

(評価書の要旨)

テーマ名	ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	担当部局	河川局
評価の目的、 必要性	ダム事業については、自然環境、地域社会等への影響が広範囲に及ぶことから、様々な議論がなされている。このため、ダムが地域に与える様々な効果と影響について、ダムの洪水調節及び水の補給による洪水及び渇水被害の軽減、回避等の効果、周辺環境への影響等について総合的に評価することを目的とする。		
対象政策	国土交通省が所管している治水目的を含むダム事業（建設及び管理）等		
政策の目的	洪水等による災害の発生の防止、 河川の適正な利用、 流水の正常な機能の維持、 河川環境の整備と保全という河川法第一条に掲げられた目的を達成すること。		
評価の視点	・ 治水、利水、その他所期の目的に対しダム事業が効果を発揮し得たかどうか。 ・ 事業の進め方も含め、地域社会や自然環境、水環境等への影響等の課題に対していかなる対応等がなされてきたか。 ・ 近年の社会経済情勢の変化等を踏まえた、効率的、効果的に効果を発揮するためのダム事業の改善の方向性。		
評価手法	・ 治水については、ダムの洪水調節実績、治水投資額及びその洪水被害軽減効果等をこれまでの記録をもとに定量化。 ・ 利水については、ダム事業による開発水量や平年における水の貯留及び補給実績を整理するとともに、代表的な水系についてダムの効果を具体的に分析し評価。 ・ ダム事業が及ぼす影響については、ダム事業のフォローアップ等を通して得た記録等からその具体的な内容と対応について評価。 ・ ダム事業の実施上の課題については、これまでの取り組み事例をもとに評価。		
評価結果	<u>1) ダムによる洪水被害軽減の効果</u> ・ 最近の 10 年間（H3～H12）に、管理中の直轄・公団・補助ダム（406 ダム）で約 4 千回に及ぶ洪水調節を実施。 ・ 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（S62～H13）だけでも約 4.2 兆円。（平成 13 年度価格） ・ ダムによる洪水調節により下流河川の水位が下がることで、沿川の水防活動の負担を軽減。 <u>2) ダムによる安定的な水供給の確保の効果</u> ・ 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%）。 ・ 管理中の直轄・公団ダム（81 ダム）により、1 年間に約 90 億 m³ の水をダムに貯留、約 74 億 m³ の水をダムから補給（平成 9 年実績）。 事例） 東京オリンピック渇水時（S39）には 513 日の給水制限。当時と同程度の少雨であった平成 8 年の首都圏の渇水では、新たに 5 つのダムが完成し、給水制限日数が 41 日と当時と比べ大幅に減少。 平成 8 年渇水でダムからの補給がない場合、利根川で約 60km の無水区間が最大約 20 日間継続したものと推定。 地盤沈下の著しい地域で、地下水から河川表流水への転換を図り、地盤沈下の抑制に寄与。 <u>3) ダム事業が及ぼす影響と対応</u> <u>地域社会への影響</u> （課題） ・ 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。 ・ 高齢化、過疎化の進行、産業の衰退等の課題が、ダム事業を契機として顕在化。		

(対応)

- ・ 水源地域整備事業による水没者の生活再建の支援、水源地域の影響緩和、活性化。
- ・ 水源地域対策基金を活用した、よりきめ細かな生活再建対策の実施。
- ・ ダムを活かした自立的持続的な活性化を図るための水源地域ビジョンの策定。
- ・ 地域住民が主体となった地域運営を支えるための取り組み。

自然環境への影響

(課題)

- ・ 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。
- ・ 昭和 47 年の環境アセスに関する閣議了解以前のダムでは、環境に対する配慮が現在の水準から見て十分ではなかった例も多い。

(対応)

- ・ 近年では、環境影響評価、保全措置等の環境保全の取り組みが定着。
- ・ 事業実施段階における計画の柔軟な見直し等により環境影響を回避、低減。

水環境への影響

(課題)

- ・ 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。

(対応)

- ・ 曝気装置、分画フェンス、選択取水設備、排砂バイパス、ダムの弾力的管理によるフラッシュ放流、新設ダムに維持流量確保のための容量等の確保等。

堆砂の影響

(課題)

- ・ ダム堆砂の進捗は、計画で見込んだものに対し約 9 割で、計画の範囲内。
- ・ 総貯水容量に対する実績堆砂量の割合は全国平均で約 5%(国土交通省所管ダム)。
- ・ 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。
- ・ 堆砂等による下流河川の河床低下や一部の区間における河床材料の変化等。

(対応)

- ・ 100 年間の堆砂を見込んだ容量の確保。
- ・ 貯砂ダム、バイパストンネル、排砂ゲートの整備、樹林帯整備等の実施。
- ・ 堆砂対策についての技術の開発。
- ・ 総合土砂管理に向けた水系一貫のモニタリングとそれに基づく対策の検討・実施。

4) ダム事業の実施上の課題

事業評価の客観性、事業の決定・見直しプロセスの透明性

(課題)

- ・ 事業計画を策定する際に十分な説明がないまま決定しているとの意見。
- ・ 事業の見直しシステムが必要との指摘。

(対応)

- ・ 平成 7 年度から他事業に先駆け、ダム等事業審議委員会を設置し事業評価を実施。
- ・ 平成 10 年度以降は事業評価制度を導入。延べ 454 のダム事業において再評価を実施。(84 ダム中止)
- ・ 平成 9 年度に河川法改正。関係住民、学識経験者、地方公共団体の長の意見を反映する手続を導入。

ダム事業の長期化・コストの増大

(課題)

- ・ 地域住民の合意形成に時間を要すること等により、ダム事業が長期化。
- ・ 事業の長期化等により、事業効果の発現が遅れたり、コストが増大。
- ・ 社会経済情勢の変化に伴う水需要予測の見直し等、事業を取り巻く諸条件が変化。

(対応)

- ・ 地域住民等の合意形成に向けて丁寧できめ細かな対応を実施。

	・ 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。 <u>アカウンタビリティ（説明責任）の向上</u> （課題） ・ ダム事業に関する正確で理解しやすい情報の提供とその共有。 ・ 例えば、森林がダムの有する機能を代替し得るという誤解が広まっている。 （対応） ・ ダム事業の必要性和効果、代替案との比較、自然環境への影響及びその回避・低減のための対策等に関する、正確で理解しやすい情報の提供。 ・ ダムの運用、管理に関する情報を常日頃から、わかりやすく提供。 ・ 洪水や渇水が国民生活や社会経済活動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。
政策への反映 の方向	・ 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あり方について検討。 ・ 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り組み。 ・ 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。
第三者の知見 活用	・ 有識者等からなる「ダム事業のプログラム評価に関する検討委員会」を計 5 回開催し、意見を聴取した。（議事概要は国土交通省ホームページに掲載） （委員） 五十音順 敬称略 ●委員長 奥野 信宏（名古屋大学副総長、大学院経済学研究科 教授） 来生 新（横浜国立大学大学院国際社会科学研究科 教授） 谷田 一三（大阪府立大学総合科学部 教授） 辻本 哲郎（名古屋大学大学院工学研究科 教授） ●中川 博次（立命館大学理工学部 教授） 中村 浩志（信州大学教育学部生態学研究室 教授） 藤吉 洋一郎（NHK 解説委員、大妻女子大学文学部教授） 宮村 忠（関東学院大学工学部 教授） （委員会開催状況） 平成 14 年 6 月 28 日 第 1 回 検討委員会 平成 14 年 9 月 19 日 第 2 回 検討委員会 平成 14 年 11 月 14 日 第 3 回 検討委員会 平成 15 年 1 月 8 日 第 4 回 検討委員会 平成 15 年 3 月 14 日 第 5 回 検討委員会 ・ 評価書（案）について、平成 15 年 1 月 27 日から 15 日間、意見募集を行い、総件数 85 件（27 名）の意見を頂き、評価書作成にあたり参考とした。（意見内容についても国土交通省ホームページに掲載。） ・ 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（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。）
実施時期	平成 13 年度～平成 14 年度

(評価書の要旨)

