

国土交通省政策評価基本計画

平成19年4月

国土交通省

国土交通省政策評価基本計画

目 次

計画期間	2
政策評価の実施に関する方針	2
1 目的	2
2 政策評価の方式	3
(1)基本的な3つの方式	3
(2)政策の特性に応じた方式	4
政策評価の観点に関する事項	4
政策効果の把握に関する事項	5
事前評価の実施に関する事項	5
1 政策アセスメント（事前評価）	5
(1)対象とする施策等	5
(2)実施手順	6
(3)留意事項	6
2 個別公共事業の新規事業採択時評価	6
(1)対象とする公共事業	6
(2)実施手順	6
3 個別研究開発課題の事前評価	7
(1)対象とする研究開発課題	7
(2)実施手順	7
計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項	7
1 政策チェックアップ（業績測定）	7
(1)対象とする政策	7
(2)業績指標等	8
(3)実施手順	8

(4)留意事項	8
2 政策レビュー（プログラム評価）	9
(1)対象とするテーマ	9
(2)実施手順	9
(3)留意事項	10
3 個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価	10
(1)対象とする公共事業	10
(2)実施手順	11
4 個別研究開発課題の中間評価及び終了後の事後評価	11
(1)対象とする研究開発課題	11
(2)実施手順	11
学識経験を有する者の知見の活用に関する事項	11
1 国土交通省政策評価会	11
2 事業評価監視委員会	12
3 その他	12
政策評価の結果の政策への反映に関する事項	12
1 評価結果の反映	12
2 反映状況の報告	12
インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項	13
1 公表内容	13
2 公表方法	13
3 国民の意見・要望を受け付けるための窓口等	14
政策評価の実施体制に関する事項	14
1 主要事項の決定	14
2 政策評価連絡会等	14
3 政策統括官（政策評価）の役割	15
4 省一体的な評価の実施等	15
XI その他政策評価の実施に関し必要な事項	16
1 施策等の特性を踏まえた運用	16

2	評価制度の継続的改善等	16
3	地方公共団体等への配慮	17
4	政策評価に関する調査研究等	17
5	情報公開法との整合性確保	17
別紙 1	政策アセスメントの様式	18
別紙 2	政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧	19
別紙 3	政策目標と重点目標との対応関係	29
別紙 4	政策チェックアップの様式	30
別紙 5	政策レビュー実施テーマ一覧	31
別紙 6	政策レビュー評価書要旨	33
別紙 7	政策評価担当窓口	34

(制定 平成14年3月22日)

(最終改正 平成19年8月10日)

国土交通省政策評価基本計画

中央省庁等改革を機会に、政府全体において、各府省が所掌する政策について自ら評価を行うことを基本として、政策評価の導入が図られることとなった。また、平成14年4月からは、行政機関が行う政策の評価に関する法律(以下「行政評価法」という。)が施行され、法律上の明確な枠組みに基づいて政策評価が実施されることになった。国土交通省においても、新省発足後ただちに「国土交通省における政策評価の実施要領」を策定し、それまで取り組んできた公共事業等の分野のみならず、国土交通省の幅広い政策分野を対象とした、総合的な政策評価制度を確立、これに基づいて評価を実施してきたところである。本基本計画は、行政評価法の制定を踏まえ、同法第6条の規定に基づいて策定する国土交通省における政策評価の基本計画であり、これまでの取組を踏まえて、上記実施要領の内容を発展させるものである。

国土交通省における政策評価は、省の使命と政策に関する基本的な方針に照らして行われることにより、国土交通省として、統合のメリットを活かし、施策等の連携を進め、総合的・戦略的な施策展開を図ることを可能ならしめようとするものである。政策評価を積極的に取り入れることにより、「政策の企画立案 実施 評価 政策の改善」という政策のマネジメントサイクルを確立することができる。その結果、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、政策の意図と効果を国民に対して明確に説明するほか、設定した目標を実現するための努力を尽くすことにより、政策の質を高めることができるようになる。国土交通省は、政策評価を、21世紀型国土交通行政を目指す改革の重要な手段の一つとして位置付け、これにより国民の立場に立った、真に必要な施策等の企画立案・実施に向けた省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指すものである。

国民生活に直結する幅広い政策分野を担当し、また公共事業の多くを担当する国土交通省においては、政策評価を活用して、国民本位で効率的な質の高い行政を実施することによって、国民に対する責任を果たしていかなければならない。また、こうした考え方を職員一人ひとりのものとしていかなければならない。国土交通省は、目標を持った行政運営や政策のマネジメントサイクルの確立が、職員の意識の向上を通じた組織の活性化につながるよう、政策評価を前向きなものとして捉え、積極的に推進する。

計画期間

この計画の計画期間は、平成19年度から平成23年度までの5年間とする。(なお、基本計画は、原則として毎年度変更し、当該年度から5年間の計画とすることを基本とする。)

政策評価の実施に関する方針

1 目的

国土交通省の政策評価は、前文に示した基本的な考え方に基づき、以下の目的の達成に向けて実施するものとする。

(1) 国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

行政活動においては、受益者と負担者とが必ずしも同じではない。負担者すなわち納税者等の観点からは、コストの小さな、効率的な行政に向けた一層の取組みが求められ、他方、受益者の観点からは、国民の新たなニーズに適ったきめ細かい政策展開が求められてきている。

このため、顧客たる国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させることを目指す。

(2) 成果重視の行政への転換を図る。

国民本位で効率的な質の高い行政を実現するためには、予算や法律制度等の施策等が、期待通りの成果をあげているかどうか確認することが重要である。そのため、目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組みを確立する。

その結果、仮に何らかの理由で期待通りの成果をあげていないものがあれば、その改善策を検討するとともに、新たな政策の企画立案に反映させる。これによって、政策のマネジメントサイクルを確立し、成果を重視した行政運営への転換を図る。

(3) 統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針に照らし、目標が達成されているか、成果をあげているか、という観点から全省的な評価を実施することで、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進するなど、

戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

(4) 国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たす。

政策は国民のためのものであり、政策の良否を最終的に判断するのは国民である。このため、政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結果を国民に対して明確に説明する必要がある。

また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

2 政策評価の方式

(1) 基本的な3つの方式

上記の目的を達成するため、「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」及び「政策レビュー」の3つの方式を基本とし、施政方針演説等で示された内閣としての重要政策を始めとする省の主要な政策分野を対象として政策評価を実施する。これらの方式を相互に有機的に連携させて実施してゆくことにより、政策のマネジメントサイクルを確立させ、国民本位で効率的な質の高い行政の実現を図る。

ア 政策アセスメント(事前評価)

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を行い、施策の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。新規施策の企画立案にあたり、目標に照らした事前評価を行うことにより、真に必要な質の高い施策の厳選と、目標による行政運営の定着を図るものである。

イ 政策チェックアップ(業績測定)

政策チェックアップは、省の主要な行政目的に係る政策目標をあらかじめ設定し、それに対する業績を測定し、その達成度を評価するものである。政策チェックアップは、その全省的な実施を進めることにより、成果重視の行政運営を組織全体に定着させるとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民にわかりやすく示すことを目指すものである。

