

# 平成17年度 評価結果反映状況報告書

平成18年8月4日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成17年7月29日省議決定）に基づき、平成17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）

平成17年度の業績測定として、27の政策目標と117の業績指標を対象に101の政策（中見出し）で構成される評価書を取りまとめ、平成17年7月29日に省議決定し、平成17年8月2日に公表した。現時点で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17年度に9テーマについて評価書を取りまとめ、平成18年3月30日に省議決定し、平成18年3月31日に公表した。現時点で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18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18年度予算概算要求等に係る事前評価書（政策アセスメント結果）」として平成17年8月26日に省議決定し、平成17年8月29日に公表した。

さらに、平成18年度予算の国会成立等を踏まえ、平成17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、50件の新規施策に係る「平成17年度政策アセスメント結果（評価書）」として省議決定した。また、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成16年度より各府省においてRIAを試行的に実施することとされたことを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成17年度の政策アセスメント（新規施策の事前評価）から、規制の

新設、改変（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行った（平成17年度実績は、法律6本、政令1本）。評価結果及びその反映状況（平成18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18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18年3月30日に「個別公共事業評価書」として省議決定し、平成18年3月31日公表した。

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17年8月26日に「平成18年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書」として省議決定し、平成17年8月29日に公表した。これらの評価結果は平成18年度予算概算要求に反映させた。

評価の結果は、平成18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に示したとおりである。

#### 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18年3月30日に、「個別研究開発課題評価書」として省議決定し、平成18年3月31日に公表した。

平成18年度予算概算要求時点で内容が明らかになる新規の個別研究開発課題については、平成17年8月26日に「平成18年度予算概算要求に係る個別研究開発課題」として省議決定し、平成17年8月29日に公表した。

評価の結果は、事前評価及び中間評価にあつては予算要求等に、終了後の事後評価にあつ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5のとおりである。

(1) 政策チェックアップ(業績測定)

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
○ 暮らし				
政策目標1:居住水準の向上 [多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること]				
1	(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給促進する	1 誘導居住水準達成率 目標値:53%(平成17年度) 実績値:52.3%(平成15年度) 初期値:46.5%(平成10年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度52.3%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。	○ 措置済み ・ 住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫による証券化支援業務等による優良な持家の取得を促進。 ・ 地域住宅交付金等により、特定優良賃貸住宅等の供給を促進。(予算額:2,935億円の内数(平成17年度)また、独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度により、優良な賃貸住宅の供給を促進。(予算額:185億円の内数(平成17年度))
政策目標2:バリアフリー社会の実現 [すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること]				
2	(1) 住宅をバリアフリー化する	2 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 [バリアフリー住宅ストックの割合] 目標値:約1割(平成19年度) 実績値:3.4%(平成15年度) 初期値:2.7%(平成10年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度の実績値は3.4%と、10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。 但し、建築時期別にみると、平成2年以前は0.9%であるが、11年以降が16.3%と新築住宅(建替え含む)のバリアフリー化率は高まっている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていくとともに、平成17年度から地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための交付金制度や住宅金融公庫の証券化ローンの仕組みを活用した金利の優遇を実施することにより一層のバリアフリー化を推進していく。 ・ 既設住宅にかかるバリアフリー化は、公営住宅について、バリアフリー改善や建替えを促進することにより、また、持家について、住宅金融公庫の融資により推進していく。	○ 措置済み ・ 補助、融資等によるバリアフリー化された住宅の供給を促進中。 具体的には、 ・ 新規に整備する公営住宅、都市再生機構賃貸住宅はすべてバリアフリー仕様を標準化するとともに、地域住宅交付金等により、既設公営住宅のバリアフリー改善を促進(予算額:2,935億円の内数(平成17年度)) ・ 地域住宅交付金等により、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を整備(予算額:2,935億円の内数(平成17年度)) ・ 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:246億円の内数、優良建築物等整備事業 予算額:1,469億円の内数、住宅市街地総合整備事業 予算額1,469億円の内数、まちづくり交付金 予算額1,330億円の内数、21世紀都市居住緊急促進事業 予算額3,591億円の内数、地域住宅交付金 予算額580億円の内数)等 ・ 住宅金融公庫の融資において、バリアフリー化された住宅に対する増融資、基準金利を適用 ・ バリアフリー化された住宅の取得を支援するため、証券化ローンの枠組みを活用して金利の優遇を実施
3	(2) 不特定多数の	2 1日当たりの平均利用者数が	○ 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
	者が利用する建築物をバリアフリー化する	5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 [不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化] 目標値:約4割(平成19年度) 実績値:34%(平成16年度) 初期値:約3割(平成14年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、15年度には3割に達し、施策の効果が始まっている。</li> <li>平成16年度においても、2,000㎡以上の特別特定建築物(15年度実績:約3,000棟)全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に著実に近づくと見込まれる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、建築物のバリアフリー化を推進する。</li> <li>改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、今後も、同法の適切な運用や、各種支援策の活用等により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改正ハートビル法の適切な運営を実施中。</li> <li>平成17年度の税制改正において、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対する税制上の特例措置を2年間延長。</li> </ul>
4	(3) 移動空間をバリアフリー化する	2 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 [1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合] 目標値: 道路:約5割(平成19年度) 旅客施設の段差解消:7割強 (平成19年度) 視覚障害者誘導用ブロック:8割強 (平成19年度) 実績値: 道路:31%(平成16年度) 旅客施設の段差解消:44.1% (平成15年度) 視覚障害者誘導用ブロック:74.4%	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>1 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化(道路のバリアフリー化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約4割にまで進捗したところ。 前年度のバリアフリー化率の伸び(約8%)に対し、平成16年度では約6%の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。</li> </ul> <p>(旅客施設のバリアフリー化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客施設における段差解消及び視覚障害者誘導用ブロックの設置については、事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、着実に進捗してきている。</li> </ul> <p>2 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 (低床バス車両・ノンステップバス車両・福祉タクシー)</p>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅客施設及び車両等のバリアフリー化を促進するため、平成17年度予算の執行においては、バリアフリー化設備整備に対し補助、融資等を行う形で評価を反映させ(平成17年度:117億円+2,756億円の内数)、平成18年度予算要求においては、引き続き補助、融資を行うという形で評価を反映させた(平成18年度:119億円+2,610億円の内数)。</li> <li>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ため、地域に交通バリアフリープロモーターを56回派遣(平成17年度)するなどの支援を行った(平成17年度:0.2億円、平成18年度:0.1億円)。</li> <li>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を導入する際の税制特例を引き続き2年間延長した。</li> <li>駅・まちバリアフリー関連の情報の提供を行った。</li> <li>ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法(高齢者、障害者等の移動)</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>(平成15年度)</p> <p>初期値:  道路:17%(平成14年度)  旅客施設の段差解消:39.4%(平成14年度)  視覚障害者誘導用ブロック:72.0%(平成14年度)</p> <p>3 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数</p> <p>目標値:  低床バス:30%(平成17年度)  ノンステップバス:10%(平成17年度)  福祉タクシー:10,000台(平成17年度)</p> <p>実績値:  低床バス:18%(平成15年度)  ノンステップバス:9.3%(平成15年度)  福祉タクシー:4,574台(平成15年度)</p> <p>初期値:  低床バス:4.9%(平成12年度)  ノンステップバス:2.2%(平成12年度)  福祉タクシー:2,050台(平成12年度)</p> <p>4 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合</p> <p>目標値:  鉄軌道車両:20%(平成17年度)  旅客船:25%(平成17年度)  航空機:35%(平成17年度)</p> <p>実績値:  鉄軌道車両:27.8%(平成16年度)</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で、堅実に推移している。</p> <p>3 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合</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>○ 今後の取組の方向性</p> <p>・建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、歩行空間、旅客施設のバリアフリー化を推進する。</p> <p>・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に努めていく。</p> <p>・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応に努める。</p> <p>・さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。</p>	<p>等の円滑化の促進に関する法律)を平成18年通常国会に提出、同年6月に成立した。</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
		旅客船:7.0%(平成16年度) 航空機:40.7%(平成16年度) 初期値: 鉄軌道車両:10%(平成12年度) 旅客船:0%(平成12年度) 航空機:0.7%(平成12年度)		
政策目標3:子育てしやすい社会の実現 [生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること]				
5	(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する	5 3人以上世帯の誘導居住水準達成率 目標値:43%(平成17年度) 実績値:42.0%(平成15年度) 初期値:35.6%(平成10年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度42.0%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。	○ 措置済み ・ 住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫による証券化支援業務等による優良な持家の取得を促進。 ・ 地域住宅交付金等により、特定優良賃貸住宅等の供給を促進。(予算額:2,935億円の内数(平成17年度)また、独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度により、優良な賃貸住宅の供給を促進。(予算額:185億円の内数(平成17年度))
6	(2) 水辺における児童の自然体験を支援する	6 自然体験活動拠点数 目標値:420箇所(平成18年度) 実績値:387箇所(平成16年度) 初期値:218箇所(平成12年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 政策目標の一層の実現を図るため、人材育成と連携した新たな自然体験活動拠点の考え方を盛り込んだ目標値を再設定し、平成18年度目標値を300箇所から420箇所に変更した。 ・ 平成16年度までの自然体験拠点数実績値は387箇所に達しており、確実に水辺における環境学習・自然体験活動が推進されている。 ・ 指標の内訳を見ると「子どもの水辺」登録箇所が平成14年度に急増し、15年度、16年度と着実に伸びている。 ・ これは、平成14年度に「子どもの水辺」の登録に際して制度を拡充したことにより、急激に伸びたものであり、制度拡充の効果が十分あったものと考えられ、その後も着実に制度が浸透しているものと考えられる。 ・ 一方、近年は、地域別(ブロック別)に見る子どもの水辺登録数に偏りがあるという課題が生じており、地域での特色を勘案しながらの対処が必要である。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 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行うとともに、今後もより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、ブロック連絡会議を継続して実施していく。	○ 措置済み ・ 国土交通省、文部科学省、環境省が連携した「子どもの水辺推進会議」を開催。 ・ 地方においては、北海道から沖縄までの全国を9ブロックに分け「ブロック連絡会議」や「子どもの水辺推進協議会(都道府県レベル)」を開催し、地域のネットワークを拡げる。 ・ また、川以外の水辺を含めた新たな枠組みについても継続して検討していく。

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
7	(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する	7 歩いていける範囲の都市公園の整備率 目標値:66%(平成19年度) 実績値:約65%(平成16年度) 初期値:63%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約65%となっており、順調に推移しているものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 既成市街地が多く、重点的な整備を必要としているにもかかわらず用地確保が困難なために整備が進んでいない地域において、地区公園等の住区基幹公園の整備を効率的かつ積極的に推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。	○ 措置済み ・ 平成16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を改正する法律において、借地公園の整備促進のための保存規定の見直し、立体公園制度の創設等が措置されており、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が困難な地域における地区公園等の住区基幹公園の整備を実施中。
政策目標4:住環境、都市生活の質の向上 [住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること]				
8	(1) 職住近接の住宅市街地を形成する	8 都心部における住宅供給戸数 目標値:100万戸(平成17年度) 実績値:93.3万戸(平成16年度) 初期値:47.7万戸(平成12年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標(「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度から17年度まで(10年間)の住宅供給目標量100万戸」)の達成状況は、過去9年間の累計が93.3万戸であることから、17年度における目標達成に向けて堅調に推移。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 地方公共団体における容積率緩和等の都心型住宅供給誘導措置の活用や、地方公共団体の裁量による総合的な計画策定と事業実施の推進、独立行政法人都市再生機構が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」の推進等により、都心部の住宅供給の促進を図る。	○ 措置済み ・ 地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的・活計画的に推進する地域住宅交付金の活用により優良な賃貸住宅等の促進を図る。(予算額:580億円の内数(平成17年度)) ・ 街なか居住再生ファンド及び住宅市街地総合整備事業の街なか居住再生の方の創設、ならびにまちづくり交付金の市町村提案による事業費の割合の引き上げにより、都心居住のための総合的な支援を実施(予算額:街なか居住再生ファンド 25億円(平成17年度)、まちづくり交付金1,930億円(平成17年度)、住宅市街地総合整備事業1,251億円(平成17年度))
9	(2) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する	9 1人あたり都市公園等面積 目標値:9.3㎡/人(平成19年度) 実績値:8.9㎡/人(平成16年度) 初期値:8.5㎡/人(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 各地方公共団体からの報告を基に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約8.9㎡/人であり、順調に推移しているものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、今後も整備を推進していく。 ・ 既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的に都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。	○ 措置済み ・ 都市公園の整備を重点的に実施中。 ・ 平成16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を改正する法律において、立体公園制度の創設、借地公園の整備促進のための保存規定の見直し等が措置されており、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が困難な地域における都市公園整備を実施中。
10	(3) 下水道等の汚水処理施設を普及させる	10 汚水処理人口普及率 目標値:86%(平成19年度) 実績値:79%(平成16年度) 初期値:76%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成16年度の実績値は汚水処理人口普及率が79%、下水道処理人口普及率が68%であり、着実な進歩が図られているところ。	○ 措置済み ・ 平成15年度から、中小市町村における補助対象範囲を拡充し、重点的な整備を図っている。 ・ 平成17年度から、汚水処理施設整備交付金制度を創設

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
		11 下水道処理人口普及率 目標値:72%(平成19年度) 実績値:68%(平成16年度) 初期値:65%(平成14年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成16年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは14都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村における汚水処理人口普及率は60%にとどまっている。</li> <li>○ 今後の取組の方向性 <ul style="list-style-type: none"> <li>下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口5万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。</li> </ul> </li> </ul>	した。
11	(4) 都市部における良好な水辺空間を形成する	12 都市空間形成河川整備率 目標値:40%(平成18年度) 実績値:35%(平成16年度) 初期値:32%(平成12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年度の実績値は35%であり、1%以内の伸び率であるものの、目標の達成に向け、指標値は推移している。</li> </ul> </li> <li>○ 今後の取組の方向性 <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> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み <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。</li> <li>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> <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。</li> </ul> </li> </ul>
12	(5) 良好な宅地供給を促進する	13 良好な環境を備えた宅地整備率 目標値:46.0%(平成17年度) 実績値:39.2%(平成15年度) 初期値:35.3%(平成12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析 <ul style="list-style-type: none"> <li>指標値は39.2%(平成15年度)であり、伸び率は小さいながら、目標値の達成に向けて推移していると考えられる。</li> <li>内訳を見ると、三大都市圏において、指標値が低い傾向にある。特に地区計画等の策定の条件を満足する宅地の割合が少ないことが原因である。</li> <li>平均画地面積が170㎡以上を満たす宅地の割合は前年に比べ僅かに減少したものの、他の要素は伸びている。</li> </ul> </li> <li>○ 今後の取組の方向性 <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、良好な環境を備えた宅地の整備率の向上に資するよう住宅市街地基盤整備事業による支援の重点化を行い、特に地区計画等の策定された地区に、重点的に支援を行う。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み <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>平成17年度に引き続き18年度も、住宅市街地基盤整備事業において、地区計画等を策定した地区を重点的に採択することにより、良質な宅地の供給を推進。</li> </ul> </li> </ul>
13	(6) 電線類を地中化する	14 市街地の幹線道路の無電柱化率 目標値:15%(平成19年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度実績値7%に対し、16年度の市街地の幹線道</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み <ul style="list-style-type: none"> <li>「無電柱化推進計画」(平成16～20年)に基づき、幹線</li> </ul> </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
		実績値:10%(平成16年度) 初期値:7%(平成14年度)	路の無電柱化率の実績値は10%であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移。 ・しかし、ロンドン・パリ・ボン(100%)など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況。 ・市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率(約20%)に対し、補助国道(約6%)及び都道府県道(約8%)における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組みが必要。また、幹線道路の無電柱化率10%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約1%。	道路だけでなく、歴史的街並みを保存すべき地区等の面的に無電柱化を推進すべき地区等において、非幹線道路も含めて無電柱化を推進。 また、浅層埋設方式による整備等によりコスト削減を図っているところ。
政策目標5: アメニティ豊かな生活環境の形成 [水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること]				
14	(1) 海岸における親水空間等を形成する	15 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長: 目標値:約6,800km(平成19年度) 実績値:約6,780km(平成16年度) 初期値:約6,700km(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成16年度の実績値は約6,780kmであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びており、日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。 ○ 今後の取組の方向性 ・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。	○ 措置済み ・親水性を有した海岸保全施設の整備を実施中。 ・「いきいき・海の子・浜づくり」を活用し、安全に野外活動や体験学習等が行えるよう安全情報伝達施設の整備や文化資源・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。 ・「海岸景観形成ガイドライン」を策定し、良好な海岸景観を形成するための取組みの方策を示した。(平成17年度)。
15	(2) 公共空間における緑化等を推進する	16 都市域における水と緑の公的空間確保量 目標値:13㎡/人(平成19年度) (12㎡/人を約1割増) 実績値:約4%増(平成16年度) 初期値:12㎡/人(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・各地方公共団体等からの報告を基に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約4%増加しており、順調に推移しているものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ・アメニティ豊かな生活環境を形成するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。 ・都市公園事業においては、既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。	○ 措置済み ・公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・急傾斜地崩壊対策・港湾・空港等の公共空間の緑化を引き続き実施中。 ・平成16年12月に施行された都市緑地保全法等の一部を改正する法律において、立体公園制度の創設、借地公園の整備促進のための保存規定の見直し、緑地保全地域制度の創設等が措置されており、これらの制度を効果的に活用しつつ、用地確保が困難な地域における都市公園等整備を実施中。
政策目標6 良質で安全な水の安定した利用の確保 [きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること]				
16	(1) 河川の正常な流量を確保する	17 河川の流量不足解消指数: 目標値:61%(平成18年度) 実績値:56%(平成16年度) 初期値:54%(平成13年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成16年度の実績値は56%であり、1%以内の伸び率ではあるものの、目標の達成に向け、指標値は推移している。 ・河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされることが必要であるが、ダムの計画から完成までには長	○ 措置済み ・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。 ・事業を進めるに当たっては、コスト削減を図りながら、

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>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <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> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</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、コスト削減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。</li> </ul>	<p>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。</p>
17	(2) 水道水源域の水質を改善する	<p>18 水道水源域における下水道処理人口普及率</p> <p>目標値:60%(平成18年度) 実績値:56%(平成16年度) 初期値:48%(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16年度の実績値は56%であり、着実な進捗が図られているところ。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<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普及促進を重点的に実施中。</li> <li>平成15年度から水道水源域に係る地域等について、下水道管きよの補助対象範囲の拡充し、重点的な整備を図っている。</li> <li>下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、チッ素、リン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>
18	(3) 河川の水質を改善する	<p>19 河川における汚濁負荷削減率</p> <p>目標値:78%(平成19年度) 実績値:70%(平成16年度) 初期値:65%(平成14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>河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成16年度の実績値で70%であった。</li> <li>河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年度において、大和川等の都市部の河川、手賀沼等の湖沼について浄化施設の設置や底泥浚渫を実施。</li> <li>平成17年度も引き続き事業を実施。</li> </ul>
○ 安全				
<p>政策目標7:水害等による被害の軽減 [水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること]</p>				
19	(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を	<p>20 洪水による氾濫から守られる区域の割合:</p> <p>目標値:約62%(61.7%)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>指標については、集計中のものもあるが目標の達成に向けて概ね順調に指標値が推移している。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域や水災及び土砂災害の防止力の向上のため、浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大、中小河川に</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
	行  21 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 22 流下能力不足橋梁数 23 下水道による都市浸水対策達成率	(平成19年度) 実績値:約59%(59.1%) (平成16年度) 初期値:約58%(57.8%) (平成14年度) 目標値:約6万戸(平成19年度) 実績値:約7.4万戸(平成16年度) (速報値) 初期値:約9万戸(平成14年度) 目標値:3,500(平成18年度) 実績値:3,700(平成16年度) 初期値:4,500(平成13年度) 目標値:54%(平成19年度) 実績値:52%(平成16年度) 初期値:51%(平成14年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。</li> <li>床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成16年度の実績値は約7.4万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に推移している。</li> <li>流下能力不足橋梁数の平成16年度の実績値は約3,700橋であり、目標の達成に向けて指標値は順調に推移している。</li> <li>下水道による都市浸水対策達成率の実績値は平成16年度末で52%であり、この1年間で0.8ポイント上昇しており、着実に進展している。</li> <li>今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。</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、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年は、梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生した。これらは、未だ災害に対する整備水準が低いことも大きな要因であるが、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな災害の様相を呈するものでもあった。このような新たな課題に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。</li> <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</li> </ul>	<p>おける洪水情報等の提供の充実、水防協力団体制度の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実などのため、水防法及び土砂災害防止法を改正した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国と都道府県等が連携し、流域一体で包括的な防災対策を実施するため、総合流域防災協議会を全ての都道府県に設立した。</li> <li>豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性を高めるため、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対策の施設整備等及び災害関連情報の提供等のソフト対策を行う事業に対し補助した。(平成17年度に創設した「総合流域防災事業」で実施。)</li> <li>平成16年の一連の深刻な豪雨災害から明らかとなった新たな課題に的確に対応するため、社会資本整備審議会河川分科会に学識経験者からなる豪雨災害総合政策委員会を設け、改善すべき内容について審議を行い、平成16年12月10日に緊急に対応すべき事項として豪雨災害対策緊急アクションプランを作成した。その後、本委員会で、今後の河川・砂防・海岸行政において取り組むべき施策等について提言(平成17年4月18日)をとりまとめた。ハザードマップの公表、ダムの事前放流を実施するなど、その具現化を図っている。</li> <li>さらに、平成17年は総雨量1000mm、時間雨量100mmを超える異常とも言える降雨が発生し、これまでのような河川での対策だけでは対応できないような被害が発生した。そのような被害への対応として、大規模降雨災害対策検討会では、洪水氾濫時・土砂災害発生時における被害最小化のあり方について審議し、提言(平成17年12月26日)をまとめた。</li> <li>地形的な状況等から複数市町村に跨って浸水対策を実施することが効果的・効率的な地域において、都道府県による浸水対策を実施できるように措置するため、下水道法を改正した。地下空間利用が高度に発達している地区等において、都市型浸水被害の効率的な解消を図るため、浸水被害緊急改善下水道事業を拡充した。</li> <li>効率的なハード対策の着実な整備に加え、効果的な浸水被害軽減を誘導する自助の取組を推進し、そのためのソフト施策の充実を図ることにより緊急かつ重点的に</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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。</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4月に特定都市河川浸水被害対策法に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策を実施していく。また、特定都市河川の指定を推進する。</li> <li>近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実情に応じて複数市町村に跨った広域的な浸水対策や、都市型浸水被害の常襲地区等においては小規模な浸水対策を行えるようにするなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。</li> </ul>	<p>再度災害防止及び浸水被害の最小化を住民等とともに目指す下水道総合浸水対策緊急事業を創設した。</p> <p>など</p> <p>○ 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後、豪雨災害対策緊急アクションプラン・豪雨災害総合政策委員会の提言・大規模降雨災害対策検討会の提言の実現を引き続き図る。</li> <li>地形的な状況等から複数市町村に跨って浸水対策を実施することが効果的・効率的な地域において、都道府県による浸水対策を実施できるように措置するため、下水道法を改正予定。下水道総合浸水対策緊急事業の創設を踏まえ、総合的な浸水対策計画の策定を促進するとともに、内水ハザードマップ等ソフト対策を推進</li> </ul> <p>など</p>
20	(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる	<p>24 ハザードマップ認知率</p> <p>目標値:洪水70% 火山76% (平成18年度)</p> <p>実績値:洪水20% 火山73% (平成16年度)</p> <p>初期値:洪水4% 火山30% (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>洪水については、平成16年度の実績値は20%であり、前年度に比べ倍増している。しかし、ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の3.3割(平成17年3月現在)となっており、更なる指標の向上については、市町村の積極的な作成・公表に期待するところである。</li> <li>火山については、平成16年度の実績値が73%となっており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。</li> <li>指標の伸びの原因としては、平成12年の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>(洪水)</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必要がある。各地域の事情に則した効果的な取組みを国土交通省として支援していく。</li> <li>水防法を改正し、全国の主要な中小河川において、ハザ</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <p>(洪水について)</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必要がある。各地域の事情に則した効果的な取組みを国土交通省として支援。</li> <li>浸水想定区域の公表を進め、対象となる2,200河川における公表を早期に実現する。 (平成17年12月31日現在の公表:289河川)</li> <li>洪水予報が現状では行えない河川で氾濫した場合に大きな浸水被害が想定される河川についても、水防法を改正して、浸水想定区域の指定・公表を新たに義務づけ、早急に区域の指定が図られるよう一定の期間に限って都道府県が浸水想定区域に係る調査費用を補助するとともに、洪水ハザードマップに係る調査費用を補助。 (平成17年度に創設した「総合流域防災事業」で実施。)</li> </ul> <p>(火山について)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>火山活動による社会的影響の大きい30火山全てで火山ハザードマップを作成・公表。 (平成18年3月31日現在の公表:30火山)</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>ードマップの作成・公表を義務化。また、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度を創設し、平成21年までに全国1,800の市町村で作成・公表予定。</p> <p>(火山)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後も、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。</li> <li>国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率は目標に達した。今後はハザードマップ認知率(火山)の向上を図るため、引き続き地方公共団体と調整を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係省庁及び機関と連携し、主要な火山について火山噴火時の緊急対応を定めた計画(火山噴火緊急減災対策計画)を策定するため、実際の緊急対策事例、各種調整項目や対策工種の選定方法などを示したガイドラインを策定することとし、学識経験者と関係省庁からなる検討会を設置した。</li> <li>○ 措置予定(火山について) <ul style="list-style-type: none"> <li>火山噴火緊急減災対策に関する検討会において、ガイドラインを策定する。</li> </ul> </li> </ul>
21	(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。	25 台風中心位置予報の精度 目標値:360km(平成17年度) 実績値:356km(平成16年度) 初期値:443km(平成12年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前3年間の平均誤差としているが、平成16年を含む前3年間の平均誤差では356kmであり、既に17年の目標を達成し、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。 平成17年度も継続して技術開発に取り組む、目標達成を更に確実なものにする。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>目標の達成、あるいは目標値以上の精度向上を図るためには、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象衛星データを利用した台風の三次元的な実況を詳細に解析するための技術の向上やシステムの解析処理能力の向上、また、これを踏まえたモデル開発を一層推進する必要がある、これらを的確に実施して台風予報精度の一層の向上を図る。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>放射の仕組みを数値予報モデルで扱う際の計算手法を精密化する改良を行った。</li> <li>極軌道気象衛星による観測データを数値予報モデルでより多く利用できるような利用技術の改良を行い、数値予報の初期値を改善した。</li> </ul> <p>○ 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>台風予報に用いる数値予報モデルの解像度を向上させる。</li> <li>静止気象衛星による高頻度の衛星風データと水蒸気画像データを数値予報モデルに利用する技術を開発する。</li> <li>極軌道衛星に搭載されたマイクロ波放射計観測による水蒸気データや、サウンダー観測による高精度な気温と水蒸気の鉛直分布データを数値予報モデルに利用する技術を開発する。</li> <li>GPS衛星からの電波を解析して求めた気温・水蒸気データを数値予報に利用する技術を開発する。</li> <li>海面から水蒸気を供給する仕組みを数値予報モデルで扱う際の計算手法を改良する。</li> <li>観測誤差及び予報誤差を考慮した高度な数値予報技術(アンサンブル予報技術)を台風予報に応用する。</li> <li>これらの開発成果による予報精度向上を確認し、業務に反映する。</li> </ul>
22	(4) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整	26 土砂災害から保全される戸数 目標値:約140万戸(平成19年度) 実績値:約127万戸(平成16年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土砂災害から保全される戸数 平成16年度の実績値は約127万戸であり、目標の達成に</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の土砂災害の防止力の向上のため、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実などのため、土砂</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
	備を行う	初期値:約120万戸(平成14年度) 27 土砂災害から保全される災害時 要援護者関連施設数 目標値:約4,100施設(平成19年度) 実績値:約3,500施設(平成16年度) 初期値:約3,100施設(平成14年度)  ※社会資本整備重点計画において は、災害時要援護者は災害弱者とし て記載。	向けて指標値は概ね順調に伸びているが、16年度は全国 で災害が多発したという要素もあるため、今後一層のコスト 縮減等の取り組みを行いながら、引き続き重点的・効率的な 整備を推進する必要がある。 ○ 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数 平成16年度の実績値は約3,500施設であり、目標の達成 に向けて指標値は順調に伸びている。 しかし、平成16年度は全国で土砂災害が多発し、その犠 牲者のうち災害時要援護者の割合が約65%を占めるなど、 現状においても高齢者等の災害時要援護者の割合が高い ため、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き 重点的・効率的な整備を推進する必要がある。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 我が国では毎年約1,000件の土砂災害が発生している。平 成16年は、梅雨前線による集中豪雨、度重なる台風、新潟 県中越地震、浅間山の中規模噴火等による全国各地で土砂 災害が多発し、その件数は、統計開始以来最多の2,500件 以上にも上った。これにより61名という尊い人命が失われる など甚大な被害が生じた。 ・ 豪雨災害から明らかとなった新たな課題に的確に対応す るため、学識経験者からなる豪雨災害総合政策委員会を設 け、さらに、豪雨のみならず、地震や火山噴火等による土 砂災害を踏まえ、今後の土砂災害対策のあり方を検討する ため学識経験者からなる土砂災害対策検討会を設け、それ ぞれ、「総合的な豪雨災害対策の推進について」及び「総合 的な土砂災害対策について」の提言を頂いた。これらの提 言を受けて、今後はソフト対策と連携をとったハード整備を 推進し被害を最小化するよう減災体制を確立する等の施策 を推進する。	災害防止法を改正した。 ・ 国と都道府県等が連携し、流域一体で包括的な防災対 策を実施するため、総合流域防災協議会を全ての都道 府県に設立した。 ・ 豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策 を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性を高めるた め、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対 策の施設整備等及び災害関連情報の提供等のソフト対 策を行う事業に対し補助した。(平成17年度に創設した 「総合流域防災事業」で実施。) ・ 平成16年の一連の深刻な豪雨災害から明らかとなった 新たな課題に的確に対応するため、社会資本整備審議 会河川分科会に学識経験者からなる豪雨災害総合政策 委員会を設け、改善すべき内容について審議を行い、 平成16年12月10日に緊急に対応すべき事項として豪雨 災害対策緊急アクションプランを作成した。その後、本委 員会で、今後の河川・砂防・海岸行政において取り組む べき施策等について提言(平成17年4月18日)をとりまと めた。ハザードマップの公表など、その具現化を図って いる。 ・ さらに、平成17年は総雨量1000mm、時間雨量100mm を超える異常とも言える降雨が発生し、中山間地域にお いて集落全体が危険にさらされ、的確な避難ができない などの問題が提起された。そのような被害への対応とし て、大規模降雨災害対策検討会では、洪水氾濫時・土砂 災害発生時における被害最小化のあり方について審議 し、提言(平成17年12月26日)をまとめた。 ○ 措置予定 ・ 今後、豪雨災害対策緊急アクションプラン・豪雨災害総 合政策委員会の提言・土砂災害対策検討会の提言及び 大規模降雨災害対策検討会の提言の実現を引き続き図 る。
23	(5) 津波・高潮等 の災害による被 害を軽減するた め、施設整備を 行う	28 津波・高潮による災害から一定の 水準の安全性が確保されていな い地域の面積 目標値:約10万ha(平成19年度) 実績値:約13万ha(平成16年度) 初期値:約15万ha(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成16年度の実績値は防護されていない面積約12.9万ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。 一方、平成16年3月には東南海・南海地震防災対策推進基 本計画が策定され、同年12月にはインドネシア・スマトラ島 沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や	○ 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。 ・ 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等の整備を行う。 ・ 海岸事業における災害時要援護者対策を推進し、既存

