

国土交通省が実施した政策評価についての審査結果

1 審査の対象

「政策評価に関する基本方針」(平成13年12月28日閣議決定。以下「基本方針」という。)では、政策評価の円滑かつ着実な実施のため、総務省は「各行政機関が実施した政策評価について、その実施手続等の評価の実施形式において確保されるべき客観性・厳格性の達成水準等に関する審査」等に重点的かつ計画的に取り組むこととされている。

今回審査の対象とした政策評価は、次のとおりである。

- ア 「平成15年度政策チェックアップ結果」(平成16年8月9日付け国政評第17号の1による送付分)における実績評価方式を用いた27件の政策評価
- イ 「平成17年度予算概算要求等に係る事前評価書(政策アセスメント結果)」(平成16年8月24日付け国政評第18号による送付分)における事業評価方式を用いた50件の政策評価(事前評価)

2 実績評価についての審査

(1) 審査の考え方と点検の項目

(目標の設定状況)

実績評価方式は、あらかじめ達成すべき目標を設定し、これに対する実績を測定して目標の達成度合いについて評価していく方式であるので、当該目標に関して達成すべき水準を明確にするとともに、その水準をいつまでに達成しようとするのかをあらかじめ定めておく必要がある。

この審査において点検を行っているのは、次の項目である。

目標に関し達成すべき水準が数値化されているなど具体的に特定されているかどうか。

目標の達成度合いを検証する際の基準とする時期(基準年次)及び目標を達成しようとする時期(達成年次)が設定されているかどうか。

(目標の達成度合いの判定方法)

実績評価方式は、目標の達成度合いについて評価することが基本である。目標の達成度合いについての判定の結果については、国民への説明責任の観点から、明確な判定基準に基づき整理されることが望ましい。目標に対する実績が数値により測定可能なものとなっていれば、目標の達成度合いは明らかであることから、その水準をどのように評価するかについての判定基準が明示されていれば、達成度合いを客観的に評価することが可能となる。

しかしながら、目標の達成度合いを数値で表せず、達成度合いの判定基準を明確に示すことが困難である場合においては、目標の達成度合いをどのように判定して

いるかについて説明することが求められる。

この審査において点検を行っているのは、次の項目である。

目標の達成度合いについての判定基準を定量的に示すなど具体的で明確になっているかどうか。

目標の達成度合いが数値等で表されていないものについて、達成度合いについての判定の結果を「目標が達成できた」、「目標達成にもう一歩であった」などパターン化した表現等により分かりやすく整理しているかどうか。

（２）審査の結果

実績評価方式を用いた評価は、あらかじめ政策効果に着目した達成すべき目標を設定し、目標に対する実績を定期的・継続的に測定するとともに、その達成度合いについて評価を行うことが基本となっている。

国土交通省では、実績評価方式を用いた評価である政策チェックアップ（業績測定）、政策レビュー（プログラム評価）及び政策アセスメント（事前評価）の３つの主要な政策評価方式を相互に有機的に連携させて、政策のマネジメントサイクルを確立させ、国民本位で効率的な質の高い行政の実現を図るとしている。具体的には、まず省全体の戦略と目標を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価し（政策チェックアップ）、その中で、目標の達成状況が思わしくないものなどより詳細な分析が必要なものについては、特定テーマに絞り込んで評価を行うこととしている（政策レビュー）。さらに、政策チェックアップや政策レビューの結果において課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入や改廃を行う場合には、目標に照らして必要性等についての分析を行い（政策アセスメント）、その結果を予算要求や法令改正等の政策の意志決定に反映させていくこととしている。

また、社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）が平成 15 年 4 月 1 日に施行されたことにより、これまで政府が個別に作成していた社会資本の整備に係る 9 つの事業分野別の計画（道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸）を一本化した社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定。以下「重点計画」という。）が策定された。社会資本整備重点計画法においては、社会資本整備事業の事後評価を重点計画に定められた重点目標に照らして行うこととされており、また、重点計画では、毎年度、施策実施状況と数値目標の達成状況について重点計画のフォローアップ（追跡調査）を実施することとされている。このことを受け、国土交通省では、平成 15 年 10 月に、同省の政策目標及び業績指標を重点計画と整合性のとれたものとするため、同省の基本計画を改定しており、政策チェックアップを重点計画のフォローアップの役割をも担うものと位置付けている。

今回の政策チェックアップでは、27 の政策目標が設定され、その政策目標ごとに 116 の業績指標が設定されている。

これら 27 政策目標の実績評価についての審査の結果は、以下のとおりである（詳細は、別添 1 - 「政策評価審査表（実績評価関係）」参照）。

【審査結果整理表】

政策 番号	政策目標	目標の設定状況			目標の達成度 合いの判定方 法（判定基準 の定量化等）
		目標値等 の設定の 有無	目標期間の 設定の有無		
			基準 年次	達成 年次	
1	居住水準の向上	○	○	○	— (総括記述 を参照)
2	バリアフリー社会の実現	○	○	○	
3	子育てしやすい社会の実現	○	○	○	
4	住環境、都市生活の質の向上	○	○	○	
5	アメニティ豊かな生活環境の形成	○	○	○	
6	良質で安全な水の安定した利用の確保	○	○	○	
7	水害等による被害の軽減	○	○	○	
8	地震・火災による被害の軽減	○	○	○	
9	交通安全の確保	○	○	○	
10	海上における治安の確保	○	○	○	
11	船員災害の防止	○	○	○	
12	地球環境の保全	○	○	○	
13	大気、騒音等に係る生活環境の改善	○	○	○	
14	良好な自然環境の保全・再生・創出	○	○	○	
15	良好な水環境への改善	○	○	○	
16	循環型社会の形成	○	○	○	
17	広域的モビリティの確保	○	○	○	
18	国際的な水準の交通サービスや国際競争力 等の確保・強化	○	○	○	
19	物流の効率化	○	○	○	
20	都市交通の快適性・利便性の向上	○	○	○	
21	地域交通確保	○	○	○	
22	地域間交流・観光交流等内外交流の推進	○	○	○	
23	新たな市場の育成	○	○	○	
24	公正で競争的な市場環境の整備	○	○	○	
25	産業の生産性向上	○	○	○	
26	消費者利益の保護	○	○	○	
27	I T 革命の推進	○	○	○	

合 計		○=27	○=27	○=27	
総 括 記 述	目標値の設定状況を見ると、27の政策目標すべてに達成しようとする水準の数値化及び目標期間の設定がなされており、進ちょく状況が分かるようになっている。 目標の達成度合いの判定基準を見ると、国土交通省の評価書では、当該測定値をもって、なぜ「目標値はほぼ達成した」などと分析したのかについては、必ずしも評価書中に明確にされているわけではない。これについて、国土交通省では、政策評価は、政策を担当する部局がその政策について自ら行う評価を基本としており、政策チェックアップの役割の特性から、目標の達成度合いの判定方法については、目標値と測定値を明らかにすること以上に、判定基準の定量化等を行う意義があるとは考えていないとしている。また、目標の達成状況を定期的に点検することを「現場によるマネジメント改善を促す」ものとしてとらえているため、達成度合いについての測定値をどのように評価するかの判定の方法や基準については、各政策を所掌する部局にまかせているとしている。 実績評価方式は、目標期間が終了した時点で目標期間全体における取組や最終的な実績等を総括し、目標の達成度合いについて評価することが基本であり、国土交通省の基本計画においても、「各業績指標の目標年次が到来した場合」には、「当該指標に係る業績目標の達成状況の評価」することとされている。今回の評価において、目標年次が到来したものは8件であり、このうち4件は、業績指標の実績値が「集計中」となっている。これらは、実績値が把握されていないことから目標の達成度合いを評価することができないと考えられるが、「今後の取組みの方向性」や「新たな目標設定」が導き出されている。これについて国土交通省では、統計調査等の数値が集計中で、実績値が分からないものであっても、これまでの指標の推移や当該目標に係る投入資源（インプット）量（予算額）に応じて指標の推移が推測できるもの等については、それらの情報により、目標を達成したかどうかの見込みの判断ができることから、それらの情報の分析により、評価を行っているとしている。なお、このように見込みの判断ができないものについては、評価は行えないし、また、行うべきでもないとしている。 しかし、これらの評価は、実績値に基づくものではないことから、実績値が確定した後の適切な時期に、当該評価結果についてフォローすること等が望まれる。				

- （注）1 「目標値等の設定の有無」欄には、目標に関し達成すべき水準が数値化されている場合及び定性的であっても目標が達成される水準が具体的に特定されている場合には「○」を記入し、いずれにも該当しない場合には「-」を記入している。
- 2 「目標期間の設定の有無」欄には、目標の達成度合いを検証する際の基準とする時期が設定されている場合には「基準年次」欄に「○」を、目標を達成しようとする時期が設定されている場合には「達成年次」欄に「○」を記入し、それらが設定されていない場合には当該欄に「-」を記入している。
- 3 「目標の達成度合いの判定方法（判定基準の定量化等）」欄には、目標の達成度合いについての判定基準が定量化されているか、又は、具体的で明確なものとして示されている場合には「○」を記入し、示されていない場合には「-」を記入している。

3 事前の事業評価についての審査

(1) 審査の考え方と点検の項目

事前評価は、政策の決定に先立ち、当該政策に基づく活動により得られると見込まれる政策効果を基礎としての確な政策の採択や実施の可否を検討するものとされている（基本方針 - 4 - ア）。事前評価においては、一定規模以上の事業費を要する個々の研究開発、公共事業及び政府開発援助を実施することを目的とする政策について、その実施が義務付けられている（行政機関が行う政策の評価に関する法律（平成 13 年法律第 86 号。以下「評価法」という。）第 9 条及び行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令（平成 13 年政令第 323 号）第 3 条）。

これら以外の政策については、評価法上は事前評価の実施が義務付けられているわけではなく、また、必ずしも確立された手法による政策効果の把握が可能となっているわけではないが、各府省における政策評価の実施状況をみると、それぞれが定めた基本計画に基づいて、評価法で義務付けられた政策のほか、自発的・積極的に新規の施策・事業や規制等を対象として事前評価が行われている。

こうしたことを踏まえつつ、政策評価の質の向上に向けた今後の課題等を明らかにする観点から、以下の点検項目により審査を行う。

（政策効果の把握及び得ようとする効果の達成見込みについて）

評価法では、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、必要な観点から評価を行うこととされている（評価法第 3 条）。事前評価を行う場合には、政策を決定する前の時点において、当該政策の実施により得られると見込まれる政策効果を把握した上で、「得ようとする効果」と「実際に見込まれる効果」との関係を明らかにし、当該政策の有効性を検証することが必要である。すなわち、事前評価においては、当該政策を実施することにより得ようとする政策効果は本当に得られるのか、その確実性（安定性）はどの程度のものなのかについて明らかにしていくことが求められる。

また、得ようとする政策効果が費用に見合ったものとなっているかどうか等の効率性に関する予測は、評価の対象とされる政策に適合した測定手法が開発されない状況において定量的に行うことは必ずしも容易なことではない。

この審査において点検を行っているのは、次の項目である。

政策の実施により得ようとする効果はどの程度のものかなど、具体的に特定されているか。

政策の実施により得ようとする効果について、実際にどの程度得られると見込まれるかなど、得ようとする効果の達成見込みの確からしさがどのように検証されているか。

費用に見合った政策効果が得られるかどうかについて、どのような説明がされているか。また、定量的な分析は試みられているか。

（事前評価の結果の妥当性の検証について）

事前評価については、政策効果が発現した段階においてその結果の妥当性を検証すること等により得られた知見を以後の事前評価にフィードバックする取組を進めていくことが重要である（基本方針 - 4 - ウ）。

政策の実施により「得ようとする効果」を的確に把握するためには、効果の把握の方法が特定されており、かつ、それが効果をできる限り具体的（定量的）に把握できるものであることが望ましい。

また、政策効果が発現した段階における事後的な検証を適切に行うためには、実際に得られた効果が当初得ようとしていた効果との関係でどのように評価されることとなるのかを、事前評価の段階で明らかにしておくことが望ましい。

この審査において点検を行っているのは、次の項目である。

事後的な検証を行うなど、事前評価の結果の妥当性をどのように検証しようとしているのか。

また、事後的な検証を予定している場合には、政策効果の把握の方法が、得ようとする効果が実際に得られたかどうかを事後的に把握することが可能な程度に特定されているか。

（２）審査の結果

政策アセスメント（事前評価）について、国土交通省では、同省における政策評価の基本計画の中で、「新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を行い、施策の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明する」ものであり、「新規施策の企画立案にあたり、目標に照らした事前評価を行うことにより、真に必要な質の高い施策の厳選と、目標による行政運営の定着を図る」ものとしている。なお、同省では、実績評価方式を用いた評価である政策チェックアップ（業績測定）、政策レビュー（プログラム評価）及び政策アセスメント（事前評価）の３つの主要な政策評価方式を相互に有機的に連携させて、政策のマネジメントサイクルを確立させ、国民本位で効率的な質の高い行政の実現を図るとしており、政策チェックアップや政策レビューの結果において課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入や既存施策の改廃等を行う場合に、政策アセスメントにより目標に照らして必要性等についての分析を行い、その結果を予算要求や法令改正等の政策の意志決定に反映させていくこととしている。

個々の政策の評価に当たっては、当該政策が基本計画に掲げる国土交通省の政策目標のいずれに関連するものであるかを明らかにした上で、その政策目標を達成する手段の妥当性を必要性、効率性、有効性等の観点から評価することとしている。

このうち、政策の必要性の観点からの評価については、国民にとってのアウト

カムである目標と客観的にとらえた現状とを比較することによりそのギャップを認識する、このギャップが生じている原因を分析する、原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う、そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する、のからそれぞれについて分析し、それらの論理的なつながりを構築するという手法で実施しており、国土交通省では、この手法を「ロジカルフレームワーク」（論理的分析手法）と称している。

計 50 件の政策アセスメント（事前評価）についての審査の結果は、以下のとおりである（詳細は、別添 1 - 「政策評価審査表（事業評価（事前）関係）」参照）。

【審査結果整理表】

整理番号	政 策	手 段	得ようとする効果の明確性	効果の達成見込みに関する検証方法		効果の把握の方法の特性	効率性に関する情報
				推論	その他		
1	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築	- 公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅等の公的賃貸住宅や居住環境整備を支援する総合的な助成制度（住まいの安心確保助成事業（仮称））を創設 - 上記住宅の管理の適正化		○		評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析（総括記述参照）	
2	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進	- バリアフリーボランティアモデル事業 - バリアフリー人材育成プログラム - 交通バリアフリー教室の拡充 - 市町村、交通事業者等に対するセミナーの開催		○			
3	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現	- 関係主体が協調して作成した整備計画に基づき「人に優しいまちづくり事業」による補助 - 既存出入り口が狭隘な地下鉄駅等に隣接する建築物等、旅客施設のバリアフリー化を一体的に整備する場合に民間建築物におけるエレベーター設置費等を直接支援		○			
4	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進（まち再生まご支援事業（仮称））	「まち再生まご支援事業（仮称）」を創設		○			
5	まちづくり交付金による支援措置の充実	地域再生計画に位置づけられた事業、民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生を実現するために必要なもの等、一定の要件を満たす事業について、交付限度額算定の基礎となる額に対する市町村の提案による事業の割合を現行の 1 割から 2 割に引き上げ		○			
6	民間が行う市街地開発事業による地域再生・都市再生	- 民間会社による一体的なまちづくりの推進 - 停滞している民間事業の再生		○			

整理番号	政 策	手 段	得ようとする効果の明確性	効果の達成見込みに関する検証方法		効果の把握の方法の特定性	効率性に関する情報
				推論	その他		
7	汚水処理普及対策助成金制度(仮称)の創設	・ 汚水処理普及対策助成金制度(仮称)を創設		○		(評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析。 (総括記述参照))	
8	建築物に係る事故防止策	・ 事故発生時の情報収集及び平常時の事故防止対策に係る体制の整備 ・ 事故の被害軽減に係る建築物の設計ガイドラインの作成		○			-
9	街なかの居住の推進	・ 街なか居住再生ファンド(仮称)を創設 ・ 住宅市街地総合整備事業を拡充し、事業規模の小さい住宅供給や既存ストックの有効活用等による住宅供給や、街なかのバリアフリー整備を推進	○	○			
10	流域下水道事業の拡充	・ 汚水処理を実施せず浸水対策をする場合、汚水処理に先行して複数市町村にまたが浸水対策を実施する場合、汚水の処理区域以外の区域での浸水対策等を実施する場合、公共下水道事業実施地区同士での広域的な浸水対策等を実施する場合について流域下水道事業で浸水対策を実施できるよう措置		○			
11	堤防強化対策制度の創設	・ 一級河川指定区間及び二級河川を対象とした統合補助金である統合河川整備事業を拡充し、同事業において堤防の質的整備を対象の一つとして位置づけ		○			-
12	水災防止体制の充実	・ 水防協力団体として、NPO等を指定し、水防団と連携して水防活動を実施できる制度を創設するとともに、この水防協力団体等水防活動に係る法人に対する寄付金について、税制上の優遇措置を講ずる ・ 水防活動において高齢者等の避難支援の基準を明確化し、高齢者等の避難支援を充実 ・ 浸水想定区域内の地下街その他不特定多数の者が利用する地下空間において、地下浸水時の利用者の安全を確保するため、避難経路の確保のための避難対策施設を新設又は改良した場合の税制上の特例措置を創設		○			-
13	ダム機能向上事業	・ ダム運用の見直しにより治水機能の向上と河川環境の改善を総合的に実施するために必要な事前放流用施設(小規模放流管)等を設置		○			-
14	地域防災斜面对策統合事業費補助の創設	・ 地域防災斜面对策統合事業を創設		○			

整理 番号	政 策	手 段	得よう とする 効果の 明確性	効果の達成見 込みに関する 検証方法		効果の 把握の 方法の 特定性	効率性 に関する 情報
				推論	その他		
15	治水情報基盤総合整備事業の創設	河川事業、ダム事業、砂防事業及び地すべり対策事業において実施している雨量計、水位計等の観測施設及び観測された情報を収集・処理するシステムの整備等について統合補助金化し、防災に関する各データを一元化・統合化	○	○		(評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析。 (総括記述参照))	○
16	雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充	- 民間事業者等の浸水被害防止対策に対するインセンティブとしての現行の割増償却制度を延長 - 現在適用されていない雨水を貯留する施設と同等の機能を有する透水性舗装等の雨水浸透施設を特例措置の対象とするよう拡充		○			-
17	気象に関する防災情報の共有化の推進	- 消防庁及び都道府県と連携を図り、衛星通信や県防災情報ネットワークの利用やインターネット等の最新のIT・情報通信インフラを利用した気象に関する防災情報の共有のためのシステムを整備 - 市町村の担当者や地域防災リーダー等が気象に関する防災情報を共有できる環境を構築		○			
18	都市型集中豪雨対策の強化	都市型気象災害が頻発している地域に、気象ドップラーレーダーを順次整備		○			○
19	大規模地震対策等河川事業の創設	- 地震・高潮等対策河川事業を再編し、都道府県等の費用負担割合を10分の6～7から2分の1に引き下げる 「大規模地震対策等河川事業」を創設		○			-
20	津波危機管理対策事業(仮称)の創設	都道府県の裁量に基づき、計画の範囲内で一連海岸の各事業に充当することを可能とする制度を創設		○			-
21	住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進	- 耐震関係補助に係る総合的な支援制度の創設 - 税制の見直しによる耐震改修の促進(所得税、法人税)		○			
22	民間港湾施設の耐震強化支援制度の創設	民間が所有する港湾施設の耐震強化事業に対して新たな財政投融資による低利融資制度を創設		○			-

整理番号	政 策	手 段	得ようとする効果の明確性	効果の達成見込みに関する検証方法		効果の把握の方法の特定性	効率性に関する情報
				推論	その他		
23	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	- 自動車事故報告書のインターネットブラウザ上での作成を可能とし、また、事故時の略図の作成に簡易作図システム等を採用し作成の際の負担を軽減 - 事故報告書提出対象の把握のために警察通報・労基通報データベースと連携させるとともに、リコール情報システムとも連携させその情報をリコール業務にも活用 - 提出された事故報告書により自動車事故データベースを構築するとともに、さまざまな角度から分析を加える	○	○			
24	リコールに係る不正行為に対する再発防止対策	- 情報収集体制の強化 - 専門性・透明性のある、実証的なリコール案件検討体制の整備	○	○			
25	放射性物質の海上輸送時のセキュリティ強化	「確立論的方法(G O - F L O W 手法)」を用いたセキュリティの定量的評価手法の開発		○	推計	(評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析。(総括記述参照))	
26	港湾施設の出入管理の高度化	港湾内の高規格コンテナターミナル、内貿コンテナターミナル、内航フェリーターミナルにおいて、出入管理の高度化に資する施設の整備に係る支援措置等を講ずる		○			
27	航空保安対策の総合的推進	- 空港における保安対策の強化 - 空港危機管理情報システムの拡充 - 貨物用 X 線検査装置の装備 - 空港関係者等検査機器の整備 - 航空保安関係組織の強化	○	○			
28	海上テロ対策の充実・強化	- 第五、七管区に公安課を設置し、テロに関する情報等の収集・分析体制の強化を図る - 我が国海運物流の要衝である五大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）に警備専門要員を配置 - 原子力発電所等の沿岸部に立地する重要施設に対し、防弾措置を施し、武器を搭載した高速かつ高機動力を有する警備能力強化巡視艇及び警備取締艇を配備 - P S I 等国際的なテロ対策に係る活動に積極的に参画し、各国関係機関との連携を強化 - テロ鎮圧部隊及び資機材を迅速に現場へ輸送するため、輸送能力を重視した航空機を整備 - 既存の航空機の監視能力、防弾対策の強化等のテロ事案への対応能力の強化	○	○			-

整理番号	政策	手段	得ようとする効果の明確性	効果の達成見込みに関する検証方法		効果の把握の方法の特性	効率性に関する情報
				推論	その他		
29	領海警備体制の強化	- 本庁に「領海警備対策官」、第十一管区に「専門官（領海警備担当）」を設置し、中央レベルと現場レベルでの一元的な業務執行体制の強化を図る - 複数の機動力のあるボートの搭載・巡視船艇への補給機能等の拠点機能を強化した巡視船を整備、規制装備等の充実を図る	○	○		（評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析。（総括記述参照）	-
30	ESTモデル事業の推進	- 公共交通機関の利用を促進し家用自動車に過度に依存しないなど、環境的に持続可能な交通（EST）の実現をめざす先導的な地域を募集し、革新的かつ総合的な取組に対して、支援策を集中的に講じる等、地域の意欲ある具体の取組に対して連携施策をすすめる - 先進事例を全国展開するための調査・広報を行う		○			
31	住宅・建築物の省エネルギー対策の推進	- 新築住宅・建築物の省エネ化促進のための税制上の特例措置の創設 - 既存ストックに係る省エネ改修促進のための税制上の特例措置の創設		○			○
32	新たな粒子状物質測定法導入のための調査事業	排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な評価手法等を確立する		○			
33	スーパーエコシップの開発・普及	- スーパーエコシップフェーズ1普及促進事業 - 船舶勘定の共有建造業務及び技術支援業務の一環として具体的な措置（共有船舶使用料の軽減やスーパーエコシップフェーズ1に係る技術的指導の実施等）を講じる 「スーパーエコシップフェーズ1」普及のための環境整備及び需要拡大のための調査、研究開発を行う - 省人化を含めた究極の効率・環境負荷低減を目指すSESフェーズ2の開発・実用化を図る	○	○	推計		
34	バラスト水からの海洋環境保護	- 学術経験者からなる検討委員会を設置 - バラスト水管理条約の実施ガイドラインの作成 - 同条約実施のために必要となるバラスト水管理装置の認証体制の整備	○	○			-

整理番号	政 策	手 段	得ようとする効果の明確性	効果の達成見込みに関する検証方法		効果の把握の方法の特性	効率性に関する情報
				推論	その他		
35	海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全 中層フロートの展開及び多層海流計等の整備	- 日本近海に中層フロートを年間 15 個ずつ展開し、深さ 2000 メートルまでの水温・塩分の観測を行うとともに、気象庁の海洋気象観測船 3 隻に多層海流計を設置し、黒潮等の海流を詳細に（深さ 700 メートルまで、128 層）観測することにより、わが国近海の海洋観測データの充実 - これと他機関のデータと併せて海洋環境の的確な実況監視を行うとともに、数値予測モデルに用いる初期値の制度を向上させることにより、海洋環境の予測制度の向上 - これにより、海洋環境に関する評価基準を設定し、海洋環境に関する様々な要素の診断結果を「海洋の健康診断表」として総合的に取りまとめ、関係機関等や一般国民に広く提供	○	○		（評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析。 （総括記述参照）	
36	水系環境整備事業	水系環境整備事業の創設（上流ダム周辺環境整備と河川環境整備を連携して実施）		○	比較		-
37	流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進	- 流域別下水道整備総合計画（流総計画）制度の抜本的な見直しを行い、広域重要水域（複数都府県に係る重要水域）を対象とする流総計画について国が基本方針（仮称）を示す - 下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を創設		○			○
38	FRP廃船の高度リサイクルシステムの構築	メーカーによるリサイクルの実施を内容とする FRP 廃船のリサイクルシステムの構築		○			○
39	総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）支援の推進（支援制度の拡充）	- 循環資源を取り扱う岸壁等の重点的な施設整備 - 荷さばき・保管施設及び廃水処理施設等の施設整備を行う港湾管理者への新規補助制度の創設 - 民間事業者による積替・保管施設等の循環資源を取り扱う施設の整備に対する低利融資の拡充		○			-
40	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	- 次世代高規格コンテナターミナル運営を引き受けることとなる民間ターミナルオペレーターが整備する荷捌き施設等に対する無利子貸付制度の創設 24 時間フルオープン化への支援等のハード・ソフト一体となった施策を導入 - 内航フィーダー輸送の活性化に関する社会実験		○			

