

平成20年度版
政策評価レポート
(平成19年度の成果について)

P

D

C

A

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

はじめに

国土交通省として、平成13年度から7回目の「政策評価レポート」を作成しました。

これは、「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成19年度の国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案等への反映状況等をわかりやすくお示しすることを目的としてとりまとめたものです。

政策評価は、自己評価を原則としているために、国民の方にわかりやすく理解してもらうという意識に往々にして欠ける傾向にあります。その点を補うことに注意を払い、政策評価の内容はどのようなものか、評価結果がどのように政策の企画立案等に使われているか等についてわかりやすく解説することに心がけました。

本報告書の第Ⅰ部は、国土交通省における政策評価の取組内容や、どのようにそれを真の改革に活かそうとしているかを紹介したものです。特に、最終章では、PLAN・DO・CHECK・ACTION のマネジメントサイクルの確立による政策への反映の動きや、最近のトピックスを中心にまとめております。

また、第Ⅱ部では、政策チェックアップについて、平成19年度に取り組んだ13政策目標ごとに整理した政策評価結果の概要を掲載いたしました。より詳しく個票をご覧になりたい場合には、ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/>)を参照してください。

平成17年度には、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」が施行(平成14年4月)されてから3年経過したことを契機に見直しが行われ、内閣の重要政策についての評価の徹底や評価の重点化・効率化、評価結果と予算要求等の連携強化等、改善すべき点も指摘されました。これを受けて、国土交通省においても、改善すべき点を踏まえ、国土交通省政策評価基本計画の改定等を行いました。また、平成19年度には、予算・決算書と政策評価との連携の観点から、政策体系を大きく見直したところです。

平成13年度からこれまでの7年間は、国土交通省にとって政策評価の骨格を構築してきたプロセスでしたが、これからは、政策評価が行政マネジメントの中で実際に有効に使われるものとなるように努力していかねばなりません。

また、国土交通省では省庁再編からの6年間にどのような成果が達成されたのかについての政策レビュー「行政行動の改革」を平成19年3月にとりまとめました。

いずれにしても、政策評価は、評価自体を目的とするのではなく、行政マネジメントの改革の実現を真の目的としていることを常に念頭に置いて政策評価を行って参りますので、これからも、国土交通省の政策評価に関し、国民の皆様からのご意見をいただくことで、組織全体に政策評価の推進とそれを通じた行政マネジメントの改革を浸透させていきたいと考えています。

第 I 部:概説 ～政策評価の一層の推進に向けて～	3
第1章 国土交通省における政策評価の目的と制度	3
1) 国土交通省の政策評価の目的	3
2) 国土交通省の政策評価制度	5
第2章 国土交通省の政策評価の取組	8
1) 政策チェックアップ（業績測定）	8
2) 政策レビュー（プログラム評価）	19
3) 政策アセスメント（事前評価）	33
4) 個別公共事業の評価	35
5) 個別研究開発課題の評価	39
6) 国土交通省における政策評価の普及・啓発等	40
第3章 政策評価の質の一層の向上に向けて	43
1) マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例	43
2) 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施	44
3) 政策評価と成果目標別予算との連携	46
4) 政府全体における政策評価重視に向けた取組	48
おわりに	55
第 II 部:政策評価結果概要	56
第1章 平成19年度政策チェックアップ結果概要	56
第2章 政策チェックアップの業績指標:目標値の考え方	140
参考 : 国土交通省政策評価基本計画	179

第 I 部:概説 ～政策評価の一層の推進に向けて～

第1章 国土交通省における政策評価の目的と制度

《第1章のポイント》

第1章では、国土交通省の政策評価の4つの目的を説明し、省の行政運営全般にわたるマネジメント改革の実践のための中核的な役割を担うものとして政策評価を導入した背景と考え方を紹介するとともに、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントの3方式からなる政策評価制度を連関させることにより「政策のマネジメントサイクル」を推進していく考えを述べます。

1) 国土交通省の政策評価の目的

国土交通省の政策評価は、国民の視点に立った成果や省の使命を重視する方向へ、仕事の進め方そのものを改革することを目指しており、その基本的な目的は次の4つに集約できる。

①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させることを目指す。

②成果重視の行政への転換を図る。

それぞれの政策の目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組みを確立する。評価結果を新たな政策の企画立案に反映させることにより、成果を重視した行政運営への転換を図る。

③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針の下、全省的な評価を実施することにより、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進する等、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

④国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結果を国民に対して明確に説明する。また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

こうした政策評価の基本目的を達成するために、平成14年4月の「行政機関が行う政策の評価に関する法律」の施行に先行して、国土交通省が政策評価を全省的に導入して7年になる。

国土交通省が積極的に政策評価に取り組んできた背景には、国土交通省全体のマネジメント改革の必要性が強く認識されていたことがある。

国土交通省は、計画行政、産業行政、公共事業、安全規制等多岐にわたる行政手法を有しており、また、「くらし」や「安全」といった国民生活や経済社会に直接的な影響を与える政策分野を広く所管している。

このように国土交通省に対しては、幅広い行政分野を担当する総合政策官庁としてのポテンシャルを活かすとともに、組織の壁を乗り越えて、施策の融合、政策手法の連携を図ることにより、統合のメリットを活かした総合的な政策展開を行っていくことが強く求められることとなった。

このような要請に応えるためには、国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくことが必要であり、また、そのためには、省の使命や戦略を組織全体で共有し、国民にとっての成果に着目して政策を企画立案、実施していくとともに、そのための予算や組織といった業務運営面も含めた組織全体のマネジメント改革を推進することが重要である。

まず、「何をするか」ではなく、「何のためにするか」という目的志向的な仕事の進め方への転換が必要であり、限りある行政資源を投入して最大限の成果をあげるためには、戦略に基づく明確な目標を掲げ、その実現のための政策の企画立案を行うとともに、政策の実施に当たっては現場が業務運営を自律的に行い、自主的に業務改善努力を行うよう促していくことが必要である。

また、そうした目標は、国民ニーズに真に対応したものでなくてはならない。

このため、行政運営に関する情報を行政が一方向的に提供するのではなく、行政運営に国民からの参加を得ることによって、対話型行政を実現していくことが求められている。

このようなマネジメント改革を省全体に普及・定着させるだけでなく、持続的に発展させていくための中核となるシステムとして導入されたのが、国土交通省の政策評価である。

このように、国土交通省の政策評価は行政のマネジメント改革を志向したものであるが、これは、公共サービスの向上や公的部門の業績改善のために、民間企業の経営理念や手法を行政運営に適用することにより、公的部門のマネジメント改革を図ろうとして、欧米で理論化・体系化されたニューパブリックマネジメント(NPM)の考え方に基づくものである。

NPMの核心は、行政の現場に経営資源の使用に関する裁量権を与える一方で、成果に基づく統制を行うこと及び契約型システムの導入により市場メカニズムを活用することを通じて、行政部門の効率化・活性化を図ることにある。

これは、これまでのわが国の行政改革においてしばしば採用されてきた単なる制度改革ではなく、行政運営全般のあり方に関するパラダイム転換を迫るものと言える。

近年では、政府全体で、NPMの考え方を取り入れた議論がなされるようになってきているが、国土交通省はこうした動きに先立って、NPM型のマネジメント改革を目指して政策評価制度を導入したのである。

2) 国土交通省の政策評価制度

国土交通省の政策評価制度は、行政評価法の施行(平成14年4月)に先立って、平成13年1月に策定された「国土交通省政策評価実施要領」に基づき全省的に導入された。

平成14年度以降も、同要領を引き継いだ法定の「国土交通省政策評価基本計画(以下、政策評価基本計画という。)」(平成14年4月施行、毎年度改定)等に基づいて、政策評価を実施しているところである。

既に述べたように、国土交通省の政策評価制度は、マネジメント改革を実現するための中核となるものである。

つまり、既存の施策を前提として、その善し悪しを判定することを評価の主眼とするのではなく、まず、国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行い、その目標達成のために各部局が自律的に考えて行動することを基本としており、このような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくことが必要であると考えている。

以下で国土交通省の政策評価制度を概観する。

「目標によるマネジメント」は、行政運営を現場の裁量に委ねることによって現場の創意工夫を促し、目的志向的な仕事の進め方へと転換していくものであるが、それを省全体のマネジメント改革につなげるためには、省が設定した目標の達成度を測定することが必要となる。

このため、国土交通省においては、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための主要なツールとして「政策チェックアップ(業績測定)」を実施している。

政策チェックアップによって、省が設定した政策目標の達成状況を測定・評価することにより、省全体が目標の実現に向けて適切に機能しているかどうかを、俯瞰的に検証することが可能になるとともに、目標の実現に向けた課題の抽出により業務運営の改善につなげることができる。

また、予め掲げた政策目標に照らした省の業績や講じた施策の状況等を国民に明らかにすることも、政策チェックアップの重要な役割の一つである。

なお、この政策チェックアップは、平成15年10月に策定された「社会資本整備重点計画」の進捗状況を測定・評価する役割も担っている。

また、政策チェックアップの実施と併せて、目標に照らした施策の効果の検証や必要な改善方策の導出等のための総合的かつ詳細な分析を「政策レビュー(プログラム評価)」により行っている。これは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合((施策群)＝プログラム)を対象として総合的な評価を行うことを基本とする。

一つの施策を個別にとりあげるのではなく、ある政策目標に関連する施策群をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策群の因果関係や寄与度についても分析することが可能となる。

次に、個別の施策を新たに導入するに当たって、目標に照らしてその必要性等を分析する評価方式が「政策アセスメント(事前評価)」である。

これにより、導入しようとする施策が省全体の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析するとともに、国民に対して政策の企画立案過程の透明性を高めるものである。

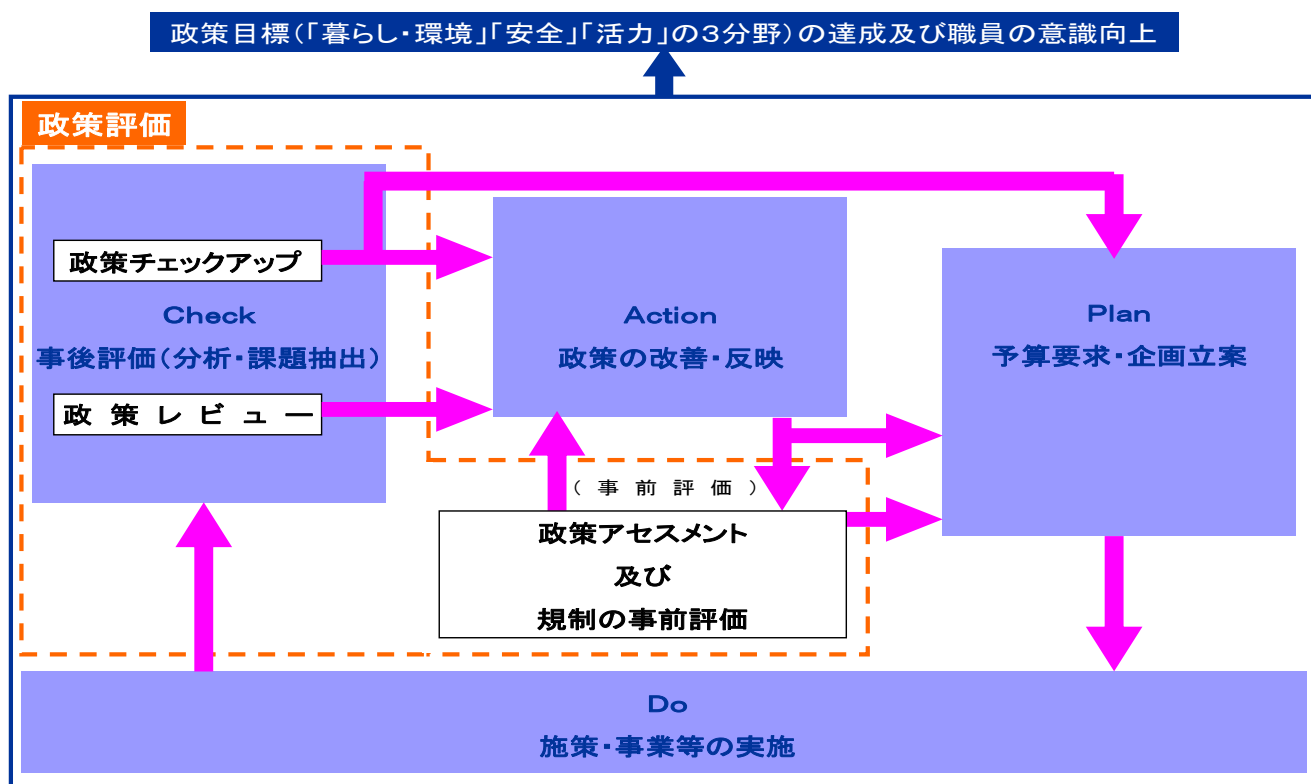
また、政策アセスメントによって、施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておけば、政策を実施した後に、その有効性や効率性等を事後検証することがより容易になると考えられる。

国土交通省は、以上の3つの主要な政策評価の方式を連関させて、「政策のマネジメントサイクル」を推進することを目指している(図1-1参照)。

具体的には、

- ①まず、省全体の目標と戦略を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく(政策チェックアップ)。
 - ②その中で、目標の達成状況が思わしくないものなど、より詳細な分析が必要なものについては、特定テーマに絞り込み、又は長期計画の終了時や法令改正等の政策の転換期において政策レビューを行う。
 - ③政策チェックアップや政策レビューによって課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入や改廃を行う場合には、目標に照らして新規施策の必要性等についての分析を行う(政策アセスメント)。
- ①～③の結果を踏まえ、予算要求や法令改正等の政策の決定に反映させていく。

(図1-1)「政策のマネジメントサイクル」の運営



国土交通省では、政策評価に省全体で積極的に取り組んでいく観点から、政策評価に関する重要な事項については最高意思決定機関である省議において決定することとしている。また、平成15年12月以降、評価書及び反映状況報告書については、担当課のほか担当課長名等を明記しているところである。

さらに、政策評価を担当する大臣直属の政策統括官を設置するとともに、各部局から構成される政策評価連絡会等を随時開催して、政策評価の重要な過程への全省的な参画の促進、政策評価の普及・啓発に努めるなど、政策評価を省全体のマネジメント改革につなげていくための体制を整えている。

また、政策評価の制度設計と運営に当たって第三者の知見を活用することで、政策評価制度を改善し、さらなるマネジメント改革につなげるとともに、政策評価の客観性を確保する観点から、「国土交通省政策評価会」及び「国土交通省政策評価懇談会」（いずれも座長：金本良嗣東京大学大学院経済学研究科・公共政策大学院教授）を随時開催し、意見を聴取している。

第2章 国土交通省の政策評価の取組

《第2章のポイント》

第2章では、国土交通省の政策評価の取組と今後の改善に向けた課題について、これまでの実践を踏まえて、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントそれぞれについて詳しく考察します。

本報告書では、今回で6回目の評価となる政策チェックアップについて、A、B、Cという明確な分類を用い、分かりやすく総覧できるようにとりまとめています。

また、個別公共事業の評価や個別研究開発課題の評価についても、これらの評価の狙いやその充実に向けた最近の取組状況について解説します。

1) 政策チェックアップ（業績測定）

①政策チェックアップとは

第1章で述べたように、政策チェックアップは、省全体の目標を明確化し、それに照らした施策の点検を行う評価方式であり、国土交通省では、省の中心的な評価方式として位置付けている。

旧四省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを活かし、各局等の連携を一層促進する必要があることから、政策チェックアップによって、部局を超えた大括りの目標に照らした評価を行うことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

②政策目標と業績指標の設定

政策目標と業績指標の設定は、「目標によるマネジメント」の基本をなす極めて重要なものであるとともに、政策チェックアップの前提となる作業でもある。

国土交通省では、まず、省発足直後の平成13年3月から5月にかけて、これらの検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

- ①省の施策の棚卸し：省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。
- ②政策目標の設定：①の作業結果も参考にしつつ、国民にとってのアウトカム（成果）の観点から、省全体の大括りの政策目標を設定した。
- ③業績指標の選定：それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

このようにして作成した政策目標・業績指標の案について、平成13年5月に第三者委員会である国土交通省政策評価会の意見聴取やパブリックコメントという手続を経て、同年8月に正式に政策目標・業績指標を決定した。

また、平成15年10月には、これまで政府が分野別に計画を立てていた公共事業の長期計画（事業計画9本）を一本化した「社会資本整備重点計画」が策定されたが、この社

会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして社会資本整備事業の進捗状況を測定・評価するため、同時にパブリックコメントを経て、政策評価基本計画に定める政策目標・業績指標を変更した。

さらに、平成19年8月には、「経済財政改革の基本方針2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

(政策目標と業績指標の内容)

国土交通省の政策目標と業績指標は、それぞれ以下のような特徴を持っている。

まず、「暮らし・環境」「安全」「活力」の3分野等について、13の政策目標が設定されており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標は「行政が何をするか」ではなく「国民生活にとって何がもたらされるか」に着目した「アウトカム目標」となるよう努めた。

そして、政策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で216の業績指標が、以下の選定基準に基づいて選定されている

<指標の性格>

- ①アウトカム(成果)に着目した指標といえるもの
- ②アウトプット(事業実績)に着目した指標の場合は、当該アウトプットとアウトカムとの因果関係について、説明可能であるもの(定性的な説明で可)
- ③顧客満足度に着目した指標といえるもの
- ④業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの
- ⑤国際比較が可能な指標

<指標の内容>

- ①定期的に測定可能なもの(最長5年に1度)
- ②目標値が設定可能であるもの(政策の特性に応じて判断)
- ③目標値の設定及びその達成に関し、国土交通省として説明可能といえるもの

しかしながら、現在の政策目標と業績指標には、次のような課題もある。

まず、政策目標については、政策目標全体でみたときの目標値が明らかになっていないことにより、どの目標に対し、優先的に資源を投入すべきかという点が必ずしも明らかではない。

また、業績指標については、その目標値を全て数値化しているものの、中にはアウトカムというよりは具体的な施策のアウトプットに近いものもある。

さらに、部局横断的な業績指標を開発することも引き続き課題となっている。

③政策チェックアップの実施

「目標によるマネジメント」を省の隅々にまで浸透させるためには、単に目標を全省的に設定するだけでなく、その達成に向けて省全体が正しい方向へ進んでいるかどうかを定期的にチェックする仕組みが必要であり、これが政策チェックアップである。

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

第一は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、現場によるマネジメント改善を促すということである。

この場合、業績指標は、目標の達成状況を評価するための唯一絶対の指標というよりは、むしろ現場での自主的な改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものであろう。

したがって、政策チェックアップの内容も、業績指標の数値的な達成状況そのものよりも、常に政策目標や業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうかを点検することに重きを置いており、業績指標の達成状況が思わしくない場合にも、原因分析や関連する施策の実施状況の把握をきちんと行っているかどうかという点が重要である。

このため、国土交通省では、政策評価基本計画において政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。

もちろん、すべての指標について毎年詳細な分析を行うことは困難だが、少なくとも、

- ①目標の達成のために何に取り組んでいるか、
 - ②その施策はどのようなメカニズムによって目標達成に寄与するか、
 - ③目標達成に至るプロセスのどの部分に問題があると考えられるか、
- について点検することは必要である。

なお、目標の達成状況が思わしくなく、その原因が十分解明できない場合など、毎年度の政策チェックアップでは分析が不十分な場合は、政策レビューにより、時間をかけて詳細な分析を行うこととしている。

政策チェックアップのもう一つの役割は、予め定めた政策目標と業績指標を、国民に対する「約束」ととらえて、その達成状況を定期的に国民に報告することである。

この場合、「約束」をしているのは、成果についてであるから、成果に関する国民へのアカウントビリティを果たすためには、その達成状況を的確に報告することが最も重要である。

ただし、現場に対してそれ以外の情報の報告を過度に求めることは、現場の負担を高め、裁量を奪うことにもつながり、「現場への裁量の付与」と「成果による事後統制」というNPMの考え方にもなじまないことから、その点にも配慮している。

政策チェックアップの具体的な手順は以下のとおりである。

- ①業績指標ごとの関連施策の整理:それぞれの業績指標を向上させるために、省としてどのような取組を行っているかを整理・一覧化
- ②業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価:業績指標の動向を分析するとともに、①で整理した施策の実施状況を点検し、目標の達成に向けた課題を抽出
- ③抽出された課題を解決するための政策の方向性を明らかにし、可能ならば施策の改善策を示す。

また、次の点にも留意して評価を実施している。

1. 内閣の重要政策としての位置づけ、また、法定計画の目標か否かについて明確化。
2. 業績指標の目標達成度合として、Aが成果を示している、Bが成果を示していない、Cが判断できない、と分類。施策の方向性として、1が施策の改善の方向を示す、2が現状の施策を継続する、3が施策(指標)を中止する、と分類。
3. 課題抽出と今後の取組の方向性の両方を記載する「課題の特定と今後の取組の方向性」の記述の充実。

④平成19年度政策チェックアップ結果一覧

凡例

「評価」欄	<p>「A-1」「A-2」「A-3」、「B-1」「B-2」「B-3」、「C-1」「C-2」「C-3」の記号は、以下の2つの分類(AからC及び1から3)の組み合わせ。</p> <p>A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している (目標年度では、目標を達成している。)</p> <p>B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない (目標年度では、目標を達成していない。)</p> <p>C 判断できない(保留)</p> <p>1 施策の改善等の方向性を提示</p> <p>2 現在の施策を維持</p> <p>3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。)</p>
「重要政策」欄	<p>「施政方針」 : 施政方針演説に関係するもの</p> <p>「閣議決定」 : 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの</p> <p>「閣決(重点)」 : 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもののうち、社会資本整備重点計画によるもの</p> <p>「本部決定」 : 内閣の本部決定に関係するもの</p> <p>「政府・与党申合」: 政府・与党の申し合わせに関係するもの</p>

○ 安全

Table with columns for item number, description, and performance metrics (Year, Value, Target, etc.). Includes sections for disaster prevention, water safety, and road safety.

○ 活力

Table with columns for item number, description, and performance metrics. Includes sections for international trade, shipping, and tourism.

41 離島等の振興を図る													
新	199	離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策	平成18年度	441施策	平成19年度	A-2	新規	510施策	平成23年度			
新	200	離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数	452千人	平成16年度	435千人	平成18年度	C-2	新規	402千人以上	平成23年度			
新	201	奄美群島の総人口	126千人	平成18年度	124千人	平成19年度	A-1	新規	123千人以上	平成20年度			
新	202	小笠原村の総人口	2.3千人	平成18年度	2.3千人	平成19年度	B-1	新規	2.5千人以上	平成20年度			
42 北海道総合開発を推進する													
新	203	農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	—	—	10.2%	平成19年度	A-2	新規	8%以上(事業着手前との差)	平成19年度	*		
新	204	水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合	12%	平成16年度	15%	平成19年度	B-2	新規	概ね18%	平成19年度	*		
新	205	道外からの観光入込客数	635万人	平成17年度	649万人	平成19年度	A-2	新規	635万人以上	平成19年度	*		
新	206	道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人	平成17年度	71万人	平成19年度	A-2	新規	51万人以上	平成19年度	*		
新	207	北方領土隣接地域振興指標(①北方領土隣接地域交流係数、②一人当たり主要生産額)	① 1.15%	平成17年度	0.98%	平成19年度	B-3	新規	1.15%以上	平成19年度	*		
			② 3.10百万円/人	平成17年度	3.23百万円/人	平成18年度	A-2	新規	3.10百万円/人以上	平成19年度	*		
新	208	育成林であり水士保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	61.7%	平成18年度	61.7%	平成18年度	C-2	新規	62.3%	平成19年度	*		
新	209	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の開催回数)	4回	平成18年度	4回	平成19年度	A-3	新規	4回	平成19年度	*		
新	210	ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	0.23%	平成17年度	0.47%	平成19年度	A-2	新規	0.23%以上	平成19年度	*		
11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進													
43 技術研究開発を推進する													
新	211	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	—	100%	平成19年度	A-2	新規	80%	平成19年度以降毎年			
44 情報化を推進する													
新	212	国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	—	—	2件	平成19年度	A-2	新規	限りなくゼロ	平成20年度	*		
新	213	公共交通における情報サービスの情報化達成率	約80%	平成18年度	78%	平成19年度	A-2	新規	約80%	平成23年度	*		
12 国際協力・連携等の推進													
45 国際協力・連携等を推進する													
新	214	国際協力・連携等に寄与したプロジェクトの件数	116件	平成18年度	117件	平成19年度	B-2	新規	124件	平成19年度			
13 官庁施設の利便性・安全性等の向上													
46 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する													
新	215	官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合(①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	① 64%	平成17年度	69%	平成19年度	A-2	新規	85%	平成23年度			*
			② 5%	平成18年度	8%	平成19年度	A-2	新規	41%	平成23年度			*
			③ 14%	平成18年度	17%	平成19年度	A-2	新規	35%	平成23年度			*
			④ 4%	平成18年度	6%	平成19年度	A-2	新規	28%	平成23年度			*
新	216	保全状態の良好な官庁施設の割合等(①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	① 71%	平成18年度	74.8%	平成19年度	A-2	新規	80%	平成23年度			*
			② 3事項	平成18年度	11事項	平成19年度	A-2	新規	25事項	平成23年度			*

成果重視事業(モデル事業)

○政策目標(アウトカム)		業績目標							
○施策目標(評価の単位)		初期値	平成19年度実績		前年度評価		目標値	重要政策	
○業績指標(成果重視事業)		(年度)	実績値	(年度)	評価		(年度)	I II III IV V	
3 地球環境の保全									
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う									
1 自動車分野のCO ₂ 排出量評価プログラムの構築(CO ₂ 排出量予測の誤差)									
		—	—	—	平成18年度	C-2	C-2	10%以下	平成20年度
5 安全で安心できる交通の確保、治安、生活安全の確保									
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
2 自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業(①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮)									
	①	3,000件	平成16年	5,735件	平成18年	A-2	A-2	6,000件	平成20年
	②	60分	平成16年	60分	平成18年	A-2	A-2	30分	平成20年
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する									
3 消費者へ提供される不動産取引情報の拡充(①不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合)									
	①	—	—	70万ページビュー	平成19年度	B-1	A-2	3,000万ページビュー	平成19年度
	②	—	—	約7割	平成19年度	A-2	A-2	5割	平成19年度
4 宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業(①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度)									
	①	2.7%	平成19年度	2.7%	平成19年度	C-2	A-2	大臣免許業者30%	平成21年度
		1.3%	平成19年度	1.3%	平成19年度	C-2	A-2	知事免許業者10%	平成21年度
	②	78%	平成19年度	78%	平成19年度	A-2	A-2	50%	平成21年度
35 建設市場の整備を推進する									
5 下請代金支払状況等実態調査データベースの構築(建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数)									
		3,080業者	平成16・17年度平均	2,366業者	平成19年度	A-2	A-2	2,464業者	平成19年度

⑤平成19年度政策チェックアップの結果の概要と今後の取組

以上の手順を経て、平成19年度の業績に係る政策チェックアップの結果を平成20年8月にとりまとめた。

政策チェックアップの分析を行う前に、A、B、Cという結果について注意すべきポイントを整理しておく。

政策チェックアップの手続としては、まず①政策目標(アウトカム目標)を定めることから始め、次に②アウトカム目標の達成を測定するのに適した業績指標の設定及び初期値と目標値の設定を行う、③年度ごとに実績値を測定し、測定結果の評価を行う、④測定結果の要因分析や業績指標に関する施策の今後の取組みについて方針の決定を行うこととなる。

A、B、Cという結果は、③の測定結果の評価ということであり、「業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している」あるいは「示していない」という事実を単に明らかにしたものである。

従って、この結果のみをもって業績指標に関する施策が成果をあげているあるいは成果をあげていないという判断はできないことに留意する必要がある。

業績指標の測定結果がBと評価された場合についてみると、当該業績指標に関する施策が十分に進捗していない場合や施策をさらに改善すべき場合もあるが、業績指標が施策の成果を的確に反映していない(指標改定の検討が必要)、目標の設定が高すぎる、予測困難な外部要因(大規模な自然災害等)の影響など様々な要因が考えられる。

重要なことは、「業績指標の実績値が成果を示していない」結果となった場合には、何が要因なのかを分析し、今後の対応方針を検討することであり、Bという結果は、施策の成果についての議論の出発点であり、結論ではないということである。

こうした説明に対し、測定結果が施策の評価に直結しないということは数値目標を導入した意義が小さいということになるのではないかという意見も想定されるが、測定結果がBという客観的事実に対して施策が成果をあげていると主張するためには客観的なデータや事実を提示する必要がある、いわば施策の実施者側に挙証責任があると言える。

政策評価制度のもとで数値目標を導入する以前には、施策に対する批判や指摘は、多くの場合、批判する側がデータや事実を提示しなければ議論がスタートできないか、客観的な事実に基づかない抽象的な議論をせざるを得なかったことを考えると、数値目標を導入した意義は大変大きなものがあると考えられる。

また、測定結果がAと評価された場合であっても、目標の設定が低すぎる、施策の効果以外の外部効果の影響の方が大きいことなども考えられることから、この場合であっても、測定結果が施策の成果を直接には示していないことに留意する必要がある。

以上の点を踏まえて、政策チェックアップの結果を見ていくこととする。結果の概要は、下表のとおりであり、チェックアップ(実績評価)による評価を始めて6年度目である今回の評価において「目標達成に向けた成果を示している」指標は66%【64%】(【 】内は前年度値、以下同じ。)であり、「目標達成に向けた成果を示していない」指標は18%【23%】、「判断できない」指標は16%【13%】となっており、厳しい財政状況の中で予算配分の重点化や施策の改善等により目標に向けて着実に取り組みが進められている。

◆平成19年度業績に係る政策チェックアップの結果◆

業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している(目標を達成している)もので、
A-1: 施策の改善等の方向性を提示
A-2: 現在の施策を維持
A-3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない(目標を達成していない)もので、
B-1: 施策の改善等の方向性を提示
B-2: 現在の施策を維持
B-3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

判断できないもので
C-1: 施策の改善等の方向性を提示
C-2: 現在の施策を維持
C-3: 施策の中止 *指標の廃止を含む

指標の分類	暮らし・環境	安全	活力	横断的	計	
A	1	19	13	3	1	36
	2	26	26	60	20	132
	3	1	2	3	1	7
	小計	46 58.2%	41 78.8%	66 85.3%	22 84.7%	175 85.8%
B	1	9	3	11	1	24
	2	6	1	6	2	15
	3	1	3	5	1	10
	小計	16 20.3%	7 13.5%	22 21.8%	4 11.8%	49 18.4%
C	1	4	2	0	0	6
	2	12	2	12	8	34
	3	1	0	1	0	2
	小計	17 21.5%	4 7.7%	13 12.9%	8 23.5%	42 15.8%
合計	79	52	101	34	266	
1評価	32 40.5%	18 34.6%	14 13.9%	2 5.9%	66 24.8%	
2評価	44 55.7%	29 55.8%	78 77.2%	30 88.2%	181 68.0%	
3評価	3 3.8%	5 9.6%	9 8.9%	2 5.9%	19 7.1%	

業績指標の総数は216であるが、種類別に分けて分類しているものもあるため、指標の総数は266である。

なお、前述の通り、評価Bの「業績指標が目標達成に向けた成果を示していない」という結果については、施策が十分に進捗していない場合や施策を更に改善すべき場合もあるが、業績指標が施策の成果を反映していない(指標改定の検討)、目標の設定が高すぎるなど様々な要因が考えられることに留意する必要がある。

次に、今年度評価を行った266指標のうち、昨年度から引き続き評価を行っている136指標(130指標については、今年度から新たに立てた指標である)について、昨年度と比較した位置付けの変化から政策評価がどのように機能しているかを下図に従って見ていく。

◆平成19年度と平成18年度の評価の対比◆

H19 \ H18	A			B			C			新規	計
	1	2	3	1	2	3	1	2	3		
A	1	24	4	0	0	0	3	0	0	5	36
	2	4	43	0	5	0	0	1	0	79	132
	3	2	1	0	0	0	0	0	0	4	7
B	1	4	4	5	3	0	0	0	0	8	24
	2	0	3	4	2	0	0	0	0	6	15
	3	0	1	5	1	0	0	1	0	2	10
C	1	0	0	0	0	0	1	4	0	1	6
	2	1	0	1	0	0	0	8	0	24	34
	3	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
計	36	56	0	15	11	0	4	15	0	130	266

全体的に見ると前回Aの評価を受けた92指標のうち、12指標がBに変更され、同じくBの評価を受けた26指標のうち、5指標がAに変更されている。

今回の評価結果において特徴的なことは、前回は無かった、Aの評価からCの評価に変更された指標が1指標となっている。また、前回Cと評価された19指標について、今回もCの評価とされている指標が、14指標と減少しているが、具体的にはAに変更された指標が4指標(目標達成に向けた成果を示している)、Bに変更された指標が1指標(施策の改善等の方向性を提示している)である。

さらに、前回Bの評価であった26指標のうち、Cと評価された指標は1指標で、5指標がAに変更されている。しかしながら、20指標は引き続きBであり個々の施策の事情等によりやむを得ない面はあるものの施策の改善等に努める必要がある。

(今後の取組)

政策チェックアップによって省の政策の定期的な見直し・改善を行っていくためには、省の使命や基本理念に基づいた「目標・指標体系の充実」と「分析・評価のレベルアップ」の両面において、政策チェックアップの仕組全体をさらに改良していかなければならない。

まず、前者に関しては、業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から結果の実現、アウトカムの発現に至る因果関係(メカニズム)や、その影響度合いを明確にする必要がある。また、省が掲げる目標の達成を目指す上で、実施しようとする施策が効率的であることを、その代替施策と比較することなどにより示すことも重要である。なお、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該施策が必要であるのかを明確にすることは、省全体の目標設定という観点からは重要な今後の課題である。

一方、分析・評価については、他の行政機関や他国の好例を参考にしたり、研究機関の成果を活用するなどして、引き続きレベルアップに努める必要がある。例えば、施策と業績指標の関係を分析するに当たっては、業績指標を適時に把握できるようデータの収集方法の開発に努めるとともに、その施策に関連するデータ等を幅広く分析することによって、業績指標への影響度を把握するといったことも重要である。

2) 政策レビュー（プログラム評価）

①政策レビューとは

政策レビューは、実施中の施策について総合的かつ中期的な観点から詳細な分析を行い、その結果を政策の改善や見直しに反映させるものであり、①省の政策課題として重要なもの、②評価に対する国民のニーズが特に高いもの、③政策チェックアップの実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、④社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの等についてテーマを選定し、計画的に実施するものである。

毎年すべての政策分野について網羅的に実施するのが政策チェックアップであるのに対し、さまざまな施策や関係主体がからみあうなどして、政策チェックアップでは十分な分析ができない場合などに、時間をかけて詳細な分析を行うのが政策レビューである。このため、政策レビューは、特定の目標に関するある程度の幅を持った施策群を対象にすることが多くなる。このように、ある共通の目的を持つ施策のまとめ（＝プログラム）を評価対象とすることから、政策レビューは一般にプログラム評価と呼ばれる。

国土交通省では、平成13年6月に、今後5年間で政策レビューを実施する29のテーマを選定し、逐次レビューを実施してきた。また、毎年ローリングでテーマの追加等見直しを行っており、平成18年度までに36のテーマについて取りまとめた。今後は平成23年度までに、33のテーマについて取りまとめる予定である（テーマ一覧については次頁参照）。

政策レビュー（プログラム評価）テーマ一覧

平成19年8月時点

取りまとめ	テーマ	担当局等
平成14年度	ダム事業 ー地域に与える様々な効果と影響の検証ー	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 ー都市再生のための道路整備ー	道路局、都市・地域整備局
	都心居住の推進 ー良好な居住環境の形成ー	住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
	空港整備 ー国内航空ネットワークの充実ー	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 ーグローバル化時代に向けてー	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 ーリゾート法の今日的考察ー	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
	低公害車の開発・普及 ー自動車税グリーン化等による取り組みー	総合政策局、大臣官房、自動車交通局
	道路の交通安全施策 ー幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等ー	道路局、自動車交通局、総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 ーいわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証ー	自動車交通局、政策統括官（物流）
	内航海運のあり方 ー内航海運暫定措置事業の今後の進め方ー	海事局
河川環境保全のための水利調整 ー取水による水無川の改善ー	河川局	
平成15年度	都市鉄道整備のあり方 ー新たな社会的ニーズへの対応ー	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 ー都市緑地保全法等による施策展開の検証ー	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 ー都市型豪雨等への対応ー	河川局、都市・地域整備局、下水道部
	海洋汚染に対する取り組み ー大規模油流出への対応ー	総合政策局、港湾局、海事局、気象庁、海上保安庁
	流域の水環境改善 ー都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応ー	下水道部、河川局
	火山噴火への対応策 ー有珠山・三宅島の経験からー	河川局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 ー地域と市民のみなどの実現に向けてー	港湾局
	土地の有効利用 ー土地の流動化への取り組みー	土地・水資源局、総合政策局
平成16年度	国内航空における規制緩和 ー改正航空法による規制緩和の検証ー	航空局
	道路管理の充実 ー路上工事の縮減ー	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 ー災害による被害軽減に向けてー	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 ー国際交流の拡大に向けてー	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 ー新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえてー	政策統括官（貨物流通）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成17年度	バリアフリー社会の形成 ー交通バリアフリー法等の検証ー	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	総合的な海上交通安全施策 ー海上における死亡・行方不明者の減少ー	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 ー放置艇対策等の総合的な取り組みー	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 ー水資源計画の在り方ー	水資源部
	国土政策 ー国土計画の在り方ー	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 ー現行の計画体系の見直しに向けてー	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 ー港湾EDIシステムに関する検証ー	港湾局、政策統括官（貨物流通）、海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等（政策統括官（危機管理）取りまとめ）
行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 ー行政委託型公益法人等が行う事業等の検証ー	大臣官房、総合政策局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁	
平成18年度	行政行動の改革 ー改革はどこまで進んだかー 改革のポイント①成果主義②局横断的な取組み③国民参画（住民参加等）④国民への説明責任（アカウンタビリティ）	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 ーこれまでの施策の検証と今後の在り方ー	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 ー建設リサイクル法の検証ー	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局

平成19年度 (予定)	環境政策・省エネルギー政策 ー環境行動計画を踏まえてー	全部局等 (総合政策局取りまとめ)
	不動産取引価格情報の開示 ー土地市場の条件整備ー	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み ー河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方ー	河川局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 ーふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組みー	海上保安庁、港湾局
平成20年度 (予定)	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局 (北海道局含む)
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築 ー航空交通の増大に向けてー	航空局
平成21年度 (予定)	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱 (2005-2009)	政策統括官 (物流)、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官 (国土・国会等移転)、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成22年度 (予定)	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官室
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の実現	総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	情報管理部、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	不動産投資市場の条件整備	土地・水資源局、総合政策局
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	住生活基本計画 (全国計画)	住宅局
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
	バス・タクシーに関する施策	自動車交通局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
緊急地震速報の利用の拡大	気象庁	
平成23年度 (予定)	行政行動の改革	全部局等 (総合政策局及び政策統括官 (政策評価) 取りまとめ)
	美しい国づくり政策大綱	全部局等 (都市・地域整備局取りまとめ)
	バリアフリー法 (高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局
	国土形成計画 (全国計画)	国土計画局
	土砂災害防止法	河川局
	スーパー中枢港湾プロジェクト	港湾局
市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁	

②平成19年度政策レビューのとりまとめ

平成19年度には「環境政策・省エネルギー政策」、「不動産取引価格情報の開示」、「河川環境の整備・保全の取組み」、「船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策」、「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」の5テーマについて、政策レビューをとりまとめた。以下がその評価書の概要である。

【テーマ1】環境政策・省エネルギー政策

担当局等

全部局等(総合政策局取りまとめ)

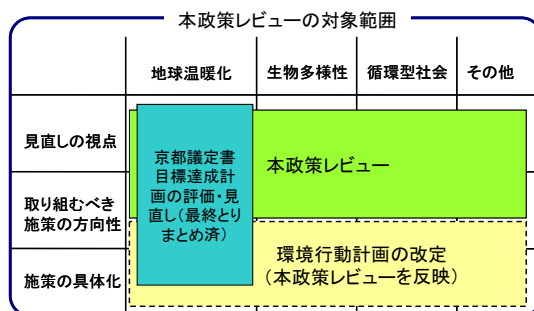
政策の効果等

評価の対象

○ 国土交通省が実施する環境政策(地球温暖化対策、生物多様性保全及び循環型社会形成等)全般を対象にして総合的に点検

○ 地球温暖化対策については、京都議定書目標達成計画の見直しに向けて、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の環境部会において審議を行い、昨年12月25日に最終取りまとめがなされた内容を活用

○ 個別施策については、定期的にフォローアップを実施するとともに、主要政策についても個別にレビューを実施しているため、これらを活用



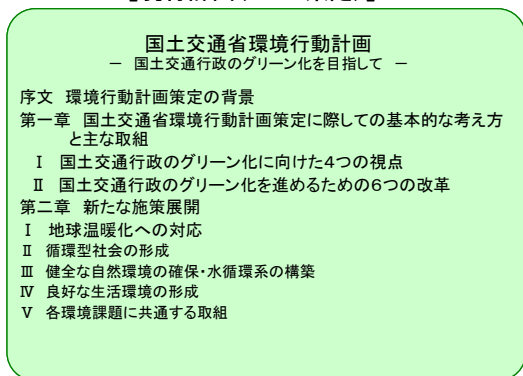
評価の結果

○ 評価結果を踏まえ、国土交通省環境行動計画を改定

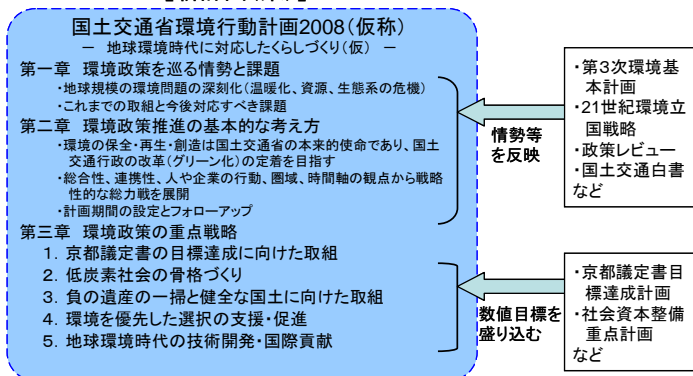
(環境行動計画の改定に向けた考え方(主な変更点))

- 1) 短期的視点と中長期的視点の2つの視点を盛り込む
- 2) 平成20年度～平成24年度の5年間の計画対象期間を設定する
- 3) 京都目達計画や社会資本整備重点計画等と整合を取った数値目標を盛り込む
- 4) 「国土交通省環境政策の基本的方向(H15.3策定)」を廃止し、統合する

【現行計画(H16.6策定)】



【新計画(案)】



・第3次環境基本計画
・21世紀環境立国戦略
・政策レビュー
・国土交通白書
など

・京都議定書目標達成計画
・社会資本整備重点計画
など

今後対応すべき主な課題

●環境政策のあり方に関する課題を抽出

○ 気候変動に関する認識や切迫度が変化している情勢を踏まえると、全般的に危機感の不足がみられる。温暖化対策への全部局の参加が期待される。

○ 現時点で見ると、環境行動計画の主な取組の中で省エネルギーの側面への問題意識が不十分である。

○ 生物多様性の保全が重要な課題であるにもかかわらず、持続可能な国土の形成の取組の中において、生物多様性の観点が弱い。

○ 気候変動の問題については、環境対策との両輪の観点で適応策の必要性へ言及することが重要である。

○ 総合的・統合的な取組が重要。全体像を持たずに、施設単体やある側面だけで単発的に環境対策を行うのみでは不十分であり、局毎の取組の効果的な連携・統合が依然として十分図られていない。

○ グローバルな問題やローカルな問題が絡んできている中で、圏域の広さに応じた一体的な取組や、時間軸の長さを踏まえたきめ細かな対策を総合的に検討することが重要である。

○ トップランナー支援や先進事例づくりにより一定の成果が見られるが、物流など国民のライフスタイルの変化と関係する分野において、情報の共有により消費者が選択できるようになること、ソフトとハードの連携の輪を広げ具体的な相乗効果を上げることがまだ不十分である。

○ 地域特有の文化は環境に優しいなど、文化は環境と持続可能性の面で類似しており、文化の観点を施策に盛り込むと両者の相乗効果を期待できる。

○ 持続可能な社会づくりの日本全体や地球全体の長期ビジョンを共有することが求められている中で、長期的に効果が期待できる施策を推進する長期的視野の計画や東アジア等との連携の重要性が高まっている。

今後の対応方針

●国土交通省の幅広い政策手段を戦略的に活用するとの観点から、総合性・連携性という視点を尽くすべき

- ◇ 21世紀環境立国戦略において重要課題と位置づけられている持続可能な社会の実現のためには、我が国全体として、環境、経済、社会の全ての面での価値を統合的に向上させるような取り組みが求められている。
- ◇ 同時に、低炭素社会、自然共生社会、循環型社会の3つを統合的に実現していくような取り組みを着実に実施していくことが必要である。

●人や企業の行動に働きかけるという視点を重視すべき

- ◇ 温室効果ガスの大幅削減などの抜本的な環境対策を実現するためには、従来型の施策に加え、人や企業に対し、ライフスタイル・ビジネススタイル(人や企業の行動原理)の変革を促すソフト面を重視した取り組みの重要性が高まっている。
- ◇ このためには、人の消費活動や企業の生産活動に注目し、環境に配慮した選択を促すようなメカニズム(資金的インセンティブ、見える化等の情報インセンティブ等)を市場に組み込むことが効果的である。

●面的広がり(圏域)、時間的広がり(時間軸)の視点を重視すべき

- ◇ 施策の企画・実施に当たっては、課題の面的広がりに応じた適切な施策の選択が必要である。
- ◇ さらに、広域的視点としては、日本国内にとどまらず、東アジアまで含めた国際的な広がりという視点も重視していくべきである。
- ◇ また、将来における問題や損失の発生を最小限にとどめるためには、データや科学的知見の蓄積、技術の研究開発を進めていくことが不可欠であり、これらを踏まえた、長期的視点、予防的視点、順応的視点に基づく施策の展開に積極的に取り組む。

【テーマ2】不動産取引価格情報の開示

担当局等

土地・水資源局

政策の効果等

【評価対象】

不動産の取引価格情報提供制度

【評価の視点】

- ✓不動産取引価格情報提供制度の実績
- ✓不動産市場の透明性・公正性の向上

【施策の概要】



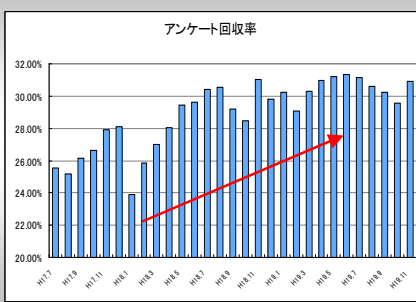
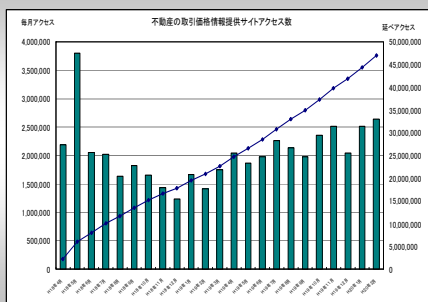
不動産の取引価格情報提供画面

◆ 不動産市場の活性化、透明性・公正性の 向上に向け、平成17年7月より、登記異動情報に基づき地価公示の取組みを活用して、取引当事者の協力によりアンケート調査を行い、公示価格の判定に活用するとともに、物件が容易に特定できないよう配慮して、土地総合情報システムを通じて四半期ごとに公表。

◎調査対象エリア

- H17年度 三大圏の政令指定市等
- H18年度 全国の政令指定都市等
- H19年度 全国

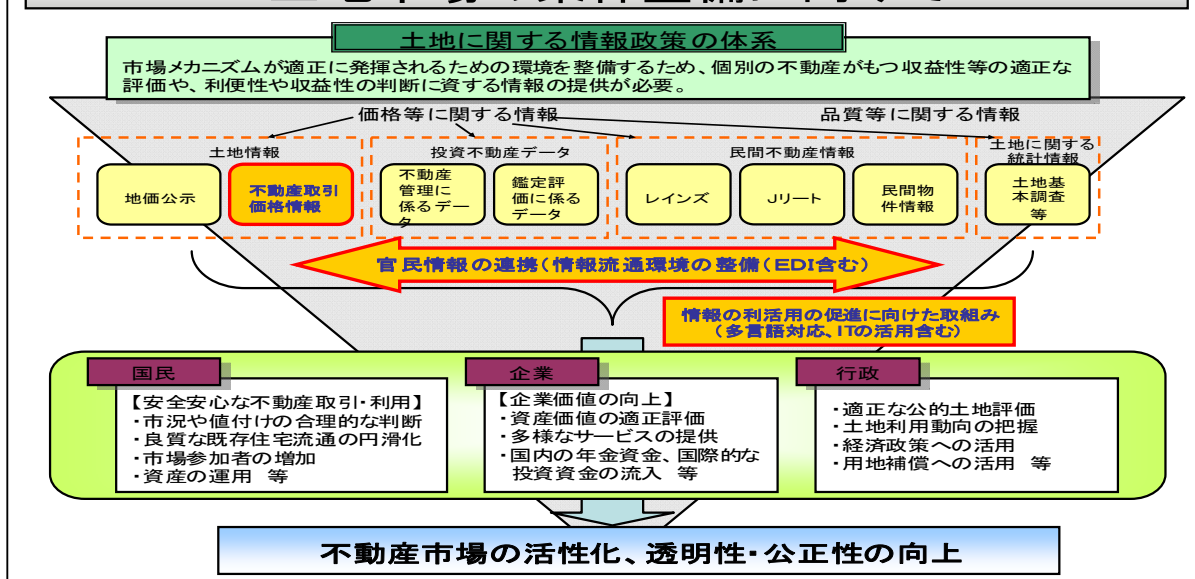
【主な効果】



■Webサイト利用者の意見、有識者の意見を反映して調査対象区域を全国まで拡大、提供項目の見直しを行った結果、Webアクセス数は向上している。

■不動産の取引価格情報提供制度の浸透及び回収率向上を図るため、パンフレット等を作成し関係業界団体等の協力を得て普及啓発活動を行った結果、アンケート回収率は向上している。

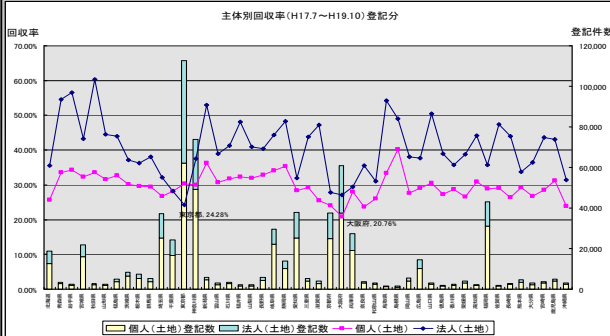
土地市場の条件整備に向けて



主な課題

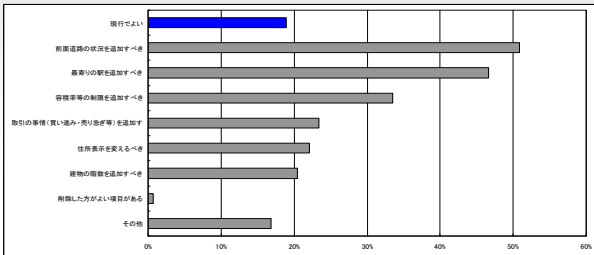
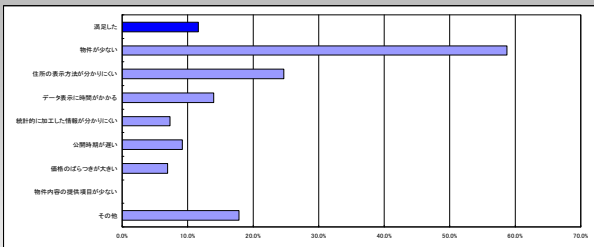
●アンケート回収率

アンケート回収率は約29%。取引件数の多い東京都、大阪府の回収率が低くなっている。



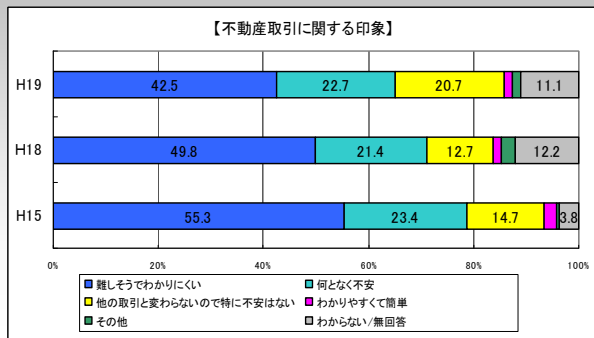
●利用者の意見等

利用者の意見等は、「物件が少ない」、「個別事例を追加すべき」という結果であった。



●不動産取引に関する印象

不動産取引に関する印象は約7割の人が「難しくわかりにくい」、「何となく不安」と回答。不動産市場の活性化、透明性・公正性の向上が必要。



今後の対応方針

●調査開始当初から回収率は約26%→約29%に向上しているとともに、調査対象区域を三大圏の政令指定都市→全国へ拡大している。制度の浸透及び回収率の向上を図るため、パンフレットを作成し関係業界団体の協力を得て会員の方々や消費者の方に配布しているが、今後は、地域別、主体別に工夫をした普及啓発活動を行う必要がある。

●利用者等の意見を反映し、平成19年年10月より調査対象区域を全国へ拡大し、「前面道路」、「最寄り駅」、「容積率」等の提供項目の見直しを行った。引き続き利用者等の意見を集約して対応していく必要がある。

土地市場の条件整備に向けた情報施策として、不動産市場の活性化、透明性・公正性の向上のために、

●取引価格情報提供制度を更に推進する。

●地価公示や不動産管理に係るデータと合わせ、不動産市場データベースとして一体的な情報提供を行うとともに、レインズ、Jリート等、既に開示されている情報の特徴を最大限に活かし、国民に対して重層的な提供ができるように検討を行っていく。

●取引価格情報は、適正な地価の形成等土地政策にとって極めて有用な情報。このため、プライバシー保護を図りつつ地方公共団体の地価担当部局との情報共有を図るとともに、今後、回収率の動向も踏まえ、土地利用政策や都市計画、住宅政策へ利活用等も検討を行っていく。

【テーマ3】河川環境の整備・保全の取組み

担当局等
河川局

政策の効果等

【対象施策】平成9年の河川法改正以降、取組みが強化された、または新たに開始された施策を中心に河川環境の整備と保全に関する枠組み全体の評価を行った。

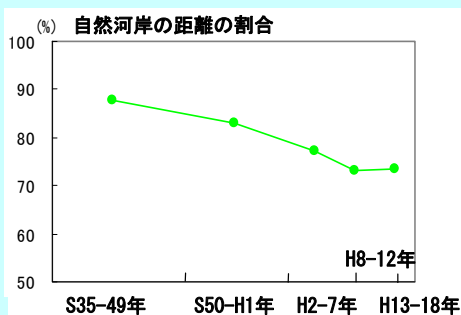
【評価の視点】河川環境の整備と保全に関する個別の施策を「生物の生息・生育・繁殖環境の保全と整備」、「魅力ある水辺空間の整備と保全」、「河川利用・生活環境に配慮した水量・水質の改善」及び「地域・市民との連携・協働」の4つの小分類(施策群)に分類し評価を実施した上で、それらをとりまとめた総合的な評価を行った。

【評価の例】

①生物の生息・生育・繁殖環境の保全と整備

□分析例

全国の直轄水系のうち31水系を対象として、航空写真から自然河岸の分布状況の変化を調査。



□成果

- ・多自然川づくりや自然再生事業の全国的展開 等

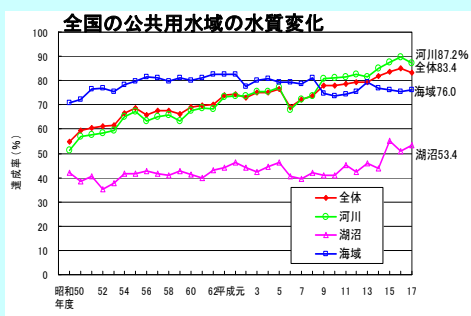
□課題

- ・本支川間や流域との間での連続性の確保
- ・河川環境の目標像の明確化と定量的な評価 等

③河川利用・生活環境に配慮した水質・水量の改善

□分析例

公共用水域の水質基準達成率の経年変化を整理



□成果

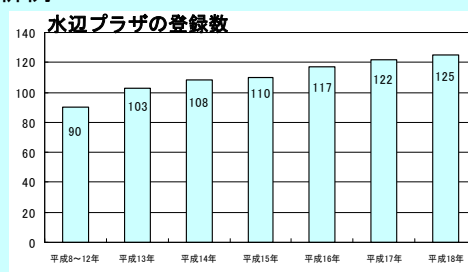
- ・清流ルネッサンスや環境用水導入等による水環境の改善 等

□課題

- ・依然として水質の悪い湖沼等の水質改善
- ・河川環境を考慮した流況変動のあり方等の検討 等

②魅力ある水辺空間の整備と保全

□分析例



水辺空間整備事業の認定・登録数の推移を整理。

□成果

- ・水辺プラザ、清流ルネッサンス等の取組みによる水辺の魅力の向上、地域の賑わいの場等の形成 等

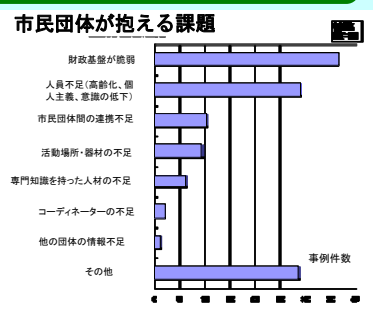
□課題

- ・河川やダム湖の潜在的な魅力の利活用による地域活性化に資する取組みの更なる推進
- ・自然環境や河川整備の状況に応じた河川環境管理基本計画の見直し 等

④地域・市民との連携・協働

□分析例

市民団体が川や水に関連して活動を行うにあたって抱える課題をアンケート調査により整理。



□成果

- ・市民団体との多岐に渡る連携の継続的实施 等

□課題

- ・連携を円滑に進めるための情報共有の促進
- ・市民団体等による環境教育活動の支援 等

主な課題

- 河川法の改正後、様々な取り組みが全国各地で多面的に実施され、個々には課題を有するものの、一定の成果を得ている。
- しかし、全国的な実施状況や水系全体を見渡した場合には、拠点的あるいは個別的にならざるを得ない面があった。
- 河川環境全体としては改善が進んでいるといえる状況にはなく、外来種の広がりに見られるように、取り組んではいらぬものの未解決の課題もある。
- 取り組んできた施策に関しても、技術的な課題は多く存在し、モニタリング結果の施策への反映など今後取組を本格化させるべき分野もある。
- 河川環境の評価そのものは科学的・技術的に大きな課題として残されている。
- 河川環境管理基本計画におけるゾーニングに見られるように、河川敷等の空間の利用と自然環境の保全がトレードオフの関係になる場合がある。
- 水環境、空間利用、自然環境の保全など、時代の移り変わりとともに社会や地域の要請は変化してきており、多様な要請を調整し具体化していくためには、河川管理者として基本的な視点を定めつつ、地域にふさわしい河川環境を実現することも求められる。

今後の対応方針

評価から得られた
今後取り組むべきポイント

今後の方向性

● 生物の生息・生育・繁殖環境、まちづくり、水環境、地域・市民との協働のすべての視点において、かつてあったつながりを取り戻し、川を軸として**空間を“つなぐ”**、取り組みを**時間的に“つなぐ”**、あるいは川に係る**様々な主体を“つなぐ”**ことの重要性が見い出される。

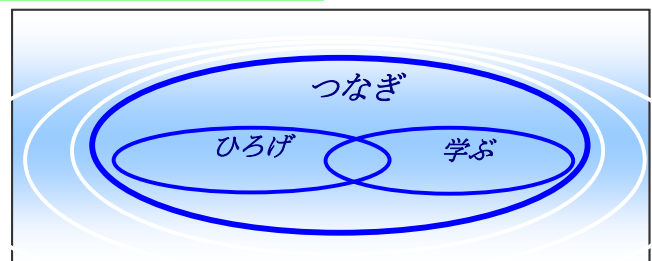
● **損なわれたつながりを徹底的に“つなぐ”ことが、河川環境改善の骨格となる。**
・空間をつなぐ
・時間をつなぐ
・川、地域、人をつなぐ

● 空間の管理、流況の管理、関係者の調整等、河川環境の施策を管理面に展開し、さらにその管理を**点から線、面へと“ひろげる”**ことが必要である。

● “つなぐ”取り組みを強化・推進していくために、拠点から河川区間（線）そして水系（面）へと河川環境を管理する視点を**“ひろげる”**

● 目標とする河川環境の姿を明らかにし、様々な調査・研究、技術開発を推進するなど、河川環境に関する科学・技術の向上を図るとともに、河川環境に関わる人材育成や情報共有を進めるなど、**川から様々なことを“学ぶ”**ことが必要である。

● “つなぐ”取り組みを進め**“ひろげる”**ため川本来の自然環境とともに、川の歴史や文化、人間との関わりなどをさらに**“学ぶ”**



つなぎ、ひろげ、学ぶ取組みのイメージ

【テーマ4】船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策

担当局等
海事局

政策の効果等

評価の目的と視点

【目的】

近年における公共交通機関での重大事故の発生を受けて、国民の安全・安心に対する要請が交通モード横断的に高まってきている。海事分野においても、船舶の航行安全の確保に向けた対策を総合的に強化するとともに、平成17年度から地方運輸局等の運航監理官と船員労務官を統合して、運航労務監理官を設置し、事後チェック体制の強化に取り組んでいるところであり、その成果と今後の課題について検討する。

【視点】

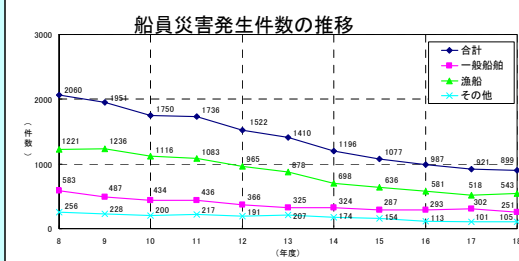
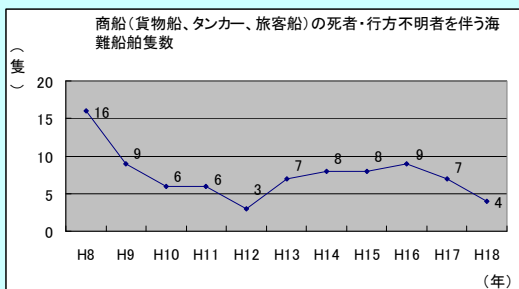
以下の重点事項を中心として、その成果を検証するとともに、更なる体制強化や業務手法の改善を図るべき点を抽出する。

- ・重大事故発生時の対応
- ・運輸安全マネジメント制度の実施
- ・超高速船の安全対策の実施

海難事故及び船員災害の発生状況からみた評価

運航労務監理官の設置：平成17年4月

- 海難船舶隻数：平成17年以降減少
- 死亡・行方不明者を伴う海難船舶隻数：平成17年以降減少
- 船員災害件数：平成17年度以降減少



主要業務の実施状況からみた評価

【評価】

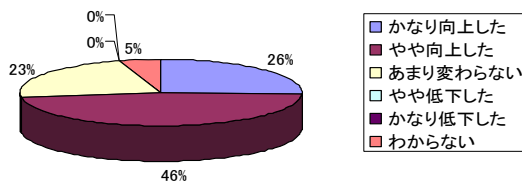
運航労務監理官は、運航監理官と船員労務官の統合によって得られたスケールメリットと広範な権限を活用しつつ、船舶航行の安全確保等に寄与してきたと考えられる。

【第三者の意見の活用】

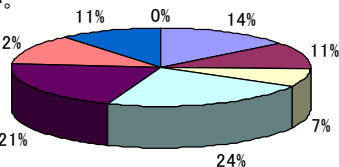
船舶運航事業者へのアンケート調査結果

- 運航労務監理官による監査や指導等について実効性が向上しているとの評価
- 具体的には、以下の点で特に評価
 - ・安全対策に係る相談窓口が一本化され利便性が向上した
 - ・監査・指導とマネジメント評価の相乗効果で事業者の安全意識が高まった
 - ・労務と運航を通じた監査・指導ができるので安全確保に効果が上がっている

運航労務監理官が設置されて以降、船舶航行の安全確保に向けた監査や指導等について実効性が向上しているか。



運航労務監理官による監査や指導等について、どのような点で実効性が向上しているか。



- 労働・運航を通じた監査・指導ができるので安全確保に効果が上がっている
- 統合によって体制が拡充されたので事故防止のための監査・指導がきめ細やかになった
- 統合によって権限と体制が拡大したので事故発生時の対応（原因調査・再発防止等）が迅速になった
- 統合によって権限が拡大したので安全対策に係る相談窓口が一本化され利便性が向上した
- 労働・運航に係る監査・指導とマネジメント評価の相乗効果で事業者の安全意識が高まった
- 総合的な権限活用により運輸局等の安全確保に対する厳しい姿勢が理解され事業者が緊張感を持つようになった
- 統合やマネジメント制度開始により役割が拡大したので、担当官の意識や意欲が向上しているように感じられるようになった
- その他

主な課題	今後の対応方針
<p>運航労務監理官及び運航労務課の設置目的は概ね果たしてきたと考えられるが、今後とも、その実績をさらに向上させるべく関係者の一層の努力が求められる。</p> <p>●業績指標の確実な達成</p>	<p>●海難船舶隻数について平成23年度までに10%減少を目指す。</p> <p>●船員災害発生率について平成24年までに21%減少を目指す。</p>
<p>●新たな政策課題への積極的な取り組み</p>	<p>●今後の批准が見込まれるILO海事労働条約に基づく旗国検査等の検査制度の創設など、新たに運航労務監理官が担うべき政策課題に対し、万全な準備のもと積極的に対応する必要がある。</p>
<p>●船員の確保・育成に向けた船員の労働環境改善への取り組み</p>	<p>●昨今の船員不足の顕在化に対応し、船員の確保・育成を図る観点から、船員法に基づく監査等を通じて船員の労働環境の改善に取り組み、船員の職業としての魅力の向上を図る必要がある。</p>
<p>●運輸安全マネジメント評価のより効果的な実施とノウハウの積極的な活用</p>	<p>●運輸安全マネジメント評価の実効性を向上させるため、運航労務監理官の資質の向上や効果的な評価手法の開発に取り組むとともに、優良事例の他事業者への水平展開を図る必要がある。</p>
<p>●海上保安部等海事関係行政機関との連携強化による効果的な安全対策</p>	<p>●全国で172名と限られた運航労務監理官の勢力で最大限の政策効果を発揮するため、海上保安部等海事関係行政機関との連携強化を図る必要がある。</p>
<p>●運航労務監理官の業務意欲の向上等に向けた広報活動の強化</p>	<p>●運航労務監理官の業務意欲向上や優れた人材の確保等を図るため、その役割や業務執行状況等の広報について、海事広報全体を強化する取組みを追い風としてつつ充実する必要がある。</p>
<p>●監査手法等の改善と適正な業務遂行に必要な体制の強化</p>	<p>●運航労務監査の実効性を高めるため、効果的な監査事例の集積とその全国的な活用に取り組む必要がある。また、広範な権限を有する執行官たる運航労務監理官の適正な業務遂行を確保するため、研修の充実や増員による体制の強化を図る必要がある。</p>
<p>●業務手法等の改善に向けた不断の取組み</p>	<p>●航行船舶の安全確保等の政策効果をより高めていくため、事故・違反の発生状況に応じた戦略的な監査等に努めるとともに、PDC Aサイクルの中で運航労務監理官制度全体を通じた実績の検証と業務手法等の改善に取り組む必要がある。</p>

【テーマ5】安全性と効率性両立した船舶交通環境の創出

担当局等

海上保安庁、港湾局

施策の効果等

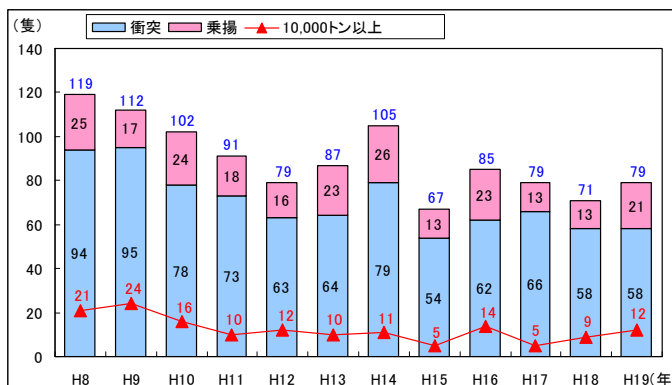
【目標設定】 ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮

- 「航路を閉塞するような大規模海難の発生数をゼロとする」ことを目指す
- 「管制船舶の入港までの航行時間をH14に比べ東京湾において約15%短縮(H19)する」ことを目指す

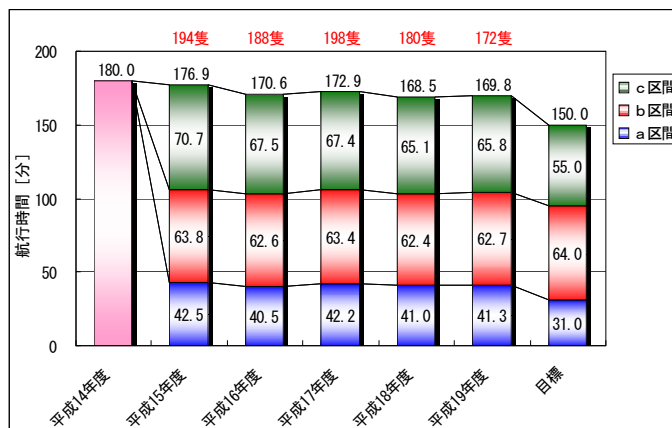
【対象施策】

- 海上交通環境の整備
 - ・主要国際幹線航路の整備及び保全
 - ・AISを活用した次世代型航行支援システムの整備
 - ・高機能航路標識等の整備
 - ・海上交通センターの拡充
 - ・航行援助システムのIT化
- 安全対策の推進
 - ・海難防止思想の普及等
 - ・海上交通センター等の的確な運用
 - ・海上交通法令の励行等の実施
 - ・新しい交通体系の導入等に向けた検討

ふくそう海域における海難船舶隻数
—特定の衝突・乗揚海難—



航行時間の推移
—東京湾—



【施策実施結果等】

《実施結果》

- 大規模海難の発生数ゼロを維持
- 航行時間の短縮約6% (目標15%)
- 《アンケート結果》
- アンケート調査の結果、水先人、船舶乗組員の7割以上から「施策の効果が期待できる」との評価が得られた。

【施策の効果等】

- 安全面: 大規模海難の防止
対象施策の実施により、所期の安全性が確保され、船舶海難を一定以下に抑止するとともに、大規模海難の発生数をゼロに維持し、目標を達成している。
- 効率面: 航行時間の短縮
対象施策の実施により、安全性の向上を背景に6% (目標値: 15%) の航行時間の短縮を図ることができた。

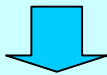
主な課題

●施策の継続性が重要

対象施策の実施により得られた安全性とそれに裏打ちされた効率性は損なわれることなく常に維持されなければならないものであることから、施策の継続性が重要である。

●運航実態の検証

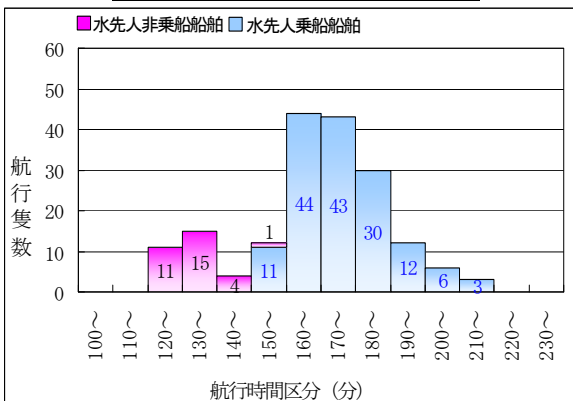
- ・水先人の乗船に伴う速力調整
- ・運航管理上の時間・速力調整



当初想定した航行管制等による時間調整に比べ、水先人の乗船等通常の船舶運航面による時間調整の方が大きい。



航行時間別分布(平成18年)



今後の対応方針

《安全性の向上面》

●海難を未然に防止し、人命、財産、環境を保護するという普遍的な社会ニーズに対応するためには、創出された安全性を維持する必要がある、関係施策を継続実施することが重要である。

