

## 平成15年度 評価結果反映状況報告書

平成16年7月30日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）に基づき、平成15年度における政策チェックアップ（業績測定）、政策レビュー（プログラム評価）、政策アセスメント（事前評価）、個別公共事業の評価及び個別研究開発課題の評価の結果の政策への反映状況について取りまとめた。それぞれの評価結果及び反映状況についての概要は、以下のとおりである。

今後とも、政策評価の結果を、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していくこととしている。

### 1) 政策チェックアップ（業績測定）

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、平成15年度の業績測定として、27の政策目標と116の業績指標を対象に101の個票から構成される評価書を取りまとめ、平成16年7月30日に省議決定した。評価書の概要及び評価結果の予算要求等への反映状況（平成16年7月末日現在）は、別添1のとおりである。

### 2) 政策レビュー（プログラム評価）

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、平成15年度に8テーマについて評価書を取りまとめ、平成16年3月29日に省議決定した。8の評価書の概要及び評価結果の予算要求等への反映状況（平成16年7月末日現在）は、別添2のとおりである。

### 3) 政策アセスメント（事前評価）

「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成16年度予算概算要求、税制改正要望等に係る43件の新規施策について政策アセスメントを実施し、その結果を「平成16年度予算概算要求等に係る事前評価書（政策アセスメント結果）」として平成15年8月25日に省議決定した。

さらに、平成16年度予算の国会成立等を踏まえ、平成15年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、45件の新規施策に係る「平成15年度政策アセスメント結果（評価書）」として平成16年7月30日に省議決定した。評価結果及びその反映状況（平成16年7月末日現在）は、別添3のとおりである。

### 4) 個別公共事業の評価

「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業

の再評価実施要領」及び「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」等に基づき、平成16年度予算等に向け、個別公共事業の新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施し、平成16年3月29日に「個別公共事業評価書」として公表した（平成16年3月29日省議決定）。評価の結果は、平成16年度予算等に反映した。評価結果及びその政策への反映状況の概要については、別添4から別添7に示したとおりである。

なお、個別箇所で予算内示される事業に係るものについては、平成15年8月27日に「平成16年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書」として公表し、評価結果を平成16年度予算概算要求に反映させた（平成15年8月25日省議決定）。

#### 5) 個別研究開発課題の評価

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について事前評価を、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない個別研究開発課題について中間評価を、研究期間が終了した個別研究開発課題を対象として終了後の事後評価を実施し、平成16年3月29日に、「個別研究開発課題評価書」として公表した（平成16年3月29日省議決定）。評価の結果は、事前評価及び中間評価にあっては予算要求等に、終了後の事後評価にあっては今後の研究開発の実施にあたり反映している。評価を実施した対象課題の名称と評価結果の政策への反映状況は、別添8から別添10のとおりである。

政策チェックアップ(業績測定)

別添1

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
政策目標1:居住水準の向上				
1	<p>良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する</p> <p>【住宅局住宅政策課:課長 上田 健、住宅局民間事業支援調整室:室長 三輪 栄一、住宅総合整備課:課長 佐々木 基、住宅資金管理官:管理官 合田 純一】</p>	<p>誘導居住水準達成率:50% (平成15年度) (46.5%(平成10年度))</p> <p>住宅に対する評価(満足度):53%(平成15年度) (51.4%(平成10年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p>・住宅着工統計により、新設住宅の平均床面積の推移は、平成10年から平成14年にかけて、持家系、借家系ともに伸び悩んでいる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市基盤整備公団(現独立行政法人都市再生機構)による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。</p> <p>証券化支援業務の開始、住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充、高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援の促進に取組む。</p>	<p>措置済み</p> <p>・税制、金融等による優良な持家の取得を促進するとともに優良な賃貸住宅の供給の促進を実施中。</p> <p>具体的には、</p> <p>・住宅ローン減税を延長。</p> <p>・特定優良賃貸住宅等の供給。 (予算額3,459億円の内数)</p> <p>・都市基盤整備公団(現独立行政法人都市再生機構)による民間賃貸住宅の供給支援を実施中。</p> <p>等</p> <p>措置済み</p> <p>・住宅金融公庫による証券化支援業務を平成15年10月より開始。</p> <p>・住宅取得資金の贈与税の特例措置を実施中。</p> <p>・良質な住宅のサブリース契約に伴う預かり家賃に対する保証制度を創設。(予算額1億円)</p>
政策目標2:バリアフリー社会の実現				
1	<p>住宅をバリアフリー化する</p> <p>【住宅局住宅政策課:課長 上田 健、</p>	<p>バリアフリー住宅ストックの割合:7%(平成15年度) (2.7%(平成10年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p>・住宅金融公庫による融資を受けた住宅におけるバリアフリー適合基準を満たす住宅の割合は</p>	<p>措置済み</p> <p>・補助、融資等によるバリアフリー化された住宅の供給の促進を実施中。</p> <p>具体的には、</p> <p>・新規に整備する公営住宅、公団賃貸住宅はすべて</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	民間事業支援調整室：室長 三輪 栄一、住宅総合整備課：課長 佐々木 基、住宅生産課：課長 川本 俊明、市街地建築課：課長 高井 憲司、市街地住宅整備室：室長 井上 俊之、住宅資金管理官：管理官 合田 純一】		65.2%となっており(平成 13 年度)、フローベースでは高い割合でバリアフリー化された住宅の供給が進んでいる。  <u>今後の取組の方向性</u> 補助、融資等により、バリアフリー化された住宅の供給を促進する。	バリアフリー仕様を標準化するとともに、既設公営住宅のバリアフリー改善を促進(予算額 3,459 億円の内数) ・高齢者単身・夫婦世帯向けのバリアフリー化された優良な賃貸住宅である高齢者向け優良賃貸住宅の整備(予算額 3,459 億円の内数) ・各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様を標準化(市街地再開発事業 予算額 240 億円の内数、優良建築物等整備事業 予算額 673 億円の内数、住宅市街地総合整備事業 予算額 673 億円の内数)等
2	不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する 【住宅局建築指導課：課長 小川 富由、市街地建築課：課長 高井 憲司】	ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新・増改築工事に係る部分の床面積が 2,000 m <sup>2</sup> 以上のもの)の割合 基礎的基準 :100%(平成 17 年度) (68%(平成 11 年度)) 誘導的基準 :20%(平成 17 年度) (9%(平成 11 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・利用円滑化基準を満たす 2,000 m <sup>2</sup> 以上の特別特定建築物の割合については、平成 13 年度までは毎年約 7 割で推移しているが、平成 15 年度からは、改正ハートビル法に基づく義務化で、100%で推移する。 ・利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物の割合については、約 1 割で推移しており、大きな伸びはないまま経過してきたが、法改正に伴い、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に関する支援措置が拡充されたことから、今後伸びが見	措置済み 改正ハートビル法の適正な運営を実施中。 措置済み 平成 15 年 4 月の改正ハートビル法施行により、特別特定建築物の 2,000 m <sup>2</sup> 以上の建築物については利用円滑化基準への適合の義務化を措置 認定建築物に対し、シンボルマークの標示を認めるとともに、容積率の特例、税制上の特例措置、低利融資、補助制度を認めるよう措置済み。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>込まれる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>改正ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。</p> <p>ハートビル法に基づき、特別特定建築物の 2,000 m<sup>2</sup>以上の建築物については、利用円滑化基準への適合を義務付けし、認定建築物については、各種支援策を措置。</p>	
3	<p>移動空間をバリアフリー化する</p> <p>【総合政策局交通消費者行政課：課長 後藤靖子、道路局地方道・環境課：課長 森永教夫、鉄道局技術企画課：課長 佐伯洋、業務課：課長 高田順一、自動車交通局総務課企画室：室長 坂野公治、旅客課：課</p>	<p>バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合：2割（平成 14 年度）</p> <p>（1割（平成 12 年度））</p> <p>1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合</p> <p>鉄軌道駅：60%（平成 17 年度）</p> <p>（30%（平成 12 年度））</p> <p>バスターミナル：80%（平成 17 年度）</p> <p>（60%（平成 12 年度））</p> <p>旅客船ターミナル：70%（平成 17</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・道路については、各市町村における基本構想の策定が進むに従い、更に整備促進されるものと考えられる。</p> <p>・旅客施設については、事業者によっては輸送人員の伸び悩み等経営的な不安要素はあるものの、エレベータの設置等による段差の解消は進捗してきている。</p> <p>・低床バス、ノンステップバス、福祉タクシーについては、輸送人員の減少等経営的な不安要素がある中、年々増加している。</p> <p>鉄軌道車両、旅客船、航空機については、年々車両等の代替が進み、着実に実績値が伸びている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p>	<p>措置済み</p> <p>・旅客施設及び車両等のバリアフリー化を促進するため、バリアフリー化設備整備に対し引き続き補助、融資等を行う（平成 16 年度：116 億円 + 2,937 億円の内数）。</p> <p>・交通バリアフリー基本構想の策定を促進するための環境整備を引き続き推進する（平成 16 年度：0.2 億円）。また、地域に交通バリアフリープロモーターを 71 回派遣した（平成 15 年度）。</p> <p>・引き続き税制措置を講じるため、旅客施設、車両に対するバリアフリー化設備導入の際の税制特例を引き続き 2 年間延長した。</p> <p>・駅・まちバリアフリー関連の情報の提供を行う。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	長 田端 浩、 海事局国内旅 客課 :課長 丹 上 健、港湾局 環境・技術課 : 課長 佐原光 一、航空局監理 部航空事業課 : 課長 門野秀 行、飛行場部管 理課空港管理 室 :室長 佐々 木良】	年度) (33.3% (平成 12 年度)) 空港ターミナル :70% (平成 17 年 度) (5% (平成 12 年度)) 低床バス車両・ノステップバス車 両の導入割合及び福祉タクシーの 導入数 低床バス :30% (平成 17 年度) (5.7% (平成 12 年度)) ノステップバス :10% (平成 17 年 度) (2.6% (平成 12 年度)) 福祉タクシー- 2,600 台 (平成 17 年度) (2,050 台 (平成 12 年度)) 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 :20% (平成 17 年 度) (10% (平成 12 年度)) 旅客船 :25% (平成 17 年度) (0% (平成 12 年度)) 航空機 :35% (平成 17 年度) (0.7% (平成 12 年度))	補助・税制・融資等各種支援制度を有効に 活用することで、さらに移動空間のバリアフリー 化を促進する。また、個別の旅客施設について きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリア フリー化への対処に努める。 交通バリアフリー基本構想策定のための環境整備 の推進について取り組む。	
政策目標3 :子育てしやすい社会の実現				
1	良質なファミリー	3人以上世帯の誘導居住水	目標の達成状況に関する分析	措置済み

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>向け住宅の供給を促進する</p> <p>【住宅局住宅政策課：課長 上田 健、民間事業支援調整室：室長 三輪 栄一、住宅総合整備課：課長 佐々木 基、住宅資金管理官：管理官 合田 純一】</p>	<p>準達成率：40% (平成 15 年度)</p> <p>(35.6% (平成 10 年度))</p>	<p>・業績指標については、5 年に 1 度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p>・住宅着工統計により、新設住宅の平均床面積の推移は、平成 10 年から平成 14 年にかけて、持家系、借家系ともに伸び悩んでいる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市基盤整備公団 (現独立行政法人都市再生機構) による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。</p> <p>証券化支援業務の開始、住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充、高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援の促進に取り組む。</p>	<p>・税制、金融等による優良な持家の取得を促進するとともに優良な賃貸住宅の供給の促進を実施中。</p> <p>具体的には、</p> <p>・住宅ローン減税を延長。</p> <p>・特定優良賃貸住宅等の供給。 (予算額 3,459 億円の内数)</p> <p>・都市基盤整備公団 (現独立行政法人都市再生機構) による民間賃貸住宅の供給支援を実施中。</p> <p>等</p> <p>措置済み</p> <p>・住宅金融公庫による証券化支援業務を平成 15 年 10 月より開始。</p> <p>・住宅取得資金の贈与税の特例措置を実施中。</p> <p>・良質な住宅のサブリース契約に伴う預かり家賃に対する保証制度を創設。(予算額 1 億円)</p>
2	<p>水辺における児童の自然体験を支援する</p> <p>【河川局 河川環境課：課長 坪香伸】</p>	<p>自然体験活動拠点数：300 箇所 (平成 18 年度)</p> <p>(218 箇所 (平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 14 年度の自然体験拠点数実績値は 304 箇所に達し、すでに平成 18 年度の目標値を上回っており、水辺における環境学習・自然体験活動の推進が見受けられる。</p> <p>・この指標の内訳を見ると「子どもの水辺」登録箇所が平成 14 年度に急増しており、他の登録数は</p>	<p>(措置済み)</p> <p>省庁が連携した「子ども水辺推進会議」を開催し、地方においても東北、関東、近畿、九州地方でブロック会議を開催し、市民との連携方策を強化した。ブロック会議については、平成 16 年度も引き続き各ブロックで開催していく。</p> <p>・また、川以外の水辺を含めた新たな枠組み改正につ</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>徐々に増加している状態である。</p> <p>一方、近年は、地域別に見る子どもの水辺登録数に偏りがあるという問題が生じており、地域での特色を勘案しながら対処が必要である。</p> <p>河川における水辺については、上記課題は残るものの軌道には乗ったと思われる一方、海辺についての登録数は伸び悩んでいる状態である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに今後のより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、残りのブロックでのブロック連絡会議を実施していく必要がある。</p> <p>・現状の「子どもの水辺」再発見プロジェクトから、川以外の水辺を含めた新たな枠組み改正を検討していく。</p>	<p>いても継続して検討していく。</p>
3	都市住民が身近に使える公園を確保する 【都市・地域整備局公園緑地	歩いていける範囲の都市公園の整備率： 65%(平成14年度) (61%(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度の実績値は約63%であり、目標の達成はなされなかった。その要因として特に地区公園の整備が立ち遅れていることが挙げられるが、このことは市街地の中では標準面積</li> </ul>	<p>措置済み</p> <p>借地方式による都市公園の整備の推進、立体的に都市公園の区域を定める制度の創設等を可能とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。</p>



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課 :課長 高梨 雅明】		<p>の4ha というまとまった面積を確保することが難しいためと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、用地確保が困難なために整備が進んでいない都市部において、地区公園等の住区基幹公園を効率的かつ積極的に整備するために、以下の取り組みを推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・借地方式による都市公園整備の推進</li> <li>・立体的な土地利用による都市公園整備の推進</li> </ul> <p>一定の整備水準を超えている市町村の都市公園事業について、補助を廃止、縮減し、身近な市街地の緑化を行う緑化重点地区総合整備事業等の政策的に意義の高い事業に補助金の重点化を行うことにより、効果的な公園整備を行う。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1人当たり都市公園面積が市町村の区域で 10 m<sup>2</sup> かつ市街地で 5 m<sup>2</sup>を超えている市町村においては、統合補助事業の新規採択を廃止。</li> </ul>
政策目標4 :余暇の充実				
1	国民の観光を促進する 【総合政策局旅行振興課 :課長 村野清文】	国民1人あたりの平均宿泊旅行回数(年間):2回(平成18年) (1.52回(平成12年))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成14年度の実績値は1.41回となっており、目標設定時(平成12年度)から減少している。実績値の減少原因としては、国内の景気の低迷等による旅行需要の低下等が考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期家族旅行国民推進会議の開催を契機として政府全体で連続休暇取得促進に取り組むことにより、連続休暇取得による旅行需要創出のため</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光交流空間づくりモデル事業について8地域を選定。</li> <li>・長期家族旅行国民推進会議の報告を踏まえ、関係省庁と連携して、必要な施策を展開する。</li> <li>・国民及び外国人のニーズの多様化に応えるため、一地域一観光の推進に向けて、地域の多様な資源を活用した観光交流空間づくり等の地域の取組を支援する。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>の環境整備を図る。</p> <p>地域の個性を活かした魅力ある観光交流空間づくりのための自主的な取組みをハード・ソフトの両面から総合的に支援する「観光交流空間づくりモデル事業」を実施する。</p>	<p>(予算額：2億円)</p>
2	<p>国営公園の利用を促進する</p> <p>【都市・地域整備局公園緑地課：課長 高梨雅明】</p>	<p>国営公園の利用頻度：</p> <p>5.1人に1人(平成14年度)</p> <p>(5.5人に1人(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>入園者数は昭和51年に国営公園制度が創設された後、順調に増加しており、平成14年度には入園者が約2,624万人に達し、目標を達成した。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、未供用の公園の開園に向けた整備を促進するとともに、供用中の15公園についても引き続き整備を推進する。また、維持管理を充実させるとともに、広報活動の強化等を行い、一層の利用促進を図る。</p> <p>国営公園の開園計画等を内容とする平成15年度からの次期「国営公園プログラム」を、地元自治体との調整の上で策定、公表し、これに基づく各園の着実な整備を推進する。</p>	<p>措置済み</p> <p>現在未開園の国営アルプスあづみの公園(平成16年7月開園予定)及び国営東京臨海広域防災公園について開園に向け整備を推進中。供用中の15公園についても引き続き整備を推進中。</p> <p>適切な維持管理を実施するとともに、広報活動の強化等を行い、利用の促進を実施中。</p> <p>国営公園整備費 約282億円(H16、国費)</p> <p>国営公園維持管理費 約114億円(H16、国費)</p> <p>措置済み</p> <p>国営公園の整備の重点事項及び整備方針、開園計画等を内容とする「国営公園整備プログラム」に基づき整備を推進中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況									
3	ダム周辺施設等の利用を促進する 【河川局 河川環境課： 課長 坪香伸】	地域に開かれたダム、ダム湖利用者数： 621万人(平成18年度) (499万人(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・ダムの年間利用者の調査は、平成15年度に実施する。</p> <p>・「水源地域ビジョン」を策定した草木ダムではダム湖の利活用の一環として、平成14年に初めてダム湖を開放する「ダム湖開き」を実施し、多くの利用者が訪れており、H15年度には更なる指標の伸びが見込まれる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後も水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。</p>	<p>(措置)</p> <p>・平成15年度には24ダムにおいて「水源地域ビジョン」を新たに策定した。</p> <p>・また、ダム湖活用環境整備事業には3ダムで新たに着手した。</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>H14</td> <td>H15</td> </tr> <tr> <td>水源地域ビジョン策定数</td> <td>15</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>ダム湖活用環境整備事業(新規着手箇所数)</td> <td>0</td> <td>3</td> </tr> </table>		H14	H15	水源地域ビジョン策定数	15	24	ダム湖活用環境整備事業(新規着手箇所数)	0	3
	H14	H15											
水源地域ビジョン策定数	15	24											
ダム湖活用環境整備事業(新規着手箇所数)	0	3											
政策目標5 :住環境、都市生活の質の向上													
1	職住近接の住宅市街地を形成する 【住宅局住宅政策課：課長 上田 健、市街地建築課：課長 高井憲司、市街地住宅整備室：室長 井上俊之、住宅総合整	都心部における住宅供給戸数 :100万戸(17年度) (47.7万戸(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標(「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度から平成17年度まで(10年間)の住宅供給目標量100万戸」)の達成状況は、平成8年度から平成14年度にかけて68.9万戸供給されていることから堅調に推移。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>地方公共団体における容積率緩和等による都心</p>	<p>措置済み</p> <p>・都心型住宅供給誘導措置については、運用の弾力化等を盛り込んだ都市計画運用指針を発出するなど、住宅の供給を対象に容積率を緩和する用途別容積型地区計画制度等の活用を促進した。(制度の実施権限は地方公共団体に委ねられている)</p> <p>・都市基盤整備公団による「民間供給支援型賃貸住宅制度」を実施中。</p> <p>措置済み</p>									

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	備 課 : 課 長 佐々木 基 民 間事業支援調 整室 : 室長 三 輪 栄一、建築 指 導 課 : 課 長 小川 富由、都 市・地域整備局 都市計画課 : 課 長 山崎篤男、 市街地整備課 : 課 長 竹内直 文、国土計画局 大都市圏計画 課 : 課 長 小橋 雅明】		<p>型住宅供給誘導措置の活用、都市基盤整備公団 (H16 年 7 月より独立行政法人都市再生機構に移行)が行う民間供給支援型賃貸住宅制度」の推進を図る。</p> <p>既存オフィスビル等の転用による住宅供給を支援するため、補助対象の追加、税制における改良工事費の特別償却に取り組む。</p>	<p>・既存オフィスビル等の住宅への転用の際の共同施設整備費を補助対象に追加し、住宅への転用に係る改良工事費について 10%の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設した。</p>
2	密集住宅市街 地を改善する 【住宅局市街地 住宅整備室 : 室 長 井上 俊 之、民間事業支 援調整室 : 室長 三輪 栄一、住 環境整備室 : 室 長 後藤 隆	緊急に改善すべき密集市 街地の解消面積 : 1,500ha(平 成 17 年度) (0(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・400ha (平成 14 年度)であり、概ね順調に実績を上げているところ。、概ね順調に実績を上げているところ。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を</p>	<p>措置済み</p> <p>・防災街区整備事業を積極的に推進中。</p> <p>措置済み</p> <p>・住宅市街地総合整備事業において防災街区整備事業に対する補助制度を創設。</p> <p>・防災街区整備事業及び防災街区整備事業に関連して緊急に整備の必要な公共施設の整備により住宅に困窮するものについて、都市再生住宅の入居対象者とする等、都市再生住宅制度を拡充。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	之、市街地建築課 :課長 高井憲司】		確保する。 防災街区整備事業に対する補助制度の創設、都市再生住宅の入居対象者の追加等による居住の安定の確保、民間再開発促進基金による債務保証制度の対象への密集住宅市街地整備促進事業の追加、都市基盤整備公団が密集市街地整備促進のために取得する土地の用地取得費への都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)の充実に取組む。	・民間再開発促進基金の債務保証制度の対象事業に密集住宅市街地整備促進事業(防災街区整備事業を含む)を追加。 都市基盤整備公団が都市再生を緊急に図るべき密集市街地において拠点の開発や公共施設整備の種地として取得する土地の用地取得費に出資金を充当する都市・居住環境整備出資金(密集市街地整備促進型)を創設。
3	ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する 【都市・地域整備局公園緑地課 :課長 高梨雅明】	一人当たり都市公園等面積 9.5 m <sup>2</sup> /人(平成 14 年度) (8.1 m <sup>2</sup> /人(平成 12 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・一人当たり都市公園等面積は平成 14 年度末で 8.5 m <sup>2</sup> /人となっており、目標の達成はなされなかった。これは、水面等用地取得を行わずに開設することを見込んでいた公園区域における権利調整の難航などにより公園の整備・供用が遅れていることが主な原因と考えられる。 <u>今後の取組の方向性</u> 引き続き都市公園整備を推進する必要がある、具体的には以下の施策の実施を予定している。 ・明確な事業効果が発現するような事業への重点的投資による事業効果の早期発現の促進 ・借地方式による都市公園整備の推進 ・立体的な土地利用による都市公園整備の推進 時間管理概念の徹底や、国営公園整備プログラ	措置済み 借地方式による都市公園の整備の推進、立体的に都市公園の区域を定める制度の創設等を可能とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。 措置済み ・国営公園の整備の重点事項及び整備方針、開園計画等を内容とする「国営公園整備プログラム」に基づき整備を推進中。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			ムの策定と着実な実施に取り組む。	
4	下水道等の汚水処理施設を普及させる 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	下水道普及率： 66% (平成 14 年度) (62% (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 14 年度の実績値は 65%であり、ほぼ目標を達成できた状況。</li> <li>人口 5 万人未満の中小市町村には、約 3 割の国民が居住しているが、それらの下水道処理人口普及率は全国平均で 32% (平成 14 年度)と全国平均に比べてかなり低い状況。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>下水道等の普及は、依然として遅れている状態であり、未普及の解消を図るためこれらの地区に対して重点的に補助するなど、引き続き普及促進を図る。</p> <p>公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充等中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域における公共下水道の管きよの補助対象範囲を拡充。また、都道府県代行制度について増設も制度の対象とするなど制度を拡充。(政策アセスメントを実施)</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中小市町村における普及促進を重点的に実施中。</li> </ul> <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 15 年度予算から下水道管きよの補助対象範囲の拡充を図り、中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源域等の重要な政策課題を抱える地域等について補助を重点化するとともに、都道府県代行制度について増設も補助の対象とするなど制度を拡充。</li> </ul>
5	良好な都市形成に必要な道路空間を確保する 【都市・地域整備局街路課：課長 斉藤 親】	都市内の都市計画道路の整備率 :60.0% (平成 14 年度) (57.9% (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 14 年度の実績値は 59.9%であり、目標はほぼ達成した。</li> <li>目標の達成については順調に進んだが、整備率に関しては依然として低い水準にある。</li> <li>その原因としては、市街地の道路整備では、補償件数が多いことや、権利関係の輻輳等によ</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>投資効果の早期発現への取り組みをさらに促すと共に、引き続き都市計画道路の重点的・機動的整備を実施中。</li> </ul> <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既成市街地の土地区画整理事業において、補助採択可能な面積を引き下げるとともに、補助限度額の</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>り、事業に時間を要することが考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、都市の再生に資し、投資効果の早期発現が見込まれる都市計画道路の機動的・重点的整備を進める。</p> <p>都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備を推進する。</p> <p>平成14年度の実績値59.9%を平成19年度までに64%に引き上げることを目指す。</p> <p>土地区画整理事業の面積要件と幅員要件の見直し、都市部の環状道路等の都市計画道路への貸付制度の拡充に取組む。</p>	<p>算出対象となる都市計画道路についての幅員要件を引き下げることを実施済。</p> <p>・都市計画道路整備に係る用地取得を目的とした道路開発資金による貸付対象について、密集市街地で行われる事業への対象拡大を実施済。</p>
6	都市部における良好な水辺空間を形成する【河川局治水課：課長 柳川城二】	都市空間形成河川整備率 :40% (平成18年度) (32%(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の実績値は34%であり、概ね目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進するとともに、河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。</li> <li>まちづくりの主体である市区町村と河川管理者が共通の認識を持ち、河川とまちの両部局の連携を図ることを目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を開催する。</li> <li>河川整備とまちづくり事業は、従来別々の体系で進められたため、必ずしも連携は十分ではない。様々な工夫を行い河川を活かしたまちづくりを行った事例をとりまとめ、河畔まちづくりの</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進。河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮。</li> <li>様々な工夫を行い河川を活かしたまちづくりを行った事例をとりまとめた。</li> </ul> <p>措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりの主体である市区町村と河川管理者が共通の認識を持ち、河川とまちの両部局の連携を図ることを目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を開催予定。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			普及啓発を図る。	
7	良好な宅地供給を促進する 【土地・水資源局土地政策課：課長 服部 敏也】	良好な環境を備えた宅地整備率 :46%(平成 17 年度) (35.3%(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・指標値は 38.6%(H13)であり、目標値の達成に向けて推移していると考えられる。</p> <p>・内訳を見ると、三大都市圏で指標値が低い傾向にある。これは、三大都市圏以外と比較して、公共用地率、職住近接、地区計画策定の各条件を満足する宅地の割合が少ないことが原因である。</p> <p>H12 からの変化の要因を供給主体別に見ると、都市公団が供給した宅地では、以前に着手した職住近接エリア外の団地が完成時期を迎えて供給が増えたことから、指標値を下げる要因となっている。一方、それ以外の主体が供給する宅地では、概ね指標値が向上している。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・三大都市圏における指標値が低いことから、今後は当該圏域の事業に対して補助制度や融資制度によって重点的な支援を行うことで、職住近接やゆとりある居住環境の実現に資する良質な宅地ストックの形成が図られるよう努める</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 16 年度より、職住近接等に資する良好な住宅及び宅地の供給の促進を目的とした住宅市街地基盤整備事業(旧住宅宅地関連公共施設等総合整備事業)における主要なメニューについて、対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定。</li> <li>大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法により、三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯等を対象とする、優良な宅地開発を促進するための措置を引き続き実施。</li> <li>住宅金融公庫による宅地造成融資について平成 14 年度から対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定。</li> </ul>
8	電線類を地中化する 【道路局地方道・環境課：森永教夫課長】	電線類地中化延長: 6400km(平成 15 年度) (実績:4600km(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・電線類地中化については、平成 11 年度から平成 15 年度までの 5 年間で約 3,000km 整備することを目標に整備を推進。計画の達成に向けて引き</p>	<p>実施済み</p> <p>平成 16 年度から 5 かにわたる「無電柱化推進計画」を策定。市街地の幹線道路における無電柱化率を 9% (H15 年度末見込) から 17% へ向</p>



