

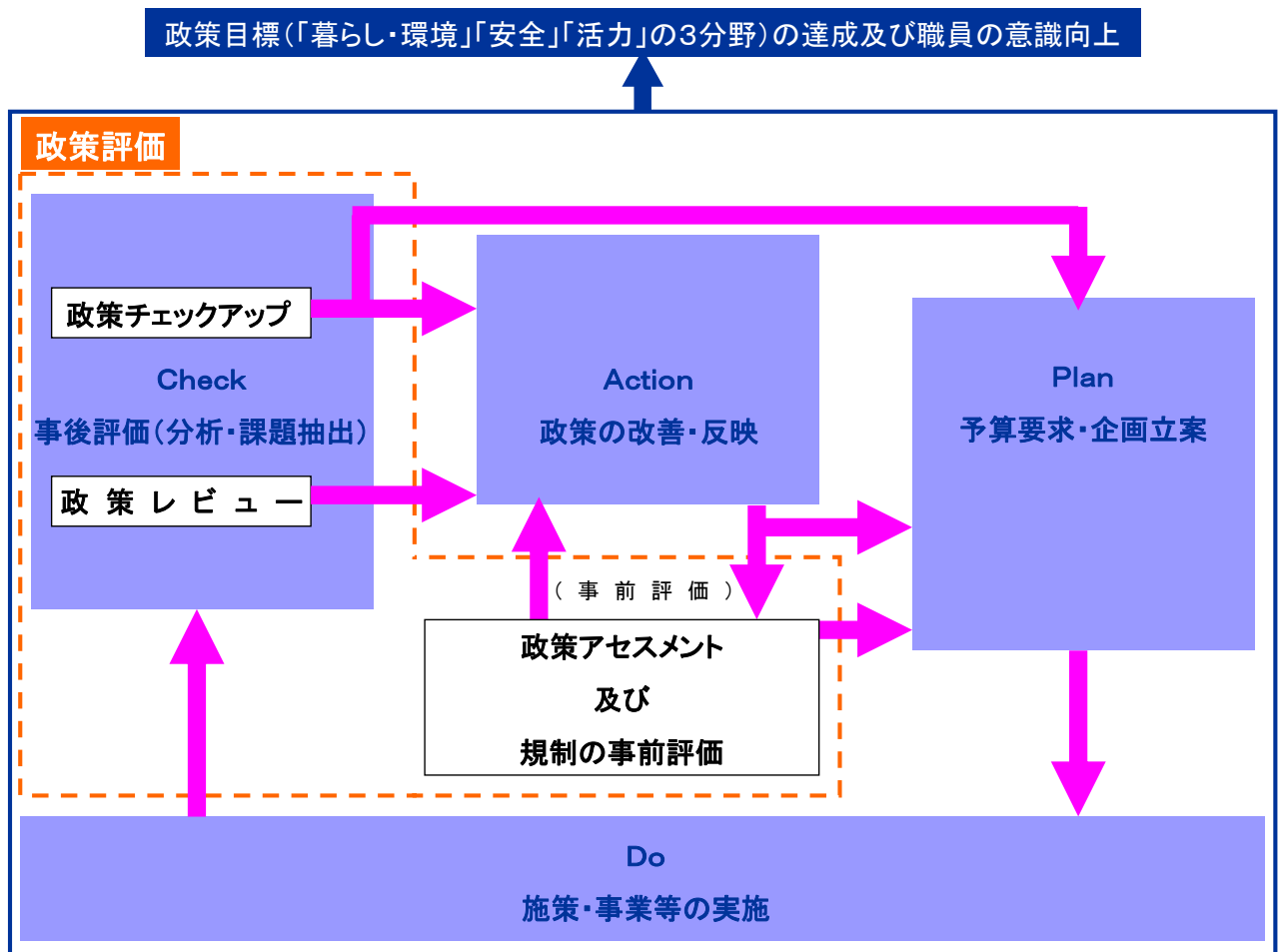
平成19年度政策チェックアップ結果評価書について

(1) 国土交通省における政策評価の方式

国土交通省政策評価においては、
政策チェックアップ（実績評価）、
政策アセスメント（事業評価）、
政策レビュー（総合評価）、
個別公共事業評価（事業評価）、
個別研究開発課題評価（事業評価）
を行うこととしている。

