

国土交通省が実施した政策評価についての個別審査結果

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16年度政策チェックアップ結果」（平成17年8月10日付け国政評第21号の1による送付分）における27件（141業績指標）の政策評価のうち、国土交通省が概算要求に関連して行い予算要求等へ反映した実績評価方式による27件（137業績指標）の政策評価
- イ 「平成18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17年8月31日付け国政評第23号による送付分）における43件の政策評価のうち、国土交通省が概算要求に関連して行い予算要求等へ反映した事業評価方式による43件の政策評価

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。（注1、2）

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 目標設定に関し、目標設定の考え方やその根拠は明らかにされているかどうか。

（注1）目標に関し達成すべき水準が数値化されていないものの中には、目標値の設定が容易ではないものもあり得るが、その点について精査を行ったものではない。

（注2）達成すべき目標は行政活動の一定のまとまりを対象として設定されるものであり、様々な要素を包含することとなる。このため、その具体的な達成水準を一義的に示すことは一般的に困難であり、その場合、関連した測定可能な指標を用いて、それぞれの指標ごとに達成水準を示す具体的な目標を設定し、その実績の測定をもって、達成すべき目標の達成水準の測定に代えることが必要となる。そのような措置を講じている府省の審査においては、達成すべき目標と測定可能な指標との構造を明らかにした上で審査を行うものとする。

(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。

(2) 審査の結果

「平成 16 年度政策チェックアップ結果」における 27 件（141 業績指標）の実績評価のうち、国土交通省が概算要求に関連して行い予算要求等へ反映した 27 件（137 業績指標）についての審査の結果（事実確認の整理結果）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】

整理番号	政 策	目標の設定状況			目標設定の考え方	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					
	(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	○	○	○	○	—
2	バリアフリー社会の実現					
	(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（うち、住宅のバリアフリー化の割合）	○	○	○	○	—
	(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（うち、不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化の割合）	○	○	○	○	—

整理 番号	政 策	目標の設定状況			目標設定 の考え方	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		
	(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(うち、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のバリアフリー化の割合(道路のバリアフリー化))	○	○	○	○	-
	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(うち、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のバリアフリー化の割合(旅客施設のバリアフリー化(旅客施設の段差解消)))	○	○	○	○	-
	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(うち、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のバリアフリー化の割合(旅客施設のバリアフリー化(視覚障害者誘導用ブロック)))	○	○	○	○	-
	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(低床バス)	○	○	○	△	-
	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(ノンステップバス)	○	○	○	△	-
	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(福祉タクシー)	○	○	○	△	-
	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(鉄軌道車両)	○	○	○	△	-
	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(旅客船)	○	○	○	△	-
	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(航空機)	○	○	○	△	-
3	子育てしやすい社会の実現					
	(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	○	○	○	○	-
	(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	○	○	○	-	-
	(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	○	○	○	△	-
4	住環境、都市生活の質の向上					
	(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	○	○	○	○	-
	(2) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する					
	1人当たり都市公園等面積	○	○	○	△	-
	(3) 下水道等の汚水処理施設を普及させる					

整理 番号	政 策	目標の設定状況			目標設定 の考え方	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		
	汚水処理人口普及率	○	○	○	○	—
	下水道処理人口普及率	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	△	—
	(6) 電線類を地中化する					
	市街地の幹線道路の無電柱化率	○	○	○	○	—
5	アメニティ豊かな生活環境の形成					
	(1) 海岸における親水空間等を形成する					
	人々が海岸に親しむことのできる海岸の延長	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	○	—
6	良質で安全な水の安定した利用の確保					
	(1) 河川の正常な流量を確保する					
	河川の流量不足解消指数	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	△	—
	(3) 河川の水質を改善する					
	河川における汚濁負荷削減率	○	○	○	○	—
7	水害等による被害の軽減					
	(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	○	○	○	○	—
	床上浸水を緊急に解消すべき戸数	○	○	○	○	—
	流下能力不足橋梁数	○	○	○	△	—
	下水道による都市浸水対策達成率	○	○	○	○	—
	(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(洪水)	○	○	○	△	—
	ハザードマップ認知率(火山)	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	○	—
	土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数	○	○	○	○	—
	(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一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	○	○	○	○	—
8	地震・火災による被害の軽減					
	(1) 災害時の緊急支援ルートを確認する					
	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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
	(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(建築物)	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—

整理 番号	政 策	目標の設定状況			目標設定 の考え方	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		
	耐震化率(住宅)					
	(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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
	(7) 密集住宅市街地を改善する 地震時等において大規模な火災の可能性がある重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	○	○	○	○	—
9	交通安全の確保					
	(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	○	○	○	△	—
	(2) 船舶交通の安全を確保する 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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
	(4) 航空事故を減らす 国内航空における事故発生件数	○	○	○	○	—
	(5) 道路交通事故を抑止する 道路交通事故における死傷事故率	○	○	○	○	—
	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)	○	○	○	△	—
	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(歩行者・自転車死傷事故の抑止率)	○	○	○	△	—
	事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	○	○	○	△	—
	(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)	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	○	—
	(8) 鉄道の安全を確保する 遮断機のない踏切道数	○	○	○	○	—
	地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの)	○	○	○	△	—
	地下鉄道の火災対策基準を満たす地下鉄の割合	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	△	—
	(11) 道路構造物を適切に維持管理する 構造物保全率(橋梁)	○	○	○	○	—

整理番号	策	目標の設定状況			目標設定の考え方	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		
	構造物保全率(舗装)	○	○	○	○	—
10	海上における治安の確保					
	(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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	△	—
11	船員災害の防止					
	(1) 船員災害を防止する					
	船員災害発生率	○	○	○	△	—
12	地球環境の保全					
	(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向上率	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	△	—
	(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(住宅)	○	○	○	△	—
	住宅、建築物の省エネルギー化率(建築物)	○	○	○	△	—
13	大気、騒音等に係る生活環境の改善					
	(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(NO2)	○	○	○	○	—
	NO2・SPMの環境目標達成率(SPM)	○	○	○	○	—
	最新排出ガス規制適合車の割合(乗用車)	○	○	○	△	—
	最新排出ガス規制適合車の割合(貨物車)	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	△	—
14	良好な自然環境の保全・再生・創出					
	(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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
15	良好な水環境への改善					
	(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	○	○	○	○	—
	湾内青潮等発生期間の短縮	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
16	循環型社会の形成					

整理 番号	政 策	目標の設定状況			目標設定 の考え方	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) 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 (As)	○	○	○	○	—
	直轄工事におけるリサイクル率 (Co)	○	○	○	○	—
	直轄工事におけるリサイクル率 (木材)	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
17	広域的モビリティの確保					
	(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	○	○	○	△	—
	(2) 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する					
	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	○	○	○	○	—
	(3) 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					
	国内航空サービス提供レベル	○	○	○	○	—
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					
	(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	○	○	○	○	—
	(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 (国際航空旅客)	○	○	○	○	—
	国際航空サービス提供レベル (貨物)	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
	船舶航行のボトルネック解消率	○	○	○	△	—
	(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)	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	○	—
	(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	○	○	○	△	—
	(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	○	○	○	△	—
	(9) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上をはかる					
	都市機能更新率	○	○	○	△	—
19	物流の効率化					
	(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	○	○	○	△	—

整理番号	政 策	目標の設定状況			目標設定の考え方	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		
	陸上輸送半日往復圏の人口カバー率					
	(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	○	○	○	○	-
20	都市交通の快適性・利便性の向上					
	(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（東京圏）	○	○	○	△	-
	都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（大阪圏）	○	○	○	△	-
	都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（名古屋圏）	○	○	○	△	-
	都市鉄道（東京圏）の混雑率	○	○	○	△	-
	(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（バスロケーションシステムが導入された系統数）	○	○	○	△	-
	バスの利便性向上に資する事業者の取組状況（コミュニティバスの運行に取り組む事業者数）	○	○	○	△	-
	バスの利便性向上に資する事業者の取組状況（バスカードを導入した車両の割合）	○	○	○	△	-
	(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	○	○	○	○	-
	ETC利用率	○	○	○	-	-
	路上工事時間の縮減率	○	○	○	○	-
21	地域交通確保					
	(1) 地方バス路線を維持する					
	地方バス路線の維持率	○	○	○	△	-
	(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	○	○	○	△	-
	(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	○	○	○	△	-
22	地域間交流・観光交流等内外交流の推進					
	(1) 外国人旅行者の訪日を促進する					
	訪日外国人旅行者数	○	○	○	△	-
	(2) 国民の観光を促進する					
	国民一人当たりの平均宿泊旅行回数	○	○	○	△	-
	(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	○	○	○	△	-
	(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	○	○	○	△	-
	(5) 地域の交流を促進する					
	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	○	○	○	○	-
	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	○	○	○	△	-
23	新たな市場の育成					

整理 番号	政 策	目標の設定状況			目標設定 の考え方	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) 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	○	○	○	△	－
	(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	○	○	○	△	－
	中古住宅の流通量	○	○	○	△	－
	(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	○	○	○	○	－
24	公正で競争的な市場環境の整備					
	(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（入札監視委員会等の第三者機関の設 置の状況）	○	○	○	△	－
	公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措 置状況（入札時における工事費内訳書の提出 の状況）	○	○	○	－	－
	(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	○	○	○	△	－
	(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	○	○	○	○	－
25	産業の生産性向上					
	(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	○	○	○	△	－
26	消費者利益の保護					
	(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	○	○	○	△	－
	(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる 衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い 乗用車の市場普及指標（衝突安全性能）	○	○	○	△	－
	衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い 乗用車の市場普及指標（歩行者頭部保護性能）	○	○	○	△	－
27	IT革命の推進					
	(1) 港湾分野における行政手続の電子化を推進する 港湾EDI システムの普及率（%）	○	○	○	－	－
	(2) 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	○	○	○	－	－
	(3) 地理情報の利用環境の整備・充実を図る 電子国土 Web システムを利用する団体の数	○	○	○	○	－
合	計 (27 施策)					
	指標数 141	○=137	○=137	○=137	○=66 △=66	－
(備考)						

- (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。ただし、達成すべき水準は数値化されていないものの、前年度よりも数値を向上させる等の方向が示されている場合には「△」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 「目標設定の考え方」欄には、
- ① 目標値及び目標期間（達成年次）のいずれも設定されているものについて、いずれの考え方についても明らかにされている場合に「○」、いずれか一方の考え方が明らかにされている場合に「△」を付している。
 - ② 目標値及び目標期間（達成年次）のいずれか一方が設定されているものについて、その考え方が明らかにされている場合に「△」を記入している。
 - ③ 上記①、②のいずれにも該当しないものには「－」を記入している。
- 4 「目標の達成状況の判定方法（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 I-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 条及び同法施行令（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、さらに質の高い政策評価の実施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」との関係性を明らかにし、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。

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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Ⅰ－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。

- ① 事後的な検証を行うこととしているか。また、その時期は特定されているか。
- ② 事後的な検証が予定されている場合、政策効果の把握の方法は、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

「平成 18 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）」における 43 件の事業評価（事前）のうち、国土交通省が概算要求に関連して行い予算要求等へ反映した 43 件についての審査の結果（事実確認の整理結果）は、以下のとおりである（詳細は、別添 2 「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		効率性に関する情報	検証を行う時期の特定	効果の把握の方法の特定性
				推論	その他			
1	あんしん入居支援事業（仮称）	<ul style="list-style-type: none"> ・入居者限定がない等の一定の要件に合った民間賃貸住宅（あんしん賃貸住宅）に関する登録制度を整備し、高齢者、障害者、外国人等の住宅弱者に適切な物件情報を提供 ・福祉部局やNPO等と連携 	△	○		△	—	△
2	乗継利便向上のための広域的な共通ICカードの普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ・バスと鉄道相互の共通ICカードのうち、広域的なものであって、乗継利便の向上を図る取組を行う場合に支援 	△	○		△	—	△
3	福祉タクシー普及促進モデル事業の創設	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシーの集中的な導入、共同配車センターの設立等の先進的な取組に対して、重点的な支援 	△	○		△	—	△
4	民間賃貸住宅を活用した子育て支援	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て世帯に重点をおいた家賃対策補助制度の見直し 	△	○		△	—	△
5	中心市街地再生のための新たな取組	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画法・建築基準法の改正、中心市街地活性化法の改正 ・まちづくり交付金の支援措置の拡充 ・暮らし・にぎわい再生事業（仮称）の創設 ・暮らし・にぎわい再生ファンド事業（仮称）の創設 ・税制上の特例措置 	△	○	比較	△	—	△
6	地域による低・未利用地管理促進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・NPOや地域住民等の主体の参加による適切かつ持続的な管理・有効活用を促進するための安定的な制度のあり方を検討 ・管理等を促進するためのガイドライン（指針）を作成 	△	○		△	—	△

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		効率性に関する情報	検証を行う時期の特定	効果の把握の方法の特定性
				推論	その他			
7	下水道総合浸水対策緊急事業の創設	・「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民と共に策定 ・上記計画に基づく施策を重点的、緊急的に実施	△	○		△	—	△
8	土地利用状況を考慮した効率的・効果的な治水方策の構築	・土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効率的・効果的な治水対策を実施（閉鎖型氾濫域等の地域において、従来の連続堤防方式に加え、宅地等については輪中堤や嵩上げ等を、それ以外の土地については建物移転や建築規制を行う）	△	○		—	—	△
9	利水容量の治水容量への緊急活用	・利水容量を治水容量として利用する事について利水者と協定を締結し、利水者の負担する堰堤維持費を河川管理者が補填	△	○		—	—	△
10	総合的・緊急的な内水浸水被害対策の推進	・「総合内水対策緊急事業」を創設し、河川管理者と地方公共団体が共同してハードとソフトの対策を一体的に実施	△	○		—	—	△
11	河川管理施設の運用最適化	・遊水地、調節池等、既存の河川管理施設を徹底的に有効活用し、運用を最適化できるようにする施設改良に対する支援制度を拡充	△	○		—	—	△
12	ソフト対策と連携した砂防施設整備	・砂防関係事業の採択基準を改正	△	○		—	—	△
13	海岸緊急防災対策事業の創設	・堤防嵩上げ方式では、越波により壊滅的被害が及ぶ可能性がある地区において、背後地盤の嵩上げを海岸事業として実施	△	○		—	—	△

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		効率性に関する情報	検証を行う時期の特定	効果の把握の方法の特定性
				推論	その他			
14	インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化	・ 包括的核実験禁止条約機構 (CTBTO) が地下核実験の監視のために全世界に保有する地震観測点のデータを衛星回線 (VSAT) 経由で確実に収集・処理するシステム及び体制を構築し、インド洋・北西太平洋沿岸諸国及び我が国の防災関係機関に対し、遠地で発生する津波に対する精度の高い津波情報を迅速かつ安定的に発表	△	○		△	—	△
15	地下鉄等災害情報基盤整備事業	・ 長大な地下路線を有する鉄道事業者が行う地下区間の受信・通信環境の改善に必要な設備の設置に係る事業に対し、その費用の一部を助成	△	○		△	—	△
16	鉄道駅耐震補強事業	・ 耐震化が未実施で1日あたり乗降人員が1万人以上の在来線駅(地下駅を除く)について、鉄軌道事業者が行う耐震補強工事に対し、その費用の一部を助成	△	○		△	—	△
17	住宅・建築物の耐震改修の促進	・ 住宅に係る耐震改修促進税制の創設 ・ 事業用建築物に係る耐震改修促進税制の創設 ・ 緊急輸送道路沿道等の住宅・建築物の耐震化の促進	△	○		△	—	△

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		効率性に関する情報	検証を行う時期の特定	効果の把握の方法の特定性
				推論	その他			
18	防災公園関連制度の拡充	・都市の防災機能の向上を図るため、救援部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園の整備や一定の区域内で実施される災害応急対策施設の整備・施設の耐震化等の防災機能強化を総合的に支援する施策を講じる等、防災公園関連制度を拡充	△	○		△	—	△
19	密集市街地における地震危険度マップの整備促進	・重点密集市街地内において地震災害による延焼危険性や道路閉塞の可能性を図示した地震危険度マップを緊急整備するために、その対象要件を拡充	○	○		△	—	△
20	耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備	・防火の規制を強化 ・形態規制等の合理化を図る規制誘導措置と連携し、地区防災施設の整備と一体となった沿道の建築物等の建替えに対し支援	△	○		△	—	△
21	総合的な宅地防災対策の推進	・盛土宅地の耐震性に係る技術基準を明確化、新規の宅地造成においてその水準の確保 ・既存の盛土宅地について、地方公共団体が変動予測マップ（宅地ハザードマップ）を作成することを推進 ・地震時の危険度が高い大規模盛土造成地について、所有者等が耐震補強工事を実施することを促進（工事を実施する場合の税制特例措置、財政支援）	○	○		○	—	△

