

平成 23 年 11 月 18 日
国土交通省政策統括官付政策評価官

目標管理型政策評価に関する国土交通省の取組み状況等

○目標管理型の政策評価に係る評価書の標準様式

国交省政策評価基本計画及び実施計画等に基づく政策チェックアップにおいて、業績指標レベルの評価を平成 14 年度より実施（平成 22 年度:224 件）してきたところ。本年度より、総評政第 14 号行政評価局長通知の標準様式を踏まえて施策目標レベルの評価書（施策目標個票）（47 件）を作成し、評価を行った。（平成 23 年 9 月 30 日公表）（P2：国交省様式、P4：評価書（施策目標個票）の例）

特に、国交省独自の取組みとして、施策目標レベルの評価として、各施策目標に含まれる業績指標の評価結果等を踏まえ、施策目標の総合的な評価結果について「順調である」「おおむね順調である」又は「努力が必要である」の3段階の評価を行った（評価結果については P9, 10）。

また、政策レビュー等に関する検討会（大臣政務官主宰。事務次官以下、各部局長出席）において、評価書（案）を報告・了承というプロセスを経ることにより、施策の現在の達成状況の評価を踏まえた政策推進体制を構築した。

○平成 23 年度実施施策に係る事前分析表

行政評価局長通知において「…23 年 11 月中を目途に作成」とされていることを踏まえ、現在、事前分析表の試行的取組について、国交省様式案（P11）に基づき、省内各局において作業を行っているところ。

【目標管理型の政策評価に関する要望】

事前分析表の行政評価法上の根拠、作成の目的、標準様式との関係等につき整理していただきたい。

○その他（要望）

政策評価制度全般について、「行政評価等プログラム」（平成 22 年 4 月総務省）に取組の方向性として記載されている、真に役立つ機能への重点化について取り組んでいただきたい。

以上

施策目標個票

(国土交通省22-〇)

施策目標		
施策目標の概要及び達成すべき目標		
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	

業績指標		初期値	実績値					評価	目標値	
		〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度		〇年度	
		歴年ごとの目標値		/						/
				初期値	実績値					評価
			〇年度							
	年度ごとの目標値		/						/	
			初期値	実績値					評価	目標
			〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度		〇年度
	歴年ごとの目標値		/						/	

施策の予算額・執行額等【参考】	区分		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度要求額	
	予算の状況 (百万円)	当初予算(a)						/
		補正予算(b) <small>(23年度は1次補正まで記載)</small>						/
		前年度繰越等(c) <small>(23年度への繰越は未記載)</small>						/
		合計(a+b+c)	0	0	0	0		/
	執行額(百万円)				/	/		/
	翌年度繰越額(百万円)				/	/		/
	不用額(百万円)				/	/		/

学識経験を有する者の知見の活用		
-----------------	--	--

担当部局名		作成責任者名		政策評価実施時期	
-------	--	--------	--	----------	--

施策目標個票 目標管理型の政策評価に係る評価書の標準様式

(国土交通省22-)

施策目標名								
施策目標の概要及び達成すべき目標		【欄の統合】施策の大枠についてわかりやすく解説するため						
達成すべき目標								
施策の予算額・執行額等【参考】	区分	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)						
		補正予算(b) (23年度は1次補正まで記載)						
		前年度繰越し等(c)						
		合計(a+b+c)		0	0	0	0	
	執行額(百万円、d)		<0>	<0>	<0>	<0>		
翌年度繰越額(百万円)								
不用額(百万円)								
施策に係る内閣の重要政策(施政方針演説等のうち重要なもの)	施政方針演説等の名称	年月日	関係部分(抜粋)					
【欄の削除】業績指標ごとの評価書に記載されていること及び施策によっては分量が膨大になることから欄を削除。								

