

第Ⅱ部：平成14年度の政策評価の実施状況等

1) 政策チェックアップ（業績測定）

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

（表1）政策目標－業績指標一覧

政策目標（アウトカム）	業績指標
○暮らし	
1 （居住水準の向上） 多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること	1 誘導居住水準達成率
	2 住宅に対する評価（満足度）
2 （バリアフリー社会の実現） すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること	3 バリアフリー住宅ストックの割合
	4 ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物（新・増改築工事に係る部分の床面積が2,000㎡以上のもの）の割合
	5 バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合
	6 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合
	7 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数
	8 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合
3 （子育てしやすい社会の実現） 生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること	9 3人以上世帯の誘導居住水準達成率
	10 自然体験活動拠点数
	11 歩いていける範囲の都市公園の整備率
4 （余暇の充実） 遊び、楽しみ、心の安らぎを感じること、心身ともにリフレッシュできること	12 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数
	13 国営公園の利用頻度
	14 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数
5 （住環境、都市生活の質の向上） 住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること	15 都心部における住宅供給戸数
	16 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積
	17 1人あたり都市公園等面積
	18 下水道普及率
	19 都市内の都市計画道路の整備率
	20 都市空間形成河川整備率
	21 良好な環境を備えた宅地整備率
	22 電線類地中化延長
6 （公共交通の利便性向上） 公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること	23 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長
	24 東京圏における都市鉄道の混雑率
	25 都市モノレール及び新交通システムの整備延長
	26 バスの利便性向上に取組む事業者数及び全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合
7 （都市内渋滞の緩和） 都市における交通渋滞が緩和され、円滑な交通が確保できること	27 主要渋滞ポイント解消数
	28 朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度

8 (アメニティ豊かな生活環境の形成) 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること	29 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長
	30 合流式下水道改善率
	31 都市における公園・緑地の確保量
	32 都市内道路緑化率
	33 港湾空間の緑化率
9 (良質で安全な水の安定した利用の確保) きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること	34 河川の流量不足解消指数
	35 水道水源域における下水道処理人口普及率
10 (地域交通確保) 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	36 地方バス路線の維持率
	37 有人離島のうち航路が維持されている離島の割合
	38 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

○経済社会

11 (広域的モビリティの確保) 全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	39 高規格幹線道路の面積カバー率
	40 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長
	41 主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数
12 (国際競争力の強化) 国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること	42 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率
	43 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量
	44 国際路線(北太平洋ルート)の年間航空交通容量
	45 船舶航行のボトルネックの解消率
	46 都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数
13 (物流の効率化) 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	47 主要な空港・港湾への連絡率
	48 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率
14 (新たな市場の育成) 創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	49 不動産証券化市場規模
	50 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量
	51 中古住宅の流通量
	52 リフォームの市場規模
15 (公正で競争的な市場環境の整備) 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	53 「発注者支援データベース・システム」の導入状況
	54 「公共工事入札契約適正化法」に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況
	55 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合
	56 地籍が明確化された土地の面積
16 (産業の生産性向上) 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	57 建設業者に係る経営革新計画の承認件数
	58 指定整備工場数
	59 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額
17 (消費者利益の保護) 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	60 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合
	61 衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標

○安全

18 (災害による被害の軽減) 水害、土砂災害、地震、火山災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	62 水害危険度指標
	63 堤防整備率
	64 洪水調節指数
	65 床上浸水常襲地区内家屋数
	66 流下能力不足橋梁数
	67 下水道雨水対策整備率
	68 ハザードマップ認知率 (洪水、火山)

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

○環境

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

○共通の政策課題

26 (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	107 港湾EDIシステムの普及率
	108 電子入札の実施割合
	109 申請・届出等手続のオンライン化率
	110 ETC利用可能料金所整備率
	111 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長
27 (国際交流の推進) 国際交流の推進等により、わが国の国際相互理解の増進等が図られること	112 訪日外国人旅行者数
	113 国際コンベンション開催件数

2) 政策レビュー (プログラム評価)