テーマ名	都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -		担当部局	道路局
評価の目的、必要性	都市圏の交通渋滞は、日本全国で年間約 3 8 . 1 億時間の時間損失を発生しており、道路利用者に対する調査でも約 6 割の人が不満と感じている。本評価書においては、その必要性、有効性及び効率性について総合的に評価を実施し、より効率的、効果的な交通渋滞対策の推進に資するとともに、国民に対する説明責任を果たすことを目的として評価を実施している。			
対象政策	国土交通省の所管する交通渋滞対策に資する施策を対象とする。			
政策の目的	都市圏の交通渋滞を緩和・解消することを目的とする。			
評価の視点	政策全体、 主要な関連施策、 代表的な個別事業について、それぞれ以下の観点からの評価を実施。			
	評価の対象	評価の観点		
	政策全体	政策の対象となる渋滞の現状及び道路利用者のニーズからみた政策の必要性について評価（ 政策全体の必要性の評価 ） アウトカム指標「主要渋滞ポイント数」を用いて、都市圏の渋滞対策の成果の一部について評価（ 政策全体の有効性の評価 ）		
	関連施策	施策の体系を明らかにした上で、主要な施策について、以下を実施 施策の必要性について評価（ 施策の必要性の評価 ） 当該施策の有効性を確保するための条件について整理（ 施策の有効性の確認 ）		
	個別事業	主要な施策に係る代表的な個別事業を抽出し、以下について確認 上記で確認した必要性に基づき実施される事業であるか（ 事業の必要性の評価 ） 都市圏の渋滞対策に資する効果は適切に発揮されているか（ 事業の有効性の評価 ） 当該事業は効率的に実施されているか（ 事業の効率性の評価 ）		
評価手法	評価の視点のそれぞれについて、以下の手法により評価を実施。			
	評価の対象	評価の手法		
	政策全体	政策全体の必要性について、全国または都道府県ごとの渋滞状況の把握・分析に加え、道路利用者のニーズに基づき必要性を評価 アウトカム指標「主要渋滞ポイント数」に関する調査に基づき有効性を評価		
	関連施策	施策の必要性について、区間毎の渋滞量等の渋滞状況の詳細なデータに基づく分析により評価 当該施策の有効性を確保するための条件について整理		
	個別事業	事業の必要性、有効性、効率性について区間毎の渋滞量等の渋滞状況の詳細なデータに基づく分析により評価		
評価結果	評価の視点のそれぞれについて、以下の評価結果を得た。			
	評価の対象	評価の結果		
	政策全体	政策全体の必要性について、渋滞により、我が国において年間約 3 8 . 1 億時間の時間損失をもたらしていること等、渋滞の現状を明らかにした上で、道路利用者のおよそ 6 割が渋滞に対し不満を持っていること等、渋滞対策に対する利用者のニーズの大きさについて明らかにすることで、都市圏の渋滞対策の必要性について明らかにした。 アウトカム指標「主要渋滞ポイント数」を用いて、平成 9 年度現在で 3,200 箇所存在した主要渋滞ポイントの緩和、解消数が、平成 14 年度末までに約 1,000 箇所（H13 年度末時点での見込み値）に達することを確認し、主要渋滞ポイントに係る都市圏の交通渋滞対策については、十分な有効性を担保できていることを確認。		

	関連施策	施策の必要性の評価 渋滞状況を表す詳細なデータを用いた分析により、主要な施策の必要性について以下のとおり確認した。 <ボトルネック対策> 道路ネットワークのごく一部に集中している渋滞に関し、原因となっているボトルネック箇所を特定して集中的な投資を行うボトルネック対策の必要性を確認した。 <道路ネットワーク整備> 環状道路をはじめとする都市圏の道路ネットワークを整備することは、道路ネットワークの完成度がアンバランスである場合の慢性的な交通渋滞の緩和、解消のため必要であることを確認した。 <TDM（交通需要マネジメント）施策> 特定時間等に集中する交通等に関し、交通容量拡大策に加え、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通流を実現するTDM（交通需要マネジメント）施策が必要であることを確認した。 当該施策の有効性を確保するための条件について確認 施策の当該施策の有効性を確保するための条件について定性的に確認した。 <ボトルネック対策> ボトルネック対策が有効であるためには、対象区間の前後と比較して、対象区間の交通容量が低く、渋滞が集中していることを確認し、交通容量低減の原因を分析した上、その原因に対応した適切な対策をとることが必要であることについて確認。 <道路ネットワーク整備> 道路ネットワーク整備が有効であるためには、都市圏の道路ネットワークがアンバランスであり、結果として一部の路線に交通が集中することで慢性的な渋滞が発生しており、当該事業によってそれらの交通が適切にバイパスされることが必要であることを確認。 <TDM施策> TDM施策が有効性を発揮するためには、的確な原因の把握、適切な手段の選択、効果の測定、分析及び結果の反映が重要となることについて確認。
	個別事業	渋滞状況を表す詳細なデータを用いた分析により、主要施策に係る代表事業の必要性、有効性、効率性について以下のとおり確認した。 <交差点に係るボトルネック対策> （事業の必要性） 交差点をボトルネックとして渋滞が発生している箇所における交差点改良事業について、実際の旅行速度データ等を用いてボトルネックを明らかにすることで、その必要性について確認した。 （事業の有効性） 事業実施前後の実際の旅行速度データ等を用いて、事業実施により、当該ボトルネックに起因する渋滞が解消され、ボトルネック対策の有効性が確保されるための条件に合致する事業であり、実際に渋滞対策に有効であったことを確認した。 （事業の効率性） 事業実施前後の旅行速度データ等を用いて、当該事業による時間短縮便益のみを用いた費用便益分析を実施した結果、1を大きく上回り、効率的な事業であったことを確認した。

		< 踏切道に係るボトルネック対策 > （事業の必要性） 多数の踏切道がボトルネックとなり発生している渋滞の解消等を目的とした連続立体交差事業について、踏切道の存在による慢性的な渋滞について、定性的に確認し、都市圏の渋滞対策の観点からの必要性について確認した。 （事業の有効性） 事業実施の結果、ボトルネックであるそれらの踏切道が解消され、踏切道に起因する時間損失が解消され、ボトルネック対策の有効性が確保されるための条件に合致する事業であり、実際に渋滞対策に有効であったことを確認した。 （事業の効率性） 事業実施前後の観測データ等を用いて、当該事業による時間短縮便益のみを用いた費用便益分析を実施した結果、1 を大きく上回ることを確認し、都市圏の渋滞対策の観点のみによっても効率的な事業であったことを確認した。
		< 道路ネットワーク整備 > （事業の必要性） 隣接地区を結ぶネットワークの渋滞の解消等を目的としたバイパス事業について、旅行速度データ等に基づき現道の渋滞状況を明らかにし、都市圏の渋滞対策の観点からの必要性について確認した。 （事業の有効性） 事業実施前後の旅行速度データ等を用いて、事業実施の結果、道路ネットワークが改善され、現道の渋滞が緩和していることを確認し、道路ネットワーク整備の有効性が確保されるための条件に合致する事業であり、実際に渋滞対策に有効であったことを確認した。 （事業の効率性） 事業実施前後の旅行速度データ等を用いて、本事業による時間短縮便益のみを用いた費用便益分析を実施した結果、1 を大きく上回ることを確認し、都市圏の渋滞対策の観点からの効率性について確認した。
		< TDM施策 > （施策の必要性） 通勤時間帯に集中する交通による慢性的な渋滞の緩和を目的とした並行高速道路のロードプライシング施策について、都市圏の渋滞対策の観点からの必要性について定性的に確認した。 （施策の有効性） 事業実施前後の旅行速度データ等を用いて、施策実施の結果、並行高速道路の適切な利用が誘導され、通勤時間帯への交通集中が緩和し、現道の通勤時間帯の旅行速度が改善され、TDM施策の有効性が確保されるための条件に合致する事業であり、実際に渋滞対策に有効であったことを確認した。 （施策の効率性） 事業実施前後の交通量データ等により、本施策の実施により、実験期間中の通勤時の交通量は倍増したことを明らかにし、本施策の効率性について確認した。

	道路・街路事業に係る、都市圏の交通渋滞対策に係る政策及びそれに関連する施策、事業は極めて広範にわたり、本評価においては、主要な施策及び代表事業を抽出して評価を実施している。 本評価の実施により、都市圏の交通渋滞対策全体の必要性等について確認ができたと同時に、関連する主要な施策の必要性及び効果発揮の条件を確認した。また、主要な施策に関する個別の事業について、詳細な渋滞状況を表すデータ等を用いた評価を実施することで、当該施策が目的としている効果が発揮されていることを確認することが可能となった。 しかしながら、道路・街路事業に係る、都市圏の交通渋滞対策に係る政策及びそれに関連する施策、事業は極めて広範にわたり、それら全ての施策、事業に関し、旅行速度データをはじめとする、渋滞対策の評価に必要なデータを取得することが困難であったため、本プログラム評価においては、そのうち一部しか評価の対象とすることができなかった。 また、ボトルネック対策、道路ネットワーク整備、TDMそれぞれの施策の必要性、有効性については確認することができたが、それらの施策を組合せ、都市圏全体に対する面的な観点から、総合的な渋滞対策として実施することが必要であることが明らかになった。 今後の課題としては、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である。
政策への反映 の方向	上記の課題に対応するため、道路行政においては、以下の施策について、より一層の推進を図ることとした。 < 必要なデータ収集体制の確立 > 従来の渋滞に関するデータは、ボトルネック区間の渋滞長、通過時間等であったが、今後は周辺道路を含めた面的な渋滞状況の把握が可能なデータ収集体制が必要である。 このため、平成13年度より、プローブカー等を用いた詳細な渋滞状況データを、より頻繁に取得する体制を整えているところであり、平成14年度以降は、全国の渋滞状況について、少なくとも毎年度測定し、道路行政のマネジメントに用いることとしている。 < 都市圏交通円滑化総合対策の推進 > 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、警察庁及び建設省（当時）は、平成10年度から、都市圏の安全かつ円滑な交通を確保するための総合的かつ計画的な対策を推進することとし、「都市圏交通円滑化総合対策実施要綱」を関係機関に通知し、都市圏交通円滑化総合対策を推進している。都市圏交通円滑化総合対策とは、通勤圏などのエリアを対象に、交通容量拡大策に加え、交通需要マネジメント及びマルチモーダル施策を組み合わせた「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体の他、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これを推進することにより、都市圏の交通渋滞の解消・緩和、都市交通サービス向上等を図るものである。 「都市圏交通円滑化総合計画」については、平成11年12月に2箇所、平成12年4月に5箇所、平成13年10月に5箇所についてそれぞれ交通円滑化総合対策実施都市圏として指定しており、今後とも、より一層推進してゆく所存である。
第三者の知見 活用	・ 学識経験者よりなる道路事業評価手法検討委員会（委員長：森地茂東京大学教授）委員（森地茂委員長他2名）に対し、意見聴取。 ・ 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（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。
実施時期	平成13年度～平成14年度

