

平成 26 年 9 月 30 日（火）

中央合同庁舎 3 号館 11 階特別会議室

16：00～18：00

第 34 回 国土交通省政策評価会

議 事 次 第

1 開会

2 議題

（1）報告事項

- ①政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況について
- ②政策レビューの実施状況及び予定について

（2）審議事項

- ①平成 26 年度取りまとめ政策レビューの中間報告について
 - （i）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進
 - （ii）水資源政策
 - （iii）自転車交通
 - （iv）貨物自動車運送のあり方
- ②政策チェックアップについて
 - （i）チェックアップ評価手法の改定について

3 閉会

国土交通省政策評価会委員名簿

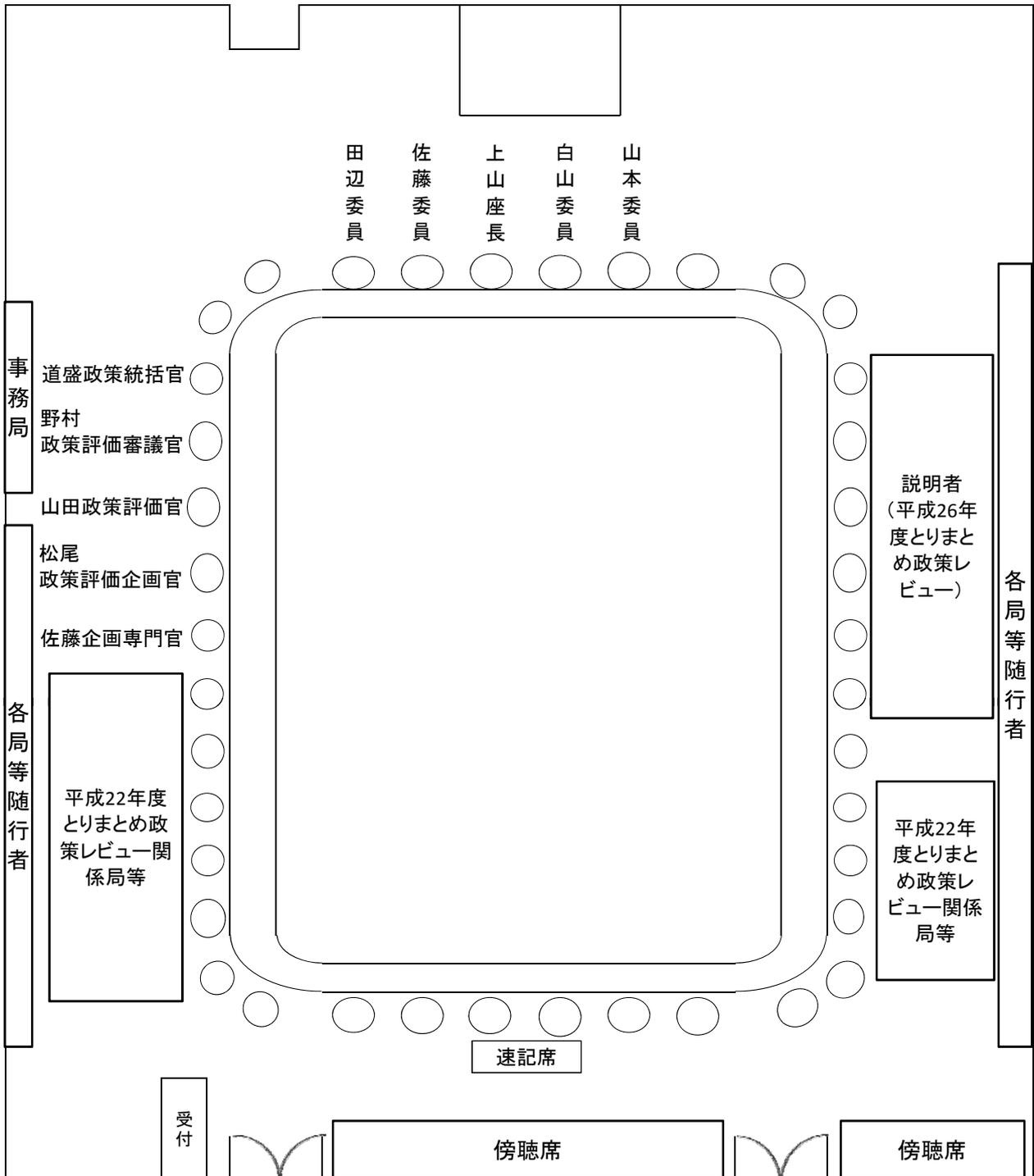
上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
白山 真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻教授
山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

（五十音順：平成26年9月30日現在）

第34回国土交通省政策評価会 配席図

平成26年9月30日(火)16:00~18:00

合同庁舎3号館11階特別会議室



第34回 国土交通省政策評価会

資料一覧

- 資料1-1 政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況
- 資料1-2 政策レビューの実施状況及び予定

- 資料2-1 平成26年度政策レビューのスケジュール
- 資料2-2 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進
 - ① 評価書の要旨
 - ② 評価書（構成案）
 - ③ 参考資料
 - ④ これまでの主なご指摘と反映方針
- 資料2-3 水資源政策
 - ① 評価書の要旨
 - ② 評価書（構成案）
 - ③ 参考資料
 - ④ これまでの主なご指摘と反映方針
- 資料2-4 自転車交通
 - ① 評価書の要旨
 - ② 評価書（構成案）
 - ③ 参考資料
 - ④ これまでの主なご指摘と反映方針
- 資料2-5 貨物自動車運送のあり方
 - ① 評価書の要旨
 - ② 評価書（構成案）
 - ③ 参考資料
 - ④ これまでの主なご指摘と反映方針

- 資料3 チェックアップ評価手法の改定について

参考資料 目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン

(参考) 水資源政策（平成16～17年度評価書）（委員限り）

貨物自動車運送のあり方（平成13～14年度評価書）（委員限り）

<趣旨>

- ・国土交通省政策評価基本計画を平成26年3月に改定し、政策レビューによる評価結果がその後の担当局等の取り組みに反映されていることを確認することを目的として、政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況を確認することとした。
- ・具体的には、担当局等が、政策レビュー評価書決定の原則3年後に、それまでの取り組み状況をとりまとめ、政策評価官室が政策評価会に報告するとともにホームページ等で資料を公表する。
- ・今回、平成22年度末に評価書を決定した以下の9テーマについて、政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況を確認した。

<平成22年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧>

テーマ	局等
運輸安全マネジメント評価	大臣官房
道路交通の安全施策	総合政策局・道路局・自動車局
観光立国の推進	観光庁
申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局・道路局・自動車局・海上保安庁
首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し	都市局
LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市局・道路局・鉄道局
都市再生の推進	都市局
住生活基本計画(全国計画)	住宅局
鉄道の安全施策	鉄道局

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	運輸安全マネジメント評価	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	大臣官房運輸安全監理官
対象政策	運輸安全マネジメント評価				
政策の目的	<p>本政策では、「運輸安全一括法」により改正された鉄道事業法、航空法、道路運送法、海上運送法等の関係法令に基づき、運輸事業者に安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任を義務付けるなど、安全管理体制の構築を求めている。そして、運輸事業者自らが経営トップのコミットメントの下、安全管理体制の構築を目指し、本制度の意義・内容を十分に理解し、さらに輸送の安全性の向上について高い意識を持って積極的に安全管理体制の更なる向上に向けた取組を行うこと、また、構築された安全管理体制を運輸事業者自らが内部監査等の手法によりチェックを行い、運輸事業者内部に安全風土・安全文化が構築され、安全管理体制のスパイラルアップが図られ、改善されていくことを目的している。</p>				
評価結果の概要	<p>1. 評価を受けた回数別の運輸安全取組実施の傾向・特徴(大手事業者) 運輸安全マネジメント評価の回数を重ねるごとに、安全管理のための仕組みが段階的に構築・運用・改善されてきている。</p> <p>2. 大手以外の事業者における運輸安全取組実施の傾向・特徴 大手以外の事業者は、大手事業者に比べて全般的に運輸安全取組の実施率が低い(なお、大手以外の事業者の約半数は、未だ複数回の運輸安全マネジメント評価を受けていない。)</p> <p>3. 「運輸安全マネジメント評価」の導入効果に関するアンケート 運輸事業者の意識アンケート結果からは、運輸事業者は、運輸安全マネジメント評価によって、より安全を意識するようになるとともに、評価は安全確保のために有効と捉えている。なお、本アンケートは、運輸事業者986社に対し、外部コンサルタント会社が実施したものである。</p>				
	政策への反映の方向 (「今後の対応方針」等)	レビュー実施後の取組状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			
運輸安全のための諸業務の推進		<p>効果が高いと見込まれる分野に重点を置いたメリハリのある評価を実施。</p> <p>輸送の安全確保のための取組に係る事業者への支援のため、シンポジウム及びセミナーの開催、HPにおける他事業者の取組事例の周知・紹介等を引き続き実施。</p> <p>シンポジウムについては、平成25年までに8回開催し、昨年開催時は事業者経営幹部をはじめとする約1,300名が聴講。 運輸安全セミナーについては、本省において、平成25年度は35回開催し、延べ389人が受講、また、各地方運輸局において、平成25年度は11回開催し、延べ2,019人が受講。 事業者の安全に向けた取組事例については、ホームページにおいて、平成26年8月末現在で105事例を掲載。</p>			

<p>適切な「運輸安全マネジメント評価」を行う体制の充実・整備</p>	<p>評価を専門に行う国土交通省大臣官房運輸安全監理官付運輸安全調査官に対し、運輸安全マネジメント研修の他、ISO9001審査員補研修、ISO 内部監査員研修、輸送現場見学等のマネジメントに関する研修等を実施。</p> <p>また、地方運輸局等の評価担当者に対しては、運輸安全マネジメント研修の充実強化に加え、OJT を兼ねて運輸安全調査官とチームを組み評価を行う等、力量の向上に向けた取組を実施。</p>
<p>関係部局等との連携の強化</p>	<p>平成24年7月に地方運輸局、神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局に、本省が行う評価と同様にモード横断的に連携して評価を推進するための「運輸安全推進室」を設置。</p> <p>加えて、平成25年5月に関東・中部・近畿の各地方運輸局に、「安全防災・危機管理課」を設置するなど、全地方運輸局においてさらなる体制の強化を実施。</p> <p>平成26年4月、運輸事業者の安全管理体制の構築・改善に係る調査研究、運輸安全マネジメント評価に係る研修(人材育成)、効果検証、普及啓発に係る業務体制の強化を目的に、運輸安全監理官室に次席運輸安全調査官を新設。</p>
<p>全ての事業者への「運輸安全マネジメント」の普及・啓発</p>	<p>大手以外の事業者については、効果が高いと見込まれる分野に重点を置いたメリハリの評価を実施するとともに、以下の取組により普及・啓発を推進しているところ。</p> <p>民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体、国土交通省等が連携して、中小事業者に対する運輸安全マネジメントについて一層の普及・啓発を推進するため、運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会を平成24年5月に設立するとともに、民間機関等が国土交通省の認定を受けて運輸安全マネジメントセミナー等を実施する仕組み(認定セミナー制度)を平成25年7月より導入したところ。</p> <p>認定セミナーについては、平成26年7月末時点で172回開催し、8987人が受講した。</p>

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	道路交通の安全施策	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	総合政策局(総務課交通安全対策室)、道路局(環境安全課道路交通安全対策室)、自動車局(安全政策課、技術政策課、審査・リコール課)
対象政策	(1)道路交通環境の整備事業 (2)事業用自動車の安全対策事業 (3)車両の安全対策事業				
政策の目的	<p>(1)道路交通環境の整備事業では、幹線道路の「事故危険箇所」における対策、生活道路の「あんしん歩行エリア」における対策、「自転車通行環境整備モデル地区」(以下、「モデル地区」と呼ぶ)における取組を対象として評価を実施。「事故危険箇所」における対策は、全国の国道・都道府県道における交通事故が特定の箇所に集中して発生しているという特徴を踏まえ、幹線道路において集中的な交通事故対策を実施することを目的としている。「あんしん歩行エリア」における対策は、生活道路において、面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施することを目的としている。また、「モデル地区」における取組は、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施するとともに、整備上の課題と対策を検証することを目的としている。</p> <p>(2)事業用自動車は、1台あたりの走行距離が長く、また一旦事故が発生すると大きな社会的影響を及ぼすことから、事業用自動車の事故防止を図ることは交通事故による被害全体を削減するうえで重要な課題である。このため、事業用自動車の安全対策として、事業用自動車の運行管理及び事業用自動車運送事業者に対する監査・処分等の施策を実施することにより、事故の未然防止、再発防止を図ることを目的とする。</p> <p>(3)平成18年度交通政策審議会報告書において車両の安全対策による交通事故削減目標を設定(平成22年までに死者数を年間2,000人、負傷者数を25,000人削減。)しており、かかる目標を達成すべく、以下の施策について有機的な連携を図りながら実施している。</p> <p>(a)安全基準の整備 (b)ASV技術(予防安全技術)の普及促進 (c)自動車アセスメントによる安全な自動車の普及</p>				
評価結果の概要	<p>(1)①「事故危険箇所」について、対策完了箇所割合は83%であり着実な取組がなされた。また、対策完了箇所における死傷事故の抑止率は31%であり目標を達成した。</p> <p>②「あんしん歩行エリア」について、対策完了エリアの割合は24%、対策が概ね実施できたエリアを含めると61%となっている。エリア全体の対策が進まない理由としては、予算上の課題の他、地域住民の理解・協力を得ながら進める事が出来なかったことが考えられる。また、対策完了箇所における死傷事故の抑止率は17%で目標は概ね達成しているものの、歩行者、自転車関連の死傷事故の抑止率は8%となり、目標を達成しなかった。その理由としては事故の発生状況や特徴に応じた事故対策の立案が十分に実施されていない場合などが考えられる。</p> <p>③「モデル地区」について、98地区のうち、平成21年度末までに自転車走行空間の整備に着手した地区は89地区(着手率91%)であり、着実な取組がなされた。また、各地区での取組において、いくつかの課題が収集され、一部の課題については解決策の検討に着手するなど一定の知見が得られつつある。</p> <p>(2)交通事故死者数、人身事故件数、飲酒運転件数の各実績値は、着実に減少している。</p> <p>①自動車運送事業者において選任されている運行管理者数は、自動車運送事業者数の推移に応じて着実に増加している。</p> <p>②自動車運送事業の運行の安全を確保するため、監査担当要員を増員することにより、自動車運送事業者に対する監査件数は着実に増加している。また、監査の結果に基づき着実に行政処分を行っている。</p> <p>(3)30日以内死者数については、平成21年の段階での削減効果は1,977人となっており、目標である2,000人にはわずかに届いていないものの、平成22年の段階では、オフセット前面衝突及び歩行者頭部保護基準に適合した車両の普及がより進んでいることや、今回効果分析を行った対策以外の対策の効果もあると考えられることから、概ね目標は達成しているものと考えられる。</p>				
	政策への反映の方向 (「今後の対応方針」等)	レビュー実施後の取組状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			

<p>(1)①「事故危険箇所」について、事故データ等の分析や市民との協働を通じて、集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間(事故危険区間)を選定し、重点的に事業を実施するとともに、事故危険区間であることの認識を市民と共有することにより事故対策効果の向上を図る「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」を関係機関とも連携しながら推進する。また、これまでの「事故危険箇所」における取組において蓄積した対策効果データ等を活用し、事故要因に即した特に効果の高い事故対策を選択し実施する。</p>	<p>平成22年度から、事故データや、地域住民からの意見に基づき事故危険区間を選定し、集中的に対策を図る「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」を推進(平成25年11月1日時点:12,650区間)するとともに、事故危険区間についてHP等を活用し公表することで、市民との認識の共有を図った。 また、事故危険箇所等について、対策の検討過程や実施内容、対策前後の事故データ等をデータベース化した「事故対策データベース」を事故対策の検討に活用。</p>
<p>(1)②「あんしん歩行エリア」について、人優先の安全・安心な歩行空間の整備を目指すという視点に立ち、地域住民と一体となった検討体制づくりや合意形成に関するノウハウの収集・提供、学識経験者・専門家との連携体制の構築支援、好事例箇所における知見の収集・提供、物理対策の効果など技術的知見の分析・提供等を実施することにより各地域の取組を支援する。</p>	<p>あんしん歩行エリアについては、好事例箇所におけるハンプ・狭さく等物理的対策等の知見を収集し、自治体向けの研修等の場で情報提供するとともに、各地域の取組を支援するための「生活道路のゾーン対策マニュアル(一般社団法人交通工学会発行)」にその内容を反映。</p>
<p>(1)③「モデル地区」について、今後、「モデル地区」のフォローアップを引き続き行い、知見の収集を更に進め、当該知見を技術資料としてとりまとめ、地方公共団体に情報発信し、自転車利用環境の整備を支援する。</p>	<p>「モデル地区」の整備状況、整備効果、整備上の課題について、調査結果をとりまとめ公表(平成23年7月21日)。 「モデル地区」で取組の評価・検証を行い、その知見から技術資料として「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を警察庁と共同で策定(平成24年11月)、地方公共団体へ情報発信し自転車利用環境の整備を推進。</p>
<p>(2)①飲酒運転事故の削減に向け、平成23年4月より運転者の点呼時のアルコール検知器の使用を義務付けるとともに、運転者の過労運転の防止に向け、事業用自動車に対して運行記録計の義務付けの拡大を検討。</p>	<p>点呼時のアルコール検知器の使用については、平成22年4月に貨物自動車運送事業輸送安全規則及び旅客自動車運送事業運輸規則を改正し、平成23年5月より自動車運送事業者への義務付けを実施した。運行記録計については、平成23年11月より「トラックにおける運行記録計の装着義務付け対象拡大のための検討会」において検討を重ね、平成26年3月にトラックについて装着義務付け対象を拡大すべきとの結論が得られたことから、所要の改正作業を行っているところ。</p>
<p>(2)②事故削減、事後チェック機能の強化のため、監査要員を増員するとともに、必要に応じて監査方針、行政処分基準の強化等を検討。</p>	<p>平成22年度以降、監査方針通達及び処分基準通達を改正し、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化を行うとともに、監査要員の増員や適正化実施機関との連携により、効率的かつ効果的な監査、実効性のある処分を実施している。</p>
<p>(3)(a)安全基準の整備 安全対策サイクルを通じて、引き続き安全基準の整備を行うとともに、現在開催中の交通政策審議会の結果を踏まえて、少子高齢化等に対応するための安全基準等の検討・導入のあり方について検討していく。</p>	<p>車両安全対策検討会における議論を踏まえ、技術基準の整備等を実施。 具体的には、平成23年6月に歩行者脚部保護基準を策定したほか、平成24年3月に衝突被害軽減ブレーキの技術基準を策定。また、平成25年8月及び平成26年2月に車両安定性制御装置の導入を含む制動装置の技術基準の改正や、平成26年2月に水素及び燃料電池自動車に関する基準の策定を実施。</p>
<p>(3)(b)ASV技術(予防安全技術)の普及促進 衝突被害軽減ブレーキについて、平成19年度より装置の装着に対して補助を実施しているところであり、平成22年度からは補助対象装置にふらつき警報、横滑り防止装置等を追加したところである。今後も実用化されているASV技術の一層の普及促進を進めていくことを検討する。</p>	<p>平成23年度～26年度についても引き続き補助を実施している他、平成24年度よりASV技術を搭載した大型車に対する税制特例を導入。更に、大型車に対する衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定性制御装置の義務付けを進めるなど、今後もASV技術の普及促進に向けた取り組みを推進する。</p>
<p>(3)(c)自動車アセスメントによる安全な自動車の普及 歩行者保護の重要性の高まりをふまえ、平成23年度から歩行者脚部保護性能試験を導入するとともに評価試験項目の充実に伴いユーザーへより分かりやすい公表を行うために新たな衝突安全性能総合評価を導入する予定である。また、事故そのものの低減を図るため、先進安全自動車(ASV)関連技術の普及に対応した予防安全に関する評価の導入について検討を行う。</p>	<p>平成23年度より、新たな衝突安全性能総合評価、歩行者脚部保護性能試験、電気自動車等の感電保護性能評価を導入し実施している。また、平成26年度より予防安全技術に関する評価を順次導入することとしており、平成26年度は衝突被害軽減ブレーキ及び車線逸脱警報装置の評価を開始。今後も新たな予防安全装置の評価を順次開始する予定。</p>