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

(表2-1) 各政策レビューテーマの評価結果の概要及び反映の方向

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
ダム事業 一地域に与える様々な影響の検証一	○ 国土交通省所管の治水目的を含むダム事業(建設及び管理)等を対象として、ダムが地域に与える様々な効果と影響について総合的に評価を実施 ○ 管理中の直轄・公団ダム(93ダム)の治水投資額は、約3.7兆円。これらのダムによる洪水被害軽減効果は、最近の15年間(昭和62年～平成13年)だけでも約4.2兆円(平成13年度価格) ○ ダムにより、新たな都市用水として約166億m³/年を開発(都市用水全体の55%) ○ 地域社会への影響として、ダム建設による水没の発生に伴う集落の消失・縮小、地域の分断等がある。 ○ 自然環境への影響として、ダム貯水池の出現、原石山の確保、道路の付け替え等大規模な地形の改変等がある。 ○ 水環境への影響として、貯水池の富栄養化、濁水の長期化、冷水等の放流、流況の変動の喪失、平常時の河川流量の減少等がある。 ○ 堆砂の影響として、一部のダムにおける堆砂の著しい進行による貯水機能の低下等がある。 ○ ダム事業の実施上の課題として、事業評価の客観性、事業の決定・見直しプロセスの透明性、事業の長期化・コストの増大、アカウンタビリティの向上がある。	○ 治水の段階的な目標に対して、最大の効果を発揮する効率的な操作ルールの設定や既存ダム群の機能の最適化を図る容量再編等、既存施設の徹底した活用 ○ 少雨化傾向に対応した利水安全度と費用負担の在り方について検討 ○ 地球温暖化等による気象、降雨特性の変化が治水・利水に与える影響の把握に向けての取組 ○ フォローアップ制度の成果を活用し、環境への影響の予測・評価手法、環境保全措置等のノウハウ、データを集約、共有し、フィードバックする仕組みを構築 ○ 河川整備計画を策定する段階において、環境面の分析結果や環境への配慮を計画に反映 ○ 事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進 ○ 利水者等の事業からの撤退時における費用負担の明確化の検討 ○ 洪水や渇水が国民生活や社会経済活動に及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有

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

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	大に大きく貢献。 ○ 就航機材のジェット化・大型化は確実に進展、予約が取りづらい路線も解消。 ○ 羽田空港の沖合展開事業により、処理容量の大幅な拡充が図られてきたものの、航空利用者の増大はそれを上回り、処理容量は限界。 ○ 本土の空港を中心に安定的な運航をおおむね確保。また、多頻度路線も増加し、利便性が增大。	規採択については、長期計画における個別選定を廃止。 ○ 透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント等の手続をルール化。
国際ハブ港湾のあり方—グローバル化時代へ向けて—	○ 我が国コンテナ港湾の国際競争力強化のためのハード施策（水深国際コンテナターミナルの整備）、ソフト施策（港湾者手続の情報化、フルオープン化等）を対象とし、その達成度を踏まえ、必要性、有効性、効率性の視点から評価を実施 ○ フィーダーポート化の抑制効果、輸送コストの削減等投資に見合った効果が得られた。 ○ 海外港湾經由比率の上昇等フィーダーポート化の傾向は残っており完全阻止には至らず。 ○ 利用者は、港湾の情報化についてワンストップサービスがまだ実現していないと評価 ○ 船舶の大型化とともに既存コンテナターミナルが一部陳腐化し利用度が低下している状況が発生	○ 以下の諸施策を充実 ・ コンテナターミナルの経営規模拡大によるコスト競争力強化 ・ 行政手続のシングルウィンドウ化、民間の港湾サービス情報との連携等、利用者本位のシステムづくり ・ 企業のサプライチェーンマネジメントに対応するロジスティクスセンター機能の充実 ○ これらに係る先導的・実験的取組として「スーパー中枢港湾」を育成 ○ 陳腐化施設の改良による大型化への対応、多機能への利用転換を促進
総合保養地域の整備—リゾート法の今日的考察—	○ 総合保養地域整備法（昭和62年法律第71号）（リゾート法）、同法に基づく基本方針、基本構想、各地域における具体的な取組を対象とし、総合保養地域に係る政策の在り方を総合的に評価 ○ 需要の見誤りにより巨大・豪華な投資が行われ、経営上問題が生じた事例がみられる。 ○ 特定施設の整備や利用、特定施設での雇用は当初見通しと比べバラツキはあるが一般に進んでいない。 ○ 体験講座の実施、年間を通じたイベント開催等様々な創意工夫をこらした取組が成果を上げている要因といえる。 ○ 特定施設の利用者数や宿泊者数は全国の伸びを上回って推移している。 ○ 特定施設の雇用者数や売上高が地域経済に対し一定の役割を果たしている地域もある。 ○ 自然的特色や歴史・文化的特色をいかすことはもちろん、地域の関係者の積極的な取組により、地域の特色や魅力を更に高めている地域もある。 ○ 来訪者の立場に立ったサービスを提供するため、地域住民やNPOが活躍し、ソフト機能の充実が進みつつある。	○ 道府県の基本構想の見直し 現時点での社会経済情勢、ニーズを踏まえ、リゾート施設の基本構想からの削除や規模縮小、さらには実現性の乏しい基本構想自体の廃止も含め見直し ○ 着実な進行管理 国の基本方針を見直し、基本構想における整備の工程表の策定を促進することにより、時間管理概念の導入・徹底 ○ チェック機能の強化 国の基本方針を見直し、道府県において、第三者の参加を得て基本構想に係る透明性の高い政策評価を定期的の実施することにより基本構想を適時、適切に見直し ○ 総合保養地域の魅力の向上（特にソフト面の充実）、地域間交流の促進 来訪者の立場に立ったサービスの提供ができるよう、地域の創意工夫をこらした取組の推進を支援 ・ 地域の独自の魅力の追求、情報流通の円滑化、運営・経営上の工夫、人材の育成 ・ 行政、NPO、地域住民、民間事業者の連携の強化 ・ 地域間交流の促進 ・ 連続休暇を取得しやすい環境づくり