測定業績指標	指標A	基準初期値	実績値					評価	目標値
		○年度	○年度	○年度	○年度	○年度	○年度		
	年度ごとの目標値		【欄の追加】各業績指標の評価結果を目安に施策目標の評価を実施することから、追加。 (以下の2分類の組み合わせ)A-2、B-1等						
	指標B	基準初期値	○年度	○年度	○年度	○年度	○年度	評価	目標値
		○年度							
	年度ごとの目標値		A 目標達成に向けた成果を示している B 目標達成に向けた成果を示していない N 判断できない						
指標C	基準初期値	○年度	○年度	○年度	○年度	○年度	評価	目標	
	○年度								
年度ごとの目標値		1 施策の改善等の方向性を提示 2 現在の施策を維持 3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む)							

施策目標の達成状況及び今後の方向性に関する評価結果	施策目標の評価達成状況	【欄の追加】各業績指標の評価結果を目安に「順調である」、「おおむね順調である」又は「努力が必要である」の3段階評価を実施。(最終的には総合的に判断)
	施策目標の達成状況及び今後の方向性 目標期間終り時点の総括	【欄の統合及び変更】国土交通省においては、目標期間が終了していない施策についても毎年度全施策評価することとしているため。

学識経験を有する者の知見の活用	
-----------------	--

政策評価を行う過程において使用した資料その他の情報	【欄の削除】業績指標ごとの評価書に記載されていること及び施策によっては分量が膨大になることから欄を削除。
---------------------------	--

担当部局名	作成責任者名	政策評価実施時期
-------	--------	----------

施策目標個票

(国土交通省22-②)

施策目標	航空交通ネットワークを強化する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	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。	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「おおむね順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	羽田空港における新滑走路及び国際線旅客ターミナルの供用開始等により、全体的に施策目標の達成に向けて順調な推移を示している。今後は航空需要の動向等を踏まえつつ、国際競争力の強化、地域活力の向上等に向けて、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通じ、引き続き航空交通ネットワークの強化を図る。同時に、航空における安全・安心の確保のため、空港の耐震性向上、滑走路誤進入対策を引き続き実施する。

		初期値	実績値					評価	目標値
		17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度		17年度比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)
業績指標	144-① 国内航空ネットワークの強化割合(①都市圏拠点空港の空港容量の増加)	49.6万回	49.6万回	50.3万回	50.3万回	52.3万回	61万回	A-2	17年度比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	144-② 国内航空ネットワークの強化割合(②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率)	0.40%	0.36%	0.31%	0.28%	0.25%	集計中	A-2	約1割削減
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	144-③ 国内航空ネットワークの強化割合(③総主要飛行経路長)	18,266,438海里	18,266,438海里	17,957,170海里(1.7%)	17,919,651海里(1.9%)	17,796,200海里(2.6%)	17,705,403海里(3.1%)	A-2	18年度比2%短縮
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	145 国際航空ネットワークの強化割合	49.6万回	49.6万回	50.3万回	50.3万回	52.3万回	61万回	A-2	平成17年度比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	146 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	94.7%	94.7%	94.8%	94.8%	94.9%	94.9%	A-2	95.0%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
147 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合	約4割	約4割	約4割	約4割	約4割	約4割	B-2	約7割	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			
148 管制空港における100万回発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数	1.1件	-	1.1件	1.4件	1.3件	1.1件	B-2	約半減	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			

施策の予算額・執行額等 【参考】	区分		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度要求額
	予算の 状況 (百万 円)	当初予算(a)	538,404	511,789	415,438	241,132	
		補正予算(b) <small>(23年度は1次補正まで記載)</small>	24,799	27,415	4,055	△ 15	
		前年度繰越等 (c)	221,122	181,217	78,705	0	
		合計(a+b+c)	784,326	720,421	498,198	241,117	
	執行額(百万円)		596,556	635,664			
	翌年度繰越額(百万円)		181,217	78,705			
	不用額(百万円)		6,553	6,053			