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>地震被害の可能性が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>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p>施設のバリアフリー化、安全情報伝達システム等の整備を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。(平成17年度)</li> <li>従来の津波危機管理対策緊急事業を高潮対策にも拡充した「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。(平成18年度)</li> </ul>
<p>政策目標8:地震・火災による被害の軽減 [地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること]</p>				
24	(1) 災害時の緊急支援ルートを確認する	29 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 目標値:76%(平成19年度) 実績値:69%(平成16年度) 初期値:66%(平成14年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度実績値66%に対し16年度の実績値は69%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。</li> <li>救援ルートを確認するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や法面对策等の防災対策を推進しているところであるが、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数の増加(平成16年度は4都市)は微増にとどまっている。</li> <li>特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として対策を実施してきており、平成16年度末時点で、直轄国道については約9割、都道府県管理道路については約6割の進捗。しかしながら、河川橋については、直轄国道で約3割、都道府県管理道路で約5割と進捗が遅れている状況(全体として約5割の進捗)。また、落橋・倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれのある新幹線を跨ぐ橋梁については約3割と不十分な状況。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、法面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を引き続き重点的に進める。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</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、斜面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を推進した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国と都道府県及び高速道路会社が連携して、平成17年度から19年度を対象とする「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」及び「新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強3箇年プログラム」を策定し、これに基づき、橋梁の耐震補強を重点的に実施することとした。</li> <li>平成17年度補正予算においても防災・震災対策を推進した。</li> <li>緊急輸送道路の橋梁耐震補強の取り組み状況を分かりやすくお知らせするため、進捗状況を地図(マップ)に表記して、インターネットのホームページに公表した。</li> <li>補助国道の橋梁の耐震補強に係る採択基準を拡充した。</li> </ul>
25	(2) 震災時の水害による被害を軽減するための施策	30 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生するおそれのある地域の解消	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年度末の実績値は約11,700haであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成16年3月</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>堤防の耐震化対策、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を推進している。</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
	設整備を行う	目標値:約10,000ha(平成19年度) 実績値:約11,700ha(平成16年度) (速報値) 初期値:約13,000ha(平成14年度)	<p>には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年12月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模地震やこれに起因する津波への対策が急がれる昨今の情勢を踏まえ、指定区間内の一級河川及び二級河川について、緊急かつ計画的に地震・津波対策に取り組むため、低地対策河川事業に津波対策を対象事業として加えた上で再編する地震・高潮等対策河川事業を創設。(平成16年度)</li> <li>地震・高潮等対策河川事業について、補助対象として、津波・高潮による浸水想定区域に係る調査を追加するとともに、津波による被害が想定される区域内で耐震対策を必要とする河川についての耐震対策事業等を追加。(平成18年度)</li> <li>津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。(平成17年度)</li> <li>従来の津波危機管理対策緊急事業を高潮対策にも拡充した「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。(平成18年度)</li> </ul>
26	(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する	31 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(建築物) 目標値:約2割(平成19年度) 実績値:16%(平成15年度) 初期値:16%(平成14年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>指標はほぼ横ばいである。平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後は、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策を総合的に見直すなど活用を推進を図るとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。</li> <li>また、国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても推進を図る必要がある。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度においては、大規模地震発生の危険が高い地域においては、住宅と非住宅、耐震診断と改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改めた。</li> <li>さらに、補助対象地域に日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進区域を追加した。</li> </ul> <p>○ 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年度においては、地震防災対策強化地域などの耐震改修の地域要件を撤廃し全国展開するほか、緊急輸送道路沿道建築物に対する補助制度を創設する。</li> </ul>
27	(4) 住宅を耐震化する	31 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(住宅) 目標値:約65%(平成19年度) 実績値:約61%(平成15年度) 初期値:51%(平成10年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</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が、平成15年の指標の実績については、約61%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。</li> <li>平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度においては、大規模地震発生の危険が高い地域においては、住宅と非住宅、耐震診断と改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度</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>年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>耐震診断・改修の普及促進</li> </ul> <p>今後、さらに住宅の耐震化を強力に推進するためには、耐震化の目標を定め、税制、補助制度、その他促進方策を強力に展開する。</p>	<p>に改める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>さらに、補助対象地域に日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進区域を追加する。</li> <li>地域住宅交付金の活用により住宅の耐震化等を促進(予算額: 580億円の内数(平成17年度))</li> </ul> <p>○ 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年度においては、地震防災対策強化地域などの耐震改修の地域要件を撤廃する。</li> </ul>
28	(5) 震災時の避難地を確保する	<p>32 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一か所以上確保された大都市の割合:</p> <p>目標値: 約25% (平成19年度) 実績値: 約12% (平成16年度) 初期値: 約9% (平成14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>各地方公共団体等からの報告を基に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約12%である。指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった規模であることや防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。</li> <li>備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の整備状況については進捗がみられるものの、備蓄倉庫、放送施設については未だ低い水準にとどまっており、設置種数の増に向けて今後の対策が必要。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引き続き、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進する。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市の防災機能向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、防災公園の整備を重点的に推進しており、市街地における災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を積極的に実施中。</li> </ul>
29	(6) 震災時の緊急物資の供給を確保する	<p>33 港湾による緊急物資供給可能人口</p> <p>目標値: 約2,600万人(平成19年度) 実績値: 約2,020万人(平成16年度) 初期値: 約1,900万人(平成14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16年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約2,020万人となり着実に増加している。今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指す。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き観測強化地域など大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度は対象とする地域の17港湾において耐震強化岸壁の整備を実施した。</li> <li>引き続き、耐震強化岸壁の整備を重点的に実施中である。</li> </ul>
30	(7) 密集住宅市街地を改善する	<p>34 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合</p> <p>目標値: 約3割(平成19年度) 実績値: 0%(平成14年度) 初期値: 0%(平成14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>5年に一度の調査を用いて把握するため、平成17年度の実績値はない。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>密集市街地の改善のためには、法制度や事業制度の活用による更なる整備が必要である。</li> <li>今後は、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</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>密集市街地法の改正により創設された防災街区整備事業を積極的に推進中。</li> <li>地域住宅交付金の活用により密集市街地の改善を促進(予算額: 580億円の内数(平成17年度))</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
			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確保する。	
政策目標9:交通安全の確保 [陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること]				
31	(1) 海上における死亡・行方不明者を減少させる	35 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 目標値:200人以下(平成17年) 実績値:317人(平成16年) 初期値:331人(平成12年)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年の実績値は317人であり、前年に比べ19人増加し指標の動向としては低調だが、特徴的な事案として、台風に伴う海難による死亡・行方不明者数が36人(例年では10人前後)、施策が及びにくい外国船の海難による死亡・行方不明者数が21人(台風によるものを除く)、乗船者の病死等の海難による死亡・行方不明者数が19人であり、これらを除けば241人の死亡・行方不明者が発生したこととなる。</li> <li>漁船での死亡・行方不明者が、全体の5割以上を占めるとともに、ライフジャケットの着用率もきわめて低い水準にある。</li> <li>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。</li> <li>海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数の減少のためには、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、特に漁船乗船者のライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 事案への迅速な対応を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から2時間以内に情報を入手する割合の向上を目指すとともに、ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図ることでレスポンスタイムの短縮を図る。</li> <li>捜索救助勢力を有する関係機関との連携強化を図る。</li> <li>民間救助組織の指導・育成、活用を図る。</li> </ul> <p>② ライフジャケット着用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。</li> <li>漁船、特に1人乗り漁船について、漁業従事者、家族を対象とした自己救命策確保の指導等を推進する。</li> <li>若年層に対して、自己救命策確保を含む海上の安全に係る草の根的指導等を推進する。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>救命胴衣の着用率の向上(目標値50%)</li> <li>着用率向上キャンペーン、海難防止講習会、訪船指導を実施した。</li> <li>レスポンスタイムの短縮(距岸20海里未満の海域で発生した海難及び船舶からの海中転落事故について2時間以内に海上保安庁が関与する割合、目標値80%)</li> <li>118番の周知・定着、携帯電話の有効活用、海難情報の収集処理体制の整備を図った。</li> <li>海難救助体制の充実・強化及び海難救助技術の向上</li> <li>救助勢力の機動性の向上、特殊救助体制の充実、初動措置体制の強化、沿岸海域における救助体制の強化、日本の船位通報制度(JASREP)の充実強化、関係機関・民間救助組織等との連携強化、民間救助体制の整備、漂流予測の実施・活用</li> <li>洋上救急体制の充実</li> </ul>
32	(2) 船舶交通の安全を確保する	36 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>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年度においては、海上交通センターからの的確な航</li> </ul>	<p>○ 措置済み</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等</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
		目標値:0件 (平成16年度以降毎年度) 実績値:0件(平成16年度) 初期値:0件(平成14年度)	行管制及び情報提供を実施したことにより、17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、航路標識の整備及び国際幹線航路の整備により海上交通環境の向上を図ったことにより、順調に大規模海難の発生数を維持している。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 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等を継続して実施し、大規模海難の発生数を維持する。	AISを活用した次世代型航行支援システムを名古屋港、瀬戸内海(来島海域)及びその周辺海域に整備を実施したほか、平成17年7月から伊勢湾、備讃瀬戸及び関門海峡各海上交通センターにおいて運用を開始した。 ※AIS:船舶自動識別装置 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15基の整備を実施した。 ふくそう海域における4の海上保安部において沿岸域情報提供システム(MICS)を整備し、安全情報の提供を開始した。 ・ 海上交通センターの拡充 備讃瀬戸海上交通センターの備讃海域東部地区のレーダーサービスエリアの拡大整備を実施し、平成17年7月から運用を開始した。 ・ 海上交通法令の励行等の実施 巡視船艇による航法指導等を継続して実施した。 ・ 海上交通センター等の的確な運用の継続 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を継続して実施した。 ・ 主要国際幹線航路の整備及び保全 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等を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、船舶航行規制の見直し等のソフト施策と連携することで、海上ハイウェイネットワークの構築を推進した。
33	(3) ハイジャック・航空機テロの発生を防止する	37 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 目標値:0件 (平成16年度以降毎年度) 実績値:0件(平成16年度) 初期値:0件(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 平成16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。 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の航空保安措置を講じてきたところ、ハイジャック事件等は発生していない。 しかし、我が国に対するテロ予告、スペイン国鉄爆破事件、イラクにおける邦人人質事件発生など、我が国をめぐるテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等へのテロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。	○ 措置済み ・ インライン検査システム、液体物検査装置に加え、貨物用X線検査装置や空港関係者等検査機器が導入されたほか、保安体制の強化に対応した措置(検査機器の増設、検査員の充実、航空機の監視)が実施された。 ・ 国際保安監査を含むICAO航空保安行動計画の実施に対し拠出金を負担し、また、アセアン地域の航空保安向上のため日アセアン航空セキュリティ会合を開催するなど、国際協力を推進した。 ・ 組織定員要求を行った結果、平成17年度より、本省及び地方局における航空保安体制が強化された。

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>○ 今後の取組の方向性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貨物用X線検査装置や空港関係者等検査機器の導入促進等のハイジャック・テロ対策の強化。</li> <li>・ ICAOの取組に対する財政的貢献等国際協力の推進。</li> <li>・ 航空保安対策に関する体制の整備・充実。</li> </ul> </li> </ul>	
34	(4) 航空事故を減らす	<p>38 国内航空における事故発生件数  目標値: 16.6件/年  (平成15年～19年)  実績値: 17.2件/年  (平成12年～16年)  初期値: 18.4件/年  (平成10年～14年)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内航空における事故発生件数は、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。</li> <li>・ 過去5年間(平成12年～16年)の事故(事故調査中のものを除く)86件のうち、5件は視程不良が事故原因となっている。</li> </ul> </li> <li>○ 今後の取組の方向性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の施策を着実に実施していく他、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。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行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。</li> </ul> </li> </ul>
35	(5) 道路交通事故を抑止する	<p>39 道路交通における死傷事故率  目標値: 108件/億台キロ  (118件/億台キロを約1割削減)  (平成19年度)  実績値: 120件/億台キロ  (暫定値) (平成16年度)  初期値: 118件/億台キロ  (平成14年度)</p> <p>40 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率  (順に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率)  目標値: 約2割、約3割  (平成19年度)</p> <p>41 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率  目標値: 約3割(平成19年度)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成16年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると2から6倍(ドイツ:52.0、フランス:19.1、イギリス:43.7、アメリカ:45.6(単位は件/億台キロ。フランスは平成14年、アメリカは13年))。</li> <li>・ 平成14年実績値118件/億台キロに対し、16年の死傷事故率の実績値は120件/億台キロと指標は後退。</li> <li>・ 死傷事故率が前年より減少した都道府県は24であり、過半数を超えている。高知(対前年比6.6%減)、青森(同5.5%減)、島根(同5.2%減)の3県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト1、2の神奈川(対前年比3.4%減)、東京(同1.9%減)でも死傷事故率を減少。</li> <li>・ シートベルト着用率の向上等に加え、歩道設置等による道路交通環境の整備により人対車両事故の抑止等の効果が発生し、致死率の高い事故を抑止することで、致死率は着実に減少。</li> <li>・ あんしん歩行エリアに係る指標及び事故危険箇所に係る指標については、事業を平成15年度に着手したところであり、対策が概成した地区から順次測定する予定。</li> </ul> </li> <li>○ 今後の取組の方向性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路における対策を重点的に実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設した。</li> <li>・ 「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施した。</li> <li>・ 「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を活用し、科学的な分析に基づく対策を実施した。</li> </ul> </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
36	(6) 自動車の安全性を高める	42 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突) 目標値:3.2%(平成17年度) 実績値:3.2%(平成16年度) 初期値:3.6%(平成12年度)	<p>整備を引き続き進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有する。</li> </ul> <p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年の実績値は3.2%であり、目標値は達成している。</li> <li>前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の1つであると考えられる。</li> <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> <li>なお、交通事故は様々な要因が複合的に作用して発生しているため、個別の対策による効果を精度良く抽出することが難しい面がある。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</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、事故件数や負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>対策の効果が十分発揮されるよう、より精度の高い車両安全対策の効果分析手法の検討を行う。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗用車等に対しオフセット前面衝突基準を導入した。(平成17年8月)</li> <li>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を義務付ける基準の改正を行った。(平成18年3月)</li> <li>チャイルドシートを容易に確実に固定できる「固定機能付きチャイルドシート(ISOFIX)」及び乗用車の後部座席中央の3点シートベルト化に関する基準を導入した。(平成18年3月)</li> <li>また、産・学・官の多方面の専門家からなる「安全基準検討会」の意見を踏まえつつ、基準化項目の検討を進めている。</li> </ul> <p>○ 措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>前面衝突時に乗用車が大型車の下へ潜り込むことを防止する、大型車の「フロントアンダーランププロテクター」に関する基準を導入する予定。</li> </ul>
37	(7) 事業用自動車の安全運行を確保する	43 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 目標値:50%(平成17年度) 実績値:61%(平成15年度) 初期値:56%(平成11年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は61%であり、目標を達成するためには一層の改善が必要である。</li> <li>指標の増加の理由として、公安委員会等からの情報提供により運転者に起因する事故を把握できるようになったことから、運行管理に起因する事故が確実に報告されるようになったこと、自動車事故報告規則の改正を行い、車内事故</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>重大事故を引き起こす前の予防的監査に重点を置いた。</li> <li>新規参入事業者等に対する早期監査の実施</li> <li>行政処分等を行った事業者に対する改善状況フォローアップ監査の実施</li> <li>労働基準監督機関からの通報に基づく監査の確実な実施</li> <li>無通告による監査の実施</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>や運転者の健康状態により運行ができなくなった事故について報告書の提出を義務付けたことが一因と考えられる。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 監査の一層の充実・強化(監査要因の増員等を図るとともに効率的な監査業務の充実を推進する。)を図る。</li> </ul>	<p>行政処分基準の改正をおこなった。(平成18年2月)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 再違反の処分量定を引き上げるとともに、監査の結果、軽微な場合には「文書警告」とし、改善報告を求める等による処分にメリハリをつけた。</li> </ul>
38	(8) 鉄道の安全を確保する	<p>44 遮断機のない踏切道数 目標値:4,800箇所(平成17年度) 実績値:5,164箇所(平成16年度) 初期値:5,928箇所(平成12年度)</p> <p>45 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) 目標値:100%(平成18年度) 実績値:99.2%(平成16年度) (速報値) 初期値:92.6%(平成12年度)</p> <p>46 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合 目標値:100%(平成20年度) 実績値:66%(平成16年度) 初期値:61%(平成15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>・ 遮断機のない踏切道数については、平成12年度末から16年度末までに764箇所減少しているが、目標値と実績値には隔りがある。</li> <li>・ 地方中小鉄道におけるATS設置率については、平成16年度末に99.2%(速報値)となり、順調に推移している。</li> <li>・ 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合については、平成16年度末に66%の駅において整備が完了するとともに、事業継続中の駅もあり、順調に整備が進んでいる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遮断機のない踏切道については、踏切道改良促進法に基づく指定や、踏切保安設備整備費補助による助成により、引き続き確実な目標の達成を目指す。</li> <li>・ 地方中小鉄道におけるATS設置については、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有するATS装置の設置を推進する。</li> <li>・ 地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、大規模な駅改良を要する避難設備や排煙設備の新設に対して地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備の促進を図る。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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の設置を推進している。</li> <li>・ 地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備を促進している。</li> </ul>
39	(9) 船舶の安全航行を確保するため、放置艇を減らす	<p>47 港湾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%(平成18年度) 実績値:45%(平成14年度) 初期値:45%(平成8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14年度実績値は、8年度の結果と比較しほぼ横這いの状況となっている。</li> <li>・ なお、ボートパーク等の係留・保管施設の整備と放置等禁止区域等の規制措置を実施した港湾においては、適正な係留・保管率が約15%→約95%(浜名港)、約25%→約80%(鳥取港)と大きく向上しており、これら対策の効果が現れている。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ボートパーク等簡易な係留・保管施設の整備を推進するとともに、港湾における船舶等の放置等を禁止する区域の指定を推進するなど、係留・保管能力の向上と規制措置を両</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成17年度は全国15か所でボートパークの整備を実施。</li> <li>・ 平成17年度は全国10港で放置等禁止区域の指定を実施。</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
			輪とした放置艇対策を引き続き推進する。	
40	(10) 港湾において不正侵入を防止する	48 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合 目標値:100%(平成17年度) 実績値:100%(平成16年度) 初期値:0%(平成15年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 国際船舶・港湾保安法に基づき、保安対策を実施することが義務づけられた公共港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が完了した。 ただし、今後新規に供用する港湾施設、及び利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が必要である。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 新規に供用する港湾施設等 今後新規に供用する港湾施設、また利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備の設置が必要である。	○ 措置済み ・ 港湾施設における保安対策の強化を促進するため、港湾管理者の保安設備の管理運営等に対する支援措置を実施。 ・ 新規に供用する港湾施設について、不正侵入を防止する設備を設置。 ○ 措置予定 ・ 今後新規に供用する港湾施設、また利用状況により新たに義務化施設となる港湾施設については、不正侵入を防止する設備を設置する。
41	(11) 道路構造物を適切に維持管理する	49 道路構造物保全率 橋梁 目標値:93%(平成19年度) 実績値:86%(平成16年度) 初期値:86%(平成14年度) 舗装 目標値:91% (平成14年度の水準(91%)を維持)(平成19年度) 実績値:94%(平成16年度) 初期値:91%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 橋梁に関しては、平成14年度実績値86%から15年度実績値87%へ指標は伸びたものの、16年度の実績値は86%となり、指標は横ばい状況である。これは、平成16年3月の点検要領の策定により、新たに要対策箇所となった橋梁が確認されたことに起因していると考えられる。 ・ 平成16年3月に策定された新たな点検要領に基づく点検結果等により16年度に新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長は全国で約50km(453橋梁)増加。今後はさらに橋梁の更新時代を迎えるにあたり、更なる重点的な対策を実施していくことが必要とされる。 ・ 舗装に関しては、平成15年度実績値93%から16年度の実績値は94%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 ・ 橋梁の安全性に影響を及ぼす可能性のある橋梁の劣化要因である三大損傷(疲労、塩害、アルカリ骨材反応)の実態について把握したところ、三大損傷合計の予防保全率が88%であることがわかり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約900橋梁あることが分かった。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 引き続き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。 ・ 予防的修繕を重点的に進めることにより、橋梁の健全度の向上を推進し、予防保全率について公表していく。 ・ 三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防	○ 措置済み ・ 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を目指して、道路の管理方法に、データに基づく科学的な橋梁群資産管理を導入し、効率的・効果的な維持管理に向け実施中。 ・ そのために、橋梁における三大損傷(疲労・塩害・アルカリ骨材反応)に対する予防的修繕のマネジメント強化を実施中。

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
			<p>的に修繕を行うことが重要であることから、平成17年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発及び体制整備を推進する。</li> </ul>	
政策目標10:海上における治安の確保 [海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること]				
42	(1) 海上からのテロによる被害を防止する	<p>50 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 目標値:0 (平成16年度以降毎年度) 実績値:0(平成16年度) 初期値:0(平成14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16年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであり、指標の動向は順調であるが、これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後も引き続き、いかなる事案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強化を図る必要がある。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「SOLAS対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>巡視船艇・航空機の運用 警備実施強化巡視船等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警備・警護等を実施した。</li> <li>巡視船艇・航空機等の対応能力の強化 巡視船艇・航空機の充実整備、職員の技術向上等を図った。</li> <li>情報収集、分析、伝達体制の強化 118番の効果的な運用、警備情報システムの運用、国内外関係取組機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化を図った。</li> <li>対応体制の強化 テロ対策担当職員等の配置、関係機関との連絡調整等を迅速確実にを行うための体制の整備等を図った。</li> <li>職員の安全確保 巡視船艇の防弾対策、巡視船搭載武器の高機能化、職員救護体制の整備を図った。</li> <li>テロへの警備・警戒 重点警備対象施設等に対する警備の強化、警察との共同訓練を実施した。 東南アジア周辺海域に巡視船・航空機を派遣、公海上でのしよ警戒を実施した。</li> <li>改正SOLAS条約への対応 国際船舶・港湾保安法に定める入港規制の実施、巡視船艇へのAIS搭載を図った。 情報収集体制の充実強化、携行武器等の整備、警備情報システムの運用等を図った。</li> <li>港湾保安委員会・危機管理体制の強化 港湾保安委員会への参画、危機管理(担当)官を中心とした関係機関との連携強化等を図った。</li> <li>拡散に対する安全保障構想(PSI)への対応 海上合同阻止訓練への参加等、PSIへの取り組みに参画した。</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
43	(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する	51 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 目標値: 22.0 (平成14年～18年の平均) 実績値: 17.0 (平成12年～16年の平均) 初期値: 20.6 (平成8年～平成12年の平均)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成16年の薬物・銃器事犯の摘発件数は19件で昨年実績より2件増加した。しかし、平成12年から16年の5か年平均では、前5か年平均に比べ2.2件の減少であり、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、指標の動向は低調である。 ・ 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。 ・ 一方、平成16年の摘発事案には、海上保安庁、警察、税関の三機関の連携により16年6月、大阪港に入港したキプロス籍コンテナ船(17,933トン)乗組員等による覚せい剤密輸事件等があげられ、さらには、平成12年以降の単年の実績では最大の摘発件数ともなっており、国内関係機関との連携強化等の施策の効果は着実に顕れている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 薬物・銃器等が流出するおそれの高い国及び密航事犯の多くが来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか、情報収集活動、国内外関係機関との連携等を推進し、密輸・密航事犯の摘発を図る。	・ 海洋航行不法行為防止条約(SUA条約)改正審議への参画 ○ 措置済み ・ 情報収集・分析体制の強化 情報収集・分析体制及び機動的かつ広域的な捜査活動体制の強化を図った。 警備情報システムの効果的な運用・活用を行った。 管内実態の把握及び基礎情報収集のための巡回連絡を実施した。 118番を効果的に運用した。 ボランティア団体「海守」との連携協力を図った。 ・ 内外の関係機関との連携強化 北太平洋海上警備機関(日、米、露、韓、加)による情報交換システムの運用を開始するとともに、中国公安部との間で協力に関する覚書を締結する等海外関係機関との連携強化を推進した。 相互訪問、人員派遣等による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。 警察、税関等国内関係取締機関との連携強化を図った。(情報交換連絡会、合同訓練、合同立入検査、合同捜査等連携の強化を推進) ・ 監視体制の強化 薬物・銃器等が流出するおそれの高い国・地域と関連を有する船舶等に対する重点的な監視取締りを実施した。 ・ 容疑船舶の監視・追尾能力の向上 速力及び夜間監視能力を強化した巡視船、夜間監視能力を強化した航空機の整備を実施した。
政策目標11: 船員災害の防止 [船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること]				
44	(1) 船員災害を防止する	52 船員災害発生率 目標値: 11.2‰(平成18年度) 実績値: 12.5‰(平成15年度) 初期値: 13.2‰(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成15年度については、重大災害もなく、目標値を達成している。また、第7次船員災害防止基本計画に基づき平成10年度から14年度までの5年間に災害発生率を17%減少させる目標も達成された。 平成15年度 12.5‰(対平成10年度比32%減) ・ 指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高いものの、平成15年度は14年度に比べ大きく減少しており、これが全体の発生率の減少に効果をもたらしている。また、	○ 措置済み ・ 平成15年度から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。 ・ 平成18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

