

平成18年度政策チェックアップ結果一覧表

「評価」欄「A-1」「A-2」「A-3」「B-1」「B-2」「B-3」「C-1」「C-2」「C-3」の記号は、以下の2つの分類（AからC及び1から3）の組み合わせ。

| | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| A 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。 | 1 施策の改善等の方向性を提示 |
| B 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。 | 2 現在の施策を維持 |
| C 判断できない | 3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。) |

| | |
|--|----------------------------|
| 「重要政策」欄は、以下のとおり。なお、業績指標の網掛けは「社会資本整備重点計画第2章」に位置づけられ、政策評価を義務づけられている指標。 | |
| 「施政方針」：施政方針演説に関するもの | 「本部決定」：内閣の本部決定に係るもの |
| 「閣議決定」：法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの | 「政府・与党合弁」：政府・与党の申し合わせに係るもの |
| 「閣決(重点)」：法律・政令・基本方針等閣議決定によるものうち、社会資本整備重点計画によるもの | |

| 分野 | 政策目標(アウトカム)と施策目標(評価の単位) | 業績指標 | 業績指標の網掛けは「社会資本整備重点計画第2章」の指標 | 年度 | 初期値 | 18年度実績 | 17評価 | 年度 | 目標値 | 重要政策 | | | |
|-----|--|--|--|------------------------|---------|-----------|----------|-----------|-----|------|-------|---------------|--------|
| 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から選べること) | 1 最低居住面積水準未達率 | | H15 | 4.6% | H15 | 4.6% | C-2 | 新 | H22 | 概ね0% | 閣議決定 | |
| | 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) | 1 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等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(網に、住宅、建築物、道路、旅客施設の段階解消、視覚障害者ブロック) | 住宅 | H10 | 2.7% | H15 | 3.4% | B-1 | B-1 | H19 | 約1割 | 閣議(重点) | |
| 暮らし | 2 住宅をバリアフリー化する | 4 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化(網に、一定のバリアフリー化、高度のバリアフリー化) | 一定高度 | H15 | 29% | H15 | 29% | C-2 | 新 | H22 | 56% | 閣議決定 | |
| | | 5 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率 | | H15 | 6.7% | H15 | 6.7% | C-2 | 新 | H22 | 17% | 閣議決定 | |
| | | 5 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率 | | H15 | 10% | H15 | 10% | C-2 | 新 | H22 | 19% | 閣議決定 | |
| | 3 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する | 1 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等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(網に、住宅、建築物、道路、旅客施設の段階解消、視覚障害者ブロック) | 建築物 | H14 | 約3割 | H17 | 37% | A-1 | A-1 | H19 | 約4割 | 閣議(重点) | |
| | | 2 不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合 | | H15 | 約12%速報値 | H17 | 約12%速報値 | B-1 | C-1 | H20 | 30% | | |
| | | 1 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等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(網に、住宅、建築物、道路、旅客施設の段階解消、視覚障害者ブロック) | 道路 | H14 | 17% | H18 | 4.4% | A-1 | A-1 | H19 | 約5割 | 閣議(重点) | |
| | 4 移動空間をバリアフリー化する | 2 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率(網に、低床バス車両、ノンステップバス車両、福祉タクシー) | 低床バス車両 福祉タクシー | H17 | 28.1% | H17 | 28.1% | B-1 | C-1 | H22 | 65% | 閣議決定 | |
| | | | 6 福祉タクシーの導入率 | 福祉タクシー | H17 | 15.0% | H17 | 15.0% | A-1 | A-1 | H22 | 30% | 閣議決定 |
| | | | 7 バリアフリー化された鉄道車両、旅客船、航空機の割合(網に、鉄道車両、旅客船、航空機) | 鉄道車両 旅客船 航空機 | H17 | 9.699% | H17 | 9.699% | A-1 | B-1 | H22 | 18.00台 | 閣議決定 |
| | | | | | H17 | 32.1% | H17 | 32.1% | A-1 | A-1 | H22 | 50% | 閣議決定 |
