

第2章 国土交通省の政策評価の取組

《第2章のポイント》

第2章では、国土交通省の政策評価の取組と今後の改善に向けた課題について、これまでの実践を踏まえて、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントそれぞれについて詳しく考察します。特に、本報告書では、3回目の評価となる政策チェックアップについて、27目標ごとに、分かりやすく総覧できるように取りまとめました。

また、個別公共事業の評価や個別研究開発課題の評価についても、これらの評価の狙いやその充実に向けた最近の取組状況について解説をします。

1) 政策チェックアップ(業績測定)

政策チェックアップとは

第1章で述べたように、政策チェックアップは、省全体の目標を明確化し、それに照らした施策の点検を行う評価方式であり、国土交通省では、省の中心的な評価方式として位置付けている。旧四省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを生かし、各局等の連携を一層促進する必要があることから、政策チェックアップによって、部局を超えた大々くりの目標に照らした評価を行うことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

政策目標と業績指標の設定

政策目標と業績指標の設定は、「目標によるマネジメント」の基本をなすきわめて重要なものであるとともに、政策チェックアップの前提となる作業でもある。国土交通省では、まず、省発足直後の平成13年3月から5月にかけて、これらの検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

省の施策の棚卸し：省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。

政策目標の設定： の作業結果も参考にしつつ、国民にとってのアウトカム(成果)の観点から、省全体の大々くりの政策目標を設定した。

業績指標の選定：それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

このようにして作成した政策目標・業績指標の案について、平成13年5月に第三者委員会である国土交通省政策評価会の意見聴取やパブリックコメントを行い、同年8月に正式に政策目標・業績指標を決定した。

また、平成15年10月には、これまで政府が分野別に計画を立てていた公共事業の長期計画（事業計画9本）を一本化した「社会資本整備重点計画」が策定されたが、この社会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして社会資本整備事業の進捗状況を測定・評価するため、同時にパブリックコメントを経て、政策評価基本計画に定める政策目標・業績指標を変更した。（政策評価基本計画改定後の政策目標・業績指標については、P14を参照。）

（政策目標と業績指標の内容）

国土交通省の政策目標と業績指標は、それぞれ以下のような特徴を持っている。まず、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の4分野等について、27の政策目標が設定されており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標は「行政が何をするか」ではなく「国民生活にとって何がもたらされるか」に着目した「アウトカム目標」となるよう努めた。

そして、政策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で117の業績指標が、以下の選定基準に基づいて選定されている（なお、業績指標の数は、平成17年7月の省議において119に変更された）。

< 指標の性格 >

アウトカム（成果）に着目した指標といえるもの

アウトプット（事業実績）に着目した指標の場合は、当該アウトプットとアウトカムとの因果関係について、説明可能であるもの（定性的な説明で可）

顧客満足度に着目した指標といえるもの

業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの

国際比較が可能な指標

< 指標の内容 >

定期的に測定可能なもの（最長5年に1度）

原則として、目標値が設定可能であるもの（政策の特性に応じて判断）

目標値の設定及びその達成に関し、国土交通省として説明可能といえるもの

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

政策チェックアップの実施

「目標によるマネジメント」を省の隅々にまで浸透させるためには、単に目標を全省的に設定するだけでなく、その達成に向けて省全体が正しい方向へ進んでいるかどうかを定期的にチェックする仕組みが必要である。これが政策チェックアップである。

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。第一は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、現場によるマネジメント改善を促すということである。この場合、業績指標は、目標の達成状況を評価するための唯一絶対の指標というよりは、むしろ現場での自主的な改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものであろう。したがって、政策チェックアップの内容も、業績指標の数値的な達成状況そのものよりも、常に政策目標や業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうかを点検することに重きを置いており、業績指標の達成状況が思わしくない場合にも、原因分析や関連する施策の実施状況の把握をきちんと行っているかどうかという点が重要である。

このため、国土交通省では、政策評価基本計画において政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。もちろん、すべての指標について毎年詳細な分析を行うことは困難だが、少なくとも、目標の達成のために何に取り組んでいるか、

その施策はどのようなメカニズムによって目標達成に寄与するか、目標達成に至るプロセスのどの部分に問題があると考えられるか、について点検することは必要である。なお、目標の達成状況が思わしくなく、その原因が十分解明できない場合など、毎年の政策チェックアップでは分析が不十分な場合は、政策レビューにより、時間をかけて詳細な分析を行うこととしている。

政策チェックアップのもう一つの役割は、予め定めた政策目標と業績指標を、国民に対する「約束」ととらえて、その達成状況を定期的に国民に報告することである。この場合、「約束」をしているのは、成果についてであるから、成果に関する国民へのアカウンタビリティを果たすためには、その達成状況を的確に報告することが最も重要である。ただし、現場に対してそれ以外の情報の報告を過度に求めることは、現場の負担を高め、裁量を奪うことにもつながり、「現場への裁量の付与」と「成果による事後統制」というNPMの考え方にもなじまないことから、その点にも配慮している。

政策チェックアップの具体的な手順は以下のとおりである。

業績指標ごとの関連施策の整理：それぞれの業績指標を向上させるために、省としてどのような取組を行っているかを整理・一覧化

業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価：業績指標の動向を分析するとともに、整理した施策の実施状況を点検し、目標の達成に向けた課題を抽出
抽出された課題を解決するための政策の方向性を明らかにし、可能ならば施策の改善策を示す。

特に16年度においては、これまでの経験を踏まえ、次の点に留意して政策チェックアップを行った。

- ・ 毎年6月を目処に政策チェックアップをとりまとめているが、その時点で、直近の年度のデータがそろっていない場合がある。その場合には、速報値や関連するデータ等を用い、第三者に対しても達成状況を客観的に説明できるよう工夫した。
- ・ 評価にあたっては、地域別のデータや要因別に解析したデータ等がある場合には、それも活用してなるべく多角的に分析し、新たな政策の企画立案に反映することができるように工夫した。
- ・ チェックアップ評価書の中に今後の政策の方向性を記載する欄を設けることにより、チェックアップが指標の動向を単に測定するだけでなく、新たな政策への反映を目的とするマネジメントであることを担当者により強く認識してもらうようにした。

平成16年度政策チェックアップの結果の概要と今後の取組

以上の手順を経て、平成16年度の業績に係る政策チェックアップの結果を平成17年7月にとりまとめた。

今年度からは、全ての指標について、その進捗状況等に関する評価を(表2-1)の通り～で分類することとした。

(表2-1)

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

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

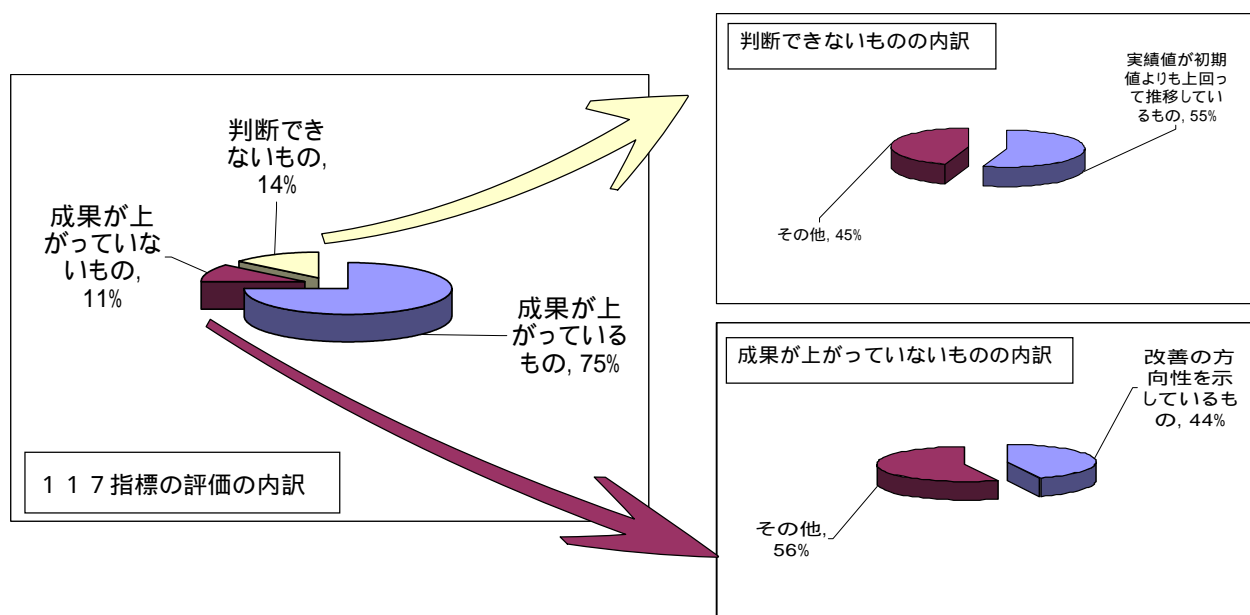
指標の総数は平成16年度117であるが、指標によっては、種類別に分けて分類しているため、総数は141となっている。

* には指標の廃止を含む。

この表を分析すると、チェックアップ(実績評価)による評価を始めて3年度目である今回の評価において、「成果が上がっている」指標は75%であり、「成果が上がっていない」指標は11%、「判断できない」指標は14%となっており、目標に向けて着実に成果が上がってきている。また、施策の見直しを含む施策の改善の方向性を示している指標が、全体の約3割であり、評価結果による政策への反映が活発になってきている。なお、「成果が上がっていない」指標のう

ち約44%の指標は、施策の改善の方向性を示しており、「判断できない*」指標についても、55%の指標は実績値が初期値よりも上回って推移している（図2-1参照）。

（図2-1）



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

また、本年度から、27目標毎にチェックアップの結果を整理し、国民にわかりやすく政策評価を伝えることに努めた。詳細は、第1部1)「平成16年度政策チェックアップ結果概要」を参照して頂きたい。さらに、暮らし、安全、環境、活力の4分野ごとの概評を取りまとめることとした。4分野ごとの概評については、以下の通りである。