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
低公害車の開発・普及 —自動車税のグリーン化等による取組—	○ 自動車税のグリーン化、低公害車導入補助、次世代低公害車の開発等、低公害車の開発・普及のための施策を対象とし、どの程度効果を発揮しているか、一層の普及のためにどのような見直しが必要かといった視点から評価を実施 ○ 2002 年 12 月末時点で低公害車約 381 万台が登録されており、自動車税のグリーン化等の施策は着実な効果を上げている。 ○ CNGバス・トラックについて、バスは補助制度創設以降の伸びが著しいが、トラックは導入率が鈍化している一方でディーゼル微粒子除去装置の装着数は大幅に増加 ○ 燃料電池自動車について大臣認定の指針を策定したことにより、公道走行が実現。大型ディーゼル代替車としてのジメチルエーテル自動車や液化天然ガスの実用化を実証	○ 自動車税のグリーン化等の対象を環境性能の高い自動車に絞り込むとともに、新たに低PM認定車等に対する措置を創設 ○ 道路特定財源も活用したディーゼル微粒子除去装置の装着補助制度の大幅拡充 ○ 燃料電池自動車、次世代低公害車の保安基準等を2004 年度末までに整備
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—	○ 交通事故の未然防止・被害軽減を図る諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす事故多発地点対策事業、事業用自動車の安全対策、車両の安全基準の拡充・強化を対象とし、目標の達成状況や施策の実施状況等について評価を実施 ○ 事故多発地点対策事業を実施した箇所において、実施していない箇所と比較して約 3割の事故抑止効果が得られるなど、事業の有効性等を確認したが、事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所も一部存在 ○ 事業用自動車に関する監査、運行管理者講習等は管理体制や安全意識向上に効果があることが明らかとなったが、バス、タクシー、トラック等業態ごとに施策の効果にばらつきがあった。 ○ 前面衝突基準導入により年間36人の死者数低減効果があるなど、車両の安全基準の拡充・強化による効果が明らかとなったが、一方で事故件数、負傷者数は依然高い水準にある。	○ 特に事故率が高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施するとともに、事故分析を充実し、対策のノウハウを活用する仕組みを構築する。 ○ 件数増加、対象事業者の重点化等効率的な監査の実施、監査処分基準の強化、業態別指導講習の拡大等運行管理者講習等の充実などの改善、検討 ○ 事故件数、負傷重傷者数等の低減にも考慮した車両の安全基準の強化・拡充
貨物自動車運送のあり方について —いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証—	○ 平成 2年に施行の貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）及び貨物運送取扱事業法（平成元年法律第 82 号）に基づき貨物自動車運送に関し実施してきた諸施策を対象とし、利用者利便の増進への寄与状況、市場活性化や輸送の安全性向上の達成状況、必要な改善点等を明らかにする視点から評価を実施 ○ トラック事業に関する規制緩和施策は競争促進を通じ結果として利用者利便の増進に寄与した。 ○ 運賃・料金の事前届出制は事業者によって負担が大きく手続負担の緩和が必要。営業区域規制については事業者の行動範囲の拡大に伴い更なる緩和が可能	○ 経済的規制の見直しとして以下の措置を実施 ・ 営業区域の廃止 ・ 運賃・料金事前届出・変更命令制度の廃止 ○ 社会的規制の見直しとして以下の措置を実施 ・ 元請事業者による下請事業者の行方輸送の安全確保の阻害行為の禁止 ・ 事後チェック体制の強化 — 監査体制の充実・行政処分基準の見直し — 適性化機関の事業者に対する資料提供請求権限の創設 — 適性化機関と国の連携強化 等

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	○ 安全に係る社会的規制の強化策は実効を挙げているが、安全確保に対する社会的要請の高まりを踏まえ更なる政策の推進が必要 ○ 元請事業者が支配力を背景として行う下請事業者に対する違法行為の強要の禁止規定の整備が必要	
内航海運のあり方 ー内航海運暫定措置事業の今後の進め方ー	○ 内航海運暫定措置事業を対象とし、SB方式の船腹調整事業と比較しつつ、その必要性、有効性、効率性の視点から評価を実施 ○ 暫定措置事業の導入により、公正で自由な競争環境への移行が図られた。 ○ 船腹調整事業期に比べて船腹過剰率は低下傾向。最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定等需給調整的な事業規制廃止に向けた環境整備が図られてきている。 ○ 多額の厚生損失を生じさせていた船腹調整事業を解消した便益が大きく、暫定措置事業による厚生損失は受忍される規模 ○ 事業を途中で終了することによる多額の残存債務が発生することから、事業の早期終了については慎重な対応が必要	○ 暫定措置事業の着実な実施 ・ 資金管理計画の導入による事業収支の適正化 ・ 建造納付金の低減の継続 ○ 事業規制の見直しを始めとする初施策の具体化 ・ 最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定等需給調整的な事業規制の廃止に向けた検討 ・ 競争市場環境整備方策の検討
河川環境保全のための水利調整 ー取水による水無川の改善ー	○ 発電ガイドラインによる河川維持流量の放流を対象として、河川維持流量の放流で河川環境にどのような影響を与えたかという評価を実施 ○ アンケート結果から、河川維持流量を新たに放流することにより「改善された」、「少し改善された」という回答が「河川管理者」及び「地元自治体」からの回答の半数以上に上り、本施策に関する良好な評価結果が得られた。 ○ モデルダムにおける調査においては、調査を行った3ダムともに多様な魚類相が確認され、魚類にとっての物理環境や景観環境の改善効果が確認できた。 ○ 河川管理者と地元自治体では、改善効果の評価に若干異なる傾向が見られた。 ○ 極めて少数であるが、河川維持流量の放流を行うことにより「河川水の冷水化」や「濁水の長期化」が生じ河川環境が悪化したという意見があったが、河川維持流量の放流自体については継続の要望意見であった。	○ 引き続きガイドライン該当発電所において水利権更新に併せて河川維持流量の放流が行われるよう努めていく。また、それ以外の発電所においても、地元自治体と発電事業者の合意により河川維持流量の放流に関する要望がある場合等においては、できるだけ協議会の設置などにより検討が行われ、発電事業者の理解と協力を得るよう努めていく。 ○ 一定量の放流では、河川にかく乱が起らず、生物の多様性を阻害している一因となっているという指摘もある。可能であれば、季節により放流量を増減させたり、フラッシュ放流を実施する等の放流方法の検討に努めていく。 ○ 放流による改善効果を効果的に把握するためには、代表的な河川において、放流前の河川の物理環境や生物の生育・生息状況についても十分調査・把握し、定量的に河川維持流量の改善効果を評価できるよう努める。