学識経験を有する者の 知見の活用	国土交通省政策評価会を開催(平成23年7月7日) 【意見等】
---------------------	-----------------------------------

担当部局名	航空局	作成責任者名	航空戦略課 (課長 萩川 直也)	政策評価実施時期	平成23年9月
-------	-----	--------	---------------------	----------	---------

業績指標 144

国内航空ネットワークの強化割合（①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象（台風除く）による欠航率、③総主要飛行経路長）

評価	
① A-2	目標値：①平成17年度比約1.7万回増(首都圏) (平成22年度以降、安全性(注1)を確保した上で段階的に) ②約1割削減(平成24年度) ③平成18年度比2%短縮(平成23年度) 実績値：①6.1万回(首都圏)(平成22年度) ②0.25%(平成19～21年度平均) ③平成18年度比3.1%短縮(平成22年度) 初期値：①49.6万回(首都圏)(平成17年度) ②0.40%(平成15～17年度平均) ③18,266,438海里(平成18年度)
② A-2	
③ A-2	

(指標の定義)

- ①「大都市圏拠点空港の空港容量の増加」：
大都市圏拠点空港(注2)のうち首都圏空港(注3)における空港容量の増加
- ②「国内線の欠航率」：
国内線の計画便数のうち自空港気象(台風除く)による欠航率
(自空港気象(台風除く)により欠航した全便数 / (全計画便数 - 自空港気象以外の全欠航便数))
- ③「総主要飛行経路長」：
国内の合計75路線の飛行経路長に運航回数を乗じたものの合計

(目標設定の考え方・根拠)

- ① 羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田：約2万回、羽田：昼間約1.1万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。
- ② 国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率(平成15～17年度平均)を平成24年度には約1割削減することを目標とした。
- ③ 平成23年度までに国内の合計75路線をRNAV(注4)化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。

注1：空港運用の慣熟による安全確保

注2：大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港

注3：首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

注4：RNAV (Area Navigation)：RNAV (広域航法)とは、航空保安無線施設や自蔵航法機器を利用して自機の位置を算出し、任意の経路を飛行する航法である。これまでの航空路は、航空保安無線施設を相互に結んで構成されているため、折れ線構造となることが多いが、RNAV経路は、無線施設の覆域内において、任意の地点をほぼ直線で結ぶ構造となっている。RNAV経路の設定により、幹線経路の混雑緩和、複線化を図ることが可能となる。

(外部要因)

- ① 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向
- ② 自然変動
- ③ 地元の調整状況等

(他の関係主体)

- ①、③航空運送事業者(事業主体)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

新成長戦略(平成22年6月18日)(3)アジア経済戦略

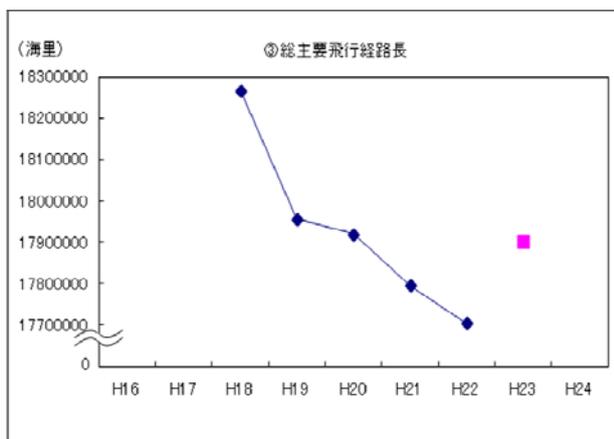
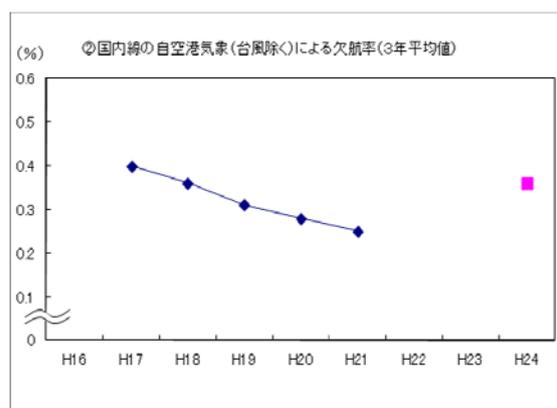
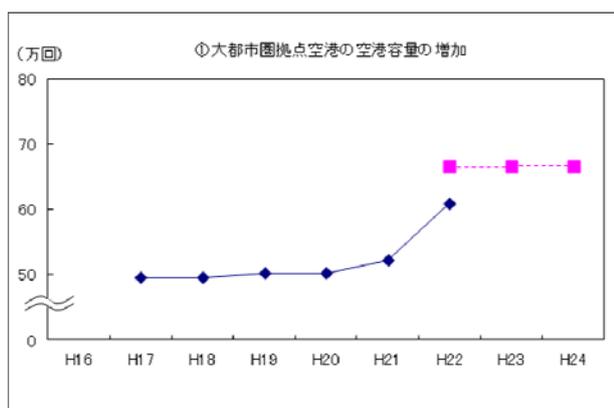
【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成21年3月31日)「第2章及び第5章に記載あり」