～暮らし～

暮らし分野の27指標のうち、「成果が上がっている」指標が16指標（59%）に対し、「判断できない」指標が10指標（37%）と比較的多い。「判断できない」指標は平成16年度のデータが未集計のものが大部分である「バリアフリー社会の実現」に係る指標であるが、このうち業績指標2-1「旅客施設のバリアフリーの割合」等は、平成15年度の実績値から考えると不確定要素はあるものの目標に向かって進捗していると判断される。また、業績指標2-3「建築物のバリアフリー化の割合」は、平成15年に改正ハートビル法が施行されたところであり、施策の効果が指標に現れてくると考えられる。今後さらに、建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、バリアフリー化を推進することとしている。

～安全～

安全分野の37指標のうち、「成果が上がっている」指標が27指標（73%）と概ね順調であ

るが、これらの指標についても更なる施策の改善の方向性を示しているものが多くある。これは、昨年、全国各地で激甚な水害や土砂災害が数多く発生したが、これらは、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化、少子高齢化など社会的状況の変化などに起因した新たな災害の様相を呈するものであったため、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化するための「減災」を図る必要が出てきたためである。また、平成16年3月に「東南海・南海地震防災対策推進基本計画」が策定され、平成16年12月にインドネシア・スマトラ沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波、地震被害の可能性のある地域の安全確保に対する緊急性が高まっていることなどの課題に対応する必要が出てきたためでもある。

なお、業績指標³¹⁻¹「多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率」の伸びは横ばいであり、耐震改修促進法の見直しなどを進める必要がある。

～環境～

環境分野の24指標のうち、「成果が上がっている」指標が21指標(88%)と4分野の中で最も順調であることもあって、「施策を継続する」とする指標は19指標(79%)とその割合は4分野の中で最も高いが、「施策を継続する」とするものであっても業績指標⁵³「ディーゼル自動車の平均燃費向上率」のように、必要に応じ新たなトップランナー基準の設定等について検討することとしているものがある。また、業績指標⁵⁵⁻¹「住宅の省エネルギー化率」のように、指標は序々に向上しているものの伸びが緩やかになってきていること等から、省エネルギー法の改正により、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務づけ等を予定しており、施行後その効果が発現すると見られるものがある。

なお、シックハウスによる被害を防止するために設定した業績指標⁶⁰「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」は、平成16年度に目標値を大幅に上回る実績を上げている。

～活力～

活力分野の50指標のうち、「成果が上がっている」指標は39指標(78%)と概ね順調である。業績指標⁷⁶「国際航空サービス提供レベル」は、平成15年度はイラク戦争やSARS等の影響により、減少又は微増となったが、需要の回復により増加に向かっているものと考えられる。業績指標⁹⁰「道路渋滞による損失時間」は、順調に推移しており、さらに地域ニーズを考慮しつつ、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策を実施する。業績指標⁹⁶「訪日外国人旅行者数」は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少したが、平成16年度は順調に推移している。業績指標¹⁰⁹「地籍が明確化された土地の面積」は目標を達成できなかったが、地籍調査は第5次国土調査事業十箇年計画に基づき行われているため、目標年度を同計画の終了年度である平成21年度とし、目標値を同計画に定められた地籍調査の調査面積を踏まえた158千㎡とする。なお、平成16年度から都市再生街区基本調査を実施しており、さらに、法務省等と連携する等により、全国の都市部における地籍整備を実施していく。

業績指標一覧

政策目標（アウトカム）	業績指標	評価	初期値	実績値	目標値
暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現					
1（居住水準の向上） 多様なライフスタイル、 ライフステージに対応した、 ゆとりある快適な住まいを 様々な選択肢から選べること	1 誘導居住水準達成率		46.5% (H10年度)	52.3% (H15年度)	53% (H17年度)
	2 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺の主要道路、不特定多数の者が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（順に、旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、道路、建築物、住宅）	段差 視覚 道路 建築 住宅	39% (H14年度) 72% (H14年度) 17% (H14年度) 約3割 (H14年度) 2.7% (H10年度)	44.1% (H15年度) 74.4% (H15年度) 31% (H16年度) 3割 (H15年度) 3.4% (H15年度)	7割強 (H19年度) 8割強 (H19年度) 約5割 (H19年度) 約4割 (H19年度) 約1割 (H19年度)
	3 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数（順に、低床バス、ノンステップバス、福祉タクシー（両））		5.7% 2.6% (H12年度) 3,276 (H14年度)	18% 9.3% (H15年度) 4574 (H15年度)	30% 10% (H17年度) 10,000 (H17年度)
	4 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合（順に、鉄軌道車両、旅客船、航空機）		10% 0% 0.7% (H12年度)	23.7% 4.4% 32.1% (H15年度)	20% 25% 35% (H17年度)
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	5 3人以上世帯の誘導居住水準達成率		35.6% (H10年度)	42% (H15年度)	43% (H17年度)
	6 自然体験活動拠点数（箇所）		218 (H12年度)	387 (H15年度)	420 (H18年度)
	7 歩いていける範囲の都市公園の整備率		63% (H14年度)	65% (H16年度速報値)	66% (H19年度)
4（住環境、都市生活の質の向上） 住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること	8 都心部における住宅供給戸数（万戸（H8年度からの累計））		47.7 (H12年度)	93.3 (H16年度)	100 (H17年度)
	9 1人あたり都市公園等面積（㎡/人）		8.5 (H14年度)	8.8 (H16年度速報値)	9.3 (H19年度)
	10 汚水処理人口普及率		76% (H14年度)	78% (H15年度)	86% (H19年度)
	11 下水道処理人口普及率		65% (H14年度)	67% (H15年度)	72% (H19年度)
	12 都市空間形成河川整備率		32% (H12年度)	35% (H16年度)	40% (H18年度)
	13 良好な環境を備えた宅地整備率		35.3% (H12年度)	39.2% (H15年度)	46% (H17年度)
	14 市街地の幹線道路の無電柱化率		7% (H14年度)	10% (H16年度)	15% (H17年度)
5（アメニティ豊かな生活環境の形成） 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること	15 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長（km）		約6,700 (H14年度)	約6,780 (H16年度)	約6,800 (H19年度)
	16 都市域における水と緑の公的空間確保量（㎡/人）		12 (H14年度)	約4%増 (H16年度速報値)	13 (12を約1割増) (H19年度)
6（良質で安全な水の安定した利用の確保） きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること	17 河川の流量不足解消指数		54% (H13年度)	56% (H15年度)	61% (H18年度)
	18 水道水源域における下水道処理人口普及率		48% (H12年度)	56% (H15年度)	60% (H18年度)
	19 河川における汚濁負荷削減率		65% (H14年度)	70% (H16年度)	78% (65%を13%を削減) (H19年度)

安全～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化

7 (水害等による被害の軽減) 水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されること、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	20 洪水による氾濫から守られる区域の割合		約 58% (H14 年度)	約 59% (H16 年度)	約 62% (H19 年度)
	21 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 (万戸)		約 9 (H14 年度)	約 7.4 (H16 年度)	約 6 (H19 年度)
	22 流下能力不足橋梁数		4,500 (H13 年度見込み)	3,700 (H16 年度)	3,500 (H18 年度)
	23 下水道による都市浸水対策達成率		51% (H14 年度)	51.2% (H15 年度)	54% (H19 年度)
	24 ハザードマップ認知率 (順に、洪水、火山)		4% 30% (H12 年度)	20% 73% (H16 年度)	70% 76% (H18 年度)
	25 台風中心位置予報の精度 (km)		443 (H12 年)	356 (H16 年)	360 (H17 年)
	26 土砂災害から保全される戸数 (万戸)		120 (H14 年度)	約 127 (H16 年度)	140 (H19 年度)
	27 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数 (数)		3,100 (H14 年度)	約 3,500 (H16 年度)	4,100 (H19 年度)
	28 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 (万 ha)		約 15 (H14 年度)	約 13 (H16 年度)	約 10 (H19 年度)
	8 (地震・火災による被害の軽減) 地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されること、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	29 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合		66% (H14 年度)	69% (H16 年度)
30 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消 (ha)			約 13,000 (H14 年度)	約 11,700 (H16 年度)	約 10,000 (H19 年度)
31 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化 (順に、建築物、住宅)			16% (H14 年度) 51% (H10 年度)	16% (H15 年度) 61% (H15 年度)	約 2 割 (H19 年度) 約 65% (H19 年度)
32 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合			約 9% (H14 年度)	約 12% (H16 年度)	約 25% (H19 年度)
33 港湾による緊急物資供給可能人口 (万人)			約 1,900 (H14 年度)	約 2,020 (H15 年度)	約 2,600 (H19 年度)
34 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地 (約 8,000ha) のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合			0% (H14 年度)	- (H16 年度)	約 3 割 (H19 年度)
9 (交通安全の確保) 陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること	35 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 (人)		331 (H12 年)	317 (H16 年度)	200 以下 (H17 年)
	36 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 (件)		0 (H14 年度)	0 (H16 年度)	0 (H16 年度以降毎年度)
	37 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数		0 (H14 年度)	0 (H16 年度)	0 (H16 年度以降毎年度)
	38 国内航空における事故発生件数 (件/年)		18.4 (H10 年～14 年の平均)	17.2 (H12 年～16 年の平均)	18.4 を約 1 割削減 (16.6) (H15 年～19 年の平均)
	39 道路交通における死傷事故率 (件/億台キロ)		118 (H14 年)	120 (H16 年度)	108 (118 を約 1 割削減) (H19 年)
	40 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率 (順に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率)		-	-	約 2 割 約 3 割 (H19 年)
	41 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率		-	-	約 3 割 (H19 年)
	42 車両対車両衝突事故における死亡事故 (正面衝突)		3.6% (H12 年)	3.2% (H16 年度)	3.2% (H17 年)
	43 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合		56% (H11 年度)	61% (H15 年度)	50% (H17 年度)
	44 遮断機のない踏切道数		5,928 (H12 年度)	5,164 (H16 年度)	4,800 (H17 年度)
	45 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)		92.6% (H12 年度)	99.2% (H16 年度)	100% (H18 年度)
	46 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合		61% (H15 年度)	66% (H16 年度)	100% (H20 年度)
	47 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率		45% (H8 年度)	44% (H14 年度)	55% (H18 年度)
	48 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合		0% (H15 年度)	100% (H16 年度)	100% (H17 年度)
	49 道路構造物保全率 (順に、橋梁、舗装)		86% 91% (H14 年度)	86% 94% (H16 年度)	93% H14 年度の水準 (91%) を維持 (H19 年度)
10 (海上における治安の確保) 海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること	50 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 (件)		0 (H14 年度)	0 (H16 年度)	0 (H16 年度以降毎年度)
	51 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数		20.6 (H8 年～12 年平均)	17.0 (H12～16 年度)	22.0 (H14 年～18 年の平均)
11 (船員災害の防止) 船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	52 船員災害発生率 (千人率)		13.2 (H14 年度)	12.5 (H15 年度)	11.2 (H18 年度)

