

国土交通省

表 15-4 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 15-4-① 政策アセスメント（事前評価）を実施した政策〈21年度予算概算要求時実施〉

政策の名称	公的賃貸住宅ストックの有効活用に向けた地域住宅交付金の拡充				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方公共団体は、更新期を迎えつつある昭和40年代後半に大量供給された公営住宅ストックの効率的かつ円滑な更新を行い、公営住宅の需要に的確に対応しなければならない。一方で、築30年以上の公営住宅ストックがストック全体の約53%を占め、老朽化したストックの解消が進んでいない。 ○ その原因としては、地方公共団体において、厳しい財政状況下にあることのほか、長寿命化の視点を含めた効率的な更新計画等の策定が不十分であることが挙げられる。 ○ 公営住宅等長寿命化計画（仮称）を策定し、当該計画に基づき、予防保全的な修繕、耐久性の向上等を図る改善事業、建替事業を推進し、公的賃貸住宅ストックを有効活用しつつ、効率的かつ円滑な更新も推進する必要がある。 ○ 長寿命化のための計画策定費や改善費等を、地域住宅交付金の基幹事業である公営住宅ストック総合改善事業の助成対象に追加するとともに、同計画に基づく建替え、改修等に関し提案事業枠の拡充を図る。 また、地方公共団体が自ら所有する住宅等を改良して供給する住宅を地域優良賃貸住宅とする場合の改良費を地域住宅交付金の基幹事業に追加する。 				
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	既存住宅取得支援制度（仮称）の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 良質な住宅ストックの活用を図る上で、既存住宅の流通量の増加が求められているが、住宅取得機会の大半が既存住宅である欧米（（例）アメリカの既存住宅流通量77.6%（平成18年））に対し、日本は相変わらず新築中心の市場構造となっており（既存住宅流通量13%（平成15年））、既存住宅市場が未発達の状態にある。 ○ 既存住宅取得に対して、リフォームを伴うことが多いため、購入費に加えリフォーム費用が必要となることなどから、民間金融機関からの資金調達の円滑化が必要である。 ○ 既存住宅の取得を促進し、良質な住宅ストックの活用を図るとともに子育て世帯等の住替えによりライフステージに適った居住水準の向上等をするため、既存住宅取得を支援する融資を行う必要がある。 ○ 既存住宅取引を活性化することにより、子育て世帯の居住水準の向上等を図るため、住宅金融支援機構による証券化支援業務において既存住宅取得支援（金利の引下げ）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	マンション等安心居住推進事業（仮称）の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 良質な住宅ストック形成を図る上で、分譲マンションの適正な維持・管理等が必要とされている一方、マンションが適切な維持管理、修繕、再生がなされないままに放置されると、区分所有者自らの居住環境の低下のみならず、ひいては周辺の住環境や都市環境の低下など、深刻な問題を引き起こす可能性がある。実際に、マンション総合調査（平成15年度）によると、管理組合運営について将来への不安を感じている管理組合が多く存在している（内訳：区分所有者の高齢化（44.5%）、管理組合活動に無関心な所有者増加（41.0%）、大規模修繕工事の実施（35.7%）等）。 ○ 一つの建物を多くの人が区分所有するマンションは、各区分所有者等の共同生活に対する意識の相違、多様な価値観を持った区分所有者間の意思決定の難しさ、建物構造上の技術的判断の難しさなどから、マンション管理組合で合意形成を行うことが困難である。 ○ 良質な住宅ストック形成を図る上で、マンションの適正な維持・管理、また改修・建替えが円滑になされていないため、主体となる管理組合のこれらの取り組みを円滑化する必要がある。 				

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 分譲マンションの維持管理、修繕、建替え等について、マンション再生計画や長寿命化計画の策定など、マンションのソフト面やハード面のあり方を見直す管理組合等を対象に、モデル的に支援。 ○ 維持管理、修繕、建替え等に関する地域レベルの相談窓口の整備のため、相談員等のスキルアップのための研修会開催、マニュアル作成を実施。 ○ 長期修繕計画の策定、修繕積立金の積み立ての普及、管理の専門家による第三者管理方式の導入、紛争処理の円滑化や改修・建替えの促進のため、人材育成研修の実施等について支援。 				
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	財政課題鑑識に反映した	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	高齢者の居住の安定確保を図るための支援措置の創設・拡充				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者の増加、特に単身高齢者や要介護高齢者が増加する中、高齢者が自立し、安心して暮らし続けることができる社会の構築に向け、高齢者の状況に応じた住まいの場と生活支援・介護サービスの確保が必要となっている。一方で、高齢者が居住する住宅においてバリアフリー化(手すりの設置、段差の解消、広い廊下幅の確保)がなされた住宅の割合は6.7%、借家においては2.6%であるなど対応が立ち遅れている。 ○ その原因としては、高齢化が急速に進展しているほか、地方公共団体において厳しい財政状況にあり、住宅部局と福祉部局の連携した取り組みや、民間誘導施策が不十分であることが挙げられる。 ○ 単身高齢者や要介護高齢者など、重点的な配慮を要する高齢者への対応を中心に対策を講じ、高齢者が安心して暮らし続けることができる社会を構築する必要がある。 ○ 住宅団地の再生や賃貸住宅の整備に際して高齢者生活支援施設の整備を緊急的に促進する事業を創設し、また高齢者の居住の安定確保のためのモデル的な取り組みを支援する。 <p>また、地方公共団体による高齢者の居住の安定確保を図るための計画の策定費に対する地域住宅交付金による助成の拡充をするとともに、高齢者が安全に移動するための一定のバリアフリー性能を備えた賃貸住宅の整備に要する費用等に対する地域住宅交付金による助成の拡充、民間金融機関における住宅改良等資金に係るリバースモーゲージに対する住宅金融支援機構による住宅融資保険制度の適用の拡充を行うほか、高齢者の居住の安定確保に係る税制特例の創設を行う。</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 ○	財政課題鑑識に反映した	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	下水道未普及解消重点支援制度(仮称)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	財政課題鑑識に反映した	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 				

	<p>新エネルギー利用はほとんど進んでいない状況。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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	財政課題審議館に反映した	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	海岸漂着ゴミによる海岸保全施設の機能低下防止対策の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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、小規模な漂着ゴミに対しては支援が難しいのが現状。 ○ 漂着ゴミ対策のより一層の充実を図るためには、小規模な漂着ゴミに対する効率的な対応の検討が必要。 ○ 漂着ゴミは海岸により多種多様であり、実態的に対応主体や補助の方法などの制度内容は一律ではないため、その地域に適した対応方法の検討が必要。 ○ 小規模な漂着ゴミについて、海岸や地域の特性に応じた対応方法の検討を行うとともに各海岸管理者が使いやすいメニューの提示をする。 				
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	財政課題審議館に反映した	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	まちづくりと一体となった賑わいの水辺空間の創出				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 河川は、洪水による人々の暮らしに被害をもたらす危険性がある一方、自然に触れることのできる空間であり、憩いややすらぎ、レジャー空間として欠かせないものである。これまで治水事業を進めながら、親水や水辺空間の利用促進を目的とした整備が行われてきたが、まちづくりは地方公共団体、河川整備は河川管理者が実施してきており、一体的な整備がされていない。 ○ 原因はこれまで河川の利用推進を行ってきた事業が、河川内の利用のみしか考えていないケースや、地方公共団体の計画と整合を図った計画づくりがされていないことが挙げられる。 ○ まちの空間と融合が図られた良好な水辺空間の形成を目指す地方公共団体については、河川管理者がハード・ソフト両面から積極的に事業の支援を図る必要がある。 ○ 河川内だけでの整備でなく、まちづくりと合わせた整備の支援・推進を行う。ハード面だけでなく、地域づくりのためのフォローアップや規制緩和等のソフト面の支援も行うことにより、一体的な整備、管理及び利用が可能となる。 				
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	財政課題審議館に反映した	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	財政課題審議圈に反映した	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	ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援				
政策評価の結果の概要	<p>○ トラックに起因する環境負荷の低減及びトラック運送の省エネルギー化は大きな課題であるが、トラック事業者数は増加傾向にあり、これまで以上に環境負荷低減、省エネルギー化に取り組む必要がある。</p> <p>○ 運送事業者の省エネルギーの対策としてはエコドライブ管理システム(EMS)等が登場し、単体での対策や事後的な是正指導の対策は実施されている一方で、運送事業者が保有する車両全体についてのリアルタイムの走行情報を活用したリアルタイムの運行効率化は実施されていない。</p> <p>○ トラック事業者は中小企業が圧倒的多数であり、運行管理に関する情報化が進んでいない。</p> <p>○ 同一地域内のトラックの位置・走行情報等を収集し、トラック運転手に道路の混雑状況や地形等を反映した最適な省エネルートを提供する。これにより低燃費運転・配送の効率化、環境負荷低減を図る。</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	財政課題審議圈に反映した	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	低炭素型超小型モビリティの開発・実用化の推進				
政策評価の結果の概要	<p>○ 現在、地球温暖化の防止対策は地球規模での喫緊の課題となっているが、自家用自動車では4～5人乗りの車両に1人乗車することが多く、車両のスペックの大きさが輸送の効率性を損ない、CO2排出量の増加を招いているため、輸送効率を向上させる1～2人乗りの超小型車両の普及が有効と考えられる。また、今後、高齢者ドライバーの一層の増加が見込まれるため、この観点からもより運転のしやすい超小型車両の開発・普及を求める声がある。しかしながら、超小型車両の需要の多くが潜在してしまっている。</p> <p>○ 超小型車両の需要の多くが潜在してしまっている主な要因としては、①幹線道路を含めた混合交通の中での使用を前提とすれば、車両の超小型化は安全性を損なうことにつながりやすいこと等から、メーカーは本格的に開発・実用化に踏み切ることが出来ないこと、②ユーザーも安全上の不安があることや、超小型車両のメリットについての認識が十分でないことがあげられる。</p> <p>○ このため、低炭素化・小型化と安全性とを両立した新たな車両(低炭素型超小型モビリティ)のあり方について、技術的な検討及び実証並びに環境性能・安全性能への評価を行うとともに、具体的な導入事例・使用方法の検討を通じて、その導入モデルを確立し、一般への定着を図る必要がある。</p> <p>○ 具体的には、車両技術者、地方自治体、運送事業者等の意見を踏まえて、導入事例・使用方法を想定しつつ低炭素型超小型モビリティの具体的な仕様案の設定を行い、当該仕様に基づいて環境性能・安全性能の評価を行う。また、併せて普及に向けた技術開発課題や必要な支援方策についての検討を実施する。</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	財政課題審議圈に反映した	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				
政策評価の結果の概要	<p>○ 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> <p>○ 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。</p> <p>○ 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</p>				

	<p>進することが必要である。</p> <p>○ 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((財)省エネルギーセンターが試行)、社内研修の実施、省エネ化できる機器・設備の導入を図る。</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	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	<p>○ 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。</p> <p>○ 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。</p> <p>○ 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。</p> <p>○ 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。</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	市町村単位の気象警報の発表				
政策評価の結果の概要	<p>○ 気象庁は豪雨・暴風等による被害を防止、軽減するために、大雨警報等を発表している。しかし、防災活動においては避難勧告等を適切なタイミングで適当な対象地域に発令できていなかったり、避難勧告等が伝わっても住民が避難しなかったりして、十分な効果を挙げる事が出来ない場合がある。</p> <p>○ 市町村としては、気象庁による警報の対象区域が通例複数の市町村を含む区域として定められているために、警報の発表と避難勧告等の発令をどのように関連させるべきか判断し難いこと、同じ理由で住民が自らの地域の危険性を認識しにくいことが、情報の効果を損なっていると考えられる。</p> <p>○ 警報等において、地域をさらに細分して、各市町村が的確に気象状況等を把握できるようにすることが必要である。</p> <p>○ 各種の観測予報資料を高度に処理するために必要な技術開発及びシステム整備を進めて、警報の対象区域をこれまでの二次細分毎から市町村毎とする。</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	静止地球環境観測衛星の整備				
政策評価の結果の概要	<p>○ 静止気象衛星「ひまわり」は、昭和52年の1号機による観測開始以来、30年にわたって宇宙からの気象観測を安定して継続してきた。「ひまわり」は洋上の台風監視にとって欠かすことのできない重要な観測手段であり、台風の進路予測や集中豪雨監視・予測等においても不可欠のものである。</p> <p>○ また「ひまわり」の観測結果は、即時に提供され国民の安全・安心においても重要な役割を果たしている。また、アジア太平洋の30カ国における自然災害の防止にも貢献している。</p> <p>○ 近年、集中豪雨などの局地的な激しい気象現象による災害が頻発しており、こうした災害を防止・軽減するためにはこれらの現象をもたらす積乱雲の発達をいち早く捉えて監視し、適時的確に防災気象情報を発表して警戒を促していく必要がある。</p> <p>また、先般の洞爺湖サミットの成果文書や6月27日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2008」には気候変動等の観測を強化する方針が盛り込まれ、我が国でも地球温暖化をはじめとする地球環境の監視強化が急務となっているが、「ひまわり」が行っている衛星気象観測では地球環境の監視の観点からは必ずしも十分なデータとは言えない。</p> <p>○ 現在の衛星では30分間隔で雲の状態を、昼間の観測が可能な可視画像で1km、夜でも</p>				

	<p>観測可能な赤外面像で4kmの水平分解能で観測しているが、これらの頻度・水平分解能での観測では数十分程度で急激に発達する積乱雲を小さな発生段階から捕捉・監視することは困難であることが挙げられる。(なお、気象レーダーやアメダスではそれぞれ雨粒や降った雨そのものを観測するため、これらの観測手段では積乱雲が発達して豪雨になる状態になってからしか探知できない。)</p> <p>また、雲や水蒸気の分布といった地球環境監視における基礎的なデータを30年以上にわたって観測・蓄積しているが、それに加え今後はエーロゾル、オゾン全量、雪氷域、海氷域や海面水温の分布状況といった地球環境の現状をより詳細に把握するための観測データも重要になってきている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ そのため、平成27年度から運用予定の後継衛星については、最新の観測技術に基づいて集中豪雨等の観測機能や地球環境の監視能力を強化・向上させ、気象災害の防止・軽減を図り、地球温暖化予測の精度向上などに資する必要がある。また、後継衛星の製作には最低でも5箇年を要するため、平成21年度には後継衛星の製作に着手する必要がある。 ○ 観測頻度を3倍(10分間隔)、水平分解能を2倍(可視画像0.5km、赤外面像2km)に向上させることにより集中豪雨等の観測機能を強化し、観測可能な波長帯の種類を3倍以上に増加させてエーロゾル、雪氷域、海氷域および海面水温等の分布状況などの地球環境の監視能力を向上させた静止地球環境観測衛星(静止気象衛星「ひまわり」8号・9号)整備を21年度から着手する必要がある。 				
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	火山監視・情報センターシステムの機能強化				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 気象庁本庁及び3管区(札幌・仙台・福岡)気象台の火山監視・情報センターでは、VOISを用いて、各火山の地震活動、地殻変動等の火山観測データを24時間監視・解析し、火山活動評価を行い、噴火警報等を発表している。 ○ 現在、火山観測データは当該火山を管轄する火山監視・情報センターにしか伝送されていないため、大規模災害などによりセンターが被災した場合、管轄区域内の火山活動の監視ができなくなる恐れがある。 ○ 気象庁の火山観測施設がない、あるいは少ない火山については、関係機関データを活用することが火山活動監視に有効であるが、現在、関係機関データを十分に共有する環境が整っていないため、火山によっては火山活動評価に時間を要する場合がある。 ○ 噴火警報の精度向上や噴火警戒レベル未導入火山へのレベル導入を進めていく上で、火山活動を監視するとともに多種多様なデータを解析する必要があるが、平成13年度に整備したVOISでは、これらの処理を行うことが困難となっており、噴火警報等の発表や防災対応に重大な影響を与える恐れがある。また、噴火警報等の発表は確実にを行う必要があるが、現在のシステムではバックアップ機能を備えておらず、業務継続性の確保に問題がある。 ○ 現在のVOISは平成13年度整備であるため、多種多様なデータを解析処理するために今後必要となる処理能力を備えていない。また、各センターのデータ等を互いにバックアップできる能力的余裕がない。 ○ 全国4箇所のVOISを更新し、機器の性能向上及びデータ処理手法の高度化を図ることが必要である。 ○ 全国中枢システムを気象庁本庁と福岡センターの2カ所に整備することにより、システム資源の集中化と効率化を図ると共に、冗長化により業務継続性を確保する。 				
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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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実施することが重要である。このためには、地域的に詳細で確度の高い温暖化予測が必要であるが、提供されていない。 ○ 地球温暖化の実効的な緩和策・適応策に必要な温暖化予測が困難なのは、現状の予測に不確実性があるためである。その不確実性の要因としては、予測モデルに組み込むための温室効果ガスの大気及び海洋中での正確な循環過程等に関する理解不足が挙げられる。また、温暖化予測モデルの出力(ある時刻の気温等)のみでは、地域における具体的な適応策策定のニーズに応じた大雨等の極端現象を含む温暖化の影響等の情報が提供できないという問題がある。 				

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 温室効果ガスの循環等の理解不足を補うためには、その吸収・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実施する必要がある。また、地域ごとの適応策策定に資するため、予測モデルの出力結果から地域的に詳細でニーズに対応した温暖化の影響等に関する監視・予測情報を作成し適応策策定・実施機関に提供する必要があります。 ○ 温室効果ガス循環の理解を深めるために、海洋気象観測船に温室効果ガス関連の観測装置を整備し、海洋中の二酸化炭素濃度や水温を北西太平洋域で高精度に観測するとともに、南鳥島等に地球環境にかかる観測装置等を整備し大気中の温室効果ガスの観測を行う。また、気候情報の作成・提供システムを気象庁本庁に整備し、地域ごとの治水・農業等の適応策策定に資する気温・降水量等の情報を提供する。 										
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>財政課題鑑別図に反映した</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	財政課題鑑別図に反映した	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	財政課題鑑別図に反映した	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	都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業(仮称)の創設										
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市公園は、高度経済成長期より急速に整備が進み、平成18年度末現在、全国約9万3千箇所のストックが存在しているが、身近な都市公園(住区基幹公園)の6割以上が設置から20年以上経過しており、多くの公園で安全・安心な利用環境の確保に関する課題が顕在化している。 ○ 大都市部における大規模地震では帰宅困難者が多く発生することが予想され、飲料水やトイレの確保が求められている。また、犯罪が起こる場所で比較すると、低年齢であるほど「公園」での被害割合が高くなっているという問題が生じている。さらに、多くの公園で設置されている運動施設や教養施設、遊戯施設等の多くが古い耐震基準や構造基準等で整備され、十分な防災性・安全性が確保されていないといった問題が生じている。 ○ 大都市部における大規模地震等の防災対策として、耐震性貯水槽や防災トイレの設置等の防災機能向上の取組みが必要である。また、子どもの安全を確保するため、防犯対策として公園内の見通し等に配慮した、公園全体の施設配置の見直しなどが必要である。さらに、公園施設の安全確保を図るため、施設の改築等の取組みが必要である。 ○ 早急に解決すべき都市公園における安全・安心対策については、既存ストックの改築事業が主であり、一つ一つの事業規模はいずれも大きいものではないことから、安全・安心対策に係る事業を実施する複数の都市公園をパッケージで採択し緊急的に支援を行う。 										
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>財政課題鑑別図に反映した</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	財政課題鑑別図に反映した	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	財政課題鑑別図に反映した	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(仮称)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	<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>財政課題鑑別図に反映した</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	財政課題鑑別図に反映した	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	財政課題鑑別図に反映した	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(仮称)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

	<p>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、重要な管きよ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	<p>密集市街地の整備促進(住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の拡充)</p>				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保について、平成19年度までの目標については概ね達成される見込み。しかし、都市再生プロジェクト(第三次決定)の目標である、「特に大火の可能性が高い危険な市街地を対象に重点整備し、今後10年間(平成23年度末まで)で最低限の安全性を確保する。」の達成に向けては、取組みを加速していく必要がある。 ○ 十分な基盤整備がされていないこと、個々の敷地が狭小であること、高齢化が進んでおり、合意形成が困難であること等から個別敷地における老朽木造住宅の除却及び建替えが進まず、現状のままでは改善が困難な地区が多数存在する。 ○ 以下の施策の実施により、円滑な建替えが促進され、密集市街地の整備促進を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 共同建替えに係る助成の拡充を図る。 ・ 高齢者等に対する支援措置の強化を図る。 				
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	<p>気候変動に伴う水災害リスク対策の推進</p>				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現在、目標とする計画規模の降雨に対して施設の整備等を進めているところであるが、地球温暖化に伴う気候変化による降水量の増加により、現状及び目標とする治水安全度が著しく低下することになり、浸水・はん濫の危険性が増加する。 ○ いかなる社会発展のシナリオを仮定しても地球温暖化傾向に変わりがないものと予想されており、地球温暖化に対し「緩和策」だけではなく「適応策」が不可欠である。 ○ 浸水・はん濫の危険性の増加(水災害リスクの増大)に対して全てを完全に防御することは難しく、ハード整備と一体となったソフト施策を推進し、被害の最小化を目指す必要がある。 ○ 流域単位のモニタリング強化とともに、水災害リスクの評価・分析を進める。また、適応策を効果的に推進するため、水災害予測や予警報システム、避難率向上を図るための啓発などの危機管理・減災対策のほか、国際的な地球温暖化問題の解決にも資する先進的研究・技術開発などを推進する。 				
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	<p>ライフサイクルコストの縮減に向けた河川管理施設の戦略的維持管理</p>				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 頻発・激化する洪水に対して、水害を最小化するためには、水門、ポンプ設備等の河川構造物の機能を確保していることが必要となる。しかし、河川管理施設の多くは、高度成長時代に整備しており老朽化が進展している状況。 ○ 限られた予算の中で、今後、増大化・集中化する改築・更新費用に対して、計画的に実施する必要があるが、地方財政が悪化する中、その対応には限界がある。 ○ 河川構造物の長寿命化への取り組みを一層強化し、ライフサイクルコストを最小化することが必要である。 ○ 河川管理施設の長寿命化計画の策定に必要な補助制度を創設するとともに、更新費用の縮減に向けて事業補助の一元的な管理を実施する。 				
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	超過洪水に対応するための既設ダムの治水機能増強				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地球温暖化の影響により、豪雨の激化・頻発が予想されるが、ダム等の洪水調節施設は計画上一定規模の洪水に対応するように整備されていることから、現状の設備の状態では将来予測されている洪水激化には対応できていない。 ○ 地球温暖化の影響により今後下記の傾向になることが予測されている。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 最大日降水量は全国的に増加の傾向で、概ね1から1.5倍程度 ・ 日降水量が100mm以上となる豪雨日数は、現在の年3回程度から増加し、年最大10回程度にまで増加すると予測 ・ 降水量の増加とともに変動幅が増大。(無降雨日数も増加) ・ 大洪水の可能性が増加する。(一方、渇水の可能性も増大) (気候変動に適応した治水対策検討小委員会資料より) ○ 上記のような気候変動により、計画規模を越える洪水発生危険度も増加することが予測されるが、既存設備の状態では対応できず設備の改良等が必要である。 ○ 既存施設の放流設備増強等の改良を施すことで、施設能力を超える超過洪水にも対応可能とする。 				
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	財政課題審議館に反映した	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頻発・激化に対応する流域対策の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 従来の治水対策は、主に河道改修や排水ポンプの整備など「河川で安全を確保する対策」を推進してきたが、集中豪雨の頻発による激甚な浸水被害の発生状況や地球温暖化に伴うリスク要因の増加による水害激化に対応することが困難な状況。 ○ 「河川で安全を確保する対策」に加えて、流域自治体等による「流域における対策で安全を確保する治水対策」(土地利用規制・誘導策や調節地等の整備による流出抑制策)を重層的に実施することが必要である。 ○ 今後、流域対策の取り組み状況に応じて、「河川で安全を確保する対策」を実施することが必要である。 ○ 流域対策を強力に推進するため、総合内水緊急対策事業(直轄)、流域治水対策事業費(補助)を創設し、流域自治体等による流域対策と連携した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	財政課題審議館に反映した	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	TEC-FORCEによる大規模災害時の対応体制の強化				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大規模自然災害が発生し、または発生するおそれがある場合においては、被害の拡大を防止するためには、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による緊急調査に引き続いて、河道閉塞箇所における緊急排水の準備、資機材搬入のための経路確保、資機材の運搬等の緊急対応を実施する必要があるが現在は緊急調査しか行うことができない。 ○ TEC-FORCEによる被害拡大防止のための緊急対応を実施する仕組みが構築されていない。 ○ 大規模自然災害が発生し、または発生するおそれがある場合、緊急調査だけではなく、被害拡大防止のための緊急対応を実施することが必要である。 ○ TEC-FORCEによる発災直後の緊急調査に加え、事前の準備及び被害拡大防止のための緊急対応等を可能とする制度を創設し、TEC-FORCEの充実・強化を図る。 				
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	財政課題審議館に反映した	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	甚大な土砂災害が発生した地域における抜本的な土砂災害対策の強化				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 甚大な土砂災害が発生した地域における早期復興を図るためには、次期出水等による再度災害を防止・軽減するため、応急対策に引き続き、速やかに計画的な砂防設備の整備を図る必要があるが、現在は、直轄砂防災害関連緊急事業と一体となって砂防設備を短期・集中的に直轄事業により整備する予算制度がない。 ○ しかしながら、高度な技術力を要する河道閉塞(天然ダム)の安定化対策や地震により脆弱化した流域からの大量の土砂流出に対する対策等を補助事業により短期・集中的に実施することは困難。 				

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 河道閉塞(天然ダム)等が直轄事業施工区域に関わらず発生するものであるから、直轄砂防災害関連緊急事業により緊急対策を行った後も、脆弱化した流域において迅速かつ的確に砂防設備の整備を行うため、高度な技術力を要する場合には、国直轄により短期・集中的に実施することが必要。 ○ このような箇所について、特に技術的に困難であるとの理由等により国直轄で実施した応急工事に引き続く工事を一定計画に基づき、国直轄で短期・集中的に行えるよう、新たな制度を創設する。 				
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	財政探査箇所を反映した	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	観測施設の整備など情報基盤整備の推進及び局所的な堤防等未整備箇所の解消				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高潮等の被害を最小化するためには、住民等に的確に情報を伝達できるシステムを構築することが必要である。また、津波・高潮からの被害を防止するための堤防等の整備も要請されている。しかしながら、平成20年2月に発生した低気圧による激しい高波により富山県等において甚大な被害が発生するなど、対策が十分ではない。 ○ 高潮に係る情報を住民等に的確に伝達するためには、海象情報の効率的な収集と提供する情報の高度化が不足している。また、局所的な堤防等未整備箇所が残っており、連続性が確保されていない地域が存在する。さらに、地球温暖化による気候変化に伴う海面水位の上昇等、災害リスクの増大が懸念されている。 ○ 近年の高潮の被害の頻発、気候変化に伴う台風の激化など、災害リスクの増大に対応するため、情報基盤整備の推進や局所的な堤防等未整備箇所の解消等を図ることが必要である。 ○ 観測施設や観測データを収集・処理・伝達するシステムの整備を行うとともに、局所的な堤防等未整備箇所において堤防等を整備し、連続性の確保を図るなど、津波・高潮危機管理対策緊急事業を拡充する。 				
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	財政探査箇所を反映した	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	砂浜侵食海岸における堤防の緊急対策事業の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 近年、前面の砂浜が著しく侵食した海岸において、堤防基礎からの吸い出し等による堤防・護岸の陥没、倒壊等の災害が頻発している。 ○ 前面に砂浜があるという前提で設計・施工された堤防等は、波浪が直接堤防に來襲することを想定しておらず、放置しておく倒壊等のおそれがある。 ○ また、気候変化に伴う海面水位の上昇や台風の激化などにより、倒壊の危険性や被害のポテンシャルが増大していることもあり、通常の対策では対応できない。 ○ このため、緊急調査を踏まえ、海岸堤防等の倒壊の危険性が高い海岸において重点的な対策を新たに実施する。 				
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	財政探査箇所を反映した	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	公共交通における事故発生時の被害者支援のための取組				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道事故・航空事故・船舶事故等の事故被害者に対する適切かつ十分な支援・救済が目標であるが、事故や被害の規模に関わらず、支援等は事故当事者である公共交通事業者によるものだけに限られており、不十分な場合がある。 ○ 大規模な事故の発生で被害者が多数となった場合や中小事業者が事故当事者となった場合に、情報提供や補償能力等対応に限界がある。また、加害者である公共交通事業者以外の支援がないことから、被害者等に二次的な精神的負担が発生している。 ○ 本年10月には運輸安全委員会が発足し、事故原因究明機能の高度化等が図られ、被害者等へ事故情報等に関する情報提供を行うこととされたが、中立的な事故原因調査機関としての立場から、運輸安全委員会が被害者支援を行うには一定の制約がある。また、事故当事者以外の者が行う被害者支援も重要であるとの要望がある。 ○ 以上の現状及び課題を踏まえ、①当事者以外の者が被害者支援を行う必要性・支援の範囲、②事故発生直後の被害者等への支援のあり方、③被害者等への精神的支援等のあり方、④事故当事者に十分な補償能力等がない場合の対応等につき、検討委員会の場を用いて調査検討を行う。 				

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	財政課題箇へに反映した	法令改正等へに反映した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	国産旅客機の開発に伴う新たな安全審査方式の導入				
政策評価の結果の概要	<p>○ 昨年10月、我が国では約半世紀ぶりとなる新たな国産旅客機の型式証明が申請され、本年3月には開発の事業化が正式に決定された。この国産旅客機の開発は、国家的プロジェクトとして位置付けられており、国土交通省としてもプロジェクトが成功を収めるよう、その安全性を確保すべく万全の体制を整え、滞りのない審査を行う必要がある。</p> <p>このため、現在の小型機を対象とした国産航空機の審査体制から、旅客機にも対応可能な審査体制を整備することが求められている。</p> <p>○ 旅客機は、小型機と比べて構造規模や各システムの複雑さが大きく異なり、また、より厳しい安全基準が適用される。さらに、開発される新たな国産旅客機には、多くの先進的な技術が用いられることとなっており、これらに対応するための適切な措置を講ずる必要がある。</p> <p>○ このような旅客機の審査に対応するためには、現在の小型機を対象とした審査体制では要員の質・量が共に不足していることのみならず、先進的な技術に対する審査基準・手法を確立することや審査に必要な環境を整備することが課題となる。</p> <p>○ したがって、旅客機の審査に対応可能な要員の質・量の充実を図るだけでなく、新たな国産旅客機に取り入れられる新技術に対する審査基準・手法を確立するための調査研究や審査に必要な環境整備を行うことにより、適切かつ迅速な安全性審査の実現を図る。</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	財政課題箇へに反映した	法令改正等へに反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化				
政策評価の結果の概要	<p>○ 我が国産業の国際競争力や国民生活水準の維持、向上には効率的な物流体系の構築が不可欠である。特に海外依存度が高い島国である我が国においては、安く、速く、安全で信頼性の高い海上物流サービスを確保する必要がある。しかし、海上物流の基盤である港湾について、近年、我が国の相対的地位が低下し、基幹航路寄港便数が減少するとともに、国内発着貨物がアジアの港湾で積み替えて目的地へ輸送されるトランシップ貨物が増大しており、物流コストの上昇、輸送時間の増加等が懸念される。</p> <p>○ 港湾の国際競争力強化については、船舶の大型化に対応した大水深コンテナターミナルの整備、港湾諸手続のワンストップサービス化、出入管理システムの構築といった施策を実施してきたところであるが、我が国港湾は、アジア諸国の国家戦略としての港湾整備や、グローバル戦略の下で世界的な港湾ネットワーク展開を進めている海外メガオペレーターの台頭等によるアジア主要港の成長により、コスト・サービス水準で遅れを取っている。</p> <p>○ アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するためには、スケールメリットが発揮されるように、単一の民間事業者により一体的に運営する大規模・高規格なコンテナターミナルの形成を推進するとともに、さらなる貨物の集約化とターミナルにおける手続の迅速化や荷主に対する利便性を向上させる必要がある。</p> <p>○ これらの課題に対応するため、大規模コンテナターミナルの整備等の既存施策の充実に加えて、ゲート24時間サービス、内航フィーダー・バージ輸送、海上コンテナ鉄道輸送等について、具体的な目標(コスト・サービス等)を設定し、その達成に向け官民一体となってモデル事業等を推進する。モデル事業終了時には民間事業者により自立的・継続的なビジネスが展開されることを目指す。</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	財政課題箇へに反映した	法令改正等へに反映した	機構・定員要求を行った
	○				○

政策の名称	観光振興拠点となる旅客船ターミナル等の整備				
政策評価の結果の概要	<p>○ 訪日外国人等の観光旅客の増加、観光立国の実現は、地域経済の活性化、雇用の機会の増大、国際相互理解の増進等の意義を有するものである。訪日外国人の増加を目的としたビジット・ジャパン・キャンペーン開始から5年が経ち、今後も持続的に訪日外国人旅行者を増加させるためには、訪日旅行の満足度を高めリピーターを増加させることが不可欠である。さらに、平成20年5月には地域における創意工夫を活かし国内外の観光旅客の来訪および滞在を促進させる観光圏整備法が施行され、観光圏への玄関口である旅客ターミナルも快適で満足度の高いものとするのが求められている。しかし、例えば国際フェリーターミナルのターミナルビルは、狭隘で、さらにバリアフリーでなく、ボーディングデッキが設置され</p>				

	<p>ていないなど、旅客の利便性・快適性が劣るものが多く見られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 旅客船ターミナルは、観光立国の社会的意義・我が国の玄関口としてのホスピタリティーの必要性が謳われる前に整備されたものが多く、快適性・利便性への配慮が不十分。 ○ 訪日外国人等の観光旅客の持続的な増加、観光立国の実現のためには、旅行者が円滑かつ快適に利用できる旅行関連施設及び公共施設の整備が必要である。 ○ 観光圏整備法に基づく観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルを対象として、快適で利便性の高いターミナルビルの整備を促進する。 				
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	離島航路の再生等の取組と連携した港湾整備の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 離島は、改正離島振興法および海洋基本法において、我が国の領域、排他的経済水域の保全等重要な国家的役割を担うと位置づけられており、島民が安心して生活できる環境を整備する必要がある。一方、離島の燃料油の価格は、近年の原油価格高騰に伴い上昇しており、離島の住民生活に著しい影響を与えている。 ○ 燃料油の本土と離島の価格差は、本土から離島への輸送コストが大きく影響している。特に、本土の精油所・油槽所からタンクローリーやドラム缶に積載した燃料油を、フェリー等で輸送している離島においては、その影響が顕著である。 ○ このため、燃料油をタンカーで輸送できる環境を整備し、離島への輸送を効率化する必要がある。 ○ 本土の精油所・油槽所から離島まで燃料油をタンカーで輸送することが可能となるよう、離島港湾の埠頭に設置される燃料油貯蔵施設の整備を推進する。 				
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	港湾における効率的な物流体系の構築や船舶からのCO2等の排出源対策等による低炭素社会構築の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成20年6月の福田内閣総理大臣スピーチ(「低炭素社会・日本」をめざして)等において、日本のCO2排出量を2050年までに、60～80%削減する目標を掲げているところ。また、国民の生活環境の保全の観点から、大気汚染対策の強化が必要とされているが、まだ十分な対策が行われていない。 ○ 接岸中船舶においては、荷役作業や船内活動に必要な電源確保のため、補機ディーゼルによる船内発電を行っており、港湾における二酸化炭素、窒素酸化物や硫酸酸化物、粒子状物質の主要な排出源となっている。 ○ 京都議定書目標達成計画の達成および低炭素社会づくり行動計画の推進を図るとともに、港湾における大気汚染物質の排出削減を図るため、接岸中船舶によるアイドリングに起因する排出ガス削減を推進する必要がある。 ○ 接岸中の船舶が必要とする電力を陸上から供給し、船舶のアイドリングストップを促すことにより、船舶からの排出ガス削減を図るため、船舶への陸上電力供給設備について、直轄港湾施設、補助港湾施設の附帯設備として整備する制度を創設する。 				
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	多様な関係者の連携による物流効率化促進事業(仮称)の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 物流業務は、物流拠点(空港、トラックターミナル等)間の輸送や商業施設等への集配という実運送のほか、保管(倉庫等の物流施設)、各種調整手配(フォワーダー業務)などの組合せにより成り立っているが、地域全体で見ると最適状態が達成できず、環境負荷の低減にも逆行する事態が発生している。 ○ 以上のような問題については、物流業務における各機能の調整が、基本的には直接の当事者間のみで行われており、その結果、関係者間の統一的なルールの不存在や情報の偏在等により、地域全体としてみた場合に混雑や無駄が発生していることに原因がある。 ○ 例えば、大都市圏の空港等の物流拠点周辺では、貨物等の集配のために待機するトレーラー等による深刻な道路渋滞の発生や、排気ガスや騒音等による近接居住者の生活環境の悪化、物流施設の老朽化等が問題となり、また、都市中心部等では、荷捌きのトラックが輻輳し、街路の渋滞や歩行者の通行障害が発生するなど、生活空間としてのまとまりを 				