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	観光立国の推進	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	日本ブランド発信・外客誘致担当参事官付
対象政策	外国人旅行者の来訪を促進するために実施した、海外の旅行会社による日本向け旅行商品の造成・販売の促進に係る事業(誘客事業)、及び、海外の消費者における旅行目的としての日本の認知度の向上に係る事業(認知度向上事業)。				
政策の目的	① 訪日旅行商品の情報を消費者に的確に伝達し、購買意欲を高める。 ② 消費者と企業の両方にとって魅力ある旅行商品の造成・販売を支援する。 ③ 満足される訪日旅行を提供し、次の来訪に繋げる。				
評価結果の概要	<p>① (1)各市場の消費者の日本に対する認知度は向上したか 【評価結果】アンケート調査等を実施したが、経年比較や市場間・地方間の比較等が困難であり、認知度の変化とVJ 事業の関連が検証できない。</p> <p>(2)訪日旅行の潜在顧客は増加したか 【評価結果】潜在顧客は増加しているとみられるが、個々の事業について詳細な追跡調査が実施されておらず、また、VJ 事業が関連しない場合とのデータ比較が困難であり、潜在顧客の動向とVJ 事業の関連は検証できない。</p> <p>② (1)海外の旅行会社にとって訪日旅行商品造成・販売の魅力度は向上したか。 【評価結果】ある商談会の対象調査では、訪日旅行商品の魅力度が増したと考察されたが、VJ 事業と同商品の魅力度との関連が広く検証できない。</p> <p>(2)訪日旅行商品の造成・販売実績は向上したか。 【評価結果】当該商品による訪日外客数は一定値で推移し、誘客事業への参加旅行会社数も増えているが、既存／新規ツアーとの区分、VJ 事業以外の造成・販売実績との比較等が調査されていない。</p> <p>③ (1) 訪日旅行を終えた旅行者の満足度は向上したか 【評価結果】一部の調査を除き満足度に関する調査が実施されていないため、VJ 事業との関係は実証できない。</p> <p>③(2)満足の結果として需要喚起につながったか 【評価結果】訪日旅行の満足度と需要喚起との関係を調査したデータは存在しないため、実証が困難。</p>				
	政策への反映の方向 (「今後の対応方針」等)	レビュー実施後の取組状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			
	【市場の消費者の認知度の向上を図るための施策】 費用対効果の一層の向上のため、市場毎に認知度の向上状況についてきめ細かな指標を設定した調査を行い、次年度以降の事業への反映が必要である。	費用対効果の一層の向上のため、H24年度より成果管理システム「VJネット」を導入し、市場毎に海外メディア招請や広告宣伝等認知度向上事業を実施した際における、掲載本数・放送回数や媒体接触者数等の成果指標を設定し、事業の成果確認を行っている。当該VJネットに入力された事業成果を踏まえ、事業評価を行うPDCAサイクルを構築し、次年度以降の事業へ反映しているところ。			

<p>【訪日旅行商品の造成・販売を促進するための施策】 VJ事業の支援対象となった旅行会社が、当該事業によりどの程度造成・販売実績を拡大させたかの詳細を把握し、次年度以降の事業に反映することが必要である。</p>	<p>旅行会社招請及び商談会等により造成された訪日商品数や販売実績(送客数)を把握。H24年度より成果管理システム「VJネット」を導入したことにより、事業成果等を次年度事業計画に反映しているところ。</p>
<p>【訪日外国人旅行者の満足度の向上を図るための施策】 訪日外国人旅行者の満足度の向上については、VJ事業よりも地方自治体・民間等とも連携した総合的な施策が有効。そのため、VJ事業を通じて収集・把握した訪日外国人の満足度等を関係者に広く提供し、これら諸施策の展開に活用する必要がある。</p>	<p>訪日外国人旅行者の満足度の向上については、観光庁において実施している「訪日外国人消費動向調査」により統計的に訪日外国人の満足度の把握を行い、観光庁のHP上にて広く結果について提供しているところ。</p>

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	総合政策局行政情報化推進課 道路局道路交通管理課 自動車局自動車情報課 海上保安庁交通部安全課
対象政策	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進のための施策				
政策の目的	国民・企業等による電子政府の利用は、使い勝手が利用者の視点に立ったものとなっていないことから、利便性・サービス向上が実感できる電子政府を実現し、国等に対する申請・届出等手続におけるオンライン利用率を2010年度までに50%以上とする				
評価結果の概要	<p>(特殊車両通行許可申請) 自動車検査証添付不要化及び許可証交付のオンライン化は申請者に問題なく利用されており、当該施策は適正であったと考えられ、オンライン利用件数の着実な増加につながった。</p> <p>(自動車の新車新規登録等) 利用者の利便性向上策(大量一括申請機能の導入、印鑑登録証明書別送方式の導入による本人確認方法の多様化及び登録希望日を指定できる機能の導入)により、効果を発揮しており、当該施策は適正であったと考えられる。</p> <p>(入出港の届出(特定港)、けい留施設の供用の届出(特定港)、危険物の積込等の許可(特定港)) 広報・普及啓発策(港長窓口及び海事関係者の会議等の機会を捉えた周知・啓発活動の推進)により、オンライン利用率の着実な増加につながり、当該施策は適正であったと考えられる。</p>				
	政策への反映の方向 (「今後の対応方針」等)	レビュー実施後の取組状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			
審査時間の短縮 (特殊車両通行許可申請)		<ul style="list-style-type: none"> ・申請入力データの受付時自動チェックの一部導入開始による手戻りの縮減(H24.3月～) ・道路情報便覧への道路データ収録促進(毎年度。各自治体への協力依頼含む。H22～25で約5,900km分を収録)による自動算定範囲の増加により、道路管理者間協議の減少 ・本省及び各地整主催の特車担当者会議において、各事務所へ許可迅速化を指導 			

<p>利用者の利便性向上（特殊車両通行許可申請）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・申請時の本人確認を電子認証からID/パスワード方式に変更し、利用者の電子証明書購入費用負担（年間約1万円）を削減（H24.5月～） ・審査の進捗状況の明確化及び他道路管理者との個別協議状況の表示により、許可証発行までに要する日数の目安の提供（H24.5月～） ・出発地と目的地の入力による経路自動探索機能を追加し、経路情報の入力時間を大幅に削減（H25.3月～）等
<p>利用者の利便性向上（自動車の新車新規登録等）</p>	<p>・OSSと自賠責保険（共済）を電子化している各システム関係者と協議を行い、自賠責保険の電子化システムからの1日の情報提供回数を増やすこととした。これにより、自賠責保険証明書情報のOSS側システムへの提供が遅れ必要時に取得することができないとの問題を減らすことにより、迅速な手続きが行えるよう利用者利便を向上させた。</p>
<p>非利用者への新規利用の促進（自動車の新車新規登録等）</p>	<p>・業界や自治体の会合等、あらゆる機会を通じて、継続的かつわかりやすくOSSの手続方法、効果等を広報、周知し利用率の向上に努めた。</p>
<p>電子申請の認知度の更なる向上 （入出港の届出（特定港）、けい留施設の供用の届出（特定港）、危険物の積込等の許可（特定港））</p>	<p>・各部署の申請窓口等において、書面による申請手続き者に対し、オンライン利用促進に関する案内・啓発活動を実施しており、さらには、適時機会を捉えて、国土交通省港湾局及びNACCSセンターと連携し利用者説明会を開催のうえ、電子申請の認知度の更なる向上を図っている。</p> <p>また、平成25年10月のNACCS更新に併せて、利用者からの要望を踏まえた「回答通知印刷レイアウトの変更」及び「許可条件等の英文併記」に係るプログラム改修を行うなど、利便性の向上を図っている。</p>
<p>新たなオンライン利用に関する計画（平成23年8月:IT戦略本部決定）に基く、業務プロセス改革計画（計画期間平成23年度から平成25年度）の実施</p>	<p>なお、上記の重点対象手続きについては、平成24年5月に業務プロセス改革計画を策定し、利用率の具体的な目標を定め、利用者の利便性向上等の取り組みを行った。</p> <p>平成25年度対象手続のオンライン利用率は、以下のとおり</p> <ul style="list-style-type: none"> ①特殊車両通行許可申請 79.2%（平成25年度までの計画目標65%超） ②自動車の新車新規登録等 60.9%（平成25年度までの計画目標60%） ③入出港の届出（特定港） 63.5%（平成25年度までの計画目標60%） ④けい留施設の供用の届出（特定港） 61.0%（平成25年度までの計画目標57%） ⑤危険物の積込等の許可（特定港） 78.4%（平成25年度までの計画目標77%）

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	○首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	都市局都市政策課都市政策調査室
対象政策	○首都圏、近畿圏、中部圏の三大都市圏の総合的な整備及び開発に関する制度、大都市圏における近郊緑地の保全に関する制度、工場等制限制度に関連する政策を対象とする。				
政策の目的	大都市圏の秩序ある発展と機能的な圏域構造の形成を図ることをその基本的な目的とし、具体的には大都市圏中心部の人口等の過度の集中を抑制し、無秩序な市街地化を防止すること、及び計画的な基盤整備等を通じ、周辺部への機能の適正配置等を推進すること、である。				
評価結果の概要	大都市圏計画に基づく計画的な基盤整備等を通じ、秩序ある圏域構造の構築に一定の役割を果たしたものと考えられる。 また、バランスの取れた圏域構造の形成の観点からは、首都圏における業務核都市制度により、大都市圏中心部に集中している業務機能の分散の受け皿として郊外都市の業務拠点化、核都市としての圏域形成が進展し、多核多圏域型地域構造の構築に貢献した。特に、道路・鉄道など交通ネットワークの整備等により、圏域内の人と物の流れもネットワーク化し、圏域としての持続的な発展と活力の向上に寄与した。				
	政策への反映の方向 （「今後の対応方針」等）	レビュー実施後の取組状況 （「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」）			
	大都市圏制度設立当初とは異なる高齢者数の急増等の新たな課題に対応し、その実効性を高めていくための具体的な措置を中心に、見直しにむけた検討を進める必要がある。	○H23年度に大都市圏の国際競争力強化について、H24,25年度に大都市の新たな戦略の作成・推進について予算措置を講じ、大都市圏における新たな課題に対応するため、大都市圏制度の見直しにむけた調査・検討を行った。 ○H25年度に、近年の都市を取り巻く環境変化の中で、大都市が抱える問題点を明らかにし、その問題点に如何に対応していくかについて有識者による「都市再構築戦略検討委員会」からH25年7月に中間取りまとめ出され、大都市の国際競争力強化への支援等を行っている。 ○H26年度に、大都市における国際競争力の強化等の課題等に対応するための民の力の活用や既存ストックの活用・整理合理化等のあり方を検討するため、社会資本整備審議会の新たな時代の都市マネジメント小委員会での審議が開始された。			
	我が国の大都市圏が成長著しい諸外国の大都市圏との国際競争に打ち勝ち、諸外国を引きつける拠点として、大都市圏の成長を促していくことが求められる。				
	大都市圏政策がこれまでのインフラの計画的整備等による施設の空間配置を主眼とした施策体系を越えて、国際競争力の向上に資する官民連携のプロジェクトの推進等に検討の重点を移していく必要がある。				

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	都市局街路交通施設課
対象政策	集約型都市構造実現のためのLRT等都市交通の整備				
政策の目的	LRT等の基幹的な公共交通の整備を含めた、戦略的な取組による集約型まちづくりの推進				
評価結果の概要	コンパクトなまちづくりの観点から、市全体では減少傾向にある転入者数について沿線では増加傾向であること、沿線地価の下げ止まり、沿線就業者数の増加等、集約型のまちづくりへの効果が確認できたとともに、少子高齢化への対応の観点からは、高齢者等の外出機会の増加等の効果が確認できた。				
	政策への反映の方向 （「今後の対応方針」等）	レビュー実施後の取組状況 （「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」）			
	LRTプロジェクトによる関連省庁、部局が連携した一体的な支援を実施。	LRT導入に向けて、地方公共団体が設置する、鉄軌道事業者、都道府県警察、道路管理者、有識者等からなるLRTプロジェクト推進協議会に対して、財政面及び技術面で取り組みを支援してきた結果、協議会により作成されたLRT整備計画の提出数が7から11に増加した。（既存の軌道事業者19社）			
	LRT等の導入に向けたノウハウをガイドライン等により提供。	LRT等の利用促進に関する実践的事例を整理し、新規導入や延伸を検討する際の取り組みに役立てるために、LRT等利用促進ガイダンス等を作成し、関係地方公共団体や軌道事業者等に配布した。			

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	都市再生の推進	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	都市局まちづくり推進課
対象政策	都市再生関連施策				
政策の目的	急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図り、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とする。				
評価結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市再生緊急整備地域における都市再生事業に係る都市再生関連施策について <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策コストと効果の比較、都市再生特別地区の活用状況、経済波及効果を踏まえると、民間の資金とノウハウを十分に活用するものとして、都市の再生に寄与する効果があることがわかった。 ・ 事業者は、初期投資負担の軽減、収益機会の向上、事業の信頼性の向上、といった効果を認識。 ・ 一方で、現在の65の都市再生緊急整備地域において、都市再生関連施策の活用状況が異なっており、現在の都市再生関連施策が全ての地域において十分に機能したとはいえない。 ・ 事業者は、いずれの都市再生関連施策に関しても、資料作成費用や手続きに要する時間など手続き面のコストについて改善を望む声が多い。 ○ 都市再生整備計画区域における都市再生整備事業に係る都市再生関連施策について <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策コストと効果の比較、経済波及効果を踏まえると、全国都市再生に寄与する一定の効果があることがわかった。 ・ 一方で、大都市と比べて民間活力が相対的に弱いこともわかった。 ・ 都市再生整備計画区域においては、地域の特色に応じて多様な目標を設定し、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生が、行政・住民や民間の連携・協働の下、進められつつある。 				
	政策への反映の方向 （「今後の対応方針」等）	レビュー実施後の取組状況 （「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」）			
	都市開発事業の実施主体である民間事業者とこれを後押しする国・地方公共団体とが連携して各種施策を集中的に実施する体制	平成23年に都市再生特別措置法を改正し、都市の国際競争力を強化するための特定都市再生緊急整備地域制度を創設し、現在、東京・大阪を中心として11地域を特定都市再生緊急整備地域として指定している。			
	都市開発事業に対する資金供給の円滑化のための金融環境の整備	平成23年度に、特に市場において不足しているミドルリスク資金供給の円滑化のため、民間都市開発推進機構によるメザニン支援業務を創設し、支援を行っている（支援実績：平成23年度以降：2件）。			
	都市再生関連施策の手続の迅速化	平成23年に都市再生特別措置法を改正し、国際競争力の強化に資する特定都市再生緊急整備地域においては、民間事業者が特定の都市開発事業を行う際に金融支援を行うか否かの判断に要する期間を短縮している。 また、当該地域内で都市開発事業を行う際に、整備計画を策定した場合は、各種手続きを一括して行うことができる特例を創設し、手続きを迅速に行うことが可能となっている。			
	立ち上がりが困難な都市開発事業への財政面・ノウハウ面などの支援	都市再生整備計画の区域内等において、引き続き民間都市開発推進機構によるまち再生出資業務等の金融支援を行っている（支援実績：平成23年度以降：12件）。			

<p>地域において様々な分野で活動するNPO等とも積極的に連携した、きめ細やかな施策の展開</p>	<p>平成24年に「民間まちづくり活動促進事業」を創設し、まちづくり会社等の民間の担い手が主体となったまちづくり計画・協定の策定や、都市利便増進協定等に基づく施設整備等を含む社会実験等(オープンカフェ等)に対し補助を行っている。 (支援実績:平成25年:24地区)</p>
<p>官民連携によるまちづくりを推進するための新たな枠組み</p>	<p>平成23年に都市再生特別措置法を改正し、地域住民とまちづくり会社が広場等の管理や維持修繕について協定を締結し、共同して設置や管理を行う枠組みを創設(都市利便増進協定制度の創設)。現在、把握できる限りで3地区において当該協定が締結されている。 また、都市における道路空間利用のニーズの高まり等を背景として、道路空間のオープン化を推進するため、都市再生整備計画の区域内において道路管理者が指定した区域に設けれるオープンカフェ、広告板等の占有許可基準の特例制度を創設。当該特例制度は、これまでに8地区において利用されている。</p>