(評価書の要旨)

テーマ名	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -	担当部局	住宅局、国土計画局、 都市・地域整備局
評価の目的、 必要性	特にバブル経済期において「都心からの人口流出」が急激に進み、「都心居住施策」の実施が緊急に求められた状況が、バブル崩壊による地価下落等に起因する人口の都心回帰に見られるように大きく変化しつつあることから、都心居住の今日的な必要性を実証的に検証するものである。		
対象政策	「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」(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(「都市計画・建築規制」, 「居住環境整備事業」, 「公的主体による住宅供給事業」) 等のうち都心の地域に係るものを一括して評価の対象にする。		
政策の目的	低下している都心部の居住機能の向上を総合的に推進することにより、大都市圏において、通勤混雑緩和や通勤時間短縮による外部不経済の是正を図ること等、地方都市において、依然として人口の空洞化が止まらない中心市街地の活性化を図ること等、各地域コミュニティにおいて、バランスの取れた世帯構成の実現を図ること等を目的としている。		
評価の視点	以下の視点から、都心居住の推進について総合的に評価した。 ・「都心居住の推進」の今日的必要性(政策の目的) はあるのか。 ・大都市法に基づく供給基本方針上の目標とその達成状況。 ・都心における住宅供給の効果(通勤時間、鉄道混雑率、住宅取得価格等の変化) 。 ・供給基本方針において住宅供給目標達成のための主要施策として位置付けられたもの(「都市計画・建築規制」, 「居住環境整備事業」, 「公的主体による住宅供給事業」) が、実際の都心における住宅供給にどのように寄与したのか。		
評価手法	以下の手順・手法により評価を実施した。 ・平成 7 年の大都市法改正時の他公表資料や各種文献等により、「都心居住の推進」の目的や背景、措置内容等を整理した。 ・各種統計調査やアンケート調査により都心居住に関連する指標について整理・分析を行い、都心居住の今日的必要性とその実現のための課題を明確にした。 ・明確化した都心居住を実現するための課題から「都心居住施策」に位置付けることのできる施策の整理・分類を行った。 ・「都心居住施策」に整理・分類したもののうち、本プログラム評価においてその政策効果を検証する 3 つの主要施策を特定した。 ・特定した 3 つの主要施策が、実際の都心における住宅供給等にどのように寄与したのか整理・分析した。 ・上記の実施過程においては、有識者等からなる「都心居住施策検討委員会」を計 3 回開催し、専門的知見からの意見聴取を行い評価に反映させた。		
評価結果	以下のとおり、評価結果を得た。 ○都心居住の推進には「政策の目的」に記載したような今日的必要性のあることが確認された。 ○大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標(「三大都市圏の都心部に係る区域における平成 8 年度年から 17 年度まで(10 年間) の住宅供給目標量 100 万戸」) の達成状況は、都心部以外の地域での住宅供給が伸び悩みを見せているのに対して堅調に推移していることが確認された。 ○都心における住宅供給の効果として、通勤・通学時間が 1 時間未満の都心就業者の割合が増加していること、鉄道混雑率が低下していること、マンションの年収倍率が低下していることが考えられるが、こうした変化には、鉄道政策等の他の政策効果や地価下落等の外部要因が複雑に絡んでおり、その定量的な分析は今後の課題である。		

	○「都市計画・建築規制」については、都心居住問題が顕著になって以降、その解決を視野においた制度が順次講じられ、各地方公共団体において、地権者等の意向を踏まえて必要に応じその活用が図られており、これらの制度が適用された地区においては住宅供給が活発化している。 ○「居住環境整備事業」については、大都市法に基づき、重点供給地域と定められたエリアを中心に積極的に施行され、その施行地区内における住宅供給に大きく寄与している。 ○「公的主体による住宅供給」については、採算性が低いため民間では供給困難なファミリー向けの良質な賃貸住宅を、公営住宅や公団賃貸住宅として補完的に供給を行うことで、バランスの取れた世帯構成による地域コミュニティの実現に貢献している。
政策への反映 の方向	都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。 → 一定程度確立された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独立行政法人都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を最大限引き出す。 → 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り公共施設及び防災施設建築物を整備する等の法改正を行う。 都心部では、ファミリー向け賃貸住宅等が不足しているため、バランスのとれたコミュニティの形成が困難となり、社会の安定性や活気を阻害している。このため、民間による企業的な経営の成り立つファミリー向け賃貸住宅の供給を促進する公的支援が必要。 → 都市基盤整備公団及び新設される独立行政法人都市再生機構が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」の推進を図る。 既存ストックの有効活用の観点からのファミリー向け賃貸住宅等の供給促進策の構築が必要。 → オフィスビル等の転用による住宅供給について規制面、技術面、財政面等からの支援を行う。 → 高齢者世帯等の持家住宅ストックを円滑に流動化する仕組みを構築する。
第三者の知見 活用	・ 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（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。） ・ 有識者等からなる「都心居住施策検討委員会」を計３回開催し、意見を聴取しプログラム評価書に反映。また評価結果に対しても意見を聴取し、その内容を資料として同評価書に添付。 < 都心居住施策検討委員会の委員 > - 浅見 泰司 東京大学空間情報科学研究センター教授 - 中井 検裕 東京工業大学大学院社会理工学研究科教授 - 青木 成樹 （株）価値総合研究所開発調査事業部兼戦略調査室主任研究員 - 遠藤 薫 都市基盤整備公団土地有効利用事業本部業務第三部整備計画課長 - 瀧本 裕之 東京都住宅局地域住宅部計画課長 - 宿本 尚吾 さいたま市建設部参事 ・ 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（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。）
実施時期	平成１３年度～平成１４年度

(評価書の要旨)

テーマ名	空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -	担当部局	航空局
評価の目的、必要性	空港整備は、昭和 42 年の第 1 次空港整備五箇年計画から現在に至るまで、航空需要の増大を背景として、輸送力を確保することを基本としつつ進められ、今日大きく進展した。一方、航空輸送需要はなお増大すると見込まれ、利用者のニーズも多様化している。また、首都圏においては、増便や航空会社の競争促進等に関し、羽田空港の容量制約がボトルネックとなっている状況にある。 このような点を踏まえ、一般空港の整備について、これまでの施策による国内航空ネットワークの充実等の効果を検証し、今後の施策のあり方について検討する必要がある。		
対象政策	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する。		
政策の目的	増加する航空輸送需要に対応し、国内航空ネットワークの充実を図るため、以下の実現を主な目標としている。 需要に対応した輸送力の確保 旅客輸送に対応した利便性の確保 安全・確実な運航の確保		
評価の視点	特に、航空利用者の観点に立って、航空輸送サービスに対するニーズ、空港施設の利用に対するニーズから次の評価視点を設定した。 どこへでも行けるか（どこからでも行けるか） 早く行けるか いつでも行けるか、確実にできるか		
評価手法	評価の視点を踏まえ、政策目標に応じた成果の状況がわかり、かつ国民が理解しやすい評価指標を設定し、当該指標の過去から現在までの推移を分析することにより、空港の整備による効果を評価した。 主な評価指標 ・ 最寄空港まで一定時間で行くことができる人口割合（ 1 時間又は 2 時間圏域） ・ 航空路線数 ・ ネットワーク構造 ・ 航空機のジェット化に対応した路線数、空港数 ・ 予約が取りづらい（年間ロードファクター80%以上）路線数 ・ 羽田空港における処理容量 ・ 空港別就航率 ・ 多頻度路線数 ・ 冬季における欠航率 ・ ジェット化対応による時間短縮効果 ・ 日帰り可能な路線の割合 ・ 離島空港数		
評価結果	各評価指標について分析を行うことにより得られた結果は、次のとおり。 ネットワークの拡大 これまでの空港整備はネットワークの拡大に大きく貢献 最寄り空港まで一定時間で行くことができる人口割合は、 1 時間圏域で昭和 35 年の 58%から平成 10 年の 76%へ、2 時間圏域で同 84%から 97%に至っており、多くの国民が航空輸送サービスを利用することが可能となった。		

