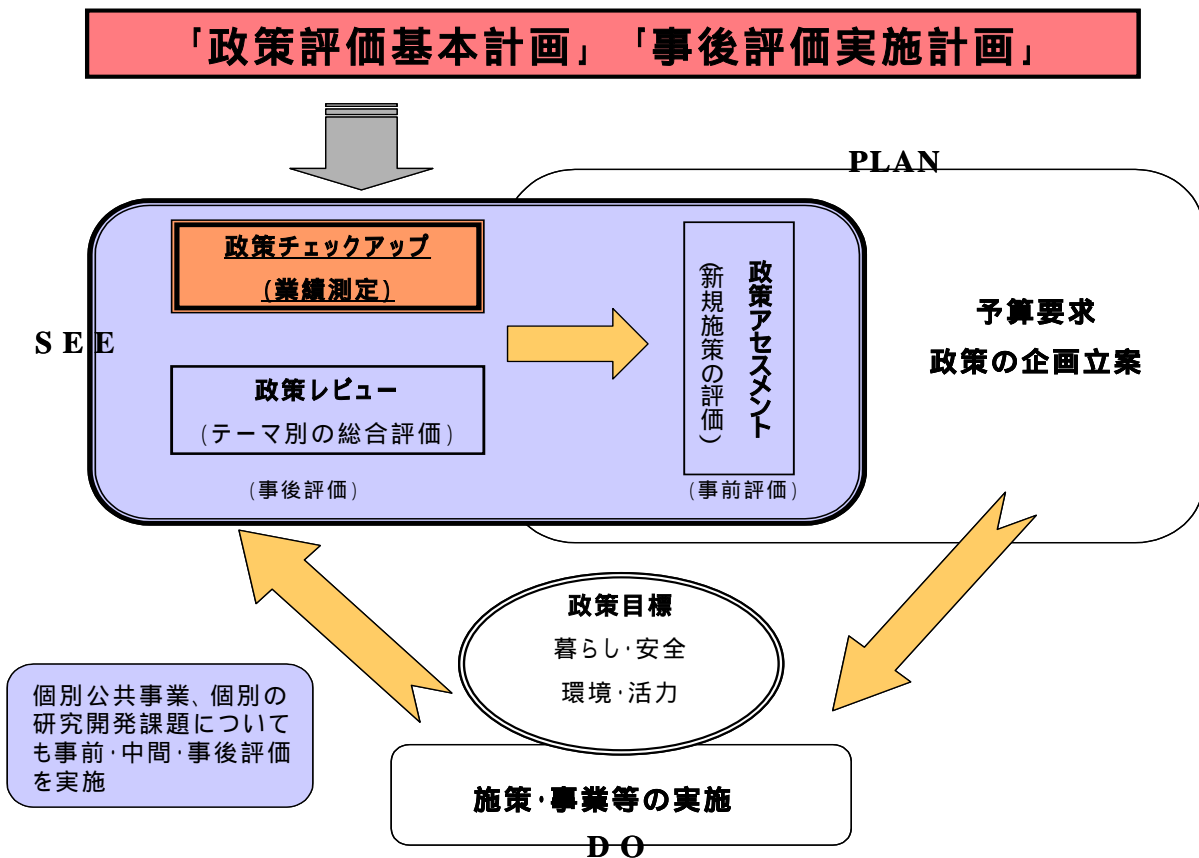


1. 平成18年度政策チェックアップ評価書の作成等について

(1) 国土交通省における政策評価の手法

国土交通省政策評価においては、
政策チェックアップ（実績評価）
政策アセスメント（事業評価）
政策レビュー（総合評価）
個別公共事業評価（事業評価）
個別研究課題評価（事業評価）を行うこととしている。