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	住生活基本計画(全国計画)	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	住宅局住宅政策課
対象政策	当時の住生活基本計画に掲げていた4つの目標、及び目標の達成状況を定量的に測るために設定していた各成果指標				
政策の目的	住生活基本計画(全国計画)は、住生活基本法第15条に基づき、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定するもの。				
評価結果の概要	<p>当時の住生活基本計画に掲げていた目標及びその評価は次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標1「良質な住宅ストックの形成及び将来世代への承継」 →順調に進んでいるが、依然耐震性不十分な住宅ストックの存在、老朽マンションの増加等の課題があり、引き続き、住宅の耐震化、マンション管理の適正化、省エネ化、リフォームの促進等の取組を推進する必要がある。 ・目標2「良好な居住環境の形成」 →概ね順調に進んでいるが、依然未整備の重点密集市街地の存在等の課題があり、密集市街地のきめ細かな整備等の取組を推進する必要がある。 ・目標3「国民の多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備」 →既存住宅・リフォーム市場は、情報不足等による消費者の不安を解消するには不十分な状況にあり、市場整備等の取組を一層推進する必要がある。 ・目標4「住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保」 →高齢者のいる住宅のバリアフリー化が依然低水準等の課題があり、住宅セーフティネットの更なる充実を図る必要がある。 				
政策への反映の方向 (「今後の対応方針」等)	レビュー実施後の取組状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)				
評価結果を踏まえ、国民の豊かな住生活を実現するための新たな住生活基本計画(全国計画)を策定する。	<p>平成23年3月、以下の4つを目標とする新たな住生活基本計画を策定し、目標の達成に向けた各種施策を実施。</p> <p>目標1「安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築」 【指標の例】 ・新耐震基準(昭和56年基準)が求める耐震性を有する住宅ストックの比率 【施策の例】 ・住宅・建築物安全ストック形成事業等により、住宅・建築物の耐震診断・耐震改修を促進</p> <p>目標2「住宅の適正な管理及び再生」 【指標の例】 ・マンションの適正な維持管理(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) 【施策の例】 ・「マンションの修繕積立金に関するガイドライン」を策定し、セミナー等を通じて周知・普及</p>				

目標3「多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備」

【指標の例】

・既存住宅の流通シェア

【施策の例】

・「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」に基づき、長期優良住宅の普及を促進

・既存住宅売買時の利用を前提とした基礎的なインスペクションに関し、共通して実施することが望ましい事項をとりまとめた「既存住宅インスペクションガイドライン」を策定

・建物検査と保証がセットになった、既存住宅売買かし保険、リフォームかし保険、マンションの大規模修繕かし保険、引き渡し後リフォーム型既存住宅売買かし保険、リフォーム前の現況調査部分も保険対象とするリフォームかし保険等により、消費者が安心して中古住宅の取得やリフォーム工事を進める市場環境を整備

目標4「住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保」

【指標の例】

・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

【施策の例】

・高齢者、障害者、子育て世帯等の多様な世代が交流し、安心して健康に暮らすことができる「スマートウェルネス住宅」を実現するため、「スマートウェルネス住宅等推進事業」を創設

政策レビューフォローアップシート

テーマ名	鉄道の安全施策	実施時期	平成21年度～平成22年度	担当課	鉄道局安全監理官
対象政策	①鉄道事業法等の改正に基づく施策の評価 ②踏切道改良促進法の改正に基づく施策の評価				
政策の目的	①鉄道輸送の安全性の向上 ②踏切道の安全性の向上及び交通の円滑化				
評価結果の概要	①平成18年の鉄道事業法等の改正その他の施策の展開により、鉄道事業者の安全意識の向上が図られたものとする。しかしながら、列車脱線事故等の重大な事故が発生すると多くの被害が生じるおそれがあるため、引き続き、これらの事故を防止するための安全施策を進めていくことが必要である。 ②運転事故件数は長期的には減少傾向となっており、平成18年以降、乗客が死亡する事故の発生はない。しかしながら、近年、運転事故件数は下げ止まり傾向にあり、特に人身障害事故件数は増加傾向にあることから、運転事故件数を減少させるための対応を進めることが必要である。 ③踏切道に関する施策の実行により、踏切事故件数が減少し、また、踏切道における交通の円滑化が図られた。しかしながら、運転事故に占める踏切事故の割合は約4割と依然として高い状況にあることから、引き続き、踏切道の改良を推進することが必要である。 ④地域鉄道事業者においては、赤字経営で施設も老朽化しているところが多く、また、他の民鉄事業者に比べ事故率が高く、特に鉄道施設、車両に起因する事故が多く発生していることから、安全対策に対する支援が必要な状況にある。				
政策への反映の方向 (「今後の対応方針」等)		レビュー実施後の取組状況 (「これまでの取り組み」もしくは「今後の取り組み方針」)			
① 重大な事故の防止に向けた対応 発生した事故の再発防止のみならず、以下の取組み等を行い、重大事故の未然防止を図ることが必要である。 ・国の技術基準については、事故に加えてインシデント等の分析・検討を行い、所要の改正を継続、また、一層の安全性の向上が図られるよう、より望ましい安全性の向上のために推奨される事例を示す。 ・鉄道事業者に対し、いわゆる「ヒヤリ・ハット情報」を含むインシデント情報等の収集等により、事故の未然防止を図るよう、引き続き、指導。		○耐震基準について、兵庫県南部地震以降、急速に整備された地震観測網により多数の強震度が記録され、地震工学分野の研究も大きく進展したことを受け、平成17年度より「耐震設計標準に関する委員会(委員長:佐藤忠信神戸学院大学教授)」において審議を重ね、東日本大震災にて得られた知見も踏まえ、平成24年7月に改正を行った。 ○平成23年に発生したJR北海道の石勝線列車脱線事故を踏まえ、技術基準の改正等を検討しているところである。また、平成24年に発生した中央道笹子トンネル事故や鉄道構造物からの落下物の発生等を踏まえ、鉄道構造物の維持管理に関する基準について検証し、必要な対応を検討している。 ○鉄道事業者間におけるリスク情報の共有を図るため、日本鉄道運転協会において、平成22年1月から、一部事業者間での共有について試行を開始し、平成23年7月から対象事業者を拡大して実施している。 ○JR、大手民鉄等の各鉄道事業者が取組んでいるヒヤリハットに対する改善事例の情報を収集、分析し、「鉄道の安全安定輸送の確保に向けたヒヤリハットに対するハード面の改善事例の調査検討報告書」を平成25年3月に取りまとめ、各鉄道事業者へ情報提供している。			

<p>・保安監査等の充実・強化とともに、鉄道事業者に対し内部監査の実施を指導。また、鉄道事業者の安全確保のための取組みが適切に行われるよう、事故防止に有効な情報を有益な形で鉄道事業者等に提供。</p>	<p>○保安監査については、トラブルの発生状況やそれぞれの列車の運行状況に応じた監査を行うなど、個別の状況に応じた効果的な方法により実施しているところであるが、今後は、JR北海道における一連のトラブル等も踏まえ、出来るだけ多くの現場に入ること、サンプル数を増やすこと、といった現場に即した、よりメリハリの効いた効果的な監査が行えるよう、体制強化を検討している。</p> <p>○鉄道事業者における内部監査が適切に実施されるように、平成21年3月に取りまとめた「鉄道の内部監査の指針に関する調査検討報告書」を参考として、引き続き指導している。</p> <p>○鉄道局及び各地方運輸局において、旅客会社及び貨物会社の鉄道の運転事故に関する情報交換及び事故防止対策に関する討議並びに安全対策を推進する上で必要な情報交換等を行い、鉄道の保安の向上に資するため、「鉄道保安連絡会議」を引き続き開催している。</p> <p>○鉄道等の安全・安定輸送の確保に携わる者が事故・インシデント等の情報を共有化し、また、広くその情報の活用を図ることにより、事故等の未然防止に資するため、「保安情報」を引き続き作成し、鉄道事業者等へ情報提供している。</p>
<p>② 運転事故を減少させるための取組み</p> <p>・ホームドア、非常押しボタン、転落検知マットの整備</p> <p>・利用者の理解と協力を得るための取組みの強化</p>	<p>○ホームドアの整備については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」、「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間とりまとめ等に基づき、その整備を推進しており、ホームドアについては、平成22年度から平成25年度までに新たに142駅に設置され、平成25年度末で583駅に設置している。</p> <p>○ホームドアの更なる整備促進を図るため、車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなタイプのホームドア(戸袋移動型、昇降バー式、昇降ロープ式等)の技術開発に対して支援を行っている。</p> <p>○非常押しボタン、転落検知マットの整備については、平成22年度から平成25年度までに新たに190駅において非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備が完了し、対象2,072駅のうち2,071駅に整備された。(残る1駅は平成26年9月に整備完了)</p> <p>○利用者の理解と協力を得るための取組みとして、平成22年3月に取りまとめた「鉄道の安全利用に関する手引き」を参考として、引き続き利用者等に働きかけているほか、鉄道利用に係る安全教育の全国的な実施を長期的な目標として、特に高い教育の効果が期待される児童等を対象に、鉄道利用に係る安全教育を効果的に行うために必要な事項を調査し、その教材を含めた「児童を対象とする鉄道利用に係る安全教育の調査報告書」を平成23年3月に取りまとめ、各鉄道事業者へ情報提供するとともにホームページ上で公表している。</p> <p>○ホームの事故防止を目的として、平成22年度から、関係事業者等で構成される「首都圏ホーム事故対策連絡会議」を開催しているとともに、ホーム事故防止キャンペーンとして「プラットホーム事故0運動」を実施している。</p>

<p>③ 踏切事故の減少等に向けた対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切道の統廃合(立体交差化含む)、構造改良、歩行者等立体横断施設及び踏切保安設備の整備の促進 ・情報技術を活用した踏切事故の防止や踏切通行者に対する交通安全意識の向上のための広報活動等の強化とともに、学校等における教育の推進。 ・その他 	<p>○踏切道の改良を促進するための措置を平成23年度以降においても引き続き講じる必要があることから、平成23年4月に、5年間の指定期限の延長等の踏切道改良促進法の一部改正を行った。</p> <p>踏切道改良促進法等に基づき、踏切道の統廃合(立体交差化含む)、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備及び踏切保安設備の整備の促進を行っており、平成23年度から平成25年度末までに、統廃合により踏切道数は393箇所減少し(立体交差化174箇所含む)、構造改良を590箇所、歩行者等立体横断施設の整備を箇所、踏切保安設備の整備を208箇所を実施している。</p> <p>○踏切事故を防止するため鉄道事業者、関係団体とともに踏切事故防止キャンペーンを実施し、主要な踏切等における啓発を引き続き実施している。</p> <p>○利用者の理解と協力を得るための取組みとして、平成22年3月に取りまとめた「鉄道の安全利用に関する手引き」を参考として、引き続き利用者等に働きかけているほか、鉄道利用に係る安全教育の全国的な実施を長期的な目標として、特に高い教育の効果が期待される児童等を対象に、鉄道利用に係る安全教育を効果的に行うために必要な事項を調査し、その教材を含めた「児童を対象とする鉄道利用に係る安全教育の調査報告書」を平成23年3月に取りまとめ、付属の児童向けの教材を、各鉄道事業者へ情報提供するとともにホームページ上で公表している。</p> <p>○平成26年3月に、踏切障害事故における死者数減少を目的として、鉄道事故等報告規則等の一部改正を行い、同年4月から、踏切遮断機が設置されていない踏切道において発生した事故であって、死亡者を生じたものについて、国への速報と運輸安全委員会における事故調査を行うこととした。</p>
<p>④ 地域鉄道の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域鉄道事業者の安全性向上のための投資等を支援。 	<p>○地域鉄道の安全性の向上に資する設備投資については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)を交付している(補助率:1/3)。</p> <p>このうち、平成25年度からは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対して、同補助金の補助率の拡充(通常1/3→1/2)を行っている。</p>

政策レビューの実施状況及び予定

	テーマ	担当局等
平成26年度	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	大臣官房官庁営繕部
	水資源政策	水管理・国土保全局水資源部
	自転車交通	道路局、都市局
	貨物自動車運送のあり方	自動車局、総合政策局（物流政策）
平成27年度 (予定)	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局
	住生活基本計画	住宅局
	国際コンテナ戦略港湾政策	港湾局
	国際協力・連携等の推進	国際統括官
平成28年度 (予定)	社会資本ストックの戦略的維持管理	関係部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	官民連携の推進	総合政策局とりまとめ
	LCCの事業展開の促進	航空局
	MICE誘致の推進	観光庁
平成29年度 (予定)	津波防災地域づくりに関する法律	総合政策局とりまとめ
	強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築 －総合物流施策大綱（2013-2017）－	総合政策局とりまとめ
	離島地域における振興施策	国土政策局
	海運からの温室効果ガス排出削減策	海事局
平成30年度 (予定)	景観及び歴史まちづくり	都市局
	下水道施策	水管理・国土保全局（下水道部）
	鉄道の防災・減災対策	鉄道局
	タクシーサービスの改善による利用者利便の向上	自動車局

平成30年度とりまとめ政策レビューテーマ

1 平成30年度とりまとめ政策レビューテーマの選定

以下の観点からテーマの選定を行う。

- ア 国土交通省の政策課題として重要なもの
- イ 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- ウ 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
- エ 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要なもの

2 平成30年度とりまとめ政策レビューテーマ

① 景観及び歴史まちづくり

【都市局】

景観法制定、歴史まちづくり法制定、古都保存法制定から一定の期間が経過しており、また、都市行政においても近年その重要性が更に高まってきていることから、景観及び歴史まちづくりについて、法に基づく計画の策定状況やまちづくりを推進する地域の取り組み状況を踏まえて、平成30年度に政策レビューを行う。(ア、ウ)

② 下水道施策

【水管理・国土保全局(下水道部)】

下水道事業の現状を踏まえた上で、低炭素化社会、循環型社会を構築するべく、新下水道ビジョン(平成26年7月策定)に位置付けられた21世紀型下水道を目指す観点から、下水道における資源・エネルギー対策などに係わる施策(制度構築、基準化、マニュアルの作成等)について、平成30年度に政策レビューを行う。(ア、ウ、エ)

③ 鉄道の防災・減災対策

【鉄道局】

首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、阪神・淡路大震災及び東日本大震災の経験も踏まえた防災・減災対策の強化を図ることが喫緊の課題となっている。このため、鉄道における耐震に関連する諸施策について、その現状を整理しつつ、平成30年度に政策レビューを行う。(ア、イ、エ)

④ タクシーサービスの改善による利用者利便の向上

【自動車局】

平成25年度に特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律が成立したところであり、両院附帯決議等を踏まえ、需要拡大に資するタクシーサービスの高度化や高質化の推進を図っているところ。改正法施行から概ね5年を経過した平成30年度において政策レビューを行う。(ア、イ、エ)

平成26年度政策レビューのスケジュール

4月25日 : 第33回政策評価会※

5月～6月 : 個別指導※

9月30日 : 第34回政策評価会

10月下旬～12月上旬 : 個別指導

12月中旬 : 評価書(案)中間とりまとめ、各委員へ送付

12月下旬～1月中旬 : 委員からのご指摘を踏まえて評価書(案)の修正

1月下旬 : 評価書(案)とりまとめ、各委員へ送付

1月下旬～2月 : 委員からのご指摘を踏まえて評価書(案)の修正
(第35回政策評価会(必要に応じ開催))

3月下旬 : 平成26年度とりまとめ政策レビュー評価書決定

※は既に終了

(評価書の要旨)

テーマ名	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	担当課 (担当課長名)	官庁営繕部 (管理課長：長谷川豊) (計画課長：住田浩典)
評価の目的、必要性	<p>国土交通省では、官庁施設の整備・保全に当たって、防災・減災、機能維持、利便性向上やまちづくり、環境対策、公共建築の先導的役割といった多岐にわたる施策に取り組んでおり、公共建築全体の整備・保全に対して大きな役割を果たしている。</p> <p>この官庁施設の整備・保全に関する施策について、これまでの実施状況や効果について評価を行うことにより、施策の実施に係る課題やその対応策について検討を行い、今後の施策の方向性に反映させることを目的とする。</p>		
対象政策	<p>国土交通省は、「官公庁施設の建設等に関する法律」(昭和26年法律第181号)に基づき、国家機関の建築物(官庁施設)の整備、基準の設定及び各省各庁に対する指導・監督を実施しており、これらを通じて「官庁施設の利便性・安全性等の向上」を図ることを対象政策とする。</p> <p>(平成25年度予算：923億円(他省庁からの支出委任分を含む))</p>		
政策の目的	<p>環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進することにより、公衆の利便や公務の能率増進等を図るとともに、公共建築の先導的役割を果たすことを目的としている。</p>		
評価の視点	<p>官庁施設の整備・保全に関する施策の実施状況について、以下の視点により評価を行うものとする。</p> <p>① 防災・減災 (災害応急対策活動の円滑化、在庁者の安全確保等) ② 機能維持 (施設機能・安全性の維持、長寿命化等) ③ 利便性向上・まちづくり (施設利用の円滑化、まちづくりへの寄与等) ④ 環境対策 (CO2排出量の削減、木材利用量の拡大等) ⑤ 公共建築の先導的役割 (公共建築の質的・技術的向上への寄与等)</p>		
評価手法	<p>上記の視点をふまえ、①～⑤それぞれの施策の実施状況や効果を検証するための指標を設定し、分析する。</p> <p>指標の設定・分析にあたっては、これまで行ったアンケートの結果や、過去に収集したデータ等を活用する。</p>		
評価結果 又は 作業報告	<p>① 防災・減災 (災害応急対策活動の円滑化、在庁者の安全確保等) 《地震対策》</p> <p>○ これまでの耐震改修や建替えによる耐震化の推進により、<u>チェックアップ</u>で平成28年度末までに面積比95%の目標に対して、<u>平成25年度末で面積比88%の耐震化を達成</u>している。</p>		

- また、耐震性能を満たす災害応急対策活動拠点の人口カバー率も官署平均で87%となっており、在庁者の安全性の確保や、災害時の応急対策活動の円滑化に寄与している。

《津波対策》

- 今後、市町村が指定する「津波避難ビル等の施設数」や、都道府県が指定する津波防災警戒区域を対象とした「津波防災診断」や「津波対策」の実施率をフォローアップしていくこととしている。

② 機能維持（施設機能・安全性の維持、長寿命化等）

- これまで適正な保全となるよう各省各庁に対する指導・支援等をしてきた結果、経済状況等から高齢建物は年々増加しているにも関わらず、保全状況の良好な施設の割合や健全建物の割合は、増加している。

③ 利便性向上・まちづくり（施設利用の円滑化、まちづくりへの寄与等）

《合同庁舎整備・地域との連携》

- シビックコア地区等で整備した合同庁舎に対する満足度・貢献度について、施設利用者、周辺住民、施設職員及び地元地方公共団体にアンケートをした結果、概ね良好な評価を得ている。

《歴史的建造物の保存・活用》

- これまで9施設の全体保存、7施設の部分保存をしている。
- このうち、例えば横浜地方気象台の周辺住民へアンケートでは、非常に肯定的な結果が得られている。

《バリアフリー化》

- これまでの整備で改善が図られた施設の割合は9割に達している。
- また、近年新築した17施設の利用者への満足度調査の結果では、各項目とも平均で普通を上回っている。

④ 環境対策（CO2排出量の削減、木材利用量の拡大等）

《グリーン化、運用改善支援》

- 各省各庁に対する施設の運用改善を支援することなどにより、エネルギー使用量は、平成17年度比で見ると、庁舎全体で25%、合同庁舎で33%と大幅に削減されている。
- また、政府実行計画の「温室効果ガスの総排出量」は、平成13年度比で8%削減する目標に対して、平成22から24年度の3カ年平均では、国全体で10%程度の削減、官庁営繕が重点支援した施設で15.6%の削減を達成している。