	航空路線数は昭和 50 年の 140 から平成 11 年の 301 へ大きく増加し、国内航空ネットワークは、羽田空港と伊丹空港を中心とした二眼レフ構造から、羽田空港を中心としつつも、主要地域拠点空港（新千歳、福岡、那覇）などが新たにネットワークの核に加わり、多極構造へ拡大した。 主要地域拠点空港の路線数の増加は著しく、将来にわたって拠点性を発揮しうるよう検討が必要である。 小型機を利用した地方都市間を結ぶ地域航空ネットワークの成長が著しい。 ネットワークの輸送力とスピード 就航機材のジェット化・大型化は確実に進展、高ロードファクター路線も解消 就航機材のジェット化路線割合は昭和 55 年の 45%から平成 11 年には 73%へ進展し、大型ジェット機が就航可能な空港数は昭和 45 年の 5 空港から平成 12 年には 32 空港に増加した。 予約が取りづらい（年間ロードファクター80%以上）路線数は、昭和 55 年の 36 路線から平成 13 年では 0 となった。 羽田空港の処理容量 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、処理容量は限界に至っている 羽田空港を出発、到着何れかで利用する旅客は全旅客数の 60%に至っており、羽田空港は国内航空ネットワークの中心として重要なものとなっている。 羽田空港の処理容量の制約は、運航の多頻度化、路線開設、航空会社間の競争促進におけるボトルネックとなっている。 ネットワークの確実性、利便性 本土の空港を中心に安定的な運航が概ね確保されている。また、多頻度路線も増加し、利便性が増している 一部の空港においては、就航率が低く、安定就航が確保できていない空港が存在している。 特に、離島空港では、本土空港の就航率の平均（約 98%）を下回る空港が存在している。 5 便 / 日以上が多頻度路線も昭和 50 年の 28 路線から、平成 13 年では 60 路線に達するなど、利便性が著しく向上している。 一方、新たに整備した空港で、実績が予測値を大きく下回る空港が存在する。 需要の小さな路線においては便数が少なく、大都市圏空港発の路線に比べ、地方空港発の路線では日帰りしにくいなどの状況にある。 航空輸送サービスを楽しむ離島等も大きく増加したが、機材更新等への対応は今後とも必要である。
政策への反映の方向	今回の評価結果を踏まえ、以下の政策・施策を実施すべきである。 羽田空港の処理容量の大幅な増加は、首都圏の経済社会活動を支え、都市としての魅力と国際競争力を高めるとともに、国内航空ネットワークの拡充を通じて我が国全体に大きな便益を及ぼすことになるため、喫緊の課題として再拡張事業を推進する。 一般空港の整備は、事業実施中の空港を加えると、その配置的側面からの整備は概成したものと考えられ、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、利便性の向上等のために、既存空港の十分な活用等による質的充実に重点を移す。 小型機を利用した地域航空ネットワークの展開を促進し、利用者利便の一層の向上を図る。 また、一般空港の整備プロセスにおいて、新たに次の政策・施策を導入すべきであ

	る。 一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、長期計画における個別選定をとりやめ、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要や必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味等を行って、真に必要なかつ有用なものに限って事業化する。 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きをルール化する。 先般、航空局が明示した需要予測の精度向上について留意すべき事項を踏まえ、整備主体において必要性等の十分な検証等を実施する。また、活性化を図る観点からハード・ソフトの組合せによる施策を推進する。
第三者の知見活用	・有識者からなる「空港整備の総合的・体系的評価に関する調査委員会」を設置し、その知見を得て評価を行った。 （委員） 金本 良嗣 東京大学大学院経済学研究科教授（委員長） 屋井 鉄雄 東京工業大学大学院理工学研究科教授 森川 高行 名古屋大学大学院環境学研究科教授 宮城 俊彦 岐阜大学地域科学部地域科学科教授 他、関係行政機関 開催状況 平成 13 年 9 月～平成 15 年 2 月まで 4 回開催 主な意見聴取内容については、評価書巻末の参考資料に記載 ・評価書作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)
実施時期	平成 13 年度～平成 14 年度

(評価書の要旨)

テーマ名	国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代に向けて -	担当部局	港湾局、海事局
評価の目的、必要性	我が国経済の国際競争力に係る重要性に鑑み、国際競争の更なる激化の状況等に対応し、今後よりの確な政策展開を図る。		
対象政策	我が国コンテナ港湾の国際競争力の強化を図る ハード施策（大水深<-15m以上>国際海上コンテナターミナルの整備） ソフト施策（港湾諸手続の情報化、フルオープン化等）		
政策の目的	国際海上コンテナ輸送ネットワークにおける拠点の形成 国際的に遜色のない輸送サービスの実現		
評価の視点	グローバル化時代の到来に対応し、我が国の国際競争力の維持・強化のため立案された本政策の必要性と、構成する施策の業績や成果の達成度、またその有効性、効率性を評価。この際、政策形成後の状況も併せて考慮し、今後の政策展開への要所を把握。		
評価手法	必要性、施策の業績や成果の達成度については、統計等のデータ分析及び港湾利用者ヒアリングを実施。有効性及び効率性についてはシミュレーションによる数値分析を実施。また、一旦中間報告を作成し、パブリックコメントを募集し、意見を反映。		
評価結果	・ 経済がグローバル化、特にアジア市場が急成長し、我が国国際コンテナ港湾の相対的地位が低下し、またコンテナ船の大型化が進展する状況下で、我が国の港湾が国際コンテナ輸送の基幹的ネットワークから外れ（フィーダーポート化）輸出入価格の高騰や国民経済負担の増加を招くといった事態の回避のための本政策の実施の結果、フィーダーポート化は抑制され、また輸送コストの削減等投資に十分見合った効果が得られたと評価。一方で、海外港湾経由比率の上昇等の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っていないこと、港湾の情報化について利用者はワンストップサービスがまだ実現していないと評価しているといった課題を確認。また、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といった状況も発生。		
政策への反映の方向	・ 政策形成後の更なる港湾間国際競争の激化の状況等も踏まえ、次のような観点から本政策を充実。 コンテナターミナルの経営の大規模化によるコスト競争力の強化 行政手続きのシングルウィンドウ化や民間の持つ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 企業が推進するサプライチェーンマネジメント構築の支援に対応するロジスティクスセンター機能等の充実。 ・ これらに係る先導的・実験的な取り組みとして「スーパー中枢港湾の育成」を図る。 ・ 既存ストック有効活用の観点から、陳腐化施設については改良による大型化への対応や他機能への利用転換を引き続き促進。		
第三者の知見活用	○ 有識者による「国際ハブ港湾のあり方」政策レビュー委員会を設置し、平成 13 年 12 月～平成 15 年 2 月まで 4 回開催。 (委員構成) 委 員 長 森地 茂 東京大学大学院工学系研究科教授 委 員 家田 仁 東京大学大学院工学系研究科教授		

	委員 稲村 肇 東北大学大学院情報科学研究科教授 委員 木村 琢磨 千葉大学法学部助教授 委員 土屋 勲 (財)沿岸開発研究センター理事 委員 土井 正幸 筑波大学社会工学系教授 委員 松田 美幸 麻生総研ディレクター 専門委員 井上 聡史 (財)国際港湾協会協力財団理事長 専門委員 平野 祐司 (社)日本船主協会港湾物流委員長 専門委員 川崎 芳一 (社)国際港湾貨物流通協会副会長 専門委員 寺田 浩祐 (社)経済団体連合会輸送委員会企画部会委員 専門委員 小池 博 (財)横浜港埠頭公社副理事長 専門委員 野口 杉男 日本内港海運組合総連合会第一事業部長 (主な意見) ・ 港湾の利用者の意見を聞いて評価に含めるべき。 ・ 評価の対象を明確化するため、政策形成当時に遡って事前評価書を作成する方法が有効。 ・ 政策のボトルネックを探り、今後の改善ポイントを明確にすべき。 ・ 施策の達成度ばかりではなく、残された課題も明確にすべき。 ・ 刻々と変化する国際間競争の中での政策であり、政策形成当時の状況のみで評価を行うことに意味はなく、状況変化の中で対応してきた状況もなるべく評価すべき。 ○施策の対象となった港湾の利用者(船社、荷主等)の意見をヒアリングし、その結果を評価書及び別添資料4にとりまとめ。 ○平成15年1月～2月にパブリックコメントを実施し評価書に反映。 ○評価書作成にあたり、国土交通省政策評価会から意見聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)。
実施時期	平成13年度～平成14年度

