

## 1 政策評価の本格的運用

港湾整備事業・海岸事業においては、平成9年度より事業評価を実施しており、平成13年1月には「国土交通省政策評価実施要領」を策定し、個別の公共事業の評価を含む政策評価を導入・実施してきた。

平成14年4月に施行された「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき「国土交通省政策評価基本計画」等を策定し、個別の公共事業の評価を含む政策評価制度を本格的に運用している。

### (1) 政策アセスメント(事前評価)

新たに施策や事業着工を要求するにあたっては、必要性、有効性、効率性をチェックし、真に必要な施策の企画立案・事業の展開を目指す。

(「スーパー中樞港湾の育成(次世代高規格コンテナターミナルの形成)」、「国際社会と協調した国際海上輸送に従事する船舶及び港湾の保安対策の強化」等8施策について実施。)

### (2) 政策チェックアップ(業績測定)

個別公共事業の枠組みとなる港湾局の主要施策について、国民を顧客とした顧客満足度の観点から、アウトカム(成果)ベースの業績指標及びその目標値を設定し、国土交通省全113の業績指標中、港湾関係14指標について施策の目標の達成度を測定・検証(政策チェックアップ)してきた。今後は、社会資本整備重点計画に位置付けられたアウトカム指標を含めた116の業績指標について、目標の達成度を測定・検証し、政策遂行の成果をわかりやすく国民に提示する。

### (3) 政策レビュー(プログラム評価)

実施中の施策について重要度の高いテーマを選定し、総合的で掘り下げた分析・評価を行い、施策の見直し、改善につなげる(平成14年度～15年度は「みなとのパブリックアクセスの向上」、「海洋汚染に対する取組み」について、政策レビューを実施中)。

### (4) 個別公共事業の評価

#### 新規事業採択時評価

新たな事業の着工に際して、費用対効果分析を含む総合的かつ厳密な評価を実施するとともに、評価結果及び評価の過程について公表する等、透明性の向上に努める。

#### 再評価

事業採択後、5年未着手、10年継続中の事業、再評価実施後一定期間経過後の「再々評価」等について、事業の継続の必要性等について厳格に再評価を行い、必要があれば事業を中止することとしている。

#### 事後評価

平成11年度から一部の事業を対象として、事業完了後の事後評価の試行を実施してきたところであるが、平成15年度からは本格的に実施し、その評価結果を踏まえて、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について検討を行う。

#### 事業評価の向上に向けた取組み

需要予測の前提条件として、GDP成長率や人口の将来推計について関連する事業分野間の共通フレームとして用いることにより、整合性を図るべく検討を行う。

また、事業分野間における評価指標等設定の考え方の整合性確保への対応、感度分析など将来への不確実性への対応等についても検討を進めている。

## 2 港湾・海岸関係の業績目標及び指標(政策チェックアップ)

### 暮らし ～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現～

#### バリアフリー社会の実現

- 1日あたりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路及び信号機並びに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: 39%(H14)→7割強(H19) 視覚障害者誘導用ブロック: 72%(H14)→8割強(H19)

#### アメニティ豊かな生活環境の形成

- 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長 約6,700km(H14)→約6,800km(H19)
- 都市域における水と緑の公的空間確保量 12㎡/人(H14)→13㎡/人(H19)

### 安全 ～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化～

#### 水害による被害の軽減

- 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(H14)→約10万ha(H19)

#### 地震・火災による被害の軽減

- 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  
約13,000ha(H14)→約10,000ha(H19)
- 港湾による緊急物資供給可能人口 約1,900万人(H14)→約2,600万人(H19)

#### 交通安全の確保

- 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)→55%(H18)
- 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)→100%(H17)

### 環境 ～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造～

#### 良好な自然環境の保全・再生及び創出

- 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)→約2割(H19)
- 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)→約3割(H19)

#### 良好な水環境への改善

- 湾内青潮等発生期間の短縮 0(H14)→H14比約5%減(H19)

#### 循環型社会の形成

- 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)→100%(H15以降毎年)
- 循環資源国内輸送コスト低減率 0(H14)→H14比約1割削減(H19)

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

#### 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

- 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 0(H14)→H14比5%減(H19)
- 船舶航行のボトルネックの解消率 75%(H12)→90%(H18)

#### 物流の効率化

- 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)→80%(H18)
- フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 0(H14)→H14比4%減(H19)

### 共通の政策課題

#### IT革命の推進

- 港湾EDIシステムの普及率 22%(H13)→100%(H17)
- 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 28,140km(H13)→32,000km(H15)