整理番号	政 策	手 段	得ようとする効果の明確性	効果の達成見込みに関する検証方法		効果の把握の方法の特定性	効率性に関する情報
				推論	その他		
41	港湾漁港高度利用事業(仮称)の創設	事業実施主体による裁量的かつ円滑な事業実施を可能とするための助成制度を創設		○		(評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析。 (総括記述参照))	-
42	駅まち協働事業の創設	- 関係者による協議会の設置 - 協議会が施設ごともしくは事業者ごとではなく全体として最適な計画とスケジュールを策定 - 最適な計画に基づき、事業を実施する関係者間で施工区分と費用負担の協定を締結 - 都市整備に要する費用を上限とした限度額方式による助成(限度額の範囲内で同等の効果を発現する代替設備を整備する事も可能とする) - 鉄道局による助成制度と連携した総合的、一体的な整備の促進		○			
43	LRTの整備の推進	「LRT総合整備事業」により、総合的な支援を行う		○			
44	外部監視強化による路上工事の縮減	- 路上工事情報のリアルタイム化 「問合せ番号」をインデックスとして路上工事情報の特定、検索等を簡素化 - 道路利用者が「問合せ番号」を使って路上工事について意思表示<不人気投票> - 路上工事モニター<路上工事Gメン>によるチェック 「不人気投票結果」及び毎月の路上工事時間について公表		○			-
45	都市鉄道利便増進事業の推進	- 都市鉄道利便増進法案(仮称)の策定 - 都市鉄道利便増進事業費補助(仮称)の創設 - 都市鉄道利便増進計画に基づく事業により取得する鉄道施設に係る課税標準の特例措置の創設		○			
46	地方鉄道の再生	- 再生計画に基づく鉄道施設等の整備について優先的に補助採択 - 再生計画に基づき補助採択された事業について、計画期間中に限り黒字転換事業者を補助対象化 - 補助対象整備の追加 - まちづくり事業との連携を図るなど再生計画の実現に著しい効果が期待できる設備整備について、補助率の嵩上げ - 固定資産税の課税標準の特例措置の対象に「再生計画に基づき整備される利便性向上に資する設備」を追加する		○			

整理番号	政策	手段	得ようとする効果の明確性	効果の達成見込みに関する検証方法		効果の把握の方法の特性	効率性に関する情報
				推論	その他		
47	国際競争力のある観光地づくり 観光ルネサンス事業等	・ 民間を主体とした地域の観光振興組織が行う地域の魅力の発信 ・ 観光地域作りに資する施設の整備・運営等の事業に対する補助制度の創設 ・ 外客の移動円滑化措置の実施に係る公共交通事業者等の責務の明示 ・ 特定の地域に限定した通訳案内業についての都道府県による試験制度の創設		○			
48	スマートIC整備の本格展開	・ 新たな公的支援により、スマートICの本格導入を図る		○	実験		○
49	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進	・ 法務省から登記異動情報を得て、地価公示制度の枠組みを活用して、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、公示価格の判定に活用する ・ 物件が特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行なう		○			
50	マンション管理情報のデータベースシステムの構築	・ マンションの管理情報の登録・閲覧システムの構築 ・ 管理情報データベースの整備を図る ・ 管理情報の評価に資する管理状況評価指針の策定 ・ 管理状況のよいマンション(優良管理マンション(仮称))を認定し、公表		○			
合 計 (5 0 施策等)			○ = 10 = 40			-	○ = 6 = 29
総括記述	国土交通省では、政策アセスメント（事前評価）において、当該政策が基本計画に掲げる政策目標のいずれに関連するものであるかを明らかにした上で、その政策目標の達成手段としての施策等の妥当性を検証しようとしている。その際、現状が政策目標を達成していないことの原因を分析し、そこに存する課題を実現するための具体的な手段として提示する施策等が必要なものであるかどうかについて「ロジカルフレームワーク」により論理的に検証しようとしており、施策等の必要性の検証を主眼としている。国土交通省では、「ロジカルフレームワーク」を重視している理由について、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しており、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や施策の実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができるためとしている。なお、必要性の観点からの評価については、国の関与の必要性や国と地方の役割分担の説明も行われている。 （得ようとする効果の明確性について） 50件の政策評価のうち、どのような効果が発現したことをもって得ようとする効果が得られたとするのか、その状態が特定されているものは、10件である。残る40件については、「何を」、「どうする」のかは説明されているものの、「どの程度」の効果が発現したこと						

をもって効果が得られたとするのか、その状態は必ずしも特定されていない。

国土交通省における事後評価は、実績評価方式である政策チェックアップを中心に行われており、政策アセスメントで行った施策の単位で事後的に政策効果を把握することを前提としていないが、政策チェックアップにおいても、関連する施策の実施状況の点検を行い、施策の導入前に見込んでいた効果が実際に発現しているか検証するよう努めているとされていることから、得ようとする効果の状態については、より具体的に特定していくための工夫をしていくことが望まれる。

（効果の達成見込みの検証方法等について）

得ようとする効果の達成見込みの確からしさについては、政策アセスメントにおいては必ずしも中心的な検証事項とされていないが、個々の評価においては、昨年同様、比較や推計により達成見込みの確からしさをより実証的に説明しようとしているものもみられる。

国土交通省では、「ロジカルフレームワーク」による分析を更に充実させていく中で、具体的には、当該施策を実施することにより、当面はどのような成果が見込まれるのか、それがどのようなメカニズムにより最終的な目標の達成に至るのか等について、一層の情報充実を図ることとしている。そのような取組を通じて、効果の達成見込みの確からしさがより明らかにされていくことが期待される。

（効率性に関する情報について）

効率性の観点からの検証については、同一の費用等でより大きな効果が得られないか等の分析が試みられているものが 50 件のうち 6 件みられる。国土交通省の基本計画においては、施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について説明するほか、可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明することとしており、そのような取組が引き続き進展していくことが期待される。

- （注）1 「得ようとする効果の明確性」欄には、得ようとする効果について、「何を」、「どの程度」、「どうする」のかが明らかにされているなど、どのような効果が発現したことをもって得ようとする効果が得られたとするのかその状態が具体的に特定されている場合には「○」を、「何を」、「どうする」のかは説明されているものの、「どの程度」かは明らかでないなど具体的には特定されていない場合には「」を、得ようとする効果についての記載がない場合には「-」を記入している。
- 2 「効果の達成見込みに関する検証方法」欄には、推論及び比較・推計・実験のうち該当する分類（「推論」欄には「○」）を記入している（複数もあり得る。）
- 「推論」 定性的な説明等により、得ようとする効果が実際に得られると見込まれることを説明している。
- <その他の検証方法（例示）>
- 「比較」 過去の同種類政策の実施等により得られた効果、実績等に基づき、今回の政策の実施により得ようとする効果が実際に得られると見込まれることを帰納的に根拠付けている。
- 「推計」 定量的なデータの集計・分析等に基づき、当該政策の実施により得ようとする効果が実際に得られると見込まれることを一定の手法により算出し根拠付けている。
- 「実験」 実験や研究の結果に基づき、当該政策の実施により得ようとする効果が実際に得られると見込まれることを実証的に根拠付けている。
- 3 「効果の把握の方法の特定性」欄には、政策の実施により発現した効果を把握できる程度に明確にされている場合には「○」を、効果の把握の方法が不明確の場合には「」を記入している。
- 4 「効率性に関する情報」欄には、当該政策（施策や事業）の実施に要する費用等に関する分析の結果が示されている場合には「○」（当該政策の実施に要する費用等と当該政策により得られると見込まれる政策効果との関係について定量的な分析が試みられている場合には「」）を、当該政策の実施に要する費用等の見込額、従来からの活動等についての予算執行額（実績額）等の記載にとどまっている場合には「」を、上記の情報が記載されていない場合には「-」を記入している。

（全体注） 各府省の評価の実施状況を踏まえた横断的又は共通的な課題等の整理・分析については、今年度末を目途に別途取りまとめる予定である。

別添 1 -

政策評価審査表（実績評価関係）

（説 明）

本表は、公表された国土交通省の「平成 15 年度政策チェックアップ結果」に基づき総務省の責任において整理したものである。

各欄の記載事項については以下のとおりである。

欄 名	記 載 事 項
「政策（達成すべき目標）」欄	あらかじめ政策効果に着目して設定された達成すべき目標を記入した。
「目標分類」欄	「アウトカム指標とアウトプット指標の分類の考え方（総務省行政評価局）」を踏まえ、「C」、「P」の別を記入した。 なお、「C」（=outCome）はアウトカム、「P」（=outPut）はアウトプットをそれぞれ示す。
「測定指標」欄	「達成すべき目標」に対する実績を定期的・継続的に測定するため使用する指標を記入した。
「指標分類」欄	「アウトカム指標とアウトプット指標の分類の考え方（総務省行政評価局）」を踏まえ、「CM」、「CI」、「P」の別を記入した。 なお、「CM」（=outCome Measurable）はアウトカムで定量的な指標、「CI」（=outCome Immeasurable）はアウトカムで定性的な指標、「P」（=outPut）はアウトプット指標をそれぞれ示す。
「目標値」欄	「達成すべき目標」についての目標とする値、水準等を定めている場合に、その値、水準等を記入した。
「目標期間」欄	「達成年次」には、政策を実施することにより達成すべき目標を達成しようとする年次を定めている場合に、「基準年次」には、目標の達成度合いを把握するための基準となる年次を定めている場合に、それぞれ当該年次を記入した。
「測定結果等」欄	測定の結果等を記入した。
「評価の結果」欄	評価の結果に基づく今後の課題等（目標の達成状況に係る分析及び今後の取組の方向性）を記入した。
「政策手段」欄	達成すべき目標を実現するために具体的に講じる手段が記載されている場合、その内容を記入した（平成 15 年度予算が記載されている場合は、（ ）書きで記入した。）。

アウトカム指標とアウトプット指標の分類の考え方(総務省行政評価局)

各府省の実績評価方式を用いた評価で用いられている測定指標について、アウトカム指標とアウトプット指標との区分を分類整理するに当たっては、下記の考え方に沿って指標を分類した案を各府省に提示した。各府省がこの分類案と異なる分類の考え方を持っている場合には、当該府省の考え方を以下に別記として整理している。

記

行政機関が行う政策の評価に関する法律(平成 13 年法律第 86 号)第 3 条第 1 項において、政策効果は「政策に基づき実施し、又は実施しようとしている行政上の一連の行為が国民生活及び社会経済に及ぼし、又は及ぼすことが見込まれる影響」と定義されている。この「国民生活又は社会経済に及ぼし、又は及ぼすことが見込まれる影響」がアウトカムに当たる。

○アウトカム指標	
行政の活動の結果として、国民生活や社会経済に及ぼされる何らかの変化や影響	(例) ○行政サービスに対する満足度、○講習会の受講による知識の向上、技能の向上 ○搬送された患者の救命率、○開発途上国における教育水準(識字率、就学率) ○農産物の生産量、○大気、水質、地質の汚染度 ○ごみ減量処理率、リサイクル率、廃棄物の再生利用量、不法投棄件数 ○株式売買高の推移、○育児休業取得率 ○就職件数、就職率
○アウトプット指標	
アウトカム指標以外のもの	
行政の活動そのもの	(例) ○事業の実施件数、○会議の開催数 ○偽造防止技術の研究件数、○環境基準の設定 ○検査件数、○行政処分の実施件数
行政活動により提供されたモノやサービスの量	(例) ○講習会、展示会等の開催回数、○標準事務処理期間の遵守状況 ○電算機の稼働率、○助成金の支給件数・支給金額 ○パンフレットの配布数
行政活動により提供されたモノやサービスの利用の結果	(例) ○講習会、展示会等の参加者数、○ホームページ等へのアクセス件数 ○論文の被引用数、○共同利用施設の利用者数 ○放送大学の学生数、高等教育機関における社会人の数、○技術士、環境カウンセラー等の登録者数 ○相談件数、○インターンシップ参加者数
行政機関同士や行政内部の相互作用の結果であり直接国民生活や社会経済に及ぼす影響でないもの	(例) ○機構・定員等の審査結果、○一般会計予算の主要経費構成比 ○法令等審査件数、○恩給請求書を3か月以内に総務省に進達した割合
行政活動の結果に起因して生じている現象や事態を表す指標であるが、それ自体は直接国民生活や社会経済に及ぼす影響を表すものではないもの	(例) ○各種研究開発の特許取得件数、○マネーロンダリングに関する金融機関からの届出件数 ○新規化学物質の製造、輸入に関する届出件数

(別記) 国土交通省におけるアウトカム指標とアウトプット指標の分類の考え方

国土交通省では、業績指標について、アウトカムに着目した指標の設定に努めているとしており、業績指標のうち、社会資本整備重点計画の第2章(注)に記載されている指標と整合性をとるため設定したものはアウトカム指標に分類している。

また、国土交通省では、業績指標について、アウトプットとアウトカムとを厳密に区分することは困難なものもあり、また、このような分類を整理するよりも、むしろ、業績指標を通じた評価を行い、現状の分析や課題の抽出等により施策の改善等につなげていくことを重視して評価に取り組んでいるとしている。このため、昨年度の審査においては、「アウトカム指標とアウトプット指標の分類の考え方」(総務省行政評価局)に基づく外形上の分類を中心に行ったところであるが、今年度の審査においては、同省の業績指標や目標値の設定の考え方による分類を中心に行った。

国土交通省では、「アウトカム指標とアウトプット指標の分類の考え方」(総務省行政評価局)においてアウトプット指標として分類されているもの一部については、以下の考え方により、アウトカム指標であると考えているとしている。なお、今年度の審査においては、総務省(行政評価局)の分類を()書きとして記載した。

(注) 社会資本整備重点計画(平成15年10月10日閣議決定)では、「社会資本の整備に係る計画の重点を、政策目標の実現に向けて国民が享受する成果の発揮に転換する」とされ、「社会資本整備重点計画法の規定に基づき、毎年度の政策評価の実施等を確実にこなすもの」とされている。また、同重点計画の第2章「社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要」においては、「指標は、重点目標の主な事項について、その達成状況を定量的に測定するために設定しているもの」とされている。

- アウトプット指標分類 (行政の活動そのもの) (行政活動により提供されたモノやサービスの量)に該当する指標のうち、行政の活動の結果により提供されたモノやサービスが、直接国民生活や社会経済に影響を及ぼすもの

(例)

- ・薬物・銃器密輸事犯の摘発件数(政策目標10「海上における治安の確保」関係)
- ・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(政策目標17「広域的モビリティの確保」関連)
- ・三大都市圏の環状道路整備率(政策目標18「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」関連)

達成すべき目標の実績を測定する指標の設定状況＜総括表＞

達成すべき目標についてその実績を測定するため、事前に指標を設定しておく必要がある。また、指標は、できる限りアウトカムに着目した定量的なものであることが望ましい。

国土交通省が設定した指標の特徴をみると、目標に関し達成しようとする水準が数値化等されていない指標はない。

【表 国土交通省における指標の設定状況とその性質】

評価書	指標計	指標数	目標に関し達成しようとする水準が数値化等されている指標数			目標に関し達成しようとする水準が数値化等されていない指標数			
				アウトカム	アウトプット		アウトカム定量	アウトカム定性	アウトプット
平成 15 年度政策 チェックアップ結果	合計 (構成比)	116	116 (100%)	95 [92] (81.9%[79.3%])	21[24] (18.1%[20.7%])	0 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)

- (注) 1 「目標に関し達成しようとする水準が数値化等されている指標数」欄は、目標に関し達成すべき水準が数値化されている指標及び定性的であっても目標が達成される水準が具体的に特定されている指標を計上した。
- 2 アウトカム指標とアウトプット指標の区分については、当省において一定の考え方で分類整理したものを国土交通省に示し、それに対し、国土交通省において分類整理について別の考え方がある場合にはその考え方の提示を受けるとともに、国土交通省による分類整理の結果を計上した。[]内は、当省において一定の考え方で分類整理した結果である。詳細は、「アウトカム指標とアウトプット指標の分類の考え方」参照。

政策評価審査表（国土交通省「平成15年度政策チェックアップ結果」（実績評価関係））

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
◇ 暮らし															
政策目標 1 居住水準の向上															
多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べる	C	(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する													
		誘導居住水準達成率 (%)	C M	50	平成10年度	平成15年度	46.5	-	-	-	-	集計中	業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、平成15年度の実績値については現在集計中である (8月頃集計予定)。 新築住宅の平均床面積の推移を見ると、平成10年度の94.1平方メートルから平成15年度89.4平方メートル (住宅着工統計) と減少しているが、平均世帯人員も平成7年2.82人から平成12年2.67人 (国勢調査)、平成15年2.60人 (人口問題研究所推計値) と減少傾向にあるため、指標の動向については正確に把握することができない。	税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、独立行政法人都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。	○優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進 ・住宅ローン減税や住宅所得資金の贈与税の特例措置など、税制、金融等による優良な持家の取得を促進 ・特定優良賃貸住宅の供給や都市基盤整備公団 (現独立行政法人都市再生機構) による民間供給支援型賃貸住宅制度の活用等による賃貸住宅の供給等 (公営住宅等3,459億円の内数 (H15年度国費)、都市基盤整備公団120億円の内数 (H15年度国費)) ・住宅金融公庫の証券化支援業務による長期・固定金利の民間住宅ローンの供給支援 ・高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援を促進
政策目標 2 バリアフリー社会の実現															
すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすい状態にあること	C	(1) 住宅をバリアフリー化する													
		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 (全住宅ストックのうち、「手すりの配置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合) (%)	C M	約10	平成10年度	平成19年度	2.7	-	-	-	-	集計中	業績指標については、5年に一度の調査により把握しており、平成15年度に調査を実施したものの現在集計中であるため、指標の動向については不明である。 目標に向け実績値の進捗が見込まれる。	補助、融資等により、バリアフリー化された住宅の供給を促進する。	○補助によるバリアフリー化された住宅の供給 ・公共賃貸住宅のバリアフリー化 (3,459億円の内数 (H15年度)) ・高齢者向け優良賃貸住宅の供給 (3,459億円の内数 (H15年度)) ・各種事業における助成対象住宅のバリアフリー化 (市街地再開発事業241億円の内数 (H15年度)、優良建築物等整備事業、宅市街地整備総合支援事業673億円の内数 (H15年度)) ・21世紀都市住居緊急促進事業 (4,132億円の内数 (H15年度)) ○融資によるバリアフリー化された住宅の供給 ・住宅金融公庫融資の優遇 ○高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等 ・高齢者が居住する住宅の設計に係る指針の普及、活用 ・住宅性能表示制度の普及

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果							評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			
		(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する														
		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 (床面積2,000平方メートル以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合)	C M	約 4 割	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	約 3 割	集計中	2,000平方メートル以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成14年度では約3割であるが、平成15年度については集計中のため不明。 ハートビル法の改正で2,000平方メートル以上の特別特定建築物に利用円滑化基準への適合義務が課せられたことにより、平成15年度においては、2,000平方メートル以上の特別特定建築物(平成14年度実績:約2,400)全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。	改正ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。	○ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置 ・特別特定建築物の2,000平方メートル以上の建築等については、利用円滑化基準に適合することを義務付け ・利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物については、容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置 ○官庁施設のバリアフリー化の整備(244億円の内数(H15年度))	
		(3) 移動空間をバリアフリー化する														
		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日あたりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された道路の割合) (%)	C M	約 5 割	平成14年度	平成19年度	-	-	1 割	-	17	25	平成15年度の実績値については約25パーセントと平成14年度実績から8パーセント増加しており歩行空間のバリアフリー化は順調に進捗している。バリアフリー重点整備地区における特定経路のバリアフリー化率が国が管理している国道、都道府県が管理している国道、都道府県道と比較して市区町村道の値が低く、市区町村の積極的な取組みが必要である。	今後は補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。 また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。 さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。	○歩行空間のバリアフリー化の整備 ・市街地の歩行空間のバリアフリー化(5,479億円(H15年度)) ○旅客施設のバリアフリー化の推進 ・鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進(71.7億円(H15年度)) ・バスターミナルにおけるバリアフリー化(14.5億円の内数(H15年度)) ・旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化(2944.4億円の内数(H15年度)) ・空港のバリアフリー化(469.8億円の内数(H15年度)) ○車両等のバリアフリー化の推進 ・ノンステップバス等の導入の促進等(30.9億円の内数+17.4億円の内数(H15年度)) ・旅客船のバリアフリー化の推進(0.3億円(H15年度)) ○基本構想策定促進 ・基本構想策定促進のための環境整備の推進(0.2億円(H15年度))	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	
		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日あたりの平均的な利用者が5,000人以上である旅客施設のうち、交通バリアフリー法に基づく異動円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合）（％）	C M										（鉄軌道駅） 平成15年度の段差解消の実績値は現在集計中であるが、平成13年度の実績値は32.9パーセント、平成14年度は39.0パーセントである。事業者別に実績値を見ると、ＪＲ旅客会社については平成13年度の26.2パーセントから平成14年度には33.4パーセントに、大手民鉄については平成13年度の35.3パーセントから平成14年度には41.5パーセントに、営団・公営地下鉄については、平成13年度の34.3パーセントから平成14年度には39.7パーセントにそれぞれ増加している。このうち、ＪＲの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、営団・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、鉄軌道駅の段差の解消は進捗してきている。 視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成13年度の実績値は64.8パーセント、平成14年度は72.6パーセントである。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。 （バスターミナル、旅客ターミナル、航空旅客ターミナル） 平成15年度の実績値は現在集計中であるが、段差解消について、平成13年度の実績値はバスターミナルについては68.2パーセント、旅客船ターミナルについては37.5パーセント、航空旅客ターミナルについては9.5パーセントであり、平成14年度はバスターミナルについては71.1パーセント、旅客船ターミナルについては55.6パーセント、航空旅客ターミナルについては18.2パーセントである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成13年度の実績値はバスターミナルについては54.5パーセント、旅客船ターミナルについては37.5パーセント、航空旅客ターミナルについては33.3パーセントであり、平成14年度はバスターミナルについては57.8パーセント、旅客船ターミナルについては44.4パーセント、航空旅客ターミナルについては36.4パーセントである。輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。		
		旅客施設		70強			-	-	-	33.3	39.4	集計中			
		鉄軌道駅					-	-	29.0	32.9	39.0	集計中			
		バスターミナル					-	-	60.0	68.2	71.1	集計中			
		旅客船ターミナル					-	-	33.3	37.5	55.6	75.0			
		航空旅客ターミナル					-	-	5.0	9.5	18.2	28.6			
		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日あたりの平均的な利用者が5,000人以上である旅客施設のうち、交通バリアフリー法に基づく異動円滑化基準第4条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たしたものの割合）（％）	C M												
		旅客施設		80強			-	-	57.2	64.3	72.0	集計中			
		鉄軌道駅					-	-	57.7	64.8	72.6	集計中			
		バスターミナル					-	-	47.6	54.5	57.8	集計中			
		旅客船ターミナル					-	-	33.3	37.5	44.4	50.0			
		航空旅客ターミナル					-	-	31.8	33.3	36.4	47.6			

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性		
		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	C M		平成12年度	平成17年度							(低床バス車両・ノンステップバス車両) 平成15年度の実績値は現在集計中であるが、平成14年度の低床バス車両の導入割合については、13.9パーセント、ノンステップバスの導入割合については6.6パーセントとなっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。 (福祉タクシー) 平成15年度の実績値は現在集計中であるが、平成14年度の実績値は福祉タクシーの導入数については、3,276台となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には、減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。			
		低床バス(%)		30			2.3	3.6	4.9	8.8	13.9	集計中				
		ノンステップバス(%)		10			0.7	1.4	2.2	3.9	6.6	集計中				
		福祉タクシー(台)		2,600			1,431	1,812	2,050	2,339	3,276	集計中				
		バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(%)	C M		平成12年度	平成17年度										平成15年度の実績値は現在集計中であるが、平成14年度の実績値は鉄軌道車両の割合については、19.4パーセント、旅客船の割合については2.1パーセント、航空機の割合については、24.5パーセントとなっている。 鉄軌道車両及び航空機については、目標に向けて実績値を着実に伸ばしている。今後、鉄軌道車両及び航空機の代替が進む中で、引き続き交通事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を合わせて活用することで目標に向けて着実に実績値が伸びるものと考えられる。 旅客船については、平成14年度よりバリアフリー化基準が適用されたため、平成14年度末では実績値が低い水準にとどまっている。今後は、船齢15年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者にバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。
		鉄軌道車両		20			-	-	10	14.8	19.4	集計中				
		旅客船		25			-	-	0	0.2	2.1	4.4				
		航空機		35			-	-	0.7	12.5	24.5	32.1				

政策目標3　子育てしやすい社会の実現															
生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること	C	(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する													
		3人以上世帯の誘導居住水準達成率(%)	C M	40	平成10年度	平成15年度	35.6	-	-	-	-	集計中	業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、平成15年度の実績値については現在集計中である(8月頃集計予定)。 新築住宅の平均床面積の推移を見ると、平成10年度94.1平方メートルから平成15年度89.4平方メートル(住宅着工統計)と減少しているが、平均世帯人員も平成7年2.82人から平成12年2.67人(国勢調査)、平成15年2.60人(人口問題研究所推計値)と減少傾向にあるため、指標の動向については正確に把握することができない。	税制、金融等により、優良な持ち家の取得を促進するとともに、独立行政法人都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。	○優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進 ・住宅ローン減税や住宅所得資金の贈与税の特例措置など、税制、金融等による優良な持家の取得を促進 ・特定優良賃貸住宅の供給や都市基盤整備公団(現独立行政法人都市再生機構)による民間供給支援型賃貸住宅制度の活用等による賃貸住宅の供給等(公営住宅等3,459億円の内数(H15年度国費)、都市基盤整備公団120億円の内数(H15年度国費)) ・住宅金融公庫の証券化支援業務による長期・固定金利の民間住宅ローン供給支援 ・高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援を促進