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		効率性に関する情報	検証を行う時期の特定	効果の把握の方法の特定性
				推論	その他			
22	下水道地震対策緊急整備事業の創設	・地震対策に取り組む必要性が高い地域において、「下水道緊急地震対策計画」を策定した場合に、下水道事業としての地震対策を重点的に支援	△	○		△	—	△
23	津波危機管理対策緊急事業の拡充	・津波危機管理対策緊急事業の補助対象を海岸利用者が避難するための施設（海岸避難塔等）、津波・高潮防災ステーションにおける避難機能、資機材備蓄機能について拡充	△	○		—	—	△
24	災害時における公共交通情報システムの整備	・大規模災害等発生時に、公共交通機関の利用者に対して、公共交通機関の被害状況や運行情報等を、一元的にリアルタイムに携帯サイト等で提供するシステムの整備について検討 ・大規模災害等発生時の情報基地局へのアクセス集中等の対応について検討	△	○		△	—	△
25	沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築	・防災機能の向上・景観の形成・バリアフリー歩行者空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、沿道建築物所有者が道路と一体的に建築物及び建築敷地の計画・整備を行う場合、建築物の耐震補強・建替・意匠の整備・公共用通路の整備に対して、一部助成	△	○		—	—	△

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		効率性に関する情報	検証を行う時期の特定	効果の把握の方法の特定性
				推論	その他			
26	地方鉄道における安全対策の推進	・経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する近代化補助について、補助率のかさ上げ等制度の拡充・上記施設整備に係る法人税及び固定資産税の優遇措置	△	○		—	—	△
27	航空における安全・セキュリティ対策の強化	・航空会社に対する輸送安全対策の強化 ・航空管制業務等の安全性の向上 ・航空保安対策の強化	△	○		△	—	△
28	トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進（安全運行パートナーシップの実現）	・各関係団体等により議論する検討会を設け、荷主（メーカー等）、元請事業者（利用運送及び実運送）、下請事業者（実運送）のパートナーシップを醸成するための施策について検討・実施等	△	○		△	—	△
29	利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現（内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化）	・内航フェリーターミナルにおいて、監視施設等の整備を支援	△	○		—	—	△
30	運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備	・安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価	△	○		△	—	△

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		効率性に関する情報	検証を行う時期の特定	効果の把握の方法の特定性
				推論	その他			
31	地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化	<ul style="list-style-type: none"> ・「異常天候早期警戒情報」の提供 ・「異常気象リスクマップ」を作成し、第一段階として代表的な観測地点毎の情報を提供 	△	○		△	—	△
32	対東アジアとのSCMコリドー構築	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物の積替機能やコンテナ・シャーシ蔵置機能を有する小口貨物積替円滑化支援施設の整備に対する補助制度を創設 	△	○		—	—	△
33	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る支援等 	△	○		—	—	△
34	港湾ロジスティクス・ハブの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・中核的な高度保管荷さばき施設の整備に対する支援 ・港湾流通高度化に資する区画道路、緑地などの港湾施設の整備に対する支援 	△	○		△	—	△
35	内航効率化等新技術の実用化促進支援	<ul style="list-style-type: none"> ・内航船建造の担い手である中小造船事業者等に対する、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた高度船舶技術の実用化のための支援（一番船等の設計費用、信頼性向上等に係る費用の支援）制度を創設 	△	○		△	—	△
36	3PL事業促進のための環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・契約書のガイドラインの策定等 	△	○		△	—	△
37	連続立体交差事業の拡充（生活道路中心のミニ連立）	<ul style="list-style-type: none"> ・連続立体交差事業制度の拡充 	△	○		—	—	△
38	公共交通の利用円滑化に関する取組の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・関係者の協働に向けた合意形成の促進 ・関係者の協働の取組に対する補助制度の創設等 	△	○		△	—	△

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		効率性に関する情報	検証を行う時期の特定	効果の把握の方法の特定性
				推論	その他			
39	超高速化事業費補助制度（仮称）の創設	・超高速船の超高速運航に必要な経費の一部を補助	△	○		△	—	△
40	通訳ガイドに対するスキルアッププログラムの策定	・外国人旅行者の最新のニーズ動向を反映した有資格通訳ガイドの標準的なスキルアッププログラムを策定・普及	△	○		△	—	△
41	この道ニッポン・プロジェクト（仮称）の推進	・地域住民やNPO等による美しく味わいのある道づくり計画の企画立案や、この計画に基づくボランティアによる植栽などの道路景観の保全、オープンカフェなどの道路の多目的利用などに対する支援	△	○		—	—	△
42	住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備	・悪質リフォーム等に対応し、消費者が安心して適切なリフォームを実施できるよう環境整備を図るため、各地域毎のきめ細かな相談体制等の整備を支援	△	○		△	—	△
43	宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築	・宅地建物取引業及び取引主任者に係る免許等手続について、電子申請が可能なシステムを開発 ・既存の宅建OAシステム（免許業者の情報を全国一元化して免許の審査、免許業者の指導監督事務等に資するシステム）を電子申請システムと連携させるため改修	△	○		△	—	△
合 計			○=2 △=41	/		○=1 △=28	—	△=43
(備考)								

(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（例示）>

「比較」 過去の同種類別の政策の実施等により得られた効果、実績等を基に、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。

4 「検証を行う時期の特定」欄には、当該政策（施策や事業）について、事後的検証を行う時期が特定されている場合には「○」、事後的検証を行うことはしているが時期が特定されていない場合には「△」、実施することが明らかにされていない場合は「－」を記入している。

5 「政策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。

（全体注） 各府省の評価の実施状況を踏まえた課題等の整理・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 16 年度政策チェックアップ結果（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
「政策名（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。
「業績指標」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。
「目標設定の考え方」及びその根拠」欄	目標設定に関し、目標設定の考え方やその根拠が記載されている場合に、その考え方、根拠を記入した。
「測定結果」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」、「今後の取組の方向性」及び「分類」）を記入した。 なお、「分類欄」には、国土交通省が、「すべての指標について、その進捗状況等に関する評価を①～⑨で分類することとした」ものを記入した。分類は以下のとおり。 ・成果が上がっているもので、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 ・成果があがっていないもので、④施策の改善等の方向性を提示、⑤現在の施策を維持、⑥施策の中止 ・判断できないもので、⑦施策の改善等の方向性を提示、⑧現在の施策を維持、⑨施策の中止
「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 16 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	
① 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
② 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
③ 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
④ 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
⑤ 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、今年度の審査においても、昨年同様、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も、昨年同様、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うもの」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①(行政の活動そのもの)、②(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)

政策評価審査表（国土交通省「平成16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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
○ 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こと	C	(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する	CM	53	平成10年度	平成17年度	(考え方及び根拠) 第八期住宅建設五箇年計画において、平成27年度を目途に全国で3分の2の世帯の達成を目指すこととなり、それを平成17年度分まで年度割した(第八期住宅建設五箇年計画の最終年度が平成17年度であるため)。	46.5	-	-	-	-	52.3	-	5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度52.3%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。	引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。	①	○優良な持家の取得 ・住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置 ・住宅金融公庫の証券化支援業務 ○優良な賃貸住宅の供給の促進 ・特定優良賃貸住宅制度 ・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 (公営住宅等3,017億円の内数(H16年度国費)、都市再生機構185億円の内数(H16年度国費))	
																			誘導居住水準達成率(%)
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く、暮ら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	CM	約1割	平成10年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 第八期住宅建設五箇年計画で、平成27年度において全住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とするを旨とするとしており、それを平成19年度分まで年度割した。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	2.7	-	-	-	-	3.4	-	平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別に見ると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。 ただし、建築時期別にみると、平成2年以前は0.9%であるが、平成11年以降が16.3%と新築住宅(建替え含む)のバリアフリー化率は高まっている。	引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていくとともに、平成17年度から地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための交付金制度や住宅金融公庫の証券化ローンの仕組みを活用した金利の優遇を実施することにより一層のバリアフリー化を推進していく。 既設住宅にかかるバリアフリー化は、公営住宅について、バリアフリー改善や建替えを促進することにより、また、持家について、住宅金融公庫の融資により推進していく。	④	○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(3,017億円の内数(H16年度)) ・高齢者向け優良賃貸住宅の供給(3,017億円の内数(H16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246億円の内数(H16年度)、優良建築物等整備事業、住宅市街地総合整備事業1,469億円の内数(H16年度)、まちづくり交付金1,330億円の内数(H16年度)) ・21世紀都市住居緊急促進事業(3,591億円の内数(H16年度)) ○バリアフリー化された住宅に対する優遇措置 ・住宅金融公庫の融資において、バリアフリー化された住宅に対する割増融資、基準金利を適用 ○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	
																			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 上記指標のうち、 住宅のバリアフリー化の割合(%)
		(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	CM	約4割	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) これまでの取組と平成14年の法改正による利用円滑化基準への適合義務化を踏まえ、平成19年度までに2,000㎡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の伸びを想定。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	約3割	3割	集計中	2,000㎡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年度は3割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築物等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成15年度には3割に達し、施策の効果が出始めている。 平成16年度においても、2,000㎡以上の特別特定建築物(平成15年度実績:約3,000棟)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。	建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、建築物のバリアフリー化を推進する。 改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、今後も、同法の適切な運用や、各種支援策の活用等により、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。	⑧	○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㎡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推進(242億円の内数(H16年度))	
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 上記指標のうち、 不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化の割合(%)																			

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類			
		(2) 水辺における児童の自然体験を支援する					(考え方) 1級水系及び2級水系の流域における指導者が活動する拠点数を指標とする。 (根拠) -										政策目標の一層の実現を図るため、人材育成と連携した新たな自然体験活動拠点の考え方を盛り込んだ目標値を再設定し、平成18年度目標値を300箇所から420箇所に変更した。平成16年度までの自然体験拠点数実績値は387箇所にて達成しており、確実に水辺における環境学習・自然体験活動が推進されている。 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、平成15年度、平成16年度と着実に伸びている。 これは、平成14年度に「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（ブロック別）に見る子どもの水辺登録数に偏りがあるという課題が生じており、地域での特色を勘案しながらの対処が必要である。	地域でのばらつきを定正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援策の検討を行うとともに、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。	①	○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8,696億円の内数（H16年度事業費）、ダム事業費3,917億円の内数（H16年度事業費）、砂防事業費2,881億円の内数（H16年度事業費）） ・いきいき海の子浜づくり事業（海岸事業費1,333億円の内数（H16年度事業費））
		(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する					(考え方) 少子高齢化社会に対応するため、長期的に100%となることをめざしており、現況値との勘案により平成19年度の目標値66%を設定している。 (根拠) -										各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約65%となっており、順調に推移しているものと考えられる。	既成市街地が多く、重点的な整備を必要としているにもかかわらず用地確保が困難なために整備が進んでいない地域において、地区公園等の住区基幹公園の整備を効率的かつ積極的に推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。	②	○住区基幹公園の整備（都市公園事業費補助843億円の内数（H16年度））
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					(考え方及び根拠) 大都市圏における住宅及び住宅地の供給に関する基本方針（告示）により、平成8年度から平成17年度までに100万戸と設定。										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」）の達成状況については、過去9年間の累計が93.3万戸であり、単年度当たりの供給戸数についても、H13以降は10万戸を越えていることから、平成17年度における目標達成に向けて堅調に推移している。	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。具体的には、 ・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設立された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が不足しており、例えば、東京都区部において、借家居住の2名以上世帯は約84万世帯存在（住宅・土地統計調査）しているのに対し、2人世帯の都市型誘導居住水準並みの50㎡以上の借家住宅ストックは約48万戸となっている。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、住宅着工統計による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㎡であるのに対し、平成15年度は約43㎡と、ここ数年狭小化の傾向にある。このため、バランスのとれたコミュニティの形成や、居住水準の向上に向け、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。具体的には、 ・都市再生機構が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」等の推進を図る。	①	○都市計画・建築規制 ○居住環境整備事業（住宅市街地総合整備1,469億円の内数（H16年度国費）、まちづくり交付金1,330億円の内数（H16年度国費）他） ○公的主体を活用した住宅供給等（都市再生機構185億円の内数（H16年度国費）他） ○オフィスビル等の住宅への転用の促進（公営住宅等3,017億円の内数（H16年度国費）、住宅市街地総合整備1,469億円の内数（H16年度国費）他）
		(2) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する					(考え方) 緑豊かな生活環境の形成を図るため、各都市における住民一人当たりの都市公園面積を10㎡以上とし整備を推進しており、全国平均の値については、現況値との勘案により平成19年度の目標値9.3㎡を設定している。 (根拠) -										各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約8.8㎡/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。 既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。	②	○国営公園の整備（国営公園整備約282億円（H16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843億円（H16年度）） ○緑地環境整備総合支援事業（緑地環境整備総合支援事業費補助約50億円の内数（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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
(3) 下水道等の汚水処理施設を普及させる																			
		汚水処理人口普及率 (%)	CM	86	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 将来は、汚水処理人口普及率が100%となることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	69	71	74	76	78	-	平成15年度の実績値は汚水処理人口普及率が78%、下水道処理人口普及率が67%であり、着実な進捗が図られているところ。しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成15年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは12都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村における汚水処理人口普及率は56%にとどまっている。	下水道等の汚水処理施設は、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、汚水処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、他の汚水処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。	②	○汚水処理施設の整備(7,749億円の内数(H16年度)) ○下水道の整備(8,749億円の内数(H16年度))	
		下水道処理人口普及率 (%)	CM	72	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 将来は、汚水処理人口普及率が100%となることを目標とし、農業集落排水施設や浄化槽等との適切な役割分担のもと、下水道により整備すべき区域について整備を図ることとしており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。 【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】	-	60	62	64	65	67	-			②		
(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	平成18年	(考え方) 過去10年の緩傾斜堤防等の整備延長のトレンドから5年後の目標値を設定 (根拠) -	-	-	32	-	34	35	35	平成16年度の実績値は35%であり、1%以内の伸び率であるものの、目標の達成に向け、指標値は推移している。	引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみ、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当たっては、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。	①	○市街地における親水性のある河川整備(河川事業費8,696億円の内数(H16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 (%)	CM	46.0	平成12年度	平成17年度	(考え方) 長期的には、年度毎のフロー値が高止まりの状態となることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分を加味した結果、H17年度の目標値として46%を設定。 (根拠) -	-	-	35.3	38.6	38.6	39.2※	-	指標値は39.2%(H15年度)であり、伸び率は小さいながら、目標値の達成に向けて推移していると考えられる。 内訳を見ると、三大都市圏において、指標値が低い傾向にある。特に地区計画等の策定された地区に、重点的に支援を行う。 平均画地面積が170㎡以上を満たす宅地の割合は前年に比べ僅かに減少したものの、他の要素は伸びている。	引き続き、良好な環境を備えた宅地の整備率の向上に資するよう住宅市街地盤整備事業による支援の重点化を行い、特に地区計画等の策定された地区に、重点的に支援を行う。	⑧	○都市再生機構による公的宅地供給(2,808億円(H16年度事業費)) ○住宅市街地盤整備事業による関連公共施設の整備推進(779億円(H16年度国費))	
(6) 電線類を地中化する																			
		市街地の幹線道路の無電柱化率 (%)	CM	15	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	7	9	10	平成14年度実績値7%に対し、平成16年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は10%であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 しかし、ロンドン・パリ・ボン(100%)など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況。 市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率(約20%)に対し、補助国道(約6%)及び都道府県道(約8%)における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組が必要。また、幹線道路の無電柱化率10%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約1%。	都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成16年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト削減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。 さらに、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、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。	②	○電線類の地中化(住環境、都市生活の質の向上事業費25,793億円の内数(H16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																	
		人々が海岸に親しむことのできる海岸の延長(km)	P	約6,800	平成14年度	平成19年度	できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに達成可能な値として設定。	-	-	-	-	約6,700	約6,760	約6,780	平成16年度の実績値は約6,780km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	○観光振興に資する海岸事業(1,333億円(H16年度)の内数)	
		(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(%増)	CM	約1割増(13㎡/人)	平成14年度	平成19年度	水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、長期的には20㎡以上確保されたような都市を目指しており、現況値との勘案により、平成19年度の目標値約13㎡を設定している。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	(12㎡/人)	約2	約4※	各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約4%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、既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。	②	○国営公園の整備(国営公園整備約282億円(H16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843億円(H16年度)) ○古都及び緑地保全事業の推進(古都及び緑地保全等事業補助約64億円(H16年度)) ○緑地環境整備総合支援事業の推進(緑地環境整備総合支援事業費補助約50億円(H16年度)) ○道路緑化の推進(約348億円(H16年度事業費)) ○河川における水際の緑化(8,696億円(H16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380億円(H16年度国費)の内数) ○港湾環境整備事業の推進(約138億円(H16年度)) ○空港周辺緑地整備事業の推進(約43億円(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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
政策目標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できること	C	(1) 河川の正常な流量を確保する															①	○河川流量の確保のためのダム建設等(河川総合開発事業3,755億円の内数(H16年度))	
		河川の流量不足解消指数(%)	P	61	平成13年	平成18年	(考え方) H18までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率で評価。 (根拠) -	-	-	-	54	55	56	56	平成16年度の実績値は56%であり、1%以内の伸び率ではあるものの、目標の達成に向け、指標値は推移している。 河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされることが必要であるが、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、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。 今後とも、継続的に指標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、コスト削減を図りながら、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。			
		水道水源域における下水道処理人口普及率(%)	CM	60	平成12年度	平成18年度	(考え方) 将来は、水道水源域のうち下水道の計画区域については、すべて処理することを目標としており、それを現況値との勘案で平成18年度の目標値を設定している。 (根拠) -	-	-	48	50	53	56	-	平成15年度の実績値は56%であり、着実に進捗が図られているところ。	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。			
(3) 河川の水質を改善する																			
河川における汚濁負荷削減率(%)	CM	78	平成14年	平成19年	(考え方及び根拠) 平成15年度から平成19年度までの5年間の河川浄化事業における汚濁負荷削減率【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	65	68	70	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16年度の実績値で70%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。	①	○浄化事業等の実施(河川事業費8,976億円の内数(H16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設設置等の整備			
○ 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	C	(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う															①	○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)8,240億円の内数(H16年度)、(補助)7,574億円の内数(H16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8,749億円の内数(H16年度国費))	
		洪水による氾濫から守られる区域の割合(%)	CM	61.7	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 長期的には100%を目指す。 平成19年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	57.8	58.4	59.1	指標については、集計中のものもあるが目標の達成に向けて概ね順調に指標値が推移している。 「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。 床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成16年度の実績値は約7.4万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に推移している。 流下能力不足橋梁数の平成16年度の実績値は約3,700橋であり、目標の達成に向けて指標値は順調に推移している。 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51.2%であり、この1年間で0.6ポイント上昇しており、着実に進展している。 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が必要である。	昨年は、梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生した。これらは、未だ災害に対する整備水準が低いことも大きな要因であるが、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな災害の様相を呈するものもあつた。このような新たな課題に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト削減を図りながら、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。 ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による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。 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4月に特定都市河川浸水被害対策法に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、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を実施していく。また、特定都市河川の指定を推進する。 近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実情に応じて複数市町村に跨った広域的な浸水対策や、都市型浸水被害の常襲地区等においては小規模な浸水対策を行えるようにするなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。			
		床上浸水を緊急に解消すべき戸数(万戸)	CM	約6	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 長期的には0を目指す。 平成19年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	約9	8.3	7.4※					
		流下能力不足橋梁数(橋)	P	3,500	平成13年度	平成18年度	(考え方) 近年橋梁架替をした実績から、年平均着工橋梁数と平均工期より、今後5年間の目標橋梁数を設定。 (根拠) -	-	-	-	4,500	4,200	3,900	3,700					
下水道による都市浸水対策達成率(%)	CM	54	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 将来は、少なくとも10年に1回程度の大雨に対する雨水安全度が確保されることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。 【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】	-	49	50	51	50.6	51.2	-							

