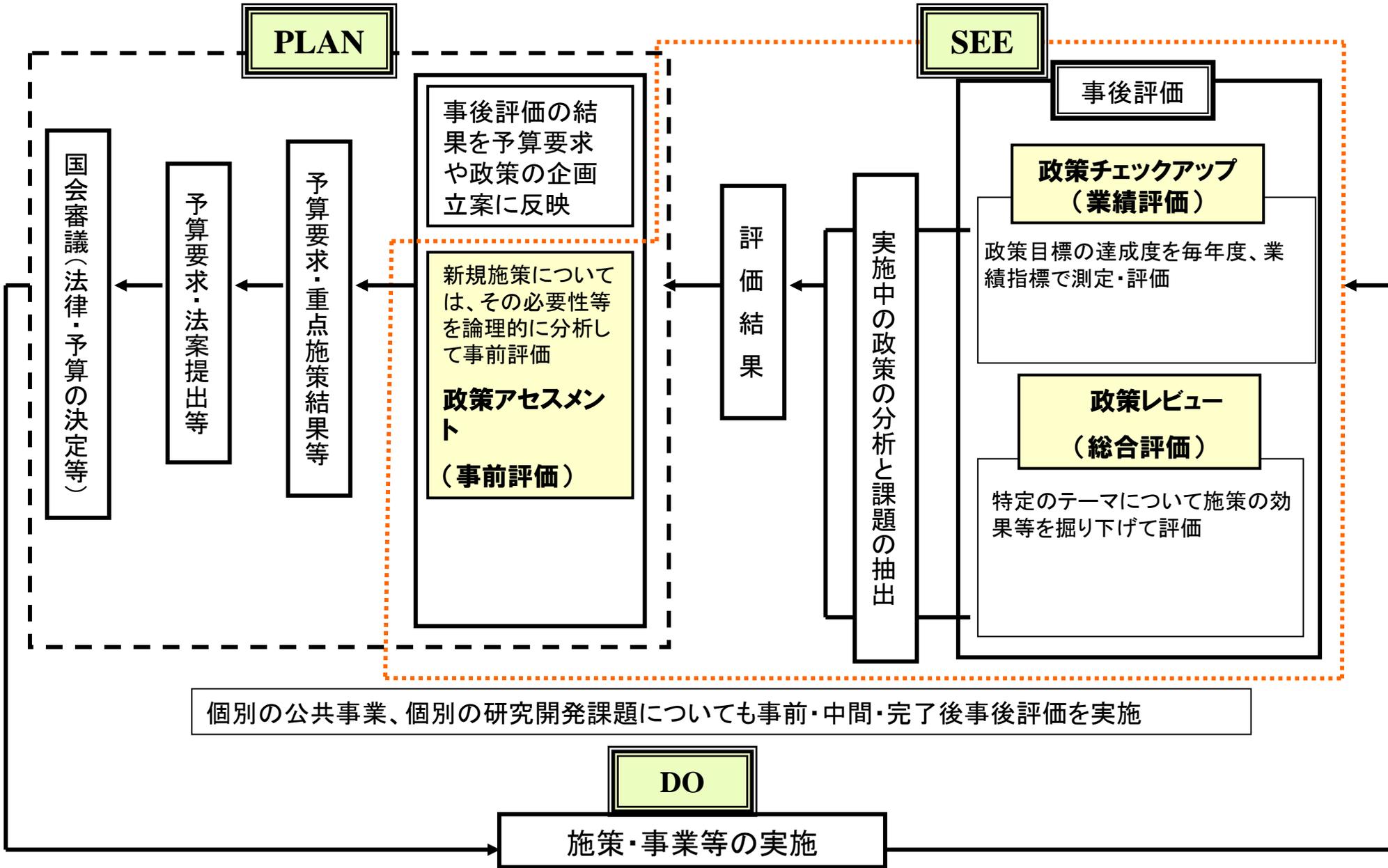


# 政策評価の取組状況

## 国土交通省説明資料

平成19年3月23日

# 国土交通省における政策評価(PLAN・DO・SEE)の取組について



DO

施策・事業等の実施

# 国土交通省の政策評価について

## 1 国土交通省の政策評価制度の概要

### (1) 政策評価の目的

「国土交通省政策評価基本計画」において、次の目的を掲げている。

- 国民本位で質の高い行政を実現
- 成果重視の行政を推進
- 省庁統合のメリットを活かした戦略的な政策展開の推進
- 国民に対する説明責任を果たす

※ このほか、政策評価の実施により、職員が業務を行うに当たって政策評価を常に意識することを期待

### (2) 政策評価の方式

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）に基づく方式

- 事前評価（政策を決定する前に行う政策評価をいう。）
- 事後評価（政策を決定した後に行う政策評価をいう。）

### (3) 国土交通省の政策評価

国土交通省政策評価基本計画（平成14年4月制定、最終改正18年4月）に基づく方式

#### ① 政策アセスメント（事前評価）

- 新規施策（予算要求、税制改正要望、法令改正）について、必要性、有効性、効率性をチェックし、成果重視の施策の企画立案を目指すもの。

→ 平成19年度予算概算要求に当たって40の新規施策について実施済。

→ 平成16年度からRIA(規制影響分析)を試行的に実施。

#### ② 政策チェックアップ（事後評価：実績評価）

- 政策が国民生活をいかに改善するかという成果（アウトカム）を政策目標として設定。

- 政策目標の達成度を示す指標として業績指標を設定。

業績指標についても仕事量（アウトプット）だけではなく、極力、成果（アウトカム）に着目した指標を設定。

- 毎年度達成度をチェックし、政策の見直しや改善につなげるもの

→ 社会資本整備重点計画等との整合性を考慮し、27のアウトカム目標とその達成度を示す113の業績指標・目標を設定。

③ 政策レビュー（事後評価：プログラム評価）

○既存施策について、国民の関心の高いテーマ等を選定し、政策の実施とその効果との関連性や外部要因を踏まえた政策の効果等を詳細に分析し、評価を実施するもの。

→ 平成18年度は、3月に「行政行動の改革」外2件をとりまとめ予定

④ 個別公共事業評価（事前・事後評価）

○維持・管理、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業について、以下の評価を実施。

・新規事業採択時評価～事業費を予算化しようとする事業は原則として対象

→ 平成18年度は、年度末にとりまとめ予定

→ 平成19年度予算概算要求にあたって個別箇所での予算内示を予定している事業26件については、8月に実施済。

・再評価～5年未着工、10年継続中の事業のほか、再評価実施後一定期間経過後の「再々評価」も実施

→ 平成18年度は、年度末にとりまとめ予定

事後評価実施計画上、約740件実施予定

→ 平成19年度予算概算要求にあたって個別箇所での予算内示を予定している事業11件については、8月に実施済。

・完了後の事後評価～事業完了後5年以内に実施

→ 平成18年度は、年度末にとりまとめ予定

→ 事後評価実施計画上、約170件実施予定

⑤ 個別研究開発課題評価（事前・事後評価）

○国土交通省の研究機関等において実施する研究開発課題について事前評価、中間評価、事後評価を実施

→ 平成18年度は、年度末にとりまとめ予定

→ 事後評価実施計画上、中間評価3件。終了後の事後評価36件を実施予定

→ 平成19年度予算概算要求にあたって事前評価25件及び中間評価2件については、8月に実施済。

⇒ 以上①から⑤までの政策評価の実施を通じて、成果重視の政策の企画立案・実施に向けた、省全体としての「政策のマネジメントサイクルの確立を目指す。

## 2 国土交通省におけるこれまでの政策評価の取組について

- 平成10年度～
  - ・個別公共事業評価を先行的に実施
- 平成12年6月～12月
