

政策評価結果の政策への反映状況

平成19年度 評価結果反映状況報告書

平成20年8月25日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成19年10月1日改正）に基づき、平成19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。

1) 政策チェックアップ（業績測定）

平成18年度の業績測定として、27の政策目標と119の業績指標を対象に98の施策（中見出し）で構成される評価書を取りまとめ、平成19年8月10日に省議に付して決定し、同日公表した。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）

平成19年度に5テーマについて評価書を取りまとめ、平成20年3月25日に省議に付して決定し、平成20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）

平成20年度予算概算要求、税制改正要望等に係る67件の新規施策について政策アセスメントを実施し、その結果を「平成20年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）」として平成19年8月24日に省議に付して決定し、平成19年8月29日に公表した。

さらに、法律改正に関連するもの等について、平成19年8月に作成した評価書に必要な修正等を行い、「平成19年度政策アセスメント結果（評価書）」として平成20年8月25日に省議に付して決定した。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規制の事前評価（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16年度の政策アセスメント（新規施策の事前評価）から、規制の新設、改変（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行っていたところであるが、平成19年10月の「行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令」改正に伴い、規制の事前評価（RIA）の実施が義務付けられたことから、同月以降年度末までに11件の評価書を随時取りまとめた。評価結果及びその政策への反映状況は、別添3のとおりである。

4) 個別公共事業の評価

平成20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20年3月25日に「個別公共事業の評価書」として省議に付して決定し、平成20年4月1日に公表した。

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19年8月24日に「平成20年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書」として省議に付して決定し、平成19年8月29日に公表した。これらの評価結果は平成20年度予算概算要求に反映させた。

評価の結果は、平成20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

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20年3月25日に、「個別研究開発課題の評価書」として省議に付して決定し、平成20年4月1日に公表した。

平成20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19年8月24日に「平成20年度予算概算要求に係る個別研究開発課題評価書」として省議に付して決定し、平成19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）

※ 評価結果の記載に当たっては、業績指標の測定結果を以下の9つに分類

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

施策名	良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する								
施策の概要	低額所得者、高齢者、子どもを育成する家庭等を含む全ての世帯が、世帯人数及びその特性に応じて、健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模等を備えた住宅を確保できるよう、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。								
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成18年度の実績はなし。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給を促進した。(平成18年度実績値：18,091戸) 地域住宅交付金の活用等による、特定優良賃貸住宅や高齢者向け優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等を促進した。 独立行政法人都市再生機構による、良質な賃貸住宅の供給を促進した。(平成18年度計画戸数：1,710戸) 高齢者の所有する戸建て住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸することを円滑化する制度により、高齢者の高齢期の生活に適した住宅への住替え等を促進。 住宅ローン減税の特例措置により良質な持家の取得を促進した。 住宅金融公庫(現・独立行政法人住宅金融支援機構)の証券化支援業務により、良質な持家の取得を促進した(平成18年度実績：43,540戸)。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 業績指標は最低居住面積水準未満率であり、平成15年度の住宅・土地統計調査において4.6%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価し、引き続き住生活基本計画(全国計画)に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標1：最低居住面積水準未満率</p> <table border="0" style="margin-left: 40px;"> <tr> <td></td> <td>目標値：概ね 0% (平成22年度)</td> </tr> <tr> <td>評価 C-2</td> <td>実績値： 4.6% (平成15年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値： 4.6% (平成15年度)</td> </tr> </table>				目標値：概ね 0% (平成22年度)	評価 C-2	実績値： 4.6% (平成15年度)		初期値： 4.6% (平成15年度)
	目標値：概ね 0% (平成22年度)								
評価 C-2	実績値： 4.6% (平成15年度)								
	初期値： 4.6% (平成15年度)								
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>政策評価の結果を踏まえ、平成20年度予算において、UR賃貸住宅ストック(約77万戸)について、ストック再編を円滑に進めつつ、入居者の居住の安定を確保するため、UR賃貸住宅の建替え・改善に伴う低所得の既存入居者の家賃負担の増加を抑制する新たな出資金融制度を創設した。</p> <p>また、引き続き、低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給及び地域住宅交付金の活用等による地域優良賃貸住宅等の供給等の促進を図る。 (平成20年度予算額：544,380百万円の内数[平成19年度予算額：588,480百万円の内数])</p>								
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)						
	住生活基本計画	平成18年9月19日	・最低居住面積水準未満率【早期に解消】						

<p>施策名</p>	<p>住宅をバリアフリー化する</p>
<p>施策の概要</p>	<p>高齢者のいる世帯数は、平成 27 年に総世帯数の 4 割に達すると見込まれる一方、高齢者等への配慮がなされたバリアフリー化された住宅ストックの充足がなされていないため、今後の住宅のバリアフリー化を促進することが必要である。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) 業績指標 2①（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）については、5 年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成 15 年のものであり、平成 18 年の実績は把握できない。 平成 15 年度の実績値は 3.4%と、平成 10 年度の 2.7%に比べて微増であり、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、平成 11 年以降が 16.3%と新築住宅（建替え含む）のバリアフリー化率は高まっている。 業績指標 4（高齢者（65 歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率）については、5 年に一度の住宅・土地統計調査を基に推計しているため、平成 18 年の実績は把握できない。 業績指標 5（共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率）については、5 年に一度の住宅・土地統計調査を基に推計しているため、平成 18 年の実績は把握できない</p> <p>(施策の実施状況) ・新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化しており、また、既設公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進により、バリアフリー化された公共賃貸住宅の供給をしている。 【公営住宅 平成 18 年度供給戸数 18,091 戸、都市機構賃貸住宅 平成 18 年度供給戸数 7,371 戸】 ・バリアフリー化された高齢者向け優良賃貸住宅の供給をしている。 【平成 17 年度認定戸数 4,133 戸（平成 18 年度実績集計中）】 ・バリアフリー化された住宅の取得に対し、証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。 【平成 18 年度 証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ戸数 19,506 件の内数】</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 業績指標は 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（住宅）であり、平成 15 年度の実績値は 3.4%と、平成 10 年度の 2.7%に比べ微増に留まり、目標の達成に向けた成果を示していないため、B-1 と評価した。 住宅のバリアフリー化率については、近年新築住宅（建替えも含む）のバリアフリー化率が堅調に上昇していることから、住宅ストック全体のバリアフリー化率の向上に向け、今後は、特に既存住宅のバリアフリー改修について、取組みを強化していく必要がある。 業績指標 4 及び業績指標 5 については、実績値が平成 15 年度の数値しかないため、C-2 と評価した。 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の支援をしていくとともに、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地域住宅交付金制度等により新設、既設を問わずより一層の住宅のバリアフリー化を推進していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 2①：1 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（住宅） 目標値：約 1 割(平成 19 年度) 評価 B-1 実績値：3.4%(平成 15 年度) 初期値：2.7%(平成 10 年度) ○業績指標 4：高齢者（65 歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率 評価 C-2 ①一定のバリアフリー化 目標値：①56%(平成 22 年度)②17%(平成 22 年度) 評価 C-2 ②高度のバリアフリー化 実績値：①29%(平成 15 年度)②6.7%(平成 15 年度) 初期値：①29%(平成 15 年度) ②6.7%(平成 15 年度) ○業績指標 5：共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率 目標値：19%(平成 22 年度) 評価 C-2 実績値：10%(平成 15 年度) 初期値：10%(平成 15 年度)</p>
<p>政策評価の結果の政策への反映</p>	<p>政策評価の結果を踏まえ、より一層の住宅のバリアフリー化の推進に向け、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支援する。</p>

状況	【平成 20 年度予算額：1,068 百万円（平成 19 年度予算額：1,101 百万円）】		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	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及び信号機並びに不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 【旅客施設の段差解消 39% (H14) → 7 割強 (H19)、視覚障害者誘導用ブロック 72% (H14) → 8 割強 (H19)】 【道路 17% (H14) → 約 5 割 (H19)】 【信号機 約 4 割 (H14) → 約 8 割 (H19)】 【建築物 約 3 割 (H14) → 約 4 割 (H19)、住宅 H19 に約 1 割】
	第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。
	住生活基本計画	平成 18 年 9 月 19 日	・高齢者（65 歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率 一定のバリアフリー化【29%（平 15）→75%（平 27）】 うち、高度のバリアフリー化【6.7%（平 15）→25%（平 27）】 ・共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率【10%（平 15）→25%（平 27）】

<p>施策名</p>	<p>不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する</p>		
<p>施策の概要</p>	<p>病院、劇場、集会場などの一定の公共的性格を有する建築物について、高齢者、障害者等が円滑に利用できるよう、バリアフリー化の促進を図る必要がある。</p>		
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、平成14年(旧ハートビル法改正)に、特別特定建築物で2,000㎡以上の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成17年度には37%に達し、施策の効果が始まっており、平成18年度においても、2,000㎡以上の建築等特別特定建築物(平成17年度実績:約3,000棟)全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。 2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合については、業績指標である棟数ベースは横ばいであるが、面積ベースでは2割～3割程度を占めており、規模の大きな建築物のバリアフリー化は着実に進んでいる。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年(旧ハートビル法改正)に特別特定建築物で2,000㎡以上の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けされており、バリアフリー新法でも適切な運用が行われている。また、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対する支援措置は着実に活用されている。 <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 業績指標2②については、基準適合義務や各種支援策等により、業績指標の成果があがっていることから、Aと評価した。 業績指標3については、2,000㎡以上の特別特定建築物のフローは年間約3,000棟と非常に少なく、業績指標である棟数ベースは毎年の経済状況等に大きく影響され、現時点で実績値は横ばいであることから、Bと評価した。 旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が、平成18年12月に施行された。このバリアフリー新法で、基準適合義務規制の強化ほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに特定事業が制度化されるなど、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進される。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。 今後も、バリアフリー新法の適切な運用や各種支援策の活用等により、高齢者・障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標2②：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(建築物)</p> <p style="padding-left: 40px;">目標値：約4割(平成19年度)</p> <p style="padding-left: 40px;">評価 A-1 実績値：37%(平成17年度)</p> <p style="padding-left: 40px;">初期値：約3割(平成14年度)</p> <p>○業績指標3：不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合</p> <p style="padding-left: 40px;">目標値：30%(平成20年度)</p> <p style="padding-left: 40px;">評価 B-1 実績値：約12%(速報値)(平成17年度)</p> <p style="padding-left: 40px;">初期値：約12%(速報値)(平成15年度)</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>○予算要求 評価結果をふまえ、これまでの取組を引き続き推進していくため、建築物のバリアフリー化に係る所要の予算を計上した。</p> <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー環境整備促進事業【平成20年度予算：20,656百万円(市街地再開発事業等の内数)(19年度予算：20,999百万円(市街地再開発事業等の内数))】 官庁施設のバリアフリー化【平成20年度予算：23,088百万円(官庁営繕費の内数)(19年度予算：23,246百万円(官庁営繕費の内数))】 		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p> <p>社会資本整備重点計画</p>	<p>年月日</p> <p>平成15年10月10日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p> <p>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及び信号機並びに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</p> <p>【旅客施設の段差解消 39%(H14)→7割強(H19)、視覚</p>

			<p>障害者誘導用ブロック 72% (H14)→8割強 (H19)】 【道路 17% (H14)→約5割 (H19)】 【信号機 約4割 (H14)→約8割 (H19)】 【建築物 約3割 (H14)→約4割 (H19)、住宅 H19 に約1割】)</p>
	第162回国会 施政方針演説	平成17年1月21日	公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2007	平成19年6月19日	<p>第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。</p>

<p>施策名</p>	<p>移動空間をバリアフリー化する</p>
<p>施策の概要</p>	<p>高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <p>1. 1日あたりの平均の利用者数が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</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約44%となり、平成14年度から4年間で約27ポイント増加しているところ、目標達成に向けて順調に推移している。なお、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率については、約53%にまで進捗している。 <p>2. 1日あたりの平均の利用者数が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</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル <p>平成18年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成15年度から平成17年度までの鉄軌道駅の実績値は43.9%、48.7%、56.3%となっている。これを事業者別に実績値をみると、JR旅客会社については平成15年度から40.3%、47.1%、57.2%に、大手民鉄については平成15年度から45.8%、51.2%、57.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成15年度から42.7%、45.8%、50.4%にそれぞれ増加している。このうち、東京地下鉄・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成15年度から平成17年度までの鉄軌道駅の実績値が74.9%、80.6%、83.3%となっている。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、順調に進捗してきている。</p> <p>さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成15年度から平成17年度までの実績値は、バスターミナルについて71.4%、73.2%、75.0%となっており、旅客船ターミナルについては75.0%、77.8%、71.4%（平成17年度における実績値の減少は、公共交通移動等円滑化基準に適合している1日当たりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設の一部が5,000人未満となったことによるもの。）、航空旅客ターミナルについては5.0%、31.8%、43.5%となっている。なお、航空旅客ターミナルについては、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成15年度から平成17年度までの実績値はバスターミナルについて47.6%、53.7%、54.5%となっており、旅客船ターミナルについては50.0%、55.6%、57.1%、航空旅客ターミナルについては45.0%、81.8%、87.0%となっている。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。なお、平成17年度において、事業者からの修正報告により、平成16年度以前の実績値（旅客施設の段差解消等）が一部修正されている。</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 (低床バス車両・ノンステップバス車両)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成15年度から平成17年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について18.0%、22.6%、28.1%、ノンステップバスの導入割合について9.3%、12.0%、15.0%となっている。輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。 <p>(福祉タクシー)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年度末の実績値は集計中であり、進捗状況について正確な判断は出来ないが、平成15年度から平成17年度までの実績値は4,574台、7,255台、9,699台であり、輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。 <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> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成15年度から平成17年度までの実績値は鉄軌道車両の割合について23.7%、27.9%、32.1%となっており、旅客船の割合については4.4%、7.0%、8.0%、航空機の割合については32.1%、40.7%、47.0%となっている。 鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。 航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきており、今後も航空機の代替が進むなかで、引き続き航空事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで着実に実績値が伸びるものと考えられる。 旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響

による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。今後は、船齢15年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者にはバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。

(施策の実施状況)

1. 1日あたりの平均の利用者数が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

・歩行空間のバリアフリー化については市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施するとともに、特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。

2. 1日あたりの平均の利用者数が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

・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及びバリアフリー新法における基本構想の策定促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

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

・低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。

輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及びバリアフリー新法における基本構想の策定促進などの施策の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両等のバリアフリー化等が進むと考えられる。

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

・鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化が進むと考えられる。

5. 基本構想の策定促進

・バリアフリー新法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成19年3月末現在、5,000人以上の旅客施設の所在する524市町村のうち、207の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が5、今後作成予定としているところが170となっており、これらで全体の70%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

課題の特定と今後の取組の方向性

・目標達成に向けて平成17年度までの指標が順調に推移している旅客施設（ブロック）、ノンステップバス、福祉タクシー、鉄軌道車両及び航空機については、「A」と評価した。平成17年までの指標が順調に推移している旅客施設（段差）については、平成17年度に実績値としては初めて前年度比約8ポイントの伸び率を示したところであり、新たなトレンド等を併せて勘案すると目標達成が可能であると考えられることから、「A」と評価した。また、同様に平成18年度までの指標が順調に推移している道路についても「A」と評価した。

一方で、低床バスは、輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移しているものの、現在のトレンドにおいては目標を達成できないと判断されることから、「B」と評価した。また、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。

・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、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の制定（平成18年12月施行）を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。

・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>・また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。</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>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 2 ③④⑤：1日あたりの平均の利用者数が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（道路、旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック）</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%;">目標値：道路</td> <td style="width: 40%;">約5割（平成19年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>旅客施設の段差解消</td> <td>7割強（平成19年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>視覚障害者誘導用ブロック</td> <td>8割強（平成19年度）</td> </tr> <tr> <td>道路 A-1</td> <td>実績値：道路</td> <td>44%（平成18年度）</td> </tr> <tr> <td>評価 旅客施設の段差解消 A-1</td> <td>旅客施設の段差解消</td> <td>56.5%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td>視覚障害者</td> <td>視覚障害者誘導用ブロック</td> <td>82.8%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td>誘導用ブロック A-1</td> <td>初期値：道路</td> <td>17%（平成14年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>旅客施設の段差解消</td> <td>39.3%（平成14年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>視覚障害者誘導用ブロック</td> <td>72.0%（平成14年度）</td> </tr> </table> <p>○業績指標 6：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> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%;">目標値：低床バス車両</td> <td style="width: 40%;">65%（平成22年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ノンステップバス車両</td> <td>30%（平成22年度）</td> </tr> <tr> <td>低床バス車両 B-1</td> <td>福祉タクシー</td> <td>18,000台（平成22年度）</td> </tr> <tr> <td>評価 ノンステップバス車両 A-1</td> <td>実績値：低床バス車両</td> <td>28.1%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td>福祉タクシー A-1</td> <td>ノンステップバス車両</td> <td>15.0%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>福祉タクシー</td> <td>9,699台（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：低床バス車両</td> <td>28.1%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ノンステップバス車両</td> <td>15.0%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>福祉タクシー</td> <td>9,699台（平成17年度）</td> </tr> </table> <p>○業績指標 7：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> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%;">目標値：鉄軌道車両</td> <td style="width: 40%;">50%（平成22年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>旅客船</td> <td>50%（平成22年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>航空機</td> <td>65%（平成22年度）</td> </tr> <tr> <td>鉄軌道車両 A-1</td> <td>実績値：鉄軌道車両</td> <td>32.1%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td>評価 旅客船 B-1</td> <td>旅客船</td> <td>8.0%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td>航空機 A-1</td> <td>航空機</td> <td>47.0%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：鉄軌道車両</td> <td>32.1%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>旅客船</td> <td>8.0%（平成17年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>航空機</td> <td>47.0%（平成17年度）</td> </tr> </table>				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）	道路 A-1	実績値：道路	44%（平成18年度）	評価 旅客施設の段差解消 A-1	旅客施設の段差解消	56.5%（平成17年度）	視覚障害者	視覚障害者誘導用ブロック	82.8%（平成17年度）	誘導用ブロック A-1	初期値：道路	17%（平成14年度）		旅客施設の段差解消	39.3%（平成14年度）		視覚障害者誘導用ブロック	72.0%（平成14年度）		目標値：低床バス車両	65%（平成22年度）		ノンステップバス車両	30%（平成22年度）	低床バス車両 B-1	福祉タクシー	18,000台（平成22年度）	評価 ノンステップバス車両 A-1	実績値：低床バス車両	28.1%（平成17年度）	福祉タクシー A-1	ノンステップバス車両	15.0%（平成17年度）		福祉タクシー	9,699台（平成17年度）		初期値：低床バス車両	28.1%（平成17年度）		ノンステップバス車両	15.0%（平成17年度）		福祉タクシー	9,699台（平成17年度）		目標値：鉄軌道車両	50%（平成22年度）		旅客船	50%（平成22年度）		航空機	65%（平成22年度）	鉄軌道車両 A-1	実績値：鉄軌道車両	32.1%（平成17年度）	評価 旅客船 B-1	旅客船	8.0%（平成17年度）	航空機 A-1	航空機	47.0%（平成17年度）		初期値：鉄軌道車両	32.1%（平成17年度）		旅客船	8.0%（平成17年度）		航空機	47.0%（平成17年度）
	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）																																																																																		
道路 A-1	実績値：道路	44%（平成18年度）																																																																																		
評価 旅客施設の段差解消 A-1	旅客施設の段差解消	56.5%（平成17年度）																																																																																		
視覚障害者	視覚障害者誘導用ブロック	82.8%（平成17年度）																																																																																		
誘導用ブロック A-1	初期値：道路	17%（平成14年度）																																																																																		
	旅客施設の段差解消	39.3%（平成14年度）																																																																																		
	視覚障害者誘導用ブロック	72.0%（平成14年度）																																																																																		
	目標値：低床バス車両	65%（平成22年度）																																																																																		
	ノンステップバス車両	30%（平成22年度）																																																																																		
低床バス車両 B-1	福祉タクシー	18,000台（平成22年度）																																																																																		
評価 ノンステップバス車両 A-1	実績値：低床バス車両	28.1%（平成17年度）																																																																																		
福祉タクシー A-1	ノンステップバス車両	15.0%（平成17年度）																																																																																		
	福祉タクシー	9,699台（平成17年度）																																																																																		
	初期値：低床バス車両	28.1%（平成17年度）																																																																																		
	ノンステップバス車両	15.0%（平成17年度）																																																																																		
	福祉タクシー	9,699台（平成17年度）																																																																																		
	目標値：鉄軌道車両	50%（平成22年度）																																																																																		
	旅客船	50%（平成22年度）																																																																																		
	航空機	65%（平成22年度）																																																																																		
鉄軌道車両 A-1	実績値：鉄軌道車両	32.1%（平成17年度）																																																																																		
評価 旅客船 B-1	旅客船	8.0%（平成17年度）																																																																																		
航空機 A-1	航空機	47.0%（平成17年度）																																																																																		
	初期値：鉄軌道車両	32.1%（平成17年度）																																																																																		
	旅客船	8.0%（平成17年度）																																																																																		
	航空機	47.0%（平成17年度）																																																																																		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>○予算 評価結果を踏まえ、より一層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20年度当初予算においては、バリアフリー化設備整備に対し引き続き補助、融資を行うという形で評価を反映させた（予算額：113.8億円+2517.2億円の内数）。</p>																																																																																			
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">施政方針演説等</th> <th style="width: 20%;">年月日</th> <th style="width: 50%;">記載事項（抜粋）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第162回国会 施政方針演説</td> <td>平成17年1月21日</td> <td>公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。</td> </tr> <tr> <td>経済財政改革の基本方針2007</td> <td>平成19年6月19日</td> <td>第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）	第162回国会 施政方針演説	平成17年1月21日	公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。	経済財政改革の基本方針2007	平成19年6月19日	第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。																																																																										
施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）																																																																																		
第162回国会 施政方針演説	平成17年1月21日	公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。																																																																																		
経済財政改革の基本方針2007	平成19年6月19日	第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。																																																																																		