	<p>阻害する事態に直面している地域も見受けられる。さらに、地域間の輸送についても、環境負荷軽減のためにモーダルシフトを促進させ、より効率的で環境に優しい物流を実現することが要請されている。</p> <p>○ このような状況を踏まえ、多様な関係者(地方公共団体、施設管理者、道路管理者、荷主企業、物流事業者等)による協議会を開催し、物流拠点の周辺等における混雑の解消や具体的な共同輸配送の仕組みづくり、モーダルシフト等に係る調査や実証実験を支援することにより、地域全体として最適な物流の効率化の促進を図る。</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	財政課題等に関与した	法令改正等に関与した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの推進				
政策評価の結果の概要	<p>○ ビジット・ジャパン・キャンペーン(VJC)は6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19年)と順調に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さらに年平均6.2%ずつ増加させる必要がある。このため、今後は、訪日旅行の選択を定着させ、リピーター化を促進していくことが重要である。</p> <p>○ 既に訪日外国人旅行者のリピーター率が61%であることを踏まえると、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、旅行者の満足度を向上させる必要がある。</p> <p>○ そのため、公共交通機関を含む安全・容易な個人旅行を実現する社会システムを構築するとともに、更なる発信力の強化・拡大等を通じた訪日旅行需要の創出が必要である。</p> <p>① 具体的には、外務省、文化庁による我が国の文化芸術の発信強化との連携、新興市場調査の強化等、我が国の魅力の一層の理解の促進等に取り組むほか、ICカードの国際相互利用化・利用拡大などの旅行者の利便性の増進を図る。</p> <p>② 具体的には、諸外国の事例研究や検討会を開催するなどして通訳案内士制度の改善を図ることで、外国人観光旅客の来訪を促進する。</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	財政課題等に関与した	法令改正等に関与した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	観光地の魅力向上に向けた評価手法調査				
政策評価の結果の概要	<p>○ 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成を目指すため、平成18年度より他の参考となるよう毎年一回、魅力ある観光地づくりの取組を紹介する事例集を発行しているが、紹介された観光地が、他の観光地と比べてどの点が優れているのかなどが分かりにくい等、掲載観光地についての有益な資料となっているとは言い難い。</p> <p>○ これは、事例集自体が、個々の優れた観光地の取組紹介に止まっており、観光地ごとの特色や課題を比較できるような形式とはなっていないためであると考えられる。</p> <p>○ このため、統一的な指標を用いて、観光地間の比較を可能とし、観光地の「実力」を評価する手法の確立が必要である。</p> <p>○ そこで、観光地の現状及び課題に関する評価情報を整備することで、観光地自身による現状や課題の認識を容易とすることを目指す。さらに、観光地間の実力比較が行える評価とすることで、観光地の魅力向上に資する競争意識の高まりが期待できる。具体的には、全国統一基準による「観光地満足度センサス」等の実施の可能性を検討する。</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	財政課題等に関与した	法令改正等に関与した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	観光の振興に寄与する人材の育成				
政策評価の結果の概要	<p>[観光まちづくり人材育成事業]</p> <p>○ 国際競争力のある観光地づくりを推進していくためには、その担い手となるべき人材を育成する必要があるが、地域における人材育成の仕組みは必ずしも充実していない。</p> <p>○ 一部の地域において人材育成に先進的な取り組みが進められているものの、それぞれの地域独自の手法により行われており、他地域における人材育成の取組内容に関する情報が共有化されていない。</p> <p>○ このため、人材育成の取組について地域間のネットワーク等を構築することによって、地域における自律的かつ持続可能な人材育成の仕組みづくりを支援する必要がある。</p> <p>・ 全国各地の観光地域づくり人材育成を行う団体が参加する人材ネットワーク会議を開催</p>				

	<p>する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地域づくり人材育成を行うのに必要な講師を確保し、先進事例を収集した上で、人材育成支援システムを構築する。 <p>〔観光産業従事者育成事業〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 大学等では観光関係学部が著しく増加しているが、他方で大学の観光関係学部における人材の育成のあり方と産業界等からのニーズについては、必ずしも合致しておらず、大学の観光系学部・学科の卒業生が観光関連産業に就職する割合は約23%にとどまっている。 ○ 従来、観光産業界は独自の資格制度やOJTを行うことにより自社の中で人材を養成しており、一方で高等教育機関での人材育成は専門学校が観光産業のための教育をほぼ独占してきたため、産業界への人材輩出は実務者レベルに限定されている。 ○ 産学の連携強化のための情報交換や議論の場の提供や産業界が必要とする人材像の明確化とカリキュラムの標準化等の推進を行う必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> 産学の連携強化のために産学官連携検討会議等を開催し、必要な人材育成のための標準カリキュラムを構築する。 その標準カリキュラムの有効性等を確認するための調査等を実施する。 構築された標準カリキュラムの円滑かつ効率的な運用のための教育システムを検討・開発する。 										
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>財政課題箇所へ反映した</td> <td>法令改正等へ反映した</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	財政課題箇所へ反映した	法令改正等へ反映した	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	財政課題箇所へ反映した	法令改正等へ反映した	機構・定員要求を行った							
○											

政策の名称	ユニバーサルツーリズム促進事業										
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国における少子高齢化が進展する中で地域の活性化を目指すためには、観光交流人口の拡大を図り、地域における観光消費の増大を図ることが不可欠である。そのためには、高齢者をはじめとする移動制約者が旅行をためらう要因となる「日常の生活圏とは異なる地域に移動することに対する不安」を解消・軽減する必要があるが、旅行前にバリアフリー（バリア）情報が容易に得られるような環境や旅行時の負担を軽減する環境になっていない。 ○ 現状では、バリアフリー（バリア）情報提供主体（地方自治体・観光施設・旅行会社等）により情報の内容・質がバラバラである。 <ul style="list-style-type: none"> トラベルヘルパーをはじめとした旅行介助者は存在するものの、その数が多くないことに加え、その存在が広く知られていないことにより活用されていない。 ○ 提供する情報の内容・質についての基準を策定する必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> トラベルヘルパーをはじめとした旅行介助者の認知度を上げる必要がある。 ○ 観光協会等が集約して提供することが望ましい情報の内容・項目のガイドライン（チェックシート）や、旅行会社が取り扱うバリアフリー商品に関するガイドラインを策定する。 <ul style="list-style-type: none"> また、トラベルヘルパーをはじめとした旅行介助者の育成や観光関係者（宿泊業者、旅行業者等）の研修等に取り組む団体の広報・普及啓発活動等を支援する。 										
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>財政課題箇所へ反映した</td> <td>法令改正等へ反映した</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	財政課題箇所へ反映した	法令改正等へ反映した	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	財政課題箇所へ反映した	法令改正等へ反映した	機構・定員要求を行った							
○											

政策の名称	空港周辺地域振興交付金の創設										
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成20年6月に成立した空港法は、空港の「整備」から「管理・運営」に重点を移したものであり、管理・運営の充実により、空港が、地域経済の活性化、地域の活力の向上に寄与することが掲げられているが、これまで整備による地域経済の活性化等には寄与してきたが、今回重点が置かれた管理・運営での寄与は高い状況ではなかった。 ○ 空港が地域経済の活性化、地域の活力の向上に寄与するには、空港を活用した人の交流・モノの流通を活性化させる様々な計画を実施して行く必要がある。 ○ 周辺地域の活性化にはその特徴を活かした、空港を活用した地域の自主的・意欲的な取組みを促し、人の交流・モノの流通を活性化させ空港利用・航空需要を拡大させることが重要である。 ○ このため、空港の利用者の利便向上を図るための協議会の協議を経た上で、都道府県等が策定した「空港周辺地域振興計画」に定められた自主的・意欲的な取組みに対し支援を行う。 										
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>財政課題箇所へ反映した</td> <td>法令改正等へ反映した</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	財政課題箇所へ反映した	法令改正等へ反映した	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	財政課題箇所へ反映した	法令改正等へ反映した	機構・定員要求を行った							
○				○							

政策の名称	民間主体・地域参加による持続可能なまちづくりの推進(都市環境改善支援事業(仮称)の創設等)				
政策評価の結果の概要	<p>○ 近年における人口減少の始まりや、高齢化社会の進展等に伴って、地方都市を中心にまちの魅力・活力の悪化が急速に進展している。</p> <p>こうした現状に対応するためには、まちづくりの隘路となっている部分を解決するとともに、維持管理・運営段階までを考慮した、民間主体・地域参加による持続可能なまちづくりへと軸足を転換していく必要に迫られているが、これまでの施策では、こうしたまちの魅力・活力の悪化を食い止めるに至っていないのが現状である。</p> <p>○ 民間主体・地域参加による持続可能なまちづくりが進まない原因は、金融情勢や景気の悪化等により、資金調達が困難な環境になっているとともに、市町村合併の進展や財政状況の悪化により、きめ細やかなまちづくりに行政の手が届きにくくなっていること等から、地域の力や既存ストックが上手く活用しきれていない点にあると考えられる。</p> <p>○ こうした状況に対応するためには、金融支援等を通じて資金調達の円滑化を図るとともに、住民・企業によるまちの魅力の維持・向上を図る取組を支援することにより、地域の力や既存ストックの活用を促進する仕組みを構築する必要がある。</p> <p>○ これらの課題に対して、以下の具体的施策を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市環境改善事業(仮称)の創設 民間事業者等による都市環境の改善を図るため、債務超過となった駅前スーパー、利活用困難な土地(土壤汚染地、虫食い地等)の再生や、敷地整備を伴うヒートアイランド・CO2対策等について、金融支援や民間への直接支援など総合的な支援を行う。 ・ 都市環境改善支援事業(仮称)の創設 民間のまちづくりの担い手による都市環境改善事業活動を促進するため、都市環境維持・改善計画の作成、計画に基づくストリートファニチャー、ペDESTリアンデッキ、緑地等の整備・改善、屋外広告物の除去・改善等やまちづくり関連ソフト施策の実施に対して総合的に支援する。 ・ 都市環境改善促進税制 税制改正により、都市環境改善事業等に係る特例措置を創設する。 				
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	まちづくり交付金の拡充				
政策評価の結果の概要	<p>○ まちづくり交付金は、地方の自主性・裁量性を活かしながら、喫緊の課題である都市再生を推進する制度として平成16年度に創設され、これまで全国1,518地区(835市町村)で活用されており、全国の都市再生に大きく貢献してきているものの、人口減少や高齢化の進展等を背景に、より一層地域社会・経済の成長力の強化を図ることが依然として不可欠である。</p> <p>○ 都市再生は、多様な事業を総合的かつ複合的に実施するものであり、集中的な投資が必要である。</p> <p>○ まちづくり交付金により全国の都市再生の推進のための支援を引き続き着実に実施することが不可欠であるが、制度創設から5年目を迎え、これまでの実績を踏まえ、制度のブラッシュアップによる更なる都市再生の推進のための取組を検討することが重要である。</p> <p>近年、中心市街地活性化法の改正、歴史まちづくり法の制定、環境モデル都市の指定等が行われ、これらにおいてまちづくり交付金による措置が位置づけられる等、国の施策の推進において、まちづくり交付金のより一層の支援が期待されており、これに対応することが必要である。</p> <p>○ このため、中心市街地活性化、歴史まちづくり、低炭素型まちづくり、民間との協働による持続可能なまちづくり等、国の施策に関連した都市再生の円滑かつ迅速な推進を図るため、まちづくり交付金において、新たな支援タイプを創設し、重点的な支援を行う。</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	コミュニティ・ルール化の推進				
政策評価の結果の概要	<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に愛され、地域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>しかしながら、経営の厳しい事業者にとって、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>○ 原因として、地域の求めるサービス向上について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、事業者にとっての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が挙げられる。</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、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推進することが必要である。</p> <p>○ このため、幹線鉄道等活性化事業費補助の拡充を図り、潜在的な利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、事業者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ハード・ソフト一体で大幅な利便性向上を図る「コミュニティ・レール化」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	財政課題鑑識に反映した	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	地域公共交通活性化・再生総合事業の拡充				
政策評価の結果の概要	<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、その活性化・再生は非常に重要な課題である。しかしながら、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。</p> <p>○ 自家用乗用車の普及、宅地の郊外化等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、自家用乗用車による移動の機会は大きく増大している一方で、公共交通の輸送人員は長期的に減少傾向にあること等が原因である。</p> <p>○ 地域公共交通の活性化・再生を推進するためには、地域の多様な関係者が連携して、主体的に地域の公共交通のあり方を考え、地域の総合的な判断に基づき、地域にとって真に有益な取組みを着実に実施することが重要である。</p> <p>○ このため、地域公共交通の活性化・再生について、関係自治体、交通事業者、住民その他地域の関係者が連携して、自主的・積極的に取り組む地域を重点的に支援する。</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	財政課題鑑識に反映した	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	バス産業将来ビジョン策定調査				
政策評価の結果の概要	<p>○ 現在、バスの輸送人員が引き続き減少しており、地方バス路線の維持については依然厳しい状況が続いている。</p> <p>○ バス事業が厳しい状況となっている主な要因としては、①事業収支の悪化、②過疎化・高齢化・都市構造の変化等による需要の減少、③リストラの実施による運転者・企画力不足等の体制面の問題が挙げられる。</p> <p>○ そして、以上のバス事業が抱える問題を克服していくためには、その対応に資する情報、知見の内容を精査し、政策によるバス事業の持続可能な支援のあり方について検討する必要がある。</p> <p>○ そこで、バス事業をとりまく環境の変化と今後の見通し、バス事業の長期的な経営構造の変化の分析などを主要項目として、将来に向けて安定的かつ持続可能なバス事業の経営ができる環境整備のための調査を実施する。</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	財政課題鑑識に反映した	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	総合交通戦略の更なる推進のため、人と環境にやさしい自転車利用環境の整備について都市交通システム整備事業を拡充				
政策評価の結果の概要	<p>○ 都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりの実現を目的とした総合的な都市交通戦略を推進する必要があるが、このためには基幹的な公共交通の整備だけでなくそれを補完する交通システムの整備により、利便性の高い都市の交通システムを構築する必要があったが不十分であった。</p> <p>○ 従来は、総合的な都市交通戦略に基づく都市の交通システムに、基幹的な公共交通を補完する都市の交通システム(コミュニティサイクル)を積極的に位置づけていなかった。</p>				

	<p>○ コミュニティサイクルの導入を促進するためには、そのシステム整備等に対する支援が必要となる。</p> <p>○ 都市交通戦略の更なる推進に資するコミュニティサイクルの導入を図るために必要となるシステム整備等に対する支援として、補助対象を追加する。</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	財政環境審議会に反映した	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	ICTを活用した建設生産システムの普及促進				
政策評価の結果の概要	<p>○ 建設生産システムは、かつての人力施工から建設機械の導入などにより、その生産効率を高めてきた。しかし、全産業に比べ低いとされる労働生産性や今後予想される人口減少や地球規模での資源・環境問題という現状に対して、建設施工がその役割を果たすためには、ICT(情報通信技術)を活用し、一層効率的な施工を実現することが急務である。</p> <p>○ 一部の大規模工事では先駆的に導入され、作業速度が向上するなどの効果を上げているICTを活用した革新的な施工技術(情報化施工)が普及していない。</p> <p>○ 情報化施工による効率的な施工管理を活かせるような、施工管理方法や設計施工データの標準化の確立といった環境整備が不十分である。</p> <p>○ 情報化施工の普及を推進する施工管理方法や設計施工データの標準化の確立といった環境整備やモデル事業を実施する。</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	財政環境審議会に反映した	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	不動産投資市場の安定成長のための不動産投資顧問業務の促進				
政策評価の結果の概要	<p>○ 平成19年9月の金融商品取引法の施行を受け、同法の投資運用業の登録要件である総合不動産投資顧問業者の登録が急増している中、経済情勢の変化を受けて登録後間もなく廃業する業者も現れており、今後、不動産投資市場を持続的・安定的に成長させていくためには、当該業務の普及・適正化を図り、適切な指導監督を行っていく必要がある。</p> <p>○ 不動産投資顧問業者は、機関投資家向けの業務を主に遂行しており、今後、不動産投資の知識・経験が少ない個人投資家や年金基金等の不動産投資市場への参画を促進するためには、更なる業務の適正化が必要。</p> <p>○ 不動産投資顧問業務の適正化のためには、投資家の関心事項を把握し、不動産投資顧問業者における投資家への情報提供のあり方やコンプライアンス等の内部管理体制のあり方等を普及させる必要がある。</p> <p>○ 個人投資家や年金基金等による不動産投資事例等について調査を行い、彼らが不動産投資を一任等するに際しての関心事項を把握する。</p> <p>また、不動産投資顧問業者における投資家への情報提供のあり方やコンプライアンス等の内部管理体制のあり方等について検討を進め、必要に応じて、不動産投資顧問業の業務ガイドラインの作成を検討する。</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	財政環境審議会に反映した	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	既存住宅ストックの流通市場の環境整備に関するモデル取引調査				
政策評価の結果の概要	<p>○ 我が国は既に人口減少社会を迎えているが、2015年(平成27年)以降は世帯数も減少すると予測されている中、「住生活基本計画」においては既存住宅流通のシェアを現在の13%から23%に拡大することを目標としており、このために必要な戸数は平成15年実績の1.7倍に当たる約30万戸となるため、新築中心の市場から既存住宅流通の拡大をどう実現するかは、今後の大きな課題である。</p> <p>○ 住宅履歴書や建物検査(インスペクション)は、すべての住宅への一律の義務づけを行うことが困難であることから、これらが市場において一般化したデファクトスタンダードとして機能することが期待されるが、そのためには住宅履歴書や建物検査を活用するためのコストを上回るメリットがなければ、市場における活用は進まない。</p> <p>○ すなわち、住宅資産の維持・向上を図る取組が適切に市場で評価されない現状を改め、住宅履歴書や建物検査の情報が適切に市場で評価される市場環境を整備することで、買主、売主及び仲介業者の関係者すべてがメリットを享受できるようにする必要があり、住宅履歴書などの普及率が低く、それらの情報が価格に適切に反映されない未成熟な市場においては、それらを改善する公的な支援が欠かせない。</p>				

	○ そこで、既存住宅市場で重要な役割を担う宅建業者を通じて、住宅履歴書及び建物検査を伴う既存住宅のモデル取引を実施し、その際の取引実態に関する各種情報を収集、分析することで、住宅履歴情報等の有効性の検証、適正な市場価格形成のための評価方法の検討などの調査を行い、既存住宅流通市場の環境整備を図ることとする。				
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	財政課題等へ反映した	法令改正等へ反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	未完成マンションの重要事項説明における情報提供のあり方検討				
政策評価の結果の概要	○ 未完成物件の販売においては、購入者はモデルルーム等の限られた情報により、購入するか否かの判断をしなければならない。消費者保護の観点から、契約に先立ち行われる重要事項説明から引渡までの間、当該物件に係る適時適正な情報提供が必要。 ○ しかしながら、現実には業者が調査・確認を怠り、購入者に情報提供がなされない場合があり、引渡後、物件前に受けた説明と実際の物件の態様との間に相違が生じ、トラブルの原因となっている。 ○ 宅地建物取引業法第35条に基づく重要事項説明よりも、広範かつきめ細かな情報提供に誘導し、情報の非対称性の解消に努める。 ○ 業者・消費者への実態調査に基づき、問題点の把握・検討を行うと共にプライオリティの高い事項を整理すること等により適時適正な情報提供に関するルールを定めるガイドラインを策定する。				
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	財政課題等へ反映した	法令改正等へ反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	不動産市場データベースの構築				
政策評価の結果の概要	○ 不動産投資市場が急速に拡大する中、市場の透明化を推進し、その健全な発展を促すには情報基盤の整備が必要であるが、我が国においては、海外に比して、不動産管理に係るデータ収集・分析が十分になされていない状況にあり、不動産事業者と消費者間の情報の偏りの是正が求められている。 ○ しかし、不動産管理に係るデータの収集には、不動産の所有者等から直接収集する必要があるなどの課題があることから、我が国では不動産管理に係るデータの収集・分析が十分になされていない。 ○ こうした状況を踏まえ、鑑定評価やエンジニアングレポートの適正化の推進など不動産投資市場全体の信頼性の向上等を図るとともに、不動産業者と消費者間の情報の偏りをできる限り是正し、不動産市場の透明性の向上を促し、不動産投資市場の健全な発展を促す必要がある。 ○ このため、オフィス、マンション等の不動産の管理に係る収益費用の価格情報等を収集し、不動産取引の指針となるようなデータを一般に提供する不動産市場データベースを拡充する。				
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	財政課題等へ反映した	法令改正等へ反映した	機構・定員要求を行った

政策の名称	官民連携による我が国建設技術の海外展開支援事業				
政策評価の結果の概要	○ 国内の建設市場が縮小し、わが国建設企業の世界各国への海外展開の必要性が増す一方で、海外建設工事の受注に向けた競争は激化する状況であり、多くの本邦建設企業は、海外展開を推進するにあたり、非常に苦慮している状況である。 ○ わが国建設業がこうした厳しい環境にある原因は、海外における建設事業において、過剰な価格競争や厳しい自然環境、社会環境等の中での事業が強いられることが多いためであると考えられる。 ○ わが国建設技術の海外展開の一層の促進のためには、海外においてわが国建設業の強みである技術力がより発揮され、適切に評価される環境づくりに、官民が連携して取り組み、わが国建設業のさらなる国際競争力の強化を推進することが必要である。 ○ 本施策においては、海外建設工事における技術的課題の解決支援のための技術支援体制の強化、海外で通用する建設エンジニアの養成を図ると共に、わが国建設技術の進出環境改善のため、途上国事業実施機関の品質管理能力・意識の向上を図るものである。				
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	財政課題等へ反映した	法令改正等へ反映した	機構・定員要求を行った

状況					
----	--	--	--	--	--

政策の名称	地域の中堅・中小建設業者に対する経営相談の強化等の建設業経営支援緊急対策の実施				
政策評価の結果の概要	<p>○ 建設投資の減少や価格競争の激化、資材価格の高騰等により、特に公共投資への依存度が高い地域を中心に、地域の中堅・中小建設業者はきわめて厳しい経営環境に直面している。地域の経済・雇用を支える基盤産業である建設業者の利益率を向上させ、活力の回復を図る必要があるが、建設業の利益率は他産業に比べて低い水準であり、また、規模が小さい事業者ほど利益率も低い傾向にある。</p> <p>また、建設業は、これまで培った技術やノウハウ、人的ネットワークを活かし、地域におけるコミュニティ産業として新分野に進出することで地域活性化に貢献することが求められている。しかしながら、多くの企業は進出の過程において販路開拓などの課題に直面しており、これらの取組を円滑化させる必要がある。</p> <p>○ 建設業が厳しい経営環境に直面している原因は、建設投資の減少のほか、金融機関の融資状況などがあげられるが、建設業自らの問題として、受注・単品産業という特性や、多くの事業者が公共事業に依存した経営を行ってきたことなどから、自社の経営について具体的にどこが課題であるのかを理解していない経営者が多いと考えられる。また、業態の多角化のうえで販路開拓を課題とする企業が多いのも、マーケティング等の営業戦略に関するノウハウが不足しているからであると考えられる。</p> <p>○ 建設業の活力回復を図るためには、経営相談の機会や、過去の新分野進出等のモデル事業者の成功・失敗事例に学ぶ場を提供するなどにより、こうした建設業者の意識改革を喚起することとともに、本業の強化、新分野への進出のいずれにおいても必要不可欠な資金繰りを円滑化すること、さらに、販路開拓や人材の確保・育成に関する支援を行うことが有用である。</p> <p>○ 本施策においては、経営分析等のスキルを持つ者が常駐する建設業緊急相談窓口（仮称）の設置、弁護士等の複数の専門家て構成される支援チームの個別企業への派遣や、実践的な研修講座の実施などの経営相談の強化のほか、工事請負代金債権の流動化の促進による金融の円滑化、地域経済への波及効果が高く、地域に密着した新分野への進出による「地域総合産業化」への支援など、建設業の経営支援を総合的に実施するための体制を整備する。</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	都市部における地籍調査推進手法モデル調査事業（仮称）の創設				
政策評価の結果の概要	<p>○ 地籍調査の平成19年度末までの実施面積は137千km²であり、平成21年度の目標値を達成するために必要と考えられる148千km²を大きく下回っている。特に、都市部においては2,434km²（都市部全体の20%）しか進捗していない状況である。</p> <p>○ 都市部においては、土地の細分化、権利意識の強さ等から境界確認の合意を得ることが他の地域に比べて困難であり、その結果、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。</p> <p>○ このような中、不動産登記規則の改正に伴い、登記所に提出される地積測量図に原則として座標値が付与され、一筆ごとの土地に関する正確な情報が蓄積されることになった。これを踏まえ、都市部における地籍調査を確実に推進していくためには、地積測量図等の民間測量成果を活用して、地籍調査を効率的に実施する手法を新たに確立していくことが必要である。</p> <p>○ このため、都市部において地積測量図等の民間測量成果を活用する新たな地籍調査手法の確立に向けて、モデル地区実証実験を行う。</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	広域地方計画先導事業（仮称）の創設				
政策評価の結果の概要	<p>○ 本格的な人口減少社会の到来、急速な高齢化の進展、東アジアの急速な経済発展等の新しい時代の潮流の中、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ことにより、我が国の成熟期にふさわしい国としての厚みを増していく必要があるが、一極一軸型の国土構造の現状や都道府県を越える広域的課題の増加などを踏まえ、自立的な広域ブロック形成に向けた国と地方の協働を推進する必要がある。</p> <p>○ これまでの国土づくりにおいて、東京と地方という視点が重視され画一的な資源配分や地</p>				

	<p>域の個性の喪失を招いた面があることも踏まえ、各広域ブロックにおいては、独自の地域戦略に基づき、意欲ある地域の活性化に向けた取組について、公共、民間を含め、地域の知恵と工夫を引き出しつつ、総合的に施策を展開していく必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ブロック独自の地域戦略を描く広域地方計画は、都府県・政令市等の地方公共団体や経済団体等からなる広域地方計画協議会の協議を経て国土交通大臣が決定するものであり、その策定過程を通じ、広域ブロックの自立的発展に向け、地域の関係主体が地域整備の方針・目標を共有化しつつ、広域の見地から必要な施策の選択と集中を図るとともに、その効果的な推進のために、国と地方が協働して重点的・集中的に取り組む必要がある。 ○ このため、広域地方計画に関わるブロック独自の地域戦略について、地域に根ざした行政、経済主体の実践活動を通じた実現が図れるよう、地方公共団体や経済団体等による地域発意に基づく先導的なソフト事業の立ち上げ支援を行う。具体的には、ブロック独自の地域戦略のテーマに応じて、省庁横断的な分野の広域政策課題に関わる具体的な調査、社会実験について、公募により都府県、政令市、経済団体等によるモデル事業を選定の上実施する。 				
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	財政課題鑑別図に反映した	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	定住自立圏等形成に向けた地域経営推進事業(仮称)の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国土形成計画において、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こととされているが、近年地方圏から大都市圏への人口流出が加速しており、将来的にも今後30年間に全国で約13%の人口減少が見込まれ、中でも地方圏の人口減少幅は約19%と見込まれており、地方圏からの人口流出を防止し地方圏への人の流れを創出していくことが求められている。 ○ これまで住民の生活に必要な機能については最も身近な基礎的地方公共団体である市町村を単位として主として提供してきたが、自動車社会の浸透等により地方においても日常生活圏が市町村の圏域を越えるようになってきている。これに対し、市町村の圏域を越えて生活に必要な機能を提供する体制が整っていない。 ○ このため、複数の市町村が連携して定住自立圏を形成し、中心市の都市機能を周辺市町村が活用する等の取組を進めることが必要となってきた。また、定住自立圏の形成のためには縦割りの分野ごとの対応ではなく、広域的な視点から分野横断的な取組、あるいはハードとソフトの連携による総合的な取組が必要である。 ○ このため、地方公共団体が民間事業者等と協力しつつ、市町村の圏域を越えて、地域住民の生活に必要な諸機能等を提供し、地域で自立して暮らし続けられる環境づくりに総合的に取り組む地域経営活動の立ち上げ支援を行う。 				
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	財政課題鑑別図に反映した	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	モビリティサポートの推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国では急速な少子高齢化の進展により、地方では移動手段を自動車に極度に依存した地域構造が形成され、これまで地域の活動の中心部であった中心市街地は著しい人口減少と高齢化、生活機能の衰退を招いている。また、大都市部においても、国際・国内交流を増加することにより地域経済を活性化するため、外国人を含むその地域に不案内な来訪者の移動の円滑化が課題となっている。こういったことから、ユニバーサル社会の形成に向けたインフラづくりや都市中心部での魅力あるまちづくりのニーズは高く、その一環としてその地域を訪れる人々やあらゆる居住者の移動や交流を促進するため、ユビキタス技術を活用した移動支援システムの構築が強く求められている。 ○ しかしながら、どの地域においても、システムを構築するまでには至らない状況である。 ○ その原因は、移動支援システムを構築するためのノウハウや技術が地方公共団体等には乏しく、また、財政状況等からも取り組む余力がないからであると考えられる。 ○ このため、ユビキタス技術等を活用することによって、あらゆる歩行者の移動に関連する必要な情報をいつでも、どこでも手に入れることができる環境を街づくりの中に構築するためには、国が意欲のある地方公共団体等を支援して、上記のような街づくりを全国的に展開する必要がある。 ○ 従って、地域の先進的な取組のうち、全国的課題の解決に資するもの、あるいは、多くの地域に共通する課題の解決に資するものについて、「モビリティサポートモデル事業」を創設し、地方公共団体等に対して支援する。また、その成果を取りまとめ、全国への水平展開を図る。 				

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	財政課題鑑識に反映した	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	交通分野における地球環境・エネルギー対策に関する国際連携の強化				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 気候変動問題については、地球規模での取組が求められており、世界全体のCO2排出量の約2割を占める交通分野においても、効果的な削減対策の実施が不可欠である。また、中国、インド等新興国においては、急速な経済成長に伴う交通分野からのCO2排出量の急増及び交通に起因する大気汚染の深刻化が懸念されており、喫緊の対応が必要となっている。さらに、平成21年12月のCOP15(気候変動枠組条約締約国会議)における平成25年以降のポスト京都枠組について合意することを目指し、現在、国際交渉が本格化しており、我が国の国益に合致した枠組の実現に向けて、交通分野においても戦略的対応が求められている。しかしながら、現状では、同分野における国際的な取組が進んでおらず、十分な対策が講じられていない。 ○ 地球規模での取組に当たっては、先進国の経験やノウハウを環境保護より経済成長を優先したい途上国に効果的に移転させることが重要となるが、交通分野の対策は各国毎に講じられてきており、特に、途上国支援を含む同分野の対策を促進するような国際的枠組が存在していないこと等が原因と考えられる。 ○ このため、環境対策に知見とノウハウを有する我が国がリーダーシップを発揮し、我が国及び各国におけるエネルギー対策の推進に向けて、積極的な国際貢献を行っていくことが必要となっている。 ○ 国土交通省では、本年10月の「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」を通じ、我が国のリーダーシップの下、交通分野における環境・エネルギー対策に関する国際連携の具体的方向性を示すこととしている。会合後は、これを更なる国際的な取組強化につなげるべく、大臣会合合意事項の具体化、関連する国際的枠組における取組強化等について強力に推進することとしている。 				
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	財政課題鑑識に反映した	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	庁舎のグリーン化に係る最新技術の導入基準の確立				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 京都議定書の削減目標(6%減)に基づく政府実行計画では、政府の事務・事業に伴う温室効果ガス排出目標を平成13年度比8%減としているが、2050年までに世界全体の排出量を半減するため、我が国としては、現状から60~80%の削減を掲げる必要があり、官庁施設においても、新技術の積極的な導入等により、温室効果ガス排出削減を加速する必要がある。 ○ 効果の高いグリーン化技術の導入には、直接的な温室効果ガス排出削減効果だけでなく、技術の間接的・副次的な効果を含め、総合的な判断が必要なため、新たな技術の導入が円滑に進まない。 ○ 効果の高いグリーン化技術の導入により、官庁施設におけるCO2削減を加速するためには、技術を適切かつ円滑に評価するための、間接的・副次的な効果を含めた総合的な評価手法を構築する必要がある。 ○ 設計・施工・完成後の維持管理にあたっての評価事項を明確にし、採否評価の枠組みと環境負荷低減技術の評価尺度をとりまとめ、環境負荷低減技術導入のための指針を作成する。 				
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	財政課題鑑識に反映した	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	大規模な河川災害対策の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地球温暖化に伴う記録的な豪雨が頻発し、現在の整備水準を大きく上回る洪水が頻発しており、従前の災害復旧事業のみでは再度災害防止に十分な効果を発揮することが困難である。 ○ これまでの災害復旧事業は、原形復旧のみの対応となり、次期出水で重大な被害に繋がる恐れが高い場合や再度災害防止に十分な効果が期待できない場合においても災害要因を除去することができない。 ○ 計画規模を超えるような大洪水では、例え堤防の決壊が発生していなくとも越水や長期間にわたる洪水で一連区間の堤防等が実質上効用を失っている。 				

	○ 河川大規模災害関連事業により、これらの大規模災害に対し、再度災害防止に十分な効果が得られるよう従前の災害復旧と合併して効果的・効率的に災害要因の除去を実施する。				
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	財政課題等に関与した	法令改正等に関与した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備の推進				
政策評価の結果の概要	<p>○ トラック運送業においては、規制緩和以後、新規参入事業者が増加し、中小零細化が進行している。また、激しい事業者間競争の中で、下請構造が多層化し、運送原価割れになる買いたたき、運賃の一方的な減額要請等不適正な取引も見られるようになっている。このような中、本来、運送委託者と運送受託者の十分な協議を行うことで価格決定、運送契約等を行うべきであるところ、燃油価格の高騰が運送依頼者による一方的な価格据え置き等の深刻な影響を与えている。</p> <p>○ 不適正な取引が顕在化していることの原因として、トラック運送事業者が荷主に対して運賃交渉力が弱いなど力関係において大きな差があるなかで、両者の適正取引に向けた十分な理解が不足してきた等が挙げられる。</p> <p>○ このため、荷主とトラック運送事業者等による適正取引に係る望ましいパートナーシップを構築するとともに、共同輸配送や運行計画の見直しなど物流効率化に向けたノウハウを関係者が共有し、その普及を促進していくなど、トラック運送業の構造改善を推進する必要がある。</p> <p>○ 具体的には、地方運輸局が中心となって、荷主とトラック運送事業者等の関係者による検討の場を設置し、トラック運送をめぐる問題認識、ルール等の共有化を行うとともに、全国の先進事例の提供なども行いつつ、関係者間の模範的な協働の取組み事例等を研究・調査し、その普及方法等今後あるべき姿を検討する。</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	財政課題等に関与した	法令改正等に関与した	機構・定員要求を行った
	○				