ウ 政策レビュー(プログラム評価)

政策レビューは、実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、そ

れらが目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見するものである。政策レビューは、特定のテーマについて掘り下げた分析を行うことにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得ることを目指すものである。

(2) 政策の特性に応じた方式

上記3方式に加えて、従来から実施している個別公共事業及び研究開発に係る評価についても、一層の充実を図る。

ア 個別公共事業

個別公共事業(2(1)及び 3(1)に定める個々の公共事業をいう。以下同じ。)については、新規事業の採択時に行う評価(以下「新規事業採択時評価」という。)、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採択後長期間が経過している事業等について行う評価(以下「再評価」という。)及び事業完了後に行う評価(以下「完了後の事後評価」という。)を行う。

イ 個別研究開発課題

個別研究開発課題(3(1)及び 4(1)に定める個々の研究開発課題をいう。以下同じ。)については、事前評価及び終了後の事後評価を行う。

また、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない課題については、3年程度を一つの目安として中間評価を実施する。

政策評価の観点に関する事項

政策評価の実施に当たっては、評価対象の特性に応じて適切な観点を選択、具体化し、総合的に評価するものとする。基本的には、以下の必要性、効率性及び有効性の観点に着目した評価を行うこととし、また、「政策チェックアップ」は、政策目標ごとに目標の達成度を評価するものである。

ア 必要性の観点

施策等が、政策目標等に照らして妥当性を有しているか、国民や社会のニーズが十分に存在するか、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるかなどを明らかにする。

イ 効率性の観点

施策等の効果と当該施策等に基づく活動の費用や社会的費用等との関係を明らかにする。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。

ウ 有効性の観点

施策等が、政策目標等を達成する上でどのように貢献するか、または具体的にどのような効果をあげたかを明らかにする。

政策効果の把握に関する事項

政策効果の把握に当たっては、以下の点に留意しつつ、評価対象の特性に応じ、適用可能で、かつ、政策効果の把握に要するコスト、得られる結果の分析精度等を考慮した適切な手法を用いる。

ア できる限り政策効果を定量的に把握することができる手法を用いるものとし、これが困難である場合、これがコストとの関係で合理的なものと言えない場合、又はこれが政策評価の客観的かつ厳格な実施の確保に結びつかない場合には、政策効果を定性的に把握する手法を用いるものとする。この場合においても、できる限り客観的な情報・データや事実を用いることに努める。

イ すべてにおいて、初めから高度かつ厳格な手法の画一的な適用を求めるより、簡易な手法であっても、その有用性が認められているものがあれば当該手法を適用し、徐々に知見を蓄積して手法の高度化を進めていくこととする。

事前評価の実施に関する事項

1 政策アセスメント（事前評価）

（1）対象とする施策等

以下に該当する施策等は原則として政策アセスメントの対象とする。

ア 新たに導入を図ろうとする施策等（予算、規制、税制、財政投融资（政策金融を含む。）、法令等をいう。）

イ 既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

(2) 実施手順

政策アセスメントの実実施手順は以下による。

ア 各局等は、対象となる各施策等ごとに、別紙1の様式により評価原票を作成し、政策評価を担当する政策統括官(政策評価)に対し提出する。

イ 政策統括官(政策評価)において、毎年8月末までに、次年度予算概算要求及び税制改正要望に係るものを中心に、国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。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評価書を含めた形で取りまとめ、公表する。

なお、規制に関する規制影響分析(RIA:Regulatory Impact Analysis)による事前評価については、本年10月1日からの義務付けに向けて、試行的に実施することとする。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る施策等が 1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該施策等が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該施策等を導入する必要性を論理的に分析する。また、事後検証の実施方法及び時期を明らかにする。

2 個別公共事業の新規事業採択時評価

(1) 対象とする公共事業

維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業(個々の公共的な建設の事業及び官公庁施設の建設等の事業をいう。以下同じ。)のうち、事業費を予算化しようとする事業は、原則として新規事業採択時評価の対象とする。(高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費を予算化しようとする事業を含む。)

(2) 実施手順

事業を実施しようとする者は、評価に係る資料を作成し所管部局等(当該事業を所管する本省内部部局、外局又は特別の機関をいう。ただし、一括配分に係る事業(地方支分部局等の長が年度予算の支出負担行為の実施計画に関する書類の一部となる計画の作成に係る事務を行う事業)においては、当該事務を行う地方支分部局等をいう。以下同じ。)に提出する。所管部局等は評価に係る資料をもとに、当該事業の予算化の判断に資する評価を行う。

3 個別研究開発課題の事前評価

(1) 対象とする研究開発課題

事前評価の対象は、研究開発機関等(国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象研究所、海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。)において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、新規課題として研究開発を開始しようとするものとする。

(2) 実施手順

研究開発機関等、本省及び外局は、原則として、外部評価を積極的に活用した評価を行う。

計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項

1 政策チェックアップ(業績測定)

(1) 対象とする政策

政策チェックアップは、国土交通省の主要な行政目的に係る政策(社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号。以下「重点計画法」という。)第2条第1項に規定する社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る政策を含む。)を対象とし、それらに関して国民的視点から(アウトカムベース)横断的かつ体系的に整理した政策目標を明らかにする。

その上で、政策を実現するための具体的な方策や対策である施策に関して、施策目標を明らかにし、政策チェックアップを施策の単位で行うこととする。

また、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結び付け、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)を対応させることとする。

政策目標及び施策目標は別紙2に示されるとおりである。また、政策目標と重点計画法第4条第3項第1号に規定する重点目標(以下単に「重点目標」という。)との対応関係は別紙3に示されるとおりである。

(2) 業績指標等

上記政策目標及び施策目標について、その達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る今後5年以内の目標値を業績目標として設定する。具体的な業績指標及び業績目標は、別紙2のとおりとする。なお、「成果重視事業(モデル事業)」については、試行的に、政策チェックアップを実施することとする。各成果重視事業(モデル事業)に係る具体的な業績指標及び業績目標は別紙2のとおりとする。

(3) 実施手順

政策チェックアップの実実施手順は以下による。

ア 各局等は、毎年、測定可能なものについて各業績指標に関する測定を行い、別紙4の様式により測定結果を政策統括官(政策評価)へ提出する。

イ 各業績指標の目標年次が到来した場合又は必要な場合には、上記様式により各局等において当該指標に係る業績目標の達成状況を評価し、当該測定結果が目標達成の観点等からみて不十分な状況にあると考える場合には、その考えられる要因や今後の対応等に関する概要を併せて提出する。また、考えられる外部要因の影響等、参考になる情報も可能な限り盛り込む。その上で、必要な場合には、新たな業績目標を設定する。

ウ 政策統括官(政策評価)は、各局等による測定及び評価結果を受け、翌年6月を目途に、国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。