（評価書の要旨）

テーマ名	総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -	担当部局	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
評価の目的、必要性	法施行後の社会経済情勢の変化等により、特定施設の中には、経営上問題が生じた事例も見受けられ、また、基本構想に位置づけられた特定施設の整備進捗状況も一般に低いのが現状である。このように、総合保養地域整備を取り巻く状況が変化していることを踏まえ、 これまでの総合保養地域整備に関する成果や課題を考察するとともに、今後の総合保養地域整備のあり方を再検討した。		
対象政策	総合保養地域整備法（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		
政策の目的	ゆとりある国民生活のための利便の増進 総合保養地域及びその周辺の地域の振興		
評価の視点	地域や事例の考察により、総合保養地域に係る政策のあり方を総合的に評価 地元の創意工夫により成果を上げている事例、問題が生じた事例の要因 基本構想の基本方針への適合性（コンプライアンス評価） 特定施設の整備状況（アウトプット評価） 政策目標の達成状況（アウトカム評価） 各地域における、特色づくり、来訪者の立場に立った取組、地域間交流の状況		
評価手法	以下の手法により評価 地元の創意工夫により成果を上げている事例、問題が生じた事例（法の対象外の地域に存する事例を含む）に係るケーススタディ 各地域の取組状況に係るヒアリング調査 各地域に係る計数分析 ・ 特定施設の整備数、利用者、宿泊者、雇用者及び売上高の調査 ・ 当初見通しとの比較 ・ 時系列分析 ・ 全国の観光動向との比較 ・ 波及効果に係る調査		
評価結果	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見られる。 （事例）A スキーリゾートではホテル6棟のうち3棟がスイートルームのみの棟 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。 ・ 特定施設の整備進捗率（供用中＋整備中／合計） 56～5％ 平均23.8％（平成14年1月） ・ 特定施設の利用者数の当初見通し比 134～5％ 平均42.8％（平成13年度） ・ 特定施設の雇用者数の当初見通し比 86～4％ 平均21.8％（平成14年4月） 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。 （事例）滋賀県・マキノピクランドでは、地元雇用者による親切的対応や地元の農業従事者のアイデアも取り入れたニーズにあった事業の展開（果実狩り、自然観察		

	等）などにより、平成１３年度は約１０万人が利用（前年度の倍）。また、問題が生じた事例でも、その後後継企業等の経営努力により、経営は好転し、地域の振興に大きく貢献しているものも出てきている。 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。 ・特定施設の利用者数 平成１３年度 １０１．７（全国９３．２） （いずれも平成６年度＝１００） バラツキあり：２７４．３～５３．０ ・特定施設の宿泊者数 平成１３年度 １３６．０（全国８９．１） （いずれも平成６年度＝１００） 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。 ・特定施設雇用者の特定地域従業者に対する割合 福井県：３．１％、北海道富良野・大雪：３．０％など（平成１１年） （注：全国の全就業者で約３％のものは電気機械製造業、金融保険業、公務である） ・特定施設売上高の特定地域小売業販売額に対する割合 沖縄県：１２．４％、三重県：８．１％など（平成１１年） 自然的特色や歴史・文化的特色を活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さらに高めている地域もある。 （事例） ・若旦那会、若女将会などの後継者によるそぞろ歩きのできる温泉街づくり、情緒づくり活動（宮城県） ・地元のそば屋による手打ちそばの会の設立、「日本そば博覧会」の開催（栃木県） 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。 （事例） ・体の不自由な方で単独での観光は困難な個人及びグループが観光する際に「ふらのガイドヘルプ」（ボランティア）が同行し、介助と観光案内を実施（北海道富良野） ・日光市では外国人旅行者に対する観光案内のためにボランティア通訳が対応（日光ＳＧＧ倶楽部、栃木県）
政策への反映 の方向	1) 評価結果を真摯に受け止め、地に足のついた総合保養地域整備を展開 基本構想の見直し（基本方針、基本構想の見直し） ・現時点でのニーズを踏まえて、特定施設・重点整備地区・基本構想自体の廃止や削除も含めた再検討 チェック機能の強化（基本方針、基本構想の見直し） ・政策評価の定期的実施 時間管理概念の導入・徹底（基本方針、基本構想の見直し） ・整備の工程表の策定 2) 来訪者の立場に立ったサービスの提供ができるよう、総合保養地域の機能の充実（ソフト面の充実）。地域間交流の促進 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

第三者の知見活用	・有識者等からなる「総合保養地域に関する懇談会」を計6回開催し、意見を聴取（懇談会の委員は以下のとおり。また、議事概要は、評価書巻末の「総合保養地域に関する懇談会関係資料」に記載）。 （委員） <table border="0"> <tr> <td>梅澤 忠雄</td><td>東京大学大学院工学系研究科客員教授（座長）</td></tr> <tr> <td>大住 莊四郎</td><td>新潟大学経済学部教授</td></tr> <tr> <td>加森 公継</td><td>加森観光（株）専務取締役</td></tr> <tr> <td>近藤 健雄</td><td>日本大学理工学部海洋建築工学科教授</td></tr> <tr> <td>佐野 光成</td><td>山梨県勝沼町ぶどうの丘事業管理者</td></tr> <tr> <td>武林 弘</td><td>ハウステンボス（株）管理部門役員付参事</td></tr> <tr> <td>鶴岡 憲一</td><td>読売新聞東京本社編集委員</td></tr> <tr> <td>根本 敏則</td><td>一橋大学大学院商学研究科教授</td></tr> <tr> <td>原 重一</td><td>財団法人日本交通公社常務理事</td></tr> <tr> <td>樋口 勝典</td><td>三重県農林水産商工部長</td></tr> <tr> <td>マリ クリスティーヌ</td><td>異文化コミュニケーター</td></tr> <tr> <td>向井 清史</td><td>名古屋市立大学経済学部教授</td></tr> <tr> <td>廻 洋子</td><td>淑徳大学国際コミュニケーション学部経営環境学科講師</td></tr> <tr> <td>安島 博幸</td><td>立教大学観光学部観光学科教授（副座長）</td></tr> </table> ・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（議事概要及び議事録は、国土交通省ホームページに掲載）。	梅澤 忠雄	東京大学大学院工学系研究科客員教授（座長）	大住 莊四郎	新潟大学経済学部教授	加森 公継	加森観光（株）専務取締役	近藤 健雄	日本大学理工学部海洋建築工学科教授	佐野 光成	山梨県勝沼町ぶどうの丘事業管理者	武林 弘	ハウステンボス（株）管理部門役員付参事	鶴岡 憲一	読売新聞東京本社編集委員	根本 敏則	一橋大学大学院商学研究科教授	原 重一	財団法人日本交通公社常務理事	樋口 勝典	三重県農林水産商工部長	マリ クリスティーヌ	異文化コミュニケーター	向井 清史	名古屋市立大学経済学部教授	廻 洋子	淑徳大学国際コミュニケーション学部経営環境学科講師	安島 博幸	立教大学観光学部観光学科教授（副座長）
梅澤 忠雄	東京大学大学院工学系研究科客員教授（座長）																												
大住 莊四郎	新潟大学経済学部教授																												
加森 公継	加森観光（株）専務取締役																												
近藤 健雄	日本大学理工学部海洋建築工学科教授																												
佐野 光成	山梨県勝沼町ぶどうの丘事業管理者																												
武林 弘	ハウステンボス（株）管理部門役員付参事																												
鶴岡 憲一	読売新聞東京本社編集委員																												
根本 敏則	一橋大学大学院商学研究科教授																												
原 重一	財団法人日本交通公社常務理事																												
樋口 勝典	三重県農林水産商工部長																												
マリ クリスティーヌ	異文化コミュニケーター																												
向井 清史	名古屋市立大学経済学部教授																												
廻 洋子	淑徳大学国際コミュニケーション学部経営環境学科講師																												
安島 博幸	立教大学観光学部観光学科教授（副座長）																												
実施時期	平成13年度～平成14年度																												

(評価書の要旨)