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

(表2-2) 平成14年度～平成17年度の政策レビュー実施予定テーマ

○平成14年度～平成15年度実施予定	
・都市鉄道整備のあり方 ―新たな社会的ニーズへの対応―	
・都市における緑地の保全・創出 ―都市緑地保全法等による施策展開の検証―	
・流域と一体となった総合治水対策 ―都市型豪雨等への対応―	
・海洋汚染に対する取り組み ―大規模油流出への対応―	
・流域の水環境改善 ―都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応―	
・火山噴火への対応策 ―有珠山・三宅島の経験から―	
・みなとのパブリックアクセスの向上 ―地域と市民のみなとの実現に向けて―	
○平成15年度～平成16年度実施予定	
・土地の有効利用 ―土地流動化への取り組み―	
・国内航空における規制緩和 ―改正航空法における規制緩和の検証―	
・道路管理の充実 ―路上工事の縮減―	
・台風・豪雨等に関する気象情報の充実 ―災害による被害軽減に向けて―	
・訪日外国人観光客の受け入れの推進 ―国際交流の拡大に向けて―	
○平成16年度～平成17年度実施予定	
・バリアフリー社会の形成 ―交通バリアフリー法等の検証―	
・空港・港湾アクセスの推進 ―物流効率化・国際競争力強化に向け―	
・総合的な海上交通安全施策 ―海難事故の防止対策―	
・直轄工事のゼロエミッション対策 ―建設リサイクル法の検証―	
・次世代航空保安システムの構築 ―航空交通の増大に向けて―	
・プレジャーボートの利用改善 ―放置艇対策等の総合的な取り組み―	
・水資源政策 ―水資源計画のあり方―	

(表2-3) 平成14年度着手の政策レビュー取組状況

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

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

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

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

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

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

火山噴火への対応策 ー有珠山・三宅島の経験からー		河川局、気象庁
評価対象	火山噴火による災害の防止・軽減のために実施する土砂災害防止施設の整備や火山観測・監視による防災情報の提供、火山ハザードマップの作成・公表等、ハード・ソフト両面からの火山噴火対策に係る施策について評価を行う	
評価の必要性	火山噴火に伴う災害は大規模で広範囲に及ぶため、社会的影響が甚大となることから、噴火前、噴火時及び噴火後を通じたより効果的な火山噴火への対応を図る上で、直近の噴火事例への対応を題材として、火山噴火対策に係る施策の効果や課題等について総合的に評価を行い、今後の火山噴火対策に係る施策の展開に活用する必要がある。	
評価の視点	・応急対策実施による二次的被害軽減効果の検証 ・土砂災害防止施設の整備による安全度の向上が被災地域の復興に及ぼす影響の検証 ・火山活動に関する監視・情報提供、火山ハザードマップの提供、活用実態の検証 ・火山活動に関する情報、火山ハザードマップ提供による被害軽減効果の検証 等	
評価の手法	対策効果評価シミュレーション、アンケート調査、観測監視システムの検証 等	
実施体制	学識経験者等からなる検討委員会を設置	
検討状況	平成15年度内に取りまとめ予定	

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

3) 政策アセスメント（事前評価）

「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成14年8月28日に、平成15年度予算概算要求、税制改正要望等に係る48件の新規施策について政策アセスメントを実施し、その結果を「平成15年度予算概算要求等に係る事前評価書（政策アセスメント結果）」として公表した（平成14年8月26日省議決定）。

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

(表3) 政策アセスメントの評価結果の概要及び反映状況

№	施策等名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況※		
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算要求	税制改正要望	法令改正等

(居住水準の向上)