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>続き積極的に推進していく必要。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、新電線類地中化計画の達成に向けて引き続き積極的に推進</p> <p>また、関係行政機関等の協力の下、平成16年度を初年度とする「次期地中化計画」(平成11年度から平成15年度までの5年間で約3,000kmの電線類地中化を推進する計画(新電線類地中化計画))の後、継続して地中化を実施するために必要な計画。)の策定に向けた検討を進める。</p>	<p>上させる。</p>
政策目標6 :公共交通の利便性の向上				
1	<p>都市鉄道網を充実させる</p> <p>【鉄道局都市鉄道課 :課長 中田 徹、財務課 :課長 室谷正裕】</p>	<p>都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 :</p> <p>東京圏 2,387 (内、複々線区間 221)</p> <p>大阪圏 1,565 (内、複々線区間 135)</p> <p>名古屋圏 973 (内、複々線区間 2) (平成18年度)</p> <p>(東京圏 2,273 (内、複々線区間 198)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この5年間の三大都市圏合計の整備延長は110kmである。</p> <p>・混雑率に関しては、低下する傾向にある。新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低迷、少子化による輸送需要の減少と相まって混雑率の低減が図られている。具体例を挙げると、東京圏ではこの5年間で輸送力が2%増強された一方で、輸送量は3%ほど減少している。</p> <p>ただし、依然として名古屋圏・大阪圏と比較すると東京圏の平均混雑率は高くなっている。平成14年度の東京圏の平均混雑率は173%であるが、名</p>	<p>措置済み</p> <p>・地下高速鉄道整備事業費補助を始めとする既存各種補助制度を活用して引き続き新線整備を実施中。</p> <p>( 検討中</p> <p>・さらなる都市鉄道ネットワーク全体利便性向上方策について検討中。)</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		<p>大阪圏 1,513 (内、複々線区間 135)</p> <p>名古屋圏 940 (内、複々線区間 2) (平成 12 年度))</p> <p>東京圏における都市鉄道の混雑率： 165%(平成 18 年度) (176%(平成 12 年度))</p>	<p>古屋圏・大阪圏の平均混雑率がそれぞれ 147%、138%であること、200%を超える混雑率の区間が残っていることを踏まえると、東京圏の混雑緩和の必要性は高い。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心に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%以内とすることを目標とする。</p> <p>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。</p>	
2	都市モノレール等を充実させる 【都市・地域整備局街路課特定都市交通施設整備室：室長 山本 克也】	都市モノレール及び新交通システムの整備延長： 141km (平成 14 年度) (127km (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 14年度の実績値は 1 38km であり、目標は概ね達成された。</p> <p>・その結果、都市モノレール・新交通システムの1日当たり平均利用者数は、平成 9 年度から平成 14 年度までの 5 年間で約 2 9 万人増加した。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後とも、自動車交通の円滑化や環境負荷の軽減等を図るため、都市モノレール、新交通システムの整備を推進する。</p>	<p>措置済み</p> <p>・自動車利用から公共交通機関への転換を促し、道路交通の円滑化等を実現するため、日暮里・舎人線(東京都)等の整備を実施中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	バスの利便性を向上させる 【自動車交通局総務課企画室：室長 坂野公治】	バスの利便性向上に取り組む事業者数及び全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合： (事業者数、割合) 160, 1.008 (平成 17 年度) (77,1.004(平成 11 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 12 年度 82 事業者、平成 13 年度 140 事業者と着実に増加し、平成 14 年度においてすでに 178 事業者を達成し、平成 17 年度目標値を上回っている。 ・一方、輸送人員比で見ると、平成 12 年度は 1.038 と大きく上昇したが、平成 13 年度は 0.992 と低下している。 <u>今後の取組の方向性</u> ・今後もバス利用促進等総合対策事業による助成制度を有効に活用するとともに、これまでに蓄積された全国のバス再生事例を適切に情報提供するなど、新たな利便性向上サービスに取り組むバス事業者を支援し、バスの活性化等を図っていく。 ・バスロケーションシステム等を活用してリアルタイムな運行状況を把握しつつ、これらと有機的に連動した最適経路選択支援システムを構築する。 【予算額 :1 億円 (平成 15 年度)】	措置済 ・バス利用促進等総合対策事業を実施中。平成 15 年度は 151 件に対する助成を行った。 【予算額 :17 億円 (平成 16 年度)】 ・最適経路選択支援システムを構築し、実証実験を行った。 【予算額 :1 億円 (平成 15 年度)】 ・バスの目的地到着予想時刻情報を配信するシステムの構築・評価を行う。 【予算額 :7,400 万円 (平成 16 年度)】
政策目標 7 都市内渋滞の緩和				
1	都市内の交通渋滞を緩和する 【道路局企画課道路経済調査室：室長 深澤	・主要渋滞ポイント解消数 :約 1,000 箇所 (平成 14 年度) (実績 :集計中 (平成 14 年度)) ・朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度 :	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・全国主要渋滞ポイントの解消については、目標を達成できる見込みである。 ・しかしながら、朝夕の旅行速度等については、マクロ的には指標の大幅な向上が見られない見込	措置済み ・バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業等を引き続き実施中。また、渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を引き続き実施中。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	淳志】	22km/h(平成14年度)(-)	<p>みである。</p> <p>・これは朝夕の混雑時つまり通勤時におけるクルマの利用が東京圏で約1.2倍(S63 H10)に増加したことや高齢者や女性ドライバーが1.5倍(H6 H11)に増加したこと等によるものと考えられる。</p> <p>・今後も、主要渋滞ポイントの解消・緩和を図るとともに、TDM等交通需要の抑制・調整を図り、ピーク時の負担の軽減等を図る必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・引き続き、交通容量拡大策、TDM施策、マルチモーダル施策を推進。</p> <p>・引き続き周辺地域も含めた都市圏全体の渋滞解消のため、「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これを推進。</p>	都市圏交通円滑化総合計画について、平成15年11月に新たに7都市圏を指定。
政策目標8 :アメニティ豊かな生活環境の形成				
1	<p>海岸における親水空間等を形成する</p> <p>【河川局海岸室:室長 細見寛】</p> <p>【港湾局海岸・防災課:課長 内村重昭】</p>	<p>海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長:5,300km(平成18年度)</p> <p>(5200km(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の実績値は5,251kmであり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びており、日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。</p>	<p>措置済み</p> <p>親水性を有した海岸保全施設の整備を実施中。</p> <p>措置済み</p> <p>景観や利用に配慮した構造物の新設や既存施設の改良が可能となる「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」を創設</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>観光振興に資する海岸事業の拡充 (政策アセスメントを実施)</p> <p>海岸における美しい景観の保全・再生及び海岸利用の促進を図るため、海岸環境整備事業の採択要件の改正等により、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良 (離岸堤の潜堤・人工リーフ化等) を推進する。</p>	
2	<p>都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する</p> <p>【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：江藤 隆】</p>	<p>合流式下水道改善率： 15% (平成 16 年度) (10% (平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 14 年度の実績値は 15%であり、目標年次の平成 16 年度より 2 年間ほど早く目標を達成できた状況。</p> <p>・平成 14 年度末において合流式下水道区域のうち約 3.4 万 ha について改善済みとなっているが、依然として約 19 万 ha (合流式下水道の区域の 85%) について改善がなされていない状況。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・合流式下水道の改善は依然として図られていない状況が残っており、今後概ね 10 年 (合流式下水道の区域の面積が大きな都市については概ね 20 年以内) で改善率 100%を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。</p>	<p>措置済み</p> <p>・合流式下水道の緊急改善を重点的に実施中。</p> <p>・平成 16 年度より合流式下水道緊急改善事業の拡充を実施し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きよへの雨水流入量を低減するための雨水放流きよを補助対象に追加。</p> <p>・下水道法施行令を改正し、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化。</p>
3	<p>公共空間における緑化等を推進</p>	<p>都市における公園・緑地の確保量：</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p>	<p>措置済み</p> <p>借地方式による都市公園の整備の推進、立体的</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	する 都市・地域整備局公園緑地課 課長 高梨雅明、道路局地方道環境課道路環境調査室：室長 吉崎 収、港湾局環境整備計画室：室長 牛嶋 龍一郎】	118,000ha(平成14年度) (109,200ha(平成12年度))  都市内道路緑化率： 51%(平成14年度) (48%(平成12年度))  港湾空間の緑化率 8%(平成18年度) (6.9%(平成12年度))	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市公園等の供用面積は平成14年度末で約100,968haとなり、目標達成はなされなかった。</li> <li>緑地保全地区等の指定制度、市民緑地制度などの手法の充実を図った結果、都市公園以外の緑地面積は平成14年度末で約13,467haとなり、公園・緑地面積の1割を占めた。</li> <li>道路緑化は、整備目標を達成。(51%)</li> <li>港湾緑地は、整備目標を概ね達成する見込み。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>引き続き公共空間の緑化を推進するため、以下の取り組みを総合的に推進。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>借地方式・立体的な土地利用による都市公園整備の推進</li> <li>道路緑化の推進 港湾緑地の整備の推進</li> </ul> <p>時間管理概念の徹底や、国営公園整備プログラムの策定と着実な実施に取り組む。</p>	<p>な土地利用による都市公園整備の推進等を可能とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。</p> <p>平成16年度においても、良質な道路空間を構築する道路緑化の推進を図る。</p> <p>平成16年度においても、計画的に港湾緑地整備を推進する。</p> <p>措置済み</p> <p>国営公園の整備の重点事項及び整備方針、開園計画等を内容とする「国営公園整備プログラム」に基づき整備を推進中。</p>
<b>政策目標9 良質で安定した水の確保</b>				
1	河川の正常な流量を確保する 【河川局治水課：課長柳川城二】	河川の流量不足解消指数：61% (平成18年度) (54%(平成13年度見込み))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度の実績値は55%であり、目標の達成に向けて指標は伸びている。</li> <li>河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされることが必要であるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。</li> <li>今後とも、継続的に指標の向上を図るために</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別。</li> <li>既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に着手。</li> <li>事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を実施。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>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。</p> <p>(測定「評価結果」の欄の「目標の達成状況に関する分析(指標の動向)」を記述)</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。</li> <li>また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。</li> <li>事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。</li> </ul>	
2	水道水源域の水質を改善する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	水道水源域における下水道処理人口普及率： 60% (平成18年度) (48% (平成12年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成13年度から平成14年度の間で3%増加しており、着実に普及は進んでいる。しかしながら、安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められており、さらなる推進が必要。 <u>今後の取組の方向性</u> 安全でおいしい水の確保を図るため、引き続きこれらの地域の普及を促進する。 水道水源域にかかる地域等について公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充 水道水源域に係る地域等について公共下水道	措置済み ・水質保全上重要な地域での普及促進を重点的に実施中。 措置済み ・平成15年度予算から下水道管きよの補助対象範囲の拡充を図り、中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源域等の重要な政策課題を抱える地域等について補助を重点化。 ・下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、磷を放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			の管きよの補助対象範囲を拡充し、これらの地域における下水道の普及促進を図る。	
政策目標10 地域交通確保				
1	地方バス路線を維持する 【自動車交通局旅客課 :課長 田端 浩】	地方バス路線の維持率 : 100% (平成 15 年度) (100%(平成 13 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> 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たところであり、平成 14 年度がはじめての測定・評価年度にあたり、その実績値は96%である。これは、国が承認した平成 13 年 9 月末の路線数 2,008 路線のうち、平成 15 年 3 月末までに 80 路線 (類似系統再編 61 路線、運行経路の変更 11 路線、利用者の減少7 路線、その他1 路線)が廃止となったためである。 <u>今後の取組の方向性</u> 乗合バス事業における経営状況は大変厳しく、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難な状況にあるが、地域の生活交通に支障が生じないよう、国土交通省としても地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援していきたい。	措置済 ・地域協議会へ参画するとともに、国が定める基準に適合する広域的・幹線的路線に対しその維持対策費補助を実施している。 ・生活交通路線維持費補助を行う 【予算額 73 億円 (平成 16 年度)】
2	離島航路を維持する 【海事局国内旅客課 :課長 丹上 健】	有人離島のうち航路が維持されている離島の割合 : 72%(平成 17 年度) (72%(平成 12 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 15 年度の実績値については、現在集計中であるが、目標値の 72%は確保できる予定である。 <u>今後の取組の方向性</u> ・離島航路補助金 (航路補助)については、所要の	措置済み ・平成 15 年度は、離島航路補助金 3,846 百万円を 107 航路 102 事業者に交付した。 ・離島航路船舶近代化建造費補助金 11 百万円を 1 隻 1 事業者に対して交付した。 ・離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>予算額を確保するとともに航路事業者の経営の効率化を図るべく指導を強化する。</p> <p>・離島航路補助金(バリアフリー化補助)については、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図る。</p> <p>・離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置を継続する。</p>	<p>減措置が図られた。</p>
3	<p>離島航空路を維持する</p> <p>【航空局監理部航空事業課:課長 門野 秀行】</p>	<p>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:100%(平成17年度)</p> <p>(100%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度時点では、28の離島のうち全ての離島で航空輸送を維持しているところ。</p> <p>・一部の離島路線では、本土-離島間輸送の大部分の船舶へのシフト等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで下落</p> <p>・離島路線を運航する航空会社8社中6社は経常赤字を計上(平成14年度)など、苦しい経営状況</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>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。</p> <p>平成15年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることとし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。</p>	<p>措置済み</p> <p>・平成15年度より一定の範囲内で目的外使用を認める措置を実施。平成16年度も引き続き実施中。</p> <p>・平成15年度における離島路線維持対策の対象路線につき、離島路線補助対策を実施。平成16年度も引き続き実施。</p>
政策目標1.1:広域的モビリティの確保				

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する  【道路局企画課 道路経済調査室:室長 深澤 淳志】	高規格幹線道路の面積カバー率:80%(平成14年度)(実績:79%(平成14年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高規格幹線道路の面積カバー率は目標値を概ね達成した。</li> <li>今後は、走行速度が高く、事故率が低い、安全で快適な高規格幹線道路等の規格の高い道路への適正な機能分化を図るため、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減等の観点から、投資効果を最大限発揮できるような重点的かつ効率的な取組みを示す指標の設定が必要。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備効果の早期発現、整備コストの縮減等を図るため、従来の規格による整備に加え、構造基準の緩和や地域の実情に応じた最適な構造(ローカルルール)を適用した整備を導入する。</li> <li>利用者の様々なニーズに対応し、料金割引により有料道路から交通の転換等を促進することにより有料道路の有効利用を図る。</li> <li>ETCを活用した追加インターチェンジの導入。</li> <li>構造基準の緩和及びローカルルールの導入。</li> <li>有料道路における社会実験の実施</li> <li>ETC を活用した追加インターチェンジの導入けた検討。</li> </ul>	<p>措置済み</p> <p>高規格幹線道路における追越区間付きの完成2車線構造の導入などのための道路構造令改正や、地域高規格道路の構造要件緩和を実施済。</p> <p>措置済み</p> <p>有料道路における「長距離割引」、「夜間割引」及び「地方からの提案型」の社会実験を実施。引き続き社会実験を実施する予定。</p> <p>検討中</p> <p>ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討を実施中。</p>
2	整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長:15,000km(平成16年度)	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度の実績値は15000kmであり、目標年次における数値に達成した状況。</li> <li>数値の伸びの要因としては、東北新幹線の盛岡~八戸間開業(約100km)が上げられるほか、JR西日本管内において、車両の性能向上(伯備線スーパーヤ</li> </ul>	<p>措置済み</p> <p>政府・与党申合せに従い、東北新幹線(八戸・新青森間)、北陸新幹線(長野・富山間、石動・金沢間)、九州新幹線(新八代・西鹿児島、博多・新八代間)を</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<b>【鉄道局幹線鉄道課：課長 辻岡 明、施設課：課長 福代 倫男】</b>	(14,800km(平成 12 年度))	<p>くも、北陸本線サンダーバード等)により約 100km の増加が見られる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u> 整備新幹線については、政府・与党申合せに基づき着実に整備を推進。</p> <p>在来線の高速化事業は、基本的には輸送需要と投資採算性、事業者の経営判断も勘案した上で総合的に判断されるもの。今後も鉄道事業者の自助努力を基本としつつ助成制度を活用しながら、鉄道事業者、沿線自治体の取組を支援。</p> <p>高速化事業の効果をより発揮させていくためには他の交通機関との連携やまちづくりとの連携を図っていくことが重要。鉄道整備基礎調査において、まちづくりと連携した幹線鉄道整備について調査を実施してきており、この成果や公共交通活性化総合プログラムの活用など地方運輸局を通じて幹線鉄道の活性化を図っていく。</p>	<p>着実に整備を推進。</p> <p>平成 13 年度より、まちづくり事業と連携して行なう在来幹線鉄道的高速化事業を創設し補助率を引き上げ(2 割 補助対象経費の 1 / 3)。この事業スキームにより、日豊線、宇野線・本四備讃線を実施。</p>
3	<b>国内航空ネットワークを充実させる</b> <b>【航空局飛行場部計画課：課長 須野原 豊、監理部航空事業課：課長 門野 秀行】</b>	主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数： 228 路線(平成 18 年度) (218 路線(平成 11 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・国内航空ネットワークの拠点となる東京国際(羽田)空港は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・東京国際空港(羽田)の再拡張事業を2000 年代後半までの供用開始を目的に推進する。</p> <p>・事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引</p>	<p>措置済み</p> <p><b>【東京国際空港(羽田)】</b></p> <p>・平成 16 年度予算における再拡張事業の事業化。</p> <p>・「東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法」の制定。</p> <p>・新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特例措置の創設。</p> <p><b>【一般空港】</b></p> <p>・国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(平成 15 年度は能登空港が開港。また多良間、高知空港の滑走路が供用)。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>引き続き着実に事業を推進する。</p> <p>一般空港の整備については、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していく。</p> <p>・東京国際空港(羽田)の再拡張事業の着工に備えて、必要な調査の先行実施。</p> <p>・広島、青森空港の就航率改善のためのCAT化整備に着手する。</p>	<p>・広島、青森空港の就航率改善のためのCAT化の整備に着手。</p> <p>・平成16年度予算においては、「離島を除き地方空港の新設を抑制」の方針のもと、滑走路の延長等は継続事業を着実に推進するとともに既存空港の機能の保持などを実施。</p> <p>・空港へのアクセス改善、バリアフリー化など更に使いやすい空港機能の充実、ILSの高カテゴリー化など空港運用の高度化、国際線施設の拡充等を実施するため、「空港アクセス等航空サービス高度化推進事業」を創設。その際、ハード・ソフトを組み合わせた先進的な事業等を実施。</p>
<b>政策目標12:国際競争力の強化</b>				
1	<p>国際海上貨物の輸送コストを低減する</p> <p>【港湾局計画課:課長 林田博、海事局港運課:課長 田村明比古】</p>	<p>国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率20%(平成18年)(平成7年比)</p> <p>国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率:10%(平成18年)(平成7年比)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p>・平成12年において陸上輸送コストの削減率は、国際コンテナ貨物が10%(平成7年比)、国際ばら貨物が5%(平成7年比)となっている。</p> <p>・目標の早期達成に向け、平成14年度は、中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備については15港で整備を実施。多目的国際ターミナルの整備については、69港で整備を実施。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p>	<p>措置済み</p> <p>・名古屋港(飛鳥ふ頭南地区)をはじめとする国際海上コンテナターミナル整備を実施中。海上ハイウェイネットワークの形成による21世紀型物流システムの構築【2,027億円(平成15年度)】</p> <p>措置予定</p> <p>・ハード整備に加えソフト面の規制改革を先導的・実験的に展開し、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するスーパー中枢港湾を育成する予定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>今後も引き続き大水深コンテナターミナルの整備等を進めていく。</p> <p>世界の主要港との間で国際港湾としての競争が激化していることを踏まえ、陸上輸送だけでなくトータルの輸送コストを削減する必要があることから、ハード面だけでなく低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資するソフト施策を実施する。</p>	
2	<p>国際航空需要の増大に応じた空港容量を確保する</p> <p>【航空局監理部 総務課航空企画調査室：室長 山口勝弘、飛行場部成田国際空港課：課長 石指雅啓、関西国際空港・中部国際空港監理官：監理官 佐藤善信】</p>	<p>三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量：5700万人・410万トン(平成17年度)</p> <p>(4300万人・290万トン(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度は新東京国際空港において暫定平行滑走路の供用を開始したことにより三大都市圏の国際空港の年間国際旅客容量及び年間国際貨物容量の平成14年度の実績値は旅客4,900万人、貨物310万トンとなった。</p> <p>・需要については、平成13年度は米国における同時多発テロの影響により、国際航空需要が一時的に落ち込み、三大都市圏の国際空港の年間国際旅客数及び年間国際貨物量は旅客3,916万人、貨物246万トンであった。また、平成14年度末以降はイラク戦争及びSARS問題の影響により、需要の一時的な落ち込みが予想される。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。</p> <p>・国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明</p>	<p>措置済み</p> <p>【国際拠点空港の整備】</p> <p>・成田国際空港については、第1旅客ターミナルビル改修、平行滑走路、エプロン等基本施設の整備及び貨物取扱施設の増強を実施中。</p> <p>・関西国際空港については、二期事業について引き続き埋立工事等を進めるとともに、既存施設的能力増強を実施。</p> <p>・中部国際空港については、滑走路、誘導路等の基本施設、航空保安施設、旅客ターミナルビルなどの工事を推進。</p> <p>【民営化】</p> <p>成田国際空港について、平成16年4月1日をもって民営化。</p> <p>【税制(事業税)】</p> <p>関西国際空港(株)・関西国際空港用地造成(株)・中部国際空港(株)の外形標準課税に係る資本割の特例措置を創設。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			性の向上、利用者サービスの向上等を推進することとし、空港ごとに民営化を進めていく。	
3	国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する 【航空局管制保安部保安企画課：課長 蒲生 猛】	国際路線（北太平洋ルート）の年間航空交通容量： 7分間隔（平成16年） （10分又は15分（平成12年））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・最も混雑している北太平洋ルートにおける航空交通量は今後も増加することが予測されているため、現状の管制間隔（10分又は15分）では最適経路を航行できる航空機の割合が減少すると見込まれる。 <u>今後の取組の方向性</u> ・今後も次世代航空保安システムの整備を継続する。	<u>措置済み</u> ・平成15年度においては、新1号機関連として、衛星本体製作は完了し、ロケットを製作中。また航空衛星センター整備はほぼ完了。新2号機関連では衛星本体製作・ロケット製作・航空衛星センター施設整備を実施中。 ・洋上管制等を行うATMセンターについては、建築工事が完了。
4	ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する 【港湾局計画課：課長 林田 博】	船舶航行のボトルネック解消率： 90%（平成18年度） （79%（平成15年度））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成15年度は、国際幹線航路4航路において整備を実施し、ボトルネック解消率は79%となり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。 <u>今後の取組の方向性</u> ・今後も、引き続き国際幹線航路の整備を行う。	<u>措置済み</u> ・船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保、そして大型船舶の航行が可能となることによる物流コスト削減を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要4国際幹線航路を整備。その際、首都圏の経済活動と国民生活を支えるゲートウェイである東京湾の安定的な海上輸送を支えるべく、東京湾口航路等の整備を重点化。【59億円（平成15年度）】 ・引き続き、国際幹線航路におけるボトルネックを解消すべく、国際幹線航路の整備を進める。
5	国際空港への鉄道アクセスを向上させる 【鉄道局都市鉄道課：課長 中	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： 2空港（平成18年度）	<u>目標の達成状況に関する分析</u> 平成16年度に予定される中部国際空港アクセス鉄道の開業に向け、整備を実施している。その開業により、業績目標は達成できる予定である。	<u>措置済み</u> ・引き続き空港アクセス鉄道整備を推進中。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	田 徹】鉄道局 財務課：課長 室谷正裕】	(1空港(平成12年度))	(空港から都心部まで30分以内で結ばれる予定) <u>今後の取組の方向性</u> 上で記したように、中部国際空港アクセス鉄道を着実に整備することにより業績目標は達成できる見込みであるが、その後も引き続き平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施する。この整備により、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。	
政策目標13:物流の効率化				
1	空港・港湾・道路等の連携を強化する  【道路局企画課 道路経済調査室：室長 深澤淳志】	主要な空港・港湾への連絡率：44%(平成14年度)(実績：45%(平成14年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・全体としては、目標の達成に向けて着実に進捗しているものといえる。 ・空港とのアクセスについては、平成14年度末の目標値である58%を達成し(実績値58%)、港湾とのアクセスについては、平成14年度末の目標値である38%を上回った(実績値40%)。 進捗は順調であることから、引き続き円滑な事業執行に努めるほか、公共事業をめぐる状況にかんがみ、今後、事業実施に伴う一層の効率化・重点化を図る必要がある。  <u>今後の取組の方向性</u> ・効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路については、今後とも重点的	措置済み 空港・港湾等へのアクセス道路の整備に関しては、より重点的な投資を行うため、対象となる空港・港湾を峻別した「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」を指標として採用したところである。 平成15年度においては、青森自動車道(青森JCT-青森東IC)の供用によって、拠点的な港湾に含まれている青森港への10分以内の道路アクセスを確保したところである。 (平成15年度空港・港湾アクセス関連予算：2,480億円)  措置予定 効率的なマルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、引き続き、拠点的な空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備するこ