エ 必要に応じて、基本計画を変更し、新たな業績指標を追加することができる。ただし、既存の業績指標又は業績目標の変更は、イの評価をまっけて行うものとする。

(4) 留意事項

業績指標の設定については、以下の点に留意する。

ア 業績指標については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にはアウトカム指標を用いることが望ましいものの、内外の事例を見ても、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されているわけではない。指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかったり、アウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合もあると考えられる。このため、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることがより適切な場合があることについても考慮しつつ、指標の選定については十分な検討を行う。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。

イ 所管する業務の性格等の違いから、様々なアウトカム指標が考えられる局等と、必ずしもそうでない局等とがあるため、各局等の業務の特性に応じた多様なものとなり得ることに留意しつつ、指標の設定を行う。

ウ 業績指標については、目標設定の考え方やその根拠を十分に説明するとともに、長期目標等に基づき設定している指標については、当該長期目標等を明らかにすることが必要である。

2 政策レビュー（プログラム評価）

（１）対象とするテーマ

ア 政策レビューの実施テーマについては、以下の基準等に基づいて選定し、計画的に実施する。

国土交通省の政策課題として重要なもの

国民からの評価に対するニーズが特に高いもの

他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた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

イ 実施時期については、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を行うものとする。

法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合

中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合

重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合

本基本計画期間中に実施する具体的なテーマは、別紙5のとおりとする。ただし、毎年の政策評価を踏まえ、実施テーマを見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施するものとする。

（２）実施手順

各テーマについて、以下の手順で評価を実施する。

ア それぞれのテーマに即した目的や政策目標を明確に設定し、関連する施策等の範囲を明らかにする。

イ 当該プログラムの目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。

ウ それがどのように達成されたか、またどの程度達成されたかを分析し、可能な限り明らかにする。必要があれば、プログラムの効果について、短期的効果と中長期的効果に分けて分析するとともに、可能であれば、各施策等ごとの費用と効果の関係についても言及する。

エ 今後、目的や目標をよりよく達成し、効果的・効率的に成果をあげるためには、何が課題で、改善方策として何が考えられるかについても明らかにする。

オ 評価実施後、その結果のほか、バックデータ等の関係資料、実施過程において第三者から示された専門的知見からの助言等の概要、当該評価結果に対する第三者の意見等を評価書として取りまとめ、公表する。この場合において、評価書には、別紙6のとおり評価書の要旨も記載する。

(3) 留意事項

政策レビューの実施体制等については、以下のとおりとする。

ア 政策レビューは、関係する局等と政策統括官(政策評価)との十分な連携のもとに実施する。

イ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として本計画で定められたテーマごとに、第三者の専門的知見からの助言を得て行う。

ウ 各テーマの具体的な手順については、イに定める第三者の助言を得た上で定める。

3 個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価

(1) 対象とする公共事業

維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業を評価の対象とする。

再評価の対象は、事業採択後5年間に経過した時点で未着工の事業、事業採択後10年間に経過した時点で継続中の事業及び以下の事業とする。(下記ウの再評価が行われたものについては、上記の「事業採択後」を「河川整備計画の策定等後」と読み替えるものとする。)

ア 高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費の予算化後一定期間が経過した事業

イ 事業採択後3年間に経過した時点で未着工又は事業採択後7年間に経過した時点で継続中の官公庁施設の建設等の事業

ウ 事業採択後、河川整備計画の策定等が行われ、同計画に位置付けられることとなった事業

エ 再評価実施後一定期間が経過している事業

オ 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業完了後の事後評価の対象は、事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業及び改めて完了後の事後評価を行う必要がある事業とする。

(2) 実施手順

再評価においては、事業を実施する者は、評価に係る資料を作成し所管部局等に提出する。所管部局等は評価に係る資料をもとに、当該事業の継続又は中止の判断(補助事業等の場合は補助金交付等の判断)に資する評価を行う。

完了後の事後評価においては、事業を実施した者は、事業の効果や環境への影響等の確認を行い、完了後の事後評価を今後実施するかどうか、改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価を行う(補助事業等の場合は、当該評価が行われることを期待する。)。なお、所管部局等は、評価結果を踏まえ、必要に応じて、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性について判断するものとする。

4 個別研究開発課題の中間評価及び終了後の事後評価

(1) 対象とする研究開発課題

終了後の事後評価の対象は、研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、研究開発が終了したものとする。

中間評価の対象は、研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、研究期間が5年以上のもの又は期間の定めのないものとする。

(2) 実施手順

研究開発機関等、本省及び外局は、原則として、外部評価を積極的に活用した評価を行う。

中間評価については、3年程度を一つの目安として定期的を実施する。

学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

1 国土交通省政策評価会

国土交通省における政策評価の制度設計、運営状況等について中立的観点からの意見等を聴取することにより、その向上を図るため、第三者からなる国土交通省政策評価会

(以下「政策評価会」という。)を随時開催し、その知見を活用する。

以下の場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

- ア 基本計画の変更又は行政評価法に基づく事後評価の実施に関する計画(以下、「実施計画」という。)の策定等政策評価の制度設計について、基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合
- イ 本基本計画又は実施計画において政策評価会の意見を聴取する旨を定めている場合
- ウ 行政評価法に基づく評価書の作成及び評価結果の政策への反映状況の取りまとめ

2 事業評価監視委員会

事業を実施する者は、個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価の実施に当たって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、意見を聞き、その意見を尊重する。

3 その他専門的知見からの助言の聴取

上記に定めるほか、政策レビューを実施する場合その他評価の実施や指標の選定等に関して専門的な学識経験等に基づく助言を要する場合には、第三者からの助言を積極的に求める。

政策評価の結果の政策への反映に関する事項

1 評価結果の反映

評価結果については、予算要求、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に反映するよう努める。また、基本の方針等の策定に当たっても、各種評価結果が有用な情報として活用され得るものである。

2 反映状況の報告

政策評価結果の政策の企画立案等への適切な反映を確保するため、毎年度、以下の手順により、政策評価の結果の政策への反映状況について取りまとめる。

- ア 各局等は、政策評価結果に基づく措置状況(内容、時期、今後の予定等)について政策統括官(政策評価)へ報告する。
- イ 政策統括官(政策評価)は、提出された報告を受け、毎年6月を目途に国土交通省と

しての「評価結果反映状況報告書」を取りまとめ、公表する。

インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表 に関する事項

1 公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

ア 基本計画

イ 実施計画

ウ 以下の評価に関する評価書

政策アセスメント(事前評価)

政策チェックアップ(業績測定)

政策レビュー(プログラム評価)

個別公共事業

個別研究開発課題

エ 評価結果反映状況報告書

オ 政策評価会等第三者から出された意見、助言等

カ 国土交通省政策評価年次報告書

政策評価に関連する上記に掲げる以外の情報(評価過程における情報を含む。)についても、可能な限り具体的に公表する。

2 公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

ア インターネットによる公表

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るように措置する。技術的・経費的問題等からインターネット上の公表が困難な情報等が存する場合には、当該情報の概要、所在、閲覧方法等についてインターネット上に明示する。

イ 国土交通省政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案等への反映状況を一覧的に明示することを目的として、毎年6月を目途に「国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表する。