※平成15年6月末現在

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

(子育てしやすい社会の実現)

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

(余暇の充実)

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

(住環境、都市生活の質の向上)

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

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

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

(公共交通の利便性向上)

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

(アメニティ豊かな生活環境の形成)

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

(広域的モビリティの確保)

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

(国際競争力の強化)

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

(

新たな市場の育成)

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

(災害による被害の軽減)

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

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

(交通安全の確保)

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

(海上における治安の確保)

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

(地球環境の保全)

33	官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設	○ 官庁施設のライフサイクルコストの低減等のため施設運用における適正な保全が不可欠だが、計画作成状況、点検実施の現況は不十分。 ○ 原因は、保全業務が必要最低限の日常的な維持管理にとどまりがちなこと、従来の保全指導は、技術的支援が中心で保全状況の評価や改善方策の提示等が十分でなかったこと。 ○ 適正な保全のために実施すべき内容を明確にするための制度創設が必要。 ○ 保全の長期計画等の作成、履歴等を記録した台帳整備、保全計画の実施状況の自己評価等保全のマネジメントサイクルを確立することが妥当。	—	—	—
34	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充	○ 運輸部門のCO₂排出量削減目標は2010年で90年比約17%増に対し2000年時点で同約21%増。大都市部の大気環境基準の達成率はNO_xで6割、PMで5割。 ○ 原因は、自家用車の走行量増加・車両大型化等によるCO₂排出量の急増、ディーゼルバス・トラックのCNG車への代替が価格差により進まないこと。 ○ 自動車単位当たりのCO₂、NO_x・PM排出量削減を図るため、低環境負荷自動車への転換を促進するインセンティブが必要。 ○ 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の対象の超一低排出ガスかつ低燃費車のみへの重点化、LPG自動車の対象への追加、燃料電池自動車・低PM認定車に係る特例措置の拡充が妥当。	—	○	—
35	燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進	○ 大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車について、2010年までに5万台の普及という目標に対し、現在数台が試験走行を行っているのみ。 ○ 原因は、保安基準が整備されていないため、メーカーが市販目的の生産を行えず、また型式指定等を取得できないため、大量生産ができないこと。 ○ 燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することにより、メーカーの型式指定等取得を可能にすることが必要。 ○ 衝突実験等の試験の実施、その結果を用いた技術評価等の実施により、燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することが妥当。	○	—	○
36	船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進	○ 2010年までに長距離貨物輸送分野のモーダルシフト化率50%、旅客船のバリアフリー化率約50%といった目標については現在途上である。 ○ 原因は、海運の利用のための初期投資負担が大きいこと、バリアフリー化船等の船価が高い一方で、直ちに収入増には結び付きにくいこと等。 ○ 共有期間中の資金余力の確保を可能とし、代替需要が確実にモーダルシフト船、バリアフリー化船等の高度化船舶の建造	○	—	—

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

(大気、騒音等に係る生活環境の改善)

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

(良好な自然環境の保全、形成)

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

(IT 革命の推進)

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

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

(国際交流の推進)

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

(その他)

45	公共事業関係長期計画の一本化	○ 公共事業については、必要性の低い事業が行われがち、事業を止める仕組みがない、予算が硬直的等の指摘がある。 ○ 原因は、長期計画が縦割りであるため、事業横断的な改革を規定し得なかったこと、事業量への偏重、事業間の連携の不十分さ等。 ○ 長期計画を抜本的に見直し、必要な法整備を行い、新たな計画を計画を策定する必要。 ○ 社会資本整備重点計画(仮称)の策定、その根拠として社会資本整備重点計画法を新法として制定、従来の緊急措置法は原則廃止等の措置を講じることが妥当。	—	—	○
46	道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正	○ 道路整備緊急措置法により安定的な道路税源を確保してきたが、渋滞による経済損失が年間12兆円など、依然として良好な生活空間の創出、経済活力の発揮に大きな支障。 ○ 原因は、我が国の道路整備は、モータリゼーションの急激な進展や、近年では少子高齢化、地球環境問題の顕在化など新たな課題に対応する必要性が高まっていること。 ○ 引き続き安定的な道路財源を確保し、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する必要な道路整備を進めることが必要。	—	—	○

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

4) 個別公共事業の評価

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

なお、個別箇所で予算内示される事業に係るものについては、平成14年8月28日に「平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業の新規事業採択時評価」及び「平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価」として公表し、評価結果を平成15年度予算概算要求に反映させた（平成14年8月26日省議決定）。（表4-4及び表4-5参照）

(表４－１) 平成１５年度予算に向けた個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
河川事業	直轄事業 補助事業等	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成15年度予算に反映した	14 件
				23 件
ダム事業	直轄・公団事業 補助事業等			8 件
				4 件
砂防事業等	補助事業等			186 件
海岸事業	補助事業等			32 件
道路・街路事業	直轄・公団事業 補助事業等			19 件
				105 件
土地区画整理事業				29 件
市街地再開発事業等				27 件
都市再生推進事業				26 件
まちづくり総合支援事業				79 件
港湾整備事業	直轄事業 補助事業等			10 件
				14 件
空港整備事業	直轄・公団事業 補助事業等			1 件
				1 件
都市・幹線鉄道整備事業				82 件
鉄道防災事業				34 件
航路標識整備事業				6 件
住宅地区改良事業				5 件
住宅宅地関連公共施設等総合整備事業				8 件
住宅市街地整備総合支援事業		8 件		
密集住宅市街地整備促進事業		4 件		
下水道事業		43 件		
都市公園事業		96 件		
			計	864 件