政策の名称	タクシー事業の構造改善に関する調査				
政策評価の結果の概要	<p>○ 少子高齢化・過疎化等の近年の社会情勢の変化により、利用者のニーズが多様化する中で、多様な利用者のニーズにきめ細かく応える交通機関として、過疎地における高齢者等の生活に密着した移動手段として、また、鉄道やバスとともに総合的な公共交通体系を構築する交通機関として、安全で安心なタクシーサービスの提供が求められている。しかしながら、需要の増加が見られない、過剰な輸送力が供給されているなどによりタクシー事業者の経営は大変厳しい状況にあり、その結果、安全性・サービスの質の低下が懸念されている。</p> <p>○ タクシー事業においては、利用者によるサービスの選択を通じた事業者の淘汰が進みづらく、また、利用者を選択されるためのサービスの向上というインセンティブが事業者に起きづらいという構造的な課題を抱えている。</p> <p>○ こうした課題を克服し、利用者の選択性の向上を通じた不良事業者の淘汰、サービスの向上を促進するため、例えば、事業者に対する評価制度を確立し、利用者がこうした評価情報を踏まえてタクシーを選択する仕組みを創設すること等により、サービスの向上や不良事業者の淘汰を促進することが求められている。</p> <p>また、福祉輸送をはじめ新たなタクシー需要に適切に対応し、地域交通の重要な一翼を担う主体としてさらなる利便性の増進を図ることが求められている。</p> <p>○ このため、タクシー事業における競争促進を通じた利便性の向上に向け、こうしたテーマに関する調査を行っていくものである。</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	財政課題等に関与した	法令改正等に関与した	機構・定員要求を行った
	○				

表 15-4-② 政策アセスメント（事前評価）を実施した施策〈20年度予算概算要求実施分の追加修正等〉

政策の名称	緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化				
政策評価の結果の概要	<p>○ 緊急地震速報の実効性を高めるためには、技術と制度の両面から取り組む必要がある。</p> <p><技術面></p> <p>○ 緊急地震速報は、震源の近くで地震（P波、初期微動）を捉え、震源の位置、規模、想定される揺れの強さを自動的に計算し、地震による強い揺れ（S波、主要動）が始まる数秒～数十秒前に素早く知らせる情報であるが、平成18年9月1日、奄美大島近海で、地震の規模（M）5.4、最大震度3の地震が発生した際の緊急地震速報は、M6.4、最大震度5弱として発表した。これは、推定した震源の位置が大きくずれ、地震の規模を過大評価したためである。</p> <p>○ 現在の地震観測点は、日本及びその周辺で発生する地震を把握できるよう、内陸部において約60km間隔で配置されているが、伊豆諸島や南西諸島のような島嶼部では、内陸部のような観測点の配置が困難であるため、緊急地震速報における推定震源の位置が大きくずれることがある。</p> <p>○ この問題を改善するには、島嶼部における緊急地震速報に対応した地震計（多機能型地震計）を内陸部に比べて高密度で配置し、緊急地震速報の精度を向上することが必要である。</p> <p>○ このため、奄美大島及び八丈島に緊急地震速報を解析する観測データを提供する地震観測点を増設し、伊豆諸島、南西諸島地域に対して信頼性の高い緊急地震速報を発表できる体制を確立する。</p> <p><制度面></p> <p>○ 緊急地震速報は、一般社会において、生命・財産に関わる重要な情報であるとは必ずしも認識されず、防災に充分活かされる状況とはなっていない。</p> <p>○ 情報伝達が十分に行われなかったり、適切な行動がとられなかったりするのには、緊急地震速報を作成して単に発表するだけでは、防災上の緊急性や重要性が容易には理解されないためと考えられる。</p> <p>○ 防災対応に直結する重要な予測情報として伝達され、防災に充分活かされるためには、緊急地震速報についても、気象業務法で定める予報及び警報として発表することが必要である。</p> <p>○ 気象業務法を改正し、緊急地震速報を予報及び警報の対象とする。</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	財政規律審議に反映した	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	ケーブル式海底地震計の整備				
政策評価の結果の概要	<p>○ 気象庁では、想定される東海地震の前兆的变化を捉えるため、東海地震の想定震源域である東海沖にケーブル式海底地震計を整備し、昭和54年より観測を開始し、24時間体制で常時監視を行っている。これにより陸域の地震観測データのみでは把握できない当該海域で発生する微小な地震活動を効果的に把握・監視している。</p> <p>しかしながら、平成13年6月の中央防災会議「東海地震に関する専門調査会」において想定震源域が見直され、当初の想定震源域から大きく西方に拡大したため、既存の海底地震計だけでは当該地域の監視が十分ではなくなった。</p> <p>○ 拡大された想定震源域の海域に海底地震計が設置されておらず、より精度の高い緊急地震速報を発表することができない。</p> <p>○ これらの問題を改善するには、拡大された想定震源域に緊急地震速報に対応した海底地震計を整備し、緊急地震速報の精度を向上することが必要である。</p> <p>○ このため、既設の東海沖ケーブル式海底地震計の西方に新たに「緊急地震速報」に対応したケーブル式海底地震計を整備しており、当該海域での詳細な地震活動の把握・監視を強化する体制を確立する。</p> <p>○ 緊急地震速報は、一般社会において、生命・財産に関わる重要な情報であるとは必ずしも認識されず、防災に充分活かされる状況とはなっていない。</p> <p>○ 情報伝達が十分に行われなかったり、適切な行動がとられなかったりするのには、緊急地震速報を作成して単に発表するだけでは、防災上の緊急性や重要性が容易には理解されないためと考えられる。</p> <p>○ 防災対応に直結する重要な予測情報として伝達され、防災に充分活かされるためには、緊急地震速報についても、気象業務法で定める予報及び警報として発表することが必要である。</p> <p>○ 気象業務法を改正し、緊急地震速報を予報及び警報の対象とする。</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	財政課題鑑識に反映した	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	国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業				
政策評価の結果 の概要	<p>○ 本格的な人口減少社会において地域の活性化を目指すためには、観光交流人口の拡大を図り、地域における観光消費の増大を図ることが不可欠であるが、国内観光は依然として全般的には低迷しており、また、訪日外国人旅行者数は着実に増加しているものの、諸外国と比較して低位な状況にある。</p> <p>○ これは、宿泊拠点を中心とした国内の観光地が、グローバル化している観光市場において、内外の観光客を惹きつける魅力を十分に発揮できていないことに一因があると考えられる。</p> <p>○ そこで、滞在促進地区を中心とした内外の観光客を惹きつける滞在力の強い観光地の形成を促進し、観光客の総滞在時間の拡大を図ることが重要である。</p> <p>その上で、観光地の滞在力を相乗的に高め、グローバル化している観光市場における国際競争力を一層強化するために、多様な担い手・地域間の連携が必要である。</p> <p>○ このため、「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年法律第39号)により、二泊三日以上の滞在型観光を促進する観光圏の形成を促進する。</p> <p>また、上記の観光圏の形成を促進するための新たな支援制度を創設するとともに、税制の特例措置を創設し、多様な担い手・地域間の連携を通じた国際競争力の高い魅力ある観光地の形成を促す。</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	財政課題鑑識に反映した	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	気象業務法の一部を改正する法律案				
政策評価の結果 の概要	<p>① (地震動及び火山現象の予報及び警報)</p> <p>○ 近年、気象業務に関する技術の進展及び観測体制の充実によって、地震の最初のわずかな揺れを地震計でとらえて震源や地震の規模をただちに推定し、ある地点における強い地震動が始まる時刻やその震度を予想したり、火山において地下のマグマの位置やその変化をとらえ、それが地表に噴出する前に噴火の予想をしたりすることが可能となってきている。</p> <p>しかし、これらの予想を防災情報として発表しても、一般社会において、それが生命・財産に関わる重要な情報であるとは必ずしも認識されないため、防災に十分活かされる状況とはなっていない。</p> <p>○ 新たな予想の情報を作成して単に発表するだけでは、防災上の緊急性や重要性が容易には理解されずに、情報伝達が十分に行われなかったり、適切な行動がとられなかったりするためと考えられる。</p> <p>○ 一般に、防災対応に直結する重要な予想の情報とは、予報及び警報のことであると認識され、予報及び警報に応じて関係機関への伝達やとるべき防災対応、国民への周知等が実施されているところである。加えて、警報については国による一元的な提供等混乱防止の措置も担保されているところである。地震動及び火山現象の予想の情報についても、予報及び警報として発表することにより、防災に十分活かされるものと期待される。</p> <p>しかし、地震動及び火山現象の予想についてこれまで技術的に困難であったことから、地震動及び火山現象は気象業務法において予報及び警報の対象から除外されており、予報及び警報として発表できるよう措置を講ずる必要がある。</p> <p>○ 気象業務法を改正し、地震動及び火山現象を予報及び警報の対象とする。その上で、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 気象庁が、地震動及び火山現象の予報及び警報を行わなければならないこととし、当該予報及び警報実施の責任体制を明確にする。 ・ 既存の警報と同様、地震動及び火山現象の警報についても、気象庁が関係機関に伝達しなければならないこととし、気象庁からの伝達を受けた関係機関は、伝達や国民への周知に努めなければならないこととする。 <p>これにより、当該警報の国民への提供体制を確立する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の予報と同様、気象庁以外の者が行う地震動及び火山現象の予報の業務についても許可の対象とし、これによりきめ細かなニーズに応じた予報が適切な予報業務事業者により国民に提供されるよう措置する。 ・ 既存の警報と同様、気象庁以外の者による地震動及び火山現象の警報を制限し、複数の異なる内容の警報が発表されることによって適切な防災対応の判断ができなくなる等の社会的混乱を回避する。 				

	<p>ことを、気象業務法を改正することにより実現する。</p> <p>②（電気事業者が行う気象観測）</p> <p>○ 気象業務法では、国土交通省令で定める技術上の基準に従って観測を行わなければならない対象として、成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測の他に、電気事業の運営に利用するための気象の観測も規定している。</p> <p>○ 法制定時において、電気事業者は水力発電ダムの水位・流量を把握するため、水源地の雨量を得るために気象観測を行っており、多くの観測施設を有していた。観測網が発達していなかった当時において、気象庁以外の政府機関、地方公共団体と並び、その観測成果を活用し、観測網を構築する必要があった。しかし、近年、アメダスや国土交通省や都道府県による観測の成果と気象レーダーの降水分布の観測成果を組み合わせることにより、全国を網羅した精密な雨量等の把握が可能となり、平成18年には1キロ四方の地域毎の雨量データが得られるようになった。</p> <p>○ 成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測に対し技術上の基準を課すことは、社会的な混乱を防止するために引き続き必要性は失われていない一方で、電気事業者による観測の成果に頼る割合は近年相当低くなっているにも関わらず電気事業の運営に利用するための気象の観測が国土交通省令で定める技術上の基準に従って観測を行わなければならない対象とされていることは、電気事業者にとって負担となっている。</p> <p>○ 電気事業者が行う気象観測について、国土交通省令で定める技術上の基準に従わなければならない対象を緩和し、政府機関及び地方公共団体以外の機関と同様に、成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測のみについて、国土交通省令で定める技術上の基準を課すこととする。</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	財政課題審議館に反映した	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	国土交通省設置法等の一部を改正する法律案				
政策評価の結果の概要	<p>○ 現行の航空・鉄道事故調査委員会設置法においては、国土交通大臣への勧告並びに国土交通大臣及び関係行政機関の長への建議を行うことが可能とされているところであるが、蓄積された知見が再発防止に十分に結びついていない状況がある。</p> <p>○ 蓄積された知見を国土交通大臣、関係行政機関の長へ伝達するのみでは、原因関係者に対して再発防止に関する措置、被害の軽減のための措置について十分に伝達できていない可能性があり、また、個別の原因関係者のみに特有な状況を改善するための適切な対応がとられていないことも考えられる。</p> <p>○ 蓄積された知見をもとに再発防止策等の対応を促すには、事故等の原因を発生させた原因関係者へ直接伝達するとともに、伝達した内容についての対応状況について、運輸安全委員会において適切に把握できることが必要である。</p> <p>○ このため、運輸安全委員会自らが原因究明の過程で導き出された具体的に取り組むべき措置を原因関係者に勧告することで直接伝えるとともに、当該勧告に基づいて原因関係者が実施した再発防止策の内容や実施状況、その効果・問題点について報告を求め、フォローする権限についての規定を運輸安全委員会設置法において規定することとする。</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	財政課題審議館に反映した	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案				
政策評価の結果の概要	<p>① 認定観光圏案内所の名称制限の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光圏整備法においては、観光案内所によって提供される情報は観光旅客の行動を大きく左右し、その観光地への満足度にも多大な影響を及ぼすものであり、観光地における観光案内所の存在が地域の観光振興にとって不可欠なものであるとの観点に基づき、観光圏の全般にわたる案内ができる観光案内所に限って「認定観光圏案内所」と称することができることとしている。認定計画に基づかずに運営される観光案内所は、当該観光圏整備計画の区域内に所在しているとしても、当該計画の区域全般にわたる案内をすることができないことが想定されることから、当該地域に来訪した観光旅客が観光圏全体の観光情報の入手を目的として当該観光案内所に立ち寄った際、不十分・不適切な情報提供に不満を持ち、また不利益を被る可能性がある。そのようなこととなれば、観光圏全体の魅力が低下することとなり、観光旅客の来訪及び滞在の促進に支障が生じることが予想される。 これは、観光案内所の名称設定が当該観光案内所の設置者その他各人の自由に委ねられているためである。 				

	<ul style="list-style-type: none"> そのため、観光圏の全般にわたる案内ができる観光案内所とそれ以外の観光案内所の明確な区別を法的に担保し、観光圏に係る情報を入手しようとする観光旅客が安心して観光案内所を利用することができるようにする必要がある。 そこで、認定計画に基づき運営される観光案内所でないものは、認定観光圏案内所又はこれと紛らわしい名称を用いることはできないこととする。 <p>② 観光圏内限定旅行者代理業者に関する旅行業法の特例の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光圏において観光旅客の滞在を促進するためには、滞在の拠点となる宿泊施設において宿泊者に対するサービスを向上させることが重要である。具体的には、旅館を出発地とする日帰り旅行の旅行商品を宿泊者に提供することにより、宿泊者が容易に日帰り旅行を行うことが可能になり、当該旅館での連泊が促されることとなる。しかし、このような旅行商品の造成は、旅行業法上の旅行者が行うこととされており、旅館業者により実施されている事例は僅少である。 これは、旅行業法第2条第2項の旅行者代理業を営むためには、旅行業法第3条により、旅行者代理業の登録を受けることが必要であり、また、同法第11条の2により、旅行業務取扱管理者を置く必要があるため、旅館業者にとっては負担となっていることによるものである。 そのため、旅館業者自身が旅行者代理業を営むことができることとし、宿泊者に対して自ら旅行商品に係る契約手続を行ったり、料金の収受を行ったりできることとするにより、宿泊者の利便性の向上を図る必要がある。同時に、そのような旅館業者に対しても旅行業法に基づく標識の掲示義務と同趣旨の規制を及ぼし、消費者保護を図る必要がある。 そこで、観光圏内の旅行を扱う旅行者代理業のうち認定計画に基づくものについて、旅行業法の旅行者代理業の登録を受けたものとみなし、旅行業務取扱管理者の代わりに、旅行業務の取扱いについての研修の課程を修了したことその他の要件を備える者を選任することができることとする。また、観光圏内限定旅行者代理業者は、営業所において一定の様式の標識を提示しなければならないこととし、その他の者は、当該標識等を掲示してはならないこととする。 <p>③ 認定観光圏整備事業者に対する報告徴収制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光圏整備事業は、地域の多種多様な関係者が連携して実施されることによりその効果を発揮するものであり、特定の観光圏整備事業が実施されない場合、観光圏整備計画全体の実効性に重大な影響を及ぼす可能性がある。そのような場合、当該事業者に対し指導、勧告等の措置を講じる必要があるが、認定事業の実施状況についての情報が不十分な場合には当該措置を必ずしも的確に講じることができない可能性がある。 これは、的確な措置を講じるためには国として認定事業の実施状況について確実に把握する必要があるところ、現状の仕組みでは必ずしも認定事業の実施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、国として、認定事業の実施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。 そこで、国土交通大臣は、認定事業者に対し、認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>財政課題審議会に反映した</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 style="text-align: center;">○</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	財政課題審議会に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○			○	
予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政課題審議会に反映した	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	地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律案
政策評価の結果の概要	<p>① 歴史的風致形成建造物の増改築等に係る届出制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域における歴史的風致が維持されるためには、重要文化財等と一体となって歴史的風致を形成している町家等の建造物が適切に保全される必要があるが、近年、急速にその滅失が進み、歴史的風致が損なわれている現状にある。 重要文化財等の歴史上価値の高い建造物については文化財保護法により適切に保存が図られている一方で、これらと一体となって歴史的風致を形成している町家等の建造物については、建造物単体としては重要文化財等と比較すると歴史上の価値は必ずしも高くないため、その保全を図る制度が存在していない。そのため、地域における歴史的風致の維持及び向上の観点からの考慮が十分になされないまま、増改築や除却等が行われている。 歴史的風致を形成している町家等の建造物について適切な保全が図られるように、所有者に適切に管理させるようにするとともに、当該建造物の増改築や除却等が行われる場合には、歴史的風致の維持及び向上についての考慮がなされた上で当該行為に着手されるようにすることが必要である。

- ・市町村長は、歴史的風致を形成している町家等の建造物を歴史的風致形成建造物として指定するとともに、当該歴史的風致形成建造物の所有者は、適切に管理を行うこととする。また、歴史的風致形成建造物の増改築や除却等を行おうとする者は、事前に市町村長に届出を行うこととし、当該届出を受けた市町村長は、当該増改築や除却等が歴史的風致形成建造物の保全に支障を来すと認める場合には勧告をすることができることとする。
- ② 農用地区域内の開発行為の許可に関する特例
 - ・地域における歴史的風致が維持されるためには、歴史上価値が高く周辺の市街地と一体となって歴史的風致を形成している農業用排水施設(石積み水路等)を適切に維持管理していく必要があるが、近年、当該施設を効率的に利用する観点からコンクリート張りがなされ、歴史的風致が損なわれている事例が散見される。
 - ・現行の開発行為の許可基準は、農業用排水施設の機能(安定的な用排水機能)に着目したものであるため、農業振興の観点から当該施設をコンクリート張りにした場合には、歴史上価値が高く周辺の市街地と一体となって歴史的風致を形成している場合であっても開発行為が許可されることとなっている。
 - ・地域における歴史的風致が維持されるためには、歴史上価値が高く周辺の市街地と一体となって歴史的風致を形成している農業用排水施設の開発許可の基準として地域における歴史的風致の維持という観点から当該施設を保全するための基準を追加することが必要である。
 - ・歴史上価値が高く周辺の市街地と一体となって歴史的風致を形成している農業用排水施設の増改築について都道府県知事が許可する際には、農業用排水施設の機能(安定的な用排水機能)に加えて、当該施設が形成している歴史的風致の維持及び向上に支障を及ぼす場合にも許可できないこととする。
- ③ 歴史的風致維持向上地区計画制度の創設
 - ・歴史的風致が形成されていることにより、良好な環境が維持されてきた市街地が数多く存在しているが、このような地域では、地区内の歴史的な建築物等を活用するとともに、歴史的風致に調和した建築物等の整備を進めることにより、歴史的風致の維持及び向上と土地の合理的かつ健全な利用が図られることが重要である。しかし、近年、歴史的な建築物等の所有者の高齢化や人口減少による担い手の不足により、地区内の歴史的な建築物等の活用が図られず、滅失が進むことにより、歴史的風致が損なわれている。
 - ・歴史的風致が形成され、良好な環境が維持されてきた市街地では、第一種低層住居専用地域等の用途地域の指定により比較的厳しい用途の制限が行われていることが多い。そのため、歴史的な建築物等が活用されにくく、このような建造物の滅失が進んでいる上に、歴史的風致に調和した建築物等であっても用途制限等により建築が行えないといった支障が生じている。
 - ・歴史的風致の存在により、良好な市街地が形成されてきた地域においては、当該地域における歴史的風致の維持及び向上を図るため、用途地域による用途の制限等にかかわらず、歴史的風致に調和する用途の建築物等の積極的な活用・整備を可能とすることが必要である。
 - ・歴史的風致維持向上地区制度を新たに創設し、当該区域内においては、用途地域による用途の制限等にかかわらず、歴史的風致に調和した用途の建築物等の活用・整備を可能とするとともに、歴史的風致維持向上地区計画の区域内において土地の区画形質の変更、建築物等の新築、改築又は増築等を行う場合には、市町村長に事前の届出を行うことを義務付ける。
- ④ 歴史的風致維持向上支援法人の指定制度の創設
 - ・地域における歴史的風致が維持されるためには、歴史的風致の維持及び向上に寄与する公共施設等や重要文化財等と一体となって歴史的風致を形成している町家等の建造物が適切に保全されていく必要があるが、近年、急速にこれらの滅失が進み、歴史的風致が損なわれている現状にある。
 - ・これは、歴史的な建造物の維持管理には手間がかかることや、所有者の高齢化や人口減少による担い手の不足を背景としたものと考えられるが、このような事態が生じた場合に、所有者等に代わって管理を行う受け皿が制度上用意されておらず、滅失に歯止めがかかりにくい状況にある。
 - ・組織・人材・ノウハウ・財務状況等の観点から歴史的風致の維持及び向上のための業務を適正かつ確実にを行うことができる公益法人等を積極的に活用し、歴史的な建造物の管理等といった役割を担わせることが必要である。
 - ・申請により、市町村長が歴史的風致の維持及び向上についてノウハウ等を有し歴史的風致の維持及び向上のための業務を適正かつ確実にを行うことができる公益法人又はNPO法人を歴史的風致維持向上支援法人として指定する制度を創設する。

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	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案				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 認定鉄道事業再構築事業について、同事業の適切な実施を確保するために国が状況を把握することが望ましいが、同事業の実施状況についての情報が不十分な場合には、同事業の適切な実施が確保されない可能性がある。 ○ 国が随時必要に応じて同事業の実施状況を把握する仕組みがない場合このようなこととなる。 ○ 認定鉄道事業再構築事業を実施する者について、国が随時必要に応じて同事業の実施状況を把握する制度を作る必要がある。 ○ 認定鉄道事業再構築事業を実施する者について、認定軌道運送高度化事業等と同様に、事業の実施状況について報告徴収の対象とする制度を構築する。 				
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	海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案				
政策評価の結果の概要	<p>① 航海命令の範囲の拡大(海上運送法第26条第1項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 四面環海の我が国は貿易量の99.7%を外航海運に依存しており、非常時を含めた安定的な海上輸送の確保を図ることが必要である。しかし、現行法上は、非常時における人・物資の国際海上輸送は、民間の船会社による任意の協力によらざるを得ず、常にこのような協力を得られるとは期待できない。 ・ これは、海上運送法第26条第1項に規定する航海命令が、国内海上輸送に限られており、国際海上輸送について船舶運航事業者に強制的に行わせる仕組みがないためである。 ・ 国が必要と判断した場合に非常時における国際海上輸送を確実に確保できる仕組みを設ける必要がある。 ・ 現行法上、国内海上輸送に限られている船舶運航事業者に対する航海命令の範囲を、国際海上輸送に拡大する。 <p>② 日本船舶の譲渡等の届出(海上運送法第39条第1項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安定的な国際海上輸送の確保を図る上で、認定事業者が日本船舶・船員確保計画に従い、着実に日本船舶の確保が図られることが必要である。しかし、現行法上は、認定事業者が日本船舶の譲渡等をしようとする場合に、行政側が事前にその情報を入手して適切な是正策を講じることができず、日本船舶が計画外や国外へ流出することにより、計画実施が不十分になるおそれがある。 ・ これは、現行法上、認定事業者が日本船舶の譲渡等をしようとする場合に、行政側が事前にその情報を入手し、適切な是正策を講じる手段がないためである。 ・ 日本船舶の認定計画外への流出と国外流出によって計画実施が不十分になる事態を未然に防止するため、認定事業者による日本船舶の譲渡等が行われる前に国土交通大臣がその情報を入手できる仕組みを設ける必要がある。 ・ 課税の特例(トン数標準税制)が適用される認定事業者に対し、日本船舶の譲渡等をする場合の届出を義務付けるとともに、当該届出を受けて、当該譲渡等により計画の実施が不十分になるおそれがあると認められるときは、認定を受けた事業者に対する勧告等の担保措置を講じることとする。 <p>③ 認定事業者に対する報告徴収及び立入検査(海上運送法第39条の4)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安定的な海上輸送の確保を図る上で、認定事業者が日本船舶・船員確保計画に従って着実に日本船舶及び船員の確保を図る必要がある。しかし、現行法上は、認定事業者の計画実施状況について行政が情報を入手することができず、計画の着実な実施を担保することができないおそれがある。 ・ これは、現行法上、認定事業者の計画実施状況について確実に情報を入手する手段が行政側にないためである。 ・ 認定事業者の計画実施状況について行政が情報を入手できる仕組みを設ける必要がある。 ・ 国土交通大臣に対し、認定事業者に対する報告徴収権・立入検査権を付与する。 <p>④ 航海命令の範囲の拡大に伴う書類の備置義務の追加等(船員法第18条第1項第6号、第32条第2項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本法律案(海上運送法の一部改正)において、航海命令発出時に命令に係る船舶の 				

船長に対して航海命令により航海に従事する船舶である旨の証明書(以下「証明書」という。)を交付することとしており(新第26条第3項)、当該証明書が船舶内に適切に保管される必要がある。しかし、現行法上は、当該書類が船舶内に適切に保管されず、迅速かつ円滑な航海の実施の確保という証明書交付の目的が十分に達成されないおそれがある。また、航海命令の範囲を国際海上輸送に拡大するに当たり、当該命令に係る航海に従事する船員の安全を確保する必要があるが、船員が当該航海に従事するか否かを決定する際に当該航海が航海命令によるものであることが知らされないおそれがある。

・ これは、現行法上、船員法第18条第1項各号に掲げられた書類以外の書類については船内備置き義務がなく、また、雇入契約の締結に際し、船員には給料、労働時間等の労働条件についてのみ明示されることとなっているためである。

・ 証明書の船内保管を確実に担保するとともに、雇入契約の締結に際し、航海命令による航海であるという情報を船員が確実に入手できる仕組みを設けることにより、航海命令に係る航海の迅速かつ円滑な実施を確保する必要がある。

・ 船長が船内に備え置くべき書類に、証明書を追加するとともに、船舶所有者に対し、雇入契約の締結に際し、航海命令による航海である旨の明示を義務付ける。

⑤ 労働時間の延長の限度基準への適合義務の創設【船員法第64条の2第3項】

・ 深刻な船員不足が見込まれる中で、船員の確保・育成を進めるためには、船員の厳しい職場環境・労働環境を改善することにより、その職業的魅力を高める必要がある。しかし、現状では、船員の時間外労働が陸上労働者の所定外労働時間と比べても相対的に長時間となっている。

・ これは、船員の時間外労働の大半が労使協定による時間外労働であるところ、労使協定による時間外労働については船舶所有者と労働組合等の間の合意(協定)に委ねられており、その内容について特段の規制が設けられていないためである。

・ 労使協定による時間外労働に一定の限度を課すことにより、その短縮を図る必要がある。

・ 船舶所有者及び労働組合等は、国土交通大臣が定める労使協定による時間外労働の延長の限度の基準に適合するよう協定を締結しなければならないものとする。

⑥ 休息時間及び健康の確保のための措置【船員法第65条の3、第83条、第86条第1項、本法律案附則第6条(船員職業安定法第89条第4項)】

・ 深刻な船員不足が見込まれる中で、船員の確保・育成を進めるためには、船員の厳しい職場環境・労働環境を改善することにより、その職業的魅力を高める必要があるところ、

i) 現行法上、船舶所有者は、船員に対し、休息時間を細分化して与えることが可能となっており、船員の休息・睡眠が十分に確保されないおそれがある。

ii) 現行法上、健康証明書を持たない者については船舶への乗組みが原則禁止されているものの、やむを得ない場合にはこの限りでないこととされており(法第83条第1項)、健康証明書を有しない者の乗組みが可能となっていることから、このような者が潜在的な疾病等に罹患していた場合には、罹患船員が健康を悪化させる等のおそれがある。

iii) 現行法上、年齢18歳未満の船員について午後8時～翌午前5時の間における作業従事が原則禁止されているが、例外的に、船舶が高緯度海域にある場合等には、午前0時前後にわたり連続して9時間休息させるときはこの限りではないこととされているため、例えば午後3時直後～翌午前0時直後までを休息時間として与えることも適法となる。このような不規則な休息時間は、年少船員の心身の健全な発達にとって望ましいとはいえないといった状況がある。

・ これは、i) 現行法上、休息時間について分割回数や分割した場合の各休息時間の長さについての制限がない、ii) 健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませることが例外的に認められている、iii) 年少船員に午前0時から翌午前5時までを含む深夜に労働させるケースが部分的に認められているためである。

・ 休息時間の細分化の防止、健康証明書の確実な保持の徹底、年少船員の深夜休息の確保を図り、船員の労働環境の改善を図る必要がある。

・ そこで、船舶所有者に対し、以下の措置を講じる。

i) 休息時間を1日について3回以上に分割して海員に与えることを禁止するとともに、休息時間を1日について2回に分割して海員に与えるときは、休息時間のうち、いずれか長い方の休息時間を6時間以上としなければならないこととする。

ii) 健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませることを全面的に禁止することとする。

iii) 年少船員に午前0時から午前5時までを含む連続9時間の深夜休息を与えることを義務付ける。

⑦ 労働条件の明確化のための措置【船員法第66条の2、第67条第2項】

・ 船員の労働環境を改善する上で、船員が予期に反して不当な労働条件で労働を強いられることがないよう、労働条件の明確化を図る必要がある。

	<p>しかし、現行法上、船員は雇入契約締結時に給料、労働時間等の労働条件について明示されるが(船員法第32条)、船内業務における具体的な事項(航海当直シフト、業務内容等)について実際に船内労働する時点で常時確認することができない。また、船長に対し、労働時間、補償休日等に関する事項を記載した帳簿の作成・備置が義務付けられている(法第67条第1項)が、船員自身がその帳簿の内容を確認する権利は与えられていない。このため、船員は自らが置かれた現実の労働条件について確認できないおそれがある。</p> <ul style="list-style-type: none"> これは、船内業務における具体的な事項が明示されていないことに加え、船員が自らの労働時間が適切に記録されているかを容易に確認する手段がないためである。 船内業務における具体的な事項を海員が明確に把握できるようにするとともに、船員が自らの労働時間が適切に記録されているかを確認できるようにする必要がある。 船長に対し、通常の場合における海員の作業時間帯及び作業内容に関する通常配置表の作成及び掲示を義務付けるとともに、労働時間等を記載した帳簿の写しの海員への交付を義務付ける。 				
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 ○	財政課題鑑識に反映した	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	港湾法の一部を改正する法律案				
政策評価の結果の概要	<p>○ 「基幹的広域防災拠点」として港湾環境整備事業(直轄事業)で整備された港湾環境整備施設等(港湾広域防災施設)は、首都直下地震等の非常災害発生時に、首都地域等の応急復旧及び緊急輸送活動等の広域災害応急対策の拠点として運用されることとされているが、港湾広域防災区域内に存する支障物件等によって当該港湾施設の機能が十分に確保されないため、当該区域内において、広域災害応急を迅速かつ円滑に実施できない懸念がある。</p> <p>○ これは、港湾広域防災区域内の土地や物件を一時使用すること等ができないことにより、初動時に支障物件の処理等を迅速に行えず、港湾広域防災施設の機能を十分に確保できないためである。</p> <p>○ 災害の初動時に、港湾広域防災区域内に存する土地や物件を一時使用すること等により、支障物件の処理等を迅速に行うことができる仕組みを構築する必要がある。</p> <p>○ そこで、非常災害発生時に、港湾広域防災区域内に限り、国土交通大臣が他人の土地を一時使用し、又は物件を使用し、収用し、若しくは処分することができる規定を港湾法に定めることとする。</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	財政課題鑑識に反映した	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	長期優良住宅の普及の促進に関する法律案				
政策評価の結果の概要	<p>○ 長期優良住宅建築等計画を実施するにあたっては、その適切な実施を確保するために行政が認定長期優良住宅建築等計画の実施状況を把握する必要があるが、当該情報が不十分な場合には必ずしも認定長期優良住宅建築等計画の適切な実施が確保されない可能性がある。</p> <p>○ これは、認定長期優良住宅建築等計画の確実な実施のためには行政が実施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必ずしも行政が認定長期優良住宅建築等計画の実施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。</p> <p>○ このため、行政が認定長期優良住宅建築等計画の実施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。</p> <p>○ 所管行政庁は、認定計画実施者に対し、認定長期優良住宅の建築及び維持保全の状況について報告を求め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 ○	財政課題鑑識に反映した	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	領海等における外国船舶の航行に関する法律案				
政策評価の結果の概要	<p>① 外国船舶に対する立入検査</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国の領海等における外国船舶の航行の秩序を維持するとともにその不審な行動を抑止し、もって領海等の安全を確保するためには、領海等において停留等を伴う航行等を行っている外国船舶の当該航行等の理由を確認することが必要である。しかしながら、外国船舶の当該航行等が正当な理由によるものかどうかについて、確認することができな 				

	<p>いのが現状である。</p> <ul style="list-style-type: none"> 現行法においては、停留等を伴う航行等を行っている外国船舶に対し、その理由を確認する手段がないことが原因であると考えられる。 停留等を伴う航行等の理由を確認できる有効な手段である、外国船舶に対する立入検査によって当該航行等の理由を確認できるようにすることが必要である。 当該航行等を行っている外国船舶に対する立入検査について法制化する。 <p>② 外国船舶に対する退去命令</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国の領海等における外国船舶の航行の秩序を維持するとともにその不審な行動を抑止し、もって領海等の安全を確保するためには、外国船舶に領海等において正当な理由がない停留等を伴う航行等をさせないことが必要である。しかしながら、そのような航行等を行っている外国船舶に対して十分に対応することができないのが現状である。 現行法においては、正当な理由がない停留等を伴う航行等を行っている外国船舶に対して法的措置が執れないことが原因であると考えられる。 正当な理由がない停留等を伴う航行等を行っている外国船舶を領海等から退去させることによって、当該航行等をさせないようにすることが必要である。 正当な理由がない停留等を伴う航行等を行っている外国船舶に対する領海外への退去命令について法制化する。 				
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	財政影響評価に反映した	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	エネルギーの使用の合理化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	<p>① 大規模な建築物の省エネ措置が著しく不十分である場合の命令制度の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 建築物は建築段階で講ずる省エネルギー措置の内容によって、長期にわたる当該建築物における省エネルギー性能の大部分が決定されることから、建築時において一定の省エネルギー性能が確保される必要性が高い。そのため、現行の省エネ法では、特定建築物(2,000㎡以上の建築物)の新築又は一定規模以上の増改築等をしようとする者(特定建築主等)は当該特定建築物の省エネルギー措置について所管行政庁に届出をすることとされており、当該省エネルギー措置が判断の基準に照らして著しく不十分な場合には所管行政庁は変更指示、公表ができることとされている。これらの措置により建築物における省エネルギー性能の向上を図っているにも関わらず、業務・家庭部門のエネルギー使用量は大幅に増加(1990年比4割増)しているのが現状である。 原因の一つとしては、現行法の特定建築物について届出を行った者の一部の者に変更指示に従わない者が存在していることが挙げられる。 変更指示に従わない者に対しても確実に変更指示に係る措置を行わせるよう担保するための措置を講じる必要がある。 大規模な建築物(第一種特定建築物)の省エネルギー措置が著しく不十分である場合には所管行政庁は命令できることとする。 <p>② 第二種特定建築物について、省エネルギー措置の届出等の義務付け</p> <ul style="list-style-type: none"> 前述のとおり、建築物については、その建築時に一定の省エネルギー性能が確保される必要性が高く、現状において一定の対策を講じている。しかし、業務・家庭部門のエネルギー使用量は大幅に増加しているのが現状である。 原因の一つとして、第一種特定建築物より小規模な建築物においては新築又は一定規模以上の増改築等をしようとする者に届出義務を課す等の対策が講じられておらず、十分な省エネルギー措置がとられていないことが挙げられる。 第一種特定建築物と同様の義務までを課す政策的必要性は高くないものの、一定の規模以上であって業務・家庭部門におけるエネルギー情勢と建築物における省エネルギー促進の必要性に鑑み、第一種特定建築物に準じて建築物に係るエネルギーの使用の合理化を特に図る必要がある建築物についても対策を講じる必要がある。 一定の中小規模の建築物(第二種特定建築物)について、新築又は一定規模以上の増改築の際の省エネルギー措置の届出等を義務付ける。 <p>③ 住宅事業建築主に対し、その建築する特定住宅の省エネルギー性能の向上を促す措置の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 前述のとおり、建築物については、その建築時に一定の省エネルギー性能が確保される必要性が高く、現状において一定の対策を講じている。しかし、業務・家庭部門のエネルギー使用量は大幅に増加しているのが現状である。 原因の一つとして、第二種特定建築物よりさらに小規模な建築物において十分な省エネルギー措置がとられていないことが挙げられる。 建築物に関する専門的知識と技術開発の能力を有し、反復継続して住宅の建築を行う