  - ・「国土交通省における政策評価のあり方に関する懇談会」を設置  
旧4省庁合同で、政策評価導入のための検討を実施
- 平成13年1月
  - ・国土交通省発足に伴い、「国土交通省政策評価実施要領」を策定  
(前年7月に意見募集を実施)  
平成13年度から政策評価を実施
- 平成13年8月
  - ・国土交通省の27の政策目標と112の業績指標を設定  
(業績指標ごとに数値化した目標を設定)  
(同年5月に意見募集を実施)
- 平成14年4月
  - ・「行政評価法」施行
  - ・これまで構築した政策評価制度を新たに「国土交通省政策評価基本計画」に取りまとめて施行
- 平成15年8月
  - ・平成16年度予算要求に当たり、国土交通省において初めて「成果目標別予算」を作成
- 平成15年10月
  - ・「社会資本整備重点計画法」施行(重点計画(平成15年10月策定)の政策チェックアップを法定化)
  - ・社会資本整備重点計画策定を受けて「国土交通省政策評価基本計画」を改定  
(同年6月～8月に意見募集を実施)
- 平成17年12月
  - ・「総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律」が施行(全国計画(19年中頃までに策定見込)の政策レビューを法定化)
- 平成18年6月
  - ・「住生活基本法」が施行(全国計画(平成18年9月策定)の政策レビューを法定化)

### 3 国土交通省における政策評価の実施体制について

#### (1) 国土交通省政策評価会

○政策評価に関する重要な事項の決定に際しては、第三者の知見を活用するため、随時開催、意見聴取

○次の8名の学識経験者で構成（☆：座長）

石田	東生	筑波大学システム情報工学研究科
上山	信一	慶応義塾大学教授（大学院 政策・メディア研究科）
☆金本	良嗣	東京大学大学院経済学研究科教授
工藤	裕子	中央大学法学部教授
田辺	国昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
松田	美幸	麻生総研ディレクター
森田	祐司	監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
山本	清	国立大学財務・経営センター研究部教授

#### (2) 事業評価監視委員会

○個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価の実施に当たっては、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を開催し、意見を聞き、その意見を尊重

#### (3) 政策評価に関する重要事項はすべて省議決定

○基本計画の策定や評価書の作成等の政策評価に関する重要事項については、すべて省議において決定

# 国土交通省政策評価基本計画

「評価」欄「A-1」「A-2」「A-3」、「B-1」「B-2」「B-3」、「C-1」「C-2」「C-3」の記号は、以下の2つの分類（AからC及び1から3）の組み合わせ。

A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している(目標年次では、目標を達成している。)	1 施策の改善等の方向性を提示 2 現在の施策を維持 3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。)
B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない(目標年次では、目標を達成していない。)	
C 判断できない(保留)	

「重要政策」欄は、以下のとおり。なお、業績指標の網掛けは「社会资本整備重点計画第2章」に位置づけられ、政策評価を義務づけられている指標。

「施政方針」：施政方針演説に関するもの	「本部決定」：内閣の本部決定に関するもの
「閣議決定」：法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの	「政府・与党合弁」：政府・与党の申し合わせに関するもの
「閣決(重点)」：法律・政令・基本方針等閣議決定によるものうち、社会资本整備重点計画によるもの	