ウ 閲覧等

政策評価に関する公表情報については、インターネット上の公表に加え、文書閲覧窓口等において、一般の閲覧に供する。

3 国民の意見・要望を受け付けるための窓口等

政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、政策統括官(政策評価)及び各局等の政策評価担当窓口を別紙7のとおり定める。

また、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)の推進を図る観点から、以下の措置を講じる。

ア インターネットにより政策評価に関する情報を公表する場合は、電子メールによる意見等の受付アドレスを記載するなど、国民からの意見等の提出の機会を確保するように努める。

イ 提出された意見等については、国土交通省内における関係部署への通知、意見の概要やそれへの対応状況・考え方等に関する第三者の意見を聴取する場への報告等を行うとともに、可能な限り回答を行うなど適切な対応に努める。

政策評価の実施体制に関する事項

1 主要事項の決定

政策評価に関する主要事項(基本計画及び実施計画の策定及び変更、評価書の作成並びに評価結果反映状況報告書の取りまとめ)は、国土交通大臣を始めとする省幹部からなる省議に付して決定する。ただし、内容が軽微なもののみにおいては、これを省略し得る。

2 政策評価連絡会等

国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策評価連絡会を省内に置く。

政策評価連絡会は政策統括官(政策評価)を座長として、政策評価に関する各局等代表から構成するものとする。

政策評価に関する主要事項については、政策評価連絡会における検討を経る。

政策評価連絡会の下に、政策評価に関する各局等の担当者から構成する担当者会議を置く。

国土交通省所管公共事業の事業評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、公共事業評価システム検討委員会(以下「検討委員会」という。)を省内に置く。

検討委員会は、事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。

また、検討委員会は、必要に応じて、検討委員会の下に事業特性に応じた部会を設置し、評価の適正化に関する検討を行うものとする。

3 政策統括官(政策評価)の役割

国土交通省における政策評価は、政策を担当する部局がその政策について自ら行う評価が基本となるが、その際、政策統括官(政策評価)は、以下に規定する観点から、国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施の確保に努める。

ア 相互牽制による評価の客観性・質の確保

国土交通省内において政策評価を行う所管部局と相互牽制関係にある担当組織として、省内の政策評価を総括することにより、国土交通省における政策評価の客観性や質の確保を図る。

イ 相互補完による評価の取り組みの推進

国土交通省における政策評価の計画的実施、定着を図るとともに、評価手法等の研究開発、政策所管部局に対する情報、知識、技能等の提供、複数の部局にまたがる政策の評価の実施等を行うことにより政策所管部局の政策評価を補完・支援し、省全体の政策評価の取り組みを推進する。

4 省一体的な評価の実施等

ア 各局等及び政策統括官(政策評価)は、適切な役割分担の下、政策の評価と、その結果の政策への反映に一体として取り組む。

イ 政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、各局等は政策統括官(政策評価)に対して資料・情報の提供等必要な協力を行う。

ウ 政策統括官(政策評価)は各局等の評価の実施に対する支援(情報・知識・技能の提供等)を行う。政策評価の実施が各局等の業務運営に過負担となるようなことがないよう、効率的な政策評価の運営に努めるとともに、評価事務の円滑かつ的確な実施を確保するための各局等との適切な連絡・調整を図る。

XI その他政策評価の実施に関し必要な事項

1 施策等の特性を踏まえた運用

国土交通行政は、計画の策定、公共事業、直接サービス提供、産業行政、安全行政等多様であり、また政策手法も、予算、税制、規制等多岐にわたっている。政策のマネジメントサイクルに基づく政策評価の「方式」は、基本的にはすべての業務に適用されるものと考えられるが、政策アセスメントの評価項目、政策チェックアップの指標の設定などについては、業務や施策等の特性によって、おのずから異なってくるところがあるものと考えられる。定型的な評価方式に意味があるのではなく、各局等が政策のマネジメントサイクルを確立し、目標を持った行政運営を行うことが重要であり、評価活動がきちんと行われているかどうかの「評価」は、そうした視点からなされるべきである。その意味からも、評価方式や制度の細部に拘泥することよりも、評価の目的を理解した運用を行うことが重要である点に留意しつつ、その運用を行う。

2 評価制度の継続的改善等

ア 政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、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の確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。

イ 評価の方式は、いずれも、これまでの行政プロセスの中で、さまざまな形で実質的に行われてきているものではあるが、このような体系的な実施は、まだ新しい試みである。また、政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。

ウ 業績指標については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引き続き改良のための開発を行う。

エ 政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつつ、その運用を行う。

3 地方公共団体等への配慮

政策評価の運用に当たっては、評価のための資料収集等により地方公共団体等に過剰な事務的負担をもたらすことがないようにすることはもちろんのこと、必要性の観点における国の関与に関する的確な検討の実施、地方公共団体における自発的な施策展開を間接的に阻害するようなことにならないような業績指標の選定など、地方公共団体等への影響に十分に留意する。

4 政策評価に関する調査研究等

国土交通省における政策評価のレベル向上を図るため、必要な手法の調査研究、研修の実施等による職員の技能向上等を継続的に推進する。

5 情報公開法との整合性確保

政策評価に関する公開情報や提出された意見に対する回答については、行政機関の保有する情報の公開に関する法律の運用との整合性を確保する。

別紙 1 政策アセスメントの様式

施策等名		担当課 (担当課長名)	・・・局・・・課 (課長 ・・・・)
施策等の概要	導入しようとする施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 法令関係の場合、法令名、予算要求の場合は予算要求額、税制改正要望の場合は減収見込額を明記。		
施策等の目的	導入しようとする施策等の目的を簡潔、明確に記述する。		
政策目標	どの政策目標に関連するか		
施策目標	どの施策目標に関連するのか		
業績指標	どの業績指標に関連するか		
業績指標の 目標値(目標 年次)	上記指標に係る目標値(目標年次)		
施策等の必要性	基本の方針等に照らして、導入しようとする施策等が必要であることを説明する。その際、下記の項目についてもそれぞれ説明する。		
社会的ニーズ	導入しようとする施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明		
行政の関与	行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について十分に説明する。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。		
施策等の有効性	目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを十分に説明する。施策等により目標達成にどのように貢献するか、得ようとする効果(「どの程度」)を可能な限り明らかにする(可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。)		
その他特記すべき事項	審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの 政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 事後検証の実施方法及び時期 等		

別紙2 政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

政策目標		業績目標	
施策目標	業績指標	初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
		太字は社会資本整備重点計画第2章に記載あり	