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(2) 水辺における児童の自然体験を支援する														
		自然体験活動拠点 数 (箇所)	P	300	平成 12年度	平成 18年度	160	181	218	263	304	338	平成15年度までの自然体験拠点数実績値は338箇所に達し、すでに平成18年度の目標値を上回っており、水辺における環境学習・自然体験活動が推進されている。 この指標の内訳を見ると「子どもの水辺」登録箇所が平成14年度に急増し、また平成15年度についても着実に伸びている。 これは、平成14年度に「子どもの水辺」再発見プロジェクトにおける「子どもの水辺」の登録に際して、制度を拡充したことにより、急激に伸びたものであり、制度拡充の効果が十分あったものと考えられ、その後も着実に制度が浸透しているものと考えられる。 一方、近年は、地域別に見る子どもの水辺登録数に偏りがあるという問題が生じており、地域での特色を勘案しながら対処が必要である。 河川における水辺については、上記課題は残るものの軌道には乗ったと思われる一方、海辺についての登録数は伸び悩んでいる状態である。	地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに、今後より一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、ブロック連絡会議を継続して実施していく必要がある。	○環境学習・自然体験活動の推進 ・子どもの水辺再発見プロジェクトの推進 ○自然体験を支援する水辺の整備 ・水辺の楽校プロジェクト (河川事業費9,379億円の内数 (H15年度事業費)、ダム事業費4,097億円の内数 (H15年度事業費)、砂防事業費3,023億円の内数 (H15年度事業費)) ・いきいき海の子浜づくり事業 (海岸事業費1,465億円の内数 (H15年度事業費))	
		(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する														
		歩いていける範囲 の都市公園の整備 率 (%)	P	66	平成 14年度	平成19 年度	-	60	61	62	63	64	各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成15年度末現在で約64パーセントであり、順調に推移しているものと考えられる。	都市部、特に既成市街地においては、用地確保が困難なため、重点的な整備を必要としているにもかかわらず整備が進んでいない。 今後は、地区公園等の住区基幹公園を効率的かつ積極的な整備を推進するため、これまでの取組みを推進するとともに、新たに以下の取組みを推進する。 ・立体的に都市公園の区域を定めることのできる制度の創設とその活用による都市公園整備の推進 ・借地方式による都市公園の整備の推進	○住区基幹公園の整備 (都市公園事業費補助904億円の内数 (H15年度))	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果							評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		今後の取組の方向性	
政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上																
住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること	C	(1) 職住近接の住宅市街地を形成する														
		都心部における住宅供給戸数（平成8年度からの累積値）（万戸）	C M	100	平成12年度	平成17年度	-	37.8	47.7	57.8	68.9	81.4	大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標（「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度から17年度まで（10年間）の住宅供給目標量100万戸」）の達成状況は、単年度あたりの供給戸数が供給目標量の年平均に相当する10万戸前後で推移していることに加え、平成10年度以降増加傾向にあり、累積でも目標達成に向けて堅調に推移している。 また、右記の政策手段に掲げた施策は、大都市法に基づき重点供給地域に定められたエリアを中心に展開しており、例えば、上記目標期間の前半五カ年についてみると、東京都都心14区においては、特定促進地区（平成9年3月に東京都マスタープランにおいて「都心居住推進地域」において特に住宅供給の促進を図るべきとされたエリア）において、住宅供給実績の過半が行われる（都心14区的全構成面積に占める同地区面積の割合41パーセント）など、計画目標の達成に向け実績の増加に寄与している。 都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。 ・容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。 ・都市再生に民間を誘導することを目的として平成16年7月に設立される独立行政法人都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。 ・既存オフィスの転用による都心部への住宅供給を促進する。 ・地方公共団体の裁量による総合的な計画策定と事業実施を推進し、良好な居住環境の創出を図る。 都心部では、ファミリー向け賃貸住宅等が不足（平成10年10月1日現在、東京都区部における2人世帯の都市型誘導居住水準並みの50平方メートル以上の借家住宅ストックは約41万戸である一方、借家居住の2名以上の世帯は約86万世帯存在（住宅・土地統計調査））しているため、バランスのとれたコミュニティの形成が困難となり、社会の安定性や活気を阻害している。また、民間により供給されている賃貸住宅の規模は依然として狭く、例えば、住宅着工統計において東京都の民間資金による貸家の戸当たり平均床面積は、平成11年度で約48平方メートルであるのに対し、平成14年度は約43平方メートルと、ここ数年狭小化の傾向にある。このため、民間によるファミリー向け賃貸住宅の供給を促進する公的支援が必要。 ・都市基盤整備公団（平成16年7月より独立行政法人都市再生機構に移行）が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」等の推進を図る。			

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(2) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する														
		1人あたり都市公園等面積 (㎡/人)	P	9.3	平成14年度	平成19年度	-	7.9	8.1	8.4	8.5	8.7	各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成15年度末現在で約8.7㎡/人であり、順調に推移しているものと考えられる。	都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、今後も整備を推進していく。 また、都市部、既成市街地等用地確保が困難な地域において効率的な都市公園整備を推進するために以下の取組みを推進する。 ・立体的に都市公園の区域を定めることのできる制度の創設とその活用による都市公園整備の推進 ・借地方式による都市公園の整備の推進	○国営公園の整備 (国営公園整備約295億円 (H15年度)) ○都市公園等整備事業に対する補助 (都市公園事業費補助約904億円 (H15年度))	
		(3) 下水道等の污水处理施設を普及させる														
		污水处理人口普及率 (%)	C M	86	平成14年度	平成19年度	-	69	71	74	76	集計中	污水处理人口普及率の実績値 (平成15年度) は、現在、農林水産省、環境省とて集計および調整中であり、8月頃を目途に公表予定である。 平成14年度末における下水道等の污水处理人口普及率は76パーセントであり、前年度に比べて2ポイント上昇。一方、全国で依然として約3,100万人が污水处理施設を利用できない状況。 人口5万人未満の中小市町村に約3割の国民が居住しているが、それらの污水处理人口普及率は平成14年度末で53パーセントであり、全国平均 (76パーセント) に比べてかなり低い状況。	下水道等の污水处理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口5万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、污水处理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の污水处理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。	○污水处理施設の整備 (9,250億円の内数 (H15年度)) ○下水道の整備 (9,250億円の内数 (H15年度))	
		下水道処理人口普及率 (%)	C M	72	平成14年度	平成19年度	58	60	62	64	65	67	下水道処理人口普及率は、平成15年度末で67パーセントであり、この1年間で2ポイント上昇しており、目標値の達成に向けて着実に進展している。 人口5万人未満の中小市町村には、約3割の国民が居住しているが、それらの下水道処理人口普及率の平均は32パーセント (平成14年度) であり、全国平均 (65パーセント) に比べてかなり低い状況。			
		(4) 都市部における良好な水辺空間を形成する														
都市空間形成河川整備率 (%)	P	40	平成12年度	平成18年度	-	-	32	-	34	37	平成15年度の実績値は37パーセントであり、目標の達成に向け、順調に指標値は向上している。	引き続き、ふるさとの川整備事業、桜つつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進するとともに、河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。 まちづくりの主体である市区町村と河川管理者が共通の認識を持ち、河川とまちの両部局の連携を図ることを目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を開催する。	○市街地における親水性のある河川整備 (河川事業費9,379億円の内数 (H15年度))			
		(5) 良好な宅地供給を促進する														
		良好な環境を備えた宅地整備率 (%)	C M	46.0	平成12年度	平成17年度	-	-	35.3	38.6	38.6	集計中	内訳を見ると、各要素別の要件を満たす割合は概ね伸びているが、指標値が低い傾向のある三大都市圏の宅地供給が増加し、ストックに占める割合が増えたため、全体の指標は伸びなかった。 特に平均画地面積の条件については、既に80～90パーセントが条件を満たしており、整備状況は高い。	補助制度や融資制度において、対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定する等により、職住近接やゆとりある居住環境の実現に資する良質な宅地ストックの形成が図られるよう努める。	○都市基盤整備公団による公的宅地供給 (3,158億円 (H15年度事業費)) ○住宅宅地関連公共施設等総合整備事業による公共施設の整備推進 (982億円 (H15年度国費)) ○住宅金融公庫による宅地造成融資 (82億円 (H15年度事業費))	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(6) 電線類を地中化する														
		市街地の幹線道路 の無電柱化率 (%)	C M	15	平成14 年度	平成19 年度	-	-	-	-	7	約9	平成11年度から平成15年度までの新電線類地中化計画に基づく整備を実施。平成15年度の市街地の幹線道路の無電柱化率は約9パーセントであり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。 ロンドン・パリ・ボン(100パーセント)など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち後れている状況。 市街地の幹線道路の無電柱化率は、直轄国道(約19パーセント)に比べ補助国道(約5パーセント)及び都道府県道(約7パーセント)が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組みが必要。 幹線道路における無電柱化率約9パーセントに対し、市区町村が管理する非幹線道路では約1パーセント。	平成16年度からスタートした「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路における電線類地中化を引き続き重点的に進めるとともに、緊急輸送道路においても整備を進める。 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的景観地区など主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。 コスト縮減対策を図ることで、より一層の無電柱化を進める。	○電線類の地中化(26,821億円の内数(H15年度))	
政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成																
水と緑豊かで、 美しい景観を有する 生活環境の中で 暮らせること	C	(1) 海岸における親水空間等を形成する														○観光振興に資する海岸事業(1,465億円(H15年度)の内数)
		人々が海岸に親し むことができる海 岸の延長(km)	P	約6,800	平成14 年度	平成19 年度	-	-	-	-	約 6,700	約 6,760	平成15年度の実績値は約6,760キロメートルであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びており、日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸利用に資する海岸整備が促進された。	今後も、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努める。		
		(2) 公共空間における緑化等を推進する														
		都市域における水 と緑の公的空間確 保量(%)	C M	約1割 増(13 ㎡/人)	平成14 年度	平成19 年度	-	-	-	-	(12㎡ /人)	約2	各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成15年度末現在で約2パーセント増加しており、順調に推移しているものと考えられる。	アメニティ豊かな生活環境を形成するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。 都市公園事業においては、都市部、既成市街地等用地確保が困難な地域において効率的な都市公園整備を推進するために以下の取組みを推進する。 ・立体的に都市公園の区域を定めることのできる制度の創設とその活用による都市公園整備の推進 ・借地方式による都市公園の整備の推進 ・比較的緩やかな規制により、里地・里山などを保全する緑地保全地域の指定の推進	○国営公園の整備(国営公園整備約295億円(H15年度)) ○都市公園等整備事業に対する補助(都市公園事業費補助約904億円(H15年度)) ○古都及び緑地保全事業の推進(古都及び緑地保全事業補助約68億円(H15年度)) ○道路緑化の推進(約343億円(H15年度、事業費)) ○河川における水際の緑化(9,379億円(H15年度、事業費)の内数) ○急傾斜地における緑を活かした斜面対策(約405億円(H15年度、国費)の内数) ○港湾環境整備事業の推進(約150億円(H15年度)) ○空港周辺緑地整備事業の推進(約46億円(H15年度))	
政策目標6 良質で安定した水の確保																
きれいな水、おいし い水を豊かに確保で きること	C	(1) 河川の正常な流量を確保する														○河川流量の確保のためのダム建設等(河川総合開発事業4,097億円の内数(H15年度))
		河川の流量不足解 消指数(%)	P	61	平成13 年度	平成18 年度	-	-	-	54	55	56	平成15年度の実績値は56パーセントであり、目標の達成に向けて指標値は伸びている。 河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備が必要であるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標値が向上するのは、過去の投資に依る部分が大い。 今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。	引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。 また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。 事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。		

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果							評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		今後の取組の方向性	
		(2) 水道水源域の水質を改善する														
		水道水源域における下水道処理人口普及率 (%)	C M	60	平成12年度	平成18年度	-	-	48	50	53	集計中	水道水源域における下水道処理人口普及率の実績値 (平成15年度) は現在集計中であるが、目標値の達成に向けて、今後も着実な整備が求められる。 水道水源や水道取水口の上流域に係る地域における下水道の普及促進については、国民の健康・安全の観点からも責任を持った対応が必要。このように安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められており、さらなる推進が必要。	水道水源や水道取水口の上流域に係る地域における下水道の普及促進については、国民の健康・安全の観点からも責任を持った対応が必要。このように安全でおいしい水の確保を図るため、引き続きこれらの地域の普及を促進する。	○水道水源域における下水道の整備 (9,250億円の内数 (H15年度))	
		(3) 河川の水質を改善する														
		河川における汚濁負荷削減率 (%)	C M	78	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	65	68	河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成15年度の実績値で68パーセントであった。 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。	事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。	○浄化事業等の実施 (河川事業費9,379億円の内数 (H15年度事業費)) ○関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
○ 安全															
政策目標 7 水害等による被害の軽減															
水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	C	(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う													
		洪水による氾濫から守られる区域の割合 (%)	C M	61.7	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	57.8	58.4	指標については、集計中のものもあるが目標達成に向けて概ね順調に指標値が伸びてきている。 床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成15年度の実績値は約8.3万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。 下水道による都市浸水対策達成率の実績値は平成15年度末で51パーセントであり、この1年間で0.7ポイント上昇しており、目標(5 年間で4 ポイント向上) の達成に向けて着実に進展している。 「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。 今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取組みが必要である。	昨年 の北海道沙流川における計画を上回る洪水が発生しており、計画を上回る災害への備えや整備途上の備えが必要。大河川の破堤氾濫等に対する全国的な見地からの予防・応急・復旧・復興の体制の確立を行うため、社会経済全体を捉えた被害想定、防災施設の効果的整備戦略の策定、関係機関が連携した広域的応援態勢の整備のための危機管理の活動要領の策定などを行う。 自助・共助・公助のバランスのとれた防災体制の構築のため、住民や地域が自ら判断・行動するためのリアルタイム浸水情報等の情報提供の充実や地域防災力の要である水防団の体制強化を行う。 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。 さらに、平成16年度には特定都市河川浸水被害対策法が施行され、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策が行われる見込み。 ダム事業について既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。 既存ダムの有効活用として、貯水池要領の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。	○洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備(治水事業等(直轄)8,554億円の内数(H15年度)、(補助)7,979億円の内数(H15年度)(特治等込み)) ○下水道による雨水対策施設の整備の推進(下水道事業9,250億円の内数(H15年度国費))
		床上浸水を緊急に解消すべき戸数(万戸)	C M	約6	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	約9	8.3			
		流下能力不足橋梁数(橋)	P	3,500	平成13年度	平成18年度	-	-	-	4,500	4,200	3,900			
		下水道による都市浸水対策達成率(%)	C M	54	平成14年度	平成19年度	49	49	50	51	51	51			

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる。														
		ハザードマップ認知率 (%)	C M		平成12 年度	平成18 年度										○ハザードマップの作成支援 (洪水) ○ハザードマップの作成支援 (火山噴火災害) ~ 火山災害予想区域図の作成 ~ ○市町村への支援・強力な推進
		洪水		70			-	-	4	-	6	10	洪水については、平成15年度の実績値は10パーセントであり、伸びは微増である。これは、ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の2.5割 (H16.3現在) となっており、指標の向上については、市町村の更なる積極的な作成・公表に期待するところである。	浸水想定区域の公表を進め、109水系193河川 (約1,200市町村) 全ての公表を早期に実現する。 (H16.3.31現在の公表 : 96水系163河川 (880市町村)) ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要があり、各地域の事情に即した効果的な取組みを国土交通省として支援していく。 [具体例] ハザードマップ作成のベースとなる浸水想定区域図の電子データを配布。 住民から見て分かりやすい洪水ハザードマップにするためのガイドラインの作成。 水防訓練、避難訓練の実施。 小学生を対象にした防災教育の実施。		
		火山		76			30	30	30	49	61	70	火山については、平成15年度の実績値が70パーセントとなっており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。 指標の伸びの原因としては、平成12年度の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。 残りの富士山についても、平成16年度中の公表予定で作業が進められている。公表後は順次地方自治体において配布・周知されることとなる。	平成12年の有珠山及び三宅島の噴火により、火山ハザードマップ未公表の地方自治体で、作成・公表の機運が高まっていることから、残りの富士山についても作成・公表できるよう火山噴火警戒避難対策事業を推進するとともに、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進する。 ついで、火山活動による社会影響の大きい30火山全てで火山ハザードマップの作成・公表を促進する。		
		(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する														
台風中心位置予報の精度 (72時間先の台風中心位置の予報誤差) (km)	P	360	平成12 年	平成17 年	-	435	443	401	393	374	台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風の特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前3年間の平均誤差としているが、平成15年1年間の平均誤差では349kmであり、平成17年の目標達成に向け、着実に精度が向上している。 精度向上の要因としては、台風予報に用いている数値予報モデルの解像度を向上させたこと、台風に関係するモデル計算手法や、気象衛星観測データ等を取り込む解析手法を高度化しことがあげられる。 目標値の達成のためには、観測データの利用技術の高度化や予報モデルのさらなる改善が必要である。	目標値の達成、あるいは目標値以上の精度向上を図るためには、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象衛星データを利用した台風の三次元的な実況を詳細に解析するための技術の向上やシステムの解析処理能力の向上、また、これを踏まえたモデル開発を一層推進する必要がある、これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。	○静止気象衛星 (運輸多目的衛星) の整備 (33.2億円 (H15年度) / 37.2億円 (H16年度)) ○スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用 (12.6億円 (H15年度) / 12.6億円 (H16年度))			

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(４)土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う														
		土砂災害から保全される戸数(万戸)	C M	約140	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	約120	約124	平成15年度の実績値は約124万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。ただし、開発行為による新規の住宅地等の増大という外部要因への対応も必要である。今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。	わが国では毎年約1000件の土砂災害が発生している。昨年は、水俣市で19名が亡くなる激甚な災害が発生している。これらの状況を踏まえ、近年土砂災害による被害を受けた地域等における再度災害防止のための事業の重点化を実施する。また、災害時要援護者関連施設に係る土砂災害防止施設を引き続き重点的に整備する。開発行為による新規住宅地等の増大という外部要因に対して、土砂災害防止法による土砂災害警戒区域等の指定を強力に推進し、開発抑制を図る。更に、少なくとも人命を守るため、土砂災害情報の高度化を目指して、気象庁、消防庁と連携した土砂災害警戒情報提供の本格運用を開始する。	○砂防設備の整備(直轄)638億円の内数(H15年度国費)、(補助)997億円の内数(H15年度国費) ○地すべり防止施設の整備(直轄)51億円の内数(H15年度国費)、(補助)152億円の内数(H15年度国費) ○急傾斜地崩壊防止施設の整備(補助)405億円の内数(H15年度国費))	
		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)	C M	約4,100	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	約3,100	約3,300	平成15年度の実績値は約3,300施設であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。しかし、過去5年間(H10～14)の土砂災害による犠牲者のうち災害時要援護者の割合が約63パーセントを占めるなど、現状においても高齢者等の災害時要援護者の割合が高いため、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。			
		(５)津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う														
		津波・高潮による災害からの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)	C M	約10	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	約15	約13.4	平成15年度の実績値は防護されていない面積約13.4万ヘクタールであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成16年3月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。	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。	○海岸保全施設の新設整備等(1,465億円の内数(H15年度))	
政策目標 8 地震・火災による被害の軽減																
地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること。	C	(１)災害時の緊急支援ルートを確保する														
		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(%)	C M	76	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	66	68	平成14年度実績値66パーセントに対し平成15年度の実績値は68パーセントとなり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。	災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を引き続き重点的に進める。	○道路の防災・震災対策の推進(地震・火災による被害の軽減事業費3,593億円の内数(H15年度))	
		(２)震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う														
		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(ha)	C M	約10,000	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	約13,000	約12,300	平成15年度末の実績値は12,300ヘクタールであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成16年3月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定されるなど、大規模地震に対して地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。	堤防の耐震対策等、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を中心に推進していく。	○堤防等河川管理施設の耐震化(9,379億円の内数(H15年度)) ○海岸保全施設の耐震化(1,465億円の内数(H15年度))	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果							評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		今後の取組の方向性	
		(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する														
		多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったものの割合）（％）	C M	約20	平成14年度	平成19年度	-	13	14	15	16	集計中	平成15年度の実績値は集計中であるが、平成10年度から14年度にかけ、順調に指標は伸びている。 指標の伸びの原因としては、耐震型優良建築物等整備事業や関係省庁による支援策が活用されてきたこと、公共建築物等を中心に一定の予算措置等が取られてきていることなどが考えられる。 特に、宮城県北部地震や平成15年十勝沖地震の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘などにより危機意識がある程度高まってきていることが掲げられる。 なお、平成14年度の指標の内訳について見ると、公共建築物の耐震化が約27パーセント、民間建築物の耐震化が約16パーセントとなっている。	今後は、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策を総合的に見直すなど活用の推進を図るとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。 また、国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても推進を図る必要がある。	○特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置 ・耐震型優良建築物等整備事業（673億円の内数（H15年度）） ・市街地総合再生計画作成時における耐震診断費の補助（240億円の内数（H15年度）） ・日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン ○耐震改修促進法の的確な運用 ○耐震改修工法の開発・普及 ○防災拠点官庁施設の耐震化（244億円の内数（H15年度））	
		(4) 住宅を耐震化する														
		多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（住宅総数のうち、耐震性を有するもの）の割合）（％）	C M	約65	平成10年度	平成19年度	51	-	-	-	-	集計中	5年ごとの集計（住宅・土地統計調査）による状況の把握を行っているが、平成15年の指標の実績については、現在集計中であるため不明である。 なお、耐震診断に対する補助は、平成14年度までに約9万7千戸の実績があった。	○耐震診断・改修の普及促進 耐震診断・改修の方法についての検討成果を踏まえ、技術指針を作成し、普及促進を行う。 ○住宅の耐震改修費補助制度の拡充 補助対象地域の見直しを含め、支援制度の総合的な見直しを行うことなどにより、耐震改修への支援の円滑化に努める。	○補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進（150億円の内数（H15年度）） ○公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断（440億円の内数（H15年度）） ○耐震改修工法の開発・普及	
		(5) 震災時の避難地を確保する														
		一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合（％）	C M	約25	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	約9	約10	各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成15年度末現在で約10パーセントである。指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった規模であることや防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。	都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引き続き、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進する。	○防災公園の整備 国営公園整備費 約295億円（H15年度） 都市公園事業費補助 約904億円の内数（H15年度）	
		(6) 震災時の緊急物資の供給を確保する														
港湾による緊急物資供給可能人口（万人）	C M	約2,600	平成14年度	平成19年度	-	約1,500	約1,600	約1,800	約1,900	約2,000	平成15年度の実績値については、平成14年度と比較すると、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約2,000万人となった。今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指す。	引き続き観測強化地域などにおける耐震強化岸壁の整備を推進する。	○耐震化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。（40億円（H15年度））			
		(7) 密集市街地を改善する														
		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8,000ヘクタール）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合（％）	C M	約30	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	0	-	5年に一度の調査を用いて把握するため、平成15年度の実績値はない（次回調査は平成19年度）。 「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」の改善施策の状況について、都道府県及び政令指定都市の協力を得て把握を行い、平成15年12月26日に公表した。 これによると、改善施策を行うことによって約8,000ヘクタールのうち、113地区3,773ヘクタール（全体面積の約47パーセント）については、今後概ね10年に以内に最低限の安全性が確保される見込みである。残る合計287地区4,200ヘクタール（全体面積の約53パーセント）については、安全性を確保するための更なる検討が必要である。	今後は、密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保する。	○密集市街地の整備改善のための事業等の推進 ・密集市街地整備促進事業により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備（150億円（H15年度国費）） ・住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備（234億円（H15年度国費）） ・都市基盤整備公団に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）を活用（65億円（H15年度）） ・住宅金融公庫の都市居住再生融資制度により、密集住宅市街地整備促進事業の整備計画区域内等における共同建替事業に対する融資	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
政策目標 9 交通安全の確保															
陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること	C	(1) 海上における死亡・行方不明者を減少させる													
		海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数(人)	C M	200人以下	平成12年	平成17年	305	315	331	320	321	298	平成15年の実績値は298人であり、前年に比べ23人減少した。これは当庁が推進している死亡・行方不明者減少のための各種施策の効果が徐々に現れつつあると思慮される。 昭和46年以降、初めて300人を下回ったものの、目標の達成には更なる施策の推進が必要である。 漁船での死亡・行方不明者が、全体の6割以上を占めるとともに、ライフジャケットの着用率もきわめて低い水準にある。 早期の事故情報通報及びライフジャケット着用は、高い生存率に結びついている。 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の減少のためには、早期の事故情報入手及びライフジャケットの着用が極めて重要であるが、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹底等に係る指導周知が十分浸透しておらず、特にライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。	○ライフジャケット着用の推進 ・自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から2時間以内に情報入手する割合並びに漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。 ・漁船、特に1人乗り漁船について、漁業従事者、家族を対象とした自己救命策確保の指導を推進する。 ・若年層に対して、自己救命策確保を含む海上の安全に係る草の根的指導等を推進する。 ○事案への迅速な対応を推進 ・リスボンスタイムの短縮を図る ・ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図る。 ・民間救助組織の指導・育成、活用を図る。	○事故発生時の認知及び遭難者等の捜索に係る時間の短縮 ・自己救命策確保(ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等)の指導・啓発 ・ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化 ・海浜事故対策の充実強化 ・民間救助組織等との連携強化 ・G M D S S機器の適正使用の指導・啓発 ・精度の高い漂流予測の活用 ・J A S R E P船の活用 ・ボランティア団体「海守」等との連携 ○ライフジャケットの着用等自己救命策確保の推進 ・自己救命策確保(ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等)の指導・啓発 ・ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリナー等の拡充及び地域拠点化の展開 ・広報媒体を活用した集中的な周知・啓発の実施 ・関係省庁・地方自治体等と連携した指導・啓発活動の推進
		(2) 船舶の交通安全を確保する													
		ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数(件)	C M	0	平成14年度	平成15年度以降毎年度	0	0	0	0	0	0	平成15年度においては、海上交通センターからの的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、11件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止したほか、航路標識の整備等により海上交通環境の向上を図ったことにより、大規模海難の発生数0を維持しており、目標達成に向け順調に推移している。	○通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の励行、海上交通センターの的確な運用等を継続して実施し、大規模海難の発生数0を維持する。	○海上ハイウェイネットワークに係る検討(0.9億円(H15年度)) ○次世代型航行支援システム等航路標識の整備(航路標識整備事業費17.3億円(H15年度)) ○海上交通センター等の拡充(航路標識整備事業費3.6億円(H15年度)) ○海上交通法令の励行等の実施 ○海上交通センター等の的確な運用の実施 ○国際幹線航路の整備(港湾整備事業費133億円(H15年度))
(3) ハイジャック・航空機テロの発生を防止する															
航空機に対するハイジャック・テロの発生件数(件)	C M	0	平成14年度	平成15年度以降毎年度	0	1	0	0	0	0	平成15年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。 米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、空港警戒態勢を最高レベルにするなどの航空保安措置を講じてきたところ、ハイジャック事件等は発生していない。 しかし、わが国に対するテロ予告、スペイン国鉄爆破事件、イラクにおける邦人人質事件発生など、わが国をめぐるテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等へのテロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。	○高性能検査機器の導入促進等ハイジャック・テロ対策の強化。 I C A Oの取組に対する財政的貢献等国際協力の推進。 航空保安対策に関する体制の整備・充実。	○ハイジャック・テロ対策の推進 ・航空法施行規則を改正し、ハイジャック犯の乗組員室への侵入を防ぐため、強化型乗組員室ドアの装備を義務化 ・航空保安に万全を期するため、空港の警戒態勢について最高レベルのフェーズEを維持するとともに、スペイン国鉄爆破事件直後には、航空保安体制の更なる徹底を指示 ・空港警備の状況、フェーズEの実施状況等についての監査を定期的実施 ○ハイジャック検査態勢の維持・強化 ・ハイジャック検査態勢の維持・強化を図るため、保安措置の強化について必要な補助を実施(約40億円(H15年度)/約40億円(H16年度継続))		