	<p>住宅事業建築主に対して、省エネルギー性能の向上を促す措置を導入する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一定戸数以上の特定住宅を供給する住宅事業建築主が建築する特定住宅について、判断の基準に照らし性能の向上を相当程度行う必要があるときは、国土交通大臣は勧告等ができることとするとともに、勧告を受けた者が正当な理由なく勧告に係る措置をとらなかった場合であって特定住宅に係るエネルギー使用の合理化を著しく害すると認められる場合には命令ができることとする。 <p>④ 登録建築物調査機関及び登録講習機関に係る登録制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 現行の省エネ法では特定建築物に係る省エネルギー措置の維持保全の状況について所管行政庁に定期的に報告することとしている。また、②の施策の導入により第二種特定建築物のうち非住宅建築物に係る省エネルギー措置について届出をした者は当該省エネルギー措置の維持保全の状況について、所管行政庁に定期的に報告することとしている。しかし、報告すべき者は維持保全状況の点検、確認の知識、ノウハウを有していないことも考えられる。 これは、当該報告をすべき者である特定建築物の所有者等が必ずしも建築物の維持保全の知識、ノウハウを有する者とは限らないためであると考えられる。また、専門知識・経験を有する機関による判断の基準に適合しているかどうかの調査を受けられる制度もない。 当該報告をすべき者が、届出に係る建築物の維持保全の状況について、専門知識・経験を有する機関により判断の基準に適合しているかどうかの調査を受けることができ、判断の基準に適合していると認められた場合は所管行政庁へ報告する必要がないこととする。ことにより、報告すべき者の利便に資する必要がある。 当該報告をすべき者は、届出に係る特定建築物の維持保全の状況について登録建築物調査機関の調査を受けることができることとし、判断の基準に適合していると認められた場合は、所管行政庁へ報告する必要はないこととする。 <p>また、登録建築物調査機関の登録基準等及び、当該調査を行う調査員に必要とされる講習を実施する登録講習機関の登録基準等を定める。</p> <p>⑤ 報告及び立入検査制度の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回の省エネ法の改正により前述の①～④の施策を導入することとしているが、現状では①～④の施策の実効性を確保するために必要な情報を国及び所管行政庁が入手することができず、これらの施策の実効性を確保できないおそれがある。 現行法上、①～④の施策の実効性を確保するために、必要な情報を確実に入手する手段が国及び所管行政庁にないためである。 ①～④の施策の実効性を確保するために必要な情報を国及び所管行政庁が確実に入手できる仕組みを設ける必要がある。 ①～④に係る規定の施行に必要な限度において、所管行政庁は第一種特定建築物又は第二種特定建築物の新築又は増改築をしようとする者及び第一種特定建築物又は第二種特定建築物に係る維持保全状況の報告をすべき者に対して、国土交通大臣は住宅事業建築主、登録建築物調査機関又は登録講習機関に対して報告を求め、又は立入検査を行う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</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>財政編成審議に反映した</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 style="text-align: center;">○</td> <td></td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</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	○	○		○	○
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							
○	○		○	○							

<p>政策の名称</p>	<p>空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案</p>
<p>政策評価の結果の概要</p>	<p>① 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港機能の適確な発現は、滑走路等の基本的施設のみによって果たされるものではなく、基本施設に準ずる重要性を有する空港ターミナル等を提供する事業（以下「空港機能施設事業（※）」という。）が適確に実施されることが不可欠であるところ、近年、空港に対する利用者のニーズが多様化・高度化する中、空港機能に占める空港機能施設事業のウェイトが空港整備法等の制定当時に比べて飛躍的に増している一方で、空港利用者に対する満足度調査等によると、空港機能施設事業に対する不満に係る事案が多数存在する。 <p>※ 各空港においてその機能を確保するために必要な航空旅客若しくは航空貨物の取扱施設又は航空機給油施設をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> これは、空港機能施設事業の適正性を担保するための制度が十分に構築されていないためであると考えられる。 このため、空港機能施設事業の適正性を担保する制度の構築が必要であるが、空港機能施設事業については、国土交通大臣が自ら実施する場合と同等程度の高度な公益性の担保が求められること、また、国管理空港における空港機能施設事業を行う者は国の事業を代行するものであることから、指定制度を創設し、必要な規制を設けることが適切であ

	<p>る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港機能施設事業を行う者に係る指定制度を創設することとする。 <p>② 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港の適切な管理を図り、利用者利便の向上を図るためには空港の保安を確保することが強く求められているところ、航空機事故や車両侵入事案など空港の設置者として適切な対応が求められる重大な事態が多発しており、空港利用者の安全・安心という観点から空港の保安を確保することが強く求められている。 ・ 現行では、空港の設置者が空港の保安を確保するために講じるべき措置に係る制度的担保が不十分であるためである。 ・ 空港の保安の確保のためには、空港の設置者に対し空港保安管理規程の作成を義務付けるとともに、その内容の適切性を担保するための措置を講ずる必要がある。 ・ 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び国土交通大臣への届出の義務付け及び国土交通大臣による変更命令について規定することとする。 				
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	財政投融资額に反映した	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
				○	

表 15-4-③ 規制を対象として事前評価した政策

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	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(昭和45年法律第136号、以下「海防法」という。)では、一定の総トン数又は最大搭載人員の船舶に対しては、未処理のふん尿等(総トン数400トン以上又は最大搭載人員16人以上の国際航海に従事する船舶にあってはふん尿等浄化装置により処理されていないふん尿等)の排出方法について、原則として「海面下に排出すること」と規定されており、本規定に係る経過措置が終了する平成20年9月以降、特定の船舶については当該基準に基づく排出が義務付けられることとなること、水中翼船等、その構造上、海面下排出が困難な場合にあっては、国土交通省令で定める排出率以下で排出する場合であれば、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。				
	法令の名称・関連条項と その内容	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第3条第2項及び別表第2			
想定される代替案	ふん尿等処理装置を備え付けること。				
規制の費用	費用の要素		代替案		
	(遵守費用)	本施策によれば、「海面下に排出すること」との基準に適合した方法によってふん尿等を排出することがその構造上困難である水中翼船等については、経過措置の終了後も海面より上の位置からふん尿等を排出することができるため、費用を生じさせるものではない。	ふん尿等処理装置は約300万円で、重量が約5トンの重量物であり、水中翼船等は、軽量化が求められているため、例えば水中翼船の場合、その備え付けのために平均的な大きさのものでは旅客定員(定員200名)を約30名減じる必要が生じる。		
	(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、負担は生じない。	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、負担は生じない。		
	(その他の社会的費用)	—	—		
規制の便益	便益の要素		代替案		
	「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こと、一定以下の排出率で海面より上の位置からふん尿等を排出する方法を認めれば、海面下排出による場合と同程度に海洋環境を保全しながらも、海面下排出が構造上困難である水中翼船等が費用を生じずに航行することが可能となる。		ふん尿等処理装置を備え付けた場合、ふん尿等は分解処理されて海域に排出されることから、環境に与える負荷はほとんどない。		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	本施策によれば、「海面下に排出すること」との基準に適合した方法によってふん尿等を排出することがその構造上困難である水中翼船等については、経過措置の終了後も海面より上の位置からふん尿等を排出することができるため、費用を生じさせるものではなく、また、一定以下の排出率でふん尿等を排出すれば、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と同程度の拡散効果が得られるため、便益が費用を上回るものである。 なお、ふん尿処理装置を備え付けた場合、ふん尿等の海域への排出はなくなるが、当該装置は約300万円で、重量が約5トンの重量物であり、水中翼船等は、軽量化が求められているため、例えば水中翼船の場合、その備え付けのために平均的な大きさのものでは旅客定員(定員200名)を約30名減じる必要が生じるため、経済的損失があまりにも大きい。よって、本案の方が費用の点で代替案より優れているといえる。				
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	財政歳入計画に反映した	法令改正等に反映した	機密・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				
規制の目的、内容及び必要性等	建築物におけるエレベーターの安全性の確保を図るため、制御器等に不具合が発生した場合にエレベーターの戸開走行による挟まれ事故を防止する安全装置(戸開走行保護装置)の設置義務付け及び地震等が発生した場合にかご内の閉じ込めを防止するための管制運転装置(地震時等管制運転装置)の設置義務付けの措置を講ずる。				
	法令の名称・関連条項と その内容	建築基準法施行令第129条の10第3項			
想定される代替案	①戸開走行保護装置の設置の努力義務付け ②地震時等管制運転装置の設置の努力義務付け				
規制の費用	費用の要素			代替案	
(遵守費用)	新たにエレベーターの設置等をしようとする者への費用負担が発生する。			同左	
(行政費用)	当該施策の実効性を担保するために、特定行政庁等において、建築確認審査等を行う必要があるが、特段の体制強化等を行う必要なく対応可能なものであり、その費用は僅少であると考えられる。			同左	
(その他の社会的費用)	—			—	
規制の便益	便益の要素			代替案	
	戸開走行保護装置の設置義務付けを講ずることにより、エレベーターの安全性の確保が図られ、かご床と昇降路の戸の上枠との間への挟まれ事故や、利用者の昇降路内への落下といった、人命につながる重大事故の防止に資する。			努力義務付けの場合、必ずしも当該装置が設けられるとは限らないことから、戸開走行による、人命につながりうる重大事故を防止する効果が十分に期待できない可能性がある。	
	地震時等管制運転装置の設置義務付けを講ずることにより、エレベーターの安全性の確保が図られ、かご内閉じ込め事故、余震や火災発生時に避難できないことによる二次災害等、大規模な被害の防止に資する。			努力義務付けの場合、必ずしも当該装置が設けられるとは限らないことから、地震時におけるエレベーターかご内閉じ込め事故等の被害を防止する効果が十分に期待できない可能性がある。	
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>① 戸開走行保護装置の設置義務付け 本措置により一定の費用の発生が想定されるものの僅少であり、戸開走行によるかご床と昇降路の戸の上枠との間への挟まれ事故及び利用者の昇降路内への落下といった、人命にかかわる事故の重大性を考えると、規制による便益は、大きく費用を上回ると判断される。 また、代替案と比較すると、費用についてはほぼ同額であるが、戸開走行事故再発防止が着実に推進されるという点で、本案の方が代替案よりも便益が大きく、優れている。</p> <p>② 地震時等管制運転装置の設置義務付け 本措置により一定の費用の発生が想定されるものの僅少であり、地震時の被害の規模や、かご内に閉じ込められた者の心身への影響、救出のための人員の動員等の必要性を考えると、規制による便益は、大きく費用を上回ると判断される。 また、代替案と比較すると、費用についてはほぼ同額であるが、地震防災対策が着実に推進されるという点で、本案の方が代替案より優れている。</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	財政関係計画に反映した	法令改正等に反映した	機密・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				
規制の目的、内容及び必要性等	登録を受けた高齢者円滑入居賃貸住宅(以下「登録住宅」という。)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ようにすることで、登録住宅が登録基準に適合しているかを都道府県知事が常時把握でき、都道府県知事が必要な助言、指導、指示を適切に行えることとなる。				
	法令の名称・関連条項と その内容	高齢者の居住の安定確保に関する法律第12条、第95条			
想定される代替案	報告徴収を、法令に基づかない任意の措置として実施する。				
規制の費用	費用の要素		代替案		
	(遵守費用)	報告徴収に応じる負担が必要となるが、その費用は僅少	任意に報告徴収に応じる場合には、報告徴収に応じる負担が必要となるが、その費用は僅少		
	(行政費用)	特段の体制強化等を行う必要はなく対応可能なものであり、その費用は僅少	特段の体制強化等を行う必要はなく対応可能なものであり、その費用は僅少		
	(その他の社会的費用)	—	—		
規制の便益	便益の要素		代替案		
	高齢者円滑入居賃貸住宅の登録制度が円滑に実施され、より一層の高齢者の居住の安定の確保が図られる。		登録住宅の賃貸人が任意の報告徴収に応じない場合、登録制度の円滑な実施が確保されない。		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	登録住宅の賃貸人及び都道府県に一定の費用が発生するものの、本案によって得ることができる登録制度の円滑な実施の確保という便益はより一層の高齢者の居住の安定の確保のためには必要不可欠なものであるため、便益が費用を大きく上回る。 費用を上回る便益を確実に得られる点で、本案の方が代替案より優れている。				
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	港則法及び海上交通安全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	①航路における一般的な航法の見直し ②特定の海域における航法の見直し ③船舶の安全な航行を援助するための措置 ④航路通報・指示対象船舶の拡大 ⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化 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 ⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令を通じて、近年における海難の発生状況及び海上交通に係る環境の変化等を踏まえた、航路等の船舶交通がふくそうする海域における船舶の航行の秩序の維持を図ることにより、船舶交通の安全性が確保される。				
	法令の名称・関連条項と その内容	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案 ①港則法第14条の2及び海上交通安全法第6条の2・第7条・第10条の2、②海上交通安全法第20条、③港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2、④海上交通安全法第22条、⑤海上交通安全法第26条、⑥港則法第36条の3第2項、⑦港則法第37条第3項			
想定される代替案	①～⑦ 法令に基づかない任意の措置として、それぞれ実施する。				
規制の費用	費用の要素		代替案		
	(遵守費用)	①及び②については新たな航法に従うことによる航行時間の増加、③については情報聴取に係る負担の増加、④及び⑥については通報に係る負担の増加等の費用が生じるが、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であること等から、実質的な負担はほとんど生じない。	いずれについても、法令に基づかない任意の措置として、要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。		
	(行政費用)	①～③及び⑥については、実施のための体制の強化等が必要となるが、既に導入されているAIS(船舶自動識別装置)を活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。 ④、⑤及び⑦については、特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用の増加は僅少といえる。	①～③及び⑥については、本案と同様に体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。 ④、⑤及び⑦については、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。		
	(その他の社会的費用)	—	—		
規制の便益	便益の要素		代替案		
	船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による2次的な被害を回避することができる。		任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、結果的にこれを一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が図られるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。 代替案のような任意の措置である要請による対策よりも、船舶交通の安全の確保が確実に図られる点で、本案の方が便益が大きく、優れているといえる。				
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	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				
規制の目的、内容及び必要性等	特定地域において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るよう、①特定地域における道路運送法の特例によってタクシー事業の不適正な運営の増加を抑制するとともに、②認定事業者に対する報告徴収制度の創設によって特定事業の適切な実施を確保することにより、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進する。				
	法令の名称・関連条項と その内容	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①第15条②第17条			
想定される代替案	①特定地域においてタクシー事業者が行う増車について、事前届出制(現状維持)とする。②報告徴収について法令に基づかない任意の措置として実施する。				
規制の費用	費用の要素		代替案		
	(遵守費用)	① 国土交通大臣の認可を受けるという負担が生じる。 ② 報告が求められる事項は認定事業者自身が実施している特定事業の実施状況であって認定事業者が当然に把握している事項であることから、費用の増加は僅少と考えられる。	① 新たな費用は発生しない。 ② 認定事業者が任意に報告徴収に応じる場合には、本施策と同様の費用が生じると考えられるが、報告徴収に応じない場合には、費用が発生しない。		
	(行政費用)	① 新たに認可のための審査をするという負担が生じる。 ② 特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであることから、費用の増加は僅少である。	① 新たな費用は発生しない。 ② 本施策と同様に特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであることから、費用の増加は僅少である。		
	(その他の社会的費用)	—	—		
規制の便益	便益の要素		代替案		
	① 特定地域において、タクシー事業の不適正な運営の増加を抑制することができ、タクシー事業の適正化及び活性化が推進されることによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになる。 ② 国土交通大臣は随時必要に応じて特定事業の実施状況について報告の徴収を行うことができることによって特定事業の適切な実施が図られ、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化が推進されることによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになる。		① 特定地域において、不適正な運営を行うタクシー事業者が引き続き増車することも想定され、この場合、特定地域においてタクシー事業の不適正な運営がさらに増加することとなり、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができない。 ② 任意の措置であるため認定事業者が報告徴収に応じないことも想定され、その場合は特定事業の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、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができない。		
政策評価の結果 (費用と便益の 関係の分析等)	① 一定の費用が発生するが、特定地域において、供給過剰や法令違反等の不適正な運営等の状況が改善され、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになるという便益を得られることとなり、便益が費用を大きく上回ると判断される。 特定地域において、タクシー事業者が行う増車について事前チェックすることを制度的に担保し、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになる点において、本施策の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。 ② 費用がほとんど発生しないのに対し、特定地域においてタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになるという便益を得られることとなり、便益が費用を大きく上回ると判断される。 特定事業の実施状況に関する情報の入手について制度的に担保し、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになる点において、本施策の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。				
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	成田国際空港株式会社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	①成田国際空港株式会社(以下「会社」という。)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	
	法令の名称・関連条項とその内容	①成田国際空港株式会社法第4条の2、②成田国際空港株式会社法第4条の3、第4条の4
想定される代替案	①についての代替案:成田空港の適切な管理・運営を、議決権の取得・保有制限を導入せずに、例えば、空港の運用方法についての制限等、会社に対する行為規制のみで担保しようとする場合 ②についての代替案:届出義務を課さずに、①の規制の実効性を担保しようとする場合	
規制の費用	費用の要素	
	(遵守費用)	代替案
	① 株主は、会社の議決権の取得・保有が制限されているが、自らが取得・保有する議決権の数を把握しており、また、今回の改正で併せて規定される法第4条の5に基づき、会社は総株主の議決権の数等を公表することから、自らの議決権の保有割合を容易に把握することができる。	① いかなる株主構成の場合であっても空港運営上想定される様々な懸念に対応できるよう行為規制を導入するため、結果として過剰な規制を課す可能性があり、会社は当該規制を遵守するために過剰な費用を要する可能性がある。
	② 株主は、自らが取得・保有する議決権の数を把握しており、また、今回の改正で併せて規定される法第4条の5に基づき、会社は総株主の議決権の数等を公表することから、自らの議決権の保有割合を容易に把握することができることから、届出に要する費用は僅少である。	② 株主については、届出の手続が不要であることから、費用は発生しない。
(行政費用)	① 当該規制の遵守状況について把握するための費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行うことなく対応が可能であり、費用の増加は僅少である。	① 法で定めた行為規制の遵守状況を把握するために一定の費用がかかることが想定される。
	② 当該届出を受理し、その内容を確認する費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。	② 大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向の端緒をつかむことができないことから、金融商品取引法に基づき提出される大量保有報告書によって、議決権を大量に取得した者がいないか、日々確認する必要が生じ、相当の費用が発生することが想定される。
(その他の社会的費用)	—	—
規制の便益	便益の要素	
	代替案	
	① 成田空港は、独占で代替不可能な我が国の重要な公共インフラであるがゆえに、実際に空港の管理・運営が適切に行われなくなる事態が生じると、我が国の経済活動及び国民生活に深刻な影響を与えることになるが、会社の議決権の取得・保有制限を導入することにより、特定の者によって大量に株式を買い占められる場合に生じうる、空港の管理・運営が適切に行われない事態を防ぐことができる。	① いかなる株主構成の場合であっても空港運営上想定される様々な懸念に対応できるよう行為規制を導入するため、空港の適切な管理・運営の確保を図ることが可能となるが、一方で、会社の自律性の確保といった政府保有株式の売却の趣旨を没却するおそれがある。
② 大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向の端緒をつかむことができる。(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している。)これらの手段により、上記①の規制の実効性を担保することができる。	② 大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向を把握することができるため、上記①の規制の実効性を担保することは可能である。	

政策評価の結果 (費用と便益の 関係の分析等)	<p>① 空港の適切な管理・運営の確保を図るという便益上の観点からは大きな差はないものと考えられるが、代替案は会社に過大な負担を課し、株式売却の趣旨を没却する可能性がある一方、本案はわずかな費用で済むことから、本案の方が代替案よりもかかる費用が少なく、優れていると言える。</p> <p>② 大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向を把握するという便益上の観点からは大きな差はないものと考えられるが、代替案においては、相当の行政費用を要することが見込まれることから、本案の方が代替案よりもかかる費用が少なく、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 15-4-④ 事前評価（新規事業採択時評価）した個別公共事業〈20 年度予算（道路関係予算を配分・執行する事業）に係る評価〉（20 年 5 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	道路・街路事業	直轄事業等	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採択し、平成 20 年度予算に反映した。
		補助事業等		
2	土地区画整理事業	15		
3	住宅市街地基盤整備事業	10		
	計	75	—	—

（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 15-4-a 参照。

表 15-4-⑤ 事前評価（新規事業採択時評価）した個別公共事業〈21 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	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	それぞれの事業について、平成 21 年度予算概算要求に反映した。
		補助事業	2		
2	砂防事業等	直轄事業	1		
3	海岸事業	直轄事業	2		
4	港湾整備事業	直轄事業	4		
5	官庁営繕事業		23	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 年度予算概算要求に反映した。
6	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	
7	海上保安官署施設整備事業		2	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			38	—	—

(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 15-4-b 参照。

2 No.1～No.4 は公共事業関係費、No.5～No.7 はその他施設費に係るものである。

表 15-4-⑥ 事前評価（新規事業採択時評価）した個別公共事業（20 年度予算（道路関係予算を配分・執行する事業）に係る評価）（21 年 3 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	道路・街路事業	直轄事業等	15	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採択し、平成 20 年度予算に反映した。
		補助事業等	10		
計			25	—	—

（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 15-4-c 参照。

表 15-4-⑦ 事前評価（新規事業採択時評価）した個別公共事業〈20 年度途中で予算化された事業〉

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	市街地再開発事業		7	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採択し、平成 20 年度予算に反映した。
2	港湾整備事業	補助事業等	7		
3	気象官署施設整備事業		1	事業(施設)の緊急性等の要素ごとに、業務需要を満たす度合いや得られる効果について評価を実施し、採択が妥当	
4	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			17	—	—

(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 15-4-d 参照。

2 No. 1 ~No. 2 は公共事業関係費、No. 3 ~No. 5 はその他施設費に係るものである。

表 15-4-⑧ 事前評価（新規事業採択時評価）した個別公共事業〈21年度予算に向けた事業〉

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	河川事業	直轄事業	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採択し、平成 21 年度予算に反映した。	
		補助事業等			8
2	ダム事業	直轄事業等			1
		補助事業等			1
3	砂防事業等	直轄事業			1
		補助事業等			67
4	海岸事業	直轄事業			1
		補助事業等			34
5	道路・街路事業	直轄事業等			6
		補助事業等			31
6	都市防災総合推進事業	補助事業			4
7	都市・地域交通戦略推進事業(都市交通システム整備事業)	補助事業			3
8	港湾整備事業	直轄事業			6
		補助事業等			6
9	航空路整備事業	直轄事業			1
10	都市・幹線鉄道整備事業	補助事業			12
11	鉄道防災事業	補助事業			29
12	土地区画整理事業				8
13	市街地再開発事業		32		
14	都市再生推進事業	補助事業	9		
15	住宅市街地基盤整備事業		10		
16	住宅市街地総合整備事業		27		
17	下水道事業	補助事業	2		
18	都市公園事業	補助事業	105		
19	官庁営繕事業		23	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	
20	離島振興特別事業		4	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	
21	奄美群島振興開発事業		4	奄美郡津振興開発特別措置法の趣旨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	
22	小笠原諸島振興開発事業		3	住民ニーズなどの基本的要件と小笠原の特殊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	
23	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	
24	海上保安官署施設整備事業	2	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	446	—	—

(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15-4-e参照。

2 No.1～No.18は公共事業関係費、No.19～No.24はその他施設費に係るものである。

表 15-4-⑨ 事前評価した個別研究開発課題〈21年度予算概算要求時実施〉

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 36 課題 (個別の課題名については、表 15-3-ケ記載)	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 21 年度予算概算要求に反映した。

表 15-4-⑩ 事前評価した個別研究開発課題〈20 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 34 課題 (個別の課題名については、表 15-3-コに記載)	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 21 年度予算に反映した。

表 15 - 4 - 政策チェックアップ（業績測定）を実施した政策

施策名	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							
施策の概要	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>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)</p>							
	<p>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、平成15年度以降の調査結果が存在しない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。</p>							
	<p>(必要性)</p>							
	<p>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。</p>							
<p>(効率性)</p>								
<p>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の確保により、住宅セーフティネットの機能向上を図ることができる。また、多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住戸規模を満たす割合を増やすことにより、国民の多様な居住ニーズを満たす安全・安心で良質な住宅を適時・適切に選択できる住宅市場を形成することができる。</p>								
<p>(有効性)</p>								
<p>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。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。今後も豊かな住生活を実現するため、各施策を引き続き推進していくことが有効である。</p>								
<p>(反映の方向性)</p>								
<p>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。</p>								
<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
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 (15年度)	—	—	—	概ね0 (22年度)	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。
	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 (15年度)	—	—	—	50 (22年度)	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。
%		37 (15年度)	—	—	—	45 (22年度)		
政策評価の結果の政策への反映状況	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。							
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		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。

【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な住宅・土地統計調査等の結果が5年に一度しか得られず、平成 19 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、引き続き総合的に施策を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の人口・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総合的・効率的に講じているところである。

(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。当施策目標に属する業績指標の達成に向け取り組んでいる具体的な施策は、こうした要請に応えるべく講じられており、冒頭に述べた市場環境の実現に有効なものである。

(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】

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
				17年度	18年度	19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年度)	—	—	—	約35 (22年度)	住宅の除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の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年度)	—	—	—	約7.5 (17~22年度)	
	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	%	2.4 (11~15年度)	—	—	—	3.9 (22年度)	
	既存住宅の流通シェア	%	13 (15年度)	—	—	—	19 (22年度)	
	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	%	20 (15年度)	—	—	—	38 (22年度)	
	新築住宅における住宅性能表示の実施率	%	16 (17年度)	15.6	19.9	21	50 (22年度)	

		<p>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。</p>
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>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。</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</p> <p>記載事項(抜粋) 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。</p>

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等	【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。							
	(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た各施策を引き続き講じることが必要である。							
(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)」施策を含めた一体的・総合的なバリアフリー化を推進することによって、効率的なバリアフリー化を推進しているところである。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で、効率的な施策への反映に努めているところである。								
(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19年3月末日現在では235市町村において291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。今後もユニバーサル社会の実現に向けた各施策を引き続き講じることが有効である。								
(反映の方向性)								
<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 								
【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 (年又は年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
総合的なバリアフリー化を推進する	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(①旅客施設の段差解消)	%	39.3 (14年度)	48.9	56.5	63.1	100 (22年)	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。
	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(②視覚障害者誘導用ブロック)	%	72.0 (14年度)	80.1	82.8	88.3	100 (22年)	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。
	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅	%	17 (14年度)	31	39	44	100 (22年)	平成22年までに100%を目指す(基本方針)。

のバリアフリー化の割合(③道路)							
1日当たりの平均5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(④建築物)	%	約3割 (14年度)	34 -	38 -	41 -	50 (22年)	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」における平成22年までの目標(約50%)。
1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(⑤住宅)	%	2.7 (10年度)	- -	- -	- -	2割 (27年度)	第八期住宅建設五箇年計画で、平成27年度において住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを旨とする。
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(①低床バス車両)	%	27.8 (17年度)	- -	27.8 -	33.1 -	100 (27年)	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台のすべてにつ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。
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)	%	14.8 (17年度)	- -	14.8 -	17.7 -	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)	- -	8,504 -	9,651 -	18,000 (22年)	福祉タクシーについては平成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 -	50 (22年)	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)	- -	8.0 -	11.5 -	50 (22年)	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飛行機)	%	47.0 (17年度)	- -	47.0 -	54.4 -	65 (22年)	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	-	-	-	-	44	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、国、自治体、事業者等が、施策・取組の見直しや改善、新規の施策・取組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。
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(①園路及び広場)	%	42 (18年度)	-	-	42	45 (22年)	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)	%	32 (18年度)	-	-	32	35 (22年)	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、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)	%	25 (18年度)	-	-	25	30 (22年)	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、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	%	28 (18年度)	-	-	28	約40 (22年)	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年までに特定路外駐車場の約40%を移動等円滑化することとしている。
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 (15年度)	-	-	-	75 (27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 (15年度)	-	-	-	25 (27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 (15年度)	-	-	-	25 (27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 (15年度)	13	12	12	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ア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)	-	4,610	8,264	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	「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」
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・沿岸域環境の保全・再生・創出、廃棄物海面処分場の確保に向け、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。

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、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)
 平成19年6月に策定された21世紀環境立国戦略では、地球環境問題へ対応するために「持続可能な社会」を構築すべきであるとされており、「低炭素社会」、「循環型社会」、「自然共生社会」の実現に向けた統合的な取組の展開が必要であるとされている。

このうち、海洋・沿岸域は、我々の生活に豊かさや潤いをもたらすかけがえのない存在であり、海洋の生物多様性の損失や浄化能力を超える海洋・沿岸域環境への負荷の回避や、豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出により、良好な海洋・沿岸域環境を後々の世代に引き継いでいく必要がある。

最終処分場については、港湾の国際競争力を強化するための整備に伴う浚渫土砂や、循環型社会を形成するために内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れる必要がある。

したがって、今後も良好な海洋・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た各種施策を推進する必要がある。

(効率性)
 良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出は短期間でできるものばかりではなく、関係する主体が多岐に渡るため、取り組みの実施にあたっては各行政機関及び関係者との適切な連携のもと、各種施策を長期的に継続することが重要である。

(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見られる等の効果がみられる。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。面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実により、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。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いる。よって、これまで実施してきた取り組みは概ね有効であったといえる。今後も、施策目標の達成に向けて取り組みを進めていくことが有効である。

(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
- ・ 豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出に向けた各種取り組みの一層の推進
- ・ 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】

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
				17年度	18年度	19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	我が国の沿岸域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 (19年度以降)	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。
失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合(港湾)	%	約2割 (14年度)	20	21	22	約3割 (19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に、平成19年度末までに900ha(湿地600ha、干潟300ha)を再生することとして目標を設定。
湾内青潮等発生期間の短縮	%	0 (14年度)	H14比 約15%減	H14比 約2%増		H14比 約5%減 (19年度)	高度経済成長前頃からの水質悪化の経緯を考慮し、できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに実施可能な事業から算出。
廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	年	約4年 (18年度)	—	約4年	集計中	約7年 (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、目標値を約7年と設定した。
人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	km	約6,700 (14年度)	約6,790	約6,800	約6,810	約6,800 (19年度)	できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに達成可能な値として設定。
失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合(海岸)	%	0 (14年度)	11	15	18	約2割 (19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、積極的に対策を進め、平成19年度までに約2割を再生することとして目標を設定した。

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していくための予算を要求した。
- 過去の開発により失われた良好な自然環境である湿地や干潟の再生を推進するために必要な予算を要求した。
- 閉鎖性海域の水質改善のため、汚泥の浚渫、覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を推進するための予算を要求した。
- 廃棄物海面処分場の整備及び延命化対策等を推進していくための予算を要求した。
- 面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の拡充に努めるために必要な予算を要求した。
- 効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努めるために必要な予算を要求した。

	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)	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 15 年 10 月 10 日	海岸が持つべき豊かで美しい環境の保全・回復を図るとともに、住民の日常生活に潤いを感じられるよう、海辺に親しめる海岸づくりを推進する。
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。																																												
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) 快適な道路環境の創造に向け、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。一方、大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない箇所、無電柱化が進んでいない箇所については引き続き、自動車単体規制の強化、交通円滑化、無電柱化を推進する必要がある。																																												
	(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。このような中、大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない箇所について、早期に環境改善を図る必要がある。さらに、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、観光振興、地域活性化等の観点から、より一層無電柱化を推進する必要がある。																																												
	(効率性) 大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない地域に対して集中的に対策を実施しているところである。また、まちなかの幹線道路や、市街地の県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のうち災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、歴史的街並みを保全すべき地区等に対して集中的に無電柱化を実施しているところである。																																												
	(有効性) 自動車単体規制の強化とあわせてボトルネック対策などの交通円滑化を進めることで、大気質の環境基準達成率の着実な改善を図っているところである。また、遮音壁の設置や低騒音舗装の敷設などを実施することで沿道騒音の改善を図っているところである。 さらに無電柱化については、まちなかの幹線道路や歴史的街並みの保全が特に必要な地区、防災対策やバリアフリー、良好な都市・住環境の形成の観点から無電柱化を推進すべき道路について、コスト削減を図りながら無電柱化を実施しているところであり、平成 19 年度末までに、全国の市街地において約 6,500km を整備したところである。 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"> 自動車単体規制の強化 軒下・裏配線など、地域の道路事情に応じた多様な無電柱化手法を活用して、より一層の無電柱化を推進 低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の重点的実施 交通円滑化に資する事業の重点的実施 【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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">快適な道路環境等を創造する</td> <td rowspan="2">建設機械から排出されるNOx・PMの削減量</td> <td>千t</td> <td>0.6 (速報値) (18年度)</td> <td>-</td> <td>0.6 (速報値)</td> <td>1.1 (速報値)</td> <td>3.5 (23年度)</td> <td rowspan="2">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窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)については、早急な削減が必要であると考え。特に今後自動車全体に占めるオフロード建設機械のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、オフロード建設機械の排出ガスの削減を目標とする。</td> </tr> <tr> <td>千t</td> <td>12.4 (速報値) (18年度)</td> <td>-</td> <td>12.4 (速報値)</td> <td>23.9 (速報値)</td> <td>74.0 (23年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>市街地の幹線道路の無電柱化率</td> <td>%</td> <td>7 (14年度)</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>約13 (暫定値)</td> <td>15 (19年度)</td> <td>長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定</td> </tr> <tr> <td></td> <td>夜間騒音要請限度達成率</td> <td>%</td> <td>61 (14年度)</td> <td>71</td> <td>73</td> <td>75</td> <td>72 (19年度)</td> <td>長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定</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	17年度	18年度	19年度	快適な道路環境等を創造する	建設機械から排出されるNOx・PMの削減量	千t	0.6 (速報値) (18年度)	-	0.6 (速報値)	1.1 (速報値)	3.5 (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窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)については、早急な削減が必要であると考え。特に今後自動車全体に占めるオフロード建設機械のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、オフロード建設機械の排出ガスの削減を目標とする。	千t	12.4 (速報値) (18年度)	-	12.4 (速報値)	23.9 (速報値)	74.0 (23年度)		市街地の幹線道路の無電柱化率	%	7 (14年度)	11	12	約13 (暫定値)	15 (19年度)	長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定		夜間騒音要請限度達成率	%	61 (14年度)	71	73	75	72 (19年度)	長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定
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																													
	17年度	18年度	19年度																																										
快適な道路環境等を創造する	建設機械から排出されるNOx・PMの削減量	千t	0.6 (速報値) (18年度)	-	0.6 (速報値)	1.1 (速報値)	3.5 (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窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)については、早急な削減が必要であると考え。特に今後自動車全体に占めるオフロード建設機械のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、オフロード建設機械の排出ガスの削減を目標とする。																																					
		千t	12.4 (速報値) (18年度)	-	12.4 (速報値)	23.9 (速報値)	74.0 (23年度)																																						
	市街地の幹線道路の無電柱化率	%	7 (14年度)	11	12	約13 (暫定値)	15 (19年度)	長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定																																					
	夜間騒音要請限度達成率	%	61 (14年度)	71	73	75	72 (19年度)	長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定																																					