施策名	都市公園をバリアフリー化する																																						
施策の概要	都市公園において高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために、園路及び広場、駐車場、便所等の公園施設のバリアフリー化を推進する必要がある。																																						
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成18年12月に施行されたバリアフリー新法に基づく新指標であり、各地方公共団体からの報告に基づく速報値は、平成18年度末現在で園路及び広場約42%、駐車場約32%、便所約25%となっている。今後、実績値を把握し進捗状況の分析を行う。 (施策の実施状況) ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の施行に伴い、都市公園移動等円滑化基準等の考え方等について地方公共団体等に周知を実施した。 課題の特定と今後の取組の方向性 ・都市公園移動等円滑化基準等の運用にかかる具体的な指針を策定し、地方公共団体等に周知することで、都市公園のバリアフリー化をより一層推進する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○ 業績指標8：バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合</p> <table border="0" data-bbox="438 712 1340 999"> <tr> <td>評価</td> <td>園路及び広場</td> <td>C-1</td> <td>目標値：約45% (平成22年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>実績値：約42% (平成18年度※)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>初期値：約42% (平成18年度※)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>駐車場</td> <td>C-1</td> <td>目標値：約35% (平成22年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>実績値：約32% (平成18年度※)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>初期値：約32% (平成18年度※)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>便所</td> <td>C-1</td> <td>目標値：約30% (平成22年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>実績値：約25% (平成18年度※)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>初期値：約25% (平成18年度※) ※速報値</td> </tr> </table>			評価	園路及び広場	C-1	目標値：約45% (平成22年度)				実績値：約42% (平成18年度※)				初期値：約42% (平成18年度※)	評価	駐車場	C-1	目標値：約35% (平成22年度)				実績値：約32% (平成18年度※)				初期値：約32% (平成18年度※)	評価	便所	C-1	目標値：約30% (平成22年度)				実績値：約25% (平成18年度※)				初期値：約25% (平成18年度※) ※速報値
評価	園路及び広場	C-1	目標値：約45% (平成22年度)																																				
			実績値：約42% (平成18年度※)																																				
			初期値：約42% (平成18年度※)																																				
評価	駐車場	C-1	目標値：約35% (平成22年度)																																				
			実績値：約32% (平成18年度※)																																				
			初期値：約32% (平成18年度※)																																				
評価	便所	C-1	目標値：約30% (平成22年度)																																				
			実績値：約25% (平成18年度※)																																				
			初期値：約25% (平成18年度※) ※速報値																																				
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、都市公園移動等円滑化基準等の運用にかかる具体的な指針を策定し、地方公共団体等に周知することで、都市公園のバリアフリー化を推進した。</p> <p>また、バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を踏まえ、具体的な都市公園のバリアフリー化率向上に関する目標を定めた市町村において、緊急かつ計画的に都市公園のバリアフリー化を推進するため都市公園バリアフリー化緊急支援事業を創設し、高齢者、障害者を含め、誰もが快適に生活できる都市環境の形成を図る。</p> <p>以上に必要な経費として、平成20年度予算に反映させた。 (都市公園事業費補助：平成20年度予算：37,721百万円の内数[19年度予算：41,689百万円の内数])</p>																																						
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	<table border="1" data-bbox="352 1256 1495 2033"> <thead> <tr> <th data-bbox="352 1256 655 1294">施政方針演説等</th> <th data-bbox="655 1256 815 1294">年月日</th> <th data-bbox="815 1256 1495 1294">記載事項(抜粋)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="352 1294 655 1451">第162回国会 施政方針演説</td> <td data-bbox="655 1294 815 1451">平成17年1月21日</td> <td data-bbox="815 1294 1495 1451">様々な障害を持つ方が地域で自立できるよう、市町村が一元的にサービスを提供する体制を整備するとともに、雇用対策を強化します。公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1451 655 1552">経済財政改革の基本方針2007～「美しい国」へのシナリオ～</td> <td data-bbox="655 1451 815 1552">平成19年6月19日</td> <td data-bbox="815 1451 1495 1552">「移動等円滑化の促進に関する基本方針」91に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1552 655 2033">・移動等円滑化の促進に関する基本方針</td> <td data-bbox="655 1552 815 2033">平成18年12月20日</td> <td data-bbox="815 1552 1495 2033"> 2 移動等円滑化の目標 (4) 都市公園 ① 園路及び広場 園路及び広場(特定公園施設であるものに限る。以下同じ。)の設置された都市公園の約四十五パーセントについては、平成二十二年までに、園路及び広場について、移動等円滑化を実施する。 ② 駐車場 駐車場の設置された都市公園の約三十五パーセントについては、平成二十二年までに、駐車場について、移動等円滑化を実施する。 ③ 便所 便所の設置された都市公園の約三十パーセントについては、平成二十二年までに、便所について、移動等円滑化を実施する。 </td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)	第162回国会 施政方針演説	平成17年1月21日	様々な障害を持つ方が地域で自立できるよう、市町村が一元的にサービスを提供する体制を整備するとともに、雇用対策を強化します。公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。	経済財政改革の基本方針2007～「美しい国」へのシナリオ～	平成19年6月19日	「移動等円滑化の促進に関する基本方針」91に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。	・移動等円滑化の促進に関する基本方針	平成18年12月20日	2 移動等円滑化の目標 (4) 都市公園 ① 園路及び広場 園路及び広場(特定公園施設であるものに限る。以下同じ。)の設置された都市公園の約四十五パーセントについては、平成二十二年までに、園路及び広場について、移動等円滑化を実施する。 ② 駐車場 駐車場の設置された都市公園の約三十五パーセントについては、平成二十二年までに、駐車場について、移動等円滑化を実施する。 ③ 便所 便所の設置された都市公園の約三十パーセントについては、平成二十二年までに、便所について、移動等円滑化を実施する。																										
施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																																					
第162回国会 施政方針演説	平成17年1月21日	様々な障害を持つ方が地域で自立できるよう、市町村が一元的にサービスを提供する体制を整備するとともに、雇用対策を強化します。公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。																																					
経済財政改革の基本方針2007～「美しい国」へのシナリオ～	平成19年6月19日	「移動等円滑化の促進に関する基本方針」91に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。																																					
・移動等円滑化の促進に関する基本方針	平成18年12月20日	2 移動等円滑化の目標 (4) 都市公園 ① 園路及び広場 園路及び広場(特定公園施設であるものに限る。以下同じ。)の設置された都市公園の約四十五パーセントについては、平成二十二年までに、園路及び広場について、移動等円滑化を実施する。 ② 駐車場 駐車場の設置された都市公園の約三十五パーセントについては、平成二十二年までに、駐車場について、移動等円滑化を実施する。 ③ 便所 便所の設置された都市公園の約三十パーセントについては、平成二十二年までに、便所について、移動等円滑化を実施する。																																					

施策名	路外駐車場をバリアフリー化する		
施策の概要	高齢者、身体障害者等を含むすべての人々が安全で快適な社会生活を送ることができるよう、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成 18 年 12 月に施行されたバリアフリー新法に基づく新指標であり、平成 18 年度の実績値は 28%となっている。今後の推移から、進捗状況の分析を行う。</p> <p>(施策の実施状況) ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の施行に伴い、路外駐車場円滑化基準等の考え方等について、地方公共団体、関係団体に周知を実施した。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 引き続き、地方公共団体及び関係団体に対して周知・徹底し、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 9：バリアフリー化された路外駐車場の割合</p> <p style="text-align: right;">目標値：約 40% (平成 22 年度)</p> <p style="text-align: right;">実績値： 28% (平成 18 年度)</p> <p style="text-align: right;">初期値： 28% (平成 18 年度)</p> <p style="text-align: center;">評価 C-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>路外駐車場の移動等円滑化基準の考え方等について地方公共団体、関係団体に対して下記のように周知・徹底を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体に対して 駐車場関係会議等において駐車場担当者等に基準の考え方等を周知した。 ・関係団体に対して 駐車場関係団体が主催する講習会において、基準の考え方等を周知した。また、駐車場関係団体の発行する冊子等に寄稿を行った。 		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	様々な障害を持つ方が地域で自立できるよう、市町村が一元的にサービスを提供する体制を整備するとともに、雇用対策を強化します。公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。
	経済財政改革の基本方針 2007 ～「美しい国」へのシナリオ～	平成 19 年 6 月 19 日	「移動等円滑化の促進に関する基本方針」91 に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。
移動円滑化の促進に関する基本方針	平成 18 年 12 月 15 日	特定路外駐車場の約四十パーセントについては、平成二十二年までに、移動等円滑化を実施する。	

施策名	良質なファミリー向け住宅の供給を促進する											
施策の概要	大都市部の賃貸住宅を中心に、ファミリー向けに適した規模の住宅が不足しており、子育てしやすい社会の実現のため、優良なファミリー向け住宅の供給を促進する必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成18年度の実績はない。 (施策の実施状況) ・住宅ローン減税の特例措置により優良な持家の取得を促進した。 ・住宅金融公庫（現・独立行政法人住宅金融支援機構）の証券化支援業務により、優良な持家の取得を促進した（平成18年度実績：43,540戸）。 ・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した。（平成18年度計画戸数：1,710戸） ・高齢者の所有する戸建て住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸することを円滑化する制度により、高齢者の高齢期の生活に適した住宅への住替え等を促進。 ・地域住宅交付金の活用により、優良な賃貸住宅の供給を促進した。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 業績指標は子育て世帯における誘導居住面積水準達成率であり、平成15年度の住宅・土地統計調査において、全国値は42%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価した。また、大都市圏においては、平成27年度までに半数の世帯が誘導居住面積水準を満たすことを目標に、平成22年度の目標値を設定しているところ、平成15年度においては、37%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価した。 引き続き住生活基本計画（全国計画）に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅と賃貸住宅の供給を促進する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標10：子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（順に、全国、大都市圏）</p> <table border="0" data-bbox="438 1030 1300 1131"> <tr> <td></td> <td></td> <td>目標値：50%、45%（平成22年度）</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>全 国：C-2</td> <td>実績値：42%、37%（平成15年度）</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>大都市圏：C-2</td> <td>初期値：42%、37%（平成15年度）</td> </tr> </table>					目標値：50%、45%（平成22年度）	評価	全 国：C-2	実績値：42%、37%（平成15年度）	評価	大都市圏：C-2	初期値：42%、37%（平成15年度）
		目標値：50%、45%（平成22年度）										
評価	全 国：C-2	実績値：42%、37%（平成15年度）										
評価	大都市圏：C-2	初期値：42%、37%（平成15年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	政策評価の結果を踏まえ、引き続き、子育て世帯等に対する公平・的確な公営住宅の供給及び地域住宅交付金の活用等による地域優良賃貸住宅等の供給等の促進を図る。 【平成20年度予算額：544,380百万円の内数（平成19年度予算額：588,480百万円の内数）】											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									
	住生活基本計画	平成18年9月19日	・子育て世帯における誘導居住面積水準達成率 【全国：42%（平15）→50%（平22）】 【大都市圏：37%（平15）→50%（平27）】									

施策名	水辺における児童の自然体験を支援する		
施策の概要	身近な自然である水辺での自然体験は、豊かな人間性を育むものであり、活動を支援していく必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成 18 年度までの自然体験拠点数実績値は 416 箇所到達し、ほぼ目標値に到達している。 ・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、登録箇所数が着実に伸び、「子どもの水辺サポートセンター」の設置及び体験活動への支援体制の整備の効果が十分あったと考えられるが、子どもの水辺登録数に地域別（ブロック別）に偏りが見られることから、より一層の制度の浸透が必要であると考えられる。</p> <p>(施策の実施状況) ・「子どもの水辺」再発見プロジェクトについては、平成 14 年度に制度を拡充したことにより、着実に登録数が伸びており、制度の効果が十分あったものと考えられる。 ・一方、総体的には効果がでていないものの、地域別（ブロック別）では登録数に偏りがあることから、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに、関係機関等と連携しつつ、水辺の活動をサポートする指導者の育成し、その指導者を核としたより一層の環境学習、自然体験活動の推進を図る必要がある。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 ・業績指標は自然体験拠点数が毎年確実に伸びてきており、概ね目標値に到達したため、A-2 と評価した。 ・上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するために全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討を行うとともに、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、ブロック単位、都道府県単位の連絡会議を実施し、地域のニーズにあったハード・ソフト対策を支援することにより、自然体験活動拠点登録箇所数を増やしていく。 ・以上を踏まえ、新たに平成 19 年度の自然体験活動拠点数の目標を 440 箇所と設定する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 11：自然体験活動拠点数 目標値：420 箇所（平成 18 年度） 実績値：416 箇所（平成 18 年度） 初期値：218 箇所（平成 12 年度） 評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	今後より一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及を図るため、ブロック単位、都道府県単位の連絡会議を実施し、地域のニーズにあったハード・ソフト対策の支援を推進する。 （平成 20 年度予算：47,520 百万円の内数 [平成 19 年度予算：48,551 百万円の内数]）		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	3. 今後 1, 2 年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり 子供たちが遊べる水辺、様々な水生生物とふれあえる水辺づくり、・・・

施策名	都市住民が身近に使える公園を確保する														
施策の概要	都市公園は、都市における身近で安全な遊び場として子供の健やかな成長に寄与するものであり、子どもから高齢者までの健康運動の場及び遊び場となる公園を身近な場所に整備していく必要がある。														
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 各地方公共団体からの報告に基づく速報値は、平成18年度末現在で66.2%となっており、順調に推移し、目標値を達成したものと考えられる。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一次避難地となる住区基幹公園について個別補助金の対象として整備を促進するとともに、緑化重点地区整備事業等により、市街地における都市公園整備を推進した。 <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 業績指標は平成18年度末現在で66.2%と順調に推移し、目標値を達成したことから、A-2と評価した。 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。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標12：歩いていける範囲の都市公園の整備率</p> <table border="0" data-bbox="352 840 1485 936"> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> <td>目標値</td> <td>66 % (平成19年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>実績値</td> <td>66.2% (平成18年度※)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値</td> <td>63 % (平成14年度) ※速報値</td> </tr> </table>			評価	A-2	目標値	66 % (平成19年度)			実績値	66.2% (平成18年度※)			初期値	63 % (平成14年度) ※速報値
評価	A-2	目標値	66 % (平成19年度)												
		実績値	66.2% (平成18年度※)												
		初期値	63 % (平成14年度) ※速報値												
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>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、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している。</p> <p>以上に必要な経費として、平成20年度予算に反映させた。 (都市公園事業費補助：平成20年度予算：37,721百万円の内数[19年度予算：41,689百万円の内数])</p>														
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)												

施策名	ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する											
施策の概要	都市公園及びカントリーパークは、住民のレクリエーションの場、スポーツの場、防災機能の向上の場、自然環境の確保の場等として必要な基盤施設であり、緑豊かでゆとりある住環境を形成するために積極的な整備が必要である。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 各地方公共団体からの報告に基づく速報値は、平成 18 年度末現在で 9.3 ㎡/人であり、順調に推移し、目標値を達したものと考えられる。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 直轄事業においては、国営アルプスあづみの公園等 17 公園の整備を推進した。 補助事業においては、都市公園事業費補助、緑地環境整備総合支援事業により地方公共団体による公園整備への支援を行った。 <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 業績指標は平成 18 年度末現在で 9.3 ㎡/人と順調に推移し、目標値を達成。平成 19 年度から新たに事業の拡充を行うことから、A-1 と評価した。 都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、今後も整備を推進していく。 既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 13：1 人当たり都市公園等面積</p> <table border="0" data-bbox="352 869 1495 965"> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">A-1</td> <td style="text-align: right;">目標値：9.3 ㎡ /人 (平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">実績値：9.3 ㎡ /人 (平成 18 年度※)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">初期値：8.5 ㎡ /人 (平成 14 年度)</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">※速報値</p>			評価	A-1	目標値：9.3 ㎡ /人 (平成 19 年度)			実績値：9.3 ㎡ /人 (平成 18 年度※)			初期値：8.5 ㎡ /人 (平成 14 年度)
評価	A-1	目標値：9.3 ㎡ /人 (平成 19 年度)										
		実績値：9.3 ㎡ /人 (平成 18 年度※)										
		初期値：8.5 ㎡ /人 (平成 14 年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>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、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の整備を実施している。</p> <p>以上に必要な経費として、平成 20 年度予算に反映させた。</p> <p>(都市公園事業費補助：平成 20 年度予算：37,721 百万円[19 年度予算：41,689 百万円]、国営公園整備：平成 20 年度予算：23,130 百万円[19 年度予算：24,737 百万円]、緑地環境整備総合支援事業：平成 20 年度予算：5,314 百万円[19 年度予算：5,369 百万円]の内数)</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)									

<p>施策名</p>	<p>下水道等の汚水処理施設を普及させる</p>		
<p>施策の概要</p>	<p>汚水の処理は、国民が健康で文化的な生活を過ごす上で必要最低限のものであり、これらについて普及促進を図る。特に中小市町村においては、下水道等の汚水処理施設の普及が約5割と低いため、その早急な普及を図る必要がある</p>		
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成17年度の実績値は汚水処理人口普及率が81%、下水道処理人口普及率が69%であり、これらは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。 ・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、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63%にとどまっている。 (施策の実施状況) ・普及の遅れている中小市町村等における普及を促進するため、これらの地域において下水道管渠の整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。 ・社会状況の変化に応じて都道府県構想を見直すなど、費用比較等においてより効率的かつ適正に下水道の整備を推進した。 ・また、地方の自主性・裁量性を高めるため、複数の汚水処理施設（公共下水道、集落排水施設、浄化槽）を一体的に整備する市町村に対し、汚水処理施設間での融通や年度間の事業量の調整が可能な汚水処理施設整備交付金により、汚水処理の普及拡大を推進した。 課題の特定と今後の取組の方向性 ・業績指標は、汚水処理人口普及率、下水道処理人口普及率とも順調に推移しているが、目標達成に向け、さらなる進捗が必要。人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で施設の整備が遅れている未普及地域の解消を図るため、平成19年度において新たな取組を行っていくことからA-1と評価した。 ・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整備が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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標14：汚水処理人口普及率 評価 A-1 目標値：86%（平成19年度） 実績値：81%（平成17年度） 初期値：76%（平成14年度） ○業績指標15：下水道処理人口普及率 評価 A-1 目標値：72%（平成19年度） 実績値：69%（平成17年度） 初期値：65%（平成14年度）</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>平成20年度予算に反映した。 平成20年度から、中小市町村における補助対象範囲を拡充し、予算の重点化を図ることとしている。また、平成19年度には下水道未普及解消クイックプロジェクト社会実験を発足し、地域の実情に応じた効率的な未普及解消を図っている。 (平成20年度予算：662,042百万円の内数[19年度予算：696,288百万円の内数])</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項（抜粋）</p>
	<p>第162回国会 施政方針演説</p>	<p>平成17年 1月21日</p>	<p>下水道や浄化槽の整備のように、複数の省庁にまたがる同種の公共事業を地域再生のため実施する場合には、窓口を一本化して交付金を地方に配分する仕組みをつくります。</p>
	<p>社会資本整備重点計画</p>	<p>平成15年 10月10日</p>	<p>汚水処理人口普及率【76%(H14)→86%(H19)】 下水道処理人口普及率【65%(H14)→72%(H19)】</p>

施策名	都市部における良好な水辺空間を形成する		
施策の概要	<p>都市部における良好な水辺空間は、居住する住民にとって身近に自然にふれあう貴重な空間であり、四季折々の風景の変化の中で、人々にうらおいと安らぎを与えている。しかし、流域の開発により頻繁に発生する水害から地域住民を守るため、緊急の要請に応えた洪水処理機能の向上を中心とした整備は、河川と人々の日常生活との関係を希薄なものとしていた。このため、治水機能を踏まえた良好な水辺空間を形成し、安全でうらおいと安らぎのある河川を整備する必要がある。</p>		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 18 年度の実績値は 38%と前年より向上したが、平成 18 年度目標値 (40%) を達成できなかった。 ・しかし、全国 50 地区以上で「川まちづくりの推進」(河川空間を活用した舟運、オープンカフェ、イベント等を展開し都市の賑わいを創出するために河川管理者が地域の自治体や住民等と積極的に協力する取り組み) を図っているところであり、着実に進んでいる。 (施策の実施状況) ・ふるさとの川整備事業、桜つつみモデル事業、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進している。 ・河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮している。 ・良好な河川整備に合わせ、河川敷地占用許可準則の特例措置(社会実験)として「民間によるオープンカフェ等」による、河川敷地の活用を推進している。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は目標値を達成できていないが、さらなる進捗のため、引き続き、川まちづくり、ふるさとの川整備事業、桜つつみモデル事業、水辺プラザ等、水辺で憩えるよう配慮した事業を推進することから B-2 と評価した。 ・河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。 ・平成 19 年度の目標設定に当たっては、平成 18 年度時点で目標値に達していないこともあり、過去 10 年間(平成 7 年と平成 17 年)の良好な水辺空間の整備延長の実績値のトレンドから改めて設定し、40%とする。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 16：都市空間形成河川整備率 評価 B-2 目標値：40% (平成 18 年度) 実績値：38% (平成 18 年度) 初期値：32% (平成 12 年度)</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、引き続き、川まちづくり、ふるさとの川整備事業、桜つつみモデル事業、水辺プラザ等、水辺で憩えるよう配慮した事業を推進し、あわせて河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。 (平成 20 年度予算：47,520 百万円の内数 [平成 19 年度予算：48,551 百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	<p>戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり 子供たちが遊べる水辺、様々な水生生物とふれあえる水辺づくり、失われてきた河川の氾濫原における湿地の再生、海辺の通年利用の促進等により、水の大切さやありがたみを再認識しつつ、水と親しみ、水とふれあえる豊かな暮らしづくりを目指す。また、地域の自然・歴史・文化を活かした河川、海岸等の水辺づくりを地域と連携を図りつつ推進する。</p>

施策名	良好な宅地供給を促進する		
施策の概要	<p>地価下落等を背景に、職住近接エリア内における宅地需要が相対的に高まっているが、主に職住近接エリアにおいては、公共施設等の基盤整備が伴わず、画地規模も狭小な開発行為が多いため、住環境の質に対する高いニーズに対しては十分に対応できない状況にある。このため、特に職住近接エリア内において、住宅宅地関連公共施設の整備に対する財政支援等を重点的に実施することにより、公共施設が十分に確保されたゆとりある良好な宅地の供給を促進することが必要である。</p>		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 17 年度の初期値を精査した結果、初期値 27.4%が、26.6%となった。これを踏まえて目標値の見直しを行い、平成 22 年の目標値を 30.0%と設定することとした。平成 18 年度の実績値は速報値で 27.6%となった。 ・内訳を見ると、緑被率 25%以上の条件を満たす宅地の割合が、他の条件に比べて顕著に低く、指標値を下げる要因となっている。 (施策の実施状況) ・平成 16 年度より、職住近接に資する良好な住宅及び宅地の供給の促進を目的として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。平成 17, 18 年度も引き続き、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。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・平成 18 年度の実績値 27.6% (速報値) は精査後の初期値 26.6%に対して 1.0%の伸びを示しており、目標の達成に向け順調に推移していることから A-2 と評価した。 ・引き続き、継続団地において①～④の条件を全て満たした団地への重点化を実施し、良好な環境を備えた宅地供給を着実に推進していくことが必要である。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 17：良好な環境を備えた宅地整備率 <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> 評価 A-2 </div> <div style="text-align: right;"> 目標値：32.0% (平成 22 年度) 実績値：27.6% (平成 18 年度速報値) 初期値：27.4% (平成 17 年度) </div> </div> </p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、住宅市街地基盤整備事業において引き続き良好な環境を備えた宅地供給を推進する。(平成 20 年度予算：54,716 百万円の内数[平成 19 年度予算：57,541 百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)

施策名	電線類を地中化する											
施策の概要	都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進める必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度実績値 7% に対し、平成 18 年度の実績値は約 12% (暫定値) となり、目標達成に向け進捗しているところ。 ・市街地の幹線道路のうち、直轄国道での無電柱化率 (約 22%) 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、地方公共団体のより積極的な取り組みが必要。また、市区町村が管理する非幹線道路では約 1% と格差が大きい。[いずれも暫定値] <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年度末までに「無電柱化推進計画」(平成 16~20 年) 等に基づき、全道路において 7,000km 弱 (事業中を含む) の延長を整備。 ・歴史的街並みを保存すべき地区、バリアフリー重点整備地区、くらしのみちゾーン等の面的に無電柱化を推進すべき地区において、平成 18 年度に新たに 10 地区において無電柱化に着手。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地の幹線道路については、平成 18 年度は約 1% の伸びにとどまっているが、平成 19 年度は「無電柱化推進計画」の後半に当たり、道路管理者・電線管理者の一層の連携により、指標の見込み値が目標達成の予定であることから、A-2 と評価した。ただし、市街地の幹線道路以外は含まれていないため、総合的な判断は困難であると思慮される。 ・「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。 ・さらにバリアフリー重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。 <p>※評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい (URL:http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html)。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 18 : 市街地の幹線道路の無電柱化率</p> <table border="0" data-bbox="507 1126 1217 1220"> <tr> <td></td> <td></td> <td>目標値 : 15% (平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> <td>実績値 : 約 12% (暫定値) (平成 18 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値 : 7% (平成 14 年度)</td> </tr> </table>					目標値 : 15% (平成 19 年度)	評価	A-2	実績値 : 約 12% (暫定値) (平成 18 年度)			初期値 : 7% (平成 14 年度)
		目標値 : 15% (平成 19 年度)										
評価	A-2	実績値 : 約 12% (暫定値) (平成 18 年度)										
		初期値 : 7% (平成 14 年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> ・業績指標 (市街地の幹線道路の無電柱化率) については、平成 18 年度は約 1% の伸びにとどまっているが、「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。さらに、バリアフリー重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。 <p>(平成 20 年度予算額 : 297,096 百万円の内数 [平成 19 年度予算 : 304,931 百万円の内数])</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策 (主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項 (抜粋)									
	社会資本整備重点計画 2 章	平成 15 年 10 月 10 日	市街地の幹線道路の無電柱化率【7% (H14) → 15% (H19)】									