分野	政策目標(アウトカム)と政策	業績指標	年度	初期値	年度	実績値	評価	年度	目標値	重要政策		
暮らし 生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現	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ぶこと)	1 誘導居住水準達成率	H10	46.5%	H15	52.3%	A-2	H17	53%	閣議決定		
	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く、暮らしやすい状態にあること)	2 住宅をバリアフリー化する	1 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	H10	2.7%	H15	3.4%	B-1	H19	約2割	閣議(重点)	
		3 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	2 不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合)	H14	約3割	H16	34%	A-1	H19	約4割	閣議(重点)	
		4 移動空間をバリアフリー化する	3 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	H15	約12%	H16	約13%	C-1	H20	30%	閣議(重点)	
			4 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	H14	39.4%	H16	49.1%	C-1	H19	7割強	閣議(重点)	
			5 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合	H14	72.0%	H16	80.3%	A-1	H19	8割強	閣議(重点)	
				H14	17%	H17	39%	A-1	H19	約5割	閣議(重点)	
				H12	4.9%	H16	22.6%	C-1	H17	30%	閣議決定	
				H12	2.2%	H16	12.0%	A-1	H17	10%	閣議決定	
				H12	2,050両	H17	9,699両	B-1	H17	10,000両	閣議決定	
				H12	10%	H16	27.9%	A-1	H17	20%	閣議決定	
				H12	0%	H16	7%	B-1	H17	25%	閣議決定	
				H12	0.7%	H16	40.7%	A-1	H17	35%	閣議決定	
		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)	6 3人以上世帯の誘導居住水準達成率	H10	35.6%	H15	42%	A-2	H17	43%	閣議決定	
			7 自然体験活動拠点数	H12	216箇所	H17	406箇所	A-2	H18	420箇所	閣議決定	
			8 歩いていける範囲の都市公園の整備率	H14	63%	H17	約65.5% 速報値	A-2	H19	66%	閣議(重点)	
		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ていること)	9 1人あたり都市公園等面積	H14	8.5㎡/人	H17	9.1㎡/人 速報値	A-2	H19	9.3㎡/人	閣議(重点)	
			10 下水道処理人口普及率	H14	76%	H16	79%	A-1	H19	86%	閣議(重点)	
			11 下水道処理人口普及率	H14	65%	H16	68%	A-1	H19	72%	閣議(重点)	
			12 都市空間形成河川整備率	H12	32%	H17	37%	A-1	H18	40%	閣議(重点)	
		13 良好な環境を備えた宅地整備率	H17	27.4%	H17	27.4%	B-1	H22	32%	閣議(重点)		
		14 市街地の幹線道路の無電柱化率	H14	7%	H17	約11%暫定値	A-2	H19	15%	閣議(重点)		
		15 中心市街地人口比率の減少率	H16	前年度比 ▲1.1%	H16	前年度比 ▲1.1%	C-2	H21	前年度比 ▲0.5%	閣議(重点)		
	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すこと)	16 海岸における親水空間等を形成する	H14	約6,700km	H17	約6,790km	A-2	H19	約6,800km	閣議(重点)		
		17 公共空間における緑化等を推進する	H14	12㎡/人	H17	約3%速報値	A-2	H19	13㎡/人	閣議(重点)		
	6 良質で安全な水の安定した利用の確保(きれいな水、おいしい水を豊かに確保すること)	18 河川の流量不足解消指数	H13	54%	H17	59%	A-2	H18	61%	閣議(重点)		
		19 水道水源地における下水道処理人口普及率	H12	48%	H16	56%	A-1	H18	60%	閣議(重点)		
		20 河川における汚濁負荷削減率	H14	65%	H17	73%	A-2	H19	78%	閣議(重点)		
安全 防災の高度化の推進と交通安全の強化	7 水害等による被害の軽減(水害、土砂災害、津波、高潮、雷害、火山噴火災害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)	21 洪水による氾濫から守られる区域の割合	H14	約50%	H17	約60% (59.7%)	A-1	H19	約62%	閣議(重点)		
	19 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う	22 床上浸水を緊急に解消すべき戸数	H14	約9万戸	H17	約6.6万戸 速報値	A-1	H19	約6万戸	閣議(重点)		
		23 流下能力不足橋梁数	H13	見込4,500	H17	3,300橋	A-2	H18	3,500	閣議(重点)		
		24 下水道による都市浸水対策達成率	H14	51%	H16	52%	A-1	H19	54%	閣議(重点)		
		20 災害の危険性に関する情報を普及させる	25 ハザードマップ認知率	洪水 火山 H12	4% 30%	H17	40%速報値 73%	A-1 A-1	H18 H18	70% 76%	閣議(重点)	
		21 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する	26 台風中心位置予報の精度	H17年	323km	H17年	323km	A-1	H22年	260km以下	閣議(重点)	
		22 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う	27 土砂災害から保全される戸数	H14	120万戸	H17	約130万戸	A-1	H19	140万戸	閣議(重点)	
			28 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数	H14	3,100施設	H17	約3,700施設	A-1	H19	4,100施設	閣議(重点)	
		23 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	29 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	H14	約15万ha	H17	約12.4万ha	A-1	H19	約10万ha	閣議(重点)	
		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)	30 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	H14	66%	H17	73%	A-2	H19	76%	閣議(重点)	
		24 災害時の緊急支援ルートを確保する	31 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	H14	約13,000ha	H17	約11,100ha	A-1	H19	約10,000ha	閣議(重点)	
		25 多数の者が利用する建築物を耐震化する	32 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化	建築物 住宅 H14	16% 51%	H16	18% 約63%	A-1 A-1	H19 H19	約2割 約65%	閣議(重点)	
		26 住宅を耐震化する	33 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一面以上確保された大都市の割合	H14	約9%	H17	約13%速報値	A-1	H19	約25%	閣議(重点)	
		27 災害時の避難地を確保する	34 港湾による緊急物資供給可能人口	H14	約1,900万人	H17	約2,040万人	A-2	H19	約2,600万人	閣議(重点)	
		28 震災時の緊急物資の供給を確保する	35 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	H14	0	H17	28%	A-1	H19	約3割	閣議(重点)	
		29 密集住宅市街地を改善する										
		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)	31 海上における死亡・行方不明者を減少させる	36 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数	H17	276人以下	H17	276人以下	B-1	H22	220人以下	閣議(重点)
			32 船舶交通の安全を確保する	37 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	H14	0件	H17	0件	A-2	毎年度	0件	閣議(重点)
			33 ハイジャック・航空機テロの発生を防止する	38 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	H14	0件	H17	0件	A-1	毎年度	0件	施政方針
			34 航空事故を減らす	39 国内航空における事故発生件数	H10年~14年平均 /年	16.6件/年	H13年~17年平均 16.6件/年	A-2	H15年~H19年平均 16.6件/年	閣議(重点)		
		40 道路交通事故における死傷事故率	H14年 /億台キロ /億台キロ	118件 /億台キロ	H17年 /億台キロ 暫定値	120件 /億台キロ	B-2	H19年 /億台キロ	102件	閣議(重点)		
	35 道路交通事故を抑制する	41 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	死傷事故の抑止率 歩行者・自転車死傷事故の抑止率	- -	H17 -	- -	C-2 C-2	H19 H19	約2割 約3割	閣議(重点)		
		42 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	-	-	H15年 概観した768 箇所に対策箇所	約768	A-2	H19	約3割	閣議(重点)		
	36 自動車の安全性を高める	43 車両対車両衝突事故における死亡事故(正面衝突)	H17	3.1%	H17	3.1%	A-2	H22	3.0%以下	閣議(重点)		
	37 事業用自動車の安全運行を確保する	44 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合	H16	58%	H16	58%	C-1	H22	50%	閣議(重点)		
	38 踏切道の安全を向上させる	45 「開かずの踏切」の対策率	H17	15%	新指標			H22	100%	閣議(重点)		
		46 遮断機のない踏切道数	H17	4,939	H17	4,939	B-1	H22	4,000	本部決定		
	39 鉄道の安全を確保する	47 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づいたもの)	H16	0%	H17	57%	A-2	H21	100%	閣議(重点)		
		48 地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出防止機能を有するもの)	H12	92.6%	H17	99.2%	A-2	H18	100%	閣議(重点)		
		49 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	H15	61%	H17	72%	A-2	H20	100%	閣議(重点)		
	40 船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす	50 港湾におけるプレジャーボートの適正な保留・保管率	H8	48%	H14	45%	C-2	H18	55%	閣議(重点)		
	41 道路構造物を適切に維持管理する	51 道路構造物保全率	構築 舗装 H14	86% 91%	H17	85% 94%	C-2 A-2	H19	93% 91%	閣議(重点)		
	10 海上における治安の確保(海上における犯罪の被害から生命・財産の安全の確保が図られること)	42 海上からのテロによる被害を防止する	52 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	H14	0件	H17	0件	A-2	毎年度	0件	閣議(重点)	
		43 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する	53 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	H8年~ 12年平均	20.6件	H13年~ 17年平均	15.6件	B-2	H14年~ H18年平均	22件	閣議(重点)	
	11 船員災害の防止(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)											