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>船員の高齢化は依然として進んでおり、50歳以上の災害発生件数は全体の半数以上となっている。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は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、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。</li> </ul>	の主要対策を推進する。
○ 環境				
政策目標12:地球環境の保全 [地球環境保全への取組みがなされること]				
45	(1) 自動車の燃費を向上させる	53 ディーゼル自動車の平均燃費向上率 目標値:13%(平成17年度) 実績値:19.6%(平成15年度) 初期値:8%(平成11年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年度の実績値は19.6%であり、14年度同様、目標値(13%(17年度))を上回る結果となり、順調に推移している。</li> <li>これは、省エネ法に基づく燃費基準の目標年度(平成17年度)達成に向けて、燃費性能の高い自動車の普及が進んでいることによるものと考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、ディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握することとする。また、目標年度における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準の設定等について検討を行う。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の燃費目標達成状況を把握し、自動車の燃費性能を評価し、冊子や国土交通省HPにて公表している。また、平成23年度以降を目標年度とする新たなトップランナー燃費基準について検討を開始した。</li> </ul>
46	(2) モーダルシフトを推進する	54 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 目標値:47%(平成18年度) 実績値:32.1%(平成14年度) 初期値:40.4%(平成11年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成10年度の42.9%から、14年度においては32.1%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((鉄道)H10:1,600万トン⇒H14:1,660(海運)H10:4,080万トン⇒H14:4,290万トン)しているものの、自動車貨物輸送量の伸びがそれ以上に大きい(H10:7,560万トン⇒H14:13,790万トン)ためであるが、平成14年度の自動車貨物輸送量の前年度比が35.4%増となっており、この大幅増加の理由について再検証が必要である。</li> <li>また、モーダルシフト化率は、長距離雑貨輸送の分野における鉄道・内航海運の輸送分担シェアを示すことを目的とするものであるが、モーダルシフトは、ドア・トゥ・ドアのトラック輸送の幹線部分を鉄道や内航海運に積み替えて行うことを前提とすることから、どのような区間でどのような輸送形</li> </ul>	<p>○ 措置済み (貨物鉄道関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「山陽線輸送力増強事業」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平成17年4月1日より施行。</li> <li>鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した、経済的で環境にもやさしい船舶(スーパーエコシップ・フェーズ1)の普及支援を開始。</li> <li>次世代内航船の研究開発(スーパーエコシップ・フェーズ2)に関して、省人化支援システムに係る技術開発を行うと共に、実証実験用の二重反転ポッドプロペラ等の試験体の製作を完了。</li> <li>モーダルシフトの担い手である内航海運の活性化のため、関係法令の改正案を国会に提出。鉄道・運輸機構による高度船舶技術の実用化支援を行う予定。</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>態の下にどのような貨物についてモーダルシフトを進めていくことが可能であり、効果的であるのかを見定め、戦略的な政策として展開する上で、その取組状況を反映し得るような指標を設定する必要がある。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流分野のCO2削減に向けて施策の幅を広げるとともに、関係方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。</li> </ul>	<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、システムのプロトタイプを用いた総合実船実験及び総合評価を実施。</li> <li>中津港等において、船舶の大型化や高速化等に対応するとともに、十分な面積を有し、幹線道路網と円滑に接続された複合一貫輸送ターミナルが供用した。(荷主等の意識向上関係)</li> <li>グリーン物流パートナーシップ会議において、荷主企業と物流事業者が協働して取組むモーダルシフト等の物流効率化事業33件を推進決定。うち21件について経済産業省・国土交通省の補助金交付決定。</li> </ul>
47	(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する	<p>55 住宅、建築物の省エネルギー化率</p> <p>住宅 目標値:35%(平成17年度) 実績値:31.6%(平成16年度) 初期値:13.5%(平成12年度)</p> <p>建築物 目標値:75%(平成17年度) 実績値:約70%(平成15年度) 初期値:34%(平成11年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>① 住宅の省エネルギー化率 住宅性能表示制度(建設性能評価)を利用した住宅の省エネ基準適合率は、平成12年度13.4%から16年度31.6%と順調に向上している。</p> <p>② 建築物の省エネルギー化率 確定値では、平成15年度約70%となっており、建築物の省エネルギー化率は順調に増加している。</p> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>特に、既存ストックの省エネルギー性能の向上を促進するとともに、一定規模以上の住宅についても非住宅建築物と同様に着実に省エネルギー性能の向上を促進する必要がある。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>改正省エネルギー法(平成18年4月1日施行)により、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を実施。</li> <li>平成17年度より、証券化ローンの枠組みの活用による省エネルギーに配慮した住宅への誘導及び民間事業者等による環境問題等に対応するための先導的技術開発に対する支援を実施。</li> <li>地域住宅交付金の活用により促進を図る。</li> <li>改正省エネルギー法(平成18年4月1日施行)により、一定規模以上の建築物(非住宅)の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を実施。</li> </ul>
政策目標13:大気、騒音等に係る生活環境の改善 [大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善やヒートアイランド現象の緩和が図られること]				
48	(1) 自動車から排出されるNOx・PMを減少させる	<p>56 NO2・SPMの環境目標達成率 目標値:NO2約8割(平成19年度) SPM約6割(平成19年度) 実績値:NO273%(平成16年度) SPM21%(平成16年度) 初期値:NO264%(平成14年度) SPM — (平成14年度)</p> <p>57 最新排出ガス規制適合車の割合 目標値:乗用車40%(平成17年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>① NO2・SPMの環境目標達成率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年度大気汚染状況報告書より、NO2・SPMともに測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO2の環境目標達成率については14年度実績値64%に対し、16年度の実績値が73%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPMの環境目標達成率については、前年データで道路寄与分のあった自動車排出ガス測定局のうち、21%について道路寄与分が半減しており、目</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点の立体化等のボトルネック対策、環境施設帯の整備等沿道環境改善事業を継続的に実施。 また、効果的な対策の立案・実施の検討に必要なデータを取得するため、三大都市圏を中心に観測局を新たに設置し、観測を実施中。</li> <li>なお、ガソリン乗用車、ガソリン貨物車については、新たな規制値が定められていることから、今後目標値について検討する。</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
		貨物車30%(平成17年度) 実績値:乗用車27.8%(平成15年度) 貨物車8.3%(平成15年度) 初期値:乗用車6.2%(平成12年度) 貨物車4.1%(平成12年度)	標の達成に向けて指標は順調に伸びている。 なお、各年度の指標値は、自治体が設置している観測局のデータの入手に時間を要するため、前年度のデータを用いている。 ・自治体が設置している観測局のデータの入手に数ヶ月の期間を要し、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握が難しいことから、自動車NOX・PM法対策地域内(首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏)における自動車からの排出ガス(二酸化窒素(NO <sub>2</sub> )、浮遊粒子状物質(SPM))については、国土交通省設置の常時観測局を対象として、NO <sub>2</sub> 、SPM両項目とも環境基準の達成局の割合で評価し、併せて濃度値でも補足評価している。環境基準の達成局の割合は、NO <sub>2</sub> は53%(H15)から69%(H16)、SPMは78%(H15)から100%(H16)へとそれぞれ向上している。 ・なお、NOXの総排出量の50%から60%程度が、自排局のSPM濃度の約40%が自動車からの排出ガスによるものと推計されている。 ② 最新排出ガス規制適合車の割合 ・平成15年度の乗用車実績値は27.8%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。 ・特に、外部要因としては、自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ・依然として自動車に起因するNOX・PM排出量を削減することが求められていることから、自動車からの排出ガス量を削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施する。 ・国土交通省が設置する観測局のデータは、早期に速報値として入手可能であり、NOX・PM対策地域を中心に、観測体制を強化。 ・自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例を講ずることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。	
49	(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する	58 夜間騒音要請限度達成率 目標値:72%(平成19年度) 実績値:67%(平成16年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・夜間騒音要請限度達成率は、平成14年度実績値61%に対し、16年度実績値が67%となり、目標の達成に向けて指標	○ 措置済み ・騒音の現況が厳しい箇所において、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を実施する等、沿

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
		初期値:61%(平成14年度)	<p>は順調に推移している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年度の目標指標の全国値は67%となり、全国的に沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然3分の1程度残存する他、大都市地域の達成率は全国に比べて約3ポイント下回っているなど、大都市地域を中心に全国的なお厳しい状況。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心に、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を行い、より効果的な対策の実施に努める。</li> <li>低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、複合的対策を重点的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。</li> </ul>	道環境改善事業を継続的に実施。
50	(3) 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する	59 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 目標値:95%(平成18年度) 実績値:94%(平成16年度) 初期値:93%(平成12年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象となる世帯総数は固定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているので、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成16年度末には94%となっている(平成16年度の申請・実施件数は149世帯)。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</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17年度には、騒音防止対策事業として、住宅防音工事補助を実施。</li> <li>平成18年度も引き続き、同程度の補助予算額を確保して実施予定。</li> </ul>
51	(4) シックハウスによる被害を防止する	60 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 目標値:10%(平成17年度) 実績値:2%(平成16年度) 初期値:27%(平成12年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成12年度実態調査の結果(27%)を踏まえ、10年以内の解消を想定し、17年度の目標値を10%に設定したが、16年度の実態調査は2%であり、解消に向けて順調に推移している。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住宅・非住宅に係るホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を継続。</li> </ul> <p>(新たな目標設定)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本年度は実態調査(平成12年度～17年度)の最終年度である。これまでの取組により、業績指標には改善傾向が見られ、解消に向けて順調に推移しているため、新たな目標値の設定は行わない。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住宅の室内化学物質濃度について実態調査を実施</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
政策目標 14: 良好な自然環境の保全・再生・創出 [豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること]				
52	(1) 失われた水辺を再生する	61 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合 目標値: 約2割(平成19年度) 実績値: 8%(平成16年度) 初期値: 0(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成16年度末の実績値は約8%であり、順調に推移しているものと考えられる。 ・ 海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。 ・ 平成14年度から自然再生事業を創設し重点的に取り組んでいるところであり、目標年次(平成19年度)に向けて事業の進捗が図られている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。 ・ 災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する。	○ 措置済み ・ 漁港、港湾周辺及び河川、ダム、砂防施設等に堆積している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。 ・ 自然再生、多自然型川づくり等を木曾川、松浦川等で実施。
53	(2) 失われた湿地・干潟を再生する	62 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 目標値: 約3割(平成19年度) 実績値: 約2割(平成16年度) 初期値: 約2割(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生等を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次(平成19年度)に向けて事業の進捗が図られている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 引き続き自然再生事業を着実に推進する。	○ 措置済み ・ 松浦川、釧路川等にて湿地の再生を行っているところ。 ・ 堺泉北港、尾道糸崎港等にて干潟の再生を行っているところ。
54	(3) 都市域における自然環境を再生する	63 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地 目標値: 2,400ha(平成19年度) 実績値: 約700ha(平成16年度) 初期値: 0ha(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 各地方公共団体からの報告を基に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約700haであり、指標のベースとなる公園・緑地の規模がある程度まとまった規模であることやNPO等関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する。 ・ 港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。	○ 措置済み ・ 埋立造成地や工場等からの大規模な土地利用転換地など自然的な環境を創出すべき地域において、樹林地・草地・水辺地等を確保する自然再生緑地の整備を実施中。 ・ 港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を実施中。
政策目標 15: 良質な水環境への改善 [良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること]				
55	(1) 水質保全上重要な地域におけ	64 環境基準達成のための高度処理人口普及率	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 高度処理人口普及率は着実な進捗が図られているが、平	○ 措置済み ・ 水質保全上重要な地域での高度処理を重点的に実施

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
	る水質を改善する	目標値:17%(平成19年度) 実績値:13%(平成16年度) 初期値:11%(平成14年度) 65 港内青潮等発生期間の短縮 目標値:平成14年度比約5%減 (平成19年度) 実績値:5%増(平成15年度) 初期値:0%(平成14年度)	成16年度の実績値は13%である。 ・ 高度処理人口普及率は依然として低い状態であり、三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。このため、引き続き高度処理の普及促進を図る。 ・ 青潮等の発生期間についての動向については、気象・海象等の影響も受け、変動するため、目標年次までの中期的な実績値の推移により評価することとしている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進を図る。 ・ 水環境を改善するため、引き続き汚泥の浚渫、覆砂および浮遊ゴミ等の回収を着実に進行。	中。 ・ 平成15年度から三大湾、指定湖沼及び水道水源域等において下水道管きよの補助対象範囲の拡充し、重点的な整備を図っている。 ・ 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、チッ素、リン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。 ・ 高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、高度処理共同負担事業制度を創設。(なお、法案は審議中) ・ 東京湾、伊勢湾等の閉鎖性海域において、汚泥の浚渫や覆砂などを実施中
56	(2) 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する	66 合流式下水道改善率 目標値:40%(平成19年度) 実績値:17%(平成16年度) 初期値:15%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成16年度の実績値は17%であり、十分な進捗をみていない状況。これは、合流式下水道の改善にあたって所要の調査やモニタリングを実施してきたためである。平成16年度末までにほとんどの市町村で合流式下水道緊急改善計画を策定したため、今後整備率が上昇する見込み。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 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。	○ 措置済み ・ 合流式下水道の緊急改善を重点的に実施中。 ・ 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。
政策目標16:循環型社会の形成 [資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること]				
57	(1) 建設工事のリサイクルを推進する	67 直轄工事におけるリサイクル率 目標値:100%(平成17年度) 実績値:As 99.4%(平成14年度) Co 97%(平成14年度) 木材 71%(平成14年度) 初期値:As 99.7%(平成12年度) Co 97%(平成12年度) 木材 75%(平成12年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 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、17年度の目標達成に向け、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。 ・ アスファルト・コンクリート塊については、概ね100%を達成しているが、その高い再資源化率を維持するために、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクルをどのように進めていくかが課題となる。 ・ また、排出されたコンクリート塊は、現状では路盤材として主に利用されており、当面はその利用が見込まれるが、平	○ 措置済み ・ 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。 ・ 現在、コンクリート用再生骨材Hに対応した生コンJIS及び「再生骨材Mを用いたコンクリート」のJISの策定作業が進められているところ。また、平成18年3月に「再生骨材Lを用いたコンクリート」がJIS化されたところ。 ・ 千葉県をモデルとして「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」を平成17年10月に策定したところ。

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>成17年3月にコンクリート用再生骨材がJIS化され、新たな利用が見込まれている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設発生木材の現状については、建設発生木材を再資源化(破砕)したチップを、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等のマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルしているが、これらチップの需要量及び利用用途が限定的であることから、建設発生木材の再資源化率が低迷していると考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記で分析したように、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。</li> <li>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、コンクリート用再生骨材へのリサイクルも推進することが必要である。</li> <li>また、建設発生木材に関しては、千葉県をモデルとして建設発生木材リサイクル促進行動計画の策定に向けて検討を進め、リサイクルの推進を図る。</li> </ul>	
58	(2) 自動車のリサイクルを推進する	68 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合 目標値:80%(平成17年度) 速報値:87.6%(平成16年度) 初期値:64.8%(平成12年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年度の実績(速報値)は87.6%であり、目標値に達している。</li> <li>達成要因としては、リサイクル部品の活用は廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着してきていることや環境に対する自動車ユーザーの意識の変化などが考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからのフロン回収など環境問題への取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。また、平成17年1月に自動車リサイクル法が施行され、リサイクル部品をとりまく環境が大きく変化したとともに、既に13年度において目標値に達していることから、今後の法施行後の動向を踏まえ可能な限り早急に目標値の見直し等、検討を行うこととする。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
59	(3) 海面処分場の容量を確保する	69 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既に100%ではあるが、地方自治体、民間事業者等による</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度は、海面処分場を全国27港及び大阪湾に</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
		受入 目標値:100% (平成16年度以降毎年度) 実績値:100%(平成16年度) (暫定値) 初期値:100%(平成14年度)	内陸での最終処分場の整備状況によっては、大きく変動する可能性がある。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 実績値を維持できるよう廃棄物海面処分場の整備、廃棄物海面処分場の延命化対策等を推進する。	において整備した。これらのうち大阪湾では、広域処理場の整備を行った。
60	(4) 循環資源の輸送コストを低減する	70 循環資源国内輸送コスト低減率 目標値:平成14年度比約1割減 (平成19年度) 実績値:平成14年度比約7%減 (平成16年度) 初期値:0(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成16年度の実績値は14年度比約7%減であり、海上輸送による輸送コスト低減の進展が見られる。静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後期待される。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。	○ 措置済み ・ 平成16年度に港湾における循環資源の円滑な取扱いを促進するため、循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成した。 ・ 平成17年度は、リサイクルポートにおいて、循環資源を扱う岸壁等の港湾施設整備を行った。 ・ 平成17年度に循環資源取扱支援施設の整備に対する補助制度を創設した。
61	(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する	71 下水汚泥のリサイクル率 目標値:68%(平成19年度) 実績値:67%(平成16年度) 初期値:60%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 下水汚泥のリサイクル率の実績値(平成16年度)は現在集計中であるが、平成16年度の実績値は67%であり、直近の5年間で年平均約3%の伸びを示している。 ・ 産業廃棄物最終処分場の残余年数は首都圏で1.7年、近畿圏で3.6年、全国で4.5年となっており(平成15年4月1日現在)、更なる減量化・有効利用の推進が必要。 ○ 今後の取組の方向性 ・ バイオマス・ニッポン総合戦略や京都議定書目標達成計画が閣議決定されるなど、地球温暖化対策の推進、中でもバイオマスを積極的に活用していくことが喫緊の課題として位置付けられていることを踏まえ、社会資本整備重点計画に掲げた目標を達成するよう、現下の下水汚泥有効利用の課題も踏まえつつ、下水道分野におけるエネルギー利用、地球温暖化対策の中期的な施策のあり方等について検討する「資源のみち委員会」を設置するなど、引き続き下水汚泥の有効利用の推進を図っていく。	○ 措置済み ・ 地方公共団体が整備する下水汚泥の有効利用施設等に国庫補助による支援を行った。 ・ 産学官の適切な役割分担のもと、総合的・重点的に下水汚泥のリサイクルについての技術開発を進める「LOTUS Project(下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト)」を実施中。
○ 活力				
政策目標17:広域的モビリティの確保 [全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること]				
62	(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路を構築する	72 規格の高い道路を使う割合 目標値:15%(平成19年度) 実績値:13%(平成16年度速報値) 初期値:13%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(以下「高速道路等」)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要。	○ 措置済み ・ 近畿自動車道紀勢線(大宮大台～勢和多気JCT)14kmなど新たに高規格幹線道路を78km供用したほか、各高速道路会社は、ETC利用者を対象としたマイレージ割引・時間帯割引等の新たな料金割引を積極的に導入し

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>・ 規格の高い道路を使う割合の実績値は13%であり、前年度からは横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは若干増加している。</li> <li>・ 高速道路等に並行する道路が渋滞している箇所など、全国41箇所でも料金社会実験を実施し、規格の高い道路を使う割合が増加し、周辺道路の交通量が減少することを確認。</li> <li>・ とぎれた高速道路等を結び、ネットワークを形成することで、路線全体の利用促進につながる事例もある。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるように重点的かつ効率的に整備を推進。</li> <li>・ 弾力的な料金設定の本格実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施</li> <li>・ ETCを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施。</li> </ul>	<p>た。</p>
63	(2) 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する	<p>73 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</p> <p>目標値:15,200km(平成20年度) 実績値:15,200km(平成16年度) 初期値:14,800km(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16年度の実績値は15,200kmであり、目標値(15,200km)の数値が達成された状況である。</li> <li>・ 業績指標の実績値がこれまで伸びている要因としては、平成14年12月、東北新幹線(盛岡～八戸間)の開業、16年3月、九州新幹線(新八代～鹿児島中央間)の開業や、JR東海の品川新駅の開業等を含む15年10月のダイヤ改正により、新幹線と在来線の接続の改善等の効果が上げられる。</li> <li>・ なお、平成16年度については、特段の開業等がなかったため、従来の実績値となっている。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備新幹線については、政府・与党申合せに従い着実に整備を推進。</li> <li>・ 在来幹線鉄道の高速化事業は、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。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備新幹線については、政府与党申合せに従い、着実に整備を推進</li> <li>・ 在来線の高速化事業については、駅周辺整備等のまちづくり事業と連携して進めてきており、宇野線・本四備讃線(岡山～児島間)等を実施。</li> </ul>
64	(3) 国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する	<p>74 国内航空サービス提供レベル</p> <p>目標値:1,500億座席キロ (平成19年度) 実績値:1,285億座席キロ</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内航空サービス提供レベルの平成16年度の実績値は1,285億座席キロであり、15年度の実績値と比較すると3.1%減少している。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新設滑走路等の実施設計、環境影響評価手続、国際線地区PFI事業の事業者選定手続等を実施した。</li> <li>・ 国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中</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
		(平成16年度) 初期値: 1,294億座席キロ (平成14年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)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。</li> <li>また、度重なる台風の接近による欠航等の外部要因や、国内線における大型航空機の主流がボーイング747からボーイング777にシフトしてきており、1機当たりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。当該事業の実施により発着容量を現在の28.5万回/年(391便/日に相当)から40.7万回/年(557便/日に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。</li> <li>事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。</li> <li>航空サービス高度化推進事業として、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。</li> <li>航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。</li> </ul>	(平成18年2月に神戸空港、3月に新北九州空港、新種子島空港及び奥尻空港、7月に隠岐空港が供用)。 また、新規事業として石垣空港の2000m化に着手した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>「空港を核とした観光交流促進プログラム」の取り組みを推進するとともに、アクセス鉄道の整備など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への機能の充実、ILSの高カテゴリー化など空港運用の高度化等を推進中。</li> <li>次期航空路管制卓システム等、各種管制システムの製造等を実施した。</li> </ul>
政策目標18: 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化 [国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること]				
65	(1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する	75 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 目標値: 平成14年度比5%減 (平成19年度) 実績値: 平成14年度比2.1%減 (平成16年度) 初期値: 0(平成14年度)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年度のコスト低減率は14年度比1.2%減、16年度は14年度比2.1%減となっており、年々コスト削減が図られている。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中樞港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の簡素化、港湾物流情報プラットフォームの構築など、ソフト施策を推進する。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スーパー中樞港湾プロジェクトについては、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等によるターミナル利用の高度化及び物流の効率化の効果を明らかにする社会実験やコンテナ輸送に係る広域連携施策検討調査等を実施している。</li> <li>ハード面としては、名古屋港をはじめとする国際海上コンテナターミナルの整備や、国際幹線航路の整備を推進している。</li> <li>また、三島川之江港をはじめとする多目的国際ターミナルの整備を引き続き行い、安定かつ低廉な輸送の確保を進めている。</li> </ul>
66	(2) 国際航空需要	76 国際航空サービス提供レベル	○ 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
	の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する	<p>【国際航空旅客】</p> <p>目標値: 4,800億座席キロ (平成19年度)</p> <p>実績値: 3,532億座席キロ (平成16年度)</p> <p>初期値: 3,435億座席キロ (平成14年度)</p> <p>【国際貨物】</p> <p>目標値: 300億トンキロ (平成19年度)</p> <p>実績値: 225億トンキロ (平成16年度)</p> <p>初期値: 215億トンキロ (平成14年度)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際航空サービス提供レベルの平成16年度実績値は、旅客3,532億座席キロ(対15年度比10.2%増加)、貨物225億トンキロ(同3.2%増加)となっている。平成15年度は、15年3月に開戦したイラク戦争や同年4月以降のSARS(新型肺炎)、鳥インフルエンザ等の影響の拡大、深刻化により需要が減少し、航空輸送サービス提供量が減少又は微増となったと考えられるが、需要の回復により航空輸送サービス提供量も増加に向かっているものと考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。</li> <li>国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進する。</li> </ul>	<p>【国際拠点空港の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>関西国際空港については、二期事業の施設整備を二本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定し、2007年限定供用に向けて整備を着実に推進</li> </ul>
67	(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	<p>77 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合</p> <p>目標値: 100%(平成19年)</p> <p>実績値: 51%(平成16年)</p> <p>初期値: 51%(平成14年)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北太平洋ルートにおける航空交通量は近年の同時多発テロ、SARS等の影響により減少傾向にあったが、平成16年には増加に転じ、今後増加していくことが予想されているため、現状の管制間隔(15分、速度調整した場合10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。</li> <li>一方、航空会社の経営状況は依然原油高騰等により厳しい状態が続いているため、新システムへのユーザー側の対応に影響があるものと考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>次世代航空保安システムの整備を継続する。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>MTSAT新1号機を平成17年2月に打上げ、MTSAT新2号機については、18年2月に打上げた。</li> </ul>
68	(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する	<p>78 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮</p> <p>目標値: 150分(平成14年度に比べ約15%短縮)(東京湾) (平成19年度)</p> <p>実績値: 171分(東京湾) (平成16年度)</p> <p>初期値: 180分(東京湾) (平成14年度)</p> <p>79 船舶航行のボトルネック解消率</p> <p>目標値: 90%(平成18年度)</p> <p>実績値: 81%(平成16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16年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は、15年度に比べて6分の短縮となった。これは、現在まで実施してきた政策の結果と考えられることから、目標達成に向け順調に推移していると推測される。</li> <li>平成16年度は、4航路において整備・保全を実施し、ボトルネック解消率は81%となり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当面の目標として、東京湾において、AIS等を活用した的確な航行管制・情報提供を継続して実施する。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</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等 AISを活用した次世代型航行支援システムを名古屋港、瀬戸内海(来島海域)及びその周辺海域に整備を実施したほか、平成17年7月から伊勢湾、備讃瀬戸及び関門海峡各海上交通センターにおいて運用を開始した。 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15基の整備を実施した。</li> <li>海上交通センターの拡充 備讃瀬戸海上交通センターの備讃海域東部地区のレーダーサービスエリアの拡大整備を実施し、平成17年7月から運用を開始した。</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
		初期値:75%(平成12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するものであるため、引き続き主要国際幹線航路の整備を進める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海上交通センター等の的確な運用の継続 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を継続して実施した。</li> <li>主要国際幹線航路の整備及び保全 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、大型船舶の航行を可能とす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国際幹線航路の整備及び保全を行い、船舶航行規制の見直し等のソフト施策と連携することで、海上ハイウェイネットワークの構築を推進した。</li> </ul>
69	(5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる	80 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数) 目標値:2空港(平成18年度) 実績値:2空港(平成16年度) 初期値:1空港(平成12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析               <ul style="list-style-type: none"> <li>中部国際空港連絡鉄道については、平成16年度に開業し、空港から都心部まで30分以内で結ばれた。そのため、業績目標は達成した。</li> </ul> </li> <li>○ 今後の取組の方向性               <ul style="list-style-type: none"> <li>中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標は達成できたが、今後も引き続き平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施する。この整備により、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み               <ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き空港アクセス鉄道整備を推進中。</li> </ul> </li> </ul>
70	(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する	81 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 目標値:68%(平成19年度) 実績値 61%(平成16年度) 初期値:59%(平成14年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析               <ul style="list-style-type: none"> <li>アクセス率については、平成14年度末の59%が16年度末に61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。</li> <li>指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの91%(平成13年度末)、欧州(英・仏・独・伊)の84%(平成13年度末)に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。</li> <li>なお、外貨コンテナを取り扱う拠点的な港湾(35箇所)のうち3割以上は、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていなかった。</li> </ul> </li> <li>○ 今後の取組の方向性               <ul style="list-style-type: none"> <li>今後も引き続き、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。</li> <li>拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両(総重量44t、車高4.1m)が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点と</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み               <ul style="list-style-type: none"> <li>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ている。 平成17年度においては、新潟空港へのアクセス道路を供用するなど、3箇所への10分以内の道路アクセスを確保した。今後も引き続き、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。</li> </ul> </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
			を積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図る。 ・未達成のアクセス道路についても、ハード・ソフト施策を組み合わせアクセスの迅速化に努める。	
71	(7) 都市再生を促進する	82 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量 目標値:2,500ha(平成19年度) 実績値:1,510ha(平成16年度) 初期値:1,250ha(平成15年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成16年度の実績値は1,510haであり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。 ○ 今後の取組の方向性 ・都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。	○ 措置済み ・引き続き、都市再生に資する市街地再開発事業、土地区画整理事業について、民間活力を効果的に活用しつつ、推進する。
72	(8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する	83 三大都市圏の環状道路整備率 目標値:60%(平成19年度) 実績値:42%(平成16年度) 初期値:35%(平成14年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成16年度は、東海環状自動車道(豊田JCT~美濃関JCT間(73km))をはじめ、86kmの供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は42%である。 ○ 今後の取組の方向性 ・三大都市圏環状道路の整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。 ・平成17年度には、京奈和自動車道(橋本道路)等の新規供用を予定。 ・今後も、平成19年度目標値の達成に向け、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進する。	○ 措置済み ・平成17年度には、東京外かく環状自動車道三郷~三郷南(4km)について供用を開始したほか、残る区間についても、引き続き重点的かつ効率的な整備を推進した。
73	(9) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上をはかる	84 都市機能更新率 目標値:36%(平成20年度) 実績値:32.8%(平成16年度) 初期値:31.8%(平成15年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・平成16年度は32.8%となっており、目標値の達成に向け順調に推移している。 ○ 今後の取組の方向性 ・引き続き、市街地再開発事業等による市街地の再開発の推進に努める。特に重点的に再開発を進めるべき地区については、予算の重点配分や支援制度の整備・拡充等所要の施策を講じることにより、早期の事業化、事業完了を目指す。	○ 措置済み ・都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る市街地再開発事業を、補助、融資、債務保証、税制特例等により支援し、その推進を図っている。 ・また、市街地における任意の再開発のうち、一定の要件を満たすものについて、地区再開発事業、優良建築物等整備事業等により支援するとともに、再開発と一体的に周辺地域の整備を行う都市再生総合整備事業等により、市街地の面的な整備や拠点の形成を図っている。
政策目標19:物流の効率化 [利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること]				
74	(1) 複合一貫輸送を促進する	85 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 目標値:80%(平成18年度) 実績値:79%(平成16年度) 初期値:75%(平成12年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・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16年度の実績値は昨年同様79%ではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内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。 ○ 今後の取組の方向性	○ 措置済み ・目標を達成するため、常陸那珂港等において、船舶の大型化・高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備を進めている。