施策名	中心市街地を再生する		
施策の概要	中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進し、持続可能でコンパクトな都市構造への転換を図る		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成18年度の実績値は集計中である。平成17年度の実績値は▲1.1%と、目標達成に向けた成果を示していない。 (施策の実施状況) ・中心市街地の活性化を図るため、街なか居住再生ファンドを平成17年度に創設したほか、街なか居住再生型住宅市街地総合整備事業等の施策により街なか居住の推進を図っている。 ・第164回国会において中心市街地活性化法及び都市計画法・建築基準法の改正が行われた。また、平成18年度に暮らし・にぎわい再生事業や中心市街地共同住宅供給事業を創設し、中心市街地活性化の取り組みに対する支援を行っている。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 平成17年度の業績指標は目標達成に向けた成果を示していないが、目標達成のための取り組みは平成18年度から本格化していることから、現在の施策を維持することが妥当と考えられ、B-2と評価した。引き続き、中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、補助制度の拡充、税制特例措置といった各種施策を講じる。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標19:中心市街地人口比率の減少率 評価 B-2 目標値：前年度比0.5%減（平成21年度） 実績値：前年度比1.1%減（平成17年度） 初期値：前年度比1.1%減（平成16年度）</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	引き続き、中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、支援制度の拡充等の各種施策を講じる。 【平成20年度予算：1,500百万円（19年度予算：2,500百万円）】		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	第164回国会 施政方針演説	平成18年 1月20日	中心市街地の空洞化に歯止めをかけ、高齢者でも暮らしやすい、にぎわいのある街を再構築してまいります。
	第166回国会 施政方針演説	平成19年 1月26日	地方都市の商店街の活性化を図り、住みやすく、コンパクトで賑わいあふれる、お年寄りや障害者にも優しいまちづくりを地域ぐるみで進めます。
経済財政改革の基本方針2007	平成19年 6月19日	・都市再生、中心市街地活性化、構造改革特区、地域再生などの取組を強化・活用する。	

施策名	海岸における親水空間等を形成する											
施策の概要	<p>「癒し」や「憩い」といった保養型等の観光ニーズの多様化など、海岸利用に関する関心は近年非常に高いものがある。また、平成 11 年に海岸法が改正され、海岸整備の目的に従来の防護に加え、環境や利用も新たに目的に加えられるなど、今後、環境や利用に配慮した海岸整備を進めていく必要がある。海辺は、日常生活において潤いを感じることのできる空間であることから、海辺を日常的に訪れることのできる利用環境に配慮し、親水性を確保するよう海岸へのアクセスを改善していく必要がある。</p>											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 18 年度の実績値は約 6,800km 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。 (施策の実施状況) ・ふるさと海岸整備事業 白鳥港海岸（香川県）を含む 25 箇所で開催中 ・C. C. Z. (コスタル・コミュニティ・ゾーン) 那智勝浦海岸（和歌山県）を含む 5 箇所で開催中 ・いきいき・海の子・浜づくり事業 田ノ代海岸（兵庫県）、三崎港海岸（高知県）を含む 11 箇所で開催中 ・平成 17 年度に策定した「海岸景観形成ガイドライン」を参考に、良好な海岸景観を形成するための取組みを推進している。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標の着実な進捗が見られることから A-2 と評価した。 ・今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 20：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 6,800km（平成 18 年度） 初期値：約 6,700km（平成 14 年度）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p>											
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果をふまえ、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。平成 20 年度は、海岸利用を活性化し、海岸の観光資源としての魅力を向上させ、地域づくりに寄与するため、海岸環境整備事業の拡充を図った。 (海岸：平成 20 年度予算：1,169 百万円の内数 [平成 19 年度予算：1,367 百万円の内数])</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">施政方針演説等</th> <th style="text-align: center;">年月日</th> <th style="text-align: center;">記載事項（抜粋）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="352 1323 655 1615"> 21 世紀環境立国戦略 </td> <td data-bbox="655 1323 815 1615"> 平成 19 年 6 月 1 日 </td> <td data-bbox="815 1323 1495 1615"> 3. 今後 1, 2 年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり (水のある暮らしや風景の復権) 子供たちが遊べる水辺、様々な水生生物とふれあえる水辺づくり、失われてきた河川の氾濫原における湿地の再生、海辺の通年利用の促進等により、水の大切さやありがたみを再認識しつつ、水と親しみ、水とふれあえる豊かな暮らしづくりを目指す。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1615 655 1680"> 社会資本整備重点計画 </td> <td data-bbox="655 1615 815 1680"> 平成 15 年 10 月 10 日 </td> <td data-bbox="815 1615 1495 1680"> 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長 【約 6,700km(H14)→約 6,800km(H19)】 </td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	3. 今後 1, 2 年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり (水のある暮らしや風景の復権) 子供たちが遊べる水辺、様々な水生生物とふれあえる水辺づくり、失われてきた河川の氾濫原における湿地の再生、海辺の通年利用の促進等により、水の大切さやありがたみを再認識しつつ、水と親しみ、水とふれあえる豊かな暮らしづくりを目指す。	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長 【約 6,700km(H14)→約 6,800km(H19)】		
施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）										
21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	3. 今後 1, 2 年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり (水のある暮らしや風景の復権) 子供たちが遊べる水辺、様々な水生生物とふれあえる水辺づくり、失われてきた河川の氾濫原における湿地の再生、海辺の通年利用の促進等により、水の大切さやありがたみを再認識しつつ、水と親しみ、水とふれあえる豊かな暮らしづくりを目指す。										
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長 【約 6,700km(H14)→約 6,800km(H19)】										

施策名	公共空間における緑化等を推進する											
施策の概要	都市等における緑地は、美しい景観を形成し、市民にうおいと安らぎを提供する機能を有すると共に、都市域におけるヒートアイランド減少の抑制に資する。緑地の保全・創出を行い、アメニティ豊かな生活環境を形成するため、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・各地方公共団体からの報告等に基づく速報値は、平成 18 年度末現在で約 8 % 増加しており、順調に推移しているものと考えられる。</p> <p>(施策の実施状況) ・直轄事業においては、国営アルプスあづみの公園等 17 公園の整備を推進した。 ・補助事業においては、都市公園事業費補助、古都及び緑地保全事業、緑地環境整備総合支援事業により、地方公共団体による緑とオープンスペースの確保への支援を行った。 ・良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を推進した。 ・自然再生、多自然川づくり等を多摩川、木曾川等で実施。 ・山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境として、一連の樹林帯（グリーンベルト）の形成を推進。 ・平成 18 年度に港湾緑地の整備を全国約 90 港で実施した。 ・特定飛行場の周辺区域（第 3 種区域）内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備した。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は平成 18 年度末現在で約 8 % 増と順調に推移しており、平成 19 年度から新たに事業の拡充を行うことから、A-1 と評価した。 ・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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 21：都市域における水と緑の公的空間確保量</p> <table border="0" data-bbox="352 1122 1495 1223"> <tr> <td>評価</td> <td>A-1</td> <td>目標値：12 m²/人を約 1 割増（13 m²/人（平成 19 年度））</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>実績値：約 8 % 増（平成 18 年度※） ※速報値</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：12 m²/人（平成 14 年度）</td> </tr> </table>			評価	A-1	目標値：12 m ² /人を約 1 割増（13 m ² /人（平成 19 年度））			実績値：約 8 % 増（平成 18 年度※） ※速報値			初期値：12 m ² /人（平成 14 年度）
評価	A-1	目標値：12 m ² /人を約 1 割増（13 m ² /人（平成 19 年度））										
		実績値：約 8 % 増（平成 18 年度※） ※速報値										
		初期値：12 m ² /人（平成 14 年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>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。</p> <p>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、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の整備、緑地の保全等を実施している。</p> <p>また、政策アセスメントを踏まえ、地域の歴史・文化資産を保全・活用したまちづくりを推進するため、市町村が作成し国の認定を受けた「歴史的風致維持向上計画」に基づいて実施する都市公園事業について拡充しており、地域活性化の核となる貴重な歴史的資産の保全・活用に資する都市公園の整備を推進する。</p> <p>以上に必要な経費として、平成 20 年度予算に反映させた。</p> <p>(都市公園事業費補助：平成 20 年度予算：37,721 百万円[19 年度予算：41,689 百万円]、国営公園整備：平成 20 年度予算：23,130 百万円[19 年度予算：24,737 百万円]、古都及び緑地保全事業：平成 20 年度予算：4,711 百万円[19 年度予算：4,986 百万円]、緑地環境整備総合支援事業：平成 20 年度予算：5,314 百万円[19 年度予算：5,369 百万円]の内数)</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									
	社会資本整備重点計画 2 章	平成 15 年 10 月 10 日	都市域における水と緑の公的空間確保量 【12 m ² /人 (H14) → 13 m ² /人 (H19)】									

施策名	河川の正常な流量を確保する											
施策の概要	本来、河川の流水は、舟運、漁業、観光、塩害の防止、河口閉塞の防止、河川管理施設の保護、地下水の維持、動植物の保護、流水の清潔な保持、既得用水等の安定取水等の機能を持っており、これら河川が本来持っている機能の維持を積極的に図る必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年度の実績値は 61%であり、約 2%の順調な伸び率のもと、平成 18 年度目標値 (61%) を達成した。 ・河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされることが必要であるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。 ・今後も、継続的に指標の向上を図るために、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>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年度には、河川総合開発事業関係予算 3,681 億円をもって、ダム等の整備及び管理を行った。 ・平成 18 年度は、灰塚ダムをはじめとする 10 ダムを完成させた。 ・厳しい予算の中、事業中のダムについては、水需要の必要性等を勘案し、事業を峻別。必要な手続きを経て 4 事業を中止する一方、本体工事中のダムに重点投資を行った。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・業績指標は着実な進捗がみられ、平成 19 年度は徳山ダム等が完成する予定であり、さらなる伸びが見込めることから A-2 と評価した。 ・引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。 ・また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。 ・事業を進めるに当たっては、コスト削減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。 ・平成 19 年度の目標設定に当たっては、同年度までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率から 63%とする。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 22：河川の流量不足解消指数</p> <table border="0" data-bbox="352 1220 1053 1317"> <tr> <td></td> <td></td> <td>目標値：61% (平成 18 年度)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> <td>実績値：61% (平成 18 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：54% (平成 13 年度)</td> </tr> </table>					目標値：61% (平成 18 年度)	評価	A-2	実績値：61% (平成 18 年度)			初期値：54% (平成 13 年度)
		目標値：61% (平成 18 年度)										
評価	A-2	実績値：61% (平成 18 年度)										
		初期値：54% (平成 13 年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、引き続き、事業中のダムについては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峻別して事業を実施する。また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組むとともに、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。</p> <p>(平成 20 年度予算：952,449 百万円の内数 [平成 19 年度予算：985,208 百万円の内数])</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>施政方針演説等</th> <th>年月日</th> <th>記載事項(抜粋)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21 世紀環境立国戦略</td> <td>平成 19 年 6 月 1 日</td> <td>戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり 都市域を中心として大幅に失われている自然の水循環の恩恵を再びえられるようにするため、量、質、空間のそれぞれの観点からの対策を関係者の連携によって一体的に進める。水量の面では、雨水・下水再生水の利用、地下水涵養のための雨水浸透施設の設置促進などにより、流量の確保を図る。</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり 都市域を中心として大幅に失われている自然の水循環の恩恵を再びえられるようにするため、量、質、空間のそれぞれの観点からの対策を関係者の連携によって一体的に進める。水量の面では、雨水・下水再生水の利用、地下水涵養のための雨水浸透施設の設置促進などにより、流量の確保を図る。					
施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)										
21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり 都市域を中心として大幅に失われている自然の水循環の恩恵を再びえられるようにするため、量、質、空間のそれぞれの観点からの対策を関係者の連携によって一体的に進める。水量の面では、雨水・下水再生水の利用、地下水涵養のための雨水浸透施設の設置促進などにより、流量の確保を図る。										

施策名	水道水源域の水質を改善する		
施策の概要	近年、トリハロメタン等の有害物質や異臭味の影響の問題などにより国民の水道水に対する信頼が低下している。また、水道事業者の対応のみでは、その供給する水道水が水道法に掲げる水質の要件を満たさなくなる場合が生じるおそれがある。こうした状態を踏まえ、安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められている		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成17年度の実績値は60%であり、最終目標を達成した。今後も普及を促進することにより、公共用水域の水質保全を促進する。 (施策の実施状況) ・水道水源域における普及促進を図るため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・水道水源域における下水道処理人口普及率は順調に推移しており、目標を達成したことから、A-3と評価した。しかし、人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で施設の整備が遅れる下水道未普及地域を解消し、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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 23：水道水源域における下水道処理人口普及率 <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> <p>評価 A-3</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>目標値：60%（平成18年度） 実績値：60%（平成17年度） 初期値：48%（平成12年度）</p> </div> </div> </p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	水道水源域における普及促進により目標値を達成したが、未普及地域には、水質保全上重要な地域も多く存在することから、引き続き下水道整備を促進する。 平成20年度から下水道管きよの補助対象範囲を拡充し、重点的な整備を図ることとしている。 （平成20年度予算：662,042百万円の内数[19年度予算：696,288百万円の内数]）		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	第162回国会 内閣総理大臣施政方針演説	平成17年 1月21日	下水道や浄化槽の整備のように、複数の省庁にまたがる同種の公共事業を地域再生のため実施する場合には、窓口を一本化して交付金を地方に配分する仕組みをつくります。

施策名	河川の水質を改善する		
施策の概要	河川水質の改善は動植物の生息・生育環境の保全等とともに、人間生活における自然とのふれあいや河川水利用の安全性の確保などの面からもその改善が望まれており、豊かで美しい自然環境の保全と形成のために河川における汚濁負荷量を削減し、河川水質の改善を進めていく必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・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 18 年度の実績値で 75% であり順調な指標の進捗を見せている。 ・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。</p> <p>(施策の実施状況) ・平成 18 年度には大和川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼を重点的に、浄化浚渫や植生浄化等の整備を実施。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は着実な進捗を見せていることから A-2 と評価した。 ・事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 24：河川における汚濁負荷削減率</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p> <p style="text-align: right;">目標値：78% (平成 19 年度) 実績値：75% (平成 18 年度) 初期値：65% (平成 14 年度)</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	河川における汚濁負荷量削減として、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していく。 (平成 20 年度予算：47,520 百万円の内数 [平成 19 年度予算：48,551 百万円の内数])		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	3. 今後 1, 2 年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり 水量の面では、・・・水質の面では人間活動に伴う汚濁負荷を水域の自然の浄化作用を期待できるレベルまで抑えるため、都市内河川を始めとする都市域を取り巻く水域の水質改善対策の推進を図る。
	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	河川における汚濁負荷削減率【65% (H14) → 78% (H19)】

<p>施策名</p>	<p>水害による被害を軽減するため、施設整備を行う</p>
<p>施策の概要</p>	<p>諸外国と比較して厳しい我が国の国土条件や氾濫域に人口・資産が集中するという社会条件を踏まえつつ、水害被害の軽減を図り、安全で安心できる社会活動を支える必要がある。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・指標については、集計中のものもあるが目標の達成に向けて概ね順調に指標値が推移している。 ・「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。 ・床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成 18 年度の実績値は約 6.0 万戸であり、順調な伸び率を示し、目標を達成したところであるが、引き続き床上浸水の解消を推進する。 ・流下能力不足橋梁数の平成 18 年度の実績値は約 3,100 橋であり、順調な伸び率を示し、目標を達成した。 ・下水道による都市浸水対策達成率の平成 17 年度の実績値は 52.7%であり、この 1 年間で 0.8% 上昇しており、着実に進展している。 ・今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。 ・近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。 (施策の実施状況) ・効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、平成 15 年度からは治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。また、洪水の安全な流下を妨げるボトルネック橋梁の解消を図るため、平成 14 年度からは従来の鉄道橋緊急対策事業の対象として新たに道路橋を追加した。 ・地下空間利用が高度に発達している地区等において、施設の計画規模を上回る降雨に対して被害の最小化を図るため、下水道総合浸水対策緊急事業を創設し、ハード・ソフト・自助を組み合わせた総合的な対策を推進した。 ・近年、頻発している集中豪雨などの対応にあたっては、市町村単位での対応では不十分な面があることから、流域単位での広域的な浸水対策が極めて重要かつ効果的である。このため、複数市町村にまたがる広域的な雨水対策として、雨水を排除できる下水道を流域下水道事業として実施できるよう制度を拡充した。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・各業績指標とも着実な進捗がみられる。業績指標 25 については、平成 19 年度に日本最大級の徳山ダム（洪水調節容量：123,000 千 m³）が完成する等、大幅な進捗を見込んでおり、当初想定していた目標通りの進捗がみられる。 ・業績指標 25、26 及び 28 については、さらなる進捗のため平成 19 年度より、氾濫した場合でも床上浸水被害等の深刻な被害を最小化させるために地域一体となった治水対策制度を創設する等、新たな取組みを行っていくことから A-1 と評価した。 ・業績指標 27 については、目標を達成したことから本指標を廃止する。よって、A-3 と評価した。 ・引き続き流下能力不足橋梁数の解消を図るとともに、河床掘削や陸閘の設置も併せて取り組むことで流下能力の向上を図る。 ・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様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。 ・財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト削減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。 ・ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。 ・平成 18 年度より、ハード・ソフト一体となった内水対策を実施する総合内水対策緊急事業を実施。今後、事業の進捗とともに、効果の発現が見込まれる。 ・下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。 ・さらに、平成 17 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</p>

	<p>策を実施していく。また、特定都市河川の指定を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 25：洪水による氾濫から守られる区域の割合</p> <p style="text-align: center;">評価 A－1</p> <p style="text-align: right;">目標値：約 62%(61.7%) (平成 19 年度) 実績値：約 60%(60.2%) (平成 18 年度) 初期値：約 58%(57.8%) (平成 14 年度)</p> <p>○業績指標 26：床上浸水を緊急に解消すべき戸数</p> <p style="text-align: center;">評価 A－1</p> <p style="text-align: right;">目標値：約 6 万戸 (平成 19 年度) 実績値：約 6.0 万戸 (平成 18 年度) 初期値：約 9 万戸 (平成 14 年度)</p> <p>○業績指標 27：流下能力不足橋梁数</p> <p style="text-align: center;">評価 A－3</p> <p style="text-align: right;">目標値：3,500 橋 (平成 18 年度) 実績値：3,100 橋 (平成 18 年度) 初期値：4,500 橋 (平成 13 年度)</p> <p>○業績指標 28：下水道による都市浸水対策達成率</p> <p style="text-align: center;">評価 A－1</p> <p style="text-align: right;">目標値：54% (平成 19 年度) 実績値：53% (平成 17 年度) 初期値：51% (平成 14 年度)</p>																			
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>評価結果を踏まえ、施策のさらなる進捗のために以下を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重点的な施設整備により国民の安全を確保する防災対策 ・ハード・ソフト両面の施策により氾濫しても被害を最小化する減災対策 ・平成 19 年度に創設した都市水害対策共同事業の推進により、内水氾濫対策を受け持つ下水道と洪水氾濫対策を受け持つ河川がより一層連携・共同し、相互の施設を融通利用することにより、効率的な浸水対策を推進する。 ・平成 20 年度には、雨に強い都市づくり支援事業の創設を行い、雨水貯留浸透を取り入れた下水道によるハード対策と、降雨情報の提供等のソフト対策、住民自らの取組（自助）を含めた総合的な浸水対策を支援することとしている。 <p>(河川：平成 20 年度予算：952,449 百万円の内数[平成 19 年度予算：985,208 百万円の内数]) (下水道：平成 20 年度予算：662,042 百万円の内数[平成 19 年度予算：696,288 百万円の内数])</p>																			
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="352 1167 655 1205">施政方針演説等</th> <th data-bbox="655 1167 815 1205">年月日</th> <th data-bbox="815 1167 1493 1205">記載事項(抜粋)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="352 1205 655 1429">第 166 回国会 施政方針演説</td> <td data-bbox="655 1205 815 1429">平成 19 年 1 月 26 日</td> <td data-bbox="815 1205 1493 1429">7 「健全で安心できる社会」の実現 国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1429 655 1653">経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005</td> <td data-bbox="655 1429 815 1653">平成 17 年 6 月 21 日</td> <td data-bbox="815 1429 1493 1653">第 3 章 新しい躍動の時代を実現するための取組 一 少子高齢化とグローバル化を乗り切る～ 2. 国民の安全・安心の確保～ 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1653 655 1787">経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006</td> <td data-bbox="655 1653 815 1787">平成 18 年 7 月 7 日</td> <td data-bbox="815 1653 1493 1787">第 4 章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処～ 大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。」</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1787 655 1944">経済財政改革の基本方針 2007</td> <td data-bbox="655 1787 815 1944">平成 19 年 6 月 19 日</td> <td data-bbox="815 1787 1493 1944">第 4 章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化～ 【具体的手段】 大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 1944 655 2040">社会資本整備重点計画</td> <td data-bbox="655 1944 815 2040">平成 15 年 10 月 10 日</td> <td data-bbox="815 1944 1493 2040">洪水による氾濫から守られる区域の割合【約 58%(H14)→約 62%(H19)】 床上浸水を緊急に解消すべき戸数【約 9 万戸(H14)→約 6 万戸(H19)】</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	7 「健全で安心できる社会」の実現 国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005	平成 17 年 6 月 21 日	第 3 章 新しい躍動の時代を実現するための取組 一 少子高齢化とグローバル化を乗り切る～ 2. 国民の安全・安心の確保～ 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006	平成 18 年 7 月 7 日	第 4 章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処～ 大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。」	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 4 章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化～ 【具体的手段】 大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	洪水による氾濫から守られる区域の割合【約 58%(H14)→約 62%(H19)】 床上浸水を緊急に解消すべき戸数【約 9 万戸(H14)→約 6 万戸(H19)】	
施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																		
第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	7 「健全で安心できる社会」の実現 国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。																		
経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005	平成 17 年 6 月 21 日	第 3 章 新しい躍動の時代を実現するための取組 一 少子高齢化とグローバル化を乗り切る～ 2. 国民の安全・安心の確保～ 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。																		
経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006	平成 18 年 7 月 7 日	第 4 章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処～ 大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。」																		
経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 4 章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化～ 【具体的手段】 大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。																		
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	洪水による氾濫から守られる区域の割合【約 58%(H14)→約 62%(H19)】 床上浸水を緊急に解消すべき戸数【約 9 万戸(H14)→約 6 万戸(H19)】																		