暮らし・環境

1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進			
1 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			
1	最低居住面積水準未達率	4.6% (平成15年度)	概ね0% (平成22年度)
2	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(全国、大都市圏)	42%(平成15年度) 37%(平成15年度)	50%(平成22年度) 45%(平成22年度)
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する			
3	住宅の利活用期間(滅失住宅の平均築後年数、住宅の滅失率)	約30年(平成15年) 約8%(平成10～15年)	約35年(平成22年) 約7.5%(平成17～22年)
4	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	2.4% (平成11～15年)	3.9% (平成22年)
5	既存住宅の流通シェア	13% (平成15年)	19% (平成22年)
6	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	20% (平成15年)	38% (平成22年)
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率	16% (平成17年度)	50% (平成22年度)
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現			
3 総合的なバリアフリー化を推進する			
8	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(旅客施設の段差解消、視覚障害者ブロック、道路、建築物、住宅)	39.3%(平成14年度) 72.0%(平成14年度) 17%(平成14年度) 約3割(平成14年度) 2.7%(平成10年度)	7割強(平成19年度) 8割強(平成19年度) 約5割(平成19年度) 約4割(平成19年度) 約1割(平成19年度)
9	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(低床バス車両、ノンステップバス車両、福祉タクシー)	28.1%(平成17年度) 15.0%(平成17年度) 9,699台(平成17年度)	65%(平成22年度) 30%(平成22年度) 18,000台(平成22年度)
10	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、旅客船、航空機)	32.1%(平成17年度) 8.0%(平成17年度) 47.0%(平成17年度)	50%(平成22年度) 50%(平成22年度) 65%(平成22年度)
11	交通アドバイザー会議における意見への対応件数	-	44件 (平成19年度以降毎年度)
12	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(園路及び広場、駐車場、便所)	約42%(平成18年度) 約32%(平成18年度) 約25%(平成18年度)	約45%(平成22年度) 約35%(平成22年度) 約30%(平成22年度)
13	バリアフリー化された路外駐車場の割合	28% (平成18年度)	約40% (平成22年度)
14	高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率(一定のバリアフリー化、高度のバリアフリー化)	29%(平成15年度) 6.7%(平成15年度)	56%(平成22年度) 17%(平成22年度)
15	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	10% (平成15年度)	19% (平成22年度)
16	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	12% (平成15年度)	30% (平成20年度)

17	ICカードが導入されたバス車両数	4,610車両 (平成17年度)	26,000車両 (平成23年度)
4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する			
18	我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
19	油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
20	失われた湿地・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(港湾)	約2割 (平成14年度)	約3割 (平成19年度)
21	湾内青潮等発生期間の短縮	0% (平成14年度)	平成14年度比 約5%減 (平成19年度)
22	廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約4年 (平成18年度)	約7年 (平成23年度)
23	人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	約6,700km (平成14年度)	約6,800km (平成19年度)
24	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(海岸)	0 (平成14年度)	約2割 (平成19年度)
5 快適な道路環境等を創造する			
25	建設機械から排出されるNOx・PMの削減量	—	PM 3.5千t NOx 7.4万t (平成23年度)
26	市街地の幹線道路の無電柱化率	7% (平成14年度)	15% (平成19年度)
27	夜間騒音要請限度達成率	61% (平成14年度)	72% (平成19年度)
28	NO ₂ ・SPMの環境目標達成率(NO ₂ 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%(平成14年度) - (平成14年度)	約8割(平成19年度) 約6割(平成19年度)
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する			
29	渇水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
30	世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
31	地下水採取目標量の達成率	85.1% (平成16年度)	100% (平成21年度)
32	水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する			
33	歩いていける範囲の都市公園の整備率	63% (平成14年度)	66% (平成19年度)
34	1人当たり都市公園等面積	8.5㎡/人 (平成14年度)	9.3㎡/人 (平成19年度)
35	都市域における水と緑の公的空間確保量	12㎡/人 (平成14年度)	12㎡/人を約1割増(13㎡/人) (平成19年度)
36	全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の5人に1人が利用 (平成14年度)	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する			
37	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	0ha (平成14年度)	2,400ha (平成19年度)
38	汚水処理人口普及率	76% (平成14年度)	86% (平成19年度)
39	下水道処理人口普及率	65% (平成14年度)	72% (平成19年度)
40	環境基準達成のための高度処理人口普及率	11% (平成14年度)	17% (平成19年度)
41	合流式下水道改善率	15% (平成14年度)	40% (平成19年度)
42	下水汚泥のリサイクル率	60% (平成14年度)	68% (平成19年度)

43	自然体験活動拠点数	218箇所 (平成12年度)	440箇所 (平成19年度)
44	河川における汚濁負荷削減率	65% (平成14年度)	78% (平成19年度)
45	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(河川)	0 (平成14年度)	約2割 (平成19年度)
46	失われた湿地・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(河川)	約2割 (平成14年度)	約3割 (平成19年度)
47	地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	約499万人/年間 (平成12年度)	約621万人/年間 (平成19年度)
48	都市空間形成河川整備率	32% (平成12年度)	40% (平成19年度)
3 地球環境の保全			
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う			
49	特定輸送事業者の省エネ改善率	-	前年度比 - 1% (平成19年度以降毎年度)
50	国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件 (平成18年度)	15件 (平成23年度)
51	環境ポータルサイトへのアクセス件数	-	1万件 (平成19年度)
52	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(アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材(再資源化等率)、建設汚泥、建設混合廃棄物、建設発生土)	98%(平成12年度) 96%(平成12年度) 38%(83%)(平成12年度) 41%(平成12年度) 484.8万トン(平成12年度) 60%(平成12年度)	98%以上(平成22年度) 96%以上(平成22年度) 65%(95%)(平成22年度) 75%(平成22年度) 平成12年度排出量に対して 50%削減(平成22年度) 90%(平成22年度)
53	住宅、建築物の省エネルギー化(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)	18%(平成15年度) 32%(平成16年度) 74%(平成16年度)	31%(平成22年度) 50%(平成20年度) 80%(平成20年度)
54	重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0% (平成14年度)	7% (平成22年度)
55	陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	0種類 (平成19年度)	4種類 (平成23年度)
56	モーダルシフトに関する指標(トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))	21億トンキロ(平成18年度) -	32億トンキロ(平成22年度) 312億トンキロ(平成22年度)

安 全

4 水害等災害による被害の軽減			
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する			
57	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% (平成19年度当初)	40% (平成23年度)
58	台風中心位置予報の精度	323km (平成17年)	260km (平成22年)
59	地震発生から地震津波情報発表までの時間	4.4分 (平成17年度)	3.0分未満 (平成23年度)
60	内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	0海域 (平成18年度)	7海域以上 (平成23年度)
61	防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数	0件/月 (平成18年度)	31,000件/月 (平成23年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する			
62	良好な環境を備えた宅地整備率	26.6% (平成17年度)	30.0% (平成22年度)
63	防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積	1,430ha (平成18年度)	7,000ha (平成23年度)
64	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% (平成14年度)	約25% (平成19年度)

65 下水道による都市浸水対策達成率	51% (平成14年度)	54% (平成19年度)
66 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% (平成14年度)	約3割 (平成19年度)
67 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、住宅)	16%(平成14年度) 51%(平成10年度)	約2割(平成19年度) 約65%(平成19年度)

12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

68 床上浸水を緊急に解消すべき戸数	9万戸 (平成14年度)	約6万戸 (平成19年度)
69 洪水による氾濫から守られる区域の割合	約58% (平成14年度)	約62% (平成19年度)
70 河川の流量不足解消指数	54% (平成13年度)	63% (平成19年度)
71 ハザードマップ認知率(洪水)	4% (平成12年度)	70% (平成19年度)
72 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(河川)	約13,000ha (平成14年度)	約10,000ha (平成19年度)
73 土砂災害から保全される戸数	約120万戸 (平成14年度)	約140万戸 (平成19年度)
74 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数	約3,100施設 (平成14年度)	約4,100施設 (平成19年度)