| | | | | H17 | 8.0% | H17 | 8.0% | B-1 | B-1 | H22 | 50% | 閣議決定 | |
| | | | | H17 | 47.0% | H17 | 47.0% | A-1 | A-1 | H22 | 65% | 閣議決定 | |
| | | 8 バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合(網に、園路及び広場、駐車場、便所) | 園路及び広場 駐車場 便所 | H18 | 約42%速報値 | H18 | 約42%速報値 | C-1 | 新 | H22 | 約45% | 閣議決定 | |
| 暮らし | 6 路外駐車場をバリアフリー化する | 9 バリアフリー化された路外駐車場の割合 | | H18 | 28% | H18 | 28% | C-2 | 新 | H22 | 約40% | 閣議決定 | |
| | 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) | 10 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(網に、全国、大都市圏) | 全国 大都市圏 | H15 | 42% | H15 | 42% | C-2 | 新 | H22 | 50% | 閣議決定 | |
| 暮らし | 7 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する | 11 自然体験活動拠点数 | | H15 | 37% | H15 | 37% | C-2 | 新 | H22 | 45% | 閣議決定 | |
| | 8 水辺における児童の自然体験を支援する | 12 歩いていける範囲の都市公園の整備率 | | H12 | 218箇所 | H18 | 416箇所 | A-2 | A-2 | H18 | 420箇所 | 66% | |
| | 9 都市住民が身近に使える公園を確保する | 13 歩いていける範囲の都市公園の整備率 | | H14 | 63% | H18 | 66.2%速報値 | A-2 | A-2 | H19 | 66% | | |
| | 4 住環境、都市生活の質の向上(住みやすい環境、便利で使い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) | 10 ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する | 13 1人当たり都市公園等面積 | | H14 | 8.5㎡/人 | H18 | 9.3㎡/人速報値 | A-1 | A-1 | H19 | 9.3㎡/人 | 閣議(重点) |
| | | 11 下水道等の汚水処理施設を普及させる | 14 汚水処理人口普及率 | | H14 | 76% | H17 | 81% | A-1 | A-1 | H19 | 86% | 閣議(重点) |
| | | 12 都市部における良好な水辺空間を形成する | 15 下水道処理人口普及率 | | H14 | 65% | H17 | 69% | A-1 | A-1 | H19 | 72% | 閣議(重点) |
| | | 13 良好な宅地供給を促進する | 16 都市空間形成河川整備率 | | H12 | 32% | H18 | 33% | B-2 | A-1 | H18 | 40% | |
| | | 14 電線類を地中化する | 17 良好な環境を備えた宅地整備率 | | H17 | 27.4% | H18 | 27.6%速報値 | A-2 | B-1 | H22 | 32.0% | |
| | | 15 中心市街地を再生する | 18 市街地の幹線道路の無電柱化率 | | H14 | 7% | H18 | 約12%速報値 | A-2 | A-2 | H19 | 15% | 閣議(重点) |
| | 暮らし | 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) | 19 中心市街地人口比率の減少率 | | H16 | 前年度比1.1%減 | H17 | 前年度比1.1%減 | B-2 | C-2 | H21 | 前年度比0.5%減 | |
| | | 16 海岸における親水空間等を形成する | 20 人々が海辺に親むことのできる海岸の延長 | | H14 | 約6,700km | H18 | 約6,800km | A-2 | A-2 | H19 | 約6,800km | |
| | | 17 公共空間における緑化等を推進する | 21 都市域における水と緑の公的空間確保量 | | H14 | 12㎡/人 | H18 | 約8%増速報値 | A-1 | A-2 | H19 | 12㎡/人(約13㎡/人) | 閣議(重点) |
| | | 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すること) | 18 河川の正常な流量を確保する | 22 河川の流量不足解消指数 | | H13 | 54% | H18 | 61% | A-2 | A-2 | H18 | 61% |
| | | | 19 水道水源域における水質を改善する | 23 水道水源域における下水道処理人口普及率 | | H12 | 48% | H17 | 60% | A-3 | A-1 | H18 | 60% |
| | | | 20 河川の水質を改善する | 24 河川における汚濁負荷削減率 | | H14 | 65% | H18 | 75% | A-2 | A-2 | H19 | 78% |
| | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|---------------|-------------|---------------|--------------|-----------|-----|--------------------|------------------|-----------|--------|
| 安全 | 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) | 25 洪水による氾濫から守られる区域の割合 | | H14 | 約58%(57.8%) | H18 | 約60%(60.2%) | A-1 | A-1 | H19 | 約62%(61.7%) | 閣議(重点) | |
