平成19年度版

政策評価レポート

（平成18年度の成果について）

Ministry of Land , Infrastructure and Transport

P

D

C

A

国土交通省

はじめに

国土交通省として、平成13年度から6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18年度の国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案等へ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が、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の企画立案等に使われているか等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Ｉ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Ⅱ部では、政策チェックアップについて、平成18年度に取り組んだ27政策目標ごとに整理した政策評価結果の概要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年度には、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」が施行（平成14年4月）されてから3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等、改善すべき点も指摘されました。これを受けて、国土交通省においても、改善すべき点を踏まえ、国土交通省政策評価基本計画の改定等を行ったところです。

平成13年度からこれまでの6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実際に有効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、国土交通省では省庁再編からの6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月にとりまとめたところです。

いずれにしましても、政策評価は、評価自体を目的とするのではなく、行政マネジメントの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、これからも、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行政マネジメントの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、政策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Ⅰ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

第2章　国土交通省の政策評価の取組 8

１）政策チェックアップ（業績測定） 8

２）政策レビュー（プログラム評価） 19

３）政策アセスメント（事前評価） 42

４）個別公共事業の評価 44

５）個別研究開発課題の評価 48

６）国土交通省における政策評価の普及・啓発等 49

第3章　政策評価の質の一層の向上に向けて 52

１）マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例 52

２）国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施 53

３）政策評価と成果目標別予算との連携 55

４）政府全体における政策評価重視に向けた取組 57

おわりに 64

第Ⅱ部：政策評価結果概要 66

第1章　平成18年度政策チェックアップ結果概要 66

第2章　政策チェックアップの業績指標：目標値の考え方 148

参考　：　国土交通省政策評価基本計画 173

第Ⅰ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。

①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。

②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、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組を確立する。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。

③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

　国土交通省の使命と基本的な方針の下、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等、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

④国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

　政策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」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6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有しており、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り、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。

近年では、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、行政評価法の施行（平成14年4月）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）等に基づいて、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局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等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等を事後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、

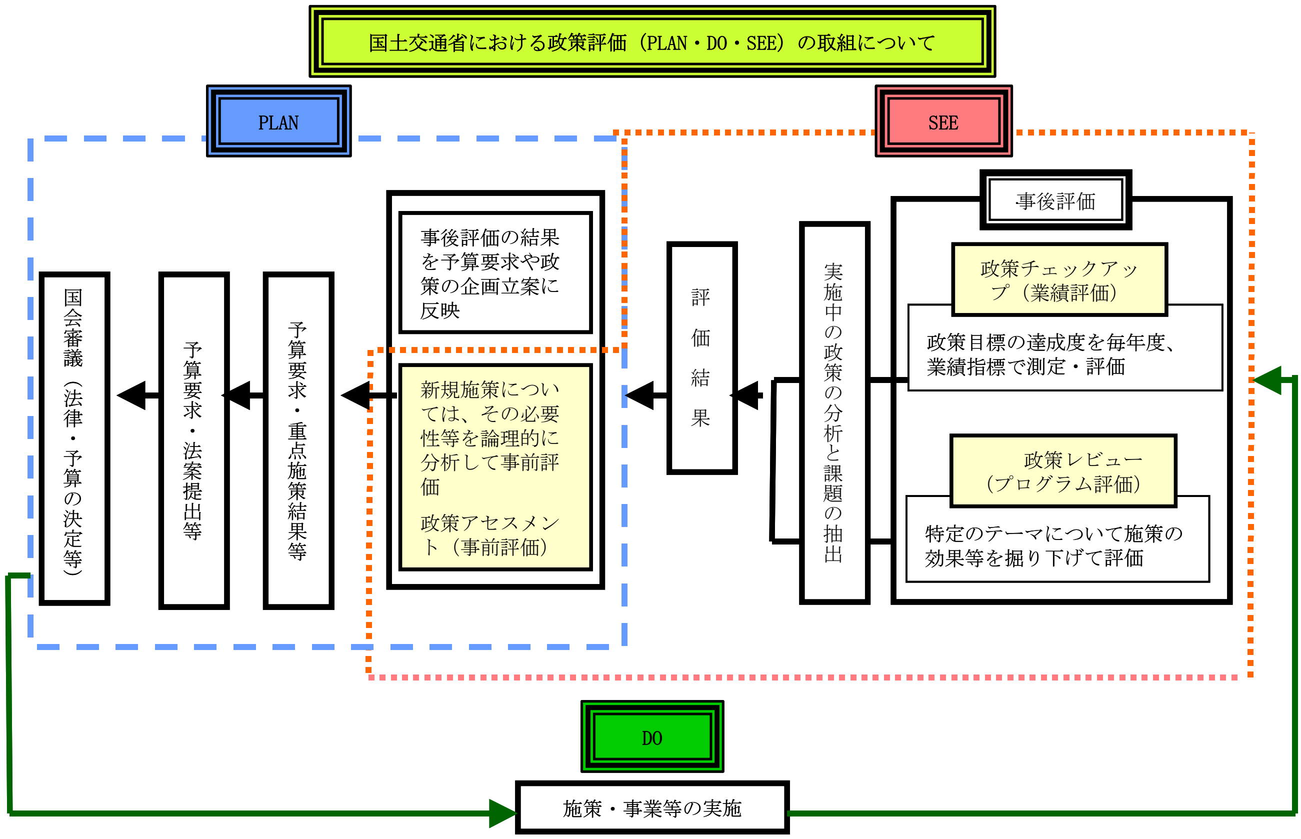
①まず、省全体の目標と戦略を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく（政策チェックアップ）。

②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等の政策の転換期において政策レビューを行う。

③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）。

①～③の結果を踏まえ、予算要求や法令改正等の政策の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。

さらに、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、さら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。

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。

本報告書では、今回で5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、分かりやすく総覧できるようにとりまとめています。

また、個別公共事業の評価や個別研究開発課題の評価についても、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します。

１）政策チェックアップ（業績測定）

①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活かし、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、部局を超えた大括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。

②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。

①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。
②政策目標の設定：①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、省全体の大括りの政策目標を設定した。
③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＞
①アウトカム（成果）に着目した指標といえるもの
②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）
③顧客満足度に着目した指標といえるもの
④業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの
⑤国際比較が可能な指標

＜指標の内容＞
①定期的に測定可能なもの（最長5年に1度）
②目標値が設定可能であるもの（政策の特性に応じて判断）
③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、中には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。
さらに、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。

③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はなく、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り、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、

①目標の達成のために何に取り組んでいるか、

②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、

③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、毎年度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。

①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

②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、①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

③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。

昨年度より、政策チェックアップにおいては、次の点に留意して政策チェックアップを行った。

1. 内閣の重要政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. 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。

3. チェックアップの記載内容について、「課題の特定と今後の取組の方向性」に関して、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ているが、その充実に努めた。

④平成１８年度政策チェックアップ結果一覧

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。)
「重要政策」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

分野	政策目標（アウトカム）と施策目標(評価の単位)	業績指標※業績指標の網掛けは「社会資本整備重点計画第2章」の指標			年度	初期値	18年度実績			17評価	年度	目標値	重要政策
○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 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する	1	**最低居住面積水準未満率**		H15	4.6%	H15	4.6%	C-2	新	H22	概ね0%	閣議決定
	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 住宅をバリアフリー化する	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**(順に、住宅、建築物、道路、旅客施設の段差解消、視覚障害者ブロック)	住宅	H10	2.7%	H15	3.4%	B-1	B-1	H19	約1割	閣決（重点）
		4	**高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率**(順に、一定のバリアフリー化、高度のバリアフリー化)	一定	H15	29%	H15	29%	C-2	新	H22	56%	閣議決定
				高度	H15	6.7%	H15	6.7%	C-2	新	H22	17%	閣議決定
		5	**共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率**		H15	10%	H15	10%	C-2	新	H22	19%	閣議決定
	3 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	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**(順に、住宅、建築物、道路、旅客施設の段差解消、視覚障害者ブロック)	建築物	H14	約3割	H17	37%	A-1	A-1	H19	約4割	閣決（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**		H15	約12%速報値	H17	約12%速報値	B-1	C-1	H20	30%	
	4 移動空間をバリアフリー化する	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**(順に、住宅、建築物、道路、旅客施設の段差解消、視覚障害者ブロック)	道路	H14	17%	H18	44%	A-1	A-1	H19	約5割	閣決（重点）
				旅客施設の段差解消	H14	39.3%	H17	56.5%	A-1	C-1	H19	7割強	閣決（重点）
				視覚障害者誘導用ブロック	H14	72.0%	H17	82.8%	A-1	A-1	H19	8割強	閣決（重点）
		6	**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、低床バス車両、ノンステップバス車両、福祉タクシー)	低床バス車両	H17	28.1%	H17	28.1%	B-1	C-1	H22	65%	閣議決定
				ノンステップバス車両	H17	15.0%	H17	15.0%	A-1	A-1	H22	30%	閣議決定
				福祉タクシー	H17	9,699台	H17	9,699台	A-1	B-1	H22	18,000台	閣議決定
		7	**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)	鉄軌道車両	H17	32.1%	H17	32.1%	A-1	A-1	H22	50%	閣議決定
				旅客船	H17	8.0%	H17	8.0%	B-1	B-1	H22	50%	閣議決定
				航空機	H17	47.0%	H17	47.0%	A-1	A-1	H22	65%	閣議決定
	5 都市公園をバリアフリー化する	8	**バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合**(順に、園路及び広場、駐車場、便所)	園路及び広場	H18	約42%速報値	H18	約42%速報値	C-1	新	H22	約45%	閣議決定
				駐車場	H18	約32%速報値	H18	約32%速報値	C-1	新	H22	約35%	閣議決定
				便所	H18	約25%速報値	H18	約25%速報値	C-1	新	H22	約30%	閣議決定
	6 路外駐車場をバリアフリー化する	9	**バリアフリー化された路外駐車場の割合**		H18	28%	H18	28%	C-2	新	H22	約40%	閣議決定
	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)												
	7 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する	10	**子育て世帯における誘導居住面積水準達成率**(順に、全国、大都市圏)	全国	H15	42%	H15	42%	C-2	新	H22	50%	閣議決定
				大都市圏	H15	37%	H15	37%	C-2	新	H22	45%	閣議決定
	8 水辺における児童の自然体験を支援する	11	**自然体験活動拠点数**		H12	218箇所	H18	416箇所	A-2	A-2	H18	420箇所	
	9 都市住民が身近に使える公園を確保する	12	**歩いていける範囲の都市公園の整備率**		H14	63%	H18	66.2%速報値	A-2	A-2	H19	66%	
	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)												
	10 ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する	13	**1人当たり都市公園等面積**		H14	8.5㎡/人	H18	9.3㎡/人速報値	A-1	A-2	H19	9.3㎡/人	
	11 下水道等の汚水処理施設を普及させる	14	**汚水処理人口普及率**		H14	76%	H17	81%	A-1	A-1	H19	86%	閣決（重点）
		15	**下水道処理人口普及率**		H14	65%	H17	69%	A-1	A-1	H19	72%	閣決（重点）
	12 都市部における良好な水辺空間を形成する	16	**都市空間形成河川整備率**		H12	32%	H18	38%	B-2	A-1	H18	40%	
	13 良好な宅地供給を促進する	17	**良好な環境を備えた宅地整備率**		H17	27.4%	H18	27.6%速報値	A-2	B-1	H22	32.0%	
	14 電線類を地中化する	18	**市街地の幹線道路の無電柱化率**		H14	7%	H18	約12%暫定値	A-2	A-2	H19	15%	閣決（重点）
	15 中心市街地を再生する	19	**中心市街地人口比率の減少率**		H16	前年度比1.1%減	H17	前年度比1.1%減	B-2	C-2	H21	前年度比0.5%減	
	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)												
	16 海岸における親水空間等を形成する	20	**人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長**		H14	約6,700km	H18	約6,800km	A-2	A-2	H19	約6,800km	
	17 公共空間における緑化等を推進する	21	**都市域における水と緑の公的空間確保量**		H14	12㎡/人	H18	約8%増速報値	A-1	A-2	H19	12㎡/人を約1割増（13㎡/人）	閣決（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)												
	18 河川の正常な流量を確保する	22	**河川の流量不足解消指数**		H13	54%	H18	61%	A-2	A-2	H18	61%	
	19 水道水源域の水質を改善する	23	**水道水源域における下水道処理人口普及率**		H12	48%	H17	60%	A-3	A-1	H18	60%	
	20 河川の水質を改善する	24	**河川における汚濁負荷削減率**		H14	65%	H18	75%	A-2	A-2	H19	78%	閣決（重点）

	7 水害等による被害の軽減(水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること)											
○安全	21 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う	25 **洪水による氾濫から守られる区域の割合**		H14	約58%(57.8%)	H18	約60%(60．2%)	A-1	A-1	H19	約62%(61.7%)	閣決(重点)
		26 **床上浸水を緊急に解消すべき戸数**		H14	約9万戸	H18	約6.0万戸	A-1	A-1	H19	約6万戸	閣決(重点)
		27 **流下能力不足橋梁数**		H13	4,500橋	H18	3,100橋	A-3	A-2	H18	3,500橋	
		28 **下水道による都市浸水対策達成率**		H14	51%	H17	53%	A-1	A-1	H19	54%	閣決(重点)
	22 災害の危険性に関する情報を普及させる	29 **ハザードマップ認知率**(順に、洪水、火山)	洪水	H12	4%	H18	43%	B-1	A-1	H18	70%	
			火山	H12	30%	H18	79%	A-3	A-1	H18	76%	
	23 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する	30 **台風中心位置予報の精度**		H17(暦年)	323km	H18(暦年)	299km	A-1	A-1	H22(暦年)	260km	
	24 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う	31 **土砂災害から保全される戸数**		H14	約120万戸	H18	約130万戸	A-1	A-1	H19	約140万戸	閣決(重点)
		32 **土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数**		H14	約3,100施設	H18	約3,900施設	A-1	A-1	H19	約4,100施設	閣決(重点)
	25 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	33 **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**		H14	約15万ha	H18	約12万ha	A-1	A-1	H19	約10万ha	閣決(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)											
防災の高度化の推進と交通安全対策の強化	26 災害時の緊急支援ルートを確保する	34 **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**		H14	66%	H18	76%	A-2	A-2	H19	76%	閣決(重点)
	27 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	35 **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**		H14	約13,000ha	H18	約10,500ha	A-1	A-1	H19	約10,000ha	閣決(重点)
	28 多数の者が利用する建築物を耐震化する	36 **多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率**(順に、建築物、住宅)	建築物	H14	16%	H17	20%	A-1	A-1	H19	約2割	閣決(重点)
	29 住宅を耐震化する		住宅	H10	51%	H15	約63%	A-1	A-1	H19	約65%	閣決(重点)
	30 震災時の避難地を確保する	37 **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**		H14	約9%	H18	約20%速報値	A-1	A-1	H19	約25%	閣決(重点)
	31 震災時の緊急物資の供給を確保する	38 **港湾による緊急物資供給可能人口**		H14	約1,900万人	H18	約2,050万人	A-2	A-2	H19	約2,600万人	閣決(重点)
	32 密集住宅市街地を改善する	39 **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**		H14	0%	H17	28.8%	A-1	A-1	H19	約3割	閣決(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)											
	33 海上における死亡・行方不明者を減少させる	40 **海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数**		H17(暦年)	276人	H18(暦年)	274人	B-2	B-1	H22(暦年)	220人以下	
	34 船舶交通の安全を確保する	41 **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**		H14	0件	H18	0件	A-2	A-2	毎年度	0件	閣決(重点)
	35 ハイジャック・航空機テロの発生を防止する	42 **航空機に対するハイジャック・テロの発生件数**		H14	0件	H18	0件	A-1	A-1	毎年度	0件	施政方針
	36 航空事故を減らす	43 **国内航空における航空事故発生件数**		H10～14(暦年)の平均	18.4件/年	H14～18(暦年)の平均	15.4件/年	A-1	A-2	H15～19(暦年)の平均	16.6件/年	閣決(重点)
	37 道路交通事故を抑止する	44 **道路交通における死傷事故率**		H14(暦年)	118件/億台キロ	H18(暦年)	115件/億台キロ暫定値	A-2	B-2	H19(暦年)	約1割削減(108件/億台キロ)	閣決(重点)
		45 **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)	死傷事故の抑止率	-	-	-	-	C-2	C-2	H19(暦年)	約2割	閣決(重点)
			歩行者・自転車死傷事故の抑止率	-	-	-	-	C-2	C-2	H19(暦年)	約3割	閣決(重点)
		46 **事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率**		-	-		約3割(平成16年度までに対策の概成した1,336箇所が対象)	A-2	A-2	H19(暦年)	約3割	閣決(重点)
	38 自動車の安全性を高める	47 **車両対車両衝突事故における死亡事故率**(正面衝突)		H17(暦年)	3.1%	H18(暦年)	2.9%	A-2	A-2	H22(暦年)	3.0%	
	39 事業用自動車の安全運行を確保する	48 **事業用自動車の運行管理に起因する事故割合**		H16(暦年)	58%	H17(暦年)	41%	C-3	C-1	H22(暦年)	50%	
	40 踏切道の安全を向上させる	49 **「開かずの踏切」の対策率**		H17	15%	H18	21%	A-2	新	H22	100%	
	41 鉄道の安全を確保する	50 **遮断機のない踏切道数**		H17	4,939箇所	H18	4,764箇所	A-2	B-1	H22	4,000箇所	本部決定
		51 **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)		H16	0%	H18	100%	A-3	A-2	H21	100%	
		52 **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)		H12	92.6%	H18	99.6%	A-3	A-2	H18	100%	
		53 **地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合**		H15	61%	H18	75%	A-2	A-2	H20	100%	
	42 船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす	54 **港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率**		H8	45%	H18	50%	B-1	C-2	H18	55%	
	43 道路構造物を適切に維持管理する	55 **道路構造物保全率**(順に、橋梁、舗装)	橋梁	H14	86%	H18	80%	C-2	C-2	H19	93%	閣決(重点)
			舗装	H14	91%	H18	95%	A-2	A-2	H19	91%(H14の水準(91%)を維持)	閣決(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)											
	44 海上及び海上からのテロによる被害を防止する	56 **海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数**		H14	0件	H18	0件	A-2	A-2	毎年度	0件	
	45 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する	57 **薬物・銃器密輸事犯の摘発件数**		H8～12(暦年)の平均	20.6件/年	H14～18(暦年)の平均	17.0件/年	A-2	B-2	H15～19(暦年)の平均	22.0件/年	
	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)											
	46 船員災害を防止する	58 **船員災害発生率**		H14	13.2‰	H17	11.3‰	A-2	A-2	H19	10.8‰	

分野	政策目標（アウトカム）と施策目標(評価の単位)	No.	業績指標※業績指標の網掛けは「社会資本整備重点計画第2章」の指標	区分	年度	初期値	18年度実績			17評価	年度	目標値	重要政策
○環境	**12 地球環境の保全**(地球環境保全への取組みがなされること)												
地球環境から身近な生活環境までの保全・創造	47 自動車の燃費を向上させる	59	重量車の平均燃費向上率（平成14年度比）		H14	0%	H18	集計中	C-2	新	H22	7%	閣議決定
	48 モーダルシフトを推進する	60	国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率		H11	40.4%	H16	40.4%	B-3	B-1	H18	47%	閣議決定
	49 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する	61	住宅、建築物の省エネルギー化率(順に、一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率、一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率)	住宅ストック	H15	18%	H15	18%	A-2	新	H22	31%	閣議決定
				新築住宅	H16	32%	H17	30%	A-2	A-2	H20	50%	閣議決定
				一定の新築建築物	H16	74%	H16	74%	A-2	A-2	H20	80%	閣議決定
	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)												
	50 自動車から排出されるNOｘ・PMを減少させる	62	NO_2・SPMの環境目標達成率	NO_2	H14	64%	H18	82%	A-2	A-2	H19	約8割	閣決（重点）
				SPM	H14	-	H18	37%	C-2	C-2	H19	約6割	
	51 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する	63	夜間騒音要請限度達成率		H14	61%	H18	73%	A-2	A-2	H19	72%	閣決（重点）
	52 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する	64	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率		H12	93%	H18	94.7%	A-2	A-2	H18	95%	
	14 良好な自然環境の保全、再生及び創出(豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること)												
	53 失われた水辺を再生する	65	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		H14	0	H18	15%	A-2	A-2	H19	約2割	閣決（重点）
	54 失われた湿地・干潟を再生する	66	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		H14	約2割	H18	約2割	A-2	A-2	H19	約3割	閣決（重点）
	55 都市域における自然環境を再生する	67	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		H14	0ha	H18	約2,200ha速報値	A-2	A-2	H19	2,400ha	閣決（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)												
	56 水質保全上重要な地域における水質を改善する	68	環境基準達成のための高度処理人口普及率		H14	11%	H17	14%	A-1	A-1	H19	17%	閣決（重点）
		69	湾内青潮等発生期間の短縮		H14	0%	H17	H14比約15%減	C-2	C-2	H19	H14比約5%減	閣決（重点）
	57 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する	70	合流式下水道改善率		H14	15%	H17	18%	A-1	A-2	H19	40%	閣決（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)												
	58 建設工事のリサイクルを推進する	71	建設廃棄物の再資源化･縮減率及び建設発生土の有効利用率（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※*、建設汚泥*、建設混合廃棄物、建設発生土）※：再資源化率、＊：再資源化･縮減率	アスファルト･コンクリート塊	H12	98%	H17	98.6%	A-2	新	H22	98%以上	閣議決定
				コンクリート塊	H12	96%	H17	98.1%	A-2	新	H22	96%以上	閣議決定
				建設発生木材	H12	38%(83%)	H17	68.2%(90.7%)	A-2	新	H22	65%（95%）	閣議決定
				建設汚泥	H12	41%	H17	74.5%	A-2	新	H22	75%	閣議決定
				建設混合廃棄物	H12	484.8万ﾄﾝ	H17	H12比39.6%削減	A-2	新	H22	H12比50%削減	閣議決定
				建設発生土	H12	60%	H17	62.9%	B-1	新	H22	90%	閣議決定
	59 海面処分場の容量を確保する	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		H14	100%	H18	100%	A-3	A-2	毎年度	100%	
	60 循環資源の輸送コストを低減する	73	循環資源国内輸送コスト低減率		H14	0	H18	H14比約9%減	A-2	A-2	H19	H14比約1割減	閣決（重点）
	61 下水汚泥のリサイクルを推進する	74	下水汚泥のリサイクル率		H14	60%	H17	70%	A-1	A-1	H19	68%	閣決（重点）

分野	政策目標（アウトカム）と施策目標(評価の単位)	No.	業績指標	区分	年度	初期値	18年度実績			17評価	年度	目標値	重要政策
○活力	**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)												
都市再生や地域連携、	62 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する	75	規格の高い道路を使う割合		H14	13%	H18	14%	A-2	A-2	H19	15%	閣決（重点）
	63 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する	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		H12	14,800km	H18	15,200km	A-2	A-2	H20	15,200km	政府･与党申合
	64 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	77	国内航空サービス提供レベル		H14	1,294億座席キロ	H18	1,322億座席キロ 速報値（暦年）	B-1	B-1	H19	1,500億座席キロ	閣決（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)												
	65 国際海上貨物の輸送コストを低減する	78	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率		H14	0	H18	H14比4.5%減	A-2	A-2	H19	H14比5%減	閣決（重点）
	66 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	79	国際航空サービス提供レベル（順に、国際航空旅客、国際航空貨物）	国際航空旅客	H14	3,435億座席ｷﾛ	H18	3,568億座席ｷﾛ 速報値（暦年）	B-1	B-1	H19	4,800億座席ｷﾛ	閣決（重点）
				国際航空貨物	H14	215億ﾄﾝｷﾛ	H18	244億ﾄﾝｷﾛ 速報値（暦年）	B-1	B-1	H19	300億ﾄﾝｷﾛ	閣決（重点）
	67 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	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		H14（暦年）	51%	H18（暦年）	50%	C-2	C-2	H19（暦年）	100%	閣決（重点）
	68 ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する	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	東京湾	H14	180分	H18	169分	B-2	B-2	H19	150分（H14に比べ約15%短縮）	閣決（重点）
		82	船舶航行のボトルネックの解消率		H12	75%	H18	84%	B-1	A-2	H18	90%	
	69 国際空港への鉄道アクセスを向上させる	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分台以内である三大都市圏の国際空港の数）		H12	1空港	H18	2空港	A-2	A-2	H18	2空港	閣決（重点）
	70 空港・港湾・道路等の連携を強化する	84	拠点的な空港･港湾への道路アクセス率		H14	59%	H18	67%	A-2	A-2	H19	68%	閣決（重点）
	71 都市再生を促進する	85	都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量		H15	1,250ha	H18	2,280ha	A-2	A-2	H19	2,500ha	
	72 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する	86	三大都市圏環状道路整備率		H14	35%	H18	50%	B-2	A-2	H19	60%	閣決（重点）
	73 土地の高度利用と市街地の防災性の向上を図る	87	都市機能更新率（建築物更新関係）		H15	31.8%	H18	34.4%	A-2	A-2	H20	36%	
	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)												
	74 複合一貫輸送を促進する	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		H12	75%	H18	80%	A-3	A-2	H18	80%	
	75 国内海上輸送コストを低減させる	89	フェリー等国内貨物輸送コスト低減率		H14	0	H18	H14比2.7%減	A-2	A-2	H19	H14比4%減	閣決（重点）

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

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)

76 都市鉄道網を充実させる	90	都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（順に、東京圏、大阪圏、名古屋圏；括弧内は複々線化区間延長）	東京圏	H12	2,273(198)km	H18	2,353(211)km	B-2	A-2	H18	2,387 (221)km	
			大阪圏	H12	1,513(135)km	H18	1,552(135)km	B-2	A-2	H18	1,565 (135)km	
			名古屋圏	H12	940 (2)km	H18	925(2)km	B-2	A-2	H18	973 (2)km	
	91	都市鉄道（東京圏）の混雑率		H12	176%	H18	170%	B-2	A-2	H18	165%	
77 バスの利便性を向上させる	92	バスの利便性向上に資する事業者の取組状況	（順に、バスロケーションシステムが導入された系統数	H13	3,534系統	H17	4,901系統	A-2	A-2	H18	4,000系統	
			コミュニティバスの運行に取り組む事業者数	H13	131事業者	H18	473事業者	A-3	A-2	H18	330事業者	
			バスカードを導入した車両の割合）	H13	63.4%	H17	67.1%	B-3	B-2	H18	75%	
78 都市内の交通渋滞を緩和する	93	道路渋滞による損失時間		H14	38.1億人時間/年	H18	33.1億人時間/年	A-2	A-2	H19	38.1億人時間／年を約1割削減	閣決（重点）
	94	ETC利用率		H14	5%	H19春	72%	B-1	A-1	H19春	75%	閣決（重点）
	95	路上工事時間の縮減率		H14	201時間/km・年	H18	123時間/km・年	A-2	A-2	H19	201時間/km・年を約2割削減	閣決（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)

79 地方バス路線を維持する	96	地方バス路線の維持率		H14	96%	H18	96%	B-2	B-2	H20	100%	
80 離島航路を維持する	97	有人離島のうち航路が就航している離島の割合		H17	71%	H18	71%	A-2	A-2	H22	71%	
81 離島航空路を維持する	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		H17	96%	H18	89%	B-2	B-2	H22	96%	

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)

82 外国人旅行者の訪日を促進する	99	訪日外国人旅行者数		H12（暦年）	476万人	H18（暦年）	733万人	A-1	A-2	H18（暦年）	743万人	施政方針
83 国民の観光を促進する	100	国民一人当たりの平均宿泊旅行回数		H12	1.52回	H18	1.73回速報値	B-3	A-2	H18	2回	
84 国営公園の利用を促進する	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）		H14	5人	H18	4.3人速報値	A-2	A-2	H19	4人	閣決（重点）
85 ダム周辺施設等の利用を促進する	102	地域に開かれたダム、ダム湖活用者数		H12	499万人/年間	H15	442万人/年間	B-1	B-2	H18	621万人/年間	
86 地域の交流を促進する	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		H14	72%	H18	75%	A-2	A-2	H19	77%	閣決（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		H14	63%	H18	66%	A-2	A-2	H19	68%	

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)

87 不動産証券化市場を健全に発展させる	105	不動産証券化市場規模		H14	9兆円	H18	32兆円速報値	A-2	A-2	H18	26兆円	
88 中古住宅・不動産流通を促進する	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		H17	204千件	H18	229千件	A-2	A-1	H22	230千件	
	107	既存住宅の流通シェア		H15（暦年）	13%	H15（暦年）	13%	A-1	新	H22（暦年）	19%	閣議決定
	108	住宅の利活用期間（順に、滅失住宅の平均築後年数、住宅の滅失率）	滅失住宅の平均築後年数	H15（暦年）	30年	H15（暦年）	30年	A-1	新	H22（暦年）	35年	閣議決定
			住宅の滅失率	H10～15（暦年）	8%	H10～15（暦年）	8%	A-1	新	H17～22（暦年）	7.5%	閣議決定
89 住宅リフォーム市場を活性化する	109	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合		H11～15（暦年）の平均	2.4%	H11～15（暦年）の平均	2.4%	C-1	新	H22（暦年）	3.9%	閣議決定
	110	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合		H15（暦年）	20%	H15（暦年）	20%	C-2	新	H22（暦年）	38%	閣議決定

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)

90 建設業における不良・不適格業者を排除する	111	「発注者支援データベース・システム」の導入状況		H12	62%	H18	79%	B-3	B-1	H18	100%	
91 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する	112	公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況	（順に、入札監視委員会等第三者機関の設置の状況	H13	75%	H17	69%	B-1	B-1	H18	100%	
			入札時における工事費内訳書の提出の状況）	H13	56%	H17	88%	A-2	A-2	H18	80%	
92 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	113	トラック輸送における営業用トラック輸送の割合		H11	49%	H17	58%	A-3	A-2	H18	54%	
93 基礎的な土地情報を整備する	114	地籍が明確化された土地の面積		H16	133千km²	H18	136千km²	B-1	B-1	H21	158千km²	閣議決定

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)

94 専門工事業のイノベーションを促進する	115	建設業者に係る経営革新計画の承認件数		H12	3件	H18	4件	B-3	B-1	H18	13件	
95 自動車整備事業の生産性を向上させる	116	指定整備工場数		H17	28,676工場	H18	28,752工場速報値	B-3	B-2	H22	30,000工場	

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)

96 住宅性能評価・表示を普及させる	117	新築住宅における住宅性能表示の実施率		H17	16%	H18	19.9%	A-2	B-1	H22	50%	
97 自動車の安全性に関する情報を普及させる	118	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）	衝突安全性能	H15	60	H18	71	B-3	B-1	H18	77	
			歩行者頭部保護性能	H15	9	H18	34	B-3	A-1	H18	42	

○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)

98 地理情報の利用環境の整備・充実を図る	119	電子国土Webシステムを利用する団体の数		H15	33団体	H18	536団体	A-1	A-2	H20	2,000団体	

成果重視事業（モデル事業）		業績指標		年度	初期値	18年度実績			17評価	年度	目標値	重要政策
Ⅰ 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	i	自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加		H16	3,000件	H17	5,689件	A-2	A-2	H20	6,000件	
	ii	自動車事故報告書作成時間の短縮		H16	60分	H17	60分	A-2	A-2	H20	30分	
Ⅱ 自動車からの二酸化炭素排出量を誤差10%以下で予測することを可能とする	iii	二酸化炭素排出量予測の誤差		H18	－	H18	－	C-2	新	H20	10%以下	
Ⅲ 消費者へ提供される不動産取引情報の拡充	iv	情報提供サイトへのアクセス数		－	－	－	－	A-2	A-2	H19	3,000万ページビュー	
	v	不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合		－	－	－	－	A-2	A-2	H19	5割	
Ⅳ 建設業における不良・不適格業者を排除する	vi	建設業者で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		H16･17平均	3,080業者	H18	2,352業者	A-2	A-2	H19	2,464業者	
Ⅴ 宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業	vii	宅地建物取引業の免許等電子申請率	大臣免許業者	－	－	－	－	A-2	A-2	H21	30%程度	
			知事免許業者	－	－	－	－	A-2	A-2	H21	10%程度	
	viii	システムの満足度		－	－	－	－	A-2	A-2	H21	5割程度	

⑤平成18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18年度の業績に係る政策チェックアップの結果を平成19年8月にとりまとめた。

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続としては、まず①政策目標(アウトカム目標)を定めることから始め、次に②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、③年度ごとに実績値を測定し、測定結果の評価を行う、④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、③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が十分に進捗していない場合や施策をさらに改善すべき場合もあるが、業績指標が施策の成果を的確に反映していない(指標改定の検討が必要)、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、下表のとおりであり、チェックアップ（実績評価）による評価を始めて5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64％【72％】（【　】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23％【19％】、「判断できない」指標は13％【9％】となっており、厳しい財政状況の中で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取り組みが進められている。

◆平成18年度業績に係る政策チェックアップの結果◆

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	12	14	3	4	1	34
	2	7	13	15	19	0	54
	3	1	4	1	3	0	9
	小計	20	31	19	26	1	97　64%
B	1	4	2	1	8	0	15
	2	2	1	0	8	0	11
	3	0	0	1	7	0	8
	小計	6	3	2	23	0	34　23%
C	1	3	0	0	1	0	4
	2	7	3	3	2	0	15
	3	0	1	0	0	0	1
	小計	10	4	3	3	0	20　13%
A+B+C	1	19	16	4	13	1	53
	2	16	17	18	29	0	80
	3	1	5	2	10	0	18
総計		36	38	24	52	1	151

指標の総数は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151となっている。

なお、前述の通り、評価Bの「業績指標が目標達成に向けた成果を示していない」という結果については、施策が十分に進捗していない場合や施策を更に改善すべき場合もあるが、業績指標が施策の成果を反映していない（指標改定の検討）、目標の設定が高すぎるなど様々な要因が考えられることに留意する必要がある。

次に、今年度評価を行った151指標のうち、昨年度から引き続き評価を行っている127指標（24指標については、今年度から新たに立てた指標である）について、昨年度と比較した位置付けの変化から政策評価がどのように機能しているかを下図に従って見ていく。

◆平成18年度と平成17年度の評価の対比◆

H17 ＼ H18		A			B			C			計
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	
A	1	23	1	2	2	1	1				30
	2	6	41	7	1	5	1				61
	3										0
B	1	1	3		7	1	4				16
	2		2		1	3	2				8
	3										0
C	1	1			2					1	4
	2				1	1			6		8
	3										0
計		31	47	9	14	11	8	0	6	1	127

全体的に見ると昨年度Aの評価を受けた91指標のうち、11指標がBに変更され、昨年度Bの評価を受けた24指標のうち、6指標がAに変更されている。

本年度において特徴的なことは、昨年度Aの評価からCに評価された指標（昨年度は3指標）が全くなくなった。また、昨年度Cと評価された12指標が7指標と減少していることであるが、具体的にはAに変更された指標が1指標（目標達成に向けた成果を示している）、Bに変更された指標が4指標（うち3指標が施策の改善等の方向性を提示している）である。

さらに、昨年度Bの評価であった24指標のうち、Cと評価された指標は全くなく、6指標がAに変更されている。しかしながら、18指標は引き続きBであり個々の施策の事情等によりやむを得ない面はあるものの施策の改善等に努める必要がある。

（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。

２）政策レビュー（プログラム評価）

①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、①省の政策課題として重要なもの、②評価に対する国民のニーズが特に高いもの、③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、④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まり（＝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おり、平成18年度までに36のテーマについて取りまとめた。今後は平成23年度までに、33のテーマについて取りまとめる予定である（テーマ一覧については次頁参照）。

政策レビュー（プログラム評価）テーマ一覧

平成１９年８月時点

取りまとめ	テーマ	担当局等
平成１４年度	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 －グローバル化時代に向けて－	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 －リゾート法の今日的考察－	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、大臣官房、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
平成１５年度	都市鉄道整備のあり方 －新たな社会的ニーズへの対応－	鉄道局
	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
平成１６年度	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、大臣官房、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
平成１７年度	バリアフリー社会の形成 －交通バリアフリー法等の検証－	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	総合的な海上交通安全施策 －海上における死亡・行方不明者の減少－	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 －放置艇対策等の総合的な取組み－	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 －水資源計画の在り方－	水資源部
	国土政策 －国土計画の在り方－	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 －現行の計画体系の見直しに向けて－	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 －港湾ＥＤＩシステムに関する検証－	港湾局、政策統括官(貨物流通)、海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等（政策統括官(危機管理)取りまとめ）
	行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 －行政委託型公益法人等が行う事業等の検証－	大臣官房、総合政策局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁
平成１８年度	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①成果主義②局横断的な取組み③国民参画（住民参加等）④国民への説明責任(アカウンタビリティー)	全部局等（総合政策局及び政策統括官(政策評価)取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 －これまでの施策の検証と今後の在り方－	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 －建設リサイクル法の検証－	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局

平成１９年度（予定）	環境政策・省エネルギー政策 －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）
	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
	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
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 －ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み－	海上保安庁、港湾局
平成２０年度（予定）	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	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
	次世代航空保安システムの構築 －航空交通の増大に向けて－	航空局
平成２１年度（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	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱（2005-2009）	政策統括官（物流）、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
平成２２年度（予定）	運輸安全マネジメント評価	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
	不動産投資市場の条件整備	土地・水資源局、総合政策局
	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	鉄道局
	バス・タクシーに関する施策	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２３年度（予定）	行政行動の改革	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）
	美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	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
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局
	国土形成計画（全国計画）	国土計画局
	土砂災害防止法	河川局
	スーパー中枢港湾プロジェクト	港湾局
	市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁

②平成１８年度政策レビューのとりまとめ

平成18年度には「行政行動の改革　－改革はどこまで進んだか－」、「北海道総合開発の総合点検　－これまでの施策の検証と今後の在り方－」、「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－」の3つのテーマについて、政策レビューをとりまとめた。以下がその評価書の概要である。

【テーマ1】行政行動の改革　－改革はどこまで進んだか－

担当課

全部局等（総合政策局政策課及び政策統括官付政策評価評価官取りまとめ）

政策の効果等

評価の目的と視点

【目的】○国土交通省発足から5年を契機に、行政行動の改革の進捗状況について評価を行い、課題を抽出し、今後の方向性を検討

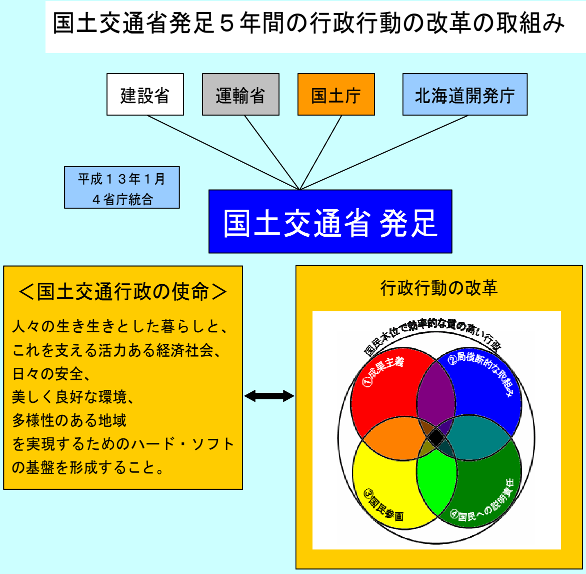
【視点】○評価の視点：「改革はどこまで進んだか」
○5つのアウトカム目標
①成果主義
②局横断的な取組み
③国民参画
④アカウンタビリティ
⑤国民本位で効率的な質の高い行政

評価手法

1. 職員の取組み改革
○政策評価に係る先進的取組みについての調査
○取組み事例の収集（260事例　→　37代表事例）

2. 職員の意識改革
○職員アンケート
国土交通省の職員（約6万人）を対象にインターネット・アンケートを実施（匿名、回答率：約36％）。

3. 国土交通省についての国民等の認識
○国民アンケート・グループインタビュー
○パートナーアンケート（地方自治体、５業界）
○地方自治体との意見交換会



行政行動の改革の評価

○　成果主義
・多岐に渡る分野、組織で成果主義の取組みが進展。
・アウトカム意識が約9割の職員に浸透、担当業務において約55%の職員で何らかの目標設定、上記のうち、約7割の職員でフィードバック。
・政策目標等の認識は役職が下がるにつれて低下。
・政策評価制度の定着。

○　局横断的な取組み
・多岐に渡る分野、組織で局横断的な取組みが進展。
・総合性の進捗について、国土交通省発足時と比較して、進んだと回答した職員が約4割を占めるが、現状については、評価している職員は約1/4。
・現在の総合性の重視について、職員自身よりも国民の評価は厳しい。

○　国民参画
・多岐に渡る分野、組織で国民参画の取組みが進展。
・国土交通省の施策に対する国民の参加意向について、約2/3の職員が過小評価。
・国民に対する国民参画に向けた取組みの周知が不足。

○　アカウンタビリティ
・「巨大組織になったがために内部での情報提供がなされていない場合が多々あるのではないか」との指摘がある。
・マスメディアと十分に連携できていない原因の一つに苦手意識がある。
・国土交通省の情報提供に対して、国民からは十分な評価が得られていない。

○　国民本位で効率的な質の高い行政
・国土交通省の仕事について十分国民に伝わっていない。
・国土交通省の行政行動の改革に厳しい評価。
・国民は国土交通省に対してネガティブなイメージが多い。
・国民の多くが国土交通省についてマスコミで見聞きする程度。
・国土交通省と直接関わりのある人はイメージが向上。
・地方自治体、５業界については、国土交通省職員との現在のコミュニケーションの印象や過去と比較したコミュニケーションの印象は概ね肯定的な評価。

主な課題	今後の対応方針
○ 成果主義 ・成果主義を基本とした取組みをより多くの分野で広く波及させることが課題である。 ・アウトカム意識や政策目標、業績指標について、広く職員に周知・啓発することが課題である。 （政策評価制度） ・（アセスメント） マネジメントサイクルの観点から、事後検証の充実が必要。 ・（チェックアップ） 予算と連携した政策評価を平成20年度予算から実施することが必要。 ・（レビュー） トップダウンの取組みを推進し、社会経済情勢を的確に反映することが必要。 ・（公共事業評価） 完了後の事後評価結果等を踏まえた事業評価システムの充実が必要。 ・（研究開発評価） 外部評価委員の評価に係る時間と労力が著しい負担となっており、その改善が必要。	・成果主義に係る好事例を適宜、収集してデータベース化を図り、職員が随時、閲覧し利活用できるようにする。 ・講演会、勉強会、定例的な会議、研修、広報誌やHP等の様々なツールや機会を利用して、広く職員を対象に、アウトカム意識や政策目標等の啓発・周知を行う。 ・（アセスメント） 得ようとする効果の明確化および事後検証の充実。 ・（チェックアップ） 政策評価と予算・決算との連携強化。 ・（レビュー） レビューテーマ選定のため、幹部会を毎年定期的に開催。 ・（公共事業評価） 事業評価システムの充実に向けた検討。 ・（研究開発評価） 外部専門家の負担とならない評価手法の検討。
○ 局横断的な取組み ・取組みの推進及び職員間の連携意識向上に努めることが必要である。	・組織の幹部職員が常に施策の連携等を意識して業務に取り組むことにより職員の意識を高める。 ・人事、研修に関して、施策の連携、総合化を向上させる取組みについて検討を行う。
○ 国民参画 ・取組み及びその意義を周知することが課題である。 ・国民の参加意向に関する職員の過小評価を是正することが課題である。 ・参加に要する時間的負担を軽減し、参加しやすい取組みを実施することが課題である。	・国民参画の取組みの実施方法及び周知方法について、地方局、事務所等の単位で改めて検討する。 ・組織の幹部職員が、国民参画の取組みの意義を理解し、業務に取り組むことにより、職員全体の意識を高める。
○ アカウンタビリティ ・国民との双方向コミュニケーション不足、マスメディアへの苦手意識があるために対応が不十分、内部アカウンタビリティ（組織内での情報共有）の必要性など計11の課題がある。	・双方向コミュニケーションやマスメディアへの積極的な対応、内部アカウンタビリティなどの観点から取組の方向性を検討した。 ・政策レビューの取組の方向性を踏まえ、別途「行動指針」を策定する。
○ 国民本位で効率的な質の高い行政 ・国土交通省の任務・役割を国民に正しく知っていただくとともに、個別の施策や事業についても、国土交通省のありのままの仕事振りを、国民によく知っていただくことが課題である。 ・行政行動改革については進展が見られるものの、今後とも継続的にフォローアップを行うことが課題である。	・国土交通省のありのままの仕事振りを、多様な手段を通じて、国民に対してオープンに情報提供する。 ・国民が、国土交通省の職員の仕事ぶりを、直接見聞できる機会を出来る限り増やすように努める。 ・行政行動改革の継続的なフォローアップを行うため、5年程度後に再度政策レビューを実施して進捗状況の点検を行うものとする。

（補足）
「行政行動の改革」のレビューを行うに際して実施した取組事例収集、アンケート調査等について

本政策レビューでは、5つのアウトカム目標の達成状況を評価するにあたり、その前提として、行政行動改革の成果を分析する以下の1～3の3つの分野を設定し調査を行った。

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

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

○取組み事例の収集
職員の取組み改革状況を把握するため、取組み事例の収集を実施した。取組み事例の収集については、国土交通省内の機関（本省内部部局、地方支分部局、事務所、研究所等）を対象とし、①成果主義、②局横断的な取組み、③国民参画、④アカウンタビリティのアウトカム目標毎に実施した。

2．職員の意識改革
○職員アンケート
国土交通省の本省内部部局、施設等機関、特別の機関、地方支分部局、外局等の職員（約6万人）を対象に、行政行動の改革（仕事の進め方の改革）について、①～④のアウトカム目標毎に職員の認知度や業務を通じた取組み等について合計30問程度のアンケートを実施した（通常業務に支障のない範囲で回答、インターネット利用、匿名、回答率:約36％）