	<p>《木材利用の促進》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 平成24年度に<u>国全体で7,744㎡の木造施設を整備した結果、鉄筋コンクリート造と比較した、材料製造時の炭素放出量が940t削減、木材の炭素固定量の340tと合わせて、1,280tの炭素放出量の削減効果</u>がある。 <p>⑤ 公共建築の先導的役割（公共建築の質的・技術的向上への寄与等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 官庁営繕部では<u>様々な技術基準類の整備・普及に努めており、各種基準が地方公共団体だけでなく、広く民間においても使用されている。</u> ○ また、<u>免震改修・PFI事業等の新たな調達・整備手法にいち早く取り組み、公共建築等の質的・技術的水準の向上に努めている。</u>
<p>政策への 反映の方向 (想定方向)</p>	<p>今回実施した政策レビューを踏まえ、政府としての動きがある中で、官庁営繕部として、取り組むべき政策課題を大きく4つ挙げる。</p> <p>【防災・減災】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>当面の課題として、地震対策の更なる推進に加え、津波対策は、これからまず、津波防災診断を推進する。</u> ○ <u>中長期的には、災害対策活動拠点施設のBCPへの支援、首都中枢機能の確保、地域防災計画と連携した合築等による施設整備などを推進する。</u> <p>【老朽化対策・長寿命化／地域・まちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「老朽化対策・長寿命化」では、<u>当面の課題として、一定地域内の施設を群として有効活用する施設整備構想の策定、長寿命化に伴う施設の不備について技術支援を行うための施設カルテの作成、官公庁における長寿命化計画策定の推進、保全指導の一層の推進などに取り組んでいく。</u> ○ また、「地域・まちづくり」では、<u>中長期的な課題として、地方公共団体の施設を含めた必要施設の再編や地方公共団体との連携による施設整備の推進などが必要になる。</u> <p>【環境対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 当面の課題として、<u>既存施設の更なるグリーン化の推進に加え、低層耐火建築の木造化を行うこととしている。</u> ○ 中長期的には、<u>ZEB（スマート庁舎）の実現や、スマートシティとの連携などを推進する。</u> <p>【公共工事の品質確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>当面の課題として、昨今の不調・不落の増加や地方公共団体の人材・技術力の不足等に対処するため、新たな入札契約手法の導入や、公共発注者に対してあらゆる機会を通じた技術支援の充実に取り組んでいるところ。</u>

	<p>○ また、<u>中長期的な課題</u>として、<u>規範となる発注者を目指して</u>、様々な社会的要請や技術の進展を踏まえ、<u>先導的な施設整備を行う</u>。</p> <p>このように、様々な取組により、「<u>建築分野において先導的な役割を果たすこと</u>」が、<u>我々官庁営繕組織の今後取り組むべき課題</u>であると考えている。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>官庁営繕部に「政策レビュー検討委員会」を設置し、政策レビューの方法、内容等について、外部有識者からの助言を聴取している。</p> <p>平成26年3月に第1回検討委員会、9月に第2回検討委員会を実施しており、本年度更に1回程度開催する予定。</p> <p>【外部有識者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 久保哲夫氏（委員長）：東京大学名誉教授 ・ 坂本雄三氏（委員長代理）：独立行政法人建築研究所理事長 ・ 佐藤主光氏（委員）：一橋大学大学院教授 ・ 古阪秀三氏（委員）：京都大学准教授 ・ 野城智也氏（委員）：東京大学教授
<p>実施時期</p>	<p>平成25年度～平成26年度</p>

平成 26 年度 政策レビュー結果(評価書)(構成案)

環境等に配慮した便利で安全な 官庁施設の整備・保全の推進 (案)

平成 26 年〇月
国土交通省

目次(案)

第1章 はじめに.....	○
1. 評価の目的、必要性	
2. 対象政策	
3. 第三者の知見の活用	
4. 評価の視点	
5. 評価手法	
第2章 官庁営繕の現況.....	○
1. 官庁営繕の制度	
法律に基づく役割、歴史的経緯	
2. 官庁営繕の体制	
組織・人員・予算	
3. 官庁施設の概要	
施設数・面積・棟数・築年分布	
第3章 評価対象政策の実施状況及び評価.....	○
※ 施策の内容・実績の中で、できる限り「新築・改修・保全」に書き分ける。	
1. 評価の全体像	
政策の全体像（ロジックモデル）	
これまでの取組の経緯	
2. 官庁営繕をとりまく背景	
3. 防災・減災	
(1)地震対策【新築・改修】	
①施策の目的	
②施策の内容・実績.....基準類の制定・改定	
災害応急対策活動の拠点となる官庁施設の防災機能の確保	
既存施設の耐震改修の実施と管理上の指導	
③施策の評価.....既存施設の耐震化率	
災害応急対策活動拠点の確保割合	

東日本大震災による被害状況

④成果・課題

(2)津波対策【新築・改修】

①施策の目的

②施策の内容・実績……基準類の制定・改定

津波対策の必要性の把握と対策の実施

災害応急対策活動の拠点となる官庁施設の防災機能の確保

一時的避難場所の整備

③施策の評価……津波避難ビル等として指定された施設数

津波対策の実施状況

④成果・課題

4. 機能維持【改修・保全】

①施策の目的

②施策の内容・実績……基準類の制定・改定

保全実態調査、保全実地指導、会議・講習会等の実施

地域における官庁施設整備構想の策定、長寿命化改修の実施

施設カルテの作成と技術支援

③施策の評価……保全状態の良好な施設の割合

健全建物数・割合

④成果・課題

5. 利便性向上・まちづくり

(1)集約・合同化、地域との連携【新築】

①施策の目的

②施策の内容・実績……長期営繕計画の策定、官署の集約・合同化

一団地の官公庁施設とシビックコア地区の整備

中心市街地活性化に資する合同庁舎整備と地域連携

③施策の評価……まちづくり貢献度調査結果

施設利用者・周辺住民・職員へのアンケート調査結果

④成果・課題

(2)歴史的建造物の保存・活用【改修】

①施策の目的

②施策の内容・実績……歴史的建造物を保存・活用した整備

- ③施策の評価……………周辺住民へのアンケート結果
- ④成果・課題

(3)バリアフリー化【新築・改修】

- ①施策の目的
- ②施策の内容・実績……………基準類の制定・改定
官庁施設のバリアフリー化
- ③施策の評価……………バリアフリー化に関する改善率
新築施設における利用者の満足度調査結果
- ④成果・課題

6. 環境対策

(1)グリーン化・運用改善支援【新築・改修・保全】

- ①施策の目的
- ②施策の内容・実績……………基準類の制定・改定
環境に配慮した官庁施設の整備
施設運用改善のための施設管理者への技術的な協力
- ③施策の評価……………エネルギー使用量の削減状況
政府の実行計画の目標達成状況
- ④成果・課題

(2)木材利用の促進【新築】

- ①施策の目的
- ②施策の内容・実績……………基準類の制定・改定
木造化・木質化の施設整備
事例集の作成等による木材利用の促進
- ③施策の評価……………官庁施設の木造化による炭素放出削減量・炭素固定量
地方公共団体による基準類の活用と整備の状況
- ④成果・課題

7. 公共建築の先導的役割

- ①施策の目的
- ②施策の内容・実績……………営繕業務の合理化効率化のための統一基準の整備
技術基準類の公開、各省各庁・地方公共団体への情報提供
調達方法・採用工法等における先導的取り組みの公表・周知
相談窓口の設置、出前講座の実施

- ③施策の評価……………主要基準類の普及率、基準類の参照状況
新たな調達・整備手法の普及状況
- ④成果・課題

第4章 今後の政策の方向性…………… ○

1. 防災・減災

- ①当面の課題……………地震対策、津波対策の推進
- ②中長期的な課題……………地域防災との連携、業務継続支援を検討

2. 機能維持、利便性向上・まちづくり

- ①当面の課題……………地域における施設整備構想の見直し
施設カルテの作成と技術支援
長寿命化計画の策定の促進
保全指導の一層の推進
歴史的建造物の保存の推進
既存施設の更なるバリアフリー化の推進
- ②中長期的な課題……………地公体施設等と連携した既存施設の活用を検討

3. 環境対策

- ①当面の課題……………既存施設の更なるグリーン化の推進、低層耐火建築の木造化
- ②中長期的な課題……………Z E B、スマートシティとの連携等を検討

4. 公共建築の先導的役割

- ①当面の課題……………新たな入札契約手法の導入、あらゆる機会を利用した技術支援の実施
- ②中長期的な課題……………規範となる発注者を目指した新たな先導的取り組みを検討

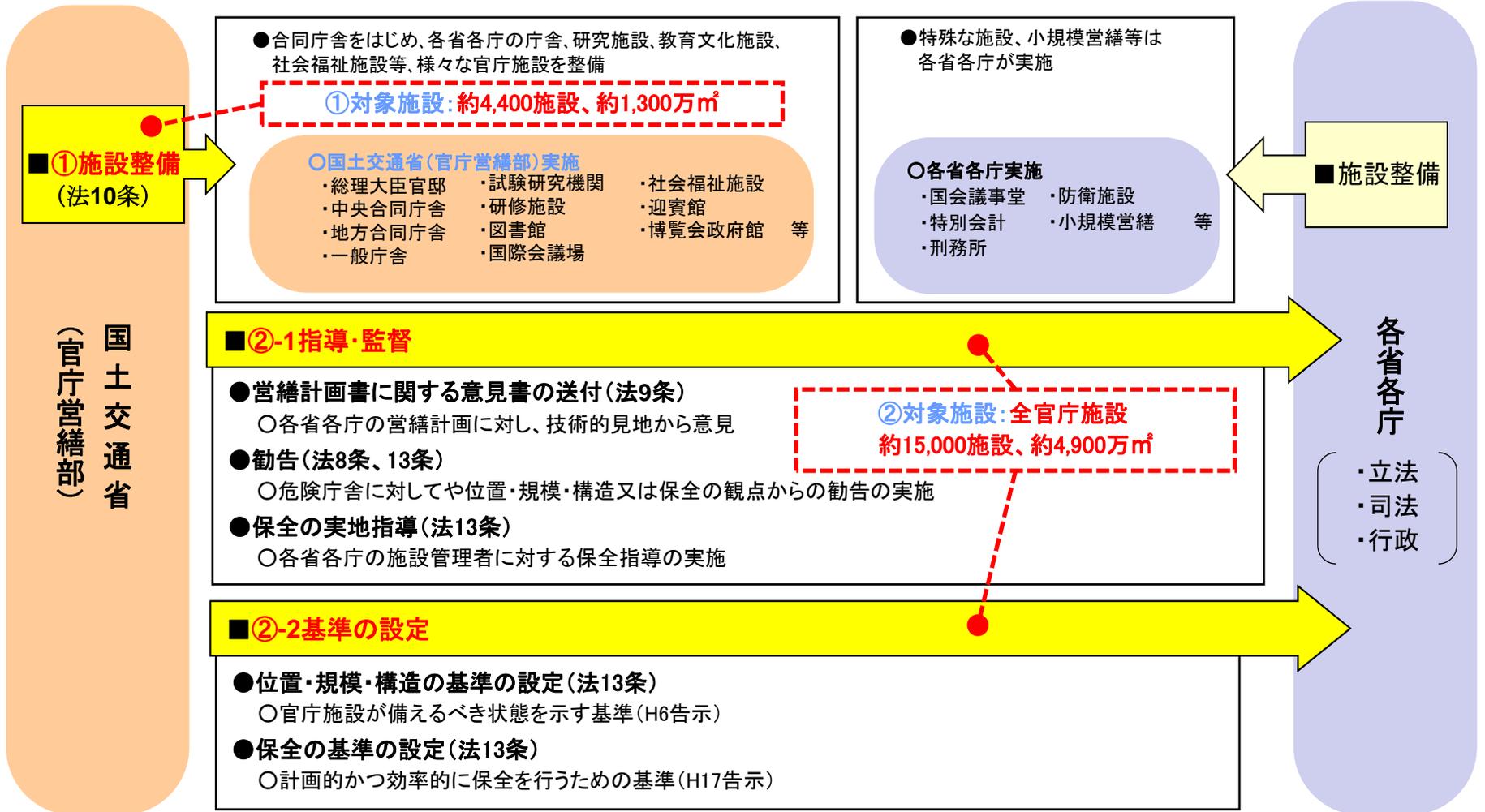
付属資料

参考資料 (官庁営繕部 政策レビューの概要)

1. 官庁営繕の役割

○国土交通省官庁営繕部は、**官庁施設の建設等に関する法律(S26官公法)に基づき**、官庁施設の整備・保全に関する業務を実施

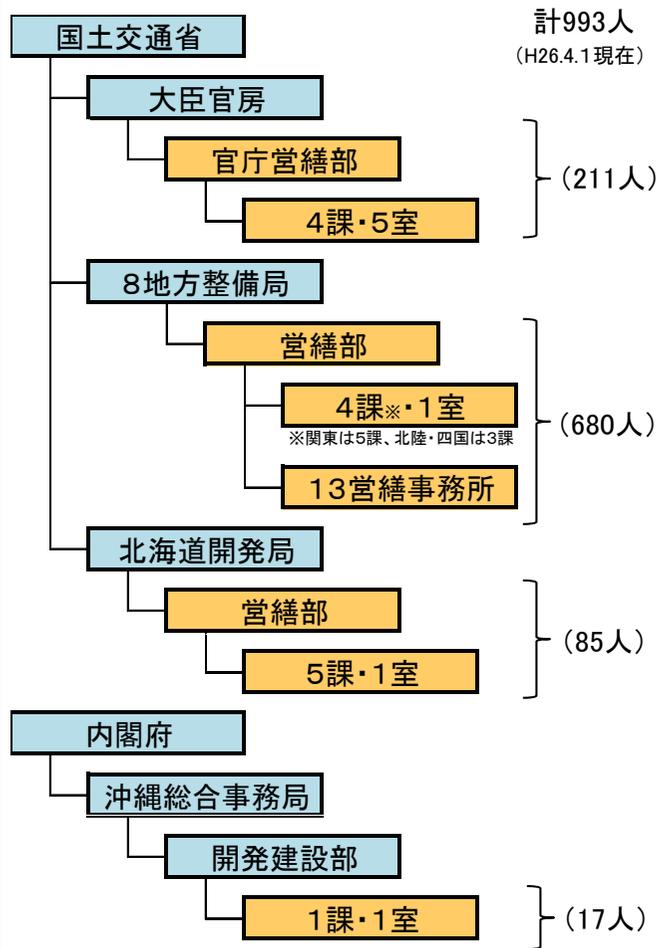
○具体的には、官庁施設の災害を防除し、公衆の利便と公務の能率増進を図るため、
 ①(特殊な施設等を除く官庁施設対象) **施設整備**、②各省各庁への**指導・監督**と(全官庁施設対象) **基準の設定**



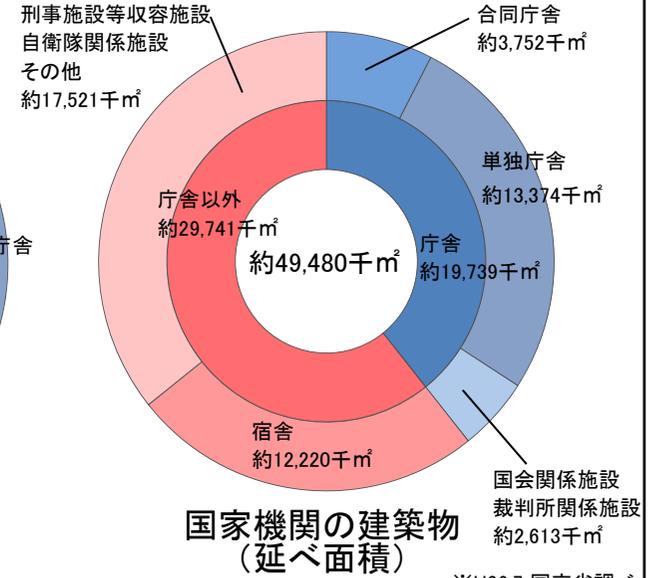
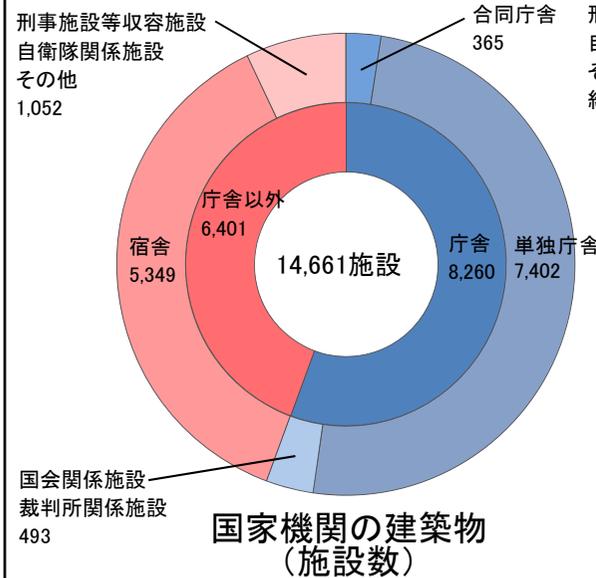
2. 組織・体制、所管施設、予算