<p>施策名</p>	<p>災害の危険性に関する情報を普及させる</p>
<p>施策の概要</p>	<p>水害に備えるため堤防や排水機場などの治水施設の整備によるハード面の対策に加え、情報提供によるソフト面の対策を整備することが大切である。ハザードマップの有効性については、平成10年8月豪雨水害時における郡山市民の避難行動効果が明らかとなっており、このことを踏まえ、ソフト対策としてのハザードマップの普及を進めていく必要がある。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・洪水については、平成18年度の実績値は43%であった。伸び率も低調で、目標値を達成できなかった。 ・火山については、平成18年度の実績値が79%となっており、目標を達成した。 (施策の実施状況) (洪水) ・平成17年6月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成13年7月作成)」を改訂。あわせて、「洪水ハザードマップ作成の手引き」を作成。 ・平成17年6月に「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成。 ・平成15年2月に洪水ハザードマップPRパンフレットを作成。 ・浸水想定区域図の公表については、平成13年の水防法改正から順調に公表している。(平成19年3月31日現在の公表：109水系291河川(109水系331河川中)) (火山) ・平成4年度より、火山噴火警戒避難対策事業を推進し、これにより火山活動による社会影響の大きい30火山について火山災害予想区域図の整備が進んでいる。 ・火山災害予想区域図の公表については、平成8年から順調に公表し、平成16年度には目標の30火山全てにおいて公表を行った。(平成18年3月31日現在の公表：30火山(30火山中)) ・公表対象となる市町村への周知により支援を進めているところであり、目標年次までに、火山ハザードマップの作成が必要な主要火山周辺の111市町村に対して、公表・周知・支援を行った。 <平成18年3月31日現在、111市町村(111市町村中)> ・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んだ火山ハザードマップの作成・公表が行われている。 ・関係省庁及び関係機関と連携し、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砂防計画)を策定するため、緊急施工、リアルタイムハザードマップ、平常時からの準備事項等、必要な内容及び策定方法を記載したガイドラインを平成19年4月に作成した。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> (洪水) ・業績指標は、目標値を達成できていないが、平成17年の水防法改正による全国の主要な中小河川におけるハザードマップの作成・公表の義務化、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度の創設等により、実績値のさらなる改善が見込まれる。また、ハザードマップ作成支援率が高い水準に到達したこと、PR活動やポータルサイト作成などにより、当指標は今後順調に増加していくと想定される。よって、B-1と評価した。 ・平成19年度の目標設定に当たっては、平成18年度時点で目標値に達していないこともあり、平成18年度と同じ70%とする。 ・ハザードマップ作成支援のため、浸水想定区域図の公表を進める必要があるが、これに関する目標を設定し、公表対象となる市町村への浸水想定区域図の周知によるハザードマップ作成の支援を進めているところである。 ・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約55%(平成19年3月現在)であるところ、平成17年6月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成13年7月作成)」を改訂し、あわせて「洪水ハザードマップ作成の手引き」、「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成し、現在、これらを活用したハザードマップ作成及び周知の支援に積極的に取り組んでいるところである。 ・洪水ハザードマップの公表済み市区町村での浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハザードマップの効果についての積極的なPR(新聞・パンフレット等)を行うことでさらなる認知の向上を図る。 (火山) ・今後も、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。 ・国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率及びハザードマップ認知率(火山)は目標に達したことより、当指標を廃止する。 【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○ 業績指標29：ハザードマップ認知率(洪水、火山)</p>

	<p>評価 洪水：B-1 火山：A-3</p> <p>目標値：洪水 70%（平成 18 年度）火山 76%（平成 18 年度） 実績値：洪水 43%（平成 18 年度）火山 79%（平成 18 年度） 初期値：洪水 4%（平成 12 年度）火山 30%（平成 12 年度）</p>															
<p>政策評価の結果 の政策への反映 状況</p>	<p>(洪水) 評価結果を踏まえ、ハザードマップ作成支援のため、浸水想定区域図の公表を進めるため、目標を設定し、公表対象となる市町村への浸水想定区域図の周知によるハザードマップ作成の支援を継続的に推進する。 また、平成 17 年 6 月に改訂した「洪水ハザードマップ作成要領（平成 13 年 7 月作成）」、あわせて作成した「洪水ハザードマップ作成の手引き」、「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を活用したハザードマップ作成及び周知の支援に今後とも積極的に取り組む。 さらに、洪水ハザードマップの公表済み市区町村においては、浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハザードマップの効果についての積極的なPR（新聞・パンフレット等）を行うことでさらなる認知の向上を図る。</p> <p>(火山) 平成 19 年度より、火山毎に、緊急ハード対策の施工やリアルタイム火山ハザードマップによる危険範囲の想定などの火山噴火時の緊急対応や平常時からの準備事項等、ハード・ソフト対策からなる火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定を推進している。 (平成 20 年度予算：952,449 百万円の内数 [平成 19 年度予算：985,208 百万円の内数])</p>															
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>施政方針演説等</th> <th>年月日</th> <th>記載事項（抜粋）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第 166 回国会 施政方針演説</td> <td>平成 19 年 1 月 26 日</td> <td>7 「健全で安心できる社会」の実現 国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。</td> </tr> <tr> <td>経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005</td> <td>平成 17 年 6 月 21 日</td> <td>2. 国民の安全・安心の確保～公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。</td> </tr> <tr> <td>経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006</td> <td>平成 18 年 7 月 7 日</td> <td>第 4 章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処 大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。衛生による測位・災害監視技術等を活用したハザードマップの作成や防災情報の迅速な伝達体制の整備、高齢者等の災害時要援護者への避難支援、消防等の災害対策の強化を進めるとともに、消防団、水防団の充実強化を図る。</td> </tr> <tr> <td>経済財政改革の基本方針 2007</td> <td>平成 19 年 6 月 19 日</td> <td>第 4 章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 【具体的手段】 大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	7 「健全で安心できる社会」の実現 国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005	平成 17 年 6 月 21 日	2. 国民の安全・安心の確保～公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006	平成 18 年 7 月 7 日	第 4 章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処 大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。衛生による測位・災害監視技術等を活用したハザードマップの作成や防災情報の迅速な伝達体制の整備、高齢者等の災害時要援護者への避難支援、消防等の災害対策の強化を進めるとともに、消防団、水防団の充実強化を図る。	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 4 章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 【具体的手段】 大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。
	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）													
	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	7 「健全で安心できる社会」の実現 国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。													
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005	平成 17 年 6 月 21 日	2. 国民の安全・安心の確保～公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。													
経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006	平成 18 年 7 月 7 日	第 4 章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処 大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。衛生による測位・災害監視技術等を活用したハザードマップの作成や防災情報の迅速な伝達体制の整備、高齢者等の災害時要援護者への避難支援、消防等の災害対策の強化を進めるとともに、消防団、水防団の充実強化を図る。														
経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 4 章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 【具体的手段】 大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。														

施策名	台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する											
施策の概要	台風は、国民生活に対してもっとも大きな被害をもたらす自然現象の1つである。台風中心位置予報をはじめとする事前の予測情報に基づいて、より効果的な防災対策を講じることにより、台風による被害の軽減を図ることが可能である。このため、台風に関する予測情報の基本である台風中心位置予報をはじめとした気象情報の充実が必要である。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) 台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風の特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前3年間の平均誤差としているが、平成18年を含む前3年間の平均誤差では299kmであった。 精度向上の要因としては、新たな気象衛星観測データを取りこむなど、解析手法を高度化して、数値予報モデルの初期値を改善したことが挙げられる。</p> <p>(施策の実施状況) 平成18年3月にスーパーコンピュータを更新し、これを情報処理基盤として、観測データを取り込む手法の高度化や数値予報モデルの改善等、台風予報精度向上に資する施策を計画的に実施している。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 平成22年までの5年間で台風中心位置予報の精度を約20%改善するという目標に対し、実績は初期値に対して約9%と順調な改善を見せていることから、評価はA-1とした。 平成17年度には前指標の目標を達成したが、平成16年には10個の台風が日本へ上陸し、同年の台風23号では死者・行方不明者が98名にのぼるなど台風による被害は後を絶たず、今後も台風中心位置予報の精度をさらに向上させることが重要であり、台風による被害のさらなる軽減を目指して平成22年度までの本業績指標が設定された。 本目標を達成するためには、予測に用いる数値予報モデルの予測精度を改善することが重要となる。平成18年3月に導入したスーパーコンピュータを用いて、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象資料総合処理システムの解析処理能力の向上等を踏まえたモデル開発を一層推進する必要がある。これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標30：台風中心位置予報の精度</p> <table border="0" data-bbox="459 1160 1129 1252"> <tr> <td>評価</td> <td>A-1</td> <td>目標値：260km（平成22年）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>実績値：299km（平成18年）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：323km（平成17年）</td> </tr> </table>			評価	A-1	目標値：260km（平成22年）			実績値：299km（平成18年）			初期値：323km（平成17年）
評価	A-1	目標値：260km（平成22年）										
		実績値：299km（平成18年）										
		初期値：323km（平成17年）										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○予算額</p> <p>1. 評価結果を踏まえ、台風予報を5日先まで延長するためにシステム整備を行うこととした。 2. 最大瞬間風速を観測できる次世代アメダスを平成19年度に引き続き整備し、統合処理システムに接続することとした。 以上に必要な経費の予算要求を行い、以下の金額が認められた。</p> <p>1.（平成20年度予算：45百万円[新規]） 2.（平成20年度予算：945百万円[19年度予算：815百万円]）</p> <p>○機構・定員要求 なし</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									
	第166回国会 施政方針演説	平成19年 1月26日	大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。									

<p>施策名</p>	<p>土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う</p>																		
<p>施策の概要</p>	<p>現状においても自然災害に占める土砂災害の犠牲者数が約半数にのぼることに鑑み、全国で頻発する土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊による土砂災害から国民の生命・財産を守るため、今後とも計画的な土砂災害対策を実施する必要がある。</p>																		
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害から保全される戸数 平成 18 年度の実績値は約 130 万戸であり、目標に向けて指標値は概ね順調に伸びている。平成 18 年度においても土砂災害が依然として多発しており、今後も効率的に人家を土砂災害から保全する必要がある。 ・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 18 年度の実績値は約 3,900 施設であり、目標に向けて指標値は順調に伸びている。平成 18 年度においても高齢者等の災害時要援護者が土砂災害に被災する割合が高いため、引き続き重点的な整備を推進していく必要がある。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年大きな災害をうけた地域における適切な対応、災害時要援護者対策等について砂防事業等を重点的に実施しているところであり、特に自力避難が困難な災害時要援護者が 24 時間入居している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所について、重点的に実施している。 ・水害対策や土砂災害対策、ハード対策とソフト対策を一体的に実施し、地方の自主性・裁量性をより高めつつ、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的防災対策を推進するため、総合流域防災事業を推進している。 ・ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害対策を実施するため、補助事業採択要件を拡充し、避難所の保全対策を重点的に実施している。 ・土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため平成 13 年に施行された土砂災害防止法に基づいて、土砂災害警戒区域等の指定を行うことで開発行為による新規の住宅地等の増大の抑制等を推進している。また、平成 17 年 7 月の当法の一部改正により、市町村に対する土砂災害ハザードマップの配付の義務付けや、土砂災害情報の伝達方法の市町村地域防災計画への規定を義務づけたほか、平成 18 年 9 月に土砂災害防止法に基づく土砂災害防止対策基本指針を変更し、都道市町村の警戒避難体制整備に対する都道府県の役割について述べるなど、警戒避難体制整備を強化し、土砂災害防止対策の効率的な推進を図っている。 ・市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援するため、「土砂災害警戒避難ガイドライン検討会」により、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定し、警戒避難体制の整備の強化を図っている。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・業績指標は、「土砂災害から保全される戸数」、「土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数」ともに毎年順調に伸びており、A-1 と評価した。 ・平成 18 年は、梅雨前線豪雨、台風 13 号等により、全国で 1,441 件の土砂災害が発生し、25 名という尊い人命が失われた。 ・毎年全国各地で発生する土砂災害の現状と課題を踏まえ、今後の基本的政策の立案に資するため、平成 19 年 2 月より「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関する審議を継続しており、平成 19 年 12 月を目処に提言を頂き、政策に反映させ土砂災害対策を進めていく。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 31：土砂災害から保全される戸数</p> <table border="0"> <tr> <td>評価</td> <td>A-1</td> <td>目標値：約 140 万戸(平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>実績値：約 130 万戸(平成 18 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：約 120 万戸(平成 14 年度)</td> </tr> </table> <p>○業績指標 32：土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数</p> <table border="0"> <tr> <td>評価</td> <td>A-1</td> <td>目標値：約 4,100 施設(平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>実績値：約 3,900 施設(平成 18 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：約 3,100 施設(平成 14 年度)</td> </tr> </table>	評価	A-1	目標値：約 140 万戸(平成 19 年度)			実績値：約 130 万戸(平成 18 年度)			初期値：約 120 万戸(平成 14 年度)	評価	A-1	目標値：約 4,100 施設(平成 19 年度)			実績値：約 3,900 施設(平成 18 年度)			初期値：約 3,100 施設(平成 14 年度)
評価	A-1	目標値：約 140 万戸(平成 19 年度)																	
		実績値：約 130 万戸(平成 18 年度)																	
		初期値：約 120 万戸(平成 14 年度)																	
評価	A-1	目標値：約 4,100 施設(平成 19 年度)																	
		実績値：約 3,900 施設(平成 18 年度)																	
		初期値：約 3,100 施設(平成 14 年度)																	
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>評価結果を踏まえ、今後の基本的政策の立案に資するため、平成 19 年 2 月より「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関する審議を継続し、平成 20 年 3 月に提言を頂いた。今後政策に反映させ土砂災害対策を進める。また、平成 19 年 4 月より、急傾斜地崩壊対策事業の採択要件を拡充し、市町村役場、警察署、消防署等の地域の防災拠点の保全対策を推進しているほか、避難困難地において、保全対象が市町村地域防災計画へ指定されることが確実な避難場所(予定地)であっても、砂防設備等を整備できるよう、砂防事業費補助等の採択基準の拡充を要求するなど、ハード・ソフト対策一体となった効率的な土砂災害対策を重点的に推進している。また、火山噴火等に伴う継続的かつ大量な土砂流出等により、砂防設備の適正な機能確保が困難である水系などについて、国が直轄で砂防</p>																		

	設備を管理し、機能を確保する制度の創設を要求した。今後とも計画的に土砂災害対策を推進していく。 (平成 20 年度予算：952,449 百万円の内数 [平成 19 年度予算：985,208 百万円の内数])		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	第 1 章 3 項に「昨年は豪雨や台風による災害が多発するとともに、新潟県中越地震により甚大な被害を受け、年末にはインドネシア・スマトラ島沖で大地震と津波が発生して多くの国々が未曾有の災害に襲われました。被害に遭われた方々、そして今なお困難な生活を余儀なくされている方々に対し、心からお見舞いを申し上げます。 国内の被災地が迅速に復旧事業に取り組めるよう、激甚災害指定を行い、補正予算を編成しました。一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から 10 年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」と記載
	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	第 7 章 7 項に「国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。 大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」と記載。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005	平成 17 年 6 月 21 日	2. 国民の安全・安心の確保～ 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006	平成 18 年 7 月 7 日	4. 生活におけるリスクへの対処～ ・大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。
	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化～ 大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。また、消防等地域の災害応急対応力の充実を図る。
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	土砂災害から保全される戸数【約 120 万戸(H14)→約 140 万戸(H19)】【うち災害弱者関連施設数約 3,100 施設(H14)→約 4,100 施設(H19)】	

施策名	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		
施策の概要	防護が必要な海岸のうち、所要の機能を確保した海岸保全施設の整備は十分ではないため、海岸保全施設を計画的に整備し、生命・財産についての所要の安全性を確保することが必要である。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成18年度の実績値は防護されていない面積約12万haであり、目標の達成に向けて指標値は伸びている。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって、津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。 (施策の実施状況) ・未整備地区における海岸保全施設の新築整備、暫定施設の早期完成や老朽化施設の更新、水門等の機能の高度化等を行っている。 海岸事業実施箇所数 667箇所 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標の着実な進捗が見られており、平成19年度には「海岸耐震対策緊急事業」を創設して取組を促進していることからA-1と評価した。 ・海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛（避難）行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標33：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12万ha（平成18年度） 初期値：約15万ha（平成14年度） 評価 A-1</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、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。また、築造後相当な年月が経過し機能の低下が著しい海岸保全施設については老朽化対策が喫緊の課題となっていることから、平成20年度から「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設し、海岸保全施設の老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進することとした。 (海岸：平成20年度予算：39,481百万円の内数[平成19年度予算：40,474百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	第166回国会 施政方針演説	平成19年 1月26日	7 「健全で安心できる社会」の実現 国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005	平成17年 6月21日	第3章 新しい躍動の時代を実現するための取組 一 少子高齢化とグローバル化を乗り切る 2. 国民の安全・安心の確保 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006	平成18年 7月7日	第4章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 5. 社会におけるリスクへの対処 ・ 大規模水害・大規模土砂対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。
	経済財政改革の基本方針2007	平成19年 6月19日	第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 ・ 大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。
社会資本整備重点計画	平成15年 10月10日	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積【約15万ha(H14)→約10万ha(H19)】	

施策名	災害時の緊急支援ルートを確認する		
施策の概要	集中豪雨や大規模地震等の災害発生時には、地域の生活の中心都市の孤立を防ぎ、迅速な救援活動や緊急物資輸送を支援する救援ルートが不可欠。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成 14 年度実績値 66%に対し平成 18 年度の実績値は 76%となり、平成 19 年度の目標 76%を 1 年前倒して達成した。 ・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斜面对策等の防災対策を推進しているところであり、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は着実に増加（平成 18 年度は 8 都市増加）している。 ・特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の実施率は、平成 18 年度末時点で直轄国道は 87%、都道府県管理道路は 67%（うち優先確保ルート（注）は 92%）、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では 75%（うち優先確保ルートは 89%）まで進捗した。しかしながら、斜面对策等の防災対策の進捗率は全体で 4 割弱の状況である。 （注）緊急輸送道路のうち、主要な防災拠点と市街地を結ぶなど、特に重要な区間をさす。 （施策の実施状況） ・緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成 17 年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」（平成 17～19 年度）、「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」（平成 17～19 年度）を策定し、平成 18 年度も引き続き橋梁の耐震補強を重点的に実施した。 ・斜面对策等の防災対策についても重点的に推進したが、対策の必要な箇所を多く抱える都道府県管理道路の進捗率が低い状況にある。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 ・業績指標は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の推進により、平成 19 年度の目標を 1 年前倒して達成したことから、A-2 と評価した。 ・橋梁耐震補強の促進により業績指標が向上したことから、今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面对策等の防災対策については、依然として多くの未対策箇所が残っており、効果的な推進が重要である。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 34：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：76%（平成 18 年度） 初期値：66%（平成 14 年度） 評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	・橋梁耐震補強の促進により業績指標（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）が向上（平成 19 年度の目標を 1 年前倒して達成）したことから、今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面对策等の防災対策については、依然として多くの未対策箇所が残っており、効果的な推進が重要である。 （平成 20 年度予算額：640,453 百万円の内数[平成 19 年度予算：646,857 百万円の内数]）		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画 2 章	平成 15 年 10 月 10 日	災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合【66%（H14）→76%（H19）】
	施政方針演説 第 166 回	平成 19 年 1 月 26 日	「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。」
経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 4 章 5 項に「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。」と記載	

施策名	震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う		
施策の概要	震災によって引き起こされる水害は、我が国の地形条件、人口・資産分布等の社会条件などから、国民生活に大きな被害をもたらす危険性がある。このため、河川管理施設や海岸保全施設等の施設を充実させることによりできる限り水害を抑える必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成18年度末の実績値は約10,500ha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、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。</p> <p>(施策の実施状況) ・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推進している。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標の着実な進捗が見られており、平成19年度には「海岸耐震対策緊急事業」を創設して取組を促進することからA-1と評価した。 ・堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 35：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消 目標値：約10,000ha（平成19年度） 実績値：約10,500ha（平成18年度） 初期値：約13,000ha（平成14年度） 評価 A-1</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、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。</p> <p>(海岸：平成20年度予算：39,481百万円の内数 [平成19年度予算：40,474百万円の内数]) (河川：平成20年度予算：952,449百万円の内数 [平成19年度予算：985,208百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	第166回国会 施政方針演説	平成19年 1月26日	7 「健全で安心できる社会」の実現 国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005	平成17年 6月21日	第3章 新しい躍動の時代を実現するための取組 一 少子高齢化とグローバル化を乗り切る 2. 国民の安全・安心の確保 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006	平成18年 7月7日	第4章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処 大規模地震対策の一環として、地域の防災拠点となる学校をはじめとする公共施設や住宅等の耐震化、密集市街地の整備等を進める。また、従来より取組を進めてきた大規模地震対策の着実な進捗を図るとともに、特に首都直下地震について、「首都直下地震対策大綱」及び「首都直下地震の地震防災戦略」等に基づき、中枢機能の継続性の確保及び定量的な減災目標の着実な達成に向けた取組等を推進する。
経済財政改革の基本方針2007	平成19年 6月19日	第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 【具体的手段】 大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対	

	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	応を推進する。 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消 【約 13,000ha (H14)→約 10,000ha (H19)】
--	------------	----------------------	--

施策名	多数の者が利用する建築物を耐震化する		
施策の概要	多数の者が利用する建築物を耐震化する建築物の耐震性の基準は昭和56年に大きく改正されており、それ以前に建築されたものには十分な耐震性を有していないものがあることから、特に多数の者が利用するものについて重点的に耐震化を図る必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年度の耐震化率は集計中であるが、実績値(平成17年度20%)が2期連続で上昇していることを踏まえると、耐震改修促進法の改正、耐震改修促進税制の創設、都道府県耐震改修促進計画の策定等により、耐震診断、耐震改修が促進されたものと考えられる。平成19年3月の能登半島地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等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>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震改修費補助制度の拡充 緊急輸送道路沿道建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進するため、財政支援の拡充を行った。 耐震改修促進税制の創設 利用実態は集計中であるが、耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会において、耐震改修促進税制の説明を行った。 国の防災拠点官庁施設の耐震化を実施した。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <p>業績指標は、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)であり、平成18年度の耐震化率は集計中であるが、実績値(平成17年度20%)が2期連続で上昇していること、耐震改修促進法の改正、耐震改修促進税制の創設、都道府県耐震改修促進計画の策定等により、耐震診断、耐震改修が促進されたと判断できるため、A-1と評価した。</p> <p>改正耐震改修促進法で策定が義務付けられた、都道府県耐震改修促進計画は平成19年3月末で9県が未策定であり、早期の策定が重要である。</p> <p>また、市区町村の耐震改修促進計画の策定状況は1831市区町村中65市区町村(3.5%)であり、耐震化を計画的に取り組むためにも早期の策定が望ましい。引き続き都道府県を通じ取組強化を要請し、適宜取組状況を公表していく。</p> <p>住宅・建築物耐震改修等事業による補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であり、補助制度の整備を要請していく。</p> <p>防災拠点となる学校、病院、庁舎などの公共建築物における耐震化を引き続き推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修、耐震改修促進税制について普及広報を図っていく必要がある。</p> <p>さらに、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っていく必要がある。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 36-1：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)</p> <p style="text-align: right;">目標値：約2割(平成19年度)</p> <p style="text-align: right;">実績値：20%(平成17年度)</p> <p style="text-align: right;">初期値：16%(平成14年度)</p> <p style="text-align: center;">評価 A-1</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果をふまえ、これまでの取り組みを引き続き推進していくため、建築物の耐震化に必要な経費を確保した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅・建築物耐震改修等事業【平成20年度予算：17,000百万円(19年度予算：13,408百万円)】 防災拠点官庁施設の耐震化【平成20年度予算：23,088百万円(官庁営繕費の内数)(19年度予算：23,246百万円(官庁営繕費の内数))】 		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	社会資本整備重点計画	平成15年10月10日	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15%(H13)→約2割(H19)、住宅H19に約65%】
	第162回国会 施政方針演説	平成17年1月21日	災害に強い国づくりを一層進めてまいります。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005	平成17年6月21日	第3章 新しい躍動の時代を実現するための取組 2. 国民の安全・安心の確保 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する
	第164回国会 施政方針演説	平成18年1月20日	耐震化の促進に全力を挙げます。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針	平成18年7月7日	第4章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処

	2006		大規模地震対策の一環として、地域の防災拠点となる学校をはじめとする公共施設や住宅等の耐震化、密集市街地の整備等を進める。
	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	大規模地震や土砂災害など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。
	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 4 章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。