今回は、政策分野ごとに目標を定め、その達成度により評価を行う政策チェックアップ（実績評価）の方式に基づく平成19年度の評価結果をとりまとめた。

なお、昨年度に「政策評価と予算・決算の連携強化に伴う政策評価体系の見直し」を行った結果、業績指標は119から216へと大幅に増加しており、今回は新たな政策評価体系での初めての評価となる。



(2) 平成19年度政策チェックアップ結果の概要

暮らし・環境、安全、活力の3分野、13政策目標について、216の業績指標により、評価を実施した。

政策チェックアップ（実績評価）による評価を始めて6年目である今回の評価において、

「A：目標達成に向けた成果を示している」指標は 66% [64%]、
 「B：目標達成に向けた成果を示していない」指標は 18% [23%]、
 「C：判断できない」指標は 16% [13%]
 となっている。（[]内は前年度値）

評価は、以下の2つの分類（AからC及び1から3）の組み合わせ。

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

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 65.3%	22 64.7%	175 65.8%
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%

(注) 指標の総数は216であるが、指標によっては種類別に分けて分類しているため、総数は266となっている。

(3) 各分野の分析事例

暮らし・環境

【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

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（建築物）

評価 A-1 （昨年度評価 A-1）

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

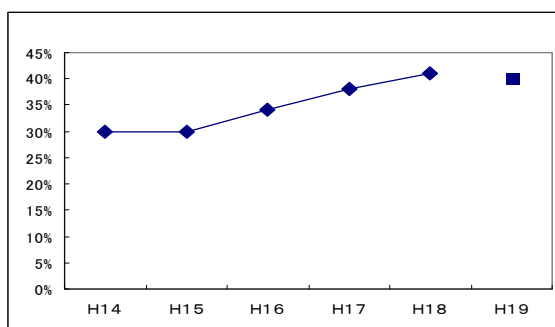
（注2）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

初期値：約3割（平成14年度）、実績値：41%（平成18年度）、目標値：約4割（平成19年度）

【施策】

平成14年（旧ハートビル法改正）に2,000㎡以上の特別特定建築物の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられ、バリアフリー新法においても引き続き確かな運用が行われている。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、一層の整備の促進が図られると考えられる。

【指標の動向】



【現状分析】

- 2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストックのうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、平成14年（旧ハートビル法改正）に、2,000㎡以上の特別特定建築物の新築等をする際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成18年度には41%に達し、着実に施策の効果が現れており、平成19年度においても、2,000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、当初の目標（平成19年度：約4割）は達成される見通し。

【今後の取組】

- 平成18年12月に旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が施行された。このバリアフリー新法で、基準適合義務規制の強化のほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに建築物特定事業が制度化されたことから、平成19年度以降、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進される。
- 平成19年11月に、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。

暮らし・環境

【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、適正な污水处理の確保、下水道資源の循環を推進する

業績指標 40 環境基準達成のための高度処理人口普及率

評価 A-1 (昨年度評価 A-1)

流域別下水道整備総合計画等により、三大湾、指定湖沼等の水質環境基準の達成と、そのために必要な高度処理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。

初期値：11% (平成14年度)、実績値：15% (平成18年度)、目標値：17% (平成19年度)