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			に整備する。	ととしている。 平成16年度においては、中部国際空港の開港に間に合うよう、中部国際空港連絡道路及び知多横断路道路等の整備を推進し、中部国際空港への10分以内のアクセスを確保する予定である。
2	複合一貫輸送を促進する 【港湾局計画課：課長 林田博、道路局企画課：課長 宮田年耕】	複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率：80%（平成18年度） （79%（平成15年度））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・国民が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成15年度の実績値は79%となっており、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。  <u>今後の取組の方向性</u> ・今後もターミナル整備とともに、うねり等長周期波対策による荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上を図ること等により、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの機能強化を進め、円滑な物流活動の促進を図る。	措置済み ・平成15年度は、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルについては16港で整備を実施。 【56億円（平成15年度）】 ・引き続き、マルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備を進める。
政策目標14：新たな市場の育成				
1	不動産証券化市場を健全に発展させる 【総合政策局不動産課：課長 桑田俊一】	不動産証券化市場規模：5兆円（平成14年度） （3兆円（平成12年度））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・実績値については、平成13年度においてすでに6兆2千億円規模を達成、平成14年度においては9兆円の市場規模となり、目標値を大幅に上回ることとなった。 ・関連施策の実施による証券化市場への物件供給拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、	措置済み 地方の不動産証券化の実態調査、地方都市部における不動産証券化促進のための課題や対応策のとりまとめを行った上で、「不動産証券化ガイドブック」を作成し、地方都市セミナーを実施。 予算額25百万円（H15年度） 措置済み



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>また外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストの本格化に伴う証券化ニーズの拡大、株式市場の低迷や低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が予想以上に進んだことが目標の大幅な達成に寄与したものと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>不動産証券化市場規模自体は順調に拡大しているが、市場の健全な発展のためには、証券化市場への物件供給の拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上が不可欠であり、税制の整備、法律の適正な運用、投資家に対する普及・啓発活動の実施等により、引き続き不動産証券化市場の活性化を図っていく必要がある。</p>	<p>投資家保護や産学連携促進といった公共的な観点を踏まえた人材育成の教育プログラムのあり方、資格制度のあり方等について検討を行う。</p> <p>予算額 12 百万円 (H16 年度)</p> <p>措置済み</p> <p>平成 16 年度税制改正において、JリークのSPC優先出資証券保有規制(従前は 50%未満)を緩和し、100%のSPC優先出資証券を保有することを可能とした。</p> <p>検討中</p> <p>証券化市場への物件供給拡大、投資家に対する普及・啓発活動の実施等不動産証券化市場の健全な発展を図る施策について検討中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	<p>中古住宅・不動産流通を促進する</p> <p>【住宅局住宅政策課：課長 上田 健、総合政策局不動産課：課長 桑田 俊一、住宅局住宅生産課：課長 川本 俊明、土地・水資源局土地情報課：課長 周藤 利一】</p>	<p>指定流通機構（レインズ）における不動産仲介物件等の登録データ量： 200千件(平成17年度) (173千件(平成13年度))</p> <p>中古住宅の流通量：20万戸(平成15年) (15.7万戸(平成9年))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>指定流通機構における不動産仲介物件の登録データ量については、登録件数の伸びは鈍化しているものの、指定流通機構は積極的に活用されてきており、当該目標値は達成できるものと考えられる。</p> <p>・中古住宅の流通量については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>住宅性能表示制度の普及促進、価格査定マニュアルの普及、不動産市況情報の更なる提供の検討、不動産統合サイトの稼働により、中古住宅の品質、市場価格等に関する情報提供を推進する。</p> <p>価格査定マニュアルの改訂、不動産統合サイトの稼働、不動産取引価額等の情報開示についての検討を行うことにより、不動産流通の促進を図る。</p>	<p>措置済み</p> <p>・住宅性能表示の普及促進については、平成15年度は、住宅月間等の機会に、インターネットやパンフレット等による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を実施。</p> <p>・価格査定マニュアルの普及については、不動産業者向けのチラシ配布、HP上での宣伝等により、普及に努めている。</p> <p>・不動産統合サイトを平成15年10月に運用開始。</p> <p>検討中</p> <p>・不動産市況情報の更なる提供に関し、検討中。</p> <p>措置済み</p> <p>・価格査定マニュアルの改訂について、平成16年3月に住宅地価格査定マニュアルを改訂。</p> <p>・不動産統合サイトを平成15年10月に運用開始。</p> <p>検討中</p> <p>・不動産取引価格等の情報開示について検討中。</p>
3	<p>住宅リフォーム市場を活性化する</p> <p>【住宅局住宅政策課：課長 上</p>	<p>リフォームの市場規模：430万戸(平成13～17年度) (330万戸(平成8～12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・リフォームの市場規模(増築及び10㎡以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事)については、5年に1度の住宅・土地統計調査を基に実績値を得ているが、次期住調は平成16年度末頃公表予定。なお、建築着工統計等を用い、こ</p>	<p>措置済み</p> <p>・リフォネットの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会に対する補助の実施等リフォームに関する情報提供を促進するとともに、増改築工事瑕疵保証保険制度の普及及びSI住宅の普及・啓発を図った。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	田 健、住宅生産課 :課長 川本俊明】		<p>の数年の増改築の工事件数及び工事金額をみると、横言いもしくはやや減少となっているが、バリアフリーのための改修工事件数は住宅・土地統計調査以外に実績把握が困難であるため、指標全体の動向の分析は現段階では困難。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>リフォネットの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会への支援、増改築工事瑕疵保証保険制度の普及、S 住宅の普及・啓発を図る。</p> <p>優良住宅部品認定制度を通じた住宅部品の寸法、性能等について標準化等、建物部品についての更なる標準化に向けた取組みを進める。</p>	<p>措置済み</p> <p>・公共住宅ストックの効率的なリフォームを可能にするための住宅部品、施行仕様の開発を実施するとともに、優良住宅部品認定制度において、リフォーム等により住宅ストックの活用等に寄与する住宅部品についても認定できるよう制度の拡充を実施した。</p>
<b>政策目標15 :公正で競争的な市場環境の整備</b>				
1	建設業における不良・不適格業者を排除する 【総合政策局建設業課 :課長 西脇隆俊】	発注者支援データベース・システム」の導入状況 :100%(平成18年度) (62%(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は79%であり、目標の達成に向けて指標は向上している。</p> <p>・そのうち、国土交通省における導入状況は、平成13年度に既に100%に達しているもの、所管法人等の導入実績は平成14年度で未だ64%に留まっている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>技術者データベースに新たな情報を付加することにより、技術者データを充実させるとともに、検索システムの改良を行う。</p> <p>継続学習履歴や民間工事に係る情報の追加</p>	<p>措置済み</p> <p>監理技術者講習の受講記録をデータベースに反映させるシステムを構築。また、主任技術者の資格情報について新たに提供を開始。</p> <p>措置済み</p> <p>に加え、平成15年10月、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、発注者支援データベース・システムを積極的に活用して監理技術者等の現場専任制を確認するよう要請。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事成績データベースとのリンク</li> <li>・技術者個人名による検索のためのシステムの改良</li> </ul> <p>技術者データの充実や検索システムの整備等、虚偽申請防止等のための実効性や発注者に対する利便性を向上させることにより、発注者支援データベース・システムの導入の促進を図り、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除を促進する。</p>	
2	<p>公共工事の入札及び契約の適正化を推進する</p> <p>【総合政策局建設業課：課長 西脇隆俊】</p>	<p>『公共工事入札契約適正化法』に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況</p> <p>100%(平成14年度) 67%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年度の実績値は100%であり、目標は達成。</li> <li>・一方、入札契約適正化法においては、情報の公表による透明性の確保のほか、競争性の向上、不正行為の排除の徹底及び適正な施工の確保を入札契約の適正化の基本原則として定めているところであり、これらについても引き続き措置を徹底し、国土交通省等(国及び特殊法人等)における入札契約の適正化を促進する必要がある。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>他省庁及び所管特殊法人等を含む国全体で見ると、適正化法により義務付けられている情報の公表については取り組みが進んでいるものの、透明性・公正性の確保のための「入札監視委員会等の第三者機関の設置」や、公正な競争を促進し不正行為の未然防止に効果が期待される</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年11月に策定した「地方公共団体における入札監視委員会等第三者機関の運営ガイドライン」を活用し、入札契約の透明性・公正性の向上に資する第三者機関の必要性を訴え、未設置の発注者における第三者機関設置の促進を図ったところ。</li> <li>・入札契約適正化法第17条に基づき、国、特殊法人等、地方公共団体の全ての発注者を対象として、平成14年度における同法及び適正化指針の措置状況を調査し、平成15年10月に概要を公表したところ。</li> <li>・当該調査結果に基づき、必要な措置を講じるよう、財務省・総務省と連携して、平成15年10月に全ての発注者に対し、入札契約適正化法第18条に基づく要請を行ったところ。</li> </ul> <p>措置予定</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>「入札時における工事費内訳書の提出」等、適正化指針により措置に努めるよう求められている事項については、取り組みが遅れている発注機関もあり、その促進が必要。</p> <p>国、特殊法人等及び都道府県・政令指定都市については、適正化指針に定められた努力義務事項のうち、「入札監視委員会等の第三者機関の活用」、「入札時における工事費内訳書の提出」を「重点項目」として、その具体化を促進する。</p>	<p>・努力義務である「入札監視委員会等第三者機関の設置」並びに「入札時における工事費内訳書の提出」をより多くの発注者に導入させることで、入札契約に係る透明性・公正性の向上、不正行為の排除の徹底、適正な施工の確保に努める。</p>
3	<p>トラック事業における公正かつ競争的な市場環境の整備</p> <p>【自動車交通局 貨物課：課長 大黒伊勢夫】</p>	<p>トラック輸送における営業用トラック輸送の割合： 54%(平成18年度) (49%(平成11年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成13年度には実績値は52.0%となっており、毎年指標は伸びている。</p> <p>・平成2年の貨物自動車運送事業法により規制緩和の結果、トラック事業者は15000社増加し約57000社となったほか、トンキロあたりの運賃水準については、平成2年を100とすると、平成11年度には86.1となるなど、低廉な運賃料金や質の高いサービスの提供に向けた競争が促進されてきている。この結果、平成13年度において営業用トラックの輸送効率は自家用トラックの約25倍となっている。このような高い輸送効率の実現により、荷主が営業用トラックを選択する機会が増加しているものと考えられる。また、自動車関係諸税の軽減のメリットを享受するとともに、自らの車両の輸送効率を向上させるという観点から、自家用トラック使用者の営業用トラックへの転向</p>	<p>措置済</p> <p>全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、トラック事業者の輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定・公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業について事業者データを提供する等の支援を行う等、事後チェックのさらなる充実・強化を進めている。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>も進捗したと考えられる。</p> <p>・規制緩和の推進による事業者間の競争の進展が、安全等の必要コストを削減した輸送につながっている可能性もある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>平成 15 年 4 月に施行された改正貨物自動車運送事業法において経済的規制の大幅な緩和と輸送の安全確保のための社会的規制の強化を行うとともに、同法の施行に併せ公正な競争条件を確保するための事後チェック体制の強化を図ったところであり、当面その実施状況を見守っていく必要がある。</p>	
4	<p>基礎的な土地情報を整備する</p> <p>【土地・水資源局 国土調査課：課長 國弘 実】</p>	<p>地籍が明確化された土地の面積 :141 千 km<sup>2</sup>(平成 16 年度)</p> <p>(125 千 km<sup>2</sup>(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 14 年度の実績値は 129 千 km<sup>2</sup>であり、特に都市部においては 2,224 km<sup>2</sup> (都市部全体の 18%)しか進捗していない。</p> <p>・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の不十分さや地籍調査の重要性の認識不足とともに、都市部においては土地の細分化、権利関係の輻輳、頻繁な土地の異動等により調査・測量が他地域に比べ困難であることが考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>「第 5 次国土調査事業十箇年計画」に基づき、民間の能力・成果の活用を図りつつ地籍調査事業を着実に実施していく</p>	<p>措置済み</p> <p>「第 5 次国土調査十箇年計画」に基づく地籍調査として、平成 16 年度予算額 137 億円を計上。</p> <p>措置済み</p> <p>全国の都市部における地籍整備を円滑に推進していくために必要な基礎的調査として、都市部の地籍整備に必要な基礎的データ等を収集・整備する都市再生街区基本調査を実施することとしている。(平成16年度予算額102億円)</p> <p>措置済み</p> <p>平成14年から都市再生地籍調査事業及び都市再生推進基準点測量を実施しているほか、平成15年度からは新たに地籍調査着手推進事業を実施し、都市部における地籍調査を積</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>都市再生の円滑な推進のために、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図を整備しこれを正式地図化することにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。</p> <p>都市再生地籍調査事業のほか、地籍調査着手推進事業、都市再生推進基準点測量等を新たに実施するなど、都市部における地籍調査を積極的に推進する。</p>	<p>極的に推進している。</p>
政策目標16 :産業の生産性向上				
1	<p>専門工事業のイノベーションを促進する</p> <p>【総合政策局建設振興課 :課長 最勝 寺 潔】</p>	<p>建設業者に係る経営革新計画の承認件数 : 13件(平成 18 年度)</p> <p>(3件(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度の実績値(累計)は4件であり前年度から1件減少。</li> <li>減少の理由は、破産関連の承認取消の申請が1件あり、新規の承認件数が0件であったため。</li> <li>新規の承認件数が0件であった理由として、専門工事業者の消極性が考えられる。特に新分野進出や企業連携等に当たっては単独企業での取組が困難であるため、業界団体ごとに取組意欲の醸成に向けた具体的な取組を進めるとともに、CM方式等新たな建設システムに対応し得る責任施工体制を構築することが必要。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>専門工事業者の経営組織の革新 分離発注、異業種JV、CM方式等、多様な建設生産管理システムの構築に向けた環境整備を図る。 専門工事業者の新分野進出支援 リフォームやコンバージョン等、専門工事業者が直接発注者から受注できるような新分野への進出に対する支援を図る。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CM方式における責任施工体制の構築に向けた調査検討等を通して、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備を図っているところ。</li> </ul> <p>措置済み</p> <p>中小建設業者の差別化・高付加価値化の促進、元請・下請関係の適正化等により、優れた建設業者が伸びられる環境を整備するため、専門工事業者が業務提携などにより新たな請負方式を導入するための手法等を調査することについて検討中。</p> <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「CM方式に対応した施工体制のあり方研究会」を平成15年9月より設置し、CM方式における責任施工体制の構築に向けた調査検討を行った。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>CM方式における責任施工体制の構築</p> <p>CM方式における責任施工体制を構築することにより、CM方式の普及・定着を図る。これにより、元請・下請問題の解消、新たなビジネスチャンスの創出等、専門工事業者をはじめとする優れた専門工事業者が伸びられる環境整備が進むものと考えられる。</p>	
2	<p>自動車整備事業の生産性を向上させる</p> <p>【自動車交通局技術安全部整備課：課長 内藤政彦】</p>	<p>指定整備工場数：30,000 工場 (平成 17 年度) (26,927 工場(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>指定整備工場数の推移を分析すると年度ごとの伸び率は減少傾向にあるが、これは景気の低迷により設備投資を控える事業者が多いことが原因の一つと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>目標値を達成するよう、近代化資金のより一層適切な運用を図ることにより、認証工場の指定取得を推進することとしている。</p>	<p>措置済</p> <p>近代化資金を有効活用することにより、認証工場の指定取得等を推進中。</p>
3	<p>中小造船業の生産性を向上させる</p> <p>【海事局造船課：課長 丸山研一】</p>	<p>中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額： (千円/人)</p> <p>8,036 (平成 16 年度) 7,653 (平成 11 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成 14 年度は前年度より0.8%向上した。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>中小企業経営革新支援法に基づく支援等を通じて、中小造船業の経営基盤強化のための取り組みを促進する。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中小企業経営革新支援法に基づく経営基盤強化計画の支援・承認を行う。</li> <li>・ 中小企業経営革新支援法に基づく経営革新支援制度の指導・啓蒙に努める。</li> </ul>
政策目標17：消費者利益の保護				
1	<p>住宅性能評価・表示を普及させる</p>	<p>住宅性能評価 表示がなされた住宅の割合：50% (平成 17 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成 15 年度の実績値は、14 年度の 8.2%から</p>	<p>措置済み</p> <p>平成 15 年度は、住宅月間等の機会に、インターネットやパンフレット等による制度のPR、地方公共団体</p>



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	【住宅局住宅生産課 :課長 川本 俊明】	(5.3%(平成 13 年度))	<p>11.5%となり、目標に向け指標は伸びている。指標の伸びに関する要因としては、事業者の自発的取組みや消費者の認知度が大きいと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>住宅性能評価 表示がなされた住宅の割合は着実に伸びており、更なる増加に向け、住宅性能表示制度についてより一層の周知を図り、普及を促進する。</p>	<p>等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、住宅性能表示制度の普及を促進した。</p> <p>平成 16 年度においても同様の方策により、普及促進のための取り組みを引き続き実施していく予定。</p>
2	<p>自動車の安全性に関する情報を普及させる</p> <p>【自動車交通局技術安全部審査課 :課長 増井潤、自動車交通局保障課 :課長 増井隆夫】</p>	<p>衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標 :</p> <p>55(平成 15 年度)</p> <p>33(平成 12 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>当該指標は平成 12 年度が 33 であったのに対し、平成 15 年度期末時点で、目標値を上回る 70 となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。特に、平均の 点数を平成 12 年度と 15 年度で比較してみると、運転席は 3.8 から 5.2 に、助手席は 4.4 から 5.3 と大幅に向上していることから、安全性が急速に向上していることがうかがえる。</p> <p>また、カバー率は平成 12 年度から 4 ヶ年の合計で 79 車種となり、国内新車販売台数の約 8 割以上と目標どおりとなっている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後、衝突安全性能総合評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。平成 15 年度より歩行者頭部保護性能評価を開始し、今後も引き続き</p>	<p>措置済</p> <p>平成 15 年度より、自動車が歩行者に衝突した場合における歩行者の衝撃を低減させる性能を評価する歩行者頭部保護性能評価試験を新たに実施し評価を公表した。今後も継続的に評価を行う。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			実施する。平成16年度以降は、アセスメント事業の拡充に向けた調査研究の実施を予定としている。 また、欧米のアセスメントで実施されている評価試験方法の調査を行うなど、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。	
政策目標18 :災害による被害の軽減				
1	<p>水害による被害を軽減するため、施設整備を行う 【河川局河川計画課：課長 布村明彦】 【河川局治水課：課長 柳川城二】 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤隆】</p>	<p>水害危険度指標 :4.2 (平成18年度) (4.7(平成13年度)) 堤防整備率 :60.3% (H18) (55.5% (平成12年度)) 洪水調節指数 :53% (平成18年度) (47% (平成13年度)) 床上浸水常襲地区内家屋数 :7万戸 (平成18年度) (12万戸(平成12年度)) 流下能力不足橋梁数 :3,500橋 (平成18年度) (4500橋(平成13年度見込み)) 下水道雨水対策整備率 :55%(平成14年度) (50% (平成12年度))</p>	<p>目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年度を目標年次としている指標については、目標の達成に向けて順調に指標が伸びている。</li> <li>しかしながら、目標年次が平成14年度である下水道雨水対策整備率の実績値は51% (見込み)であり、目標の達成は難しい状況。この理由として、指標の対象期間であるH8-H14期間中には、福岡市や名古屋市など一定レベルの水害対策を終えた都市における水害が頻発したため、これらの都市の水害安全度の向上について重点的な取り組みを実施したことが考えられる。</li> <li>また、その他の指標の向上のためには、河川やダム等の整備がなされることが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、継続的に指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が大きい。</li> <li>今後とも、継続的に指標の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。</li> <li>近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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実施。</li> <li>下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進。</li> <li>平成16年度には特定都市河川浸水被害対策法が施行され、今後はこれまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策が行われる見込み。</li> <li>ダム事業について既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底。</li> <li>既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に着手。</li> </ul> <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川事業において、短期集中型事業の導入による重点投資を実施。</li> <li>緊急都市内浸水対策事業を拡充し、浸水被害緊急改善下水道事業を創設。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト削減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。</li> <li>・ 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。</li> <li>・ さらに、平成16年度には特定都市河川浸水被害対策法が施行され、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策が行われる見込み。(政策アセスメントを実施)</li> <li>・ ダム事業について既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。</li> <li>・ 既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。</li> <li>・ 短期集中型事業の導入による重点投資の実施</li> <li>・ 緊急都市内浸水対策事業の拡充</li> </ul>	
2	<p>災害の危険性に関する情報を普及させる 【河川局治水課：</p>	<p>ハザードマップ認知率：洪水 70% (平成18年度) (4%(平成12年度)) ハザードマップ認知率：火山 76%(平成18年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洪水については、平成14年度の実績値は6%であり、伸びは微増である。これは、ハザードマップを作成・公表している</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課長柳川城二】 【河川局砂防部砂防計画課：課長亀江幸二】	(30% (平成12年度))	<p>市町村が、浸水想定氾濫区域内の対象市町村の2割に満たない現状(H15.3現在)であり、指標の向上については、市町村の更なる積極的な作成・公表に期待するところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>火山については、平成14年度の実績値が61%となっており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。これは、平成12年の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域の公表を進め、109水系193河川(約1,200市町村)全ての公表を早期に実現する。 (H15.3.31現在の公表:95水系161河川(923市町村))</li> <li>・火山ハザードマップの公表を進め、29火山の(139市町村)全ての公表を早期に実現する。 (H15.3.31現在の公表:26火山(113市町村))</li> <li>・ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要がある、各地域の事情に則した効果的な取組を国土交通省として支援していく。</li> </ul> <p>[具体例] (1)ハザードマップ作成のベースとなる浸水想定区域図の電子データを配布。</p>	<p>必要があり、各地域の事情に則した効果的な取組を国土交通省として支援。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水想定区域の公表を進め、109水系193河川(約1,200市町村)全ての公表を早期に実現する。 (H16.3.31現在の公表:96水系163河川(880市町村))</li> <li>・火山ハザードマップの公表を進め、30火山の(140市町村)全ての公表を早期に実現する。さらに先駆的なハザードマップとして新たな火山災害要因を盛り込んだ火山ハザードマップの作成・公表を促進する。 (H16.3.31現在の公表:29火山(125市町村))</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			(2)水防訓練、避難訓練の実施。 (3)小学生を対象にした防災教育の実施。	
3	台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。 【気象庁予報部業務課：課長 瀬上 哲秀、観測部管理課：課長 羽鳥光彦】	台風中心位置予報の精度： 360km (平成 17 年度) (443km (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年ごとの台風の特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前 3 年間の平均誤差としている。平成 15 年 1 年間の平均誤差では 349km であり、平成 17 年の目標達成に向け、着実に精度が向上している。</li> <li>精度向上の要因としては、台風予報に用いている数値予報モデルの解像度を向上させたこと、台風に関係するモデル計算手法や、気象衛星観測データ等を取りこむ解析手法を高度化したことが挙げられる。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観測データを数値予報モデルに取り込む手法の改善、数値予報モデルの性能向上のための開発を一層推進する。</li> <li>衛星による水蒸気観測データを数値予報モデルに取り込む手法と数値予報モデルの境界層の計算手法を改善する。</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>数値予報モデルの初期値の作成手法を大幅に高度化した。</li> <li>極軌道気象衛星による観測データを初期値に取り込む手法を改善した。</li> <li>極軌道衛星から推定される海上風を初期値に取り込む手法を実用化した。</li> <li>台風のエネルギー源である水蒸気の凝結熱の計算手法を改善した。</li> </ul> <p>措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>極軌道衛星のマイクロ波観測による水蒸気データを数値予報モデルに取り込む手法、及び台風のエネルギーとなる水蒸気の供給を左右する境界層の計算手法を開発した。</li> <li>これらの手法を用いた予報実験の評価・検証結果を参照して手法の改良を行い、予報精度の向上を確認した後、業務で使用する予定。</li> </ul>
4	土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う 【河川局砂防部砂防計画課：	土砂災害保全指標 :42% (平成 18 年度) (35%(平成 12 年度)) 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害時要援護者関連施設対策数 :981 箇所	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土砂災害保全指標は目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。ただし、現在の指標は開発行為による新規の住宅地等の増大 (分母</li> </ul>	<p>措置済み</p> <p>近年大きな災害をうけた地域における適切な対応、重要交通網等の保全、災害時要援護者対策等について砂防事業等を重点的に実施しているところで</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課長亀江 幸二】	所(平成 18 年度) (756 箇所(平成 13 年度))	<p>の増大)という外部要因を内包しているため、事業の進捗が正確に反映されない可能性があり、最終的に目標を達成できるかは予断を許さない状態である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害時要援護者関連施設対策数目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。しかし、過去 5 年間 (H10 ~ 14) の土砂災害による犠牲者のうち災害時要援護者の割合が約 62% を占めるなど、現状においても高齢者等の災害時要援護者の割合が高いため、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後もさらに砂防事業等を重点的かつ効率的、効果的に実施することで、事業の効果の早期発現を図る。また、今後は土砂災害の危険性がある自力避難が困難な災害時要援護者関連施設対策について、特に土砂災害のおそれの高い箇所等を特定し、整備期間の目標を立て重点的に投資を実施する。</p>	あり、特に自力避難が困難な災害時要援護者が 24 時間入居している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所について、「短期集中事業」としておおむね 5 年間で重点的に実施している。
5	津波・高潮等の災害による被害を軽減を軽減するため、施設整備を行う。 【河川局海岸室 : 室長 細	津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積 : 230 万人, 10 万 ha (平成 18 年度) (320 万人, 12 万 ha (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 14 年度の実績値は防護されていない人口 286 万人、防護されていない面積 11.1 万 ha であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。一方、平成 14 年には東海地震に関</li> </ul>	措置済み 海岸保全施設及び津波・高潮防災ステーションの整備を積極的に実施中。また、迅速な避難行動に資する津波・高潮ハザードマップマニュアルを作成