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>今後とも適切な輸送モードの選択が可能なマルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備するとともに、静穏度確保及びうねり等長周期波対策による荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることにより、円滑な物流活動の促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>また、うねり等の影響による係留・荷役障害の発生を防止し、荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることを目的に、細島港をはじめとして、長周期波等対策を行っている。</li> </ul>
75	(2) 国内海上輸送コストを低減させる	86 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 目標値:平成14年度比4%減 (平成19年度) 実績値:平成14年度比1.5%減 (平成16年度) 初期値:0(平成14年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析               <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年度は14年度比0.7%減、16年度は14年度比1.5%減となっており、年々コスト削減が図られている。</li> </ul> </li> <li>○ 今後の取組の方向性               <ul style="list-style-type: none"> <li>今後とも、国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み               <ul style="list-style-type: none"> <li>目標を達成するため、常陸那珂港等において、船舶の大型化・高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備を進めている。</li> </ul> </li> </ul>
政策目標20:都市交通の快適性・利便性の向上 [都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること]				
76	(1) 都市鉄道網を充実させる	87 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 目標値:(平成18年度) 東京圏:2,387(内、複々線区間221) 大阪圏:1,565(内、複々線区間135) 名古屋圏:973(内、複々線区間2) 実績値:(平成16年度) 東京圏:2,292(内、複々線区間211) 大阪圏:1,523(内、複々線区間135) 名古屋圏:957(内、複々線区間2) 初期値:(平成12年度) 東京圏:2,273(内、複々線区間198) 大阪圏:1,513(内、複々線区間135) 名古屋圏:940(内、複々線区間2) 88 都市鉄道(東京圏)の混雑率 目標値:165%(平成18年度) 実績値:171%(平成16年度) 初期値:176%(平成12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析               <ul style="list-style-type: none"> <li>整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この5年間の三大都市圏合計の整備延長は132kmである。</li> <li>混雑率に関しては、低下する傾向にある。 新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低迷、少子化に伴う通学客の減少等による輸送需要の減少と相まって混雑率の低減が図られている。具体例を挙げると、東京圏ではこの5年間で輸送力が1.1%増強された一方で、輸送量は3.9%ほど減少している。 ただし、路線を個別に見ると200%を超える混雑の激しい区間もあり、混雑緩和の必要がある。</li> </ul> </li> <li>○ 今後の取組の方向性               <ul style="list-style-type: none"> <li>混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心にして高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする。 加えて、相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み               <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> </li> </ul>
77	(2) バスの利便性を向上させる	89 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の達成状況に関する分析               <ul style="list-style-type: none"> <li>バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数の</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 措置済み               <ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年度のバス利用等総合対策事業として、バスの</li> </ul> </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>[バスロケーションシステムが導入された系統数]</p> <p>目標値:4,000系統(平成18年度) 実績値:集計中(平成16年度) (3,942系統(平成15年度)) 初期値:3,534系統(平成13年度)</p> <p>[コミュニティバスの運行に取り組む事業者]</p> <p>目標値:330事業者(平成18年度) 実績値:310事業者(平成16年度) (243事業者(平成15年度)) 初期値:131事業者(平成13年度)</p> <p>[バスカードを導入したバス車両の割合]</p> <p>目標値:75%(平成18年度) 実績値:集計中(平成16年度) (66.5%(平成15年度)) 初期値:63.4%(平成13年度)</p>	<p>実績値は、平成15年度に3,942系統に及んでおり、目標の達成に向けて順調に実績値を伸ばしている。コミュニティバスの運行に取り組む事業者数についても、15年度が243事業者、16年度が310事業者と、目標の達成に向けて順調に実績値を伸ばしている。</p> <p>バスカードを導入したバス車両の割合は、平成14年度は64.0%と伸び悩んだが、15年度には66.5%と再び実績値を伸ばした。今後ICカードシステムの導入等により更なるバスカードシステムの普及が見込まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長引く景気低迷の影響や利用者のバス離れによる輸送人員の減少等厳しい経営状況にあるなか、地域住民等に対してバス利用促進を図るべく、利便性向上サービスへの取り組みは着実に浸透しているものと考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上記で分析したように、今後もバス利用促進等総合対策事業等による助成制度を有効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の取組みを支援し、バスの活性化等を図っていく。</li> </ul>	<p>利便性向上に資する事業の取組みに対し、165件の助成を行った。(平成17年度予算 16.9億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者ごとに独自に開発されたバスロケーションシステムのデータに互換性を持たせ、複数のバス事業者のバスの位置情報や乗継ぎ情報を統合して提供することが容易となるよう、バスロケーションシステムに必要なデータ形式の標準を策定した。</li> </ul>
78	(3) 都市内の交通渋滞を緩和する	<p>90 道路渋滞による損失時間</p> <p>目標値:38.1億人時間/年を約1割削減(平成19年度) 実績値:36.9億人時間/年 (平成16年度) 初期値:38.1億人時間/年 (平成14年度)</p> <p>91 ETC利用率</p> <p>目標値:70%(平成18年春) 実績値:47%(平成17年春※) ※日別データ:平成17年6月16日 初期値:5%(平成14年度)</p> <p>92 路上工事時間の縮減率</p> <p>目標値:201時間/km・年を約2割削減(平成19年度) 実績値:143時間/km・年 (平成16年度) 初期値:201時間/km・年 (平成14年度)</p>	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <p>① 道路渋滞による損失時間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度実績値38.1億人時間/年に対し、16年度の道路渋滞による損失時間の実績値は36.9億人時間/年となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移。</li> <li>短期間で効果を発現した事例として、有料道路の料金施策などにより既存の高速道路を有効に活用した事例が各地に存在。</li> <li>「使える」ハイウェイ推進会議において、高速道路の有効活用による渋滞緩和施策等について提言がなされ、これら既存ストックを活用した渋滞対策について検討してゆく。</li> </ul> <p>② ETC利用率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度実績値5%に対して17年春の実績値は47%(日別データ:17年6月16日)となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。</li> <li>平成17年4月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、14年4月と比較して約9割減少した。</li> <li>※ ETC利用率の目標は、平成19年度目標である70%を18年春までに前倒して向上を図ることとした。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実測のデータに基づき、優先度明示方式(渋滞度曲線)を用いて優先的に対策すべき箇所を抽出し、事業を実施。成果志向の道路行政マネジメントを実践しており、平成17年度より成果に直結する予算配分を実施している。</li> <li>ETCレーンの専用化については、ほぼ全ての本線料金所で24時間専用レーン化された。また、ETC車載器購入費用軽減策として、料金還元や車載器購入支援を開始し、約600万台の支援を実施した。高速自動車国道では、平成16年11月から深夜割引、17年1月からは通勤割引、早朝夜間割引といった時間帯割引を開始し、17年4月からはマイレージ割引、大口・多頻度割引を開始した。さらに、平成17年10月からは首都高速、阪神高速において曜日別時間帯別割引(社会実験)といったETC利用者に特化した多様な弾力的な料金施策を推進した。これらETCを活用した施策の展開により、ETC利用率は61%となっている(日別データ:平成18年3月1日)。</li> <li>なお、平成16年8月にETC普及促進策を実施するに</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>③ 路上工事時間の縮減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度実績値201時間/km・年に対して16年度の実績は143時間/km・年(29%減)となり、指標の目標値以上の縮減を達成した。</li> <li>三大都市においては、直轄国道に加え、都道、県道、主要市道も含めて評価し、平成14年度と比較して、東京23区20%、名古屋市16%、大阪市47%の縮減を達成した。</li> <li>地方部においては、路上工事の約7割を道路補修工事が占めており、より一層の路上工事縮減を進めるためには、道路補修工事の更なるマネジメントが必要である。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <p>① 道路渋滞による損失時間</p> <p>引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業やTDM施策等を実施。また、有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用を図る。その際、地域ニーズを考慮しつつ、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図る。</p> <p>② ETC利用率</p> <p>ETCの効果を発現させるためにETCの利用の促進を図ることが重要であり、以下の施策を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通行料金支払い方法の集約化(ETCと現金)に向けた料金施策の実施</li> <li>ETC終日専用レーンの複数化を順次拡大</li> <li>ETC利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の推進</li> </ul> <p>③ 路上工事時間の縮減率</p> <p>さらなる路上工事縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する。また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取組を推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、引き続き、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力が必要である。</p>	<p>当たり、19年までの目標であるETC利用率約70%を18年春までに前倒しで向上させ、料金所渋滞をおおむね解消することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路上工事の縮減については、大都市および地方中心都市等で路上工事調整会議を引き続き設置し、共同施工、集中工事等の調整や、年末・年度末等の工事抑制を行った。路上工事に対する満足度の向上については、工事目的等が一目でわかる統一的な工事看板の導入を行った。また、路上工事情報のリアルタイム化や、「問合せ番号」による路上工事情報提供、路上工事モニターによる工事実施方法のチェック等により、引き続き外部評価の強化による路上工事縮減に取り組んでいる。</li> </ul>
<p>政策目標21:地域交通確保 [地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること]</p>				
79	(1) 地方バス路線を維持する	93 地方バス路線の維持率 目標値:100%(平成20年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 平成16年度の実績値は98%であるが、これは、国が承認	○ 措置済み ・平成13年度より、地域協議会へ参画するとともに、国が

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
		実績値:98%(平成16年度) 初期値:96%(平成14年度)	した15年3月末の路線数2,150路線のうち、17年3月末までに50路線(類似系統の再編26路線、運行経路の変更2路線、利用者の減少22路線)が廃止となったためである。 ○ 今後の取組の方向性 乗合バス事業における経営状況は大変厳しく、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難な状況にあるが、地域の生活交通に支障が生じないよう、国土交通省としても地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。	定める基準に適合する広域的・幹線的路線に対してその維持対策費補助を実施している。(平成17年度予算額72億円)
80	(2) 離島航路を維持する	94 有人離島のうち航路が就航している離島の割合 目標値:72%(平成17年度) 実績値:72%(平成16年度) 初期値:72%(平成12年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成16年の有人離島数は421島、一般旅客定期航路が就航している離島数は304島、割合は72%であり目標値は維持されている。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 離島航路補助金については、所要の予算額を確保するとともに、航路事業者の経営の効率化を図るべく指導を強化する。	○ 措置済み ・ 平成17年度は、離島航路補助金3,838百万円を107航路97事業者に交付した。 ・ 離島航路補助金(バリアフリー化補助)については、42百万円を4隻4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減措置が図られた。
81	(3) 離島航空路を維持する	95 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合 目標値:100%(平成17年度) 実績値:96%(平成16年度) 初期値:100%(平成12年度)	○ 目標の達成状況に関する分析 ・ 平成16年度時点では、28の離島のうち27の離島で航空輸送を維持しているところ。 ・ 離島航空路線運航費補助の対象として航空事業者から申請のある路線については、全路線について補助を実施している。 ・ 一部の離島路線では、本土-離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により航空輸送が維持できない離島が存在する。 ・ 離島路線を運航する航空会社10社中5社は経常赤字を計上(平成15年度)など、苦しい経営状況。 ○ 今後の取組の方向性 ・ 平成15年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることとし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。 ・ 今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。	○ 措置済み ・ 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18年度においても引き続き実施予定。 ・ 平成17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18年度においても引き続き実施予定。

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 22: 地域間交流・観光交流等内外交流の推進 [地域間交流、観光交流等の内外の交流の推進により、地域や経済の活性化が図られること]				
82	(1) 外国人旅行者の訪日を促進する	96 訪日外国人旅行者数 目標値: 743万人(平成18年) 実績値: 614万人(平成16年) 初期値: 476万人(平成12年)	<p>○ 目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>訪日外国人旅行者数は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少した。しかし、今年度は過去最高となる614万人の外国人が日本を訪れ、順調に推移していることから、実施施策は効果をあげていると考えられる。今後とも、目標値を達成するために、更に強力に外国人旅行者の訪日促進に資する施策を推進することが必要である。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年1月31日の小泉総理大臣の第156回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を2010年までに1,000万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本の観光魅力を海外に発信するデジタル・ジャパン・キャンペーンを、より強力に、推進していく必要がある。</li> <li>今後は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充など、デジタル・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。</li> <li>国際競争力のある観光地づくりを推進するため、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取組みを支援していく。また、外国人観光旅客の受入環境の整備を図るため、公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等の充実、さらに、外国人観光旅客にわが国の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドの育成・確保等に本格的に取り組んでいく。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>重点市場として、平成17年度より、潜在的な訪日外客数が多いと見込まれる、カナダ、オーストラリア、シンガポール、タイを加えるなど、デジタル・ジャパン・キャンペーンの高度化を図ったほか、中部空港の開港や愛・地球博等を活用したプロモーションを実施した。平成18年度については、日中観光交流年、日豪交流年、日シンガポール観光交流年を活用した交流事業の推進、青少年交流、文化・スポーツ交流、姉妹都市交流等若年層に重点をおいた事業の強化等デジタル・ジャパン・キャンペーンの高度化を図る。</li> <li>①民間組織が創意工夫を生かして行う魅力ある観光地の整備の促進、②公共交通機関における外国語による案内表示等の促進、③通訳ガイドの参入規制の緩和、地域限定通訳ガイド制度の導入等を内容とする「通訳案内業法及び外客誘致法の一部改正法案」を第162回国会に提出し、同法案が平成17年6月10日に可決された。これを受けて下記の措置を講じた。</li> <li>① 観光ルネサンス事業を創設し、地域ブランド商品開発や人材育成等地域の民間組織が行う観光振興事業に対する支援、観光地域づくりに関する調査等地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組みを総合的に支援した。平成18年度は、地域ブランド商品開発や人材育成等地域の民間組織が行う観光振興事業や公共交通事業者等が行う外国語・ピクトグラムによる案内表示等整備への補助、地域の観光動向・観光資源・観光地域づくりに関する基礎調査、観光産業の高度化等の実証実験、観光カリスマ塾・観光まちづくりコンサルティング事業等の普及・啓発事業を実施する予定。</li> <li>② 公共交通事業者等が情報提供促進措置を講ずべき区間を指定し、また情報提供促進措置に関する基準及び公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドラインを策定した。平成18年度は引き続き法律の適切な運用をする。</li> <li>③ 従来の「通訳案内業」の免許制度に替えて、「通訳案内士」の登録制度を整備するとともに、平成18年度以</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>降の通訳案内士試験の実施基準となるガイドラインを策定した。平成18年度についても、都道府県における地域限定通訳案内士制度の導入促進、外国での通訳案内士試験の実施、通訳ガイド市場の活性化、無資格ガイド対策の実施、通訳ガイドスキルアッププログラムの構築等、通訳ガイド制度の改善に向けた取組みを引き続き推進する。</p>
83	(2) 国民の観光を促進する	<p>97 国民一人あたりの平均宿泊旅行回数(年間)          目標値: 2回(平成18年度)          実績値: 1.18回(平成16年度)          初期値: 1.52回(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16年度の実績値は1.18回と、目標設定時(12年度)から減少しており、目標達成のためには指標の大きな伸びが必要となっている。実績値の減少原因としては、潜在的な国内旅行需要は依然高いものの、現代人のライフスタイルが多様化しており、余暇時間の減少、余暇活動の多様化が進む中で、国内観光地の魅力不足等から、余暇活動における国内旅行の競争力が低下していることに加え、企業における有給休暇の取得率が低迷を続けており、旅行同行希望者と休日が重ならない状況にあること等も一因として考えられる。</li> </ul> <p>○ 今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長期家族旅行の普及、定着に向け、長期連続休暇の柔軟な取得が可能となるような環境整備の促進を図る必要がある。</li> <li>国内旅行振興のための新たな旅行商品企画造成支援等を通じて、国内旅行需要の喚起を図る必要がある。</li> <li>魅力ある観光地づくりを推進するため、民間を主体とした地域観光振興組織と地方自治体との密接な連携による、総合的・一体的な取組みへの支援が必要である。</li> </ul>	<p>○ 措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「長期家族旅行国民推進会議」の報告書(「家族仕様の旅文化を開く」)に基づき、長期家族旅行を促進するための具体的な戦略や方法などを考えるフォーラムを開催してきており、平成18年3月にも『長期家族旅行』を考えるフォーラム』を名古屋で開催した。さらに、政府広報などにより長期家族旅行の普及・定着を図るための周知活動(全国198局のテレビ放送を利用した政府広報など)を行ってきているほか、平成14年以来、財団法人日本ソールリズム産業団体が行う「秋休みキャンペーン」も支援している。平成18年度においてもこのような取組みを引き続き推進する。</li> <li>平成17年9月に「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」を立ち上げ、地域の自主的な活動としての「地域観光マーケティング」活動を、観光素材の旅行商品化・流通を業としてしている旅行会社の知見等を活用しつつ全国各地に普及させていくための取り組み方策の検討を行った。平成18年度においては、この検討結果を踏まえ、ブロック地域ごとに「観光まちづくりアドバイザー会議」を設けて個々の観光地に対するコンサルティング事業等を行うとともに、その一環として、現行制度では認められていない第3種旅行者による着地型のオプションツアーの企画・募集の実施について、一定条件下で例外的にこれを行うことができることとするべく、所要の制度改正を行う予定。</li> <li>観光ルネサンス事業を創設し、地域ブランド商品開発や人材育成等地域の民間組織が行う観光振興事業に対する支援、観光地域づくりに関する調査など、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組みを総合的に支援した。平成18年度は、地域ブランド商品開発や人材育成など地域の民間組織が行う観光振興事業や公共交</li> </ul>

(2) プログラム評価 (政策レビュー)

No.	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	バリアフリー社会の形成 ー交通バリアフリー法等の検証ー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ハートビル法や交通バリアフリー法に基づいた様々な取組が行われた結果、ハード・ソフト面で一定の進捗が見られており、引き続き、取組を促進していくことが重要である。</li> <li>○ 外国人など多様な利用者を想定していない。</li> <li>○ 利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でない。               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設ごとに独立してバリアフリー化が進められており、連続したバリアフリー化が実現されていない。</li> <li>・ バリアフリー化が旅客施設を中心とした生活圏の一部にとどまっている。</li> </ul> </li> <li>○ 心のバリアフリーや情報提供等、ソフト面での対策が不十分である。</li> <li>○ 公共交通について、異なる事業者間の乗り継ぎの対応等が十分でない。</li> <li>○ まちづくりについて、中心市街地の衰退や住宅地の遠隔化など、生活者が必要とするサービスの確保が困難であったり、災害に脆弱な状況である。</li> <li>○ 施策を進めるにあたって、様々な観点から段階的かつ継続的に取組を進めるプロセスが必ずしも確立されていない。</li> </ul>	<p>○ 「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、政策を推進。</p> <p>各主体によるこれまでの取組みをさらに深化させるため、下記施策を展開していく。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築</li> <li>② ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価・情報共有の仕組みの創設(ユニバーサルデザイン・アセスメント)</li> <li>③ 一体的・総合的なバリアフリー施策の推進</li> <li>④ ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定</li> <li>⑤ ソフト面での施策の充実(「心のバリアフリー」社会の実現等)</li> <li>⑥ だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現</li> <li>⑦ だれもが安全で暮らしやすいまちづくり</li> <li>⑧ 様々な人・活動に応じた柔軟な対応</li> <li>⑨ IT等の新技術の活用</li> <li>⑩ 先導的取組みの総合的展開(リーディング・プロジェクト、リーディング・エリア)</li> </ol>
2	総合的な海上交通安全施策 ー海上における死亡・行方不明者の減少ー	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 死亡・行方不明者数等の状況 海難船舶隻数は増加しているものの、海難による死亡・行方不明者数は横ばいであり、また、船舶からの海中転落者数は横ばい状態であるものの、これに伴う死亡・行方不明者数は減少している。 平成17年の海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は276人となり、目標値である「平成17年までに200人以下とする」を達成するに至らなかったが、全体的には減少傾向にある。</li> <li>○ 各対策の評価 事故発生前の対策については、過去30年間で例を見ない数の台風の上陸や我が国の施策が及ばない周辺海域航行中の外国船舶の行方不明海難などの特異事例の発生により死亡・行方不明者が激増することとなり、これらを除く海難による死亡・行方不明者数は減少傾向が見られることから、一定の効果があつたものと考えられる。 事故発生時の対策については、「救命胴衣着用率の向上」について、プレジャーボート等は上昇傾向にあるが目標値の50%には達せ</li> </ul>	<p>海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数減少のために講じてきた各施策については、死亡・行方不明者数の減少に寄与したことが認められ、いずれも有効であると考えられるが、評価結果を踏まえ、引き続き海難防止のための諸施策に積極的に取り組むとともに、沿岸海域における迅速かつ確実な人命救助体制の充実・強化等より効果的な施策を推進するほか、海事・海上交通、水産業等に係る関係行政機関、関係団体及び地方自治体等が官民一体となって実効ある施策を強力に推進する必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 事故発生前の対策             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 気象情報等の充実</li> <li>○ 台風等異常気象時における安全対策の強化</li> <li>○ 船舶の安全基準の整備</li> <li>○ プレジャーボート等、漁船の安全対策の推進(安全基準関係)</li> <li>○ 小型船舶操縦者の遵守事項の周知・啓発</li> </ul> </li> <li>2 事故発生時の対策</li> </ol>

No.	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>ず、漁船については低調状態で目標値には未だかなりの乖離がある。また、「レスポンスタイムの短縮(2時間以内の関知率)」については、プレジャーボート等は目標値の80%を達成したが、漁船については横ばい状態で目標値には近づいていない。このように目標の達成に至らなかったものの、海難の発生数が増加した状況下、海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は減少傾向が見られることから、死亡・行方不明者数を抑制する効果があったものと考えられる。</p> <p>事故発生後の対策については、救難体制等の整備が進捗して一定の向上が図られたこと、さらに救助率に関しても、海難船舶乗船者については高い水準を維持し、船舶からの海中転落者についても向上していることから、死亡・行方不明者数の減少に寄与しているものと考えられる。</p> <p>○ 目標達成に係る評価  目標値である「平成17年までに200人以下とする」を達成するに至らなかったが、海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は減少し、主要施策の対象としたプレジャーボート等及び漁船について減少傾向にあることから、各施策の効果が現れてきている。</p> <p>全体の海難発生隻数は増加し、海難による死亡・行方不明者数については横ばいとなっているが、台風及び外国船舶等の特異事例の影響を加味して考慮すると、各種施策を計画的に推進してきた効果が現れていると認められる。</p> <p>以上のように、総体としては一定の成果を得たものの、見込みどおりには進んでいない状況であることから、早期の事故情報の通報及びライフジャケットの着用が高い生存率に結びついている現状にかんがみ、今後、より一層強力に海上交通安全施策を推進する必要があると考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 救命胴衣技術基準等の見直し</li> <li>○ 着用率向上キャンペーンの実施、関係団体への指導・啓発</li> <li>○ 漁業関係者に対する安全意識の啓発強化</li> <li>○ 118番受報体制の高度化</li> </ul> <p>3 事故発生後の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 海難救助体制の充実・強化</li> </ul>
3	プレジャーボートの利用改善－放置艇対策等の総合的な取り組み－	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ プレジャーボートの放置艇について、国土交通省では、港湾及び河川区域において、適切な規制措置の実施と係留・保管能力の向上を両輪とした対策を推進しており、平成14年度に行われた全国実態調査結果では、港湾で保管艇の増加とそれを上回る放置艇の増加、河川で保管艇の大幅増と放置艇の減少が確認された。</li> <li>○ 放置艇を適正な保管場所へ誘導するための所有者の確知に資する施策として、小型船舶登録制度を平成14年から施行しており、17年4月1日の現存船新規登録の猶予期間の終了までの導入期において、新規登録を促進する措置や登録制度の周知・広報を実施し、同制度の円滑な運用が図られている。</li> <li>○ 廃船となる放置艇に対する施策として、プレジャーボートの大半を占めるFRP(繊維強化プラスチック)製船舶のリサイクルシステムを平成17</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 比較的早期かつ安価に設置できる簡易な係留・保管施設や陸上保管施設の整備、暫定係留施設の活用等の推進。これら施設の利便性の向上。港湾における放置等禁止区域の指定の推進。</li> <li>○ 保管場所確保義務化の将来的な導入可能性について今後も検討。</li> <li>○ 水域管理者による放置艇対策への支援策の検討。FRP船リサイクルシステムの着実な展開。廃船不法投棄事犯の防止指導・取締りの一層の推進。</li> </ul>

No.	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>年11月から西日本10県で運用を開始(19年度目途で全国展開)。  また、廃船不法投棄事犯の防止指導等を実施し、それにより適正処理されたもの以外のプレジャーボートの未処理廃船は過去4年間減少。  以上のことから、これまで実施されてきた施策の効果は認められるものの、放置艇の解消に向けて、一層の施策の推進が必要。</p>	
4	<p>水資源政策  －水資源計画の在り方－</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 水資源開発基本計画(フルプラン)に関して、長期的な水需給計画の策定・公表・推進、需給ギャップの縮小、渇水被害の軽減、水資源の利用の合理化の促進等の効果があった。</li> <li>○ 全国総合水資源計画(ウォータープラン)に関して、全国的、長期的な水需給見通しの策定・公表、地域における計画的な水資源政策の推進への寄与、健全な水循環系の構築に向けた施策の推進の効果があった。</li> <li>○ 降雨特性の変化等を背景とした水供給の実力低下が既に顕在化しており、気候変動により一層加速する恐れがある一方、需要サイドにおいても高齢化、生活様式の変化等が進んでいるため給水制限や断水時の社会的影響も増大している。</li> <li>○ 偏在する水資源の特性を鑑みつつ地域ごとに持続可能で最適な水循環系を構築するための総合的な取組の必要性が指摘されている。</li> <li>○ 世界的な水危機の状況が激化すると予想される中で、とりわけ食料問題が貿易を通じて日本国内の経済社会問題に直結する可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 水需給の安定性の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利水安全度等の情報提供の充実</li> <li>・ 渇水調整方法の転換</li> <li>・ 渇水に対する備えの充実</li> <li>・ 既存ストックの有効活用と適正な整備・管理の推進</li> <li>・ 震災に対する備え</li> </ul> </li> <li>○ 健全な水循環系の構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国等に蓄積された知見の活用と関係者の連携</li> <li>・ 安全で良質な水の確保</li> <li>・ 河川環境・地域環境の保全</li> <li>・ 地下水の適正利用</li> <li>・ 水源地域の森林の保全</li> </ul> </li> <li>○ 水の国際問題への対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国に蓄積された政策的知見の活用等</li> <li>・ 水資源機構等に蓄積された技術の活用等</li> <li>・ 国際的なネットワーク活動を通じた開発途上国の自立的な水問題解決への支援</li> </ul> </li> </ul>
5	<p>国土政策  －国土計画の在り方－</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 5次にかつる全国総合開発計画により、以下の効果があった。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大都市圏への人口流入傾向の収束</li> <li>・ 地域間の所得格差の縮小</li> <li>・ 全国的な交通ネットワークの整備</li> <li>・ 都市における通勤混雑等の緩和</li> <li>・ 地方圏における生活環境の改善</li> </ul> </li> <li>○ 人口減少下の成熟社会にふさわしい国土の質的向上を図る国土計画が必要</li> <li>○ 開発を基調とした量的拡大を指向した国土総合開発法を抜本的に見直すことが必要</li> <li>○ 計画の策定過程における関係主体からの意見聴取や計画評価に関して、制度面の整備が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新計画の策定を目指し、国土総合開発法を、国土形成計画法に改正</li> <li>○ 国土形成計画全国計画を平成19年中頃までを目途に策定するとともに、その後1年後を目途に、全国計画の策定を踏まえた広域地方計画を策定することを予定</li> <li>○ 国土審議会において、国土形成計全国計画の案の作成に関して調査審議が進行中</li> </ul>
6	<p>住宅の長期計画の在り方  －現行の計画体系の見直しに向けて－</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国及び地方公共団体の連携のもと、適切な居住水準を有する公的資金住宅の計画的かつ安定的な供給を通じ、住宅不足の解消等に大きく貢献。</li> <li>○ 住宅が量的に充足する一方、住宅ストックや住環境の質は依然として</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 住宅政策を近年の社会経済情勢の変化に対応したものへと転換し、国民一人ひとりが真に豊かさを実感できる住生活を実現するため、住宅政策の新たな基本法制とこれに基づく新たな計画体系を整備。</li> </ul>

No.	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>低い水準であるほか、居住ニーズと住宅ストックのミスマッチ等の問題も存在。今後、人口・世帯数の減少が見込まれる中、右肩上がりの住宅需要を前提とした従来の住宅政策の枠組みは、抜本的な見直しが必要。</p>	
7	<p>港湾関連手続のワンストップ化の推進 ー 港湾EDIシステムに関する検証ー</p>	<p>(必要性の評価) ○ 国際競争力のある社会実現のために港湾関連手続の電子化が不可欠との指摘があり、港湾に関わる行政手続きの電子化を実施した。さらに経済界からの要望等に対して関連する府省を横断した効率的な電子手続の実現が不可欠となった。</p> <p>(業績の評価) ○ 港則法の特定港及び重要港湾以上の港湾管理者への普及率は88%となり、港湾EDIシステムの利用への環境は整備されつつある。 ○ 申請件数、登録者数は順調に増加し、平成17年11月段階で、申請件数77,407件、登録者数1,238事業所となった。 ○ 項目数の削減や夜間入出港届の廃止等の成果があった。</p> <p>(成果の評価) ○ 港湾諸手続に電子化による経済効果はワンストップの実現により毎年約7.3億円となっている。</p> <p>(総合的な評価) ○ 港湾関連手続のワンストップ化の推進は普及率の向上に資する港湾EDIシステムの改編や各種施策の実施により、港湾関連手続のワンストップ化が推進されたと評価される。 ○ 経済効果をより高めるために、申請件数をさらに増大させる方が必要である。</p>	<p>1) 一度入力したデータの徹底的な活用 ○ 情報項目の標準化によりデータの再利用の促進 ○ 申請者間でのデータが共有できる仕組みの開発 ○ 新たな船舶単位のデータベースの構築と共同利用</p> <p>2) ITに詳しくない利用者にも使いやすい環境整備 ○ マニュアルの改善、ブロック別説明会 ○ 新規利用者の開拓(出張講習等) ○ 港湾管理者独自システムとのシームレスな連携の検討</p> <p>3) 府省共通ポータル(窓口)による次世代シングルウィンドウサービスを実現</p>
8	<p>国土交通行政におけるテロ対策の総合点検</p>	<p>○ アメリカ同時多発テロ事件以降、わが国においてテロ事件は発生しておらず、これまでのテロ対策は一定の効果があった</p> <p>○ 海外においては大規模なテロが連続し、また日本をテロの標的にするとの声明もあり、国内においてテロ事件の発生が懸念</p> <p>○ 海外で発生したテロと同様のテロ、発生すれば経済的な損失が極めて大きいテロなど、様々な場合が想定</p> <p>○ 交通機関は海外へもネットワークが広がっている。また、国内においても国土交通省単独でのテロ対策には限界</p> <p>○ テロが発生すれば、人的・経済的・社会的損失は大きいものであるため、テロが発生した場合、その被害を最小に留めるための体制を整備維持することが必要</p> <p>○ テロ対策は継続的に実施し、創意工夫による見直しや技術開発の成果を取り入れることが重要</p> <p>○ テロ対策は国際社会全体でレベルを高めることが重要</p> <p>○ 国内において取締機関や民間との連携が重要。また、国民一人一人</p>	<p>○ 既存のテロ対策も新たな目で適宜適切に見直すとともに、新たな対策について検討</p> <p>○ テロ対策の点検・徹底、様々な状況を想定した訓練を繰り返し実施することを検討</p>



No.	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>のテロに対する認識を高め、協力が得られやすい環境を整備することが重要</p>	
9	<p>行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 —行政委託型公益法人等が行う事業等の検証—</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 引き続き公益法人が行うことが求められる事業の公正・中立等の維持・確保、登録制への移行による民間法人参入の進展</li> <li>○ 公益法人が行う事務・事業等に改善すべき点がないかの検証、事業者の自己確認・自主保安への移行の可能性に係る見直しが課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各事務・事業等について制度所管課において毎年見直しを行うと共に3から5年毎に政策評価を行い必要性について検証を行う。</li> </ul>