| | 21 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う | 26 床上浸水等を緊急に解消すべき戸数 | | H14 | 約9万戸 | H18 | 約6.0万戸 | A-1 | A-1 | H19 | 約6万戸 | 閣議(重点) | |
| | | 27 流下能力不足橋梁数 | | H13 | 4,500橋 | H18 | 3,100橋 | A-3 | A-2 | H18 | 3,500橋 | | |
| | | 28 下水道による都市浸水対策達成率 | | H14 | 51% | H17 | 53% | A-1 | A-1 | H19 | 54% | 閣議(重点) | |
| | 22 災害の危険性に関する情報を普及させる | 29 ハザードマップ認知率(網に、洪水、火山) | 洪水 火山 | H12 | 4% | H18 | 43% | B-1 | A-1 | H18 | 70% | | |
| | | | | H12 | 30% | H18 | 79% | A-3 | A-1 | H18 | 76% | | |
| | 23 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する | 30 台風中心位置予報の精度 | | H17 | 323km(暦年) | H18 | 299km | A-1 | A-1 | H22 | 260km | | |
| | | 24 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う | 31 土砂災害から保全される戸数 | | H14 | 約120万戸 | H18 | 約130万戸 | A-1 | A-1 | H19 | 約140万戸 | 閣議(重点) |
| | | | 32 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数 | | H14 | 約3,100施設 | H18 | 約3,900施設 | A-1 | A-1 | H19 | 約4,100施設 | 閣議(重点) |
| | | 25 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う | 33 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 | | H14 | 約15万ha | H18 | 約12万ha | A-1 | A-1 | H19 | 約10万ha | 閣議(重点) |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 防災の高度化の推進と交通安全の確保(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) | | 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) | 26 災害時の緊急支援ルートを確認する | | H14 | 66% | H18 | 76% | A-2 | A-2 | H19 | 76% | 閣議(重点) |
| | | 27 震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う | 34 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 | | H14 | 約13,000ha | H18 | 約10,500ha | A-1 | A-1 | H19 | 約10,000ha | 閣議(重点) |
| | 28 多数の者が利用する建築物を耐震化する | 35 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 | 建築物 | H14 | 16% | H17 | 20% | A-1 | A-1 | H19 | 約2割 | 閣議(重点) | |
| | | 29 住宅を耐震化する | 住宅 | H10 | 51% | H15 | 約63% | A-1 | A-1 | H19 | 約65% | 閣議(重点) | |
| | 30 震災時の避難地を確保する | 36 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一面以上確保された大都市の割合 | | H14 | 約9% | H18 | 約20%速報値 | A-1 | A-1 | H19 | 約25% | 閣議(重点) | |
| | | 31 震災時の緊急物資の供給を確保する | 38 港湾による緊急物資供給可能人口 | | H14 | 約1,900万人 | H18 | 約2,050万人 | A-2 | A-2 | H19 | 約2,600万人 | 閣議(重点) |
| | 32 密集住宅市街地を改善する | 39 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 | | H14 | 0% | H17 | 28.8% | A-1 | A-1 | H19 | 約3割 | 閣議(重点) | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | 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) | 9 海上における死亡・行方不明者を減少させる | 40 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 | | H17(暦年) | 276人 | H18(暦年) | 274人 | B-2 | B-1 | H22(暦年) | 220人以下 | |
| | | 34 船舶交通の安全を確保する | 41 ぶ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 | | H14 | 0件 | H18 | 0件 | A-2 | A-2 | H22 | 0件 | 閣議(重点) |
| 42 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 | | | | H14 | 0件 | H18 | 0件 | A-1 | A-1 | H22 | 0件 | 閣議(重点) | |
| 36 航空事故を減らす | | 43 国内航空における航空事故発生件数 | | H10-14(暦年)の平均 | 18.4件/年 | H14-18(暦年)の平均 | 15.4件/年 | A-1 | A-2 | H15-19(暦年)の平均 | 16.6件/年 | 閣議(重点) | |