3. 国土交通省についての国民等の認識

○国民アンケート

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

○グループインタビュー

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

○パートナーアンケート

国土交通省の仕事上のパートナーである地方自治体（47都道府県・15政令指定都市の職員のうち、国土交通省と付き合いのある部署）や民間事業者等（国土交通省とのコミュニケーション頻度が年に1、2回程度以上あると想定される事業者）の職員を対象とし、国土交通省との適切や役割分担の下、良好なコミュニケーションが図られているかという視点からアンケートを実施した。

○意見交換

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

以上の調査結果の一部を評価書から抜粋し、次頁以降に示す。

海上保安業務マネジメントの取組み（提出部局；海上保安庁）

実施時期

平成13年度～継続中

事例の概要・特徴

◆ 海上保安庁独自の業績評価制度の実施。

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

5つの戦略目標

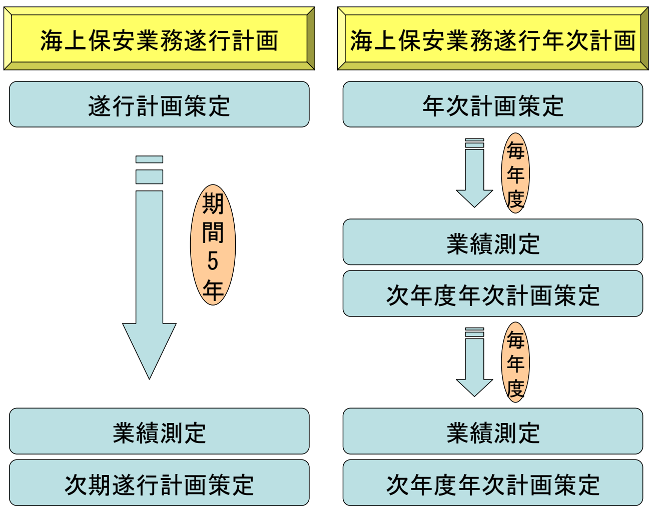
Ⅰ　海洋秩序の維持

Ⅱ　海難の救助

Ⅲ　海上防災･海洋環境の保全

Ⅳ　海上交通の安全確保

Ⅴ　海外関係機関との連携･協力



効果

◆ 職員の意識高揚の進展、現場職員への目標の浸透。

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

成果主義　電子国土Webシステムの普及（提出部局；国土地理院企画部）

ポイント

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

評価項目	
①アウトカム目標設定	●
②トップが目標提示	●
③部下・下部組織等に裁量	●
④目標の達成度測定・評価	●
⑤評価結果の反映	●

実施時期

平成15年7月頃
～継続中

事例の概要

◆ **電子国土Webシステム公開による業績指標（地理情報利用者数の増大）に向けた取組み**

➢ 第6次基本測量長期計画（計画期間平成16年度～平成25年度）において、「電子国土基幹情報を基盤として、いつでも、どこでも、だれでも必要とする地理情報が容易に利用できる環境を整備（電子国土Webシステムを利用する団体の数：5年次で2,000団体に拡大）」を業績指標に定めた。

➢ 平成15年7月に電子国土Webシステム（「電子国土」を実現するためのツール、基盤的な地理情報をもとにして、さまざまな整備主体が保有する地理情報を位置情報に基づいて統合し、有効に活用するためのシステム）を公開し、国や地方公共団体、非営利団体等への利用を促進中。

特徴

◆ **電子国土Ｗｅｂシステムの機能を充実・普及支援のｲﾍﾞﾝﾄの継続展開**

➢ 電子国土Webシステムの機能拡張として、空間参照機能の高度化や編集機能の拡充を実施。

➢ 電子国土事務局では、学識経験者や参加団体をメンバーとする電子国土運営協議会を設立し、電子国土の利用や普及、運営などについて検討。

➢ 平成17年度からは、全国各地で電子国土普及のためのセミナーを実施し、電子国土Webシステムの利用説明やサイト構築ツールの作成等、電子国土の利用者を支援する施策を展開。

➢ 平成16年度より政策チェックアップを実施。

効果

◆ **指標進捗確認により職員意識が高揚。業績指標の数値も向上中。利用者満足度も向上**

➢ 毎月、職員に「電子国土Webシステムを利用する団体の数」の現在数と進捗状況を知らせることで目標が浸透。明確な指標をたてることで、政策目標の実現にむけて意識改革が図られた。

➢ 全国各地で電子国土普及のためのセミナーを実施することにより、行政機関の電子国土サイト構築が進展。また、地方公共団体が保有する大縮尺地図（DM）ﾃﾞｰﾀの提供及び利用を進めた。

➢ 業績指標の数値は、平成15年度末32、平成16年度末54、平成17年度末280と増加した。

➢ 電子国土Ｗｅｂシステムの機能拡充を継続的に行うことで、より使いやすく利用しやすいシステムになり、利用者満足度が向上した。

局横断的な取組み

防災情報提供センター（提出部局；気象庁）

ポイント

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

評価項目

- ①連携施策間での整合性のある目標設定 ●
- ②連携方法等に関する定期的見直し ●
- ③国交省発足による連携の実現 ●
- ④国交省発足による連携の円滑化 ●
- ⑤連携にあたり他の事例を参考にした

実施時期

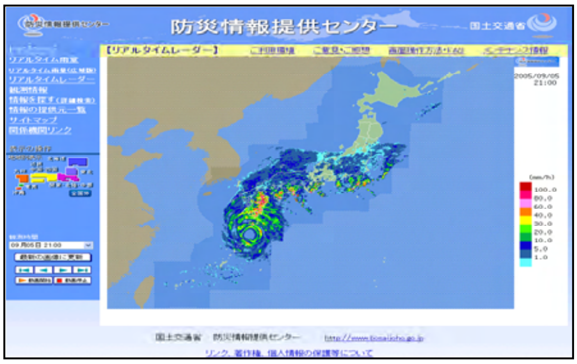
平成15年6月頃～継続中

事例の概要

◆ 国土交通省の防災情報を一元化して国民に提供

➢ 防災情報提供センターは各部局が保有する防災情報を一元的に検索できるとともに、河川局、道路局、国土地理院、気象庁の防災情報を重ね合わせて国民に提供するホームページのサイトである。

➢ 河川局、道路局、国土地理院、気象庁が共同で管理し、気象庁が運営の主体となっている。



リアルタイムレーダー

特徴

◆ リアルタイムな雨量情報、GISを利用した観測情報の提供、防災情報のポータルサイト機能

➢ 河川局、道路局、気象庁が保有する降水量データ、レーダーデータを合成した「リアルタイム雨量」、「リアルタイムレーダー」を提供

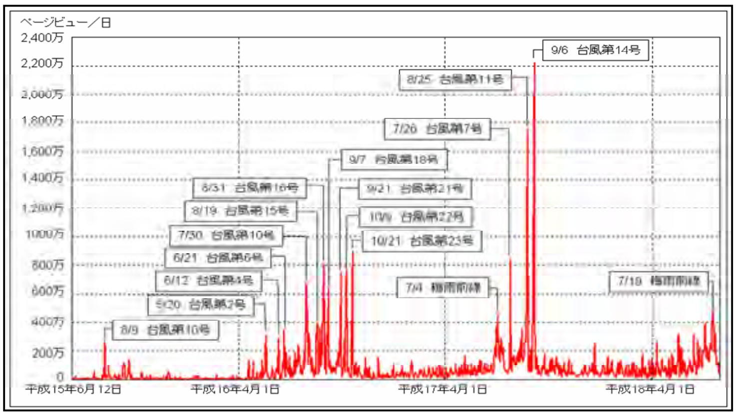
➢ 河川局、国土地理院、気象庁が保有する防災情報をGIS（地理情報システム）を活用して表示する「観測情報（データと主な災害情報）」を提供

➢ 「国土交通省防災情報リンク」として省内各部局が提供する防災情報へ直接リンクするポータルサイト機能を提供

効果

◆ 広く国民に防災情報の提供を実現

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



防災情報提供センター開設以来のアクセス状況

○取組み事例の収集（③国民参画）

国民参画　道路利用者との協働パトロール（提出部局：沖縄総合事務局北部国道事務所）

ポイント

事業の進捗状況について地域住民に実際に見せ、そこで得られた意見等を今後の道路行政に反映。参加者から高い評価。

評価項目

①国民が国民参画の機会を十分に認知できる情報提供を行った ●
②適時に国民参画の取組みを行った ●
③国民と十分な意見交換を行った ●
④政策決定・事業実施にあたり国民の意見を十分に検討した ●
⑤国民の意見が政策・事業にどのように反映されたかをフィードバックした

実施時期

平成18年5月頃

事例の概要

◆ 北部国道管内での事業完了箇所等の効果確認を道路利用者とともに実施

➢ 北部国道事務所では、前年度の事業進捗状況の住民への説明会を開催し、また実際に前年度の事業完了箇所等を道路管理者と道路利用者が協働でパトロールを行い、共に実感し、情報共有し、そこで得られた意見等を今後の道路行政に反映し、継続的な改善を目的とした協働パトロールを実施。

【協働パトロール実施区間】

特徴

◆ 道路利用者との協働パトロールを実施

➢ 平成１８年５月３０日に平成１７年度に施工した工事箇所を名護市内の区長ら地域住民１０名と協働パトロールを実施。

➢ あわせて意見交換会及びアンケート調査を実施。

【協働パトロール実施風景】

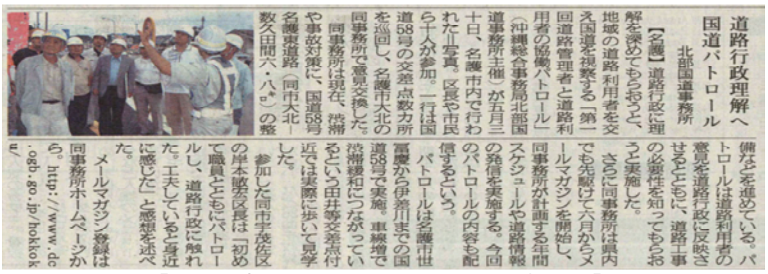
【意見交換会実施風景】

効果

◆ 高い参加者満足度を確認。あわせて、事業効果について共有認識を醸成

➢ 全ての参加者から高い評価。

➢ 平成１７年度に実施した対策箇所を住民と一緒に協働パトロールで回り、実施した対策を確認。ほとんどの事業対策にて効果が十分にでていると評価。


道路行政理解へ
国道パトロール
北部国道事務所

【名護】道路行政に理解を深めてもらおうと、地域の道路利用者を交え国道を視察する「第一回道路管理者と道路利用者の協働パトロール」（沖縄総合事務局北部国道事務所主催）が五月三十日、名護市内で行われた＝写真。区長や市民ら十人が参加。一行は国道58号の交差点数カ所を巡回し、名護市大北の同事務所で意見交換した。

同事務所は現在、渋滞や事故対策に、国道58号名護東道路（同市大北―数久田間六・八キロ）の整備などを進めている。パトロールは道路利用者の意見を道路行政に反映させるとともに、道路工事の必要性を知ってもらおうと実施した。

さらに同事務所は県内でも先駆けて六月からメールマガジンを開始し、同事務所が計画する年間スケジュールや道路情報の発信を実施する。今回のパトロールの内容も配信するという。

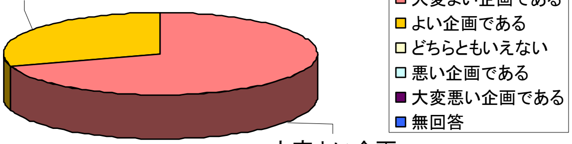
パトロールは名護市世冨慶から伊差川までの国道58号で実施。車線増で渋滞緩和につながっているという田井等交差点付近では実際に歩いて見学した。

参加した同市宇茂佐区の岸本敏宏区長は「初めて職員とともにパトロールし、道路行政に触れた。工夫していると身近に感じた」と感想を述べた。

メールマガジン登録は同事務所ホームページから。http://www.dc.ogb.go.jp/hokkoku/

【新聞記事（琉球新報H18.6.5（月）朝刊）】

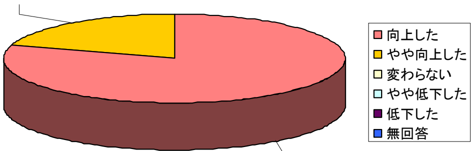
よい企画である 30%



N=10
大変よい企画である 70%
■企画に対する評価

やや向上した 20%

交通安全対策事業実施による効果



N=10
向上した 80%
■対策効果の評価

【アンケート結果】

アカウンタビリティー　洪水等に関する防災情報体系の見直し（河川局）

ポイント

国民にわかりやすい水位情報を提供するため、用語の見直しや検討会の開催を行った。

実施時期

平成18年6月～現在

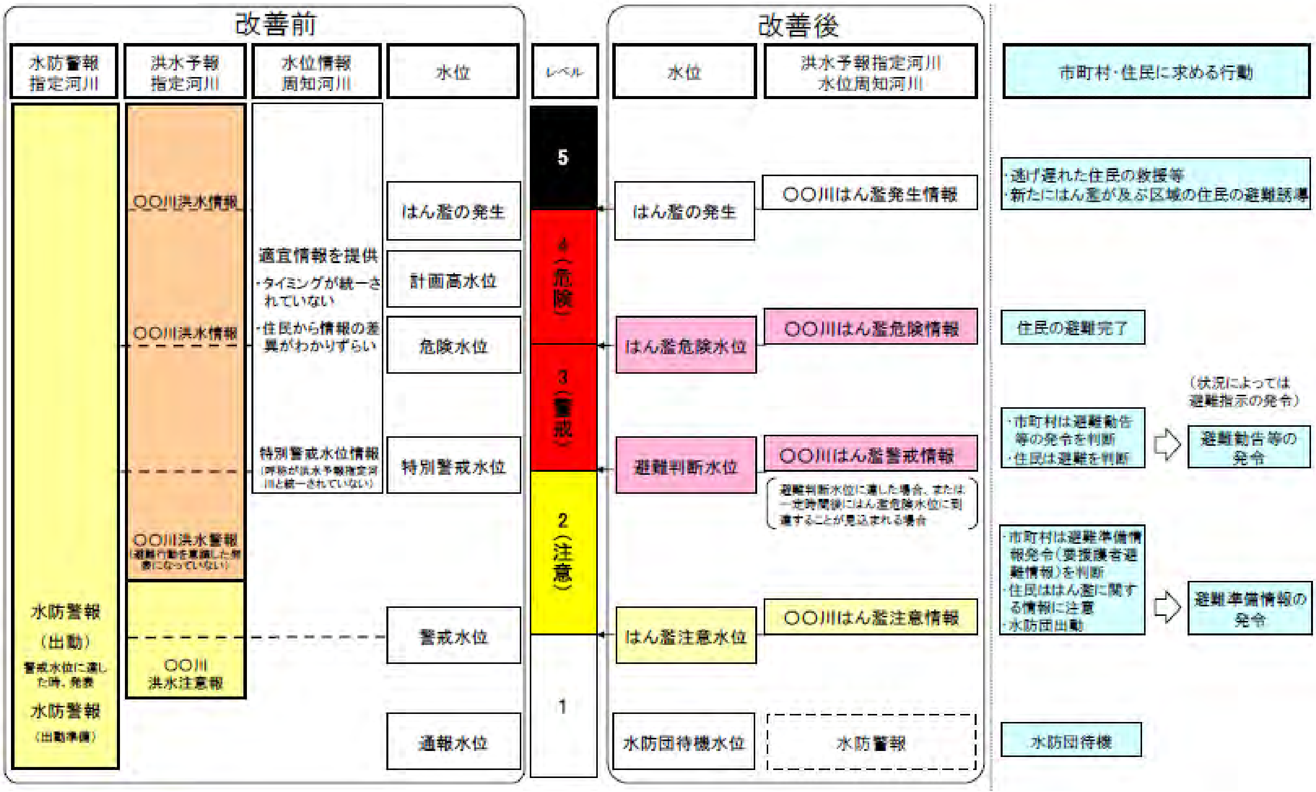
事例の概要

河川管理者から提供される防災情報は発信者側の用語・表現であったこと等から、地元自治体職員や住民が容易に理解できない用語が用いられたり、災害の危険度のレベルがわかりにくいなど、受け手側の的確な判断や行動に繋がるものになっていない等の問題があったため、これまでの防災情報の用語・表現を総点検し、これまでのともすれば発信者側の用語・表現であったものを抜本的に見直し、受け手側にたったものに改善する検討を「洪水等に関する防災用語改善検討会」で行い、地方自治体防災担当者や住民等の的確な判断や行動に繋がるようにする方策について提言としてまとめた。

さらに洪水等に関する防災情報体系の見直しを行い、①水位の名称を受けての行動や危険レベルがわかるものに改善し、②全国どこでも共通認識が持てるよう、注意レベル、警戒・危険レベルで橋脚や水位計を着色することとした。

今後は避難判断水位の設定を平成21年度末までに約2,200河川で実施するための取り組みを進めていく予定である。

効果



○水位情報及び洪水警報等の改善

・ 大河川、中小河川を問わず発表する防災情報とそれに対応する水位を統一した。

・ 発表情報と避難行動等との関連をレベル区分して明確にした。

・ 水位名称を受け手のとるべき行動や危険度レベルがわかるものに改善した。【上図参照】

○防災用語の改善

・ 災害の状況や危険度がイメージできない用語については、とるべき行動や状況を示す語句で構成された用語に改善した。【例：危険水位→氾濫危険水位】

・一般的に用いられていない用語は、一般的に使用されている語句で構成された用語に改善した。【例：高水敷→河川敷】

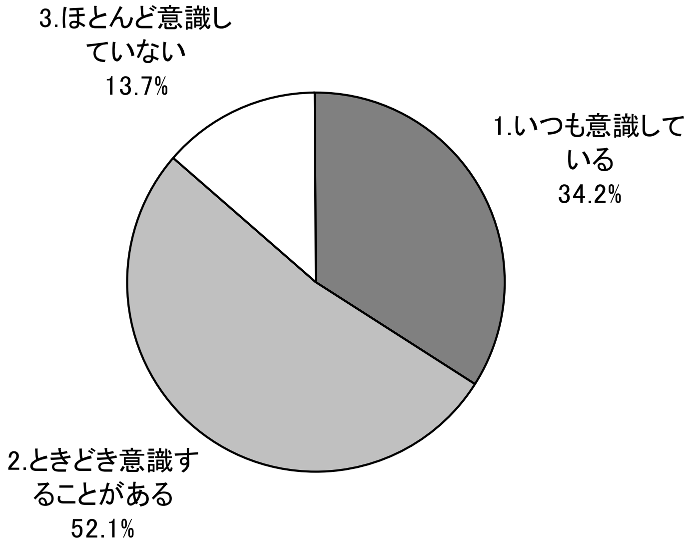
・ 文字で見ればわかるが、音声で聞いただけではわかりにくい用語については聞いてわかる用語に改善した。【例：破堤→堤防の決壊】、等。

2. 職員の意識改革

○職員アンケート

[アウトカムを意識する頻度]

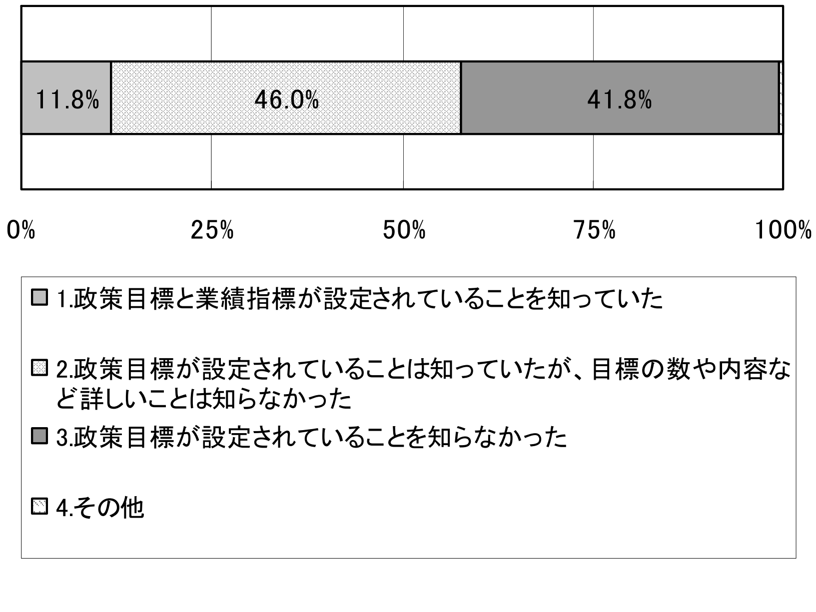
Q.あなたは自分の担当する業務において、アウトカム(政策・事業・事務等を実施した結果が国民や社会に与える成果)をいつも意識していますか。



政策評価業務に携わった経験がある職員の比率が、約 2 割と低い中で、国土交通省の政策目標の存在を認知している職員の比率が約 6 割であり、さらに、担当業務においてアウトカムを意識している職員の比率が、約9割という状況が明らかとなった。アウトカム意識については、職員に広く浸透していると評価できる。

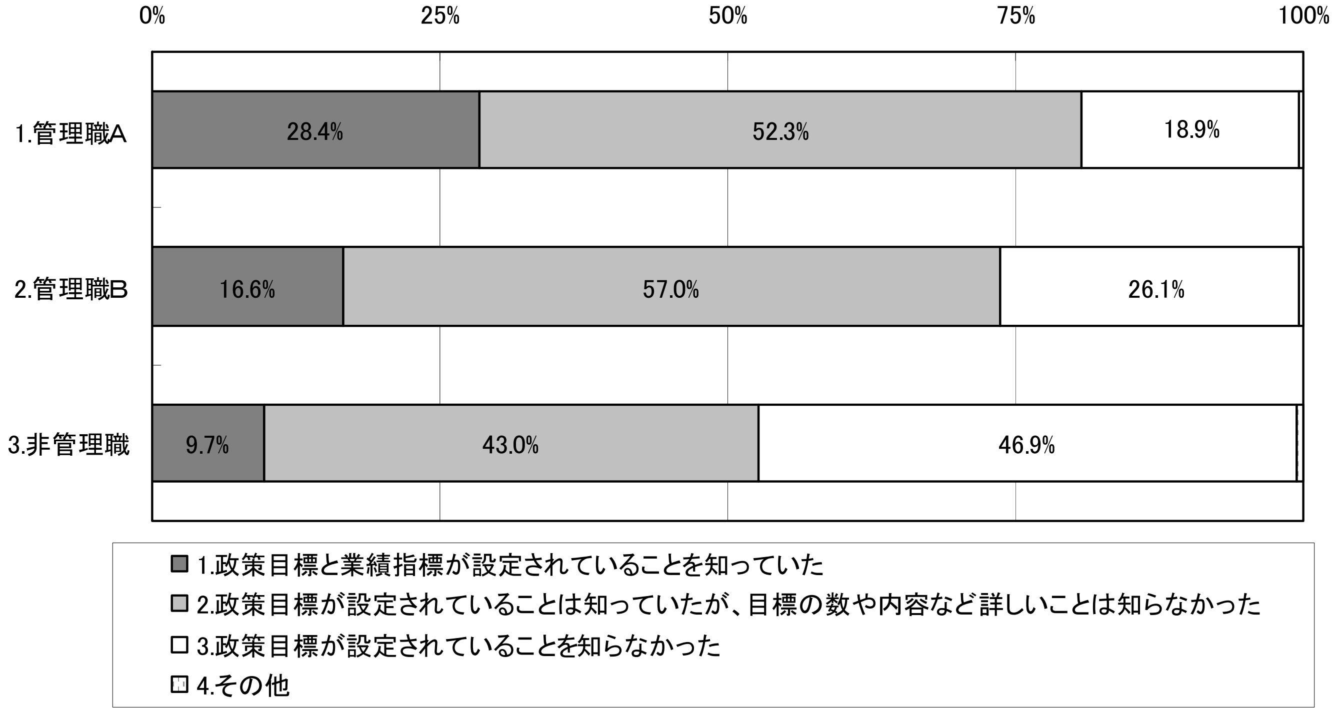
[国土交通省の政策目標および業績目標に対する認知度(1)]

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



全体で約 4 割の職員が、政策目標が設定されていることを認知していない。

[国土交通省の政策目標および業績目標に対する認知度(2)]



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

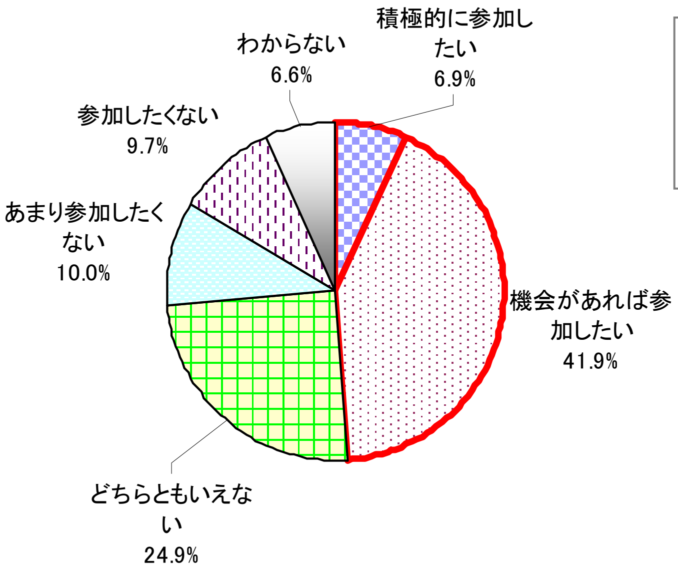
トップ管理職で20%弱、管理職でも、25%強の職員が認知してないことに加えて、非管理職では、50%弱の職員が認知していない。

3. 国土交通省についての国民等の認識

○国民アンケート

〔国民参画に向けた取組みへの参加意向〕

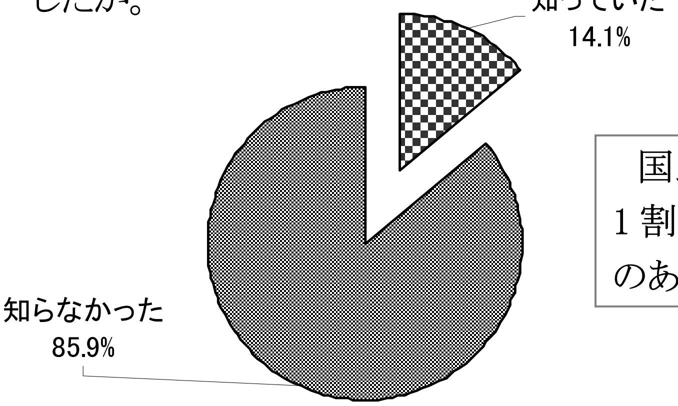
Q:あなたは、今後、「国民参画に向けた取組み」に参加する意向はありますか



国土交通省の施策について、約半数の国民が国民参画に向けた取組みに参加することを望んでいる。

〔国民の参加状況〕

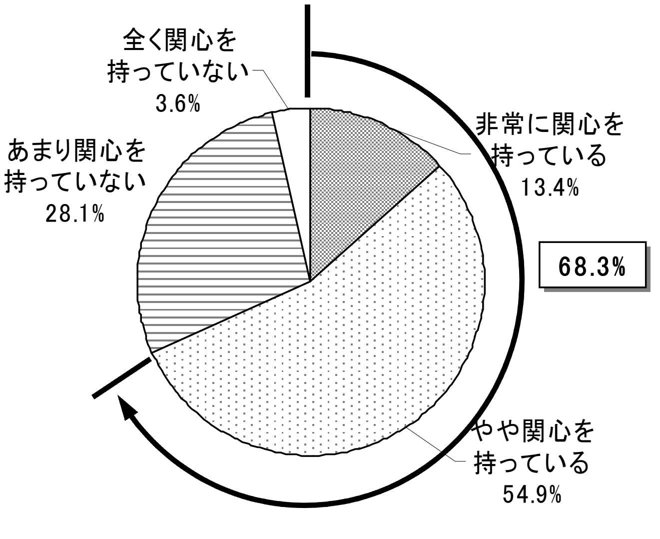
Q:あなたは、国土交通省が「国民参加に向けた取組み」を行っていることを知っていましたか。



国民参画の取組みを認知している国民は1割強であった。(なお、実際に参加したことのある国民は2%であった。)

〔国民の公共事業に対する関心〕

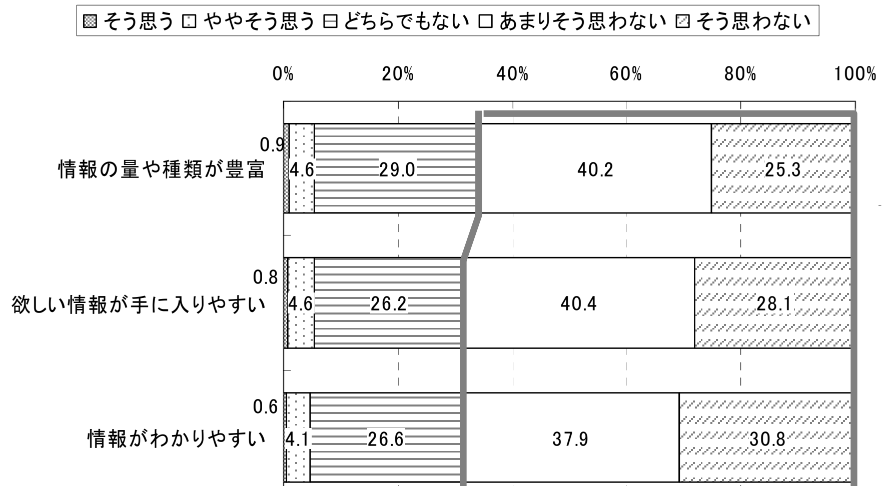
Q:「公共事業」について、どの程度関心を持っていますか。



約7割の国民が「公共事業に関心を持っている」と回答している。

〔国土交通省の情報提供に対する評価〕

Q:公共事業に関する国や自治体からの情報提供についてどのように思いますか。



7割近い国民が「情報の量や種類が豊富」「欲しい情報が手に入りやすい」「情報がわかりやすい」とは感じていないと回答するなど、十分な評価が得られていない。

○グループインタビュー

〔国土交通省の政策目標（5分野、27政策目標）について〕

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

〔「国民参画に向けた取組みの認知」及び「今後の参加意向」について〕

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

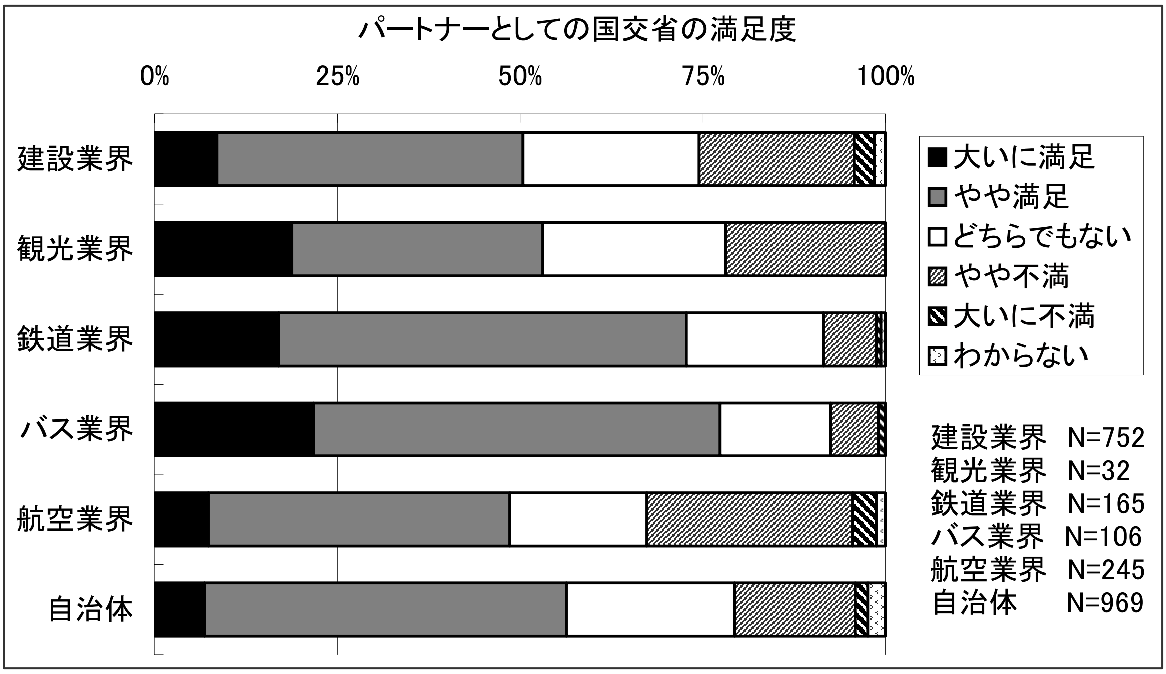
〔国土交通省の仕事の分かり易さ〕

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

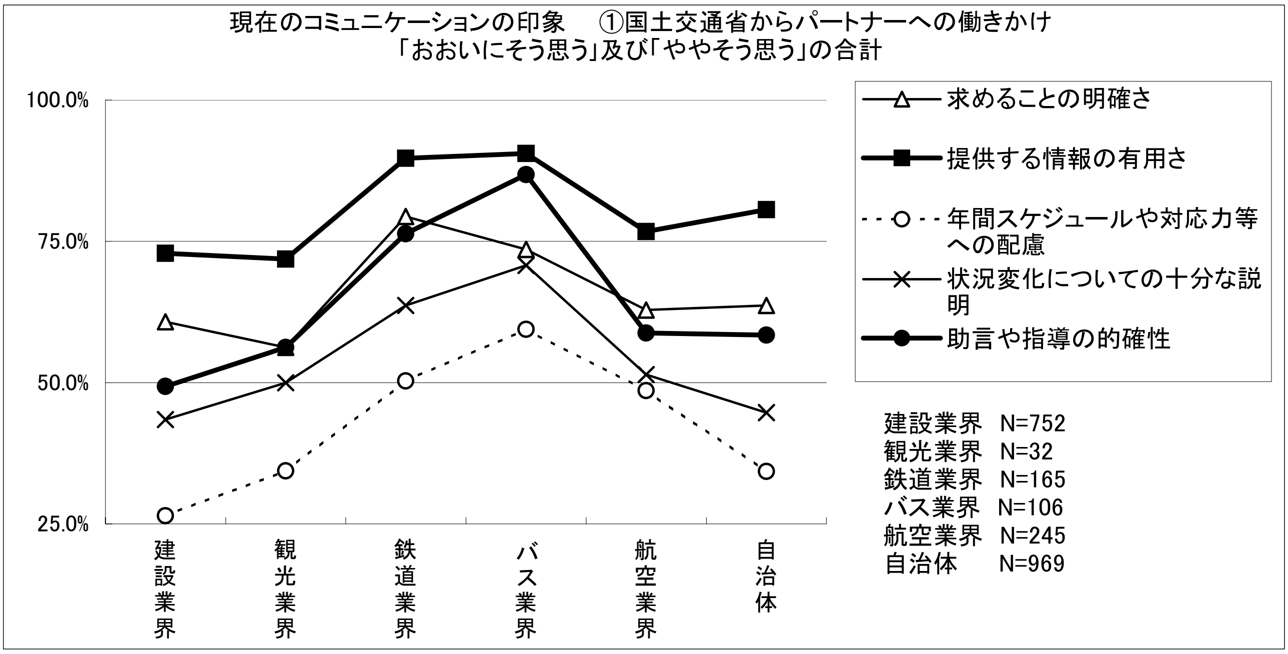
〔国土交通省のイメージ〕

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

○パートナーアンケート



いずれの業界も概ね過半数以上の回答者が、パートナーとしての国土交通省に満足している。旧運輸省系の主な業界であるバス業界、鉄道業界においては満足度が7割を超えている。 一方、建設業界及び航空業界では満足度が5割程度と比較的低位に留まっている。



いずれの業界においても、全質問項目のうちのほとんどで「おおいにそう思う」と「ややそう思う」の合計は過半数であり、概ね肯定的な評価である。なかでも、「提供する情報の有用さ」については非常に肯定的な印象を有し、全ての業界で7割を超える回答者が肯定的な回答をしている。一方、「年間スケジュールや対応力等への配慮」については、肯定的見解が過半数を超えているのは、バス、鉄道の2業界のみと、相対的にやや厳しい印象を持たれていることが目立つ。

○意見交換

〔パートナーアンケート結果について〕

・自治体としては、全国的な傾向や、施策に関連する情報が必要であり、「国土交通省の職員から提供される情報の有用性」については相対的に評価が高い。
・国から（自治体内部からも含めて）の同じような調査の依頼や、調査主体（国）側の都合で回答者側にスケジュール上のしわ寄せが来るような調査があるので、「年間スケジュールや対応力等への配慮」の満足度は相対的に評価が低い。

〔地方支分部局への権限委譲について〕

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

〔自治体での行革の取組み例について〕

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

【テーマ2】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－

担当課

北海道局参事官

政策の効果等

【計画の策定経緯と第6期計画】

○北海道開発法に基づき、昭和27年の第１次五カ年計画以来、6期にわたり北海道総合開発計画を策定。

○平成10年4月に閣議決定された現行の第6期計画及び計画に記載されている施策の進捗状況等を点検。

【評価の視点】

○計画を巡る社会経済情勢はどのようになっているのか。

○第6期計画の施策を見直す必要を生じさせるような変化が生じていないか。

○第6期計画の推進方策を見直す必要を生じさせるような変化が生じていないか。

【点検結果】

○主要施策の進捗状況

（成果）

・食料基地としての役割強化や国際観光の進展など、諸施策において一定の成果

・成功事例と呼べる新たな成長の芽が散見

（課題）

・想定を上回る人口減少やグローバル化等の進展、財政事情の悪化などに起因する新たな課題が顕在化

○施策の推進体制の状況

（成果）

・シーニックバイウェイなど制度設計のフロンティアとなる先駆的、実験的な取組を実施し一定の成果

（課題）

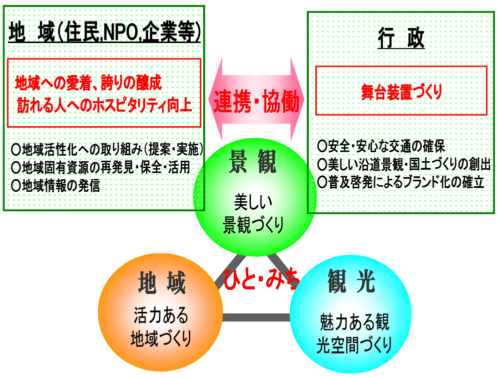
・施策効果等を高めるため連携・協働の強化が課題

・財政制約を背景として、一層の投資の重点化・効率化が喫緊の課題

【成果の事例】

シーニックバイウェイ北海道は、北海道固有の景観、自然等の地域資源を活用し、競争力のある美しく個性的な北海道を実現することを目的として、地域の発案にもとづき、地域と行政が連携・協働し、地域資源の保全、改善等による「美しい景観づくり」、「活力ある地域づくり」、「魅力ある観光地づくり」を行うもの。

概念図



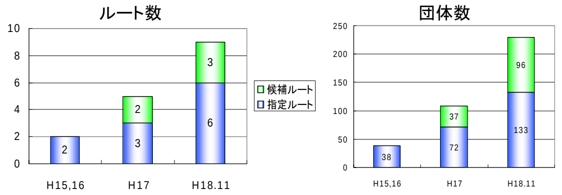
○観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場の形成

・国内外の旅行会社・レンタカー会社の旅行商品に取り上げられているほか、地域の活動を巡るツアーが企画されている。

国内旅行会社のレンタカープラン　シンガポールの旅行会社のツアー広告　活動に併せたツアー企画

○地域との連携

・地域と連携した取り組みは全道に広がり、現在6ルート、133団体が活動している。



○先駆的・実験的取組

・全国に先駆けてシーニックバイウェイ北海道が展開されており、日本風景街道に参画している地域など、全国各地から取組の視察に訪れている。

（平成17年度：18視察、平成18年度：25視察（H19.2末現在））

総括的評価と今後の在り方

●**総括的評価**

諸施策において一定の成果が得られたと判断されるものの

① 第6期計画策定時に想定していなかった新たな課題へ対応するための施策の見直し
② 連携・協働の強化や重点化・効率化など事業の進め方に関する諸改革
③ 北海道の実情に即した効果的な先駆的・実験的取組の一層の拡充

などについて、改善が必要

●**今後の北海道開発の在り方**

【基本的課題】

我が国を巡る環境変化と国家的課題を踏まえた北海道開発の取り組むべき基本的課題

○我が国が直面する課題解決への貢献
- グローバル化
- 自然環境・エネルギー問題
- 人口減少・少子高齢化

○活力と競争力ある地域経済社会の形成

【計画策定の意義】

○国と地域の連携の中で、施策の総合性を発揮するための戦略的取組を描いた計画を策定することが不可欠

○他の地域とは異なる資源・特性を有する北海道をいかに開発し、国への貢献と地域の発展を図るかについて、明確なビジョンとして内外に広く示されるべき

○国、地方、住民、NPO、企業等が連携・協働するための強い求心力となる

今後の対応方針

●第6期計画が目標年度（平成19年度）を迎える今、北海道が時代の潮流に即した国の課題解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を目指していくため、本レビューにおいて改善が必要と評価された点を十分に反映させた新たな北海道総合開発計画を策定することが必要

●このため、早期に新たな計画策定に関する具体的な検討を開始することが必要

●**今後の北海道開発の取組の方向性と進め方**

1　北海道開発の取組の方向性

（1）グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現
（食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化）
（成長産業としての観光）
（人と技術による競争力ある成長期待産業の育成）
（2）地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成
（3）魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり
（4）内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上
（5）安全・安心な国土づくり

2　北海道開発の進め方

（1）多様な主体が共に進める北海道開発
（2）投資の重点化と効率性・透明性の追求
（3）新たな北海道イニシアティブの発揮
（4）多様性のある道内各地域の姿と隣接地域等との連携

【テーマ3】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－

担当課

　総合政策局事業総括調整官室(とりまとめ)、大臣官房公共事業調査室、大臣官房官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室、都市・地域整備局公園緑地課、河川局治水課、河川局河川環境課、河川局砂防部保全課、河川局海岸室、道路局国道・防災課、港湾局建設課、航空局飛行場部建設課

政策の効果等

【対象施策】

建設リサイクル推進のため策定された、建設リサイクル推進計画2002を始めとする各種施策

【評価の視点】

「建設リサイクル法基本方針」で掲げたアスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材の**最終処分量をゼロにすること**について、直轄事業における目標の達成状況を検証し、また、その他の建設副産物についても**目標の達成状況**を検証し、その成果・課題等を整理する。

【建設リサイクルに関する主な取り組み(循環型社会形成推進基本法以降平成17年度まで)】

①建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（平成12年5月）
②建設リサイクル推進計画2002（平成14年5月）
③建設副産物適正処理推進要綱（平成14年5月）
④リサイクル原則化ルール（平成14年5月）
⑤建設リサイクルガイドライン（平成14年5月）
⑥建設発生土等の有効利用に関する行動計画（平成15年10月）

【各品目における平成17年度リサイクル目標と達成状況】

対象施策	建設リサイクル法 基本方針 （平成13年1月）		建設リサイクル 推進計画2002 （平成14年5月）	
対象	国直轄工事		建設工事全体	
目標／実績	H17目標	H17実績	H17目標	H17実績
アスファルト・コンクリート塊	最終処分量 ゼロ	再資源化率 98.7% 最終処分量 3.8万トン	再資源化率 98%以上	再資源化率 98.6%
コンクリート塊	最終処分量 ゼロ	再資源化率 98.3% 最終処分量 3.5万トン	再資源化率 96%以上	再資源化率 98.1%
建設発生木材	最終処分量 ゼロ	再資源化等率 90.7% 最終処分量 0.4万トン	再資源化率60% 再資源化等率90%	再資源化率68.2% 再資源化等率90.7%
建設汚泥	／	／	再資源化等率 60%	再資源化等率 74.5%
建設混合廃棄物	／	／	H12排出量比 25%削減	H12排出量比 39.6%削減
建設発生土	／	／	利用率75%	利用率62.9%

・建設リサイクル推進計画2002で設定した平成17年度目標は、建設発生土を除いて達成し、建設リサイクルの推進が図られた。
・国直轄事業における最終処分量ゼロの目標は未達成であったが、今後も高い再資源化率の維持を図る必要があり、3品目の中では再資源化率が低い建設発生木材を中心に、今後の対応策を検討する必要がある。

主な課題

●建設副産物に関する課題

・一部品目で再資源化率が低い水準にある

・「発生抑制」に対しては十分な取組みがなされているとは言いがたい状況

・建設廃棄物の不法投棄量に占める割合が大きく、社会的問題となっている

【個別品目に関する取組み】

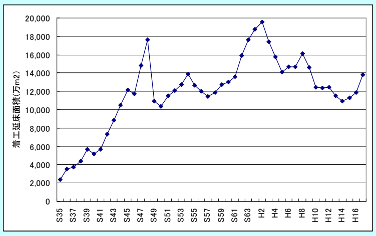
●アスファルト・コンクリート塊の課題

・排水性舗装、改質アスファルトなど、リサイクルが困難なアスファルト・コンクリート塊が今後大量に発生する見込み

・通常舗装への混入により全体がリサイクル困難材となってしまう

●コンクリート塊の課題

・高度成長期の建築物の解体により、排出量が急激に増加見込み



図：着工建築物の床面積（木造以外）の推移

・道路用の再生砕石としての利用は、今後減少する見込み

●建設発生木材の課題

・建設発生木材の排出量と木材チップの需要量に乖離が生ずる見込み

・木材チップが多くの産業（製紙業、農業、畜産業など）にまたがって再生利用され、需要などの数量が把握しにくい

・リサイクル困難物（防腐剤など）への対応

●建設汚泥の課題

・再資源化後の需要先の確保が困難

●建設混合廃棄物の課題

・再資源化率を大幅に高めることは技術的に困難

・分別の徹底により少量・多品目化

●建設発生土の課題

・大量に建設発生土を処分している状況にも関らず、新材を利用している

今後の対応方針

●新たな建設リサイクル推進計画の策定

・平成18年度中に課題を整理し、平成19年度に各種施策の検討を実施し、推進計画の改定などを行う（具体的な内容は「建設リサイクル推進施策検討小委員会」において議論）