## (3) 【事前評価(政策アセスメント)】「平成16年度 政策アセスメント結果(確定アセス)」

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
1	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公営住宅のニーズが高水準である一方で、特定優良賃貸住宅においては空家が存在することや、住宅困窮者が多様化している(母子世帯、DV被害者等)など、公的賃貸住宅全体として、需要と供給(制度)のミスマッチが起きている現状。</li> <li>○ 社会経済情勢等を反映し入居者が増加・多様化している一方で、建替・改善等が遅れていることや公的賃貸住宅の既存ストックが有効に活用されていないこと等が原因。</li> <li>○ 公的賃貸住宅ストックを有効活用することにより居住のセーフティネットを再構築し、地域の実情に応じた多様な住宅困窮者の居住の安定を確保することが必要。</li> <li>○ 特定優良賃貸住宅の空家活用などの公的賃貸住宅の相互連携や公営住宅等の計画的な更新等を支援する総合的な助成制度の創設及び公営住宅等の管理の適正化を行うことが妥当。</li> </ul>	○	—	—	—
2	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バリアフリー社会の実現にあたっては、ハード面の整備を進めることのみで達成されるものではなく、一人ひとりのバリアフリーに対する意識の醸成が欠かせないものとなっているところ、公共交通事業者のサービスや対応をとっても未だ十分なものとは言えず、社会全体に心のバリアフリーが浸透しているとは言えない状況。</li> <li>○ その原因として、高齢者や身体障害者に対しどう対応し、どう介助すればよいか分からないといった問題が挙げられ、国民一般の交通バリアフリーに対する理解が進んでいないことが考えられる。</li> <li>○ バリアフリー施設の整備に伴い、高齢者、身体障害者の外出機会がますます増えていくものと考えられるところ、人的介助に係るニーズが社会全体に伝わっていないことから、今後、ソフト面からのバリアフリー化をより一層推進し、全国的に実効をあげていくことが重要。</li> <li>○ 人的介助の普及・制度化に向けたバリアフリーボランティアモデル事業や、リーダー育成のためのバリアフリー人材育成プログラム、国民全体への啓蒙として交通バリアフリー教室の拡充を図ることが妥当である。</li> </ul>	○	—	—	○
3	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成6年度から「人にやさしいまちづくり事業」により高齢者・障害者等に配慮したまちづくりの推進を図ってきたものの、依然として整備の不十分な地区が少なくない。</li> <li>○ 原因の一つは、各種の計画策定等に係る負担である。</li> <li>○ そこで、地方公共団体の負担を軽減するための計画の総合化・簡素化が必要である。</li> <li>○ 具体的には、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基本構想があれば、改めて国庫補助に係る整備計画策定を不要とするなどして、計画の総合化・簡素化を図る。</li> </ul>	○	—	—	—
4	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進(まち再生総合支援事業の創設)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域再生のためのまちづくりについては、まちづくり交付金により公共公益施設の整備等が進み、一定の成果が期待されるが、それだけでまちづくりが完結するものではなく、不可欠である民間プロジェクトの立ち上がりが十分実施されていない。</li> <li>○ 原因は、地方都市等の民間プロジェクトの採算が非常に厳しい状況にあること等。</li> <li>○ 民間プロジェクトの立上のためには民間資金誘導の仕組みによる金融面・税制面等での支援が必要。</li> <li>○ 地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを金融面・税制面等から後方支援をするため、まちづくり</li> </ul>	○	○	—	○

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		交付金等の各種まち再生のための支援措置と連携した民間資金誘導の新たな仕組みを構築することが妥当。				
5	まちづくり交付金による支援措置の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ まちづくり交付金により、基幹事業(道路、公園等の従来型の事業)とそれ以外の提案事業の連携により一定の成果が期待されるが、市町村の自主性を活かしたまちづくりの重要性が高まる中、まちづくり交付金の使い勝手の更なる向上が求められる。</li> <li>○ 原因は、基幹事業に比べ、提案事業に対する国からの交付限度額が低いこと等。</li> <li>○ 地域の創意工夫を活かしたまちの再生を推進するためには、提案事業に対する支援を拡充することが必要。</li> <li>○ 基幹事業に代えて提案事業を実施することにより、まちづくりの目標がより効率的・効果的に実現する見込みのあるもの、民間まちづくり主体との協働や、基幹事業との相乗効果等により、地域振興に貢献する見込みがあるもの等、一定の要件を満たす事業について、交付金限度額算定の基礎となる額に対する提案事業の割合を現行の1割から2割に引き上げることが妥当。</li> </ul>	○	—	—	—
6	民間が行う市街地開発事業による地域再生・都市再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域経済を活性化させるとともに、都市の魅力や国際競争力を高めるためには、地域再生・都市再生の実現が不可欠であるが、一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区における4階建以上への建物の更新率や都市再生緊急整備地域を含む区域における「都市基盤の整備に伴う民間の建築投資が可能な床面積」は依然低い水準にとどまっている。</li> <li>○ この原因としては、権利の複雑した地区での事業の増加や引き続き下落する不動産価格等により事業を取り巻く環境が大きく変化していることや、地方公共団体の厳しい財政状況により、社会資本整備に充てる資金が限られてきていることが挙げられる。</li> <li>○ したがって、現下の社会経済状況に対応するため、都市基盤整備、施設整備のみならず、保留地(床)の管理運営まで含めた持続的なまちづくりを推進する仕組み等、民間による市街地開発事業の迅速化、円滑化のための事業手法改善、新たな支援措置拡充を行う必要がある。</li> <li>○ 具体的には、民間会社による一体的なまちづくりの推進や停滞している民間事業の再生等により民間のノウハウや資金を活用したまちづくり等を推進する。</li> </ul>	○	○	○	○
7	汚水処理施設整備交付金制度の創設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 汚水処理施設には、下水道、農業集落排水、浄化槽等があり、それぞれに目的や特長を有している。これまでも、都道府県構想、汚水処理施設連携整備事業、汚水処理施設共同整備事業等により、地域全体として効率的な整備を進めることとしてきたところであるが、地域再生の観点から地方の自主性・裁量性を高めて効率的に汚水処理施設整備の推進を求める声がある。</li> <li>○ 汚水処理に関する補助金は、施設毎に所管省庁から交付されており、事業間で進捗等の調整を可能とするものではない。</li> <li>○ 地域の状況によっては各事業の進捗を調整しつつ一体的な整備を図ることが有効であり、このような地域においては、市町村の裁量により事業間で流用可能となる交付金的仕組みが効率的な場合がある。</li> <li>○ 汚水処理施設の整備をさらに効率的に推進するために、都道府県構想を踏まえ、市町村が策定する汚水処理施設整備の計画について関係省が連携して支援する汚水処理施設整備交付金制度を創設する。</li> </ul>	○	—	—	○

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
8	建築物に係る事故防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 六本木ヒルズでの6歳児の死亡事故や、ビルの外壁崩落による負傷事故、エスカレーターでの転倒事故など、建築物に係る重大事故が多発している。</li> <li>○ その原因としては、事前に予兆情報を得るなどの体制が不十分であったことや、利用者に対する危険性の周知が不十分だったことなどが考えられる。</li> <li>○ そのため、重大事故につながる情報を収集するための枠組みや、利用者に対して危険性を十分に周知するための体制を整えることが必要である。</li> <li>○ 以上のことから、建築物の事故についての情報収集システムの構築とあわせ、一般市民が安全に建築物を利用するための危険情報の周知、普及啓発等により、日常的な安全対策の徹底を図る。</li> </ul>	○	—	—	—
9	街なか居住の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地方都市等において、居住機能をはじめ公益施設等様々な機能の空洞化の進展による商業機能の低下、空室率の増加などの活力低下などが問題となっており、これまで商業活性化対策、駐車場整備等様々な施策が講じられてきたものの、必ずしも十分な効果を上げていない。</li> <li>○ 地権者等で構成される事業主体は、賃貸住宅の経営ノウハウ不足や資力・信用力の不足等により、円滑な資金調達が困難となる場合も見受けられ、結果として事業進捗の遅れ等により街なかに居住人口が回帰していない。</li> <li>○ 中心市街地の活性化のためには、中心市街地の居住機能を回復し、人口を回復させることにより、消費活動の活発化や地域コミュニティの再生によるにぎわいの創出等を図る必要がある。</li> <li>○ そこで、以下の施策を実施する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 民間の多様な住宅等の整備事業に対して出資による支援を行う「街なか居住再生ファンド」を創設。</li> <li>② 事業規模の小さい住宅供給や既存ストックの有効活用等による住宅供給に対し支援を行うことにより居住機能の回復を図るとともに、街なかのバリアフリー整備を推進する。</li> </ul> </li> </ul>	○	—	—	—
10	流域下水道事業の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本来、浸水対策は行政区域界にとらわれずに対策を講じる必要があり、場合によっては広域的な取組みが効率的であるが、下水道においてはそれらの対策が十分に図られていない。</li> <li>○ 流域下水道事業による広域的な浸水対策が十分に図られていない原因は、主に都道府県が事業主体となって実施する流域下水道事業においては、浸水対策は汚水処理と一体的に行う場合に限定していることが挙げられる。</li> <li>○ 流域下水道において浸水対策を汚水処理と一体的に行う場合に限定している点を見直し、現在の流域下水道事業で浸水対策ができない地域においても実施が可能となるように措置する必要がある。</li> <li>○ 流域下水道で汚水処理を実施せずに浸水対策をする場合等について、流域下水道事業で浸水対策を実施できるよう措置する。</li> </ul>	○	—	—	○
11	水災・土砂災害防止体制の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 治水対策の進展により大河川の破堤の頻度は減少する一方で、相対的に治水安全度が低く局所的な集中豪雨の影響を受けやすい中小河川における浸水被害が一向に解消されていない。また、土砂災害については、毎年約1,000件の災害が発生している。</li> <li>○ 洪水による氾濫及び土砂災害から地域を守るためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うとともに警戒避難体制の充実等のソフト面の対策が必要。</li> </ul>	○	○	—	○

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 住民等の避難や水災防止活動の充実を図る上で、中小河川は浸水想定区域の指定対象となっていないこと、水防団員等の減少等で災害時の共助体制が脆弱化していること、地下街などで浸水被害が多数発生していること、水害・土砂災害による死者・行方不明者のうち、高齢者等の災害時要援護者の占める割合が高いこと等の課題がある。</li> <li>○ 地域の水災及び土砂災害の防止力の向上を図るため、浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大、ハザードマップ作成の義務づけ、水防協力団体制度の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実等所要の法改正等を行う。本施策により、警戒避難体制や水災・土砂災害防止活動の充実を効率的かつ有効に図ることができる。</li> </ul>				
12	ダム機能向上事業(堰堤改良事業の拡充)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事前放流を実施することにより、洪水調節量を増大できる可能性があるものの、既存施設において治水機能を向上させるためには、短時間でスムーズに放流できる施設が必要である。</li> <li>○ 過去に建設されたダムにはコンジットゲート(最小開度でも放流量が多大)のみを有するダムが多い。</li> <li>○ 治水機能の向上に必要な事前放流用施設(小規模放流管)を新設し、ダム機能の改良を実施するとともに、ダム下流の河川環境の改善を図る。</li> <li>○ 直轄及び都道府県が管理するダムにおいて、治水機能の向上や河川環境の改善を図る必要があるもの、若しくは環境悪化のおそれがあるものについて、その機能の改良目的として大規模な整備を実施する。</li> </ul>	○	—	—	—
13	雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 毎年河川管理者等による河川改修工事等により浸水被害等は減少する傾向にあるものの、都市部における浸水被害については、気象状況の多様化等により東海豪雨等の浸水被害が頻発している。</li> <li>○ 都市部における浸水被害対策は、河川管理者や下水道管理者等による対策工事だけでなく、民間事業者による雨水流出抑制対策が必要不可欠である。</li> <li>○ 昨年成立し本年5月より施行された特定都市河川浸水被害対策法の規定により特定都市河川流域での一定規模以上の宅地開発等の雨水浸透阻害行為については、雨水流出抑制対策として雨水貯留浸透施設の設置等を義務付けることとされたが、これ以外の流域では民間事業者等による浸水被害防止対策に対するインセンティブが働きにくい。</li> <li>○ 民間事業者等の浸水被害防止対策に対するインセンティブとしての現行の割増償却制度を延長するとともに、現在適用されていない雨水を貯留する施設と同等の機能を有する透水性舗装等の雨水浸透施設を特例措置の対象とするよう拡充を行う。</li> </ul>	—	○	—	○
14	気象に関する防災情報の共有化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市町村等において、避難勧告等の対応判断に必要な豪雨等の実況や見通しの迅速・確実な入手・利用が不十分であり、防災活動の立ち上がりの遅れ等が課題となっている。</li> <li>○ 市町村等における気象情報の入手・利用は、県等から電話・FAXで市町村等へ提供することが多いため、防災担当者において防災対策上必要となる気象情報を入手できない、または入手が遅れる状況が発生している。</li> <li>○ これへの対策として、利用可能な様々な情報通信インフラ等を活用して、防災対応の判断に有効なきめ細かくわかりやすい気象情報を防災担当者が迅速・確実に入手・利用できる環境を構築することが必要で</li> </ul>	○	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		ある。 ○ このため、消防庁及び都道府県との連携を図り、衛星通信や県防災情報ネットワーク、インターネットなどの最新の情報通信インフラを活用して、地域特性を考慮した詳細な気象情報コンテンツを作成し、防災担当者が必要なものを峻別して利用できる情報共有環境(防災気象情報提供システム)を整備する。				
15	都市型集中豪雨対策の強化	○ 豪雨や雷雨などの激しい気象現象は狭い地域に発現し、都市化の進展による気象災害への脆弱性の増大も相まって、近年、都市部における浸水被害が増加・深刻化してきている。 ○ これまで、こうした小スケールの現象を予測するための気象予測技術や計算機資源が十分ではなく、また、予測に必要な風の詳細な分布を観測することができなかった。 ○ これら都市型気象災害を防止・軽減するためには、高精度で地域を絞った降水予測情報が不可欠である。 ○ 都市型気象災害が頻発している地域に、気象ドップラーレーダーを順次整備し、風の詳細な3次元分布を取得し、激しい気象現象の原因となる積乱雲の構造や盛衰などの監視・予測能力を向上させ、大雨などの高精度できめの細かい予測情報を提供することにより、都市型気象災害の防止・軽減を図る。	○	—	—	—
16	総合流域防災事業の創設	○ 昨年は、新潟・福島豪雨、福井豪雨など梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸等により、全国各地で水害、土砂災害により大きな被害が発生している。 ○ その原因としては、局所的な集中豪雨が頻発し、その影響を受けやすい流域面積が比較的小さい中小河川における洪水や、土砂災害が多く発生したこと、これまでの記録を超えるような降雨により、施設能力を超える洪水等が発生したことが考えられる。 また、高齢者や保育園の園児といった災害時要援護者の被災が目立っており、少子高齢化の進展、生活・就業形態の変化等を踏まえた警戒避難体制の確立等が必要である。 ○ 上記のような現状の改善のためには、これまでは、洪水予測等があまり行われてこなかった小流域である中小河川や土砂災害危険箇所等においても、情報提供の充実をはじめ迅速な警戒避難体制の確立が必要である。 また、ハード整備とソフト対策があいまって効果を発揮するものであることから、施設の機能をより効果的に発揮させることも踏まえた本格的なソフト対策の展開と守るべき対象により手法を選択するなどのハード整備の質的転換が重要である。 ○ このため、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進するため、流域単位を原則として、包括的に改修のみならず堤防質的整備や治水情報基盤等を含む水害・土砂災害対策の施設整備や、災害関連情報の提供等のソフト対策を行う総合流域防災事業を創設し、上下流や左右岸バランスを確保しながら、流域全体の安全度の向上を図る。	○	—	—	—
17	津波危機管理対策緊急事業の創設	○ 想定される大規模地震に対する耐震性が確保された海岸堤防は、全国の海岸保全施設延長1万1千kmのうちの約33%であり、全国の海岸線延長のうちの約18%の海岸堤防等が想定津波高より低く、また、約30%が高いか低いかの調査が未実施である。更に、想定津波が到達するまでに閉鎖が完了しない水門等が約18%、閉鎖が完了するか不明なものが約55%と、海岸保全施設整備は十分に進んでいない。	○	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 原因は、堤防等の海岸保全施設の整備には相当程度の時間と費用を要すること。</li> <li>○ このため、明日にでも起こるかも知れない大規模地震による津波に対しては、既存施設を最大限有効活用し、緊急的に防災機能を確保することが必要である。</li> <li>○ 具体的には、地方公共団体が作成する津波危機管理対策緊急事業計画に基づき、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。</li> </ul>				
18	住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 住宅の耐震化の促進のための密集住宅市街地整備事業について地方公共団体に周知及び耐震改修工事等に対する支援措置の実施などを図ったが、いまだ、耐震性が不十分な住宅・建築物が非常に多く残っている。</li> <li>○ その原因としては、耐震化のための普及、広報が不十分であることのほか、耐震診断や改修に対する支援制度が様々な補助事業にまたがっていて複雑でわかりにくいなどが考えられる。</li> <li>○ そのため、普及、広報や支援制度などを総合的に推進する体制づくりと支援制度が必要である。</li> <li>○ 以上のことから、耐震改修等のハード施策や広報ソフト施策を組み合わせた施策をやプログラムを国や地方公共団体において策定するとともに、耐震診断・改修に対する総合的支援制度の見直しを図る。</li> </ul>	○	○	—	○
19	緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、兵庫県南部地震において、昭和55年の設計基準よりも古い基準で設計した橋梁に大きな被害があったことから、この基準より古い橋梁等を対象に、耐震補強を推進しているところであり、平成16年度末における「跨線橋」や「跨道橋」の進捗は、直轄国道については約9割、都道府県管理道路については、約6割が完了している。 一方、河川橋については、直轄国道で約3割、都道府県管理道路で約5割と進捗が遅れている状況である。</li> <li>○ 特に、鉄筋コンクリート製の「1本の柱からなる、いわゆる単柱橋脚」について、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として、対策を実施してきたことから、河川橋の対策の進捗が遅れている。</li> <li>○ このため、被災地の救援活動や緊急物資の輸送に不可欠な、緊急輸送道路としての機能が確保されていない状況にあり、耐震補強の重点的実施が必要。</li> <li>○ 国と都道府県が連携して、平成17年度から19年度を対象とする「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」を策定し、これに基づき、橋梁の耐震補強を重点的に実施。 高速道路及び直轄国道について概ね完了、都道府県道について「優先確保ルート」を選定し概ね完了することとしている。</li> </ul>	○	—	—	—
20	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 事業用自動車の交通事故死者数は全死者数の約9%を占めており、大きな社会問題である。自動車事故報告規則に基づき事故報告書の提出があり、その情報を分析することにより、運行管理者や乗務員教育に提供しているものの、事業用自動車の事故発生を減少させる上では情報の分析がまだ不十分である。</li> <li>○ その原因は、行政からの適切な督促がないこと、事故報告書の提出に向けた作業が繁雑であることなど</li> </ul>	○	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		<p>が考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ それらの事故データを事故防止対策に有効に活用することや故障データの自動車リコールシステムと共有化を図り、欠陥車の効果的な発見につなげることが必要である。</li> <li>○ システムの構築により、自動車事故を分析し、その対策について検討し、自動車運送事業者に対しの確かな指導をすることで、効果的に交通事故を減らすとともに、自動車リコール情報との情報共有化により、より高度な車両欠陥情報を提供する。</li> </ul>				
21	リコールに係る不正行為に対する再発防止対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 今般の三菱製大型車に係る事案においては、虚偽報告、リコール隠しといった悪質な不正行為が半明している。しかも、三菱は、平成12年にも同様な不正行為を行っている。</li> <li>○ 原因としては、自社の製品の安全性よりも、経済面や企業イメージを優先したことが考えられる。</li> <li>○ 国土交通省では、平成12年の事案を受け、14年に道路運送車両法を改正し、15年から懲役刑の導入、罰金額の引き上げ等の罰則強化を図り、リコール命令制度を創設したところであるが、今般の事案を受けリコール命令制度を有効に活用するだけの運用体制を十分に整備する必要がある。</li> <li>○ 具体的には、国から自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するため、情報収集体制の強化、監査体制の強化及び実証的検討体制の整備を行うことで、自動車メーカーによる不正行為の再発防止を図る。</li> </ul>	○	—	—	—
22	放射性物質の海上輸送時のセキュリティ強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本施策で開発する評価手法を国が行う放射性物質の運送方法等の安全審査のツールとして活用し、セキュリティに対する審査・監督能力の向上に役立てる。</li> <li>○ 放射性物質の海上輸送は、陸上施設以上にセキュリティ確保が困難であり、その対策が強く求められている。</li> <li>○ 放射性物質の安全輸送がエネルギー安定供給に不可欠となっていることから、輸送の安全確保は公益性が高く、また、放射性物質の特殊性から事故が一度発生すれば大惨事につながるため、公共の安全を確保する観点からも行政が関与していく必要がある。</li> <li>○ 本施策の成果は、IAEA輸送規則改正等に反映させる他、国が行なう放射性物質の運送方法等の安全審査のツールとして用いることとしている。</li> </ul>	○	—	—	—
23	港湾施設の出入管理の高度化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 改正SOLAS条約発効等に伴い、高規格コンテナターミナル等において出入管理が義務づけられ、なりすまし防止等保安性の向上のためには本人確認が必要となった。利用者は複数の港湾・ターミナルに出入りすることから、物流の効率性向上には共通化された通行証等の導入が効果的であるが、現在、紙の通行証を各施設がバラバラで運用している。</li> <li>○ 各施設で共通化された、出入管理についての統一的なルール・基準等が存在していないため、保安性が高くかつ共通化された出入管理の仕組みが構築できない状況である。</li> <li>○ したがって、複数の港湾・ターミナルで身分証明がなされる仕組みを共通化し、これに対応したゲート施設の整備を検討する必要がある。</li> <li>○ 上記に基づき、港湾施設における出入管理の高度化を実現するため、本人確認の自動化や共通化に関する実証実験を行う。</li> </ul>	○	—	—	—



No.	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	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
24	航空保安対策の総合的推進	<p>○ 航空機の安全な運航を確保するため、空港において従来より不法侵入対策を行ってきたが、平成16年4月、不法侵入事案が発生し、社会的に大きな影響が生じた。また、米国同時多発テロ事件以降、総合的な航空保安対策の強化を図っているところであるが、我が国に対するテロ予告や国際的にもテロの脅威レベルが高まりを見せていることから、より一層の航空保安対策の推進が求められている。</p> <p>○ 不法侵入事案については、不法侵入対策が一部未整備な部分で発生したことから適時適切な対応が遅れたため、大きな影響が生じたものである。また、より一層の航空保安対策の推進が求められている点については、テロの脅威レベルが高まっていること、国際的に、航空貨物及び空港関係者に対する保安検査体制が厳しくなっていること等の事情から、保安体制が十分整っていないことによる。</p> <p>○ そこで、空港への不法侵入対策としては、場周フェンスの強化等の物理的対策の強化、万が一不法侵入が発生した場合においてその影響を最小限に抑える対策を講じ、また、保安検査体制の強化としては、保安検査に必要な機器を早急に整備するとともに航空保安関係組織の強化を図る必要がある。</p> <p>○ 具体的には、以下の措置を講ずることとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港における場周フェンスの強化、センサーの設置等の不法侵入対策</li> <li>・ 危機管理のための現場の状況把握及び指示システムの拡充</li> <li>・ 保安検査機器(X線検査装置等)への補助制度の創設</li> <li>・ 本省及び地方局における航空保安関係組織の強化</li> <li>・ 空港管理者、航空会社等に対し、ハイジャック・航空機テロ防止のための保安プログラムの作成・提出を法令上義務付け</li> <li>・ スカイ・マーシャルの導入</li> </ul>	○	—	—	○
25	航空法の一部改正	<p>○ 航空機運航者が希望する時刻・高度・経路での航行を、安全を損なうことなく、最小限の制約で実現させることが航空交通サービスの目標であるが、実際には近年の航空交通量の増加に伴う遅延の発生など、航空機が希望する時刻・高度・経路での運航を実現することが困難となっている。今後羽田空港の再拡張事業等により航空交通量が増加した場合は更に遅延が増加することが懸念される。</p> <p>○ 航空交通需要の増大に伴い、羽田空港の発着枠の拡大、成田空港の暫定平行滑走路の共用開始、中部国際空港の開港など、空港容量の拡大を図ってきたが、一方で交通量の増加により空域が既に飽和状態にあるため、交通量の調整のための出発待機指示などを課す必要が生じている。</p> <p>○ 空域の容量を拡大するため、現在固定的に設定されている航空機の飛行経路を空域の航空交通状況及び気象状況に応じて柔軟に変更し、より多くの航空機の飛行を可能とする必要がある。また、国内定期航空運送事業者等と情報を共有し、緊密に連絡及び協力することにより、航空機運航者がより効率的な飛行計画を作成できるようにするとともに、航空機運航者のニーズを踏まえた交通量の調整を実施することにより、運航効率の向上を図る必要がある。</p> <p>○ 福岡航空交通管制部において、我が国が管轄する空域の航空交通状況を一元的に管理し、交通状況及び気象状況に応じた柔軟な飛行経路の設定、交通量の監視及び調整、これらに関する情報の国内定期航空運送事業者等への提供など必要な措置を講ずる。また、これらの措置を講ずるため、防衛庁、気象庁及</p>	—	—	—	○

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		び国内定期航空運送事業者等と緊密に連絡し、及び相互に協力することとする。				
26	海上テロ対策の充実・強化	<p>○ 我が国海上でのテロ事件は発生していないが、9.11米国同時多発テロ発生以降、イスラム系テロ組織の活動は一向に沈静化の兆しを見せずにいるばかりか、イラク南部のバスラ沖自爆テロやマラッカ海峡石油タンカー乗っ取り事件等、その脅威はまさに海上にまで及びつつある。</p> <p>○ これは、昨今のテロ情勢が一層緊迫化している現れと分析でき、海上保安庁は、現在の危機管理体制、国際的な連携、資機材の整備等を一層強化する必要がある。</p> <p>○ このため引き続き原子力発電所等の国内重要施設の警備強化をはかるとともに、港湾の危機管理体制を強化し、テロの発生防止及びテロに係るヒト・モノ等の国内流入を遮断する必要がある。加えて国際的なテロ対策の枠組みや動向に積極的に参画し、各国関係機関と連携を強化する必要がある。</p> <p>○ 具体的には、以下の施策を実施する必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 第五、第七管区に公安課を設置、五大港(東京・横浜・名古屋・大阪・神戸)に警備専門要員を配置。</li> <li>② 原子力発電所等の沿岸部に立地する重要施設に対しては、防弾措置を施し、武器を搭載した高速かつ高機動力を有する警備能力強化巡視艇及び警備取締艇を配備。</li> <li>③ 各国関係機関との連携強化。</li> <li>④ テロ鎮圧部隊及び資機材を迅速に現場へ輸送するため、輸送能力を重視した航空機の整備。</li> <li>⑤ 既存の航空機の監視能力、防弾対策の強化等。</li> </ol>	○	—	—	—
27	領海警備体制の強化	<p>○ 近年、尖閣諸島(魚釣島)への不法上陸事案をはじめ、中国海洋調査船の活動の問題など、我が国の海洋権益の保全に支障を来す問題が生起している。</p> <p>○ 活動家の行動態勢の変化、海洋権益を巡る状況等、時々刻々と変化する状況・事案に的確に対応するため、警備体制及び資機材を一層強化する必要がある。</p> <p>○ このような事態に適切に対処していくには、現場への迅速な警備勢力の投入・運用と関係省庁との緊密な連絡調整がこれまで以上に重要となるため、組織体制の充実を図る必要がある。</p> <p>○ このため、本庁に「領海警備対策官」、第十一管区に「専門官(領海警備担当)」を設置する。また、複数の機動力のあるボートの搭載・巡視船艇への補給機能等の拠点機能を強化した巡視船を整備する。</p>	○	—	—	—
28	ESTモデル事業の推進	<p>○ 政府で策定した京都議定書目標達成計画において、2010年時点で運輸部門からの排出量を2億5,000万t-CO<sub>2</sub>(1990年比15.1%増)に抑制することを目標としているが、2003年度の実績値は2億6,000万t-CO<sub>2</sub>(1990年19.8%増)とこれを上回っている状態。</p> <p>○ その原因として、自家用自動車の燃費は向上する傾向にあるが、引き続き排出量が増加している背景には、自家用自動車が増加する一方、乗車効率が低下していることが挙げられる。</p> <p>○ 自家用自動車からの排出量を抑制し、環境的に持続可能な交通(EST)の実現を目指す先導的な地域を募集するため、関係省庁、関係部局の連携により集中的な支援を推進する必要がある。</p> <p>○ 具体的には、革新的かつ総合的な取組に対して、次世代型路面電車システム(LRT)の整備やバスの活性化等の公共交通機関の利用促進、自転車利用環境の整備、道路整備や交通規制等の交通流の円滑化対策又は低公害車の導入促進等の分野における支援策を集中的に講じるなど、地域の意欲ある具体の取</p>	○	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		組(トップランナー)に対する連携施策を強化する。				
29	住宅・建築物の省エネルギー対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 京都議定書の目標を達成するためには、民生部門全体でエネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量を1990年比で2%削減する必要があるが、現行の施策を実施しただけでは1990年比で約30%も増加すると推計されている。</li> <li>○ 民生部門のエネルギー消費が増加している原因については、オフィスビル、商業施設等の床面積の増加(業務部門)や、世帯数の増加や家電製品の保有台数の増加等に伴う暖冷房需要の増加(家庭部門)が挙げられるほか、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上があまり進んでいないことも原因の一つとして挙げられる。</li> <li>○ 住宅・建築物の省エネルギー性能の向上については、社会全体には大きな恩恵をもたらすものの、対策を実行する個々の住宅の所有者や居住者等に短期間では回収できない初期負担を強いるため、敬遠されがちであるため、経済的インセンティブの付与が必要である。</li> <li>○ エネルギー消費の総量を削減するためには、できるだけ多くの住宅・建築物の省エネルギー化を推進することが重要であり、幅広く国民、企業に経済的なインセンティブを与えることができるよう省エネ住宅の建築、購入または省エネリフォームについて税制上の特例措置を講ずることが妥当である。</li> </ul>	—	○	—	—
30	新たな粒子状物質測定法導入のための調査事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 累次の排出ガス規制の強化により、これまで主たる測定・規制対象となっていなかったナノ粒子等の微細粒子の排出量について焦点を当てて精密な測定を行い、規制する必要性が生じている一方、微細粒子について効果的な測定・規制が行われていない状況にある。</li> <li>○ その原因は、自動車から排出される微細粒子が微細で測定が困難であり、その排出量を測定し、評価するための手法が未だ確立されていない状況にあるためである。</li> <li>○ このため、自動車から排出される微細粒子を精密に計測し、評価するための新たな手法の確立が急務となっている。</li> <li>○ これを踏まえ、排出ガス規制の見直しについて検討していくことが妥当。</li> </ul>	○	—	—	—
31	スーパーエコシップの開発・普及(環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化及び次世代内航海船の研究開発)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ モーダルシフト化率は低下しており、運輸部門におけるエネルギー需要面のCO<sub>2</sub>排出量の削減が進んでいない。</li> <li>○ 原因は、内航海運の競争力がコスト等の観点から自動車と比較して弱いこと。</li> <li>○ 新技術の一部を導入したスーパーエコシップ(SES)フェーズ1については、現時点では純民間ベースでの普及がほとんど進まない状況にあり、普及の当初段階では政府等が経済的・技術的な支援を行うことで、内航事業者の導入障壁を除去し市場への早急な浸透を促進することが必要。</li> <li>○ SESフェーズ1普及促進事業等を講じるほか、普及のための環境整備及び需要拡大のための調査、研究開発を行うことが必要。</li> </ul>	○	—	—	—
32	バラスト水からの海洋環境保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バラスト水を介した水生生物の移動による海洋生態系への悪影響が以前より懸念され、これを抑制するためには世界的な規制の導入が必要としてバラスト水管理条約が平成16年2月に採択された。今後、同条約の円滑な実施が必要となっているが、現段階では発効の見通しが明確になっていない。</li> <li>○ 原因は、条約の実施に必要なガイドラインの作成が未作成であること、また、条約で定めるバラスト水</li> </ul>	○	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		<p>の排出基準に適合する機器の認証方法も現段階では確立されていないこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ このため、条約の実施ガイドラインを早期に作成するとともに、バラスト水処理装置の認証が円滑に行われるような体制整備を図ることが必要。</li> <li>○ 予算措置等を講じ、バラスト水管理条約の実施ガイドラインの作成及び同条約実施のために必要となるバラスト水処理装置の認証体制の整備を行い、同条約の円滑な実施を図る。</li> </ul>				
33	海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 海洋環境保全対策等の策定・実施に必要な、海洋環境に対する評価基準が未整備であり、対策の策定・実施に必要な判断材料が極めて不足している。</li> <li>○ 評価基準が未整備である理由は、海洋の現場観測データが時空間的に不十分であり、そのため海洋の現況把握や海洋変動のメカニズムの解明が不十分であることが考えられる。</li> <li>○ わが国近海の海洋観測データの充実と、海洋数値モデルに用いる初期値の精度向上を図ることにより、海洋環境の評価基準を設定し、海洋環境の診断を行うことが必要である。</li> <li>○ 中層フロートの投入等により海洋観測データを充実させ、海洋環境に関する様々な要素の診断結果を「海洋の健康診断表」として取りまとめ、関係機関等や一般国民に広く提供する。</li> </ul>	○	—	—	—
34	直轄総合水系環境整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 上流ダム周辺環境整備と河川環境整備は別々に実施しているため、効率的な環境整備がされていない。</li> <li>○ 上流ダム周辺環境整備と河川環境整備の連携がなされていない。</li> <li>○ このため、水系一貫とした効率的な環境整備をするためには、上流ダム周辺環境整備と河川環境整備が連携して環境整備を実施することが必要である。</li> <li>○ 具体的には、上流ダム周辺環境整備と河川環境整備を連携して実施することにより、効果的な水質浄化、連続した親水空間の創出、魚類の遡上・降下環境の改善、生物の生息・生育環境の改善が図れるよう、水系環境整備事業を創設する。</li> </ul>	○	—	—	—
35	統合河川環境整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各河川の事業箇所毎に予算が割分されており、地方において河川環境整備事業で実施している河川間の予算運用等が容易に出来なかった。</li> <li>○ 地方が管理する河川の現地状況に即応した河川間の予算運用等には相当の期間を要する。</li> <li>○ このため、現地の状況に即応した予算運用等が可能となるなど地方の自主性・裁量性をより高めつつ事務の簡素化を図ることが必要である。</li> <li>○ 地方において河川環境整備事業で実施している河川間の予算運用等が容易に出来るようにするため、地方が作成する事業計画に基づき、事業実施主体による裁量的かつ事務の簡素化を可能とするための河川環境整備事業を統合補助金化する。</li> </ul>	○	—	—	—
36	流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 閉鎖性水域の環境基準達成率は三大湾約60%、湖沼40%と横言いて推移しており、達成率向上のため下水道の高度処理が強く求められている。下水道の高度処理人口普及率は平成15年度末で12.2%と非常に低い状況である。</li> <li>○ 下水道の高度処理は、市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理導入コストが割高であること等の理由により、計画的な施設整備が進みにくい状況にある。</li> </ul>	○	—	—	○