| | | 44 道路交通における死傷事故率 | | H14(暦年) | 118件/億台キロ | H18(暦年) | 115件/億台キロ暫定値 | A-2 | B-2 | H19(暦年) | 約1割削減(108件/億台キロ) | 閣議(重点) | |
| 37 道路交通事故を抑制する | | 45 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(網に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率) | 死傷事故の抑止率 歩行者・自転車死傷事故の抑止率 | - | - | - | - | C-2 | C-2 | H19(暦年) | 約1割 | 閣議(重点) | |
| | | 46 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率 | | - | - | - | - | C-2 | C-2 | H19(暦年) | 約1割 | 閣議(重点) | |
| 38 自動車の安全性を高める | | 47 車間対車間衝突事故における死亡事故率(正面衝突) | | H17(暦年) | 3.1% | H18(暦年) | 2.9% | A-2 | A-2 | H22(暦年) | 3.0% | | |
| | | 48 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 | | H16(暦年) | 58% | H17(暦年) | 41% | C-3 | C-1 | H22(暦年) | 50% | | |
| 39 事業用自動車の安全運行を確保する | | 49 「開かずの踏切」の対策率 | | H17 | 15% | H18 | 21% | A-2 | 新 | H22 | 10% | | |
| | 50 遮断機のない踏切道数 | | H17 | 4,939箇所 | H18 | 4,764箇所 | A-2 | B-1 | H22 | 4,000箇所 | 全部決定 | | |
| 41 鉄道の安全を確保する | 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いたもの) | | H16 | 0% | H18 | 100% | A-3 | A-2 | H21 | 100% | | | |
| | 52 地方中小鉄道におけるATS設置率(提出後防止機能も有するもの) | | H12 | 92.6% | H18 | 99.6% | A-3 | A-2 | H18 | 100% | | | |
| 42 船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす | 53 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合 | | H15 | 61% | H18 | 75% | A-2 | A-2 | H20 | 100% | | | |
| | 54 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 | | H8 | 45% | H18 | 50% | B-1 | C-2 | H18 | 55% | | | |
| 43 道路構造物を適切に維持管理する | 55 道路構造物保全率(網に、橋梁、舗装) | 橋梁 舗装 | H14 | 86% | H18 | 80% | C-2 | C-2 | H19 | 93% | 閣議(重点) | | |
| | | | H14 | 91% | H18 | 95% | A-2 | A-2 | H19 | 91%(H14水準(91%)を維持) | 閣議(重点) | | |
| 10 海上における治安の確保(海上における犯罪の被害から生命、財産の安全の確保が図られること) | 44 海上及び海上からのテロによる被害を防止する | 56 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 | | H14 | 0件 | H18 | 0件 | A-2 | A-2 | H22 | 0件 | 閣議(重点) | |
| | 45 海上ルートによる薬物・銃器の流入を抑制する | 57 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 | | H8-12(暦年)の平均 | 20.6件/年 | H14-18(暦年)の平均 | 17.0件/年 | A-2 | B-2 | H15-19(暦年)の平均 | 22.0件/年 | | |
| 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) | 46 船員災害を防止する | 58 船員災害発生率 | | H14 | 13.2% | H17 | 11.3% | A-2 | A-2 | H19 | 10.8% | | |

| 分野 | 政策目標(アウトカム)と施策目標(評価の単位) | 業績指標 | 業績指標の期掛けは「社会資本整備重点計画第2章」の指標 | 年度 | 初期値 | 18年度実績 | 17評価 | 年度 | 目標値 | 重要政策 | | | |
|------------------------------|---|---|---|---|--|---|--|----------------------------|--|---|--|----------------------|--|
| 環境 | 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) | 59 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比) | | H14 | 0% | H18 | 集計中 | C-2 | 新 | H22 | 7% | 国策決定 | |
| | 47 自動車の燃費を向上させる | 60 国内長距離貨物輸送におけるモダリティ化率 | | H14 | 40.4% | H16 | 40.4% | B-3 | B-1 | H18 | 47% | 国策決定 | |
| | 48 モダリティを推進する | 61 住宅・建築物の省エネルギー化率(※一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率) | 住宅ストック 新築住宅 一定の新築建築物 | H15 H16 H16 | 18% 32% 74% | H15 H17 H16 | 18% 30% 74% | A-2 A-2 A-2 | 新 新 A-2 | H22 H20 H20 | 31% 50% 80% | 国策決定 国策決定 国策決定 | |