【その他施設費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
官庁営繕事業		原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成15年度予算に反映した。	9件
小笠原諸島振興開発事業		住民ニーズなどの基本的要件と小笠原の特殊性を考慮した評価基準による評価を実施し、採択が妥当		2件
船舶建造事業		原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当		3件
			計	14件

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

(表4-2) 平成14年度予算に係る個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
道路 街路事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成14年予算に反映した。	6 件
都市 幹線鉄道整備事業			1 件
都市公園事業			1 件
		計	8 件

(表4-3) 平成15年度予算に向けた個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

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

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

(注) 1 「うち土地区画整理事業(再掲)」は、「土地区画整理事業」の内数の再掲

2 都市再生推進事業の箇所数は、都市防災総合推進事業

3 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団が自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業 7 件、地域振興整備公団事業として、地方公共団体からの事業要請を受け国の認可を得て実施する事業の評価 2 件を実施した。

4 「個別公共事業評価書」(平成 15 年 3 月 27 日省議決定)において評価手続中であった事業について、平成 15 年 7 月 15 日までに道路事業(補助事業等) 4 件、下水道事業 1 件、都市公園事業 3 件について評価が終了し、いずれも継続が妥当との結論を得て、事業を継続することとした。

(表4-4) 平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
ダム事業	直轄 公団事業 補助事業等	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成15年度予算概算要求に反映した。	3 件
道路 街路事業	補助事業		4 件	
港湾整備事業	直轄事業 補助事業等		6 件	
都市公園事業 港湾整備事業			7 件	
空港整備事業	直轄事業		1 件	
			1 件	
			1 件	
			計	23 件

【その他施設費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
官庁営繕事業		原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成15年度予算概算要求に反映した。	8件
海上保安官署施設整備事業		事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価指標により評点方式で評価し、採択が妥当		2件
船舶建造事業		原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当		3件
			計	13件

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

(表4-5) 平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

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

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

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

5) 個別研究開発課題の評価

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について事前評価を、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない個別研究開発課題について中間評価を、研究期間が終了した個別研究開発課題を対象として事後評価を実施し、平成15年4月1日に、「個別研究開発課題評価書」として公表した（平成15年3月27日省議決定）。評価の結果は、事前評価及び中間評価にあつては予算要求等に、事後評価にあつては今後の研究開発の実施にあたり反映している。評価の結果の政策への反映状況については、「平成14年度評価結果反映状況報告書」として、政策レビュー、政策アセスメント等の結果の反映状況とともに、平成15年7月15日に省議決定し、公表した（本書）。評価を実施した対象課題は表5-1から表5-3のとおりである。個別の評価結果については、本書別冊4）を参照されたい。

（表5-1）個別研究開発課題の事前評価

No	研究開発課題の名称
1	リアルタイム災害情報システムの開発
2	準天頂衛星測位・通信システムの開発
3	ロボット等によるIT施工システムの開発
4	準天頂衛星による高精度測位補正に関する研究開発
5	低環境負荷型外航船（グリーンシップ）の開発
6	船舶の生涯価値（LCV）評価・格付けシステムの確立
7	人工衛星による海面変動・重力場の解析手法に関する研究
8	レーザー光の反射強度を活用した地理情報取得の可能性に関する研究
9	地震火山活動に関連した地殻変動数値モデル最適化に関する研究
10	GPS時系列データに含まれる誤差に関する研究
11	東南海・南海地震域の地殻変動特性に関する研究
12	地域の価値向上のためのゲートウェイ空間整備手法に関する研究
13	都市臨海部に干潟を取り戻すプロジェクト
14	地球規模水循環変動に対応する水管理技術に関する研究
15	水域における化学物質リスクの総合管理に関する研究
16	マルチモーダル交通体系の構築に関する研究
17	かしこい建築・住まいの実現のための建築技術体系に関する研究
18	東アジアの航空ネットワークの将来展開に対応した空港整備手法に関する研究

No	研究開発課題の名称
19	ペンシルビルの連結による街並み再生手法の研究
20	バルコニー一体型ソーラー利用集合住宅換気空調システムの開発
21	室内科学物質空気汚染の事前評価と健康影響防止技術の開発
22	地上測量ゼロを可能にする航空測量機器及びソフトの研究
23	環境中における雨天時下水道由来のリスク因子の変容と動態
24	社会基盤施設の高精度情報化診断・寿命予測技術に関する研究開発

新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について、外部評価を活用して必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、採択が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成15年度予算等に反映した。

(表5-2) 個別研究開発課題の中間評価

No	研究開発課題の名称
1	ITを活用した運航支援のための技術開発
2	地震発生過程の詳細なモデリングによる東海地震発生の推定精度向上に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を踏まえつつ必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、継続が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成15年度予算に反映した。