●海難が後を絶たない状況下、大規模海難の発生する可能性が払拭されている訳ではなく、ひとたび大規模海難が発生すれば、自船のみならず、場合によっては、他船をも巻き込み社会経済に多大な損失を与えることから、これを未然防止するために今後とも安全性を追求していくことが必要である。

《運航効率の向上面》

●数値目標はクリアできなかったものの、ある程度の施策効果が発現され、評価対象施策は安全性のみならず効率性の向上にも寄与しているところであり、今後とも安全性との調和を図りながら効率性の向上にも取り組んでいくことが必要である。

《数値目標と関連施策の推進》

●「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」については、引き続き「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防止」に係る数値目標を設定し、船舶交通の安全を確保しつつ、運航効率の向上を図るための関連施策を推進していく必要がある。

③ 今後の取組

政策レビューは政策チェックアップや政策アセスメントと異なり、あらかじめテーマを決めて相当程度の時間と手間・コストをかけて分析を行うものであり、政策への反映のタイミングなども踏まえつつ計画的・重点的に実施することが必要である。そのためには、どのタイミングでどのようなテーマを取り上げるかを決める際に、例えば、法令、既存の中長期計画、大綱等の見直し時期や審議会での有識者等の意見などを、十分考慮することが重要である。また、「評価によって何を明らかにしたいのか」をまず明確にし、それに答えるためにはどのようなデータや分析が必要になるかを検討した上で、データ収集、分析手法、作業工程等についての「評価デザイン」を、評価のできるだけ初期の段階で固めることが重要である。

課題としては、平成18年度に取りまとめた政策レビュー「行政行動の改革 ―改革はどこまで進んだか―」において、「取組の進展」に関するものとして「トップダウンでの取り組み」、「社会経済情勢の反映」及び「政策レビューのテーマに対する国民の意見の反映」を、「分析手法の進化」に関するものとして「分析手法の体系化」、「政策の問題点の把握と原因分析」及び「政策効果の定量的な把握」を挙げている。

これらの課題に対する改善として、「取組の進展」については、「政策レビューに係る幹部会開催のルーティーン化」及び「政策レビューテーマのテーマ選定・見直しにあたっての政策評価会の活用」により対応することとしているが、幹部会に関しては平成19年度より、「政策レビューに関する検討会」として5月及び6月に計2回開催し、新規のテーマを選定するとともに当該年度実施テーマの実施方針説明を担当局長等から行っているところである。また、「分析手法の進化」については、新たに政策レビューに着手する担当者が、政策レビューを実施する際に参考とすることのできるガイダンスを作成したほか、施策の問題点の把握と原因分析、政策効果の定量的な把握、第三者の知見の活用等の点についても検討を行うこととしている。

一方で、個々の政策レビューの質的向上を図ることとあわせて、政策レビューの成果を国土交通省の政策目標や業績指標の見直し、新規政策の提言につなげるなど、政策チェックアップや政策アセスメントとの一体的な運用に努めることにより、政策のマネジメントサイクルの確立をより一層推進していくことが重要である。このような認識を踏まえつつ、引続き政策レビューの一層の向上に取り組んでいる。

3) 政策アセスメント (事前評価)

①政策アセスメントとは

政策アセスメントは、新たに導入しようとする施策について、予め設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものである。

これは、政策立案に当たって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指している。

同時に、既に導入された施策について、国民に事後的に説明を行うだけでなく、施策を導入するという意思決定の前にどのような分析を行ったかについて国民に明らかにすることによって、政策形成過程の透明性を図ることを目的としている。

このような観点から、省の全ての事務事業を網羅的に対象とするのではなく、新たに導入する施策を対象を絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。

具体的には、予算、税制、規制、法令等を新たに導入しようとする施策を対象とし、予め掲げた省の政策目標等に照らして必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施する。

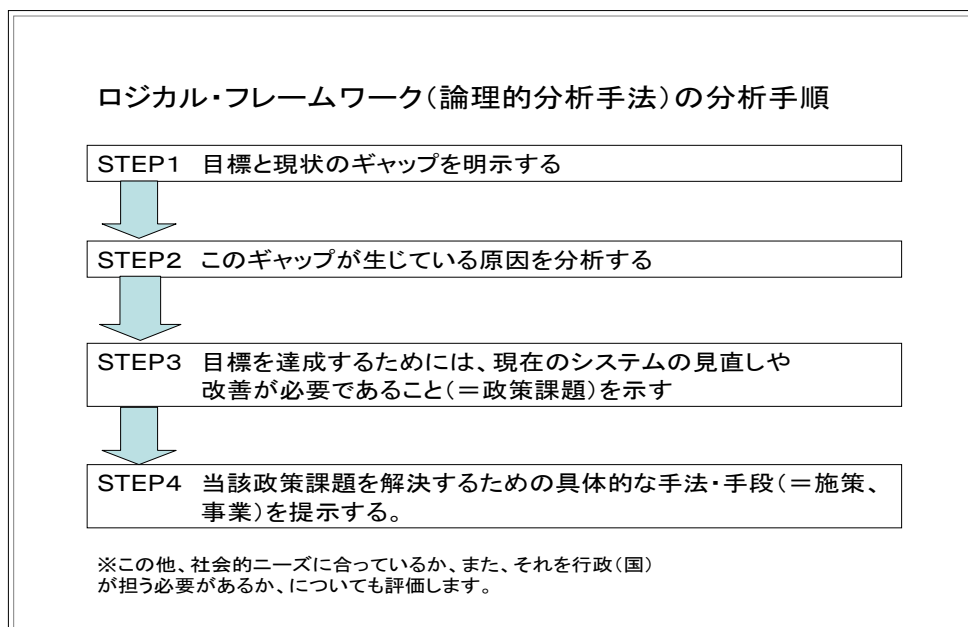
このうち、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心に毎年8月末に評価書を取りまとめ、公表している。

また、翌年6月を目途に、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する新規施策を含めた形で取りまとめ、公表している。

このように、新たな施策を導入しようとする意思決定の根拠となる分析を公表することによって、国民に対する説明責任の一端を果たしていくとともに、施策導入時点において期待されていた効果等について、事後的に検証することを可能にしている。

なお、事後検証の時期及び方法については、評価書に記載することとしている。

②「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順



政策アセスメントにおいては、「ロジカルフレームワーク(論理的分析手法)」を重視している。

これは、①国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する、②このギャップが生じている原因を分析する、③原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う、④そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する、という手順で評価を実施するものである(上図参照)。

国土交通省の政策アセスメントにおいて、この「ロジカルフレームワーク」を重視している理由は、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しているためである。

例えば、「この施策を実施すれば」「効果が極めて大きい」といった、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない抽象的な説明ではなく、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、国土交通省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。

また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とする。

その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化を行うことは困難であるから、国土交通省では、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

③政策アセスメント結果とその活用

平成20年度予算概算要求、税制改正要望等に係る67件の新規施策について政策アセスメントを実施した。(評価書及び政策評価会の議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/>)

この67件の新規施策のうち、過去の政策チェックアップを反映したものが3件、政策レビューを反映したものが5件となっており、PDCAサイクルの実例といえるものである。

4) 個別公共事業の評価

(平成19年度の取組)

個別公共事業の評価は、政策評価に関する国土交通省の取組の中で、もっとも先行して行われてきたものである。すなわち平成10年度より、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、「新規事業採択時評価」を原則としてすべての事業について実施し、また、事業採択後5年経過して未着工の事業、事業採択後10年経過して継続中の事業等を対象とする「再評価」を実施してきた。さらに平成15年度より、事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置等を検討する「完了後の事後評価」を実施してきた。(次頁参照)

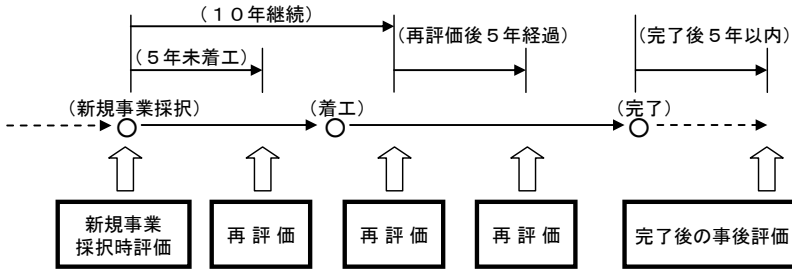
平成19年度の取組については、平成20年度予算に向けた評価として、新規事業採択時評価434件、再評価926件(うち、30件は評価手続き中)及び完了後の事後評価118件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち5事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。個別の評価結果についてはホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/>)を参照されたい。

また、平成16年度からは、各事業の新規事業採択時評価、再評価、完了後の事後評価の一連の経緯が一目でわかるよう一括整理する「事業評価カルテ」をとりまとめ、評価の一層の透明性の確保を図っている。(次頁参照)

事業評価カルテは、直轄事業についての平成16～19年度の評価結果をホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

事業評価の厳格な実施

【事業評価の流れ（イメージ）】



【事業評価の目的】

- 新規事業採択時評価 (H10～)
事業実施の可否に係る方針を決定
- 再評価 (H10～)
事業の継続・中止に係る方針を決定
- 完了後の事後評価 (H10～)
改善措置、再事後評価の方針を決定

【第三者の知見の活用】

- 評価手法の策定にあたり、事業分野ごとに学識経験者等からなる委員会から意見聴取。
- 地方整備局、公団、地方公共団体等ごとに第三者からなる委員会（事業評価監視委員会）を設置し、全ての再評価・完了後の事後評価対象事業について審議。

【平成19年度における評価結果】

○新規事業採択時評価結果

平成20年度予算に向け、434事業を評価

○再評価結果

926事業を評価（うち30事業は評価手続き中）した結果、5事業を中止

（参考）平成10～19年度までの再評価結果（平成20年8月末時点）

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	合計
対象数	5,816	837	1,070	788	1,095	2,509	930	899	750	926	15,620
継続	5,748	820	878	767	1,055	2,456	912	875	737	891	15,139
中止	12	4	192	21	40	49	17	23	10	5	373
休止	56	13	-	-	-	-	-	-	-	-	69

○完了後の事後評価結果

118事業を評価した結果、再事後評価や改善措置の実施が必要とされる事業はなかった。

【事業評価結果の活用と積極的な公表】

- 評価結果はインターネット等で公表
- 平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理し、インターネットで公表。

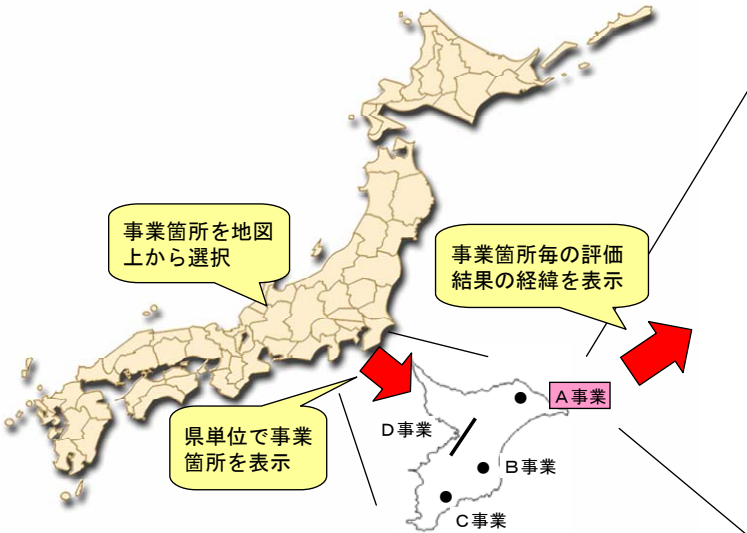
事業評価カルテによる評価結果の蓄積、公表の充実

従来の評価結果公表

- ・全事業統一の様式で公表。
- ・様式には、費用・便益の値、便益計測に当たっての主な根拠（例えば、計画交通量、浸水戸数等）、その他の評価の指標を記載。
- ・新規事業採択時評価、再評価の結果のみを公表。



- 各事業の新規採択時評価、再評価、完了後の事後評価の一連の経緯が一目で分かるよう、**評価カルテ**として一括整理。これにより評価結果を事業執行や評価手法の検討に活用。
- 様々な立場の人が評価結果を見ることが出来るよう、費用便益分析などのバックデータを含め、インターネットで公表。（新規採択時評価における計画交通量、需要予測等）
- 評価結果に担当課及び担当課長名を明示。
- 事業箇所を検索しやすいよう地図上に整理。



評価カルテ（例）

事業名	A事業	事後評価	
担当課 （担当課長名）	〇〇局〇〇課 （課長 〇〇〇〇）		
評価年度	平成〇年（完了後〇年）	再評価	
事後評価結果	・費用対効果分析の要因の変化 ・事業の効果の発現状況 ・環境への影響 ・社会経済情勢の変化 等		
事業評価監視委員会の意見		新規採択時評価	
事後評価を踏まえた対応	・改善措置の必要性 等		
継続／中止の判断	継続		

（事業評価カルテ検索の詳細は次頁で解説）

「事業評価カルテ検索」(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm) のページにアクセス



平成16～19年度に行った事業評価について、地域、評価年度、評価段階（新規採択時評価、再評価、完了後の事後評価）、所管部局、事業種別、事業種別で検索が可能



個別事業ごとに実施箇所、事業期間、総事業費、事業全体の投資効率性等の諸元を表示

事業名(箇所名)		担当課	港湾局計画課	事業主体	関係部局
国際海上コンテナターミナル整備事業(東京港 中央防波堤外側地区)		担当課長名	富田 英治		関東地方整備局
実施箇所 東京都					
主な事業の諸元 岸壁(-16m)〈耐震〉 泊地(-16m) 航路(-16m) 等					
事業期間 事業採択 平成19年度 完了 平成24年度					
総事業費(億円) 495(うち 港湾整備事業費489億円)					
目的・必要性 東京港は、我が国の国際海上コンテナ貨物を取り扱う主要港のひとつであり、我が国の社会経済活動を支えている。 この東京港において、コンテナ船の大型化およびコンテナ貨物需要の増大に対応した大水深・高規格のコンテナターミナルを整備し、外国港でのトランシップを回避することで物流効率化を図り、国際競争力の向上を目指す。 併せて耐震強化を図ることで、大規模地震時における物流機能を維持し、経済活動を継続的に進めようとする。					
便益の主な根拠 輸送コスト削減 (予測取扱貨物量: 80万TEU/年)					
事業全体の投資効率性 基準年度 平成18年度 B:総便益(億円) 1,372 C:総費用(億円) 449 B/C 3.1 B-C 924 EIRR(%) 11.5					
感度分析 需要(-10%~+10%) → B/C(2.7~3.4) 建設費(+10%~+10%) → B/C(2.8~3.4) 建設期間(+10%~+10%) → B/C(3.0~3.2)					
事業の効果等 当該事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に進めることが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。					
その他 港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOx等の排出量が軽減される。					
概要図(位置図) 概要図(位置図)の表示					

バックデータ
を表示

位置図を表示

バックデータ

東京港 中央防波堤外側地区 国際海上コンテナターミナル整備事業
費用便益の概要

便益

項目	区分	単位当りの便益			便益(代表年)	
		単位	備考		単位	
利用者便益	輸送コストの削減	29	千円/TEU・年	外国港でのトランシップ回避等による輸送コストの削減	86	億円/年
		0.1	億円/年	耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減	0.1	億円/年
耐震便益	輸送コストの削減	0.1	億円/年	耐震強化に係る震災時の輸送コスト削減	0.1	億円/年
	施設被害の回避	0.4	億円/年	施設復旧費用	0.4	億円/年

*便益の算出にあたっては、「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成16年6月)」を参照

費用

費用項目	建設費、管理運営費
事業の対象施設	岸壁(-16m)、泊地(-16m)、航路(-16m)等

東京港 [中央防波堤外側地区] 国際海上コンテナターミナル整備事業
費用便益分析シート(割引前)

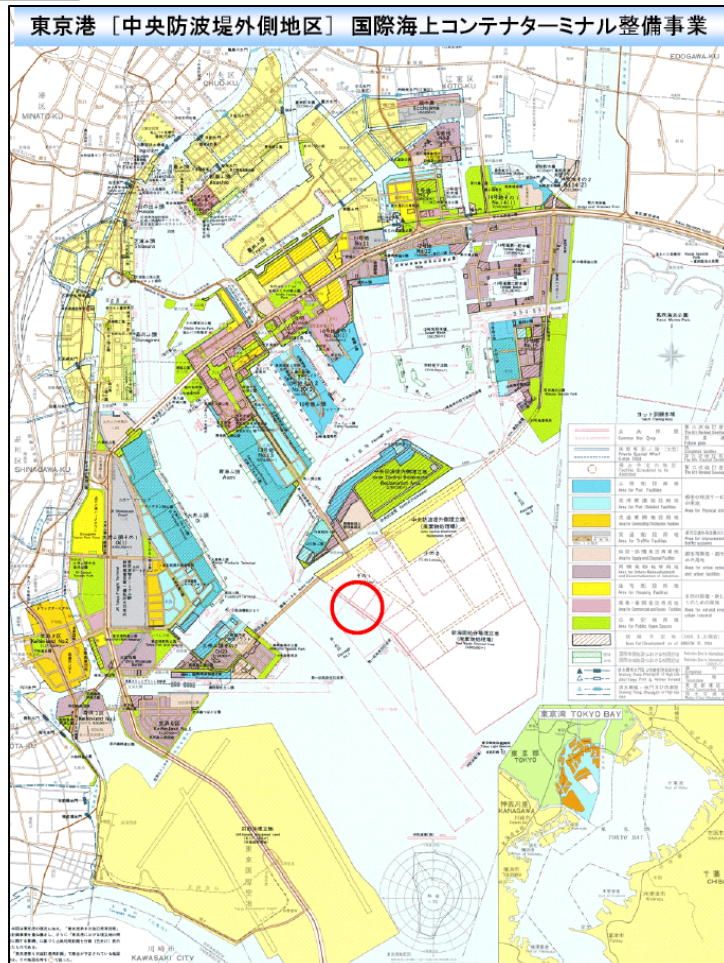
費用便益分析シート(割引後)

EIRR= 11.5% NPV= 923.7 億円
B/C= 3.1

割引前 (億円)										割引後 (億円)													
年度	施設供用期間	初期投資・更新投資	運営・維持コスト	総費用(C)	輸送コスト削減便益	災害時輸送コスト削減便益	施設被害回避便益	その他便益	総便益(B)	純便益(B-C)	年度	施設供用期間	社会的割引率	初期投資・更新投資	運営・維持コスト	総費用(C)	輸送コスト削減便益	災害時輸送コスト削減便益	施設被害回避便益	その他便益	総便益(B)	純便益(B-C)	
2006									-7.8		2006		1.00										-7.5
2007		7.8		7.8							2007		0.96	7.5		7.5							-61.4
2008		66.4		66.4							2008		0.92	61.4		61.4							-113.5
2009		127.7		127.7							2009		0.89	113.5		113.5							-105.1
2010		123.0		123.0							2010		0.85	105.1		105.1							-82.5
2011		100.4		100.4							2011		0.82	82.5		82.5							-36.5
2012		46.2		46.2							2012		0.79	36.5		36.5							19.1
2013	1		1.2	1.2	25.9	0.1	0.4		26.4	25.2	2013	1	0.76		0.9	0.9	19.6	0.1	0.3		20.0	24.7	
2014	2		1.2	1.2	34.5	0.1	0.4		35.0	33.8	2014	2	0.73		0.9	0.9	25.2	0.1	0.3		25.6	35.8	
2015	3		1.2	1.2	51.7	0.1	0.4		52.2	51.0	2015	3	0.70		0.8	0.8	36.3	0.1	0.3		36.7	46.1	
2016	4		1.2	1.2	68.9	0.1	0.4		69.4	68.2	2016	4	0.68		0.8	0.8	46.6	0.1	0.2		46.9	55.5	
2017	5		1.2	1.2	86.2	0.1	0.4		86.7	85.5	2017	5	0.65		0.8	0.8	56.0	0.1	0.2		56.3	64.9	
2018	6		1.2	1.2	86.2	0.1	0.4		86.7	85.5	2018	6	0.62		0.7	0.7	53.8	0.1	0.2		54.1	74.4	
2019	7		1.2	1.2	86.2	0.1	0.4		86.7	85.5	2019	7	0.60		0.7	0.7	51.8	0.1	0.2		52.0	84.3	
2020	8		1.2	1.2	86.2	0.1	0.3		86.6	85.4	2020	8	0.58		0.7	0.7	49.8	0.1	0.2		50.0	94.3	
2021	9		1.2	1.2	86.2	0.1	0.3		86.6	85.4	2021	9	0.56		0.7	0.7	47.8	0.1	0.2		48.1	104.3	
2022	10	4.1	1.2	5.3	86.2	0.1	0.3		86.6	81.3	2022	10	0.53	2.2	0.6	2.8	46.0	0.1	0.2		46.3	114.3	

(一部省略)

位置図



5) 個別研究開発課題の評価

(平成19年度の取組)

国土交通省においては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成13年11月28日内閣総理大臣決定)を受け、平成14年6月に、国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない最低限の共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめたガイドラインとして、「国土交通省研究開発評価指針」を策定し、これに基づいて評価を実施してきており、平成19年度もこのガイドラインに基づいて評価を行った。

平成19年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了後の事後評価」をそれぞれ36件、5件、23件実施した。個別の評価結果については、ホームページ(http://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu05_hh_000001.html)を参照されたい。

(個別研究開発課題の評価の意義)

個別研究開発課題の評価は、それを研究開発に係る重点的・効率的な予算、人員等の配分に反映させるとともに、評価結果を公表することで国民に対する説明責任を果たすことを目的として行うものである。評価の時期によって、3種類の評価を実施することとしているが、それぞれの評価対象とその意義をまとめると以下のとおりである。

- 事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。
- 中間評価は研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。
- 終了後の事後評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

個別研究開発課題評価の実施方法

科学技術基本計画(平成13年3月30日閣議決定)に基づき「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(以下、「大綱的指針」)が、平成13年11月28日内閣総理大臣決定された。この大綱的指針に基づき、国土交通省の実施する研究開発課題の評価を行い、技術研究開発の効率的・効果的な実施を図る。

着手

事前評価

新しい研究開発課題を対象として評価を実施する。

中間評価

技術研究開発期間が5年以上の研究開発課題を対象として評価を行う。
(3年程度を一つの目安として定期的に実施)。

完了

終了後の事後評価

終了した研究開発課題を対象として評価を行う。

※評価の実施にあたっては、外部の専門家の知見を活用した評価(外部評価)を積極的にを行う。

6) 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

政策評価は、欧米等で広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にある。国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムを確立していくためには、第三者の知見の活用、政策評価制度や手法に関する調査研究、国民とのコミュニケーション等を通じて、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続することが重要である。

また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させることに意味がある。そのためには、政策の企画立案及び実施に携わる全ての職員が、「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、政策のマネジメントサイクルの確立に努め、それぞれの業務改善につなげていくことが重要である。また、政策評価の仕組みや評価の結果を国民にとってわかりやすい形で説明していくことも不可欠である。これらの観点から、国土交通省においては、省内外に対する政策評価の普及・啓発活動を積極的に実施している。

① 第三者の知見の活用

国土交通省においては、政策評価の運営等に当たり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取するとともに、政策評価システムの継続的な改善を図るため、政策評価に関する専門家・有識者等の知見を積極的に活用している。

・ 国土交通省政策評価会（及び国土交通省政策評価懇談会）

国土交通省が政策評価を全省的に導入して7年になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらにわかりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。

こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営に関して専門的知見を有する第三者からなる国土交通省政策評価会(政策評価懇談会)を随時開催し、政策評価の改善に活用してきている。

政策評価会(政策評価懇談会)の構成員は以下の通りである。

なお、政策評価懇談会は、政策評価会という場よりも自由に意見交換を行う場として開催することとしており、同構成員で組織されている。

石田東生	筑波大学システム情報工学研究科教授
上山信一	慶應義塾大学総合政策学部教授
座長 金本良嗣	東京大学大学院経済学研究科・公共政策大学院教授
工藤裕子	中央大学法学部教授
田辺国昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
松田美幸	学校法人麻生塾 法人本部 ディレクター
森田祐司	監査法人トーマツ パートナー(公認会計士)
山本清	国立大学財務・経営センター研究部教授

・政策レビューの実施における第三者知見の活用

第 I 章において述べたとおり、政策レビューは特定のテーマについて、その特性や評価の目的に応じた適切な評価手法を用いて、詳細な分析を行うものであるため、政策レビューの実施に当たっては、政策評価に関する専門的知見を有する学識経験者等からの助言を得ることが有効である。

このため、国土交通省においては、原則としてテーマごとに専門的知見を有する第三者からの助言を得て、政策レビューを行っている。

・事業評価監視委員会

個別公共事業について、再評価及び完了後の事後評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を開催し、意見を聴取している。

事業評価監視委員会は、評価の実施手続を監視し、当該事業に関して作成された対応方針(原案)に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めたときは、意見の具申を行う。

評価の実施主体の長は、事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図ることとしている。

②政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。

平成19年度においては、「政策目標レベルでの達成度評価のための調査」及び「政策評価及び評価の結果を踏まえた行政マネジメントの改善に係る調査」を研究成果としてとりまとめた。

③政策評価の普及・啓発

・国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政(コミュニケーション型行政)を積極的に推進してきている。

その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象にするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。

政策評価においても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その取り組み状況について国民にわかりやすく説明することを心がけるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

（ホームページ）

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となっているが、平成20年5月、よりわかりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新した。ここでは、政策評価の仕組みや手法、これまでの経緯等を改めて整理し、内容を改善するとともに、政策チェックアップにおける指標・目標値の考え方や各指標ごとの目標値に対する達成度合の推移を示す等の工夫を行っている。

（広報誌等の活用）

毎月発行される国土交通省の広報誌「国土交通」において、各評価書などが公表されたりしたときに簡単な解説記事を載せることに努めている。

・ 職員の啓発等

政策評価は、評価書の作成といった手続にその意味があるのではなく、「目標によるマネジメント」の理念を全ての職員が共有し、政策のマネジメントサイクルを確立して、それに基づいて政策の企画立案や業務運営を持続的に改善していくことにその意義がある。

このため、国土交通省においては、政策評価の意義、役割や手法等に関する職員の啓発に努めている。

（国土交通大学校における研修）

国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校においては、様々な階層の職員を対象とした研修プログラムを実施している。管理職員から担当レベルの職員まで適切に政策評価の理念や運営方針について理解することが不可欠であることから、研修プログラムにおいて政策評価に関連する講義を含むようにしている。

平成19年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、「国土交通省における政策評価」（技術系職員（係長級）対象）等の講義を5回行った。

（省内講演会の開催）

政策評価の実務やマネジメント改革を推進していくためには、国土交通省が現在行っている政策評価の制度や運営状況について職員が理解するだけでなく、内外で実施されている様々な先進事例や理論研究の状況等についても多くの職員が関心を持ち、実際の行政運営に活かしていくことが重要である。

このため、政策評価等に関する実務家や学識経験者を招いて、管理職員から担当レベルの職員まで幅広く対象とする省内講演会を随時開催し、職員の啓発に努めている。平成19年度における省内講演会の実施状況は、以下のとおりである。

講演テーマ	講師	開催年月日
政策評価と予算の連携強化 について	三菱UFJリサーチ&コンサルティング 公共政策部長兼主任研究員 荒川 潤 氏	平成20年3月18日

第3章 政策評価の質の一層の向上に向けて

《第3章のポイント》

政策評価は、行政評価法を根拠として各省庁が基本計画、実施計画を策定して実施していますが、そもそも、国家行政組織法第2条では、「国の行政機関は、内閣の統括の下に、その政策について、自ら評価し、企画及び立案を行い、並びに国の行政機関相互の調整を図るとともに、その相互の連絡を図り、全て一体として、行政機能を発揮するようにしなければならない」とあります。

また、中央省庁等改革の基本方針第4条では、「国民的視点に立ち、かつ、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた客観的な政策評価機能を強化するとともに、評価の結果が政策に適切に反映されるようにする」こととされています。

このように、政策評価は、評価することが目的ではなく、評価の結果が政策に適切に反映されて初めて、その目的が達成されるといえます。

第3章では、政策評価の結果が政策に反映された事例等を紹介します。

1) マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例

具体的な反映の事例として、平成18年度政策レビュー「行政行動の改革」においても取り上げられた事例を紹介する。

政策評価の結果が政策に反映された事例

[事例1]

平成17年度政策チェックアップ「業績指標：訪日外国人旅行者」において、「今後は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充等、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。」等の評価結果を踏まえ、ビジット・ジャパン・キャンペーン、観光ルネサンス、訪日外国人旅行環境整備、観光基盤整備等に必要な経費を平成19年度概算要求を行った。

[事例2]

平成17年度政策チェックアップ「業績指標：合流式下水道改善率」において、「平成16年度より原則10年間で合流式下水道の改善を達成するため、より一層制度を充実する等積極的に事業を推進する必要がある。」等の評価結果を踏まえ、合流式下水道の改善を着実に推進するために必要な経費を平成19年度概算要求を行った。

[事例3]

平成16年度政策レビュー「台風・豪雨等に関する気象情報の充実—災害による被害軽減に向けて—」において、「気象庁における台風情報では、従来、中心付近での最大平均風速を発表していたところ、暴風と災害との対応の観点からは、平均風速よりも瞬間風速の方が適当である。」等の評価結果を踏まえ、平成18年度に最大瞬間風速の観測が可能な新型アメダス気象計を整備した。

2) 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施

国土交通省の政策評価に関しては、所管法律の中で積極的に政策評価の実施を規定していることも特徴の一つと言える。

「社会資本整備重点計画法」、「国土形成計画法」及び「住生活基本法」に政策評価の規定が盛り込まれている。

それぞれが一定の分野についての包括的な法律であることから、以下のように、各分野において全般的に政策評価を実施することを規定する内容となっている。

①社会資本整備重点計画法

第7条(社会資本整備事業に係る政策の評価)において、各省庁の政策評価に関する基本計画に、社会資本整備重点計画(平成15年10月10日閣議決定)に概要が定められた社会資本整備事業を定めることとされ、これを受けて国土交通省の政策評価に34の業績指標が定められたところである。

社会資本整備全般に係る数値目標が閣議決定され、これが政策評価の目標として設定されたことを受けて、国土交通省政策評価基本計画に位置付けられたことにより、国土交通省の政策評価が本格化するとともに、これ以降毎年度政策評価を行うことで、フォローアップを行っており、また、社会本整備審議会及び交通政策審議会計画部会においても報告を行っているところである。

②国土形成計画法

第7条(全国計画に係る政策の評価)において、全国計画を政策評価に係る基本計画に定めるとともに、全国計画が公表された2年後に全国計画に係る政策評価を実施することとされた。

ここでいう政策評価は、社会資本整備重点計画法とは異なり、実績評価方式ではなく、総合評価方式(政策レビュー)で実施することとしている。

具体的には、政策評価は、計画の効果が発現し始める計画策定・公表後2年を経過してから開始し、国土交通省においては、政策レビューを2年にわたって行うことを原則としていることから、2年かけて行い、その結果を反映して新たな計画の策定又は計画の変更を行うことが想定されている。

長期計画のフォローアップを政策評価で実施することが定められ、政策評価の結果によっては全国計画を変更することになる等、政策評価の新しい活用手法として注目されるところである。

③住生活基本法

第16条(全国計画に係る政策の評価)において、国土形成計画法と同様に全国計画が公表された2年後に政策評価を実施することが規定され、政策評価の方式も同様に総合評価方式(政策レビュー)で実施することとしている。

本規定は、政策評価法の基本計画を定めるときは、事後評価の対象とする政策とし

て、全国計画を定めなければならないことを国土交通大臣に義務付けるものであり、特に、全国計画について政策評価を義務付ける理由としては、以下の大きく2点に整理できる。

- ・全国計画は、住生活の安定の確保及び向上の促進に関して、国家として基本的な方針等を定めるものであることから、計画の内容と社会情勢等との乖離が生じないようにする必要があること
- ・全国計画の策定に当たっては、住生活の安定の確保及び向上の促進の全般について、関連する諸施策の企画立案や改善方策についての検討を含め、総合的かつ詳細な点検を踏まえて行われる必要があること

具体的には、政策評価は、計画の効果が発現し始める計画策定・公表後2年を経過してから開始し、国土交通省においては、政策レビューを2年にわたって行うことを原則としていることから、2年かけて行い、その結果を反映して新たな計画の策定又は計画の変更を行うことが想定されている。

また、住生活基本法に基づく全国計画に盛り込まれた指標については、原則として国土交通省の政策評価基本計画の業績指標として盛り込んでおり、政策チェックアップによる政策評価を毎年度行うこととしている。

3) 政策評価と成果目標別予算との連携

国土交通省においては、当初から政策評価導入の主眼をマネジメント改革の実現と考え、欧米の行政改革における最も根幹的な理念である NPM も採り入れつつ政策評価制度を構築し、新しい行政運営の確立を目指してきている。

NPM においては、目標の達成に向けて予算がどう使われ、それによって、どれだけの行政成果が上がったかを検証することが非常に重要であり、そのためには予算項目を目標に対応させることが必要である。

このため、国土交通省では、これまでも、政策本位・成果重視の成果目標別予算表を作成し、これとの連携を図っている。

平成20年度国土交通省関係予算の成果目標別主要事項(抜粋)

1. 暮らし・環境

事業費 4兆7,263億円(0.99倍)

国費 1兆3,855億円(0.94倍)

目標1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進

事業費 3兆1,649億円(1.01倍)、国費 5,499億円(0.93倍)

○良質な住宅ストックの形成と住宅セイフティーネットの充実

事業費 3兆1,649億円(1.01倍)、国費 5,499億円(0.93倍)

目標2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

事業費 1兆5,615億円(0.96倍)、国費 8,345億円(0.95倍)

○総合的なバリアフリー化の推進

事業費 72億円(1.00倍)、国費 77億円(0.99倍)

成果目標別予算の例(平成20年度予算)

(単位:円)

区 分	事 業 費			国 費		
	20年度 A	前年度 B	倍率 A/B	20年度 C	前年度 D	倍 C/D
○暮らし・環境	4兆7263億	4兆7686億	0.99	1兆3855億	1兆4738億	0.94
目標1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進	3兆1649億	3兆1429億	1.01	5499億	5920億	0.93
目標2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現	1兆5615億	1兆6257億	0.96	8345億	8814億	0.95
目標3 地球環境の保全	-	-	-	11億	3億	3.20
○安全	2兆9771億	3兆338億	0.98	1兆6880億	1兆7183億	0.98
目標4 水害等災害による被害の軽減	2兆1164億	2兆1677億	0.98	1兆1007億	1兆1230億	0.98
目標5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保	8607億	8663億	0.99	5873億	5952億	0.99
○活力	6兆5460億	6兆7863億	0.96	2兆2088億	2兆2785億	0.97
目標6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	3兆4830億	3兆6055億	0.97	1兆3686億	1兆4493億	0.94
目標7 都市再生・地域再生等の推進	1兆585億	1兆689億	0.99	3131億	3145億	1.00
目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上	2兆44億	2兆1117億	0.95	4904億	4772億	1.03
目標9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護	2億	3億	0.57	366億	375億	0.98
○横断的な政策課題	2877億	2483億	1.16	1931億	1707億	1.13
目標10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備	2451億	2173億	1.13	1406億	1212億	1.16
目標11 ITCの利活用及び技術研究開発の推進	20億	48億	0.41	286億	254億	1.13
目標12 国際協力、連携等の推進	-	-	-	7億	7億	0.94
目標13 官庁施設の利便性、安全性等の向上	405億	262億	1.55	232億	234億	0.99
小 計	14兆5372億	14兆8370億	0.98	5兆4754億	5兆6413億	0.97

4) 政府全体における政策評価重視に向けた取組

成果重視による行政運営の理念は、政府全体レベルにおいても浸透しつつあるが、こうした取組の代表例として経済財政疑問会議における議論、経済財政運営と構造改革に関する基本方針、政策評価に関する基本方針の改定、規制の事前評価(RIA)の導入、成果重視事業及び政策群を紹介する。

①経済財政諮問会議における議論

平成16年10月5日の経済財政諮問会議に提出された民間4委員のペーパーでは、「成果主義の予算制度のために、「評価」の充実是不可欠である。2002年に行政評価法が施行されたが、必ずしも有効に機能しておらず、予算の作成に活用するにはまだ多くの改善が必要である。導入3年後の2005年は見直しの年であり、充実を図るべきである。」とし、総務省、財務省に対して、評価改革で行うべき取組について、報告を求めた。これに対して、総務省、財務省は、平成17年3月10日に、それぞれ次のように諮問会議に報告している。

総務省は、

- ・各府省の評価を分かりやすく、横断的に比較検証できるよう、様式を簡便で統一的なスタイルにする、
 - ・達成目標の定量化を徹底するとともに、どのデータ(ものさし)で評価を行うかも予め明示させる、
 - ・科学技術関係予算の優先順位付け(SABC等)のように、優先度を明らかにする仕組みを採用する、
 - ・各府省の評価結果に対し、第三者評価を実施し、その結果を公表する、
- という4つのテーマに関する報告を行っている。

財務省は、政策評価調書の見直しの方向性、予算と成果を評価できるような予算書・決算書の作成に向けた検討について報告をしている。

経済財政諮問会議においては、予算と政策評価の連携を強めるために、行政評価法に基づく政策評価が実効性をもつこと、政策評価と予算査定が連携をもつこと、予算書・決算書が「施策」単位で記載・議決されるようにする取組が必要であるとして、総務省・財務省は、これらを検討のうえ、改革の方向と工程を明確にして、『基本方針2005』で提示すべきであるとした。

上記の議論を経て、平成17年6月21日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」においては、予算制度改革の一環として予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行うこととされた。

「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)

第2章「小さくて効率的な政府のための3つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

成果目標(Plan)－予算の効率的執行(Do)－厳格な評価(Check)－予算への反映(Action)

を実現する予算制度改革を定着させる。このため、以下の取組を行う。

・政策毎に予算と決算を結びつけ、予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行う。平成20年度予算を目途に完全実施することを目指し、平成18年度までに実務的検証を完了させる。

また、政策評価と予算の連携強化を含め、政策評価制度に関する見直しを着実に進めるべく、「政策評価に関する基本方針」の改定等を平成17年内に行う。

また、平成18年7月7日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」においても次のように記載されている。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」(平成18年7月7日閣議決定)

第3章「財政健全化への取組」

2. 「簡素で効率的な政府」への取組

(中略)

(予算制度改革)

・また、政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算とその成果を評価できるようにする仕組みについて、引き続き予算書・決算書の見直しを行い、平成20年度予算を目途に実施する。

②政策評価に関する基本方針の改定

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」附則において、平成14年4月1日の法施行後3年を経過した場合に同法施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとされており、見直しを進め、「政策評価に関する基本方針の改定」(平成17年12月16日閣議決定)及び「政策評価の実施に関するガイドライン」の策定が行われた(平成17年12月16日政策評価各府省連絡会議了承)。

政策評価に関する基本方針の改定のポイント

- 1)重要政策に関する政策評価の徹底
 - ・内閣の重要政策に関する評価の徹底
 - ・複数府省が関係する政策
 - ・政策評価の重点化・効率化
 - ・規制の事前評価の早期義務付けに向けた取組
- 2)政策評価の質の向上
 - ・政策評価の予算要求等政策への反映
 - ・評価の客観性の確保
- 3)国民への説明責任の徹底
 - ・国民に分かりやすい評価書・要旨の作成
 - ・政策評価制度の広報を積極的に展開し、国民的議論を活性化

③「経済財政改革の基本方針2007」とこれを踏まえた「国土交通省政策評価基本計画」の改定

平成19年6月19日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2007」において、次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針 2007」(平成19年6月19日閣議決定)

第3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(5) 予算書・決算書の見直し

政策ごとに予算と決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)と政策評価の単位とを対応させる等の見直しを行い、平成20年度予算から実施する。

国土交通省においても、「経済財政改革の基本方針2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、平成19年8月に「国土交通省政策評価基本計画」を改定し、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施したところである。

具体的には、3分野、13の政策目標及び46の施策目標とその達成度を示す216の業績指標・目標を設定したところである。

国土交通省政策評価基本計画の改定（平成19年8月改正）のポイント

①施策の大括り化

政策評価の単位である施策を明確化して、わかりやすいものとするとともに、政策評価の重点化・効率化にも資するため、類似した目的、施策手段等を有する施策については、98→46に大括り化する。

なお、施策の業績を測定するための業績指標は、原則として、改定後のいずれかの施策の業績指標として位置付けることとしており、今回の施策の大括り化によっても、政策評価の精度自体は変わらないものである。

<具体例>

- ・ 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する → ・ 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る
- ・ 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する
- ・ 外国人旅行者の訪日を促進する → ・ 観光立国を推進する
- ・ 国民の観光を促進する

②4分野を3分野に統合、27政策目標を13政策目標に統合

現行の4分野のうち「暮らし分野」と「環境分野」の施策の多くは、生活環境の改善、自然環境の改善等のように類似した目的、施策手段等を有しており、施策を大括り化する結果、両分野の多くの施策が大括り化されることから、「暮らし分野」と「環境分野」を統合して「暮らし・環境分野」とし、4分野を3分野に統合することとする。

同様に、政策目標についても、施策の大括り化の結果等を踏まえて、27政策目標を13政策目標に統合することとする。

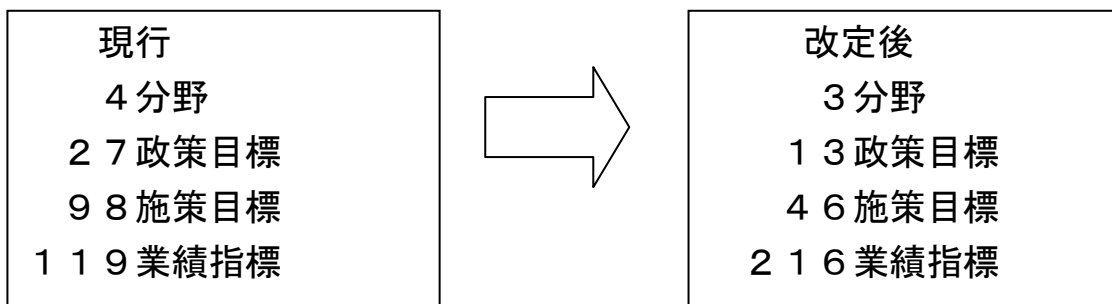
③政策評価の対象範囲の拡大と業績指標の追加

予算を伴う施策については、政策評価と予算・決算の連携強化の観点から、原則として、全て政策評価の対象とすることとし、省の主要な施策は網羅的に政策評価の対象とすることで範囲を拡大する。

これに併せて、新たに政策評価の対象に追加された施策に関して業績指標を追加する。

<具体例>

- ・ 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る
- ・ 総合的な国土形成を推進する
- ・ 離島等の振興を図る
- ・ 北海道総合開発を推進する
- ・ 国際協力、連携等を推進する



④規制の事前評価（RIA：Regulatory Impact Analysis）

規制の事前評価(RIA)は、規制の導入や修正に際し、実施に当たって想定されるコストや便益といった影響を客観的に分析し、公表することにより規制制定過程における客観性と透明性の向上を目指す手法である。

欧米など諸外国においては、規制の事前評価が1980年代から実施されており、既存の規制に対する近年の見直しの動き、政策評価重視の流れの中で、「規制改革・民間開放推進3か年計画」(平成16年3月19日閣議決定)において、平成16年度より各府省においてRIAを試行的に実施することとされ、平成16年8月13日に内閣府規制改革・民間開放推進室が、RIAの試行的実施に関する実施要領を定めた。

これを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成16年度の政策アセスメント(新規施策の事前評価)から、規制の新設、改変(緩和を含む)を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行ってきたところであり、平成19年9月までに計27件実施(試行)したところである。

こうした取組の進展を踏まえて、平成19年3月に行政評価法施行令の改正が行われ、平成19年10月から規制の事前評価が義務付けられることとなり、これを円滑かつ効率的に実施するため、その内容、手順等の標準的な指針を示す「規制の事前評価の実施に関するガイドライン」(平成19年8月24日政策評価各府省連絡会議了承)が策定された。なお、平成19年10月の義務付け以降平成20年3月までに、11件の評価を行ったところである。

⑤成果重視事業

成果重視事業とは、定量的な政策目標の設定、効率的な予算執行、厳格な事後評価をその特徴とするもので、予算編成プロセス改革の一環として平成16年度予算から試行的に導入された「モデル事業」の基本的枠組みを維持しつつ、政策評価との連携を強化した事業である。

経済財政諮問会議においても、予算の質の改善・透明性の向上に当たって、事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施の重要性が強調されているところであり、国土交通省においても、政策チェックアップ等により、その評価を実施している。

平成20年度における成果重視事業の取組

成果重視事業 (業績指標)	目標値 (目標年次)
1. 自動車分野のCO ₂ 排出量評価プログラムの構築 (CO ₂ 排出量予測の誤差)	10%以下 (平成20年度)

<p>2. 自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業</p> <p>(①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮)</p>	<p>①6,000件 (平成20年)</p> <p>②30分 (平成20年)</p>
<p>3. 宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業</p> <p>(①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度)</p>	<p>①大臣免許業者30% 知事免許業者10% (平成21年度)</p> <p>②50% (平成21年度)</p>

⑥政策群

政策群は「基本方針2003」(平成15年6月27日閣議決定)において、打ち出されたもので、

- ・規制改革・制度改革等と予算措置を組み合わせ、構造改革と予算との連携を強める
- ・原則として府省横断的に対応することで、政策の実効性・効率性を高める
- ・より少ない財政負担で民間活力を最大限に引き出す

ことを目指すものであり、これによって「予算の効率性の向上、歳出の質の更なる改善」が結果として期待されている。

国土交通省に関係するものとしては、平成16年度の予算編成で「緑豊かで安全・快適な都市の再生」他7件が政策群として決定された。平成17年度の予算編成では、さらに「建設事業の新分野進出促進支援」、「木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築」、「競争的研究資金の改革と充実」の3件が増え、全部で11の政策群となっている。

それぞれの政策群においては、関係各省横断的な政策目標とその評価のための定量的指標が設けられていて、予算要求時に厳格な査定を行う事前統制的なチェックから、目標ごとの大括りの予算編成や柔軟な予算執行を行い、施策を実施した後での厳密な事後評価の結果を次の予算へ反映させるという事後的なチェックへの転換を図るものである。

政策群に関する事後評価については、府省横断的な政策評価として総務省による総合性・統一性確保のための評価により実施されているものもある。

例えば、平成20年度にとりまとめる予定のものとして「外国人が快適に観光できる環境の整備」がある。

平成20年度国土交通省関係予算における政策群

	政策群名【関係府省】
1	建設業の新分野進出促進支援(継続) 【国交省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
2	木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築(継続) 【国交省、農水省、厚労省、環境省】
3	競争的研究資金の改革と充実(継続) 【国交省、内閣府、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
4	緑豊かで安全・快適な都市の再生(継続) 【国交省、内閣府、警察庁、文科省、厚労省】
5	外国人が快適に観光できる環境の整備(継続) 【国交省、外務省、法務省、農水省、経産省】
6	安全かつ効率的な国際物流の実現(継続) 【国交省、財務省、厚労省、農水省、経産省、金融庁等】
7	世界最先端の「低公害車」社会の構築(継続) 【国交省、経産省、環境省、総務省】
8	少子化の流れを変えるための次世代育成支援(継続) 【国交省、内閣府、文科省、厚労省、農水省】
9	災害等緊急事態対応の強化(継続) 【国交省、総務省、内閣府】
10	都市と農山漁村の共生・対流の推進(継続) 【国交省、農水省、総務省、文科省、厚労省、環境省】
11	科学技術駆動型の地域経済発展(継続) 【国交省、内閣府、金融庁、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省】

おわりに

政策評価は、中央省庁等改革の重要な柱として位置づけられ、平成14年度に施行された「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づいて全省的な取組が行われているところですが、国土交通省は、そうした動きに先駆けて、行政のマネジメント改革の一環として政策評価に取り組んできたところです。

すなわち、国土交通省に統合される前の旧4省庁時代より、政策評価に関し、欧米先進諸国の動向も含めた調査研究を行うとともに、公共事業については、平成10年度に最初の評価を実施しました。また、国土交通省は、平成13年1月に誕生するにあたり、行政マネジメント改革の第一の柱として統合のメリットを活かし、国民が求める成果を効率的、スピーディーに実現するために、組織の壁を乗り越えて施策の融合・連携を推進することを掲げましたが、政策評価は、それを実現するもっとも重要なツールの1つとしてスタートしました。平成13年1月1日に国土交通省が発足すると、「国土交通省政策評価実施要領」に基づき、全省的に政策評価が導入されました。

平成14年度からは法定の「国土交通省政策評価基本計画」を策定し、これに基づき、政策評価を実施してきました。国土交通省の政策目標として、「暮らし」、「安全」、「環境」、「経済社会」等の分野における27の目標を設定し、これに関係する113の業績指標を選定し、これによって業績測定を行うこととしました。また、事前評価である政策アセスメントについても、平成13年度に初めて実施し、定量的分析が難しいものについても、まず、「論理的分析」(ロジカル・フレームワーク)を行うことにより政策の必要性・有効性・効率性を明確にすることを重視しました。

さらに、平成15年10月には、これまで政府が個別に作成していた9つの公共事業の中期計画を1本化した「社会資本整備重点計画」が作成されたことに伴い、政策評価基本計画の一部を改定しました。これにより、重点計画に位置付けられている目標・指標についても、毎年事後評価(政策チェックアップ)を行うこととなりました。これは、社会資本整備について事業量ではなく、成果主義に基づく目標を掲げ、計画の推進状況を毎年チェックアップすることによって、事業の効率的・効果的实施を図っていく仕組みができたという点で、社会資本整備の大半を担う国土交通省として大変大きな意味を持つものです。

このほか、平成17年の12月には「総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律」、平成18年6月には「住生活基本法」が施行されました。いずれの法律においても全国計画の策定に当たって政策評価が法定化されることとなりました。また、政策評価による行政マネジメント改革の動きは、各部局単位でも活発に展開されるようになってきており、官庁営繕部、道路局、港湾局、気象庁、海上保安庁等において実施されてきております。この動きが本省全体へ、さらには地方支分部局や関係地方公共団体にまで広がっていくことが期待されます。

国土交通省としては、今後も国民の皆様などからご意見をいただくことで、政策評価の質の向上を図るとともに、組織全体に政策評価の推進とそれに通じたマネジメント改革を浸透させ、国民生活の向上が実感できる行政を目指してまいりたいと考えております。

第Ⅱ部 政策評価結果の概要

第1章 平成19年度政策チェックアップ結果概要

【政策目標1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進】

【施策目標(1) 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る】

高齢者、子どもを育成する家庭等を含む全ての世帯において、居住の安定が確保されるとともに、暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る。

(概評) 業績指標は、5年に1度の住宅・土地統計調査に基づくものであり、平成15年度以降の調査結果が存在しないため傾向は判断できない。引き続き予算・税制・金融等の支援により、居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標(1) 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る

業績指標： ① 最低居住面積水準未達率

目 標： 初期値：4.6% (平成15年度) → 目標値：概ね0% (平成22年度)

主な事務事業の概要： 「公営住宅の供給の促進及び賃貸住宅の供給等の促進」

平成19年度実績： 4.6% (平成15年度) C-2 (C-2)

業績指標： ② 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)

目 標： ①全国 初期値：42% (平成15年度) → 目標値：50% (平成22年度)

②大都市圏 37% (平成15年度) 45% (平成22年度)

主な事務事業の概要： 「優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進」

平成19年度実績： ①全国 42% (平成15年度) C-2 (C-2)

②大都市圏 37% (平成15年度) C-2 (C-2)

この記号は以下の2つの分類(AからC及び1から3)の組み合わせです。

A 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している(目標年次では、目標を達成している。)

B 業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない(目標年次では、目標を達成していない。)

C 判断できない(保留)

1 施策の改善等の方向性を提示

2 現在の施策を維持

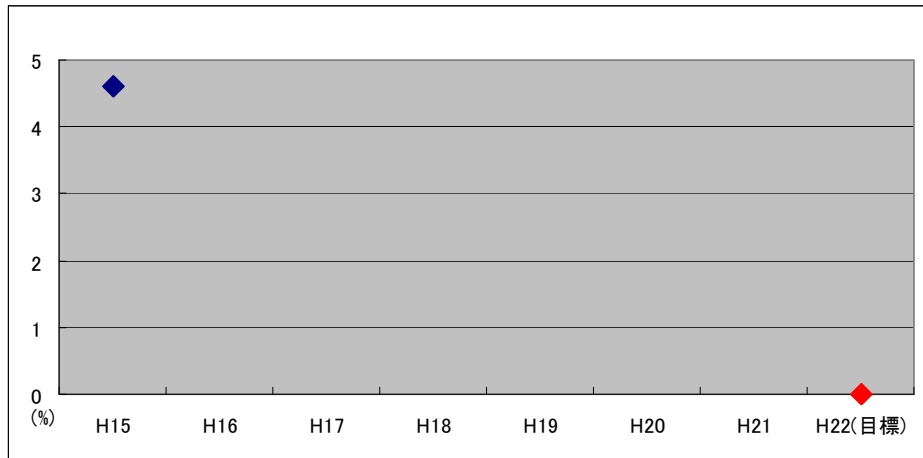
3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。)

※ () は昨年度の評価であり、平成19年度に新たに設定した業績指標の場合には(新)としています。

【指標の動向】

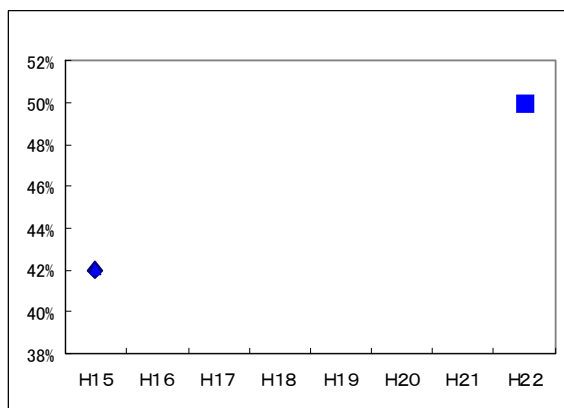
■施策目標（1）業績指標：1 最低居住面積水準未満率

・住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成18年度の実績はない。

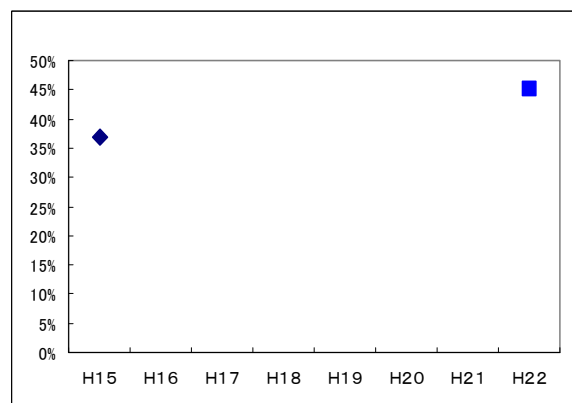


■施策目標（1）業績指標：2 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（①全国、②大都市圏）

・住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成18年度の実績はない。



全国



大都市圏



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（1）良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する。

業績指標1 業績指標は最低居住面積水準未満率であり、平成15年度の住宅・土地統計調査において4.6%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価し、引き続き住生活基本計画（全国計画）に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。

業績指標2 業績指標は子育て世帯における誘導居住面積水準達成率であり、平成15年度の住宅・土地統計調査において、全国値は42%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価した。

また、大都市圏においては、平成27年度までに半数の世帯が誘導居住面積水準を満たすことを目標に、平成22年度の目標値を設定しているところ、平成15年度においては、37%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価した。

引き続き住生活基本計画（全国計画）に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅と賃貸住宅の供給を促進する。

【政策目標1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進】

【施策目標(2) 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する】

住宅ストックの質の向上を図る取組や、市場における適正な取引の実現に資する施策等を通じ、適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境を整備する。これにより、良質な住宅ストックが将来世代へ承継されるとともに、国民が求める住宅を無理のない負担で安心して選択できる市場の実現を目指す。

(概評) 業績指標の中には、その評価の際に必要な住宅・土地統計調査等の結果が5年に一度しか得られず、平成19年度の実績を把握できないものもあることから一概には評価し難いものの、着実に進展している指標も見られる。今後も、新たな施策や、既存の取組の拡充などを適宜検討しつつ、総合的な施策を引き続き推進する必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標(2) 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する

業績指標： **3** 住宅の利活用期間(①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)

目 標： 初期値：①約30年(平成15年) →目標値：①約35年(平成22年)
②約8%(平成10～15年) ②約7.5%(平成17～22年)

主な事務事業の概要： 「既存住宅性能表示制度の普及促進」

平成19年度実績： ①約30年(平成15年) A-1(A-1)
②約8%(平成10～15年) A-1(A-1)

業績指標： **4** リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

目 標： 初期値：2.4%(平成11～15年)→目標値：3.9%(平成22年)

主な事務事業の概要： 「住宅リフォームに係る情報提供」

平成19年度実績： 2.4%(平成11～15年) C-1(C-1)

業績指標： **5** 既存住宅の流通シェア

目 標： 初期値：13%(平成15年)→目標値：19%(平成22年)

主な事務事業の概要： 「既存住宅住宅性能表示制度の普及促進」

平成19年度実績： 13%(平成15年) A-1(A-1)

業績指標： **6** 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合

目 標： 初期値：20%(平成15年)→目標値：38%(平成22年)

主な事務事業の概要： 「適切なマンションの長期修繕計画の策定のための仕組みづくり」

平成19年度実績： 20%(平成15年) C-2(C-2)

業績指標： **7** 新築住宅における住宅性能表示の実施率

目 標： 初期値：16%(平成17年度)→目標値：50%(平成22年度)

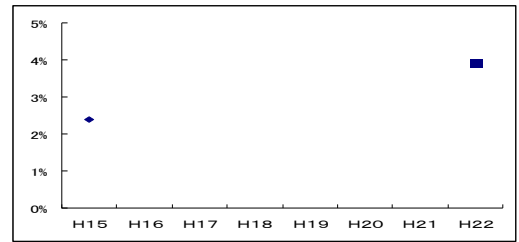
主な事務事業の概要： 「住宅性能表示制度の充実・普及促進」

平成19年度実績： 21.0% A-2(A-2)

【指標の動向】

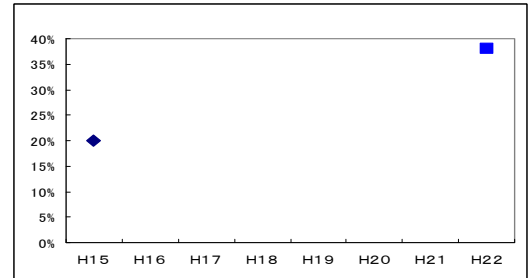
■施策目標（2）業績指標：4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

- ・リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合を把握するにあたっては、5年に一度行われる住宅・土地統計調査の結果が必要となるが、直近の調査結果は平成17年3月末に公表された平成15年調査によるものであるため、平成19年の実績を把握することはできない。



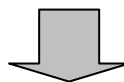
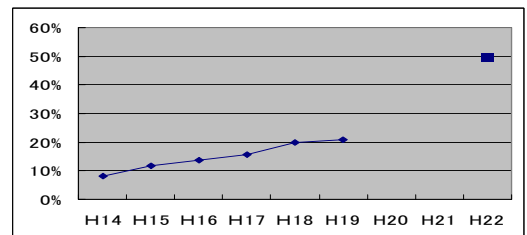
■施策目標（2）業績指標：6 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合

- ・25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合を把握するにあたっては、5年に一度のマンション総合調査を基に推計しているが、直近の調査結果は平成15年度であり、平成19年度の実績を把握することはできない。
平成20年度にマンション総合調査を実施し、その結果を基に指標の動向の確認を行う。



■施策目標（2）業績指標：7 新築住宅における住宅性能表示の実施率

- ・平成19年度の実績値は、18年度の19.9%から21.0%となり、目標に向け指標は伸びているが、昨年度の伸びに比べて低調であったことから、目標値の50%に向けて、今後一層の取組みが必要な状況。
- ・住宅の利用関係別に普及状況を分析すると、分譲マンションでは6割に達している一方で、持ち家では1割強となっているなど住宅の属性により、普及状況に偏りがみられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（2）住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する。

- 業績指標4** リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合について、直近の実績値は平成11年から15年の平均値しかなく、平成19年度の実績値は把握できないためC-1と評価した。
消費者が安心して住宅のリフォームを行うことができるよう、消費者に十分な情報提供が行われる等の仕組みやリフォームに対する支援等を行う必要がある。
- 業績指標6** 直近の調査結果は平成15年度であり、平成19年度の実績値を把握することはできないためC-2と評価した。
- 業績指標7** 業績指標は21.0%であり、毎年着実に普及促進が図られていることから、A-2と評価した。
平成20年度以降においても住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況である。
消費者や住宅生産者等利用者にとって、わかりやすく、使いやすい制度とするためには、住宅全般に対するニーズに加え、住宅の属性ごとの利用者のニーズについても把握することが重要であり、これらを踏まえ、引き続き制度の改善を検討する必要がある。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する】

高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、一体的・総合的なバリアフリー化等を推進する。

(概評) ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。引き続き、バリアフリー新法に基づいた、公共交通機関、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等の個々の施設・設備のバリアフリー化及び一体的・総合的なバリアフリー化を推進するとともに、公共交通機関の利用者のニーズの把握と施策への反映に努めていく必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する

業績指標： **8** 1日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅)

目 標： 初期値：①39.3% (平成 14 年度) →目標値：7 割強 (平成 19 年度)
②72.0% (平成 14 年度) 8 割強 (平成 19 年度)
③ 17% (平成 14 年度) 約 5 割 (平成 19 年度)
④約 3 割 (平成 14 年度) 約 4 割 (平成 19 年度)
⑤ 2.7% (平成 10 年度) 約 1 割 (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「歩行空間のバリアフリー化の整備」「旅客施設のバリアフリー化の推進」

平成 19 年度実績： ①63.1% (平成 18 年度) A-1 (A-1)
②88.3% (平成 18 年度) A-1 (A-1)
③ 49% (平成 19 年度) A-2 (A-1)
④ 41% (平成 18 年度) A-1 (A-1)
⑤ 3.4% (平成 15 年度) B-3 (B-1)

業績指標： **9** 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数
(①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー)

目 標： 初期値：① 27.8% (平成 17 年度) →目標値： 65% (平成 22 年度)
② 14.8% (平成 17 年度) 30% (平成 22 年度)
③8,504 台 (平成 17 年度) 18,000 台 (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「車両等のバリアフリー化の推進」「標準仕様ノンステップバス認定制度の活用」

平成 19 年度実績： ① 33.1% (平成 18 年度) B-2 (B-1)
② 17.7% (平成 18 年度) A-2 (A-1)
③9,651 台 (平成 18 年度) B-1 (A-1)

業績指標： **10** バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合
(①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機)

目 標： 初期値：① (旧基準 32.1%) (平成 17 年度) →目標値：50% (平成 22 年度)
② 8.0% (平成 17 年度) 50% (平成 22 年度)
③ 47.0% (平成 17 年度) 65% (平成 22 年度)

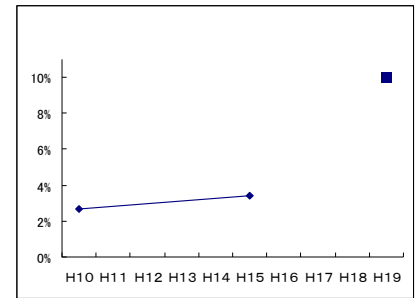
主な事務事業の概要： 「離島航路補助金 (バリアフリー化建造費補助) の活用」

平成 19 年度実績： ①20.0% (旧基準 41.8%) (平成 18 年度) C-2 (A-1)
②11.5% (平成 18 年度) B-2 (B-1)
③54.4% (平成 18 年度) A-2 (A-1)

【指標の動向】

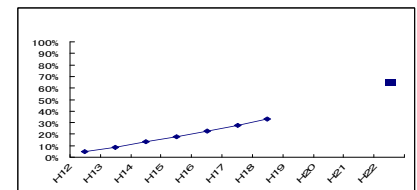
■施策目標 (3) 業績指標：8 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主要道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 (住宅)

- 5年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成15年度のものであり、平成19年度の実績は把握できない。トレンドとしては平成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・借家別にみると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。但し、建築時期別にみると、平成2年度以前は0.9%であるが、平成11年度以降が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。



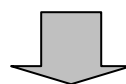
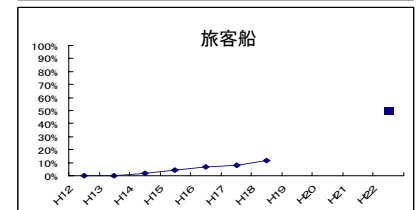
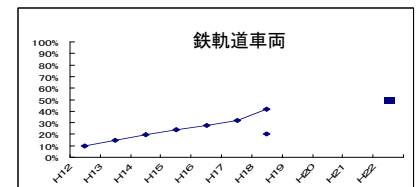
■施策目標 (3) 業績指標：9 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 (低床バス車両)

- 2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合については、業績指標である棟数ベースは横ばいであるが、面積ベースでは2割～3割程度を占めており、規模の大きな建築物のバリアフリー化は着実に進んでいる。



■施策目標 (3) 業績指標：10 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合 (①鉄軌道車両、②旅客船)

- 平成19年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成16年度から平成18年度までの実績値は、旅客船の割合については7.0%、8.0%、11.5%、航空機の割合については40.7%、47.0%、54.4%となっている。鉄軌道車両の割合について、平成18年度の実績値は20.0%となったが、これは鉄軌道車両の適合基準について、バリアフリー新法に基づく基準において基準強化 (車両内の扉等への文字及び点字表示の追加等) を行ったことによるものであり、旧基準に照らせば、平成16年度から平成18年度までの実績値は、27.9%、32.1%、41.8%である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する。

業績指標8 5年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成15年度のものであり、平成19年度の実績は把握できない。平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べ微増にとどまり、目標の達成に向けた成果を示していない。

業績指標9 低床バスは、輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については着実に推移しているものの、現在のトレンドにおいては目標を達成できないと判断されることから、「B」と評価した。また、公共交通移動等円滑化基準の内容を踏まえ、公共交通機関の旅客施設・車両等の望ましい整備内容等を示す「バリアフリー整備ガイドライン (旅客施設編・車両等編)」を策定し、平成19年7月に公表した。今後も補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、業績指標について「2」と位置付けることとした。

業績指標10 目標達成に向けて平成18年度までの指標が順調に推移している鉄軌道車両については、バリアフリー新法に基づく新基準における強化 (車両内の扉等への文字及び点字表示の追加等) により新たな実績値となったため、前年度との比較が困難であることから、「C」と評価した。一方で、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。

業績指標： **11** 交通アドバイザー会議における意見への対応件数

目 標： 44 件（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「交通アドバイザー制度の運営」

平成 19 年度実績： ※本年度より評価の対象になったため実績値なし C-2（新）

業績指標： **12** バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合（①園路及び広場、②駐車場、③便所）

目 標： 初期値：①約 42%（平成 18 年度）→目標値：約 45%（平成 22 年度）

②約 32%（平成 18 年度） 約 35%（平成 22 年度）

③約 25%（平成 18 年度） 約 30%（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「都市公園のバリアフリー化の推進」

平成 19 年度実績： ①測定中（平成 19 年度） A-1（C-1）

②測定中（平成 19 年度） A-1（C-1）

③測定中（平成 19 年度） A-1（C-1）

業績指標： **13** バリアフリー化された路外駐車場の割合

目 標： 初期値：28%（平成 18 年度）→目標値：約 40%（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「住宅性能表示制度の充実・普及促進」

平成 19 年度実績： 約 33% A-2（C-2）

業績指標： **14** 高齢者（65 歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）

目 標： 初期値：①一定 29%（平成 15 年度）→目標値：56%（平成 22 年度）

②高度 6.7%（平成 15 年度） 17%（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「住宅のバリアフリー化の推進」

平成 19 年度実績： ①一定 29%（平成 15 年度） C-1（C-2）

②高度 6.7%（平成 15 年度） C-1（C-2）

業績指標： **15** 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

目 標： 初期値：10%（平成 15 年度）→目標値：19%（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「住宅のバリアフリー化の推進」

平成 19 年度実績： 10%（平成 15 年度） C-1（C-2）

業績指標： **16** 不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

目 標： 初期値：12%（平成 15 年度）→目標値：30%（平成 20 年度）

主な事務事業の概要： 「バリアフリー新法に基づく義務付け及び支援措置」「官庁施設のバリアフリー化の整備」

平成 19 年度実績： 12%（平成 18 年度） B-1（B-1）

業績指標： **17** ICカードが導入されたバス車両数

目 標： 初期値：4,610 車両（平成 17 年度）→目標値：26,000 車両（平成 23 年度）

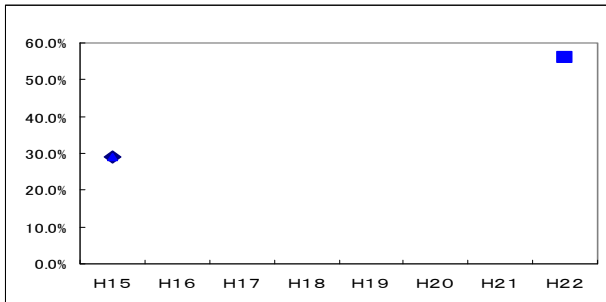
主な事務事業の概要： 「バス・鉄道相互の共通 ICカードシステムの整備」

平成 19 年度実績： 8,264 車両（平成 18 年度） A-2（新）

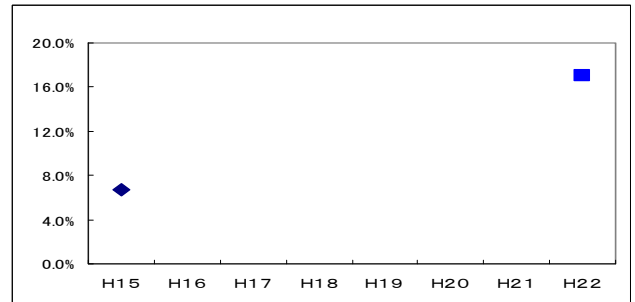
【指標の動向】

■施策目標 (3) 業績指標： **14** 高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）

・5年に一度の住宅・土地統計調査を基に推計しているため、平成19年度の実績は把握できない。



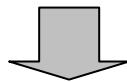
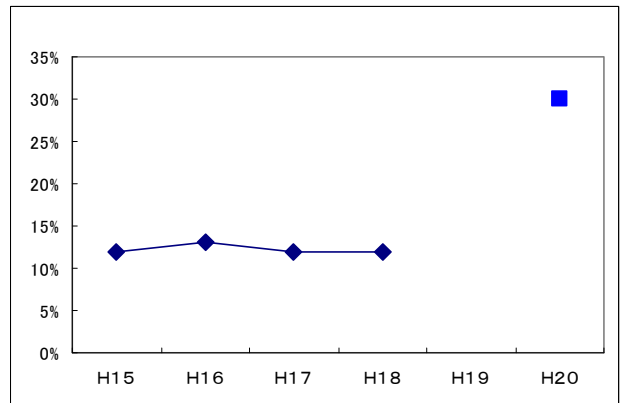
一定のバリアフリー化



高度のバリアフリー化

■施策目標 (3) 業績指標： **16** 不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

・2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす建築物の割合については、業績指標である棟数ベースは横ばいであるが、面積ベースではフロー全体の約4割を占めており、規模の大きな建築物の誘導的なバリアフリー化は着実に進んでいる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (3) 総合的なバリアフリー化を推進する。

業績指標14 実績値が平成15年度の数値しかなく、傾向が判断できないこと、また、平成20年度に新規の施策を実施していることからC-1と評価した。今年度で業績指標8（住宅のバリアフリー化率）を廃止することとしており、来年度以降本業績指標をもって住宅のバリアフリー化の政策評価を実施していく。

業績指標16 誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合は、2,000㎡以上の特別特定建築物のフロー（年間約3,000棟）に対し、面積ベースでは認定特定建築物が全体の約4割を占めるものの、業績指標である棟数ベースでは、現時点で横ばい（約12%）であることから、「B」と評価した。

平成19年度には、建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準の内容を踏まえ、建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表し、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すと共に、リーフレットの作成をし、さらにHPへの掲載等による啓発に努めており、より一層のバリアフリー化を推進しているところ。

以上を踏まえ、「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (4) 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する】

良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出、廃棄物海面処分場の確保に向け、海洋汚染防止指導、放置座礁艇対策、閉鎖性海域における水環境の改善、豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出、浚渫土砂を有効活用した効率的な海岸侵食対策、及び廃棄物海面処分場の計画的な整備等を推進する。