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
		(4) 航空事故を減らす													
		国内航空における航空事故発生件数 (5 年間の平均) (件/年)	C M	16.6	平成10 ～14年	平成15 ～19年	19.4	19.2	20.0	18.2	18.4	16.6	当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5 年間の平均で見た場合、その傾向については、減少傾向にあるといえる。 過去 5 年間 (H11～15年) の事故 (事故調査中のものを除く) 83 件のうち、6 件は視程不良が事故原因となっている。	右記政策手段を着実に実施していく他、I C A O 等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。	○航空保安施設の整備 (事業費19億円 (H15年度) / 事業費22億円 (H16年度継続)) ○航空機の安全な運航や安全性の確保
		(5) 道路交通事故を抑止する													
		道路交通における死傷事故率 (件/億台キロ)	C M	108	平成14 年度	平成19 年度	-	111	120	120	118	120	平成14年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると 2 ～ 6 倍 (ドイツ: 58.6、フランス: 18.7、イギリス: 45.6、アメリカ: 45.6 (単位は件/億台キロ。アメリカは平成13年))。 死傷事故率は120件/億台キロとなり、指標は悪化した。が、過半数の25の都府県では死傷事故率が減少。 死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、重点的に対策を行うことで、1年に14件発生していた追突事故を撲滅するなど、効果的に事故を削減した例もある。 あんしん歩行エリアに係る指標及び事故危険箇所に係る指標については、事業を平成15年度に着手したところであるため、対策が概成した地区から順次測定する予定。	幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い「事故危険箇所」について、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。 また、事故危険箇所や対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを予定している。 自己分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。 事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。 さらに、より効率的に対策を進めるため、事業実施箇所を死傷事故率を基に選定するマネジメント手法を導入する。	○幹線道路ネットワークの体系的な整備 ○事故危険箇所での集中的対策 ○歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施 (あんしん歩行エリアの整備) 等交通安全施設の整備を推進する 等 (交通安全の確保 事業費5,610億円の内数 (H15年度))
		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	C M			平成19 年度									
		死傷事故の抑止率		約 2 割			-	-	-	-	-	-			
		歩行者・自転車死傷事故の抑止率		約 3 割			-	-	-	-	-	-			
		事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	C M	約 3 割		平成19 年度	-	-	-	-	-	-			
		(6) 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 (正面衝突) (%)	C M	3.2	平成10 年	平成17 年	3.8	3.5	3.6	3.4	3.2	3.1	平成14年度の実績値は3.2パーセントであり、目標値は達成している。 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の 1 つであると考えられる。 シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。 死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと (自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い自動車が増加している)、シートベルト着用率が高い水準で推移していること等が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。 なお、交通事故は様々な要因が複合的に作用して発生しているため、個別の対策による効果を精度良く抽出することが難しい面がある。	引き続き死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や重傷者数の提言にも考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、特に後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。 対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進する。 対策の効果が十分発揮されるよう、より精度の高い車両安全対策の効果分析手法の検討を行う。	○車両安全基準の拡充・強化 (8.2億円 (H15年度) / 9.5億円 (H16年度))

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(7) 事業用自動車の安全運行を確保する														
		事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 (%)	C M	50	平成10年度	平成17年度	-	56	56	54	56	集計中	平成14年度の指標 (運行管理に起因する事故割合) (実績値) は56パーセントであり、目標を達成するためには一層の改善が必要である。 指標の増加の理由として、トラックの事故発生件数は減少に転じているものの、特にタクシーにおいて事故発生件数が増加するなど、運行管理に起因する全事故件数が増加している一方で、運行管理に起因しない事故件数が平成13年度と比べ減少していることが原因と考えられる。	監査の一層の充実・強化を図る (同一事故、違反を繰り返すなどの安全対策が十分でない恐れがある事業者を効率的かつ迅速に抽出できるようにし、これらの事業者に対し確実に監査を行う。) 事故事例を事業者に情報提供することで、運行管理者における安全教育の一層の充実を図る。 業態ごとの安全意識レベル、業務の実態等に即したきめ細やかな運行管理者指導講習及び適正診断の充実を図る。	○自動車運送事業に対する監査体制の強化 ・I Tを活用した運送事業に対する監査体制の強化 (3,100万円 (H15年度) / 4,500万円 (H16年度)) ・死亡・重傷事故等を惹起した運転者について自動車安全運転センターとの協力により、運行管理者特別教習及び運転者特定診断の徹底 (3,300万円 (H15年度) / 3,200万円 (H16年度))	
		(8) 鉄道の安全を確保する														
		遮断機のない踏切道数 (箇所)	C M	4,800	平成12年度	平成17年度	-	5,995	5,928	5,733	5,534	5,368	遮断機のない踏切道数については、平成11年度末から平成15年度末までに637箇所減少しているが、目標値と実績値には隔たりがある。	踏切道改良促進法に基づく指定や、踏切保安設備整備費補助による助成により、引き続き確実な目標の達成を目指す。	○第3種及び第4種踏切への踏切遮断機及び道踏切の除却 (踏切保安設備整備費補助金約1.5億円 (H15年度) / 約1.2億円 (H16年度))	
		地方中小鉄道におけるA T S設置率 (誤出発防止機能を有するもの) (%)	C M	100	平成12年度	平成18年度	-	92.2	92.6	92.7	96.1	集計中	A T Sの設置率については、平成11年度末は92.2パーセントであったが、平成14年度末においては96.1パーセントとなり、順調に整備が進んでいる。	A T Sの設置に関しては、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度を活用し、誤出発防止機能を有するA T S装置の設置を推進する。	○地方中小鉄道におけるA T S設置 (鉄道軌道近代化設備費等補助金約0.8億円 (H15年度) / 約0.4億円 (H16年度))	
		(9) 船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす														
		港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 (%)	C M	55	平成 8 年度	平成18年度	-	-	-	-	44	-	平成14年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプレジャーボート (確認艇) は、前回調査時 (平成 8 年度) に比べ約1.2万隻と大きく増加。 港湾内においては、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設 (ポートパーク) の整備を推進しているが、収容隻数の増加以上に放置艇が増加しているため、平成14年度調査結果では適正に係留・保管している隻数の割合は約44パーセントであり、平成 8 年度の調査結果と比較しほぼ横ばいの状況となっている。 なお、ポートパーク等の係留・保管施設の整備と放置等禁止区域等の規制措置を実施した港湾においては、適正な係留・保管率約15パーセント→約97パーセント (浜名港)、約26パーセント→約81パーセント (鳥取港) と大きく向上しており、これら対策の効果が現れている。	ポートパーク等簡易な係留・保管施設の整備を推進することにより、係留・保管能力の向上を図るとともに、港湾区域内において、船舶等の放置等を禁止する区域の指定を推進するなど、係留・保管能力と規制措置を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。 また、係留・保管施設の向上を図るため、港湾内において船舶の安全等の確保等に支障を及ぼす恐れのない水域等をプレジャーボートの係留施設として暫定的に活用する暫定係留施設の設置を推進する。	○係留・保管能力の向上 ・ポートパークの整備推進 (11億円 (H15年度)) ・民間、3セクマリーナへの整備支援 ○放置等禁止区域の指定	
		(10) 港湾において不正侵入を防止する														
		重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合 (%)	P	100	平成15年度	平成17年度	-	-	-	-	-	0	現在平成15年度補正予算等の執行を行っているところであり、現時点では0パーセントである。	○既存港湾施設 S O L A S 条約の発効を踏まえ、港湾施設管理者の速やかな実施を促進する。 ○新規に供用する港湾施設 今後新規供用する港湾施設に関しても、不正侵入を防止する設備の設置を行う。	○改正S O L A S 条約を担保する国内法の制定 ○施設整備に対する支援措置 (232億円 (H15年度補正))	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(11) 道路構造物を適切に維持管理する														
		道路構造物保全率 (%)	C M		平成14 年度	平成19 年度							橋梁に関しては、平成14年度実績値86パーセントから平成15年度の実績値が87パーセントとなり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。 橋梁建設後の経年等により平成15年度に新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長は全国で約30キロメートル（293橋梁）増加。今後はさらに橋梁の更新時代を迎えるに当たり、さらなる対策を要することが予想される。 舗装に関しては、平成14年度実績値91パーセントから平成15年度の実績値は93パーセントとなり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。	引き続き法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。 予防的修繕を重点的に進めることにより、橋梁の健全度の向上を推進 データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発及び体制整備の推進	○橋梁・舗装の維持、修繕（5,610億円の内数（H15年度））	
		橋梁		93			-	-	-	-	86	87				
		舗装		91			-	-	-	-	91	93				
政策目標10 海上における治安の確保																
海上における犯罪の危害から、生命、財産の安全の確保が図られること	C	(1) 海上からのテロによる被害を防止する														
		海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 (件)	C M	0	平成14 年度	平成15 年度以降毎 年度	0	0	0	0	0	0	平成15年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであったが、これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後もし引き続き、いかなる事案にも対応できるように不審船事案・テロ事案等に対する対応体制の強化を図る必要がある。	「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「S O L A S 対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。	○不審船・テロ対応体制の強化 ○テロへの警備警戒	
		(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。														
		薬物・銃器密輸事犯の摘発件数（過去5年間の平均値）（件）	C M (P)	22.0	平成 8 ～12年	平成14 ～18年	20.2	22.2	20.6	18.0	19.0	19.2	平成15年の薬物・銃器事犯の摘発件数は17件で昨年実績より1件減少した。しかし、平成11年から平成15年の平均では、前年平均に比べ、0.2件の増加であり、目標の達成に向けた指標に係る実績値は、ほぼ横ばいである。 平成15年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携により中国籍貨物船から覚せい剤1.9キログラムを押収し、さらに密航者7名を発見逮捕した事案や、海外の関係機関からの情報に基づき、カンボジア籍貨物船から、大麻樹脂約5キログラム等を押収した、等があげられ、国外及び国内関係機関との連携強化等の施策の効果は、着実に顕れている。 一方、目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていることがあげられる。	薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対して重点的かつ資機材を有効活用した立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか、国内外関係機関との連携強化を推進するとともに捜査活動体制を強化する等、国際的な組織犯罪に対する取締を積極的に推進することにより、組織的・計画的に行われ、ますます悪質化・巧妙化・広域化する薬物・銃器密輸事犯を水際で阻止する。	○情報収集・分析体制の強化 ・情報収集・分析体制及び機動的かつ広域的な捜査活動体制の強化 ・国際組織犯罪対策基地の情報収集・分析活動及び広域捜査活動の展開 ・警備情報システムの効果的な運用 ○内外の関係機関との連携強化 ・相互訪問、人員派遣等による情報交換ネットワークの強化 ・警察、税関等国内関係取締機関との連携強化 ○監視取締体制の強化 ・薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視取締の実施 ○容疑船舶の監視・追尾能力の向上 ・巡視船、航空機等の充実整備	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値		測定結果							評価の結果		政策手段
				基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		今後の取組の方向性	
政策目標11 船員の災害防止															
船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	C	(1) 船員災害を防止する													
		船員災害発生率 (%)	C M	11.2	平成14 年度	平成18 年度	-	17.3	15.6	15.0	13.2	集計中	平成15年度の実績値は現在集計中であるが、重大災害の報告もないため、目標値を達成するものと推測される。また、第7次船員災害防止基本計画に基づき平成10年度から平成14年度までの5年間に災害発生率を17パーセント減少させる目標も達成された。 指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高いものの、平成14年度は平成13年度に比べ大きく減少しており、これが全体の発生率の減少に効果をもたらしている。また、船員の高齢化は依然として進んでおり、50歳以上の災害発生件数は全体の半数以上となっている。	船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。	○船員災害防止のための管理体制・基準策定等の推進 ・安全管理体制の整備とその活動の推進 ・死傷災害の防止(0.07億円(H15年度))
○ 環境															
政策目標12 地球環境の保全															
地球環境保全への取組みがなされること	C	(1) 自動車の燃費を向上させる													
		ディーゼル自動車の平均燃費(%)	C M	13	平成11 年度	平成17 年度	-	8.5	12.8	14.2	21.3	集計中	平成14年度の実績値は21.3パーセントであり、平成13年度と比べて指標の数値の伸びが大きい。 この平均燃費値上昇は、燃費性能の高い自動車の出荷台数割合が前年度より高くなったことや、乗用車と比べて燃費が相対的に高い貨物車の出荷台数割合が高くなったこと(58パーセント(H13年度)→71パーセント(H14年度))によるものと考えられる。 貨物車出荷割合が高くなった背景として、排出ガス規制の影響によりディーゼル乗用車の出荷台数が大きく減少していることが考えられる。	引き続き、ディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握することとする。また、目標年度における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトッランナー基準の設定等について検討を行う。	○省エネ法に基づくトッランナー燃費基準の導入

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
		(2) モーダルシフトを推進する													
		国内長距離貨物輸 送におけるモーダ ルシフト化率 (%)	C M	47	平成11 年度	平成18 年度	42.9	40.4	39.6	38.6	集計中	-	平成10年度の42.9パーセントから、平成13年度に おいては38.6パーセントと下落している。 これは、貨物鉄道・内向海運の貨物輸送量（モー ダルシフト化率算定対象貨物）は増加（（鉄道） H10：1,600万トン→H13：1,660万トン（海運） H10：4,080万トン→H13：4,090万トン）しているもの の、自動車貨物輸送量の伸びがそれ以上に大きい （H10：7,560万トン→H13：10,180万トン）ため である。 以下、平成14年度に実施した事業者ヒアリング調 査及び荷主アンケート調査の結果等に基づき、モー ダルシフト化率下降の主な原因について分析する。 （ 1 ）貨物鉄道・内航海運の競争力が自動車と比較 して弱い 自動車輸送の伸びが貨物鉄道・内航海運の輸送の 伸びを大きく上回っている要因としては、近年、受 け荷主側の到着時間に関する要求が厳しくなってい るにも関わらず、貨物鉄道・内航海運は、自動車と 比較して、リードタイムが長い、出発・到着の時間 帯が合わないなど時間面での機動性が劣位にある ケースが多いことなどが考えられる。 また、貨物鉄道では、東京 - 札幌、東京 - 福岡、 東京 - 大阪などの主要区間のダイヤのよい列車は需 要が大きいため積載率が高く、輸送力の余力がない 状況にあるなど、輸送容量に制限があることも阻害 要因になっている。 さらに、内航海運では、市場参入が許可制である ことから市場の閉鎖性が高く、新規参入や既存事業 者の創意工夫に基づく多様な事業展開による市場の 活性化や競争の促進の障害となっている。 （ 2 ）荷主等のモーダルシフトに対する意識が希薄 である 平成14年度に実施した荷主企業アンケート（環境 報告書を作成している企業を対象）の結果による と、環境意識が高い企業であっても、今後モーダル シフトを実施する予定はないとする企業が46.7パー セントに上っているなど、荷主等のモーダルシフト への意識や理解の低さなども輸送モード転換の障害 になっている。	「指標の動向」で分析した、 モーダルシフトの阻害要因を踏ま え、実施中の施策の有効性を適切 に評価した上で見直し、C O 2 削 減に向けた物流分野における施策 の拡充・強化に取り組んでいく。	○貨物鉄道の利便性の向上（1.6億円（H15 年度）/1.51億円（H16年度）） ○内航海運の競争力の強化 ・内航海運業法の改正による参入規制の緩 和を実施 ・次世代内航船（スーパーエコシップ）の 研究開発（3.3億円（H15年度）） ・高度船舶安全管理システムの研究開発 （0.8億円（H15年度）） ・共有建造制度によるモーダルシフト船の 建造の促進（1.8億円（H15年度）） ・複合一貫輸送に対応した内買ターミナル の拠点整備（56.3億円（H15年度）/51.6 億円（H16年度）） ○荷主・物流事業者のモーダルシフト意識 の向上（3.2億円（H15年度）/2.7億円 （H16年度））
		(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する													
		住宅、建築物の省 エネルギー化率 (%)	C M											民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。 平成16年度は地球温暖化対策推進大綱における第1ステップの終了年であるため、現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を行うとともに、社会資本整備審議会環境部会等における議論を踏まえ、必要な見直しを行う必要がある。	○省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務 ○省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等 ○省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置 ○官庁施設のグリーン化の推進
		住宅の省エネル ギー化率		35	平成12 年度	平成17 年度	-	-	13.4	17.3	21.5	集計中	住宅性能表示制度（建設性能評価）を利用した住宅の省エネ基準適合率は、平成12年度13.4パーセント、平成13年度17.3パーセント、平成14年度21.5パーセントと着実に向上しているが、平成15年度実績については、現在集計中である。		
建築物の省エネル ギー化率		60	平成11 年度	平成17 年度	-	約34	約34	約35	約50	約65	確定値では、平成14年度約50パーセントとなっており、建築物の省エネルギー化率は順調に増加している。 なお、平成15年4月～11月の実績に基づく速報値では約65パーセントであり、目標値である60パーセントを上回っている。				

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
政策目標13 大気、騒音等に係る生活環境の改善																
大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市ヒートアイランド現象の緩和が図られること	C	(1) 自動車から排出されるNOx・PMを減少させる														
		NO2・SPMの環境目標達成率(%)	CM		平成14年度	平成19年度								平成14年度大気汚染状況報告書より、NO2・SPMともに測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO2については平成15年度の実績値が67パーセントとなり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPMについては、前年データで道路寄与分のあった自動車排出ガス測定局のうち、約1割について道路寄与分が半減しており、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。NOxの総排出量の約50パーセント、自排局のSPM濃度の約40パーセントが自動車からの排出ガスによるものと推計されている。自治体が設置している観測局のデータの入手に数ヶ月の期間を要し、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握が難しい。自動車NOx・PM法に基づき、NOx・PM対策地域においてNOx・PM総量削減計画が策定されたところであり、各都府県の計画との整合を取る必要がある。	依然として自動車に起因するNOx・PM排出量を削減することが求められていることから、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)導入支援を始め、自動車単体からの排出量を削減するため、交差点立体化等のハード整備を行う。自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。現況のNO2・SPM指標は、都道府県が設置している観測局も対象としているため、実績値の把握に時間を要している状況である。一方、国土交通省が設置する観測局のデータは早期に速報値として入手可能であり、NOx・PM対策地域を中心に、観測体制を強化。	○低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)導入等自動車の低公害化等の施策(ソフト)と道路等の基盤整備(ハード)を一体的に実施することにより、道路渋滞対策等の推進(大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費1,261億円の内数(H15年度)) ○自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置 ○最新排出ガス規制適合車の早期取得特例(自動車取得税)
		NO2		約80			-	-	-	-	64	67				
		SPM		約60			-	-	-	-	-	9				
		最新排出ガス規制適合車の割合(%)	CM		平成12年度	平成17年度								平成14年度の乗用車実績値は14.2パーセントであり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。特に、外部要因としては、自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。		
		乗用車		40			-	1.5	6.5	13.2	14.2	集計中				
		貨物車		30			-	0.7	4.1	8.1	6.2	集計中				
		(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する														
		夜間騒音要請限度達成率(%)	CM	72	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	61	64	夜間騒音要請限度達成率については、平成15年度末実績値が64パーセントとなり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。低音舗装の敷設だけでは夜間騒音要請限度の達成が厳しい区間においては、遮音壁や環境施設等の設置等、複数の騒音対策を組み合わせることにより、騒音を大幅に低減。	夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心として、低騒音舗装の敷設を継続して実施。低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分でない区域においては、複数の騒音対策を活用する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。	○道路構造対策(大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費1,261億円の内数(H15年度)) ○交通流対策	
		(3) 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する														
		航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率(%)	CM	95	平成12年度	平成18年度	93	93	93	94	94	94	対象となる世帯総数は固定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているため、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成15年度末には94パーセントとなっている(平成15年度の申請・実施件数は226世帯)。	対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村や空港周辺整備機構の広報紙やHP等を通じて補助制度の周知等を図り工事の実施による環境基準の屋内達成率の向上を目指す。	○民家防音工事の推進(住宅防音工事補助26億円(H15年度)/32億円(H16年度継続)) ○航空機騒音対策の実施(移転保証事業等160億円(H15年度)/141億円(H16年度))	
		(4) シックハウスによる被害を防止する														
		ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合(%)	CM	10	平成12年度	平成17年度	-	-	27	13	7	集計中	平成12年度実態調査の結果(27パーセント)を踏まえ、10年以内の解消を想定し、平成17年度の目標値を10パーセントに設定したが、平成14年度の実態調査の結果は7パーセントであり、解消に向けて順調に推移している。(平成14年度の実績値は、目標値を達成しているが、改正建築基準法(H15.7施行)の効果を見極める必要があるため、15年度以降の実績値の推移を見ながら、来年度までに目標値の再設定等を検討する。)	住宅・非住宅に係るホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を推進。	○シックハウス対策のための技術開発・調査等の推進 ・実態調査、技術開発、実証実験等(約4億円(H15年度)) ○シックハウス対策のための規制 ・建築基準法に基づきホルムアルデヒド等に関する建材、換気設備の規制 ○シックハウス対策のための消費者への情報提供 ・住宅性能表示制度においてホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度について評価	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
政策目標14 良好な自然環境の保全、再生及び創出															
豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること	C	(1) 失われた水辺を再生する													
		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	C M	約 2 割	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	0	6%	平成15年度の実績値は約 6 パーセントであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。 海浜の整備や浸食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。 平成14年度から自然再生事業を創設し重点的に取り組んでいるところであり、目標年次 (H19) に向けて事業の進捗が図られている。	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。 災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する。	○渚の創生事業 (1,465億円 (H15年度) の内数) ○自然再生、多自然型川づくり等 (9,379億円 (H15年度) の内数)
		(2) 失われた湿地・干潟を再生する													
		失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	C M	約 3 割	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	約 2 割	約 2 割	自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生等を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次 (H19) に向けて事業の進捗が図られている。	引き続き自然再生事業を着実に推進する。	○河川における湿地・干潟の再生 (9,379億円の内数 (H15年度)) ○港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出 (5,031億円の内数 (H15年度))
(3) 都市域における自然環境を再生する															
		生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地 (ha)	P	2,400	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	0	約300	各自治体等からの報告を基に速報値を算出したところ、初年度である平成15年度末現在で約300ヘクタールであり、指標のベースとなる公園・緑地の規模がある程度まとまった規模であることやN P O 等関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。	都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する。 港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。	○自然再生緑地整備事業の推進 (都市公園事業費補助 約904億円の内数 (H15年度)) ○緑地保全事業の推進 (古都及び緑地保全等事業補助 約68億円の内数 (H15年度)) ○港湾環境整備事業の推進 (約150億円の内数 (H15年度))
政策目標15 良好な水環境への改善															
良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること	C	(1) 水質保全上重要な地域における水質を改善する													
		環境基準達成のための高度処理人口普及率 (%)	C M	17	平成14年度	平成19年度	6	8	8	10	11	12	高度処理人口普及率は、平成15年度末で12パーセントであり、この 1 年間で 1 ポイント上昇しており、目標 (5 年間で 6 ポイント向上) の達成に向けて着実に進展している。 一方、環境白書にある水質環境基準点の改善率を見ると、河川については改善が見られるものの、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域では依然として改善がなされていない状況。 湾内青潮等発生期間の短縮については、現在実績値 (平成15年度) を集計中であるが、目標値の達成に向けて、今後も着実な整備が求められる。	高度処理の普及率は着実に上昇しているが、全体的に依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進が必要。 高度処理の普及促進を図るため、下水道事業のマスタープランである流域別下水道整備総合計画各制度を抜本的に見直す。 水環境を改善するため、引き続き汚泥の浚渫や覆砂及び浮遊ゴミ等の改修を着実に図る。	○高度処理の普及促進 (9,250億円の内数 (H15年度)) ○閉鎖性海域における水環境の改善 (5,031億円の内数 (H15年度))
		湾内青潮等発生期間の短縮 (%)	C M	H14比約 5 パーセント減	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	0	集計中			
		(2) 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する													
		合流式下水道改善率 (%)	C M	40	平成14年度	平成19年度	-	-	10	11	15	集計中	合流式下水道改善率の実績値 (平成15年度) は、現在集計中であるが、目標値の達成に向けて、今後も着実な整備が求められる。 平成14年度末において合流式下水道区域のうち約 3.4 万ヘクタールについて改善済みとなっているが、依然として約 19 万ヘクタール (合流式下水道の区域の 85 パーセント) について改善がなされていない状況。	合流式下水道の改善は依然として図られていない状況が残っており、今後概ね 10 年 (合流式下水道の区域の面積が大きな都市については概ね 20 年以内) で改善率 100 パーセントを達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。	○合流式下水道の改善 (9,250億円の内数 (H15年度))

