数)
 (注)指定流通機構(レインズ REINS)とは、国土交通大臣から指定を受けた不動産流通機構(全国で 4 つある公益法人)が運営しているコンピュータネットワークシステムのことであり、「Real Estate Information Network System」の頭文字をとっている。不動産物件情報をオンラインネットワーク上で多くの取引関係者が共有することにより、迅速に情報交換を行い、不動産取引の拡大を図るもの。

目標設定の考え方 今後の不動産市場が堅調な伸びを示すものとして設定

外部要因 地価の下落

107 中古住宅の流通量 目標値 22 万戸(平成 17 年度) 新たな指標・目標値を検討中

住宅・土地統計調査による中古住宅を持家として取得した世帯の数。

目標設定の考え方 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(平成 27 年)に 30 万戸に達するという試算をもとに、平成 17 年における目標値を設定。

外部要因 現在の中古住宅流通量 16 万戸に加え、中古住宅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(平成 27 年)に 30 万戸に達するという試算をもとに、平成 17 年における目標値を設定。

108 リフォームの市場規模 目標値 430 万件(平成 13~17 年度) 新たな指標・目標値を検討中

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 m²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。

目標設定の考え方 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 m²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。

外部要因 資金調達可能額の動向

109 「発注者支援データベース・システム」の導入状況 目標値 100%(平成 18 年度)

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ける「発注者支援データベース・システム」の導入状況の割合。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、ひいては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設定。平成 18 年度 100%導入を目指し、その後も将来にわたって 100%を維持する。

他の関係主体 所管特殊法人等(事業主体)

110 公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況

入札監視委員会等第三者機関の設置状況 目標値 100%(平成 18 年度)

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法(注)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(設置済み発注機関数の対象発注機関数に対する比率)。(注)国、特殊法人、地方公共団体等の発注者全体を通じて、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発展を目的として、「透明性の確保」「公正な競争の促進」「適正な施工の確保」「不正行為の排除の徹底」について、発注者の義務等を定めた法律。

目標設定の考え方 入札契約の透明性確保に当たっては外部の第三者機関による監視が最も有効であることから、5 年以内に国・国土交通省所管法人等においては全ての発注者において設置することを目標として設定。平成 18 年度 100%導入を目指し、その後も将来にわたって 100%を維持する。

他の関係主体 他府省・特殊法人等(設置主体)

入札時における工事費内訳書の提出義務付け状況 目標値 80%(平成 18 年度)

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(提出義務付け発注機関数の対象発注機関数に対する比率)

目標設定の考え方 入札時における工事費内訳書の提出義務付けは、入札参加者に適切な見積もりを行うことを促すとともに、提出された工事費内訳書のチェックにより不正行為の防止等に資することとなることから、現在入札時における工事費内訳書の提出を義務付けていない国の 5 機関及び国土交通省所管法人等の 9 法人あるが、これを含め全体として 8 割の発注機関において 5 年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成 23 年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。

他の関係主体 他府省庁・特殊法人等(設置主体)

111 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%(平成 18 年度)

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。

112 地籍が明確化された土地の面積 目標値 158 千 k m²(平成 21 年度)

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)

目標設定の考え方 第 5 次国土調査事業十箇年計画(平成 12 年 5 月 23 日閣議決定)において設定された目標値

他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

113 建設業者に係る経営革新計画の承認件数 目標値 13 件(平成 18 年度)

複数の都道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について、国土交通大臣が承認した件数(累計値)。経営革新計画とは、中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律(平成 17 年 4 月:中小企業経営革新支援法の一部改正)に基づき、中小企業者等が、新製品の開発や生産、新サービスの開発や提供等自社にとって新たな取り組みを行い、経営の向上を図るために策定する計画であ

り、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、税制上の特例措置等の支援措置が講じられるもの。

目標設定の考え方 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、改正前の中小企業経営革新支援法施行後2年間で3件。その後の承認件数を毎年2件と見込んで目標値を設定した。

外部要因 建設投資の増減等

他の関係主体 専門工事業者(事業主体)