(概評) 海洋・沿岸域における生物多様性の確保や環境負荷の低減、良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出などに向け、着実に取り組みが進められているといえる。今後も引き続き、海洋汚染防止指導、放置座礁艇対策、閉鎖性海域における水環境の改善、豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出、浚渫土砂を有効活用した効率的な海岸侵食対策、及び廃棄物海面処分場の計画的な整備等を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (4) 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する

業績指標： **18** 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

目 標： 初期値：0 件（平成 18 年度）→目標値：0 件（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「海洋汚染防止指導」

平成 19 年度実績： 0 件 A-2（新）

業績指標： **19** 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

目 標： 初期値：0 隻（平成 19 年度）→目標値：0 隻（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「放置座礁船対策」

平成 19 年度実績： 0 隻 A-2（新）

業績指標： **20** 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（港湾）

目 標： 初期値：約 2 割（平成 14 年度）→目標値：約 3 割（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出」

平成 19 年度実績： 約 2 割 B-2（A-2）

業績指標： **21** 港内青潮等発生期間の短縮

目 標： 初期値：0%（平成 14 年度）→目標値：平成 14 年度比約 5%減（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「閉鎖性海域における水環境の改善」

平成 19 年度実績： 平成 14 年度比約 2%増（平成 18 年度） C-3（C-2）

業績指標： **22** 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

目 標： 初期値：約 4 年（平成 18 年度）→目標値：約 7 年（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「廃棄物海面処分場の整備」

平成 19 年度実績： 約 4 年（平成 18 年度） C-2（新）

業績指標： **23** 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長

目 標： 初期値：約 6,700km（平成 14 年度）→目標値：約 6,800km（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「観光振興に資する海岸事業」

平成 19 年度実績： 約 6,810km A-3（A-2）

業績指標： **24** 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ものの割合（海岸）

目 標： 初期値：0（平成 14 年度）→目標値：約 2 割（平成 19 年度）

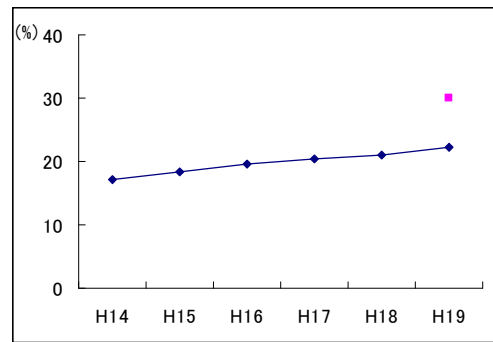
主な事務事業の概要： 「自然再生、多自然川づくり等」「渚の創生事業」

平成 19 年度実績： 18% A-2（A-2）

【指標の動向】

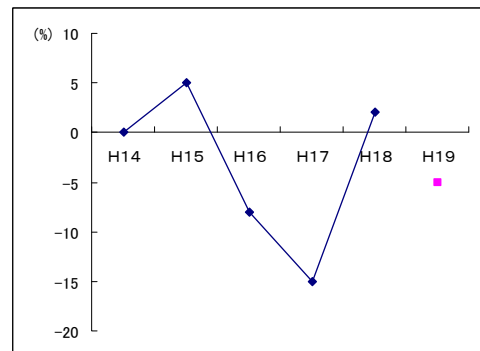
■施策目標（4）業績指標：20 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合（港湾）

- ・自然再生事業等により着実に湿地・干潟の再生を進めており、初期値（平成14年度）から平成19年度までに約5%の進捗が図られたところであるが、自然再生事業は地域のNGOや関係団体等の多様な主体と協議し、連携を図りつつ事業を推進しているため、合意形成に時間を要したこと等により、目標達成に至らなかった。



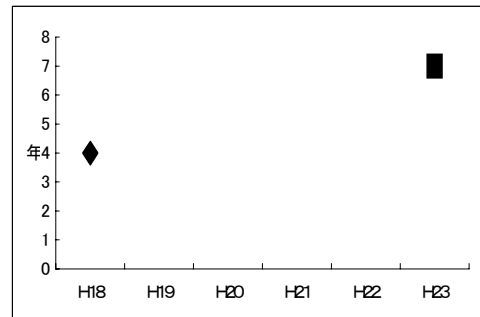
■施策目標（4）業績指標：21 港内青潮等発生期間の短縮

- ・平成14年度から平成18年度までの実績値平均は4%減とほぼ予定通りの減少傾向にあると考えられるものの、同指標は気象・海象等の影響を受けるため、年度により大きなバラツキが見られる。



■施策目標（4）業績指標：22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

- ・平成19年度の実績値は集計中であり、初年度の実績値しか存在しないため、指標の分析としては、判断できないとした。しかしながら、当該年度において、全国18港及び大阪湾において、廃棄物埋立護岸の整備を行っており、目標の達成にむけ順調に事業を実施している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（4）海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。

業績指標20 業績指標は目標を達成できなかったものの、引き続き自然再生事業等を推進していくため、B-2とした。平成19年度は九頭竜川（福井県）で新たに事業着手した。
以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する。

業績指標21 大雨後の大量出水時に一時的に貧酸素水塊が解消されることがある等、同指標は気象・海象等の影響を受けるため、過去のトレンドを取り、気象・海象等による影響が現れにくい方法により実績値を算出し、中期的な実績値の推移に基づき評価することとしていた。しかし、(指標の動向)に示したとおり、平成14年度から平成18年度までの実績値を見ると、年度により大きなバラツキが見られており、評価を判断できない。したがって、C-3と評価し、今年度をもって指標を廃止する。

同指標に代わり、三大湾において深掘跡の埋戻しや覆砂等の底質改善が必要な区域のうち、改善した割合を新たな指標として設定する予定。

業績指標22 平成19年度の実績値は集計中であり、初年度の実績値しか存在しないため、指標の分析としては、判断できないとした。しかしながら、当該年度において、全国18港及び大阪湾において、廃棄物埋立護岸の整備を行っており、目標の達成にむけ順調に事業を実施している。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する】

環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を進めることで、快適な道路環境等を創造する。

(概評) 快適な道路環境の創造に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。一方、大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない箇所、無電柱化が進んでいない箇所については引き続き、自動車単体規制の強化、交通円滑化、無電柱化を推進する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する

業績指標： **25** 建設機械から排出されるNO_x・PMの削減量 (①NO_x、②PM)

目 標： 初期値：①NO_x 12.4千t (速報値) (平成18年度) →目標値：74.0千t (平成23年度)
②PM 0.6千t (速報値) (平成18年度) 3.5千t (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「住宅のバリアフリー化の推進」

平成19年度実績： ①NO_x 23.9千t (速報値) A-2 (新)
②PM 1.1千t (速報値) A-2 (新)

業績指標： **26** 市街地の幹線道路の無電柱化率

目 標： 初期値：7% (平成14年度) →目標値：15% (平成19年度)

主な事務事業の概要： 「電線類の地中化」

平成19年度実績： 約13% (暫定値) B-1 (A-2)

業績指標： **27** 夜間騒音要請限度達成率

目 標： 初期値：61% (平成14年度) →目標値：72% (平成19年度)

主な事務事業の概要： 「沿道等における騒音対策の推進」

平成19年度実績： 75% A-2 (A-2)

業績指標： **28** NO₂・SPMの環境目標達成率 (①NO₂について環境基準を達成している測定局の割合、
②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)

目 標： 初期値：①NO₂ 64% (平成14年度) →目標値：約8割 (平成19年度)
②SPM - (平成14年度) 約6割 (平成19年度)

主な事務事業の概要： 「沿道等における大気汚染対策の推進」「低公害車の開発・普及の促進」

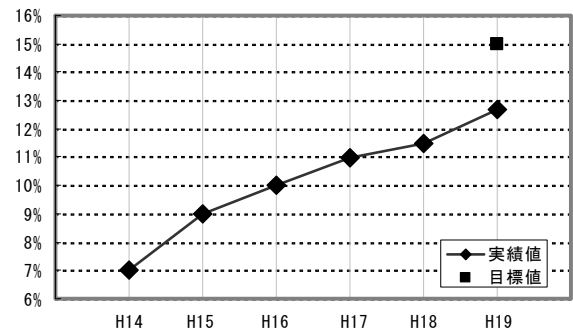
平成19年度実績： ①NO₂ 81% A-2 (A-2)
②SPM 48% C-2 (C-2)

【指標の動向】

■施策目標 (5) 業績指標 : 26 市街地の幹線道路の無電柱化率

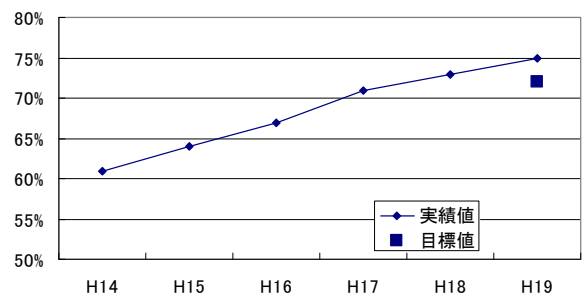
- 平成14年度実績値7%に対し、平成19年度の実績値は約13%(暫定値)と、電線類の地中化は進んだものの、目標達成には至らなかった。

市街地の幹線道路のうち、直轄国道の無電柱化率(約28%)に対し、補助国道(約8%)及び都道府県道(約9%)における無電柱化率が低く、地方公共団体のより積極的な取組が必要。また、市区町村が管理する非幹線道路では約1%と格差が大きい。[いずれも暫定値]



■施策目標 (5) 業績指標 : 27 夜間騒音要請限度達成率

- 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19年度実績値が75%となり、指標は順調に推移している。
- 全国的にみれば、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1/4程度残存している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (5) 快適な道路環境等を創造する。

業績指標 26

市街地の幹線道路については、平成19年度の目標達成には至らなかったことからB-1と評価した。これは、地方自治体管理の道路において無電柱化が進まなかったことに起因している。

一方で、平成20年度は「無電柱化推進計画」の最終年度に当たり、道路管理者・電線管理者の一層の連携により、無電柱化が推進される見込みである。

地方自治体の財政負担を減らすため、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、バイパス整備やバリアフリー化等の事業に併せた電線共同溝等の同時施行やコンパクトで簡便な浅層埋設方式を取り入れることによるコスト縮減を図りながら無電柱化を推進する。

また、地方道路整備臨時交付金制度や、地方公共団体に対して無利子の貸付けを行う地方道路整備臨時貸付金などの制度を活用しながら無電柱化を推進する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

業績指標 27

業績指標は、年々着実に改善傾向であり、目標値を達成したため、A-2と評価した。

首都圏において、達成率が低い地域が多くみられる。

夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施。なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (6) 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する】

安全・安心な水資源の確保を図るため、安定的な水利用の確保、健全な水循環系の構築、世界的な水資源問題への対応、水源地域の保全・活性化等の総合的な水資源政策を推進する。

(概評) 安全で安心な水資源の確保や水源地域の活性化等を推進するため、水資源開発基本計画等に基づく事業や水源地域整備計画に定められる各事業、対象地域における地下水採取目標量を達成するための施策、世界の水資源問題への対応等の着実な実施により、水資源の需給ギャップの縮小や地盤沈下の沈静化など、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できる。渇水影響度については、平成 17 年、平成 19 年の少雨による東海・四国地方、中国・四国地方の多くの地域で取水制限に至ったことによる外部要因により目標値を上回ったが、本施策の業績指標は複数年次で評価すべきであるため、今後も、水資源開発施設の計画的な整備、水の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを着実に実施しつつ、引き続き目標達成状況を見極める必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (6) 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

業績指標： **29** 渇水影響度

目 標： 初期値：6,900 日・% (平成 18 年時点の過去 10 年平均) →目標値：5,300 日・% (平成 23 年時点の過去 5 年平均)

主な事務事業の概要： 「水資源開発基本計画 (フルプラン) の着実な進捗」

平成 19 年度実績： 7,373 日・% (暦年) C-2 (新)

業績指標： **30** 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数

目 標： 初期値：9 件 (平成 18 年度) →目標値：13 件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「世界的な水資源問題を踏まえた我が国の対応に関する施策の推進」

平成 19 年度実績： 11 件 A-2 (新)

業績指標： **31** 地下水採取目標量の達成率

目 標： 初期値：85.1% (平成 16 年度) →目標値：100% (平成 21 年度)

主な事務事業の概要： 「世界的な水資源問題を踏まえた我が国の対応に関する施策の推進」

平成 19 年度実績： 97.4% (平成 18 年度) A-2 (新)

業績指標： **32** 水源地域整備計画の完了の割合

目 標： 初期値：57% (平成 18 年度) →目標値：70% (平成 23 年度)

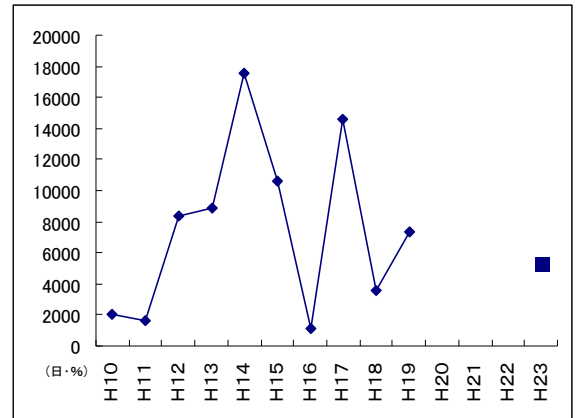
主な事務事業の概要： 「水源地域の活性化の推進」

平成 19 年度実績： 61% A-2 (新)

【指標の動向】

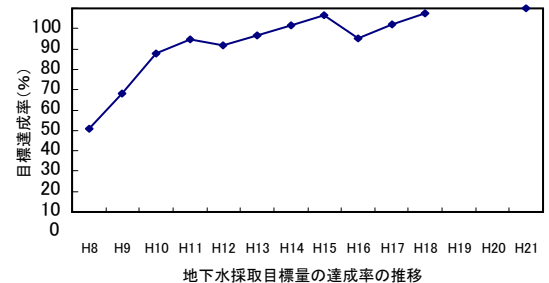
■施策目標（6）業績指標：29 渇水影響度

- ・「指標は平成19年度から平成23年度までの5年間の平均値で評価すべきものであるため、短期間では判断できない」
- ・平成19年の実績値は7,373日・%となった。平成19年時点の過去5年平均値は、7,449日・%となり、目標値（5,300日・%）及び初期値（6,900日・%）を上回った。
- ・この主な理由として、平成17年が少雨のため、東海・四国地方を中心に多くの地域が取水制限に至ったこと、また、平成19年は西日本で少雨傾向となり、特に中国・四国地方で取水制限に至る地域が多くなったことによるものである。
- ・渇水は、気象条件に大きく左右されることから、本施策の業績指標は複数年次で総合的に評価し、今後も水資源開発施設を着実に整備するとともに、水の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進など行っていくことが重要である。



■施策目標（6）業績指標：31 地下水採取目標量の達成率

- ・平成21年度の目標年次における地下水採取量の目標採取量達成のため順調な指標の進捗を見せている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（6）水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

業績指標 29 渇水影響度は、気象条件に大きく左右されることから、目標年度までの複数年次で総合的に評価すべきである。水資源開発施設の整備が着実に進捗しており、平成20年度以降には、平成19年度に整備されたダム等の水資源開発施設が業績目標の達成に寄与することからC-2と評価した。

水資源開発基本計画等に基づき事業を実施してきた結果、水資源の需給ギャップが縮小するなど、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できるが、近年の少雨化傾向の中で水資源開発施設の能力が低下し安定的な水供給が実現できていないため、引き続き水資源開発施設の整備を着実に実施していく必要がある。

業績指標 31 業績指標は着実な進捗を見せていることからA-2と評価した。事業の実施効果は着実に発揮されているため、今後も関係機関が一体となって地盤地下の防止に取り組んでいくことが必要である。また、渇水時には水源が減少し地下水が急激に採取され地盤沈下が発生している。また都市部においては、地下水位の回復に伴い、地下構造物に影響が発生している。さらに、法的規制対象外の地下水採取施設が増大の傾向にある。今後は、このような新たな地下水問題にも取り組んでいく必要がある。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (7) 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する】

都市における緑とオープンスペースの確保を図るため、道路・河川等との事業間連携、官民協働により、効率的・効果的に都市公園の整備、緑地保全等を推進する。

(概評) 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する施策目標の達成に向けて、その具体的措置として、道路・河川等との事業間連携、官民協働による効率的・効果的な都市公園の整備、緑地保全等を推進してきたが、目標年度における施策目標の達成に着実に近づいていること等を踏まえて、今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (7) 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する

業績指標： **33** 歩いていける範囲の都市公園の整備率

目 標： 初期値：63 % (平成 14 年度) →目標値：66 % (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「住区基幹公園の整備」

平成 19 年度実績： 66.2% (平成 18 年度) A-2 (A-2)

業績指標： **34** 1人あたり都市公園等面積

目 標： 初期値：8.5 m²/人 (平成 14 年度) →目標値：9.3 m²/人 (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」

平成 19 年度実績： 9.3 m²/人 (平成 18 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **35** 都市域における水と緑の公的空間確保量

目 標： 初期値：12 m²/人 (平成 14 年度) →目標値：12 m²/人を約 1 割増 (13 m²/人) (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」「古都及び緑地保全事業の推進」
「道路緑化の推進」「河川における水際の緑化」「急傾斜地における緑を活かした斜面对策」
「港湾環境整備事業の推進」「空港周辺緑地整備事業の推進」

平成 19 年度実績： 約 8% 増 (平成 18 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **36** 全国民に対する国営公園の利用者数の割合 (全国民の○人に 1 人が利用)

目 標： 初期値：全国民の 5 人に 1 人が利用 (平成 14 年度) →目標値：全国民の 4 人に 1 人が利用 (平成 19 年度)

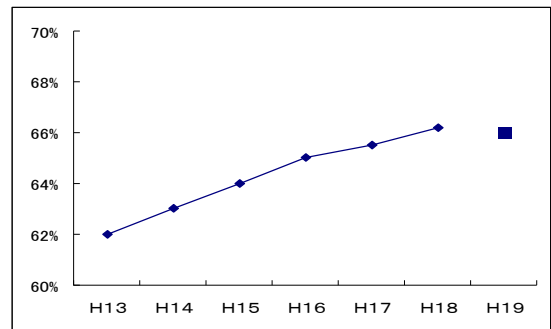
主な事務事業の概要： 「国営公園の整備」「国営公園の管理」

平成 19 年度実績： 全国民の 4 人に 1 人が利用 A-1 (A-2)

【指標の動向】

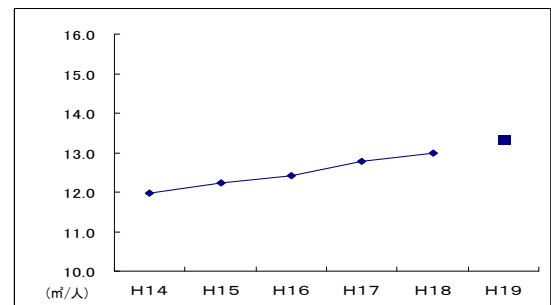
■施策目標 (7) 業績指標 : 33 歩いていける範囲の都市公園の整備率

- 各地方公共団体からの報告に基づく値は、平成18年度末現在で66.2%となっており、順調に推移し、目標値を達成した。



■施策目標 (7) 業績指標 : 35 都市域における水と緑の公的空間確保量

- 平成19年度の実績値は集計中であるが、整備予定量調査結果や過去の実績を勘案すると、平成19年度の実績値は約1割増と推測され、目標を達成することが見込まれる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (7) 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する。

業績指標 33 平成19年度の実績値は集計中であるが、平成18年度において目標を達成している。

歩いていける範囲の身近な公園については、第3次生物多様性国家戦略 (H19) においても、目指すべき方向性として、日常的な暮らしの中で身近な自然とのふれあいを確保することとされていることから、平成20年度以降も引き続き都市公園等の整備を推進していく必要があるため、A-2と評価した。

平成20年度以降は、指標の名称を「歩いていける身近なみどりのネットワーク率」に変更し、様々な規模の公園・緑地 (都市公園以外を含む) が、歩いていける範囲に体系的に整備されている状態を100とした場合における、実際の整備率を示す指標に改める。目標年度は平成24年度とし、約7割を目標値とする。(初期値約65%(平成18年度))

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、都市公園等の整備を効率的かつ積極的に推進するため、都市公園の区域を立体的に定めることができることができる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。

業績指標 35 業績指標は順調に推移しており、平成19年度末現在で約1割増と推測され、目標を達成する見込み。また、平成20年度から新たな取組として都市公園事業における補助対象施設の拡充等を行うことから、A-1と評価した。

平成20年度以降についても、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・急傾斜地・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。

さらに、要素となる自然的環境に、下水処理場、調整池、雨水開渠のうち、水と緑に関わる部分を追加し、事業を推進する。

目標年度は、平成24年度までに延長し、公園等の整備予定及びこれまでの実績を踏まえ、目標値を「平成19年度の値から約1割増 (約14m²/人)」と設定する。

【政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現】

【施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する】

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

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

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する

業績指標： **37** 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

目 標： 初期値：0ha（平成 14 年度）→目標値：2,400ha（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「緑地環境整備総合支援事業」「自然再生緑地整備事業の推進」「港湾環境整備事業の推進」

平成 19 年度実績： 約 2,200ha（平成 18 年度） A-2（A-2）

業績指標： **38** 汚水処理人口普及率

目 標： 初期値：76%（平成 14 年度）→目標値：86%（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「汚水処理施設の整備」

平成 19 年度実績： 82%（平成 18 年度） A-1（A-1）

業績指標： **39** 下水道処理人口普及率

目 標： 初期値：65%（平成 14 年度）→目標値：72%（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「下水道の整備」

平成 19 年度実績： 72% A-1（A-1）

業績指標： **40** 環境基準達成のための高度処理人口普及率

目 標： 初期値：11%（平成 14 年度）→目標値：17%（平成 19 年度）

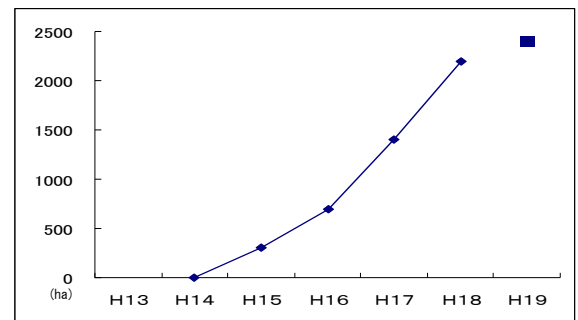
主な事務事業の概要： 「高度処理の普及促進」

平成 19 年度実績： 15%（平成 18 年度） A-1（A-1）

【指標の動向】

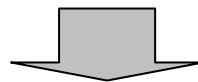
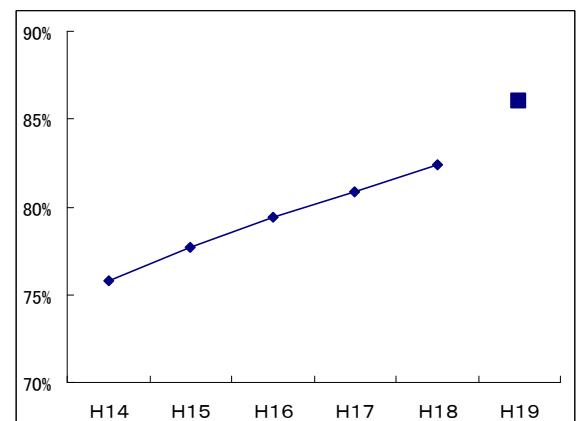
■施策目標 (8) 業績指標 : 37 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

- 平成19年度の実績は集計中であるが、整備見込調査等から平成19年度末現在で約2,600haと推測され、目標を達成する見込み。



■施策目標 (8) 業績指標 : 38 汚水処理人口普及率

- 汚水処理人口普及率の平成19年度の実績値は集計中であるが、平成18年度の実績値は82.4%で、前年度から1.5%上昇しており、着実な進捗が図られている。平成19年度には「下水道未普及解消クイックプロジェクト社会実験」を創設し、地域の実状に応じて、低コストで、早期かつ機動的な整備が可能となるような新たな整備手法の導入により効率的な整備を進めるため、モデル市町村における取組支援等も新たに実施しており、目標達成が見込まれる。
- 普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは14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65.5%にとどまっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する。

業績指標 37 業績指標は平成19年度末現在で約2,600haと見込まれることから、順調に進捗しているものと考えられるため、A-2と評価した。

平成20年度以降についても、都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備するとともに、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。

目標年度は、平成24年度までに延長し、公園・緑地等の整備・指定予定を踏まえ、目標値を「平成19年度の値から約2,200ha増」と設定する。

業績指標 38 業績指標は着実に進捗しているが、目標達成に向け、さらなる進捗が必要。人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で施設の整備が遅れている未普及地域の解消を図るため、平成20年度において中小市町村の公共下水道管きよの補助対象範囲の見直し等の新たな取組みを行っていくことからA-1と評価した。

厳しい財政状況や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、各汚水処理施設の連携を一層強化するとともに、地域の実状に応じた低コストの下水道整備手法を導入し、効率的な汚水処理施設整備を推進する。

また、下水道の整備にあたっては、人口の集中する地区等へ重点化するとともに、普及率の格差是正を図るため、中小市町村における整備を推進する。

なお、当指標は平成19年度が目標年度であり目標値を概ね達成見込みであるが、生活環境の改善、公共用水域の水質保全、地域の活力再生等の観点から、未普及地域の早期解消が重要な課題であるため、目標値を新たに設定し、指標を継続する。

業績指標： **41** 合流式下水道改善率

目 標： 初期値：15%（平成14年度）→目標値：40%（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「合流式下水道の改善」

平成19年度実績： 21%（平成18年度） B-1（A-1）

業績指標： **42** 下水汚泥のリサイクル率

目 標： 初期値：60%（平成14年度）→目標値：68%（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「下水汚泥の再資源化と広域処理の推進」

平成19年度実績： 74%（平成18年度） A-1（A-1）

業績指標： **43** 自然体験活動拠点数

目 標： 初期値：218箇所（平成12年度）→目標値：440箇所（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「環境学習・自然体験活動の推進」「自然体験を支援する水辺の整備」

平成19年度実績： 428箇所 B-1（A-2）

業績指標： **44** 河川における汚濁負荷削減率

目 標： 初期値：65%（平成14年度）→目標値：78%（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「浄化事業等の実施」

平成19年度実績： 75% B-1（A-2）

業績指標： **45** 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（河川）

目 標： 初期値：0（平成14年度）→目標値：約2割（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「自然再生、多自然型川づくり等」「渚の創生事業」

平成19年度実績： 18% A-2（A-2）

業績指標： **46** 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（河川）

目 標： 初期値：約2割（平成14年度）→目標値：約3割（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「河川における湿地・干拓の再生」

平成19年度実績： 約2割 B-2（A-2）

業績指標： **47** 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

目 標： 初期値：約499万人／年間（平成12年度）→目標値：約621万人／年間（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「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」

平成19年度実績： 約392万人／年間（平成18年度） B-1（B-1）

業績指標： **48** 都市空間形成河川整備率

目 標： 初期値：32%（平成12年度）→目標値：40%（平成19年度）

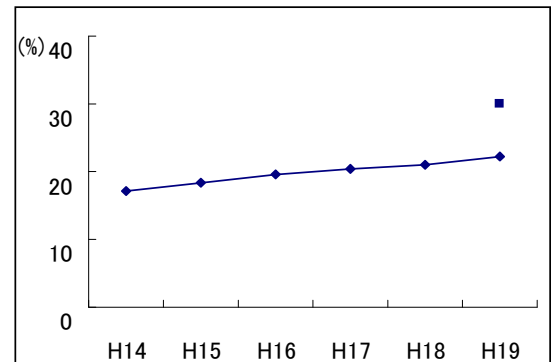
主な事務事業の概要： 「市街地における親水性のある河川整備」

平成19年度実績： 38% B-1（B-2）

【指標の動向】

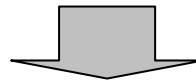
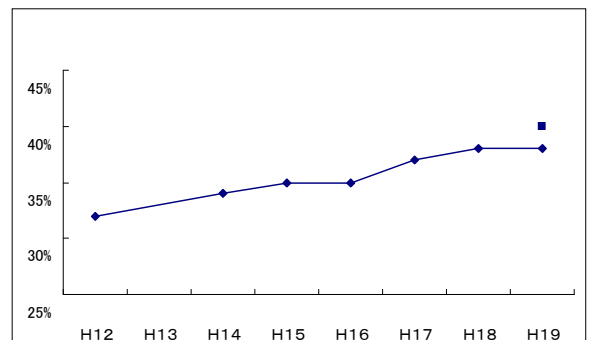
■施策目標 (8) 業績指標 : 46 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 (河川)

- ・自然再生事業等により着実に湿地・干潟の再生を進めており、初期値 (平成14年度) から平成19年度までに約5%の進捗が図られたところであるが、自然再生事業は地域のNGOや関係団体等の多様な主体と協議し、連携を図りつつ事業を推進しているため、合意形成に時間を要したこと等により、目標達成に至らなかった。



■施策目標 (8) 業績指標 : 48 都市空間形成河川整備率

- ・平成19年度の実績は、38%と横ばいであった。
- ・しかし、全国50地区以上で「川まちづくりの推進」(河川空間を活用した舟運、オープンカフェ、イベント等を展開し都市の賑わいを創出するために河川管理者が地域の自治体や住民等と積極的に協力する取り組み) を図っているところであり、整備前の調整中の事業を勘案すると少しずつではあるものの、着実に進んでいる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (8) 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する。

業績指標 46 業績指標は目標を達成できなかったものの、引き続き自然再生事業等を推進していくため、B-2とした。平成19年度は九頭竜川 (福井県) で新たに事業着手した。

以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

業績指標 48 業績指標は目標値を達成できなかったものの、さらなる進捗のため、引き続き、桜づつみモデル事業、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。沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するためには、沿川のまちづくり計画と一体となった総合的な支援が必要である。今後は、都市空間形成河川整備のなかでもかわまちづくりや観光と言った総合的な支援に視点をおき、引き続き実施して行くことからB-1と評価した。

事業の実施効果は、着実に発揮されているが、沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するために今後も関係機関と一体となって、重点的に水辺整備事業を実施する必要がある。

以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

【政策目標 3 地球環境の保全】

【施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う】

地球温暖化対策を初めとする環境政策・省エネルギー政策を推進することで、国土交通分野における環境負荷の低減を図る。

(概評) 今年から京都議定書の第1約束期間が開始されたことや近年の地球温暖化の深刻化等を背景として、国民の環境に対する意識は高まっていることを踏まえ、国土交通省においても積極的に環境施策を推進している。各業績指標については、新規施策が多いこと、また、温暖化対策は施策の効果が出るまで比較的長い時間を要することから一部の施策については、現時点で有効性を判断することはできないが、それ以外の業績指標については概ね順調かつ着実に推移しているところである。今後も引き続き、京都議定書の6%削減約束の確実な達成を始めとする持続可能な社会の構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を推進していく。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う

業績指標： **49** 特定輸送事業者の省エネ改善率

目 標： 前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「省エネ対策責任者の育成」「省エネ対策の取組みに係る点検の実施」

平成19年度実績： ※19年度は指標の改善率を算出するためのデータ把握のみのため実績値なし C-2 (新)

業績指標： **50** 国土交通分野におけるCDM承認累積件数

目 標： 初期値：3件 (平成18年度) →目標値：15件 (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「海外プロジェクトにおける我が国のCO₂排出削減に資する事業 (CDM) の形成促進調査」

平成19年度実績： 4件 B-2 (新)

業績指標： **51** 環境ポータルサイトへのアクセス件数

目 標： 初期値：平均約5,478件/月 (年度平均) (平成19年度)

→目標値：1万件/月 (年度平均) (平成19年度)

主な事務事業の概要： 「交通エコロジー教室の開催」「環境保全推進広報活動」

平成19年度実績： 平均約5,478件/月 (年度平均) B-2 (新)

業績指標： **52** 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用

(①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材 (再資源化等率)、
④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)

目 標：	初期値：①	98% (平成12年度)	→目標値：	98%以上 ¹⁾ (平成22年度)
	②	96% (平成12年度)		96%以上 ¹⁾ (平成22年度)
	③	38% ¹⁾ (83%) ²⁾ (平成12年度)		65% ¹⁾ (95%) ²⁾ (平成22年度)
	④	41% ²⁾ (平成12年度)		75% ²⁾ (平成22年度)
	⑤	484.4万トン (平成12年度)		平成12年度排出量に対して50%削減 (平成22年度)
	⑥	60% (平成12年度)		90% (平成22年度)

主な事務事業の概要： 「建設リサイクル法等の検討調査」

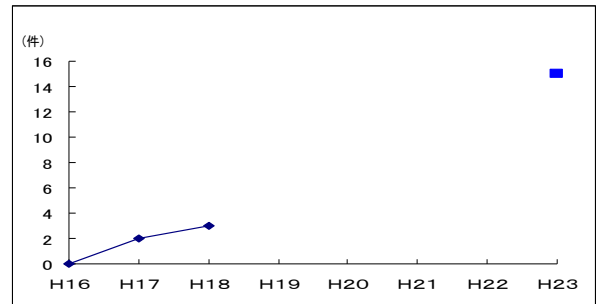
平成19年度実績：	①	98.6% ¹⁾ (平成17年度)	A-2 (A-2)
	②	98.1% ¹⁾ (平成17年度)	A-2 (A-2)
	③	68.2% ¹⁾ (90.7%) ²⁾ (平成17年度)	A-2 (A-2)
	④	74.5% ²⁾ (平成17年度)	A-2 (A-2)
	⑤	平成12年度比39.6%削減 (平成17年度)	A-2 (A-2)
	⑥	62.9% (平成17年度)	B-1 (B-1)

¹⁾ 再資源化率 ²⁾ 再資源化・縮減率

【指標の動向】

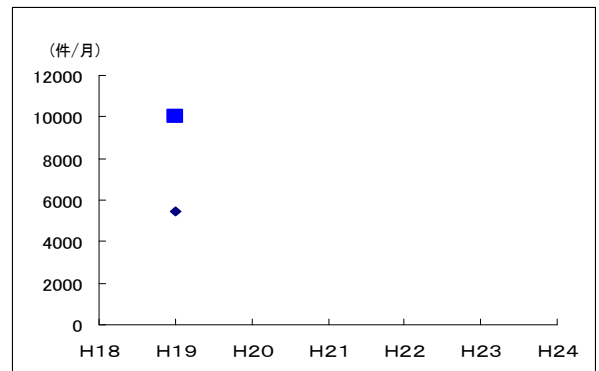
■施策目標（9）業績指標：50 国土交通分野におけるCDM承認累積件数

- ・平成19年度までの実績値は4件であり、18年度と同じ推移であることからやや低調であると言える。



■施策目標（9）業績指標：51 環境ポータルサイトへのアクセス件数

- ・初年度においては、目標を達成していない。なお、実績については平成19年度より把握しており、今後の動向を調査する必要がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性】

■施策目標（9）地球温暖化防止等の環境の保全を行う。

業績指標 50 業績指標は国土交通分野におけるCDMの政府承認件数であり、引き続き当該施策を推進するためB-2とした。CDMの実施は投資からクレジット取得（回収）までの期間が長いことや、国連のCDM理事会で採択されないリスクがあること等から、事業者等の新規参入が伸び悩んでいることが、実績値の推移が低調である一因であると推測される。

今後は取組を強化するとともに、地場建設業の持つ独自の環境技術の活用を図る。また、国土交通省や有識者による事業のアドバイスや評価の実施、国際会議の場を活用した国際的な理解促進、途上国や国内事業者に対するセミナーの実施など、事業促進に向けた環境を整備していく。

業績指標 51 業績指標は、目標年度である平成19年度において目標値を下回っているが、本指標に係る実績の評価は今年度が初年度であり、引き続き施策を実施していくとともに今後の動向を調査する必要があるため、B-2と評価した。なお、本指標については引き続き継続して評価していくこととし、平成23年度までにアクセス数1万件を達成することを目標として掲げる。

業績指標： **53** 住宅、建築物の省エネルギー化率（①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率）

目 標： 初期値：①18%（平成15年度）→目標値：31%（平成22年度）
②32%（平成16年度） 50%（平成20年度）
③74%（平成16年度） 80%（平成20年度）

主な事務事業の概要： 住宅関係－「省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務等」
「省エネ措置等を講じた住宅に対する優遇措置」
建築物関係－「省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等」
「省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置」
「官庁施設のグリーン化の推進」

平成19年度実績： ①18%（平成15年度） A-1（A-2）
②36%（平成18年度） A-1（A-2）
③85%（平成17年度） A-1（A-2）

業績指標： **54** 重量車の平均燃費向上率（平成14年度比）

目 標： 初期値：0%（平成14年度）→目標値：7%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「燃費性能の優れた重量車の普及促進」

平成19年度実績： ※20年度から集計予定 C-2（C-2）

業績指標： **55** 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数

目 標： 初期値：0種類（平成19年度）→目標値：4種類（平成23年度）

主な事務事業の概要：「ISO（国際標準化機構）及びIEC（国際電気標準会議）に対する意見提案及び専門家の派遣」

平成19年度実績： 0種類 C-2（新）

業績指標： **56** モーダルシフトに関する指標（①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量（自動車での輸送が容易な貨物（雑貨）量））

目 標： 初期値：①21億トンキロ（平成18年度）→目標値：32億トンキロ（平成22年度）
②301億トンキロ（平成18年度）→ 312億トンキロ（平成22年度）

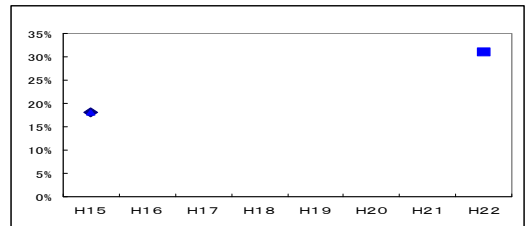
主な事務事業の概要： 「荷主・物流事業者の自主的な取組の推進」「鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進」

平成19年度実績： ①21億トンキロ（平成18年度） A-2（新）
②301億トンキロ（平成18年度） A-2（新）

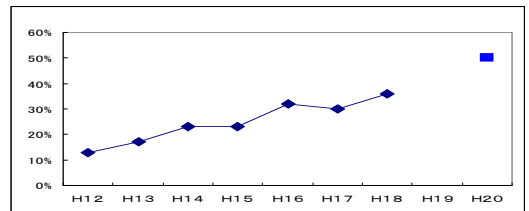
【指標の動向】

■施策目標 (9) 業績指標 : **53** 住宅、建築物の省エネルギー化率 (①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準 (平成 11 年基準) 達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準 (平成 11 年基準) 達成率)

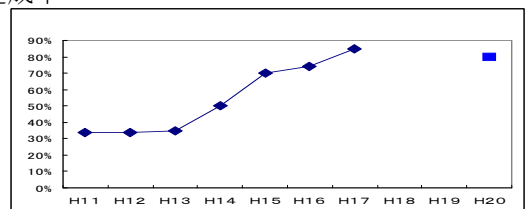
①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率
 ・住宅・土地統計調査を利用しているため、毎年把握できるものではないが、住宅の省エネルギー化率の上昇は、一定の省エネルギー対策を講じた住宅のストックの比率の上昇につながるため順調に向上していると思われる。



②新築住宅における次世代省エネ基準 (平成 11 年基準) 達成率
 ・住宅性能表示制度を利用した住宅の省エネ基準適合率は、平成 12 年度 13.4%から平成 18 年度約 36%と概ね順調に向上している。

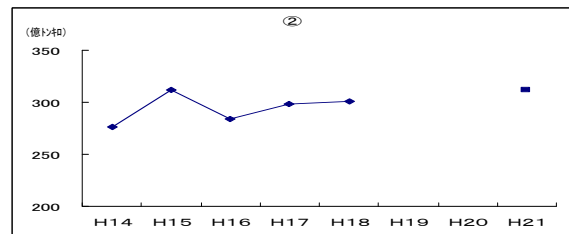
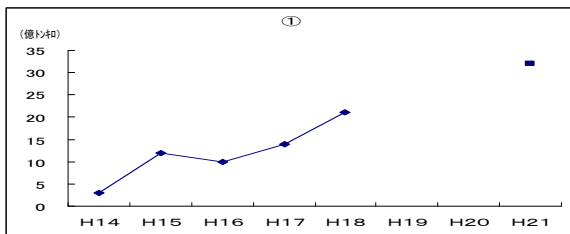


③一定の新築建築物における次世代省エネ基準 (平成 11 年基準) 達成率
 ・建築物の省エネ基準適合率は、平成 17 年度約 85%となっており、建築物の次世代省エネ基準適合率は順調に向上している。



■施策目標 (9) 業績指標 : **56** モーダルシフトに関する指標 (①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量 (自動車での輸送が容易な貨物 (雑貨) 量))

①については 2.1 億トンキロ、②については 30.1 億トンキロと前年に比べそれぞれ 7 億トンキロ、3 億トンキロ増加し、上昇傾向を示している。



【課題の特定と今後の取組の方向性】

■施策目標 (9) 地球温暖化防止等の環境の保全を行う。

業績指標 **53** ストック・住宅・建築物ともに業績指標が概ね順調に向上していることから、引き続き現在の施策を継続するとともに、平成 20 年度以降においては、改正省エネルギー法 (平成 20 年 5 月 30 日 公布) の的確な執行、住宅の省エネ改修促進税制等の税制による支援、省 CO₂ 技術が導入されたモデルプロジェクトに対する補助事業による支援等の対策を新たに講じることから、A-1 と評価した。

業績指標 **56** 業績指標について、このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き各施策の着実な進捗を図っていく必要があることから、A-2 と評価した。モーダルシフトは、地球温暖化対策のほか、省エネルギーや労働力不足への対応策として非常に有効であるため、施策を改善しつつ進める必要があり、今後も、物流分野の CO₂ 排出量削減に向けて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。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標（10）自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する】

自然災害による国民の生命・財産・生活に係る被害の軽減を図るため、防災情報等の充実が必要である。防災情報等の精度向上及び情報伝達体制の充実を目指して各々の業績指標を設定している。

（概評）業績指標の実績値は、各業績指標とも概ね目標に向けた成果を示している。自然災害は年ごとの変動も大きいいため、今後とも着実な施策の実施が必要である。

【施策の概要と指標・目標値】

■施策目標（10）自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を拡充する

業績指標： **57** 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数

目 標： 初期値：0%（平成19年度）→目標値：40%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「国土管理情報通信基盤の整備計画策定」

平成19年度実績： 0% A-2（新）

業績指標： **58** 台風中心位置予報の精度

目 標： 初期値：323km（平成17年）→目標値：260km（平成22年）

主な事務事業の概要： 「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」

平成19年度実績： 263km（暦年） A-1（A-1）

業績指標： **59** 地震発生から地震津波情報発表までの時間

目 標： 初期値：4.4分（平成17年度）→目標値：3.0分未満（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化」

平成19年度実績： 3.9分 A-1（新）

業績指標： **60** 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数

目 標： 初期値：0海域（平成18年度）→目標値：7海域以上（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「高潮等総合防災情報システムの高度化」

平成19年度実績： 5海域 A-2（新）

業績指標： **61** 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数

目 標： 初期値：0件/月（平成18年度）→目標値：31,000件/月（平成23年度）

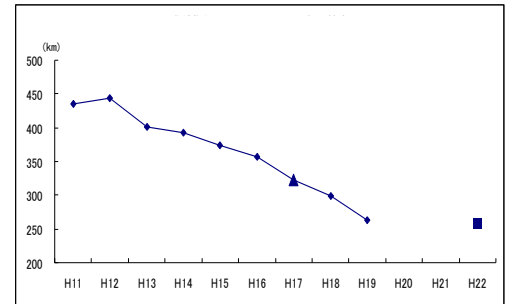
主な事務事業の概要： 「風水害基礎情報整備」「火山災害基礎情報整備」

平成19年度実績： 12,000件/月 C-1（新）

【指標の動向】

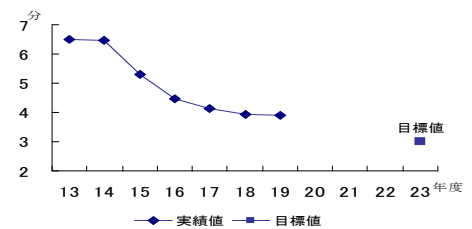
■施策目標（10）業績指標：58 台風中心位置予報の精度

- ・台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風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19年を含む前3年間の平均誤差では263kmと17年の初期値から2年で約18.6%改善しており、目標に向けて順調に進捗している。
- ・精度向上の要因としては、新たな衛星観測データを取りこむなど、解析手法を高度化して、数値予報モデルの初期値を改善したことが挙げられる。



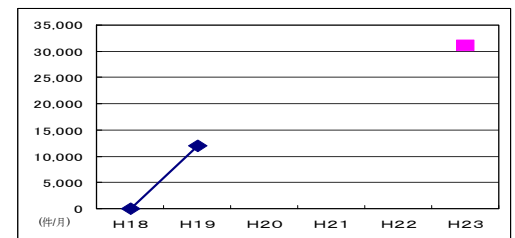
■施策目標（10）業績指標：59 地震発生から地震津波情報発表までの時間

- ・17年度の初期値4.4分を3分に短縮するという目標に対して、19年度の実績値は3.9分で、35%の到達度であり、順調な改善を見せている。
- ・時間短縮の主な要因としては、平成18年10月から緊急地震速報の震源決定自動処理技術、津波の有無の判定作業にも取り込むなどして、地震発生直後からの緊急作業をより自動化・効率化したことが挙げられる。



■施策目標（10）業績指標：61 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数

- ・平成19年度のアクセス件数の実績は12,000件であった。今後の新たに提供する防災地理情報や各種説明・解説の追加状況、インターネットのネットワーク環境の向上などによってアクセス件数の増加が予想されるが、平成19年度は実質の評価初年度であり現時点での進捗状況は判断できない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（10）自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を拡充する。

業績指標58 平成22年までの5年間で台風中心位置予報の精度を約20%改善するという目標に対し、実績は初期値に対して約18.6%と順調な改善を見せていることから、評価はA-1とした。

本目標を達成するためには、予測に用いる数値予報モデルの予測精度を改善することが重要となる。平成18年3月に導入したスーパーコンピュータを用いて、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、気象資料総合処理システムの解析処理能力の向上等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。

業績指標59 17年度の初期値4.4分を23年度までに3分に短縮するという目標に対して、19年度の実績値は3.9分で、35%の到達度であり、順調な改善を見せていることから、評価はA-1とした。

目標達成に向けて、緊急地震速報の震源の位置の推定に関する処理手順の改良を行い、地震観測点の配置等の影響から、島しょ部で100km以上離れた位置に震源を推定してしまうことがある課題について、そのずれを10~20km程度までに小さくする目処を立てた。また、観測点密度の低い伊豆諸島、南西諸島地域に緊急地震速報の精度向上のための地震計を整備する予定である。20年度は引き続き、緊急地震速報の震源の位置及び地震の規模（マグニチュード）の推定精度を高める技術を開発・導入し、地震津波情報の発表に緊急地震速報を一層活用することにより、発表までの時間短縮を図る。

業績指標61 平成19年度が実質の評価初年度であり、指標の分析としては判断できないことから、C-1と評価した。

新規に刊行・公表する防災地理情報は速やかにホームページに掲載する。また、各種防災地理情報は専門的な知見を取りまとめて公表していることを活かし、広く国民が国土の防災に関する情報を容易に理解できるよう、提供する防災地理情報の説明・解説を加えることにより、国民の防災意識の向上に寄与する。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する】

防災性の高い施設及び環境を整備することにより、住宅・市街地における安全・安心度を高めることができる。
(概評) 近年、都市・住宅環境が多様化している中で、安全・安心な社会を実現していくため、住宅・市街地の防災性を向上する施策目標の達成に向けて、本施策の具体的措置として都市・住宅施設を整備・改善するため各種事業を実施してきたが、目標年度における施策目標の達成に着実に近づいていること等を踏まえて、今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する

業績指標： **62** 良好な環境を備えた宅地整備率

目 標： 初期値：26.6% (平成 17 年度) →目標値：30.0% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「都市再生機構による公的宅地供給」「住宅市街地基盤整備事業」

平成 19 年度実績： 30.4% A-2 (A-2)

業績指標： **63** 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積

目 標： 初期値：1,430ha (平成 18 年度) →目標値：7,000ha (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「都市防災総合推進事業の推進」「防災公園街区整備事業の推進」

平成 19 年度実績： 1,750ha A-1 (新)

業績指標： **64** 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

目 標： 初期値：約 9% (平成 14 年度) →目標値：約 25% (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「防災公園の整備」

平成 19 年度実績： 約 20% (平成 18 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **65** 下水道による都市浸水対策達成率

目 標： 初期値：51% (平成 14 年度) →目標値：54% (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「下水道による雨水対策施設の整備の推進」

平成 19 年度実績： 54% A-1 (A-1)

業績指標： **66** 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

目 標： 初期値：0% (平成 14 年度) →目標値：約 3 割 (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「住宅市街地総合整備事業」

平成 19 年度実績： 28.8% (平成 17 年度) A-1 (A-1)

業績指標： **67** 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 (①建築物、②住宅)

目 標： 初期値：①16% (平成 14 年度) →目標値：約 2 割 (平成 19 年度)

②51% (平成 10 年度) → 約 65% (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置」「耐震改修促進法の的確な運用」
「防災拠点官庁施設の耐震化」

平成 19 年度実績： ① 22% (平成 18 年度) A-1 (A-1)

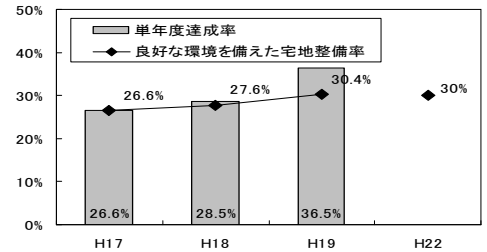
②約 63% (平成 15 年度) A-1 (A-1)

【指標の動向】

■施策目標 (11) 業績指標：62 良好な環境を備えた宅地整備率

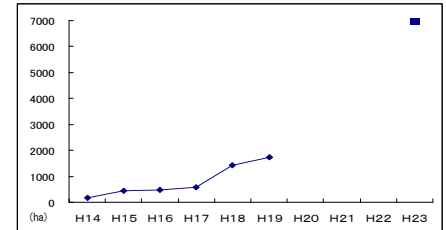
・平成19年度は30.4%と、昨年度よりも2.8%の伸びを示しており、平成22年度の目標値30.0%も達成している。これは、平成19年度単年度での良好な環境を備えた宅地整備率が平成17、18年度よりも顕著に高くなったためである。

内訳を見ると、緑被率25%以上の条件を満たす宅地の割合が、他の条件に比べて顕著に低くなっている。



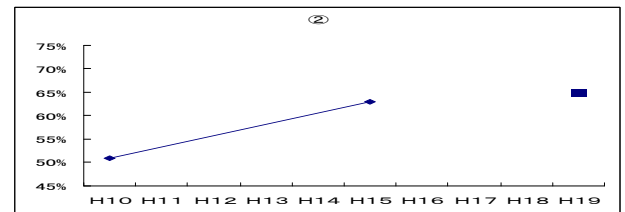
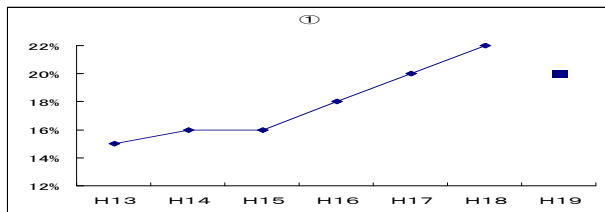
■施策目標 (11) 業績指標：63 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積

・防災性の低い市街地について、平成19年度末までに1,750haの防災性能の向上が図られており、ほぼ当初の整備予定量通りであることから、目標達成に向けて順調に進捗していると言える。



■施策目標 (11) 業績指標：67 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 (①建築物、②住宅)

・建築物の耐震化については、実績値で平成17年度に目標を達成している。住宅の耐震化については、住宅・土地統計調査(5年ごとの集計)から状況の把握を行っているが、平成10～15年度のトレンドから勘案すると既に目標を達成していると想定される。一方、平成19年に能登半島地震、中越沖地震が発生し、また、東南海・南海地震等の大規模地震の危険性が指摘されているなど、いつどこで地震が発生してもおかしくない状況にあり、今後更なる施策を進めていく必要がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (11) 住宅・市街地の防災性を向上する。

業績指標 62

順調な成果を示していることからA-2と評価した。

これを踏まえて、目標値の見直しを行い、平成22年度の目標値を32.0%と設定することとした。引き続き、継続団地において①～④の条件を全て満たした団地への重点化を実施し、良好な環境を備えた宅地供給を推進していくことが必要である。

業績指標 63

業績指標は、順調に進捗している。

目標達成に向けて、防災上危険な市街地の総合的な防災性の向上を図ることを目的に、都市の防災構造化や住民の防災に対する意識向上を推進していく必要があることから、平成20年度以降は新たな取組も行っていくこととし、A-1と評価した。

業績指標 67

建築物の耐震化については、平成17年度に目標を達成し、更に、全都道府県で耐震改修促進計画を策定し、市区町村においても平成19年度末までに概ね50%の市区町村で策定するなど、地方公共団体の計画的取組みが促進されたと判断できるため、A-1とした。

住宅の耐震化については、住宅・土地統計調査(5年ごとの集計)から状況の把握を行っているが、平成15年度からのトレンドと耐震改修の実施状況から勘案すると既に目標を達成していると想定され、更に、全都道府県で耐震改修促進計画を策定し、市区町村においても平成19年度末までに概ね50%の市区町村で策定するなど、地方公共団体の計画的取組みが促進されたと判断できるため、A-1とした。

住宅・建築物耐震改修等事業による補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であるため、地方公共団体に対し引き続き補助制度の整備を要請していく。

防災活動拠点となる、学校、病院、庁舎など公共建築物における耐震化を引き続き推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修の必要性や支援制度について普及広報を図っていく。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する】

洪水・土石流等による国民の生命・財産に係る被害の防止・軽減を図るため、河川事業や砂防事業等のハード整備を実施するとともに、ハザードマップの周知などのソフト対策を実施する。これらのハード対策、ソフト対策を一体として実施することにより水害・土砂災害の防止・減災を推進する。

(概評) 水害・土砂災害の防止・減災を推進するための具体的措置として、河川事業や砂防事業、下水道事業を実施してきたところ。それらの効果は着実に発揮され、業績指標にも表れている。しかし、一部で目標を達成できない業績指標もあるため、今後より効果の高い事業や対策への重点化や規制・税制等を含めたソフト対策との一体的な実施を図り、より効果的・効率的な対策を推進する必要がある。年限を迎える業績指標については、目標値の見直しや業績指標の改良・廃止、及び新たな業績指標の検討が必要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (12) 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

業績指標： **68** 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

目 標： 初期値：約 9 万戸（平成 14 年度）→目標値：約 6 万戸（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「下水道による雨水対策施設の整備」

平成 19 年度実績： 約 5.5 万戸 A-1 (A-1)

業績指標： **69** 洪水による氾濫から守られる区域の割合

目 標： 初期値：約 58% (57.8%) (平成 14 年度) →目標値：約 62% (61.7%) (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調整施設、砂防施設の整備」

平成 19 年度実績： 約 61% (60.9%) B-1 (A-1)

業績指標： **70** 河川の流量不足解消指数

目 標： 初期値：54% (平成 13 年度) →目標値：63% (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「河川流量の確保のためのダム建設等」

平成 19 年度実績： 63% A-2 (A-2)

業績指標： **71** ハザードマップ認知率（洪水）

目 標： 初期値：4% (平成 12 年度) →目標値：70% (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「浸水想定区域図の公表」

平成 19 年度実績： 47% B-3 (B-1)

業績指標： **72** 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消（河川）

目 標： 初期値：約 13,000ha (平成 14 年度) →目標値：約 10,000ha (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「堤防等河川管理施設の耐震化」

平成 19 年度実績： 約 10,000ha (速報値) A-1 (A-1)

業績指標： **73** 土砂災害から保全される戸数

目 標： 初期値：約 120 万戸 (平成 14 年度) →目標値：約 140 万戸 (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊防止施設の整備」

平成 19 年度実績： 約 140 万戸 A-3 (A-1)

業績指標： **74** 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

目 標： 初期値：約 3,100 施設 (平成 14 年度) →目標値：約 4,100 施設 (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊防止施設の整備」

平成 19 年度実績： 約 4,100 施設 A-3 (A-1)

【指標の動向】

■施策目標（12）業績指標：69 洪水による氾濫から守られる区域の割合

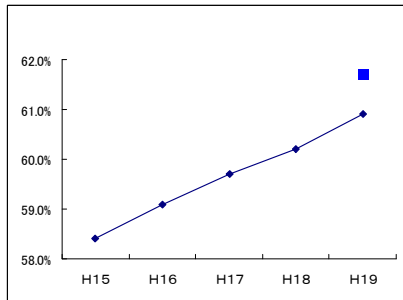
- ・指標については、毎年着実な推移を示していたものの、最終目的までの実績値が僅かに下回ったため未達成であった。
- ・「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行う必要があるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備も必要である。

■施策目標（12）業績指標：71 ハザードマップ認知率（洪水）

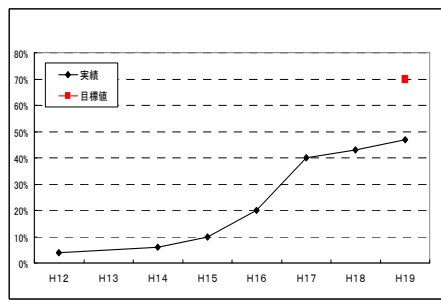
- ・平成19年度の実績値は47%であった。伸び率も低調で目標値を達成出来なかった。

■施策目標（12）業績指標：73 土砂災害から保全される戸数

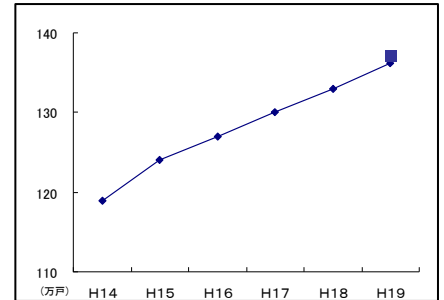
- ・平成19年度の実績値は約140万戸であり、指標は着実に進捗しており当面の目標を達成している。



洪水による氾濫から守られる区域の割合



ハザードマップ認知率（洪水）



土砂災害から保全される戸数



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（12）水害・土砂災害の防止・減災を推進する。

業績指標69

指標については、毎年着実に進捗しているが、実績値が目標よりも僅かに下回っていたため未達成である。今後も財政状況が厳しくなる見込みの中、コスト縮減を図りながら、投資効果の高い箇所に重点的・集中的に行う必要があることからB-1と評価した。

地球温暖化に伴う水災害リスクの増大への懸念や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、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、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。

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。

以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

業績指標71

業績指標は、目標値を達成できないが平成17年度の水防法改正による全国の主要な中小河川におけるハザードマップの作成・公表の義務化、洪水ハザードマップの整備を促進するため補助制度の創設等により実績値の更なる改善が見込まれる。また、ハザードマップ作成支援率が高い水準に到達したこと、ポータルサイトの開設やパンフレット作成等のPR活動などにより当指標は今後順調に増加していくと想定される。

また、ハザードマップの作成・公表の義務化により、今後は、ハザードマップを活用した防災訓練等の実施を通じてハザードマップの認知を深めるとともに、住民の防災意識の向上ならびにハザードマップの理解度の向上を図り、迅速かつ円滑な避難行動に資することとしB-3とした。今後は住民らが洪水ハザードマップを活用し避難訓練等の防災訓練を実施し、ハザードマップの認知を深めるとともに、理解度の向上、防災意識の向上を図った市町村数を評価指標とする。

業績指標73

業績指標は当面の目標を達成しており、A-3と評価した。

平成19年は、梅雨前線に伴う豪雨や台風9号等により、全国で966件の土砂災害が発生した。引き続き土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を進めていく必要がある。

毎年全国各地で発生する土砂災害の現状と課題を踏まえ、平成20年3月に「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関して頂いた提言を政策に反映させ、土砂災害対策を進めていく。

今後は、土砂災害による「犠牲者ゼロ」を目指し、より分かりやすい新たな指標として、「土砂災害から保全される人口」を検討している。

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

【施策目標 (13) 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する】

気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次評価報告書統合報告書において海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。また、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。このため、海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めることにより、効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。

（概評）気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次評価報告書統合報告書において海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。また、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。さらに、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。このため、海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、平成18年度には津波・高潮危機管理対策事業、平成19年度には海岸耐震対策緊急事業、平成20年度には海岸堤防等老朽化対策緊急事業を創設し、制度の充実を図ったところである。併せて、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めており、その効果は着実に発揮されている。しかし、一部で目標を達成できない業績指標もあるため、今後もより一層、効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (13) 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

業績指標： **75** 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消（河川）

目 標： 初期値：約 13,000ha（平成14年度）→目標値：約 10,000ha（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「海岸保全施設の耐震化」

平成19年度実績： 約 10,000ha（速報値） A-1（A-1）

業績指標： **76** 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

目 標： 初期値：約 15万 ha（平成14年度）→目標値：約 10万 ha（平成19年度）

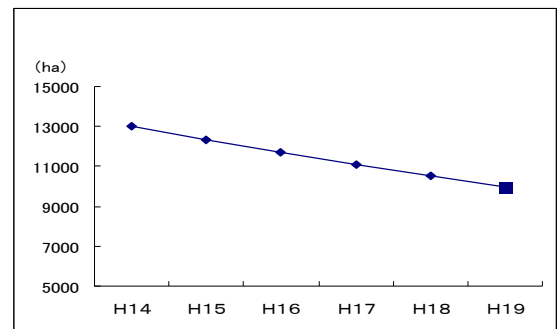
主な事務事業の概要： 「海岸保全施設の新設整備等」

平成19年度実績： 約 11.5万 ha B-1（A-1）

【指標の動向】

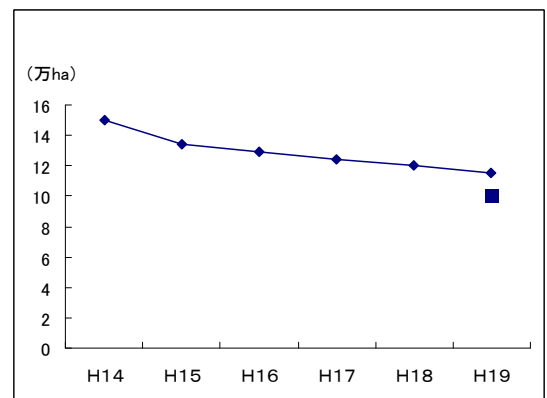
■施策目標 (13) 業績指標 : **75** 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(河川)

・平成19年度の実績値は約10,000ha(速報値)であり、平成19年度の目標値を達成した。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。また、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、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。



■施策目標 (13) 業績指標 : **76** 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

・平成19年度の実績値は防護されていない面積は約11.5万haであり、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を着実に減少させたが、平成19年度の目標値を達成できなかった。一方、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第4次評価報告書において海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。また、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。さらに、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、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。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (13) 津波・高潮・浸食等による災害の防止・減災を推進する。

業績指標 75 業績指標は平成19年度の目標値を達成しており、平成19年度には、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「海岸耐震対策緊急事業」を、また平成20年度は「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設し、取組を促進することからA-1と評価した。

堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。

以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

業績指標 76 業績指標は平成19年度の目標値を達成できていないが、平成19年度には、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「海岸耐震対策緊急事業」を、また平成20年度は「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設するなどの取組を促進していることからB-1と評価した。

海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。

以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標（14）公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する】

鉄道・自動車・海運・航空の全交通モードにわたる公共交通などについて、安全運行（航）を確保する。さらに、公共交通等の事故件数等を減らす。また、ハイジャック対策などを行うことによって、ハイジャック・航空機テロの発生件数を0にする。

（概評）近年、鉄道、自動車、海運、航空にわたる公共交通等の安全性についてかつてないほど国民の関心が高まっていることから、公共交通の安全確保・鉄道の安全性の向上、ハイジャック・航空機テロ防止に向けて、運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック対策などの取組みを実施し、全体的に順調な推移を示しており、今後も安全性の向上を図るために引き続き目標達成のために安全に関する諸施策を行う必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（14）公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する

業績指標： **77** 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページのアクセス件数

目標： 1,000 件（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「交通安全分野における安全目標設定等調査研究」

平成 19 年度実績： 2,240 件 A-2（新）

業績指標： **78** 遮断機のない踏切道数

目標： 初期値：4,939 箇所（平成 17 年度）→目標値：4,000 箇所（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備」

平成 19 年度実績： 4,520 箇所 A-2（A-2）

業績指標： **79** 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

目標： 初期値：61%（平成 15 年度）→目標値：100%（平成 20 年度）

主な事務事業の概要： 「地下鉄道の火災対策設備の整備」

平成 19 年度実績： 84% A-2（A-2）

業績指標： **80** 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

目標： 初期値：0 人（平成 18 年度）→目標値：0 人（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「鉄道交通環境整備」

平成 19 年度実績： 0 人 A-2（新）

業績指標： **81** 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

目標： 初期値：253 駅（平成 18 年度）→目標値：0 駅（平成 22 年度）

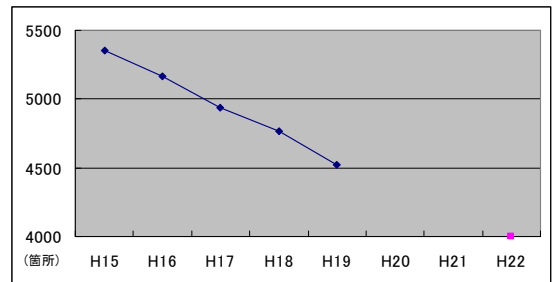
主な事務事業の概要： 「主要な鉄道駅について耐震補強を推進」

平成 19 年度実績： 195 駅 A-2（新）

【指標の動向】

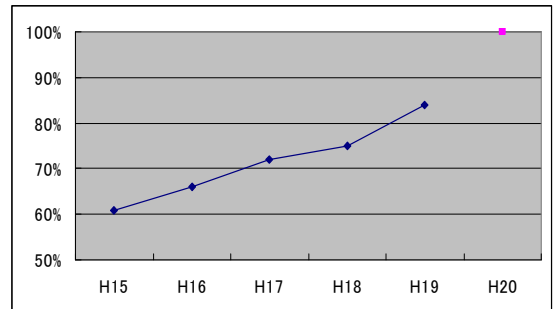
■施策目標（14）業績指標：78 遮断機のない踏切道数

・平成19年度は244箇所を削減し、順調に整備が進んでいる。



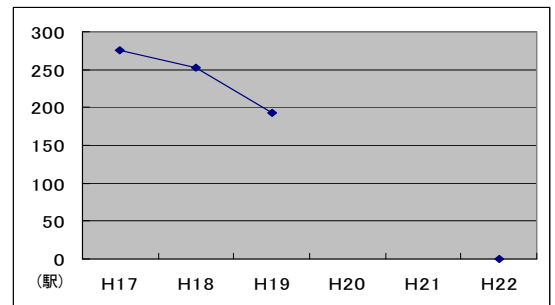
■施策目標（14）業績指標：79 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

・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19年度末に84%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。



■施策目標（14）業績指標：81 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

・工事着手駅数が伸びていること、また、関係者との調整に目途がたったことから今後順調に推移すると推測される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（14）公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する。

業績指標 78 遮断機のない踏切道数は、平成19年度においては4,520箇所と前年度より244箇所減少しており、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。

踏切道における事故防止と交通の円滑化の観点から、踏切道改良促進法に基づく法指定や踏切保安設備整備費補助を活用しながら、踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備を進め、今後も遮断機のない踏切道の削減を進める。

業績指標 79 地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、順調に整備が進んでいるところであり、A-2と評価した。引き続き、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。

業績指標 81 業績指標は主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数であり、A-2と評価した。平成20年度から鉄道施設総合安全対策事業として、駅の耐震化以外の事業を含め、総合的に事業を推進することとした。

業績指標： **82** 大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合
目 標： 初期値：0%（平成18年度）→目標値：100%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「地上波の再送信施設整備」

平成19年度実績： 0% B-3（新）

業績指標： **83** 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数
目 標： 初期値：0箇所（平成18年度）→目標値：186箇所（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「主要な鉄道駅について耐震補強を推進」

平成19年度実績： 33箇所 A-2（新）

業績指標： **84** 事業用自動車による交通事故死者数

目 標： 初期値：740人（平成17年）→目標値：592人（平成22年）

主な事務事業の概要： 「自動車運送事業の安全対策」

平成19年度実績： 610人（暦年） A-2（新）

業績指標： **85** 商船の海難船舶隻数

目 標： 初期値：518隻（平成18年）→目標値：466隻以下（平成23年）

主な事務事業の概要： 「ポートステートコントロール体制の整備」

平成19年度実績： 562隻（暦年） B-1（新）

業績指標： **86** 船員災害発生率（千人率）

目 標： 初期値：13.2‰（平成14年度）→目標値：10.8‰（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「安全管理体制の整備とその活動の推進」「死傷災害の防止」

平成19年度実績： 11.8‰（平成18年度） A-2（A-2）

業績指標： **87** 小型船舶の安全拠点の数

目 標： 初期値：15箇所（平成18年度）→目標値：30箇所（平成21年度）

主な事務事業の概要： 「「海の駅」の多機能化・連携支援事業」

平成19年度実績： 30箇所 A-2（新）

業績指標： **88** 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

目 標： 初期値：0件（平成14年度）→目標値：0件（平成16年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「ハイジャック・テロ対策の推進」「ハイジャック検査体制の維持・強化」

平成19年度実績： 0件 A-1（A-1）

業績指標： **89** 国内航空における航空事故発生件数

目 標： 初期値：18.4件/年（平成10～14年の平均）→目標値：16.6件/年（平成15～19年の平均）

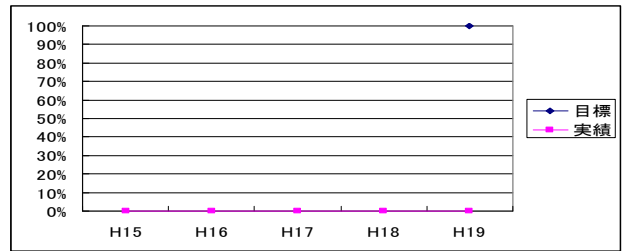
主な事務事業の概要： 「航空保安施設の整備」「航空機の安全な運航や安全性の確保」

平成19年度実績： 13.6件/年（平成15～19年の平均） A-1（A-1）

【指標の動向】

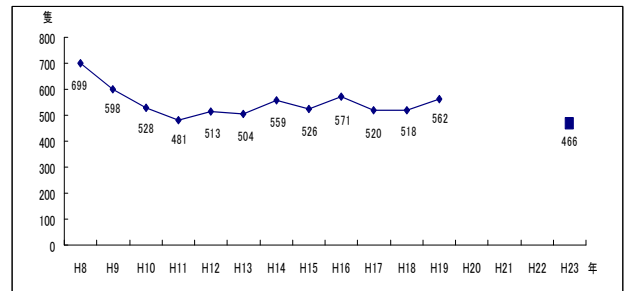
■施策目標 (14) 業績指標 : **82** 大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合

- 平成19年度は地上波の再送信設備が整備されなかった。



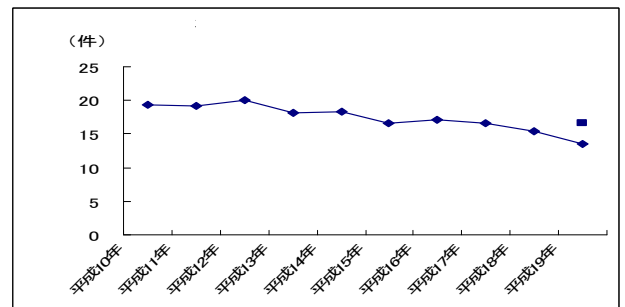
■施策目標 (14) 業績指標 : **85** 商船の海難船舶隻数

- 平成19年の実績値は562隻であり、平成18年に比べ44隻の増加(8.5%増)となっており目標達成に向けた進捗状況は低調であった。
- 指標の内訳を見ると、貨物船は357隻で平成18年比11隻の増加(3.2%増)、タンカーは122隻で平成18年比16隻の増加(15.1%増)、旅客船は83隻で平成18年比17隻の増加(25.7%増)であった。



■施策目標 (14) 業績指標 : **89** 国内航空における航空事故発生件数

- 当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、減少傾向にあるといえる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (14) 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する。