●アスファルト・コンクリート塊の方向性

・リサイクル困難材に関するリサイクル技術の確立

・資材の材質等に関する履歴データベースの構築

●コンクリート塊の方向性

・再生コンクリートなど、リサイクル用途の拡大（JIS化されたコンクリート再生骨材の普及促進等）

●建設発生木材の対応策

・多くの産業で利用できるよう木材チップの利用用途別品質基準策定

・建設発生木材のフローを把握する仕組みの構築

・リサイクル困難物への技術確立

●建設汚泥の対応策

・平成18年6月に「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」等の徹底

●建設混合廃棄物の対応策

・分別解体等の徹底により排出量を削減

・小口巡回共同回収システムの構築

●建設発生土の対応策

・土砂を管理するシステムの整備

・工事間利用を推進する仕組みの構築

③ 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、法令、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、平成18年度にとりまとめた政策レビュー「行政行動の改革　－改革はどこまで進んだか－」において、「取組の進展」に関するものとして「トップダウンでの取り組み」、「社会経済情勢の反映」及び「政策レビューのテーマに対する国民の意見の反映」を、「分析手法の進化」に関するものとして「分析手法の体系化」、「政策の問題点の把握と原因分析」及び「政策効果の定量的な把握」を挙げている。

これらの課題に対する改善として、「取組の進展」については、「政策レビューに係る幹部会開催のルーティーン化」及び「政策レビューテーマのテーマ選定・見直しにあたっての政策評価会の活用」により対応することとしているが、幹部会に関しては平成 19 年 5 月及び 6 月に計 2 回開催し、新規のテーマを選定するとともに当該年度実施テーマの実施方針説明を担当局長から行ったところである。また、「分析手法の進化」については、新たに政策レビューに着手する担当者が、政策レビューを実施する際に参考とすることのできるガイダンスを作成することとしているほか、施策の問題点の把握と原因分析、政策効果の定量的な把握、第三者の知見の活用等の点についても検討を行うこととしている。

一方で、個々の政策レビューの質的向上を図ることとあわせて、政策レビューの成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努めることにより、政策のマネジメントサイクルの確立をより一層推進していくことが重要である。このような認識を踏まえつつ、引続き政策レビューの一層の向上に取組んでいくものとする。

３）政策アセスメント（事前評価）

①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に対象を絞り、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取りまとめ、公表している。

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。

なお、事後検証の時期及び方法については、評価書に記載することとしている。

②「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

ロジカル・フレームワーク（論理的分析手法）の分析手順

STEP1　目標と現状のギャップを明示する

↓

STEP2　このギャップが生じている原因を分析する

↓

STEP3　目標を達成するためには、現在のシステムの見直しや改善が必要であること（＝政策課題）を示す

↓

STEP4　当該政策課題を解決するための具体的な手法・手段（＝施策、事業）を提示する。

※この他、社会的ニーズに合っているか、また、それを行政（国）が担う必要があるか、についても評価します。

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、①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、②このギャップが生じている原因を分析する、③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、④そのための具体的な政策手段として新規に導入する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。

③政策アセスメント結果とその活用

平成19年度予算概算要求、税制改正要望等に係る40件の新規施策について政策アセスメントを実施した。(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40件の新規施策のうち、過去の政策チェックアップを反映したものが13件、政策レビューを反映したものが3件(うち、1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。

４）個別公共事業の評価

（平成18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「完了後の事後評価」を実施してきた。（次頁参照）

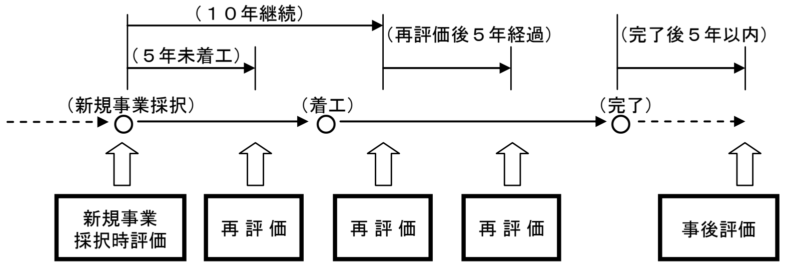
　平成18年度の取組については、平成19年度予算に向けた評価として、新規事業採択時評価466件、再評価750件及び完了後の事後評価181件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち10事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。個別の評価結果についてはホームページ（http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/h18kekka/pdf/070330/00.pdf）を参照されたい。

　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、完了後の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。（次頁参照）

　事業評価カルテは、直轄事業についての平成16～18年度の評価結果をホームページ（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。

事業評価の厳格な実施

【事業評価の流れ（イメージ）】



【事業評価の目的】

○新規事業採択時評価（H10～）
　事業実施の可否に係る方針を決定
○再評価（H10～）
　事業の**継続・中止**に係る方針を決定
○事後評価（H10～）
　改善措置、再事後評価の方針を決定

【平成１８年度における評価結果】

○新規事業採択時評価結果
　平成１９年度予算に向け、４６６事業を評価
○再評価結果
　７５０事業を評価した結果、１０事業を中止

（参考）平成１０～１８年度までの再評価結果（平成１９年８月末時点）

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	合　計
対 象 数	5,816	837	1,070	788	1,095	2,509	930	899	750	14,694
継　続	5,784	820	878	767	1,055	2,456	912	874	726	14,236
中　止	12	4	192	21	40	49	17	23	10	368
休　止	56	13	−	−	−	−	−	−	−	69

○事後評価結果
　１８１事業を評価した結果、再事後評価や改善措置の実施が必要とされる事業はなかった。

【第三者の知見の活用】

○評価手法の策定にあたり、事業分野ごとに**学識経験者等からなる委員会**から意見聴取。

○地方整備局、公団、地方公共団体等ごとに**第三者からなる委員会（事業評価監視委員会）**を設置し、全ての再評価・事後評価対象事業について審議。

【事業評価結果の活用と積極的な公表】

○評価結果はインターネット等で公表

○平成１６年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、**事業評価カルテ**として一括整理し、インターネットで公表。

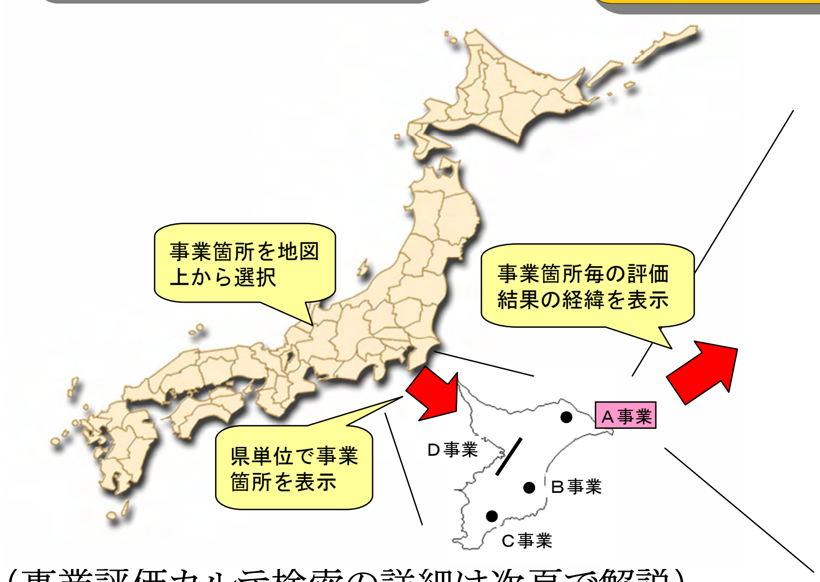
事業評価カルテによる評価結果の蓄積、公表の充実

従来の評価結果公表

・全事業統一的な様式で公表。
・様式には、費用・便益の値、便益計測に当たっての主な根拠（例えば、計画交通量、浸水戸数等）、その他の評価の指標を記載。
・新規事業採択時評価、再評価の結果のみを公表。

公表の充実を求める声

○各事業の新規採択時評価、再評価、事後評価の一連の経緯が一目で分かるよう、評価カルテとして一括整理。
　これにより評価結果を事業執行や評価手法の検討に活用。
○様々な立場の人が評価結果を見ることが出来るよう、費用便益分析などのバックデータを含め、インターネットで公表。
（新規採択時評価における計画交通量、需要予測等）
○評価結果に担当課及び担当課長名を明示。
○事業箇所を検索しやすいよう地図上に整理。



評価カルテ（例）

事業名	A事業	事後評価
担当課（担当課長名）	○○局○○課（課長　○○○○）	
評価年度	平成○年（完了後○年）	
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	再評価
		新規採択時評価

（事業評価カルテ検索の詳細は次頁で解説）

「事業評価カルテ検索」（http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm）のページにアクセス

平成１６～１８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、事業種別で検索が可能

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

港湾整備事業

平成１８年度　｜　新規事業採択時評価　｜　再評価　｜　事後評価

事業名(箇所名)	国際海上コンテナターミナル整備事業（東京港 中央防波堤外側地区）	担当課 担当課長名	港湾局計画課 富田 英治	事業主体	関東地方整備局					
実施箇所	東京都									
主な事業の諸元	岸壁（-16m）（耐震） 泊地（-16m） 航路（-16m）　等									
事業期間	事業採択	平成１９年度	完了	平成２４年度						
総事業費(億円)	495（うち　港湾整備事業費489億円）									
目的・必要性	東京港は、我が国の国際海上コンテナ貨物を取り扱う主要港のひとつであり、我が国の社会経済活動を支えている。 この東京港において、コンテナ船の大型化およびコンテナ貨物需要の増大に対応した大水深・高規格のコンテナターミナルを整備し、外国港でのトランシップを回避することで物流効率化を図り、国際競争力の向上を目指す。 併せて耐震強化を図ることで、大規模地震時における物流機能を維持し、経済活動を継続的に行えるようにする。									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 （予測取扱貨物量：30万TEU/年）									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成１８年度								
	B:総便益(億円)	1,372	C:総費用(億円)	449	B/C	3.1	B-C	924	EIRR (%)	11.5
感度分析	需　要（-10%～+10%）　→　B/C（2.7～3.4） 建 設 費（+10%～-10%）　→　B/C（2.8～3.4） 建設期間（+10%～-10%）　→　B/C（3.0～3.2）									
事業の効果等	当該事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。									
その他	港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出量が軽減される。									
概要図（位置図）	概要図(位置図)の表示									

バックデータを表示

位置図を表示

バックデータ

東京港　中央防波堤外側地区　国際海上コンテナターミナル整備事業
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
			単位	備考		単位
利用者便益	輸送コストの削減	29	千円／TEU・年	外国港でのトランシップ回避等による輸送コストの削減	86	億円／年
耐震便益	輸送コストの削減	0.1	億円／年	耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減	0.1	億円／年
	施設被害の回避	0.4	億円／年	施設復旧費用	0.4	億円／年

＊便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成16年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(−16m)、泊地(−16m)、航路(−16m)等

東京港［中央防波堤外側地区］国際海上コンテナターミナル整備事業

費用便益分析シート(割引前)

(億円)

年度	施設供用期間	割引前 初期投資・更新投資	運営・維持コスト	総費用(C)	輸送コスト削減便益	災害時輸送コスト削減便益	施設被害回避便益	その他便益	総便益(B)	純便益(B−C)
2006										
2007		7.8		7.8						−7.8
2008		66.4		66.4						−66.4
2009		127.7		127.7						−127.7
2010		123.0		123.0						−123.0
2011		100.4		100.4						−100.4
2012		46.2		46.2						−46.2
2013	1		1.2	1.2	25.9	0.1	0.4		26.4	25.2
2014	2		1.2	1.2	34.5	0.1	0.4		35.0	33.8
2015	3		1.2	1.2	51.7	0.1	0.4		52.2	51.0
2016	4		1.2	1.2	68.9	0.1	0.4		69.4	68.2
2017	5		1.2	1.2	86.2	0.1	0.4		86.7	85.5
2018	6		1.2	1.2	86.2	0.1	0.4		86.7	85.5
2019	7		1.2	1.2	86.2	0.1	0.4		86.7	85.5
2020	8		1.2	1.2	86.2	0.1	0.3		86.6	85.4
2021	9		1.2	1.2	86.2	0.1	0.3		86.6	85.4
2022	10	4.1	1.2	5.3	86.2	0.1	0.3		86.6	81.3

費用便益分析シート(割引後)

EIRR=	11.5%	NPV=	923.7 億円
B/C=	3.1		

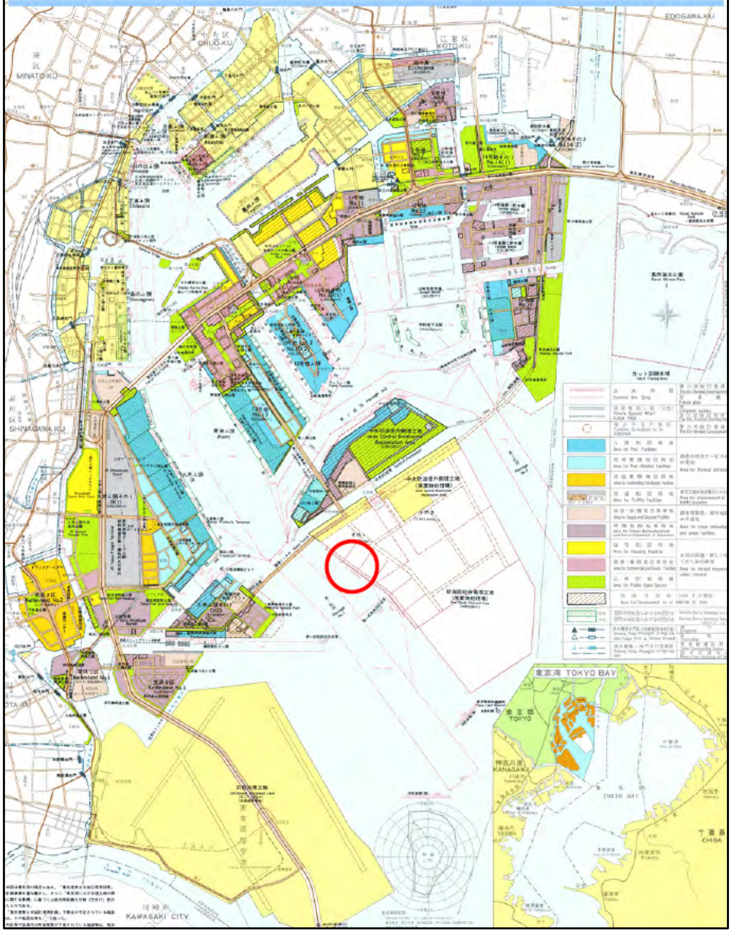
(億円)

年度	施設供用期間	社会的割引率	割引後 初期投資・更新投資	運営・維持コスト	総費用(C)	輸送コスト削減便益	災害時輸送コスト削減便益	施設被害回避便益	その他便益	総便益(B)	純便益(B−C)
2006		1.00									
2007		0.96	7.5		7.5						−7.5
2008		0.92	61.4		61.4						−61.4
2009		0.89	113.5		113.5						−113.5
2010		0.85	105.1		105.1						−105.1
2011		0.82	82.5		82.5						−82.5
2012		0.79	36.5		36.5						−36.5
2013	1	0.76		0.9	0.9	19.6	0.1	0.3		20.0	19.1
2014	2	0.73		0.9	0.9	25.2	0.1	0.3		25.6	24.7
2015	3	0.70		0.8	0.8	36.3	0.1	0.3		36.7	35.8
2016	4	0.68		0.8	0.8	46.6	0.1	0.2		46.9	46.1
2017	5	0.65		0.8	0.8	56.0	0.1	0.2		56.3	55.5
2018	6	0.62		0.7	0.7	53.8	0.1	0.2		54.1	53.4
2019	7	0.60		0.7	0.7	51.8	0.1	0.2		52.0	51.3
2020	8	0.58		0.7	0.7	49.8	0.1	0.2		50.0	49.3
2021	9	0.56		0.7	0.7	47.8	0.1	0.2		48.1	47.4
2022	10	0.53	2.2	0.6	2.8	46.0	0.1	0.2		46.3	43.4

（一部省略）

位　置　図

東京港［中央防波堤外側地区］国際海上コンテナターミナル整備事業



５）個別研究開発課題の評価

（平成18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と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18年度もこのガイドラインに基づいて評価を行った。

平成18年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了後の事後評価」をそれぞれ25件、4件、21件実施した。個別の評価結果については、ホームページ（http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/15/150330_2/02.pdf）を参照されたい。

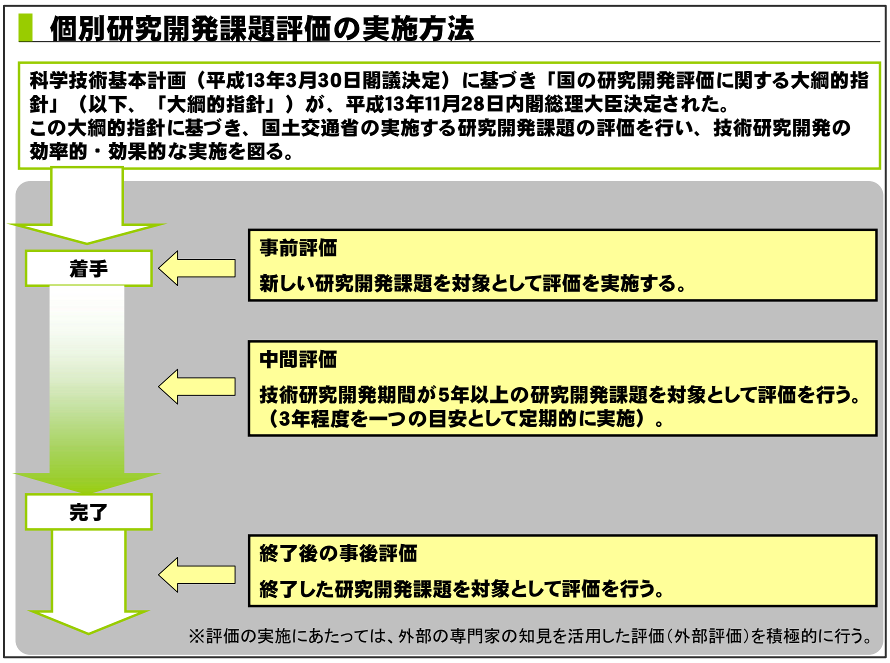
（個別研究開発課題の評価の意義）

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、3種類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。

○終了後の事後評価は、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。



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。

①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6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	監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
	山本清	国立大学財務・経営センター研究部教授

・政策レビューの実施における第三者知見の活用

第Ⅰ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たときは、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。

②政策評価の手法の調査研究

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

平成18年度においては、「政策目標レベルでの達成度評価のための調査」及び「政策評価及び評価の結果を踏まえた行政マネジメントの改善に係る調査」を研究成果としてとりまとめた。

③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。

（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。

・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18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、「国土交通省における政策評価」（技術系職員（係長級）対象）等の講義を2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18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
政策評価の組織マネジメントへの活用について	大阪市立大学大学院創造都市研究科助教授　永田　潤子　氏	平成 19年2月５日

第3章　政策評価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」こととされています。

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、政策評価の結果が政策に反映された事例等を紹介します。

１）マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例

具体的な反映の事例として、平成18年度政策レビュー「行政行動の改革」においても取り上げられた事例を紹介する。

政策評価の結果が政策に反映された事例

[実例1]

平成17年度政策チェックアップ「業績指標：訪日外国人旅行者」において、「今後は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充等、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。」等の評価結果を踏まえ、ビジット・ジャパンキャンペーン、観光ルネサンス、訪日外国人旅行環境整備、観光基盤整備等に必要な経費を平成19年度概算要求を行った。

[実例2]

平成17年度政策チェックアップ「業績指標：合流式下水道改善率」において、「平成16年度より原則10年間で合流式下水道の改善を達成するため、より一層制度を充実する等積極的に事業を推進する必要がある。」等の評価結果を踏まえ、合流式下水道の改善を着実に推進するために必要な経費を平成19年度概算要求を行った。

[実例3]

平成16年度政策レビュー「台風・豪雨等に関する気象情報の充実―災害による被害軽減に向けて―」において、「気象庁における台風情報では、従来、中心付近での最大平均風速を発表していたところ、暴風と災害との対応の観点からは、平均風速よりも瞬間風速の方が適当である。」等の評価結果を踏まえ、平成18年度に最大瞬間風速の観測が可能な新型アメダス気象計を整備した。

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る。

「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る。

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、以下のように、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る。

①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34の業績指標が定められたところである。

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を受けて、国土交通省政策評価基本計画に位置付けられたことにより、国土交通省の政策評価が本格化するとともに、これ以降毎年度政策評価を行うことで、フォローアップを行っており、また、社会本整備審議会及び交通政策審議会計画部会においても報告を行っているところである。

②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）で実施することとしている。

具体的には、政策評価は、計画の効果が発現し始める計画策定・公表後2年を経過してから開始し、国土交通省においては、政策レビューを2年にわたって行うことを原則としていることから、2年かけて行い、その結果を反映して新たな計画の策定又は計画の変更を行うことが想定されている。

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等、政策評価の新しい活用手法として注目されるところである。

③住生活基本法

第 16 条（全国計画に係る政策の評価）において、国土形成計画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、政策評価の方式も同様に総合評価方式（政策レビュー）とされている。

本規定は、政策評価法の基本計画を定めるときは、事後計画の対象とする政策とし

て、全国計画を定めなければならないことを国土交通大臣に義務付けるものであり、特に、全国計画について政策評価を義務付ける理由としては、以下の大きく2点に整理できる。

・全国計画は、住生活の安定の確保及び向上の促進に関して、国家として基本的な方針等を定めるものであることから、計画の内容と社会情勢等との乖離が生じないようにする必要があること

・全国計画の策定に当たっては、住生活の安定の確保及び向上の促進の全般について、関連する諸施策の企画立案や改善方策についての検討を含め、総合的かつ詳細な点検を踏まえて行われる必要があること

具体的には、政策評価は、計画の効果が発現し始める計画策定・公表後2年を経過してから開始し、国土交通省においては、政策レビューを2年にわたって行うことを原則としていることから、2年かけて行い、その結果を反映して新たな計画の策定又は計画の変更を行うことが想定されている。

また、住生活基本法に基づく全国計画に盛り込まれた指標については、原則として国土交通省の政策評価基本計画の業績指標として盛り込んでおり、政策チェックアップによる政策評価を毎年度行うこととしている。

３）政策評価と成果目標別予算との連携

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 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、これまでも、政策本位・成果重視の成果目標別予算表を作成し、これとの連携を図っている。

平成19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　５兆４，６２９億円（０．８９倍）
国　費　　１兆４，８９４億円（０．９３倍）

目標１　居住水準の向上
事業費　２兆９，６９０億円（０．８９倍）、国費　５，５３５億円（０．９３倍）

○地域住宅政策の推進
事業費　４，１３８億円（１．０３倍）、国費　１，９３８億円（０．９７倍）

○民間を活用した良質な住宅取得の促進・住宅セイフティーネットの機能向上
事業費　　　　2億円（０．６２倍）、国費　　662億円（２．１８倍）

目標２　バリアフリー社会の実現
事業費　１，６５２億円（０．９６倍）、国費　　７０７億円（０．８４倍）

○ユニバーサルデザインの考え方も踏まえた一体的・総合的なバリアフリー化の推進
事業費　　690億円（０．９３倍）、国費　326億円（０．８６倍）

成果目標別予算の例（平成19年度予算）　（単位：円）

区分	事業費 19年度 A	事業費 前年度 B	事業費 倍率 A/B	国費 19年度 C	国費 前年度 D	国費 倍 C/D
○暮らし	5兆4629億	6兆1087億	0.89	1兆4894億	1兆6080億	0.93
目標1 居住水準の向上	2兆9690億	3兆3706億	0.88	5534億	5699億	0.97
目標2 バリアフリー社会の実現	1651億	1724億	0.96	707億	844億	0.84
目標3 子育てしやすい社会の実現	54億	63億	0.86	25億	30億	0.85
目標4 住環境、都市生活の質の向上	2兆0613億	2兆2662億	0.91	7212億	7898億	0.91
目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成	1382億	1645億	0.84	716億	867億	0.83
目標6 良質で安全な水の安定した利用の確保	1236億	1285億	0.96	697億	740億	0.94
○安全	2兆6573億	2兆6124億	1.02	1兆4449億	1兆4264億	1.01
目標7 水害等による被害の軽減	1兆5554億	1兆5729億	0.99	8971億	9118億	0.98
目標8 地震・火災による被害の軽減	4642億	4411億	1.05	2347億	2345億	1.00
目標9 交通安全の確保	6095億	5795億	1.05	2727億	2591億	1.08
目標10 海上における治安の確保	280億	187億	1.50	402億	280億	1.43
目標11 船員災害の防止	—	—	—	14百万	5百万	2.80
○環境	6098億	6248億	0.98	3486億	3579億	0.97
目標12 地球環境の保全	84億	97億	0.87	88億	99億	0.89
目標13 大気、騒音等に係る生活環境の改	1439億	1455億	0.99	922億	907億	1.02
目標14 良好な自然環境の保全・再生・創出	1035億	1154億	0.90	625億	699億	0.89
目標15 良好な水環境への改善	2827億	2799億	1.01	1525億	1530億	1.00
目標16 循環型社会の形成	710億	742億	0.96	324億	342億	0.95
○活力	5兆1826億	5兆1566億	1.01	2兆0222億	2兆0517億	0.99
目標17 広域的モビリティの確保	2兆7875億	2兆7387億	1.02	9841億	1兆0243億	0.96
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	1兆1621億	1兆1488億	1.01	5369億	5216億	1.03
目標19 物流の効率化	287億	308億	0.93	225億	235億	0.96
目標20 都市交通の快適性・利便性の向上	8766億	9418億	0.93	2715億	2857億	0.95
目標21 地域交通確保	—	—	—	124億	122億	1.02
目標22 地域間交流・観光交流等内外交流の推進	3261億	2955億	1.10	1581億	1424億	1.11
目標23 新たな市場の育成	2億	2億	1.00	78億	76億	1.02
目標24 公正で競争的な市場環境の整備	—	—	—	239億	310億	0.77
目標25 産業の生産性向上	—	—	—	11億	11億	1.02
目標26 消費者利益の保護	10億	5億	1.93	35億	19億	1.84
○共通の政策課題						
目標27 IT革命の推進	552億	540億	1.02	404億	393億	1.03
小計	13兆9679億	14兆5567億	0.96	5兆3456億	5兆4836億	0.97

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、政策評価に関する基本方針の改定、規制の事前評価（RIA）の導入、成果重視事業及び政策群を紹介する。

①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年に行政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。

経済財政諮問会議においては、予算と政策評価の連携を強めるために、行政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。

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

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。

・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。

また、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）

・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。

②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、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」の策定が行われた（平成17年12月16日政策評価各府省連絡会議了承）。

政策評価に関する基本方針の改定のポイント

1)重要政策に関する政策評価の徹底
・内閣の重要政策に関する評価の徹底
・複数府省が関係する政策
・政策評価の重点化・効率化
・規制の事前評価の早期義務付けに向けた取組
2)政策評価の質の向上
・政策評価の予算要求等政策への反映
・評価の客観性の確保
3)国民への説明責任の徹底
・国民に分かりやすい評価書・要旨の作成
・政策評価制度の広報を積極的に展開し、国民的議論を活性化

③「経済財政改革の基本方針2007」とこれを踏まえた「国土交通省政策評価基本計画」の改定

平成19年6月19日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2007」において、次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針　2007」(平成19年6月19日閣議決定)

第3章　21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(5)予算書・決算書の見直し

政策ごとに予算と決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)と政策評価の単位とを対応させる等の見直しを行い、平成20年度予算から実施する。

国土交通省においても、「経済財政改革の基本方針2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、平成19年8月に「国土交通省政策評価基本計画」を改定し、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施したところである。

具体的には、3分野、13の政策目標及び46の施策目標とその達成度を示す216の業績指標・目標を設定したところである。

国土交通省政策評価基本計画の改定（平成１９年８月改正）のポイント

①施策の大括り化

　政策評価の単位である施策を明確化して、わかりやすいものとするとともに、政策評価の重点化・効率化にも資するため、類似した目的、施策手段等を有する施策については、９８→４６に大括り化する。

　なお、施策の業績を測定するための業績指標は、原則として、改定後のいずれかの施策の業績指標として位置付けることとしており、今回の施策の大括り化によっても、政策評価の精度自体は変わらないものである。

＜具体例＞

・良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する　→・居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・
・良質なファミリー向け住宅の供給を促進する　　良質な住宅ストックの形成を図る

・外国人旅行者の訪日を促進する　→・観光立国を推進する
・国民の観光を促進する

②４分野を３分野に統合、２７政策目標を１３政策目標に統合

　現行の４分野のうち「暮らし分野」と「環境分野」の施策の多くは、生活環境の改善、自然環境の改善等のように類似した目的、施策手段等を有しており、施策を大括り化する結果、両分野の多くの施策が大括り化されることから、「暮らし分野」と「環境分野」を統合して「暮らし・環境分野」とし、４分野を３分野に統合することとする。

　同様に、政策目標についても、施策の大括り化の結果等を踏まえて、２７政策目標を１３政策目標に統合することとする。

③政策評価の対象範囲の拡大と業績指標の追加

　予算を伴う施策については、政策評価と予算・決算の連携強化の観点から、原則として、全て政策評価の対象とすることとし、省の主要な施策は網羅的に政策評価の対象とすることで範囲を拡大する。

　これに併せて、新たに政策評価の対象に追加された施策に関して業績指標を追加する。

＜具体例＞

・市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る
・総合的な国土形成を推進する
・離島等の振興を図る
・北海道総合開発を推進する
・国際協力、連携等を推進する

現行	→	改定後
４分野		３分野
２７政策目標		１３政策目標
９８施策目標		４６施策目標
１１９業績指標		２１６業績指標

④規制の事前評価（ＲＩＡ：Regulatory Impact Analysis）

規制の事前評価（RIA）は、規制の導入や修正に際し、実施に当たって想定されるコストや便益といった影響を客観的に分析し、公表することにより規制制定過程における客観性と透明性の向上を目指す手法である。

欧米など諸外国においては、規制の事前評価が1980年代から実施されており、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てきたところであり、平成18年度までに計27件実施したところである。

こうした取組の進展を踏まえて、平成19年3月に行政評価法施行令の改正が行われ、平成19年10月から規制の事前評価が義務付けられることとなり、これを円滑かつ効率的に実施するため、その内容、手順等の標準的な指針を示す「規制の事前評価の実施に関するガイドライン」（平成19年8月24日政策評価各府省連絡会議了承）が策定された。

⑤成果重視事業

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ところであり、国土交通省においても、政策チェックアップ等により、その評価を実施している。

平成19年度における成果重視事業の取組

成果重視事業 （業績指標）	目標値 （目標年次）
１．自動車分野のＣＯ2 排出量評価プログラムの構築 （ＣＯ2 排出量予測の誤差）	１０％以下 （平成２０年度）

２．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 （①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮）	①６，０００件 （平成２０年） ②３０分 （平成２０年）
３．消費者へ提供される不動産取引情報の拡充 （①不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合）	①３，０００万ＰＶ （平成１９年度） ②５割 （平成１９年度）
４．宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業 （①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度）	①大臣免許業者３０％ 知事免許業者１０％ （平成２１年度） ②５０％ （平成２１年度）
５．下請代金支払状況等実態調査データベースの構築 （建設業者で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）	２，４６４業者 （平成１９年度）

⑥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、

・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
・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
・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。

国土交通省に関係するものとしては、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11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、目標ごとの大括りの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。

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。

平成１９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	建設業の新分野進出促進支援（継続） 【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（継続） 【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 （継続） 【内閣府、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省、国交省、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、総務省】
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、内閣府、文科省、厚労省、農水省、国交省】
9	災害等緊急事態対応の強化（継続） 【総務省、内閣府、国交省】
10	都市と農山漁村の共生・対流の推進（継続） 【農水省、国交省、総務省、文科省、厚労省、環境省】
11	科学技術駆動型の地域経済発展（継続） 【内閣府、金融庁、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省、国交省】

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。平成13年1月1日に国土交通省が発足すると、「国土交通省政策評価実施要領」に基づき、全省的に政策評価が導入されました。

平成14年度からは法定の「国土交通省政策評価基本計画」を策定し、これに基づき、政策評価を実施してきました。国土交通省の政策目標として、「暮らし」、「安全」、「環境」、「経済社会」等の分野における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。

さらに、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定しました。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、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・効果的実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。

このほか、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。また、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、道路局、港湾局、気象庁、海上保安庁等において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拡がっていくことが期待されます。

国土交通省としては、今後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Ⅱ部　政策評価結果の概要

第１章　平成１８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、各種の取組が進められているところである。

業績指標 1 は、平成 15 年度実績値が 4.6％であり、５年に１度の住宅・土地統計調査であるため平成 18 年度実績は出ていないため、判断出来ないが、各種事業の進捗は図られているところである。

主な施策として、低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給の促進、地域住宅交付金の活用による、優良な賃貸住宅の供給等の促進、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、良質な賃貸住宅の供給の促進、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（現・独立行政法人住宅金融支援機構）の証券化支援業務等による、優良な持家の取得の促進がある。

平成 18 年度は、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）（閣議決定）を 18 年９月に定め、本指標を同計画に位置付けたところであり、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】

■施策目標（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 **最低居住面積水準未満率**
目　　標：　初期値：4.6%（平成 15 年度）→目標値：　概ね０％（平成 22 年度）
主要施策：　「公営住宅の供給の促進及び賃貸住宅の供給の促進」
平成 18 年度実績：　4.6%（平成 15 年度）　Ｃ－２（新）

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）

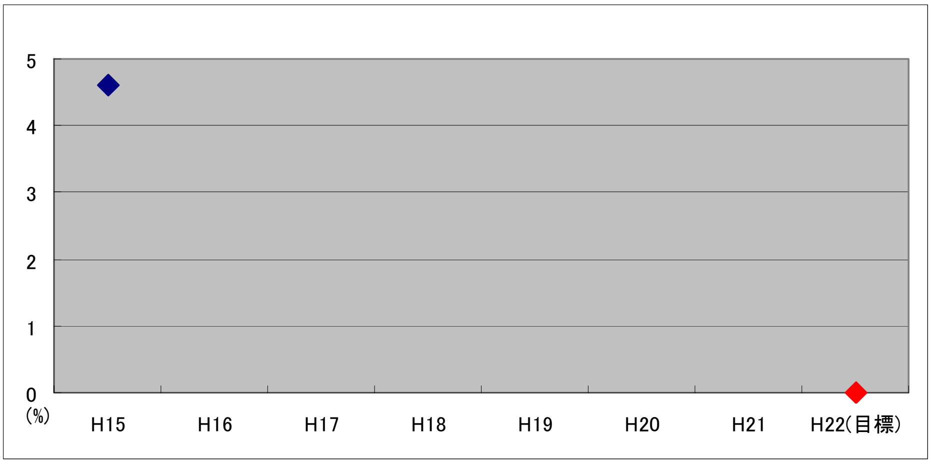
- １　施策の改善等の方向性を提示
- ２　現在の施策を維持
- ３　施策の中止（施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。）

※（）は昨年度の評価であり、平成 18 年度に新たに設定した業績指標の場合には（新）としています。

【業績測定結果の概要】

■施策目標（1）業績指標：1　最低居住面積水準未満率

・　住宅･土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成18年度の実績はない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（1）　良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する。

・　業績指標は、平成15年度の住宅・土地統計調査において4.6%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向等が不明のため、Ｃ－２と評価した。

・　引き続き住生活基本計画（全国計画）に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。

【政策目標２　バリアフリー社会の実現】

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

【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と一方で業績指標が伸び悩んでいるものがある。

業績指標[2-1]は、指標の実績値が 3.4%と伸び悩んでいることから、成果を示し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）ではバリアフリー率は 16.3%であり今後も一層の向上が見込まれる。業績指標[4]、[5]はについては、5 年に一度の住宅・土地統計調査を基に推計しているため、平成 18 年の実績は把握できない。

【政策の概要と指標・目標値】

■施策目標（2）　住宅をバリアフリー化する。

業績指標：　**[2-1]　１日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（住宅）**

目　　標：　初期値：2.7%（平成 10 年度）→目標値：約 1 割（平成 19 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」「バリアフリー化された住宅に対する優遇措置」「高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等」

平成 18 年度実績：　3.4%（平成 15 年度）　Ｂ－１（Ｂ－１）

業績指標：　**[4]　高齢者（65 歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（順に、一定のバリアフリー化、高度のバリアフリー化）**

目　　標：一定　初期値：29%（平成 15 年度）→目標値：56%（平成 22 年度）

高度　初期値：6.7%（平成 15 年度）→目標値：17%（平成 22 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 18 年度実績：　一定 29%（平成 15 年度）Ｃ－２（新）、高度 6.7%（平成 15 年度）Ｃ－２（新）

業績指標：　**[5]　共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率**

目　　標：　初期値：10%（平成 15 年度）→目標値：19%（平成 22 年度）

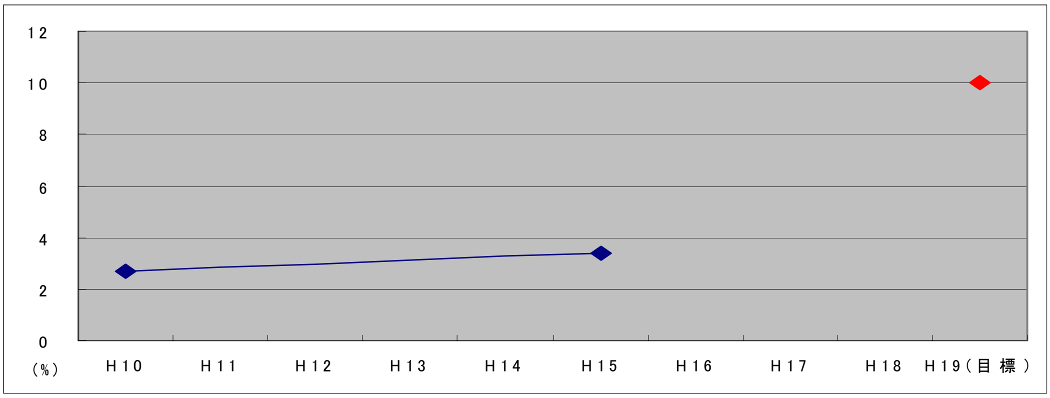
主要施策：　「補助によるバリアフリー化された住宅の供給」

平成 18 年度実績：　10%（平成 15 年度）Ｃ－２（新）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（2）業績指標：2-1　１日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（住宅）

- ５年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成 15 年のものであり、平成 18 年の実績は把握できない。
- 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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■　施策目標（2）　住宅をバリアフリー化する。

- 業績指標は平成 15 年度の実績値は 3.4%と、平成 10 年度の 2.7%に比べ微増に留まり、目標の達成に向けた成果を示していないため、Ｂ－１と評価した。
- 住宅のバリアフリー化率については、近年新築住宅（建替えも含む）のバリアフリー化率が堅調に上昇していることから、住宅ストック全体のバリアフリー化率の向上に向け、今後は、特に既存住宅のバリアフリー改修について、取組みを強化していく必要がある。
- 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した住生活基本計画（全国計画）（平成 18 年９月　閣議決定）に基づき、さらに住宅のバリアフリー化を促進する。

【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（続き）】
業績指標 2-2 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、施策の効果が出始めている。業績指標 3 は、特別特定建築物のフローが年間約 3,000 棟と非常に少なく、業績指標である棟数ベースは毎年の経済状況等に大きく影響され、現時点で実績は横ばいである。

【政策の概要と指標・目標値】

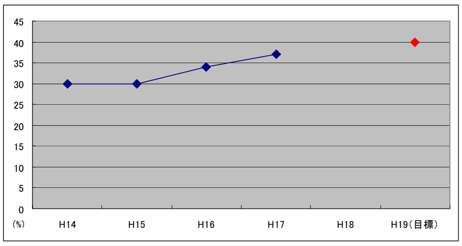
■施策目標（3）　不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する。
業績指標： 2-2 １日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（建築物）
目　　標： 初期値：約３割（平成 14 年度）→目標値：約４割（平成 19 年度）
主要施策： 「バリアフリー新法に基づく義務付け及び支援措置」「官庁施設のバリアフリー化の整備」
平成 18 年度実績： 37％（平成 17 年度）　Ａ－１（Ａ－１）

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%速報値（平成 15 年度）→目標値：30%（平成 20 年度）
主要施策： 「バリアフリー新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 18 年度実績： 約 12%速報値（平成 17 年度）　Ｂ－１（Ｃ－１）

【業績測定結果の概要】

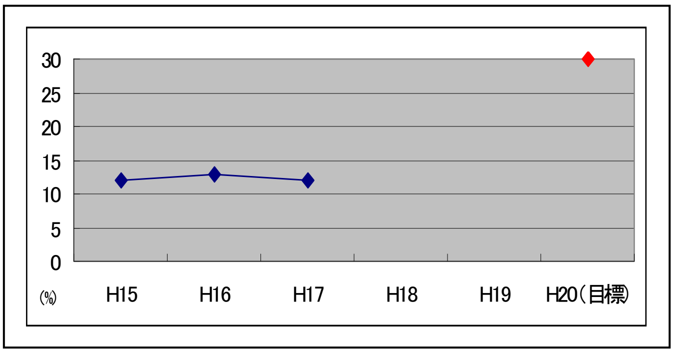
■施策目標（3）業績指標：2-2　１日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（建築物）

・　2,000 ㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成 14 年度は３割に満たなかったが、平成 14 年（旧ハートビル法改正）に、特別特定建築物で 2,000 ㎡以上の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成 17 年度には 37%に達し、施策の効果が出始めており、平成 18 年度においても、2,000 ㎡以上の建築等特別特定建築物（平成１７年度実績：約 3,000 棟）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。



■　施策目標（3）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

・　2,000 ㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合については、業績指標である棟数ベースは横ばいであるが、面積ベースでは２割～３割程度を占めており、規模の大きな建築物のバリアフリー化は着実に進んでいる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■　施策目標（3）　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：2-2）
・　業績指標は、基準適合義務や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、Ａと評価した。
・　今後は、基準適合義務規制の強化ほか、市町村が作成するバリアフリー新法に基づく基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的･連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに特定事業が制度化され､既存の不特定多数の者が利用する建築物についてもバリアフリー化が推進される。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。

（業績指標：3）
・　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､業績指標である棟数ベースは毎年の経済状況等に大きく影響され､現時点で実績値は横ばいであることから､Bと評価した。
・　今後も､バリアフリー新法の適切な運用や各種支援策の活用等により､高齢者･障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。

【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 2-3 、 2-4 、 2-5 は、概ね堅調に推移している。業績指標 6 は、低床バス車両のバリアフリー化については進捗が遅れているが、他は目標値の達成に向け堅実に進捗している。業績指標 7 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 8 、 9 は、新たに設定した指標であり、傾向等が不明のため判断出来ないとしている。今後は、バリアフリー新法の制定を踏まえ、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】
■施策目標（4）　移動空間をバリアフリー化する。
業績指標： 2-3 　 2-4 　 2-5 １日あたりの平均の利用者数が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（順に、道路、旅客施設の段差解消、視覚誘導者用ブロック）

目　標：	初期値：		目標値：	平成 18 年度実績：	
道　　路	17%（平成14年度）	→	約5割（平成19年度）	44%（平成 18 年度）	A－1(A－１)
旅客施設の段差解消	39.3%（平成14年度）	→	7割強（平成19年度）	56.5%（平成 17 年度）	A－１（C－１）
視覚障害者誘導用ブロック	72.0%（平成14年度）	→	8割強（平成19年度）	82.8%（平成 17 年度）	A－１（A－１）

主要施策：　「旅客施設のバリアフリー化の推進」「歩行空間のバリアフリー化の整備」

業績指標： 6 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、低床バス車両、ノンステップバス車両、福祉タクシー）

目　標：	初期値：		目標値：	平成 18 年度実績：
低床バス	28.1%（平成17年度）	→	65%（平成22年度）	低床バス：28.1%（平成 17 年度） B－１（C－１）
ノンステップバス	15.0%（平成17年度）	→	30%（平成22年度）	ノンステップバス：15.0%（平成 17 年度）A－１（A－１）
福祉タクシー	9,699台（平成17年度）	→	18,000台（平成22年度）	福祉タクシー：9,699台（平成17年度） A－１（B－１）

主要施策：　「バス車両のバリアフリー化の推進」

業績指標： 7 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）

目　標：	初期値：		目標値：	平成 18 年度実績：	
鉄軌道車両	32.1%（平成17年度）	→	50%（平成22年度）	32.1%（平成17年度）	A－１（A－１）
旅客船	8.0%（平成17年度）	→	50%（平成22年度）	8.0%（平成17年度）	B－１（B－１）
航空機	47.0%（平成17年度）	→	65%（平成22年度）	47.0%（平成17年度）	A－１（A－１）

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」

■施策目標（5）　都市公園をバリアフリー化する。
業績指標： 8 バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合（順に、園路及び広場、駐車場、便所）

目　標：	初期値：		目標値：	平成１８年度実績：	
園路及び広場	約42%速報値（平成18年度）	→	約45%（平成22年度）	約42%速報値（平成18年度）	C－１（新）
駐車場	約32%速報値（平成18年度）	→	約35%（平成22年度）	約32%速報値（平成18年度）	C－１（新）
便所	約25%速報値（平成18年度）	→	約30%（平成22年度）	約25%速報値（平成18年度）	C－１（新）