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値		測定結果						評価の結果		政策手段	
				基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
政策目標16 循環型社会の形成															
資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	C	(1) 建設工事のリサイクルを推進する													
		直轄工事におけるリサイクル率 (%)	C M	100	平成12年度	平成17年度							平成15年度は調査年度ではなく、平成15年度の実績値を把握していないが、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については平成14年度までに概ね100パーセントを達成している。また、建設発生木材については、平成14年度までに概ね70パーセント台を維持しているが、平成17年度の目標達成向け、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。 アスファルト・コンクリート塊については、概ね100パーセントを達成しているが、その高い再資源化率を維持するために、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクルをどのように進めていくかが課題となる。 また、排出されたコンクリート塊は、現状では路盤材として主に利用されており、当面はその利用が見込まれる。 建設発生木材の現状については、建設発生木材を再資源化 (破碎) したチップを、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等のマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルしているが、これらチップの需要量及び利用用途が限定的であることから、建設発生木材の再資源化率が低迷していると考えられる。	アスファルト・コンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等が必要となる。 コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進するとともに、新たな利用用途先として、コンクリート用骨材へのリサイクルも推進することが必要である。 また、建設発生木材に関しては、マテリアル・リサイクルの利用用途・需要拡大を図るとともに、新たな発電等熱回収するサーマル・リサイクルの拡大についても検討する必要があると考えられる。	○直轄工事にかかる各種建設副産物の排出抑制、再生利用等の推進
		A s				-	-	99.7	-	99.4	-				
		C o				-	-	97	-	97	-				
	木材						-	-	75	-	71	-			
	(2) 自動車のリサイクルを推進する														
	リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合 (%)	C M	80	平成12年度	平成17年度		-	-	64.8	86.8	86.5	集計中	平成14年度の実績値は86.5パーセントであり、目標値に達している。 達成要因としては、リサイクル部品の活用は廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着できていることや環境に対する自動車ユーザーの意識の変化などが考えられる。	自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからのフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的に取り組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。 また、平成17年1月に自動車リサイクル法が施行され、リサイクル部品をとりまく環境が大きく変わるとともに、既に平成13年度において目標値に達していることから、今後の法施行後の動向を踏まえ可能な限り早急に目標値の見直し等、検討を行うこととする。	○リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインの周知
	(3) 海面処分場の容量を確保する														
	可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入 (%)	C M	100	平成14年度	平成15年度以降毎年		100	100	100	100	100	-	現在、既に100パーセントではあるが、地方自治体、民間事業者等による内陸の廃棄物処分場の整備状況によっては大きく変化する可能性がある。	可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入比率100パーセントを維持できるよう廃棄物海面処分場の整備、廃棄物海面処分場の延命化対策等を推進する。	○廃棄物海面処分場の整備 廃棄物埋立護岸 (386億円 (H15年度)) 広域臨海環境整備センター法に基づく広域処分場の整備 (99億円 (H15年度)) ○廃棄物海面処分場の延命化対策推進 ○廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受け入れ推進

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(4) 循環資源の輸送コストを低減する														
		循環資源国内輸送 コスト低減率 (%)	C M	平成14 年度比 約 1 割 減	平成14 年度	平成19 年度	-	-	-	-	0	2	平成15年度の実績値は平成14年度比約 2 パーセント減であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後期待される。	引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。	○循環資源の円滑な取扱いの促進 ○官民の連携促進 ○静脈物流基盤の整備等（施設整備22億円（H16年度）） ○国際静脈物流システムの構築	
		(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する														
		下水汚泥のリサイクル率 (%)	C M	68	平成14 年度	平成19 年度	48	50	52	56	60	集計中	下水汚泥のリサイクル率の実績値（平成15年度）は現在集計中であるが、平成14年度の実績値が60パーセントであり、直近の5年で年平均3パーセントの伸びを示している。 産業廃棄物最終処分場の残余年数は首都圏で1.1年、近畿圏で2.2年、全国で4.3年となっており（平成14年4月1日現在）、廃棄物の減量化・リサイクルの推進が急務であり、更なる減量化・有効利用の推進が必要。	平成15年3月に循環型社会形成推進基本計画が策定されるなど、循環型社会の形成に向けた更なる取組が求められており、社会資本整備重点計画に掲げた目標値を達成するよう、引き続き下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図っていく。	○下水汚泥の再資源化と広域処理の推進（9,250億円の内数（H15年度））	
○ 活力																
政策目標17 広域的モビリティの確保																
全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	C	(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する														
		規格の高い道路を使う割合 (%)	C M	15	平成14 年度	平成19 年度	-	-	-	-	13	13	幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路（以下「高速道路等」）に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けことが重要。 規格の高い道路を使う割合の実績値は13パーセントであり、前年度からは横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは若干減少している。 高速道路等に平行する道路が渋滞している箇所など、全国22箇所で料金社会実験を実施し、規格の高い道路を使う割合が増加し、周辺道路の交通量が減少することを確認。 とぎれた高速道路等を結び、ネットワークを形成することで、路線全体の利用促進につながる事例もある。	高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備に当たり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。 早期の本格実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施。 ＥＴＣを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施。平成16年度には、サービスエリア・パーキングエリアに接続するスマートＩＣの社会実験を実施。	○規格の高い道路のネットワーク構築（広域的モビリティの確保30,460億円の内数（H15年度）） ○多様で弾力的な料金施策への取組 ○スマートＩＣの活用等による追加ＩＣの整備促進	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(2) 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道的高速化を推進する														
		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 (km)	C M (P)	15,000	平成12年度	平成16年度	-	-	14,800	-	15,000	15,200	平成15年度の実績値は15,200キロメートルであり、従来の目標年次(平成16年度)の目標値(15,000キロメートル)の数値を上回って達成された状況である。 数値の伸びの要因としては、九州新幹線の新八代～鹿児島中央間開業等(約140キロメートル)があげられる。この開業により、博多駅～鹿児島中央駅間の到達時間は、従来の3時間40分から2時間10分になった。 日豊線の高速化事業は平成15年度に完成したが、これにより大分県佐伯市が在来線特急において博多駅からの3時間県内に入ることとなった。 また、J R 東海の品川新駅の開業等を含む平成15年10月のダイヤ改正により、新幹線と在来線の接続の改善も見られ、例えば飯田線、山陰線、高徳線、土讃線において合計65キロメートルの増加が見られる。また、J R 西日本の因美線・山陰線(スーパーはくと)の速達性の向上により約65キロメートルの増加が見られる。 なお、これまでの整備新幹線や新幹線の在来線直通運転化により、これらの高速鉄道網の沿線に位置する都市も増えてきており、この観点で整理すると下記のとおり(ここでは便宜上人口10万人以上の都市を掲載した)。 ・平成4年度山形新幹線：山形市 ・平成8年度秋田新幹線：秋田市 ・平成9年度北陸新幹線(高崎～長野)：上田市、長野市 ・平成14年度東北新幹線(盛岡～八戸)：八戸市 ・平成15年度九州新幹線(新八代～鹿児島中央)：八代市、鹿児島市 今後の指標の動向としては、整備新幹線の整備等により、新たに3時間件の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。	整備新幹線については、政府・与党申合せに従い着実に整備を推進。 在来幹線鉄道的高速化事業は、基本的には輸送需要と投資採算性、事業者の経営判断も勘案した上で総合的に判断されるもの。今後も鉄道事業者の自助努力を基本としつつ助成制度を活用しながら、鉄道事業者、沿線自治体の取組を支援。 高速化事業の効果をより発揮させるためには他の交通機関との連携やまちづくりとの連携を図っていくことが重要。これまで鉄道整備基礎調査において、まちづくりと連携した幹線鉄道整備について調査を実施してきており、この調査成果や公共交通活性化総合プログラムの活用など地方運輸局を通じて幹線鉄道の活性化を図っていく。	○新幹線鉄道の整備(新幹線鉄道整備事業費2,115億円(H15年度)/2,115億円(H16年度)) ○幹線鉄道的高速化の推進(幹線鉄道等活性化事業費6億円(H15年度)/16億円(H16年度))	
		(3) 国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供料を確保する														
		国内航空サービス提供レベル(億座席キロ)	C M	1,500	平成14年度	平成19年度	1,228	1,242	1,261	1,268	1,294	1326	国内航空サービス提供レベルの平成15年度実績値は、速報値によると、旅客1,326億座席キロと増加した。 国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。	東京国際空港(羽田)の再拡張事業を2000年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の28.5万回/年(391便/日に相当)から40.7万回/年(557便/日に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。 事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。 一般空港の整備については、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。 次期管制システムの整備等を継続する。	○航空サービスの充実(885億円(H15年度)/792億円(H16年度継続))	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
政策目標18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化															
国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること	C	(1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する													
		国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率(%)	C M	平成14年度比5パーセント減	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	-	1.2	平成15年度は、輸送コストが平成14年度に比べ1.2パーセント低減しており、目標達成に向けて順調に進展している。	我が国の国際競争力強化を図るため、スーパー中核港湾プロジェクトを推進する。 バルク貨物の安定的かつ低廉な輸送を実現するため、多目的国際ターミナルの整備を推進する。 港湾諸手続の簡素化(F A L 条約対応等)、港湾物流情報プラットフォームの構築などソフト施策を推進する。	○スーパー中核港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化(約2,030億円(H15年度))
		(2) 国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する													
		国際航空サービス提供レベル	C M		平成14年度	平成19年度							国際航空サービス提供レベルの平成15年度実績値は、速報値によると、旅客3,206億座席キロ(対前年比6.7パーセント減少)、貨物218億トンキロ(同1.4パーセント増加)となっている。減少又は微増にとどまった要因は、平成15年3月に開戦したイラク戦争や4月以降の S A R S (新型コロナウイルス)、鳥インフルエンザ等の影響が拡大、深刻化したものと考えられる。	目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。 国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進する。	○国際拠点空港等の整備の推進(2,846億円(H15年度)/2,207億円(H16年度継続))
		国際航空旅客(億座席キロ)		4,800			-	-	-	3,177	3,435	3206			
		貨物(億トンキロ)		300			-	-	-	207	215	218			
		(3) 国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する													
		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(%)	C M	100	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	51	集計中	もっとも混雑している北太平洋ルートにおける航空交通量は今後も増加することが予想されているため、現状の管制間隔(15分、速度調整した場合10分)では最適経路を航行できる航空機の割合が減少すると見込まれる。 同時多発テロ、イラク戦争、S A R S 等の影響により航空会社の経営状況が変化したため、新システムへのユーザー側の対応にも変化が起きると考えられる。 運輸多目的衛星(M T S A T) の打上げ時期は未定となっており、指標の目標達成時期も、今後、打上げ再開計画が決定した時点で見直しを行う必要がある。	次世代航空保安システムの整備を継続する。	○航空保安施設の整備(78億円(H15年度)/97億円(H16年度継続))
		(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する													
		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)	C M	150	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	180	177	平成15年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は177分であり、平成14年度に比べて顕著な変化は認められなかった。海上交通センター等の的確な運用や高機能航路標識の整備等の既存施策は実施しているものの、A I S を活用した次世代型航行支援システム等が未だ運用されていないため、施策の効果が発現していないものと判断される。	当面の目標として、東京湾において、A I S を活用して航行管制の円滑化、情報提供の高度化(平成16年7月1日より運用)を図るとともに、海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携(平成18年度整備)を図ること等により、平成19年度を目途に、東京湾口から東京港までの航行時間を平成14年度に比べ約15パーセント(約30分)短縮することとする。 国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するものであるため、引き続き主要4国際幹線航路の整備を進める。	○次世代型航行支援システム等航路標識の整備(航路標識整備事業費6.5億円(H15年度)) ・A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備 ・ふくそう海域及びふくそうする港における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備 ○海上交通センター等の拡充(航路標識整備事業費3.6億円(H15年度)) ○海上交通センター等の的確な運用の実施 ○国際線航路の整備(港湾整備事業費133億円(H15年度))
		船舶航行のボトルネック解消率(%)	P	90	平成12年度	平成18年度	-	-	75	76	78	79	平成15年度は、4航路において整備を実施し(いずれも継続中)、ボトルネック解消率は79パーセントとなり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。		

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(５) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる														
		国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数)(空港)	C M	2	平成12年度	平成18年度	1	1	1	1	1	1	1	中部国際空港アクセス鉄道については、現在、平成16年度中の開業に向け、開業設備関連工事等を中心に、順調に事業進捗が図られているところ。その開業により、業績目標は達成できる予定である。(空港から都心部まで30分以内で結ばれる予定)	中部国際空港アクセス鉄道を着実に整備することにより業績目標は達成できる見込みであるが、その後も引き続き平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施する。この整備により、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。	○空港アクセス鉄道の整備(48億円(H15年度)/36億円(H16年度))
		(６) 空港・港湾・道路等の連携を強化する														
		拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(%)	C M	68	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	59	61	アクセス率については、平成14年度末の59パーセントが平成15年度末に61パーセントまで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの91パーセント(H13年度末)、欧州(英・仏・独・伊)の84パーセント(H13年度末)に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。	マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、引き続き、拠点的な空港や港湾へのアクセス道路の整備を重点的に推進する。	○拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備(国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化事業費16,506億円の内数(H15年度))	
		(７) 都市再生を促進する														
		都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量(ha)	C M	1,090	平成14年度	平成19年度	-	440	560	610	800	1,250	平成15年度の実績値は1,250ヘクタールであり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。	都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。	○良好な市街地環境の整備(110億円(H15年度国費))	
		(８) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する														
		三大都市圏の環状道路整備率(%)	C M(P)	60	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	35	35	三大都市圏の環状道路整備率の実績値は35パーセントであり、前年度からは横ばいであるが、新たに、第二東海自動車道豊田東JCT～豊明間(8キロメートル)の供用を開始。平成16年度には、東海環状自動車道豊田東JCT～美濃関JCT間(73キロメートル)をはじめとし、93キロメートルの新規供用を開始する予定。今後も、平成19年度目標値の達成に向け、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進することが必要。	三大都市圏環状道路の整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。	○三大都市圏環状道路の整備(国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化事業費16,506億円の内数(H15年度))	
政策目標19 物流の効率化																
利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	C	(１) 複合一貫輸送を促進する														
		複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率(%)	C M	80	平成12年度	平成18年度	-	75	75	79	79	79	79	国民が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成15年度の実績値は昨年同様79パーセントではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。コンテナ船やRORO船の輸送貨物量は平成12年～14年にかけて約24パーセント(37百万トン)増加している。これらの内貿輸送貨物については、定時性の確保が重視されており、港湾利用者の要望等を汲み取りながら結節点となる港湾の更なる機能向上のための取組みが必要と考えられる。	今後もマルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備するとともに、静穏度確保及びうねり等長期周期波対策による荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることにより、円滑な物流活動の促進を図る。	○複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備(約56億円(H15年度))

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性		
		(2) 国内海上輸送コストを低減させる														
		フェリー等国内貨物輸送コスト低減率(%)	C M	平成14年度比4パーセント減	平成14年度	平成19年度		-	-	-	-	-	0.7	平成15年度は、輸送コストが平成14年度に比べ0.7パーセント低減しており、目標達成に向けて順調に進展している。	船舶の大型化、複合一貫輸送等への対応及び陸上輸送コスト低減に資する効率的な物流施設配置を推進し、国内海上貨物の輸送コストを低減することにより、産業競争力の強化及び環境負荷の小さい輸送の実現を図り、民需・雇用の創出に資するよう、産業を物流面から支える国内物流拠点の充実・強化を引き続き推進する。	○複合一貫輸送等に対応した内質ターミナルの整備(約350億円(H15年度))
政策目標20 都市交通の快適性、利便性の向上																
都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること	C	(1) 都市鉄道網を充実させる														
		都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(km)	P		平成12年度	平成18年度								整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この5年間の三大都市圏合計の整備延長は118キロメートルである。	混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心にして高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150パーセント以内とするともに、全ての区間のそれぞれの混雑率を180パーセント以内とすることを目標とする。	○都市鉄道の整備 ・地下高速鉄道整備事業費補助(403億円(H15年度)/370億円(H16年度)) ・ニュータウン鉄道等整備事業費補助(48億円(H15年度)/36億円(H16年度))
		東京圏		2,387 (内、複々線区間221)			2,197 (196)	2,215 (196)	2,273 (198)	2,278 (205)	2,290 (207)	2,294 (207)		混雑率に関しては、低下する傾向にある。新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低迷、少子化に伴う通学客の減少等による輸送需要の減少と相まって混雑率の低減が図られている。具体例を挙げると、東京圏ではこの5年間で輸送力が1.8パーセント増強された一方で、輸送量は4.5パーセントほど減少している。ただし、路線を個別に見ると200パーセントを超える混雑の激しい区間もあり、混雑緩和の必要がある。	加えて、相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。	
		大阪圏		1,565 (内、複々線区間135)			1,513 (135)	1,513 (135)	1,513 (135)	1,521 (135)	1,521 (135)	1,521 (135)				
		名古屋圏		973 (内、複々線区間2)			934 (2)	934 (2)	940 (2)	940 (2)	943 (2)	947 (2)				
		都市鉄道(東京圏)の混雑率(%)	C M	165	平成12年度	平成18年度	183	180	176	175	173	171				
		(2) バスの利便性を向上させる														
		バスの利便性向上に資する事業者の取組状況	C M											バスロケーションシステムが導入された系統数の実績値は、平成14年度が3,672系統、コミュニティバスの運行に取り組む事業者数は、平成14年度が186事業者、平成15年度が243事業者と、堅調に実績値を伸ばした。バスカードを導入したバス車両の割合は、平成14年度が64.0パーセントと伸び悩んだが、今後ＩＣカードシステムの導入等により更なるバスカードシステムの普及が見込まれる。	今後もバス利用促進等総合対策事業等による助成制度を有効活用するとともに、これまでに蓄積された全国のバス再生事例を適切に情報提供するなど、新たな利便性向上サービスに取り組むバス事業者を支援し、バスの活性化等を図っていく。	○バス等公共交通機関の利用促進等、都市交通の安全・円滑化に資する事業に対し、国と地方公共団体が協調して補助 ・バス利用促進等総合対策事業(17億円(H15年度)) ○バスロケーションシステム等を活用してリアルタイムな運行状況を把握しつつ、これらと有機的に連動した最適経路選択支援システムを構築 ・最適経路選択支援システムの構築(1億円(H15年度))
		バスロケーションシステムが導入された系統数(系統)		4,000	平成12年度	平成18年度	-	-	3,420	3,534	3,672	集計中				
		コミュニティバスの運行に取り組む事業者数(事業者)		330	平成11年度	平成18年度	-	32	73	131	186	243		長引く景気低迷の影響による輸送人員の減少等厳しい経営状況にあるなか、地域住民等に対してバス利用促進を図るべく、利便性向上サービスへの取り組みは事業者の中に着実に浸透しているものと考えられる。		
		バスカードを導入したバス車両の割合(%)		75	平成12年度	平成18年度	-	-	59.3	63.4	64.0	集計中				

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(3) 都市内の交通渋滞を緩和する														
		道路渋滞による損失時間 (%)	C M	38.1億人時間 / 年を約 1 割削減	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	-	3	全国値の集計は行わないものの、渋滞状況を実測する区間において「プローブカー」等により毎年度調査を実施。当該区間については、渋滞損失時間が6.1億人時間から5.9億人時間へと約3パーセント減少。 新規開通等関連区間では渋滞損失時間の改善効果を確認。 短期間で効果を発現した事例として、既存の高速道路を有効に活用した事例が各地に存在。	引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交差結節点改善事業やTDM施策等を実施。また、有料道路の料金にかかる社会実験などの既存ストックの有効活用を図る。その際、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図る。	○渋滞対策の推進 バイパス、環状道路、市街地における都市計画道路等の整備、交通結節点の改善、交通需要マネジメント施策等（都市交通の快適性 / 利便性の向上10,635億円の内数（H15年度））	
		E T C利用率 (%)	C M	70	平成14年度	平成19年度	-	-	-	2	5	16	平成14年度実績値5パーセントに対して平成15年度の実績は16パーセントとなり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。	今後はE T C の効果を発現させるためにE T C の利用の促進を図ることが重要であり、以下の施策を実施。 ・E T C の24時間専用レーン化を推進 ・E T C 車載器の助成の実施（社会実験と合わせたモニターリース等制度） ・多様で弾力的な料金施策の実施	○E T C の利用促進・活用推進 料金所渋滞の緩和や環境改善を図るために、E T C のさらなる普及を促進。さらに、出口E T C を活用した乗り継ぎや端末区間における特定料金区間等、多様で弾力的な料金施策実施により道路の有効利用を図るなど、E T C を活用した施策を展開。（都市交通の快適性・利便性の向上10,635億円の内数（H15年度））	
		路上工事時間の縮減率（時間 / km・年）	C M	201時間 / km・年を約2割削減	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	201	186	平成14年度実績値201時間 / km・年に対して平成15年度の実績は186時間 / km・年（7パーセント減）となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている（国土交通省政策評価基本計画における平成14年度値は235時間 / km・年であるが、道路補修工事、占用企業工事以外で計上されていた時間を除外した時間で評価をした）。	工事情報の開示等を通じて、道路利用者による工事実施状況のチェックを行うなどの外部監視や毎月の路上工事時間を直ちに公表する等のマネジメントの強化を図り、一層の路上工事の縮減に取り組む。	○路上工事時間の縮減 面的集中工事と掘削規制の一体的実施等	
政策目標21 地域交通確保																
地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	C	(1) 地方バス路線を維持する														
		地方バス路線の維持率 (%)	C M	100	平成14年度	平成15年度	-	-	-	-	96	98	平成13年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線の路線に重点化して支援してきており、平成15年度の実績値は98パーセントである。 これは、国が承認した平成14年9月末の路線数2,143路線のうち、平成16年3月末までに40路線（類似系統再編27路線、利用者の減少13路線）が廃止となったためである。	乗合バス事業における経営状況は大変厳しく、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難な状況にあるが、地域の生活交通に支障が生じないよう、国土交通省としても地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。	○生活交通路線維持対策の実施 国と地方の適切な役割分担のもと、地域協議会において維持・確保が必要と認められ、国が定める基準に適合する広域的・幹線の路線に対してその維持対策費を補助（73億円（H15年度） / 73億円（H16年度））	
		(2) 離島航路を維持する														
		有人離島のうち航路が就航している離島の割合 (%)	C M	72	平成12年度	平成17年度	73	73	72	72	72	集計中	平成14年の有人離島数は421島、一般旅客定期航路が就航している離島数は303島、割合は72パーセントであり目標値は維持されている。 平成15年度見込み：72パーセント	離島航路補助金については、所要の予算額を確保するとともに、航路事業者の経営効率化を図るべく指導を強化する。	○離島航路維持対策の実施 ・離島航路の維持及び改善を図るため、離島航路事業者に対し、その欠損の一部を補助（38億円（H15年度）） ・離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の課税標準を5年間3分の1に軽減	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(3) 離島航空路を維持する														
		生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合(%)	C M	100	平成12年度	平成17年度	-	-	100	100	100	96	平成15年度時点では、28の離島のうち27の離島で航空輸送を維持しているところ。 離島航空路線運行費補助の対象として航空事業者から申請のある路線については、全路線について補助を実施している。 一部の離島路線では、本土・離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により航空輸送が維持できない離島が存在する。 離島路線を運行する航空会社10社中8社は経常赤字を計上(平成14年度)など、苦しい経営状況。	平成15年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることとし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。 今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。	○離島航空路線維持対策の実施 ・離島航空路線運行費補助金(約4億円(H15年度)・約4億円(H16年度継続)) ・機体購入補助(約12億円(H15年度)・約12億円(H16年度継続)) ○離島航空路線に就航する航空機に係る航空機燃料税及び固定資産税の軽減措置 ○離島航空路線に就航する航空機に係る陸量の軽減措置	
政策目標22 地域間交流、観光交流等内外交流の推進																
地域間交流、観光交流等の国内外交流の推進が促進され、地域や経済の活性化が図られること	C	(1) 外国人旅行者の訪日を促進する														
		訪日外国人旅行者数(万人)	C M	743	平成12年度	平成18年度	-	444	476	477	524	521	訪日外国人旅行者数は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少した。このため、本年の指標は減少している。しかし、SARSが収束した8月以降は急速に回復し、順調に推移していることから、実施施策は効果をあげており、指標の減少は主に外部要因によるものと言える。今後とも、目標値を達成するために、更に強力に外国人旅行者の訪日促進に資する施策を推進することが必要である。 なお、年統計では訪日外国人旅行者数は低下しているが、年度統計で見ると、15年度は535万人を記録し、ワールドカップ開催等により過去最高だった平成14年度を約3万人(0.5パーセント)上回る増加となっている。	平成15年1月31日の小泉総理大臣の第156回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を2010年までに1000万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本の観光魅力を海外に発信するビジット・ジャパン・キャンペーンを、より強力に、推進していく必要がある。 地域が自主的に進める観光を軸とした良好な地域作りと観光交流拡大の取組を、ハード・ソフト両面から総合的に支援していく必要がある。	○ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施(20億円(H15年度)) ○魅力ある観光交流空間づくりの推進(3.3億円(H15年度))	
		(2) 国民の観光を促進する														
		国民一人あたりの平均宿泊旅行回数(回)	C M	2	平成12年度	平成18年度	-	1.55	1.52	1.42	1.41	1.28	平成15年度の実績値は1.28回となっており、目標設定時(平成12年度)から減少している。実績値の減少原因としては、国内の景気の低迷等による旅行需要の低下等が考えられる。	長期家族旅行国民推進会議の開催を契機として、政府全体で連続休暇取得促進に取り組むことにより、連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備を図る必要がある。 地域が自立的に進める観光を軸とした良好な地域作りと観光交流拡大の取組を、ハード・ソフト施策の両面から総合的に支援していく必要がある。	○連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備 ・国民の長期家族旅行の推進を図るためのモニターツアー実施等休暇取得推進に向けたキャンペーン等を展開 ・官民をあげて長期家族旅行の推進を図るため、「長期家族旅行国民推進会議」を開催 ・長期家族旅行の推進を図るため、モニターツアーによる調査等の実施による長期家族旅行促進のための環境整備 ○魅力ある観光交流空間づくりの推進(3.3億円(H15年度))	
		(3) 国営公園の利用を促進する														
		全国民に対する国営公園の利用者数の割合(○人に一人が利用)	C M	4	平成14年度	平成19年度	-	5.8	5.5	5.0	4.9	4.6	全国民に対する国営公園の利用者数の割合の実績値(平成15年度)は国民の4.6人に1人であり、目標値の達成に向けて順調に推移している。	地域住民のレクリエーション、憩いの場としての引き続き着実な整備及び維持管理を行い、利用促進を図る。	○国営公園の整備(国営公園整備約295億円(H15年度)) ○国営公園の管理(国営公園維持管理約113億円(H15年度))	
		(4) ダム周辺施設等の利用を促進する														
		地域に開かれたダム、ダム湖利用者数(万人)	C M	621	平成12年度	平成18年度	-	-	499	-	-	集計中	ダムの年間利用者の現地調査を、平成15年度に実施した。 平成15年度は、新たに37ダムにて「水源地域ビジョン」に着手し、内8ダムにて策定しており、ダム湖の利用がより積極的に進むものと見込まれる。	今後も水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。	○ダム湖周辺整備の推進 ○ダム周辺施設の利活用、上下流交流の推進 (ダム事業費4,097億円の内数(H15年度事業費))	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
		(5) 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの道路で連絡されている割合													
		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 (%)	C M	77	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	72	73	平成14年度初期値72パーセント (522ルート) から平成15年度実績値が73パーセント (新たに5ルート) となり目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。	高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域 (日常活動圏) を連絡する道路網について重点的に整備する。	○住民生活の (通勤、通学、医療、福祉、防災) の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、隣接する地域の中心都市を結ぶルートである「地域間交流ルート」を重点的に整備を推進
		日常生活の中心都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 (%)	C M	68	平成14年度	平成19年度	-	-	-	-	63	64	平成14年度初期値63パーセントから平成15年度の実績値が64パーセントとなり目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。	1.5車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な道路整備、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する事業の推進等により、目標の達成を目指す。	○地域内の交流の円滑化に資する道路整備として、市町村合併支援事業等を推進 ○地域の実情に応じつつ効率的な道路整備を推進する観点から、1.5車線の道路整備等を推進
政策目標23 新たな市場の育成															
創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	C	(1) 不動産証券化市場を健全に発展させる													
		不動産証券化市場規模 (兆円)	C M	14	平成14年度	平成16年度	-	-	3	6.2	9	12.7	実績値については、平成14年度において9兆円程度の市場規模に対して、平成15年度において約3.7兆円拡大し、平成16年度の目標値14兆円に対し、12.7兆円の市場規模となった。 このうち、Jリート市場については、平成14年度末において約9,000億円の不動産総取得額 (7 投資法人) に対し、平成15年度末においては約1兆5,900億円 (12投資法人) の不動産の総取得額となっており、順調な拡大を続けている。 関連施策の実施による証券化市場への物件供給の拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、また、外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストラの進展に伴う証券化ニーズの拡大、株式市場の低迷や低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が不動産証券化市場の拡大に寄与したものと考えられる。	不動産証券化市場規模自体は順調に拡大しているが、市場の健全な発展のためには、証券化市場への物件供給の拡大、投資家への普及促進等を引き続き推進する必要がある。	○証券化促進のための環境整備 ○投資家に対する普及・啓発活動 (14百万円 (H15年度))