【その他】

国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)3.「航空分野」に記載あり

過去の実績値				(年度)
H18	H19	H20	H21	H22
①49.6万回	①50.3万回	①50.3万回	①52.3万回	①61万回
②0.36%	②0.31%	②0.28%	②0.25%	②集計中
③18,266,438海里	③17,957,170海里 (1.7%)	③17,919,651海里 (1.9%)	③17,796,200海里 (2.6%)	③17,705,403海里 (3.1%)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業及び成田空港の北伸による平行滑走路2,500m化の整備事業を推進し、首都圏における空港容量の増加を図る。(◎)
 - ②ILS(注1)の双方向化(注2)・高カテゴリー化(注3)等を推進し、就航率の改善を図る(◎)
 - ③新技術を活用したRNAV等の導入により、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。(◎)
- 予算額：空港整備事業及び航空路整備事業費2,925億円(平成22年度)の内数

国内線航空機に係る課税標準の特例(固定資産税)

130t以上 3年間2/3に軽減

130t未満 3年間1/2に軽減

減収見込額14億円(平成21年度)

(注1) ILS：計器着陸装置

(注2) ILSの双方向化：滑走路の両側からILSを用いた進入が可能となり、悪天候時に着陸できる機会が増加する。

(注3) ILSの高カテゴリー化：高カテゴリーのILSほど着陸を決心する高度が低く設定できるため雲・霧等でも着陸できる機会が増す。

(注※) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

①大都市圏拠点空港の空港容量の増加

羽田空港の再拡張事業について、平成22年10月に4本目の滑走路となるD滑走路及び国際線旅客ターミナルの供用開始により、8.7万回の空港容量が増加し、成田空港の平行滑走路の北伸事業について、平成21年10月に供用し、平成22年3月に約2万回の容量が増加するなど、大都市圏拠点空港（首都圏空港）の容量の増加に向けては、整備事業等を着実に進めているところであり、目標値に向けた推移となっており順調である。

②国内線の欠航率

当該指標については、平成22年度実績値は集計中であるが、平成19年度～21年度平均値において0.25%となっており、目標値に向けた推移となっており順調である。

③主要飛行経路長

当該指標については、平成22年度実績値において平成18年度比3.1%の短縮となっており、目標値に向けた推移となっており順調である。

(事務事業の実施状況)

①羽田空港については、平成22年10月のD滑走路及び国際線旅客ターミナルの供用開始により、8.7万回の空港容量が増加した。成田空港については、平行滑走路の北伸による2,500m化の工事が順調に進んだことにより平成21年10月に供用し、平成22年3月に約2万回の容量が増加した。更なる容量の増加に向けては、引き続き関連施設の整備を進めている。