| | 49 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する | 13 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や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること) | | | | | | | | | | | |
| | 50 自動車から排出されるNOx・PMを減少させる | 62 NO ₂ ・SPMの環境目標達成率 | | | | | | | | | | | |
| | 62 地域競争条件確保のための幹線道路網を構築する | 63 夜間騒音要請限度達成率 | | | | | | | | | | | |
| | 51 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する | 64 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 | | | | | | | | | | | |
| | 52 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する | 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) | | | | | | | | | | | |
| | 53 失われた自然の水辺を再生する | 65 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 | | | | | | | | | | | |
| | 54 失われた湿地・干潟を再生する | 66 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 | | | | | | | | | | | |
| | 55 都市域における自然環境を再生する | 67 生物多様性の確保に資する良好な森林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地 | | | | | | | | | | | |
| | 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) | 56 水質保全上重要な地域における水質を改善する | 68 環境基準達成のための高度処理人口普及率 | | | | | | | | | | |
| 57 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する | 69 湾内青潮等発生期間の短縮 | | | | | | | | | | | | |
| 60 循環資源の輸送コストを低減する | 70 合流式下水道改善率 | | | | | | | | | | | | |
| 61 下水汚泥のリサイクルを推進する | 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) | | | | | | | | | | | | |
| 58 建設工事のリサイクルを推進する | 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率 | アスファルト・コンクリート塊 コンクリート塊 建設発生土 建設発生土材 建設汚泥 建設混合廃棄物 建設発生土 | H12 H12 H12 H12 H12 H12 H12 | 98% 96% 38%(83%) 41% 484.87(t) 60% | H17 H17 H17 H17 H12 H18 | 98.6% 98.1% 68.2%(90.7%) 74.5% H12比39.6%削減 62.9% | A-2 A-2 A-2 A-2 B-1 A-2 | 新 新 新 新 新 新 | H22 H22 H22 H22 H22 H22 | 98%以上 96%以上 65%(95%) 75% H12比50%削減 90% | 国策決定 国策決定 国策決定 国策決定 国策決定 国策決定 | | |
| 59 海面処分場の容量を確保する | 72 可能な限り減量したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入 | | H14 | 100% | H18 | 100% | A-3 | A-2 | H19 | 100% | 100% | 国策決定 | |
| 60 循環資源の輸送コストを低減する | 73 循環資源国内輸送コスト低減率 | | H14 | 0 | H18 | H14比約9%減 | A-2 | A-2 | H19 | H14比約1割減 | 68% | 国策決定 | |
| 61 下水汚泥のリサイクルを推進する | 74 下水汚泥のリサイクル率 | | H14 | 60% | H17 | 70% | A-1 | A-1 | H19 | 68% | 68% | 国策決定 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|----------------------------|--|----------------------------|--|-------------------|-------------------|--------------------------|--|-------|------|
| 活力 | 17 広域的モビリティの確保(全国的な基幹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) | 75 規格の高い道路を使う割合 | | H14 | 13% | H18 | 14% | A-2 | A-2 | H19 | 15% | 国策決定 | |
| | 62 地域競争条件確保のための幹線道路網を構築する | 76 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 | | H12 | 14,800km | H18 | 15,200km | A-2 | A-2 | H20 | 15,200km | 国土交通省 | |
| | 63 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する | 77 国内航空サービス提供レベル | | H14 | 1,294億座席キロ | H18 | 1,322億座席キロ | B-1 | B-1 | H19 | 1,500億座席キロ | 国策決定 | |