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
(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 (%)	CM	70	平成12年	平成18年	(考え方) 直轄管理区間の河川に係る浸水想定区域図を提供する市町村全てに対し、市町村のハザードマップ作成、周知等を支援することと併せて、公表後に洪水が発生した地域におけるマップ認知の調査事例を参考に目標を算出。 (根拠) —	—	—	4	—	6	10	20	洪水については、平成16年度の実績値は20%であり、前年度に比べ倍増している。しかし、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3.3割(H17.3現在)となっており、更なる指標の向上については、市町村の積極的な作成・公表に期待するところである。	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る。各地域の事情に則した効果的な取組を国土交通省として支援していく。水防法を改正し、全国の主要な中小河川において、ハザードマップの作成・公表を義務化。また、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度を創設し、平成21年までに全国1,800の市町村で作成・公表予定。	①	○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・協力の推進	
		ハザードマップ認知率 (%)	CM	76	平成12年	平成18年	(考え方) ハザードマップを公表、または各戸配布していない火山について、各戸配布予定年度を各地方自治体に確認して、年度ごとに積上げ。 (根拠) —	—	30	30	49	61	70	73	火山については、平成16年度の実績値が73%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。	今後も、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・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。 国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率は目標に達した。今後はハザードマップ認知率(火山)の向上を図るため、引き続き地方公共団体と調整を行う。	①		
(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	(考え方) 平成12年までの過去3年間における予報誤差の平均は443kmである。新たな数値予報技術の開発等により、5年間(平成17年)で約20%の改善目標(同平均360km)が適切と判断。 (根拠) —	—	435	443	401	393	374	356	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16年を含む前3年間の平均誤差では356kmであり、既に平成17年の目標を達成し、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、台風に関するモデル計算手法や、気象衛星観測データ等を取りこむ解析手法を高度化したことが挙げられる。 17年度も継続して技術開発に取り組み、目標達成を更に確実なものにする。	目標の達成、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。	①	○静止気象衛星(運輸多目的衛星)の整備(37.2億円(H16年度)／36.9億円(H17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(H16年度)／11.5億円(H17年度))	
(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)	CM	約140	平成14年	平成19年	(考え方及び根拠) 長期的には事業の実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る。 平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】	—	—	—	—	120	124	127	平成16年度の実績値は約127万戸であり、目標の達成に向けて指標値は概ね順調に伸びているが、平成16年度は全国で災害が多発したという要素もあるため、今後一層の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。	我が国では毎年約1,000件の土砂災害が発生している。平成16年は、梅雨前線による集中豪雨、度重なる台風、新潟県中越地震、浅間山の中規模噴火等による全国各地で土砂災害が多発し、その件数は、統計開始以来最多の2,500件以上にも上った。これにより61名という尊い人命が失われるなど甚大な被害が生じた。 豪雨災害から明らかとなった新たな課題に的確に対応するため、学識経験者からなる豪雨災害総合政策委員会を設け、さらに、豪雨のみならず、地震や火山噴火等による土砂災害を踏まえ、今後の土砂災害対策のあり方を検討するため学識経験者からなる土砂災害対策検討会を設け、それぞれ、「総合的な豪雨災害対策の推進について」及び「総合的な土砂災害対策について」の提言を頂いた。これらの提言を受けて、今後はソフト対策と連携をとったハード整備を推進し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。	①	○砂防設備の整備(直轄)628億円の内数(H16年度国費)、(補助)941億円の内数(H16年度国費) ○地すべり防止施設の整備(直轄)50億円の内数(H16年度国費)、(補助)152億円の内数(H16年度国費) ○急傾斜地崩壊防止施設の整備(補助)380億円の内数(H16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)	CM	約4,100	平成14年	平成19年	(考え方及び根拠) 長期的には事業の実施の対象となっている全ての災害時要援護者関連施設の保全を図る。 平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】	—	—	—	—	3,100	3,300	3,500	平成16年度の実績値は約3,500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、平成16年は全国で土砂災害が多発し、その犠牲者のうち災害時要援護者の割合が約65%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。		①		
(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)	CM	約10	平成14年度	平成19年度	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	—	—	—	—	約15	約13.4	約12.9	平成16年度の実績値は防護されていない面積約12.9万ha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、同年12月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、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。	①	○海岸保全施設の施設整備等(1,333億円の内数(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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
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(%)	CM	76	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 長期的に概成を目指すこととして、平成19年度の目標を設定 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	66	68	69	平成14年度実績値66%に対し平成16年度の実績値は69%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 救援ルートを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や法面対策等の防災対策を推進しているところであるが、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数の増加(平成16年度は4都市)は微増にとどまっている。 特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として対策を実施してきており、平成16年度末時点で、直轄国道については約9割、都道府県管理道路については約6割の進捗。しかしながら、河川橋については、直轄国道で約3割、都道府県管理道路で約5割と進捗が遅れている状況(全体として約5割の進捗)。また、落橋・倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれのある新幹線を跨ぐ橋梁については約3割と不十分な状況。	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、法面対策や橋梁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。	①	〇道路の防災・震災対策の推進(地震・火災による被害の軽減事業費3,456億円の内数(H16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)	CM	約10,000	平成14年度	平成19年度	長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	約13,000	約12,300	約11,700	※	平成16年度末の実績値は約11,700ha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、同年12月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、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、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において推進していく。	①	〇堤防等河川管理施設の耐震化(8,696億円の内数(H16年度)) 〇海岸保全施設の耐震化(1,333億円の内数(H16年度))
		(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(建築物)(%)	CM	約20	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 直近数年間の新耐震基準以前の特定建築物の耐震化の状況を踏まえ、平成19年度目標を設定した。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	13	14	15	16	16	-	指標はほぼ横ばいである。平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。	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。	④	〇建築物の耐震化の促進 ・耐震型優良建築物等整備事業(826億円の内数(H16年度)) ・建築基準法等の一部改正及び耐震化の促進のための会議等を開催 ・耐震診断・改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催 ・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(H16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 〇耐震改修促進法の的確な運用 〇耐震改修工法の開発・普及 〇防災拠点官庁施設の耐震化(242億円の内数(H16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)(%)	CM	約65	平成10年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 住宅・土地統計調査のデータベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	51	-	-	-	-	61	-	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、約61%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。 平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。	〇耐震診断・改修の普及促進 今後、さらに住宅の耐震化を協力を推進するためには、耐震化の目標を定め、税制、補助制度、その他促進方策を強力に展開する。	①	〇補助、融資及び税制等による住宅の耐震化の促進(補助)474億円の内数(H16年度)公共 〇公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断(38億円の内数(H16年度)) 〇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(%)	CM	約25	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 都市の防災機能の飛躍的向上を図るため、長期的には100%を目指しており、現況値との勘案により平成19年度の目標値約25%を設定している。 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】	-	-	-	-	約9	約10	約12	※	各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約12%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。 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の整備状況については進捗がみられるものの、備蓄倉庫、放送施設については未だ低い水準にとどまっており、設置種数の増に向けて今後の対策が必要。	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。	②	〇防災公園の整備(国営公園整備費約282億円の内数(H16年度)、都市公園事業費補助約843億円の内数(H16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)	CM	約2,600	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 長期的に供給可能総人口、約3,600万人を目指すことを目標に、平成19年度までに実施可能な整備により見込まれる緊急物資供給可能人口を設定。 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】	-	-	約1,600	約1,800	約1,900	約2,000	約2,020	平成16年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約2,020万人となり、着実に増加している。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大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する。	②	〇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。(34億円(H16年度国費))			

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
(8) 鉄道の安全を確保する																			
		遮断機のない踏切道数 (箇所)	CM	4,800	平成12年度	平成17年度	(考え方) 平成13年度～平成17年度における遮断機の整備目標数*と立体交差化等による踏切除却見込数をもとに設定。 長期的に見ても、できる限り着実に削減していく。 *目標数：600箇所(「第7次踏切事故防止総合対策について」(交通対策本部決定)に明記) (根拠) —	—	—	5,928	5,733	5,534	5,356	5,164	遮断機のない踏切道数については、平成12年度末から平成16年度末までに764箇所減少しているが、目標値と実績値には隔りがある。	遮断機のない踏切道数については、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。	②	○第3種及び第4種踏切道への踏切遮断機の設置又は踏切道の除却(踏切保安設備整備費補助金約1.0億円(H16年度))	
		地方中小鉄道におけるATS設置率(誤出発防止機能を有するもの)(%)	CM	100	平成12年度	平成18年度	(考え方) 列車衝突事故の防止に効果的なATSを全地方中小鉄道(ただし、タブレット等により誤出発防止等の保安の確保を行っている路線を除く。)に設置することを目標とする。 (根拠) (目標値については、講じられる政策によって実現される最も望ましい状態を目指すものであることが明らか)	—	—	92.6	92.7	96.1	98.8	99.2※	地方中小鉄道におけるATS設置率については、平成16年度末に99.2%(速報値)となり、順調に推移している。	地方中小鉄道におけるATS設置については、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有するATS装置の設置を推進する。	②	○地方中小鉄道におけるATS設置(鉄道軌道近代化設備費等補助金約0.1億円(H16年度))	
		地下鉄道の火災対策基準を満たす地下鉄の割合(%)	CM	100	平成15年度	平成20年度	(考え方及び根拠) 平成15年度に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」を改正し、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅等の火災対策設備については、平成20年度末までに同基準を満たすよう整備を義務付けており、これにより目標を設定している。	—	—	—	—	—	61	66	地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合については、平成16年度末に66%の駅において整備が完了するとともに、事業継続中の駅もあり、順調に整備が進んでいる。	地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、大規模な駅改良を要する避難設備や排煙設備の新設に対して地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備の促進を図る。	②	○地下鉄道の火災対策設備の整備(地下駅火災対策施設整備事業費補助金約30億円(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(%)	CM	55	平成8年度	平成18年度	(考え方) 現在整備中で平成18年度までに完了予定の施設に加え、近年における当施策への投資量を基に設定。また中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。 (根拠) —	—	—	—	—	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%であり、平成8年度の調査結果と比較しほぼ横這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%→約97%(浜名港)、約26%→約81%(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。 平成16年度当初までにポートパークは19施設が整備され、また、放置等禁止区域は全国15港湾管理者により92の港湾において告示されているため、対策の進展による適正な係留・保管率の向上が見込まれる。	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。	⑧	○係留・保管能力の向上 ・ポートパークの整備推進(4.745億円の内数(H16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	(考え方) 2002年12月に改正されたSOLAS条約により、外航船の用に供せられる港湾施設について2004年7月から不正な侵入を防止するなど、の保安対策を実施する義務が課せられる見込みである。このため、公共港湾施設においては、今後、早急に、取扱形態ごとに定められる基準に沿って、テロリスト等の不正な侵入を防止するためフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設備を備える必要がある。 この措置については、条約を受けた国内法において措置を講ずることが義務付けられるため、重要港湾における外航船が係留する公共港湾施設について目標値を100%としたもの。 (根拠) —	—	—	—	—	—	0	100	国際船舶・港湾保安法に基づき、保安対策を実施することが義務付けられた公共港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が完了。 ただし、今後新規に供用する港湾施設、及び利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が必要。	今後新規に供用する港湾施設、また利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が必要。	②	○改正SOLAS条約を担保する国内法の整備・施行 ○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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類																		
○ 環境																																			
政策目標12 地球環境の保全																																			
地球環境保全への取組がなされること																																			
C		(1) 自動車の燃費を向上させる		CM	13	平成11年度	平成17年度	(考え方及び根拠) 地球温暖化対策推進大綱(平成10年6月)に掲げられている目標(自動車の燃費について2010年度までに1995年度比15%乃至20%超の向上を目指す)を踏まえ、2005年度に設定されているディーゼル自動車(乗用車・貨物車(車両総重量2.5t以下))の燃費目標基準の効果を考慮して設定。	-	8	12.8	14.2	21.3	19.6	-	平成15年度の実績値は19.6%であり、平成14年度同様、目標値(13%(17年度))を上回る結果となり、順調に推移している。これは、省エネ法に基づく燃費基準の目標年度(平成17年度)達成に向けて、燃費性能の高い自動車の普及が進んでいることによるものと考えられる。	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、必要に応じて新たなトップランナー基準の設定等について検討を行う。	②	○省エネ法に基づくトップランナー燃費基準の導入																
		(2) モーダルシフトを推進する																		CM	47	平成11年度	平成18年度	(考え方及び根拠) 京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標は、2008~2012年において二酸化炭素換算で1990年比▲6%であり、目標達成のための今後の運輸部門削減目標は2,450万トンである。物流分野においても、この削減目標の実現に貢献していくため、モーダルシフト化率を平成22年度までに50%に向上させることとしており、したがって、平成18年度には約47%の水準とする必要がある。	-	40.4	39.6	38.6	32.1	集計中	-	平成10年度の42.9%から、平成14年度においては32.1%と下落している。これは、貨物鉄道・内航海運の貨物輸送量(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⇒H14:1,660(海運)H10:4,080万トン⇒H14:4,290万トン)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⇒H14:13,790万トン)ためであるが、H14の自動車貨物輸送量の前年度比が35.4%増となっており、この大幅増加の理由について再検証が必要である。また、モーダルシフト化率は、長距離貨物輸送の分野における鉄道・内航海運の輸送分担シェアを示すことを目的とするものであるが、モーダルシフトは、ドア・トゥ・ドアのトラック輸送の幹線部分を鉄道や内航海運に積み替えて行うことを前提とすることから、どのような区間でどのような輸送形態の下にどのような貨物についてモーダルシフトを進めていくことが可能であり、効果的であるのかを見定め、戦略的な政策として展開する上で、その取組状況を反映し得るような指標を設定する必要がある。	物流分野のCO2削減に向けて施策の幅を広げるとともに、関係方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。	④	○荷主・物流事業者の自主的な取組の推進 ・環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験(2.7億円(H16年度)) ○貨物鉄道の利便性の向上 ・山陽線輸送力増強事業(1.51億円(H16年度)／1.53億円(H17年度)) ○内航海運の競争力の強化 ・複合一貫輸送に対応した内貨ターミナルの拠点整備(51.6億円(H16年度)／73.4億円(H17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(H16年度)) ・次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発(5.59億円(H16年度)／1.64億円(H17年度)) ・高度船舶安全管理システムの研究開発(0.7億円(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(%)	住宅の省エネルギー化率	住宅、建築物の省エネルギー化率(%)	建築物の省エネルギー化率	CM	75	平成11年度	平成17年度	(考え方及び根拠) 地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値(新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合:2006年度8割相当)と整合をとりながら平成17年度の目標値を設定。	-	約34	約34	約35	約50	約70	-																				

