

国土交通省

表 16-4 国土交通省における政策評価の結果及びこれらの政策への反映状況（個表）

事前評価

表 16-4-① 政策アセスメントを実施した政策（22年度予算概算要求時（21年8月公表））

（注）「平成22年度予算編成の方針について」（平成21年9月29日閣議決定）を踏まえ行われた概算要求に伴い、8月に公表した評価書について修正（29件）・再決定（9件）及び追加の評価（2件）が行われた（表16-4-②参照）ことから、本表における各評価結果は政策に反映されていない。

政策の名称	民間賃貸住宅の契約の適正化・紛争処理の円滑化に係る支援制度の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 民間賃貸住宅市場においては、敷金返還や退去時の原状回復を巡り多くの紛争が発生するといった問題が従来から指摘されているとともに、近時、住宅の賃貸業務や家賃債務保証業務等を巡るトラブルも発生している。さらに、持家に比べてバリアフリー化の遅れや旧耐震基準でのストックが多いなど、賃貸住宅の質の面での課題も存在する。こうした民間賃貸住宅市場における諸課題も相まって、我が国の既存住宅の流通シェアは諸外国と比較して低い数値で推移している。</p> <p>② 原因の分析 民間賃貸住宅をめぐるトラブルの原因として多い契約内容・管理内容に関する情報について、事前に消費者が入手する仕組みが整っていないほか、紛争が発生した場合の円滑な解決のための方策が十分に整っていない。さらに、悪質な取立行為等の抑制を図るための方策についても不十分である。</p> <p>③ 課題の特定 ○ 紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等を行う必要がある。 ○ 違法又は不適切な取立行為が発生しないようにするため、家賃の集金や家賃債務保証に係る求償権の行使に当たってのガイドラインを策定する必要がある。 ○ 賃貸住宅市場における原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書等の普及を通じて住宅に関するトラブルの未然防止を図る必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 ○ 紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等に伴う体制整備に対する支援などを行う。 ○ 取立行為等に係るガイドラインの策定を行う。 ○ 原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書の改訂を行う。</p>

政策の名称	地域における継続的な海岸漂着ゴミ対策の推進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 海岸に漂着する大規模な流木及びゴミ等を処理するため、これまで補助事業（「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」）の拡充を図ってきたが、日常的に漂着する小規模な漂着ゴミに対しては支援が難しく、十分な対策がとられていない地域が多い。</p> <p>② 原因の分析 地域の海岸において、海岸の清掃、海岸利用の促進、安全パトロール等の活動を担う主体が育っておらず、日常的に漂着する小規模な漂着ゴミに対し、地域ごとの自主的かつ継続的な取り組みが行われていない。</p> <p>③ 課題の特定 地域の海岸において、海岸の清掃、海岸利用の促進、安全パトロール等の継続的な活動を担う主体を育成する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 海岸管理者と協働しつつ、地域の住民、企業などの参加を結集し、地域の実情に応じた自主的な取り組みを展開するためのNPO等の育成に必要な条件、支援策等について検証を行う。</p>

政策の名称	200海里海域の特性に応じた海洋マネジメントビジョンの策定
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 21世紀の我が国の持続可能な発展のためには、世界で6番目に広大な我が国200海里海域における海洋資源や空間を有効に活用することが不可欠である。このため、今後、海洋基本法（平成19年成立）の「海洋の総合的管理」の理念を踏まえ、関係諸機</p>

	<p>関が連携して、200海里海域のより一層の効果的・効率的な海洋管理が求められている状況にあるが、そのために必要な海洋管理拠点のあり方をまとめた総合的かつ計画的なビジョンが示されていない状況にある。</p> <p>② 原因の分析 我が国海域を有効に利活用するためには、海洋の管理を適正に行っていく必要がある、そのためには前提となる海洋管理の拠点が不可欠である。国としても、海洋基本法及び、海洋基本計画（平成20年閣議決定）に基づき、海上の安全や離島の保全等など総合的な施策を推進してきているが、海洋の適正な管理のための具体的な拠点のあり方についての取組はこれからの状況である。</p> <p>③ 課題の特定 海洋管理拠点は、複合的な機能を有するものであり、また世界で6番目に広大な我が国200海里海域における海洋資源や空間を有効に活用するため、関係諸機関の連携の下で、総合的かつ計画的に推進するための海洋政策上の位置づけが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 i) 200海里海域における地質・気象・海象に関するデータ把握や、海洋資源、海洋の安全、海洋調査等の海洋管理に関する各種ニーズについての調査等を行う。ii) 関係省庁、学識経験者、民間等から構成される検討委員会を設置し、外洋海域における管理拠点のモデルケースや、海洋マネジメントビジョンの策定に向けた検討を行う。</p>
--	--

政策の名称	地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 運輸部門のCO₂排出量の約9割を占める自動車からのCO₂排出量削減に向けて、地方自治体のイニシアチブによる低炭素パーソナルモビリティ導入意識の高まりや、事業者による地域内小口輸送への新型低炭素車両の導入の動き等があるものの、地域交通、地域物流に低炭素車両の浸透・普及はあまり進んでいない。</p> <p>② 原因の分析 地域交通、地域物流への新型低炭素車両の浸透・普及が進まない原因として、地域交通に関しては、使用環境（街路、充電施設等）の未整備や、自治体の活用モデルに対する不安感等が挙げられ、また、地域物流に関しては、輸送ニーズと車両性能（航続距離、積載量、積載スペース、駐車スペース等）の不整合、利便性、安全性、活用モデルに対する運送事業者の不安感が挙げられる。メーカーにおいても、利用環境の未整備や、各種制度による制約などに起因した市場可能性に対する不透明感により、開発が進まない状況がある。</p> <p>③ 課題の特定 新型低炭素車両が浸透・普及する上で、②で挙げたボトルネックについて、都市・地域整備局、関係省庁等と連携しつつ、解消していく必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 社会実証試験等の実施を通じ、新型低炭素車両の実用性・環境性能・安全性を立証する。また、車両の開発・実用化指針のほか、最適利用環境（インフラ）の整備指針を策定し、自動車メーカー、運送事業者、自治体等に提示していくことでボトルネックを解消する。</p>

政策の名称	自動車運送事業者によるCO ₂ 削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 自動車運送事業の各分野（トラック、バス、タクシー）は、その事業構造に起因して、収益性が低い、経営基盤が脆弱、過当競争にさらされているなどの構造的問題を抱えており、経営・顧客評価に必ずしも直結しないCO₂削減については、自発的取組が進みにくい状況となっている。</p> <p>② 原因の分析 上記のギャップを埋め、CO₂削減を進めるためには、削減を進めた事業者が正当に評価され、経営改善に結びつく何らかの仕組みの構築が必要と考えられるが、評価の材料となる各事業者（ドライバー）の燃料消費量、輸送キロ等のデータ管理が十分で無い上、それらを公平な形で評価する手法も未整備である。</p> <p>③ 課題の特定 各事業者（ドライバー）の燃料消費量、輸送キロ等のデータ管理を促進し、それらのデータを用いた相対評価手法の開発、相対評価制度を活用した付加価値・経済価値の創出を進める必要がある。</p>

	<p>④ 施策等の具体的内容 現在業界・民間で行われている各運送事業者のCO₂削減努力の定量化（燃料消費量等データ管理のための体制整備支援等）等の取組と連携しつつ、国としては、原単位指標の検討、ベンチマークの設定、業態等の外的要因の考慮方法の検討等により、事業者間の公平な相対評価手法を確立し、それを活用した付加価値・経済価値創出のための将来制度を構築する。</p>
--	--

政策の名称	歴史的な水辺環境改善下水道事業の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 都市における水辺の消失や水量減少等の進行により、市街地における潤いの消失、ヒートアイランド現象の激化など、都市の快適性の低下や、観光面等からの都市の魅力の低下を招いており、周辺生活環境等に悪影響を及ぼしている。</p> <p>② 原因の分析 地方公共団体における厳しい財政状況等を踏まえると、環境改善対策を推進するには地方公共団体単独での対応は困難であることから、お濠等の歴史的な水辺の環境改善が進んでいない。</p> <p>③ 課題の特定 限られた財源の中で効果的な環境改善対策を実施するためには、関係者が連携して対策を講じる必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 地域の歴史的な景観を形成する城郭周辺のお濠などの水辺環境の改善を図るため、水質改善施設の建設を支援する。</p>

政策の名称	資源・エネルギー循環下水道事業の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 下水道は、下水や汚泥の処理過程で多くのエネルギーを消費し、温室効果ガスを排出しており、普及率の向上や高度処理、下水汚泥の有効利用の推進、合流式下水道の改善等に伴って今後も増大傾向にある。また、京都議定書目標達成計画において、下水道における新エネルギー対策及び下水汚泥の高温焼却等が位置づけられており、下水道として地球温暖化対策に貢献する必要がある。しかしながら、平成18年度の下水道バイオマスリサイクル率が約23%と下水道施設における太陽光、風力等の新エネルギー利用や余剰バイオガスの有効活用はあまり進んでいない状況にある。</p> <p>② 原因の分析 新エネルギー利用による発電及び余剰バイオガスの場外利用、焼却炉の燃焼の高度化は、地球温暖化対策としての効果は大きいものの、設備の導入・維持管理費を含めた場合、多額の費用が必要であり、地方公共団体の厳しい財政状況の中、導入が進んでいない。</p> <p>③ 課題の特定 地球温暖化問題が世界的な重要課題となっている状況を踏まえ、地域全体における温室効果ガスの削減対策の一環として、新エネルギー対策や余剰バイオガスの有効利用についても強力に推進する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 このため、高度処理等に伴い増大するエネルギー消費に対応するための太陽光・風力発電施設及び下水熱・下水道バイオガスの有効利用のために必要な施設等の建設を支援することで、温室効果ガスの削減のための新エネルギー対策の推進等により、目標達成計画の確実な達成を図り、下水道資源の循環を推進する。</p>

政策の名称	まちを元気づける水辺整備を推進するための「お濠再生プロジェクト」の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 水辺はまちを元気づけるポテンシャルを有しているが、都市部を流れるお濠等は、閉鎖的な水辺空間であるため、水質上の問題が生じており、水辺環境としての魅力を失っている。</p> <p>② 原因の分析 河川でないお濠等について、当該管理者と河川管理者との連携が必ずしも十分でなかったことが考えられる。</p> <p>③ 課題の特定 河川・下水道・公園等、それぞれの管理者間で連携し、お濠等の水環境改善に取り組む必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p>

	「かわまちづくり計画」に位置づけられた地域のシンボルとなるお濠等を対象に、河川・下水道・公園関係者が連携して河川環境整備事業による水質浄化対策や水辺環境整備を実施する。
--	--

政策の名称	エコモビリティ都市の推進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 2012年度が最終年度である京都議定書の目標達成や、ポスト京都議定書を見据えた低炭素社会の実現へ向け、交通分野において大幅なCO₂削減を実現するため、交通施策とまちづくり、人流・物流施策に一体的に取り組むことが効果的である。しかしながら、低炭素型交通を推進する都市・地域内でのCO₂削減量の把握手法が確立されていない。</p> <p>② 原因の分析 一体的な取組みによるCO₂削減量の把握手法の確立には、豊富な事例・データが必要であり、ひとつの都市・地域のみでの取組みが困難であることが、ギャップが生じている原因であると考えられる。</p> <p>③ 課題の特定 複数の都市・地域における事例・データを蓄積し、低炭素型交通を推進する都市・地域におけるCO₂削減量の把握手法の確立、都市・地域内での各種施策の一体的取組みによるCO₂削減の上積み効果の把握を行うための仕組みが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 低炭素型の交通を実現するための施策にまちぐるみで総合的に取り組み、CO₂削減に向けた先導的な計画を策定しようとする都市を「エコモビリティ都市」として国が支援し、交通施策とまちづくり、人流・物流施策への一体的取組み等の低炭素型交通を実現するための施策や、CO₂削減量の把握、評価手法等を内容とし、試行運行の実施結果を踏まえた計画を、地域協議会と協力しつつ策定する。さらに、策定された計画の実施状況の検証を通じ、国において、i) 低炭素型交通を推進する都市・地域におけるCO₂削減量の把握手法を確立し、都市・地域ごとのCO₂削減効果のより正確な評価を行うとともに、ii) 都市・地域内での各種施策の一体的取組みによるCO₂削減の上積み効果を明らかにする。</p>

政策の名称	緊急地震速報等の高度化
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 緊急地震速報は、震源に近い地震計で捉えた地震波形を解析して各地の揺れの大きさを推定し速報するものである。このため、震源のごく近傍、例えば直下型地震の震源直上付近では、緊急地震速報は間に合わない、または時間的猶予が少ない。</p> <p>② 原因の分析 地表付近の地震計しか活用していない。</p> <p>③ 課題の特定 いち早く地震波を検知、緊急地震速報に活用できるようにする。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 平成22年度は、i) 防災科学技術研究所が所有する大深度地震計データの収集、ii) 収集したデータを評価するための装置の整備、iii) 大深度地震計の利用により短縮される時間の定量的評価等の実証実験、iv) 実用化にあたっての課題の整理、を行う。</p>

政策の名称	集中豪雨・局地的大雨対策の強化
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 平成20年夏には局地的大雨、平成21年夏には集中豪雨による被害が相次いだ。気象庁は気象情報の改善を進めているが、集中豪雨や局地的大雨のような狭い範囲で起こる現象を的確に把握・予測するには、現行のシステムでは十分満足できる水準にない。また、さまざまな場所、時間、形態で活動している人々が気象情報を活用していない、あるいは、利用できていない状況である。加えて、短時間で危険な状況になるにもかかわらず、危険性に対する知識や危険を回避する行動に対する普及啓発が進んでいない。</p> <p>② 原因の分析 集中豪雨や局地的大雨のような狭い範囲で起こる現象を把握・予測するには、現行の観測網・観測システムや現行の解像度の予測システムでは、現象を的確に把握できない場合がある。また、より精密で高解像度の予測をしようとする、計算機の計算能力が不足する。 また、屋内外を問わず必要なときに必要な気象情報を入手できる環境が整っていない。</p>

	<p>い。加えて、気象情報などを活用して自らの判断で安全確保の行動が取れるような実践的な取り組みが少ない。</p> <p>③ 課題の特定 観測網の維持・強化や精緻な予測によって気象情報を改善する。また、情報の入手手段拡大を促進するとともに、自ら危険を回避できるよう安全知識の普及啓発を推進する。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 基盤的観測網の維持・強化により実況監視体制を強化するとともに、次世代スーパーコンピュータの整備により予測技術を改善する。処理や加工の容易な最新の情報通信基盤を導入し、気象情報が広く伝えられるよう環境を整えるとともに、集中豪雨や局地的大雨の危険性や、気象情報の入手経路、自らの判断により危険を回避する方法など、安全知識の普及啓発を推進する。</p>
--	--

政策の名称	地球温暖化に関する観測・監視体制の強化
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの排出量を削減する緩和策と、温暖化による影響・被害を軽減するための適応策を的確に策定することが重要である。しかし、現状において、地球温暖化の実効的な緩和策・適応策に必要とされる精度の高い温暖化予測が困難となっている。 また、地球温暖化によって増大することが懸念されている異常気象およびそれに伴う気候リスクに対し、リスクを軽減するための適切な対策を講じるにあたって、気候情報（数ヶ月先を対象にした予報など）が十分に利用されていない。</p> <p>② 原因の分析 地球温暖化予測の不確実性の要因の一つとしては、予測モデルに組み込むための大気及び海洋中での正確な二酸化炭素の吸収や放出などの収支が解明されていないことが挙げられる。 また、地球温暖化に伴う影響（気候リスク）が産業によって多岐にわたるにもかかわらず、それぞれの分野においてリスクを軽減するために気候情報を利用する技術（例えば農業分野において生育管理に気候情報を利用する技術など）が開発・確立されていないことが、気候情報の利用・普及が進まないことの原因として挙げられる。</p> <p>③ 課題の特定 温室効果ガスの収支等を解明するには、温室効果ガスの吸収・放出に大きな影響を及ぼす、海洋や大気における温室効果ガスの高精度な観測を長期継続的に実施する必要がある。 また、産業分野ごとに多岐にわたる気候リスクの軽減を目的とした気候情報の利用を普及させるためには、ニーズに即した気候情報を提供するとともに、情報利用の成功事例を活用し広く普及させる必要がある。このためには、各分野ごとに温暖化に伴う気候リスクを調査・分析し、このうち気候情報の利用によって軽減されうる要素を特定したうえで、情報を作成・提供する技術の開発も必要となる。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 二酸化炭素の収支の解明に資するため、海洋気象観測船による海洋中の二酸化炭素濃度等を北西太平洋域で高精度に観測する。また航空機観測のための観測装置を整備し、航空機を利用した厚木～南鳥島間の温室効果ガスの観測を行う。 さらに、全球異常気象監視システムを整備し、温暖化監視に関わる情報等の充実を図るとともに、産業分野ごとの気候リスク軽減に資する情報の利活用技術を開発し、気候情報の利用を促進する。</p>

政策の名称	下水道浸水被害軽減総合事業の強化
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ I P C C 第4次評価報告書統合報告書（平成19年11月）において、地球温暖化に伴う気候変動により、大雨の増加や台風の激化等の懸念が指摘されており、近年頻発する集中豪雨や、都市化の進展に伴う不浸透化による雨水の地下浸透の阻害により、短時間に大量の雨水が流出し、内水氾濫のリスクが増大している。</p> <p>② 原因の分析 増大する内水氾濫リスクを早急に解消するためには、地方公共団体が行う下水道管等の整備のみでは、十分な対応は困難。</p> <p>③ 課題の特定 限られた財源の中で効果的な浸水対策を実施するためには、関係主体が一体となって、雨水貯留浸透施設の整備等のハード対策に加えて、それらを補完するソフト対策、</p>

	<p>自助対策を含めた総合的な浸水対策に取り組む必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 地方公共団体や関係住民等が一体となった、雨水貯留浸透施設等の流出抑制対策に加えて、被災を想定した内水ハザードマップの公表等を含めた総合的な浸水対策を推進するための支援を拡充する。</p>
--	---

政策の名称	都市機能保全型老朽管対策事業の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 下水道整備の進展にともない、管路延長は約41万kmにのぼるなど、下水道ストックが増大しており、管路の老朽化等に起因した道路陥没の発生件数は平成20年度には約4,100箇所にとぼっている。</p> <p>② 原因の分析 老朽化したストックが増大している下水道施設の点検・調査、改築には多額の費用が必要であり、地方公共団体の厳しい財政状況等を踏まえると、地方公共団体のみでは十分な老朽管対策は困難。</p> <p>③ 課題の特定 日常生活や社会活動に重大な影響を及ぼす事故発生や機能停止を未然に防止するには、計画的な点検・調査及びこれらの結果にもとづく改築の実施など、発生対応型から予防保全型の管理へ転換する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 このため、老朽管の点検・調査、都市機能集積地区内の老朽管の改築により、D I D地区における計画的な改築の一層の推進を図る。</p>

政策の名称	砂防設備等の緊急改築制度の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 近年頻発する集中豪雨から地域の安全を確保するためには、砂防設備が想定される外力に対し、所期の機能を発揮することが必要であるが、古い年代に設置された石積み構造の砂防設備等は内部構造が不明であるなど、その状態が十分に把握されていない状況にある。</p> <p>② 原因の分析 既設砂防施設の評価と対策は被災を受けて初めて必要性が認識される状況にあり、補助事業が砂防堰堤等の「新設」を中心に実施していることと相まって、既設施設に対する対策が行われにくい。</p> <p>③ 課題の特定 既設の砂防施設の機能を適切に発揮させるためには、施設の現況調査により状態を把握し、施設の安全度と下流域への影響等の必要を検討して、対策を計画的に実施することが必要。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 該当する施設について調査・計画・工事をセットにして集中的（概ね5年程度）に対策を実施する新たな事業を創設する。（総合流域防災事業を拡充）</p>

政策の名称	土砂災害に対する警戒避難体制の強化に関する制度の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 土砂災害による犠牲者ゼロを実現するためには、土砂災害の発生危険性が高まった際に、そのことを市町村長が的確に把握し、危険区域内の住民に対して避難指示等を円滑に発令する必要があるが、過去の土砂災害発生事例において、必ずしも適切に避難指示等が発令されているとは言えない。</p> <p>② 原因の分析 土砂災害の発生危険性が高まった際の避難指示等の発令は市町村長の責務であるが、土砂災害の経験の少ない市町村では、発令対象区域の特定等が困難なため、適切な避難指示等の発令が困難。</p> <p>③ 課題の特定 土砂災害の発生危険性が高まった際には、国や都道府県が、市町村に対して、危険箇所についての情報提供を行うことができるような仕組みが必要。特に天然ダムの決壊により生ずる土石流等、特殊な土砂災害については、非常に高度な技術力を必要とするため、国の関与が不可欠。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 土砂災害防止法の改正及び予算新規制度の創設により、国土交通大臣あるいは都道府県知事は、土砂災害の発生のおそれがあると認める場合は、緊急調査（仮称）を一</p>

	定の期間継続して実施し、その中で必要と認めるときは、緊急警戒区域（仮称）を定めて、住民に対して避難の指示を行うべきことを市町村長に対して指示することとする。なお、天然ダムの決壊に伴う土石流等の特殊な土砂災害については、都道府県の要請を受け国が緊急調査や緊急警戒区域の指定を実施する仕組みを設ける。
--	--

政策の名称	ゲリラ豪雨等に対しても安心して暮らせる「100 ^{mm} /h安心プラン（仮称）」の策定
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 中小河川にかかる整備目標として50^{mm}/hを目標に河川改修を実施してきたものの、近年、これを上回る100^{mm}/hを超えるような集中豪雨が頻発し、浸水被害が発生している状況。</p> <p>② 原因の分析 従来、過去に実際に降った雨量や降雨分布、波形パターンを元に計画を策定し、これに基づき治水対策を実施してきたが、近年、時間100^{mm}を超えるような短時間強雨の発生回数に増加の傾向が見られる他、2008年の愛知県岡崎市をはじめとして各地で過去の降雨量記録を更新するなど、これまでの想定外力と異なる降雨が頻発している。 また、これら集中豪雨の発生時には、河川の氾濫のみならず、排水不良等、河川への流出過程でも浸水被害が発生。</p> <p>③ 課題の特定 近年の降雨状況及びその特性を踏まえた対策の検討が必要。特に都市部では、資産密度等が高く対策が急がれる一方、家屋密集に伴う用地買収案件多数等の制約を踏まえた対策の検討が必要。 浸水被害に対する地域住民の安全・安心確保にあたっては、河川からの氾濫防御対策のみでは困難。下水道の整備、貯留・浸透機能の強化等、様々な社会資本整備を通じた取組が必要。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 ゲリラ豪雨等局所的な豪雨への対応策として、省内関係部局で「100^{mm}/h安心プラン（仮称）」について検討。その結果も踏まえ、各地で「100^{mm}安心プロジェクト（仮称）」を立ち上げ、事業の実施に向け、国及び関係機関の参画による協議会を設置するなど、水災害防止に向けた検討の枠組みを構築する。これにより、ゲリラ豪雨に対して戦略的かつ重点的な対策を推進する。 都市部の治水対策として、地下河川や調整池の整備などを検討。</p>

政策の名称	気候変動に伴う集中豪雨の激化に対応する河川整備及び流域対策の推進（流域治水対策河川事業費補助の創設）
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 地球温暖化の影響により、ゲリラ豪雨の激化・頻発が各地で予想される中、河道整備と併せた流域対策の更なる充実を図る必要があるが流域一体としての整備が進んでいない。</p> <p>② 原因の分析 厳しい予算の制約等により、重点的な投資が困難であること等が、原因として考えられる。</p> <p>③ 課題の特定 河川整備は主に広域河川改修事業で実施している一方、調節池や流域貯留浸透事業などの流域対策は流域治水対策事業で実施している。予算費目が別立てとなっており、重点的な投資に当たっての阻害要因のひとつとなっている。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 「河川で安全を確保する対策」に加えて「流域における対策で安全を確保する治水対策」を一体となった制度として実施するため、流域治水対策河川事業費補助を創設する。これにより、流域対策と一体的に河川整備を重点的に推進する。</p>

政策の名称	沿岸域一帯の危機管理・減災対策の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 海面上昇や台風の激化等により、高潮など沿岸域の災害リスクが増大するとともに、全国規模で海岸侵食が深刻化するおそれがある。</p> <p>② 原因の分析 沿岸域の広域かつ詳細な地形等が十分に観測されておらず、海岸における越波や浸水を予測するシステムの構築や、予防的な海岸侵食対策の実施が困難。</p> <p>③ 課題の特定</p>

	<p>従来のハード整備と合わせて、ソフト対策と一体となった沿岸域一帯の危機管理・減災対策の強化が必要。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 沿岸域の地形等の観測、越波や浸水を予測するシステムや危機管理情報を提供するシステム等の開発、整備、運用管理等を実施。</p>
--	---

政策の名称	地球温暖化に伴う海面上昇等への緊急的な適応策としての高潮・高波対策等の推進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 地球温暖化に伴う海面水位の上昇や台風の激化等により、高潮、高波等の災害リスクが増大するおそれがある。</p> <p>② 原因の分析 地球温暖化による災害リスクの増大が懸念される一方で、海岸堤防等の設計は既往データを用いており、将来の地球温暖化の影響が考慮されていない。</p> <p>③ 課題の特定 高潮等による被害から背後地の人命・資産を守るため、増大する外力に対し、海岸保全施設の整備を行うことが必要。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 越波に対し堤防の整備・強化等を行うとともに、新たに十分な機能を有する排水対策を実施。また、三大湾において、地球温暖化適応戦略を策定し、対策を推進。</p>

政策の名称	広域侵食対策事業の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 広域的な海岸全体の汀線変化のバランスを図った侵食対策を適切なタイミングで実施する必要がある。しかしながら、侵食対策を実施するタイミングの遅れ等により、海岸侵食が部分的に進行する現象が生じている。</p> <p>② 原因の分析 個別海岸毎の現況分析や原因分析により、個別海岸に最適と考えられる侵食対策を実施している。侵食対策を実施するタイミングの遅れ等により、海岸侵食が部分的に進行している。</p> <p>③ 課題の特定 広域的な海岸全体の汀線変化のバランスを図った侵食対策を適切なタイミングで実施する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 侵食が発生している海岸全体の状況、侵食の原因や施設の整備状況等を踏まえ、個々の侵食対策を総合的に組み合わせ、適切なタイミング及び規模で、広域的な海岸全体の汀線変化のバランスを図りつつ段階的に整備を実施する。</p>

政策の名称	運輸の安全性向上のための官民における戦略的取組の推進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 現状では、モードごとの規制により安全対策が実施されてきたが、未だ大規模な事故や社会的影響の大きな事故が起きている。規制による安全対策は最低限のものであり、従来のやり方だけでは防げない部分（ヒューマンエラーに関わる部分等）がある。</p> <p>② 原因の分析 運輸安全行政については、従来からモードごとの安全規制の実施により担保されてきたところであるが、事業者に対する義務付けのみで実現できる事項には限界がある。</p> <p>③ 課題の特定 法令による規制を超えて安全確保の充実を図るための事業者による自主的な活動を行政上奨励し、社会的に評価されるようなシステムを新たに形成することが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）を国が支援することにより、法規制等に求められている水準を超える安全対策事業の推進や先進安全技術の普及・促進、安全に係る社会実験の推進等を図る。</p>

政策の名称	産業活性化のための港湾機能の強化
政策評価の結果	① 目標と現状のギャップ

<p>の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ エネルギーの9割以上及び食糧の6割を海外に依存する資源小国の我が国において、海上バルク貨物について、安定的かつ低廉な輸送を確保することは、我が国の産業競争力の強化や国民生活の質の向上に必要不可欠である。 ○ しかしながら、海上バルク輸送において、大量輸送によるコスト削減や南米等遠隔地からの調達の増加により船舶の大型化等輸送形態の変化が進展しているなかで、バルク貨物を取り扱う港湾施設は老朽化・陳腐化が進行しておりこれらの輸送形態の変化に十分対応できていない状況である。 <p>② 原因の分析 バルク貨物を取り扱う港湾施設について、既存の整備スキームでは、港湾整備事業として公共が整備するもののほか、多くの施設が専用埠頭として民間により整備が行われており、近年の船舶の大型化に伴い高額化する整備費用や維持管理費用を負担できていない。</p> <p>③ 課題の特定 船舶の大型化等輸送形態に対応したバルクターミナルの整備や物流体系の構築を推進するため、必要となる施設規模やバルク輸送の拠点化などの検討を進める必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 地域の企業立地と連携した多目的国際ターミナルの整備を推進するとともに、アジア諸国の成長・船舶の大型化・パナマ運河の拡張等の社会情勢の変化を踏まえた港湾施設の検討や、複数企業による共同輸送化に係る社会実験を行う。</p>
-------------------	---

<p>政策の名称</p> <p>政策評価の結果の概要</p>	<p>物流施設の耐震強化</p> <p>① 目標と現状のギャップ スーパー中枢港湾等の臨海部物流拠点において、大規模地震発生時にも一定の物流機能を確保できるように、コンテナターミナルの耐震強化とあわせて、その背後の物流施設の免震化を推進する必要がある。しかし、現状では臨海部物流拠点内(横浜港、川崎港、大阪港、神戸港、博多港)において、免震機能を備えた物流施設は立地していない。</p> <p>② 原因の分析 免震機能を備えた物流施設は、非免震構造の施設に比べて建設コストが増大することから、物流施設を整備する民間事業者は免震化に積極的ではない。</p> <p>③ 課題の特定 このため、免震機能を備えた物流施設を整備する民間事業者の資金調達面での負担を軽減する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 臨海部物流拠点において、免震機能を備えた物流施設の整備を行う民間事業者に対する資金的な支援を強化する。具体的には、特定民間都市開発事業において、当該事業者に対する支援限度額を拡大する。</p>
--	---

<p>政策の名称</p> <p>政策評価の結果の概要</p>	<p>観光魅力を活かした船旅の振興</p> <p>① 目標と現状のギャップ 現在、外航クルーズについては、2004年から年平均8.9%と順調に伸びているが、国内クルーズについては、0.4%とほぼ横ばいの状況が続いている。船旅を活性化させるためには、観光客が客船やフェリーなどを活用し、容易に船旅を楽しむことができるようにするとともに、各地の観光資源の魅力を引き出すことが必要であるが、旅行者が容易に船旅を楽しめる環境となっておらず、各地の魅力ある観光資源を活用した、集客ができていないのが現状である。</p> <p>② 原因の分析 具体的には、航路が生活路線を中心に整備されており、また、港湾施設についても生活路線に合わせた整備となっており、観光客が容易に周遊等できる仕組みになっていない。</p> <p>③ 課題の特定 i) 外航大型クルーズ、ii) 既存の中型フェリー・客船、iii) 小型船、iv) プレジャーボートの区分、それぞれにおいて船旅を振興する上で、受け入れ体制、2次交通、観光資源の活用等に課題が存在する。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 i) 外航大型クルーズ、ii) 既存の中型フェリー・客船、iii) 小型船、iv) プレジャーボートの区分において、観光客が容易に周遊等できる仕組みづくりを行うため、各種船舶による実証実験、アンケート調査、採算性の検証等を実施する。</p>
--	--

政策の名称	訪日外国人旅行者の受入環境整備事業
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）は7年目に入り、訪日外国人旅行者数は521万人（平成15年）⇒835万人（平成20年）と増加しているものの、平成22年に訪日外国人旅行者数1,000万人という目標達成のためには、受入環境整備について一層の取組みが必要である。また、さらに訪日外国人旅行者数2,000万人を目指すにあたっては、抜本的な取組みを進めることが必要となってくる。</p> <p>② 原因の分析 訪日外国人旅行者を持続的に増加させていくためには、我が国の観光魅力の一層の発信に加え、旅行者のさらなる満足度の向上及び不便の解消（受入環境の整備）を行う必要がある。</p> <p>③ 課題の特定 受入環境の整備を行うためには、受入体制の現状を客観的に把握した上で、必要な対策、官民の役割分担等について、具体的な方針を示す必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 i) 受入環境の戦略的整備に向けた評価基準・メカニズムの構築 ii) 訪日外国人に関する統計・データ等の整備 iii) 受入を担う人材の育成・活用</p>

政策の名称	停滞プロジェクト早期完了支援事業の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 中心性が低下し薄く広がった現状の都市構造を放置すると、都市住民の日常の生活基盤が崩壊するおそれがあるため、集約型都市構造を目指した市街地の改善に取り組んでいるところであるが、完了予定年度を過ぎても事業が完了せず、改善できないまま残っている市街地も存在する。</p> <p>② 原因の分析 昨今の未曾有の経済情勢も伴い、地方自治体の財政が貧窮しており、事業の長期化、組合事業の経営悪化、資金調達の困難性等の多様な課題を抱えているため、長期にわたって停滞している事業が見られる。</p> <p>③ 課題の特定 停滞している事業の早期完了に向けて、国による緊急の支援が必須であるが、既存の制度では支援ができないため、新たな支援事業の創設が必要となっている。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 停滞している事業の事業計画の見直し等の内容とする再生計画の作成のために、合意形成、計画策定、第三者的な専門家の要請等にかかる費用を支援する。</p>

政策の名称	交通結節点の利便性向上と周辺の一体的整備を重点支援する制度の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 今後、少子超高齢社会や人口減少社会において、活力ある都市を構築するためには、過度な自動車利用に依存した拡散型の都市構造から、公共交通を中心とした集約型の都市構造へと転換することが必要であるが、現状は、集約型都市構造への転換が十分に図れていない。</p> <p>② 原因の分析 集約型都市構造への転換を推進するためには、歩行者、自動車、自転車、公共交通の多様な交通手段が結節する交通結節点とその周辺まちづくりを一体的に整備し、利用者にとって利便性の高い交通・交流拠点を形成することが重要であるが、現状は拠点が形成されていない。</p> <p>③ 課題の特定 交通・交流拠点を形成できていないのは、それを整備する仕組みや支援制度が構築されておらず、交通結節点とその周辺まちづくりを一体的に整備することが困難であることが原因。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 便利で暮しやすい集約型都市構造の形成を推進するため、交通結節点の利便性向上と周辺まちづくりの一体的推進を図り、移動しやすく多様な都市機能が集まっていて、多くの人が交流する交通・交流拠点の整備を重点支援する制度を創設する。</p>

政策の名称	歴史的風致維持向上施設整備事業の創設
-------	--------------------

政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 平成20年に施行された歴史まちづくり法に基づき、歴史的風致維持向上計画の認定都市において各地域の特性を活かした歴史まちづくりが進められているものの、かつての都市構造を特徴づける石垣や堀、水路など歴史的遺構の復原整備についてはあまり取り組まれていない。今後認定都市が増加する中、歴史的遺構の復原整備ニーズに対してさらに対応できなくなる恐れがある。</p> <p>② 原因の分析 歴史まちづくり法に基づく支援措置である歴史的環境形成総合支援事業は主として民間所有の建築物等に対して支援を行うものであり、都市公園事業は都市公園内の施設等への支援を行うものであるため、歴史的遺構の復原整備に対する支援措置が不十分である。</p> <p>③ 課題の特定 このため、認定都市を対象とした、公の施設として管理する歴史的遺構の復原整備を支援する新しい公共事業を創設することが効果的である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 歴史まちづくり法に定める認定歴史的風致維持向上計画に基づき、公の施設として石垣や堀、水路など歴史的遺構を復原・整備する市町村及び都道府県の取組を支援する歴史的風致維持向上施設整備事業を創設し、総合的な歴史まちづくりを推進する。</p>
------------	---

政策の名称	生活支援機能の集積による駅機能高度化～コミュニティ・ステーション化～の推進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 鉄軌道が、今後よりいっそう地域に根ざした存在として地域住民に愛され、地域住民が求めるサービスを展開する存在となるためには、事業者が地域の様々な関係者と議論を重ね、地域と一体となったサービス向上を通して、地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在となっていくことが必要である。 このような観点から、特に都市部においては、人に優しく、活力ある都市生活を実現するためにも、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくり等に資する生活支援機能の駅や駅周辺への集積を図り、駅や駅周辺の持つ社会的ポテンシャルを引き出すことにより、鉄軌道利用の促進・活性化を実現する必要がある。 しかしながら、鉄軌道事業者又は生活支援サービス事業者が、地域と一体となったサービス向上、特にそのための施設整備に係る費用を自らのみで賄うには至っていない。</p> <p>② 原因の分析 原因として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の求めるサービス向上について鉄軌道事業者が地方公共団体や利用者等と協議する機会があまり設けられていなかったこと ・ 生活支援機能の駅への新設については、初期投資費用が大きく生活支援サービス事業者のみでは費用が賄えないこと ・ 鉄軌道事業者にとって、短期的な利益に直結しないサービス向上のための施設整備に係る費用について、自らのみで賄うインセンティブが低いこと <p>が挙げられる。</p> <p>③ 課題の特定 鉄軌道が、地域住民の日常生活や社会生活を支える基盤として地域が求めるサービスを展開する存在となるためには、鉄軌道事業者が地方公共団体や利用者等と協働してサービス向上を図る意欲的な取組を促進することが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 このため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者を含む協議会が、地方公共団体や利用者等と協議して策定する地域公共交通総合連携計画に基づき、ホーム拡幅やバリアフリー化等の駅施設改良と併せて行う生活支援機能整備 ・ 鉄軌道事業者が、地方公共団体等と連携し、自らの出費により行う既存駅空間リフォームや高架下へのプレハブ設置等による生活支援機能整備 <p>を支援することにより、鉄道利用の促進を図るとともに、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化を推進する。</p>

政策の名称	バス交通における環境整備モデル事業の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者はバス事業を取り巻く環境の変化に対して、既存の規制の枠組みに捉

	<p>われない先進的な事業運営を目指すべきであるが、自治体からの支援等を前提とした事業構造から新たな事業構造への転換等がまだまだ不十分な状況。</p> <p>② 原因の分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体からの支援を前提とした経営構造 収支の悪化による人件費の削減等により、新規施策等を考案する企画部門人材の不足 累積赤字等による新規施策導入への資金及び意欲不足 <p>③ 課題の特定</p> <p>環境の変化に対応するため、既存の枠組みに捉われない先進的な事業運営への転換等について、国の規制等のあり方等の検討。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>i) 先進的なバス交通のあり方の検討</p> <p>コスト負担、社会基盤整備のあり方、交通規制のあり方等現状のバス交通を巡る課題を列挙し、これを解決し、将来の先進的なバス交通のあり方として必要な事項について、モデル事業を行うことにより、検討する。</p> <p>ii) 利用者の移動ニーズ・実態調査</p> <p>大都市、地方（のある程度の規模の）都市、交通不便（空白）地域などにおいて、以下のような項目について調査を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の移動ニーズの把握 公的主体が負うべきコスト 利用者の負担 <p>iii) 実証実験</p> <p>上記の観点について実証実験を行おうとする者に対し、費用を支援</p>
--	--

政策の名称	外海離島等の運航費軽減・需要喚起方策の調査
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <p>離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしているものの、離島航路事業の運営状況が悪化しており、航路の維持が困難になっている。</p> <p>② 原因の分析</p> <p>離島住民の高齢化や人口減少による旅客の減少、燃料油価格の高騰等。</p> <p>③ 課題の特定</p> <p>このような状況から、観光需要を喚起し、増収策を検討する必要がある。また、省エネ化・省力化等運航コスト低減を図る必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>省エネ化・省力化等運航コスト低減につながる設備、補修、操船についての実証調査を行う。</p> <p>定期離島航路事業の空き時間での不定期航路事業（観光）による増収策の検討調査を行う。</p> <p>中高生の離島航路利用・離島訪問促進方策について検討し観光需要喚起のモデルツアー調査を行う。</p>

政策の名称	海上交通の低炭素化・利便性向上等総合事業の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <p>モーダルシフトの主要な担い手であり、地域の重要な交通ネットワークを形成している海上交通の維持・活性化を図ることは重要な目標であるが、近年の燃料油高騰など様々な要因により、陸上輸送への逆モーダルシフトが発生している。</p> <p>② 原因の分析</p> <p>燃料油高騰などの様々な要因により、陸上輸送に対するコスト競争力が急激に減少したことが輸送量の減少の原因と考えられる。</p> <p>③ 課題の特定</p> <p>このような現状を踏まえ、海上輸送事業者の運航効率化やサービスの向上を図ることが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>このため、船舶の省エネ化・省力化・IT化を通じた効率化に資する設備導入と取組み等への支援、ビジネスモデル転換による利便性向上の設備導入と取組み等（例えば荷主のニーズを先取りした運送設備導入など）への支援を行う。</p>

政策の名称	観光地の魅力創出インフラ整備の推進
--------------	-------------------

政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 効果的な社会資本整備・管理の推進に向けて、現状では、景観整備や歩行者空間の整備、アクセスの確保等について観光地の実態に即した効果的な整備がなされていない。</p> <p>② 原因の分析 社会資本整備を実施するにあたり、地域の観光客や観光関係事業者による現場目線を取り込めていないことが原因である。</p> <p>③ 課題の特定 観光地にとって真に必要な社会資本整備について、的確に地域の観光客や観光関係事業者の意見を反映し、関係者間で認識を共有するため、その抽出の仕方等をガイドラインとしてまとめることが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 モデル地区を設定して観光地域づくりの多様な関係者からなる連絡会議を実施し、魅力創出に必要な社会資本の抽出を行う。また、そこで得られた知見をもとに、観光地の実態に即した社会資本整備のあり方・配慮事項等をまとめたガイドラインを策定する。</p>
------------	--

政策の名称	宅地建物取引業・賃貸不動産管理業等に係る新規制度の導入
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 1,200万戸超の民間賃貸住宅は、住宅ストック全体の4分の1以上を占めており、多様な国民の居住ニーズにこたえるものとして必要不可欠な存在である。国民が日々の生活を送る基盤として、また、良好なストックとして長期間にわたり活用される上でも、適切な維持管理が行われることが必要である。 しかし、消費者の安心安全な取引への意識も高まる中、賃貸不動産に関するトラブルは増加傾向にあり（賃貸アパート・マンションに関する相談件数は年間3万件超。国民生活センター資料）、それらの多くは退去時の原状回復や家賃など賃貸住宅の管理業務に関するものである。</p> <p>② 原因の分析 現状では、賃貸不動産管理業などの業務については、これらの業務を行う事業者に関する情報が不足するとともに、事業者の不適切な行為を防止するような事業者間での共通のルールが確立されておらず、管理業を対象とした法令も存在しない。また、不動産業全般にわたる簡易迅速な紛争解決の仕組みが存在しない。さらに、宅地建物取引業法に基づく重要事項が増加する中で、説明内容をより分かりやすくすべきであるとの指摘もある。</p> <p>③ 課題の特定 このため、管理業務に関する適正な処理ルールの確立をベースとして、不動産管理業の業務の明確化及び適正な業務の実施の担保のために、不動産管理業を法令上位置付け、悪質事業者を排除するための必要最小限の行為規制を行うことが有効であると考えられる。 また、トラブルの簡易迅速な解決のため、不動産業においても事業者・業界団体等による自主的な紛争解決への取組を支援することが有効である。さらに、宅地建物取引業法に基づく重要事項説明制度の見直しによって、消費者に対する情報提供を強化することが有効である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 そこで、社会資本整備審議会不動産部会の答申を踏まえて導入される制度の構築及び円滑な運用等に向けて必要な事業を行う必要がある。 具体的には、 ア) 登録制度に対応したシステム開発 イ) 標準管理委託契約書等の見直し ウ) 迅速・簡易な紛争処理体制の構築 エ) 制度改正に伴う重要事項説明書の見直し オ) 新制度の周知・啓発 など、新制度の導入に際して必要となる各種システムなどの整備、新制度運用に向けた環境整備を図る。</p>

政策の名称	人口減少の進展等を踏まえた土地管理の適正化の推進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 本来不動産の所有者は不動産を適正に管理すべきものと考えられるが、高齢化や相続等様々な要因により所有者による適正管理がなされず、周辺環境の悪化等の問題が</p>

	<p>発生している。</p> <p>なお、全国の市区町村を対象としたアンケート（H20土地・水資源局）では、回答のあった1,217団体のうち、約7割の団体（877団体）で、土地の管理に起因した問題が発生している。</p> <p>② 原因の分析 適正な管理がなされない原因として、高齢化・少子化・過疎化等による管理者の不在、所有者や相続者が遠方に居住しているため管理が行き届かない、相続者の不在・不明、所有者の管理意識の低下等があげられる。</p> <p>③ 課題の特定 一部の自治体や地域住民、NPO等において適正管理のための取組が見られるが、多くの自治体等ではノウハウ・人材・情報の不足等から対応に苦慮しているところである。このため、空き地・空き家の管理・活用のための関係者・関係施策間の協調・連携体制の整備（空き地・空き家の管理・活用のためのプラット・フォームの構築）や、土地管理の適正化のための自治体等による土地利用規制・誘導や調整の取組への支援等を行うことが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域ごと（中山間、都市近郊等）の特性等も踏まえた、関係者・関係施策間の連携・協調による空き地・空き家の管理・活用モデルの構築を行う。 ○ 土地管理の適正化のための実効性のある条例、協定制度の活用や、関係機関（弁護士会等）との連携による紛争処理（裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の活用等）、専門家の活用等による自治体の人材育成のためのモデル構築を行う。 ○ 相続による権利関係の複雑化等に伴い所有者が不在・不明となった不動産の管理のあり方の検討を行う。
--	---

<p>政策の名称</p> <p>政策評価の結果の概要</p>	<p>不動産市場の活性化のための情報基盤の構築</p> <p>① 目標と現状のギャップ 本来不動産に関わる多様な主体にとって必要とされる不動産情報が適切に提供されるべきであるが、不動産投資に関する情報インフラが不十分であることや、取引価格や土地の安全性（土壌汚染、災害履歴等）、環境価値の高い不動産等に関する情報の不足が指摘されている。</p> <p>② 原因の分析 不動産投資に関する情報インフラの整備や、不動産に関わる多様な主体にとって、分かりやすく使いやすい形での不動産情報の提供が不十分である。</p> <p>③ 課題の特定 不動産に関わる多様な主体にとって、分かりやすく使いやすい形で不動産情報が提供されるための情報基盤の整備が必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 不動産に関わる多様な主体に対して不動産情報に関してのニーズ把握を行った上で、不動産に関わる多様な主体が適切な不動産情報を得られるよう、不動産情報を分かりやすく使いやすい形で提供する情報基盤（不動産情報の総合データベース）を構築する。</p>
--	---

<p>政策の名称</p> <p>政策評価の結果の概要</p>	<p>建設業と地域の相互発展促進事業の実施</p> <p>① 目標と現状のギャップ</p> <p><目標> エンドユーザーである国民に対し、対価に応じて最も高い価値を有する建設生産物を提供すること。地域の基幹産業として地域の雇用・経済に寄与すること。</p> <p><現状> 昨今の厳しい経営環境により、建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設生産物の品質の低下が懸念されているとともに、地域の活力低下を招いている。</p> <p>② 原因の分析 建設産業は単品・受注産業であるため、元々受注の波の影響を受けやすい産業であるが、中長期的な建設投資の減少によって本業のみでは企業経営に行き詰まるケースが増加している。また、基幹産業である建設業の活力低下は、地域の雇用・経済に直接的に打撃を与えている。</p> <p>③ 課題の特定 今後、建設投資の大幅な増加が見込めない中であっては、やる気のある企業が本業以外の分野で収益の柱を確立し、安定した経営を行える体質に変えていくことが、建設生産物の品質の確保と地域の活力回復に当たって必要な課題である。</p>
--	---

	<p>④ 施策等の具体的内容 建設業が、行政とのパートナーシップ等の下、地域のニーズに対応した他産業分野・建設関連分野への活動領域の拡大や除雪・災害応急復旧等これまで担ってきた活動領域の維持を行う場合に、その事業の立ち上げを支援し、普及・啓発する。</p>
--	--

政策の名称	建設業の施工力の強化
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ ＜目標＞ エンドユーザーである国民に対し、対価に応じて最も高い価値を有する建設生産物を提供すること。 ＜現状＞ 昨今の厳しい経営環境により、建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設生産物の品質の低下が懸念されている。</p> <p>② 原因の分析 昨今の厳しい経営環境により、各建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設業の経営力・企業力が低下している。また、技術者・技能者の賃金や労働環境等、労働条件の更なる悪化を招き、少子高齢化と相まって、人材の確保・育成が一層困難な状況となっており、建設業の人材力が低下している。 これらにより、建設業の施工力が低下していることが原因である。</p> <p>③ 課題の特定 こうした施工力の低下を防ぐためには、個別企業による自助努力だけでは困難であり、元請・下請が連携して、IT導入の促進による経営力・企業力の強化、建設技能の確保・維持による人材力の強化を図ることが、建設生産物の品質を確保する上で必要な課題である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 建設業の施工力の強化を図るため以下の取り組みを行う。 ・ 経営力・企業力の強化：建設業の企業間取引を電子化するC I - N E T導入に向け、元請・下請を含む相当数以上の企業が協議会を設置し、共同して、試験的導入、効果及び課題の検討を行う取組等を支援する。 ・ 人材力の強化：元請・下請が連携し、施工現場において技術者・熟練技能者等による若年労働者に対する教育訓練等を行う先導的な取組を支援し、広く普及・啓発を図る。</p>

政策の名称	都市部官民境界基本調査の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 都市部においては平成20年度末までに約2,500km²（都市部全体の20%）しか地籍調査が実施されておらず、地籍整備の遅れが顕著である。</p> <p>② 原因の分析 都市部では、土地が細分化され、権利関係が複雑で境界の確認に困難を伴う場合が多い等の理由から、他の地域に比べ調査に多くの費用と時間を要する。</p> <p>③ 課題の特定 都市部における地籍の明確化を進めるためには、比較的簡易に一定の効果を得ることができる調査手法を導入し、未調査地域を迅速に解消していく新たな方策の導入が必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 国土調査法に基づく基本調査として国が官民境界調査を地籍調査に先行して実施する。</p>

政策の名称	都市再生街づくり支援調査の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 都市部においては平成20年度末までに約2,500km²（都市部全体の20%）しか地籍調査が実施されておらず、地籍整備の遅れが顕著である。</p> <p>② 原因の分析 都市部では、土地が細分化され、権利関係が複雑で境界の確認に困難を伴う場合が多い等の理由から、他の地域に比べ調査に多くの費用と時間を要する。</p> <p>③ 課題の特定 都市部において境界明確化の必要性の高い地域から効率的に境界情報を整備するためには、公共事業等の実施が予定されている地域等において、事業開始前に境界情報が整備されるよう支援し、その成果を活用して効率的に地籍を整備する必要があ</p>

	る。 ④ 施策等の具体的内容 境界明確化の必要性の高い地域において、基礎的な境界情報の整備に要する経費を補助する。
--	---

政策の名称	山村境界基本調査の創設
政策評価の結果の概要	① 目標と現状のギャップ 山村部においては平成20年度末までに41%しか地籍調査が実施されておらず、他の地域と比べても調査の遅れが顕著である。 ② 原因の分析 山村部では土地所有者の高齢化や不在村化が進んでおり、地籍調査の実施そのものが難しくなっている。 ③ 課題の特定 地籍調査未実施の山村部は10万km ² と膨大にあることから、簡易な手法を用いて広範囲で境界情報を保全し、後続の地籍調査を効率的に実施する必要がある。 ④ 施策等の具体的内容 土地の境界に詳しい者の踏査により、山村部の境界情報を保全するとともに、境界情報の管理や測量を容易にする補助基準点を設置する。

政策の名称	集落生活安定化へ向けた中間支援業務の普及促進モデル事業の創設
政策評価の結果の概要	① 目標と現状のギャップ 地縁団体が集落における住民生活の安定に中心的な役割を果たすためには、リーダーとして地域の人々を牽引したり、専門的な知識を有して適切な方向に導くことができる人材が必要であるが、現状では、地縁団体にそのような人材が不足している。 ② 原因の分析 人口減少・高齢化により地域内に適切な人材がいないほか、地域外から人材を募集しても地域のニーズとうまくマッチングしない。また、地縁団体に対する人材支援を行う機能が期待されている中間支援組織が十分な役割を果たせていない。 ③ 課題の特定 集落における生活安定のために中心的な役割を果たすべき地縁団体に対して、地元ニーズにマッチした質の高い人材を外部から派遣するといった支援を効果的に実施する必要がある。 ④ 施策等の具体的内容 中間支援組織をモデル的に複数選定し、これら複数の中間支援組織による、人材の募集、育成、地縁団体とのマッチングまでの一体的な実施と、育成のための研修カリキュラム、テキストなどの開発に対する支援を行い、その成果を検証することにより効果的な中間支援業務のあり方を検討する。

政策の名称	広域地方計画推進交付金（仮称）の創設
政策評価の結果の概要	① 目標と現状のギャップ 広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律に基づき、広域的な人や物の流れを活発にすることを通じた地域活性化を図る制度として平成19年度に地域自立・活性化交付金が創設され、これまで38都府県75地域で活用されており、都府県内の拠点間のアクセス強化などにより広域的な地域活性化に寄与してきたものの、複数都道府県が一体となって計画を作成し、相互に連携・協力して事業を実施するには至っていない。 ② 原因の分析 都道府県を交付対象とする現行制度を活用して、地域の自主性・裁量性を活かした取組が進められているものの、複数都道府県が連携・協力して広域の活動を支える基盤整備等に取り組むためのインセンティブが弱い。 また、直接の交付対象が都道府県のみとなっており、地方の経済団体など広域的な地域活性化の推進に当たって中心となりうる組織に対して直接支援できる仕組みとなっていない。 ③ 課題の特定 地域自立・活性化交付金を活用したこれまでの地域活性化の取組に対する支援を引き続き着実に実施することが不可欠であるが、平成21年8月の広域地方計画の策定を受け、都道府県等が積極的に連携・協力して広域の活動を支える基盤整備等に取り組むよう促し、広域ブロックの自立・成長に向けた戦略目標を実現するための政策手段として制度を再構築する必要がある。 ④ 施策等の具体的内容

	このため、我が国の一極一軸型の国土構造を是正し、多様で自立的な広域ブロックからなる国土構造の構築に向けた国の役割として、一の都道府県を越えた広域の活動等、都道府県等が連携した取組への支援を強化し、広域地方計画に盛り込まれた戦略目標の実現を図るための制度を創設する。
--	--

政策の名称	広域自立成長推進事業（仮称）の創設
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 広域地方計画で提示された目標の中で、産業集積、都市間連携、人材育成等については、目標を実現するための道筋（HOW）と主体（WHO）に係る戦略が十分には明確になっていない。</p> <p>② 原因の分析 このような広域的な政策課題によっては「広域地方計画協議会」の構成員である国や地方公共団体が個々に実施するよりも、個別課題に即した地域の産官学が連携した主体が対応することが必要かつ効果的。</p> <p>③ 課題の特定 このような政策課題に対しては、都道府県の範囲を超えて、また各府省や既存の民間団体の所管範囲にもとらわれず、広域ブロックを単位とした地域経営（エリアマネジメント）という観点から戦略を策定してそれを具体化するというスキームが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 産業集積、都市間連携、地域経営を行う人材の育成等の広域的な政策課題について、産官学の関係機関が広域的、戦略的に連携し、広域地方計画で提示された目標を実現するための施策を具体化し着実に実行に移すための戦略を策定・実行する主体の構築とその活動を支援する。</p>

政策の名称	運輸技術に関する総合的技術戦略プロセス推進に資する技術戦略ロードマップの構築
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 運輸分野の技術研究開発については、運輸モード毎には確実な政策実施が行われている反面、省全体の政策展開における位置づけが不明確になることや、中長期的な政策資源の投入判断が困難になる面があった。</p> <p>② 原因の分析 運輸分野の技術研究開発は、運輸モード毎にニーズ・シーズを個々に分析して技術研究開発を行っているため、運輸モード毎には確実な政策実施が行われているが省全体の政策展開において明確な位置づけが行われてこなかった。</p> <p>③ 課題の特定 昨今の政策課題である環境や安全等の省の重要政策についてはモードに限らず大きな目標の下に政策が遂行されていることから、我が国が有する運輸技術の現状と今後の見通しをモード横断的に俯瞰できる様にすることで省の重要政策の政策展開において明確な位置づけを行うことが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 「ニーズの提案→当面の技術的対応可能性の検証→将来技術の可能性の検証・評価→将来技術の利用を前提とした施策展開の立案→ニーズの提案」というサイクル（テクニカルアセスメントサイクル）を実行する過程において、技術開発から導入までの長期的かつ具体的な目標とそのスケジュールを示す技術戦略ロードマップを作成し、更にロードマップに従って個々の技術研究開発と基準等の制定・改正等の関連施策を相互にフィードバックさせながら、これらを一体的かつ総合的に実施するための仕組みを導入する。</p>

政策の名称	地域交通IT基盤確立プログラムの推進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 地域の公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、この地域公共交通を維持・活性化するためには、IT技術を活用することにより利用者の利便性の向上を図ることが非常に有効である。しかしながら、地方の中小公共交通事業者は資金力に乏しく、IT技術の恩恵を享受できず、上記交通事業者の利用者も利便性を享受できない状況にある。</p> <p>② 原因の分析 上記要因としては、これまでの交通分野におけるシステムが、個々のオーダーメイド主体のものであり、初期費用・維持管理費等が高額であることが挙げられる。</p> <p>③ 課題の特定</p>

	<p>この課題に対応するためには、サービス提供を行うための共通的な基盤となる技術について、地方の中小公共交通事業者においても容易に導入可能となるよう、低廉化かつ共有化を図ることが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>このため、廉価に導入できる最新のITの応用・活用プロジェクトを公募・選定し、より詳細なニーズ・市場調査及び最新のITの応用・活用（実地実証実験）を実施する。</p>
--	--

政策の名称	アジア諸国を中心とした交通分野における気候変動対策の国際的な推進強化
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <p>交通分野は、世界全体のCO₂排出量の23%を占め、早急な排出削減対策が求められる主要セクターの一つである。特にアジア諸国を始めとする途上国については、急速な経済発展や人口増加、都市化に伴うモータリゼーションの進展等により、今後、CO₂排出量の急増や大気汚染等の悪化が懸念されている。交通システムの整備が各国の産業・都市構造等に与える長期的な影響にかんがみると、特に交通システムの整備途上にある途上国においては、将来の「低炭素・低公害交通システムの実現」を目指した早急な対策を講じることが必要である。しかし、途上国における現在の交通政策では、気候変動・大気汚染対策の視点を盛り込んだ計画的・効果的な政策立案・実施が十分に講じられているとは言えない。</p> <p>② 原因の分析</p> <p>今後交通需要の急増が見込まれるASEAN各国を含むアジア諸国では、交通分野における環境対策の必要性は認識されているものの、環境対策に係る技術・ノウハウ・資金や、環境対策を効果的に実施するための実施計画を有していないことが、各国による主体的・積極的な取組が実施できない原因となっている。</p> <p>③ 課題の特定</p> <p>途上国による気候変動・大気汚染対策を一層促進するためには、第一に、各国政府による計画的・効果的な交通政策の遂行能力を向上させることが喫緊の課題である。このためには、各国が先進国の知見・経験・政策遂行ノウハウ等を有効に活用しつつ、自らが必要とする環境対策の視点を盛り込んだ効果的な交通政策を立案して実施する経験を積むことが必要であり、こうした観点から、我が国が有する知見を途上国と共有しつつ、各国の政策担当者等のキャパシティ・ビルディングを実施し、かつ、他の先進国とも協調してそれぞれの強みに応じた効果的な途上国支援策を講じることが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>上記の課題を踏まえ、平成22年度においては、次のような取組みを講じることとする。</p> <p>(1) ASEAN各国を中心とするアジア諸国の交通環境対策支援の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ASEAN各国が自ら必要な環境対策を明らかにし、計画的・効果的に対策を実施できるようにするための国別実施計画の策定支援 ・ 各国間で環境政策に関する知見を共有するための情報の共有化・共通化の支援 ・ 環境改善効果の大きい自動車環境基準の策定・実施等に向けた、セミナーや研修等を通じた人材育成及びベストプラクティスの共有のための支援 ・ 施策の効果を事前に把握するためのパイロットプロジェクト等の実施 <p>(2) MEET大臣会合の枠組みを活用した途上国支援ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ MEET大臣会合に参加した先進国・途上国の交通政策担当者や国際機関・NPO等の専門家等による「交通政策責任者会合」の開催等を通じ、各国当局間等のネットワークの形成及び協調的な途上国支援の推進