| | 64 国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する | 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) | | | | | | | | | | | |
| 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 | 65 国際海上貨物の輸送コストを低減させる | 78 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 | | H14 | 0 | H18 | H14比4.5%減 | A-2 | A-2 | H19 | H14比約4%減 | 国策決定 | |
| | 66 国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する | 79 国際航空サービス提供レベル(※国際航空旅客、国際航空貨物) | 国際航空旅客 国際航空貨物 | H14 H14 | 3,435億座席キロ 215億(t)キロ | H18 | 3,568億座席キロ 244億(t)キロ | B-1 B-1 | B-1 B-1 | H19 | 4,800億座席キロ 300億(t)キロ | 国策決定 | |
| | 67 国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する | 80 国際航空路線において最速経路を航行できる航空機の割合 | | H14(暦年) | 51% | H18(暦年) | 50% | C-2 | C-2 | H19(暦年) | 100% | 国策決定 | |
| | 68 ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する | 81 ふ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 | 東京湾 | H14 | 180分 | H18 | 169分 | B-2 | B-2 | H19 | 150分(H14比14%削減) | 90% | 国策決定 |
| | 69 国際空港への鉄道アクセスを向上させる | 82 船舶航行のボルトネックの解消 | | H12 | 75% | H18 | 84% | B-1 | A-2 | H18 | 90% | 国策決定 | |
| | 70 空港・港湾・道路等の連携を強化する | 83 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3分以内である三大都市圏の国際空港の数) | | H12 | 1空港 | H18 | 2空港 | A-2 | A-2 | H18 | 2空港 | 国策決定 | |
| | 71 都市再生を促進する | 84 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 | | H14 | 59% | H18 | 67% | A-2 | A-2 | H19 | 68% | 国策決定 | |
| | 72 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する | 85 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量 | | H15 | 1,250ha | H18 | 2,280ha | A-2 | A-2 | H19 | 2,500ha | 国策決定 | |
| | 73 土地の高度利用と市街地の防災性の向上を図る | 86 三大都市圏環状道路整備率 | | H14 | 35% | H18 | 50% | B-2 | A-2 | H19 | 60% | 国策決定 | |
| | 74 複合一貫輸送を促進する | 87 都市機能更新率(建築物更新関係) | | H15 | 31.8% | H18 | 34.4% | A-2 | A-2 | H20 | 36% | 国策決定 | |
| | 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) | 75 複合一貫輸送を促進する | 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 | | H12 | 75% | H18 | 80% | A-3 | A-2 | H18 | 80% | 国策決定 |
| | 76 国内上陸輸送コストを低減させる | 89 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 | | H14 | 0 | H18 | H14比2.7%減 | A-2 | A-2 | H19 | H14比約4%減 | 国策決定 | |
| 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) | 76 都市鉄道網を充実させる | 90 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(※東京、大阪、名古屋圏、各圏内は複々線化区間延長) | 東京圏 大阪圏 名古屋圏 | H12 H12 H12 | 2,273(198)km 1,513(135)km 940(2)km | H18 | 2,353(211)km 1,552(135)km 925(2)km | B-2 B-2 B-2 | A-2 A-2 A-2 | H18 H18 H18 | 2,387(221)km 1,565(135)km 973(2)km | 国策決定 | |
| 77 バスの利便性を向上させる | 91 都市鉄道(東京圏)の混雑率 | | H12 | 176% | H18 | 170% | B-2 | A-2 | H18 | 165% | 国策決定 | | |
| 78 都市内の交通渋滞を緩和する | 92 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況(※バスカードの導入に付随するシステム、バスカードの導入した車両の割合) | | H13 H13 H13 | 3,534系統 131事業者 63.4% | H17 H17 H17 | 4,901系統 473事業者 67.1% | A-2 A-3 B-3 | A-2 A-2 B-2 | H18 H18 H18 | 4,000系統 330事業者 75% | 国策決定 | | |