13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

75 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(海岸)	約13,000ha (平成14年度)	約10,000ha (平成19年度)
76 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	約15万ha (平成14年度)	約10万ha (平成19年度)

5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する

77 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数	-	1,000件 (平成19年度)
78 遮断機のない踏切道数	4,939箇所 (平成17年度)	4,000箇所 (平成22年度)
79 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	61% (平成15年度)	100% (平成20年度)
80 鉄道運転事故による乗客の死亡者数	0人 (平成18年度)	0人 (平成19年度以降毎年度)
81 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数	253駅 (平成18年度)	0駅 (平成22年度)
82 大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合	0% (平成18年度)	100% (平成22年度)
83 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	0箇所 (平成18年度)	186箇所 (平成23年度)
84 事業用自動車による交通事故死者数	740人 (平成17年)	592人 (平成22年)
85 商船の海難船舶隻数	518隻 (平成18年)	466隻以下 (平成23年)
86 船員災害発生率(千人率)	13.2‰ (平成14年度)	10.8‰ (平成19年度)
87 小型船舶の安全拠点の数	15箇所 (平成18年度)	30箇所 (平成21年度)
88 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成16年度以降毎年度)
89 国内航空における航空事故発生件数	18.4件/年 (平成10～14年の平均)	16.6件/年 (平成15～19年の平均)

15 道路交通の安全性を確保・向上する

90 「開かずの踏切」の対策率	15% (平成17年度)	100% (平成22年度)
-----------------	-----------------	------------------

91	道路構造物保全率(橋梁、舗装)	86%(平成14年度) 91%(平成14年度)	93%(平成19年度) 91%(平成14年度の水準 (91%)を維持)(平成19年度)
92	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% (平成14年度)	76% (平成19年度)
93	道路交通における死傷事故率	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)
94	あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自動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)	-	約2割(平成19年) 約3割(平成19年)
95	事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	-	約3割 (平成19年)
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る			
96	完了検査率	76% (平成17年度)	100% (平成22年度)
97	特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数	3,406人 (平成18年4月1日現在)	5,000人 (平成22年度)
17 自動車事故の被害者の救済を図る			
98	自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数	16,264件 (平成18年度)	20,491件 (平成23年度)
18 自動車の安全性を高める			
99	車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)	3.1% (平成17年)	3.0% (平成22年)
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する			
100	海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	276人 (平成17年)	220人 (平成22年)
101	海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
102	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	15.6件 (平成13～17年の平均)	22.0件 (平成18～22年の平均)
103	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	0件 (平成14年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
104	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	180分 (東京湾) (平成14年度)	150分(平成14年度に比べ約15% 短縮)(東京湾) (平成19年度)
105	海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数	1.2件 (平成14年～18年の平均)	5.0件 (平成19年～23年の平均)

活 力

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化			
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する			
106	国際船舶の隻数	85隻 (平成18年度)	約150隻 (平成23年度)
107	内航貨物船共有建造量	20,526G/T (平成18年度)	23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)
108	我が国商船隊の輸送比率	6% (平成17年度)	6% (平成23年度)
109	マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
110	内航船舶の平均総トン数	574(平均G/T) (平成17年度)	575(平均G/T) (平成22年度)
111	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0 (平成14年度)	平成14年度比5%減 (平成19年度)
112	船舶航行のボトルネック解消率	75% (平成12年度)	90% (平成19年度)
113	フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0 (平成14年度)	平成14年度比4%減 (平成19年度)
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)

115	循環資源国内輸送コスト低減率	0 (平成14年度)	平成14年度比約1割減 (平成19年度)
116	港湾による緊急物資供給可能人口	約1,900万人 (平成14年度)	約2,600万人 (平成19年度)
117	3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合)	29.2% (平成17年度)	37.0% (平成21年度)
118	貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(貨物利用運送事業者の海外拠点数、貨物利用運送事業者数)	1,061箇所(平成17年度) 22,915者(平成17年度)	1,337箇所(平成21年度) 24,447者(平成21年度)
119	各地域における国際物流の効率化に関する指標(国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	8件(平成18年度) 4件(平成18年度)	15件(平成21年度) 20件(平成22年度)
120	輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間	—	24時間以内 (平成19年)
21 観光立国を推進する			
121	訪日外国人旅行者数	733万人 (平成18年)	1,000万人 (平成22年)
122	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	2.77泊 (平成18年度)	4泊 (平成22年度)
123	日本人海外旅行者数	1753.5万人 (平成18年)	2,000万人 (平成22年)
124	国内における観光旅行消費額	24.4兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
125	主要な国際会議の開催件数	168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する			
126	景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数	30件 (平成18年度)	80件 (平成23年度)
23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する			
127	規格の高い道路を使う割合	13% (平成14年度)	15% (平成19年度)
128	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59% (平成14年度)	68% (平成19年度)
129	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% (平成14年度)	77% (平成19年度)
130	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% (平成14年度)	68% (平成19年度)
24 整備新幹線の整備を推進する			
131	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(新幹線鉄道)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
25 航空交通ネットワークを強化する			
132	国内航空サービス提供レベル	1,294億座席キロ (平成14年度)	1,500億座席キロ (平成19年度)
133	国際航空サービス提供レベル(国際航空旅客、貨物)	3,435億座席キロ(平成14年度) 215億トンキロ(平成14年度)	4,800億座席キロ(平成19年度) 300億トンキロ(平成19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)
135	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% (平成14年)	100% (平成19年)
7 都市再生・地域再生等の推進			
26 都市再生・地域再生を推進する			
136	地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生整備計画及び中心市街地活性化基本計画)	1,718件 (平成18年度)	2,600件 (平成23年度)
137	全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	78% (平成18年度)	78% (平成23年度)
138	都市再生誘発量	3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)