政策の名称	官民連携による海外交通プロジェクトの推進
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <p>近年、交通プロジェクトの推進方策が多様化しており、従来型のODAによる協力に加えて、PPP（Public Private Partnership）等の官民連携による新たな手法が求められる事例も増えている。そのため、海外における交通プロジェクトの推進にあたっては、プロジェクトの情報収集から実施に至るまで官民の関係者による連携が不可欠である。</p> <p>また今後は、交通プロジェクトの計画や構想が更に増加すると見込まれているところ、我が国においては、海外交通プロジェクトに関わる主体が多岐にわたっていることから、その多様な関係者間の円滑な連携が課題となっている。</p> <p>② 原因の分析</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新興経済国等の交通プロジェクトに関する情報収集の不足 ・ 同プロジェクトに関わる我が国の多様な関係者が連携を深めるための体制が整備されていないこと。 ・ 新興経済国等政府へのPR、ハイレベルを含めた協議・啓発等の不足 ・ 我が国の技術基準等の海外展開が不十分であること 等 <p>③ 課題の特定</p> <p>官民連携の枠組みの下、オールジャパンで海外交通プロジェクトに取り組めるように、我が国産業の海外展開のための環境整備や民間が実施する多角的活動に対する支援が必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>i) 我が国産業の海外展開のための環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 技術基準・法体系策定支援等による協力の基礎づくり ・ ハイレベル協議、広報マテリアル作成等による相手国における我が国技術への理解促進 ・ セミナー、人材育成等の技術支援 ・ 支援パッケージの形成による新たな協力分野の開拓 <p>ii) 民間が実施する多角的活動に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 官民連携の場の提供、戦略策定 ・ 民間による案件形成支援 ・ 民間相互による人材育成・技術移転
--	---

表 16-4-② 政策アセスメントを実施した政策〈22年度予算概算要求時（21年11月公表）〉

政策の名称	民間賃貸住宅の家賃債務保証業等の適正化・紛争処理の円滑化に係る支援制度の創設				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 民間賃貸住宅市場においては、敷金返還や退去時の原状回復を巡り多くの紛争が発生するといった問題が従来から指摘されているとともに、近時、住宅の賃貸業務や家賃債務保証業等を巡るトラブルも発生している。さらに、持家に比べてバリアフリー化の遅れや旧耐震基準でのストックが多いなど、賃貸住宅の質の面での課題も存在する。こうした民間賃貸住宅市場における諸課題も相まって、我が国の既存住宅の流通シェアは諸外国と比較して低い数値で推移している。</p> <p>② 原因の分析 民間賃貸住宅をめぐるトラブルについて、紛争が発生した場合における紛争解決のための具体的な判断基準が明らかでないほか、円滑な解決のための方策が十分に整っていない。さらに、悪質な取立行為等の抑制を図るための方策についても不十分である。</p> <p>③ 課題の特定 ○ 紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等を図る必要がある。 ○ 違法又は不適切な取立行為が発生しないようにするため、家賃債務保証業等に関する規制の導入等に加えて、家賃の集金や家賃債務保証に係る求償権の行使に当たってのガイドラインを策定する必要がある。 ○ 賃貸住宅市場における原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書等の普及を通じて住宅に関するトラブルの未然防止を図る必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 ○ 紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等に伴う体制整備に対する支援などを行う。 ○ 家賃債務保証業等の規制の導入等に併せて、制度が円滑に運用されるよう、地方公共団体、事業主体に対する周知・普及に係る取組みを支援するとともに、取立行為等に係るガイドラインの策定を行う。 ○ 原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書の改訂を行う。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政課題等に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	200海里海域の特性に応じた海洋マネジメントビジョンの策定				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 21世紀の我が国の持続可能な発展のためには、世界で6番目に広大な我が国200海里海域における海洋資源や空間を有効に活用することが不可欠である。このため、今後、海洋基本法（平成19年成立）の「海洋の総合的管理」の理念を踏まえ、関係諸機関が連携して、200海里海域のより一層の効果的・効率的な海洋管理が求められている状況にあるが、そのために必要な海洋管理拠点のあり方をまとめた総合的かつ計画的なビジョンが示されていない状況にある。</p> <p>② 原因の分析 我が国海域を有効に利活用するためには、海洋の管理を適正に行っていく必要があり、そのためには前提となる海洋管理の拠点が不可欠である。国としても、海洋基本法及び、海洋基本計画（平成20年閣議決定）に基づき、海上の安全や離島の保全など総合的な施策を推進してきているが、海洋の適正な管理のための具体的な拠点のあり方についての取組はこれからの状況である。</p> <p>③ 課題の特定 海洋管理拠点は、複合的な機能を有するものであり、また世界で6番目に広大な我が国200海里海域における海洋資源や空間を有効に活用するため、関係諸機関の連携の下で、総合的かつ計画的に推進するための海洋政策上の位置づけが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 i) 200海里海域における地質・気象・海象に関するデータ把握や、海洋資源、海洋の安全、海洋調査等の海洋管理に関する各種ニーズについての調査等を行う。 ii) 関係省庁、学識経験者、民間等から構成される検討委員会を設置し、外洋海域における管理拠点のモデルケースや、海洋マネジメントビジョンの策定に向けた検討を行う。</p>				

政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
------------------	-----------------	------------	--------------	------------	-------------

政策の名称	地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 運輸部門のCO₂排出量の約9割を占める自動車からのCO₂排出量削減に向けて、地方自治体のイニシアチブによる低炭素パーソナルモビリティ導入意識の高まりや、事業者による地域内小口輸送への新型低炭素車両の導入の動き等があるものの、地域交通、地域物流に低炭素車両の浸透・普及はあまり進んでいない。</p> <p>② 原因の分析 地域交通、地域物流への新型低炭素車両の浸透・普及が進まない原因として、地域交通に関しては、使用環境（街路、充電施設等）の未整備や、自治体の活用モデルに対する不安感等が挙げられ、また、地域物流に関しては、輸送ニーズと車両性能（航続距離、積載量、積載スペース、駐車スペース等）の不整合、利便性、安全性、活用モデルに対する運送事業者の不安感が挙げられる。メーカーにおいても、利用環境の未整備や、各種制度による制約などに起因した市場可能性に対する不透明感により、開発が進まない状況がある。</p> <p>③ 課題の特定 新型低炭素車両が浸透・普及する上で、②で挙げたボトルネックについて、都市・地域整備局、関係省庁等と連携しつつ、解消していく必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 社会実証試験等の実施を通じ、新型低炭素車両の実用性・環境性能・安全性を立証する。また、車両の開発・実用化指針のほか、最適利用環境（インフラ）の整備指針を策定し、自動車メーカー、運送事業者、自治体等に提示していくことでボトルネックを解消する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	自動車運送事業者によるCO ₂ 削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 自動車運送事業の各分野（トラック、バス、タクシー）は、その事業構造に起因して、収益性が低い、経営基盤が脆弱、過当競争にさらされているなどの構造的問題を抱えており、経営・顧客評価に必ずしも直結しないCO₂削減については、自発的取組が進みにくい状況となっている。</p> <p>② 原因の分析 上記のギャップを埋め、CO₂削減を進めるためには、削減を進めた事業者が正当に評価され、経営改善に結びつく何らかの仕組みの構築が必要と考えられるが、評価の材料となる各事業者（ドライバー）の燃料消費量、輸送キロ等のデータ管理が十分で無い上、それらを公平な形で評価する手法も未整備である。</p> <p>③ 課題の特定 各事業者（ドライバー）の燃料消費量、輸送キロ等のデータ管理を促進し、それらのデータを用いた相対評価手法の開発、相対評価制度を活用した付加価値・経済価値の創出を進める必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 現在業界・民間で行われている各運送事業者のCO₂削減努力の定量化（燃料消費量等データ管理のための体制整備支援等）等の取組と連携しつつ、国としては、原単位指標の検討、ベンチマークの設定、業態等の外的要因の考慮方法の検討等により、事業者間の公平な相対評価手法を確立し、それを活用した付加価値・経済価値創出のための将来制度を構築する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	歴史的な水辺環境改善下水道事業の創設				
政策評価の結果の概要	① 目標と現状のギャップ 都市における水辺の消失や水量減少等の進行により、市街地における潤いの消失、				

	<p>ヒートアイランド現象の激化など、都市の快適性の低下や、観光面等からの都市の魅力の低下を招いており、周辺生活環境等に悪影響を及ぼしている。</p> <p>② 原因の分析 地方公共団体における厳しい財政状況等を踏まえると、環境改善対策を推進するには地方公共団体単独での対応は困難であることから、お濠等の歴史的水辺の環境改善が進んでいない。</p> <p>③ 課題の特定 限られた財源の中で効果的な環境改善対策を実施するためには、関係者が連携して対策を講じる必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 地域の歴史的景観を形成する城郭周辺のお濠などの水辺環境の改善を図るため、水質改善施設の建設を支援する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	緊急地震速報等の高度化				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 緊急地震速報は、震源に近い地震計で捉えた地震波形を解析して各地の揺れの大きさを推定し速報するものである。このため、震源のごく近傍、例えば直下型地震の震源直上付近では、緊急地震速報は間に合わない、または時間的猶予が少ない。</p> <p>② 原因の分析 地表付近の地震計しか活用していない。</p> <p>③ 課題の特定 いち早く地震波を検知、緊急地震速報に活用できるようにする。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 平成22年度は、i) 防災科学技術研究所が所有する大深度地震計データの収集、ii) 収集したデータを評価するための装置の整備、iii) 大深度地震計の利用により短縮される時間の定量的評価等の実証実験、iv) 実用化にあたっての課題の整理、を行う。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	集中豪雨・局地的大雨対策の強化				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 平成20年夏には局地的大雨、平成21年夏には集中豪雨による被害が相次いだ。気象庁は気象情報の改善を進めているが、集中豪雨や局地的大雨のような狭い範囲で起こる現象を的確に把握・予測するには、現行のシステムでは十分満足できる水準にない。また、さまざまな場所、時間、形態で活動している人々が気象情報を活用していない、あるいは、利用できていない状況である。加えて、短時間で危険な状況になるにもかかわらず、危険性に対する知識や危険を回避する行動に対する普及啓発が進んでいない。</p> <p>② 原因の分析 集中豪雨や局地的大雨のような狭い範囲で起こる現象を把握・予測するには、現行の観測網・観測システムや現行の解像度の予測システムでは、現象を的確に把握できない場合がある。また、より精密で高解像度の予測をしようとする、計算機の計算能力が不足する。 また、屋内外を問わず必要ときに必要な気象情報を入手できる環境が整っていない。加えて、気象情報などを活用して自らの判断で安全確保の行動が取れるような実践的な取り組みが少ない。</p> <p>③ 課題の特定 観測網の維持・強化や精緻な予測によって気象情報を改善する。また、情報の入手手段拡大を促進するとともに、自ら危険を回避できるよう安全知識の普及啓発を推進する。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 基盤的観測網の維持・強化により実況監視体制を強化するとともに、次世代スーパーコンピュータの整備により予測技術を改善する。処理や加工の容易な最新の情報通信基盤を導入し、気象情報が広く伝えられるよう環境を整えるとともに、集中豪雨や局地的大雨の危険性や、気象情報の入手経路、自らの判断により危険を回避する方法</p>				

	など、安全知識の普及啓発を推進する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	地球温暖化に関する観測・監視体制の強化				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <p>地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの排出量を削減する緩和策と、温暖化による影響・被害を軽減するための適応策を的確に策定することが重要である。しかし、現状において、地球温暖化の実効的な緩和策・適応策に必要とされる精度の高い温暖化予測が困難となっている。</p> <p>また、地球温暖化によって増大することが懸念されている異常気象およびそれに伴う気候リスクに対し、リスクを軽減するための適切な対策を講じるにあたって、気候情報（数ヶ月先を対象にした予報など）が十分に利用されていない。</p> <p>② 原因の分析</p> <p>地球温暖化予測の不確実性の要因の一つとしては、予測モデルに組み込むための大気及び海洋中での正確な二酸化炭素の吸収や放出などの収支が解明されていないことが挙げられる。</p> <p>また、地球温暖化に伴う影響（気候リスク）が産業によって多岐にわたるにもかかわらず、それぞれの分野においてリスクを軽減するために気候情報を利用する技術（例えば農業分野において生育管理に気候情報を利用する技術など）が開発・確立されていないことが、気候情報の利用・普及が進まないことの原因として挙げられる。</p> <p>③ 課題の特定</p> <p>温室効果ガスの収支等を解明するには、温室効果ガスの吸収・放出に大きな影響を及ぼす、海洋や大気中における温室効果ガスの高精度な観測を長期継続的に実施する必要がある。</p> <p>また、産業分野ごとに多岐にわたる気候リスクの軽減を目的とした気候情報の利用を普及させるためには、ニーズに即した気候情報を提供するとともに、情報利用の成功事例を活用し広く普及させる必要がある。このためには、各分野ごとに温暖化に伴う気候リスクを調査・分析し、このうち気候情報の利用によって軽減される要素を特定したうえで、情報を作成・提供する技術の開発も必要となる。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>二酸化炭素の収支の解明に資するため、海洋気象観測船による海洋中の二酸化炭素濃度等を北西太平洋域で高精度に観測する。また航空機観測のための観測装置を整備し、航空機を利用した厚木～南鳥島間の温室効果ガスの観測を行う。</p> <p>さらに、全球異常気象監視システムを整備し、温暖化監視に関わる情報等の充実を図るとともに、産業分野ごとの気候リスク軽減に資する情報の利活用技術を開発し、気候情報の利用を促進する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	下水道浸水被害軽減総合事業の強化				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <p>I P C C 第4次評価報告書統合報告書（平成19年11月）において、地球温暖化に伴う気候変動により、大雨の増加や台風の激化等の懸念が指摘されており、近年頻発する集中豪雨や、都市化の進展に伴う不浸透化による雨水の地下浸透の阻害により、短時間に大量の雨水が流出し、内水氾濫のリスクが増大している。</p> <p>② 原因の分析</p> <p>増大する内水氾濫リスクを早急に解消するためには、地方公共団体が行う下水道管等の整備のみでは、十分な対応は困難。</p> <p>③ 課題の特定</p> <p>限られた財源の中で効果的な浸水対策を実施するためには、関係主体が一体となって、雨水貯留浸透施設の整備等のハード対策に加えて、それらを補完するソフト対策、自助対策を含めた総合的な浸水対策に取り組む必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>地方公共団体や関係住民等が一体となった、雨水貯留浸透施設等の流出抑制対策に加えて、被災を想定した内水ハザードマップの公表等を含めた総合的な浸水対策を推進するための支援を拡充する。</p>				

政策評価の結果 の政策への反映 状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政課題箇所に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	都市機能保全型老朽管対策事業の創設				
政策評価の結果 の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 下水道整備の進展にともない、管路延長は約41万kmにのぼるなど、下水道ストックが増大しており、管路の老朽化等に起因した道路陥没の発生件数は平成20年度には約4,100箇所にとぼっている。</p> <p>② 原因の分析 老朽化したストックが増大している下水道施設の点検・調査、改築には多額の費用が必要であり、地方公共団体の厳しい財政状況等を踏まえると、地方公共団体のみでは十分な老朽管対策は困難。</p> <p>③ 課題の特定 日常生活や社会活動に重大な影響を及ぼす事故発生や機能停止を未然に防止するには、計画的な点検・調査及びこれらの結果にもとづく改築の実施など、発生対応型から予防保全型の管理へ転換する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 このため、老朽管の点検・調査、都市機能集積地区内の老朽管の改築により、D I D地区における計画的な改築の一層の推進を図る。</p>				
政策評価の結果 の政策への反映 状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政課題箇所に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	砂防設備等の緊急改築制度の創設				
政策評価の結果 の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 近年頻発する集中豪雨から地域の安全を確保するためには、砂防設備が想定される外力に対し、所期の機能を発揮することが必要であるが、古い年代に設置された石積み構造の砂防設備等は内部構造が不明であるなど、その状態が十分に把握されていない状況にある。</p> <p>② 原因の分析 既設砂防施設の評価と対策は被災を受けて初めて必要性が認識される状況にあり、補助事業が砂防堰堤等の「新設」を中心に実施していることと相まって、既設施設に対する対策が行われにくい。</p> <p>③ 課題の特定 既設の砂防施設の機能を適切に発揮させるためには、施設の現況調査により状態を把握し、施設の安全度と下流域への影響等の必要を検討して、対策を計画的に実施することが必要。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 該当する施設について調査・計画・工事をセットにして集中的（概ね5年程度）に対策を実施する新たな事業を創設する。（総合流域防災事業を拡充）</p>				
政策評価の結果 の政策への反映 状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政課題箇所に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	土砂災害に対する警戒避難体制の強化に関する制度の創設				
政策評価の結果 の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 土砂災害による犠牲者ゼロを実現するためには、土砂災害の発生危険性が高まった際に、そのことを市町村長が的確に把握し、危険区域内の住民に対して避難指示等を円滑に発令する必要があるが、過去の土砂災害発生事例において、必ずしも適切に避難指示等が発令されているとは言えない。</p> <p>② 原因の分析 土砂災害の発生危険性が高まった際の避難指示等の発令は市町村長の責務であるが、土砂災害の経験の少ない市町村では、発令対象区域の特定等が困難なため、適切な避難指示等の発令が困難。</p> <p>③ 課題の特定 土砂災害の発生危険性が高まった際には、国や都道府県が、市町村に対して、危険箇所についての情報提供を行うことができるような仕組みが必要。特に天然ダムの決</p>				

	壊により生ずる土石流等、特殊な土砂災害については、非常に高度な技術力を必要とするため、国の関与が不可欠。 ④ 施策等の具体的内容 土砂災害防止法の改正及び予算新規制度の創設により、国土交通大臣あるいは都道府県知事は、土砂災害の発生のおそれがあると認める場合は、緊急調査（仮称）を一定の期間継続して実施し、その中で必要と認めるときは、緊急警戒区域（仮称）を定めて、住民に対して避難の指示を行うべきことを市町村長に対して指示することとする。なお、天然ダムの決壊に伴う土石流等の特殊な土砂災害については、都道府県の要請を受け国が緊急調査や緊急警戒区域の指定を実施する仕組みを設ける。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	ゲリラ豪雨等に対しても安心して暮らせる「100 ^{mm} /h安心プラン（仮称）」の策定				
政策評価の結果の概要	① 目標と現状のギャップ 中小河川にかかる整備目標として50 ^{mm} /hを目標に河川改修を実施してきたものの、近年、これを上回る100 ^{mm} /hを超えるような集中豪雨が頻発し、浸水被害が発生している状況。 ② 原因の分析 従来、過去に実際に降った雨量や降雨分布、波形パターンを元に計画を策定し、これに基づき治水対策を実施してきたが、近年、時間100 ^{mm} を超えるような短時間強雨の発生回数に増加の傾向が見られる他、2008年の愛知県岡崎市をはじめとして各地で過去の降雨量記録を更新するなど、これまでの想定外力と異なる降雨が頻発している。 また、これら集中豪雨の発生時には、河川の氾濫のみならず、排水不良等、河川への流出過程でも浸水被害が発生。 ③ 課題の特定 近年の降雨状況及びその特性を踏まえた対策の検討が必要。特に都市部では、資産密度等が高く対策が急がれる一方、家屋密集に伴う用地買収案件多数等の制約を踏まえた対策の検討が必要。浸水被害に対する地域住民の安全・安心確保にあたっては、河川からの氾濫防御対策のみでは困難。下水道の整備、貯留・浸透機能の強化等、様々な社会資本整備を通じた取組が必要。 ④ 施策等の具体的内容 ゲリラ豪雨等局所的な豪雨への対応策として、省内関係部局で「100 ^{mm} /h安心プラン（仮称）」について検討。その結果も踏まえ、各地で「100 ^{mm} 安心プロジェクト（仮称）」を立ち上げ、事業の実施に向け、国及び関係機関の参画による協議会を設置するなど、水災害防止に向けた検討の枠組みを構築する。これにより、ゲリラ豪雨に対して戦略的かつ重点的な対策を推進する。 都市部の治水対策として、地下河川や調整池の整備などを検討。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	気候変動に伴う集中豪雨の激化に対応する河川整備及び流域対策の推進（流域治水対策河川事業費補助の創設）				
政策評価の結果の概要	① 目標と現状のギャップ 地球温暖化の影響により、ゲリラ豪雨の激化・頻発が各地で予想される中、河道整備と併せた流域対策の更なる充実を図る必要があるが流域一体としての整備が進んでいない。 ② 原因の分析 厳しい予算の制約等により、重点的な投資が困難であること等が、原因として考えられる。 ③ 課題の特定 河川整備は主に広域河川改修事業で実施している一方、調節池や流域貯留浸透事業などの流域対策は流域治水対策事業で実施している。予算費目が別立てとなっており、重点的な投資に当たっての阻害要因のひとつとなっている。 ④ 施策等の具体的内容 「河川で安全を確保する対策」に加えて「流域における対策で安全を確保する治水対策」を一体となった制度として実施するため、流域治水対策河川事業費補助を創設				

	する。これにより、流域対策と一体的に河川整備を重点的に推進する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	地球温暖化に伴う海面上昇等への緊急的な適応策としての高潮・高波対策等の推進				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 地球温暖化に伴う海面水位の上昇や台風の激化等により、高潮、高波等の災害リスクが増大するおそれがある。</p> <p>② 原因の分析 地球温暖化による災害リスクの増大が懸念される一方で、海岸堤防等の設計は既往データを用いており、将来の地球温暖化の影響が考慮されていない。</p> <p>③ 課題の特定 高潮等による被害から背後地の人命・資産を守るため、増大する外力に対し、海岸保全施設の整備を行うことが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 緊急的な適応策が必要な地域において地球温暖化対策計画を策定し、堤防の整備、強化を行う。また、三大湾においては、緊急的に災害リスクを評価し、地球温暖化適応戦略を策定し、対策の推進を図る。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	運輸の安全性向上のための官民における戦略的取組の推進				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 現状では、モードごとの規制により安全対策が実施されてきたが、未だ大規模な事故や社会的影響の大きな事故が起きている。規制による安全対策は最低限のものであり、従来のやり方だけでは防げない部分（ヒューマンエラーに関わる部分等）がある。</p> <p>② 原因の分析 運輸安全行政については、従来からモードごとの安全規制の実施により担保されてきたところであるが、事業者に対する義務付けのみで実現できる事項には限界がある。</p> <p>③ 課題の特定 法令による規制を超えて安全確保の充実を図るための事業者による自主的な活動を行政上奨励し、社会的に評価されるようなシステムを新たに形成することが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）を国が支援することにより、法規制等に求められている水準を超える安全対策事業の推進や先進安全技術の普及・促進、安全に係る社会実験の推進等を図る。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	戦略物資を取扱う港湾施設の機能強化				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ エネルギーの9割以上及び食糧の6割を海外に依存する資源小国の我が国において、戦略物資（鉄鉱石、石炭、穀物）の安定的かつ低廉な輸送を確保することは、我が国の産業競争力の強化や国民生活の質の向上に必要不可欠である。 ○ しかしながら、これら戦略物資輸送において、大量輸送によるコスト削減や南米等遠隔地からの調達の増加による船舶の大型化等輸送形態の変化が進展しているなかで、港湾施設は老朽化・陳腐化が進行しておりこれらの輸送形態の変化に十分対応できていない状況である。 <p>② 原因の分析 戦略物資を取り扱う港湾施設について、既存の整備スキームでは、港湾整備事業として公共が整備するもののほか、多くの施設が専用埠頭として民間により整備が行われており、近年の船舶の大型化に伴い高額化する整備費用や維持管理費用を負担でき</p>				

	ていない。				
	③ 課題の特定 船舶の大型化等輸送形態に対応したターミナルの整備や物流体系の構築を推進するため、必要となる施設規模や輸送の拠点化などの検討を進める必要がある。				
	④ 施策等の具体的内容 戦略物資を取扱う拠点的な港湾において船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の機能強化を図るとともに、アジア諸国の成長・船舶の大型化・パナマ運河の拡張等の社会情勢の変化を踏まえ、必要な港湾施設の検討や、複数企業による共同輸送化に係る社会実験を行う。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	物流施設の耐震強化				
政策評価の結果の概要	① 目標と現状のギャップ スーパー中核港湾等の臨海部物流拠点において、大規模地震発生時にも一定の物流機能を確保できるように、コンテナターミナルの耐震強化とあわせて、その背後の物流施設の免震化を推進する必要がある。しかし、現状では臨海部物流拠点内（横浜港、川崎港、大阪港、神戸港、博多港）において、免震機能を備えた物流施設は立地していない。				
	② 原因の分析 免震機能を備えた物流施設は、非免震構造の施設に比べて建設コストが増大することから、物流施設を整備する民間事業者は免震化に積極的ではない。				
	③ 課題の特定 このため、免震機能を備えた物流施設を整備する民間事業者の資金調達面での負担を軽減する必要がある。				
	④ 施策等の具体的内容 臨海部物流拠点において、免震機能を備えた物流施設の整備を行う民間事業者に対する資金的な支援を強化する。具体的には、特定民間都市開発事業において、当該事業者に対する支援限度額を拡大する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	遠隔離島における活動拠点の整備				
政策評価の結果の概要	① 目標と現状のギャップ 我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上を図るためには、海域の円滑かつ持続的な利活用を促進させていく必要がある。しかしながら、我が国の海洋における各種活動を支援する体制が整っているとは言い難いのが現状である。				
	② 原因の分析 我が国の海域に存在する遠隔離島においては、船舶の係留や停泊、待避等が可能となる港湾機能が十分に確保されていないところが大半である。				
	③ 課題の特定 我が国は、国土面積（約38万km ² ）の約12倍にも及ぶ広大な排他的経済水域（約447万km ² ）を有しており、我が国の海域に広く点在している離島は、管轄海域の設定上、非常に重要な役割を占めている。さらに、離島は海上交通の安全の確保、海洋資源の開発及び利用、海洋環境の保全等においても重要な役割を果たしている。 このため、海洋政策推進上の離島の位置付けを明確化し、その保全・管理を適切に実施することが重要である。				
	④ 施策等の具体的内容 海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が安全かつ安定的に行われるよう、船舶の係留施設など遠隔離島における活動拠点の形成に必要な施設を整備する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	訪日外国人旅行者の受入環境整備事業				
政策評価の結果	① 目標と現状のギャップ				

<p>の概要</p>	<p>ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）は7年目に入り、訪日外国人旅行者数は521万人（平成15年）⇒835万人（平成20年）と増加しているものの、平成22年に訪日外国人旅行者数1,000万人という目標達成のためには、受入環境整備について一層の取組みが必要である。</p> <p>また、さらに訪日外国人旅行者数3,000万人を目指すにあたっては、抜本的な取組みを進めることが必要となってくる。</p> <p>② 原因の分析 訪日外国人旅行者を持続的に増加させていくためには、我が国の観光魅力の一層の発信に加え、旅行者のさらなる満足度の向上及び不便の解消（受入環境の整備）を行う必要がある。</p> <p>③ 課題の特定 受入環境の整備を行うためには、受入体制の現状を客観的に把握した上で、必要な対策、官民の役割分担等について、具体的な方針を示す必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 i) 受入環境の戦略的整備に向けた評価基準・メカニズムの構築 ii) 訪日外国人旅行者の受入環境づくり支援事業 iii) 受入を担う人材の育成・活用</p>				
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>予算概算要求を行った</p> <p>○</p>	<p>税制改正要望を行った</p>	<p>財政編成案に反映した</p>	<p>法令改正等に反映した</p>	<p>機構・定員要求を行った</p>

<p>政策の名称</p>	<p>停滞プロジェクト早期完了支援事業の創設</p>				
<p>政策評価の結果の概要</p>	<p>① 目標と現状のギャップ 中心性が低下し薄く広がった現状の都市構造を放置すると、都市住民の日常の生活基盤が崩壊するおそれがあるため、集約型都市構造を目指した市街地の改善に取り組んでいるところであるが、完了予定年度を過ぎても事業が完了せず、改善できないまま残っている市街地も存在する。</p> <p>② 原因の分析 昨今の未曾有の経済情勢も伴い、地方自治体の財政が貧窮しており、事業の長期化、組合事業の経営悪化、資金調達の困難性等の多様な課題を抱えているため、長期にわたって停滞している事業が見られる。</p> <p>③ 課題の特定 停滞している事業の早期完了に向けて、国による緊急の支援が必須であるが、既存の制度では支援ができないため、新たな支援事業の創設が必要となっている。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 停滞している事業の事業計画の見直し等を内容とする再生計画の作成のために、合意形成、計画策定、第三者的な専門家の要請等にかかる費用を支援する。</p>				
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>予算概算要求を行った</p> <p>○</p>	<p>税制改正要望を行った</p>	<p>財政編成案に反映した</p>	<p>法令改正等に反映した</p>	<p>機構・定員要求を行った</p>

<p>政策の名称</p>	<p>低炭素都市基盤創造事業の創設</p>				
<p>政策評価の結果の概要</p>	<p>① 目標と現状のギャップ 1990年比25%削減目標に向けて2007年度（平成19年度）比にして約34%の排出削減・吸収対策が必要であるが、2007年度の我が国の温室効果ガス排出量は1990年比にして約9%上回っており、目標実現は困難な状況にある。</p> <p>② 原因の分析 CO₂総排出量の約2分の1は都市活動に起因しており、かつ排出量が依然として増加傾向にある。その原因として都市においてCO₂削減に効果的なエネルギーの面的融通の取組が一部の地域に限定されており、建物単位の対策にとどまっていることが考えられる。</p> <p>③ 課題の特定 市街地整備と併せてエネルギーの面的融通を実現し低炭素型の都市構造への転換を効率的に図ることが必要であるが、既存の都市環境にかかる支援制度はエネルギーに関する包括的な取組を促進する仕組みになっていないことが課題であり、新たな事業の創設が必要となっている。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 環境負荷の小さい都市構造の形成を推進するため、街区等においてエネルギーを面的に融通する取組によるCO₂排出量削減の効果を客観的に評価し、効果の高いプロ</p>				

	プロジェクトに対して集中的に支援する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	生活支援機能の集積による駅機能高度化 ～コミュニティ・ステーション化～ の推進				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <p>鉄軌道が、今後よりいっそう地域に根ざした存在として地域住民に愛され、地域住民が求めるサービスを展開する存在となるためには、事業者が地域の様々な関係者と議論を重ね、地域と一体となったサービス向上を通して、地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在となっていくことが必要である。</p> <p>このような観点から、特に都市部においては、人に優しく、活力ある都市生活を実現するためにも、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくり等に資する生活支援機能の駅や駅周辺への集積を図り、駅や駅周辺の持つ社会的ポテンシャルを引き出すことにより、鉄軌道利用の促進・活性化を実現する必要がある。</p> <p>しかしながら、鉄軌道事業者又は生活支援サービス事業者が、地域と一体となったサービス向上、特にそのための施設整備に係る費用を自らのみで賄うには至っていない。</p> <p>② 原因の分析</p> <p>原因として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の求めるサービス向上について鉄軌道事業者が地方公共団体や利用者等と協議する機会があまり設けられていなかったこと ・ 生活支援機能の駅への新設については、初期投資費用が大きく生活支援サービス事業者のみでは費用が賄えないこと ・ 鉄軌道事業者にとって、短期的な利益に直結しないサービス向上のための施設整備に係る費用について、自らのみで賄うインセンティブが低いこと <p>が挙げられる。</p> <p>③ 課題の特定</p> <p>鉄軌道が、地域住民の日常生活や社会生活を支える基盤として地域が求めるサービスを展開する存在となるためには、鉄軌道事業者が地方公共団体や利用者等と協働してサービス向上を図る意欲的な取組を促進することが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>このため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者を含む協議会が、地方公共団体や利用者等と協議して策定する地域公共交通総合連携計画に基づき、ホーム拡幅やバリアフリー化等の駅施設改良と併せて行う生活支援機能整備 ・ 鉄軌道事業者が、地方公共団体等と連携し、自らの出費により行う既存駅空間リフォームや高架下へのプレハブ設置等による生活支援機能整備 <p>を支援することにより、鉄道利用の促進を図るとともに、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化を推進する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	外海離島等の運航費軽減等の実証調査				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ</p> <p>離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしているものの、離島航路事業の運営状況が悪化しており、航路の維持が困難になっている。</p> <p>② 原因の分析</p> <p>離島住民の高齢化や人口減少による旅客の減少、燃料油価格の高騰等。</p> <p>③ 課題の特定</p> <p>このような状況から、省エネ化・省力化等運航コスト低減を図る必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>省エネ化・省力化等運航コスト低減につながる設備、補修、操船についての実証調査を行う。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

状況					
----	--	--	--	--	--

政策の名称	海上交通の低炭素化・利便性向上等総合事業の創設				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ モーダルシフトの主要な担い手であり、地域の重要な交通ネットワークを形成している海上交通の維持・活性化を図ることは重要な目標であるが、近年の燃料油高騰など様々な要因により、陸上輸送への逆モーダルシフトが発生している。</p> <p>② 原因の分析 燃料油高騰など様々な要因により、陸上輸送に対するコスト競争力が急激に減少したことが輸送量の減少の原因と考えられる。</p> <p>③ 課題の特定 このような現状を踏まえ、海上輸送事業者の運航効率化やサービスの向上を図ることが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 このため、船舶の省エネ化・省力化・IT化を通じた効率化に資する設備導入と取組み等への支援、ビジネスモデル転換による利便性向上の設備導入と取組み等（例えば荷主のニーズを先取りした運送設備導入など）への支援を行う。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政課題等に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	観光地の魅力創出インフラ整備の推進				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 観光地の魅力創出に効果的な社会資本整備に向けて、現状では、景観への配慮や歩行者空間の整備、アクセスの確保など観光地の実態に即した整備が必ずしも十分でない。</p> <p>② 原因の分析 社会資本整備を実施するにあたり、地域の観光客や観光関係事業者による現場目線の意見を十分に把握できていないこと、多様な関係者間で社会資本整備の配慮について認識が共有されていないことが原因である。</p> <p>③ 課題の特定 観光地にとって真に必要な社会資本整備について、観光客や観光関係事業者の意見を反映し、関係者間で認識を共有するため、その取組方法をガイドラインとしてまとめることが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 国、地方公共団体、民間による社会資本整備等の事例を幅広く収集する。また、モデル地区を設定して観光地域づくりの多様な関係者からなる連絡会議を実施し、魅力創出に必要な社会資本の抽出を行う。以上から得られた知見をもとに、観光地の実態に即した社会資本整備のあり方・配慮事項等をまとめたガイドラインを策定する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政課題等に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	宅地建物取引業・賃貸不動産管理業等に係る新規制度の導入				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 1,200万戸超の民間賃貸住宅は、住宅ストック全体の4分の1以上を占めており、多様な国民の居住ニーズにこたえるものとして必要不可欠な存在である。国民が日々の生活を送る基盤として、また、良好なストックとして長期間にわたり活用される上でも、適切な維持管理が行われることが必要である。 しかし、消費者の安心安全な取引への意識も高まる中、賃貸不動産に関するトラブルは増加傾向にあり（賃貸アパート・マンションに関する相談件数は年間3万件超。国民生活センター資料）、それらの多くは退去時の原状回復や家賃など賃貸住宅の管理業務に関するものである。</p> <p>② 原因の分析 現状では、賃貸不動産管理業などの業務については、これらの業務を行う事業者に関する情報が不足するとともに、事業者の不適切な行為を防止するような事業者間での共通のルールが確立されておらず、管理業を対象とした法令も存在しない。 また、不動産業全般にわたる簡易迅速な紛争解決の仕組みが存在しない。さらに、</p>				

	<p>宅地建物取引業法に基づく重要事項が増加する中で、説明内容をより分かりやすくすべきであるとの指摘もある。</p> <p>③ 課題の特定 このため、管理業務に関する適正な処理ルールの確立をベースとして、不動産管理業の業務の明確化及び適正な業務の実施の担保のために、不動産管理業を法令上位置付け、悪質事業者を排除するための必要最小限の行為規制を行うことが有効であると考えられる。また、トラブルの簡易迅速な解決のため、不動産業においても事業者・業界団体等による自主的な紛争解決への取組を支援することが有効である。さらに、宅地建物取引業法に基づく重要事項説明制度の見直しによって、消費者に対する情報提供を強化することが有効である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 そこで、社会資本整備審議会不動産部会の答申を踏まえて導入される制度の構築及び円滑な運用等に向けて必要な事業を行う必要がある。 具体的には、 ア) 登録制度に対応したシステム開発 イ) 標準管理委託契約書等の見直し ウ) 迅速・簡易な紛争処理体制の構築 エ) 制度改正に伴う重要事項説明書の見直し オ) 新制度の周知・啓発 など、新制度の導入に際して必要となる各種システムなどの整備、新制度運用に向けた環境整備を図る。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	人口減少の進展等を踏まえた土地管理の適正化の推進				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 本来不動産の所有者は不動産を適正に管理すべきものと考えられるが、高齢化や相続等様々な要因により所有者による適正管理がなされず、周辺環境の悪化等の問題が発生している。 なお、全国の市区町村を対象としたアンケート（H20土地・水資源局）では、回答のあった1,217団体のうち、約7割の団体（877団体）で、土地の管理に起因した問題が発生している。</p> <p>② 原因の分析 適正な管理がなされない原因として、高齢化・少子化・過疎化等による管理者の不在、所有者や相続者が遠方に居住しているため管理が行き届かない、相続者の不在・不明、所有者の管理意識の低下等があげられる。</p> <p>③ 課題の特定 一部の自治体や地域住民、NPO等において適正管理のための取組が見られるが、多くの自治体等ではノウハウ・人材・情報の不足等から対応に苦慮しているところである。 このため、空き地・空き家の管理・活用のための関係者・関係施策間の協調・連携体制の整備（空き地・空き家の管理・活用のためのプラットフォーム・フォームの構築）や、土地管理の適正化のための自治体等による土地利用規制・誘導や調整の取組への支援等を行うことが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 ○ 地域ごと（中山間、都市近郊等）の特性等も踏まえた、関係者・関係施策間の連携・協調による空き地・空き家の管理・活用モデルの構築を行う。 ○ 土地管理の適正化のための実効性のある条例、協定制度的活用や、関係機関（弁護士会等）との連携による紛争処理（裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の活用等）、専門家の活用等による自治体の人材育成ためのモデル構築を行う。 ○ 相続による権利関係の複雑化等に伴い所有者が不在・不明となった不動産の管理のあり方の検討を行う。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	建設業新分野展開支援事業の実施
政策評価の結果	① 目標と現状のギャップ

の概要	<p><目標> エンドユーザーである国民に対し、対価に応じて最も高い価値を有する建設生産物を提供すること。地域の基幹産業として地域の雇用・経済に寄与すること。</p> <p><現状> 昨今の厳しい経営環境により、建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設生産物の品質の低下が懸念されているとともに、地域の活力低下を招いている。</p> <p>② 原因の分析 建設産業は単品・受注産業であるため、元々受注の波の影響を受けやすい産業であるが、中長期的な建設投資の減少によって本業のみでは企業経営に行き詰まるケースが増加している。また、基幹産業である建設業の活力低下は、地域の雇用・経済に直接的に打撃を与えている。</p> <p>③ 課題の特定 今後、建設投資の大幅な増加が見込めない中であっては、やる気のある企業が本業以外の分野で収益の柱を確立し、安定した経営を行える体質に変えていくことが、建設生産物の品質の確保と地域の活力回復に当たって必要な課題である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 建設企業が、地方自治体、関係経済団体等と連携して、i) 観光、福祉、農林業等の他産業への進出、ii) 維持管理や省エネ・耐震診断等の施工関連分野への進出、iii) 環境・耐震技術開発等の新たな施工分野の開拓を行うことにより、従業者の新たな分野の知識や技術の取得に資する取組について、その事業の立ち上げを支援し、普及・啓発する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	建設業の施工力の強化				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ <目標> エンドユーザーである国民に対し、対価に応じて最も高い価値を有する建設生産物を提供すること。 <現状> 昨今の厳しい経営環境により、建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設生産物の品質の低下が懸念されている。</p> <p>② 原因の分析 昨今の厳しい経営環境により、各建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設業の経営力・企業力が低下している。また、技術者・技能者の賃金や労働環境等、労働条件の更なる悪化を招き、少子高齢化と相まって、人材の確保・育成が一層困難な状況となっており、建設業の人材力が低下している。 これらにより、建設業の施工力が低下していることが原因である。</p> <p>③ 課題の特定 こうした施工力の低下を防ぐためには、個別企業による自助努力だけでは困難であり、元請・下請が連携して、IT導入の促進による経営力・企業力の強化、建設技能の確保・維持や地域の建設企業と工業高校等の連携による将来の人材の確保・育成による人材力の強化を図ることが、建設生産物の品質を確保する上で必要な課題である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 建設業の施工力の強化を図るため以下の取り組みを行う。 ・ 経営力・企業力の強化： 建設業の企業間取引を電子化するC I - N E T導入に向け、元請・下請を含む相当数以上の企業が協議会を設置し、共同して、試験的導入、効果及び課題の検討を行う取組等を支援する。 ・ 人材力の強化： 元請・下請が連携し、施工現場において技術者・熟練技能者等による若年労働者に対する教育訓練等を行う先導的な取組や、地域の建設企業と工業高校等が連携して、建設業の技術者・技能者による学校での生徒への実践的指導等を行う先導的な取組を支援し、広く普及・啓発を図る。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	都市部官民境界基本調査の創設
-------	----------------

政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 都市部においては平成20年度末までに約2,500km²（都市部全体の20%）しか地籍調査が実施されておらず、地籍整備の遅れが顕著である。</p> <p>② 原因の分析 都市部では、土地が細分化され、権利関係が複雑で境界の確認に困難を伴う場合が多い等の理由から、他の地域に比べ調査に多くの費用と時間を要する。</p> <p>③ 課題の特定 都市部における地籍の明確化を進めるためには、比較的簡易に一定の効果を得ることができる調査手法を導入し、未調査地域を迅速に解消していく新たな方策の導入が必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 国土調査法に基づく基本調査として国が官民境界調査を地籍調査に先行して実施する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	都市再生街づくり支援調査の創設				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 都市部においては平成20年度末までに約2,500km²（都市部全体の20%）しか地籍調査が実施されておらず、地籍整備の遅れが顕著である。</p> <p>② 原因の分析 都市部では、土地が細分化され、権利関係が複雑で境界の確認に困難を伴う場合が多い等の理由から、他の地域に比べ調査に多くの費用と時間を要する。</p> <p>③ 課題の特定 都市部において地籍整備の進捗を図るためには、民間事業者等が行う地籍調査以外の高精度な測量成果を活用することが重要であり、これらの成果を国土調査法19条5項指定に確実に繋げていくための支援制度が必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 都市部において民間事業者等が実施する基礎的な土地境界情報の整備に要する経費を補助する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	山村境界基本調査の創設				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 山村部においては平成20年度末までに41%しか地籍調査が実施されておらず、他の地域と比べても調査の遅れが顕著である。</p> <p>② 原因の分析 山村部では土地所有者の高齢化や不在村化が進んでおり、地籍調査の実施そのものが難しくなっている。</p> <p>③ 課題の特定 地籍調査未実施の山村部は10万km²と膨大にあることから、簡易な手法を用いて広範囲で境界情報を保全し、後続の地籍調査を効率的に実施する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 土地の境界に詳しい者の踏査により、山村部の境界情報を保全するとともに、境界情報の管理や測量を容易にする補助基準点を設置する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政編成審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	集落生活安定化へ向けた中間支援業務の普及促進モデル事業の創設				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 地縁団体が集落における住民生活の安定に中心的な役割を果たすためには、リーダーとして地域の人々を牽引したり、専門的な知識を有して適切な方向に導くことができる人材が必要であるが、現状では、地縁団体にそのような人材が不足している。</p> <p>② 原因の分析</p>				

	<p>人口減少・高齢化により地域内に適切な人材がいないほか、地域外から人材を募集しても地域のニーズとうまくマッチングしない。また、地縁団体に対する人材支援を行う機能が期待されている中間支援組織が十分な役割を果たせていない。</p> <p>③ 課題の特定 集落における生活安定のために中心的な役割を果たすべき地縁団体に対して、地元ニーズにマッチした質の高い人材を外部から派遣するといった支援を効果的に実施する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 中間支援組織をモデル的に複数選定し、これら複数の中間支援組織による、人材の募集、育成、地縁団体とのマッチングまでの一体的な実施と、育成のための研修カリキュラム、テキストなどの開発に対する支援を行い、その成果を検証することにより効果的な中間支援業務のあり方を検討する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政強要範囲に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	広域地方計画推進交付金（仮称）の創設				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律に基づき、広域的な人や物の流れを活発にすることを通じた地域活性化を図る制度として平成19年度に地域自立・活性化交付金が創設され、これまで38都府県75地域で活用されており、都府県内の拠点間のアクセス強化などにより広域的な地域活性化に寄与してきたものの、複数都道府県が一体となって計画を作成し、相互に連携・協力して事業を実施するには至っていない。</p> <p>② 原因の分析 都道府県を交付対象とする現行制度を活用して、地域の自主性・裁量性を活かした取組が進められているものの、複数都道府県が連携・協力して広域の活動を支える基盤整備等に取り組むためのインセンティブが弱い。 また、直接の交付対象が都道府県のみとなり、地方の経済団体など広域的な地域活性化の推進に当たって中心となりうる組織に対して直接支援できる仕組みとなっていない。</p> <p>③ 課題の特定 地域自立・活性化交付金を活用したこれまでの地域活性化の取組に対する支援を引き続き着実に実施することが不可欠であるが、平成21年8月の広域地方計画の策定を受け、都道府県等が積極的に連携・協力して広域の活動を支える基盤整備等に取り組むよう促し、広域ブロックの自立・成長に向けた戦略目標を実現するための政策手段として制度を再構築する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 このため、我が国の一極一軸型の国土構造を是正し、多様で自立的な広域ブロックからなる国土構造の構築に向けた国の役割として、一の都道府県を越えた広域の活動等、都道府県等が連携した取組への支援を強化し、広域地方計画に盛り込まれた戦略目標の実現を図るための制度を創設する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政強要範囲に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	広域自立成長推進事業（仮称）の創設				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 広域地方計画で提示された目標の中で、産業集積、地域におけるブランディング、人材育成・誘致等については、目標を実現するための道筋（HOW）と主体（WHO）に係る戦略が十分には明確になっていない。</p> <p>② 原因の分析 このような広域的な政策課題によっては「広域地方計画協議会」の構成員である国や地方公共団体が個々に実施するよりも、個別課題に即した地域の産学官が連携した主体が対応することが必要かつ効果的。</p> <p>③ 課題の特定 このような政策課題に対しては、都道府県の範囲を超えて、また各府省や既存の民間団体の所管範囲にもとられず、広域ブロックを単位とした地域経営（エリアマネジメント）という観点から戦略を策定してそれを具体化するというスキームが必要である。</p>				

	④ 施策等の具体的内容 産業集積、地域におけるブランディング、地域経営を行う人材の育成・誘致等の広域的な政策課題について、産官学の関係機関が広域的、戦略的に連携し、広域地方計画で提示された目標を実現するための施策を具体化し着実に実行に移すための戦略を策定・実行する主体の構築とその活動を支援する。				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	運輸技術に関する総合的技術戦略プロセス推進に資する技術戦略ロードマップの構築				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 運輸分野の技術研究開発については、運輸モード毎には確実な政策実施が行われている反面、省全体の政策展開における位置づけが不明確になることや、中長期的な政策資源の投入判断が困難になる面があった。</p> <p>② 原因の分析 運輸分野の技術研究開発は、運輸モード毎にニーズ・シーズを個々に分析して技術研究開発を行っているため、運輸モード毎には確実な政策実施が行われているが省全体の政策展開において明確な位置づけが行われてこなかった。</p> <p>③ 課題の特定 昨今の政策課題である環境や安全等の省の重要政策についてはモードに限らず大きな目標の下に政策が遂行されていることから、我が国が有する運輸技術の現状と今後の見通しをモード横断的に俯瞰できる様にすることで省の重要政策の政策展開において明確な位置づけを行うことが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 「ニーズの提案→当面の技術的対応可能性の検証→将来技術の可能性の検証・評価→将来技術の利用を前提とした施策展開の立案→ニーズの提案」というサイクル（テクニカルアセスメントサイクル）を実行する過程において、技術開発から導入までの長期的かつ具体的な目標とそのスケジュールを示す技術戦略ロードマップを作成し、更にロードマップに従って個々の技術研究開発と基準等の制定・改正等の関連施策を相互にフィードバックさせながら、これらを一体的かつ総合的に実施するための仕組みを導入する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	地域交通 I T 基盤確立プログラムの推進				
政策評価の結果の概要	<p>① 目標と現状のギャップ 地域の公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、この地域公共交通を維持・活性化するためには、I T 技術を活用することにより利用者の利便性の向上を図ることが非常に有効である。しかしながら、地方の中小公共交通事業者は資金力に乏しく、I T 技術の恩恵を享受できず、上記交通事業者の利用者も利便性を享受できない状況にある。</p> <p>② 原因の分析 上記要因としては、これまでの交通分野におけるシステムが、個々のオーダーメイド主体のものであり、初期費用・維持管理費等が高額であることが挙げられる。</p> <p>③ 課題の特定 この課題に対応するためには、サービス提供を行うための共通的な基盤となる技術について、地方の中小公共交通事業者においても容易に導入可能となるよう、低廉化かつ共有化を図ることが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 このため、廉価に導入できる最新の I T の応用・活用プロジェクトを公募・選定し、より詳細なニーズ・市場調査及び最新の I T の応用・活用（実地実証実験）を実施する。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	アジア諸国を中心とした交通分野における気候変動対策の国際的な推進強化				
-------	------------------------------------	--	--	--	--

<p>政策評価の結果の概要</p>	<p>① 目標と現状のギャップ 交通分野は、世界全体のCO₂排出量の23%を占め、早急な排出削減対策が求められる主要セクターの一つである。特にアジア諸国を始めとする途上国については、急速な経済発展や人口増加、都市化に伴うモータリゼーションの進展等により、今後、CO₂排出量の急増や大気汚染等の悪化が懸念されている。交通システムの整備が各国の産業・都市構造等に与える長期的な影響にかんがみると、特に交通システムの整備途上にある途上国においては、将来の「低炭素・低公害交通システムの実現」を目指した早急な対策を講じることが必要である。しかし、途上国における現在の交通政策では、気候変動・大気汚染対策の視点を盛り込んだ計画的・効果的な政策立案・実施が十分に講じられているとは言えない。</p> <p>② 原因の分析 今後交通需要の急増が見込まれるASEAN各国を含むアジア諸国では、交通分野における環境対策の必要性は認識されているものの、環境対策に係る技術・ノウハウ・資金や、環境対策を効果的に実施するための実施計画を有していないことが、各国による主体的・積極的な取組が実施できない原因となっている。</p> <p>③ 課題の特定 途上国による気候変動・大気汚染対策を一層促進するためには、第一に、各国政府による計画的・効果的な交通政策の遂行能力を向上させることが喫緊の課題である。このためには、各国が先進国の知見・経験・政策遂行ノウハウ等を有効に活用しつつ、自らが必要とする環境対策の視点を盛り込んだ効果的な交通政策を立案して実施する経験を積むことが必要であり、こうした観点から、我が国が有する知見を途上国と共有しつつ、各国の政策担当者等のキャパシティ・ビルディングを実施し、かつ、他の先進国とも協調してそれぞれの強みに応じた効果的な途上国支援策を講じることが必要である。</p> <p>④ 施策等の具体的内容 上記の課題を踏まえ、平成22年度においては、次のような取組みを講じることとする。</p> <p>(1) ASEAN各国を中心とするアジア諸国の交通環境対策支援の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ASEAN各国が自ら必要な環境対策を明らかにし、計画的・効果的に対策を実施できるようにするための国別実施計画の策定支援 ・ 各国間で環境政策に関する知見を共有するための情報の共有化・共通化の支援 ・ 環境改善効果の大きい自動車環境基準の策定・実施等に向けた、セミナーや研修等を通じた人材育成及びベストプラクティスの共有のための支援 <p>(2) MEET大臣会合の枠組みを活用した途上国支援ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ MEET大臣会合に参加した先進国・途上国の交通政策担当者や国際機関・NPO等の専門家等による「交通政策責任者会合」の開催等を通じ、各国当局間等のネットワークの形成及び協調的な途上国支援の推進 										
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政探査審議に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政探査審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○				
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政探査審議に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○											

<p>政策の名称</p>	<p>官民連携による海外交通プロジェクトの推進</p>
<p>政策評価の結果の概要</p>	<p>① 目標と現状のギャップ 今後、海外の交通プロジェクトの計画や構想は更に増加すると見込まれているところ、以下が課題となる。</p> <p>i) 我が国においては、海外交通プロジェクトに関わる主体が多岐にわたっており、その多様な関係者間の円滑な連携が今後の課題となる。</p> <p>ii) 海外の交通プロジェクトに対しては、大型案件については首脳が決定権を持つことも多いことから、我が国政府のさらなるフォローが今後の課題となる。</p> <p>iii) 近年、従来型のODAによる協力に加えて、PPP (Public Private Partnership) 等の官民連携による新たな手法が求められる事例も増えているなど、交通プロジェクトの推進方策は多様化していることから、プロジェクトの情報収集から実施に至るまで官民の関係者による円滑な連携が今後の課題となる。</p> <p>iv) 我が国の優位性を高めるため、技術基準等が存在しない国々に対して、我が国の技術基準等を展開することが今後の課題となる。</p> <p>② 原因の分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海外の交通プロジェクトに関わる我が国の多様な関係者が連携を深めるための体制をさらに強化していくことが求められること。 ・ 交通プロジェクトの有望な市場の新興経済国等への拡大及び競争の激化により、

	<p>交通プロジェクトの計画や入札等に関して情報収集をきめ細かく行うことが求められること、相手国政府への理解促進・ハイレベルを含めた政府間協議等の重要性が高まっていること、我が国の技術基準等の海外展開の重要性が高まっていること。</p> <p>③ 課題の特定 官民連携の枠組みの下、より一層、オールジャパンで海外交通プロジェクトに取り組めるように、我が国の技術・産業の海外展開のための環境を整備し、官民が連携した多角的な活動を実施する必要がある。</p> <p>④ 施策等の具体的内容</p> <p>i) 我が国の技術・産業の海外展開のための環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 技術基準・法体系策定支援等による協力の基礎づくり ・ ハイレベル協議、実務レベル協議等による相手国政府における我が国技術への理解促進 ・ 専門家派遣、研修等の技術支援 ・ 新たな協力分野の開拓 <p>ii) 官民が連携して実施する多角的な活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 官民連携の場の設定、戦略策定、情報共有 ・ プロジェクト構想の具体化 ・ 入札に向けた情報の補正・補完 				
政策評価の結果 の政策への反映 状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政目標等に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った ○

表 16-4-③ 政策アセスメントを実施した施策〈21年度予算概算要求実施分の追加修正等〉

政策の名称	下水道未普及解消重点支援制度の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 下水道等の汚水処理施設はナショナルミニマムとして普及率を100%とすることが求められるが、下水道処理人口普及率は全国では約7割に達しているものの、中小市町村では多くの未普及地域を抱えており、地域間格差が大きい。 ○ 厳しい財政状況や人口減少、高齢化等の社会情勢の変化により、とりわけ中小市町村においては、下水道の未普及解消のための予算確保が困難な状況。 ○ 限られた財源の中で効率的に未普及解消を図るため、計画の見直しによる下水道整備の重点化・効率化を行うとともに、ナショナルミニマムの観点や地域間格差の是正の観点から、特に財政状況の厳しく未普及地域の広範な地方公共団体に対しては、国による支援の必要性が高い。 ○ 人口減少等の社会情勢を踏まえた下水道計画の見直しに基づき、人口の集中している地区等の下水道整備の必要性が高い地域の整備に対しては、管きよの補助対象範囲を拡充し、概ね10年以内の概成を図る。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	下水道施設を活用した新エネルギー対策の推進（新世代下水道支援事業制度の拡充）				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 下水道は、下水や汚泥の処理過程で多くのエネルギーを消費し、温室効果ガスを排出しており、普及率の向上等に伴って今後も増大傾向にある。また、京都議定書目標達成計画において、下水道における新エネルギー対策等が位置づけられており、下水道として地球温暖化対策に貢献する必要がある。しかしながら、下水道施設における太陽光、風力等の新エネルギー利用はほとんど進んでいない状況。 ○ 新エネルギー利用による発電は、地球温暖化対策としての効果は大きいものの、設備の導入・維持管理費を含めた場合、商用電力に比べて高コストとなることも多く、導入が進んでいない。 ○ 地球温暖化問題が世界的な重要課題となっている状況を踏まえ、温室効果ガスの削減対策の一環として、新エネルギー対策についても強力に推進する必要がある。 ○ 各下水道管理者が温室効果ガス削減対策を推進するために策定する計画の策定費用を支援する。また、当該計画に位置づけられた太陽光、風力、小水力といった新エネルギーを利用した発電施設の建設を支援する。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	低炭素型都市づくりの推進のための制度拡充				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2006年度（平成18年度）の我が国の温室効果ガス排出量は、1990年（平成2年）に比べ約6%上回っており、京都議定書の6%削減約束達成のためには、約12%（1990年比）の排出削減・吸収対策が必要となっており、現状では削減目標の達成が非常に困難な状況にある。 ○ この中で、特にCO₂総排出量のうち約1/2が都市活動に起因しており、この排出量は依然として増大するなど進捗の遅れは深刻である。また、都市部の緑被率は都市化が進むにつれて減少しており、都市部における吸収源は大幅に減少している。 ○ これまで都市部においては、地域冷暖房等の整備、公共交通の導入等の都市交通施策や公園整備等による緑化の推進、あるいは民間による住宅・建築物等の対策を、個別的に実施し一定の成果をあげてきたが、京都議定書の目標達成に向け、今後においては都市開発と併せ、様々な対策・取組を公民が協働して包括的に実施していくことにより、より一層の環境負荷の削減を図る必要がある。 ○ そこで、環境モデル都市に代表される全国の模範となる低炭素型都市づくりを実現するため、都市レベルの計画策定、技術開発、民間事業者による都市環境対策等、各種先導的な取組を推進するための支援措置を拡充する。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	内航海運省エネ化促進調査事業				
政策評価の結果	○ 改正省エネ法においては、省エネ責任者の設置、社内研修の実施、省エネ化できる				