施策名	住宅を耐震化する		
施策の概要	建築物の耐震性の基準は昭和 56 年に大きく改正されており、それ以前に建築されたものには十分な耐震性を有していないものがあることから、特に生命・財産に係る被害の軽減に大きく関係する住宅の耐震化を図る必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 63% であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。 ・ 平成 19 年 3 月の能登半島地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等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>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅の耐震性の評価に係る技術指針や、耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会を開催した。 ・ 耐震改修促進税制の創設 利用実態は集計中であるが、耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会において耐震改修促進税制の説明を行った。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <p>業績指標は、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) であり、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 63% と、目標値に沿って耐震化が進捗していると判断できるため、A-1 と評価した。</p> <p>改正耐震改修促進法で策定が義務付けられた、都道府県耐震改修促進計画は平成 19 年 3 月末で 9 県が未策定であり、早期の策定が重要である。</p> <p>また、市区町村の耐震改修促進計画の策定状況は 1831 市区町村中 65 市区町村 (3.5%) であり、耐震化を計画的に取り組むためにも早期の策定が望ましい。引き続き都道府県を通じ取組強化を要請し、適宜取組状況を公表していく。</p> <p>住宅・建築物耐震改修等事業による補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であり、補助制度の整備を要請していく。</p> <p>所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修、耐震改修促進税制について普及広報を図っていく必要がある。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 36-2：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)</p> <p style="text-align: center;">評価 A-1</p> <p style="text-align: right;">目標値：約 65% (平成 19 年度) 実績値：約 63% (平成 15 年度) 初期値：51% (平成 10 年度)</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○予算要求</p> <p>評価結果を踏まえ、これまでの取組を引き続き推進していくため、住宅の耐震化に必要な経費を確保した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅・建築物耐震改修等事業【平成 20 年度予算：17,000 百万円 (19 年度予算：13,408 百万円)】 		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策 (主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項 (抜粋)
	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	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 15% (H13)→約 2 割 (H19)、住宅 H19 に約 65%】
	第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	災害に強い国づくりを一層進めてまいります。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005	平成 17 年 6 月 21 日	第 3 章 新しい躍動の時代を実現するための取組 2. 国民の安全・安心の確保 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する
	第 164 回国会 施政方針演説	平成 18 年 1 月 20 日	耐震化の促進に全力を挙げます。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006	平成 18 年 7 月 7 日	第 4 章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処 大規模地震対策の一環として、地域の防災拠点となる学校をはじめとする公共施設や住宅等の耐震化、密集市街地の整備等を進める。
	住生活基本計画	平成 18 年 9 月 19 日	・新耐震基準 (昭和 56 年基準) が求める耐震性を有する住宅ストックの比率【75% (平 15) →90% (平 27)】
	第 166 回国会 施政方針	平成 19 年	大規模地震や土砂災害など、防災対策を戦略的、重点

	針演説	1月26日	的に進めます。
	経済財政改革の基本方針2007	平成19年 6月19日	第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。

施策名	震災時の避難地を確保する		
施策の概要	震災時に深刻な被害が予想される市街地において、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、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を整備する必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・各地方公共団体からの報告に基づく速報値は、平成 18 年度末現在で約 20%と進捗しており、順調に進捗しているものと思われる。</p> <p>(施策の実施状況) ・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、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行った。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は平成 18 年度末現在で約 20%と進捗しているが、備蓄倉庫、放送施設の整備推進等、今後更なる施策の推進が必要であることから A-1 と評価した。 ・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とともに、帰宅困難者対策に資する都市公園、密集市街地の延焼防止機能を有する都市公園等の整備を推進する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 37：一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合 目標値：約 25% (平成 19 年度) 実績値：約 20% (平成 18 年度※) 初期値：約 9% (平成 14 年度)</p> <p style="text-align: right;">※速報値</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>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、地震災害時の広域避難地等となる防災公園の整備を積極的に実施している。</p> <p>また、地域防災拠点となる防災公園の地域要件を拡充し、人口や産業が集中し、被災した場合に甚大な被害が想定される都市において、災害時に防災拠点として機能する防災公園の整備を全国的に推進する。</p> <p>以上に必要な経費として、平成 20 年度予算に反映させた。 (都市公園防災事業費補助：平成 20 年度予算：27,250 百万円[19 年度予算：27,085 百万円]、国営公園整備：平成 20 年度予算：23,130 百万円[19 年度予算：24,737 百万円]の内数)</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	国内の被災地が迅速に復旧事業に取り組めるよう、激甚災害指定を行い、補正予算を編成しました。一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から 10 年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。
	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするよう努めます。
	経済財政改革の基本方針 2007 ～「美しい国」へのシナリオ～	平成 19 年 6 月 19 日	大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。また、消防等地域の災害応急対応力の充実に努める。
社会資本整備重点計画 2 章	平成 15 年 10 月 10 日	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【9% (H14)→25% (H19)】	

施策名	震災時の緊急物資の供給を確保する											
施策の概要	震災時においては、被害をできる限り抑えるためにも、被災地域に緊急物資をいち早く供給することが必要である。しかし、通常の物資輸送が困難な場合が多くあるため、多様な輸送手段により緊急物資を輸送できるようにする必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) 平成 18 年度は耐震強化岸壁が 1 パース供用されたことにより、緊急物資供給可能人口が前年度から約 10 万人増加し、約 2,050 万人となった。</p> <p>(施策の実施状況) 対象とする地域において、平成 18 年度には 20 港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、うち 1 港湾の耐震強化岸壁が供用開始された。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 公共事業予算の制約から、図-2にあるように、平成 14～16 年度予算は前年度と同程度の予算額で推移してきたが、大規模地震の切迫性や、これに対する対応の必要性について中央防災会議等で議論されていることなどを踏まえ、17 年度は前年度比 1.3 倍の 45 億円、18 年度は 1.6 倍の 71 億円の予算を重点的に確保したところである。</p> <p>なお、耐震強化岸壁の整備期間を考慮すると 2～3 年後には予算の増強効果が見込まれる。また、耐震強化岸壁の整備にあたっては、従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁（特定）に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から 7 日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁（標準）を導入することとし、トータルの整備費用の縮減する方針を定めた。</p> <p>さらに、平成 17 年度には、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18 年度から 22 年度までの 5 年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図ることとしている。</p> <p>以上のような対応をとりながら、計画的な整備を推進していることから、目標達成に向けた成果を示していると考え A-2 と評価した。</p> <p>19 年度は耐震強化岸壁緊急整備プログラムに基づき、引き続き、予算の重点化を図ることとしており、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ことに努めて参りたい。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 38：港湾による緊急物資供給可能人口</p> <table border="0" data-bbox="606 1187 1308 1288"> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">A-2</td> <td style="text-align: right;">目標値：約 2,600 万人（平成 19 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">実績値：約 2,050 万人（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">初期値：約 1,900 万人（平成 14 年度）</td> </tr> </table>			評価	A-2	目標値：約 2,600 万人（平成 19 年度）			実績値：約 2,050 万人（平成 18 年度）			初期値：約 1,900 万人（平成 14 年度）
評価	A-2	目標値：約 2,600 万人（平成 19 年度）										
		実績値：約 2,050 万人（平成 18 年度）										
		初期値：約 1,900 万人（平成 14 年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、引き続き、耐震強化岸壁緊急整備プログラムに基づき、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している。 (港湾：平成 20 年度予算：293,960 百万円の内数 [平成 19 年度予算：280,723 百万円の内数])											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									
	第166回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。									
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	港湾による緊急物資供給可能人口【約 1,900 万人(H14)→2,600 万人(H19)】										

施策名	密集市街地を改善する		
施策の概要	老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、密集市街地の早急な整備改善を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させる必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保について、平成17年度末までに約3割進捗しており、平成19年度までの目標については概ね達成される見込み。</p> <p>(施策の実施状況) ・住宅市街地総合整備事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の整備改善を図った。 ・民間事業者等では事業が困難で、かつ都市再生を緊急に図るべき密集市街地において、都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金を充当して、密集市街地の整備を図った。 ・特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援した。 ・街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市防災総合推進事業等により、避難地・避難路の整備及び周辺建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯として機能する防災環境軸の形成を図った。 ・平成19年3月、以下を内容とする「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」の改正を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 道路等と一体的に整備する受け皿住宅等の敷地に容積を移転できる地区計画制度の創設 - 老朽住宅居住者の受け皿を、地方公共団体の要請により都市再生機構が整備 - 用地買収方式による第二種市街地再開発事業の面積要件を緩和 - 権利変換手法による防災街区整備事業の地区要件を緩和 <p>課題の特定と今後の取組の方向性 業績指標から、施策は一定の成果をあげていると判断できるため、A-1と評価した。 ・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。 ・重点密集市街地の整備改善については、都市再生プロジェクト第3次決定（平成13年12月都市再生本部決定）において、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされており、同第12次決定（平成19年1月）においても取り組みを加速化する旨再度プロジェクト決定される等、重要な課題である。目標達成に向け、取組みをよりスピードアップしていく必要があることから、今後も引き続き、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図ることにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 39：地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合</p> <p style="text-align: right;">目標値：約3割（平成19年度） 実績値：28.8%（平成17年度） 初期値：0%（平成14年度）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-1</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>平成20年度予算に反映させた。</p> <p>評価結果をふまえ、これまでの取組を引き続き推進・加速化するため、密集市街地の改善に必要な経費を要求した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型） 【平成20年度予算：26,065百万円の内数（平成19年度予算：29,765百万円の内数）】 ・都市防災総合推進事業 【平成20年度予算：2,500百万円の内数（平成19年度予算：1,832百万円の内数）】 ・都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型・防災環境軸整備促進型） 【平成20年度予算：0百万円の内数（平成19年度予算：5,500百万円の内数）】 ・密集市街地におけるまちづくり規制合理化支援事業 【平成20年度予算：170百万円（平成19年度予算：170百万円）】 		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画	平成15年10月10日	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 【約8,000haのうち、0%（H14）→約3割（H19）】
	第162回国会 施政方針演説	平成17年1月21日	災害に強い国づくりを一層進めてまいります。
経済財政運営と構造改	平成17年	第3章 新しい躍動の時代を実現するための取組	

革に関する基本方針 2005	6月21日	2. 国民の安全・安心の確保 公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する
経済成長戦略大綱	平成18年 6月26日 平成19年 6月19日 改定	第3. 地域・中小企業の活性化（地域活性化戦略） 地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地のうち、特に危険な市街地について、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替への促進を図ることにより、密集市街地のリノベーションを戦略的に推進する。具体的には、未整備都市計画道路、地区防災施設の整備等防災上有効な公共施設の重点整備有効な公共施設の重点整備と、これと一体となった沿道建築物の整備、従前居住者用住宅対策、低未利用地を活用した市街地整備を進めるとともに、地区計画等建築に係る規制の緩和制度の活用を推進する。また、リノベーションへの合意形成を円滑に進めるため、協議会や専門家のさらなる活用等住民組織への支援を行う。さらに、密集市街地における基盤整備と沿道建築物の建替等を一体的かつ協力に進める事業手法の拡充や道路等と一体的に整備される受け皿住宅等の建築に係る規制の合理化策等を内容とする「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」等の改正を受け、これらの制度の活用を促進する。
経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006	平成18年 7月7日	第4章 安全・安心の確保と柔軟で多様な社会の実現 4. 生活におけるリスクへの対処 大規模地震対策の一環として、地域の防災拠点となる学校をはじめとする公共施設や住宅等の耐震化、密集市街地の整備等を進める。
住生活基本計画	平成18年 9月19日	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大規模火災に対する最低限の安全性が確保される市街地の割合【約8,000haのうち、0%（平14）→おおむね100%（平23）】
第166回国会 施政方針演説	平成19年 1月26日	大規模地震や土砂災害など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。
経済財政改革の基本方針 2007	平成19年 6月19日	第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。

<p>施策名</p>	<p>海上における死亡・行方不明者を減少させる</p>
<p>施策の概要</p>	<p>海上においては、船舶による輸送活動、漁業活動、マリレジャー活動等が活発に行われており、これら活動に伴う海難や海中転落により、数多くの人命が失われている現状にある。このため、海上における死亡・行方不明者を減少させることが必要である。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 18 年の実績値は 274 人であり、平成 17 年に比べ 2 人減少であり、目標は未達成であった。 ・実績値 274 人のうち漁船にかかるものが 166 人と全体の 6 割以上を占めており、特に、一人乗り漁船が 111 人と漁船の中で半数以上を占めている。 ・2 時間以内の情報入手割合は 72%であった。 ・プレジャーボート等海難及びプレジャーボート等からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 52%であった。 ・漁船海難及び漁船からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 31%であった。 ・一般船舶（*）海難及び一般船舶からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 45%であった。 * 一般船舶：貨物船、タンカー、旅客船、遊漁船、曳船、台船、作業船等 (施策の実施状況) 平成 18 年度には、事故情報の早期入手、救助勢力の早期投入及びライフジャケット着用、救助救急体制の充実の推進等として、 ・自己救命策確保を推進する各種キャンペーンをあらゆる機会を通じ実施 ・広報媒体を活用した集中的な周知・啓発の実施 ・漁船海難は、秋から冬にかけて多発する傾向にあるため、9 月 21 日から 30 日までを「漁船海難防止強化旬間」に設定する等、漁業関係者に対する安全指導・啓発活動を実施 ・関係省庁・地方自治体等と連携した安全指導・啓発活動の推進 ・小中学生等若年齢層に対する事故防止のための安全指導の実施 ・ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナ等のフォローアップ及び地域拠点化の展開：490 ヶ所（平成 17 年末）から 567 ヶ所（平成 18 年末現在）に増加 ・ヘリコプターの高速性等を活用した人命救助体制の充実強化を図るため、函館及び福岡航空基地に機動救難士を配置 ・捜索救助勢力を有する関係機関等との連携強化 ・民間救助組織の育成（水難救済会、BAN の活動支援） ・JASREP 参加促進運動を全国的に展開するとともに、JASREP 通報実績優秀船舶の顕彰を実施：JASREP 参加隻数 2,486 隻（平成 17 年末）から 2,654 隻（平成 18 年末）に増加 ・ライフジャケットの着用措置に関する規制のあり方を検討した結果、海中転落による死者・行方不明者数が依然として減少傾向にない小型漁船の乗船者に対して着用義務範囲を拡大（平成 19 年 3 月公布、平成 20 年 4 月施行） <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> (課題の特定) ・平成 18 年度の死者・行方不明者数は、平成 17 年より 2 名減少しているものの、目標は未達成であることから B-2 と評価した。 ・海難情報を早期に入手する割合は、平成 17 年と比較すると減少しており、特に漁船から海難情報を 2 時間以内に入手する割合が全体の約 6 割と低いため、救助率に大きな影響を与える海難情報を早期に入手する割合をより一層増加させる必要がある。 ・ライフジャケットの着用率は、平成 17 年と比較すると若干増加しているが、平成 18 年の死者・行方不明者の約 6 割を占める漁船については、漁船海難及び漁船からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 31%であった。 漁船海難及び漁船からの海中転落により海に投げ出された者のうち、ライフジャケット着用者の生存率は 90%、未着用者の生存率は 47%であり、ライフジャケットの着用は、死者・行方不明者数の減少のための有効な施策と考えられることから、今後ともより一層の自己救命策確保の指導・啓発及び漁船関係者に対する安全指導が必要である。 ・死者・行方不明者を伴う海難や海中転落は依然として沿岸部において多発していることから、ヘリコプターと機動救難士等が連携した迅速な現場進出、吊り上げ救助及び救急救命処置を講じながらの搬送が行える体制の拡充等により、沿岸海域における救助体制の更なる強化が必要である。 (今後の取組の方向性) ・平成 18 年の死者・行方不明者数は、ここ数年減少傾向を維持している。 ・海難等の発生から 2 時間以内に情報入手する割合は 70%台を保っており、また平成 18 年度のライフジャケット着用率は 42%で平成 17 年より 6%向上している。 このように、施策の効果が現れてきていることから、これからも下記取組を継続してより</p>

	<p>一層推進していく。</p> <p>①海難情報等の早期入手 ②ライフジャケット着用率の向上 ③救助・救急体制の充実</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 40：海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数</p> <p style="text-align: right;">目標値：220 人以下（平成 22 年） 実績値：274 人（平成 18 年） 初期値：276 人（平成 17 年）</p> <p style="text-align: center;">評価 B-2</p>											
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>評価結果を踏まえ、海難情報の早期入手、ライフジャケット着用率の向上、救助・救急体制の充実を強力に推進していく。</p> <p>（平成 20 年度予算：38,000 百万円 [19 年度予算：37,235 百万円]）</p>											
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">施政方針演説等</th> <th style="text-align: center;">年月日</th> <th style="text-align: center;">記載事項（抜粋）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="352 566 655 667">第 8 次交通安全基本計画</td> <td data-bbox="655 566 815 667">平成 18 年 3 月 14 日</td> <td data-bbox="815 566 1493 667">・平成 22 年までに年間海難及び船舶からの海中転落者による死者・行方不明者数を 220 人以下とすることを目指す。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="352 667 655 763">経済財政改革の基本方針 2007</td> <td data-bbox="655 667 815 763">平成 19 年 6 月 19 日</td> <td data-bbox="815 667 1493 763">・「第 8 次交通安全基本計画」に基づく取組を着実に推進する。</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）	第 8 次交通安全基本計画	平成 18 年 3 月 14 日	・平成 22 年までに年間海難及び船舶からの海中転落者による死者・行方不明者数を 220 人以下とすることを目指す。	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	・「第 8 次交通安全基本計画」に基づく取組を着実に推進する。		
施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）										
第 8 次交通安全基本計画	平成 18 年 3 月 14 日	・平成 22 年までに年間海難及び船舶からの海中転落者による死者・行方不明者数を 220 人以下とすることを目指す。										
経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	・「第 8 次交通安全基本計画」に基づく取組を着実に推進する。										

施策名	船舶交通の安全を確保する		
施策の概要	<p>ふくそう海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上物流を遮断し、我が国の経済を麻痺させるおそれがあることから、これら海難を未然に防止し、船舶交通の安全を確保していく必要がある。</p>		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・航路標識等の整備による海上交通環境の向上、巡視船艇による航法指導、海上交通センター等による的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、平成18年度においても大規模海難を未然に防止し、目標を達成した。 (施策の実施状況) ①A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等 ・A I Sを活用した次世代型航行支援システムを大阪湾海上交通センター及び港内交通管制室（東京湾）に整備した。 ・平成18年7月から名古屋港海上交通センターにおいて、また、平成19年3月から来島海峡海上交通センターにおいてA I Sを活用した次世代型航行支援システムの運用を開始した。 ・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29基の整備を実施した。 ・平成19年3月から姫路海上保安部において沿岸域情報提供システム（M I C S）を整備し、安全情報の提供を開始した。 ②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実施した。 ③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。 ④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、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 大規模海難の発生数0を維持しており、現在までに実施してきた施策が有効であったと評価できることからA-2と評価した。 我が国の経済活動を支える船舶の海難を未然に防ぎ、人命、財産、環境を保護し、国民が安心して生活できる環境を確保していくことは普遍的な社会ニーズである。 特に船舶交通が集中するふくそう海域においては、社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難が発生する蓋然性が高い。 したがって、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を中心に当該施策を継続して実施し、大規模海難の発生数0を維持する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標41：ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 目標値：0件（平成18年度以降毎年度） 実績値：0件（平成18年度） 初期値：0件（平成14年度）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、引き続き、海上交通センター等の的確な運用を中心に、当該施策を継続実施する。 （平成20年度予算：3,467百万円 [平成19年度予算：3,135百万円]）</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画 第8次交通安全基本計画	平成15年 10月10日 平成18年 3月14日	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 第一義的に、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を防止し、その発生数をゼロとする

施策名	ハイジャック・航空機テロの発生を防止する										
施策の概要	ハイジャック・航空機テロは、それらが発生することにより航空交通及び国民生活への安全に与える影響が大きいため、これらを未然に防止する必要がある。										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 16 年度以降毎年度の目標値は 0 件であり、目標については、達成している。 <p>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、空港警戒体制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。</p> <p>しかし、我が国に対するテロ予告、ロンドン同時爆発テロ事件発生など、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た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。</p> <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港警戒体制のレベル I の維持、ハイジャック検査機器導入に対する航空会社等への補助、空港警備状況等についての監査等の施策を引き続き実施。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 業績指標は航空機に対するハイジャック・テロの発生件数であり、実績値は目標値の 0 件を達成している。この実績値は、従来からのハイジャック・テロ対策とともに新たな施策を推進してきた結果達成されたものであることから、A-1 と評価した。 今後、現在実施しているハイジャック・テロ対策を引き続き推進していくとともに、ICAO の取組に対する財政的貢献等国際協力の推進、航空保安対策に関する体制の整備・充実等を図っていく。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 42：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%;">目標値：0 件（平成 16 年度以降毎年度）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">A-1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値：0 件（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：0 件（平成 14 年度）</td> </tr> </table>				目標値：0 件（平成 16 年度以降毎年度）	評価	A-1		実績値：0 件（平成 18 年度）		初期値：0 件（平成 14 年度）
	目標値：0 件（平成 16 年度以降毎年度）										
評価	A-1										
	実績値：0 件（平成 18 年度）										
	初期値：0 件（平成 14 年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○予算</p> <p>米国同時多発テロ以降強化実施中である旅客の手荷物検査、航空貨物の X 線検査装置等による爆発物検査、貨物ターミナルビル等の監視及び空港関係者等の検査等の保安対策について引き続き確実な実施を図る。 (平成 20 年度予算額：7,750 百万円 [19 年度予算：9,927 百万円])</p> <p>○機構・定員</p> <p>評価結果を踏まえ、液体物の国際線客室機内への持込制限等保安対策における運用面を強化すると共に、航空貨物に対する新たなセキュリティー対策も米国等で進展していることから、我が国でも一層の貨物セキュリティー対策の体制強化を図るための定員を確保。 (定員：1 名)</p>										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)								
	第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	テロの脅威が世界的に高まっている中、警察官が航空機に同乗するスカイマーシャルを導入するとともに、国際便の乗客名簿を基に入国前に不審者を電子的に照合するシステムの運用を開始しました。本年 4 月からホテル業者による外国人宿泊客の本人確認を徹底するなど、テロの防止対策を強化します。								
第 164 回国会 施政方針演説	平成 18 年 1 月 20 日	テロの未然防止を図るため、情報の収集・分析、重要施設や公共交通機関の警戒警備等の対策を徹底いたします。									

<p>施策名</p>	<p>航空事故を減らす</p>									
<p>施策の概要</p>	<p>我が国における航空事故（航空法第76条による報告義務のあるもの）発生件数については、これまでの各種安全対策や航空路整備事業等の結果、世界的に見ても極めて低い水準まで低下しており、ここ数年ではほぼ横ばいとなっているが、この航空事故をさらに低下させることが求められていることから、一層の安全性の向上を意図し、航空安全対策を行う必要がある。</p>									
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、減少傾向にあるといえる。 (施策の実施状況) ・航空会社の安全管理体制を確立するため、航空法改正（平成18年10月施行）により、安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任を義務づけた。 ・航空安全に係る情報を幅広く収集・分析・共有するため、航空法改正（平成18年10月施行）により、事故・重大インシデント以外の安全上のトラブルについても報告を義務付けるとともに、国において、情報を公表することとした。 ・事業用航空機の整備について適確な作業実施体制を確保するため、航空法改正（平成19年3月施行）により、認定事業場による作業及び確認を義務づけた。 ・航空会社に対する安全監督の強化及び予防安全対策の強化を図るため、本省航空局に監査専任部門及び安全推進室を新設し、運航乗務員や整備士経験者及び健康管理に精通した医官の採用を行った。 ・ICAO国際標準に基づき、操縦士のコミュニケーション能力向上のため、航空法改正（平成18年4月施行）により、航空英語能力証明制度を導入した。 ・平成19年4月に、AISセンターの運用を開始した。 ・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、所要の措置を実施する。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業務指標は各年毎に変動はあるものの、5年間平均値が目標値に向けて着実に減少してきていることから、A-1と評価した。 ・既に事故件数は低い水準にあり、大幅に減少されることは難しいが、中小の航空運送事業者による航空事故等が発生したことも踏まえて、現行の施策をさらに強化拡充していく。特に航空管制分野における安全管理システムの導入、事故等の要因分析に基づく対策の推進及び中小の航空運送事業者に対する監督体制の強化を行う。また、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 43：国内航空における航空事故発生件数</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 40%;"></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">目標値：16.6件/年（平成15～19年の平均）</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">A-1</td> <td style="text-align: center;">実績値：15.4件/年（平成14～18年の平均）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値：18.4件/年（平成10～14年の平均）</td> </tr> </table>		目標値：16.6件/年（平成15～19年の平均）		評価	A-1	実績値：15.4件/年（平成14～18年の平均）			初期値：18.4件/年（平成10～14年の平均）
	目標値：16.6件/年（平成15～19年の平均）									
評価	A-1	実績値：15.4件/年（平成14～18年の平均）								
		初期値：18.4件/年（平成10～14年の平均）								
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>○予算 ①航空輸送安全対策の推進 ・航空機の運航・整備に係る機材不具合、ヒューマンエラー等の安全情報、安全監査により入手した監査情報、事業者や機体に関する基礎情報等を一元的に管理し、トラブルの傾向分析等を行うことにより、効果的な予防安全対策や適確な安全監査を推進するための「安全情報管理・提供システム」の構築 ・専門的かつ高度な知見をもつ監査担当職員の育成や、航空会社に対する専門的かつ体系的な安全監査の高頻度な実施 ・整備段階におけるヒューマンエラーを事故に結びつけないための教育訓練方式に関する調査研究、操縦士等の航空身体検査基準・マニュアルの見直しに向けた取組み等の予防的安全対策 ②航空管制業務等の安全性の向上 ・ヒューマンエラーを予防するため、滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報をグラフィックで管制卓に表示するシステムの整備を推進する。 （平成20年度予算額：145,321百万円 [19年度予算：145,049百万円]）</p> <p>○機構・定員 評価結果を踏まえ、ボンバルディア機の胴体着陸事故など航空機の設計・製造に起因すると思われる事故等が連続しているが、このような事故等を未然に防止するためには、国自らがトラブルの原因等を分析し、航空機の設計等に係る基準を見直すなど適切な対応を図る必要がある。また、中小航空会社の指導監督やICAO（国際民間航空機関）が求めている体系的な安全管理制度の体制を構築するための機構・定員を確保。</p>									