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

12 (地球環境の保全) 地球環境保全への取組み がなされること	53	ディーゼル自動車の平均燃費向上率	8% (H11年度)	19.6% (H15年度)	13% (H17年度)
	54	国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率	40.4% (H11年度)	32.1% (H14年度)	47% (H18年度)
	55	住宅、建築物の省エネルギー化率(順に、住宅、建築物)	13.5% (H12年度) 34% (H11年度)	22.8% (H15年度) 約70% (H15年度)	35% (H17年度) 75% (H17年度)
13 (大気、騒音に係る生活環境の改善) 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること	56	NO2・SPMの環境目標達成率 (順に、NO2について環境基準を達成している測定局の割合、SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)	64% (H14年度) - (H14年度)	73% (H16年度) 21% (H16年度)	約8割 (H19年度) 約6割 (H19年度)
	57	最新排出ガス規制適合車の割合(順に、乗用車、貨物車)	6.2% (H12年度) 4.1% (H12年度)	27.8% (H15年度) 8.3% (H15年度)	40% (H17年度) 30% (H17年度)
	58	夜間騒音要請限度達成率	61% (H14年度)	67% (H16年度)	72% (H19年度)
	59	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	93% (H12年度)	94% (H16年度)	95% (H18年度)
	60	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	27% (H12年度)	2% (H16年度速報値)	10% (H17年度)
14 (良好な自然環境の保全、再生及び創出) 豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること	61	失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	0 (H14年度)	8% (H16年度)	約2割 (H19年度)
	62	失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	約2割 (H14年度)	約2割 (H16年度)	約3割 (H19年度)
	63	生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	0 (H14年度)	約700ha (H16年度速報値)	2,400ha (H19年度)
15 (良好な水環境への改善) 良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること	64	環境基準達成のための高度処理人口普及率	11% (H14年度)	12% (H15年度)	17% (H19年度)
	65	湾内青潮等発生期間の短縮	0 (H14年度)	5%増 (H16年度)	H14年度比 約5%減 (H19年度)
	66	合流式下水道改善率	15% (H14年度)	15.3% (H15年度)	40% (H19年度)
16 (循環型社会の形成) 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	67	直轄工事におけるリサイクル率 (順に、アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材)	99.7% (H12年度) 97% (H12年度) 75% (H12年度)	99.4% (H14年度) 97% (H14年度) 71% (H14年度)	100% (H17年度) 100% (H17年度) 100% (H17年度)
	68	リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合	64.8% (H12年度)	87.6% (H16年度速報値)	80% (H17年度)
	69	可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入	100% (H14年度)	100% (H16年度)暫定値	100% (H15年度以降毎年)
	70	循環資源国内輸送コスト低減率	0 (H14年度)	H14年度比 約7%減 (H16年度)	H14年度比 約1割減 (H19年度)
	71	下水汚泥リサイクル率	60% (H14年度)	64% (H15年度)	68% (H19年度)

共通の政策課題

27 (IT革命の推進) 国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること	115	港湾EDIシステムの普及率	22.0% (H13年度)	85.5% (H16年度)	100% (H17年度)
	116	公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長(km)	31,050 (H14年度)	32,500 (H16年度)	33,000 (H17年度)
	117	電子国土Webシステムを利用する団体の数(団体)	33 (H15年度)	54 (H16年度)	2,000 (H20年度)

活力～都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

17 (広域的モビリティの確保)全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	72 規格の高い道路を使う割合		13% (H14年度)	13% (H16年度)	15% (H19年度)
	73 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(km)		14,800 (H12年度)	15,200 (H16年度)	15,200 (H20年度)
	74 国内航空サービス提供レベル(億座席キロ)		1,294 (H14年度)	1,293 (H16年度)	1,500 (H19年度)
18 (国際的な水準の交通サービスや国際競争力の確保・強化)国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること	75 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率		0 (H14年度)	H14年度比 2.1%減 (H16年度)	H14年度比 5%減 (H19年度)
	76 国際航空サービス提供レベル(国際航空旅客、貨物) (順に、億座席キロ、億トンキロ)		3,435 215 (H14年度)	3,510 226 (H16年度)	4,800 300 (H19年度)
	77 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合		51% (H14年)	51% (H16年)	100% (H19年)
	78 ぶくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮		180分 (東京湾) (H14年度)	171分 (東京湾) (H16年度)	150分 (H14年度に比べ 約15%短縮) (東京湾) (H19年度)
	79 船舶航行のボトルネックの解消率		75% (H12年度)	81% (H16年度)	90% (H18年度)
	80 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現 (都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である 三大都市圏の国際空港の数)		1 (H12年度)	2 (H16年度)	2 (H18年度)
	81 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		59% (H14年度)	61% (H16年度)	68% (H19年度)
	82 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量(ha)		1,250 (H15年度)	1,510 (H16年度)	2,500 (H19年度)
	83 三大都市圏環状道路整備率		35% (H14年度)	42% (H16年度)	60% (H19年度)
	84 都市機能更新率(建築物更新関係)		31.8% (H15年度)	32.8% (H16年度)	36% (H20年度)
19 (物流の効率化)利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	85 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		75% (H12年度)	79% (H16年度)	80% (H18年度)
	86 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率		0 (H14年度)	H14年度比 1.5%減 (H16年度)	H14年度比 4%減 (H19年度)
20 (都市交通の快適性、利便性の向上)都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること	87 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(km) (順に、東京圏、大阪圏、名古屋圏;カッコ内は複々線化区 間延長)		2,273 (198) 1,513 (135) 940 (2) (H12年度)	2,292 (211) 1,523 (135) 957 (2) (H16年度)	2,387 (221) 1,565 (135) 973 (2) (H18年度)
	88 都市鉄道(東京圏)の混雑率		176% (H12年度)	171% (H16年度)	165% (H18年度)
	89 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況(系統、事業者数、%)(順に、バスロケーションシステムが導入された系統、コミュニティバスの運行に取り組み事業者数、バスカードを導入した車両の割合)		3,534 131 63.4 (H13年度)	3,942 310 66.5 (H15年度)	4,000 330 75 (H18年度)
	90 道路渋滞による損失時間(億人時間/年)		38.1 (H14年度)	36.9 (H16年度)	38.1を 約1割削減 (H19年度)
	91 ETC利用率		5% (H14年度)	47% (H17年春)	70% (H18年春)
	92 路上工事時間の縮減率(時間/km・年)		201 (H14年度)	143 (H16年度)	201を約2割 削減 (H19年度)
	93 地方バス路線の維持率		96% (H14年度)	98% (H16年度)	100% (H20年度)
	94 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合		72% (H12年度)	72% (H16年度)	72% (H17年度)
21 (地域交通確保)地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	95 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割合		100% (H12年度)	96% (H16年度)	100% (H17年度)
	96 訪日外国人旅行者数(万人)		476 (H12年)	614 (H16年)	743 (H18年)
22 (地域間交流、観光交流等内外交流の推進)地域間交流、観光交流等の国内外の交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること	97 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数(回)		1.52 (H12年)	1.18 (H16年)	2 (H18年)
	98 全国民に対する国営公園の利用者数の割合(全国民の1人が利用)		5 (H14年度)	4.5 (H16年度)	4 (H19年度)
	99 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数(万人/年間)		499 (H12年度)	442 (H16年度)	621 (H18年度)
	100 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合		72% (H12年度)	74% (H16年度)	77% (H19年度)
	101 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合		63% (H14年度)	65% (H16年度)	68% (H19年度)
23 (新たな市場の育成)創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	102 不動産証券化市場規模(兆円)		9 (H14年度)	20 (H16年度)	14 (H16年度)
	103 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量(千件)		173 (H13年度)	192 (H16年度)	200 (H17年度)
	104 中古住宅の流通量(万戸)		15.7 (H9年)	17.5 (H15年)	22 (H17年)
	105 リフォームの市場規模(万件)		330 (H8~12年度)	330 (H8~12年度)	430 (H13~17年度)
	106 「発注者支援データベース・システム」の導入状況		62% (H12年度)	81% (H16年度)	100% (H18年度)
24 (公正で競争的な市場環境の整備)公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	107 公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況 (順に、入札監視委員会等第三者機関の設置状況、入札時における工事費内訳書の提出義務付け状況)		75% 56% (H13年度)	68% 77% (H15年度)	100% 80% (H18年度)
	108 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合		49% (H11年度)	54% (H15年度)	54% (H18年度)
	109 地籍が明確化された土地の面積(千km ²)		125 (H12年度)	133 (H16年度)	141 (H16年度)
25 (産業の生産性向上)経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	110 建設業者に係る経営革新計画の承認件数(件)		3 (H12年度)	4 (H16年度)	13 (H18年度)
	111 指定整備工場数		26,927 (H12年度)	28,475 (H16年度)	30,000 (H17年度)
	112 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額(千円/人)		7,653 (H11年度)	8,072 (H16年度)	8,036 (H16年度)
26 (消費者利益の保護)消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	113 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合		5.3% (H13年度)	13.7% (H16年度)	50% (H17年度)
	114 衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標(順に、衝突安全性能、歩行者頭部保護性能)		64 12 (H15年度)	63 15 (H16年度)	77 42 (H18年度)