の概要	<p>機器・設備の導入を図ること等によりエネルギー消費原単位を年率1%削減させることを目的としている。内航海運業界では、近年の燃料油高騰にもかかわらず、荷主に運賃を十分転嫁することができず厳しい経営状況となっていること、また、鉄鋼価格の高騰により建造船価格も上昇傾向にあり、代替建造が進まない状況となり、船舶の老朽化が進行。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 同法においては、特定輸送事業者（2万総トン数の総船腹量を有する事業者）に限定されているところ、内航海運事業者の99.6%は中小事業者であることから、事業者の自主努力では、十分なCO₂削減対策が取れない状況。 ○ このような現状を踏まえ、有効性かつ即効性のある内航海運における省エネルギー化を推進することが必要である。 ○ これに対応するためには、官民一体となって、内航海運事業者の省エネ診断事業、社内研修の実施、省エネ化できる機器・設備の導入を図る。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 昨今、地球温暖化防止への取組が地球的規模で求められているところであるが、国際海運からの二酸化炭素の排出量削減は、現在、京都議定書の枠外とされており、国際的な枠組みが存在しない。一方で、国際海運からの二酸化炭素排出量は、ドイツ一国の排出量に相当。 ○ 国際海運からの二酸化炭素削減に向けた国際的枠組み作りについては、国際海事機関（IMO）を中心に行われているが、中国、インド等経済成長を重視する国々の意見もあり、早期の国際的枠組み（条約）構築の目処は立っていない。 ○ このような現実を踏まえるとき、有効かつ即効性のある国際海運分野における地球温暖化対策、とりわけ世界有数の造船技術を有する我が国に期待が高まるのは、船舶に係る革新的な省エネルギー技術の開発とその普及であり、また、このような新技術が、経済成長をより重視する途上国を国際的枠組みへの参加を促す上でも極めて効果的であるとともに、海洋立国を実現する上で不可欠な我が国造船業の国際競争力の強化に貢献。 ○ 以上の課題に対応するため、官民一体で、新造船からのCO₂排出量を削減する新技術開発を推進するため、研究開発案件を助成する。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	下水道浸水被害軽減総合事業の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地球温暖化に伴う気候変動の影響等により近年頻発する集中豪雨や、都市化の進展に伴う不浸透化による雨水の地下浸透の阻害により、短時間に大量の雨水が流出し、内水氾濫のリスクが増大している。また、IPCC第4次評価報告書統合報告書（平成19年11月）において、気候変動により、大雨の増加や台風の激化等の懸念が指摘されている。以上から、より一層の浸水対策の強化が不可欠である。 ○ 下水道施設の計画規模を上回る豪雨への対応としては、地方公共団体の財政状況等を踏まえて、地方公共団体が行う下水道のハード対策による雨水の排除・貯留浸透のみでは、十分な対応は困難。 ○ 限られた財源の中で効果的な浸水対策を実施するためには、関係主体が一体となって、雨水貯留浸透施設の整備等のハード対策に加えて、それらを補完するソフト対策、自助対策を含めた総合的な浸水対策に取り組む必要がある。 ○ このため、地方公共団体や関係住民等が一体となって、雨水貯留浸透施設等の流出抑制対策に加えて、被災を想定した内水ハザードマップの公表や、ポンプ車を活用した機動的な対応等を含めた総合的な浸水対策を推進する。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	下水道総合地震対策事業の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ ここ数年において、新潟県中越地震、能登半島地震、新潟県中越沖地震等全国各地で大規模地震が発生し、下水道施設が被災して、住民生活や社会活動に重大な影響を 				

	<p>生じた。しかしながら、兵庫県南部地震の被害を踏まえ耐震基準を強化した平成9年度以前に施工された下水道施設の耐震化は十分進んでいない状況。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 大規模地震への対応としては、厳しい財政状況等の観点から、膨大な下水道施設ストックの耐震化を図る「防災」対策の推進のみでは、十分な対応は困難。 ○ 限られた財源の中で効果的な地震対策を実施するためには、地域の重要性等に応じて地震対策の重点化を図るとともに、施設の耐震化による「防災」対策に加えて「減災」対策を講じる必要がある。 ○ 県庁所在地など地震対策の必要性が高い地域において、重要な管きょ等の下水道施設の耐震化を図る「防災」対策を行う。加えて、被災を想定して被害の最小化を図るBCPの策定等の「減災」対策を行い、総合的な地震対策を講じる。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案				
政策評価の結果の概要	<p>① 船舶からのふん尿等の排出については、「海面下に排出すること」との基準が設けられている。これは、排出配管内に海面の高さまで満たされた海水の抵抗によって、ふん尿等の排出速度が緩やかとなり、ふん尿等が拡散しやすくなることから設けられた基準であるが、水中翼船等については、その構造上、海面下排出が困難である。</p> <p>② 「海面下に排出すること」との基準は、ふん尿等を拡散させるために設けられたものであるため、同等の拡散効果が得られるのであれば、海面下排出によらなくともよいものである。したがって、①で述べた海面下排出のように海水の抵抗によって排出速度が減じられた場合と同程度に緩やかな排出速度であれば、海面より上の位置から排出する場合であっても海面下排出の場合と同程度の拡散効果が得られるため、海洋環境の保全の観点からは問題ないものと考えられる。</p> <p>③ 以上のことから、国土交通省令で定める排出率以下であれば海面より上の位置から排出することができることとする。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
				○	

政策の名称	建築基準法施行令の一部を改正する政令案				
政策評価の結果の概要	<p>① 戸開走行保護装置の設置義務付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の建築基準法施行令では、利用者の昇降路内への落下やかご床と昇降路の戸の上枠との間への挟まれ防止等のため、エレベーターかごの戸開走行防止装置の設置義務付けの規定（建築基準法施行令第129条の10第3項第1号。改正案においては第129条の8第2項第2号）がある。これにより、エレベーターの戸開走行防止対策が図られているにも関わらず、平成18年6月、東京都港区シティハイツ竹芝のエレベーターにおいて、エレベーターのかご及び昇降路の出入口の戸が開いたまま昇降して乗客が挟まれて死亡する事故が発生した。近年のエレベーター制御における電子化の進展に伴い、これ以外にも近年、エレベーターの戸が開いたまま昇降する重大事故が発生している。 ・ 考えられる原因として、平成18年9月の社会資本整備審議会建築分科会の中間報告「エレベーターの安全確保について」において、次のような指摘がなされている（なお、事故原因の究明については、警察当局によって調査中）。 ・ 電磁ブレーキのブレーキパッドの摩耗、オイルの付着又は電磁コイルの性能低下によって、本来利くはずであった電磁ブレーキが十分に利かなかったこと。 ・ 「戸が開いているときはかごを昇降させない」（戸開走行防止）という制御に何らかの異常があったこと。 ・ 現在の規定では、上述のような故障による戸開走行を完全には防止できない可能性があることが明らかになったことから、このような故障が発生した場合においても、人が挟まれて死亡するような重大事故が生じないように安全装置を設置する必要がある。 ・ 以上を踏まえ、新たに設置されるエレベーター等に対し、駆動装置又は制御器に故障が生じ、かごに人が乗り又は積み込まれた場合にかごの停止位置が著しく移動したとき又はかご及び昇降路のすべての出入口の戸が開閉する前にかごが昇降したときに自動的にかごを制止する装置の設置を義務付けることとする。 <p>② 地震時等管制運転装置の設置義務付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建築物において、エレベーターは縦の動線として日常的に利用されるものであり、 				

	<p>建築物における重要性が高い一方で、地震等に対する安全対策が講じられる必要がある。このため、現行の建築基準法施行令では、かご及び主要な支持部分の構造に関する基準（建築基準法施行令第129条の4第3項第3号及び第4号）、昇降路内の突出物への主策等の引っ掛かり防止に関する基準（同令第129条の7第4号。改正案においては第129条の7第5号）、駆動装置等の地震等による転倒防止に関する基準（同令第129条の8第1項）等がある。また、非常の場合の閉じ込め対策に関しては、かご内の人を安全にかご外に救出することができる開口部をかごの天井部に設けなければならない（同令第129条の6第4号）、かつ、停電等の非常の場合においてかご内からかご外に連絡することができる装置を設けなければならない（同令第129条の10第3項第3号）といった基準が定められている。これらの措置により、エレベーターにおける一定の地震防災対策が図られているにも関わらず、平成17年7月に発生した千葉県北西部地震において、78台のエレベーターにおいて閉じ込め事故が発生し、救出活動に長時間を要する事態が多発した。閉じ込め覚悟まで最大85分要したケースや救出まで最大で185分要したケースがあるなど、中規模以上の地震が発生した場合にエレベーターにおいて長時間の閉じ込め事故が発生する可能性が高いことが明らかになった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 原因として、次のようなことが挙げられる。 <ul style="list-style-type: none"> 地震の揺れによりかごや昇降路の出入口の戸が開いて、ドア開放を検知したため、かごの昇降を防止する装置が反応し、緊急停止したことにより、かご内閉じ込め事故が発生したこと。 広範にわたって被害の及ぶ可能性の高い中規模以上の地震時において、閉じ込め状態からの早期の救出が困難であること。 上述のことから、地震の到達が予想される場合は可能な限り早期に最寄りの階へ移動・着床して、乗客を避難させる措置を講ずることにより、閉じ込め事故の発生リスクを低減する必要がある。 以上を踏まえ、新たに設置されるエレベーター等について、地震の初期の微振動を検知し、かご内の人を安全に避難できるように、自動的にかごを昇降路の出入口の戸の位置に停止させ、かご及び昇降路の出入口の戸を開き、又はかご内の人をこれらの戸を開くことができることとする装置の設置を義務づけることとする。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政課題箇へ反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
				○	

政策の名称	高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者円滑入居賃貸住宅を高齢者が安心して利用できるようにするためには、登録住宅が一定の基準を満たした住宅であるとともに、登録内容と運営実態が異なることがないようにする必要がある。そのためには、都道府県知事が適切に助言、指導、指示を行えるよう登録住宅の管理の状況を詳細に把握する必要があるが、管理の状況についての情報が不十分な場合には、都道府県知事による助言、指導、指示の適切な実施が確保されない可能性がある。 ○ これは、助言、指導、指示の確実な実施のためには都道府県知事が登録住宅の管理の状況について確実に把握する必要があるところ、現行制度の枠組みでは報告徴収等の現状把握のための手法がないことから、必ずしも都道府県知事が登録住宅の管理の状況を確実に把握することができないためであると考えられる。 ○ このため、都道府県知事が登録住宅の管理の状況について確実に把握するための措置を講じる必要がある。 ○ 都道府県知事は、登録住宅の賃貸人に対し、当該登録住宅の管理の状況について報告を求めることができることとする。 				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政課題箇へ反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
				○	

政策の名称	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ① 航路における一般的な航法の見直し <ul style="list-style-type: none"> i 追越しの禁止【海上交通安全法第6条の2】 <ul style="list-style-type: none"> ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがあるため、海域に適した交通ルールを定める必要がある。しかしながら、航路の一定の区間においては、無理な追越しを一因とする海難が発生している。 				

- ・ これは、航路の一定の区間においては、可航水域に限りがあるとともに、船舶の交通量が多いだけでなく、航路の形状や潮流の影響を受けるため、船舶交通の安全性を十分確保できないためである。
- ・ このため、航路全体における安全を確保する観点から、航路ごとの事情を踏まえ、追越しを禁止することが必要である。
- ・ そこで、一定の航路の区間をこれに沿って航行している船舶は、他の船舶（著しく遅い速力で航行している船舶を除く。）を追い越してはならないこととする。
- ii 航路外での待機の指示【港則法第14条の2及び海上交通安全法第10条の2】
 - ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがあるため、海域に適した交通ルールを定める必要がある。しかしながら、潮流が強い場合や、霧により視界が制限される場合等に、航路において海難が発生している。
 - ・ これは、潮流が強く最低速力が確保できない船舶が発生する場合や霧により視界が制限される場合等においては、可航水域に限りがあるとともに、船舶の交通量が多い航路においては、船舶交通の安全性を十分確保できないためである。
 - ・ このため、このような場合には、航路全体における安全を確保する観点から、船舶の航路への入航を制限する必要がある。
 - ・ そこで、航路における船舶の航行に危険を生ずるおそれがある場合において、船舶に対し、危険を防止するため必要な間航路外で待機すべき旨を指示することができることとする。
- iii A I Sを活用した進路を知らせるための措置【海上交通安全法第7条】
 - ・ 航路に出入し、又は横断する際には、自船の行動を事前に周知し、他船との危険な状況の発生を防止するため、船舶は国際信号旗又は音響信号を利用して、行き先を表示することとされている。しかしながら、国際信号機や音響信号は、視程や風等の状況によっては、確認することが難しいことがある。
 - ・ 近年、船舶においては、A I Sの搭載によりA I S情報から他の船舶の名称、速力等を確認する機会が多くなっており、これらの確認作業にあわせてA I S情報から行き先の把握を可能とすることにより、ふくそうする航路内における操船者の負担の軽減や運航の一層の安全を図ることが可能となる。
 - ・ このため、これまでの信号の表示に加え、行き先を示す方法として、A I Sによる目的地情報の送受信機能を活用する必要がある。
 - ・ 船舶が航路に入ろうとするとき等は、信号による表示その他進路を他の船舶に知らせるための措置を講じなければならないこととする。
- ② 特定の海域における航法の見直し
来島海峡航路における航法【海上交通安全法第20条】
 - ・ 来島海峡航路においては、地形や潮流等の自然条件を考慮して、潮流の向きにより航行すべき水道を変更する航法を規定し、当該航行すべき水道の変更時期（航法移行時期）を「転流時」として潮流信号により示すこととしている。しかしながら、潮流信号による一律の航法変更では危険な状態が発生するおそれがあり、また、強潮流により押し流されたことを原因の1つとする乗揚げ海難等が発生している。
 - ・ これは、船舶のふくそう度が高い状況では、一律に潮流の向きに従って航法を変更した場合に、かえって船舶交通の安全が阻害される場合があるとともに、潮流に逆らって航行する場合に、対水速力を維持することができず危険な状態に陥った船舶が、更に後続船等の安全な航行を阻害する場合があること等により、船舶交通の安全性を十分確保できないためである。
 - ・ このため、船舶交通の危険を防止するため、船舶のふくそう度に応じて航法を変更することが必要であるとともに、潮流に逆らって航行する船舶が維持すべき潮流の速力を超える一定以上の対水速力を設定することが必要である。
 - ・ そこで、来島海峡航路における航法を見直し、潮流の向きに応じた航法が規定されている来島海峡航路への入航前における通報の義務付けを行う。また、来島海峡航路における最低速力の設定を行う。
- ③ 船舶の安全な航行を援助するための措置
海上保安庁長官等が提供する情報の聴取【港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2】
 - ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがある。過去10年間における海難の発生隻数は減少することなくほぼ横ばいで推移しており、特に船舶交通が輻輳する海域においては重大な海難が後を絶たない状況にある。
 - ・ これは、海上保安庁長官又は港長が提供する情報が、船舶において有効に活用されておらず、また、外国船舶の増加等も背景に、海域に不慣れた外国船等を始めと

した、海域特性や航法等の認識不足が一因である。

- ・ このため、船舶における安全な航行を行う上で必要となる、海上保安庁長官又は港長が提供する船舶の航行に危険を及ぼす情報については、船舶において必ず聴取することが必要である。
 - ・ そこで、海上保安庁長官又は港長は、船舶交通の障害の発生に関する情報等、当該海域を安全に航行するために聴取することが必要と認められる情報を提供することとし、船舶は、当該海域を航行している間は、当該情報を聴取しなければならないこととする。
- ④ 航路通報・指示対象船舶の拡大【海上交通安全法第22条】
- ・ 現行法上、運転が不自由な船舶である巨大船について、航路内の交通量の調整、警戒船の配備等の措置を指示するため、航路航行予定時刻等を通報させることとしている。しかしながら、接近して航行する二船間に働く相互作用、船舶の針路安定性、船位誤差等を考慮すると、現在航路通報を行うこととされている船舶とこのような措置を取る上で把握すべき船舶の対象との間で乖離がみられる。
 - ・ これは、近年の船舶の大型化に伴い、通常航行している船舶の長さも2倍程度大型化することにより、航路幅を勘案し、接近して航行する二船間に働く相互作用、船舶の針路安定性等から、これらの船舶付近を安全に航行できる船舶は、従来に比べ相対的に小規模となることによる。
 - ・ このため、通常航路を航行している船舶の大型化に対応して、航路幅に対し、当該船舶付近を安全に航行できる最大の船舶の長さについても、見直しを行い、動静をあらかじめ把握し、入航時間の調整等の運航に関して必要な指示をする必要がある。
 - ・ そこで、航路を航行しようとするときにあらかじめ船舶の名称等を通報しなければならない船舶に、航路ごとに定める一定の船舶を追加することとする。
- ⑤ 危険防止のための交通制限手続の迅速化【海上交通安全法第26条】
- ・ 現行法では、工事・作業等、事前に船舶交通の危険が生ずることが予測される場合を想定し、告示により船舶交通を制限できることとしているが、船舶が火災を起こし炎上中である場合のような、突発的な海難や天災等により船舶交通の危険が生じた場合については、対応が困難となっている。
 - ・ これは、船舶交通の制限に必要となる告示を行うまでの間に時間がかかることから、迅速な対応が困難であることによる。
 - ・ このため、このような突発的な海難や天災等により船舶交通の危険が生じた場合においても海上交通の安全を確保するため、迅速な対策の実施が行えるようにすることが必要である。
 - ・ そこで、海上保安庁長官は、海難等により船舶交通の危険が生じる海域について、緊急の必要がある場合において、告示により定めるいとまがないときは、他の適当な方法により、当該海域を航行することができる船舶又は時間を制限することができることとする。
- ⑥ 船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置【港則法第36条の3第2項】
- ・ 航路においては、その幅と船舶の大きさの関係から、個々に行会いの危険を判断して、航行の制限を行うことが望ましいが、現在、港長は、一定以上のトン数の船舶（管制船）が管制水路を航行する際に、当該管制船の航行を優先させ、反航する船舶の航行を一律に制限することにより港内の交通整理を行っている。
 - ・ これは、管制水路を航行する船舶の動静をリアルタイムに把握することができない現状等によるが、一方で、一定の船舶にAISの搭載が義務化され、船舶の長さを含む動静把握を容易に行える環境が整えられたことから、管制船が管制水路を航行する場合にも、反航する船舶の航行を一律に制限するのではなく、管制船の長さに応じて一定の長さ以下の船舶の航行を認めるという、効率的な港内交通整理が可能となったところである。
 - ・ このため、現在、港内交通整理を行うにあたっては、管制計画を作成し、計画的に港内交通整理を行うとともに、管制計画を公表して、港を利用するほかの船舶の利便性向上を図っているところであるが、新しい港内交通整理を行うための管制計画については、現状のトン数基準から長さ基準に変更するとともに、よりきめの細かい効率的な港内交通整理を可能とするために必要となる管制船の長さ等の事項を把握する必要がある。
 - ・ そこで、長さに応じた港内交通整理を行うため、一定のトン数又は長さ以上の船舶は、水路を航行しようとするときは、港長に、船舶の名称、総トン数、長さ等を通報することとする。
- ⑦ 異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令【港則法第37条第3項】

	<ul style="list-style-type: none"> ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがある。しかしながら、台風や異常な低気圧の来襲時における操縦性能が低い大型船舶の岸壁との接触や港内での漂流による損傷・乗揚げ等の海難が発生している。 これは、暴風雨の来襲時等において、港長が求める危険を回避するための措置が、現場において船舶により十分に実施されていないためである。 そのため、暴風雨の来襲時等において、危険を緊急に回避するための措置として、操縦性能が低い大型船舶の岸壁との接触や港内での漂流による乗揚げを防止するための、これら船舶の港外への退去、又は避泊してくる船舶による港内の混雑を防止するための停泊場所の指定等を確実に実行することが必要となる。 そこで、異常な気象や海象時における船舶交通の危険を防止するため、船舶に対して、停泊の場所及び航法の指定、港内からの退去等を命ずることができることとする。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政影響額に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>○</td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った				○	
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
			○								

政策の名称	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案（仮称）										
政策評価の結果の概要	<p>① 特定地域における道路運送法の特例（第15条）</p> <ul style="list-style-type: none"> 供給過剰や不適正な運営等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない状況にある特定地域においては、不適正な運営がこれ以上増加しないように対策を講じる必要があるが、現状は、不適正な運営を行うタクシー事業者であっても何のチェックを受けることもなく増車することができる。 現行法上、増車については、タクシー事業者が事前に届け出ただけで可能となるためであると考えられる。 特定地域においては、不適正な運営を行うタクシー事業者が何のチェックを受けることもなく増車することができないよう、増車について事前にチェックすることができるような施策を講じる必要がある。 特定地域において、タクシー事業者が増車を行う場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととする。 <p>② 認定事業者に対する報告徴収制度の創設（第17条）</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通大臣の認定を受けた特定事業計画（以下「認定特定事業計画」という。）に定められたタクシー事業の適正化及び活性化に資する特定事業の適切な実施を確保するために、国が特定事業の実施状況を的確に把握する必要があるが、現状は、当該実施状況に関する十分な情報を入手することができないことから、実施勧告等の措置を的確に講じることができないことなどにより、特定事業の適切な実施が確保されない可能性がある。 現行法上、国が、認定特定事業計画に定められた特定事業の実施状況に関する情報を確実に入手する手段がないためであると考えられる。 国が、認定特定事業計画に定められた特定事業の実施状況に関する情報を確実に入手することができるような制度を設ける必要がある。 国土交通大臣は、認定事業者に対して、特定事業の実施状況について報告を求めることができることとする。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政影響額に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>○</td> <td></td> </tr> </table>	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った				○	
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
			○								

政策の名称	成田国際空港株式会社法の一部を改正する法律案
政策評価の結果の概要	<p>① 会社の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（法第4条の2）</p> <p>成田空港は、我が国の経済活動及び国民生活に大きな影響力を有し、独占で代替性のない重要な公共インフラであることから、政府の保有株式の売却後も、成田空港の適切な管理・運営を確保する必要がある。しかしながら、会社の株主構成によっては、必ずしも適切な管理・運営が行われない場合が想定される。</p> <p>これは、特定の者によって株式を大量に買い占められた場合、会社の事業運営方針について買収者の意向が過度に反映される結果、成田空港を利用する者に対して差別的な取扱いや安全やセキュリティ確保に関して不適切な対応が発生したり、または必要な空港整備が着実に実施されなくなるおそれが生じるからである。</p>

	<p>このため、会社による成田空港の適切な管理・運営を担保するためには、会社の株主構成が過度に偏らないようにする必要がある。</p> <p>以上を踏まえ、政府以外の者は、原則として、会社の総株主の議決権の20%以上の数の議決権を取得・保有してはならないこととする。なお、議決権の数に増加がない場合等において、総株主の議決権の20%以上の数の議決権を取得・保有することとなった者については、その旨を届出させるとともに、3月以内に20%未満の数の議決権とするための必要な措置をとらなければならないものとする。</p> <p>② 会社の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出(法第4条の3、第4条の4)</p> <p>上記①の規制の実効性を担保する観点から、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向を国として把握する必要があるが、現状では、当該情報を的確に入手することができないことから、規制の実効性を十分に担保できない可能性がある。</p> <p>これは、現行法上、大量の議決権を取得・保有しようとする者の情報を的確に入手する手段がないためである。</p> <p>このため、国は、会社の議決権の大量取得・保有に関する情報を的確に入手することができるような制度を設ける必要がある。</p> <p>以上を踏まえ、会社の総株主の議決権の5%を超える議決権の保有者となった者は、その保有する議決権の割合、保有の目的等を記載した届出書を、遅滞なく、国土交通大臣に提出しなければならないこととする。また、国土交通大臣は、当該届出について虚偽記載等の疑いがあると認めるときは、提出者に対し報告徴収及び検査を行うことができることとする。(なお、当該届出後の株主の保有状況については、金融商品取引法に基づく大量保有報告書制度を活用することにより確認することとする。)</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
				○	

表 16-4-④ 規制を対象として事前評価した政策

政策の名称	都市再生特別措置法施行令及び都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部を改正する政令案		
規制の目的、内容及び必要性等	<p>宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効（※）に基づく土地に係る義務について、事前に知らない場合に被る不測の損害を回避するため、宅地建物取引業者が、宅地建物の購入者等に対して、取引主任者をして説明すべき重要事項として、都市再生歩行者ネットワーク協定に係る承継効の規定を追加することとする。</p> <p>※承継効…承継効とは、売買等により土地所有者等がかわっても、従後の土地所有者等に対して協定の内容が及ぶ効力をいう。</p>		
	法令の名称・関連条項と その内容	<p>【法令の名称・関連条項】 宅地建物取引業法第35条第1項、宅地建物取引業法施行令第3条</p> <p>【規制の内容】 宅地建物取引業者が、宅地建物の購入者等に対して、取引主任者をして説明すべき重要事項として、歩行者ネットワーク協定に係る承継効の規定を追加することとする。</p>	
想定される代替案	宅地建物取引業法施行令第3条第1項に、歩行者ネットワーク協定の承継効に係る規定を追加しない。		
規制の費用	費用の要素	代替案	
	(遵守費用)	宅地建物取引業者は、宅地建物の売買等に際し、当該宅地建物が歩行者ネットワーク協定の区域内にあるかについて、認可された協定が縦覧されている市町村まで行って確認した上で、当該協定に基づく承継効に係る義務について、宅地建物取引主任者をして購入者等に対して説明させなければならなくなる。(ただし、宅地建物取引業者は他の説明事項に係る確認のため、いづれにしても市町村に行かなくてはならず、歩行者ネットワーク協定に係る確認をしなくてはならなくなったとしても、大きな負担とはならないと考えられる。)	特になし
	(行政費用)	特になし	特になし
(その他の社会的費用)	特になし	宅地建物の購入者等は、購入等に際し、当該宅地建物が歩行者ネットワーク協定の区域内にあるかについて、認可された協定が縦覧されている市町村まで行って確認しなければならないことになる。(他の法令上の行為制限については、宅地建物取引主任者が事前に説明してくれることから、購入者等自ら市町村に確認に行く必要がない。)	
規制の便益	便益の要素	代替案	
	宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効に基づく土地に係る義務について、事前に知らない場合に被る不測の損害が回避される。	宅地建物取引業者は、歩行者ネットワーク協定に係る承継効について、取引主任者をして説明させる必要がなくなる。	
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>歩行者ネットワーク協定の承継効に関する説明を宅地建物取引業者に対して義務づけたとしても、もともと宅地建物取引業者は他の説明事項に係る確認のため、市町村に行かなくてはならないことから、特に大きな負担とはならないと考えられる。一方で、宅地建物取引主任者により、当該説明が行われた場合、宅地建物の購入者等が、歩行者ネットワーク協定の承継効に基づく土地に係る義務について、事前に市町村に確認に行く必要がなくなり、かつ、知らない場合に被る不測の損害が回避されることとなる。</p> <p>このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられる。</p>		

政策評価の結果の 政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政運営計画に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
				○	

政策の名称	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案													
規制の目的、内容及び必要性等	<p>○ 規制の目的 1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書附属書Ⅰ（油による汚染の防止のための規則）及び附属書Ⅵ（船舶による大気汚染の防止のための規則）の改正に対応するもの。</p> <p>○ 規制の内容 Ⅰ．一定の海域における一定の油の積載禁止の規定の新設 Ⅱ．船舶間貨物油積替作業手引書の備置義務等の新設 Ⅲ．船舶間貨物油積替えを行う場合の事前通報義務の新設及び同積替えによる油の排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令の新設 Ⅳ．基準適合燃料油以外の燃料油を使用する船舶の船長に対する国土交通大臣への通報義務の新設 Ⅴ．燃料油変更作業手引書の備置義務等の新設 Ⅵ．揮発性物質放出防止措置手引書の備置義務の新設 Ⅶ．窒素酸化物の放出規制対象となる原動機の追加 Ⅷ．一定の船舶の船舶所有者に対するオゾン層破壊物質を含む設備の一覧表及びオゾン層破壊物質記録簿の備置義務の新設</p> <p>○ 規制の必要性 ・ 船舶の航行においては、適切な規制を設けられない場合は、油の排出又は排出ガスの放出による海洋汚染等につながるおそれがある。（＝目標と現実のギャップ） ・ 海洋汚染等の防止のために、海洋汚染等防止法において船舶から油を排出してはならないこと、窒素酸化物の放出量に係る基準、硫黄酸化物の放出を抑制するための燃料油の基準等の規制を設けているところではあるが、これらの規制をより実効あらしめるため規制を設けることが必要である。（＝原因分析） ・ このため、国際移動性を有する船舶による海洋汚染を防止するためには、国際条約の内容を担保し、我が国においても『油の積載禁止』、『手引書の備置義務』等の規制を行う必要がある。（＝課題の特定） ・ よって、Ⅰ～Ⅷの規制を設けることが必要である。（＝規制の具体的内容）</p>													
想定される代替案	規制の内容については我が国において独自に条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととするを代替案とする。													
規制の費用	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="435 1480 767 1514">費用の要素</th> <th data-bbox="775 1480 959 1514">代替案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="435 1520 767 1704">（遵守費用） 船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書は作成後検査を受検する必要があることから、それにかかる費用が必要。また、窒素酸化物の放出規制に対応するために、原動機の改造を行う場合は、当該改造に係る費用が必要。</td> <td data-bbox="775 1520 959 1704">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="435 1711 767 1805">（行政費用） 行政においては、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。</td> <td data-bbox="775 1711 959 1805">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="435 1812 767 1877">（その他の社会的費用）</td> <td data-bbox="775 1812 959 1877">特になし</td> </tr> </tbody> </table>	費用の要素	代替案	（遵守費用） 船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書は作成後検査を受検する必要があることから、それにかかる費用が必要。また、窒素酸化物の放出規制に対応するために、原動機の改造を行う場合は、当該改造に係る費用が必要。	特になし	（行政費用） 行政においては、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。	特になし	（その他の社会的費用）	特になし	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="967 1480 1449 1514">代替案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="967 1520 1449 1704">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="967 1711 1449 1805">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="967 1812 1449 1877">特になし</td> </tr> </tbody> </table>	代替案	特になし	特になし	特になし
費用の要素	代替案													
（遵守費用） 船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書は作成後検査を受検する必要があることから、それにかかる費用が必要。また、窒素酸化物の放出規制に対応するために、原動機の改造を行う場合は、当該改造に係る費用が必要。	特になし													
（行政費用） 行政においては、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。	特になし													
（その他の社会的費用）	特になし													
代替案														
特になし														
特になし														
特になし														
法令の名称・関連条項と その内容	Ⅰ．海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第5条の3、Ⅱ．海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第8条の2、Ⅲ．海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第8条の3、Ⅳ．海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の21、Ⅴ．海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の21の2、Ⅵ．海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の24の2、Ⅶ．平成16年改正法附則第7条、Ⅷ．平成16年改正法附則第9条													

規制の便益	便益の要素		代替案		
	<p>船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制により、海洋汚染等の防止に資するものとなる。また、船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書を備え置くことにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p>		<p>船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制を設けることができず、海洋汚染等につながるおそれがあり、さらに、我が国の船舶が国際条約違反の状態となることから、外国の港に入港し、ポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出されるおそれがあり、それにより船舶の運航が阻害される可能性がある。また、国際条約の適切な履行を行わないことにより、我が国の国際的プレゼンスが著しく低下することとなる。</p>		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>船舶間貨物油積替作業手引書、揮発性物質放出防止措置手引書は作成後検査を受検する必要があることから、それにかかる費用が必要であるが、その負担は特に大きな負担とはならないと考えられる。</p> <p>また、原動機の改造を行う場合についても、義務付けにあたり国際条約に基づいて、費用を考慮した審査がなされることとなっており、過大な負担を課すものとはなっていない。</p> <p>一方、船舶からの油の排出を防止するため又は排出ガスの放出を抑制するための規制により、海洋汚染等の防止に資するものとなる。また、これらの手引書を備え置くことにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言えることから、当該規制案は規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p>				
政策評価の結果の 政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政需要計画に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
				○	

政策の名称	排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律案																	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>国連海洋法条約により、沿岸国は、排他的経済水域及び大陸棚（以下「排他的経済水域等」という。）において天然資源の探査及び開発といった主権的権利等を行行使することができる。我が国周辺の排他的経済水域等は、世界有数の漁場であることに加え、石油・天然ガスの賦存やコバルトリッチクラスト等海底鉱物資源の分布が期待されており、天然資源に乏しい我が国にとってその保全は非常に重要である。</p> <p>排他的経済水域等の限界は、低潮線等からの距離でその範囲が決定される（排他的経済水域は200海里を超えない範囲）ため、その限界を画する基礎となる低潮線の後退や損壊につながるような行為を規制し、排他的経済水域等の保全を図る必要がある。</p> <p>併せて、海底鉱物資源の開発等、排他的経済水域等の利用及び保全に関する活動を促進させるためには、その拠点施設となる特定離島港湾施設の機能を適切に確保することが必要不可欠である。</p>																	
想定される代替案	代替案：法律に、低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域における規制の規定を設けない。																	
規制の費用	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="435 1198 766 1232">費用の要素</th> <th data-bbox="774 1198 957 1232">代替案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="435 1238 766 1451">（遵守費用）</td> <td data-bbox="774 1238 957 1451">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="435 1458 766 1581">（行政費用）</td> <td data-bbox="774 1458 957 1581">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="435 1588 766 1736">（その他の社会的費用）</td> <td data-bbox="774 1588 957 1736">天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に支障が生じる。</td> </tr> </tbody> </table>	費用の要素	代替案	（遵守費用）	特になし	（行政費用）	特になし	（その他の社会的費用）	天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に支障が生じる。	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="965 1198 1244 1232">費用の要素</th> <th data-bbox="1252 1198 1449 1232">代替案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="965 1238 1244 1451">（遵守費用）</td> <td data-bbox="1252 1238 1449 1451">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="965 1458 1244 1581">（行政費用）</td> <td data-bbox="1252 1458 1449 1581">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="965 1588 1244 1736">（その他の社会的費用）</td> <td data-bbox="1252 1588 1449 1736">天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に支障が生じる。</td> </tr> </tbody> </table>	費用の要素	代替案	（遵守費用）	特になし	（行政費用）	特になし	（その他の社会的費用）	天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に支障が生じる。
費用の要素	代替案																	
（遵守費用）	特になし																	
（行政費用）	特になし																	
（その他の社会的費用）	天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に支障が生じる。																	
費用の要素	代替案																	
（遵守費用）	特になし																	
（行政費用）	特になし																	
（その他の社会的費用）	天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に支障が生じる。																	
規制の便益	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="435 1742 957 1776">便益の要素</th> <th data-bbox="965 1742 1449 1776">代替案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="435 1783 957 1998">天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。すなわち、国連海洋法条約により沿岸国である我が国に認められた主権的権利等の行使による国益が確保される。</td> <td data-bbox="965 1783 1449 1998">低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合に、国土交通大臣の許可を受ける必要がなくなる（国又は地方公共団体が行う場合には、国土交通大臣との協議。）。</td> </tr> </tbody> </table>		便益の要素	代替案	天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。すなわち、国連海洋法条約により沿岸国である我が国に認められた主権的権利等の行使による国益が確保される。	低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合に、国土交通大臣の許可を受ける必要がなくなる（国又は地方公共団体が行う場合には、国土交通大臣との協議。）。												
便益の要素	代替案																	
天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。すなわち、国連海洋法条約により沿岸国である我が国に認められた主権的権利等の行使による国益が確保される。	低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合に、国土交通大臣の許可を受ける必要がなくなる（国又は地方公共団体が行う場合には、国土交通大臣との協議。）。																	

<p>政策評価の結果 (費用と便益の関 係の分析等)</p>	<p>低潮線保全区域及び特定離島港湾施設の周辺の水域において、規制対象となる行為を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととなり、申請者の申請に係る費用などが発生するが、天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られ、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上につながる。</p> <p>一方で、当該規制を実施しない場合、申請者の申請に係る費用などが発生しないが、天然資源の賦存が期待されている排他的経済水域等の保全及び利用が図られず、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上に多大な支障が生じることになる。</p> <p>このため、当該規制案は、規制をしないという代替案よりも優れていると考えられる。</p>				
<p>政策評価の結果の 政策への反映状況</p>	<p>予算概算要求を行った</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>税制改正要望を行った</p>	<p>財政関係審議会に反映した</p>	<p>法令改正等に反映した</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>機構・定員要求を行った</p> <p style="text-align: center;">○</p>

政策の名称	航空法の一部を改正する法律案	
規制の目的、内容及び必要性等	航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び我が国航空会社の国際競争力の強化を図るため、①航空従事者技能証明の資格として「准定期運送用操縦士」の資格を創設するとともに、②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設及び③航空身体検査証明の有効期間の適正化等の所要の措置を講ずる。	
法令の名称・関連条項と その内容	航空法 ①第24条・別表、②第71条の3・第71条の4、③第32条	
想定される代替案	<p>① 「准定期運送用操縦士の資格の創設」の代替案： 現行資格体系のまま、事業用操縦士の取得要件を准定期運送用操縦士相当のものとする。</p> <p>② 「操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設」の代替案： 技能証明を更新制とする。</p> <p>③ 「航空身体検査証明の有効期間の適正化」の代替案： 航空身体検査証明の有効期間を（資格ごとに年齢等に応じて設定するのではなく）資格ごとに一律に長くする又は短くする。</p>	
規制の費用	費用の要素	代替案
(遵守費用)	<p>① 既存資格と比べて、より効率的・効果的に資格を取得可能となり、遵守費用が軽減。</p> <p>② 操縦等を行う者（航空運送事業機の操縦者を除く。）に対して遵守費用が新たに発生。</p> <p>③ 有効期間が長くなる又は現状維持の者が大半を占めることから、全体として軽減。</p>	<p>① 当該規制案と同様に、遵守費用は軽減。</p> <p>② 全ての操縦者（当面操縦等を行う予定のない操縦者、航空運送事業機の操縦者を含む。）に対して遵守費用が発生。</p> <p>③ 一律に長くする場合には減少し、一律に短くする場合には増加。</p>
(行政費用)	<p>① 准定期運送用操縦士は、指定航空従事者養成施設で養成されることから、国土交通大臣による試験の一部又は全部の省略が可能となり、当該試験の受験者数が減少し行政費用は軽減。</p> <p>② 操縦等を行う者（航空運送事業機の操縦者を除く。）に対する審査員（民間）の認定等に係る行政費用が発生。</p> <p>③ 有効期間が長くなるか又は現状維持の者が大部分を占めるため、全体として軽減。</p>	<p>① 現行と変わらない。</p> <p>② 全ての操縦者（当面操縦等を行う予定のない操縦者、航空運送事業機の操縦者を含む。）に対する証明の再交付等に係る行政費用が発生。</p> <p>③ 一律に長くする場合には減少し、一律に短くする場合には増加。</p>
(その他の社会的費用)	①～③ 特に発生しない。	<p>① 事業用操縦士の業務のうち、航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されず、航空の安全性が低下する。また、国際標準と異なる資格制度とした場合、外国への乗り入れの拒否による甚大な経済的損失が発生するとともに、我が国の航空安全制度に対する国際的な信用が失われるおそれ。</p> <p>② 特に発生しない。</p> <p>③ 一律に長くした場合、国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれ。</p>
規制の便益	便益の要素	代替案
	<p>① 事業用操縦士資格よりも効率的・効果的に航空運送事業機の副操縦士の養成が可能となる。また、養成される副操縦士は、航空運送事業機の操縦訓練を重点的に施されるため、航空運送事業機の操縦に関し事業用操縦士よりも高い安全性が期待される。</p>	<p>① 航空運送事業機の操縦士の養成について、当該規制案と同様の便益が期待される。</p>

	<p>② 操縦者の技量維持を図り、もって操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となる。</p>	<p>② 当該規制案と同様の便益が期待される。</p>			
	<p>③ 航空会社の諸外国との競争条件を整え、我が国航空会社の国際競争力強化に資する。また、自家用操縦士の大部分についても、航空身体検査証明にかかるコストを軽減可能。現在、国際標準よりも有効期間が長く設定されている事業用操縦士の一部については、有効期間を国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保できる。</p>	<p>③ 有効期間を資格ごとに一律に長くした場合：操縦士及び航空会社におけるコスト軽減を図ることが可能。 有効期間を資格ごとに一律に短縮した場合：有効期間が、国際標準よりも長く設定されている事業用操縦士の一部について、国際標準に整合させることにより、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が、国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間を、さらに短くすることにより得られる便益は限定的。</p>			
<p>政策評価の結果 (費用と便益の 関係の分析等)</p>	<p>【費用と便益の関係の分析】</p> <p>① 准定期運送用操縦士の資格の創設、③航空身体検査証明の有効期間の適正化については、遵守費用及び行政費用が全体として低減され、さらに便益として航空の安全性を確保すること等が期待できるものであること、②操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設については、操縦等を行う者（航空運送事業機の操縦者を除く。）に対して遵守費用が新たに発生し、当該者に対する審査員（民間）の認定等に係る行政費用が発生するものの、その費用は国際的に見ても適当なものであり、また、便益として操縦者の技量維持を図ることにより操縦者に起因する航空事故を低減することが可能となること、から①から③のいずれの場合であっても便益の方が上回る。</p> <p>【規制案と代替案の関係の分析】</p> <p>① 准定期運送用操縦士の資格の創設 代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待され、遵守費用について、当該規制と同等程度に低減させることが可能であるが、航空運送事業機の副操縦士の業務以外の業務に係る能力が担保されないことによる航空の安全性の低下等のその他の社会的費用が発生することから、当該規制案の方が優れているといえる。</p> <p>② 操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設 代替案では、当該規制案と同等程度の便益が期待されるものの、遵守費用及び行政費用が当該規制案より大きくなることから、当該規制案の方が優れているといえる。</p> <p>③ 航空身体検査証明の有効期間の適正化 代替案では、有効期間を資格ごとに一律に長くした場合、遵守費用・行政費用が低減する一方、国際標準よりも安全性の低い規制体系となるおそれがあり、その他の社会的費用が発生する。また、一律に短くした場合、遵守費用・行政費用が増加する一方、有効期間が国際標準よりも長く設定されている一部の者について、国際標準相当の航空の安全性を確保することが可能となるが、現在、有効期間が国際標準と同等又はこれより短く設定されている資格については、当該有効期間をさらに短くすることにより得られる便益（安全性の向上等）は極めて限定的である。このため、いずれの場合であっても当該規制案の方が優れているといえる。</p>				
<p>政策評価の結果の 政策への反映状況</p>	<p>予算概算要求を行った</p>	<p>税制改正要望を行った</p>	<p>財政関係審議会に反映した</p>	<p>法令改正等に反映した</p>	<p>機構・定員要求を行った</p>
○					

政策の名称	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律案	
規制の目的、内容及び必要性等	河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護するため、市町村が住民への避難の指示等を適切に行えるよう、土砂災害の急迫した危険がある場合において、国又は都道府県による緊急調査を円滑に実施できるようにする。	
	法令の名称・関連条項と その内容	<p>【関連条項】 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律 第28条</p> <p>【内容】 緊急調査のための土地の立入り等</p>
想定される代替案	他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用する際には、その土地の所有者の同意を得なければならないこととする。	
規制の費用	費用の要素	代替案
(遵守費用)	緊急調査のためにやむを得ない必要があるときは、これらの必要な限度において、他人の占有する土地への立ち入りや、特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することを認めることにより、土地の所有者等が一時的に使用制限を受ける等の遵守費用が発生するが、損失補償規定（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第5条第8項）が設けられていることもあって、その費用は殆ど生じない。	土地の所有者が任意に土地への立ち入りや、作業場として一時使用することを認める場合は、本案と同様の費用が発生するが、所有者に損失が生じた場合には当該費用を補償することにより、その費用は殆ど生じない。
(行政費用)	国又は都道府県による緊急調査を実施する際に、土地内に存する支障物件等を処理等することにより、損失補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。	土地の所有者が任意に土地への立ち入りや、作業場として一時使用することを認める場合は、本案と同様に補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。
(その他の社会的費用)	特になし	特になし
規制の便益	便益の要素	代替案
	国又は都道府県による緊急調査の実施時に、他人の占有する土地への立ち入りや、特別の用途のない他人の土地を作業場として一時使用することを認めることにより、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施される。その緊急調査により土砂災害が想定される土地の区域及び時期に関する情報を得ることができ、その情報を市町村に通知することにより、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができるようになり、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが可能となる。	土地の所有者が任意に土地への立ち入りや、作業場として一時使用することを認める場合は、本案と同等の効果を得られるものの、所有者が立ち入りや作業場としての使用に応じない場合や、所有者の意思が確認できない場合は、土地を使用等することができない。このような場合、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施されなくなる。そのため、市町村が住民への避難の指示を適切な時期に行うことを逸したり、本来被害が想定される区域及び時期よりも、広範囲かつ長期間に渡り避難指示を出す等、指示等を適切に行うことができないため、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが困難となる。

政策評価の結果 (費用と便益の関 係の分析等)	<p>本案については、国又は都道府県による緊急調査を実施するための一定の行政費用が想定されるものの、土砂災害の急迫した危険がある場合において迅速かつ円滑な緊急調査の実施が可能となり、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができるようになり、河道閉塞（天然ダム）等の土砂災害から国民の生命・身体を保護することが可能となる。</p> <p>一方、代替案については、本案と同等の行政費用が発生する一方で、土地の所有者が立ち入りや作業場としての使用に応じない場合や、土地の所有者の意思が確認できない場合は、土地を使用等することができないため、土砂災害の急迫した危険がある場合において、緊急調査が迅速かつ円滑に実施することができないため、市町村が住民への避難の指示等を適切に行うことができないおそれがある。</p> <p>このため、本案の方が代替案より優れていると考えられる。</p>				
政策評価の結果の 政策への反映状況	予算概算要求を行った ○	税制改正要望を行った	財政影響額に反映した	法令改正等に反映した ○	機構・定員要求を行った

政策の名称	賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律案		
規制の目的、内容及び必要性等	賃貸住宅の家賃等の悪質な取立て行為の発生等の家賃の支払に関連する賃貸住宅の賃借人の居住をめぐる状況にかんがみ、賃貸住宅の賃借人の居住の安定の確保を図るため、家賃債務保証業の登録制度の創設、家賃に係る債務の弁済に関する情報の収集及び提供の事業を行う者の登録制度の創設、家賃等の悪質な取立て行為の禁止等の措置を講ずる。		
	法令の名称・関連条項と その内容	<p>【法案等の名称】 賃借人の居住の安定を確保するための家賃債務保証業の業務の適正化及び家賃等の取立て行為の規制等に関する法律</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 家賃債務保証業の登録制度の創設（第3～32条関係） ・ 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設（第33～60条関係） ・ 家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設（第61条関係） 	
想定される代替案	代替案：家賃債務保証業及び家賃等弁済情報提供事業を営む者について、任意の登録制度を実施する。 家賃等の悪質な取立て行為の禁止等の措置を講じない。		
規制の費用	費用の要素	代替案	
	(遵守費用)	<p>(1) 家賃債務保証業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録申請（登録免許税9万円）及び更新の費用 ・ 契約締結時の書面交付や帳簿備付け等の義務の遵守に係る費用 <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録申請（登録免許税15万円）及び更新の費用 ・ 家賃等弁済情報の開示や記録の保存等の義務の遵守に係る費用 <p>(3) 家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (適切な取立て行為を行っている者については) 特になし 	<p>(1) 家賃債務保証業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録申請及び更新の費用 ・ 契約締結時の書面交付や帳簿備付け等の義務の遵守に係る費用 <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録申請及び更新の費用 ・ 家賃等弁済情報の開示や記録の保存等の義務の遵守に係る費用
	(行政費用)	<p>(1) 家賃債務保証業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用 <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用 <p>(3) 家賃関連債権の取立て行為に関する規制の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ モニタリング費用 	<p>(1) 家賃債務保証業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用 <p>(2) 家賃等弁済情報提供事業の登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用
(その他の社会的費用)	特になし	特になし	

規制の便益	便益の要素		代替案		
	<p>業の登録制度の創設により、業務の適正化が全面的に図られることとなる。また、近年問題となっている「追い出し行為」の取り締まり・未然の防止が図られる。さらに、弁済情報データベースの正確性が確保される。これらにより、賃借人の居住の安定の確保が図られる。</p>		<p>任意の登録制度が普及した場合、登録を行った業者については、業務の適正化が図られる。また、任意の登録制度であるため、すべての業者について遵守費用が発生するものではない。</p>		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、賃借人に不利な内容の契約の締結や悪質な取立て行為の防止、家賃等弁済情報の適切な取扱いの確保等により、国民生活に不可欠な賃借人の居住の安定の確保が図られることから、効果が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>一方、代替案による場合、任意の登録制度であるため、家賃債務保証業又は家賃等弁済情報提供事業を営もうとするすべての者が登録をする必要がなく、したがってすべての者について遵守費用が発生しないという点で、上記に比して費用は小さいが、すべての業者について登録制度による業務の適正化が図られず、また、悪質な取立て行為を規制することができない。したがって、賃借人の居住の安定の確保が十分に達成されない。</p>				
政策評価の結果の 政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政関係審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○			○	

政策の名称	国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案									
規制の目的、内容及び必要性等	<p>コンテナは、1980年代以降急速に取扱量が増加しており、現在、コンテナによる貨物の運送は国際物流の中心的地位を占めている。これに伴い、コンテナの規格の大型化も進展しており（40フィート規格コンテナは、全長約12m、高さ9m、総重量30t以上）、自動車運送中の事故が発生した場合、周囲の交通に及ぼす危険性がきわめて高く、人的にも物的にも大きな被害が発生する。</p> <p>コンテナの自動車運送に当たっては、国土交通省において平成17年12月に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、関係者への周知に努めてきたところであるが、依然としてコンテナトレーラーの横転事故が年間10件程度発生している状況であり、早急な対策が必要とされている。</p> <p>以上を踏まえ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るため、コンテナ内貨物の品目、重量及び積付けの状況に関する情報等（コンテナ情報）の伝達制度を創設し、受荷主等、本邦発荷主、海貨事業者等、トラック事業者に対し、これを積載するコンテナトレーラーの運転者に至るまでの一連のコンテナ情報の伝達等を義務付けるほか、貨物自動車運送事業者等（以下「トラック事業者」）の遵守事項等を規定することとする。</p>									
想定される代替案	当該規制の内容を受荷主等、外国発荷主、トラック事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。									
規制の費用	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="435 1126 767 1160">費用の要素</th> <th data-bbox="775 1126 959 1160">代替案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="435 1164 767 1514"> (遵守費用) <ul style="list-style-type: none"> 受荷主等又は本邦発荷主は海貨事業者等に、海貨事業者等はトラック事業者等に、トラック事業者は運転者に対し、それぞれコンテナ情報を記載した書面等を交付しなければならないこととなるため、コンテナ情報の伝達に係る費用が生じる。 受荷主等がコンテナの重量を測定した場合には、その費用が生じる。 トラック事業者の運転者への指導等に関する費用が生じる。 </td> <td data-bbox="775 1164 959 1514">受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="435 1518 767 1615"> (行政費用) トラック事業者に対する輸送の安全確保の命令、トラック事業者の許可の取消し等の行政処分等に係る費用が生じる。 </td> <td data-bbox="775 1518 959 1615">特になし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="435 1619 767 1711"> (その他の社会的費用) 港湾における重量計の整備に係る費用が生じる。 </td> <td data-bbox="775 1619 959 1711">受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。</td> </tr> </tbody> </table>	費用の要素	代替案	(遵守費用) <ul style="list-style-type: none"> 受荷主等又は本邦発荷主は海貨事業者等に、海貨事業者等はトラック事業者等に、トラック事業者は運転者に対し、それぞれコンテナ情報を記載した書面等を交付しなければならないこととなるため、コンテナ情報の伝達に係る費用が生じる。 受荷主等がコンテナの重量を測定した場合には、その費用が生じる。 トラック事業者の運転者への指導等に関する費用が生じる。 	受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。	(行政費用) トラック事業者に対する輸送の安全確保の命令、トラック事業者の許可の取消し等の行政処分等に係る費用が生じる。	特になし	(その他の社会的費用) 港湾における重量計の整備に係る費用が生じる。	受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。	
費用の要素	代替案									
(遵守費用) <ul style="list-style-type: none"> 受荷主等又は本邦発荷主は海貨事業者等に、海貨事業者等はトラック事業者等に、トラック事業者は運転者に対し、それぞれコンテナ情報を記載した書面等を交付しなければならないこととなるため、コンテナ情報の伝達に係る費用が生じる。 受荷主等がコンテナの重量を測定した場合には、その費用が生じる。 トラック事業者の運転者への指導等に関する費用が生じる。 	受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。									
(行政費用) トラック事業者に対する輸送の安全確保の命令、トラック事業者の許可の取消し等の行政処分等に係る費用が生じる。	特になし									
(その他の社会的費用) 港湾における重量計の整備に係る費用が生じる。	受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が生じる。									

規制の便益	便益の要素			代替案	
	<p>自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。</p>			<p>受荷主等が自主的な取組みを実施する場合には、当該規制案と同等の便益を得られるものの、罰則等の強制力がないことから、取組みが必ずしも実施されない場合があることが予想され、コンテナトレーラーの運転者がコンテナの状態を把握できないまま運送せざるを得ない状況が改善されないおそれがある。</p>	
<p>政策評価の結果 (費用と便益の 関係の分析等)</p>	<p>受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送についてトラック事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、コンテナ情報の伝達に係る費用、重量測定のコスト、トラック事業者の運転者への指導等に関する費用、行政処分等に係る費用、重量計の整備に係る費用が生じる。</p> <p>ただし、コンテナ情報の伝達については、その義務が課せられることとなる受荷主等、本邦発荷主、海貨事業者等及びトラック事業者は、当該規制がなくとも、通常、契約の相手方（トラック事業者にあっては運転者）に対して運送に係る書面（運送委託書、運送指示書等）を交付しており、事業者にとって大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>また、トラック事業者の遵守事項等の規定についても、これは、貨物自動車運送事業法に基づく国土交通大臣の許可を受けた者であるトラック事業者として当然遵守すべき事項を、コンテナの運送について規定したにすぎないものであり、大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>一方で、当該規制が創設されることにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることとなる。</p> <p>このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>				
<p>政策評価の結果の 政策への反映状況</p>	<p>予算概算要求を行った</p>	<p>税制改正要望を行った</p>	<p>財政関係審議会に反映した</p>	<p>法令改正等に反映した</p>	<p>機構・定員要求を行った</p>

政策の名称	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>規制の目的 1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書VI（船舶による大気汚染の防止のための規則）の改正に対応するもの。</p> <p>規制の内容</p> <ol style="list-style-type: none"> I. 船舶の原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準を強化する。（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第11条の7） II. 船舶に使用する燃料油の基準のうち、硫黄分濃度の基準を強化する。（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第11条の10及び第11条の11） III. 船舶において焼却が禁止されるものの対象を拡大する。（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第12条） <p>規制の必要性</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 船舶の航行においては、適切な規制を設けられない場合は、窒素酸化物等の排出ガスの放出による大気汚染につながるおそれがある。（＝目標と現実のギャップ） 2. 大気汚染の防止のために、海洋汚染等防止法において窒素酸化物の放出量に係る基準、硫黄酸化物の放出を抑制するための燃料油の基準等の規制を設けているところではあるが、これらの規制をより実効あらしめるため規制を強化することが必要である。（＝原因分析） 3. このため、国際移動性を有する船舶による大気汚染を防止するためには、国際条約の内容を担保し、我が国においても窒素酸化物の放出量に係る放出基準の強化等を行う必要がある。（＝課題の特定） 4. よって、I～IIIの規制を設けることが必要である。（＝規制の具体的内容） 	
想定される代替案		
規制の費用	<p style="text-align: center;">費用の要素</p>	<p style="text-align: center;">代替案</p>
（遵守費用）	<p>原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準が強化されることから当該規制適用後に建造された船舶については原動機の設置費用が上がる可能性があること、燃料油の硫黄分濃度の基準が強化されることから燃料油費用が上がること、船上焼却が禁止されるものの追加により陸上処分のための費用等が必要となることから、新たな遵守費用としてそれらにかかる費用が生じることとなる。</p>	<p>特になし</p>
（行政費用）	<p>行政においては、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。</p>	<p>特になし</p>
（その他の社会的費用）	<p>特になし</p>	<p>特になし</p>

規制の便益	便益の要素		代替案		
	<p>船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制を強化することにより、大気汚染の防止に資するものとなる。また、国際基準に則った基準を我が国の船舶が遵守することにより、国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され、船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p>		<p>船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制を強化することができず、大気汚染につながるおそれがあり、さらに、我が国の船舶が国際条約違反の状態となることから、外国の港に入港し、ポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出されるおそれがあり、それにより船舶の運航が阻害される可能性がある。また、国際条約の適切な履行を行わないことにより、我が国の国際的プレゼンスが著しく低下することとなる。</p>		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>原動機からの窒素酸化物の放出量に係る放出基準が強化されることから当該規制適用後に建造された船舶については原動機の設置費用が上がる可能性があること、燃料油の硫黄分濃度の基準が強化されることから燃料油費用が上がること、船上焼却が禁止されるものの追加により陸上処分のための費用等が必要となることから、新たな遵守費用としてそれらにかかる費用が生じることとなるが、その負担は特に大きな負担とならないと考えられる。</p> <p>一方、船舶からの窒素酸化物等の排出ガスの放出を抑制するための規制により、大気汚染の防止に資するものとなる。</p> <p>また、窒素酸化物の放出量に係る放出基準、船舶に使用する燃料油の硫黄分濃度の基準の不適合による国際条約違反の状態となることを回避し、外国の港においてポートステートコントロールを受けた際に、是正命令等を発出され船舶の運航が阻害されるおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回ると言えることから、当該規制案は規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p>				
政策評価の結果の 政策への反映状況	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政需要計画に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
				○	

表 16-4-⑤ 新規事業採択時評価を実施した個別公共事業〈22 年度予算概算要求時（21 年 8 月公表）〉

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	ダム事業	直轄事業等	1	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	No.1を除く事業について、平成 22 年度予算概算要求に反映した。 なお、No.1の直轄事業等は、組み替えによって、22 年度予算概算要求に盛り込まれておらず、No.1の補助事業については要求を見送られている。
		補助事業	1		
2	海岸事業	直轄事業	1		
3	港湾整備事業	直轄事業	3		
4	空港整備事業	直轄事業	1		
5	船舶建造事業		6	海上保安業務需要ごとに事業を実施した場合及び実施しなかった場合の業務需要を満たす度合いや得られる効果について評価し、採択が妥当	No.5の4件及びNo.6の4件について、平成 22 年度予算概算要求に反映した。 なお、No.5の1件については、組み替えによって、22 年度予算概算要求に盛り込まれておらず、1件については、評価書の修正が行われ、21 年 11 月に公表されている(表 16-4-⑥参照)。また、No.6の1件については、組み替えによって、22 年度予算概算要求に盛り込まれていない。
6	海上保安官署施設整備事業		5	事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価するとともに、その他の要素も含め、総合的に評価を実施し、採択が妥当	
計			18	—	—

(注) 1 個別の新規事業採択時評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表 16-4-a 参照。

2 No.1～No.4は公共事業関係費、No.5～No.6はその他施設費に係るものである。

表 16-4-⑥ 新規事業採択時評価を実施した個別公共事業〈22 年度予算概算要求時（21 年 11 月公表）〉

No.	事業区分	件数	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	船舶建造事業	1	海上保安業務需要ごとに事業を実施した場合及び実施しなかった場合の業務需要を満たす度合いや得られる効果について評価し、採択が妥当	平成 22 年度予算概算要求に反映した。

(注) 個別の新規事業採択時評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表 16-4-b 参照。

表 16-4-⑦ 新規事業採択時評価を実施した個別公共事業〈21年度補正予算に係る事業〉

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	砂防事業等	補助事業等	17	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業について、平成21年度補正予算に反映した。
2	海岸事業	補助事業等	19		
3	道路・街路事業	直轄事業等	4		
4	港湾整備事業	直轄事業	8		
		補助事業等	2		
5	空港整備事業	直轄事業	1		
6	都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	2		
7	官庁営繕事業		4	事業計画の必要性、合理性及び効果ごとに評価するとともに、その他の要素も含め、総合的に評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業について、平成21年度補正予算に反映した。
8	船舶建造事業		3	海上保安業務需要ごとに事業を実施した場合及び実施しなかった場合の業務需要を満たす度合いや得られる効果について評価し、採択が妥当	
9	海上保安官署施設整備事業		1	事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価するとともに、その他の要素も含め、総合的に評価を実施し、採択が妥当	
計			61	—	—