組織・体制

官庁営繕の組織は、国土交通本省の大臣官房官庁営繕部と8地方整備局営繕部・13営繕事務所及び北海道開発局営繕部に加え、沖縄総合事務局組織で構成

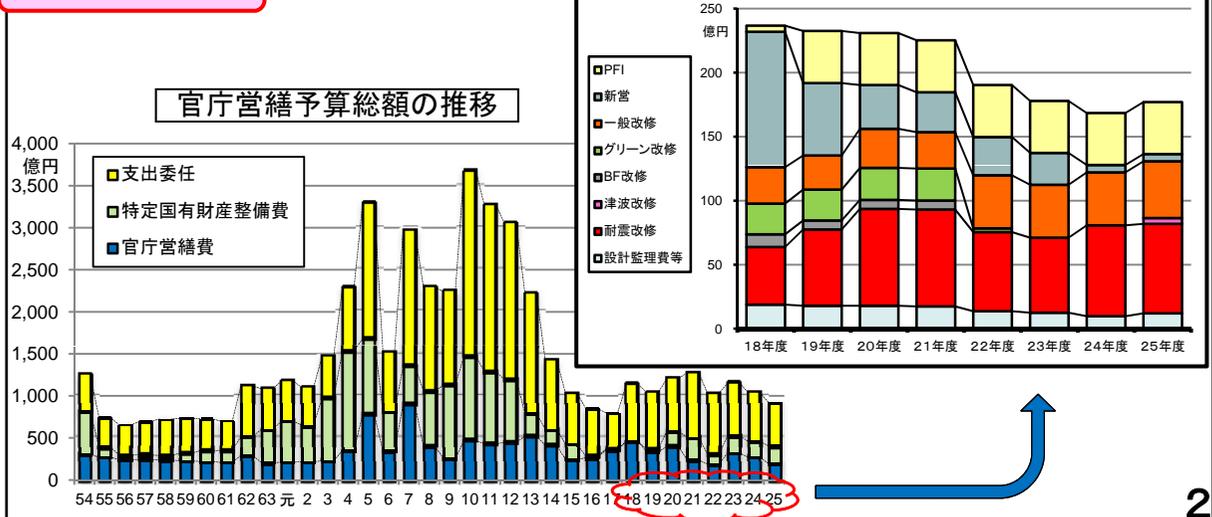


所管施設



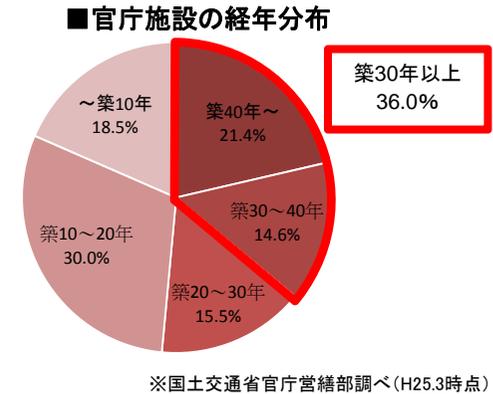
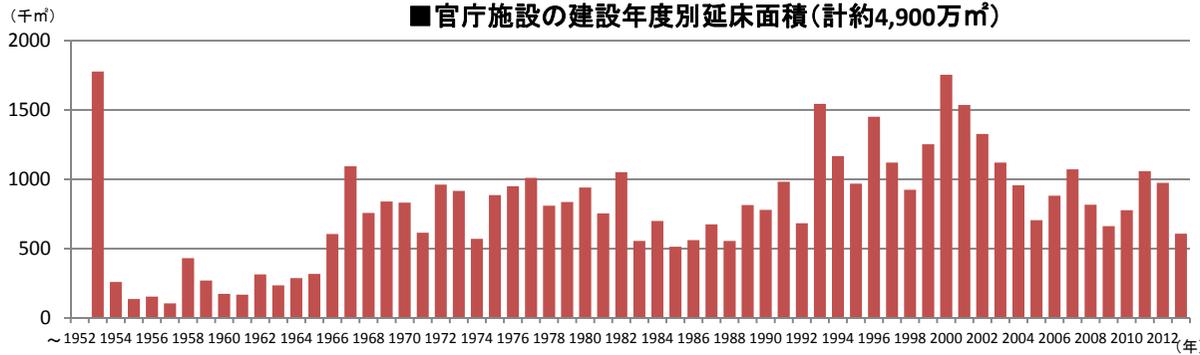
※H26.7 国交省調べ

予算の推移



3. 既存ストックの状況

既存ストックの現状

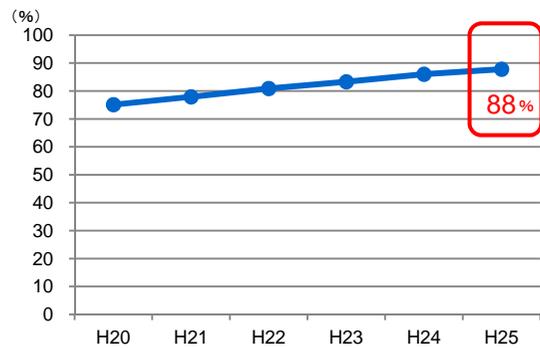


施策

耐震化、老朽化対策(長寿命化改修、建替、保全指導等)の推進

官庁施設の耐震化率は、H28年度までに95%の目標に向け、順調に推移。

■官庁施設の耐震化率(床面積比)



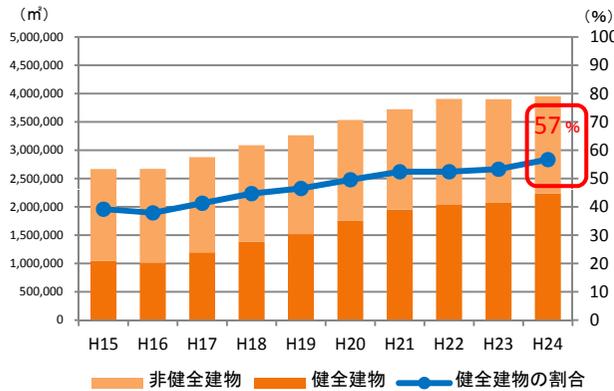
国土交通省官庁営繕部が整備を実施している施設(※1)で、一般会計施設(※2)の耐震化率

※1: 官公法第10条による

※2: 延べ面積200㎡未満の建築物や、倉庫、車庫、渡り廊下等の付属屋は除く

築30年以上の施設は増加しているものの、健全建物の割合は増加。

■健全建物の割合(床面積比)

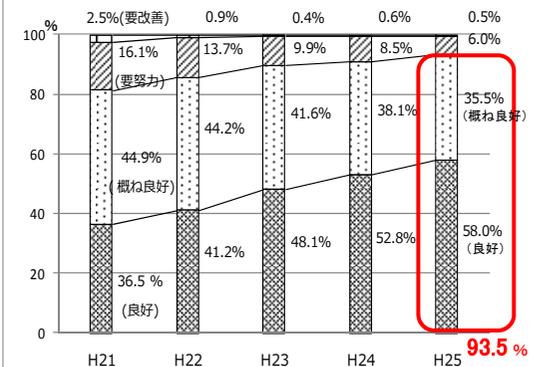


築30年を超える建物のうち、健全建物(※)の割合の推移

※建物全体としての新築時の性能を100とした場合の現存価値(現存率)が70以上の建物とした。

建物の高齢化が進む中で、保全状況の良好な施設の割合は増加。

■保全実態調査の結果(保全状況の評点)

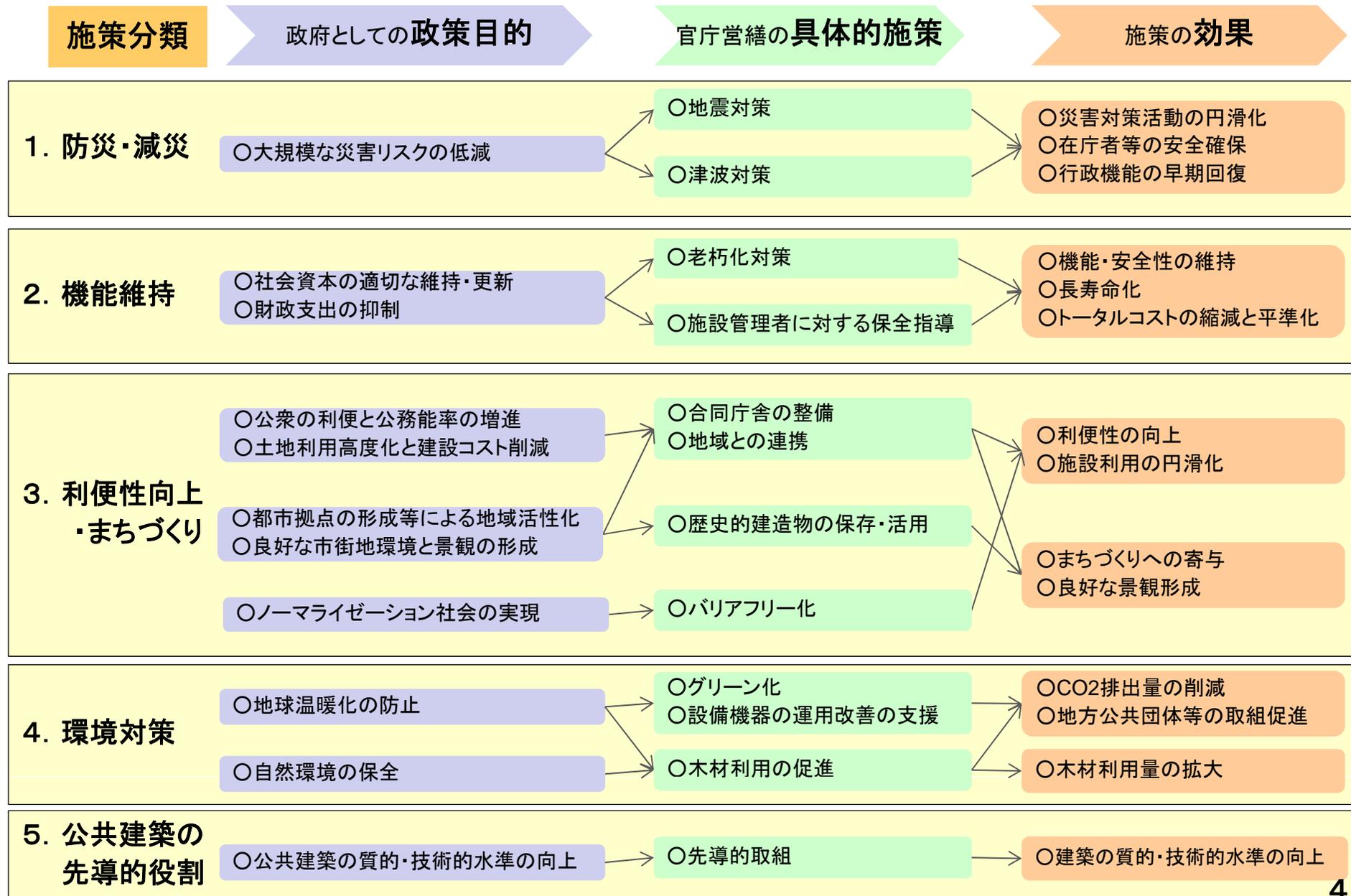


定期点検の状況や、施設の状況についての総評点を算出し、60点以上80点未満を概ね良好、80点以上を良好な施設と判定。

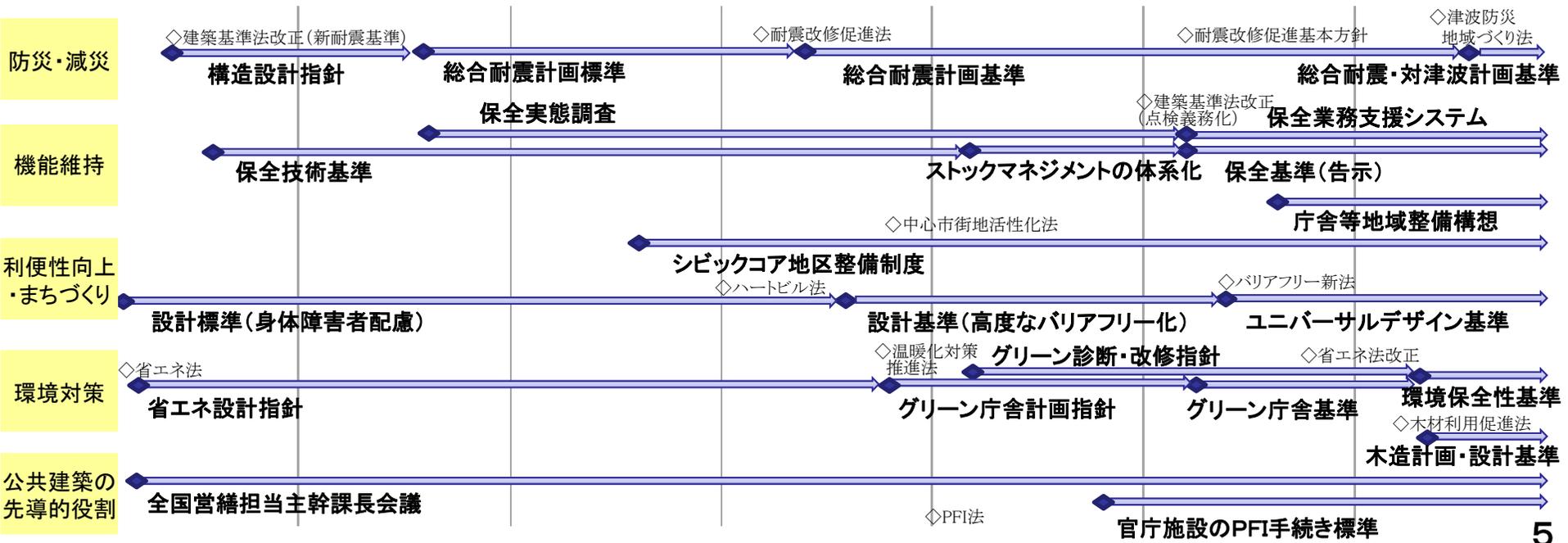
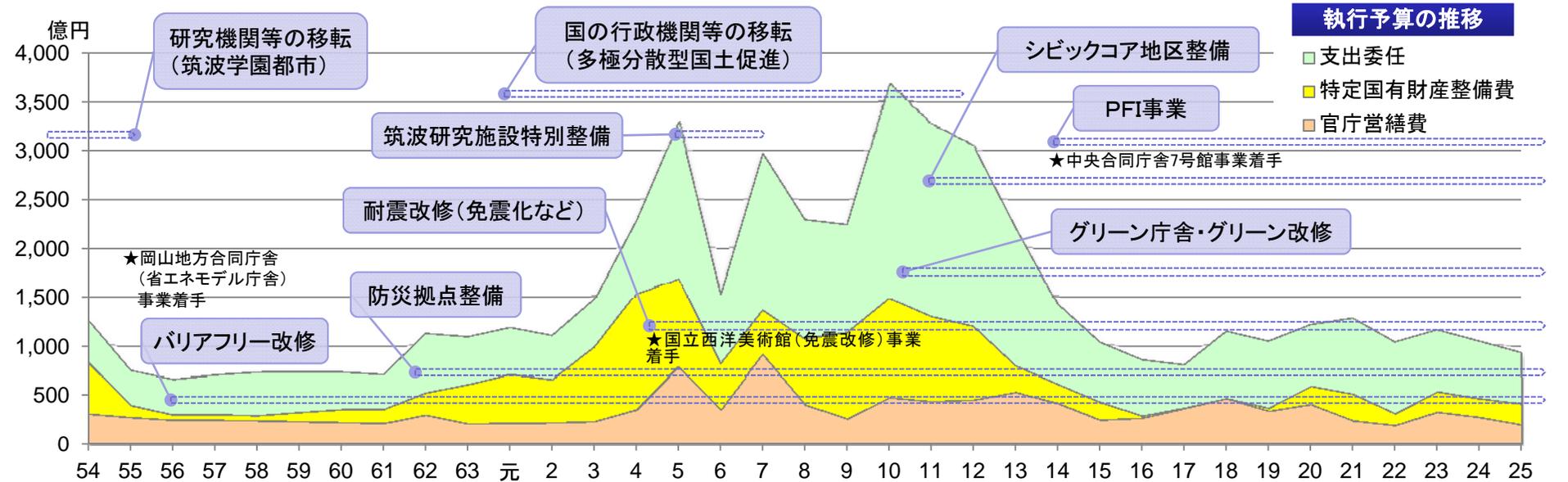
※国土交通省官庁営繕部調べ

施策の結果

4. 官庁営繕部政策レビューの全体構成



5. これまでの取組



6. 官庁営繕部政策レビューの概要②

2. 機能維持

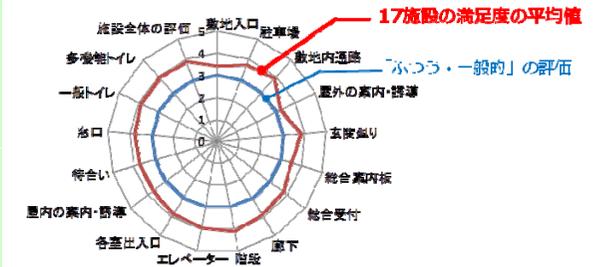
概要	■法令・基準類の整備 ■保全指導の徹底 ■施設整備構想の策定 ■施設カルテの作成と技術支援
実績	○保全指導 ○個別指導件数: 1,098件、うち実施指導件数: <u>558件</u> (H25年度) ○指導結果通知数: <u>230件</u> (H25年度) ○会議・講習等 ○開催数: <u>60回</u> (H25年度) (国・独法等・地方公共団体の計約1,600機関、計約2,100人を対象)
評価(指標)	○ 保全状態の良好な施設の割合 (保全実態調査6項目の評点から総評点を算出し、80点以上を良好、60点以上を概ね良好と判定) ○ 良好: 37% (H21年度) → 58% (H25年度) ○ 概ね良好: 81% (H21年度) → 94% (H25年度) ※政策チェックアップ(目標値: 良好な施設を 60% (H28年度末)) ○ 健全建物の割合 (築30年を超える建物のうち、健全建物※の延床面積の割合) ※建物全体としての新築時の性能を100とした場合の現存価値(現存率)が70以上の建物。 (対象建物の調査は5年毎に実施) ○ 39% (H15年度) → 58% (H24年度)
成果	○適正な保全の推進(指導・支援)により、 保全状況の良好な施設の割合、健全建物の割合が年々増加 (高齢建物は年々増加)
課題	○保全指導の一層の充実、整備構想に基づく長寿命化改修や施設カルテ作成の推進

3. 利便性向上・まちづくり

概要	3-1. 合同庁舎整備・地域との連携 ■長期営繕計画の策定 ■合同庁舎の整備 ■一団地の官公庁施設 ■シビックコア地区 ■中心市街地活性化に資する整備 ■地域連携
実績	○合同庁舎の整備実績(累積数) ○ 23施設 (S38年度末) → 435施設 (※) (H25年度末) ※建替や同一敷地内の増築を含むため、現在の施設数は365施設 ○一団地の官公庁施設の都市計画決定実績(累積数)(※) ○ 都市計画決定数: 8 (S30年代) → 12 (平成時代) ※つくば市一団地 (S43都市計画決定、H13廃止)を除く ○シビックコア地区整備計画策定地区(累積数) ○ 19地区 (H26.3現在) ○ うち合同庁舎整備済地区: 15地区 (H24年度末) (予算額: 計229,898百万円) ○中心市街地活性化基本計画区域内の整備実績(累積数) ○ 16施設 (H25年度末)
評価(指標)	○合同庁舎整備のまちづくりへの影響(満足度調査・貢献度調査 の結果) ○「シビックコア地区」等における合同庁舎のまちづくりに対する貢献度調査 (15施設、H26.1実施) 肯定的回答: 施設利用者52% 周辺住民44% 施設職員45% 否定的回答: 施設利用者5% 周辺住民14% 施設職員7% ○「シビックコア地区」における合同庁舎のまちづくりに対する満足度調査 (6施設、施設完成後約2年で実施) 肯定的回答: 地方公共団体87% 否定的回答: 地方公共団体0%
成果	○住民や地方公共団体などから 概ね良好な評価
課題	○利便性の一層の向上、まちづくりへの更なる貢献