| 93 道路渋滞による損失時間 | 93 道路渋滞による損失時間 | | H14 | 381億人時間/年 | H18 | 33.1億人時間/年 | A-2 | A-2 | H19 | 381億人時間/年 | 約1割削減 | 国策決定 | |
| 94 ETC利用率 | 94 ETC利用率 | | H14 | 5% | H19春 | 72% | B-1 | A-1 | H19春 | 75% | 約2割削減 | 国策決定 | |
| 95 路上工事時間の縮減率 | 95 路上工事時間の縮減率 | | H14 | 201時間/km・年 | H18 | 123時間/km・年 | A-2 | A-2 | H19 | 201時間/km・年 | 約2割削減 | 国策決定 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|---------------|---------|---------------|---------|---------|-------|------------|---------|---------|-------|
| 魅力と活力にあふれる経済社会の形成 | 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) | 79 地方バス路線を維持する | | H14 | 96% | H18 | 96% | B-2 | B-2 | H20 | 100% | 国策決定 |
| | 80 離島航路を維持する | 97 有人離島のうち航路が就航している離島の割合 | | H17 | 71% | H18 | 71% | A-2 | A-2 | H22 | 71% | 国策決定 |
| | 81 離島航路を維持する | 98 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 | | H17 | 96% | H18 | 89% | B-2 | B-2 | H22 | 96% | 国策決定 |
| | 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的な交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること) | 82 外国人旅行者の訪日を促進する | 99 訪日外国人旅行者数 | | H12(暦年) | 476万人 | H18(暦年) | 733万人 | A-1 | A-2 | H18(暦年) | 743万人 |
| 83 国民の観光を促進する | 100 国民一人当たりの平均宿泊旅行回数 | | H12 | 1.52回 | H18 | 1.73回 | B-3 | A-1 | H18 | 2回 | 国策決定 | |
| 84 国民公園の利用を促進する | 101 全国民に対する国民公園の利用者数の割合(※全国民の一人に一人が利用) | | H14 | 5人 | H18 | 4.3人 | A-2 | A-2 | H19 | 4人 | 国策決定 | |
| 85 ダム周辺施設等の利用を促進する | 102 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数 | | H12 | 499万人/年 | H15 | 442万人/年 | B-1 | B-2 | H18 | 621万人/年 | 国策決定 | |
| 86 地域の交流を促進する | 103 隣接する地域の中心の都市間が改良済み(国道で連絡されている)割合 | | H14 | 72% | H18 | 75% | A-2 | A-2 | H19 | 77% | 国策決定 | |
| 104 日常生活の中心となる都市間で、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 | 104 日常生活の中心となる都市間で、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 | | H14 | 63% | H18 | 66% | A-2 | A-2 | H19 | 68% | 国策決定 | |
| 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) | 87 不動産証券化市場を健全に発展させる | 105 不動産証券化市場規模 | | H14 | 9兆円 | H18 | 32兆円 | A-2 | A-2 | H18 | 26兆円 | 国策決定 |
| 88 中古住宅・不動産流通を促進する | 106 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 | | H17 | 204千件 | H18 | 229千件 | A-2 | A-1 | H22 | 230千件 | 国策決定 | |
| 89 住宅リフォーム市場を活性化させる | 107 既存住宅の流通シェア | | H15(暦年) | 13% | H15(暦年) | 13% | A-1 | 新 | H22(暦年) | 19% | 国策決定 | |
| 108 住宅の利活用期間(※削減住宅の平均築後年数、住宅の減失率) | 108 住宅の利活用期間(※削減住宅の平均築後年数、住宅の減失率) | | H10-15(暦年) | 30% | H10-15(暦年) | 8% | A-1 | 新 | H17-22(暦年) | 35% | 国策決定 | |
| 109 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 | 109 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 | | H11-15(暦年)の平均 | 2.4% | H11-15(暦年)の平均 | 2.4% | C-1 | 新 | H22(暦年) | 3.9% | 国策決定 | |
| 110 25年以上の長期修繕計画に基づき(修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合)の割合 | 110 25年以上の長期修繕計画に基づき(修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合)の割合 | | H15(暦年) | 20% | H15(暦年) | 20% | C-2 | 新 | H22(暦年) | 38% | 国策決定 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---------------------------|----------|---------------------|----------|---------------------|-----|-----|----------|---------------------|------|------|