(注) 1 個別の新規事業採択時評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表 16-4-c 参照。

2 No.1～No.6は公共事業関係費、No.7～No.9はその他施設費に係るものである。

表 16-4-⑧ 新規事業採択時評価を実施した個別公共事業（22 年度予算に向けた事業（直轄事業等））

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	港湾整備事業	直轄事業	1	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業について、平成 22 年度予算に反映した。
2	空港整備事業	直轄事業	1		
3	官庁営繕事業		2	事業計画の必要性、合理性及び効果ごとに評価するとともに、その他の要素も含め、総合的に評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業について、平成 22 年度予算に反映した。
4	船舶建造事業		5	海上保安業務需要ごとに事業を実施した場合及び実施しなかった場合の業務需要を満たす度合いや得られる効果について評価し、採択が妥当	
5	海上保安官署施設整備事業		1	事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価するとともに、その他の要素も含め、総合的に評価を実施し、採択が妥当	
計			10	—	—

(注) 個別の新規事業採択時評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表 16-4-d 参照。

表 16-4-⑨ 新規事業採択時評価を実施した個別公共事業〈22 年度予算に向けた事業（補助事業等）〉

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	河川事業	補助事業等	2	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業について、平成 22 年度予算に反映した。
2	都市・幹線鉄道整備事業	補助事業	15		
3	鉄道防災事業	補助事業	26		
4	住宅市街地総合整備事業		6		
5	都市公園事業	補助事業	1		
6	離島振興特別事業		1	産業振興、交流・連携など地域の特性を考慮した評価基準による総合的な評価を実施し、採択が妥当	
7	奄美群島振興開発事業		1	奄美郡島振興開発特別措置法において示された振興開発の趣旨を踏まえ、事業の整備効果を総合的に判断し、評価を実施し、採択が妥当	
8	小笠原諸島振興開発事業		3	基本的要件（民間事業者による十分な整備が見込めないこと、ニーズに適合していること等）を全て満たしていることを必須条件として、各種基準のいずれかを満足するか評価し、採択が妥当	
計			55	—	—

- (注) 1 個別の新規事業採択時評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表 16-4-e 参照。
 2 No.1～No.5は公共事業関係費、No.6～No.8はその他施設費に係るものである。

表 16-4-⑩ 事前評価を実施した個別研究開発課題〈22年度予算概算要求時（21年8月公表）〉

研究開発課題の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
<p>研究開発課題 36 課題 (個別の課題名については、表 16-3-コ記載)</p>	<p>外部評価を活用して必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、採択が妥当と結論</p>	<p>評価の結果を踏まえ、32 課題について、平成 22 年度予算概算要求に反映した。</p> <p>なお、2 課題（「道路ネットワークの連結信頼性を考慮した道路構造物の補修優先順位付けに関する研究」、「伝統的技術を適用した木造建築物の耐久性向上に関する研究」）は、組み替えによって、22 年度予算概算要求に盛り込まれておらず、2 課題については、評価書の修正が行われ、21 年 11 月に公表されている（表 16-4-⑩参照）。</p>

表 16-4-⑪ 事前評価を実施した個別研究開発課題〈22年度予算概算要求時（21年11月公表）〉

研究開発課題の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
研究開発課題2 課題 (個別の課題名については、表 16-3-サ記載)	外部評価を活用して必要 性、効率性、有効性等の観点 から分析し、採択が妥当と結 論	評価の結果を踏まえ、平成22年度予 算概算要求に反映した。

表 16-4-⑫ 事前評価を実施した個別研究開発課題（21年度末実施）

研究開発課題の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
研究開発課題 35 課題 (個別の課題名については、表 16-3-シに記載)	外部評価を活用して必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、採択が妥当と結論	評価の結果を踏まえ、平成 22 年度予算に反映した。

表 16-4-⑬ 政策チェックアップを実施した政策

<p>施策名</p>	<p>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</p>																																																											
<p>施策の概要</p>	<p>高齢者、子どもを育成する家庭等を含む全ての世帯において、居住の安定が確保されるとともに、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。</p>																																																											
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 業績指標は、5年に1度の住宅・土地統計調査に基づくものであり、過去の実績値は平成15年の調査結果のみであるため、傾向は判断できない。引き続き予算・税制・金融等の支援により、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。 (必要性) 高齢者、子どもを育成する家庭等を含む全ての世帯が、世帯人数及びその特性に応じて、健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模等を備えた住宅を確保できるよう、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する必要がある。また、特に大都市部の賃貸住宅を中心に、ファミリー向けに適した規模の住宅が不足しており、子育てしやすい社会の実現のため、良質なファミリー向け住宅の供給を促進する必要がある。 (効率性) 既存の住宅・建築物を活用した公的賃貸住宅の供給の促進や、高齢者等の住み替え等の推進等、既存ストックの有効活用を図りつつ、効率的に施策を実施していると評価できる。 (有効性) 最低居住面積水準未達率及び子育て世帯における誘導居住面積水準達成率とともに、過去の実績値が平成15年の調査結果のみであり、業績指標の動向が把握できないため、有効性について判断は困難であるが、既存ストックの有効活用を図りつつ、公営住宅制度を補完する重層的な住宅セーフティネットの構築を図るため、各種公的賃貸住宅制度の一体的運用やストック間の柔軟な利活用等を円滑に行うための仕組みづくりを進めている。また、ライフスタイルや世帯人数等に応じた居住ニーズが適切に実現されるために、深刻な少子化の状況を踏まえ、子育て世帯を支援していく観点から、既存ストックを活用しつつ、市場では十分な量が確保されない住宅の供給支援等を行っている。 (反映の方向性) 住生活基本計画(全国計画)に基づき、予算・税制・金融等の支援により、現在の施策を引き続き着実に実施し、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。 【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="368 1160 1485 1816"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">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</td> <td rowspan="2">最低居住面積水準未達率</td> <td rowspan="2">%</td> <td>4.6</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>概ね0</td> <td rowspan="2">健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未達世帯の早期解消を目指す。</td> </tr> <tr> <td>15年</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>22年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">子育て世帯における誘導居住面積水準達成率 (①全国、②大都市圏)</td> <td rowspan="2">%</td> <td>42</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>50</td> <td rowspan="2">平成15年度時点において、全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成することを目標とし、住生活基本計画で設定されている目標値(全国:50%(H22)、大都市圏:50%(H27))をもとにH22の目標値を決定。</td> </tr> <tr> <td>15年</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>22年</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>%</td> <td>37</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>45</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	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	最低居住面積水準未達率	%	4.6	-	-	-	概ね0	健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未達世帯の早期解消を目指す。	15年				22年	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率 (①全国、②大都市圏)	%	42	-	-	-	50	平成15年度時点において、全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成することを目標とし、住生活基本計画で設定されている目標値(全国:50%(H22)、大都市圏:50%(H27))をもとにH22の目標値を決定。	15年				22年			%	37	-	-	-	45				%						
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)					実績値					目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																																														
				18年度	19年度	20年度																																																						
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	最低居住面積水準未達率	%	4.6	-	-	-	概ね0	健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未達世帯の早期解消を目指す。																																																				
			15年				22年																																																					
	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率 (①全国、②大都市圏)	%	42	-	-	-	50	平成15年度時点において、全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成することを目標とし、住生活基本計画で設定されている目標値(全国:50%(H22)、大都市圏:50%(H27))をもとにH22の目標値を決定。																																																				
			15年				22年																																																					
		%	37	-	-	-	45																																																					
		%																																																										
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>関連する事務事業は目標達成に向け寄与しており、引き続き住生活基本計画(全国計画)に基づき、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進するため予算要求等を行った。</p>																																																											
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等 住生活基本計画(全国計画)</p>	<p>年月日 平成18年9月19日 閣議決定(策定) 平成21年3月13日 閣議決定(変更)</p>	<p>記載事項(抜粋) 住生活基本法に掲げられた基本理念にのっとり、国民が真に豊かさを実感できる社会を実現するためには、住宅単体のみならず居住環境を含む住生活全般の「質」の向上を図るとともに、フローの住宅建設を重視した政策から良質なストックを将来世代へ承継し</p>																																																									

			ていくことを主眼とした政策へ大きく舵を切っていく
--	--	--	--------------------------

施策名	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
施策の概要	住宅ストックの質の向上を図る取組や、市場における適正な取引の実現に資する施策等を通じ、適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境を整備する。これにより、良質な住宅ストックが将来世代へ承継されるとともに、国民が求める住宅を無理のない負担で安心して選択できる市場の実現を目指す。

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

【評価結果の概要】

(総合的評価)

業績指標の中には、その評価の際に必要となる住宅・土地統計調査等の結果が5年に一度しか得られず、平成20年度の実績を把握できないものもあることから一概には評価し難いものの、着実に進展している指標も見られる。今後も、新たな施策や、既存の取組の拡充などを適宜検討しつつ、総合的な施策を引き続き推進する必要がある。

(必要性)

国民の居住ニーズの多様化や、住宅ストックが量的に充足する一方で人口・世帯減少社会の到来、さらに環境問題や資源・エネルギー問題の深刻化といった様々な課題への対応が求められる中、国民が真に豊かさを実感できる社会を実現するためには、良質な住宅ストックを将来世代へ承継させるとともに、国民が求める住宅を無理のない負担で安心して選択できる市場を整備することが必要である。

(効率性)

住宅ストックに係る質の向上の促進や性能・維持管理面に対する不安の解消、既存住宅の取引時における価格等情報提供の充実、その他既存住宅の取引活性化に資する関係制度の改善や充実等、適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境の整備に向けた課題を的確に踏まえつつ、こうした課題に応えるための施策を効率的に講じているところである。例えば、住宅履歴情報の整備、簡易な住宅評価手法の開発、インターネットを通じた不動産取引情報の提供等、相対的にコストのかからない手法を用いて実施する等、効率的に行っていると評価できる。

(有効性)

良質な住宅ストックを将来世代へ承継させることができ、かつ国民が安心して住宅を選択できる市場環境の実現のためには、居住者の安全・安心にも繋がる適切なリフォームや計画的修繕の促進による質の向上、住宅の性能や維持管理状況及び取引価格といった情報の提供の充実、さらには良質な住宅ストックの取得支援等を行うことが求められる。これらに資する施策の実施により、当該施策目標を構成する業績指標のうち、住宅の利活用期間、既存住宅の流通シェア及び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が順調に推移しているため、冒頭に述べた市場環境の実現に向けて効果的に行われたと評価できる。

(反映の方向性)

住生活基本計画(全国計画)に基づき、これまで取り組んできた施策について、内容の拡充等も検討しつつ引き続き取り組み、住宅の市場環境整備を推進する。

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
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	住宅の利活用期間 (①減失 住宅の平均築後年 数、②住宅の減失 率)	年	約30 15年	-	-	-	約35 22年	住宅の除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定・国民の住居費負担の軽減などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定)で設定している目標値をもとに、平成22年の目標値を設定
		%	約8 10~15年	-	-	-	約7.5 17~22年	
	%	2.4 11~15年	-	-	-	3.9 22年		
	%	13 15年	-	-	-	19 22年		

25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金設定率を定めている管理組合の割合	%	20	-	-	37	38	住宅ストックの1割以上を占める分譲マンションについては、共用部分を共同で維持管理することから、適時・適切に大規模修繕工事を実施するためには、予め適切な長期修繕計画を定めるとともに、これに基づく修繕費用の積立が不可欠であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画で設定している目標値(50%(H27))をもとにH22の目標値を設定。
15年度						22年度	
新築住宅における住宅性能表示の実施率	%	16	19.9	21	19.3	50	住宅を安心して選択できるための住宅の質に関する情報の提供状況を示す指標として設定。新設住宅着工戸数(フロー)に対して、半数以上の住宅が住宅性能表示制度の評価を受け、性能が表示される住宅となることを目標とする。
17年度						22年度	

政策評価の結果の政策への反映状況

関係する事務事業は、直接的または間接的に目標達成に寄与するものであるため、引き続き住生活基本計画(全国計画)等に基づき、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ため予算要求等を行った。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
住生活基本計画(全国計画)	平成18年9月19日 閣議決定(策定) 平成21年3月13日 閣議決定(変更)	既存住宅ストック及び新規に供給される住宅ストックの質を高めるとともに、適切に維持管理されたストックが市場において循環利用される環境を整備することを重視した施策を展開する。

施策名	総合的なバリアフリー化を推進する																																																												
施策の概要	高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、一体的・総合的なバリアフリー化等を推進する。																																																												
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。引き続き、バリアフリー新法に基づいた、公共交通機関、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等の個々の施設・設備のバリアフリー化及び一体的・総合的なバリアフリー化を推進するとともに、公共交通機関の利用者のニーズの把握と施策への反映に努めていく必要がある。</p> <p>(必要性) 本施策は、高齢者、障害者等に配慮された社会を実現するものであり、高い公益性を有するものであるとともに、本格的な高齢化社会に対応するための緊急性を有しているものであり、政府(国)が主体となり自らの責務として実施する必要がある(バリアフリー新法において、国は移動等円滑化を促進するため、必要な資金の確保、教育活動、広報活動、その他の措置を講ずるよう努めなければならない旨規定されている)。したがって、ユニバーサル社会の実現に向けて、高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、一体的・総合的なバリアフリー化等の各施策を講じることが必要である。</p> <p>(効率性) バリアフリー新法に基づいた個々の施設整備と併せ、基本構想策定促進施策や「心のバリアフリー(一般国民一人ひとりがバリアフリーに対する理解を深めること)」施策を行い、ハード対策のバリアフリーの効果をより一層高める等、一体的・総合的なバリアフリー化を推進し、低コストで有効性を高める取組みを行っている。また、直接公共交通機関の利用者からニーズの把握を行うことにより、効率的な施策への反映に努めた。従って、本施策目標の施策について、効率的に実施できたと評価できる。</p> <p>(有効性) ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標に基づく事業等は概ね順調かつ着実に進捗しているところであり、また、バリアフリー新法に基づき市町村が作成する基本構想は、平成13年度末では15市町村において15の基本構想が策定されていたものが、平成21年3月末日現在では252市町村において326の基本構想が策定されており、順調かつ着実に増加しているところである。従って、ユニバーサル社会の実現に向けた各施策について有効に実施されたと評価できる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ より一層の一体的・総合的なバリアフリー化施策等の推進 ・ より一層の個々の対象施設・設備等のバリアフリー化等の推進 ・ 公共交通利用者ニーズを踏まえた施策の推進 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p>																																																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年又は年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">総合的なバリアフリー化を推進する</td> <td>主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積</td> <td>ha</td> <td>50,997</td> <td>48,663</td> <td>50,997</td> <td>55,412</td> <td>約70,000</td> <td>70,000haを目標値として設定する。これは、特定旅客施設のある市町村については、バリアフリー新法施行前の実績に基づき将来予測を行い63,000haを、バリアフリー新法により基本構想を作成することが可能な特定旅客施設のない市町村については、基本構想作成予定等調査(平成19年9月)における作成予定の150市町村が平成24年度までにすべて作成するものと7,500haを見込み、これらを合算したものである。</td> </tr> <tr> <td>公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化比率)</td> <td>%</td> <td>51</td> <td>-</td> <td>51</td> <td>58</td> <td>75</td> <td>バリアフリー新法に規定する特定道路において、バリアフリー化を概成させることを目指し、平成24年度末までに整備率を75%にすることを目標とする。</td> </tr> <tr> <td>公共施設等のバリアフリー化率(②段差解消した旅客施設の割合)</td> <td>%</td> <td>67.5</td> <td>63.1</td> <td>67.5</td> <td>集計中</td> <td>100</td> <td>バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指す。</td> </tr> <tr> <td>公共施設等のバリアフリー化率(③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合)</td> <td>%</td> <td>90.9</td> <td>88.3</td> <td>90.9</td> <td>集計中</td> <td>100</td> <td>バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指す。</td> </tr> <tr> <td>公共施設等のバリアフリー化率(④不特定多数の着者が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)</td> <td>%</td> <td>44</td> <td>41</td> <td>44</td> <td>集計中</td> <td>約5割</td> <td>基本方針における平成22年までの目標(約50%)を設定している。</td> </tr> <tr> <td>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(①低床バス車両)</td> <td>%</td> <td>27.8</td> <td>33.1</td> <td>37.5</td> <td>集計中</td> <td>65</td> <td>低床バスについては、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成27年までに原則として総車両数約60,000台のすべてにおいて低床化された車両に代替することを目標としていることから、これを踏まえて目標値を設定している。</td> </tr> </tbody> </table>	達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年又は年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	総合的なバリアフリー化を推進する	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	ha	50,997	48,663	50,997	55,412	約70,000	70,000haを目標値として設定する。これは、特定旅客施設のある市町村については、バリアフリー新法施行前の実績に基づき将来予測を行い63,000haを、バリアフリー新法により基本構想を作成することが可能な特定旅客施設のない市町村については、基本構想作成予定等調査(平成19年9月)における作成予定の150市町村が平成24年度までにすべて作成するものと7,500haを見込み、これらを合算したものである。	公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化比率)	%	51	-	51	58	75	バリアフリー新法に規定する特定道路において、バリアフリー化を概成させることを目指し、平成24年度末までに整備率を75%にすることを目標とする。	公共施設等のバリアフリー化率(②段差解消した旅客施設の割合)	%	67.5	63.1	67.5	集計中	100	バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指す。	公共施設等のバリアフリー化率(③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合)	%	90.9	88.3	90.9	集計中	100	バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指す。	公共施設等のバリアフリー化率(④不特定多数の着者が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	%	44	41	44	集計中	約5割	基本方針における平成22年までの目標(約50%)を設定している。	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(①低床バス車両)	%	27.8	33.1	37.5	集計中	65
達成目標	指標名					単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年又は年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方																																																	
		18年度	19年度	20年度																																																									
総合的なバリアフリー化を推進する	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積	ha	50,997	48,663	50,997	55,412	約70,000	70,000haを目標値として設定する。これは、特定旅客施設のある市町村については、バリアフリー新法施行前の実績に基づき将来予測を行い63,000haを、バリアフリー新法により基本構想を作成することが可能な特定旅客施設のない市町村については、基本構想作成予定等調査(平成19年9月)における作成予定の150市町村が平成24年度までにすべて作成するものと7,500haを見込み、これらを合算したものである。																																																					
	公共施設等のバリアフリー化率(①特定道路におけるバリアフリー化比率)	%	51	-	51	58	75	バリアフリー新法に規定する特定道路において、バリアフリー化を概成させることを目指し、平成24年度末までに整備率を75%にすることを目標とする。																																																					
	公共施設等のバリアフリー化率(②段差解消した旅客施設の割合)	%	67.5	63.1	67.5	集計中	100	バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指す。																																																					
	公共施設等のバリアフリー化率(③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合)	%	90.9	88.3	90.9	集計中	100	バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指す。																																																					
	公共施設等のバリアフリー化率(④不特定多数の着者が利用する一定の建築物のバリアフリー化率)	%	44	41	44	集計中	約5割	基本方針における平成22年までの目標(約50%)を設定している。																																																					
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(①低床バス車両)	%	27.8	33.1	37.5	集計中	65	低床バスについては、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成27年までに原則として総車両数約60,000台のすべてにおいて低床化された車両に代替することを目標としていることから、これを踏まえて目標値を設定している。																																																						

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
総合的なバリアフリー化を推進する	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(②ノンステップバス車両)	%	14.8 17年度	17.7 -	20.3 -	集計中 -	30 22年	ノンステップバスについては、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成22年までに総車両数の約30%に当たる約18,000台について、ノンステップバスとすることを目標としていることから、これを踏まえて目標値を設定している。
	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(③福祉タクシー)	台	8,504 17年度	9,651 -	10,514 -	集計中 -	15,000 22年	福祉タクシーについては、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成22年までに約18,000台を導入することを目標としていることから、これを踏まえて目標値を設定している。
	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(①鉄軌道車両)	%	- 17年度	20.0 -	26.5 -	集計中 -	50 22年度	バリアフリー新法に基づく基本方針において、鉄軌道車両については総車両数の約50%を平成22年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様の目標値を設定している。
	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(②旅客船)	%	8.0 17年度	11.5 -	14.1 -	16.4 -	50 22年度	バリアフリー新法に基づく基本方針において、旅客船については総隻数の約50%を平成22年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様の目標値を設定している。
	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(③航空機)	%	47.0 17年度	54.4 -	59.9 -	集計中 -	65 22年度	バリアフリー新法に基づく基本方針において、航空機については、総機材数の約65%を平成22年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様の目標値を設定している。
	交通アドバイザー会議における意見への対応件数	件	121 19年度	- -	121 -	107 -	44 19年度以降 毎年度	アドバイザーの意見に対する対応は会議開催件数に比例して行われることが望ましいこと、平成14年度から平成18年度の過去5年間における会議開催件数の平均が約44件であること等に鑑み、アドバイザーからの意見に対して、施策等の改善等を行っているものと判断される対応件数を業績指標として設定するとともに、過去5年間の会議開催件数の平均である44件と同数の対応件数を目標値として設定している。
	ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室への参加人数	人	24,043 19年度	18,301 -	24,043 -	30,381 -	約50,000 24年度	平成24年度までの累計50,000人を目標値とする。過去数年におけるバリアフリー教室への参加人数は、年間約4,000～6,000人であり、増加傾向にある。したがって、今後5年間で6,000人ずつの参加を見込むこととし、50,000人と設定している。
	園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合(①園路及び広場)	%	約44 19年度	約42 -	約44 -	約45 -	約5割 24年度	バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに園路及び広場約45%を移動等円滑化することとしている。
	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(②駐車場)	%	約32 18年度	約32 -	約34 -	約36 -	約35 22年度	バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに駐車場約35%を移動等円滑化することとしている。
	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(③便所)	%	約25 18年度	約25 -	約27 -	約29 -	約30 22年度	バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに便所約30%を移動等円滑化することとしている。
	バリアフリー化された路外駐車場の割合	%	33 19年度	28 -	33 -	37 -	約50 24年度	バリアフリー新法に基づくバリアフリー化の推移により、平成16年度末(22%)から平成19年度末(33%)までと同様のトレンドが今後も維持されるとして目標値を設定。
	高齢者(65歳以上の者)の住居する住宅のバリアフリー化率(①一定のバリアフリー化)	%	29 19年	- -	- -	- -	56 22年	住宅のバリアフリー化について、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」)で設定している目標値(一定:75%(H27))をもとに目標値を設定。
	高齢者(65歳以上の者)の住居する住宅のバリアフリー化率(②高度のバリアフリー化)	%	6.7 19年	- -	- -	- -	17 22年	住宅のバリアフリー化について、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」)で設定している目標値(高度:25%(H27))をもとに目標値を設定。
	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	%	10.0 19年	- -	- -	- -	19 22年	個人の努力のみでは達成困難な共同住宅の共用部分のユニバーサルデザイン化(バリアフリー化)について、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」)で設定している目標値(25%(H27))をもとにH22の目標値を設定。
	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 19年度	12 -	14 -	- -	30 20年度	平成20年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の目標を設定している。
	ICカードが導入されたバス車両数	車両	4,610 17年度	8,264 -	19,506 -	集計中 -	26,000 23年度	近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。

政策評価の結果の政策への反映状況 評価結果を踏まえ、引き続きバリアフリー化を推進するために必要な経費を要求することとした。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
		第162回国会施政方針演説	平成17年1月21日
	住生活基本計画(全国計画)	平成18年9月19日	「ユニバーサルデザイン化の促進」

施策名	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
施策の概要	良好な海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止指導、放置座礁艇対策、閉鎖性海域における水環境の改善、豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出、浚渫土砂等を有効活用した効率的な海岸侵食対策、及び廃棄物海面処分場の計画的な整備等を推進する。

【評価結果の概要】
(総合的評価)
 海洋・沿岸域における生物多様性の確保や環境負荷の低減、良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出などに向け、着実に取り組みが進められているといえる。今後も引き続き、海洋汚染防止指導、放置座礁艇対策、閉鎖性海域における水環境の改善、湿地・干潟・水辺といった自然環境の保全・再生・創出、浚渫土砂等を有効活用した効率的な海岸侵食対策、及び廃棄物海面処分場の計画的な整備等を推進する。

(必要性)
 本施策は、良好な海域環境の創出を実現するために、海洋汚染の防止対策、自然環境の保全・再生・創出、廃棄物を受け入れる海洋処分場の整備等を推進するものである。
 過去の開発等により失われた自然環境の再生など、良好な海域環境の保全・再生・創出は短期間で進められるものばかりではない。また、海上災害等により、ひとたび油流出事故等が発生すると、海洋環境へ多大な影響を及ぼすことから、海洋汚染の防止については、継続的に取り組んでいく必要がある。
 よって、平成20年度も、本施策を継続していく必要があった。

(効率性)
 良好な海洋・沿岸域環境の再生のため、海岸侵食対策、干潟の造成等の事業を実施する際に、浚渫土砂を有効活用するなど効率的に事業を実施している。また、リサイクル材の干潟造成への活用に向けて、実証実験を行うなど、さらなる事業の効率化に向けた取り組みを実施している。

(有効性)
 良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出、廃棄物海面処分場の確保に向け各種施策を実施してきたところであり、例えば、干潟を再生した箇所においては水質が改善し、多様な生物の生息が確認されるなど、施策の効果がみられる。侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。また、廃棄物埋立護岸の整備などの対策を実施することで、廃棄物海面処分場の計画的な確保に繋がっており、一部の業績指標を除き、A評価となっており、これまで実施してきた取り組みは有効であったと評価できる。

(反映の方向性)

- ・ 海洋汚染防止に向けた各種取り組みの一層の推進
- ・ 良好な自然環境の保全・再生・創出に向けた各種取り組みの一層の推進
- ・ 効率的な土砂管理対策による砂浜の創出の推進
- ・ 港湾における廃棄物海面処分場の計画的な確保の推進

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

施策に関する評価結果の概要と目標達成すべき目標

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
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	我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	件	0 18年度	0	0	0	0 22年度	ナホトカ号油流出事故規模以上の被害を及ぼす海洋汚染等の件数を0で継続する
	油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	隻	0 19年度	0	0	0	0 23年度	我が国に入港しようとする国際総トン数100トン以上の外航船舶に対しては油濁損害及び船体撤去をてん補する船主責任保険への加入義務付け等を内容とした法改正に基づき、平成17年3月以降、我が国に入港しようとする外航船舶のうち、油流出を伴う座礁等の事故を起こしたものの保険未加入隻数は0隻であることから、次年度以降も保険未加入0隻を目標とする。
	水辺の再生の割合(海岸)	%	約2割 (19年度)	約15	約18	約23	約4割 (24年度)	長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定

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	湿地・干潟 の再生の割 合(港湾)	%	約2割 (19年度)	21.2	21.5	22	約3割 (24年度)	長期的には回復可能な 面積の100%を再生・回 復することを目標として、 平成20年度から平成24 年度までに670ha(湿地 600ha,干潟70ha)を再生 することとして目標を設 定。
	廃棄物を受け 入れる海面 処分場の 残余確保年 数	年	約6 (19年度)	約6	約6	約7	約7 (23年度)	廃棄物処分の困難な状 況を回避するため、海面 処分場を計画的に整備 し、残余年数を概ね7年 以上確保する必要がある ため、目標値を7年と 設定した。
	三大湾にお いて底質改 善が必要な 区域のうち 改善した割 合	%	約40 (19年度)	38	40.3	41.4	約45 (24年度)	長期的には底質改善し た区域の割合を100%と することを目標として、平 成20年度から平成24年 度までに130haを改善す ることとして目標を設定。

政策評価の結果
の政策への反映
状況

- ・ 海防法の周知徹底及び海洋汚染防止等を推進していくための予算を要求した。
- ・ 船舶油濁損害賠償保障法を的確に運用するための予算を要求した。
- ・ 効率的な土砂管理対策による砂浜の創出を推進することとし、必要な予算を要求した。
- ・ 良好な自然環境の保全・再生・創出に向けた各種取り組みを一層推進することとし、必要な予算を要求した。
- ・ 港湾における廃棄物海面処分場の計画的な確保を推進することとし、必要な予算を要求した。

関係する施政方
針演説等内閣の
重要政策(主なも
の)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
21世紀環境立国戦略	平成19年6月1日	子供たちが遊べる水辺、様々な水生生物とふれあえる水辺づくり、失われてきた河川の氾濫原における湿地の再生、海辺の通年利用の促進等により、水の大切さやありがたみを再認識しつつ、水と親しみ、水とふれあえる豊かな暮らしづくりを目指す。また、地域の自然・歴史・文化を活かした河川、海岸等の水辺づくりを地域と連携を図りつつ推進する。藻場、干潟、サンゴ礁等の保全・再生・創出を推進。失われてきた河川の氾濫原における湿地の再生。
第三次生物多様性国家戦略	平成19年11月27日	海岸の生態系を保全するとともに、津波、高潮などの災害や海岸侵食などの脅威から背後を防護する海岸を整備し安全で活力ある地域社会を形成し、国民の環境意識の高まりや心の豊かさへの要求にも対応する海岸づくりが求められています。港湾整備により発生した浚渫土砂を有効活用し、干潟・藻場等の造成を推進する。失われてきた河川などの良好な自然環境の再生を図るため、特に国民や地域社会の関心が高い地域などにおいては、河川などの自然再生事業を重点的・集中的に実施する。
社会資本整備重点計画	平成21年3月31日	名勝や優れた景観、貴重な生物の生息・生育空間等豊かで美しい環境を有する海岸の保全・回復に資する取り組みを推進する。
海洋基本計画	平成20年3月18日	内湾等の閉鎖性水域において、赤潮や貧酸素水塊の発生により生物の生息・生育環境が悪化している。水環境の改善を図るため、覆砂等による底質改善を総合的・計画的に推進する。
第三次環境基本計画	平成18年4月7日	貧酸素水塊などの問題への取り組み、その他施策を総合的、計画的に推進する。
循環型社会形成推進基本計画	平成20年3月25日	最終処分場などについては、残余容量の予測を行いつつ、引き続きその整備や埋立て容

			量の再生の検討を進めるほか、地方公共団体の共同処理を推進するとともに、大都市圏における都道府県の区域を超えた広域的な対応を推進する。
--	--	--	--

施策名	快適な道路環境等を創造する
施策の概要	環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を進めることで、快適な道路環境等を創造する。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;"> 施策に関する評価と目標 施策の概要 達成すべき </p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価) 快適な道路環境等の創造に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる快適な道路環境等の創造のため、引き続き、環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を推進していく。</p> <p>(必要性) 近年、地球温暖化問題など環境問題に対する国民の関心は急速に高まっている。自動車交通に伴う排出ガス、騒音等による沿道環境問題に対して、特に大都市圏において環境基準を達成出来ていない箇所が見られ、こうした箇所でも早期に環境改善を図る必要がある。また、美しい自然や景観、文化芸術への国民の関心が高まっている中、環境基準のみならず、ゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある資源の創造等、地域住民や沿道等と一体となった環境問題への対応が必要である。</p> <p>(効率性) 自動車税のグリーン化や低公害車に係る自動車取得税の特例措置など、低公害車の普及促進に係る税制を活用し、大気汚染防止を図っているところであるが、効率性については判断できない。また、建設機械から排出される窒素酸化物（NOx）、粒子状物質（PM）の削減については、近年排出ガス低減に特に優れた技術が商品化されつつあり、これらの技術の普及促進を図ることから、普及促進に向けた具体的な手法等について検討しているところである。また、無電柱化については、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情を踏まえると、さらに効率的な整備を実施する余地があることから、コスト縮減等の新たな手法等を検討しているところである。</p> <p>(有効性) 安全で快適な道路空間の形成等のため、電柱や電線類が特に支障となる箇所でも無電柱化を推進している。さらに魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地における土地区画整理事業等の市街地整備を推進しているところである。また、地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進している。さらに幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策と合わせて、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進するとともに、騒音や大気質の状況が、環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して、重点的な対策を推進している。各業績指標とも概ね着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械について、排出ガス低減に係る新たな技術導入の検討 ・電線類の地中化について、コスト縮減等の新たな手法等の検討 ・環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税・自動車取得税の減免措置の実施

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
快適な道路環境を創造する	建設機械から排出されるNOx・PMの削減量	千t	8.3 (推定値) 18年度	8.3 (推定値)	15.9	集計中	74.0 23年度	現在、自動車等からの排出ガスが大気汚染の原因の1つとして大きな問題となっており、健康への影響が懸念されるNOxやPMについては、早急な削減が必要であると考える。特に今後自動車全体に占める特定特殊自動車(公道を走行しない建設機械等)のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、建設機械の排出ガスの削減を目標とする。
		千t	0.3 (推定値) 18年度	0.3 (推定値)	0.7	集計中	3.5 23年度	
	市街地の幹線道路の無電柱化率	%	12.7 19年度	12	12.7	13.2 (暫定値)	13.2 20年度	
	クリーンエネルギー自動車の普及台数	万台	51 19年度	42	51	62	69 22年度	

政策評価の結果の政策への反映状況

建設機械における排出ガス低減に係わる新たな技術導入の検討、電線類の地中化におけるコスト縮減等の新たな手法等の検討、環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税・自動車取得税の減免措置の実施を図る。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律	平成17年5月20日	第1条 (中略) 特定原動機及び特定特殊自動車について技術上の基準を定め、特定特殊自動車の使用について必要な規制を行うこと等により、特定特殊自動車排出ガスの排出を抑制し、もって大気汚染に関し、国民の健康を保護するとともに生活環境を保全することを目的とする。
第8次交通安全基本計画	平成18年3月14日	安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から無電柱化を一層推進するため、「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路だけでなく、歴史的町並みを保存すべき地区等における主要な非幹線道路も含めて、面的に無電柱化を推進する。

施策名	水資源の確保、水源地域活性化等を推進する
施策の概要	安全・安心な水資源の確保を図るため、安定的な水利用の確保、健全な水循環系の構築、世界的な水資源問題への対応、水源地域の保全・活性化等の総合的な水資源政策を推進する。
施策に関する評価結果の概要	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 水資源開発基本計画に基づく水資源開発施設の整備では、新たに整備された施設が水資源の需給ギャップの縮小に寄与するとともに、水源地域の整備では計画に定められた各事業の円滑な推進により水源地域整備計画を2ダムで完了した。また、地盤沈下防止等対策要綱に基づく地下水採取量の現況把握、調査・解析等の諸施策の積極的な推進により各種施策が有効に機能してきたものと評価できる。</p> <p>また、国連「水と衛生に関する諮問委員会」、「第5回世界水フォーラム」等への出席による各国への情報発信・収集等は、国連ミレニアム目標達成に向け有効に機能している。なお、世界的な水資源問題への対応では、日中韓の3カ国で水に関する閣僚会議の開催を検討することが合意されるなど新たな動きも進んでいる。</p> <p>安全・安心な水資源の確保や水源地域の活性化等のための諸施策は目標の達成に向け概ね順調な推移を示しているが、今後も引き続き目標達成のための諸施策を着実に実施する必要がある。</p> <p>(必要性) 安全・安心な水資源の確保や水源地域の活性化等を推進するため、水資源開発基本計画に基づく事業や水源地域整備計画に定められる各事業、地盤沈下防止等対策要綱地域における地下水採取目標量を達成するための施策等の着実な実施が求められている。また、水に関する国連ミレニアム目標達成のためには、世界各国の取り組みが必要不可欠であり、今後とも世界の水資源問題に関する国際会議等への参加を推進する必要がある。</p> <p>(効率性) 本施策は、法律に基づく水資源開発基本計画や水源地域整備計画、地盤沈下防止等関係閣僚会議において決定された「地盤沈下防止等対策要綱」により、関係機関等との連携や調整を図りつつ計画的、効率的な実施を図ることとしている。</p> <p>平成20年度においては、水資源開発基本計画に基づく水資源開発施設の整備を総合的なコストの縮減等を行い効率的に実施し、一部施設の完了により需給ギャップの縮小を図るとともに、水源地域整備計画による基盤整備等の実施に関する連絡調整を、限られた人員及び予算で効率的に行い、2つの水源地域でダム竣工前に水源地域整備計画に定められた事業を完了させ、水源地域の保全・活性化を図った。また、地盤沈下の沈静化のため対象地域における推進協議会を開催するなど、限られた予算で水資源の確保や水源地域の活性化等のための諸施策は概ね目標値の達成に向けて順調に進んでおり、これまでの各種取組が効率的であると評価できる。</p> <p>また、世界の水資源問題に関する国際会議等の参加については、情報収集・発信としてより有効な国際会議を優先的に選択し、必要最小限の人数でより多くの国際会議に出席するなど、効率的に実施することが出来たと評価できる。</p> <p>(有効性) 平成20年度における各業績指標は概ね順調であり、各施策が有効に機能している。</p> <p>水資源開発施設の整備の着実な実施や、水源地域整備計画に定められた各事業（道路、土地改良、簡易水道、下水道等）の円滑な推進による2ダムの水源地域整備計画の完了、法律、条例等による地下水取水規制及び水源の表流水への計画的な転換等の取組は、安全・安心な水資源の確保を図るための水資源の需給ギャップの縮小や水源地域の保全・活性化、地盤沈下の沈静化等に有効に機能してきたと評価できる。</p> <p>また、国連「水と衛生に関する諮問委員会」の東京での開催・出席や「第5回世界水フォーラム」への出席による各国への情報発信、最新の動向（情報）の収集は、水資源問題への手がかりとして極めて有効であり、特にユネスコが第5回世界水フォーラムで発表した「河川流域における総合水資源管理ガイドライン」の作成を支援するなど国連ミレニアム目標達成に向け有効に機能している。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土審議会水資源分科会調査企画部会における水資源の総合的なマネジメントの検討 ・ 地盤沈下防止等対策要綱に関する関係府省連絡会議の開催 ・ 水源地域整備計画の着実な促進、各事業の関係者等との合意形成等 ・ アジア河川流域機関ネットワーク（NARBO）を通じたアジア・モンスーン地域に適した水資源管理の発信 ・ 「河川流域における総合水資源管理ガイドライン」の普及 ・ 世界の水資源政策担当部局との政策交流の推進

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
水資源の確保、水源地域活性化を推進する。	渇水影響度	日・%	6,900 (平成18年時点の過去10年平均)	3,605	7,373	12,079	5,300 日・% (平成23年時点の過去5年平均)	業績指標として、全国の一級水系における水道用水の取水制限を対象とした。ただし、渇水は気象条件に大きく左右されることから、評価時点の年次だけで評価するのではなく、目標年次である平成23年時点における過去5年間(平成19年～平成23年)の平均値で評価を行う。
	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	件	9 (平成18年度)	9	11	11	13件 (平成23年度)	国連ミレニアム目標達成のためには、世界各国の取組が不可欠である。かつ、これらの取組を我が国がリードしていく観点から、①我が国が国際会議等を開催し、また、各種国際会議等に参加し、日本国政府として、②方針の提示、③各種文書等への提言等の盛り込み、④意見交換の場での理解促進、⑤プレゼンテーション等の実施による啓発・普及等を図ることが国連ミレニアム目標の達成に資することになることから、これらの取組総数を政府方針に基づき5年後に1.5倍とする。
	地下水採取目標量の達成率	%	85.1 (平成16年度)	97.4	89.1	調査中	100% (平成21年度)	地盤沈下に伴う被害の著しい濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部の3地域については、地盤沈下防止等対策要綱に定められた地下水採取の目標量が達成されていないことから、平成21年度を目標年次とした上で、地下水の年間採取量が対象地域毎に定められている目標量の合計値である7.59億m3以下に抑制された場合を100%として目標値を設定。
	水源地域整備計画の完了の割合	%	57 (平成18年度)	57	61	63	70% (平成23年度)	指標は、分母を平成18年度までに策定済みの無水源地域整備計画数、分子をそのうち整備計画に位置付けられた整備事業が完了済みの計画数とした割合を設定した。今後5年後まで過去の実績値の推移と同様の実績の積み上げを図るものとして平成23年度に70%と設定した。

政策評価の結果の政策への反映状況

政策評価を踏まえ、安全・安心な水資源の確保や水源地域の活性化等を推進するため、今後も引き続き水資源開発施設の整備を着実に実施するとともに、水資源の安定性確保、有効利用の推進、水源地域の活性化等の施策を推進する。また、国連ミレニアム目標の達成に向け引き続き水資源施策の発信、世界の水資源政策担当部局との政策交流等を実施する。上記施策を引き続き推進することとし、必要な経費を要求する。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
第165回国会安倍内閣総理大臣所信表明演説	平成18年9月29日	「今後5年以内に、主要な国際会議の開催件数を5割以上伸ばし、アジアにおける最大の開催国を目指します。」

施策名	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
施策の概要	都市における緑とオープンスペースの確保を図るため、道路・河川等との事業間連携、官民協働により、効率的・効果的に都市公園の整備、緑地保全等を推進する。
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価) 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施策目標の達成に向けて、その具体的措置として、道路・河川等との事業間連携、官民協働による効率的・効果的な都市公園の整備、緑地保全等を推進してきたが、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に推移していることを踏まえて、今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。</p> <p>(必要性) 都市公園、緑地保全その他公共施設空間の緑化については、これまで都市における緑とオープンスペースの確保等の観点から事業を推進してきたところであるが、生物多様性の保全や地球温暖化防止への貢献、安全な国土の再構築や個性と魅力ある生活環境の維持、美しい景観や文化・芸術への欲求の高まりなどへ適切に対応するため、本施策のより一層発展したあり方を検討していく必要がある。</p> <p>(効率性) 施策のさらなる効率的な推進を図るため、都市公園をはじめとした公有地や民有緑地等の整備・保全・管理を多様な主体の参加・連携により推進するための総合的な施策等を推進した結果、平成20年度予算額は平成19年度と比較して減少している一方で、指標値は概ね前年度と同様又はそれ以上の伸びを示しており、良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等の推進に向け、効率性の高い施策展開を図れたといえる。</p> <p>(有効性) 本施策を推進していく手段として、都市公園の整備、道路、港湾、空港周辺地域での緑化や市街地に隣接する山麓斜面等でのグリーンベルトの整備・保全、下水道施設の緑化等を推進するほか、国営公園の整備・管理、緑地保全制度の的確な運用による緑地の保全、建築物の屋上や壁面を含む民間建築敷地内の緑化等を支援してきた。これらにより、指標値は順調に推移しており、良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等の推進に向け、有効性の高い施策展開が図れたといえる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ より一層の一体的・総合的な都市公園、緑地保全その他公共施設空間の緑化等の推進 ・ 多様な主体の参加・連携の推進 ・ 各種事業の連携・調整の強化

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
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	歩いていける身近なみどりのネットワーク率	%	約66 19年度	約65	約66	約67	約7割 24年度	少子高齢化社会に対応するため、長期的に100%となることをめざしており、現況値との勘案により平成24年度の目標値約7割を設定している。
	1人当たり都市公園等面積	m ² /人	9.4 19年度	9.3	9.4	9.6	10.3 24年度	緑豊かな生活環境の形成を図るため、第二次新・生物多様性国家戦略(H14)において、長期的に住民一人当たりの都市公園等面積を20m ² に高めることが目標とされているところ。これを踏まえ、都市公園の今後の整備予定量から目標値を設定。
	都市域における水と緑の公的空間確保量	m ² /人	13.1 19年度	12.9	13.1	平成19年度比約1%増	平成19年度比約1割増 24年度	水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、第二次新・生物多様性国家戦略(H14)において、長期的に住民一人当たりの都市公園等面積を20m ² に高めることが目標とされているところ。これを踏まえ、都市公園、特別緑地保全地区等の今後の整備予定量から目標値を設定。
	全国民に対する国営公園の利用者数の割合	人に1人	4 19年度	4.3	4	3.8	3.5 24年度	国営公園の整備の進捗と相関するように入場者数の増加が図られてきており、計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、長期的にはより多くの国民に利用されることを目指しており、今後の整備計画から平成24年度の目標値「3.5人に1人」を設定している。

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を受けて、引き続き当該施策を推進することとしたことから、前年度予算比約90億増として要求した。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
京都議定書目標達成計画	平成20年3月28日	<ul style="list-style-type: none"> 公園、道路、河川・砂防、港湾、下水道等の事業間連携等による水と緑のネットワーク形成等の推進 「緑の政策大綱」や市町村が策定する「緑の基本計画」等、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、引き続き、都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等における緑化、建築物の屋上等の新たな緑化空間の創出を積極的に推進する。
長期戦略指針「イノベーション25」	平成19年6月1日	都市公園の整備を始め、NPO等による緑化活動の促進、公共施設等の緑化の推進、都市開発事業における緑地等の創出に関わる民間事業者の取組を評価する制度の開発・普及等、多様な主体による国民運動としての都市緑化活動を展開
21世紀環境立国戦略	平成19年6月1日	緑地の保全、都市公園の整備、公共施設等の緑化、屋上緑化等を推進することにより都市内において森と呼べるような豊かな自然空間を再生・創出する。

観光立国推進基本計画	平成 19 年 6 月 29 日	史跡や名勝、豊かな自然環境など地域の魅力ある観光資源を生かした都市公園の整備を推進」、「都市に残された貴重な緑地を保全するとともに市民との協働による緑化等を推進
第 3 次生物多様性国家戦略	平成 19 年 11 月 27 日	第 2 部 7 節都市 2 緑地、水辺の保全・再生・創出・管理に係る諸施策の推進
低炭素社会づくり行動計画	平成 20 年 7 月 29 日	緑地の保全や都市緑化等の推進

良好な水環境創出のための高度処理実施率	%	約25 19年度	—	約25	—	約30 24年度	高度処理が必要であると位置付けられている処理場において、新設・増設・改築時に、高度処理を着実に推進するとともに、水道水源となっている指定湖沼、三大湾の代表的なベイエリア等において、高度処理を重点的に推進するとの考えに基づいて目標を設定。
合流式下水道改善率	%	約25 19年度	約21	約25	—	約63 24年度	下水道法施行令に基づき、合流式下水道区域面積が一定規模未満の全ての都市地域(170都市)においては平成25年度までに、その他の大都市地域(21都市)においては平成35年度までに改善対策を完了することとしている。この目標達成に向けて必要な整備量から、目標値を算出して設定。
下水道バイオマスリサイクル率	%	約23 18年度	約23	—	—	約39 24年度	現状程度の緑農地利用と京都議定書目標達成計画の「下水道における省エネ・新エネ対策の推進」で定められた下水汚泥のエネルギー利用率の達成を見込んで目標を設定。
水辺の再生の割合	%	約20 19年度	約15	約18	約23	約40 24年度	長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定。
湿地・干潟の再生の割合	%	約20 19年度	約21	約22	約22	約30 24年度	長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標として、平成19年度までに1,506ha(湿地47ha、干潟1,459ha)を再生。平成24年度までに約3割の湿地・干潟を再生することを目標値として、平成20年度から平成24年度までに670ha(湿地600ha、干潟70ha)を再生する。 (1,506ha+670ha) / 7,000ha=0.31=約3割
河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率(①河川、②湖沼、③閉鎖性海域)	%	約71 19年度	—	約71	約72	約75 24年度	将来値の算定は、各流域の流域別下水道整備総合計画(流域計画)、湖沼水質保全計画、水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンスII)で定められている目標、東京湾再生計画等の海の再生に関する目標を基に算定している。
	%	約55 19年度	—	約55	約55	約59 24年度	
	%	約71 19年度	—	約71	約72	約74 24年度	
自然体験活動拠点数	箇所	428 19年度	416	428	449	約550 24年度	過去5年間における自然体験活動拠点数の整備箇所数のトレンド(平成19年度は平成14年度に比べ124箇所増加)から5年後の目標値を約550箇所とする。
地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	万人	1391 18年度	1391	—	—	1680 24年度	・ダムを活かした水源地域の活性化を促進するため、平成13年度に創設した「水源地域ビジョン」を全国の直轄及び水資源機構の管理ダムで順次策定しているところである。 ・国土交通省では、直轄及び水資源機構の管理ダムにおいて、平成3年度から3年毎に散策、スポーツ、水遊び等のダム及びダム湖周辺の利用実態を調査する「ダム湖利用実態調査」をじっししており、平成18年度調査結果をもとに「水源地域ビジョン」の策定状況を加味して分析し、目標年度である平成24年度における全国(直轄及び水資源機構管理)の管理ダムの年間利用者数を推定。
都市空間形成河川整備率	%	約38 19年度	約38	約38	約39	約40 24年度	過去10年の良好な水辺空間(周辺の街並みや景観と調和した整備を行った区間、水辺で憩えるよう配慮した区間、緩傾斜堤防等)の整備延長のトレンドから5年後の目標値を算定。

	かわまち づくり整備 自治体数	市	4 19年度	—	4	8	29 24年度	人口20万人以上の都市 (政令指定都市、中核 市、特例市等)のうち、か わまちづくりに登録され た地域活性化に資する モデル的な水辺拠点を 有する都市29市を指標 の対象として設定。
政策評価の結果 の政策への反映 状況	調査の項目内容を見直すことによる節減・合理化により、予算の減額要求を行った。							
関係する施政方 針演説等内閣の 重要政策（主なも の）	施政方針演説等		年月日		記載事項（抜粋）			
	第162回国会施政方針演説		平成17年1月21日		「下水道や浄化槽の整備のように、複数の 省庁にまたがる同種の公共事業を地域再生 のため実施する場合には、窓口を一本化して 交付金を地方に配分する仕組みをつくりま す。」			
21世紀環境立国戦略(閣議決 定)		平成19年6月1日		水質の面では、人間活動に伴う汚濁負荷を 水域の自然の浄化作用を期待できるレベル まで抑えるため、都市内河川を始めとする都 市域を取り巻く水域の水質改善対策の推進 を図る。				

施策名	地球温暖化防止等の環境の保全を行う																																															
施策の概要	地球温暖化対策を初めとする環境政策・省エネルギー政策を推進することで、国土交通分野における環境負荷の低減を図る。																																															
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 近年地球温暖化や資源の枯渇、生態系の破壊など地球環境問題は深刻化してきている。温室効果ガス排出量の削減については今年6月に、2020年に2005年比15%削減を目標とする中期目標が発表され、年末には京都議定書に続く2013年以降の国際的枠組みが決定される予定となっており、また、来年には名古屋にて生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)が開催される予定となっている。これらを背景として、国民の環境に対する意識が非常に高まっており、国土交通省においても積極的に環境政策を推進しているところである。</p> <p>(必要性) 現在、我々の社会が抱える共通の課題として、「地球温暖化の危機」、「資源の浪費による危機」、「生態系の危機」等、人類の生存基盤に関わる地球規模の環境問題がある。これら地球環境問題の解決には、「低炭素社会」、「循環型社会」、「自然共生社会」を実現するための取組を、持続可能な社会の構築に向けて、総合的に展開していくことが不可欠である。特に、地球温暖化対策については、京都議定書の目標達成に向けて、取組を一層強化する必要がある。</p> <p>(効率性) 地球環境問題の解決に当たっては、環境と経済・社会を統合的に向上させるとともに、政策課題が分野横断的で多岐にわたることから単発的な取組では効果的に対応することが困難である。そのため、総合性・連携性に重点を置いて、国土交通省の幅広い施策を戦略的に実施することによって重点化して費用を抑えながらも、下記で述べる有効性を示していることから、効率的に実施できたと評価できる。</p> <p>(有効性) 環境対策は施策の効果が出るまで比較的長い時間を要することや、世界同時不況の影響等から、例外の指標もあるが、大部分の業績指標については概ね順調かつ着実に推移しているところであり、従って、国土交通分野における環境負荷の低減のため、環境政策・省エネルギー政策については、有効に実施されたと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 基本的には、現在の施策を引き続き着実に実施するとともに、国際的な議論等の外部情勢も踏まえつつ、的確に対応していく。また、現時点で評価を判断できないものについては、今後効果の把握に努める。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="379 1211 1493 1973"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">地球温暖化防止等の環境の保全を行う</td> <td rowspan="3">特定輸送事業者の省エネ改善率</td> <td rowspan="3">%</td> <td>(前年度)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-2.35</td> <td rowspan="3">前年度比 -1% (19年度以降毎年)</td> <td rowspan="3">京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者にエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。</td> </tr> <tr> <td>(前年度)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>+0.53</td> </tr> <tr> <td>(前年度)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-1.54</td> </tr> <tr> <td></td> <td>国土交通分野におけるCDM承認累積件数</td> <td>件</td> <td>3 (18年度)</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>7</td> <td>15 (23年度)</td> <td>・目標設定の考え方 国土交通分野におけるCDM推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。 ・根拠 京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定(平成20年3月28日全部改定))</td> </tr> <tr> <td></td> <td>環境ポータルサイトへのアクセス件数</td> <td>件/月 (年度平均)</td> <td>5,478 (19年度)</td> <td>-</td> <td>5,478</td> <td>1,529</td> <td>1万 (23年度)</td> <td>環境ポータルサイトにおいて、環境に関するパンフレット、報告書、統計等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるため、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均1万件以上にすることを目標とする。</td> </tr> </tbody> </table>	達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	地球温暖化防止等の環境の保全を行う	特定輸送事業者の省エネ改善率	%	(前年度)	-	-	-2.35	前年度比 -1% (19年度以降毎年)	京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者にエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。	(前年度)	-	-	+0.53	(前年度)	-	-	-1.54		国土交通分野におけるCDM承認累積件数	件	3 (18年度)	3	4	7	15 (23年度)	・目標設定の考え方 国土交通分野におけるCDM推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。 ・根拠 京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定(平成20年3月28日全部改定))		環境ポータルサイトへのアクセス件数	件/月 (年度平均)	5,478 (19年度)	-	5,478	1,529	1万 (23年度)	環境ポータルサイトにおいて、環境に関するパンフレット、報告書、統計等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるため、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均1万件以上にすることを目標とする。
達成目標	指標名					単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																																				
		18年度	19年度	20年度																																												
地球温暖化防止等の環境の保全を行う	特定輸送事業者の省エネ改善率	%	(前年度)	-	-	-2.35	前年度比 -1% (19年度以降毎年)	京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者にエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。																																								
			(前年度)	-	-	+0.53																																										
			(前年度)	-	-	-1.54																																										
	国土交通分野におけるCDM承認累積件数	件	3 (18年度)	3	4	7	15 (23年度)	・目標設定の考え方 国土交通分野におけるCDM推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。 ・根拠 京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定(平成20年3月28日全部改定))																																								
	環境ポータルサイトへのアクセス件数	件/月 (年度平均)	5,478 (19年度)	-	5,478	1,529	1万 (23年度)	環境ポータルサイトにおいて、環境に関するパンフレット、報告書、統計等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるため、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均1万件以上にすることを目標とする。																																								

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(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	% (①:再資源化率)	98.6 (17年度)	-	-	-	98以上 (24年度)	建設工事に伴い発生する建設副産物のリサイクル率を指標として設定する。 平成20年4月に策定した「建設リサイクル推進計画2008」において、各品目における平成24年度の目標値を定めている。
	% (②:再資源化率)	98.1 (17年度)	-	-	-	98以上 (24年度)	
	% (③:再資源化率)	68.2 (17年度)	-	-	-	77 (24年度)	
	% (③:再資源化・縮減率)	90.7 (17年度)	-	-	-	95以上 (24年度)	
	% (④:再資源化・縮減率)	74.5 (17年度)	-	-	-	82 (24年度)	
	% (⑤)	292.8万t (17年度)	-	-	-	17年度排出量に対して30%削減 (24年度)	
	% (⑥:有効利用率)	80.1 (17年度)	-	-	-	87 (24年度)	
住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②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、③一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)	% ①	18 (15年度)	-	-	-	31 (22年度)	①住生活基本計画(一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック比率について平成27年度4.0%達成)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。 ②京都議定書目標達成計画に掲げている目標値(新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合:2010年度66%)を設定。 ③京都議定書目標達成計画に掲げている目標値(新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合:2010年度85%)を設定。
	% ②	32 (16年度)	36	36	-	66 (22年度)	
	% ③	74 (16年度)	87	-	-	85 (22年度)	
重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	%	0 (14年度)	-	-	-	7 (22年度)	省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成27年度を目標年度とし、基準年度である平成14年度から12%燃費が向上するものとして設定された。このため、平成14年度から平成27年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる12%に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成22年度の目標値を7%と設定した。
陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	種類	0 (19年度)	0	0	0	4 (23年度)	停泊中の船舶に環境負荷の少ない陸上電源を供給することにより、CO2の削減を図ることができる。しかしながら、各港での独自規格の乱立により、各港に寄港する船舶による陸上電源設備の利用を困難にすることが懸念されているため、陸上電源使用のための共通規格の策定を行う必要がある。また、全ての船種の船舶に同一の標準を適用させることはできないため、船舶の種類毎(旅客船、コンテナ船、タンカー、バルクキャリア)に標準化する必要があり、多くの船舶の種類について標準化することにより、陸上電源設備の導入を促進することができる。

モーダルシフトに関する指標(①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、②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))	トンキロ (①)	21億 (20年度)	21億増	23億増	16億増	32億増 (22年度)	自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道・海運へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させ、また、平成22年度における施策を実施しない場合の海上輸送量を258億トンキロと推定し、施策を実施することによって54億トンキロ増加させ、312億トンキロにするという目標値を設定。(京都議定書目標達成計画別表1-27に記載あり)
	トンキロ (②)	301億 (18年度)	301億	301億	287億	312億 (22年度)	
地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	都市	3 (19年度)	-	3	15	30 (24年度)	京都議定書の第1約束期間内(H20～H24年度)において、先導的都市環境形成促進事業等を活用し、包括的な都市環境対策に取り組むことが予想される都市数から設定。

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を受け、国土交通分野における環境負荷の低減を引き続き図るために、地球温暖化対策を初めとする環境政策・省エネルギー政策を推進するための予算を要求した。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
エネルギーの使用の合理化に関する法律 (昭和54年法律第49号)	昭和53年5月12日 閣議決定	54条 国土交通大臣は、貨物輸送事業者であつて、政令で定める貨物の輸送の区分(以下「貨物輸送区分」という。)ごとに政令で定める輸送能力が政令で定める基準以上であるものを、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を特に推進する必要がある者として、当該貨物輸送区分ごとに指定するものとする。等
京都議定書目標達成計画	平成20年3月28日 全部改定	<ul style="list-style-type: none"> 物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。(第3章第2節1.(1)) 省エネルギー法による荷主・輸送事業者のエネルギー管理を引き続き推進する。(第3章第2節1.(1)) 交通分野及び社会資本整備分野における京都メカニズムの推進・活用について主体的に取り組む。(第3章第5節2.(5))等
第166回国会 施政方針演説	平成19年1月26日	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車の燃費基準を2015年までに2割以上改善し、世界で最も厳しい水準とする。

施策名	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
施策の概要	自然災害による国民の生命・財産・生活に係る被害の軽減を図るため、防災情報等の充実が必要である。防災情報等の精度向上及び情報伝達体制の充実を目指して各々の業績指標を設定している。

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

【評価結果の概要】
(総合的評価)
 業績指標の実績値は、各業績指標ともに目標に向けた成果を示している。自然災害は年ごとの変動も大きいため、今後とも着実な施策の実施が必要である。
 なお、防災情報は精度向上とともに、その種類やデータ量が増加しているため、情報の受け手にそれぞれの情報が持つ意味が十分には理解されていない側面がある。