業績指標 **82**

設備整備の実績が無く、今後も当面の間整備がおこなわれる予定がないことから、B-3と評価。事業実施に向けた試験・調査により、地下鉄区間内において良好な情報受信環境を構築することは、技術的な課題が多いことが判明したことから、課題が解決されるまで業績指標を廃止することとした。

業績指標 **85**

平成19年の実績値は増加し目標達成に向けた進捗状況は低調であったものの、以下の施策を推進すること等により、商船の海難防止に向けた取組を強化することからB-1と評価した。ソフト面の施策とハード面の施策を一体的に取り組むことにより、船舶航行の安全確保策を一層効果的に推進する。

安全に係る調査・検討、基準の策定並びに安全性向上に寄与する施策の普及・啓蒙活動等を引き続き実施する。

本省及び地方運輸局の安全確保体制の充実を図る。

周囲を海に囲まれ、資源が乏しい我が国は、エネルギー関連資源、食物資源等の大半を海外からの輸入に頼っており、また多くの基幹産業が臨海部に立地しているため、海上輸送は我が国の産業、国民生活を支える上で欠くことができないものとなっている。ひとたび海難が発生すれば、我が国の経済活動や自然環境に計り知れない影響を及ぼす可能性があるほか、尊い人命を失うなど、国民の「安全・安心」を脅かすこととなる。このため、海難の発生を未然に防止し、また、海難発生時の被害を最小化するために、海上交通の安全確保のために上記の事務事業をはじめとした各種施策を推進することとする。

業績指標 **89**

国内航空事故件数は各年毎に変動はあるものの着実に減少してきており、目標値に達したことから、A-1と評価した。

既に事故件数は低い水準にあり、大幅に減少されることは難しいが、今後も引き続き、航空安全情報の収集、分析を行うとともに、有識者会議にて機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行うほか、航空輸送の安全にかかわる情報の公表を行う。また、事前予防的な安全対策を実現する安全管理システムを航空保安業務に導入するとともに、増大する航空需要に対応しつつ、より一層安全な航空交通を目指し、各種支援システムの充実強化を図るほか、航空会社に対する体系的・専門的な安全監査及び経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施していく。さらに、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標 (15) 道路交通の安全性を確保・向上する】

信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めることで、道路交通の安全性を確保・向上する。

(概評) 道路交通の安全性の確保・向上に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる道路交通の安全性の確保・向上のため、引き続き、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な維持管理を推進していく必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (15) 道路交通の安全性を確保・向上する

業績指標： **90** 「開かずの踏切」の対策率

目 標： 初期値：15% (平成 17 年度) →目標値：100% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「緊急対策踏切の対策推進」

平成 19 年度実績： 36% A-2 (A-2)

業績指標： **91** 道路構造物保全率 (①橋梁、②舗装)

目 標： 初期値：①86% (平成 14 年度) →目標値： 93% (平成 19 年度)
②91% (平成 14 年度) 91% (平成 14 年度の水準(91%)を維持) (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「橋梁・舗装の維持、修繕」

平成 19 年度実績： ①79% (橋梁) C-1 (C-2)

②94% (舗装) A-2 (A-2)

業績指標： **92** 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

目 標： 初期値：66% (平成 14 年度) →目標値：76% (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「道路の防災・震災対策の推進」

平成 19 年度実績： 86% A-2 (A-2)

業績指標： **93** 道路交通における死傷事故率

目 標： 初期値：118 件/億台キロ (平成 14 年) →目標値：約 1 割削減 (108 件/億台キロ) (平成 19 年)

主な事務事業の概要： 「あんしん歩行エリアの整備」「事故危険箇所の集中的な対策」

平成 19 年度実績： 109 件/億台キロ (暦年) (暫定値) A-2 (A-2)

業績指標： **94** 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
(①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率)

目 標： ①約 2 割 (平成 19 年)

②約 3 割 (平成 19 年)

主な事務事業の概要： 「歩行者を優先する道路構造等」

平成 19 年度実績： ※対策に着手したが事業完了していないため、両指標とも実績値なし (暦年) C-2 (C-2)

業績指標： **95** 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

目 標： 約 3 割 (平成 19 年)

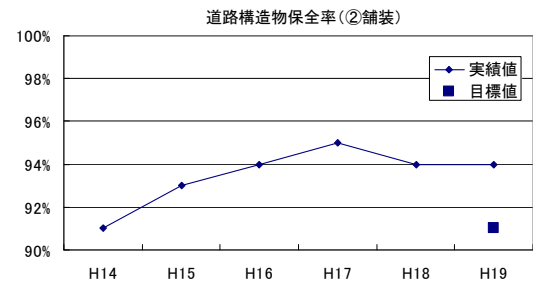
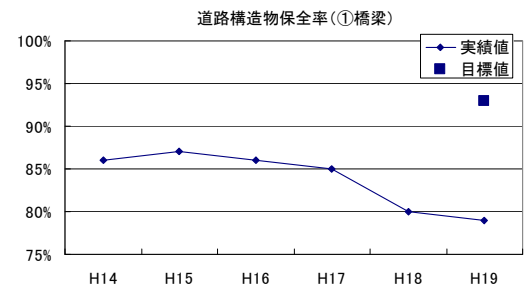
主な事務事業の概要： 「公安委員会と連携した交差点改良等の交通事故対策の集中的な実施」

平成 19 年度実績： 約 3 割 (暦年) (平成 17 年度までに対策の概成した 2,261 箇所が対象) A-2 (A-2)

【指標の動向】

■施策目標 (15) 業績指標 : 91 道路構造物保全率 (①橋梁、②舗装)

- 橋梁に関しては、平成14年度実績値86%から平成15年度実績値87%へ指標は向上したものの、平成16年度の実績値は86%、平成17年度の実績値は85%、平成18年度の実績値は80%、平成19年度の実績値は79%となり、指標は下降傾向である。これは、橋梁定期点検要領(案)(平成16年3月)による点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、補修を実施する橋梁延長に対し、新たに要対策箇所となった橋梁延長が上回ることに起因していると考えられる。
- 平成19年度においては、補修を実施した橋梁延長が約7.2km(622橋梁)に対し、点検結果において、新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長が約9.7km(754橋梁)となっている。
- 舗装に関しては、平成15年度実績値93%から平成19年度の実績値は94%と推移し、目標値を達成した。
- 橋梁の安全性に影響を及ぼす可能性のある橋梁の劣化要因である三大損傷(疲労、塩害、アルカリ骨材反応)の予防保全については、三大損傷合計の予防保全率が97%であり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約200橋梁ある。



■施策目標 (15) 業績指標 : 94 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 (①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率)

- 平成17年度までに対策が概成した地区について、死傷事故の抑止率及び歩行者・自転車利用者事故の抑止率は約1割である。

■施策目標 (15) 業績指標 : 95 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

- 事故危険箇所に関わる指標については、平成15~17年度に対策の概成した箇所について、目標値を達成している。他の箇所についても同様の対策を実施していることから、同様の効果が得られるものと考えられ、順調と推測される。

【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (15) 道路交通の安全性を確保・向上する。

業績指標 91 橋梁に関しては、点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられることからC-1と評価した。

今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化することとなり、予防保全を重点的に進め、橋梁の長寿命化を図ることが重要。

また、平均的な寿命・延命効果を評価する新たな指標の検討・開発を行う。

舗装に関しては、目標の達成に向けて指標は順調に推移していることからA-2と評価した。

また、舗装の修繕に関しシール材の注入、こぶとり等の予防的修繕工法を平成18年度より導入し、健全性を確保しつつ長寿命化を図ることとしている。

三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防的に修繕を行うことが重要であることから、平成17年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施している。

なお、「取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

業績指標 94 平成19年の実績値については、対策実施後の事故データがないため、実績値を測定できないが、今後対策が完成していくことで死傷事故を抑止できるものと考えられるため、業績指標をC-2とした。

これまでの取組では、事故データ等の客観的分析に基づく対策実施箇所・対策内容の選定が十分でなかった箇所もあるため、今後は、あんしん歩行エリア実践の手引きやパンフレット作成による好事例や実践方法の周知等を行って課題の改善に努める。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

業績指標 95 事故危険箇所に関する指標は、平成15~17年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成していることからA-2と評価した。引き続き事故データに基づく重点的な対策を実施する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る】

建築された建築物等の実体が建築基準関係規定に適合していることを確認する完了検査を確実に行うこと、また、建築確認、検査の業務に携わる特定行政庁の建築主事及び指定確認検査機関の確認検査員の実施体制を確保することにより、違反建築物が現出し、又は、不適切に使用されることを防止し、住宅・建築物の安全性を確保する。

(概評) 完了検査率、建築主事・確認検査員数ともに着実に改善されているが、目標に達するまでには至っておらず、引き続き施策を推進する必要がある。

【施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る】

現状、年間 100 万人を超える自動車事故被害者が発生していることを踏まえれば、被害者本人及びその家族に生じる経済的・肉体的・精神的被害の軽減を図るため、被害者救済対策を実施することが重要である。

(概評) 近年、自動車事故の発生状況は、死者数は減少しているものの、負傷者数は年間 100 万人を超え、常時介護を要する重度後遺障害者数についても年間 1,400 人を超える水準にあり、依然として、自動車事故による被害者が多数発生している状況にある。このような状況の中、自動車事故の被害者の救済を図るという施策目標の実現に向け、自賠責保険の保険金支払の支払適正化事業、ひき逃げ・無保険車事故による被害者への損害を補うを行う政府保障事業、重度後遺障害者への介護料の支給や療護センターの設置などを行う被害者救済対策事業を実施しているところである。これらの自動車事故の被害者救済対策事業のうち、特に重点的に取り組んでいる、自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給の件数を業績指標として採用しているところであるが、同指標が順調に増加し、より多くの自動車事故による被害者の経済的負担の軽減が図られていることから、自動車事故被害者の救済が適切に図られているものと認められる。

【施策目標 (18) 自動車の安全性を高める】

平成 19 年の交通事故による死者数は 5,744 人と依然として厳しい状況にあり、平成 22 年までに交通事故死者数を 5,500 人以下とする政府の目標に向け、車両安全対策による更なる死亡事故率低減が重要である。

(概評) 依然として交通事故の状況は深刻な状況であり、車両安全対策により死亡事故削減を実現していくため、安全基準の拡充・強化を実施してきた。本施策の実施の効果もあり、平成 18 年に決定された第 8 次交通安全基本計画で掲げられた「平成 22 年までに交通事故死者数を 5,500 人以下にする」との目標は達成が見込まれている状況にあるが、同計画で掲げられている「究極的には交通事故のない社会を目指す」との政府の方針を実現するため、引き続き安全基準の強化・拡充を実施していく必要がある。業績指標である「車両対車両の衝突事故における死亡事故率(正面衝突)」は、初年度の平成 12 年度と平成 19 年度を比べると 3.6%から 3.0%に減少しており、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できる。しかしながら、平成 18 年度と平成 19 年度を比べると 2.9%から 3.0%と上昇しており、引き続き積極的に取り組む必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る

業績指標： **96** 完了検査率

目 標： 初期値：76% (平成 17 年度) →目標値：100% (平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「建築確認・検査の厳格化」

平成 19 年度実績： 79% (平成 18 年度) A-2 (新)

業績指標： **97** 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数

目 標： 初期値：3,400 人 (平成 18 年度) →目標値：5,000 人 (平成 22 年度) →初期値は確定値に修正

主な事務事業の概要： 「指定確認検査機関の指導監督、関係機関との連携調整」

平成 19 年度実績： 3,811 人 A-2 (新)

■施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る

業績指標： **98** 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数

目 標： 初期値：16,264 件 (平成 18 年度) →目標値：20,491 件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「(独)自動車事故対策機構が行う介護料の支給」

平成 19 年度実績： 16,732 件 A-2 (新)

■施策目標 (18) 自動車の安全性を高める

業績指標： **99** 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)

目 標： 初期値：3.1% (平成 17 年) →目標値：3.0% (平成 22 年)

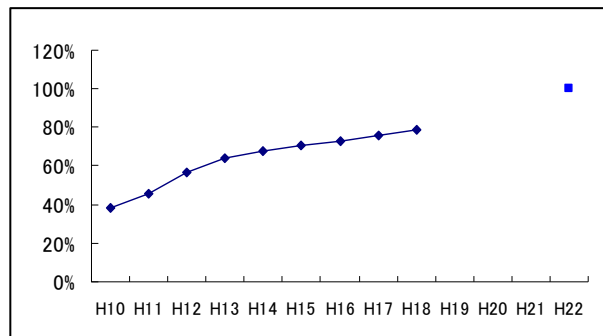
主な事務事業の概要： 「車両の安全基準の拡充・強化」

平成 19 年度実績： 3.0% (暦年) A-2 (A-2)

【指標の動向】

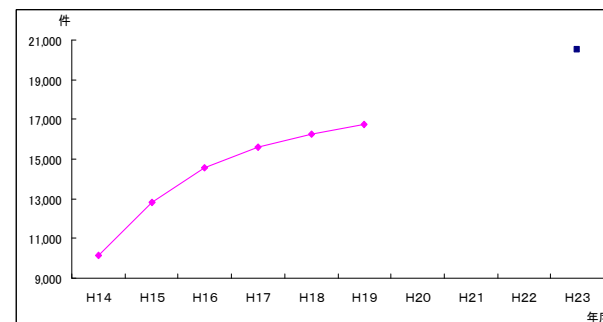
■施策目標 (16) 業績指標：96 完了検査率

- 平成 10 年度に 38%であったものが順調に上昇を続け、最近では年 3%の割合で改善している。



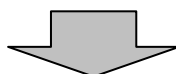
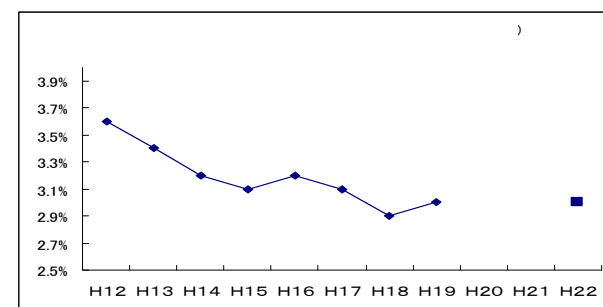
■施策目標 (17) 業績指標：98 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数

- 近年、交通事故発生件数が減少しているところであり、負傷者数等についても減少傾向にあり、また、一方で、当該施策に関する周知不足も認められることから、平成 19 年度における介護料支給件数は、目標年度までのトレンドと比較して若干下回っている。



■施策目標 (18) 業績指標：99 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

- 平成 19 年度の実績値は 3.0%であり、目標に対して順調に推移している。
- 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の 1 つであると考えられる。
- シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。
- 死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと（自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い水準で推移していること等）が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (16) 住宅・建築物の安全性の確保を図る。

業績指標 96 業績指標は着実に改善しており、A-2 と評価した。今後も現状の施策を継続する。

■施策目標 (17) 自動車事故の被害者の救済を図る。

業績指標 98 業績指標は順調に増加していることから、A-2 と評価した。自動車事故対策機構を通じた介護料支給をはじめとする自動車事故の被害者の救済を図るための被害者救済対策事業を引き続き実施することが、より多くの被害者の救済につながることから、これらの対策を継続して実施することとするが、より周知徹底を図るための方法について検討を行う。

■施策目標 (18) 自動車の安全性を高める。

業績指標 99 車両対車両衝突事故における死亡事故発生率については、目標を達成しており、従来行ってきた被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられる。

また、衝突事故発生時の被害軽減策を引き続き着実に進めていくことが更なる死亡率の低減につながると考えられることから、目標を達成し、かつ、施策を維持することとして A-2 として評価した。

事故発生時におけるシートベルト非着用の危険性を踏まえ、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、事故を未然に防止するための新たな技術に着目し、各種統計の分析を通じて、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講ずる。

【政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保】

【施策目標 (19) 船舶交通の安全と海上の治安を確保する】

すべての人々が安心して海を利用し様々な恩恵を享受できるよう船舶交通の安全と海上の治安を確保する。
(概評) 近年、ますます多様かつ複雑、国際化する日本の海における船舶交通の安全と海上の治安を確保していくため、本施策の具体的措置として海難情報等の早期入手のための事業、救助・救急体制の充実、不審船・テロ対応体制の強化、薬物・銃器密輸事犯に関連する情報収集・分析体制の強化、A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等、主要国際管制航路の整備及び保全、海難の再発防止のため多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化等を実施し、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから、今後とも目標達成のために、引き続き本施策の実施内容を推進していく必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (19) 船舶交通の安全と海上の治安を確保する

業績指標： **100** 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

目 標： 初期値：276 人（平成 17 年）→目標値：220 人（平成 22 年）

主な事務事業の概要： 「海難情報等の早期入手」「ライフジャケットの着用率の向上」「救助・救急体制の充実」

平成 19 年度実績： 225 人（暦年） A-2（B-2）

業績指標： **101** 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

目 標： 初期値：0 件（平成 14 年度）→目標値：0 件（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「不審船・テロ対応体制の強化」「テロへの警備警戒」

平成 19 年度実績 0 件 A-2（A-2）

業績指標： **102** 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

目 標： 初期値：15.6 件（平成 13～17 年の平均）→目標値：22.0 件（平成 18～22 年の平均）

主な事務事業の概要： 「情報収集・分析体制の強化」「内外の関係機関との連携強化」「監視取締体制の強化」

平成 19 年実績： 19.6 件（暦年）（平成 15～19 年の平均） A-2（A-2）

業績指標： **103** 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

目 標： 初期値：0 件（平成 14 年度）→目標値：0 件（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等」「海上交通法令の励行等の実施」
「海上交通センター等の的確な運用の継続」

平成 19 年度実績： 0 件 A-2（A-2）

業績指標： **104** 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

目 標： 初期値：180 分（東京湾）（平成 14 年度）→目標値：150 分（平成 14 年度に比べ約 15%短縮）（東京湾）（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「主要国際幹線航路の整備及び保全」

平成 19 年度実績： 170 分（東京湾） B-3（B-2）

業績指標： **105** 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数

目 標： 初期値：1.2 件（参考値：平成 14～17 年は勧告件数のみ）（平成 14～18 年の平均）

→目標値：5.0 件（平成 19～23 年の平均）

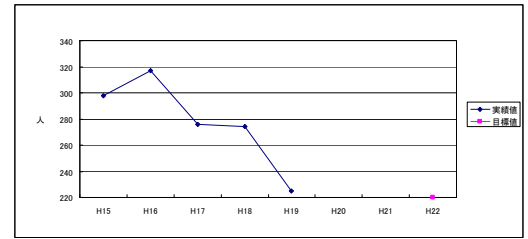
主な事務事業の概要： 「多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化」

平成 19 年度実績： 1.8 件（参考値：平成 15～17 年は勧告件数のみ）（平成 15～19 年の平均） B-2（新）

【指標の動向】

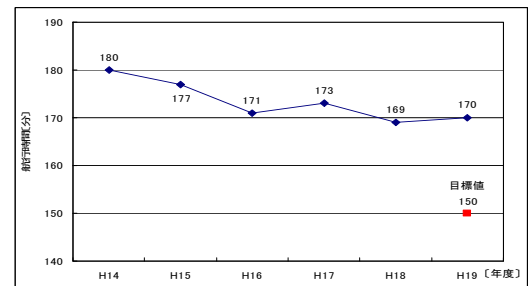
■施策目標 (19) 業績指標：100 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

- 平成19年の「海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数」の実績値は225人であり、平成18年と比べ、49人の減少となり、目標に向け順調に推移している。
- 実績値225人のうち、約6割の143人が漁船海難及び漁船からの海中転落による死者・行方不明者となっているが、平成18年の166人から23人減少しており、全体の死者・行方不明者数減少に大きく貢献している。
- 2時間以内の情報入手割合は75%であり、平成18年より3%上昇している。
- 船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は、一般船舶（注1）が55%、プレジャーボート等が66%であったが、漁船については30%であり、低い結果となっている。
なお、船舶からの海中転落者全体のライフジャケット着用率は、52%となっており、平成18年より10%上昇した。



■施策目標 (19) 業績指標：104 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

- 平成19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170分で、平成14年度の初期値に比べ10分短縮し、一定の時間短縮が図られたものの、目標年度である平成19年度において目標は未達成となった。



■施策目標 (19) 業績指標：105 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数

- 平成15年～19年の5年間における平均値は1.8件（関係行政機関に対する提言の制度がなかった平成15～17年を含む参考値）で平成14～18年の平均値からは0.6件増加し、上昇傾向を示しているものの、目標達成水準には達していない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (19) 船舶交通の安全と海上の治安を確保する。

業績指標 100

平成19年の死者・行方不明者は、平成18年より49人減少しており、大幅な減少となり、目標達成に向け順調に推移していることから、A-2とした。

海難情報の早期入手について、2時間以内の情報入手割合は75%で、平成18年より3%上昇した。その要因としては、平成18年には57%だった漁船の2時間以内の情報入手割合が、平成19年は66%に上昇したことが挙げられる。一般船舶が約78%、プレジャーボートが約80%で高い割合を保っており、今後もこの割合を維持し、上昇させていくとともに、漁船の2時間以内の入手割合をさらに上昇させ、海難情報の早期入手に努める必要がある。

漁船のライフジャケット着用率は30%であり、平成18年（31%）と比較すると横ばい状態で、未だ低い結果となっている。また、船舶からの海中転落者のうち、ライフジャケット着用者の生存率が91%であるのに対し、非着用者の生存率は62%となっており、ライフジャケットの着用が生存率の向上に寄与しているため、今後も着用率の向上に努める必要がある。

業績指標 104

海難の約95%が沿岸20海里以内において発生していることから、引き続きヘリコプターの高速性を利用した人命救助体制の充実強化を図る必要がある。

業績指標は平成14年度の初期値に比べ10分短縮し、施策効果から一定の時間短縮が図られたものの、目標年度である平成19年度において未達成となった。

本業績指標については、国土交通省政策評価基本計画に基づく政策レビュー「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」（平成19年度とりまとめ）において、詳細な分析及び評価を行った結果、概略以下の理由から施策の改善による実績値の向上が見込めないため、B-3と評価した。

また、現時点において、適切な指標の設定も困難であることから、本業績指標を廃止することとする。なお、本業績指標に係る実施施策は、業績指標103「ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数」を達成するための施策でもあり引き続き推進していくことから、これらの施策の評価は、今後、業績指標103に係る政策チェックアップにおいて実施することとする。

業績指標 105

平均値の推移が目標達成水準には達していないことからB-2と評価したが、単年での実績値は増加傾向にあり、実施した事務事業は一定の効果があるものと考えられる。この取組みを継続して推進していくことにより目標の達成は可能であると考えられることから、海難の再発防止に寄与する勧告・提言に向け、引き続き、外部有識者の積極的活用等による原因究明の深度化と各種情報の分析機能・体制の充実を図る。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する】

港湾及び海上等における総合的な物流体系の整備を推進することで、我が国の国際競争力の強化を図る。

(概評) 経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるためには、シームレスな国際物流システムの構築が不可欠である。そのため、国土交通省では、より効率的な国際物流システムの構築に向けて海上物流基盤の強化や港の振興等に取り組んでいる。各施策の業績指標については、当初の目標値に向けて概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も引き続き、より効率的な物流システムの構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を実施していく。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する

業績指標： **106** 国際船舶の隻数

目 標： 初期値：85 隻（平成 18 年度）→目標値：約 150 隻（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「国際船舶制度推進調査」

平成 19 年度実績： 84 隻 C-2（新）

業績指標： **107** 内航貨物船共有建造量

目 標： 初期値：20,526 G/T（平成 18 年度）→目標値：23,000 G/T（平成 23 年度の過去 5 ヶ年平均）

主な事務事業の概要： 「出資金を活用した船舶使用料の軽減」

平成 19 年度実績： 23,794 G/T A-2（新）

業績指標： **108** 我が国商船隊の輸送比率

目 標： 初期値：6%（平成 17 年度）→目標値：6%（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「海上輸送路確保対策」「米国及びEU海運政策対策」

平成 19 年度実績： 6%（平成 18 年度） A-2（新）

業績指標： **109** マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数

目 標： 初期値：0 件（平成 18 年度）→目標値：0 件（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策」

平成 19 年度実績： 0 件 A-2（新）

業績指標： **110** 内航船舶の平均総トン数

目 標： 初期値：574（平均 G/T）（平成 17 年度）→目標値：575（平均 G/T）（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「安定的かつ適切な規模での代替建造の推進」

平成 19 年度実績： 596（平均 G/T）（平成 18 年度） A-2（新）

業績指標： **111** 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

目 標： 初期値：0（平成 14 年度）→目標値：平成 14 年度比 5%減（平成 19 年度）

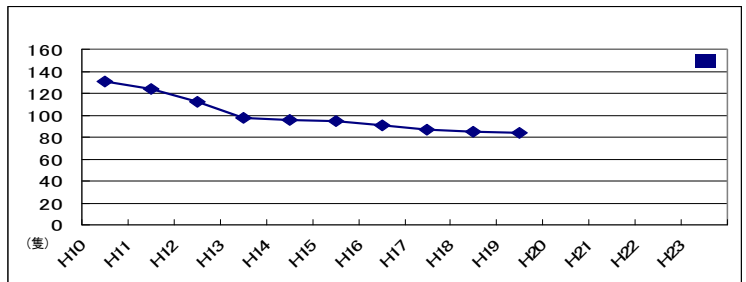
主な事務事業の概要： 「スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化」

平成 19 年度実績： 平成 14 年度比 5.8%減 A-2（A-2）

【指標の動向】

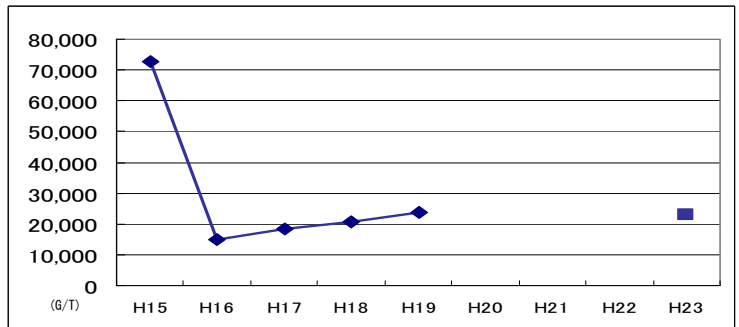
■施策目標 (20) 業績指標 : **106** 国際船舶の隻数

・平成19年度の実績は84隻で、平成18年度に比べて1隻減少にとどまっている。



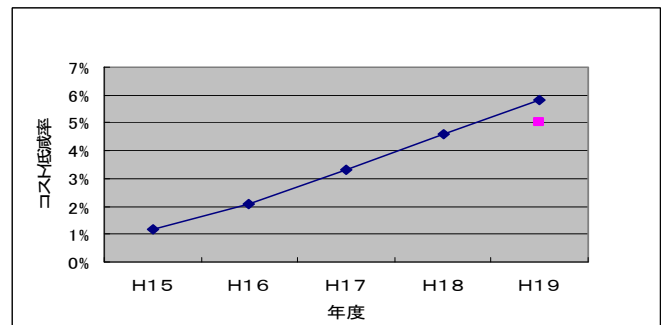
■施策目標 (20) 業績指標 : **107** 内航貨物船共有建造量

・平成19年度の進水量は23,794トン(平成18年度から3,268トン増)となっており、目標値23,000トン(平成23年度における過去5年平均)を達成しているため、順調である。



■施策目標 (20) 業績指標 : **111** 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

・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、平成17年度は平成14年度比3.3%減、平成18年度は平成14年度比4.6%減、平成19年度は平成14年度比5.8%減となり、年々コスト低減が図られ当初の目標値を達成した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。
 業績指標 **106** 業績指標は「国際船舶の隻数」であり、平成23年度を目標年度としているため、今年度はC-2と評価した。国際船舶制度導入により国際船舶を中心とした日本籍船の減少率は低減しているところ、19年度については、ほぼ前年度並みの実績となり、減少基調に歯止めがかかった*と推察される。以上から、現在の施策を維持する必要があると判断し、C-2と評価した。

※平成9年→平成18年までの年間平均減少率：▲8.4%

平成13年→平成19年までの年間平均減少率：▲2.5%

平成18年→平成19年の減少率：▲1.2%

業績指標 **107** 業績指標については、目標値23,000トン(平成23年度における過去5年平均)を達成しており、現在の施策を継続することが適当であることから、A-2と評価した。

共有建造制度を通じてスーパーエコシップを始めとする良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定した国内海上物流の整備に大いに資するものであり、今後も引き続き、内航船舶の共有建造を推進していく。

業績指標 **111** 業績指標は、毎年着実な進捗が見られることからA-2と評価した。

今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを低減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト施策を推進する。

今後の目標値については、平成24年度に平成19年度比5%低減を設定する(現行重点計画で目標とし、ほぼ達成が見込まれる低減率と同程度の目標値を設定)。

業績指標： **112** 船舶航行のボトルネックの解消率

目 標： 初期値：75%（平成12年度）→目標値：90%（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「主要国際幹線航路の整備及び保全」

平成19年度実績： 83.9% B-2（B-1）

業績指標： **113** フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

目 標： 初期値：0%（平成14年度）→目標値：平成14年度比4%減（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備」

平成19年度実績： 平成14年度比3%減 B-2（A-2）

業績指標： **114** 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

目 標： 初期値：50%（平成18年度）→目標値：55%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「放置等禁止区域の指定」「ボートパークの整備」

平成19年度実績： 50%（平成18年度） C-2（B-1）

業績指標： **115** 循環資源国内輸送コスト低減率

目 標： 初期値：0（平成14年度）→目標値：平成14年度比約1割減（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「官民の連携促進」「静脈物流基盤の整備等」「国際循環資源物流システムの構築」

平成19年度実績： 平成14年度比約4%減 B-3（A-2）

業績指標： **116** 港湾による緊急物資供給可能人口

目 標： 初期値：約1,900万人（平成14年度）→目標値：約2,600万人（平成19年度）

主な事務事業の概要： 「耐震強化岸壁を備えた港湾の整備による海上からの緊急物資輸送の確保」

平成19年度実績： 約2,080万人 B-1（A-2）

業績指標： **117** 3PL事業の促進に関する指標（倉庫事業において総合的な業務を行っている事業者の割合）

目 標： 初期値：29.2%（平成17年度）→目標値：37.0%（平成21年度）

主な事務事業の概要： 「ガイドライン（3PL契約、3PL情報セキュリティ、3PL環境配慮型）の策定」

平成19年度実績： 34.0%（平成18年度） A-2（新）

業績指標： **118** 貨物利用輸送の円滑な提供に関する指標

（①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数）

目 標： 初期値：①1,061箇所（平成17年度）→目標値：1,337箇所（平成21年度）

②22,915者（平成17年度） 24,447者（平成21年度）

主な事務事業の概要： 「事業規制の実態調査」

平成19年度実績： ①1,116箇所 A-2（新） ②23,356者（平成18年度） A-2（新）

業績指標： **119** 各地域における国際物流の効率化に関する指標（①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数）

目 標： 初期値：①8件（平成18年度）→目標値：15件（平成21年度）

②4件（平成18年度） 20件（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「地域の創意工夫を活かしたプロジェクトの策定・推進」

平成19年度実績： ①9件 A-2（新） ②5件 A-2（新）

業績指標： **120** 輸入者が迅速な取り引きを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間

目 標： 24時間以内（平成19年）

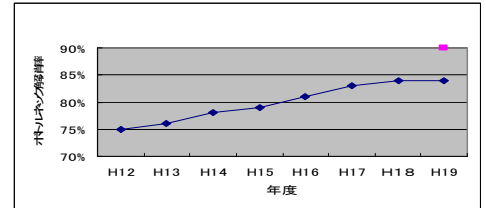
主な事務事業の概要： 「AEO制度の検討」

平成19年度実績： 10.31時間（暦年） A-3（新）

【指標の動向】

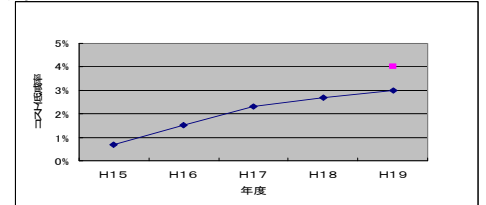
■施策目標 (20) 業績指標：112 船舶航行のボトルネックの解消率

- 平成19年度は浦賀航路において整備・保全が行われ、ボトルネック解消率は83.9%となったものの、平成19年度目標は未達成であった。



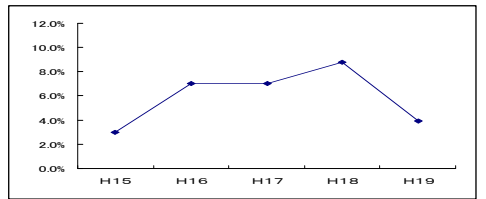
■施策目標 (20) 業績指標：113 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

- 平成15年度のコスト低減率は平成14年度比0.7%減、平成16年度は平成14年度比1.5%減、平成17年度は平成14年度比2.3%減、平成18年度は平成14年度比2.7%減、平成19年度は平成14年度比3.0%減と、年々コスト削減が図られているものの、平成19年度の目標値は未達成であった。



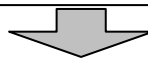
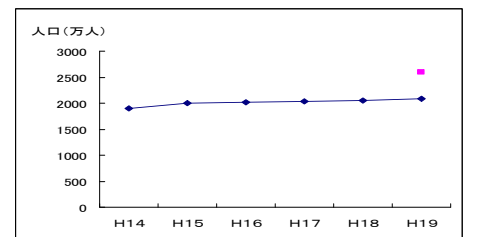
■施策目標 (20) 業績指標：115 循環資源国内輸送コスト低減率

- 平成19年度の低減率は平成14年度比約4%減であり、目標の10%に対し小幅に収まった。



■施策目標 (20) 業績指標：116 港湾による緊急物資供給可能人口

- 平成19年度の実績値は2,080万人と目標値の2,600万人よりかなり少なくなった。主な要因としては、公共事業費全体が減少傾向にある中、当該事業費も平成14年度から16年度までほぼ同額で推移し、その後は重点投資をしたが、岸壁の整備期間を考慮すると指標に現れるのが2,3年後からとなるため、目標年度の平成19年度には達成することができなかった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (20) 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。

業績指標 112 業績指標は未達成であるものの、備讃瀬戸航路については利用の実態に鑑み、当分の間航路の拡幅を行わないことから、実質的なボトルネック解消率は94.1%となっている。今後はこれをベースに当初予定していたH22の95%を目指し、B-2と評価する。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ための重要な施策であり、今後も引き続き最屈曲箇所や航路出入り口付近を重点的に整備して安全性の確保に努める。

業績指標 113 業績指標は、目標値は達成しなかったものの、平成20年度は4カ所、平成21年度は1カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等の新規供用が予定されているなど、今後着実な進捗が見られることからB-2と評価した。

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、複合一貫輸送等に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。今後の目標値については、平成24年度に平成19年度比3%削減を設定する（現行の5年間の低減率と同程度の目標値を設定）。

業績指標 115 輸送コスト負担力の小さい循環資源においては、低廉な海上輸送への利用転換は理想とするところであり、モーダルシフトの観点とコスト比較の視点を取り入れた本指標は、施策の効果を分析する上では画期的であった。しかし、陸上輸送量と海上輸送量は相対的に10:1であり、陸上輸送量、及び費用の変動が平均輸送コスト（円/t・km）に著しく左右されてしまう点が否めず、特に今回（平成19年）の結果において、海上輸送量自体は伸びているにもかかわらず、それ以上に陸上貨物そのものが1.4倍程度（平成14年比）伸びた事が、平均輸送コストを割高に反映され、本指標での弱点を表わす結果となっている。個別の港では積替え・保管施設に対する整備支援の他、官民の連携などにより循環資源の海上輸送量の増加に着実に寄与している成功事例もあるが、業績指標としてはB-3と評価し、今年度をもって指標を廃止する。同指標に代わり、リサイクルポートへの企業立地数を新たな指標として設定する予定。

業績指標 116 目標年度である平成19年度の業績指標は、目標値に達していないが、耐震強化岸壁緊急整備プログラムが策定された平成17年度以降、事業費を年々増加させており、現在整備中の多くの耐震強化岸壁の供用開始が見込めるとともに、今後は、標準型による整備を積極的に取り入れるなど、同プログラムに基づき、さらなる効率的・効果的な整備を推進することから、B-1とした。なお、目標値については、人口増減や、市町村合併による区域の変更を反映させるとともに、目標値の対象区域に近年新たに位置付けられた東南海、南海地震、日本海溝千島海溝防災対策推進地域を追加し、平成19年度における目標達成状況等を踏まえた上で、新たに設定する予定である。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標（21）観光立国を推進する】

観光は、人々にゆとりとうるおいを与えるとともに、地域活性化に寄与するといった意義を有していることから、国民がゆとりを持って充実した観光を楽しむことのできる環境を整えることが重要である。

（概評）観光立国の実現を図るため、ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進、観光ルネサンス事業、観光の振興に寄与する人材の育成、ニューツーリズム創出・流通促進事業等の取組みを進めてきたが、順調な推移を示している業績指標がある一方で、その目標の達成に一層の努力が必要な業績指標もあることから、これまでの取組みの内容について見直しを行い、改善を図りながら、観光立国の実現に向けて、総合的かつ計画的に様々な取組みを進めていく必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（21）観光立国を推進する

業績指標： **121** 訪日外国人旅行者数

目 標： 初期値：733 万人（平成 18 年）→目標値：1,000 万人（平成 22 年）

主な事務事業の概要： 「ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・充実」「観光ルネサンス事業」

平成 19 年度実績： 835 万人（暦年） A-1（A-1）

業績指標： **122** 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数

目 標： 初期値：2.72 泊（平成 18 年度）→目標値：4 泊（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「訪日外国人旅行環境整備事業」「ニューツーリズム創出・流通促進事業」

平成 19 年度実績： 2.47 泊 B-1（新）

業績指標： **123** 日本人海外旅行者数

目 標： 初期値：1,753.5 万人（平成 18 年）→目標値：2,000 万人（平成 22 年）

主な事務事業の概要： 「ASEAN貿易投資観光促進センター拠出金」「世界観公機関拠出金」

平成 19 年度実績： 1,728.5 万人（暦年） B-1（新）

業績指標： **124** 国内における観光旅行消費額

目 標： 初期値：24.5 兆円（平成 17 年度）→目標値：30 兆円（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・充実」「観光ルネサンス事業」

平成 19 年度実績： 23.5 兆円（平成 18 年度） B-1（新）

業績指標： **125** 主要な国際会議の開催件数

目 標： 初期値：168 件（平成 17 年）→目標値：252 件（平成 23 年）

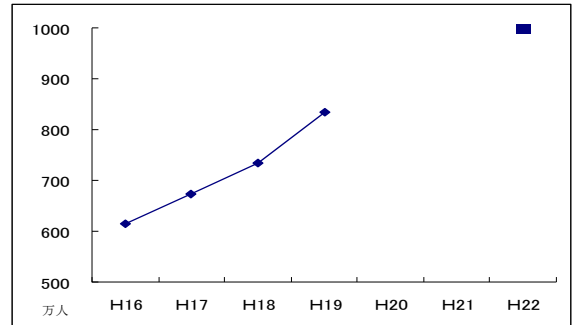
主な事務事業の概要： 「国際会議の開催・誘致の推進」

平成 19 年度実績： 166 件（平成 18 年） B-1（新）

【指標の動向】

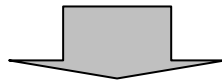
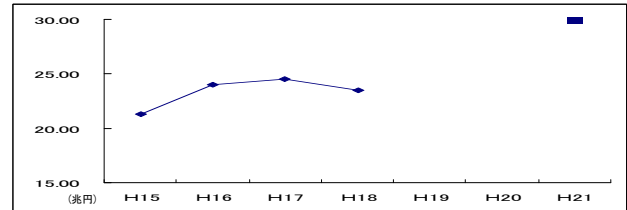
■施策目標 (21) 業績指標 : 121 訪日外国人旅行者数

- ・訪日外国人旅行者数は、平成19年に過去最高となる835万人が日本を訪れ、前年対比13.9%増と目標に対して順調に推移している。



■施策目標 (21) 業績指標 : 124 国内における観光旅行消費額

- ・平成18年度においては平年並みの23.5兆円となり、前年比4.1%の減少と低調である。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (21) 観光立国を推進する。

業績指標 121

業績指標は目標の達成に向けて順調な推移を見せていることから、A-1と評価した。

目標を達成するために、増加するリピーター客や個人旅行者への対策等、さらなる取組を講ずる必要がある。我が国の国内における旅行消費額の約9割は、日本人観光旅客によるものであり、日本人を含めた内外からの観光旅客の来訪及び滞在を促進する必要があることから、観光ルネサンス事業に加え、20年度より、内外観光客の2泊3日以上滞る滞在型観光を促進する観光圏形成のための取組を促進する「観光圏整備事業」を実施する。

多様化する訪日外国人旅行者のニーズに対応し、観光事業従事者のインセンティブの向上を図るため、観光事業従事者が訪日外国人旅行者等を接遇するにあたって必要とされる技能を評価する手法の確立に向けた検討を行う。

観光の振興に寄与する人材の育成として、今後も「観光カリスマ塾」を開催することで「観光カリスマ」のノウハウ普及を促すとともに、「観光地域プロデューサー」モデル事業によって地域の観光振興の専門家を派遣する等の取組を行い、また、引き続き「訪日外国人旅行者接遇研修」によってボランティアガイド等を含めた観光事業従事者による外国人対応を一層充実させる。

10月から観光庁を設置し、必要な施策を総合的に策定・実施することにより観光立国の実現を図る。

業績指標 124

業績指標は低調であり、B-1と評価した。

当目標は他の4つの目標の総合的な結果を反映する目標である。目標を達成するために、他の4つの目標の課題について、さらなる取組を講ずる必要がある。

我が国の国内における旅行消費額の約9割は、日本人観光旅客によるものであり、日本人を含めた内外からの観光旅客の来訪及び滞在を促進する必要があることから、観光ルネサンス事業に加え、20年度より、内外観光客の2泊3日以上滞る滞在型観光を促進する観光圏形成のための取組を促進する「観光圏整備事業」を実施。

国内旅行需要創出・平準化の促進のため、20年度より、国内旅行需要創出・平準化等促進実証事業を実施。

多様化する訪日外国人旅行者のニーズに対応し、観光事業従事者のインセンティブの向上を図るため、観光事業従事者が訪日外国人旅行者等を接遇するにあたって必要とされる技能を評価する手法の確立に向けた検討を行う。

19年度に策定予定の旅行商品のユニバーサルデザイン化に関するガイドラインについて、シンポジウム等の普及啓発活動を行う。

平成19年度に引き続き、実証事業の実施等により「ニューツーリズム」市場の形成を支援するとともに、一般国民、観光関係者等に対するセミナーやシンポジウムの開催等により、「ニューツーリズム」市場の育成を図る。また、ニューツーリズム旅行商品としての成功事例を積み上げ、その要因を分析・活用する。平成19年度に構築中のデータベースについては、利用者ニーズに対応したシステム改修を行う。

観光の振興に寄与する人材の育成として、今後も「観光カリスマ塾」を開催することで「観光カリスマ」のノウハウ普及を促すとともに、「観光地域プロデューサー」モデル事業によって地域の観光振興の専門家を派遣する等の取組を行い、また、引き続き「訪日外国人旅行者接遇研修」によってボランティアガイド等を含めた観光事業従事者による外国人対応を一層充実させる。

10月から観光庁を設置し、必要な施策を総合的に策定・実施することにより観光立国の実現を図る。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する】

良好な景観は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものである。特に、地域の景観上重要な建造物や樹木は、単一で交流人口の拡大の効果が大きく見込まれるものであるため、その保全活用を中心とした取組の支援を行う。

(概評) 本施策にあつては、景観に優れた国土・観光地づくりを推進するために、地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い「景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数」について、業績指標としているところであるが、平成 19 年度から景観形成総合支援事業による景観法に基づく景観重要建造物及び樹木の保全活用を中心とした取組みを支援する措置を講じており、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に推移している。ついで、引き続き本事業の活用を通じた地域資源の保全活用の取組みを支援し、地域の交流人口の拡大と地域振興・活性化を推進する。

【施策目標 (23) 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する】

国際競争力・地域の自立等を強化するため、国際物流に対応した基幹ネットワークや日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークを構築する。

(概評) 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築および日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークの構築に向け、各業績指標とも着実かつ順調に推移しているところである。引き続き、重点的かつ効率的な道路ネットワークの整備を推進し、国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成を図る必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (22) 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する

業績指標： **126** 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

目 標： 初期値：30 件（平成 18 年度）→目標値：80 件（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「景観形成総合支援事業」

平成 19 年度実績： 41 件 A-2（新）

■施策目標 (23) 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

業績指標： **127** 規格の高い道路を使う割合

目 標： 初期値：13%（平成 14 年度）→目標値：15%（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「規格の高い道路のネットワーク構築」「多様で弾力的な料金施策への取組」
「スマート I C の活用等による追加 I C の整備促進」

平成 19 年度実績： 15%（速報値） A-2（A-2）

業績指標： **128** 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

目 標： 初期値：59%（平成 14 年度）→目標値：68%（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備」

平成 19 年度実績： 69% A-2（A-2）

業績指標： **129** 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

目 標： 初期値：72%（平成 14 年度）→目標値：77%（平成 19 年度）

主な事務事業の概要： 「住民生活の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、『地域間交流ルート』を重点的に整備促進する」

平成 19 年度実績： 77% A-2（A-2）

業績指標： **130** 日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

目 標： 初期値：63%（平成 14 年度）→目標値：68%（平成 19 年度）

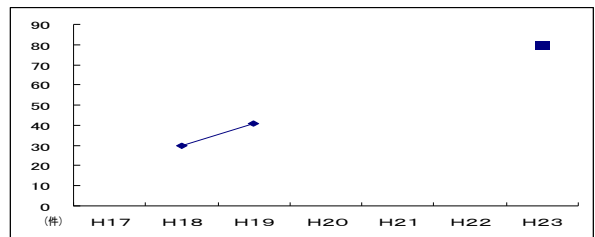
主な事務事業の概要： 「地域内の交流円滑化に資する道路整備として市町村合併支援事業等促進」

平成 19 年度実績： 68% A-2（A-2）

【指標の動向】

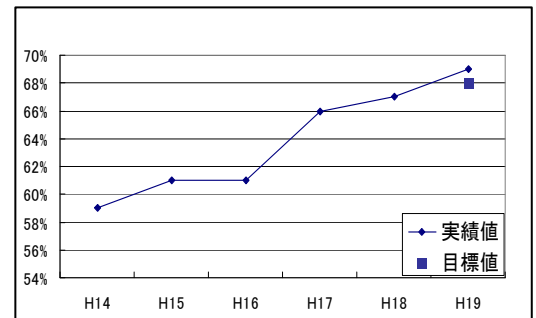
■施策目標（22）業績指標：126 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

- 最終目標達成までのトレンド（年度毎に10件増）と比較して、平成19年度内における新規指定件数は11となっていることから、順調に推移していると言える。



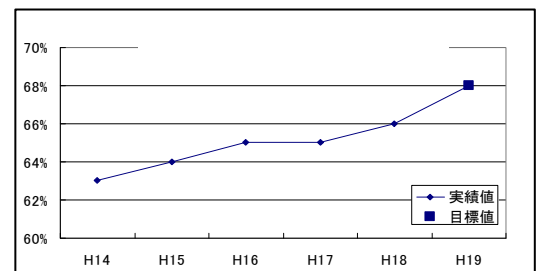
■施策目標（23）業績指標：128 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

- アクセス率については、平成14年度末の59%が平成19年度末に69%まで向上し、指標の目標値を達成した。
 - 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%（平成13年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の84%（平成13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。
- また、橋梁の強度等の問題により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在し、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するため、国際競争力の観点からも大きな問題となっている。



■施策目標（23）業績指標：130 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

- 平成14年度実績値63%から平成19年度の実績値が68%となり、業績指標の目標値を達成した。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（22）景観に優れた国土・観光地づくりを推進する。

- 業績指標 126 業績指標は順調に推移しており、A-2と評価した。
引き続き、景観形成総合支援事業の推進等により、景観法の活用を促進していく。

■施策目標（23）国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

- 業績指標 128 業績指標は、平成14年度末の59%が平成19年度末に69%まで向上し、指標の目標値を達成したことから、A-2と評価した。

国際競争力の確保に必要な水準（約9割）より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、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とともに、国際競争力の向上を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。

国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、国際標準コンテナ車が、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間を支障なく通行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の整備を図る。

- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。
- 業績指標 130 指標は順調に推移しているため、A-2評価とした。しかし、日常的な移動の安全性や快適性が損なわれている地域が残っているため、引き続き、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等の地域内の交流の円滑化に資する道路整備等を重点的に支援する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

【政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化】

【施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する】

広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により、全国一日交通圏の形成に寄与する。

(概評) 広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により全国一日交通圏の形成に寄与する観点から、施策目標「新幹線鉄道の整備を推進する」の実現に向け、整備新幹線整備事業等を行った。その結果、平成 16 年 12 月の政府・与党申合せに基づき着実な整備が行われ、目標年度(平成 23 年度)において業績指標(5 大都市からの鉄道利用所要時間が 3 時間以内である鉄道路線延長)の目標値が十分達成されると見込まれる。今後とも新幹線鉄道の整備を着実に推進していく。

【施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する】

高速交通手段の中でも航空は、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、航空交通ネットワークの強化を図る。

(概評) 着実な空港整備等により、国内・国際とも発着回数等は増加傾向にあるものの、機材の小型化等の影響により指標である座席キロ、トンキロが目標に達しなかった。また、国際航空路線における最適経路の航行割合については、隣接する外国管制機関の対応の遅れなどにより効果の発現が遅れている。航空機騒音に係る環境基準については、堅実に成果が上がっており、継続的な取組みにより達成率の向上を目指す。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する

業績指標： **131** 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

目 標： 初期値：15,400km(平成 18 年度)→目標値：15,700km(平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「新幹線鉄道の整備」「幹線鉄道の高速化の推進」

平成 19 年度実績： 15,400km A-2 (A-2)

■施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する

業績指標： **132** 国内航空サービス提供レベル

目 標： 1,294 億座席キロ(平成 14 年度)→目標値：1,500 億座席キロ(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「大都市圏拠点空港の整備」「ターミナル諸施設の利便性向上」「航空機の就航率改善」
「次期管制システムの整備」

平成 19 年度実績： 1,315 億座席キロ(暦年速報値) B-3 (B-1)

業績指標： **133** 国際航空サービス提供レベル(①国際航空旅客、②貨物)

目 標： 初期値：①3,435 億座席キロ(平成 14 年度)→目標値：4,800 億座席キロ(平成 19 年度)

② 215 億トンキロ(平成 14 年度) 300 億トンキロ(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「国際拠点空港等の整備の推進」

平成 19 年度実績： ①3,497 億座席キロ B-3 (B-1)

② 255 億トンキロ B-3 (B-1)

業績指標： **134** 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

目 標： 初期値：94.7%(平成 18 年度)→目標値：95.0%(平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「民家防音工事の推進」「航空機騒音対策の実施」

平成 19 年度実績： 94.7% A-2 (A-2)

業績指標： **135** 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

目 標： 初期値：51%(平成 14 年)→目標値：100%(平成 19 年)

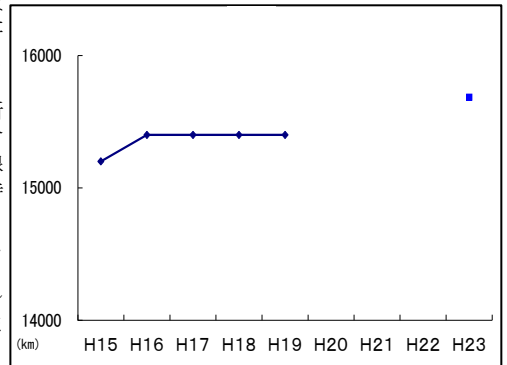
主な事務事業の概要： 「航空保安施設の整備」

平成 19 年度実績： 50%(暦年) B-3 (C-2)

【指標の動向】

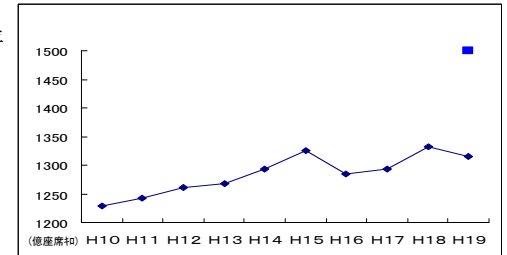
■施策目標 (24) 業績指標：131 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長

- 整備新幹線について、平成22年度末に開業予定である、東北新幹線八戸～新青森間では約87%、九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間では約79%（平成20年度事業費までの累計）が進捗していることから平成23年度における目標値達成が見込まれ、順調な進捗状況である。
- これまで、平成14年12月の東北新幹線盛岡～八戸間の開業、平成16年3月の九州新幹線（鹿児島ルート）新八代～鹿児島中央間の開業や、東海道新幹線品川駅の開業等を含む平成15年10月のダイヤ改正による、新幹線と在来線の接続の改善をはじめ、各路線における施設改良や新型車両の導入、ダイヤ改正による接続時間の短縮等によって、3時間圏の拡大が進んできたところである。
- 例えば、博多と鹿児島中央との所要時間は、九州新幹線新八代～鹿児島中央間の開業により、3時間40分（在来線利用）から2時間11分に大幅に短縮している。
- 今後、平成22年度末の東北新幹線八戸～新青森間、九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間の開業及び在来線との接続の円滑化等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。



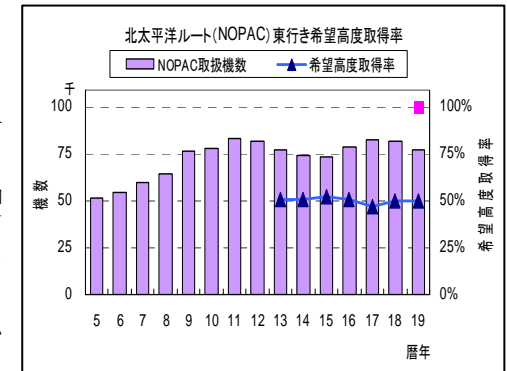
■施策目標 (25) 業績指標：132 国内航空サービス提供レベル

- 国内航空サービス提供レベルの平成19年度の実績値は1,315億座席キロであり、平成18年度の実績値と比較すると1.3%の減少となっている。
- 燃料価格高騰などの影響による路線の見直しや機材の小型化等の供給抑制が要因であると考えられる。



■施策目標 (25) 業績指標：135 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

- 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合が目標値に達していなかった理由は、以下の外部要因のため。
 - ①運輸多目的衛星 (MTSAT) の運用開始遅れ
 - ・H2Aロケットの事情によりMTSATの打上時期が当初予定より遅れた。
 - ・航空機に搭載される米国メーカーの一部の衛星通信機器に不具合が見つかりMTSAT新1号機の試験工程を延期せざるを得なくなった。
 - ②隣接する外国管制機関の対応遅れ
 - ・平成18年7月よりMTSAT新1号機の運用を開始し、北太平洋ルートの一部（西向き）に、さらに平成19年4月には、東向きも含めた北太平洋ルートに管制間隔50NMが適用された。しかしながら、隣接する外国管制機関のシステム整備遅れ等のため、隣接する空域を含めた管制間隔50NMを適用することには至っていない。
 - ③新システムへのユーザー側の対応
 - ・航空会社の経営状況は依然原油価格高騰により厳しい状況が続いており、新システムのユーザー側の対応が十分ではないことを考慮する必要がある。
- 今後外部要因が解決することにより順調に向上していくことが期待される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (24) 整備新幹線の整備を推進する。

業績指標 131

5大都市からの鉄道利用所要時間は、営業キロ15,400kmで3時間以内の到達を可能としており、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。
 今後とも、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進する。

■施策目標 (25) 航空交通ネットワークを強化する。

業績指標 132

燃料価格高騰の影響等による路線の見直しが進んだことなどの要因により、国内航空需要が指標の目標設定の前提とした需要予測に及ばなかったことに加え、機材の小型化による供給量の減少もあり、目標を達成することができなかったと考えられる。一方で、空輸でも実績が加算されるなどの現指標の問題点を改善するため、空港の能力拡充や運航効率の改善等の施策の効果を適切に評価するため、指標を変更することが適当であり、「B-3」と評価した。

今後は、国内線の便数、旅客数、貨物量、欠航率及び総主要飛行経路長を表した指標を新たに採用する予定。

引き続き、地域活力を向上させるために、地域における広域的な交流の拠点である空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの充実等を推進し、国内航空需要に適切に対応していく。

業績指標 135

本指標については、隣接する外国管制機関の対応が遅れていることや、ユーザー側の新システムへの対応が十分でないことから目標年度内に目標値を達成しなかった。一方、交通量の急増が予想されるアジア太平洋地域において容量拡大を図っていく必要があるが、当該指標では北太平洋ルートのみであり、アジア太平洋地域全体の効果についての確に把握することが困難であることから、「B-3」と評価した。今後は、国際線の便数、旅客数および貨物量を表した指標を新たに採用し、今後も交通量の急増が予想されるアジア太平洋地域において、安全で円滑かつ効率的な航空交通の実現を推進し、国際需要に適切に対応していく。隣接する空域を含めた管制間隔50NMの適用（平成21年以降予定）、日本の管轄空域内における30NMへの短縮適用（平成20年8月予定）を実施する。

【政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進】

【施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する】

都市・地域の魅力ある将来像を実現するため、都市の競争力・成長力を高めるとともに、地域の活性化を図るなど、都市再生・地域再生を推進する。

(概評) 国際的な都市間競争の激化等に対応した活力ある都市の再生に向けた施策を実施するとともに、地域が抱える様々な課題を踏まえ、魅力ある地域の再生に向けた施策を実施した。目標の達成に向けて概ね順調な進捗が見られるが、引き続き取組を推進するとともに、特に地域振興施策については更なる施策の改善を行う必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する

業績指標： **136** 地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数

目 標： 初期値：1,718 件（平成 18 年度）→目標値：2,600 件（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地域作りに対する先進的な取組の調査・分析及び情報発信」

平成 19 年度実績： 2,142 件 A-2（新）

業績指標： **137** 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者の比率

目 標： 初期値：78%（平成 18 年度）→目標値：78%（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地域活性化の支援」「都市地方連携推進」

平成 19 年度実績： 74.8% B-1（新）

業績指標： **138** 都市再生誘発量

目 標： 初期値：3,878ha（平成 18 年度）→目標値：9,200ha（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「都市再生総合整備事業の推進」「都市再生区画整理事業の推進」

平成 19 年度実績： 5,401ha A-2（A-2）

業績指標： **139** 文化・学術・研究拠点の整備の推進（①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数）

目 標： 初期値：① 88 件（平成 17 年度）→目標値： 100 件（平成 22 年度）

②96 施設（平成 18 年度） 156 施設（平成 23 年度）

③ 214 人（平成 17 年度） 270 人（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「筑波研究学園都市における国際会議開催数」

平成 19 年度実績： ① 94 件（平成 18 年度） C-2（新）

②105 施設 A-2（新）

③ 246 人 A-2（新）

業績指標： **140** 大深度地下使用の累計認可件数

目 標： 初期値：0 件（平成 18 年度）→目標値：3 件（平成 23 年度）

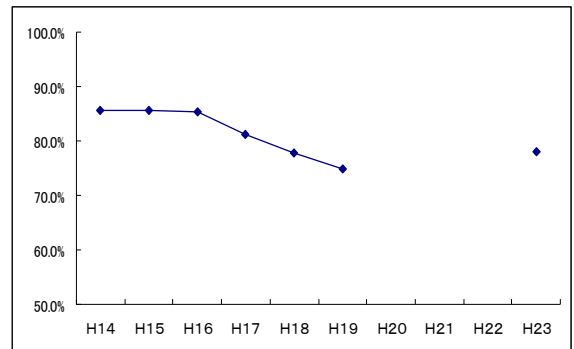
主な事務事業の概要： 「都市再生総合整備事業の推進」「都市再生区画整理事業の推進」

平成 19 年度実績： 1 件 A-2（新）

【指標の動向】

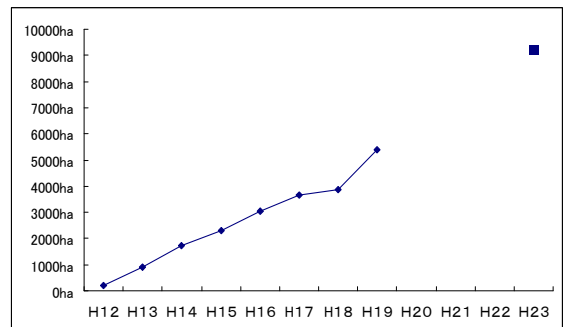
■施策目標 (26) 業績指標 : **137** 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者の比率

・平成19年の実績値は、前年度比で3.1%減少して74.8%となっており、都市と地方との景気格差拡大や都市部への人口集中化が続いて低調な推移となっている。



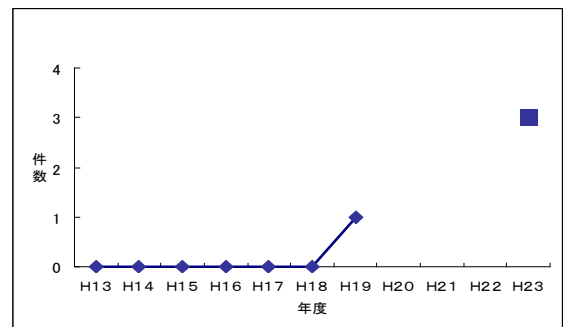
■施策目標 (26) 業績指標 : **138** 都市再生誘発量

・平成19年度の単年度の実績は約1,500haで、平成23年度の目標値に対してのトレンド(1,065ha/年)を上回っており、順調に推移している。



■施策目標 (26) 業績指標 : **140** 大深度地下使用の累計認可件数

・平成19年度は、神戸市大容量送水管整備事業において大深度地下使用法に基づく初の使用認可がなされ、実績値は1件となった。また、東京外かく環状道路(東名高速~関越道間)において使用認可の事前手続きである事業間調整が1件行われたところである。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (26) 都市再生・地域再生を推進する。

業績指標 **137** 平成19年の実績値は、前年度比で3.1%減となっており、低調に推移している。
実績値の減少要因としては、年々増加する都市と地方との景気格差拡大や都市部への人口集中化が考えられる。

これを踏まえ、今後は、より一層の地方の活性化、大都市圏への人口流出抑制を図る必要があるため、平成20年度から新たな取組を行っていくこととし、B-1と評価した。

業績指標 **138** 業績指標は、目標値に対してのトレンドを上回るペースで順調に推移しており、現在の施策を引き続き進めていくことが重要であることから、A-2と評価した。

今後も民間事業者等の都市再生への誘導のため、基盤整備等を着実に進める必要がある。

業績指標 **140** 業績指標は目標の達成に向け着実な推移を示しており、A-2と評価した。

今後の取組としては、大深度地下使用法を活用した事業実施の本格化が進む中で、認可審査の適切な実施及び効率化・迅速化の観点から調査・検討を実施する。

業績指標： **141** 半島地域の交流人口

目 標： 初期値：100%（平成17年度）→目標値：平成17年度対比102%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「半島らしい暮らし・産業創出事業の推進」

平成19年度実績： 平成17年度対比105.5%（平成18年度） C-2（新）

業績指標： **142** 雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合

目 標： 初期値：66%（平成17年度）→目標値：71%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「豪雪地帯に係る調査・検討」「豪雪地帯対策特別事業」

平成19年度実績： 62%（平成18年度） C-2（新）

業績指標： **143** 都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率

目 標： 初期値：81.8%（平成18年度）→目標値：80%以上（平成19年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「まちづくり交付金」

平成19年度実績： 81.9% A-1（新）

業績指標： **144** 民間都市開発の誘発係数

目 標： 初期値：16倍（平成16～18年度）→目標値：16倍（平成19～23年度）

主な事務事業の概要： 「まち再生出資業務」

平成19年度実績： 14.5倍 A-2（新）

業績指標： **145** まちづくりのための都市計画決定件数（市町村）

目 標： 初期値：約1,470件（平成17年度）→目標値：1,470件（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「まちづくり計画策定担い手支援事業」

平成19年度実績： 1,555件（平成18年度） A-2（新）

業績指標： **146** 駐車場法に基づく駐車場供用台数

目 標： 初期値：375万台（平成17年度）→目標値：419万台（平成20年度）

主な事務事業の概要： 「駐車場法に基づく駐車場整備の推進」

平成19年度実績： 405万台（速報値） A-2（新）

業績指標： **147** 景観計画の策定団体数

目 標： 初期値：43団体（平成18年度）→目標値：約400団体（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「景観形成総合支援事業」

平成19年度実績： 89団体 A-2（新）

業績指標： **148** 都市機能更新率（建築物更新関係）

目 標： 初期値：31.8%（平成15年度）→目標値：36%（平成20年度）

主な事務事業の概要： 「市街地再開発の推進」

平成19年度実績： 35.6% A-2（A-2）

業績指標： **149** 中心市街地人口比率の減少率

目 標： 初期値：前年度比1.1%減（平成16年度）→目標値：前年度比0.5%減（平成21年度）

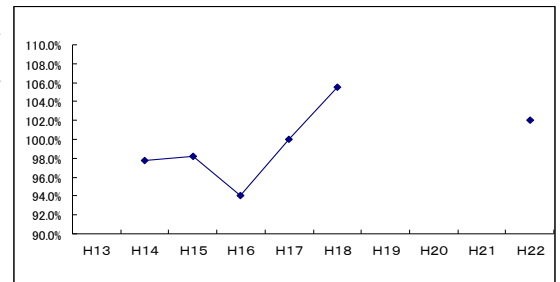
主な事務事業の概要： 「街なか居住再生ファンド」

平成19年度実績：前年度比0.6%減（平成18年度） A-2（B-2）

【指標の動向】

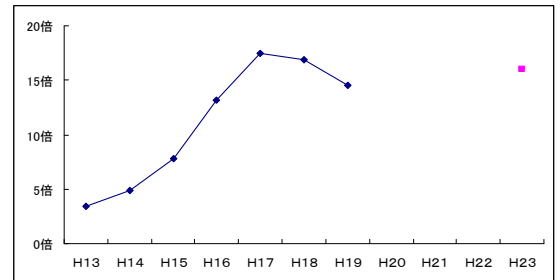
■施策目標（26）業績指標： 141 半島地域の交流人口

- 平成19年の実績値については現在集計中であるが、平成18年の実績値は平成17年対比105.5%であり、目標年である平成22年における目標値を上回っている。



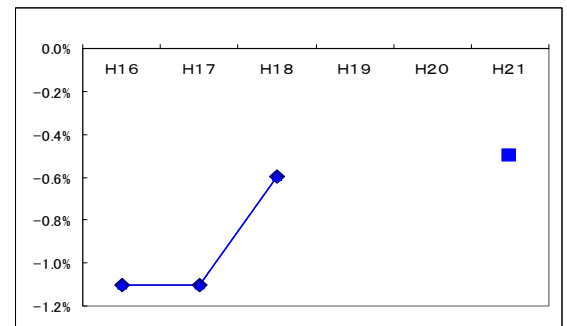
■施策目標（26）業績指標： 144 民間都市開発の誘発係数

- 平成19年度単年の実績値は14.5倍となっているが、直近3カ年度（平成17年度～平成19年度）の平均をとると16.3倍と高水準を維持している。



■施策目標（26）業績指標： 149 中心市街地人口比率の減少率

- 平成19年度の実績値は集計中である。平成18年度の実績値は0.6%減と、目標達成に向け順調に推移している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（26）都市再生・地域再生を推進する。

業績指標 141 平成19年の実績値については集計中である。また、入込観光客数は外部要因により単年度の増減の動きが大きいことから前年度実績との単純比較により目標が達成されたか否かを判断することができず、平成19年の実績を含めた複数年の実績値の推移を比較して判断する必要がある。このため、C-2と評価した。

半島地域は、地理的・自然的特性から優れた自然景観と海山里の多様な資源に恵まれるとともに、海を通じた交易・交流の拠点として栄えてきた歴史を持つことから、今後もこれらの自然・文化資源を活用し、魅力ある広域的な観光ルートの形成や体験活動の促進等を図ることとする。

業績指標 144 平成19年度単年では14.5倍となっているが、民間事業者による都市開発事業のため、単年度によるばらつきがでていいるものであり、直近3カ年度（平成17年度～平成19年度）の平均を見てみると16.3倍となり、目標達成に向けた成果を示している。（なお平成19年度の単年度実績も、目標値の設定の根拠とした過年度実績の内、下限値である平成16年度の実績値を上回っている）今後も平均16倍を維持できるよう、現在の施策を維持することとし、A-2と評価した。

業績指標 149 業績指標は目標達成に向け順調に推移しており、現在の施策を維持することが妥当と考えられることから、A-2と評価した。引き続き、中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、補助制度の拡充、税制特例措置といった各種施策を講じる。

【政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進】

【施策目標 (27) 流通業務立地等の円滑化を図る】

物流拠点の整備等により流通業務立地の円滑化を図ることで、土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等が期待される。

(概評) 土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等に向け、流通業務立地の円滑化を図るため、土地区画整理事業や流通業務団地造成事業等を実施しているところである。現時点においては、目標年度における施策目標の達成が見込まれる状況であるものの、土地区画整理事業や流通業務団地造成事業は長期間にわたる事業であることから、今後も本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

【施策目標 (28) 集約型都市構造を実現する】

各種施策を講じることにより、集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図り、持続可能な都市づくりを推進する。

(概評) 集約型都市構造の実現を目指し、集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図るため、土地区画整理事業等の市街地整備事業を実施しているところである。過年度のデータがなく、目標値に対してのトレンドを追うことができないが、指標の基となる道路面積率や拠点地域の延べ床面積の割合が増加している都市が多く、目標達成に向け一定の成果を示していると判断される。引き続き、市街地整備事業を確実に推進していくとともに、都市機能の適切な立地誘導、都市福祉施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置をあわせて重点的に行っていくことが重要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (27) 流通業務立地等の円滑化を図る

業績指標： **150** 物流拠点の整備地区数

目 標： 初期値：35 地区（平成 18 年度）→目標値：64 地区（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「流通市街地の整備の推進」

平成 19 年度実績： 41 地区 A-2（新）

■施策目標 (28) 集約型都市構造を実現する

業績指標： **151** 都市機能の集積を促進する拠点の形成率

目 標： 初期値：25%（平成 19 年度）→目標値：51%（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「都市交通や市街地整備など多様な分野の関係施策の連携」

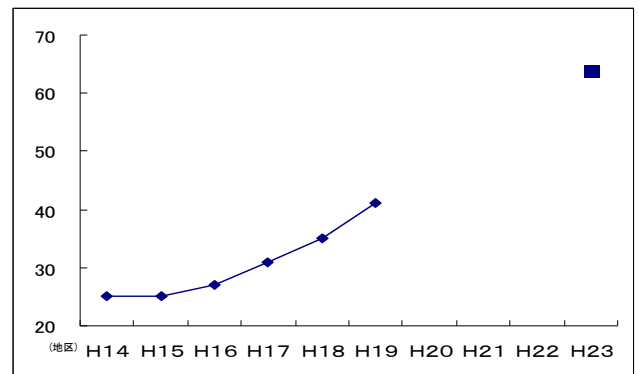
「各地での説明会や意見交換会の実施」

平成 19 年度実績： 25% C-3（新）

【指標の動向】

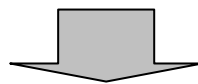
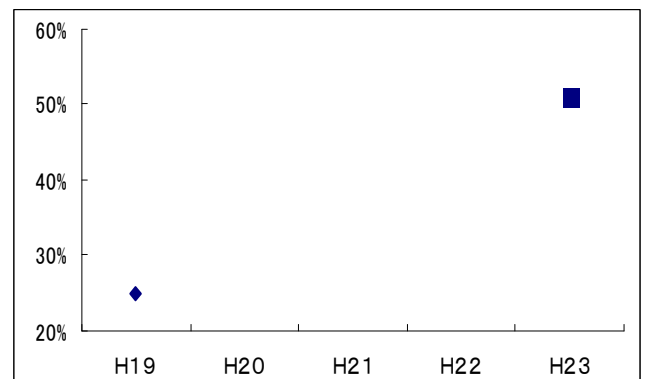
■施策目標（27）業績指標：150 物流拠点の整備地区数

- ・平成19年度までの実績値は41地区であり、前年度比で6件増加している。目標に向けて、トレンドを上回るペースで順調に推移している。



■施策目標（28）業績指標：151 都市機能の集積を促進する拠点の形成率

- ・平成19年度の実績値が初期値となることから、目標値に対する進捗状況度合いは判断できないが、当該年度の実績は約25%となっている。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（27）流通業務立地等の円滑化を図る。