	(機構：航空機技術基準企画室) (定員：19名)		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2007	平成19年 6月19日	第4章 持続的で安心できる社会の実現 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化 3. 国民の身近なところでの事故やトラブル等に対処するため、公共交通や道路交通の安全対策を強化する。

<p>施策名</p>	<p>道路交通事故を抑止する</p>																	
<p>施策の概要</p>	<p>年間交通事故死者数は 51 年振りに 6 千人台前半まで減少。また、平成 16 年に過去最悪を記録した交通事故件数及び交通事故死傷者数も 2 年連続で減少するなど、減少傾向に転じた。しかし、国民の約 100 人に 1 人が 1 年間に死傷しており、道路交通安全を取り巻く環境は依然厳しい状況にある。また、幹線道路では、死傷事故の半数以上が延長で 1 割に満たない特定の箇所に集中して発生している。このため、これらの箇所に対して集中的な対策が必要である。一方、歩行中・自転車乗用中の死者数は約 45%であり、欧米の約 1.9～3.6 倍と高い水準にある。特に、歩行中の死亡事故の約 6 割は自宅から 500m 以内で発生している。このため、身近な生活道路では、「人」の視点に立った交通安全対策が必要である。</p>																	
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 18 年の死傷事故率の実績値は 115 件/億台キロと前年より大きく改善されるとともに、初めて初期値を下回った。全体の事故件数も過去最悪を記録した平成 16 年から 2 年減少で減少するなど減少傾向に転じており、今後も同様の傾向が継続するとすれば、平成 19 年度には概ね目標値に近づくことから順調であると推測される。 ・あんしん歩行エリア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。 ・事故危険箇所に関わる指標については、平成 15～16 年度に対策の概成した箇所について、目標値を達成している。他の箇所についても同様の対策を実施中であることから、同様の効果が得られるものと考えられ、順調と推測される。</p> <p>(施策の実施状況) ① 安全性の高い幹線道路の整備 ・交通量をより安全な道路へ転換させるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進した。 ② 幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策 ・幹線道路における対策を効率的かつ効果的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施した。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所等を平成 15 年 7 月に 3,956 箇所抽出し、平成 18 年度末までに 3,178 箇所(道庁管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く)で対策に着手。 ③ 面的・総合的な歩行者事故防止対策 ・市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により通行経路の安全性が確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成 15 年 7 月に 796 地区を指定し、平成 18 年度末までに 773 地区で対策に着手。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・死傷事故率に関する業績指標は、これまでの増加傾向から減少傾向に転じるとともに、平成 14 年の指標値を初めて下回った。これは平成 17 年から本格的に取り組み始めた科学的分析に基づく交通事故対策の効果であると考えられ、現在の傾向が続くとすれば、平成 19 年には概ね目標値に近づくものと推測されることから、業績指標を A-2 と評価した。 ・あんしん歩行エリアに関する業績指標は、事業未完了であることから判断が不可能であるものの、上記科学的分析に基づく対策を実施することで死傷事故を抑止できるものと考えられる。このため、業績指標を C-2 と評価した。 ・事故危険箇所に関する指標は、平成 15～16 年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成したことから、業績指標を A-2 と評価した。 ・効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路において「優先度明示方式」を用いた重点的な対策を実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、面的・総合的な生活道路の交通安全対策を引き続き進める。 ・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継続するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 44：道路交通における死傷事故率 <table border="0" style="margin-left: 40px;"> <tr> <td></td> <td>目標値：約 1 割削減(108 件/億台キロ)</td> <td>(平成 19 年)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> <td>実績値：115 件/億台キロ (暫定値) (平成 18 年)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：118 件/億台キロ (平成 14 年)</td> </tr> </table> ○業績指標 45：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 <table border="0" style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>死傷事故の抑止率</td> <td>評価</td> <td>C-2</td> <td>目標値：約 2 割 (平成 19 年)</td> </tr> <tr> <td>歩行者・自転車死傷事故の抑止率</td> <td>評価</td> <td>C-2</td> <td>目標値：約 3 割 (平成 19 年)</td> </tr> </table> ○業績指標 46：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率</p>		目標値：約 1 割削減(108 件/億台キロ)	(平成 19 年)	評価	A-2	実績値：115 件/億台キロ (暫定値) (平成 18 年)			初期値：118 件/億台キロ (平成 14 年)	死傷事故の抑止率	評価	C-2	目標値：約 2 割 (平成 19 年)	歩行者・自転車死傷事故の抑止率	評価	C-2	目標値：約 3 割 (平成 19 年)
	目標値：約 1 割削減(108 件/億台キロ)	(平成 19 年)																
評価	A-2	実績値：115 件/億台キロ (暫定値) (平成 18 年)																
		初期値：118 件/億台キロ (平成 14 年)																
死傷事故の抑止率	評価	C-2	目標値：約 2 割 (平成 19 年)															
歩行者・自転車死傷事故の抑止率	評価	C-2	目標値：約 3 割 (平成 19 年)															

	評価 A-2 目標値：約3割（平成19年）		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>・業績指標（道路交通における死傷事故率）は、これまでの増加傾向から減少傾向に転じるとともに、平成18年は、平成14年の指標値を初めて下回った。これは平成17年から本格的に取り組み始めた事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づく交通事故対策の効果であると考えられ、現在の傾向が続くとすれば、平成19年には概ね目標値に近づくものと推測される。引き続き、より効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路の交通事故対策は、国民への問いかけを行いながら、事故の発生割合の高い区間（レッドゾーン）において重点的に実施する。また、市街地内の事故発生割合の高い地区において、面的・総合的な生活道路の交通安全対策を引き続き進める。</p> <p>（平成20年度予算額：640,453百万円の内数[平成19年度予算：646,857百万円の内数]）</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画2章	平成15年10月10日	道路交通における死傷事故率【118億/億台キロ（H14）→約1割削減（108件/億台キロ（H19））】
	社会資本整備重点計画3章	平成15年10月10日	<ul style="list-style-type: none"> ・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【H19までに約2割抑止（歩行者・自転車事故については約3割抑止）】 ・事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率【H19までに約3割抑止】
	第164回 施政方針演説	平成18年1月20日	「一時期1万7,000人に及んだ交通事故死者数は、昨年、半世紀ぶりに6,000人台に下がりました。5,000人以下にすることを目指して交通安全対策を進めるとともに、公共輸送についても、安全管理体制の構築を推進します。」
	第8次交通安全基本計画 中央交通安全対策会議決定	平成18年3月14日	第一部第一章第二節10項II交通安全基本計画における目標に「交通事故死者数5,500人以下、交通事故死傷者数100万人以下」と平成22年度までの目標値を記載

施策名	自動車の安全性を高める										
施策の概要	平成 15 年の交通事故による死傷者数は約 119 万人と厳しい状況である。このため、事故発生時の被害軽減を図ることが重要である。										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年の実績値は 2.9%であり、目標値は達成している。 ・前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の 1 つであると考えられる。 ・シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。(表参照) ・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。 ・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。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・固定機能付きチャイルドシートの新基準および乗用車への後席中央 3 点式シートベルトの装備を義務付ける新基準が施行された。(平成 18 年 10 月) ・大型車との前面衝突時における潜り込み事故被害軽減のため、前部潜り込み防止装置に係る協定規則を採択し、大型貨物自動車等への前部潜り込み防止装置の装着を義務付ける基準の策定を行った。(平成 19 年 1 月) ・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。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両対車両衝突事故における死亡事故発生率については、目標を達成しており、従来行ってきた被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられる。 ・また、衝突事故発生時の被害軽減策を引き続き着実に進めていくことが更なる死亡率の低減につながると考えられることから、目標を達成し、かつ、施策を維持することとして A-2 として評価した。 ・事故発生時におけるシートベルト非着用の危険性を踏まえ、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、事故を未然に防止するための新たな技術に着目し、各種統計の分析を通じて、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講ずる。 <p>(新たな目標設定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き死亡事故を低減させることを目標とし、平成 19 年においても、車両対車両衝突事故における死亡事故率を 3.0%以下に抑えることを目標とする。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 47：車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)</p> <table border="0" data-bbox="478 1377 1141 1473"> <tr> <td></td> <td>目標値：3.0% (平成 22 年)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値：2.9% (平成 18 年)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：3.1% (平成 17 年)</td> </tr> </table>				目標値：3.0% (平成 22 年)	評価	A-2		実績値：2.9% (平成 18 年)		初期値：3.1% (平成 17 年)
	目標値：3.0% (平成 22 年)										
評価	A-2										
	実績値：2.9% (平成 18 年)										
	初期値：3.1% (平成 17 年)										
政策評価の結果の政策への反映状況	現在の成果を維持・強化していくため、評価結果を平成 20 年度予算に反映した。(平成 20 年度予算：406 百万円) 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、引き続き基準化項目の検討を進めていくこととしている。										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)								

施策名	事業用自動車の安全運行を確保する											
施策の概要	事業用自動車は、1台あたりの走行距離が長いことから台数あたりの事故発生件数が家用に比べて多く、また一旦事故が発生すると大きな社会的影響を及ぼすことから、事業用自動車の事故防止を図ることは重要な課題である。このため、運行管理の充実、運転者の資質・安全意識の向上等の安全チェック強化施策により、運行管理に起因する事故の未然・再発防止を図る必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成17年の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は41%となっており、前年(58%)と比較すると、大幅に減少した。 ・指標が大幅に減少した理由として、自動車事故報告規則の改正(平成17年1月)により、運行管理に起因する事故以外の報告(主に車両故障の報告)が増大したことが要因と考えられる。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死亡事故の第一当事者となった事業者に対して全て監査を実施する。 ・公安委員会等からの通知により事故惹起運転者を確実に把握し、運行管理者特別講習及び運転者の特定診断の徹底を図る。 ・自動車事故報告規則に該当する事故を引き起こしたが、事故報告書が未提出の事業者に対して監査を行う。 ・改善指導を行った事業者に対してその後の改善状況等の把握を行う。 ・自動車運送事業に対する効率的な監査実施のための統合したデータベースを構築した。 ・自動車運送事業の交通事故要因分析を実施する。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全マネジメントの導入を図る等、運行管理に起因する事故割合を減少させるための取組みを強化し、一定成果を得たものと思われるが、業績指標は、報告規則の改正直後であり、実績値が報告対象となる事故の範囲が変更になるなどして施策の成果が正確には判断できないことから、C-3と評価した。今後は、当面は現在の施策を維持しつつ、予算と政策評価を連携させるため新指標を検討し、施策の効果を測定する。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 48：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合</p> <table border="0" data-bbox="507 1160 1150 1288"> <tr> <td>評価</td> <td>C-3</td> <td>目標値：50% (平成22年)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>実績値(※)：41% (平成17年)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：58% (平成16年)</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">※平成18年の実績値は10月頃に集計予定</p>			評価	C-3	目標値：50% (平成22年)			実績値(※)：41% (平成17年)			初期値：58% (平成16年)
評価	C-3	目標値：50% (平成22年)										
		実績値(※)：41% (平成17年)										
		初期値：58% (平成16年)										
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、引き続き運行管理に起因する事故割合を減少させるための取組みを強化するべく、20年度は165百万円(19年度104百万円、1.58倍)を要求し、127百万円が措置された。											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	<table border="1" data-bbox="355 1417 655 1612"> <thead> <tr> <th>施政方針演説等</th> <th>年月日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第164回国会 施政方針演説</td> <td>平成18年1月20日</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	第164回国会 施政方針演説	平成18年1月20日		記載事項(抜粋) 一時期1万7,000人に及んだ交通事故死者数は、昨年、半世紀ぶりに6,000人台に下がりました。5,000人以下にすることを目指して交通安全対策を進めるとともに、公共輸送についても、安全管理体制の構築を推進します。					
施政方針演説等	年月日											
第164回国会 施政方針演説	平成18年1月20日											

施策名	踏切道の安全を向上させる										
施策の概要	踏切は交通渋滞の大きな原因の一つとなっており、また事故の原因ともなっている。「開かず踏切」等の緊急に対策の検討が必要な踏切が約 2,000 箇所存在しており、「開かずの踏切」等の踏切対策については、緊急かつ重点的に対策を実施する必要がある。										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年度の実績値 15%に対して平成 18 年度の実績値は 21%となり、平成 22 年度の目標値 100%の達成に向けて着実に進捗している。 ・平成 18 年度は、全国約 3 万 6 千箇所の踏切交通実態総点検を実施し、緊急対策踏切の抽出及び公表（平成 18 年 8 月に第 1 段結果公表、平成 19 年 4 月に最終取まとめ）を重点的に実施した。 ・そのため、整備計画策定及び踏切対策が年度途中からの実施となったが、平成 19 年度以降は、踏切道改良促進法等を活用することで、より着実な進捗を確保していく。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切対策については、平成 18 年度に全国の道路管理者と鉄道事業者の連携のもと、全国全踏切を対象として踏切道の構造等の基本諸元を把握し、緊急に対策の検討が必要な踏切を抽出し、踏切交通実態総点検を実施した。 ・この総点検の結果、全国約 3 万 6 千箇所の踏切の中から、開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な踏切を 1,960 箇所抽出、このうち「開かずの踏切」を 589 箇所抽出した。 ・これらにもとづき、「開かずの踏切」などの踏切交通に与える影響の大きい踏切に対して重点的かつ緊急的に対策を実施していくこととしている。 <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年度の業績指標は、踏切交通実態総点検により重点的かつ緊急的に対策を検討すべき踏切を抽出したことで、整備計画策定の促進が図られ、平成 19 年度以降はより着実な進捗が見込まれることから A-2 と評価した。 ・引き続き、「開かずの踏切」など速効的な対策が必要な踏切に対して、平成 18 年からの 5 箇年で全て対策することを目標としていく。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 49：「開かずの踏切」の対策率</p> <table border="0" data-bbox="542 1120 1197 1220"> <tr> <td></td> <td>目標値：100%（平成 22 年度）</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値：21%（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：15%（平成 17 年度）</td> </tr> </table>				目標値：100%（平成 22 年度）	評価	A-2		実績値：21%（平成 18 年度）		初期値：15%（平成 17 年度）
	目標値：100%（平成 22 年度）										
評価	A-2										
	実績値：21%（平成 18 年度）										
	初期値：15%（平成 17 年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>業績指標（「開かずの踏切」の対策率）は、踏切交通実態総点検により重点的かつ緊急的に対策を検討すべき踏切を抽出したことによる整備計画策定の促進や多様な速効対策の取組みにより、平成 19 年度以降はより着実な進捗が見込まれる。したがって、引き続き、「開かずの踏切」など速効的な対策が必要な踏切に対して、平成 18 年度から平成 22 年度の 5 年間で全て対策することを目標とし対策を実施する。</p> <p>（平成 20 年度予算額：640,453 百万円の内数[平成 19 年度予算：646,857 百万円の内数]）</p>										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）								

<p>施策名</p>	<p>鉄道の安全を確保する</p>
<p>施策の概要</p>	<p>鉄道事故は、一度発生すると多大な人的・物的損害が生じる恐れがあり、これに伴う列車の運休や遅延による経済的な被害も甚大となることから、このような鉄道事故を防止し、安全を確保することが重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道事故全体の約半数を占めているのが踏切事故であるが、特に遮断機のない踏切道においては踏切 1 箇所当たりの事故発生件数が多いことから、遮断機のない踏切道を減らしていく必要がある。 ○ 平成 17 年 4 月に発生した J R 福知山線脱線事故を踏まえ、急曲線部において高速で進入して発生する転覆脱線事故を防止するための速度超過防止用 A T S 等の整備を推進する。また、平成 13 年 6 月に発生した京福電鉄の事故経験を踏まえ、地方中小鉄道において、正面衝突事故を防ぐために有効な誤出発防止設備の整備を推進する必要がある。 ○ 韓国での地下鉄火災事故を踏まえ、地下駅の火災対策については、火災対策基準に不適合となっている地下駅の整備を早急に推進する必要がある。
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年度に目標年次に達したことから、平成 22 年度末までに遮断機のない踏切道数を 4000 箇所まで削減することを目標値として再設定した。平成 18 年度は 175 箇所を削減し、順調に整備が進んでいる。 ・急曲線における速度超過防止用 A T S 等の設置率については順調に推移し、平成 18 年度末に、整備が完了した ・地方中小鉄道における A T S 設置率については、順調に推移し、平成 18 年度末に、整備がおおむね完了した。 ・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 18 年度末に 75% 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。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、遮断機のない踏切道への遮断機の設置に対し、踏切保安設備整備費補助等を実施した。 ・急曲線における速度超過防止用 A T S 等の設置については、地方中小鉄道への鉄道軌道近代化整備費等補助により、経費負担の軽減を図った。また、地方中小鉄道における A T S 設置については、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、経営状況の厳しい地方中小鉄道事業者において促進された。 ・地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、省令改正により地下駅等の火災対策設備の整備を義務付け、また、避難通路及び排煙設備の新設について助成制度の創設及び固定資産税の特例措置により鉄道事業者の負担軽減を図った。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・遮断機のない踏切道数については遮断機の設置等により順調に削減が進んでいるところであることから、A-2 と評価した。 <p>今後も踏切改良促進法に基づく法指定を行うとともに、踏切保安設備補助を活用し遮断機の設置を行うなどして、引き続き遮断機のない踏切道数の削減を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急曲線における速度超過防止用 A T S の設置については、整備が完了したことから、A-3 と評価した。 ・地方中小鉄道における誤出発防止機能を有する A T S 装置の設置については、整備がおおむね完了し、残りについても整備時期に目処が立っていることから、A-3 と評価した。 ・地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、順調に整備が進んでいるところであり、A-2 と評価した。引き続き、大規模な駅改良を要する避難設備や排煙設備の新設に対して地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備の促進を図る。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○業績指標 50：遮断機のない踏切道数 <ul style="list-style-type: none"> 目標値：4,000 箇所（平成 22 年度） 実績値：4,764 箇所（平成 18 年度） 初期値：4,939 箇所（平成 17 年度） <p style="margin-left: 40px;">評価 A-2</p> <ul style="list-style-type: none"> ○業績指標 51：急曲線における速度超過防止用 A T S 等の設置率（緊急整備計画に基づくもの） <ul style="list-style-type: none"> 目標値：100 %（平成 21 年度） 実績値：100 %（平成 18 年度） 初期値：0 %（平成 16 年度） <p style="margin-left: 40px;">評価 A-3</p> <ul style="list-style-type: none"> ○業績指標 52：地方中小鉄道における A T S 設置率（誤出発防止機能を有するもの） <ul style="list-style-type: none"> 目標値：100 %（平成 18 年度） 実績値：99.6 %（平成 18 年度） 初期値：92.6 %（平成 12 年度） <p style="margin-left: 40px;">評価 A-3</p>

	○業績指標 53：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：75 %（平成 18 年度） 初期値：61 %（平成 15 年度） 評価 A-2		
政策評価の結果の政策への反映状況	施設整備は順調に進んでおり、引き続き、鉄道の安全対策の促進を図るため、所要の額を計上した。（平成 20 年度予算：1,730 百万円の内数〔平成 19 年度予算：1,680 百万円〕）		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	第 8 次交通安全基本計画（中央交通安全対策会議決定）	平成 18 年 3 月 14 日	第 1 部第 3 章第 2 節 II 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 等

施策名	船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす					
施策の概要	公共用水域の適正な管理を実現するため、港湾区域内において、係留場所の私物化、沈廃船化、無秩序な艇の集積による船舶航行への支障等社会問題化している放置艇を削減する必要がある。					
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 18 年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプレジャーボート（確認艇）は、前回調査時（平成 14 年度）に比べ約 0.8 万隻減少。 港湾内においては、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進すると共に放置等禁止区域の指定を促進しており、平成 18 年度調査結果では適正に係留・保管している隻数の割合は約 50%となり、平成 14 年度の調査結果と比較し 5%増と改善している。 平成 18 年度末までにボートパークは対前年度 5 施設増の 28 施設が供用され、また、放置等禁止区域は対前年度 12 増の全国 22 港湾管理者により 132 の港湾において告示されており、対策の進展による適正な係留・保管率の向上が見込まれる。 <p>(施策の実施状況)</p> <p>① 放置等禁止区域等の指定状況 平成 18 年度末時点で、長崎県や静岡県をはじめとする全国 22 港湾管理者が告示。</p> <p>② ボートパーク整備 平成 18 年度、全国 13 箇所の港湾でボートパークの整備を推進。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 業績指標については、平成 18 年度の目標値を達成していないものの、上記のとおり効果をあげており、また、放置等禁止区域の指定可能な範囲を水域に加えて陸域まで拡大する（平成 18 年 10 月施行）等、さらなる成果向上にむけ施策の改善を行っていることから B-1 と評価した。 今後も継続的な取組みとして、陸域を含めた放置等禁止区域の指定を促進し、簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進することにより、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。 以上を踏まえ、平成 19 年度においても引続き、55%の目標値達成を目指す。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 54：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率</p> <table border="0" data-bbox="542 1187 1228 1276"> <tr> <td>目標値：55%（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td>実績値：50%（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td>初期値：45%（平成 8 年度）</td> </tr> </table> <p>評価 B-1</p>			目標値：55%（平成 18 年度）	実績値：50%（平成 18 年度）	初期値：45%（平成 8 年度）
目標値：55%（平成 18 年度）						
実績値：50%（平成 18 年度）						
初期値：45%（平成 8 年度）						
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、引き続き、水域及び陸域を含めた放置等禁止区域の指定の促進及び簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備の推進により、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした放置艇対策を推進している。</p> <p>(港湾：平成 20 年度予算：293,960 百万円の内数 [平成 19 年度予算：280,723 百万円の内数])</p>					
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）			
	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	p 27<港湾整備事業> 2 (3) 安全・安心 ・船舶の航行の安全性を確保する避難港の整備、放置艇対策等			