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	見寛】 【港湾局海岸・ 防災課 :課長 内村重昭】		<p>する地震防災対策強化地域が拡大されるとともに、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が制定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>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。</p>	
6	震災時の緊急支援ルートを確認する  【道路局国道・ 防災課道路防 災対策室 :室長 梅山 和成】	緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率 :9割(平成14年度)(実績 :約9割(平成14年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・緊急輸送道路内の耐震橋脚の整備については、被災した場合に緊急輸送活動への影響が大きいものや跨線橋や跨道橋等、周囲への二次的被災の影響が大きいものについて、実施計画において約9割の橋脚耐震補強を確保したところであるが、跨線橋や跨道橋等については協議事項等の調整に時間を要しているところもあり、今後も精力的に関係機関との協議を進めるとともに、対</p>	<p>措置済み</p> <p>緊急輸送道路内における周囲への二次的被害の影響が大きい跨道橋や跨線橋の未対策橋脚について重点的に対策を実施中。</p> <p>なお、社会資本整備重点計画において、震災に加え、豪雨や豪雪の災害も含めた地域の安全性の確保状況を示す「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」を新たな指標として設定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>策の優先順位をより明確化し、効率的に整備を進めることが必要である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。</p>	
7	<p>多数の者が利用する建築物を耐震化する</p> <p>【住宅局建築指導課：課長 小川 富由、市街地建築課：課長 高井 憲司】</p>	<p>新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 20%(平成 17 年度)</p> <p>(11%(平成 11 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 10 年から 14 年にかけて、指標は伸びている。</p> <p>・指標の伸びの原因としては、耐震型優良建築物等整備事業や関係省庁による補助等による支援策が活用されてきていること、公共建築物等を中心に一定の予算措置等がとられてきていることなどが考えられる。</p> <p>・また、鳥取県西部地震や芸予地震の発生、東南海・南海地震の発生の危険性の指摘などにより危機意識がある程度高まってきていることが掲げられる。</p> <p>・なお、指標の内訳について見ると、公共建築物の耐震化は約 22%となっており、民間建築物の耐震化を大きく上回っている。</p> <p>・現状の課題としては、民間建築物における耐震化がまだ充分に行われていない点が掲げられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・今後は、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策の活用を</p>	<p>措置済み</p> <p>・地方公共団体の担当者への普及広報に努めているところ。</p> <p>・社会資本整備審議会においてなされた「既存建築物の改善と有効活用のための建築行政のあり方に関する答申」(平成 16 年 2 月)により、既存建築物の安全・衛生の性能確保に係る制度の見直しが必要とされたことを踏まえ、「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」案を第 159 回国会に提出した(平成 16 年 3 月)。</p> <p>措置済み</p> <p>・耐震型優良建築物等整備事業については、東南海・南海地震防災対策推進地域を補助対象地域に加えたほか、平成 16 年度にさらに補助対象地域の要件を緩和した。</p>



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。</p> <p>耐震型優良建築物整備事業制度の補助要件を緩和し、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づく東南海・南海地震防災対策推進地域を補助対象地域に加える。</p>	
8	住宅を耐震化する【住宅局建築指導課：課長 小川 富由、住宅政策課：課長 上田 健、住宅総合整備課：課長 佐々木 基、住宅生産課：課長 川本 俊明、市街地建築課：課長 高井 憲司、住宅資金管理官：管理官 合田 純一】	新耐震基準以前に建築された住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 25% (平成 17 年度) (6% (平成 11 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・5年ごとの集計 (住宅・土地統計調査) による状況の把握を行っているため、平成 15 年までの間の指標の実績については不明である。</li> <li>・耐震改修の課題としては、耐震改修工法が十分に普及していない点が掲げられた調査結果も見られる。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>耐震診断・改修の方法について、検討を図り、その結果の普及促進を行う</p>	<p>措置予定</p> <p>耐震診断・改修の方法についての指針の見直しを行ったところ。今後指針に係る講習会の実施等により普及を図る予定。</p>
9	震災時の避難地を確保する【都市・地域整備局公園緑地	災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合： 65%(平成 14 年度)	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 14 年度において、約 66%となり目標値を達成した。</li> </ul> <p>広域避難地の整備面積は着実に増加してい</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災公園の整備に対し、重点的に予算を配分 H16 予算額 445 億円</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課 :課長 高梨 雅明】	(64%(平成 12 年度))	<p>るが、災害時の避難地・復旧活動の場としての広域避難地を整備し、災害による被害を軽減するという政策目標の達成をより正確に把握するためには、安全な避難活動を保障する備蓄倉庫等の災害応急対策施設の整備状況についても把握する必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後も市街地において市民の安全な生活を確保するため、引き続き防災公園の整備を推進する必要がある。具体的には以下の施策を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重点的投資により、市街地において災害時に広域避難地として市民の安全な避難場所を提供する防災公園の整備を引き続き推進する。</li> <li>・ 防災公園の量的な整備だけでなく、避難・防災の拠点としての防災公園の機能向上を図り、効果的、効率的に都市の防災機能を向上させるために、災害復旧活動・被災舎の支援活動を確保するための施設である備蓄倉庫、耐震性貯水槽等の災害応急対策施設の整備を推進する。</li> </ul>	<p>(対前年度比 1.0%増、都市公園事業費補助の 50%強)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな業績指標として、「一定水準(1)の防災機能を供えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市(2)の割合」を設け、平成14年度約8%を平成19年度までに約25%まで向上させることを目標値として設定し、目標達成に資する事業について重点的に実施していく。</li> </ul> <p>(1)一定水準 :備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設を備える面積 10ha 以上のオープンスペース</p> <p>(2)大都市 :人口 20 万人以上の都市(東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市として扱う。)</p>
<b>政策目標19 :交通安全の確保</b>				
1	海上における死亡・行方不明者を減少させる 【海上保安庁	海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 : 200 人以下(平成 17 年) (320 人(平成 13 年))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 14年の実績値は 321人であり、前年に比べ 1人増加</li> <li>・実績値 321人のうち漁船に係るものが 178人(5</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ヘリコプターの高速性等を活用し、救助体制の充実強化を図るため函館、美保、鹿児島航空基地に救護士を配置した。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>警備救難部救難課 :課長 上岡宣隆、海事局安全基準課 :課長 石田育男、海技資格課 :課長 羽尾一郎】</p>		<p>5%)を占め、そのうち96人(30%)が一人乗り漁船</p> <p>・距岸20海里未満で発生した海難に係る2時間以内の情報入手割合は75%(前年より2ポイント減少)、2時間以内の生存率は74%、2時間以上の場合は、57%である。</p> <p>・プレジャーボート等乗船者のライフジャケット着用率は28%(前年より2ポイント減少)であり、着用者の生存率は97%、未着用者の場合は、80%である。</p> <p>・漁船乗船者のライフジャケット着用率は28%(前年より23ポイント増加)であり、着用者の生存率は83%、未着用者の場合は49%である。</p> <p>(上記動向の分析結果)</p> <p>・早期の事故情報通報及びライフジャケット着用は、高い生存率に結びついている。</p> <p>・海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の減少のためには、早期の事故情報入手及びライフジャケットの着用が極めて重要であるが、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹底等に係る指導周知が充分浸透しておらず、特にライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・函館、美保、鹿児島航空基地に救護士を配置</p> <p>・海上保安庁警備救難部救難課に海浜事故対策官</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自己救命策確保等の一層の推進のため、海上保安庁警備救難部救難課に海浜事故対策官を配置した。</li> <li>・船舶職員及び小型船舶操縦者法の遵守事項に係る指導及び啓発活動の推進中</li> <li>・平成15年6月1日に船舶職員及び小型船舶操縦者法が施行され、水上オートバイ乗船者、12歳未満の子供、連絡手段を有さず単独乗船の漁船で漁労をする者に救命胴衣等の着用が義務付けられた。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>を配置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶職員及び小型船舶操縦者法の遵守事項に係る指導及び啓発活動の推進</li> <li>ライフジャケット着用義務対象者の範囲見直し</li> </ul>	
2	<p>船舶交通の安全を確保する</p> <p>【海上保安庁交通部企画課：課長 佐藤尚之、港湾局計画課：課長 林田博、海上保安庁交通部安全課：課長 村上玉樹、計画運用課：課長 三村孝慈】</p>	<p>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：</p> <p>0.1件(平成18年度) (0.1件(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成14年度においては、海上交通センターからの確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、18件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止したほか、航路標識・国際幹線航路の整備等により海上交通環境の向上を図ったことにより、大規模海難の発生数0を維持しており、目標達成に向け順調に推移している。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の励行、海上交通センターの的確な運用・航路標識・国際幹線航路の整備等を継続して実施し、大規模海難の発生数0を維持する。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海上交通法令の励行施策の継続実施</li> <li>海上ハイウェイネットワークに係る検討</li> </ul> <p>平成14年度に引き続き、東京湾海上ハイウェイネットワークに係る検討委員会等を設置し、平成14年度にとりまとめた中間報告に基づき、新しい交通体系案についてビジュアル操船シミュレーション等を用いた評価、検討を行い、最終的な成案をとりまとめた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>AISを活用した次世代型航行支援システムの整備(東京湾及び周辺海域)</li> <li>海上交通センター等の拡充</li> </ul> <p>平成15年4月から名古屋港海上交通センターにおいて中短波無線(2,019kHz)により英語放送の情報提供を開始した。</p> <p>平成15年7月から伊勢湾海上交通センターの運用を開始した。</p> <p>備讃瀬戸海上交通センターのレーダー監視エリアの拡大のための局舎整備等を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海上交通センター等の的確な運用の実施</li> </ul> <p>海上交通センター等における的確な航行管制・情報提供を実施した。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
				<p>航行援助システムのIT化</p> <p>新たに14の海上保安(監)部において沿岸域情報提供システム(MICS)を整備し、安全情報の提供を実施した。</p> <p>・ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備</p> <p>高機能航路標識等59基の整備を実施した。</p> <p>・国際幹線航路の整備(港湾事業費159億円)</p> <p>東京湾口航路等4航路の国際幹線航路の整備を実施した。</p>
3	<p>ハイジャック・航空機テロの発生を防止する</p> <p>【航空局総務課ハイジャック・テロ防止対策室：室長 新田 慎二】</p>	<p>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年度以降毎年度)</p> <p>(0件(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。</p> <p>なお、平成11年には、航空機内に凶器を持ち込んだ犯人の凶刀に機長が亡くなるというハイジャック事件が発生し、種々の対策を講じてきたが、米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、空港警戒態勢を最高レベルにするなど更なる航空保安措置を講じてきたところ、同様のハイジャック事件等は発生していないが、我が国をめぐるテロ情勢は依然と厳しく、国民に大きな不安をもたらしている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・我が国の緊急事態対処見直しの一環として、</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港警戒態勢のフェーズEの維持。</li> <li>・ 航空法施行規則を改正し、強化型乗組員ドアの設置を義務付け。</li> <li>・ ICAO「航空保安行動計画」に対し、拠出金を負担。</li> <li>・ インライン検査システムを羽田空港に整備中。</li> <li>・ 液体物検査装置を順次空港に導入。</li> </ul> <p>措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空法施行規則等を改正し、航空保安対策に関する関係者の役割分担を明確にする予定。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>ハイジャック対策等のテロ対策の推進が重要課題となっており、また、G8やICAO等においても交通分野におけるセキュリティ対策の強化が提唱されるなど、ハイジャック・テロ対策の一層の推進が国内外から求められている。</p> <p>・航空保安対策に関する関係者の役割分担の明確化。</p> <p>・高性能検査機器の導入促進等ハイジャック・テロ対策の強化。</p> <p>・ICAOの取組に対する財政的貢献等国际協力の推進。</p>	
4	<p>航空事故を減らす  【航空局技術部  運航課：課長 宮下徹、航空機  安全課：課長 高岡信、乗員  課：課長 高橋和弘、管制保安  部保安企画課：課長 蒲生猛】</p>	<p>定期航空における航空事故発生率：0.176件/10万飛行時間(平成13～17年の平均)  (0.195件(平成8年～12年の平均))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、その傾向については、減少傾向にあるといえる。</p> <p>・過去5年間(H10～14年)の事故(事故調査中のものを除く)8件のうち、4件は乱気流が事故原因となっている。</p> <p>・なお、単年実績について、大きく変動する外部要因としては、年間における事故の発生件数が少なく、1件の事故に対し、数値への影響が大きいことが上げられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・上記施策を着実に実施していくほか、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。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・管制支援システムのうち航空路監視レーダーの性能向上に着手し、その一部を運用開始。</li> <li>・安全性確認検査や運航検査、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等への指導・監督を充実。</li> <li>・小型航空機等の事故を防止するため、法令及び関係規定の遵守、小型航空機等の運航者に対する教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等について指導を強化するとともに、運航者の安全に係る知識の向上及び意識の啓蒙を推進。</li> <li>・管制支援システムの整備等によるニアミス事故再発防止安全対策や管制情報処理システムのフェイルセーフ対策を実施し、航空交通の安全対策を強化。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、ヒューマンファクター対策や航空保安施設の整備について、取り組む。</li> </ul>	<p>上記の施策を今後とも引き続き着実に実施し、ICAO 等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を実施。</p>
5	<p>幹線道路の事故多発地点における交通事故を減らす</p> <p>【道路局 地方道・環境課：森永教夫】</p>	<p>幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数：3,200 箇所（平成14年度）（実績：2700 箇所（平成12年度））</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事故多発地点の対策については、バイパス整備等の抜本的な対策が平成14年度末までに完了できない箇所等を除き、概成した。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い事故危険箇所について、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。また、事故危険箇所や対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを予定している。</li> <li>事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。</li> <li>事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。</li> </ul>	<p>実施中</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路 3,956 箇所を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と連携して集中的な死傷事故抑止対策を実施中。 事業費 3,086 億円(H15 年度)</li> <li>効率的・効果的な事故対策を展開するため、対策のノウハウの蓄積・活用等を図り、併せて専門家の知見を活用する仕組みを導入する「交通事故対策・評価マニュアル」を作成中。</li> </ul>
6	<p>自動車の安全性を高める</p> <p>【自動車交通局】</p>	<p>車両対車両衝突事故における死亡事故率： （正面衝突） 3.5%（平成17年度）</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成13年度の実績値は3.4%であり、目標を達成した。</li> <li>前面衝突基準に適合している自動車が増加したこ</li> </ul>	<p>措置済</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京モーターショーにおいて、シートベルト非着用の危険性を示す展示を行うとともに、パンフレットを作成、公表した。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	技術安全部技術企画課:課長 戸澤 秀実】	(3.6% (平成 12 年度))	<p>とが要因の1つであると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと(自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い自動車が増加している)、シートベルト着用率が高い水準で推移していること等が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や重傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、特に後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。</li> <li>・対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進する。</li> <li>・より精度の高い効果分析手法の検討を行う。</li> <li>・今後は、目標値を3.2% (目標年次平成 17 年度)とし、引き続き施策を講じていくこととする。</li> </ul>	<p>・シートベルトの着用を促進するため、現在のシートベルト非着用時に警報する警告灯に加え、警報音により警告する装置の義務付けを決定した。</p> <p>措置予定</p> <p>・乗用車等に対しオフセット衝突時の乗員保護基準を導入するべく作業を進めているところである。</p>
7	事業用自動車の安全運行を確保する	事業用自動車の運行管理に起因する事故割合： 50%(平成 17 年度) (56%(平成 11 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 13 年度の指標 (運行管理に起因する事故割合) (実績値) は 54%であり、目標の達成に向け一層の取り組みが必要と考える。</li> </ul>	<p>措置済</p> <p>・公安委員会等から死亡・重傷事故等の情報を得ることにより、運行管理者特別講習等対象者情報の入手を実施し、受講・受診の徹底を図っているところ。</p>



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	【自動車交通局 総務課安全対策室 : 室長 清谷伸吾】		<p>・なお、指標の改善の理由として、トラックの運行管理に起因する事故発生件数の減少が影響していると考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・強化した安全規制の徹底（運行管理者特別講習及び死亡・重傷事故等惹起運転者に対する適性診断（特定診断）対象者の把握並びに受講・受診の徹底）</p> <p>・業態ごとの安全意識等のレベル、業務の実態等に即したきめ細やかな運行管理者指導講習及び適性診断の充実等</p> <p>・監査の一層の充実・強化（平成 16 年度を目途に統合データベースを構築し、安全対策が十分でない恐れがある事業者を効率的にかつ迅速に抽出できるようにし、これらの事業者に確実に監査を行う。）</p>	<p>今後も各認定機関に対し、業態ごとの安全意識等のレベル、業務の実態等に即したきめ細やかな運行管理者指導講習及び適性診断の充実等を図るよう指導していく</p> <p>統合データベースの構築を図り、各種通報データ等から安全対策が十分でない恐れがある事業者の効率的かつ迅速な把握を行う。</p> <p>【予算額 4,500 万円（平成 16 年度）】</p>
8	鉄道の安全を確保する 【鉄道局施設課 : 課長 福代倫男】	<p>遮断機のない踏切道数 : 4,800 箇所(平成 17 年度) (5,928 箇所(平成 12 年度))</p> <p>地方中小鉄道における ATS 設置率（誤出発防止機能を有するもの） : 100%(平成 18 年度) (92.6%(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・ 遮断機のない踏切道数については、平成 10 年度末までの実績値は 6,423 箇所であったが、平成 14 年度末の実績値は 5,534 箇所であり、これまでのところ、順調に整備が進んでいる。</p> <p>・ ATS の設置率については、平成 10 年度末は 91.4%であったが、平成 14 年度末においては 96.1%となり、順調に整備が進んでいる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p>	<p>措置済み</p> <p>・ 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による助成により、遮断機の設置を促進している。</p> <p>措置済み</p> <p>・ 鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有する A T S の設置を推進している。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			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による助成により、引き続き確実な目標の達成を目指す。 ATS の設置率に関しては、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有するATS の設置を推進する。	
9	船舶の安全航行を確保するため、放置艇を減らす 【港湾局環境整備計画室：室長 牛嶋龍一郎、河川局水政課：課長 長谷川伸一、治水課：課長 柳川城二】	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 目標値 :55% (H18年度) (45% (H8年度), 44% (H14年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・ 業績指標については、約 5 年に 1 度の調査により把握。 ・ 平成 14 年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果では約 44%であり、前回調査と比較しほぼ横這いの状況。  <u>今後の取組の方向性</u> ・ 港湾区域において、公共によるポートパーク等簡易な係留・保管施設の整備や民間事業者や第 3 セクターへの低利融資や無利子貸し付けなどにより係留・保管能力の向上を一層促進する。	措置済み ・ 平成 15 年度、全国 16 箇所でもポートパークの整備を実施。 ・ 引き続き平成 16 年度も整備を推進する予定。
<b>政策目標 20 海上における治安の確保</b>				
1	海上からのテロによる被害を防止する 【海上保安庁警備救難部管理課：課長 城野	巡視船艇の高速化率： 70% (平成 18 年度) (59% (平成 13 年度))  平成 15 年 10 月、「巡視船艇の高速化率」に変わる新たな指	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・ 平成 14 年度の実績値は 60.7%であり、平成 14 年度の目標値である 61%をほぼ達成しており、目標の達成に向けて順調に推移している。 今後も引き続きいかなる事態にも対応できるように不審船事案、テロ事案等に対する対応体制の	措置済み 巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化 ・ 巡視船・航空機の充実整備を実施した。 ・ 船艇・航空機職員の技術向上を図った。 ・ 個人装備等の充実整備を実施した。 情報収集、分析、伝達体制の強化

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	功、警備課 :課長 山下政晴】	標として「海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数」を採用。 目標値 : 0 (平成 15 年度以降毎年度) (0 (平成 14 年度))	強化が必要となっている。  <u>今後の取組の方向性</u> ・不審船事案・テロ事案に迅速・確実に対応するために、巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化、情報・通信・監視能力の強化、職員の安全確保、不審船・テロ対応体制の強化を図っていく必要がある ・今後は、いかなる事態にも対応できる安全な国づくりを進めるため、政府全体で我が国の緊急事態対処の見直しを行うこととなる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 118 番の効果的な運用を行った。</li> <li>・ 警備情報システムの整備を実施した。</li> <li>・ 国内外関係取締機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化を図った。</li> </ul> <p>職員の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巡視船・航空機の防弾対策を実施した。</li> <li>・ 遠距離からの正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化を図った。</li> <li>・ 救護士の設置による職員救護体制の整備を実施した。</li> </ul> <p>不審船・テロ対応体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ テロ対応特殊部隊の増員を図った。</li> <li>・ テロ対策担当職員等を配置した。</li> <li>・ テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実に行うための体制の整備を実施した。</li> <li>・ テロ事案を含む、多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制の整備を実施した。</li> </ul>
2	海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。 【海上保安庁警備救難部管理課 :課長 城野功、国際刑事	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 : 22.0 (H14 ~ H18 の移動平均) (18.0 (H9 ~ H13 の移動平均))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・ 平成 14 年の薬物・銃器事犯の摘発件数は 18 件で昨年実績より 3 件増加した。しかし、平成 10 年から平成 14 年の平均では、前年平均に比べ、1.0 件の増加のみ、目標の達成に向けた指標にかかる実績値は、ほぼ横ばいである。 ・ 平成 14 年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携のほか中国公安部とも協力して漁船から覚せい剤約 151kg を押収した事案等があげられ、国外及び国内関係機関との連携強化等の施策の効果は、着	措置済み 情報収集・分析体制の強化 ・ 第八、九、十管区海上保安本部に国際刑事課を設置、第十一管区海上保安本部警備課に「国際犯罪対策室」を設置した。 警備情報システムを活用することにより、密輸・密航事犯の摘発の強化を促進した。 内外の関係機関との連携強化