6. 官庁営繕部政策レビューの概要③

3. 利便性向上・まちづくり

概要	3-2.歴史的建造物の保存・活用 ■歴史的建造物を保存・活用した整備の推進	3-3.バリアフリー化 ■基準類の整備 ■官庁施設のバリアフリー化
実績	<p>○保存・活用した施設数</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 建物全体を保存: 9施設 (外観を保存し、内装を改修したものを含む) ○ 建物の一部を保存: 7施設  <p>全体保存の例 (横浜地方気象台)</p>	<p>○新築施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○法律を上回る水準の整備(※)を実施した施設数: <u>224件</u> ※H9年版以降の設計基準を適用した整備 <p>○既存施設の改修</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バリアフリー化改修を実施した施設数 : <u>1,068件</u> (予算額:H7~25年度 計15,623百万円) <p>○ユニバーサルデザインレビュー(※)を実施した施設数 ※利用者、専門家等から意見聴取を実施 : <u>31件</u></p>
評価(指標)	<p>○ 周辺住民アンケート(横浜地方気象台庁舎) (総回答数:500)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歴史的価値が保存されているか: 肯定的回答92%、否定的回答6% ○地域に親しまれる施設か: 肯定的回答79%、否定的回答17% ○魅力ある観光地の形成への配慮: 肯定的回答87%、否定的回答11% <p>○ CVM(仮想評価法)調査(横浜地方気象台庁舎) (総回答数:500) (庁舎周辺(半径12km圏内)の住民に対し、歴史的価値を保存・活用するために支払っても構わない金額(支払意志額)をアンケート)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歴史的価値保存の支援金に係る支払意志額: 1,036円/世帯 <p>→ 調査範囲の全世帯数を乗ずると約12億円となり、総事業費(約10億円)を上回る。</p>	<p>○ バリアフリーに関する改善率 (バリアフリー法(旧ハートビル法を含む)の趣旨を踏まえ改善が図られた施設の割合)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○57%(H14) → 90%(H24) (1,210施設) <p>○ 新築施設における施設利用者(主に高齢者、障害者)への満足度調査</p>  <p>→ 全評価項目について、「ふつう」を上回った。</p>
成果	<p>○歴史的価値と良好な景観を維持し、地域住民の満足度向上と地域活性化に寄与</p>	<p>○施設利用の円滑化に十分な効果がみられる</p>
課題	<p>○歴史的価値、良好な景観、地域活性化に配慮した取組を推進</p>	<p>○既存施設のバリアフリー化を更に推進</p>

6. 官庁営繕部政策レビューの概要④

4. 環境対策

<p>概要</p>	<p>4-1.グリーン化、運用改善支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ■環境に配慮した官庁施設の整備 ■環境法令への対応 ■運用改善の技術支援 ■基準類の整備 ■PDCAサイクルの取組 	<p>4-2.木材利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ■国の公共建築物の木材利用の促進 ■基準類の整備 ■地方公共団体との連携
<p>実績</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○環境に配慮した官庁施設の整備状況 (官庁営繕事業における努力基準適合率(新築事務庁舎のうち努力基準に適合している施設数割合)) <ul style="list-style-type: none"> ○70%(H18年度) → 93%(H24年度) (予算額:H7~22年度 計41,395百万円) ○「政府の実行計画」に基づく太陽光発電及び建物緑化の整備状況 <ul style="list-style-type: none"> ○太陽光発電: 約950kW (H18年度末) → 約2,400 kW(H24年度末) : 約2.5倍 ○建物緑化 : 約17,700㎡ (") → 約28,500 ㎡ (") : 約1.6倍 ○運用改善の技術支援件数 <ul style="list-style-type: none"> ○H20年度~H24年度5年間の平均 : 700件超 	<ul style="list-style-type: none"> ○国の木材利用の取組(H24年度実績) <ul style="list-style-type: none"> ○木造で整備を行った国の施設合計: 42棟 (9棟) (予算額:H24年度完成施設 計715百万円) 7,744㎡ (2,030㎡) ○内装等の木質化を行った国の施設合計: 258棟 (33棟) ○木材使用量合計(概算値含む): 5,002m³ (698m³) ()内は官庁営繕の整備分
<p>評価(指標)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○エネルギー使用量の削減状況 (庁舎の単位面積あたりのエネルギー使用量のH17年度比) <ul style="list-style-type: none"> ○庁舎(合同庁舎含む): 25%削減(H24年度) ○うち合同庁舎: 33%削減(H24年度) ○政府の実行計画の目標達成状況 (温室効果ガスの総排出量のH13年度比 (目標値:8%削減)(H22年度~H24年度平均)) <ul style="list-style-type: none"> ○政府実行計画対象施設(約11,000施設、約1,600万㎡) : 10%程度削減 ○官庁営繕の重点的技術支援施設(主に大規模合同庁舎、約160施設、約320万㎡) : 15.6%削減 	<ul style="list-style-type: none"> ○国の木造化による炭素放出削減量・炭素固定量 <ul style="list-style-type: none"> ○建設材料製造時の概算炭素放出削減量 (鉄筋コンクリート造との比較) $0.122\text{t}/\text{m}^2(\text{※1}) \times 7,744\text{m}^2 = \mathbf{940\text{t}}$ の炭素放出を削減 ○木材の概算炭素固定量 $0.044\text{t}/\text{m}^2(\text{※2}) \times 7,744\text{m}^2 = \mathbf{340\text{t}}$ の炭素を固定 ※1 「炭素ストック、CO2放出の観点から見た木造住宅建設の評価」 秋田県立大学 岡崎泰准教授・東京大学 大熊幹章名誉教授、 木材工業(Vol53 No.4 1988)を準用 ※2 木材使用量0.22m³/㎡ 木材比重0.4t/m³ 木材中の炭素重量比0.5と仮定 → 計 1,280t の炭素放出量を削減
<p>成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○CO2排出削減の推進により、政府自らの率先実行に貢献 	<ul style="list-style-type: none"> ○木造化・木質化の促進により自然環境保全等に貢献
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○既存施設の対策強化等の一層の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○木材利用の一層の促進

6. 官庁営繕部政策レビューの概要⑤

5. 公共建築の先導的役割

概要	<p>■統一基準類の整備 ■先導的取組と公表・周知 ■各種会議の開催 ■公共建築相談窓口・出前講座等の支援</p>																																
実績	<p>○統一基準の整備数(制定及び改定数) ○ H14～H25年度までに、制定数計21、改定数計47</p> <p>○先導的取り組みの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ PFIによる施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ・H14年度に入札公告した中央合同庁舎7号館を皮切りに、計18件を実施 ○ 免震構造の施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ・H9年度完成の国立西洋美術館の免震改修(国内初)を皮切りに、計22件を実施 ・新築ではS63年度以降、計17件を整備 <p>○各種会議の開催実績(H25年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 保全連絡会議 出席機関数: 国1,233、独法等137、地方公共団体239 ○ 地方公共団体関係会議(※) 開催件数: 全国3、地方ブロック38 ※47の都道府県、20の政令市、国土交通省からなる全国営繕主管課長会議関連の会議 <p>○支援の実績(H25年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共建築相談窓口: 562件 ※「公共建築工事の円滑な施工確保に係る当面の取組について」通知後に増加) ○ 出前講座: 55件 ○ 各種委員協力: 65件 																																
評価(指標)	<p>○基準類の使用状況(H25年度官庁営繕部によるアンケート調査結果)</p> <table border="1"> <caption>基準類の使用状況 (H25年度)</caption> <thead> <tr> <th>基準種別</th> <th>都道府県 (%)</th> <th>政令市 (%)</th> <th>民間 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 公共建築工事標準仕様書</td> <td>97.8</td> <td>100.0</td> <td>80.0</td> </tr> <tr> <td>② 公共建築改修工事標準仕様書</td> <td>97.8</td> <td>100.0</td> <td>80.0</td> </tr> <tr> <td>③ 公共建築工事積算基準・公共建築工事標準単価積算基準</td> <td>97.8</td> <td>100.0</td> <td>66.7</td> </tr> <tr> <td>④ 官庁施設の総合耐震・対津波計画基準</td> <td>84.4</td> <td>70.0</td> <td>40.0</td> </tr> <tr> <td>⑤ 公共建築木造工事標準仕様書</td> <td>93.3</td> <td>65.0</td> <td>26.7</td> </tr> <tr> <td>⑥ 木造計画・設計基準</td> <td>62.2</td> <td>30.0</td> <td>20.0</td> </tr> <tr> <td>⑦ 官庁施設の環境保全性基準</td> <td>35.6</td> <td>20.0</td> <td>13.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>○ホームページアクセス状況(※)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 官庁営繕ページへのアクセス数: 約200万件/月 ○ 主な閲覧ページ: 設計・施工関連基準: 約160万件/月 その他: 約40万件/月 ※国土交通省では月毎にホームページアクセスTOP1000の統計を把握 <p>○新たな調達・整備手法の普及状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 国内の免震建物の施設整備数 ・国内の免震建物(新築・改修、戸建住宅を除く)は、2,000棟以上 ○ 国内のPFIによる施設整備数 ・国が実施主体のPFI事業は、H14年度から73件の事業件数 ・国内のPFI事業は、500件以上 	基準種別	都道府県 (%)	政令市 (%)	民間 (%)	① 公共建築工事標準仕様書	97.8	100.0	80.0	② 公共建築改修工事標準仕様書	97.8	100.0	80.0	③ 公共建築工事積算基準・公共建築工事標準単価積算基準	97.8	100.0	66.7	④ 官庁施設の総合耐震・対津波計画基準	84.4	70.0	40.0	⑤ 公共建築木造工事標準仕様書	93.3	65.0	26.7	⑥ 木造計画・設計基準	62.2	30.0	20.0	⑦ 官庁施設の環境保全性基準	35.6	20.0	13.3
基準種別	都道府県 (%)	政令市 (%)	民間 (%)																														
① 公共建築工事標準仕様書	97.8	100.0	80.0																														
② 公共建築改修工事標準仕様書	97.8	100.0	80.0																														
③ 公共建築工事積算基準・公共建築工事標準単価積算基準	97.8	100.0	66.7																														
④ 官庁施設の総合耐震・対津波計画基準	84.4	70.0	40.0																														
⑤ 公共建築木造工事標準仕様書	93.3	65.0	26.7																														
⑥ 木造計画・設計基準	62.2	30.0	20.0																														
⑦ 官庁施設の環境保全性基準	35.6	20.0	13.3																														
成果	<p>○技術基準類や新たな調達・整備手法(免震・PFI等)が公共発注者や民間企業において広く活用されることにより、公共建築等の質的・技術的水準の向上に寄与</p>																																
課題	<p>○先導的取組の一層の推進</p>																																

7-2. 社会的背景と今後の方向性



建築分野において、先導的な役割を果たす

8-1. 他者・地域間・時代間の比較(防災・減災)

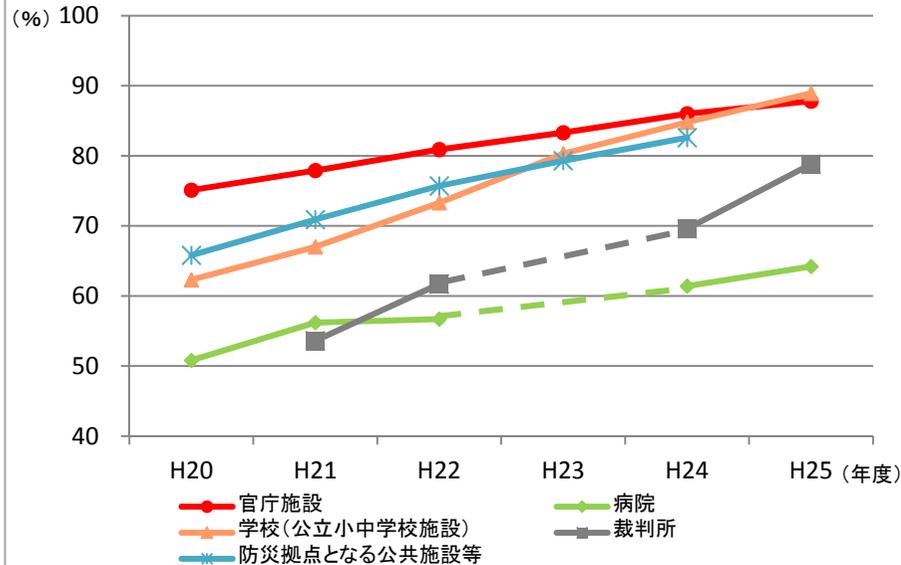
地震対策

■ その他の公共施設との耐震化率の比較

他発注機関との比較

- 公共施設の耐震化率は順調に推移している。
- 官庁施設の耐震化率は公共施設の中でも上位。

[耐震化率の推移]



※ **官庁施設** (2,653棟 (国土交通省が整備等を所掌する国家機関の建築物のうち、災害応急対策活動に必要な主な官庁施設等))の耐震化率。
国土交通省官庁営繕部が整備を実施している施設(官公法第10条による)で、一般会計施設(延べ面積200㎡未満の建築物や、倉庫、車庫、渡り廊下等の付属屋は除く)の耐震化率。
出典: 国土交通省官庁営繕部調べ

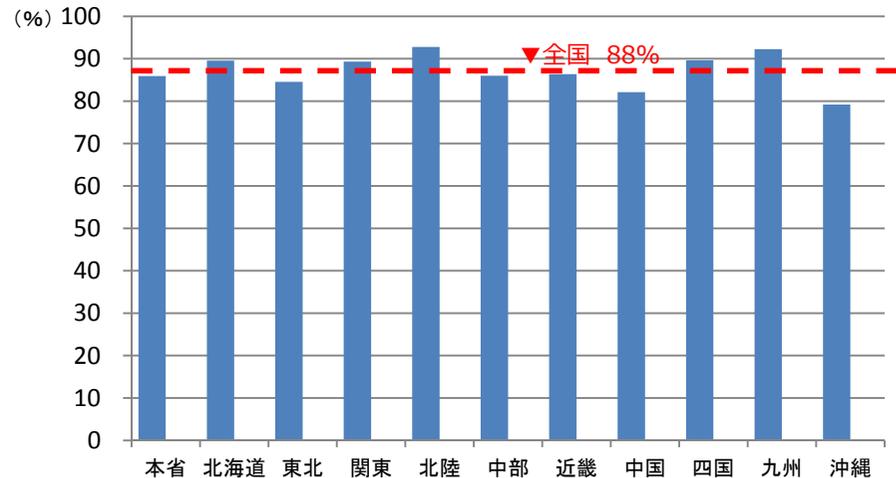
※ **病院** (8,524棟 (H25.8時点))の耐震化率: 医療法第1条の5に規定する病院の耐震化率。
H23の数値は非公表であるため、点線としている。
出典: 厚生労働省HP (<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000039914.html>)

※ **学校 (公立小中学校施設 (120,460棟 (H25.4時点)))**の耐震化率。
出典: 文部科学省HP (http://www.mext.go.jp/a_menu/shotou/zyosei/taishin/1344741.html)

■ 官庁施設の耐震化率 地域間の比較

- 全国的に、耐震化は概ね順調に進捗している。
- 目標達成に向け、引き続き耐震化を推進していく。

[地域別の官庁施設の耐震化率 (H25年度)]



※ 出典: 国土交通省官庁営繕部調べ

※ **裁判所施設** (622棟 (H24.5時点))の耐震化率: 裁判所施設のうち、階数3以上かつ延べ面積1,000㎡以上の耐震化率。
H23の数値は非公表であるため、点線としている。
出典: 裁判所HP (http://www.courts.go.jp/about/siryu/taisin_kekka/)

※ **防災拠点となる公共施設等** (188,312棟 (H24年度末時点))の耐震化率。
H23の数値は、岩手県、宮城県、福島県並びにこれらの市町村データを除き集計したもの。
出典: 総務省HP (http://www.fdma.go.jp/neuter/topics/houdou/h26/2602/260214_1houdou/01_houdoushiryou.pdf)

8-2. 他者・地域間・時代間の比較(機能維持①)

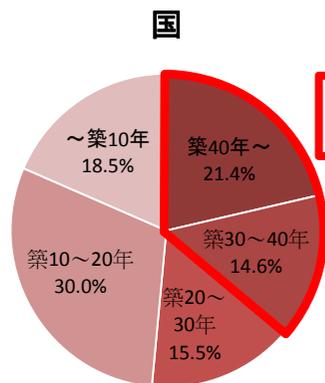
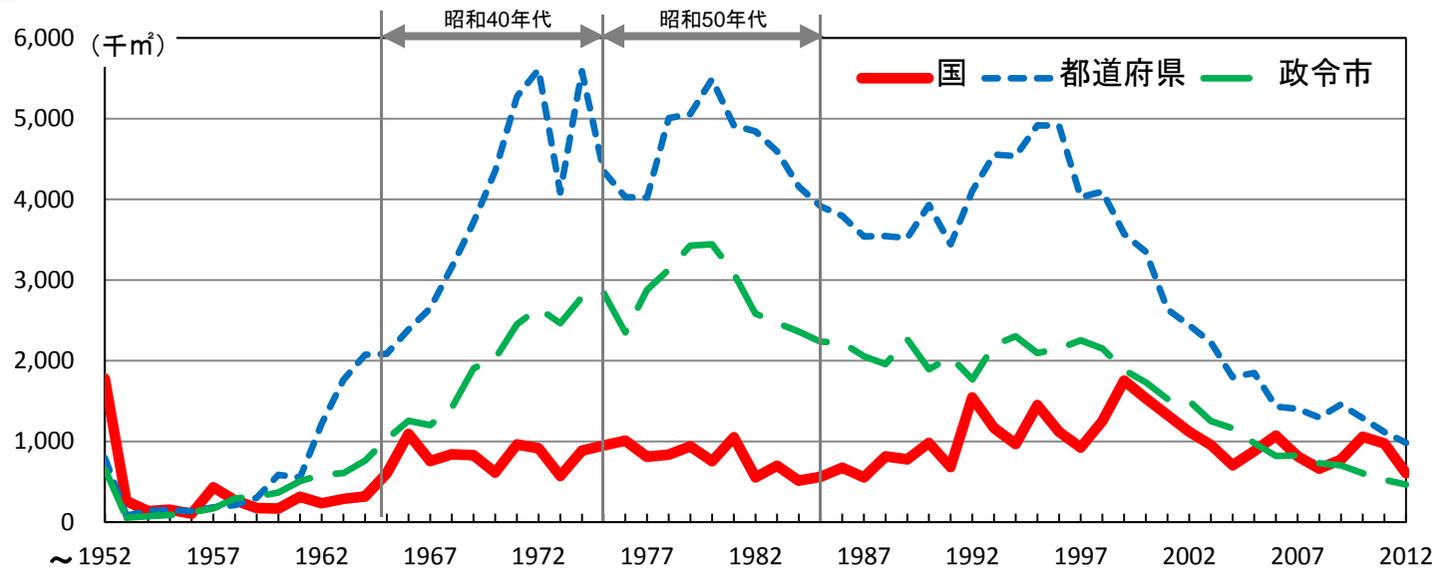
■ 公共建築物の経年分布の地方公共団体との比較