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類				
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	約80	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 平成22年度までに100%を目指す(自動車NOx・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	64	67	73	H15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の環境目標達成率については平成14年度実績値64%に対し、平成16年度の実績値が73%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPMの環境目標達成率については、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、21%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。 なお、各年度の指標値は、自治体が設置している観測局のデータの入手に時間を要するため、前年度のデータを用いている。 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ことから、自動車NOx・PM法対策地域内(首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏)における自動車からの排出ガス(二酸化窒素(NO2)、浮遊粒子状物質(SPM))については、国土交通省設置の常時観測局を対象として、NO2、SPM両項目とも環境基準の達成局の割合で評価し、併せて濃度値でも補足評価している。環境基準の達成局の割合は、NO2は53%(H15)から69%(H16)、SPMは78%から100%(H16)へとそれぞれ向上している。 なお、NOxの総排出量の50%~60%程度が、自排局のSPM濃度の約40%が自動車からの排出ガスによるものと推計されている。	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、自動車からの排出ガスを削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施する。 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。 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ずることにより、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。	②	○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る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1,443億円の内数(H16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																			
		NO2・SPMの環境目標達成率(%)																			
		SPM																			
		最新排出ガス規制適合車の割合(%)	CM	40	平成12年度	平成17年度	(考え方) 販売実績に、優遇税制措置等の対策効果を勘案し設定したもの (根拠)	-	1.5	6.5	13.2	14.2	27.8	-	平成15年度の乗用車実績値は27.8%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																			
		最新排出ガス規制適合車の割合(%)	CM	30	平成12年度	平成17年度		-	0.7	4.1	8.1	6.2	8.3	-							
		貨物車																			
		(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	(考え方及び根拠) 長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	61	64	67	夜間騒音要請限度達成率は、平成14年度実績値61%に対し、平成16年度実績値が67%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 平成16年度の目標指標の全国値は67%となり、全国的に沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然3分の1程度残存する他、大都市地域の達成率は全国に比べて約3ポイント下回っているなど、大都市地域を中心に全国的になお厳しい状況。	夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心に、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を行い、より効果的な対策の実施に努める。 低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分でない区間においては、複合的対策を重点的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。	②	○道路構造対策(大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費1,443億円の内数(H16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	(考え方) 航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ、設定。将来的には100%を目指す。 (根拠)	-	-	93.3	93.5	93.8	94.0	94.1	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16年度末には94%となっている(平成16年度の申請・実施件数は149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。	②	○民家防音工事の推進(住宅防音工事補助32億円(H16年度)/43億円(H17年度)) ○航空機騒音対策の実施(移転補償事業等141億円(H16年度)/132億円(H17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	(考え方) 早急に解消する必要があることから、新規住宅については解消、中古住宅については、10年以内に解消することを想定し、目標値を設定。 (根拠)	-	-	27	13	7	6	2※	平成12年度実態調査の結果(27%)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%に設定したが、平成16年度の実態調査(速報値)は2%であり、解消に向けて順調に推移している。	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継続。	②	○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2億円(H16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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類				
政策目標14 良好な自然環境の保全・再生・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	CM	約2割	平成 14年度	平成 19年度	(考え方及び根拠) 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度において約2割を目標とした。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	0	6	8	平成16年度末の実績値は約8%であり、順調に推移しているものと考えられる。海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。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。	①	○渚の創生事業(7,333億円(H16年度)の内数) ○自然再生、多自然型川づくり等(8,696億円(H16年度)の内数)			
		(2) 失われた湿地・干潟を再生する					CM	約3割	平成 14年度	平成 19年度	(考え方及び根拠) 長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標に、平成19年度末までに900ha(湿地600ha、干潟300ha)を再生することで目標値を設定。 (約3割=(1,200ha+900ha)/(3,000ha+4,000ha)) 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】	-	-	-	約2割	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。	①	○河川における湿地・干潟の再生(8,696億円の内数(H16年度)) ○港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出(4,745億円の内数(H16年度))
		(3) 都市域における自然環境を再生する									P	2,400	平成 14年度	平成 19年度	(考え方及び根拠) 都市域において、良好な自然環境を、公園・緑地の整備等、適正に保全・創出を図ることとしており、平成19年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる地域を設定。 【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】	-	-	-	0	約300	約700※
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	CM	17	平成 14年度	平成 19年度	(考え方及び根拠) 将来は、高度処理を原則化することとしており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	8	8	10	11	12	-	高度処理人口普及率は着実な進捗が図られているが、平成15年度の実績値は12%である。高度処理人口普及率は依然として低い状態であり、三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。このため、引き続き高度処理の普及促進を図る。青潮等の発生期間についての動向については、気象・海象等の影響も受けるため、目標年次までの中期的な実績値の推移により評価する。	高度処理の普及率は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を図る。水環境を改善するため、引き続き汚泥の浚渫、覆砂および浮遊ゴミ等の回収を着実に行う。	②	○高度処理の普及促進(8,749億円の内数(H16年度)) ○閉鎖性海域における水環境の改善(4,745億円の内数(H16年度))			
		湾内青潮等発生期間の短縮(%)					CM	H14比 約5%減	平成 14年度	平成 19年度	(考え方及び根拠) 高度経済成長期前頃からの水質悪化の経緯を考慮し、できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに実施可能な事業から算出。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	0	5%増	-			⑧	
		(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	CM	40	平成 14年度	平成 19年度	(考え方) 将来は、合流式下水道改善率を100%とすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。 (根拠) (【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】)	-	-	10	11	15	15.3	-	平成15年度の実績値は15.3%であり、十分な進捗をみていない状況。これは、合流式下水道の改善に当たって所要の調査やモニタリングを実施してきたためである。平成16年度末までにほとんどの市町村で合流式下水道緊急改善計画を策定したため、今後整備率が上昇する見込み。	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%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。	⑤	○合流式下水道の改善(8,749億円の内数(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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類			
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 (%)	CM	100	平成12年度	平成17年度	(考え方及び根拠) 「建設リサイクル基本方針」において、国の直轄事業については、コンクリート塊、建設発生木材及びアスファルト・コンクリート塊について、平成17年度までに最終処分量をゼロとすることとしている。	-	-	99.7	-	99.4	-	-	-	-	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%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%台を維持しているが、平成17年度の目標達成に向け、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%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が、平成17年3月にコンクリート用再生骨材がJIS化され、新たな利用が見込まれている。 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(破砕)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、千葉県をモデルとして建設発生木材リサイクル促進行動計画の策定に向けて検討を進め、リサイクルの推進を図る。	②	○直轄工事に係る各種建設副産物の排出抑制、再生利用等の推進
		直轄工事におけるリサイクル率 (%)	CM	100	平成12年度	平成17年度	-	-	97	-	97	-	-	-	-					
		直轄工事におけるリサイクル率 (%)	CM	100	平成12年度	平成17年度	-	-	75	-	71	-	-	-	-					
直轄工事におけるリサイクル率 (%)	CM	100	平成12年度	平成17年度	-	-	64.8	86.8	86.5	84.7	87.6	※								
(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 (%)	CM	80	平成12年度	平成17年度	(考え方) リサイクル部品の使用についての自動車整備工場の意向を踏まえ、安全性基準の整備等によりリサイクル部品を使用する事業者が増加すると見込まれることから、達成されると考えられる割合を算出したもの。 (根拠) -	-	-	64.8	86.8	86.5	84.7	87.6	※	平成16年度の実績(速報)値は87.6%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して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組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化したとともに、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。	②	○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 (%)	CM	100	平成14年度	平成16年度以降毎年度	(考え方及び根拠) 廃棄物処分場の残余年数は、一般廃棄物について12.2年(首都圏11.2年、近畿圏9.5年)、産業廃棄物について3.9年(首都圏1.2年、近畿圏1.9年)であり、残余年数が非常に逼迫しているため、港湾においても、現在、廃棄物海面処分場の整備を引き続き推進している。しかし、海面での受け入れは、内陸と無関係に一方的に進めるものではなく、内陸だけでは対応できない廃棄物を事前に可能な限り減量化した上で、有限かつ貴重な港湾空間においてできるだけ確保する必要があることから、目標値を100%としたもの。 なお、現在は既に100%であるが、廃棄物海面処分場の残余年数が逼迫しているため、この値が今後とも小さくならないように、廃棄物海面処分場の整備や廃棄物海面処分場の延命化対策を引き続き実施するものである。	-	-	100	100	100	100	100	100	※	既に100%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。	実績を維持できるような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。	②	○廃棄物海面処分場の整備 ・廃棄物処理法基本方針での整備目標 ・廃棄物埋立護岸(事業費475億円(H16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(116億円(H16年度)) ○廃棄物海面処分場の延命化対策 ○廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受け入れ		
(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(%)	CM	平成14年度比約1割減	平成14年度	平成19年度	本施策に基づく港湾管理者と民間企業の連携促進により、H19年度時点で、現況よりもさらに300万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状(H14年度)23%程度である臨海界間の海上輸送比率が29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストはH14年度と比べて1割減となる。長期的にもできる限り着実に縮減していく。 【社会資本整備重点計画第3章に記あり】	-	-	-	-	0	3	7	7	7	平成16年度の実績値は平成14年度比約7%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。	②	○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(事業費22億円(H16年度)) ○国際静脈物流システムの構築		

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
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 (%)	CM	平成14年度比5%減	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 平成20年代中頃を目途に1割程度削減することを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】	-	-	-	-	-	1.2	2.1	平成15年度のコスト低減率は平成14年度比1.2%減、平成16年度は平成14年度比2.1%減となっており、年々コスト削減が図られている。	今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中核港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の簡素化、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。	②	○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2,100億円(H16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 国際航空旅客(億座席キロ)	CM	4,800	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 国際航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国際航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】	-	-	-	3,177	3,435	3,206	3,510※	国際航空サービス提供レベルの平成16年度実績値は集計中であるが、平成16年の速報値は、旅客3,510億座席キロ(対15年比9.5%増加)、貨物226億トンキロ(同3.7%増加)となっている。平成15年度は、平成15年3月に開戦したイラク戦争や同年4月以降のSARS(新型肺炎)、鳥インフルエンザ等の影響の拡大、深刻化により需要が減少し、航空輸送サービス提供量の回復により航空輸送サービス提供量も増加に向かっているものと考えられる。	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。	①	○国際拠点空港等の整備の推進(2,207億円(H16年度) / 1,525億円(H17年度継続))	
		国際航空サービス提供レベル 貨物(億トンキロ)	CM	300	平成14年度	平成19年度	(考え方)	-	-	-	207	215	218	226※					
		(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)	CM	150	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) ふくそう海域において、航行管制の円滑化等による湾内ノンストップ航行により、短縮可能な航行時間の割合を目標値とする(東京湾において約15%(30分)の短縮を当面の目標とする。) 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	180	177	171		平成16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、平成15年度に比べて6分の短縮となった。これは、現在まで実施してきた政策の結果と考えられることから、目標達成に向け順調に推移していると推測される。	当面の目標として、東京湾において、AIS等を活用した的確な航行管制・情報提供を継続して実施する。 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、引き続き主要国際幹線航路の整備を進める。	②	○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14.7億円(H16年度)) ・AIS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、識別性及び誘導性に優れた高機能航路標識等の整備	
		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	(考え方) 平成22年度末に主要幹線航路整備を概成し、ボトルネックを95%解消するとの方針目標に対する平成18年度末までの値(根拠) -	-	-	75	76	78	79	81	平成16年度は、4航路において整備を実施し、ボトルネック解消率は81%となり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。			②	○海上交通センター等の拡充(航路標識整備事業費4.3億円(H16年度)) ○海上交通センター等の的確な運用の実施 ○主要国際幹線航路の整備及び保安(港湾整備事業費198億円(H16年度))
(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)	CM	2	平成12年度	平成18年度	(考え方及び根拠) 平成18年度までに整備が予定されている鉄道路線が開業した場合の値。平成22年度には三大都市圏とも所要時間30分台の実現を目指す。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	1	1	1	1	1	2	中部国際空港連絡鉄道については、平成16年度に開業し、空港から都心部まで30分以内で結ばれた。そのため、業績目標は達成した。	中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標は達成できたが、今後も引き続き平成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。	②	○空港アクセス鉄道の整備(ニュータウン鉄道等整備事業費補助36億円(H16年度) / 38億円(H17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(%)	CM	68	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約90%)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	59	61	61		アクセス率については、平成14年度末の59%が平成16年度末に61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。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%(H13年度末)、欧州(英・仏・独・伊)の84%(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。 なお、外資コンテナを取り扱う拠点的な港湾(35箇所)のうち3割以上は、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていなかった。	今後も引き続き、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。 拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両(総重量44t、車高4.1m)が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図る。 未達成のアクセス道路についても、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努める。	②	○拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備(事業費15,281億円の内数(H16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)	CM	2,500	平成15年度	平成19年度	(考え方) 14年度末に設定されている都市再生緊急整備地域等内で実施された各面整備事業について、それぞれ過去の実施状況を調査し、その進捗から試算したトレンドをもとに、5年後の目標値を設定。 (根拠) -	-	-	560	610	800	1,250	1,510	平成16年度の実績値は1,510ha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。	②	○良好な市街地環境の整備(115億円(H16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(%)	CM(P)	60	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等からH19年度目標値を算出。	-	-	-	35	35	42		平成16年度は、東海環状自動車道(豊田JCT~美濃関JCT間(73km))をはじめ、86kmの供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は42%である。	三大都市圏環状道路の整備に当たり、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。 平成17年度には、京奈和自動車道(橋本道路)等の新規供用を予定。 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。	②	○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15,281億円の内数(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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類					
		(9) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上をはかる																				
		都市機能更新率 (%)	CM	36	平成15年度	平成20年度	(考え方) 特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区の再開発が、今後も着実に推進されるものとして、これまでの実施状況を踏まえ5年後の目標値を設定(根拠) —	—	—	—	—	—	31.8	32.8	平成16年度には32.8%となっており、目標値の達成に向け順調に推移している。	引き続き、市街地再開発事業等による市街地の再開発の推進に努める。特に重点的に再開発を進めるべき地区については、予算の重点配分や支援制度の整備・拡充等所要の施策を講じることにより、早期の事業化、事業完了を目指す。	②	○市街地の再開発の推進 ・市街地再開発事業の実施(市街地再開発事業等415億円の内数(H16年度)) ・市街地の再開発を支援する事業の推進(市街地再開発事業等415億円の内数(地区再開発事業)、住宅市街地総合整備事業1,320億円の内数(優良建築物等整備事業)、都市再生推進事業204億円の内数(市街地総合整備事業等)(H16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貨ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率 (%)	CM	80	平成12年	平成18年	(考え方) 21世紀初頭に複合一貫輸送のメリットを享受できる圏域を人口ベースで概ねカバーし、約9割とするとの政策目標に対する平成18年での値。(根拠) —	—	—	74.5	78.5	79.4	79.6	79.6	国民が内貨貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成16年度の実績値は昨年同様79%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貨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。	今後と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貨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。	⑧	○複合一貫輸送に対応した内貨ユニットロードターミナルの整備(約310億円(H16年度))				
		(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 (%)	CM	平成14年度比4%減	平成14年	平成19年	(考え方及び根拠) できるだけ着実に推進していくために、平成19年までに供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、陸上輸送コスト、海上輸送コスト別に低減量を算出【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	—	—	—	—	—	0.7	1.5	平成15年度は平成14年度比0.7%減、平成16年度は平成14年度比1.5%減となっており、年々コスト削減が図られている。	今後とも、国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送に資する内貨ターミナルの整備を適切に進めていく。	②	○複合一貫輸送等に対応した内貨ターミナルの整備(約310億円(H16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	2,387(内、複々線区間221)	平成12年度	平成18年度	(考え方) 現況値に、平成18年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後は速達性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。(根拠) —	—	2,215(196)	2,273(198)	2,278(202)	2,289(204)	2,291(204)	2,292(211)	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132kmである。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1.1%増強された一方で、輸送量は3.9%ほど減少している。ただし、路線を個別に見ると200%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。	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%以内とするともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする。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。	②	○都市鉄道の整備 ・地下高速鉄道整備事業費補助(377億円(H16年度)／327億円(H17年度)) ・ニュータウン鉄道等整備事業費補助(36億円(H16年度)／38億円(H17年度))				
		都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(km)	P	1,565(内、複々線区間135)	平成12年度	平成18年度	—	—	1,513(135)	1,513(135)	1,521(135)	1,521(135)	1,521(135)	1,523(135)	—	—	933(2)	940(2)	940(2)	941(2)	945(2)	957(2)
		都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(km)	P	973(内、複々線区間2)	平成12年度	平成18年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		都市鉄道(東京圏)の混雑率 (%)	CM	165	平成12年度	平成18年度	(考え方) 当面の目標である主要区間の平均混雑率が150%を超える東京圏について、平成18年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値。(根拠) —	—	180	176	175	173	171	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	CM	4,000	平成13年度	平成18年度	(考え方) 近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。(根拠) —	—	—	3,420	3,534	3,672	3,942	集計中	バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数の実績値は、平成15年度に3,942系統に及んでおり、目標の達成に向けて順調に実績値を伸ばしている。コミュニティバスの運行に取り組む事業者数についても、平成15年度が243事業者、平成16年度が310事業者と、目標の達成に向けて順調に実績値を伸ばしている。バスカードを導入したバス車両の割合は、平成14年度は64.0%と伸び悩んだが、平成15年度には66.5%と再び実績値を伸ばした。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。 長引く景気低迷の影響や利用者のバス離れ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組は着実に浸透しているものと考えられる。	今後と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の取組を支援し、バスの活性化等を図っていく。	②	○バス利用促進等総合対策事業(17.4億円(H15年度)／17.2億円(H16年度)) ○バスの目的地到着予想時刻情報を配信するシステムの構築・評価(7,400万円(H16年度))				
		バスの利便性向上に資する事業者の取組状況	CM	330	平成13年度	平成18年度	—	—	—	73	131	186	243	310	—	—	—	—	—	—		
		バスの利便性向上に資する事業者の取組状況	CM	75	平成13年度	平成18年度	—	—	—	59.3	63.4	64.0	66.5	集計中	—	—	—	—	—	—		
		バスカードを導入したバス車両の割合 (%)	CM	75	平成13年度	平成18年度	—	—	—	59.3	63.4	64.0	66.5	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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
		(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 (%)	CM	38.1億人時間/年を約1割削減	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成19年度の目標を設定 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	38.1	37.6	36.9	平成14年度実績値38.1億人時間/年に対し、平成16年度の道路渋滞による損失時間の実績値は36.9億人時間/年となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 短期間で効果を発現した事例として、有料道路の料金施策などにより既存の高速道路を有効に活用した事例が各地に存在。 「使える」ハイウェイ推進会議において、高速道路の有効活用による渋滞緩和施策等について提言がなされ、これら既存ストックを活用した渋滞対策について検討してゆく。	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、交差点改善事業やTDM施策等を実施。また、有料道路の料金に係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、地域ニーズを考慮しつつ、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。	①	○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 (事業費9,995億円の内数 (H16年度))	
		ETC利用率 (%)	CM	70	平成14年度	平成18年度春	(考え方) 長期的に100%を目指すこととして、平成18年春の目標を設定 (根拠)	-	-	-	2	5	16	47 (日別データ)	平成14年度実績値5%に対して平成17年春の実績値は47% (日別データ:平成17年6月16日)となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 平成17年4月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成14年4月と比較して約9割減少した。 ※ETC利用率の目標は、平成19年度目標である70%を平成18年春までに前倒して向上を図ることとした。	ETCの効果を発現させるためにETC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。 ・ 通行料金支払い方法の集約化 (ETCと現金) に向けた料金施策の実施 ・ ETC終日専用レーンの複数化を順次拡大 ・ ETC利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の推進	①	○ETC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、ETCのさらなる普及を促進。ETCの24時間専用レーン化、ETC車載器の助成、多様で弾力的な料金施策を推進。 (事業費9,995億円の内数 (H16年度))	
		路上工事時間の縮減率 (時間/km・年)	CM	201時間/km・年を約2割削減	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	201	186	143	平成14年度実績値201時間/km・年に対して平成16年度の実績は143時間/km・年 (29%減)となり、指標の目標値以上の縮減を達成した。 三大都市においては、直轄国道に加え、都道、県道、主要市道も含めて評価し、平成14年度と比較して、東京23区20%、名古屋市16%、大阪市47%の縮減を達成した。 地方部においては、路上工事の約7割を道路補修工事が占めており、より一層の路上工事縮減を進めるためには、道路補修工事の更なるマネジメントが必要である。	さらなる路上工事縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する。また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取組を推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、引き続き、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力が必要である。	①	○路上工事時間の縮減 工事調整による共同施工や集中工事の実施等に加え、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評価の強化による路上工事縮減施策を実施	