(今後の取組)

政策チェックアップによって省の政策の定期的な見直し・改善を行っていくためには、省の使命や基本理念に基づいた「目標・指標体系の充実」と「分析・評価のレベルアップ」の両面において、政策チェックアップの仕組全体をさらに改良していかなければならない。

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

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

なお、政策チェックアップは、5年を一つの区切りとして実施してきたので、4年目のサイクルに入る平成17年度から、2年間かけて政策評価のレビューを行い、その成果を次の政策評価基本計画に反映することとしている。

コラム 国民の視点から見た指標の「分かりやすさ」と「必要性」に関する調査

国土交通省では、平成16年度に現行の「政策チェックアップ」の指標を対象に、“分かりやすさ”と“政策の効果を測る指標としての必要性”の視点から、WEBモニターを対象にしたアンケート調査と、グループインタビュー調査を実施しました。

WEBモニターに対するアンケート調査は、東京都、大阪府、福岡市、金沢市、高松市に居住する20～64歳の2,928人を対象に実施し、882人から有効回答を得ました。このアンケート調査は、政策チェックアップにおいて設定している117の指標ごとに、「指標としての分かりやすさ」及び「政策の効果を測る指標としての必要性」の視点からの意見を聞き、その結果、「相対的に分かりやすい指標は、政策の効果を測る指標としての必要性も高い」と認識されるという傾向が確認できました。

次にアンケート回答者の中から約30名の協力者を選んでグループインタビューを実施し、主として「指標としての分かりやすさ」及び「政策の効果を測る指標としての必要性」の要因について、より詳細な調査を行いました。その結果は以下の通りです。

「指標としての分かりやすさ」に関する要因

a) 「表現、用語が専門的で分からない」

- ・ 指標の表現や用語が専門的であるため「分かりにくい」との意見があった。
- ・ 仮に指標の表現や用語が専門的であっても、適切な説明があれば理解できるとの意見があった。また分かりやすくするとの配慮で単語を組み合わせたり、短く表現している指標は、かえって分かりにくくなるなどの意見もあった。

b) 「表現、用語が抽象的で分からない」

- ・ 指標の表現や用語が抽象的であるため「分かりにくい」との意見があった。
- ・ 個々の単語は理解できるが、複数の単語を組合せることで一つの用語として表現している指標は、かえって分かりにくくなるなどの意見もあった。

c) 「自分の生活には身近ではないので分かりにくい」

- ・ 日常生活において接することのあるものに関連する指標や、新聞・ニュースで見聞きするものに関連する指標は、具体的で且つイメージしやすいので、「分かりやすい」との意見が多かった。
- ・ 一方で、日常生活とは直接に関連しないものを対象にした指標や、特定の業界を対象にした指標については、「分かりにくい」との意見が多かった。

「政策の効果を測る指標としての必要性」に関する要因

- a) 「自分の生活に身近なので必要性が高いと感じる」
- ・ 自分の生活に身近な、或いは直接に関係する指標、例えば「安全」の分野の指標について「必要性が高い」との意見が多かった。
 - ・ また必要性の優先度合いは、都市部と地方によって異なるなど、地域性にも影響されるとの意見があった。
 - ・ その他、「近い将来」に関係する指標については相対的に必要性が高く、反対に「遠い将来」に関係する指標は相対的に必要が低く認識されるなど、時間軸によっても影響されるのではないかと、との意見があった。
- b) 「ニュースで話題になっているので必要性を認識した」
- ・ ニュースやテレビなどのメディアを通じてたくさん情報が流れているものに関連する指標は、「必要性が高い」との回答が多くなるのではないかと、との意見が多かったです。事件や事故、災害など、一定期間にメディアで特出しされて、多方面且つ長時間に亘って報道されるものなどがこれに当たる。
- c) 「(政策の効果を測る)指標として適切かどうか疑問である」
- ・ 主な意見は、「実績を測定する意図が分かりにくい指標」、「目標を管理する指標として適していない指標」、「段階・レベルが適切ではない指標」などである。
- d) 「施策の内容や意図が分からないので必要性を判断できない」
- ・ 専門用語では、指標の背景にある政策の内容や意図(目的)が分かりにくい指標については、必要性を判断しにくい、との意見があった。
- e) 「施策の必要性をそもそも感じない」
- ・ 指標の背景にある政策の内容や意図(目的)などを踏まえて、当該個人の状況や住んでいる地域によっては関わりがなく、政策そのものの必要性がないと感じることから、当該施策の成果を測る指標も必要ではない、との意見もあった。

以上のとおり、政策や指標の重要性を理解してもらうためには、指標が分かりやすいことがとりわけ重要なことから、専門的な用語や抽象的な表現はできるだけ避けて、平易な表現に努める必要があります。また、個人の置かれた状況によって政策の重要性に対する受け止め方も違うことから、政策チェックアップに当たっては総体的な分析だけでなく、直接受益者、間接受益者、事業実施者といったステークホルダー(利害関係者)別の分析を行うことも必要です。

国土交通省では、上記の結果や政策の重点などを踏まえて、「指標の表現の見直し」「設定する指標の内容、レベルの見直し」などを進める他、今後とも国民に対して国土交通省の政策目標や施策、またその成果の達成状況等を積極的に説明していきたいと考えております。

2) 政策レビュー(プログラム評価)

政策レビューとは

政策レビューは、実施中の施策について総合的かつ中期的な観点から詳細な分析を行い、その結果を政策の改善や見直しに反映させるものであり、省の政策課題として重要なもの、評価に対する国民のニーズが特に高いもの、政策チェックアップの実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの等についてテーマを選定し、計画的に実施するものである。

毎年すべての政策分野について網羅的に実施するのが政策チェックアップであるのに対し、さまざまな施策や関係主体がからみあうなどして、政策チェックアップでは十分な分析ができない場合などに、時間をかけて詳細な分析を行うのが政策レビューである。このため、政策レビューは、特定の目標に関するある程度の幅を持った施策群を対象にすることが多くなる。このように、ある共通の目的を持つ施策のまとめ(=プログラム)を評価対象とすることから、政策レビューは一般にプログラム評価と呼ばれる。

国土交通省では、平成13年6月に、今後5年間で政策レビューを実施する29のテーマを選定し、逐次レビューを実施してきた。また、毎年ローリングでテーマの追加等見直しを行っており、平成17年度以降、18のテーマについて取りまとめる予定である。(テーマの一覧については表2-2参照)

(表2-2) 政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局
H14 取りまとめ (実施済み)	ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -	道路局 都市・地域整備局
	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -	住宅局 国土計画局 都市・地域整備局
	空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 - グロ・バル化時代に向けて -	港湾局 海事局
	総合保養地域の整備 - リゾ・ト法の今日的考察 -	都市・地域整備局 総合政策局 観光部 港湾局
	低公害車の開発・普及 - 自動車税グリーン化等による取り組み -	総合政策局 官房 自動車交通局
	道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -	道路局 自動車交通局 総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -	自動車交通局 政策統括官(物流)
	内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -	海事局
	河川環境保全のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -	河川局
H15 取りまとめ (実施済み)	都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニ・ズへの対応 -	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 - 都市緑地保全法等による施策展開の検証 -	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 -	河川局 都市・地域整備局 下水道部
	海洋汚染に対する取り組み - 大規模油流出への対応 -	総合政策局 港湾局 海事局 気象庁 海上保安庁
	流域の水環境改善 - 都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応 -	下水道部 河川局
	火山噴火への対応策 - 有珠山・三宅島の経験から -	河川局 気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 - 地域と市民のみなどの実現に向けて -	港湾局
	土地の有効利用 - 土地の流動化への取り組み -	土地・水資源局 総合政策局
	国内航空における規制緩和 - 改正航空法による規制緩和の検証 -	航空局
	道路管理の充実 - 路上工事の縮減 -	道路局
H16 取りまとめ (実施済み)	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 - 災害による被害軽減に向けて -	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 - 国際交流の拡大に向けて -	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 - 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて -	政策統括官(貨物流通) 道路局 官房 総合政策局 国土計画局 都市・地域整備局 河川局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局 北海道局 政策統括官(国土・国会等移転) 海上保安庁 国土交通政策研究所
	バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 -	総合政策局 官房 官営部 都市・地域整備局 河川局 道路局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局
	総合的な海上交通安全施策 - 海上における死亡・行方不明者の減少 -	海上保安庁 海事局 気象庁 総合政策局
H17 取りまとめ 予定	プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取り組み -	総合政策局 河川局 港湾局 海事局 海上保安庁
	水資源政策 - 水資源計画の在り方 -	水資源部
	国土政策 - 国土計画の在り方 -	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 - 現行の計画体系の見直しに向けて -	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 - 港湾EDIシステムに関する検証 -	港湾局 政策統括官(貨物流通) 海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等(政策統括官(危機管理)取りまとめ)
	行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 - 行政委託型公益法人等が行う事業等の検証 -	大臣官房 総合政策局 都市・地域整備局 河川局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 国土地理院 気象庁 海上保安庁
	行政行動の改革 - 改革はどこまで進んだか - - 改革のポイント - 成果主義 - 局横断的な取り組み - 国民参画(住民参加等) - 国民への説明責任(アカウンタビリティ) -	全部局等(総合政策局及び政策統括官(政策評価)取りまとめ)
H18 取りまとめ 予定	北海道総合開発計画の総合点検 - これまでの施策の検証と今後の在り方 -	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 - 建設リサイクル法の検証 -	総合政策局 大臣官房 官房 官営部 都市・地域整備局 河川局 道路局 港湾局 航空局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出について - ぶくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取り組み -	海上保安庁 港湾局
	環境政策・省エネルギー政策の総合点検 - 環境行動計画を踏まえて -	全部局等(総合政策局取りまとめ)
H19 取りまとめ 予定	河川環境の整備・保全の取り組み - 河川法改正後の取り組みの検証と今後の在り方 -	河川局
	次世代航空保安システムの構築 - 航空交通の増大に向けて -	航空局
	不動産取引価格情報の開示 - 土地市場の条件整備 -	土地・水資源局
	まちづくりに関する総合的な支援措置の検証	都市・地域整備局、道路局、住宅局
H20 取りまとめ 予定		