	NO2・SPMの環境目標達成率(①NO2について環境基準を達成している測定局の割合、②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)	%	64 (14年度)	79	82	81	約8割 (19年度)	平成22年度までに100%を目指す(自動車NOX・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定
		%	9 (15年度)	25	37	48	約6割 (19年度)	平成22年度までに100%を目指す(自動車NOX・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を踏まえ、自動車単体規制の強化、軒下・裏配線など地域の道路事情に応じた多様な無電柱化手法を活用することによりコスト削減を図りつつ効率的に無電柱化を推進、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等の重点的実施、交通円滑化に資する事業の重点的実施を図る。
 以上に必要な経費を前年度の1.1割増として概算要求を行った。
 (平成21年度概算要求:341,858百万円[平成20年度予算額298,697百万円])

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	市街地の幹線道路の無電柱化率【7%(H14)→15%(H19)】 夜間騒音要請限度達成率【61%(H14)→72%(H19)】 NO2の環境目標達成率【64%(H14)→約8割(H19)】
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。
21世紀環境立国戦略	平成19年6月1日	局地汚染対策や流入車対策、自動車単体対策、低公害車の普及促進、交通流の円滑化対策などによる都市大気環境の改善、微粒子状物質(PM2.5)に係る総合的な健康影響評価の検討・実施、土壌汚染対策の推進などにより、環境汚染のない安心して暮らせる都市づくりを進める。

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と達成すべき目標等	【評価結果の概要】 (総合的評価) 安全で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等に基づく事業や水源地域整備計画に定められる各事業、対象地域における地下水採取目標量を達成するための施策、世界の水資源問題への対応等の着実な実施により、水資源の需給ギャップの縮小や地盤沈下の沈静化など、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。渇水影響度については、平成 17 年、平成 19 年の少雨による東海・四国地方、中国・四国地方の多くの地域で取水制限に至ったことによる外部要因により目標値を上回ったが、本施策の業績指標は複数年次で評価すべきであるため、今後も、水資源開発施設の計画的な整備、水の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを着実に実施しつつ、引き続き目標達成状況を見極める必要がある。							
	(必要性) 水資源開発基本計画等に基づく事業や水源地域整備計画に定められる各事業、対象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により、水資源の需給ギャップの縮小や地盤沈下の沈静化など、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価でき、今後も施策目標の達成のためさらなる推進が必要である。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は極めて重要となる。							
(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が図られつつ計画的、効率的に実施され効果をあげている。								
また、世界各国の水問題に関係する代表が参加する国際会議において、情報の発信や最新の動向(情報)の収集を行うことは、世界的な水資源問題の解決のために効率的な方法であることから、今後もさらに推進する必要がある。								
(有効性) 水資源開発基本計画等に基づく事業や水源地域整備計画に定められる各事業の推進、法律、条例等による地下水採取規制及び水源の表流水への計画的な転換等の取り組みは、水資源の需給ギャップの縮小や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が、近年の少雨化傾向の中で水資源開発施設の能力が低下し、安定的な水供給が実現できていないことや、渇水時の地下水の急激な採取による地盤沈下の発生、また、都市部における地下水位の回復に伴う地下構造物への影響、さらに、法的規制対象外の地下水採取施設の増大傾向など新たな問題への対応が必要となっている。								
また、世界の水資源問題に関する国際会議等への参加や開催による各国への情報発信、最新の動向(情報)の収集は、水資源問題の解決への手がかりとして極めて有効であることから、今後もさらに推進する必要がある。								
(反映の方向性) <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 ・ 平成 21 年度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 ・ 世界水フォーラムの閣僚級宣言に我が国の水資源管理手法の反映を目指す等、我が国の水資源政策を発信 ・ アジア河川流域機関ネットワーク(NARBO)を通じたアジア・モンスーンに適した河川管理の発信 ・ アジア版の統合水資源管理(IWRM)ガイドラインの作成・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
水資源の確保、水源地域活性化等を推進する	渇水影響度	日・%	6,900 (平成 18 年時点の過去 10 年平均)	14,595	3,605	7,373	5,300 (平成 23 年時点の過去 5 年平均)	業務指標として、全国の一級水系における水道用水の取水制限を対象とする。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、平成 23 年時点における過去 5 年間の平均値で評価を行う。
	世界的	件	9	6	9	11	13	国連ミレニアム目標達成のため

	な水資源問題に対応するため国際会議への開催及び参加件数		(平成18年度)				(平成23年度)	には、世界各国の取り組みが不可欠である。かつ、これらの取り組み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、これらの取り組み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)	91.9	97.4		100 (平成21年度)	濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部の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m ³ 以下に抑制された場合を100%として目標値を設定。
	水源地域整備の完了割合	%	57 (平成18年度)		57	61	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%と設定したもの。

政策評価の結果の政策への反映状況

今後も引き続き水資源開発施設を着実に整備するとともに、水の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進、水資源確保のために必要な情報の収集・提供システムの整備を行う。また、実績評価を受け、国連ミレニアム目標の達成に向け今後も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こととし、世界水フォーラムやアジア河川流域機関ネットワーク等を通じて「河川流域単位の総合水資源管理ガイドライン」の普及等を行う。上述施策に加え、水資源対策費、水資源開発事業費について引き続き推進することとし、以上に必要な経費として、前年度12割増で概算要求した。(平成21年度概算要求:21,369,121千円[平成20年度予算額:18,125,959千円])

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	【評価結果の概要】 (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着実に近づいていること等を踏まえて、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。																																												
	(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。																																												
	(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について検討する必要がある。																																												
	(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、施策目標の達成に着実に近づいており、順調に推移しているところであるが、今後も引き続き本施策の有効性について検討していく必要がある。																																												
	(反映の方向性) <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】																																													
<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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">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</td> <td>歩いていける範囲の都市公園の整備率</td> <td>%</td> <td>63 (H14)</td> <td>65.50</td> <td>66.20</td> <td>計測中</td> <td>66 (H19)</td> <td>都市住民の徒歩生活圏内に隣接する住区を単位として計画的に配置される住区基幹公園が整備されている割合であり、現況値との勘案により平成19年度の目標値66%を設定している。</td> </tr> <tr> <td>1人当たり都市公園等面積</td> <td>m²/人</td> <td>8.5 (H14)</td> <td>9.1</td> <td>9.3</td> <td>計測中</td> <td>9.3 (H19)</td> <td>都市計画区域内の1人当たりの都市公園等の面積であり、現況値との勘案により平成19年度の目標値9.3m²を設定している。</td> </tr> <tr> <td>都市域における水と緑の公的空間確保量</td> <td>m²/人</td> <td>12 (H14)</td> <td>約7%増</td> <td>約8%増</td> <td>計測中</td> <td>約1割増 (H19)</td> <td>都市域における自然的環境を主たる構成要素とする空間の確保量(面積)を都市域人口で除したものであり、現況値との勘案により、平成19年度の目標値約13m²を設定している。</td> </tr> <tr> <td>全国民に対する国営公園の利用者数の割合</td> <td>○人に1人</td> <td>5人に1人 (H14)</td> <td>4.5人に1人</td> <td>4.3人に1人</td> <td>4.0人に1人</td> <td>4人に1人 (H19)</td> <td>国民の国営公園の利用頻度を測定している。計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、平成19年度の目標値「4人に1人」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 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	17年度	18年度	19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	歩いていける範囲の都市公園の整備率	%	63 (H14)	65.50	66.20	計測中	66 (H19)	都市住民の徒歩生活圏内に隣接する住区を単位として計画的に配置される住区基幹公園が整備されている割合であり、現況値との勘案により平成19年度の目標値66%を設定している。	1人当たり都市公園等面積	m ² /人	8.5 (H14)	9.1	9.3	計測中	9.3 (H19)	都市計画区域内の1人当たりの都市公園等の面積であり、現況値との勘案により平成19年度の目標値9.3m ² を設定している。	都市域における水と緑の公的空間確保量	m ² /人	12 (H14)	約7%増	約8%増	計測中	約1割増 (H19)	都市域における自然的環境を主たる構成要素とする空間の確保量(面積)を都市域人口で除したものであり、現況値との勘案により、平成19年度の目標値約13m ² を設定している。	全国民に対する国営公園の利用者数の割合	○人に1人	5人に1人 (H14)	4.5人に1人	4.3人に1人	4.0人に1人	4人に1人 (H19)	国民の国営公園の利用頻度を測定している。計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、平成19年度の目標値「4人に1人」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																														
	17年度	18年度	19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	歩いていける範囲の都市公園の整備率	%	63 (H14)	65.50	66.20	計測中	66 (H19)	都市住民の徒歩生活圏内に隣接する住区を単位として計画的に配置される住区基幹公園が整備されている割合であり、現況値との勘案により平成19年度の目標値66%を設定している。																																					
	1人当たり都市公園等面積	m ² /人	8.5 (H14)	9.1	9.3	計測中	9.3 (H19)	都市計画区域内の1人当たりの都市公園等の面積であり、現況値との勘案により平成19年度の目標値9.3m ² を設定している。																																					
	都市域における水と緑の公的空間確保量	m ² /人	12 (H14)	約7%増	約8%増	計測中	約1割増 (H19)	都市域における自然的環境を主たる構成要素とする空間の確保量(面積)を都市域人口で除したものであり、現況値との勘案により、平成19年度の目標値約13m ² を設定している。																																					
	全国民に対する国営公園の利用者数の割合	○人に1人	5人に1人 (H14)	4.5人に1人	4.3人に1人	4.0人に1人	4人に1人 (H19)	国民の国営公園の利用頻度を測定している。計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、平成19年度の目標値「4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、引き続き当該事業を推進することとしたことから、前年度予算約66億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	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		「緑地の保全、都市公園の整備、公共施設緑化、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																																								

の)	京都議定書目標達成計画	平成 17 年4月	<p>間を再生・創出する。」</p> <p>「都市緑化等については、「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、港湾等における緑化、既存の民有緑地の保全、建築物の屋上、壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進する。」</p>
----	-------------	-----------	---

施策名	良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する
施策の概要	自然再生事業、水と緑のネットワーク整備事業、緑地環境整備総合支援事業、下水道事業、都市水環境整備事業等を実施することにより、良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の実施、下水道資源の循環を推進する。

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)
 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進するための具体的措置として、自然再生事業、水と緑のネットワーク整備事業、緑地環境整備総合支援事業、下水道事業、都市水環境整備事業を実施してきたところ。その効果については着実に進んでおり、業績指標にも表れているが、業績指標の目標年度における目標値について、一部で達成できない業績指標もあるため、より効果を発揮する事業や対策への重点化等の実施により、効果的・効率的な対策を実施するとともに、業績指標の目標値の見直し、及び新たな業績指標について、今後検討していく必要がある。

(必要性)
 「21世紀環境立国戦略」(平成19年6月閣議決定)にて「低炭素社会」、「循環型社会」又は「自然共生社会」の構築の必要性について記載されたところであり、また、高齢化に伴う人口構造の変化や地球温暖化に伴う自然環境の変化が想定されることから、今後とも当該施策を着実に実行していく必要がある。

(効率性)
 今後も第二期水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンスⅡ)等、水環境改善に積極的な地元市町村等と河川管理者・下水道管理者等が一体となった水環境改善施策等に取り組み、より効率性を高める必要がある。

(有効性)
 当該施策を推進していく手段として、自然再生事業、緑地環境整備総合支援事業、下水道事業、都市水環境整備事業等を中心に展開してきた。自然再生事業は平成14年度から実施しており、自然再生した水辺・湿地等の割合は着実に進んできており、今後、割合を大きく伸ばすことが見込まれ、当該施策を有効に推進している。緑地環境整備総合支援事業についても、平成16年度より公園・緑地の整備等、多様な手法により良好な自然環境を適正に保全・創出してきており、当該施策を有効に推進している。下水道事業については、計画的かつ効率的に、未普及解消施策、高度処理、合流式下水道の改善、汚泥の有効利用が進められており、当該施策を有効に推進している。都市水環境整備事業については、新世代下水道支援事業制度等により、着実に都市の水環境の向上に寄与しており、当該施策を有効に推進している。

(反映の方向性)

【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
				17年度	18年度	19年度		
良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する	汚水処理人口普及率	%	76 (14年度)	81	82		86 (19年度)	将来は100%となることを目標としており、それと現況値との勘案で19年度の目標値を設定。
	下水道人口普及率	%	65 (14年度)	69	71	72	72 (19年度)	将来は100%となることを目標としており、農業集落排水施設や浄化槽との適切な役割分担のもと、下水道により整備すべき区域について整備を図ることとしており、それと現況値との勘案で19年度の目標値を設定。
	環境基準達成のための高度処理人口普及率	%	11 (14年度)	14	15		17 (19年度)	将来は、高度処理の必要な地域において高度処理を原則化することとしており、現況値等を考慮して19年度の目標値を設定。
	合流式下水道改善率	%	15 (14年度)	18	21		40 (19年度)	将来は100%となることを目標としており、現況値等を考慮して19年度の目標値を設定。
	下水汚泥のリサイクル率	%	60 (14年度)	70	74		68 (19年度)	長期的には、下水の処理に伴い発生する汚泥の全量についてリサイクルすることを目標としており、それを現況値との勘案で19年度の目標値を設定。
	自然体験活動拠点数	箇所	218 (12年度)	406	416	428	440 (19年度)	河川流域における指導者が活動する拠点数を指標とする。
	河川における汚濁	%	65	73	75	75	78	将来値の算定は、各流域の水環境改善緊急行動計画(清流ルネ

負荷削減率		(14年度)				(19年度)	ッサンスⅡ)で定められている目標で示された具体施策の推進や、過年度の下水道処理人口の目標値等を基に算定している。
失われた水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合(河川)	%	0 (14年度)	11	15	18	約2割 (19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、積極的に対策を進め、平成19年度までに約2割を再生することとして目標を設定。
失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合(河川)	%	約2割 (14年度)	20	21	22	約3割 (19年度)	長期的には回復可能な面積100%を再生・回復することを目標に、平成19年度末までに900ha(湿地600ha、干潟300ha)を再生することとして目標値を設定。
地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	万人/年間	499 (12年度)		392		621 (19年度)	平成13年度に水源地域ビジョンの策定に着手した22ダムにおける過去のダム湖利用実態調査データやダム及びダム湖の市町村の観光客入り込み客数のデータトレンドを分析し、利用者数を推定。
都市空間形成河川整備率	%	32 (12年度)	37	38	38	40 (19年度)	将来値の算定は、過去10年の良好な水辺空間(周辺の町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、引き続き当該事業を推進することとしたことから、前年度予算約684億増として要求した。

	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)	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。
	【閣議決定】 21世紀環境立国戦略	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>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) 今年から京都議定書の第1約束期間が開始されたことや近年の地球温暖化の深刻化等を背景として、国民の環境に対する意識は高まっていることを踏まえ、国土交通省においても積極的に環境施策を推進している。各業績指標については、新規施策が多いこと、また、温暖化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から一部の施策については、現時点で有効性を判断することはできないが、それ以外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る。 今後も引き続き、京都議定書の6%削減約束の確実な達成を始めとする持続可能な社会の構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を推進していく。</p>									
	<p>(必要性) 地球温暖化は人類の生存基盤に関わる最も重要な問題であり、例えば2050年温室効果ガス半減といった長期的な目標を達成するためには、各施策を戦略的に組み上げ、社会を低炭素型へと転換していくことが必要である。 国土交通分野において環境負荷を低減し、低炭素社会を実現するためには、交通分野や住宅・建築物分野をはじめとする各分野において社会に参加するあらゆる主体の社会活動を早急に変革する必要があり、その変革を促進するためにも各施策を引き続き推進する必要がある。</p>									
	<p>(効率性) 新規施策が多いこと、また、温暖化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から一部の施策については、現時点で有効性を判断することはできないが、それ以外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、今後も、国土交通分野における環境負荷の低減のため、環境政策・省エネルギー政策を引き続き推進していくことが有効である。</p>									
	<p>(有効性) 地球温暖化は人類の生存基盤に関わる最も重要な問題であり、例えば2050年温室効果ガス半減といった長期的な目標を達成するためには、国、地方公共団体、事業者、民間等あらゆる主体が適切な役割分担のもとで施策を実施する必要があり、その前提として国が一定の方針の下で全体の旗振り役を担うことが効率的である。</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>										
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
			(年度)	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	(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。
	国土交通分野におけるCDM承認累積件数	件	3 (18年度)	-	0	2	3	4	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	件/月	平均 5,478	-	-	-	-	平均 5,478	10,000 (19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

クセス件数									82	報告、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 (12年度)	—	—	98.6	—	—	98以上 (22年度)	建設リサイクル推進計画 2002 においては将来的には廃棄物量をゼロとすること、建設発生土については将来的には建設工事に必要な土砂は原則として工事間利用でまかなうことを基本的考え方としている。	
	% (②:再資源化率)	96 (12年度)	—	—	98.1	—	—	96以上 (22年度)		
	% (③:再資源化率)	38 (12年度)	—	—	68.2	—	—	65 (22年度)		
	% (③:再資源化・縮減率)	83 (12年度)	—	—	90.7	—	—	95 (22年度)		
	% (④:再資源化・縮減率)	41 (12年度)	—	—	74.5	—	—	75 (22年度)		
	% (⑤)	484.8 万トン (12年度)	—	—	12年度比 39.6%削減	—	—	12年度排出量に対して50%削減 (22年度)		
	% (⑥:有効利用率)	60 (12年度)	—	—	62.9	—	—	90 (22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)	18	—	—	—	—	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40%達成)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。	
	% (②)	32 (16年度)	23	32	30	36	—	50 (20年度)	②京都議定書目標達成計画で設定された目標値(新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合:2008年度5割)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。	
	% (③)	74 (16年度)	70	74	85	—	—	80 (20年度)	③京都議定書目標達成計画で設定された目標値(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:2006年度8割)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。	
重量車の平均燃費向上率	%	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	

	(平成 14 年度比)									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)	—	—	—	—	—	4 (23 年度)	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出来ないため、船舶の種類毎に標準化する必要がある。
	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))	億トンキロ (①)	21 (18 年度)	12	10	14	21	—	32 (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)
		億トンキロ (②)	301 (18 年度)	312	284	298	301	—	312 (22 年度)	

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 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	・ 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

			<p>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))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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。
	第166回国会 施政方針演説	平成19年1月26日	

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には防災情報等の充実が必要である。このため、防災情報等の精度向上及び情報伝達体制を充実する。																																																									
<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) 業績指標の実績値は、各業績指標とも概ね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と、今後とも着実な施策の実施が必要である。</p> <p>(必要性) 我が国の防災情報及び防災体制は、技術革新等によりこれまでに大きく進歩してきた。しかしながら、自然災害は程度の差こそあれ毎年発生している。 今後とも、一定水準の防災情報伝達が可能なネットワーク及び新たな観測データの活用、解析手法の高度化、数値モデルの改善等により、防災情報の一層の精度向上を図り、これらを活用した情報提供に努める必要がある。</p> <p>(効率性) 防災情報の精度向上のために、観測点を効果的に配置するとともに、システムの高度化により、大規模災害時にも安定した防災情報の提供を図る。 また、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・都道府県についても、災害時等においても必要な情報が伝達可能である信頼性の高い防災情報通信ネットワークを順次構築していく予定である。</p> <p>(有効性) 防災情報の充実と精度向上に取り組む中で、これまでにない新たな防災情報の提供や、多面的な提供手段を活用できるようになってきた。 また一定水準の防災情報伝達が可能なネットワークを活用することにより、切迫度に応じた適切なタイミングで防災情報が提供することが可能となり、自治体等による防災対応や住民の避難活動を効果的に行うことができ、減災に有効である。</p> <p>(反映の方向性) 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。また、情報量の増加に合わせて、防災情報を伝達するネットワークのより一層の高度化が求められている。 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。</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 1182 1516 1993"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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</td> <td>一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数</td> <td>%</td> <td>0 (19年度)</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>0</td> <td>40 (23年度)</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>台風中心位置予報の精度</td> <td>km</td> <td>323 (17年度)</td> <td>323</td> <td>299</td> <td>263</td> <td>260 (22年度)</td> <td>防災対応の基盤となる台風中心位置の72時間先の予報について、その誤差を平成22年までに平成17年(323km)に比べて約20%改善し、260kmにする。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>地震発生から地震津波情報発表までの時間</td> <td>分</td> <td>4.4 (17年度)</td> <td>4.4</td> <td>3.9</td> <td>3.9</td> <td>3.0未満 (23年度)</td> <td>被害のおそれがある地震が発生した場合、津波警報、地震情報等を発表しているが、今後さらに改善をすすめ、情報発表までの時間を、平均で3分未満となるよう目標を設定する。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>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</td> <td>海域</td> <td>0 (18年度)</td> <td>—</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>7以上 (23年度)</td> <td>詳細な海岸・海底地形をコンピュータによる予測計算に取り込み、きめ細かい高潮・高波の予測情報を提供する。その予測対象となる海域(内海・内湾)の数を指標とし、平成23年度までには全部で7以上の海域での提供を目指す。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>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</td> <td>件/月</td> <td>0 (18年度)</td> <td>—</td> <td>0</td> <td>12,000</td> <td>31,000 (23年度)</td> <td>国土地理院がウェブサイトを通じて公開する防災地理情報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。</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	17年度	18年度	19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	40 (23年度)	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)	323	299	263	260 (22年度)	防災対応の基盤となる台風中心位置の72時間先の予報について、その誤差を平成22年までに平成17年(323km)に比べて約20%改善し、260kmにする。		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)	4.4	3.9	3.9	3.0未満 (23年度)	被害のおそれがある地震が発生した場合、津波警報、地震情報等を発表しているが、今後さらに改善をすすめ、情報発表までの時間を、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	7以上 (23年度)	詳細な海岸・海底地形をコンピュータによる予測計算に取り込み、きめ細かい高潮・高波の予測情報を提供する。その予測対象となる海域(内海・内湾)の数を指標とし、平成23年度までには全部で7以上の海域での提供を目指す。		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	12,000	31,000 (23年度)	国土地理院がウェブサイトを通じて公開する防災地理情報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。
	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																																											
17年度		18年度	19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	40 (23年度)	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)	323	299	263	260 (22年度)	防災対応の基盤となる台風中心位置の72時間先の予報について、その誤差を平成22年までに平成17年(323km)に比べて約20%改善し、260kmにする。																																																		
	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)	4.4	3.9	3.9	3.0未満 (23年度)	被害のおそれがある地震が発生した場合、津波警報、地震情報等を発表しているが、今後さらに改善をすすめ、情報発表までの時間を、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	7以上 (23年度)	詳細な海岸・海底地形をコンピュータによる予測計算に取り込み、きめ細かい高潮・高波の予測情報を提供する。その予測対象となる海域(内海・内湾)の数を指標とし、平成23年度までには全部で7以上の海域での提供を目指す。																																																		
	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	12,000	31,000 (23年度)	国土地理院がウェブサイトを通じて公開する防災地理情報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。																																																		
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、各事業とも目標達成のために必要な経費を引き続き予算要求した。																																																									

	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）	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。								
【評価結果の概要】 (総合的評価) 近年、都市・住宅環境が多様化している中で、安全・安心な社会を実現していくため、住宅・市街地の防災性を向上する施策目標の達成に向けて、本施策の具体的措置として都市・住宅施設を整備・改善するため各種事業を実施してきたが、目標年度における施策目標の達成に着実に近づいていること等を踏まえて、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。 (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。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いるなど、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、本施策のより一層発展したあり方を検討していく必要がある。 (有効性) 当該施策を推進していく手段として、建築物の耐震化・不燃化、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等を実施してきた。これにより、施策目標の達成に着実に近づいており、順調に推移しているところである。これは、施策対象の各種取組を有効に講じてきたことが主な原因と分析される。新たな事業の立ち上げも含め、本施策の有効性について検討していく必要がある。 (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、住民生活、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。限られた財源の中で、地方自治体との役割分担を含め関係機関が担うべき事業の在り方や一体的実施を含め、施策のさらなる効率的な展開を検討していく必要がある。 (反映の方向性) 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
	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	%	(H17)	26.6	27.6	30.4	32 (H22)	防災性向上のため、公共施設が十分に確保されたゆとりある良好な宅地の供給を推進していく。
		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	(H18)	-	1,430	1,750	7,000 (H23)	防災上危険難市街地の総合的な防災性の向上を図るため、都市の防災構造化や住民の防災に対する意識向上を推進していく。
		一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが1箇所以上確保された大都市の割合	%	(H14)	約9	約13	約20	計測中 約25 (H19)	都市の防災機能の飛躍的向上を図るため、長期的には100%を目指しており、現況値との勘案により平成19年度の目標値約25%を設定している。
		下水道による都市浸水対策達成率	%	(H14)	51	53	53	54 (H19)	将来は、少なくとも10年に1回程度の大雨に対する雨水安全度が確保されることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定。
		地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	%	(H14)	0	28.8	-	計測中 約3割 (H19)	大火の可能性の高い重点密集市街地において、最低限の安全性を確保する。

	<table border="1"> <tr> <td>多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震率①建築物</td> <td>%</td> <td>16 (H14)</td> <td>-</td> <td>22%</td> <td></td> <td>約2割 (H19)</td> <td>直近数年間の新耐震基準以前の特定建築物の耐震化の状況を踏まえ、平成19年度目標を設定した。</td> </tr> <tr> <td>多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震率②住宅</td> <td>%</td> <td>51 (H10)</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> <td>約65 (H19)</td> <td>住宅・土地統計調査のデータをベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。</td> </tr> </table>	多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震率①建築物	%	16 (H14)	-	22%		約2割 (H19)	直近数年間の新耐震基準以前の特定建築物の耐震化の状況を踏まえ、平成19年度目標を設定した。	多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震率②住宅	%	51 (H10)	-			約65 (H19)	住宅・土地統計調査のデータをベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。
多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震率①建築物	%	16 (H14)	-	22%		約2割 (H19)	直近数年間の新耐震基準以前の特定建築物の耐震化の状況を踏まえ、平成19年度目標を設定した。										
多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震率②住宅	%	51 (H10)	-			約65 (H19)	住宅・土地統計調査のデータをベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。										
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、前年度約971億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。

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)
 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、一部で目標を達成できない業績指標もあるため、今後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。
 年限を迎える業績指標については、目標値の見直しや業績指標の改良・廃止、及び新たな業績指標の検討が必要である。

(必要性)
 当該施策を推進してきた結果、水害・土砂災害の防止・減災は着実に進んできており、その効果も発揮されている。しかし、そもそも我が国は、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。
 また、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化の影響による大雨の頻度増加・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。そのため、今後とも当該施策を着実に実施していく必要がある。

(効率性)
 災害は発生後、その復旧・復興や新たな対策工等に膨大な費用がかかることから、災害を未然に予防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など、被害を最小化する減災対策の取組が重要である。
 これらをあわせた総合的な対策を、事業者や管理者、自治体、地域住民等関係者が一体となって検討・推進し、今後より一層効果的・効率的な対策を実施していく必要がある。

(有効性)
 水害・土砂災害の防止・減災対策としては、現在推進している河川事業や砂防事業、下水道事業によるハード整備を今後とも着実に実施し、災害の予防に努めるとともに再度災害の防止を徹底する。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掲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あ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更に進めていくことが、水害・土砂災害の防止・減災を進めていく上で有効である。

(反映の方向性)

- 地球温暖化への対応のため適応策と緩和策の両輪により地球環境と共生する社会資本づくりの実施
- 大規模地震や火山噴火に伴う土砂災害、大河川の氾濫等の災害発生時に迅速な緊急対応を実施するため、危機管理体制の充実・強化
- 事前・事後対策の充実を図り、「犠牲者ゼロ」を目指す
- 限られた予算の中、戦略的に、水害・土砂災害対策を展開するため、真に必要な施策・事業に重点化・効率化
- 総合的な水害対策(H20、21)に関する政策レビューの実施
- 流域貯留浸透事業の推進(総合流域防災事業の拡充)
- 浸水減災対策推進協議会を活用しソフト対策を推進
- 雨に強い都市づくり支援事業の推進

【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
				17年度	18年度	19年度		
水害・土砂災害の防止・減災を推進する	床上浸水を緊急に解消すべき戸数	万戸	約9 (14年度)	6.6	6.0	約5.5	約6 (19年度)	長期的には0を目指す。平成19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。
	洪水による氾濫から守られる区域の割合	%	約58 (57.8) (14年度)	約60 (59.7)	約60 (60.2)	約61 (60.9)	約62 (61.7) (19年度)	長期的には100%を目指す。平成19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。
	河川の流量不足解消指数	%	54 (13年度)	59	61	63	63 (19年度)	各年度までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率で評価。

	ハザードマップ認知率(洪水)	%	4 (12年度)	40	43	47	70 (19年度)	直轄管理区間の河川に係る浸水想定区域図を提供する市町村すべてに対し、市町村のハザードマップ作成、周知等を支援することと合わせて、公表後に洪水が発生した地域におけるマップ周知の調査事例を参考に目標を算出。
	地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(河川)	ha	約 13,000 (14年度)	約 11,000	約 10,500	約 10,000 (速報値)	約 10,000 (19年度)	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定。
	土砂災害から保全される戸数	万戸	約 120 (14年度)	約 130 (130)	約 130 (133)	約 140 (135)	約 140 (19年度)	長期的には事業の実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る。平成 19 年度までに実施予定の事業により見込まれる値を基に設定。
	土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数	施設	約 3,100 (14年度)	約 3,700	約 3,900	約 4,100	約 4,100 (19年度)	長期的には事業の実施の対象となっている全ての災害時要援護者関連施設の保全を図る。平成 19 年度までに実施予定の事業により見込まれる値を基に設定。

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化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)
経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。」(第4章5.)
第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	「国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。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。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」
21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	戦略6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③ 豊かな水辺づくり 都市域を中心として大幅に失われている自然の水環境の恩恵を再びえられるようにするため、量、質、空間のそれぞれの観点からの対策を関係者の連携によって一体的に進める。水量の面では、雨水・下水再生水の利用、地下水涵養のための雨水浸透施設の設置促進などにより、流量の確保を図る。

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(IPCC)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) 気候変動に関する政府間パネル(IPCC)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。さらに、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18年度には津波・高潮危機管理対策事業、平成19年度には海岸耐震対策緊急事業、平成20年度には海岸堤防等老朽化対策緊急事業を創設し、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、その効果は着実に発揮されている。しかし、一部で目標を達成できない業績指標もあるため、今後もより一層、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18年3月には日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進基本計画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、地震被害の可能性が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) 海岸保全施設等のハード整備だけでなく、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、効率的な防災対策が可能となる。</p> <p>(有効性) 海岸保全施設の整備促進により、津波・高潮・侵食等による海岸災害から、背後の住民の人命や財産を防護することができ、被害の軽減が図られる。</p> <p>(反映の方向性) 既存及び目標年度までの間に新たに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</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 1402 1516 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・考え方</th> </tr> <tr> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する</td> <td>地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(海岸)</td> <td>ha</td> <td>約13,000 (14年度)</td> <td>約11,100</td> <td>約10,500</td> <td>約10,000 (速報値)</td> <td>約10,000 (19年度)</td> <td>長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定</td> </tr> <tr> <td>津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積</td> <td>万ha</td> <td>約15.0 (14年度)</td> <td>約12.4</td> <td>約12.0</td> <td>約11.5</td> <td>約10.0 (19年度)</td> <td>長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定</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	17年度	18年度	19年度	津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する	地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(海岸)	ha	約13,000 (14年度)	約11,100	約10,500	約10,000 (速報値)	約10,000 (19年度)	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	万ha	約15.0 (14年度)	約12.4	約12.0	約11.5	約10.0 (19年度)	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定
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																		
		17年度	18年度	19年度																										
津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する	地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(海岸)	ha	約13,000 (14年度)	約11,100	約10,500	約10,000 (速報値)	約10,000 (19年度)	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定																						
	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	万ha	約15.0 (14年度)	約12.4	約12.0	約11.5	約10.0 (19年度)	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定																						
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していくための予算を要求した。 海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進めるための予算を要求した。 平成21年度においては、前面の砂浜が著しく侵食した海岸における堤防基礎からの吸い出し等による堤防・護岸の陥没、倒壊等の災害の頻発、気候変化に伴う海面上昇や台風の激化等、災害の危険性の 																													

	<p>増大に対応するため、緊急調査を踏まえ、海岸堤防等の倒壊の危険性が高い海岸において重点的な対策を実施するための予算を要求した。</p> <ul style="list-style-type: none"> さらに、津波・高潮危機管理対策緊急事業を拡充し、ハード・ソフト一体となった津波・高潮からの防護・避難対策の強化を図るための予算を要求した。 		
<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>第166回国会 施政方針演説</p>	<p>平成19年1月26日</p>	<p>国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。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。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。</p>
	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005</p>	<p>平成17年6月21日</p>	<p>公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。</p>
	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006</p>	<p>平成18年7月7日</p>	<p>大規模地震対策の一環として、地域の防災拠点となる学校をはじめとする公共施設や住宅等の耐震化、密集市街地の整備等を進める。また、従来より取組を進めてきた大規模地震対策の着実な進捗を図るとともに、特に首都直下地震について、「首都直下地震対策大綱」及び「首都直下地震の地震防災戦略」等に基づき、中枢機能の継続性の確保及び定量的な減災目標の着実な達成に向けた取組等を推進する。</p>
	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針2007</p>	<p>平成19年6月19日</p>	<p>大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対応を推進する。</p>
<p>社会資本整備重点計画</p>	<p>平成15年10月10日</p>	<p>津波、高潮、波浪による被害を防止するために必要な施設の整備により、国民の生命・財産について所要の安全性の確保を図るとともに、住民等が被災を軽減するために適切な行動をとることができるよう、災害等に関する情報の公開・伝達を進める。また、貴重な国土を保全するため侵食対策を推進するとともに、施設の耐震強化を推進する。</p>	

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。

【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、ハイジャック対策などの取組みを実施し、全体的に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目標達成のために安全に関する諸施策を行う必要がある。

(必要性)

運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック対策などの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や国内航空における航空事故発生件数が減少し、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及び船員災害発生率も全体的には減少傾向を示していることから、これまでの公共交通等の安全に関する各種取組みが有効に機能してきたものと評価できる。今後も安全性の向上等を図っていくために、引き続きこれらの取組みを行っていく必要がある。

(効率性)

ひとたび事故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んでおり、遮断機のない踏切道の整備や舟艇の安全拠点の設置等について目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいるなど、これまでの取組みが効率的であると評価できる。ただし、地下鉄等災害情報基盤の整備については、技術的な課題の解決まで時間を要することがわかった。

(有効性)

当該施策を推進していく手段として、具体的には、運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック対策等の取組みを実施してきており、上述のとおり、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)

- ・ 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。
- ・ 「大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合」の指標を次年度より廃止することとする。

【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
				17年度	18年度	19年度		
公共交通の安全確保・鉄道安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数	件	—	—	—	2,240	1,000 (19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、成果の活用を図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)	4,939	4,764	4,520	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)	72	75	84	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。
	鉄道運転事故による乗客の死亡者数	人	0 (18年度)	—	0	0	0 (22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亡者数ゼロを目標とする。
	主要な鉄道駅で耐震化が未	駅	253	—	253	195	0	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

施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

実施である駅数		(18年度)				(22年度)	駅について、平成22年度末を目途に耐震化を図ることを目標としている。
大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合	%	0 (18年度)	—	0	0	100 (22年度)	首都直下、東海、東南海、南海地震により大きな被害及び二次災害を受けるものと想定される地下鉄については、緊急的に災害情報基盤の整備を図ることとしており(通達 平成17年12月「地下鉄等電波遮蔽区間における災害情報基盤整備の推進について」)、これにより目標を設定している。
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)	—	—	33	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。
事業用自動車による交通事故死者数	件	740 (17年度)	740	656	610	592 (22年度)	「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年度)	—	518	562	466以下 (23年度)	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。
船員災害発生率(千人率)	‰	13.2 (14年度)	11.3	11.8	10.8	10.8 (19年度)	平成15年度から平成19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14年度に比べ20%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10～12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	%	15 (18年度)	—	15	30	30 (21年度)	舟艇利用者の安全運行を確保するため、マリレ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。
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/年	18.4	16.6	15.4	13.6	16.6	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15年～19年