今回は、政策分野ごとに目標を定め、その達成度により評価を行う政策チェックアップ（実績評価）の方式に基づく平成18年度の評価結果をとりまとめた。



(2) 平成18年度政策チェックアップ結果の概要

暮らし、安全、環境、活力の4分野、27政策目標について、119の業績指標により、評価を実施した。

政策チェックアップ(実績評価)による評価を始めて5年目である今回の評価において、

「A：目標達成に向けた成果を示している」指標は64%〔72%〕

「B：目標達成に向けた成果を示していない」指標は23%〔19%〕

「C：判断できない」指標は13%〔9%〕(〔 〕内は前年度値)となっている。

厳しい財政状況の中で予算配分の重点化や施策の改善等により目標に向けて着実に取り組みが進められている。

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

平成18年度業績に係る政策チェックアップの結果

業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、
A-1: 施策の改善等の方向性を提示
A-2: 現在の施策を維持
A-3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、
B-1: 施策の改善等の方向性を提示
B-2: 現在の施策を維持
B-3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

判断できないもので
C-1: 施策の改善等の方向性を提示
C-2: 現在の施策を維持
C-3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

指標の分類	暮らし	安全	環境	活力	共通	合計	
A	1	12	14	3	4	1	34
	2	7	13	15	19	0	54
	3	1	4	1	3	0	9
	小計	20	31	19	26	1	97
B	1	4	2	1	8	0	15
	2	2	1	0	8	0	11
	3	0	0	1	7	0	8
	小計	6	3	2	23	0	34
C	1	3	0	0	1	0	4
	2	7	3	3	2	0	15
	3	0	1	0	0	0	1
	小計	10	4	3	3	0	20
A+B+C	1	19	16	4	13	1	53
	2	16	17	18	29	0	80
	3	1	5	2	10	0	18
総計	36	38	24	52	1	151	

指標の総数は119であるが、指標によっては種類別に分けて分類しているため、総数は151となっている。

(3) 分析事例 (4分野ごとに1事例を選択)

暮らし

【政策目標2 バリアフリー社会の実現】

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

施策目標(4) 移動空間をバリアフリー化する。

業績指標: **7** バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合 【】内は昨年の分類

業績目標: 初期値 目標値: 鉄軌道車両32.1%(平成17年度) 50%(平成22年度) 実績値: 32.1%(平成17年度) A-1【A-1】

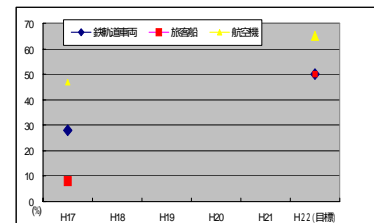
旅客船 8%(平成17年度) 50%(平成22年度) : 8%(平成17年度) B-1【B-1】

航空機 47%(平成17年度) 65%(平成22年度) : 47%(平成17年度) A-1【A-1】

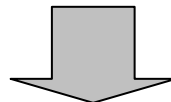
【業績測定結果の概要】

施策目標(4) 業績指標: **7** バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

- 鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。
- 航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきており、今後も航空機の代替が進むなかで、引き続き航空事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで着実に実績値が伸びるものと考えられる。



- 旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。今後は、船齢15年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者にはバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

施策目標(4) 移動空間をバリアフリー化する。

- 目標達成に向けて平成17年度までの指標が順調に推移している鉄軌道車両(10.1%(平成12年度) 32.1%(平成17年度))及び航空機(0.7%(平成12年度) 47%(平成17年度))については、「A」と評価した。
- 一方で、旅客船(0%(平成12年度) 8%(平成17年度))については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。
- それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定(平成18年12月施行)を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

安全

【政策目標 9 交通安全の確保】

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

施策目標 (37) 道路交通事故を抑止する。

業績指標： **44** 道路交通事故における死傷事故率 【】内は昨年の分類

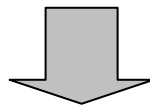
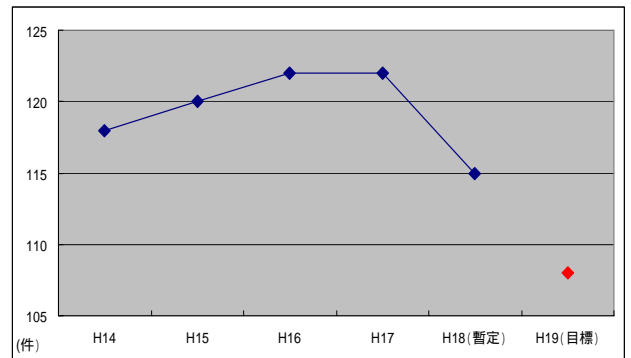
業績目標：初期値 目標値：118 件/億台キロ (平成 14 年) 約 1 割削減 (108 件/億台キロ) (平成 19 年)