他発注機関との比較

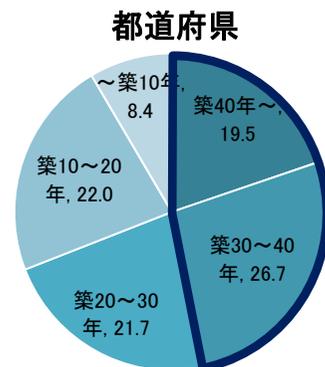
時代間の比較

○ 地方公共団体には、昭和40～50年代に建設された学校、公営住宅が多く存在する。国は、多極分散型国土形成促進法に基づき行政機関等の移転を行ったことなどから、築20年以内の施設の割合が比較的高い。

[建設年度別延床面積 (H24年度末時点)]



築30年以上
36.0%



築30年以上
46.2%

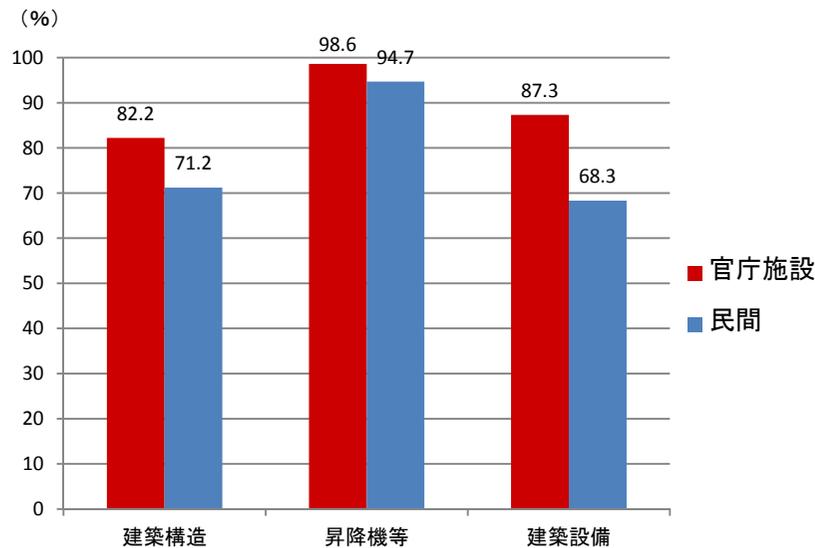


築30年以上
47.0%

■ 建築物の定期点検の実施状況 民間と公共の比較

- 建築構造、昇降機等、建築設備のそれぞれにおいて、官庁施設が上回っている。
- 官庁施設については、定期点検の確実な実施を促進するため、引き続き保全指導を実施する。

[建築物定期点検の実施状況(H24年度)]



※出典(民間): 建築防災必携(H26年度版)

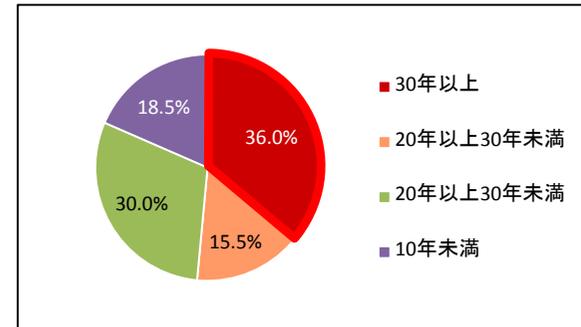
※出典(官庁施設): 国家機関の建築物等の保全の現況(H26.3)

(調査データは、H25年度における建基法や官公法に基づく定期点検の実施状況を集計)
(建築設備は、官庁施設においては「換気」区分の値を使用)

■ (参考)EUと日本の公共建築物の経年分布 海外との比較

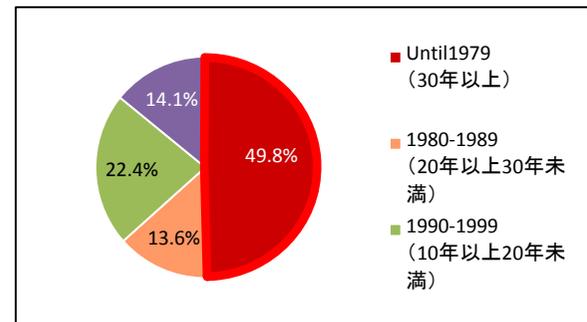
- 築30年以上の延べ面積の割合は、EUの公共建築物が約5割に対し、日本の官庁施設は約4割である。

[日本の官庁施設の経年分布]



※国土交通省官庁営繕部調べ(H25.3時点)

[EUの公共建築物の経年分布]



※出典: ECOFYS(ヨーロッパの気候変動・再生可能エネルギー分野のシンクタンク)の調査による。
「Floor area of the non-residential building stock in the EU27 [Mio m²]」中の「Public Buildings」の値を用いた。EU 27カ国のデータ。
なお、「Public Buildings」は、Administration(行政)、police(警察)、military(軍)など。

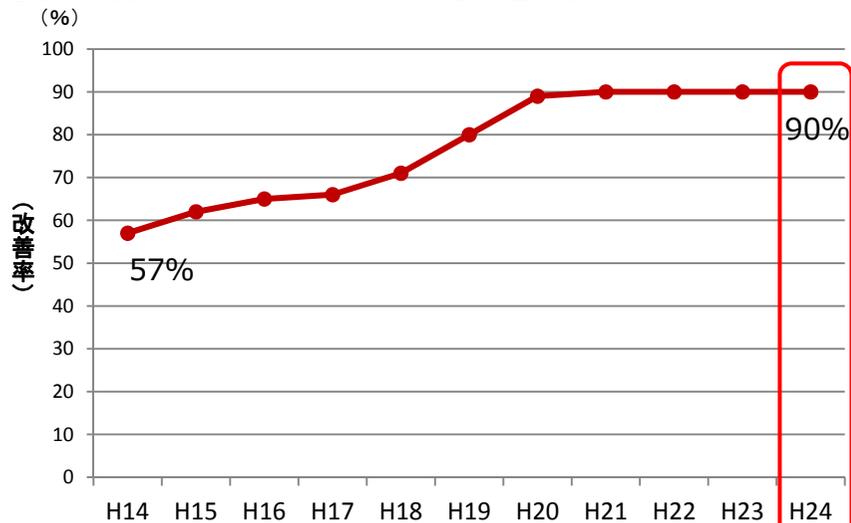
8-3. 他者・地域間・時代間の比較(利便性向上・まちづくり①)

バリアフリー化

■ バリアフリーに関する改善率 **時代間の比較**

○ 新築施設については、全ての施設でバリアフリー化が図られている一方、既存施設については、耐震化等への重点化、建物構造の制約等により、改善が図られていない施設がある。

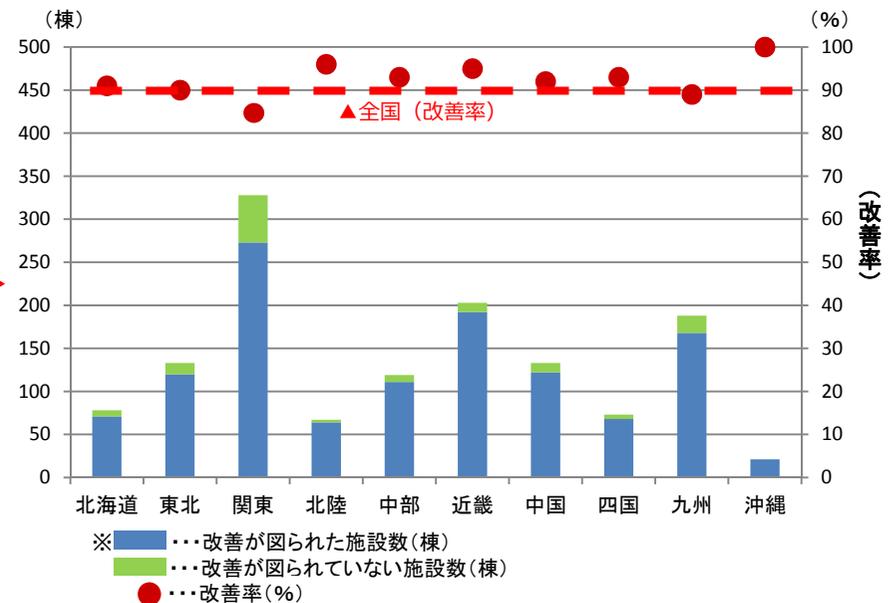
[官庁施設のバリアフリーに関する改善率]



■ バリアフリーに関する改善率 **地域間の比較**

○ 全国的に、ほぼ一様に改善が図られている。

[地域別の官庁施設のバリアフリーに関する改善率(H24年度)]



※バリアフリーに関する改善率:国土交通省官庁営繕部調べ

(対象)窓口業務を行う官署が入居する庁舎(所管予算対象分)、(内容)バリアフリー法(旧ハートビル法を含む)の趣旨を踏まえ改善が図られた施設の割合

8-3. 他者・地域間・時代間の比較(利便性向上・まちづくり②)

バリアフリー化

■ バリアフリー関連規定についての米国との比較

海外との比較

[「建築設計基準」及び「ABAAS」(*)の比較]

○ 日本の「建築設計基準」では、施設の利用形態に応じて適合すべき水準を設定する一方、米国の「ABAAS」では、基本的にすべての連邦政府施設を対象とし、部分的に除外規定を設ける体系となっている。

○ 庁舎に関連する規定項目・内容については、類似している。

※ABAASについて

(ABAAS : Architectural Barriers ACT Accessibility Standard)

・法令「ABA (Architectural Barriers ACT)」において、連邦政府施設について技術基準を制定することを規定しておりABAに基づく技術基準としてGSA (Government Services Administration) 等の機関において、制定したもの

(参考) 州政府施設、その他の公共施設等については、別途ADA (Americans with Disability Act) が制定されており、これに基づきABAASと概ね同等レベルの技術基準が制定されている。

※国土交通省官庁営繕部調べ

< 具体の規定項目の抜粋 >

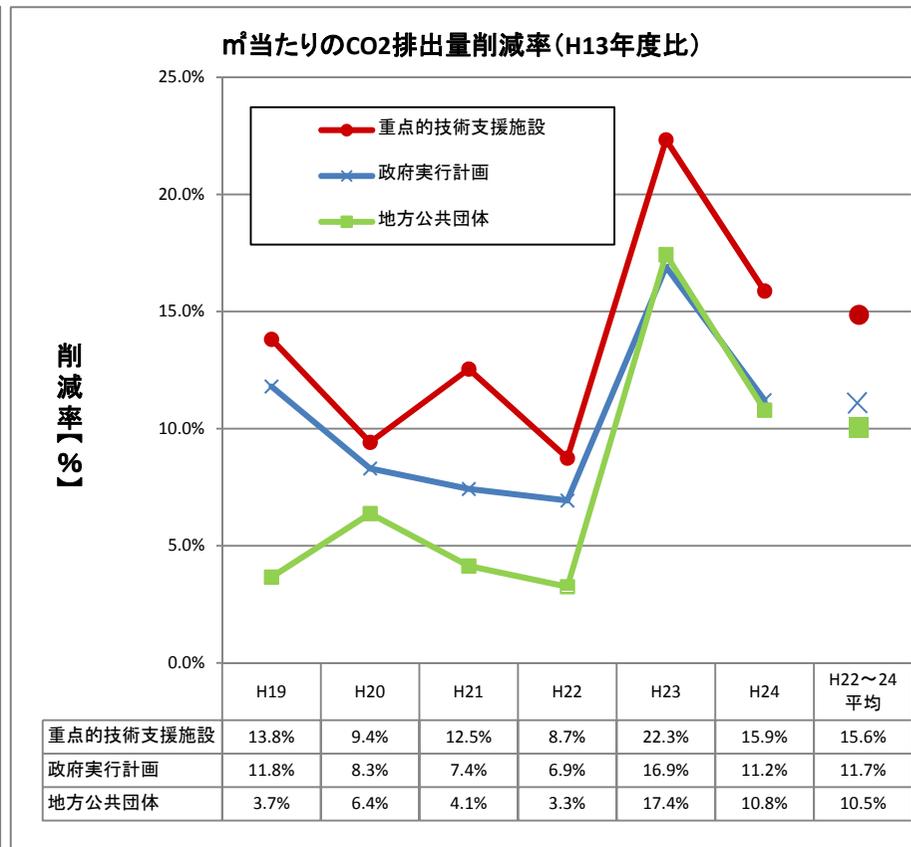
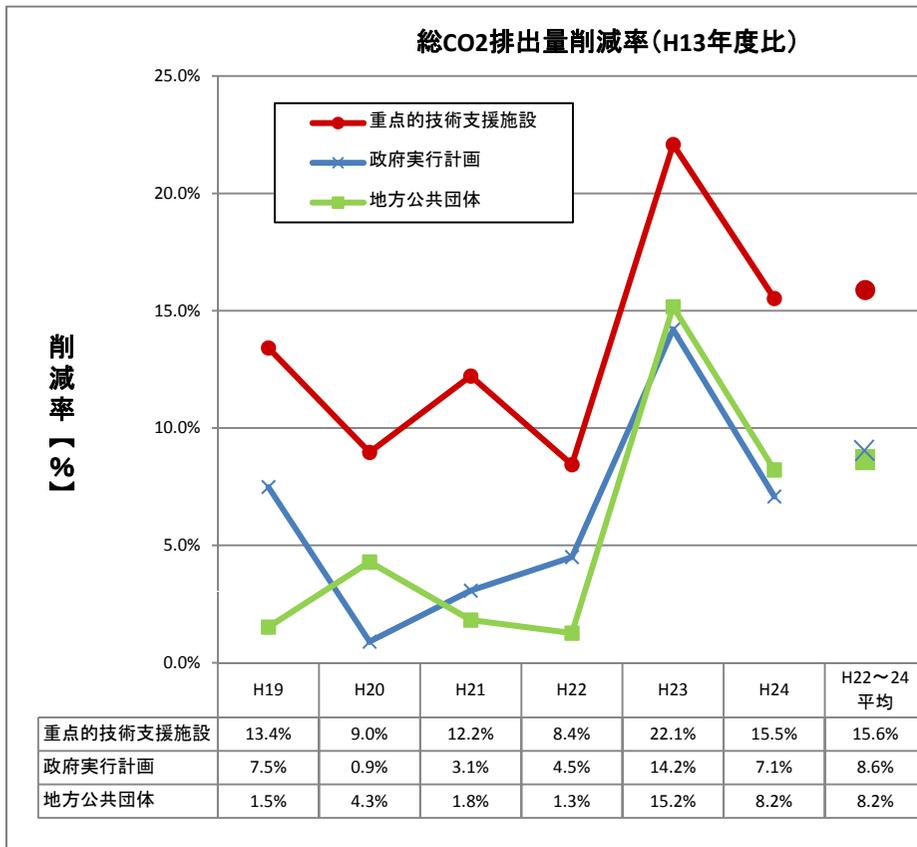
		日本 (官庁施設) 建築設計基準 (2014) ＜不特定かつ多数の人が利用する庁舎等を対象とする規定内容＞	米国 (連邦政府施設) Architectural Barriers ACT Accessibility Standard (2006)	
傾斜路	勾配	1/12を超えない	1/12を超えない	
	有効幅員	階段に代わるもの : 1,500mm以上 階段に併設するもの : 1,200mm以上	36インチ(915mm)以上	
	踊場	【設置位置】高さ750mm以内ごと、 曲がり部分又は折り返し部分 【寸法】踏幅1,500mm以上	【設置位置】高さ30インチ(760mm)以内ごと、 方向転換する部分 【寸法】踏幅60インチ(1,525mm)以上	
	手すり	【設置位置】両側 (不特定多数の者が利用する場合は2段手すり)	【設置位置】両側	
階段	有効幅員	手すりの内法で1,400mm以上	-	
	けあげ、踏面寸法	けあげ : 160mm以下 踏面 : 300mm以上	けあげ : 4インチ(100mm)~7インチ(180mm) 踏面 : 11インチ(280mm)以上	
	手すり	【設置位置】両側 (不特定多数の者が利用する場合は2段手すり)	【設置位置】両側	
エレベーター (EV)			脇扉	中央扉
	出入口の幅	800mm以上 (うち1以上は900mm以上)	36インチ(915mm)以上	42インチ(1,065mm)以上
	かごの奥行	1,350mm以上	51インチ(1,295mm)以上	51インチ(1,295mm)以上
	かごの幅	1,400mm以上 (うち1以上は1,600mm以上)	68インチ(1,725mm)以上	80インチ(2,030mm)以上
	付加設備	○停止予定階・現在位置・昇降方向の表示 (うち1以上は音声案内、点字表示、手すり、鏡及びキックプレートの設置)	○停止予定階・現在位置・昇降方向の表示 ○音声案内、点字表示	
多機能 (車いす利用者) 便所	扉・内部空間	■多機能便所■ ○扉 : 有効幅900mm以上の 引き戸 ○内部 : 手すりを設置 【寸法】 車いす使用者が円滑に利用することができる十分な空間を確保	■車いす利用者用便所■ ○扉 : 有効幅32インチ(815mm)以上 ○内部 : 手すりを設置 【寸法】 ・壁掛け式 : 60インチ(1,525mm) × 56インチ(1,420mm) 以上 ・床据付式 : 60インチ(1,525mm) × 59インチ(1,500mm) 以上	
	付加設備	○オストメイト対応の水洗器具 ○大人が利用できる大型ベッド (1カ所以上) 必要に応じて、 ○乳幼児用ベッド ○乳幼児用イス 等	-	

8-4. 他者・地域間・時代間の比較(環境対策①)

グリーン化・運用改善支援

CO2排出量削減率の地方公共団体との比較 他発注機関との比較

○ 官庁営繕部が重点的に技術支援を行った施設において、総CO2排出量は、政府実行計画対象施設及び地方公共団体施設(全国66都市本庁舎)のH22~24年度の平均削減率を上まわっている。



※地方公共団体データ: 47都道府県の本庁舎及び19政令指定都市の本庁舎合計66施設(延べ床面積約440万㎡)の集計による。
(全国主管課長会議資料 本庁舎等エネルギー使用量等のとりまとめについて(H24年度)より作成)

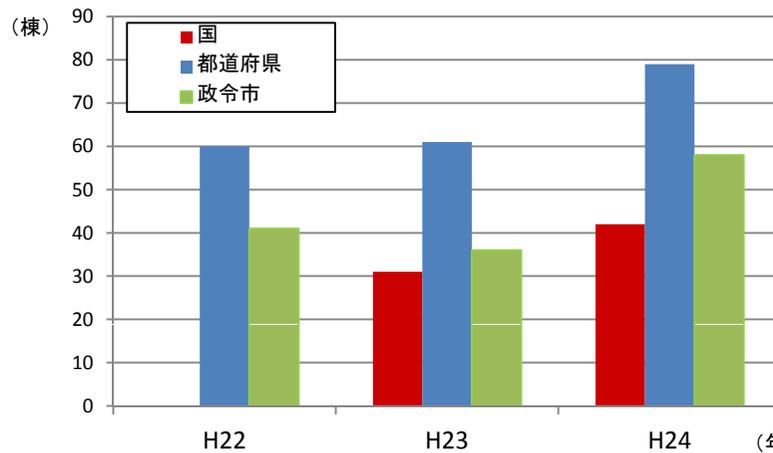
木材利用の促進

○ 「公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律(木材利用促進法)(H22年法律第36号)」を受け、国・地方公共団体において、木造施設の整備が進んでいる。