テーマ名	低公害車の開発・普及 - 自動車税グリーン化等による取り組み -	担当部局	総合政策局、自動車交通局、大臣官房
評価の目的、必要性	低公害車の開発・普及については、地球温暖化問題、大気汚染問題の解決のために重要な施策であり、様々な手段と組み合わせて総合的に推進することが必要であることから、実施状況及び効果を適切に評価し、見直しつつ進めることが必要である。		
対象政策	自動車税のグリーン化、自動車取得税の軽減措置、低公害車導入補助、国による率先導入、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		
政策の目的	低公害車の開発・普及に資する様々な施策を実施することにより、自動車に起因するCO ₂ 、NO _x ・PMの排出を抑制し、環境負荷の小さい自動車社会を構築する。		
評価の視点	・ 低公害車の開発・普及施策が、どの程度効果を発揮しているか。 ・ 低公害車のより一層の普及のためには、どのような施策の見直しが必要か。		
評価手法	・ 低公害車普及台数の推移等から分析 ・ CNG バス・トラックの導入、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の装着状況から分析 ・ 技術開発の状況や実用性・安全性等の調査結果から分析		
評価結果	・ 2002年12月末時点で低公害車が約381万台登録されており、自動車税のグリーン化等の低公害車普及のための施策は着実な効果を上げていることが明らかになった。 ・ 国土交通省における一般公用車の低公害車への切り替えは計画通り進捗している。 ・ CNG バス・トラックの保有台数をみると、バスについては補助制度創設以降の伸びが著しいものの、トラックにおいて導入率が鈍化した。また、ディーゼル微粒子除去装置の装着数は大幅に増加している。 ・ 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、公道走行が実現した。また、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した。		
政策への反映の方向	・ 自動車税のグリーン化、自動車取得税の軽減措置について、環境性能の高い自動車に対象を絞り込む。また、新たに低PM認定車等に対する措置を創設する。 ・ 既に実用段階にある低公害車や環境性能に優れた低PM認定車への早期代替を促進するとともに、道路特定財源も活用して、ディーゼル微粒子除去装置の装着助成制度を大幅に拡充する。 ・ 2004年度までに一般公用車の低公害車への切り替えを完了する。 ・ 燃料電池自動車、次世代低公害車の保安基準等を2004年度末までに整備する。		
第三者の知見活用	・ 環境自動車開発・普及総合戦略会議のメンバーである早稲田大学理工学部大聖泰弘教授及び早稲田大学商学部教授杉山雅洋教授に評価書を送付し、意見を聴取（具体的意見については、評価書の最後に添付）。 ・ 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（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。		
実施時期	平成13年度～平成14年度		

(評価書の要旨)

テーマ名	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 -	担当部局	道路局,自動車交通局, 総合政策局
評価の目的、 必要性	我が国における総合的な交通安全施策は、平成 13 年度を初年度に 17 年度までを期間とする第 7 次交通安全基本計画(平成 13 年 3 月中央交通安全対策会議決定)によって取り組まれている。 この基本計画における「道路交通の安全施策」の目標としては、平成 17 年までに年間の 24 時間死者数を 8,466 人以下とすることになっている。 そのため、この基本計画に掲げる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次の 3 施策 事故多発地点緊急対策事業 事業用自動車の安全対策 車両の安全基準の拡充・強化 を対象として、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し、これらの評価結果を今後の交通安全施策に反映させ、効果的かつ効率的な交通安全行政を推進させる。 なお、平成 14 年の死者数は 8,326 人となり、評価の実施期間中に上記目標を達成したが、依然として 8 千人を超える方々が亡くなる等、道路交通の安全の確保は喫緊の課題であり、これまでの対策の効果や課題を分析し、今後の交通安全施策に反映させる必要がある。		
対象政策	事故多発地点緊急対策事業 事業用自動車の安全対策 車両の安全基準の拡充・強化		
政策の目的	事故多発地点緊急対策事業 道路の道路交通環境を改善し、交通事故の発生を抑止する。 事業用自動車の安全対策 事業用自動車は、1 台あたりの走行距離が長いため、台数あたりの事故発生件数がバス、ハイ・タクで自家用の 7 . 0 倍、トラックで自家用の 2 . 5 倍と多く、また、一旦事故が発生すると大きな社会的影響を及ぼすことから、事業用自動車の事故防止を図ることは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は、運行管理の充実、運転者の資質・安全意識の向上等規制緩和に伴う事後的な安全チェックの強化施策により、事故の未然・再発防止を図ることを目的とする。 車両の安全基準の拡充・強化 本施策は、車両の安全基準の強化・拡充により、車両の安全性を向上させ、交通事故の未然防止や事故時の被害軽減を図ることを目的とする。 なお、車両の安全対策により 2010 年までに死者数 (30 日死者数) を 1,200 人低減させることを目標としている。		
評価の視点	国土交通省が重要な役割を果たす道路交通の安全施策について体系的に整理した。 事故多発地点緊急対策事業 以下の視点から事故多発地点対策のあり方を総合的に評価した。 ・本施策導入期の交通事故の発生状況等から見て、事故多発地点緊急対策事業が必		

	要な施策であったと判断できるか。 ・事故多発地点緊急対策事業は、交通事故を抑止するにあたり効率的な対策であったか。 ・事故多発地点緊急対策事業は、交通事故を抑止する効果が認められ、有効な対策と考えられるか。 事業用自動車の安全対策 現行の事業用自動車の安全対策の中核となる施策（監査、運行管理者講習、運転者適性診断等）について、政策目的に照らした効果を評価するとともに、さらなる効果の向上と効率化につながる施策の改善方策について検証した。 車両の安全基準の拡充・強化 安全基準の拡充・強化においては、現在、死亡事故件数の多い事故形態（頻度率が高いもの）また、死亡事故率の高い事故形態（悲惨度率が高いもの）に対し、優先的に対策を講じることとしている。今回の評価においては、過去の基準強化による死亡者数低減効果を評価するとともに、現在の対策の方針についてその妥当性を検証した。
評価手法	事故多発地点緊急対策事業 以下の手法により評価を実施した。 ・交通事故の発生状況等から、事故多発地点緊急対策事業の必要性を検証した。 ・交通事故の特徴等を分析することにより、事故多発地点緊急対策事業が効率的な取り組みであったかどうかを検証した。 ・事故多発地点緊急対策事業を実施した箇所と実施していない箇所の事故発生件数を比較することにより、どの程度の効果を挙げることができたかを計測し、施策の有効性を検証した。 事業用自動車の安全対策 自動車運送事業者に対するアンケート調査等を実施することにより、現行の事業用自動車の安全対策の中核となる施策の効果を評価した。 車両の安全基準の拡充・強化 （基準強化の効果） 過去に基準の強化を行った安全対策の例として前面衝突基準等を取りあげ、これについて事故実績データから、当該基準に適合した車両と適合しない車両の事故を比較し、死亡者数の低減等の効果を分析した。 （基準策定方針の妥当性） 事故の状況を分析し、現在の基準策定方針の妥当性を検証した。
評価結果	事故多発地点緊急対策事業 事故多発地点緊急対策事業について、以下の評価結果を得た。 ・交通事故の発生件数が過去最悪を更新し続ける等道路交通安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあり、また、死傷事故の半数以上が延長で2割に満たない幹線道路における事故であったこと等から、幹線道路における交通事故対策は喫緊の課題であり、必要性の高い施策であったと評価できた。 ・交通事故の発生状況を分析した結果、幹線道路における事故が特定の箇所に集中して発生していることから、それらの箇所に対して集中的な対策を実施する事故多発地点緊急対策事業は効率的な対策であったと評価できた。 ・事故多発地点緊急対策事業を実施した箇所と実施していない箇所の事故発生件数を比較したところ、約3割の事故抑止効果が得られたことから、有効な対策であ

	ったと評価できた。一方で、対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所も存在したことから、今後の幹線道路の事故対策についての新たな課題も見受けられた。 事業用自動車の安全対策 現行の事業用自動車の安全対策の中核となる施策について、事業者、運行管理者、運転者のそれぞれに対し、管理体制・安全意識の改善に関する大きな効果があるとともに、事故・違反件数についても低減効果があることが明らかとなった。 一方、バス、ハイ・タク、トラックの業態ごとにみると、管理体制・安全意識のレベル等が異なっており、施策の効果にばらつきがあった。このため、業態ごとの特性に応じたきめこまかな施策とするとともに、より効果が発揮される対策の重点化を図ることにより施策の効率化を図っていく必要があることが明らかとなった。 車両の安全基準の拡充・強化 (基準強化の効果) 車両の前面衝突基準については、平成6年の新型車への基準導入により、平成10～11年の期間においては36人の死者数低減効果があった。また、全ての乗用車が前面衝突基準に適合すると予想される平成17年においては年間46人の死者数低減効果があると推定される。ただし、この評価は、入手可能な事故データの範囲等の理由からボンネット型乗用車同士の事故における運転者の被害に限定して効果を分析したものであるため、その他の車種の事故や同乗者の被害軽減の効果を含めれば、さらに大きな効果が期待できる。 また、前面・側面衝突基準はシートベルトの着用を前提としているため、その着用率の向上により車両の前面・側面衝突性能向上の効果を更に高められる。 (基準策定方針の妥当性) 近年、死亡者数は減少傾向にあり、方針は妥当なものと考えられるが、交通事故件数、負傷者数は史上最悪の水準となっている。経済的損失の観点からみると、交通事故による社会経済的損失の試算(平成12年度、車両安全対策総合検討会資料)では、死亡事故による社会経済的損失は、全体の9%(平成5年)である。今後は死亡者数の低減に加え、負傷者数の低減等の視点も含めた総合的な視点から対策を行っていく必要がある。
政策への反映 の方向	事故多発地点緊急対策事業 事故多発地点緊急対策事業が有効な対策であったと評価できたことから、平成15年度以降についても、幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。 また、対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所や事故危険箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを実施予定。 ・事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウの蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。 ・事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。 事業用自動車の安全対策 (監査) 事故情報の正確な把握により監査件数の増加、監査対象の重点化、監査手法の効率化を図り、また、あわせて処分基準を強化することにより事業者の管理体制・安全意識改善の効果の拡大を図る。さらに、中立的組織による自主的な指導を活用す