		(10年～14年の平均)			(15年～19年の平均)	の5ヶ年平均値)を現況値(平成10年～14年の5ヶ年平均値)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みにより、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、本施策が施策目標達成に有効的かつ効率的であ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)			
	社会資本整備重点計画	平成15年10月10日	国内航空における事故発生件数【18.4件/年(H10～H14平均)約1割削減16.6件/年)(H15～H19平均)】			
	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			

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) 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がある。</p> <p>(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。日常生活においても、開かずの踏切が社会問題化しており、また、全交通事故死者数のうち、歩行中と自転車乗用中の死者が占める割合は約3割と国際的にも高い。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づくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めていくことが重要である。</p> <p>(効率性) 緊急輸送道路の耐震補強については、緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムを策定し、橋梁の耐震補強を重点的に実施してきたところである。また、地域の状況等を踏まえ、特に事故発生割合の高い区間に対して、優先的に交通事故対策を実施しているところである。さらに、全国の道路橋に対して、定期的な点検により早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を実施しているところである。</p> <p>(有効性) 耐震対策や防災対策を推進することで、異常気象や地震の発生時において、交通遮断による地域の孤立化を防ぐとともに、広域的支援活動や緊急物資の輸送に必要なネットワークの確保を図ってきたところである。また、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・効率的な対策を推進することで、死者数だけでなく負傷者数の減少も図っているところである。さらに、高速道路や市町村道の橋梁について定期点検を実施し、長寿命化修繕計画を策定するなど予防保全を実施することで、施設のライフサイクルコストの最小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。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「開かずの踏切」対策の推進 ・より効率的・効果的な道路構造物の予防保全の推進 ・橋梁耐震補強・斜面対策等の防災対策の推進 ・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 <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">道路交通の安全性を確保・向上する</td> <td>「開かずの踏切」の対策率</td> <td>%</td> <td>15 (17年度)</td> <td>15</td> <td>21</td> <td>36</td> <td>100 (22年度)</td> <td>「開かずの踏切」を対象に平成18年度からの5箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率100%を目指すこととしている。</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">道路構造物保全率(①橋梁、②舗装)</td> <td>%</td> <td>86 (14年度)</td> <td>85</td> <td>80</td> <td>79</td> <td>93 (19年度)</td> <td>今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率93%を目標として設定。</td> </tr> <tr> <td>%</td> <td>91 (14年度)</td> <td>94</td> <td>95</td> <td>94</td> <td>91 (平成14年度の水準(91%)を維持) (19年度)</td> <td>現在の水準を維持することを目標として設定。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>災害に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合</td> <td>%</td> <td>66 (14年度)</td> <td>73</td> <td>76</td> <td>86</td> <td>76 (19年度)</td> <td>長期的に概成を目指すこととして平成19年度の目標を設定</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	17年度	18年度	19年度	道路交通の安全性を確保・向上する	「開かずの踏切」の対策率	%	15 (17年度)	15	21	36	100 (22年度)	「開かずの踏切」を対象に平成18年度からの5箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率100%を目指すこととしている。	道路構造物保全率(①橋梁、②舗装)	%	86 (14年度)	85	80	79	93 (19年度)	今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率93%を目標として設定。	%	91 (14年度)	94	95	94	91 (平成14年度の水準(91%)を維持) (19年度)	現在の水準を維持することを目標として設定。		災害に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	%	66 (14年度)	73	76	86	76 (19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																																	
		17年度	18年度	19年度																																									
道路交通の安全性を確保・向上する	「開かずの踏切」の対策率	%	15 (17年度)	15	21	36	100 (22年度)	「開かずの踏切」を対象に平成18年度からの5箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率100%を目指すこととしている。																																					
	道路構造物保全率(①橋梁、②舗装)	%	86 (14年度)	85	80	79	93 (19年度)	今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率93%を目標として設定。																																					
		%	91 (14年度)	94	95	94	91 (平成14年度の水準(91%)を維持) (19年度)	現在の水準を維持することを目標として設定。																																					
	災害に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	%	66 (14年度)	73	76	86	76 (19年度)	長期的に概成を目指すこととして平成19年度の目標を設定																																					

	道路交通における死傷事故率	件/億台 キロ	118 (14年度)	122	116	109 (暫定値)	約1割削減 (108) (19年度)	何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定。
	あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自動車死傷事故の抑止率		-	約1割	-	-	約2割 (19年度)	過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出。
	(①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率)		-	約1割	-	-	約3割 (19年度)	
	事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率		-	約3割	-	-	約3割 (19年度)	過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所の整備による事故抑止効果を算出。

政策評価の結果の政策への反映状況

評価結果を踏まえ、「開かずの踏切」対策の推進、より効率的・効果的な道路構造物の予防保全の推進、橋梁耐震補強・斜面对策等の防災対策の推進、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、を図る。
 以上に必要な経費を前年度の1.1割増として概算要求を行った。
 (平成21年度概算要求:722,197百万円[平成20年度予算額:640,453百万円])

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	道路構造物保全率【舗装 91%(H14)→現在の水準を維持(H19)】【橋梁 86%(H14)→93%(H19)】 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合【66%(H14)→76%(H19)】 道路交通における死傷事故率【118億/億台キロ(H14)→約1割削減(108件/億台キロ(H19)】 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率【H19までに約2割抑止(歩行者・自転車事故については約3割抑止)】 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率【H19までに約3割抑止】
第166回 施政方針演説	平成19年1月26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164回 施政方針演説	平成18年1月20日	「一時期1万7,000人に及んだ交通事故死者数は、昨年、半世紀ぶりに6,000人台に下がりました。5,000人以下にすることを目指して交通安全対策を進めるとともに、公共輸送についても、安全管理体制の構築を推進します。」
第8次交通安全基本計画 中央交通安全対策会議決定	平成18年3月14日	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

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法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、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法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・検査の内容が的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) 指定確認検査機関は確認検査員の数を確保することが自らの業務の効率化に大きく寄与すること、建築基準法の改正により確認検査員の経歴を含めた一覧を備え付け、閲覧に供することを義務づけたこと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ことから、機関自身に確認検査員の確保のインセンティブが働く仕組みとなっている。 (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が防止できる。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> <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 1115 1506 1771"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19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>76</td> <td>79</td> <td>88</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が全て完了検査を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>3,188</td> <td>3,379</td> <td>3,600</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	17年度	18年度	19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)	76	79	88	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が全て完了検査を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)	3,188	3,379	3,600	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。
	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																								
					17年度	18年度	19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)	76	79	88	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が全て完了検査を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)	3,188	3,379	3,600	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) 近年、自動車事故の発生状況は、死者数は減少しているものの、負傷者数は年間 100 万人を超え、常時介護を要する重度後遺障害者数についても年間 1,400 人を超える水準にあり、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状況にある。</p> <p>このような状況の中、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支払の支払適正化事業、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、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、死者数は減少しているものの、負傷者数は年間 100 万人を超え、常時介護を要する重度後遺障害者数についても年間 1,400 人を超える水準にあり、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支払の支払適正化事業、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>なお、新規に発生した常時介護を要する重度後遺障害者数に対して、介護料支給の申請を行った者の数の割合は、前年度に比べ低下していることから、今後、更なる周知徹底を図る必要がある。</p> <p>(反映の方向性) 常時介護を要する重度後遺障害者への介護料の支給について、より周知徹底を図るための方法について検討を行う。</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 1339 1517 1576"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19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 (18年度)</td> <td>15,597</td> <td>16,264</td> <td>16,732</td> <td>20,491 (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	17年度	18年度	19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 (18年度)	15,597	16,264	16,732	20,491 (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																
				17年度	18年度	19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 (18年度)	15,597	16,264	16,732	20,491 (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2%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	車両安全対策による更なる死亡事故率低減を図る。																							
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)																							
	<p>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。本施策の実施の効果もあり、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 5500 人以下にする」との目標は達成が見込まれている状況にあるが、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>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 19 年度を比べると 3.6%から 3.0%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。しかしながら、平成 18 年度と平成 19 年度を比べると 2.9%から 3.0%と上昇しており、引き続き積極的に取り組む必要がある。</p> <p>(必要性)</p> <p>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。</p> <p>(効率性)</p> <p>死亡者数の低減が進む一方で、事故件数はこれまでほとんど減少が図られておらず、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)</p> <p>平成 19 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 3.0%(車両対車両事故全体で 0.4%)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>(反映の方向性)</p> <p>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>																							
【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 1115 1505 1368"> <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>17 年度</th> <th>18 年度</th> <th>19 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>3.1</td> <td>2.9</td> <td>3.0</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	17 年度	18 年度	19 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)	3.1	2.9	3.0	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										
	17 年度	18 年度	19 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)	3.1	2.9	3.0	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の。																
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、引き続き現在の成果を維持・強化していくため、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)																					
	第8次交通安全基本計画	平成 18 年3月	平成 22 年までに交通事故死者数を 5,500 人以下にする																					

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。							
<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)</p>							
	<p>近年、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、本施策の具体的措置として海難情報等の早期入手のための事業、救助・救急体制の充実、不審船・テロ対応体制の強化、薬物・銃器密輸事犯に関連する情報収集・分析体制の強化、AISを活用した次世代型航行支援システムの整備等、主要国際幹線航路の整備及び保全、海難の再発防止のため多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化等を実施し、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、今後も目標達成のために、引き続き本施策の実施内容を推進していく必要がある。</p>							
	<p>(必要性)</p>							
	<p>本施策を実施してきた結果、海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数が減少し、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、海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数が0のまま維持されており、また薬物・銃器密輸事犯の摘発件数及び海難の再発防止に向けた勧告・提言の件数も増加傾向を示していることから、これまでの本施策は有効であるものと評価できる。今後も船舶交通の安全と海上の治安の確保を図っていくために、引き続き本施策を行っていく必要がある。</p>							
	<p>(効率性)</p>							
<p>船舶交通の安全及び海上の治安の確保のための各種体制の強化により、より迅速かつ的確な業務対応が可能となっており、本施策が効率的であると評価できる。</p>								
<p>(有効性)</p>								
<p>本政策の具体的措置として、海難情報等の早期入手のための事業、救助・救急体制の充実、不審船・テロ対応体制の強化、薬物・銃器密輸事犯に関連する情報収集・分析体制の強化、AISを活用した次世代型航行支援システムの整備等、主要国際幹線航路の整備及び保全、海難の再発防止のため多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化等を実施してきており、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有効であると評価できる。</p>								
<p>(反映の方向性)</p>								
<p>各業績指標における平成 19 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、諸施策を実施していく。ただし、指標「ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮」については、現時点において、適切な指標の設定も困難であることから、指標を廃止することとするものの、実施施策については、指標「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」を達成するための施策でもあることから、引き続き、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>								
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
				17 年度	18 年度	19 年度		
船舶交通の安全と海上の治安を確保する	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)	276	274	225	220 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 60 人低減させることとし、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。
	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 (19年度以降 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。
	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	件	15.6 (13年～17年の平均)	15.6	17.0	19.6	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 年の摘発件数は、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・銃器事犯の摘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。
	ふくそう海域における航路を	件	0	0	0	0	0	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

	閉塞するような大規模海難の発生数		(14年度)				(毎年度)	生しておらず、毎年度発生数0件を目標とする。
	ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮	分	180	173	169	170	150	ふくそう海域において、航行管制の円滑化等による湾内ノンストップ航行により、短縮可能な航行時間の割合を目標値とする(東京湾において約15%(30分)の短縮を当面の目標とする)。
	海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数	件	1.2	0.6	1.2	1.8	5.0	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に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施策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数を加え、5年間の平均値を5.0件以上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

- 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数
救助・救急体制の充実・強化を図るために、那覇航空基地への機動救難士の拡充配備等、海上保安体制の強化に必要な経費を概算要求した。
- 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数
評価結果を踏まえ、海上警備体制の強化を強力に推進していく必要があることから、海上保安体制の強化に必要な経費を概算要求した。
- 薬物・銃器密輸事犯の摘発数
評価結果を踏まえ、情報収集・分析体制の強化、内外の関係機関との連携強化、監視取締体制の強化を推進していくため、海上保安体制の強化に必要な経費を概算要求した。
- 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
評価結果を受けて、事務事業(安全性の向上)を継続実施するための経費を要求した。
- ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮
前項の事務事業に含まれることから前項に計上した。なお、当該事務事業(指標)は廃止した。

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)
「第八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。
第162回国会 施政方針演説	平成17年1月21日	・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	・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。
第166回国会 施政方針演説	平成19年1月26日	・日本を巡る安全保障の環境は、大量破壊兵器やミサイルの拡散、テロとの闘い、地域紛争の多発など、大きく変化しています。こうした中で、日本の平和と独立、自由と民主主義を守り、そして日本人の命を守るために、日米同盟を一層強化していく必要があります。
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	・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、当該情報の活用に努めることとする。
・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶を利用する集団密航や薬物・銃器の密輸の水際阻止、さらには薬物等の密輸入、不法出入国等の重大犯罪に関与している疑いが濃い不審船・工作船に対する確実な対処等警備体制を万全とするため、警察、海上保安庁等が連携し、漁業協同組合や沿岸住民等の協力を得つつ、沿岸部におけるパトロール、検問等を強化するとともに、警戒活動を強化する。また、情報収集・分析、内偵活動、機動的な広域捜査等を積極的に行うほか、中国、東南アジア諸国等からの直航船を始めとする外国船舶への立入検査を強化する。
「銃器対策推進要綱」	平成 7 年 12 月 9 日	市民の安全を守ることは行政にとって最も重要な使命の一つであり、中でも銃器問題については、政府を挙げて万全を期する必要がある、その協力かつ効果的な推進を図るために、政府における銃器対策の基本方針を明らかにしたもの。
「薬物乱用防止新五か年戦略」	平成 15 年 7 月 29 日、平成 19 年 8 月 3 日一部改正	薬物の密輸を水際で食い止めるとともに、薬物の密造地域における対策への支援等の国際協力を推進する。
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	<p>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</p> <p>ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮</p>

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。							
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)							
	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、シームレス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にとって緊喫の課題である。そのため、海上輸送コストの削減等を通して、海上物流基盤の強化や安定的な国際海上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)								
効率的な国際物流システムを構築する際には、国だけでなく地方自治体や関係業界等との連携を図り、施策のさらなる効率性について検討していく必要がある。国際物流戦略チームにおいては、国、地方公共団体、学識経験者等、多様な関係者が連携し、地域の創意工夫を活かして、様々な取組を行っている。このように多様な関係者と連携し、効率性の追求に努めていくことが必要である。								
(有効性)								
業績指標の大半は、目標値に向かって概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後もシームレスな国際物流システムの構築を目指して、海上物流基盤の強化や港の振興等に取り組んでいくことが重要である。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に取り組むことは、効率的で安定的な海上物流網の整備に大いに資するものであるため、今後も引き続き推進していく。								
(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、国際物流の更なるグローバル化、地球温暖化問題の深刻化に伴う更なるCO2排出量削減や物流効率化の要請、少子高齢化を契機とする労働力不足の到来、昨今の原油高騰等、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。								
【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
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	国際船舶の隻数	隻	85 (18年度)	87	85	84	150 (23年度)	日本国籍の太宗を占める国際船舶について、国際船舶制度創設当時の隻数(144隻)程度に回復させることとし、目標を約150隻とした。
	内航貨物船共有建造量	G/T	20,526 (18年度)	18,242	20,526	23,794	23,000 (平成23年度の過去5カ年平均)	鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3カ年(16～18年度)の平均値の約3割増を目標とした。
	我が国商船隊の輸送比率	%	6 (17年度)	6 16年度	6 17年度	6 18年度	6 (23年度)	過去5年間の我が国商船隊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%とすることを目指す。
	マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	件	0 (18年度)	0	0	0	0 (19年度以降毎年度)	インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡(以下、「マ・シ海峡」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、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。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・シ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー(VLCC)などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長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、我が国経済への影響は計り知れない。これまで、海峡利用国として唯一我が国は、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147億円)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関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡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、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マシ海峡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「国際海峡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。
内航船舶の平均総トン数	平均G/T	574 (17年度)	573 16年度	574 17年度	596 18年度	575 (22年度)	内航船舶の平成13年～17年の5年間の平均総トン数 575(平均 G/T)の数値の維持を目標とする。
国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	%	0 (14年度)	▲3.3 14年度比	▲4.6 14年度比	▲5.8 14年度比	14年度比5%減 (19年度)	平成20年代中頃を目処に1割程度低減することを目標に、19年度までに達成可能な値として設定。
船舶航行のボトルネック解消率	%	75 (12年度)	83	84	84	90 (19年度)	22年度末に主要幹線航路整備を既成し、ボトルネックを95%解消するとの方針目標に対する19年度末までの値。
フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	%	0 (14年度)	▲2.3 14年度比	▲2.7 14年度比	▲3.0 14年度比	14年度比4%減 (19年度)	できるだけ着実に推進していくために、19年度までに供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、陸上輸送コスト、海上輸送コスト別に低減率を算出。
港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	%	50 (18年度)	45 8年度	45 14年度	50 18年度	55 (23年度)	近年における当施策への投資量を基に設定。また、中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。
循環資源国内輸送コスト低減率	%	0 (14年度)	▲7	▲8.8	▲4	14年度比約10%減 (19年度)	本施策に基づく港湾管理者と民間企業の連携促進により、19年度時点で現況よりもさらに300万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状(14年度)23%程度である臨海県間の海上輸送比率が29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストは14年度と比べて10%減となる。
港湾による緊急物資供給可能人口	万人	1,900 (14年度)	2,040	2,050	2,080	2,600 (19年度)	緊急物資供給可能総人口について、長期的に約3,600万人を目指すことを目標に、19年度までに実施可能な整備により見込まれる緊急物資供給可能人口を設定。
3PL事業の促進に関する指標	%	29.2 (17年度)	29.2	34	—	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勘案して設定。
貨物利用運送の円滑な提供に関する指標	①箇所 ②者	①1,061 ②22,915 (17年度)	①1,061 ②22,915	①— ②23,356	①1,116 ②集計中	①1,337 ②24,447 (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。
各地域における国際物流の効率化に関する指標	①件 ②件	①8 ②4 (18年度)	①1 ②—	①8 ②4	①9 ②5	①15 ②20 (①21年度 ②22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創意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、各地方ブロック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。
輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナ	時間	—	—	平日のみ 17.07 土日挟む 33.94	平日のみ 10.31 土日挟む 29.60	24時間以内 (19年度)	「政策群『安全かつ効率的な国際物流の実現』の取組の一環として、関係府省並びに関係団体により構成される「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」が17年3月に取りまとめた「施策パッケージ」において当該目標を掲げている。

	ヤードを出ることが可能となるまでの時間						
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>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、シームレス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。</p> <p>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こととし、以上に必要な経費を前年度の約1割増として概算要求した。</p> <p>(平成21年度概算要求:4,138百万円及び328,102百万円の内数[平成20年度予算4,017百万円及び294,087百万円の内数])</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)				
	海洋基本計画	平成20年3月18日	海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡において、沿岸国及び利用国等の協力の枠組みである「協力メカニズム」に参加し、航行援助施設の維持管理等への協力を推進する。				

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。																																																
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) 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、観光ルネサンス事業、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) これまでの取組みにより、訪日外国人旅行者数が増加傾向にあるといったように一定の効果が出ている業績指標がある一方で、さらなる取組みが必要な業績指標もあるところ、近年の社会経済情勢の変化や旅行に対するニーズの多様化等に対応し、効果的に観光立国の実現に向けた取組みを進めていく必要がある。</p> <p>(効率性) ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの実施による海外でのプロモーションの充実・強化や国際競争力の高い魅力ある観光地の形成などの取組みを進める上では、平成20年10月に設置される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、関係省庁や地方自治体等との連携を強化し、関係者が一体となって、効率的に様々な取組みを進めていくことが必要である。</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、観光ルネサンス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るが、業績指標に示された訪日外国人旅行者数や国内旅行における年間宿泊数などの増加を図るためには、国際競争力の高い魅力ある観光地の整備などに関する更なる取組を進めていく必要がある。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年10月に国土交通省の下に観光庁を設置 ・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新たな支援制度の創設 ・観光産業の生産性向上や国際競争力の強化を図るための客室稼働率の向上や業務の共同化・効率化等に関する実証実験等の実施 <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19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>673</td> <td>733</td> <td>835</td> <td>1,000 (平成22年)</td> <td rowspan="5">観光立国推進基本法(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>国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数</td> <td>泊</td> <td>2.77 (平成18年度)</td> <td>2.89</td> <td>2.77</td> <td>2.47</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>1,753.5 (平成18年)</td> <td>1,740.4</td> <td>1,753.5</td> <td>1,729.8</td> <td>2,000 (平成22年)</td> </tr> <tr> <td>国内における観光旅行消費額</td> <td>兆円</td> <td>24.4 (平成17年度)</td> <td>24.4</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>168</td> <td>166</td> <td>-</td> <td>252 (平成22年)</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	17年度	18年度	19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)	673	733	835	1,000 (平成22年)	観光立国推進基本法(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。	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	泊	2.77 (平成18年度)	2.89	2.77	2.47	4 (平成22年度)	日本人海外旅行者数	万人	1,753.5 (平成18年)	1,740.4	1,753.5	1,729.8	2,000 (平成22年)	国内における観光旅行消費額	兆円	24.4 (平成17年度)	24.4	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)	168	166	-
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																																					
		17年度	18年度	19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)	673	733	835	1,000 (平成22年)	観光立国推進基本法(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。																																									
	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	泊	2.77 (平成18年度)	2.89	2.77	2.47	4 (平成22年度)																																										
	日本人海外旅行者数	万人	1,753.5 (平成18年)	1,740.4	1,753.5	1,729.8	2,000 (平成22年)																																										
	国内における観光旅行消費額	兆円	24.4 (平成17年度)	24.4	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)	168	166	-	252 (平成22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、国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業、観光の振興に寄与する人材の育成、ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの推進、国際会議の開催・誘致の推進及びユニバーサルツーリズム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。
国土交通省設置法等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	<p>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必要がある。</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) 本施策にあつては、景観に優れた国土・観光地づくりを推進するために、地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い「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」について、業績指標としているところであるが、平成19年度から景観形成総合支援事業による景観法に基づく景観重要建造物及び樹木の保全活用を中心とした取組を支援する措置を講じており、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。 ついては、引き続き本事業の活用を通じた地域資源の保全活用の取組を支援し、地域の交流人口の拡大と地域振興・活性化を推進する。</p> <p>(必要性) 本施策にあつては、景観に優れた国土・観光地づくりを推進するために、地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い「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」について、業績指標とし、その達成に努めているところであり、効果的な地域振興・活性化を実現するために、引き続き施策の推進が必要である。</p> <p>(効率性) 本施策にあつては、業績指標の達成のために地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の保全活用の取組を支援する景観形成総合支援事業を推進しているところであるが、景観に優れた国土・観光地づくりの推進にあつては、良好な景観の形成と併せて保全についても取り組むことが必要であるため、本施策と併せて景観法の活用に関する普及啓発に取り組むことが必要である。</p> <p>(有効性) 本施策にあつては、景観に優れた国土・観光地づくりを推進するために、地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い「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」について、業績指標としているところである。平成19年度からは景観形成総合支援事業による景観法に基づく景観重要建造物及び樹木の保全活用を中心とした取組を支援する措置を講じており、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から、現在の施策は有効であると言える。</p> <p>(反映の方向性) 景観法の活用に向けた普及啓発の推進</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 1211 1519 1552"> <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>景観に優れた国土・観光地づくりを推進する</td> <td>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</td> <td>件</td> <td>30 (18年度)</td> <td>30</td> <td>41</td> <td></td> <td>80 (23年度)</td> <td>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、平成18年度末の指定数30件に足し合わせて80件とする。</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	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		80 (23年度)	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、平成18年度末の指定数30件に足し合わせて80件とする。
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																					
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		80 (23年度)	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、平成18年度末の指定数30件に足し合わせて80件とする。																			
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を受けて、引き続き当該事業を推進することとしたことから、拡充要求した。																										
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	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と達成すべき目標等	<p>【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形成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、各業績指標とも着実かつ順調に推移しているところである。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図る必要がある。</p> <p>(必要性) 迅速かつ円滑な物流の実現等、国際競争力を強化するとともに、地域の自立と競争力強化にとって重要となる産業の立地・振興、観光地や高度医療施設へのアクセス向上等を図るため、高規格幹線道路や地域高規格道路等の規格の高い道路ネットワークが必要である。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。</p> <p>(効率性) 高速道路及び並行する一般道路の渋滞や沿道環境の改善を図り、また、地域の活性化支援、物流コストの低減など政策的な課題に対応するよう、高速道路料金の引き下げによる既存高速道路ネットワークの有効活用を進め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地域の実情に応じた効率的な道路整備を行う観点から、1.5車線の整備等も推進しているところである。</p> <p>(有効性) 都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、及び物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策を実施しているところである。また、既存高速ネットワークの機能強化を図るため、高速道路の利便性の向上、地域生活の充実、地域経済の活性化に資するスマートインターチェンジの整備や事故発生状況等を踏まえた安全性の向上等を推進し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。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多様で弾力的な高速道路料金の推進 ・ ETCを活用した追加ICの社会実験の実施と本格導入の実施 ・ 国際物流基幹ネットワーク整備の推進 ・ 地域の実情に応じた1.5車線の整備等の推進 <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="336 1180 1519 1937"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">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>規格の高い道路を使う割合</td> <td>%</td> <td>13 (14年度)</td> <td>14</td> <td>15</td> <td>15 (速報値)</td> <td>15 (19年度)</td> <td>欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって20%～30%を達成することを長期目標とした場合の平成19年度の値として設定。</td> </tr> <tr> <td>拠点的な空港・港湾への道路アクセス率</td> <td>%</td> <td>59 (14年度)</td> <td>66</td> <td>67</td> <td>69</td> <td>68 (19年度)</td> <td>長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約90%)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。</td> </tr> <tr> <td>隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合</td> <td>%</td> <td>72 (14年度)</td> <td>74</td> <td>75</td> <td>77</td> <td>77 (19年度)</td> <td>長期的には100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。</td> </tr> <tr> <td>日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合</td> <td>%</td> <td>63 (14年度)</td> <td>65</td> <td>66</td> <td>68</td> <td>68 (19年度)</td> <td>平成14年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口(約1,200万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約80%)を長期目標(平成32年を目処)として設定した場合の平成19年度の値として設定。</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	17年度	18年度	19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	規格の高い道路を使う割合	%	13 (14年度)	14	15	15 (速報値)	15 (19年度)	欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって20%～30%を達成することを長期目標とした場合の平成19年度の値として設定。	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	%	59 (14年度)	66	67	69	68 (19年度)	長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約90%)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	%	72 (14年度)	74	75	77	77 (19年度)	長期的には100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	%	63 (14年度)	65	66	68	68 (19年度)	平成14年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口(約1,200万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約80%)を長期目標(平成32年を目処)として設定した場合の平成19年度の値として設定。
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																																		
		17年度	18年度	19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	規格の高い道路を使う割合	%	13 (14年度)	14	15	15 (速報値)	15 (19年度)	欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって20%～30%を達成することを長期目標とした場合の平成19年度の値として設定。																																						
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	%	59 (14年度)	66	67	69	68 (19年度)	長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約90%)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。																																						
	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	%	72 (14年度)	74	75	77	77 (19年度)	長期的には100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。																																						
	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	%	63 (14年度)	65	66	68	68 (19年度)	平成14年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口(約1,200万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約80%)を長期目標(平成32年を目処)として設定した場合の平成19年度の値として設定。																																						
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、多様で弾力的な高速道路料金の推進、ETCを活用した追加ICの社会実験の実施と本格導入の実施、国際物流基幹ネットワーク整備の推進、地域の実情に応じた1.5車線の整備等の推進を図る。 以上に必要な経費を前年度の1.1割増として概算要求を行った。 (平成21年度概算要求:1,279,182百万円[平成20年度予算額:1,132,418百万円])																																													

	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）	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	規格の高い道路を使う割合【13%(H14)→15%(H19)】 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率【59%(H14)→68%(H19)】 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合【72%(H14)→77%(H19)】
	第 168 回 施政方針演説	平成 19 年 10 月 1 日	「アジア・ゲートウェイ構想」
	アジア・ゲートウェイ構想	平成 19 年 5 月 16 日	2(1) ○ 陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進に 「空港、港湾へのアクセス道路網の整備を推進。特に、拠点的な空港・港湾に 10 分でアクセスできる道路の整備を加速。」「環状道路等の高規格幹線道路等の整備を推進」と記載
	地方再生戦略	平成 20 年 1 月 29 日	5(3)ウに 「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・効率的に推進するとともに、高速道路料金の引き下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化について検討し、必要な措置を講ずる。」と記載
	総合物流施策大綱(2005-2009)	平成 17 年 11 月 15 日	第2 2(1)スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現に 「(中略)国際・国内の輸送モードの有機的連携による円滑な物流ネットワークの構築、(中略)といったハード・ソフトにわたる諸施策を、総合的・一体的に推進していく必要がある。」と記載
	経済成長戦略大綱	平成 18 年 7 月 6 日	第5 2. (2) 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・戦略的な整備に「(中略)港湾・空港アクセスを含む、国際物流に対応した道路網・鉄道網の戦略的な構築、(中略)等による国内外一体となった物流ネットワークの構築に取り組む。」と記載
	道路特定財源の見直しについて	平成 19 年 12 月 7 日	2に 「既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進」と記載

施策名	整備新幹線の整備を推進する																											
施策の概要	国土の骨格を形成する高速交通機関の整備のため、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき、整備新幹線の着実な整備を推進する。																											
<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) 整備新幹線は、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="336 958 1517 1249"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19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(新幹線鉄道)</td> <td>km</td> <td>15,400 (18年度)</td> <td>-</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	17年度	18年度	19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(新幹線鉄道)	km	15,400 (18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。
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																
				17年度	18年度	19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(新幹線鉄道)	km	15,400 (18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。																				
政策評価の結果の政策への反映状況	平成19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15,400kmであり、目標値(15,700km)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。																											
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>「整備新幹線の取扱について」 (平成16年12月)</p>	<p>年月日</p> <p>平成16年12月16日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p> <p>平成16年12月政府・与党申合せによる整備区間</p> <ul style="list-style-type: none"> 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—金沢間) (福井駅部) 九州新幹線(博多—新八代間) 九州新幹線(武雄温泉—諫早間) 																									

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等</p>	<p>【評価結果の概要】</p>							
	<p>(総合的評価)</p>							
	<p>着実な空港整備等により、国内・国際とも発着回数等は増加傾向にあるものの、機材の小型化等の影響により指標である座席キロ、トンキロが目標に達しなかった。また、国際航空路線における最適経路の航行割合については、隣接する外国管制機関の対応の遅れなどにより効果の発現が遅れている。</p>							
	<p>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。</p>							
<p>(必要性)</p>								
<p>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。</p>								
<p>空港環境対策事業は、空港周辺における航空機騒音による障害発生に対し、周辺住民の要望に適時・適切に対応する必要がある。</p>								
<p>(効率性)</p>								
<p>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ている。</p>								
<p>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)</p>								
<p>航空需要については堅調な伸びを示しているところであり、引き続き国際拠点空港の整備やアジア太平洋地域における航空交通容量の拡大等の施策を講じることにより、更なる需要拡大に対応することとしている。</p>								
<p>さらに、航空機騒音に係る環境基準の達成を図るため、防音工事等の周辺環境対策を講じてきており、空港周辺において環境改善が図られてきている。</p>								
<p>(反映の方向性)</p>								
<p>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。</p>								
<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
航空交通ネットワークを強化する	国内航空サービス提供レベル	億座席キロ	1,294 (14年度)	1,294	1,332	1,315	1,500 (19年度)	国内航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国内航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。
	国際航空サービス提供レベル (①国際航空旅客、②貨物)		3,435 (14年度)	3,726	3,545	3,497	4,800 (19年度)	国際航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国際航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。
			215 (14年度)	225	256	255	300 (19年度)	
	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	%	94.7 (18年度)	94.6	94.7	94.7	95 (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。将来的には100パーセントを目指す。

	国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合	%	51 (14年)	47	50	50	100 (19年度)	航空衛星(MTSAT)をはじめとする航空保安システムの導入に伴い、航空機の位置情報を航空管制官がより正確に把握可能となり、現在の洋上の管制間隔(10分(約80NM)又は15分(約120NM))を50NM、更には30NMに短縮することにより国際航空交通容量を拡大し、最適経路を航行できる航空機の割合を平成19年には100%まで引き上げることを目指す。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○ 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21年度概算要求 170,397百万円[20年度予算 148,479百万円]) (特別会計:平成21年度概算要求 423,757百万円[20年度予算 389,925百万円])</p> <p>○ 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、次期航空路管制卓システムを導入し効率的な管制業務を提供するためなどに必要な定員を要求した。 (定員要求:43名)</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)				
	社会資本整備重点計画	平成15年10月10日		国内航空サービス提供レベル【1,294億座席キロ(H14)→1,500億座席キロ(H19)】 国際航空サービス提供レベル【3,435億座席キロ/215億トンキロ(H14)→4,800億座席キロ/300億トンキロ(H19)】 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合【51%(H14)→100%(H19)】				

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。							
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) 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現するとともに、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、引き続き取組を推進するとともに、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。							
	(必要性) 人口減少・少子高齢化の進展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を実現に向けて、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組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。							
	(効率性) 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組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、効率的な施策の展開に努めている。							
	(有効性) 民間都市開発事業の促進や、地域における景観計画の策定支援など、各施策を推進していくことで、都市再生・地域再生の実現に向けて、一定の成果をあげているところである。取組の方向性を示し、各施策の実施を促進することで、前向きに取り組む意欲のある都市・地域を後押しすることができるため、必要に応じて改善を図りつつ、施策を継続していくことが有効である。							
(反映の方向性) <ul style="list-style-type: none"> 官民協働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た制度改正 基礎的条件的に厳しい地域に対する新たな支援制度の創設等 								
【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 設定根拠・考え方
都市再生・地域再生を推進する	地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生計画及び中心市街地活性化基本計画)	件	1,718 (18年度)	1,322	1,718	2,142	2,600 (23年度)	目標設定は、平成18年を目標設定年、平成23年を目標年次と設定し、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)	81.1	77.9	74.8	78 (23年度)	平成14年～平成18年に実績は7.6%減少しており、現状から勘案すると平成23年の実績は70%台前半まで落ち込むと予測出来るが、UJI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、積極的な環境構築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、平成23年では平成18年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	3,878 (18年度)	3,682	3,878	5,401	9,200 (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 (17年度) ②96 (18年度) ③214 (17年度)	①88 ②89 ③214	①94 ②96 ③225	①－ ②105 ③246	①100 (22年度) ②156 (23年度) ③270 (22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枢拠点都市(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の大台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 景気の低迷から進出が伸び悩んでいたが、近年、立地機関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。 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、5年後、270人を目標とする。
大深度地下使用の累計認可件数	件	0 (18年度)	0	0	1	3 (23年度)	大深度法では、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。具体的には、使用認可の事前手続きが既になされた事業が2件あり、これらの事業の使用認可申請が見込まれる。この他、目標年次までに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。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※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。 ※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)
半島地域の交流人口	% (平成17年度対比)	100 (17年度)	100.0	105.5	－	102 (22年度)	半島振興法に基づく半島循環道路等の交通施設整備、観光業振興のための税制措置、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。 以上により、今後5年間での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たことなどの特殊要因があることから、平成 14 年から平成 15 年の伸び率 0.4%を平年の伸び率ととらえ、0.4%×5年＝2%増を平成 22 年の目標とする。
雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合	%	66 (17 年度)	66	62	—	71 (22 年度)	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を期待する。 平成 14 年から平成 17 年度までは市町村合併等の要因により 14%増加しているが、これらの要因を除いた場合、平成 17 年度の数値としては 68%となることから、つまり実質的な増加率はマイナス2%となる。そのため、今後は市町村の数が安定することを考慮し、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。
都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率	%	81.8 (18 年度)	—	81.8	81.9	80 以上 (19 年度以降毎年度)	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)	17.5	16.9	14.5	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指す。
まちづくりのための都市計画決定件数	件	約 1,470 (17 年度)	1,470	1,555	—	1,470 (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 年度までの過去4ヶ年の最少件数を概ねの初期値とし、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)	375	389	405	419 (22 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、届出駐車場、附置義務駐車場)の整備状況から設定。
景観計画の策定団体数	団体	43 (18 年度)	11	43	98	約 400 (23 年度)	景観計画の策定意向を持つ市町村(景観・歴史文化環境整備室の調査に基づく。)が平成 23 年度末までに確実にそれを実施した場合に達成可能となる値。
都市機能更新率(建築物更新関係)	%	31.8 (15 年度)	34.1	34.4	35.6	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	%減 (前年度)	1.1 (16 年度)	1.1	0.6	—	0.5 (21 年度)	街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5