(必要性)
 我が国では、地震による強い揺れや近海の地震による大津波がただちに来襲して、甚大な被害を被ってきた。「平成5年(1993年)北海道南西沖地震」では、地震発生から早いところで3～4分で奥尻島に津波が到達したほか、近い将来に発生するとされている宮城県沖地震、東海地震、東南海・南海地震等による大津波により、海岸沿いの都市が津波災害に見舞われる恐れが指摘されている。津波による被害を軽減するためには、事前対策もさることながら、発災直後からの救援救助活動や住民の避難が重要であり、それを支援・促進する地震津波情報の迅速で正確な発表が不可欠である。また、我が国には、台風が年間平均10.8個接近し、2.6個上陸している。台風による被害を軽減するためには、台風情報による早めの防災対応が有効であり、台風中心位置の予報精度の改善が求められている。このように、自然災害による被害を軽減するためには、精度の高い防災情報を確実かつ迅速に防災機関等へ提供することが求められており、防災情報の一層の精度向上を図るとともに、情報伝達体制の充実に努める必要がある。

(効率性)
 精度の高い防災情報の確実かつ迅速な防災機関等への提供に当たっては、システムや回線の高速化などによって、施策の実施にあたっての効率性の向上に取り組んでいる。例えば、平成20年度の地震発生から地震津波情報発表までの時間を短縮するための予算額については、平成19年度より約8.8億円増加しているが、大規模災害時にも安定した地震津波情報を提供することは、大規模地震時の津波による人的被害等を考えると投資以上の効果がある。このことから、効率的な取組みであると評価した。

(有効性)
 「平成5年(1993年)北海道南西沖地震」では、地震発生から津波警報発表まで5分かかっており、この時間を短縮することが津波による被害の軽減のための課題であった。平成20年度の地震発生から地震津波情報発表までの時間は平成17年度に比べ10%程度改善し3.9分となり(業績指標61)、目標に向けて順調に進んでいる。この他の業績指標もA評価としており、防災情報の精度向上と伝達体制の充実に向けた成果を示している。

(反映の方向性)
 引き続き、防災情報の精度向上及び伝達体制の充実を進めるとともに、今後は、災害の場面に応じて発せられる各種防災情報が有効に活用される方策を検討する必要がある。

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
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	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	%	0 19年度	—	0	17	40 23年度	危機管理を行っている国土交通省の河川及び道路関係事務所・都道府県について、拠点の重要性や現時点での予算等を勘案し、平成23年度末の目標値を設定した。
	台風中心位置予報の精度	km	323 17年度	299	263	289	260 22年度	平成17年までの過去3年間における予報誤差の平均は323kmである。新たな数値予報技術の開発等により、5年間(平成22年)で約20%の改善目標(同平均260km)が適切と判断。
	地震発生から地震津波情報発表までの時間	分	4.4 17年度	3.9	3.9	3.9	3.0未満 23年度	平成19年(2007年)能登半島地震においては、過去最も早く、2分以内で津波注意報を発表した。この事例では、地震の発生場所が陸地に近く、品質の良い観測データが短時間で得られる等の条件が整ったこともあるが、今後さらに改善をすすめ、日本沿岸に短時間で津波が襲来する恐れがある全ての地震に対して、平均で3分未満となるよう目標を設定する。
	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	海域	0 18年度	0	5	5	7以上 23年度	平成19年度にコンピュータを使った予測モデルを開発し、4つの内海等(伊勢湾、播磨灘、有明海、東京湾)を対象として試行的に運用を開始した。平成20年度には防災関係機関等へ予測情報を提供することを目指し、また平成23年度までには予測対象海域として大阪湾、周防灘、鹿児島湾等に加え、全部で7以上の海域を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測情報の提供を目指す。
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	件/月	0 18年度	0	12000	16000	31000 23年度	平成19年時点でウェブサイト(http://www1.gsi.go.jp/)を通じて公開している防災地理情報へのアクセス件数を元に、平成23年度までに見込まれる防災地理情報の整備や、閲覧環境の向上等を加味したアクセス件数を目標値として設定。	

政策評価の結果

今年度の評価結果を踏まえて、引き続き事業を継続する。

の政策への反映 状況			
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	防災基本計画	平成 20 年 2 月 18 日	国土交通省は、非常時の確実な情報伝達を確保するため、多重無線及び移動通信回線の充実を図るものとする。
所信表明演説	平成 19 年 10 月 1 日	今なお頻発する災害による死者の発生は、国民生活に大きな不安をもたらしています。災害が発生した場合の「犠牲者ゼロ」を目指し、対策の充実に意を用いてまいります。	

施策名	住宅・市街地の防災性を向上する																																																																			
施策の概要	防災性の高い施設及び環境を整備することにより、住宅・市街地における安全・安心度を高めることができる。																																																																			
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p> 【評価結果の概要】 (総合的評価) 住宅・市街地の防災性の向上に向けた防災性の高い施設及び環境の整備の推進により、各業績指標は目標値の達成に向け概ね順調に推移している。今後も目標の達成に向け着実に取組みを推進していく必要がある。 </p> <p> (必要性) 我が国には、密集市街地をはじめとする防災上危険な住宅・市街地が多数存在しており、地震時には建物倒壊・延焼等により大きな被害の発生が想定されるとともに、下水道等の都市施設の被災による公衆衛生や生活環境等への甚大な影響や大規模盛土造成地の滑動崩落の恐れがある。また、都市化の進展、地球温暖化に伴う集中豪雨の多発・激甚化等により、都市の浸水被害リスクが増大しており、ハード対策のみならずハザードマップの作成等のソフト対策も促進していく必要がある。さらに、今後、下水道等の都市施設の有する機能を将来にわたって維持するためには、計画的・効率的な維持・管理や更新が必要とされている。このように、地震・水害等に対する住宅・市街地の防災性の向上は喫緊の課題であり、本施策をより一層推進する必要がある。 </p> <p> (効率性) 地震・水害は一度発生すると、多くの人命・財産が失われるとともに、国民生活、地域経済活動等に甚大な影響を与えるだけでなく、復旧・復興など事後的な対応にも多大なコストが必要となることから、被害を未然に防ぐ予防対策が有効である。また、下水道等の都市施設については、老朽化によって事故の発生や機能停止の恐れがあることから、予防保全型の維持管理が有効である。建築物の耐震化・不燃化、下水道の耐震化、避難地・避難路等根幹的な公共施設の整備、下水道による都市浸水対策、内水ハザードマップや宅地ハザードマップの整備等の取組みにより、施策目標の達成に向け各業績指標は概ね順調に推移しており、被害を未然に防ぐ予防対策や予防保全型の維持管理が効率的に進められていることから、これまでの取組みは効果的であると評価できる。 </p> <p> (有効性) 建築物の耐震化・不燃化、下水道の耐震化、避難地・避難路等根幹的な公共施設の整備、下水道による都市浸水対策、内水ハザードマップや宅地ハザードマップの整備等の取組みにより、施策目標の達成に向け各業績指標は概ね順調に推移していることから、本施策が住宅・市街地における安全・安心度を高めるための取組みとして有効であった。 </p> <p> (反映の方向性) 既存及び新たに創設した事業等により、総合的な住宅・市街地の防災対策を推進する。 </p> <p> 【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 </p> <table border="1" data-bbox="347 1196 1501 1879"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の設定根拠・考案方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">住宅・市街地の防災性を向上する</td> <td>良好な環境を備えた宅地整備率</td> <td>%</td> <td>26.6 17年度</td> <td>27.6</td> <td>30.4</td> <td>30.7</td> <td>32.0 22年度</td> <td>長期的には、実績値がなるべく高くなることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分等を加味した結果、平成22年度の目標値として32%を設定した。</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td>ha</td> <td>1430 18年度</td> <td>1,430</td> <td>1,750</td> <td>3,234</td> <td>7,000 23年度</td> <td>過去の実績および予算の伸び率、現在の事業計画等を考慮して設定。</td> </tr> <tr> <td>一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一画所以上確保された大都市の割合</td> <td>%</td> <td>約25 19年度</td> <td>約20</td> <td>約25</td> <td>約26</td> <td>約35 24年度</td> <td>都市の防災機能の向上を図るため、長期的には100%を目指している。これまでの実績を踏まえつつ、地方公共団体の防災拠点、避難地の整備予定量から、平成24年度の目標値約35%を設定。</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)</td> <td>%</td> <td>約48 19年度</td> <td>—</td> <td>約48</td> <td>—</td> <td>約55 24年度</td> <td rowspan="2">重点地区については今後10年間で完了することを前提に未整備地区の約半分を5年間で整備、その他の地区については実施予定の整備量により、目標値を設定。</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>約20 19年度</td> <td>—</td> <td>約20</td> <td>—</td> <td>約60 24年度</td> </tr> <tr> <td>地震時等において大規模な大火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</td> <td>%</td> <td>約35 19年度</td> <td>—</td> <td>約35</td> <td>—</td> <td>概ね10割 23年度</td> <td>都市再生プロジェクト(第3次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地(全国で約8,000ha)を対象に重点整備し、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされている。さらに、同プロジェクト(第12次決定)では、整備・改善速度の加速化が必要とされている。これらの決定を踏まえて、目標を設定した。</td> </tr> <tr> <td>地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合</td> <td>%</td> <td>約1 19年度</td> <td>0</td> <td>約1</td> <td>約3</td> <td>約40 24年度</td> <td>地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体においての現在までの事業実績及び進捗状況を踏まえ、今後の事業計画を考慮して設定した。</td> </tr> </tbody> </table>	達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考案方	18年度	19年度	20年度	住宅・市街地の防災性を向上する	良好な環境を備えた宅地整備率	%	26.6 17年度	27.6	30.4	30.7	32.0 22年度	長期的には、実績値がなるべく高くなることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分等を加味した結果、平成22年度の目標値として32%を設定した。	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	ha	1430 18年度	1,430	1,750	3,234	7,000 23年度	過去の実績および予算の伸び率、現在の事業計画等を考慮して設定。	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一画所以上確保された大都市の割合	%	約25 19年度	約20	約25	約26	約35 24年度	都市の防災機能の向上を図るため、長期的には100%を目指している。これまでの実績を踏まえつつ、地方公共団体の防災拠点、避難地の整備予定量から、平成24年度の目標値約35%を設定。	下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)	%	約48 19年度	—	約48	—	約55 24年度	重点地区については今後10年間で完了することを前提に未整備地区の約半分を5年間で整備、その他の地区については実施予定の整備量により、目標値を設定。	%	約20 19年度	—	約20	—	約60 24年度	地震時等において大規模な大火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	%	約35 19年度	—	約35	—	概ね10割 23年度	都市再生プロジェクト(第3次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地(全国で約8,000ha)を対象に重点整備し、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされている。さらに、同プロジェクト(第12次決定)では、整備・改善速度の加速化が必要とされている。これらの決定を踏まえて、目標を設定した。	地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合	%	約1 19年度	0	約1	約3	約40 24年度	地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体においての現在までの事業実績及び進捗状況を踏まえ、今後の事業計画を考慮して設定した。
達成目標	指標名					単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考案方																																																								
		18年度	19年度	20年度																																																																
住宅・市街地の防災性を向上する	良好な環境を備えた宅地整備率	%	26.6 17年度	27.6	30.4	30.7	32.0 22年度	長期的には、実績値がなるべく高くなることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分等を加味した結果、平成22年度の目標値として32%を設定した。																																																												
	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	ha	1430 18年度	1,430	1,750	3,234	7,000 23年度	過去の実績および予算の伸び率、現在の事業計画等を考慮して設定。																																																												
	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一画所以上確保された大都市の割合	%	約25 19年度	約20	約25	約26	約35 24年度	都市の防災機能の向上を図るため、長期的には100%を目指している。これまでの実績を踏まえつつ、地方公共団体の防災拠点、避難地の整備予定量から、平成24年度の目標値約35%を設定。																																																												
	下水道による都市浸水対策達成率(①全体、②重点地区)	%	約48 19年度	—	約48	—	約55 24年度	重点地区については今後10年間で完了することを前提に未整備地区の約半分を5年間で整備、その他の地区については実施予定の整備量により、目標値を設定。																																																												
		%	約20 19年度	—	約20	—	約60 24年度																																																													
地震時等において大規模な大火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	%	約35 19年度	—	約35	—	概ね10割 23年度	都市再生プロジェクト(第3次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地(全国で約8,000ha)を対象に重点整備し、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされている。さらに、同プロジェクト(第12次決定)では、整備・改善速度の加速化が必要とされている。これらの決定を踏まえて、目標を設定した。																																																													
地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合	%	約1 19年度	0	約1	約3	約40 24年度	地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体においての現在までの事業実績及び進捗状況を踏まえ、今後の事業計画を考慮して設定した。																																																													
政策評価の結果の政策への反映	—																																																																			

状況			
	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	第162回国会施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。」
	第166回国会施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	「災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」

施策名	水害・土砂災害の防止・減災を推進する																																						
施策の概要	洪水・土石流等による国民の生命・財産に係る被害の防止・軽減を図るため、河川事業や砂防事業等のハード整備を実施するとともに、ハザードマップの周知などのソフト対策を実施する。これらのハード対策、ソフト対策を一体として実施することにより水害・土砂災害の防止・減災を推進する。																																						
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">評価結果の概要</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">施策に関する評価結果の概要</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 水害・土砂災害の防止・減災を推進するための具体的措置として、河川事業や砂防事業、下水道事業を実施してきたところ。それらの効果は着実に発揮され、業績指標の実績値は目標値の達成に向けて順調に推移しているが、一部の指標では目標値の達成に向けたトレンドより下回っているものもある。今後とも、目標値の達成に向けて、より効果の高い事業や対策への重点化や規制・税制等を含めたソフト対策との一体的な実施を図り、より効果的・効率的な対策を推進する必要がある。</p> <p>(必要性) わが国は、災害に対し脆弱な国土条件にあるとともに、近年の地震の頻発に加え、活発な前線活動や台風により毎年のように水害・土砂災害が発生している。</p> <p>また、東南海・南海地震を代表する大規模地震発生 of 切迫性や大規模な火山噴火の指摘とともに、地球温暖化に伴う気候変化の影響による大雨の増加・激化が予測されており、水害や土砂災害等の自然災害リスクの増大が懸念されている為、当該施策を着実に実施していく必要がある。</p> <p>(効率性) 災害は発生後、その復旧・復興や新たな対策工事等に膨大な費用がかかることから、災害を未然に防止する対策や再度災害防止を徹底するための整備を着実に推進することが相対的に費用を少なくすることができ、効率的である。また、効果の高い事業への投資の重点化や、ハード整備と一体となったソフト対策の実施による施設の機能のより効果的な発揮、及び被害に遭いにくい土地利用・住まい方への転換を図る施策も、被害を最小化する減災対策として効果が高い。</p> <p>当該施策を達成するための各事務事業は、これらをあわせた総合的な対策を実施しており、効率的であると評価できる。</p> <p>(有効性) 水害・土砂災害の防止・減災対策としては、河川事業や砂防事業、下水道事業によるハード整備を着実に実施し、災害の予防や再度災害の防止を徹底するとともに、耐用年数を迎える施設について適切な維持管理を行い、施設の長寿命化を図った。あわせて、ハザードマップの作成と、それを活用した防災訓練の実施や、浸水深・避難場所をまちなかに提示するなど災害関連情報を充実させる取組、土砂災害特別警戒区域等の指定による土地利用規制などのソフト対策により、円滑・迅速な避難の支援や災害に遭いにくい土地利用への転換を図るなど、災害に強い地域づくりを実現する取組を進めた結果、各業績指標の実績値は目標値の達成に向けて着実に進捗しており、当該施策を達成するための各事務事業が有効であると評価できる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「総合的な水害対策」(H20, 21)に関する政策レビューの実施 ・ 「総合流域防災事業(洪水流下能力阻害部緊急解消事業)」を拡充 ・ 「下水道浸水被害軽減総合事業」を創設 ・ 効果の高い箇所を重点化に実施 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p>																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>水害・土砂災害の防止・減災を推進する</td> <td>洪水による氾濫から守られる区域の割合</td> <td>%</td> <td>約61 (19年度)</td> <td>約60 (60.2)</td> <td>約61 (60.9)</td> <td>約61 (61.0)</td> <td>約64 (24年度)</td> <td>長期的には100%を目指す。 平成24年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数</td> <td>万戸</td> <td>約525 (19年度)</td> <td>—</td> <td>約525</td> <td>約490</td> <td>約235 (24年度)</td> <td>長期的には0を目指す。 当指標における目標値については、平成24年度までに実施予定の河川整備により見込まれる成果から設定。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>土砂災害から保全される人口</td> <td>万人</td> <td>約270 (19年度)</td> <td>約260</td> <td>約270</td> <td>約275</td> <td>約300 (24年度)</td> <td>平成18年度の実績値と平成19年度の実績値の差が約6万人であることを踏まえ、今後も同じ傾向で進捗させることを目標とする。</td> </tr> </tbody> </table>	達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	水害・土砂災害の防止・減災を推進する	洪水による氾濫から守られる区域の割合	%	約61 (19年度)	約60 (60.2)	約61 (60.9)	約61 (61.0)	約64 (24年度)	長期的には100%を目指す。 平成24年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。		中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数	万戸	約525 (19年度)	—	約525	約490	約235 (24年度)	長期的には0を目指す。 当指標における目標値については、平成24年度までに実施予定の河川整備により見込まれる成果から設定。		土砂災害から保全される人口	万人	約270 (19年度)	約260	約270	約275	約300 (24年度)
達成目標	指標名					単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																											
		18年度	19年度	20年度																																			
水害・土砂災害の防止・減災を推進する	洪水による氾濫から守られる区域の割合	%	約61 (19年度)	約60 (60.2)	約61 (60.9)	約61 (61.0)	約64 (24年度)	長期的には100%を目指す。 平成24年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。																															
	中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数	万戸	約525 (19年度)	—	約525	約490	約235 (24年度)	長期的には0を目指す。 当指標における目標値については、平成24年度までに実施予定の河川整備により見込まれる成果から設定。																															
	土砂災害から保全される人口	万人	約270 (19年度)	約260	約270	約275	約300 (24年度)	平成18年度の実績値と平成19年度の実績値の差が約6万人であることを踏まえ、今後も同じ傾向で進捗させることを目標とする。																															

土砂災害から保たれる人命の重要性を確保するための施設数	箇所	約2,300 (19年度)	約2,200	約2,300	約2,350	約3,500 (24年度)	平成29年度に対象施設について整備を概成(約5,200箇所)させることを目標とする。 平成24年度までに、整備の重点化を図り、5年間で約1,200箇所の整備を目標とする。
土砂災害特別警戒区域指定率	%	約34 (19年度)	約20	約34	約36	約80 (24年度)	平成19年度の土砂災害特別警戒区域の指定状況は565市町村であり、10年間で実施率100%(1,672市町村)を目指す。 平成24年度については、平成19年度以降の指定の促進を図り約80%を目標とする。
地震時に河川、海岸、堤防等の防護施設の崩壊による被害の発生を恐るる地域(河川)の面積	ha	約10,000 (19年度)	約10,500	約10,000	約9,800	約8,000	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合(洪水)	%	7 (19年度)	—	7	10	100 (24年度)	平成24年度までに全国の大川及び主要な中小河川(洪水予報河川、水位周知河川に指定または指定予定河川)の浸水想定区域に含まれている市町村における防災訓練実施を目標とする。
ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合(土砂)	%	16 (19年度)	—	16	41	100 (24年度)	平成24年度までに土砂災害危険箇所が存在する対象全市町村(1,672市町村)における実施を目標とする。
高度な防災情報基盤を整備した水系の割合	%	約40 (19年度)	約25	約40	約55	約70 (24年度)	平成29年度までに1級水系全て(109水系)において実施することを目指す。 今後とも重点的、計画的に情報提供を行うこととし、平成24年度の目標値を約70%(77水系)とする。
リアルタイム火山ハザードマップ	%	0 (19年度)	—	0	3	50 (24年度)	今後10年間に対象火山(29火山)で火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づきリアルタイム火山ハザードマップを策定することを目指す。平成24年度については50%を目標とする。
近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	万戸	約14.8 (19年度)	—	約14.8	約13.9	約7.3 (24年度)	長期的には0戸を目指す。 平成24年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

河川管理施設の長寿命化率	%	0 (19年度)	—	0	15	100 (24年度)	これまで、耐用年数により更新していた施設を、平成20年度～24年度の間、耐用年数をむかえる主な河川管理施設の全施設に対して河川用ゲート・ポンプ設備点検・整備・更新検討マニュアル(案)等による劣化度診断を行い、部分改築や修繕を実施し、施設の延命化や最適な更新を行うことを目標とする。
総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数(河川)		3 (19年度)	—	3	3	190 (24年度)	土砂移動に起因して問題の発生している溪流、河川、海岸において、問題解決に向けた事業の連携方針(総合土砂管理連携方針)が策定された水系等における対策数を計上している。
河川の流量不足解消指数	%	約63 (19年度)	—	63	63	約72 (24年度)	平成24年度の目標値は、平成24年度までに完成するダム等を勘案し、洩水時に下流河川へ補給可能な流量を積み上げ、それが将来の正常流量をどの程度充足するかを算定したものの。
建設機械等調達支援ネットワークに登録する民間団体等の数	件	—	—	—	—	100 (24年度)	災害時には特に調達が難しい無人化施工等の調達に協力する団体が、各県2団体程度は確保されることを目指し、本格運用開始後の平成24年度までに本ネットワークに登録する民間団体・建設機械・専門技術者の数を100件と設定した。なお実績値は本ネットワークが平成21年度に構築されるため、平成22年度より計測可能となる。

政策評価の結果の政策への反映状況

水害・土砂災害の防止・減災を推進するための具体的措置として、河川事業や砂防事業、下水道事業を実施してきたところ。それらの効果は着実に発揮され、業績指標にも表れている。しかし、東南海・南海地震を代表する大規模地震発生の切迫性や大規模な火山噴火の指摘とともに、地球温暖化に伴う気候変動の影響による大雨の頻度増加・激化が予想されており、水害や土砂災害等の自然災害リスクの増大が懸念されている。このため、今までの事業を引き続き進めていくと共に、新たな課題等に対応するための新規施策を実施するための予算要求を行った。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	第169回国会施政方針演説	平成20年1月18日	「自然災害時の犠牲者ゼロを目指し、お年寄りや障害者をお持ちの方への対策、小中学校や住宅の耐震化を進めます。被災者の生活再建支援にも万全を期します。都市の防災について、密集市街地対策を進めるとともに、大規模地震発生に備え、高層建築物の防災対策や避難地・防災拠点の整備を進めるなど、総合的な対策を講じてまいります。」
	経済財政改革の基本方針2008	平成20年6月27日	「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への対策を推進する。」
	社会資本整備重点計画	平成21年3月31日	「予防的対応、甚大な被害が発生した地域を再び被災させないための対策及びソフト施策と連携を重視し、人命被害を生じさせないよう、また、被災した場合も国民生活や経

			済社会活動に深刻な影響を生じさせないよう、守るべき地域・機能を明確にした計画的な防災・減災対策を実施していくことが必要である。
--	--	--	---

施策名	津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する
施策の概要	<p>気候変動に関する政府間パネル（I P C C）第4次評価報告書統合報告書において、海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。我が国の沿岸においては、大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。また、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。このため、海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めることにより、効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。</p>
施策に関する評価と目標の概要 評価結果の概要 達成すべき目標	<p>【評価結果の概要】 （総合的評価） 気候変動に関する政府間パネル（I P C C）第4次評価報告書統合報告書において、海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。また、我が国の沿岸においては、大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。また、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。このため、海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、平成19年度には海岸耐震対策緊急事業の創設、平成20年度には海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設、平成21年度には津波・高潮危機管理対策緊急事業の拡充を行い、制度の充実を図ったところである。併せて、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めており、今後も効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。</p> <p>（必要性） 津波・高潮・侵食等による災害は、我が国の地形・気象条件、人口・資産分布等の社会条件などから、国民生活に大きな被害をもたらす危険性がある。平成17年3月に東海地震、東南海・南海地震を対象とした地震防災戦略が、平成20年12月には日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震を対象とした地震防災戦略が中央防災会議で決定された。また、平成17年3月に津波対策検討委員会による提言が、平成18年1月にゼロメートル地帯の高潮対策検討委員会の提言が公表されるなど、津波や高潮、地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっている。</p> <p>このため、海岸保全施設等の施設を充実させること等により、できる限り津波・高潮・侵食等による災害を抑える必要がある。</p> <p>（効率性） 海岸保全施設の整備を一層推進する一方で、限られた投資余力の中で施設の整備効果を最大限に発揮させるとともに、減災の観点から被害を緊急かつ最小限に食い止めるため、津波・高潮ハザードマップの整備、避難・誘導策の充実等ソフト施策をハード施策と一体的に推進し、効率的に対策を実施した。</p> <p>（有効性） 海岸保全施設の整備とともに、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策等を促進した。これらのハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めることにより、業績指標の実績値が目標達成に向けて概ね着実に進捗しており、施策が有効であったと言える。</p> <p>（反映の方向性） 既存及び目標年度までの間に拡充・創設した事業制度等によりハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を今後とも推進する。</p>

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する	津波・高潮による災害から一定の安全性が確保されていない地域の面積	万ha	約11 (19年度)	約12.0	約11.5	約10.6	約9 (24年度)	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
	ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合(津波・高潮)	%	約6割 (19年度)	-	約64	約74	約8割 (24年度)	平成29年度までに約10割達成することを目標値として設定
	地震時に河川、海岸堤防等の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面積(海岸)	ha	約10,000 (19年度)	約10,500	約10,000	約9,800	約8,000 (24年度)	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
	老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合	%	約5割 (19年度)	-	約51	約51	約6割 (24年度)	長期的には100%とすることを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
	侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合	%	約20 (19年度)	約20	約20	約18	約17 (24年度)	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成24年度までに達成可能な値として設定
	総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された和(海岸)		3 (19年度)	-	3	3	190 (24年度)	土砂移動に起因して問題の発生している溪流、河川、海岸において、問題解決に向けた事業の連携方針(総合土砂管理連携方針)が策定された水系等における対策数を計上している。

政策評価の結果の政策への反映状況

既存及び目標年度までの間に拡充・創設した事業制度等によりハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を今後とも推進することとし、必要な予算を要求した。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
経済財政改革の基本方針 2009	平成 21 年 6 月 23 日	集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪、火山噴火等への防災・減災対策、渇水対策、社会資本ストックの予防保全対策、消防を戦略的・重点的に実施する。

施策名	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
施策の概要	鉄道・自動車・海運・航空の全交通モードにわたる公共交通などについて、安全運行（航）を確保する。さらに、公共交通等の事故件数等を減らす。また、ハイジャック対策などを行うことによって、ハイジャック・航空機テロの発生件数を0にする。

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

【評価結果の概要】
(総合的評価)
 近年、鉄道、自動車、海運、航空にわたる公共交通等の安全性について、かつてないほど国民の関心が高まっていることから、公共交通の安全確保・鉄道の安全性の向上、ハイジャック・航空機テロ防止に向けて、運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック・航空機テロ対策などの取組みを実施し、全体的に施策目標の達成に向けた順調な推移を示しており、今後も安全性の向上を図るために引き続き安全に関する諸施策を行う必要がある。

(必要性)
 商船の海難船舶隻数や国内航空における事故発生件数は、減少してきているものの目標に達していない。また、事業用自動車による交通事故死者数、鉄道運転事故による乗客の死亡者数及び航空機に対するハイジャック・テロの発生件数の現状は目標に達しているものの、ひとたび事故又はハイジャック・航空機テロが発生すれば多大な被害を生じることになることから、さらに減少させる又は0のまま維持しなければならない。このためには、公共交通等の安全確保等のために総合的に取り組み、事故及びハイジャック・航空機テロの未然防止のための施策を行う必要がある。

(効率性)
 ひとたび事故又はハイジャック・航空機テロが発生すれば多大な被害を生じることになることから、公共交通等の安全確保等のために総合的に取り組み、事故及びハイジャック・航空機テロの未然防止のための施策に対し重点的に投資することが重要であり、これまでの取組みが効率的であると評価できる。

(有効性)
 運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック・航空機テロ対策などのこれまでの公共交通等の安全に関する各種取組みを実施してきた結果、事業用自動車による交通事故死亡者数が減少し、鉄道運転事故による乗客の死亡者数や航空機に対するハイジャック・テロの発生件数が0のまま維持されており、また商船の海難船舶隻数や国内航空における航空事故発生件数も全体的に施策目標の達成に向けた順調な推移を示していることから、これらの取組みは有効に機能してきたものと評価できる。

(反映の方向性)

- ・ 運輸安全マネジメント制度の充実、保安監査のより一層の強化を図る。
- ・ ハイジャック検査機器導入などのハイジャック・テロ対策の強化を図る。
- ・ 機材不具合やヒューマンエラー等への対応策についての検討など、航空の安全性の確保のための施策を行う。

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
公共交通の安全確保・鉄道等の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	公共交通等の安全性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	件	2,240 (19年度)	—	2,240	2,646	1,000 (20年度)	報告書をホームページにおいて公表し、アクセス件数を把握することにより、成果を測るための指標とする。
	遮断機のない踏切道数	箇所	4,939 (17年度)	4,764	4,520	4,352	4,000 (22年度)	平成13年度から平成17年度までの5箇年で除去された「遮断機のない踏切道数」をもとに、平成22年度末までの目標値を設定。

地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	%	61 (15年度)	75	84	100	100 (20年度)	平成15年度に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」を改正し、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅等の火災対策設備については、平成20年度末までに同基準を満たすよう整備を義務付けており、これにより目標を設定している。
主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数	駅	253 (18年度)	253	195	156	0 (22年度)	平成17年7月の防災基本計画の提言を踏まえ、主要な鉄道駅について、平成22年度末を目標に耐震化を図ることを目標としている。
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	箇所	0 (18年度)	0	33	63	186 (23年度)	平成19年度から平成23年度までの5箇年のうちに整備が必要である箇所数を目標値として設定。
地方鉄道事業者のうち、「総合安全対策計画」を策定し、計画的に実行しているものの割合	%	—	—	—	33	70 (24年度)	目標設定を70%とした理由は、地方鉄道事業者約100社のうち現在保全整備事業を実施している事業者約70社がすべて「総合安全対策計画」を策定し計画的に実行することを目標としたためである。
鉄道運転事故による乗客の死亡者数	人	0 (18年度)	0	0	0	0 (19年度以降毎年度)	第8次交通安全基本計画に掲げた鉄道運転事故による乗客の死者数ゼロを目標とする。また、同時に鉄道運転事故件数の減少を目指す。
事業用自動車による交通事故死者数	人	740 (17年)	656	610	513	592 (22年)	「第8次交通安全基本計画」(平成18年3月中央交通安全対策会議決定)において、平成22年の交通事故死者数5,500人以下を目標としており、平成17年の交通事故死者数は6,871人であり、目標値は20%の削減に相当することから、高止まり傾向にある事業用自動車の交通事故死者数も同様の削減目標を示したものの。
商船の海難船舶隻数	隻	518 (18年)	518	562	494	466 (23年)	過去10年の商船の海難船舶隻数の推移を見ると、全体としては減少傾向にあるものの、近年はほぼ横ばいで推移している。これを再び減少傾向に向かわせることを狙いとして、平成23年までの5年間で平成18年比で商船の海難船舶隻数を1割以上減らすことを目標とする。

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	船員災害発生率(千人率)	‰	11.8 (18年度)	11.8	11.3	-	9.3 (24年度)	平成20年度から平成24年度までの5年間に死傷災害の発生率(年間千人率)を平成18年度に比べ21%減少させる。 ①全国平均の災害発生率を上回っている地域(地方運輸局単位)においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を5%減少させることを努力目標とした。 ②全国平均の災害発生率を下回っている地域においては、発生率を10%減少させることを努力目標とした。 ③①及び②の考え方に基づき平成15～17年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。
	小型船舶の安全拠点の数	箇所	15 (18年度)	15	30	37	40 (21年度)	舟艇利用者の安全運行を確保するため、マリネジャーや地域活性化の拠点として活用されているマリーナや港湾施設等を母体とした地域の海において、救難機能等を備えた安全拠点の設置を推進する。 平成19年度には、当初設定した目標値(30箇所(平成21年度))を達成したが、今後はこれまで安全拠点の設置ができなかったエリアにおいても着実に拡大する必要があることから、平成20年度、21年度においては、年間5箇所ずつ安全拠点の数を拡大することとし、目標値を40箇所(平成21年度)とする。
	航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	件	0 (14年度)	0	0	0	0 (16年度以降毎年度)	国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ(爆破等)の発生件数ゼロを目標とする。 また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。
	国内航空における航空事故発生件数	件	13.6 (15～19年の平均)	15.4	13.6	13.4	12.2 (20～24年の平均)	航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数(平成20年～24年の5年平均値)を現況値(平成15年～19年の5年平均値)の約1割減とすることを目標とする。また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

政策評価の結果の政策への反映状況

公共交通等の安全確保等のための総合的な取組により、全体的に施策目標の達成に向けた順調な推移を示しており、本施策が施策目標の達成に有効かつ効率的に機能していると評価できることから、当該施策のより一層の推進に向け、所要の予算要求等を行う。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
第8次交通安全基本計画	平成18年3月14日	鉄道交通の安全 乗客の死者数ゼロをめざす 道路交通の安全 平成22年の交通事故死者

		<p>数を5,500人以下にする 踏切道における交通の安全 平成22年までに平成17年と比較して約1割削減する</p>
	海洋基本計画	<p>海難の分析等による安全基準や運航管理体制の改善等を図ることが必要である。(第一部2)</p> <p>海難の発生を未然に防止するため、運輸安全マネジメント制度に基づく評価を推進する。</p> <p>外国船舶についても、国際的な基準に適合しない船舶を排除するため、各国と協調した対応を強化する。(第二部5(1)イ)</p>
		平成20年3月18日

施策名	道路交通の安全性を確保・向上する							
施策の概要	信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めることで、道路交通の安全性を確保・向上する。							
施策に関する評価と目標達成すべき等	【評価結果の概要】 (総合的評価) 道路交通の安全性の確保・向上に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる道路交通の安全性の確保・向上のため、引き続き、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な維持管理を推進していく。							
	(必要性) 近年、大規模地震が相次いだことなどを受け、国民の間に災害への危機感が高まっている。また、日常生活においても、交通事故による死者数が依然5,000人を越え、負傷者数が90万人を超えており、我が国の死傷事故率については大きく改善してきたものの、なお欧米諸国の水準を上回っている。さらに、高齢化する道路ストックが急増し、建設後50年以上の橋梁は2026年度に47%を占めるまでに増加する。こうしたリスクに対する安全性や安心感の向上は必要不可欠なものであり、そのためにも、信頼性の高い道路ネットワークの形成や交通安全対策、戦略的な道路管理を進めていくことが必要である。							
	(効率性) 交通事故対策については、地域の状況等を踏まえつつ、あんしん歩行エリアや事故危険箇所を始めとした特に事故の発生割合の高い区間において、優先的に交通事故対策を実施しているところである。また、道路橋の長寿命化については、都道府県道、市町村道における長寿命化修繕計画の策定が課題であり、地方自治体職員を対象とした橋梁点検の講習会の開催等の技術的支援や長寿命化修繕計画策定補助制度の拡充による財政的な支援を行っているところである。このように課題に対して重点的に投資をしており、効率的に施策を実施していると評価できる。							
(有効性) 交通事故対策については道路特性に応じて進めることとし、あんしん歩行エリアや事故危険箇所を始めとした特に事故の発生割合の高い区間における重点的な実施等を推進している。また、大規模な地震の発生や豪雨・豪雪等の発生に備えるため、橋梁の耐震対策、道路斜面等の防災対策、雪寒対策等の道路の整備を推進している。また、高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施し、長寿命化を図っているところである。各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから、本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。								
(反映の方向性)								
<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策の推進 ・ 地方自治体における長寿命化修繕計画策定への支援 								
【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】								
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値 18年度 19年度 20年度			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
道路交通の安全性を確保・向上する	全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	%	28 19年度	-	28	41	概ね100 24年度	予防保全への転換に向け、5年後の平成24年度末までに全ての橋梁で長寿命化修繕計画を策定することを目標とする
	道路における死傷事故率	件/億台キロ	約109 19年	116	約109	約100 (暫定値)	約1割削減 (約100件/億台キロ) 24年	死傷事故率を過去の過去と同程度のベース(5年で約1割)で削減することを目指すこととし、5年後のH24年末までに、H19年値に対して死傷事故率を約1割削減することを目指す。
	あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率		-	-	-	-	約2割抑止 24年	旧社会資本整備重点計画の計画期間(平成14年～平成19年)におけるDID地区での歩行者・自転車事故件数は約1割減少したことを踏まえ、DID地区にあり、公安委員会と道路管理者が連携して特に重点的に交通事故対策を実施する地区であるところのあんしん歩行エリアについては、平

							成20年度にエリアを新たに指定して、その2倍のペースで歩行者・自転車事故件数を抑止することを目指すこととする。	
	事故危険箇所 の死傷事故抑 止率		-	-	-	-	約3割抑 止 24年	旧社会資本整備重点計画(平成14年度～19年度)における事故危険箇所対策では、事故抑止率約3割の目標を概ね達成していることから、平成20年度に箇所を新たに指定して、引き続き本対策を実施することとし、その目標値についても前回同様に約3割抑止とする。

政策評価の結果の政策への反映状況 幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策の推進、地方自治体における長寿命化修繕計画策定率への支援を図る。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	社会資本整備重点計画	平成21年3月31日	<p>全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率【28%(H19)→概ね100%(H24)】</p> <p>道路交通における死傷事故率【約109件/億台キロ(H19)→約1割削減(約100件/億台キロ)(H24)】</p> <p>あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率【H24までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約2割抑止】</p> <p>事故危険箇所の死傷事故抑止率【H24までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約3割抑止】</p>
	第169回国会 施政方針演説	平成20年1月18日	<p>「道路の維持・補修など国民生活に欠かすことのできない対策は実施しなければなりません。」</p> <p>「昨年、交通事故の犠牲者は半世紀ぶりに6千人を下回りました。今後も効果的な対策を実施します。」</p>
	第8次交通安全基本計画	平成18年3月14日	<p>第一部 第一章 第二節 10項 II交通安全基本計画における目標に「交通事故死者数5,500人以下、交通事故死傷者数100万人以下」と平成22年度までの目標値を記載</p>

施策名	住宅・建築物の安全性の確保を図る																													
施策の概要	<p>建築された建築物等の実体が建築基準関係規定に適合していることを確認する完了検査を確実に行うこと、また、建築確認、検査の業務に携わる特定行政庁の建築主事及び指定確認検査機関の確認検査員の実施体制を確保することにより、違反建築物が現出し、又は、不適切に使用されることを防止し、住宅・建築物の安全性を確保する。</p>																													
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 完了検査率、建築主事・確認検査員数ともに着実に改善されているが、目標に達するまでには至っておらず、引き続き施策を推進する必要がある。 (必要性) 構造計算書偽装事件を受け、建築確認、検査の厳格化を図り、もって建築物の安全性を確保することが必要との認識のもと、建築基準法の改正が行われた。建築物の安全性の確保のためには、建築された建築物等の実体が建築基準関係規定に適合していることが重要であり、そのためには完了検査対象建築物等の全てが完了検査を受けることと、確認・検査の内容が適確であるために実施体制を確保することの両面が必要であることから、引き続き施策を行っていく必要がある。 (効率性) 当該施策目標は、確認、検査の実施体制を確保し、完了検査を確実にを行うことを目標としていることから、指定確認検査機関が十分な確認検査員を確保することが重要である。そのため、建築基準法の改正により、確認検査員の確保が機関の評価の向上に結びつく仕組みを取り入れる等機関自身に確認検査員の確保のインセンティブが働くようにするなど、費用対効果の大きい施策を実施していることから、効率的であると評価できる。 (有効性) 確認、検査を義務づけている全ての対象建築物について、確実に完了検査を行うことにより、危険な建築物が現出し不適切に使用されることを防止している。また、指定確認検査機関における確認検査員の数を確保するため、指定確認検査機関の指定の基準において確認検査員の数を定め、これを満たさない機関は指定しないとともに、既存の指定確認検査機関においても基準を満たさない場合は建築基準法に基づき指定の取消し、業務停止命令の処分等を行うこととしており、確認、検査における審査の瑕疵等の発生を抑制している。 これらの施策の実施は、当該施策目標を構成する業績指標である、完了検査率及び建築主事・確認検査員数ともに着実に改善していることから、有効であると評価できる。 (反映の方向性) 建築基準法に基づき指定確認検査機関のモニタリング及び適切な指導監督を継続する。</p>																													
	【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】																													
	<table border="1" data-bbox="336 1211 1528 1877"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th>目標値</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>22年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">住宅・建築物の安全性の確保を図る</td> <td>完了検査率</td> <td>%</td> <td>76 (17年度)</td> <td>79</td> <td>88</td> <td>集計中</td> <td>100</td> <td>住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく完了検査を工事が完了した建築物等全てが受検することが必要である。</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td>人</td> <td>3,379 (18年度)</td> <td>3,379</td> <td>3,600</td> <td>集計中</td> <td>5,000</td> <td>住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を適正に行うことが必要である。そのためには建築確認等を行う建築主事等の人数を確保しておく必要がある。</td> </tr> </tbody> </table>	達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	22年度	住宅・建築物の安全性の確保を図る	完了検査率	%	76 (17年度)	79	88	集計中	100	住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく完了検査を工事が完了した建築物等全てが受検することが必要である。	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	人	3,379 (18年度)	3,379	3,600	集計中	5,000
達成目標	指標名					単位	基準値 (年度)	実績値			目標値	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																		
		18年度	19年度	20年度	22年度																									
住宅・建築物の安全性の確保を図る	完了検査率	%	76 (17年度)	79	88	集計中	100	住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく完了検査を工事が完了した建築物等全てが受検することが必要である。																						
	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	人	3,379 (18年度)	3,379	3,600	集計中	5,000	住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を適正に行うことが必要である。そのためには建築確認等を行う建築主事等の人数を確保しておく必要がある。																						
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、施策を継続することとした。																													
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等		年月日		記載事項(抜粋)																									
	—		—		—																									

施策名	自動車事故の被害者の救済を図る																							
施策の概要	現状、年間100万人を超える自動車事故被害者が発生していることを踏まえれば、被害者本人及びその家族に生じる経済的・肉体的・精神的被害の軽減を図るため、被害者救済対策を実施することが重要である。																							
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 自動車事故の被害者の救済を図るという施策目標の実現に向け、自賠責保険の保険金の支払適正化事業、ひき逃げ・無保険車事故による被害者への損害てん補を行う政府保障事業、重度後遺障害者への介護料の支給や療護センターの設置などを行う被害者救済対策事業を実施しているところである。</p> <p>これらの自動車事故の被害者救済対策事業のうち、常時介護を要する重度後遺障害者数が、平成10年度以降年間2,000人前後で推移しており、依然として自動車事故による被害者が多数発生しているという状況の中、特に重点的に取り組んでいる、自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給の件数を業績指標として採用しているところであるが、同指標が順調に増加し、より多くの自動車事故による被害者の経済的負担の軽減が図られていることから、自動車事故被害者の救済が適切に図られているものと認められる。</p> <p>(必要性) 近年、自動車事故の発生状況は、死者数は減少しており、平成20年においては負傷者数が10年ぶりに100万人を下回ったが、常時介護を要する重度後遺障害者数については平成10年度以降年間約2,000人前後で推移しており、依然として、自動車事故による被害者が多数発生しており、被害者救済の必要性は高い。</p> <p>(効率性) 自動車事故の被害者の救済を図るための、常時介護を要する重度後遺障害者への介護料の支給をはじめ、自賠責保険の保険金の支払適正化事業、ひき逃げ・無保険車事故による被害者への損害てん補を行う政府保障事業、常時介護を要する重度後遺障害者のための療護センターの設置等を行う被害者救済対策事業は、他の主体においても類似事業は行われておらず、行政資源が効率的に活用されているものと評価できる。</p> <p>(有効性) 業績指標である「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」が順調に増加し、より多くの自動車事故による被害者の経済的負担の軽減が図られているところであり、自動車事故による被害者の救済が有効に機能しているものと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給制度の周知徹底等を図り、より一層被害者救済を図る。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="370 1243 1508 1563"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車事故の被害者の救済を図る</td> <td>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</td> <td>件</td> <td>16,264 (平成18年度)</td> <td>16,264</td> <td>16,732</td> <td>17,337</td> <td>20,491 (平成23年度)</td> <td>介護料支給実績及びその伸び率を勘案し、目標値を設定した。</td> </tr> </tbody> </table>			達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	自動車事故の被害者の救済を図る	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	件	16,264 (平成18年度)	16,264	16,732	17,337	20,491 (平成23年度)	介護料支給実績及びその伸び率を勘案し、目標値を設定した。
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)					実績値					目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方										
				18年度	19年度	20年度																		
自動車事故の被害者の救済を図る	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	件	16,264 (平成18年度)	16,264	16,732	17,337	20,491 (平成23年度)	介護料支給実績及びその伸び率を勘案し、目標値を設定した。																
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果等を踏まえ、新規介護料受給対象者数の増加が見込まれることから、対前年度約4%増額して概算要求した。																							
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																					
	-	-	-																					

施策名	自動車の安全性を高める																							
施策の概要	交通事故による死者数は年々減少傾向にあり、平成20年には5,155人となったが、今後10年間を目処に交通事故死者数を2,500人以下とする新たな政府の目標に向け、車両安全対策による更なる死亡事故率低減が重要である。																							
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 依然として交通事故の状況は深刻な状況であり、車両安全対策により死亡事故削減を実現していくため、安全基準の拡充・強化を実施してきた。平成18年に決定された第8次交通安全基本計画で掲げられた「平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下にする」との目標はすでに達成されたが、同計画で掲げられている「究極的には交通事故のない社会を目指す」との政府の方針を実現するため、引き続き安全基準の強化・拡充を実施していく必要がある。</p> <p>(必要性) 近年、自動車事故による死亡者数は減少しているものの、死亡事故低減に対する国民のニーズは依然大きい。死亡事故の究極的な目標はゼロであり、更なる死亡率の低減のため、引き続き安全基準の拡充・強化を実施する必要がある。平成20年の車両対車両事故の死亡事故率を事故類型別に見ると、正面衝突は2.9%（追突、出会い頭等を含めた車両対車両事故全体で0.35%）と際立って高くなっている。そのため、業績指標である「車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）」を低下させることは、更なる事故死者数の減少に非常に有効である。</p> <p>(効率性) 死亡者数の低減が進む一方で、事故件数は依然高い水準にある。事故件数が変わらないことを鑑みれば、死亡事故率の高い形態である正面衝突事故の死亡事故率を低減させることは、交通事故による死亡者数を減少させるために極めて効率的である。</p> <p>(有効性) 業績指標である「車両対車両の衝突事故における死亡事故率（正面衝突）」は、初年度の平成12年度と平成20年度を比べると3.6%から2.9%に減少しており、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 事故を未然に防止するための新たな技術にも着目し、各種統計の分析を通じて、車両対車両衝突事故における死亡事故率の低減の他、事故件数や負傷者数の低減も考慮した安全基準の拡充・強化をはかる。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="357 1120 1497 1406"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車の安全性を高める</td> <td>車両対車両衝突事故における死亡事故率</td> <td>%</td> <td>3.1 17年度</td> <td>2.9</td> <td>3.0</td> <td>2.9</td> <td>3.0 22年度</td> <td>前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。</td> </tr> </tbody> </table>			達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	自動車の安全性を高める	車両対車両衝突事故における死亡事故率	%	3.1 17年度	2.9	3.0	2.9	3.0 22年度	前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)					実績値					目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方										
				18年度	19年度	20年度																		
自動車の安全性を高める	車両対車両衝突事故における死亡事故率	%	3.1 17年度	2.9	3.0	2.9	3.0 22年度	前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。																
政策評価の結果の政策への反映状況	-																							
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）																					
	平成21年1月麻生総理の談話	平成21年1月	今後10年間で死者数を半減(2,500人以下)させる。																					

施策名	船舶交通の安全と海上の治安を確保する
施策の概要	すべての人々が安心して海を利用し様々な恩恵を享受できるよう船舶交通の安全と海上の治安を確保する。
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価) 各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから、ますます多様かつ複雑、国際化する日本の海における船舶交通の安全と海上の治安を確保していくためにも今後も引き続き、船艇・航空機の効率的運用、情報収集体制の強化、関係機関との連携等を強化し、本施策を推進していくことが重要である。</p> <p>(必要性) 薬物に関しては、最近の低年齢層（高校、大学生）への蔓延等社会問題となっており、銃器に関しても、暴力団抗争に民間人が巻き込まれる等、わが国の治安を脅かす最大要因ともなっている。これらが我が国に流入する経路としては、空路か海路しかなく、海上保安庁としては海路からの流入を未然に防止する水際での摘発強化を図る必要がある。</p> <p>また、アメリカ9.11テロ以降、世界的に対テロ対策が叫ばれる中、わが国においても、臨海部には原子力発電施設や石油備蓄基地等が多数存在し、これら施設に対するテロ行為は我が国の治安維持に多大な影響を与えることになることから、海上警備の強化や外国船舶への立入検査等を強化し、テロの未然防止措置による平静（平常）状態を維持していく必要がある。</p> <p>一方で、我が国の社会経済活動を支えるエネルギー資源、生活関連物資の殆どは海上物流（船舶による輸送）に依存しているため、船舶が円滑かつ安全に航行できるよう、時々刻々変化する航路航行に関するシステムティックな情報の迅速な提供、悪化した気象・海象下においても良好な視認性、耐久性を有する航路標識の整備等を進めていく必要がある。</p> <p>また、海洋を生活の糧とする漁船における海中転落事故（昨年は、全死者・行方不明者数の約7割）の増加が顕著（次いで、プレジャーボート、一般船舶）であり、人命財産の保護を図る観点から、海難防止思想の普及、万が一の事故の際にも延命率を高く保つこととなるライフジャケットの着用推進、救助体制・救急体制の強化等を図っていく必要がある。</p> <p>(効率性) 業績指標に掲げるいずれの施策も、巡視船艇・航空機による警備、監視、航行安全指導、職員（海上保安官）による情報収集、指導、関係機関（行政機関、民間団体）との連携強化といった業務を多数兼務するという費用を抑えた体制の中で進められているが、そういった中で各業績指標の実績値を見ると目標に向かって着実に実効をあげており、これは巡視船艇・航空機を効率的に配置・運用すると共に、職員が業務を的確に実施しているためであり、効率的に施策を実施できたと評価できる。</p> <p>(有効性) 業績指標のうち、特に治安的側面の施策である国内におけるテロ行為の未然防止に関して、目標値である海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0件を維持しており、巡視船艇等を活用した警備実施、関連情報の入手、関係行政機関との連携等が功を奏していると言え、また、薬物・銃器の摘発件数もわが国全体の国外からの流入量は不明であるものの、平成17年からは着実に平均摘発実績が増加（約1～2件）しており、監視取締り体制（昨年は約4,300件の立入検査を実施）や情報収集体制、関係機関との連携等がわが国への薬物・銃器の流入量の減少に効果を上げているといえることから、目標に対して有効に施策を実施できたと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 各業績指標における平成20年度実績値が、目標値の達成に向けて順調に推移していることを踏まえ、引き続き、船艇・航空機の効率的運用、情報収集体制の強化、関係機関との連携等強化等の諸施策を実施していく。</p>

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値	実績値			目標値	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
船舶交通の安全と海上の治安を確保する	海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数	件	1.2 14～18年の平均	1.2	1.8	2.8	5.0 19年～23年の平均	船舶交通の安全確保にあたっては、海難審判による海難原因究明の結果その他海難審判庁が所掌事務を通じて得た知見等を各方面における海難防止対策等に適切に反映させていくことが重要であり、実効性ある海難防止対策の効率的な実施に向け、特に、海難の背景要因となる陸上の安全管理体制や関係行政機関の協働等について積極的な勧告・提言を行うことが期待されている。船舶の乗組員以外に対して行った勧告件数の5年間の平均値は、平成17年まで1件以下で推移してきたが、これに平成18年4月からの新たな制度である関係行政機関への提言の件
	薬物・銃器等輸送事犯の検発件数	件	15.6 13年～17年の平均	17.0	19.6	20.6	22.0 18年～22年の平均	過去10年間における指標の最高値は平成11年の22.2件であり、初期値である平成17年の指標は15.6件である。平成18年の検発件数は、過去の指標の最高値とほぼ同数の22件であったものの、近年の犯罪組織の複雑化、広域化、犯罪手口の巧妙化等により、薬物・銃器事犯の検発は今後も益々困難になるものと考えられる。しかしながら、この種の水際対策は、我が国の治安対策上、極めて重要であることを考慮し、当面の業績指標の目標値を過去最高値の指標とほぼ同数の22.0件とする。
	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 14年度	0	0	0	0 毎年度	海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0を長期的に維持することを目的とする。
	海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	人	276 17年	274	225	274	220人以下 22年	過去のデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成22年は、死者・行方不明者数が281人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるレスポンスタイムの短縮等により約80人削減させることとし、平成22年までに死者・行方不明者数を220人以下とすることを目標とする。
	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 14年度	0	0	0	0 毎年度	過去の実績として、平成9年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、毎年度発生数0件を目標とする。

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を踏まえ、施策を継続することとした。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）

施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
「海洋基本計画」	平成20年3月18日	我が国は、関係諸国との協力関係の強化等により、海上輸送路における航行の自由と安全の確保、周辺海域における安定した秩序の維持に努めているが、周辺海域における密輸・密入国、工作船等犯罪に関わりうる船舶の侵入や高校の秩序を損なうような行為、海賊問題や大量破壊兵器等の海上輸送による拡散、周辺国海軍艦艇の活動の活発化等の我が国の海洋権益及び治安を損なうおそれのある事態の発生が、我が国の安全及び治安上の問題として懸念されている。このような問題に対応するため、制度上の整備を図っていくとともに、効果的かつ機動性のある監視・取締り等を実施するため、関係機関間の連携強化、装備等の着実な整備及び高性能化、人員の整備による体制整備をする必要がある。
「経済財政改革の基本方針2008」	平成20年6月27日	<ul style="list-style-type: none"> 日本を「世界一安全な国」とするため、良好な治安を実現するとともに、我が国の平和と安全及び国際社会の平和と安定に努める。 「犯罪に強い社会実現のための行動計画」に基づき、地域の絆を再生しつつ非行や犯罪から子どもを守る取組、インターネット上の違法・有害情報やサイバー犯罪への対策、組織犯罪の資金監視・取締りの強化・違法収益のはく奪、銃器帰省の厳格化を図るほか、振り込め詐欺・悪質商法等の身近な犯罪の撲滅、テロ等への対策、海上保安の確保・密輸阻止等の水際対策、迅速かつ厳格な出入国審査と不適正な在留活動の防止等を図るとともに、刃物規制のあり方

「国際組織犯罪等対策に係る今後の取り組み」	平成 15 年 9 月 17 日	<p>を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 密航取締体制を強化するため、情報の収集・分析及び機動的な広域捜査を推進する国際組織犯罪対策基地等の強化、ぐ犯国直航船舶に対する立入検査・監視のために必要な要員の確保を推進する。 視察内偵活動等の強化のための必要な捜査基盤等を整備していく。
「第三次薬物乱用防止五か年戦略」	平成 20 年 8 月 22 日	<ul style="list-style-type: none"> 薬物の乱用防止のためには、需要の削減を図るとともに、その供給を遮断することが肝要である。覚せい剤を始め、我が国で乱用される薬物のほとんどが、密輸入されたものと考えられることから、薬物の密輸を阻止するため、水際対策の徹底を引き続き図っていく必要がある。 不正薬物の密輸阻止に向けた水際対策の徹底を図っていくためには、関係機関の連携の下、民間も含めた国内関係者からの情報収集を強化するとともに、密輸取締り体制の強化・充実を図ることが重要である。また、多様化する密輸ルート of 解明を図り、連携・協力も不可欠である。なお、麻薬の原料となりうる科学工業品についても適切な貿易管理が必要である。
「犯罪に強い社会の実現のための行動計画2008」	平成 20 年 12 月 22 日	<ul style="list-style-type: none"> 官民一体となった情報収集を強化するなど情報収集・分析体制を強化するとともに、関係機関が連携して、海空港等における監視体制の強化、背後関係を含めた薬物密輸組織の解明等に取り組むことにより、薬物密輸の水際阻止を図る。 密輸・密売手口の巧妙化に対応し、密輸・密売組織の中枢に打撃を加えるため、通信傍受、コントロールド・デリバリー等の捜査手法及びシグニチャー・アナリシスを積極的に活用し、薬物密輸・密売実態の解明を図るとともに、その犯罪収益のはく奪を含め、関与者について厳正な刑事処分を促進する。また、大麻、MDMA等乱用される薬物の多様化に対応するため、薬物艦艇技術の高度化を図る。さらに若年層への乱用拡大が見られる大麻犯罪について、取締り方策の検討を行う。 テロ等の未然防止のための重要施設・要人等の警戒警備の強化 臨海部については、原子力施設、国際空港等に対し、巡視船艇・航空機による監視・警戒を実施する。
「世界一安全な国をつくる 8つの宣言」	平成 20 年 4 月 10 日	<ul style="list-style-type: none"> 覚せい剤、大麻、MDMA等、乱用薬物の多様化に対応するため、薬物鑑定技術の高度化を図る。 シグニチャー・アナリシス（科学物質指紋分析）の活用、国内外の関係機関との連携強化、通信傍受の活用等により、密輸・密売ルート of 解明・摘発を推進する。 薬物乱用防止施策を推進し、薬物需要の削減を図る。
第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	<ul style="list-style-type: none"> テロの脅威が世界的に高まっている中、警察官が航空機に同乗するスカイマーシャルを導入するとともに、国際便の乗客名簿を基に入国前に不審者を電子的に照合するシステムの運用を開始しました。本年 4 月からホテル業者による外国人宿泊客の本人確認を徹底するなど、テロの防止対策を強化します。
第 164 回国会 施政方針演説	平成 18 年 1 月 20 日	<ul style="list-style-type: none"> テロの未然防止を図るため、情報の収集・分析、重要施設や公共交通機関の警戒

		警備等の対策を徹底いたします。
経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005	平成 17 年 6 月 21 日	<ul style="list-style-type: none"> 治安対策については、「世界一安全な国、日本」の復活を図るため、「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」（平成15年12月18日）及び「テロの未然防止に関する行動計画」（平成16年12月10日）を着実に実施する。治安対策に取り組む要員・施設等の充実や法制の整備に引き続き取り組むとともに、業務の効率化の徹底、PFI、民間委託の拡充、児童生徒等の安全を守るための官民連携による地域防犯活動の促進等を図る。
経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006	平成 18 年 7 月 7 日	<ul style="list-style-type: none"> 「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」及び「テロの未然防止に関する行動計画」等を着実に実施する。 グローバル化の進展等に伴い、安全で安心できる国際的に共生した社会の構築に向けた取組がますます重要となる中、テロの未然防止等を図るため、衛星等を活用したインテリジェンス機能の強化を含め、情報収集・分析、重要施設・公共交通機関の警戒警備等を徹底するとともに、国内外における国民保護の体制整備、外国人に対する出入国審査時の生体認証技術の活用等を進める。
経済財政改革の基本方針2007	平成 19 年 6 月 19 日	<ul style="list-style-type: none"> 世界一の治安の良さを誇れる国に再びなること、自然災害等に対して強靱な社会をつくること、など安全の土台をつくる必要がある。 「世界一安全な国、日本」の復活に向けた治安再生を推進するとともに、我が国の平和と安全及び国際社会の平和と安定の確保に努める。 G8北海道洞爺湖サミット等を見据えつつ、テロ等の未然防止と緊急事態発生時の対処に万全を期する。
テロの未然防止に関する行動計画	平成 16 年 12 月 10 日	<ul style="list-style-type: none"> テロリストの入国阻止等を図り、テロの未然防止に万全を期するため、外務省、警察庁、法務省、公安調査庁、海上保安庁その他の関係省庁は、国際機関や外国機関との連携を深め、テロリストに関する情報その他テロ関連情報の収集の強化を図るとともに、当該情報の活用にも努めることとする。
第8次交通安全基本計画	平成 18 年 3 月 14 日	平成 22 年までに年間の海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者を 220 人以下とする。
社会資本整備重点計画	平成 21 年 3 月 31 日	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