No.	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	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 流域の地方公共団体が互いに協力し、効率的に下水道の高度処理を推進するための新たな施策が必要となっている。</li> <li>○ 広域重要水域を対象とする流総計画については、国が基本方針(仮称)を策定するとともに、流総計画に基づき下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を導入する。</li> </ul>				
37	FRP廃船の高度リサイクルシステムの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現在、FRP船の不法投棄・放置船が増加しており、社会問題化している。</li> <li>○ FRP船の処理困難性等から、廃船処理システムが確立されていないことが原因である。</li> <li>○ したがって、FRP廃船の経済的な処理システムを技術的・制度的に確立することが必要である。</li> <li>○ 具体的には、メーカーによるリサイクルシステムの導入等を行う。</li> </ul>	—	—	—	○
38	総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)支援の推進(支援制度の拡充)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 循環施設に対する物流施設は収益性が低く、港湾管理者、民間事業者等による物流施設の整備が進んでいない。</li> <li>○ 港湾管理者、民間事業者等による施設整備を促進するための施策が必要である。</li> <li>○ このため、循環資源を取り扱う岸壁等の重点整備を行う。あわせて、施設整備を促進させる施策として、荷さばき・保管施設等の施設整備を行う港湾管理者、民間事業者等への新規補助制度の創設及び低利融資の拡充を検討し、静脈物流拠点の形成を推進する。</li> </ul>	○	—	○	—
39	スーパー中樞港湾プロジェクトの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>○ 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(アジア主要港に比較して港湾コスト3割高、リードタイムはアジア主要港の1日に対し、日本の港湾は3日)</li> <li>○ アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準実現のため、スーパー中樞港湾において次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する必要がある。</li> <li>○ 次世代高規格コンテナターミナルを運営する民間ターミナルオペレーターが整備する荷捌き施設等に対する無利子貸付制度の創設、港湾の24時間フルオープン化支援施策の導入や内航フィーダー輸送の活性化に関する社会実験を行う。</li> </ul>	○	○	○	○
40	港整備交付金の創設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第一種漁港と共通の課題を有する地方港湾においては、管理者の相違等のため、地域の特性に応じた施設整備が効果的に行われていない実例が存在。</li> <li>○ 港湾・漁港間での事業調整には相当の期間を要する。</li> <li>○ 地方の創意工夫を生かしつつ、総合的かつ効果的な事業実施を可能とする連携策が必要。</li> <li>○ 地方港湾と第一種漁港において、地方公共団体が港湾施設及び漁港施設を総合的かつ効果的に整備するための助成制度を創設する。</li> </ul>	○	—	—	○
41	物流の総合化・効率化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運輸分野における地球温暖化対策については、地球温暖化対策推進大綱(平成14年度)に基づき、諸施策を講じてきたところである。しかし、京都議定書のCO<sub>2</sub>削減目標である「2008年～2012年の5年間の平均</li> </ul>	○	—	—	○

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		<p>CO<sub>2</sub>排出量を1990年の排出量との比較で6%削減に向けた2002年度の実績値は基準年比で約7.6%増となっており、現在の推移では目標達成が困難な見通しとなっている。</p> <p>○ これまでの物流では、荷主は輸送・保管・流通加工等の物流業務ごとに異なる事業者と契約を結ぶという形態が主であり、その結果、物流の過程では点在する物流の拠点施設(倉庫、流通加工場、荷さばき用上屋等)を経由しなければならず、輸送経路が複雑し、CO<sub>2</sub>排出量を増大させる要因となっていた。</p> <p>○ 近年、我が国においても、貨物運送事業者や倉庫事業者等の物流事業者を中心に、複数の事業許認可を取得し、荷主企業から輸送・保管・流通加工等の物流業務を一括して受託する3PL(サードパーティ・ロジスティクス)事業への参入が見られ、物流拠点を中核とした輸送の合理化、在庫の適正化等が進められているものの、これの取組は大手企業等の一部の先進的な事業者に限られているところある。</p> <p>○ これは、物流拠点の整備には多額の資金を要し、かつ、その回収に長期間を要することから、民間事業者の経済活動のみでは必ずしも円滑な整備が進まないという構造上の問題によるものであり、物流効率化のための物流拠点施設整備等に対する支援を充実する必要がある。</p> <p>○ 具体的には、社会資本と連携した物流拠点の整備と当該施設を活用した物流業務の一体的実施を促進するため、</p> <p>① 流通業務総合効率化事業の計画について認定制度の創設</p> <p>② 総合効率化計画に基づく事業の実施に必要な事業許認可の一括取得、物流施設の整備に係る資金面の支援、税制上の特例措置等の創設</p> <p>等の施策を関係省庁(経済産業省、農林水産省)とともに実施することにより、物流に伴う環境負荷の低減を図る。</p>				
42	駅まち協働事業の創設	<p>○ 都市再生、中心市街地活性化等の観点から交通拠点の整備に対し地方自治体からの要望は高いが、交通拠点周辺は権利関係が複雑していることなどから、事業者間の調整及び計画策定に課題を抱えている地区が多く、複雑解となった駅まど整備が進んでいない。</p> <p>○ 権利関係が複雑な場合において、個別の施設や管理者に対して支援する従来までの補助制度では計画調整が困難である。また、鉄道事業者等との事業スケジュールの調整も図りづらい。</p> <p>○ 交通拠点の全体計画の策定において、個別の施設や管理者に対して支援する従来までの考えにとらわれず、関係者が連携し、利用者にとって最適な整備計画を策定し、計画に基づく施設整備に対して鉄道側と都市側が協調して包括的に助成を行うことが必要である。</p> <p>○ 関係者による協議会を設置、協議会による計画とスケジュールの策定、都市整備に要する費用を上限とした限度額方式による助成、鉄道局による助成制度と連携した総合的、一体的な整備を促進する。</p>	○	—	—	—
43	LRTの整備の推進	<p>○ まちづくりと一体となったLRTの整備が期待されているものの、国内での新規路線の整備事例はなく、既存の路面電車のLRT化についても、順調に進んでいるとはいえない</p> <p>○ LRT導入の際には多大な初期投資が必要であるが、地方自治体の財政状況や既存事業者の投資余力が限られているため、導入に向けたインセンティブが働きにくく、関係者間の利害調整等が困難。</p> <p>○ LRT導入の際の初期投資を軽減する財政支援の拡充と、地域の一元的な協議・推進体制の整備が必要。</p>	○	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
		○ 鉄軌道事業者、関係自治体等による「LRTプロジェクト推進協議会」を設置し、協議会が策定したLRT整備計画に基づく整備に対し、補助制度の同時採択など総合的な支援を行う。				
44	外部評価強化による路上工事の縮減	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路上工事の実施に対する道路利用者の批判に 대응するため、様々な路上工事縮減施策に取り組んだ結果、全国の直轄国道において目標を上回る路上工事時間を縮減したが、一部道路の路上工事時間が年度後半に集中するなど、路上工事縮減の取組みはまだ不十分である。</li> <li>○ この原因として、道路利用者への路上工事に関する情報提供が不十分であることに加え、工事実施者に路上工事縮減のインセンティブが働く仕組みが十分に構築されていないことなどが挙げられる。</li> <li>○ そこで、道路利用者への路上工事に関するきめ細かな情報提供の徹底を行うとともに、道路管理者及び占有企業者に路上工事縮減のインセンティブが働く仕組みを構築することが必要。</li> <li>○ 路上工事情報のリアルタイム化や工事看板に「問合せ番号」を導入し、路上工事情報提供を充実し、また、毎月の路上工事時間を集計・公表、路上工事不人気投票の実施等により、外部評価強化による路上工事縮減を実施</li> </ul>	—	—	—	○
45	都市鉄道利便増進事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ これまでの都市鉄道は、輸送力確保等は図られてきたが、他事業者との接続性や混雑時間帯の速達性、駅周辺地域との一体性などに問題があり、都市鉄道ネットワーク機能は十分に活かされていない状況にある。</li> <li>○ 原因は、事業に多額の費用が必要なこと、輸送需要の頭打ちによる事業者の設備投資抑制傾向、多数の関係者の利害が錯綜すること等が考えられる。</li> <li>○ このため、利用者等の声を反映しながら関係者の利害調整の仕組みを確立するとともに、鉄道事業者等間の投資を効果的に引き出すため、既存ストックを有効活用した都市鉄道整備に対する支援を充実する必要がある。具体的には、都市鉄道等利便増進法案の策定、都市鉄道利便増進事業費補助の創設、鉄道施設に係る課税標準の特例措置の創設等の実施により、都市鉄道ネットワークの利便を増進を図る。</li> <li>○ 都市鉄道の利便増進は、極めて大きな便益を生み出し、波及効果も大きい。また、既存ストックの有効活用により費用効果が高く極めて効率的な手段である。</li> </ul>	○	○	—	○
46	地方鉄道の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地方鉄道は、地域住民の交通手段として重要な役割を担いつつも、過疎化やモータリゼーションの進展等により輸送人員が減少し、その経営状況は厳しい状況にある。また、コスト削減が進められ、利便性向上のための設備投資が進まず、所要時間の短縮が図れない、運行本数も減らされる等、結果として沿線住民の鉄道離れが一層進行。</li> <li>○ よって、利便性向上に向けた鉄道事業者の努力とそれに対する関係自治体、地元経済界、住民等、地域の主体的・積極的関与を促し、利用促進と事業基盤の強化につながる施策が必要である。</li> <li>○ このため事業者による利用者利便向上に資する取組みやそれに対する地域の関与について再生計画の策定を求め、鉄道施設等の整備について重点的かつ効果的な支援を講じる。</li> <li>○ 地方鉄道の再生計画策定、実施を通じて事業者と地域の連携が図られ、国が重点的・効果的に支援するとともに、その結果についても検証することとしており、地方鉄道の再生に向けた効率的・総合的な取組みが可能となる。</li> </ul>	○	○	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
47	国際競争力のある観光地づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 訪日外国人旅行者数は、日本人海外旅行者数と比較して未だ低い状況にある。</li> <li>○ 原因は、民間セクターや地方自治体等の連携が不十分である等の理由で観光地づくりの魅力の向上が十分には行われていないこと、外国語による表示や情報提供が不十分なこと、外国人旅行者に対する対応能力を持った人材が不足していることである。</li> <li>○ 観光地づくりについては、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取組みが不可欠。また、公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等の充実が必要。さらに、外国人旅行者にわが国の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる人材確保が必要。</li> <li>○ このため、①国際競争力のある観光地の整備に対する支援制度の創設、②公共交通機関における外国語による案内表示等の促進、③通訳ガイド制度の改善などを実施する。</li> </ul>	○	○	—	○
48	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 不動産取引について約8割の人が不安感を抱いているなど、市場参加者に提供される情報が不十分であり、取引当事者間に情報格差が存在している。</li> <li>○ 原因は、土地取引は通常相対で行われるため、取引に関する情報が市場に提供されにくいと考えられる。</li> <li>○ 近年、取引当事者は土地・建物に関する正確で、分かりやすい、より詳細な情報を求めるようになっており、取引価格等の土地に関する情報の把握・提供の体制を充実させる必要がある。</li> <li>○ このため、法務省から登記異動情報を得、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、物件が容易に特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行なう。</li> </ul>	○	—	—	—
49	マンション履歴システムの整備の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ マンションのストック戸数が約447万戸に達し、マンション適正管理の重要性が高まり維持管理を考慮してマンションを選定する人の割合が51%に及ぶという調査がある一方で、マンション管理情報の整理、登録等に対する管理組合の意識は低い状況にある。</li> <li>○ その原因の1つとして、マンションの管理状況が市場における価格形成要因とはなっていないことが考えられる。</li> <li>○ そのため、マンションが適正に管理され、適正な管理が市場で評価される「循環型マンション市場」を構築するためには、管理組合のマンション管理の適正化を促進するとともに、市場が管理組合の管理状況を適正に評価できる環境づくりを行う必要がある。</li> <li>○ 以上のことから、マンションの管理情報の登録・閲覧システムを構築することで、適正管理を促進する環境を整備し、管理情報データベースの整備により管理情報へのアクセス向上を図るとともに、管理状況評価指針を策定することにより管理情報を評価できる環境整備を図る。</li> </ul>	○	—	—	—
計			44	10	3	17



【事前評価(政策アセスメント)】「平成18年度予算概算要求に係る政策アセスメント結果(事前評価書)」

No.	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	予算概 算要求 を行った た	税制改 正要望 を行った た	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った	機構・ 定員要 求へ反 映した
1	あんしん入居支援事業(仮称)	<p>高齢者、障害者、外国人等のいわゆる住宅弱者が民間賃貸住宅に入居するにあたり、賃貸人が、家賃の支払いや住宅の使用方法等に対する不安から、入居者の限定を行う等の問題が生じている。</p> <p>原因としては、住宅弱者を受け入れる民間賃貸住宅等の情報提供体制が不十分であること、住宅弱者の入居について賃貸人・入居者双方の不安が解消されるような仕組みが整備されていないことが考えられる。</p> <p>このため、住宅弱者に対して民間賃貸住宅の情報が提供される体制及び賃貸人・入居者双方の不安が解消されるような仕組みを整備することが必要である。</p> <p>以上を踏まえ、住宅弱者の入居を受け入れること等の一定の要件に合った民間賃貸住宅等に関する登録制度を整備し、地方公共団体、社会福祉法人、仲介業者等と連携の上、住宅弱者の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の支援を行うことにより、民間賃貸住宅を活用した住宅セーフティネット機能の向上を図る。</p>	○	—	—	—	—
2	乗継利便向上のための広域的な共通ICカードの普及促進	<p>○ 乗合バスの乗降の際の運賃支払いは、カードの出し入れや運賃の理解が必要であり、高齢者や外国人観光客の負担となっている。かざすだけで運賃の精算が可能であるICカードは、それらの負担を緩和することができる。</p> <p>○ しかし、ICカード車載器の導入には巨額の投資を要することや、競合関係にある事業者相互で利用できる共通ICカード導入は困難なため、積極的に取り組みづらいものとなっている。</p> <p>○ 共通ICカードの普及促進を図るため、車載器導入等バス会社の負担を軽減するとともに、各事業者の共通ICカード共通化の環境整備が必要である。</p> <p>○ 以上のことから、広域的であって、かつ乗継利便向上を図る取組みには、車載器の費用の一部を補助することにより支援し、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスの提供し、ユニバーサルデザインの表現を図るよう措置する。</p>	○	—	—	—	—
3	福祉タクシー普及促進モデル事業の創設	<p>○ 公共交通機関を利用することが困難な要介護者等移動制約者の輸送については、ドア・ツー・ドアの個別輸送を可能とする福祉タクシー等頼らざるを得ない状況にあるものの、福祉車両の絶対数が不足しており、増加する需要に対して充分応えられていない状況にある。</p> <p>○ これは、車椅子・寝台のまま乗降できる専用車両が高額であること、利用者側にとっても事業者のサービスに関する情報を入手しづらいこと等の原因により、利用者サービス提供者の間で需給のミスマッチが生じているためである。</p> <p>○ こうしたミスマッチを解消し、福祉輸送の普及促進を図ることは、移動制約者の自立支援及び共生社会の実現に資するものである。</p> <p>○ 以上のことから、安全・安心な福祉輸送の普及を図るため、福祉輸送に関心の高い先進的な取組みを行っている地域について、福祉輸送普及促進モデル事業として、共同配車センターの設立及び福祉車両の購入について、費用の一部を補助する等の支援を行うことが適当である。</p>	○	—	—	—	—

No.	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	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求へ反映した
4	民間賃貸住宅を活用した子育て支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 子育てしやすい社会を実現するためには、子育て世帯が子育てに適した住宅を確保することを可能とすることが重要であるが、子育て世帯がニーズに応じた住宅を十分に確保しているとはいえないのが現状。</li> <li>○ 大都市地域等においては、依然としてファミリー向けの優良な賃貸住宅ストックが不足していること、特定優良賃貸住宅制度等の施策対象が中堅所得者等と広範で、子育て世帯のみを支援するものではないこと、地域の状況にかかわらず一定の支援を行う硬直的な制度となっていることが原因。</li> <li>○ 特定優良賃貸住宅制度等による家賃対策補助について、子育て世帯の家賃負担の軽減を重点的に行う制度とするとともに、地域の状況に応じて地方公共団体が弾力的な支援を行うことを可能にすることが必要。</li> <li>○ 特定優良賃貸住宅制度等の家賃対策補助について、補助対象を中堅所得者等から子育て世帯に絞り込むこと、一定の範囲において、地方公共団体が自由に家賃の引き下げ額を設定できることとし、地方の裁量性を拡大することが妥当。</li> </ul>	○	—	—	—	—
5	中心市街地再生のための新たな取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成10年以降、いわゆる「まちづくり三法」に基づく各種の取組がなされてきたにもかかわらず、中心市街地の衰退は一層深刻化しており、中心市街地の再生は喫緊の政策課題。</li> <li>○ 原因は、近年のモータリゼーションの進展により、各種都市機能が無秩序な形で拡散する拡散型都市構造となっており、現行の都市計画が人口増加社会を前提としている制度となっているため、こうした事態に歯止めをかけるのに十分でないこと等が挙げられる。</li> <li>○ 人口減少時代を迎える今後は、都市の内部に多様な優良な都市機能を集約・誘導することにより、集約型都市構造を目指すとともに、多くの人にとって暮らしやすい、「歩いて暮らせるまちづくり」を進めることが必要。</li> <li>○ 都市機能の無秩序な拡散に歯止めをかける一方で、都市の中心部においては、街なか居住等都市機能の誘導・集約化により、中心市街地自体の振興を図ることを同時に行うことが必要であり、その際、「選択と集中」の観点から、振興を図る地域の「選択」と効果的な施策の「集中」を徹底することが必要。</li> </ul>	○	○	—	○	—
6	地域による低・未利用地管理促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 管理されない空き地や空き家等の発生、放置が土地の資産価値の低下のみならず、環境・景観の悪化を招くことが懸念される状況にある。</li> <li>○ 少子高齢化の進行、産業構造の変化等の要因から発生した低・未利用地が、管理されない状態で放置され、周辺環境に影響を与えるような場合であっても、行政・地域住民等により管理を代替する手法が確立されていないのが現状である。</li> <li>○ 行政が直接管理を代替することは、極めて厳しい財政状況等を鑑みると困難であり、環境悪化の影響を直接受ける地域住民やNPO等を主体とした代替的な手段が求められている。</li> <li>○ 地域住民やNPO等の主体の参画による適切かつ持続的な管理・有効活用を促進するための安定的な制度のあり方を検討する。</li> </ul>	○	—	—	—	○
7	下水道総合浸水対策緊急事業の創設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 近年、下水道の計画を超える集中豪雨によって人命や都市機能に甚大な影響を及ぼす被害が発生するなど、ハードのみの対応では被害を食い止められないケースも発生している。</li> </ul>	○	—	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った	機構・ 定員要 求へ反 映した
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 浸水対策を講ずるにあたっては、ハード対策を着実に推進し、起こりうる災害を未然に防止することが重要であるが、長期間にわたって膨大な費用が必要となり、緊急的にハード対策を完了することは現実的には困難である。</li> <li>○ 効率的なハード対策の着実な整備に加え、自助の促進と効果的に自助を導くためのソフト対策を実施することにより緊急的・効率的に被害の最小化を目指す。</li> <li>○ 地下街など緊急的に浸水対策を実施すべき地区において、重点的なハード対策のほか、ソフト対策の強化や自助による取組も盛り込んだ「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民等とともに策定し、それに基づく施策を重点的、緊急的に実施する「下水道総合浸水対策緊急事業」を創設する。</li> </ul>					
8	土地利用状況を考慮した効率的・効果的な治水方策の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ これまでの治水対策は、防御される氾濫域の将来の土地利用の様々な可能性を考え、現在の土地利用に関わらずいまますべての河川の区間で同様の安全度を確保すべく、連続した堤防を築造する手法等がとられてきた。しかしながら、このような整備は長時間を要する。</li> <li>○ 近年の集中豪雨の頻発や施設能力を超える自然の外力の多発等を踏まえ、また投資余力が限られる中で、災害に対する安全度を確実かつ早急に向上させていく必要がある。今後は、人口減、土地開発圧力の減少といった氾濫域内の土地利用状況等を踏まえ、守るべき対象を明確にして、効果的・効率的な整備を進めることが重要である。</li> <li>○ このため、氾濫流が一定範囲内に滞留する閉鎖型氾濫域等の地域において、従来の連続堤防方式に加え、宅地等については輪中堤や嵩上げ等により、それ以外の土地については建物移転や建築規制により、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効果的・効率的な治水対策を実施する。</li> </ul>	○	—	—	—	—
9	利水容量の治水容量への緊急活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 水害による被災の軽減に取り組んでいるものの、昨年の豪雨災害にみられるように未だ十分な治水安全度は達成されていない。</li> <li>○ 新規のダム建設・河川改修の大幅な促進等は、多額の費用及び長期にわたる整備期間が必要なこと等から時間を要している。</li> <li>○ 既設ダムにおいて貯水容量を有効に活用することにより、早期に治水効果の向上を図る必要がある。</li> <li>○ ダム下流において、河川改修等の恒久対策が遅れている箇所等がある場合、利水者の了解を前提に利水容量を治水容量として活用することができれば、下流の治水安全度の向上に大きく貢献する。そのため利水者の負担するダムの管理費用を河川管理者が補填し、緊急的に下流の治水安全度向上を図る。</li> </ul>	○	—	—	—	—
10	総合的・緊急的な内水浸水被害対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 近年頻発する異常豪雨による内水被害においては、急激な内水位の上昇が発生し、避難活動が困難になる等、甚大な被害が見られることから、このような内水への対応が急務となっている。</li> <li>○ これまで、破堤による被害が甚大であることや外水河川は内水の受け皿となることから、地域の治水安全度を段階的に高める過程で外水対策が優先され、内水対策は被災箇所への対応が中心であったため、外水対策に比べ、内水への対策は劣後となっていた。</li> <li>○ 内水対策が本川の外水対策に劣後していた地域における深刻な内水被害解消をより効率的、効果的に推進するためには、従来の河川管理者によるハード整備のみではなく、内水河川の河川管理者と地方公共団体が共同してハードとソフトの対策を一体的に実施することが必要である。</li> </ul>	○	—	—	—	—

No.	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	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求へ反映した
		○ このため、内水対策の実施に当たり、地域特性や降雨特性から人命に直結する内水被害を受ける危険性が高い地域を想定して内水被害危険度ランク図を作成し、浸水被害状況及び、地域防災力向上に関する取組状況も考慮して緊急的に実施する地区を定めるとともに、内水対策として河川管理者が実施するハード対策について、概ね5ヶ年間で対策を完了するために補助をする総合内水対策緊急事業を創設する。					
11	河川管理施設の運用最適化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 遊水地などの大規模な河川管理施設について、運用が開始されてから、治水施設整備の進捗などにより、施設の治水機能を最大限に発揮する上で、必ずしも最適な運用がなされていない施設が存在する。</li> <li>○ 遊水地などの河川管理施設については、運用開始後の治水施設整備の進捗など周辺状況が変化しているにもかかわらず、多くの施設について、その運用についての見直しが行われていないこと、管理移行した施設については改良等の投資がしにくいことが原因である。</li> <li>○ 遊水地などの大規模な河川管理施設について、現行の機能や運用の実態、問題点を把握するとともに、操作規則の見直しや運用の変更、小規模な改良等によって効率的な運用が可能となるか分析し、必要であれば対策を実施することが必要である。</li> <li>○ 主要な河川管理施設の操作規則の総点検を行い、下流河川の改修の進捗に応じて操作規則の最適化を図るもの、施設改良により運用の最適化を図るものを抽出するとともに、都道府県の管理する遊水地や調節池等の洪水調節施設の治水機能を向上させる事業について補助を行う制度を創設する。</li> </ul>	○	—	—	—	—
12	ソフト対策と連携した砂防施設整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成16年に発生した土砂災害の中には避難場所を避難していた住民が土砂災害により被災した事例があった。</li> <li>○ 市町村防災計画に記載されている避難場所は、土砂災害に対しても安全であるとは必ずしも言えない。立地条件によっては避難場所が土砂災害危険箇所に含まれる場合がある。</li> <li>○ 近年は、人命保護優先の観点から、警戒避難情報を提供する等のソフト対策を強化しており、避難場所の安全確保は、ソフト施策の前提として不可欠になっている。</li> <li>○ ソフト対策により住民を誘導する避難場所については、避難場所単独でも砂防関係事業で保全できるよう、採択基準を改正する。</li> </ul>	○	—	—	—	○
13	海岸緊急防災対策事業の創設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 昨年の台風23号では、計画波高を超える観測史上最大の高波が高知県菜生海岸を襲い、堤防が約30mにわたって倒壊・流失し、家屋13棟が崩壊、3名が死亡、4名が負傷するという惨事となった。</li> <li>○ 原因は堤防を乗り越えた水塊が背後の家屋を被災させるとともに、堤防の倒壊・流失が被害を拡大させるという、これまでに経験のない被災形態であったことである。</li> <li>○ 海と山に囲まれた狭隘な地区において、設計波に対して堤防高が不足している場合、その地形的制約から、従来の堤防嵩上げ方式では、越波により壊滅的被害が及ぶ可能性がある。</li> <li>○ 陸側に海岸保全区域を拡張した面的防護方式として、越波した海水が地形上の制約から滞留する地区において、堤防嵩上げに代わり、地盤嵩上げ事業を実施する。</li> </ul>	○	—	—	—	—
14	インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化	○ 北西太平洋の関係各国へより正確な津波情報を提供するためには、津波を発生させる地震の震源・規模の正確な把握が必要であるが、現在は、地震データの伝送遅延や安定性の面で課題があり、津波情	○	—	—	—	○