平成16年度政策レビューのとりまとめ

平成16年度には、「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」、「訪日外国人旅行客の受け入れの推進 国際交流の拡大に向けて」、「今後の物流施策の在り方 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて」の5つのテーマについて政策レビューをとりまとめた。5つのテーマのうち、「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」と「道路管理の充実 路上工事の縮減」は、それぞれ受益者等をしっかり把握して、満足度調査を実施し、施策に反映している点で、国民本位、成果重視を強く意識した政策レビューとなっている。以下では、この2つの政策レビューを中心にポイントを概説する。

【テーマ1】**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**

評価の目的

風水害による死者は、長期的には大きく減少しているが、平成16年度に多発した豪雨や台風による被害でも明らかのように、防災対策は依然として重要な課題である。こうした風水害による被害をできる限り軽減するため、台風・豪雨等に関する気象情報について、防災機関や一般国民等、利用者の観点から防災活動に役立っているかを評価したものである。

評価手法

平成16年度の風水害により被害のあった市町村や住民を対象に実施したアンケート、聞き取り調査による結果を、過去の同様の調査結果と併せて分析し、有識者からの意見（交通政策審議会 気象分科会にて2回にわたり意見聴取）を踏まえて評価した。

評価結果と改善すべき課題

台風進路予報精度の向上（図2-2-1）や警報対象区域の細分化（図2-2-2）など、気象情報については着実に成果が出ており、そのため、台風・豪雨に関する防災気象情報に対して、概ね高い利用者の満足度が得られていた。地方自治体を含めた防災関係機関へのアンケート調査（平成16年度防災気象情報に関する満足度調査）によると、大雨情報、台風情報に対する満足度について、「満足」、または「まあ満足」と回答した合計はそれぞれ87%、92%であった。

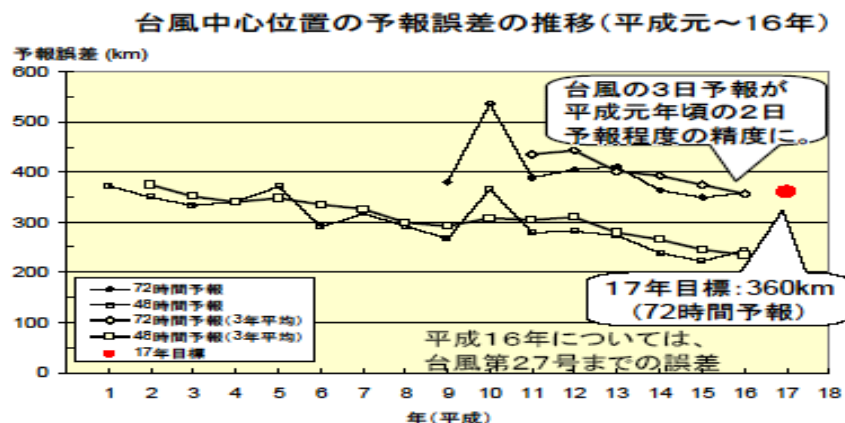
また、平成16年度の「防災気象情報の活用に関する調査」では、平成16年の風水害で被害にあったいくつかの市町村や住民を対象にアンケートと聞き取り調査を行い、平成16年の風水害の経験も踏まえた課題の抽出を行った。このほか、平成14年度に「土砂災害に関する雨量情報の特性調査」、平成15年度に「防災気象情報の高度化に関する勉強会」を実施し、気象庁からの情報の受け手となる、自治体や住民からの要望や課題を把握した。

これらの調査により、次のような改善すべき課題が明らかとなったので、各課題について改善

に努めることとする。(P 2 5 , 2 6 参照。なお【短期】は2年程度での実現を、【中期】は5年程度での実現をめざすことを示す。)

(図2-2 1)

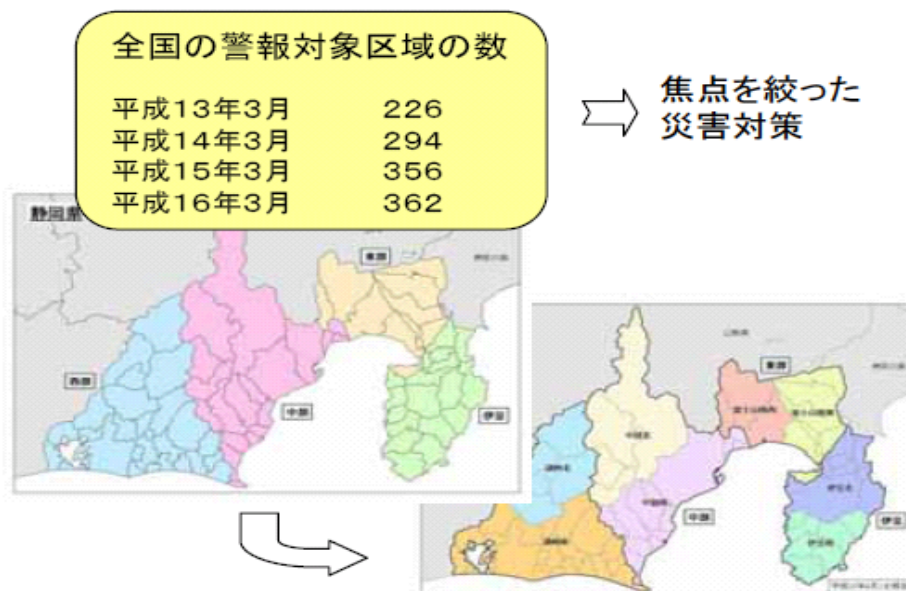
台風進路予報精度の向上



⇒ より正確な台風予報を用いた防災対応を通じ、被害を軽減

(図2-2 2)

警報対象区域の細分化



(台風に関する気象情報)

改善すべき課題	政策への反映の方向
<p>数時間先の台風予報 12,24 時間予報より短い間隔の予報への要望</p>	<p>日本付近では 24 時間までは 3 時間刻みの時間帯を対象とした予報を実施【短期】</p>
<p>3 日より先の台風予報 3 日より先の予報への要望 (図 2 - 1 参照)</p>	<p>精度と情報提供のあり方に留意しつつ、新たな技術を取り入れ 3 日以上先の予報を目指す【中期】</p>
<p>進路予報の表示方法 わかりやすい表示方法への改善要望 予報誤差が十分表現できていない</p>	<p>視覚的に分かりやすい表現方法を報道機関等で可能となるよう検討。報道機関とも協議の上、一定の考え方を整理【短期】</p>
<p>風・雨情報 災害との対応の観点から最大瞬間風速による台風情報への要望</p>	<p>台風の強さの指標として最大瞬間風速による情報を提供【短期】</p>
<p>台風予報の図情報 地域毎・台風毎の暴風の状況についての情報提供への要望</p>	<p>風・雨の分布状態を分かりやすく示す新たな情報提供の検討【中期】</p>
<p>熱帯低気圧に関する情報 事前の準備のため、台風になる前の熱帯低気圧の情報への要望</p>	<p>日本に大きく影響する熱帯低気圧について、台風に準じた情報提供を検討【短期】</p>
<p>台風から変わった温帯低気圧に関する情報 温帯低気圧化した台風について警戒を継続するため、報道機関等からのわかりやすい情報提供への要望</p>	<p>台風から変わった後も、台風情報に準じた情報提供を検討【短期】</p>
<p>高潮についてのきめ細かい予測情報 地域特性を踏まえた、きめ細かい高潮予測情報等の提供への要望</p>	<p>部外機関の潮位観測データの一層の共有化【短期～中期】 高潮モデルの技術開発を推進【中期】</p>
<p>高潮に関する情報の高度化 警報等と防災対応の関係が不明確</p>	<p>警報等のリードタイム、発表基準等を避難勧告等の基準に適合させ、防災対応の各段階に適合した情報を発表【短期～中期】</p>
<p>高潮に関する認識の共有化 住民等が高潮の現象を必ずしも正しく認識していない</p>	<p>平常時から高潮に関する知識等の普及・啓発に努める【短期】</p>

(豪雨等に関する気象情報)

改善すべき課題	政策への反映の方向
<p>防災気象情報の役割の明確化 警報等と防災対応の関係が不明確。このため、避難勧告等の発令等に有効に利用されていない</p> <p>土砂災害に関する警報 想定される災害の種類を明示した情報への要望 降水終了後、土砂災害への警戒のために大雨警報を継続していることがわかりにくい</p> <p>中小河川の洪水警報の高度化 想定される災害の地域（河川）や時間を絞り込んだ情報への要望（図2 - 2参照）</p> <p>市町村を対象とした警報等の発表 災害をもたらす現象は、地域的、時間的に限定されて集中的に発生することが多い 市町村名が明示されず緊迫感が薄い</p>	<p>警報等のリードタイム、発表基準等を避難勧告等の基準に適合させ、防災対応の各段階に適合した情報を発表【短期～中期】</p> <p>H17年度以降準備の出来たところから土砂災害警戒情報を運用【短期】 土砂災害に関する警報等を発表（大雨警報等から独立）【中期】</p> <p>技術開発を進め、可能な限り地域を絞り込んだ洪水警報等を目指す【短期～中期】</p> <p>市町村を対象とした警報を目指す【中期】</p>