施策名	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
施策の概要	港湾及び海上等における総合的な物流体系の整備を推進することで、我が国の国際競争力の強化を図る。

【評価結果の概要】
(総合的評価)
 経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるためには、迅速かつ低廉な国際物流システムの構築が不可欠である。そのため、国土交通省では、より効率的な国際物流システムの構築に向けて海上物流基盤の強化や港の振興等に取り組んでいる。

各施策の業績指標については、当初の目標値に向けて概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も引き続き、より効率的な物流システムの構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を実施していく。

(必要性)
 効率的な国際物流システムを構築することは、我が国の国際競争力強化を図る上で緊喫の課題である。そのため、海上輸送コストの削減等を通じて、国際物流基盤の強化や安定的な国際輸送の確保に資する施策を引き続き推進する必要がある。

(効率性)
 物流は、荷主、物流事業者、行政機関、地域住民など多様な関係者が関わる分野であり、民間事業者個々の自主的な取組みのみによっては、効率的な物流体系の構築を期待することは困難である。そのため、国が関係者間の調整を図ることにより、物流効率化を推進しており、例えば、国、地方公共団体、学識経験者等、多様な関係者が連携する枠組みとして設置している国際物流戦略チームについては、地域の創意工夫を活かし、物流効率化に向けた様々な取組みを行うとともに、国が関係者間の調整を図ることにより、高い施策効果を実現するなど、効率的に実施したと評価できる。

(有効性)
 業績指標の大半が目標値に向かって概ね順調かつ着実に推移していることから、国際海上コンテナターミナル等の整備による海上輸送コストの削減、共有建造制度を通じた良質な船舶への代替促進等、総合的な物流体系の整備に資する取組みについて、効率的で安定的な国際物流システムの構築に向け、有効に実施したと評価できる。

(反映の方向性)
 現在、取り組んでいる施策については目標値に到達するよう、引き続き実施していく。また、経済構造の一層のグローバル化、地球温暖化対策の必要性の高まり、中長期的な原油価格の上昇、少子高齢化を背景とする労働力不足の到来等、物流をとりまく情勢の変化等に対しても適確に対応していく。

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定指標・考え方
				18年度	19年度	20年度		
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。	1.2.1 内航貨物船共有建造量	艘	20,526 (18年度)	20,526	23,794	34,998	23,000 (23年度の過去5年平均値)	鉄道・運輸機構においては、環境に優しい経済的な次世代内航船スーパーエコシップ(SBS)をはじめとする効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶について、共有建造制度(注1)を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定的な国内海上物流の整備に大いに資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保が目標設定が有効である。 指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の推移を踏まえ、過去5年(平成16年度～平成19年度)の平均値(約13,000艘)を目標とし、平成19年度～平成23年度の平均が目標値を超えることを目指す。 (注1)共有建造制度(鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を共同して国内貨物船及び内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機材の分担した建造費用について一定期間(概ね法定耐用年数)使用料を支払う。期間満了後、機材を買い取ることもあり、最終的に100%所有することとなる。
	1.2.2 国際船舶の隻数	隻	85 (18年度)	85	85	95	150 (23年度)	国際船舶に関する課税の特例(登録免許税・固定資産税の軽減)の継続に加え、平成20年度に導入された少額標準税率と相俟って日本籍船の大半を占める国際船舶令については、国際船舶制度創設当時(平成8年)の隻数(144隻)程度に回復させることとし、目標を約150隻(約2倍程度)とした。 ※平成20年度の日本籍船95隻のうち、95隻が国際船舶。
	1.2.3 我が国船舶の輸送比率	%	0 (17年度)	0	0	0	0 (23年度)	内航海運発展の環境整備や海上輸送の安定的確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、過去5年間の我が国船舶(注1)の輸送比率である概ね6%を元に、引き続きその輸送比率を6%とすることを旨とする。 (注1)我が国船舶(注2)が国外航海運企業が運航するLCC船(注3)以上の内航船舶をいう。注2は、世界有数の船舶総数を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が存在していることから、航海の難所とされており、また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマカオ海峡においてTSSを閉塞するよう大規模座礁が発生した場合、大型タンカー(VLCC)などは航行無効がなされ、注3(注4)の通航を強いられるとともに、船舶座礁による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国船舶への影響は計り知れない。これらで、海難利用国として
	1.2.4 マッカ・シラゴール海峡に於いて航路を開通する大規模海難の	件	0 (18年度)	0	0	0	0 (18年度以降毎年)	インド洋と南シナ海を結ぶマッカ・シラゴール海峡(以下、「マッカ海峡」という)は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が存在していることから、航海の難所とされており、また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマカオ海峡においてTSSを閉塞するよう大規模座礁が発生した場合、大型タンカー(VLCC)などは航行無効がなされ、注3(注4)の通航を強いられるとともに、船舶座礁による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国船舶への影響は計り知れない。これらで、海難利用国として

	発生数							唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力(約14.7億円)を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本国船舶輸送以外の通航が増加し、また同海域の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海域の航行安全・確保保全等に関する国際協力を推進し、マラ海域の安全確保に取り組むこととしている。なお、国連海洋法条約では「国際海域の航行安全と海洋汚染防止について、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また先日成立した海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められている。		
1.2.5	我が国商船隊における外航日本船舶数	隻	92 (19年度)	95	92	98	180 (24年度)	西面環海で資源の乏しい我が国において、貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支える上で大きな役割を担っている。 しかしながら、世界単一市場における国際競争が激化する中、アジア合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の柱となるべき外航日本船舶は最も減少した。1,500隻(昭和47年度)から約5隻(平成18年度)へ、外航日本人船員は約57,000人(昭和49年)から約2,600人(平成18年)へと大幅に減少し、極めて憂慮すべき事態となっている。 こうした海運業界の現状と海洋基本法の施行を受け、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、船隻ベースで全世界的約9割の船舶が適用対象となっているトン数標準税制を導入し、本邦内航海運事業者の国際競争条件の均等化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図ることとする。		
1.2.6	内航船舶の平均総トン数	千トン(T)	574 (17年度)	596	602	614	575 (22年度)	効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくことが目標設定の前提である。 このため、内航船舶の平成13年度～17年度の5年間の平均総トン数575(千トン)の数値の維持を目標とする。		
1.2.7	スーパー中短距離における港湾コスト低減率及びリードタイム(①港湾コスト低減率、②リードタイム)	% 日	14年度比約16%減 (19年度)	約2.1 (18年度)	約19%減 (14年度比) 約1.1日 千日では1.1日	—	集計中 集計中	14年度比約3割減 (22年度)	1日程度 (24年度)	港湾コスト削減率:基準となる平成14年度当時と、海外主要港(釜山港、高雄港)程度となるより約3割のコスト削減を目標とした。 リードタイム:基準となる平成14年度当時と、海外主要港(シンガポール港)のリードタイムが1日程度で済むため。
1.2.8	港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率	%	0 (19年度)	—	0	0	0 (24年度)	貿易関連手続を円滑にするため、平成24年度までに主要な港湾管理業者(※)のほぼ全てにおいて次世代シングルウィンドウを通じて港湾関連手続が可能となることを目標とし、目標値を設定した。 ※主要な港湾管理業者(港湾法上に定められた重要港湾)及び「標準法」に定める標準化された地方港湾)の管理業者		
1.2.9	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	%	0 (19年度)	—	0	▲0.5 (24年度)	19年度比 ▲5 (24年度)	平成19年度の実績値は平成14年度比5.9%減となったことから、過去のトレンドを踏襲し、平成24年度における目標値として前年度実績値5.5%削減程度の平成19年度比約5%減を設定。 (注)「前年度実績値」は、平成19年度の輸送コストにおいて平成14年度比約5%減である。		
1.3.0	船舶航行のボトルネック解消率	%	75 (12年度)	84	94.1	95	95 (23年度)	現在整備中の主要幹線航路整備が完成した際の、ボトルネック解消率を目標値として設定。		
1.3.1	国内海上貨物輸送コスト低減率	%	0 (19年度)	—	0	▲0.3 (24年度)	19年度比 ▲3 (24年度)	平成19年度の実績値は平成14年度比3%減となったことから、過去のトレンドを踏襲し、平成24年度における目標値として達成可能であると判断される平成19年度比約3%減を設定。		
1.3.2	地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量	TEU	約280万 (18年度)	約280万	約290万	—	約340万 (24年度)	「港湾の基本方針」で示されている全国の国際海上コンテナ取扱貨物量の平成24年予測値から、上記対象港湾における平成18年の全取扱貨物量に占める対東アジア取扱貨物量の割合を用い、目標値を算出。 (注)「港湾の基本方針」…「港湾の基本方針」(港湾の開発、利用及び保安並びに国際海上航路の開発に関する基本方針)(平成20年12月24日閣議決定)第1405号。港湾及び国際海上航路の開発等の今後のあり方を示すもので、海上交通大臣が港湾法に基づき、交通政策審議会の意見を聴いて、定めることとされている。		
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	1.3.3 港湾施設の長寿命化計画策定率	%	約2 (19年度)	—	約2	約13 (24年度)	約97 (24年度)	平成19年4月の省令の改正、告示の整備により、港湾施設については、ライフサイクルコスト削減等の観点から、長寿命化計画(維持管理計画)に基づき適切に維持することを標準化した。また、平成20年度より長寿命化計画策定のための新規予算制度を創設し、港湾管理者に対しては5年間の政策的措置として予算補助を実施している。ただし、管理する港湾の多い港湾管理者に対しては27年間の時間的措置しており、指標の対象となる施設のうち約3%の施設については、平成25、26年度での策定となるため、期間内(平成24年度まで)での長寿命化計画の策定率(目標値)を約97%と算出した。		

注の確保を推進する。	134 港湾におけるブレジキートの適正な保留・保管率	%	50 (18年度)	50	—	—	55 (21年度) 19年度に1 年度別の調査	近年における5輪船への投資量を基に設定。また中長期的に国土、港湾における投資額の解消を目指す。
	135 リサイクルポートにおける企業立地数	社	188 (18年度)	178	188	208	230 (24年度)	循環型社会形成推進基本計画の目標値(平成22年度目標利用率14%)と同様の伸び率を設定し、平成24年度の目標立地企業数を設定した。立地企業数はリサイクル関連企業数の減否の推移及び管理へのB7アング結果から推計する。
	136 大規模地帯が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口	人	約2,400 万 (19年度)	—	約2,400 万	約2,410 万	約2,700 万 (24年度)	地震発生時の切迫性が特に高い地域等を優先的に整備することによって、緊急物資を供給できる人口を増加させることとし、港湾の位置、整備状況等を考慮しつつ、目標を設定。
	137 各地域における国際物流の効率化に関する指標 (①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	件	8 (18年度)	9	10	17	15 (21年度)	各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の産業工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方アロケーションで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。
		件	4 (18年度)	4	9	15	20 (22年度)	
	138 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積)	F㎡	1,500 (19年度)	—	1,500	1,740	4,000 (22年度)	物流総合効率化法に基づく認定を受けた総合効率化計画に記載された流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設(以下「認定施設」という。)の延床面積(累計面積)を物流の総合化・効率化の促進に関する指標とした。 物流総合効率化法の施行(平成17年10月)から約3(年間)で普通倉庫の所管面積24,000千㎡の約6割である22,300千㎡を認定施設に代替することを最終目標とする。当該目標の達成のためには、1年あたり約735千㎡が認定施設に代替する必要があることから、平成22年度までの目標値を4,000千㎡と設定する。
	139 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 (17年度)	34	34.2	—	37 (21年度)	平成18年度「3PL事業の促進のための環境整備」における調査結果に基づき、物流事業者の3PL事業に対する意向を踏襲して設定。 ※3PL(サードパーティーロジスティクス)は、貨主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、それらを包括的に実施し、実行すること。貨主でしか行なう運送事業者ではない。要するとして、アクトアゲンツとの組み合わせで物流部門を代行し、業務の効率化を推進すること。
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。	140 国際運送事業者を対象としたAEO制度(貨物管理に優れた事業者を関係当局が承認し、税関手続で優遇する制度)における承認事業者数	名	0 (20年度)	—	—	0	35 (21年度末 集計)	国際物流のセキュリティ管理と効率化を両立する観点から、現在、国際的に税関当局が中心となって、優良な貨物管理体制を有する関係事業者を当局が承認し税関手続等について優遇措置を付与するAEO(Authorized Economic Operator)制度の整備が進められていくところ。我が国においても、平成18年より財務省が荷主等を対象とする制度整備を始めてきたところであるが、国際物流全体を網羅すべく、平成20年4月より、国土交通省と財務省が連携し、国際運送を行う物流事業者(国際運送事業者)を対象とするAEO制度の運用を開始した。 本制度は、関係事業者に対し、国際物流に係るセキュリティ強化への取組みを促すとともに、物流の効率化を推進するものであり、企業活動、国民生活に対する、より安全で効率的な国際物流サービスの提供を推進する効果が期待できる。 なお、当該目標は、関係7省庁にて組織している政策群「安全かつ効率的な国際物流の実現」の下に設置されている「安全かつ効率的な国際物流推進協議会」(関係7省庁および関係23民間団体より構成)において、「(社)日本インターナショナルフレイトフォワード協会及び(社)航空貨物運送協会の傘下会員アンケート」結果に基づき、取組みの評価指標として掲げたことである。

141 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	箇所	1,061 (17年度)	—	1,116	—	1,337 (21年度)	過去の実績値の年平均増加数(①69箇所、②383者)をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。
	者	22,915 (17年度)	23,356	23,991	—	24,447 (21年度)	

政策評価の結果の政策への反映状況

現在、取り組んでいる施策については目標値に到達するように、引き続き実施していく。また、経済構造の一層のグローバル化、京都議定書第一約束期間の開始を契機とした地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をとりまく情勢の変化等に対しても適確に対応していくこととし、以上に必要な経費を要求することとした。

	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	総合物流施策大綱(2009—2013)	平成 21 年 7 月 14 日	ロジスティクス機能を担う港湾・空港については、迅速で低廉な物流を確保するために、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化、大型船舶に適切に対応するための産業港湾インフラの刷新、港湾関連手続の電子申請化、航空自由化の推進による航空貨物ネットワークの拡充、大都市圏拠点空港の物流機能強化等、ハード・ソフト両面において取り組みを進める必要がある。(第 2. 2 (1))
	経済成長戦略大綱	平成 20 年 6 月 27 日	アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・戦略的な整備 「スーパー中枢港湾において、2010年度までに、港湾コストを約 3 割低減、リードタイム(船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間)を 1 日程度に短縮するとともに、地方自治体間の垣根を越えた港湾の広域連携を推進し、我が国港湾の国際競争力の強化を図る」(第 5. 2 (2))
	新経済成長戦略のフォローアップと改訂	平成 20 年 9 月 19 日	スーパー中枢港湾において世界最大級のコンテナ船の利用を可能とする大水深コンテナターミナルの整備を引き続き推進するとともに、コンテナ物流全体での荷主の利便性に軸足を置いた港湾サービス水準の更なる向上と国内外をつなぐ効率的で低炭素型のシームレス物流網を形成する。(第 2 編 I)
	社会資本整備重点計画	平成 21 年 3 月 31 日	第 2 章及び第 5 章に記載あり
	観光立国推進基本計画	平成 19 年 6 月 29 日	「平成 18 年度は 13ヶ所の港湾でポートパークの整備を行ったが、今後もプレジャーボートの活動拠点となる小型船舶の簡易な係留・保管施設の整備を推進するとともに、船舶等の放置等禁止区域の指定を促進し、公共水域の適正な利用促進を図ることにより、海洋を観光資源として活用するレクリエーションの振興を促進する。」(P21)
	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の整備等を通じた静脈物流システムの検討などを推進する。(P. 15)
	循環型社会形成推進基本計画	平成 20 年 3 月 25 日	さらに、リユースやリサイクルを含めた廃棄物等の運搬に係る物流については、環境負荷の低減などの観点から、バイオ燃料などを利用した収集運搬車やトラックによる輸送と適切に組み合わせつつ、中長距離において環境に配慮された鉄道や海運を積極的に活用するなど効率的な静脈物流システムの構築を推進します。(P. 39)

施策名	観光立国を推進する																																																							
施策の概要	観光は、人々にゆとりとうるおいを与えるとともに、地域活性化に寄与するといった意義を有していることから、国民がゆとりを持って充実した観光を楽しむことのできる環境を整えることが重要である。																																																							
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 観光立国の実現を図るため、ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進、観光圏整備事業、観光の振興に寄与する人材の育成、ニューツーリズム創出・流通促進事業等の取組みを進めてきたが、順調な推移を示している業績指標がある一方で、その目標の達成に一層の努力が必要な業績指標もあることから、これまでの取組みの内容について見直しを行い、改善を図りながら、観光立国の実現に向けて、総合的かつ計画的に様々な取組みを進めていく必要がある。</p> <p>(必要性) 観光立国の実現は、地域経済の活性化、雇用機会の増大、国際相互理解の増進等の意義を有するものであり、とりわけ、急激な少子高齢化やグローバル化が進展する中、21世紀の我が国の経済社会の発展のために不可欠な重要課題であり、推進する必要がある。</p> <p>(効率性) 昨年10月に設置された観光庁が観光政策の中核となり、観光庁長官が強力なリーダーシップを発揮することで、従来と比べて関係省庁や地方自治体等との連携を強化し、効率的にビジット・ジャパン・キャンペーンの推進や観光圏整備事業等の様々な取組みを進めることができたことと評価している。</p> <p>(有効性) これまでビジット・ジャパン・キャンペーンの推進、観光圏整備事業をはじめとして様々な取組みを進めてきたところであり、特に世界的な景気悪化等の外部要因による影響を受けながらも、訪日外国人旅行者数や国際会議の開催件数について増加傾向が見られることなどから、目標に対して有効であったと評価している。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの実施 ・ 国際会議の開催・誘致に係る支援制度の創設 ・ 二泊三日以上の滞在型観光を促進する観光圏形成のための支援の実施 ・ 観光産業の生産性向上や国際競争力の強化に向けた支援の実施 ・ 国内旅行需要の創出・平準化に向けた取組みの検討 等 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="363 1171 1497 1659"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">観光立国を推進する</td> <td>訪日外国人旅行者数</td> <td>万人</td> <td>733 平成18年</td> <td>733</td> <td>835</td> <td>835</td> <td>1,000 平成22年</td> <td rowspan="5">観光立国基本法(平成18年12月)第10条の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「観光立国推進基本計画」を策定(平成19年6月閣議決定)し、この計画期間における基本的な目標として設定した。</td> </tr> <tr> <td>国内観光旅行に夜国民一人</td> <td>泊</td> <td>2.72 平成18年度</td> <td>2.72</td> <td>2.42</td> <td>2.44</td> <td>4 平成22年度</td> </tr> <tr> <td>日本人海外旅行者数</td> <td>万人</td> <td>1753.5 平成18年</td> <td>1753.5</td> <td>1729.5</td> <td>1598.7</td> <td>2,000 平成22年</td> </tr> <tr> <td>国内における観光旅行消費</td> <td>兆円</td> <td>24.5 平成17年度</td> <td>23.5</td> <td>23.5</td> <td>—</td> <td>30 平成22年度</td> </tr> <tr> <td>主要な国際会議の開催件数</td> <td>件</td> <td>168 平成17年</td> <td>166</td> <td>216※</td> <td>—</td> <td>252※ 平成23年</td> </tr> </tbody> </table> <p>※従来の基準による</p>							達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	観光立国を推進する	訪日外国人旅行者数	万人	733 平成18年	733	835	835	1,000 平成22年	観光立国基本法(平成18年12月)第10条の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「観光立国推進基本計画」を策定(平成19年6月閣議決定)し、この計画期間における基本的な目標として設定した。	国内観光旅行に夜国民一人	泊	2.72 平成18年度	2.72	2.42	2.44	4 平成22年度	日本人海外旅行者数	万人	1753.5 平成18年	1753.5	1729.5	1598.7	2,000 平成22年	国内における観光旅行消費	兆円	24.5 平成17年度	23.5	23.5	—	30 平成22年度	主要な国際会議の開催件数	件	168 平成17年	166	216※	—	252※ 平成23年
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)					達成目標・指標の 設定根拠・考え方																																												
				18年度	19年度	20年度																																																		
観光立国を推進する	訪日外国人旅行者数	万人	733 平成18年	733	835	835	1,000 平成22年	観光立国基本法(平成18年12月)第10条の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「観光立国推進基本計画」を策定(平成19年6月閣議決定)し、この計画期間における基本的な目標として設定した。																																																
	国内観光旅行に夜国民一人	泊	2.72 平成18年度	2.72	2.42	2.44	4 平成22年度																																																	
	日本人海外旅行者数	万人	1753.5 平成18年	1753.5	1729.5	1598.7	2,000 平成22年																																																	
	国内における観光旅行消費	兆円	24.5 平成17年度	23.5	23.5	—	30 平成22年度																																																	
	主要な国際会議の開催件数	件	168 平成17年	166	216※	—	252※ 平成23年																																																	
政策評価の結果の政策への反映状況	政策評価を踏まえ、訪日旅行促進事業、MICEの開催・誘致の推進、訪日外国人旅行者の受入環境整備事業及び国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業など観光立国の推進に必要な経費を概算要求した。																																																							
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																																																					
	小泉総理・施政方針演説	平成18年1月20日	施政方針演説で「ビジット・ジャパン・キャンペーンなどにより、2010年までに外国人旅行者を一千万人にする目標の達成を目指します。」と発言																																																					
	観光立国推進基本計画	平成19年6月29日	議員立法により成立した観光立国推進基本法(H18.12.13)第10条の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「観光立国推進基本計画」を策定し、国民の国内旅行及び外国人の訪日旅行を拡大するとともに、国民の海																																																					

		外旅行等を発展させる。
国土交通省設置法の一部を改正する法律	平成 20 年 4 月 25 日	観光庁の設置（平成 20 年 10 月 1 日）
観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律	平成 20 年 5 月 16 日	観光圏整備促進事業を推進し、内外観光客の宿泊旅行回数・滞在日数の拡大を目指し、二泊三日以上の滞在型観光を促進するため、地方自治体、観光関係団体、農林漁業団体、NPO等の幅広い関係者が一体となった観光圏整備の取組みを総合的に支援する。

施策名	景観に優れた国土・観光地づくりを推進する
施策の概要	良好な景観及び歴史資産は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものであることから、その保全及び活用を中心とした取組の支援を行う。

【評価結果の概要】
(総合的評価)
 景観に優れた国土・観光地づくりの推進に向け、各施策が順調に進められており、業績指標においてもその効果が現れているところである。本政策をより広い地域において推進していくため、引き続き、地域のニーズを踏まえつつ各施策を推進していくとともに、行政だけでなく住民・事業者等と連携した取組を推進するため、本施策と併せて「景観法」の基本理念や「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」の基本方針等の普及啓発に取り組むことが必要である。

(必要性)
 景観に優れた魅力ある国土・観光地づくりの推進は、地域振興・活性化の実現に効果的であることから、景観上重要な建造物や樹木、地域固有の歴史資産等の保全・活用に向けた取組を国として積極的に支援することが必要であり、引き続き、各施策を講じることが必要である。

(効率性)
 景観に優れた国土・観光地づくりの推進にあたっては、良好な景観の形成や歴史資産の保全と併せてその活用についても取り組むことが効果的であり、本施策では保全と活用を総合的に推進しているところである。また、地域からのニーズを踏まえ、効率的な施策の実施に向けて取り組んでいるところである。

(有効性)
 良好な景観形成及び歴史資産の保全・活用に向けて、平成19年度からは景観形成総合支援事業により景観重要建造物及び樹木の保全・活用に向けた取組を支援し、平成20年度からは歴史的環境形成総合支援事業により歴史的風致形成建造物の保全・活用に向けた取組を支援しているところである。これらの施策により、例えば、景観法に基づく景観計画を策定し、良好な景観の形成に向けて取組を進める地域数は、平成19年度の92団体に対して平成20年度は152団体に増加しており、施策目標の達成に向けて順調に推移しており、本施策は有効であると評価できる。

(反映の方向性)
 ・「景観法」、「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」の普及啓発

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
景観に優れた国土・観光地づくりを推進する	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	件	30 18年度	30	41	112	80 23年度	良好な景観は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものである。特に、地域の景観上重要な景観重要建造物及び景観重要樹木は、単一で交流人口の拡大の効果が大きく見込まれるものであって、その保全活用を中心とした取組を支援する事業制度(景観形成総合支援事業)を設けたところである。目標においては、このような景観重要建造物・樹木を活かした地域振興・活性化の取組につき、都道府県単位で事例が見られるものとなるよう、50件の追加指定を目指すこととし、既存の数値30件に足し合わせて80件とする。
	景観計画に基づき取組を進める地域の数	団体	92 19年度	43	92	152	500 24年度	全国市区町村を対象とした景観法活用意向調査において、平成20年4月1日時点で、今後5年程度以内に景観計画を策定する意向があると回答した市区町村472団体(既に策定済・公表(告示)済みである市区町村を含む)が確実にそれを実施し、かつ、策定年度は未定であるが景観計画の策定意向を示している市区町村57団体の半数以上が5年以内に景観計画を策定した場合に達成可能となる値。
	歴史的風致の維持及び向上に取り組む市区町村の数	団体	0 19年度	—	0	10	100 24年度	地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく歴史的風致維持向上計画を策定し、地域の歴史的な資産を活用したまちづくりを行う意向のある市区町村について平成20年に調査を行った結果、意向ありと回答した市区町村の数91団体に基づき設定。

政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を受けて、引き続き当該施策を推進することとしたことから、前年度予算比約1億増として要求した。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画	平成21年3月31日 （閣議決定）	本計画の計画期間中の社会資本整備については、次のとおり、「活力」「安全」「暮らし・環境」といった3つの政策目的に加え、「ストック型社会への対応」という新たな視点を加えた4つの観点から12の重点目標を設定し、その達成に向けて効果的かつ効率的な事業執行を推進する。

施策名	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																										
施策の概要	国際競争力・地域の自立等を強化するため、国際物流に対応した基幹ネットワークや日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークを構築する。																										
施策に関する評価結果の概要等	【評価結果の概要】 (総合的評価) 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築および日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークの構築に向け、引き続き、重点的かつ効率的な道路ネットワークの整備を推進し、国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成を推進する必要がある。																										
	(必要性) 高規格幹線道路網等の幹線道路ネットワークは、わが国の広域的、国際的な社会経済活動を支える根幹的な社会基盤であり、新たな国土計画の方向性と呼応して国家的見地から戦略的に進めることが必要である。また、地域経済の強化や安心して暮らせる地域社会の形成などを図ることが重要であり、それを支える生活幹線道路ネットワークが必要である。																										
	(効率性) 規格の高い道路ネットワークの整備にあたっては、早期にネットワーク全体としての効果を発揮するため、徹底したコスト縮減を図り、必要に応じて現道を活用するなど効率的な整備を推進しているところである。また、生活幹線道路ネットワークの形成においては1.5車線の整備等の地域の実情に応じた道路構造も積極的に採用するなど、コストに配慮しつつ効率的に整備を推進しているところである。以上から、効率的に施策を実施していると評価できる。																										
(有効性) 高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際物流ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消などに重点をおいて整備を推進しているところである。また、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進しているところである。三大都市圏環状道路整備率については、目標達成に向けて着実に推移しており、施策目標達成に有効であると評価できる。																											
(反映の方向性)																											
<ul style="list-style-type: none"> ・ 三大都市圏環状道路の整備をはじめとした基幹ネットワークの整備の推進 ・ 生活幹線道路ネットワークの形成 ・ 徹底したコスト縮減 及び 必要に応じて現道の活用 ・ 地域の実情に応じた1.5車線の整備等の推進 																											
【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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</td> <td>三大都市圏環状道路整備率</td> <td>%</td> <td>53 19年度</td> <td>50</td> <td>53</td> <td>53</td> <td>69 24年度</td> <td>平成24年度の目標については、高速道路会社と(独)日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ</td> </tr> </tbody> </table>							達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	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	三大都市圏環状道路整備率	%	53 19年度	50	53	53	69 24年度	平成24年度の目標については、高速道路会社と(独)日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値							目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方															
				18年度	19年度	20年度																					
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	三大都市圏環状道路整備率	%	53 19年度	50	53	53	69 24年度	平成24年度の目標については、高速道路会社と(独)日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ																			
政策評価の結果の政策への反映状況	三大都市圏環状道路の整備をはじめとした基幹ネットワークの整備の推進、生活幹線道路ネットワークの形成、徹底したコスト縮減・必要に応じた現道の活用、地域の実情に応じた1.5車線の整備等の推進を図る。																										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等		年月日		記載事項(抜粋)																						
	社会資本整備重点計画		平成21年3月31日		三大都市圏環状道路整備率【53% (H19)→69% (H24)】																						
	第169回国会 施政方針演説		平成20年1月18日		「都市部の渋滞対策など国民生活に欠かすことのできない対策は実施しなければなりません。」																						
	都市再生プロジェクト		平成13年8月28日		Ⅱ.に「大都市圏において自動車交通の流れを抜本的に変革する環状道路を整備し、都心部の多数の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す。」と記載																						
総合物流施策大綱(2009-2013)		平成21年7月14日		2(1)②に、「国際・国内の輸送モードや物流活動の拠点等の有機的連携に資する道路ネットワークの整備」と記載																							

アジア・ゲートウェイ構想	平成19年 5月16日	2(1)に「環状道路等の高規格幹線道路等の整備を推進」と記載
地域再生戦略	平成20年12月19日	第4(10)に「道路については、高規格幹線道路や地域高規格道路等の地域の基幹ネットワークの形成や生活幹線道路の整備を重点的・効率的に推進」と記載

施策名	整備新幹線の整備を推進する																										
施策の概要	広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により、全国一日交通圏の形成に寄与する。																										
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により全国一日交通圏の形成に寄与する観点から、施策目標「整備新幹線の整備を推進する」の実現に向け、整備新幹線整備事業等を行った。その結果、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき着実な整備が行われ、目標年度（平成23年度）において業績指標（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）の目標値が十分達成されると見込まれる。今後とも整備新幹線の整備を着実に推進していく。</p> <p>(必要性) 新幹線鉄道は、移動時間の大幅な短縮により広域的な連携を促し、観光客の増加など交流人口の増大に大きな役割を果たしている。また、地域経済の活性化にも効果を上げているところであり、観光交流、広域・地域連携の強化に向けて、着実に推進すべき施策である。</p> <p>(効率性) 整備新幹線の整備については、累次の政府・与党申合せに基づき、収支採算性や投資効果等の基本条件を確認した上で着工することとされており、効率的な事業実施を担保しているところである。</p> <p>(有効性) 整備新幹線の整備は、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき着実に進捗しており、今後新規区間の開業等によって、目標年度である平成23年度において業績目標を達成することが見込まれていることから、施策の実現に向けて有効に機能しているといえる。</p> <p>(反映の方向性) 目標年度における業績指標の目標値達成に向けて順調に整備が進捗していることを踏まえ、今後とも政府・与党申合せに基づき、着実な整備を進める。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="368 913 1485 1272"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>整備新幹線の整備を推進する。</td> <td>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）</td> <td>km</td> <td>15,400 20年度</td> <td>15,400</td> <td>15,400</td> <td>15,400</td> <td>15,700 23年度</td> <td>広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。</td> </tr> </tbody> </table>						達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	整備新幹線の整備を推進する。	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）	km	15,400 20年度	15,400	15,400	15,400	15,700 23年度	広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値							目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方															
				18年度	19年度	20年度																					
整備新幹線の整備を推進する。	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）	km	15,400 20年度	15,400	15,400	15,400	15,700 23年度	広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。																			
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>平成20年度の業績指標（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）の実績値は15,400 kmであり、目標値（15,700 km）の達成に向けて順調に整備が進んでいる状況。今後とも、整備新幹線については、平成16年12月の政府・与党申合せ等に基づき着実に整備を推進するため、所要額を概算要求した。</p>																										
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項（抜粋）</p>																								
	<p>「整備新幹線の取扱について」 (平成16年12月)</p>	<p>平成16年12月16日</p>	<p>既着工区間 ・北海道新幹線（新青森－新函館間） ・東北新幹線（八戸－新青森間） ・北陸新幹線（長野－白山総合車両基地間） ・九州新幹線（博多－新八代間） ・九州新幹線（武雄温泉－諫早間）</p>																								
	<p>「整備新幹線に係る政府・与党WGにおける合意事項」</p>	<p>平成20年12月16日</p>	<p>新規着工検討区間 ・北海道新幹線（札幌－長万部間（整備方式は要検討）） ・北陸新幹線（白山総合車両基地－福井間）（敦賀駅部の整備） ・九州新幹線（長崎駅部の整備）</p>																								

施策名	航空交通ネットワークを強化する																																
施策の概要	<p>高速交通手段の中でも航空は、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、航空交通ネットワークの強化を図る。</p>																																
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 航空機騒音に係る環境基準については、堅実に成果が上がっており、継続的な取組みにより達成率の向上を目指す。 また、大都市圏拠点空港の容量の増加に向けた空港整備等を着実に進めており、事業が完了するまでの間は指標が横ばい状態にある。 空港の耐震性向上については、現在、基本施設等の耐震性調査を進めているほか、一部の空港において対策を実施中であり、今後、空港毎の耐震対策が完了していけば指標の実績値が向上するなど、全体的に施策目標の達成に向け順調な推移を示しており、引き続き目標達成に向け関連する施策を行うことが必要である。</p> <p>(必要性) 今後の航空需要の動向等を踏まえ、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備や既存ストックを活用した空港の高質化、利便性の向上を引き続き推進する必要がある。また、交通量の急増が予想されるアジア太平洋地域において航空交通容量の拡大を図り、国際需要に適切に対応していく必要がある。 また、地震災害時に、空港が災害復旧支援、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保など様々な役割を果たすことが出来るよう、基本施設等の耐震性の向上を推進する必要がある。</p> <p>さらに、空港周辺における航空機騒音による障害発生に関し、当該障害を防止し、又は軽減するための工事を住宅等に実施し、空港周辺における生活環境の改善を図る必要がある。</p> <p>(効率性) ターミナル諸施設の利便性の向上など既存ストックを活用した空港の高質化等により、効率的な取組を実施し、併せて、高い安全性を確保しつつ、円滑かつ効率的な航空交通の形成を図るため、航空保安システムの整備等を推進する。 また、空港整備事業及び航空路整備事業にあたっては、「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」に基づき個別に事業の実施効果の分析を行っており、効率性の検証を行った上で、対処方針を決定している。</p> <p>(有効性) 大都市圏拠点空港の容量の増加に向けた空港整備事業等は、事業が完了するまでの間は指標が横ばい状態で推移していくが、着実に整備事業が目標値に向け進んでいる。また、航空保安システムの整備等を推進してきた結果、総主要飛行経路長の短縮が図られ、ヒトとモノの流れの増大に向けての対応が順調に進んでいると評価する。 航空機騒音に係る環境基準の達成を図るための防音工事等については、広報誌やホームページ等を通じて補助制度の周知を図るなどの取り組みにより、目標値までの数値を着実に伸ばしており、空港周辺において環境改善が実現できた。</p> <p>(反映の方向性) 今後の航空需要の動向等を踏まえ、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、引き続き航空交通ネットワークの強化を図る。 また、航空における安全・安心の確保のため、空港の耐震性向上、滑走路誤進入対策を引き続き実施する。</p>																																
	<p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">航空交通ネットワークを強化する</td> <td rowspan="3">国内航空ネットワークの強化割合 (①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路延長)</td> <td>万回</td> <td>49.6 (首都圏) 17年度</td> <td>49.6</td> <td>50.3</td> <td>50.3</td> <td>17年度比約17万回増(首都圏)</td> <td rowspan="3">①羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田:約2万回、羽田:疑問約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。 ②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率(平成15～17年度平均)を平成24年度には約1割削減することを目標とした。 ③平成23年度までに国内の合計75路線をRNAV化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>0.4 15～17年度平均</td> <td>0.36</td> <td>0.31</td> <td>—</td> <td>22年度以降、安全性を確保した上で段階的に 約1割削減 24年度</td> </tr> <tr> <td>海里</td> <td>18,266,438 18年度</td> <td>—</td> <td>17,957,170</td> <td>—</td> <td>18年度比2%短縮 23年度</td> </tr> </tbody> </table>	達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	航空交通ネットワークを強化する	国内航空ネットワークの強化割合 (①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路延長)	万回	49.6 (首都圏) 17年度	49.6	50.3	50.3	17年度比約17万回増(首都圏)	①羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田:約2万回、羽田:疑問約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。 ②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率(平成15～17年度平均)を平成24年度には約1割削減することを目標とした。 ③平成23年度までに国内の合計75路線をRNAV化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。	%	0.4 15～17年度平均	0.36	0.31	—	22年度以降、安全性を確保した上で段階的に 約1割削減 24年度	海里	18,266,438 18年度	—	17,957,170	—
達成目標	指標名					単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																					
		18年度	19年度	20年度																													
航空交通ネットワークを強化する	国内航空ネットワークの強化割合 (①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率、③総主要飛行経路延長)	万回	49.6 (首都圏) 17年度	49.6	50.3	50.3	17年度比約17万回増(首都圏)	①羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田:約2万回、羽田:疑問約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。 ②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率(平成15～17年度平均)を平成24年度には約1割削減することを目標とした。 ③平成23年度までに国内の合計75路線をRNAV化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。																									
		%	0.4 15～17年度平均	0.36	0.31	—	22年度以降、安全性を確保した上で段階的に 約1割削減 24年度																										
		海里	18,266,438 18年度	—	17,957,170	—	18年度比2%短縮 23年度																										

国際航空ネットワークの強化割合	万回	49.6 (首都圏) 17年度	49.6	50.3	50.3	17年度比約17万回増(首都圏) 22年度以降、安全性を確保した上で段階的に	羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田:約2万回、羽田:昼間約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。
航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	%	94.7 18年度	94.7	94.7	94.8	95.0 23年度	航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ設定。将来的に100パーセントを目指す。
地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	割	約4 18年度	約4	約4	約4	約7 24年度	地震時の緊急物資輸送等を円滑に行うため、空港の耐震性向上を進めることにより、防災拠点としての機能を有する空港から100km圏内に居住する人口の割合を高める。
管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	件/100万発着回数 ※()内は単年度実績	1.1 15~19年度平均	— (0.51)	1.1 (2.04)	1.4 (1.53)	約半減 20~24年度平均	地上走行航空機の監視能力の向上や視覚的支援等、管制官やパイロットに対する各種支援システム等を段階的に充実強化することにより、滑走路誤進入に係る重大インシデントの発生件数を約半減させることを目標とした。

政策評価の結果の政策への反映状況

- 予算要求
国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進するために必要な経費を要求した。
(一般会計：平成22年度概算要求 120,507百万円 [21年度予算 136,501百万円])
(特別会計：平成22年度概算要求 323,560百万円 [21年度予算 375,288百万円])
- 定員要求
航空交通量の増大が予想される中で、高い安全性を確保しつつ円滑かつ効率的な航空交通の形成を図るために必要な定員を要求した。(定員要求：50名)

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
社会資本整備重点計画	平成21年3月31日	<ul style="list-style-type: none"> 国内航空ネットワークの強化割合 【①大都市圏拠点空港の空港容量の増加『平成17年度比約17万回増(首都圏)(22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)』『②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率 0.40%(H15~H17年度平均値)→約1割削減(H24年度)』『③総主要飛行経路延長 18,266,438海里(H18年度)→H18年度比2%短縮(H23年度)』】 国際航空ネットワークの強化割合 【大都市圏拠点空港の空港容量の増加『平成17年度比約17万回増(首都圏)(22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)』】

			<ul style="list-style-type: none"> ・ 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合 【約4割（H18年度）→約7割（H24年度）】 ・ 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数 【1.1/100万回発着回数（H15～H19年度平均）→約半減（H20～H24年度平均）】
--	--	--	---

施策名	都市再生・地域再生を推進する							
施策の概要	都市・地域の魅力ある将来像を実現するため、都市の競争力・成長力を高めるとともに、地域の活性化を図るなど、都市再生・地域再生を推進する							
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価)</p>							
	<p>国際的な都市間競争の激化等に対応した活力ある都市の再生に向けた施策を実施するとともに、地域が抱える様々な課題を踏まえ、魅力ある地域の再生に向けた施策を実施した。目標の達成に向けて概ね順調な進捗が見られるが、経済情勢の悪化等が都市・地域活性化に悪影響を与えている。特に地域振興施策については更なる施策の改善を行う必要がある。</p>							
	<p>(必要性)</p> <p>人口減少・少子高齢化の進展、経済情勢の悪化や行政の広域化など、様々な社会情勢が変化する中で、都市・地域の魅力ある将来像の実現に向けて、それぞれの実情に応じた施策を実施していくことが必要である。このため、引き続き都市再生・地域再生に向けた取り組みを推進するとともに、必要に応じて施策のあり方、改善の方向性等について検討していくこととする。</p>							
	<p>(効率性)</p> <p>地方公共団体による都市再生・地域再生に係る計画策定・事業実施への支援や、民間事業者による都市開発の促進など、それぞれの都市・地域が主体となった取り組みを推進するとともに、民間の資金・ノウハウを活用するなど、当該施策目標の実現に向け、積極的に外部の活力を誘導することにより効率的に施策を展開している。</p>							
	<p>(有効性)</p> <p>民間都市開発事業の促進、都市再生・地域再生に関わる各種計画の策定促進等各施策を推進していくことで、一部を除き、その結果が設定した目標に近づいており、都市再生・地域再生等の推進に対する有効性を確認できる。特に平成20年度は経済情勢の悪化等外的要因により、施策効果の判断が困難になったものもあるが、当該施策目標に関わる各種計画の策定件数等は着実に増えており、支援事業等により都市再生・地域再生の実現に向けて都市・地域の動きが活発化するなどの効果が見られた。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 官民協同事業や複数市町村による連携事業への支援の強化 ・ 民間都市開発の更なる促進に向けての施策の実施 ・ 市町村の総合的な雪対策計画の策定促進による豪雪地帯の個性ある活性化の推進 等 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p>							
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
都市・地域再生を推進する	地域の集約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)	件	1718 18年度	1718	2142	2603	2600 23年度	目標設定は、平成18年度を目標値設定年度、平成23年度を目標年度と設定し、今後も着実に計画の策定が推進されるものとして、これまでの実績状況から目標値を設定した。
	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 18年度	77.9	74.8	74.7	78 23年度	H14～H18年度に実績は7.6%減少しており、現状から悪化する。H23年度の実績は70%前半まで落ち込むと予測出来るが、Uターンや二地域居住の地方定住を支援する施策として、地域活性化及び地域振興を図り、積極的な環境整備を行っていく中で地方圏への転入者の比率を維持させていく。そのため、H23年度ではH18年度の実績値とほぼ同じ78%を維持させることを目標とする。
	都市再生誘発量	ha	3878 18年度	3878	5401	6716	9200 23年度	民間投資を誘発する市街地整備などのこれまでの実績や今後の事業計画等をもとに算出
	文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	①件 ②施設 ③人	①88 ②96 ③214 ①17年度 ②18年度 ③17年度	①94 ②96 ③225	① - ②105 ③246	① - ②113 ③212	①100 ②156 ③270 ①22年度 ②23年度 ③22年度	①筑波研究学園都市における国際会議開催数 筑波研究学園都市は科学技術中核拠点都市(サイエンス型国際コンベンション都市)を目標の一つとしており、国際会議は、主に研究施設の集積、先進的な研究機能を有する場所で開催されるものであるため、その開催数を初めて100の大会に載せることを目標とする。 ②関西文化学術研究都市における立地施設数

							<p>気象の低迷から退出が伸び縮みしていたが、近年、立地機能数が増加に転じており、この動きを確実にするためにも、現在の立地施設増加数を確保する。その目標値は、増加に転じたH16～H18の年平均立地施設数8の1.5倍である12を基準に考える。</p> <p>③関西文化学術研究都市における外国人研究者数 関西学研都市の研究者数の推移はH15:4,886人、H16:5,105人、H17:5,399人であり、年平均増加率は5.2%。目標値は外国人研究者数増加率5%とし、H17の5年後であるH22に270人を目標とする。</p>
大深度地下使用の累計認可件数	件	0 18年度	0	1	1	3 23年度	<p>大深度地下使用法では、大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行、大都市地域に残された貴重な公共的空間である大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ることとしており、平成23年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる件数を設定。</p> <p>具体的には、使用認可の事前手続きである事業調整の手続きが既になされた事業が2件(神戸市大容量送水管整備事業(平成17年度)、高速自動車国道建設事業(東京外かく環状道路(東名高速～関越道))(平成18年度))あり、これらの事業の使用認可申請が見込まれる。その他、目標年度までに1件程度の事業を想定し、目標値を3件としたところである。</p> <p>このような目標値としたのは、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の対象事業は大深度地下専で行われるものに限られ、また、対象地域も三大都市圏に限定されていることから、件数の大幅な増大は見込まれないためである。</p> <p>※大深度地下:以下の深さのうちいずれか深い方以上の深さの地下をいう。 ①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ(地下40m以深) ②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ(支持地盤上面の深さに10mを加えた深さ)</p>
半島地域の交流人口	%	100 17年度	平成17年度対比 101.8	平成17年度対比 103.1	集計中	平成17年度対比 102 22年度	<p>半島振興法に基づく半島循環道路等の交通施設整備、観光振興のための規制措置、地域づくりNPO等育成のための支援等の施策を実施することにより地域間交流は発展することが見込まれている。</p> <p>以上により、今後5年間で半島地域における交流人口について、半島地域は北から南まで多様な気象条件下にあり、平成16年度は気象災害等により観光入込客数が大きく減少したこと、平成17年度は紀伊地域で紀伊山地の霊場と参詣道の世界遺産指定があり観光客数が大きく伸びることなどの特殊要因があることから、平成14年度から平成15年度の伸び率0.4%を早年の伸び率とらえ、0.4%×5年=2%増を平成22年度の目標とする。</p>
雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合	%	66 17年度	62	65	68	71 22年度	<p>今後、豪雪地帯を中心に全国的な定住人口の減少が想定される中、各種施策の効果として、雪に親しむことをテーマとした交流活動を実施する市町村の割合の増加を期待する。</p> <p>平成14年度から平成17年度までは14%増加しているが、市町村合併の要因を除いた実質的な増加率はマイナス2%である。(平成14年度のデータを合併後市町村ベースで計算し直すとは68%になる)今後は市町村の数が安定することを考慮し、各種施策の実施により豪雪地帯の活性化を図ることから、H17～H22の増加率として年1%上昇を目標と設定し、平成22年度の目標値を71%とする。</p>

都市再生整備計画の目標達成率	%	81.9 19年度	81.8	81.9	83.4	80%以上 (毎年度)	都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率について一定の水準(例えば80%)以上を維持。平成18年度の実績値が81.8%と高い水準であったことから、この水準(80%)の維持を目標値の設定根拠とする。
民間都市開発の誘発係数	倍	16 16～18年度	16.9	14.5	11.3	16 19～23年度	過去3ヶ年(平成16～18年度)平均値は16倍であり、今後もこの水準を維持することを目標とする。
まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	件	1470 17年度	1555	1748	-	1470 22年度	都市計画等に係る各種の調査、検討を通じて、各種制度の現状における課題の抽出や課題解決の対策を講じることにより、市町村による都市計画決定を促進し、ひいては都市再生・地域再生に資することを目標としている。平成17年度を初年度とし、当該値以上を毎年度維持することにより、都市再生・地域再生の推進が図られているものと判断する。
駐車場法に基づく駐車場供用台数	万台	375 17年度	389	405	419 ※速報値	419 20年度	駐車場法に基づき整備される路上駐車場、及び路外駐車場(都市計画駐車場、屋外駐車場、附設義務駐車場)の整備状況から設定。
都市機能更新率(建築物更新関係)	%	31.8 15年度	34.4	35.6	36.9	36 20年度	特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区の再開発が、今後も着実に推進されるものとして、これまでの実施状況を踏まえ5年後の目標値を設定。
中心市街地人口比率の減少率	前年度比%	1.1%減 16年度	0.7%減	0.5%減	-	0.5%減 21年度	南なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5年後を目標に減少率を概ね半分とすることを目標とする。

政策評価の結果の政策への反映状況

- ・ 官民協同事業や複数市町村による連携事業への支援の強化
- ・ 民間都市開発の更なる促進に向けての施策の実施
- ・ 市町村の総合的な雪対策計画の策定促進による豪雪地帯の個性ある活性化の推進 等の反映状況を踏まえ、対前年度比2,163億円増の要求とした。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
豪雪地帯対策基本計画	平成18年11月14日 (閣議決定)	本計画は、特別豪雪地帯に特に配慮を払いつつ、豪雪地帯における雪害の防除に積極的に努めるとともに、交通の確保、積雪により劣っている産業等の基礎条件や生活環境の整備・改善を図り、併せて雪のもたらす各種資源の利活用や地域の特性を生かした多様な主体の参加と連携による地域づくりの推進に努めるなど、総合的な豪雪地帯対策を実施し、地域経済の発展と住民生活の向上に寄与することを目的とする。
社会資本重点整備計画	平成21年3月31日 (閣議決定)	本計画の計画期間中の社会資本整備については、次のとおり、「活力」「安全」「暮らし・環境」といった3つの政策目的に加え、「ストック型社会への対応」という新たな視点を加えた4つの観点から12の重点目標を設定し、その達成に向けて効果的かつ効率的な事業執行を推進する。

施策名	流通業務立地等の円滑化を図る																												
施策の概要	物流拠点の整備等により流通業務立地の円滑化を図ることで、土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等が期待される。																												
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等に向け、流通業務立地の円滑化を図るため、土地区画整理事業や流通業務団地造成事業等を実施しているところである。現時点においては、目標年度における施策目標の達成が見込まれる状況であるものの、土地区画整理事業や流通業務団地造成事業は長期間にわたる事業であることから、今後も本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。</p> <p>(必要性) 適切に物流拠点を整備しないことにより、都市部や郊外等に流通業務施設の無秩序な立地が生じ、物流関連の交通量の増加に伴う都市交通の悪化や、住宅地への物流関連車両の混入等、都市環境の悪化が想定される。よって、都市計画的見地から物流拠点を適切に整備推進する必要がある。</p> <p>(効率性) 平成20年度において、業績指標である物流拠点の整備地区数の実績は前年度比で7件増加している。これは、例年を上回る伸びを示しており、本施策目標の実現に向けての取り組みは効率的に行っていると評価できる。</p> <p>(有効性) 当該施策を推進していく手段として、流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業による物流拠点の整備を講じており、平成20年度末現在では48の物流拠点が整備され、順調かつ着実に増加しているところである。これは、施策対象の取組を有効に講じてきたことが主な原因と分析される。</p> <p>(反映の方向性) 流通業務立地等の促進を図る施策の推進</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="336 943 1506 1296"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th>目標値</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>23年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>流通業務立地等の円滑化を図る</td> <td>物流拠点の整備地区数</td> <td>地区</td> <td>35 (18年度)</td> <td>35</td> <td>41</td> <td>48</td> <td>64</td> <td>総合物流施策大綱(2005-2009)に基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」の推進状況を反映し、平成23年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定</td> </tr> </tbody> </table>							達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値	達成目標・指標の設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	23年度	流通業務立地等の円滑化を図る	物流拠点の整備地区数	地区	35 (18年度)	35	41	48	64	総合物流施策大綱(2005-2009)に基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」の推進状況を反映し、平成23年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値					達成目標・指標の設定根拠・考え方																	
				18年度	19年度	20年度	23年度																						
流通業務立地等の円滑化を図る	物流拠点の整備地区数	地区	35 (18年度)	35	41	48	64	総合物流施策大綱(2005-2009)に基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」の推進状況を反映し、平成23年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定																					
政策評価の結果の政策への反映状況	—																												
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																										
	—	—	—																										

施策名	集約型都市構造を実現する							
施策の概要	各種施策を講じることにより、集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図り、持続可能な都市づくりを推進する。							
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	【評価結果の概要】							
	(総合的評価)							
	集約型都市構造の実現を目指し、集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図るため、土地区画整理事業等の市街地整備事業を実施しているところである。業績指標の今年度の実績値は目標を達成しており、今後も市街地整備事業を確実に推進していくとともに、都市機能の適切な立地誘導、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置をあわせて重点的に行っていくことが重要である。							
(必要性)								
人口減少時代を迎え、現状の拡散型の都市構造をそのまま放置すれば、住民一人あたりの都市の維持コストの上昇等により、都市の存立基盤自体が揺らぎかねないことから、主要な中心市街地や交通結節点周辺等において、徒歩・自転車交通圏内に多様な都市機能が集積した魅力的な拠点的市街地を形成し、集約型都市構造へ転換することにより、持続可能な都市づくりを推進する必要がある。								
(効率性)								
集約型都市構造の実現のため、都市交通や市街地整備など多様な分野の関係施策を連携させることにより、市町村が主体となり集約型都市構造の実現へ向けた取り組みを行えたため、平成20年度の取り組みは効率的に行えたと評価できる。								
(有効性)								
本施策目標である集約型都市構造の実現へ向け、平成20年度の主要な拠点地域への都市機能集積率の実績は目標値を達成している。このことから、都市機能の集積が図られていると考えられるため、本施策目標に向けた取り組みは有効であったと評価できる。								
(反映の方向性)								
さらなる都市機能の集積を促進する事業や連携施策の検討								
【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】								
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値	達成目標・指標の設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度	—	
集約型都市構造を実現する	主要な拠点地域への都市機能集積率	%	約4 (19年度)	約4	約4	約4	前年度比+0以上 (毎年度)	人口減少時代を迎え、全体的な床需要は減少する中、主要な拠点地域においては、施策を講じることにより都市機能の維持・集積を図り、中心市街地の衰退・都市機能の拡散に歯止めをかけることを目標とする。
政策評価の結果の政策への反映状況	—							
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等		年月日		記載事項(抜粋)			
	社会資本整備重点計画		平成21年3月31日		第2章に記載あり			

施策名	鉄道網を充実・活性化させる																																																																						
施策の概要	鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現等を図る。																																																																						
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 鉄道網の充実・活性化を図るべく、幹線鉄道、都市鉄道及び空港アクセス鉄道の整備、鉄道貨物の輸送力増強、地方鉄道の活性化等を推進した結果、各業績指標における平成20年度の実績値は、概ね目標値の達成に向けて、順調に推移している。</p> <p>(必要性) 地域間の連携強化や地域の活性化、豊かで快適な都市生活の実現及び我が国の国際競争力の強化のためには、都市鉄道・幹線鉄道の整備等により鉄道網の充実・活性化を図っていくことが必要である。</p> <p>(効率性) 鉄道整備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、費用対効果分析を基本とした新規事業採択時評価や再評価等の厳格な実施により、事業箇所を厳選し、また、早期の事業効果発現を図るなど一層の重点化・迅速化を進めているところである。</p> <p>(有効性) 各業績指標における平成20年度の実績値は、概ね目標値の達成に向けて、順調に推移しており、諸施策は有効に機能しているといえる。</p> <p>(反映の方向性) 各業績指標における平成20年度実績値が、概ね目標値の達成に向けて順調に推移していることを踏まえ、引き続き、都市鉄道・幹線鉄道の整備等の諸施策を実施していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="347 862 1508 1406"> <thead> <tr> <th rowspan="2">測定指標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・目標の達成状況等</th> </tr> <tr> <th>○年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">鉄道網を充実・活性化させる</td> <td>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キロ数</td> <td>トンキロ</td> <td>21億 19年度</td> <td></td> <td>23億</td> <td>18億</td> <td>32億</td> <td>自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トン増加させるという目標を設定</td> </tr> <tr> <td>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(在来線幹線鉄道の高速化)</td> <td>km</td> <td>15,400 19年度</td> <td>15,400</td> <td>15,400</td> <td>15,700</td> <td>23年度</td> <td>広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定</td> </tr> <tr> <td></td> <td>国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセス所要時間が30分以内である3大都市圏の国際空港の数</td> <td>空港</td> <td>1 12年度</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>22年度</td> <td>平成22年度までに整備が予定されている鉄道路線が開業した場合の値であり、前年度には3大都市圏とも所要時間30分以内の実現を目指す。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>都市鉄道(3大都市圏)の空調路線延長(及び複々線化区間延長)(1:東京圏、2:大阪圏、3:名古屋圏)</td> <td>km</td> <td>2,353 19年度</td> <td>2,379</td> <td>2,384</td> <td>2,390</td> <td>23年度</td> <td>目安値に、平成23年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後の快適性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>都市鉄道(東京圏)の混雑率</td> <td>%</td> <td>170 19年度</td> <td>171</td> <td>171</td> <td>165</td> <td>23年度</td> <td>当面の目標である主要路線の平均混雑率が150%を超える水準を抑制し、平成23年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送量増加等に基づく値。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>経営基盤の堅固な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合</td> <td>%</td> <td>39 19年度</td> <td>45</td> <td>54</td> <td>80</td> <td>20年度</td> <td>今後、地方鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっていることから、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の堅固な全ての地方鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、策定に実行されることを目指す。</td> </tr> </tbody> </table>						測定指標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・目標の達成状況等	○年度	19年度	20年度	鉄道網を充実・活性化させる	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キロ数	トンキロ	21億 19年度		23億	18億	32億	自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トン増加させるという目標を設定	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(在来線幹線鉄道の高速化)	km	15,400 19年度	15,400	15,400	15,700	23年度	広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定		国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセス所要時間が30分以内である3大都市圏の国際空港の数	空港	1 12年度	2	2	3	22年度	平成22年度までに整備が予定されている鉄道路線が開業した場合の値であり、前年度には3大都市圏とも所要時間30分以内の実現を目指す。		都市鉄道(3大都市圏)の空調路線延長(及び複々線化区間延長)(1:東京圏、2:大阪圏、3:名古屋圏)	km	2,353 19年度	2,379	2,384	2,390	23年度	目安値に、平成23年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後の快適性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。		都市鉄道(東京圏)の混雑率	%	170 19年度	171	171	165	23年度	当面の目標である主要路線の平均混雑率が150%を超える水準を抑制し、平成23年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送量増加等に基づく値。		経営基盤の堅固な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	%	39 19年度	45	54	80	20年度	今後、地方鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっていることから、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の堅固な全ての地方鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、策定に実行されることを目指す。
測定指標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値							目標値 (年度)	達成目標・目標の達成状況等																																																											
				○年度	19年度	20年度																																																																	
鉄道網を充実・活性化させる	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キロ数	トンキロ	21億 19年度		23億	18億	32億	自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トン増加させるという目標を設定																																																															
	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(在来線幹線鉄道の高速化)	km	15,400 19年度	15,400	15,400	15,700	23年度	広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定																																																															
	国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセス所要時間が30分以内である3大都市圏の国際空港の数	空港	1 12年度	2	2	3	22年度	平成22年度までに整備が予定されている鉄道路線が開業した場合の値であり、前年度には3大都市圏とも所要時間30分以内の実現を目指す。																																																															
	都市鉄道(3大都市圏)の空調路線延長(及び複々線化区間延長)(1:東京圏、2:大阪圏、3:名古屋圏)	km	2,353 19年度	2,379	2,384	2,390	23年度	目安値に、平成23年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後の快適性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。																																																															
	都市鉄道(東京圏)の混雑率	%	170 19年度	171	171	165	23年度	当面の目標である主要路線の平均混雑率が150%を超える水準を抑制し、平成23年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送量増加等に基づく値。																																																															
	経営基盤の堅固な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	%	39 19年度	45	54	80	20年度	今後、地方鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっていることから、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の堅固な全ての地方鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、策定に実行されることを目指す。																																																															
政策評価の結果の政策への反映状況	20年度実績値が目標値の達成に向けて順調に推移していることを踏まえ、引き続き、所要の予算要求を実施。																																																																						
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																																																																				
	社会資本整備重点計画	平成15年10月10日	「鉄道については、国際拠点空港と都心部との間のアクセス所要時間を30分以内にすることを目指し、中部国際空港アクセス鉄道を整備するとともに、成田高速鉄道アクセスの整備を着実に推進する。」																																																																				
京都議定書目標達成計画	平成20年3月28日	「物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。」																																																																					