	ること等による監査の効率化について検討する。 (運行管理者講習) 業態ごとの安全意識等のレベル、業務の実態等に即した業態別の指導講習の拡大を図る。また、ニーズに応じたテーマ別のきめ細かな講習カリキュラムの導入を図るとともに、事故事例分析や模範実践手法の習得など内容の充実を図る。 (運転者適性診断) 適性診断の内容、結果が業態ごとの業務の実態等に即したきめこまかな理解しやすいものとなるよう、診断方法、機器等の改善を図る。また、診断結果が運行管理者による運転者指導にさらに活用されるよう、具体的な活用方法についての指導や診断結果に基づく安全対策の事例等の情報提供の充実を図るとともに、土日・祝祭日の診断開催の検討を行う。 車両の安全基準の拡充・強化 ○引き続き交通事故死者数の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や重傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていく。 ○また、その際、より効果的な対策を優先的に実施するため、 ・事故データだけでなく、医療機関による被害者の治療の際に得られる医学的データ等を含めた事故分析の実施 ・より精度の高い事前の効果分析手法の開発を推進する。 ○基準化した車両の構造・装置等について、その効果が十分発揮されるよう、必要に応じ、前面・側面衝突基準におけるシートベルト着用のような正しい使用方法を、ソフト面、ハード面から自動車使用者に徹底させる施策を実施する。 以上のことを踏まえ、今後の交通安全施策に反映させる。
第三者の知見活用	○各政策共通 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（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。 事故多発地点緊急対策事業 ・学識経験者からなる道路事業評価検討委員会（委員長：森地茂東京大学教授）の委員（森地茂委員長他２名）に対し、意見聴取。 ・学識経験者からなる事故対策評価システムに関するアドバイザー会議（委員長：越正毅東京大学名誉教授）において、今後の事故危険箇所対策に際して、事故分析の充実及び事故対策のノウハウの蓄積・活用のあり方等について、意見聴取。 事故対策評価システムに関するアドバイザー会議委員 越 正毅 東京大学名誉教授 大蔵 泉 横浜国立大学工学部教授 蓮花一己 帝塚山大学人文科学部教授 赤羽弘和 千葉工業大学工学部教授 事業用自動車の安全対策 ・学識経験者、関係団体等の代表で構成される「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、専門的知見からの助言を求めつつ作業を行った。 車両の安全基準の拡充・強化 ・学識経験者、関係団体等の代表で構成される「安全規制検討会」（座長：吉本堅

	ー東京大学名誉教授）から、専門的知見からの助言を求めつつ作業を行った。 安全規制検討会委員 吉本 堅一 東京大学名誉教授 景山 一郎 日本大学生産工学部教授 岸本喜久雄 東京工業大学大学院理工学研究科教授 岩貞るみこ エッセイスト、モータージャーナリスト 岡崎 宏司 モータージャーナリスト 岩越 和紀 (株)J A F M A T E 社代表取締役社長 畑中 徹 (社)自動車技術会規格担当理事 山ノ井利美 (社)日本自動車工業会安全部会長 藤原 万昌 (社)日本自動車工業会大型車部会長 山口 節治 (社)日本自動車車体工業会中央技術委員会副委員長 佐藤 宏毅 (社)日本自動車部品工業会総合技術委員会委員 鶴田 隆一 日本自動車輸入組合基準認証部会長 田和 淳一 (社)日本損害保険協会安全防災部 交通安全・防災技術グループリーダー 小野古志郎 (財)日本自動車研究所総合研究部主席研究員 片山 硬 (財)日本自動車研究所安全情報研究部主管 石川 博敏 (財)日本自動車研究所安全情報研究部長 米澤 英樹 (独)交通安全環境研究所自動車安全部車両構造研究室長 谷口 哲夫 (独)交通安全環境研究所自動車安全部走行性能研究室長 戸澤 秀実 (独)交通安全環境研究所審査部長 秋葉 忠臣 自動車基準認証国際化研究センター研究部長
実施時期	平成 1 3 年度～平成 1 4 年度

(評価書の要旨)

テーマ名	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 -	担当部局	自動車交通局 総合政策局
評価の目的、必要性	法律の施行により実施された需給調整規制の廃止等の規制緩和や安全規制の強化などの効果を検証するとともに、情報化の進展等社会状況の変化を踏まえた現行制度の妥当性を検証する必要がある。		
対象政策	平成 2 年に施行された貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法に基づき、貨物自動車運送に関し実施してきた諸施策		
政策の目的	利用者ニーズの多様化に対応した効率的なサービスの提供を可能としつつ、安全な輸送を提供することによって利用者（国民全体）の利便の増進を図ること。		
評価の視点	規制緩和による競争の促進と、安全規制の強化による輸送の安全の確保を目的とした物流二法の制定は、貨物自動車運送の分野における利用者利便の増進に寄与したと言えるか。また、社会経済情勢の変化を踏まえ、現行の政策を推進することが引き続き妥当か。 需給調整規制の廃止等の規制緩和や過労・過積載運転の禁止等の施策により、貨物自動車運送に係る市場の活性化や輸送の安全性の向上がどの程度達成されているか。また、これらの目的達成のため改善すべき点はないか。		
評価手法	法制定時の審議会答申や法の目的規定から、法制定に係る政策目的を整理した。 の政策目的の達成度合いを評価するための指標を策定した。 当該指標に係るデータの経年変化等を整理した。 及び の作業にあたっては、統計データのほか、事業者・荷主に対して行ったアンケート・ヒアリング結果を活用した。 政策目的がどの程度達成されたかを整理し、その結果を踏まえ、今後の政策立案の方向性を示した。		
評価結果	物流二法によるトラック事業に関する規制緩和施策は、トラック事業における競争を促進し、結果として貨物自動車運送分野における利用者利便の増進に寄与したと言える。このため、今後とも経済的規制については規制緩和を推進することが必要。 安全に係る社会的規制の強化策についても実効性をあげていると言えるが、安全確保に対する社会的要請が強まっている環境の中で、更なる政策の推進が必要。 個別の施策に関しては、参入規制の緩和後、ルールを守らない悪質な事業者を市場から排除し、公正な競争を促進するため、参入の許可制は維持するとともに、参入に係る審査の厳格化を進め、併せて事後チェック体制の強化を図っていくことが必要。 また、運賃・料金の事前届出制について、事業者にとっては負担感の大きなものとなっていることから、手続き負担の緩和が必要。また、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。社会的規制については、ある程度の実効性はあったと言えるものの、更なる実効性の確保に向けた施策の推進が必要。特に、元請下請関係については、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。		

政策への反映 の方向	(経済的規制) 営業区域 (貨物自動車運送事業者の営業可能区域を一定の範囲に限定する制度)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) 元請事業者による下請事業者の行う輸送の安全確保の阻害行為の禁止 事後チェック体制の強化 1) 監査体制の充実や行政処分基準の見直し 2) 適正化機関の事業者に対する資料提出請求権限の創設 3) 適正化機関と国との連携強化 等 、 、 、 2)については、第154回通常国会における法改正により措置 (平成14年6月公布、平成15年4月1日施行予定)
第三者の知見 活用	・ 平成13年度には、学識経験者等からなる「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会」を設置し、トラック事業のあり方についての検討を行った (懇談会報告の概要については評価書巻末に添付)。評価の視点及び内容について、先述の懇談会のメンバーの専門的知見からの助言を求めつつ作業を行った。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 (議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)。
実施時期	平成13年度～平成14年度