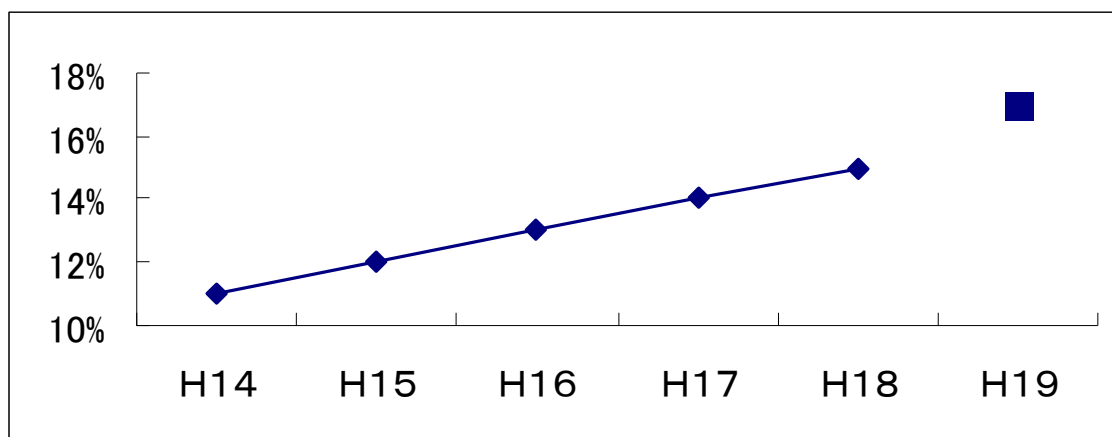
【施策】

- ・ 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。
- ・ 平成19年度に、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行う高度処理共同負担制度に関するガイドラインを発出した。
- ・ また、平成19年度には、東京湾再生推進会議(※1)において陸域汚濁負荷削減(※2)ワーキンググループを設置し、下水道施設への高度処理の導入等により更なる陸域汚濁負荷削減対策を推進しているところ。

(※1) 東京湾の環境改善に向けて様々な対策の検討や実験的な取組を行うため、関係局が一体となって構成。

(※2) 下水の高度処理や流入河川の浄化など、陸域からの汚濁負荷削減のための対策。

【指標の動向】



【現状分析】

平成19年度の実績値は集計中であるが、高度処理の導入は着実に進められている。平成19年度には、東京湾再生推進会議において陸域汚濁負荷削減ワーキンググループを設置し、より具体的・効率的な汚濁負荷削減対策等について検討・実施するとともに、更なる高度処理の導入を推進しており、特段の外部要因もないことから、指標は順調に推移し目標を達成することが見込まれる。

【今後の取組】

平成20年度には、公共下水道管きよの補助対象範囲の見直しを行い、高度処理を事業計画に位置づけ、高度処理を実施している処理区域に対し、これまで以上に補助対象範囲を広範にすることにより、高度処理の普及を一層促進することとする。

安 全

【政策目標 4 水害等災害による被害の軽減】

施策目標 1 3 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 7 6 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

評価 B-1 (昨年度評価 A-1)

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。

初期値：約 15 万 ha (平成 14 年度)、実績値：約 11.5 万 ha (平成 19 年度)、

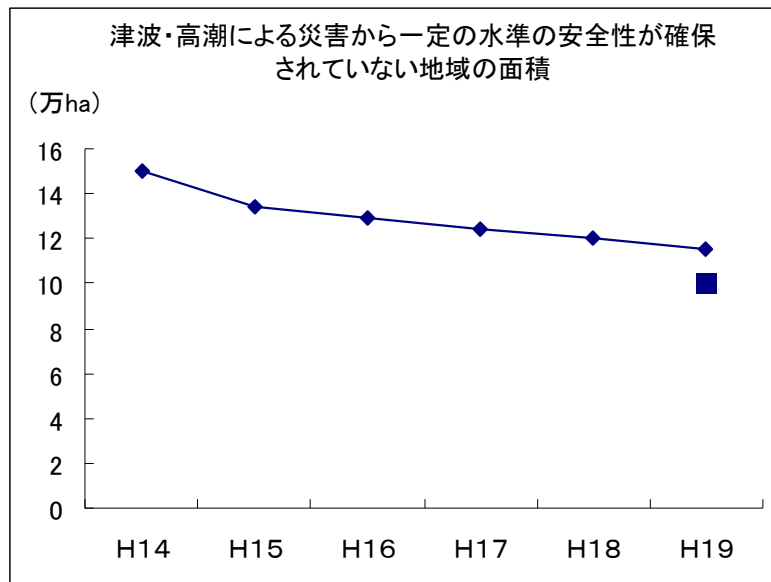
目標値：約 10 万 ha (平成 19 年度)