主要施策：　「都市公園のバリアフリー化の推進」

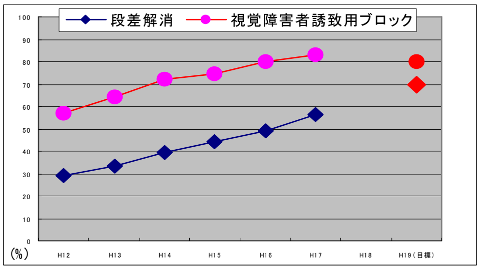
■施策目標（6）　路外駐車場をバリアフリー化する
業績指標： 9 　バリアフリー化された路外駐車場の割合

目　標：	初期値：		目標値：	平成１８年度実績：	
園路及び広場	28%（平成18年度）	→	約40%（平成22年度）	28%（平成18年度）	C－２（新）

主要施策：　「路外駐車場のバリアフリー化の推進」

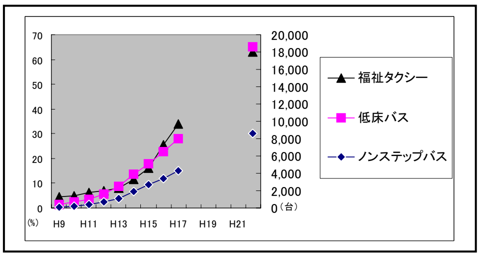
【業績測定結果の概要】

■施策目標（4）業績指標：2-4　2-5　１日あたりの平均の利用者数が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（旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック）



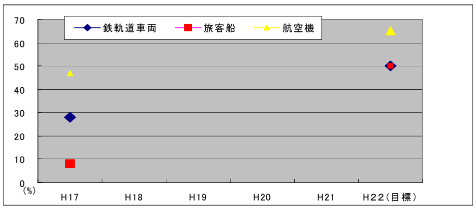
- 旅客施設の段差解消については、平成 17 年度の実績値が 56.5%であり、順調に推移している。鉄軌道駅では地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もある。
- 旅客施設の視覚障害者誘導用ブロックについては、平成 17 年度の実績値が 82.8%であり、順調に推移している。事業者によっては、輸送人員の伸び悩みや減少等の経営的な不安要素はあるものの、進捗してきている。

■施策目標（4）業績指標：6　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、低床バス車両、ノンステップバス車両、福祉タクシー）



- 平成 18 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 15 年度から平成 17 年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について 18.0%、22.6%、28.1%、ノンステップバスの導入割合について 9.3%、12.0%、15.0%となっている。輸送人員の減少に伴い、公共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。

■施策目標（4）業績指標：7　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）



- 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、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】

■施策目標（4）　移動空間をバリアフリー化する。

- 目標達成に向けて平成 17 年度までの指標が順調に推移している旅客施設（ブロック）、鉄軌道車両及び航空機については、「A」と評価した。平成 17 年までの指標が順調に推移している旅客施設（段差）については、平成 17 年度に、実績値としては初めて前年度比約 8 ポイントの伸び率を示したところであり、新たなトレンド等を併せて勘案すると、目標達成が可能であると考えられることから、「A」と評価した。また、同様に平成 18 年度までの指標が順調に推移している道路についても「A」と評価した。
- 一方で、低床バスは、輸送人員の減少に伴い、公共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ものの、現在のトレンドにおいては目標を達成できないと判断されることから、「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。
- 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。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 12 月施行）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。

【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 10 は、平成 18 年度に新たな目標を設定したところであり、判断出来ないとしている。業績指標 11 は、ほぼ目標を達成した。業績指標 12 は、順調に推移している。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（7）　良質なファミリー向け住宅の供給を促進する。

業績指標：　10　**子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（順に、全国、大都市圏）**

目　　標：　全国　　初期値 42 ％（平成 15 年度）→目標値：50 ％（平成 22 年度）

　　　　　　大都市圏　初期値 37%（平成 15 年度）→目標値：45 ％（平成 22 年度）

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 18 年度実績：全国　　　42%（平成 15 年度）　C―２（新）、

　　　　　　　　大都市圏　37%（平成 15 年度）　C－２（新）

■施策目標（8）　水辺における児童の自然体験を支援する。

業績指標：　11　**自然体験活動拠点数**

目　　標：　初期値：218 箇所(平成 12 年度)→目標値：420 箇所(平成 18 年度)→指標の目標値を更新

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 18 年度実績：　416 箇所　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（9）　都市住民が身近に使える公園を確保する。

業績指標：　12　**歩いていける範囲の都市公園の整備率**

目　　標：　初期値：63 ％（平成 14 年度）→目標値：66 ％（平成 19 年度）

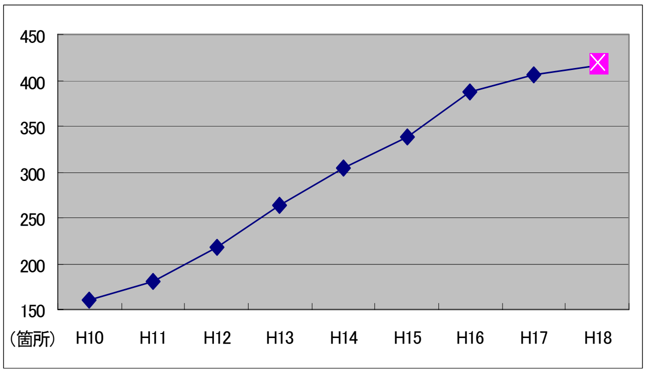
主要施策：　「住区基幹公園の整備」

平成 18 年度実績：　66.2%速報値　Ａ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

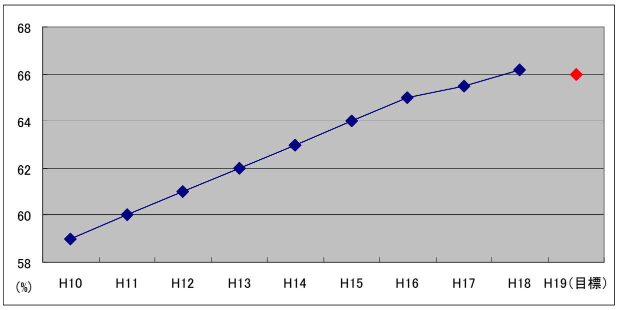
■施策目標（8）業績指標：11　自然体験活動拠点数

・　平成 18 年度までの自然体験拠点数実績値は 416 箇所に達し、ほぼ目標値に到達している。
・　平成 14 年度に「子どもの水辺」の登録に際して制度を拡充したことにより、登録箇所数が着実に伸び、制度拡充の効果が十分あったと考えられるが、子どもの水辺登録数に地域別（ブロック別）に偏りが見られることから、より一層の制度の浸透が必要であると考えられる。



■施策目標（9）業績指標：12　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に基づく実績値は、平成 17 年度末現在で 66.2%速報値となっており、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】

■施策目標（8）　水辺における児童の自然体験を支援する。

・　業績指標は自然体験拠点数が毎年確実に伸びてきており、概ね目標値に到達したため、Ａ－２と評価した。
・　地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討を行うとともに、今後もより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、ブロック単位、都道府県単位の連絡会議を実施し、地域のニーズにあったハード・ソフト対策を支援することにより、自然体験活動拠点登録箇所数を増やしていく。

■施策目標（9）　都市住民が身近に使える公園を確保する。

・　業績指標は平成 17 年度末現在で 66.2%速報値と順調に推移しており、Ａ－２と評価した。
・　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 13 は、目標値の達成に向け進捗している。業績指標 14 、 15 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。業績指標 16 は、伸び率は小さいながら全国 50 地区以上で「川まちづくりの推進」(河川空間を活用した舟運、オープンカフェ、イベント等を展開し都市の賑わいを創出するために河川管理者が地域の自治体や住民等と積極的に協力する取り組み) を図っている

【政策の概要と指標・目標値】

■施策目標（10）　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：　13　**１人あたり都市公園等面積**

目　　標：　初期値：8.5 ㎡／人（平成 14 年度）→目標値：9.3 ㎡／人（平成 19 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 18 年度実績：　9.3 ㎡／人 速報値　Ａ－１（Ａ－２）

■施策目標（11）　下水道等の汚水処理施設を普及させる。

業績指標：　14　**汚水処理人口普及率**

目　　標：　初期値：76 %（平成 14 年度）→目標値：86 %（平成 19 年度）

平成 18 年度実績：81%（平成 17 年度）　Ａ－１（Ａ－１）

業績指標：　15　**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 %（平成 14 年度）→目標値：72 %（平成 19 年度）

主要施策：　「汚水処理施設の整備」「下水道の整備」

平成 18 年度実績：69%（平成 17 年度）　Ａ－１（Ａ－１）

■施策目標（12）　都市部における良好な水辺空間を形成する。

業績指標：　16　**都市空間形成河川整備率**

目　　標：　初期値：32 %（平成 12 年度）→目標値：40 %（平成 18 年度）→指標の目標値を更新

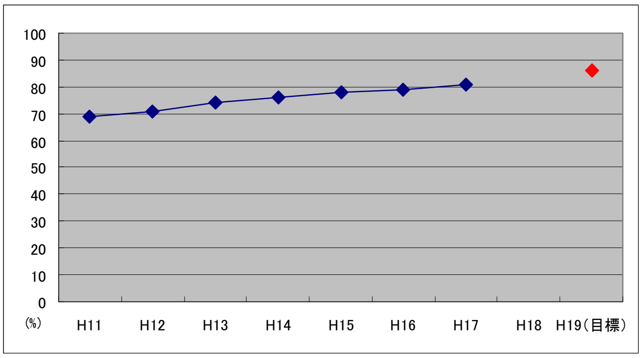
主要施策：　「市街地における親水性のある河川整備」

平成 18 年度実績：　38 %　Ｂ－２（Ａ－１）

【業績測定結果の概要】

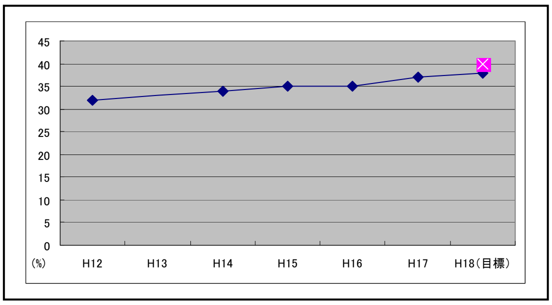
■施策目標（11）業績指標：14 汚水処理人口普及率

- 平成 17 年度の実績値は汚水処理人口普及率が 81%、下水道処理人口普及率が 69%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 63%にとどまっている。



■施策目標（12）業績指標：16 都市空間河川整備率

- 平成 18 年度の実績値は 38%と、前年より向上したが、平成 18 年度目標値(40%)を達成できなかった。
- しかし、全国 50 地区以上で「川まちづくりの推進」(河川空間を活用した舟運、オープンカフェ、イベント等を展開し都市の賑わいを創出するために河川管理者が地域の自治体や住民等と積極的に協力する取り組み)を図っているところであり、着実に進んでいる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（11） 下水道等の汚水処理施設を普及させる。

- 業績指標は、汚水処理人口普及率、下水道処理人口普及率とも順調に推移しているが、目標達成に向け、さらなる進捗が必要。人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で施設の整備が遅れている未普及地域の解消を図るため、平成 19 年度において新たな取組を行っていくことからＡ－１と評価した。
- 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整備が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１９年度は、人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で未普及地域の解消を図るため、下水道において、地域の実状に応じた低コスト、早期かつ機動的整備が可能な新たな整備手法を導入するための社会実験を実施する。

■施策目標（12） 都市部における良好な水辺空間を形成する。

- 業績指標は目標を達成できていないが、さらなる進捗のため、引き続き、川まちづくり、ふるさとの川整備事業、桜づつみモデル事業、水辺プラザ等、水辺で憩えるよう配慮した事業を推進することからＢ－２と評価した。
- 河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。
- 平成 19 年度の目標設定に当たっては、平成 18 年度時点で目標値に達していないこともあり、過去 10 年間（平成 7 年と平成 17 年）の良好な水辺空間の整備延長の実績値のトレンドから改めて設定し、40%とする。

【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 17 は、目標の達成に向け順調に推移している。業績指標 18 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 19 は、指標の進捗はよくないものの、中心市街地活性化法及び都市計画法・建築基準法を改正したところであり、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】

■施策目標（13）　良好な宅地供給を促進する。

業績指標： 17 **良好な環境を備えた宅地整備率**

目　　標： 初期値：27.4 ％（平成 17 年度）→目標値：32.0％（平成 22 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 18 年度実績： 27.6 ％速報値　Ａ－２（Ｂ－１）

■施策目標（14）　電線類を地中化する。

業績指標： 18 **市街地の幹線道路の無電柱化率**

目　　標： 初期値： 7 ％（平成 14 年度）→目標値： 15 ％（平成 19 年度）

主要施策： 「電線類の地中化」

平成 18 年度実績： 約 12％暫定値　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（15）　中心市街地を再生する。

業績指標： 19 **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（平成 16 年度）→目標値：前年度比 0.5％減（平成 21 年度）

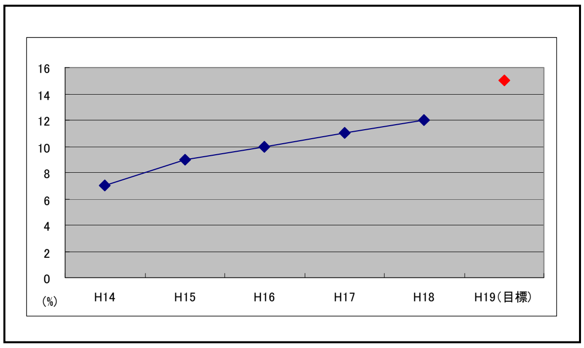
主要施策： 「都市の中心部への居住推進」

平成 18 年度実績：前年度比 1.1％減（平成 17 年度）　Ｂ－２（Ｃ－２）

【業績測定結果の概要】

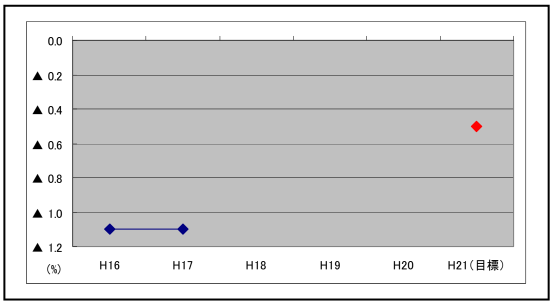
■施策目標（14）業績指標：18　市街地の幹線道路の無電柱化率

- 平成14年度実績値7%に対し、平成18年度の実績値は約 12%（暫定値）となり、目標達成に向け進捗しているところ。
- 市街地の幹線道路のうち、直轄国道での無電柱化率（約22%）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、地方公共団体のより積極的な取組みが必要。また、市区町村が管理する非幹線道路では約1%と格差が大きい。[いずれも暫定値]



■施策目標（15）業績指標：19　中心市街地人口比率の減少率

- 平成18年度の実績値は集計中である。平成17年度の実績値は▲1.1%と、目標達成に向けた成果を示していない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（14）　電線類を地中化する。

- 市街地の幹線道路については、平成18年度は約1%の伸びにとどまっているが、平成19年度は「無電柱化推進計画」の後半に当たり、道路管理者・電線管理者の一層の連携により、指標の見込み値が目標達成の予定であることから、A-2 と評価した。ただし、市街地の幹線道路以外は含まれていないため、総合的な判断は困難であると思慮される。
- 「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。
- さらにバリアフリー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。

■施策目標（15）　中心市街地を再生する。

- 平成17年度の業績指標は目標達成に向けた成果を示していないが、目標達成のための取り組みは平成18年度から本格化していることから、現在の施策を維持することが妥当と考えられ、Ｂ－２と評価した。
- 引き続き、中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、補助制度の拡充、税制特例措置といった各種施策を講じる。
- 平成19年度以降は、民間の多様な住宅等の整備事業に対し十分な支援を行い、街なか居住を推進するため、街なか居住再生ファンドを増額する。

【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 20 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 21 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こととしている。

【政策の概要と指標・目標値】

■施策目標（16）　海岸における親水空間等を形成する。
業績指標：　20 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（平成 14 年度）→目標値：約 6,800 km（平成 19 年度）
主要施策：　「観光振興に資する海岸事業」
平成１８年度実績：約 6,800 km　Ａ－２（Ａ－２）

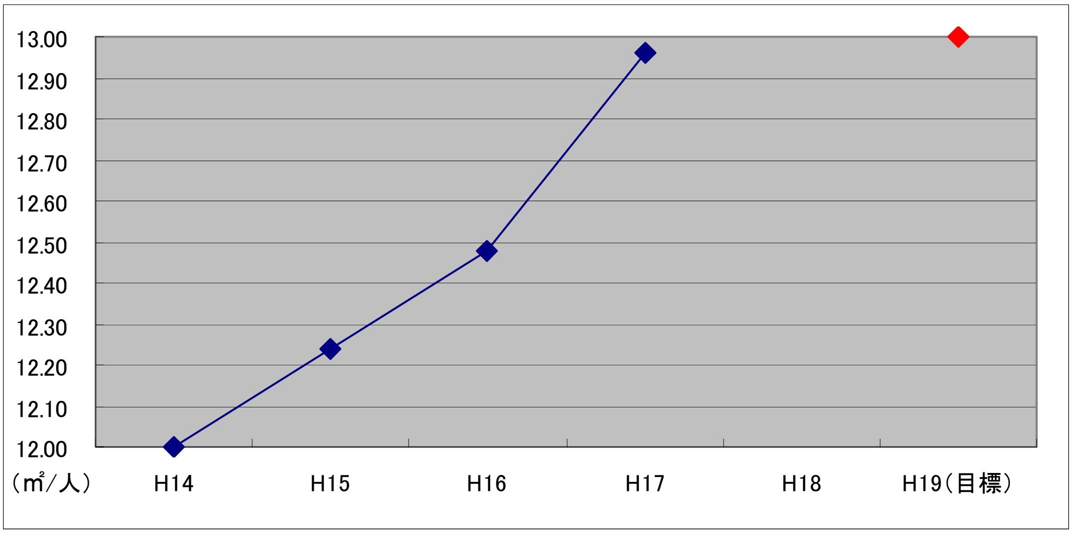
■施策目標（17）　公共空間における緑化等を推進する。
業績指標：　21 都市域における水と緑の公的空間確保量
目　　標：　初期値：12 ㎡／人（平成 14 年度）→目標値：12 ㎡／人を約１割増（13 ㎡／人）（平成 19 年度）
主要施策：　「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」「古都及び緑地保全事業の推進」
「道路緑化の推進」「河川における水際の緑化」
「急傾斜地における緑を活かした斜面対策」
「港湾環境整備事業の推進」「空港周辺緑地整備事業の推進」

平成 18 年度実績：約８％増 速報値　Ａ－１（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（17）業績指標：21 都市域における水と緑の公的空間確保量

・ 各地方公共団体からの報告等に基づく実績値は、平成 17 年度末現在で約７％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】

■施策目標（17）公共空間における緑化等を推進する。

・ 業績指標は平成 17 年度末現在で約７％増と順調に推移しており、平成 19 年度から新たに事業の拡充を行うことから、Ａ－１と評価した。
・ 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。
・ 平成 19 年度以降は効率的な都市公園の整備を推進するため、市民緑地等整備事業に借地公園の整備を追加するとともに、官民協働による緑地の確保を推進するため、市民緑地等の事業主体に緑地管理機構を追加する。

【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 22 、 23 は、目標値を達成した。業績指標 24 は、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。

【政策の概要と指標・目標値】

■施策目標（18）　河川の正常な流量を確保する。

業績指標： 22 河川の流量不足解消指数

目　　標： 初期値：54 ％（平成 13 年度）→目標値：61 ％（平成 18 年度）→指標の目標値を更新

主要施策： 「河川流量の確保のためのダム建設等」

平成 18 年度実績： 61%　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（19）　水道水源域の水質を改善する。

業績指標： 23 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 ％（平成 12 年度）→目標値：60 ％（平成 18 年度）→指標を廃止

主要施策： 「水道水源域における下水道の整備」

平成 18 年度実績： 60%（平成 17 年度）Ａ－３（Ａ－１）

■施策目標（20）　河川の水質を改善する。

業績指標： 24 河川における汚濁負荷削減率

目　　標： 初期値： 65 ％（平成 14 年度）→目標値： 78 ％（平成 19 年度）

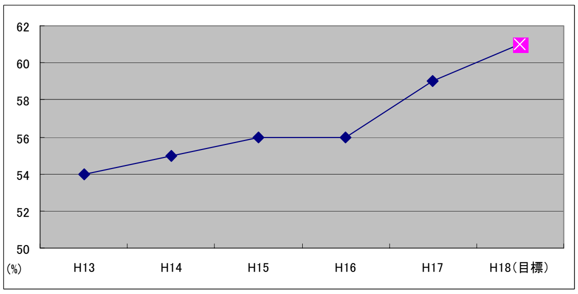
主要施策： 「浄化事業等の実施」「関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備」

平成 18 年度実績： 75%　Ａ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

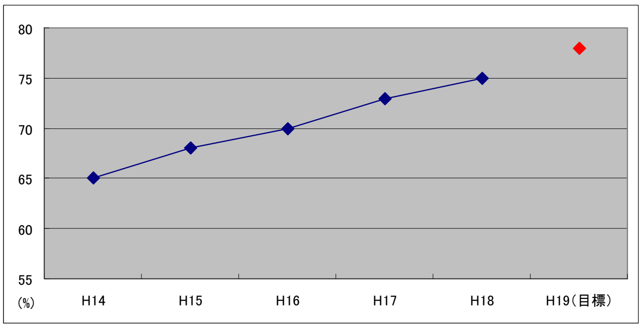
■施策目標（18）業績指標：22 河川の流量不足解消指数

- 平成 18 年度の実績値は 61%であり、約 2%の順調な伸び率のもと、平成 18 年度目標値（61%）を達成した。
- 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大きい。
- 今後とも、継続的に指標の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。



■施策目標（20）業績指標：24 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１８年度の実績値で７５％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】

■施策目標（18）　河川の正常な流量を確保する。

- 業績指標の目標に向けた着実な進捗がみられ、平成 19 年度は徳山ダム等が完成する予定であり目標値に向けた伸びが見込めることからＡ－２と評価した。
- 引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。
- また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。
- 事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。
- 平成 19 年度の目標設定に当たっては、同年度までに完成するダム等により、下流河川への渇水等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から 63%とする。

■施策目標（20）　河川の水質を改善する。

- 業績指標は着実な進捗を見せていることからＡ－２と評価した。
- 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 25 、 26 、 27 、 28 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】

■施策目標（21） 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： 25 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%）（平成 14 年度）→目標値：約 62%（61.7%）（平成 19 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 18 年度実績： 約 60%（60.2%） Ａ－１（Ａ－１）

業績指標： 26 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

目　　標： 初期値：約 9 万戸（平成 14 年度）→目標値：約 6 万戸（平成 19 年度）

主要施策： 「下水道による雨水対策施設の整備」

平成 18 年度実績： 約 6.0 万戸 Ａ－１（Ａ－１）

業績指標： 27 流下能力不足橋梁数

目　　標： 初期値：4,500 橋 （平成 13 年度）→目標値：3,500 橋 （平成 18 年度）→指標を廃止

平成 18 年度実績： 3,100 橋 Ａ－３（Ａ－２）

業績指標： 28 下水道による都市浸水対策達成率

目　　標： 初期値：51%（平成 14 年度）→目標値：54%（平成 19 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 18 年度実績： 53%(平成 17 年度) Ａ－１（Ａ－１）

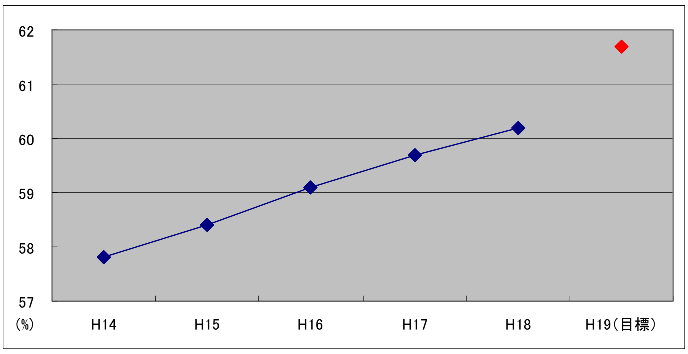
【業績測定結果の概要】

■施策目標（21）業績指標：25 洪水による氾濫から守られる区域の割合

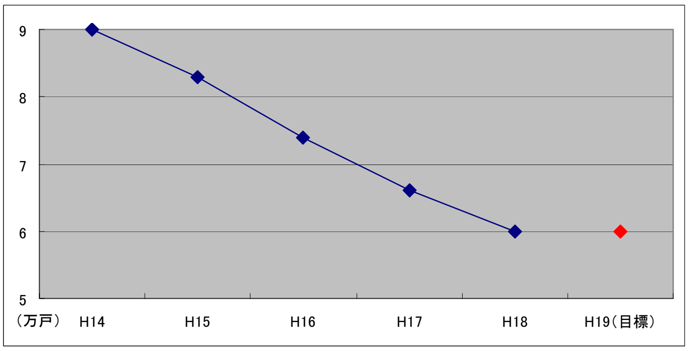
- 目標の達成に向けて概ね順調に指標値が推移している。

■施策目標（21）業績指標：26 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

- 平成 18 年度の実績値は約 6.0 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。



業績指標：25 洪水による氾濫から守られる区域の割合



業績指標：26 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

- いずれも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。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（21）　水害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

- 各業績指標とも着実な進捗がみられる。（業績指標 25 については、平成 19 年度に日本最大級の徳山ダム（洪水調節容量：123,000 千 m3）が完成する等、大幅な進捗を見込んでおり、当初想定していた目標通りの進捗がみられる。）業績指標 25 、 26 については、さらなる進捗のため平成 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ことから A-1 と評価した。。
- 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。
- 平成 18 年度より、ハード・ソフト一体となった内水対策を実施する総合内水対策緊急事業を実施。今後、事業の進捗とともに、効果の発現が見込まれる。
- 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 17 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。

【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 29 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おり目標を達成した。業績指標 30 は平成22年度までの目標値を再設定し、精度改善に取り組んでいるが、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。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（22）　災害の危険性に関する情報を普及させる。

業績指標： **29 ハザードマップ認知率（順に、洪水、火山）**

目　　標： 初期値：洪水 4%、火山 30%（平成12 年度）→目標値：洪水 70%、火山 76%（平成18 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18年度実績: 洪水 43%　Ｂ－１（Ａ－１）

火山 79%　Ａ－３（Ａ－１）

■施策目標（23）　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： **30 台風中心位置予報の精度**

目　　標： 初期値：323km（平成17年）→ 目標値：260km(平成22年)

主要施策：「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」

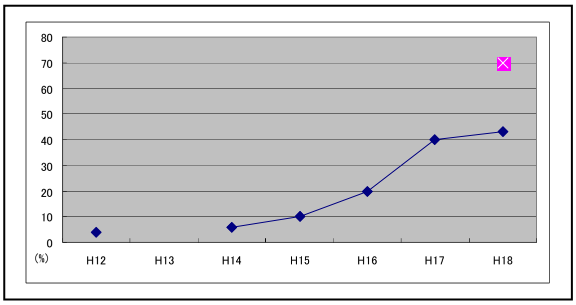
平成18年度実績: 299km　Ａ－1（Ａ－１）

※洪水については指標の目標値を更新、火山については指標を廃止

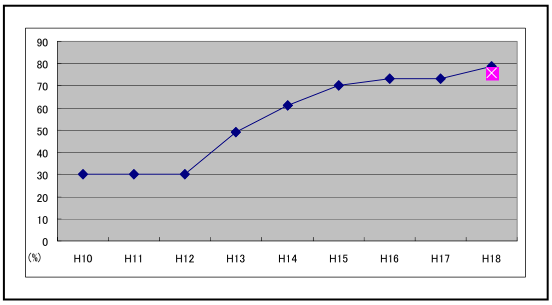
【業績測定結果の概要】

■施策目標（22）業績指標：29 ハザードマップ認知率（順に、洪水、火山）

- 洪水については、平成 18 年度の実績値は 43%であった。伸び率も低調で、目標値を達成出来なかった。
- 火山については、平成 18 年度の実績値が 79%となっており、目標を達成した。



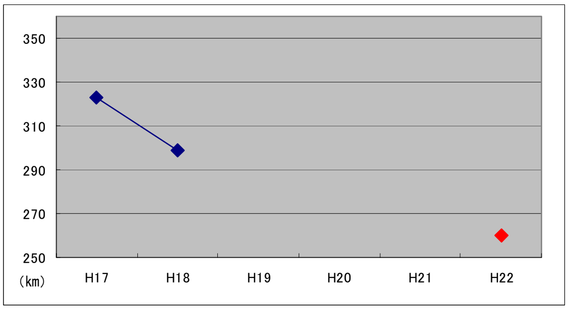
業績指標： 29 ハザードマップ認知率（洪水）



業績指標： 29 ハザードマップ認知率（火山）

■施策目標（23）業績指標：30 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 18 年を含む前 3 年間の平均誤差では 299km であった。
- 精度向上の要因としては、新たな気象衛星観測データを取りこむなど、解析手法を高度化して、数値予報モデルの初期値を改善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】

■施策目標（22） 災害の危険性に関する情報を普及させる。

（洪水）

- 業績指標は、目標値を達成できていないが、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により、実績値のさらなる改善が見込まれる。また、ハザードマップ作成支援率が高い水準に到達したこと、ＰＲ活動やポータルサイト作成などにより、当指標は今後順調に増加していくと想定される。よって、B-1 と評価した。
- 平成 19 年度の目標設定に当たっては、平成 18 年度時点で目標値に達していないこともあり、平成 18 年度と同じ 70%とする。
- 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 55%（平成 19 年 3 月現在）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）

- 今後も、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。
- 国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率及びハザードマップ認知率（火山）は目標に達した。

■施策目標（23） 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。

- 平成 22 年までの 5 年間で台風中心位置予報の精度を約 20%改善するという目標に対し、実績は初期値に対して約 9%と順調な改善を見せていることから、評価はＡ－１とした。
- 平成 17 年度には前指標の目標を達成したが、平成 16 年には 10 個の台風が日本へ上陸し、同年の台風 23 号では死者・行方不明者が 98 名にのぼるなど台風による被害は後を絶たず、今後も台風中心位置予報の精度をさらに向上させることが重要であり、台風による被害のさらなる軽減を目指して平成 22 年度までの本業績指標が設定された。
- 本目標を達成するためには、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。これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。

【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 31 、 32 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 33 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】

■施策目標（24）　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： 31 土砂災害から保全される戸数

目　　標： 初期値：約 120 万戸(平成 14 年度)→目標値：約 140 万戸(平成 19 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 18 年度実績: 約 130 万戸　Ａ－１（Ａ－１）

業績指標： 32 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（平成 14 年度）→目標値：約 4,100 施設（平成 19 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 18 年度実績: 約 3,900 施設　Ａ－１（Ａ－１）

■施策目標（25）　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： 33 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 （平成 14 年度）→目標値：約 10 万 ha （平成 19 年度）

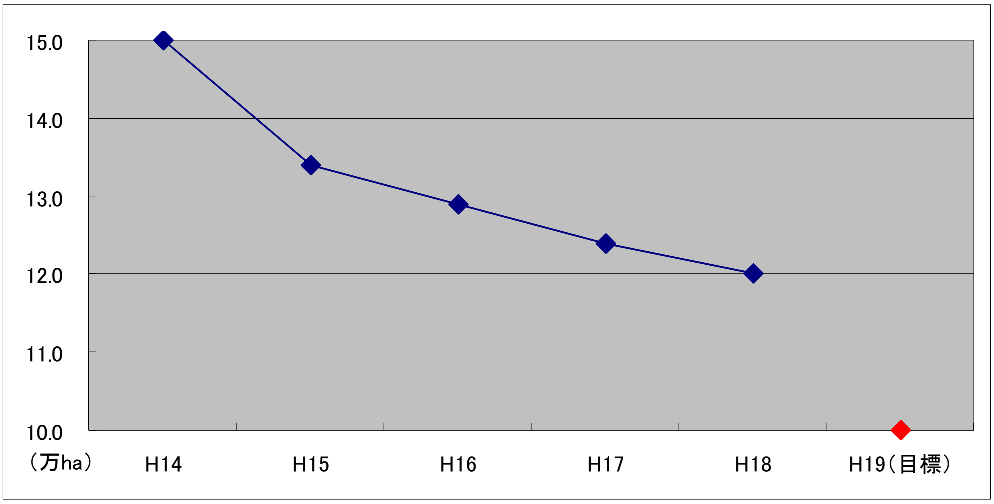
主要施策： 「海岸保全施設の新設整備等」

平成 18 年度実績: 約 12 万 ha　Ａ－１（Ａ－１）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（25）業績指標：33　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 18 年度の実績値は防護されていない面積約 12 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】

■施策目標（25）　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。

・　業績指標の着実な進捗が見られており、平成 19 年度には「海岸耐震対策緊急事業※」を創設して取組を促進することからＡ－１と評価した。

・　※海岸耐震対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）
　堤防・護岸等の耐震対策を海岸管理者が地域の実情に応じて緊急的に実施することにより、地震発生に伴う堤防・護岸等の防護機能低下による浸水被害を防止し、もって人命や資産の防護を図ることを目的とし、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「海岸耐震対策緊急事業」を創設。

・　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。

【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 34 は、目標を達成した。業績指標 35 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 36 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】

■施策目標（26）　災害時の緊急支援ルートを確保する。

業績指標：　34　**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%（平成 14 年度）→目標値：76%（平成 19 年度）

主要施策：　「道路の防災・震災対策の推進」

平成 18 年度実績：　76%　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（27）　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：　35　**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　（平成 14 年度）→目標値：約 10,000ha　（平成 19 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 18 年度実績：　約 10,500ha　Ａ－１（Ａ－１）

■施策目標（28）　多数の者が利用する建築物を耐震化する。

業績指標：　36－1　**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 ％（平成 14 年度）→目標値：約 2 割（平成 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 18 年度実績：　20%（平成 17 年度）　Ａ－１（Ａ－１）

■施策目標（29）　住宅を耐震化する。

業績指標：　36－2　**住宅の耐震化率**

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

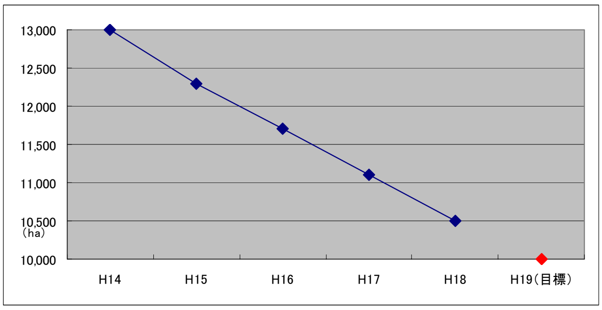
主要施策：　「補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進」「公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断」「耐震改修工法の開発・普及」

平成 18 年度実績：　約 63%（平成 15 年度）　Ａ－１（Ａ－１）

【業績測定結果の概要】

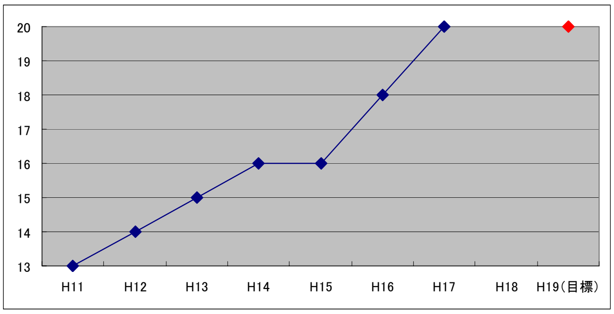
■施策目標（27）業績指標：35 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

・　平成 18 年度末の実績値は約 10,500ha 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。



■施策目標（28）業績指標：36－1 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率

・　平成 18 年度の耐震化率は集計中であるが、実績値（平成 17 年度 20%）が２期連続で上昇していることを踏まえると、耐震改修促進法の改正、耐震改修促進税制の創設、都道府県耐震改修促進計画の策定等により、耐震診断、耐震改修が促進されたものと考えられる。平成 19 年３月の能登半島地震の発生、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】

■施策目標（27）　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。

・　業績指標の着実な進捗が見られており、平成 19 年度には「海岸耐震対策緊急事業」を創設して取組を促進することからＡ－１と評価した。
・　海岸耐震対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）
　堤防・護岸等の耐震対策を海岸管理者が地域の実情に応じて緊急的に実施することにより、地震発生に伴う堤防・護岸等の防護機能低下による浸水被害を防止し、もって人命や資産の防護を図ることを目的とし、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「海岸耐震対策緊急事業」を創設。
・　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。

■施策目標（28）　多数の者が利用する建築物を耐震化する。

・　平成 18 年度の耐震化率は集計中であるが、実績値（平成 17 年度 20%）が２期連続で上昇していること、耐震改修促進法の改正、耐震改修促進税制の創設、都道府県耐震改修促進計画の策定等により、耐震診断、耐震改修が促進されたと判断できるため、Ａ－１と評価した。
・　改正耐震改修促進法で策定が義務付けられた、都道府県耐震改修促進計画は平成 19 年３月末で９県が未策定であり、早期の策定が重要である。また、市区町村の耐震改修促進計画の策定状況は 1831 市区町村中 65 市区町村（3.5%）であり、耐震化を計画的に取り組むためにも早期の策定が望ましい。引き続き都道府県を通じ取組強化を要請し、適宜取組状況を公表していく。
・　住宅・建築物耐震改修等事業による補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であり、補助制度の整備を要請していく。
・　防災拠点となる学校、病院、庁舎などの公共建築物における耐震化を引き続き推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修、耐震改修促進税制について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っていく必要がある。

【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 37 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 38 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 39 は、順調に推移している。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（30）　震災時の避難地を確保する。

業績指標： 37 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％（平成 14 年度）→　目標値：約 25 ％（平成 19 年度）

主要施策：　「防災公園の整備」

平成 18 年度実績：　約 20% 速報値　Ａ－１（Ａ－１）

■施策目標（31）　震災時の緊急物資の供給を確保する。

業績指標： 38 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（平成 14 年度）→　目標値：約 2,600 万人（平成 19 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 18 年度実績：　約 2,050 万人　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（32）　密集市街地を改善する。

業績指標: 39 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%　（平成 14 年度）→　目標値：約 3 割（平成 19 年度）

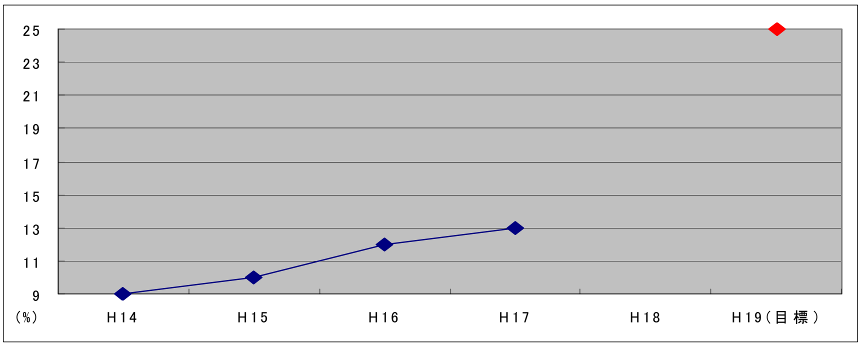
主要施策：　「密集市街地の整備改善のための事業等の推進」

平成 18 年度実績：　28.8%(平成 17 年度)　Ａ－１（Ａ－１）

【業績測定結果の概要】

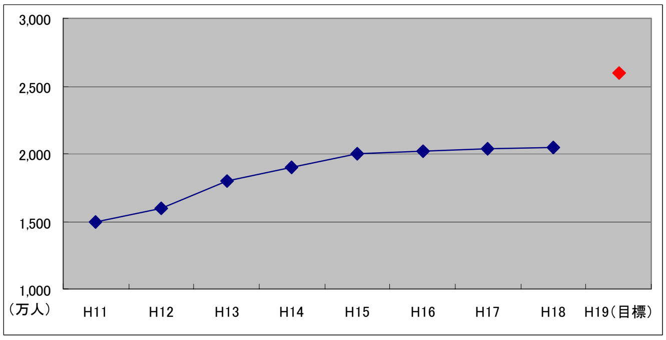
■施策目標(30)業績指標：37　一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

- 各地方公共団体からの報告に基づく実績値は、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加に向けた対策が必要。



■施策目標（31）業績指標：38　港湾による緊急物資供給可能人口

- 平成１８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10万人増加し、約2,050万人となった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（30）震災時の避難地を確保する。

- 業績指標は平成 17 年度末現在で約 13%と進捗しているが、備蓄倉庫、放送施設の整備推進等、今後更なる施策の推進が必要であることからＡ－１と評価した。
- 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引き続き、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進するとともに、帰宅困難者対策に資する都市公園、密集市街地の延焼防止機能を有する都市公園等の整備を推進する。

■施策目標（31）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、18 年度は 1.6 倍の 71 億円を予算を重点的に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、17 年度には、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18 年度から 22 年度までの５年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図ることとしている。
- 以上のような対応をとりながら、計画的な整備を推進していることから、目標達成に向けた成果を示していると考えＡ－２と評価した。
- 19 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　ー海・空の交通に関する安全ー】

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 40 は、平成 17 年度と比較し微減に止まっているが、長期的に見て減少傾向にあり、引続き目標に向けて取り組んでいく。 41 、 42 は大規模海難やハイジャック・テロ等の発生は０件であったが、引続き船舶交通の安全確保、航空保安対策の整備・充実等を図っていく。 43 は順調に推移しており、今後の国際動向や国内動向を踏まえて、施策を着実に実施していく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（33）海上における死亡・行方不明者を減少させる。

業績指標： 40 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：276 人（平成 17 年）→目標値：220 人以下（平成 22 年）
主要施策： 「海難情報等の早期入手」「ライフジャケットの着用率の向上」「救助・救急体制の充実」
平成 18 年度実績： 274 人　Ｂ－２（Ｂ－１）

■施策目標（34）船舶交通の安全を確保する。

業績指標： 41 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（平成 14 年度）→目標値：０件（平成 18 年度以降毎年度）
主要施策： 「ＡＩＳを活用した次世代型航行支援システムの整備等」「海上交通法令の励行等の実施」「海上交通センター等の的確な運用の継続」
平成 18 年度実績： ０件　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（35）ハイジャック・航空機テロの発生を防止する。

業績指標： 42 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（平成 14 年度）→目標値：０件（平成 16 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 18 年度実績： ０件　Ａ－１（Ａ－１）

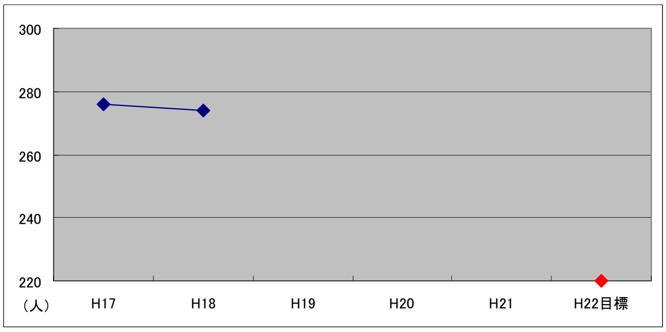
■施策目標（36）航空事故を減らす。

業績指標： 43 国内航空における航空事故発生件数
目　　標： 初期値：18.4 件/年（平成 10～14 年の平均）→目標値：16.6 件/年（平成 15～19 年の平均）
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 18 年度実績： 15.4 件/年（平成 14～18 年の平均）　Ａ－１　（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

■ 施策目標（33）業績指標：40 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

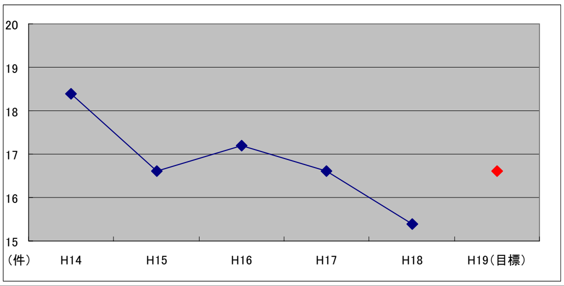
- 平成 18 年の実績値は 274 人であり、平成 17 年に比べ 2 人の減少に止まっているものの、長期的には減少傾向にあるものと考えられる。
- 実績値 274 人のうち漁船にかかるものが 166 人と全体の 6 割以上を占めており、特に、一人乗り漁船が 111 人と漁船の中で半数以上を占めている。
- 2 時間以内の情報入手割合は 72%であった。
- プレジャーボート等海難及びプレジャーボート等からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 52%であった。



- 漁船海難及び漁船からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 31%、一般船舶海難及び一般船舶からの場合の着用率は 45%であった。

■施策目標（36）業績指標：43 国内航空における航空事故発生件数

- 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り、現時点では目標値を達成している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（33）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、平成 17 年と比較すると減少しており、特に漁船から海難情報を 2 時間以内に入手する割合が全体の約 6 割と低いため、救助率に大きな影響を与える海難情報を早期に入手する割合をより一層増加させる必要がある。
- 漁船海難及び漁船からの海中転落により海に投げ出された者のうち、ライフジャケット着用者の生存率は 90%、未着用者の生存率は 47%であり、ライフジャケットの着用は、死者・行方不明者数の減少のための有効な施策と考えられることから、今後ともより一層の自己救命策確保の指導・啓発及び漁船関係者に対する安全指導が必要である。
- 死者・行方不明者を伴う海難や海中転落は依然として沿岸部において多発していることから、ヘリコプターと機動救難士等が連携した迅速な現場進出、吊り上げ救助及び救急救命処置を講じながらの搬送が行える体制の拡充等により、沿岸海域における救助体制の更なる強化が必要である。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

- 巡視艇の複数クルー制導入による海上保安体制の強化
- ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図るため、関空海上保安航空基地及び鹿児島航空基地の機動救難士を増員配置
- 一人乗り小型漁船のライフジャケット着用義務範囲拡大の周知徹底