（評価書の要旨）

テーマ名	内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -	担当部局	海事局
評価の目的、必要性	S B方式の船腹調整事業の廃止に伴って平成10年に導入された内航海運暫定措置事業は、15年程度の事業期間を予定しているところ、14年度で開始5年目となっている。また、近年、物流効率化や環境保全の要請が高まっており、このような状況のもと、国内物流の4割を占める内航海運の一層の活性化を図るため、内航海運の主要施策である暫定措置事業について、事業開始以来現在まで効果をあげているか等の分析を行う必要がある。		
対象政策	内航海運暫定措置事業		
政策の目的	内航海運市場における公正で自由な競争環境への移行 船腹過剰の解消と船舶の近代化の促進		
評価の視点	S B方式の船腹調整事業と比較しつつ、これまでの内航海運暫定措置事業の実施による影響、効果等について、必要性、有効性、効率性の観点から評価・分析を行う。 < 必要性 > ・ 施策を必要とする経済的社会的なニーズが存在したかという点を検証 1. S B方式の船調事業の解消に関するニーズ 2. 暫定事業導入に関するニーズ ・ そのニーズに照らして施策関係者の役割分担の妥当性を分析 < 有効性 > ・ 具体的効果 1. 公正で自由な競争環境への移行 2. 船腹過剰の解消 3. 地域経済への影響 4. 船舶の近代化の促進 < 効率性 > ・ 政策の効果が、行政、事業者等関係者が負担する費用に対して見合ったものになっているか（費用対効果の観点で分析） ○ 船腹削減の効率性 ○ 船舶近代化の効率性 ・ 政策の効果が社会的な費用負担に対して政策の社会的な便益は見合ったものになっているか（費用対便益の観点で分析） ○ 厚生損失に係る効率性		
評価手法	暫定措置事業は実施から4年のため、効果測定に十分な指標を得ることは困難であることから、各種データにより定量的分析が可能なものは定量的分析を行いつつ、同事業の導入による事業環境の変化を定性的に整理する。		
評価結果	< 暫定事業導入前の背景 > ○ 船調事業の長期継続的な実施による弊害により内航海運業の活性化の支障 ・ 小規模な事業者を中心に船調事業への過度な依存体質を生んだ ・ 意欲的な者の事業規模拡大や新規参入を制限 → 内航海運市場における公正で自由な競争環境の整備が必要 ○ 内航海運市場は輸送需要の変動の影響を受けやすいのに対し、輸送サービスのストックが不可能等から供給調整面での機動性を欠くため、船腹過剰が容易に解消しない。 → 船腹過剰の解消と船舶の近代化の促進が必要		

	< 暫定事業導入の結果 > ・ 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。 ・ 老朽船比率の低下や船舶の大型化による輸送効率の向上が図られてきている。 ・ 船調事業期に比べて、暫定事業開始以降は船腹過剰率は低下傾向。最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定といった需給調整的な事業規制の廃止に向けた環境整備が図られてきている。 ・ 関係者の役割分担については妥当なものと認められる。 ・ 「船どころ」では、暫定措置事業の実施が地域経済へ一定の好影響を与えた。 ・ 多額の厚生損失を生じさせていた船調事業を解消したことによる便益が大きく、暫定事業の厚生損失は受忍される規模と評価できる。 ・ 事業目標が未達成であるとともに、事業を途中で終了することにより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に対応していく必要がある。
政策への反映 の方向	○ 暫定事業は内航海運活性化のための競争的市場の整備に向けての環境整備を図るための施策であり、その着実な実施を図る。 ・ 資金管理計画の導入による事業収支の適正化 ・ 建造納付金額の低減の継続 ○ 次世代内航海運ビジョンに盛り込まれた事業規制の見直しをはじめとする諸施策の具体化を図る。 ・ 最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定といった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
第三者の知見 活用	・ 次世代内航海運懇談会暫定措置事業部会の助言を得ながら取りまとめた。 * 平成13年10月、平成13年12月の2回開催 【委員】(五十音順・敬称略) < 開催当時 > 青山東男(セメント協会 太平洋セメント(株)物流統括室長兼セメント物流部長) 江口稔一(運輸施設整備事業団業務第三部部長) 太田洋一(石油連盟 (株)ジャパンエナジー業務部門物流担当配油グループ上席参事) 加藤俊平(東京理科大学教授) 小谷道彦(全日本内航船主海運組合会長、日本内航海運組合総連合会会長) 四宮 勲(全国海運組合連合会会長) 島田龍重(商工組合中央金庫審査第二部担当部長) 立石信義(全国内航タンカー海運組合会長) 中泉拓也(城西大学非常勤講師) 三井田樹彦(全国内航輸送海運組合会長) 武藤直樹(日本鉄鋼連盟 住友金属物流(株)鉄鋼業務部物流専任部長) 吉田啓一(内航大型船輸送海運組合会長) ・ 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(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)。
実施時期	平成13年度～平成14年度

(評価書の要旨)

テーマ名	河川環境保全のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -	担当部局	河川局
評価の目的、 必要性	社会の発展と共に河川への関心も変化しており、近年は、国民の自然環境あるいは生活環境に関する関心が高まってきており、発電の取水による水枯れの発生、水環境の悪化が各地で社会問題化するなど、水量豊かな河川の回復を求められている区間が多数存在している。 このような状況の中、「発電ガイドライン」合意後、既に十数年経過し、河川維持流量の放流実績も積み上がってきたことから「発電ガイドライン」による清流復活の効果、地元の評価を検証する必要がある。		
対象政策	発電ガイドラインによる河川維持流量の放流。		
政策の目的	古来より河川は生命の源となる豊かな水を流下させ、多くの生物や人間の営みに多大に寄与してきた。 一方、近年の近代化と発展により、電気、水道、工業用水などの需要の増大に伴い、河川のなかに多くのダムが建設されてきた。 このうち、特に発電用のダムについては、ダム取水地点において、河川水の全部又は大部分を取水し、下流の発電所まで同水路により河川をバイパスして送水するため、取水地点から発電所地点までの河川区間に全く水の無い状態（水無し川）が発生しており、それらの区間については、本来の河川の持つ豊かな環境が失われてきていた。 このような状況に鑑み、河川管理者である国土交通省は、河川環境の回復を目指し、経済産業省と協議・調整を図り、昭和63年6月15日に「発電ガイドライン」を両省で合意した。 これは、ある一定の条件に該当する発電所について、各発電所における発電水利権の期間更新時において、発電用ダム等から一定の流量を新たに下流河川に流させる措置を行うことにしたものである。 本来、水無し川に豊かな水の流れを回復させることは、取水地点で全部又は大部分の河川水を取水し、下流河川に水がない状態を引き起こしている全ての河川において行うべきであるが、水力発電がCO₂を排出しないクリーンエネルギーであること等、エネルギー政策の重要な位置付けを占めていることから、当面、著しく河川環境の悪化している区間を限定して実施することとしてきたものである。		
評価の視点	水利権の期間更新時に実施してきた河川維持流量の放流について ・ 河川維持流量の放流地域でどのように評価されているか。 ・ 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。		
評価手法	以下の手法で評価を実施した。 ・ 発電ガイドラインにより河川維持流量を確保した発電所において、河川管理者と地元自治体（市町村長など）にアンケート調査を行い、維持流量決定項目の抽出及び河川維持流量の放流による改善効果の把握・分析を行った。 モデルダムとして3ダムを抽出し、現地調査を実施して、河川維持流量放流後の河川環境の改善効果を把握・分析した。		
評価結果	河川維持流量放流の放流量の決定においては、特に動植物、景観が決定根拠となっていることが多い。 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」という評価が「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、本政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。 また、アンケート結果においても、改善されたとの評価を受けているなか、「アユの放流が始まった。」というような効果も示されている。 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。 極めて少数ではあるが、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。
政策への反映 の方向	適正な河川維持流量の設定 河川維持流量の設定については、引き続き河川や地域の事情を十分に把握して適正な流量を定めていく。 無水区間解消の促進 河川維持流量の放流により河川環境が改善されたとされる意見が多かったことから、引き続きガイドライン該当発電所において、水利権更新にあわ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、地域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、河川維持流量の放流について発電事業者の理解と協力が得られるよう努めていく。 流況の改善を目指した放流パターンの検討 一定量の放流では、河川に攪乱が起こらず、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、流況の改善を図るために、最近の事例にも見られるような、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したりする等の放流方法の検討にも努めていく。 事前調査の実施 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、定量的に河川維持放流量の改善効果を評価できるよう努めていく。
第三者の知見 活用	有識者等からなる既存の「発電放流量研究会」を３回開催し、意見を聴取 研究会の委員は以下のとおり。また、議事概要は、参考資料集に記載。 （委 員） 池淵 周一（京都大学防災研究所 水資源研究センター長 教授） 木村 清朗（元九州大学教授） 尾澤 卓思（独立行政法人土木研究所水循環グループ河川生態チーム上席研究員） 鈴木 幸一（愛媛大学工学部 工学部長 環境建設工学科 教授） 角 哲也（京都大学大学院工学研究科土木工学専攻 助教授） 田中 正明（四日市市大学環境情報学部 教授） 谷田 一三（大阪府立大学総合科学部自然環境科学科 教授） 水野 信彦（愛媛大学名誉教授） ・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（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。
実施時期	平成１３年度～平成１４年度