②新千歳空港におけるILS双方向化・カテゴリーⅢ化事業について整備を進めている。

③主要路線を中心に、全国の空港等及び航空路においてRNAV経路等の設定を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

①羽田空港については、再拡張事業により8.7万回の空港容量が増加したが、今後は空港運用の慣熟により安全を確保しつつ段階的に空港容量を増加させることとしており、目標の達成が順調に見込めているので「A」と評価し、引き続き事業を進めていることから「2」と評価した。

②国内線の自空港気象（台風除く）による欠航率について、平成22年度中実施の事業による効果については集計中であるが、平成21年度までの実施事業による効果については指標に反映されてきていることからA-2とし、引き続き気象条件に影響されない安定的な就航を可能とする、ILSの双方向化・高カテゴリー化等を推進し、欠航率の低減を図る。

③総主要飛行経路長についてはRNAV経路等の設定が進み、着実に短縮がされていることからA-2とし、今後もRNAV等の導入による総経路長の短縮を図る。

平成23年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成23年度)

なし

(平成24年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局航空戦略課（課長 萩川 直也）

関係係：大臣官房参事官（近畿圏・中部圏空港担当）（参事官 岡西 康博）

航空局航空ネットワーク部航空事業課（課長 篠原 康弘）

航空局航空ネットワーク部空港施設課（課長 池田 薫）

航空局航空ネットワーク部首都圏空港課（課長 奥田 哲也）

航空局交通管制部交通管制企画課（課長 寺田 吉道）

平成22年度 施策目標別政策チェックアップ結果一覧表

○施策目標の評価の目安(最終的には総合的に判断)
 順調である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が80%以上
 おおむね順調である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が50%以上80%未満
 努力が必要である A評価とB評価の合計のうちA評価の割合が50%未満

○業績指標の評価
 A 業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している
 B 業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない
 N 判断できない