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 (%)	CM	100	平成14年度	平成20年度	(考え方) 都道府県策定の計画において維持が必要とされ、国として支援することとした地方バス路線が維持されることを目指す。 (根拠)	-	-	-	-	96	98	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・幹線的路線に重点化して支援してきており、平成16年度の実績値は98%である。 これは、国が承認した平成15年9月末までの路線数2,150路線のうち、平成17年3月末までに50路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似系統の再編 (26路線)、運行経路の変更 (2路線)、利用者の減少 (22路線) によるもので、実質的には利用者の利便性は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で推移している。	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。	②	○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・幹線的路線に対してその維持対策費を補助 (73億円 (H16年度) / 72億円 (H17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 (%)	CM	72	平成12年度	平成17年度	(考え方) 我が国における有人離島のうち海上運送法に規定する一般旅客定期航路が就航している離島を抽出し、その割合を算出。従って分母は有人離島数、分子はそのうち一般旅客定期航路が就航している離島数。 架橋等により交通手段が確保されている場合を除き、有人離島において航路を維持する必要があるものについて、一般旅客定期航路事業を支援する。 (根拠)	-	-	72	72	72	72	72	平成16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304島、割合は72%であり目標値は維持されている。	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。	②	○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 (H16年度) / 38億円 (H17年度)) ・ 離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、離島航路事業者に対し、建造費の一部を補助 (0.8億円 (H16年度) / 0.4億円 (H17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	
		(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 (%)	CM	100	平成12年度	平成17年度	(考え方) 生活交通手段として航空輸送が必要な離島について、その維持を図ることにより、住民の生活の足を確保することを目標とする。また、長期的にも現況値100%を維持することを目標とする。 (根拠)	-	-	100	100	100	96	96	平成16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5社は経常赤字を計上 (平成15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。	⑤	○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 (H16年度) / 約4億円 (H17年度継続))、機体購入補助 (約12億円 (H16年度) / 約12億円 (H17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着陸料の軽減措置	

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
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)	CM	743	平成12年	平成18年	(考え方) 訪日外国人旅行者数はわが国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあることから、今後は、2010年(平成22年)に訪日外国人旅行者を1000万人に倍増するとの政府の目標の達成を図り、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の格差の是正を図っていく。なお、施策の推進目標としては上記のとおりだが、現時点の実績をベースに、2007年(平成19年)に800万人となるよう年平均伸び率を一定として単純計算すると、平成18年時点では743万人となる。 (根拠) 第156回国会施政方針演説(平成15年1月31日)	-	-	476	477	524	521	614	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。しかし、今年度は過去最高となる614万人の外国人が日本を訪れ、順調に推移していることから、実施施策は効果をあげていると考えられる。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。	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。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など、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。 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組を支援していく。また、外国人観光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成・確保等に本格的に取り組んでいく。	①	○ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施(32億円(H16年度)) ○魅力ある観光交流空間づくりの推進(1.8億円(H16年度)) ○外客等にも対応した観光案内所の充実、増大を図り、案内標識の整備手法について検討(0.5億円(H16年度))	
		(2) 国民の観光を促進する																	
		国民一人当たりの平均宿泊旅行回数(回)	CM	2	平成12年度	平成18年度	(考え方) 国民の旅行ニーズを満たすため、宿泊旅行回数については、現在の国民の多数が年間2回以上の希望を有していると考えられること(「観光の実態と志向(第20回)」平成14年3月(社)日本観光協会)を踏まえ、概ね2回とすることを目標とする。 (根拠) -	-	-	1.52	1.42	1.41	1.28	1.18	平成16年度の実績値は1.18回と、目標設定時(平成12年度)から減少しており、目標達成のためには指標の大きな伸びが必要となっている。実績値の減少原因としては、潜在的な国内旅行需要は依然高いものの、現代人のライフスタイルが多様化しており、余暇時間の減少、余暇活動の多様化が進む中で、国内観光地の魅力不足等から、余暇活動における国内旅行の競争力が低下していることに加え、企業における有給休暇の取得率が低迷を続けており、旅行同行希望者と休日が重ならない状況にあること等も一因として考えられる。	長期家族旅行の普及、定着に向け、長期連続休暇の柔軟な取得が可能となるような環境整備の促進を図る必要がある。 国内旅行振興のための新たな旅行商品企画造成支援等を通じて、国内旅行需要の喚起を図る必要がある。 魅力ある観光地づくりを推進するため、民間を主体とした地域観光振興組織と地方自治体との密接な連携による、総合的・一体的な取組への支援が必要である。	⑤	○連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備 ○魅力ある観光交流空間づくりの推進(1.8億円(H16年度)) ○外客等にも対応した観光案内所の充実、増大を図り、案内標識の整備手法について検討(0.5億円(H16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(〇人に一人が利用)	CM	4	平成14年度	平成19年度	(考え方) 国営公園の整備の進捗と関連するように入場者数の増加が図られてきており、計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、長期的にはより多くの国民に利用されることを目指しており、今後の整備計画から平成19年度の目標値「4人に1人」を設定している。 (根拠) -	-	-	5.5	5.0	4.9	4.6	4.5※	全国民に対する国営公園の利用者数の割合の速報値(平成16年度)は、国民の4.5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。	②	○国営公園の整備(約282億円(H16年度)) ○国営公園の管理(約114億円(H16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)	CM	621	平成12年	平成18年	(考え方) 平成13年度に水源地域ビジョンの策定に着手した22ダムにおける過去のダム湖利用実態調査データやダム及びダム湖の市町村の観光客入込み客数のデータトレンドを分析し、利用者数を推定。 (根拠) -	-	-	499	-	-	442	-	ダムの年間利用者の現地調査を、平成15年度に実施した。 H13年度に着手したダムでは、21ダムで水源地域ビジョンが策定され(平成16年度の策定は2ダム)、そのうち20ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンの推進を実施している。利用者数の増加にはまだ至っていないが、これは水源地域ビジョンにおけるハード整備が完了していないことや、ソフト施策は長期間の継続的な取組が必要であること等が要因として考えられる。	今後とも継続して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。 水源地域ビジョンを着実に推進することにより、ダム周辺施設等の利用の促進を図っていく。	④	○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3,917億円の内数(H16年度事業費))		
	(5) 地域の交流を促進する																		
	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(%)	CM	77	平成14年度	平成19年度	(考え方及び根拠) 長期的には100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】	-	-	-	-	72	73	74	平成14年度実績値72%から平成16年度実績値が74%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。	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。 日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できるようにするため、市町村合併支援事業(206地域)を推進した結果、同事業を実施する生活圏の安定到達人口の増加は、約14万人(増加人口の22%)を数えた。	②	○住民生活(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(地域間交流・観光交流等内外交流の推進3,715億円の内数(H16年度)) ○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 ○地域の実情に応じた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(地域間交流・観光交流等内外交流の推進3,715億円の内数(H16年度))		
	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(%)	CM	68	平成14年度	平成19年度	(考え方) 平成14年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30分以内で到着できるもの、安定・快適な走行が確保されない人口(約1,200万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約80%)を長期目標(H32を目標)として設定した場合のH19年度の値として設定。 (根拠) -	-	-	-	-	63	64	65	平成14年度実績値63%から平成16年度の実績値が65%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 安定到達率向上のため、市町村合併支援事業(206地域)を推進した結果、同事業を実施する生活圏の安定到達人口の増加は、約14万人(増加人口の22%)を数えた。	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。 日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できるようにするため、市町村合併支援事業(206地域)を推進した結果、同事業を実施する生活圏の安定到達人口の増加は、約14万人(増加人口の22%)を数えた。	②	○住民生活(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(地域間交流・観光交流等内外交流の推進3,715億円の内数(H16年度)) ○地域の実情に応じた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(地域間交流・観光交流等内外交流の推進3,715億円の内数(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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
政策目標23 新たな市場の育成																			
<p>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</p>	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)	CM	14	平成14年度	平成16年度	(考え方) 平成15年度は平成14年度比2兆数千億円拡大見込み。平成16年度も平成15年度比同程度の規模拡大を見込む。 (根拠) —	—	—	3	6.2	9	12.7	20	実績値については、平成14年度においてすでに9兆円規模を達成し、平成16年度においては20兆円の市場規模となり、目標値を大幅に上回った。 このうち、Jリート市場については、16の投資法人による不動産の総取得額は約2兆2,500億円となっている。 関連施策の実施による証券化市場への物件供給拡大、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本格化に伴う証券化ニーズの拡大、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予想以上に進んだことが目標の達成に寄与したものと考えられる。	不動産証券化市場規模は順調に拡大しており、今後の市場の更なる発展のためには、市場への物件供給及び新規参入の促進、市場の健全性の確保、投資家の証券化商品への認知度の向上が不可欠であり、税制の整備、法律の適正な運用、投資家に対する普及・啓発活動の実施等により、引き続き不動産証券化市場の活性化を図っていく必要がある。 (新たな目標設定) 今後は、引き続き不動産証券化市場規模の拡大を目標とし、平成18年度までに2兆6兆円の市場規模を目標とする。 平成17年度は3兆数千億円拡大見込み。平成18年度も同程度の拡大を見込むことから、平成16年度比概ね6兆円拡大し、2兆6兆円を政策目標とする。	②	○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 ○不動産証券化を担う人材のあり方に関する研究 (12百万円 (H16年度))	
		(2) 中古住宅・不動産流通を促進する																	
		指定流通機構 (レイズ) における不動産仲介物件等の登録データ量 (千件)	CM	200	平成13年度	平成17年度	(考え方) 今後の不動産市場が堅調な伸びを示すものとして設定 (根拠) —	—	—	177	182	183	186	192	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、平成16年度末の実績値は192千件であり、前年度比約3%増となっている。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。さらに不動産業界では、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101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、引き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は、より一層の普及促進を図るとともに、既存住宅性能表示における現況検査について、既存の設計情報等の活用及び機械検査の導入による検査内容の充実に向けて検討を行う。 ・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。 ・不動産取引情報については、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。 ・不動産の個別の取引価格情報の提供について、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の上、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。 ・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。	①	○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)	CM	22	平成9年	平成17年	(考え方) 現在の中古住宅流通量16万戸に加え、中古住宅流通に関する政策努力により追加的に流通量が増加し、2015年 (平成27年) に30万戸に達するという試算をもとに、平成17年における目標値を設定。 (根拠) —	—	16.3	16.9	17.6	16.2	17.5	—	中古住宅の流通量については、5年に1度の住宅・土地統計調査により把握しており、直近のデータは平成17年3月末に公表された平成15年のものであり、平成16年の実績は把握できない。 新たに公表された平成15年までの実績に関して見ると、昭和55年から平成10年までの長期間にわたり、バブル前後を除き、概ね14万戸から16万戸で推移してきた流通量が、平成11年以降の5年間は16万戸を超え、平成15年には17.5万戸に増加しており、市場規模は拡大傾向にあると言えるものの、目標値は下回っているのが現状である。 中古住宅の流通量は、地価、新築住宅の価格、市場の金利や資金調達可能額の動向などの様々な経済状況の影響を受けると考えられるため、その原因は一概に分析出来ないものの、我が国において新築住宅に比べ中古住宅の流通量が少ない要因は、中古住宅の評価が適切になされず、性能等に不安があり、売り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買への不安が大きな要因と考えられる。このため、品質、市場価格等について、消費者に対する十分な情報提供を行う仕組みづくりを、より一層推進していく必要がある。	①					
(3) 住宅リフォーム市場を活性化させる																			
リフォームの市場規模 (万戸)	CM	430	平成8~12年度	平成13~17年度	(考え方及び根拠) 第八期住宅建設五箇年計画において、平成13年度から17年度までで430万戸の増築及び10㎡以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事を見込む、としている。	H8~H12 330	リフォームの市場規模 (増築及び10㎡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年に一度の住宅・土地統計調査及び住宅着工統計を基に推計している。平成17年3月に公表された平成15年住宅・土地統計調査で把握できる5年間の増築件数及びバリアフリー改修件数を見ると、前5年間に比べ、約25%増加しており、リフォーム市場は拡大傾向にあると考えられる。						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。 ・消費者による適切な選択に資するため、リフォーム事業者に関する消費者への情報提供を充実するための方策について検討する。 ・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。 ・SI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。 ・今後、住宅の耐震化を強力に推進するため、耐震化の目標を定め、税制、補助制度などの促進方策に取り組む。	①	○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 ○社会的課題に対応した住宅ストックの失の向上に向けたリフォームの推進				