■施策目標（36）航空事故を減らす。

- 既に事故件数は低い水準にあり、大幅に減少されることは難しいが、中小の航空運送事業者による航空事故等が発生したことも踏まえて、現行の施策をさらに強化拡充していく。特に航空管制分野における安全管理システムの導入、事故等の要因分析に基づく対策の推進及び中小の航空運送事業者に対する監督体制の強化を行う。また、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）ー陸の交通に関する安全ー】

業績指標 44 は平成 18 年の暫定値が 115 件/億台キロと前年より大きく改善され、初めて初期値を下回った。科学的分析に基づく交通事故対策の効果であると考えられる。 45 、 46 は事業が完了していないので実績は出ないが、 46 については平成 16 年度までに対策が概成した箇所については目標値を達成した。 47 は目標値を達成しており、これまでの被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられる。 48 は目標値を達成しているものの、前年からの大幅な減少は自動車事故報告規則の改正によるものと考えられ、施策の効果が正確に判断できないものの、現状の施策を維持しつつ、新指標を検討する。

【政策の概要と業績指標・目標値　ー陸の交通に関する政策ー】

■施策目標（37）道路交通事故を抑止する。

業績指標： 44 道路交通における死傷事故率

目　　標：　初期値：118 件/億台キロ（平成 14 年）→目標値：約 1 割削減（108 件/億台キロ）（平成 19 年）

主要施策：「あんしん歩行エリアの整備」「事故危険箇所の集中的な対策」

平成 18 年実績：　115 件/億台キロ暫定値　Ａ－２（Ｂ－２）

業績指標： 45 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（平成 19 年）

　　　　　　歩行者・自転車死傷事故の抑止率　約 3 割（平成 19 年）

平成 18 年実績：※対策に着手したが事業完了していないため、両指標とも実績値なし　Ｃ－２（Ｃ－２）

業績指標： 46 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（平成 19 年）

平成 18 年実績：約 3 割（平成 16 年度までに対策の概成した 1,336 箇所が対象）　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（38）自動車の安全性を高める。

業績指標： 47 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：3.1%（平成 17 年）→目標値：3.0%（平成 22 年）

主要施策：「車両の安全基準の拡充・強化」

平成 18 年実績：　2.9%　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（39）事業用自動車の安全運行を確保する。

業績指標： 48 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：58%　（平成 16 年）→目標値：50%　（平成 22 年）→指標を廃止

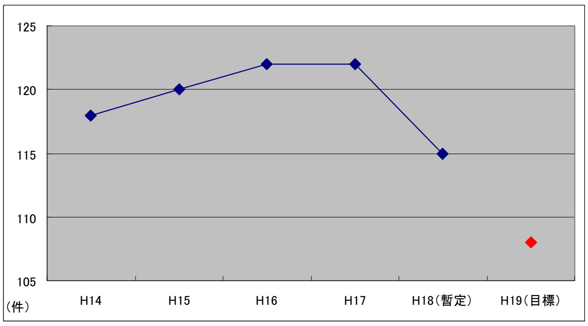
主要施策：「自動車運送事業に対する監査体制の強化」

平成 18 年実績：　41%（平成 17 年）　Ｃ－３（Ｃ－１）

【業績測定結果の概要】

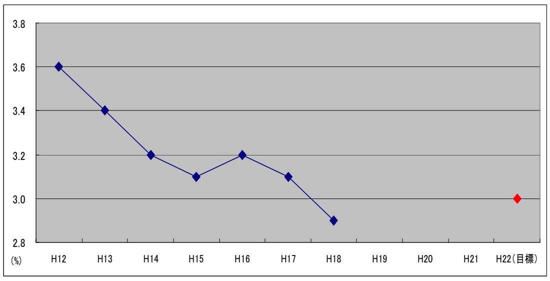
■施策目標（37）業績指標：44 道路交通における死傷事故率

・ 平成 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 18 年の死傷事故率の実績値は 115 件/億台キロ（暫定値）と前年より大きく改善されるとともに、初めて初期値を下回った。全体の事故件数も過去最悪を記録した平成 16 年から 2 年減少で減少するなど減少傾向に転じており、今後も同様の傾向が継続するとすれば、平成 19 年度には概ね目標値に近づくことから順調であると推測される。



■ 施策目標（38）業績指標：47 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

・ 平成 18 年の実績値は 2.9%であり、目標値は達成している。
・ 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の 1 つであると考えられる。また、シートベルトの着用率が向上すれば、さらに業績指標の伸びが期待できる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（37）道路交通事故を抑止する。

・ 死傷事故率に関する業績指標は、これまでの増加傾向から減少傾向に転じるとともに、平成 14 年の指標値を初めて下回った。これは平成 17 年から本格的に取り組み始めた科学的分析に基づく交通事故対策の効果であると考えられ、現在の傾向が続くとすれば、平成 19 年には概ね目標値に近づくものと推測されることから、業績指標を A-2 と評価した。
・ 個別の対策実施にあたっては､「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を継続するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有する。
・ 効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路において「優先度明示方式」を用いた重点的な対策を実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、面的・総合的な生活道路の交通安全対策を引き続き進める。
・ 平成 18 年 3 月に決定された第 8 次交通安全基本計画により、人優先の道路交通環境整備を推進する。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

・ 地域の合意形成を踏まえた住民主導型の交通安全対策推進のため、生活道路の事故対策の進め方に関する手引き作成を検討する。
・ 道路空間の再配分による自転車走行空間の創出と、安全・安心な通学路の確保を推進する。

■ 施策目標（38）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る。
・ 事故発生時におけるシートベルト非着用の危険性を踏まえ、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、事故を未然に防止する対策ための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。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

・ 導入が進むハイブリッド電気自動車・電気自動車に関し、衝突後を含めた自動車の高電圧から乗員を保護する安全基準の導入を予定。

【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）ー陸の交通に関する安全ー】

業績指標 49 は新指標。平成 22 年度までに、速効的な対策が必要な踏切の対策率 100%を目指す。 50 は目標達成に向け、着実に実績があがっている。 51 はＪＲ福知山線脱線事故を受けた速度超過防止用ＡＴＳの設置率、 52 は地方中小鉄道におけるＡＴＳ設置率に関する指標であるが、平成 18 年度をもって概ね目標値を達成していることから指標を廃止する。 53 は平成 20 年度の目標達成に向け、実績値は順調に推移している。

【政策の概要と業績指標・目標値　 - 陸の交通に関する政策 - 】

■施策目標（40）踏切道の安全を向上させる

業績指標： 49 「開かずの踏切」の対策率

目　　標： 初期値：15%（平成 17 年度）→目標値：100%（平成 22 年度）

主要施策：「踏切交通実態総点検及び緊急対策踏切の対策推進」

平成 18 年度実績： 21%　Ａ－２（新）

■施策目標（41）鉄道の安全を確保する。

業績指標： 50 遮断機のない踏切道数

目　　標： 初期値：4,939 箇所（平成 17 年度）→目標値：4,000 箇所（平成 22 年度）

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 18 年度実績： 4,764 箇所　Ａ－２（Ｂ－１）

業績指標： 51 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%（平成 16 年度）→目標値：100%（平成 21 年度）→指標を廃止

主要施策：「地方中小鉄道におけるＡＴＳ設置」

平成 18 年度実績： 100%　Ａ－３（Ａ－２）

業績指標： 52 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： 初期値：92.6%（平成 12 年度）→目標値：100%（平成 18 年度）→指標を廃止

主要施策：「地方中小鉄道におけるＡＴＳ設置」

平成 18 年度実績： 99.6%　Ａ－３（Ａ－２）

業績指標： 53 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%（平成 15 年度）→目標値：100%（平成 20 年度）

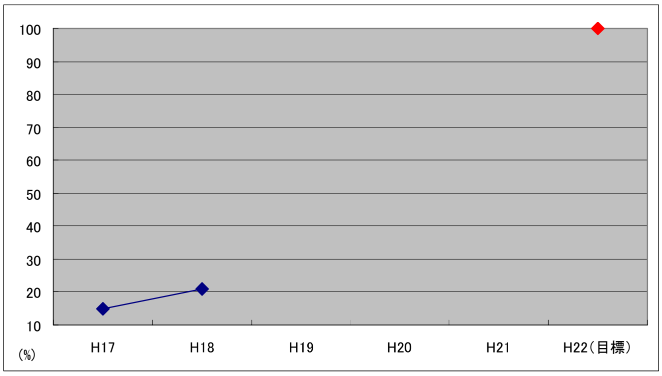
主要施策：「地下鉄道の火災対策設備の整備」

平成 18 年度実績： 75%　Ａ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

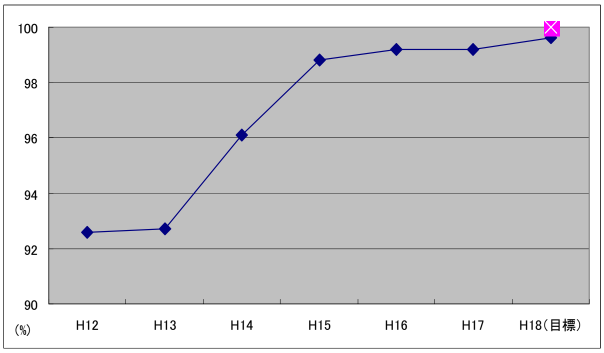
■施策目標（40）業績指標：49「開かずの踏切」の対策率

・ 平成 18 年度は、全国約 3 万 6 千箇所の踏切交通実態総点検を実施し、緊急対策踏切の抽出及び公表（平成 18 年 8 月に第 1 段結果公表、平成 19 年 4 月に最終取まとめ）を重点的に実施した。
・ そのため、整備計画策定及び踏切対策が年度途中からの実施となったが、平成 19 年度以降は、踏切道改良促進法等を活用することで、より着実な進捗を確保していく。



■施策目標（41）業績指標：52 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）

・ 地方中小鉄道におけるＡＴＳ設置率については順調に推移し、平成 18 年度目標値 100%に対し、平成 18 年度末実績値 99.6%を達成し、整備は概ね完了した。
・ 完了していないものについても近々に整備が完了する目処が立っていることから、本業績指標は廃止する。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（40）踏切道の安全を向上させる。

・ 平成 18 年度に実施した踏切交通実態総点検により、重点的かつ緊急的に対策を検討すべき踏切を抽出したことで、整備計画策定の促進が図られ、平成 19 年度以降はより着実な進捗が見込まれる。
・ 引き続き、「開かずの踏切」など速効的な対策が必要な踏切に対して、平成 18 年からの 5 箇年で全て対策することを目標としていく。

■施策目標（41）鉄道の安全を確保する。

・ 地方中小鉄道における誤出発防止機能を有するＡＴＳ装置の設置については、整備がおおむね完了した。完了していないものについても近々整備が完了する目処が立っている。

【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）ー陸・海の交通に関する安全ー】

業績指標 54 は、平成 18 年度の目標値を達成できなかったものの一定の効果をあげており、放置等禁止区域の指定可能な範囲を水域に加えて陸域までに拡大する等、さらなる成果の向上にむけ施策の改善を行っている。 55 は、橋梁については橋梁建設後の経年変化等のため、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施するごとに確認されており、指標の動向を判断できない状態である。一方、舗装については、事業は着実に進捗しており、平成 14 年度の水準を保っている。

【政策の概要と業績指標・目標値　ー陸・海の交通に関する政策ー】

■施策目標（42）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： 54 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%（平成８年度）→目標値：55%（平成 18 年度）→指標の目標値を更新

主要施策： 「放置等禁止区域の指定」「ボートパークの整備」

平成 18 年度実績： 50%　Ｂ－１（Ｃ－２）

■施策目標（43）道路構造物を適切に維持管理する。

業績指標： 55 道路構造物保全率（順に、橋梁、舗装）

目　　標： 橋梁　初期値：86%（平成 14 年度）→目標値：93%（平成 19 年度）

舗装　初期値：91%（平成 14 年度）→目標値：91%（平成 14 年度の水準(91%)を維持）（平成 19 年度）

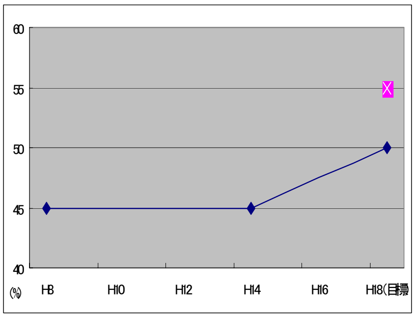
主要施策： 「橋梁・舗装の維持、修繕」

平成 18 年度実績： 80%（橋梁）　Ｃ－２（Ｃ－２）

95%（舗装）　Ａ－２（Ａ－２）

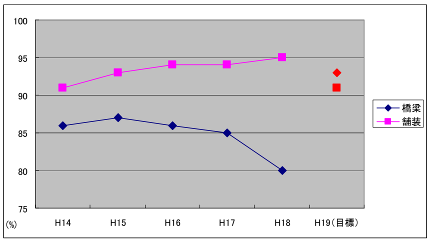
【業績測定結果の概要】

■施策目標（42）業績指標：54 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率



- 平成 18 年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプレジャーボート（確認艇）は、前回調査時（平成 14 年度）に比べ約 0.8 万隻減少。
- 港湾内においては、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進すると共に放置等禁止区域の指定を促進しており、平成 18 年度調査結果では適正に係留・保管している隻数の割合は約 50%となり、平成 14 年度の調査結果と比較し 5%増と改善している。
- 平成 18 年度末までにボートパークは対前年度 5 施設増の 28 施設が供用され、また、放置等禁止区域は対前年度 12 増の全国 22 港湾管理者により 132 の港湾において告示されており、対策の進展による適正な係留・保管率の向上が見込まれる。

■施策目標（43）業績指標：55 道路構造物保全率



- 橋梁に関しては、平成 14 年度実績値 86%から平成 15 年度実績値 87%へ指標は向上したものの、平成 16 年度の実績値は 86%、平成 17 年度の実績値は 85%、平成 18 年度の実績値は 80%となり、指標は下降傾向である。これは、橋梁定期点検要領（案）（平成 16 年 3 月）による点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、補修を実施する橋梁延長に対し、新たに要対策箇所となった橋梁延長が上回ることに起因していると考えられる。
- 平成 18 年度においては、補修を実施した橋梁延長が約 34km（332 橋梁）に対し、点検結果において、新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長が約 112km（817 橋梁）となっている。今後更に橋梁の高齢化を迎えるにあたり、より効率的に対策を実施していくことが必要とされる。
- 舗装に関しては、平成 15 年度実績値 93%から平成 18 年度の実績値は 95%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 橋梁の安全性に影響を及ぼす可能性のある橋梁の劣化要因である三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）の予防保全については、三大損傷合計の予防保全率が 95%であり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約 400 橋梁ある。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■ 施策目標（42）船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす。

- 業績指標については、平成１８年度の目標値を達成していないものの、上記のとおり効果をあげており、また、放置等禁止区域の指定可能な範囲を水域に加えて陸域まで拡大する（平成 18 年 10 月施行）等、さらなる成果向上にむけ施策の改善を行っていることからＢ－１と評価した。
- 今後も継続的な取組みとして、陸域を含めた放置等禁止区域の指定を促進し、簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進することにより、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。
- 以上を踏まえ、平成 19 年度においても引続き、55%の目標値達成を目指す。

■ 施策目標（43）道路構造物を適切に維持管理する。

- 橋梁に関しては、点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられる。
- 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こととなり、予防保全を重点的に進め、橋梁の長寿命化を図ることが重要。
- また、平均的な寿命・延命効果を評価する新たな指標の検討・開発を行う。
- 舗装に関しては、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- また、舗装の修繕に関しシール材の注入、こぶとり等の予防的修繕工法を平成１８年度より導入し、健全性を確保しつつ長寿命化を図ることとしている。
- 三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防的に修繕を行うことが重要であることから、平成 17 年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施している。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

- 道路構造物管理の現状等について、国民へ分かりやすく情報提供するために、橋梁の長寿命化を分かり易く説明できる、構造物保全率や予防保全率に代わる新たな指標の検討。

【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 56 の実績値は 0 件に止まっており、海上及び海上からのテロ活動による被害の未然防止に万全を期しているが、依然としてテロの脅威は存続している。よって、「不審船・テロ対応体制の強化」、「テロへの警備警戒」に引続き取り組んでいく。

57 は平成 17 年から増加し平成 16 年の実績値まで回復したが、目標値までは開きがある。しかし、単年での薬物・銃器密輸事犯の摘発件数は平成 13 年以降最多を記録していることから、情報収集・分析体制の強化等の施策が効果的に機能したものであると考えられる。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（44）　海上及び海上からのテロによる被害を防止する。

業績指標：　56 **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（平成 14 年度）→目標値：0 件（平成 18 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 18 年度実績　0 件　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（45）　海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

業績指標：　57 **薬物・銃器密輸事犯の摘発件数**

目　　標：　初期値：20.6 件/年　（平成 8 年～平成 12 年の平均）→目標値：22.0 件/年（平成 15 年～平成 19 年の平均）

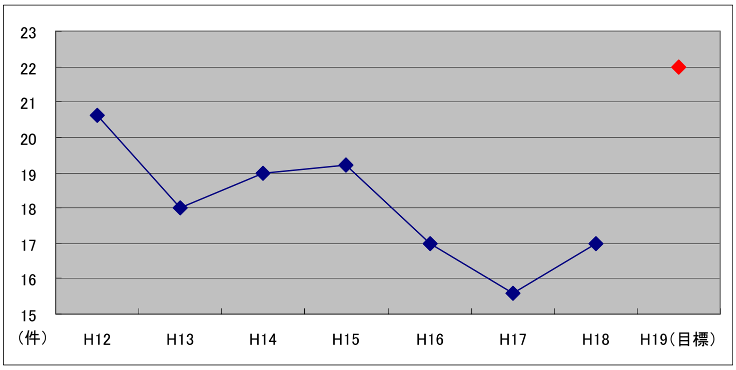
主要施策：　「情報収集・分析体制の強化」「内外の関係機関との連携強化」「監視取締体制の強化」

平成 18 年実績：　17.0 件/年（平成 14 年～平成 18 年の平均）　Ａ－２（Ｂ－２）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（45）業績指標：57 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

・ 平成 18 年の実績値は 17.0 件/年となり、平成 17 年から 1.4 件/年増加し平成 16 年の実績値と同じ 17.0 件/年まで回復したが、目標値である 22.0 件/年までは開きがある。しかし、指標の要素である単年での薬物･銃器密輸事犯の摘発件数は国際刑事課が発足した平成 13 年以降最多となる 22 件で前年より 13 件増加した。



・ これは、情報収集･分析体制の強化等の施策が効果的に機能したものであると分析できる。また、この摘発件数の増加は、目標値の達成を期待できるものであることから、指標の進捗状況は順調であるといえる。今後も、上記の施策を継続し摘発件数の増加に努める必要がある。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（45） 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

・ 平成 18 年の業績指標の実績値は平成 17 年から増加し、平成 16 年の実績値と同じ 17.0 件/年まで回復した。平成 18 年の 17.0 件/年という実績値は目標値の 22.0 件/年には達していないが、平成 18 年単年では 22 件の薬物･銃器密輸事犯を摘発している。これは、実施した施策が効果的に機能したことによると分析できる。

・ しかしながら、我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後には、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、依然として、摘発が困難な状況が続いている。このため、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の施策を引き続き強力に推進していく。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

・ 巡視艇の複数クルー制導入による海上保安体制の強化

【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 58 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、船員の高齢化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（46）　船員災害を防止する。

業績指標：　58 船員災害発生率

目　　標：　初期値：13.2‰（平成 14 年度）→目標値：10.8 ‰ （平成 19 年度）

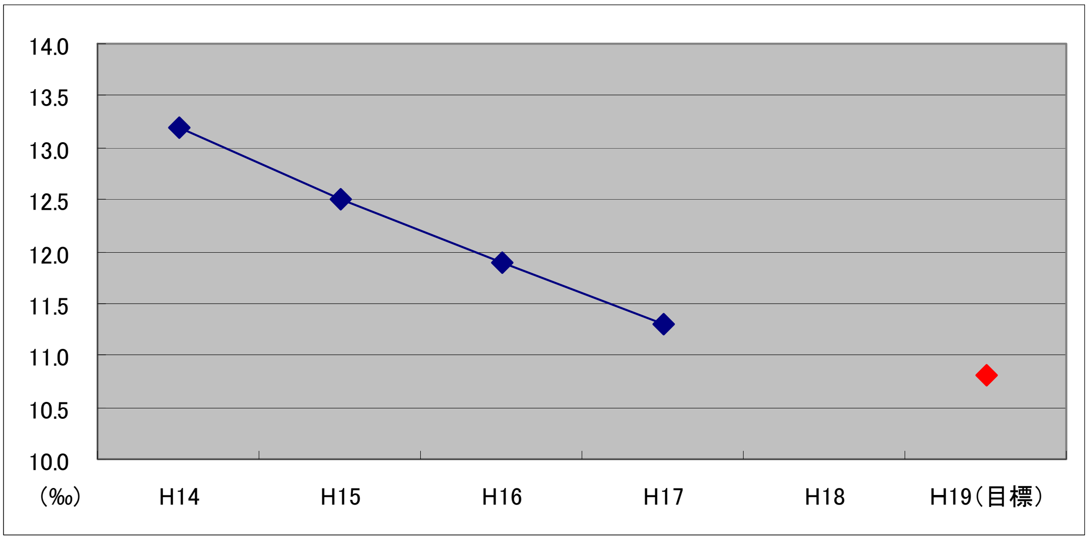
主要施策：　「安全管理体制の整備とその活動の推進」「死傷災害の防止」

平成 18 年度実績：　11.3‰（平成 17 年度）　Ａ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（46）業績指標：58 船員災害発生率

- 平成 17 年度については、重大災害もなく、目標達成に向け順調に推移している状況である。
- 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 17 年度は平成 16 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】

■ 施策目標（46） 船員災害を防止する。

- 業績指標は順調に減少傾向を示しており、また今後も引き続き船員災害の発生を防止する必要がある。
- 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 19 年度以降における新規の取組）

○平成 19 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 19 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。

（平成 17 年度において、死傷災害の発生率は、目標を上回るペースで減少しているものの、引き続き、前年度に比べ４％の減少させることを目標とする。）

○第９次船員災害防止基本計画の策定

平成 15 年度を初年度とする第８次船員災害防止基本計画が平成 19 年度で最終年度を迎えることから、当該計画の実施状況等を踏まえつつ、平成 20 年度からの５年間を計画期間とする第９次船員災害防止基本計画を平成 19 年度中に策定する。

【政策目標 12 地球環境の保全】
地球環境保全への取組みがなされること

【政策目標 12　概評】
業績指標 59 は、重量車の燃費基準が平成 18 年に施行されたばかりであるため、実績値は集計中であるものの、早くも燃費基準を達成した重量車が開発・販売されていることから、順調に推移しているものと推察される。60 は、平成 18 年度目標値を達成できなかったが、モーダルシフトは地球温暖化対策、省エネルギー及び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。61 は、目標の達成に向け、順調に推移している。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（47）　自動車の燃費を向上させる。
業績指標：　59 重量車の平均燃費向上率(平成 14 年度比)
目　　標：　初期値：0%（平成 14 年度）→目標値：7%（平成 22 年度）
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 18 年度実績：　　集計中　Ｃ－２（新）

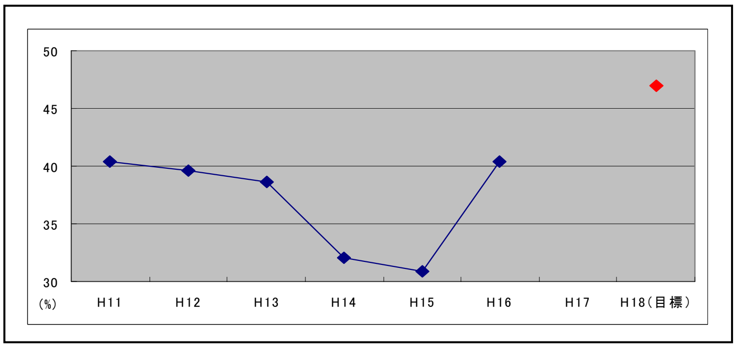
■施策目標（48）　モーダルシフトを推進する。
業績指標：　60 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率
目　　標：　初期値：40.4%（平成 11 年度）→目標値：47%（平成 18 年度）→指標を廃止
主要施策：　「荷主・物流事業者の自主的な取組の推進」「鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進」
「内航海運の競争力の強化」
平成 18 年度実績：　40.4%（平成 16 年度）　Ｂ－３（Ｂ－１）

■施策目標（49）　住宅・建築物の省エネルギー化を推進する。
業績指標：　61 住宅、建築物の省エネルギー化率
（順に、一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、新築住宅における次世代省エネ基準（平成 11 年基準）達成率、一定の新築建築物の省エネルギー化率）
目　　標：　住宅ストック　初期値：18%（平成 15 年度）→目標値：31%（平成 22 年度）
新築住宅　初期値：32%（平成 16 年度）→目標値：50%（平成 20 年度）
一定の新築建築物　初期値：74%（平成 16 年度）→目標値：80%（平成 20 年度）
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等」
「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 18 年度実績：　住宅ストック　18%(平成 15 年度)　Ａ－２（新）
新築住宅　30%(平成 17 年度)　Ａ－２（Ａ－２）
一定の新築建築物　74%(平成 16 年度)　Ａ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（48）業績指標：60 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率

・ 平成10年度の42.9%から、平成15年度においては30.9%と下落しているが、平成16年度には40.4%と上昇傾向を示している。

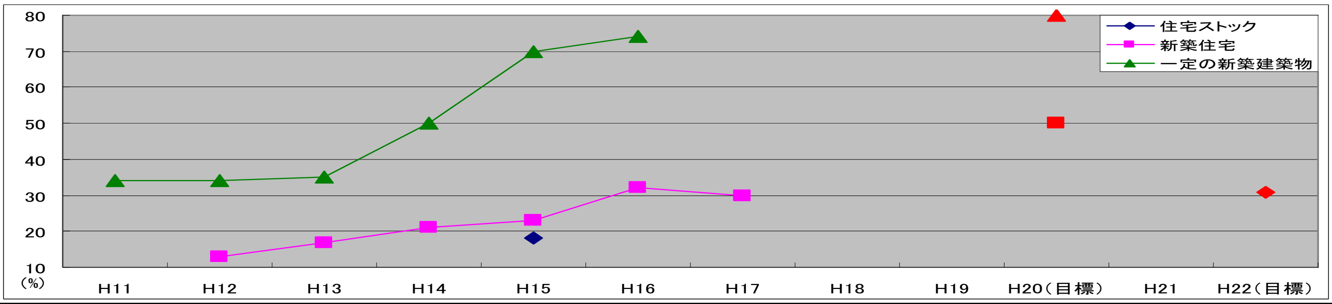


■ 施策目標（49）業績指標：61 住宅、建築物の省エネルギー化率
（順に、一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、新築住宅における次世代省エネ基準（平成 11 年基準）達成率、一定の新築建築物の省エネルギー化率）

①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率
　住宅・土地統計調査を利用しているため、毎年把握できるものではないが、住宅の省エネルギー化率の上昇は、一定の省エネルギー対策を講じた住宅のストックの比率の上昇につながるため順調に向上していると思われる。

②新築住宅
　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 17 年度 30.3%と概ね順調に向上している。

③一定の新築建築物
　建築物の省エネ基準適合率は平成 16 年度で約 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】

■施策目標（48）　モーダルシフトを推進する。

・ 平成１６年度のモーダルシフト化率は40.4%と前年度に比べて上昇したが、平成１８年度目標値47%の達成に向けては依然隔たりがある。また、当該指標は、平成１８年度に設置した「モーダルシフト促進のための要因分析調査委員会」において検討を行い、その結果、今年３月に発表した報告書の中において「鉄道・内航輸送量は昭和６０年以降、ほぼ一様の増加傾向を示しているにもかかわらず、自動車輸送量の変動傾向が大きいために両者の相対比率を示すモーダルシフト化率が結果的に不安定な傾向を示している」とし、「荷主企業、物流事業者、行政の環境負荷低減の取り組み努力が十分に反映されていない点は否めない」と報告しているため、モーダルシフトに係る関係者の環境負荷低減の取組状況を反映し得る新たな指標を設定する必要がある。以上を踏まえ、Ｂ－３と評価した。
・ 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応策として非常に有効であるため、施策を改善しつつ進める必要があり、今後も物流分野の CO2 削減に向けて関係方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。

■施策目標（49）　住宅・建築物の省エネルギー化を推進する。

・ 業績指標は、ストック・住宅・建築物ともに概ね順調に向上している。
・ 現在の施策により、業績指標が概ね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。

【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 62 は、ＮＯ$_2$について年々着実に改善し目標値に達している。ＳＰＭの指標値は改善が遅れていたが、平成 18 年度は前年比 12%の増加を見せ、順調に推移している。 63 も目標値に達しており、指標は順調に推移している。 64 は年々実績値は向上しているものの目標値は未だ達成していないことから、引続き目標達成に向け取り組んでいく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（50）　自動車から排出されるＮＯｘ・ＰＭを減少させる。

業績指標：　62 **ＮＯ$_2$・ＳＰＭの環境目標達成率**
目　　標：　ＮＯ$_2$　初期値：64%（平成 14 年度）→目標値：約 8 割（平成 19 年度）
　　　　　　ＳＰＭ　初期値：－（平成 14 年度）→目標値：約 6 割（平成 19 年度）
主要施策：　「沿道等における大気汚染対策の推進」「低公害車の開発・普及の促進」
平成 18 年度実績：　ＮＯ$_2$　82%　Ａ－２（Ａ－２）
　　　　　　　　　　ＳＰＭ　37%　Ｃ－２（Ｃ－２）

■施策目標（51）　幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する。

業績指標：　63 **夜間騒音要請限度達成率**
目　　標：　初期値：61%（平成 14 年度）→目標値：72%（平成 19 年度）
主要施策：　「低騒音舗装の敷設」「環境施設帯の設置」
平成 18 年度実績：　73%　Ａ－２（Ａ－２）

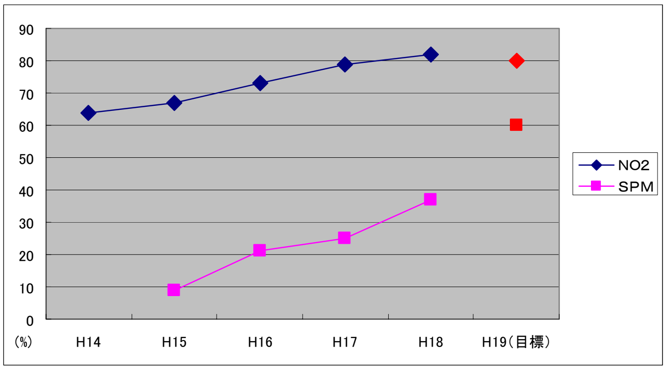
■施策目標（52）　空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する。

業績指標：　64 **航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率**
目　　標：　初期値：93%（平成 12 年度）→目標値：95%（平成 18 年度）→指標の目標値を更新
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 18 年度実績：　94.7%　Ａ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

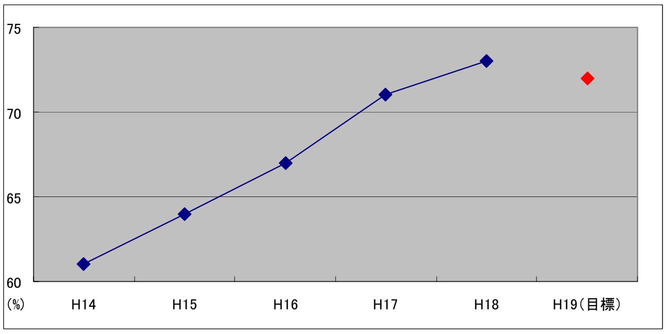
■施策目標（50）業績指標: 62 ＮＯ$_2$・ＳＰＭの環境目標達成率

・ ＮＯ$_2$の環境目標達成率については、79%（平成 17 年度）から 82%（平成 18）となり、目標である約 8 割に達した。ＳＰＭの環境目標達成率についても、25%（平成 17）から 37%（平成 18）と 1 年間で 12%も増加し、順調に伸びている。(なお、各年度の指標値の算出には、自治体が設置している観測局のデータの入手に時間を要するため、前年度のデータを用いている。)



■施策目標（51）業績指標 : 63 夜間騒音要請限度達成率

・ 夜間騒音要請限度達成率は、平成 14 年度実績値 61%に対し、平成 18 年度実績値が 73%となり、指標は順調に推移している。
・ 全国的にみれば、沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然 3 割程度残存している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（50） 自動車から排出されるＮＯｘ・ＰＭを減少させる。

○NO$_2$・SPM の環境目標達成率
・ NO$_2$に関する業績指標は、年々着実に改善傾向であり、現在の施策を継続することが適当である。
・ SPM については、1 年間で 12%も増加するなど顕著な改善傾向を示しているが、当該指標は、例えば、自排局、一般局の測定濃度がともに減少した場合には、施策の効果により大気環境が改善しても業績指標が伸びない現象も起こりうることから、今後、指標の見直しを行う。

(課題の特定)
・ 交通量の多い幹線道路同士が交差する交差点の近傍等で、長年環境基準を上回る測定局が存在する。

(今後の取組の方向性)
・ 大気質の状況が厳しい地域を中心に、自動車から排出される NO2 及び SPM を抑制するため、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを重点的に実施する。

■施策目標（51） 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する。

・ 業績指標は、年々着実に改善傾向にあるため、現在の施策を継続することが適当である。

(課題の特定)
・ 首都圏において、達成率が低い地域が多くみられる。

(今後の取組の方向性)
・ 夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の設置等を重点的に実施

【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 65 は平成 19 年度の目標値に向け、順調に推移している。

66 は実績値には現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。

67 の実績値の推移は平成 16 年度まで低調であったが、平成 17 年度は前年度比で倍増しており、目標値と開きはあるものの指標は順調に進捗しているものと考えられる。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（53）　失われた水辺を再生する。

業績指標：　65 **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（平成 14 年度）→目標値：約 2 割（平成 19 年度）

主要施策：　「自然再生、多自然型川づくり等」
「渚の創生事業」

平成 18 年度実績：　15%　A－２（A－２）

■施策目標（54）　失われた湿地・干潟を再生する。

業績指標：　66 **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（平成 14 年度）→目標値：約 3 割（平成 19 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 18 年度実績：　約 2 割　A－２（A－２）

■施策目標（55）　都市域における自然環境を再生する。

業績指標：　67 **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：0ha（平成 14 年度）→目標値：2,400ha（平成 19 年度）

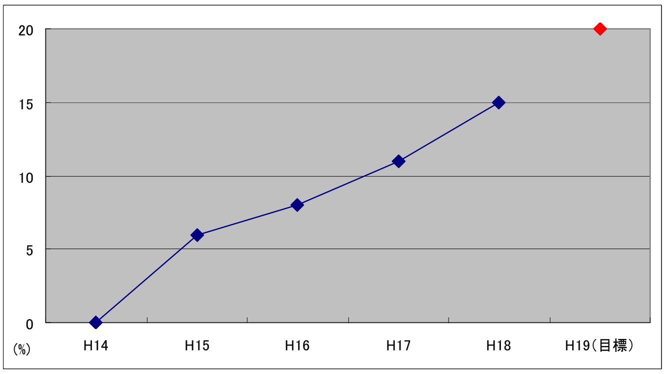
主要施策：　「自然再生緑地整備事業の推進」
「緑地保全事業の推進」
「緑地環境整備総合支援事業」
「港湾環境整備事業の推進」

平成 18 年度実績：　約 2,200ha 速報値　A－２（A－２）

【業績測定結果の概要】

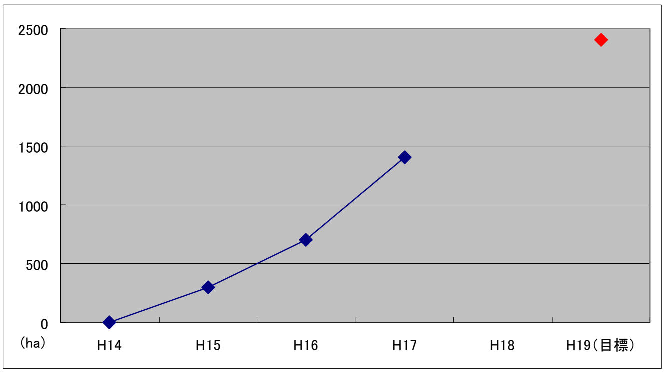
■施策目標（53）業績指標：65 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合

・ 平成 18 年度の実績値は約 15%であり、順調に推移しているものと考えられる。
・ 平成 14 年度から自然再生事業を創設し重点的に取り組んでいるところであり、目標年次（平成 19 年度）に向けて事業の進捗が図られている。
・ 海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。



■施策目標（55）業績指標：67 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等に基づく実績値は、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 90 港で実施した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（53）　失われた水辺を再生する。

・ 平成 18 年度の実績値は約 15%であり、業績指標の着実な進捗が見られることからＡ－２と評価した。
・ 今後とも以下の取り組みを継続する。
  平成 18 年 10 月に策定した「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及びアドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施する。
  川内川、天竜川等において災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する。
  効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。

■施策目標（55）　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】

業績指標 68 は平成 19 年度の目標値達成に向け、順調に推移している。

69 の指標値は順調に減少しているものの、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。

70 の指標値は低調な伸びであるものの、平成 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 年度以降指標値は大きく上昇する見込みである。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（56）　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：　68 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%（平成 14 年度）→目標値：17%（平成 19 年度）

主要施策：　「高度処理の普及促進」

平成 18 年度実績：　14%（平成 17 年度）　Ａ－１（Ａ－１）

業績指標：　69 港内青潮等発生期間の短縮

目　　標：　初期値：0%（平成 14 年度）→目標値：平成 14 年度比約 5%減（平成 19 年度）

主要施策：　「閉鎖性海域における水環境の改善」

平成 18 年度実績：　平成 14 年度比約 15%減（平成 17 年度）　Ｃ－２（Ｃ－２）

■施策目標（57）　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：　70 合流式下水道改善率

目　　標：　初期値：15%（平成 14 年度）→目標値：40%（平成 19 年度）

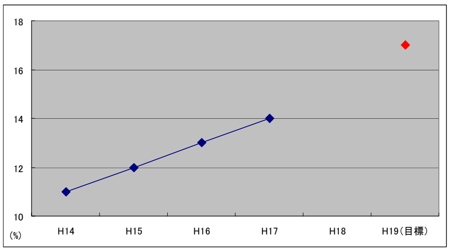
主要施策：　「合流式下水道の改善」

平成 18 年度実績：　18%（平成 17 年度）　Ａ―１（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

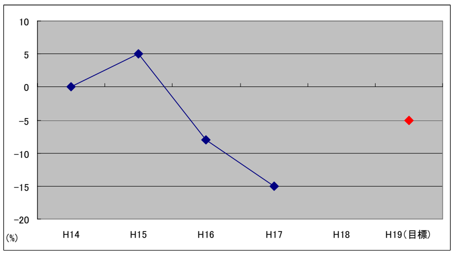
■施策目標（56）業績指標：68 環境基準達成のための高度処理人口普及率

- 高度処理人口普及率については、平成 17 年度の実績値は 14%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。
- しかし、依然として低い状態であり、特に三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。



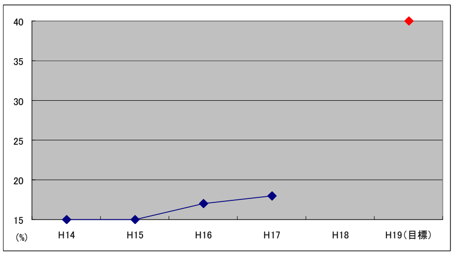
■施策目標（56）業績指標：69 港内青潮等発生期間の短縮

- 青潮等の発生期間については、平成 17 年度時点で平成 14 年度比 15%となっている。
- しかしながら、気象・海象等の影響を受けるため判断が困難な状況であり、目標年次までの中期的な実績値の推移により評価することとする。



■施策目標（57）業績指標：70 合流式下水道改善率

- 平成 17 年度の実績値は 18%であり、十分な進捗をみていない状況だが、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対象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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（56） 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 68 高度処理人口普及率は順調に上昇している。しかし、高度処理の普及率の水準は依然として低い状態である。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ないが、複数の自治体等が汚濁負荷削減量の取引を行うことができるよう、平成１７年６月に下水道法の改正を行っている。これらを活用して、より効率的かつ経済的に高度処理の普及促進を図る必要があり、19 年度は更なる取組を行っていく。
- 業績指標 69 引続き汚泥の浚渫、覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着実に行う。また、青潮等の原因とされる深掘跡の埋め戻し等を効率的に実施するため、浚渫土砂等の需給調整システム構築に関する調査を行う。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

- 業績指標 68 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、高度処理共同負担制度に関するガイドラインを平成 19 年 5 月に発出し、各地方公共団体に周知することにより、高度処理の普及を一層促進する。
- 業績指標 69 大阪湾において、浚渫土砂を活用した深掘跡の埋戻しの可能性について、技術的検討を実施する。

■施策目標（57） 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、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り、平成 16 年度末までに、合流式下水道の改善の必要がある 185 の自治体のうち 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目標を達成するためにも、これらの自治体の事業をより重点的に推進していく必要があり、19 年度から新たな取り組みを行っていく。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

- 平成 15 年度の下水道法施行令の改正により、平成 25 年度末（面積の大きな排水区は平成 35 年度末）までの 10 年間に所要の合流改善を実施することが義務付けられ、この目標を確実に達成させるため、平成 19 年度より 3 年間以内に「合流式下水道緊急改善計画（計画期間 5 年間以内)」を策定して事業実施する場合、従来の改善方式より経済的であることを条件に分流化のための管きょを新たに国庫補助対象とするなど、合流式下水道緊急改善事業制度を拡充して推進する。

【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 71 はＡｓ、Ｃｏ、建設発生木材、建設汚泥、建設混合廃棄物及び建設発生土の６つの指標があり、建設発生土を除く指標において、順調な推移を示している。建設発生土については、低調な推移となっていることから、「建設発生土等の有効利用に関する行動計画」の着実な実施及び建設発生土情報交換システムの充実や廃棄物混じり土の問題等の技術的課題の解決による有効利用の促進策を検討する。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（58）　建設工事のリサイクルを推進する。

業績指標： 71 **建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率**
（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、建設汚泥、建設混合廃棄物、建設発生土）

目　　標：

アスファルト・コンクリート塊	初期値：98%（平成 12 年度）	→目標値：98%以上[1]（平成 22 年度）
コンクリート塊	初期値：96%（平成 12 年度）	→目標値：96%以上[1]（平成 22 年度）
建設発生木材	初期値：38%(83%)（平成 12 年度）	→目標値：65%[1]（95%）[2]（平成 22 年度）
建設汚泥	初期値：41%（平成 12 年度）	→目標値：75%[2]（平成 22 年度）
建設混合廃棄物	初期値：484.4 万トン（平成 12 年度）	→目標値：平成 12 年度比 50%削減（平成 22 年度）
建設発生土	初期値：60%（平成 12 年度）	→目標値：90%（平成 22 年度）

[1] 再資源化率　[2] 再資源化・縮減率

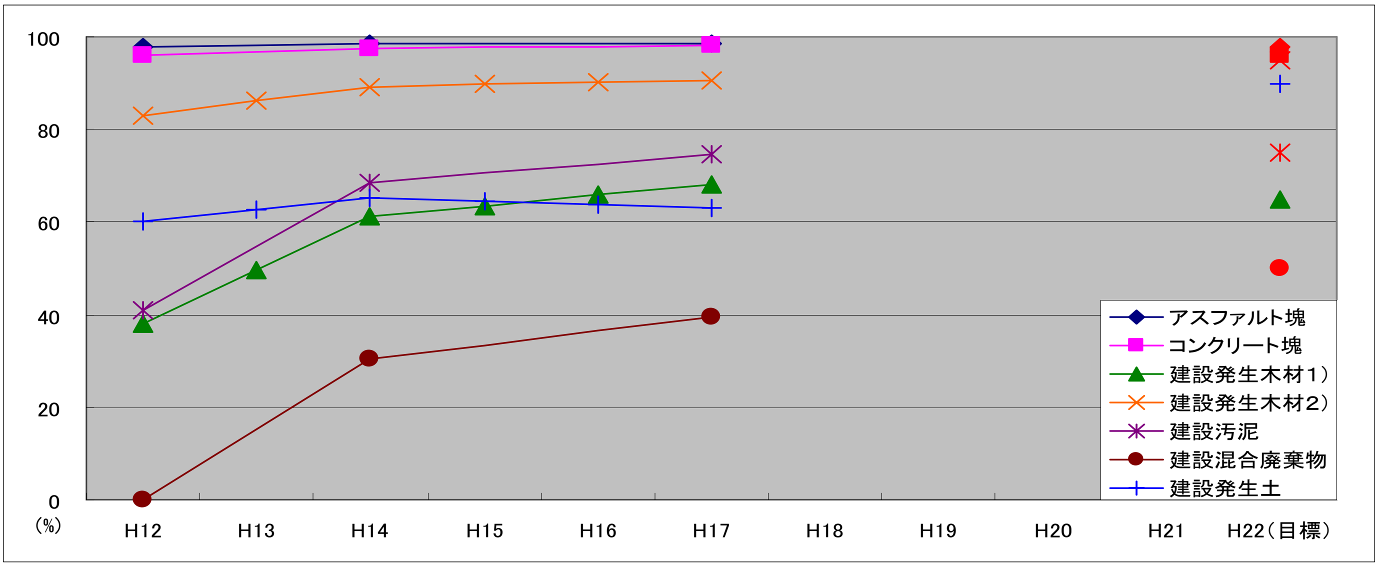
主要施策：　「各種建設副産物の排出抑制、再生利用等の推進」

平成 18 年度実績：

Ａｓ	98.6%（平成 17 年度）	Ａ－２（新）
Ｃｏ	98.1%（平成 17 年度）	Ａ－２（新）
建設発生木材	68.2%(90.7%)（平成 17 年度）	Ａ－２（新）
建設汚泥	74.5%（平成 17 年度）	Ａ－２（新）
建設混合廃棄物	平成 12 比 39.6%削減（平成 17 年度）	Ａ－２（新）
建設発生土	62.9%（平成 17 年度）	Ｂ－１（新）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（58）業績指標：71 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率轄工事における
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17年度までに平成22年度目標を達成している。また、建設発生木材については、再資源化率については平成22年度目標を達成し順調に推移しているが、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。
- 建設汚泥、建設混合廃棄物については、平成17年度までにそれぞれ74.5%、平成12年度比39.6%削減と順調に推移しているが、更なるリサイクル施策の推進が必要である。
- 建設発生土については目標に対して平成17年度の有効利用率は62.9%と低調であり、さらなる有効利用の促進が必要である。
- アスファルト・コンクリート塊については、概ね100%を達成しているが、今後も高い再資源化率を維持するために、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の確立が必要となる。
- 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いるが、平成17年３月に「コンクリート用再生骨材平成」のＪＩＳが制定され、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」、平成19年3月には「再生骨材Mを用いたコンクリート」のＪＩＳが制定されたことから、今後コンクリート骨材としての利用拡大が期待される。
- 建設発生木材については、再資源化（破砕）されたチップが、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等としてマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルされている。
- 建設汚泥については、建設汚泥処理土としての利用、または製品(市販品)としての利用があるが、ほとんどが建設汚泥処理土としての利用である。
- 建設混合廃棄物については、現場における分別の徹底による排出量の削減が重要であるが、その結果建設廃棄物が小口化、多品目化することから、効率的な運搬回収が必要となる。
- 建設発生土の有効利用低迷の要因としては、土質、工期の不一致、県境を越えた工事間利用が十分に行われているとは言えない状況が挙げられる。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（58）　建設工事のリサイクルを推進する。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