施策目標	評価	業績指標数	指標数(細分類)			A・B評価のうちAの割合 A/(A+B)	
			うちA評価	うちB評価	うちN評価		
○暮らし・環境							
1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進							
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る	努力が必要である	2	3	0	3	0%	
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する	おおむね順調である	5	6	3	3	50%	
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現							
3 総合的なバリアフリー化を推進する	おおむね順調である	10	20	13	7	65%	
4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する	順調である	6	6	5	1	83%	
5 快適な道路環境等を創造する	順調である	2	2	2	0	100%	
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する	おおむね順調である	4	4	3	1	75%	
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する	順調である	4	4	4	0	100%	
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する	おおむね順調である	13	15	8	7	53%	
3 地球環境の保全							
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う	おおむね順調である	10	22	10	10	50%	
○安全							
4 水害等災害による被害の軽減							
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する	努力が必要である	5	5	3	2	60%	
11 住宅・市街地の防災性を向上する	努力が必要である	10	12	4	8	33%	
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する	努力が必要である	15	15	8	7	53%	
13 津波・高潮・長食等による災害の防止・減災を推進する	努力が必要である	6	6	4	2	67%	
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保							
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	努力が必要である	10	12	5	7	42%	
15 道路交通の安全性を確保・向上する	順調である	4	4	3	0	100%	
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る	順調である	1	1	1	0	100%	
17 自動車事故の被害者の救済を図る	努力が必要である	1	1	0	1	0%	
18 自動車の安全性を高める	順調である	1	1	1	0	100%	
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する	おおむね順調である	4	4	3	1	75%	
○活力							
6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化							
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	おおむね順調である	20	23	16	7	70%	
21 観光立国を推進する	努力が必要である	5	5	1	4	20%	
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する	努力が必要である	3	3	1	2	33%	
23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する	努力が必要である	1	1	0	1	0%	
24 整備幹線の整備を推進する	順調である	1	1	1	0	100%	
25 航空交通ネットワークを強化する	おおむね順調である	5	7	5	2	71%	
7 都市再生・地域再生等の推進							
26 都市再生・地域再生を推進する	おおむね順調である	12	14	7	7	50%	
27 流通業務立地等の円滑化を図る	おおむね順調である	1	1	1	0	100%	
28 集約型都市構造を実現する	順調である	1	1	1	0	100%	
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
29 鉄道網を充実・活性化させる	おおむね順調である	6	8	6	2	75%	
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する	努力が必要である	5	5	1	4	20%	
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する	おおむね順調である	1	1	0	0	—	
32 道路交通の円滑化を推進する	おおむね順調である	2	2	1	1	50%	
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護							
33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する	おおむね順調である	6	8	7	1	88%	
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する	おおむね順調である	7	8	6	2	75%	
35 建設市場の整備を推進する	おおむね順調である	7	9	6	2	75%	
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る	順調である	2	3	3	0	100%	
37 地籍の整備等の国土調査を推進する	努力が必要である	1	1	0	1	0%	
38 自動車運送業の市場環境整備を推進する	順調である	1	1	1	0	100%	
39 海産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る	おおむね順調である	2	2	1	1	50%	
○横断的な政策課題							
10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備							
40 総合的な国土形成を推進する	おおむね順調である	4	6	5	1	83%	
41 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	順調である	2	2	2	0	100%	
42 離島等の振興を図る	順調である	4	4	4	0	100%	
43 北海道総合開発を推進する	努力が必要である	7	7	3	4	43%	
11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進							
44 技術研究開発を推進する	順調である	1	1	1	0	100%	
45 情報化を推進する	順調である	1	1	1	0	100%	
12 国際協力、連携等の推進							
46 国際協力、連携等を推進する	おおむね順調である	1	1	1	0	100%	
13 官庁施設の利便性、安全性等の向上							
47 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	努力が必要である	2	6	2	4	33%	
合計		47	224	275	164	106	5
順調である		14					
おおむね順調である		19					
努力が必要である		14					

(業績指標)

	合 計	A	B	N
		(目標達成に向けた 成果を示している)	(目標達成に向けた成 果を示していない)	(判断できない)
合 計	275	164	106	5
1 施策の改善等の方向 性を提示	70	22	47	1
2 現在の施策を維持	180	131	45	4
3 施策の中止 (施策は継続するが、 業績指標のみ廃止す る場合を含む)	25	11	14	0

平成23年度実施施策に係る事前分析表

(国土交通省23-)

施策目標								担当部局名			作成責任者名		
施策目標の概要及び達成すべき目標								政策体系上の位置付け			政策評価実施予定時期		
業績指標	初期値	実績値						目標値	業績指標の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等				
	目標値設定年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	目標年度						
達成手段 (開始年度)	補正後予算額(執行額)		23年度 当初 予算額 (百万円)	達成手段の概要					関連する 業績指標 番号	達成手段の目標(23年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム)			
	21年度 (百万円)	22年度 (百万円)											

平成23年度実施施策に係る事前分析表

(国土交通省23-

(記載イメージ)