施策名	道路構造物を適切に維持管理する										
施策の概要	道路交通の安全性の確保及び安定した道路サービスを確保するため、道路の利用交通量や構造物を取り巻く周辺環境（降雨、気温、海岸等）に応じた損傷等が顕著に表れることにより交通に著しい支障を与えることとなる橋梁及び舗装について、適切な維持管理を行う必要がある。										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> （指標の動向）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁に関しては、平成14年度実績値86%から平成15年度実績値87%～指標は向上したものの、平成16年度の実績値は86%、平成17年度の実績値は85%、平成18年度の実績値は80%となり、指標は下降傾向である。これは、橋梁定期点検要領（案）（平成16年3月）による点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、補修を実施する橋梁延長に対し、新たに要対策箇所となった橋梁延長が上回ることに起因していると考えられる。 ・平成18年度においては、補修を実施した橋梁延長が約34km（332橋梁）に対し、点検結果において、新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長が約112km（817橋梁）となっている。 <p>今後更に橋梁の高齢化を迎えるにあたり、より効率的に対策を実施していくことが必要とされる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・舗装に関しては、平成15年度実績値93%から平成18年度の実績値は95%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）の予防保全については、三大損傷合計の予防保全率が95%であり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約400橋梁ある。 <p>（施策の実施状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を実施。 ・そのため、定期点検により橋梁の健全度を把握し、損傷が軽微なうちに対策を実施するし、橋梁の長寿命化を図る予防保全を推進。 ・また、橋梁マネジメントシステム（コンクリート部材の塩害、RC床版の疲労の劣化予測を行い予防的工法・時期を算定するシステム）を平成17年度より試行運用し、計画的な補修を実施。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁に関しては、点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられることからC-2と評価した。 ・今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化することとなり、予防保全を重点的に進め、橋梁の長寿命化を図ることが重要。 ・また、平均的な寿命・延命効果を評価する新たな指標の検討・開発を行う。 ・舗装に関しては、目標の達成に向けて指標は順調に推移していることからA-2と評価した。 ・また、舗装の修繕に関しシール材の注入、こぶとり等の予防的修繕工法を平成18年度より導入し、健全性を確保しつつ長寿命化を図ることとしている。 ・三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防的に修繕を行うことが重要であることから、平成17年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施している。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 55：道路構造物保全率</p> <table border="1" data-bbox="438 1697 1469 1890"> <tr> <td>橋梁</td> <td>評価</td> <td>C-2</td> <td>目標値：93%（平成19年度） 実績値：80%（平成18年度） 初期値：86%（平成14年度）</td> </tr> <tr> <td>舗装</td> <td>評価</td> <td>A-2</td> <td>目標値：91%（平成14年度の水準（91%）を維持）（平成19年度） 実績値：95%（平成18年度） 初期値：91%（平成14年度）</td> </tr> </table>			橋梁	評価	C-2	目標値：93%（平成19年度） 実績値：80%（平成18年度） 初期値：86%（平成14年度）	舗装	評価	A-2	目標値：91%（平成14年度の水準（91%）を維持）（平成19年度） 実績値：95%（平成18年度） 初期値：91%（平成14年度）
橋梁	評価	C-2	目標値：93%（平成19年度） 実績値：80%（平成18年度） 初期値：86%（平成14年度）								
舗装	評価	A-2	目標値：91%（平成14年度の水準（91%）を維持）（平成19年度） 実績値：95%（平成18年度） 初期値：91%（平成14年度）								
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>橋梁に関しては、高齢化した橋梁などの道路ストックが、今後急増することを踏まえ、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を重点的に進め、橋梁の長寿命化を図る。</p> <p>舗装に関しては、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。今後も、舗装の修繕に関しシール材の注入、こぶとり等の予防的修繕工法を実施し、健全性を確保しつつ長寿命化を図る。</p> <p>（平成20年度予算額：640,453百万円の内数[平成19年度予算：646,857百万円の内数]）</p>										
関係する施政方	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）								

針演説等内閣の重要政策（主なもの）	社会資本整備重点計画 3章	平成 15 年 10 月 10 日	道路構造物保全率【舗装 91% (H14)→現在の水準を維持 (H19)】【橋梁 86% (H14)→93% (H19)】
--------------------------	------------------	----------------------	---

施策名	海上及び海上からのテロによる被害を防止する								
施策の概要	我が国沿岸部には、原子力発電所等、国民の生活に不可欠な重要施設が多く所在しており、これらの重要施設が海上からテロに狙われ、一度被害が発生すれば国民生活に計り知れない被害を及ぼすおそれがあるため、国民の生命・財産を脅かすテロ事案等への対応強化を図り、我が国の主権及び国民の安全の確保を図る必要がある。								
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) 平成 18 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、進捗状況としては順調であったが、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。</p> <p>(施策の実施状況)</p> <p>①不審船・テロ対応体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・巡視船艇・航空機の装備の充実、船艇・航空機職員の技術向上、個人装備等の充実整備を図った。 ・国内外関係取締機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化を図った。 ・第三管区海上保安本部にテロ対策等の公安情報収集分析体制の強化のため公安課を設置した。 ・「テロの未然防止に関する行動計画」に基づき、国際船舶・港湾保安法施行規則を改正し、船舶保安情報の通報項目に乗員・旅客名簿の事前提出を義務化し、S O L A S 対応体制の強化を図った。 ・港湾保安委員会へ参画するとともに、港湾危機管理（担当）官を中心とした関係機関との連携強化を図った。 ・不審船対応を主目的とする巡視船を中心に不審船対応能力向上のため各種訓練を実施したほか、海上自衛隊との間でも共同訓練を実施し関係機関との連携を強化した。 <p>②テロへの警備警戒</p> <ul style="list-style-type: none"> ・警備実施等強化巡視船等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警衛・警護等を実施した。 ・重点警備対象施設（臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等）に対する巡視船艇・航空機による警備を実施するとともに、海事関係者に対する不審物・不審者への警戒、不審情報の通報の徹底指導を行った。 ・政府方針に基づく海上阻止訓練への参加等 P S I への取組みを行った。 ・ゴールデンウィーク期間、夏期、年末年始といった旅客の往来が活発となる期間を重点に、旅客船・カーフェリーを対象とした警乗及び旅客ターミナルの警戒を行った。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <p>業績指標は、海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数としてゼロであった。この結果は、当庁及び関係機関の施策が効果的に機能しているものであり、当庁が実施する巡視船艇・航空機による監視・警戒活動、国際船舶・港湾保安法による入港規制、公安情報の収集分析、不審船・工作船対策、警乗、旅客ターミナル警戒等の活動による成果が現れているものと分析し、A-2 と評価した。</p> <p>海上におけるテロの未然防止に万全を期しているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続しており、予断を許さない状況である。</p> <p>このため、「重点警備対象施設の警備」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「S O L A S 対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上及び海上からの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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 56：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数</p> <p style="text-align: right;">目標値：0 件（平成 18 年度以降毎年度）</p> <p style="text-align: right;">実績値：0 件（平成 18 年度）</p> <p style="text-align: right;">初期値：0 件（平成 14 年度）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p>								
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、公安情報収集分析体制の強化、重要港湾における港湾危機管理体制の強化及びS O L A S 対応体制の強化を強力に推進していく。 (平成 20 年度予算：37,951 百万円 [19 年度予算：37,215 百万円])								
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="text-align: center;">施政方針演説等</th> <th style="text-align: center;">年月日</th> <th style="text-align: center;">記載事項（抜粋）</th> </tr> <tr> <td>第 162 回国会 施政方針演説</td> <td>平成 17 年 1 月 21 日</td> <td>テロの脅威が世界的に高まっている中、警察官が航空機に同乗するスカイマーシャルを導入するとともに、国際便の乗客名簿を基に入国前から不審者を電子的に照合するシステムの運用を開始しました。本年 4 月からホテル業者による外国人宿泊客の本人確認を徹底す</td> </tr> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）	第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	テロの脅威が世界的に高まっている中、警察官が航空機に同乗するスカイマーシャルを導入するとともに、国際便の乗客名簿を基に入国前から不審者を電子的に照合するシステムの運用を開始しました。本年 4 月からホテル業者による外国人宿泊客の本人確認を徹底す		
施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）							
第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	テロの脅威が世界的に高まっている中、警察官が航空機に同乗するスカイマーシャルを導入するとともに、国際便の乗客名簿を基に入国前から不審者を電子的に照合するシステムの運用を開始しました。本年 4 月からホテル業者による外国人宿泊客の本人確認を徹底す							

			るなど、テロの防止対策を強化します。
第 164 回国会 施策方針演説	平成 18 年 1 月 20 日		テロの未然防止を図るため、情報の収集・分析、重要施設や公共交通機関の警戒警備等の対策を徹底いたします。
第 166 回国会 施策方針演説	平成 19 年 1 月 26 日		国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。
経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005 2. 国民の安全・安心の確保	平成 17 年 6 月 21 日		<ul style="list-style-type: none"> ・国民生活に看過しがたい不安を与えている犯罪の累増・罪種の広がりに対し、「世界一安全な国日本」の復活を図るための強力な治安対策を推進する。このため、国民の安全・安心を確保するために別表 1 の (1) の取り組みを行う。 ・別表 1 (1) 治安対策については「世界一安全な国、日本」の復活を図るため、「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」(平成 15 年 12 月 18 日) 及び「テロの未然防止に関する行動計画」(平成 16 年 12 月 10 日) を着実に実施する。
経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006 4. 生活におけるリスクへの対処	平成 18 年 7 月 7 日		<ul style="list-style-type: none"> ・「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」及び「テロの未然防止に関する行動計画」等を着実に実施する。 ・グローバル化の進展等に伴い、安全で安心できる国際的に共生した社会の構築に向けた取組みがますます重要となる中、テロの未然防止を図るため、衛星等を活用したインテリジェンス機能の強化を含め、情報収集・分析、重要施設・公共交通機関の警戒警備等を徹底するとともに、国内外における国民保護の体制整備、外国人に対する出入国審査時の生体認証技術の活用等を進める。
経済財政改革の基本方針 2007 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化	平成 19 年 6 月 19 日		G 8 北海道洞爺湖サミット等を見据えつつ、テロ等の未然防止と緊急事態発生時の対処に万全を期する。

施策名	海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する
施策の概要	<p>薬物・銃器の一般社会への浸透は、近年の大量押収にもかかわらず第3次覚せい剤乱用期に収束の兆しが見られない等、我が国の社会の安全・安定を根本から揺るがす大きな問題となっているが、国内で流通する薬物・銃器は全て海外から密輸入されたものである。このため、海上ルートによる我が国への流入を阻止し、密輸事犯の国際組織犯罪の摘発を図る必要がある。</p>
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年の実績値は17.0件となり、平成17年から1.4件増加し平成16年の実績値と同じ17.0件まで回復したが、目標値である22.0件を達成することは出来なかった。しかし、指標の要素である単年での薬物・銃器密輸事犯の摘発件数は国際刑事課が発足した平成13年以降最多となる22件で前年より13件増加した。これは、情報収集・分析体制の強化等の施策が効果的に機能したものであると分析できる。また、この摘発件数の増加は、目標値の達成を期待できるものであることから、指標の進捗状況は順調であるといえる。今後も、上記の施策を継続し摘発件数の増加に努める必要がある。 <p>(施策の実施状況)</p> <p>①情報収集・分析体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 本庁及び管区海上保安本部並びに国際組織犯罪対策基地等による情報収集・分析体制の強化及び機動的且つ広域的な捜査活動の実施 警備情報システムの活用、高度化 管内最新実態の把握及び新規情報収集のための巡回連絡の実施 <p>②内外の関係機関との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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の強化を推進 警察、税関等国内関係取締機関との定期情報交換、合同捜査の実施等連携の強化を推進 国連薬物犯罪オフィス（UNODC）と協力して「海上薬物取締セミナー（MADLES 2006）」を開催し、アジア各国の海上保安機関、薬物取締機関等と薬物情勢に関する情報交換及び海上取締りに関する技術移転の実施 <p>③監視取締体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視取締りの実施 国際取締官20名を増員し海上保安部等に配置 薬物・銃器密輸事犯が発生するおそれの高い海域における巡視船艇・航空機を利用した厳重な監視・警戒の実施 巡視船艇・航空機の装備の充実 <p><u>代表的な摘発事例</u></p> <p>○暴力団幹部等による北朝鮮船籍貨物船を利用した覚せい剤密輸入事件 平成18年5月から7月までに、第八管区海上保安本部、境海上保安部、国際組織犯罪対策基地は警察、税関と合同で、暴力団幹部らが、平成14年、北朝鮮から覚せい剤数百キログラムを同国籍貨物船「TURUBONG 1」（298ト、北朝鮮人17名乗組み）を使用して島根県松江市沖の洋上まで運搬させ、小型遊漁船を用いて瀬取りし、密輸入したとして、関与した暴力団幹部ら9名を覚せい剤取締法違反で逮捕した。</p> <p>○中国籍貨物船乗組員等に係る覚せい剤密輸入事件 平成18年9月29日、第五管区海上保安本部、姫路海上保安署、国際組織犯罪対策基地は警察、税関と合同で姫路港に着岸した中国籍貨物船（2311ト）を監視中、同船中国人船員がビニール袋を携帯して上陸、岸壁上において車両内の人物に手渡したのを認めたため、職務質問を実施し、覚せい剤3kgを押収するとともに、同船中国人船員、車両に乗っていた中国人及び日本人を覚せい剤取締法違反で現行犯逮捕、その後の捜索で同船船内に隠匿された覚せい剤約3kgを発見押収した。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 平成18年の業績指標の実績値は平成17年から増加し、平成16年の実績値と同じ17.0件まで回復した。平成18年の17.0件という実績値は目標値の22.0件には達していないが、平成18年単年では22件の薬物・銃器密輸事犯を摘発している。これは、実施した施策が効果的に機能したことによると分析できることから、A-2と評価した。しかしながら、我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後には、国際的な犯罪組織が介在しており、手口も巧妙化、潜在化し、依然として、摘発が困難な状況が続いている。このため、情報収集・分析体制の強化、内外の関係機関との連携強化、監視取締体制の強化の施策を引き続き強力に推進していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 57：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数</p>

	評価 A-2	目標値：22.0 件／年（平成 15 年～平成 19 年の平均） 実績値：17.0 件／年（平成 14 年～平成 18 年の平均） 初期値：20.6 件／年（平成 8 年～平成 12 年の平均）	
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、情報収集・分析体制の強化、内外の関係機関との連携強化、監視取締体制の強化を推進していく。 (平成 20 年度予算：39,255 百万円 [19 年度予算：37,353 百万円])		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	第 164 回国会 施政方針演説	平成 18 年 1 月 20 日	「世界一安全な国、日本」の復活は、今後も内閣の最重要課題であります。
	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは政府の大きな責務であります。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005 2. 国民の安全・安心の確保	平成 17 年 6 月 21 日	・国民生活に看過しがたい不安を与えている犯罪の累増・罪種の広がりに対し、「世界一安全な国日本」の復活を図るための強力な治安対策を推進する。このため、国民の安全・安心を確保するために別表 1 の(1)の取り組みを行う。 ・別表 1 (1) 治安対策については「世界一安全な国、日本」の復活を図るため、「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」(平成 15 年 12 月 18 日)及び「テロの未然防止に関する行動計画」(平成 16 年 12 月 10 日)を着実に実施する。
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006 4. 生活におけるリスクへの対処	平成 18 年 7 月 7 日	・「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」及び「テロの未然防止に関する行動計画」等を着実に実施する。
経済財政改革の基本方針 2007 5. 治安・防災、エネルギー政策などの強化	平成 19 年 6 月 19 日	・「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」、「安全・安心なまちづくり全国展開プラン」等に基づき地域と連携しつつ非行や犯罪から子どもを守る取組や犯罪被害者等への支援の充実を図るほか、銃器対策の強化や組織犯罪、国際的な犯罪、サイバー犯罪等への対策を推進する。	

施策名	船員災害を防止する														
施策の概要	船員災害は、陸上の全産業の労働災害に比べ死傷災害発生率、死亡災害発生率ともに高くなっており、その未然防止と被害軽減を図る必要がある。														
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年度については、重大災害もなく、目標値を達成している。 ・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 17 年度は平成 16 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、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>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎年開催される安全衛生月間期間中に、訪船指導を実施し、「転倒」、「はさまれ」、「海中転落」の防止対策等の指導を行うとともに、安全に関する各種講習会等を開催し船舶所有者、船員のみならずその家族に対しても参加を求め、安全意識の高揚を図った。 <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">指導隻数</td> <td style="padding-left: 40px;">1,805 隻</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">講習会等</td> <td style="padding-left: 40px;">52 カ所 2,573 人</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関、団体等で構成される船員災害防止推進連絡会議を開催し、関係者間での情報交換、連絡強化等を行った（開催回数 22 回）。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・業績指標は順調に減少傾向を示しており、また今後も引き続き船員災害の発生を防止する必要があるため、A-2 と評価した。 ・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。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 58：船員災害発生率</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: right;">目標値：10.8%（平成 19 年度）</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">評価</td> <td style="padding-left: 40px; text-align: right;">A-2</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">実績値：11.3%（平成 17 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">初期値：13.2%（平成 14 年度）</td> </tr> </table>			指導隻数	1,805 隻	講習会等	52 カ所 2,573 人		目標値：10.8%（平成 19 年度）	評価	A-2		実績値：11.3%（平成 17 年度）		初期値：13.2%（平成 14 年度）
指導隻数	1,805 隻														
講習会等	52 カ所 2,573 人														
	目標値：10.8%（平成 19 年度）														
評価	A-2														
	実績値：11.3%（平成 17 年度）														
	初期値：13.2%（平成 14 年度）														
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> ・評価結果を踏まえ、船員法等の適切な運用を図り、災害・疾病の発生状況から、その防止のための改善策について指導し、適正な船員労働環境等を整備するとともに、新たに船舶の運航管理に準じた安全マネジメント管理体制の構築を行うこととした。また、第 9 次船員災害防止基本計画及び平成 20 年度船員災害防止実施計画を策定した。 <p>（平成 20 年度予算：13 百万円 [平成 19 年度予算：14 百万円]）</p>														
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）												

施策名	自動車の燃費を向上させる								
施策の概要	地球温暖化を抑止するため、自動車部門からの二酸化炭素排出量を削減していくことが求められる。自動車一台当たりのエネルギー消費量を抑制することにより自動車単体の二酸化炭素排出量を削減するため、自動車の燃費を向上させることが必要である。								
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) 「判断できない」 ・重量車の燃費基準は平成 18 年に施行されたばかりで、平成 18 年度の実績値は集計中であるが、早くも燃費基準を達成した重量車が開発・販売されていることから、順調に推移しているものと推察される。 ・これは、省エネ法に基づく燃費基準が設定され、その達成に向けて、燃費性能の高い重量車の普及が進んでいることによるものと考えられる。</p> <p>(施策の実施状況) ・国内向け出荷される重量車の燃費値の調査を実施し、燃費基準の達成状況を把握するよう努めている。 ・重量車の燃費に関する情報を国土交通省HP上で公表し、燃費性能の優れた重量車にステッカーを貼付する等により、自動車ユーザーの燃費性能に関する意識を高め、燃費性能が高い重量車の普及を促進するよう努めている。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は「重量車の平均燃費向上率（平成 14 年度比）」であり、実績値は集計中であることからC-2と評価した。 ・今後は、引き続き燃費基準の達成状況を把握するよう、重量車の燃費値の調査を実施し、施策の評価を進めていくこととする。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 59：重量車の平均燃費向上率（平成 14 年度比）</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 40%;">目標値： 7 %（平成 22 年度）</td> </tr> <tr> <td>評価 C-2</td> <td>実績値：集計中（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値： 0 %（平成 14 年度）</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">※平成 18 年の実績値は 12 月頃に集計予定</p>				目標値： 7 %（平成 22 年度）	評価 C-2	実績値：集計中（平成 18 年度）		初期値： 0 %（平成 14 年度）
	目標値： 7 %（平成 22 年度）								
評価 C-2	実績値：集計中（平成 18 年度）								
	初期値： 0 %（平成 14 年度）								
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○予算要求 評価結果を踏まえ、これまでの取組を引き続き推進する予定。（平成20年度予算：15百万円〔19年度予算22百万円〕） また、省エネに資する輸送関連機器の導入促進、EMSの全面導入等によるエコドライブの推進といった自動車交通分野の省エネ対策について、経済産業省等との連携を図る。（平成20年度：計28億円程度応募見込み）</p> <p>○税制改正要望、財政投融资計画要求、その他の反映に係る事項 評価結果等を踏まえ、自動車グリーン税制（自動車税・自動車取得税）について、所要の見直しを行った上で延長要望を行っている。</p>								
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）						
	第166回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	乗用車の燃費基準を 2015 年までに 2 割以上改善し、世界で最も厳しい水準とする						

<p>施策名</p>	<p>モーダルシフトを推進する</p>
<p>施策の概要</p>	<p>京都議定書の公約達成のため、自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道、海運へのモーダルシフトを推進することで、中長距離幹線輸送において、貨物輸送システム自体を環境負荷の小さいものにする必要がある。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成10年度の42.9%から、平成15年度においては30.9%と下落しているが、平成16年度には40.4%と上昇傾向を示している。 (施策の実施状況) ①荷主・物流事業者の自主的な取組の推進 ・グリーン物流パートナーシップ会議 平成18年度は10件のモデル事業と52件の普及事業について補助。うちモーダルシフトについて、20件を支援。これらのモデル事業・普及事業が計画どおりに実施されれば、年間およそ10.2万トンのCO2が削減される見込みである。 ②鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進 ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業 平成19年3月に山陽線鉄道貨物輸送力増強事業が完成し、コンテナ列車の長編成化が実現した。 ・エコレールマークの普及 平成18年度においては、エコレールマークの商品(10件)、取組企業(32件)を認定した。今後も引き続きエコレールマーク普及についての取組を推進する。 ③内航海運の競争力の強化 ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備 平成18年度においては、常陸那珂港等において、増加する内貿RORO貨物や船舶の大型化に対応するため、複合一貫輸送ターミナルの整備を推進した。 ・改正内航海運業法の適切な運用 平成17年度より、参入規制の緩和等を内容とする改正内航海運業法を施行し、意欲ある事業者の事業展開の多様化、円滑化及び新規参入を促している。(平成18年度新規参入事業者数：54事業者) ・共有建造制度によるモーダルシフト船等の建造の促進 平成18年度においては、共有建造制度によりスーパーエコシップを4隻(3,097総トン)建造した。 ・次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発 二重反転ポッドプロペラ等の要素技術の試験体等を搭載した実証船による実海域実証実験の実施に向けた準備を完了。 ・高度船舶安全管理システムの実用化 現在は、実用化に向けて「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」において、当該システムに係る乗組み制度の検討を行い、本システムの普及に向けた環境整備に取り組んでいる。 課題の特定と今後の取組の方向性 平成16年度のモーダルシフト化率は40.4%と前年度に比べて上昇したが、平成18年度目標値47%の達成に向けては依然隔たりがある。また、当該指標は、平成18年度に設置した「モーダルシフト促進のための要因分析調査委員会」において検討を行い、その結果、今年3月に発表した報告書の中において「鉄道・内航輸送量は昭和60年以降、ほぼ一様の増加傾向を示しているにもかかわらず、自動車輸送量の変動傾向が大きいために両者の相対比率を示すモーダルシフト化率が結果的に不安定な傾向を示している」とし、「荷主企業、物流事業者、行政の環境負荷低減の取り組み努力が十分に反映されていない点は否めない」と報告しているため、モーダルシフトに係る関係者の環境負荷低減の取組状況を反映し得る新たな指標を設定する必要がある。以上を踏まえ、B-3と評価した。 モーダルシフトは、地球温暖化対策のほか、省エネルギーや労働力不足への対応策として非常に有効であるため、施策を改善しつつ進める必要があり、今後も物流分野のCO2削減に向けて関係方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 60：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：40.4% (平成16年度) 初期値：40.4% (平成11年度) 評価 B-3</p>
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>○予算 評価結果を踏まえ、本施策を改善しつつ継続して推進するため、モーダルシフトに取り組む事業者への支援、鉄道輸送・海上輸送にかかるインフラ整備等について、引き続き下記の予算を確保した。 ・グリーン物流パートナーシップ会議の枠組みを利用した事業者支援</p>

	<p>(平成 20 年度予算額：2,200 百万円 [19 年度予算：3,600 百万円])</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業 (平成 20 年度予算額：287 百万円 [19 年度予算：35 百万円]) ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備 (平成 20 年度予算額：13,579 百万円 [19 年度予算：11,273 百万円]) ・共有建造制度によるモーダルシフト船等の建造の促進 (平成 20 年度予算額：3,951 百万円 [19 年度予算：3,951 百万円]) <p>○機構・定員要求 評価結果を踏まえ、グリーン物流パートナーシップ会議の枠組みを利用した事業者への更なる支援等を行うために必要な定員を確保した。 (定員要求：1名)</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)