(表5-3) 個別研究開発課題の事後評価

No	研究開発課題の名称
1	生態系の保全・生息空間の創造技術の開発
2	建設事業の品質管理体系に関する技術開発
3	投資効率向上・長期耐用都市型集合住宅の建設・再生技術の開発
4	災害等に対応した人工衛星利用技術に関する研究
5	外部コストを組み入れた建設事業コストの低減技術の開発
6	工業化インフィル住宅の工法等の開発
7	マイクロセンシング技術の建設工学への応用研究開発
8	既存建物の標準的構造性能評価法の開発
9	地震火災から木造都市を守る環境防災水利整備に関する研究開発
10	データアシミレーションによる海況把握手法の研究
11	外洋域の潮流を考慮した漂流予測モデルの開発
12	火山性地殻変動のダイナミックモデルに関する研究
13	ニューラルネットによる画像情報の判別手法に関する研究

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

6) 政策評価の推進

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

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

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

1. 第三者の知見活用

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

①国土交通省政策評価会

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

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

◆第4回政策評価会（平成14年6月18日）

主な議事内容）

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

- 今回は年次報告書の初年度ということで、実務を担当している立場から、評価の考え方、仕組みを中心に紹介されている。初年度はこれでよいが、しかし今後は、報告書の出し方、使い方を検討する必要がある。実務を第三者あるいはそれに近い立場から見た意見も紹介したらどうか。米国では、政策レベルの評価ではなく、実施状況に関する局単位の自己点検が評価の基本。それについて、州政府であれば知事が、良い悪いの判断をする。この報告書に、そういう機能を持たせてもいいのではないか。
- 実務担当者の立場から、実際の評価結果を紹介する際に、評価手法やコスト等の面で議論したこと、課題、改善すべき点等があれば、それを記載するべきではないか。
- パンフレットや年次報告書を作成する際は、ターゲット（想定読者）を明確にする必要がある。国民一般では広すぎる。
マネジメント改革については、改革そのものの達成度をどう測るかがポイント。改革の対象を広げていくだけではなく、経営のクオリティ（品質）をどう高めていくか、改革を進めていく上でのコストと併せて考えていくべき。
- 米国各省庁が公表しているような年次業績測定書（Annual Performance Report）のような報告書もほしい。また、コストに関する情報などを充実させて欲しい。
- 政策アセスメント（事前評価）の「ロジカルフレームワーク」が国土交通省の特徴なので、今後も発展させるために、十分解説をしてほしい。今後の方向性として、業務運営面の改革が特に重要であり、難しいと思うが、予算との関連性について、さらに検討をしてほしい。
- 評価に関する情報公開については、途中過程の情報もなるべく公表するように努めるべき。また、評価

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

- 省全体の戦略といっても対象が広すぎてわかりにくい。まず課レベルで戦略策定の練習をする必要がある。民間企業の例をみても、情報システムのあり方が戦略経営の障害になっていることがある。こうした情報システム面の整備と、政策の企画立案に関するマネジメントも重要。
- 公共事業の新規採択時評価について、客観性確保について一層の取り組みが必要。
- 評価やマネジメント改革は、各局の自己点検が基本であり、局のトップである局長が責任をもって取り組む必要がある。相互比較をすることはないが、ある程度競争原理を働かせることも必要ではないか。年次報告書には、そうした取り組みをメタ評価（2次評価）する機能があっていい。
- マネジメント改革を進める上で、評価に関する書類を作るために作業するのは本末転倒。この政策評価会も、行政の都合（評価の作業）にあわせて開催するのではなく、年間4回等、定期的に開催することとするべき。
- 福岡市では、各局ごとに、局長を中心にして戦略計画作りを始めている。また、三重県では評価からさらに進んで経営品質向上に取り組み、戦略経営を目指している。こうした動きも参考にして欲しい。

◆第5回政策評価会（平成14年8月9日）

主な議事内容）

平成15年度予算概算要求等に係る事前評価書（政策アセスメント、個別公共事業の評価、個別研究開発課題の評価）について意見を聴取した。

ー政策アセスメント（事前評価）についてー

- 予算制度の場合は、予算額が確定した時点でこれを明示されたい。
- 必要性の欄の「国の関与」においては、なぜ対象施策を地方自治体ではなく国が行うのか記載されるべきだと思うが、記載が十分でないものが多い。すべてを国がやるべき、地方がやるべきというわけではなく、国と地方との役割分担を踏まえて記載すべき。
- 必要性の欄の「行政の関与」について、現在の書き方は不十分になっているものもある。今後改善してほしい。
- どの施策が新規でどれが拡充なのかを分かりやすく明示されたい。
- 新規や拡充するものだけでなく、廃止・縮小するものも事前評価でもできるだけ取り上げることを検討すべき。
- 効率性評価については、可能なものは代替案を示すなど、説明の充実を検討されたい。
- 大部の検討資料を踏まえてこの評価票に記載しているものに関して、それを評価書に添付する必要はないと思うが、インターネット上でリンクを張る等、公表の仕方を検討してほしい。また、古いものもアーカイブとして残し、情報として蓄積していくべき。
- 個票ごとに内容改善するのも大事だが、施策を目標別に整理するなどして全体の大きな体系から見るとマネジメントの観点から重要。また、評価結果を誰がどのように活用していくかという観点が重要。
- 「社会的ニーズ」の欄の記載について、一般的な記述となっているが、各施策ごとに特定の顧客が存在するはずで、その具体的な顧客のニーズについて記載することが必要ではないか。
- 本評価会では、個々の事前評価案件についてまで評価するものではない。関係部局における学識経験者の知見の活用状況があれば記載してほしい。