施策目標名	□□な△△の向上				担当部局名	〇〇局〇〇課		作成責任者名	〇〇課長 〇〇 〇〇			
施策目標の概要及び達成すべき目標	〇〇を推進する すべての〇〇が……な程度に……できるような△△を実現				政策体系上の位置付け	〇〇の形成を通じ△△の構築						
【欄の統合】施策の大枠についてわかりやすく解説するため 達成すべき目標	すべての〇〇が……な程度に……できるような△△を実現				目標設定の考え方・根拠	……との理念にしたがって、〇〇計画(閣議決定)において、「〇〇〇」と規定されている		政策評価実施予定時期	平成〇年〇月			
業績測定指標	初期基準値	目標値	実績値年度ごとの目標値					業績測定指標の選定理由、及び目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等				
	目標値設定基準年度	目標年度	18 23年度	19 24年度	20 25年度	21 26年度	22 27年度					
1	〇〇調査における△△率 (※4カ年計画の場合の記入例)	50%	平成21年度	70%	平成25年度						【変更】年度ごとの目標値を設定している指標がほとんどないため、過去5年の実績値欄に変更	・本施策における重点事項を定めている〇〇計画(閣議決定)において、〇〇調査における△△率については、××年までに□□%にすることとされているため
2	□□適合基準率 (※10カ年計画の場合の記入例)	75%	平成22年度	90%	平成32年度	-	-	-	-	83%	中間段階において50%に満たない場合には、計画の見直しを実施	・〇〇基本計画(閣議決定)の成果指標として□□適合基準率が、75%(H22)→83%(H27)→90%(H32)と規定されているため
達成手段(開始年度)	補正後予算額(執行額)		23年度当初予算額(百万円)	関連する業績指標番号	達成手段の概要	達成手段の目標(23年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム)	施策の達成すべき目標(測定指標)への寄与の内容					
	21年度(百万円)	22年度(百万円)										
(1)	〇〇事業 (平成〇年度)(関連:23-Ⅱ)	…億円 (…億円)	…億円	…億円	1	……	〇〇整備率: 〇% (〇〇の満足度:〇%)	〇〇を整備……とは、△△現在……人いる～に対し、〇〇を提供、促進することとなるため、測定指標の〇〇を……%押し上げる効果があると見込んでいるため				
(2)	〇〇事業 (平成〇年度)	…億円 (…億円)	…億円	…億円	2	……	……	【欄の統合】達成手段の概要と重複する部分があるため 〇〇事業を実施することにより、主要な〇〇などを中心に連続した△△化を行う地区の総面積が増加し、一層の……の促進を図ることができるため				
(3)	〇〇に関する租税特別措置 (平成〇年度)	-	-	-	1	……	……					
(4)	××規制の適切な運用 (平成〇年度)	-	-	-	2	……	……					
…	……	…	…	…	…	……	-					

国土交通省の政策評価について(参考資料)

政策統括官付 政策評価官
平成23年11月18日

【根拠】

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(平成14年4月施行)

～行政機関は、その所掌に係る政策について、適時にその政策効果を把握し、これを基礎として、必要性、効率性又は有効性の観点から、自ら評価する(第3条)

【実施】

大臣決定された「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、各局等が評価し、政策統括官(政策評価)が総括。最終的に、大臣が御決裁。