- 建設発生土の有効利用促進策も含め、新たな建設リサイクルの推進方策を検討するため、「建設リサイクル推進施策検討小委員会」において議論し、その結果を踏まえて建設リサイクル推進計画2002の見直しを平成19年度に行う。

【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（続き）】

業績指標 72 は 100%目標を維持しており、今後も引続き維持していく。

73 は、平成 19 年度目標値の達成に向けて順調であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。

74 は、平成 19 年度目標値を前倒しで達成しているが、循環型社会の形成に向け更なる取組を進めていく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（59）　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%（平成 14 年度）→目標値：100%（平成 18 年度以降毎年度）→指標を廃止

主要施策：　「廃棄物海面処分場の整備」
　　　　　　「循環型社会の形成推進のための港湾法等の改正」
　　　　　　「廃棄物海面処分場の延命化」

平成 18 年度実績：　100 ％　Ａ－３（Ａ－２）

■施策目標（60）　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（平成 14 年度）→目標値：平成 14 年度比約 1 割減（平成 19 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 18 年度実績：　平成 14 年度比約 9%減　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（61）　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%（平成 14 年度）→目標値：68%（平成 19 年度）

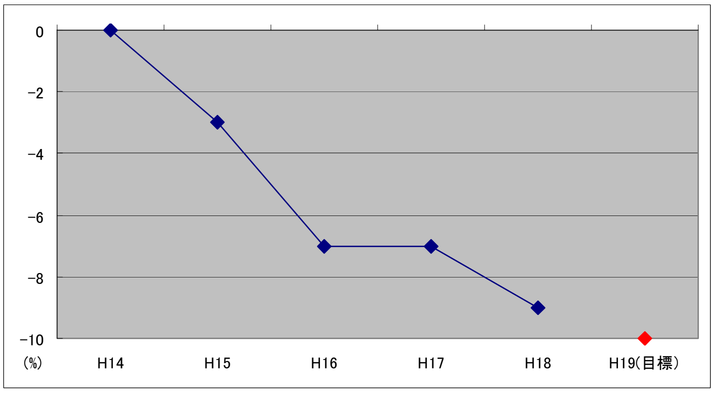
主要施策：　「下水汚泥の再資源化と広域処理の推進」

平成 18 年度実績：　70%（平成 17 年度）　Ａ－１　（Ａ－１）

【業績測定結果の概要】

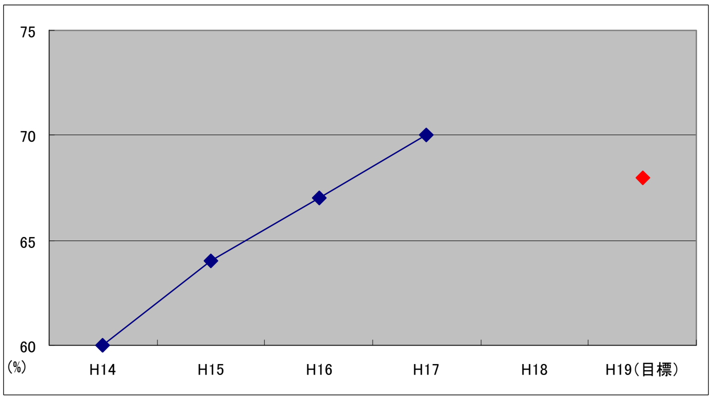
■施策目標（60）業績指標：73 循環資源国内輸送コスト低減率

・　平成18年度の実績値は平成14年度比8.8%減であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後も期待される。



■施策目標（61）業績指標：74 下水汚泥のリサイクル率

・　下水汚泥のリサイクル率の平成１７年度実績値は７０％であり、最終目標を達成したが、引き続き下水汚泥のリサイクルを推進する。
・　産業廃棄物の最終処分場の残余年数は依然として非常に厳しい状況にあり、今後更なる汚泥の減量化、再生利用に加え、地球温暖化対策の推進も踏まえたエネルギー利用の推進が不可欠。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（60）　循環資源の輸送コストを低減する。

・　業績指標は、目標コスト低減率約１割(平成19年度)に対し、平成18年度時点で8.8%低減されており、目標達成に向けて順調に推移していることから、A－２と評価した。引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。

（平成19年度以降における新規の取組）
・　引き続き静脈物流拠点形成の支援制度を拡充していく。
・　国際的な循環資源物流を支援するシステムの検討を行う。

■施策目標（61）　下水汚泥のリサイクルを推進する。

・　下水汚泥のリサイクル率は順調に推移しており、平成19年度から新たな取組を行っていく。
・　下水汚泥のエネルギー資源としての利用は低い水準に止まっており、より効率的に下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図っていく必要がある。

（平成19年度以降における新規の取組）
・　下水道バイオマスの利活用を推進するため、平成19年度から、「バイオマス利活用計画」において、地域全体で下水汚泥と他のバイオマスを一体的に処理・有効利用することが効率的であると位置付けられた場合に、下水汚泥と他のバイオマスを混合・調整するために必要な下水道施設を国庫補助対象とするよう新世代下水道支援事業制度を拡充し、同制度等を活用することによる地球温暖化対策を推進する。

【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】

業績指標 75 は横ばい傾向にあるものの、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にあり、目標達成に向けて指標は順調に推移していると分析される。

76 は、平成 18 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。

77 は、目標値の達成に向け厳しい状況であるが、東京国際空港（羽田）の再拡張事業推進等により、路線開設等におけるボトルネックの解消を図り実績値の向上を目指す。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（62）　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%（平成 14 年度）→目標値：15%（平成 19 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 18 年度実績：　14%　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（63）　整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する。

業績指標：　76 **５大都市からの鉄道利用所要時間が３時間以内である鉄道路線延長**

目　　標：　初期値：14,800km（平成 12 年度）→目標値：15,200km（平成 20 年度）

主要施策：　「新幹線鉄道の整備」

「幹線鉄道の高速化の推進」

平成 18 年度実績：　15,200 km　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（64）　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（平成 14 年度）→目標値：1,500 億座席キロ（平成 19 年度）

主要施策：　「大都市圏拠点空港の整備」

「ターミナル諸施設の利便性向上」

「航空機の就航率改善」

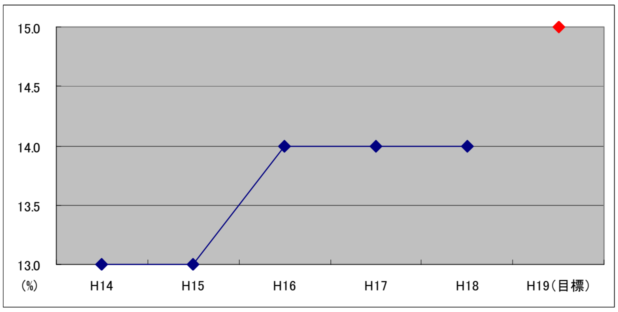
「次期管制システムの整備」

平成 18 年度実績：　1,322 億座席キロ　暦年速報値　Ｂ－１（Ｂ－１）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（62）業績指標：75 規格の高い道路を使う割合

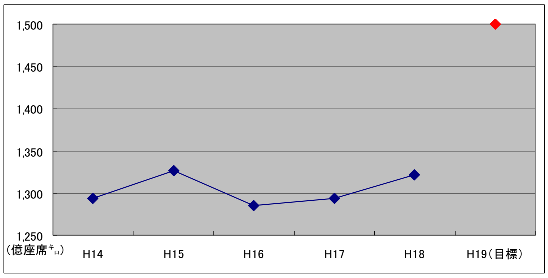
- 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要。
- 規格の高い道路を使う割合の速報値は 14%であり前年度からほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にある。
- 新規路線の供用により、路線全体の利用促進につながる事例もある。

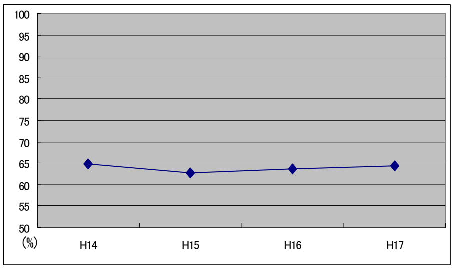


- 高速道路の時間帯割引の導入により、全ての割引時間帯で走行台数が増加し、高速道路に並行する一般道の交通量分担率に減少が見られた。

■施策目標（64）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 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 18 年の速報値は 1,322 億座席キロであり、平成 17 年度の実績値と比較すると 2.2%の増となっている。
- 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、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。





参考：国内旅客の座席利用率

- また、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、1 機あたりの座席数も減少していることから、現状では大幅な増加は見込めないものと考えられる。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（62）　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 17 年度の 14%が平成 18 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傾向にあり、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。
- 道路特定財源の見直しに関する具体策（平成 18 年 12 月 8 日　閣議決定）に基づき、平成 20 年度以降、高速道路料金の引き下げによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとしており、これに向けた料金引き下げに伴う効果等を把握するための社会実験を実施。
- ＥＴＣを活用した追加インターチェンジの社会実験と、本格導入に向けた取り組みを引き続き実施。

■施策目標（64）　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 2010 年 10 月末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、空港の就航率向上、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効率化・円滑化に係る取組を推進するとともに、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。
- 本業績指標については、現行指標（億座席キロ）の改定を検討していく。現在検討している指標は、国内線で実際に運航した便数、旅客数、輸送された貨物量、欠航した便数／計画便数、延べ飛行経路長の短縮割合等である。

【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。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（65）　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（平成 14 年度）→目標値：平成 14 年度比 5%減（平成 19 年度）

主要施策：　「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化」

平成１８年度実績:　平成 14 年度比４.５%減　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（66）　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（順に、国際航空旅客、国際航空貨物）**

目　　標：　初期値：国際航空旅客 3,435 億座席キロ（平成 14 年度）貨物 215 億トンキロ（平成 14 年度）

→目標値：国際航空旅客 4,800 億座席キロ（平成 19 年度）貨物 300 億トンキロ（平成 19 年度）

主要施策：　「国際拠点空港等の整備の推進」

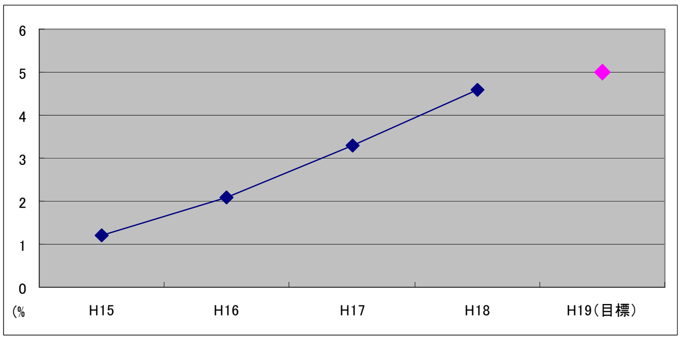
平成１８年度実績：　国際航空旅客 3,568 億座席キロ　暦年速報値　Ｂ－１（Ｂ－１）

貨物 244 億トンキロ　暦年速報値　Ｂ－１（Ｂ－１）

【業績測定結果の概要】

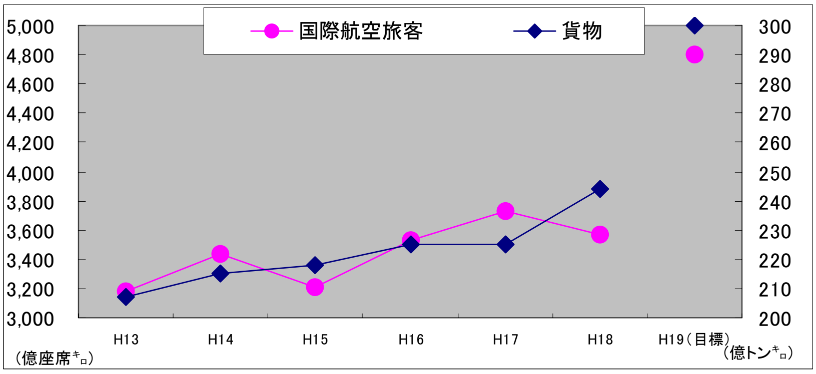
■施策目標（65）業績指標：78 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

- 平成 15 年度のコスト低減率は平成 14 年度比 1.2%減、平成 16 年度は平成 14 年度比 3.3%減、平成 18 年度は平成 14 年度比 4.5%減となっており、年々コスト削減が図られている。
- 平成 18 年度においては、既に供用されている施設の貨物利用がさらに進み、陸上輸送や海上輸送のコストが低減した。



■施策目標（66）業績指標：79 国際航空サービス提供レベル（順に、国際航空旅客、国際航空貨物）

- 国際航空サービス提供レベルの平成 18 年度の速報値は、旅客が 3,726 億座席キロで、17 年度の実績値と比較すると 4.2%の減少となっており、貨物は 244 億トンキロで、17 年度の実績と比較すると 4.2%の減少となっている。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、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。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■ 施策目標（65）国際海上貨物の輸送コストを低減する。

- 業績指標は、毎年着実な進捗が見られることからＡ－２と評価した。
- 今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト対策を推進する。

■施策目標（66）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 4.2%の減と目標達成が厳しい状況が続いている。貨物については、アジアなどで需要が伸びており、前年度と比較して 8.4%の増となっているが、目標に向けた実績としては低調な推移に留まっている。
- 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るとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進する。
- 当該指標については、現行指標（億座席キロ）の改定を検討しており、現在検討している指標は、国際線で実際に運行した便数、旅客数、貨物量（全世界、東アジア等）などである。

【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（続き）】

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 80 は、指標は横ばいであるが、運輸多目的衛星（ＭＴＳＡＴ）の効果について隣接管制機関の対応及びユーザー側の対応を待つ必要がある。業績指標 81 は、目標達成に向け低調な推移となっている。業績指標 82 は、目標達成に及ばなかった。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（67）　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%（平成 14 年）→目標値：100%（平成 19 年）

主要施策：　「航空保安施設の整備」

平成１８年実績：　50%　Ｃ－２（Ｃ－２）

■施策目標（68）　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の短縮**

目　　標：　初期値：180 分（東京湾）（平成 14 年度）

→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）

平成１８年度実績：　169 分（東京湾）　Ｂ－２（Ｂ－２）

業績指標：　82 **船舶航行のボトルネックの解消率**

目　　標：　初期値：75%（平成 12 年度）→目標値：90%（平成 18 年度）→指標の目標値を更新

平成１８年度実績：　84%　Ｂ－１（Ａ－２）

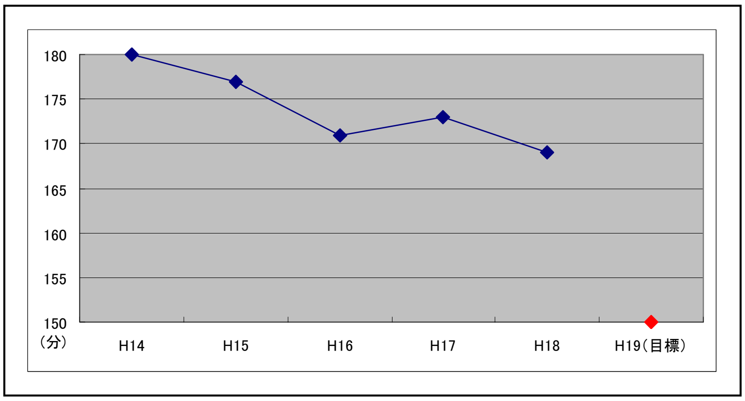
主要施策：　「次世代型航行支援システム等航路標識の整備」「海上交通センター等の拡充」

「主要国際幹線航路の整備及び保全」

【業績測定結果の概要】

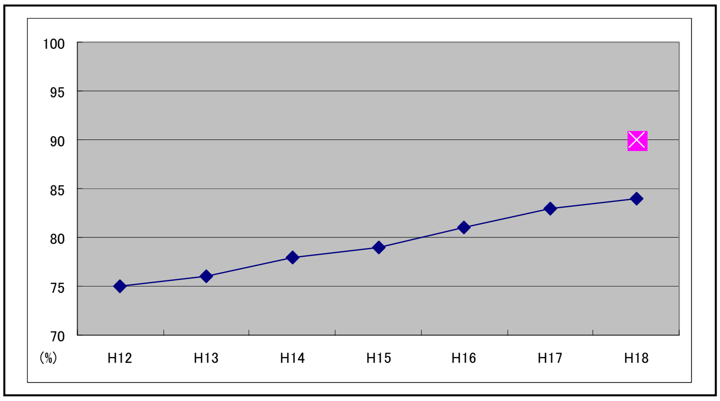
■施策目標（68）業績指標：81 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間短縮

- 平成 18 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 17 年度に比べて４分減少し、平成 14 年度に比べても 11 分の短縮となり減少傾向にあるものの、目標達成に向けては低調な推移となっている。



■施策目標（68）業績指標：82 船舶航行のボトルネックの解消率

- 平成 18 年度は、３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 84％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 95％となっている。)



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（68） ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する。

- 航行時間の実績値の推移を見ると目標達成に向けて厳しい状況にあるが、平成 18 年度の実績値は昨年度に比べて減少するとともに、過去４年間において最も低い値となり、これまでの実績値全体をみても減少傾向を示しており、現在までに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、Ｂ－２と評価した。
- 船舶航行のボトルネック解消率の指標の達成状況としては、財政的な制約により航路整備に係る事業費が限定的な状況となったことから、完全に目標達成には至っていないが、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ための重要な施策である。今後も、引き続き最屈曲箇所や航路出入り口付近を重点的に整備して安全性の確保に努めるなど、事業の効率化・スピードアップを図りながら東京湾口航路の平成１９年度の１００％完了を目指すなどして、主要国際幹線航路の整備を進めることから、Ｂ－１と評価した。

【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%（平成 13 年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の 84%（平成 13 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 19 年度には、首都圏中央連絡自動車道 7.7ｋｍ、首都高速中央環状新宿線 6.7ｋｍの新規供用を予定している。業績指標 87 は、順調である。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（69）　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 分台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（平成 12 年度）→目標値：２ 空港（平成 18 年度）→指標の目標値を更新

主要施策：　「空港アクセス鉄道の整備」

平成１８年度実績：　２ 空港　　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（70）　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 ％（平成 14 年度）→目標値：68 ％（平成 19 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１８年度実績：　67 ％　　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（71）　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（平成 15 年度）→目標値：2,500 ha（平成 19 年度）

主要施策：　「良好な市街地環境の整備」

平成１８年度実績：　2,280ha　　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（72）　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 三大都市圏環状道路整備率**

目　　標：　初期値：35 ％（平成 14 年度）→目標値：60 ％（平成 19 年度）

主要施策：　「三大都市圏環状道路の整備」

平成１８年度実績：　50%　Ｂ－２（Ａ－２）

■施策目標（73）　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（建築物更新関係）**

目　　標：　初期値：31.8 ％（平成 15 年度）→目標値：36 ％（平成 20 年度）

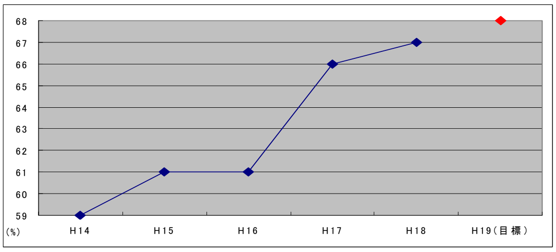
主要施策：　「市街地再開発の推進」

平成１８年度実績：　34.4%　Ａ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

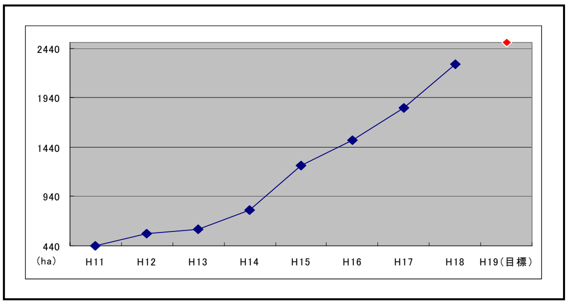
■施策目標（70）業績指標：84 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

- アクセス率については、平成 14 年度末の 59%が平成 18 年度末に 67%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。
- 平成 18 年度においては、四日市港へのアクセス道路である上海老茂福線の供用により 10 分以内の道路アクセスを確保した。



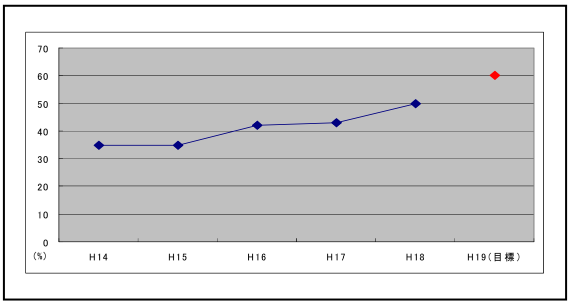
■施策目標（71）業績指標：85 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

- 平成 18 年度の実績値は 2,280ｈａ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、民間による投資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。



■施策目標（72）業績指標：86 三大都市圏環状道路整備率

- 平成 18 年度は、首都圏中央連絡自動車道（つくば牛久 IC～阿見東 IC）等、計 41km の供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は 50%である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（70） 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 18 年度末に 67%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%（平成 13 年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の 84%（平成 13 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て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。

■施策目標（71） 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。

■施策目標（72） 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する。

- 業績指標は、平成 14 年度の 35%が平成 18 年度末に 50%まで向上しており、平成 19 年 6 月には、首都圏中央連絡自動車道（八王子 JCT～あきる野 IC）9.6km が供用するなど、整備率は着実に向上したものの、一部の区間で用地取得の難航等により事業の進捗に遅れが生じていることから B-2 とした。
- 平成 19 年度は、首都圏中央連絡自動車道（鶴ヶ島 JCT～川島 IC）7.7km、首都高速中央環状新宿線（熊野町 JCT～西新宿 JCT）6.7km 等の新規供用を予定。
- 今後は、用地取得の迅速化を図り、事業の早期供用に努める。

【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、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おり、目標を達成した。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】

■施策目標（74）　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%（平成 12 年度）→目標値：80%（平成 18 年度）→指標を廃止

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１８年度実績： 80 ％　A-3（Ａ－２）

■施策目標（75）　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％（平成 14 年度）→目標値：平成 14 年度比 4%減（平成 19 年度）

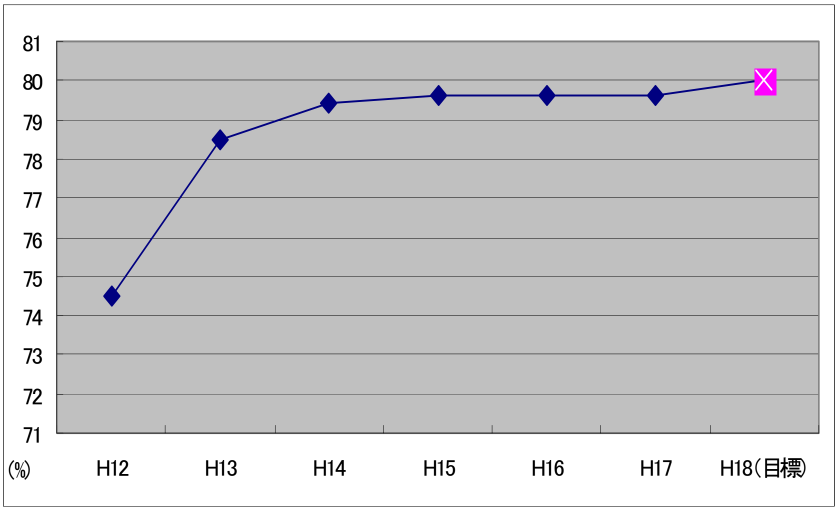
主要施策： 「複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備」

平成１８年度実績：平成 14 年度比 2.7%減　　A-2（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

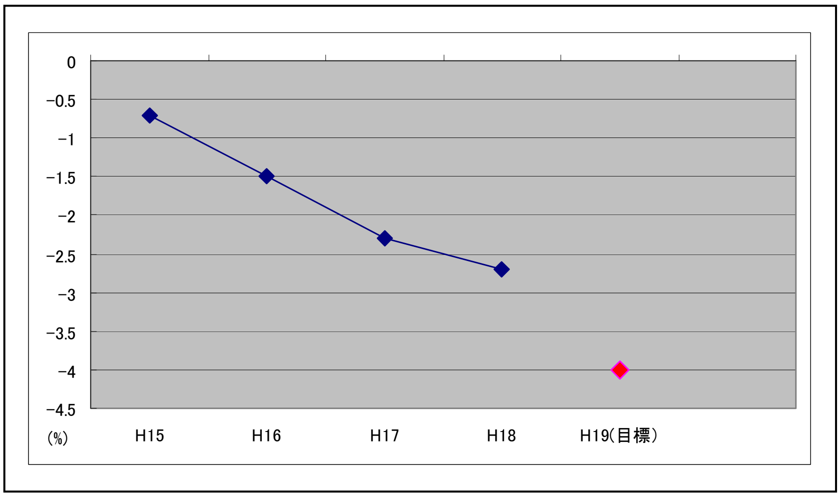
■施策目標（74）業績指標：88 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率

- 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 18 年度の実績値は目標値の 80%であり、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 18 年度には、宮浦港等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 13 年～17 年にかけて約 43%(5.0 百万トン)増加している。
- 目標値の 80%を達成したため、指標を廃止する。



■施策目標（75）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、平成 18 年度は 2.7%減となっており、年々コスト削減が図られている。
- 平成 18 年度においては、3 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】

■施策目標（74） 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。

■施策目標（75） 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ものの目標達成には及ばなかった。業績指標 91 は、新線の開通や相互直通運転化などにより今後の効果が見込まれるが目標達成には至らなかった。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（76）　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（順に、東京圏、大阪圏、名古屋圏；括弧内は複々線化区間延長）**

目　　標：　初期値：東京圏 2,273 km（内、複々線区間 198 km）大阪圏 1,513 km（内、複々線区間 135）名古屋圏 940 km（内、複々線区間 2 km）（平成 12 年度）

→目標値：東京圏 2,387 km（内、複々線区間 221 km）大阪圏 1,565 km（内、複々線区間 135 km）名古屋圏 973 km（内、複々線区間 2 km）（平成 18 年度）→指標を更新

平成１８年度実績：　東京圏　2,353 km(内、複々線区間 211 km)　B-2（A－２）

大阪圏　1,552 km(内、複々線区間 135 km)　B-2（A－２）

名古屋圏　925 km(内、複々線区間 2 km)　B-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%（平成 12 年度）→目標値：165%（平成 18 年度）→指標の目標値を更新

主要施策：　「都市鉄道の整備」

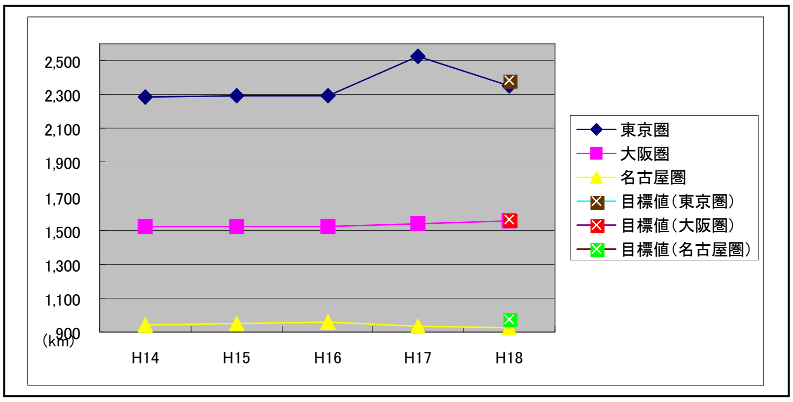
平成１８年度実績：　170%　Ｂ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（76）業績指標：90 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

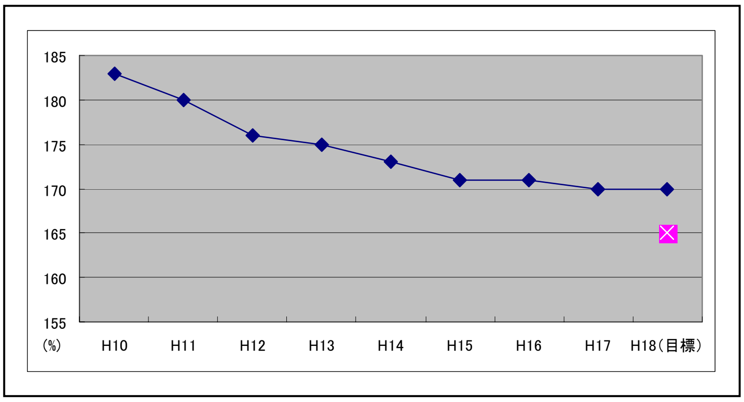
（順に、東京圏、大阪圏、名古屋圏；括弧内は複々線化区間延長）

・ 整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この５年間の三大都市圏合計の整備延長は１４４ｋｍである。



■施策目標（76）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、引き続き、混雑緩和の必要がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（76）　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％以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を１８０％以内とすることを目標とする。
・ 加えて、相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。
・ 目標年次が到来した都市鉄道の整備路線延長については、一部の新線の開業時期の変更、既存路線の一部廃止等により、目標値を達成できなかったが、三大都市圏とも整備は毎年着実に進んでおり、また、今後も引き続き整備を推進していくことから、Ｂ－２と評価した。
・ 同じく目標年次が到来した都市鉄道（東京圏）の混雑率についても、目標値を達成できなかったが、長期的に見れば混雑率は低下傾向にある上、毎年整備は着実に進んでおり、また、今後も引き続き整備を推進していくことから、Ｂ－２と評価した。

【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（続き）】
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 、 95 は、目標に向け順調に伸びている。業績指標 94 は、目標値には達していないが、指標は順調に推移している。

【政策の概要と業績指標・目標値】
■施策目標（77）　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
①バスロケーションシステムが導入された系統数
②コミュニティバスの運行に取り組む事業者数
③バスカードを導入したバス車両の割合
目　　標：①初期値：3,534 系統（平成 13 年度）→目標値：4,000 系統（平成 18 年度）
→指標の目標値を更新
②初期値：　131 業者（平成 13 年度）→目標値：　330 業者（平成 18 年度）→指標を廃止
③初期値：　63.4 ％（平成 13 年度）→目標値：　75 ％（平成 18 年度）→指標を廃止
主要施策：　「バス利用促進等総合対策事業」「標準的なデータフォーマットを活用したバス総合情報システムの高度化」「乗継利便向上のための広域的な共通ＩＣカードの普及促進」
平成１８年度実績：　①4,901 系統（平成１７年度）A-2（Ａ－２）、②473 業者（平成 18 年度）A-3（Ａ－２）、
③67.1％（平成 17 年度）B-3（Ｂ－２）

■施策目標（78）　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（平成 14 年度）→38.1 億人時間／年を約 1 割削減（平成 19 年度）
主要施策：「渋滞対策の推進」
平成１８年度実績：　約 33.1 億人時間／年　Ａ－２（Ａ－２）

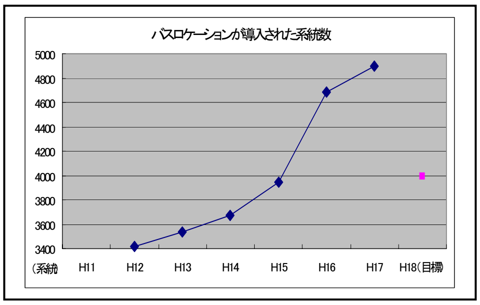
業績指標： 94 ETC 利用率
目　　標：　初期値：5 ％（平成 14 年度）→目標値：75％（平成 19 年春）→指標の目標値を更新
主要施策：「ＥＴＣの利用促進・活用推進」
平成１８年度実績：　７２％（平成 19 年春）　Ｂ－１（Ａ－１）

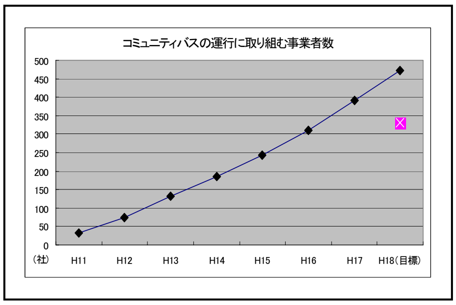
業績指標： 95 路上工事時間の縮減率
目　　標：　初期値：201 時間／km・年（平成 14 年度）→目標値：201 時間／km・年を約２割削減（平成１９年度）
主要政策：　「路上工事時間の縮減」
平成１８年度実績：　123 時間／km・年　Ａ－２（Ａ－２）

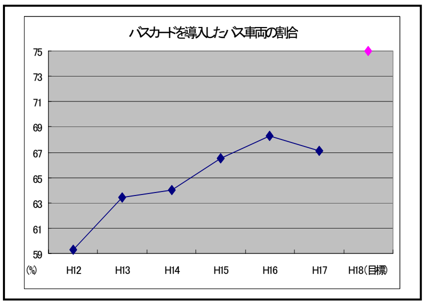
【業績測定結果の概要】

■施策目標（77）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を導入した乗合バスの系統数の実績値は、平成 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 17 年度に 4,901 系統に達し、目標値 4,000 系統を達成した。コミュニティバスの運行に取り組む乗合バス事業者数は、平成 18 年度に 473 事業者と順調に実績を伸ばし、目標値を達成した。バスカードを導入したバス車両の割合は、平成 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 17 年度は 67.1%となっており、一時的に減少しているものの、今後更なる普及が見込まれる。

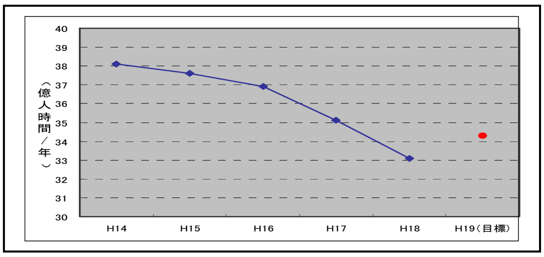






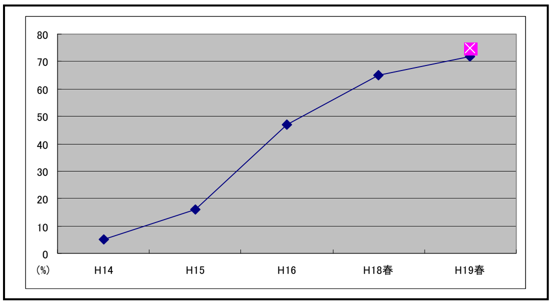
■施策目標（78）業績指標：93 道路渋滞による損失時間

・ 平成 14 年度実績値 38.1 億人時間／年に対し、平成 18 年度の道路渋滞による損失時間の実績値は約 33.1 億人時間／年(暫定値)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 18 年度は渋滞削減効果の大きい事業が供用を開始したことや、料金割引施策により高速道路への転換が図られたことによる効果が発現。



■ 施策目標（78）業績指標：94 ETC 利用率

・ 想定よりも ETC の利用率が急激に増加したため、２年前倒しして目標値を設定し、施策を実施している。
・ 平成 14 年度実績値 5%に対して平成 19 年春の実績値は 72%（日別データ：平成 19 年 5 月 30 日）となり、目標値には達していないが、指標は順調に推移している。
・ 首都高速道路本線料金所の渋滞は、ほぼ解消した。
・ 東名高速東京料金所（上り）では、年末年始やゴールデンウィーク時期の繁忙期において渋滞がほぼ解消した。
・ 目標を約 8 割(平成 20 年春)としてフォローアップを継続する。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（77） バスの利便性を向上させる。

・ 目標値を達成しているバスロケーションシステムの導入系統数は目標値を更新することとし、Ａ－２と評価した。コミュニティバスの運行に取り組む事業者数については、目標年度が到来し、新政策評価体系との整理から、指標を廃止することとし、Ａ－３と評価した。バスカードを導入したバス車両の割合については、一時的に減少しトレンドを若干下回っているが、新たな指標を検討するため、Ｂ－３と評価した。
・ バスの利便性向上への取り組みは積極的に推進しているところであるが、バスの利用者数は、昭和 43 年度をピークに減少傾向にある。近年利用者数は下げ止まりの状況ではあるが、バス停の環境、バス待ちのイライラ、情報提供のあり方など、利用者が感じているバス交通への不満は解消すべき課題として残っている。

■ 施策目標（78） 都市内の交通渋滞を緩和する。

（業績指標：93）
・ 業績指標は、平成18年度には約33.1億人時間／年(暫定値)と順調に推移していることからA-2と判断した。
・ 引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業やTDM施策等を実施。また、有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用を図る。その際、地域ニーズを考慮しつつ、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図る。

（業績指標：94）
・ 業績指標は、平成 18 年春の 65%から平成１９年春に 72%と着実に増加しており順調に推移している。また、さらにＥＴＣの効果を発現させるため、以下の施策等を実施することから B-1 と判断した。
・ ETC 利用者を対象とした全国的な料金社会実験の実施
・ ETC 車載器リース制度等の車載器購入支援の実施
・ ワンストップサービスの実施
・ 高速道路６会社による統一的な広報の実施

【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、目標値を達成していないが、これは類似系統の再編、利用者の減少等による路線の廃止等によるものであり、実質的には地域の生活交通は確保されている。業績指標 97 は、数値は横ばいであり、目標を達成している。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】

■施策目標（79）　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 ％（平成 14 年度）→目標値：100 ％（平成 20 年度）

主要施策： 「生活交通路線維持対策の実施」

平成１８年度実績：　９６％　Ｂ－２（Ｂ－２）

■施策目標（80）　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：71 ％（平成 17 年度）→目標値：71 ％（平成 22 年度）

主要施策： 「離島航路維持対策の実施」

平成１８年度実績：　７１％　Ａ―２（Ａ－２）

■施策目標（81）　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航空輸送が維持されている離島の割合

目　　標： 初期値：96％（平成 17 年度）→目標値：96 ％（平成 22 年度）

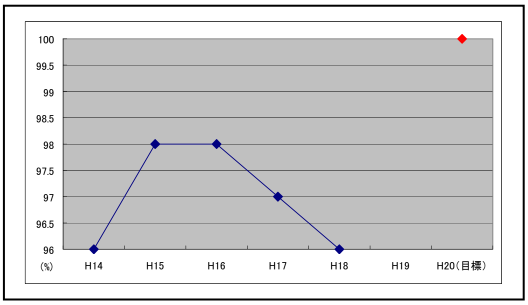
主要施策： 「離島航空路線維持対策の実施」

平成１８年度実績：　８９ ％　Ｂ-２（Ｂ－２）

【業績測定結果の概要】

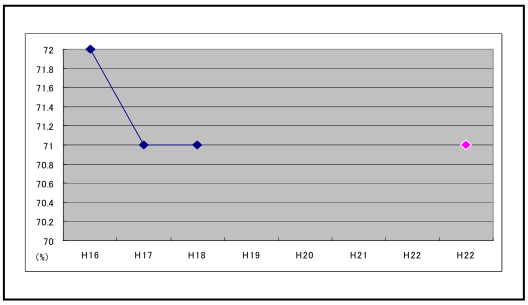
■施策目標（79）業績指標：96 地方バス路線の維持率

・ 平成 13 年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援してきており、平成 18 年度の実績値は 96％である。これは、国が承認した平成 17 年 9 月末の路線数 2,080 路線のうち、平成 19 年 3 月末までに 86 路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似系統の再編（53 路線）、利用者の減少（31 路線）等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で順調に推移している。



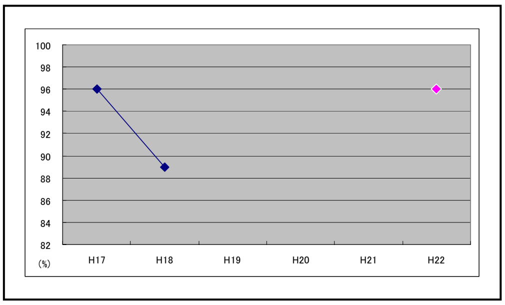
■施策目標（80）業績指標：97 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

・ 平成１８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298島（２島減、71％）であり、目標値は維持されている。なお、２島の減は小・中学校の休校により需要が減ったので一般旅客定期航路がなくなったことによるものである。



■施策目標（81）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航空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４割を下回る水準まで下落したことに伴い、路線収支が悪化したこと等により、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。
・ 離島路線を運航する航空会社９社中５社は経常赤字を計上（平成 17 年度）し、苦しい経営状況。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（79）　地方バス路線を維持する。

・ 実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから「Ｂ－２」と評価した。国土交通省としては、地域の生活交通に支障が生じないよう、地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。

■施策目標（80）　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１９年度以降も支援が必要である。このため、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など、離島航路の維持及び改善を図る。

■施策目標（81）　離島航空路を維持する。

・ 平成 18 年度の業績指標は 89％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。

【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 18 年度までの目標をほぼ達成した。平成 22 年度には 1000 万人を目指すこととしている。業績指標 100 は目標を達成できなかった。 101 は順調である。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標(82)　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（平成 12 年）→目標値：743 万人（平成 18 年）→指標の目標値を更新

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１８年実績：　733 万人　Ａ－１（Ａ－２）

■施策目標(83)　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（平成 12 年度）→目標値：2 回（平成 18 年度）→指標を廃止

主要施策：　「連続休暇取得による旅行需要送出のための環境整備」「国民の長期家族旅行の推進を図るためのモニターツアー実施等休暇取得推進に向けたキャンペーン」

平成１８年度実績：　1.73 回速報値　　Ｂ－３　（Ａ－２）

■施策目標(84)　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（全国民の○人に 1 人が利用）**

目　　標：　初期値：全国民の 5 人に 1 人が利用　（平成 14 年度）

→　目標値：全国民の 4 人に 1 人が利用（平成 19 年度）

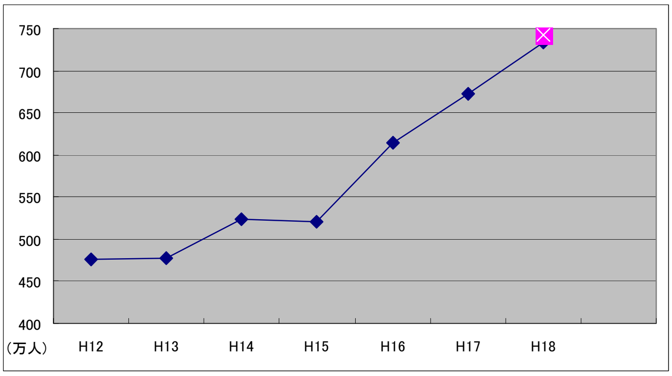
主要施策：　「国営公園の整備」「国営公園の管理」

平成 18 年度実績：　全国民の 4.3 人に一人が利用(速報値)　　Ａ－２　（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

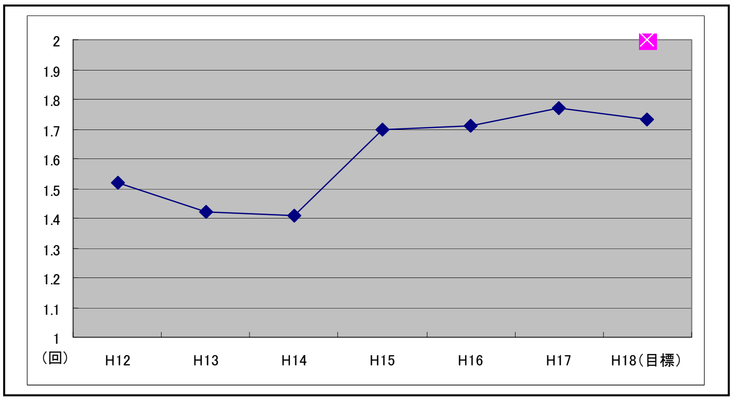
■施策目標（82）業績指標：99 訪日外国人旅行者数

・ 訪日外国人旅行者数は、平成 18 年に過去最高となる 733 万人が日本を訪れ、順調に推移している。
・ 平成 18 年度は、重点１２市場（韓国、台湾、米国、中国、香港、英国、ドイツ、フランス、カナダ、オーストラリア、シンガポール、タイ）を対象に、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。