分野	政策目標（アウトカム）と政策	業績指標	年度	初期値	年度	実績値	評価	年度	目標値	重要政策	
	44 船員災害を防止する	54 船員災害発生率(千人率)	H14	13.2%	H16	11.9%	A-2	H18	11.2%		
〇環境	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)										
	45 自動車の燃費を向上させる	55 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	H14	0%		新指標		H22	7%	協議決定	
	46 モーターシフトを推進する	56 国内長距離貨物輸送におけるモーターシフト化率	H11	40.4%	H15	30.9%	B-1	H18	47%	協議決定	
	47 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する	57 住宅・建築物の省エネルギー化率	H12	13.5%	H16	31.6%	A-2	H17	75%	協議決定	
			住宅	H11	34%	H16	約74%	A-2	H17	75%	協議決定
			建築物								
	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のヒートアイランド現象の緩和が図られること)										
	48 自動車から排出されるNOx・PMを減少させる	58 NO2・SPMの環境目標達成率	NO2について環境基準を達成している測定局の割合	H14	64%	H17	79%	A-2	H19	約8割	議決(重点)
			SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における達成率が半減している測定局の割合	H14	-	H17	25%	C-2	H19	約9割	議決(重点)
	49 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する	59 夜間騒音要請限度達成率		H14	61%	H17	71%	A-2	H19	72%	議決(重点)
	50 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する	60 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率		H12	93%	H17	94.6%	A-2	H18	95%	議決(重点)
	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)										
51 失われた水辺を再生する	61 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		H14	0	H17	11%	A-2	H19	約2割	議決(重点)	
52 失われた湿地・干潟を再生する	62 失われた湿地地や干潟のうち、回復可能な湿地地や干潟の中で再生したものの割合		H14	約2割	H17	約2割	A-2	H19	約3割	議決(重点)	
53 都市域における自然環境を再生する	63 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		H14	0	H17	31,400ha	A-2	H19	2,400ha	議決(重点)	
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)											
54 水質保全上重要な地域における水質を改善する	64 環境基準達成のための高度処理人口普及率		H14	11%	H16	13%	A-1	H19	17%	議決(重点)	
	65 湾内青潮等発生期間の短縮		H14	0	H17	H14比約8割減	C-2	H19	H14比約5割減	議決(重点)	
55 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する	66 合流式下水道改善率		H14	15%	H16	17%	A-2	H19	40%	議決(重点)	
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)											
56 建設工事のリサイクルを推進する	67 直轄工事におけるリサイクル率	アスファルト塊 コンクリート塊 建設発生木材	H12	99.7%	H14	99.4%	A-2	H17	100%	協議決定	
			H12	97%	H14	97%	A-2	H17	100%	協議決定	
			H12	75%	H14	71%	C-2	H17	100%	協議決定	
57 海面処分場の容量を確保する	68 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		H14	100%	H17	100%	A-2	毎年度	100%	協議決定	
58 循環資源の輸送コストを低減する	69 循環資源国内輸送コスト低減率		H14	0	H17	H14比約8割減	A-2	H19	H14比約1割減	議決(重点)	
59 下水汚泥のリサイクルを推進する	70 下水汚泥リサイクル率		H14	60%	H16	67%	A-1	H19	68%	議決(重点)	
〇活力	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)										
	60 地域の競争条件確保のための幹線道路を構築する	71 規格の高い道路を使う割合	H14	13%	H17	14%達成値	A-2	H19	15%	議決(重点)	
	61 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する	72 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	H12	14,800km	H17	15,200km	A-2	H20	15,200km	政府・与党申し	
	62 国内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	73 国内航空サービス提供レベル	国内航空 便産率キロ	H14	1,294	H17	1,294	B-1	H19	1,500	議決(重点)
			便産率キロ								
	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、国際競争力の確保・強化が図られること)										
	63 国際海上貨物の輸送コストを低減する	74 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率		H14	0	H17	H14比3.3割減	A-2	H19	H14比5割減	議決(重点)
	64 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	75 国際航空サービス提供レベル	国際航空旅客 便産率キロ 貨物	H14	3,435	H17	3,726	B-1	H19	4,800	議決(重点)
				H14	215(約+4%)	H17	225(約+5%)	B-1	H19	300(約+40%)	議決(重点)
	65 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	76 国際航空路線において最速経路を航行できる航空機の割合		H14	51%	H17	47%	C-2	H19	100%	議決(重点)
	66 ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する	77 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	東京湾	H14	180分	H17	173分	B-2	H19	150分	議決(重点)
		78 船舶航行のボトルネックの解消率		H12	75%	H17	83%	A-2	H18	90%	議決(重点)
67 国際空港への鉄道アクセスを向上させる	79 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分以内である三大都市圏の国際空港の数)		H12	1	H17	2	A-2	H18	2	議決(重点)	
68 空港・港湾・道路等の連携を強化する	80 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		H14	59%	H17	66%	A-2	H19	68%	議決(重点)	
69 都市再生を促進する	81 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量		H15	1,250ha	H17	1,840ha	A-2	H19	2,500ha	議決(重点)	
70 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する	82 三大都市圏環状道路整備率		H14	35%	H17	43%	A-2	H19	60%	議決(重点)	
71 土地の高度利用と市街地の防災性の向上を図る	83 都市機能更新率(建築物更新関係)		H15	31.8%	H17	34.1%	A-2	H20	36%	議決(重点)	