【施策】

・海岸保全施設の新設整備等

津波、高潮、波浪その他海水または地盤の変動による被害から海岸を防護する等のために海岸保全施設の新設整備等を実施する。

【指標の動向】



【現状分析】

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。

【今後の取組】

- ・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「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。

活 力

【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25 航空交通ネットワークを強化する

業績指標133 国際航空サービス提供レベル（国際航空旅客）

評価 B-3 （昨年度評価 B-1）

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）

初期値：3,435億座席キロ（平成14年度）、

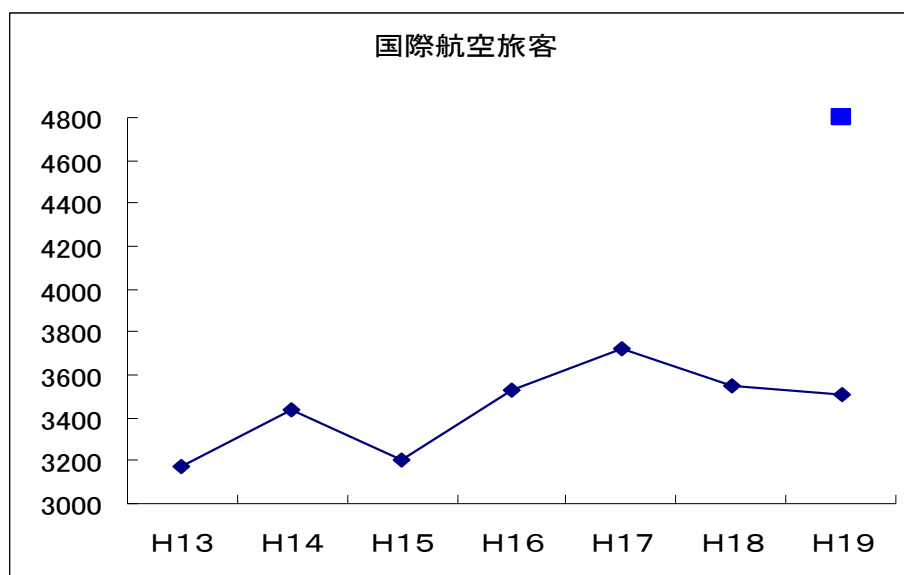
実績値：3,497億座席キロ（平成19年度）、

目標値：4,800億座席キロ（平成19年度）

【施策】

国際拠点空港である成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の整備を推進する。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・国際航空サービス提供レベルの平成19年度の実績値は、旅客が3,497億座席キロで、18年度の実績値と比較すると1.4%の減少となっている。
- ・旅客については、中国方面などの近距離で需要の伸びている路線のある一方で、燃料価格高騰等の影響により長距離の低収益路線の見直しもあり、全体としては供給量が減少したものと考えられる。

【今後の取組】

- ・燃料価格高騰の影響等により不採算路線の見直しが進んだことや、米国同時多発テロ、イラク戦争及びSARSの影響からの回復が遅れたことなどにより、国際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から、目標値を達成することができなかったと考えられる。一方で、飛行距離を加味した現在の指標では、今後特に需要の伸びが見込まれる中国方面などの近距離路線の動向を適切に反映することができないことから、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、国際線の便数及び旅客数を表した指標を新たに採用する予定。
- ・引き続きアジアにおける成長センターとして機能していくため、国際空港について、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、国際航空需要に適切に対応していく。