| 共通の政策課題 | 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) | 90 建設業における不良・不適格業者を排除する | 111 発注者支援データベース・システムの導入状況 | | H12 | 62% | H18 | 79% | B-3 | B-1 | H18 | 100% | 国策決定 |
| | 91 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する | 112 公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況(※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関係書類の提出状況) | | H13 | 75% | H17 | 69% | B-1 | B-1 | H18 | 100% | 国策決定 | |
| | 92 トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備 | 113 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 | | H11 | 49% | H17 | 58% | A-2 | A-2 | H18 | 54% | 国策決定 | |
| | 93 基礎的な土地情報を整備する | 114 地籍が明確化された土地の面積 | | H16 | 133千km ² | H18 | 136千km ² | B-1 | B-1 | H21 | 158千km ² | 国策決定 | |
| 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) | 94 専門工業業のイノベーションを促進する | 115 建設業者に係る経営革新計画の承認件数 | | H12 | 3件 | H18 | 4件 | B-3 | B-1 | H18 | 13件 | 国策決定 | |
| 95 自動車整備事業の生産性を向上させる | 116 指定整備工場数 | | H17 | 28,676工場 | H18 | 28,752工場 | B-3 | B-2 | H22 | 30,000工場 | 国策決定 | | |
| 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) | 96 住宅性能評価・表示を普及させる | 117 新築住宅における住宅性能表示の実施率 | | H17 | 16% | H18 | 19.9% | A-2 | B-1 | H22 | 50% | 国策決定 | |
| 97 自動車の安全性に関する情報を普及させる | 118 衝突安全性及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標(※衝突安全性、歩行者頭部保護性能) | | H15 | 60 | H18 | 71 | B-3 | B-1 | H18 | 77 | 国策決定 | | |
| 27 I T 革命の推進(国民生活や産業社会におけるI T化とともに、行政サービスのI T化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型I T社会」の実現が図られること) | 98 地理情報の利用環境の整備・充実を図る | 119 電子国土Webシステムを利用する団体の数 | | H15 | 33団体 | H18 | 536団体 | A-1 | A-2 | H20 | 2,000団体 | 国策決定 | |

| 成果重視事業(モデル事業) | 業績指標 | 年度 | 初期値 | 18年度実績 | 17評価 | 年度 | 目標値 | 重要政策 | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|------------|---------|--------|---------|-----|-----|------|-------------|
| 自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築 | 自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加 | H16 | 3,000件 | H17 | 5,689件 | A-2 | A-2 | H20 | 6,000件 |
| 自動車からの二酸化炭素排出量を誤差10%以下で予測することを可能とする | 自動車事故報告書作成時間の短縮 | H16 | 60分 | H17 | 60分 | A-2 | A-2 | H20 | 30分 |
| 消費者へ提供される不動産取引情報の拡充 | 二酸化炭素排出量予測の誤差 | H18 | - | H18 | - | C-2 | 新 | H20 | 10%以下 |
| 建設業者における不良・不適格業者を排除する | 情報提供サイトへのアクセス数 | - | - | - | - | A-2 | A-2 | H19 | 3,000ページビュー |
| 宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業 | 不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合 | - | - | - | - | A-2 | A-2 | H19 | 5割 |
| | 建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数 | H16-17(暦年) | 3,080業者 | H18 | 2,352業者 | A-2 | A-2 | H19 | 2,464業者 |
| | 宅地建物取引業の免許等電子申請率 | - | - | - | - | A-2 | A-2 | H21 | 30%程度 |
| | システムの満足度 | - | - | - | - | A-2 | A-2 | H21 | 10%程度 |
| | | - | - | - | - | A-2 | A-2 | H21 | 5割程度 |