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性		
		(2) 中古住宅・不動産流通を促進する														
		指定流通機構（レインズ）における不動産仲介物件等の登録データ量（千件）	C M	200	平成13年度	平成17年度	-	166	177	182	183	186	指定流通機構における不動産仲介物件の登録データ量については、長引くデフレの影響により、平成15年度末の実績値は186千件と登録件数の伸びは鈍化しているものの、不動産事業者のレインズ検索件数は急増しており、指定流通機構は積極的に活用されてきている。また、平成15年4月からは、すべての指定流通機構がインターネット対応のIP型となり、不動産事業者の不動産データの登録における利便性の向上が図られ、不動産流通市場の活性化が期待される。さらに不動産業課では、業界向けにIP化の推進と登録義務のない一般媒介契約物件等についても指定流通機構に積極的に登録するよう指導しているところであり、今後も指定流通機構の積極的な活用を促進していくことにより、業績指標の目標値（平成17年：200千件）は達成できるものと考えられる。	消費者が安心して中古住宅の売買を行うことができるよう、品質、市場価格等に関し、消費者に十分な情報提供が行われる仕組みが重要であり、引続き以下のとおり施策を推進。 ・住宅性能表示制度についてより一層の周知を図り、普及を促進する。 ・価格査定マニュアルについては、不動産事業者間で活用されるよう、その普及に努めていく。 ・不動産市況情報については、さらにきめ細かい市況情報の提供について検討するとともに、消費者に対して周知拡大を図っていく。 ・不動産統合サイトについては、全国の不動産物件情報の提供のみならず、不動産取引に当たっての留意事項や、消費者にとって有意義な情報等も掲載するなど、サイト内の情報を充実させるとともに、消費者周知を図る。 ・不動産取引価格情報の開示について、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ制度を構築し、さらに充実していくため、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく。	○中古住宅の住宅性能表示制度の普及促進 ○不動産の評価システムの確立 ○不動産市況情報の提供促進 ○不動産統合サイトの構築	
		中古住宅の流通量（万戸）	C M	20	平成9年	平成15年	11.6 (1月～9月)	-	-	-	-	集計中	中古住宅の流通量については、5年に1度の住宅・土地統計調査を基に実績値を得ているが、平成15年住調は平成16年度末頃の公表予定。なお、レインズの「一戸建」及び「マンション」の売り物件の成約件数については平成9年度約6.3万件が平成15年度約8万件となり27パーセント増加しているなど、中古住宅市場における取引の活発化の兆候が現れてきていることから、業績目標については達成が見込まれる。 なお、日本の中古住宅の流通量が少ない理由としては、中古住宅の評価が適切になされず、性能等に不安があり、売手においては市場価格の低下、買い手においては購入する住宅の質への不安が大きな理由の一つと考えられる。このような観点から、品質、市場価格等に関し、消費者に十分な情報提供が行われる仕組み作りが重要であるとの認識のもと、施策を実施してきたところである。			

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(3) 住宅リフォーム市場を活性化する														
		リフォームの市場規模(万戸)	C M	430	平成 8 ～12年 度	平成13 ～17年 度	H 8 ～ H12 330						リフォームの市場規模(増築及び10平方メートル以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事)については、5年に1度の住宅・土地統計調査を基に実績値を得ているが、次期住調は平成16年度末頃公表予定。なお、建築着工統計等を用い、この数年の増改築の工事件数及び工事金額をみると、横這いもしくはやや減少となっているが、バリアフリーのための改修工事件数は住宅・土地統計調査以外に実績把握が困難であるため、指標全体の動向の分析は現段階では困難である。	リフォーム市場の活性化を図るため、以下のとおり施策を推進する。 ・省エネルギー化等住宅の性能を向上させるリフォームに関する情報を追加する等、リフォームの内容の充実と普及を図る。また、リフォームに関する相談窓口の設置、地方公共団体等が行うリフォーム相談会等への支援を行うとともに、リフォーム工事における消費者保護の充実を図る。 ・増改築工事に関する瑕疵保証が円滑に実施されるよう、瑕疵保証保険制度の普及を図るため、中小工務店、消費者それぞれに向けたインターネットやパンフレット等の各種媒体を適切に活用しつつ、制度のPRを行う。 ・S I 住宅(スケルトン・インフィル住宅)等のリフォームしやすい住宅や部品の普及・啓発を図る。	○住宅リフォームに係る情報提供他 ○増改築工事における瑕疵保証保険制度の活用 ○リフォームしやすい住宅・部品の開発・普及	
政策目標24 公正で競争的な市場環境の整備																
公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場活性化が図られること	C	(1) 建設業における不良・不適格業者を排除する														
		「発注者支援データベース・システム」の導入状況(%)	P	100	平成12年度	平成18年度	55	62	62	75	79	82	平成15年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は82パーセントであり、目標の達成に向けて指標は向上している。 そのうち、国土交通省における導入状況は、平成13年度に既に100パーセントに達しているもの、所管法人等の導入実績は平成15年度で未だ67パーセントに留まっている。 なお、参考までに、平成15年度に行った「入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況調査結果」によれば、全発注者における発注者支援データベースの活用状況は、平成14年度末時点で22パーセント(国：58パーセント、特殊法人等：53パーセント、都道府県：100パーセント、市町村：20パーセント)が活用しているという結果が得られている。	公共工事等の良好な品質の確保のためには、企業選定の段階において、企業評価に加え技術者個人の評価が重要である。そのため、技術者データの充実や検索システムの整備等、虚偽申請防止等のための実効性や発注者に対する利便性を向上させることにより、発注者支援データベース・システムの導入の促進を図り、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除を促進する。	○発注者支援データベース・システムを活用した管理技術者の現場専任制の確認の徹底	
		(2) 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する														
		公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況(%)	P		平成13年度	平成18年度							平成15年度実績値に関しては今後調査予定。平成16年10月頃公表予定。 平成13年度から14年度において「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」に関しては75パーセントの実績値で特に大きな変化はない。 「入札時における工事費内訳書の提出の状況」は特殊法人等において導入団体があり、平成13年度56パーセントから14年度63パーセントと増加した。	努力事項である「入札監視委員会等第三者機関の設置」並びに「入札時における工事費内訳書の提出」について、その重要性の周知を図ること等により、各発注者の意識の啓発などを図る。	○入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況のフォローアップ	
		入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況		100			-	-	-	75	75	集計中				
		入札時における工事費内訳書の提出の状況		80			-	-	-	56	63	集計中				

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性		
		(3) トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備														
		トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 (%)	C M	54.0	平成10年度	平成18年度	47.2	49.0	50.8	52.0	53.0	集計中	平成14年度の実績値は53.0パーセントとなっており、毎年指標は伸びている。 平成 2 年の貨物自動車運送事業法施行による規制緩和の結果、トラック事業者は約18,000者増加し、約58,000者 (平成14年度末) となったほか、事業者の創意工夫による新たなサービスが出現する等、競争の活性化が見られる。この結果、平成14年度における営業用トラックの輸送効率 (1 日車あたり輸送トンキロ) は自家用トラックの約26倍となっている。このような高い輸送効率の実現により、荷主が営業用トラックを選択する機会が増大しているものと考えられる。また、自動車関係諸税の軽減のメリットを享受するとともに、自らの車両の輸送効率を向上させるという観点から、自家用トラック使用者の営業用トラックへの転向も進捗したと考えられる。 一方で、安全等の必要コストを削減した輸送が行われる等、輸送の安全の確保がおろそかになるケースも散見される。	全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、トラック事業者の輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定、公表する貨物自動車運送事業について、事業者データを提供する等の支援を行う等、事後チェックの更なる充実・強化を推進する。	○トラック事業における規制緩和の推進及び事後チェック体制の強化 ○営業用トラックに係る自動車関係諸税の軽減	
		(4) 基礎的な土地情報を整備する														
		地籍が明確化された土地の面積 (千 km ²)	P	141	平成12年度	平成16年度	-	124	125	127	129	131	平成15年度の実績値は131 (千平方キロメートル) であり、目標の達成に向けた十分な進捗とは言えない。特に、都市部においては2,266平方キロメートル (都市部全体の18パーセント) しか進捗していない状況である。 原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であることや地籍調査の重要性に対する認識不足が考えられる。また、都市部においては土地の細分化、権利関係の複雑、頻繁な土地の異動等により境界確認の合意を得ることが難しい等、調査・測量が他の地域に比べて困難であることから、調査の進捗遅れが著しくなっていることが考えられる。	「第 5 次国土調査十箇年計画」に基づき、民間の能力・成果の活用を図りつつ地籍調査事業を着実に実施していくとともに、都市部等進捗率が低い地域においても地籍調査を積極的に促進することにより、基礎的な土地情報の整備を推進していく。 都市再生本部において「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針が報告されたところから、これを受けて、都市再生の円滑な推進のために、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図を整備しこれを正式地図化することにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。	○地籍調査の推進 (130億円 (H15年度)) ○広報活動の実施	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
政策目標25 産業の生産性向上															
経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	C	(1) 専門工事業のイノベーションを促進する													
		建設業者に係る経営革新計画の承認件数(累計値)(件)	P	13	平成12年度	平成18年度	-	1	3	5	4	4	平成15年度の実績値(累計)は4件であり、前年度からの変動は無し。 新規の承認件数が0件であった理由として、専門工事業者の消極性が考えられる。 その背景として、過剰供給構造の中、企業間の競争激化により建設業者の収益力が低下する一方で、依然として、重層的な下請構造の下でのコスト高が建設業者の生産性を損ねている実態がある。 これについては、従来から建設産業団体の自主的な取組みや行政による指導により改善は見られるものの、いまだ徹底されているとは言い難く、特に専門工事業団体においては、経営革新のための取組みについては、緒についたばかりの状況である。そこで、建設業者が自らの役割と責任を明確にするとともに、その取組みを強化することで、総合工事業者と専門工事業者の間で対等なパートナーシップを確立し、合理的な生産システムを確保することが、経営革新をスムーズに行う土壌を整備する上で、必要である。 具体的には、コスト公正の透明化や優れた専門工事業者が伸びられる環境の整備を図るため、分離発注、異業種JV、CM方式等の新たな建設システムに対応し得る責任施工体制を確立及び経営基盤の強化、経営の効率化に資する新分野への進出が挙げられる。 特に新分野進出や企業連携等に当たっては単独企業での取組が困難であるため、業界団体ごと取組意欲の醸成に向けた具体的な取組を進めることが求められる。	○専門工事業者の経営組織の革新 分離発注、異業種JV、CM方式等、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備を図る。 ○専門工事業者の新分野進出支援 リフォームやコンバージョン等、専門工事業者が直接発注者から受注できるような新分野への進出に対する支援を図る。	○建設産業の経営革新の推進
		(2) 自動車整備事業の生産性を向上させる													
		指定整備工場数(工場)	P	30,000	平成11年度	平成17年度	-	26,334	26,927	27,449	27,847	28,283	指標の推移について見ると、年度ごとの伸び率は減少傾向にあるが、これは景気の低迷により設備投資を抑える事業者が多いことが原因の1つと考えられる。	目標値を達成するよう、近代化資金のより一層適切な運用を図ることにより、認証工場の指定取得を推進することとしている。	○認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上
	C	(3) 中小造船業の生産性を向上させる													
		中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額(千円/人)	CM	8,036	平成11年度	平成16年度	-	7,653	8,002	8,205	8,270	集計中	平成11年度以降継続して増加しており、対前年比では4.4パーセント向上(平成12年度)、2.5パーセント向上(平成13年度)、0.8パーセント向上(平成14年度)となっている。また、3年間の平均向上率は2.6パーセントと順調に推移している。	今後も中小企業経営革新支援法に基づく支援等を通じて、中小造船業の経営基盤強化のための取り組みを促進する。	○中小造船事業者の経営基盤強化に対する支援
政策目標26 消費者利益の保護															
消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	C	(1) 住宅性能評価・表示を普及させる													
		住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合(%)	CM	50	平成13年度	平成17年度	-	-	-	5.3	8.2	11.5	平成15年度の実績値は、14年度の8.2パーセントから11.5パーセントとなり、目標に向け指標は伸びている。 制度の利用は伸びているが、総合住宅展示場の来場者に対する調査では、制度の認知率が近年は60パーセント前後で大きな変化なく推移していることから、今後も消費者への周知を引き続き積極的に進めていく必要がある。	住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合は伸びているが、更なる増加に向け、より国民が利用しやすいニーズに合ったものとなるよう制度の改善を検討するとともに、制度の一層の周知を図り、普及を促進する。	○住宅性能表示制度の充実・普及促進

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段	
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析			今後の取組の方向性
		(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる														
		衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標(自動車アセスメントでの衝突安全性能評価を実施した対象乗用車の平均 獲得率×衝突安全性能評価を実施した乗用車販売台数の全新車販売台数における割合)	C M	55	平成12年度	平成15年度	-	-	33	50	63	70	当該指標は12年度が33であったのに対し、15年度期末時点で、目標値を上回る70となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。特に、平均の 点数を12年度から15年度で比較してみると、運転席は 3.8から 5.2に、助手席は 4.4から 5.3と大幅に向上していることから、安全性が急速に向上していることがうかがえる。 また、カバー率は12年度から 4 ヶ年の合計で79車種となり、国内新車販売台数の約 8 割以上と目標どおりとなっている。	総合評価()による情報提供の推進は一定の成果を上げており、今後、衝突安全性能総合評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。 平成15年度より歩行者頭部保護性能評価を開始し、今後も引き続き実施する。平成16年度以降は、アセスメント事業の拡充に向けた調査研究の実施を予定としている。 また、欧米のアセスメントで実施されている評価試験方法の調査を行うなど、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。	○自動車アセスメント事業の推進 ・車種毎のブレーキ性能試験及び衝突安全性能試験(フルラップ前面衝突、オフセット前面衝突、側面衝突)に係る比較情報、エアバッグ等の自動車の安全装備に係る情報について、平成 7 年度より公表 ・12年度より、評価試験にオフセット前面衝突を追加し、衝突安全性能の総合評価を実施し公表 ・13年度より、チャイルドシートの安全性能等試験を実施し公表	
○ 共通の政策課題																
政策目標27 I T 革命の推進																
国民生活や産業社会における I T 化とともに、行政サイドの I T 化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型 I T 社会」の実現が図られること	C	(1) 港湾分野における行政手続の電子化を推進する														
		港湾 E D I システムの普及率(%)	P	100	平成13年度	平成17年度	-	8.9	19.2	22.0	55.1	72.4	輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス化や電子政府の実現など、港湾の利便性向上のため、手続きの電子化の必要性が重視されてきた。 平成15年 6 月からの港湾 E D I システムの本格運用、平成15年 7 月の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの実現に伴い、新たな港湾管理者が参加し、平成15年度末の実績値は72.4パーセント(港湾管理者69港と全特定港86港)であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。	今後も、引き続き利用港湾拡大に向け、港湾管理者等への説明を行う。 電子政府構築計画において決定された、既存の業務・システムに関する最適化計画を平成17年度のできる限り早期に策定し、システムの改良等に努める。	○港湾 E D I システムの設置及び管理(1 億円(H15年度)) ○輸出入・港湾諸手続のワンストップサービスの利便性向上への取組み(1 億円(H15年度))	
		(2) 公共事業における入札の電子化を推進する														
		電子入札の実施割合(%)	P	100	平成13年度	平成15年度	-	0	0	0.2	5	80	平成13年度より直轄事業の一部(約100件)に電子入札を導入し、平成14年度は、平成15年度からの全面的な運用開始に向けて対象事業を拡大し、約 2,000件で電子入札を実施。 平成15年度は、新システムへの移行期間を経て、4月21日より、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入札を開始し、約 3 万件で電子入札を実施。 4 月 1 日から20日までシステムの移行期間としたことなどにより、実績値は100パーセントに達しなかったものの、既に電子入札を全面的に運用しており、目標は達成された。	引き続き右記政策手段を実施するほか、利用環境のさらなる向上を図る。	○電子入札の推進	
		(3) 国の行政手続の電子化を推進する														
		申請・届出手続のオンライン化率(%)	P	100	平成12年度	平成15年度	-	0.0	0.4	12.0	43.5	93.8	「電子政府構築計画」(平成15年度 7 月17日各府省情報化統括責任者連絡会議決定)において、原則すべての行政手続等を平成15年度までのできる限り早期にオンライン化することとされたため、国土交通省における申請・届出等手続においても、オンライン化対象手続を1,718件から2,270件に変更したが、平成15年度末までに、制度改正を検討中のものや地方公共団体との調整が必要な手続を除き2,130件の手続がオンライン化され、当該業績指標の目標値はほぼ達成した。	今後、残りの手続についても速やかにオンライン化を図る。	○申請・届出等手続のオンライン化に向けたシステム整備(2.259百万(H15年度)) ○申請・届出等手続をオンライン化に向けて法制面での手当	

政策名 (達成すべき目標)	目標 分類	業績指標	指標 分類	目標値	目標期間		測定結果						評価の結果		政策手段
					基準年次	達成年次	H10	H11	H12	H13	H14	H15	目標の達成状況に関する分析		
		(４) 民間によるネットワークインフラの形成を支援する													
		公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長 (km)	P	32,000	平成13年度	平成15年度	-	-	24,430	28,140	31,050	集計中	これまでの実績値の大きな伸びは、2001年1月に策定された「e-Japan戦略」に基づき、国家戦略として、本格的にIT基盤の整備を推進してきたことが、寄与していると考えられる。 しかしながら、IT基盤整備の推進の結果、公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備は概成しつつあり、今後の実績値の伸びは緩やかになると考えられる。	今後は、河川、道路、港湾施設における光ファイバ等収容空間の整備を進めるとともに、これらの解放を順次進める。 平成17年度までに情報BOXの不連続区間を解消する。 平成16年4月に策定した「無電柱化計画」に基づき、電線共同溝の整備等による無電柱化を推進し、市街地の幹線道路の無電柱化率を9パーセント(H15年度末)から17パーセント(H20年度末)に引上げる。	○河川管理等の高度化に対応した光ファイバ整備事業の推進(約32億円(h15年度国費)) ○情報ハイウェイの構築(約1,670億円(H15年度国費)) ○港湾施設管理用光ファイバ収容空間の整備(約3億円(H15年度国費))

(注) 1 国土交通省から送付された「平成15年度政策チェックアップ結果」に基づき当省が作成した。
2 「」を付しているものは、速報値もしくは暫定値である。

政策評価審査表（事業評価（事前）関係）

（説明）

本審査表は、公表された国土交通省の「平成17年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）」に基づき総務省の責任において整理したものである。
各欄の記載事項については以下のとおりである。

欄 名		記 載 事 項
「整理番号」欄		評価書の事前評価票の番号に基づき記入した。
「政策（名称、目的等）」欄		評価の対象とされた政策の名称、目的等を記入した。
「手段」欄		政策目的の実現のために具体的に講じる手段を記入した。
「得ようとする効果」欄		政策の実施により得ようとする政策効果を記入した。
「有効性」欄	「効果の達成見込みの根拠」欄	政策の実施により「得ようとする効果」が実際に得られる見込みについて、それがどの程度確実なものなのか、その根拠（確からしさ）が評価の過程でどのように検証されたのか整理し、記入した。
	「分類」欄	「得ようとする効果の達成見込みの根拠」の内容について、推論及び比較・推計・実験のうち該当する分類を記入した（複数もあり得る。）。 「推論」 定性的な説明等により、得ようとする効果が実際に得られると見込まれることを説明している。 <その他の検証方法（例示）> 「比較」 過去の同種類似の政策の実施等により得られた効果、実績等に基づき、今回の政策の実施により得ようとする効果が実際に得られると見込まれることを帰納的に根拠付けている。 「推計」 定量的なデータの集計・分析等に基づき、当該政策の実施により得ようとする効果が実際に得られると見込まれることを一定の手法により算出し根拠付けている。 「実験」 実験や研究の結果に基づき、当該政策の実施により得ようとする効果が実際に得られると見込まれることを実証的に根拠付けている。
「効果の把握の方法」欄		得られると見込まれる効果をどのように把握・推計したのか（事後の検証を予定している場合には、政策の実施後に実際に得られた効果をどのように把握・測定するのか）を記入した。
「必要性及び効率性に関する特記事項」欄		以下に該当するものについて記入した。 「必要性」 当該政策の実施を明確に位置付けている法令、閣議決定等の政府方針に基づいていることが記述されているもの 「効率性」 当該政策の実施に要する費用等と当該政策により得られると見込まれる政策効果との関係について分析が試みられているもの

政策評価審査表(平成17年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果)(事業評価(事前)関係)

(国土交通省:事前評価)