業績指標 150 業績指標の実績値は、目標達成に向けた成果を示しており、現在の施策を着実に推進することが適切であることから、A-2と評価した。今後も、現在の施策を着実に推進していく。

■施策目標（28）集約型都市構造を実現する。

業績指標 151 現時点で把握できているのは平成19年度における実績値のみで、業績指標の目標値に対するトレンドを追うことができず、目標達成に向けた成果を示しているか判断できないこと、平成20年度以降は評価をより正確にできるようにするため指標の定義を修正することから、C-3と評価した。

指標については、都市によって集約拠点の広さが異なるため、都市の割合ではなく対象都市全体の延べ床面積を用いて測定し、より正確に評価を行うこととする。平成20年度以降の業績指標は「主要な拠点地域への都市機能集積率」とし、その定義は、人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積に占める主要な拠点地域の床面積の割合とする。平成18年度の約4%を初期値とし、年度ごとに前年度比以上の水準となることを目標とする。

指標の定義は修正するが、目標達成に向けて必要な施策は同様であり、平成19年度に拠点地域の延べ床面積の割合が増加している都市が多く見られるため、今後も着実に基盤整備等を進めるとともに、関連する支援措置をあわせて行っていく。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる】

鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現等を図る。

(概要) 鉄道網の充実・活性化を図るべく、幹線鉄道、都市鉄道及び空港アクセス鉄道の整備、鉄道貨物の輸送力増強、地方鉄道の活性化等を推進した結果、各業績指標における平成 19 年度の実績値は、目標値の達成に向けて、順調に推移している。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる

業績指標： **152** トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数
目 標： 初期値：21 億トンキロ（平成 18 年度）→目標値：32 億トンキロ（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「山陽線鉄道貨物輸送力増強事業」「北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業」
平成 19 年度実績： 23 億トンキロ A-2（新）

業績指標： **153** 5 大都市からの鉄道利用所要時間が 3 時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化）
目 標： 初期値：15,400km（平成 18 年度）→目標値：15,700km（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「新幹線鉄道の整備」「幹線鉄道の高速化の推進」
平成 19 年度実績： 15,400km A-2（新）

業績指標： **154** 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）

目 標： 初期値：1 空港（平成 12 年度）→目標値：2 空港（平成 19 年度）
主な事務事業の概要： 「空港アクセス鉄道等整備事業」
平成 19 年度実績： 2 空港 A-2（A-2）

業績指標： **155** 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏；括弧内は複々線化区間延長）

目 標： 初期値：①2,353 km（内、複々線区間 211 km）（平成 18 年度）
②1,552 km（内、複々線区間 135 km）（平成 18 年度）
③ 925 km（内、複々線区間 2 km）（平成 18 年度）
→目標値：①2,399 km（内、複々線区間 216 km）（平成 23 年度）
②1,591 km（内、複々線区間 135 km）（平成 23 年度）
③ 925 km（内、複々線区間 2 km）（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「地下高速鉄道整備事業費補助」「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」「都市鉄道利便増進事業費補助」
平成 19 年度実績： ①2,353 km（内、複々線区間 211 km） A-2（A-2）
②1,552 km（内、複々線区間 135 km） A-2（A-2）
③ 925 km（内、複々線区間 2 km） A-2（A-2）

業績指標： **156** 都市鉄道（東京圏）の混雑率

目 標： 初期値：170%（平成 18 年度）→目標値：165%（平成 23 年度）
主な事務事業の概要： 「地下高速鉄道整備事業費補助」「空港アクセス鉄道等整備事業費補助」「都市鉄道利便増進事業費補助」
平成 19 年度実績： 171% B-2（B-2）

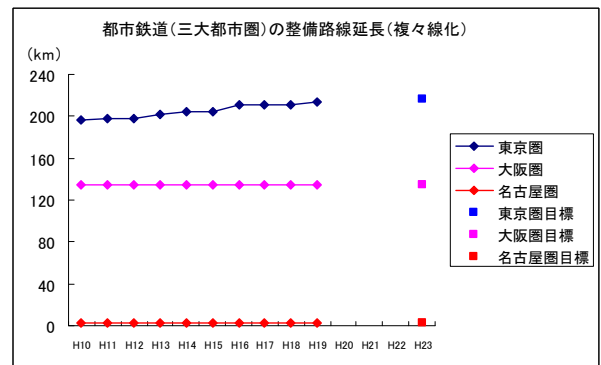
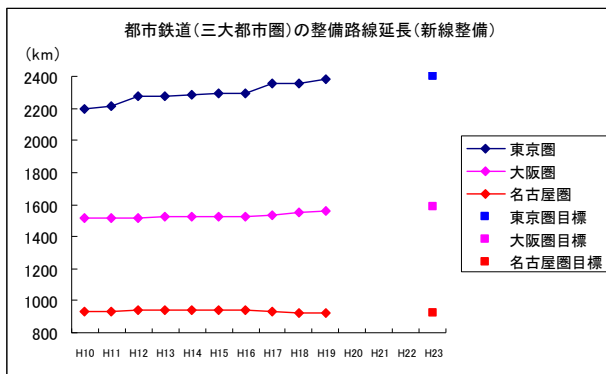
業績指標： **157** 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合

目 標： 初期値：39%（平成 18 年度）→目標値：60%（平成 23 年度）
主な事務事業の概要： 「鉄道軌道輸送高度化事業費補助金」「LRTシステム整備費補助金」
平成 19 年度実績： 45% A-2（新）

【指標の動向】

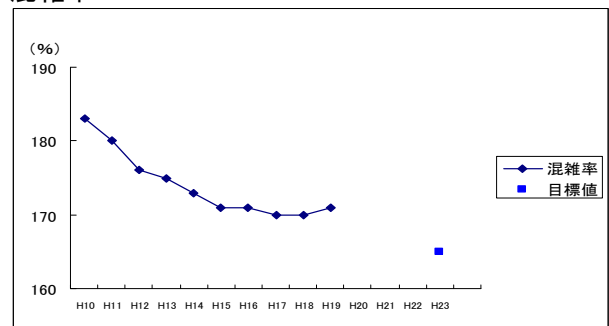
■施策目標 (29) 業績指標 : **155** 都市鉄道 (三大都市圏) の整備路線延長 (①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏 ; 括弧内は複々線化区間延長)

・整備路線延長は、毎年着実に進展が見られ、この5年間の三大都市圏合計の整備延長は168kmである。



■施策目標 (29) 業績指標 : **156** 都市鉄道 (東京圏) の混雑率

・平成19年度の都市鉄道 (東京圏) の混雑率は171%となり、前年度に比べて1%増加した。これは、雇用情勢の好転による都内就業者数の増加の影響等から、通勤時間帯の輸送人員が増加したためであると考えられる。また、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、引き続き混雑緩和の必要がある。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (29) 鉄道網を充実・活性化させる。

業績指標 **155** 都市鉄道の整備路線延長の実績値については、三大都市圏合計、東京圏及び大阪圏において昨年実績値より伸びており、今後も整備を推進していくことから、A-2と評価した。

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。

業績指標 **156** 都市鉄道 (東京圏) の混雑率について、都内就業者数の増加の影響等から、通勤時間帯の輸送人員が増加したため、平成19年度の実績は前年度に比べて1%増加したが、今後の混雑率調査において、平成19年度の調査実施以降に新規開業した路線の効果が出てくると考えられることや、引き続き複々線化等の都市鉄道の整備を推進していくことから、B-2と評価した。

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%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内を目標とする (運輸政策審議会答申第19号)。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する】

地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、地域公共交通の維持・活性化は非常に重要な課題である。国土交通省の取り組む地域公共交通に対する支援等の施策により、地域公共交通の維持・活性化がどれだけ推進されたかという成果が、158～162の指標で具体的・明確になる。

(概評) 近年、地域によっては公共交通機関の運行便数の減少などによる公共交通サービス水準の低下や、公共交通事業者の不採算路線からの撤退による交通空白地帯が出現している等の状況がみられ、地域公共交通を巡る環境は非常に厳しい状況にある。しかしながら、地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、その維持・活性化は非常に重要な課題であるため、「地域公共交通の維持・活性化を推進する」という施策目標の達成に向けて、本施策の具体的措置として、地方バス路線・離島航路・離島航空路の維持・活性化等に対して支援を行った。業績指標の実績値は、全体として目標達成に向けて施策が実施されていると言えるが、地域のニーズによりの確に対応するとともに、これらの取組をより促進するため、引き続き現在の施策を確実に実施するとともに、更に充実していくこととする。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する

業績指標： **158** 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数

目 標： 初期値：60件（平成19年度）→目標値：30件（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「地域公共交通活性化・再生事業」

平成19年度実績： 60件 A-1（新）

業績指標： **159** バスロケーションシステムが導入された系統数

目 標： 初期値：4,901系統（平成17年度）→目標値：6,000系統（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業」

平成19年度実績： 7,067系統 A-2（A-2）

業績指標： **160** 地方バス路線の維持率

目 標： 初期値：96%（平成14年度）→目標値：100%（平成20年度）

主な事務事業の概要： 「生活交通路線維持対策の実施」

平成19年度実績： 96% B-1（B-2）

業績指標： **161** 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

目 標： 初期値：71%（平成17年度）→目標値：71%（平成22年度）

主な事務事業の概要： 「離島航路維持対策の実施」

平成19年度実績： 70% A-2（A-2）

業績指標： **162** 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

目 標： 初期値：96%（平成17年度）→目標値：96%（平成22年度）

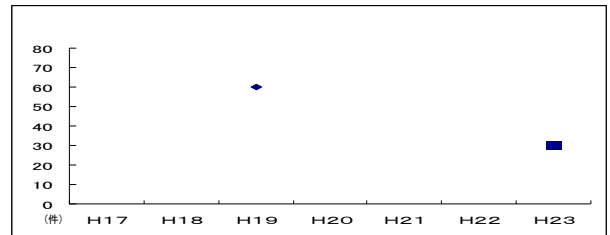
主な事務事業の概要： 「離島航空路線維持対策の実施」

平成19年度実績： 89% B-2（B-2）

【指標の動向】

■施策目標 (30) 業績指標 : 158 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数

- ・初期値となる平成19年度において実績値が目標値を上回り、平成20年度においても件数の増加が見込まれるため、当該指標の進捗状況は順調であるといえる。

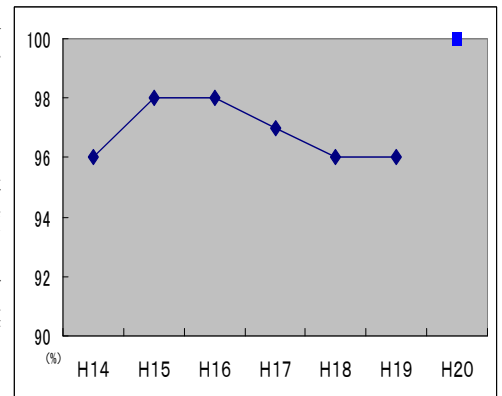


■施策目標 (30) 業績指標 : 160 地方バス路線の維持率

- ・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19年度の実績値は96%である。

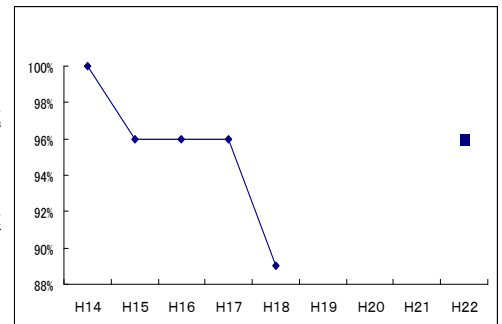
これは、国が承認した平成18年9月末の路線数1,996路線のうち、平成20年3月末までに79路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似系統の再編(41路線)、利用者の減少(35路線)等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で順調に推移している。

なお、国及び地方公共団体の補助によるもののほかに、バス事業者の自助努力により、地域の足の確保が図られてきているが、バス事業者を取り巻く経営環境は依然厳しいことから、利用者数の減少の著しい路線や類似系統を再編することにより運行コストの低減が図られているところである。



■施策目標 (30) 業績指標 : 162 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

- ・既に廃止された離島路線(平成18年4月1日より、小値賀ー長崎が廃止)は、本土ー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4割を下回る水準まで下落したことに伴い、路線収支が悪化したこと等により、航空輸送が維持できなかった。当該路線については、当面就航の見込みはない。
- ・平成19年度時点では、28の離島のうち25の離島で航空輸送を維持しているところ。
- ・離島路線を運航する航空会社9社中3社は経常赤字を計上(平成18年度)し、苦しい経営状況。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (30) 地域公共交通の維持・活性化を推進する。

業績指標158 業績指標は目標達成に向けた成果を示しており、A-1と評価した。地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の創意工夫ある取り組みに対し積極的に支援するため、従来からの施策に加え、平成20年度からは新たに地域公共交通活性化・再生総合事業を実施することとしている。

なお、平成19年度の実績値を鑑み、目標値を300件、計画期間を平成20年度から平成24年度に変更する。

業績指標160 実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから、「B-1」と評価した。国土交通省としては、地域の生活交通に支障が生じないように、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。

業績指標162 平成19年度の業績指標は89%となっており、航空輸送が担っていた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、目標値を達成できなかったが、引き続き以下のような方向性に基づき取り組むこととした。よってB-2と評価した。

離島航空路線は離島住民の日常生活及び経済活動に必要な交通手段であり、また、地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る観点から、競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要がある。

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。

【政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上】

【施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する】

集約型都市構造を目指す都市において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導等のまちづくりにより基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。

(概評) 集約型都市構造への転換を実現するため、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合を増加させる施策目標の達成に向けて、都市交通の円滑化を図る都市交通施策の推進や土地利用誘導等のまちづくりの取り組みを実施しているところである。平成 19 年度の実績値は、現在調査中であるが、今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

【施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する】

渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることで、道路交通の円滑化を推進する。

(概評) 道路交通の円滑化推進に向け、一部の業績指標については課題があるものの、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。事業の進捗に遅れが生じているなどの課題が生じている区間については、事業の早期供用を図り、交通円滑化を推進する必要がある。引き続き、渋滞対策の推進、E T C の利用促進、路上工事時間の縮減など交通円滑化に資する施策を推進することが必要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する

業績指標： **163** 基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合

目 標： 初期値：71% (平成 18 年度) →目標値：74% (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「都市交通システム整備事業」「市街地再開発事業」「都市再生推進事業」

平成 19 年度実績： 71% A-3 (新)

■施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する

業績指標： **164** 三大都市圏環状道路整備率

目 標： 初期値：35% (平成 14 年度) →目標値：60% (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「三大都市圏環状道路の整備」

平成 19 年度実績： 53% B-1 (B-2)

業績指標： **165** 道路渋滞による損失時間

目 標： 初期値：38.1 億人時間/年 (平成 14 年度) →目標値：38.1 億人時間/年を約 1 割削減 (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「渋滞対策の推進」

平成 19 年度実績： 約 33.1 億人時間/年 A-2 (A-2)

業績指標： **166** 路上工事時間の縮減率

目 標： 初期値：201 時間/km・年 (平成 14 年度) →目標値：201 時間/km・年を約 2 割削減 (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「路上工事時間の縮減」

平成 19 年度実績： 114 時間/km・年 A-2 (A-2)

業績指標： **167** E T C 利用率

目 標： 初期値：5% (平成 14 年度) →目標値：約 8 割 (平成 20 年春)

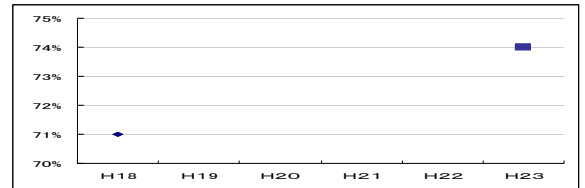
主な事務事業の概要： 「E T C の利用促進・活用推進」

平成 19 年度実績： 76% (平成 20 年 1 月 24 日) B-1 (B-1)

【指標の動向】

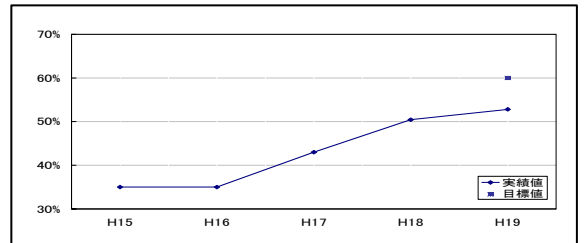
■施策目標 (31) 業績指標 : 163 基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合

- 平成19年度の実績値は現在調査中であるが、当該年度においては全国22箇所ですべて都市交通システム整備事業を執行、順調に終了しており、特段の外部要因もなかったことから、前年度の71%を上回り順調に進捗することが見込まれる。



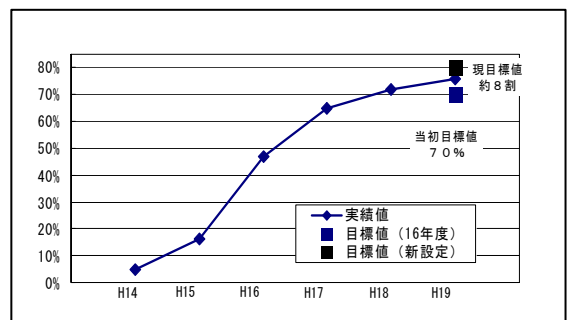
■施策目標 (32) 業績指標 : 164 三大都市圏環状道路整備率

- 平成19年度は、首都高速中央環状新宿線(熊野町JCT～西新宿JCT)等、計29km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53%であったが、目標値の達成には至らなかった。



■施策目標 (32) 業績指標 : 167 ETC利用率

- 普及促進策や高速道路会社の割引施策等により当初の想定よりもETCの利用率が急激に増加したため、2年前倒して目標値を再設定し、施策を実施している。
- 平成14年度実績値5%に対して平成19年度の実績値は76% (日別データ:平成20年1月24日) となり、指標は順調に推移している。
- 首都高速道路本線料金所の渋滞は、ほぼ解消した。
- 東名高速東京料金所(上り)では、年末年始やゴールデンウィーク時期の繁忙期において渋滞がほぼ解消した。
- 目標を約8割(平成20年春)としてフォローアップを継続する。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (31) 都市・地域における総合交通戦略を推進する。

業績指標 163

平成19年度の実績値は現在調査中であるが、当該年度においては全国22箇所ですべて都市交通システム整備事業を執行し、順調に終了したことに加え、公共交通を中心としたまちづくりを目指す都市交通戦略を富山市が策定した。以上のことにより、指標が順調に進捗することが見込まれる。一方で、施策の効果をより分かりやすくするために、目標年次を迎える前に指標の算定方式等を変更したことから、A-3と評価した。

今後、将来の都市像を明確にし、必要となる都市交通施策や実施プログラム等を内容とする都市交通戦略等の計画策定を行う都市数をさらに増加させる必要がある。また、公共交通の利便性の向上を目指して、都市交通システム事業のさらなる利用促進を図る必要がある。

堺市(大阪府)や明石市(兵庫県)等の都市交通戦略を策定する予定の都市があることに加え、自由通路、駅前広場の整備、駅施設・駅前広場のバリアフリー化等の公共交通の利便性向上のための取組を計画している地方公共団体等があることから、今後とも現状の施策を継続する必要がある。

平成20年度より、都市交通システム整備事業において、先導的都市環境形成計画を定められる又は定めることが確実と見込まれる区域を対象地区に追加し、更なる都市交通の円滑化に努めていく。

なお、本指標については、初期値と目標値の変動幅が小さく、指標の動向が分かりにくいことから、施策による効果をより分かりやすくするため、平成20年度から指標の算定方式や目標値等を見直すこととする。新たな指標は、「まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率」とし、基幹的な公共交通の駅等から一定圏内に居住している人口の割合の増加を、30年後の目標との対比で測定する。目標年度は平成24年度で、約11%を目標値とする。(初期値は平成18年度0%)

■施策目標 (32) 道路交通の円滑化を推進する

業績指標 164

業績指標は、平成14年度の35%が平成19年度末に53%まで向上しており、平成19年12月には、首都高速中央環状新宿線(熊野町JCT～西新宿JCT)6.7kmが供用するなど、整備率は着実に向上したものの、主には以下の理由などにより、一部の区間で用地取得が難航したこと等によって事業の進捗が遅れが生じていることからB-1とした。

事業の早い段階から事業認定を見据えた事業計画の策定、工程管理がなされていなかった
 工事工程と用地取得上の工程の情報共有が不十分だったため、工事工程上重要な地域に用地交渉が難航している箇所が残るなど、効率的な工程管理ができていなかった

自治体との情報共有が十分にできていなかった

平成20年度は、首都圏中央連絡自動車道(阿見東～江戸崎)6.0km、東海環状自動車道(美濃関～西関)2.9kmの新規供用を予定。

今後は、用地取得の迅速化を図り、事業の早期供用に努める。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

業績指標 167

業績指標は、平成14年度実績値5%に対して平成19年度の実績値は76%であり、再設定した指標の目標値約8割には届かなかったためB-1と評価したが、ETCの利用率は着実に増加しており順調に推移している。また、さらにETCの効果を発現させるため、以下の施策等を実施する。

ETC車載器リース制度等の車載器購入支援の実施

ワンストップサービスの実施

地方有料道路へのETCの普及

ETCの利便性のPRなどの広報の実施

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する】

社会資本整備・管理等を効果的に推進するためには、社会資本整備・管理等に係る各種施策の実施状況を毎年度適切にフォローアップすることが重要であり、この観点から業績指標を設定している。

(概評) 業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。今後とも、社会資本整備・管理等の効果的な推進を着実に進めるため、各種施策の一層の推進を図るとともに、価格だけでなく品質の観点も含めたVFM最大化を重視した施策を充実することが重要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する

業績指標： **168** 公共事業の総合コスト縮減率

目 標： 初期値：9.9% (平成 17 年度) →目標値：15% (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「国土交通省コスト構造改革プログラムの各種施策」

平成 19 年度実績： 11.5% (平成 18 年度) A-3 (新)

業績指標： **169** 事業認定処分の適正な実施 (訴訟等により取り消された件数)

目 標： 初期値：0 件 (平成 18 年度) →目標値：0 件 (平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「事業認定の法的効果の早期発現」

平成 19 年度実績： 0 件 A-2 (新)

業績指標： **170** 国土交通政策の企画立案等に必要調査検討の報告数及び研修等の満足度 (①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)

目 標： 初期値：① 13 件 (平成 18 年度) →目標値： 14 件 (平成 19~23 年度平均)
②90.9% (平成 17~18 年度平均) 95.0% (平成 23 年度)
③— 80%以上 (平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「国土交通政策の企画立案等に必要調査検討、研修等の実施」

平成 19 年度実績： ① 12 件 A-2 (新)
②93.2% A-2 (新)
③88.8% A-2 (新)

業績指標： **171** 建設施工企画に関する指標 (①ICT建設機械等 (土工 (盛土) の敷均し、締固め施工における) による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数)

目 標： ①約 2 割削減 (平成 21 年度) ②100 件 (平成 21 年度)

主な事務事業の概要： 「施工現場の情報化による監督・検査業務の効率化・品質確保の推進」

平成 19 年度実績： ※平成 20 年度事業実施のため実績値なし ①②C-2 (新)

業績指標： **172** 用地取得が困難となっている割合 (用地あい路率)

目 標： 初期値：3.50% (平成 13~17 年度平均) →目標値：3.15% (平成 19~23 年度平均)

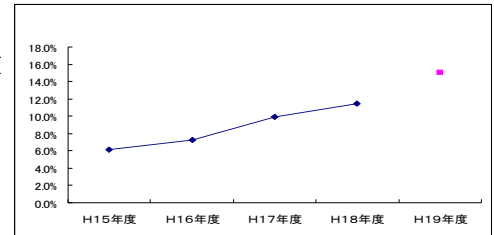
主な事務事業の概要： 「適正な用地補償のための制度再構築に関する実態調査」

平成 19 年度実績： 3.50% (平成 13~17 年度平均) C-2 (新)

【指標の動向】

■施策目標 (33) 業績指標：168 公共事業の総合コスト縮減率

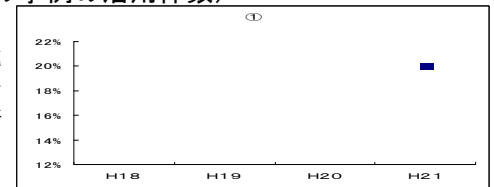
・達成の見込み。平成18年度実績は縮減率11.5%であることから、目標値の達成に向けて順調に推移している。



■施策目標 (33) 業績指標：171 建設施工企画に関する指標 (① I C T建設機械等 (土工 (盛土) の敷均し、締固め施工における) による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数)

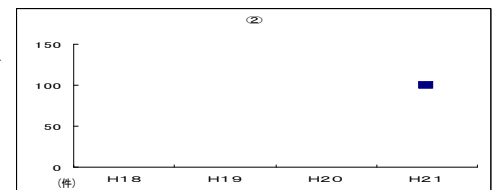
①「判断できない」

施工及び監督・検査の所要日数の短縮を達成するためには、I C T建設機械等を使用する場合の施工手法の確立が必要であるため (平成20年度中実施予定)、現時点では目標の達成状況の判断はできない。なお、平成19年度は、所要日数短縮の要素の一つとなる完成形状の監督・検査について、トータルステーションを用いた新たな管理手法を整備した。



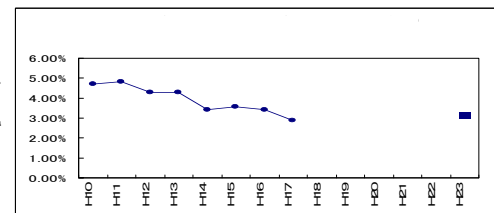
②「判断できない」

創意工夫の事例が活用された工事件数については、平成20年度より直轄工事現場において調査を開始するため、目標の達成状況の判断はできない。なお、これまでに、施工現場における創意工夫の事例集を作成し、業団体に配布した。また、HPにも掲載して周知に努めている。



■施策目標 (33) 業績指標：172 用地取得が困難となっている割合 (用地あい路率)

・業績指標である「用地取得が困難となっている割合 (用地あい路率)」は、19年度～23年度の平均割合を目標値としているが、19年度における用地あい路の実績は今年度把握できるものであり、現段階では実績値を求めることができない。また18年度の実績については、19年度に調査を行っておらず、現在のところ把握していないが、今年度第一四半期に実施していく予定。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (33) 社会資本整備・管理等を効果的に推進する

業績指標 168

平成20年度からは、これまでの総合的なコスト縮減の取組に加え、「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、コスト構造改善の取組を導入し、総合的なコスト構造改善を推進していくことから、本指標は廃止することとし、よって「A-3」と評価する。

なお、新たな指標は、「公共事業の総合コスト改善率」に変更する。

(平成24年度までに平成19年度と比較して、15%の総合コスト改善率の達成を目指す。)

業績指標 171

①現時点では、所要日数短縮の要素の一つとなる完成形状の監督・検査について、トータルステーションを用いた新たな管理手法を整備したところであり、また、所要日数短縮を実現するためのI C T施工に適した施工管理手法策定に取り組んでいるところであるため、実績値は目標年度である平成21年度に集計されることから、C-2と評価した。

②業績指標は、創意工夫の事例が活用された工事の累積活用件数であり、現在のところ、件数について調査及び集計中であることから、C-2と評価した。

業績指標 172

業績指標は、用地取得が困難となっている割合 (用地あい路率) であり、19年度～23年度の平均割合が目標値となっているが、19年度における用地あい路の実績は今年度実施することになることから、現段階では実績値を求めることができないため、C-2と評価した。

現在、あい路率は年ごとに上下のある状態であるが、あい路要因をみても、主要なものは代替地問題、補償額不満、境界紛争等となっており、こうしたあい路要因は現状では事業着手後に把握されることが多いが、現在検討を進めている「用地取得マネジメント」を確立し、事業の構想・計画段階において予定事業における用地取得に関するあい路を具体的に把握し、その解決に向けた対策を早期に重点的かつ組織的に講じることができるようになれば、あい路件数の減少に確実につながっていくことが見込まれる。また、今後、補償基準等の見直し、補償額の決定プロセスの機能強化が行えば、起業者側の説明責任が強化され、補償額不満の解消に役立つものと考えられる。

以上の通り、上記施策に取り組むことにより、現在年ごとに多少の上下がある用地あい路率を下方に引き下げ、目標年度には用地あい路率の目標値を達成させることができるものと期待できることから、引き続き施策を推進する必要がある。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する】

不動産業は、全産業の売上高の 2.2%、法人数の 10.6%を占めている重要な産業の一つである。不動産市場は、いわゆるバブル経済の崩壊以降、長期にわたる低迷を続けてきた。近年では都市部を中心とする公示価格の上昇等、明るい材料もみられるものの、大部分の地方都市では依然として回復の動きは鈍い。このため、土地の流動化を一層促進し、不動産市場の整備を図るとともに、適正な土地利用のための条件整備を図ることが、喫緊の課題であり、こうした課題の解決に当たっては、不動産市場の透明性を確保し、取引の円滑化・活性化等を図ることが必要である。

(概評) 前述のように、近年では都市部を中心とする公示価格の上昇等、明るい材料もみられるものの、大部分の地方都市では依然として回復の動きが鈍い。こうした厳しい現状の一方で、不動産証券化市場が順調に成長しているほか、指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数が増加しているなどの動きが見られる。また、地価情報や取引価格情報を提供するホームページの設置等により、土地取引の際に必要な情報の提供に向けた取組が進められており、取引価格情報の提供件数も順調に増加している。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

業績指標： **173** 不動産証券化実績総額

目 標： 初期値：33 兆円(平成 18 年度) → 目標値：66 兆円(平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「地方における不動産証券化市場活性化事業」

平成 19 年度実績： 42 兆円 A-2 (A-2)

業績指標： **174** 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数

目 標： 初期値：229 千件(平成 18 年度) → 目標値：274 千件(平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「不動産取引情報提供システムの本格稼働」

平成 19 年度実績： 285 千件 A-2 (A-2)

業績指標： **175** 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移

目 標： 初期値：0.37%(平成 13~17 年度の 5 年間平均)

→ 目標値：0.30%(平成 19~23 年度の 5 年間平均)

主な事務事業の概要： 「宅地建物取引業者への監督指導」

平成 19 年度実績： 0.34%(平成 14~18 年度の 5 年間平均) A-2 (新)

業績指標： **176** マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移

目 標： 初期値：0.20%(平成 17 年度) → 目標値：0.16%(平成 22 年度)

主な事務事業の概要： 「地方における不動産証券化市場活性化事業」

平成 19 年度実績： 0.25%(平成 18 年度) C-2 (新)

業績指標： **177** 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

目 標： 初期値：25,389,634 件(平成 18 年度) → 目標値：25,390,000 件(平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「地価公示の的確な実施」「主要都市における高度利用地の地価分析調査」

平成 19 年度実績： 32,031,644 件 A-2 (新)

業績指標： **178** 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数

目 標： 初期値：①22,659,447 件(平成 18 年度) → 目標値：40,000,000 件(平成 23 年度)

② 63,636 件(平成 18 年度) 1,000,000 件(平成 23 年度)

主な事務事業の概要： 「取引価格等の全国調査」

平成 19 年度実績： ①27,178,872 件 A-2 (新)

② 247,157 件(第 3 四半期まで) A-2 (新)

業績指標： **179** 低・未利用地の面積

目 標： 初期値：13.1 万 ha(平成 15 年度) → 目標値：13.1 万 ha(平成 20 年度)

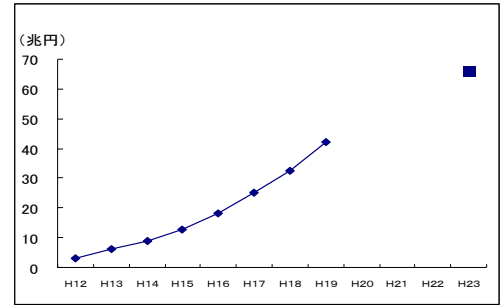
主な事務事業の概要： 「WEB サイト「土地活用バンク」の運用」

平成 19 年度実績： 13.1 万 ha(平成 15 年度) C-2 (新)

【指標の動向】

■施策目標 (34) 業績指標： **173** 不動産証券化実績総額

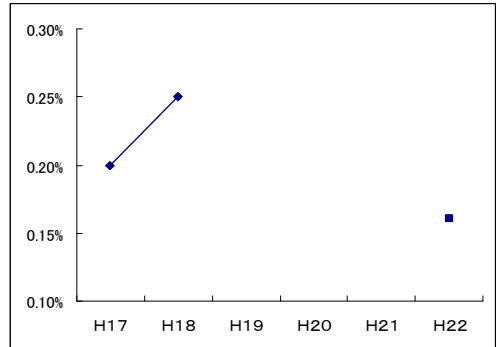
・平成19年度の実績値は42兆円であり、最終目標までのトレンド(年度平均6.6兆円の伸び。平成19年度末時点で39.6兆円。)と比べて順調に推移している。



■施策目標 (34) 業績指標： **176** マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移

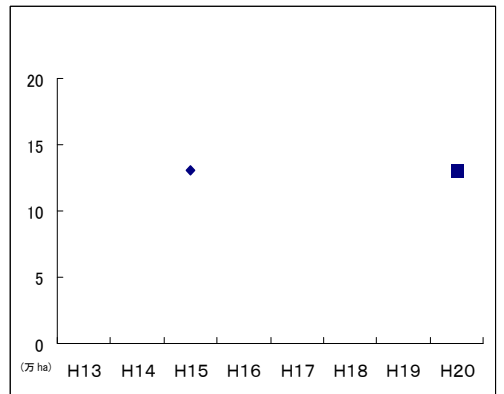
・分析結果：「評価開始より2年しか経過していないことなどから判断できない」
 ・平成17・18年度の紛争相談件数を比較すると、対前年度比3割増となっており、ストック戸数の伸びに比して紛争相談件数が大幅に増加している状況にある。

このため、初年度である平成17年度より数値が悪化した結果となっているが、評価開始より2年しか経過していないことや紛争相談件数の大幅な増加については一過性のものか否かの判断が付きかねることから、標記の分析結果としているものである。



■施策目標 (34) 業績指標： **179** 低・未利用地の面積

・業績指標である「低・未利用地の面積」は、5年毎に実施される土地基本調査に基づくものであり、次回の調査は平成20年に実施予定であるため、平成19年度の実績は把握できない。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (34) 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

業績指標 **173** 業績指標は不動産証券化市場規模であり、順調に成長していることから、A-2と評価した。

今後、不動産投資市場が長期安定的に発展していくためには、年金基金等の投資期間が長い安定的な資金が市場に円滑に供給されることなど、様々な不動産投資環境の整備が必要であり、「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」の提言等も含め、引き続き必要な課題についての検討を行っていく。

また、地方における不動産証券化市場の裾野の一層の拡大のため、「地方における不動産証券化市場活性化事業」を引き続き実施していく。

業績指標 **176** 上記「指標の動向」に記載のとおり、指標の動向を判断できない状況にあるが、今後も事務事業を継続し、目標値達成に向けて取り組んでいくものである。

業績指標 **179** 業績指標である「低・未利用地の面積」は、5年毎に実施される土地基本調査に基づくものであり、次回の調査は平成20年に実施予定であるため、平成19年度の実績は把握できない。このため、C-2と評価した。

平成20年度に低・未利用地の面積を13.1万haに抑制するという目標を達成するため、引き続き、低・未利用地の増加の抑制のための施策を推進していく。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する】

建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本の整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の1割を占める基幹産業であるが、近年、建設投資が急速に減少する中で深刻な過剰供給構造となっており、受注の減少、収益性の低下により厳しい経営環境が続いており、こうした中で建設業の活力回復を図ることは喫緊の課題であるといえる。こうした建設業の活力回復にあたっては、市場機能を発揮することを通じ、過剰供給構造を是正することが必要であり、その過程において、技術と経営に優れた企業が生き残り、伸びることができる環境を整備することが求められる。

(概評) 建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本の整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の約1割を占める基幹産業であるが、近年、建設投資が急速に減少する中で深刻な過剰供給構造となっており、受注の減少、収益性の低下により厳しい経営環境に直面している。こうした状況は、建設業者、特に中堅・中小建設業者が経営基盤の強化を図ったり、人材確保・育成を図るには厳しい現状といえるが、農業・環境・福祉等の新分野への進出においては、これまでに約300のモデル的な取組が創出されているほか、建設労働需給調査の不足率や労働経済動向調査の技能工D、Iの年平均値については、過去のトレンドと比較すると大幅に上昇率が低減していることから、順調に推移しているところであり、中堅・中小建設業者において経営革新や人材確保・育成などの取組を積極的に図っていく動きが見られる。また、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼確保と建設業の健全な発展に向けた取組が進められている。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する

業績指標： **180** 入契法に基づく施策の実施状況 (①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、
②入札時における工事費内訳書の提出状況)

目 標： 初期値：①75% (平成13年度) → 目標値：100% (平成23年度)
②56% (平成13年度) 100% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「法に基づく措置状況調査」

平成19年度実績： ①75% (平成18年度) B-2 (B-1)
②88% (平成18年度) A-2 (A-2)

業績指標： **181** 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

目 標： 初期値：55% (平成18年度) → 目標値：65% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「技術検定に関する啓発活動・情報提供」

平成19年度実績： 55% B-2 (新)

業績指標： **182** 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数

目 標： 初期値：224件 (平成18年度) → 目標値：400件 (平成21年度)

主な事務事業の概要： 「地域再生のための建設業の新分野進出普及促進事業」

平成19年度実績： 322件 A-2 (新)

業績指標： **183** 専門工事業者の売上高経常利益率

目 標： 初期値：2.5% (平成17年度) → 目標値：4.0% (平成23年度)

主な事務事業の概要： 「専門工事業者経営力向上研修会テキストの作成及び研修会企画」

平成19年度実績： 2.5% (平成17年度) C-2 (新)

業績指標： **184** 建設資材の需給状況把握システムの導入状況

目 標： 初期値：0% (平成18年度) → 目標値：100% (平成21年度)

主な事務事業の概要： 「大規模地震における迅速な資材調達に関する調査研究」

平成19年度実績： 0% C-2 (新)

業績指標： **185** 建設技能労働者の過不足状況 (①不足率、②技能工のD、I.)

目 標： 初期値：① 1.2% (平成18年) → 目標値： 1.2%以下 (平成23年)
②30ポイント (平成18年) 30ポイント以下 (平成23年)

主な事務事業の概要： 「建設技能承継モデル構築事業」

平成19年度実績： ① 0.7% A-2 (新)
②31ポイント A-2 (新)

業績指標： **186** 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数

目 標： 初期値：0件 (平成18年度) → 目標値：10件 (平成21年度)

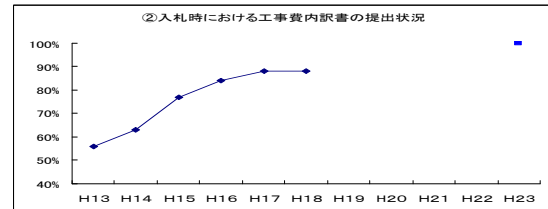
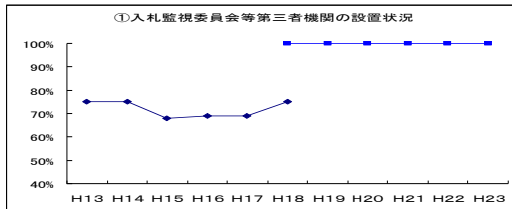
主な事務事業の概要： 「専門工事業者経営力向上研修会テキストの作成及び研修会企画」

平成19年度実績： 3件 A-2 (新)

【指標の動向】

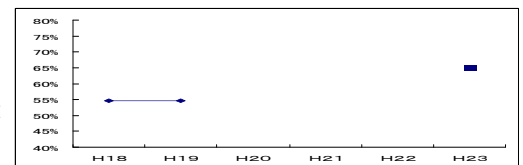
■施策目標 (35) 業績指標 : 180 入契法に基づく施策の実施状況 (①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)

- ・平成19年度実績値に関しては今後調査予定。平成20年10月頃に公表予定。
- ・「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」については、平成18年度においては新たに2団体が導入した結果、75%に増加した。目標へ向けたトレンドを下回っていることから、当該指標の動向については低調であると推測される。
- ・「入札時における工事費内訳書の提出の状況」については、平成18年度においては導入団体に変動がなく、88%であった。目標へ向けたトレンドは上回っていることから、当該指標の動向については順調であると推測される。



■施策目標 (35) 業績指標 : 181 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

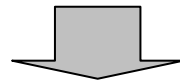
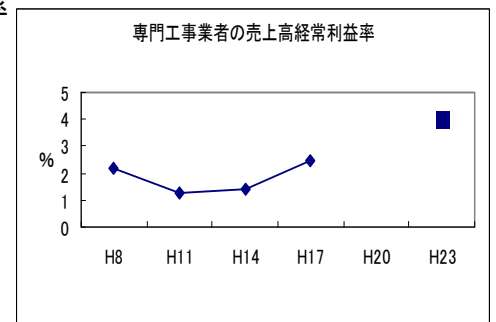
- ・平成19年度は平成18年度に対し伸び率0.1%であり、目標達成に向けた成果は示しておらず低調である。技術検定合格者数は一朝一夕に増加するものではないため、技術者への啓発活動、情報発信等を継続して行っていくことが大切である。継続的な活動が技術検定合格者数の増加につながっていくと考えられる。



■施策目標 (35) 業績指標 : 183 専門工事業者の売上高経常利益率

- ・当該指標の進捗状況については、指標値のベースとなっている統計データ(建設業構造基本調査(※1))が初期値(平成17年度)から更新されておらず、判断は保留としているが、昨今の、建設投資の低迷による売上高減少や原油高等の資材高騰による収益逼迫等が売上高経常利益率に影響してくるものと推測される。

※1 建設業の基本的な産業構造を明らかにするとともに、その中長期的変化を把握し、建設産業政策の展開に資する基礎資料を得ることを目的として、昭和50年度より3年に1回の周期で総務省承認統計調査として実施しているもの。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (35) 建設市場の整備を推進する。

業績指標 180 努力事項である「入札監視委員会等の第三者機関の設置」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。業績指数は、対象発注者にしめる取組実施発注者の割合であり、対象特殊法人等の数に増減はあるものの、年々着実に施策を実施する法人等の割合は増加している。「入札監視委員会等の第三者機関の設置」については平成18年度の目標達成は出来なかったが、これは本指標が他の関係主体である他府省庁、特殊法人の導入の意志決定に大きく左右されるところに因っている。平成18年度について導入率は増加しており、平成23年度へ向けて引き続き所要の要請を行うことにより目標を達成するべくB-2と評価した。また、「工事費内訳書の提出」については、平成18年度の目標値を達成し、今後、平成23年度の目標値へ向けた更なる取組の向上が期待できるためA-2と評価した。

業績指標 181 業績指標は現状維持であるため、B-2と評価した。技術検定合格者数は受験者数と受験者の水準に連動する。技術者への啓発活動・情報発信は、試験情報を周知し受験者数を増加させることと、資格を取得することの利点等を周知し、受験者に対して啓発活動を行うこと等がある。今後は、より高い知識、技術、管理能力を持った技術検定合格者数を増加させていくことを目標に、受験者の水準の向上を目的とした啓発活動を中心に、引き続き技術者への啓発活動・情報発信を行っていくこととする。

業績指標 183 業績指標は初期値から実績値が更新されておらず、C-2と評価した。今後、建設投資の減少等さまざまな外部要因が指標に悪影響を与えるものと考えられるが、今後も、建設生産プロセスの中で中核的役割を担う専門工事業者の売上高経常利益率を目標値に近づけるための取組を継続していくことは必要である。

そのため、今後も専門工事業者の利益向上に向けた取組が必要であることから、専門工事業者の経営力向上に向けた各種取組や下請取引の適正化を通じた下請業者たる専門工事業者へのしわ寄せ防止等の対策を講じていくことが必要である。また、同様に、専門工事業者の利益増進に努めるための環境整備が必要であり、今後とも、経営基盤の強化等の経営革新に向けて自ら取り組む建設業者を支援することが必要である。

【政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護】

【施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る】

現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等を通じ、市場・産業関係の統計の体系的な提供を行うとともに、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図り、統計利用者の利便性の向上を図る。

(概評) 近年、政府統計に対して、ニーズに即した統計の一層の整備、結果利用の更なる拡大などの要請が高くなってきており、これらの要請を具体化していくため、市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る施策目標の達成に向けて、統計調査の改善、インターネットによる収録ファイル数の増強等を行ってきた。今年度においては、業績指標 (187) (188) 共に目標値に向け順調に推移していることから、目標年度における施策目標の達成に向けて堅実に進捗していると評価できる。

【施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する】

地籍の整備等の国土調査を推進し、地籍の明確化を図ること等により、土地に関する最も基礎的な情報を整備する。

(概評) 地籍の整備等の国土調査を推進し、土地に関する最も基礎的な情報を整備するため、地籍調査事業を実施しているが、その進捗率は依然として低く、特に都市部及び山村部において遅れていることを踏まえ、その状況を改善する促進策の検討を行う必要がある。

【施策目標 (38) 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る】

四面環海の我が国において、海運、造船等の海事産業は、我が国の経済、国民の日々の生活を支える上で大きな役割を果たしている。このため、海事産業における船舶・舶用品生産の市場環境整備・活性化ならびに人的基盤（ヒューマンインフラ）である技能者・技術者及び船員（海技者）の確保・育成等は、「海洋国家」である我が国にとって極めて重要な目標・課題である。

(概評) 海事産業は古くから自由化された世界単一市場において、海外の事業者と熾烈な競争を繰り広げ、円高などの厳しい競争環境の中現在に至っている。「海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る」という目標の達成に向けた具体的な施策として、これまで造船産業人材育成支援事業、船用工業における国際市場環境整備の推進、船員の確保・育成対策等を行ってきたところである。業績指標の実績値は、全体として概ね目標達成に向け進んでいるが、確実に目標を達成するためには、これまでの施策を着実に実施するとともに、海洋環境イニシアティブ総合施策、船員確保・育成等総合対策事業の新設による船員確保・育成対策等の新たな施策を推進する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る

業績指標： **187** 統計調査の累計改善件数

目 標： 初期値：1 件（平成 18 年度）→目標値：7 件（平成 23 年度までの累計）

主な事務事業の概要： 「専門工事業者経営力向上研修会テキストの作成及び研修会企画」

平成 19 年度実績： 3 件（累計） A-2（新）

業績指標： **188** 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数（①収録ファイル数、②HPアクセス件数）

目 標： 初期値：①約 5,000 件（平成 18 年度） →目標値：約 9,200 件（平成 22 年度）
②約 448,000 件（平成 18 年度） 約 505,000 件（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「電子的な統計データの提供」

平成 19 年度実績： ①約 5,300 件 A-2（新）
②約 453,000 件 A-2（新）

■施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する

業績指標： **189** 地籍が明確化された土地の面積

目 標： 初期値：133 千 km^2 （平成 16 年度）→目標値：158 千 km^2 （平成 21 年度）

主な事務事業の概要： 「全国的な地籍調査の推進」「都市再生街区基本調査の実施」

平成 19 年度実績： 137 千 km^2 B-1（B-1）

■施策目標 (38) 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る

業績指標： **190** 造船業・船用工業の生産高（世界シェア）

目 標： 初期値：1/3（平成 17 年度）→目標値：1/3（平成 21 年度）

主な事務事業の概要： 「超高速船の輸出振興等の推進」

平成 19 年度実績： 0.31 B-2（新）

業績指標： **191** 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準

目 標： 初期値：100（平成 17 年度）→目標値：135（平成 22 年度）

主な事務事業の概要： 「船員確保・育成等総合対策事業」

平成 19 年度実績： 158（速報値） A-2（新）

業績指標： **192** 海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度

目 標： 初期値：100%（平成 18 年度）→目標値：100%（平成 22 年度）

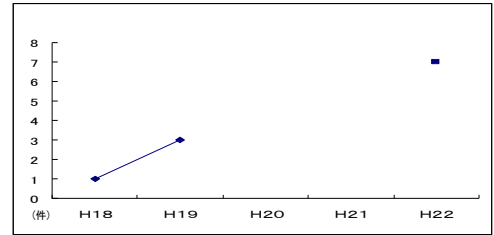
主な事務事業の概要： 「不当労働行為事件処理」

平成 19 年度実績： 100% A-2（新）

【指標の動向】

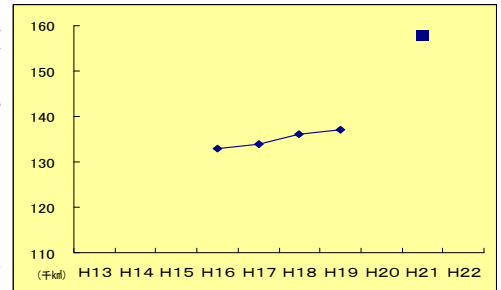
■施策目標 (36) 業績指標：187 統計調査の累計改善件数

・平成19年度の実績値は3件であり、目標値に向けて順調に推移している。



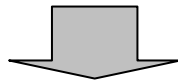
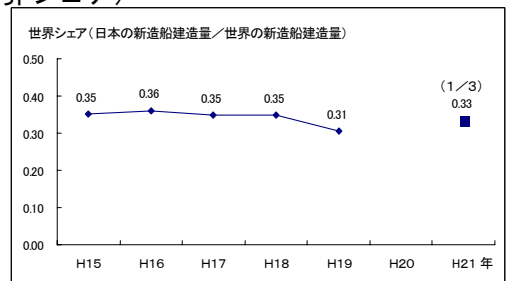
■施策目標 (37) 業績指標：189 地籍が明確化された土地の面積

・平成19年度の実績値は137千k㎡であり、平成21年度の目標値を達成するために必要と考えられる148千k㎡を大きく下回った。特に、都市部においては2,434千k㎡(都市部全体の20%)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等が考えられる。特に、都市部においては土地の細分化、権利意識の強さ等から境界確認の合意を得ることが他の地域に比べて困難であり、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。



■施策目標 (38) 業績指標：190 造船業・船用工業の生産高(世界シェア)

・平成19年度の実績値は0.31であり、平成18年度に比べ0.04ポイントの減少であった。
 ・新造船建造量で見ると、世界の実績値は5,212万総トン(平成18年末)から5,732万総トン(平成19年末)へ急増。我が国の平成19年度の実績値は1,752万総トン(平成19年末)となり、昨年度と同水準であった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (36) 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る。

業績指標 187 業績指標187(統計調査の累積改善件数)の実績は3件であり、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。

総体的には、業績指標は順調に推移しているが、統計利用者の利便性の向上を図るため、現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図っていくことが重要である。このため、以下のとおり施策を推進する。

建設統計においては、建築物等実態調査(調査実施体制の改善、調査内容の改善等)の改善、建築物ストックに関連する統計の創設等今後も将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図りつつ、統計調査の見直しを行う。

交通統計においては、既存統計について、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズを図るため、統計調査の見直しを行う。

■施策目標 (37) 地籍の整備等の国土調査を推進する

業績指標 189 業績指標は、依然として低い状態であるが、それを改善するために様々な促進策を検討し、地籍調査を積極的に推進していくのであり、B-1と評価した。

現状では、都市部及び山村部の地籍調査が特に遅れていることから、都市部及び山村部の地籍整備を推進しながら、全体的な進捗率をいかに向上させるかが課題である。

そのため、法務省等と連携して都市部における地籍整備を推進するほか、都市再生街区基本調査(土地活用促進調査)を着実に実施していく。また、地籍調査が公共事業の用地取得にかかるコスト縮減につながることにかんがみ、公共事業との連携を更に緊密化することにより、地籍調査の推進を図っていく。さらに、民間測量成果等に地籍調査の成果と同一の効果を認める国土調査法第19条第5項指定制度の活用を進めるほか、林野庁と連携して山村部における地籍調査を推進していく。

■施策目標 (38) 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る

業績指標 190 これまで、我が国は新造船建造量において世界シェア1/3を順調に維持してきたが、平成19年度の世界シェアは0.31となり、目標値の1/3にはわずかに至らなかった。今後、世界シェア1/3を確保するため、地球環境問題に対応した技術力の向上、海洋環境立国を支える人材の育成等の施策を実施することから、B-1と評価した。

海上荷動量の増加により世界の新造船建造量が急激に拡大している中、中国・韓国造船業は低労働コスト・技術力向上により引き続き競争力を高めていることから、今後、当該各国との国際競争がより一層激化していく見込みである。そこで、上記事務事業に加え、地球環境問題に対応する新たな燃費指標の開発・国際基準化や省エネ船・運航システムの開発など、我が国造船産業の国際競争力を強化する各種施策を実施することとする。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標 (39) 総合的な国土形成を推進する】

国土形成計画等の策定・推進により、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい、国土の形成を図る。このため、国土に関する的確な情報の整備を推進するとともに、これらの情報の幅広い国民各層への提供を充実することで、質の高い国土づくりを進める。また、ヒートアイランドや災害への脆弱性などの大都市問題への対応や地域活性化を図るため、大都市における都市機能の改善やテレワークの普及促進に取り組む。

(概評) 国土審議会において調査審議(平成17年度～平成19年度)が行われてきたとおり、経済社会情勢の大転換や国民の価値観の変化・多様化が進展している中で、一極一軸型の国土構造を是正し、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ることが必要であり、国土形成計画を始めとする国土の利用、整備及び保全に関する総合的かつ基本的な計画の策定・推進等を行っているところ。その際、適切な情報に基づく各主体の科学的・合理的な分析や判断・行動が質の高い国土づくりにつながってゆくことから、国土に関する的確な情報の整備を推進するとともに、これらの情報の幅広い国民各層への提供を充実することが必要不可欠である。また、ヒートアイランドや災害への脆弱性などの大都市問題への対応や地域活性化を図るため、大都市における都市機能の改善やテレワークの普及促進に引き続き取り組む必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標 (39) 総合的な国土形成を推進する

業績指標： **193** 国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数：①国土数値情報ダウンロードサービス、②街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、③オルソ化空中写真ダウンロードシステム)

目 標： 初期値：①33万件(平成18年度) →目標値：現状維持又は増加(平成19年度以降毎年度)
 ②20万件(平成18年度) 現状維持又は増加(平成19年度以降毎年度)
 ③4万件(平成18年度) 現状維持又は増加(平成19年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「ダウンロードサービス(国土数値情報、街区レベル位置参照情報、オルソ化空中写真)」

平成19年度実績：①34万件 A-2(新)
 ②9万件 A-2(新)
 ③20万件 A-2(新)

業績指標： **194** 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)

目 標： 初期値：1,870,697件(平成18年度) →目標値：現状維持又は増加(平成19年度以降毎年度)

主な事務事業の概要： 「国土形成計画の策定事務」

平成19年度実績：2,506,099件 A-2(新)

業績指標： **195** テレワーク人口比率

目 標： 初期値：約10%(平成17年度) →目標値：約20%(平成22年度)

主な事務事業の概要： 「複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備」

平成19年度実績：約10%(平成17年度) C-2(新)

業績指標： **196** 大都市圏の整備推進に関する指標(①緑被率(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③帰宅要支援者数(首都圏)、④公共交通利用トリップ数(首都圏))

目 標： 初期値：① 34%(平成18年度) →目標値：維持(平成23年度)
 ② 38,491kg/1日(平成16年度) 35,885kg/1日(平成22年度)
 ③ 約1,370万人(平成18年度) 半減(平成23年度)
 ④約105百万トリップ(平成10年度) 維持(平成20年度)

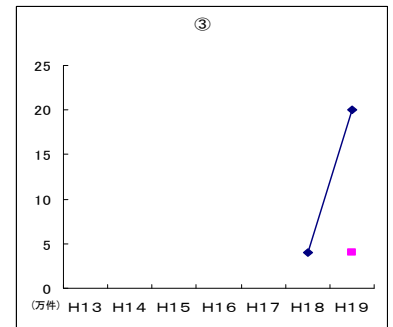
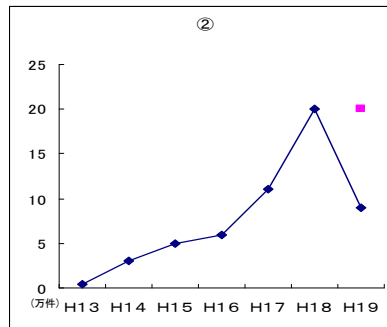
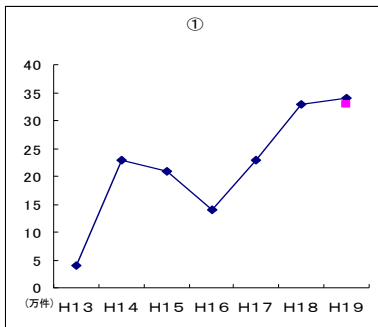
主な事務事業の概要： 「琵琶湖総合保全推進調査業務」他

平成19年度実績：① 34%(平成18年度) C-2(新)
 ② 38,396kg/1日(平成17年度) C-2(新)
 ③ 約1,370万人(平成18年度) C-2(新)
 ④約105百万トリップ(平成10年度) C-2(新)

【指標の動向】

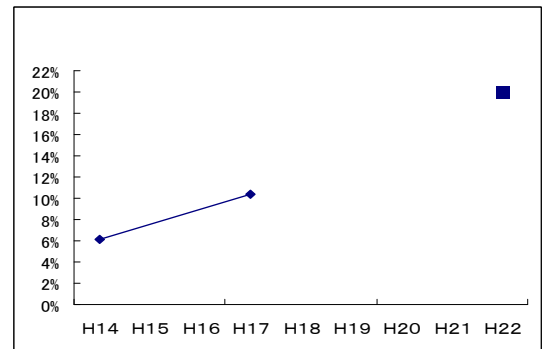
■施策目標 (39) 業績指標 : **193** 国民への国土に関する情報提供充実度 (国土数値情報等のダウンロード件数 : ①国土数値情報ダウンロードサービス、②街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、③オルソ化空中写真ダウンロードシステム)

- ① 国土数値情報ダウンロードサービス
実績は18年度と比較して微増であり、順調であると判断できる。
- ② 街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス
実績は18年度と比較して大きく下回っているが、18年度の実績値が長期的な推移に照らし突出して高いため、判断できない。
- ③ オルソ化空中写真ダウンロードシステム
実績は大きく伸長しており、順調であると判断できる。



■施策目標 (39) 業績指標 : **195** テレワーク人口比率

- ・テレワーク人口比率は平成20年度に次回の実態調査を実施する予定であり、平成19年度の実績値は把握できないが、平成17年度の実績値は約10%で前回調査時(平成14年度)から約4%増加しており、順調に増加している。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (39) 総合的な国土形成を推進する。

業績指標 **193** ①国土数値情報ダウンロードサービス

業績指標は33万件(18年度)→34万件(19年度)と増加しており、目標値を達成しているため「A」と評価した。このため、「2」(現在の施策を維持)と位置付けることとした。目標値は、「現状維持又は増加」とし、今後も毎年度評価する。

②街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス

業績指標は20万件(18年度)→9万件(19年度)と減少しているが、18年度の実績値が長期的な推移に照らし突出して高いため、前年度からの比較のみにおいて評価することの妥当性に疑問があることから、判断を保留し「C」と評価した。18年度の実績値が突出して高い理由については、平成17年度にいわゆる平成の大合併が集中したために全国の多数の市町村で地名の変更が生じ、これに対応して更新した情報(平成18年度提供)への需要が極めて高かったためと推察される。平成17年度の実績値についても平成16年度の市町村合併による影響があると推測される(参考:市町村合併件数30件(15年度)→215件(16年度)→325件(17年度)→12件(18年度))。市町村合併による需要増の影響がない比較のためには平成16年度との比較または来年度実績値の評価によることが妥当である。

平成13年度～平成16年度までのトレンドとの比較によれば増加していると言えることから、今後は前年度と比較して現状維持又は増加が期待できると考えられるため、「2」(現在の施策を維持)と位置付けることとした。また、目標値は「現状維持又は増加」とし、今後も毎年度評価する。

③オルソ化空中写真ダウンロードシステム

業績指標は4万件(18年度)→20万件(19年度)と増加しており、目標値を達成しているため「A」と評価した。このため、「2」(現在の施策を維持)と位置付けることとした。目標値は「現状維持又は増加」とし、毎年度評価する。

業績指標 **195**

業績指標であるテレワーク人口比率は年々伸びているが、平成19年度の実績値を把握できず、進捗が判断できないためC-2と評価した。今後も引き続きテレワーク普及のための取組を進める。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標 (40) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する】

国土の管理、災害・危機管理対応等や、国民生活の利便性の向上、地域及び産業の活性化のためには、地理空間情報を整備・更新し、提供していくことが不可欠である。また、国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の発展のためには、地理空間情報を高度に活用することが重要である。地理空間情報の高度な活用が図られる社会を目指し、各々の業績指標を設定している。

(概評) 測量において得られた成果をはじめ地理空間情報の高度な活用の推進の実現のため、施策目標 40「国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する」の達成に向けて、電子国土 Web システムや電子基準点に関する施策を実施してきたところ、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に進捗しているところであるが、地理空間情報活用推進基本法(平成 19 年法律第 63 号)及び改正測量法(平成 19 年法律第 50 号)を踏まえ、引き続き本施策の実施を遂行していくべきである。

【施策目標 (41) 離島等の振興を図る】

我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っている離島について、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある状況を改善するとともに、離島の地理的及び自然的特性を生かした創意工夫ある自立的発展を図る。また、奄美群島、小笠原諸島においては、その特殊事情にかんがみ、基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した振興開発を図り、併せて小笠原諸島への旧島民の帰島を促進し、もって自立的発展並びに住民の生活及び福祉の向上に資する。

(概評) 離島地域においては、著しい人口の高齢化・少子化にあり、また、その地理的状況等から、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある。このため、離島地域等の地理的及び自然的特性を活かした振興施策を実施し、離島地域等の人口減少を極力抑えることとしている。現在のところ、目標年度における施策目標の達成は実現可能であると考えられ、この可能性を高めるため、今後も引き続き、現行の施策を実施するとともに、その効果について検証していく必要がある。奄美群島においては、着実に経済、社会資本が整備され、住民の生活水準は向上し、自立的発展についても、その萌芽がみられ一定の成果が出ている。しかしながら、依然として本土との格差が存在し、若年層を始めとする人口流出が多く、現時点では人口に関する施策目標を達成しているものの、雇用機会の拡大等が課題である。また、小笠原諸島においては、島内の基盤整備は着実に実施され、相応の成果をあげている。しかしながら、高速交通・通信アクセス、高齢化、施設の老朽化・防災対策等の諸課題が存在し、人口は平成 11 年をピークに減少ないし横ばい傾向にあり、政策目標の達成に至っていない。奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (40) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する

業績指標: 197 電子国土 Web システムを利用する団体の数

目標: 初期値: 33 団体(平成 15 年度) → 目標値: 2,000 団体(平成 20 年度)

主な事務事業の概要: 「電子国土 Web システムの構築」

平成 19 年度実績: 1,157 団体 A-2 (A-1)

業績指標: 198 電子基準点の観測データの欠測率

目標: 初期値: 0.71%(平成 16 年度) → 目標値: 1%未満(平成 19 年度以降毎年度)

主な事務事業の概要: 「電子基準点の観測データ提供」

平成 19 年度実績: 0.46% A-2 (新)

■ 施策目標 (41) 離島等の振興を図る

業績指標: 199 離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数

目標: 初期値: 404 施策(平成 18 年度) → 目標値: 510 施策(平成 23 年度)

主な事務事業の概要: 「地域資源を活用する取組支援」

平成 19 年度実績: 441 施策 A-2 (新)

業績指標: 200 離島地域等の総人口

目標: 初期値: 452 千人(平成 16 年度) → 目標値: 402 千人以上(平成 23 年度)

主な事務事業の概要: 「離島体験滞在交流促進事業」

平成 19 年度実績: 435 千人(平成 18 年度) C-2 (新)

業績指標: 201 奄美群島の総人口

目標: 初期値: 126 千人(平成 18 年度) → 目標値: 123 千人以上(平成 20 年度)

主な事務事業の概要: 「奄美群島振興開発事業」「奄美農業創出支援事業」

平成 19 年度実績: 124 千人 A-2 (新)

業績指標: 202 小笠原村の総人口

目標: 初期値: 2.3 千人(平成 18 年度) → 目標値: 2.5 千人以上(平成 20 年度)

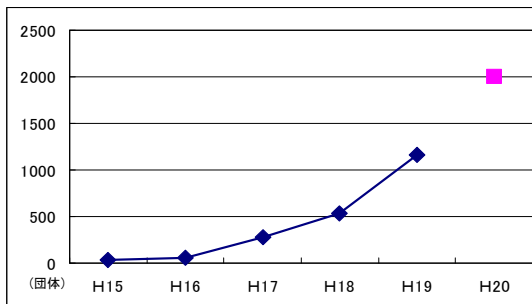
主な事務事業の概要: 「小笠原諸島振興開発事業」

平成 19 年度実績: 2.3 千人 B-1 (新)

【指標の動向】

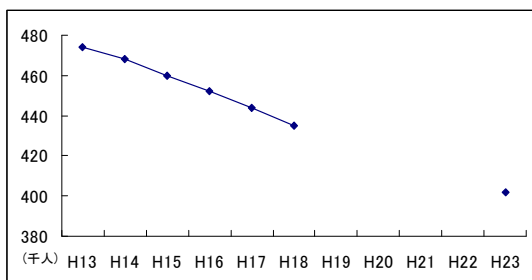
■施策目標 (40) 業績指標 : 197 電子国土Webシステムを利用する団体の数

・一般にIT関係のソフト利用についての伸びは新たな技術革新によって指数関数的に伸びる傾向がある。電子国土Webシステムに関しても利用する団体の数は平成18年度以降急速に増加している。また、セミナー等の広報活動やユーザのための構築に関する講習会など普及・啓発活動の充実により、利用する団体の数は増加しており、順調であると推測される。



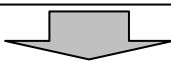
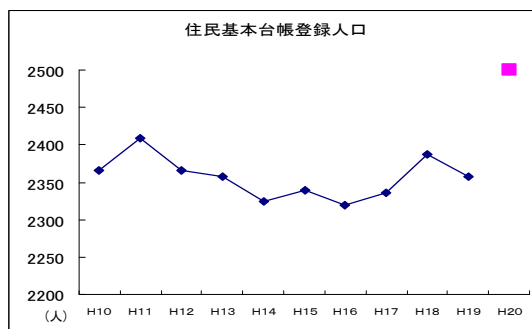
■施策目標 (41) 業績指標 : 200 離島地域等の総人口

・平成18年度の住民基本台帳による離島振興対策実施地域の人口は435千人であり、平成23年度における目標値以上の人口を保っているが、人口減少は続いている。



■施策目標 (41) 業績指標 : 202 小笠原村の総人口

・平成19年度の人口は2,358人となっており、低調に推移している。平成11年をピークに減少傾向で、近年は増加する年もあるが、当該年度においては前年度比29人の減少であった。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (40) 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する。

業績指標 197 指標の動向にも示したとおり、電子国土Webシステムの参加団体数は今後さらに増加幅が大きくなると想定される。平成19年度の実績値は目標達成に向けた成果を示していると判断されることから平成19年度はA-2と評価した。

今後の取組としては、より利用しやすく判りやすい情報提供を可能とするため、システムの改良・機能拡充を継続するとともに、背景地図として現在継続的に提供している2万5千分1地形図等に加えて、地理空間情報活用推進基本法、同基本計画の成立等を受けて、新たに整備する基盤地図情報を提供することで身近な地域の参照等に用いられる大縮尺の背景地図の活用を促進する。

また、広く求められている安全・安心・防犯に関する情報提供を充実するため、各府省庁・地方公共団体・研究機関等が保有する防災情報を集約する体制の構築に努めると共に、防災等に関する情報の電子国土Webシステムを用いた共有化などの利用促進を図る。

さらに、一般の認知度を改善し、国民生活への浸透を図るため、NPOをはじめとする民間活動等への普及・広報活動を行う。

■施策目標 (41) 離島等の振興を図る。

業績指標 200 平成18年度の住民基本台帳による離島振興対策実施地域の人口は435千人となっており、指標は低調に推移している。現時点では平成18年度までの実績値しか把握できていないため、C-2と評価した。

離島地域においては各都道府県の作成した離島振興計画に基づき、諸政策が講じられ、着実に成果を上げてきたが、人口減少が続いており、今後一層の振興施策を推進していく必要がある。

業績指標 202 平成19年度の業績指標は2,358人となっており、目標達成に向けて進捗していない。

小笠原諸島においては、振興開発計画に基づき、島内の基盤整備は、着実に実施され相応の成果を上げてきたが、地理的、自然的、社会的、歴史的な特殊事情に起因して、依然としていくつかの課題が存在するため、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。

小笠原諸島振興開発審議会において、現行の特別措置法による成果と課題を検証し、今後の振興開発のあり方について検討を行い、特別措置法の延長を始めとする諸施策の検討、実施に反映していくことから、B-1と評価した。

【政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備】

【施策目標 (42) 北海道総合開発を推進する】

北海道総合開発の推進にあたっては、平成 10 年度からおおむね平成 19 年度を計画期間とする第 6 期北海道総合開発計画において、3 つの基本理念として

- ① 国の内外に開かれ自立する北海道の実現
- ② 恵まれた環境や資源を誇りをもって次世代に引き継ぐ北海道の実現
- ③ 多様な生活や文化を享受できる安全でゆとりある北海道の実現

を目指すこととしており、これらを達成するために施策を推進する。

(概評) 平成 19 年度は第 6 期計画の最終年度として、基本理念の実現に向けた取組を実施してきた。必要性、有効性、効率性についてそれぞれの観点では、以下の通り、一定の効果が発現したと考えられる。なお、わが国と北海道をめぐる情勢は急速に変化しており、こうした情勢に対応し、わが国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るため、新たな計画の策定が必要である。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■ 施策目標 (42) 北海道総合開発を推進する

業績指標： **203** 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加

目 標： 8%以上上昇(事業着手前との差)(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「ほ場の大区画化等の基盤整備」

平成 19 年度実績： 10.2% A-2 (新)

業績指標： **204** 水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合

目 標： 初期値：12%(平成 16 年度)→目標値：概ね 18%(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「水産基盤整備の推進」

平成 19 年度実績： 15% B-2 (新)

業績指標： **205** 道外からの観光入込客数

目 標： 初期値：635 万人(平成 17 年度)→目標値：635 万人以上(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「多様な自己実現や交流の場を形成する施策の実施」

平成 19 年度実績： 649 万人 A-2 (新)

業績指標： **206** 道外からの観光入込客数のうち外国人の数

目 標： 初期値：51 万人(平成 17 年度)→目標値：51 万人以上(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「北の国際交流圏を形成する施策の実施」

平成 19 年度実績： 71 千人 A-2 (新)

業績指標： **207** 北方領土隣接地域振興指標(①北方領土隣接地域交流係数、②一人当たり主要生産額)

目 標： 初期値：① 1.15%(平成 17 年度)→目標値：1.15%以上(平成 19 年度)

②3.10 百万円/人(平成 17 年度) 3.10 百万円/人以上(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「北方領土隣接地域の産業振興及び交流の推進」

平成 19 年度実績： ① 0.98% B-3 (新)

②3.23 百万円/人(平成 18 年度) A-2 (新)

業績指標： **208** 育成林であり水土保持林である森林のうち、機能が良好に保たれている森林の割合

目 標： 初期値：61.7%(平成 18 年度)→目標値：62.3%(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「水土保持林等の重視すべき機能に応じた森林づくり」

平成 19 年度実績： 61.7%(平成 18 年度) C-2 (新)

業績指標： **209** アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の開催回数)

目 標： 初期値：4 回(平成 18 年度)→目標値：4 回(平成 19 年度)

主な事務事業の概要： 「アイヌの伝統等に関する普及啓発活動」

平成 19 年度実績： 4 回 A-3 (新)

業績指標： **210** ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

目 標： 初期値：0.23%(平成 17 年度)→目標値：0.23%以上(平成 19 年度)

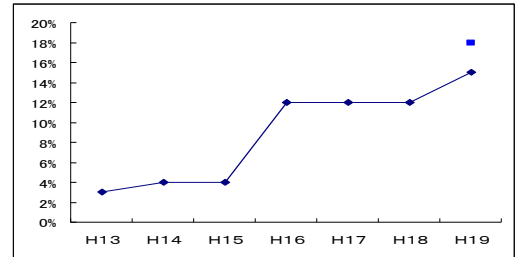
主な事務事業の概要： 「ユニバーサルデザイン採用の取組支援」

平成 19 年度実績： 0.47% A-2 (新)

【指標の動向】

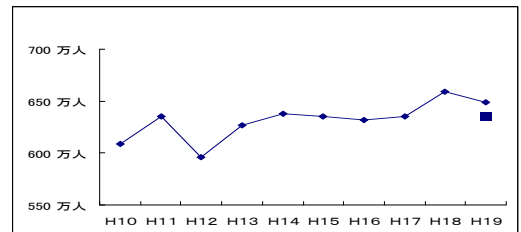
■施策目標 (42) 業績指標： **204** 水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合