実績値：115 件/億台キロ (平成 18 年暫定値) A - 2 【B - 2】

【業績測定結果の概要】

施策目標 (37) 業績指標： **44** 道路交通事故における死傷事故率

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



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

施策目標 (37) 道路交通事故を抑止する。

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

(平成 19 年度以降における新規の取組)

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

環境

【政策目標 15 良好な水環境への改善】

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること

施策目標（56） 水質保全上重要な地域における水質を改善する。

業績指標： **68** 環境基準達成のための高度処理人口普及率 【】内は昨年の分類

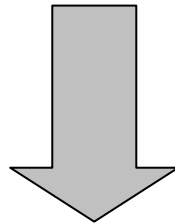
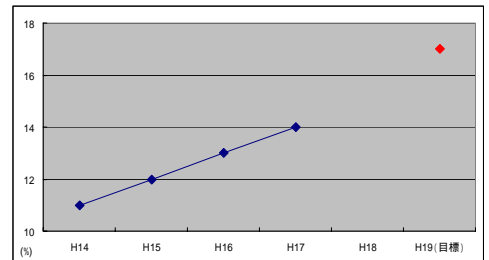
業績目標： 初期値 目標値： 11%（平成 14 年度） 17%（平成 19 年度）

実績値： 14%（平成 17 年度） A - 1【A - 1】

【業績測定結果の概要】

施策目標（56）業績指標：**68** 環境基準達成のための高度処理人口普及率

- 高度処理人口普及率については、平成 17 年度の実績値は 14% であり、これは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。
- しかし、依然として低い状態であり、特に三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

施策目標（56） 水質保全上重要な地域における水質を改善する。

- 高度処理人口普及率は順調に上昇している。しかし、高度処理の普及率の水準は依然として低い状態である。また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況も十分とは言えないが、複数の自治体等が汚濁負荷削減量の取引を行うことができるよう、平成 17 年 6 月に下水道法の改正を行っている。これらを活用して、より効率的かつ経済的に高度処理の普及促進を図る必要があり、19 年度は更なる取組を行っていく。

（平成 19 年度以降における新規の取組）

- 高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行う、高度処理共同負担制度に関するガイドラインを平成 19 年 5 月に発出し、各地方公共団体に周知することにより、高度処理の普及を一層促進する。

活力

【政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化】

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

施策目標（65） 国際海上貨物の輸送コストを低減する。

業績指標： **78** 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【】内は昨年の分類

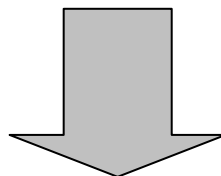
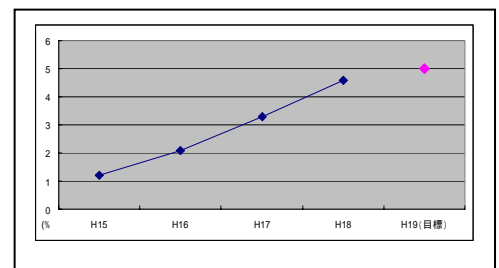
業績目標： 初期値 目標値： 0（平成 14 年度）→ 平成 14 年度比 5%減（平成 19 年度）

実績値： 平成 14 年度比 4.5%減 A - 2 【A - 2】

【業績測定結果の概要】

施策目標（65）業績指標：**78** 国際海上貨物の輸送コストを低減する。

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



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

施策目標（65）業績指標： 国際海上貨物の輸送コストを低減する。

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

2. 政策評価基本計画の一部改正について

(1) 政策評価と予算・決算の連携強化に伴う政策評価体系の見直しについて

「経済財政改革の基本方針」(平成19年6月19日閣議決定)等の政府全体の方針を踏まえて、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる等の政策評価体系の見直しを行う。

施策の大括り化

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

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

<具体例>

- ・良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する
- ・良質なファミリー向け住宅の供給を促進する
- ・外国人旅行者の訪日を促進する
- ・国民の観光を促進する
- ・居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る
- ・観光立国を推進する