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類	
政策目標24 公正で競争的な市場環境の整備																		
(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 入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況 (%)	P	100	平成13年度	平成18年度	(考え方) 入札契約の透明性確保に当たっては外部の第三者機関による監視が最も有効であることから、5年以内に国・国土交通省所管法人等においては全ての発注者において設置することを目標として設定。平成18年度100%導入を目指し、その後も将来にわたって100%を維持する。 (根拠) -	-	-	-	75	75	68	調査予定	平成16年度実績値に関しては今後調査予定。平成17年10月頃に公表予定。 平成14年度から15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」に関しては第三者機関を設置済みの特殊法人等が入札契約適正化法の対象法人から離脱することが重なり75%から68%に減少。 「入札時における工事費内訳書の提出の状況」は国及び特殊法人等において導入団体があり、平成14年度63%から15年度77%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」及び「入札時における工事費内訳書の提出」について、その重要性を周知し、設置や提出の要請を図ること等により、各発注者における取組の推進を図る。	⑧	○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 ○毎年度入札契約適正化法に基づく措置状況調査を行い、各発注者に対し必要な措置を講じるよう入札契約適正化法に基づき要請
		公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況 入札時における工事費内訳書の提出の状況 (%)	P	80	平成13年度	平成18年度	(考え方) 入札時における工事費内訳書の提出義務付けは、入札参加者に適切な見積もりを行うことを促すとともに、提出された工事費内訳書のチェックにより不正行為の防止等に資することとなることから、現在入札時における工事費内訳書の提出を義務付けていない国の5機関及び国土交通省所管法人等の9法人があるが、これを含め全体として8割の発注機関において5年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成23年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。 (根拠) -	-	-	-	56	63	77	調査予定			②	
(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 (%)	CM	54	平成11年度	平成18年度	(考え方) 過去の実績を踏まえ、順調な増加が見込まれるものとして目標値を設定したもの。 (根拠) -	-	49.0	50.8	52.0	53.0	54.3	-	平成15年度の実績値は54.3%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19,000者増加し、約59,000者(平成15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15年度における営業用トラックの輸送効率は(1日車当たり輸送トンキロ)は自家用トラックの約28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、自家用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った観点から、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。	②	○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	(考え方及び根拠) 平成12年度からの第5次国土調査事業十箇年計画 (34,000千km ²) の中間年での目標値	-	-	125	127	129	131	133	平成16年度の実績値は133(千km ²)であり、平成16年度の目標値を大きく下回っている。特に、都市部においては2,303km ² (都市部全体の19%)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が考えられる。特に、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。	都市再生本部において示された「民生活と各都府県による地籍整備の推進」の方針に基づき、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の整備等を行うことにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。 (新たな目標設定) 地籍調査は第5次国土調査事業十箇年計画に基づき行われているため、目標年度を同計画の終了年度である平成21年度とし、目標値を同計画に定められた地籍調査の調査面積を踏まえた158千km ² に設定する。	④	○地籍調査の推進 (137億円 (H16年度)) ○広報活動の実施
政策目標25 産業の生産性向上																		
(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12年度	平成17年度	(考え方) 過去の指定整備工場数の増加率から予想される今後5年間の指定整備工場 (1,700工場) に対し、近代化資金の造成等の行政努力により増加工場数を約1.8倍の3,000工場増やすことを目標としたもの。 (根拠) -	-	-	26,927	27,449	27,847	28,283	28,475	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控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。	⑤	○認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類		
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	(考え方) 平成13年度の値を10%と想定、年間10%ずつ増加と見込み、5年で50%という目標値を設定し、平成18年度以降は50%以上を目指す。(根拠) -	-	-	-	5.3	8.2	11.7	13.7※	平成16年度の実績値は、15年度の11.7%から13.7%となり、目標に向け指標は伸びているが、なお一層の取組が必要な状況。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%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・供給者への周知を引き続き積極的に進めていくとともに、制度がより利用されるものとなるよう検討する必要がある。	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、より消費者や住宅生産者にとって利用しやすく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。	①	○住宅性能表示制度の充実・普及促進	
		(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において衝突安全性能評価を実施した対象自動車の☆獲得率(運転席)の加重平均×衝突安全性能評価を実施した自動車販売台数の全車販売台数における割合(カバー率))	CM	77	平成15年度	平成18年度	(考え方) 目標カバー率は90%(従来目標の10%向上)とし、☆獲得数の加重平均は、自動車の技術開発及びユーザーのより安全な車選びにより☆6個満点中5.0個以上とする(現況平均の5%向上)ことを目標値と設定する。(根拠) -	-	-	-	-	-	-	60	63	当該指標は15年度が60であったのに対し、16年度においてそれを上回る63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☆獲得数を15年度と16年度と比較すると、☆6個満点中、☆5.1から☆5.4と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15年度と16年度で比較すると、74%から76%と向上している。	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16年度はこれまで年度終了時点でアセスメント結果を公表していたが、年度途中で中間公表を実施し、消費者により早く情報提供できるように措置した。また、衝突安全性に加えて、技術革新がめざましい予防安全性についても情報提供を行う方法について試行的に検討を開始した。平成17年度以降は、アセスメント事業の充実を図るための調査研究、欧米のアセスメントとの連携などにより、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。	①	○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 ・13年度より、チャイルドシートの安全性能等試験を実施 ・15年度より、歩行者頭部保護性能試験を実施。(評価指標を設定、評価当初年度)		
歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標(自動車アセスメントにおいて歩行者頭部保護性能評価を実施した対象自動車の獲得レベル率の加重平均×歩行者頭部保護性能評価を実施した自動車販売台数の全車販売台数における割合(カバー率))	CM	42	平成15年度	平成18年度	(考え方) 目標カバー率は80%とする。獲得レベルは、自動車の技術開発及びユーザーのより安全な車選びにより10%向上する(目標年次までに全体レベルが1ずつ向上するものとする)ことを目標値と設定する。(根拠) -	-	-	-	-	-	-	9	15	当該指標は15年度が9であったのに対し、16年度においてそれを上回る15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、平均獲得レベルを15年度と16年度と比較すると、レベル5が満点であるところ、平均獲得レベル2.1から2.8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15年度と16年度で比較すると、21%から32%と大幅に向上している。		①			
○ 共通の政策課題																			
政策目標27 IT革命の推進																			
国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サービスのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT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EDIシステムの普及率 (%)	P	100	平成13年度	平成17年度	現在、対象機関に港湾EDIシステムの整備を行っており、その普及率を平成17年度までに概ね100%とする。(重要港湾以上の港湾(128港)と港則法の特定港(86港)の全ての港で利用可能な港湾を目指す)	-	-	19.2	22.0	55.1	72.4	85.5	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EDI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16年度末の実績値は85.5%(港湾管理者97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。	②	○港湾EDIシステムの設置及び管理 ○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	
(2) 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	33,000	平成14年度	平成17年度	<河川> 公共施設管理に必要な区間において光ファイバの収容空間を整備。(平成17年度末約7,760km) <道路> 新道路整備五箇年計画期間内に全国の5割の市町村の主要な幹線道路において光ファイバの収容空間(共同溝、電線共同溝及び情報BOX)を整備。(平成17年度末約25,300km) <港湾> ITを活用した港湾管理業務の高度化・効率化の要請の高い、中枢・中核港湾を中心とした地域において整備。(平成17年度末約52km)	-	-	24,430	28,140	31,050	31,750	32,500	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、これらの開放を順次進める。情報BOXの不連続区間の解消を推進する。 ・平成16年4月に策定した「無電柱化推進計画」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%(平成15年度末)から17%(平成20年度末)に引き上げる。	②	○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31億円(H16年度国費)) ○情報ハイウェイの構築(約1,618億円(H16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(H16年度国費))			

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		目標設定の考え方 及びその根拠	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	H16	目標の達成状況に関する分析	今後の取組の方向性	分類	
		(3) 地理情報の利用環境の整備・充実を図る 電子国土Webシステムを利用する団体の数(団体)	CM	2,000	平成15年度	平成20年度	第6次基本測量長期計画(計画期間平成16年～平成25年)において「特に早期の対応が求められている事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた業績指標値。	-	-	-	-	-	33	54	平成15年7月に電子国土Webシステムを公開し、国や地方自治体、非営利団体等を対象に参加団体を募って地理情報の発信をしてきた。当初は参加団体の対象を非営利のものに限定していたため、平成16年度は指標に大幅な増はない。 しかし、平成17年3月29日に技術情報の公開を行い、対象を民間企業、個人など一般に拡大したことにより、技術情報公開後は電子国土Webシステムに関する問い合わせが増加しており、Webサイト作成中の企業や個人が多数であると推測される。従って今後参加者は着実に増加するものと考えられる。	電子国土Webシステムの機能拡張として空間参照機能の高度化や編集機能の拡充を引き続き行う。 電子国土Webシステムの機能拡張と併せて普及活動の充実を図る。	④	○電子国土Webシステムの構築(約23百万円(H16年度))

- (注) 1 国土交通省から送付された「平成16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。
3 「目標設定の考え方及びその根拠」欄中「根拠」が括弧書きされているものは、評価書上に記載が見られなかったものの、別途確認できたものである。

【別添2】

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18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	<p>「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。）。</p> <p>「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」 過去の同種類別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。</p>
「必要性及び効率性に関する特記事項」欄		<p>以下に該当するものについて記入した。</p> <p>「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</p>
「検証を行う時期」欄		事後的な検証を行うこととしている場合に、その時期を記入した。
「効果の把握の方法」欄		事後の検証を予定している場合に、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。

政策評価審査表(平成18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		必要性及び効率性 に関する特記事項	検証を 行う時期	効果の把握 の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
1	<p>あんしん入居支援事業(仮称) (住宅セーフティネットの構築、 機能の強化を図る)</p> <p>○関連する政策目標 1) 居住水準の向上 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</p>	<p>○入居者限定がない等の一定の 要件に合った民間賃貸住宅(あ んしん賃貸住宅)に関する登録 制度を整備し、高齢者、障害 者、外国人等の住宅弱者に適切 な物件情報を提供 ○福祉部局やNPO等と連携</p> <p>【予算要求額:200 百万円】</p>	<p>○安心できる居住環境を整 備する仕組みを構築</p>	<p>○市場では十分な情報提供がなされてい ないことから、民間賃貸住宅に入居する ことが困難な住宅弱者に対して、適切な 物件情報等を提供するとともに、福祉部 局やNPO等と連携して、貸貸人及び入 居者双方の不安の解消を図り、安心でき る居住環境を整備するものであり、民間 賃貸住宅のセーフティネット機能の強化 を図るうえで有効であると判断</p>	推論			
2	<p>乗継利便向上のための広域的な共 通ICカードの普及促進 (乗継利便性の向上を図り、利用 者にとって利便性の高いシームレ スな公共交通サービスを提供し、 ユニバーサルデザインの実現を図 る)</p> <p>○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</p>	<p>○バスと鉄道相互の共通IC カードのうち、広域的なもので あって、乗継利便の向上を図る 取組を行う場合に支援</p> <p>【予算要求額:300,000 千円】</p>	<p>○バス・鉄道相互の共通IC カードの普及促進</p>	<p>○バス・鉄道相互の共通ICカードの普 及促進により、1枚のカードで各種交通 機関が利用可能(シームレスな公共交 通サービスの提供)となるだけでなく、IC カードをパスケースに入れたまま乗降 が可能になるため、特に移動が困難な高 齢者や外国人観光客にとってバスの利用 を容易にする(ユニバーサルデザインの 実現)などの実現に資すると判断</p>	推論			

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性 に関する特記事項	検証を 行う時期	効果の把握 の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
3	福祉タクシー普及促進モデル事業 の創設 (移動制約者の自立を支援し、よ り豊かな共生社会を実現する) ○関連する政策目標 2) バリアフリー社会の実現	○福祉タクシーの集中的な導 入、共同配車センターの設立等 の先進的な取組に対して、重点 的な支援 【予算要求額：150 百万円】	○タクシーのバリアフリー 化の効率的推進 (参考) 業績指標：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(福祉タクシーの導入 数：10,000 台(平成17年 度))	○福祉タクシーの導入及び共同配車セン ターの設立等に対する支援は、利用者 とサービスの提供者との間の需要と供給の ミスマッチの解消に資するものであり、 タクシーのバリアフリー化を効率的に推 進することを可能とすると判断	推論	【必要性】 ○「高齢者、身体 障害者等の公共交 通機関を利用した 移動の円滑化の促 進に関する法律」 に対する国会附帯 決議(衆議院：平 成12年4月18 日、参議院：平 成12年5月9日) 「道路運送法及び タクシー業務適正 化臨時措置法の一 部を改正する法 律」に対する国会 附帯決議(衆議 院：平成12年4月 26日、参議院：平 成12年5月18 日)		
4	民間賃貸住宅を活用した子育て支 援 (子育て世帯が子育てに適した住 宅を確保することを支援し、子育 てしやすい社会を実現する) ○関連する政策目標 3) 子育てしやすい社会の実現	○子育て世帯に重点をおいた家 賃対策補助制度の見直し 【予算要求額：住まいのあんし ん確保373,419 百万円(国費) の内数】	○子育て世帯のニーズに応 じた住宅の確保の推進 (参考) 業績指標：6) 3人以上世帯 の誘導居住水準達成率(43% (平成17年度))	○特定優良賃貸住宅制度等の家賃対策補 助の補助対象を子育て世帯に絞り込むと ともに、地域の状況に精通した地方公共 団体が弾力的に運用することを可能とす ることにより、子育て世帯を対象とした 家賃対策補助が可能となれば、より一層 子育て世帯のニーズに応じた住宅の確保 の推進が図られるため、有効であると判 断	推論	【必要性】 ○少子化社会対策 大綱(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		必要性及び効率性 に関する特記事項	検証を 行う時期	効果の把握 の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
5	<p>中心市街地再生のための新たな取組 (高齢者を含めたすべての住民にとって暮らしやすい、各種都市機能、生活機能へのアクセシビリティの高いコンパクトなまちづくりを旨とする)</p> <p>○関連する政策目標 4) 住環境、都市生活の質の向上</p>	<p>○都市計画法・建築基準法の改正、中心市街地活性化法の改正</p> <p>○まちづくり交付金の支援措置の拡充 【予算要求額：260,000 百万円の内数】</p> <p>○暮らし・にぎわい再生事業(仮称)の創設 【予算要求額：10,000 百万円】</p> <p>○暮らし・にぎわい再生ファンド事業(仮称)の創設 【予算要求額：6,000 百万円】</p> <p>○税制上の特例措置 【減収見込額：試算中】</p>	<p>○コンパクトなまちづくり</p> <p>○中心市街地の再生</p> <p>(参考) 業績指標：16) 中心市街地人口比率の減少率(前年度比0.5%減(平成21年度))</p>	<p>○都市機能の適正立地と中心市街地の振興の双方に積極的に取り組んできた鹿児島市、旧静岡市で、公共交通機関を活用したコンパクトなまちづくりと中心市街地の活性化が実現しており、目指すべき政策目標実現に向けて、左記の方策が有効であると判断</p> <p>○欧米でも同様の方策により、効果をあげていると判断</p>	推論 比較 法的義務付け による 効果の 確保	<p>【必要性】</p> <p>○「民間事業者の能力を活用した市街地の整備を推進するための都市再生特別措置法の一部を改正する法律」に対する附帯決議(平成17年4月20日)</p> <p>○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)</p>		
6	<p>地域による低・未利用地管理促進事業 (低・未利用地を地域のコミュニティ等で管理する仕組みを構築するための検討を行う)</p> <p>○関連する政策目標 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</p>	<p>○NPO や地域住民等の主体の参画による適切かつ持続的な管理・有効活用を促進するための安定的な制度のあり方を検討</p> <p>○管理等を促進するためのガイドライン(指針)を作成 【予算要求額：174百万円】</p>	<p>○低・未利用地を地域住民やNPO等の民間主体が有効に活用・管理できる基盤の整備</p>	<p>○地域住民等の参画による低・未利用地の適正な管理により、より効果的に地域のニーズや特性に応じた地域の住環境の質を向上させることができると判断</p> <p>○規制により管理手法を規定するのではなく、ガイドラインの策定を目標とすることにより、民間主体の自主的な活用の幅が広がることになり、この面からもより効果的な制度の運用が図られると判断</p>	推論			