■施策目標（83）業績指標：100 国民一人あたりの平均宿泊旅行回数

・ 平成１５年度から、世界標準的な統計手法であるＴＳＡ（Tourism Satellite Account）にのっとった、承認統計である「旅行・観光消費動向調査」の一環として国民一人当たりの国内宿泊旅行回数を調査している。
・ 「旅行・観光消費動向調査」によると、平成 17 年度における国民一人当たりの国内宿泊旅行回数は、景気の回復基調に加え、愛知万博の開催を機に国民の国内旅行の機運が高まったこと等を背景に、1.77 回と推計され、対前年度比で 3.5%増であったが、平成 18 年度においては平年並みの 1.73 回に反転し、対前年度比で 2.3%減となっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（82） 外国人旅行者の訪日を促進する。

・ 平成 18 年の指標は 733 万人、対前年比で 9.0%増となっており、目標値を達成したに等しいものと認識。一方、平成 19 年 6 月 29 日に「観光立国推進基本計画」が閣議決定され、今後は同計画に基づき施策を講ずることとされている。よってＡ－１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。

■ 施策目標（83） 国民の観光を促進する。

・ 平成 18 年度の指標は対前年度比で 2.3%減となったが、実績値の減少要因としては、平成 17 年度における当該指標を押し上げる主要因として考えられる愛知万博の閉幕によるものと考えられる。しかし、近年の傾向としては順調に推移しており、実施施策はある程度有効であると考えられるため、今後も以下の取組を継続していくこととする。一方、平成 19 年 6 月 29 日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」において、観光立国の実現の歩みを概括的かつ分かりやすく示すための指標で国民の国内観光に係るものとして「国内観光旅行による国民一人当たりの年間宿泊数」が定められたことから、業績指標について、これへ移行することとする。よってＢ－３と評価した。

【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（続き）】

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 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】

■施策目標(85)　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／年間（平成 12 年度）→目標値：621 万人／年間（平成 18 年度）

→指標の目標値を更新

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 18 年度実績：　442 万人／年間（平成 15 年度）Ｂ－１（Ｂ－２）　※３年に１度の調査

■施策目標(86)　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で連絡されている割合**

目　　標：　初期値：72 ％（平成 14 年度）→目標値：77 ％（平成 19 年度）

平成１８年度実績：　75 ％　Ａ－２（Ａ－２）

業績指標：　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**

目　　標：　初期値：63 ％（平成 14 年度）→目標値：68 ％（平成 19 年度）

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」

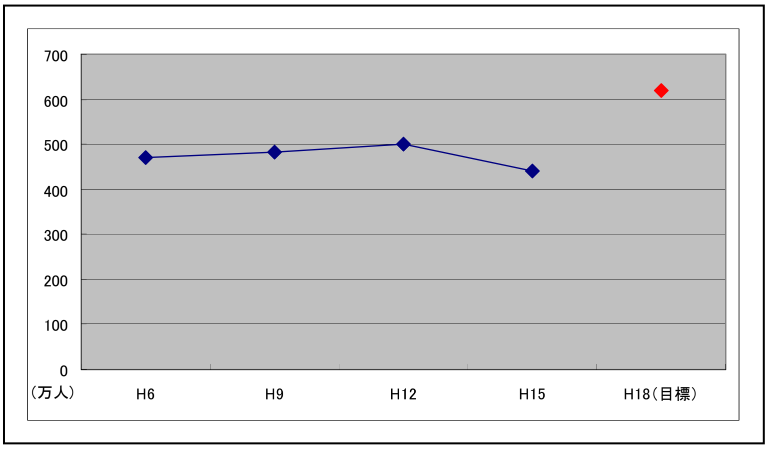
平成１８年度実績：　66 ％　Ａ－２（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（85）業績指標：102 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

・ ダムの年間利用者の現地調査を、平成15年度に実施した。

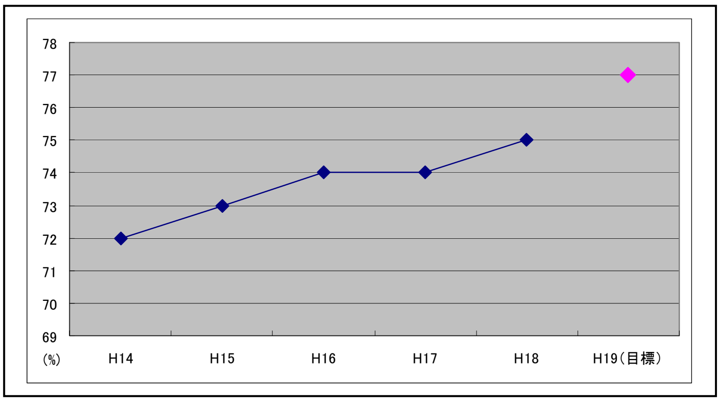
・ 平成 13 年度に着手したダムでは、22 ダムすべてにおいて水源地域ビジョンを策定し、そのうち 20 ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンを推進している。利用者数の増加にはまだ至っていないが、これは水源地域ビジョンにおけるハード整備が完了していないことや、ソフト施策は長期間の継続的な取り組みが必要であること等が要因として考えられる。



■施策目標（86）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 18 年度実績値が 75%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 18 年度は、2 次生活圏の中心都市 14 市に関連する地域間交流ルートである 7 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】

■施策目標(85)　ダム周辺施設等の利用を促進する。

・ 業績指標は、平成15年度の実績値が前回調査時よりも低くなっている。ソフト施策は、長期間の継続的な取り組みが必要であり、今後、水源地域の魅力をさらに高めることを目的に新たな施策の検討を行っていくことから B-1 とした。

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

■施策目標（86）　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 、 108 も、順調である。業績指標 109 、 110 については、それぞれ５年に一度の調査結果を基に推計しているため、平成１８年の実績は把握できていないので判断できないが、各種事業の進捗は図られているところである。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（87）　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（平成 14 年度）→目標値：26 兆円（平成 18 年度）→指標の目標値を更新

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１８年度実績：　32 兆円 速報値　Ａ－２（Ａ－２）

■施策目標（88）　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：204 千件（平成 17 年度）→目標値：230 千件（平成 22 年度）

平成１８年度実績：　229 千件　Ａ－２（Ａ－１）

業績指標：　107 **既存住宅の流通シェア**

目　　標：　初期値：13%（平成 15 年）→目標値：19%（平成 22 年）

主要施策：　既存住宅の住宅性能表示制度の普及促進

平成 18 年度実績：　13%（平成 15 年）　Ａ－１（新）　※5 年に 1 度の調査

業績指標：　108 **住宅の利活用期間（順に、①滅失住宅の平均築後年数、②住宅の滅失率）**

目　　標：　初期値：①30 年（平成 15 年）→目標値：①35 年（平成 22 年）

②８%（平成 10-15 年）　②7.5%（平成 17-22 年）

主要施策：　既存住宅の住宅性能表示制度の普及促進

平成 18 年度実績：　①30 年（平成 15 年）　Ａ－１（新）、②８%（平成 10-15 年）Ａ－１（新）

■施策目標（89）　住宅リフォーム市場を活性化する。

業績指標：　109 **リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合**

目　　標：　初期値：2.4%（平成 11～15 年平均値）→目標値：3.9%（平成 22 年）

平成１８年度実績：　2.4%（平成 11～15 年平均値）　Ｃ－１（新）

業績指標：　110 **25 年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合**

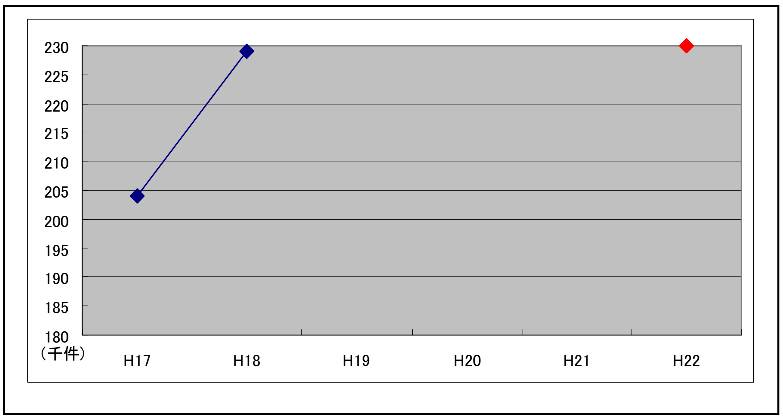
目　　標：　初期値：20%（平成 15 年）→目標値：38%（平成 22 年）

平成１８年度実績：　20%（平成 15 年）　Ｃ－２（新）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（88）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

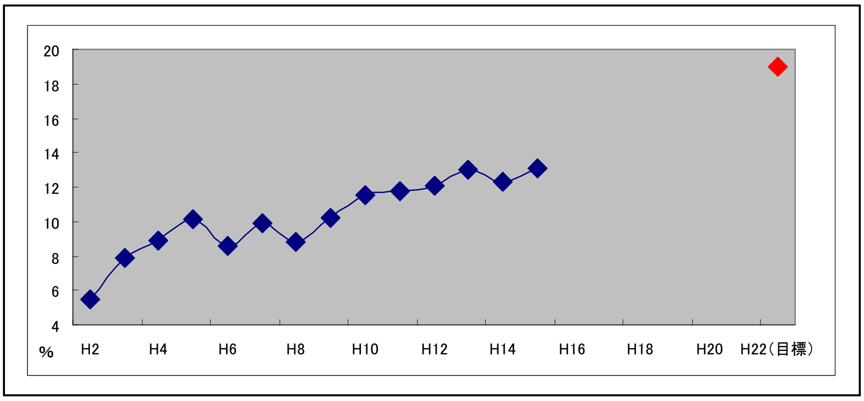
・ 平成 18 年度末の実績値が 229 千件となり、目標達成に向けて順調に推移している。現在、不動産事業者の不動産データの登録における利便性の向上が図られ、不動産流通市場の活性化が期待される。



■施策目標（88）業績指標：107 既存住宅の流通シェア

・ 中古住宅の流通量については、住宅着工統計及び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 18 年の実績は把握できないものの、既存住宅流通市場の規模は拡大傾向にある。

・ また、中古住宅の品質、市場価格等の透明性を確保するために、住宅性能表示制度の普及促進、不動産の質や管理状況が適切に価格査定に反映されるよう価格査定マニュアルの改定、地震に対する安全基準に適合する中古住宅を築後経過年数にかかわらず対象に加えるよう住宅ローン減税等の改正を行うなど指標の向上要因もある。



■施策目標（88）業績指標：108 住宅の利活用期間(順に、①滅失住宅の平均築後年数、②住宅の滅失率)

・ 住宅の利活用期間については、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 18 年の実績は把握できない。

・ 除却に伴う廃棄物発生の抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、既存住宅流通市場の整備等の施策をより一層推進していく必要がある。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■ 施策目標（88） 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）の実績は 229 千件であり、目標達成に向けて順調に推移していることから、Ａ－２と評価した。

・ また、業績指標 107（既存住宅の流通シェア）及び業績指標 108（住宅の利活用期間）の平成 18 年度の実績は把握できないものの、既存住宅流通市場の規模は拡大傾向にあると考えられることから、Ａ－１と評価した。

・ 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。

【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 111 は、前年度から指標は横ばいとなっている。業績指標 112-1 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 112-2、113 は順調である。業績指標 114 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。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（90）　建設業における不良・不適格業者を排除する。

業績指標：　111　**「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 %（平成 12 年度）→目標値：100 %（平成 18 年度）→指標を廃止
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１８年度実績：　79 %　Ｂ－３（Ｂ－１）

■施策目標（91）　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：　112-1　**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の状況）**
目　　標：　初期値：75 %（平成 13 年度）→目標値：100 %（平成 18 年度）→指標を更新
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 18 年度実績：　６９ %（平成 17 年度）　Ｂ－１（Ｂ－１）

業績指標：　112-2　**公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況（入札時における工事費内訳書の提出の状況）**
目　　標：　初期値：56 %（平成 13 年度）→目標値：80 %（平成 18 年度）→指標を更新
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 18 年度実績：　88 %（平成 17 年度）Ａ－２　（Ａ－２）

■施策目標（92）　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：　113　**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 %（平成 11 年度）→目標値：54 %（平成 18 年度）→指標を廃止
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」「営業用トラックに係る自動車関係諸税の軽減」
平成 18 年度実績：　58%（平成 17 年度）　Ａ－３（Ａ－２）

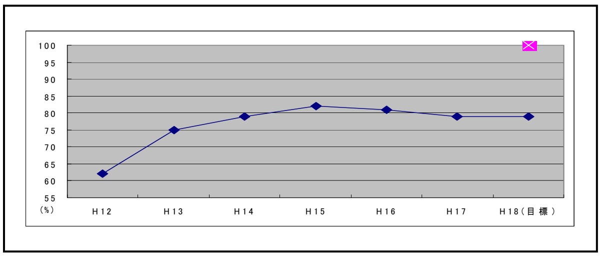
■施策目標（93）　基礎的な土地情報を整備する。

業績指標：　114　**地籍が明確化された土地の面積**
目　　標：　初期値：133 千㎢（平成 16 年度）→目標値：158 千㎢（平成２１ 年度）
主要施策：　「地籍調査の推進」「広報活動の実施」
平成１８年度実績：　136 千㎢　　Ｂ－１（Ｂ－１）

【業績測定結果の概要】

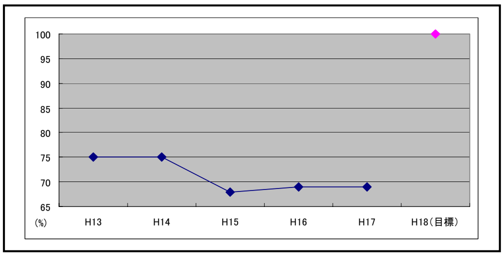
■施策目標（90）業績指標：111 「発注者支援データベース・システム」の導入状況

- 平成 18 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横ばいとなっている。
- 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 18 年度で未だ 64%に留まっている。



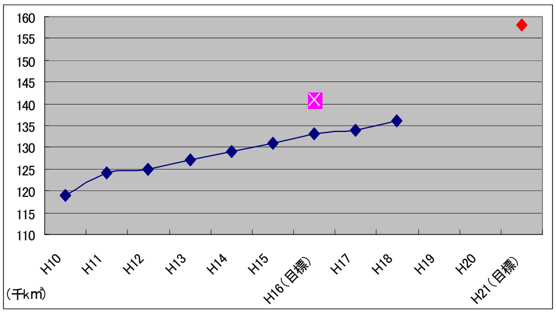
■施策目標（91）業績指標：112-1 公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況（入札監視委員会等第三者機関の設置の状況）

- 「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」については、平成１５年度から１６年度にかけて第三者機関を設置済みの独立行政法人等が増加したものの、入札契約適正化法の対象法人も増加したため、率はほぼ横ばいとなった。また、平成１６年度から１７年度にかけては、第三者機関の設置済み団体に変動がなく、６９％のままであった。



■施策目標（93）業績指標：114 地籍が明確化された土地の面積

- 平成 18 年度の実績値は 136 千ｋ㎡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 147 千ｋ㎡を大きく下回った。特に、都市部においては 2,388ｋ㎡（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、権利関係の輻輳、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】

■施策目標（90）　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-３と評価した。
- 所管法人等については、可能な限り参加している状況であり、これ以上導入実績を高めるのは困難なため、指標を廃止する。

■施策目標（91）　公共工事の入札および契約の適正化を推進する。

- 業績指標は、対象発注者に占める取組実施発注者の割合であり、対象特殊法人等の数に増減はあるものの、年々着実に施策を実施する法人等の数は増加している。しかし、「入札監視委員会等の第三者機関の設置」については平成１８年度の目標達成は難しい状況であることからＢ－１と評価した。
- 「入札監視委員会等の第三者機関の設置」については、手続きの煩雑さ、経費負担の増加などのりゆうにより、設置団体が思うように増加しない現状にある。しかし、総合評価を実施する際、学識経験者等の意見を聴取することが義務付けられていることから、総合評価方式を普及拡大することで、おのずから第三者機関の設置団体数が増加することとなる。よって、先般作成した総合評価実施マニュアルや第三者機関設置マニュアルを活用し、総合評価方式の導入促進及び第三者機関の設置拡大を推進する。

■施策目標（93）　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。

（平成１９年度以降における新規の取組）

- 地籍調査の手法を山林部に適した簡易なものに改善し、森林組合の活用を図るなど、新たな地籍整備の方策を検討することにより、全国の山林部における地籍整備を促進する。

【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 115 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 116 は、4 月 1 日からの指定整備工場の要件緩和により、今年度以降、工場数が増加し目標を達成することが見込まれるため、指標を廃止する。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（94）　専門工事業のイノベーションを促進する。

業績指標：　**115　建設業者に係る経営革新計画の承認件数**

目　　標：　初期値：3 件　（平成 12 年度）→目標値：13 件　（平成 18 年度）→指標を廃止

主要施策：　「建設業の経営革新の推進」

平成１８年度実績：　４件　　Ｂ－３（Ｂ－１）

■施策目標（95）　自動車整備事業の生産性を向上させる。

業績指標：　**116　指定整備工場数**

目　　標：　初期値：28,676 工場　（平成 17 年度）→目標値：30,000 工場　（平成 22 年度）→指標を廃止

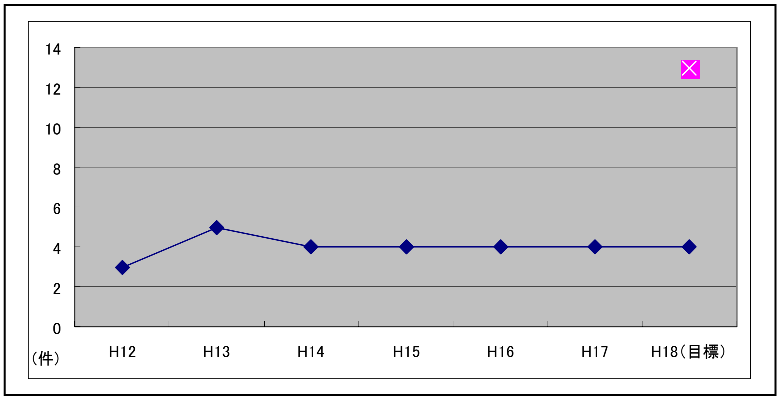
主要施策：　「認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上」「指定整備工場の要件緩和」

平成１８年度実績：　28,752 工場 速報値　Ｂ－３（Ｂ－２）

【業績測定結果の概要】

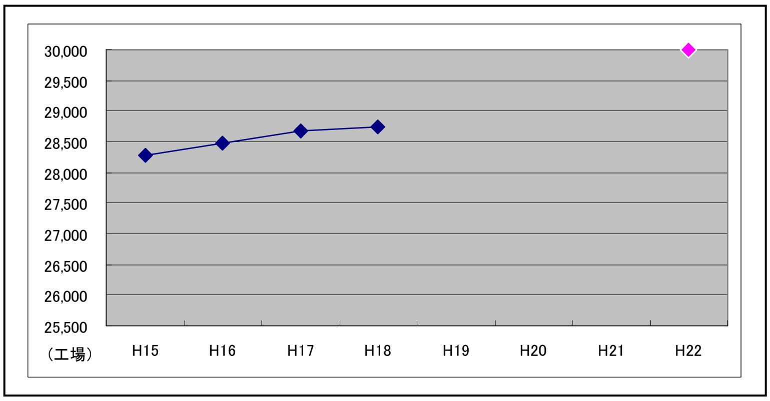
■ 施策目標（94）業績指標：115 建設業者に係る経営革新計画の承認件数

・ 平成１８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。
・ 施策を継続する一方、業績指標を改定することからＢ－３と評価した。



■ 施策目標（95）業績指標：116 指定整備工場数

・ 業績指標は着実に実績値を伸ばしたものの、目標値を達成しなかったことから、Ｂ－３と評価した。
・ 4月1日からの指定整備工場の要件緩和により、今年度以降、工場数が増加し目標を達成することが見込まれるため、本指標は廃止する。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■ 施策目標（94） 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。

①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。
② 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。

■ 施策目標（95） 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、目標値は達成しなかったことから B-3 と評価した。
・ 今年度以降、指定整備工場の要件緩和により工場数が増加し目標を達成することが見込まれるため、指標を廃止する。

【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 26　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 117 は、目標に向け指標は伸びているが、目標値に向けて今後一層の取組みが必要な状況。業績指標 118 は、目標値達成に向けて実績が延びているものの（衝突安全性）においてなお一層の取組が必要であり、また、今後は自動車アセスメントの理解を図っていく。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（96）　住宅性能評価・表示を普及させる。

業績指標：　117 **新築住宅における住宅性能表示の実施率**

目　　標：　初期値：16％　（平成 17 年度）→目標値：50％　（平成 22 年度）

主要施策：　「住宅性能表示制度の充実・普及促進」

平成１８年度実績：　19.9 ％　Ａ－２（Ｂ－１）

■施策目標（97）　自動車の安全性に関する情報を普及させる。

業績指標：　118 **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：（衝突安全性能）　初期値：60　（平成 15 年度）→目標値：77　（平成 18 年度）→指標を廃止

主要施策：　「自動車アセスメント事業の促進」

平成１８年度実績：　７１　Ｂ－３（Ａ－１）

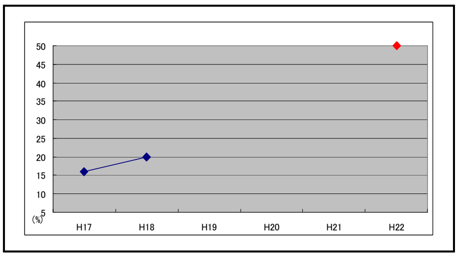
目　　標：（歩行者頭部保護性能）　初期値：9　（平成 15 年度）→目標値：42　（平成 18 年度）→指標を廃止

主要施策：　「自動車アセスメント事業の促進」

平成１８年度実績：　３４　Ｂ－３（Ａ－１）

【業績測定結果の概要】

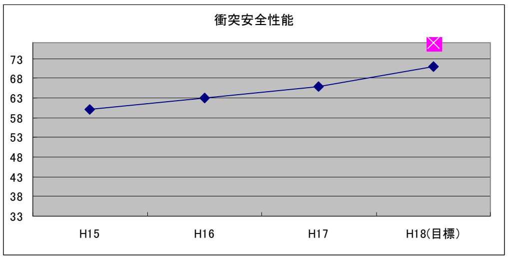
■施策目標（96）業績指標：117 新築住宅における住宅性能表示の実施率



・ 平成18年度の実績値は、17年度の15.6%から19.5%（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。

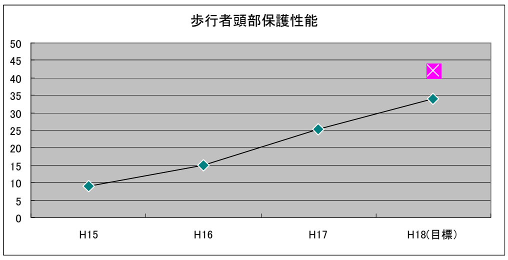
■施策目標（97）業績指標：118 衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標（順に、衝突安全性能、歩行者頭部保護性能）

①衝突安全性能



・ 当該指標は１５年度が６０であったのに対し、年々向上し、18年度においてそれを上回る71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１８年度で比較すると、☆６個満点中、☆5.1から☆5.3 と向上していることから、安全性が着実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１８年度で比較すると、74%から８１%と向上している。
・ 今後、独立行政法人の業績評価の一環として評価するため指標を廃止する。

②歩行者頭部保護性能



・ 当該指標は１５年度が９であったのに対し、年々向上し、１８年度においてそれを上回る３４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１８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3.2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１８年度で比較すると、21%から60%と大幅に向上している。
・ 今後、独立行政法人の業績指標の一環として評価するため指標を廃止する。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（96） 住宅性能評価・表示を普及させる。

・ 平成18年度における業績指標は19.5%であり、毎年着実に普及促進が図られていることから、Ａ－２と評価した。平成19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。

(19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。

■施策目標（97） 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、年度途中に中間公表を実施、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。
・ 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。

(19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。
・ 衝突安全性能試験のうち側面衝突試験方法について試験方法の改善を行う。

【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 119 は、順調であり、平成 20 年度の目標年度に向けて順調な推移が期待される。

【政策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（98）　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（平成 15 年度）→目標値：2000 団体（平成 20 年度）

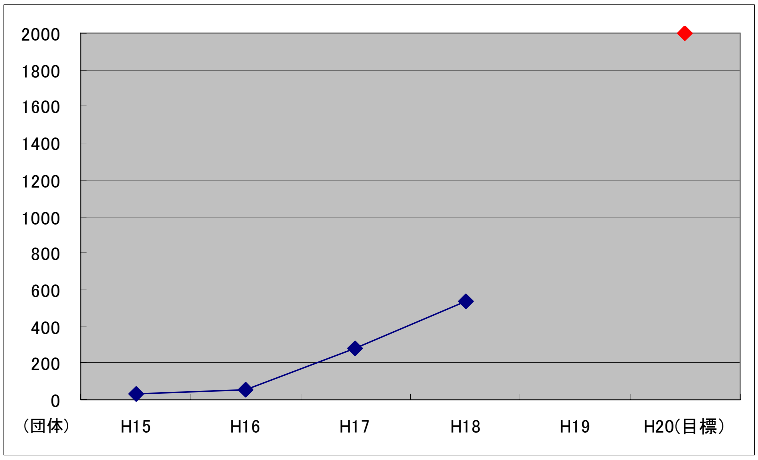
主要施策：　「電子国土 Web システムの構築」

平成１８年度実績：　５３６団体　Ａ－１（Ａ－２）

【業績測定結果の概要】

■施策目標（98）業績指標：119 電子国土Ｗｅｂシステムを利用する団体の数

・ 画像データの貼り込みなどの機能を追加したプラグイン Ver. 1. 0. 0 の正式版や、機能を制限して官公庁などセキュリティの厳しい環境下でも電子国土へのアクセスを可能にした非プラグイン版の電子国土 Web システムを公開し、利用環境拡大を図った。
・ 携帯電話から情報を登録できる電子国土集約システムを公開した。
・ 主題図情報の共有化を促進するため、誰でも利用可能な地理情報を登録・検索できる「重ね合わせ情報の登録」を公開した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（98）　地理情報の利用環境の整備･充実を図る。

・ 利用する団体の数は平成１５年度の評価開始以来順調に増加してきている。一般に IT 関係のソフト利用についての伸びは新たな技術革新によって指数関数的に伸びる傾向がある。電子国土 Web に関しても、今後さらに参加団体の増加幅が大きくなると想定されることから、平成１８年度の実績値は目標達成に向けた成果を示していると判断される。
・ 一方で、国土交通行政インターネットモニター制度によるアンケート調査では、一般の認知度が低い、安全・安心・防犯への関心が高い、背景地図や利用システムにより判りやすさや使いやすさが求められている等の結果が得られた。今後の参加団体の増加を実現するためには、これらの要望への対応が必要である。
・ 以上の状況に加え、地理空間情報活用推進基本法の成立等への対応も必要となってくることから、平成１８年度はＡ－１と評価した。
・ 今後の取組としては、より利用しやすく判りやすい情報提供を可能とするため、システムの改良・機能拡充を継続するとともに、背景地図として現在継続的に提供している 1/25,000 地形図等に加えて、地理空間情報活用推進基本法の成立等を受けて新たに整備する基盤地図情報を提供することで身近な地域の参照等に用いられる大縮尺の背景地図の活用を促進する。

第２章　政策チェックアップの業績指標・目標値の考え方

1　最低居住面積水準未満率　 目標値　 概ね0％（平成 22 年度）

健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模（最低居住面積水準）未満の住宅に居住する世帯の割合。注　最低居住面積水準･･･住生活基本計画（全国計画）において設定

（1）単身者　　　　25 ㎡

（2）2人以上の世帯　　10 ㎡×世帯人数＋10 ㎡

○目標設定の考え方　 健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未満世帯の早期解消を目指す。【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

○外部要因　 世帯構成の変化等

○他の関係主体　 民間賃貸住宅事業者等

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

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

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）

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）市町村が旧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」（旧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（旧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）

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、バリアフリー新法（注1）に基づく公共交通移動等円滑化基準（注2）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1）高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

（注2）移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令

【社会資本重点計画第２章に記載】

○目標設定の考え方　バリアフリー新法に基づく移動等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）、公共交通事業者（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、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第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　バリアフリー新法に基づく移動等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）、公共交通事業者（事業主体）

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　これまでの取組と平成 14 年（旧バリアフリー法改正）からの認定特定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成 20 年度までに 2,000 ㎡以上の特別特定建築物のフローのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の伸びを想定

○外部要因　経済状況等による建設コストの変動等

○他の関係主体　事業主体

４　高齢者（65 歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化

①一定のバリアフリー化　目標値：56%（平成 22 年度）

２箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当

②高度のバリアフリー化　目標値：17%（平成 22 年度）

２箇所以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれにも該当

○目標設定の考え方　高齢者等が地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅のバリアフリー化について、住生活基本計画（H18.9.19 閣議決定）で設定している目標値をもとに H22 の目標値を設定。

○外部要因　新規住宅着工数、リフォーム件数等

５　共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

目標値：19%（平成 22 年度）

道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数を共同住宅の総戸数で除したもの

○目標設定の考え方　高齢者、障害者、子どもをはじめとする全ての居住者が安全・快適に住み続けられるよう、個人の努力のみでは達成困難な共同住宅の共用部分のユニバーサルデザイン化（バリアフリー化）について、住生活基本計画（H18.9.19 閣議決定）で設定している目標値をもとに H22 年度の目標値を設定。

○外部要因　新規住宅着工数、リフォーム件数等

６　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（床面高さ 65 センチメートル以下の車両）　目標値　65%（平成 22 年度）

ノンステップバス（乗降口に階段のない車両）　目標値　30%（平成 22 年度）

福祉タクシー（公共交通移動等円滑化基準第 45 条に掲げる基準に適合する車両）目標値 18,000 台（平成 22 年度）

○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、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成 27 年までに原則として総車両数約 60,000 台のすべてについて低床化された車両に代替すること、また、平成 22 年までに総車両数の約 30%に当たる約 18,000 台についてノンステップバスとすること、福祉タクシーについては平成 22 年までに約 18,000 台を導入することを目標としていることから、これを踏まえて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）、公共交通事業者（事業主体）

7 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 50%（平成 22 年度）

・公共交通移動等円滑化基準第 31 条から第 33 条（乗降口、客室、連結部等の基準）に掲げる基準に適合する車両。

旅客船　目標値 50%（平成 22 年度）

・公共交通移動等円滑化基準第 47 条から第 61 条（出入口、客室、便所等についての基準）に掲げる基準に適合する船舶。

航空機　目標値 65%（平成 22 年度）

・公共交通移動等円滑化基準第 63 条から第 67 条（通路、客室、便所等の基準）に掲げる基準に適合する航空機。

○目標設定の考え方　バリアフリー新法に基づく基本方針において、鉄軌道車両については総車両数の約 50%、旅客船について平成 22 年までに総隻数の約 50%、航空機については、総機材数の約 65%を、それぞれ平成 22 年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様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）、公共交通事業者（事業主体）

8 バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合

園路及び広場　目標値：約 45%（平成 22 年度）

駐車場　目標値：約 35%（平成 22 年度）

便　所　目標値：約 30%（平成 22 年度）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー新法」という）に基づき、特定公園施設（注１）である園路及び広場、駐車場、便所が設置された都市公園のうち、各施設が都市公園移動等円滑化基準（注２）に適合した都市公園の割合。

（注１）バリアフリー新法に基づき、同法政令で定める移動等円滑化が必要な公園施設

（注２）「移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令」で定める特定公園施設の新設、増設、改築を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

○目標設定の考え方　バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに園路及び広場約45%、駐車場約35%、便所約30%を移動等円滑化することとしている。

○他の関係主体　地方公共団体（事業主体）

９ バリアフリー化された路外駐車場の割合　目標値：約４０%（平成 22 年度）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー新法」という）に基づき、特定路外駐車場（注１）のうち、路外駐車場移動等円滑化基準（注２）に適合した路外駐車場の割合。

（注１）駐車の用に供する部分が 500 ㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。

（注２）「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の設置に関する基準を定める省令」で定める特定路外駐車場の設置を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

○目標値設定の考え方　バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成２２年までに特定路外駐車場の約４０%を移動等円滑化することとしている。

○他の関係主体　路外駐車場管理者

１０ 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率　目標値：全国 50%、大都市圏 45%（平成 22 年度）

子育て世帯（注1）のうち、豊かな住生活の実現の前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住戸規模（誘導居住面積水準（注2））を満たす住宅に居住する世帯の割合

（注1）子育て世帯：構成員に 18 歳未満の者が含まれる世帯

（注2）誘導居住面積水準・・・住生活基本計画（全国計画）において設定

（1）一般型誘導居住面積水準・・・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

①単身者 55 ㎡

②2人以上の世帯 25㎡×世帯人数＋25㎡

(2)都市居住型誘導居住面積水準・・・都市の中心及びその周辺における戸建住宅居住を想定

①単身者 40㎡

②2人以上の世帯 20㎡×世帯人数＋15㎡

○目標値設定の考え方　平成 15 年度時点において、全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成することを目標とし、住生活基本計画で設定している目標値(全国:50%(H22)、大都市圏:50%(H27))をもとに H22 の目標値を設定。【住生活基本計画(全国計画)に記載あり】

○外部要因　世帯構成の変化等

○他の関係主体　民間賃貸住宅事業者等

11 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

12 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)を単位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単位。

(注2)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)

13 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)

14 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】

○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)

15 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】

○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)

16 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。

〇目標設定の考え方　過去 10 年の良好な水辺空間（周辺の街並みや景観と調和した整備を行った区間、水辺で憩えるよう配慮した区間、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

〇外部要因　沿川の開発動向

〇他の関係主体　地方公共団体（河川管理者）

17　良好な環境を備えた宅地整備率　　目標値　32．0%（平成22年度）

「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、平成 17 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。

①平均画地面積 170 ㎡以上

②緑被率 25%以上

③職住近接エリア内

④地区計画の策定

（良好な環境を備えた宅地整備率）

＝（平成 17 年度以降に供給された①～④の条件を全て満たした団地の供給画地数）／（平成 17 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）

①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。

②については、都市緑地法の緑化地域の緑化率等を参考として設定

③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 30㎞ 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。

〇目標設定の考え方　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、平成 22 年度の目標値として 32%を設定。

〇外部要因　都心、近郊および郊外の居住コストの変化（地価動向等）

〇他の関係主体　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）

18　市街地の幹線道路の無電柱化率　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

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

〇目標設定の考え方　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

〇他の関係主体　地方公共団体（事業主体）、電線管理者（電気、通信、CATV 等）

19　中心市街地人口比率の減少率　　目標値　前年度比 0.5%減（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。

〇目標設定の考え方　街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5 年後を目途に減少率を概ね半分とすることを目標とする。

〇外部要因　　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）

〇他の関係主体　地方公共団体　民間事業者　　等

20　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】

〇目標設定の考え方　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。

〇外部要因　地元調整の状況等

〇他の関係主体　地方公共団体（事業主体）

21 都市域における水と緑の公的空間確保量　　　目標値　12 ㎡/人を約１割増（13 ㎡/人（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。
【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】
○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）

22 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　平成 18 年度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

23 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）

24 河川における汚濁負荷削減率　　目標値　78%（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

25 洪水による氾濫から守られる区域の割合　　目標値　62%（61.7%）（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年に一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　地元の調整状況等

26 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　地元の調整状況等

27 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　地元の調整状況等

○他の関係主体　地方公共団体（河川管理者）等

28 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。

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載】

○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）

29 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）

30 台風中心位置予報の精度　　　　目標値　260Km（平成 22 年）

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 17 年までの過去 3 年間における予報誤差の平均は 323 ㎞である。新たな数値予報技術の開発等により、5 年間（平成 22 年まで）で約 20%の改善目標（同平均 260 ㎞）が適切と判断。

○外部要因　自然変動

31 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

32 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数　　　　目標値　4,100 施設（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

33 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】

○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)

34 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にしている。【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

35 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抜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】

○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)

36 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及び建替･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】

○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及び建替･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】※ 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。

37　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、永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】
○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）

38　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、①過去に大地震があって、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④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　緊急物資供給可能総人口について、長期的に約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）

39　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】
○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。

40　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　220 人以下（平成 22 年）

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　過去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22年は、死亡・行方不明者数が281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ポンスタイムの短縮等により約60人低減させることとし、平成22年までに死亡・行方不明者数を220人とすることを目標とする。
○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

41　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 18 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であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数＊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】
○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

42 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。）

43 国内航空における航空事故発生件数
目標値 16.6件/年（平成15～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）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】
○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

44 道路交通における死傷事故率　　目標値　約1割削減（108件/億台キロ）（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】
○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）

45 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率
死傷事故の抑止率　目標値　約2割（平成19年）
歩行者・自転車死傷事故の抑止率　目標値　約3割（平成19年）
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）

46 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）
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）

47 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）　　目標値　3.0%（平成22年）
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

48 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 22 年）

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。

〇目標設定の考え方　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。

〇外部要因　交通量、事業者数、車両台数

〇他の関係主体　警察庁（事故・違反通報）、厚生労働省（労基通報）

49「開かずの踏切」の対策率　　　目標値　100%（平成 22 年度）

「開かずの踏切(※)」に対して、歩道拡幅や賢い踏切導入などの速効的な対策を実施する割合

（※）ピーク時間の遮断時間が 40 分／時以上の踏切

〇目標設定の考え方　「開かずの踏切」を対象に平成 18 年度からの5箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率100%を目指すこととしている。

〇外部要因　地元調整の状況、踏切道の交通量等

〇他の関係主体　地方公共団体、鉄道事業者

50 遮断機のない踏切道数　　目標値　4,000 箇所（平成 22 年度）

「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。

〇目標設定の考え方　平成 13 年度から平成 17 年度までの 5 箇年で除去された「遮断機のない踏切道数」をもとに、平成 22 年度末までの目標値を設定。

〇外部要因　既存路線の廃止

〇他の関係主体　鉄道事業者、地方公共団体

51 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、整備された箇所の割合。

〇目標設定の考え方　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。

〇他の関係主体　鉄道事業者

52 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。）

〇目標設定の考え方　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。

〇外部要因　新線の開業・既設路線の廃止

〇他の関係主体　鉄道事業者（事業主体）、地方公共団体（財政支援）

53 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）

〇目標設定の考え方　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。

〇他の関係主体　鉄道事業者（事業主体）

54 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）

55 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」かつ「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】

○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 93%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　91%（平成 14 年度の水準(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】

○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

56 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 18 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。

57 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数　　目標値　22.0 件/年（平成 15 年～19 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　平成 12 年から過去 5 年間において、指標の最高値が 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、厚生労働省、法務省

58 船員災害発生率　　目標値　10.8‰（平成 19 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。

①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。

②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。

③①及び②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

59 重量車の平均燃費向上率（平成14年度比）　　目標値　7%（平成 22 年度）

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。

○目標設定の考え方　省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成 27 年度を目標年度とし、基準年度である平成 14 年度から 12%燃費が向上するものとして設定された。このため、平成 14 年度から平成 27 年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる 12%に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成 22 年度の目標値を 7%と設定した。

○外部要因　重量車の区分（トラック・バス等の車種、車両総重量クラス等）別の出荷台数比率

○他の関係主体　経済産業省(省エネ法の機械器具に係る措置のうち、自動車については経済産業省と国土交通省の共管)

60 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。

61 住宅、建築物の省エネルギー化率

住宅ストック　目標値　31%(平成 22 年度)

一定の省エネルギー対策(全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用すること。)を講じた住宅ストックの比率。

○目標設定の考え方　住生活基本計画(一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック比率について平成 27 年 40%達成)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

○他の関係主体　住宅供給事業者(事業主体)

新築住宅　目標値　50%(平成 20 年度)

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「住宅の建築主等の判断の基準」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　京都議定書目標達成計画で設定された目標値(新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合住宅について 2008 年度：現行基準を5割が達成)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

○他の関係主体　住宅供給事業者(事業主体)

一定の新築建築物　目標値　80%(平成 20 年度)

当該年度に着工された新築建築物(非住宅・2000 ㎡以上)のうち、「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　京都議定書目標達成計画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目標年次を変えて設定。

○他の関係主体　建設事業者等(事業主体)

62 NO_2・SPM の環境目標達成率

NO_2　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、NO_2 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 NO_2 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】

○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

63 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】

○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

64 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。

65 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】

○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）

66 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）

67 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3章に記載】

○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）

68 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】
○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)

69 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】
○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)

70 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。雨天時に管きょや処理場の能力を超える量の水は，未処理の状態で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)

71 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率

目標値　As 98%以上1)(平成 22 年度)
Co 96%以上1)(平成 22 年度)
建設発生木材 65%1)(95%)2)(平成 22 年度)
建設汚泥 75%2)(平成 22 年度)
建設混合廃棄物 平成 12 年度比 50%削減(平成 22 年度)
建設発生土 90%(平成 22 年度)

1)再資源化率
2)再資源化・縮減率

再資源化・縮減率:排出量に対する再資源化、縮減及び再使用された量の比率

建設発生土の有効利用率:土砂利用量に対する建設発生土利用量の比率

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、建設汚泥、建設混合廃棄物、建設発生土

○目標設定の考え方　建設リサイクル推進計画2002において、建設廃棄物については将来的には廃棄物量をゼロとすること、建設発生土については将来的には建設工事に必要なる土砂は原則として工事間利用でまかなうことを基本的考え方としている。
○外部要因　再資源化施設の処理能力等

○他の関係主体　他府省庁(事業主体)、地方公共団体(事業主体)、民間事業者(事業主体)

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する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　環境省（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】

○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

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載】

○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 時間以内で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

○他の関係主体　地方公共団体(建設財源の一部を負担)、鉄道事業者(営業主体)

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】

○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】

○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)

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】

○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】

○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】
○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
○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（都市再生緊急整備地域、都市再開発方針に位置づけられた 2 号地区、2 項地区）において、面整備事業（市街地再開発事業及び土地区画整理事業等）により、民間による建設投資が可能となった量を床面積として表す。
○目標設定の考え方　目標については、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】
○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平成 19 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てドア・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５０ｋｍ（名古屋は４０ｋｍ）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㎞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を導入した乗合バスの系統数
＊　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　バス事業者（事業主体）、地方公共団体（協調補助）
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）
全国でコミュニティバスの運行に取り組む乗合バス事業者数
＊　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　バス事業者（事業主体）、地方公共団体（協調補助）
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）
全国の乗合バス車両総数に対するバスカードを導入したバス車両の割合
○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　バス事業者（事業主体）、地方公共団体（協調補助）

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（平成 19 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】
○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
【社会資本整備重点計画第3章に記載】
○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、国土交通大臣が承認した地方バス路線（毎年度承認）に対して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就航している離島の割合　目標値　71%（平成 22 年度）

有人離島のうち航路が就航している離島の割合

○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　96%（平成 22 年度）

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 96%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）

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）

観光レクレーションを目的とする国内宿泊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

〇他の関係主体　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者数の割合　目標値 全国民の 4 人に1人が利用（平成 19 年度）

国民の国営公園の利用頻度（〇人に1人が利用）

〇目標設定の考え方　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。

〇他の関係主体　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）

〇目標設定の考え方　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。

〇外部要因　地元との調整等、国民の余暇の過ごし方等の状況

〇他の関係主体　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】

〇目標設定の考え方　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。

〇外部要因　地元調整の状況等

〇他の関係主体　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%（平成 19 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。

〇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（平成 32 を目処）として設定した場合の平成 19 年度の値として設定。

〇他の関係主体　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Ｊ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（Ｊ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。Ｊ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。

〇目標設定の考え方　平成18年度は平成17年度比7兆数千億円拡大見込み。平成19年度も同程度の規模拡大を見込む。

〇外部要因　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

〇他の関係主体　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 230 千件（平成 22 年度）

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・既存・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 NetworkSystem」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 既存住宅の流通シェア　　目標値　19%（平成 22 年）

既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合。

○目標設定の考え方　除却に伴う廃棄物発生の抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成 18 年 9 月 19 日閣議決定）で設定している目標値をもとに、平成 22 年の目標値を設定。

○外部要因　地価、住宅価格の下落、市場の金利動向及び資金調達可能額の動向

108 住宅の利活用期間　　目標値　①滅失住宅の平均築後年数　35 年（平成 22 年）、②住宅の滅失率 7.5%（平成 17-22 年）

①滅失住宅の平均築後年数　滅失住宅の築後年数の平均

②住宅の滅失率　５年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合

○目標設定の考え方　除却に伴う廃棄物発生の抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、既存住宅流通等によって利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成 18 年 9 月 19 日閣議決定）で設定している目標値をもとに平成 22 年の目標値を設定。

○外部要因　資金調達可能額の動向

109 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合　　目標値　3.9%（平成 22 年）

５年間のリフォーム実施戸数を当該５年間の最終年の住宅ストック戸数で除したもの。

○目標設定の考え方　除却に伴う廃棄物発生の抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、リフォーム等によって利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成 18 年 9 月 19 日閣議決定）で設定している目標値をもとに平成 22 年の目標値を設定。

○外部要因　資金調達可能額の動向

110 25 年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合　目標値　38%（平成 22 年）

分譲マンション管理組合において 25 年以上の長期修繕計画に基づいて修繕積立金を設定している割合。

○目標設定の考え方　分譲マンションは、共用部分を共同で管理することから、適切な維持管理には、長期間にわたる修繕計画とそれに基づく修繕費用の積立を行うことが必要であり、合理的で適正な管理等を示す指標として、住生活基本法計画（平成 18 年 9 月 19 日閣議決定）で設定している目標値をもとに平成 22 年の目標を設定。

111 「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）

112 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の状況　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、平成 13 年当時、入札時において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）

113 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。

114 地籍が明確化された土地の面積　目標値 158 千ｋ㎡（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）

115 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）

116 指定整備工場数　目標値　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で、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　平成 12 年度まで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、行政努力により認証工場の指定取得を推進し、増加工場数を約 1.8 倍の 3,000 工場に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

117 新築住宅における住宅性能表示の実施率　目標値　50%（平成 22 年度）

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　住宅を安心して選択できるための住宅の質に関する情報の提供状況を示す指標として設定。新設住宅着工戸数に対して、半数以上の住宅が住宅性能表示制度を活用することを目標とする。