4分野を3分野に統合、27政策目標を13政策目標に統合

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

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

政策評価の対象範囲の拡大と業績指標の追加

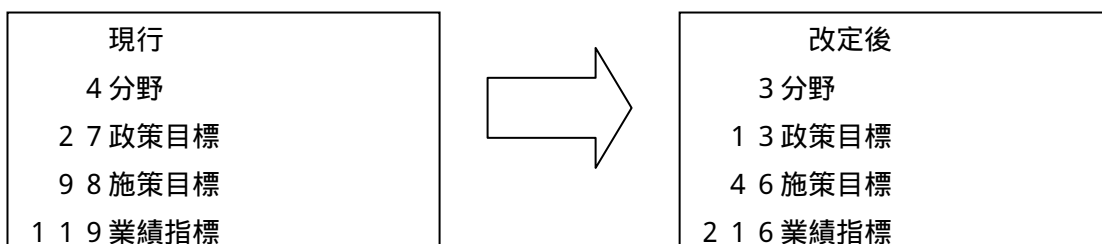
予算を伴う施策については、政策評価と予算・決算の連携強化の観点から、原則として、全て政策評価の対象とすることとし、省の主要な施策は網羅的に政策評価の対象とすることで範囲を拡大する。

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

<具体例>

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

<参考>



(2) 業績指標の変更について

指標の追加・・・政策評価体系の見直し等を踏まえて、新指標を追加したり、既存の指標を改定する(97指標)

<具体例>

	初期値(目標値設定年次)	目標値(目標年次)
188	統計の情報提供量、ホームページのアクセス件数(収録ファイル数 HPアクセス数)	
	約5,000件(平成18年度)	約9,200件(平成22年度)
	約448,000件(平成18年度)	約505,000件(平成22年度)
195	テレワーク人口比率	
	約10%(平成17年度)	約20%(平成22年度)
200	離島地域等の総人口	
	452千人(平成16年度)	402千人以上(平成23年度)
205	道外からの観光入込客数	
	635万人(平成17年度)	635万人以上(平成19年度)
214	国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	
	116件(平成18年度)	124件(平成19年度)

目標値の更新・・・目標年次(平成18年度)に達したため、目標値を更新した(17指標)

<具体例>

	初期値(目標値設定年次)	目標値(目標年次)
114	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	
	50%(平成18年度)	55%(平成23年度)
134	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	
	94.7%(平成18年度)	95.0%(平成23年度)
156	都市鉄道(東京圏)の混雑率	
	170%(平成18年度)	165%(平成23年度)
159	バスロケーションシステムが導入された系統数	
	4,901系統(平成17年度)	6,000系統(平成23年度)
173	不動産証券化実績総額	
	33兆円(平成18年度)	66兆円(平成23年度)

指標を廃止・・・目標年次(平成18年度)に達したため、あるいは、新指標に改定するため指標を廃止した(18指標)

<具体例>

- 旧51 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)
- 旧72 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入
- 旧88 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率
- 旧113 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合
- 旧115 建設業者に係る経営革新計画の承認件数

(3) 政策レビュー「行政行動の改革」における課題への対応

平成19年3月23日に省議決定された政策レビュー「行政行動の改革 - 改革はどこまで進んだか - 」評価書における政策評価制度の課題への対応として、政策評価基本計画の改定を行う。

(変更点)

- ・ 政策アセスメント評価書に事後検証の実施方法及び時期を明記することについて記述。
- ・ 政策評価と予算・決算の連携強化について記述。
- ・ 業績指標等の改善（目標設定の考え方やその根拠の明確化）について記述。

(4) 政策レビューテーマの追加分について

平成22年度とりまとめ予定

テーマ	局等
不動産投資市場の条件整備	土地・水資源局、総合政策局

平成23年度とりまとめ予定

テーマ	局等
行政行動の改革	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局
国土形成計画（全国計画）	国土計画局
土砂災害防止法	河川局
スーパー中核港湾プロジェクト	港湾局
市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁

3. その他

平成18年度 評価結果反映状況報告書等の作成

平成18年度に実施した評価結果の政策の反映状況等について、報告書として取りまとめた。