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課 :課長 添田 慎二】		<p>実に顕れている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていることがあげられる。</li> </ul> <p>今後の取組の方向性</p> <p>・巡視船艇・航空機の充実整備による我が国周辺海域における密輸容疑船舶の監視・捕捉能力の向上、資機材を有効活用した立入検査を実施する等による監視取締体制の強化を図るほか、関係機関との連携強化及び情報分析能力の向上を推進し捜査活動体制の強化する等、国際的な組織犯罪に対する取締を積極的に推進することにより、組織的・計画的に行われ、ますます悪質化・巧妙化・広域化する薬物・銃器密輸事犯を水際で阻止する。</p>	<p>・海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークを強化した。</p> <p>・警察・税関等国内関係取締機関との連携を強化した。</p> <p>監視取締体制の強化</p> <p>・薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視取締を実施した。</p> <p>容疑船舶の監視・追尾能力の向上</p> <p>・速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた2隻の巡視船の整備及びヘリコプター3機の夜間監視機能等を強化した。</p>
政策目標2 1 :船員災害の防止				
1	船員災害を防止する 【海事局船員労働環境課 :課長 寺西 達弥】	船員災害発生率 : (年間千人率) 13.2 (平成 14 年度) (15.6 (平成 12 年度))	<p>目標の達成状況に関する分析</p> <p>・業績指標については、平成10年度から平成14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9年度に比べ17%減少させる目標を達成させるために毎年定められた対前年度比の減少目標を、重大災害の発生した平成11年度を除き着実に達成しており、平成14年度の目標値も達成された。</p> <p>(対平成9年度比25%減)</p>	<p>措置済み</p> <p>・平成15年度から平成19年度までの5年間における船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し、基本となるべき事項を定めた第8次船員災害防止基本計画を策定した。</p> <p>・平成15年度船員災害防止実施計画により、死亡災害の減少を目指し、「海中転落」等の防止や高齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策等の重</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・船員の高齢化、乗組員の少数化とこれに伴う作業の多重化、外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえて、中小船舶所有者を中心とした死傷災害の防止対策等を一層推進するものとする。</p> <p>・第8次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成15年度船員災害防止実施計画の重点対策及び主要対策を推進し、死傷災害の発生率(年間千人率)を、対前年度比4%減少させることを目標とする。</p>	<p>点対策及び安全衛生管理体制の整備とその推進や死傷災害防止対策等の主要対策を推進した。</p>
政策目標2 2 地球環境の保全				
1	<p>自動車の燃費を向上させる</p> <p>【自動車交通局技術安全部環境課:課長 江口 稔一】</p>	<p>ディーゼル自動車の平均燃費： 13%(平成17年度) (8.5%(平成11年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の実績値は21.3%であり、平成13年度と比べて指標の数値の伸びが大きい。</p> <p>・この平均燃費値上昇は、燃費性能の高い自動車の出荷台数割合が前年度より高くなったことや、乗用車と比べて燃費が相対的に高い貨物車の出荷台数割合が高くなったことによるものと考えられる。</p> <p>・貨物車出荷割合が高くなった背景として、排出ガス規制の影響によりディーゼル乗用車の出荷台数が大きく減少していることが考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>引き続き、ディーゼル自動車の燃費目標達成状</p>	<p>措置済</p> <p>・国内出荷されるディーゼル自動車の燃費値の調査を実施し、省エネ法に基づき設定したディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握するとともに、燃費に関する情報を冊子や国土交通省HP上で公表した。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			況を把握することとする。また、目標年度(平成17年度)における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準等の設定について検討を行う。	
2	<p>モーダルシフトを推進する</p> <p>【担当課：政策統括官付政策調整官：福内直之】</p>	<p>国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率：47% (平成18年度)</p> <p>(40.4%(平成11年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成10年度の42.9%から、平成12年度においては39.6%と下落している。</li> <li>これは、貨物鉄道・内航海運の貨物輸送量(モーダルシフト化率算定対象貨物)は増加しているものの、自動車貨物輸送量の伸びがそれ以上に大きいためである。</li> <li>モーダルシフトを阻害する要因についてヒアリング等を行った結果、鉄道・内航海運の競争力が自動車と比較して弱い荷主等のモーダルシフトに対する意識が希薄である、等が主な原因であることが明らかになった。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年5月に、策定した「モーダルシフトの促進に向けた平成15年度アクションプログラム」に基づき、貨物鉄道・内航海運の利用促進に向けた各施策を着実に実施することにより鉄道・内航海運の時間・コスト面での競争力向上を図るとともに、荷主・物流事業者のモーダルシフト意識向上に向けた核施策を実施することによりモーダルシフトを推進していく。</li> </ul>	<p>措置済み</p> <p>(貨物鉄道関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「山陽線鉄道貨物輸送力増強事業」による整備を実施中。</li> </ul> <p>(内航海運関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>内航海運業の参入規制緩和等を内容とする法案を国会に提出。</li> </ul> <p>次世代内航船(スーパーエコシップ)に関して、基本設計・船型開発等を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高度船舶安全管理システムの研究開発に関して、実験船による海上試験や故障診断技術の評価を実施。</li> <li>共有建造制度により、モーダルシフト船を4隻(18,500総トン)建造。</li> <li>横須賀港において、複合一貫輸送ターミナルの整備が完了。</li> </ul> <p>(荷主等の意識向上関係)</p> <p>環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験において、平成15年度は35件を認定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	住宅・建築物の省エネルギー化を推進する 【住宅局住宅生産課：課長 川本俊明、建築指導課：課長 小川富由】	住宅の省エネルギー化率 35% (平成 17 年度) 5% (平成 11 年度)) 建築物の省エネルギー化率 60% (平成 17 年度) 34% (平成 11 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>住宅の省エネルギー化率 ・省エネルギー法に基づく省エネ基準 (平成 11 年省エネ基準) に適合している住宅の割合は順調に増加している。</p> <p>建築物の省エネルギー化率 ・省エネルギー法に基づく省エネ基準 (平成 11 年省エネ基準) に適合している建築の割合は順調に増加している</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。</p> <p>平成 16 年度は地球温暖化対策推進大綱における第 1 ステップの終了年であるため、現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を行い、社会資本整備審議会環境部会における議論等も踏まえ、必要な見直しを行う必要がある。</p>	<p>措置済み 引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っている。</p> <p>措置済み 現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を実施中であり、評価結果及び社会資本整備審議会環境部会における議論等も踏まえ、必要に応じて見直しを行う予定。</p>
4	海洋汚染を防止する 【港湾局環境・技術課：課長	大型油回収船による 2 日到達圏カバー率： 概ね 100% (平成 14 年度) (86% (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>名古屋港及び伊勢湾航路配備の 2 隻に続き、平成 14 年度に新島港への配備を終え 3 隻体制が達成された。平成 14 年度の実績値は概ね 100%。</p>	<p>措置済み 指標の目標値とする概ね 100% が達成されたことにより、指標を廃止。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	佐原光一】			
政策目標23:大気、騒音等に係る生活環境改善				
1	自動車から排出されるNOx・PMを減少させる 【自動車交通局技術安全部環境課:課長 江口 稔一】	ガソリン乗用車の平成12年規制適合車の割合及びガソリン貨物車の平成12年、平成13年規制適合車の割合: 40%,30%(平成17年度) (6.2%,4.1%(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度のガソリン乗用車の実績値は、14.2%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。</p> <p>・低燃費かつ低排出ガス認定車(2010年度燃費基準達成かつ一定の排出ガス低減性能(～)を有する自動車)等を取得した場合の自動車税のグリーン化及び自動車取得税に係る特例措置を講じたことにより、低公害車の取得を促進し、普及したものと考えられる。</p> <p>・また、外部要因としては、当該自動車に係る自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>引き続き、最新排出ガス規制適合車等の環境負荷の小さい自動車に対する税制優遇措置を講じることにより、その対象自動車の普及を促進し、大気環境問題の改善を図る。</p>	<p>措置済</p> <p>平成15年度においては、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置について、軽減対象をより環境負荷の小さい自動車(低燃費かつ超低排出ガス認定車( ))に重点化し、その適用期間を延長した。</p> <p>また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するとともに、「燃料電池自動車」に係る所要の特例措置を拡充する等自動車環境施策を強化し、より一層の低公害車の普及促進を図る。</p>
2	幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する 【道路局地方道・環境課道路環境調査室:室	夜間騒音要請限度達成率:65%(平成14年度)(実績:68%(平成14年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・夜間騒音限度達成率については、目標を達成する見込みである。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後も引き続き騒音対策に積極的に取組、夜間騒音要請限度達成率のさらなる向上を目指す。</p>	<p>措置済み</p> <p>低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を実施中。</p>



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	長 吉崎収】			
3	空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する 【航空局飛行場部環境整備課：課長 有岡 弘】	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 :95%(平成 18 年度) (93%(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住宅の修繕等を契機とした防音工事の補助申請によって、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成14年度には94%となっている。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図り、工事の実施による環境基準の屋内達成率の向上を目指す。</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図り、平成 15 年度には、騒音防止対策事業として、住宅防音工事補助(約 20 億円)を実施。</li> <li>平成 16 年度には、さらに目標達成に向けて、同補助予算額を増額(約 23 億円)して実施。</li> </ul>
4	シックハウスによる被害を防止する 【住宅局住宅生産課：課長 川本俊明、建築指導課：課長 小川 富由】	ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合:10%(平成 17 年度) (27%(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 13 年度の実態調査の結果は 13%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を推進。</li> <li>平成 15 年 7 月 1 日に改正建築基準法を施行。</li> <li>住宅性能表示制度によりホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度測定結果についての表示。</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住宅の室内の化学物質濃度について実態調査を実施。</li> </ul> <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>改正建築基準法を施行(平成 15 年 7 月)。</li> <li>住宅性能表示制度によりホルムアルデヒド対策等級の見直し。</li> </ul>
政策目標 2.4 :良好な自然環境の保全、形成				
1	失われた砂浜を再生する。 【河川局海岸室：室長 細見 寛】	新たな砂浜の創出面積 :560ha(平成 18 年度) (290ha(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 1 4 年度の実績値は 390ha であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。効率的な土砂管理により、海岸侵食対策が適切に行なわれ、海岸環境が改善、海岸利用に資す</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>漁港、港湾周辺の堆積土砂等を海岸侵食箇所へ活用するなど効率的な養浜を実施する渚の創生事業を積極的に実施中。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	【港湾局海岸・防災課：課長内村重昭】		<p>る砂浜の創出が促進された。また、平成15年には観光立国懇談会が開催され、自然景観の重要性がさらに高まっており、名勝・自然公園等の優れた景観等豊かで美しい環境を有する海岸について、国土保全との調和を図りつつその保全・回復に十分配慮していく必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。</p>	
2	<p>乾燥や埋立により失われた湿地・干潟を再生する</p> <p>【港湾局環境整備計画室：室長牛嶋龍一郎、河川局環境課：課長坪香伸】</p>	<p>藻場・干潟の回復面積：19%(平成18年度)(6.5%(平成12年度))</p> <p>湿地の再生面積：300ha(平成18年度)(0ha(平成13年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・着実に干潟の保全・再生・創造を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものである。平成12年、13年は新たに完了した事業がなかったことから指標は横ばいとなっているが、目標年次(H18)に向けて事業の進捗が図られている。</p> <p>・特に平成14年度から自然再生事業を創設し一層重点的に取り組んでいるところであるが、自然再生は流域における自然環境の変遷等の詳細な調査が必要であるとともに、順応的・段階的な事業の実施を行っているため、平成14年度には実績として計上できない状況となっている。</p>	<p>措置済み</p> <p>・平成15年度までに三河港、尾道系崎港等にて干潟等の再生を行っているところ。このうち、横浜港、福田港等24箇所を整備済。</p> <p>・平成14年度から自然再生事業を創設し、松浦川、釧路川等にて湿地の再生を行っているところ。</p> <p>・平成15年10月に閣議決定された社会資本整備重点計画において、失われた湿地や干潟の再生を表す指標として「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【H19までに約3割再生】」を採用。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き自然再生を推進。</li> <li>今後は、失われた湿地や干潟の再生を表す指標として「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【H19までに約3割再生】」を採用。(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。)</li> </ul>	
3	<p>失われた自然の水辺を再生する 【河川局 河川環境課： 課長 坪香伸】</p>	<p>河川における人工的な水際率： 34%(平成18年度) (36%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>数値については、平成14年度に前年度より約0.2%改善したものの、改善傾向は低調である。</li> <li>平成14年度から自然再生事業を創設し一層重点的に取り組んでいるところであるが、自然再生は流域における自然環境の変遷等の詳細な調査が必要であるとともに、順応的・段階的な事業の実施(事業実施による自然の反応をモニタリングしその状況に応じ計画の内容にフィードバックするとともに、自然の復元力を活かし段階的に事業を実施する)を行っているため、平成14年度には実績として計上できない状況となっている。</li> <li>着実に自然再生や多自然型川づくり等を推進してきたところであるが、災害に対する安全性を緊急かつ効果的に向上させるため、やむを得ず人工的な河岸への施行を余儀なくされている箇所がある。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曽川等で実施。</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する	
4	水質保全上重要な地域における水質を改善する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	下水道の高度処理人口普及率： 12% (平成 14 年度) 8% (平成 12 年度)	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 14 年度の実績値は 12%であり、ほぼ目標を達成できた状況。</li> <li>しかし、環境白書にある水質環境基準点の改善率をみると、河川については改善が見られるものの、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域では依然として改善がなされていない状況。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>高度処理の普及は、依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪くこれを改善するため、引き続き高度処理の普及促進を図る。</p> <p>高度処理を実施する市町村等について公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充</p> <p>高度処理を実施する市町村等について、公共下水道の管きよの補助対象範囲を拡充し、高度処理人口の増加を図る。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水質保全上重要な地域での高度処理を重点的に実施中。</li> </ul> <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 15 年度予算から下水道管きよの補助対象範囲の拡充を図り、中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源域等の重要な政策課題を抱える地域等について補助を重点化。</li> <li>下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、燐を放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。</li> </ul>
5	河川の水質を改善する 【河川局 河川環境課：課長 坪香伸】	河川水質： 85%(平成 18 年度) (83%(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 14 年度の実績値は 85% (測定地点 1,001 地点に対し、850 地点)であり、平成 18 年の目標に達した。河川水質の改善は着実に進んでいる。</li> <li>指標の伸びの原因は、河川浄化施設の設置や下水道等の整備の進捗等による。</li> </ul>	<p>下水道・河川の連携による水質浄化対策の推進(措置)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>手賀沼地区、印旛沼地区等で、下水道管理者と河川管理者が共同して作成した水質改善計画に基づき、流入河川上流における浄化施設の設置や</li> </ul>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>・しかし、綾瀬川や大和川等の都市部の河川で達成率が悪いほか、湖沼での満足率が悪く(25%)、今後も引き続き対策が必要。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>事業の実施効果は着実に発揮されているが、満足率の悪い都市部の河川と湖沼について重点的に、今後も関係機関と一体となって水質改善事業を実施する必要がある。</p>	底泥浚渫、下水道整備を実施中。
政策目標25:循環型社会の形成				
1	<p>建設工事のリサイクルを推進する</p> <p>【総合政策局事業総括調整官：横山晴生】</p>	<p>直轄工事におけるリサイクル率:100%(平成17年度)</p> <p>(As:99.7%(平成12年度))</p> <p>(Co:97%(平成12年度))</p> <p>(木材:75%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については平成14年度までに概ね100%を達成している。また、建設発生木材については、平成14年度までに概ね70%台を維持しているが、平成17年度の目標達成に向け、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>アスファルト・コンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等が必要となる。</p> <p>コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用骨材へのリサイクルも推進</p>	<p>措置済み</p> <p>排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発を実施中</p> <p>措置済み</p> <p>再生コンクリート資材のJIS化を実施中。</p> <p>措置済み</p> <p>建設発生木材のリサイクル推進方策等に関する連絡部会「千葉ワーキング」において木材のリサイクル施策を取りまとめているところ。</p> <p>措置予定</p> <p>平成16年度にフォローアップを行う予定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>することが必要である。</p> <p>また、建設発生木材に関しては、マテリアル・リサイクルの利用用途・需要拡大を図るとともに、新たな発電等熱回収するサーマル・リサイクルの拡大についても検討する必要があると考えられる。</p> <p>平成 14 年 5 月 30 日に策定された当該計画について、各局ごとに行われている施策についてフォローアップを行い、計画の実施を図っていく。</p>	
2	<p>自動車のリサイクルを推進する</p> <p>【自動車交通局技術安全部整備課 : 課長 内藤政彦】</p>	<p>リサイクル部品を使用している整備工場割合 : 80% (平成 17 年度) (64.8% (平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 13 年度の実績値は 86.8%であり、目標値に達している。</p> <p>・達成要因として、リサイクル部品の活用は廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着してきていることが考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的に取り組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。</p>	<p>措置済</p> <p>自動車整備事業者等がリサイクル部品の情報を的確に把握し、良質なリサイクル部品が適切に利用できる市場が形成されるようガイドラインを作成し、周知を図っている。</p>
3	<p>海面処分場の容量を確保する</p> <p>【港湾局環境整</p>	<p>港湾における廃棄物の取扱い比率 (一般廃棄物) : 21% (平成 18 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 13 年度の実績値は 20%で、目標値が 21%であることから、ほぼ目標値に達している。しか</p>	<p>措置予定</p> <p>・平成 16 年度において、廃棄物海面処分場について、事業費約 475 億円 (うち国費約 123 億円) で全</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	備計画室:室長 牛嶋龍一郎】	(20%(平成13年度))	し、地方自治体、民間事業者等による内陸の廃棄物最終処分場の整備状況により、大きく変化 する可能性がある。 <u>今後の取組の方向性</u> 廃棄物海面処分場の整備を推進する。また大阪湾において、広域廃棄物処分場の整備を推進するとともに、必要と認められる場合は、他地域でも同法の活用を図る。 廃棄物海面処分場で埋立処分される廃棄物等を減量化する施設「(廃棄物海面処分場延命化施設)を民間事業者の能力を活用して整備を促進するなどの減量化対策を推進する。	国29港及び大阪湾において整備する。このうち、大阪湾においては事業費約100億円(うち国費約26億円)で広域廃棄物処分場の整備を行う 措置予定 ・ 廃棄物海面処分場で埋立処分される廃棄物等を減量化する施設「(廃棄物海面処分場延命化施設)を民活法の特定施設と位置付け、事業所税の減免、NTT-C 無利子貸付及び財投制度による融資の支援措置を引き続き行う。
4	循環資源の輸送コストを低減する 【港湾局環境整備計画室:室長 牛嶋龍一郎】	港湾における廃棄物の取扱い比率(産業廃棄物):14%(平成18年度) (18%(平成12年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> 平成12年度の実績値は18%で、目標値が14%であることから、既に目標値を越えており、循環型社会形成に向けて好ましい結果と考えられる。 <u>今後の取組の方向性</u> 平成15年までに、18港をリサイクルポートに指定。重点的に静脈物流基盤の整備を行っている。静脈物流ネットワークの構築に向け、リサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業等によって設立されたリサイクルポート推進協議会との連携を促進している。 静脈物流拠点の形成に向け、積替・保管施設等必要な基盤施設の確保が必要であり、民間事業者による施設整備を推進する。	措置予定 平成16年度に循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成し、港湾における循環資源の円滑な取扱いを促進する。リサイクルポートにおいて、事業費約22億円(うち国費約9億円)で、循環資源を扱う岸壁等の港湾施設整備を行う 措置予定 平成16年度に港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、財投制度による融資の支援措置を行う。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
5	下水汚泥のリサイクルを推進する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	下水汚泥のリサイクル率： 60%(平成 14 年度) (58%(平成 11 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 14 年度の実績値は 60%であり目標を達成できた。 ・産業廃棄物最終処分場の残余年数は首都圏で 1.2 年、近畿圏で 1.9 年、全国で 3.9 年となっており(平成 13 年 4 月 1 日現在)、廃棄物の減量化・リサイクルの推進が急務であり、更なる減量化・有効利用の推進が求められている。 <u>今後の取組の方向性</u> ・バイオマス利活用事業の創設 下水汚泥とその他のバイオマスを下水汚泥処理施設において集約的に処理し、処理工程においてメタンガスを回収し下水処理場内で活用する場合について、補助する事業制度を創設。	措置済み ・平成 15 年度予算から新世代下水道支援事業制度としてバイオマス利活用事業を創設。
政策目標 2.6 :I革命の推進				
1	港湾分野における行政手続の電子化を推進する 【港湾局環境・技術課：課長 佐原光一、海上保安庁交通部安全課：課長 村上玉樹、警備救難部警備課：課長 山下政	港湾 EDI システムの普及率： 100%(平成 17 年度) (55.1%(平成 14 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 14 年度末の実績値は 55.1%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス化や電子政府の実現など、港湾の利便性向上のため、手続きの電子化の必要性が重視されてきた。 ・平成 15 年 6 月からの港湾 EDI システムの本格運用、平成 15 年 7 月の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの実現に伴い、新たな港湾管理者の参加が見込まれている。 <u>今後の取組の方向性</u>	措置済み ・港湾管理者等への説明会を適宜実施中。(平成 15 年度実績：八戸港・直江津港・金沢港・高松港等) 措置予定 ・IMO (国際海事機構) の FAL 条約 (国際海運の簡易化に関する条約) の批准や改正 SOLAS 条約 (海上人命安全条約) の発効等を視野に入れた手続きの見直しを行う予定。 予算額：1億円 (H16 年度) 措置済み ・輸出入・港湾関連手続きについては、一回の入力・



No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	晴】		<p>今後も、引き続き利用港湾拡大に向け、港湾管理者等への説明を行っていく。</p> <p>シングルウィンドウの利便性向上のため、IMO の FAL 条約の批准を視野に入れた手続きの見直し、システムの改良等に努める。</p> <p>輸出入・港湾関連手続きのシングルウィンドウ化の供用開始(平成15年7月)</p>	<p>送信で関係府省に対する必要な輸出入・港湾関連手続きを行うことを可能とするシングルウィンドウ化を平成15年7月23日に実現。</p>
2	<p>公共事業における入札の電子化を推進する。</p> <p>【大臣官房技術調査課：課長北橋建治】</p>	<p>電子入札の実施割合： 80%(平成15年度速報値) (0.2%(平成13年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成13年度より直轄事業の一部(約100件)に電子入札を導入し、平成14年度は、平成15年度からの全面的な運用開始に向けて対象事業を拡大し、約2,000件で電子入札を実施。</p> <p>平成15年度は、新システムへの移行期間を経て、4月21日より、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入札を開始し、約3万件で電子入札を実施。</p> <p>4月1日から20日までシステムの移行期間としたことなどにより、実績値は100%に達しなかったものの、既に電子入札を全面的に運用開始しており、目標は達成された。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>引き続き上記施策を推進するほか、利用環境のさらなる向上を図る。</p>	<p>平成15年4月21日より、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入札を開始。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	<p>国の行政手続の電子化を推進する</p> <p>【総合政策局情報管理部情報企画課行政情報システム室：室長清水丞自】</p>	<p>申請・届出等手続のオンライン化率 :100%(平成 15 年度)</p> <p>(0.4%(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 14 年度実績値 43.5%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。</li> <li>ただし、計画よりオンライン化が遅れている手続がある。</li> <li>その内訳を見ると、オンラインにより受付した後利用する内部業務システム(各手続の審査等の事務を行う個別システム)の開発が遅れていること、共管手続に係る法令改正等制度面の検討が必要であること等が主な理由となっている。</li> <li>しかしながら、内部業務システムの開発は、ほとんどのものが現在開発中であり、順次オンライン化できる見込みである。</li> <li>また、法令改正等制度面の検討についても、他省庁との共管法令について調整を進めており、オンライン化に向けた手当を行う予定である。</li> </ul> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>内部業務システム(各手続の審査等の事務を行う個別システム)の開発についても、現在開発中のものがほとんどであることから、順次オンライン化できる見込みである。</li> <li>法制面での課題については、引き続き他省庁との共管法令についての調整を進め、オンライン化に向けた手当を行う予定である。</li> </ul>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「電子政府構築計画」(平成 15 年 7 月 17 日各府省情報化統括責任者連絡決定)において、原則すべての行政手続等を平成 15 年度までのできる限り早期にオンライン化することとされたため、国土交通省における申請・届出等手続においても、オンライン化対象手続を 1,718 件から 2,270 件に変更したが、平成 15 年度末までに、制度改正を検討中のものや地方公共団体との調整が必要な手続を除き 2,130 件の手続がオンライン化され、当該業務指標はほぼ達成した。</li> </ul> <p>(予算額 23 億円(平成 15 年度予算))</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
4	道路・車両分野における電子化を推進する  【道路局有料道路課：課長 金井道夫】	ETC 利用可能料金所整備率：69%（平成 14 年度）（実績：65%（平成 14 年度））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・ETCについては、整備目標を大幅に前倒しし、約 900 箇所を目標に路側機器の整備を進めてきたところ、平成 14 年度末には首都高速道路、阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含む全国の主要な料金所で整備を完了し、概ね目標を達成。 ・平成 15 年度には、基本的に全ての料金所に ETC を整備することから、今後は ETC の効果を発現させるために ETC の利用の促進を図ることが重要。 <u>今後の取組の方向性</u> ・路側機器について平成 15 年度には高速自動車国道及び本四道路を含め、基本的に全ての料金所に整備拡大 ・ETC利用者に特化した多様な料金施策の実施主に有料道路の多頻度利用者を対象とし、ETC 車載器のリース等を支援する制度を創設し、ETC 利用率の早期向上を図る	措置済み 路側機器について平成 15 年度末までに高速自動車国道及び本四道路を含め、基本的に全ての料金所に整備を完了。  措置済み 1. 高速自動車国道の長距離割引社会実験 2. 首都高速道路の夜間割引社会実験 3. アクアラインの ETC 割引社会実験 4. 首都高速・阪神高速の環境ロードプライシングの試行等 ETC 利用者に特化した多様な料金施策を実施。
5	民間によるネットワークインフラの形成を支援する  【総合政策局事業総括調整官：横山晴生、河川局河	公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長 27,250km（平成 14 年度）  (24,430km（平成 12 年度））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 14 年度の実績値については現在集計中であるが、平成 13 年度においてすでに 28,140km を整備し、平成 14 年度の目標値を上回っており、目標値を大幅に上回ることにはほぼ確実である。 ・平成 14 年度に 27,250km の整備延長を達成するという目標については、過去の実績等から推計したものである。実際には、平成 13 年 1 月に	措置済み ・災害時及び平常時において河川等管理施設等の常時観測及び遠隔操作等、施設管理の高度化、効率化を図るため、施設管理用光ファイバーおよびその収容空間の整備・開放を推進（平成 16 年度予算額 約 31 億円） 道路管理用光ファイバーの整備や電線共同溝の整備等による電線類地中化等にあわせて光ファ

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	川計画課 :課長 布村明彦 道路局国道・防災課 :課長 鈴木克宗、 港湾局環境・技術課 :課長 佐原光一】		<p>「e-Japan 戦略」を決定し、国家戦略として、本格的に IT 基盤の整備を推進してきたことが、目標の大幅な達成に寄与したものと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、河川、道路、港湾施設における光ファイバ等收容空間の更なる整備を推進するとともに、これらの開放を順次進める。</p> <p>電線共同溝の整備等による電線類地中化については、平成 16 年度から始まる新たな「電線類地中化計画」を策定する。</p>	<p>イパーおよびその收容空間の整備・開放を推進 (平成 16 年度予算額 約 1,618 億円)</p> <p>臨港道路等の下に港湾施設管理用の光ファイバ―收容空間の整備を推進 (平成 16 年度予算額 約 3 億円)</p> <p>措置済み</p> <p>平成 16 年 4 月に策定した「無電柱化推進計画」に基づき、電線共同溝の整備等による無電柱化を推進し、市街地の幹線道路の無電柱化率を 9% (平成 15 年度末) から 17% (平成 20 年度末) に上げる。</p>
政策目標 2 7 :国際交流の促進				
1	外国人旅行者の訪日を促進する 【総合政策局国際観光推進課 :課長 藤井直樹】	訪日外国人旅行者数 : 目標値 : 743 万人 (平成 18 年度) (476 万人 (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成 14 年の実績値は 524 万人であり、指標は伸びているが、目標値を達成するためには更なる伸びが必要である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>平成 15 年度より、戦略的かつ効果的に外国人訪日旅行者訪日促進キャンペーン「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を実施する。</p> <p>地域の個性を活かした魅力ある観光交流空間づくりのための自主的な取組をハード・ソフトの両面から総合的に支援する「観光交流空間づくりモデル事業」を実施する。</p> <p>平成 15 年 1 月の第 156 回国会における小泉内閣総理大臣の施政方針演説において、2010 年に</p>	<p>措置済み</p> <p>韓国、台湾、米国、中国、香港を重点市場とし、各市場の特性に応じて、総理大臣や国土交通大臣の海外訪問時における訪日観光 PR 等トップセールス、メディアを通じた日本観光の広報・宣伝、旅行会社関係者の訪日旅行への招聘等による訪日ツアー商品の造成支援、重点市場での現地推進会の設置等の事業を積極的に展開する。</p> <p>観光交流空間づくりモデル事業について 8 地域を選定。</p> <p>平成 16 年度より従来の重点市場に、イギリス、ドイツ、フランスを加え、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」をより強力に実施する。 (予算額 32 億円)</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>訪日外国人旅行者数を 1000 万人に倍増することが掲げられたことから、今後はこれを目標に各施策を推進する。</p>	<p>国民及び外国人のニーズの多様化に応えるため、一地域一観光の推進に向けて、地域の多様な資源を活用した観光交流空間づくり等の地域の取組を支援する。</p> <p>(予算額：2億円)</p>