○他の関係主体　住宅供給事業者（事業主体）

118 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）

①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新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るとともに、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

②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新車販売台数における割合（カバー率）

○目標設定の考え方
①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。
②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

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運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 年度～平成 25 年度）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）

参　考

国土交通省政策評価基本計画

平成19年4月

国　土　交　通　省

国土交通省政策評価基本計画

目　次

Ⅰ　計画期間　178

Ⅱ　政策評価の実施に関する方針　178

1　目的　178
2　政策評価の方式　179
(1)基本的な3つの方式　179
(2)政策の特性に応じた方式　180

Ⅲ　政策評価の観点に関する事項　180

Ⅳ　政策効果の把握に関する事項　181

Ⅴ　事前評価の実施に関する事項　181

1　政策アセスメント（事前評価）　181
(1)対象とする施策等　181
(2)実施手順　182
(3)留意事項　182
2　個別公共事業の新規事業採択時評価　182
(1)対象とする公共事業　182
(2)実施手順　182
3　個別研究開発課題の事前評価　183
(1)対象とする研究開発課題　183
(2)実施手順　183

Ⅵ　計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項　183

1　政策チェックアップ（業績測定）　183
(1)対象とする政策　183
(2)業績指標等　184
(3)実施手順　184

(4)留意事項 184
2　政策レビュー（プログラム評価） 185
(1)対象とするテーマ 185
(2)実施手順 185
(3)留意事項 186
3　個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価 186
(1)対象とする公共事業 186
(2)実施手順 187
4　個別研究開発課題の中間評価及び終了後の事後評価 187
(1)対象とする研究開発課題 187
(2)実施手順 187

Ⅶ　学識経験を有する者の知見の活用に関する事項 188

1　国土交通省政策評価会 188
2　事業評価監視委員会 188
3　その他専門的知見からの助言の聴取 188

Ⅷ　政策評価の結果の政策への反映に関する事項 188

1　評価結果の反映 188
2　反映状況の報告 189

Ⅸ　インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項 189

1　公表内容 189
2　公表方法 189
3　国民の意見・要望を受け付けるための窓口等 190

Ⅹ　政策評価の実施体制に関する事項 190

1　主要事項の決定 190
2　政策評価連絡会等 190
3　政策統括官（政策評価）の役割 191
4　省一体的な評価の実施等 191

XI　その他政策評価の実施に関し必要な事項 192

1　施策等の特性を踏まえた運用 192

２　評価制度の継続的改善等 192
３　地方公共団体等への配慮 193
４　政策評価に関する調査研究等 193
５　情報公開法との整合性確保 193

別紙１　政策アセスメントの様式 194

別紙２　政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧 195

別紙３　政策目標と重点目標との対応関係 205

別紙４　政策チェックアップの様式 206

別紙５　政策レビュー実施テーマ一覧 207

別紙６　政策レビュー評価書要旨 209

別紙７　政策評価担当窓口 210

〔制定　平成14年3月22日〕
〔最終改正　平成19年10月1日〕

国土交通省政策評価基本計画

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

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

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

Ⅰ　計画期間

この計画の計画期間は、平成19年度から平成23年度までの5年間とする。（なお、基本計画は、原則として毎年度変更し、当該年度から5年間の計画とすることを基本とする。）

Ⅱ　政策評価の実施に関する方針

１　目的

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

(1)国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

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

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

(2)成果重視の行政への転換を図る。

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

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

(3)統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

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

戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

(4)国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たす。

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

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

２　政策評価の方式

（１）基本的な３つの方式

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

ア　政策アセスメント(事前評価)

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

イ　政策チェックアップ(業績測定)

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

ウ　政策レビュー(プログラム評価)

政策レビューは、実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、そ

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

（２）政策の特性に応じた方式

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

ア　個別公共事業

個別公共事業（Ｖ２(1)及びⅥ３(1)に定める個々の公共事業をいう。以下同じ。）については、新規事業の採択時に行う評価（以下「新規事業採択時評価」という。）、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採択後長期間が経過している事業等について行う評価（以下「再評価」という。）及び事業完了後に行う評価（以下「完了後の事後評価」という。）を行う。

イ　個別研究開発課題

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

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

Ⅲ　政策評価の観点に関する事項

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

ア　必要性の観点

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

イ　効率性の観点

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

ウ　有効性の観点

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

Ⅳ　政策効果の把握に関する事項

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

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

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

Ⅴ　事前評価の実施に関する事項

１　政策アセスメント（事前評価）

（１）対象とする施策等

以下に該当する施策等は原則として政策アセスメントの対象とする。

ア　新たに導入を図ろうとする施策等（予算、規制、税制、財政投融資（政策金融を含む。）、法令等をいう。）

イ　既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

（２） 実施手順

政策アセスメントの実施手順は以下による。

ア　各局等は、対象となる各施策等ごとに、別紙1の様式により評価原票を作成し、政策評価を担当する政策統括官（政策評価）に対し提出する。

イ　政策統括官（政策評価）において、毎年8月末までに、次年度予算概算要求及び税制改正要望に係るものを中心に、国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。また、翌年 6 月を目途に、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する評価書を含めた形で取りまとめ、公表する。

なお、規制の事前評価については、規制の新設又は改廃が法律による場合は閣議決定まで、政令以下の下位法令による場合は行政手続法（平成 5 年法律第 88 号）に基づく意見公募手続まで（意見公募手続の適用除外のものについては閣議決定又は制定まで）に国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。

（３） 留意事項

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

２　個別公共事業の新規事業採択時評価

（１） 対象とする公共事業

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

（２） 実施手順

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

評価を行う。

３　個別研究開発課題の事前評価

（１）対象とする研究開発課題

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

（２）実施手順

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

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

１　政策チェックアップ（業績測定）

（１）対象とする政策

政策チェックアップは、国土交通省の主要な行政目的に係る政策（社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号。以下「重点計画法」という。）第2条第1項に規定する社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る政策を含む。）を対象とし、それらに関して国民的視点から（アウトカムベース）横断的かつ体系的に整理した政策目標を明らかにする。

その上で、政策を実現するための具体的な方策や対策である施策に関して、施策目標を明らかにし、政策チェックアップを施策の単位で行うこととする。

また、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位（施策）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させることとする。

政策目標及び施策目標は別紙2に示されるとおりである。また、政策目標と重点計画法第

4条第３項第１号に規定する重点目標（以下単に「重点目標」という。）との対応関係は別紙3に示されるとおりである。

（２） 業績指標等

上記政策目標及び施策目標について、その達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る今後5年以内の目標値を業績目標として設定する。具体的な業績指標及び業績目標は、別紙2のとおりとする。なお、「成果重視事業（モデル事業）」については、試行的に、政策チェックアップを実施することとする。各成果重視事業（モデル事業）に係る具体的な業績指標及び業績目標は別紙2のとおりとする。

（３） 実施手順

政策チェックアップの実施手順は以下による。

ア　各局等は、毎年、測定可能なものについて各業績指標に関する測定を行い、別紙4の様式により測定結果を政策統括官（政策評価）へ提出する。

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

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

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

（４） 留意事項

業績指標の設定については、以下の点に留意する。

ア　業績指標については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にはアウトカム指標を用いることが望ましいものの、内外の事例を見ても、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されているわけではない。指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかったり、アウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合もあると考えられる。このため、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることがより適切な場合があることについても考慮しつつ、指標の選定については十分な検討を行う。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。

イ　所管する業務の性格等の違いから、様々なアウトカム指標が考えられる局等と、必ず

しもそうでない局等とがあるため、各局等の業務の特性に応じた多様なものとなり得ることに留意しつつ、指標の設定を行う。

ウ　業績指標については、目標設定の考え方やその根拠を十分に説明するとともに、長期目標等に基づき設定している指標については、当該長期目標等を明らかにすることが必要である。

２　政策レビュー（プログラム評価）

（１）対象とするテーマ

ア 政策レビューの実施テーマについては、以下の基準等に基づいて選定し、計画的に実施する。

① 国土交通省の政策課題として重要なもの

② 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの

③ 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの

④ 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

イ 実施時期については、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を行うものとする。

① 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合

② 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合

③ 重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合

本基本計画期間中に実施する具体的なテーマは、別紙5のとおりとする。ただし、毎年の政策評価を踏まえ、実施テーマを見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施するものとする。

（２）実施手順

各テーマについて、以下の手順で評価を実施する。

ア　それぞれのテーマに即した目的や政策目標を明確に設定し、関連する施策等の範囲を明らかにする。

イ　当該プログラムの目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。

ウ　それがどのように達成されたか、またどの程度達成されたかを分析し、可能な限り明らかにする。必要があれば、プログラムの効果について、短期的効果と中長期的効果に

分けて分析するとともに、可能であれば、各施策等ごとの費用と効果の関係についても言及する。

エ 今後、目的や目標をよりよく達成し、効果的・効率的に成果をあげるためには、何が課題で、改善方策として何が考えられるかについても明らかにする。

オ 評価実施後、その結果のほか、バックデータ等の関係資料、実施過程において第三者から示された専門的知見からの助言等の概要、当該評価結果に対する第三者の意見等を評価書として取りまとめ、公表する。この場合において、評価書には、別紙6のとおり評価書の要旨も記載する。

（３） 留意事項

政策レビューの実施体制等については、以下のとおりとする。

ア 政策レビューは、関係する局等と政策統括官（政策評価）との十分な連携のもとに実施する。

イ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として本計画で定められたテーマごとに、第三者の専門的知見からの助言を得て行う。

ウ 各テーマの具体的な手順については、イに定める第三者の助言を得た上で定める。

３ 個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価

（１） 対象とする公共事業

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

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

ア 高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費の予算化後一定期間が経過した事業

イ 事業採択後3年間が経過した時点で未着工又は事業採択後7年間が経過した時点で継続中の官公庁施設の建設等の事業

ウ 事業採択後、河川整備計画の策定等が行われ、同計画に位置付けられることとなっ

た事業

エ　再評価実施後一定期間が経過している事業

オ　社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

完了後の事後評価の対象は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業及び改めて完了後の事後評価を行う必要がある事業とする。

（２）実施手順

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

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

４　個別研究開発課題の中間評価及び終了後の事後評価

（１）対象とする研究開発課題

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

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

（２）実施手順

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

中間評価については、3年程度を一つの目安として定期的に実施する。

Ⅶ　学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

１　国土交通省政策評価会

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

以下の場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

ア　基本計画の変更又は行政評価法に基づく事後評価の実施に関する計画（以下、「実施計画」という。）の策定等政策評価の制度設計について、基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合

イ　本基本計画又は実施計画において政策評価会の意見を聴取する旨を定めている場合

ウ　行政評価法に基づく評価書の作成及び評価結果の政策への反映状況の取りまとめ

２　事業評価監視委員会

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

３　その他専門的知見からの助言の聴取

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

Ⅷ　政策評価の結果の政策への反映に関する事項

１　評価結果の反映

評価結果については、予算要求、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に反映するよう努める。また、基本的方針等の策定に当たっても、各種評価結果が有用な情報として活用され得るものである。

２　反映状況の報告

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

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

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

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

１　公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

ア　基本計画

イ　実施計画

ウ　以下の評価に関する評価書

①　政策アセスメント（事前評価）

②　政策チェックアップ（業績測定）

③　政策レビュー（プログラム評価）

④　個別公共事業

⑤　個別研究開発課題

エ　評価結果反映状況報告書

オ　政策評価会等第三者から出された意見、助言等

カ　国土交通省政策評価年次報告書

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

２　公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

ア　インターネットによる公表

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となるように措置する。技術的・経費的問題等からインターネット上の公表が

困難な情報等が存する場合には、当該情報の概要、所在、閲覧方法等についてインターネット上に明示する。

イ　国土交通省政策評価年次報告書

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

ウ　閲覧等

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

3　国民の意見・要望を受け付けるための窓口等

政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、政策統括官（政策評価）及び各局等の政策評価担当窓口を別紙7のとおり定める。

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

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

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

Ｘ　政策評価の実施体制に関する事項

1　主要事項の決定

政策評価に関する主要事項（基本計画及び実施計画の策定及び変更、評価書の作成並びに評価結果反映状況報告書の取りまとめ）は、国土交通大臣を始めとする省幹部からなる省議に付して決定する。ただし、内容が軽微なもののみの場合においては、これを省略し得る。

2　政策評価連絡会等

国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策評価連絡

会を省内に置く。

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

政策評価に関する主要事項については、政策評価連絡会における検討を経る。

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

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

検討委員会は、事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。

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

３　政策統括官（政策評価）の役割

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

ア　相互牽制による評価の客観性・質の確保

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

イ　相互補完による評価の取り組みの推進

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

４　省一体的な評価の実施等

ア　各局等及び政策統括官（政策評価）は、適切な役割分担の下、政策の評価と、その結果の政策への反映に一体として取り組む。

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

ウ　政策統括官（政策評価）は各局等の評価の実施に対する支援（情報・知識・技能の提供等）を行う。政策評価の実施が各局等の業務運営に過負担となるようなことがないよう、効率的な政策評価の運営に努めるとともに、評価事務の円滑かつ的確な実施を確保す

るための各局等との適切な連絡・調整を図る。

XI　その他政策評価の実施に関し必要な事項

１　施策等の特性を踏まえた運用

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

２　評価制度の継続的改善等

ア　政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものはなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムの確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。

イ　評価の方式は、いずれも、これまでの行政プロセスの中で、さまざまな形で実質的に行われてきているものではあるが、このような体系的な実施は、まだ新しい試みである。また、政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。

ウ　業績指標については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引き続き改良のための開発を行う。

エ　政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつ

つ、その運用を行う。

３　地方公共団体等への配慮

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

４　政策評価に関する調査研究等

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

５　情報公開法との整合性確保

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

別紙１　政策アセスメントの様式

施策等名		担当課 （担当課長名）	・・局・・課 （課長　・・・・）
施策等の概要	○導入しようとする施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 ○法令関係の場合、法令名、予算要求の場合は予算要求額、税制改正要望の場合は減収見込額を明記。		
施策等の目的	○導入しようとする施策等の目的を簡潔、明確に記述する。		
政策目標	○どの政策目標に関連するか		
施策目標	○どの施策目標に関連するのか		
業績指標	○どの業績指標に関連するか		
業績指標の目標値（目標年次）	○上記指標に係る目標値（目標年次）		
施策等の必要性	○基本的方針等に照らして、導入しようとする施策等が必要であることを説明する。その際、下記の項目についてもそれぞれ説明する。		
社会的ニーズ	○導入しようとする施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明		
行政の関与	○行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	○国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	○施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について十分に説明する。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。		
施策等の有効性	○目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを十分に説明する。施策等により目標達成にどのように貢献するか、得ようとする効果（「どの程度」）を可能な限り明らかにする（可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。）。		
その他特記すべき事項	○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ○目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの ○政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 ○事後検証の実施方法及び時期　等		

別紙２　政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

○政策目標		業績目標	
	○施策目標	初期値 （目標値設定年次）	目標値 （目標年次）
	○業績指標　※ **太字**は社会資本整備重点計画第2章に記載あり		

○暮　ら　し・環　境

		初期値（目標値設定年次）	目標値（目標年次）
1　少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進			
1　居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る			
1	最低居住面積水準未満率	4.6% （平成15年度）	概ね0% （平成22年度）
2	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（①全国、②大都市圏）	①42%（平成15年度） ②37%（平成15年度）	①50%（平成22年度） ②45%（平成22年度）
2　住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する			
3	住宅の利活用期間（①滅失住宅の平均築後年数、②住宅の滅失率）	①約30年（平成15年） ②約8%（平成10～15年）	①約35年（平成22年） ②約7.5%（平成17～22年）
4	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	2.4% （平成11～15年）	3.9% （平成22年）
5	既存住宅の流通シェア	13% （平成15年）	19% （平成22年）
6	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	20% （平成15年）	38% （平成22年）
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率	16% （平成17年度）	50% （平成22年度）
2　良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現			
3　総合的なバリアフリー化を推進する			
8	**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（①旅客施設の段差解消、②視覚障害者ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅）**	①39.3%（平成14年度） ②72.0%（平成14年度） ③17%（平成14年度） ④約3割（平成14年度） ⑤2.7%（平成10年度）	①7割強（平成19年度） ②8割強（平成19年度） ③約5割（平成19年度） ④約4割（平成19年度） ⑤約1割（平成19年度）
9	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（①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー）	①28.1%（平成17年度） ②15.0%（平成17年度） ③9,699台（平成17年度）	①65%（平成22年度） ②30%（平成22年度） ③18,000台（平成22年度）
10	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合（①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機）	①32.1%（平成17年度） ②8.0%（平成17年度） ③47.0%（平成17年度）	①50%（平成22年度） ②50%（平成22年度） ③65%（平成22年度）
11	交通アドバイザー会議における意見への対応件数	－	44件 （平成19年度以降毎年度）
12	バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合（①園路及び広場、②駐車場、③便所）	①約42%（平成18年度） ②約32%（平成18年度） ③約25%（平成18年度）	①約45%（平成22年度） ②約35%（平成22年度） ③約30%（平成22年度）
13	バリアフリー化された路外駐車場の割合	28% （平成18年度）	約40% （平成22年度）
14	高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）	①29%（平成15年度） ②6.7%（平成15年度）	①56%（平成22年度） ②17%（平成22年度）
15	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	10% （平成15年度）	19% （平成22年度）
16	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	12% （平成15年度）	30% （平成20年度）

	17 ICカードが導入されたバス車両数	4,610車両 (平成17年度)	26,000車両 (平成23年度)
4 海洋･沿岸域環境や港湾空間の保全･再生･形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する			
	18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
	19 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
	20 **失われた湿地・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(港湾)**	約2割 (平成14年度)	約3割 (平成19年度)
	21 **湾内青潮等発生期間の短縮**	0% (平成14年度)	平成14年度比 約5%減 (平成19年度)
	22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約4年 (平成18年度)	約7年 (平成23年度)
	23 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	約6,700km (平成14年度)	約6,800km (平成19年度)
	24 **失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合(海岸)**	0 (平成14年度)	約2割 (平成19年度)
5 快適な道路環境等を創造する			
	25 建設機械から排出されるNOx･PMの削減量	―	PM 3.5千t NOx 7.4万t (平成23年度)
	26 **市街地の幹線道路の無電柱化率**	7% (平成14年度)	15% (平成19年度)
	27 **夜間騒音要請限度達成率**	61% (平成14年度)	72% (平成19年度)
	28 **NO_2・SPMの環境目標達成率(①NO_2について環境基準を達成している測定局の割合、**②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)	①64%(平成14年度) ②－(平成14年度)	①約8割(平成19年度) ②約6割(平成19年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する			
	29 渇水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
	30 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
	31 地下水採取目標量の達成率	85.1% (平成16年度)	100% (平成21年度)
	32 水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する			
	33 歩いていける範囲の都市公園の整備率	63% (平成14年度)	66% (平成19年度)
	34 1人当たり都市公園等面積	8.5㎡／人 (平成14年度)	9.3㎡／人 (平成19年度)
	35 **都市域における水と緑の公的空間確保量**	12㎡／人 (平成14年度)	12㎡／人を約1割増(13㎡／人) (平成19年度)
	36 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の5人に1人が利用 (平成14年度)	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する			
	37 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	0ha (平成14年度)	2,400ha (平成19年度)
	38 **汚水処理人口普及率**	76% (平成14年度)	86% (平成19年度)
	39 下水道処理人口普及率	65% (平成14年度)	72% (平成19年度)
	40 **環境基準達成のための高度処理人口普及率**	11% (平成14年度)	17% (平成19年度)
	41 合流式下水道改善率	15% (平成14年度)	40% (平成19年度)
	42 下水汚泥のリサイクル率	60% (平成14年度)	68% (平成19年度)

43	自然体験活動拠点数	218箇所 （平成12年度）	440箇所 （平成19年度）
44	**河川における汚濁負荷削減率**	65% （平成14年度）	78% （平成19年度）
45	**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（河川）**	0 （平成14年度）	約2割 （平成19年度）
46	**失われた湿地・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（河川）**	約2割 （平成14年度）	約3割 （平成19年度）
47	地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	約499万人／年間 （平成12年度）	約621万人／年間 （平成19年度）
48	都市空間形成河川整備率	32% （平成12年度）	40% （平成19年度）
3	地球環境の保全		
9	地球温暖化防止等の環境の保全を行う		
49	特定輸送事業者の省エネ改善率	－	前年度比－1% （平成19年度以降毎年度）
50	国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件 （平成18年度）	15件 （平成23年度）
51	環境ポータルサイトへのアクセス件数	－	1万件 （平成19年度）
52	建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率（①アスファルト塊、②コンクリート塊、③建設発生木材（再資源化等率）、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土）	①98%（平成12年度） ②96%（平成12年度） ③38%（83%）（平成12年度） ④41%（平成12年度） ⑤484.8万トン（平成12年度） ⑥60%（平成12年度）	①98%以上（平成22年度） ②96%以上（平成22年度） ③65%（95%）（平成22年度） ④75%（平成22年度） ⑤平成12年度排出量に対して50%削減（平成22年度） ⑥90%（平成22年度）
53	住宅、建築物の省エネルギー化（①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率）	①18%(平成15年度) ②32%(平成16年度) ③74%(平成16年度)	①31%(平成22年度) ②50%(平成20年度) ③80%(平成20年度)
54	重量車の平均燃費向上率（平成14年度比）	0% （平成14年度）	7% （平成22年度）
55	陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	0種類 (平成19年度)	4種類 (平成23年度)
56	モーダルシフトに関する指標（①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量（自動車での輸送が容易な貨物（雑貨）量））	①21億トンキロ（平成18年度） ②－	①32億トンキロ（平成22年度） ②312億トンキロ（平成22年度）

○安　　全

4	水害等災害による被害の軽減		
10	自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する		
57	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% （平成19年度当初）	40% （平成23年度）
58	台風中心位置予報の精度	323km (平成17年)	260km （平成22年）
59	地震発生から地震津波情報発表までの時間	4.4分 （平成17年度）	3.0分未満 （平成23年度）
60	内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	0海域 (平成18年度)	7海域以上 （平成23年度）
61	防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数	0件／月 (平成18年度)	31,000件／月 （平成23年度）
11	住宅・市街地の防災性を向上する		
62	良好な環境を備えた宅地整備率	26.6% （平成17年度）	30.0% (平成22年度)
63	防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積	1,430ha (平成18年度)	7,000ha （平成23年度）
64	**一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合**	約9% (平成14年度)	約25% (平成19年度)

65 下水道による都市浸水対策達成率	51% （平成14年度）	54% （平成19年度）
66 **地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合**	0% （平成14年度）	約3割 （平成19年度）
67 **多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（①建築物、②住宅）**	①16%(平成14年度) ②51%(平成10年度)	①約2割(平成19年度) ②約65%(平成19年度)
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
68 **床上浸水を緊急に解消すべき戸数**	9万戸 （平成14年度）	約6万戸 （平成19年度）
69 **洪水による氾濫から守られる区域の割合**	約58% （平成14年度）	約62% （平成19年度）
70 河川の流量不足解消指数	54% （平成13年度）	63% （平成19年度）
71 ハザードマップ認知率（洪水）	4% （平成12年度）	70% （平成１9年度）
72 **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（河川）**	約13,000ha （平成14年度）	約10,000ha （平成19年度）
73 **土砂災害から保全される戸数**	約120万戸 (平成14年度)	約140万戸 (平成19年度)
74 **土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数**	約3,100施設 （平成14年度）	約4,100施設 （平成19年度）
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する		
75 **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（海岸）**	約13,000ha （平成14年度）	約10,000ha （平成19年度）
76 **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**	約15万ha （平成14年度）	約10万ha （平成19年度）
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
77 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数	―	1,000件 （平成19年度）
78 遮断機のない踏切道数	4,939箇所 （平成17年度）	4,000箇所 （平成22年度）
79 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	61% (平成15年度)	100% (平成20年度)
80 鉄道運転事故による乗客の死亡者数	0人 (平成18年度)	0人 （平成19年度以降毎年度）
81 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数	253駅 (平成18年度)	0駅 (平成22年度)
82 大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合	0% (平成18年度)	100% (平成22年度)
83 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	0箇所 (平成18年度)	186箇所 (平成23年度)
84 事業用自動車による交通事故死者数	740人 （平成17年）	592人 （平成22年）
85 商船の海難船舶隻数	518隻 （平成18年）	466隻以下 （平成23年）
86 船員災害発生率（千人率）	13.2‰ （平成14年度）	10.8‰ （平成19年度）
87 小型船舶の安全拠点の数	15箇所 （平成18年度）	30箇所 （平成21年度）
88 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 （平成14年度）	0件 （平成16年度以降毎年度）
89 **国内航空における航空事故発生件数**	18.4件／年 （平成10～14年の平均）	16.6件／年 （平成15～19年の平均）
15 道路交通の安全性を確保・向上する		
90 「開かずの踏切」の対策率	15% （平成17年度）	100% （平成22年度）

91 道路構造物保全率（①橋梁、②舗装）	①86%（平成14年度） ②91%（平成14年度）	①93%（平成19年度） ②91%（平成14年度の水準(91%)を維持）（平成19年度）
92 **災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合**	66% （平成14年度）	76% （平成19年度）
93 **道路交通における死傷事故率**	118件/億台キロ （平成14年）	約1割削減（108件/億台キロ） （平成19年）
94 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自動車死傷事故の抑止率（①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率）	－	①約2割（平成19年） ②約3割（平成19年）
95 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	－	約3割 （平成19年）
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る		
96 完了検査率	76% （平成17年度）	100% （平成22年度）
97 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数	3,406人 （平成18年4月1日現在）	5,000人 （平成22年度）
17 自動車事故の被害者の救済を図る		
98 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数	16,264件 （平成18年度）	20,491件 （平成23年度）
18 自動車の安全性を高める		
99 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）	3.1% （平成17年）	3.0% （平成22年）
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
100 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	276人 （平成17年）	220人 （平成22年）
101 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0件 （平成14年度）	0件 （平成19年度以降毎年度）
102 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	15.6件 （平成13～17年の平均）	22.0件 （平成18～22年の平均）
103 **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**	0件 （平成14年度）	0件 （平成19年度以降毎年度）
104 **ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮**	180分 （東京湾） （平成14年度）	150分(平成14年度に比べ約15%短縮)（東京湾） （平成19年度）
105 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数	1.2件 （平成14年～18年の平均）	5.0件 （平成19年～23年の平均）

○活　　力

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
106 国際船舶の隻数	85隻 （平成18年度）	約150隻 （平成23年度）
107 内航貨物船共有建造量	20,526G/T （平成18年度）	23,000G/T （平成23年度の過去5ヶ年平均）
108 我が国商船隊の輸送比率	6% （平成17年度）	6% （平成23年度）
109 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	0件 （平成18年度）	0件 （平成19年度以降毎年度）
110 内航船舶の平均総トン数	574（平均G/T） （平成17年度）	575（平均G/T） （平成22年度）
111 **国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率**	0 （平成14年度）	平成14年度比5%減 （平成19年度）
112 船舶航行のボトルネック解消率	75% （平成12年度）	90% （平成19年度）
113 **フェリー等国内貨物輸送コスト低減率**	0 （平成14年度）	平成14年度比4%減 （平成19年度）
114 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	50% （平成18年度）	55% （平成23年度）

115	循環資源国内輸送コスト低減率	0 (平成14年度)	平成14年度比約1割減 (平成19年度)
116	**港湾による緊急物資供給可能人口**	約1,900万人 (平成14年度)	約2,600万人 (平成19年度)
117	3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合)	29.2% (平成17年度)	37.0% (平成21年度)
118	貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	①1,061箇所(平成17年度) ②22,915者(平成17年度)	①1,337箇所(平成21年度) ②24,447者(平成21年度)
119	各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	①8件(平成18年度) ②4件(平成18年度)	①15件(平成21年度) ②20件(平成22年度)
120	輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間	—	24時間以内 (平成19年)
21	観光立国を推進する		
121	訪日外国人旅行者数	733万人 (平成18年)	1,000万人 (平成22年)
122	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	2,77泊 (平成18年度)	4泊 (平成22年度)
123	日本人海外旅行者数	1753.5万人 (平成18年)	2,000万人 (平成22年)
124	国内における観光旅行消費額	24,4兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
125	主要な国際会議の開催件数	168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
22	景観に優れた国土・観光地づくりを推進する		
126	景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数	30件 (平成18年度)	80件 (平成23年度)
23	国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する		
127	規格の高い道路を使う割合	13% (平成14年度)	15% (平成19年度)
128	**拠点的な空港・港湾への道路アクセス率**	59% (平成14年度)	68% (平成19年度)
129	**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**	72% (平成14年度)	77% (平成19年度)
130	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63% (平成14年度)	68% (平成19年度)
24	整備新幹線の整備を推進する		
131	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(新幹線鉄道)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
25	航空交通ネットワークを強化する		
132	**国内航空サービス提供レベル**	1,294億座席キロ (平成14年度)	1,500億座席キロ (平成19年度)
133	**国際航空サービス提供レベル(①国際航空旅客、②貨物)**	①3,435億座席キロ(平成14年度) ②215億トンキロ(平成14年度)	①4,800億座席キロ(平成19年度) ②300億トンキロ(平成19年度)
134	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	94.7% (平成18年度)	95.0% (平成23年度)
135	国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合	51% (平成14年)	100% (平成19年)
7	都市再生・地域再生等の推進		
26	都市再生・地域再生を推進する		
136	地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生整備計画及び中心市街地活性化基本計画)	1,718件 (平成18年度)	2,600件 (平成23年度)
137	全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	78% (平成18年度)	78% (平成23年度)
138	都市再生誘発量	3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)

139	文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	①88件(平成17年度) ②96施設(平成18年度) ③214人(平成17年度)	①100件(平成22年度) ②156施設(平成23年度) ③270人(平成22年度)
140	大深度地下使用の累計認可件数	0件 (平成18年度)	3件 (平成23年度)
141	半島地域の交流人口	100% (平成17年度)	平成17年度対比102% (平成22年度)
142	雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合	66% (平成17年度)	71% (平成22年度)
143	都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率	81.8% (平成18年度)	80%以上 (平成19年度以降毎年度)
144	民間都市開発の誘発係数	16倍 (平成16～18年度)	16倍 (平成19～23年度)
145	まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	約1,470件 (平成17年度)	1,470件 (平成22年度)
146	駐車場法に基づく駐車場供用台数	375万台 (平成17年度)	419万台 (平成20年度)
147	景観計画の策定団体数	43団体 (平成18年度)	約400団体 (平成23年度)
148	都市機能更新率(建築物更新関係)	31.8% (平成15年度)	36% (平成20年度)
149	中心市街地人口比率の減少率	前年度比1.1%減 (平成16年度)	前年度比0.5%減 (平成21年度)
27	流通業務立地等の円滑化を図る		
150	物流拠点の整備地区数	35地区 (平成18年度)	64地区 (平成23年度)
28	集約型都市構造を実現する		
151	都市機能の集積を促進する拠点の形成率	－	51% (平成23年度)
8	都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
29	鉄道網を充実・活性化させる		
152	トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数	21億トンキロ (平成18年度)	32億トンキロ (平成22年度)
153	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(在来幹線鉄道の高速化)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
154	**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分台以内である三大都市圏の国際空港の数）**	1空港 (平成12年度)	2空港 (平成19年度)
155	都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏;カッコ内は複々線化区間延長)	①2,353(211)km(平成18年度) ②1,552(135)km(平成18年度) ③925(2)km(平成18年度)	①2,399(216)km(平成23年度) ②1,591(135)km(平成23年度) ③925(2)km(平成23年度)
156	都市鉄道(東京圏)の混雑率	170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
157	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	39% (平成18年度)	60% (平成23年度)
30	地域公共交通の維持・活性化を推進する		
158	地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	－	30件 (平成23年度)
159	バスロケーションシステムが導入された系統数	4,901系統 (平成17年度)	6,000系統 (平成23年度)
160	地方バス路線の維持率	96% (平成14年度)	100% (平成20年度)
161	有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	71% (平成17年度)	71% (平成22年度)
162	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	96% (平成17年度)	96% (平成22年度)
31	都市・地域における総合交通戦略を推進する		

	163 基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合	71% (平成18年度)	74% (平成23年度)
32　道路交通の円滑化を推進する			
	164 三大都市圏環状道路整備率	35% (平成14年度)	60% (平成19年度)
	165 **道路渋滞による損失時間**	38.1億人時間／年 (平成14年度)	38.1億人時間／年を約1割削減 (平成19年度)
	166 **路上工事時間の縮減率**	201時間／km･年 (平成14年度)	201時間／km･年を約2割削減 (平成19年度)
	167 ETC利用率	5% (平成14年度)	約8割 (平成20年春)
9　市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護			
33　社会資本整備・管理等を効果的に推進する			
	168 公共事業の総合コスト縮減率	9.9% (平成17年度)	15% (平成19年度)
	169 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件 (平成18年度)	0件 (平成23年度)
	170 国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等の満足度(①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)	①13件(平成18年度) ②90.9%(平成17～18年度平均) ③―	①14件(平成19～23年度平均) ②95.0%(平成23年度) ③80%以上(平成19年度)
	171 建設施工企画に関する指標(①ICT建設機械等(土工(盛土)の敷均し、締固め施工における)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数)	―	①約2割縮減(平成21年度) ②100件(平成21年度)
	172 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.50% (平成13～17年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
34　不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する			
	173 不動産証券化実績総額	33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
	174 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数	229千件 (平成18年度)	274千件 (平成23年度)
	175 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
	176 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移	0.20% (平成17年度)	0.16% (平成22年度)
	177 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	25,389,634件 (平成18年度)	25,390,000件 (平成23年度)
	178 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数	①22,659,447件(平成18年度) ②63,636件(平成18年度)	①40,000,000件(平成23年度) ②1,000,000件(平成23年度)
	179 低･未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成20年度)
35　建設市場の整備を推進する			
	180 入契法に基づく施策の実施状況(①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)	①75%(平成13年度) ②56%(平成13年度)	①100%(平成23年度) ②100%(平成23年度)
	181 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	55% (平成18年度)	65% (平成23年度)
	182 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	224件 (平成18年度)	400件 (平成21年度)
	183 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)
	184 建設資材の需給状況把握システムの導入状況	0% (平成18年度)	100% (平成21年度)
	185 建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD. I.)	①1.2%(平成18年) ②30ﾎﾟｲﾝﾄ(平成18年)	①1.2%以下(平成23年) ②30ﾎﾟｲﾝﾄ以下(平成23年)
	186 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数	0件 (平成18年度)	10件 (平成21年度)
36　市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る			
	187 統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	7件 (平成23年度までの累計)

188 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	①約5,000件(平成18年度) ②約448,000件(平成18年度)	①約9,200件(平成22年度) ②約505,000件(平成22年度)
37　地籍の整備等の国土調査を推進する		
189 地籍が明確化された土地の面積	133千km^2 (平成16年度)	158千km^2 (平成21年度)
38　海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る		
190 造船業・舶用工業の生産高(世界シェア)	1／3 (平成17年度)	1／3 (平成21年度)
191 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	100 (平成17年度)	135 (平成22年度)
192 海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度	100% (平成18年度)	100% (平成22年度)

○横断的な政策課題

１０　国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
39　総合的な国土形成を推進する		
193 国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数:①国土数値情報ダウンロードサービス、②街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、③オルソ化空中写真ダウンロードシステム)	①33万件(平成18年度) ②20万件(平成18年度) ③4万件(平成18年度)	①現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度) ②現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度) ③現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)
194 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)	1,870,697件 (平成18年度)	現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)
195 テレワーク人口比率	約10% (平成１7年度)	約20% (平成２２年度)
196 大都市圏の整備推進に関する指標(①緑被率(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③帰宅要支援者数(首都圏)、④公共交通利用ﾄﾘｯﾌﾟ数(首都圏))	①34%(平成１８年度) ②38,491kg/1日(平成１６年度) ③約1370万人(平成１８年度) ④約105百万ﾄﾘｯﾌﾟ(平成１０年度)	①維持(平成23年度) ②35,885kg/1日(平成22年度) ③半減(平成23年度) ④維持(平成20年度)
40　国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する		
197 電子国土Webシステムを利用する団体の数	33団体 (平成15年度)	2,000団体 (平成２0年度)
198 電子基準点の観測データの欠測率	0.67% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
41　離島等の振興を図る		
199 離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23年度)
200 離島地域等の総人口	452千人 (平成16年度)	402千人以上 (平成23年度)
201 奄美群島の総人口	126千人 (平成18年度)	123千人以上 (平成20年度)
202 小笠原村の総人口	2.3千人 (平成18年度)	2.5千人以上 (平成20年度)
42　北海道総合開発を推進する		
203 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	―	8%以上上昇（事業着手前との差） （平成19年度）
204 水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合	12% （平成16年度）	概ね18% （平成19年度）
205 道外からの観光入込客数	635万人 （平成17年度）	635万人以上 （平成19年度）
206 道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人 （平成17年度）	51万人以上 （平成19年度）
207 北方領土隣接地域振興指標（①北方領土隣接地域交流係数、②一人当たり主要生産額）	①1. 15%（平成17年度） ②3. 10百万円／人（平成17年度）	①1. 15%以上（平成19年度） ②3. 10百万円／人以上（平成19年度）

208 育成林であり水土保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	63.0%（推定値） （平成18年度）	63.6% （平成19年度）
209 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の開催回数）	4回 （平成18年度）	4回 （平成19年度）
210 ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	0.23% （平成17年度）	0.23%以上 （平成19年度）
１１　ＩＣＴの利活用及び技術研究開発の推進		
43　技術研究開発を推進する		
211 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	－	80% （平成19年度以降毎年度）
44　情報化を推進する		
212 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	－	限りなくゼロ （平成20年度）
213 公共交通における情報サービスの情報化達成率	約60% （平成18年度）	約80% （平成23年度）
１２　国際協力、連携等の推進		
45　国際協力、連携等を推進する		
214 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	116件 （平成18年度）	124件 （平成19年度）
１３　官庁施設の利便性、安全性等の向上		
46　環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する		
215 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合（①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合）	①64%（平成17年度） ②　5%（平成18年度） ③14%（平成18年度） ④　4%（平成18年度）	①85%（平成23年度） ②41%（平成23年度） ③35%（平成23年度） ④28%（平成23年度）
216 保全状態の良好な官庁施設の割合等（①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数）	①71%（平成18年度） ②3事項（平成18年度）	①80%（平成23年度） ②25事項（平成23年度）

成果重視事業（モデル事業）

○政策目標	業績目標
○施策目標 ○成果重視事業（モデル事業） （業績指標）	目標値 （目標年次）

3　地球環境の保全	
9　地球温暖化防止等の環境の保全を行う	
1　自動車分野のCO２排出量評価プログラムの構築（CO２排出量予測の誤差）	10%以下（平成20年度）
5　安全で安心できる交通の確保、治安、生活安全の確保	
14　公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	
2　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（①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮）	①6,000件（平成20年） ②30分（平成20年）
9　市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護	
34　不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する	
3　消費者へ提供される不動産取引情報の拡充（①不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合）	①3,000万PV（平成19年度） ②5割（平成19年度）
4　宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業（①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度）	①大臣免許業者30%、 知事免許業者10%（平成21年度） ②50%（平成21年度）
35　建設市場の整備を推進する	
5　下請代金支払状況等実態調査データベースの構築（建設業者で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）	2,464業者 （平成19年度）

別紙３　政策目標と重点目標との対応関係

<table>
<tr><th>政策目標</th><th>重点目標</th></tr>
<tr><td>暮らし・環境</td><td>暮らし</td></tr>
<tr><td>少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</td><td rowspan="2">良好な居住環境の形成</td></tr>
<tr><td rowspan="8">良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</td></tr>
<tr><td>少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等</td></tr>
<tr><td>水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等</td></tr>
<tr><td>環境</td></tr>
<tr><td>都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善</td></tr>
<tr><td>循環型社会の形成</td></tr>
<tr><td>良好な自然環境の保全・再生・創出</td></tr>
<tr><td>良好な水環境への改善</td></tr>
<tr><td>地球環境の保全</td><td>地球温暖化の防止</td></tr>
<tr><td>安全</td><td>安全</td></tr>
<tr><td rowspan="2">水害等災害による被害の軽減</td><td>水害等の災害に強い国土づくり</td></tr>
<tr><td>大規模な地震、火災に強い国土づくり等</td></tr>
<tr><td>安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</td><td>総合的な交通安全等安全対策及び危機管理の強化</td></tr>
<tr><td>活力</td><td>活力</td></tr>
<tr><td>都市再生・地域再生等の推進</td><td rowspan="2">国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上</td></tr>
<tr><td rowspan="3">国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</td></tr>
<tr><td>国内幹線交通のモビリティの向上</td></tr>
<tr><td>地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化</td></tr>
<tr><td>都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</td><td>都市交通の快適性、利便性の向上</td></tr>
<tr><td>市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護</td><td>—</td></tr>
<tr><td>横断的な政策課題</td><td rowspan="5">—</td></tr>
<tr><td>国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</td></tr>
<tr><td>ICTの利活用及び技術研究開発の推進</td></tr>
<tr><td>国際協力、連携等の推進</td></tr>
<tr><td>官庁施設の利便性、安全性等の向上</td></tr>
</table>

別紙４　政策チェックアップの様式

政策目標○○　○○○○○（※政策目標の番号と目標名を記載）

施策目標○○　　○○○○○　（※施策目標の番号と目標名を記載）

（※業績指標名と目標値・目標年度、実績値等を記載）

業績指標○○　○○○○

目標値：××××（平成○○年度）
実績値：××××（平成○○年度）
初期値：××××（平成○○年度）
（初期値：目標値設定時の現況値）

評価　○－○

業績指標○○　○○○○（※業績指標の番号と指標名を記載）

（指標の定義）
・・・・・・・・・・・・・・・・・
（目標設定の考え方・根拠）
・・・・・・・・・・・・・・・・・
（外部要因）
・・・・・・・・・・・・・・・・・
（他の関係主体）
・・・・・・・・・・・・・・・・・
【社会資本整備重点計画第２章の指標】
【重要政策】

（※重点計画第２章の指標又は重要政策の指標は【】を記載）

過去の実績値				（年度）
H	H	H	H	H

（※実績値の推移を記載）
（※過去の目標値があれば記載）
（※過去の値を修正した場合は説明を記載）

事務事業の概要

主な事務事業の概要

関連する事務事業の概要

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

課題の特定と今後の取組の方向性

平成○○年度以降における新規の取組

担当課等（担当課長名等）

担当課：○○局○○課（課長　○○ ○○）
関係課：△△局△△課（課長　△△ △△）
　　　　□□□局□□課（課長　□□ □□）

別紙５　政策レビュー実施テーマ一覧

○平成 19 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
環境政策・省エネルギー政策 　－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）
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
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
船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 　－ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み－	海上保安庁、港湾局

○平成 20 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
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
次世代航空保安システムの構築 　－航空交通の増大に向けて－	航空局

○平成 21 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
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	河川局、都市・地域整備局
住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
総合物流施策大綱（2005-2009）	政策統括官（物流）、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

○平成 22 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
運輸安全マネジメント評価	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
不動産投資市場の条件整備	土地・水資源局、総合政策局
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	鉄道局
バス・タクシーに関する施策	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 23 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
行政行動の改革	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）
美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	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
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局
国土形成計画（全国計画）	国土計画局
土砂災害防止法	河川局
スーパー中枢港湾プロジェクト	港湾局
市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁

別紙６　政策レビュー評価書要旨

（評価書の要旨）

テーマ名		担当課 （担当課長名）	・　・局・・課 （課長　・・・・）
評価の目的、必要性	○なぜ、このテーマについて評価を行う必要があるか、評価の目的を記述する。		
対象政策	○評価対象とする政策の範囲（関連施策・事業の名称等）を記述する。		
政策の目的	○当該政策（施策等のパッケージ）が目指している政策目標を記述する。		
評価の視点	○この評価によって明らかにしたい論点を記述する。（政策のあり方・目的に関するものと、そのための施策に関するものの両方の視点を含めること）		
評価手法	○分析の対象とその把握方法を記述する。（評価の視点と対応させて記述）		
評価結果	○分析の結果、明らかになったことを記述する。		
政策への反映の方向	○評価結果を踏まえて廃止・修正・新設すべき政策の内容を記述する。		
第三者の知見活用	・政策レビューの実施にあたって第三者委員会等を設置した場合は、その名称及び構成員、委員会開催状況・議事概要等を記載。 ・その他、学識経験者等の意見を聴取した場合は、その概要を記載。 ・評価にあたっての政策評価会からの意見聴取についても記載。 ※知見活用の具体的内容（委員会の構成員、議事概要、主な意見等）を整理し評価書に掲載した上で、その所在情報をここに記載すること。		
実施時期	平成○○年度～平成○○年度		

別紙７　政策評価担当窓口

（政策評価全般について）政策統括官（政策評価）

（個別の施策等について）

局等	窓口課等
大臣官房	秘書室、人事課、総務課、広報課、会計課、地方課、技術調査課、公共事業調査室、運輸安全監理官、総括監察官
官庁営繕部	計画課
総合政策局	総務課
総合観光政策審議官	観光政策課
国土計画局	総務課
土地・水資源局	土地政策課 水資源政策課
都市・地域整備局	企画課
河川局	河川計画課
道路局	道路事業分析評価室
住宅局	住宅政策課
鉄道局	企画室
自動車交通局	総務課
海事局	総務課
港湾局	計画課
航空局	企画室
北海道局	参事官
政策統括官（国際、物流、危機管理）	参事官
政策統括官（国土・国会等移転）	参事官
国土交通政策研究所	総務課
国土交通大学校	総務課
航空保安大学校	総務課
国土地理院	政策調整室
船員中央労働委員会	船員中央労働委員会事務局
気象庁	業務評価室
海上保安庁	政策評価広報室
海難審判庁	総務課
航空・鉄道事故調査委員会	企画調整課