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
1	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築 (地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による多様な住宅困窮者の居住の安定確保を図る) ○関連する政策目標 1) 居住水準の向上	○公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅等の公的賃貸住宅や居住環境整備を支援する総合的な助成制度(住まいの安心確保助成事業(仮称))を創設 ○上記住宅の管理の適正化 【予算要求額: 500億円】	○公的賃貸住宅ストックを有効活用することによる居住のセーフティネットを早急に再構築し、多様な住宅困窮者の居住の安定を確保する	○公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅などの公的賃貸住宅の相互連携を強化し有効活用を図るとともに、新たな総合的な助成制度を創設することにより、住宅困窮者の公営住宅等への入居機会の拡大及び特定優良賃貸住宅の空家の活用など、地域や個人の実情に応じた住宅困窮者に対する的確な対応が可能となると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
2	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進 (国、地方公共団体、交通事業者、国民一般等のそれぞれの主体が役割や課題を認識し、自発的に、かつ、相互に連携して取り組みを行う「心のバリアフリー」社会を実現し、ハード面のみならずソフト面も含む総合的な交通バリアフリー化を推進する) ○関連する政策目標 2) バリアフリー社会の実現	○バリアフリーボランティアモデル事業 ○バリアフリー人材育成プログラム ・公共交通事業者への普及・啓発 ・バリアフリーリーダーの認定・育成 ・子供向けバリアフリー人材育成の推進 ○交通バリアフリー教室の拡充 ○市町村、交通事業者等に対するセミナーの開催 【予算要求額: 154,038千円】	○事業者、国民等各関係者のバリアフリーに対する意識の醸成を図り、高齢者、身体障害者等に配慮された交通バリアフリー社会を実現する	○公共交通事業者、NPO並びに小中学生等、地域に密着する形で幅広く国民一般にバリアフリーに対する意識の醸成がなされることになり、ハード面での整備と人的支援とが一体的に推進されることにより、「心のバリアフリー」社会の実現、総合的な交通バリアフリー化に資するものとなると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
3	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現（鉄道事業者等の民間事業者、公益的施設管理者等と市町村の市街地整備部局・建築部局が連携して取り組むための枠組みの構築及び民間事業者への支援策の強化を図る） ○関連する政策目標 2) バリアフリー社会の実現	○関係主体が協調して作成した整備計画に基づき「人にやさしいまちづくり事業」による補助 ○既存出入りが狭隘な地下鉄駅等に隣接する建築物等、旅客施設のバリアフリー化を一体的に整備する場合に民間建築物におけるエレベーター設置費等を直接支援 【予算要求額：1,370百万円】	○建築物も含めた「まち」全体のバリアフリー化を促進	○「交通バリアフリー法」に基づく制度と「人にやさしいまちづくり事業」制度の連携を図るとともに、補助制度を拡充することで、「人にやさしいまちづくり事業」の補助を活用できる裾野が広がることとなり、建築物も含めた「まち」全体のバリアフリー化を促進できると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
4	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進 まち再生まると支援事業（仮称）の創設 （地域に対する施策の「選択と集中」による地域全体の再生を推進する） ○関連する政策目標 4) 住環境、都市生活の質の向上	○「まち再生まると支援事業（仮称）」を創設 （まちづくり交付金等の各種まちづくり支援策と連携し地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを一体的に金融面・税制面等から支援） 【予算要求額：33,518百万円】 【減収見込額：試算中】	○地域自らの創意工夫に満ちた地域再生を推進する	○まちづくり交付金等と連携した民間プロジェクトの立ち上がりを金融面・税制面等で支援することにより、官民協働によるまちづくりが誘導されるため、地域全体を効果的に再生できると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
5	まちづくり交付金による支援措置の充実 （地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会活性化を図る） ○関連する政策目標 4) 住環境、都市生活の質の向上	○地域再生計画に位置づけられた事業、民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生を実現するために必要なもの等、一定の要件を満たす事業について、交付限度額算定の基礎となる額に対する市町村の提案による事業（以下、「提案事業」という。）の割合を現行の1割から2割に引き上げ 【予算額：203,000百万円】	○地域自らの創意工夫を活かしたまちの再生を推進する	○提案事業に対する支援を拡充することにより、基幹事業と提案事業の連携による相乗効果が強化され、まちづくりの目標がより効率的、効果的に実現されると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
6	民間が行う市街地開発事業による地域再生・都市再生 (地域再生・都市再生を実現する) ○関連する政策目標 4) 住環境、都市生活の質の向上 18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	○民間会社による一体的なまちづくりの推進 ・土地区画整理会社(仮称)による迅速な事業実施を行うための補助及び無利子貸付の創設、税制特例措置 ・民間主体によるまちの持続的な運営のための保留地の賃貸制度及びそれに対応した無利子貸付の充実、税制特例措置 ・地方公共団体の支援手段の自由度の向上等、民間主体のニーズに対応するための支援策の拡充 ○停滞している民間事業の再生 ・経営改善の検討や事業の抜本的見直しを行った組合に対する支援等を実施 【税制改正にともなう減収見込額: 28百万円】 【予算要求額: 19,897百万円の内数】	○民間による市街地開発事業の着実な推進	○新たな民間施行主体の追加や民間主体によるまちの持続的な運営に資する各種施策等を総合的に展開することにより、民間等のノウハウや資金を活用した着実かつ効率的な市街地整備の促進が実現すると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
7	汚水処理普及対策助成金制度(仮称)の創設 (下水道事業における戦略的・広域的かつ質の高い社会資本整備として国が責務として推進する分野、地方の自主性・裁量性の向上に委ねる分野を整理し、より一層事業の重点化を図る) ○関連する政策目標 4) 住環境、都市生活の質の向上	○汚水処理普及対策助成金制度(仮称)を創設 (都道府県構想を踏まえ、市町村が策定する汚水処理施設整備の計画について関係省が連携して支援) 【予算要求額: 200億円】	○汚水処理施設の整備をさらに効率的に推進する (参考) 業績指標: 10) 汚水処理人口普及率(86%(平成19年度))	○汚水処理普及対策助成金制度(仮称)の創設により、地方の自主性・裁量性を活かし、より早急に汚水処理施設の整備を推進できることとなると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
8	建築物に係る事故防止策 (建築物の事故についての情報収集システムの構築とあわせ、一般市民が安全に建築物を利用するための意識の向上を図るなどの日常的な安全対策の徹底を図る) ○関連する政策目標 4) 住環境、都市生活の質の向上	○事故発生時の情報収集及び平常時の事故防止対策に係る体制の整備 ○事故の被害軽減に係る建築物の設計ガイドラインの作成	○事故の再発防止 ○建築物に係る重大な事故による被害の軽減	○事故情報の収集システムや対策委員会の常設により迅速な事故対応が可能となり、また、通常時からの安全教育等の実施により事故の再発防止に資すると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【必要性】 ○建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案に対する衆議院付帯決議(平成16年5月18日)
9	街なかの居住の推進 (居住人口の街なかへの回帰を促進することにより、ベクトルの逆転を図るとともに、高齢者対策や都市居住の生活の質(クオリティオブ ライフ)の創造、中心市街地の持続可能な活力の創出を図る) ○関連する政策目標 4) 住環境、都市生活の質の向上	○街なか居住再生ファンド(仮称)を創設(駐車場・空きビル・空き店舗等の遊休地等を核として行う住宅供給事業の立ち上げ期～運営初期を支援) 【予算要求額：120億円】 ○住宅市街地総合整備事業を拡充し、事業規模の小さい住宅供給や既存ストックの有効活用等による住宅供給や、街なかのバリアフリー整備を推進 【予算要求額：584億円】	○地方都市等においては、居住機能をはじめ公益施設等様々な機能の空洞化の進展による商業機能の低下、空室率の増加など、活力低下が問題となっており、空洞化の動きに歯止めをかけ、その動きを逆転させる	○地方都市等における住宅供給事業は、商業・業務系開発事業に比べて需要が見込めるものであり、適切な資金支援の下で事業が安定化すれば採算性が確保できる事業も多いと考えられるため、円滑な資金調達と事業の安定化を目的とした街なか居住再生ファンド(仮称)による支援を行うことにより、街なかに居住人口を回帰させ、都市生活の質の向上を図ることができると判断 ○居住人口が減少し拠点的开发の見込めない地方都市の中心市街地において、民間等による事業規模の小さい住宅開発事業を推進することにより早期の住宅供給が行われるとともに、バリアフリー等の高齢者対策を支援することにより、居住機能の回復・コミュニティの再生が可能になると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
10	流域下水道事業の拡充 (近年頻発している集中豪雨への 対応において流域単位での広域的 な浸水対策を実施可能となるよう に措置する) ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減	○ 汚水処理を実施せず浸水 対策をする場合、 汚水処理 に先行して複数市町村にまた が浸水対策を実施する場合、 汚水の処理区域以外の区域 での浸水対策等を実施する場 合、 公共下水道事業実施地 区同士での広域的な浸水対策 等を実施する場合について流 域下水道事業で浸水対策を実 施できるよう措置 【予算要求額：下水道事業費 960,015百万円(国費)の内 数】	○浸水に対する安全度を高 め、また広域的な取組みに よる効果的な浸水対策を実 施する	○流域下水道事業の拡充により流域単位 による整備など地域特性に応じた効率的 な事業実施が可能となれば、より一層浸 水対策事業の推進が図られるため有効で あると判断	推論	○評価時において、ロ ジカルフレームワーク により、目標達成に向 けた政策効果を論理的 に分析	
11	堤防強化対策制度の創設 (都道府県管理河川の堤防強化対 策を推進する) ○関連する政策指標 7) 水害等による被害の軽減	○一級河川指定区間及び二級 河川を対象とした統合補助金 である統合河川整備事業を拡 充し、同事業において堤防の 質的整備を対象の一つとして 位置づけ	○水害から人命と財産を防 御する (参考) 業績指標：20) 洪水による氾 濫から守られる区域の割合 62%(平成19年度)	○これまでの高さや幅等の量的整備に加 え、既設堤防の強化対策等質的整備を計 画的に図ることで、質・量バランスのと れた堤防整備を効率的に推進することが 可能になると判断 ○破堤した場合に甚大な氾濫被害をもた らす恐れのある都道府県管理河川の堤防 において、弱部の強化対策を推進するこ とが可能となると判断	推論	○評価時において、ロ ジカルフレームワーク により、目標達成に向 けた政策効果を論理的 に分析	【必要性】 ○経済財政運営 と構造改革に関 する基本方針 2004(平成16年6 月4日閣議決定)

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
1 2	水災防止体制の充実 (近年の水災防災体制を取り巻く環境の変化を踏まえ、水災防止体制を充実する) ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減	○水防協力団体として、NPO等を指定し、水防団と連携して水防活動を実施できる制度を創設するとともに、この水防協力団体等水防活動に係る法人に対する寄付金について、税制上の優遇措置を講ずる ○水防活動において高齢者等の避難支援の基準を明確化し、高齢者等の避難支援を充実 ○浸水想定区域内の地下街その他不特定多数の者が利用する地下空間において、地下浸水時の利用者の安全を確保するため、避難経路の確保のための避難対策施設を新設又は改良した場合の税制上の特例措置を創設	○地域の水災防止力を向上 ○地下空間の浸水被害の軽減	○治水事業の着実な進展により水災被害は減少しているものの、土地の高度利用、高齢化などにより水災に対する潜在的な危険性は増加している。引き続き治水事業を進めるとともに、水災防止活動を充実し、地域の水災防止力を向上することで、減災対策を行うことが有効と判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
1 3	ダム機能向上事業 (ダムにおける治水機能の向上や河川環境の改善を図る施設を整備する) ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減 14) 良好な自然環境の保全、再生及び創出 15) 良好な水環境への改善	○ダム運用の見直しにより治水機能の向上と河川環境の改善を総合的に実施するために必要な事前放流用施設(小規模放流管)等を設置	○治水機能の向上 ○河川環境の改善	○事前放流用施設(小規模放流管)等を設置し、ダム機能の改良及び下流の無水区間の解消など治水機能の向上と河川環境の改善を図ることから、効率的に対策の推進を図ることができると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
1 4	地域防災斜面对策統合事業費補助の創設 ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減	○地域防災斜面对策統合事業を創設 (急傾斜地崩壊対策事業の一部と雪崩対策事業及び情報基盤緊急整備事業、土砂災害情報相互通報システム整備事業を統合補助金化) 【予算要求額：急傾斜地崩壊対策事業費42,898百万円(国費)の内数】	○土砂災害による被害の軽減	○急傾斜地崩壊対策と雪崩対策を一体的に整備することにより効率的な斜面整備が可能となると判断 ○地域の載量を高めることにより地域のニーズにあった事業の円滑な実施が可能となると判断 ○ハード・ソフト両面から総合的な斜面对策が可能となり、土砂災害による被害が軽減されると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
1 5	治水情報基盤総合整備事業の創設 (行政の危機管理体制の強化、雨量計データの相互共有による観測制度の向上等、一体的な整備による効率化の推進を図る) ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減	○河川事業、ダム事業、砂防事業及び地すべり対策事業において実施している雨量計、水位計等の観測施設及び観測された情報を収集・処理するシステムの整備等について統合補助金化し、防災に関する各データを一元化・統合化	○河川事業、ダム事業、砂防事業及び地すべり対策事業において実施している雨量計、水位計等の観測施設及び観測された情報を収集・処理するシステムを、全国のすべての都道府県において総事業費3億円以上の治水情報収集処理システム等の全てについて、統合補助金化し、防災に関する各データを一元化・統合化	○これまで個別の事業毎に実施してきた補助金事業を統合化し一体的な整備を行うことによって、雨量計データの相互共有による観測制度の向上や、全体的な整備コストやメンテナンスコストに関するスケールメリットが生じるとともに、都道府県における実情に応じた柔軟な運用が可能となると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【効率性】 ○全体的な整備コストやメンテナンスコストに関するスケールメリットが生じる(当省が確認したところ、システムを個別に整備した場合、1県あたり240万円程度の費用がかかるが、統合化することにより1県あたり120万円程度のコスト縮減が図られるとしている)
1 6	雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充 (地下水位の低下や湧水の枯渇、河川流量の減少等への対策として有効であるとともに、ヒートアイランド現象の緩和にも効果的(透水性舗装等に保水されている雨水が蒸発散するとき生じる気化熱が温度上昇を抑制)とされている透水性舗装等の雨水浸透施設の設置の促進) ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減	○民間事業者等の浸水被害防止対策に対するインセンティブとしての現行の割増償却制度を延長 ○現在適用されていない雨水を貯留する施設と同等の機能を有する透水性舗装等の雨水浸透施設を特例措置の対象とするよう拡充	○民間事業者等の設置する雨水貯留浸透施設の設置の促進	○三大都市圏の既成市街地等に存する雨水貯留浸透施設について、法人税、所得税の割増償却措置による雨水貯留浸透施設の設置が促進されることになると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【必要性】 ○特定都市河川浸水被害対策法に対する付帯決議(平成15年6月)
1 7	気象に関する防災情報の共有化の推進 (防災活動の早期立ち上がり、防災担当者の適切な防災対応判断を支援し、気象災害による被害の防止・軽減を図る) ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減	○消防庁及び都道府県と連携を図り、衛星通信や県防災情報ネットワークの利用やインターネット等の最新のIT・情報通信インフラを利用した気象に関する防災情報の共有のためのシステムを整備 ○市町村の担当者や地域防災リーダー等が気象に関する防災情報を共有できる環境を構築 【予算要求額：118百万円】	○気象庁が発表する防災気象情報を迅速・確実に入手利用できるよう情報共有体制を確立	○防災気象情報提供システムの導入により、ほとんどの市町村等の防災担当者が防災対応判断に有効な気象情報の入手・利用が可能になり、住民への避難勧告・指示などの迅速・適切な判断を支援し、高齢者等の災害要援護者にも配慮した防災活動の早期立ち上がりにより寄与すると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【必要性】 ○e-Japan重点計画-2004(平成16年6月)

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
18	都市型集中豪雨対策の強化 (気象ドップラーレーダーにより 風の詳細な3次元分布を把握し、 大雨などの予測制度を向上させ、 都市型気象災害の防止・軽減を図 る) ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減	○都市型気象災害が頻発して いる地域に、気象ドップラー レーダーを順次整備 【予算要求額：1,107百万円】	○自治体をはじめ交通機関 等の防災関係機関や都市住 民各般の的確な防災対策等 の実現	○本施策は、雨の観測に加えて風の詳細 な3次元分布を観測し、都市型気象災害 の原因となる集中豪雨等の激しい気象現 象の監視能力を強化し、取得したデータ を数値予報モデルに入力することで、平 成17年に整備予定の高性能スーパーコン ピュータの導入効果及び数値予報モデル の改良効果と併せて集中豪雨等の短時間 予測制度を飛躍的に向上させる。これら により、自治体をはじめ交通機関等の防 災関係機関や都市住民各般の的確な防災 対策等が実現すると判断	推論	○評価時において、ロ ジカルフレームワーク により、目標達成に向 けた政策効果を論理的 に分析	【効率性】 ○従来の気象 レーダー(1か 所約2.3億円)の 5分の1の追加的 経費(1か所約 0.4億円)で、気 象ドップラー レーダーを導入 することによ り、降雨状況に 加え、積乱雲の 発達・衰弱を左 右する風の分布 の観測が可能
19	大規模地震対策等河川事業の創設 (東海地震・東南海・南海地震等 の大規模地震やこれに起因する津 波への対策を推進する) ○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減	○地震・高潮等対策河川事業 を再編し、都道府県等の費用 負担割合を10分の6～7から 2分の1に引き下げる ○「大規模地震対策等河川事 業」を創設 (地震防災対策強化地域、 東南海・南海地震防災対策 推進地域、日本海溝・千島 海溝周辺海溝型地震防災対策 推進地域、南関東地域直下 の地震対策に関する大綱の地 域等に対象を限定した大規模 地震対策等河川事業」を創 設)	○ゼロメートル地帯等河川 沿いの低地地域の河川堤防 について、堤防強化、地盤 改良等の耐震性向上や津波 対策を、今後、計画的かつ 早急に推進 (参考) 業績指標：30)地震時に防護 施設の崩壊による水害が発生 する恐れのある地域の解消 (約1万ha(平成19年度))	○大規模地震対策の重点的推進を図るた め、地震防災対策強化地域、東南海 ・南海地震防災対策推進地域、日本 海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策 推進地域、南関東直下型地震に関する 大綱の地域等に対象を限定することで、 より重点的かつ効率的な事業の推進を図 ることが可能となると判断	推論	○評価時において、ロ ジカルフレームワーク により、目標達成に向 けた政策効果を論理的 に分析	【必要性】 ○東南海・南海 地震に係る地震 防災対策の推進 に係る特別措置 法(平成14年法 律第92号) ○日本海溝・千 島海溝周辺海溝 型地震防災対策 推進特別措置法 (平成16年法律 第27号)

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
2 0	津波危機管理対策事業（仮称）の創設 （津波に対して、人命を最優先に防護する危機管理対策として、一連区間の海岸における既存の海岸保全施設の防災機能の確保及び避難対策を促進する） ○関連する政策目標 7）水害等による被害の軽減 8）地震・火災による被害の軽減	○都道府県の裁量に基づき、計画の範囲内で一連海岸の各事業に充当することを可能とする制度を創設 （地方が作成する津波防災対策計画に基づき、海岸保全施設の機能確保、水門等の自動化・遠隔操作化、安全情報伝達施設の整備、海岸保全施設の耐震性調査、津波ハザードマップ作成などの対策を総合的に実施すべく、関係省庁が連携して助成を行い、都道府県の裁量に基づき、その計画の範囲内で一連海岸の各事業に充当することを可能とする制度を創設）	○一連区間の海岸における既存の海岸保全施設の防災機能の確保及び避難対策を促進 （参考） 業績指標：28）津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積（約10万ヘクタール（平成19年度））	○地方が作成する津波防災対策計画は、各種の確かな施策をパッケージ化するものであることから、これを緊急的に実施することにより、実効性が担保されると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
2 1	住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進 （戦略的、重点的な推進を図るため、耐震化等を促進するプログラムを策定するとともに、その推進のための枠組みの整備を図る） ○関連する政策目標 8）大規模な地震、火災に強い国土づくり	○耐震関係補助に係る総合的な支援制度の創設 【予算要求額：20億円】 ○税制の見直しによる耐震改修の促進（所得税、法人税）	○耐震性等安全性が不十分なものが住宅で約1,400万戸、建築物で約120万棟と膨大且つ全国に遍在しており、それらの耐震化の促進 （参考） 業績指標：31）多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（建築物の耐震化率約2割（平成19年度）、住宅の耐震化率約65%（平成19年度））	○耐震化の促進のためのプログラムを策定し、支援策を総合的に見直すことで、地方の状況に応じて柔軟に耐震化の推進を図ることが可能となると判断 ○時間を限った目標設定により、大規模地震対策の緊急対策を確実に進めることができると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
2 2	民間港湾施設の耐震強化支援制度の創設 （官・民の施設が一体として機能する港湾の耐震性強化を図る） ○関連する政策目標 8）地震・火災による被害の軽減	○民間が所有する港湾施設の耐震強化事業に対して新たな財政投融资による低利融資制度を創設	○大規模地震発生後も港湾を利用した物流が確保	○港湾は官・民の施設が一体として機能することから、民間港湾施設の耐震強化を推進することにより、大規模地震発生後も港湾を利用した物流が確保され、被災地の早期復興が図られると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
2 3	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 (事故対策棟の総合的な安全対策を強化し、事業用自動車の輸送の安全確保) ○関連する政策目標 9) 交通安全の確保	○自動車事故報告書のインターネットブラウザ上での作成を可能とし、また、事故時の略図の作成に簡易作図システム等を採用し作成の際の負担を軽減 ○事故報告書提出対象の把握のために警察通報・労基通報データベースと連携させるとともに、リコール情報システムとも連携させその情報をリコール業務にも活用 ○提出された事故報告書により自動車事故データベースを構築するとともに、さまざまな角度から分析を加える 【予算要求額：20,488(千円)】	○事故報告書の提出対象を全て提出させる	○自動車事故を分析し、その対策について検討し、自動車運送事業者に対する確かな指導をし、同種事故を未然に防ぐことにより効果的に交通事故を減らすことが可能となると判断 ○自動車リコール情報との不具合事例情報の共有化により、より高度な車両欠陥情報とすることが出来ると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
2 4	リコールに係る不正行為に対する再発防止対策 (自動車メーカーによるリコール届出を迅速かつ確実に行わせる) ○関連する政策目標 9) 交通安全の確保	○情報収集体制の強化 ・メーカーからの定期報告を求める ・警察庁、J A F等メーカー以外からの国内関係機関や諸外国政府からの情報収集 ・ユーザーからの不具合情報収集の強化 ・監査の強化による情報収集 ・疑義案件は、交通安全環境研究所等において現車確認を実施等 ○専門性・透明性のある、実証的なリコール案件検討体制の整備 ・設計・製造に起因するかどうか判断が難しい案件について、専門的知識による実証的、統一的な検討が行える体制とする 【予算要求額：487,347(千円)】	○今般のリコールに係る不正行為の再発防止を図る	○国の情報収集、実証的な検討体制を強化し、国からの自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するための体制を整備することで、リコールに係る不正行為の再発を防止し、リコールの迅速且つ確実な実施が可能となると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
25	放射性物質の海上輸送時のセキュリティー強化 (放射性物質の海上輸送における一層の安全対策に資する) ○関連する政策目標 9)交通安全の確保	○「確立論的方法(GO=FLOW手法)」を用いたセキュリティーの定量的評価手法の開発 【実施機関 平成17年度～19年度 初年度予算額 約31百万円】	○放射性物質の海上輸送における一層の安全 ○適切なセキュリティー強化 ○万全な海上輸送の安全確保	○2010年以降、わが国では放射性物質輸送専用船の代替建造が計画がされていることから、本施策で開発する評価手法をこれら代替建造の設計段階から活用させることにより、万全な海上輸送の安全確保の実現に対して効果をもたらすと判断	推論 推計	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
26	港湾施設の出入管理の高度化 (港湾内の高規格コンテナターミナル等において、保安性と業務の効率性を高めるため出入管理の高度化を図る) ○関連する政策目標 9)交通安全の確保	○港湾内の高規格コンテナターミナル、内貿コンテナターミナル、内航フェリーターミナル(以下、「高規格コンテナターミナル等」という。)において、出入管理の高度化に資する施設の整備に係る支援措置等を講ずる 【予算要求額：港湾施設の出入管理の高度化にかかる経費350百万円】	○高規格コンテナターミナル等において、保安性を高め、物流の効率性を確保	○高規格コンテナターミナル等において施策を実施することにより、円滑かつ的確に出入管理の高度化が図られ、保安性の向上と物流の効率性を確保することができると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【必要性】 ○改正SOLA S条約 ○国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(平成16年法律第31号)
27	航空保安対策の総合的推進 (ハイジャック・航空機テロ等の発生を防止する) ○関連する政策目標 9)交通安全の確保	○空港における保安対策の強化 ○空港危機管理情報システムの拡充 ○貨物用X線検査装置の整備 ○空港関係者等検査機器の整備 ○航空保安関係組織の強化 【予算要求額：104億円の内数】	○平成16年4月28日に羽田空港において発生した不法侵入事案と同種の事案の再発防止 ○盤石な航空保安体制、ハイジャック・航空機テロの発生防止	○空港の不法侵入対策に関しては、制限区域への不法侵入を物理的に防止するとともに、万が一不法侵入が発生した場合でも、センサー等によってこれを感知し、直ちに適切な対応をとることにより、安全な航空交通の確保に資することができるため、有効であると判断 ○危機管理のためのシステムにより、TV画面等により速やかに現場の状況を入力し、指示できるので、危機管理対応として有効であると判断 ○保安検査機器の導入等により、保安検査の徹底、空港等における保安対策の実効性を高めることができ、ハイジャック・航空機テロ防止に有効であると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
2 8	海上テロ対策の充実・強化 (国民の生命、財産を脅かすテロ 事案の未然防止、テロ事案発生時 の対処体制を強化することによ り、もって我が国海上における治 安の維持を確保する) ○関連する政策目標 10) 海上における治安の確保	○第五、七管区に公安課を設 置し、テロに関する情報等の 収集・分析体制の強化を図る ○我が国海運物流の要衝であ る五大港(東京・横浜・名古 屋・大阪・神戸)に警備専門 要員を配置 ○原子力発電所等の沿岸部に 立地する重要施設に対し、防 弾措置を施し、武器を搭載し た高速かつ高機動力を有する 警備能力強化巡視艇及び警備 取締艇を配備 ○P S I等国際的なテロ対策 に係る活動に積極的に参画 し、各国関係機関との連携を 強化 ○テロ鎮圧部隊及び資機材を 迅速に現場へ輸送するため、 輸送能力を重視した航空機を 整備 ○既存の航空機の監視能力、 防弾対策の強化等のテロ事案 への対応能力の強化	○我が国における海上及び 海上からのテロによる被害 を未然に防止する (参考) 業績指標：海上及び海上から のテロ活動による被害発生件 数(0(平成15年度以降毎年 度))	○テロに関する情報収集体制を強化する ことは、テロに関する情報を事前に察知 し、当該テロを未然に防止できると判断 ○我が国海運物流の要衝である五大港 (東京・横浜・名古屋・大阪・神戸)に おける警備体制を強化することにより、 港湾からのテロリストの国内侵入等を阻 止するとともに、万が一テロが発生して もこれに的確に対応することができると 判断	推論	○評価時において、ロ ジカルフレームワーク により、目標達成に向 けた政策効果を論理的 に分析	
2 9	領海警備体制の強化 (領海警備を万全なものとし、尖 閣諸島への外国人の不法な上陸・ 占拠等を防止し、我が国の主権の 確保及び海洋権益の保全を図る) ○関連する政策目標 10) 海上における治安の確保	○本庁に「領海警備対策 官」、第十一管区に「専門官 (領海警備担当)」を設置 し、中央レベルと現場レベル での一元的な業務執行体制の 強化を図る ○複数の機動力のあるボート の搭載・巡視船艇への補給機 能等の拠点機能を強化した巡 視船を整備、規制装備等の充 実を図る	○尖閣諸島への外国人の不 法な上陸・占拠等を防止	○中央レベルと現場レベルでの一元的な 業務執行体制の強化、事案への対処能力 の強化が可能となり、我が国の海洋権益 の保全につながると判断	推論	○評価時において、ロ ジカルフレームワーク により、目標達成に向 けた政策効果を論理的 に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
3 0	E S Tモデル事業の推進 (我が国の地球温暖化対策を推進し、地球温暖化対策推進大綱に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成に寄与する) ○関連する政策目標 12) 地球環境の保全	○公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しないなど、環境的に持続可能な交通(E S T)の実現をめざす先導的な地域を募集し、革新的かつ総合的な取組に対して、支援策を集中的に講じる等、地域の意欲ある具体の取組に対して連携施策を進める ○先進事例を全国展開するための調査・広報を行う 【予算要求額：1.57億円】	○先進的取組を全国的に展開していくことで全国にE S Tを広める (参考) 地球温暖化対策推進大綱における目標：運輸部門におけるエネルギー需要面のCO2排出削減(4,530万t(平成22年における自然体ケースとの比較))	○地域における交通環境の改善に当たっては、交通事業者を含め多くの関係者間の合意形成が必要であるが、共通の目的のもとに施策をパッケージ化することにより、関係者の合意を得やすい環境を提供できると判断 ○環境目標の設定・検証、事業終了後の継続性等を求めることで、施策の計画的な推進が図られると判断 ○先進的な事例を選定し、これを宣伝することにより新たな取り組みを誘発するという手法は、地域に根ざした自発的取組を喚起すると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
3 1	住宅・建築物の省エネルギー対策の推進 (民生部門のエネルギー消費の削減に貢献する) ○関連する政策目標 12) 地球環境の保全	○新築住宅・建築物の省エネ化促進のための税制上の特例措置の創設 ○既存ストックに係る省エネ改修促進のための税制上の特例措置の創設	○住宅・建築物における省エネルギー化の促進 (参考) 業績指標：54) 住宅、建築物の省エネルギー化率(住宅35%(平成17年度)、建築物60%(平成17年度))	○エネルギー消費の総量を削減するためには、できるだけ多くの住宅・建築物の省エネルギー化を推進することが重要であり、幅広く国民、企業に経済的なインセンティブを与えることができる税制上の特例措置を講じることが有効であると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【効率性】 ○税制上の特例措置を講ずることにより、新たに発生する事務処理コストを比較的安く抑えることができる
3 2	新たな粒子状物質測定法導入のための調査事業 (自動車から排出される排出ガス中のナノ粒子について、リアルタイムに計測できる非定常ナノ粒子数濃度計測器を用いた測定法をはじめ、革新的な測定・評価手法等を確立する) ○関連する政策目標 12) 地球環境の保全 13) 大気、騒音等に係る生活環境の改善	○排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な評価手法等を確立する 【予算要求額：49,499(千円)】	○ナノ粒子について効果的な測定・規制が行われるようになる	○自動車から排出される排出ガス中のナノ粒子をリアルタイムに計測できる非定常ナノ粒子数濃度計測器を用いた手法等のディーゼル車の排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な評価手法等を確立することにより、気管支疾患等の原因とされるナノ粒子の排出を抑制する排出ガス規制の実施が可能となると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
3 3	スーパーエコシップの開発・普及 環境に優しく経済的な新技術の 普及促進による内航海運活性化及 び次世代内航船の研究開発 (内航海運の活性化や中小造船の 産業競争力強化を図るとともに、 モーダルシフトの促進及び物流合 流化による環境負荷の低減を図 る) ○関連する政策目標 12) 地球環境の保全	○スーパーエコシップフェーズ1普及促進事業 ○船舶勘定の共有建造業務及び技術支援業務の一環として具体的な措置(共有船舶使用料の軽減やスーパーエコシップフェーズ1に係る技術的指導の実施等)を講じる ○「スーパーエコシップフェーズ1」普及のための環境整備及び需要拡大のための調査、研究開発を行う ○省人化を含めた究極の効率・環境負荷低減を目指すSESフェーズ2の開発・実用化を図る 【予算要求額: 2,040(普及) + 164(研究開発)百万円】	○内航海運の活性化、中小造船の産業競争力強化を図るとともにモーダルシフトを促進させて物流分野における環境負荷を低減させる ○既存船からのリブレース約5.1万GT(約60隻)、モーダルシフトによる新造約0.9万GT(約10隻)が見込まれ、約10万t-CO2(平成22年度)の削減に貢献し、地球温暖化防止に資する	○スーパーエコシップフェーズ1の普及の当初段階では政府等が経済的・技術的な支援を行うことで、内航事業者の導入障壁を除去し市場への早急な浸透を促進し、平成17~22年度の間に、既存船からのリブレース約5.1万GT(約60隻)、モーダルシフトによる新造約0.9万GT(約10隻)が見込まれ、約10万t-CO2(平成22年度)の削減に貢献すると判断	推論 推計	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【必要性】 ○新総合物流施策大綱(平成13年7月6日閣議決定)
3 4	プラスチックからの海洋環境保護 (プラスチックを介した水生生物の移動を抑制し、海洋生態系の保全を図る) ○関連する政策目標 12) 地球環境の保全	○学識経験者からなる検討委員会を設置 ○プラスチック管理条約の実施ガイドラインの作成 ○同条約実施のために必要となるプラスチック管理装置の認証体制の整備	○プラスチック管理条約の早期の発効	○条約が早期に実施されるところとなり、プラスチックからの海洋環境保護に資することとなると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【必要性】 ○プラスチック管理条約(平成16年2月IMO)