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性に関する特記事項	検証を行う時期	効果の把握の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
7	<p>下水道総合浸水対策緊急事業の創設 (近年、下水道の計画を超えるような局所的集中豪雨が頻発し、人命や都市機能に甚大な影響を及ぼす被害が顕在化しているため、これを緊急的・重点的に解消する)</p> <p>○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減</p>	<p>地下街や高齢者・障害者等災害時要援護者関連施設等を有する浸水防止を緊急的に実施すべき地区において、</p> <p>○「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民と共に策定</p> <p>○上記計画に基づく施策を重点的、緊急的に実施</p> <p>【予算要求額：下水道事業費876,459(百万円)(国費)の内数】</p>	<p>○地下街や都市機能集積地区などの重点地区における緊急的・効率的な浸水対策</p> <p>(参考) 業績指標：23) 床上浸水を緊急に解消すべき戸数(6万戸(平成19年度)) 業績指標：25) 下水道による都市浸水対策達成率(54%(平成19年度))</p>	<p>○本制度により、地下街や都市機能集積地区などの重点地区において緊急的・効率的に浸水対策を実施することが可能となるため、浸水対策にあつては有効であると判断</p>	推論	<p>【必要性】 ○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)</p>		
8	<p>土地利用状況を考慮した効率的・効果的な治水方策の構築(宅地等の安全度を早期に向上させる)</p> <p>○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減</p>	<p>○土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効果的・効率的な治水対策を実施(閉鎖型氾濫域等の地域において、従来の連続堤防方式に加え、宅地等については輪中堤や嵩上げ等を、それ以外の土地については建物移転や建築規制を行う)</p>	<p>○早期の治水対策が困難な地域の宅地等について早期の安全度向上を図る</p> <p>(参考) 業績指標：22) 洪水による氾濫から守られる区域の割合(約62%(61.7%)(H19年度))</p>	<p>○従来の連続堤防方式による整備が社会的・技術的に困難もしくは長期間を要する場合に、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえ、河川管理者と地方公共団体が共同してハード、ソフト対策を一体的に実施することで、宅地等の安全度を早期に向上させることが可能となると判断</p>	推論			
9	<p>利水容量の治水容量への緊急活用(緊急的に治水安全度の向上を図る)</p> <p>○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減</p>	<p>○利水容量を治水容量として利用する事について利水者と協定を締結し、利水者の負担する堰堤維持費を河川管理者が補填</p>	<p>○緊急的に下流の治水安全度向上を図る</p>	<p>○当該施策対象ダムの下流河川において流下能力の低い箇所がある場合、(既設ダムにおいて、現在のところ需要が発生していない利水容量を洪水調節容量として活用することにより、)早期に治水安全度の向上が図れると判断</p>	推論			
10	<p>総合的・緊急的な内水浸水被害対策の推進拡充(深刻な内水被害を解消する)</p> <p>○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減</p>	<p>○「総合内水対策緊急事業」を創設し、河川管理者と地方公共団体が共同してハードとソフトの対策を一体的に実施</p>	<p>○人命被害や生活再建が困難となる被害が生じるおそれの高い地区を5年で解消</p> <p>(参考) 業績指標：22) 洪水による氾濫から守られる区域の割合(62%(平成19年度))</p>	<p>○河川管理者と地方公共団体が共同してポンプ、貯留施設、二線堤(輪中堤)等のハード対策を一体的に実施することにより、床上浸水を緊急に解消すべき戸数が減少すると判断</p> <p>○ハード整備と一体で避難計画、ポンプ運転調整ルールの設定、土地利用規制等のソフト対策を行うことにより被害の軽減が図られると判断</p>	推論	<p>【必要性】 ○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)</p>		

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性に関する特記事項	検証を行う時期	効果の把握の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
1 1	河川管理施設の運用最適化 (既存の河川管理施設の効率的な運用を推進する) ○関連する政策指標 7) 水害等による被害の軽減	○遊水地、調節池等、既存の河川管理施設を徹底的に有効活用し、運用を最適化できるようにする施設改良に対する支援制度を拡充	○既存の河川管理施設の効率的な運用を推進	○遊水地、調節池等、既存の河川管理施設について、操作規則の見直しや運用の変更、小規模な改良等によって効率的な運用を推進することができ、早期の治水安全度向上が図られると判断	推論	【必要性】 ○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)		
1 2	ソフト対策と連携した砂防施設整備 (ハード対策とソフト対策を連携することにより効率的な土砂災害対策を可能とし、ハード・ソフト一体となった減災体制を確立する) ○関連する政策目標 7) 水害等による被害の軽減	○砂防関係事業の採択基準を改正	○土砂災害による被害を軽減 (参考) 業績指標：28) 土砂災害から保全される戸数(約140万戸(平成19年度)) 業績指標：29) 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数(約4,100施設(平成19年度))	○警戒避難体制の整備(ソフト対策)と避難場所の安全対策(ハード対策)を一体的に実施することで、より効果的に土砂災害から人命を守ることができるため、有効であると判断	推論	【必要性】 ○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)		
1 3	海岸緊急防災対策事業の創設 (堤防嵩上げに代わり、陸側に海岸保全区域を拡張した面的防護方式を導入し、安全な生活基盤を形成する) ○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	○堤防嵩上げ方式では、越波により壊滅的被害が及ぶ可能性がある地区において、背後地盤の嵩上げを海岸事業として実施	○堤防を越波した海水による滞留被害、堤防倒壊による被害等の被害ポテンシャル増大を防ぐことにより、壊滅的な被害を防止し、安全な生活基盤形成を図る	○(堤防嵩上げに代わり、陸側に海岸保全区域を拡張した面的防護方式を導入することで、)堤防を越波した海水による滞留被害、堤防倒壊による被害等の被害ポテンシャル増大を防ぐことにより、壊滅的な被害を防止し、安全な生活基盤形成を図る(ことができる)と判断	推論			
1 4	インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化(関係各国の防災対策の改善を通じて我が国の国際貢献の進展を図る、我が国においても遠地で発生する津波に対しより適切な防災対策を実施し津波被害の軽減を図る) ○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減	○包括的核実験禁止条約機構(CTBT)が地下核実験の監視のために全世界に保有する地震観測点のデータを衛星回線(VSAT)経由で確実に収集・処理するシステム及び体制を構築し、インド洋・北西太平洋沿岸諸国及び我が国の防災関係機関 【予算要求額：29百万円】	○CTBTの地震データを迅速かつ安定的に取得し、高精度の震源計算結果から信頼度の高い津波情報を発表 ○関係各国の防災対策の改善を通じて我が国の国際貢献の進展 ○我が国においても、遠地で発生する津波に対し、より適切な防災対策を実施し、津波被害を軽減	○CTBTの地震データを迅速かつ安定的に取得し、高精度の震源計算結果から信頼度の高い津波情報を発表することが可能になり、関係各国の防災対策の改善を通じて我が国の国際貢献が進展すると判断 ○我が国においても、遠地で発生する津波に対し、より適切な防災対策を実施し、津波被害の軽減を図ることができると判断	推論			

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性に関する特記事項	検証を行う時期	効果の把握の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
15	地下鉄等災害情報基盤整備事業 (地震発生時における情報不足から生じる二次災害の回避を図る) ○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減	○長大な地下路線を有する鉄道事業者が行う地下区間の受信・通信環境の改善に必要な設備の設置に係る事業に対し、その費用の一部を助成 【予算要求額200百万円】	○地下鉄の地下区間における情報不足から生じる二次災害の回避	○鉄道事業者においても、地下区間の受信・通信環境の改善の必要性を感じているものの、利益につながらない投資として優先度は低くなっている状況下で、本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができ(、地下鉄の地下区間における情報不足から生じる二次災害が回避でき)ると判断	推論			
16	鉄道駅耐震補強事業 (地震時における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての役割の確保を図る) ○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減	○耐震化が未実施で1日あたり乗降人員が1万人以上の在来線駅(地下駅を除く)について、鉄軌道事業者が行う耐震補強工事に対し、その費用の一部を助成 【予算要求額500百万円】	○鉄道駅における耐震補強の促進 ○地震時における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての公共的役割の確保	○鉄道事業者においても、鉄道駅の耐震補強の必要性を感じているものの、利益につながらない投資として優先度は低くなっている状況下で、本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができ(、鉄道駅における耐震補強が促進され、地震時における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての公共的役割の確保が図られ)ると判断	推論			
17	住宅・建築物の耐震改修の促進 (現行の耐震基準を満たしていない1,150万戸の住宅ストック等の耐震改修を促進し、建築物・住宅市街地の地震防災対策の推進を図る) ○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	○住宅に係る耐震改修促進税制の創設 ○事業用建築物に係る耐震改修促進税制の創設 ○緊急輸送道路沿道等の住宅・建築物の耐震化の促進 【予算要求額：16,000百万円】	○住宅・建築物の耐震改修を全国で推進 (参考) 業績指標：33) 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))	○ローンを組まずに行う耐震改修や直接収益に結びつかない事業用建築物の耐震改修にも税制上のインセンティブを付与することにより、住宅・建築物の所有者の主体的な取組を促し、効率的に耐震改修を促進することが可能となると判断	推論			
18	防災公園関連制度の拡充 (地震災害時に避難地・防災拠点等となる防災公園の緊急整備を実施することによって安全で安心できる都市づくりを推進する) ○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減	○都市の防災機能の向上を図るため、救援部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園の整備や一定の区域内で実施される災害応急対策施設の整備・施設の耐震化等の防災機能強化を総合的に支援する施策を講じる等、防災公園関連制度を拡充 【予算要求額：都市公園等事業135,190百万円(国費)の内数】	○避難地・防災拠点等となる都市公園の確保 (参考) 業績指標：34) 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(約25%(平成19年度))	○地域特性に応じた救援部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園の整備や地区単位での災害応急対策施設の整備が可能になることで、避難地・防災拠点等となる都市公園の確保が図られ、地域特性に応じた都市の防災機能の向上が推進されると判断	推論	【必要性】 ○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)		

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性 に関する特記事項	検証を 行う時期	効果の把握 の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
1 9	<p>密集市街地における地震危険度マップの整備促進 (密集市街地での最低限の安全確保を進める)</p> <p>○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減</p>	<p>○重点密集市街地内において地震災害による延焼危険性や道路閉塞の可能性を図示した地震危険度マップを緊急整備するために、その対象要件を拡充</p> <p>【予算要求額：都市防災総合推進事業費2,670百万円(国費)の内数】</p>	<p>○市民の防災意識の向上と市街地の危険箇所の顕在化をはかり、防災事業を進めるための環境を整備</p> <p>(参考) 業績指標：36)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(約3割(平成19年度))</p>	<p>○地震危険度マップの策定は、地震危険度について国民が一見して理解可能となるため、防災意識の向上を図るために非常に効果的な施策であると判断</p> <p>○密集市街地内の危険箇所を地震危険度マップに顕在化することで、地区の抱える危険性に応じた防災事業の展開を進めていくことが可能となると判断</p>	推論			
2 0	<p>耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備 (市街地の延焼遮断機能を高め、地震、火災等から生命・財産の安全性を確保する)</p> <p>○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減</p>	<p>○防火の規制を強化</p> <p>○形態規制等の合理化を図る規制誘導措置と連携し、地区防災施設の整備と一体となった沿道の建築物等の建替えに対し支援</p> <p>【予算要求額：52,950百万円】</p>	<p>○密集市街地において、延焼遮断機能の確保、避難路の確保、緊急車両の進入路確保による消防活動困難区域の解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減</p> <p>(参考) 業績指標：36)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(約3割(平成19年度))</p>	<p>○老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足する密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、延焼遮断機能の確保、避難路の確保、緊急車両の進入路確保による消防活動困難区域の解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命及び財産の保護を図る上で最も有効であると判断</p>	推論			

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性 に関する特記事項	検証を 行う時期	効果の把握 の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
2 1	総合的な宅地防災対策の推進 (地震時の大規模盛土造成地の崩壊・変状による被害の軽減) ○関連する政策目標 4) 住環境・都市生活の質の向上 (良好な環境を備えた宅地整備) 8) 地震・火災による被害の軽減	○盛土宅地の耐震性に係る技術基準を明確化、新規の宅地造成においてその水準の確保 ○既存の盛土宅地について、地方公共団体が変動予測マップ(宅地ハザードマップ)を作成することを推進 【予算要求額 100 百万円】 ○地震時の危険度が高い大規模盛土造成地について、所有者等が耐震補強工事を実施することを促進(工事を実施する場合の税制特例措置、財政支援) 【予算要求額 1,000 百万円】	○危険な大規模盛土造成地(全国で約1,000箇所)について、今後10年間で半減	○耐震基準の明確化と新規造成に係る耐震性の確保、既存宅地に係る地方公共団体による適切なリスク開示と所有者等による減災対策の誘導方策を導入することにより、危険な大規模盛土造成地(全国で約1,000箇所)について、今後10年間で半減させることができると判断	推論	【効率性】 新たな施策を導入しないで、盛土宅地が被災した場合、回復しがたい社会的損失を生じさせる恐れがある。一方、導入する施策は、基準を明確化することにより、本来宅地造成が具備すべき安全性を明確にすること、自助による減災対策を誘導するためのリスク開示と支援措置であり、社会的な費用対効果は極めて高い。		
2 2	下水道地震対策緊急整備事業の創設 (下水道施設のうち機能上耐震化が緊急的に必要な施設の耐震対策、万一被災した場合における最低限の下水道機能を果たすためのバックアップ対策、下水処理場等の防災拠点への活用等を早急に進める) ○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減	○地震対策に取り組む必要性が高い地域において、「下水道緊急地震対策計画」を策定した場合に、下水道事業としての地震対策を重点的に支援 【予算要求額：下水道事業費876,459(百万円)(国費)の内数】	○下水道施設の耐震化	○地震対策に取り組む必要性が高い地域において重点的に支援することにより、緊急的に耐震性の向上を図るべき施設から耐震化を図ることができ、有効であると判断	推論			
2 3	津波危機管理対策緊急事業の拡充 (津波による孤立化地区、避難困難地区の解消を図る) ○関連する政策目標 8) 地震・火山による被害の軽減	○津波危機管理対策緊急事業の補助対象を以下のものについて拡充 ・ 海岸利用者が避難するための施設(海岸避難塔等) ・ 津波・高潮防災ステーションにおける避難機能、資機材備蓄機能	○海岸利用者が円滑に安全な場所に避難することが出来るようになる ○災害時の早期の応急復旧を可能とする	○本施策により、海岸利用者が円滑に安全な場所に避難することが出来るようになり、地域全体の防災力が向上すると判断 ○津波・高潮防災ステーションが資材の備蓄機能を有することで、災害時に早期の応急復旧が可能となり地域全体の防災力が向上すると判断	推論			

整理 番号	政 策 (名称、目的等)	手 段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性 に関する特記事項	検証を 行う時期	効果の把握 の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
2 4	災害時における公共交通情報システムの整備 (大規模災害等発生時において、公共交通機関の運行状況等を迅速に把握するとともに、これらの情報を一元的にリアルタイムに利用者に対して提供するための検討を行う) ○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減	○大規模災害等発生時に、公共交通機関の利用者に対して、公共交通機関の被害状況や運行情報等を、一元的にリアルタイムに携帯サイト等で提供するシステムの整備について検討 ○大規模災害等発生時の情報基地局へのアクセス集中等の対応について検討 【予算要求額：89,000千円】	○大規模災害等発生時の利用者の混乱・混雑を最小限にとどめ、その対応に係る関係機関への負担を軽減 ○帰宅困難者の職場等への早期復旧により、社会の早期復旧にも寄与、経済的損失を最小限に抑える	○大規模災害等発生時、公共交通機関の運行情報を提供することにより、代替輸送機関等の利用が可能となり、利用者の混乱・混雑が最小限にとどめられ、その対応に係る関係機関への負担が軽減されるとともに、帰宅困難者の職場等への早期復旧により、社会の早期復旧にも寄与し、経済的損失を最小限に抑えられると判断	推論			
2 5	沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築 (大規模地震など災害時において救援活動、緊急物資輸送等に極めて重要な役割を担う緊急輸送道路等の沿道において、道路と建築物が一体となって防災機能の確保を図る、道路区域等の管理区域にとらわれない沿道と一体となった景観整備により、より美しく味わいのある魅力的な沿道空間の創出、バリアフリーネットワークの構築を図る) ○関連する政策目標 8) 地震・火災による被害の軽減	○防災機能の向上・景観の形成・バリアフリー歩行者空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、沿道建築物所有者が道路と一体的に建築物及び建築敷地の計画・整備を行う場合、建築物の耐震補強・建替・意匠の整備・公共用通路の整備に対して、一部助成	○防災機能の向上、景観の形成、バリアフリー歩行者空間の確保	○道路と沿道施設が一体的に対策を講じることにより、災害に強い道路や地域の表現が早期に図られると判断 ○道路と沿道建築物の一体的な整備・管理を行うことにより、緊急輸送道路の通行の確保など防災機能の向上、良好な景観の形成、バリアフリーネットワークの構築等が図られると判断	推論	【必要性】 ○「交通バリアフリー法」 ○「道路法」 ○「災害対策基本法」 ○「景観法」		
2 6	地方鉄道における安全対策の推進 (経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うＡＴＳの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する取組を促進することによって地方鉄道の安全性確保を図る) ○関連する政策目標 9) 交通安全の確保	○経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うＡＴＳの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する近代化補助について、補助率のかさ上げ等制度の拡充○上記施設整備に係る法人税及び固定資産税の優遇措置	○早期のＡＴＳの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備 (参考) 業績指標：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くもの）（100%（平成21年度））	○経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うＡＴＳの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対し総合的に支援することにより、事業者の自己負担が軽減し当該施設整備に対するインセンティブが強く働くこととなり、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うＡＴＳの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する取組が促進されることによって地方鉄道の安全性確保が図られると判断	推論			