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った	機構・ 定員要 求へ反 映した
		<p>報の発表に時間を要しているほか、発表される情報の精度も十分とは言えない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現在利用する世界の地震データは、インターネットという安定性が保証されない手段で取得しているため、津波発生予測のもととなる地震の震源・規模の正確・確実な把握について保障されていない。</li> <li>○ 一方、スマトラ島沖地震による甚大な津波被害を受けて、少ない遅延で確実にデータを取得できるVSATを用いている地下核実験の監視のためのCTBTOが所有する全球規模の約90観測点の地震データを利用することにより、地震の震源・規模の迅速かつ確実な把握が必要である。</li> <li>○ CTBTOの地震データを収集する仕組みを確保するとともに、インターネット経由で収集する地震データも併せた処理をするためのシステム及び体制を構築し、精度の高い震源要素を迅速に決定し、迅速かつ安定的に精度の高い津波予報を発表できるようにする。</li> </ul>					
15	地下鉄等災害情報基盤整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地下区間において地震発生時利用者に対して災害情報を十分に提供できない環境であるが、各鉄道事業者とも地下区間の受信・通信環境の改善については消極的であるため、短期間における整備が図られるためにも助成制度の創設が急務である。(必要性)</li> <li>○ 本助成制度により、地下鉄の地下区間における受信・通信環境の改善が早期に図られる。また、本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができる。(効率性)</li> <li>○ 本助成制度により、地下鉄の地下区間においても地上と同等の災害情報が提供され、地震の発生時においても、情報不足から生じる二次災害の回避が図られる。(有効性)</li> </ul>	○	—	—	○	—
16	鉄道駅耐震補強事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各鉄道事業者が順次耐震補強を実施してきているが、各鉄道事業者とも耐震補強については消極的であるため、早期の実施が図られるためにも、助成制度の創設が急務である。(必要性)</li> <li>○ 本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができる。(効率性)</li> <li>○ 本助成制度により、鉄道駅における耐震補強が促進され、地震発生における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての公共的役割の確保が図られる。(有効性)</li> </ul>	○	○	—	○	—
17	住宅・建築物の耐震改修の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 近年の我が国においては、地震災害が頻発しており、また大規模地震の切迫性が極めて高い中、平成19年度における耐震化率の目標値に対し、平成15年度における実績値は未達成。</li> <li>○ 平成14年度に住宅ローン減税の対象に耐震改修工事を追加したが、耐震改修のため長期ローンを組むケースが少なく、効果は一定範囲にとどまっている。また、耐震化支援の補助制度については、全国を対象とした体制にはなっていない。さらに、特に緊急性を要する緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に対する支援が不十分な状況。</li> <li>○ 耐震改修についてより効果的な支援を行うこと、全国で住宅・建築物の耐震化を促進すること、緊急輸送道路沿道の建築物について緊急に耐震化を図ることが必要。</li> <li>○ そこで、住宅及び事業用建築物に対する耐震リフォーム工事、分譲マンションの共用部分について耐震改修工事を行った場合に、税額の控除等を行う制度を創設する。また、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化のための取組みのため、財政支援の拡充を実施するとともに、住宅・建築物耐震改修等事業の地域要件の撤廃を実施する。</li> </ul>	○	○	—	○	—
18	防災公園関連制度の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合は、平成19年度目標値の約25%に対して、16年度は約12%となっている。</li> </ul>	○	—	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った	機構・ 定員要 求へ反 映した
		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 既存の防災公園の体系では市街地周辺部で円滑な救援活動、物資輸送の拠点となる都市公園を防災公園として位置付けできていなかったこと、既存の都市公園における災害応急対策施設の整備や公園施設の耐震化などの取り組みが必ずしも十分でなかったこと等が原因考えられる。</li> <li>○ このため、円滑な救援活動、物資輸送の拠点となる都市公園の整備推進や一定の区域内の防災機能の向上を目的とした災害応急対策施設の整備、公園施設の耐震化を支援する防災公園関連制度の拡充を行う必要がある。</li> <li>○ 具体的には、市街地周辺部における救援部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園を防災公園として新たに位置付けることによる整備支援、既存の防災公園・市民緑地の防災機能強化に関する推進事業の創設により、効率的・効果的な都市の防災機能向上を図る。</li> </ul>					
19	密集市街地における地震危険度マップの整備促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 我が国では、近年地震災害が頻発し、さらに近い将来においても大地震の発生が想定されており、地震時に大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地の対策は急務である。</li> <li>○ 原因は、住民自身が当事者意識を十分に持っていない、防災事業は普段の生活で効果を受しにくい側面がある等、防災の重要性に対して十分な理解が得られていないこと。</li> <li>○ 地震の危険性を顕在化し広く市民に周知することで住民の地震災害に対する意識を高め、住民の自主的な取り組みを促すとともに、密集市街地内の危険箇所を顕在化し、地区の抱える危険性に応じた防災事業の展開を進めていくことが必要。</li> <li>○ 市民の防災意識の向上と市街地の危険箇所の顕在化をはかり、防災事業を進めるための環境の整備を行うための地震危険度マップの策定に対する支援を行うことが妥当。</li> </ul>	○	—	—	—	—
20	耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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囲に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。密集市街地の解消は十分に進捗しておらず、市街地における延焼遮断機能は低いレベルのままである。</li> <li>○ 密集市街地では、権利関係の複雑や、住民の高齢化等の特性から合意形成が困難であること、民間事業者等の円滑な事業実施が困難なこと等から、延焼防止上及び避難上必要な防災機能が確保されるべき区域において建替えや防災基盤施設の整備が進まず、密集市街地の整備は、十分進捗していなかった。</li> <li>○ 近い将来大規模地震の発生が予想される中、極めて緊急度の高い公共施設等の整備及び建築物の防災性能の向上を図り、可能な限り密集市街地のリスクを軽減することが必要。</li> <li>○ そこで、密集市街地において、地区防災施設となる道路等の整備及び道路に面する建築物の耐震化・不燃化を一体的に推進し、延焼遮断機能を高める。</li> </ul>	○	—	—	—	—
21	総合的な宅地防災対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 発生が懸念される大規模地震災害においては、多くの盛土造成地が崩壊・変動すると危険性が指摘されているが、耐震化が必要な危険宅地の減災対策は進んでいない。</li> <li>○ 従来の宅地防災対策は集中豪雨等に対する対策が中心であり、盛土に係る耐震基準が法令上明確にされていないため、結果として、既存宅地の危険性が認識されていない。</li> <li>○ 宅地造成等規制法は、一定の指定区域内においてのみ、許可制による安全性確保を行うものであるが、被災可能性の高い大規模盛土宅地が大都市近郊を中心に大量に存在していること等から、従来の</li> </ul>	○	○	—	○	—

No.	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	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求へ反映した
		<p>枠組みを越えた対策を総合的に構築する必要がある。</p> <p>○ このため、耐震基準の明確化と新規造成に係る耐震性の確保、既存宅地に係る地方公共団体による適切なリスク開示と所有者等による減災対策の誘導方策を導入し、危険な大規模盛土造成地(全国で約1,000箇所)について、今後10年間で半減させることを目指す。</p>					
22	下水道地震対策緊急整備事業の創設	<p>○ 下水道施設の耐震化は平成9年に改定された「下水道施設の耐震対策指針と解説」に基づいて進められているところであるが、新潟県中越地震等の大規模地震においては、下水道施設に甚大な被害が発生し、市民生活に深刻な影響を及ぼした。</p> <p>○ 下水道施設の大半が地下埋設構造物という特徴もあり、技術的予算的制約から、既設構造物の耐震化については、改築更新時期に合わせて実施することが多く、なかなか進まないのが実情である。</p> <p>○ 緊急的に耐震化の向上を図るべき施設については、地方公共団体の耐震化に対するインセンティブを高める制度が求められる。</p> <p>○ 地震対策に取組む必要性が高い地域において、「下水道緊急地震対策計画」を策定した場合に、下水道事業としての地震対策を重点的に支援する。</p>	○	—	—	—	—
23	津波危機管理対策緊急事業の拡充	<p>○ 想定される大規模地震に対して耐震性が確保されている海岸堤防は、全国の海岸保全施設延長11,000kmのうち33%であり、全国の海岸線延長のうちの約17%の海岸堤防等が想定津波高より低く、また、約30%が高いか低いかの調査が未実施であり、海岸保全施設の整備は十分進んでいるとは言えない。</p> <p>○ 原因は堤防等の海岸保全施設の整備には相当程度の時間と費用を要することである。</p> <p>○ このため、明日にでも起こるかもしれない大規模地震による津波に対しては、既存施設を最大限有効活用し緊急的な防災機能を確保するとともに、地域の状況にあった避難地の整備、及び施設被災後の二次的な高潮災害等の防止等の対策を総合的に推進し、人命を最優先に防護する必要がある。一方で、現在、海岸利用者が利用できる海岸付近の避難施設は限られており、また、緊急復旧のための資材を備蓄するような施設はない。</p> <p>○ 津波危機管理対策緊急事業を拡充することにより、海岸利用者が避難するための施設を整備するとともに、津波防災ステーションへの避難階段の設置・避難スペースの確保、及び資機材備蓄機能の確保を図る。</p>	○	—	—	—	○
24	災害時における公共交通情報システムの整備	<p>○ 現在、大規模災害等発生時に国土交通省に報告される公共交通機関関係の情報は、利用者にリアルタイムに提供されていない。また、民間事業者により情報提供はされているが、モード横断的でない等、総合性や一覧性に欠ける。</p> <p>○ これは、大規模災害等が発生した場合においてはモード横断的な情報を、迅速かつ容易に取り纏め、提供する仕組みが官民を通じて存在していないことに原因がある。</p> <p>○ 大規模災害が発生した場合、帰宅困難者が発生することが十分考えられる。その際、モード横断的な運行情報等を被災者等へ提供することが重要な課題として挙げられる。</p> <p>○ 以上より、大規模災害等発生時利用者に対して、運行情報等を一元的かつリアルタイムに携帯サイト等で提供するシステムの提供される内容、方法等について検討する。</p>	○	—	—	—	—

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った	機構・ 定員要 求へ反 映した
25	沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 緊急輸送道路等の道路は、救援活動、緊急物資輸送等に極めて重要な役割を担っており、通行の確保を図ることが不可欠であるが、建築物等の耐震化はまだまだ不十分なことから、沿道建築物の倒壊による緊急輸送道路の閉塞のおそれがある。また、景観形成において調和が図られていない、歩行者空間のバリアフリー化が図られていない等の問題がある。</li> <li>○ 現行制度では、官民空間を峻別し道路と建築物の一体的整備が困難。</li> <li>○ 防災機能の向上、景観形成、バリアフリー歩行者空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、シームレスに整備・管理する柔軟な仕組みが必要。</li> <li>○ このため、防災機能の向上・景観の形成・バリアフリー歩行者空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、沿道建築物所有者が道路と一体的に建築物及び建築敷地の計画・整備を行う場合、建築物の耐震補強・建替・意匠の整備・公共用通路の整備に対して一部助成を行い、これらを重点的に推進する。</li> </ul>	○	—	—	—	—
26	地方鉄道における安全対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成17年4月のJR西日本福知山線脱線事故より、鉄道の安全対策設備整備の重要性について再認識され、ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備が緊急に推進される必要があるが、特に地方鉄道においては、厳しい経営状況が続いており整備が思うように進められない状況にある。</li> <li>○ 原因としては、輸送人員の減少が続き、その収益性の低下からコスト削減が進められ、安全対策の設備投資に対する余力を失っていることが挙げられる。</li> <li>○ これまでも経営基盤の脆弱な鉄軌道事業者が行う安全対策設備整備に対しては近代化補助等により支援してきたところであるが、これに加え、早期にATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を可能とする制度を構築し、総合的に支援することで当該施設整備の推進を図る必要がある。</li> <li>○ 具体的には、近代化補助の拡充や近代化補助金により取得したATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設に係る固定資産税の特例措置の拡充を行う。</li> </ul>	○	○	—	—	—
27	航空における安全・セキュリティ対策の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 我が国の航空会社においてはヒューマンエラーや機材不具合に起因して安全上のトラブルが発生。また管制においても閉鎖中の滑走路に航空機を着陸させる事態が発生。これらを防止するための対策が必要である。さらに、国際的なテロの脅威レベルは依然高いことから、より高レベルかつ確実な航空保安対策の推進が必要である。</li> <li>○ そのため、監査専従部門の設置により航空会社に対する監視監督体制の大幅強化を図るとともに、予防的安全行政を推進する。また、管制業務におけるヒューマンエラー防止のためのシステム整備を推進する。さらに、貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助の実施や、航空保安監査の結果を電子的に記録・管理するデータ管理システムを構築する。</li> </ul>	○	—	—	—	○
28	トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進(安全運行パートナーシップの実現)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ トラック事業者においては、運行管理者制度を置き、運送の安全確保について必要な運行管理を行っており、行政においても適切な監査・行政処分を行っている。一方、荷主においては、日本経済団体連合会における安全に関する行動指針の策定などの安全対策を講じてきている。</li> <li>○ しかし、それぞれの個別の対策のみでは、事故防止対策として限界がある。</li> <li>○ そこで、荷主と事業者の各関係団体や行政機関が共同して安全運行のためのパートナーシップを構築するためのガイドラインの策定などの事項を検討し、トラック事業者や荷主の自主的・積極的な取組による輸送の安全確保を図る。</li> </ul>	○	—	—	—	—



No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った	機構・ 定員要 求へ反 映した
29	利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現(内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 人命に直接多大な影響を及ぼす大量旅客輸送に供する公共交通機関における保安対策の重要性が指摘されているが、内航フェリーターミナルにおいては十分な保安対策が講じられていない。</li> <li>○ 内航フェリーターミナルは、改正SOLAS条約及びその国内法である国際船舶・港湾保安法の対象外であり、保安対策への投資は収益につながりにくいことから十分な水準に達していない。</li> <li>○ 内航フェリーターミナルにおいて施設管理者が監視施設等を整備する際の支援制度が必要である。</li> <li>○ テロにより直接人命に多大な影響を及ぼすおそれのある内航フェリーターミナルにおいて、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、フェリー埠頭公社等が実施する監視施設整備に対する支援制度を創設する。</li> </ul>	○	—	—	—	—
30	運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運輸事業の各モードにおいて相次いで起きている事故等の背景として、企業の安全に対するマネジメントのあり方が問題視されており、安全確保のための企業の態勢のあり方について早急に検討する必要がある。</li> <li>○ そこで、運輸事業者が安全マネジメントシステムの枠組みを構築するための取組方法を示したガイドラインを策定するとともに、安全に関する内部管理態勢の適切性を検証するプロセスチェック(安全マネジメント評価)を実施する。また、各事業者における安全マネジメントシステム構築のための人材育成の方法や、安全マネジメントに積極的に取り組む事業者が市場で評価される有効な仕組みについて調査研究を行う。</li> <li>○ これにより、安全マネジメントの構築への取組みが事業者において進展し、効率的な安全行政の取組みが可能となる。</li> </ul>	○	—	—	○	○
31	地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2週間先の気温の予測情報は、農業やエネルギー産業において、事前の対策をとるのに有用なものとなっていない。また、地域に応じた、異常気象の規模や発生頻度についての情報が少ない。</li> <li>○ 2週間先の異常天候の発生確率や、長期間の異常気象発生傾向を求めるためには、これまで計算機の能力や予測モデル等の限界により実現が難しかった。</li> <li>○ 異常気象の発生特性を把握するため、長期間の気候データの解析や予測モデルによる再現実験を行う必要がある。また、地球温暖化の進行に伴う異常気象の発生頻度の変化について面的に把握するために、気象研究所で高度化が取り組まれている予測モデルを活用する。</li> <li>○ 長期間の気候データ等と気象予測モデルの計算結果を解析する計算機を整備し、2週間後の異常天候の発生・終息の予測を地域ごとに行うとともに、現在及び地球温暖化が進行した際の異常気象の発生確率を地域ごとに面的に作成する。</li> </ul>	○	—	—	—	○
32	対東アジアとのSCMコリドー構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ アジアとの間の物流は、距離的に見ても国内物流と大差ない圏域で行われており、物流のトータルコスト、リードタイム、輸送品質についての一層の改善が求められている。</li> <li>○ しかし、多頻度小ロット貨物を扱う国際物流においては、小ロット貨物を効率よく集荷し、国際海上輸送されるコンテナ・シャーシにスムーズな積替えができないため、余分な輸送コスト・輸送時間が生じている。</li> <li>○ このような不経済な物流を解消するためには、小ロット貨物を効率よく集荷・保管し、コンテナ・シャーシへの円滑に積替えさせるための施設整備が必要となっている。</li> </ul>	○	—	—	—	○

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った	機構・ 定員要 求へ反 映した
		○ そこで、国際物流に係るコンテナ・シャーン蔵置施設や貨物の一時保管施設の整備に要する経費の一部を補助する制度を創設する。					
33	スーパー中樞港湾プロジェクトの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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である。</li> <li>○ 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(アジア主要港に比較して港湾コスト3割高、リードタイムはアジア主要港の1日に対し、日本の港湾は3日)</li> <li>○ アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準実現のため、次世代高規格コンテナターミナルの効率的運営の推進とともに、国内物流ネットワークとの連携を強化する必要がある。</li> <li>○ これまでの施策に加えて、埠頭公社ターミナルの管理運営効率化を図るための支援制度や鉄道積替施設整備のための補助制度を創設する。</li> </ul>	○	○	○	○	○
34	港湾ロジスティクス・ハブの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ リードタイムの短縮、在庫コスト・輸送コストの削減など荷主のニーズが多様化しており国際的な競争力確保のためにも、国際・国内の物流全体の効率化への対応が急務である。</li> <li>○ 国際物流と国内物流の結節点の強化については、釜山・上海と同様の計画があるとともに、海外の最新のものに相当する高規格コンテナターミナルに相応したロジスティクス・ハブは大規模かつ高機能であることから、多大な費用を要する。</li> <li>○ 物流全体の効率化に資する且つ荷主の多様なニーズに対応する中核的な高度荷さばき施設の整備促進を政策的に誘導する必要がある。</li> <li>○ 高度な物流サービスの提供が可能で中核的な高度荷さばき施設の整備及び港湾流通高度化に資する区画道路、緑地などの港湾施設の整備に対する支援を行う。</li> </ul>	○	○	○	○	○
35	内航効率化等新技術の実用化促進支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 豊かな国民生活の実現等による活力ある日本を構築するためには物流効率化が必要不可欠であり、内航海運については、新技術の開発・実用化及び普及を円滑に推進することが強く要請されるが、現状では実用化支援のための有効な制度が存在せず、開発から普及に致るサイクルが停滞。</li> <li>○ バブル崩壊後の長期の建造量低迷などにより、内航船舶の建造を支える中小造船事業者の多くが建造のノウハウ等を散逸し、また、内航海運事業者の多くも新技術の故障等による費用負担を受け入れる経営体力がない等の理由により、新技術の実用化支援策が必要。</li> <li>○ すなわち、新技術(内航効率化等新技術)の実用化を妨げる要因である事業者の費用負担(新技術を使用した初期の船舶・舶用品の高船価・故障費用等)を軽減する施策が必要。</li> <li>○ 具体的には、中小造船事業者等に対し、新技術に係わる設計費用等に要する費用を助成。</li> </ul>	○	—	—	○	—
36	3PL事業促進のための環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 物流事業者は中小企業者が大宗を占め、荷主との契約において物流改善効果が物流事業者に還元されないケースや、3PL受託にあたって多額の投資をしたうえで失敗するケースなど、中小3PL物流事業者が3PL事業へ進出するにあたって障害となる状況がある。</li> <li>○ この原因として、中小事業者が大宗を占めるため、必要性を感じていてもなかなか整備できない問題点が多数あることが挙げられる。</li> <li>○ そのため、それら問題点を行政において整備し、地域雇用の創出、地球温暖化対策として、3PL事業促進のための環境整備を行うことが必要。</li> </ul>	○	—	—	—	○

No.	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	予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った	機構・ 定員要 求へ反 映した
		○ それにより、中小事業者の3PL事業参入促進が図られる。					
37	連続立体交差事業の拡充(生活道路中心のミニ連立)	<p>○ 大都市圏を中心に存在している「開かずの踏切」は、朝夕のラッシュ時に長時間解放されず地域分断や鉄道横断交通の阻害等を生じ、その解消が喫緊の課題となっており、連続立体交差事業による抜本対策の推進が求められている。</p> <p>○ しかしながら、連立事業はこれまで幹線道路のボトルネック踏切対策を中心に取り組んできたところであり、生活道路中心の「開かずの踏切」等への取り組みは必ずしも十分でなかった。これまで連立事業の対象として位置づけられていなかった生活道路の踏切に対する抜本地策を推進することが必要である。</p> <p>○ 連続立体交差事業の拡充(生活道路中心のミニ連立)により、これまで対策の遅れてきた歩行者交通の多い生活道路の「開かずの踏切」等の除去を推進することができる。</p>	○	—	—	—	—
38	公共交通の利用円滑化に関する取組の促進	<p>○ 公共交通の維持・改善は、高齢社会、地球温暖化問題、地域再生等の課題への対応やユニバーサルデザインの考え方に基づく国民生活の質の向上の実現という観点から重要な役割を有しているが、一方で、関係者の利害のぶくそう、国・地方の財政難等により、その高い社会的役割を十分に発揮できない事態も生じている。</p> <p>○ このため、「交通事業者の取組を必要に応じて国、地方自治体が支える」という従来からの枠組みに加え、地域の公共交通の維持・改善における地域住民等の主体的な参画、駅など交通結節点における地域の関係者や異なる交通事業者相互の協力・連携によるサービス改善の取組を促進するための協働スキームを構築し、必要な支援措置を講ずる必要がある。</p>	○	—	—	—	○
39	通訳ガイドに対するスキルアッププログラムの策定	<p>○ 訪日外国人旅行者数の平成18年における目標値である743万人を達成するためには、今後も外国人旅客の来訪を促進し、高い伸び率を維持する必要がある。</p> <p>○ 上記の目標を実現するにあたり、通訳ガイドは重要な役割を持つが、近年の外国人旅行者数の増加に伴う通訳ガイドサービスに対するニーズの多様化に対応できていないため、通訳ガイドサービスに対する外国人旅行者のニーズの量・質両面での変化に適切に対応し、このミスマッチを解消することが求められている。</p> <p>○ そこで、制度的対応として、第162回通常国会において通訳案内業法及び外客誘致法の一部改正を行い、通訳ガイドとして必要な知識・能力の維持向上を図ることを努力義務化するとともに、国は必要に応じ、講習の実施、資料の提供その他の措置を講ずるものとされた。</p> <p>しかしながら、実態上は、通訳ガイドの技能の維持向上が個々の通訳ガイドの自主的な取組みに任せられてきており、また、業界標準的で段階的な研修プログラムが無いことから、外国人旅行者が個々の通訳ガイドの技能レベルを認識し、自らのニーズに見合ったサービス(料金、内容等)を提供する通訳ガイドを選択することが不可能となっている。</p> <p>○ このため、外国人旅行者の通訳ガイドサービスに対するニーズの実態把握・体系化を行った上で、標準的で段階的なスキルアッププログラムを策定・普及する事業を行い、通訳ガイドの自助努力による知識・能力の維持向上を促すとともに、外国人旅行者が個々の通訳ガイドの技能レベルの判定を容易化する必要がある。</p>	○	—	—	—	—

No.	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	予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った	機構・定員要求へ反映した
40	この道ニッポン・プロジェクト(仮称)の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 美しい景観や活力ある地域づくりを目指すシーニックバイウェイの活動や、道路を育て、守る「未知普請」の活動などが一部地域において開始されており、今後これを推進していく必要がある。</li> <li>○ 限定的に留まっている原因として、基本的なルールやスキーム及び共通・横断的な方向性が示されていないこと、人的・資金的に支援する制度が未構築であること等が考えられる。</li> <li>○ 共通・横断的な方向性を明示すると共に、行政が支援する場合の基本的ルール、手続き等を整理の上提示し、支援措置内容の拡充(助成対象とする活動範囲の拡大等)を図る必要がある。</li> <li>○ 各地の協議会が行う道づくり計画の企画立案や、協議会が策定したプログラムに基づく活動(モデルルート上の修景活動やビューポイントの整備等)に対して支援を行う。</li> </ul>	○	—	—	—	—
41	住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 財団法人住宅リフォーム・紛争処理支援センターにおいて、リフォームに関する情報提供や住宅相談を実施しているが、リフォームに関する相談件数は増加しつつあり、特に高齢者世帯を中心に、悪質な訪問販売事業者による被害が社会問題化している。</li> <li>○ その原因として、消費者が住宅リフォームに関して相談できる相手が身近にいないこと、住宅リフォーム・紛争処理支援センター等により提供された情報が幅広くいさわたっていないことなどが考えられる。</li> <li>○ このため、消費者に身近なところで住宅リフォームについてアドバイスできる体制を充実させるため、各地域ごとのきめ細かな体制の整備を支援することが必要である。</li> <li>○ 住宅リフォーム紛争処理支援センター、各地方公共団体における相談体制の充実・強化に加え、すまい・まちづくりセンター、工務店団体、設計関係団体、消費者団体等による地域協議会の設立を促し、当該協議会による消費者向けの情報提供、相談窓口担当者向けの研修、事業者向け技術講習会等の実施を支援するとともに、その基礎となる情報の整備を行う。</li> </ul>	○	—	—	—	—
42	宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 宅地建物取引業を営もうとする者は、国土交通大臣又は都道府県知事の免許を受けなければならないが、宅建業に係る電子申請システムを国と各都道府県が別々に構築した場合、それぞれのシステムと既存の業者等データベースである宅建OAシステムを接続しなければならず、作業及び経費が多くなる可能性がある。</li> <li>○ また、国と都道府県がそれぞれ電子申請システムを構築した場合、複数の都道府県に申請等を行う事業者等の利便性が損なわれることが想定される。</li> <li>○ したがって、宅地建物取引業法に係る免許審査等における国と都道府県の連携等の観点から、国と都道府県が共用できる電子申請システムの構築が不可欠である。</li> <li>○ 電子申請システムを開発し、併せて宅建OAシステムを改修する。</li> </ul>	○	—	—	—	—
計			42	7	2	8	12

【事前評価(規制の政策に係る評価)】

No.	規制の	規制の目的内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況
-----	-----	---------	------------	------------	----------	------------------

						予算概 算要求 を行った	税制改 正要望 を行った	財政投 融資計 画に反 映した	法令改 正等 を行った
1	港則法の 一部改正	<p><b>【目的】</b> 規制の必要性が低下している夜間入港規制を廃止し、港湾手続きの簡素化を図り、もって我が国港湾の国際競争力の強化に寄与する。</p> <p><b>【内容】</b> 夜間においては、目視による周囲の状況の的確な把握が困難であり、運航者の操船能力が昼間より劣ること等の理由から、夜間における港内での事故を防ぎ、港内の安全を図るため、特に船舶交通が輻輳する港への夜間の入港を港長の許可制度としている。</p> <p>近年、海難防止指導等を行ったことによる夜間の港内における全国的な要救助海難の減少や、航海計器や船舶性能の向上等による夜間の航行環境が改善されたことにより規制の必要性が低下しているため、夜間入港規制を廃止するため、港則法に所要の改正を行う。</p>	夜間入港規制の廃止により、夜間入港の際の許可申請手続きが不要となり、港湾手続きの簡素化の推進につながる。また、申請に係る事務負担が軽減される。	想定される負担なし。	入出港に係る規制を最小限とし、かつ、国際的整合性を確保する観点から、夜間入港規制の廃止が求められている。	—	—	—	○
2	港湾運送 事業法 の一部改正	<p><b>【目的】</b> 先行して規制緩和を実施している特定港湾(以下「主要9港」という。)に加え、港湾運送事業法が適用となる全国の港湾における規制緩和によって、競争の促進を通じた港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供を図ることにより、港湾の活性化を促進することを目的とする。</p> <p><b>【内容】</b> 主要9港以外の港湾(以下「地方港」という。)における一般港湾運送事業等及び検数事業等の規制緩和について、先行して規制緩和を実施している</p>	<p>免許制等では利用者のニーズにあったサービスが提供されにくいという面があり、規制緩和が事業者間の競争を促進し、サービスの効率化、多様化の実現につながると考えられる。</p> <p>先行して規制緩和を行った主要9港では、新規参入や利用者のニーズに対応した運賃・料金設定が着実に進んでおり、作業の共同化のほか、港湾運送事業者のターミナルオペレーター業への展開が進むなどの事業の拡大が進んでいるところである。ま</p>	—	現行制度では、需給調整規制に基づく免許制により新規参入が制限され、また、認可制により利用者のニーズに対応した運賃・料金が設定されにくい。	—	—	—	○