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
3 5	海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全 中層フロートの展開及び多層海流計等の整備 (関係省庁・地方自治体等の海洋環境保全対策や地球温暖化防止対策等の策定・実施を促進するとともに、国民に対して海洋の利用・保全に関する意識の啓発を促す) ○関連する政策目標 12) 地球環境の保全	○日本近海に中層フロートを年間15個ずつ展開し、深さ2000メートルまでの水温・塩分の観測を行うとともに、気象庁の海洋気象観測船3隻に多層海流計を設置し、黒潮等の海流を詳細に(深さ700メートルまで、128層)観測することにより、わが国近海の海洋観測データの充実 ○これと他機関のデータと併せて海洋環境の的確な実況監視を行うとともに、数値予測モデルに用いる初期値の精度を向上させることにより、海洋環境の予測精度の向上 ○これにより、海洋環境に関する評価基準を設定し、海洋環境に関する様々な要素の診断結果を「海洋の健康診断表」として総合的に取りまとめ、関係機関等や一般国民に広く提供 【予算要求額：171百万円】	○海洋環境保全対策、地球温暖化防止対策、海洋汚染防止対策等の適切な策定・実施	○海洋環境に関する様々な情報を「海洋の健康診断表」として総合かつ客観的に診断することにより、海洋環境の状況把握が極めて容易なものとなり、客観的基準の下での海洋環境保全対策、地球温暖化防止対策、海洋汚染防止対策等の策定・実施が可能になるとともに、海洋の利用・保全に関する国民の意識の普及・啓発が促される等、海洋環境の保全に対して効率的・総合的な取り組みが可能となると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
3 6	水系環境整備事業 (ダム貯水池での水質改善と河川での水質浄化により効果的な河川の水質浄化を図る。 ダムから河口まで連続して水辺に近づきやすくすることができる。 ダムから河口まで連続した魚道整備により、魚類の遡上・降下環境の改善を図る。 上流ダムから下流への環境向上のための放流と河川における自然再生の整備を連携することにより生物の生息・生育環境の改善を図る) ○関連する政策目標 3) 子育てしやすい社会の実現 6) 良質で安全な水の安定した利用の確保 14) 良好な自然環境の保全、再生及び創出	○水系環境整備事業の創設 (上流ダム周辺環境整備と河川環境整備を連携して実施)	○水系一貫とした効率的な環境整備	○ダム流入河川の浄化事業を実施することが可能となり、流入河川とダムを同時に効率的に浄化できると判断 ○ダム貯水池の浄化事業と下流河川浄化事業を連携して実施する事により、個別に実施する場合に比べ、工期の短縮と事業費の縮減が図れると判断	推論 比較	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
3 7	流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進 (下水道の高度処理を積極的に推進する必要がある三大湾、指定湖沼等の流域において、高度処理施設の整備を促進する) ○関連する政策目標 15) 良好な水環境への改善	○流域別下水道整備総合計画 (流総計画) 制度の抜本的な見直しを行い、広域重要水域 (複数都府県に係る重要水域) を対象とする流総計画について国が基本方針 (仮称) を示す ○下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を創設 【予算要求額：下水道事業費960,015百万円 (国費) の内数】	○高度処理施設の整備の促進	○「高度処理共同負担事業」の制度化により下水道管理者の選択肢が広がるとともに、高度処理について下水道管理者間の負担の均等化が図られることから、着実な高度処理施設整備の促進が図られると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【効率性】 ○流域全体における下水道の高度処理費用の削減が期待される。なお、東京湾を対象とした試算では、流域全体で年間約660億円のうち最大約3割の費用削減効果が見込まれる。

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
38	FRP廃船の高度リサイクルシステムの構築 (循環型社会の構築及び資源の有効活用等の社会的要請に応えるとともに、FRP船の不法投棄、放置船の沈没船化等の社会問題に対処する) ○関連する政策目標 16) 循環型社会の形成	○メーカーによるリサイクルの実施を内容とするFRP廃船のリサイクルシステムの構築	○不法投棄・放置沈没船の発生の抑制 ○循環型社会の構築及び資源の有効活用等	○FRP廃船の適正な処理システムが提供され、FRP廃船の処理コストが大幅に低減される。これにより不法投棄・放置沈没船の発生が抑制される事が期待されると判断 ○FRP廃船がセメント原燃料等として再利用されることから、循環型社会の構築や資源の有効活用等にも寄与すると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【効率性】 ○水域管理者の放置船撤去費用や地方公共団体の処分場整備費用の負担が払拭されるなど社会的費用の節減が図られるとともに、構築されるシステムでの広域一括処理を通じて、ユーザーの処理費用の負担も大幅に低減される。
39	総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)支援の推進(支援制度の拡充) (循環型社会の構築を図るため、港湾における静脈物流拠点の形成を支援し、海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進する) ○関連する政策目標 16) 循環型社会の形成	○循環資源を取り扱う岸壁等の重点的な施設整備 ○荷さばき・保管施設及び排水処理施設等の施設整備を行う港湾管理者への新規補助制度の創設 ○民間事業者による積替・保管施設等の循環資源を取り扱う施設の整備に対する低利融資の拡充	○海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進 (参考) 業績指標: 70) 循環資源国内輸送コスト低減率(平成14年度比約1割減(平成19年度))	○平成16年度に作成した循環資源の取扱いに関するガイドラインの運用、官民の連携促進等の諸施策及び本施策の活用によって静脈物流基盤を確保することにより、海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築が促進され、循環資源の国内輸送コスト低減を図ることができると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
4 0	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進 (我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資する) ○関連する政策目標 18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	○次世代高規格コンテナターミナル運営を引き受けることとなる民間ターミナルオペレーターが整備する荷捌き施設等に対する無利子貸付制度の創設 ○24時間フルオープン化への支援等のハード・ソフト体となった施策を導入 ○内航フィーダー輸送の活性化に関する社会実験 【予算要求額：次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る支援事業等364億円】	○港湾の国際競争力強化 ○海上物流において安く、早く、安全で信頼性の高いサービスの実現	○スーパー中枢港湾において先導的、実験的に実施された施策・技術を他の港湾にも展開することによって、我が国の港湾コストの引き下げとサービス水準の向上を誘導し、中継コンテナ貨物の誘致や基幹航路の寄港頻度の維持等、我が国港湾の国際競争力の底上げを図ることができると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
4 1	港湾漁港高度利用事業(仮称)の創設 (港湾及び漁港に共通する課題に対し、地域が自らの計画に基づき適切かつ柔軟に対応可能とすることで、地域再生を推進する) ○関連する政策目標 9) 交通安全の確保 19) 物流の効率化	○事業実施主体による裁量的かつ円滑な事業実施を可能とするための助成制度を創設 (第1種漁港に隣接する地方港湾において、防波堤等の整備や放置艇対策などの共通する課題を解決するため、地方が作成する全体事業計画に基づき、事業実施主体による裁量的かつ円滑な事業実施を可能とするための助成制度を創設)	○地方の自主性・裁量性をより高めつつ、円滑な事業実施を可能とする	○本事業で地方が作成する全体事業計画は、概ね5年間に実施する事業及び施策とともに、達成を目指す成果目標を記載し、中間評価・事後評価を実施することとしており、効率的な事業執行が期待できると判断 ○本事業で地方が作成する全体事業計画は、概ね5年間に実施する事業及び施策を適切にパッケージ化したものであり、これを地方の高い自主性・裁量性のもとで緊急に実施する事で、有効性が担保されと判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
4 2	駅まち協働事業の創設 (施設ごとではなく利用者にとって最適な交通拠点の全体計画の策定、関係事業者間の調整をルール化することによる計画調整の迅速化) ○関連する政策目標 2) バリアフリー社会の実現 20) 都市交通の快適性、利便性の向上	○関係者による協議会の設置 ○協議会が施設ごともしくは事業者ごとではなく全体として最適な計画とスケジュールを策定 ○最適な計画に基づき、事業を実施する関係者間で施工区分と費用負担の協定を締結 ○都市整備に要する費用を上限とした限度額方式による助成(限度額の範囲内で同等の効果を発現する代替設備を整備する事も可能とする) ○鉄道局による助成制度と連携した総合的、一体的な整備の促進 【予算要求額：1,950百万円の内数】	○交通拠点の整備の一層の促進 ○整備箇所の重点化ことによる事業効果の早期発現	○利用者にとって理想的な交通拠点の全体計画が策定でき、かつ計画策定に至るまでの関係者間の調整が迅速化する。これにより、交通拠点の整備が一層促進され、整備箇所が重点化することで事業効果の早期発現が可能となると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
4 3	ＬＲＴの整備の推進 (環境に優しく利用者本位の都市交通体系を構築する) ○関連する政策目標 20) 都市交通の快適性、利便性の向上 21) 地域交通確保	○「ＬＲＴ総合整備事業」により、総合的な支援を行う(鉄軌道事業者、関係自治体等から構成される「ＬＲＴプロジェクト推進協議会」を設立し、同協議会が策定したＬＲＴ整備計画に基づき実施されるＬＲＴの整備に対して、関係部局の連携により新たに創設する「ＬＲＴ総合整備事業」により、総合的な支援を行う) 【予算要求額：36,413百万円】	○まちづくりと一体となったＬＲＴの整備の促進	○ＬＲＴプロジェクト推進協議会の設置により地域における一元的な推進体制が整備されるとともに、関係部局の連携による財政支援が拡充されることにより、ＬＲＴの導入が加速的に促進されることが見込まれると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
4 4	外部監視強化による路上工事の縮減 (路上工事に伴う車線規制時間の短縮を図ることで、路上工事に伴う渋滞を軽減する) ○関連する政策目標 20) 都市内交通の快適性・利便性の向上	○路上工事情報のリアルタイム化 ○「問合せ番号」をインデックスとして路上工事情報の特定、検索等を簡素化 ○道路利用者が「問合せ番号」を使って路上工事について意思表示<不人気投票> ○路上工事モニター<路上工事Gメン>によるチェック ○「不人気投票結果」及び毎月の路上工事時間について公表	○路上工事による都市内渋滞の緩和 (参考) 業績指標：90) 道路渋滞による損失時間(約1割削減(平成19年度)) 業績指標：92) 路上工事時間の縮減率(約2割削減(平成19年度))	○東京23区内の夜間渋滞のうち、約15パーセントが工事渋滞である等、路上工事による交通規制は、道路交通に深刻な影響を及ぼしており、その縮減は、既存の道路ストックの有効活用につながることで等から、さらなる路上工事縮減施策の実施は、都市内渋滞の緩和に資する施策として有効であると考えられると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
4 5	都市鉄道利便増進事業の推進 (都市鉄道ネットワークの利用者利便を増進させ、活力ある社会の実現に資する) ○関連する政策目標 20) 都市交通の快適性・利便性の向上	○都市鉄道利便増進法案(仮称)の策定 (都市鉄道ネットワークの速達性の向上又は駅施設等の利用の改善に関する都市鉄道利便増進計画の策定、関係者の利害関係の調整等を目的とする) ○都市鉄道利便増進事業費補助(仮称)の創設 (都市鉄道利便増進計画に基づく事業の推進を支援) ○都市鉄道利便増進計画に基づく事業により取得する鉄道施設に係る課税標準の特例措置の創設 【予算要求額：1,019百万円】	○都市鉄道ネットワークの利便を増進し、もって都市の活力の増進を図る	○関係者間の利害調整制度と利便増進事業に対する支援制度とを「車の両輪」として創設することが、目標実現に向けての主な障害である、輸送需要の頭打ちによる鉄道事業者の投資抑制、都市部における多数の関係者の利害錯綜を除去することになると判断 ○計画の提案制度を設けることで、同様の問題からプロジェクトの発案すらされないという課題に対応できると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
4 6	地方鉄道の再生 (鉄道事業者と地域の一体的な取組みを通じて利用促進と事業基盤の強化を図り、地方鉄道の再生、地域の活性化等を推進する) ○関連する政策目標 21) 地域交通の確保	○再生計画に基づく鉄道施設等の整備について優先的に補助採択 ○再生計画に基づき補助採択された事業について、計画期間中に限り黒字転換事業者を補助対象化 ○補助対象整備の追加 ○まちづくり事業との連携を図るなど再生計画の実現に著しい効果が期待できる設備整備について、補助率の嵩上げ ○固定資産税の課税標準の特例措置の対象に「再生計画に基づき整備される利便性向上に資する設備」を追加する 【予算要求額：3,015百万円】 【減収見込額：22百万円（拡充分）】	○地方鉄道が事業者の経営努力と地域の支援によって維持・安定化が図られ、今後とも地域の重要な交通手段としてその機能を持続的に果たしていく	○地方鉄道の再生に向け、事業者と地域の一体的な取組みに対して、国が重点的・効果的に支援するとともに、その効果についても検証することとしており、これにより利用促進等を画した地方鉄道の再生に向けた効果的・総合的な取組みが可能となると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	
4 7	国際競争力のある観光地づくり 観光ルネサンス事業等 (観光立国の実現に向けて、各地域がそれぞれの創意工夫を活かして行う外国人観光旅客にも魅力ある多様な観光地域作りを促すとともに、外国人観光旅客が快適に旅行できる環境を整備する) ○関連する政策目標 22) 地域間交流、観光交流等内外交流の推進	○民間を主体とした地域の観光振興組織が行う地域の魅力の発信 ○観光地域作りに資する施設の整備・運営等の事業に対する補助制度の創設 ○外客の移動円滑化措置の実施に係る公共交通事業者等の責務の明示 ○特定の地域に限定した通訳案内業についての都道府県による試験制度の創設（外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部改正） 【予算要求額：1,326百万円】 【減収見込み額：35百万円】	○国際・国内観光の振興 (参考) 業績指標：96) 訪日外国人旅行者数（743万人（平成18年）） 業績指標：97) 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数（2回（平成18年））	○意欲のある都道府県が、独自の外客誘致戦略と絡めた形で、それぞれの地域の魅力を外国語を用いて案内できる人材を育成・確保できるようになることから、国際競争力ある観光地作り及び外国人の旅行環境の整備の双方に大きく資することとなると判断 ○民間を主体とした観光地域振興組織と地方自治体との密接な連携により、総合的・一体的な取組みを行うことを通じて、外国人観光旅客にも魅力ある多様な観光地域作りを促すことができ、また、外国人観光旅客への情報提供の充実、地域の魅力に精通した通訳案内業者の増加により、訪日外国人が滞在中の快適性・利便性が増し、訪日外国人の旅行者の増加につながるのみならず、国内観光の振興にもつながると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【必要性】 ○小泉総理大臣施政方針演説（平成15年1月31日、平成16年1月19日） ○経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004（平成16年6月4日閣議決定）

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		効果の把握の方法	必要性、効率性 等の特記事項
				効果の達成見込みの根拠	分類		
4 8	スマートＩＣ整備の本格展開 (利便性の向上による高速道路の有効活用を図り、人、物の移動を円滑化させる) ○関連する政策目標 17) 広域的モビリティの確保 22) 地域間交流・観光交流等内外交流の推進	○新たな公的支援により、スマートＩＣの本格導入を図る	○本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ることによる渋滞、沿道環境、交通安全等の公益に対する弊害を解消して、より身近な、使いやすいハイウェイの実現	○スマートＩＣの導入により、従来のＩＣと比較して建設コストの約３割削減、管理コストの約５割削減が見込まれ、ＩＣの追加の推進に有効と判断 ○並行する一般道から高速道路への交通分散、人、物の移動の円滑化による地域の生活の充実及び経済の活性化が達成されるため有効であると考えられると判断	推論 実験	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【効率性】 ○スマートＩＣの導入により、従来のＩＣと比較して建設コストの約３割削減、管理コストの約５割削減が見込まれる。ＩＣ追加による直接便益は１箇所あたり毎年２億円と試算。
4 9	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進 (市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図る) ○関連する政策目標 23) 新たな市場の育成 24) 公正で競争的な市場環境の整備	○法務省から登記異動情報を得て、地価公示制度の枠組みを活用して、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、公示価格の判定に活用する ○物件が特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行なう 【予算要求額：546百万円】	○透明性や、取引の円滑性が確保された市場メカニズムが適正に機能する市場の形成	○国が取引価格等の土地に関する情報を収集し、市場参加者に提供することにより、土地市場の透明性が向上し、土地取引の円滑化・活性化につながるとともに、土地に関する政策の企画、立案及び適時的確な発動に資するものとなると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	【必要性】 ○規制改革・民間開放推進３か年計画（平成16年３月閣議決定）
5 0	マンション管理情報のデータベースシステムの構築 (マンションの適切な維持・修繕の実施を促すとともに、管理状況を踏まえてマンションを選択できるようにすることで、循環型マンション市場を構築する) ○関連する政策目標 1) 居住水準の向上 23) 新たな市場の育成	○マンションの管理情報の登録・閲覧システムの構築 ○管理情報データベースの整備を図る ○管理情報の評価に資する管理状況評価指針の策定 ○管理状況のよいマンション（優良管理マンション（仮称））を認定し、公表 【予算要求額：166百万円】	○良質なマンションが円滑に循環する市場の構築	○マンションの管理情報へのアクセス向上や優良管理マンション（仮称）の公表は、管理組合にとっては、良質なマンションストックを維持することへのインセンティブ機能を有するものであり、マンションの適正管理の推進に資すると判断 ○マンション購入予定者にとっては、管理情報を評価することによりマンションを安心して選択できるようになり、ひいては良質なマンションストックの市場における円滑な循環に資すると判断	推論	○評価時において、ロジカルフレームワークにより、目標達成に向けた政策効果を論理的に分析	

別添 2

表 1 実績評価方式を用いた評価の対象とする政策

府 省	対象とする政策の範囲	対象とする政策の単位	(参考) 政策数
国土交通省	国土交通省の主要な行政目的に係る政策	政策目標ごとに目標の達成度を評価	27 政策目標

(注) 1 国土交通省の基本計画及び実施計画に基づき当省が作成した。

2 下線は当省が付した。

表 2 「達成すべき目標」及び「測定指標」の設定状況

府 省	「達成すべき目標」の設定状況	「測定指標」の設定状況
国土交通省	目標数 27 「政策目標」27 (27) 国民的視点から横断的かつ体系的に整理した目標	指標数 116 「業績指標」116 (113) 政策目標の達成度合いを表す指標

(注) 1 国土交通省から送付された評価書に基づき当省が作成した。

2 () 内は、昨年の評価書における設定数である。

表 3 達成すべき目標のアウトカム、アウトプット別の内訳 (単位: 件)

府 省	政策数	左の内訳	
		「達成すべき目標」がアウトカムに着目して設定されているもの	「達成すべき目標」がアウトプットに係る目標が設定されているもの
国土交通省	27 (27)	27 (27)	0 (0)

(注) 1 国土交通省から送付された評価書に基づき当省が作成した。

2 () 内は、昨年の評価書における設定数である。

表 4 目標に関し達成しようとする水準が数値化等されている政策 (単位: 件)

府 省	評価対象 政策数	目標に関し達成しようとする水準 が数値化等されている政策数			目標に関し達成しようとする水準が数値化等されていない政策数
			アウトカム	アウトプット	
国土交通省	27 (27)	27 (27)	26 (27)	1 (0)	0

(注) 1 国土交通省から送付された評価書に基づき当省が作成した。

2 「目標に関し達成しようとする水準が数値化等されている政策数」欄は、目標に関し達成すべき水準が数値化されている場合及び定性的であっても目標が達成される水準が具体的に特定されているものを計上した。

3 () 内は、昨年の評価書における設定数である。

表5 目標に関し達成しようとする水準が数値化等されていない政策に設定されている指標の分類 (単位:件)

府 省	目標に関し達成しようとする水準が数値化等されていない政策数	当該政策に設定されている指標数			
			アウトカムで定量的に設定	アウトカムで定性的に設定	アウトプットで設定
国土交通省	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)

(注) 1 国土交通省から送付された評価書に基づき当省が作成した。

2 「目標に関し達成しようとする水準が数値化等されていない政策数」欄は、目標に関し達成すべき水準が数値化等されておらず、目標に関し達成しようとする水準が具体的に特定されていないものを計上した。

3 () 内は、昨年の評価書における設定数である。

表6 目標期間の設定状況 (単位:件)

府 省	評価対象政策数	測定指標に目標期間が設定されている政策数				測定指標に目標期間が設定されていない政策数
		基準年次及び達成年次が記載されているもの	基準年次のみが記載されているもの	達成年次のみが記載されているもの	小 計	
国土交通省	27 (27)	27 (27)	0 (0)	0 (0)	27 (27)	0 (0)

(注) 1 国土交通省から送付された評価書に基づき作成した。

2 () 内は、昨年の評価書における設定数である。

表7 学識経験を有する者の知見の活用状況

府 省	知見の活用状況等	議事録等のHP掲載
国土交通省	評価書の取りまとめに際して、「国土交通省政策評価会」から意見を聴取	○

(注) 国土交通省からの聴取結果に基づき当省が作成した。