・平成19年度は、水産物流通拠点となる漁港における衛生管理の高度化に向けた漁港整備を重点的に推進したものの、漁港管理者や漁港利用者が併せて行うソフト的な衛生管理対策の取組が緒についたばかりで十分に機能しなかったことなどから、総合的な衛生管理対策に遅れがみられた地区があったため、19年度の指標実績値は16年度（初期値）を3ポイント上回ったが、目標値には到達しなかった。



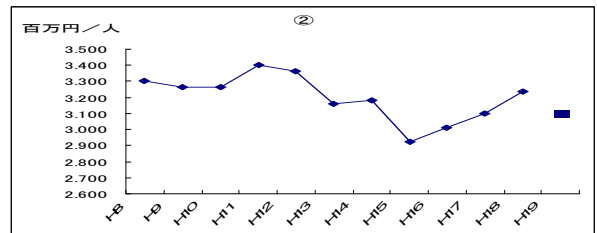
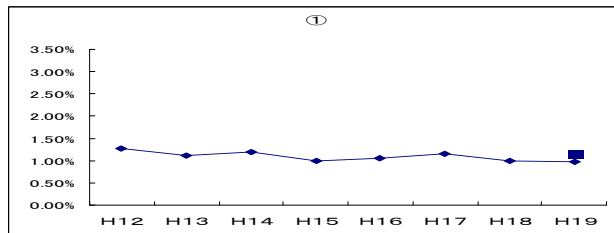
■施策目標 (42) 業績指標： **205** 道外からの観光入込客数

・北海道洞爺湖サミット開催決定の効果などの増加要因もあり、平成19年度の実績値は649万人と目標値（635万人）を超える水準となった。



■施策目標 (42) 業績指標： **207** 北方領土隣接地域振興指標 (①北方領土隣接地域交流係数、②一人当たり主要生産額)

- ①北方領土隣接地域交流係数について、平成19年度は交流推進事業を2市町で実施し、その執行については順調に終了した。平成19年度の実績値は、平成18年度に交流推進事業を実施した2町においては初期値を概ね維持しているが、隣接地域全体で0.98%と目標値を下回った。
- ②一人当たり主要生産額について、平成19年度の実績値は集計中であるが、当該年度において産業振興事業を3で実施したところであり、その執行については順調に終了した。また、平成18年度の実績値は隣接地域全体で23百万円/人と目標値を上回っており、平成18、19年度の3市町における事業実施により目標が達成され推測される。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標 (42) 北海道総合開発を推進する。

業績指標 **204** 上記理由から19年度実績値は目標値に到達しなかったが、今回総合的な衛生管理が不十分と判定された衛生管理型漁港の整備地区においては、農林水産省による総合的な衛生管理についてのソフト面の評価項目である、運搬車両定期洗浄の徹底や、施設の適切な利用に関する定期講習会の実施など衛生細菌の混入防止対策について、早急に実効性を確保すべく強化しているところであり、今後、総合的な衛生管理の取組が促進されると見込まれる。

また、国民に安全・安心な水産物を安定的に供給するためには、引き続き北海道水産物の一層の鮮度保持や衛生管理の高度化に資する施設整備等を推進する必要がある。

こうしたことから、B-2と評価した。なお、20年度以降は、「第2次漁港漁場整備長期計画」（農林水産省）の計画期間の終期（23年度）を目標年度とし、目標値は現行の考え方のもと引き延ばして設定するとともに、より適切な業績指標名とする。

業績指標 **205** 平成19年度の数値は目標値を達成したことから、これまでの取組はある程度有効であると考えられる。よって、現在の施策を維持することとするため、A-2と評価した。今後の目標年度は平成24年度であり、900万人を目標値とする。

業績指標 **207** ①北方領土隣接地域交流係数については、交流推進事業を実施した市町においては初期値を概ね維持してきているが、平成19年度の地域全体の実績値が目標値を下回ったため、Bと評価した。なお、平成20年度以降については、平成19年度に補助金事業の見直しを行い、交流推進事業の対象事業が域内外からの一般の人を対象とした交流推進事業から北方領土問題の啓発または四島交流の支援に資する事業へ変更となったことにより、本指標については廃止する。（評価B-3）

②一人当たり主要生産額については、平成18年度の実績値が目標値を上回り、平成19年度についても産業振興事業を実施しており、特段の外部要因等もなかったため、目標達成が見込まれる。そのため、A-2と評価した。平成20年度以降についても、産業振興事業については引き続き隣接地域の安定振興を図る観点から補助金事業として継続することとしており、目標年度を平成24年度（補助金事業の計画期間）、目標値を3.10百万円/人として本指標を継続する。（評価A-2）

【政策目標 11 I T Cの利活用及び技術研究開発の推進】

【施策目標（43）技術研究開発を推進する】

技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要であり、この観点から業績指標を設定している。

（概評）業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。今後とも、技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくため、着実な施策の実施が必要である。

【施策目標（44）情報化を推進する】

国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす I T 障害の発生を防ぐことにより国民生活・社会経済活動の安全を保つとともに、公共交通分野における情報化を推進することにより、公共交通利用者の利便性向上を図る。

（概評）行政および国民生活・社会生活の安定的運営を図るとともに、公共交通利用者の利便性向上を図るため、行政情報システムの管理・運営、情報セキュリティ対策、公共交通の情報化に係る施策を実施した。施策目標の達成に向けて順調な進捗が見られることから、引き続き本施策を継続するとともに、施策内容の充実を図る必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（43）技術研究開発を推進する

業績指標： **211** 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

目 標： 80%（平成 19 年度以降毎年度）

主な事務事業の概要： 「技術研究開発の推進」

平成 19 年度実績： 100% A-2（新）

■施策目標（44）情報化を推進する

業績指標： **212** 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす I T 障害発生件数

目 標： 限りなくゼロ（平成 20 年度）

主な事務事業の概要： 「重要インフラにおける I T 障害を想定した机上演習」

平成 19 年度実績： 2 件 A-2（新）

業績指標： **213** 公共交通における情報サービスの情報化達成度

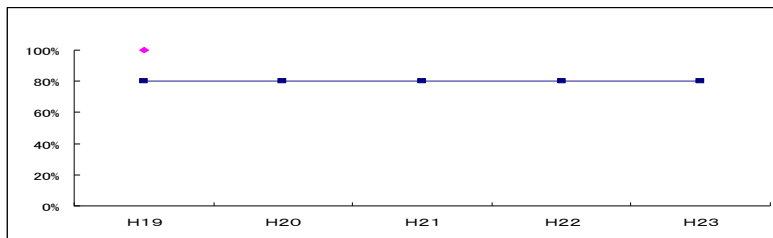
目 標： 初期値：約 60%（平成 18 年度）→目標値：約 80%（平成 23 年度）

主な事務事業の概要： 「安全・安心社会構築のための情報通信基盤の整備の強化」

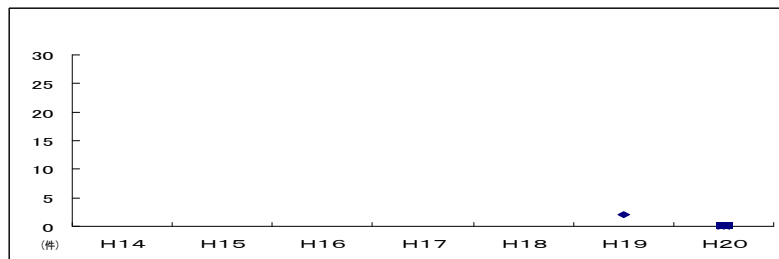
平成 19 年度実績： 78% A-2（新）

【指標の動向】

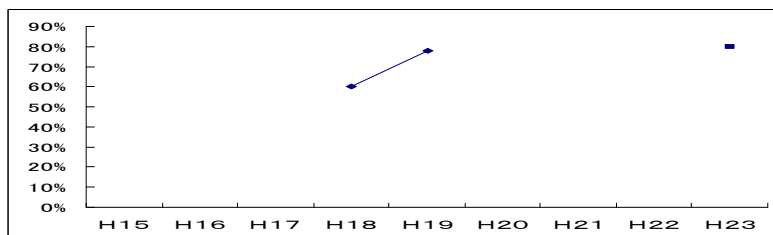
- 施策目標（43）業績指標：211 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合
 ・「順調」。平成19年度については目標値を達成している。



- 施策目標（44）業績指標：212 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数
 ・平成19年度において、国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数は2件であった。



- 施策目標（44）業績指標：213 公共交通における情報サービスの情報化達成度
 ・平成19年度の業績指標は78%であり、公共交通における情報化は着実に進んでいると考えられることから、業績指標は目標値の達成に向けて順調に推移していると評価できる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

- 施策目標（43）技術研究開発を推進する。

業績指標 211 業績指標については、平成19年度の目標値を達成しているため、A-2と評価した。今後とも引き続き技術研究開発を推進していく。

- 施策目標（44）情報化を推進する。

業績指標 212 平成19年度において国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数は2件（民間航空会社の国内旅客系の発券・搭乗手続きを行う端末の障害、東京航空交通管制部の管制情報処理システムの障害）のみであることから、業績指標は目標達成に向けた成果を示していると評価できる。今後も、国土交通省における情報システムの適切な運営を図るとともに、国民生活・社会経済活動の基盤である重要インフラの情報セキュリティ対策を徹底する必要があるため、A-2と評価した。

今後も、国土交通省における情報システムの適切な運営を図るとともに、所掌分野における情報セキュリティ対策を推進していく。

業績指標 213 業績指標は78%であり、公共交通における情報化は着実に進んでいると考えられる。総体的には、公共交通における情報化は進展していると評価できるものの、より高度な情報サービスを実施する事業者の広がり、緩やかなものに留まっており、今後は、一層の情報化の推進を図る必要があるため、A-2と評価した。今後も、先進的なIT技術を活用した公共交通の利便性向上のため、以下のような取組を引き続き進める必要がある。

- ①最終報告に記載されたIC乗車券等国際相互利用促進方策の実現に向けた具体的な取組として、段階的に実証実験を実施していく。
- ②引き続き災害時において一元的・リアルタイムに公共交通情報を収集・提供するためのシステムの構築等を促進するとともに、参加する公共交通事業者の拡大を図る。
- ③引き続き地域交通の新たな課題におけるIT技術の活用等について調査を進める。

【政策目標 12 国際協力、連携等の推進】

【施策目標（45）国際協力、連携等を推進する】

国際会議、国際セミナー、研修、調査等の機会を通じ、我が国企業の国際展開、国際交流理解及び交流の増進を図るとともに、開発途上国における社会基盤の整備・交通政策の展開等による自立的発展を促進するための連携・協力・支援を推進し、我が国の国際競争力強化につながる戦略的外交を推進する。特に、政府開発援助（ODA）の効果的・効率的な実施を図るためには、被援助国のニーズの把握に資する国際交流や調査を着実に実施していく。

（概評）業績指標の実績値は目標値には達しておらずB-2と評価したが、実施した取組については、相手国の交通分野・社会資本分野への貢献だけでなく、日常生活や経済活動等に大きく貢献していることから、今後も相手国のニーズや国際的な諸情勢を踏まえ、我が国の優れた技術・経験を活用した国際協力の取組を積極的に推進し、環境やセキュリティ等の地球規模の課題への対応を行う。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（45）国際協力、連携等を推進する

業績指標： **214** 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

目 標： 初期値：116件（平成18年度）→目標値：124件（平成19年度）

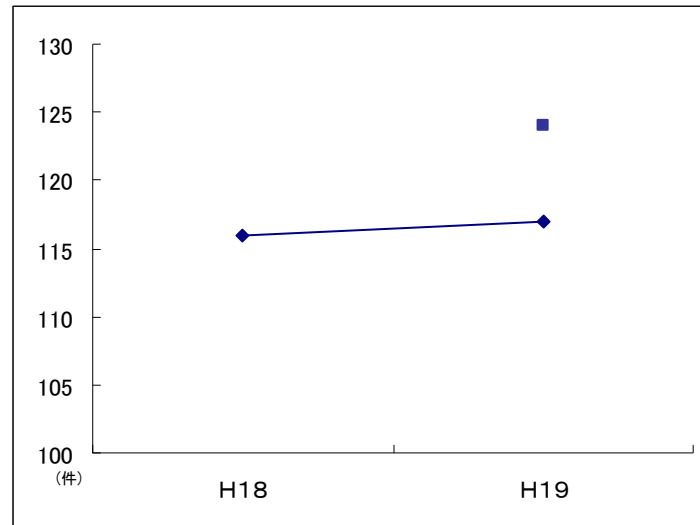
主な事務事業の概要： 「重点的建設援助推進事業等」「自動車基準・認証制度国際調和推進支援事業」

平成19年実績： 117件 B-2（新）

【指標の動向】

■施策目標（45）業績指標：214 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

- ・未達成（相手国の事情等の影響により、中止・変更した事業があったことなどから、目標値の達成に至っていない。）



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（45）国際協力、連携等を推進する

業績指標 214 業績指標の実績値は目標値には達していないが、実施した取組については相手国の交通分野・社会資本分野への貢献だけではなく、日常生活や経済活動等に大きく貢献していることから、B-2と評価した。今後も相手国のニーズや国際的な諸情勢を踏まえ、我が国の優れた技術・経験を活用した国際協力の取組を積極的に推進し、新たに設定した目標値（平成23年度121件）の達成に向けて、環境やセキュリティ等の地球規模の課題への対応を行ってまいりたい。

【政策目標 13 官庁施設の利便性、安全性等の向上】

【施策目標（46）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する】

行政等のサービス提供の場として、国民の生活や経済社会活動を支えている官庁施設について、環境等に配慮した便利で安全なものとなるよう、効率的に整備・保全を推進する。

（概評）官庁施設について、国民に対する行政等のサービスを円滑に提供する場としての役割が果たされるよう、耐震、環境負荷低減対策及びバリアフリー化等の必要な整備を図っていく必要がある。また、施設の運用段階においても、災害防除等必要な機能を維持・確保するため、保全の適正化のための指導を推進する必要がある。

【施策の概要と業績指標・目標値】

■施策目標（46）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する

業績指標： **215** 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合

（①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合）

目 標： 初期値：①64%（平成17年度）→目標値：85%（平成23年度）

② 5%（平成18年度） 41%（平成23年度）

③14%（平成18年度） 35%（平成23年度）

④ 4%（平成18年度） 28%（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「防災拠点となる官庁施設の整備の推進」「官庁施設のバリアフリー化の推進」
「合同庁舎の環境への配慮」

平成19年度実績： ①69% A-2（新）

② 8% A-2（新）

③17% A-2（新）

④ 6% A-2（新）

業績指標： **216** 保全状態の良好な官庁施設の割合等

（①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数）

目 標： 初期値：① 71%（平成18年度）→目標値： 80%（平成23年度）

②3 事項（平成18年度） 25 事項（平成23年度）

主な事務事業の概要： 「官庁営繕関係基準類等の策定」

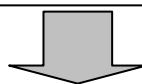
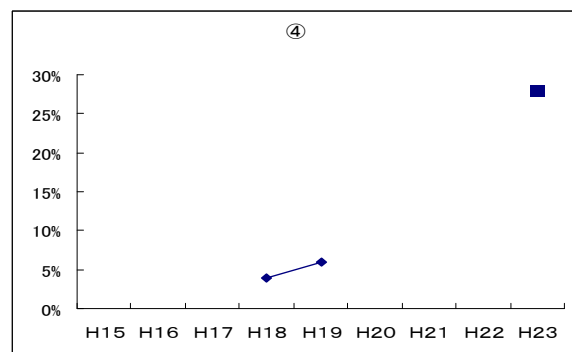
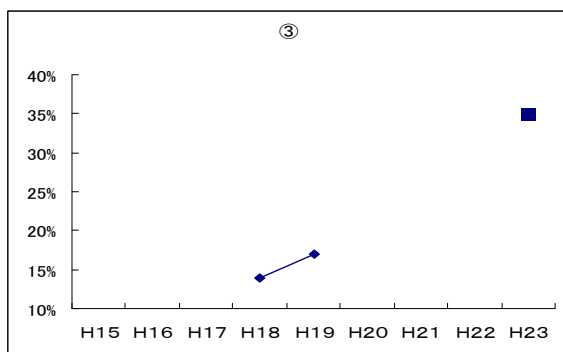
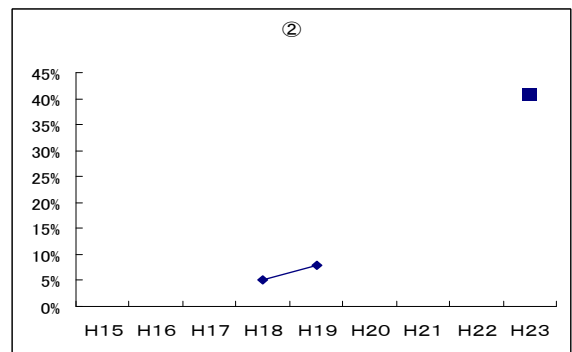
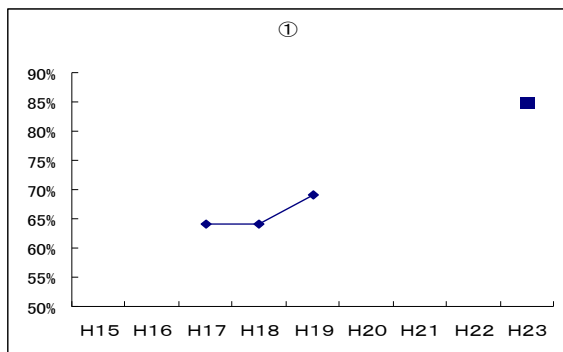
平成19年度実績： ① 74.8% A-2（新）

②11 事項 A-2（新）

【指標の動向】

■施策目標（46）業績指標：215 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合（①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合）

- ①平成19年度の実績値（69%）を踏まえると、災害応急対策活動に必要な官庁施設の耐震性の確保が促進されたものと考えられる。
- ②平成19年度の実績値（8%）は低いものの、今後施設管理官署等との調整が進むことにより、官庁施設のバリアフリー化が推進されるものと考えられる。
- ③平成19年度の実績値（17%）を踏まえると、合同庁舎における環境の配慮が促進されたものと考えられる。
- ④平成19年度の実績値（6%）を踏まえると、官庁施設として性能を確保するための総合的な整備が促進されたものと考えられる。



【課題の特定と今後の取組の方向性等】

■施策目標（46）環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する。

業績指標 215

- ①業績指標は、国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設のうち、官庁施設の耐震性の基準を満足する施設の割合（面積率）であり、平成19年度の実績値（69%）を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。
今後、耐震対策の更なる推進を図っていくことが重要である。
- ②業績指標は、国の合同庁舎のうち、窓口までの経路、車いす使用者用駐車施設及び多機能便所（オストメイト対応）等の整備が行われている施設の割合（窓口業務を行う施設数に対する施設数の割合）である。施設管理官署等との調整などに時間を要することから、平成19年度の実績値は8%であった。平成20年度以降は、各地方局において、施設管理官署等との連携調整がなされた計画的な整備を行っているところであり、最終目標を達成できるものと考えられるため、A-2と評価した。
- ③業績指標は、国の合同庁舎のうち太陽光発電の導入や建物緑化が整備される割合（延べ床面積1,000㎡以上の構造上・立地上の不都合がない施設に対する施設数の割合）である。平成19年度の実績値（17%）を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。
今後、グリーン庁舎の整備、グリーン診断・改修及び太陽光発電の導入や建物緑化等の官庁施設のグリーン化対策の更なる推進を図っていくことが重要である。
- ④業績指標は①～③の整備を総合的に実施された施設の割合であり、①～③の実施状況を踏まえると最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。

第2章 政策チェックアップの業績指標・目標値の考え方

1 最低居住面積水準未達率 目標値 概ね0% (平成22年度)

健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模（最低居住面積水準）未達の住宅に居住する世帯の割合。

注 最低居住面積水準・・・住生活基本計画（全国計画）において設定

- (1) 単身者 25㎡
- (2) 2人以上の世帯 10㎡×世帯人数+10㎡

○目標設定の考え方 健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未達世帯の早期解消を目指す。【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

- 外部要因 世帯構成の変化等
- 他の関係主体 民間賃貸住宅事業者等

2 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率 目標値 全国50%、大都市圏45% (平成22年度)

子育て世帯（注1）のうち、豊かな住生活の実現の前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住戸規模（誘導居住面積水準（注2））を満たす住宅に居住する世帯の割合

- (注1) 子育て世帯：構成員に18歳未満の者が含まれる世帯
- (注2) 誘導居住面積水準・・・住生活基本計画（全国計画）において設定

- (1) 一般型誘導居住面積水準・・・都市の郊外及び都市部以外の一般地域における戸建住宅居住を想定
 - ①単身者 55㎡
 - ②2人以上の世帯 25㎡×世帯人数+25㎡
- (2) 都市居住型誘導居住面積水準・・・都市の中心及びその周辺における戸建住宅居住を想定
 - ①単身者 40㎡
 - ②2人以上の世帯 20㎡×世帯人数+15㎡

○目標値設定の考え方 平成15年度時点において、全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成することを目標とし、住生活基本計画で設定している目標値（全国：50%（H22）、大都市圏：50%（H27））をもとにH22の目標値を設定。【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

- 外部要因 世帯構成の変化等
- 他の関係主体 民間賃貸住宅事業者等

3 住宅の利活用期間

減失住宅の平均築後年数 目標値 約35年 (平成22年)

減失住宅の平均築後年数 減失住宅の築後年数の平均

住宅の減失率 目標値 約7.5% (平成17-22年)

住宅の減失率 5年間に減失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合

○目標設定の考え方 住宅の除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値をもとに、平成22年の目標値を設定。【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

- 外部要因 資金調達可能額の動向

4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 目標値 3.9% (平成22年)

5年間のリフォーム実施戸数を当該5年間の最終年の住宅ストック戸数で除したもの。

○目標設定の考え方 除却に伴う廃棄物発生抑制、国民の住居費負担の軽減などの観点から、リフォーム等によって利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値をもとに平成22年の目標値を設定。【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

- 外部要因 資金調達可能額の動向

5 既存住宅の流通シェア 目標値 19% (平成22年)

全住宅流通戸数に占める既存住宅の流通戸数の割合。

○目標設定の考え方 住宅の除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値をもとに、平成22年の目標値を設定。【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

- 外部要因 地価、住宅価格の下落、市場の金利動向及び資金調達可能額の動向
- 他の関係主体 住宅建設業者等

6 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合

目標値 38% (平成22年)

計画期間が25年以上である長期修繕計画に基づき修繕積立金額を設定している分譲マンションの管理組合の割合。

- 目標設定の考え方 住宅ストックの1割以上を占める分譲マンションについては、共用部分を共同で維持管理することから、適時・適切に大規模修繕工事を実施するためには、予め適切な長期修繕計画を定めるとともに、これに基づく修繕費用の積立が不可欠であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画で設定している目標値(50%(H27))をもとにH22の目標値を設定。【住生活基本計画(全国計画)に記載あり】
- 外部要因 資金調達可能額の動向

7 新築住宅における住宅性能表示の実施率 目標値 50% (平成22年度)

年間の新設住宅着工戸数(フロー)に対する、住宅品確法に基づく住宅性能表示制度(注)を活用した新築住宅の戸数の割合。

- (注)「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づき、耐震、省エネルギー、バリアフリーなどの住宅の基本的な性能について、公正・中立な第三者機関が評価を行い、評価書を交付する制度。
- 目標設定の考え方 住宅を安心して選択できるための住宅の質に関する情報の提供状況を示す指標として設定。新設住宅着工戸数(フロー)に対して、半数以上の住宅が住宅性能表示制度の評価を受け、性能が表示される住宅となることを目標とする。【住生活基本計画(全国計画)に記載あり】
- 他の関係主体 住宅供給事業者(事業主体)

8 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

旅客施設の段差解消 目標値 7割強 (平成19年度)

1日あたりの平均的な利用者が5,000人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」(公共交通移動等円滑化基準)第4条(エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消)を満たしたものの割合。【社会資本重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(基本方針)において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指しており、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。

- 外部要因 旅客施設の構造等
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

視覚障害者誘導用ブロック 目標値 8割強 (平成19年度)

1日あたりの平均的な利用者が5,000人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条(視覚障害者誘導用ブロックの設置)を満たしたものの割合。【社会資本重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(基本方針)において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指しており、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。

- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

道路 目標値 約5割 (平成19年度)

1日あたりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設周辺等における主な道路(注1)のうちバリアフリー化(注2)された道路の割合。

- (注1):市町村が「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」(旧交通バリアフリー法)に基づく重点整備地区内の特定経路として定めている道路。
- (注2):「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」に定められた道路の構造に関する基準を満たし、高齢者・障害者等の移動等円滑化が図られた状態。

【社会資本重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 平成22年まで100%を目指す(基本方針)こととして、平成19年度の目標を設定。
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

建築物 目標値 約4割 (平成19年度)

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物(注1)の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準(注2)に適合するものの割合。

- (注1):病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物
- (注2):出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

【社会資本重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 基本方針における平成22年までの目標(約50%)、これまでの取組及び平成14年(旧バリアフリー法改正)からの基準適合の義務化を踏まえ、平成19年度までの2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち建築物移動等円滑化基準を満たす割合の伸びを想定し、目標値(平成19年度)を設定している。

- 外部要因 経済状況等による新規建築物着工数等
- 他の関係主体 建築事業者(事業主体)

住宅 目標値 約1割 (平成19年度)

全住宅ストックのうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合

【社会資本重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 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こと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。
- 外部要因 新規住宅着工数、リフォーム件数等

9 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 目標値 65% (平成22年度)

床面高さ65センチメートル以下の車両

ノンステップバス 目標値 30% (平成22年度)

乗降口に階段のない車両

福祉タクシー 目標値 18,000台 (平成22年度)

公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両

- 目標設定の考え方 低床バス及びノンステップバスについては、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成27年までに原則として総車両数約60,000台のすべてについて低床化された車両に代替すること、また、平成22年までに総車両数の約30%に当たる約18,000台についてノンステップバスとすること、福祉タクシーについては平成22年までに約18,000台を導入することを目標としていることから、これを踏まえて目標値を設定している。

- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

10 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 目標値 50% (平成22年度)

公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条(乗降口、客室、連結部等の基準)に掲げる基準に適合する車両。

旅客船 目標値 50% (平成22年度)

公共交通移動等円滑化基準第47条から第61条(出入口、客室、便所等についての基準)に掲げる基準に適合する船舶。

航空機 目標値 65% (平成22年度)

公共交通移動等円滑化基準第63条から第67条(通路、客室、便所等の基準)に掲げる基準に適合する航空機。

- 目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく基本方針において、鉄軌道車両については総車両数の約50%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については、総機材数の約65%を、それぞれ平成22年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様の目標値を設定している。

- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

11 交通アドバイザー会議における意見への対応件数 目標値 44件 (平成19年度以降毎年度)

交通アドバイザー会議(公共交通機関の利用者から選任された交通アドバイザーからの利用者の視点に立った意見を把握し、公共交通機関が提供するサービスの改善や国土交通省の公共交通における利便性向上施策へ反映させるための情報収集体制を強化することを目的として、運輸支局において開催されている会議)におけるアドバイザーからの意見に対し、国・自治体・事業者等が、施策・取組の見直しや改善、新規の施策・取組を行うこと等により、交通消費者のニーズを充足する対応が行われたと判断される件数。

毎年各運輸局等が公表する交通消費者行政レポートにおいて掲載される、各支局開催の会議のアドバイザーの意見に対する対応件数をもって、本業績指標の対応件数とする。

- 目標設定の考え方 交通アドバイザー会議における業績指標を設定するにあたっては、アドバイザーの意見に対する対応は会議開催件数に比例して行われることが望ましいこと、平成14年度から平成18年度の過去5年間における会議開催件数の平均が約44件であること等に鑑み、アドバイザーからの意見に対して、国、自治体、事業者等が、施策・取組の見直しや改善、新規の施策・取組を行っているものと判断される対応件数を業績指標として設定するとともに、過去5年間の会議開催件数の平均である44件と同数の対応件数を目標値として設定し、当該件数を毎年度維持することとする。

- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

12 バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合

園路及び広場 目標値 約45% (平成22年度)

駐車場 目標値 約35% (平成22年度)

便所 目標値 約30% (平成22年度)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、「バリアフリー新法」という)に基づき、特定公園施設(注1)である園路及び広場、駐車場、便所が設置された都市公園のうち、各施設が都市公園移動等円滑化基準(注2)に適合した都市公園の割合。

(注1) バリアフリー新法に基づき、同法政令で定める移動等円滑化が必要な公園施設

(注2) 「移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令」で定める特定公園施設の新設、増設、改築を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

- 目標設定の考え方 バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに園路及び広場約45%、駐車場約35%、便所約30%を移動等円滑化することとしている。

- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

13 バリアフリー化された路外駐車場の割合 目標値 約40% (平成22年度)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、「バリアフリー新法」という)に基づき、特定路外駐車場(注1)のうち、路外駐車場移動等円滑化基準(注2)に適合した路外駐車場の割合。

- (注1) 駐車場の用に供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。
- (注2) 「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の設置に関する基準を定める省令」で定める特定路外駐車場の設置を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準
- 目標値設定の考え方 バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに特定路外駐車場の約40%を移動等円滑化することとしている。
- 他の関係主体 路外駐車場管理者

14 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率

- 一定のバリアフリー化 目標値 56%(平成22年度)**
「2箇所以上の手すり設置」又は「段差のない屋内」に該当
- 高度のバリアフリー化 目標値 17%(平成22年度)**
「2箇所以上の手すり設置」、「段差のない屋内」、「車椅子が通行可能な廊下等の幅」のいずれにも該当
- 目標設定の考え方 高齢者が地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅のバリアフリー化について、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」)で設定している目標値(一定:75%(H27)、高度:25%(H27))をもとに目標値を設定。
- 外部要因 新規住宅着工数、リフォーム件数等

15 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

目標値 19%(平成22年度)

- 道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数を共同住宅の総戸数で除したものの
- 目標設定の考え方 高齢者、障害者、子どもをはじめとする全ての居住者が安全・快適に住み続けられるよう、個人の努力のみでは達成困難な共同住宅の共用部分のユニバーサルデザイン化(バリアフリー化)について、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」)で設定している目標値(25%(H27))をもとにH22の目標値を設定。
- 外部要因 新規住宅着工数、リフォーム件数等

16 不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

目標値 30.0%(平成20年度)

- 床面積2,000㎡以上の特別特定建築物(注1)のフロアのうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化誘導基準(注2)に適合するものの割合。
- (注1) 病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物
- (注2) 出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する誘導的基準
- 目標設定の考え方 これまでの取組と平成14年(「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(旧ハートビル法)改正)からの認定特定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成20年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフロアのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の目標を設定している。
- 外部要因 経済状況等による新規建築物着工数等
- 他の関係主体 建築事業者(事業主体)

17 ICカードが導入されたバス車両数 目標値 26,000車両(平成23年度)

- ICカードが導入された乗合バスの車両数。
- 目標値設定の考え方 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。
- 他の関係主体 バス事業者(事業主体)、地方自治体(協調補助)

18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数 目標値 0件(平成19年度以降毎年度)

- ナホトカ号油流出事故(平成9年1月2日)規模以上の被害を及ぼす海洋汚染・海上災害の件数。
- 目標値設定の考え方 ナホトカ号油流出事故規模以上の被害を及ぼす海洋汚染等の件数を0で継続する。

19 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数 目標値 0隻(平成23年度)

- 我が国に入港しようとする国際総トン数100トン以上の外航船舶(タンカーを除く。以下、同じ。)が我が国の領海又は排他的経済水域において油流出を伴う事故を起こした場合の当該外航船舶の船主責任保険の未加入隻数(なお、タンカーについては、国際条約に基づく基金による損害賠償保障制度が確立されていることから、本指標からは除いている。)
- 目標値設定の考え方 我が国に入港しようとする国際総トン数100トン以上の外航船舶に対しては油濁損害及び船体撤去をてん補する船主責任保険への加入義務付け等を内容とした法改正に基づき、平成17年3月以降、我が国に入港しようとする外航船舶のうち、油流出を伴う座礁等の事故を起こしたものの保険未加入隻数は0隻であることから、次年度以降も保険未加入数0隻を目標とする。

20 失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合(港湾)

目標値 約3割(平成19年度)

- 過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha(湿地3,000ha、干潟4,000ha)のうち復元・再生した割合。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 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))※1,200haは平成14年度までに回復した面積。
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

21 湾内青潮等発生期間の短縮 目標値 平成14年度比約5%減(平成19年度)

東京湾、大阪湾等の閉鎖性湾奥部における青潮(注)等(青潮、貧酸素水塊(注))の発生期間の短縮。

(注)海域の富栄養化の結果、異常発生したプランクトンの死骸等が、海底近くに沈降し分解されることで生じる、溶存酸素量が極めて少ない水塊を貧酸素水塊という。これが強風等により湧昇すると、青潮となって海面に現れる。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 目標値 約7年(平成23年度)

廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数。

○目標値設定の考え方 一般廃棄物に関して、内陸部における処分場の確保が困難になってきていることから、海面処分場への依存度が高くなっている。そのため、内陸部における処分場だけでは対応できない廃棄物等を可能な限り減量化した上で、港湾空間において受け入れていく必要がある。また、港湾整備において発生する浚渫土砂を計画的に処分していく必要がある。このようなことから、港湾において海面処分場を計画的に整備する必要がある。

海面処分場について、現在整備中の事業に加えて、新規整備などの対策を講じない場合、海面処分場の全国平均した残余年数は現在約6年のところが、平成23年度には約4年になってしまう。また、通常、海面処分場の整備着工から廃棄物の受け入れ開始までに平均で約7年の年数が必要となっていることから、廃棄物処分の困難な状況を回避するため、海面処分場を計画的に整備し、残余年数を概ね7年以上確保する必要があるため、目標値を約7年と設定した。

- 他の関係主体 環境省(廃棄物行政を所管)、地方公共団体(事業主体)

23 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長 目標値 約6,800km(平成19年度)

安全、快適に水際まで近づくことができる海岸延長。

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体(事業主体)

24 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合(海岸)

目標値 約2割(平成19年度)

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺(河岸延長:1,270km)や海岸侵食によって失われた砂浜(砂浜延長:460km)のうち復元・再生する割合。【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

○目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度までに約2割を再生することとして目標を設定した。

分母:過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

分子:復元・再生した河岸や砂浜の延長

- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体(事業主体)

25 建設機械から排出されるNOx・PMの削減量

NOx 目標値 74.0千t(平成23年度)

PM 目標値 3.5千t(平成23年度)

平成23年度(目標年次)までの6年間において、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(以下「オフロード法」という。平成18年4月施行、10月規制開始)の基準に適合した公道を走行しない建設機械(以下「オフロード建設機械」という。)の普及によって削減された平成23年度における年間のNOx・PM排出ガス削減寄与量(平成17年度比)。

○目標設定の考え方 現在、自動車等からの排出ガスが大気汚染の原因の1つとして大きな問題となっており、健康への影響が懸念される窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)については、早急な削減が必要であると考えられる。特に今後自動車全体に占めるオフロード建設機械のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、オフロード建設機械の排出ガスの削減を目標とする。

なお目標設定であるNOx・PMの年間排出削減量については、オフロード建設機械の普及台数(a)と1台当たりの排出ガス削減量(b)の積により計算される。

(a)建設機械動向調査より、最近4年間において年間約3.6万台が排出ガス規制を満たしたオフロード建設機械に更新されていることからオフロード法施行後6年間で21.6万台普及とした。

(b)オフロード法による排出ガス規制値と第一次排出ガス対策型建設機械指定制度の排出ガス基準(平成3年開始)との差を1台及び1時間当たりの排出ガス削減量とした。

- 外部要因 建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減

26 市街地の幹線道路の無電柱化率 目標値 15% (平成19年度)

市街地(注1)の幹線道路(注2)のうち、電柱、電線のない延長の割合。

(注1) 都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域。

(注2) 一般国道および都道府県道

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

○目標設定の考え方 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

○他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、電線管理者(電気、通信、CATV等)

27 夜間騒音要請限度達成率 目標値 72% (平成19年度)

環境基準類型指定地域※1または騒音規制区域※2いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度※3を達成している道路延長の割合。

※1 環境基本法第16条第2項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域

※2 騒音規制法第3条第1項の規定に基づく指定地域

※3 「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」についての夜間の基準値

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

○目標設定の考え方 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

○外部要因 交通量の変動、大型車混入率の変動

28 NO₂・SPMの環境目標達成率

NO₂について環境基準を達成している測定局の割合 目標値 約8割(平成19年度)

SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合

目標値 約6割(平成19年度)

自動車NO_x・PM法※1対策地域内で、NO₂について環境基準※2を達成している観測局(自動車排出ガス測定局(自排局)と国土交通省設置の常時観測局)の割合(データは前年度)。

※1 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

※2 NO₂濃度1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること【社会資本整備重点計画第2章に記載】

○目標設定の考え方 平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

○外部要因 自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動

29 渇水影響度 目標値 5,300日・%(平成23年時点の過去5年平均)

渇水による影響を、取水制限率と取水制限日数との積で表す。(単位:日・%)

○目標設定の考え方 業績指標として、特に国民生活に対する影響を考慮し、全国の一級水系における水道用水の取水制限を対象とした。

ただし、渇水は気象条件に大きく左右されることから、評価時点の年次だけで評価するのではなく、過去10年間程度の平均値で評価することが適当と考えられる。このため、業績目標の初期値は、平成9年から平成18年までの10年間の実績の平均値とした。目標値については、業績目標の上限が5年であることに鑑み、目標年次である平成23年時点における過去5年間(平成19年~平成23年)の平均値で評価することとした。

○外部要因 気象条件、特に著しい少雨。水資源開発施設整備の進捗等

○他の関係主体 厚生労働省、地方公共団体(事業主体)

30 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数 目標値 13件(平成23年度)

水に関する国連ミレニアム目標(「2015年までに安全な飲料水を利用できない人口(約11億人)の割合を半減させる」)達成に資するために行われた世界の水資源問題に関する国際会議等開催数

○目標設定の考え方 国連ミレニアム目標達成のためは、世界各国の取り組みが不可欠である。

かつ、これらの取り組みを我が国がリードしていく観点から、①我が国が国際会議等を開催し、また、各種国際会議等に参加し、日本国政府として、②方針の提示、③各種文書等への提言等の盛り込み、④意見交換の場での理解促進、⑤プレゼンテーション等の実施による啓発・普及等を図ることが国連ミレニアム目標の達成に資することになることから、これらの取り組み総数を政府方針に基づき5年後に1.5倍とする。

○外部要因 国連関係機関等における水に関する国際会議開催数の減少

○他の関係主体 関係省(外務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省)

31 地下水採取目標量の達成率 目標値 100%(平成21年度)

地盤沈下防止等対策要綱地域(濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部)における地下水採取目標量の達成率

○目標設定の考え方 国連ミレニアム目標達成のためは、世界各国の取り組みが不可欠である。

地盤沈下に伴う被害の著しい濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部の3地域については、地盤沈下防止等対策関係閣僚会議において、昭和60年4月に濃尾平野及び筑後・佐賀平野、平成3年11月に関東平野北部の各地域で「地盤沈下防止等対策要綱」が決定された。要綱では、対象地域における地盤沈下を防止し、併せて地下水の保全を図るため、規制区域内における遵守すべき地下水採取目標量を定めている。当該地下水採取目標量は平成16年度に見直し期限を迎え、

「地盤沈下防止等対策要綱に関する関係府省連絡会議」において、要綱の取り組みを継続し概ね5年毎に評価検討を行うことを申し合わせた。以上のことから、要綱の見直しを行った平成16年度を目標値設定年次、次回評価検討を行う平成21年度を目標年次とした上で、地下水の年間採取量が対象地域毎に定められている目標量（濃尾平野は2.7億 m^3 、筑後・佐賀平野は0.09億 m^3 、関東平野北部は4.8億 m^3 ）の合計である7.59億 m^3 以下に抑制された場合（目標が達成された場合）を100%として目標値を設定する。

- 外部要因 濁水等による短期的・局所的な地下水採取
- 他の関係主体 関係府省（内閣官房、総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省）
地方公共団体（要綱地域内）

32 水源地域整備計画の完了の割合 目標値 70%（平成23年度）

地盤沈下防止等対策要綱地域（濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部）における地下水採取目標量の達成率。

- 目標設定の考え方 ダム等の建設促進を図るため、ダム建設により影響を受ける地域の再建が重要であるので、水源地域対策特別措置法の水源地域整備計画に定められる各事業の着実な推進が望まれる。

目標設定に関しては、今後5年後まで過去の実績値の推移と同様の実績の積み上げを図るものとして平成23年度に70%と設定したもの。

- 外部要因 ダム事業等自体の進捗、地元の経済・社会状況の変化
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

33 歩いていける範囲の都市公園の整備率 目標値 66%（平成19年度）

都市住民の徒歩生活圏内に近隣住区（概ね小学校区に相当）（注1）を単位として計画的に配置される住区基幹公園（注2）（1近隣住区当たり、街区公園は4箇所、標準面積0.25ha、近隣公園は1箇所、標準面積2ha、地区公園は0.25箇所、標準面積4ha）が整備されている割合。

（注1）住宅地において、日常生活上最低限必要とされる学校、店舗、公園等のコミュニティ施設を備えた居住区域の単位。住区基幹公園とは、主として住区内の住民の安全で快適かつ健康的なレクリエーション、休養のためのスペースを確保し、住民の日常的で身近な利用に供するために必要な基幹的な公園で、街区公園・近隣公園及び地区公園などがある。

- 目標設定の考え方 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。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

34 1人あたり都市公園等面積 目標値 9.3 m^2 /人（平成19年度）

都市計画区域内とカントリーパーク（都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園）の存する市町村の一人当たりの都市公園等（都市公園及びカントリーパーク）の面積。

- 目標設定の考え方 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あたりの都市公園等面積を長期的に20 m^2 とすることを目標に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 m^2 を設定している。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

35 都市域における水と緑の公的空間確保量 目標値 12 m^2 /人を約1割増（13 m^2 /人（平成19年度））

都市域における（港湾の区域を含む）自然的環境（樹林地、草地、水面等）を主たる構成要素とする空間であり、制度的に永続性が担保されている空間の確保量（面積）を都市域人口で除したものを。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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 m^2 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 m^2 を設定している。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

36 全国民に対する国営公園の利用者数の割合 目標値 全国民の4人に1人が利用（平成19年度）

国民の国営公園の利用頻度（0人に1人が利用）

- 目標設定の考え方 国営公園の整備の進捗と相関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。
- 他の関係主体 地方公共団体（連携事業者）

37 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

目標値 2,400ha（平成19年度）

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然環境を

- ・都市公園の整備により保全・創出
- ・緑地保全地区等の指定により保全
- ・港湾緑地の整備により創出

することにより平成14年度以降新たに制度的に担保する面積。【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 平成19年度までに想定される整備・指定見込を踏まえ、設定。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

38 汚水処理人口普及率 目標値 86% (平成19年度)

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 他の関係主体 農林水産省（農業集落排水事業を所管）、環境省（浄化槽事業を所管）、地方公共団体（事業主体）

39 下水道処理人口普及率 目標値 72% (平成19年度)

総人口に対して下水道を利用できる人口の割合

【社会資本整備重点計画第3章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

40 環境基準達成のための高度処理人口普及率 目標値 17% (平成19年度)

流域別下水道整備総合計画（注1）等により、三大湾（注2）、指定湖沼（注3）等の水質環境基準（注4）の達成と、そのために必要な高度処理（注5）の実施が明確に関連付けられており、その放流水質が水質汚濁防止法による規制の対象となっている高度処理が実施されている区域内人口の総人口に対する割合をいう。

（注1）下水道法に基づく計画で、河川、湖沼、海域等の公共用水域の水質環境基準を達成維持するために必要な下水道の整備を最も効果的に実施するための上位計画。

（注2）伊勢湾、東京湾、大阪湾

（注3）琵琶湖、霞ヶ浦等の11湖沼が指定湖沼として指定され、湖沼水質保全計画に基づく各種施策が実施されている。

（注4）環境基本法に基づくもので、水質保全行政の目標として公共用水域の水質について、達成し、維持することが望ましい基準を定めたもの。

（注5）高度処理は、有機物や窒素・リン等を標準的な下水処理よりさらに高度に除去するものである。

高度処理人口＝（全処理水量）のうち、（高度処理が施された処理水量）の割合を（処理区域内人口）にかけて算出した人口
高度処理人口普及率＝（高度処理人口）の（総人口）に対する割合（%）

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 将来は、高度処理の必要な地域において高度処理を原則化することとしており、現況値等を考慮して平成19年度の目標値を設定している。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

41 合流式下水道改善率 目標値 40% (平成19年度)

合流式下水道（注）により整備されている区域のうち、雨天時において公共用水域に放流される汚濁負荷量が分流式下水道並以下までに改善されている区域の面積の割合。

（注）家庭などからの排水と雨水をいっしょに一本の管で集める方式の下水道のこと。雨天時に管きよや処理場の能力を超える量の水は、未処理の状態では河川に放流されるという問題がある。

- 目標設定の考え方 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、現況値等を考慮して平成19年度の目標値を設定している。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

42 下水汚泥のリサイクル率 目標値 68% (平成19年度)

緑農地利用や建設資材利用など、下水汚泥（注）をリサイクル（資源化）する割合

下水汚泥リサイクル率＝下水汚泥有効利用量/下水汚泥総発生量×100（%）

（注）下水処理の各工程から発生する泥状物質のこと。

【社会資本整備重点計画第3章に記載】

- 目標設定の考え方 長期的には下水の処理に伴い発生する汚泥の全量について、リサイクルすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

43 自然体験活動拠点数 目標値 440箇所 (平成19年度)

「自然体験活動拠点数」は、水辺の楽校プロジェクト、「子どもの水辺」再発見プロジェクト、いきいき海の子浜づくり事業の登録箇所数の合計値。

- 目標設定の考え方 河川流域における指導者が活動する拠点数を指標とする。
- 外部要因 地域の気運の盛り上がり、環境教育の動向
- 他の関係主体 文部科学省、環境省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）

44 河川における汚濁負荷削減率 目標値 78% (平成19年度)

対象とする水域に係る流域内で発生する汚濁負荷量に対する河川事業で削減した負荷量の割合。

河川における汚濁負荷削減率＝①/②

- ① 対象とする水域に係る流域内で河川事業により削減した汚濁負荷量
- ② 対象とする水域に係る流域内の家庭、事業所等の各汚濁負荷発生源から排出される負荷量を発生汚濁負荷量として算出

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 将来値の算定は、各流域の水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）で定められている目標で示された具体施策の推進や、過年度の下水道処理人口の目標値等を基に算定している。
- 外部要因 地元調整の状況等、社会情勢の変化等による流入負荷（家庭、事業所等から排出される負荷量）の動向
- 他の関係主体 地方公共団体等

45 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（河川）

目標値 約2割（平成19年度）

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺（河岸延長：1,270km）や海岸侵食によって失われた砂浜（砂浜延長：460km）のうち復元・再生する割合。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度までに約2割を再生することとして目標を設定した。
分母：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長
分子：復元・再生した河岸や砂浜の延長
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

46 失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合（河川）

目標値 約3割（平成19年度）

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha（湿地3,000ha、干潟4,000ha）のうち復元・再生した割合。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 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)）※1,200haは平成14年度までに回復した面積。
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

47 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数 目標値 約621万人/年間（平成19年度）

ダムを活かした水源地域の活性化を促進するため、平成13年度に水源地域ビジョンを策定に着手した22ダムにおける、ダム及びダム湖周辺施設の年間利用者数を指標。

「水源地域ビジョン」とは、ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化のために、水源地域の自治体、住民等がダム事業者・管理者と共同で策定する水源地域活性化のための行動計画。（平成13年度より新規に策定）

- 目標設定の考え方 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り込み客数のデータトレンドを分析し、利用者数を推定。
- 外部要因 ダム所在地等の地元との調整等、国民の余暇の過ごし方等の状況
- 他の関係主体 ダム所在地及び流域の地方公共団体

48 都市空間形成河川整備率 目標値 40%（平成19年度）

人口が5万人以上の都市で市街化区域内を流れる河川延長のうち、沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保した河川延長の割合。

- 目標設定の考え方 将来地の算定は、過去10年の良好な水辺空間（周辺の街並みや景観と調和した整備を行った区間、水辺で憩えるよう配慮した区間、緩傾斜堤防等）の整備延長のトレンドから5年後の目標値を算定している。
- 外部要因 沿川の開発動向
- 他の関係主体 地方公共団体（河川管理者）

49 特定輸送事業者の省エネ改善率 目標値 前年度比-1%（平成19年度以降毎年度）

一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者（特定輸送事業者）のエネルギー使用に係る原単位。

※ エネルギー使用に係る原単位：エネルギー使用量／個々の輸送用機械器具ごとの営業運行距離又は営業運航距離の合計など

- 目標設定の考え方 京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者にエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。
- 他の関係主体 各輸送事業者、荷主

50 国土交通分野におけるCDM承認累積件数 目標値 15件（平成23年度）

国土交通分野におけるCDM（クリーン開発メカニズム）の日本国政府承認件数の累積値。

CDM：途上国における排出削減事業又は吸収源事業によって生じた排出削減量又は吸収量を当該事業に貢献した先進国等の事業参加者が京都議定書第12条3に規定する「認証された排出削減量」として獲得できる仕組み。

- 目標設定の考え方 国土交通分野におけるCDM推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。
- 外部要因 京都議定書次期枠組みの動向
- 他の関係主体 関係府省庁、各事業者、相手国政府、国連（CDM理事会）

51 環境ポータルサイトへのアクセス件数 目標値 1万件/月（平成19年度）

1ヶ月あたりの環境ポータルサイト（<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/index.html>）へのアクセス数（年度平均）。

- 目標設定の考え方 環境ポータルサイトにおいて、環境に関するパンフレット、報告書、統計等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるため、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均1万件以上にするを目標とする。

52 建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率

- 目標値 As 98%以上¹⁾（平成22年度）
- Co 96%以上¹⁾（平成22年度）
- 建設発生木材 65%¹⁾ (95%)²⁾（平成22年度）
- 建設汚泥 75%²⁾（平成22年度）
- 建設混合廃棄物 平成12年度比50%削減（平成22年度）
- 建設発生土 90%（平成22年度）

1) 再資源化率

2) 再資源化・縮減率

再資源化・縮減率：排出量に対する再資源化、縮減及び再使用された量の比率

建設発生土の有効利用率：土砂利用量に対する建設発生土利用量の比率

対象品目：（上から順に）アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材、建設汚泥、建設混合廃棄物、建設発生土

- 目標設定の考え方 建設リサイクル推進計画2002において、建設廃棄物については将来的には廃棄物量をゼロとすること、建設発生土については将来的には建設工事に必要な土砂は原則として工事間利用でまかなうことを基本的考え方としている。

- 外部要因 再資源化施設の処理能力等

- 他の関係主体 他府省庁（事業主体）、地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

53 住宅、建築物の省エネルギー化率

住宅ストック 目標値 31%（平成22年度）

一定の省エネルギー対策（全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用すること。）を講じた住宅ストックの比率。

- 目標設定の考え方 住生活基本計画（一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック比率について平成27年40%達成）と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

- 他の関係主体 建築主等（事業主体等）

新築住宅 目標値 50%（平成20年度）

当該年度の新築着工住宅のうち、省エネルギー法※に基づく省エネ基準（次世代省エネ基準）に適合しているものの割合。

- ・省エネ基準：住宅におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「住宅の建築主等の判断の基準」等。昭和55年に制定した後、平成4年及び平成11年に基準の改正・強化を行っており、平成11年のものを「次世代省エネ基準」と呼んでいる。

※「省エネルギー法」：エネルギーの使用の合理化に関する法律

- 目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画で設定された目標値（新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合：2008年度5割）と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

- 他の関係主体 建築主等（事業主体等）

一定の新築建築物 目標値 80%（平成20年度）

当該年度に着工された新築建築物（非住宅・2000㎡以上）のうち、「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合。

- ・判断の基準：省エネルギー法に建築物の断熱化、設備の効率的利用に関して努力義務として定める建築主の判断の基準

- 目標設定の考え方 京都議定書目標達成計画で設定された目標値（新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合：2006年度8割）と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

- 他の関係主体 建築主等（事業主体等）

54 重量車の平均燃費向上率（平成14年度比） 目標値 7%（平成22年度）

重量車（トラック・バス等）が1リットルの燃料で走行することができる距離の平均が、基準年度（省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費基準（現在商品化されている自動車のうち最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した燃費基準）が設定された際の基準年度）である平成14年度に対してどれだけ向上したかを表す指標。

- 目標設定の考え方 省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成27年度を目標年度とし、基準年度である平成14年度から12%燃費が向上するものとして設定された。このため、平成14年度から平成27年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる12%に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成22年度の目標値を7%と設定した。

- 外部要因 重量車の区分（トラック・バス等の車種、車両総重量クラス等）別の出荷台数比率

○他の関係主体 経済産業省（省エネ法の機械器具に係る措置のうち、自動車については経済産業省と国土交通省の共管）

55 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類に数 目標値 4種類（平成23年度）

船舶の種類毎に検討されている陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数。

○目標設定の考え方 停泊中の船舶に環境負荷の少ない陸上電源を供給することにより、CO₂の削減を図ることができる。しかしながら、各港での独自規格の乱立により、各港に寄港する船舶による陸上電源設備の利用を困難にすることが懸念されているため、陸上電源使用のための共通規格の策定を行う必要がある。また、全ての船種の船舶に同一の標準を適用させることはできないため、船舶の種類毎に標準化する必要があり、多くの船舶の種類について標準化することにより、陸上電源設備の導入を促進することができる。

○外部要因 当初予見し得なかった知見及び新技術等の出現

IMO（国際海事機関）、ISO（国際標準化機構）、IEC（国際電気標準会議）の審議状況

○他の関係主体 IMO（国際海事機関）、ISO（国際標準化機構）、IEC（国際電気標準会議）

56 モーダルシフトに関する指標

トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量 目標値 32億トン（平成22年度）

トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量 目標値 312億トン（平成22年度）

トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量（トンキロ）およびトラックから海上輸送に転換することで増加する海上輸送量（トンキロ）。

○目標設定の考え方 自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道・海運へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させ、また、平成22年度における施策を実施しない場合の海上輸送量を258億トンキロと推定し、施策を実施することによって54億トンキロ増加させ、312億トンキロにするという目標値を設定。（京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり）

○外部要因 自然災害等による変動

○他の関係主体 物流事業者（鉄道事業者、海運事業者含む）等

57 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数 目標値 40%（平成23年度）

光ファイバと接続し、マイクロ回線で自動的にバックアップされている事務所及び都道府県の割合。

○目標設定の考え方 将来的には、危機管理を行っている国土交通省の河川及び道路関係事務所・都道府県について、ネットワークの信頼性をより高めることになるが、拠点の重要性や現時点での予算等を勘案し、平成23年度末の目標値を設定した。

○他の関係主体 地方公共団体（都道府県）

58 台風中心位置予報の精度 目標値 260km（平成22年）

台風による被害の軽減を図るためには、台風に関する予測情報の基本である台風中心位置予報をはじめとした気象情報の充実が必要である。このため、72時間先の台風中心位置の予報誤差（台風の進路予報円の中心位置と対応する時刻における実際の台風中心位置との間の距離）を当該年を含む過去3年間で平均した値の改善を図る。

○目標設定の考え方 平成17年までの過去3年間における予報誤差の平均は323kmである。新たな数値予報技術の開発等により、5年間（平成22年）で約20%の改善目標（同平均260km）が適切と判断。

○外部要因 自然変動

59 地震発生から地震津波情報発表までの時間 目標値 3.0分未満（平成23年度）

日本周辺で発生する地震により、津波がただちに来襲する可能性のある場合や震度4程度以上の揺れを観測した場合、速やかに津波警報や津波注意報（以下、「津波警報等」という。）を、津波の心配がない場合はその旨についての地震情報を発表している。これら津波警報等や地震情報について、地震発生から情報発表までの時間を業績指標に設定する。

なお、指標設定にあたっては、津波の来襲までに比較的余裕がある沿岸から100km以遠の地震は除き、また、年度による地震発生の地域的偏りを考慮して当該年を含む過去3年間の平均とする。

○目標設定の考え方 平成19年（2007年）能登半島地震においては、過去最も早く、2分以内で津波注意報を発表した。この事例では、地震の発生場所が陸地に近く、品質の良い観測データが短時間で得られる等の条件が整ったこともあるが、今後さらに改善をすすめ、日本沿岸に短時間で津波が来襲する恐れがある全ての地震に対して、平均で3分未満となるよう目標を設定する。

60 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数 目標値 7海域以上（平成23年度）

内海・内湾における沿岸防災、海運・漁業の安全を図るために、詳細な海岸・海底地形をコンピュータによる予測計算に取り込み、きめ細かい高潮・高波の予測情報を提供する。その予測対象となる海域（内海・内湾）の数を指標とする。

○目標設定の考え方 平成19年度内にコンピュータを使った予測モデルを開発し、4つの内海等（伊勢湾、播磨灘、有明海、東京湾）を対象として試行的に運用を開始する。平成20年度には防災関係機関等へ予測情報を提供することを目指し、また平成23年度までには予測対象海域として大阪湾、周防灘、鹿児島湾等を加え、全部で7以上の海域を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測情報の提供を目指す。

61 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数 目標値 31,000件/月（平成23年度）

地域の危険性の把握や防災意識の向上、防災教育等に役立つ防災地理情報（※）が、いかに行政や一般住民等から閲覧・

参照されているかということ等について、「国土地理院が整備をすすめる防災地理情報のインターネットを通じた月平均の閲覧数」をもって指標とする。

(※) 土地条件図、都市圏活断層図等

○目標設定の考え方 平成19年時点でウェブサイト (<http://www1.gsi.go.jp/>) を通じて公開している防災地理情報へのアクセス件数を元に、平成23年度までに見込まれる防災地理情報の整備や、閲覧環境の向上等を加味したアクセス件数を目標値として設定。

このとき、国の機関、地方公共団体、学校等の公的機関の閲覧数を増加させることにより、防災地理情報の認知度を高め、防災対策等に有効に活用されるよう推進していくことは勿論であるが、一般も含めた全体の閲覧数を増加させ、住民の防災意識の向上を図っていく。

○外部要因 大規模災害の発生によるアクセス数の変動、情報通信技術の変化

○他の関係主体 内閣府（災害の予防等を所管し、防災情報の広報・啓発活動等施策を実施）

62 良好な環境を備えた宅地整備率 目標値 30.0% (平成22年度)

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅市街地基盤整備事業（旧住宅地関連公共施設等総合整備事業）を導入している団地により供給される宅地について、平成17年度からの総供給画地数（ストック）のうち、次の条件を全て満たした団地の供給画地数の割合のことをいう。

①平均画地面積170㎡以上

②緑被率25%以上

③職住近接エリア内

④地区計画の策定

（良好な環境を備えた宅地整備率）＝（平成17年度以降に供給された①～④の条件を全て満たした団地の供給画地数）／（平成17年度以降に供給された住宅基盤整備事業を導入している団地の総供給画地数）

①については大都市域における優良宅地開発の促進に関する特別措置法の認定基準等を参考として設定。

②については、都市緑地法の緑化地域の緑化率等を参考として設定

③については、例えば首都圏では、東京都心まで鉄道で40分以内の区域または30km圏等、地方圏では、当該都市圏の中心都市の都心までの通勤時間が概ね30分以内の区域等をいう。

○目標設定の考え方 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、平成22年度の目標値として30%を設定。

○外部要因 都心、近郊および郊外の居住コストの変化（地価動向等）

○他の関係主体 地方公共団体（間接補助の実施、公的開発の事業主体）、民間事業者（事業主体）

63 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積 目標値 7,000ha (平成23年度)

都市防災総合推進事業および防災公園街区整備事業等の完了地区の面積

○目標設定の考え方 過去の実勢および予算の伸び率、現在の事業計画等を考慮して設定。

○他の関係主体 地方公共団体、都市再生機構（事業主体）

64 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

目標値 約25% (平成19年度)

人口20万人以上の大都市（東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市）における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積10ha以上のオープンスペース（注）が確保された都市の割合（なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市と扱う。）

（注）誰もが簡単にアクセスできて、永続性が担保される公的空間。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

○目標設定の考え方 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。

○外部要因 地方公共団体（事業主体）

65 下水道による都市浸水対策達成率 目標値 54% (平成19年度)

公共下水道又は都市下水路における都市浸水対策の整備対象区域の面積のうち、概ね5年に1回程度の大雨に対して安全であるよう、既に整備が完了している区域の面積の割合。

【社会資本整備重点計画第3章に記載】

○目標設定の考え方 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。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

66 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 目標値 約3割 (平成19年度)

密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保すること（※）が見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地（全国約8,000ha）の中で、最低限の安全性が確保される市街地の割合。

（※）地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表わす指標である不燃領域率で40%

以上を確保すること等をいう。不燃領域率とは、市街地面積に占める耐火建築物の敷地及び幅員6m以上の道路等の公共施設面積の割合。【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 都市計画基礎調査等をベースに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を抽出し、各種事業の事業進捗率等のデータを踏まえ、目標を設定した。
- 他の関係主体 地方公共団体、都市再生機構（事業主体）

67 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 目標値 約2割（平成19年度）

新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったものの割合。

- ・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。
- ・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成7年法律第123号）第2条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 目標達成には、建築物の耐震改修・古い建築物の除去のペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

住宅 目標値 約65%（平成19年度）

住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったもの）の割合。

- ・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 目標達成には、住宅の耐震改修・古い住宅の除却のペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

68 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 目標値 約6万戸（平成19年度）

過去10年間（平成4年から平成13年までの間）に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある戸数。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 地元の調整状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

69 洪水による氾濫から守られる区域の割合 目標値 約62%（61.7%）（平成19年度）

当面の計画として、大河川においては30年～40年に一度程度、中小河川においては5年～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 地元の調整状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体 補助事業を所管）

70 河川の流量不足解消指数 目標値 63%（平成19年度）

河川の代表地点において、良好な河川環境の維持等のために必要な目標流量に対して、不足している流量のうちダム等の貯留施設の完成により補給可能になった流量の割合を示す指数。流水の正常な機能の維持を目的としているダム等の建設がどの程度の割合で進んでいるかを示すことにより、ダム等による効果が適切に現れているかを分かり易く評価したもの。

- 目標設定の考え方 各年度までに完成するダム等により、下流河川への濁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。
- 外部要因 地元調整の状況等

71 ハザードマップ認知率（洪水） 目標値 70%（平成19年度）

「ハザードマップ認知率（洪水）」とは、直轄管理区間の河川に係るハザードマップ作成対象市町村において、マップが作成され、認知されている世帯数の割合。

- 目標設定の考え方 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すべてに対し、市町村のハザードマップ作成、周知等を支援することと合わせて、公表後に洪水が発生した地域におけるマップ周知の調査事例を参考に目標を算出。
- 他の関係主体 地方公共団体（ハザードマップ作成主体）

72 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消（河川）

目標値 約10,000ha（平成19年度）

ゼロメートル地帯等（注）において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

（注）地盤面が海面より低い地域

ここでは海面の高さを朔望平均満潮位（大潮時の平均的な満潮位）と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

○目標設定の考え方 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。

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

73 土砂災害から保全される戸数 目標値 約140万戸（平成19年度）

全国の土石流危険渓流、地すべり危険箇所及び急傾斜地崩壊危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による土砂災害から保全（安全が確保）される家屋等の総戸数。【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

○目標設定の考え方 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値を基に設定。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の住宅地等の増大

74 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数 目標値 約4,100施設（平成19年度）

土砂災害から保全される戸数のうち災害時要援護者関連施設（病院、老人ホーム、幼稚園等）の総数。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

※ 社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載

○目標設定の考え方 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値を基に設定。

○外部要因 地元調整の状況等、開発行為による新規の災害時要援護者関連施設の増大

75 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消（海岸）

目標値 約10,000ha（平成19年度）

ゼロメートル地帯等（注）において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

（注）地盤面が海面より低い地域

ここでは海面の高さを朔望平均満潮位（大潮時の平均的な満潮位）と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

○目標設定の考え方 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。

○外部要因 地元調整の状況等

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

76 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

目標値 約10万ha（平成19年度）

各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

○目標設定の考え方 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。

○外部要因 宅地開発等による防護対象面積の増加

○他の関係主体 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

77 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数

目標値 1,000件（平成19年度）

公表後一ヶ月間における当該ページへのアクセス件数。

○目標設定の考え方 報告書をホームページにおいて公表し、アクセス件数を把握することにより、成果の活用を図るための指標とする。

78 遮断機のない踏切道数 目標値 4,000箇所（平成22年度）

「遮断機のない踏切道数」とは、第3種（遮断機はないが踏切警報機が設置されているもの）及び第4種（遮断機及び踏切警報機が設置されていないもの）踏切道数のことをいう。

○目標設定の考え方 平成13年度から平成17年度までの5箇年で除去された「遮断機のない踏切道数」をもとに、平成22年度末までの目標値を設定。

○外部要因 既存路線の廃止

○他の関係主体 鉄道事業者、地方公共団体

79 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合 目標値 100%（平成20年度）

全地下駅のうち、「地下鉄道の火災対策基準（昭和50年制定）（注）」を満たす火災対策設備の整備がなされている駅の割

合。(注：地下駅等において地上への異なる2以上の避難経路の設置、ホーム・コンコース等における排煙設備の設置等を定めている基準)

○目標設定の考え方 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。

○他の関係主体 鉄道事業者(事業主体)

80 鉄道運転事故による乗客の死亡者数 目標値 0人(平成19年度以降毎年度)

鉄道運転事故による乗客の死亡者数。

○目標設定の考え方 第8次交通安全基本計画に掲げた鉄道運転事故による乗客の死傷者数ゼロを目標とする。また、同時に鉄道運転事故件数の減少を目指す。

○外部要因 地震・突風等の自然災害

○他の関係主体 鉄道事業者(事業主体)

81 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数 目標値 0駅(平成22年度)

主要な鉄道駅とは、緊急人員輸送の拠点との機能を有する、1日あたりの乗降人員が1万人以上の在来線駅のことをいう。

○目標設定の考え方 平成17年7月の防災基本計画の提言を踏まえ、主要な鉄道駅について、平成22年度末を目途に耐震化を図ることを目標としている。

○他の関係主体 鉄道事業者、第3セクター等(駅の改良整備・保有を業務とする)

82 大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合

目標値 100%(平成22年度)

首都直下、東海、東南海、南海地震により大きな被害及び二次災害を受けるものと想定される地下鉄の路線において、大規模地震時にも災害情報を受信できる路線延長の割合。

○目標設定の考え方 首都直下、東海、東南海、南海地震により大きな被害及び二次災害を受けるものと想定される地下鉄については、緊急的に災害情報基盤の整備を図ることとしており(通達 平成17年12月「地下鉄等電波遮蔽区間における災害情報基盤整備の推進について」、これにより目標を設定している。

○他の関係主体 鉄道事業者

83 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数

目標値 186箇所(平成23年度)

天然自然現象等によって風化した土砂等が崩壊、落下すること、又は、海水等の侵入若しくは海水等による浸食等により、民生の安定が破壊され、かつ、会社の鉄道施設が被害を受けることを防止するために平成19年度以降5箇年の間に行う防災工事の箇所数をいう。

○目標設定の考え方 平成19年度から平成23年度までの5箇年のうちに整備が必要である箇所数を目標値として設定。

○外部要因 鉄道沿線の自然環境、社会環境の変化

○他の関係主体 鉄道事業者(事業主体)

84 事業用自動車による交通事故死者数 目標値 592人(平成22年)

事業用自動車第1当事者となる交通事故における死者数。この指標の把握により、運行管理制度の徹底・改善、監査・処分の強化及び運輸安全マネジメントの導入徹底等の事後チェック行政の効果を的確に把握することが可能である。

○目標設定の考え方 「第8次交通安全基本計画」(平成18年3月中央交通安全対策会議決定)において、平成22年の交通事故死者数5,500人以下を目標としており、平成17年の交通事故死者数は6,871人であり、目標値は20%の削減に相当することから、高止まり傾向にある事業用自動車の交通事故死者数も同様の削減目標を示したものの。

○外部要因 交通量、事業者数、車両台数

○他の関係主体 警察庁(事故・違反通報)、厚生労働省(労基通報)

85 商船の海難船舶隻数 目標値 466隻以下(平成23年)

海難が発生した旅客船、貨物船及びタンカーの船舶隻数の合計(毎年1月1日から12月31日)。

○目標設定の考え方 過去10年の商船の海難船舶隻数の推移を見ると、全体としては減少傾向にあるものの、近年はほぼ横ばいで推移している。これを再び減少傾向に向かわせることを狙いとして、平成23年までの5年間で平成18年比で商船の海難船舶隻数を1割以上減らすことを目標とする。

○外部要因 海上交通量の変化、台風や津波等による海難

86 船員災害発生率(千人率) 目標値 10.8‰(平成19年度)

毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害(転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等)により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員の船員千人あたりの率

○目標設定の考え方 平成15年度から平成19年度までの5年間に死傷災害の発生率(年間千人率)を平成14年度に比べ20%減少させる。

①全国平均の災害発生率を上回っている地域(地方運輸局単位)においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を5%減少させることを努力目標とした。

②全国平均の災害発生率を上回っている地域においては、発生率を10%減少させることを努力目標とした。

③①及び②の考え方にに基づき平成10～12年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

○外部要因 海運業、漁業の置かれている経済状況、船員の労働条件（労働時間等）、船舶及び陸上作業機器・設備の構造に係る問題、海上及び港における救急・救護体制

87 小型船舶の安全拠点の数 目標値 30箇所（平成21年度）

地域の海の安全拠点として海難事故等発生の際の救難機能の補助や地域の海上の安全に関する情報等の発信機能を有する拠点の数。

○目標設定の考え方 舟艇利用者の安全運行を確保するため、マリレジャーや地域活性化の拠点として活用されているマリナーや港湾施設等を母体とした地域の海において、救難機能等を備えた安全拠点の設置を推進する。

○他の関係主体 自治体

88 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 目標値 0件（平成16年度以降毎年度）

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数。

○目標設定の考え方 国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ（爆破等）の発生件数ゼロを目標とする。また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

○外部要因 治安情勢の変動

○他の関係主体 警察庁（警備業法に基づく空港保安警備1級及び2級の指定講習を空港保安検査員に実施している（財）空港保安事業センター（公益法人）を共管。）

89 国内航空における航空事故発生件数 目標値 16.6件/年（平成15～平成19年の平均）

国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故（航空法第76条に定める事故）の年間発生件数（5年間の平均）。【社会資本整備重点計画第2章に記載】

○目標設定の考え方 航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数（平成15年～19年の5ヵ年平均値）を現況値（平成10年～14年の5ヵ年平均値）の約1割減とすることを目標とする。また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

○外部要因 気象条件

90 「開かずの踏切」の対策率 目標値 100%（平成22年度）

「開かずの踏切（※1）」に対して、歩道拡幅や賢い踏切（※2）導入などの速効的な対策を実施する割合。

（※1）ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

（※2）急行と各駅停車との速度差に着目し、遮断時間を調節する踏切システム

○目標設定の考え方 「開かずの踏切」を対象に平成18年度からの5箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率100%を目指すこととしている。

○外部要因 地元調整の状況、踏切道の交通量等

○他の関係主体 地方公共団体、鉄道事業者

91 道路構造物保全率

橋梁 目標値 93%（平成19年度）

直轄国道における橋梁のうち、「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」かつ「予防的修繕」が行われている延長の割合。【社会資本整備重点計画第3章に記載】

○目標設定の考え方 今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率93%を目標として設定。

○外部要因 地震、豪雨等の大規模自然災害の発生

舗装 目標値 91%（平成14年度の水準（91%）を維持）（平成19年度）

直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる延長の割合。

【社会資本整備重点計画第3章に記載】

○目標設定の考え方 現在の水準を維持することを目標として設定

○外部要因 地震、豪雨等の大規模自然災害の発生

92 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 目標値 76%（平成19年度）

地域の生活の中心都市（注1）のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している（注2）ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

（注1）陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市をさす。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象にしている。【合計約300都市】

二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域（半径6～10km程度）

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね1～1.5時間程度で行ける範囲の圏域（半径20～30km程度）

（注2）橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

○目標設定の考え方 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。

- 外部要因 事前通行規制区間が新たに追加される場合、もしくは通行規制基準が見直された場合、地元調整の状況等
- 他の関係主体 地方公共団体等

93 道路交通における死傷事故率 目標値 約1割削減(108件/億台キロ)(平成19年)