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性に関する特記事項	検証を行う時期	効果の把握の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
27	<p>航空における安全・セキュリティ対策の強化 (ヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止するため、航空会社に対する輸送安全対策を一層強化するとともに、航空管制のためのシステム改善等といった総合的な安全向上のための施策を推進する、航空保安対策の一層の強化を図り、安心して利用できる航空輸送を実現する)</p> <p>○関連する政策目標 9) 交通安全の確保 (総合的な交通安全対策及び危機管理の強化)</p>	<p>○航空会社に対する輸送安全対策の強化 ・航空会社に対する安全監督の強化 ○航空管制業務の安全性の向上 ・航空安全情報の収集・分析強化による予防的安全行政の推進 ・ヒューマンエラー対策の強化 ○航空管制業務等の安全性の向上 ○航空保安対策の強化 ・航空保安監査に係るデータ管理システムの構築 ・貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助制度の導入</p> <p>【予算要求額：158億円の内数】</p>	<p>○事故のみならず事故の予兆となるトラブルを未然に防止 ○航空管制業務の安全性の向上 ○ハイジャック・航空機テロ防止</p> <p>(参考) 業績指標：39) 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 (0% (平成16年度以降毎年度)) 業績指標：40) 国内航空における事故発生件数 (16.6件 (平成15~19年平均))</p>	<p>○事故のみならず事故の予兆となるトラブルを未然に防止するためには、航空会社の監視・監督を強化することや予防的安全行政の推進、ヒューマンエラー対策を強化することが極めて有効であると判断 ○航空管制官の業務に必要な情報を電子化されたデータと自動表示機能、ダブルチェック機能を組み合わせることで、確実に管制官に情報伝達を行う事が可能となることから、ヒューマンエラー等によるトラブルを未然に防止し航空管制業務の安全性の向上に極めて有効であると判断 ○貨物ターミナルにおける警備体制を強化することができ、また、航空保安監査で得られた情報を今後の航空保安対策に正確かつ迅速に反映できることから、ハイジャック・航空機テロ防止に有効であると判断</p>	推論			
28	<p>トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進 (安全運行パートナーシップの実現) (安全運行に向けた民間レベルでの自主的・積極的な取組みの実現を図る)</p> <p>○関連する政策目標 9) 交通安全の確保</p>	<p>○各関係団体等により議論する検討会を設け、 ・荷主と事業者の現実的に協働可能な取組の実施 ・荷主と事業者による先進的な取組の検討・実施 ・安全運行に努める荷主のインセンティブ方策の検討 ・安全運行に関する広報・普及 ・サプライチェーン安全評価システムの構築に向けた検討 など荷主 (メーカー等)、元請事業者 (利用運送及び実運送)、下請事業者 (実運送) のパートナーシップを醸成するための施策について検討・実施等</p> <p>【予算要求額：14 百万円】</p>	<p>○トラック事業について、貨物輸送に伴う速度超過や過労運転などの違反及びそれらに起因する交通事故の減少</p> <p>(参考) 業績指標：43) 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 (50% (平成17 年度))</p>	<p>○貨物輸送の実態にかんがみると、事業者に適正な運行管理を求めるだけでは限界があり、荷主の理解と協力を求めることが不可欠であることから、荷主と事業者によるパートナーシップ構築のための施策の検討・実施等により、サプライチェーン単位での安全運行の確保に関する効率的・総合的な取組がなされ、もって、事業用トラックの交通事故防止が図られることになると判断</p>	推論			

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性 に関する特記事項	検証を 行う時期	効果の把握 の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
29	<p>利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現（内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化） （大量旅客輸送に供する公共施設である内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化）</p> <p>○関連する政策目標 9) 交通安全の確保 19) 物流の効率化</p>	<p>○内航フェリーターミナルにおいて、監視施設等の整備を支援</p>	<p>○内航長距離フェリーターミナルにおけるテロの未然に防止、施設の安全な運営の確保</p>	<p>○国が奨励的に保安施設の整備に対する支援制度を創設することで、内航フェリーターミナルにおける保安対策の実施が推進されると判断</p>	推論	<p>【必要性】 ○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」（平成17年6月21日閣議決定）</p>		
30	<p>運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備 （利用者の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復する）</p> <p>○関連する政策目標 9) 交通安全の確保</p>	<p>○安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価</p> <p>【予算要求額：70百万円】</p>	<p>○利用者の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復</p>	<p>○運輸事業において、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図ることが可能となれば、利用者の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復するために有効であると判断</p>	推論			
31	<p>地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化 （異常天候に対する対策を事前にとることを可能とすることで、安定した社会経済活動に資する、各地域の長期間にわたる異常気象の発生頻度情報の提供により、地域の防災計画の立案・見直しや堤防等の防災施設の建設・補強において長期的な異常気象対策を可能にする）</p> <p>○関連する政策目標 12) 地球環境の保全</p>	<p>○「異常天候早期警戒情報」の提供 ○「異常気象リスクマップ」を作成し、第一段階として代表的な観測地点毎の情報を提供</p> <p>【予算要求額：175百万円】</p>	<p>○これまでにない新たな異常気象対策を関係分野においてとることを可能とする</p>	<p>○異常天候の発生・終息を二週間前から予測する情報や、各地域の長期間にわたる異常気象の発生頻度に関する情報を提供することにより、これまでにない新たな異常気象対策を、関係分野においてとることが可能となり、その効果は大きいと判断</p>	推論			

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性に関する特記事項	検証を行う時期	効果の把握の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
3 2	<p>対東アジアとのSCMコリドー構築 (中国、韓国等との対東アジア地域との交流拡大に対応し、物流コストの削減等を通じた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)</p> <p>○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</p>	<p>○貨物の積替機能やコンテナ・シャーン蔵置機能を有する小口貨物積替円滑化支援施設の整備に対する補助制度を創設</p>	<p>○対東アジア輸送の準国内輸送化に伴い増加した小口貨物の海上輸送と他の輸送モードとの円滑な接続</p> <p>(参考) 業績指標：78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 (平成14年比5%減(平成19年度))</p>	<p>○対東アジアSCM港湾において、小ロット・多頻度貨物を集約し輸送効率を高めることにより、中国・韓国等からの物流コストが低減され、物流サービスが向上すると判断</p>	推論			
3 3	<p>スーパー中樞港湾プロジェクトの推進 (物流コストの削減等を通じて、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)</p> <p>○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</p>	<p>○スーパー中樞港湾における次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る支援等</p>	<p>○スーパー中樞港湾において、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現、物流コストの削減等を通じた我が国の国際競争力強化</p> <p>(参考) 業績指標：78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 (平成14年比5%減(平成19年度))</p>	<p>○埠頭会社の管理運営の効率化を図ることによって、次世代高規格コンテナターミナルだけでなく、他の埠頭会社ターミナルにおけるコストサービス水準の向上を図ることが可能となる他、国内物流ネットワークの強化を図ることにより、スーパー中樞港湾の国内ハブ機能の向上を誘導し、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</p>	推論			
3 4	<p>港湾ロジスティクス・ハブの形成 (産業のグローバル化の中、流通加工機能など高度化・多様化する荷主ニーズへの的確な対応を図り、我が国産業の国際競争力の強化に資する、環境負荷の軽減などに資するため、国際物流と国内物流の結節点として、高度な物流サービスを提供できる港湾ロジスティクス・ハブを形成する)</p> <p>○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</p>	<p>○中核的な高度保管荷さばき施設の整備に対する支援</p> <p>【無利子貸付(4.1億円)】 【補助制度(0.5億円)】 【税制特例(0.3億円)】</p> <p>○港湾流通高度化に資する区画道路、緑地などの港湾施設の整備に対する支援</p> <p>【無利子貸付(3億円)】</p>	<p>○国際物流と国内物流の結節点として、高度な物流サービスを提供できる港湾ロジスティクス・ハブの形成</p> <p>(参考) 業績指標：78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 (平成14年比5%減(平成19年度))</p>	<p>○国際貨物量の大半を占める港湾において多様化する荷主のニーズに対応する中核的な高度保管荷さばき施設の整備を促進し、ロジスティクス・ハブを形成促進することが(我が国産業の国際競争力の強化に)有効であると判断</p>	推論			

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性に関する特記事項	検証を行う時期	効果の把握の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
35	<p>内航効率化等新技術の実用化促進支援 (中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の安全確保・物流効率化等活性化を図り、もって海上物流システムの一層の改革・向上を実現する)</p> <p>○関連する政策目標 9) 交通安全の確保 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</p>	<p>○内航船建造の担い手である中小造船事業者等に対する、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた高度船舶技術の実用化のための支援(一番船等の設計費用、信頼性向上等に係る費用の支援)制度を創設</p> <p>【法令：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律】 【予算要求額：200百万円】</p>	<p>○中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の輸送効率化、安全確保等活性化を図り、海上物流システムの一層の改革・向上を実現</p>	<p>○新技術を使用した一番船等初期の船舶についての高価格を是正し、さらに故障等による経済的リスクを軽減することで、新技術の実用化を促進し、新技術の開発から普及に至るまで円滑なサイクルが実現し、これにより、中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の輸送効率化、安全確保等活性化を図り、もって海上物流システムの一層の改革・向上を実現することができると判断</p>	推論 法的義務付けによる効果の確保	<p>【必要性】 ○「新総合物流施策大綱」(平成13年7月6日閣議決定) ○「京都議定書目標達成計画」(平成17年4月28日閣議決定)</p>		
36	<p>3PL事業促進のための環境整備(中小物流事業者が3PL事業へ進出に当たって障害となる状況があるため、それら問題点に対応するための環境整備を行う)</p> <p>○関連する政策目標 19) 物流の効率化</p>	<p>○契約書のガイドラインの策定等</p> <p>【予算要求額：15百万円】</p>	<p>○中小物流事業者の3PL事業進出の促進</p>	<p>○3PL事業促進のための環境整備を行うことにより、中小物流事業者の3PL事業進出を促進する効果が見込まれると判断</p>	推論	<p>【必要性】 ○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成15年6月27日閣議決定)</p>		
37	<p>連続立体交差事業の拡充(生活道路中心のミニ連立) (社会問題化している「開かずの踏切」等の対策を充実し、抜本対策のスピードアップを図る)</p> <p>○関連する政策目標 9) 交通安全の確保 20) 都市交通の快適性・利便性の向上</p>	<p>○連続立体交差事業制度の拡充</p>	<p>○歩行者交通の多い生活道路の「開かずの踏切」の解消</p> <p>(参考) 業績指標：93) 道路渋滞による損失時間(約1割削減(平成19年度))</p>	<p>○幹線道路の渋滞対策主眼をおいたこれまでの対策の中で、生活道路の踏切に対しては取組が遅れが生じているため、本施策によりこうした歩行者交通の多い生活道路の踏切を解消することが有効であると判断</p>	推論			

整理番号	政策 (名称、目的等)	手段	得ようとする効果	有効性		必要性及び効率性に関する特記事項	検証を行う時期	効果の把握の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
38	公共交通の利用円滑化に関する取組の促進 (公共交通の利用の促進及び利便性の向上を図る) ○関連する政策目標 21) 地域交通確保	○関係者の協働に向けた合意形成の促進 ○関係者の協働の取組に対する補助制度の創設等 【予算要求額：860百万円】	○公共交通の利用の促進及び利便性の向上	○本施策の実施に当たっては、原則として「公共交通活性化総合プログラム」を活用し、事業実施に係る関係者間の役割分担等に関する合意形成を促進することとしており、こうした関係者間の自主性に基づいた役割分担が前提とされることにより、課題の解決・目標の達成に向けた実効性の高い取組が期待されるとともに、単に国や地方公共団体からの継続的な財政的な支援に依存した形での取組から、持続可能な公共交通利用推進の取組へと転換が図られることも期待されると判断	推論	【必要性】 ○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定) ○「京都議定書目標達成計画」(平成17年4月28日閣議決定)		
39	超高速化事業費補助制度(仮称)の創設 (島住民の必要最低限の交通利便性を確保し、その生活環境を改善する) ○関連する政策目標 21) 地域交通確保	○超高速船の超高速運航に必要な経費の一部を補助 【予算要求額：150百万円】	○島住民の必要最低限の交通利便性の確保	○他に代替交通手段を持たず、島住民の唯一の生活の足を長大航路に依存している地域においては、超高速船の導入による海上交通の超高速化が交通利便性の向上のための唯一の手段となる。本施策によりこの超高速船導入のための直接的な障害を取り除くことが可能であり、島住民の最低限の交通手段を確保可能となることから、その生活環境を改善する効果は絶大であると判断	推論			
40	通訳ガイドに対するスキルアッププログラムの策定 (有資格通訳ガイドが外国人旅行者のニーズに適切に対応したサービスを提供することを促し、外国人旅行者の受入れ環境の更なる改善を図る) ○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	○外国人旅行者の最新のニーズ動向を反映した有資格通訳ガイドの標準的なスキルアッププログラムを策定・普及 【予算要求額：27百万円】	○通訳ガイドサービスの高度化による外国人旅行者の受入れ環境のさらなる向上と、リピーターの確保 (参考) 業績指標：96) 訪日外国人旅行者数(743万人(平成18年))	○外国人旅行者に対し、直接、我が国・地域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が、外国人旅行者のニーズの量・質両面での変化に適切に対応することで、外国人旅行者の受入れ環境が改善され、リピーターの確保につながると判断	推論	【必要性】 ○「通訳案内業法及び外客誘致法の一部改正法案」 ○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3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		必要性及び効率性 に関する特記事項	検証を 行う時期	効果の把握 の方法
				効果の達成見込みの根拠	分類			
4 1	この道ニッポン・プロジェクト (仮称)の推進 (地域や民間の主導により、地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用し、美しく味わいのある道づくりを目指す) ○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	○地域住民やNPO等による美しく味わいのある道づくり計画の企画立案や、この計画に基づくボランティアによる植栽などの道路景観の保全、オープンカフェなどの道路の多目的利用などに対する支援	○美しく味わいのある魅力的な道路空間の再生 ○利用者の視点に立った使いやすい道の整備	○道路区域等の管理区域にとらわれない沿道と一体となった景観整備を行うことにより、美しく味わいのある魅力的な道路空間の再生を図ることができると判断 ○行政と地域住民やNPOとの協働が整序化された穏やかなルールの下で整然と展開され、利用者の視点に立った使いやすい道の整備を行うことが可能と判断	推論			
4 2	住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備 (消費者が安心して適切なリフォームを実施できるような環境を整備し、住宅リフォームの推進を図る) ○関連する政策目標 23) 新たな市場の育成	○悪質リフォーム等に対応し、消費者が安心して適切なリフォームを実施できるような環境を整備するため、各地域毎のきめ細かな相談体制等の整備を支援 【予算要求額：400百万円】	○消費者が安心して適切なリフォームを実施できるような環境を整備し、住宅リフォームを推進	○住宅リフォームに関するトラブルが増加している原因は、主に消費者が住宅リフォームに関して相談できる相手が身近にいないこと等であることから、各地域ごとに地域協議会を設立すること等により、きめ細かい相談体制を整備するとともに、情報収集・提供の面から国が相談体制の整備を支援することが(消費者が安心して適切な住宅リフォームを実施できるようにし、住宅リフォームを推進することに)効果的であると判断	推論			
4 3	宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築 (宅地建物取引業等及び取引主任者に係る免許等手続について、国と都道府県が共に使用できる電子申請システムを構築し、行政事務の効率化等を目指すとともに、民間事業者の利便を図る) ○関連する政策目標 27) IT 革命の推進	○宅地建物取引業及び取引主任者に係る免許等手続について、電子申請が可能なシステムを開発 ○既存の宅建OAシステム(免許業者の情報を全国一元化して免許の審査、免許業者の指導監督事務等に資するシステム)を電子申請システムと連携させるため改修 【予算要求額：134百万円】	○行政事務の効率化等、民間事業者の利便の向上	○申請等の受付や補正依頼への対応、問い合わせ対応の省力化が想定される、また、ペーパーレス化に寄与することで、業務の効率化が図られると判断 ○24時間365日、都道府県窓口に向くことなく申請が可能となることで経済的メリットが生ずる、また、システム上で審査経過の把握が可能となることで、申請者の利便性が向上すると判断 ○電子データが電子申請システムから直接宅建OAシステムへ送信されることから、入力について省力化、迅速化を図ることができると判断	推論			

(注) 国土交通省から送付された「平成18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)」に基づき当省が作成した。