政策レビュー（プログラム評価）

別添 2

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
1	<p>都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニーズへの対応 - 【鉄道局都市鉄道課 課長 中田 徹】</p>	<p>都市鉄道全体としては混雑は緩和傾向であるが、個別に見ると、依然として混雑の激しい区間もある。 都心から空港までの所要時間が長く、乗り継ぎ利便の改善が求められている。 引き続き都市形成への貢献が必要 速達性、乗継利便性の向上や バリアフリー化等は進展しているが、まだ十分ではない。 利用者アンケートによると、サービス向上に対する満足度は概ね高いものの、速達性、防犯、情報提供などについては一層の改善が求められている。 新線整備のために補助を行ってきたが、需要の頭打ち等もあり、欠損金の発生、さらに一部事業者については、債務超過状態であるなど、経営基盤は脆弱。</p>	<p>輸送力の増強から既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良へ施策の重点を移行。 混雑を平準化させるソフト面からの施策を引き続き展開するほか、特定の路線について混雑緩和に向けた取組みを強化。 引き続き空港アクセス鉄道の整備の促進。 まちづくりと一体となった駅機能の強化。 速達性の向上、乗換利便性の向上や移動のシームレス化など、公共交通機関としての機能を向上すべく、ハード、ソフト両面からの一層の取組みを強化。 持続可能なサービスを維持するための経営基盤を強化。</p>
2	<p>都市における緑地の保全・創出 - 都市緑地保全法等による施策展開の検証 - 【都市・地域整備局公園緑地課 課長 高梨 雅明】</p>	<p>政策導入により、緊急性・重要性の高い緑地の保全・創出が図られた。 政策導入後も、社会背景の変化や緑に求められる要請に対応し、総合的・計画的取組、保全、創出、管理・活用のための多様な施策を展開し、成果を挙げてきた。 都市的土地利用の拡散等により緑地は依然として減少傾向にあり、今後とも、緑地の保全・創出をより一層進めるための制度の充実と活用が必要。 定量的な目標設定や達成度分析のためのデータ整備や研究・技術開発が必要。 各地域のニーズを踏まえた取組、市民・団体・企業など多様な主体を含めた取組を一層支援することが必要。</p>	<p>都市における緑地の保全・創出を総合的に推進するための緑の基本計画制度の拡充、緑地保全地域制度の創設、緑化地域制度の創設などを内容とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。 都市公園事業や緑地保全事業の一体的な展開を支援する統合補助事業「緑地環境整備総合支援事業」を創設。 緑に関する総合的なデータ整備や、今日的な課題に対応する調査研究の取組みを推進。 地域の特徴を生かし、市民など多様な主体が参画した緑の保全・創出の取組みを支援するための情報提供等を推進。</p>
3	<p>流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 - 【河川局治水課 課長 柳川城二】 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課 課長 江藤 隆】 【都市・地域整備局都市計画課 課長 山崎 篤男】</p>	<p>総合治水対策の主な効果 1)総合治水対策による浸水被害軽減効果 ・同程度の降雨規模に対して浸水面積、浸水戸数が大幅に減少。 2)河川改修の重点投資による効果の早期発現 ・重点投資が適宜行われ事業効果が早期発現。 ・しかしながら、当初目標の概ね10年では完成していない。 3)総合治水対策の手法の波及 ・特定河川以外でも総合治水対策と同様の流域対策等の手法が波及。 ・一方で、流域対策の有効性を過大に評価したり、100年に1度の豪雨に対しても効果があるかのような誤った印象を与えた面もある。</p>	<p>これまで行われてきた流域対策の着実な進展、連携の強化を図るとともに、平成16年度に施行される特定都市河川浸水被害対策法の着実な施行、適用を図る。 地域における取組み（水循環や環境も含めた取組み、地域住民の主体的な参加による取組み、部局間にまたがる取組み）を評価し応援する重点投資を行う。 河川管理者による流域総合治水対策協議会等の様々な議論の場の設定を推進する。 水災時の情報伝達などIT技術の高度化に対応した</p>

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
		<p>る。</p> <p>主な課題等  今後の方向性を考える上では、人口減少、開発圧力の減少 急激な市街化に対応すべき必要性の減少</p> <p>しかしながら一方で以下のような課題も存在：  集中豪雨による都市型水害の増加  資産の集中による被害ポテンシャルの増大  地下空間での浸水という新たな被害形態の発生  流域総合治水対策協議会について、一部に形骸化  - 外水対策の進展による危機意識の低下  - 一部で道路部局や農地部局の未参加</p> <p>被害軽減対策について  - わかりやすい防災情報の発信が不十分  - 浸水予想区域図やハザードマップの公表も不十分  - 住まい方の工夫のPR不足</p> <p>・ビロティ建築 基礎の嵩上げ</p>	<p>システムの構築をはじめ、河川管理者による多面的な情報提供を行う。  地下空間管理者が浸水に備えて作成する計画の手引き書の作成・普及を行う。  住まい方の工夫や浸透施設の設置等を流域住民にPRする働きかけを進める。・浸透施設の多面的な効果についての評価、設置のメリットについての検討を行う。  流域を一つのシステムとしてとらえた分析手法の開発・評価を行う。  PLAN - DO - SEEのサイクルによる取り組みの展開を図るため、国においてもデータ収集を行うとともに、流域自治体によるデータの収集について技術的支援を行う。</p>
4	<p>海洋汚染に対する取り組み - 大規模油流出への対応 -</p> <p>総合政策局  環境 海洋課：  課長 玉木 良知  同海洋室：  室長 小滝 晃</p> <p>海事局  総務課海事保安・事故保障対策室：  室長 露木 伸宏  外航課：  課長 櫻井 俊樹  安全基準課：  課長 石田 育男  検査測度課：  課長 澤山 健一</p> <p>港湾局  環境 技術課：  課長 佐原 光一</p> <p>気象庁  気候 海洋気象部海</p>	<p>平成9年のナホトカ号油流出事故以後に当省が取り組んできた船舶航行に係る大規模油流出事故への対策を対象に評価。</p> <p>【事故防止対策】事故リスクの低下に着実に寄与  ポート・ステート・コントロール(PSC)の実施数が着実に増加し、サブスタンダード船の排除に寄与している。  サブスタンダード船排除のため、IMO 加盟国監査スキームの創設に向けて主導的に取り組んでいる。  タンカー構造規制対策に積極的に取り組んでいる。</p> <p>【応急対策】大規模油流出事故に対する即応体制・防除体制 が大幅に充実</p> <p>国内法、計画制度を見直し、大規模な油流出事故に対する即応体制を確立するための基本的な制度的枠組みが整備された。  原因者責任原則の徹底、(独)海上災害防止センターによる防除体制の整備、関係機関の連携確保の措置が講じられ、防除体制の整備が図られた。  大型浚渫兼油回収船の建造・整備や、外洋で対応可能な大型油回収装置など一連の油防除資機材整備により、防除体制の大幅な充実が図られた。  沿岸海域環境保全情報の整備と関係機関等によるインターネットでの有効活用を図る体制の確立、環境脆弱性指標(ESI)情報の整備推進、漂流予測精度の向上等、効率的な流出油除去作業計画の策定などに大きく貢献するものと評価される。  国際協力体制の充実が図られた。  サハリンプロジェクトのうち稼働しているものに対して対策が図られた。</p>	<p>特に近隣諸国との国際的な協力・連携体制を強化</p> <p>当面の具体的課題として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>効果的なPSCの連携実施体制の強化</li> <li>IMO 監査スキーム具現化</li> <li>タンカー事故に向けて良質の船舶運航へのインセンティブ導入</li> <li>サハリンプロジェクトの事業拡大に対する適切な対応</li> <li>NOWPAP 地域緊急時計画の早期発効</li> </ul> <p>将来的には、真に機動的かつ実効的な国際協力関係の構築を模索すること</p> <p>その他の個別的課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事故防止対策としての国内法令の整備や制度の導入等</li> <li>応急対策として、油防除資機材の整備目標の達成の推進と、迅速な資機材調達のための方法</li> </ul>

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	洋気象課海洋気象 情報室： 室長 江口 一平 海上保安庁 警備救難部環境防 災課：課長 春田 幸一 海洋情報部環境調 査課：課長 長井 俊夫 海洋情報部海洋情 報課：課長 小田 巻実】		検討及び連携確保。また、関係機関等に有効活用 される効果的な油防除に資する情報の整備と充実 等
5	流域の水環境改善 【河川局河川環境課： 課長 坪課伸】 都市・地域整備局下水道 部：流域管理官 藤木 修】	<p>流域の関係行政機関や流域住民等が一体となり、学識経験者の指導を得て緊急に効果的な政策を展開するため、具体的な水環境計画を策定して、流域が一丸となって対策に取り組む清流ルネサンス21が必要であった。</p> <p>各河川毎に法律に基づいて定められた環境基準を一般に水質の目標値としたことから、目標値の根拠を説明しやすく、当時としては、妥当な目標であったと考えられる。しかし、目標期間内に達成が可能かという面では非常に厳しい目標設定のものもあった。</p> <p>河川事業、下水道事業以外の地域住民の取り組みや関連機関の取り組みの多くは、具体的な目標設定になじまず、定量的に評価することは困難と考えられる。</p> <p>流域内の市町村数が多く、また、上下流で汚濁の背景も異なる河川では、流域をいくつかの小流域に分け、小流域単位で目標設定や施策の実施のモニタリングを行っていくことが有効と考えられる。</p> <p>清流ルネサンス21は都市内河川の緊急な水環境の改善施策としては、有効な施策であったと考えられる。</p> <p>施策の組み合わせが最も効率的であったかどうかについては、現時点では客観的な評価基準がないため評価は困難。</p>	<p>地域ごとに住民が望む生活に密着した具体的な現象を直接目標とするよう積極的に取り組んでいく。また、理念目標が水質と関連項目の目標値も目標と位置付け理念目標と一体的に評価する。</p> <p>海域等の下流の閉鎖性水域の水質改善に向けた合併処理浄化槽等との役割分担と連携のあり方を検討する。さらに、今回評価の対象としていない上流部の閉鎖性水域の水質改善対策についても今回の評価結果を反映していく。</p> <p>計画内容と施策の実施状況の定期的な点検及び水質調査、生物調査の定期的な実施等の計画フォローアップを十分行う。</p> <p>今後より高度な浄化やより安価に維持管理が行えるよう施設等の技術開発を推進する。</p> <p>汚濁負荷削減に取り組む各管理者及び市民や事業者等流域のより幅広い関係者がそれぞれ役割分担しながら継続して水質改善の取り組みに参加できる仕組みをつくる。</p> <p>流域が一体となった施策を総合的に実施するための計画制度の創設について検討。</p> <p>施策の確実な実行のための制度のあり方も含めて検討。</p>



	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
6	<p>火山噴火への対応策 - 有珠山・三宅島の経験から -</p> <p>【河川局砂防部 砂防計画課： 課長 亀江幸二】</p> <p>【気象庁 地震火山部管理課： 課長 西出則武】</p>	<p>【火山ハザードマップの作成・公表の促進】 地域住民へのアンケートでは、 ・火山ハザードマップを見たことのある人は全体の2/3で、若年者ほど低い傾向にある。自然災害経験者はその認知率が高いが、時間の経過により防災意識の薄れが見られる。 ・火山ハザードマップに示された危険区域への理解度は全体の約9割と高いが、予想される火山現象の種類まで理解している人は半数以下と少ない。火山ハザードマップを保管しているのは約半数である。 ・約9割の人が火山ハザードマップは緊急時に有効と回答している。実際、約半数程度の人が気象庁の臨時火山情報発表時に火山ハザードマップを活用した。</p> <p>【気象庁から発表される火山情報の提供】 平成12年有珠山噴火では、 ・火山情報に基づいて噴火前に避難を完了することにより、犠牲者をゼロとした。 ・きめ細かい情報の提供によって火山活動の状況に応じた規制区域内での社会活動の実施を可能とすることにより、漁業(ホタテ養殖)被害の軽減、交通の早期回復に寄与した。</p> <p>平成12年三宅島噴火では、 ・火山情報に基づいて活動の初期段階で迅速な避難を行うことにより、犠牲者をゼロとした。 ・全島避難後も、気象情報も含めた総合的な情報提供により復興作業が安全に実施された。</p>	<p>火山ハザードマップの作成・公表及びその更なる活用を図るため、IT技術の発達も踏まえ、以下の項目について推進していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・火山ハザードマップの活用を図るための制度の整備・充実</li> <li>・火山ハザードマップの改良</li> <li>・火山ハザードマップ情報提供手段の拡充</li> <li>・防災教育の推進</li> <li>・火山ハザードマップデータ基盤整備</li> <li>・関係機関との連携推進</li> </ul> <p>気象庁の発表する火山情報をより防災対応に有効なものとするため、以下の項目について総合的に高度化を進めていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・火山活動監視・解析・評価</li> <li>・火山情報の高度化</li> <li>・火山防災対応支援</li> </ul> <p>火山噴火への対応策として、河川局砂防部と気象庁の連携を更に図るため、以下のような施策について、効果的、効率的、有効的な実施に努めていく。</p> <p>(平常時)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災教育の推進、防災訓練の実施</li> </ul> <p>(噴火へ向けて)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・火山ハザードマップの整備や火山情報への火山活動度レベルの導入</li> <li>・関係機関や観光業者との連携による火山ハザードマップや火山情報の活用</li> </ul> <p>(噴火時)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・火山活動状況に対応した火山ハザードマップ及び火山情報の提供</li> </ul>
7	<p>みなとのパブリックアクセスの向上 【港湾局開発課 課長 棚橋通雄】</p>	<p>「みなとのパブリックアクセス」の向上に資する要素の整備により、「みなとのパブリックアクセス」がおおむね向上したと評価された。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の向上に資する各要素を複合的に整備することにより、「みなとのパブリックアクセス」がより向上すると評価された。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の向上により、観光客の増加等の多様な波及効果をもたらしていると評価された。</p> <p>施設が良好に維持管理されていること、多様なイベントが開催されていること、地区内外への情報提供が行われていることも、「みなとのパブリックアクセス」の向上に寄与している。</p> <p>みなとの管理運営に関する市民参加への取り組みは約半数で実施されている。特に「ボランティアの案内人による港の解説、案内」</p>	<p>市民参加型みなとまちづくりの推進(施設の維持管理 多様なイベントの開催等)。</p> <p>みなとの情報を市民が入手することができる情報アクセスの推進。</p> <p>波及効果(観光客の増加や近傍での雇用機会の増加等)の定着による地域活性化への貢献。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の利用者の特性へのよりきめ細やかな配慮。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の向上のための施設及び空間の整備を引き続き推進。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の向上に資する施策の総合的な推進。</p>

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
		「イベントの企画・運営への参加」「みなとの計画・利用に関するワークショップの開催」といった市民の創意工夫が活かせる取り組みを行っている地区では、より高い効果が認められる。	「みなとのパブリックアクセス」に関する客観的な指標の検討やデータの継続的な収集。
8	土地の有効利用 土地の流動化への取り組み 【土地・水資源局土地政策課： 課長 服部 敏也 総合政策局不動産課： 課長 桑田 俊一】	<p>不動産証券化市場の拡大や流通課税の軽減等により、土地の流動化のための基盤が整備されつつある。</p> <p>土地市場には市場参加者に提供される情報が必ずしも十分ではないという問題がある。例えば、個別の物件にかかる取引価格情報については、市場において提供されていない。また、地籍調査については、平成14年度末現在において、全国で45%、都市部で18%の進捗にとどまっている。</p> <p>土地市場は、財の特性等から、不特定多数の需要者・供給者の存在を前提とするものでなく、競争に一定の制約がある市場であるが、近年、小口化による投資家の拡大や、定期借地権制度等の活用による利用権の取引が進展している。</p> <p>土地税制については、バブル期の重課措置が段階的に見直され、特に平成15年以降は市場を歪めない市場中立的な税制との位置付けによる改正が行われるようになった。</p>	<p>土地に関する情報の整備・提供を図るため、不動産鑑定評価の充実、都市部等における地籍調査の推進等の措置を講ずるとともに、取引価格情報の提供について、国民の理解を高める中で、法制化を目標に制度のあり方について検討する。</p> <p>潜在化している供給者・需要を顕在化させるため、不動産の証券化の推進等の施策を一層推進する。</p> <p>土地の有効利用を促進する観点及び公正、簡素、活力との税制改革の原則を踏まえ、固定資産税の負担のあり方も含め、引き続き土地税制全体について検討する。</p> <p>今後の中長期的な経済・社会の変化に対応した土地政策のあり方について、更なる検討を進める。</p>

政策アセスメント（事前評価）

別添 3

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
1	住宅ローン減税の延長 【住宅局住宅政策課 課長 上田 健、住宅総合整備課 課長 佐々木 基】	住宅政策を進めるにあたっては、多様な選択肢の中から、ライフステージに応じた住まい方を選択し、実現することが必要であるが、我が国の誘導居住水準達成率は46.5%と、目標の50%に届かない状況である。 持家の取得は居住水準の改善に大きな役割を果たしているところであるが、現在の経済情勢下において、所得が伸び悩み、雇用が低迷していることに加え、将来に対する所得・雇用の不安が大きいことから、住宅取得に係る借入がしにくい状況となっている。 持家の取得は居住水準の改善に大きな役割を果たしており、それに係る負担を軽減し、住宅取得を支援する必要性が高い。また、国民のマイホーム取得希望は根強く社会的ニーズも高い。 住宅投資による経済効果は他の産業と比較しても大きいものであり、施策としての効率性が高い。 本施策により平成14年度の持家着工ベースで、9.9万戸の着工効果があったと推測され、施策としての有効性が高い。	従来の住宅ローン減税についてその適用期限を1年間延長した。平成17年度以降については平成20年までの間に、税額控除期間10年間は維持しつつ、中堅層に見合ったローン水準をカバーする制度への重点化を進めることとした。
2	NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備 【自動車交通局旅客課 課長 田端 浩】	NPO等対象アンケートによると、運転者に対し輸送の安全に関する何らかの講習を受講させている団体は1割未満で、輸送安全に関して組織的な人材育成の体制が不十分。 原因は、組織基盤が脆弱の脆弱さのため、組織的な運転手育成ノウハウを有していないこと。 先進的な取組みを行うNPO等を国として積極的に支援することが必要がある。 運転者の技能や資質の向上に資する人材育成を試みる等先進的な取組みを行うNPO等を国として積極的に支援し、我が国のボランティア輸送に係る自主的な取組みを推進していく上での呼び水としていくことが妥当である。	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて（平成16年3月16日国自旅第240号及び同第241号通達）により制度化した。</li> <li>平成16年度調査研究により、運行管理・運転者に対する汎用的なカリキュラム・テキストを作成し、評価する。</li> <li>所要の支援を行うための予算が認められた【予算額：27,040千円】</li> </ul>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
3	離島航路補助金におけるバリアフリー化建造費補助の創設 【海事局国内旅客課 課長 丹上 健】	離島航路では、過疎化、住民の高齢化により、就航船舶のバリアフリー化の必要性が高い。また、一般旅客定期航路に就航する船舶は、法律上バリアフリー化が義務づけられているが、平成14年度のバリアフリー化船の実績値は全体でも2%。 原因は、離島航路事業者は、経営基盤が脆弱なため代替建造を行うにしても資金繰りが困難な状況な上、事業者がバリアフリー化に要する費用をも負担することとなったことにあると考えられる。 このため、バリアフリー化を促進する上で補助金を交付することが必要である。 離島補助航路に就航する船舶を代替建造及び改造工事する場合、船舶建造費及び改造費のうちバリアフリー化に係る工事費の50%を補助することが妥当。	離島航路補助金の目細として、バリアフリー化建造費補助を創設するための予算が認められた【予算額：76百万円】。これに伴い現在「離島航路補助金交付要綱」を改正しているところ。今後、離島航路に就航している船舶のバリアフリー化が促進されることが見込まれる。
4	全国都市再生の支援のための基本的枠組の構築 【都市・地域整備局まちづくり推進課 課長 石井 喜三郎】	地方都市をはじめとする各都市については、防災上危険な密集市街地の存在、市街地の中心部の再生、鉄道による市街地分断の解消など、共通する横断的な、かつ、構造的な課題を抱えている。 原因は、近年における急速な少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないため。 このため、民間活力が十分でない都市を含む全国の都市において、地域の実情に応じた都市の再生を効果的に進めていく必要がある。 地域の実情を熟知した市町村のまちづくりに関する権限の拡充と併せて市町村の自主性・裁量性の高い財政支援制度を創設する等の全国都市再生のための基本的枠組を構築することが妥当。	都市再生特別措置法の一部を改正し、市町村が都市の再生に必要な公共施設整備等に関する都市再生整備計画を作成するとともに、これに基づく事業の促進を図るため、地方の自主性や裁量性を高めた「まちづくり交付金」(1330億円)の創設、都市計画決定権限等の市町村への移譲等を行った。
5	景観に関する基本的な法制の整備 【都市・地域整備局都市計画課 課長 山崎 篤男】	良好な景観の形成が求められる中、我が国の景観の現状は、不揃いな街並みや違法広告物の氾濫など、多くの課題を抱えている。 原因は、急速な都市化の中で、都市基盤を整備することに重点が置かれ、行政の取組においても美しさへの配慮が欠けていたこと等。 良好な景観の形成を国の重要政策課題として位置付け、景観に関する基本理念や、行政や住民等の責務を明確化するとともに、一定の行為規制や支援の仕組みを創設することが必要。 景観に関する基本的な法制を整備するとともに、税制上の特例措置や予算制度を創設することにより、これまでの地方公共団体における取組を支援し、地域の実情に沿った良好な景観の形成を後押しすること、規制や支援により住民や事業者による建築等の行為を良好な景観の形成に資するものへ誘導することが妥当。	・景観に関する基本的な法制（「景観法」及び「景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」）を整備した。 ・上記に併せ、良好な景観の形成に資する建築物等に係る税制上の特例措置並びに良好な景観を創造する公共事業及び調査を支援・推進するための予算措置を講じた。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
6	公営住宅の家賃算定に係る利便性係数の改正 【住宅局総務課：課長 伊藤 淳】	<p>公営住宅の家賃は入居者の収入及び公営住宅の立地条件等に応じて、低額所得者が負担可能な家賃に設定されるものであるが、昨今の経済社会情勢等の変化に伴い個々の住宅の便益が適切に家賃に反映されていない場合がある。</p> <p>原因は利便性係数の範囲（現状0.7以上1以下）が、商業地域等著しく利便性が高い地域にある公営住宅や市町村合併する地域にある公営住宅に対応できていない場合があるから。</p> <p>このため、地域の実情を的確に家賃に反映させることができるよう、利便性係数の上限・下限の見直しを行うことが必要である。</p> <p>具体的には、利便性係数の範囲を以下の通り見直して、事業主体の裁量の幅を拡大することが妥当である。</p> <p>利便性係数の範囲を 以上 以下とする。</p> <p>○ 0.5 次に掲げる数値のうち、いずれか小さい数値とする。</p> <p>イ 1.3 ロ 1.6を立地係数で除した数値</p>	<p>公営住宅法施行令第2条第1項第4号に規定する公営住宅の存する区域及びその周辺の地域の状況、公営住宅の設備その他の当該公営住宅の有する利便性の要素となる事項を勘案して事業主体が定める数値（利便性係数）の改正を行った。</p>
7	効率的な緑とオープンスペースの確保施策の拡充 【都市・地域整備局公園緑地課：課長 高梨雅明】	<p>都市公園整備の長期的な目標としている1人当たり都市公園等面積20㎡/人に対して、平成14年度末現在で8.5㎡/人に留まっていることが示すように、依然として都市における緑とオープンスペースは不足している。</p> <p>その原因は、緑化の推進を重点的に行うべき都市部ほど高い地価、密集市街地の存在等により緑とオープンスペースを確保するための用地取得が難しいため、現行の取り組みの枠内では効果的に用地を確保できないこと。</p> <p>用地の確保が難しい都市部において、緑とオープンスペースを効率的に確保するためには、既存の都市公園整備手法による取り組みだけでは不十分であり、用地費を縮減するためのより柔軟な用地取得施策や、限られた空間を効率的に緑地として確保するとともに、効果的にネットワーク化する施策の充実が必要。</p> <p>立体的に区域を定めることのできる都市公園制度の創設や、借地方式による都市公園整備を推進するとともに、都市公園・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業の創設、市民緑地制度の拡充等の施策を導入することによって、効率的な緑の確保を推進することが妥当。</p>	<p>都市公園事業・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業「緑地環境整備総合支援事業」を創設。</p> <p>平成16年度予算額50億円（国費）</p> <p>用地取得の困難な既成市街地等において、効率的に緑とオープンスペースを確保するために、1)民有緑地の公開に必要な施設整備に対する支援、2)立体的に区域を定める都市公園、借地方式の都市公園整備の推進等を内容とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
8	都市再生等に資する河川敷地占用許可準則の特例措置の創設 【河川局水政課：課長 長谷川 伸一】 【河川局治水課(課長 柳川城二)】	近年、修景施設やオープンカフェ等の集客施設の設置など、水辺空間を生かした賑わいの創出や魅力あるまちづくりを目的とした河川敷地利用に対する要請が強いが、現行においては、占用許可ができないものもあり、対応することが困難な状況。 河川敷地における占用許可の審査基準を定めている現行の河川敷地占用許可準則において、オープンカフェ等の設置、また原則として民間主体による占用を認めていないことが原因。 都市再生等に資すると認められる施設の設置等が可能となることにより、地域の要望に応じた河川敷地利用ができるよう新たな占用許可基準を策定することが必要。 現行の準則では認められていない占用主体や占用施設等について、都市再生、地域活性化等を促進する観点から、その設置が可能となるよう準則の特例措置を創設。	平成16年3月23日付国政第98号にて、河川敷地占用許可準則の特例措置を定める事務次官通知を発出した。
9	景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充 【河川局海岸室：室長 細見 寛、 港湾局海岸・防災課：課長 内村重昭】	海岸の防護のみを目的とした施設整備により海岸の景観を損ねる離岸堤やアクセスを妨げる直立堤防が設置されている地域が見られている。 原因は、防護上の機能を向上させる施設整備は可能であるが、景観や利用を目的とした施設の改良等を行なうことができないこと。 このため、景観や利用を目的とした海岸の整備ができるよう制度を充実させる必要がある。 具体的には、「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充を行い、文化資源・交流施設の防護を目的とした施設の整備、景観や利用、生物の生息・生育環境に配慮した施設の改良を推進する。	安全に野外活動や体験学習等が行えるよう景観や利用に配慮した施設の改良が可能なるように「いきいき・海の子・浜づくり」を拡充
10	都市型水害対策に資する下水道整備の推進 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課 課長 江藤 隆】	近年頻発している都市型水害では、被害が当該地域のみにとどまらず、社会経済活動に多大な影響が及ぶなど、都市の基盤である下水道施設の機能向上は十分に図られているとはいえない。 原因は、都市化の進展に伴い、雨水の浸透量が減少し、短時間に多量の雨が流出すること、および、局所的な集中豪雨の発生により、都市における浸水への危険度が増大していること。 都市型水害の解消を図るには、より効率的で効果的な雨水対策を実施するための支援が必要。 都市機能集積地区、床上浸水被害未解消地区等において、再度災害防止等の観点から浸水被害の軽減及び解消を図るとともに、床上浸水被害を被った地区について、迅速な対策を可能とする浸水被害緊急改善下水道事業を創設することが妥当。	平成16年度より、都市機能集積地区、床上浸水被害未解消地区等において、再度災害防止等の観点から浸水被害の軽減及び解消を図るため、一定規模以上の雨水貯留・排水施設、雨水浸透施設を補助対象施設とするとともに、被災年度から予算措置を可能とする浸水被害緊急改善下水道事業を創設。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
11	<p>特定都市河川流域における浸水被害対策の総合的な推進に係る税制及び融資制度の改正</p> <p>【河川局河川環境課 課長 坪香伸】</p>	<p>近年都市域において水害が頻発する一方、宅地開発等に伴う流出抑制については努力義務に留まっており、また既存の防災調整池の埋め立ての事例が発生している。現行の雨水貯留利用浸透施設の設置に関する割増償却制度、融資制度が不十分なこと、また設置された雨水貯留浸透施設について宅地並みの固定資産税が課されている場合がある。</p> <p>特定都市河川流域における雨水貯留・利用浸透施設について、割増償却制度の規模要件を緩和するとともに民間事業者等に対する低利融資制度を創設することが必要。また、雨水貯留浸透施設に対する固定資産税及び都市計画税の特例措置を創設することが必要。</p> <p>特定都市河川流域における義務づけに係る雨水貯留浸透施設については、政策融資の対象とし、固定資産税及び都市計画税については、償却資産の課税標準を1/2に軽減する。あわせて雨水貯留浸透施設の土地について適正に評価することにより適切な設置、管理に資する。また雨水貯留浸透施設の設置に係る法人税・所得税については従来の規模要件を200m<sup>3</sup>以上を100m<sup>3</sup>以上に緩和して割増償却を行うことにより、設置促進に資する。</p>	<p>特定都市河川流域内の雨水貯留浸透施設について、</p> <p>(1) 固定資産税・都市計画税に関して、義務づけに係る施設の償却資産に係る課税標準を1/2に軽減。</p> <p>(2) 固定資産税・都市計画税に関して、施設の土地について適正に評価。</p> <p>(3) 法人税・所得税に関して、割増償却の規模要件を200m<sup>3</sup>以上から100m<sup>3</sup>以上に緩和。</p> <p>(4) 義務づけに係る施設について政策融資の対象に追加。</p>
12	<p>土砂災害の発生のおそれがある区域からの移転促進のための税制の創設</p> <p>【河川局砂防部砂防計画課 課長 亀江幸二、住宅局建築指導課 課長 小川 富由】</p>	<p>土砂災害防止法により、土砂災害のおそれのある区域からの住民等の移転を促してきたところであるが、移転に要する費用負担が多いため、既存の建築物の移転の促進が図られず、土砂災害防止対策の推進に著しい支障が生じている。この原因として、土砂災害特別警戒区域等の指定は、ほとんどの場合住民等にとって予想外の事態であるのに加え、住宅等の新規取得を余儀なくされるが、そのための十分な支援措置が講じられていないことが考えられる。</p> <p>このため、移転を余儀なくされる住民等に対し、現行の融資制度等のほかに移転費用の負担を軽減するための特例措置を講じる必要がある。</p> <p>土砂災害特別警戒区域外に新たに建築物を取得する場合の税制の特例措置を創設することが妥当。</p>	<p>以下の特例措置を創設する。</p> <p>不動産取得税の課税標準の特例措置の創設</p> <p>・課税標準を4/5に軽減</p>
13	<p>海岸事業における災害弱者対策の推進</p> <p>【河川局海岸室 室長 細見 寛、港湾局海岸・防災課 課長 内村重昭】</p>	<p>海岸付近に存在する災害時に犠牲になりやすい災害弱者の防護が十分にできていない。</p> <p>原因は海岸事業における採択要件が、災害弱者が利用する施設の防護を重視するようになっていなかったこと。</p> <p>このため、災害弱者に対する安全性を確保するために、海岸事業の採択要件の見直しや各種施設整備を行うことが必要。</p> <p>具体的には、海岸事業に係る採択要件のうち、防護人口要件について災害弱者関連施設利用数に基づき判定するように見直しを行うとともに、災害弱者が避難に関連する施設の整備を行う。</p>	<p>採択要件のうち、防護人口について災害弱者関連施設利用数に基づき判定するように見直しを実施するとともに、既存施設のバリアフリー化、安全情報伝達システム等の整備が可能ないように改定</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
14	総合的な津波・高潮災害対策の強化事業の拡充 【河川局海岸室：室長 細見 寛、 港湾局海岸・防災課：課長 内村重昭】	津波や地震被害の可能性のある地域の防護がされていない面積は依然として多い。原因は、大規模地震による津波災害に対応した海岸保全施設の整備は、多額の費用及び長期にわたる整備期間を要すること。このため、災害による被害を軽減するために、施設整備により被害を防止するとともに、被害後の迅速な復旧にも配慮した整備が行える制度が必要である。具体的には、従来の「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」を拡充し、これまで整備ができなかった、津波の即時来襲が懸念される危険地帯を対象とした緊急時の対応にも活用できる管理用通路の整備を行なう。	緊急時の対応にも活動できる管理用通路の整備が可能なように「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」の拡充
15	北西太平洋津波監視システムの導入 【気象庁地震火山部管理課：課長 西出則武】	わが国沿岸に來襲する遠地津波は、震源決定を外国機関に頼ることから、津波予報の発表が遅れがちである。原因は、遠地で地震が発生した場合は国内の観測データのみではその震源を正確に算出することは困難であること。国内の観測データだけで遠地の震源を算出する処理手法の精度向上、迅速に海外データを活用するためのオンライン処理、関係諸国との意見交換、技術調整が必要。国内の観測データ及び海外の観測、処理データをオンラインで処理、短時間で遠地地震に関する津波予報が発表できるシステムの導入、関係諸国との連携を図ることが妥当。	平成16年度のシステム整備と北西太平洋域でのセンター業務開始のための関係各国会議を開催するための予算【予算額35百万円】が認められた。