		比)				年後を目処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	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、前年度予算約 611 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)			
	豪雪地帯対策基本計画	2006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。			

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。																												
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) 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) 流通業務施設の無秩序な立地により、交通環境や都市環境の悪化が生じるところであり、事前に物流拠点を適切に整備推進し、その拠点に流通業務施設の立地を促すことの効率性は高い。限られた財源の中で、地方自治体との役割分担を含め、関係機関が担うべき事業のあり方等、施策のさらなる効率的な展開を検討していく必要がある。</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19年度末現在では41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。新たな事業の立ち上げも含め、本施策の有効性について検討していく必要がある。</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 1021 1505 1350"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19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>31</td> <td>35</td> <td>41</td> <td>64</td> <td>総合物流施策大綱に基づく「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	17年度	18年度	19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)	31	35	41	64	総合物流施策大綱に基づく「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																	
				17年度	18年度	19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)	31	35	41	64	総合物流施策大綱に基づく「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	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	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	<p>【評価結果の概要】 (総合的評価) 総合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。過年度のデータがなく、目標値に対するトレンドを追うことはできないが、指標の基となる道路面積率や拠点地域の延べ床面積の割合が増加している都市が多く、目標達成に向け一定の成果を示していると判断される。引き続き、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。</p> <p>(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、都市の立地基盤自体が揺らぎかねないことから、主張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の市街地を形成し、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。</p> <p>(効率性) 現状の薄く広がった拡散型の都市構造では、住民一人あたりの都市の行政コストが高く、自動車依存により環境負荷が増大するため、集約型都市構造へ転換することにより効率的な都市づくりとなる。多様で柔軟な区画整理手法等の活用により、集約拠点の形成に向けた効率的な市街地整備が求められる。</p> <p>(有効性) 集約型都市構造の実現は、都市施設の維持管理や福祉施策等の行政コストの低下、公共交通の分担率が高くなることなどによる環境負荷の軽減、中心市街地へのアクセスが向上し賑わいが創出されるなど、都市再生に有効な施策である。</p> <p>(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</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>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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>23年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>集約型都市構造を実現する</td> <td>都市機能の集積を促進する拠点の形成率</td> <td>%</td> <td>25 (19年度)</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>25</td> <td>51</td> <td>各都市の集約拠点において、施行もしくは予定されている土地区画整理事業等の基盤整備事業から、5年後の都市基盤の整備状況を算出し、一定の基盤整備がなされた集約拠点については、都市機能の集積が促進され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	達成目標・指標の設定根拠・考え方	17年度	18年度	19年度	23年度	集約型都市構造を実現する	都市機能の集積を促進する拠点の形成率	%	25 (19年度)	—	—	25	51
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										
		17年度	18年度	19年度	23年度																	
集約型都市構造を実現する	都市機能の集積を促進する拠点の形成率	%	25 (19年度)	—	—	25	51	各都市の集約拠点において、施行もしくは予定されている土地区画整理事業等の基盤整備事業から、5年後の都市基盤の整備状況を算出し、一定の基盤整備がなされた集約拠点については、都市機能の集積が促進され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、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	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。								
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) 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 19 年度の実績値は、目標値の達成に向けて、順調に推移している。								
	(必要性) 鉄道網の充実・活性化を図ることは、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強化に資するものであり、着実に推進すべきである。								
	(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。								
	(有効性) 各業績指標における平成 19 年度の実績値は、目標の達成に向けて、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。								
	(反映の方向性) 各業績指標における平成 19 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、諸施策を実施していく。								
	【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 17年度 18年度 19年度			目標値 (年度)	達成目標・指標の設定根拠・考え方
	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 (18 年度)			23 億	32 億 (22 年度)	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値を設定。
	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 (18 年度)			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短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分台以内である3大都市圏の国際空港の数	空港	1 (12 年度)			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、同年度には三大都市圏とも所要時間 30 分台の実現を目指す。	
	都市鉄道(3大都市圏)の整備路線延長(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 (18 年度)			2,379	2,399 (23 年度)	現況値に、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。今後は速達性の向上・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 (18 年度)			171	165 (23 年度)	当面の目標である主要区間の平均混雑率が 150%を超える東京圏について、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需要動向等に基づく値。	
	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	%	39 (18 年度)			45	60 (23 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、経営基盤の脆弱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、着実に実行されることを目指す。	

<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>都市鉄道については、平成 19 年度の業績指標(都市鉄道(東京圏)の混雑率)の実績値は 171%であり、目標値(165%)を超えて引き続き高い値を示すなど、都市鉄道の整備の必要性が高いことが確認されたため、事業の進捗状況及びコスト縮減を踏まえつつ、所要額を概算要求した。 (平成 21 年度概算要求:38,026 百万円[平成 20 年度予算:34,466 百万円]) また、幹線鉄道については、平成 19 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15,400kmであり、設定した目標値(15,700km)の達成に向けて、引き続き幹線鉄道ネットワークの質的な向上を図る観点から、本助成制度を活用して鉄道事業者、沿線自治体の取組を支援できるよう、所要額を概算要求した。 (平成 21 年度概算要求:1,763 百万円[平成 20 年度予算:1,470 百万円])</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>社会資本整備重点計画</p>	<p>平成 15 年 10 月 10 日</p>	<p>鉄道については、国際拠点空港と都心部の間のアクセス所要時間を 30 分台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。</p>
	<p>京都議定書目標達成計画</p>	<p>平成 20 年 3 月 28 日</p>	<p>「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。」</p>

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	国土交通省が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)

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。

しかしながら、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、地方バス路線・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、地域のニーズにのり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。

(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ため、引き続き地域公共交通の維持・活性化に資する当該施策を継続する必要がある。

(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おり、効率的である。

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うことが効率的である。

(有効性)

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。

(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、地域のニーズにのり的確に対応し、これらの取組をより促進するため、平成19年10月1日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、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」を平成20年度に新規に創設し、地域の創意工夫ある自主的な取組を促進しているところである。

また、地方バス路線の維持に関しては、バス事業者が経費削減や増収努力等の一層の合理化を進めることが必要であることから、コスト削減等の経営改善を行った事業者に対し、一定額の補助金を上乗せする路線維持合理化促進補助金を創設したところである。離島航路の維持に関しては、燃費向上等各種取組の詳細な検討、実証運航及び効果検証を行うための調査を実施する。

【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
				17年度	18年度	19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 (H19年度)	—	—	60	30 (H23年度)	目標年次において、各地方運輸局毎に年間3件を想定し、10運輸局等に乗じた30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	4,901 (H17年度)	4,901	7,067	—	6,000 (H23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 (H14年度)	97	96	96	100 (H20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 (H17年度)	71	71	70	71 (H22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
	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 (H17年度)	96	89	89	96 (H22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 95%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)]
	地域再生基本方針	平成20年6月6日	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]
	規制改革の推進のための三か年計画(改定)	平成20年3月25日	乗合バスについて、効率的で利便性の高いサービスを地域住民に提供できるよう、有効な対応策・改善策の導入について、更に検討を加え、措置する(Ⅱ9(3)①及びⅢ17ア⑬)
	同上	同上	離島航路について、現行制度が地域住民の生活上必要な船舶輸送の確保方策として十分なものであるかどうか、規制緩和の効果と補助制度のあり方も含め、検証を実施する。(Ⅱ9(3)②及びⅢ17エ②)

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。																										
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) 集約型都市構造への転換を実現するため、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合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19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や土地利用誘導等のまちづくりを促進するのではなく、都市交通施策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を講じていることから、その効率性は高い。</p> <p>(有効性) 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19年度の実績値は調査中ではあるが、集約型都市構造をめざす都市数は増加していると考えられることから、今後とも引き続き本施策の推進が必要である。</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> <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 1055 1517 1368"> <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 (18年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (23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>都市・地域における総合交通戦略を推進する</td> <td>基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合</td> <td>%</td> <td>71</td> <td>71</td> <td></td> <td></td> <td>74</td> <td>集約型都市構造への転換のために、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合を増加していくことを目指し、現在策定されている或いは策定予定の総合的な都市交通の戦略に位置づけられた基幹的な公共交通の整備により見込まれる成果より設定</td> </tr> </tbody> </table>						達成目標	指標名	単位	基準値 (18年度)	実績値			目標値 (23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	都市・地域における総合交通戦略を推進する	基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合	%	71	71			74	集約型都市構造への転換のために、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合を増加していくことを目指し、現在策定されている或いは策定予定の総合的な都市交通の戦略に位置づけられた基幹的な公共交通の整備により見込まれる成果より設定
達成目標	指標名	単位	基準値 (18年度)	実績値							目標値 (23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																					
都市・地域における総合交通戦略を推進する	基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合	%	71	71			74	集約型都市構造への転換のために、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合を増加していくことを目指し、現在策定されている或いは策定予定の総合的な都市交通の戦略に位置づけられた基幹的な公共交通の整備により見込まれる成果より設定																			
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、前年度約7億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	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	<p>【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、一部の業績指標については課題があるものの、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。事業の進捗に遅れが生じているなどの課題が生じている区間については、事業の早期供用を図り、交通円滑化を推進する必要がある。引き続き、渋滞対策の推進、ETCの利用促進、路上工事時間の縮減など交通円滑化に資する施策を推進することが必要である。</p> <p>(必要性) わが国の渋滞損失時間は、減少傾向にあるものの、依然として約 31.6 億人時間(平成 19 年実績)に上っており、これは貨幣価値換算すると約 10 兆円という大きな損失に値することから、更なる渋滞対策の推進が必要である。</p> <p>(効率性) 既存ストックの有効活用の視点からTDM施策のこれまで以上の推進を図っていくとともに、ハード整備においては、改良再生の視点を踏まえて、片方向立体交差や乗用車専用道路等のよりコスト縮減・工期の短縮に配慮した対策を積極的に導入していく。また、路上工事による道路交通への影響を抜本的に改善するため、地方自治体等と連携し、主要都市での年間路上工事時間の縮減や工事の平準化を図るよう関係者と調整するほか、制度上や予算上の様々な工夫を検討する。</p> <p>(有効性) 慢性的な渋滞の緩和・解消を図るため、路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策等のソフト施策と併せ、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策を推進しているところである。また、総合的な交通戦略の展開を行い、LRTの導入や交通結節点の改善、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策を推進しているところである。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"> ・ 用地取得の迅速化および事業の早期供用の促進 ・ 地域の主体的な路上工事マネジメントの推進 ・ より一層のTDM施策の推進 ・ 交差点立体化等の交通容量拡大策の推進 <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 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">道路交通の円滑化を推進する</td> <td>三大都市圏環状道路整備率</td> <td>%</td> <td>35 (14年度)</td> <td>43</td> <td>50</td> <td>53</td> <td>60 (19年度)</td> <td>都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から平成19年度目標値を算出</td> </tr> <tr> <td>道路渋滞による損失時間</td> <td>億人時間/年</td> <td>38.1 (14年度)</td> <td>35.1</td> <td>33.1</td> <td>31.6</td> <td>38.1億人時間/年を約1割削減 (19年度)</td> <td>長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成19年度の目標を設定</td> </tr> <tr> <td>路上工事時間の縮減率</td> <td>時間/k㎡年</td> <td>201 (14年度)</td> <td>126</td> <td>123</td> <td>114</td> <td>201時間/k㎡年を約2割削減 (19年度)</td> <td>モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出</td> </tr> <tr> <td>ETC利用率</td> <td>%</td> <td>5 (14年度)</td> <td>65 (H18春)</td> <td>72 (H19春)</td> <td>76 (日別データ:H20年1月24日)</td> <td>約8割 (平成20年春) (19年度)</td> <td>長期的に100%を目指すこととして平成20年春の目標を設定</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	17年度	18年度	19年度	道路交通の円滑化を推進する	三大都市圏環状道路整備率	%	35 (14年度)	43	50	53	60 (19年度)	都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から平成19年度目標値を算出	道路渋滞による損失時間	億人時間/年	38.1 (14年度)	35.1	33.1	31.6	38.1億人時間/年を約1割削減 (19年度)	長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成19年度の目標を設定	路上工事時間の縮減率	時間/k㎡年	201 (14年度)	126	123	114	201時間/k㎡年を約2割削減 (19年度)	モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出	ETC利用率	%	5 (14年度)	65 (H18春)	72 (H19春)	76 (日別データ:H20年1月24日)	約8割 (平成20年春) (19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																																	
		17年度	18年度	19年度																																									
道路交通の円滑化を推進する	三大都市圏環状道路整備率	%	35 (14年度)	43	50	53	60 (19年度)	都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から平成19年度目標値を算出																																					
	道路渋滞による損失時間	億人時間/年	38.1 (14年度)	35.1	33.1	31.6	38.1億人時間/年を約1割削減 (19年度)	長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成19年度の目標を設定																																					
	路上工事時間の縮減率	時間/k㎡年	201 (14年度)	126	123	114	201時間/k㎡年を約2割削減 (19年度)	モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出																																					
	ETC利用率	%	5 (14年度)	65 (H18春)	72 (H19春)	76 (日別データ:H20年1月24日)	約8割 (平成20年春) (19年度)	長期的に100%を目指すこととして平成20年春の目標を設定																																					
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、用地取得の迅速化および事業の早期供用の促進、地域の主体的な路上工事マネジメントの推進、より一層のTDM施策の推進、交差点立体化等の交通容量拡大策の推進、を図る。 以上に必要な経費を前年度の1.1割増として概算要求を行った。 (平成21年度概算要求:3,699,917百万円[平成20年度予算額:3,339,210百万円])																																												
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			三大都市圏環状道路整備率【35%(H14)→60%(H19)】 道路渋滞による損失時間【38.1億人時間(H14)→約1割削減(H19)】 路上工事時間の縮減率【235時間/キロ・年																																								

		(H14)→約2割削減(H19) ETC利用率【5%(H14)→70%(H19)】
第168回 施政方針演説	平成19年10月1日	「アジア・ゲートウェイ構想」
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
地方再生戦略	平成20年1月29日	5(3)ウに 「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	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。							
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、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、各種施策の一層の推進を図るとともに、価格だけでなく品質の観点も含めたVFM最大化を重視した施策を充実す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、H19 年度までに実施してきた国土交通省コスト構造改革プログラムに引き続き、VFM最大化を重視した国土交通省コスト構造改善プログラムの各種施策に取り組む必要がある。								
(効率性)								
社会資本整備・管理等を効率的に進めるため、各種施策を有機的に連携させることにより、VFM最大化の観点から施策を推進する必要がある。								
(有効性)								
国土交通省コスト構造改革プログラムに盛り込まれる施策の推進等により、総合的なコスト縮減を図り、平成 18 年度までに 11.5%の総合コスト縮減率を達成しており、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いる。今後はVFM最大化を重視した国土交通省コスト構造改善プログラムの各種施策を推進することが有効である。								
(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)の推進等								
【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 設定根拠・考え方
				17 年度	18 年度	19 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縮減率	%	— (平成 14 年度)	9.9	11.5	調査中	15 (平成 19 年度)	平成 15 年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に基づき設定。
	事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	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、仮に処分後に取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、訴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	14 (平成 19～23 年度平均)	実際に行った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場合もあることに留意)
		%	90.9 (平成 17～18 年度平均)	87.5	94.2	93.2	95 (平成 23 年度)	
		%	—	—	—	88.8	80 以上 (平成 19 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、締固め施工における)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数)	割	—	—	—	—	約2割縮減 (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次元位置を瞬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 年度の目標を活用累積件数 100 件と設定。
		件	—	—	—	—	100 (平成 21 年度)	
	用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	%	3.5 (平成 13～17 年度の平均)	2.87	—	—	3.15 (平成 19～23 年度の平均)	

政策評価の結果の政策への反映状況

- 公共事業の総合コスト改善率
評価結果を踏まえ、更なるVFM最大化の取組を実施する必要があることから要求。等
- 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)
土地収用法の事業認定にあたって、訴訟等によって事業認定処分が取り消されることのないよう、引き続き適正かつ公正な判断を行うために、①利害関係者からの請求等に基づき、公聴会を開催して事業の認定に必要な情報を収集すること②専門的学識経験を有する者からの意見聴取を行うこと、としていることから、これらに必要な経費を予算要求している。
また、事業認定処分の法的効果の早期発現に向けての取組のために必要な検討経費について、引き続き予算要求している。
- 国土交通政策の企画立案等に必要の調査検討の報告数及び満足度(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)
 - ・ 平成 20 年度の調査結果を踏まえ、情報提供の高度化・汎用化のためのデータベース構築等に関する指針を策定するための経費を要求
 - ・ 評価結果は実績値が目標値を上回っており、実施した研修等が一定の効果を上げていると認められることから、引き続き必要な予算額を要求した。等
- 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、締固め施工における)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数)
本業績指標については、平成 21 年度以降の達成に向け当該技術等普及促進のための環境整備に取り組んでいる。当該施策の継続に必要な経費を要求。
- 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)
早期に用地取得していくためには、あい路件数をできるだけ減少させていくことが必要であり、このための方策をより強化するための経費を要求。

関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	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 2.2%、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、いわゆるバブル崩壊以降、長期にわたる低迷を続けてきた。近年では都市部を中心とする公示価格の上昇等、明るい材料も見られるものの、大部分の地方都市では依然として回復の動きは鈍い。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>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)</p>
	<p>不動産業は、全産業の売上高の 2.2%、法人数に 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、いわゆるバブル経済の崩壊以降、長期にわたる低迷を続けてきた。近年では都市部を中心とする公示価格の上昇等、明るい材料もみられるものの、大部分の地方都市では依然として回復の動きが鈍い。</p>
	<p>こうした厳しい現状の一方で、不動産証券化市場が順調に成長しているほか、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) 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順調に増加しているほか、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り、今後も継続して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ことが必要である。</p>
	<p>(効率性) 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、上で述べたように、最小限のコストで成果を示している施策があることから、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) 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。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) 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>
<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
				17 年度	18 年度	19 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)	25	33	42	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。</p>
	指定流通	千件	229	204	229	285	274	宅地建物取引業法

<p>機構における売却物件の登録件数</p>		(18年度)				(23年度)	<p>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>
<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</p>	%	0.37 (13～17年度の5年間平均)	0.37 (13～17年度の5年間平均)	0.34 (14～18年度の5年間平均)	—	0.30 (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>
<p>マンション管理組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</p>	%	0.20 (17年度)	0.20	0.25	—	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ていき、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)	24,272,457	25,389,634	32,031,644	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	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 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。
	② 件	63,636 (18年度)	—	63,636	247,157	1,000,000 (23年度)	
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ため、その増加を抑制し、少なくとも維持することを目指すため、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)
経済財政改革の基本方針 2007	平成19年6月19日閣議決定	中小企業底上げ戦略に取り組む

施策名	建設市場の整備を推進する
施策の概要	住宅・社会資本の整備の直接の担い手であり、全産業就業者数の1割を占める基幹産業でもある建設業は、近年、公共投資の減少等により厳しい経営環境におかれている。こうした建設業の活力回復にあたっては、市場機能を発揮することを通じ、過剰供給構造を是正することが必要であり、その過程において、技術と経営に優れた企業が生き残り、伸びることができる環境を整備する。

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)
 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、近年、建設投資が急速に減少する中で深刻な過剰供給構造となっており、受注の減少、収益性の低下により厳しい経営環境に直面している。こうした状況は、建設業者、特に中堅・中小建設業者が経営基盤の強化を図ったり、人材確保・育成を図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 300 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いることから、順調に推移しているところであり、中堅・中小建設業者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。

(必要性)
 建設産業の厳しい経営環境の中でも、建設業の新分野進出など積極的な経営革新に向けた取組が現在活発に進められており、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改善傾向にあるなど、今後も継続して建設市場の整備を推進していくことが必要であると考えられる。

(効率性)
 建設産業は非常に規模の大きな市場であるが、その市場の整備に際し各種政策を講じるに当たっては必要最低限の行政資源で取り組んでいるところであり、低コストでは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。

(有効性)
 建設市場の整備を推進していく手段として、具体的には、建設業の新分野進出普及促進事業や建設業経営革新促進支援事業(ワンストップサービスセンター事業の運営)、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てきており、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有効であると評価できる。

(反映の方向性)
 さらに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。

【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
				17年度	18年度	19年度		
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	%	①75 (13年度) ②56 (13年度)	①69	①75	—	①100 (23年度) ②100 (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 100%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。
	②入札時における工事費内訳書の提出状況	%	55	—	54.60	54.70	65	

に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率		(18年度)				(23年度)	格保有者の比率の伸び率及び施策の重要性を勘案して設定。平成23年度までに技術検定合格者の比率 65%を目指す。
建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	件	224 (18年度)	120	224	322	400 (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。今後も年間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 (17年度)	2.50	—	—	4.0 (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きているが、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環境の整備を図ることが必要である。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、その企業の本来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確に専門工事業者の収益力を把握することが可能である。
建設資材の需給状況把握システムの導入状況	%	0 (18年度)	—	0	0	100 (21年度)	過去の地震時で要した建設資材の需要量などを元データとして、発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。
建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD.I.)	①% ②ポイント	①1.2 (18年) ②30 (18年)	①0.8 (17年) ②19 (17年)	①1.2 (18年) ②30 (18年)	①0.7 (19年) ②31 (19年)	①1.2以下 ②30以下 (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が懸念される中、建設技能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。
海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数	件	0 (18年度)	—	0	3	10 (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。

政策評価の結果の政策への反映状況

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るため、地域の中堅・中小建設業者に対する経営相談の強化等の建設業経営支援緊急対策等の実施など、引き続き建設市場整備の推進を図るための施策を推進していく。

関係する施政方

施政方針演説等

年月日

記載事項(抜粋)

<p>針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>地方再生戦略(地域活性化統合本部決定)</p>	<p>平成 19 年 11 月 30 日</p>	<p>ケ 建設業の活力の再生 技術力・施工力・経営力に優れた企業が成長できる環境を整備し、地域づくりの担い手である建設業の活力の再生を図るため、建設業者の防災への貢献等を積極的に評価するなど、総合評価方式の導入等の入札契約制度改革を推進するとともに、建設業の新分野進出等の経営革新や人材育成等の取組を支援する。</p>
--------------------------	----------------------------	--------------------------	--

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】																																		
	<p>(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(187)統計調査の累積改善件数、(188)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。</p> <p>(必要性) 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。今後は、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。</p> <p>(効率性) ホームページのアクセス件数についてはe-statの本格運用に伴い、統計利用者の利便性が向上する反面、e-stat等との連携・調整が不十分であることから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さらなる効率的な展開を検討していく必要がある。</p> <p>(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、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、これらの有効性は高い。その一方で平成20年度より総務省で進められている「政府統計の総合窓口(e-stat)」の本格運用に伴い、今後、統計調査に係るホームページへのアクセス方法が分散されることが考えられることから、統計情報の提供方法の有効性について改めて検討していく必要がある。</p> <p>(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</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 1151 1517 1742"> <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>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21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 (18年度)</td> <td>3 (19年度までの累計)</td> <td></td> <td></td> <td>7 (23年度までの累計)</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>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 (18年度)</td> <td>約 5,300</td> <td></td> <td></td> <td>約 9,200 (22年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>件</td> <td>約 448,000 (18年度)</td> <td>約 453,000</td> <td></td> <td></td> <td>約 505,000 (22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	19年度	20年度	21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 (18年度)	3 (19年度までの累計)			7 (23年度までの累計)	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。	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 (18年度)	約 5,300			約 9,200 (22年度)		件	約 448,000 (18年度)	約 453,000			約 505,000 (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																				
	19年度	20年度	21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 (18年度)	3 (19年度までの累計)			7 (23年度までの累計)	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。																											
	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 (18年度)	約 5,300			約 9,200 (22年度)																												
		件	約 448,000 (18年度)	約 453,000			約 505,000 (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及び定員、また、利用者利便の向上を図るために必要な経費を要求した。																																		
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	土地取引、民間都市開発事業、公共事業等を行うに当たって、土地の境界が不明確であることにより、地権者との権利調整や事業の立ち上げに多大な時間やコストを要することになるなど、土地の流動化・有効利用や公共事業等の用地取得の円滑化に支障を来しているケースが多い。このため、地籍調査を推進し、基礎的な土地情報を整備する必要がある。		
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) 業績指標は、依然として低い状態であるが、それを改善するために様々な促進策を検討し、地籍調査を積極的に推進していくのであり、B-1と評価した。</p> <p>(必要性) 地籍調査の成果は、地図及び簿冊にまとめられ、登記所に送付されて登記簿の記載が変更されるなど、不動産登記の基礎資料として活用される。また、筆界に関する正確な地図が整備され、土地取引や公共事業の円滑化に多大に寄与しているほか、適正な土地利用計画の策定、災害の際の迅速な復旧等土地に関する施策の基礎資料として広く利活用されるなど、非常に公益性の高いものである。</p> <p>(効率性) 地籍調査の実施段階では、民間需要創出効果が得られ、調査後の成果は、固定資産税業務、登記行政、土地取引、公共事業等、土地に関する様々な場面で活用されることから、コスト以上の効果が見込まれる。</p> <p>(有効性) 地籍が明確化されることにより、土地に関する権利関係が明確になるため、将来にわたって境界をめぐる紛争が減少するとともに、正確な土地の状況が登記簿に反映され、安心して土地取引ができることになるため、経済活動全般の円滑化・活性化に資する。また、地図を電子化・共有化することにより、地理情報システム(GIS)のベースマップとして、都市計画や防災計画、税務等の分野で活用することが可能となり、行政の効率化に役立つ。</p> <p>(反映の方向性) 現状では、都市部及び山林部の地籍調査が特に遅れていることから、都市部及び山村部の地籍整備を推進しながら、全体的な進捗率をいかに向上させるかが課題である。そのため、法務省等と連携して都市部における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)を着実に実施していく。また、地籍調査が公共事業の用地取得にかかるコスト縮減につながることにかんがみ、公共事業との連携を更に緊密化することにより、地籍調査の推進を図っていく。さらに、民間測量成果等に地籍調査の成果と同一の効果を認める国土調査法第19条第5項指定制度の活用を進めるほか、林野庁と連携して山村部における地籍調査を推進していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 業績指標114：地籍が明確化された土地の面積 評価 B - 1 目標値：158千k㎡(平成21年度) 実績値：137千k㎡(平成19年度) 初期値：133千k㎡(平成16年度)</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○ 予算要求 評価結果を踏まえ、特に地籍調査の進捗が遅れている都市部における地籍調査の推進手法を確立し、地籍調査の効率化を図るため都市部における地籍調査推進手法モデル調査事業を新たに要求する。また、地籍調査の基礎的な条件整備を行う直轄調査(都市再生街区基本調査(土地活用促進調査)及び山村境界保全事業)の拡充、市区町村の調査を支援するための地籍調査専門家派遣事業及び市区町村担当職員の資質向上のための研修事業を実施するとともに、より効果的に地籍調査に対する国民の理解の醸成を図るための新たな広報活動の手法等について検討を行う。さらに、都市再開発、民間の宅地開発などで作成された測量成果について地籍調査の成果として扱えるよう、関係業界に対し第19条第5項指定制度(国土調査法第19条第5項に基づき、地籍調査以外の事業で作成された地図・簿冊について地籍調査の成果と同一の効果があるものとして指定することで、地籍整備を促進する制度)の周知徹底及び制度活用の働きかけを行うこととした。以上に必要な経費を前年度0.3%増で概算要求した。 (平成21年度概算要求:16,804百万円[平成20年度予算額:16,759百万円])</p> <p>○ 各省連携 評価結果を踏まえ、公共事業との連携を更に緊密化する。また、法務省との連携強化により地籍調査を実施する市区町村への支援体制の更なる充実を図るとともに、山林の状況に精通した林野庁との連携により山村部における地籍調査の促進を図る。</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)
	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	<別表1> (4)(都市再生の推進) 「その一環として、都市部における地籍整備を推進する。」 第2章 成長力・競争力を強化する取組 4. 経済成長戦略大綱の推進による成長力の強化
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		

		(3)③「また、都市部における地籍整備を推進する。」
経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年6月 19 日	第2章 成長力の強化 4. 地域活性化 (1)③ 「また、都市部における地籍整備を推進する。」
経済財政改革の基本方針 2008	平成 20 年6月 27 日	第5章 安心できる社会保障制度、質の高い国民生活の構築 3. 良好な治安と災害に強い社会の実現等 「都市部における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)
 海事産業は古くから自由化された世界単一市場において、海外の事業者と熾烈な競争を繰り広げ、円高などの厳しい競争環境の中現在に至っている。
 「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」という目標の達成に向けた具体的施策として、これまで造船産業人材育成支援事業、船用工業における国際市場環境整備の推進、船員の確保・育成対策等を行ってきたところである。
 業績指標の実績値は、全体として概ね目標達成に向け進んでいるが、確実に目標を達成するためには、これまでの施策を着実に実施するとともに、海洋環境イニシアティブ総合施策、船員確保・育成等総合対策事業の新設による船員確保・育成対策等の新たな施策を推進する必要がある。

(必要性)
 海事産業は国民生活・経済を支える上で重要な役割を果たしており、海洋国日本として安定的な国際海上輸送の確保、輸送に伴う海上安全の確保等国民ニーズに対応してきている。
 最近、原油価格、鋼材等の資機材価格の高騰等、海事産業の市場環境整備・活性化に対する制約要因が顕在化しており、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・事業者は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することが最も効率的である。

(有効性)
 造船業・船用工業においては、韓国・中国との国際競争が一層激化していく見込みであることから、今後とも、人材育成、国際市場環境の整備等に勤めていくことが有効である。
 船員の確保・育成は、高齢化の進展等により船員不足が今後ますます深刻化していく見込みであることから、船員確保・育成等総合対策事業の新設等、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を実施することが有効である。

(反映の方向性)

- ・ 基本的にはこれまでの施策を引き続き確実に実施
- ・ 海洋環境イニシアティブ総合施策の推進
- ・ 船員確保・育成等総合対策事業の推進
- ・ 原油・資源価格の高騰等国際経済環境変化への機敏な対応

【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
				17年度	18年度	19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・船用工業の生産高(世界シェア)	ポイント	1/3 (17年度)	0.35	0.35	0.31	1/3 (21年度)	我が国造船業・船用工業事業者の生産高の世界におけるシェア(トン数ベース)。平成17年末現在1/3のシェアを維持する。
	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)	100	128	158 ※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う採用数の水準を確保することを目標にする。
	海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度	%	100.0 (18年度)	100.0	100.0	100.0	100.0 (22年度)	不当労働行為事件の審査計画に定める目標処理期間の達成率
船員災害	‰	11.8	11.3	11.8	—	9.3	全国平均の災害発生率	

	発生率(千人率)	(18年度)		(24年度)	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する。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。上記の考え方に基つき平成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	<p>○ 予算要求 本施策は、喫緊の船員不足に対応するため、平成20年度より従来の離職者対策から確保・育成対策へ転換し、それに伴った内容の予算要求へ移行したところ、平成20年度がその初年度である。平成21年度については、本施策を継続的に実施していくことが適当であり、また、その後の労働環境等の整備を確実に図る必要があることから、船員の労働環境等整備に係る施策を一体的とし、概算要求した。</p> <p>○ 機構・定員要求 ○ 税制改正要望 ○ 財政投融资計画要求</p> <p>・ 造船業・船用工業の生産高(世界シェア) ・ 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準 ・ 海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度 ・ 船員災害発生率(千人率)</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	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達成すべき目標等

【評価結果の概要】
(総合的評価)
 国土審議会において調査審議(平成17年度～平成19年度)が行われてきたとおり、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が、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、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により、効率的な情報提供を実施してきている。

(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、19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3割以上の増加が見られ、国土数値情報を始めとする基礎データは19年度においても順調に利用率が高まっている。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、情報の収集・提供を充実していくことは有効である。

(反映の方向性)
 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。その際、国土形成の進捗状況をより適時適切に把握・分析し、情報提供するための国土のモニタリング手法についての検討を更に進める。

【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		
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街区レベル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	現状維持 又は増加 (毎年度)	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、その利用率合いの目安として、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を醸成し、計画づくりへの高い関心を保ち続ける	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	251	現状維持 又は増加 (毎年度)	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、対前年同もしくは増加を目標とする。
総合的な国土形成を推進する	テレワーク人口比率	%	17	-	-	約20 (22年度)	「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」とする目標により設定。

	総合的な国土形成を推進する	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帰宅要支援者数(首都圏)、④公共交通利用トリップ数(首都圏))	①% ②kg/1日 ③万人 ④百万トリップ	①18 ②16 ③18 ④10	①34 ②— ③1,370 ④—	①— ②— ③— ④—	①現状維持 ②35,885(22年度) ③半減 ④現状維持	①緑被率(首都圏):平成18年度の数値の維持を目標とする。 ②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量):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帰宅要支援者数(首都圏):平成18年度の概ね半減(初期値から計画策定により計画上昇な帰宅が可能と推定される人数を除外した数)を目標とする。 ④公共交通等利用トリップ数(首都圏):平成10年度の数値の維持を目標とする。
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、国土利用の質的分析を可能とするよう、土地利用区分の詳細化等による高度な土地利用情報の整備着手、国土に関する情報の整備・分析を推進し、インターネットを通じて広く提供を行う。また、計画内容の実現に向けた施策の具体化、計画の推進に関する指標・データの充実、計画推進への国民各層の参加促進、国土形成の進捗状況の把握・分析・情報提供を行うための国土のモニタリング手法についての更なる検討、次期計画の策定を見据えた我が国及び諸外国の経済社会情勢の動向把握・分析手法及び国土をめぐる状況の長期的展望など国土計画の基礎となる調査・研究を充実させる。さらに、公共施設や民間企業でのテレワーク環境の整備推進策の検討、「都市環境インフラのグランドデザイン」の実現に向けた施策の検討、琵琶湖総合保全の推進、帰宅困難者の支援策の検討、都市機能の集積状況等の動向把握や効率的・効果的な物流ネットワークの構築のための検討等を行う。上述施策に加え、国土形成事業調整費、地域自立活性化事業費、広域ブロック自立施策等推進調査費について引き続き推進することとし、以上に必要な経費として、前年度44割増で概算要求した。 (平成21年度概算要求:279,165百万円[前年度予算額:63,269百万円])</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	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	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。 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。																																				
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) 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、電子国土 Web システムや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ころである。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)を踏まえ、引き続き本施策の実施を遂行していくべきである。</p> <p>(必要性) ここ数年間、本施策を実施してきた結果、電子国土 Web システムを利用する団体数の増大や、利用に関する問い合わせの増大から、本施策についての利用者ニーズの高い事が認められるため、引き続き本施策を進めていく必要がある。また、電子基準点は、GPS測位のための測量の基準点としての安定的なデータの提供に貢献し、地殻変動の検出を着実にやり、関係機関の需要に的確に添えており、引き続き本施策を進めていく必要がある。これらのように、地理空間情報の高度な活用を推進していく本施策の必要性が上昇していることから、本施策の増強も含めた検討をしていく必要がある。</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。電子基準点の観測データ活用のための通信やシステムの維持機能の拡充などにおいては、引き続き効率的な展開を進める必要がある。</p> <p>(有効性) これまでも需要者のニーズに応じて、電子国土 Web システムについては、必要な機能向上を行い、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る。今後とも当該施策の推進のため、地理空間情報の整備・活用と、安定的な電子基準点データの取得・提供を推し進めていくことが有効である。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 法制度の整備を踏まえた継続事業の見直しや新規事業の立ち上げなどに関する検討 ・ 電子国土 Web システムの行政利用に添えるための改善の検討 ・ 電子基準点の新技术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="336 1182 1513 1615"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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>280</td> <td>536</td> <td>1,157</td> <td>2,000 (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「特に早期の対応が求められている事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた業績指標値。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>電子基準点データの欠測率</td> <td>%</td> <td>0.71 (16年度)</td> <td>0.67</td> <td>0.46</td> <td>0.46</td> <td>毎年度1%未満 (23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・電源部の老化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、各機器の耐用年数やバックアップ対策等を考慮してトラブルを最小限にとどめたい。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> </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	17年度	18年度	19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)	280	536	1,157	2,000 (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「特に早期の対応が求められている事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた業績指標値。		電子基準点データの欠測率	%	0.71 (16年度)	0.67	0.46	0.46	毎年度1%未満 (23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・電源部の老化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、各機器の耐用年数やバックアップ対策等を考慮してトラブルを最小限にとどめたい。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。
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																									
				17年度	18年度	19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)	280	536	1,157	2,000 (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「特に早期の対応が求められている事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた業績指標値。																													
	電子基準点データの欠測率	%	0.71 (16年度)	0.67	0.46	0.46	毎年度1%未満 (23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・電源部の老化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、各機器の耐用年数やバックアップ対策等を考慮してトラブルを最小限にとどめたい。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。																													
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○ 予算要求 評価結果を踏まえ、電子国土 Web システムの行政利用に添えるための改善の検討、多様な分野における地理情報システムの活用推進、地方公共団体等におけるモデル実証調査等を通じて、地理空間情報の整備・更新・提供・流通のルール等を定めたマニュアル等を作成する。また、産学官の連携により、高度な人材の育成を強化するとともに、教育分野における GIS の活用に向けた取り組み。さらに、電子基準点の新技术への適確な対応の検討を進め、併せて老朽化した電子基準点の更新を行う。以上に必要な経費を前年度の7%増として概算要求した。 (平成 21 年度概算要求:6,132 百万円[前年度予算:5,684 百万円])</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)																																		
	—	—	—																																		