施策の効果等

【対象】 ユーザーの視点に立った路上工事縮減

【視点】 路上工事時間の縮減
道路利用者の満足度向上

背景： ▶路上工事件数は、ここ10年で半減。しかし、路上工事についての道路利用者の不満の声は依然として多い。
▶H15年6月に「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」（委員長：家田仁 東京大学教授）を設置。
▶「1kmあたりの年間路上工事時間」をアウトカム指標とし、H19年度までに2割縮減（対H14年度比。H15年度は4%縮減を目標）を目標としてマネジメントを開始。

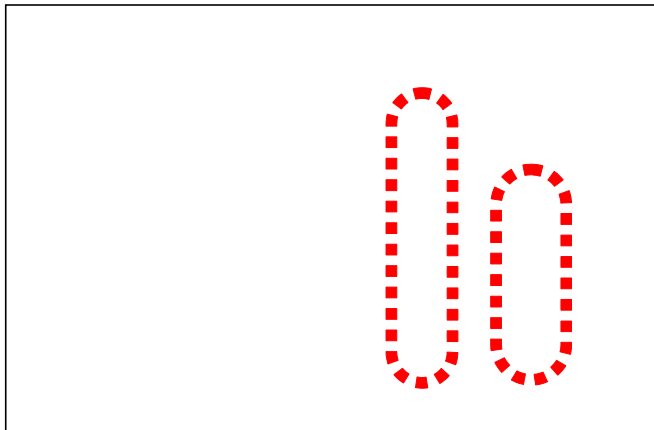
路上工事時間の縮減（H15年度実績）

- 全国の直轄国道においては、「4%縮減」の目標に対して約7%縮減の186時間/km/年。
- 三大都市の直轄国道、都・県道、主要市道においては、いずれも目標の「4%縮減」を達成。

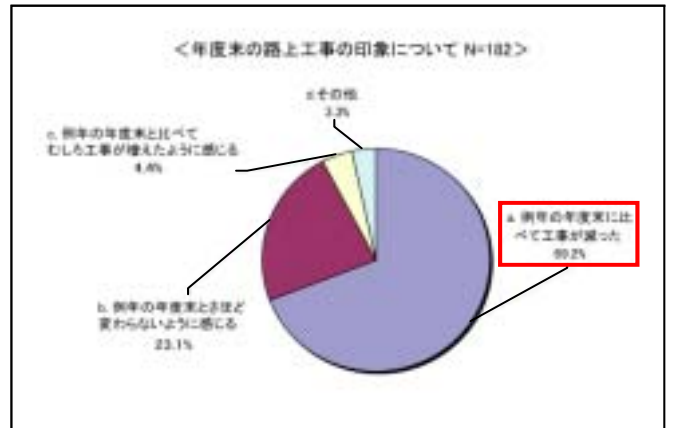
東京23区の年末・年度末抑制

- 直轄国道及び都管理道路で、年末・年度末の路上工事を原則ストップ等の方針を打ち出し、共に対前年同月比で約7%の縮減。特に、直轄国道においては、年末では約2割、年度末では約5割の縮減を実現。
- 路上工事モニターを対象とするアンケート調査によると、H15年度末の路上工事抑制について、回答者の約7割が路上工事は減ったと実感し、約7割が有効な施策であると評価。

(図2-3) 東京23区内直轄国道における
月別路上工事時間比較 (H14,15年度)



(図2-4) H15年度路上工事モニター調査結果：
年度末の路上工事の印象について

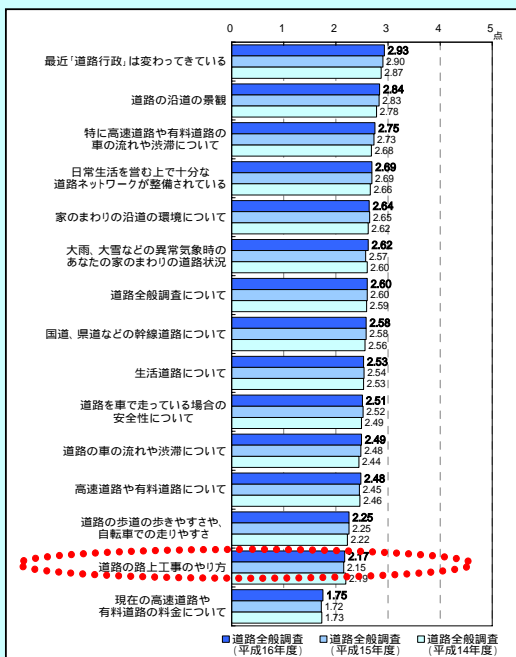


主な課題

依然として「予算消化のための工事はムダ」「同じ場所を何度も掘り返している」といった苦情や批判が多い。

さらに、「道路の路上工事のやり方」は、**道路利用者満足度調査においては3年連続ワースト2位。**

(図2-5) 道路利用者満足度調査(H14~16年)



今後の対応方針

路上工事情報提供の充実

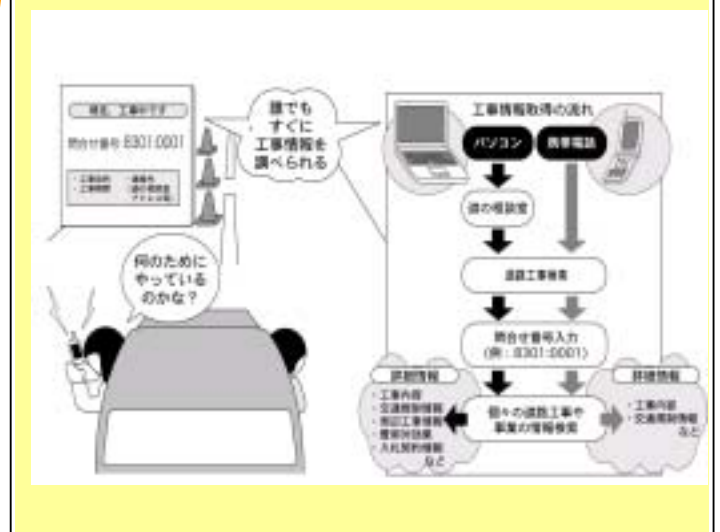
【路上工事情報のリアルタイム化】

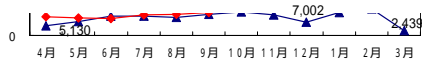
現場から直接入力した開始時刻・終了時刻をHP等でリアルタイムに提供。

【工事看板に「問合せ番号」を導入】

東京23区の直轄国道で行う工事現場の看板に「問合せ番号」を導入。

(図2-6) 「問合せ番号」による路上工事情報提供





年間路上工事時間の縮減、年末・年度末の路上工事抑制等において一定の成果。

しかし、都管理道路の道路補修工事の路上工事時間が、**批判の多い年度後半に増加する傾向**。

(図2-7) H15年度の各月別の路上工事時間(東京23区)

今後の対応方針

外部評価強化による路上工事縮減

【毎月の路上工事時間を集計・公表】

路上工事時間を毎月集計し、結果を整備局・事務所にフィードバックし、HP等で公表することにより、路上工事縮減のマネジメントを強化。

【路上工事不人気投票の実施】

東京23区の直轄国道で行う路上工事を対象に、「問合せ番号」を使った「路上工事不人気投票」を開始。

結果はHP等で公表し、道路利用者にチェックしていただくとともに、路上工事実施方法等の改善に活用。

【路上工事Gメンによるチェック】

タクシー、トラックなどのプロドライバーや一般公募のモニター(路上工事Gメン)により路上工事実施状況をチェック。

[その他の 16 年度政策レビューの概要]

国内航空における規制緩和

- 改正航空法による規制緩和の検証 -

【政策の効果】

新規参入による事業者数の増加
多様な割引運賃の登場と運賃水準の低下
新規参入路線を中心とする旅客数の増加

【主な課題】

新規航空会社は大手航空会社との競争において十分な牽制力を備えるには至っておらず、競争環境の整備が必要。旅客一人当たりの運賃収入は規制緩和後、基本的に低下基調にあったが、平成 15 年度は上昇に転じた。

【今後の対応方針】

羽田空港の再拡張を進めるとともに、新規優遇枠や大手航空会社の航空会社評価枠の拡大の検討等を行い、競争環境を整備する。
規制緩和後の運賃の動向には各種の特殊要因が相当程度影響し、規制緩和の影響を現時点で正確に評価することは困難であるため、引き続き運賃動向を注視する。

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 -

【政策の効果】

訪日外国人観光客数は、15 年 4 月に開始された V J C (ビジットジャパンキャンペーン) の効果により 2004 年は訪日外国人旅行者数が目標の 600 万人を初めて超え 615 万人を達成。

【主な課題】

訪日観光客数の増大
目標値の達成に向けて、諸施策を推進しているが、外国人受入れ数を国際比較すると、2002 年に世界 33 位であり、国際競争力に欠ける面もある。
国際競争力ある観光地づくり
V J C 効果の受け皿として、また地域再生の観点からも観光地づくりが重要であるにも関わらず、それらに対する法的枠組みや支援制度が不十分であった。

【今後の対応方針】

V J C の高度化
・効果の高い事業への集中化・重点実施を行う。
・地方の魅力 P R を行う地方連携事業の拡大を図る。
・オーストラリア、カナダ、タイ、シンガポールを重点市場へ追加する。
観光地づくりへの支援 (観光ルネサンス事業、「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律 (改正外客誘致法) 」に規定)

今後の物流施策の在り方

- 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて -

【政策の効果】

G D P 対総物流コスト比率は低下傾向にある
道路貨物の輸送に係る内外価格差はアメリカと同程度の水準に近づいている
輸入コンテナ貨物のリードタイムは大幅に短縮
運輸部門からの C O 2 排出量は抑制傾向にある