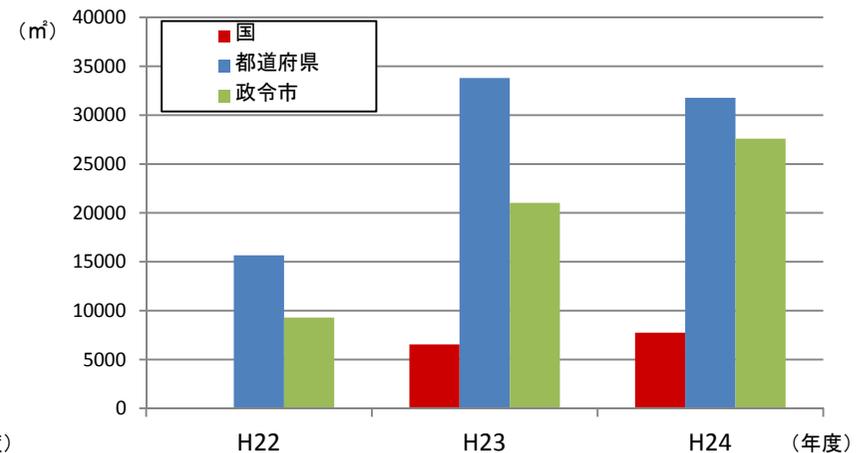
■ 国・都道府県・政令市の木造施設の整備数

他発注機関との比較

[木造施設の整備数(棟数)の推移]



[木造施設の整備数(延床面積)の推移]



※出典(国): 公共建築物における木材の利用の促進に向けた措置の実施状況
 ※国の実施状況の集計は、平成23年度より実施。

※出典(都道府県・政令市): 国土交通省官庁営繕部調べ

■ 官庁施設における木造化・内装の木質化



木造: 横浜植物検疫所 つくば ほ場



木質化: 神戸税関税関支署

8-5. 他者・地域間・時代間の比較(公共建築の先導的な役割)

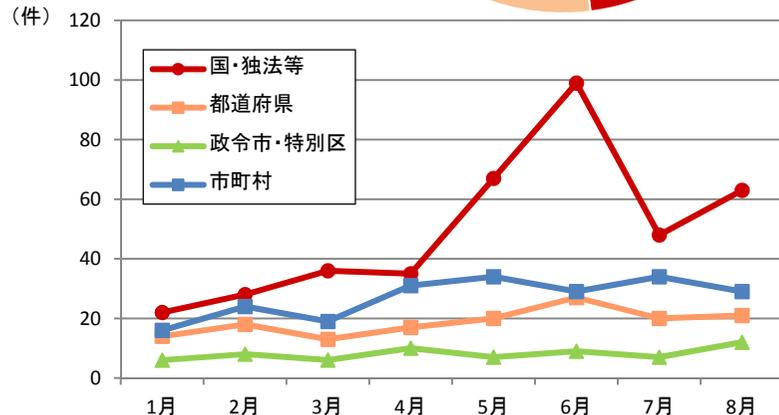
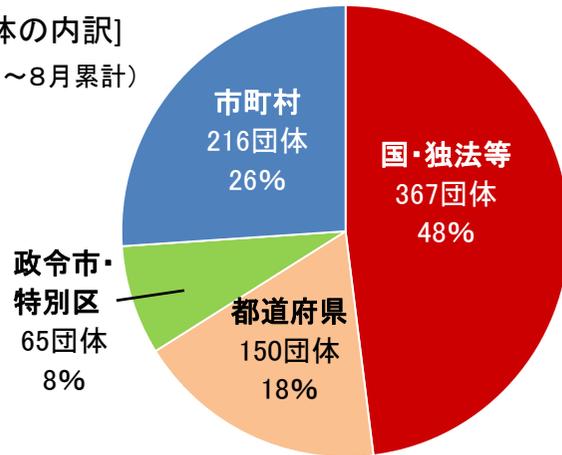
公共建築相談窓口

- 国等だけでなく地方公共団体からの相談件数が半数以上と多く、相談内容は、昨今の社会情勢を受け、積算、保全関係が多い。
- 地域別では、近畿・中部・本省が多い。

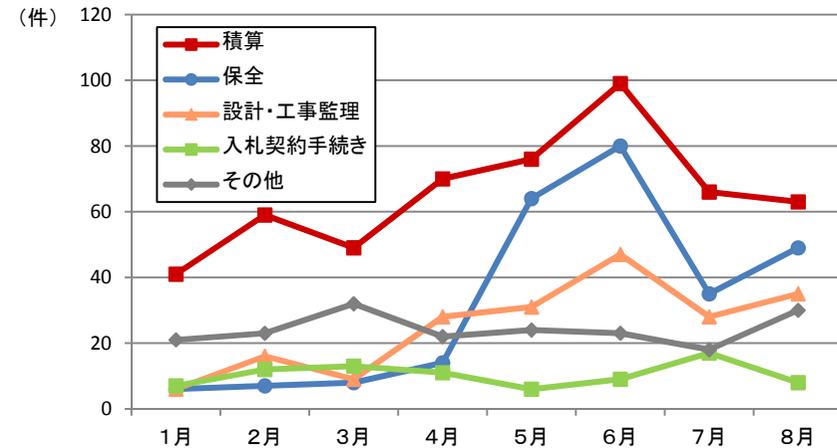
■ 公共建築相談窓口の対応状況 **地域間の比較**

829団体、延べ1262件の相談を受付け(平成26年1~8月)

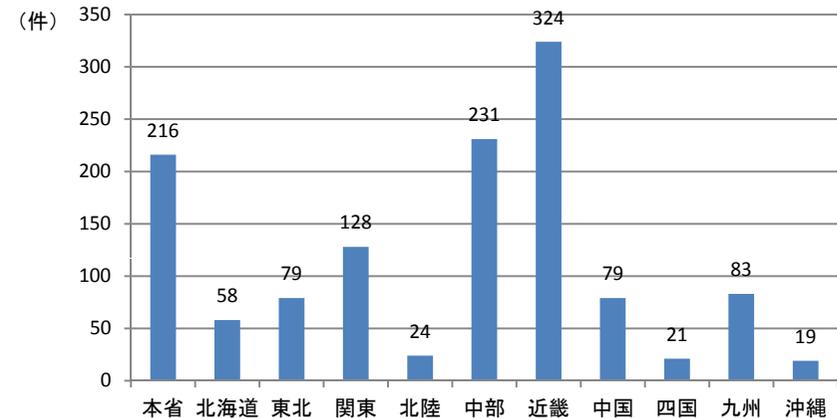
[相談団体の内訳]
(平成26年1~8月累計)



[相談内容の内訳]



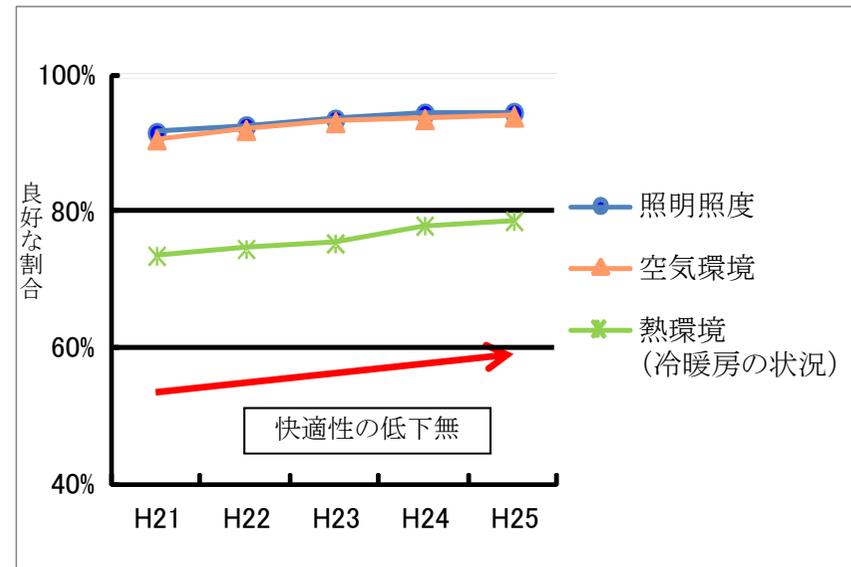
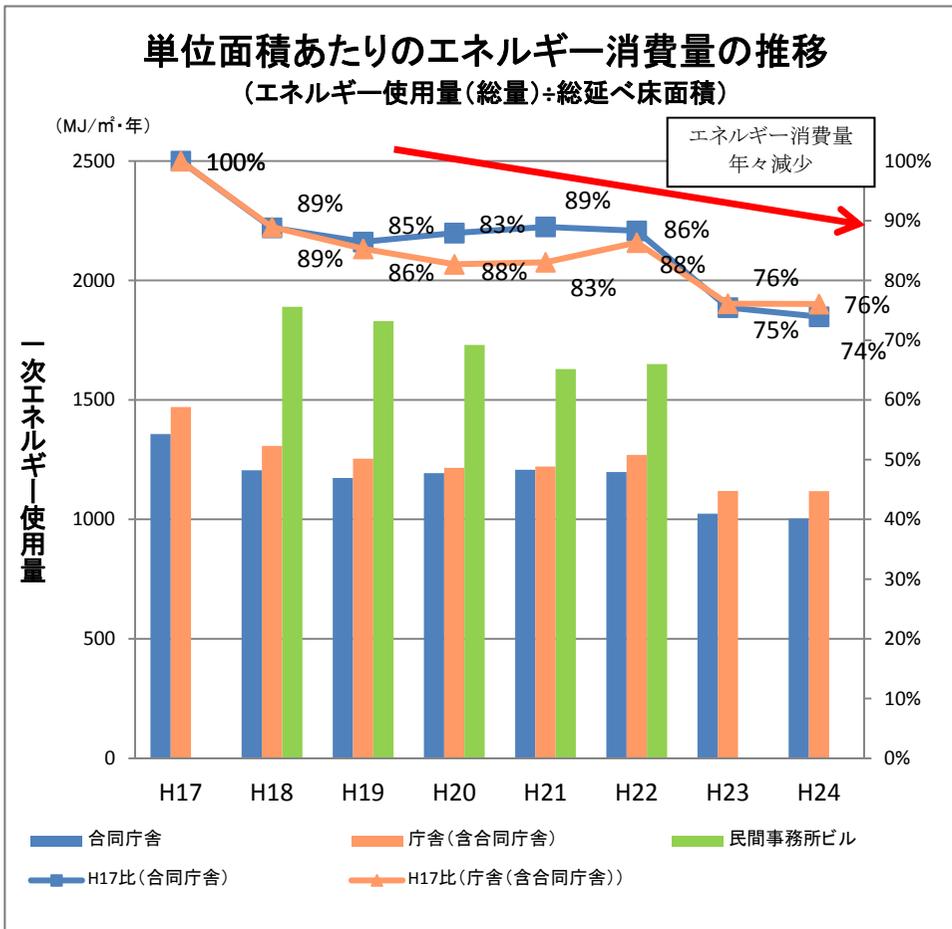
[地域別の相談件数] (平成26年1~8月累計)



9. 執務環境の確保

■ 執務環境の確保

- 官庁施設全体として、年々エネルギー消費量は減少傾向にあり、省エネルギー化が図られている。
- 一方、執務環境における快適性の低下は見られない。



快適性に関わる施設状況(庁舎等)

※国家機関の建築物等の保全の現況(H26.3)

- (注1) 照明照度:「概ね全ての室において照明照度が適切に保たれており、快適な光環境である」とした施設の割合
- (注2) 空気環境:「概ね全ての室において空気の清浄度が適切に保たれており、快適な空気環境である」とした施設の割合
- (注3) 熱環境:「冷暖房期、概ね全ての室において、快適である」とした施設の割合
- (注4) 良好な割合:「快適な環境が確保されている」と回答のあった割合

これまでの主なご指摘と反映方針

「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進」
政策評価会・個別指導でのご指摘・反映方針

		委員の主なご意見	評価書への反映方針	記載箇所	
上山座長	4/25 政策評価 会	1	建物の状態と、官庁営繕の施策(業務)の評価は別に扱うべきであり、次のような構成にしてはどうか。 1. 官庁営繕部の組織に関する説明 2. 建物のクオリティなどストック(建物)の現状について説明 3. 官庁営繕部として、2. の建物に何をしてきたのか説明 4. 今後の課題について説明	ご指摘を踏まえて評価書の構成を検討する。	評価書構成案(資料2-2-②)
		2	既存のもの新しく建てるものを、分けてまとめてはどうか。	施策の内容・実績の中で、できる限り「新築・改修・保全」に書き分ける。	評価書構成案(資料2-2-②)
加藤委員	4/25 政策評価 会	3	評価に当たっては、地域間、時代間の比較や、民間、外国など他者との比較を行った方がよい。	すでに記載している内容の他に比較が可能な内容を検討し、評価に加える。	参考資料(資料2-2-③P13~) 「7. 他者・地域間・時代間の比較」
山本委員	4/25 政策評価 会	4	今後の政策課題の部分が唐突な印象を受ける。	現状分析を行った上で今後の政策課題を提示する形とする。	参考資料(資料2-2-③P11,12) 「6-1. 今後の政策課題」 「6-2. 社会的背景と今後の方向性」
	4/25 政策評価 会(メモ)	5	工事標準仕様書の使用率の向上がどのような効果をもたらすのか。	地方公共団体や民間が基準類を使用することの効果について記述する。	評価書本文
	5/26 個別指導	6	公務の能率増進も評価した方がよい。	入居官署に対するCS調査結果について記述する。	評価書本文
	5/26 個別指導	7	民間との関係を考えると、先導的役割は時代によって変化していないか。	過去に果たしてきた先導的役割と現在の役割について記述する。	評価書本文
村木委員	5/26 個別指導	8	災害応急対策活動拠点は、建物が壊れなくても、電気が止まって機能しないこともあるのではないか。	構造体の耐震性能とともに、活動に必要な設備の確保を行っていることについて記述する。	評価書本文
	5/26 個別指導	9	地域連携の評価は整備した施設数ではなく、利用回数や利用者数、アンケートで評価するべきである。	まちづくり貢献度調査、CS調査結果を記述する。	評価書本文
	5/26 個別指導	10	環境対策は、空調をオフにして執務環境が悪化している可能性もあり、エネルギー消費量だけで評価してよいか疑問がある。	執務環境についての評価を加える。	参考資料(資料2-2-③P21) 「9. 執務環境の確保」
	5/26 個別指導	11	何ができて、何ができていないかをまず明確にした方がよい。	現状分析を行った上で今後の政策課題を提示する形とする。	参考資料(資料2-2-③P11,12) 「6-1. 今後の政策課題」 「6-2. 社会的背景と今後の方向性」

「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進」
分野横断的なご指摘(前頁3番)への対応

凡例：
 ……今回参考資料
 ……対応不可
 ……評価書本文に記載予定
 ……(資料2-2-③)に記載



		他者・地域間・時代間の比較(加藤委員ご指摘(前頁3番))				
		他発注機関との比較	地域間の比較	民間と公共の比較	時代間の比較	海外との比較
防災・減災	地震対策	他の公共施設の耐震化率を記載(P13)	耐震化率の地整別データを記載。(P13)	評価書本文にて、I・II類とIII類(民間レベル)の違いを記載予定。	評価書本文にて、これまでの取組の経緯を記載予定。	比較できるデータがなく、対応不可。
	津波対策	比較できるデータがなく、対応不可。	津波避難ビル等指定数の全国分布を記載予定。地方公共団体の津波浸水想定を進捗状況を記載予定。	評価書本文にて、I・II類の災害応急対策活動について記載予定。	実績が浅いため、対応不可。	比較できるデータがなく、対応不可。
機能維持		公共建築物の経年分布について国と地方公共団体を比較。(P14)	保全指導の実施状況、経年分布について、地整別データを記載予定。	建築物定期点検の実施状況について、民間と官庁施設を比較。(P15)	公共建築物の建設年度別延床面積について記載。(P14)	公共建築物の経年分布について、日本とEUを比較。(P15)
利便性向上・まちづくり	集約・合同化、地域との連携	他機関との比較にはなじまないため、対応不可。	評価書本文にて、シビックコアの分布図を記載予定。	民間と比較をすることにはそぐわないため、対応不可。	評価書本文にて、これまでの取組の経緯を記載予定。	比較できるデータがなく、対応不可。
	歴史的建造物の保存・活用	比較できるデータがなく、対応不可。	登録有形文化財(建造物)と官庁営繕が整備した歴史的建造物の全国分布を記載予定。	歴史的建造物の保存は、公共と民間の区分が不明確であるため、対応不可。	評価書本文にて、これまでの取組の経緯を記載予定。	比較できるデータがなく、対応不可。
	バリアフリー化	比較できるデータがなく、対応不可。	バリアフリーに関する改善率の地整別データを記載。(P16)	民間と同様の条件にて比較できるデータがないため、対応不可。	官庁施設のバリアフリーに関する改善率について記載。(P16)	官庁施設と米国の連邦政府施設における技術基準について比較(P17)
環境対策	グリーン化・運用改善支援	電気使用量削減率、CO2排出量削減率について、官庁営繕が重点的に技術支援を行った施設と、地方公共団体施設等を比較。(P18)	エネルギー消費量(合同庁舎)の地整別データを記載予定。	報告書本文において、エネルギー使用量の削減状況について、庁舎と民間事務所ビルを比較する予定。	評価書本文にて、これまでの取組の経緯を記載予定。	比較できるデータがなく、対応不可。
	木材利用の促進	木造施設の整備数について、国と地方公共団体を比較。(P19)用途別の木造建物の割合(建築着工統計ベース)を記載予定。	地域別の木造建物(非住宅)の割合(建築着工統計ベース)を記載予定。	用途別の木造建物の割合(建築着工統計ベース)を記載予定。	木造建物(非住宅)の割合(建築着工統計ベース)の経年変化を記載予定。	評価書本文にて、一般的な木造建築の階数制限等について記載予定。
公共建築の先導的役割		他機関との比較にはなじまないため、対応不可。	公共建築相談窓口の対応状況の地整別データを記載。(P20)	評価書本文にて、基準類の使用状況を記載予定。	評価書本文にて、「歴史的経緯」として、官庁営繕がこれまで果たしてきた先導的な役割について記載予定。	BIMIについて海外の取組と比較予定。また評価書本文にて、工事の仕様書について海外と比較する予定。