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)											
72 複合一貫輸送を促進する	84 複合一貫輸送に対応した内貨ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率		H12	75%	H17	79%	A-2	H18	80%	議決(重点)	
73 国内海上輸送コストを低減させる	85 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率		H14	0	H17	H14比2.3割減	A-2	H19	H14比4割減	議決(重点)	
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)											
74 都市鉄道網を充実させる	86 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(カッコ内は複数線化区間延長)	東京都 大阪圏 名古屋圏	H12	2,273(196)km	H17	2,353(221)km	A-2	H18	2,387(221)km	議決(重点)	
			H12	1,513(135)km	H17	1,538(135)km	A-2	H18	1,565(135)km	議決(重点)	
			H12	940(2)km	H17	933(2)km	A-2	H18	973(2)km	議決(重点)	
	87 都市鉄道(東京圏)の混雑率		H12	176%	H17	170%	A-2	H18	165%	議決(重点)	
75 バスの利便性を向上させる	88 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況	バスロケーションシステムが導入された系統数 コミュニティバスの運行に取組む事業者数 バスカードを導入した車両の割合	H13	3,534系統	H16	4,683系統	A-2	H18	4,000系統	議決(重点)	
			H13	131者	H17	391者	A-2	H18	330者	議決(重点)	
			H13	63.4%	H16	68.6%	B-2	H18	75%	議決(重点)	
76 都市内の交通渋滞を緩和する	89 道路渋滞による損失時間		H14	38.1(個人時間/年)	H17	35.1(個人時間/年)	A-2	H19	38.1(個人時間/年)	議決(重点)	
	90 ETO利用率		H14	5%	H18	65%	A-1	H19	75%	議決(重点)	
	91 路上工事時間の縮減率		H14	201(時間/km・年)	H17	126(時間/km・年)	A-2	H19	201(時間/km・年)	議決(重点)	
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)											
77 地方バス路線を維持する	92 地方バス路線の維持率		H14	96%	H17	97%	B-2	H20	100%	議決(重点)	
78 離島航路を維持する	93 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合		H17	71%	H17	71%	A-2	H22	71%	議決(重点)	
79 離島航空路を維持する	94 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		H17	96%	H17	96%	B-2	H22	96%	議決(重点)	
22 地域間交流、観光交流等内外交流の推進(地域間交流、観光交流等の内外の交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること)											
80 外国人旅行者の訪日促進	95 訪日外国人旅行者数		H12	476万人	H17	673万人	A-2	H18	743万人	施政方針	
81 国民の観光を促進する	96 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数		H12	1.52回	H17	1.82回達成値	A-2	H18	2回	議決(重点)	
82 国営公園の利用を促進する	97 全国民に対する国営公園の利用者数の割合(全国民の〇人に1人が利用)		H14	5人	H16	4.5人達成値	A-2	H19	4人	議決(重点)	
83 ダム周辺施設等の利用を促進する	98 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数(万人/年間)		H12	199万人/年間	H15	442万人	B-2	H18	121万人/年間	議決(重点)	
84 地域の交流を促進する	99 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		H14	72%	H17	74%	A-2	H19	77%	議決(重点)	
	100 日常生活の中心となる都市間で、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合		H14	63%	H17	65%	A-2	H19	68%	議決(重点)	
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)											
85 不動産証券化市場を健全に発展させる	101 不動産証券化市場規模		H14	9兆円	H17	25兆円	A-2	H18	28兆円	議決(重点)	
86 中古住宅・不動産流通を促進する	102 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		H17	204万件	H17	204万件	A-1	H22	230万件	議決(重点)	
	103 中古住宅の流通量		H9	15.7万戸	H15	17.5万戸	A-1	H17	22万戸	議決(重点)	
87 住宅リフォーム市場を活性化させる	104 リフォームの市場規模		H8~12年度	330万件	H13~H17年度	413万件	B-1	H13~H17年度	430万件	議決(重点)	
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、市場の活性化が図られること)											
88 建設業における不良・不適格業者を排除する	105 「発注者支援データベース・システム」の導入状況		H12	62%	H17	79%	B-1	H18	100%	議決(重点)	
89 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する	106 公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況	入札監視委員会等第三者機関の設置状況 入札時における工事業者の買付義務付付状況	H13	56%	H16	84%	A-2	H18	80%	議決(重点)	
90 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	107 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合		H11	49%	H16	56%	A-2	H18	54%	議決(重点)	
91 基礎的な土地情報を整備する	108 地籍が明確化された土地の面積		H12	125千㎡	H17	134千㎡	B-1	H21	158千㎡	協議決定	
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)											
92 専門工事業のイノベーションを促進する	109 建設業者に係る経営革新計画の承認件数		H12	3件	H17	4件	B-1	H18	13件	議決(重点)	
93 自動車整備事業の生産性を向上させる	110 指定整備工場数		H17	28,676	H17	28,676	B-2	H22	30,000	議決(重点)	
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)											
94 住宅性能評価・表示を普及させる	111 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合		H13	5.3%	H17	15.6%	B-1	H17	50%	議決(重点)	
95 自動車の安全性に関する情報を普及させる	112 衝突安全性及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標	衝突安全性 歩行者頭部保護性能	H15	60	H17	66	B-1	H18	77	議決(重点)	
			H15	9	H17	25	A-1	H18	42	議決(重点)	
〇共通の政策課題	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)										
96 地理情報の利用環境の整備・充実を図る	113 電子国土Webシステムを利用する団体の数		H15	39団体	H17	280団体	A-2	H20	2,000団体	議決(重点)	