文化・学術・研究拠点の整備の推進（筑波研究学園都市における国際会議開催数、 139 関西文化学術研究都市における立地施設数、 関西文化学術研究都市における外国人 研究者数）	88件(平成17年度) 96施設(平成18年度) 214人(平成17年度)	100件(平成22年度) 156施設(平成23年度) 270人(平成22年度)
140 大深度地下使用の累計認可件数	0件 (平成18年度)	3件 (平成23年度)
141 半島地域の交流人口	100% (平成17年度)	平成17年度対比102% (平成22年度)
142 雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合	66% (平成17年度)	71% (平成22年度)
143 都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率	81.8% (平成18年度)	80%以上 (平成19年度以降毎年度)
144 民間都市開発の誘発係数	16倍 (平成16～18年度)	16倍 (平成19～23年度)
145 まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	約1,470件 (平成17年度)	1,470件 (平成22年度)
146 駐車場法に基づき(駐車場供用台数	375万台 (平成17年度)	419万台 (平成20年度)
147 景観計画の策定団体数	43団体 (平成18年度)	約400団体 (平成23年度)
148 都市機能更新率(建築物更新関係)	31.8% (平成15年度)	36% (平成20年度)
149 中心市街地人口比率の減少率	前年度比1.1%減 (平成16年度)	前年度比0.5%減 (平成21年度)
27 流通業務立地等の円滑化を図る		
150 物流拠点の整備地区数	35地区 (平成18年度)	64地区 (平成23年度)
28 集約型都市構造を実現する		
151 都市機能の集積を促進する拠点の形成率	-	51% (平成23年度)
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
29 鉄道網を充実・活性化させる		
152 トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数	21億トンキロ (平成18年度)	32億トンキロ (平成22年度)
153 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(在来幹線鉄道の 高速化)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
154 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空港 (平成12年度)	2空港 (平成19年度)
155 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(東京圏、 大阪圏、 名古屋圏;カッコ内は 複々線化区間延長)	2,353(211)km(平成18年度) 1,552(135)km(平成18年度) 925(2)km(平成18年度)	2,399(216)km(平成23年度) 1,591(135)km(平成23年度) 925(2)km(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)
157 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているも の割合	39% (平成18年度)	60% (平成23年度)
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する		
158 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	-	30件 (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)
160 地方バス路線の維持率	96% (平成14年度)	100% (平成20年度)
161 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	71% (平成17年度)	71% (平成22年度)
162 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	96% (平成17年度)	96% (平成22年度)
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する		

163 基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合	71% (平成18年度)	74% (平成23年度)
32 道路交通の円滑化を推進する		
164 三大都市圏環状道路整備率	35% (平成14年度)	60% (平成19年度)
165 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間 / 年 (平成14年度)	38.1億人時間 / 年を約1割削減 (平成19年度)
166 路上工事時間の縮減率	201時間 / km・年 (平成14年度)	201時間 / km・年を約2割削減 (平成19年度)
167 ETC利用率	5% (平成14年度)	約8割 (平成20年春)
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する		
168 公共事業の総合コスト縮減率	9.9% (平成17年度)	15% (平成19年度)
169 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件 (平成18年度)	0件 (平成23年度)
170 国土交通政策の企画立案等に必要調査検討の報告数及び研修等の満足度(調査検討の報告数、講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)	13件(平成18年度) 90.9%(平成17～18年度平均)	14件(平成19～23年度平均) 95.0%(平成23年度) 80%以上(平成19年度)
171 建設施工企画に関する指標(ICT建設機械等(土工(盛土)の敷均し、締固め施工における)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、建設現場における創意工夫の事例の活用件数)	—	約2割縮減(平成21年度) 100件(平成21年度)
172 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.50% (平成13～17年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する		
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)
174 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数	229千件 (平成18年度)	274千件 (平成23年度)
175 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
176 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移	0.20% (平成17年度)	0.16% (平成22年度)
177 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	25,389,634件 (平成18年度)	25,390,000件 (平成23年度)
178 取引価格情報を提供するホームページへのアクセス件数、取引価格情報の提供件数	22,659,447件(平成18年度) 63,636件(平成18年度)	40,000,000件(平成23年度) 1,000,000件(平成23年度)
179 低・未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成20年度)
35 建設市場の整備を推進する		
180 入契法に基づく施策の実施状況(入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、入札時における工事費内訳書の提出状況)	75%(平成13年度) 56%(平成13年度)	100%(平成23年度) 100%(平成23年度)
181 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	55% (平成18年度)	65% (平成23年度)
182 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	224件 (平成18年度)	400件 (平成21年度)
183 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)
184 建設資材の需給状況把握システムの導入状況	0% (平成18年度)	100% (平成21年度)
185 建設技能労働者の過不足状況(不足率、技能工のD.I.)	1.2%(平成18年) 30ポイント(平成18年)	1.2%以下(平成23年) 30ポイント以下(平成23年)
186 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数	0件 (平成18年度)	10件 (平成21年度)
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る		
187 統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	7件 (平成23年度までの累計)

188	統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(収録ファイル数、HPアクセス件数)	約5,000件(平成18年度) 約448,000件(平成18年度)	約9,200件(平成22年度) 約505,000件(平成22年度)
37 地籍の整備等の国土調査を推進する			
189	地籍が明確化された土地の面積	133千km ² (平成16年度)	158千km ² (平成21年度)
38 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る			
190	造船業・船用工業の生産高(世界シェア)	1/3 (平成17年度)	1/3 (平成21年度)
191	海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	100 (平成17年度)	135 (平成22年度)
192	海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度	100% (平成18年度)	100% (平成22年度)

横断的な政策課題

10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備			
39 総合的な国土形成を推進する			
193	国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数: 国土数値情報ダウンロードサービス、街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、オルソ化空中写真ダウンロードシステム)	33万件(平成18年度) 20万件(平成18年度) 4万件(平成18年度)	現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度) 現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度) 現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)
194	国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)	1,870,697件 (平成18年度)	現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)
195	テレワーク人口比率	約10% (平成17年度)	約20% (平成22年度)
196	大都市圏の整備推進に関する指標(緑被率(首都圏)、琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、帰宅要支援者数(首都圏)、公共交通利用トリップ数(首都圏))	34%(平成18年度) 38,491kg/1日(平成16年度) 約1370万人(平成18年度) 約105百万トリップ(平成10年度)	維持(平成23年度) 35,885kg/1日(平成22年度) 半減(平成23年度) 維持(平成20年度)
40 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する			
197	電子国土Webシステムを利用する団体の数	33団体 (平成15年度)	2,000団体 (平成20年度)
198	電子基準点の観測データの欠測率	0.67% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
41 離島等の振興を図る			
199	離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23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)
201	奄美群島の総人口	126千人 (平成18年度)	123千人以上 (平成20年度)
202	小笠原村の総人口	2.3千人 (平成18年度)	2.5千人以上 (平成20年度)
42 北海道総合開発を推進する			
203	農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	—	8%以上上昇(事業着手前との差) (平成19年度)
204	水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合	12% (平成16年度)	概ね18% (平成19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)
206	道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人 (平成17年度)	51万人以上 (平成19年度)
207	北方領土隣接地域振興指標(北方領土隣接地域交流係数、一人当たり主要生産額)	1.15%(平成17年度) 3.10百万円/人(平成17年度)	1.15%以上(平成19年度) 3.10百万円/人以上(平成19年度)

208	育成林であり水土保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	63.0% (推定値) (平成18年度)	63.6% (平成19年度)
209	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の開催回数)	4回 (平成18年度)	4回 (平成19年度)
210	ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	0.23% (平成17年度)	0.23%以上 (平成19年度)
1 1 ICTの活用及び技術研究開発の推進			
43 技術研究開発を推進する			
211	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	-	80% (平成19年度以降毎年度)
44 情報化を推進する			
212	国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	-	限りなくゼロ (平成20年度)
213	公共交通における情報サービスの情報化達成率	約60% (平成18年度)	約80% (平成23年度)
1 2 国際協力、連携等の推進			
45 国際協力、連携等を推進する			
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)
1 3 官庁施設の利便性、安全性等の向上			
46 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する			
215	官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合 (耐震対策、バリアフリー化、環境への配慮、総合)	64% (平成17年度) 5% (平成18年度) 14% (平成18年度) 4% (平成18年度)	85% (平成23年度) 41% (平成23年度) 35% (平成23年度) 28% (平成23年度)
216	保全状態の良好な官庁施設の割合等 (保全状態の良好な官庁施設の割合、官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	71% (平成18年度) 3事項 (平成18年度)	80% (平成23年度) 25事項 (平成23年度)