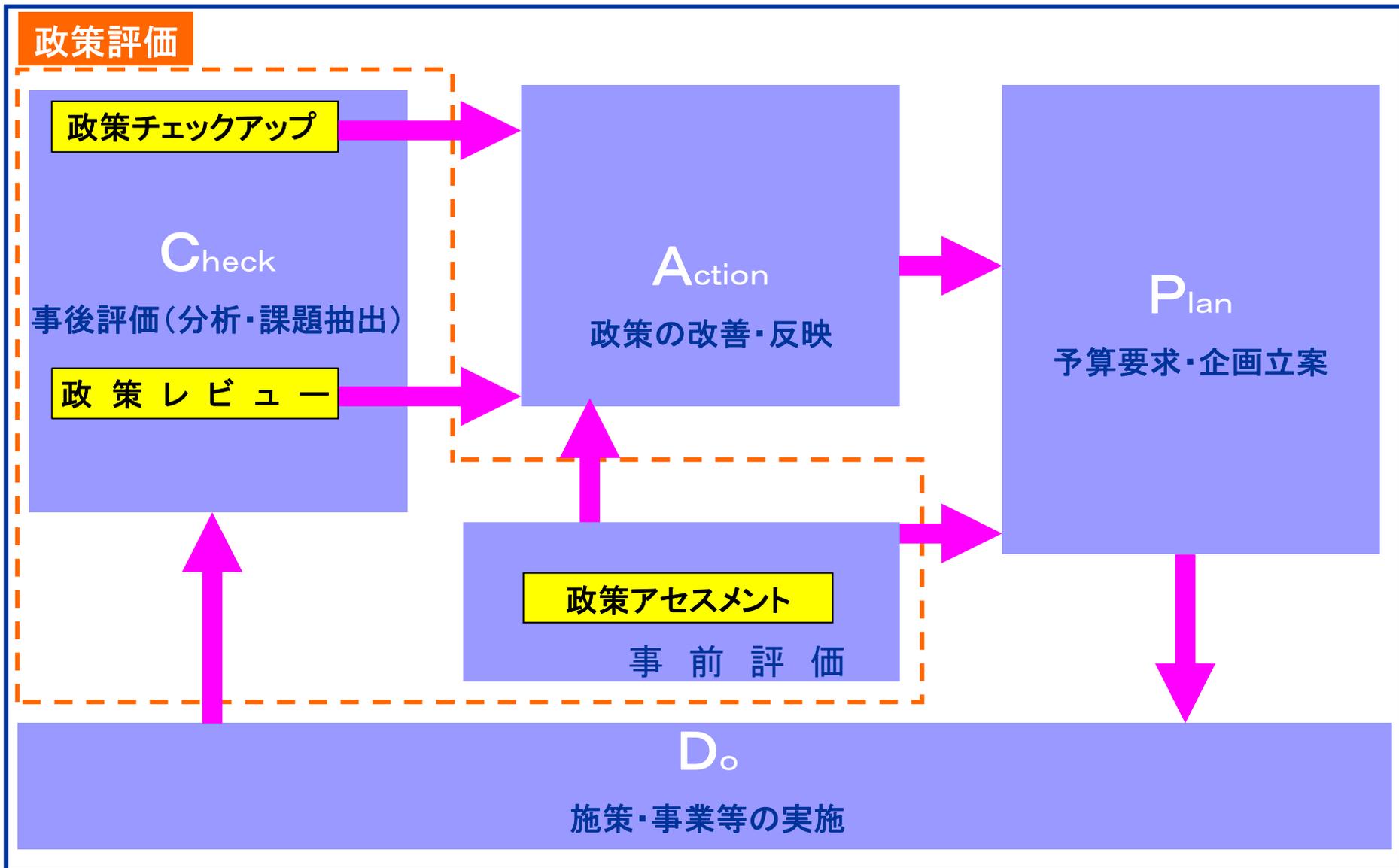
【基本的な3つの方式】

- (1) 政策チェックアップ～毎年の概算要求前に、13の政策目標、47の施策目標、224の業績指標の実績を、事後評価。
- (2) 政策アセスメント～毎年の概算要求時に、新規の社会的な影響の大きい施策要求を、事前評価。
- (3) 政策レビュー～既存の施策について、大括りのテーマを選んで、事後評価(総合評価)。毎年3月に公表。

【政策の特性に応じた方式】

- (4) 個別公共事業評価～所管個別公共事業について、新規採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施。
- (5) 個別研究開発課題評価～研究機関等で実施する研究開発課題について、事前評価、中間評価、終了時評価。
- (6) 規制の事前評価～法律または政令により規制の新設又は改廃を行う時に、事前評価。
- (7) 租税特別措置等に係る政策評価～租税特別措置等の新設、拡充、延長要望時に事前評価。事後評価も実施。

国土交通省における政策評価



個別公共事業評価

個別研究開発課題評価

規制の事前評価(RIA)

租税特別措置等の政策評価

政策評価関連組織(概要)

《政務三役》

大臣

奥田副大臣

津島政務官

《政策統括官》

政策統括官(政策評価担当)

政策評価審議官

政策評価官

政策評価企画官

《関係部局》

大臣官房

技術調査課

公共事業調査室

総合政策局

技術政策課