① 予算要求に反映した政策評価結果の主な具体例

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の予算要求への反映内容	分類
1	外国人旅行者の訪日を促進する。	<p>・訪日外国人旅行者の増大は、国際相互理解の増進につながり、外国人の日本に対する正しい理解を深めるという重要な意義を有するほか、多大な経済波及効果及び雇用創出効果、地域の活性化等を我が国にもたらすが、訪日外国人旅行者数は我が国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあり、その増大に積極的に取り組む必要がある。</p> <p>・業績指標：訪日外国人旅行者数 目標値：743万人(H18年)※本項目における目標値(H18年 743万人)は、平成13年8月当時、2010年に1000万人を達成するよう年平均伸び率を一定として算出・設定したものである。</p>	<p>・平成17年の指標は対前年比で9.6%増となっており、実施施策は有効であると考えられるため、引き続き以下のような方向性に基づき取り組むこととした。よってA-2と評価した。</p> <p>・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。</p> <p>・今後は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充等、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。</p> <p>・国際競争力のある観光地づくりを推進するため、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取り組みを支援していく。また、外国人観光旅客の受入環境の整備を図るため、公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等の充実、さらに、外国人観光旅客にわが国の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドの育</p>	<p>評価結果を踏まえ、ビジット・ジャパン・キャンペーン、観光ルネサンス、訪日外国人旅行環境整備、観光基盤設備整備などに必要な経費を概算要求(平成19年度予算：3,980百万円)(平成18年度予算：3,995百万円)</p>	<p>事後評価(政策チェックアップ) 第159回、第162回、第164回施政方針演説</p>

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の予算要求への反映内容	分類
			<p>成・確保等に、引き続き取り組んでいく。</p> <p>・実績値:673万人(H17年)</p>		
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。	<p>・合流式下水道は、汚水と雨水を一つの管きよで排除する下水道施設であるが、一定以上の降雨時には未処理の下水の一部が公共用水域に流出する。例えば、合流式下水道から流出したオイルボールが東京都のお台場の海岸に漂着するなどの問題が顕在化するなど、良好な都市の親水空間の確保、あるいは公衆衛生上、水質保全上極めて問題である。このため、合流式下水道の改善を早急に進める必要がある。</p> <p>・業績指標:合流式下水道改善率 目標値:40%(H19年度)</p>	<p>・合流式下水道改善率は、現時点では目標値までのトレンドを下回っているものの、平成16年度末までに、合流式下水道の改善の必要がある185の自治体のうち170の自治体で合流式下水道緊急改善計画が策定され、同計画に従って平成17年度末までに162の自治体で事業に着手していることから、平成18年度以降、改善率が目標達成に向けて大きく上昇する見込みである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年度より原則10年間で合流式下水道の改善を達成するため、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。</li> <li>・実績値:17%(H16年度)</li> </ul>	<p>・評価結果を踏まえ、合流式下水道の改善を着実に推進するために必要な経費を概算要求(平成19年度予算:696,288百万円(国費)の内数、平成18年度予算:735,286百万円(国費)の内数)</p> <p>・合流式下水道緊急改善事業の制度期間を延伸し、平成19年度より3年間以内に策定する「合流式下水道緊急改善計画(計画期間5年間以内)」に基づき、平成25年度までの事業を確実に推進する。</p>	事後評価(政策チェックアップ) 改善・見直し 閣議決定(社会資本整備重点計画)
3	水害による被害の軽減(洪水流下阻害部緊急解消)	上下流バランス等の関係から河川改修の実施が困難な上流域の床上浸水被害を緊急的に解消することを目的とする。	<p>集中豪雨等の頻発により洪水による被害は必ずしも減少しておらず、特に上流域では、越水、溢水などによる床上浸水被害が発生している。</p> <p>これは、上下流バランス等の関係から、上流域の改修の実施が困難な場合があることに原因がある。</p> <p>下流の流下能力の範囲で床上浸水被害を緊急に解消する対策を実施する必要があ</p>	評価結果を踏まえ、近10年間で床上浸水被害が発生している必要最小限の区間において、河道掘削、堰の改築等により、洪水流下阻害部の解消を下流の流下能力の範囲内で概ね5年間で完了させる制度を総合流域防災事業に追	事前評価(政策アセスメント) 第162回国会施政方針演説 骨太2004、第1部5.(4) 骨太2005、第3章

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の予算要求への反映内容	分類
			る。	加拡充する。 (平成 19 年度概算要求:176 百万円)	2. 骨太 2006、第4章 4. 「総合的な豪雨災害対策の推進について(提言)」(H17.4): 社会資本整備審議会河川分科会豪雨災害対策総合政策委員会