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

－個別公共事業評価について－

- 公共事業の評価においては、何を目標しているのかというアウトカムを明らかにすることが重要。現在の費用効果分析の体系では、事業を行った結果どのような効果が導き出されるのかという評価をしているように見える。
- 費用対効果分析の体系と目標管理型の評価の体系は全く別のもの。
- 再評価について、全て費用便益分析を行う必要はなく、用地交渉等の理由で遅れていることが明確な場合は、大きなコストをかけてまで費用便益分析を行う必要はない。そうでない場合には、再評価を行う際の費用便益分析は、既投資分については費用に算入せず、事業の可否を判断すべき。
- 再評価時点で事業期間全体を対象に費用便益分析を行うことにより、採択後においても事業主体に費用の圧縮のインセンティブが働く。
- 費用便益分析のなかでも、需要予測に大きなコストがかかっている。この需要予測をやるのかやらないのがコストの観点から重要。再評価にあたって、需要予測までやり直すべきかどうかは、事業ごとの判断が必要。
- 公共事業評価においても、研究開発課題評価においても、様々な外部評価を導入しているが、マネジメントコストの観点から、精査が必要。
- 個々の事業についてより詳細な情報をインターネット等で開示されたい。

－評価書の作成について－

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

－個別研究開発課題評価－

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

◆第6回政策評価会（平成15年3月11日）

主な議事内容）

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

－政策レビュー（プログラム評価）の取りまとめについて－

- 評価結果を公表する際はホームページからリンクを貼って見やすくしてほしい。
- 国民の視点に立った分かりやすい分析が必要。連携して評価に取り組むことや、評価結果において失敗から教訓を学ぶことも重要。
- 幹部まで含めて省全体でプログラム評価について認識を深めることが重要。現状の追認だけでなく、問題点を明らかにすることこそ重要。また、テーマによってタイミングと期間を柔軟にすべき。業績測定やアウトカム目標とのリンクをもっと強化すべき。
- 有識者委員会を設ける場合は、人選のバランスにはよく配慮すべき。
- 政策評価は政策の決定とは異なるので、内部でしっかり分析できれば、必ず外部の意見を活用しなければならない訳ではない。また、外部のコンサルタントに委託する場合も、評価のノウハウを持つコンサルタントは必ずしも多くないことに留意すべき。
- 複数部局にまたがるテーマではプログラムの執行責任があいまいになりがちであり、工夫が必要。

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

ー政策チェックアップ（業績測定）の進め方についてー

- 外部要因は本来目標設定の段階で整理すべき。
- 目標の継続性に留意しつつ、社会経済情勢の変化等に対応して指標を見直していく必要がある。
- 担当部局が日常的に目標を意識して仕事に取り組むことが重要。
- プログラム評価も指標設定も、政策立案に引きずられてしまいがち。評価結果から論理必然的に政策が導かれることはむしろまれで、評価結果と一いつつ次の政策展開が全面に出過ぎてしまわないよう留意が必要。

ー公共事業・研究開発課題の評価、政策評価基本計画の改定等についてー

- 課・事業所レベルの業績管理と連動した目標・指標体系をモデル的に構築していくべき。
- 政策のマネジメントサイクルを確立するだけでは、組織運営も含めた省全体のマネジメント改革を目指していた当初と比べるとトーンダウンしている感がある。何のために政策評価を行っているかを常に考え続けてほしい。
- 公共事業評価について、地方自治体では制度を硬直的に運用しすぎているところも多い。本省と地方の情報の伝達を円滑にし、制度運用の円滑化を図ってほしい。
- 評価結果の予算への反映は政府全体の課題であり、今後どう進めていくか考えてほしい。
- 政策チェックアップは予算要求過程とは距離が遠い感じがある。
- 評価能力の向上のための研修を充実させてほしい。

②政策レビューの実施における第三者知見の活用

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

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

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

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

③事業評価監視委員会

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

2. 政策評価の手法の調査研究

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

平成14年度においては、政策評価をより国民の視点に根ざしたものとしていく観点から、「政策評価推進のための顧客調査」を実施し、国土交通行政において国民を顧客として捉えることの意義やその捉え方、グループインタビューやアンケート調査に基づき顧客が重視する価値を抽出する手法について検討した（第I部コラム③参照）。

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

3. 省内外に向けた政策評価の普及・啓発

①国民とのコミュニケーション

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

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

②職員の啓発

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

（国土交通大学校における研修）

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

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

（省内講演会の開催）

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

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