【主な課題】

中国との経済関係の緊密化等、経済社会の変化への対応が必要である。
京都議定書発効による C O 2 排出削減等、環境問題への対応が必要である。
物流セキュリティ強化の要請、大規模災害時の代替輸送 (リダンダンシー) の確保への対応が必要である。
個別主体 (行政機関、民間) による取組には限界がある。

【今後の対応方針】

物流の在り方とその意義を明確にし、これを踏まえた中長期的な物流施策や物流行政の指針を体系的に示すとともに、各主体相互の連携・協働による取組を拡大・強化するために、次期大綱を策定する。

今後の取組

政策レビューは、政策チェックアップや政策アセスメントと異なり、あらかじめテーマを決めて、相当程度の時間と手間・コストをかけて分析を行うものであり、政策への反映のタイミングなども踏まえつつ、計画的・重点的に実施することが必要である。そのためには、どのタイミングでどのようなテーマを取り上げるかを定める際に、例えば、法、既存の中長期計画、大綱等の見直し時期や審議会での有識者等の意見などを、十分考慮することが重要である。また、「評価によって何を明らかにしたいのか」をまず明確にし、それに答えるためにはどのようなデータや分析が必要になるかを検討した上で、データ収集、分析手法、作業工程等についての「評価デザイン」を、評価のできるだけ初期の段階で固めることが重要である。

今後の課題としては、さらに分析の質を高め、かつ評価の客観性を確保するため、対象とする施策群の捉え方についてさらに厳密な検討を行うとともに、利害関係者の把握と施策による満足度の測定、利害関係者毎のメリット・デメリットの整理、ノウハウの普及や分析手法の研究等を通じた評価のスキルアップを行う必要がある。

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

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

3) 政策アセスメント(事前評価)

政策アセスメントとは

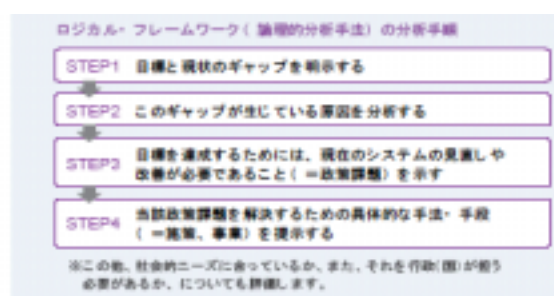
政策アセスメントは、新たに導入しようとする施策について、予め設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものである。これは、政策立案に当たって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指している。同時に、既に導入された施策について、国民に事後的に説明を行うだけでなく、施策を導入するという意思決定の前にどのような分析を行ったかについて国民に明らかにすることによって、政策形成過程の透明性を図ることを目的としている。このような観点から、省の全ての事務事業を網羅的に対象とするのではなく、新たに導入する施策を対象を絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。

具体的には、予算、税制、規制、法令等を新たに導入しようとする施策を対象とし、予め掲げた省の政策目標等に照らして必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施する。このうち、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心に毎年8月末に評価書を取りまとめ、公表している。また、翌年6月を目途に、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する新規施策を含めた形で前年度の評価書の確定版を取りまとめている。このように、新たな施策を導入しようとする意思決定の根拠となる分析を公表することによって、国民に対する説明責任の一端を果たしていくとともに、施策導入時点において期待されていた効果等について、事後的に検証することを可能にしている。

「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

政策アセスメントにおいては、「ロジカルフレームワーク(論理的分析手法)」を重視している。これは、国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する、このギャップが生じている原因を分析する、原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う、そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する、という手順で評価を実施するものである(図2-8参照)。

(図2-8) ロジカルフレームワークの分析手順



国土交通省の政策アセスメントにおいて、この「ロジカルフレームワーク」を重視している理由は、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しているためである。例えば、「この施策を実施すれば」「効果が極めて大きい」といった、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない抽象的な説明ではなく、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、国土交通省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とする。その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化を行うことは困難であるから、国土交通省では、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

平成16年度政策アセスメント結果とその活用

平成17年度予算概算要求、税制改正要望等に係る50件の新規施策について政策アセスメントを実施した。（評価書及び政策評価会の議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/hyouka/index.html>）

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

（図2-9参照）

(図2-9) 政策評価の活用状況

(単位:百万円)

所 管	国土交通省	組 織	港湾局	会 計	港湾整備特別会計	16年度		17年度	
						当初予算額	要求・要望額	原 案 額	額
施 策 名	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進と物流拠点の形成					88,930	107,345	91,070	
施 策 の 概 要	スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナル形成を推進するとともに、中枢・中核国際港湾におけるコンテナターミナルの整備、港湾諸手続の簡素化等のハード・ソフト一体となった施策展開により物流拠点の形成を図る。				成 果 目 標	3～5年後を目途に港湾コスト3割減、リードタイム1日以内国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率を、H19にH14比で5%減			
成果目標を達成するための手段	高規格なコンテナターミナル等の整備促進とともに、ターミナル運営を行う民間ターミナルオペレーターが整備する荷捌き施設等への無利子貸付、またFAL条約(国際海上交通の簡易化に関する条約)の批准に向けた入出港・輸出入手続きの簡素化等を行うことで、次世代高規格コンテナターミナルの形成を支援する。				成果目標の達成度合いの事後的な評価方法	「スーパー中枢港湾に係る港湾コストの低減の割合およびリードタイム」について「政策チェックアップ(業績測定)」方式により評価。 「国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合」について「政策チェックアップ(業績測定)」方式により評価。			

要求省庁による政策評価

施策の必要性
 港湾の国際的地位の相対的低下は、基幹航路(我が国と北米及び欧州を結ぶ航路)の抜港につながり、国力の低下に直結する大きな問題である。このため、我が国港湾の国際競争力を維持・向上させるために世界トップクラスのサービス水準(港湾コスト3割減、リードタイム1日以内)の実現を目指すスーパー中枢港湾プロジェクトは、我が国の経済・社会の持続的な発展に係わるものであり、国自らが緊急に推進していく必要がある。

施策の有効性、 施策の効率性
 イ)スーパー中枢港湾プロジェクトの推進による港湾コストの低減とリードタイム短縮には、明確な経営戦略をもって次世代高規格コンテナターミナルの一元的管理・運営を引き受ける単一事業者としてのターミナルオペレーターの存在が求められるため、その経営環境形成に対する支援策が必要である。
 ロ) 国際的な港湾間競争に耐えうる規模と機能を有する次世代高規格コンテナターミナルの早期実現により、今後とも増大が予想される外貨コンテナ貨物へ効率的に対応可能となる。
 なお、特にハード面では、限られた予算のなかで整備効果を早期かつ最大にあげるため、施策の「選択と集中」をすすめ、より一層効率的・効果的な事業実施に努めることが必要である。
 ハ)ソフト面では、内航フィーダー輸送をはじめとする海運活性化、水先制度の規制緩和、FAL条約(国際海上交通の簡易化に関する条約)の批准に向けた入出港・輸出入手続きの簡素化等により、港湾施設の効率的利用を促進する必要がある。

財務省の考え方

施策の必要性
 我が国港湾の国際競争力の向上は、我が国経済・社会の持続的な発展のために重要であり、本施策の必要性は高いと考えられる。

施策の有効性、 施策の効率性
 イ) 港湾コストの低減とリードタイム短縮には、ノウハウを継承可能な民間ターミナルオペレーターによる施設の一元的管理・運営が不可欠である。但し、民間ターミナルオペレーターに対する支援を制度化するためには、これまで外貨碼頭の管理・運営を行ってきたふ頭公社のあり方を検討し、民間ターミナルオペレーターとの相違について整理する必要がある。
 ロ) 限られた財源のなかで、スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等の重要施策へ投資を重点化するためには、事業の緊急性、国と地方の役割分担等の観点から、港湾整備事業全体を見渡し、きめ細かく重点化を図ることが不可欠である。
 ハ) スーパー中枢港湾プロジェクトの推進のためには、施設整備のみならず、ソフト・ハード連携した政策展開を行うべきである。

その他
 スーパー中枢港湾プロジェクトについて、成果目標として「港湾コスト:現状から3割削減」及び「リードタイム:現状の3日から1日へ短縮」を、3～5年後を目標時期として設定。
 事後的な評価手法:スーパー中枢港湾プロジェクトに関する各種施策の効果を測定することにより評価を実施。

政策評価の活用状況

イ) 民間ターミナルオペレーターによるスーパー中枢港湾の次世代高規格コンテナターミナルの効率的な運営を実現するため、民間ターミナルオペレーターが整備する荷さばき施設等に対する無利子貸付制度を新規に創設する。
 なお、国土交通省港湾局が設置した専門委員会、今後のスーパー中枢港湾の適切・効率的な管理運営やふ頭公社のあり方についても、港湾コスト3割減、リードタイム1日以内というスーパー中枢港湾プロジェクトの成果目標の達成に向け、検討が進められている(16年度中にとりまとめの予定)。
 ロ) 17年度予算においては、スーパー中枢港湾プロジェクトへ重点的に投資(278億円、対前年度比21%増)し、その効果の早期発現を図る。
 また、中枢国際港湾及び国際幹線航路への重点投資を促進(16年度:30.4% 17年度:33.5%)する一方、地方港湾については実施港数を削減(16年度:226港 17年度:210港(予定))するなど、必要性・緊急性の高い事業に投資を一層重点化する。
 ハ) 以上のハード面の整備に加え、輸出入・港湾諸手続のシングルウィンドウ化(15年7月より実現)の更なる利便性向上への取組み、FAL条約にも対応した港湾諸手続の簡素化や、内航フィーダー輸送の促進等、港湾コスト・サービス競争力の確保に向けたソフト面の施策を一体的に推進することにより施策全体の有効性を高める。