<p>施策名</p>	<p>離島等の振興を図る</p>
<p>施策の概要</p>	<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>
<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) 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、離島地域等の地理的及び自然的特性を活かした振興施策を実施し、離島地域等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) 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、UJI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) 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。</p> <p>奄美群島においては、国の特別措置に基づき、平成19年度は4.6億円(国費)の事業の実施により、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19年度は15.3億円(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) 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。</p> <p>奄美群島においては、国の特別措置に基づく各種事業の実施により、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く各種事業の実施により、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>(反映の方向性) 各都道府県離島振興担当課への概算要求ヒアリング時において、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。</p> <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
				17年度	18年度	19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 (18年度)	343	404	441	510 (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 (16年度)	444	435	未定	402 (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 (18年度)	127	126	124	123 (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 (18年度)	2.3	2.4	2.4	2.5 (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、前年度予算約105億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)
—	—	—

施策名	北海道総合開発を推進する							
施策の概要	北海道開発法に基づく北海道総合開発計画を推進する。							
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)							
	平成 19 年度は第6期計画の最終年度として、基本理念の実現に向けた取組を実施してきた。必要性、有効性、効率性についてそれぞれの観点では、以下の通り、一定の効果が発現したと考えられる。							
	なお、わが国と北海道をめぐる情勢は急速に変化しており、こうした情勢に対応し、わ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、新たな計画の策定が必要である。							
	(必要性)							
	北の国際交流圏の形成に向けて、平成 19 年度において、国際空港機能の向上や道路案内標識の整備、「道の駅」の情報端末における外国語による情報提供などを行った。加えて、地域と行政が連携し、地域資源を活用した魅力ある観光空間などを創出する「シーニックバイウェイ北海道」の全道展開を推進した。							
	このようにビジョンを共有しながら、各般の施策の幅広い連携や多様な主体の参画による総合的な推進を引き続き進めていく必要がある。							
	(効率性)							
	北海道の農業就業人口は平成 19 年度において、約 4,000 人(約3%)減少するなど、厳しい情勢が続いている中、地球規模に視点を置いた食料基地の実現に向けて、担い手への農地の利用集積を促進させる事業や高品質作物の生産支援のための生産基盤の弾力的な整備などを進めた。これらの取組などにより、北海道においては販売農家の1戸あたり経営面積が 0.56ha増加し、効率的な農業生産に向けた規模拡大が進むなどの効果が見られている。							
	(有効性)							
重点分野として成長力・競争力や安全・安心の確保などわが国や北海道が直面する課題について適切に対処するための総合的な展開を図った。								
交通ネットワークの充実、食料供給基地としての役割の強化や観光振興に寄与しており、総合的な施策の推進とあいまって、一層、効率的・効果的な展開が図られている。								
(反映の方向性)								
平成 20 年5月に答申された新たな計画について早期に計画決定を行う。								
【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 17年度 18年度 19年度			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
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	%	-	10.4	11.7	10.2	8 (19年度)	「北海道農業経営基盤強化促進基本方針」の考え方に基づく。
	水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合	%	12 (16年度)	12	12	15	概ね 18 (19年度)	「第2次漁港漁場整備長期計画」の考え方に基づく。
	道外からの観光入込客数	万人	635 (17年度)	635	659	649	635 (19年度)	第6期北海道総合開発計画の主要施策のうち、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示す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)	51	59	71	51 (19年度)	第6期北海道総合開発計画の主要施策のうち、北の国際交流圏の形成について、国際交流の進展状況を示す一般的な指標として設定。
	北方領土隣接地域振興指標(①北方領土隣接地域交流係数)	%	1.15 (17年度)	1.15	1	0.98	1.15 (19年度)	北方領土隣接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に図る。
	北方領土隣接地域振興指標(②一人当たり主要生産額)	百万円 /人	3.1 (17年度)	3.102	3.234	集計中	3.1 (19年度)	
	育成林であり水土保持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)	62.1	61.7	集計中	62.3 (19年度)	「森林整備保全事業計画」の考え方に基づく。
	アイヌの伝統等に関	回	4	4	4	4	4	広く一般国民を対象に、全国

	<table border="1"> <tr> <td>する普及啓発活動 (講演会の開催回数)</td> <td></td> <td>(18年度)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(19年度)</td> <td>各地で、アイヌの伝統等に関する知識の普及啓発を図るためには、今後もアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数を維持することが必要。</td> </tr> <tr> <td>ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合</td> <td>%</td> <td>0.23 (17年度)</td> <td>0.23</td> <td>0.4</td> <td>0.47</td> <td>0.23 (19年度)</td> <td>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視点に立った公営住宅の整備を進める必要がある。</td> </tr> </table>	する普及啓発活動 (講演会の開催回数)		(18年度)				(19年度)	各地で、アイヌの伝統等に関する知識の普及啓発を図るためには、今後もアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数を維持することが必要。	ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	%	0.23 (17年度)	0.23	0.4	0.47	0.23 (19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視点に立った公営住宅の整備を進める必要がある。
する普及啓発活動 (講演会の開催回数)		(18年度)				(19年度)	各地で、アイヌの伝統等に関する知識の普及啓発を図るためには、今後もアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数を維持することが必要。										
ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	%	0.23 (17年度)	0.23	0.4	0.47	0.23 (19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視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	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、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。																				
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研究技術開発を効率的に実施し、成果を社会に還元するためには、産学官が各々の特性を活かしつつ、有機的な連携を進めるとともに、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、推進施策と一体となったマネジメントを実施することが必要である。</p> <p>(有効性) 目指すべき社会の実現にあたっては、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ことが有効である。</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" data-bbox="336 925 1517 1335"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19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>—</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。</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	17年度	18年度	19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	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									
		17年度	18年度	19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	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。													
政策評価の結果の政策への反映状況	事前評価において目標を達成しており、今後とも引き続き技術研究開発を推進していくことから要求。																				
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。																												
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) 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) 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は、我が国の国民生活・社会経済活動を安定的に営む上で必要性が高い。今後は、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施策を継続することにより、情報化を推進していく必要がある。</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、および、地域交通における新たな課題の調査・分析等を通じ、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。今後は、公共交通分野における情報技術の活用を通じ、一層の情報化を推進する必要がある。</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効率的な実施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な施策の実施が図られた。今後は、一層の効率的な施策の展開について検討を行う必要がある。</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とともに、情報化の推進に資するため、当該施策は有効性が高い。公共交通の情報化に係る一部の新規施策については、実証実験段階及びその前段階にあるため、現時点では有効性を判断することはできないが、情報技術の活用を促進する取り組みを進めることは、公共交通における情報化を推進する上で有効と考えられる。今後も、これらの施策の有効性を高めるための取り組みを進める必要がある。</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"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19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>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>2</td> <td>限りなくゼロ (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% (18年度)</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>78</td> <td>約80 (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	17年度	18年度	19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	限りなくゼロ (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% (18年度)	—	—	78	約80 (23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																	
		17年度	18年度	19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	限りなくゼロ (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% (18年度)	—	—	78	約80 (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	評価結果を踏まえ、引き続き情報化を推進するために必要な経費を要求することとした。(平成21年度要求:2,161百万円 [20年度予算:2,144百万円])																												
関係する施政方	施政方針演説等	年月日				記載事項(抜粋)																							

<p>針演説等内閣の重要政策（主なもの）</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>平成 19 年6月</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。</p> <ul style="list-style-type: none"> － 東アジア域内のIC乗車券の共通化、相互利用の推進。」
--------------------------	--	------------------	--

施策名	国際協力、連携等を推進する																												
施策の概要	<p>国際会議、国際セミナー、研修、調査等の機会を通じ、我が国企業の国際展開、国際交流理解及び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、我が国の国際競争力強化につながる戦略的外交を推進する。特に、政府開発援助（ODA）の効果的・効率的な実施を図るためには、被援助国のニーズの把握に資する国際交流や調査を着実に実施していく。</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） 業績指標の実績値は目標値には達しておらず B-2と評価したが、実施した取組については、相手国の交通分野・社会資本分野への貢献だけではなく、日常生活や経済活動等に大きく貢献していることから、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。</p> <p>（必要性） 国際会議、国際セミナー、研修、調査等の機会を通じ、我が国企業の国際展開、国際交流理解及び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、我が国の国際競争力強化につながる戦略的外交を推進する必要がある。特に、政府開発援助（ODA）の効果的・効率的な実施を図るためには、被援助国のニーズの把握に資する国際交流や調査を着実に実施していく必要がある。</p> <p>（効率性） 国際セミナー・研修等の実施体制について、内容の質を確保しつつ、より効率的な実施に努めているところ。</p> <p>（有効性） 国際交流・人材育成の推進、我が国からの技術移転等が効果的に行われるよう、支援・協力の対象・内容・手段等の有効性を精査しつつ、被援助国だけではなく国内関係省庁や関係機関との連携・調整等を図りながら、引き続き取り組んでいくことが必要である。</p> <p>（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。</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 1149 1519 1370"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国際協力、連携等を推進する</td> <td>国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数</td> <td>件</td> <td>116 (18年度)</td> <td>—</td> <td>116</td> <td>117</td> <td>124 (19年度)</td> <td>国際協力、連携等を行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数について目標値を設定し、比較・評価する。</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	17年度	18年度	19年度	国際協力、連携等を推進する	国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	件	116 (18年度)	—	116	117	124 (19年度)	国際協力、連携等を行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数について目標値を設定し、比較・評価する。
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																					
				17年度	18年度	19年度																							
国際協力、連携等を推進する	国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	件	116 (18年度)	—	116	117	124 (19年度)	国際協力、連携等を行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数について目標値を設定し、比較・評価する。																					
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>国際セミナー・研修等の実施体制について、内容の質を向上させつつ、関係する業務を統合することによって、事業を効率的・効果的に実施することとした。</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	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。																				
<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) 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等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。</p> <p>(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。</p> <p>(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することにより、効率的な整備を図っている。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、専門的・技術的知見が必要となるため、必要な知見を国土交通省から各省各庁の保全担当者へ適宜提供しつつ、適切な指導・支援を行うことにより、保全職員の負担を軽減することが効率的である。</p> <p>(有効性) 例えば災害時に防災活動の拠点として活動をすることや、国の窓口業務を行う官庁施設に高齢者、障害者を含む全ての人々が円滑に利用できることなど、官庁施設の機能に応じ、必要となる性能を満足させるために施設整備を行うことは、官庁施設の利便性、安全性を確実に確保させることが可能で、有効な手段である。また、官庁施設に太陽光発電や建物緑化など、環境負荷低減等に資する先進的な技術を導入することは、国が率先的にこれらを採用することにより、民間企業の技術開発リスクを低減し、技術の普及に至るまでのスピードアップが期待される。また、保全指導については、建築物の保全にあたり、専門的・技術的知見が必要となるが、保全を担当する多くの職員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おり、このような環境下で、効果的な保全を実施していくためには、国土交通省から必要な知見を提供していくことが必要である。</p> <p>(反映の方向性) 成果目標が達成できるよう、実績を継続的に確認し、必要な施設整備等を推進していく。</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"> <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>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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</td> <td>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)</td> <td>%</td> <td>①64 ② 5 ③14 ④ 4 (18年度)</td> <td>①64</td> <td>①64 ② 5 ③14 ④ 4</td> <td>①69 ② 8 ③17 ④ 6</td> <td>①85 ②41 ③35 ④28 (23年度)</td> <td>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房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、今後の整備見通しを勘案し、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、延べ床面積 1,000 ㎡以上の国の庁舎については、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</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	17年度	18年度	19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 ② 5 ③14 ④ 4 (18年度)	①64	①64 ② 5 ③14 ④ 4	①69 ② 8 ③17 ④ 6	①85 ②41 ③35 ④28 (23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									
		17年度	18年度	19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 ② 5 ③14 ④ 4 (18年度)	①64	①64 ② 5 ③14 ④ 4	①69 ② 8 ③17 ④ 6	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房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、今後の整備見通しを勘案し、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、延べ床面積 1,000 ㎡以上の国の庁舎については、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													

								ととされていることを勘案し、目標値を設定している。 ④①～③の整備推移及び、対象施設の重要度を勘案し、目標値を設定している。
	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官庁営繕関係基準類の策定事項数)	①% ②事項	①71 ②3 (18年度)	①68.8	①71.0 ②3	①74.8 ②11	①80 ②25 (23年度)	①評点の平均点が60点以上の場合とは、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60点以上を目標とする必要がある。よって、長期的には100%を目指すことを勘案して目標値を設定している。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営繕行政のあり方について」(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、基準類等の策定や既存基準類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類等の策定等を目標とする。

政策評価の結果の政策への反映状況 成果目標達成に向け、耐震化、太陽光発電導入や建物の緑化等の重点化を図るなど、予算要求等へ反映。

	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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 官庁施設のバリアフリー化の推進 <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。

表 15 - 4 - 政策チェックアップ（業績測定）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） 「判断できない」 ・ プログラムを試作したばかりであり、CO2排出量の予測はまだ実施していない。 （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19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、プログラムを試作したばかりでCO2排出量の予測はまだ実施していないことからC-2と評価した。 ・ 今後は、試作したプログラムの実証運用を行い、CO2排出量を誤差10%以下で予測することを可能とするための検証及び改良を行う必要がある。</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：－（平成18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>今後は、試作したプログラムの実証運用を行い、CO2排出量を誤差10%以下で予測することを可能とするための検証及び改良を行う。</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18年5,735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(自動車事故の報告件数の増加)は平成17年に3,680件から5,689件と大幅に増加したが、これは平成17年2月に省令を改正し報告対象を拡大したためである。業績指標(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。 (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〕 業績指標は、19年度の計画(電子申請化及び事故分析システムの製造)を達成しており、最終目標年度に向けて順調であるため、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-2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:5,735件(平成18年) 初期値:3,000件(平成16年) ② 目標値:30分(平成20年) 実績値:60分(平成18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>19年度の計画(電子申請化及び事故分析システムの製造)を達成しており、最終目標に向け引き続き施策を継続する。</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>消費者へ提供される不動産取引情報の拡充(①不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合)</p>		
<p>施策の概要</p>	<p>① 手段と目標の因果関係 指定流通機構(レインズ)が保有する不動産取引の成約情報を活用し、「不動産流通市場の動向に関する情報」、「加工・分析した不動産取引価格情報」等、不動産流通市場の動向に関して消費者へ提供すべき情報のあり方を検討したうえで、インターネットを通じて取引情報を提供するサイトを構築し、消費者が安心して不動産取引を行うことのできる環境を整備。構築したサイトのアクセス件数とサイトを利用した結果として不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合を目標値として設定。</p> <p>② 目標の達成度合いの判定方法・基準 アクセス件数については、サイトへのアクセス実績(ページビュー)をシステム上で計測、また不安感の解消が進んだ者の割合については、サイト上で利用者アンケートを実施し、その結果を集計することで、それぞれ定量的に達成度合いを判定する。</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】</p> <p>[目標の達成状況に関する分析] (指標の動向) 本事業の目標値のうち、情報提供サイトへのアクセス件数については、目標値を下回り、未達成であったことから、不動産取引情報提供サイトの周知が不十分であったと想定される。一方で、不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合は7割を超えており、大きく目標を達成したことから、情報提供インフラの構築・整備は順調に進んでいると考えられる。</p> <p>(事務事業の実施状況)</p> <p>① 施策の実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 17 年度に「不動産取引情報の提供のあり方に関する検討委員会」を設置、指定流通機構が保有する成約情報を活用した不動産取引情報の提供方法や内容について検討を行ったうえで、システムの基本設計を実施。 平成 18 年度に本格的にシステム開発に着手し、平成 18 年 11 月からシステムの試行運用を実施。 平成 19 年 4 月よりシステムの本格稼働を開始し、目標値等の指標動向の調査を実施した。 <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。(関係機関と事業遂行に係る作業を鋭意進め、各年度内の事業を完了させることができたため。)</p> <p>[課題の特定と今後の取組の方向性] 情報提供サイトへのアクセス件数については、目標値を下回ったことから、消費者による利用が低調であったと判断されるため、B-1と評価した。一方で、不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合については、目標値を大きく超える実績であったことから、消費者の不動産取引における不安感の解消に資する情報提供インフラとして一定の評価を得たものとして、A-2と評価した。不動産取引情報の開示等に関する消費者ニーズは依然として強く、今後もサイトの堅確な運営により不動産取引情報の提供を継続する。あわせて、消費者への更なる周知によるサイトの利用拡大を図るとともに、市場環境の急速な変化に対応した拡充が必要と考えられることから、システムの拡充等に向けた取組を推進する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>① 目標値:3,000 万ページビュー(平成 19 年度) 実績値: 70 万ページビュー(平成 19 年度)</p> <p>② 目標値: 5割(平成 19 年度) 実績値:約7割※(平成 19 年度) ※71.3%</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>不動産取引情報の開示等に関する消費者ニーズは依然として強く、今後もサイトの堅確な運営により不動産取引情報の提供を継続する。あわせて、消費者への更なる周知によるサイトの利用拡大を図るとともに、市場環境の急速な変化に対応した拡充が必要と考えられることから、システムの拡充等に向けた取組を推進する。</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>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)</p>		
<p>施策の概要</p>	<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き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) 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>		
<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) 電子申請率については平成 20 年 3 月 31 日時点で大臣免許業者 2.7%、知事免許業者 1.3%となっている。当該システムは平成 19 年 11 月より、現在電子申請が可能 14 手続について、運用が開始されたところであり、いまだ年間を通じた運用になっていないことから、当該電子申請率に対する評価は、判断ができない。 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 78%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) 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、宅建業者が多い大都市圏(東京、大阪、名古屋)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。 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 〔課題の特定と今後の取組の方向性〕 電子申請率については、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、年間を通じた運用になっていないことから、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 19 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 19 年度において平成 21 年度の目標値である 50%を上回る 78%であり、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。 【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 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 2.7% 知事免許業者 1.3% (平成 19 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) ② 目標値:50%(平成 21 年度) 実績値:78%(平成 19 年度) 初期値:78%(平成 19 年度)</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>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>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>下請代金支払状況等実態調査データベースの構築(建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数)</p>		
<p>施策の概要</p>	<p>① 手段と目標の因果関係 本施策による元下調査データベースシステムの構築・活用は、下請代金支払状況等実態調査の過去の調査結果や指導履歴等に関するデータベースを構築・活用することにより、悪質な元請業者を漏らすことなく立入調査の対象として抽出し、これまで以上に効率的かつ効果的な指導を行うことが可能となることから、「下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数」に係る政策目標を達成し、建設業における不良・不適格業者を排除し、本施策の目的である公正で競争的な市場環境の整備を目指すものである。</p> <p>② 目標の達成度合いの判定方法・基準 本施策は、平成 17 年度から 19 年度の3か年の事業である。 平成 17 年度にシステムを構築し、平成 18 年度に各許可行政庁がシステムを活用した指導を行い、最終年度である平成 19 年度に、政策目標に掲げられている数値の測定を、下請代金支払状況等実態調査を通じて行い、実績値が目標値を達成しているか否かによって、建設業における不良・不適格業者の排除状況の検証を行う。</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】</p> <p>[目標の達成状況に関する分析] (指標の動向) 平成 17 年度にシステムを構築し、平成 18 年度より各許可行政庁がシステムを活用した指導を行ったところ、目標値を達成している。 (事務事業の実施状況)</p> <p>① 施策の実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 17 年度においては、下請代金支払状況等実態調査データベースシステムの構築を完了した。 ・ 平成 18 年度においては、各建設業許可行政庁(地方整備局等、都道府県)による下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施した。 ・ 平成 19 年度においては、平成 18 年度に引き続き下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施した。 <p>② 予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果 本施策については、平成 18 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。</p> <p>[課題の特定と今後の取組の方向性]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 業績指標は、目標値を達成しており、また、システムを引き続き使用することにより立入調査等の重要な端緒情報とすることができると判断し、A-2と評価した。 ・ 構築を完了したシステムを活用して、平成 18 年度より、各建設業許可行政庁(地方整備局等、都道府県)による下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施しているところである。 ・ 平成 20 年度からは下受代金支払状況等実態調査の対象業者数を大幅に増やすなど調査自体の方法を見直すこととしており、これに伴いシステムの改良を行い、さらなる建設業における不良・不適格業者の排除に努めていく。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>目標値:2,464 業者(平成 19 年度) 実績値:2,366 業者(平成 19 年度) 初期値:3,080 業者(平成 16・17 年度平均)</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>平成 20 年度からは下請代金支払状況等実態調査の対象業者数を大幅に増やすなど調査自体の方法を見直すこととしており、これに伴いシステムの改良を行い、さらなる建設業における不良・不適格業者の排除に努めていく。</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>—</p>	<p>年月日</p> <p>—</p>	<p>記載事項(抜粋)</p> <p>—</p>

表15 - 4 - 政策レビュー（プログラム評価）を実施した政策

テーマの名称	総合評価方式
政策評価の結果の概要	<p>【工事の品質向上に対する効果について】 総合評価方式（施工体制確認型総合評価方式含む）の導入により、より確実な施工が確保された工事が実施されている。また、受発注者の意識についても「品質の向上」を目指した発注に努めるとともに、これに対応した技術力の向上に努めてきていると評価できる。</p> <p>【具体的な運用方法等について】 以下の5つの課題について改善策を講ずる。 課題 技術提案の課題設定 課題 技術提案の評価 課題 手続きに要する負担（発注者側） 課題 技術提案作成に係る負担（受注者側） 課題 評価結果の公表</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>改善策 工事特性に応じた課題設定 ・ 工事特性に応じた課題設定を行うため、課題設定にあたっての参考資料として「総合評価方式における課題設定・評価の考え方」を作成した。</p> <p>改善策 過度な技術提案の防止 ・ 過度な技術提案を防止するため、以下の対応策を整理。 過度な技術提案を助長させないよう評価の上限値の明示 改善効果が低い評価項目や不確実性の高い評価項目は提案課題としない コスト負担を要する技術提案は標準案として予定価格に反映 等</p> <p>改善策 手続きの簡素化 ・ 標準型のうち、技術提案を求める項目の数が少なく、かつ、その難易度が低い工事については、簡易型と同程度の手続き期間に短縮した。 ・ 簡易型のうち、比較的小規模で、施工計画の工夫の余地が少なく、これまでに施工した同種・類似工事の実績で施工の確実性を十分評価できる工事について、施工計画の提案・ヒアリングを実績評価で代替する方式を適用。</p> <p>改善策 情報共有の促進 ・ 技術提案作成に係る応札者側の負担軽減のため、特に負担の大きな工事（政府調達協定対象工事、高度技術提案型等）において工事関連データを提供する。</p> <p>改善策 透明性の向上 ・ 技術提案の評価に関する透明性をより一層高めるため、技術提案（課題別）、施工体制、その他のそれぞれの加算点を公表する。 ・ 技術提案として提出された内容のうち、不採用（実施してはならない）となった事項を入札前に通知。</p>

テーマの名称	まちづくりに関する総合的な支援措置
政策評価の結果の概要	<p>・ まちづくり交付金は、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生に活用でき、地域の実情に応じた総合的なまちづくりを推進することが可能な制度である。</p> <p>・ また、都市再生整備計画による一括採択や提案事業のように、まちづくり交付金ならではの使いやすさもあり、今後もまちづくり交付金を活用したいとする市町村のニーズも高い。</p> <p>・ 一方、地区によっては目標を効果的に実現するための事業内容の確保が十分に図られていない、規模の小さな市町村では財政面での理由等から活用割合が低いなど、まちづくり交付金の制度や活用に関して課題もある。</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>地域のまちづくりをさらに効果的に進めるための改善...まちづくり交付金の活用によるまちづくりをさらに効果的に進めるために、まちづくりに取り組む市町村への優良事例の紹介等の情報提供・支援の強化を図るとともに、より一層住民との協働を促進していくことが必要。</p> <p>まちづくり交付金を活用していない市町村への支援の強化...まちづくり交付金をこれまで活用していない中小市町村が、地域の課題に対応したまちづくりに積極的に取り組むことができるよう、財政面における支援や、総合的なまちづくりに関する情報提供や研修の充実等まちづくりのノウハウに関する支援の強化を図ることが必要。</p> <p>まちづくり交付金の政策ニーズに応じた活用...中心市街地の活性化、歴史まちづくり、低炭素型まちづくり、公共交通と連携したまちづくり、少子高齢化対策等、重点的に推進すべき分野におけるまちづくり交付金の活用がより一層促進されるよう制度の充実を図ることが必要。</p>

テーマの名称	小笠原諸島振興開発のあり方
政策評価の結果の概要	<p>小笠原諸島におけるこれまでの振興開発事業により、島内の社会基盤の整備は下記を例として着実に進展している。それらの効果等については島民へのヒアリング調査等から、相当の成果が得られていると評価される。</p> <p>地域産業(農水産業、観光業)の基盤施設 島内交通基盤 島内高度情報化 生活環境施設</p> <p>しかしながら、ハード面では、継続的課題として、本土との交通・通信アクセスの向上や医療・福祉基盤の整備が必要である他、新たな課題としての防災対策、また、経年的課題として老朽化した簡易上水道、浄水場、住宅など生活関連基盤の維持・管理・修繕・建替等の問題がある。</p> <p>一方、地域産業の振興や、世界自然遺産登録に向けた自然環境の保全(外来種対策)やエコツーリズムの推進など自然環境の保全と観光開発との両立等により小笠原諸島の自立的発展のソフト面の環境整備を進めていくことが必要である。</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	平成20年7月18日付で小笠原諸島振興開発審議会より国土交通大臣に対して提出された意見具申(小笠原諸島振興開発特別措置法第11条第2項)も踏まえ、法期限後の小笠原諸島の振興開発のあり方を検討し、法改正、予算要求等に反映させる。

テーマの名称	次世代航空保安システムの構築
政策評価の結果の概要	<p>【安全性の向上】 航空保安システムに起因する事故等はほとんど発生していないことから事故防止対策は概ね実施できていると言えるが、重大インシデントが発生していることから引き続き、安全性向上のため事故防止対策を推進する必要がある。</p> <p>【航空交通量増大への対応】 処理容量の拡大により増加する運航回数に対応できていると言えるが、混雑空域においては、ピーク時間帯のニーズには十分応えられていないことから、空域管理の高度化による空域の有効活用などを実施する必要がある。また、運航コストの低減に必ずしも十分に貢献できているとは言えないことから、経路短縮等の取組みを充実・強化すべきである。</p> <p>【利便性の向上】 定時性は概ね確保され、空港就航率も向上していることから利便性は向上していると言える。しかしながら、他の交通機関との比較を踏まえると、定時性の確保については引き続き改善に向け、努力していくべきである。</p> <p>【航空保安業務の効率性向上】 航空保安業務の効率化は進んでいると言えることから、引き続き、効率化を推進すべきである。</p> <p>【環境への配慮】 現段階ではCO2排出量削減に必ずしも十分に貢献しているとは言えないことから、今後、取組みを充実・強化すべきである。</p> <p>【国際貢献・連携】 これまで国際貢献・連携に寄与してきたところであるが、今後も交通量の急増が予想されるアジア太平洋地域において、安全で円滑かつ効率的な航空交通を実現するとともに、地球的規模の環境問題にも対処するため、更なる貢献及び連携が必要である。</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>今後ますます増大する航空需要に対応するため、容量の増大のニーズが高まるとともに、安全性の向上、環境への配慮、最近の運航の効率化など、航空会社及び航空利用者からのニーズも多様化しており、現行の航空保安システムでは今後対応することが困難となることが予想される。欧米においても、NextGenやSESARといった将来システムの構築が進められており、我が国でも、そのような将来のニーズに対応するため、国際的な動向も見極めながら、衛星航法の活用等新たな航空保安システムの構築のための必要な整備を進めることが求められる。</p> <p>なお、各施策の実施にあたっては、適切な指標を設定し継続的にモニタリングすることにより効果を検証しながら進める必要がある。</p>

表 15 - 4 - 再評価を実施した個別公共事業 20 年度予算（道路関係予算を配分・執行する事業）に係る評価

	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	96	継続 96 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 96 件
		補助事業等	114	継続 111 件、見直し継続 3 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 111 件 ・ 事業を見直し継続: 3 件
2	土地区画整理事業		49	継続 48 件、見直し継続 1 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 48 件 ・ 事業を見直し継続: 1 件
3	住宅市街地基盤整備事業		19 [評価手続中: 3]	継続 19 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 19 件
4	住宅市街地総合整備事業		1	継続 1 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 1 件
合計			279 [評価手続中: 3]	継続 275 件、見直し継続 4 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 275 件 ・ 事業を見直し継続: 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 15 - 4 - f 参照。

表 15 - 4 - 18 年度末時点で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

	事業区分		再評価実施箇所数	政策評価の結果の概要	評価結果の反映状況
1	道路・街路 整備事業	補助事業等	[評価手続中: 16 年度評価: 1]		
			18 年度評価: 3	継続 3 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 3 件
2	土地区画整理事業		17 年度評価: 1	継続 1 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 1 件
			18 年度評価: 1	継続 1 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 1 件
合計			5 [評価手続中: 1]	継続 5 件が妥当	平成 20 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 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 15 - 4 - g 参照。

表15 - 4 - 再評価を実施した個別公共事業 21年度予算概算要求時実施

	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	22 [評価手続中:3]	継続22件が妥当	平成21年度予算概算要求に反映した。 ・事業を継続:22件
		補助事業	3 [評価手続中:28]	継続3件が妥当	平成21年度予算概算要求に反映した。 ・事業を継続:3件
2	都市公園事業	補助事業等	1	継続1件が妥当	平成21年度予算概算要求に反映した。 ・事業を継続:1件
合計			26 [評価手続中:31]	継続26件が妥当	平成21年度予算概算要求に反映した。 ・事業を継続:26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15 - 4 - h参照。

表 15 - 4 - 再評価を実施した個別公共事業 20 年度末実施

	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	88	継続 88 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 88 件
	補助事業等	405 [評価手続中: 40]	継続 405 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 405 件
2	ダム事業	31	継続 30 件、中止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 30 件 ・ 事業を中止: 1 件
	補助事業	32 [評価手続中: 5]	継続 28 件、見直し継続 3 件、中止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 28 件 ・ 事業を見直し継続: 3 件 ・ 事業を中止: 1 件
3	砂防事業等	18	継続 18 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 18 件
	補助事業等	102	継続 102 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 102 件
4	海岸事業	5	継続 5 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 5 件
	補助事業等	56	継続 54 件、中止 2 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 54 件 ・ 事業を中止: 2 件
5	道路・街路事業	159 [評価手続中: 1]	継続 156 件、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。 ・ 事業を継続: 156 件 ・ 事業を見直し継続: 2 件 ・ 事業を中止: 1 件
	補助事業等	118	継続 112 件、見直し継続 5 件、中止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 112 件 ・ 事業を見直し継続: 5 件 ・ 事業を中止: 1 件
6	都市防災総合推進事業	3	継続 3 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 3 件
7	港湾整備事業	21	継続 21 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 21 件
	補助事業等	46 [評価手続中: 2]	継続 46 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 46 件
8	土地区画整理事業	93	継続 90 件、中止 3 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 90 件 ・ 事業を中止: 3 件
9	市街地再開発事業	12 [評価手続中: 5]	継続 12 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 12 件
10	都市再生推進事業	12	継続 11 件、中止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 11 件 ・ 事業を中止: 1 件
11	住宅市街地基盤整備事業	56 [評価手続中: 3]	継続 55 件、中止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 55 件 ・ 事業を中止: 1 件
12	住宅市街地総合整備事業	32 [評価手続中: 10]	継続 32 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 32 件
13	下水道事業	2,163 [評価手続中: 1]	継続 2,163 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 2,163 件
14	都市公園事業	113	継続 113 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 113 件
合計		3,565 [評価手続中: 67 件]	継続 3,544 件、見直し継続 10 件、中止 11 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 3,544 件 ・ 事業を見直し継続: 10 件 ・ 事業を中止: 11 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15 - 4 - i 参照。

表 15 - 4 - 19 年度末時点で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の

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	補助事業等	[評価手続中: 17 年度評価]1]		
			19 年度評価: 5	継続 5 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 5 件
2	ダム事業	補助事業	19 年度評価: 3	継続 3 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 3 件
			[評価手続中: 15 年度評価4 19 年度評価]1]		
3	市街地再開発事業		19 年度評価: 1	継続 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 1 件
4	港湾整備事業	直轄事業	18 年度評価: 1	継続 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 1 件
		補助事業等	[評価手続中: 18 年度評価]1]		
5	下水道事業		19 年度評価: 3	継続 2 件、中止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 2 件 ・ 事業を中止: 1 件
			[評価手続中: 1]		
6	住宅市街地基盤整備事業		[評価手続中: 18 年度評価]1]		
			19 年度評価: 5	継続 5 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 5 件
7	都市公園事業		[評価手続中: 3]		
			19 年度評価: 2	継続 2 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 2 件
8	道路・街路事業		[評価手続中: 1]		
			19 年度評価: 3	継続 3 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 3 件
8	補助事業等	[評価手続中: 16 年度評価]1]			
合計			23 [評価手続中: 14]	継続 22 件、中止 1 件が妥当	平成 21 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続: 22 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 15 - 4 - j 参照。

表 15 - 4 - 完了後の事後評価を実施した個別公共事業

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	7	再事後評価、改善措置の必要なし7件	再事後評価、改善措置の必要なし7件
3	砂防事業等 補助事業等	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
5	道路・街路事業 直轄事業等	23	再事後評価、改善措置の必要なし23件	再事後評価、改善措置の必要なし23件
	補助事業等	7	再事後評価、改善措置の必要なし7件	再事後評価、改善措置の必要なし7件
6	港湾整備事業 直轄事業	10	再事後評価、改善措置の必要なし10件	再事後評価、改善措置の必要なし10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	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
9	整備新幹線整備事業	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	航路標識整備事業	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
11	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
12	気象官署施設整備事業	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
合計		85	再事後評価、改善措置の必要なし85件	再事後評価、改善措置の必要なし85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15-4-k参照。

2 1～10は公共事業関係費、11～12はその他の施設費に係るものである。

表 15 - 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 15 - 3 - ナに記載)	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 21 年度予算に反映した。

表 15 - 4 - 21 終了後の事後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 27 課題 (個別の課題名については、表 15 - 3 - 二に記載)	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。