成果重視事業(モデル事業)

政策目標	業績目標
施策目標	目標値 (目標年次)
成果重視事業(モデル事業) (業績指標)	

3 地球環境の保全			
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う			
1	自動車分野のCO2排出量評価プログラムの構築(CO2排出量予測の誤差)	10%以下(平成20年度)	
5 安全で安心できる交通の確保、治安、生活安全の確保			
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する			
2	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事業(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、自動車事故報告書作成時間の短縮)	6,000件(平成20年) 30分(平成20年)	
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護			
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する			
3	消費者へ提供される不動産取引情報の拡充(不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合)	3,000万PV(平成19年度) 5割(平成19年度)	
4	宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業(宅地建物取引業の免許等電子申請率、システムの満足度)	大臣免許業者30%、知事免許業者10%(平成21年度) 50%(平成21年度)	
35 建設市場の整備を推進する			
5	下請代金支払状況等実態調査データベースの構築(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)	2,464業者 (平成19年度)	

別紙3 政策目標と重点目標との対応関係

政策目標	重点目標
暮らし・環境	暮らし
少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進	良好な居住環境の形成
良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現	少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
	水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
	環境
	都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
	循環型社会の形成
	良好な自然環境の保全・再生・創出
良好な水環境への改善	
地球環境の保全	地球温暖化の防止
安全	安全
水害等災害による被害の軽減	水害等の災害に強い国土づくり
	大規模な地震、火災に強い国土づくり等
安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保	総合的な交通安全等安全対策及び危機管理の強化
活力	活力
都市再生・地域再生等の推進	国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上
国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 都市再生・地域再生等の推進	国内幹線交通のモビリティの向上
	地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化
都市・地域交通等の快適性、利便性の向上	都市交通の快適性、利便性の向上
市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護	
横断的な政策課題	
国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備	
ICTの利活用及び技術研究開発の推進	
国際協力、連携等の推進	
官庁施設の利便性、安全性等の向上	

別紙4 政策チェックアップの様式

政策目標	(政策目標の番号と目標名を記載)
------	--------------------

施策目標	(施策目標の番号と目標名を記載)
------	--------------------

(業績指標名と目標値・目標年度、実績値等を記載)

業績指標

評価

目標値：××××(平成 年度)
 実績値：××××(平成 年度)
 初期値：××××(平成 年度)
 (初期値：目標値設定時の現況値)

業績指標 (業績指標の番号と指標名を記載)

(指標の定義)
(目標設定の考え方・根拠)
(外部要因)
(他の関係主体)
【社会資本整備重点計画第2章の指標】 【重要政策】

(重点計画第2章の指標又は重要政策の指標は【】を記載)

過去の実績値 (年度)				
H	H	H	H	H

- (実績値の推移を記載)
- (過去の目標値があれば記載)
- (過去の値を修正した場合は説明を記載)

事務事業の概要

主な事務事業の概要

関連する事務事業の概要

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

課題の特定と今後の取組の方向性

平成 年度以降における新規の取組

担当課等 (担当課長名等)

担当課： 局 課 (課長)
 関係課： 局 課 (課長)
 局 課 (課長)

別紙5 政策レビュー実施テーマ一覧

平成19年度とりまとめ予定

テーマ	局等
環境政策・省エネルギー政策 - 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）
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
河川環境の整備・保全の取組み - 河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方 -	河川局
船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 - ふ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組み -	海上保安庁、港湾局

平成20年度とりまとめ予定

テーマ	局等
総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
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

平成21年度とりまとめ予定

テーマ	局等
第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
総合物流施策大綱（2005-2009）	政策統括官（物流）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、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

平成 22 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官室
道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
観光立国の実現	総合政策局
申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	情報管理部、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
不動産投資市場の条件整備	土地・水資源局、総合政策局
LRT 等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
住生活基本計画（全国計画）	住宅局
住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
鉄道の安全施策	鉄道局
バス・タクシーに関する施策	自動車交通局
港湾の大規模地震対策	港湾局
緊急地震速報の利用の拡大	気象庁

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

別紙6 政策レビュー評価書要旨

(評価書の要旨)

テーマ名	担当課 (担当課長 名)	・局・課 (課長 ……)
評価の目的、 必要性	なぜ、このテーマについて評価を行う必要があるか、評価の目的を記述する。	
対象政策	評価対象とする政策の範囲(関連施策・事業の名称等)を記述する。	
政策の目的	当該政策(施策等のパッケージ)が目指している政策目標を記述する。	
評価の視点	この評価によって明らかにしたい論点を記述する。(政策のあり方・目的に関するものと、そのための施策に関するものの両方の視点を含めること)	
評価手法	分析の対象とその把握方法を記述する。(評価の視点と対応させて記述)	
評価結果	分析の結果、明らかになったことを記述する。	
政策への反 映の方向	評価結果を踏まえて廃止・修正・新設すべき政策の内容を記述する。	
第三者の知 見活用	<ul style="list-style-type: none"> ・政策レビューの実施にあたって第三者委員会等を設置した場合は、その名称及び構成員、委員会開催状況・議事概要等を記載。 ・その他、学識経験者等の意見を聴取した場合は、その概要を記載。 ・評価にあたっての政策評価会からの意見聴取についても記載。 知見活用の具体的内容(委員会の構成員、議事概要、主な意見等)を整理し評価書に掲載した上で、その所在情報をここに記載すること。	
実施時期	平成 年度～平成 年度	

別紙 7 政策評価担当窓口

(政策評価全般について) 政策統括官(政策評価)

(個別の施策等について)

局等	窓口課等
大臣官房	秘書室、人事課、総務課、広報課、会計課、地方課、技術調査課、公共事業調査室、運輸安全監理官、総括監察官
官庁営繕部	計画課
総合政策局	総務課
総合観光政策審議官	観光政策課
国土計画局	総務課
土地・水資源局	土地政策課 水資源政策課
都市・地域整備局	企画課
河川局	河川計画課
道路局	道路事業分析評価室
住宅局	住宅政策課
鉄道局	企画室
自動車交通局	総務課
海事局	総務課
港湾局	計画課
航空局	企画室
北海道局	参事官
政策統括官(国際、物流、危機管理)	参事官
政策統括官(国土・国会等移転)	参事官
国土交通政策研究所	総務課
国土交通大学校	総務課
航空保安大学校	総務課
国土地理院	政策調整室
船員中央労働委員会	船員中央労働委員会事務局
気象庁	業務評価室
海上保安庁	政策評価広報室
海難審判庁	総務課
航空・鉄道事故調査委員会	企画調整課