施策名	地域公共交通の維持・活性化を推進する
施策の概要	<p>地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、地域公共交通の維持・活性化は非常に重要な課題である。国土交通省の取り組む地域公共交通に対する支援等の施策により、地域公共交通の維持・活性化がどれだけ推進されたかという成果が、178～182の指標で具体的・明確になる。</p>
施策に関する評価結果の概要	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、その維持・活性化は非常に重要な課題であるため、「地域公共交通の維持・活性化を推進する」という施策目標の達成に向けて、本施策の具体的措置として、地方バス・地方鉄道・離島航路・離島航空路の維持・活性化等に対して支援を行った。 業績指標の実績値は、全体として目標達成に向けて施策が実施されていると言えるが、地域のニーズに的確に対応するとともに、これらの取組をより促進するため、引き続き現在の施策を確実に実施するとともに、更に充実していくこととする。</p> <p>(必要性) 地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、その維持・活性化は非常に重要である。しかしながら、近年、地域によっては公共交通機関の運行便数の減少などによる公共交通サービス水準の低下や、公共交通事業者の不採算路線からの撤退による交通空白地帯が出現している等の状況がみられ、地域公共交通を巡る環境は非常に厳しい状況にある。そのため地域公共交通の維持・活性化に資する当該施策を推進する必要がある。</p> <p>(効率性) 地域公共交通の維持については、国と地方との適切な役割分担を踏まえた上で実施されている。また、地域公共交通の活性化・再生については、地域のニーズ・課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、市町村、公共交通事業者等の地域の関係者が、地域公共交通の活性化・再生に関する総合的な検討、合意形成を行い、合意した内容を確実に実施する取組に対して、国が総合的に支援を行っている。このように地域の主体的な取組に対して支援を行うなど、支援の重点化が図られており、下で述べる施策の有効性と照らし合わせて、効率的であると評価できる。</p> <p>(有効性) 本施策の具体的措置として、地方バス・地方鉄道・離島航路・離島航空路の維持・活性化等に対して支援を行ったが、業績指標の実績値は、全体として目標達成に向けて成果を示している。 地域公共交通の維持のうち、交通事業者による経営努力による維持・整備を基本としつつも、施策の実施により、事業として成立し難い地域での地域住民の日常生活に必要な不可欠な生活交通については、施策の実施により確保されているところである。 また、地域公共交通の維持も含めた活性化・再生については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及びこれに関連する施策の実施により、多種多様な地域のニーズや課題に的確に対応した、地域の独自性、創意工夫による地域公共交通の活性化・再生についての意欲的な取組みが促進され、地域にとって最適な地域公共交通の活性化・再生を図るための環境整備が行われたところである。 以上のような効果的な施策を実施してきたことから、本施策は有効性が高いと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 基本的には現在の施策を引き続き確実に実施するとともに、地域のニーズに的確に対応し、これらの取組をより促進するため、平成20年度に創設された、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する柔軟な制度である「地域公共交通活性化・再生総合事業」により、引き続き地域の創意工夫ある自主的な取組みを推進する。 また、地方バス路線の維持に関しては、輸送人員の減少等により引き続き厳しい経営環境にあることを踏まえ、バス車両の更新促進による構造改善を図るため、車両購入費に係る補助台数を拡充する。離島航路の維持に関しては、公設民営化のための船舶買取・船舶建造や、燃費向上等各種取組みの詳細な検討、実証運航及び効果検証を行うための調査を実施するほか、離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置の充実及び延長を図る。</p>

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
地域公共交通の維持・活性化を推進する	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	件	60 19年度		60	263	300 24年度	地域公共交通総合連携計画の策定件数について、初期値については法律施行後初年度となる平成19年度の連携計画の策定件数(60件)を設定し、目標年次までに各地方運輸局等毎に30地域において連携計画が策定されていることを目標とし、10運輸局等に乗じた300件とした。
	バスロケーションシステムが導入された系統数	系統	7,067 18年度	7,067	8,349	集計中	9,000 24年度	近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定
	地方バス路線の維持率	%	96 14年度	96	96	97	100 20年度	都道府県策定の計画において維持が必要とされ、国として支援することとした地方バス路線が維持されることを目指す。
	有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	%	71 17年度	71	70	70	71 22年度	我が国における有人離島のうち海上運送法に規定する一般旅客定期航路が就航している離島を抽出し、その割合を算出。したがって、分母は有人離島数、分子はその内一般旅客定期航路が就航している離島数。 架橋等により交通手段が確保されている場合を除き、有人離島において航路を維持する必要があるものについて支援する。
	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 17年度	89	89	89	96 22年度	生活交通手段として航空輸送が必要な離島について、その維持を図ることにより、住民の生活の足を確保することを目標とする。また、長期的にも現況値96%を維持することを目標とする。

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を踏まえ、引き続き地域公共交通の維持・活性化を推進するために必要な経費を要求することとした。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)	平成19年2月13日	
日本経済の進路と戦略	平成20年1月18日	i) 生活者の暮らしの確保(医療、福祉、居住、安全確保、環境保全、公共交通、情報通信基盤等)(中略)という3分野を柱に、雇用、教育、都市機能、地域コミュニティ等の分野を含めて施策を体系化し、一体的な施策展開を図る。[第3章(1)]
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成20年法律第49号)	平成20年1月29日	
経済財政改革の基本方針2008	平成20年6月27日	「地域公共交通活性化法」に基づき、住民の足の確保に対し支援する。[第2章2.(1)【具体的手段】(2)]
新経済成長戦略のフォローアップと改訂	平成20年9月19日	地域公共交通の活性化・再生に向けた支援の充実[第1編 I 第3章 第1節] 地域コミュニティの活性化を図るため、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の地域公共交通に関して、市町村、公共交通事業者、地域住民等による地域の創意工夫ある自主的な取組に対する支援の充実を図る。[第2編 III 1 (2) ⑤ 7)]

<p>規制改革推進のための3か 年計画（再改定）</p>	<p>平成 21 年 3 月 31 日</p>	<p>離島航路の維持・改善を図るため行われてきた国の補助金の交付について、事業者の経営努力を促進する観点から、民営航路における公設民営化や公営航路等における入札制による民間航路事業者への委託制度の導入を推進するとともに、事業者の合理化・増収に対するインセンティブ制度などを導入する。（Ⅱ 1 1（3）及びⅢ 1 7エ②b）</p>
<p>地域再生基本方針（一部変更）</p>	<p>平成 21 年 4 月 24 日</p>	<p>地域の活力を支える交通施策の推進を目的とした施策を推進する。〔2 1）⑥〕</p>

施策名	都市・地域における総合交通戦略を推進する
施策の概要	集約型都市構造を目指す都市において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導等のまちづくりにより基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;"> 施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等 </p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価) 集約型都市構造への転換を実現するため、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住する人口を増加させる施策目標の達成に向けて、都市交通の円滑化を図る都市交通施策の推進や土地利用誘導等のまちづくりの取り組みを実施しているところである。平成20年度の実績値は、現在調査中であるが、今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。</p> <p>(必要性) 近年、過度な自動車利用により自動車依存型の都市構造が発生し、全面的な市街化が進行している。これを放置すると、さらに市街地の拡散化へとつながり、将来的に少子超高齢社会への対応や、中心市街地の衰退、公共交通の地位低下等の課題が発生することとなる。従って、過度な自動車利用からの脱却を図るため、基幹的な公共交通沿いに集約拠点の形成を促進するための本施策の取り組みが一層に必要となる。</p> <p>(効率性) 無秩序に、公共交通利用促進や面整備、土地利用誘導等のまちづくりを促進するのではなく、都市交通戦略を集約型都市構造実現のための主要な施策として位置づけ、総合的かつ戦略的な施策に基づきまちづくりを行っており、前年度と比較してその都市交通戦略を策定した都市は増加していることから、その効率性は高い。</p> <p>(有効性) 平成20年度の業績指標の実績値は、現在調査中であるが、当該施策を推進していく手段として、都市交通戦略の推進や、併せて公共交通軸沿いに都市機能を集積させるための面整備や土地利用誘導等のまちづくりを行っており、平成20年度は、岡山市や石岡市（茨城県）等の都市交通戦略を策定し集約型都市構造をめざす都市が、昨年度より確実に増加していることから、当該施策は有効であった。</p> <p>(反映の方向性) 都市交通の円滑化を促進するためのさらなる支援策の強化</p>

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (19年度)	実績値			目標値 (24年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				19年度	○年度	○年度		
都市・地域における総合交通戦略を推進する	まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率	%	0%	0%			11%	集約型都市構造を目指す都市の市街地において、用途地域内に居住する人口のうち、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口の割合を、30年後には75%(4人に3人程度)まで増加させることを目的として、平成24年度までに各種事業の推進等によって見込まれる改善割合を目標(11%)として設定

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を受けて、引き続き当該事業を推進することとしたことから前年度 1.5 億円増として要求した。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
第169回国会施政方針演説	平成20年1月18日	市街地の中心部に公共施設や居住施設を集中したり、路面電車を導入する取組などを支援します。

施策名	道路交通の円滑化を推進する
施策の概要	渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることで、道路交通の円滑化を推進する。

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

【評価結果の概要】

(総合的評価)

道路交通の円滑化推進に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。引き続き、渋滞対策の推進をはじめとした交通の快適性・利便性の向上を図り、道路交通の円滑化に資する施策を推進することが必要である。

(必要性)

大都市圏においては、人口、交通が集中し、激しい交通渋滞を引き起こしている。一方、地方中核都市及び地方の中心となる都市圏では、自動車分担率が依然として高く、特に朝夕のピーク時において、激しい交通渋滞が発生している。渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることが必要である。

(効率性)

渋滞対策としては、最新の交通状況の把握に努め、特に整備効果が高い箇所に対し、重点的に渋滞対策を推進している。また、踏切対策については、連続立体交差事業や道路の立体化等の工程を工夫し、片側だけでもより早期の供用を目指すなど、開かずの踏切の早期解消等に向け、一層の効率化を図っているところである。

(有効性)

円滑な都市・地域活動を支え、地域経済の活性化を図るため、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、重点化して実施している。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、総合的な交通戦略に基づく公共交通機関等の利用促進や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進、交通結節機能の強化を図っている。各業績指標とも概ね着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

(反映の方向性)

- ・ 開かずの踏切の解消等に向けたスピードアップ
- ・ 多様で弾力的な料金施策の実施

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
道路交通の円滑化を推進する	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	万人・時/日	約132 19年度	-	約132	約131	約1割削減 (約118万人・時/日) 24年度	連続立体交差事業や道路の立体化等の踏切対策のスピードアップを図ることにより、開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間を5年間で約1割削減することを目標とする。
	ETC利用率	%	76 19年度	72	76	79	85 24年度	京都議定書目標達成計画に位置付けており、料金所渋滞の緩和及びCO2排出量削減による地球環境の改善に向け、5ヶ年後のH24末までに、全国で85%がETCを利用している状態になることを目標とする。

政策評価の結果の政策への反映状況

開かずの踏切の解消等に向けたスピードアップ、多様で弾力的な料金施策の実施を図る。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	社会資本整備重点計画	平成21年3月31日	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間【約132万人・時/日(H19)→約1割削減(約118万人・時/日)(H24)】 ETC利用率【76%(H19)→85%(H24)】
	京都議定書目標達成計画	平成20年3月28日	第3章第2節1(1)①イD「ボトルネック踏切等の対策といった交通流対策を実施する。」 第3章第2節1①イD「高度道路交通システム(I TS: Intelligent Transport Systems)の推進」
第169回国会 施政方針演説	平成20年1月18日	「開かずの踏切の解消など国民生活に欠かすことのできない対策は実施しなければなりません。」	

施策名	社会資本整備・管理等を効果的に推進する
施策の概要	社会資本整備・管理等を効果的に推進するためには、社会資本整備・管理等に係る各種施策の実施状況を毎年度適切にフォローアップすることが重要であり、この観点から業績指標を設定している。

【評価結果の概要】
(総合的評価)
業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。
今後とも、社会資本整備・管理等の効果的な推進を着実に進めるため、VFM最大化を重視した国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム等に基づく各種施策や、事業認定処分の適正な実施、企画立案等の質の向上等を図る施策の一層の推進を図ることが重要である。

(必要性)
社会資本整備・管理等を効果的に推進するためには、厳しい財政事情が続くなかで、引き続きコスト削減の取り組みを継続する必要があるとともに、行き過ぎたコスト削減は品質の低下を招く恐れもあることから、コストと品質の両面を重視するVFM最大化を図る施策を実施する必要がある。また、事業認定処分の適正な実施、企画立案等の質の向上等を図る施策を実施する必要がある。

(効率性)
平成20年度の取り組みによる成果は集計中であるが、平成19年度までの国土交通省コスト構造改善プログラム等に基づくコスト構造の見直し等では、技術開発の推進・新技術の活用・調達の効率化等において一定の成果をあげ、これらの取り組みの推進により14.1%の総合コスト削減率を達成していることから、効率性は高い。平成20年度からは、VFM最大化を重視したコスト構造改善プログラム等により、コスト削減のみではなく、コストと品質の両面の改善を図る施策を実施していることから、効率性も向上していると評価できる。

(有効性)
平成20年度の取り組みによる成果は集計中であるが、平成19年度までの国土交通省コスト構造改善プログラムに盛り込まれる施策の推進等では、総合的なコスト削減を図ることで14.1%の総合コスト削減率を達成し、技術開発の推進・新技術の活用・調達の効率化といった社会資本整備・管理の効果的な推進に一定の成果を上げており、平成20年度からは、VFM最大化を重視したコスト構造改善プログラム等により、コスト削減のみではなく、コストと品質の両面に有効な施策を実施していることから、有効性を評価できる。

(反映の方向性)

- 国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム（平成20年3月策定）等に基づく取り組みの一層の推進等

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 根拠・考え方	設定
				18年度	19年度	20年度			
社会資本整備・管理等を効果的に推進する	公共事業の総合コスト改善率	%	— 平成19年度	—	—	集計中	15 平成24年度	①公共事業の総合コスト改善率 平成20年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき設定。 ※平成19年度までは、前プログラムである「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、「総合コスト削減率」を設定しており、平成19年度までに平成14年度と比較して、14.1%のコスト削減と概ね目標を達成してきたところである。 プログラム終了に伴い、平成20年3月に「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定し、工事コストの削減等前プログラムの評価項目に加え、①民間企業の技術革新によるコスト構造の改善、②施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、③環境負荷の低減効果等の社会コスト構造の改善を評価する「総合コスト改善率」を設定することで、コストと品質の両面を重視するVFM最大化を図ることとした。	
	事業認定処分の適正な実施(新訟等により取り消された件数)	件	0 平成18年度	0	0	0	0 平成23年度	土地収用法の事業認定については、それが公共の利益と私有財産の調整を図ることを目的としたものであり、また、仮に処分後に取り消訴訟等により取り消された場合には公共事業が途中でストップしてしまうおそれがあることから、事業認定にあたっては適正かつ公正な判断を行うことが特に重要であり、適正な手続を確実に行って、新訟等によって取り消されない適正かつ公正な処分を行うことが必要である。	
	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(①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)	件	13 平成18年度	13	12	13	14 平成19～23年度平均	実際にを行った①調査検討の件数及び②研修等の満足度について目標値と比較し、検討する。 (なお、①調査検討の報告は、社会経済環境において生起する諸課題等を踏まえて作成するものであり、件数について減少することもあることに留意)	
		%	90.9 平成17年度～平成18年度平均	94.2	93.2	99.3	95 平成23年度		
		%	88.8 平成19年度	—	88.8	92.6	90 平成20年度		
	建設施工企画に関する指標(①ICT建設機械等(土工(盛土)の敷均し、締固め施工)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数、③建設現場における安全管理評価手法の試行工事件数)	%	— 平成18年度	—	—	—	約20削減 平成21年度	①土工(盛土)における、敷均し・締固め施工において、一般機械を使用した従来施工と3次元機械制御対応の建設機械を使用した情報化施工による施工効率から施工日数を試算。 また、完成形状の監督・検査においても従来のレベル・巻尺による手法と、トータルステーション(3次元位置を同時に計測できる装置)を用いた新たな手法による所要日数を試算。それらの日数を基に目標値を設定。 ②建設工事の品質確保・コスト削減を図るため、施工現場における創意工夫の事例を広く普及させる。 現況を勘案し、平成21年度の目標を各年度の活用案件数100件と設定。 ③建設機械施工の安全性を向上させ事故件数の低減を図るため、平成21年末に安全管理水準評価手法を策定し、直轄工事先導で平成24年度に試行する。試行目標値として50件を設定。	
		件	— 平成18年度	—	122	122	100 平成21年度		
		件	— 平成19年度	—	—	—	50 平成24年度		
	用地取得が困難となっている割合(用地あり路率)	%	3.5 平成13～17年度平均	3.54	3.33	集計中	3.15 平成19～23年度平均	用地取得の円滑化・迅速化による効率的な事業の実施のため、あい路解消に関する諸施策を講じることにより、目標値(平成19～23年度の5年平均のあり路率の平均)は、現況(平成13～17年度までの過去5年平均)から1割改善させることとして設定。また、長期的にもできる限り改善していく。	

政策評価の結果の政策への反映状況	引き続きVFM最大化へ向けた取組みを推進するにあたり必要な費用について要求をしている。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	—	—	—

施策名	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
施策の概要	<p>不動産業は、全産業の売上高の2.3%、法人数の10.6%を占めている重要な産業の一つである。不動産市場は、これまで好調であった首都圏のマンション市場で、資材価格・地価の上昇や個人所得の伸び悩みにより成約率が低下し、在庫が増加するなど、市況の悪化が見られる。また、不動産証券化市場は、これまで順調に拡大を続けてきたが、平成19年のサブプライムローン問題の発生を契機として、現在下落基調に転じている。このため、土地の流動化を一層促進し、不動産市場の整備を図るとともに、適正な土地利用のための条件整備を図ることが、喫緊の課題であり、こうした課題の解決に当たっては、不動産市場の透明性を確保し、取引の円滑化・活性化等を図ることが必要である。</p>

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">施策に関する評価結果の概要等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価)</p>
	<p>不動産業の厳しい現状にある一方で、不動産証券化市場が概ね最終目標までのトレンドに沿った動きを見せているほか、指定流通機構（レインズ）における売却物件の登録件数が増加しているなどの動きが見られる。また、地価情報や取引価格情報を提供するホームページの設置等により、土地取引の際に必要な情報の提供に向けた取組が進められており、取引価格情報の提供件数も順調に増加している。</p>
	<p>(必要性)</p> <p>不動産業は、全産業の売上高の2.3%、法人数の10.6%を占めている重要な産業の一つである。不動産市場は、これまで好調であった首都圏のマンション市場で、資材価格・地価の上昇や個人所得の伸び悩みにより成約率が低下し、在庫が増加するなど、市況の悪化が見られる。また、不動産証券化市場は、これまで順調に拡大を続けてきたが、平成19年のサブプライムローン問題の発生を契機として、現在下落基調に転じている。このため、土地の流動化を一層促進し、不動産市場の整備を図るとともに、適正な土地利用のための条件整備を図ることが、喫緊の課題であり、こうした課題の解決に当たっては、不動産市場の透明性を確保し、取引の円滑化・活性化等を図ることが必要である。</p>
	<p>(効率性)</p> <p>不動産市場は非常に規模が大きいが、各種施策を講じるに当たっては、必要最小限の行政資源で取り組んでおり、下で述べるように概ね成果が表れていることから、全体的には効率的に展開しているものと評価できる。</p>
	<p>(有効性)</p> <p>本施策を実施してきた結果、不動産業の厳しい経営環境の中でも、不動産証券化実績総額が概ね最終目標までのトレンドに沿った動きを見せているほか、地価情報や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や取引価格情報の提供件数も順調に増加しているなど、一定の成果がみられているところである。また、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していく手段として、具体的には、平成19年4月に不動産取引情報提供システムの本格稼働を開始したほか、平成18年度から取引価格情報の提供を開始するなどの施策を実施してきた。</p> <p>上で述べたとおり、各指標は、施策目標に向けて順調に改善しつつあることから、これらの施策が施策目標達成に有効であるものと評価できる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <p>不動産市場の持続的な発展を更に推進するため、市場の整備や、適正な土地利用のための条件整備に向けた取組等について支援を図っていく。</p>

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
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	不動産証券化実績総額	兆円	33 (18年度)	33	42	45	66 (23年度)	<p>主な不動産の証券化手法であるJリートスキーム等の活用により証券化された不動産の資産額累計であることから業績指標として採用。</p> <p>不動産の証券化は、約1,500兆円といわれる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良なストックの形成を可能にするものである。これまで、当該業績指標が着実に伸びるよう、政策を打ってきたところであるが、今後もその伸びを維持し、その上さらに拡大(過去5年間の証券化実績(単年度の伸び)の平均額以上に伸びを拡大)させるために、不動産証券化市場活性化のための不動産投資市場の環</p>

							境整備を進めていき、初期値の2倍となる66兆円という目標を目指す。
指定流通機構における売却物件の登録件数	千件	229 (18年度)	229	285	304	274 (23年度)	<p>宅地建物取引業法は、専任媒介契約を締結した宅地建物取引業者に指定流通機構への物件情報の登録を義務づけている。よって指定流通機構への売却物件登録件数は、中古物件の流通市場の担い手である宅地建物取引業者が関与する物件の流通量を反映しており、不動産流通市場の環境整備の推進による市場の拡大、活性化の状況を示すものであることから業績使用として採用。</p> <p>目標については、住生活基本計画における既存住宅の流通シェアの増加(平成15年13%から平成27年23%)の目標を踏まえた数値(261千件)から、指定流通機構による取引情報公開の充実等の施策の効果等を見込み(5%増)、当該目標値を設定した。</p>
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 (13～17年度の5年間平均)	0.34 (14～18年度の5年間平均)	0.32 (15～19年度の5年間平均)	0.28 (16～20年度の5年間平均)	0.30 (19～23年度の5年間平均)	<p>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との取引により損害を受けた者は、宅地建物取引業保証協会の認証を受ければ一定額の損害の還付を受けることができるため、当該認証件数が不動産取引における紛争の数を表していると考えられることから、業績指標として採用。</p> <p>不動産取引における紛争においては、重要事項説明に係るものを始め、報酬にかかるものなど宅地建物取引業法の基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上を図るため、宅地建物取引業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後も宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上に資する施策を一層進めていき、初期値(0.37%)から約2割減少した値(0.30%)を目指す。</p>
マンション管理組合合計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 (17年度)	0.25	0.23	—	0.16 (22年度)	<p>マンション管理業に関する紛争相談における主な紛争相談者であるマンション管理組合は、マンション市場の近年の動向から今後の増加が見込まれるため、その増加分を勘案する必要がある。よって、マンション管理組合の数(推計)を母体としたマンション管理業に関する紛争相談件数の割合を業績指標として採用。</p>

								マンション管理業に関する紛争相談においては、重要事項説明に係るものや、契約成立時の書面の交付に係るものなど、適正化法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。マンション管理業者のコンプライアンス向上を図るため、マンション管理業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後もマンション管理業者のコンプライアンスの向上に資する施策を一層進め、初期値(0.20%)から2割減少した値(0.16%)を目指す。
地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	件	25,389,634 (18年度)	25,389,634	32,031,644	34,317,995	25,390,000 (23年度)	取引価格情報提供ページにおいて、今後、地価情報との連動表示が進展することにより、地価情報を提供するホームページアクセス件数が減少する可能性があること、また、地価情報を提供するホームページへの過去のアクセス件数の最高値が2,539万件であることから、今後とも同水準を維持することにより着実に地価情報の提供・普及を進めていくため、2,539万件を目標とした。	
取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数	① 件	22,659,447 (18年度)	22,659,447	27,178,872	28,404,980	40,000,000 (23年度)	① 取引価格情報の提供については、平成18年度が初年度であり、アクセス件数等について今後の動向を見通すことは困難であるが、平成19年度に実施した提供地域の拡大、提供内容の拡充等の効果を見込んで、アクセス件数については4,000万件/年、を当面の目標とした。	
	② 件	63,636 (18年度)	63,636	330,144	629,890	1,000,000 (23年度)	② 同様に提供件数については100万件/累計を当面の目標とした。	
低・未利用地の面積	万ha	13.1 (15年度)	—	—	—	13.1 (20年度)	低・未利用地の面積については、人口・世帯数の減少や産業構造の変化といった社会経済状況を踏まえ、今後増加することが懸念されるところであるが、その増加を抑制し、少なくとも維持することを目標とするため、13.1万haとした。	

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を踏まえ、不動産市場の持続的な発展を更に推進するため、市場の整備や、適正な土地利用のための条件整備に向けた取組等について支援を図るための予算を要求した。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)

施政方針演説等

年月日

記載事項(抜粋)

—

—

—

施策名	建設市場の整備を推進する
施策の概要	<p>建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本の整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の1割を占める基幹産業であるが、建設投資の急速かつ大幅な減少、ダンピング等による価格競争の激化、金融機関の融資姿勢の厳格化、昨今の景気の後退による影響等を受け、かつてない厳しい経営環境が続いており、こうした中で建設業の活力回復を図ることは喫緊の課題であるといえる。</p> <p>建設業の活力回復にあたっては、地域の建設業が経営力を強化し、技術と経営に優れた企業が地域の中で持続的に活動できる環境を整備することが求められる。</p>
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価)</p> <p>建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本の整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の約1割を占める基幹産業であるが、建設投資の急速かつ大幅な減少、ダンピング等による価格競争の激化、金融機関の融資姿勢の厳格化、昨今の景気の後退による影響等を受け、かつてない厳しい経営環境に直面している。こうした状況は、建設企業、特に中小・中堅建設企業が経営基盤の強化を図ったり、人材確保・育成を図ったりするには厳しい現状といえるが、農業・環境・福祉等の新分野への進出においては、これまでに約400のモデル的な取組が創出されているほか、建設労働需給調査の不足率や労働経済動向調査の技能工D. Iの年平均値については、過去のトレンドと比較すると大幅に上昇率が低減しており、中小・中堅建設企業において経営革新や人材確保・育成などの取組を積極的に図っていく動きが見られる。また、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼確保と建設業の健全な発展に向けた取組が進められている。</p> <p>(必要性)</p> <p>建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本の整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の1割を占める基幹産業であるが、建設投資の急速かつ大幅な減少、ダンピング等による価格競争の激化、金融機関の融資姿勢の厳格化、昨今の景気の後退による影響等を受け、かつてない厳しい経営環境が続いている。こうした中で建設業の活力回復を図ることは喫緊の課題であり、建設市場の整備を引き続き推進していくことが必要である。</p> <p>(効率性)</p> <p>建設産業は非常に規模の大きな市場であり、その市場の整備に際し各種施策を講じるに当たっては必要最小限の行政資源で取り組んでいるところであるが、多くの施策において効果を上げているため、効率的であると評価できる。</p> <p>(有効性)</p> <p>建設産業を取り巻く厳しい経営環境の中でも、建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数等の指標に見られるように、地域の建設業の複業化や異業種との連携（地域総合産業化）などの経営革新に向けた取組が着実に成果を上げており、成功事例の普及も進んでいるところである。具体的施策としては、前述の地域総合産業化支援事業に加え、建設業緊急経営相談事業、各発注者に対する入札契約適正化法に基づく要請などを実施し、また、建設産業を支える人材確保・育成のための各種施策等により建設技能労働者の不足状況も解消される傾向にある。上記で述べたとおり、施策目標の達成に向けた傾向を示していることから、本施策が施策目標達成に対して有効であると評価できる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <p>さらなる建設市場整備の推進を図るため、他産業に比べ低い水準にある建設業の生産性の向上に向けた取組などについて支援を図っていく。</p>

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年	19年	20年		
建設市場 の整備を 推進する	①入札監 視委員会 等第三者 機関の設 置状況 ②入札時 における 工事費内 訳書の提 出状況	%	① 7 5 % (平成 13年 度) ② 5 6 % (平成 13年 度)	① 7 5 % ② 8 8 % ②88%	①97% ②88%	集計中 集計中	① 10 0 % (平成 23年 度) ② 10 0 % (平成 23年 度)	① 入札契約の透明性 確保に当たっては外部 の第三者機関による監 視が最も有効であるこ とから、5年以内に 国・国土交通省所管法 人等においては全ての 発注者において設置す ることを目標として設 定。平成18年度10 0%導入を目指し、そ の後も将来にわたって 100%を維持する。 ② 入札時における工 事費内訳書の提出義務 付けは、入札参加者に 適切な見積もりを行う ことを促すとともに、 提出された工事費内訳 書のチェックにより不 正行為の防止等に資す ることとなることか ら、平成13年当時、 入札時において工事費 内訳書の提出を義務付 けていない国の5機関 及び国土交通省所管法 人等の9法人を含め、 全体として8割の発注 機関において5年以内 に提出を義務付けする ことを目標として設 定。平成23年度まで には、対象とする全発 注機関で提出を義務付 けることを目標とす る。

建設市場の整備を推進する	建設工事に携わる技術者の比率	%	87% (平成18年度)	87%	87%	87%	90% (平成23年度)	建設業者の施工する建設工事に従事し又はしようとする者として技術の向上を目的として、監理技術者資格者証保有者のうち、1級技術検定合格者の比率を高める。技術検定合格者の伸び率及び施業の重要性を勘案して設定。平成23年度においても監理技術者資格者証保有者のうち技術検定合格者の比率を現在と同程度以上維持することを旨とする。
	建設業の活力を回復するモデル的な取組の創出件数	件	224件 (平成18年度)	224 <small>件</small>	322件	415件	400件 (平成21年度)	平成18年度までのモデル的な取組の累計件数は224件で1年あたり約50件、今後年間50件程度の創出を見込んで目標を設定した。
	専門工事業者の売上高経常利益率	%	2.5% (平成17年度)	—	—	集計中	4.0% (平成23年度)	専門工事業者は、総合工事業の機能の外注化により、建設生産プロセスの中でいわば中核的とも言える役割を担うようになっている。建設投資の低迷等専門工事業者を取り巻く経営環境が厳しさを増す中で、今後は、経営革新や新分野進出の促進等を通じて、技術と経営に優れた専門工事業者がのびることができると期待される。その際、専門工事業者の経営状況のよしあしを適切に把握し、専門工事業者の経営体質の強化を図っていく必要があるが、経営状況を的確に把握する指標としては売上高経常利益率が挙げられる。経常利益は日常的に発生する営業活動と財務活動から生じる収益を表す指標であり、その企業の本業の実力を計る目安として利用されることから、経常利益の売上高に占める割合を計ることでの専門工事業者の収益力を把握することが可能である。
	建設資材の需給把握システムの導入状況	%	0% (平成18年度)	0%	0%	0%	10% (平成21年度)	過去の地震等で要した建設資材の需要量などを元データとして、震災後に必要な需要量・需要時期・需要場所や運搬経路を示すシステムを構築し、各業界関係機関(各種建設資材関連の公益法人等)に広く情報提供することを目的に、平成21年度内でシステムの普及を図るよう目標値を設定。
	建設技術者の過労状況(①不足率、②技能D.I.)	①% ②ポイント	①1.2% (平成18年) ②30ポイント (平成18年)	①1.2% (平成18年) ②30ポイント (平成18年)	①0.7% (平成19年) ②31ポイント (平成19年)	①0.7% (平成20年) ②17ポイント (平成20年)	①1.2%以下 ②30ポイント以下 (平成23年)	少子高齢化社会が到来し、労働力人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な人材が大幅に減少されること懸念される中、建設技術労働者の需給バランスが現在以上に悪化しないことを目標とする。
	海外展開の相対的進捗率(①国設セナンプの開催件数)	件	0件 (平成18年度)	0件	3件	8件	10件 (平成21年度)	平成19年度から毎年度3案件程度の開催を想定し、平成21年度末までに累計10案件の開催を目標とする。

施策名	市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る																																																										
施策の概要	現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等を通じ、市場・産業関係の統計の体系的な提供を行うとともに、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図り、統計利用者の利便性の向上を図る。																																																										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	【評価結果の概要】 (総合的評価) 近年、政府統計に対して、ニーズに即した統計の一層の整備、結果利用の更なる拡大などの要請が高くなってきており、これらの要請を具体化していくため、市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る施策目標の達成に向けて、統計調査の改善、インターネットによる収録ファイル数の増強等を行ってきた。今年度においては、業績指標(206)統計調査の累積改善件数、(207)統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数、共に目標値に向け順調に推移していることから、目標年度における施策目標の達成に向けて堅実に進捗していると評価できる。今後も、引き続き将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図っていく必要がある。																																																										
	(必要性) 近年、政府統計に対して、ニーズに即した統計の一層の整備、結果利用の更なる拡大などの要請が高まっている。そのため、現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等を通じ、統計利用者の利便性の向上を図る施策は、市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る上で必要性が高い。																																																										
	(効率性) 平成20年度から開始された総務省の「政府統計の総合窓口(e-stat)」の本格運用に伴い、統計情報の提供方法の有効性及び効率性について検討し、e-stat等との連携・調整を行って来ており、こうした取組みを通じ、一体的な統計情報の提供に向けて、新たな統計ニーズへの対応とともに施策の効果的な展開を図りつつ、施策目標の達成に向け堅実に進捗していることから、本施策は効率的であると評価できる。																																																										
(有効性) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図るため、統計調査の改善、インターネットによる収録ファイル数の増強等を行って来ており、業績指標(206)、(207)共に目標値に向け順調に推移している。施策目標の達成に向けて堅実に進捗してきていることから、これらの施策の有効性は高いと評価できる。																																																											
(反映の方向性) 一体的な統計情報の提供に向けたe-stat等との連携等の検討 統計利用者の利便性向上に向けた統計調査の改善検討 等																																																											
【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】																																																											
<table border="1" data-bbox="347 1189 1513 1803"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る</td> <td>統計調査の累積改善件数</td> <td>件</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>6</td> <td>7</td> <td rowspan="3">現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るため、統計調査の見直しを行うことにより、統計利用者の利便性向上等を図る。また、統計調査結果については、ホームページを通じて電子的な形や刊行物により統計データを提供しており、収録ファイル数及びアクセス件数を把握することにより、より一層の調査結果の活用、利用拡大を図るための指標とする。</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>18年度</td> <td>18年度までの累計</td> <td>19年度までの累計</td> <td>20年度までの累計</td> <td>23年度までの累計</td> </tr> <tr> <td>統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)</td> <td>件</td> <td>約5,000</td> <td>約5,000</td> <td>約5,300</td> <td>約7,600</td> <td>約9,200</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>件</td> <td>約448,000</td> <td>約448,000</td> <td>約453,000</td> <td>約487,000</td> <td>約505,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>件</td> <td>18年度</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>22年度</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る	統計調査の累積改善件数	件	1	1	3	6	7	現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るため、統計調査の見直しを行うことにより、統計利用者の利便性向上等を図る。また、統計調査結果については、ホームページを通じて電子的な形や刊行物により統計データを提供しており、収録ファイル数及びアクセス件数を把握することにより、より一層の調査結果の活用、利用拡大を図るための指標とする。			18年度	18年度までの累計	19年度までの累計	20年度までの累計	23年度までの累計	統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	件	約5,000	約5,000	約5,300	約7,600	約9,200			件	約448,000	約448,000	約453,000	約487,000	約505,000				件	18年度				22年度	
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値							目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																																															
				18年度	19年度	20年度																																																					
市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る	統計調査の累積改善件数	件	1	1	3	6	7	現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るため、統計調査の見直しを行うことにより、統計利用者の利便性向上等を図る。また、統計調査結果については、ホームページを通じて電子的な形や刊行物により統計データを提供しており、収録ファイル数及びアクセス件数を把握することにより、より一層の調査結果の活用、利用拡大を図るための指標とする。																																																			
			18年度	18年度までの累計	19年度までの累計	20年度までの累計	23年度までの累計																																																				
	統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	件	約5,000	約5,000	約5,300	約7,600	約9,200																																																				
		件	約448,000	約448,000	約453,000	約487,000	約505,000																																																				
		件	18年度				22年度																																																				
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、引き続き既存統計の実施に必要な経費を要求するとともに、既存統計の見直しに係る経費を要求した。																																																										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等		年月日		記載事項(抜粋)																																																						
	-		-		-																																																						

施策名	地籍の整備等の国土調査を推進する																									
施策の概要	地籍の整備等の国土調査を推進し、地籍の明確化を図ること等により、土地に関する最も基礎的な情報を整備する																									
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	【評価結果の概要】 (総合的評価) 地籍の整備等の国土調査を推進し、土地に関する最も基礎的な情報を整備するため、地籍調査事業を実施しているが、その進捗率は依然として低く、特に都市部及び山村部において遅れていることを踏まえ、その状況を改善する促進策の検討を行う必要がある。																									
	(必要性) 地籍の整備等の国土調査は、土地に関する最も基礎的な情報を整備するものであり、その成果は、土地活用の推進、土地取引の円滑化、個人資産の保全、災害復旧の迅速化等に効果を発揮する必要な施策であることから、当該施策を積極的に推進していくことが必要である。																									
	(効率性) 地籍の整備等の国土調査を推進する本施策は、公共事業の用地取得にかかるコスト縮減にもつながるものであり、コスト面に着目して更に効率的な施策の展開を検討していく必要がある。また、地籍調査と同様の効果が得られる国土調査法第19条第5項指定制度について、平成20年度においてその指定件数が増加したことから、一定の効果をあげており、効率的であったと評価出来る。指定制度については、さらなる推進に向けその活用方策を検討していく必要がある。																									
(有効性) 平成20年度における実績値は138千K㎡であり、平成21年度の目標値達成に向けた伸びを示していない。しかし特に進捗が遅れている都市部においては、法務省等と連携し地籍整備を推進するほか、都市再生街区基本調査（土地活用促進調査）を着実に実施するなどの取組を行っており、また林野庁と連携して山村部における地籍調査を推進する取組について平成20年度に連携の強化を図り、一定の効果をj得ていることから、一定の有効性があったものjと考える。																										
(反映の方向性)																										
<ul style="list-style-type: none"> ・ 法務省等と連携して都市部における地籍整備を推進 ・ 都市再生街区基本調査（土地活用促進調査）の着実な実施 ・ 公共事業との連携の緊密化による地籍調査の推進 ・ 国土調査法19条5項指定制度の活用 																										
【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">達成目標</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">指標名</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">単位</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">基準値 (年度)</th> <th colspan="3" style="width: 20%;">実績値</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2" style="width: 25%;">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>○年度</th> <th>○年度</th> <th>○年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成22年度を初年度とする次期国土調査事業十箇年計画において設定される目標値(P)</td> <td></td> <td></td> <td>22年度</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>次期通常国会で国土調査促進特別措置法を改正し、それに基づく次期国土調査事業十箇年計画(閣議決定予定)を策定する予定のため現時点では未定</td> </tr> </tbody> </table>						達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	○年度	○年度	○年度	平成22年度を初年度とする次期国土調査事業十箇年計画において設定される目標値(P)			22年度					次期通常国会で国土調査促進特別措置法を改正し、それに基づく次期国土調査事業十箇年計画(閣議決定予定)を策定する予定のため現時点では未定
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値						目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方															
				○年度	○年度	○年度																				
平成22年度を初年度とする次期国土調査事業十箇年計画において設定される目標値(P)			22年度					次期通常国会で国土調査促進特別措置法を改正し、それに基づく次期国土調査事業十箇年計画(閣議決定予定)を策定する予定のため現時点では未定																		
政策評価の結果の政策への反映状況	都市部の官民境界を先行的に確認する基本調査の導入、民間による地籍整備の促進、山村部の境界を保全する基本調査の導入等の新たな取組を実施し、地籍の明確化を効率的かつ迅速に図る。																									
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等		年月日		記載事項(抜粋)																					
	社会資本整備重点計画	平成21年3月31日		事業のスピードアップによる事業便益の早期発現のため、事業の進捗管理の徹底や、用地取得の円滑化に資する地籍調査の実施など、総合的な取組を引き続き推進する。(第3章(2))																						
経済財政改革の基本方針2009	平成21年6月23日		第3章 安心社会の実現 3. 防衛・防災・治安等 ②防災 「・地籍整備を推進する。」																							

施策名	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
施策の概要	四面環海の我が国において、海運、造船等の海事産業は、我が国の経済、国民の日々の生活を支える上で大きな役割を果たしている。このため、海事産業における船舶、舶用品生産の市場環境整備・活性化ならびに人的基盤（ヒューマンインフラ）である技能者・技術者及び船員（海技者）の確保・育成等は、「海洋国家」である我が国にとって極めて重要な目標・課題である。

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

【評価結果の概要】

（総合的評価）

「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」については、平成20年における我が国の新造船建造量は過去最高を記録したが、中国・韓国の新興造船所を中心として建造量が急増したことから、相対的に我が国の世界シェアは減少した。昨秋以降は世界的な景気低迷による海上荷動量の激減により、新造船需要が急減していることから、今後海外との国際競争は一層激化する見込みであり、目標達成に向けて、これまでの施策を着実に実施するとともに、適正な国際市場環境の整備、産業基盤の強化等の施策を推進する必要がある。一方、船員の確保・育成については、業績指標の実績値は目標の達成に向け順調に推移しており、目標の達成は十分可能であると評価出来る。

（必要性）

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ことは、海洋国家である我が国の社会・経済を支える上で極めて重要である。昨秋以降の世界的な景気の減速や国際競争力の激化により、適正な国際市場環境の整備や産業基盤の強化が一層必要な状況となっており、また、人材確保面においては、造船産業における技能者・技術者や船員の高齢化に伴う大量退職による海事産業従事者の不足が生じることが懸念されている。よって、引き続き海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等に資する施策を推進する必要がある。

（効率性）

従来より、海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等は、景気動向、雇用情勢により大きく左右されている。国や関係業界・事業者等がそれぞれの役割分担に責任を持ち、連携しつつ景気動向等を的確に認識し、国際競争市場の情勢に機敏に対応してきたことから効率的であったと評価出来る。加えて、船員の確保・育成に関しては、少ない予算の中で着実な効果が出ており、効率的に実施していると評価出来る。

（有効性）

造船業・舶用工業においては、世界の建造量シェアは減少しているものの、過去最高の建造量を記録しており、適正な国際市場環境の整備、船舶産業の基盤整備等の各施策が有効に機能してきたと評価出来る。船員の確保・育成においては、現時点の業績指標は目標値を超え順調に推移しており、船員確保・育成等総合対策事業等、内・外航を通じ優秀な日本人船員を確保・育成していくための各種施策の効果によるものと評価出来る。

（反映の方向性）

- ・ 主要造船国を対象に、二国間・多国間の実務者レベルによる協議を行い、更なる国際協調の円滑化を推進する。
- ・ 船員確保・育成等総合対策事業による船員確保・育成対策等の各種施策を引き続き推進する。
- ・ 経済不況による雇用情勢や国際経済環境の変化等に適切に対応する。

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
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	造船業・舶用工業の生産高(世界シェア)	ポイント	1/3 17年度	0.35	0.31	0.28	1/3 21年度	我が国造船業・舶用工業事業者の生産高の世界におけるシェア(トシ数ベース)。平成17年末現在の国際競争力を維持することを目的に、日本の新造船建造量が世界の造船建造量の1/3のシェアを維持することを目標とする。
	海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	ポイント	100 17年度	128	158	174 ※速報値	135 22年度	海上輸送の人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員の退職規模に見合った採用数の水準を確保することを目標とする。
	船員災害発生率(千人率)	‰	11.8 18年度	11.8	11.3	9.3 24年度	平成20年度から平成24年度までの5年間に死傷災害の発生率(年間千人率)を平成18年度に比べ21%減少させる。 ①全国平均の災害発生率を上回っている地域(地方運輸局単位)においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を%減少させることを努力目標とする。 ②全国平均の災害発生率を下回っている地域においては、発生率を10%減少させることを努力目標とする。 ①及び②の考え方に基づき平成15～17年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。	

政策評価の結果の政策への反映状況	需給バランスの不均衡による過当競争のおそれを踏まえ、市場歪曲性を有する政府支援等を防止するための国際的枠組（OECD新造船協定）の確立を加速する。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	—	—	—

施策名	総合的な国土形成を推進する
施策の概要	国土形成計画等の策定・推進により、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい、国土の形成を図る。このため、国土に関する的確な情報の整備を推進するとともに、これらの情報の幅広い国民各層への提供を充実することで、質の高い国土づくりを進める。また、ヒートアイランドや災害への脆弱性などの大都市問題への対応や地域活性化を図るため、大都市における都市機能の改善やテレワークの普及促進に取り組む。

施策に関する評価結果の概要と目標達成すべき

【評価結果の概要】
(総合的評価)

「国土形成計画（全国計画）」（平成20年7月4日閣議決定）において基本的な方針として示された通り、経済社会情勢の大転換や国民の価値観の変化・多様化が進展している中で、一極一軸型の国土構造を是正し、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ることが必要であり、国土形成計画を始めとする国土の利用、整備及び保全に関する総合的かつ基本的な計画の策定・推進等を行っているところ。その際、適切な情報に基づく各主体の科学的・合理的な分析や判断・行動が質の高い国土づくりにつながってゆくことから、国土に関する的確な情報の整備を推進するとともに、これらの情報の幅広い国民各層への提供を充実することが必要不可欠である。また、ヒートアイランドや災害への脆弱性などの大都市問題への対応や地域活性化を図るため、大都市における都市機能の改善やテレワークの普及促進に引き続き取り組む必要がある。

(必要性)

国土空間においては、個人、NPO、企業、公的主体といった様々な主体が相互に関係しながら活動していることから、これらの主体が適切な情報に基づいて科学的・合理的な分析や判断・行動を行うことが、総体的に質の高い国土づくり・地域づくりにつながってゆくものである。このため、国土に関する各種の情報を総合的、体系的に収集・整備・分析するとともに、これらの情報や分析成果を国土づくり・地域づくりに関係する多様な主体に広く提供することが必要である。

(効率性)

国土空間においては、多様な主体が国土づくりに関わっており、これらの主体に国土に関する的確な情報を幅広くタイムリーに提供する必要がある。その際、国土に関して収集した大量の情報を、インターネットを通じて提供することは、即地的・可視的にまたできるだけ迅速かつ低コストに提供することを可能とするものであり、結果として効率的な情報提供が実施できたと言える。

(有効性)

これまで、国土に関する的確な情報の収集・提供に努めてきた結果、20年度における国土計画関係ウェブサイトのアクセス件数は前年度に比べ約32%の増加が見られ、国土数値情報を始めとする基礎データは20年度においても順調に利用度が高まっている。このように、国土づくりに関する基礎情報についての国民各層のニーズは高いことから、総合的な国土形成の推進という目標達成のために、情報の収集・提供を充実していくことは有効であったと言える。

(反映の方向性)

国土審議会における調査審議を踏まえた広域ブロック自立・成長の課題及び集落の課題の検討を行うなど、国土形成計画の策定・推進等を引き続き着実に進めるとともに、国土に関する情報の収集及び提供の一層の充実を図る。

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
国民への国土に関する情報提供を充実する	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:①国土数値情報ダウンロードサービス、②位置参照情報ダウンロードサービス、③オルソ化空中写真ダウンロードシステム)	万件	18	①33 ②20 ③4	①34 ②9 ③20	①81 ②9 ③23	現状維持又は増加	多様な主体における国土情報の整備・利活用は、国土の利用・整備・保全等に国土上に展開される活動のあらゆる面で効果を発揮するものであることから、国土計画局は国土数値情報等の幅広い普及を目的としてインターネットサイトを通じて無償で提供している。本業績指標は、その利用度合いの目安として、1年間のデータのダウンロード件数を測定するもの。
国土計画に対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)	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)	万件	18	- 187	296 (251)	391	現状維持又は増加	国土計画に対する国民意識を醸成し、計画づくりへの高い関心を保ち続けるという観点から、対前年同様に増加を目標とする。 ※ 国土計画の策定状況を踏まえて、本指標の対象サイトの範囲として、今年度は新たに、「新たな公」と及び各広域地方計画のサイトを追加した。括弧内の数字は、昨年度の本指標に係る対象サイト(「国土のモニタリング」及び「インターネットでつくる国土計画」のみ)のアクセス件数の実績値。
2010年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の2割を実現	テレワーク人口比率	%	約10 (H17)	-	-	約15	約20 (H22)	「IT新改革戦略」(H18.1、IT戦略本部)に掲げられている「2010年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の2割を実現」とする目標に上り設定。
大都市圏の整備推進	大都市圏の整備推進に関する指標(①緑被率(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③帰宅支援者数(首都圏)、④公共交通利用トップ数(首都圏))	①% ②kg/日 ③万人 ④百万人/トップ	①34 (H18) ②38,491 (H16) ③約1,370 (H18) ④105 (H10)	①34 ②- ③約1,370 ④-	①- ②- ③- ④-	①- ②- ③- ④-	①維持 (H23) ②35,885 (H22) ③半減 (H23) ④維持 (H20)	①平成18年度の数値の維持を目標とする。 ②平成10年度に行われた「琵琶湖の総合的な保全のための計画調査」の水質保全分野の第1期目標である「昭和40年代前半レベルの流入負荷」を目標とする。 ③平成18年度の概ね半減(初期値から計画策定より計画し得る可能な数値と推定される人数を除外した数)を目標とする。 ④平成10年度の数値の維持を目標とする。

<p>政策評価の結果 の政策への反映 状況</p>	<p>評価結果を踏まえ、広域地方計画の策定を受け、広域ブロックの自立・成長に向けたプロジェクト等の実現を、地方公共団体、経済団体等によるソフト事業の立ち上げ支援、広域的な産業集積、人材育成等を責任を持って推進する戦略的連携機関の創設を促す事業などによる推進及び、集落機能の維持、集落生活の安定、国土の管理等に取り組む「新たな公」による活動を支援するとともに、「新たな公」に対する人材の育成・マッチングを行う専門的な組織の育成等を図る。また、基礎的な生活サービスを提供する施設の位置情報等国土に関する情報の整備を推進し、インターネットを通じて広く提供する。さらに、災害への脆弱性、将来の人口減少や急速な高齢化などの大都市圏問題へ対応するため、大都市圏郊外部政策の検討、テレワークの普及促進などを図る。上述施策に加え、国土・景観形成事業推進調整費、広域ブロック自立施策等推進調査費について引き続き、広域地方計画推進交付金及び生活安心安全基盤緊急対策推進費については新たに推進することとした。</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項（抜粋）</p>
	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

施策名	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																																							
施策の概要	<p>国土の管理、災害・危機管理対応等や、国民生活の利便性の向上、地域及び産業の活性化のためには、地理空間情報を整備・更新し、提供していくことが不可欠である。また、国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の発展のためには、地理空間情報を高度に活用することが重要である。</p> <p>地理空間情報の高度な活用が図られる社会を目指し、各々の業績指標を設定している。</p>																																							
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 測量において得られた成果をはじめ地理空間情報の高度な活用の推進の実現のため、施策目標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」の達成に向けて、基盤地図情報や電子国土Webシステム、電子基準点に関する施策を実施してきたところ、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に進捗していると判断される。</p> <p>(必要性) 地理空間情報活用推進基本法（平成19年法律第63号）及び改正測量法（平成19年法律第50号）により、測量において得られた成果をはじめ地理空間情報の高度な活用の実現が求められている。これを実現するには、基盤となる地理空間情報の整備をはじめ、測量成果を含む地理空間情報を高度かつ安定的に活用するための環境整備が重要である。このため、電子国土Webシステムによる地理空間情報の提供、電子基準点の観測データの安定提供、基盤地図情報の整備を行うものである。</p> <p>(効率性) 行政資源の重複投入・分散投入等の非効率な状況は見られない。また、事業や予算の重点化をはかり、効率的な業務遂行を達成した。</p> <p>(有効性) これまでにも需要者のニーズに応じて、基盤地図情報の整備、電子国土Webシステムの必要な機能向上の実施、また、電子基準点の機能の維持のための機器の更新を着実に進めてきたところであり、「電子国土Webシステムを利用する団体の数」「電子基準点の観測データの欠測率」「基盤地図情報の整備率」のそれぞれの業績指標もAの実績を上げたことにより、有効な施策であると判断できる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基盤地図情報の効率的な整備・更新・提供を図るための地域における関係機関の相互連携の検討 ・電子国土Webシステムの行政利用に応えるための改善の検討 ・電子基準点の機能維持と新技術への的確な対応の検討 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="363 1160 1492 1657"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">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</td> <td>電子国土Webシステムを利用する団体の数</td> <td>件</td> <td>33 (15年度)</td> <td>536</td> <td>1157</td> <td>2492</td> <td>2000 (20年度)</td> <td>指標は第6次基本測量長期計画(計画期間:平成16年度～平成25年度)において、「電子国土基盤情報の整備と利活用の推進の事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた指標値。</td> </tr> <tr> <td>電子基準点の観測データの欠測率</td> <td>%</td> <td>0.71 (16年度)</td> <td>0.46</td> <td>0.46</td> <td>0.37</td> <td>毎年度1%未満 (19年度以降毎年度)</td> <td>電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GPS受信機・電源部の老朽化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、耐用年数を考慮したGPS受信機・電源部の更新と共にGPS受信機と通信装置への無停電(24時間または72時間対応)対策を講じてトラブルを最小限にとどめている。この措置によりデータの欠測率を上げないように目標値を設定した。</td> </tr> <tr> <td>基盤地図情報の整備率</td> <td>%</td> <td>0 (18年度)</td> <td>0</td> <td>78</td> <td>82</td> <td>100% (23年度)</td> <td>基盤地図情報の整備予定(H19から3ヵ年で市街化区域及び市街化調整区域内を重点整備、平行してそれ以外の地域についても基盤地図情報整備を行うが、標高データの構成はH23の予定)を踏まえた目標値である。</td> </tr> </tbody> </table>			達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	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	電子国土Webシステムを利用する団体の数	件	33 (15年度)	536	1157	2492	2000 (20年度)	指標は第6次基本測量長期計画(計画期間:平成16年度～平成25年度)において、「電子国土基盤情報の整備と利活用の推進の事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた指標値。	電子基準点の観測データの欠測率	%	0.71 (16年度)	0.46	0.46	0.37	毎年度1%未満 (19年度以降毎年度)	電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GPS受信機・電源部の老朽化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、耐用年数を考慮したGPS受信機・電源部の更新と共にGPS受信機と通信装置への無停電(24時間または72時間対応)対策を講じてトラブルを最小限にとどめている。この措置によりデータの欠測率を上げないように目標値を設定した。	基盤地図情報の整備率	%	0 (18年度)	0	78	82	100% (23年度)	基盤地図情報の整備予定(H19から3ヵ年で市街化区域及び市街化調整区域内を重点整備、平行してそれ以外の地域についても基盤地図情報整備を行うが、標高データの構成はH23の予定)を踏まえた目標値である。
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)					実績値					目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																										
				18年度	19年度	20年度																																		
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	電子国土Webシステムを利用する団体の数	件	33 (15年度)	536	1157	2492	2000 (20年度)	指標は第6次基本測量長期計画(計画期間:平成16年度～平成25年度)において、「電子国土基盤情報の整備と利活用の推進の事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた指標値。																																
	電子基準点の観測データの欠測率	%	0.71 (16年度)	0.46	0.46	0.37	毎年度1%未満 (19年度以降毎年度)	電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GPS受信機・電源部の老朽化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、耐用年数を考慮したGPS受信機・電源部の更新と共にGPS受信機と通信装置への無停電(24時間または72時間対応)対策を講じてトラブルを最小限にとどめている。この措置によりデータの欠測率を上げないように目標値を設定した。																																
	基盤地図情報の整備率	%	0 (18年度)	0	78	82	100% (23年度)	基盤地図情報の整備予定(H19から3ヵ年で市街化区域及び市街化調整区域内を重点整備、平行してそれ以外の地域についても基盤地図情報整備を行うが、標高データの構成はH23の予定)を踏まえた目標値である。																																
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、電子国土Webシステムは行政利用に供するための機能拡充や導入支援を継続し、電子基準点観測については、災害発生時における早期の対応のため、準リアルタイム解析を検討するとともに、火山周辺における地殻変動監視を強化するため、特定の火山において火山総合解析を定期的に行う。さらに、基盤地図情報の整備を継続しつつ、引き続き基盤地図情報の相互活用のための体制や仕組み作りに取り組む。また、地理空間情報が高度に活用される社会の構築を図るため、地理空間情報を活用した新たなサービスモデルに係る実証事業を支援する。さらに、産学官の連携により平成22年9月に実施するG空間EXPOにおいてシンポジウム等を実施する等、多様な分野における地理空間情報の活用を推進する。</p>																																							
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																																					
	—	—	—																																					

施策名	離島等の振興を図る
施策の概要	<p>我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っている離島について、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある状況を改善するとともに、離島の地理的及び自然的特性を生かした創意工夫ある自立的発展を図る。</p> <p>また、奄美群島、小笠原諸島においては、その特殊事情にかんがみ、基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した振興開発を図り、併せて小笠原諸島への旧島民の帰島を促進し、もって自立的発展並びに住民の生活及び福祉の向上に資する。</p>
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価)</p> <p>離島地域においては、著しい人口の高齢化・少子化にあり、また、その地理的状況等から、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある。このため、離島地域の地理的及び自然的特性を活かした振興施策を実施し、離島地域の人口減少を極力抑えることとしている。現在のところ、目標年度における施策目標の達成は実現可能であると考えられ、この可能性を高めるため、今後も引き続き、現行の施策を実施するとともに、その効果について検証していく必要がある。</p> <p>奄美群島においては、着実に経済、社会資本が整備され、住民の生活水準は向上し、自立的発展についても、その萌芽がみられ一定の成果が出ている。しかしながら、依然として本土との格差が存在し、若年層を始めとする人口流出が多く、現時点では人口に関する施策目標を達成しているものの、雇用機会の拡大等が課題である。</p> <p>また、小笠原諸島においては、島内の基盤整備は着実に実施され、相応の成果をあげている。しかしながら、高速交通・通信アクセス、高齢化、施設の老朽化・防災対策等の諸課題が存在し、人口は平成11年をピークに減少ないし横ばい傾向にあり、政策目標の達成に至っていない。</p> <p>奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。</p> <p>(必要性)</p> <p>離島地域においては、人口の大幅な減少、著しい少子・高齢化が進行している。このため、地方公共団体等が実施する交流・定住人口拡大施策（観光振興施策、U J I ターン支援施策、就業支援施策、地場産業支援施策、起業支援施策、関係情報提供施策等）を支援することにより、離島地域等の人口減少を抑えることが必要である。</p> <p>奄美群島においては、依然として本土との格差が存在し、若年層を始めとする人口流出が多く、雇用機会の拡大が課題であるとともに、群島内の均衡ある発展も課題である。</p> <p>また、小笠原諸島においては、高速交通・通信アクセスの未整備、高齢化・施設の老朽化・防災対策等の諸課題が存在するとともに、貴重な自然の世界遺産登録に向けた環境保護、「排他的経済水域の約3割を確保」という国家的役割を担っていくための定住環境の整備が重要である。</p> <p>奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。</p> <p>(効率性)</p> <p>離島地域においては、離島振興法に基づき、平成20年度は公共事業（一括計上）で、394億円（国費）[対前年度比88%]、非公共事業2.4億円（国費）[対前年度比99%]の実施により、前年度より少ない予算で、着実に、各種基盤の整備が進められており、離島住民の生活の安定に寄与している。今後も、離島の振興のためには、交流人口拡大による活性化、ひいては定住人口の増加が極めて有効であり、引き続き関係省庁と連携しながら施策の推進を図る必要がある。</p> <p>奄美群島においては、国の特別措置に基づき、平成20年度は公共事業（一括計上）で、135億円（国費）[対前年度比79%]、非公共事業4.4億円（国費）[対前年度比95%]の事業の実施により、前年度より少ない予算で、着実に経済、社会資本が整備され、住民の生活水準は向上し、自立的発展についても、その萌芽がみられ一定の成果が出ている。</p> <p>また、小笠原諸島においては、国の特別措置に基づき、平成20年度は14.7億円（国費）の事業の実施により、島内の基盤整備は着実に実施され、相応の成果をあげている。</p> <p>奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。</p> <p>(有効性)</p> <p>離島地域においては、離島振興法に基づき、各種基盤の整備を進めてきており、離島住民の生活の安定に寄与しているが、離島の振興のためには、交流人口拡大による活性化、ひいては定住人口の増加が極めて有効であり、今後も引き続き関係省庁と連携しながら施策の推進を図る必要がある。例えば、平成20年度の離島地域における交流・定住人口拡大施策の実施数（業績指標218）は前年度に比べ、前年度比112%増と着実に増加しており、当該施策は有効であったと考えられる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <p>離島地域においては、各都道府県離島振興担当課への概算要求ヒアリング時等において、各離島振興施策が有効かつ効率的に機能しているかを検証、聴取するとともに、各都道府県の作成した離島振興計画が着実に実施されるよう、定期的なフォローアップを行っていく。</p> <p>奄美群島及び小笠原諸島においては、平成21年第171回通常国会において、奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案についての審議がなされ、同年3月31日に可決・延長された。そのため今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し目標の達成に努めるとともに、そのため諸施策の検討、実施に反映する。</p>