	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
16	<p>低地対策河川事業費補助再編による大規模地震対応の推進</p> <p>【河川局治水課：課長 柳川城二】</p>	<p>中央防災会議では、平成15年5月29日に対策のあり方全般についてとりまとめた「東海地震対策大綱」が決定され、この中で計画的かつ早急な地震・津波等対策を講ずることが求められている。また、東南海・南海地震に関しても、平成15年7月25日に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に係る特別措置法」が施行され、制度・計画等作業が急ピッチで進められているところ。更に首都圏直下型地震への対応も急がれるところであり、宮城県沖地震の発生確率も公表された。このように、全国各地で大規模地震とそれに伴う津波の発生の可能性・対策の必要性が指摘され法制度の整備が進められていること等を踏まえ、地震に伴う堤防決壊に起因して生じる津波の侵入、河川水の流入による壊滅的な被害を防止するため、ゼロメートル地帯等河川沿いの低地地域の河川堤防について、堤防強化、地盤改良等の耐震性向上対策や津波対策を、今後、計画的かつ早急に推進する必要がある。</p> <p>補助河川に関しては、耐震対策については東京・大阪・駿河湾岸地区（東海地震対応）等において限定的に実施されているに過ぎず、また、津波対策についても過去の津波で甚大な被害を被った三陸（チリ地震津波）・北海道後志松山地区沿岸（北海道南西沖地震津波）で高潮対策の実施に合わせて措置されているのみであり、津波への対応を目的とした補助事業制度は無い現状である。</p> <p>地震・津波対策を推進するための補助事業制度を整備することが必要である。</p> <p>このため、この受け皿として昭和32年創設以来、高潮対策、地盤沈下に伴う排水不良への対応、耐震対策など、河川沿川の低地地域における治水上の諸問題に対応してきた低地対策河川事業費補助の対象に津波対策を追加した上で地震・高潮等対策河川事業費補助として再編し、整備を推進する。</p>	<p>指定区間内の一級河川及び二級河川について、低地対策河川事業に津波対策を事業対象として加えた上で再編し、地震・高潮等対策河川事業を創設。</p>
17	<p>密集市街地の緊急整備 【都市・地域整備局まちづくり推進課都市防災対策室：室長 安藤 尚一、都市計画課：課長 山崎 篤男、市街地整備課：課長 竹内 直文、街路課：課長 斉藤 親、公園緑地課：課長 高梨 雅明、住宅局市街地住宅整備室：室長 井上 俊之、住環境整備室：室長 後藤 隆之】</p>	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。</p> <p>原因は、権利関係の複雑等特性から合意形成が困難であること等のため、必要な防災機能が確保されるべき区域において、個別の建替えや防災上必要な基盤施設の整備が十分進捗してないことである。</p> <p>権利移転等の円滑化を進めるとともに、民間事業者等の円滑な事業施行の確保、防災性能を備えた建築物への建替え、防災上重要な公共施設等の整備促進等が必要。</p> <p>老朽建築物の建替え等を支援するとともに、街路、都市公園整備を促進するための出資金制度や、防災街区整備事業等に係る税制上の支援措置を創設、都市防災総合推進事業等による防災環境軸形成や住宅地区改良事業による民間事業者活用のための支援の拡充が妥当である。</p>	<p>特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援するとともに、都市再生機構を活用した密集市街地における街路、都市公園整備を促進するための出資金制度の創設等や都市防災総合推進事業等による防災環境軸形成のための支援の拡充を実施 防災街区整備事業に係る税制上の支援措置の創設等</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
18	耐震性等安全性の低い建築物の改善の促進 【住宅局建築指導課 課長 小川 富由】	<p>阪神・淡路大震災等において、昭和56年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない建築物の被害が顕著であり、このような既存建築物の耐震性の強化・避難安全性の確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>費用負担が大きいこと、建築物の所有者等が建築物の安全確保のための診断・改修の必要性や緊急性を十分に認識していないこと、耐震診断・改修費用について社会的ニーズに十分対応できていないこと、大規模な増改築時に即座に全基準に適合させる必要があるため負担が大きいこと等が耐震性の強化・避難安全性の確保が不十分な原因として挙げられる。</p> <p>地震発生時には、倒壊等をした建築物の処理や被災者対策のため、膨大な費用が必要となるが、補助制度等により耐震性の確保を事前に図ることにより、その費用の軽減を図ることができ、効率的である。</p> <p>耐震性・避難安全性等の低い建築物について改修の円滑化を図ることにより、所有者の建築物の安全性向上に対する潜在的欲求を惹き起こせることが有効である。</p>	<p>H16予算により住宅・建築物の耐震改修に対する補助の対象地域の拡充を行った。</p> <p>「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」案を第159回国会に提出した(H16.3)</p>
19	地域のニーズに対応した住宅市街地整備の総合的な支援の推進 【住宅局市街地住宅整備室 室長 井上 俊之】	<p>住宅市街地の整備については様々な事業を総合的に推進する必要があるため、既存の事業の枠組みにおいて事業間の効率的な連携を行うことが困難なことがある。</p> <p>原因は、様々な事業を別個に推進する場合は機動的な予算配分が困難であることや、都市再生の推進に係る政策課題のもとに計画的に整備を進めるための枠組みが十分でないことである。</p> <p>地域のニーズに応じて事業の進捗を調整しつつ迅速に質の高い居住環境を実現するための住宅市街地整備に係る様々な事業について一元的に補助を行う制度的枠組みが必要である。</p> <p>具体的には、住宅市街地整備に係る事業を総合・整理して住宅市街地総合整備事業を創設するとともに、公営住宅の整備等に要する費用について一体的に補助を行うことにより、地域の政策課題により機動的に対応した住宅市街地の再生・整備の総合的な推進を図ることが妥当である。</p>	<p>住宅市街地整備総合支援事業及び密集住宅市街地整備促進事業並びに、これらに係る住宅地関連公共施設等総合整備事業を統合・整理し、住宅市街地総合整備事業を創設するとともに、整備地区内において行われる公営住宅等の整備及び住宅地区改良事業等の実施に要する費用についての一体的な補助を措置</p>
20	地下駅の火災対策施設の整備に対する支援制度の創設 【鉄道局施設課 課長 福代 倫男】	<p>全地下駅のうち「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていないものは約4割。</p> <p>原因は、これらの駅が同基準の制定前に建設されていて、また事業者単独の整備では会社の経営状況等を勘案しながら実施するので早期整備が図られなかったこと。</p> <p>地下駅は不特定多数の人々が利用する極めて公共性の高い空間であり、利用者の安全を確保するため、これらの駅についても早期に所要の火災対策設備の整備が必要。</p> <p>平成20年度末までに地下駅等の火災対策設備の整備を義務付け、火災対策設備のうち大規模な駅改良を要する避難通路及び排煙設備の新設に対しては、その整備費用の一部を助成する制度を創設し、固定資産税等を軽減する税制特例措置を図ることが妥当。</p>	<p>地下駅火災対策施設整備事業費補助(補助率 1/3(6年間))を新設する【予算額：3,000百万円】とともに、固定資産税、都市計画税の特例措置(課税標準 2/3軽減(6年間))を設ける【減収見込額 :36百万円】。</p> <p>また、3月に省令改正し、平成20年度末までに地下駅の火災対策設備の整備を義務付けた。</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
21	貨物自動車運送事業安全性評価事業への支援 【自動車交通局貨物課：課長 大黒伊勢夫】	事業用トラックの台数当たりの交通事故発生件数は、自家用トラックの2.5倍と高い状態にある。 原因は、トラック事業に係る輸送の安全確保は、行政による規制及び監査等による事後チェックのみでは容易に徹底されないこと。 事業者による自主的な取組みがなされるようインセンティブを高める必要がある。 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関がトラック事業者の事業所について輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定・公表する安全性評価事業について、円滑な実施のための支援を行うことが妥当である。	本評価事業について、事業者データの提供等の支援を実施することとした。
22	管制情報処理システムのフェイルセーフ対策の実施 【航空局管制保安部保安企画課：課長 蒲生猛】	航空機運航の定時性、安全性を確保する必要があるが、平成15年3月、FDPシステム障害の発生により215便の欠航と1462便の遅延の影響を与えた。 この影響は、プログラムミスによるFDPシステム障害が原因で発生したものであり、このような状況に至らないような対策が不十分であったものと考えられる。 このため、障害が起こりにくく、万一障害発生時にはその影響を最小限に抑えてシステム全体がダウンすることのない管制情報処理システムを構築する必要がある。 具体的には、従前より実施してきたこれらの整備内容に加え、以下の施策を行うことが妥当。 ・新プログラム障害発生時に、旧プログラムで飛行計画を継続使用可能とする ・障害発生時の当該システム迂回とデータ蓄積による簡易代替の機能を加える。 ・システム要員を養成するための研修施設を充実する。	万一の障害による影響を最小限に抑える管制情報処理システムのフェイルセーフ対策及び教育用管制情報処理システムの整備のための予算が認められた【予算額：1,070百万円】。
23	国際社会と協調した国際海上運送に従事する船舶及び港湾の保安対策の強化 【大臣官房SOLAS条約改正等対策推進室：参事官 野俣光孝、海事局総務課海事保安・事故保障対策室：室長 露木伸宏、安全基準課：課長 石田育男、検査測定課：課長 澤山健一、船員労働環境課：課長 寺西達弥、港湾局管理課：港湾保安対策室長 難波喬司、海上保安庁警備救難部警備課：課長 山下政晴】	平成14年12月にSOLAS条約附属書の改正が行われ、国際的に船舶及び港湾施設の保安対策の強化が求められたが、我が国においては船舶及び港湾施設の保安対策は不十分。 原因は、改正されたSOLAS条約附属書が求める保安対策が、全く新しい試みであることから、それに対応する国内法令、支援措置がないこと。 国、船舶所有者、港湾管理者等の役割分担を明確にし、各々が保安対策を講じることが必要。 できる限り早期に国内法令等を整備するとともに、港湾管理者等の施設整備に係る支援措置を講じることが妥当。	平成16年4月14日、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(平成16年法律第31号)公布。  港湾施設における保安対策の強化を促進するため、必要な設備整備に対する支援措置を講ずる。 【予算額】平成15年度補正予算232億円(国費)などを措置。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
24	新長期規制以降の排出ガス・燃料対策の推進 【自動車交通局技術安全部環境課：課長 江口稔一】	大都市域の大気汚染問題及び地球温暖化問題はともに、社会・国民にとって早急に解決・克服すべき最重要課題であるが、二酸化炭素及び浮遊粒子状物質にかかる環境基準の達成率は依然厳しい状況にある。 原因は、運輸部門のCO <sub>2</sub> 排出量の約9割、日本のCO <sub>2</sub> 全排出量の約2割を自動車分野が占め、更なる排出削減が必要なことと考えられる。 厳しい排出ガス低減対策が取られた自動車の開発・実用化・普及を推進するとともに、自動車燃料に関し、環境負荷低減のための対策を講じる必要がある。 新長期規制レベルより優れた排出ガス性能を持つ自動車の開発・実用化・普及を推進するとともに、大気汚染物質・CO <sub>2</sub> 双方の排出性能に大きな影響を与える自動車燃料対策において各種の検討を行うことが妥当である。	次世代低公害車開発促進事業、燃料電池自動車実用化促進プロジェクト、バイオマス燃料対応自動車開発促進事業のための予算が認められた【予算額1,387,023千円】。
25	有害紫外線予測情報の提供  【気象庁観測部管理課：課長 羽鳥光彦】	フロン等によるオゾン層破壊に伴い有害紫外線が増加し、皮膚がんや白内障などの増加が懸念されているが、適切な情報が提供されていない。 原因は、紫外線の正確な実況情報の不足と高精度の紫外線予測技術が確立していないこと。 紫外線を高精度で観測し、データをリアルタイムで収集するとともに、オゾン層の化学変化を取り込んだ数値予報モデルを用いて紫外線量を予測する体制を確立する必要がある。 既存の気象資料伝送網や気象予報のための技術を活用し、新型の観測装置の整備により、紫外線の実況・予測に関する情報を効率的に作成・提供することが妥当である。	平成16年度に、17年度からのUVインデックスの形式による有害紫外線の実況及び予測に関する情報提供に向けて所用の準備を行うための予算【予算額107百万円】が認められた。
26	放置座礁船対策の推進 【海事局総務課海事保安・事故保障対策室：室長 露木伸宏、河川局砂防部保全課海岸室：室長 細見寛、港湾局環境整備計画室：室長 牛嶋 龍一郎】	現在、わが国沿岸において、10隻の外国船が、船主による対応がなされないまま放置されている。 原因は、有効な保険の未加入などにより船舶所有者などに費用負担能力がないこと。 船舶所有者などに費用負担能力を確保させること、領海を通過するのみの船舶等が座礁した場合に円滑に必要な措置が行われるような制度が必要。 一定規模以上の船舶所有者に対する有効な保険への加入の義務付け、保険未加入船舶の入港拒否、船舶の座礁に伴う作業を行う地方公共団体に対する支援制度を創設することが妥当。	一定の船舶に保険加入を義務付ける等【予算額 33百万円】の制度導入の為、第159回国会に法案を提出した。(油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律(法律第三十七号)平成16年4月21日公布) また、地方公共団体が行った油等防除措置や船舶撤去に係る費用に関し、国の補助制度を創設・拡充するための予算が認められた【予算額 139百万円】。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
27	合流式下水道の緊急改善 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課 課長 江藤 隆】	都市における良好な水環境に対するニーズが高いにもかかわらず、東京湾におけるオイルボールの問題等、合流式下水道から雨天時に流出する下水により、水質汚濁や悪臭の発生等の被害が発生。 原因は、時代の変化により環境保全への要請が高まった結果、雨天時に未処理下水が流出し、公共用水域の水質汚濁等を構造的に引き起こしている合流式下水道の問題が顕在化していること。 浸透側溝の導入やオンサイトによる雨水排除等により、遮集管への流入雨水量を低減させることが効果的・効率的な地域があり、地域の実情に応じた改善手法の選択が必要。また、改善対策を推進するための根拠を明確化することが必要。 合流式下水道緊急改善事業を拡充し、浸透側溝等の雨水浸透施設等を補助対象に追加するとともに、下水道法施行令を改正し、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化することが妥当。	平成16年度より合流式下水道緊急改善事業の拡充を実施し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きよへの雨水流入量を低減するための雨水放流きよを補助対象に追加。また、下水道法施行令を改正し、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化。
28	港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充 【港湾局環境整備計画室： 室長 牛嶋龍一郎】	循環型社会の構築が求められている中で、港湾を核とする海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進するに当たり、静脈物流拠点の形成が必要とされている。しかしながら、積替・保管施設等、循環資源に対応した物流施設が不足している。循環資源に対する物流施設は収益性が低く、民間事業者による物流施設の整備が進んでいない。 民間事業者による施設整備を促進するための施策が必要である。 施設整備を促進させる施策として、港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、財投制度を拡充する。	港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業（政策金利）のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、政策金利とする（財投制度の拡充）
29	道路構造令の改正 【道路局路政課：課長 日原洋文】	成果」を重視する道路行政の進め方の改革を進める中で、「道路の多様性の重視」、地域の裁量性の拡大」、厳格な事業評価の実施とその結果の反映」を推進するために、地域に応じた多様な道路整備の推進を図ることが必要。 都市部等における小さい規格の道路や、地方部等における高規格幹線道路の2車線構造など、新しい道路構造の導入に関するニーズがあるものの、現段階では導入が困難である。 必要な道路構造の導入を可能とするため、基準の整備が必要。 地域に応じた多様な道路整備の推進を目的として、道路構造令の一部を改正する。	道路構造令の一部を改正する政令を閣議決定（平成15年7月） 社会資本整備審議会道路分科会答申（平成14年8月）において、高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入など、地域の実情に応じた最適な道路構造の採用についての提言をもとに判断。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
30	航空産業への総合的支援策の推進 【航空局監理部 航空事業課：課長 門野秀行、 総務課ハイジャック・テロ防止 対策室：室長 新田慎二】	航空輸送は、我が国経済の発展において重要な役割を果たしており、航空会社の健全な経営が維持されることが重要であるが、現在航空会社を取り巻く経営環境は非常に厳しい状況である。米同時多発テロ、イラク戦争及び新型コロナウイルスSARSの影響による国際線の大幅減収と長引く国内経済の停滞に伴う国内ビジネス需要の低迷による国内線の減少がその主たる原因である。厳しい経営環境の中で、航空会社が期待される役割を果たし続けるためには、政府としても、従来の措置に加え、保安対策を含めた総合的支援策を実施する必要がある。税制措置の戦略的見直し等をはじめとする航空産業に対する総合的支援策を実施することで、航空会社の経営基盤の強化を図り、もって安定的な国際競争力の向上及び広域的モビリティの確保を実現することが妥当である。	固定資産税の国内線航空機に係る特例措置を2年延長すると共に課税標準の軽減措置を拡充【減収見込額：792百万円】。 法人税の航空機の特別償却制度を効率性の高い機材に限り2年延長【減収見込額：5,231百万円】。 保安対策強化のため、検査機器の増設等の支援措置を実施【予算額：7,300百万円】。
31	東京国際空港(羽田)再拡張事業の推進 【航空局飛行場部管理課：課長 又野已知、飛行場部計画課大都市圏空港計画室：室長 戸田和彦】	羽田空港の発着容量は既に限界に達しており、今後も増大が見込まれる航空需要に的確に対応することが不可能な状況にある。 これは、地方空港が整備され大都市圏との路線拡充が求められている一方で、大都市圏空港整備には多額の事業費・長期の時間を要していることによると考えられる。このような状況の中、今後の航空需要に対応するためには、再拡張事業による羽田空港の容量拡大が喫緊の課題となっているが、再拡張事業を推進するためには、同事業による経済波及効果の大きい地方公共団体からの無利子貸付け等により必要な財源を確保するとともに、新設滑走路等に係る交付金の特例措置を講ずることにより、交付金額の適正化を図り、空整特会の負担を軽減する必要がある。これらの特例措置を講ずることによって再拡張事業を推進することにより、羽田空港の発着容量の大幅な拡大・国際定期便の就航が可能となる。	・平成16年予算における再拡張事業の事業化【予算額：107億円】 東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法の制定 新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特別措置の創設【減収見込額(平年度)約25億円】
32	造船業の次世代人材養成事業の創設 【海事局造船課：課長 丸山研一】	造船業の急速な世代交代による競争力の低下によりスパイラル的に産業が崩壊し、地域経済への深刻な打撃や海上輸送技術の停滞が懸念される。 原因は、技術者の高齢化、下請け依存率の拡大、新規採用者の質の低下、中小造船業において効率的な教育ができないこと。 新卒・中途採用者の即戦力化による技術基盤低下の防止、高齢技能者の指導者としての再雇用、効率的な訓練方式の活用による技能の円滑な伝承が必要。 造船業集積地域での共同研修等により若手技能者などの即戦力化、造船技能人材データベースの構築により高スキル技能者を指導者として活用することが妥当。	新卒・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修、技能人材データベースの構築・運用等の造船業における就業・研修サービスを支援するために必要な経費に対する補助を新設するための予算が認められた【予算額55百万円】。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
33	<p>スーパー中樞港湾の育成 (次世代高規格コンテナターミナルの形成)</p> <p>【港湾局計画課:課長 林田博、海事局港運課:課長 田村明比古】</p>	<p>国際的地位の低下(世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下)などにより、海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コスト面での更なる強化が必要。日本の港湾は、港湾サービスレベル面で海外主要港の水準に達していない(港湾コスト3割高、リードタイム1日に対し3~4日)。</p> <p>ターミナル運営の規模拡大促進等の措置の導入を図ることとし、先導的・実験的な取り組みを開始。</p> <p>次世代高規格コンテナターミナルについて、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等のための管理・運営システムの開発に対する実験的な措置等を実施。</p>	<p>次世代高規格コンテナターミナルの形成に資する荷役機械等の整備について、財政投融资のより金利の低い利率を拡充(政策金利)するとともに、次世代高規格コンテナターミナルについて、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等のための管理・運営システムの開発等に対する実験的な措置を講じた。【予算額:ターミナル運営の共同化、高質化に向けた社会実験等 527百万円】</p>
34	<p>車両制限令の一部改正 【道路局路政課:課長 日原洋文】</p>	<p>道路を通行する車両の高さの最高限度は、改正前の車両制限令により3.8メートルと定められ、制限高以上の車両の通行には道路管理者の許可が必要であり、物流の効率化を目的とする規制緩和要望が多くなされていた。</p> <p>規制緩和要望が出てきた原因は、運搬する車にRV車や大型車の割合が増加したこと。</p> <p>規制改革推進3か年計画(再改定)において、全国を対象として積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車)の通行に関する規制の見直しを平成15年度中に検討・実施することと位置付けられた。</p> <p>車両制限令の改正により、道路構造上及び交通安全上問題ないとして道路管理者が指定する道路について、高さ4.1メートルの車両の自由走行を認める。</p>	<p>車両制限令の一部を改正する政令を閣議決定(平成16年2月)</p> <p>・規制改革推進3か年計画(再改定)において、全国を対象として積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車)の通行に関する規制の見直しを平成15年度中に検討・実施することと位置付けられたことをもとに判断。</p>
35	<p>海上物流の高度化に資する船舶の建造促進による内航海運活性化 【海事局総務課:参事官 荒井伸】</p>	<p>2010年までに長距離貨物輸送分野のモーダルシフト化率50%という目標については現在途上である。</p> <p>原因は、海運の利用のための初期投資負担が大きいこと、モーダルシフト船等の船価が高い一方で、直ちに収入増には結びつきにくいこと等。</p> <p>そのため、初期投資負担を軽減し、物流高度化に資する船舶の建造を促進するよう支援策を講じることが必要。</p> <p>これらの支援を行うために必要な資金を鉄道・運輸機構に補給することが妥当。</p>	<p>鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した物流高度化船の建造時における負担軽減に必要な資金を機構に対して補給するための予算が認められた【予算額:1.86億円】。</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
36	海上運送事業の活性化 【海事局国内貨物課：課長 矢下忠彦、船員政策課：課長 内波謙一、船員労働環境課：課長 寺西達弥】	航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、競争の促進、需給に応じた船員の移動及び船員の弾力的な時間外労働等の実現による内航海運等の活性化を図ることが求められているが、こうしたニーズに十分に対応することが困難になっている。原因は、内航海運業界における競争制限的な市場構造、船員の移動における煩雑な対応、船員の時間外労働を弾力的に行わせることが困難な状況等にある。事業者の創意工夫により質の高い海上輸送サービスを提供できる環境を整備し、併せて、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図ることが必要。航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、海上運送事業の活性化を促進していくため、内航海運業に係る参入規制の許可制から登録制への緩和、常用雇用型船員派遣事業の制度化、船員の労働時間規制の見直し等を内容とする内航海運業、船員職業安定法、船員法の改正を行うことが妥当。	平成16年3月2日、海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案を閣議決定し、第159回国会に提出。平成16年6月2日、海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律(平成16年法律第71号)公布。
37	3PLに関する人材育成促進事業の推進 【総合政策局貨物流通施設課：課長 濱 勝俊、複合貨物流通課 課長 伊澤 透】	我が国の3PL は一部の大手事業者が中心であり、物流事業者の大半を占める中小企業の取組は進んでいない。原因は、新分野である3PL に進出するにあたって必要となる人材育成等にかかるコストの負担が大きい点にある。意欲のある中小企業者が3PL 事業に参入する際の負担を軽減するための措置が必要。中小企業者の新規進出を促進する上で効果的と認められる人材育成促進事業を実施することが妥当。	3PL に必要な知識を系統立てて取得できるような効果的な教育プログラムの開発を行うとともに、テキストの作成、研修を実施する【予算額53百万円】。
38	鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の拡充 【鉄道局財務課：課長 室谷正裕、施設課：課長 福代倫男、技術企画課：課長 佐伯洋】	地方鉄道は、過疎化やモーターレーゼーションの進展等により輸送人員が減少しており、その経営状況は厳しい状況にあり、施設整備や人材確保など旅客輸送の安全性確保を図ることが困難となっている。そのため、安全確保のため緊急に改善措置を履行させる必要がある。この措置により、設備の改修及び教育指導が容易となり、経営状況の厳しい地方鉄軌道事業者の安全輸送に関する事業に対する投資インセンティブが働くようになる。本件に関連し、国、地方公共団体及び事業者による安全対策に係る協議を通じて、関係者の地方鉄道に対する相互理解、連携が深まる。	地方鉄道における安全性確保の充実を図るため、平成14～15年度に行った安全性緊急評価による指摘を踏まえて緊急的・限定的に行う事業について鉄道軌道近代化設備整備費補助制度を拡充し、支援する【予算額 2701百万円】とともに、固定資産税の特例措置を拡充する【減収見込額：3百万円(拡充分)】。