② 総合評価方式等により評価対象政策等(関連政策を含む。)につき、制度改正を行ったものの主な具体例

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の予算要求への反映内容	分類
4	バリアフリー社会の形成－交通バリアフリー法等の検証	・急速な少子高齢化に鑑み、高齢者・障害者等を含む全ての人が安全・安心して生活し、社会参加が図られるよう、自宅から交通機関、まちなかまで、ハード・ソフト両面から連続したバリアフリー環境を整備することは喫緊の課題であり、平成6年に施行されたハートビル法や、平成 12 年に施行された交通バリアフリー法等に基づき、建築物や公共交通機関、公共施設等における段差の解消などのバリアフリー化を推進してきたところである。	・利用者・住民の参加や、段階的・継続的發展(スパイラルアップ)のプロセスを確立し、「人」を中心的な視点に捉え、様々な観点から、断続的に「よりユニバーサルである」状況を達成すべく努力することが、ユニバーサルデザインの基本であり、以下のような課題がある。 ・多様な対象者を想定し、多様な対象施設をバリアフリー化すること ・より広範囲のバリアフリー化を促進すること ・利用者・住民参加を促進すること ・心のバリアフリーを促進すること	・評価結果を踏まえ、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、政策を推進。 各主体によるこれまでの取組みをさらに深化させるため、下記施策を展開していく。 ① ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築 ② ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価・情報共有の仕組みの創設(ユニバーサルデザイン・アセスメント) ③ 一体的・総合的なバリアフリー施策の推	事後評価(政策レビュー) 閣議決定(社会資本整備重点計画)

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の予算要求への反映内容	分類
		<p>特に平成12年に施行された交通バリアフリー法については、附則第3条において「施行後5年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」旨規定されており、平成17年に施行後5年を迎えるにあたり、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえつつ、これまでの取り組みの評価を行う必要がある。</p>		<p>進</p> <p>④ ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定</p> <p>⑤ ソフト面での施策の充実(「心のバリアフリー」社会の実現等)</p> <p>⑥ だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現</p> <p>⑦ だれもが安全で暮らしやすいまちづくり</p> <p>⑧ 様々な人・活動に応じた柔軟な対応</p> <p>⑨ IT等の新技術の活用</p> <p>⑩ 先導的取組みの総合的展開(リーディング・プロジェクト、リーディング・エリア)</p> <p>・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定(平成18年6月成立)を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。</p> <p>(平成19年度概算要求:471,513百万円) (平成18年度予算:421,469百万円)</p>	

③ 機構・定員要求に反映した政策評価結果の主な具体例

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の機構・定員要求への反映内容	分類
5	ハイジャック・航空機テロの発生を防止する	<ul style="list-style-type: none"> <li>ハイジャック・航空機テロは、それらが発生することにより航空交通及び国民生活への安全に与える影響が大きいため、これらを未然に防止する必要がある。</li> <li>業績指標 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数目標値： 0件(H16年度以降毎年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業績指標は航空機に対するハイジャック・テロの発生件数であり、実績値は目標値の0件を達成している。この実績値は、従来からのハイジャック・テロ対策とともに新たな施策を推進してきた結果達成されたものである。</li> <li>昨今の国際的なテロ情勢をふまえ、現在実施しているハイジャック・テロ対策の確実な実施と更なる強化を図るため、ICAO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・充実等を図っていく。</li> <li>実績値：0件(平成17年度)</li> </ul>	<p>航空局監理部に危機管理を含めた航空安全施策の総合調整機能を担う航空安全課を新設するとともにICAO国際保安基準に従った航空保安対策が全国の空港及びエアライン・貨物事業者・空港ビル会社において着実に実施を図るため等の航空保安対策に関する体制を強化する機構・定員を要求。</p> <p>(機構要求：航空安全課、航空保安対策室、危機管理官、航空保安監査官) (定員要求：7人、振替2人)</p>	事後評価(政策チェックアップ) 第164回国会施政方針演説
6	航空事故を減らす	<ul style="list-style-type: none"> <li>我が国における航空事故(航空法第76条による報告義務のあるもの)発生件数については、これまでの各種安全対策や航空路整備事業等の結果、世界的に見ても極めて低い水準まで低下しており、ここ数年ではほぼ横ばいとなっているが、この航空事故をさらに低下させることが求められていることから、一層の安全性の向上を意図し、航空安全対策を行う必要がある。</li> <li>業績指標 国内航空における航空事故発生件数目標値： 16.6件/年(H15～19年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務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である。</li> <li>滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報をグラフィックで管制卓に表示するシステム、航空情報の交換を円滑に行い航空関係機関と情報の共有を図るための航空情報(AIS)センター及び滑走路待機灯火システムの整備を推進する。</li> <li>実績値：16.6件(H13～17年)</li> </ul>	<p>航空局管制保安部運用課に、品質管理システム導入による高精度・高品質な航空情報の提供並びに航空情報のデータベース化及びそのデータの国際交換の実施を図るための機構・定員を要求。</p> <p>(機構要求：航空情報センター) (定員要求：振替44人)</p>	事後評価(政策チェックアップ) 機構・定員要求に反映 閣議決定(社会資本整備重点計画)