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。)**【社会資本整備重点計画第2章に記載】**

- 目標設定の考え方 何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定。

- 外部要因 交通安全思想の普及状況
- 他の関係主体 警察(指導取締り)、公安委員会(交通規制)

94 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 目標値 約2割(平成19年)

歩行者・自転車死傷事故の抑止率 目標値 約3割(平成19年)

対策を実施するあんしん歩行エリア内において抑止される死傷事故件数及び歩行者又は自転車利用者が死傷者となる死傷事故件数の割合

- 目標設定の考え方 過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出。
- 外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及状況
- 他の関係主体 警察(指導取締り)、公安委員会(交通規制)

95 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率 目標値 約3割(平成19年)

対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合

- 目標設定の考え方 過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所の整備による事故抑止効果を算出。
- 外部要因 交通量の変動、交通安全思想の普及状況
- 他の関係主体 警察(指導取締り)、公安委員会(交通規制)

96 完了検査率 目標値 100%(平成22年度)

建築基準法に基づく建築物等の完了検査率(A/B)。

※A:建築物等の完了検査件数 B:建築物等の確認件数

- 目標設定の考え方 住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく完了検査を工事が完了した建築物等が全て完了検査を受検することが必要である。
- 外部要因 検査を行う建築主事等の人数
- 他の関係主体 特定行政庁、指定確認検査機関

97 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数 目標値 5,000人(平成22年度)

建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を行うために建築基準適合判定資格者として登録を受けた者のうちから任命等される建築主事、確認検査員数。

- 目標設定の考え方 住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を適正に行うことが必要である。そのためには建築確認等を行う建築主事等の人数を確保しておく必要がある。
- 外部要因 建築基準適合判定資格者検定による合格者数の多寡、建築物等の新築等に伴う建築確認、検査の需要
- 他の関係主体 特定行政庁(建築確認、検査事務の実施、建築主事の任命を行う)、指定確認検査機関(確認検査の実施、確認検査員の採用、選任を行う)

98 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数 目標値 20,491件(平成23年度)

自動車事故の被害者であって、常に介護の必要な重度後遺障害者及びその家族の負担軽減のために、独立行政法人自動車事故対策機構を通じて支給している介護料の毎年度末における支給件数。

- 目標設定の考え方 介護料支給実績及びその伸び率を勘案し、目標値を設定した。
- 外部要因 交通事故発生件数、介護保険等他の介護関係給付制度の動向
- 他の関係主体 独立行政法人自動車事故対策機構

99 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突) 目標値 3.0%(平成22年)

正面衝突時における死亡事故率。

- 目標設定の考え方 前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。
- 外部要因 交通安全思想の普及状況等
- 他の関係主体 警察庁(指導取締り)、消防庁(救急体制の整備)等

100 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数 目標値 220人(平成22年)

衝突・転覆等の海難に伴う死者・行方不明者及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の総数

- 目標設定の考え方 過去のデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成22年は、死者・行方不明者数が281人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるレスポンスタイムの短縮等により約60人低減させることとし、平成22年までに死者・行方不明者数を220人以下とすることを目標とする。
- 外部要因 小型船舶の隻数の増減、台風に伴う海難及び外国船の海難による死者・行方不明者数の増減

101 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 目標値 0件（平成19年度以降毎年度）

- 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数。
- 目標設定の考え方 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0を長期的に維持することを目的とする。
- 外部要因 内外の治安情勢
- 他の関係主体 警察庁、財務省、法務省、防衛省、各地方自治体、海事関係者

102 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 目標値 22.0件（平成18年～22年の平均）

- 当該年を含む過去5年間における薬物・銃器密輸事犯の摘発件数（海上保安庁関与分）の平均値。
- 目標設定の考え方 過去10年間における指標の最高値は平成11年の22.2件であり、初期値である平成17年の指標は15.6件である。平成18年の摘発件数は、過去の指標の最高値とほぼ同数の22件であったものの、近年の犯罪組織の複雑化、広域化、犯罪手口の巧妙化等により、薬物・銃器事犯の摘発は今後も益々困難になるものと考えられる。しかしながら、この種の水際対策は、我が国の治安対策上、極めて重要であることを考慮し、当面の業績指標の目標値を過去最高値の指標とほぼ同数の22.0件とする。
- 他の関係主体 財務省、警察庁、厚生労働省、法務省

103 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 目標値 0件（平成19年度以降毎年度）

- ふくそう海域（注）において、一般船舶（全長50m以上）が通常航行する航路を閉塞又は閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数。
- （注）：ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）
- 【社会資本整備重点計画第2章に記載】
- 目標設定の考え方 過去の実績として、平成9年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、毎年度発生数0件を目標とする。
- 外部要因 マリンレジャーの進展等による海域利用の複雑化、沿岸部の埋立等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

104 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 目標値 150分（平成14年度に比べ約15%短縮）（東京湾）（平成19年度）

- ふくそう海域（注）において、海上交通安全法及び港則法に基づく航行管制を受ける船舶の湾口等から入港までの航行時間の短縮の割合。
- （注）：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）
- 【社会資本整備重点計画第2章に記載】
- 目標設定の考え方 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。）。
- 外部要因 沿岸部の埋め立て等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

105 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数 目標値 5.5件（平成19～23年の平均）

- 海難審判による勧告（注1）のうち船舶の乗組員以外に対して行われた勧告の件数と高等海難審判庁が関係行政機関の長に対して行った提言（注2）の件数との合計件数の5年間における平均値
- （注1）勧告：海難審判庁による海難審判の結果、海技士、小型船舶操縦士及び水先人以外の者で海難の原因に関係のあるもの（船舶所有者、船舶管理会社、造船会社、外国人等）に対して行われる、海難審判法第4条第3項に基づく勧告
- （注2）提言：高等海難審判庁が、その所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生防止のために講ずべき施策について、海難審判法第63条の2に基づき関係行政機関の長に対して述べる意見
- 目標設定の考え方 船舶交通の安全確保にあたっては、海難審判による海難原因究明の結果その他海難審判庁が所掌事務を通じて得た知見等を各方面における海難防止対策等に適切に反映にさせていくことが重要であり、実効性ある海難防止対策の効率的な実施に向け、特に、海難の背景要因となる陸上の安全管理体制や関係行政機関の施策等について積極的な勧告・提言を行うことが期待されている。
- 船舶の乗組員以外に対して行った勧告件数の5年間の平均値は、平成17年まで1件以下で推移してきたが、これに平成18年4月からの新たな制度である関係行政機関への提言の件数を加え、5年間の平均値を5.0件以上とすることを目標とする。

106 国際船舶の隻数 目標値 約150隻（平成23年度）

- 海上運送法第44条の2に定める船舶（注）の隻数をいう。
- （注）「国際船舶」：国際海上輸送の確保上重要なものとして国土交通省令で定められた船舶。
- 具体的には、LNG船、ロールオン・ロールオフ船、近代化船等の船舶をいう。
- 目標設定の考え方 国際船舶に関する課税の特例（登録免許税・固定資産税の軽減）の継続に加え、平成20年度に導入が見込まれるトン数標準税制の効果（日本籍船の増加）を勘案し、その中で、日本籍船の太宗を占める国際船舶※につ

いて、国際船舶制度創設当時の隻数（144隻）程度に回復させることとし、目標を約150隻（約2倍程度）とした。
※平成19年央の日本籍船92隻のうち、84隻が国際船舶。

○他の関係主体 外航海運事業者（事業主体）

107 内航貨物船共有建造量 目標値 23,000G/T（平成23年度の過去5ヵ年平均）

鉄道・運輸機構におけるスーパーエコシップ（SES）を含めた内航貨物船共有建造量

（注）G/T：船舶の大きさを示すのに用いる指標。総トン数（グロストン）（Gross tonnage）

○目標設定の考え方 鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ（SES）をはじめとする効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶について、共有建造制度（注1）を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定した国内海上物流の整備に大いに資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。

指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3ヶ年（平成16年度～平成18年度）の平均値の約3割増を目標とする

（注1）共有建造制度：鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間（概ね法定耐用年数）使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取るにより、最終的に100%所有することとなる。

○他の関係主体 民間事業者（事業主体）

108 我が国商船隊の輸送比率 目標値 6%（平成23年度）

世界の海上荷動量における我が国商船隊による輸送量の割合。

○目標設定の考え方 外航海運発展の環境整備や海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、過去5年間の我が国商船隊（注1）の輸送比率である概ね6%を元に、引き続きその輸送比率を6%とすることを旨とする。

（注1）我が国商船隊：我が国国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念

○外部要因 治安情勢の変動、資源の枯渇、国際経済情勢の変化

○他の関係主体 民間事業者（事業主体）

109 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生率

目標値 0件（平成19年度以降毎年度）

マラッカ・シンガポール海峡に設定された分離通行帯（TSS）を閉塞するような海難の発生数。

○目標設定の考え方 インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡（以下、「マ・シ海峡」という。）は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマ・シ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー（VLCC）などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国経済への影響は計り知れない。これまで、海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力（約147億円）を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マ・シ海峡の安全確保に取り組むこととしている。なお、国連海洋法条約では「国際海峡の航行安全と海洋汚染防止について、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また先日成立した海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められている。

○外部要因 治安情勢の変動

○他の関係主体 外務省、(財)マラッカ海峡協議会（事業主体）

110 内航船舶の平均総トン数 目標値 575（平均G/T）（平成22年度）

内航海運における船舶の平均の総トン数。

○目標設定の考え方 効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくという目標設定が有効である。

このため、内航船舶の平成13年～17年の5年間の平均総トン数575（平均G/T）の数値の維持を目標とする。

○他の関係主体 民間事業者（事業主体）

111 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 目標値 平成14年度比5%減（平成19年度）

国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト）の低減割合。

- ・海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減
- ・港湾コスト：ターミナル稼働率向上等による低減

国際海上コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの整備により、供用開始後の各ターミナルでの取扱貨物量の実績値に応じて、事業評価時に想定した輸送コストの削減便益がどれだけ発現しているかを算出する。輸送コストの削減便益の

合計が、平成14年度の総輸送コストに対してどれだけ低減されているかを指標値として設定する。

(指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／H14年度の総輸送コスト)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 平成20年代中頃を目処に1割程度低減することを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定。
- 外部要因 輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

112 船舶航行のボトルネックの解消率 目標値 90%(平成19年度)

国際幹線航路の航路幅員、航路水深、航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合。

- 目標設定の考え方 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19年度末での値。
- 他の関係主体 地方自治体(事業主体)

113 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 目標値 平成14年度比4%減(平成19年度)

国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減割合。

- ・海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

複合一貫輸送ターミナル及び国内物流ターミナルの整備により、供用開始後の各ターミナルでの取扱貨物量の実績値に応じて、事業評価時に想定した輸送コストの削減便益がどれだけ発現しているかを算出する。輸送コストの削減便益の合計が、平成14年度の総輸送コストに対してどれだけ低減されているかを指標値として設定する。

(指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／H14年度の総輸送コスト)

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 できるだけ着実に推進していくために、平成19年度までに供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、陸上輸送コスト、海上輸送コスト別に低減率を算出。
- 外部要因 輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

114 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 目標値 55%(平成23年度)

港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合。

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 プレジャーボートの需要の変動、施設整備に係る地元調整の状況等
- 他の関係主体 地元公共団体(事業主体)

115 循環資源国内輸送コスト低減率 目標値 平成14年度比約1割減(平成19年度)

港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、平成14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。平成19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト(陸上コスト及び海上コスト)を単位重量当たりで算出し、平成14年度値に対する低減率を算出。【社会資本整備重点計画第3章に記載】

- 目標設定の考え方 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、平成19年度時点で、現況よりもさらに300万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状(平成14年度)23%程度である臨海県間の海上輸送比率が29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストは平成14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。

計算式：輸送コスト低減率 = 1 - (平成19年度輸送コスト / 平成14年度輸送コスト)

輸送コスト(円/t) = 「陸上費用(※1) + 海上費用(※1)」 / 「陸上活動量(※2) + 海上活動量(※2)」

※1：「地域間流動調査統計」による輸送機関別の県間距離 × 「港湾投資の評価に関するガイドライン」による距離単価

※2：「地域間流動調査統計」による輸送機関別の県間移動貨物量 × 県間距離

- 他の関係主体 環境省(廃棄物行政を所管)、経済産業省(リサイクル産業を所管)、地方公共団体(事業主体)

116 港湾による緊急物資供給可能人口 目標値 約2,600万人(平成19年度)

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(注1)、特定観測地域内(注2)の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。

(注1) 地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。

具体的には南関東、東海の2地域。

(注2) 地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 緊急物資供給可能総人口について、長期的に約3,600万人を目指すことを目標に、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。
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

117 3PL事業の促進に関する指標 目標値 37.0% (平成21年度)

倉庫事業者において、総合的な業務（保管のみならず流通加工も行う業務）を行っている事業者の割合。

○目標設定の考え方 「平成18年度 3PL事業（注1）の促進のための環境整備」における調査結果に基づき、物流事業者の3PL事業に対する意向を勘案して設定。

（注1）：3PL（Third Party Logistics）とは、荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービスのこと。

118 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標

貨物利用運送事業者の海外拠点数 目標値 1,337箇所 (平成21年度)

「貨物利用運送事業者の海外拠点数」とは、諸外国において、わが国の貨物利用運送事業者が設立している、現地法人、合弁会社又は駐在員事務所数の合算値である。

○目標設定の考え方 過去の実績値の年平均増加数（69箇所）をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。

○外部要因 経済・市場動向の変化による物流ニーズの高まり及び荷主の要望の高度化（複合一貫輸送など）並びに諸外国の受け入れ体制（邦人事業者に対する事業参入規制等の環境）。

○他の関係主体 実運送事業者（貨物利用運送は、航空・船舶・鉄道又はトラックの「実運送」を利用して貨物を運送するサービス。）、諸外国政府（邦人事業者に対する事業規制・参入障壁。）

貨物利用運送事業者数 目標値 24,447者 (平成21年度)

「貨物利用運送事業者数」は、第一種貨物利用運送事業者（他人の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業者であって、第二種貨物利用運送事業者以外の者をいう。）及び第二種貨物利用運送事業者（他人の需要に応じ、有償で、貨物自動車運送事業者以外の実運送事業者の行う運送に係る利用運送と、これに先行・後続する貨物自動車（トラック）による集配により、荷主に対して一貫サービスを提供する者をいう。）の合算値である。

○目標設定の考え方 過去の実績値の年平均増加数（383者）をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。

○外部要因 経済・市場動向の変化による物流ニーズの高まり及び荷主の要望の高度化（複合一貫輸送など）並びに諸外国の受け入れ体制（邦人事業者に対する事業参入規制等の環境）。

○他の関係主体 実運送事業者（貨物利用運送は、航空・船舶・鉄道又はトラックの「実運送」を利用して貨物を運送するサービス。）、諸外国政府（邦人事業者に対する事業規制・参入障壁。）

119 各地域における国際物流の効率化に関する指標

国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数 目標値 15件 (平成21年度)

国際物流のボトルネックを解消するため、国際物流戦略チーム（注1）が策定した行動計画数。

（注1）国の地方仕分部局、地方公共団体、学識経験者、地元経済団体、物流事業者、荷主企業等の関係者メンバーとなって全国10地域に設立されており、地域の実情に応じたボトルネックの抽出及び解決等を図っている。

○目標設定の考え方 各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の創意工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方ブロックで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。

○他の関係主体 地方公共団体、学識経験者、事業者（国際物流戦略チームのメンバー）

国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数 目標値 20件 (平成21年度)

国際物流戦略チームにおいて策定した行動計画に基づき実施した実証実験及び調査の数。

○目標設定の考え方 各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の創意工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方ブロックで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。

○他の関係主体 地方公共団体、学識経験者、事業者（国際物流戦略チームのメンバー）

120 輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間

目標値 24時間以内 (平成19年)

コンテナ貨物について、船の入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間。具体的には、対象となるコンテナ貨物を輸入者が「迅速」な引き取りを求めるものに限定し、土日を含めない場合における当該時間について、物流事業者アンケートを実施し、平均値を集計した数値。なお、コンテナヤードから搬出するには、積み替え、運搬などの作業に加え、通関や検疫等の手続を経て輸入許可を得ることが必要である。

○目標設定の考え方 テロ防止のためには、貨物検査などのセキュリティ強化が必要な一方、国際競争力確保の観点からは、リードタイムの短縮が不可欠。これらの状況を踏まえ、「政策群『安全かつ効率的な国際物流の実現』」の取組の一環として、関係府省ならびに関係団体により構成される「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」が平成17年3月にとりまとめた「施策パッケージ」において当該目標を掲げたところである。

○外部要因 国内外の治安情勢、国内外の経済動向、港湾取扱コンテナ数

○他の関係主体 財務省（税関）、厚生労働省（検疫、食品検疫）、農林水産省（動植物検疫）、経済産業省（貿易管理）

121 訪日外国人旅行者数 目標値 1,000万人 (平成19年)

国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者数（当該国の旅券を所持した入国者）から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一次上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数。

○目標設定の考え方 訪日外国人旅行者数は我が国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあることから、今後は2010年（平成22年）に訪日外国人旅行者を1,000万人に増加させ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る。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向

○他の関係主体 (独) 国際観光振興機構、外務省、法務省等の他府省庁、旅行業者、メディア関係者等の民間事業者 等

122 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数 目標値 4泊(平成22年度)

観光レクリエーションを目的とする国内宿泊旅行の国民一人の平均年間宿泊数。

○目標設定の考え方 退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値3.33泊を切り上げたもの。

観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 経済・社会動向(景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等)

○他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等(事業主体)、文部科学省(学校の休暇制度を所管)、厚生労働省(労働者の休暇制度を所管)、経済産業省(経済団体を所管)

123 日本人海外旅行者数 目標値 2,000万人(平成22年)

年間に日本国内から海外へ出国した日本人数。

○目標設定の考え方 観光立国の実現に当たっては、国際相互理解の増進等の観点から日本人の海外旅行の促進も重要であり、観光立国推進基本法においても国は国際相互交流の促進を図るべきことが盛り込まれているところ。2000万人との目標値については、観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向

○他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等(事業主体)、文部科学省(学校の休暇制度を所管)、厚生労働省(労働者の休暇制度を所管)、経済産業省(経済団体を所管)

124 国内における観光旅行消費額 目標値 30兆円(平成22年度)

国民の国内観光旅行消費額、訪日外国人旅行者による日本国内での旅行消費額の総計。

○目標設定の考え方 訪日外国人旅行者数を1,000万人に増やすという目標(別途記述)を達成し、退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値29.66兆円を切り上げたもの。

観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 経済・社会動向(景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等)

○他の関係主体 地方公共団体、経済団体・民間事業者等(事業主体)、文部科学省(学校の休暇制度を所管)、厚生労働省(労働者の休暇制度を所管)、経済産業省(経済団体を所管)

125 主要な国際会議の開催件数 目標値 252件(平成23年)

UIA(国際団体連合)統計による我が国における国際会議の開催件数。

○目標設定の考え方 2011年(平成23年)までに、主要な国際会議の開催件数を5割以上伸ばし、アジアにおける最大の開催国を目指すとの政府の目標を踏まえ、設定したもの。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

○外部要因 景気動向、為替相場等の社会・経済動向

○他の関係主体 (独) 国際観光振興機構、内閣府、文部科学省等の全他府省庁、地域のコンベンションビューロー、民間事業者(PCO、観光事業者等) 等

126 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数 目標値 80件(平成23年度)

景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数。

○目標設定の考え方 良好な景観は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものである。特に、地域の景観上重要な景観重要建造物及び景観重要樹木は、単一で交流人口の拡大の効果が大きく見込まれるものであって、その保全活用を中心とした取組を支援する事業制度(景観形成総合支援事業)を設けたところである。目標においては、このような景観重要建造物・樹木を活かした地域振興・活性化の取組につき、都道府県単位で事例が見られるものとなるよう、50件の追加指定を目指すこととし、現行の数値30件に足し合わせて80件とする。

○他の関係主体 都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村

127 規格の高い道路を使う割合 目標値 15%(平成19年度)

全道路の走行台キロ(注)に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

(注) 区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す

【社会資本整備重点計画第3章に記載】

○目標設定の考え方 欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって20~30%を達成することを長期目標とした場合の平成19年度の値として設定。

128 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 目標値 68%(平成19年度)

高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾(注)の割合。

注：拠点的な空港…第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港

拠点的な港湾…総貨物取扱量が1,000万トン/年以上又は国際貨物取扱量が500万トン/年以上の重要港湾及

び特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。）

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

129 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 目標値 77%（平成19年度）

隣接する地域の中心の都市(注)間を結ぶルートが、車道幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合。
(注)陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏(北海道については地方生活圏)の中心都市を指す。

ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。【合計約300都市】

二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設が、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域（半径6～10km程度）。

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設が、概ねバスで1～1.5時間程度で行ける範囲の圏域（半径20～30km程度）。【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 地元調整の状況等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

130 日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 目標値 68%（平成19年度）

本指標は、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人の割合(安定到達率)を表す。

- 目標値設定の考え方 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の、安定・快適な走行が確保されない人口(約1,200万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約80%)を長期目標(平成32年を目処)として設定した場合の平成19年度の値として設定。
- 他の関係主体 地方公共団体等

131 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)

目標値 15,200km（平成20年度）

5大都市(札幌、東京、名古屋、大阪、福岡)の各中心駅からJR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長。

- 目標設定の考え方 広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内に到達する鉄道路線延長を目標値として設定。
- 外部要因 鉄道事業者のダイヤ改正等
- 他の関係主体 地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主体）

132 国内航空サービス提供レベル 目標値 1,500億座席キロ（平成19年度）

国内航空路線の年間提供座席キロ(国内旅客に提供される座席×飛行距離)。

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 国内航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国内航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。
- 外部要因 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向
- 他の関係主体 航空運送事業者（事業主体）

133 国際航空サービス提供レベル

国際航空旅客 目標値 4,800億座席キロ（平成19年度）

貨物 目標値 300億トンキロ（平成19年度）

国際航空路線の年間提供座席キロ(国際旅客に提供される座席×飛行距離)／国際航空路線の年間提供トンキロ(国際貨物に提供される貨物量×飛行距離) 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向、国際情勢の動向(治安情勢の変化等)
- 他の関係主体 航空運送事業者（事業主体）

134 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 目標値 95.0%（平成23年度）

空港周辺地域の全対象家屋のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合。

(該当空港) 特定飛行場：函館空港、仙台空港、新潟空港、東京国際空港、大阪国際空港、松山空港、高知空港、福岡空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港

(注) 特定飛行場とは、国土交通大臣が設置する公共用飛行場であって、当該飛行場における航空機の離陸又は着陸の頻繁な実施により生ずる騒音等による障害が著しいと認めて政令で指定するもの。

(公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和42年法律第110号))

- 目標設定の考え方 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パーセントを目指す。

135 国際航空路線において最適航路を航行できる航空機の割合 目標値 100% (平成19年)

国際航空路線(北米路線)において、航空事業者の飛行計画(最適経路)どおりに航行できる航空便の割合。

- 目標設定の考え方 航空衛星(MTSAT)をはじめとする航空保安システムの導入に伴い、航空機の位置情報を航空管制官がより正確に把握可能となり、現在の洋上の管制間隔(10分(約80NM)又は15分(約120NM))を50NM、更には30NMに短縮することにより国際航空交通容量を拡大し、最適経路を航行できる航空機の割合を平成19年には100%まで引き上げることを目指す。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

(注) 1NM=1海里=1,852m

- 外部要因 新システムへのユーザー側の対応(機上搭載機器の導入)状況

136 地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生計画及び中心市街地活性化基本計画) 目標値 2,600件(平成23年度)

業績指標は、地域の発意により地域活性化のために策定された計画の合計数とし、対象となる計画は、地域再生計画、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画とする。

いずれの計画も地方自治体による発意にもとづくものであり、計画の策定を通じて、具体的な社会資本整備の内容と明確な目標、達成年次が示されるものである。

- 目標設定の考え方 目標設定は、平成18年を目標値設定年、平成23年を目標年次と設定し、今後も着実に計画の策定が推進されるものとして、これまでの実績状況から目標値を設定した。

- 他の関係主体 総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、内閣府

137 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

目標値 78% (平成23年度)

全国の大都市圏から地方圏への転入者数を地方圏から大都市圏への転入者数で除した数値

(大都市圏から地方圏への転入者数) / (地方圏から大都市圏への転出者数)

※大都市圏…三大都市圏(東京圏、名古屋圏、関西圏)、地方圏…三大都市圏以外の地域

(東京圏:東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県 名古屋圏:岐阜県、愛知県、三重県 関西圏:大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)

- 目標設定の考え方 平成14年~平成18年に実績は7.6%減少しており、現状から勘案すると平成23年の実績は70%前半半まで落ち込むと予測出来るが、UJターンや二地域居住の地方定住を支援する施策として、地域活性化及び地域振興を図り、積極的な環境構築を行っていく中で地方圏への転入者の比率を維持させていく。そのため、平成23年には平成18年の実績値とほぼ同じ78%を維持させることを目標とする。

- 外部要因 景気の動向(都市部と地方部との景気格差拡大)、総人口の減少(都市部への人口集中化)

- 他の関係主体 地方公共団体

138 都市再生誘発量 目標値 9,200ha(平成23年度)

我が国の都市構造を、豊かな都市再生や経済活動を実現できるレベルへと再構築し、健全で活力ある市街地の整備などを通じて都市再生が誘発された量。

- 目標設定の考え方 民間投資を誘発する市街地整備などのこれまでの実績や今後の事業計画等をもとに算出。

- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)

139 文化・学術・研究拠点の整備の推進

筑波研究学園都市における国際会議開催数 目標値 100件(平成22年度)

つくば地区内の国際会議開催数。

- 目標設定の考え方 筑波研究学園都市は科学技術中枢拠点都市(サイエンス型国際コンベンション都市)を目標の一つとしており、国際会議は、主に研究施設の集積、先進的な研究機能を有する場所で開催されるものであるため、その開催数を初めて100の大台に載せることを目標とする。

- 他の関係主体 研究学園地区内の研究・教育施設31機関(国立大学法人筑波大学、国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人国立環境研究所、独立行政法人産業技術総合研究所、独立行政法人農業・食品産業技術総合研究機構等)

関西文化学術研究都市における立地施設数 目標値 156施設(平成23年度)

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における立地施設数。対象とする立地施設は、本都市は文化、学術及び研究の中心となる都市の建設を目的としていることから、文化学術研究の向上に資するものとする。

- ・研究施設(研究施設、技術開発施設)
- ・大学(大学・短大)
- ・文化施設(都市の文化の発展に寄与する施設)
- ・交流施設(文化・学術・研究の発展等に係る交流または共同研究を推進するための施設)
- ・宿泊研修施設(研修、保養、スポーツ・レクリエーション機能を有する施設)
- ・その他(基本方針または建設計画に掲げる施設等)

本指標は、都市建設の進捗状況を評価しうるものであり、その数の増加は、我が国及び世界の文化等の発展に資するものである。

○目標設定の考え方 景気の低迷から進出が伸び悩んでいたが、近年、立地機関数が増加に転じており、この動きを確実にするために、現在の立地施設増加数を確保する。その目標値は、増加に転じたH16～H18の年平均立地施設数8の1.5倍である12を基準に考える。

○外部要因 景気の動向

関西文化学術研究都市における外国人研究者数 目標値 270人（平成22年度）

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における外国人研究者数。本指標は、世界各国の優秀な研究者の集まる魅力的な都市への成長度合いを評価するものであり、新産業創出等、我が国及び世界の発展に寄与するものである。

○目標設定の考え方 関西学研都市の研究者数の推移はH15：4,886人、H16：5,105人、H17：5,399人であり、年平均増加率は5.2%。目標値は外国人研究者数増加率5%とし、5年後、270人を目標とする。

○外部要因 景気の動向

140 大深度地下使用の累計認可件数 目標値 3件（平成23年度）

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（以下、大深度地下使用法）に基づき、大深度地下（土地所有者等による通常の利用が行われない地下）の使用が認可された件数。大深度地下の公共的使用に関する基本方針に示された社会資本の効率的・効果的な整備や都市空間の再生につながるもの。

○目標設定の考え方 大深度法では、大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行、大都市地域に残された貴重な公共的空間である大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ることとしており、平成23年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる件数を設定。

具体的には、使用認可の事前手続きである事業間調整の手続きが既になされた事業が2件あり、これらの事業の使用認可申請が見込まれる。この他、目標年次までに1件程度の事業を想定し、目標値を3件としたところである。

このような目標値としたのは、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の対象事業は大深度地下※で行われるものに限られ、また、対象地域も三大都市圏に限定されていることから、件数の大幅な増大は見込まれないためである。

※大深度地下：以下の深さのうちいずれか深い方以上の深さの地下をいう。

①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）

②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面の深さに10mを加えた深さ）。

○外部要因 地価の変動、民間による技術開発の状況、地元調整の状況

○他の関係主体 事業主体

141 半島地域の交流人口 目標値 平成17年度対比102%（平成22年度）

全国の半島地域の道府県が集計した半島地域の入込観光客の合計値の平成17年初期値に対する割合。なお、千葉県（南房総地域）は、平成16年に統計の集計方法に変更があったため除く。

○目標設定の考え方 半島振興法に基づく半島循環道路等の交通施設整備、観光業振興のための税制措置、地域づくりNPO等育成のための支援等の施策を実施することにより地域間交流は発展することが見込まれている。

以上により、今後5年間で半島地域における交流人口について、半島地域は北から南まで多様な気象条件下にあり、平成16年は気象災害等により観光入込客数が大きく減少したこと、平成17年は紀伊地域で紀伊山地の霊場と参詣道の世界遺産指定があり観光客数が大きく伸びたことなどの特殊要因があることから、平成14年から平成15年の伸び率0.4%を平年の伸び率ととらえ、 $0.4\% \times 5年 = 2\%$ 増を平成22年の目標とする。

○外部要因 気象変動、景気変動、観光ニーズの変化

○他の関係主体 半島振興対策実施地域指定を受けた22道府県

142 雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合 目標値 71%（平成22年度）

豪雪地帯（特別豪雪地帯含む）に指定されている市町村における雪に親しむことをテーマとした交流活動を実施した市町村の割合。

○「雪に親しむことをテーマとした交流活動」→人が参加する、人が集まる活動に限定

・観光目的の雪まつりやイベント

・地域住民の親睦のための雪まつりやイベント

・雪国文化や生活を知ってもらうための他地域住民、児童・生徒との交流活動

・雪国文化や生活を知ってもらうための海外との交流活動

・雪国文化や生活を知ってもらうためのシンポジウムや講演会等

○目標設定の考え方 今後、豪雪地帯を中心に全国的な定住人口の減少が想定される中、各種施策の効果として、雪に親しむことをテーマとした交流活動を実施する市町村の割合を期待する。

平成14年度から平成17年度までは市町村合併等の要因により1.4%増加しているが、これらの要因を除いた場合、平成17年度の数値としては6.8%となることから、つまり実質的な増加率はマイナス2%となる。そのため、今後は市町村の数が安定することを考慮し、H17-H22の増加率として年1%上昇を目標と設定し、平成22年度の目標値を7.1%とする。

○外部要因 市町村合併、気候の変動

○他の関係主体 地方公共団体、民間団体・企業等

143 都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率 目標値 80%以上（平成19年度以降毎年度）

まちづくり交付金の交付を受けるために市町村が作成する都市再生整備計画（以下、「計画」という。）について、それぞれの計画に掲げられた目標を定量化する指標の達成率を%変換し、その二乗平均値※を、当該計画の達成率とし、当年度終了の全ての計画の達成率の単純平均値。

※複数指標の達成率をひとつのベクトルの距離として表すことができるため、当該計画の達成率を一元化かつ明快に表現が可能となる。

○目標設定の考え方 都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率について一定の水準（例えば80%）以上を維持。平成18年度の実績値が81.8%と高い水準であったことから、この水準の維持を目標値の設定根拠とする。

○他の関係主体 市町村（事業主体）

144 民間都市開発の誘発係数 目標値 16倍（平成19～23年度）

（財）民間都市開発推進機構に係ることにより、優良な都市開発が誘発された倍率。

分母を民都機構に係った案件の国費投入額とし（*）、分子を当該案件の総事業費とする。

（*）融通業務のみ政投銀等からの融通額とする。

○目標設定の考え方 過去3ヶ年（平成16～18年度）平均値は16倍であり、今後もこの水準を維持することを目標とする。

○外部要因 民間事業者等の都市開発事業に対する取組状況

○他の関係主体 （財）民間都市開発推進機構

145 まちづくりのための都市計画決定件数（市町村） 目標値 1,470件（平成22年度）

地域地区、都市施設、市街地開発事業、地区計画等といった市町村による年間の都市計画決定件数。

○目標設定の考え方 都市計画等に係る各種の調査、検討を通じて、各種制度の現状における課題の抽出や課題解決の対策を講じることにより、市町村による都市計画決定を促進し、ひいては都市再生・地域再生に資することを目標としている。平成17年度までの過去4ヶ年の最少件数を概ねの初期値とし、当該値以上を毎年度維持することにより、都市再生・地域再生の推進が図られているものと判断する。

○他の関係主体 市町村

146 駐車場法に基づく駐車場供用台数 目標値 419万台（平成20年度）

道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として、駐車場整備を推進することとし、駐車場法に基づく駐車場の整備台数を指標とする。

○目標設定の考え方 駐車場法に基づき整備される路上駐車場、及び路外駐車場（都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車場）の整備状況から設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

147 景観計画の策定団体数 目標値 約400団体（平成23年度）

景観計画を策定・公表した地方公共団体の数。

○目標設定の考え方 景観計画の策定意向を持つ市町村（景観・歴史文化環境整備室の調査に基づく。）が平成23年度末までに確実にそれを実施した場合に達成可能となる値。

○他の関係主体 都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村

148 都市機能更新率（建築物更新関係） 目標値 36%（平成20年度）

特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区（都市再開発方針に位置付けられたいわゆる2号地区及び2項地区等の区域）における宅地面積のうち4階建て以上の建築物の宅地面積の割合。従前の市街地が一般に木造2階建て又は空閑地であることを踏まえ、再開発の目的である土地の高度利用と建築物の耐震化等による市街地の防災性向上の状況を表す指標として、4階建て以上の建築物への更新割合を測定する。

○目標設定の考え方 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

○外部要因 当該地区に対する任意の民間建築投資量の動向等

○他の関係主体 地方公共団体（都市計画決定、事業主体、民間事業者への補助金交付等）

149 中心市街地人口比率の減少率 目標値 前年度比0.5%減（平成21年度）

市全域の人口に対する中心市街地（商店街と主要駅、市役所等への徒歩アクセスを考慮した街なみ居住を推進すべき地域※）人口の比率の減少率。中心市街地の衰退、人口の郊外流出による現在のトレンドを踏まえ、歩いて暮らせるまちづくり（コンパクトシティ）の実現に向けてのメルクマールである、市全域人口に対する中心市街地人口の比率の減少率を測定する。※中心市街地活性化法に基づく基本計画区域に近似した区域。

○目標設定の考え方 街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5年後を目途に減少率を概ね半分とすることを目標とする。

○外部要因 市町村合併による市全域の人口増、民間による投資動向（郊外の住宅地、大型商業施設への投資等）

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）等

150 物流拠点の整備地区数 目標値 64地区（平成23年度）

流通業務市街地の整備に関する法律（昭和41年法律第110号）による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数。

○目標設定の考え方 総合物流施策大綱に基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」の進捗状況を反映し、平成23年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

○外部要因 地元との調整等

○他の関係主体 地方公共団体等（事業施行者）

151 都市機能の集積を促進する拠点の形成率 目標値 51% (平成 23 年度)

拡散型から集約型の都市構造への転換を測る指標として、人口 10 万人以上の都市のうち、主要な中心市街地及び交通結節点等の集約拠点において、一定の基盤整備（注 1）がなされ、都市機能の集積が促進されている（注 2）都市の割合を測定する。

（注 1）：集約拠点が備えるべき都市基盤の一つの基準として道路面積率 20% を設定。

（注 2）：集約拠点の延べ床面積の市全体の延べ床面積に対する比率が前年度末の比率以上となることで、拡散型から集約型の都市構造への転換を評価。

- 目標設定の考え方 各都市の集約拠点において、施行もしくは予定されている土地区画整理事業等の基盤整備事業から、5 年後の都市基盤の整備状況を算出し、一定の基盤整備がなされた集約拠点については、都市機能の集積が促進されることを目標とする。
- 外部要因 地元調整（権利者との権利調整等）、不動産の需要動向等
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体等）、民間等（事業主体）

152 トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数

目標値 32 億トンキロ (平成 22 年度)

トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量（トンキロ）。

- 目標設定の考え方 自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成 22 年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成 12 年度と比較して 32 億トンキロ増加させるという目標値を設定。（京都議定書目標達成計画 別表 1-27 に記載あり）
- 外部要因 自然災害等による変動
- 他の関係主体 物流事業者（鉄道事業者含む）等

153 5 大都市からの鉄道利用所要時間が 3 時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化）

目標値 15,700 km (平成 23 年度)

5 大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅から JR 等の幹線鉄道により 3 時間以内に到達できる営業キロ延長。

- 目標設定の考え方 広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5 大都市から 3 時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。
- 外部要因 鉄道事業者のダイヤ改正等
- 他の関係主体 地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主）

154 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が 30 分以内である三大都市圏の国際空港の数） 目標値 2 空港 (平成 19 年度)

新たな空港アクセス鉄道の整備等により、成田国際空港を含めて三大都市圏の国際空港から都心部までの所要時間が 30 分以内となることを目標とした指標である。

三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港。【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

- 目標設定の考え方 平成 19 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。
- 他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（事業主体）

155 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

目標値 東京圏 2,399km(216)大阪圏 1,591km(135)名古屋圏 925km(2) (平成 23 年度)

※（カッコ内は複々線化区間延長）

平成 23 年度までに完成が予定されている地下鉄等の新線の延長を加えた都市鉄道（三大都市圏）の路線の営業キロの延長。（このうち、複々線化されている区間の営業キロの延長を括弧内に示した。）

・「都市鉄道」とは、大都市圏における旅客輸送を行う鉄道及び軌道のことをいう。

・「三大都市圏」とは、東京駅、大阪駅、名古屋駅を中心とした、概ね半径 50 km（名古屋は 40 km）の範囲をいう。

- 目標設定の考え方 現況値に、平成 23 年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後は速達性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。
- 外部要因 営業路線の一部廃止
- 他の関係主体 地方公共団体（協調補助等） 鉄道事業者（事業主体）

156 都市鉄道（東京圏）の混雑率 目標値 165% (平成 23 年度)

東京圏の JR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。

東京圏とは、東京駅を中心とした概ね 50 km 範囲をいう。混雑率とは、輸送人員の輸送力に対する割合である。

- 目標設定の考え方 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 23 年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値。
- 外部要因 少子高齢化等の人口動態
- 他の関係主体 地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

157 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合

目標値 60% (平成 23 年度)

経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者が地域関係者（沿線自治体・住民・NPO・法人等）と連携し、鉄道を活性化するため

に策定される計画（再生計画、LRT整備計画、地域公共交通総合連携計画又は鉄道事業再構築実施計画のいずれかをいう。以下同じ。）に基づき、活性化策を実行している地方鉄道事業者の割合（各計画の二重計上はしない）。

○目標設定の考え方 今後、地方鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっていることから、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の脆弱な全ての地方鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、着実に実行されることを目指す。

平成17年～平成18年に策定された活性化計画の延び（4社）を平成23年まで最低限維持した場合、平成23年度末の策定事業者は59社となる。→分子59社/分母99社（平成18年度末現在）＝60%

○他の関係主体 地域関係者（地方自治体・沿線住民・企業）、鉄道事業者の参入、撤退

158 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数 目標値 30件（平成23年度）

業績指標は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画の策定数とする。地域における公共交通の活性化・再生のためには、地域の多種多様なニーズに応じるため、地域の関係者が、地域の真のニーズや問題を精査した上で、公共交通のあり方について総合的に検討し、合意形成を図った上で、交通計画を策定することが有効である。こうした観点から、地域公共交通総合連携計画の策定数は地域公共交通の活性化・再生について地域の積極的な取組を反映した指標ともなりうるものである。

○目標設定の考え方 地域公共交通総合連携計画の策定件数について、平成19年5月に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行前の時点で目標値を立てるのは困難ではあったが、目標年次において各地方運輸局毎に年間3件を想定し、10運輸局等に乗じた30件とした。

なお、初期値については法律施行後、初年度となる平成19年度の総合連携計画の策定件数を設定した。

○他の関係主体 総務省、公安委員会、環境省、市町村（計画策定主体）等

159 バスロケーションシステムが導入された系統数 目標値 6,000系統（平成23年度）

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。

○目標設定の考え方 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。

○他の関係主体 バス事業者（事業主体）、地方自治体（協調補助）

160 地方バス路線の維持率 目標値 100%（平成20年度）

「地方バス路線」とは、生活交通確保のため、地域協議会における協議結果に基づき都道府県が策定した計画において維持が必要とされた広域的・幹線の路線であって都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認したものをいう。

「維持率」とは、国土交通大臣が承認した地方バス路線（毎年度承認）に対して引き続き運行されている当該路線（翌年度末）の割合。

○目標設定の考え方 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。

○他の関係主体 総務省（地方財政措置）、都道府県（協調補助）

161 有人離島のうち航路が就航している離島の割合 目標値 71%（平成22年度）

有人離島のうち航路が就航している離島の割合

○目標設定の考え方 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。したがって、分母は有人離島数、分子はその内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、支援する。

○外部要因 架橋の建設等に伴い、当該航路の利用者が減少し、航路廃止等となることが考えられる

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

162 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

目標値 96%（平成22年度）

飛行場を有しかつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島（現況28）のうち、航空輸送が確保されている離島の割合。

○目標設定の考え方 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96%を維持することを目標とする。

○外部要因 船舶等代替交通機関へのシフト、就航に適した機材の欠如

○他の関係主体 都道府県（国と協調又は独自で離島航空路線維持策を実施）、航空運送事業者（事業主体）

163 基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合 目標値 74%（平成23年度）

人口10万人以上の規模の都市において、各都市の市街化区域内人口のうち、基幹的な公共交通（注）の駅、停留所等から一定の圏域内に居住する人口の割合

（注）基幹的な公共交通とは、運行間隔、定時性等に優れた、利用者にとって利便性の高い公共交通

○目標設定の考え方 集約型都市構造への転換のために、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合を増加させていくことを目指し、現在策定されている或いは策定予定の総合的な都市交通の戦略に位置づけられた基幹的な公共交通の整備により見込まれる成果より設定。

○他の関係主体 地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者

164 三大都市圏環状道路整備率 目標値 60% (平成19年度)

三大都市圏で計画している環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの。

【社会資本整備重点計画第3章に記載】

- 目標設定の考え方 都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から平成19年度目標値を算出
- 外部要因 地元調整の状況等

165 道路渋滞による損失時間 目標値 38.1億人時間/年を約1割削減 (平成19年度)

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し、合計したもの。(年間1億人時間の損失とは、1年間に1億人が各々1時間損失することを意味する。)【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 交通量の変動

166 路上工事時間の縮減率 目標値 201時間/km・年を約2割削減 (平成19年度)

直轄国道1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間。【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- 目標設定の考え方 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。
- 外部要因 地震、豪雨等の大規模自然災害の発生
- 他の関係主体 地方公共団体(事業主体)、占用企業者(路上工事実施主体)

167 ETC利用率 目標値 約8割 (平成20年春)

ETCの導入済み料金所においてETCを利用した車両の割合。【社会資本整備重点計画第3章に記載】

- 目標設定の考え方 長期的に100%を目指すこととして、平成20年春の目標を設定。
- 外部要因 交通量の変動

168 公共事業の総合コスト縮減率 目標値 15% (平成19年度)

公共事業の総合コスト縮減率

・平成19年度までに平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率の達成を目指す。

※総合コスト縮減率は、総合コスト縮減額を当該年度の全工事費と総合コスト縮減額(事業便益の早期発現効果を除く)との和で除したもの。

- 目標設定の考え方 公共事業の総合コスト縮減率。
目標値は、平成15年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改革推進プログラム」に基づき設定。
※平成20年度より、公共事業の総合コスト改善率に変更(目標値は、平成20年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき設定。)
- 他の関係主体 内閣官房及び関係府省庁

169 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数) 目標値 0件 (平成23年度)

土地収用法の事業認定にあたっては、請求があった場合には公聴会を開催しなければならないとともに、事業反対等の意見書があった場合には社会資本整備審議会の意見を聴取しなければならないこととされているなど、適正かつ公正な判断を行うために必要な手続きを取ることとされており、これらの手続きを適正に、かつ、確実に行うとともに、こうした手続きを踏まえて事業認定庁として適正な判断を行って訴訟等になった場合でも取り消されることのないようにする。

- 目標設定の考え方 土地収用法の事業認定については、それが公共の利益と私有財産の調整を図ることを目的としたものであり、また、仮に処分後に取消訴訟等により取り消された場合には公共事業が途中でストップしてしまうおそれがあることから、事業認定にあたっては適正かつ公正な判断を行うことが特に重要であり、適正な手続きを確実に行って、訴訟等によって取り消されない適正かつ公正な処分を行うことが必要である。

170 国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等の満足度

調査検討の報告数 目標値 14件(平成19~23年度平均)

講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度 目標値 95.0%(平成23年度)

研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度 目標値 80%以上(平成19年度)

国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等における受講者の満足度。

- 目標設定の考え方 実際に行った①調査検討の件数及び②研修等の満足度について目標値と比較し検討する。
(なお、①調査検討の報告は、社会経済環境において生起する諸課題等を踏まえて作成するものであり、件数について減少する場合もあることに留意)
- 外部要因 社会経済環境において生起する諸課題等

171 建設施工企画に関する指標

ICT建設機械等(土工(盛土)の数均し、締固め施工における)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合
目標値 約2割削減(平成21年度)

土工(盛土)における数均し・締固め等の施工日数及び完成形状の監督・検査の所要日数において、従来施工とICT(情報通信技術)施工を活用した施工方法による施工日数等の削減率

[ICTを活用した場合の施工日数/従来施工の場合の施工日数]

○目標設定の考え方 土工（盛土）における、敷均し・締固め施工において、一般機械を使用した従来施工と3次元機械制御対応の建設機械を使用した情報化施工による施工効率から施工日数を試算。

また、完成形状の監督・検査においても従来のレベル・巻尺による手法と、トータルステーション（3次元位置を瞬時に計測できる装置）を用いた新たな手法による所要日数を試算。それら日数を基に目標値を設定。

建設現場における創意工夫の事例の活用件数 目標値 100件（平成21年度）

創意工夫の事例が活用された工事の累積活用件数

○目標設定の考え方 建設工事の品質確保・コスト縮減を図るため、施工現場における創意工夫の事例を広く普及させる。現況を勘案し、平成21年度の目標を活用累積件数100件と設定。

○外部要因 直轄工事の発注件数

○他の関係主体 地方自治体（工事発注担当）

172 用地取得が困難となっている割合（用地あい路率） 目標値 3.15%（平成19～23年度の平均）

国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業における用地取得で、用地買収着手後3年以上経過し、かつ、当年度中に契約見込みのない「あい路」（注）となった件数の、当該事業地区の契約済み及び未契約件数の総数における割合（%）。

（注）用地買収着手後3年以上の案件で、予算の裏付けはあるが、地権者ないし地域住民との調整に困難が生じ、当該年度内に契約見込みがないものをいう。

○目標設定の考え方 用地取得の円滑化・迅速化による効率的な事業の実施のため、あい路解消に関する諸施策を講じることにより、目標値（平成19～23年度の5カ年のあい路率の平均）は、現況（平成17年度までの過去5カ年の平均）から1割改善させることとして設定。また、長期的にもできる限り改善していく。

173 不動産証券化市場規模 目標値 66兆円（平成23年度）

主たる投資対象を不動産とするJリート（注1）、不動産特定共同事業スキーム（注2）、資産流動化法スキーム（注3）、合同会社一匿名組合出資スキーム（注3）等の活用による証券化実績総額。

（注1）不動産投資信託（Jリート）とは、多くの投資家から資金を集めオフィスビル、賃貸マンション等の「不動産」を購入し、そこから生じる賃料や売却益を投資家に分配する商品。Jリートは比較的購入しやすい金額（上場時公募価格で20万円台～80万円台）から投資できるため、これまで個人では困難だった数十億円単位の大型不動産への投資が可能となった。

（注2）複数の投資家が出資して、不動産会社などが事業を行い、その運用収益を投資家に分配する事業。

（注3）不動産の証券化（商業ビルや賃貸マンションなどの不動産を担保に証券を発行して資金を調達する手法のこと。投資家は賃料収入などの収益に基づいて、利払いや配当などを受ける。）のために活用される一種のペーパーカンパニー。

○目標設定の考え方 不動産の証券化は、約1,500兆円といわれる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良なストックの形成を可能にするものである。これまで、当該業績指標が着実に伸びるよう、政策を打ってきたところであるが、今後もその伸びを維持し、その上さらに拡大（過去5年間の証券化実績（単年度の伸び）の平均額以上に伸びを拡大）させるために、不動産証券化市場活性化のための不動産投資市場の環境整備を進めていき、初期値の2倍となる66兆円という目標を目指す。

○外部要因 国内・海外の景気動向、金融機関の不良債権処理、企業の資産リストラの動向、金融市場の動向

○他の関係主体 金融庁（投信法・SPC法を所管）

174 指定流通機構（レイنز）における売却物件の登録件数 目標値 274千件（平成23年度）

年度末における指定流通機構（レイنز）（注1）の売却物件登録件数（注2）

（注1）指定流通機構（レイنز REINS）とは、国土交通大臣から指定を受けた公益法人（全国で4つ）が運営しているシステム。（Real Estate Information Network Systemの頭文字をとっている）宅建業者が流通に関与する売却物件情報を、システム上で多数の宅建業者が共有し、迅速な情報交換を行うことで、不動産取引の拡大を図っているもの。

（注2）指定流通機構（レイنز REINS）には、宅建業者が売却依頼を受けた物件が登録されることから、中古物件（マンション・戸建住宅等）及び土地が登録物件の大半を占める。なお、目標値は各年度末時点における流通在庫数を示す。

○目標設定の考え方 宅地建物取引業法は、専任媒介契約を締結した宅地建物取引業者に指定流通機構への物件情報の登録を義務づけている。よって指定流通機構への売却物件登録件数は、中古物件の流通市場の担い手である宅地建物取引業者が関与する物件の流通量を反映しており、不動産流通市場の環境整備の推進による市場の拡大、活性化の状況を示すものであることから業績指標として採用。目標については、住生活基本計画における既存住宅の流通シェアの増加（平成15年13%から平成27年23%）の目標を踏まえた数値（261千件）から、指定流通機構による取引情報公開の充実等の施策の効果等を見込み（5%増）、当該目標値を設定した。

○外部要因 不動産市場動向（地価・住宅価格の下落）、金融動向（金融機関の融資姿勢の変化による資金調達可能額の変化・金利動向等）

175 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移 目標値 0.30%（平成19～23年度の5年間平均）

宅地建物取引業保証協会の社員数に対して、弁済業務保証金の還付を受ける権利を有する者が、その権利を実行するために必要となる宅地建物取引業保証協会の認証件数の占める割合の推移。

○目標設定の考え方 不動産取引における紛争においては、重要事項説明に係るものを始め、報酬に係るものなど宅地建物取引業法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。宅地建物取引業者のコンプラ

イアンスの向上を図るため、宅地建物取引業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後も宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上に資する施策を一層進めていき、初期値（0.37%）から約2割減少した値（0.30%）を目指す。

- 外部要因 不動産市場の動向、不動産取引に関して社会的関心を集める事件等の発生
- 他の関係主体 都道府県、各宅地建物取引業保証協会

176 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移

目標値 0.16%（平成22年度）

マンション管理組合数に対して、国土交通省のマンションの管理の適正化の推進に関する法律（以下「適正化法」という。）主管課で扱ったマンション管理業に関する紛争相談件数が占める割合の推移。

- 目標設定の考え方 マンション管理業に関する紛争相談においては、重要事項説明に係るものや、契約成立時の書面の交付に係るものなど、適正化法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。マンション管理業者のコンプライアンス向上を図るため、マンション管理業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後もマンション管理業者のコンプライアンスの向上に資する施策を一層進めていき、初期値（0.20%）から2割減少した値（0.16%）を目指す。

- 外部要因 マンション市場の動向、マンション管理に関して社会的関心を集める事件等の発生、マンション住民の世帯形態の変化、マンション管理業者数の推移

177 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数 目標値 25,390,000件（平成23年度）

地価公示及び都道府県地価調査に係るホームページへの年間アクセス件数。

(<http://tochi.mlit.go.jp/chika/kouji/20080324/index.html>)

- 目標設定の考え方 取引価格情報提供ページにおいて、今後、地価情報との連動表示が進展することにより、地価情報を提供するホームページへのアクセス件数が減少する可能性があること、また、地価情報を提供するホームページへの過去のアクセス件数の最高値が2,539万件であることから、今後とも同水準を維持することにより着実に地価情報の提供・普及を進めていくため、2,539万件を目標とした。

- 外部要因 社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向、国民におけるインターネット利用環境の改善

178 取引価格情報を提供するホームページへの

アクセス件数 目標値 40,000,000件（平成23年度）

取引価格情報を提供するホームページ(<http://www.land.mlit.go.jp/webland/top.html>)へのアクセス件数。

- 目標設定の考え方 取引価格情報の提供については、平成18年度が初年度であり、アクセス件数等について今後の動向を見通すことは困難であるが、平成19年度に実施した提供地域の拡大、提供内容の拡充等の効果を見込んで、アクセス件数については4000万件/年、を当面の目標とした。

- 外部要因 社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向、国民におけるインターネット利用環境の改善

取引価格情報の提供件数 目標値 1,000,000件（平成23年度）

アンケートによる取引価格情報の収集を通じた、取引価格情報の提供件数。

- 目標設定の考え方 同様に提供件数については100万件/累計を当面の目標とした。

- 外部要因 社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向、国民におけるインターネット利用環境の改善

179 低・未利用地の面積 目標値 13.1万ha（平成20年度）

土地基本調査（5年毎調査）において集計された法人及び世帯が所有する宅地など（「農地・林地」、「他社への販売を目的として所有する土地」以外の土地）に係る低・未利用地面積のうち「空き地」とされた土地利用の合計面積（単位：万ha）。

- 目標設定の考え方 低・未利用地の面積については、人口・世帯数の減少や産業構造の変化といった社会経済状況を踏まえ、今後増加することが懸念されているところであるが、その増加を抑制し、少なくとも維持することを目標とするため、13.1万haとした。

- 外部要因 人口・世帯減少の進展に伴う土地需要の減少、国内産業構造の転換や景気の動向を背景としたオフィス用地や商業施設用地、工場用地などの企業の土地需要の動向

180 入契法に基づく施策の実施状況

入札監視委員会等第三者機関の設置の状況 目標値 100%（平成23年度）

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法（注）の対象となる特殊法人等における第三者機関の設置状況（設置済み発注機関数の対象発注機関数に対する比率）

（注）国、特殊法人、地方公共団体等の発注者全体を通じて、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発展を目的として、「透明性の確保」「公正な競争の促進」「適正な施行の確保」「不正行為の排除の徹底」について、発注者の義務等を定めた法律。

- 目標設定の考え方 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。

- 他の関係主体 他府省庁・特殊法人等（設置主体）

入札時における工事費内訳書の提出状況 目標値 100%（平成23年度）

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法の対象となる特殊法人等における入札時の工事費内訳書の提出義務付けの状況。(提出義務付け発注機関数の対象発注機関数に対する比率)

○目標設定の考え方 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、平成13年当時、入札時において工事費内訳書の提出を義務付けていない国の5機関及び国土交通省所管法人等の9法人を含め、全体として8割の発注機関において5年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成23年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。

○他の関係主体 他府省庁・特殊法人等(設置主体)

181 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率 目標値 65%(平成23年度)

建設業者に所属する技術職員数のうち、技術検定合格者の比率を高める。

技術検定制度は、建設業者の施行する建設工事に従事し又はしようとする者の施工技術の向上を目的として国土交通大臣が行うものである。

建設業法においては、建設工事の適正な施工の確保のため、工事現場に技術者の配置を義務づけており、これら技術者のうち、施工に関してより高い知識、技術、管理能力を持った技術検定合格者の比率が高まることで、公共工事の質の確保、ひいては健全な建設市場の育成が図られる。

○目標設定の考え方 技術検定合格者等の国家資格保有者の比率の伸び率及び施策の重要性を勘案して設定。平成23年度までに技術検定合格者の比率65%を目指す。

○外部要因 建設業界における労働者数

182 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数 目標値 400件(平成21年度)

建設業の活力回復施策によって支援された、中小・中堅建設業者によるモデル的な取組の創出件数(累計値)。

○目標設定の考え方 平成18年度までのモデル的な取組の累計件数は224件で1年あたり約50件。今後も年間50件程度の創出を見込んで目標を設定した。

○外部要因 建設投資の減少等

○他の関係主体 建設業者(事業主体)

183 専門工事業者の売上高経常利益率 目標値 4.0%(平成23年度)

専門工事業者の売上高に占める経常利益の割合。

※売上高経常利益率=(経常利益/売上高)×100

※経常利益=(営業利益+営業外収益)-営業外費用

○目標設定の考え方 専門工事業者は、総合工事業の機能の外注化により、建設生産プロセスの中でいわば中核的とも言える役割を担うようになってきているが、建設投資の低迷等専門工事業者を取り巻く経営環境が厳しさを増す中で、今後は、経営革新や新分野進出の促進等を通じて、技術と経営に優れた専門工事業者がのびることができる環境の整備を図ることが必要である。

その際、専門工事業者の経営状況のよしあしを適切に把握し、専門工事業者の経営体質の強化を図っていく必要があるが、経営状況を的確に把握する指標としては売上高経常利益率が挙げられる。

経常利益は日常的に発生する営業活動と財務活動から生じる収益を表す指標であり、その企業の本来の実力を計る目安として利用されることから、経常利益の売上高に占める割合を計ることでのちに専門工事業者の収益力を把握することが可能である。

○外部要因 建設投資の増減等

○他の関係主体 専門工事業者(事業主体)

184 建設資材の需要状況把握システムの導入状況 目標値 100%(平成21年度)

主要建設資材の安定供給はもとより、大規模地震発生時の応急、復旧・復興に対応すべく効率的かつ効果的な建設資材の供給が可能となるシステムの開発を行い、そのシステムを建設資材の供給に携わる関係機関への普及度を割合としたもの。

○目標設定の考え方 過去の地震時で要した建設資材の需要量などを元データとして、発災後に必要な需要量・需要時期・需要場所や運搬経路を示すシステムを構築し、各業界関係機関(各種建設資材関連の公益法人等)に広く情報提供することを目的に、平成21年度内でシステムの普及を図るよう目標値を設定。

○外部要因 災害状況、建設投資の動向

○他の関係主体 経済産業省、所管法人等

185 建設技能労働者の過不足状況

不足率 目標値 1.2%以下(平成23年)

建設労働需給調査結果(国土交通省)

調査対象職種(鉄筋工、型わく工等)の労働者を直用する建設業者による技能労働者の確保状況(回答数)を以下により算出した、建設技能労働者の不足率(年平均、8職種計、全国、原数値)。

$$\text{不足率} = \frac{\text{確保しなかったが} \quad \text{確保したが} \\ \text{出来なかった労働者数} \quad \text{一過剰となった労働者}}{\text{確保している労働者数} + \text{確保しなかったが} \\ \text{出来なかった労働者数}} \times 100$$

技能工のD. I. 目標値 30ポイント以下（平成23年）

労働経済動向調査（厚生労働省）

調査対象産業に属する全国の民営事業所に対して実施された調査において、労働者の過不足感について、不足（「やや不足」と「おおいに不足」の計）と回答した事業所の割合から過剰（「やや過剰」と「おおいに過剰」の計）と回答した事業所の割合を差し引いた値（「労働者過不足判断D. I.」）のうち、建設業における技能工のD. I.（年平均（四半期毎の結果を平均して算出））。

- 目標設定の考え方 少子高齢化社会が到来し、労働力人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な人材が大幅に減少されることが懸念される中、建設技能労働者の需給バランスが現在以上に悪化しないことを目標とする。
- 外部要因 建設投資の動向
- 他の関係主体 厚生労働省

186 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数

目標値 10件（平成21年度）

我が国建設業の国際競争力の強化及び官民協働によるインフラ整備の推進を図るために行う、建設会議（政策対話等）、セミナー、シンポジウムの開催数。

- 目標設定の考え方 平成19年度から毎年度3案件程度の開催を想定し、平成21年度末までに累計10案件の開催を目標とする。
- 外部要因 相手国の政情
- 他の関係主体 相手国政府・関係機関、建設企業

187 統計調査の累積改善件数 目標値 7件（平成23年度までの累計）

「統計行政の新たな展開方向（平成15年6月各府省統計主管部局長等会議申合せ）」において、既存統計の見直しを含めた社会・経済の変化に対応した統計の整備等が求められていることを受け、既存統計の全てについて抜本的見直しを行い、現行統計の統計手法の見直しや新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るための検討を進めており、これにより見直しを行った統計調査の件数を指標とする。

- 目標設定の考え方 現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るため、統計調査の見直しを行うことにより、統計利用者の利便性向上等を図る。

188 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数

収録ファイル数 目標値 約9,200件（平成22年度）

HPアクセス件数 目標値 約505,000件（平成22年度）

市場・産業関係の統計の体系的な提供に資するため、情報提供の量及びその利用状況（ホームページへのアクセス件数）を指標とする。

- 目標設定の考え方 統計調査結果については、ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/statistics/details/index.html>)を通じて電子的な形や刊行物により統計データを提供しており、収録ファイル数及びアクセス件数を把握することにより、より一層の調査結果の活用、利用拡大を図るための指標とする。
また、ホームページに掲載する統計データについて、利用者の利便性を考慮した加工可能な形式での統計データの提供拡大を推進する。

189 地籍が明確化された土地の面積 目標値 158千k㎡（平成21年度）

地籍調査を実施した面積（地籍調査に準ずる指定を受けた面積を含む）。

- 目標設定の考え方 第5次国土調査事業十箇年計画（平成12年5月23日閣議決定）において設定された目標値。
- 他の関係主体 地方公共団体（事業主体）

190 造船業・船用工業の生産高（世界シェア） 目標値 1/3（平成21年度）

海洋国日本として貿易等の海上輸送、輸送に伴う海上安全の確保等あらゆる国民ニーズから必要とされる船舶・船用品の生産に必要な不可欠な諸施策を講じることによる市場環境整備・活性化状況を世界におけるシェアで示したものの。

- 目標設定の考え方 我が国造船業・船用工業事業者の生産高の世界におけるシェア（トン数ベース）。平成17年末現在1/3のシェアを維持する。
- 外部要因 造船市場の景気変動等に伴う需要の変化
- 他の関係主体 造船事業者・船用工業事業者

191 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準 目標値 135（平成22年度）

国民生活を支える海上輸送の安定的な確保を図る上で必要不可欠な人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員について、船員需給総合調査（国土交通省海事局）の海運業（外航及び内航）における年間の船員採用者数（船員経験者（ただし海運業内での移動分を除く）及び船員未経験者）の規模を示した指数。平成17年度の水準を100とする。

- 目標設定の考え方 海上輸送の人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員の退職規模に見合う採用数の水準を確保することを目標にする。
 - ①高齢船員の退職者数見込み 3,953人（H18～27）
船員（海運業）のうち50歳以上の人数 3,953人 → 今後10年で退職が見込まれる
 - ②海運業における採用者数（現状維持ベース。ただし前職が海運業の船員を除く） 2,920人（H18～27）

H17実績 292人 × 10年 = 2,920人

③退職規模に見合う採用数の水準を確保するために追加が必要な人数 1,033人

追加が必要な人数 1,033人 = 3,953人① - 2,920人②

※上記を踏まえ平成22年に現状の35%増が達成できるよう目標設定を行う。

○外部要因 景気変動に伴う船員需要の増加・減少、船舶の大型化や技術開発の進展による船員需要の減少

○他の関係主体 海運事業者

192 海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度 目標値 100% (平成22年度)

指標は、海事産業における不当労働行為事件の審査計画に定める目標処理期間の達成割合とする。不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理を行うことにより、安定した労使関係の形成促進を図り、ひいては海事産業の活性化、安全の確保等を図る。

○目標設定の考え方 不当労働行為事件の審査計画に定める目標処理期間の達成率。

達成率 = 目標処理期間内最終結件数 ÷ 全審査最終結件数 (関連：労働組合法第27条の6第2項第3号)

○外部要因 雇用情勢、賃金水準など

○他の関係主体 労使関係者

193 国民への国土に関する情報提供充実度

国土計画局は、以下のインターネットサイトにおいて国土に関するデジタルデータを無償で公開している。その一か年度のダウンロード件数である。

国土数値情報ダウンロードサービス 目標値 現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)

「国土数値情報ダウンロードサービス」 <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html>

国土計画・地域計画の策定等に活用することを目的にした、国土に関する様々なデータ。平成18年度以降提供している地理情報標準(JPGIS)に準拠するように変換したデータを含む。

街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス 目標値 現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)

「街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス」 <http://nlftp.mlit.go.jp/isj/index.html>

全国の都市計画区域相当範囲を対象に、街区単位(「〇〇町△丁目〇番」)の位置座標(代表点の緯度・経度、平面直角座標)を整備したデータ

オルソ化空中写真ダウンロードサービス 目標値 現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)

「オルソ化空中写真ダウンロードシステム」(平成18年度より提供) <http://orthophoto.mlit.go.jp/>

国土全域を約1万分の1の縮尺で撮影した空中写真をデジタル化した画像データを、GISを用いて地図データ等と重ね合わせを行えるようにしたデータ

○目標設定の考え方 多様な主体における国土情報の整備・利活用は、国土の利用・整備・保全等国土上に展開される活動のあらゆる面で効果を発揮するものであることから、国土計画局は国土数値情報等の幅広い普及を目的としてインターネットサイトを通じて無償で提供している。

本業績指標は、その利用度合いの目安として、1年間のデータのダウンロード件数を測定するもの。

○外部要因 自由な二次配布を認めているため、国土計画局運営サイトからのダウンロード件数のみがこれら情報の社会における普及度を測る絶対的な度合いではない。

194 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成 (国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)

目標値 現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)

国土計画局が設置・運営する国土計画関係ウェブサイト(「国土のモニタリング」(<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/monitoring/system/index.html>))「インターネットでつくる国土計画」(<http://www.kokudokeikaku.go.jp/>))のアクセス件数。

○目標設定の考え方 国土計画に対する国民意識を醸成し、計画づくりへの高い関心を保ち続けるという観点から、対前年同もしくは増加を目標とする。

195 テレワーク人口比率 目標値 約20% (平成22年度)

就業者人口に占めるテレワーカーの比率。テレワーカーとは、ITを活用して、場所と時間を自由に使った柔軟な働き方を週8時間以上する人とする。

○目標設定の考え方 「IT新改革戦略」(H18.1、IT戦略本部)に掲げられている「2010年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の2割を実現」とする目標により設定。

○他の関係主体 総務省、厚生労働省、経済産業省

196 大都市圏の整備推進に関する指標

大都市圏における主要な広域的・分野横断的課題である環境、防災、活力のそれぞれについて、代表する指標を設定するとともに、近畿圏の水がめである琵琶湖の整備に関する指標を設定し、それらを総合的に評価することにより、大都市圏の整備推進の進捗を把握する。

緑被率(首都圏) 目標値 維持 (平成23年度)

首都圏既成市街地及び近郊整備地帯における緑被率。

○目標設定の考え方 平成18年度の数値の維持を目標とする。

琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量) 目標値 35,885kg/1日 (平成22年度)

化学的酸素要求量(COD): kg/1日。

- 目標設定の考え方 平成10年度に行われた「琵琶湖の総合的な保全のための計画調査」の水質保全分野の第1期目標である「昭和40年代前半レベルの流入負荷」を目標とする。
- 他の関係主体 農林水産省、林野庁、環境省、水産庁、滋賀県
- 帰宅要支援者数（首都圏） 目標値 半減（平成23年度）**
平日午前12時に首都圏において大地震が発生し、交通機関が麻痺したと仮定し、帰宅行動を支援する必要があると推計される人の数。
- 目標設定の考え方 平成18年度の概ね半減（初期値から計画策定により計画上月滑な帰宅が可能と推定される人数を除外した数）を目標とする。
- 公共交通利用トリップ数（首都圏） 目標値 維持（平成20年度）**
東京都市圏における、エネルギー負荷の小さい移動手段（鉄道・バス・徒歩・二輪）を利用したトリップ数。
- 目標設定の考え方 平成10年度の数値の維持を目標とする。

197 電子国土Webシステムを利用する団体の数 目標値 2,000団体（平成20年度）

地理情報の利用環境の整備・充実を図る上での指針。電子国土Webシステムを利用して、ウェブにより地理情報を含んだ情報発信等を独自に行った（すなわち電子国土に参加した）、国の機関、地方公共団体、教育機関、NPO法人、民間企業、個人等の参加団体の数を集計する。なお、省庁の部局・地方出先機関など同一の組織の複数の部署が参加する場合であっても、それぞれが独立したウェブサイトを運用するなど独立した参加形態を取っている場合はそれぞれを1団体と数える。

※電子国土：国土に関する様々な地理空間情報を位置情報に基づいて統合し、国土をコンピュータ上で再現するもの。国土地理院が提唱。

- 目標設定の考え方 第6次基本測量長期計画（計画期間平成16年度～平成25年度）において「特に早期の対応が求められている事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた業績指標値。
- 外部要因 地理情報の利用に関連する情報通信技術動向
- 他の関係主体 任意の地理情報利用団体（参加主体）

198 電子基準点の観測データの欠測率 目標値 1%未満（平成19年度以降毎年度）

電子基準点の観測データは、国土の位置・形状を把握するための基本測量、公共測量をはじめ多種多様な測量や測位に利用される他、防災の観点から地殻変動監視にも利用されているなど我が国においてはもはや欠くことのできないものとなっている。さらに国内外を問わず、地球観測等に携わる多くの研究者が利用しているなど、その潜在的ニーズは大きい。このように既に多くのユーザーが存在する電子基準点の観測データを、今後も安定して取得し提供するための指針。

国土の位置の基準となる電子基準点の観測データについて、故障等によるデータの欠測率が今後も1%未満に維持されるよう電子基準点の更新・管理を徹底する。

なお、欠測率は以下の方法で算出している。

$$\text{欠測率(\%)} = \{1 - (\text{実際に取得した観測データ数} / \text{全電子基準点が7月1日で稼動したときの観測データ数})\} \times 100$$

- 目標設定の考え方 電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GPS受信機・電源部の老朽化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、耐用年数を考慮したGPS受信機・電源部の更新と共にGPS受信機と通信装置への無停電（24時間対応）対策を講じてトラブルを最小限にとどめたい。この措置によりデータの欠測率を上げないように目標値を設定した。
- 外部要因 長期間の停電や通信経路遮断等
- 他の関係主体 電力会社、通信会社

199 離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数 目標値 510施策（平成23年度）

対象範囲は、地方公共団体等が実施する離島地域に適用する交流・定住人口拡大施策（観光振興施策、UJITターン支援施策、就業支援施策、地場産業支援施策、起業支援施策、関係情報提供施策等）に関する個別の取り組み（一つの施策の中に複数の施策を含む場合は当該個別施策を指す）とし、その数を指標とする。

- 目標設定の考え方 離島関係都道府県からのヒアリングによって、平成16年度から平成18年度の実績及び平成19年度（見込み）の数値を確認し、集計した。この集計結果から計測可能な3時点の伸び率のうち、平均を大きく上回る高い伸びを示した平成18年度を除く、平成17年度と平成19年度の伸び率は4%台後半に止まることから、これらを上回る5%増の伸び率を平成23年度まで維持することを前提に目標値を設定することとした。

離島振興に必要な経費（行政部費）等により実施する施策の目的として主要なものは、地域活性化のための交流・定住人口の拡大である。同経費により実施する国の施策は、そのほとんどがモデル的な施策にとどまるものであり、当該目的達成のためには、関係地方公共団体等による同種の施策の実施が欠かせない要素となる。これら地方公共団体等の施策数（具体的な取り組みの数）を増加・普及させることは、国の施策の目的を達成するための目標として適切であると考えられる。

- 外部要因 市町村合併及び地方公共団体が出資する団体の統廃合等による目標値の増減
- 他の関係主体 地方公共団体、一部事務組合及び地方公共団体が出資する団体

200 離島地域等の総人口 目標値 402千人以上（平成23年度）

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口（この値以上の人口となることが目標）（住民基本台帳ベースの人口）。