	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
39	<p>新たな旅行契約の態様の設定等に関する旅行業法の改正</p> <p>【総合政策局旅行振興課 課長 村野 清文】</p>	<p>近年、旅行形態や旅行者ニーズは多様化しているが、旅行者保護が不十分。原因は、従来の旅行業法における「主催旅行」以外の旅行においては、旅行者に対して、旅程管理（計画通り旅行が円滑に実施できるよう行程管理や代替手配などを実施すること）を行う義務が課せられていなかった等旅行者保護の規定の不備によるもの。新たな旅行契約の態様を設定し、旅行者に旅程管理業務を講じさせることとする等、旅行者保護の拡充のための措置を講ずるとともに、「公益法人改革計画」に基づく所要の措置を講ずることが必要。</p> <p>旅行業法を改正し、新たな旅行契約の態様として「企画旅行契約」を設定し、旅行者は、企画旅行を実施する場合においては、旅程管理業務を講じることを義務付けることが妥当。</p>	<p>「旅行業法の一部を改正する法律案」を閣議決定し、第159回通常国会に提出した。</p>
40	<p>新たな民間需要を創出し、資産デフレを克服するための条件整備</p> <p>【土地・水資源局土地政策課土地市場企画室 室長 藤井 健】</p>	<p>資産デフレの進行が不良債権問題の深刻化や企業及び家計のバランスシートの悪化による消費・投資意欲の減退を引き起こし、それがさらに資産デフレを引き起こすという悪循環を生じさせている。</p> <p>原因は、土地税制において、バブルが崩壊した現在でも土地の保有及び譲渡の各段階において、依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課が、市場を通じたあるべき資源配分を歪めるとともに、人々の土地に対する投資意欲を阻害していることが一つに挙げられる。</p> <p>土地に対する投資意欲を阻害している税制は早急に見直すことが必要。</p> <p>具体的には、土地に係る固定資産税等の負担軽減、土地長期譲渡益課税の見直しなど保有及び譲渡の各段階における税目を中心にその見直しを行うことで、土地に対する投資意欲が喚起され、資産デフレを克服するための条件が整備されることが期待できる。</p>	<p>本施策について税制改正要望を行い、次の項目の改正が実現した。</p> <p>商業地等に係る固定資産税等について市町村の判断で条例により税額を減額できる仕組みの創設</p> <p>個人の土地長期譲渡所得課税の税率を期限のない措置として26%から20%へ引き下げる等土地譲渡益課税の見直し</p>
41	<p>民活と各省連携による地籍整備の推進</p> <p>【土地・水資源局国土調査課 課長 國弘 実】</p>	<p>都市再生の推進に資する地籍調査の進捗率は、平成14年度末現在で、全国の調査対象面積の45%、うち都市部においては18%にとどまっている。</p> <p>原因は、実施主体である地方公共団体における体制の不十分さや地籍調査の重要性の認識不足とともに、都市部においては土地の細分化、権利関係の複雑、頻繁な土地の異動等により調査・測量が他地域に比べ困難であることが考えられる。</p> <p>そのため、特に進捗が遅れている都市部において地籍の整備を積極的に推進していく必要がある。</p> <p>街区の座標調査や地積測量図等の既存図面の組み合わせにより地籍調査素図の整備を行う等、全国の都市部における地籍整備を推進することが妥当。</p>	<p>民活と各省連携による地籍整備を推進するための具体的方策としての都市再生街区基本調査が新規に認められた。</p> <p>(平成16年度予算額 102億円)</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
42	地価公示制度・不動産鑑定評価制度の充実 【土地・水資源局地価調査課 課長 岩本 千樹】	土地取引件数が近年減少傾向にある等、土地流動化は進んでいない。 この要因の一つとして、不動産市場において市場参加者に十分な情報がないために、不動産に対する需要が顕在化していない面もあると考えられる。 このため、不動産市場に有用な情報を提供する必要がある。そのためには、公示価格を広く提供するとともに、高度かつ多様な市場ニーズに対応した不動産の評価に係るサービスが提供される環境を整える必要がある。 具体的には、地価公示の対象区域の見直し、不動産鑑定士資格取得制度の簡素合理化、不動産鑑定士等の守秘義務・懲戒対象の業務全般への拡充、を行う。	不動産取引の円滑化のための地価公示法及び不動産の鑑定評価に関する法律の一部を改正する法律案」を第159回国会に提出した。
43	自動車保有関係手続に係るワンストップサービス制度の構築 【自動車交通局技術安全部管理課 課長 花角 英世】	自動車の保有者は自動車の検査・登録を受けるために様々な手続を複数の行政機関の窓口に出向いて行っている現状がある。 原因は、関係行政機関及び行政機関以外の手続関係主体が多岐にわたっており、それぞれの窓口に出向かなければ手続ができないこと。 出頭回数の軽減、手続の簡素化といった負担の軽減が必要がある。 行政機関等において、定型的な確認事務が電子化されることにより、事務の合理化・効率化すること及び本制度の構築により、申請者が複数の行政機関等に出頭する必要をなくし、オンラインで一括して自動車保有関係手続を行うことができるようにすることが妥当である。	システムの改良、支局等接続サーバーシステムの導入、及び試験運用等のための予算が認められた【予算額 :582,953千円】。 ・自動車関係手続における電子情報処理組織の活用のための道路運送車両法等の一部を改正する法律案」を国会に提出した(平成16年3月)。
44	電子国土 Web システムの構築 【国土地理院総務部政策調整室 室長 桐内 勉、企画部企画調整課 課長 斉藤 隆】	現在、行政、産業、国民生活の各分野でインターネット上での地理情報の利用に多様かつ多大な需要があるが、相互利用が遅れており地理情報の十分な利活用ができない状況。 原因は、地理情報の利用に必要な共通の環境がなく、多様かつ多大な需要を満たすためには基盤情報を含む大規模な情報発信を利用分野ごとに重複して行わなければならないため。 地理情報の共通の利用環境及び基盤情報の両方を提供するための施策を、地域や利用分野に影響されにくい国が主体となって実施することが必要。 基盤情報や様々な整備主体が保有する地理情報を位置情報に基づきインターネット上で統合利用する電子国土 Web システムを構築し、その利用を推進することが具体的施策として有効。	平成16年度予算より24百万円を計上。
45	道路関係四公団民営化法案の制定 【道路局路政課 課長 日原 洋文】	従来の中公団方式には、建設に歯止めがない、建設・管理コストの削減が不十分、「天降り」などファミリー企業との関係が不明朗等の問題点について批判や指摘がある。 これらの問題点の根底には、国による一方的命令の仕組みの下、経営努力の有無が公団の業績に反映されていないということがある。 コスト等に関わる民間企業の経営センス、会社の自主性、市場規律が活かされる仕組みを導入し、債務の確実な返済、必要な道路の早期整備、多様なサービスの提供を実施するため、道路関係四公団を民営化することが必要である。 このため、道路関係四公団民営化法案を制定する。	高速道路株式会社法、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律、日本道路公団等民営化関係法施行法を国会に提出(平成16年3月) 特殊法人等整理合理化計画(平成13年12月)および道路関係四公団民営化の基本的枠組み(平成15年12月)をもとに判断。

(別添4)平成16年度予算に向けた個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況								
河川事業	直轄事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	6								
	補助事業等		13								
ダム事業	直轄・公団事業		原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	3							
	補助事業等			4							
砂防事業等				原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	87						
海岸事業	直轄事業				1						
	補助事業等				30						
道路・街路事業	直轄事業				原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	11					
	補助事業等					102					
土地区画整理事業						原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	28				
市街地再開発事業等							13				
都市再生推進事業							原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	43			
港湾整備事業	直轄事業							1			
	補助事業等							5			
空港整備事業	直轄事業							原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	1		
	補助事業等								1		
都市・幹線鉄道整備事業									原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	71	
鉄道防災事業										34	
住宅地区改良事業										原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	6
住宅市街地基盤整備事業											20
住宅市街地総合整備事業		原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当									43
下水道事業											32
都市公園事業	直轄・公団事業		原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当								2
	補助事業等										94
計				651							

【その他施設費】

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
官庁営繕事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれに係る右記の事業数について採択し、平成16年度予算に反映した。	
小笠原諸島振興開発事業	住民ニーズなどの基本的要件と小笠原の特殊性を考慮した評価基準による総合的な評価を実施し、採択が妥当	4	
離島振興特別事業	産業振興、交流・連携など地域の特性を考慮した評価基準による総合的な評価を実施し、採択が妥当	5	
船舶建造事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	3	
計		1	
計			13

- (注) 1 市街地再開発事業等の箇所数は、市街地再開発事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業の箇所数の合計数  
 2 都市再生推進事業の箇所数は、都市再生総合整備事業、都市再生区画整理事業、都市再

生交通拠点整備事業、都市防災総合推進事業の合計数

- 3 都市・幹線鉄道整備事業については、平成16年度に実施される新規事業に関し精査を行っているものもあるため、評価件数と政策への反映件数とは必ずしも一致しない。

(別添5)平成15年度予算に係る個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
道路・街路事業	直轄事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成15年度予算に反映した。	10件
	補助事業等			5件
市街地再開発事業				2件
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)				7件
			計	24件

【その他施設費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
観光基盤施設整備事業		原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	右記の事業数について採択し、平成15年度予算に反映した。	1件
			計	1件

(別添6)平成16年度予算に向けた個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称 (箇所数)		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗よりの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	直轄・公団事業	継続99件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 99件
	補助事業等	継続722件、中止7件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 722件 ・事業を中止 : 7件
ダム事業	直轄・公団事業	継続38件、中止3件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 38件 ・事業を中止 : 3件
	補助事業等 [評価手続中5件]	継続62件、中止8件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 62件 ・事業を中止 : 8件
砂防事業等	直轄事業	継続33件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 33件
	補助事業等	継続155件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 155件
海岸事業	直轄事業	継続9件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 9件
	補助事業等	継続85が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 85件

事業区分の名称 (箇所数)		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、 事業の投資効果の視点に加え、事業の 進ちょくの見込みの視点、コスト縮減や 代替案立案時の可能性の視点により評 価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
道路・街路事業	直轄・公団事業	継続 188 件 中止 5 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 188 件 ・ 事業を中止 : 5 件
	補助事業等	継続 283 件 中止 4 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 283 件 ・ 事業を中止 : 4 件
土地区画整理事業 [評価手続中 2 件]		継続 133 件 中止 2 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 133 件 ・ 事業を中止 : 2 件
市街地再開発事業		継続 24 件 中止 4 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 24 件 ・ 事業を中止 : 4 件
港湾整備事業	直轄事業	継続 27 件 中止 1 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 27 件 ・ 事業を中止 : 1 件
	補助事業等 [評価手続中 4 件]	継続 55 件 中止 6 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 55 件 ・ 事業を中止 : 6 件
空港整備事業	補助事業等	継続 1 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1 件
航空路整備事業		継続 1 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1 件
公営住宅整備事業		継続 8 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 8 件
住宅地区改良事業		継続 3 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 3 件
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) [評価手続中 1 件]		継続 56 件 中止 3 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 56 件 ・ 事業を中止 : 3 件
住宅市街地総合整備事業		継続 42 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 42 件
下水道事業 [評価手続中 1 件]		継続 218 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 218 件
都市公園事業	直轄・公団事業	継続 2 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2 件
	補助事業等	継続 175 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 175 件
都市基盤整備公団事業 (うち河川事業 (再掲))		継続 2 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2 件
都市基盤整備公団事業 (うち道路・街路事業 (再掲))		継続 1 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1 件
都市基盤整備公団事業 (うち市街地再開発事業 (再掲))		継続 2 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2 件
都市基盤整備公団事業 (うち住宅市街地基盤整備事業 (再掲))		継続 17 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 17 件
都市基盤整備公団事業 (うち住宅市街地総合整備事業 (再掲))		継続 9 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 9 件
都市基盤整備公団事業 (うち土地区画整理事業 (再掲))		継続 1 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1 件

事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、 事業の投資効果の視点に加え、事業の 進ちよくの見込みの視点、コスト縮減や 代替案立案時の可能性の視点により評 価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
都市基盤整備公団事業(うち都市公園事 業(再掲))	継続1件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 1件
地域振興整備公団事業(うち土地区画 整理事業(再掲))	継続1件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 1件
合 計	継続2,419件、中止43件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 2,419件 ・事業を中止 : 43件

- (注) 1 「うち河川事業(再掲)」等は、「河川事業」等の内数の再掲  
2 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団が自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業27件、地域振興整備公団事業として、地方公共団体からの事業要請を受け国の認可を得て実施する事業7件を実施した。  
3 「個別公共事業評価書」(平成16年3月29日省議決定)において評価手続き中であつた事業について、平成16年6月16日までに住宅市街地総合整備事業1件について評価が終了し、継続が妥当との結論を得て、事業を継続することとした。  
4 平成14年度末の時点で評価手続き中であつた14件については、再評価が終了し、1件を除く13件について継続が妥当と判断した。

(別添7)平成15年度に実施した完了後の事後評価

【公共事業関係費】

事業区分		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変 化、事業の投資効果の視点に加え、 事業の進ちよくの見込みの視点、コ スト縮減や代替案立案時の可能性の 視点により評価し、以下の結果を得 た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	直轄・公団事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 13件	再事後評価、改善措置の必要性なし13 件
ダム事業	直轄・公団事業	再事後評価1件、改善措置2件、再事 後評価、改善措置の必要性なし2件	再事後評価1件 改善措置2件 再事後評価、改善措置の必要性なし2件
砂防事業等	直轄事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
海岸事業	補助事業等	再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
道路・街路事業	直轄・公団事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 18件	再事後評価、改善措置の必要性なし18 件
港湾整備事業	直轄事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 4件	再事後評価、改善措置の必要性なし4件
空港整備事業	直轄事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
都市・幹線鉄道整備事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
鉄道防災事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 40件	再事後評価、改善措置の必要性なし40 件
航路認識整備事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 50件	再事後評価、改善措置の必要性なし50 件
都市基盤整備公団事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 11件	再事後評価、改善措置の必要性なし11 件

事業区分	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよくの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
合計	再事業評価1件 改善措置2件 再事後評価、改善措置の必要性なし142件	再事業評価1件 改善措置2件 再事後評価、改善措置の必要性なし142件

### 【その他施設費】

事業区分	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよくの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
官庁営繕事業 [評価手続中5件]	再事後評価、改善措置の必要性なし18件	再事後評価、改善措置の必要性なし18件
気象官署施設整備事業	再事後評価、改善措置の必要性なし1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
合計	再事後評価、改善措置の必要性なし19件	再事後評価、改善措置の必要性なし19件

(注) 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団が自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業2件、地域振興整備公団事業として、地方公共団体からの事業要請を受け国の許可を得て実施する事業2件を実施した。

### (別添8) 個別研究開発課題の事前評価

	研究開発課題の名称
1	持続可能な社会構築を目指した建築性能評価・対策技術の開発
2	都市空間の熱環境評価・対策技術の開発
3	陸・海・空の事故防止技術の開発
4	活性炭素繊維(AFC)を活用した高機能排煙処理システムの開発
5	土壌・地下水汚染が水域に及ぼす影響に関する研究
6	建築物の「安心」の定量的評価のための技術基盤の研究
7	都市型社会に対応した市街地環境のあり方及び評価方法に関する研究
8	快適に憩える美しい東京湾の形成に関する研究(個別課題追加)
9	東アジアの航空ネットワークの将来展開に対応した空港整備手法に関する研究(個別課題追加)
10	地域資源・交通拠点等のネットワーク化による国際観光振興方策に関する研究
11	公共事業の総合コスト縮減効果評価・管理手法の開発
12	社会資本整備における合意形成手法の高度化に関する研究 ～共通理解の促進と満足度の向上を目指して～
13	都市地域の社会基盤・施設の防災性能評価・災害軽減技術の開発(個別課題追加)
14	航空レーザ測量を活用した地生態学的調査及び研究 - 白山山地を例にして -
15	東海地震の予測精度向上及び東南海・南海地震の発生準備過程の研究
16	強震観測網を用いた都市構造物群の耐震改修戦略システムの開発
17	財産保持性に優れた戸建制振住宅に関する研究開発
18	高解像度大気汚染モデルによる道路交通政策評価システムの構築
19	圧電高分子膜による軽量遮音パネルの研究開発

	研究開発課題の名称
20	建築インフィルの静脈ロジスティックス支援ツールの開発
21	環境ホルモンの無害化と暴露量削減に関する研究開発
22	環境修復機能の高い人工干潟設計システム開発に関する研究
23	鋼構造物の損傷度診断のための高精度超音波技術の開発

新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について、外部評価を活用して必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、採択が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成16年度予算等に反映した。

(別添9) 個別研究開発課題の中間評価

	研究開発課題の名称
1	スーパーエコシップの研究開発
2	地球温暖化によるわが国の気候変化予測に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を踏まえつつ必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、継続が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成16年度予算に反映した。

(別添10) 個別研究開発課題の終了後の事後評価

	研究開発課題の名称
1	地殻活動観測データの総合解析技術の開発
2	先端技術を活用した国土管理技術の開発
3	G I Sを活用した次世代情報基盤の活用推進に関する研究
4	建設ITの高度化に向けたC A D標準技術の開発
5	まちづくりにおける防災評価 対策技術の開発
6	木質系建築廃棄物発生抑制技術の開発
7	ペンシルビルの連結による街並み再生手法の研究
8	バルコニー一体型ソーラー利用集合住宅換気空調システムの開発
9	室内科学物質空気汚染の事前評価と健康影響防止技術の開発
10	地上測量ゼロを可能にする航空測量機器およびソフトの研究開発
11	環境中における雨天時下水道由来のリスク因子の変容と動態
12	社会基盤施設の高精度情報化診断・寿命予測技術に関する研究開発
13	深海モニター用小型ロボットシステムの技術開発
14	大気汚染・騒音・振動の発生源・沿道環境対策技術
15	自然環境の保全・修復技術
16	情報提供と運転補助により事故防止を図る走行支援道路システム(AHS)の開発
17	地域性を考慮した地震動の評価及び次世代耐震設計技術
18	岩盤・斜面崩壊のリスクマネジメント技術
19	車両の大型化に対応した橋梁・舗装技術およびトンネルの断面拡大技術
20	都市間・都市内輸送の連携を強化した物流システムの開発
21	交通需要マネジメント(TDM)施策の具体化技術
22	未利用エネルギーの活用等による環境に優しい雪害対策技術
23	舗装・橋梁の長寿命化とライフサイクルコスト(LCC)を最小化するためのマネジメント技術
24	地域特性を生かした効率的な道路計画・設計技術
25	地域の連携と交流を促進する新交通軸形成技術
26	道路政策を評価するシステムの開発
27	メガポート情報基地機能実証実験
28	海底地殻活動の長期観測技術に関する研究
29	G P S連続観測による上下地殻変動検出手法開発に関する研究
30	宮城県沖想定震源域におけるプレート間カップリングの時間変化推定に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を確認し、必要性、効率性、有効性等の観点からその妥当性について評価した結果、一部成果について不十分な点や研究体制に関する課題等の指摘があった。その結果を踏まえ、今後の研究開発の実施に当たり適切に反映する。