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の機構・定員要求への反映内容	分類
7	<p>1. 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う</p> <p>2. 地域の防災拠点の保全(急傾斜地崩壊対策事業の採択基準拡充)</p> <p>3. 地震急傾斜地崩壊対策緊急事業の創設</p>	<p>1. 現状においても自然災害に占める土砂災害の犠牲者数が約半数にのぼることに鑑み、全国で頻発する土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊による土砂災害から国民の生命・財産を守るため、今後とも計画的な土砂災害対策を実施する必要がある。</p> <p>①業績指標:土砂災害から保全される戸数目標値:約140万戸(H19年度)</p> <p>②業績指標:土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数目標値:約4,100施設(H19年度)</p> <p>2. 現在の急傾斜地崩壊対策事業の補助採択基準では、保全対象が地域の防災拠点のみでは事業採択ができないため、がけ崩れに対して危険な施設への対策が遅れているという問題がある。</p> <p>3. 近い将来、高い確率で発生することが予想される首都直下地震等では、がけ崩れ等により相当数の死者が出ることが想定されており、今後は地震を起因としたがけ崩れについても積極的に予防対策を実</p>	<p>1. 学識経験者からなる「大規模降雨災害対策検討会」において、今後、自然、社会、経済等の諸条件や、国土管理のあり方を踏まえ砂防行政が実施すべき施策を取りまとめた、「洪水氾濫時・土砂災害発生時における被害最小化策のあり方」の提言を受けて、今後は施設整備と警戒避難体制が一体となり、被害を最小化するよう減災体制を確立する等の施策を推進する。土砂災害危険箇所の公表や土砂災害警戒情報の提供等のソフト対策の実施とあわせて、砂防えん堤整備等のハード対策により避難場所を保全し、ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害から地域を保全することを目的として、急傾斜地崩壊対策事業の採択基準を拡充。</p> <p>①実績値:約130万戸(H17年度)</p> <p>②実績値:約3,700施設(H17年度)</p> <p>2. 今後はこれら地域の防災拠点については、周辺の人家の有無にかかわらず、土砂災害に対する安全性を向上させる必要がある。</p> <p>よって、地域の防災拠点を土砂災害から保全し、地域防災力を維持するため、急傾斜地崩壊対策事業の補助採択基準を拡充する。</p> <p>3. 地震急傾斜地崩壊対策緊急事業(補助事業)を創設し、中央防災会議</p>	<p>評価結果を踏まえ、所管の政策評価担当部局及び機構定員要求の取りまとめ部局と協議・調整した結果、増加する土砂災害による被害を軽減する必要があることから、効果的・効率的な事業実施を図るための定員を要求。 (定員要求:1人)</p>	<p>事後評価(政策チェックアップ)及び事前評価(政策アセスメント)</p> <p>定員要求に反映</p> <p>第162回国会施政方針演説 骨太2004、第1部5.(4) 骨太2005、第3章2. 骨太2006、第4章4.</p>

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の機構・定員要求への反映内容	分類
		施していくことが必要である。 (地震に起因するがけ崩れ対策については、事前の警戒避難が困難であるため、早急に地域に甚大な被害が発生する箇所について特定し、施設整備の推進を図る必要がある。)	による地震防災戦略が策定されている地域を対象に、地震によるがけ崩れの崩壊危険度を評価し、地震による崩壊により地域に甚大な被害が発生する箇所について、概ね 10 年間で対策を完了すべく集中的に事業を実施する。		

④ 財政投融资計画要求、税制(国税、地方税)改正要望、関税改正要望について政策評価結果を反映した具体例

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の反映内容	分類
8	バリアフリー化の促進	・生活環境全般でのバリアフリー対応を効果的に推進し、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く、暮らしやすい状態を実現する。	・ユニバーサルデザインの考えも踏まえた一体的な・総合的なバリアフリー化が促進されるべきである。 新築建築物のバリアフリー化については、平成 15 年4月以降、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」によって 2,000 m <sup>2</sup> 以上の新築等の際のバリアフリー化が義務付けられたことで一定の進捗が見られつつあるところであるが、既存建築物のバリアフリー化や、地域の一体的・連続的なバリアフリー化については十分な対策が講じられてこなかった。(=目標と現状のギャップ) ・建築物のバリアフリー化は、所有者等にとって明示的にメリットが生まれるものではなく、特に既存建築物のバリアフリー化は、新築時と比較して、スペースやコストの面で大きな負担がある。(=原因分析) ・建築物特定事業に基づき行われるバリアフリー事業は、基本構想にも位置付けられる当該地域にとって重要かつ	・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)に基づく基本構想に位置付けられ、バリアフリー化事業を行った特定建築物に係る固定資産税等の特例措置を創設する。(固定資産税、都市計画税:課税標準 5年間2/3)	事前評価(政策アセスメント) 税制改正要望に反映(地方税) 閣議決定(社会資本整備重点計画)

No.	評価対象政策	評価対象政策の目的・目標	評価結果の概要	評価結果の反映内容	分類
			<p>公益的な事業であることから、建築物特定事業に基づくバリアフリー化を行った建築物については、建築主等の負担を軽減する必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>・固定資産税及び都市計画税の特例措置を講じ、バリアフリー化による建築主等の負担を軽減する。(＝施策の具体的内容)</p>		
9	住宅のバリアフリー改修促進税制	<p>住生活基本法の基本理念を踏まえ、高齢者等が安心して快適に自立した生活を送ることのできる環境の整備を促進し、高齢者等の居住の安定の早期確保を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>我が国では、65歳以上の高齢者のいる世帯の割合が2000年の約24%から2025年には約37%へ増加することが見込まれるなど、高齢者等が安心して快適に自立した生活を送ることのできる環境の整備が喫緊の課題となっているが、平成15年における全住宅ストックのバリアフリー化の実績値は5.4%となっており、平成27年度に2割という目標値と比べても、低い水準にとどまっている。(＝目標と現状のギャップ)</li> <li>バリアフリー改修費に対する支援制度としては、介護保険制度に基づく助成措置(上限20万円)もあるが、本制度の適用は要介護認定後に限られている。また、厳しい財政事情等から、公的賃貸住宅等の新規整備によって課題の解決を図るのも困難な状況にある。(＝原因分析)</li> <li>このため、高齢化の更なる進展や「施設から地域へ」という高齢者介護の流れ等を踏まえ、要介護認定前も含めた、高齢者等の既存住宅のバリアフリー改修を促進することにより、居住の安定が早期に確保され、介護費用等の公的負担の抑制等にもつながるよう、必要な支援策を効果的に実施していく必要がある。(＝課題の特定)</li> </ul>	<p>○住宅のバリアフリー改修促進税制の創設</p> <p>既存住宅におけるバリアフリー化に資する工事で工事費用が一定規模以上のものについて、当該工事に要した費用の一定額(10%程度)を当該年の所得税額から控除する。</p> <p>また、上記工事を行った既存住宅の固定資産税を3年間1/2に減額する。</p>	<p>事前評価(政策アセスメント)</p> <p>税制改正要望に反映(国税、地方税)</p> <p>閣議決定(社会資本整備重点計画)</p>