- 目標設定の考え方 離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口（住民基本台帳ベース）の平成14年度末～16年度末にかけての3ヶ年の平均増減率を、16年度末人口に乗ずることにより17年度（翌年度）末値を推計。以後、同様に、増減率を乗ずることにより翌々年度以降の人口を推計し、目標年次の23年度末人口を推計。

同方法による推計人口は、離島地域におけるこれまでのトレンドを踏襲したものであり、今後は日本全体の人口減少が

継続することからその影響を考慮する必要がある。

このため、前述の方法により求めた平成23年度人口推計値に、「平成17年国勢調査」における各年人口推計値の「17年/16年」減少率を乗じ、更に「18年/17年」減少率を6回乗ずることにより、最終的な下限目標値となる平成23年度末人口を求める。

なお、最終目標値は、今後公表される「平成22年国勢調査」における全国人口減少率、国内全体の社会的・経済的要因、政策等を考慮して評価する。

- 外部要因 様々な自然条件、著しい高齢化等の人口構成、地方財政力の低下に伴う公共事業の減少、魚価の影響、原油価格の影響、若年層の本土への流出についての離島に高校等が無いことの影響、日本全体の経済状況・景気。為替（海外旅行ニーズ関連）、日本全体の人口構成
- 他の関係主体 地方公共団体

201 奄美群島の総人口 目標値 123千人以上（平成20年度）

奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する区域の市町村の住民基本台帳登録人口の総計とする。

- 目標設定の考え方 地理的、自然的、歴史的条件等の特殊事情による不利性を抱える奄美群島においては、振興開発により住民の生活の安定及び福祉の向上を図り自立的発展に結びつけることが必要であり、その達成度を定量的かつ端的に示す指標として人口を用いることとした。
- 外部要因 国内の経済状況や景気動向及び災害
- 他の関係主体 他府省庁、鹿児島県、地元市町村

202 小笠原村の総人口 目標値 2.5千人以上（平成20年度）

小笠原村の住民基本台帳登録人口とする。

- 目標設定の考え方 小笠原特措法第4条の規定により定められた小笠原諸島振興開発計画に掲げられている目標人口2,500人以上を目標値とする。
- 外部要因 国内の経済状況や景気動向及び災害
- 他の関係主体 他府省庁、東京都、小笠原村

203 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加

目標値 8%以上上昇（事業着手前との差）（平成19年度）

基盤整備の完了地区において、農地流動化型の農地整備事業を実施した面積に対する、担い手に利用集積された農地面積の割合（%）の増加。

- 目標設定の考え方 北海道では、「北海道農業経営基盤強化促進基本方針」（平成18年3月策定）において、将来的には担い手への農地の利用集積率を現状から約8%上回る程度の水準を目標としている。

こうしたことから、現状では農地の集積が一般的な地域に比べ低調な事業実施地区においても、施策の実施による農業構造改革の進展を意図的に見込み、北海道全体の目標と同程度の上昇幅を目標として設定する。

なお、本指標は、当該年度に事業が完了する地区における、各地区の事業着手前の農地の利用集積率（基準値）に対する上昇ポイントを目標値としており、対象となる地区が毎年度異なることから、基準値も毎年度異なる。このため、初期値（基準値）は明示していない。

- 外部要因 農産物価格の変化に伴う農地価格等の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による農家構成の変化
- 他の関係主体 農林水産省（事業執行）、地方公共団体（事業主体）

204 水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合

目標値 概ね18%（平成19年度）

北海道全体の水産物取扱量のうち、流通拠点に位置づけられた漁港から生産される水産物のうちの高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合（23年度までに現状（16年度）の2.2倍以上とする）。

- 目標設定の考え方 漁港・漁場・漁村の整備の長期的な方向性を示す第2次漁港漁場整備長期計画（計画期間：平成19～23年度）においては、流通拠点に位置づけられた漁港から出荷される水産物に占める高度な衛生管理下で出荷される水産物の割合を現状（平成16年度23%）から2.2倍の水準（概ね50%）とする目標が設定されたところである。

北海道においても全国と同程度の水準を目標とするが、北海道は四方を海に面しており、漁業が基幹産業のため、北海道全体の水産物取扱量に占める割合で代替し、その伸び率（16年度→23年度：2.2倍）に着目し全国目標との整合性を図ることとする。

19年度の目標値は、23年度の目標水準から割り戻し算出する。すなわち、

$$16年度初期値 + \{(23年度目標水準 - 16年度初期値) \div (23年 - 16年) \times (19年 - 16年)\}$$

$$= 12\% + \{(26\% - 12\%) \div 7 \times 3\} = 12\% + 6\% = 18\%$$

- 外部要因 水産物の価格の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による漁家構成の変化等
- 他の関係主体 農林水産省（事業執行） 国、地方公共団体（事業主体）

205 道外からの観光入込客数 目標値 635万人以上（平成19年度）

全国観光統計基準により北海道が定めた「北海道観光入込客数調査要領」に基づく「北海道観光入込客数調査」における観光入込客数（実人数）のうち道外客の数。

※実人数とは、各市町村の観光入込客数や観光動態調査などにより推計した北海道における観光入込客の実人数。

- 目標設定の考え方 第6期北海道総合開発計画の主要施策のうち、観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場の形成について、観光による交流の進展状況を示す一般的な指標として設定。

※ 「北海道観光のくにつくり行動計画」(平成14年3月北海道)では、「誰もが満足できる質の高い観光地をつくり、国内外の多くの方に何度でも本道を訪れていただく」ことの目標として、以下の数値を明示。

平成19年度観光入込客数(実人数) 6,500万人 うち道内観光客 5,700万人 うち道外観光客 800万人

- 外部要因 海外の社会・経済動向 国内の社会・経済動向 為替レートの動向 等
- 他の関係主体 関係府省庁(観光立国行動計画に基づき連携) 地方公共団体

206 道外からの観光入込客数のうち外国人の数 目標値 51万人以上(平成19年度)

全国観光統計基準により北海道が定めた「北海道観光入込客数調査要領」に基づく「北海道観光入込客数調査」における訪日外国人来道者数(実人数)。

※実人数とは、各市町村の観光入込客数や観光動態調査などにより推計した北海道における観光入込客の実人数。

○目標設定の考え方 第6期北海道総合開発計画の主要施策のうち、北の国際交流圏の形成について、国際交流の進展状況を示す一般的な指標として設定。

※ 「北海道観光のくにつくり行動計画」(平成14年3月北海道)では、「誰もが満足できる質の高い観光地をつくり、国内外の多くの方に何度でも本道を訪れていただく」ことの目標を、平成19年度外国人の来道者数(実人数)54万人としている。

- 外部要因 海外の社会・経済動向 国内の社会・経済動向 為替レートの動向 等
- 他の関係主体 関係府省庁(観光立国行動計画に基づき連携) 地方公共団体

207 北方領土隣接地域振興指標

北方領土隣接地域交流係数 目標値 1.15%以上(平成19年度)

北方領土隣接地域(注)交流係数~隣接地域の人口に対する隣接地域に訪れる交流人口(宿泊者数)の割合。

(注):根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町の1市4町

一人当たり主要生産額 目標値 3.10百万円/人以上(平成19年度)

一人当たり主要生産額~隣接地域の人口一人当たりの地域の主要産業(農業、漁業、製造業)の生産額。

○目標設定の考え方 北方領土隣接地域における産業の振興及び交流の推進に係る施策を推進し、地域の振興及び住民の生活の安定の充実を図る。

- 外部要因 国内の経済動向の変動、農産物生産量、漁獲量、気候の変動
- 他の関係主体 地方公共団体

208 育成林であり水土保全林である森林のうち、機能が良好に保たれている森林の割合

目標値 62.3%(平成19年度)

国土の保全や水源かんよう機能の発揮が特に期待される水土保全林のうち育成林において、間伐等(複層林・長伐期林への誘導及び治山事業を含む)の実績等により、その機能が良好に保たれている森林の割合を算出する。

○目標設定の考え方 森林の有する多面的機能の持続的な発揮を図るためには、森林の適切な整備・保全を図ることが重要である。この成果を把握するため、森林の整備・保全が計画的に実施された場合に、機能が良好に保たれている森林の割合を目標値として設定する。

具体的には、森林整備事業及び治山事業の事業計画である「森林整備保全事業計画」(計画期間:平成16年度より5カ年)において、育成途中の水土保全林のうち土壌を保持する能力や水を育む能力が良好に保たれていると考えられる森林の割合を、平成20年度までの5年間に、63%から66%(全国、毎年0.6%の増加)に維持向上させることが設定されているところであり、北海道の育成林においても毎年同程度の水準の森林整備の実施を確保する必要があることから、全国の毎年の上昇率を目標値として設定する。

- 外部要因 木材価格、作業道等路網整備、高性能林業機械の導入状況、森林所有者の不在村化・高齢化等
- 他の関係主体 農林水産省(事業執行)、地方公共団体(事業主体)

209 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の開催回数) 目標値 4回(平成19年度)

アイヌ文化振興法に基づく普及啓発活動として、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が実施するアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数。

○目標設定の考え方 広く一般国民を対象に、全国各地で、アイヌの伝統等に関する知識の普及啓発を図るためには、今後もアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数を維持することが必要。

○他の関係主体 文化庁(アイヌ文化振興法を共管)、北海道(アイヌ文化振興法の関係都道府県)、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構(事業主体、アイヌ文化振興法の指定法人)

210 ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

目標値 0.23%以上(平成19年度)

玄関ドアや内部建具の有効幅が十分確保され、座位で使用可能な流し台や洗面台を設置するなどユニバーサルデザインが導入された公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合。

○目標設定の考え方 全国平均を上回る高齢化が進んでいる北海道において、高齢者が安心して暮らすことができるよう、ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備を進める必要がある。

○他の関係主体 地方公共団体

211 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合 目標値 80% (平成19年度以降毎年度)

当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合。

- 目標設定の考え方 技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要である。この観点から、当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合を業績指標として設定し、平成19年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。
- 外部要因 設備の故障等の不可抗力、資機材の入手難等

212 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数 目標値 限りなくゼロ (平成20年度)

国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数。

- 目標設定の考え方 IT新改革戦略(平成18年1月19日IT戦略本部決定)における目標。
- 他の関係主体 内閣官房情報セキュリティセンター及び関係省庁

213 公共交通における情報サービスの情報化達成率 目標値 約80% (平成23年度)

公共交通における利用者等への情報サービスを実施している事業者の割合。

- 目標設定の考え方 公共交通事業者における、HP等を活用した情報提供や、IC乗車券の導入等による利用者利便の向上等、公共交通サービスの高度化・活性化等を図ることを目的とするため、上記指標とする。

214 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数 目標値 124件 (平成19年度)

国際協力・連携等を推進するために行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数。

- 目標設定の考え方 国際協力・連携等を推進するために行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数について目標値を設定し、比較・評価する。
- 外部要因 国際協力、連携の実施においては、相手国の対応や事情の変化に大きく左右される。
- 他の関係主体 補助事業者(事業主体)

215 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合

耐震対策 目標値 85% (平成23年度)

国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設等のうち、官庁施設の耐震性の基準を満足する施設の割合(面積率)。

- 目標設定の考え方 建築物の耐震改修の促進に関する法律に基づく「建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図るための基本的な方針」において、多数の者が利用する建築物の耐震化率について、平成27年までに少なくとも9割にすることを目標とすることが定められていることを勘案し、目標値を設定している。
- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合
- 他の関係主体 関係省庁(事業主体)

バリアフリー化 目標値 41% (平成23年度)

国の合同庁舎のうち、窓口までの経路、車いす使用者用駐車施設及び多機能便所(オストメイト対応)等の整備が行われている施設の割合(窓口業務を行う施設数に対する施設数の割合)

- 目標設定の考え方 障害者基本法に基づく「障害者基本計画」及び「重点施策実施5か年計画」において、平成22年度までに、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー改修を実施することとされており、これを踏まえたバリアフリー化については平成19年度末までに9割以上達成される見通し。しかし、平成18年12月に移動円滑化誘導基準が改定され、オストメイトに対応した便房等が新たに求められることとなったことから、オストメイト対応等の有無を指標に含めて現況値を算出するとともに、今後の整備見通しを勘案し、目標値を設定している。
- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合
- 他の関係主体 関係省庁(事業主体)

環境への配慮 目標値 35% (平成23年度)

国の合同庁舎のうち、太陽光発電の導入又は建物の緑化が行われている施設の割合。

- 目標設定の考え方 「地球温暖化推進本部幹事会申し合わせ(平成19年5月30日)」において、2012年度までの今後6年間で、延べ床面積1,000㎡以上の国の庁舎については、構造上・立地上の不都合がない限り、太陽光発電の導入または建物の緑化を行うこととされていることを勘案し、目標値を設定している。
- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合
- 他の関係主体 関係省庁(事業主体)

総合 目標値 28% (平成23年度)

国の合同庁舎のうち、官庁施設として性能を確保するため、①～③の対策が講じられている施設の割合。

- 目標設定の考え方 耐震対策・バリアフリー化・環境への配慮の整備推移及び、対象施設の重要度を勘案し、目標値を設定している。
- 外部要因 社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合
- 他の関係主体 関係省庁(事業主体)

216 保全状態の良好な官庁施設の割合等

保全状態の良好な官庁施設の割合 目標値 80% (平成23年度)

国土交通省では、「官公庁施設の建設等に関する法律」に基づき、毎年度、前年度の官庁施設の保全状況を調査している。

この調査では、①保全体制・記録整備、②点検状況（建築・設備機器）、③点検状況（衛生・環境）、④施設状況（建築・設備機器）、⑤施設状況（衛生・環境）、⑥エネルギー消費量の6項目からなる。また、調査の結果と保全指導の効果を図る指標として、それぞれの項目について100点を満点とする評点を作成している。

これらの評点の平均が60点以上の施設を「保全状態の良好な施設」とし、官庁施設（保全実態調査を実施した施設のうち、宿舎を除く約7,000施設）に対するこの施設の割合を環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進するための指標とする。

○目標設定の考え方 評点の平均点が60点以上の場合とは、概ね良好に保全された状態であり、すべての施設において60点以上を目標とする必要がある。よって、長期的には100%を目指すことを勘案して目標値を設定している。

○外部要因 点検に関わる法令の改正、利用者数の増減、天災

○他の関係主体 各省各庁

官庁営繕関係基準類等の策定事項数 目標値 25事項（平成23年度）

官公法に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数。

○目標設定の考え方 「国家機関の建築物を良質なストックとして整備・活用するための官庁営繕行政のあり方について」（平成18年7月20日社会資本整備審議会建築分科会）の建議において当面実施すべき施策とされた項目、社会経済情勢の変化等について、基準類等の策定や既存基準類等の改定に際し事項の追加等を行う。当面（今後5年間）、下記の項目についての基準類等の策定等を目標とする。（□：建議等の施策、☆：策定予定項目）

□ファシリティマネジメントの実施

☆国家機関の建築物及びその附帯施設の位置、規模及び構造に関する基準に関する項目

☆群としての施設整備計画の策定に関する項目

☆多様な調達手法の導入に関する項目

☆総合的な施設評価に関する項目

☆保全の適正化手法に関する項目

□計画・実施の各段階における社会的な要請への的確な対応

☆環境負荷低減対策の推進・強化に関する項目

☆耐震安全性の向上に関する項目

☆ユニバーサルデザインに関する項目

☆まちづくり、地域との連携に関する項目

□その他

☆社会経済情勢の変化等への対応に関する項目

○外部要因 社会経済情勢の変化等

国土交通省政策評価基本計画

平成19年4月

国土交通省

国土交通省政策評価基本計画

目 次

I 計画期間	184
II 政策評価の実施に関する方針	184
1 目的	184
2 政策評価の方式	185
(1) 基本的な3つの方式	185
(2) 政策の特性に応じた方式	186
III 政策評価の観点に関する事項	186
IV 政策効果の把握に関する事項	187
V 事前評価の実施に関する事項	187
1 政策アセスメント（事前評価）	187
(1) 対象とする施策等	187
(2) 実施手順	188
(3) 留意事項	188
2 個別公共事業の新規事業採択時評価	188
(1) 対象とする公共事業	188
(2) 実施手順	188
3 個別研究開発課題の事前評価	189
(1) 対象とする研究開発課題	189
(2) 実施手順	189
VI 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項	189
1 政策チェックアップ（業績測定）	189
(1) 対象とする政策	189
(2) 業績指標等	190
(3) 実施手順	190

(4) 留意事項	190
2 政策レビュー（プログラム評価）	191
(1) 対象とするテーマ	191
(2) 実施手順	191
(3) 留意事項	192
3 個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価	192
(1) 対象とする公共事業	192
(2) 実施手順	193
4 個別研究開発課題の中間評価及び終了後の事後評価	193
(1) 対象とする研究開発課題	193
(2) 実施手順	193
VII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項	194
1 国土交通省政策評価会	194
2 事業評価監視委員会	194
3 その他専門的知見からの助言の聴取	194
VIII 政策評価の結果の政策への反映に関する事項	194
1 評価結果の反映	194
2 反映状況の報告	195
IX インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項	195
1 公表内容	195
2 公表方法	195
3 国民の意見・要望を受け付けるための窓口等	196
X 政策評価の実施体制に関する事項	196
1 主要事項の決定	196
2 政策評価連絡会等	196
3 政策統括官（政策評価）の役割	197
4 省一体的な評価の実施等	197
XI その他政策評価の実施に関し必要な事項	198
1 施策等の特性を踏まえた運用	198

2	評価制度の継続的改善等	198
3	地方公共団体等への配慮	199
4	政策評価に関する調査研究等	199
5	情報公開法との整合性確保	199
<hr/>		
別紙 1	政策アセスメントの様式	200
<hr/>		
別紙 2	政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧	201
<hr/>		
別紙 3	政策目標と重点目標との対応関係	211
<hr/>		
別紙 4	政策チェックアップの様式	212
<hr/>		
別紙 5	政策レビュー実施テーマ一覧	213
<hr/>		
別紙 6	政策レビュー評価書要旨	215
<hr/>		
別紙 7	政策評価担当窓口	216

〔制定 平成14年3月22日〕

〔最終改正 平成19年10月1日〕

国土交通省政策評価基本計画

中央省庁等改革を機会に、政府全体において、各府省が所掌する政策について自ら評価を行うことを基本として、政策評価の導入が図られることとなった。また、平成14年4月からは、行政機関が行う政策の評価に関する法律（以下「行政評価法」という。）が施行され、法律上の明確な枠組みに基づいて政策評価が実施されることになった。国土交通省においても、新省発足後ただちに「国土交通省における政策評価の実施要領」を策定し、それまで取り組んできた公共事業等の分野のみならず、国土交通省の幅広い政策分野を対象とした、総合的な政策評価制度を確立、これに基づいて評価を実施してきたところである。本基本計画は、行政評価法の制定を踏まえ、同法第6条の規定に基づいて策定する国土交通省における政策評価の基本計画であり、これまでの取組を踏まえて、上記実施要領の内容を発展させるものである。

国土交通省における政策評価は、省の使命と政策に関する基本的な方針に照らして行われることにより、国土交通省として、統合のメリットを活かし、施策等の連携を進め、総合的・戦略的な施策展開を図ることを可能ならしめようとするものである。政策評価を積極的に取り入れることにより、「政策の企画立案→実施→評価→政策の改善」という政策のマネジメントサイクルを確立することができる。その結果、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、政策の意図と効果を国民に対して明確に説明するほか、設定した目標を実現するための努力を尽くすことにより、政策の質を高めることができるようになる。国土交通省は、政策評価を、21世紀型国土交通行政を目指す改革の重要な手段の一つとして位置付け、これにより国民の立場に立った、真に必要な施策等の企画立案・実施に向けた省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指すものである。

国民生活に直結する幅広い政策分野を担当し、また公共事業の多くを担当する国土交通省においては、政策評価を活用して、国民本位で効率的な質の高い行政を実施することによって、国民に対する責任を果たしていかなければならない。また、こうした考え方を職員一人ひとりのものとしていかなければならない。国土交通省は、目標を持った行政運営や政策のマネジメントサイクルの確立が、職員の意識の向上を通じた組織の活性化につながるよう、政策評価を前向きなものとして捉え、積極的に推進する。

I 計画期間

この計画の計画期間は、平成19年度から平成23年度までの5年間とする。(なお、基本計画は、原則として毎年度変更し、当該年度から5年間の計画とすることを基本とする。)

II 政策評価の実施に関する方針

1 目的

国土交通省の政策評価は、前文に示した基本的な考え方にに基づき、以下の目的の達成に向けて実施するものとする。

(1) 国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

行政活動においては、受益者と負担者とが必ずしも同じではない。負担者すなわち納税者等の観点からは、コストの小さな、効率的な行政に向けた一層の取組みが求められ、他方、受益者の観点からは、国民の新たなニーズに適ったきめ細かい政策展開が求められてきている。

このため、顧客たる国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させることを目指す。

(2) 成果重視の行政への転換を図る。

国民本位で効率的な質の高い行政を実現するためには、予算や法律制度等の施策等が、期待通りの成果をあげているかどうか確認することが重要である。そのため、目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組みを確立する。

その結果、仮に何らかの理由で期待通りの成果をあげていないものがあれば、その改善策を検討するとともに、新たな政策の企画立案に反映させる。これによって、政策のマネジメントサイクルを確立し、成果を重視した行政運営への転換を図る。

(3) 統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針に照らし、目標が達成されているか、成果をあげているか、という観点から全省的な評価を実施することで、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進するなど、

戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

(4) 国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たす。

政策は国民のためのものであり、政策の良否を最終的に判断するのは国民である。このため、政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結果を国民に対して明確に説明する必要がある。

また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

2 政策評価の方式

(1) 基本的な3つの方式

上記の目的を達成するため、「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」及び「政策レビュー」の3つの方式を基本とし、施政方針演説等で示された内閣としての重要政策を始めとする省の主要な政策分野を対象として政策評価を実施する。これらの方式を相互に有機的に連携させて実施してゆくことにより、政策のマネジメントサイクルを確立させ、国民本位で効率的な質の高い行政の実現を図る。

ア 政策アセスメント(事前評価)

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を行い、施策の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。新規施策の企画立案にあたり、目標に照らした事前評価を行うことにより、真に必要な質の高い施策の厳選と、目標による行政運営の定着を図るものである。

イ 政策チェックアップ(業績測定)

政策チェックアップは、省の主要な行政目的に係る政策目標をあらかじめ設定し、それに対する業績を測定し、その達成度を評価するものである。政策チェックアップは、その全省的な実施を進めることにより、成果重視の行政運営を組織全体に定着させるとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民にわかりやすく示すことを目指すものである。

ウ 政策レビュー(プログラム評価)

政策レビューは、実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、そ

れらが目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見するものである。政策レビューは、特定のテーマについて掘り下げた分析を行うことにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得ることを目指すものである。

(2) 政策の特性に応じた方式

上記3方式に加えて、従来から実施している個別公共事業及び研究開発に係る評価についても、一層の充実を図る。

ア 個別公共事業

個別公共事業(V2(1)及びVI3(1)に定める個々の公共事業をいう。以下同じ。)については、新規事業の採択時に行う評価(以下「新規事業採択時評価」という。)、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採択後長期間が経過している事業等について行う評価(以下「再評価」という。)及び事業完了後に行う評価(以下「完了後の事後評価」という。)を行う。

イ 個別研究開発課題

個別研究開発課題(V3(1)及びVI4(1)に定める個々の研究開発課題をいう。以下同じ。)については、事前評価及び終了後の事後評価を行う。

また、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない課題については、3年程度を一つの目安として中間評価を実施する。

Ⅲ 政策評価の観点に関する事項

政策評価の実施に当たっては、評価対象の特性に応じて適切な観点を選択、具体化し、総合的に評価するものとする。基本的には、以下の必要性、効率性及び有効性の観点に着目した評価を行うこととし、また、「政策チェックアップ」は、政策目標ごとに目標の達成度を評価するものである。

ア 必要性の観点

施策等が、政策目標等に照らして妥当性を有しているか、国民や社会のニーズが十分に存在するか、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるかなどを明らかにする。

イ 効率性の観点

施策等の効果と当該施策等に基づく活動の費用や社会的費用等との関係を明らかにする。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。

ウ 有効性の観点

施策等が、政策目標等を達成する上でどのように貢献するか、または具体的にどのような効果をあげたかを明らかにする。

IV 政策効果の把握に関する事項

政策効果の把握に当たっては、以下の点に留意しつつ、評価対象の特性に応じ、適用可能で、かつ、政策効果の把握に要するコスト、得られる結果の分析精度等を考慮した適切な手法を用いる。

ア できる限り政策効果を定量的に把握することができる手法を用いるものとし、これが困難である場合、これがコストとの関係で合理的なものと言えない場合、又はこれが政策評価の客観的かつ厳格な実施の確保に結びつかない場合には、政策効果を定性的に把握する手法を用いるものとする。この場合においても、できる限り客観的な情報・データや事実を用いることに努める。

イ すべてにおいて、初めから高度かつ厳格な手法の画一的な適用を求めるより、簡易な手法であっても、その有用性が認められているものがあれば当該手法を適用し、徐々に知見を蓄積して手法の高度化を進めていくこととする。

V 事前評価の実施に関する事項

1 政策アセスメント（事前評価）

（1）対象とする施策等

以下に該当する施策等は原則として政策アセスメントの対象とする。

ア 新たに導入を図ろうとする施策等（予算、規制、税制、財政投融资（政策金融を含む。）、法令等をいう。）

イ 既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

(2) 実施手順

政策アセスメントの実実施手順は以下による。

ア 各局等は、対象となる各施策等ごとに、別紙1の様式により評価原票を作成し、政策評価を担当する政策統括官(政策評価)に対し提出する。

イ 政策統括官(政策評価)において、毎年8月末までに、次年度予算概算要求及び税制改正要望に係るものを中心に、国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。また、翌年6月を目途に、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する評価書を含めた形で取りまとめ、公表する。

なお、規制の事前評価については、規制の新設又は改廃が法律による場合は閣議決定まで、政令以下の下位法令による場合は行政手続法(平成5年法律第88号)に基づく意見公募手続まで(意見公募手続の適用除外のものについては閣議決定又は制定まで)に国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る施策等がVI1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該施策等が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該施策等を導入する必要性を論理的に分析する。また、事後検証の実施方法及び時期を明らかにする。

2 個別公共事業の新規事業採択時評価

(1) 対象とする公共事業

維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業(個々の公共的な建設の事業及び官公庁施設の建設等の事業をいう。以下同じ。)のうち、事業費を予算化しようとする事業は、原則として新規事業採択時評価の対象とする。(高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費を予算化しようとする事業を含む。)

(2) 実施手順

事業を実施しようとする者は、評価に係る資料を作成し所管部局等(当該事業を所管する本省内部部局、外局又は特別の機関をいう。ただし、一括配分に係る事業(地方支分部局等の長が年度予算の支出負担行為の実施計画に関する書類の一部となる計画の作成に係る事務を行う事業)においては、当該事務を行う地方支分部局等をいう。以下同じ。)に提出する。所管部局等は評価に係る資料をもとに、当該事業の予算化の判断に資する

評価を行う。

3 個別研究開発課題の事前評価

(1) 対象とする研究開発課題

事前評価の対象は、研究開発機関等(国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象研究所、海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。)において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、新規課題として研究開発を開始しようとするものとする。

(2) 実施手順

研究開発機関等、本省及び外局は、原則として、外部評価を積極的に活用した評価を行う。

VI 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項

1 政策チェックアップ(業績測定)

(1) 対象とする政策

政策チェックアップは、国土交通省の主要な行政目的に係る政策(社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号。以下「重点計画法」という。)第2条第1項に規定する社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る政策を含む。)を対象とし、それらに関して国民的視点から(アウトカムベース)横断的かつ体系的に整理した政策目標を明らかにする。

その上で、政策を実現するための具体的な方策や対策である施策に関して、施策目標を明らかにし、政策チェックアップを施策の単位で行うこととする。

また、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させることとする。

政策目標及び施策目標は別紙2に示されるとおりである。また、政策目標と重点計画法第

4条第3項第1号に規定する重点目標(以下単に「重点目標」という。)との対応関係は別紙3に示されるとおりである。

(2) 業績指標等

上記政策目標及び施策目標について、その達成度合いを表す業績指標を設定するとともに、各業績指標に係る今後5年以内の目標値を業績目標として設定する。具体的な業績指標及び業績目標は、別紙2のとおりとする。なお、「成果重視事業(モデル事業)」については、試行的に、政策チェックアップを実施することとする。各成果重視事業(モデル事業)に係る具体的な業績指標及び業績目標は別紙2のとおりとする。

(3) 実施手順

政策チェックアップの実実施手順は以下による。

ア 各局等は、毎年、測定可能なものについて各業績指標に関する測定を行い、別紙4の様式により測定結果を政策統括官(政策評価)へ提出する。

イ 各業績指標の目標年次が到来した場合又は必要な場合には、上記様式により各局等において当該指標に係る業績目標の達成状況を評価し、当該測定結果が目標達成の観点等からみて不十分な状況にあると考える場合には、その考えられる要因や今後の対応等に関する概要を併せて提出する。また、考えられる外部要因の影響等、参考になる情報も可能な限り盛り込む。その上で、必要な場合には、新たな業績目標を設定する。

ウ 政策統括官(政策評価)は、各局等による測定及び評価結果を受け、翌年6月を目途に、国土交通省としての評価書を取りまとめ、公表する。

エ 必要に応じて、基本計画を変更し、新たな業績指標を追加することができる。ただし、既存の業績指標又は業績目標の変更は、イの評価をまっけて行うものとする。

(4) 留意事項

業績指標の設定については、以下の点に留意する。

ア 業績指標については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にはアウトカム指標を用いることが望ましいものの、内外の事例を見ても、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されているわけではない。指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかったり、アウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合もあると考えられる。このため、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることがより適切な場合があることについても考慮しつつ、指標の選定については十分な検討を行う。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。

イ 所管する業務の性格等の違いから、様々なアウトカム指標が考えられる局等と、必ず

しもそうでない局等とがあるため、各局等の業務の特性に応じた多様なものとなり得ることに留意しつつ、指標の設定を行う。

ウ 業績指標については、目標設定の考え方やその根拠を十分に説明するとともに、長期目標等に基づき設定している指標については、当該長期目標等を明らかにすることが必要である。

2 政策レビュー（プログラム評価）

（1）対象とするテーマ

ア 政策レビューの実施テーマについては、以下の基準等に基づいて選定し、計画的に実施する。

- ① 国土交通省の政策課題として重要なもの
- ② 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- ③ 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの
- ④ 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの

イ 実施時期については、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を行うものとする。

- ① 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合
- ② 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合
- ③ 重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合

本基本計画期間中に実施する具体的なテーマは、別紙5のとおりとする。ただし、毎年の政策評価を踏まえ、実施テーマを見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施するものとする。

（2）実施手順

各テーマについて、以下の手順で評価を実施する。

ア それぞれのテーマに即した目的や政策目標を明確に設定し、関連する施策等の範囲を明らかにする。

イ 当該プログラムの目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。

ウ それがどのように達成されたか、またどの程度達成されたかを分析し、可能な限り明らかにする。必要があれば、プログラムの効果について、短期的効果と中長期的効果に

分けて分析するとともに、可能であれば、各施策等ごとの費用と効果の関係についても言及する。

エ 今後、目的や目標をよりよく達成し、効果的・効率的に成果をあげるためには、何が課題で、改善方策として何が考えられるかについても明らかにする。

オ 評価実施後、その結果のほか、バックデータ等の関係資料、実施過程において第三者から示された専門的知見からの助言等の概要、当該評価結果に対する第三者の意見等を評価書として取りまとめ、公表する。この場合において、評価書には、別紙6のとおり評価書の要旨も記載する。

(3) 留意事項

政策レビューの実施体制等については、以下のとおりとする。

ア 政策レビューは、関係する局等と政策統括官(政策評価)との十分な連携のもとに実施する。

イ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として本計画で定められたテーマごとに、第三者の専門的知見からの助言を得て行う。

ウ 各テーマの具体的な手順については、イに定める第三者の助言を得た上で定める。

3 個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価

(1) 対象とする公共事業

維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業を評価の対象とする。

再評価の対象は、事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業、事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業及び以下の事業とする。(下記ウの再評価が行われたものについては、上記の「事業採択後」を「河川整備計画の策定等後」と読み替えるものとする。)

ア 高規格幹線道路に係る事業等における着工準備費又はダム事業における実施計画調査費の予算化後一定期間が経過した事業

イ 事業採択後3年間が経過した時点で未着工又は事業採択後7年間が経過した時点で継続中の官公庁施設の建設等の事業

ウ 事業採択後、河川整備計画の策定等が行われ、同計画に位置付けられることとなつ

た事業

エ 再評価実施後一定期間が経過している事業

オ 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

完了後の事後評価の対象は、事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業及び改めて完了後の事後評価を行う必要がある事業とする。

(2) 実施手順

再評価においては、事業を実施する者は、評価に係る資料を作成し所管部局等に提出する。所管部局等は評価に係る資料をもとに、当該事業の継続又は中止の判断(補助事業等の場合は補助金交付等の判断)に資する評価を行う。

完了後の事後評価においては、事業を実施した者は、事業の効果や環境への影響等の確認を行い、完了後の事後評価を今後実施するかどうか、改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価を行う(補助事業等の場合は、当該評価が行われることを期待する。)。なお、所管部局等は、評価結果を踏まえ、必要に応じて、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性について判断するものとする。

4 個別研究開発課題の中間評価及び終了後の事後評価

(1) 対象とする研究開発課題

終了後の事後評価の対象は、研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、研究開発が終了したものとする。

中間評価の対象は、研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、研究期間が5年以上のもの又は期間の定めのないものとする。

(2) 実施手順

研究開発機関等、本省及び外局は、原則として、外部評価を積極的に活用した評価を行う。

中間評価については、3年程度を一つの目安として定期的に実施する。

VII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

1 国土交通省政策評価会

国土交通省における政策評価の制度設計、運営状況等について中立的観点からの意見等を聴取することにより、その向上を図るため、第三者からなる国土交通省政策評価会（以下「政策評価会」という。）を随時開催し、その知見を活用する。

以下の場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

ア 基本計画の変更又は行政評価法に基づく事後評価の実施に関する計画（以下、「実施計画」という。）の策定等政策評価の制度設計について、基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合

イ 本基本計画又は実施計画において政策評価会の意見を聴取する旨を定めている場合

ウ 行政評価法に基づく評価書の作成及び評価結果の政策への反映状況の取りまとめ

2 事業評価監視委員会

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

3 その他専門的知見からの助言の聴取

上記に定めるほか、政策レビューを実施する場合その他評価の実施や指標の選定等に関して専門的な学識経験等に基づく助言を要する場合には、第三者からの助言を積極的に求める。

VIII 政策評価の結果の政策への反映に関する事項

1 評価結果の反映

評価結果については、予算要求、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に反映するよう努める。また、基本の方針等の策定に当たっても、各種評価結果が有用な情報として活用され得るものである。

2 反映状況の報告

政策評価結果の政策の企画立案等への適切な反映を確保するため、毎年度、以下の手順により、政策評価の結果の政策への反映状況について取りまとめる。

- ア 各局等は、政策評価結果に基づく措置状況(内容、時期、今後の予定等)について政策統括官(政策評価)へ報告する。
- イ 政策統括官(政策評価)は、提出された報告を受け、毎年6月を目途に国土交通省としての「評価結果反映状況報告書」を取りまとめ、公表する。

Ⅸ インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項

1 公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

- ア 基本計画
- イ 実施計画
- ウ 以下の評価に関する評価書
 - ① 政策アセスメント(事前評価)
 - ② 政策チェックアップ(業績測定)
 - ③ 政策レビュー(プログラム評価)
 - ④ 個別公共事業
 - ⑤ 個別研究開発課題
- エ 評価結果反映状況報告書
- オ 政策評価会等第三者から出された意見、助言等
- カ 国土交通省政策評価年次報告書

政策評価に関連する上記に掲げる以外の情報(評価過程における情報を含む。)についても、可能な限り具体的に公表する。

2 公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

- ア インターネットによる公表

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となるように措置する。技術的・経費的問題等からインターネット上の公表が

困難な情報等が存する場合には、当該情報の概要、所在、閲覧方法等についてインターネット上に明示する。

イ 国土交通省政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案等への反映状況を一覧的に明示することを目的として、毎年6月を目途に「国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表する。

ウ 閲覧等

政策評価に関する公表情報については、インターネット上の公表に加え、文書閲覧窓口等において、一般の閲覧に供する。

3 国民の意見・要望を受け付けるための窓口等

政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、政策統括官（政策評価）及び各局等の政策評価担当窓口を別紙7のとおり定める。

また、国民との双方向性を有する行政（コミュニケーション型行政）の推進を図る観点から、以下の措置を講じる。

ア インターネットにより政策評価に関する情報を公表する場合は、電子メールによる意見等の受付アドレスを記載するなど、国民からの意見等の提出の機会を確保するように努める。

イ 提出された意見等については、国土交通省内における関係部署への通知、意見の概要やそれへの対応状況・考え方等に関する第三者の意見を聴取する場への報告等を行うとともに、可能な限り回答を行うなど適切な対応に努める。

X 政策評価の実施体制に関する事項

1 主要事項の決定

政策評価に関する主要事項（基本計画及び実施計画の策定及び変更、評価書の作成並びに評価結果反映状況報告書の取りまとめ）は、国土交通大臣を始めとする省幹部からなる省議に付して決定する。ただし、内容が軽微なもののみにおいては、これを省略し得る。

2 政策評価連絡会等

国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策評価連絡

会を省内に置く。

政策評価連絡会は政策統括官(政策評価)を座長として、政策評価に関する各局等代表から構成するものとする。

政策評価に関する主要事項については、政策評価連絡会における検討を経る。

政策評価連絡会の下に、政策評価に関する各局等の担当者から構成する担当者会議を置く。

国土交通省所管公共事業の事業評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、公共事業評価システム検討委員会(以下「検討委員会」という。)を省内に置く。

検討委員会は、事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。

また、検討委員会は、必要に応じて、検討委員会の下に事業特性に応じた部会を設置し、評価の適正化に関する検討を行うものとする。

3 政策統括官(政策評価)の役割

国土交通省における政策評価は、政策を担当する部局がその政策について自ら行う評価が基本となるが、その際、政策統括官(政策評価)は、以下に規定する観点から、国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施の確保に努める。

ア 相互牽制による評価の客観性・質の確保

国土交通省内において政策評価を行う所管部局と相互牽制関係にある担当組織として、省内の政策評価を総括することにより、国土交通省における政策評価の客観性や質の確保を図る。

イ 相互補完による評価の取り組みの推進

国土交通省における政策評価の計画的実施、定着を図るとともに、評価手法等の研究開発、政策所管部局に対する情報、知識、技能等の提供、複数の部局にまたがる政策の評価の実施等を行うことにより政策所管部局の政策評価を補完・支援し、省全体の政策評価の取り組みを推進する。

4 省一体的な評価の実施等

ア 各局等及び政策統括官(政策評価)は、適切な役割分担の下、政策の評価と、その結果の政策への反映に一体として取り組む。

イ 政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、各局等は政策統括官(政策評価)に対して資料・情報の提供等必要な協力を行う。

ウ 政策統括官(政策評価)は各局等の評価の実施に対する支援(情報・知識・技能の提供等)を行う。政策評価の実施が各局等の業務運営に過負担となるようなことがないよう、効率的な政策評価の運営に努めるとともに、評価事務の円滑かつ的確な実施を確保す

るための各局等との適切な連絡・調整を図る。

XI その他政策評価の実施に関し必要な事項

1 施策等の特性を踏まえた運用

国土交通行政は、計画の策定、公共事業、直接サービス提供、産業行政、安全行政等多様であり、また政策手法も、予算、税制、規制等多岐にわたっている。政策のマネジメントサイクルに基づく政策評価の「方式」は、基本的にはすべての業務に適用されうるものと考えられるが、政策アセスメントの評価項目、政策チェックアップの指標の設定などについては、業務や施策等の特性によって、おのずから異なってくるところがあるものと考えられる。定型的な評価方式に意味があるのではなく、各局等が政策のマネジメントサイクルを確立し、目標を持った行政運営を行うことが重要であり、評価活動がきちんと行われているかどうかの「評価」は、そうした視点からなされるべきである。その意味からも、評価方式や制度の細部に拘泥することよりも、評価の目的を理解した運用を行うことが重要である点に留意しつつ、その運用を行う。

2 評価制度の継続的改善等

ア 政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムの確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。

イ 評価の方式は、いずれも、これまでの行政プロセスの中で、さまざまな形で実質的に行われてきているものではあるが、このような体系的な実施は、まだ新しい試みである。また、政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。

ウ 業績指標については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引き続き改良のための開発を行う。

エ 政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつ

つ、その運用を行う。

3 地方公共団体等への配慮

政策評価の運用に当たっては、評価のための資料収集等により地方公共団体等に過剰な事務的負担をもたらすことがないようにすることはもちろんのこと、必要性の観点における国の関与に関する的確な検討の実施、地方公共団体における自発的な施策展開を間接的に阻害するようなことにならないような業績指標の選定など、地方公共団体等への影響に十分に留意する。

4 政策評価に関する調査研究等

国土交通省における政策評価のレベル向上を図るため、必要な手法の調査研究、研修の実施等による職員の技能向上等を継続的に推進する。

5 情報公開法との整合性確保

政策評価に関する公開情報や提出された意見に対する回答については、行政機関の保有する情報の公開に関する法律の運用との整合性を確保する。

別紙1 政策アセスメントの様式

施策等名		担当課 (担当課長名)	・・・局・・・課 (課長・・・・・・)
施策等の概要	○導入しようとする施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 ○法令関係の場合、法令名、予算要求の場合は予算要求額、税制改正要望の場合は減収見込額を明記。		
施策等の目的	○導入しようとする施策等の目的を簡潔、明確に記述する。		
政策目標	○どの政策目標に関連するか		
施策目標	○どの施策目標に関連するののか		
業績指標	○どの業績指標に関連するか		
業績指標の 目標値(目標 年次)	○上記指標に係る目標値(目標年次)		
施策等の必要性	○基本的方針等に照らして、導入しようとする施策等が必要であることを説明する。その際、下記の項目についてもそれぞれ説明する。		
社会的ニーズ	○導入しようとする施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明		
行政の関与	○行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	○国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	○施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について十分に説明する。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。		
施策等の有効性	○目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを十分に説明する。施策等により目標達成にどのように貢献するか、得ようとする効果(「どの程度」)を可能な限り明らかにする(可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。)		
その他特記すべき事項	○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ○目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの ○政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 ○事後検証の実施方法及び時期 等		

別紙2 政策目標、施策目標、業績指標及び業績目標一覧

○政策目標		業績目標	
○施策目標		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
○業績指標 ※ 太字 は社会資本整備重点計画第2章に記載あり			

○暮らし・環境

1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進			
1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る			
1	最低居住面積水準未達率	4.6% (平成15年度)	概ね0% (平成22年度)
2	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)	①42%(平成15年度) ②37%(平成15年度)	①50%(平成22年度) ②45%(平成22年度)
2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する			
3	住宅の利活用期間(①減失住宅の平均築後年数、②住宅の減失率)	①約30年(平成15年) ②約8%(平成10～15年)	①約35年(平成22年) ②約7.5%(平成17～22年)
4	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	2.4% (平成11～15年)	3.9% (平成22年)
5	既存住宅の流通シェア	13% (平成15年)	19% (平成22年)
6	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合	20% (平成15年)	38% (平成22年)
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率	16% (平成17年度)	50% (平成22年度)
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現			
3 総合的なバリアフリー化を推進する			
8	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(①旅客施設の段差解消、②視覚障害者ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅)	①39.3%(平成14年度) ②72.0%(平成14年度) ③17%(平成14年度) ④約3割(平成14年度) ⑤2.7%(平成10年度)	①7割強(平成19年度) ②8割強(平成19年度) ③約5割(平成19年度) ④約4割(平成19年度) ⑤約1割(平成19年度)
9	低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数(①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー)	①28.1%(平成17年度) ②15.0%(平成17年度) ③9,699台(平成17年度)	①65%(平成22年度) ②30%(平成22年度) ③18,000台(平成22年度)
10	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合(①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機)	①32.1%(平成17年度) ②8.0%(平成17年度) ③47.0%(平成17年度)	①50%(平成22年度) ②50%(平成22年度) ③65%(平成22年度)
11	交通アドバイザー会議における意見への対応件数	—	44件 (平成19年度以降毎年度)
12	バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合(①園路及び広場、②駐車場、③便所)	①約42%(平成18年度) ②約32%(平成18年度) ③約25%(平成18年度)	①約45%(平成22年度) ②約35%(平成22年度) ③約30%(平成22年度)
13	バリアフリー化された路外駐車場の割合	28% (平成18年度)	約40% (平成22年度)
14	高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率(①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化)	①29%(平成15年度) ②6.7%(平成15年度)	①56%(平成22年度) ②17%(平成22年度)
15	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	10% (平成15年度)	19% (平成22年度)
16	不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合	12% (平成15年度)	30% (平成20年度)

17 ICカードが導入されたバス車両数	4,610車両 (平成17年度)	26,000車両 (平成23年度)
4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する		
18 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数	0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
19 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	0隻 (平成19年度)	0隻 (平成23年度)
20 失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合（港湾）	約2割 (平成14年度)	約3割 (平成19年度)
21 湾内青潮等発生期間の短縮	0% (平成14年度)	平成14年度比 約5%減 (平成19年度)
22 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数	約4年 (平成18年度)	約7年 (平成23年度)
23 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	約6,700km (平成14年度)	約6,800km (平成19年度)
24 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合（海岸）	0 (平成14年度)	約2割 (平成19年度)
5 快適な道路環境等を創造する		
25 建設機械から排出されるNOx・PMの削減量	—	PM 3.5千t NOx 7.4万t (平成23年度)
26 市街地の幹線道路の無電柱化率	7% (平成14年度)	15% (平成19年度)
27 夜間騒音要請限度達成率	61% (平成14年度)	72% (平成19年度)
28 NO ₂ ・SPMの環境目標達成率（①NO ₂ について環境基準を達成している測定局の割合、②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合）	①64%（平成14年度） ②—（平成14年度）	①約8割（平成19年度） ②約6割（平成19年度）
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
29 渇水影響度	6,900日・% (平成18年時点の過去10年平均)	5,300日・% (平成23年時点の過去5年平均)
30 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	9件 (平成18年度)	13件 (平成23年度)
31 地下水採取目標量の達成率	85.1% (平成16年度)	100% (平成21年度)
32 水源地域整備計画の完了の割合	57% (平成18年度)	70% (平成23年度)
7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する		
33 歩いていける範囲の都市公園の整備率	63% (平成14年度)	66% (平成19年度)
34 1人当たり都市公園等面積	8.5㎡/人 (平成14年度)	9.3㎡/人 (平成19年度)
35 都市域における水と緑の公的空間確保量	12㎡/人 (平成14年度)	12㎡/人を約1割増(13㎡/人) (平成19年度)
36 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	全国民の5人に1人が利用 (平成14年度)	全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)
8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する		
37 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	0ha (平成14年度)	2,400ha (平成19年度)
38 汚水処理人口普及率	76% (平成14年度)	86% (平成19年度)
39 下水道処理人口普及率	65% (平成14年度)	72% (平成19年度)
40 環境基準達成のための高度処理人口普及率	11% (平成14年度)	17% (平成19年度)
41 合流式下水道改善率	15% (平成14年度)	40% (平成19年度)
42 下水汚泥のリサイクル率	60% (平成14年度)	68% (平成19年度)

43	自然体験活動拠点数	218箇所 (平成12年度)	440箇所 (平成19年度)
44	河川における汚濁負荷削減率	65% (平成14年度)	78% (平成19年度)
45	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(河川)	0 (平成14年度)	約2割 (平成19年度)
46	失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合(河川)	約2割 (平成14年度)	約3割 (平成19年度)
47	地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	約499万人/年間 (平成12年度)	約621万人/年間 (平成19年度)
48	都市空間形成河川整備率	32% (平成12年度)	40% (平成19年度)
3 地球環境の保全			
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う			
49	特定輸送事業者の省エネ改善率	—	前年度比-1% (平成19年度以降毎年度)
50	国土交通分野におけるCDM承認累積件数	3件 (平成18年度)	15件 (平成23年度)
51	環境ポータルサイトへのアクセス件数	—	1万件 (平成19年度)
52	建設廃棄物の再資源化・削減率及び建設発生土の有効利用率(①アスファルト塊、②コンクリート塊、③建設発生木材(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	①98%(平成12年度) ②96%(平成12年度) ③38%(83%)(平成12年度) ④41%(平成12年度) ⑤484.8万トン(平成12年度) ⑥60%(平成12年度)	①98%以上(平成22年度) ②96%以上(平成22年度) ③65%(95%)(平成22年度) ④75%(平成22年度) ⑤平成12年度排出量に対して50%削減(平成22年度) ⑥90%(平成22年度)
53	住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)	①18%(平成15年度) ②32%(平成16年度) ③74%(平成16年度)	①31%(平成22年度) ②50%(平成20年度) ③80%(平成20年度)
54	重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	0% (平成14年度)	7% (平成22年度)
55	陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	0種類 (平成19年度)	4種類 (平成23年度)
56	モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))	①21億トンキロ(平成18年度) ②—	①32億トンキロ(平成22年度) ②312億トンキロ(平成22年度)

○安 全

4 水害等災害による被害の軽減			
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する			
57	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	0% (平成19年度当初)	40% (平成23年度)
58	台風中心位置予報の精度	323km (平成17年)	260km (平成22年)
59	地震発生から地震津波情報発表までの時間	4.4分 (平成17年度)	3.0分未満 (平成23年度)
60	内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	0海域 (平成18年度)	7海域以上 (平成23年度)
61	防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数	0件/月 (平成18年度)	31,000件/月 (平成23年度)
11 住宅・市街地の防災性を向上する			
62	良好な環境を備えた宅地整備率	26.6% (平成17年度)	30.0% (平成22年度)
63	防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積	1,430ha (平成18年度)	7,000ha (平成23年度)
64	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9% (平成14年度)	約25% (平成19年度)

65 下水道による都市浸水対策達成率	51% (平成14年度)	54% (平成19年度)
66 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	0% (平成14年度)	約3割 (平成19年度)
67 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(①建築物、②住宅)	①16%(平成14年度) ②51%(平成10年度)	①約2割(平成19年度) ②約65%(平成19年度)

12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する

68 床上浸水を緊急に解消すべき戸数	9万戸 (平成14年度)	約6万戸 (平成19年度)
69 洪水による氾濫から守られる区域の割合	約58% (平成14年度)	約62% (平成19年度)
70 河川の流量不足解消指数	54% (平成13年度)	63% (平成19年度)
71 ハザードマップ認知率(洪水)	4% (平成12年度)	70% (平成19年度)
72 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(河川)	約13,000ha (平成14年度)	約10,000ha (平成19年度)
73 土砂災害から保全される戸数	約120万戸 (平成14年度)	約140万戸 (平成19年度)
74 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数	約3,100施設 (平成14年度)	約4,100施設 (平成19年度)

13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

75 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(海岸)	約13,000ha (平成14年度)	約10,000ha (平成19年度)
76 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	約15万ha (平成14年度)	約10万ha (平成19年度)

5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する

77 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数	—	1,000件 (平成19年度)
78 遮断機のない踏切道数	4,939箇所 (平成17年度)	4,000箇所 (平成22年度)
79 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	61% (平成15年度)	100% (平成20年度)
80 鉄道運転事故による乗客の死亡者数	0人 (平成18年度)	0人 (平成19年度以降毎年度)
81 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数	253駅 (平成18年度)	0駅 (平成22年度)
82 大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合	0% (平成18年度)	100% (平成22年度)
83 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数	0箇所 (平成18年度)	186箇所 (平成23年度)
84 事業用自動車による交通事故死者数	740人 (平成17年)	592人 (平成22年)
85 商船の海難船舶隻数	518隻 (平成18年)	466隻以下 (平成23年)
86 船員災害発生率(千人率)	13.2‰ (平成14年度)	10.8‰ (平成19年度)
87 小型船舶の安全拠点の数	15箇所 (平成18年度)	30箇所 (平成21年度)
88 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0件 (平成14年度)	0件 (平成16年度以降毎年度)
89 国内航空における航空事故発生件数	18.4件/年 (平成10~14年の平均)	16.6件/年 (平成15~19年の平均)

15 道路交通の安全性を確保・向上する

90 「開かずの踏切」の対策率	15% (平成17年度)	100% (平成22年度)
-----------------	-----------------	------------------

91 道路構造物保全率(①橋梁、②舗装)	①86%(平成14年度) ②91%(平成14年度)	①93%(平成19年度) ②91%(平成14年度の水準(91%)を維持)(平成19年度)
92 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	66%(平成14年度)	76%(平成19年度)
93 道路交通における死傷事故率	118件/億台キロ(平成14年)	約1割削減(108件/億台キロ)(平成19年)
94 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自動車死傷事故の抑止率(①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率)	—	①約2割(平成19年) ②約3割(平成19年)
95 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	—	約3割(平成19年)
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る		
96 完了検査率	76%(平成17年度)	100%(平成22年度)
97 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数	3,406人(平成18年4月1日現在)	5,000人(平成22年度)
17 自動車事故の被害者の救済を図る		
98 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数	16,264件(平成18年度)	20,491件(平成23年度)
18 自動車の安全性を高める		
99 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)	3.1%(平成17年)	3.0%(平成22年)
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
100 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	276人(平成17年)	220人(平成22年)
101 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0件(平成14年度)	0件(平成19年度以降毎年度)
102 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	15.6件(平成13～17年の平均)	22.0件(平成18～22年の平均)
103 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	0件(平成14年度)	0件(平成19年度以降毎年度)
104 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	180分(東京湾)(平成14年度)	150分(平成14年度に比べ約15%短縮)(東京湾)(平成19年度)
105 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数	1.2件(平成14年～18年の平均)	5.0件(平成19年～23年の平均)

〇活 力

6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
106 国際船舶の隻数	85隻(平成18年度)	約150隻(平成23年度)
107 内航貨物船共有建造量	20,526G/T(平成18年度)	23,000G/T(平成23年度の過去5ヶ年平均)
108 我が国商船隊の輸送比率	6%(平成17年度)	6%(平成23年度)
109 マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	0件(平成18年度)	0件(平成19年度以降毎年度)
110 内航船舶の平均総トン数	574(平均G/T)(平成17年度)	575(平均G/T)(平成22年度)
111 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0(平成14年度)	平成14年度比5%減(平成19年度)
112 船舶航行のボトルネック解消率	75%(平成12年度)	90%(平成19年度)
113 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0(平成14年度)	平成14年度比4%減(平成19年度)
114 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	50%(平成18年度)	55%(平成23年度)

115	循環資源国内輸送コスト低減率	0 (平成14年度)	平成14年度比約1割減 (平成19年度)
116	港湾による緊急物資供給可能人口	約1,900万人 (平成14年度)	約2,600万人 (平成19年度)
117	3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合)	29.2% (平成17年度)	37.0% (平成21年度)
118	貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	①1,061箇所(平成17年度) ②22,915者(平成17年度)	①1,337箇所(平成21年度) ②24,447者(平成21年度)
119	各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	①8件(平成18年度) ②4件(平成18年度)	①15件(平成21年度) ②20件(平成22年度)
120	輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間	—	24時間以内 (平成19年)
21 観光立国を推進する			
121	訪日外国人旅行者数	733万人 (平成18年)	1,000万人 (平成22年)
122	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	2.77泊 (平成18年度)	4泊 (平成22年度)
123	日本人海外旅行者数	1753.5万人 (平成18年)	2,000万人 (平成22年)
124	国内における観光旅行消費額	24.4兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
125	主要な国際会議の開催件数	168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する			
126	景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数	30件 (平成18年度)	80件 (平成23年度)
23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する			
127	規格の高い道路を使う割合	13% (平成14年度)	15% (平成19年度)
128	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59% (平成14年度)	68% (平成19年度)
129	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	72% (平成14年度)	77% (平成19年度)
130	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63% (平成14年度)	68% (平成19年度)
24 整備新幹線の整備を推進する			
131	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
25 航空交通ネットワークを強化する			
132	国内航空サービス提供レベル	1,294億座席キロ (平成14年度)	1,500億座席キロ (平成19年度)
133	国際航空サービス提供レベル(①国際航空旅客、②貨物)	①3,435億座席キロ(平成14年度) ②215億トンキロ(平成14年度)	①4,800億座席キロ(平成19年度) ②300億トンキロ(平成19年度)
134	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	94.7% (平成18年度)	95.0% (平成23年度)
135	国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合	51% (平成14年)	100% (平成19年)
7 都市再生・地域再生等の推進			
26 都市再生・地域再生を推進する			
136	地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生整備計画及び中心市街地活性化基本計画)	1,718件 (平成18年度)	2,600件 (平成23年度)
137	全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	78% (平成18年度)	78% (平成23年度)
138	都市再生誘発量	3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)

139	文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	①88件(平成17年度) ②96施設(平成18年度) ③214人(平成17年度)	①100件(平成22年度) ②156施設(平成23年度) ③270人(平成22年度)
140	大深度地下使用の累計認可件数	0件 (平成18年度)	3件 (平成23年度)
141	半島地域の交流人口	100% (平成17年度)	平成17年度対比102% (平成22年度)
142	雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合	66% (平成17年度)	71% (平成22年度)
143	都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率	81.8% (平成18年度)	80%以上 (平成19年度以降毎年度)
144	民間都市開発の誘発係数	16倍 (平成16～18年度)	16倍 (平成19～23年度)
145	まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	約1,470件 (平成17年度)	1,470件 (平成22年度)
146	駐車場法に基づく駐車場供用台数	375万台 (平成17年度)	419万台 (平成20年度)
147	景観計画の策定団体数	43団体 (平成18年度)	約400団体 (平成23年度)
148	都市機能更新率(建築物更新関係)	31.8% (平成15年度)	36% (平成20年度)
149	中心市街地人口比率の減少率	前年度比1.1%減 (平成16年度)	前年度比0.5%減 (平成21年度)
27 流通業務立地等の円滑化を図る			
150	物流拠点の整備地区数	35地区 (平成18年度)	64地区 (平成23年度)
28 集約型都市構造を実現する			
151	都市機能の集積を促進する拠点の形成率	—	51% (平成23年度)
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上			
29 鉄道網を充実・活性化させる			
152	トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数	21億トンキロ (平成18年度)	32億トンキロ (平成22年度)
153	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(在来幹線鉄道の高速化)	15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
154	国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)	1空港 (平成12年度)	2空港 (平成19年度)
155	都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏;カッコ内は複数線化区間延長)	①2,353(211)km(平成18年度) ②1,552(135)km(平成18年度) ③925(2)km(平成18年度)	①2,399(216)km(平成23年度) ②1,591(135)km(平成23年度) ③925(2)km(平成23年度)
156	都市鉄道(東京圏)の混雑率	170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
157	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合	39% (平成18年度)	60% (平成23年度)
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する			
158	地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	—	30件 (平成23年度)
159	バスロケーションシステムが導入された系統数	4,901系統 (平成17年度)	6,000系統 (平成23年度)
160	地方バス路線の維持率	96% (平成14年度)	100% (平成20年度)
161	有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	71% (平成17年度)	71% (平成22年度)
162	生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合	96% (平成17年度)	96% (平成22年度)
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する			

163 基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合	71% (平成18年度)	74% (平成23年度)
32 道路交通の円滑化を推進する		
164 三大都市圏環状道路整備率	35% (平成14年度)	60% (平成19年度)
165 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間/年 (平成14年度)	38.1億人時間/年を約1割削減 (平成19年度)
166 路上工事時間の縮減率	201時間/km・年 (平成14年度)	201時間/km・年を約2割削減 (平成19年度)
167 ETC利用率	5% (平成14年度)	約8割 (平成20年春)
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する		
168 公共事業の総合コスト縮減率	9.9% (平成17年度)	15% (平成19年度)
169 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件 (平成18年度)	0件 (平成23年度)
170 国土交通政策の企画立案等に必要調査検討の報告数及び研修等の満足度(①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)	①13件(平成18年度) ②90.9%(平成17～18年度平均) ③—	①14件(平成19～23年度平均) ②95.0%(平成23年度) ③80%以上(平成19年度)
171 建設施工企画に関する指標(①ICT建設機械等(土工(盛土)の敷均し、締固め施工における)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数)	—	①約2割縮減(平成21年度) ②100件(平成21年度)
172 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.50% (平成13～17年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する		
173 不動産証券化実績総額	33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
174 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数	229千件 (平成18年度)	274千件 (平成23年度)
175 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移	0.37% (平成13～17年度の5年間平均)	0.30% (平成19～23年度の5年間平均)
176 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移	0.20% (平成17年度)	0.16% (平成22年度)
177 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	25,389,634件 (平成18年度)	25,390,000件 (平成23年度)
178 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数	①22,659,447件(平成18年度) ②63,636件(平成18年度)	①40,000,000件(平成23年度) ②1,000,000件(平成23年度)
179 低・未利用地の面積	13.1万ha (平成15年度)	13.1万ha (平成20年度)
35 建設市場の整備を推進する		
180 入契法に基づく施策の実施状況(①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)	①75%(平成13年度) ②56%(平成13年度)	①100%(平成23年度) ②100%(平成23年度)
181 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	55% (平成18年度)	65% (平成23年度)
182 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	224件 (平成18年度)	400件 (平成21年度)
183 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5% (平成17年度)	4.0% (平成23年度)
184 建設資材の需給状況把握システムの導入状況	0% (平成18年度)	100% (平成21年度)
185 建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD.I.)	①1.2%(平成18年) ②30ポイント(平成18年)	①1.2%以下(平成23年) ②30ポイント以下(平成23年)
186 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数	0件 (平成18年度)	10件 (平成21年度)
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る		
187 統計調査の累積改善件数	1件 (平成18年度)	7件 (平成23年度までの累計)

188	統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	①約5,000件(平成18年度) ②約448,000件(平成18年度)	①約9,200件(平成22年度) ②約505,000件(平成22年度)
37	地籍の整備等の国土調査を推進する		
189	地籍が明確化された土地の面積	133千km ² (平成16年度)	158千km ² (平成21年度)
38	海事業業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る		
190	造船業・船用工業の生産高(世界シェア)	1/3 (平成17年度)	1/3 (平成21年度)
191	海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	100 (平成17年度)	135 (平成22年度)
192	海事業業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度	100% (平成18年度)	100% (平成22年度)

○横断的な政策課題

10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備			
39	総合的な国土形成を推進する		
193	国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数:①国土数値情報ダウンロードサービス、②街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、③オルソ化空中写真ダウンロードシステム)	①33万件(平成18年度) ②20万件(平成18年度) ③4万件(平成18年度)	①現状維持又は増加(平成19年度以降毎年度) ②現状維持又は増加(平成19年度以降毎年度) ③現状維持又は増加(平成19年度以降毎年度)
194	国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)	1,870,697件 (平成18年度)	現状維持又は増加 (平成19年度以降毎年度)
195	テレワーク人口比率	約10% (平成17年度)	約20% (平成22年度)
196	大都市圏の整備推進に関する指標(①緑被率(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③帰宅支援者数(首都圏)、④公共交通利用トリップ数(首都圏))	①34%(平成18年度) ②38,491kg/1日(平成16年度) ③約1370万人(平成18年度) ④約105百万トリップ(平成10年度)	①維持(平成23年度) ②35,885kg/1日(平成22年度) ③半減(平成23年度) ④維持(平成20年度)
40	国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する		
197	電子国土Webシステムを利用する団体の数	33団体 (平成15年度)	2,000団体 (平成20年度)
198	電子基準点の観測データの欠測率	0.67% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
41	離島等の振興を図る		
199	離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策 (平成18年度)	510施策 (平成23年度)
200	離島地域等の総人口	452千人 (平成16年度)	402千人以上 (平成23年度)
201	奄美群島の総人口	126千人 (平成18年度)	123千人以上 (平成20年度)
202	小笠原村の総人口	2.3千人 (平成18年度)	2.5千人以上 (平成20年度)
42	北海道総合開発を推進する		
203	農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	—	8%以上上昇(事業着手前との差) (平成19年度)
204	水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合	12% (平成16年度)	概ね18% (平成19年度)
205	道外からの観光入込客数	635万人 (平成17年度)	635万人以上 (平成19年度)
206	道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人 (平成17年度)	51万人以上 (平成19年度)
207	北方領土隣接地域振興指標(①北方領土隣接地域交流係数、②一人当たり主要生産額)	①1.15%(平成17年度) ②3.10百万円/人(平成17年度)	①1.15%以上(平成19年度) ②3.10百万円/人以上(平成19年度)

208	育成林であり水土保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	63.0% (推定値) (平成18年度)	63.6% (平成19年度)
209	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動 (講演会の開催回数)	4回 (平成18年度)	4回 (平成19年度)
210	ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	0.23% (平成17年度)	0.23%以上 (平成19年度)
1 1 ICTの利活用及び技術研究開発の推進			
43 技術研究開発を推進する			
211	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	80% (平成19年度以降毎年度)
44 情報化を推進する			
212	国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	—	限りなくゼロ (平成20年度)
213	公共交通における情報サービスの情報化達成率	約60% (平成18年度)	約80% (平成23年度)
1 2 国際協力、連携等の推進			
45 国際協力、連携等を推進する			
214	国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	116件 (平成18年度)	124件 (平成19年度)
1 3 官庁施設の利便性、安全性等の向上			
46 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する			
215	官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合 (①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	①64% (平成17年度) ② 5% (平成18年度) ③14% (平成18年度) ④ 4% (平成18年度)	①85% (平成23年度) ②41% (平成23年度) ③35% (平成23年度) ④28% (平成23年度)
216	保全状態の良い官庁施設の割合等 (①保全状態の良い官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	①71% (平成18年度) ②3事項 (平成18年度)	①80% (平成23年度) ②25事項 (平成23年度)

成果重視事業(モデル事業)

○政策目標	業績目標
○施策目標	目標値 (目標年次)
○成果重視事業(モデル事業) (業績指標)	

3 地球環境の保全			
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う			
1	自動車分野のCO2排出量評価プログラムの構築 (CO2排出量予測の誤差)	10%以下(平成20年度)	
5 安全で安心できる交通の確保、治安、生活安全の確保			
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する			
2	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業 (①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮)	①6,000件(平成20年) ②30分(平成20年)	
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護			
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する			
3	消費者へ提供される不動産取引情報の拡充 (①不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合)	①3,000万PV(平成19年度) ②5割(平成19年度)	
4	宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業 (①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度)	①大臣免許業者30%、知事免許業者10%(平成21年度) ②50%(平成21年度)	
35 建設市場の整備を推進する			
5	下請代金支払状況等実態調査データベースの構築 (建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数)	2,464業者 (平成19年度)	

別紙3 政策目標と重点目標との対応関係

政策目標	重点目標
暮らし・環境	暮らし
少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進	良好な居住環境の形成
良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現	少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
	水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
	環境
	都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
	循環型社会の形成
	良好な自然環境の保全・再生・創出
良好な水環境への改善	
地球環境の保全	地球温暖化の防止
安全	安全
水害等災害による被害の軽減	水害等の災害に強い国土づくり
	大規模な地震、火災に強い国土づくり等
安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保	総合的な交通安全等安全対策及び危機管理の強化
活力	活力
都市再生・地域再生等の推進	国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上
国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	国内幹線交通のモビリティの向上
	地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化
都市・地域交通等の快適性、利便性の向上	都市交通の快適性、利便性の向上
市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護	—
横断的な政策課題	—
国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備	
ICTの利活用及び技術研究開発の推進	
国際協力、連携等の推進	
官庁施設の利便性、安全性等の向上	

別紙4 政策チェックアップの様式

政策目標〇〇 〇〇〇〇〇 (※政策目標の番号と目標名を記載)

施策目標〇〇 〇〇〇〇〇 (※施策目標の番号と目標名を記載)

(※業績指標名と目標値・目標年度、実績値等を記載)

業績指標〇〇 〇〇〇〇

評価 〇-〇

目標値：×××× (平成〇〇年度)

実績値：×××× (平成〇〇年度)

初期値：×××× (平成〇〇年度)

(初期値：目標値設定時の現況値)

業績指標〇〇 〇〇〇〇 (※業績指標の番号と指標名を記載)

(指標の定義)

 (目標設定の考え方・根拠)

 (外部要因)

 (他の関係主体)

【社会資本整備重点計画第2章の指標】
【重要政策】

(※重点計画第2章の指標又は重要政策の指標は【】を記載)

過去の実績値					(年度)
H	H	H	H	H	

(※実績値の推移を記載)

(※過去の目標値があれば記載)

(※過去の値を修正した場合は説明を記載)

事務事業の概要

主な事務事業の概要

関連する事務事業の概要

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

課題の特定と今後の取組の方向性

平成〇〇年度以降における新規の取組

担当課等 (担当課長名等)

担当課：〇〇局〇〇課 (課長 〇〇 〇〇)

関係課：△△局△△課 (課長 △△ △△)

□□□局□□課 (課長 □□ □□)

別紙5 政策レビュー実施テーマ一覧

○平成19年度とりまとめ予定

テーマ	局等
環境政策・省エネルギー政策 －環境行動計画を踏まえて－	全部局等（総合政策局取りまとめ）
不動産取引価格情報の開示 －土地市場の条件整備－	土地・水資源局
河川環境の整備・保全の取組み －河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方－	河川局
船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 －ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み－	海上保安庁、港湾局

○平成20年度とりまとめ予定

テーマ	局等
総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
次世代航空保安システムの構築 －航空交通の増大に向けて－	航空局

○平成21年度とりまとめ予定

テーマ	局等
第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
総合物流施策大綱（2005-2009）	政策統括官（物流）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所

○平成 22 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官室
道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
観光立国の実現	総合政策局
申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	情報管理部、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
不動産投資市場の条件整備	土地・水資源局、総合政策局
LRT 等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
住生活基本計画（全国計画）	住宅局
住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
鉄道の安全施策	鉄道局
バス・タクシーに関する施策	自動車交通局
港湾の大規模地震対策	港湾局
緊急地震速報の利用の拡大	気象庁

○平成 23 年度とりまとめ予定

テーマ	局等
行政行動の改革	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局
国土形成計画（全国計画）	国土計画局
土砂災害防止法	河川局
スーパー中樞港湾プロジェクト	港湾局
市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁

別紙6 政策レビュー評価書要旨

(評価書の要旨)

テーマ名	担当課 (担当課長 名)	・局・課 (課長 ……)
評価の目的、 必要性	○なぜ、このテーマについて評価を行う必要があるか、評価の目的を記述する。	
対象政策	○評価対象とする政策の範囲(関連施策・事業の名称等)を記述する。	
政策の目的	○当該政策(施策等のパッケージ)が目指している政策目標を記述する。	
評価の視点	○この評価によって明らかにしたい論点を記述する。(政策のあり方・目的に関するものと、そのための施策に関するものの両方の視点を含めること)	
評価手法	○分析の対象とその把握方法を記述する。(評価の視点と対応させて記述)	
評価結果	○分析の結果、明らかになったことを記述する。	
政策への反 映の方向	○評価結果を踏まえて廃止・修正・新設すべき政策の内容を記述する。	
第三者の知 見活用	<ul style="list-style-type: none"> ・政策レビューの実施にあたって第三者委員会等を設置した場合は、その名称及び構成員、委員会開催状況・議事概要等を記載。 ・その他、学識経験者等の意見を聴取した場合は、その概要を記載。 ・評価にあたっての政策評価会からの意見聴取についても記載。 ※知見活用の具体的内容(委員会の構成員、議事概要、主な意見等)を整理し評価書に掲載した上で、その所在情報をここに記載すること。	
実施時期	平成〇〇年度～平成〇〇年度	

別紙7 政策評価担当窓口

(政策評価全般について) 政策統括官(政策評価)

(個別の施策等について)

局等	窓口課等
大臣官房	秘書室、人事課、総務課、広報課、会計課、地方課、技術調査課、公共事業調査室、運輸安全監理官、総括監察官
官庁営繕部	計画課
総合政策局	総務課
総合観光政策審議官	観光政策課
国土計画局	総務課
土地・水資源局	土地政策課 水資源政策課
都市・地域整備局	企画課
河川局	河川計画課
道路局	道路事業分析評価室
住宅局	住宅政策課
鉄道局	企画室
自動車交通局	総務課
海事局	総務課
港湾局	計画課
航空局	企画室
北海道局	参事官
政策統括官(国際、物流、危機管理)	参事官
政策統括官(国土・国会等移転)	参事官
国土交通政策研究所	総務課
国土交通大学校	総務課
航空保安大学校	総務課
国土地理院	政策調整室
船員中央労働委員会	船員中央労働委員会事務局
気象庁	業務評価室
海上保安庁	政策評価広報室
海難審判庁	総務課
航空・鉄道事故調査委員会	企画調整課