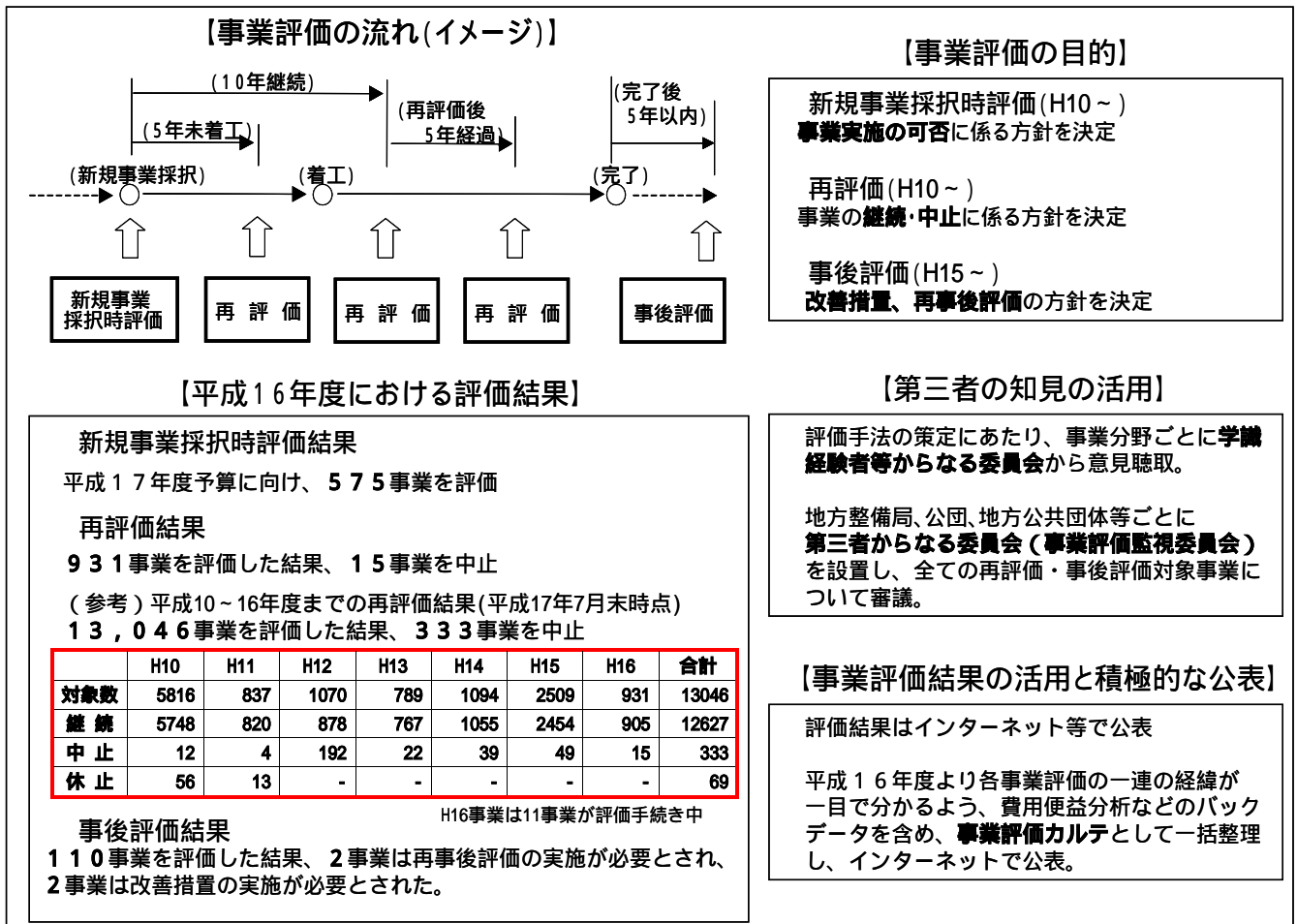
4) 個別公共事業の評価

(平成16年度の取組)

個別公共事業の評価は、政策評価に関する国土交通省の取組の中で、もっとも先行して行われてきたものである。すなわち平成10年度より、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、「新規事業採択時評価」を原則としてすべての事業について実施し、また、事業採択後5年経過して未着工の事業、事業採択後10年経過して継続中の事業等を対象とする「再評価」を実施してきた。

平成16年度の取組については、平成17年度予算に向けた評価として、新規事業採択時評価575件、再評価931件及び完了後の事後評価110件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち15事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。個別の評価結果については国土交通省政策評価関係ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/150325/02.pdf>) を参照されたい。

(図2-10) 事業評価の厳格な実施



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

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

(図2-11) 事業評価カルテについて



5) 個別研究開発課題の評価

(平成16年度の取組)

国土交通省においては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成13年11月28日 内閣総理大臣決定)を受け、平成14年6月に、国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない最低限の共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめたガイドラインとして、「国土交通省研究開発評価指針」を策定し、これに基づいて評価を実施してきており、平成16年度もこのガイドラインに基づいて評価を行った。

平成16年度は、個別研究開発課題の事前評価、中間評価、事後評価をそれぞれ25件、12件、10件実施した。個別の評価結果については、国土交通省政策評価関係ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/150325/03.pdf>)を参照されたい。

(個別研究開発課題の評価の意義)

個別研究開発課題の評価は、それを研究開発に係る重点的・効率的な予算、人員等の配分に反映させるとともに、評価結果を公表することで国民に対する説明責任を果たすことを目的として行うものである。評価の時期によって、事前・中間・事後の評価を実施することとしているが、それぞれの評価対象とその意義をまとめると以下のとおりである。

事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。

中間評価は研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。

事後評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

個別研究開発課題評価の実施方法

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

着手

事前評価
新しい研究開発課題を対象として評価を実施する。

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

完了

終了後の事後評価
終了した研究開発課題を対象として評価を行う。

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

6) 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

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

また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させることに意味がある。そのためには、政策の企画立案及び実施に携わる全ての職員が、「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、政策のマネジメントサイクルの確立に努め、それぞれの業務改善につなげていくことが重要である。また、政策評価の仕組みや評価の結果を国民にとってわかりやすい形で説明していくことも不可欠である。これらの観点から、国土交通省においては、省内外に対する政策評価の普及・啓発活動を積極的に実施している。

1. 第三者の知見の活用

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

国土交通省政策評価会

国土交通省が政策評価を全省的に導入して4年になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらにわかりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営に関して専門的知見を有する第三者からなる国土交通省政策評価会を随時開催し、政策評価の改善に活用してきている。政策評価会の構成員は以下の通りである。

	石 田 東 生	筑波大学社会工学系教授
	上 山 信 一	慶応義塾大学教授(大学院 政策・メディア研究科)
座長	金 本 良 嗣	東京大学大学院経済学研究科教授
	工 藤 裕 子	中央大学法学部教授
	田 辺 国 昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	松 田 美 幸	学校法人麻生塾 法人本部 ディレクター
	森 田 祐 司	監査法人ト・マツ パートナー
	山 本 清	国立大学財務・経営センター研究部教授

政策レビューの実施における第三者知見の活用

第 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、その特性や評価の目的に応じた適切な評価手法を用いて、詳細な分析を行うものであるため、政策レビューの実施に当たっては、政策評価に関する専門的知見を有する学識経験者等からの助言を得ることが有効である。このため、国土交通省においては、原則としてテーマごとに専門的知見を有する第三者からの助言を得て、政策レビューを行っている。

事業評価監視委員会

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

2．政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。平成16年度においては、「政策目標レベルでの達成度評価のための調査」、「政策評価及び評価の結果を踏まえた行政マネジメントの改善に係る調査」を研究成果としてとりまとめた。

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、2003年には、政策効果の分析や政策評価とその理論的背景であるNPMについても研究を行った。

3．政策評価の普及・啓発

国民とのコミュニケーション

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

(ホームページ)

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

(出前講座等の実施)

政策評価については、国民の視点に立った制度設計やその運営が必要であり、また、国民の正しい理解に基づいた意見等を聴取していくことが重要であることから、フェイス・トゥー・フェイスの対話の場を重視し、出前講座等を積極的に行っている。

また、政策評価制度に対する国民的議論を活性化すべく、平成16年10月に総務省が主催する「政策評価フォーラム」に国土交通省から政策統括官がパネリストとして参加し、政府の政策評価制度の成果と今後の課題をテーマに議論を行った。

平成16年度に実施した出前講座等の主な対象機関は以下のとおりである。

地方公共団体等	(財)国際開発センター(海外研修)、市民団体(1回)
大学	早稲田大学、京都大学、大阪大学
学会	政策分析ネットワーク

職員の啓発等

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

(国土交通大学校における研修)

国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校においては、様々な階層の職員を対象とした研修プログラムを実施している。管理職員から担当レベルの職員まで適切に政策評価の理念や運営方針について理解することが不可欠であることから、研修プログラムにおいて政策評価に関連する講義を含むようにしている。平成16年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、新規採用職員から管理職員までを対象に、「国土交通省の仕事の進め方 - 政策評価 - 」(新規採用職員対象)等の講義を通算4回行った。

(省内講演会の開催)

政策評価の実務やマネジメント改革を推進していくためには、国土交通省が現在行っている政策評価の制度や運営状況について職員が理解するだけでなく、内外で実施されている様々な先進事例や理論研究の状況等についても多くの職員が関心を持ち、実際の行政運営に活かしていくこ

とが重要である。このため、政策評価等に関する実務家や学識経験者を招いて、管理職員から担当レベルの職員まで幅広く対象とする省内講演会を随時開催し、職員の啓発に努めている。平成16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
欧米先進諸国における規制インパクト分析の現状と動向～米英の国土交通分野の事例を中心に～	U F J 総合研究所 荒川 潤 氏	平成 16 年 4 月 27 日
納税者のための政策評価の在り方について	関西学院大学教授 村尾 信尚 氏	平成 17 年 3 月 2 日