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
離島等の 振興を図 る	離島地域 等における交流・定 住人口拡大施策の 実施数	施策	404 平成18年度	404	441	493	510 平成23年	近年の離島振興施策数の 推移を前提に、努力目 標を加味し、5%増の伸 び率を平成23年度まで 維持することを目標とし た。
	離島地域 の総人口	千人	452 平成16年度	435	未定	未定	402 平成23年	離島振興対策実施地域 の振興を図ることにより、 これまでの人口の減少率 悪化傾向を抑制する。
	奄美群島 の総人口	千人	126 平成18年度	126	124	122	123 平成20年度	定住人口123,000人 奄美群島振興開発特別 措置法第1条に規定する 区域の市町村の住民基 本台帳登録人口
	小笠原村 の総人口	千人	2.3 平成18年度	2.3	2.4	2.4	2.5 平成20年度	定住人口2,500人 小 笠原村の住民基本台帳 登録人口

政策評価の結果
の政策への反映
状況

評価結果を受けて、引き続き当該事業を推進することとしたことから、地元からの要望を踏まえ、事業の推進に必要な経費を要求することとした。

関係する施政方
針演説等内閣の
重要政策（主なも
の）

施政方針演説等

年月日

記載事項（抜粋）

—

—

—

施策名	北海道総合開発を推進する
施策の概要	<p>北海道総合開発の推進にあたっては、平成20年度からおおむね平成29年度を計画期間とする「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」において、3つの戦略的目標として</p> <p>① アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現</p> <p>② 森と水の豊かな北の大地～持続可能で美しい北海道の実現</p> <p>③ 地域力ある北の広域分散型社会～多様で個性ある地域から成る北海道の実現</p> <p>を目指すこととしており、これらを達成するために施策を推進する。</p>

<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 平成20年度は「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」(以下、「新たな計画」)の初年度として、計画に掲げる戦略的目標の達成に向けた取組を実施してきた結果、以下のとおり北海道総合開発の推進に寄与したと考えられる。今後も引き続き、現行の施策を実施するとともに、その効果について検証していく必要がある。</p> <p>(必要性) 経済社会のグローバル化、地球環境問題の深刻化、本格的な人口減少社会の到来など、我が国と北海道をめぐる情勢の急速な変化に対応し、北海道の優れた資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るため、「新たな計画」に基づく施策の着実な推進が必要である。</p> <p>(効率性) 北海道開発予算が平成19年度の6,433億円から平成20年度には6,209億円となるなど年々減少しているところ、限られた予算で最大限の効果を得られるよう、事業効果の高い社会資本整備や産業振興に資する施策を総合的に展開した。その結果、平成20年度に登録した8つの業績指標中、5つにおいて目標値を達成しており、施策は効率的に実施されたと言える。</p> <p>(有効性) 食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化のための施策について見ると、北海道の農業就業人口は平成20年度において、約5,000人(約4%)減少するなど、厳しい情勢が続いている中、農地の利用集積を促進させる事業を92地区で実施するなど、農業生産基盤の整備を重点的に実施した。その結果、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は事業着手前と比べ14.6%増加するなど一定の効果が見られる。</p> <p>(反映の方向性) 平成20年7月に閣議決定された「新たな計画」に掲げる戦略的目標を達成するため、次の主要施策を着実に推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現 ・ 地球環境時代を先導し自然と共生する持続可能な地域社会の形成 ・ 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり ・ 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 ・ 安全・安心な国土づくり <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p>
-------------------------------	--

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
北海道総合開発を推進する	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	%	-	11.7	10.2	14.0	8 (24年度)	北海道農業経営基盤強化促進基本方針の考え方に基づき。
	北海道における水産物取扱量のうち高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合	%	12 (16年度)	12	15	16	概ね26 (20年度)	第2次北海道漁業整備計画の考え方に基づき。
	道外からの観光入込客数	万人	635 (17年度)	650	649	628	900 (24年度)	観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場の形成について、観光による交流の進展状況をより一般的な指標として設定。
	道外からの観光入込客数のうち外国人の数	万人	51 (17年度)	59	71	69	110 (24年度)	北の国際交流圏の形成について、国際交流の進展状況をより一般的な指標として設定。
	北方国土適度地域振興指標(一人当たり主要生産額)	千円/人	3.1 (17年度)	3,234	3,438	集計中	3.1 (24年度)	北方国土適度地域における産業の振興及び交流の推進に係る施策を推進し、地域の振興及び住民の生活の安定の充実を図る。
	育成林であり水士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	%	61.7 (18年度)	61.7	60.9	60.1	62.9 (20年度)	森林整備保全事業計画の考え方に基づき。
	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の延べ参加者数)	人	22,867 (19年度)	20,539	22,867	24,262	31,000 (24年度)	アイヌ文化振興法に基づき、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が平成19年度から実施している、広く国民を対象とした講演会を継続的に行うことが重要であり、アイヌの伝統等の普及啓発を効果的・効果的に図る指標として、講演会の延べ参加者数を設定。
	ユニバーサルデザインの観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 (17年度)	0.4	0.47	1.53	0.47 (24年度)	全国平均を上回る高齢化が進んでいる北海道において、高齢者が安心して暮らすことができるよう、ユニバーサルデザインの観点に立った公営住宅の整備を進める必要がある。

政策評価の結果の政策への反映状況	<p>平成20年7月に閣議決定された「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」においては、「開かれた競争力ある北海道」、「持続可能で美しい北海道」、「多様で個性ある地域から成る北海道」の実現を戦略的目標とし、これらの目標を達成するための5つの主要施策を推進するこ</p>
------------------	---

	ととしており、評価結果を踏まえ、これらの主要施策を推進するための事務・事業に係る予算を要求する。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	—	—	—

施策名	技術研究開発を推進する																				
施策の概要	技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要であり、この観点から業績指標を設定している。																				
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。 今後とも、技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくため、着実な施策の実施が必要である。</p> <p>(必要性) 天然資源の少ない我が国においては、技術力は国力の源泉であり、グローバルな大競争時代を迎えた世界の中で我が国が重要な地位を占めるためには、今後とも技術研究開発を積極的に推進していく必要がある。</p> <p>(効率性) 幅広い分野にわたる技術研究開発を効率的に実施し、成果を社会に還元するために、研究開発の目的・内容・規模等に応じた研究開発体制を構築し、中長期的な研究達成目標などを見据えた年度計画を設定しており、技術研究開発を効果的・効率的に推進できていることから、効率的に施策を実施できたと評価できる。</p> <p>(有効性) 目指すべき社会の実現に向けて、様々な要素技術をすり合わせ・統合し、高度化することにより、社会的な重要課題を解決し、国民の暮らしへ還元する科学技術を推進するにあたり、平成20年度は、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合が目標値を上回っていることから、有効に施策を実施できたと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 国土交通省技術基本計画（平成20年4月策定）に基づき、技術研究開発の特性に応じた施策を展開する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p>																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>技術研究開発を推進する</td> <td>年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合</td> <td>%</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>80 平成19年度以降毎年度</td> <td>技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要である。この観点から、当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合を業績指標として設定し、平成19年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。 実績値の算定にあたっては、個別の研究開発課題ごとに「十分達成した」、「概ね達成した」、「達成しなかった」の3段階で評価し、そのうち「十分達成した」及び「概ね達成した」ものを「年度計画通りに進捗した」とする。</td> </tr> </tbody> </table>	達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	技術研究開発を推進する	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	%	—	—	100	100	80 平成19年度以降毎年度
達成目標	指標名					単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方									
		18年度	19年度	20年度																	
技術研究開発を推進する	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	%	—	—	100	100	80 平成19年度以降毎年度	技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要である。この観点から、当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合を業績指標として設定し、平成19年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。 実績値の算定にあたっては、個別の研究開発課題ごとに「十分達成した」、「概ね達成した」、「達成しなかった」の3段階で評価し、そのうち「十分達成した」及び「概ね達成した」ものを「年度計画通りに進捗した」とする。													
政策評価の結果の政策への反映状況	国土交通省技術基本計画（平成20年4月策定）に基づき、技術研究開発の特性に応じた施策を展開するために必要な額を要求。																				
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）																		
	—	—	—																		

施策名	情報化を推進する																															
施策の概要	国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害の発生を防ぐことにより国民生活・社会経済活動の安全を保つとともに、公共交通分野における情報化を推進することにより、公共交通利用者の利便性向上を図る。																															
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 行政および国民生活・社会生活の安定的運営を図るとともに、公共交通利用者の利便性向上を図るため、行政情報システムの管理・運営、情報セキュリティ対策、公共交通の情報化に係る施策を実施した。施策目標の達成に向けて順調な進捗が見られることから、引き続き本施策を継続するとともに、施策内容の充実を図る必要がある。</p> <p>(必要性) ITの利用は高度化・深度化する傾向にあり、その適用範囲が拡大している状況にあるなか、我が国の国民生活・社会経済活動を安定的に営む上で、国土交通省における行政情報システムを適切に管理・運用するとともに、重要インフラにおけるIT障害に十分な対策を講じることが課題となっている。そのため、国土交通省における行政情報システムの適切な管理・運用と情報セキュリティ強化に係る本施策の必要性は高い。</p> <p>また、アジア域内におけるIC乗車券等の相互利用化に関する取り組みや災害時の公共交通情報提供システムの運用を通じ、公共交通分野の情報化を推進することは、公共交通利用者の利便性向上と、公共交通サービスの高度化・活性化を図る上で必要性が高い。</p> <p>(効率性) 情報セキュリティ対策については、官民の連携等により適切な役割分担が図られるとともに、行政情報システムの適切な管理・運用および公共交通の情報化に係る施策については、民間事業者等の協力を得ながら効率的に実施されているところであり、上で述べたような成果を示していることから効率的に実施できたと評価できる。</p> <p>(有効性) 行政情報システムの適切な管理・運用、および、情報セキュリティの充実のための取り組みは、我が国の国民生活・社会経済活動の安定的運営に寄与するものである。</p> <p>国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT傷害の発生件数は前年と概ね同程度に抑えられており、公共交通の情報化についても着実に進んでいると考えられることから、本施策は有効に実施されたと評価できる。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省の行政情報システムの適切な管理・運営 更なる情報セキュリティ強化を推進するため、現在実施している事業の深化 公共交通における情報化の推進 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="400 1261 1465 1664"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">情報化を 推進する</td> <td>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</td> <td>件</td> <td>2 (平成19年度)</td> <td>—</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>限りなくゼロ (平成20年度)</td> <td>IT新改革戦略(平成18年1月19日IT戦略本部決定)における目標。</td> </tr> <tr> <td>公共交通における情報サービスの情報化達成率</td> <td>%</td> <td>約60 (平成18年度)</td> <td>約60</td> <td>78</td> <td>86</td> <td>約80 (平成23年度)</td> <td>公共交通事業者における、HP等を活用した情報提供や、IC乗車券の導入等による利用者利便の向上等、公共交通サービスの高度化・活性化等を図ることを目的とするため上記指標とする。</td> </tr> </tbody> </table>			達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	情報化を 推進する	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	件	2 (平成19年度)	—	2	3	限りなくゼロ (平成20年度)	IT新改革戦略(平成18年1月19日IT戦略本部決定)における目標。	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60	78	86	約80 (平成23年度)	公共交通事業者における、HP等を活用した情報提供や、IC乗車券の導入等による利用者利便の向上等、公共交通サービスの高度化・活性化等を図ることを目的とするため上記指標とする。
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)					実績値					目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																		
				18年度	19年度	20年度																										
情報化を 推進する	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	件	2 (平成19年度)	—	2	3	限りなくゼロ (平成20年度)	IT新改革戦略(平成18年1月19日IT戦略本部決定)における目標。																								
	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60	78	86	約80 (平成23年度)	公共交通事業者における、HP等を活用した情報提供や、IC乗車券の導入等による利用者利便の向上等、公共交通サービスの高度化・活性化等を図ることを目的とするため上記指標とする。																								
政策評価の結果の政策への反映状況	引き続き、情報化を推進するために必要な経費を要求。																															
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	<p>施政方針演説等</p> <p>長期戦略指針「イノベーション25(平成19年6月閣議決定)」</p>	<p>年月日</p> <p>平成19年6月</p>	<p>記載事項(抜粋)</p> <p>「アジア共通課題を解決する研究・協力ハブ機能の強化、民の力を活用したアジア域内のビジネス環境整備、日本とアジア域内外の壁を感じずにビジネスが可能なシームレスアジアの構築等のため、以下の取組を行う。 — 東アジア域内のIC乗車券の共通化、相互利用の推進。」</p>																													

施策名	国際協力、連携等を推進する
施策の概要	我が国企業の国際展開、国際交流の増進を図るとともに、開発途上国における社会基盤の整備・交通政策の展開等による自立的発展を促進するための連携・協力・支援を推進し、もって我が国の国際競争力強化につながる戦略的外交を外務省等関係機関と連携して推進する必要がある。

【評価結果の概要】
(総合的評価)
業績指標の実績値は目標達成に向け着実に推移しており、今後も相手国のニーズや国際的な諸情勢を踏まえ、我が国の優れた技術・経験を活用した国際協力の取組を積極的に推進し、環境やセキュリティ等の地球規模の課題への対応を行う。

(必要性)
国際関係は長期間にわたる各層での交流等の積み重ねにより形成されるものであり、国際連携・協力の推進に当たっては、長期的観点に立って、多方面かつ継続的な取組を進めることが課題となっている。そのため、我が国企業の国際展開、国際交流の増進を図るとともに、開発途上国における社会基盤の整備・交通政策の展開等による自立的発展を促進するための連携・協力・支援を推進し、もって我が国の国際競争力強化につながる戦略的外交を外務省等関係機関と連携して推進する必要がある。

(効率性)
これまで蓄積された知見・ノウハウを活かし、より少ないコストで、重要相手国・分野等に重点を置きつつ施策を実施してきているところであり、下で述べるような成果を示している施策があることから、効率的に展開されていると評価できる。

(有効性)
国際情勢や相手国等のニーズ等の把握を踏まえ、国内外の関係省庁・機関と連携しつつ、国際連携・協力の推進に資する取組を着実に実施した結果、国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数は概ね目標値までのトレンドに沿った推移を示す等、本施策は有効であったと評価できる。

(反映の方向性)
これまで実施している国際交流や調査を効率的に実施するとともに、昨今の大きな課題となっている地球環境問題やセキュリティ等の課題に適切に対応するため、関係機関等との連携・調整等を図りながら被援助国のニーズを的確に把握し、我が国の国際競争力の強化、戦略的な国際協力・連携等の推進を図る。

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
国際協力、連携等を推進する	国際協力・連携等に寄与したプロジェクトの件数	件	116 18年度	116	117	118	121 23年度	国際会議、国際セミナー、研修、調査等は、我が国の持つ経験・専門性・技術を相手国政府等へ提供し、交流を深めることにより、国際協力・連携等を推進すると考えられるため、目標設定時における当該目標年次の国際会議等の開催見込みに基づき、目標値として設定した。
	建設関係職種における受入研修生数に占める技能実習への移行申請者数の割合	%	80% 18年	80	84	112	90 24年	開発途上国の社会資本等の整備の効率化や質の向上に資するために、建設現場で直接施工に携わる建設技能者に対して、技術・技能の研修を行うとともに、全体の施工管理等を行う職長級クラスの人に対する研修を行い、建設分野全体への技術・技能の効果的な移転を一層図ることとしている。こうした研修については、より高度な技能の取得を目指す者を増加させることを国が支援していく必要がある。指標を設定した当初、技能実習生への移行割合が80%だったため、外国人研修・技能実習制度の普及・促進の観点から、目標値を90%とした。

政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、国際協力、連携等の取り組みを積極的に推進するため、関係機関等との連携・調整等を図りながら被援助国のニーズ把握を踏まえ、国際会議、国際セミナー、研修、調査実施のための予算を要求した。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	—	—	—

施策名	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
施策の概要	行政等のサービス提供の場として、国民の生活や経済社会活動を支えている官庁施設について、環境等に配慮した便利で安全なものとなるよう、効率的に整備・保全を推進する。

【評価結果の概要】

(総合的評価)

官庁施設について、国民に対する行政等のサービスを円滑に提供する場としての役割が果たされるよう、耐震、環境負荷低減対策及びバリアフリー化等の必要な整備を図っていく必要がある。また、施設の運用段階においても、災害防除等必要な機能を維持・確保するため、保全の適正化のための指導を推進する必要がある。

(必要性)

官庁施設は、国民の生活や経済社会活動を支える行政等のサービス提供の場として重要な役割を担っており、また我が国の建築物の規範としての役割も期待されているところであるが、その機能を発揮するためには、耐震、環境負荷の低減、バリアフリーといった社会的要請に的確に対応しつつ、利便性、安全性を確保するための施設整備を行う必要がある。また、官庁施設が必要な機能を常に発揮していくためには、施設の整備ばかりでなく、適正な保全も必要であり、的確な保全指導を行う必要がある。

(効率性)

整備の実施にあたっては、既存の建築物の有する位置、規模、構造を踏まえ、効率的整備の観点から、合同・集約化による新築や、庁舎の耐震化、バリアフリー化、環境負荷低減対策等のための改修を適宜選択して実施していることから、効率的な整備を図っていると評価できる。また、官庁施設の保全については、庁舎の詳細な現状を常時把握しつつ実施する必要があるため、各省各庁が各庁舎ごとに保全担当職員を配置する必要があるが、保全担当職員の多くは、当該業務の経験年数が低いなど必要な知見が不足している状況である。このため、必要な知見を国土交通省から各省各庁の保全担当者に適宜提供しつつ、適切な指導・支援を行うことにより、施設の健全化が図られるとともに、施設の長期的耐用性を確保することが可能となることなどから、効率的な取組が行われていると評価できる。

(有効性)

耐震化やバリアフリー化の推進、環境負荷低減対策などの取り組みの結果、国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設の耐震性を満足する施設の割合や、国の合同庁舎のうち、窓口までの経路、車いす利用者用駐車場及び多機能便所（オストメイト対応）等の整備が行われている施設の割合、又は太陽光発電の導入若しくは建物の緑化が行われている施設の割合が、全体的に業務目標の達成に向けて順調な推移を示している。さらに、施設管理者対象の保全指導、官庁営繕関係基準類等の策定などの取り組みの結果、保全状態の良好な施設の割合や官公法に規定する営繕等を実施する上で必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数は業績目標の達成に向けて順調な推移を示している。これらにより、これまでの、環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進に関する各種取組が有効に機能してきたものと評価できる。

(反映の方向性)

- ・ 防災拠点となる官庁施設の耐震対策の更なる推進を図る。
- ・ グリーン庁舎の整備等、官庁施設のグリーン化対策の更なる推進を図る。
- ・ 各省各庁の施設管理者を対象に保全に関する会議や説明会を実施するなど、指導・支援の更なる推進を図る。
- ・ 当面実施すべき施策等について、必要となる官庁営繕関係基準類等の策定の更なる推進を図る。

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				18年度	19年度	20年度		
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	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 (①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	%	164 25 314 44 (18年度)	164 25 314 44	169 28 317 46	175 214 322 410 (23年度)	185 241 335 428 (23年度)	①建築物の耐震改修の促進に関する法律に基づく「建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図るための基本的な方針」において、多数の者が利用する建築物の耐震化率について、平成27年までに少なくとも9割にすることを目標とすることが定められていることを勘案し、目標値を設定している。 ②障害者基本法に基づく「障害者基本計画」及び「重点施策実施5か年計画」において、平成22年度までに、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー改修を実施することとされており、これを踏まえたバリアフリー化については平成19年度末までに9割以上達成される見通し。しかし、平成18年12月に移動円滑化誘導基準が改定され、オストメイトに対応した便所等が新たに求められることとなったことから、オストメイト対応等の有無を指標に含めて現況値を算出するとともに、今後の整備見直しを勘案し、目標値を設定している。 ③「地球温暖化推進本部幹事会申し合わせ（平成19年5月30日）」において、2012年度までの今後6年間で、

評価と目標
の概要
を
達成
すべき
施策
に関する
結果
を
評価
する

								<p>1. 国土の保全について、構造上・立地上の不都合がない限り、太陽光発電の導入または建物の緑化を行うこととされており、国の合同庁舎については、平成24年度までに約120施設整備することを目標としていることを勘案し、目標値を設定している。</p> <p>2. ①～③の整備進捗等を勘案し、目標値を設定している。</p>
保全状態の良好な官庁施設の割合等（①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁官庁関係基準額の策定事項数）	1. 2 事項	1. 71 ② 1 (110年度)	1. 71 0 2. 3	1. 74 8 2. 11	1. 79. 2 2. 16	1. 80 2. 25 (23年度)	<p>① 評定の平均点が0.0点以上の場合は、概ね良好に保全された状態であり、すべての施設において0.0点以上を目標とする必要がある。よって、長期的には1.00%を目指すことを勘案して目標値を設定している。</p> <p>② 「国家機関の建築物を良質なストックとして整備・活用するための官庁等精進のあり方について」（平成18年7月20日社会資本整備審議会建築分科会）の建議において当面実施すべき施策とされた項目、社会経済情勢の変化等について、基準額等の策定や既存基準額等の改定に際し事項の追加等を行う。当面「今後5年間」、下記の項目についての基準額等の策定等を目標とする。</p>	

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を踏まえ、施策を継続することとした。

	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	重点施策実施5箇年計画（障害者施策推進本部決定）	平成19年12月25日	<p>○ 官庁施設のバリアフリー化の推進</p> <p>ア 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー新法」という。）に基づいて、新営する国のすべての官庁施設を、移動等円滑化誘導基準に照らし、「すべての施設利用者が、できる限り、円滑かつ快適に利用できる」施設として整備する。</p> <p>イ バリアフリー新法に基づいて、国の合同庁舎について、窓口までの経路、高齢者、障害者等に対応した便所（オストメイト対応）、駐車スペース等の整備を実施する。</p> <p>ウ 窓口業務を行う官署が入居する国の既存官庁施設について、手すり、スロープ、視覚障害者誘導用ブロック、高齢者、障害者等に対応した便所、自動ドア、エレベーター（延床面積1,000平方メートル以上のもの）等の改修を実施する。</p>

表 16-4-⑭ 政策チェックアップを実施した政策（成果重視事業）

<p>施策名</p>	<p>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）</p>		
<p>施策の概要</p>	<p>① 手段と目標の因果関係 自動車運送事業における効果的な省エネ対策の実施を支援するため、低公害車の導入、エコドライブの推進、車両の大型化等の様々な省エネ対策によるCO₂削減効果の予測を可能とするCO₂排出量評価プログラムを構築する。本プログラムの構築は、実効性のあるCO₂削減対策を反映させた省エネ計画の策定を支援し、自動車運送事業におけるCO₂排出量を効果的に削減し、地球環境保全への取組につながる。このため、プログラムが予測するCO₂削減効果と実際の効果との誤差が小さいことが望ましく、誤差が10%以下となるように改良を行う。</p> <p>② 目標の達成度合いの判定方法・基準 プログラムの実証運用（CO₂排出量の予測）を行い、誤差が10%以下であることにより達成と評価する。</p>		
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 [目標の達成状況に関する分析] (指標の動向) 「業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している。」 ・ 十分な情報に基づき、誤差が10%以下でCO₂排出量を予測できるプログラムを構築できた。 (事務事業の実施状況) ① 施策の実施状況 ・ 既存統計データによる運送事業者現状分析や運輸事業者が保有する運行データの解析、さらに二酸化炭素排出量の測定調査を行い、これらをもとにプログラムを作成し、実証運用を行った。 ② 予算執行の効率化・弾力化に得られた効果 ・ 本施策については、平成20年度予算における成果重視事業として位置づけられ、予算執行の弾力化措置が認められたが、実際の予算執行においては当該措置を利用しなかった。 [課題の特定と今後の取組の方向性] ・ 業績指標は「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）」であり、十分な情報に基づき、CO₂排出量を誤差10%以下で予測するプログラムを構築できたので、A-3と評価した。 ・ 平成20年が本事業の最終年度であり、平成21年度については新たな予算要求はしていない。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 目標値：10%以下（平成20年度） 実績値：10%以下（平成20年度） 初期値：－（平成18年度）</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>平成20年が本事業の最終年度であり、平成21年度については新たな予算要求はしていない。</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p>
	<p>－</p>	<p>－</p>	<p>－</p>

<p>施策名</p>	<p>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（①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、②自動車事故報告書作成時間の短縮）</p>		
<p>施策の概要</p>	<p>① 手段と目標の因果関係 電子申請化及び事故分析システムの構築により目標達成する。 ② 目標の達成度合いの判定方法・基準 (業績指標：①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（平成16年3,680件から平成19年5,648件）しており、②自動車事故報告書作成時間の短縮は電子申請化により達成する。)</p>		
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 〔目標の達成状況に関する分析〕 (指標の動向) 業績指標①：事業用自動車における交通事故件数自体は、平成16年68,034件から平成20年56,295件と大きく減少しているところ、指標「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」は、平成16年3,680件から平成20年5,280件となり、1,600件増加しており、自動車事故報告規則に基づく事業者による事故の報告義務の確実な履行促進が図られた。 業績指標②：「自動車事故報告書作成時間」は、電子申請化により時間の短縮が図られた。 (事務事業の実施状況) ① 施策の実施状況 平成19年度においては、電子申請化及びシステム製造を実施した。 ② 予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果 予算執行の弾力化措置は利用していないため、予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果はない。 〔課題の特定と今後の取組の方向性〕 業績指標①：事業用自動車における交通事故件数自体は、平成16年68,034件から平成20年56,295件と大きく減少しているところ、指標「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」は、平成16年3,680件から平成20年5,280件となり、1,600件増加しており、自動車事故報告規則に基づく事業者による事故の報告義務の確実な履行促進が図られた。また業績指標②：自動車事故報告書作成時間についても、電子申請化により時間の短縮が図られたことから、①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及び②自動車事故報告書作成時間の短縮について、A-3と評価した。 【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ①目標値：6,000件（平成20年） 実績値：5,280件（平成20年） 初期値：3,680件（平成16年） ②目標値：30分（平成20年） 実績値：30分（平成20年） 初期値：60分（平成16年）</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>平成20年が本事業の最終年度であり、平成21年については新たな予算要求はしていない。</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p>
	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

施策名	宅地建物取引業免許等電子システム構築事業（①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度）		
施策の概要	<p>① 手段と目標の因果関係 宅地建物取引業等に係る免許等手続について国と都道府県が共に使用できる電子申請システムを構築し、電子申請を利用することで、行政事務の効率化等を目指すとともに、民間事業者の利便を図るもの。（予算額 98,919 千円（平成 18 年度））</p> <p>② 目標の達成度合いの判定方法・基準 電子申請率については、全免許等申請数における電子申請数を集計し、その比率を算出する。システムの満足度については、電子申請システムのサイトに利用者から意見を求めるページを設け、満足度を調査する。</p>		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 [目標の達成状況に関する分析] (指標の動向) 平成20年度の電子申請率については大臣免許業者12.6%、知事免許業者2.1%となっている。昨年度の値と比較して特に大臣免許業者の申請率は大幅な伸びを示しているものの、当該システムの運用は平成19年11月より、現在利用可能な14手続について運用開始されたものであり、年度を通じての運用は平成20年度が初めてであることから、当該年度の申請率が今後継続する数値の傾向を示しているものか判断がつかない。 システムの満足度については、平成21年度の目標値である50%を上回る85%であったことから、システムの品質面における評価は順調。 (事務事業の実施状況)</p> <p>① 施策の実施状況…申請・届出等手続きの窓口（大臣免許においては各地方整備局等、知事免許においては各都道府県）における周知や業界団体への通知を行うとともに、宅建業者数が多い大都市圏（横浜、大阪、福岡）での当該システムの利用促進説明会を実施。また、利用者アンケートを実施し、利用者のシステムへの満足度を調査するとともに、利用者のシステムに対する要望等を集計した。</p> <p>② 予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果…該当なし</p> <p>[課題の特定と今後の取組の方向性] 平成20年度の電子申請率については、当初の申請率より大幅な伸びを示しているものの、当該システムは平成19年11月より運用開始したものであり、年間を通じての運用は平成20年度が初めてであることから、当該年度の申請率が今後継続する数値の傾向を示しているものか判断がつかないことから、C-2と評価した。さらなる電子申請率の向上を図るために、平成20年度に引き続き、大都市圏でのシステム利用促進説明会を実施するとともに、業者数の多い地方部での説明会の開催を検討。 システムの満足度については、業績指標は平成20年度において平成21年度の目標値である50%を上回る85%あり、A-2と評価した。今後も引き続き利用者アンケートを実施することにより、利用者の要望等を把握し、費用対効果を勘案しながら利用者の利便性の向上に資するシステム改良が可能か検討する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>① 目標値：大臣免許業者 30% 知事免許業者 10%（平成21年度） 実績値：大臣免許業者12.6% 知事免許業者2.1%（平成20年度） 初期値：大臣免許業者2.7% 知事免許業者1.3%（平成19年度）</p> <p>② 目標値：50%（平成21年度） 実績値：85%（平成20年度） 初期値：78%（平成19年度）</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、更なる電子申請率の向上を図るために、利用促進説明会（札幌、仙台、東京）を実施した。また、利用者アンケートを実施したところであり、利用者の要望等を把握し、費用対効果を勘案しながら利用者の利便性の向上に資するシステム改良が可能か検討する。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	—	—	—

表16-4-⑮ 政策レビューを実施した政策

テーマの名称	住宅・建築物の耐震化の促進
政策評価の結果の概要	<p>1 建築物の耐震化の効果</p> <p>(1) 直接的効果 平成7年1月の阪神・淡路大震災では、神戸市内で亡くなった3,875人のうち、詳細な分析が行われた3,651人について死亡原因をみると、8割以上が住宅等（家具を含む）の倒壊による窒息死・圧死等であり、さらに住宅等の倒壊に起因すると思われる火災の犠牲者も合わせると、95%以上が住宅等の倒壊により亡くなったと推測される。また、犠牲者の約8割は地震発生後15分以内に死亡していると推定されており、救助活動等によって犠牲者を減らすことには限界があると考えられる。 このことから、住宅等の倒壊による犠牲者を減少させるためには、住宅等の倒壊そのものを防ぐことが極めて重要であるといえる。</p> <p>(2) 副次的な効果 阪神・淡路大震災では、住宅の倒壊に直接起因するがれき処理、被災者自立支援金、仮設住宅や復興のための公営住宅の建設等のために、災害後5年間に約1.5兆円の国費が支出された。これらの支出は、住宅が倒壊しなければ発生しなかったコストと考えられる。</p> <p>(3) 地震防災戦略の減災目標 中央防災会議では、特に発生の切迫性の高い大規模地震について被害想定を実施し、被害想定を基に減災目標を定めること等を内容とする地震防災戦略の策定を進めており、現在までに東海地震、東南海・南海地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震について、地震防災戦略が策定されている。 いずれの地震防災戦略においても、建築物の耐震化は、死者数及び経済被害額を概ね半減するという減災目標の達成のための最も重要な課題とされ、緊急かつ最優先に取り組むべきものとして位置付けられている。例えば、東海地震における減災目標では、耐震化及び耐震化に伴う出火減少によるものが、死者数減約4,700人のうち約3,800人（約80%）、経済被害額減約18兆円のうち約12兆円（約66%）とされている。</p> <p>2 建築物の耐震化促進のための施策の効果</p> <p>(1) 耐震化に関するインセンティブ構造</p> <p>ア 耐震化の阻害要因 国土交通行政モニターアンケート調査の結果によると、耐震化の主な阻害要因は、以下の3つにまとめることができる。</p> <p>① 耐震化の必要性に関する認識 耐震診断は行っていないが耐震性はあると思っている、自分や家族が住んでいる間に地震は起こらないだろうと考えていることを理由に耐震改修をしない人が4割近くいるなど、地震リスクが正確に認識されていない。</p> <p>② 耐震化コスト 木造一戸建て住宅の耐震改修に係る支払可能額は9割以上が200万円未満であるのに対し、実際の耐震改修費用は平均211万円であるなど、耐震改修についての支払可能額と実際に掛かる費用にギャップがある。</p> <p>③ 業者・工法等に対する信頼性 耐震診断の実施やその決断に役立つ情報として、診断者・工事者に対する信頼性に関する情報が5割近くにのぼるなど、業者・工法等の信頼性に関するニーズは高い。</p> <p>イ 地域・建築物の構造・所有者等の状況等による傾向 国土交通行政モニターアンケート調査の結果によると、耐震化の阻害要因について、地域、建築物の建築年、居住する世帯年収による傾向を見ると、世帯年収が少ないほど耐震化コストを耐震診断・震改修未実施の理由に挙げる割合が増える傾向にあるなど一定の傾向は見られたものの、特徴的な傾向は見られなかった。</p> <p>(2) 各種施策の効果 基本方針において、住宅及び特定建築物の耐震化率について、それぞれ、現状の75%を平成27年までに少なくとも9割にすることを目標としている。 この目標を達成するためには、耐震改修により、住宅については10年間で約100万戸（年間約10万戸）の耐震化が必要である。 上記目標の達成に向け、これまで補助制度、融資制度及び税制上の優遇措置による直接的支援（平成18年度以降約470億円）のほか、建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成7年法律第123号）に基づく指導・助言、改修計画の認定、その他普及啓発等の様々な取組を実施してきたところである。</p>

その結果、住宅の耐震改修の実績は、平成18年度から20年度までの累計で約26万戸（約8.7万戸／年）と推計され、目標達成のため必要となる戸数（約10万戸／年）を若干下回っている。

3 被災者支援策が建築物の耐震化に及ぼす影響

自然災害の発生により住宅の被害を受けた被災者に対し、住宅の再建を支援する支援策として被災者生活再建支援制度などの施策が用意されているところである。このような被災者支援策は災害発生後に講じられる事後対策であり、事後対策の存在が建築物の耐震化などの災害発生時における被害を未然に防ごうとする事前対策の実施に影響があるのではないかと指摘がある。

被災者支援策に対する期待が建築物の耐震化に与える影響について、国土交通行政モニターアンケート調査によると、耐震診断をしない理由として、被災者に対する公的支援への期待に関するものを第1位に挙げたのは0.2%、第2位に挙げたのは0.5%、加重集計しても約0.4%であり、設定した選択肢の中で最も少ない。同様に、耐震改修をしない理由として、被災者に対する公的支援への期待に関するものを第1位に挙げたのは0.3%、第2位に挙げたのは0.3%、加重集計しても約0.4%であり、設定した選択肢の中で最も少ない。

以上のことより、被災者に対する公的支援があること、すなわち事後対策の存在が建築物の耐震化に与える影響は小さく、被災者支援策に対する期待が耐震化を阻害している傾向は見られないといえる。

4 耐震技術の開発及び普及等

(1) 低価格で信頼性の高い耐震技術の開発及び普及

国土交通行政モニターアンケート調査によると、木造一戸建て住宅の居住者の耐震改修に対する支払可能額は、50万円未満が約62%、50万円以上100万円未満が約22%となっており、これら2つで全体の約84%を占める。さらに200万円未満を含めると、全体の約95%となる。なお、昭和55年以前の木造一戸建て住宅の居住者では、支払可能額は若干上昇する傾向がある。

一方、木造住宅の耐震改修に要する費用は、平均211万円であり、耐震改修についての支払可能額と実際に掛かる費用に相当のギャップがある。

支払可能額と実際に掛かる費用のギャップを埋めるためには、補助制度の充実のほか、安価で効率的な耐震改修工法の開発促進が有効である。国も、補助制度の拡充、地方公共団体への働きかけによる補助制度の整備促進に加え、先導的な技術開発を行う民間事業者等に対する支援を行っている。

なお、地方公共団体の中には、安価で信頼できる耐震改修工法を募集し、専門家により構成される評価委員会において評価を行い、選定した工法について概算工事費を含め紹介しているなど、安価で効率的な耐震改修工法の開発促進に資する取組を行っている例も見られる。

(2) 悪質な業者の存在の影響等

国土交通行政モニターアンケート調査によると、耐震化をしない理由で第2位に挙げられているものを見ると、業者・工法等に対する信頼性に関するものが耐震診断で約20%（耐震化コストに次いで多い）、耐震改修で約27%（最も多い）となっている。耐震化の必要性に関する認識、耐震化コストに係る阻害要因が解消すれば、業者・工法等に対する信頼性に関する阻害要因が顕在化することが想定される。

一方、耐震診断の実施やその決断に必要となった又は役に立った情報として、地域の地震リスクに関する情報（約20%）に次いで、耐震診断や耐震改修の実施方法、工法に関する情報（約16%）、信頼できる専門家に関する情報（約15%）、安心して相談できる窓口に関する情報（約14%）となっている。これらはいずれも業者・工法等に対する信頼性に関する情報であり、3つを合計すると約45%を占めている。

これらのことから、業者・工法等に対する信頼性に関してのニーズは高く、信頼性の判断材料となる情報や信頼性を担保する仕組みにより、信頼性を補完することが必要となる。

地方公共団体においては、悪質リフォーム対策としての消費者へのきめ細やかな情報提供や地方公共団体等による相談体制の整備、信頼できる業者の登録等が実施されている。

また、診断者・工事業者に対する信頼性を補完するための取組として、耐震アドバイザー等の技術者の派遣が有効である。全国の市区町村のうち、耐震診断に技術者を派遣しているのは約11%にとどまるものの、耐震診断実績上位の5都道府県に限定すると、約18%、耐震改修実績上位の5都道府県においては約28%という結果となった。このことから、特に耐震診断・耐震改修の実績を挙げている都道府県において、技

	<p>術者の派遣に取り組んでいる市区町村が多いという傾向がみられる。</p> <p>5 建築物の耐震化促進のための代替案の検討 国土交通行政モニターアンケート調査によると、住宅購入時に優先する判断材料として、価格が約30%、立地が約29%、間取り・広さが約12%、設備が約9%となっている。これら4つで全体の約80%を占めており、耐震性の有無は全体の約5%に過ぎないものの、建物固有の項目としては価格、間取り・広さ、建て方・構造に次いで優先されており、住宅購入時に耐震性の有無が一定程度考慮されている。 なお、住宅を選択する際の耐震性の考慮の状況については、持家と借家で大きく異なり、持家では約5割で耐震性が考慮されているが、逆に借家では約9割で耐震性が考慮されていない点には留意が必要である。 これらのことから、耐震性の有無を考慮できる環境整備を促進することが有効であり、住宅性能表示制度や耐震診断・耐震改修マーク表示制度といった取組が進んでいる。</p> <p>6 建築物の耐震化への関心の低い者に対する効果的なアプローチ 全国の市区町村において、建築物の耐震化をより推進させるに当たり、解消すべき課題として、「住民の意識不足」を挙げた市区町村が約71%と、「高額な工事費」の約80%に次ぐ高い割合を示している。 国民に耐震化の必要性が浸透し、意識不足が解消することによって、建築物の耐震化の促進が期待できるが、そのためには耐震化の必要性の裏付けとなる、地震による地盤の揺れやすさや新耐震基準以前に建築された建築物の危険性などの地震リスク情報を国民へ伝えることが必要となる。 地震防災マップは全国では約4割の市区町村において作成されているが、これを地震保険等地別でみると、地震リスクの低い1等地では約25%である一方で、地震リスクの高い4等地では約57%と、地震リスクに比例して高くなっている。 また、多くの地方公共団体で、積極的な普及啓発の推進により耐震診断数の増加などの効果をあげている。特に江戸川区、一宮市ではPRと無料耐震診断をパッケージにした活動が、翌年以降の耐震化工事の増加に結びついているなど、有効性が確認された。 さらに、国土交通行政モニターアンケート調査によると、補助制度を活用しなかった人のうち、補助制度を知らなかった人が耐震診断では約4割、耐震改修では約6割に上っており、耐震化に係る補助制度等の周知徹底も必要である。</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地震防災マップの策定・公表の推進等により地震リスクに関する情報等を積極的に発信し、国民に耐震化の必要性を浸透させていくことが必要。 ・ 住宅を選ぶ際に耐震性の有無を考慮できる環境を整備することが必要。 ・ 地方公共団体の補助制度の創設の働きかけや、安価な耐震改修工法の開発の促進により、耐震改修コストについて実際の負担額を支払い可能額に近づけることが有効。 ・ 耐震アドバイザーの派遣、耐震改修工法の表彰等により、業者・工法等に対する信頼性を補完することが有効。 ・ これまでも一定の施策を講じてきたが、耐震化目標の達成に向けより一層補助制度等の効果をあげるために、これらの方向に沿った更なる施策展開が必要。

テーマの名称	第5次国土調査事業十箇年計画
政策評価の結果の概要	<p>① 緊急に調査を実施すべき地域が都市部や山村部を中心に多く残存するとともに、地方間でもその進捗に大きな差が生じる状況となっていることから、進捗の遅れている都市部や山村部を中心に、調査方法や調査地域の重点化を図っていく必要がある。</p> <p>② 一筆地調査における外注化の推進（民間専門技術者の活用）、境界確認手続の弾力化（筆界案送付制度）など調査の効率化を図り、その活発な利用がされていること、加えて都市部における都市再生街区基本調査等を始めとした取組の結果、都市部において地籍調査への着手が進んだことから、一定の効果は発現している。</p> <p>③ 住民の地籍調査に対する関心が低く、また、土地に対する権利意識等が強いことなどから、地籍調査は実施そのものが難しい。そこで、地籍調査の必要性や有用性についての啓発活動を実施し、調査に対する認識を高めることが必要である。 都市部は、権利関係が複雑で境界の確認に困難を伴う場合が多いこと、一筆の面積が小さく調査すべき筆数が多いこと、隣人関係への配慮等から特に民有地間の境界の確認作業への協力を得にくいこと等の理由から、調査の実施がより困難な地域であり、その進捗率は21%と低位である。そこで、都市部において迅速かつ広範囲に一定の効果を得るため、通常的地籍調査に先駆けて官民境界の情報を速やかに整備する手法を導入していく必要がある。 また、山村部の進捗率は41%であり、近年土地所有者の高齢化や不在村化により、今</p>

	<p>後ますます境界の確認が困難な状況になるおそれがあることから、将来の地籍調査の円滑な実施に資するため、土地の境界に関する情報の保全を早期に図る必要がある。</p> <p>また、地籍調査の主要な実施主体である市町村等で十分な実施体制を確保できないことが、調査促進の大きな課題であることから、調査実施の委託先の範囲を拡大することなどにより、市町村等の負担軽減を図っていく必要がある。</p> <p>④ 土地分類調査の成果は、自治体における総合振興計画の策定や地域防災計画の策定等、幅広く利用されている。一方、近年の集中豪雨の激化等による災害の多発等により、土地の安全性について国民の意識・関心が高まっている。</p> <p>このため、土地本来の自然条件や過去の改変状況、災害履歴について情報を整備し、広く国民に情報提供すべきであるが、そのためには、現在の土地分類調査の成果では不十分であり、必要な情報内容の充実や、情報を利用しやすい形で国民に提供する等の工夫が必要である。</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	次期国土調査事業十箇年計画の策定に反映する。

テーマの名称	総合的な水害対策
政策評価の結果の概要	<p>これまで4河川が特定都市河川に指定され、4河川すべてで流域水害対策計画を策定済である。本計画に基づき各種施策が総合的に進められており、他に3河川で早期指定に向けた検討が進められるなど、法による総合的な水害対策の取り組みが着実に拡大している。しかし、法施行に関するガイドラインに示す法指定に係る指標の要件を満たさない等の理由により法指定が困難な河川が存在するなどの課題があり、更なる法指定の促進に向けた取り組みが必要である。</p> <p>流域水害対策計画策定から1年以上が経過した3河川では計画の目標降雨等に対して、河川及び下水道整備等が進められているが、これらの進捗度は、計画策定から5年程度しか経過していないこともあり、従来の総合治水対策との差異は認められない。</p> <p>一方、法指定による新たな措置や規制については、雨水浸透阻害行為への対策工事が徹底されるとともに、保全調整池の指定等が順次行われている。しかし、ポンプ運転操作ルールは3河川中1河川でしか定められておらず、また、他の公共団体による負担金や排水設備の技術上の基準に関する条例制定は未だ実績がないなど、十分に活用されているとはいえない措置等がある。</p> <p>今後の取り組みにおいて考慮すべき事項として、人口減少社会の到来、都心回帰、市街地再開発の増加と新規開発の減少といった社会情勢の変化があげられる。また、近年、いわゆるゲリラ豪雨と呼ばれる局地的集中豪雨による被害が頻発しており、今後も夏季の豪雨日数が増加するとの予測がある。</p> <p>このようななか、既成市街地における雨水貯留浸透等の流域対策の促進方策についても検討していくことが必要である。</p> <p>また、これまで、さまざまなハード対策や法規制などのソフト対策が実施されてきたことで、洪水による浸水被害を軽減し、流域住民の安全と安心を確保してきた反面、住民の災害に対する防災意識の希薄化が懸念されている。局地的集中豪雨による浸水被害が頻発するなかで、これまでの取り組みに一層、住民による自助・共助の取り組みを取り入れていくことが重要である。さらに、雨水貯留浸透施設は、浸水・治水対策だけでなく、地下水涵養や健全な水循環の形成など、環境面にも貢献できることから、これらの視点を取り入れて、住民の自発的な対策を一層促していくことが必要である。</p> <p>今後、人口減少下で、国及び地方公共団体の財政も厳しくなるなかで、関係者の合意形成を図りながら、行政と住民とが一体となってハード対策、法規制に自助・共助の取り組み等を加えたソフト対策及び既成市街地対策等、総合的に水害対策に取り組むことが重要であり、これを実現するための施策について検討していくべきである。</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>特定都市河川浸水被害対策法は、河道などの整備のみでは困難な地域において、河道整備と流域対策の組み合わせによる総合的な水害対策の一層の推進を目的として制定されたが、局所的集中豪雨（いわゆるゲリラ豪雨）、人口減少、都心回帰など、近年顕在化している新たな問題に対処するためにも、本法の重要性はますます高まってきている。</p> <p>本評価を踏まえ、今後の政策への反映の方向性として下記の4点を提案する。</p> <p>(1) 法に基づく措置等の推進の活性化</p> <p>法に基づく措置等の活用に向けて、法指定及び法第8条をはじめとする措置等について、自治体や住民の理解が得られるよう、自治体や住民に効果を定量的に示すとともに、財政面等でのインセンティブについて検討していく。また、一部の総合治水対策特定河</p>

	<p>川において、法指定によって雨水浸透阻害行為への対策水準が現行より後退することとならないよう対応方策について検討する。</p> <p>(2) 法指定の拡大 法指定の拡大に向けて、指定の要件としてガイドラインに示す指標のあり方について検討するとともに、関係者間の調整が円滑に進むよう、法指定に当たっての特定都市河川流域に関係する自治体や流域水害対策計画に定めるべき事項の範囲、自治体への財政面等でのインセンティブ等について検討する。</p> <p>(3) 河道整備と流域対策がバランスした水害対策の一層の推進 これまでの河川及び下水道の整備に加えて、河川管理者による雨水貯留浸透施設の設置や下水道管理者が管理するポンプ施設の運転操作ルールの制定など、法における流域対策に係る措置の積極的な活用を図る。</p> <p>(4) 自治体および住民による自助・共助の取り組みの推進 これまで取り組んできたハザードマップの作成・公表や豪雨監視体制の強化以外にも、各自治体で取り組んでいる、ため池の保全や雨水貯留浸透施設の普及拡大に関する方策について検討するとともに、水循環、環境の視点も取り入れながら、各戸貯留浸透施設の設置などが住民により自発的に進むよう、自助・共助による取り組みを積極的に支援する施策を強化する。</p>
--	--

テーマの名称	住宅分野における市場重視施策
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 住宅性能表示制度・紛争処理体制 <ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅性能表示制度の利用により住宅の品質確保の促進と消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に寄与するとともに、紛争処理体制の整備により住宅紛争処理の迅速化、費用の低減化に貢献している。 ○ 指定流通機構制度（レインズ） <ul style="list-style-type: none"> ・ 不動産取引量に対するレインズの既存住宅成約報告件数の割合については微増傾向にあるが、登録件数および検索件数は年々増加しており、市場の透明性の向上に貢献している。また、レインズの成約情報の提供をすることで、消費者が相場観を適切に把握し、安心して取引を行える環境整備に寄与している。 ○ 定期借家制度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 定期借家制度の浸透は不十分であるが、新規契約に占める定期借家の割合は増加傾向にあり、良質な賃貸住宅の供給促進に寄与している。 ○ 地域優良賃貸住宅制度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の住宅市場の状況に応じた多様な供給や、多様化する居住ニーズに的確に対応できる民間事業者等のノウハウを活用した供給がなされ、良質な賃貸住宅の供給促進が図られている。 ○ 住宅金融支援機構による証券化支援業務 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市場機能の活用により、長期固定金利の住宅ローン（フラット35）は安定的に供給され、証券化支援業務によるMBSの発行額も積み上がっている。しかし、住宅ローンに係る証券化の歴史はまだ浅く、発展途上の段階にある。また、住宅の質（省エネルギー・耐震化等）の確保・誘導については、優良住宅取得支援制度の利用を通じ、一定の効果を挙げている。
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、引き続き制度の普及促進に取り組むとともに、利用者のニーズに応じた制度の運用改善、市場の育成・拡大に努めるなど、今後の政策運営に反映する予定。

テーマの名称	総合物流施策大綱(2005-2009)
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流全体の効率性の向上を図る観点から、日本企業の世界規模での最適立地戦略の進展によりグローバル化したサプライチェーンに対応した効率的な物流体系の構築が必要 ・ 今後のCO₂削減のための国際的枠組み等を見据え、引き続きサプライチェーン全体における環境負荷の低減を図る取組みが必要 ・ 今後も、コンプライアンスの徹底、利用運送事業者と実運送事業者の連携強化等が必要
政策評価の結果の政策への反映状況	平成21年に策定した「総合物流施策大綱（2009-2013）」に基づく具体的な物流施策を取りまとめた「総合物流施策推進プログラム」について、平成22年度において、フォローアップ及び改訂を行う際には、現在、国土交通省で行われている成長戦略の策定に向けた検討内容等を踏まえるとともに、本評価結果に留意して実施する。

表 16-4-⑩ 再評価を実施した個別公共事業〈21年度予算（道路関係予算を配分・執行する事業）に係る評価〉

No.	事業区分	件数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	道路・街路事業 (直轄事業等)	14	見直し継続 14 件が 妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を見直し継続：14 件
		3	見直し継続 2 件、中 止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を見直し継続：2 件 ・ 事業を中止：1 件
		1	見直し継続 1 件が妥 当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を見直し継続：1 件
	合 計	18	見直し継続 17 件、 中止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を見直し継続：17 件 ・ 事業を中止：1 件

(注) 個別の再評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表16-4-f 参照。

表 16-4-⑰ 再評価を実施した個別公共事業〈22 年度予算概算要求時実施〉

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	ダム事業	直轄事業等	8	継続 7 件、中止 1 件が妥当	平成 22 年度予算概算要求に反映した。 ・ 事業を継続：7 件 ・ 事業を中止：1 件
		補助事業	1 [評価手続中：17]	継続 1 件が妥当	平成 22 年度予算概算要求に反映した。 ・ 事業を継続：1 件
合計			9 [評価手続中：17]	継続 8 件、中止 1 件が妥当	平成 22 年度予算概算要求に反映した。 ・ 事業を継続：8 件 ・ 事業を中止：1 件

(注) 個別の再評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表 16-4-g 参照。

表 16-4-⑱ 評価手続中となっていた個別公共事業について再評価を実施したもの

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	ダム事業	補助事業	15年度評価：2 [評価手続中：2]	中止2件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を中止：2件
			19年度評価：1	継続1件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
			20年度評価：2 [評価手続中：3]	中止2件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を中止：2件
合計			5 [評価手続中：5]	継続1件、中止4 件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件 ・事業を中止：4件

(注) 個別の再評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表16-4-h 参照。

表 16-4-⑱ 再評価を実施した個別公共事業〈21 年度補正予算に係る事業〉

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	道路・街路 事業	直轄事業等	8	継続 8 件が妥当	平成 21 年度補正予算に反映した。 ・ 事業を継続：8 件

(注) 個別の再評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表16-4-i 参照。

表 16-4-㉔ 再評価を実施した個別公共事業〈22年度予算に向けた事業（直轄事業等）〉

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	河川事業	直轄事業	59	継続 59 件が妥当	平成 22 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：59 件
2	砂防事業等	直轄事業	14	継続 14 件が妥当	平成 22 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：14 件
3	海岸事業	直轄事業	2	継続 2 件が妥当	平成 22 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：2 件
4	道路・街路事業	直轄事業等	87	継続 85 件、見直し継続 2 件が妥当	平成 22 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：85 件 ・ 事業を見直し継続：2 件
5	港湾整備事業	直轄事業	13	継続 13 件が妥当	平成 22 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：13 件
6	都市公園事業	直轄事業	1	継続 1 件が妥当	平成 22 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：1 件
7	ダム事業	直轄事業等	8	継続 7 件が妥当、中止 1 件が妥当	平成 22 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：7 件 ・ 事業を中止：1 件
	合計		184	継続 181 件、見直し継続 2 件、中止 1 件が妥当	平成 22 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：181 件 ・ 事業を見直し継続：2 件 ・ 事業を中止：1 件

(注) 個別の再評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表16-4-j 参照。

表 16-4-② 再評価を実施した個別公共事業〈22年度予算に向けた事業（補助事業等）〉

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	河川事業	直轄事業	4	継続4件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続：4件
2	ダム事業	補助事業	11 [評価手続中：2]	継続11件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続：11件
3	道路・街路事業	補助事業等	15	継続13件、見直し継続2件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続：13件 ・事業を見直し継続2件
4	港湾整備事業	補助事業等	11	継続10件、中止1件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続：10件 ・事業を中止：1件
5	都市再生推進事業		3	継続3件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続：3件
6	住宅市街地基盤整備整備事業		19 [評価手続中：3]	継続18件、見直し継続1件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続18件 ・事業を見直し継続：1件
合計			63 [評価手続中：5]	継続59件、見直し継続3件、中止1件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・事業を継続：59件 ・事業を見直し継続：3件 ・事業を中止：1件

(注) 個別の再評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表16-4-k参照。

表 16-4-② 評価手続中となっていた個別公共事業について再評価を実施したもの

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	ダム事業	補助事業等	15年度評価：2 [評価手続中：2]	中止2件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・ 事業を中止：2件
		補助事業	19年度評価：1	継続1件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：1件
			20年度評価：2 [評価手続中：3]	中止2件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・ 事業を中止：2件
2	港湾整備事業	補助事業等	18年度評価：1	中止1件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・ 事業を中止：1件
			[評価手続中： 20年度評価1]	—	—
合計			6 [評価手続中：6]	継続1件、中止5 件が妥当	平成22年度予算に反映した。 ・ 事業を継続：1件 ・ 事業を中止：5件

(注) 個別の再評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表16-4-1参照。

表 16-4-② 完了後の事後評価を実施した個別公共事業

No.	事業区分		件数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	河川事業	直轄事業	19	再事後評価、改善措置の必要なし19件	再事後評価、改善措置の必要なし19件
2	ダム事業	直轄事業等	11	再事後評価、改善措置の必要なし9件 再事後評価の必要あり2件	再事後評価、改善措置の必要なし9件 再事後評価を実施2件
3	砂防事業等	直轄事業	1	再事後評価、改善措置の必要なし1件	再事後評価、改善措置の必要なし1件
		補助事業	4	再事後評価、改善措置の必要なし4件	再事後評価、改善措置の必要なし4件
4	海岸事業	補助事業	1	再事後評価、改善措置の必要なし1件	再事後評価、改善措置の必要なし1件
5	道路・街路事業	直轄事業等	27	再事後評価、改善措置の必要なし27件	再事後評価、改善措置の必要なし27件
		補助事業等	2	再事後評価、改善措置の必要なし2件	再事後評価、改善措置の必要なし2件
6	港湾整備事業	直轄事業	15	再事後評価、改善措置の必要なし15件	再事後評価、改善措置の必要なし15件
7	空港整備事業	直轄事業等	1	再事後評価、改善措置の必要なし1件	再事後評価、改善措置の必要なし1件
8	都市・幹線鉄道整備事業		6	再事後評価、改善措置の必要なし6件	再事後評価、改善措置の必要なし6件
9	航路標識整備事業		1	再事後評価、改善措置の必要なし1件	再事後評価、改善措置の必要なし1件
10	官庁営繕事業		6	再事後評価、改善措置の必要なし6件	再事後評価、改善措置の必要なし6件
合計			94	再事後評価、改善措置の必要なし92件 再事後評価の必要あり2件	再事後評価、改善措置の必要なし92件 再事後評価を実施2件

(注) 1 個別の再評価結果については、総務省ホームページ「関係個表に係る評価結果一覧」の表16-4-m参照。

2 No. 1～No. 9は公共事業関係費、No. 10はその他施設に係るものである。

表 16-4-④ 中間評価を実施した個別研究開発課題

研究開発課題の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
研究開発課題 1 課題 (個別の課題名については、表 16-3-ノに記載)	外部評価を活用して、これまでの成果を踏まえつつ、必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、継続が妥当と結論	評価の結果を踏まえ、平成 22 年度予算に反映した。

表 16-4-㉔ 終了時評価を実施した個別研究開発課題

研究開発課題の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
研究開発課題 30 課題 (個別の課題名については、表 16-3-ハに記載)	外部評価を活用して、これまでの成果を確認し、必要性、効率性、有効性等の観点から妥当性について評価した結果、実用化へ向けて課題が残っているなどの指摘がなされた。	評価の結果を踏まえ、今後の研究開発の実施に当たり適切に反映する。