No.	規制の名称等	規制の目的内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
		主要9港同様の規制緩和(需給調整規制を廃止し事業参入を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制に改めること)を実施するため、港湾運送事業法の所要の改正を行う。	た、規制緩和を契機として、港運労使の合意により364日24時間フルオープン化が実現するなど、港湾の活性化による国際競争力の強化が図られつつあり、地域産業競争力の強化にも寄与している。						
3	下水道に接続する事業者に対する事故時の措置の義務付け等	<p><b>【目的】</b> 特定事業場において事故が発生した場合、下水道を経由して公共用水域へ有害物質又は油が流出することを防止し、下水道におけるリスク管理の徹底を図る。</p> <p><b>【内容】</b> 特定事業場において有害物質又は油が下水道に流入する事故が発生したときは、特定事業場から下水を排除して公共下水道を使用する者は、応急の措置を講ずるとともに、公共下水道管理者に事故の状況及び講じた措置の概要を届けなければならないこととするため、下水道法に所要の改正を行う。</p>	<p>事業者により応急措置が講じられるとともに、事故の届出がなされることによって、下水道管理者は有害物質又は油の種類や量を終末処理場等に流入する前に把握でき、有害物質又は油の流入状況に応じた適切な終末処理場等の運転、処理を行うことが可能となる。</p> <p>その結果、人の健康又は生活環境に係る被害を生じるおそれのある物質又は油の終末処理場から公共用水域への流出を、最小限度に留めることができる。</p>	<p>本施策は、通常時(事故時以外の場合)における下水の排除制限を規定した現行の下水道法第12条の2を前提として、その実効性を担保するためのものであり、事故が発生しない限り、事業者及び公共下水道管理者に費用の追加負担が生じることはない。</p> <p>また、本施策が実施されず、公共下水道管理者が事故発生を把握できないと、流入物質を特定するための調査及び水質検査費用、下水道から流出した物質等の除去費用など多大な費用が必要となることをかんがみれば、本施策は人の健康に係る被害を未然に防止するために必要最小限のものと言える。</p>	<p>現行制度では、下水道に接続する事業場から事故により異常な水質の下水が下水道に排除された場合でも、当該事業者には下水道管理者への届出義務が無い場合、下水道管理者は事故の発生を把握できず、適切な対応を講ずることができない場合がある。</p>	—	—	—	○
4	航空法の一部改正	<p><b>【目的】</b> 増加が続く航空需要とこれに伴う航空交通量の増大に対応し、空域の安全かつ効率的な利用並びに航空機及びその航行の安全の一層の向上を図る。</p> <p><b>【内容】</b> 航空法の一部を改正し、以下の施策を実施する。 (1) 一定高度以上の空域における航空機の垂直管制間隔を短縮(以下</p>	<p>(1) RVSMを導入することにより、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加する。また、航空機が選択できる高度が増加することから、航空交通容量を拡大することが可能となる。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域において航行する航空機は、当該空域を航行する他の航空機の情報を入力する</p>	<p>(1) 有視界飛行方式の禁止及び特別な航行の許可制度の創設は、RVSMを導入するためにシカゴ条約に基づく国際標準に規定されている要件である。RVSMの導入により、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加し、燃料費削減等の効果がある。一方、29,000ft以上の高さの空域を有視界飛行方式で飛行する民間の航空機は実際にはほとんどなく、や</p>	<p>(1) 航空機が希望する高度で飛行することができないケースも多い。燃料効率の向上を図ることができず、また、航空交通容量を拡大することができない。</p> <p>(2) 地方空港や離島の空港周辺の空</p>	—	—	—	○

No.	規制の名称等	規制の目的内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
		<p>「RVSM」)するため、当該空域における有視界飛行方式による飛行の禁止、及び特別な方式による航行を実施するための航空機に係る許可制度を創設する。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策を強化するため、これらの空域において航行を行う場合、航空機に対し、他の航空機の航行に関する情報を入手することを義務づける。</p> <p>(3) 今後の航空機の検査の量的拡大及び質的高度化に対応可能な体制を構築するため、民間能力の活用による航空機検査制度の合理化を図る。</p> <p>(4) 操縦士と管制機関のコミュニケーション能力不足による事故を防止するため、国際航行を行う操縦士に対する英語能力証明制度を導入する。</p> <p>(5) その他、航空交通の管理の実施、事後監督規定の強化等</p>	<p>ことが可能となり、航空機の接近を防止することが可能となる。また、訓練試験等計画の承認を義務づけることにより、民間訓練試験空域の利用の重複を排除することができ、当該空域における衝突事故の防止が可能となる。</p> <p>(3) 一定の能力を有する事業者の能力を活用することにより、官民あわせた国全体の検査の体制の強化及び国の検査の新技术への重点化など、航空機検査制度の合理化が図られる。</p> <p>(4) 国際航行を行う操縦士の英語能力が確保されることにより、英語でのコミュニケーション能力が一因となる航空機の事故が減少し、航空機の航行の安全性が向上する。また、国際標準に従って証明を行うことにより他のシカゴ条約締結国においても有効な証明と認められるため、乗り入れる外国におけるこれに相当する証明が不要となり、我が国操縦士の負担軽減に資する。</p>	<p>むを得ず有視界飛行方式で飛行する必要がある場合は管制機関の許可を得れば飛行することが可能であることから、当該規制による社会的費用はほとんど発生しない。</p> <p>(2) 他の航空機の航行に関する情報提供は既存の施設を用いて実施するため、新たな整備費用が発生するものではなく、また、航空機は飛行場の情報提供機関等に連絡して情報を入手するのみであることから、社会的費用は必要最小限のものである。また、民間訓練試験空域における訓練飛行等の承認についても、新たな施設整備を要するものではなく、訓練飛行等を行おうとする者が国土交通省令に規定する事項を通報するのみであり、社会的費用は必要最小限のものである。</p> <p>(3) 認定事業場が行った設計及び設計後の検査によって国の検査の一部又は全部の省略を受けることを可能にすることにより、より迅速な航空機の検査が可能となり、開発費用を削減する効果がある。一方、事業場の認定に際して必要となる手続きとしては、当該事業場が法律で定める要件に適合するものである旨の申請をするだけで足り、申請者に係る負担は必要最小限のものである。</p> <p>(4) 航空英語能力証明制度では、国際標準で定められた最低基準</p>	<p>域において航空機が接近する事例が増加している。</p> <p>(3) 今後見込まれる新技术に係る設計の検査や、詳細かつ厳しい検査が必要となるジェット旅客機の開発の検査による航空機設計検査の量的拡大・質的高度化に対して人員が不十分であり、対応することが困難となっている。</p> <p>(4) 我が国における英語能力判定の基準が新たに制定された国際標準に対応しておらず、また、定期的に評価する制度となっていない。</p>				

No.	規制の名称等	規制の目的内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
				に適合していれば証明を行うこととしており、申請者の負担は必要最小限のものである。					
5	水素供給スタンドに係る建築制限の見直し	<p><b>【目的】</b> 燃料電池自動車に充てんするための圧縮水素の製造を行う施設(以下「水素供給スタンド」という。)の普及を促進し、もって燃料電池自動車の円滑な導入を図ること。</p> <p><b>【内容】</b> 燃料電池又は内燃機関の燃料として自動車に充てんするための圧縮水素の製造を、安全上及び防火上支障がないものとして国土交通大臣が定める基準に適合する製造設備を用いて行う場合には、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域及び準工業地域における圧縮ガスの製造に係る用途規制を適用しないこととする。</p> <p>本措置の対象は、火災発生危険性等の観点から、一定の技術基準に適合する製造設備を用いて圧縮水素の製造を行う場合に限定することとし、また、住居専用地域においては原則として工場の建築が制限されていることを踏まえ、第一種住居地域から準工業地域までの用途地域に区域を限定することとする。</p>	水素供給スタンドの増設により、燃料電池自動車の円滑な導入・普及が促進されるものと考えられる。	水素供給スタンドの建築は、原則として、工業地域及び工業専用地域に限定されていたが、当該施設の建築可能地域を拡充することにより、水素供給スタンドの普及が促進されるものと考えられる。	水素供給スタンドの建築は、原則として、工業地域及び工業専用地域に限定されている。	—	—	—	○
6	エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部改正	<p><b>【目的】</b> 運輸部門及び民生部門におけるエネルギー起源の二酸化炭素排出の削減を目指すことにより、地球温暖化対策を推進し、京都議定書目標達成計画に掲げる我が国の温室効果ガス削減</p>	運輸部門については、国は、各事業者に省エネ目標を示し、それに基づいて各一定規模以上の事業者が自らの事業の実態に即した省エネ計画を作成することから、効果的な省エネが各事業者に	運輸部門については、全ての輸送事業者、荷主に対して、省エネのために必要な判断基準、省エネ目標を示すことで、効率的な輸送を進めるための自主的な取り組みを促進することが可能である。また、一	運輸部門については、各輸送事業者ごとの省エネ取り組みがまだ不十分であること、積載率が減少しており、特に、	—	—	—	○



No.	規制の名称等	規制の目的内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
		<p>減目標の達成に寄与する。</p> <p><b>【内容】</b> エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和54年法律第49号)を改正し、経済産業省と連携して、一定規模以上の貨物輸送事業者、旅客輸送事業者、荷主に対し省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に勧告、公表、命令を行う等運輸分野における対策を導入する。また、一定規模(2,000㎡)以上の非住宅建築物を新築・増改築する場合の所管行政庁への届出に、大規模修繕等を行う場合を追加する等の措置を講ずるとともに、一定規模(2,000㎡)以上の住宅においても非住宅建築物と同様の措置を講ずる。</p>	<p>よって進められることとなる。当該事業者が取り組みにおいて著しく不十分な場合には、勧告等を行うことによりその取り組みの改善を促すこととし、計画の実効性を確保することとする。</p> <p>住宅・建築物部門については、省エネ措置の届出等を義務づける対象を拡大することにより、所管行政庁による指示等による機会を捉えた省エネ措置の促進が可能となる。これにより、比較的耐用年数が長い大規模な住宅・建築物に省エネ措置が実施されない場合の長期間にわたる余分なエネルギー消費を抑制する効果がある。</p> <p>エネルギーの使用を効率化することにより、エネルギー起源CO2の増加を抑制し、地球温暖化対策を推進することができる。</p>	<p>定規模以上の事業者には計画作成等の義務を課すことになるが、事業者は判断基準を参考にして、自社の状況に応じた最適な計画を自らの判断で作成することができる。</p> <p>住宅・建築物部門については、省エネ措置の届出等を義務付ける対象を拡大することにより、申請者の届出等及び所管行政庁の受理に係る費用負担は多少増すものの、届出の対象を大規模なものに限定しているため、比較的少数の届出により相当程度の床面積をカバーでき、結果として、効率的に住宅・建築物の省エネ措置が実施される。</p> <p>このように、本施策は、国は、事業者等の自主的な取り組みを促し、地球温暖化対策を推進するための必要最小限のものである。</p>	<p>営業用貨物自動車に比べて自家用貨物自動車の積載効率が小さいこと、トラックから効率の良い鉄道・船舶へ輸送モードを転換するモーダルシフトが進んでおらず、モーダルシフト率は近年横ばいである。民生部門については、新築に比べて省エネ性能が劣る、築年数が一定程度経過した既存の住宅・建築物が相当程度存在すること、届出が義務付けられている非住宅建築物に比べ、新築住宅の省エネ基準達成率は伸びが緩やかである。</p>				
7	<p>通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改</p>	<p>① 通訳案内業法</p> <p><b>【目的】</b> 多様化、細分化が進む外国人旅行者のニーズに対応した有資格通訳ガイドの効率的な育成・確保、及びサービス内容の多様化・適正化を図り、外客接遇の一層の向上を通じた国際観光の振興を図る。</p> <p><b>【内容】</b> 「通訳案内業」に係る事業免許制について、最も重要な参入要件である通訳案内士試験の実施基準を</p>	<p>① 通訳案内業法</p> <p>左記の通り、今般の制度の抜本的見直しと、通訳ガイド市場の活性化に向けた諸施策を同時に講ずることにより、量の面、質の面双方で大幅な改善が図られることから、有資格通訳ガイドの一層の活用を促進を通じて、有資格通訳ガイドの就業機会の増大を図りつつ、国・地域の双方において外客接遇の一層の向上が期待され、我が国</p>	<p>① 通訳案内業法</p> <p>—</p> <p>②外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律</p> <p>本制度は、外国人旅行者が我が国を旅行する際の言語面の障壁を早急かつ計画的に取り除くといった大きな便益をもたらすことが期待される。一方で、情報提供促進措置の義務が課される公共</p>	<p>① 通訳案内業法</p> <p>低い試験合格率等による有資格通訳ガイドの絶対数の不足や地域的・言語的な偏在にことどもならず、外国人観光旅客の需要動向を踏まえたサービス内容の多様化が不十分であり、需給のミスマツ</p>	○	—	—	○

No.	規制の名称等	規制の目的内容	想定される効果の内容	想定される負担の内容	代替手段との比較	政策評価の結果の政策への反映状況			
						予算概算要求を行った	税制改正要望を行った	財政投融资計画に反映した	法令改正等を行った
	正する法律案	<p>法定し、試験の内容・レベルの適正化、試験の一部免除等を図った上で、「通訳案内士」に係る登録制に改め、有資格通訳ガイドの効率的な育成・確保を図る。併せて、有資格通訳ガイドによる業務の適正な実施を確保するための措置を講じる。さらに都道府県の区域においてのみ通訳ガイドの資格が認められる「地域限定通訳案内士」制度を創設する。</p> <p>② 外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律</p> <p><b>【目的】</b> 外国人観光旅客が我が国の観光地に支障なく到達できるための環境整備を進めることにより、その来訪の促進を図る。</p> <p><b>【内容】</b> 公共交通事業者等は、国土交通大臣が定める基準に従い、外国人観光旅客が公共交通機関を円滑に利用するために必要と認められる外国語等による情報の提供を促進するための措置(以下「情報提供促進措置」という。)を講ずるよう努めなければならないこととする。また、外国語等による情報の提供の促進を図ることが特に必要と認められるときは、国土交通大臣は情報提供促進措置を講ずべき区間を指定することができることとする。</p>	<p>や地域の魅力についての正確な理解と良好な印象の形成促進、外国人旅行者による訪日観光の質の向上、日本へのリピーターの増加による訪日外国人旅行者の増加、地域経済の活性化等につながるものである。</p> <p>② 外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律</p> <p>外国語等による情報の提供に関する基準を示し、公共交通機関等に一定の義務を課すことにより、事業者間における案内表示のバラツキや交通結節部分における不十分な案内が解消されるなど、外国人旅行者の受入環境の整備を促進することができる。</p>	<p>交通事業者等については、外国語等による案内表示の設置などが必要となるが、これは、大規模な設備を一律に整備するといった性質のものではなく、個々の施設の個別事情に合わせ、シールの貼付やパンフレットの配備など、事業者が自ら工夫し、選択することによって、目標となるレベルを達成することが可能であることや、設備投資(更新)の際に併せて表示の統一を計画的に行うなど、追加的なコストを極力抑えて、目標となるレベルを達成することができることなどから、本制度における社会的費用は必要最小限である。</p>	<p>チが深刻である。</p> <p>また、活動実態の把握手段や、有資格通訳ガイドと外国人旅行者をマッチングさせるメカニズムの不備等により、市場そのものが十分に活性化していない。</p> <p>② 外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律</p> <p>公共交通機関の外国語表記に関して事業者の自主的な対応に委ねられているため、事業者間での相違が生じており、同一事業者でも、表示の場所によってバラツキがある。</p>				
計						1	0	0	7



## (4) 個別公共事業の評価

## ① (新規事業採択時評価) 平成17年度予算に係る個別公共事業の新規事業採択時評価(平成18年3月30日省議決定)

## 【公共事業関係費】

No.	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	
1	砂防事業等	補助事業等	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	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17年度予算に反映した。	4件
2	海岸事業	補助事業等		16件	
				計	20件

(注) 平成17年度予算に関して、年度途中において事業費が予算化されたものについて評価を実施。

## ② (新規事業採択時評価) 平成18年度予算概算要求に係る個別公共事業の新規事業採択時評価(平成17年8月26日省議決定)

## 【公共事業関係費】

No.	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	
1	海岸事業	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概算要求を行い、平成18年度予算概算要求に反映した。	1件
2	港湾整備事業	直轄事業		5件	
3	都市・幹線鉄道整備事業			3件	
				計	9件

## 【その他施設費】

No.	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	
1	官庁宮繕事業		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	それぞれの事業に係る右記の事業数について概算要求を行い、平成18年度予算概算要求に反映した。	1件
2	海上保安官署施設整備事業		事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価指標により評点方式で評価し、採択が妥当	1件	
3	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	4件	
				計	6件

## ③ (新規事業採択時評価) 平成18年度予算に向けた個別公共事業の新規事業採択時評価(平成18年3月30日省議決定)

## 【公共事業関係費】

No.	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																							
1	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	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18年度予算に反映した。	12件																						
		補助事業等			13件																						
2	ダム事業	直轄事業等		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		2件																					
		補助事業等				1件																					
3	砂防事業等	直轄事業等			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		72件																				
		補助事業等					1件																				
4	海岸事業	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		9件																			
		補助事業等						24件																			
5	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		40件																		
		補助事業等							22件																		
6	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		18件																	
7	市街地再開発事業									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		30件															
8	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		10件													
9	港湾整備事業	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		9件											
		補助事業等														161件											
10	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		37件										
11	鉄道防災事業		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件									
12	航路標識整備事業																	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		12件							
13	住宅市街地基盤整備事業			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																	12件						
14	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		6件				
15	下水道事業				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																			68件			
16	都市公園事業																							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		計	
						計																				560件	

【その他施設費】

No.	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	
1	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	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成18年度予算に反映した。	1件
2	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		1件
3	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		3件
4	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		4件
5	海上保安官署施設整備事業		事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価を実施し、採択が妥当		1件
				計	10件

(注) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

④ (再評価)平成18年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価(平成17年8月26日省議決定)

【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称		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
1	ダム事業	直轄事業：3件	継続3件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：3件
		補助事業：1件 [評価手続中10件]	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
2	都市再生推進事業 [評価手続中1件]			
3	空港整備事業	直轄事業等	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
4	都市・幹線鉄道整備事業		中止1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を中止：1件
合 計	[評価手続中11件]		継続5件、中止1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：5件 ・事業を中止：1件

(注) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

⑤ (再評価)平成18年度予算に向けた個別公共事業の再評価(平成18年3月30日省議決定)

【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称		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
1	河川事業	直轄事業	継続15件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：15件
		補助事業等 [評価手続中1件]	継続64件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：64件
2	ダム事業	直轄事業等	継続7件、見直し継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：7件 ・事業を見直し継続：1件

No.	事業区分の名称		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
	補助事業等 [評価手続中1件]		継続13件、見直し継続3件、中止3件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 13件 ・ 事業を見直し継続 : 3件 ・ 事業を中止 : 3件
3	砂防事業等	直轄事業等	継続21件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 21件
		補助事業等	継続44件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 44件
4	海岸事業	直轄事業	継続2件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
		補助事業等 [評価手続中1件]	継続58件、見直し継続2件、中止4件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 58件 ・ 事業を見直し継続 : 2件 ・ 事業を中止 : 4件
5	道路・街路事業	直轄事業	継続72件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 72件
		補助事業等	継続128件、見直し継続5件、中止2件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 128件 ・ 事業を見直し継続 : 5件 ・ 事業を中止 : 2件
6	土地区画整理事業 [評価手続中1件]		継続59件、中止2件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 59件 ・ 事業を中止 : 2件
7	市街地再開発事業 [評価手続中1件]		継続9件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 9件
8	港湾整備事業	直轄事業 [評価手続中1件]	継続40件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 40件
		補助事業等 [評価手続中2件]	継続89件、見直し継続2件、中止8件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 89件 ・ 事業を見直し継続 : 2件 ・ 事業を中止 : 8件

No.	事業区分の名称		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
9	空港整備事業	直轄事業	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
10	都市・幹線鉄道整備事業		継続2件、中止1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件 ・ 事業を中止 : 1件
11	公営住宅等整備事業 [評価手続中1件]		継続11件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 11件
12	住宅市街地基盤整備事業		継続15件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 15件
13	住宅市街地総合整備事業		継続21件、中止1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 21件 ・ 事業を中止 : 1件
14	下水道事業 [評価手続中1件]		継続147件、中止1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 147件 ・ 事業を中止 : 1件
15	都市公園事業	直轄事業等	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
		補助事業等	継続35件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 35件
合計	[評価手続中7件]		継続857件、見直し継続13件、中止22件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 857件 ・ 事業を見直し継続 : 13件 ・ 事業を中止 : 22件

(注) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

⑥(完了後の事後評価)平成17年度に実施した個別公共事業の完了後の事後評価(平成18年3月30日省議決定)

【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、事業の進捗よの見込みの視点、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



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	直轄事業	再事後評価、改善措置の必要性なし14件	再事後評価、改善措置の必要性なし14件
ダム事業	直轄事業等	再事後評価、改善措置の必要性なし10件	再事後評価、改善措置の必要性なし10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4件	再事後評価、改善措置の必要性なし4件
道路・街路事業	直轄事業	再事後評価、改善措置の必要性なし24件	再事後評価、改善措置の必要性なし24件
	補助事業等	再事後評価、改善措置の必要性なし9件	再事後評価、改善措置の必要性なし9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9件	再事後評価、改善措置の必要性なし9件
空港整備事業	直轄事業等	再事後評価、改善措置の必要性なし2件	再事後評価、改善措置の必要性なし2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5件	再事後評価、改善措置の必要性なし5件
航路標識整備事業		再事後評価、改善措置の必要性なし68件	再事後評価、改善措置の必要性なし68件
合 計		再事後評価、改善措置の必要性なし145件	再事後評価、改善措置の必要性なし145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		再事後評価、改善措置の必要性なし9件	再事後評価、改善措置の必要性なし9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
船舶建造事業		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11件	再事後評価、改善措置の必要性なし11件

(注) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

⑦(評価手続中事業(平成16年度評価)の再評価) 平成16年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、16年度末時点において「評価手続中」となっていた事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後10年間が経過した時点で継続中の個別公共事業等について再評価を実施した結果を平成18年3月31日に「個別公共事業評価書－平成17年度－」として公表(平成18年3月30日省議決定)。

【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称	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

No.	事業区分の名称		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
1	河川事業	補助事業等 [評価手続中2件]	継続1件、見直し継続2件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件 ・事業を見直し継続：2件
2	道路整備事業	補助事業等 [評価手続中1件]		
3	住宅市街地総合整備事業		継続3件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：3件
4	下水道事業		継続3件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：3件
合 計	[評価手続中3件]		継続7件、見直し継続2件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・事業を継続：7件 ・事業を見直し継続：2件

(注) 個別の再評価結果については、「関係個表に係る評価結果一覧」の表 16-3-⑦参照

⑧(評価手続中事業(平成16年度評価)の完了後の事後評価) 平成16年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、16年度末時点において「評価手続中」となっていた事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業等について完了後の事後評価を実施した結果を平成18年3月31日に「個別公共事業評価書-平成17年度-」として公表(平成18年3月30日省議決定)。

【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	再事後評価、改善措置の必要性なし2件	再事後評価、改善措置の必要性なし2件
合 計	再事後評価、改善措置の必要性なし2件	再事後評価、改善措置の必要性なし2件

(注) 個別の再評価結果については、「関係個表に係る評価結果一覧」の表 16-3-⑧参照

⑨(評価手続中事業(平成15年度評価)の再評価) 平成15年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、16年度末時点において「評価手続中」となっていた事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後10年間が経過した時点で継続中の個別公共事業等について再評価を実施した結果を平成18年3月31日に「個別公共事業評価書-平成17年度-」として公表(平成18年3月30日省議決定)。

【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称		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
1	ダム事業	補助事業等 [評価手続中4件]		
3	港湾整備事業	補助事業等 [評価手続中1件]	継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
合 計	[評価手続中5件]		継続1件が妥当	平成18年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件

## (5) 個別研究開発課題評価

## ① 平成18年度予算概算要求に係る個別研究開発課題評価書(17年8月26日省議決定)

平成18年度予算概算要求時点で内容が明らかになる新規の個別研究開発課題を対象として、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18年度予算概算要求に反映した。対象とした個別研究開発課題は下欄のとおり

No.	研究開発課題の名称
1	既存の都市施設を活用した省エネルギー型都市構築技術の開発
2	緊急・代替輸送支援システムの開発
3	GPSを用いたリアルタイム地殻変動モデリングに関する研究
4	GPS時系列データに含まれる季節的変動誤差の補正モデル構築に関する研究
5	屋内における擬似GPSを使用した高精度測位に関する研究
6	地域活動と協働する水循環健全化に関する研究
7	下水道管渠の適正な管理手法に関する研究
8	降水量予測情報を活用した水管理手法に関する研究
9	建築空間におけるユーザー生活行動の安全確保のための評価・対策技術に関する研究
10	建築基準の性能規定化の一層の推進のための建築材料等の性能表示・認証システムに関する研究
11	地方都市再生に向けたLRT活用方策に関する研究
12	低頻度メガリスク型の沿岸域災害対策の持つ多用な効用の評価に関する研究
13	温室効果ガス削減を目指した空港環境マネジメントに関する研究
14	国際交通基盤の統合的リスクマネジメントに関する研究
15	災害時要援護者向け緊急情報発信マルチプラットフォームの開発
16	マグマ活動の定量的把握技術の開発とそれに基づく火山活動度判定の高度化に関する研究
17	海底活断層検出のための手法に関する研究
18	リアルタイム高度水防災情報提供システムに関する研究開発
19	高活性炭素繊維を用いた自然風駆動の効率的NOx浄化装置の開発
20	中間土からなる人工島・護岸構造物の耐震性再評価 ー液状化・揺すり込み変形抑止の地盤強化技術の開発ー
21	エレベータ付加による住宅ストック活用技術に関する研究開発
22	密集地区の面的整備に資する既存建物付加型防耐火補強技術の開発
23	沖縄における流域経営と赤土流出抑制システムの促進方策に関する研究
24	エネルギー自律型都市代謝システムの開発を通じた生活環境の改善
25	納豆菌群を封入した多孔型ブロックによる水質改善技術の開発
26	環境共生型土砂災害防御システムの開発
27	緊張PC鋼棒と合成極厚無筋壁を用いたピロティ住宅の耐震改修
28	流木に起因する洪水氾濫防止対策の実用化
29	巡回車による舗装・伸縮装置の高頻度簡易診断に関する研究開発
30	潜熱蓄熱材内包蓄熱パネルの床暖房システムへの実用化研究 ー施工性の向上、低コスト化の実現と公共施設・住宅等への普及を通じ電力の平準化に寄与するー
31	古タイヤゴムチップスを用いた多機能・環境配慮型地盤材料の開発

② 個別研究開発課題の評価書－平成17年度－（平成18年3月30日省議決定）

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18年度予算等に反映した。平成17年度において対象とした個別研究開発課題は下欄のとおり

No.	研究開発課題の名称
1	緊急・代替輸送支援システムの開発
2	GPS時系列データに含まれる季節的変動誤差の補正モデル構築に関する研究
3	流域における物質循環の動態と水域環境への影響に関する研究
4	地域活動と協働する水循環健全化に関する研究
5	下水道管渠の適正な管理手法に関する研究
6	降水量予測情報を活用した水管理手法に関する研究
7	建築空間におけるユーザー生活行動の安全確保のための評価・対策技術に関する研究
8	建築基準の性能規定化の一層の推進のための建築材料等の性能表示・認証システムに関する研究
9	地方都市再生に向けたLRT活用方策に関する研究
10	低頻度メガリスク型の沿岸域災害対策の持つ多用な効用の評価に関する研究
11	国際交通基盤の統合的リスクマネジメントに関する研究
12	災害時要援護者向け緊急情報発信マルチプラットフォームの開発
13	地域被害推定と防災事業への活用に関する研究
14	マグマ活動の定量的把握技術の開発とそれに基づく火山活動度判定の高度化に関する研究
15	リアルタイム高度水防災情報提供システムに関する研究開発
16	高活性炭素繊維を用いた自然風駆動の効率的NO <sub>x</sub> 浄化装置の開発
17	中間土からなる人工島・護岸構造物の耐震性再評価－液状化・揺すり込み変形抑止の地盤強化技術の開発－
18	エレベータ付加による住宅ストック活用技術に関する研究開発
19	密集地区の面的整備に資する既存建物付加型防耐火補強技術の開発
20	沖縄における流域経営と赤土流出抑制システムの促進方策に関する研究
21	エネルギー自律型都市代謝システムの開発を通じた生活環境の改善
22	納豆菌群を封入した多孔型ブロックによる水質改善技術の開発
23	環境共生型土砂災害防御システムの開発
24	緊張PC鋼棒と合成極厚無筋壁を用いたビロティ住宅の耐震改修
25	流木に起因する洪水氾濫防止対策の実用化
26	巡回車による舗装・伸縮装置の高頻度簡易診断に関する研究開発
27	潜熱蓄熱材内包蓄熱パネルの床暖房システムへの実用化研究－施工性の向上、低コスト化の実現と公共施設・住宅等への普及を通じ電力の平準化に寄与する－
28	古タイヤゴムチップスを用いた多機能・環境配慮型地盤材料の開発

- ③ 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を対象として中間評価を、研究期間が終了した個別研究開発課題を対象として事後評価を実施し、その結果を事前評価の結果と合わせて平成18年3月31日に「個別研究開発課題評価書－平成17年度－」として公表（18年3月30日省議決定）。

**【個別研究開発課題の中間評価】**

下欄の課題について、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18年度予算に反映した。

No.	研究開発課題の名称
1	ロボット等によるIT施工システムの開発
2	準天頂衛星による高精度測位補正に関する技術開発
3	マルチモーダル交通体系の構築に関する研究

**【個別研究開発課題の終了後の事後評価】**

下欄の課題について、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、一部成果について目標の達成していない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。

No.	研究開発課題の名称
1	エネルギー自立循環型建築・都市システム技術の開発
2	自然共生型国土基盤整備技術の開発
3	社会資本ストックの管理運営技術の開発
4	まちづくりシミュレーションによる市民合意形成システムの開発
5	建築インフィルの静脈ロジスティクス支援ツールの開発
6	環境ホルモンの無害化と暴露量削減に関する研究開発
7	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
8	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
9	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
10	リアルタイム崖崩壊予測システムに関する研究開発
11	ITを活用した船舶の運航支援のための技術開発
12	災害時緊急輸送システムの技術開発
13	火山モニタリング手法の高度化に関する研究
14	ALOS PRISMデータの解析に関する研究
15	都市再生のための精密三次元空間データ利用技術の開発
16	東海地方の地殻変動の把握手法の高度化に関する研究
17	地球温暖化に対応するための技術に関する研究
18	道路空間の安全性・快適性の向上に関する研究

No.	研究開発課題の名称
19	ITを活用した国土管理技術
20	市街地の再生技術に関する研究
21	快適に憩える美しい東京湾の形成に関する研究
22	沿岸域流況予測手法の開発研究
23	地球温暖化によるわが国の気候変化予測に関する研究