114 指定整備工場数 目標値 30,000工場(平成17年度) 30,000工場(平成22年度)

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、この指定整備工場で点検・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。

外部要因 継続検査件数の増減

115 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合 目標値 50%(平成17年度) 新たな指標・目標値を検討中

年間の新設住宅着工戸数(フロー)に対する、住宅品確法に基づく住宅性能表示制度(注)を活用した新築住宅の戸数の割合。(注)「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づき、耐震、省エネルギー、バリアフリーなどの住宅の基本的な性能について、公正・中立な第三者機関が評価を行い、評価書を交付する制度。

目標設定の考え方 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し、平成18年度以降は50%以上を目指す。

他の関係主体 住宅供給事業者(事業主体)

116 衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標(順に、衝突安全性能、歩行者頭部保護性能) 目標値 77(平成18年度) 42(平成18年度)

衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標 = 自動車アセスメント*において衝突安全性能評価を実施した対象自動車の獲得率(運転席)の加重平均×衝突安全性能評価を実施した自動車販売台数の全自動車販売台数における割合(カバー率)
* 自動車アセスメント:信頼できる安全性能評価を公表して、ユーザーが安全性の高い自動車を選択しやすい環境を整えたとともに、メーカー等によるより安全な自動車の開発を促すことによって、安全な自動車の普及を促進しようとする制度

歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標 = 自動車アセスメントにおいて歩行者頭部保護性能評価を実施した対象自動車の獲得レベル率の加重平均×歩行者頭部保護性能評価を実施した自動車販売台数の全自動車販売台数における割合(カバー率)

目標設定の考え方

衝突安全性能:目標カバー率は90%(従来目標の10%向上)とし、獲得数の加重平均は、自動車の技術開発及びユーザーのより安全な車選びにより6個満点中5.0個以上とする(現況平均の5%向上)ことを目標値と設定する。

歩行者頭部保護性能:目標カバー率は80%とする。獲得レベルは、自動車の技術開発及びユーザーのより安全な車選びにより10%向上する(目標年次までに全体レベルが1ずつ向上するものとする)ことを目標値と設定する。

外部要因 当該乗用車の価格

他の関係主体 自動車製造者

117 港湾EDIシステムの普及率 目標値 100%(平成17年度) 指標を廃止

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)

他の関係主体 地方自治体(港湾管理者)等

118 IT革命の推進 目標値 33,000km(平成17年度) 指標を廃止

<河川> 公共施設管理用光ファイバ収容空間の整備延長、<道路> 共同溝、電線共同溝及び情報BOXの整備延長

<港湾> 公共施設管理用光ファイバ収容空間ネットワークの整備延長 3つの 延長の合算値

目標設定の考え方 <河川> 公共施設管理上必要な区間において光ファイバの収容空間を整備。(平成17年度末約7,760km)、<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

の収容空間(共同溝、電線共同溝及び情報BOX)を整備。(平成 17 年度末約 25,300km)、<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。(平成 17 年度末約 52km)

119 電子国土 Web システムを利用する団体の数 **目標値 2,000 団体(平成 20 年度)**

地理情報の利用環境の整備・充実を図る上での指針。電子国土 Web システムを利用して、ウェブにより地理情報を含んだ情報発信等を独自に行った(すなわち電子国土に参加した)、国の機関、地方公共団体、教育機関、NPO 法人、民間企業、個人等の参加団体の数を集計する。

なお、省庁の部局・地方出先機関など同一の組織の複数の部署が参加する場合であっても、それぞれが独立したウェブサイトを活用するなど独立した参加形態を取っている場合はそれぞれを 1 団体と数える。

目標設定の考え方 第 6 次基本測量長期計画(計画期間平成 16 年～平成 25 年)において「特に早期の対応が求められている事項」に対する「5 年後の目標及び規模」として定められた業績指標値。

外部要因 地理情報の利用に関連する情報通信技術動向

他の関係主体 任意の地理情報利用団体(参加主体)