施策名	住宅・建築物の省エネルギー化を推進する								
施策の概要	我が国の全エネルギー消費量の約3割を占める民生部門のエネルギー消費量は一貫して増加傾向にある。CO2の排出量を削減し、地球温暖化を防止するため、住宅・建築物の省エネルギー化を図る必要がある。								
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率 住宅・土地統計調査を利用しているため、毎年把握できるものではないが、住宅の省エネルギー化率の上昇は、一定の省エネルギー対策を講じた住宅のストックの比率の上昇につながるため順調に向上していると思われる。 ②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%から平成17年度30.3%と概ね順調に向上している。 ③建築物の次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率 建築物の省エネ基準適合率は、平成16年度約74%となっており、建築物の次世代省エネ基準適合率は順調に向上している。 (施策の実施状況) ①住宅ストック ・省エネルギー法に基づき、建築主に対し基準に基づく省エネ措置の努力義務を課している。 ②住宅関係 ・次世代省エネ基準に適合する住宅の建設に対し、証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。(平成18年度 証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ戸数 19,506件の内数) ・省エネルギー性能を含む住宅の性能について分かりやすく表示する制度(住宅性能表示制度)の普及を推進。(平成18年度:設計性能評価を受けた新築住宅戸数250,869戸(速報値)) ③建築物関係 ・平成14年6月に省エネルギー法が改正され、特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出が義務づけられた(平成15年4月施行)。 ・上記法改正による省エネ意識の向上等により平成15年度の実績値、平成16年度の実績値共に、その前年度に比較して大きく向上。 課題の特定と今後の取組の方向性 業績指標は、ストック・住宅・建築物ともに概ね順調に向上しており、A-2と評価した。現在の施策により、業績指標が概ね順調に向上していることから、引き続き現在の施策を継続する。一方で、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、省エネ措置の届出義務の対象の拡大等を内容とする改正省エネ法の的確な施行により、より一層住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標61:住宅、建築物の省エネルギー化率(順に、①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率) ①住宅ストック 評価 A-2 目標値:31%(平成22年度) 実績値:18%(平成15年度) 初期値:18%(平成15年度) ②新築住宅 評価 A-2 目標値:50%(平成20年度) 実績値:30%(平成17年度) 初期値:32%(平成16年度) ③一定の新築建築物 評価 A-2 目標値:80%(平成20年度) 実績値:74%(平成16年度) 初期値:74%(平成16年度)</p>								
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>政策評価の結果を踏まえ、引き続き、省エネ性能の高い住宅・建築物の普及を促進するとともに、一層の省エネ性能の向上を図るため、より実効的な規制の導入の検討とあわせて、省エネ改修の促進、中小事業者等による省エネ対策の円滑化を図るための施工技術等の導入の促進、消費者への啓発等についての助成制度を創設する。 【平成20年度予算額:373百万円(平成19年度予算額:104百万円)】</p>								
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="355 1957 655 1995">施政方針演説等</th> <th data-bbox="655 1957 815 1995">年月日</th> <th data-bbox="815 1957 1495 1995">記載事項(抜粋)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="355 1995 655 2157">住生活基本計画</td> <td data-bbox="655 1995 815 2157">平成18年9月19日</td> <td data-bbox="815 1995 1495 2157"> <ul style="list-style-type: none"> 一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率【18%(平15)→40%(平27)】 新築住宅の省エネルギー対策に関する指標 新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率 </td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)	住生活基本計画	平成18年9月19日	<ul style="list-style-type: none"> 一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率【18%(平15)→40%(平27)】 新築住宅の省エネルギー対策に関する指標 新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率 		
施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)							
住生活基本計画	平成18年9月19日	<ul style="list-style-type: none"> 一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率【18%(平15)→40%(平27)】 新築住宅の省エネルギー対策に関する指標 新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率 							

			【32% (平16) →50% (平20)】
21世紀環境立国戦略	平成19年 6月1日		3. 今後1、2年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略1 気候変動問題の克服に向けた国際的リーダーシップ 提案3 我が国の京都議定書目標を確実に達成するための国民運動を始めとする取組 住宅・建築物の省エネ性能の一層向上 戦略5 環境・エネルギー技術の中核とした経済成長 ②エネルギー効率の一層の改善 省エネ型の住宅・建築物の普及促進
経済財政改革の基本方針2007	平成19年 6月19日		第4章 持続的で安心できる社会の実現 1. 環境立国戦略 (1) 京都議定書削減目標の確実な達成に向けた取組の加速 住宅・建築物の省エネ性能の向上
経済成長戦略大綱	平成19年 6月19日 改定		3. 資源・エネルギー政策の戦略的展開 (1) 省エネルギーフロントランナー計画 住宅・建築物の省エネ推進

施策名	自動車から排出されるNO _x ・PMを減少させる																				
施策の概要	大都市地域等における大気汚染問題を改善するため、自動車に起因するNO _x ・PM排出量を削減することが必要である。																				
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <p>○NO₂・SPMの環境目標達成率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO₂の環境目標達成率については、79%（平成17年度）から82%（平成18年度）となり、目標である約8割に達した。SPMの環境目標達成率についても、25%（平成17年度）から37%（平成18年度）と1年間で12%も増加し、順調に伸びている。（なお、各年度の指標値の算出には、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。） <p>(施策の実施状況)</p> <p>○NO₂・SPMの環境目標達成率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域において、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを実施。 ・直轄国道沿道で国土交通省が新たに設置した6箇所の常時観測局でデータ公表を開始。 <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <p>○NO₂・SPMの環境目標達成率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO₂に関する業績指標は、年々着実に改善傾向であり、現在の施策を継続することが適当であるため、A-2と評価した。 ・SPMについては、1年間で12%も増加するなど顕著な改善傾向を示しているが、当該指標は、例えば、自排局、一般局の測定濃度がともに減少した場合には、施策の効果により大気環境が改善しても業績指標が伸びない現象も起こりえることからC-2と評価し、今後、指標の見直しを行う。 <p>(課題の特定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量の多い幹線道路同士が交差する交差点の近傍等において、長年環境基準を上回る測定局が存在する。 <p>(今後の取組の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大気質の状況が厳しい地域を中心に、自動車から排出されるNO₂及びSPMを抑制するため、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを重点的に実施する。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標62：NO₂・SPMの環境目標達成率</p> <table border="0" data-bbox="368 1220 1495 1413"> <tr> <td>評価</td> <td>A-2 (NO₂)</td> <td>目標値：NO₂ 約8割 (平成19年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>C-2 (SPM)</td> <td>SPM 約6割 (平成19年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>実績値：NO₂ 82% (平成18年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>SPM 37% (平成18年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：NO₂ 64% (平成14年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>SPM — (平成14年度)</td> </tr> </table>			評価	A-2 (NO ₂)	目標値：NO ₂ 約8割 (平成19年度)		C-2 (SPM)	SPM 約6割 (平成19年度)			実績値：NO ₂ 82% (平成18年度)			SPM 37% (平成18年度)			初期値：NO ₂ 64% (平成14年度)			SPM — (平成14年度)
評価	A-2 (NO ₂)	目標値：NO ₂ 約8割 (平成19年度)																			
	C-2 (SPM)	SPM 約6割 (平成19年度)																			
		実績値：NO ₂ 82% (平成18年度)																			
		SPM 37% (平成18年度)																			
		初期値：NO ₂ 64% (平成14年度)																			
		SPM — (平成14年度)																			
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> ・業績指標(NO₂の環境目標達成率)は、年々着実に改善傾向であり、現在の施策を継続することが適当である。 ・一方、交通量の多い幹線道路同士が交差する交差点の近傍等において、長年環境基準を上回る測定局が存在する。これに関して、大気質の状況が厳しい地域を中心に、自動車から排出されるNO₂及びSPMを抑制するため、交差点改良等交通の円滑化に資する事業などを重点的に実施する。 <p>(平成20年度予算額：297,096百万円の内数[平成19年度予算：304,931百万円の内数])</p>																				
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																		
	社会資本整備重点計画2章	平成15年10月10日	NO ₂ の環境目標達成率【64%(H14)→約8割(H19)】																		
	21世紀環境立国戦略	平成19年6月1日	局地汚染対策や流入車対策、自動車単体対策、低公害車の普及促進、交通流の円滑化対策などによる都市大気環境の改善、微粒子状物質(PM _{2.5})に係る総合的な健康影響評価の検討・実施、土壌汚染対策の推進などにより、環境汚染のない安心して暮らせる都市づくりを進める。																		

<p>施策名</p>	<p>幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する</p>											
<p>施策の概要</p>	<p>幹線道路の沿道では、自動車騒音の要請限度を超える区域がいまだに多く存在し、安眠を妨害されるなど沿道住民の生活環境が著しく損なわれていることから、改善が必要である。</p>											
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・夜間騒音要請限度達成率は、平成 14 年度実績値 61%に対し、平成 18 年度実績値が 73%となり、指標は順調に推移している。 ・全国的にみれば、沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然 3 割程度残存している。 (施策の実施状況) ・騒音の現況が厳しい地域において、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施。 課題の特定と今後の取組の方向性 ・業績指標は、年々着実に改善傾向にあるため、現在の施策を継続することが適当であるため、A-2 と評価した。 (課題の特定) ・首都圏において、達成率が低い地域が多くみられる。 (今後の取組の方向性) ・夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の設置等を重点的に実施。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 63：夜間騒音要請限度達成率</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;"></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">目標値：72% (平成 19 年度)</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価 A-2</td> <td style="text-align: center;">実績値：73% (平成 18 年度)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値：61% (平成 14 年度)</td> <td></td> </tr> </table>				目標値：72% (平成 19 年度)		評価 A-2	実績値：73% (平成 18 年度)			初期値：61% (平成 14 年度)	
	目標値：72% (平成 19 年度)											
評価 A-2	実績値：73% (平成 18 年度)											
	初期値：61% (平成 14 年度)											
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>・業績指標（夜間騒音要請限度達成率）は、年々着実に改善傾向にあるため、現在の施策を継続することが適当である。 ・一方で、首都圏をはじめ達成率の低い地域が多くみられる。 ・このため、夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の設置等を重点的に実施する。 (平成 20 年度予算額：297,096 百万円の内数[平成 19 年度予算：304,931 百万円の内数])</p>											
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項（抜粋）</p>									
	<p>社会資本整備重点計画 2 章</p>	<p>平成 15 年 10 月 10 日</p>	<p>夜間騒音要請限度達成率【61% (H14)→72% (H19)】</p>									

施策名	空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する											
施策の概要	航空機騒音については環境基本法に基づき、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい環境基準が定められており、当該基準を達成していない空港については、住民の生活環境に障害が生じていることから、空港周辺住民の生活環境を改善する必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・対象となる世帯は特定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているため、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成18年度末には94.7%となっている(平成18年度の申請・実施件数は81世帯)。 (施策の実施状況) ・民家防音工事、発生源対策、空港構造の改良、緩衝緑地帯の整備及び移転補償事業等総合的な空港環境対策を着実に実施している。 ・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っている。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標における目標値達成に向け、実績値が向上しており、A-2(施策の維持)と評価した。 ・しかしながら、年々実績値は向上する一方で、目標値は未だ達成していないことから、今後とも、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、引き続き、防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を着実に実施していく。 ・あわせて、平成18年度実績値を初期値とし、平成19年度以降も政策評価を実施する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果等】</p> <p>○業績指標64：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">目標値：95% (平成18年度)</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">A-2</td> <td style="text-align: center;">実績値：94.7% (平成18年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値：93% (平成12年度)</td> </tr> </table>				目標値：95% (平成18年度)		評価	A-2	実績値：94.7% (平成18年度)			初期値：93% (平成12年度)
	目標値：95% (平成18年度)											
評価	A-2	実績値：94.7% (平成18年度)										
		初期値：93% (平成12年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	○予算 評価結果が成果を徐々にではあるが示していることから、引き続き、空港周辺住民が住宅に対して行う防音工事に対し助成するとともに、航空機騒音対策として、移転補償や緩衝緑地帯の整備等を実施する。 (平成20年度予算額：9,866百万円 [19年度予算：11,914百万円])											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)									

施策名	失われた水辺を再生する		
施策の概要	豊かで美しい環境の保全・回復を図るため、過去の開発や侵食等により失われた水辺を再生する必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成 18 年度の実績値は約 15%であり、順調に推移しているものと考えられる。 ・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。 ・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。</p> <p>(施策の実施状況) ・自然再生、多自然川づくり等を多摩川、木曾川等で実施 ・渚の創生事業 鹿嶋海岸、伏木富山港海岸を含む 8 箇所で開催中</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 ・平成 18 年度の実績値は約 15%であり、業績指標の着実な進捗が見られることから A-2 と評価した。 ・今後とも以下の取り組みを継続する。 平成 18 年 10 月に策定した「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及びアドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施する。 川内川、天竜川等において、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。 効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 65：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：15%（平成 18 年度） 初期値： 0 （平成 14 年度） 評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果や、平成 18 年 10 月に策定した「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及びアドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施すると共に、川内川、天竜川等において、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。 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。 (海岸：平成 20 年度予算：1,169 百万円の内数 [平成 19 年度予算：1,367 百万円の内数]) (河川：平成 20 年度予算：47,520 百万円の内数 [平成 19 年度予算：48,551 百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	3. 今後 1, 2 年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略 2 生物多様性の保全による自然の恵みの享受と継承 ③百年先を見通した我が国の生物多様性の保全 将来にわたり・・・多自然川づくり等の取組を進め、流域圏を基軸として森林、農地、河川、海洋等を連続した空間として積極的に保全・再生する。 戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり 失われてきた河川の氾濫源における湿地の再生、・・・水と親しみ、水とふれあえる豊かなくらしづくりを目指す。
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	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【0 (H14)→約 2 割(H19)】	

施策名	失われた湿地・干潟を再生する		
施策の概要	自然再生推進法が成立するなど生物の多様性の確保を通じて自然と共生する社会の実現を図ることが求められており、過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地や干潟の再生等の自然再生に積極的に取り組んでいく必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生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）に向けて事業の推進が図られている。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度から自然再生事業を創設し、松浦川、鉏路川等にて湿地の再生を行っているところ。 ・堺泉北港、百貫港等にて干潟の再生を行っているところ。 <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(指標の動向)に記載したとおり、目標年次に向けて事業の推進が図られている。 ・平成18年度は鶴見川、東京港で新たに事業着手する等、着実に事業が実施されていることから、A-2と評価した。 ・引き続き自然再生事業を推進していく。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 66：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</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p> <p style="text-align: right;">目標値：約3割（平成19年度） 実績値：約2割（平成18年度） 初期値：約2割（平成14年度）</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、引き続き過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地や干潟の再生等の自然再生を推進する。</p> <p>(港湾：平成20年度予算：12,315百万円の内数 [平成19年度予算：13,181百万円の内数])</p> <p>(河川：平成20年度予算：47,520百万円の内数 [平成19年度予算：48,551百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	21世紀環境立国戦略	平成19年6月1日	<p>3. 今後1, 2年で重点的に着手すべき八つの戦略戦略6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり</p> <p>③豊かな水辺づくり</p> <p>藻場、干潟、サンゴ礁等の保全・再生・創出・・・などの統合的な取組を推進・・・</p> <p>失われてきた河川の氾濫源における湿地の再生・・・の促進等・・・</p>
社会資本整備重点計画	平成15年10月10日	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【約2割(H14)→約3割(H19)】	

施策名	都市域における自然環境を再生する		
施策の概要	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・緑地を整備する必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・各地方公共団体からの報告等に基づく速報値は、平成 18 年度末現在で約 2,200ha となっており、順調に進捗しているものと考えられる。</p> <p>(施策の実施状況) ・都市公園事業費補助により地方公共団体による自然再生緑地整備への支援を行った。 ・港湾緑地の整備を全国約 90 港で実施した。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 ・業績指標は平成 18 年度末現在で約 2,200ha と順調に推移しており、A-2 と評価した。 ・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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 67：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</p> <p style="text-align: right;">目標値：2,400 ha (平成 19 年度)</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p> <p style="text-align: right;">実績値：約 2,200ha (平成 18 年度※)</p> <p style="text-align: right;">初期値： 0 ha (平成 14 年度)</p> <p style="text-align: right;">※速報値</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>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している。</p> <p>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している。</p> <p>以上に必要な経費として、平成 20 年度予算に反映させた。</p> <p>(都市公園事業費補助：平成 20 年度予算：37,721 百万円[19 年度予算：41,689 百万円]、古都及び緑地保全事業：平成 20 年度予算：4,711 百万円[19 年度予算：4,986 百万円]、緑地環境整備総合支援事業：平成 20 年度予算：5,314 百万円[19 年度予算：5,369 百万円]の内数)</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	社会資本整備重点計画 3 章	平成 15 年 10 月 10 日	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【H19 までに新たに約 2,100ha 確保する。】

<p>施策名</p>	<p>水質保全上重要な地域における水質を改善する</p>		
<p>施策の概要</p>	<p>三大湾や指定湖沼などの閉鎖性水域においては、水質の改善が十分でなく赤潮等による漁業被害やレジャーへの影響などの問題が顕在化している。このため、これらの水域について早急な改善が必要である。</p>		
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・高度処理人口普及率については、平成 17 年度の実績値は 14%であり、これは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。 ・青潮等の発生期間については、気象・海象等の影響を受けるため現時点では達成状況を判断できない。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する。 (施策の実施状況) ・三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。 ・東京湾・三河湾等において、汚泥の浚渫、覆砂及び環境整備船による浮遊ゴミや油の回収を行った。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・高度処理人口普及率は順調に上昇している。しかし、高度処理の普及率の水準は依然として低い状態である。また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況も十分とは言えないが、複数の自治体等が汚濁負荷削減量の取引を行うことができるように制度を改正している。これらを活用して、より効率的かつ経済的に高度処理の普及促進を図る必要があり、19 年度は更なる取組を行っていくことから、A-1 と評価した。 ・湾内青潮等発生期間は、気象・海象等の影響を受けるため、中期的な実績値の推移により評価することとし C-2 とした。引き続き汚泥の浚渫、覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着実に行う。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 68：環境基準達成のための高度処理人口普及率 <p style="text-align: right;">目標値：17% (平成 19 年度) 実績値：14% (平成 17 年度) 初期値：11% (平成 14 年度)</p> <p style="text-align: center;">評価 A-1</p> ○業績指標 69：湾内青潮等発生期間の短縮 <p style="text-align: right;">目標値：平成 14 年度比約 5%減 (平成 19 年度) 実績値：平成 14 年度比約 15%減 (平成 17 年度) 初期値：0% (平成 14 年度)</p> <p style="text-align: center;">評価 C-2</p> </p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>・下水道事業として、下水道整備を重点的に行うとともに、窒素・リン等の除去のための高度処理を推進している。 ・平成 20 年度から下水道管きよの補助対象範囲を拡充し、下水道整備を早急に進めることとしている。 ・港湾事業として、引き続き汚泥の浚渫、覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を推進する。 (港湾事業：平成 20 年度予算：12,315 百万円の内数 [平成 19 年度予算：13,181 百万円の内数]) (下水道事業：平成 20 年度予算：662,042 百万円の内数 [平成 19 年度予算：696,288 百万円の内数])</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p>
	<p>21 世紀環境立国戦略</p>	<p>平成 19 年 6 月 1 日</p>	<p>3. 今後 1, 2 年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略 6 自然の恵みを活かした活力溢れる地域づくり ③豊かな水辺づくり p21 閉鎖性海域等の水質汚濁対策、・・・推進することにより、自然の恵み豊かな豊饒の里海の創出を図る。 水質、水量の観点のみならず、生物多様性の保全の観点も含め、湖沼の汚濁負荷メカニズムの解明や水質汚濁対策の実施、水域と陸域の推移帯(水辺エコトーン)におけるヨシ群落の保全再生などの取組を進め、それぞれの湖沼の特色に応じた豊かな湖沼環境の再生を図る。</p>
	<p>社会資本整備重点計画</p>	<p>平成 15 年 10 月 10 日</p>	<p>環境基準達成のための高度処理人口普及率【11%(H14)→17%(H19)】 港湾青潮等発生期間の短縮【0%(H14)→H14 比約 5%減(H19)】</p>

施策名	都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する										
施策の概要	合流式下水道は、汚水と雨水を一つの管きよで排除する下水道施設であるが、雨天時には管きよの能力を超えた未処理の下水が公共用水域に流出する。例えば、合流式下水道から流出したオイルボールが東京都のお台場の海岸に漂着するなどの問題が顕在化するなど、良好な都市の親水空間の確保、あるいは公衆衛生上、水質保全上極めて問題である。このため、合流式下水道の改善を早急に進める必要がある。										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 17 年度の実績値は 18%であり、十分な進捗をみていない状況だが、これは、合流式下水道の改善のための所要の調査やモニタリングを先行して実施してきたためである。平成 17 年度末までにほとんどの対象市町村で合流式下水道緊急改善計画を策定し、鋭意事業を実施中であり、今後整備率が上昇する見込みである。 <p>なお、平成 17 年 3 月には S P I R I T21 (民間主導による技術開発プロジェクト) において、合流式下水道の改善に関する 24 技術が選定され、実用化されている。</p> <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 合流式下水道の改善事業を、計画的・緊急的に実施すべく、合流式下水道緊急改善計画に基づく事業に対して重点的に補助を行った。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 合流式下水道改善率は、現時点では目標値までのトレンドを下回っているものの、所要の調査やモニタリングを先行して実施してきたためであり、平成 16 年度末までに、合流式下水道の改善の必要がある 185 の自治体のうち 170 の自治体で合流式下水道緊急改善計画が策定され、同計画に従って 17 年度末までに 162 の自治体で事業に着手していることから、平成 18 年度以降、整備率が目標達成に向けて大きく上昇する見込みである。平成 16 年度より原則 10 年間で合流式下水道の改善目標を達成するためにも、これらの自治体の事業をより重点的に推進していく必要があり、19 年度から新たな取り組みを行っていくことから、A-1 と評価した。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 70 : 合流式下水道改善率</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">目標値 : 40% (平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">A-1</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">実績値 : 18% (平成 17 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値 : 15% (平成 14 年度)</td> </tr> </table>				目標値 : 40% (平成 19 年度)	評価	A-1		実績値 : 18% (平成 17 年度)		初期値 : 15% (平成 14 年度)
	目標値 : 40% (平成 19 年度)										
評価	A-1										
	実績値 : 18% (平成 17 年度)										
	初期値 : 15% (平成 14 年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>平成 20 年度予算に反映させた。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 19 年度に拡充を行った合流式下水道緊急改善事業の推進により、合流式下水道の緊急改善を重点的に実施している。 平成 20 年度は、新世代下水道支援事業制度の拡充を行い、合流区域における分流化等に伴い必要となる排水設備の改造等を補助対象に追加することで、効率的かつ確実な改善対策を実施することとしている。 <p>(下水道事業 : 平成 20 年度予算 : 662,042 百万円の内数[19 年度予算 : 696,288 百万円の内数])</p>										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)								
	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	水質の面では、人間活動に伴う汚濁負荷を水域の自然の浄化作用を期待できるレベルまで抑えるため、都市内河川を始めとする都市域を取り巻く水域の水質改善対策の推進を図る。								
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	合流式下水道改善率【15%(H14)→40%(H19)】									

<p>施策名</p>	<p>建設工事のリサイクルを推進する</p>
<p>施策の概要</p>	<p>建設廃棄物（建設工事から排出される廃棄物）は、産業廃棄物全体の排出量の約 20%、最終処分量の約 20%に及んでいる。したがって、我が国において循環型社会経済システムを構築するに当たり、建設廃棄物に対するリサイクルに取り組むことが必要である。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・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 17 年度までに平成 22 目標を達成している。また、建設発生木材については、再資源化率については平成 22 目標を達成し順調に推移しているが、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。 ・建設汚泥、建設混合廃棄物については、平成 17 年度までにそれぞれ 74.5%、平成 12 比 39.6% 削減と順調に推移しているが、更なるリサイクル施策の推進が必要である。 ・建設発生土については目標に対して平成 17 年度の有効利用率は 62.9%と低調であり、さらなる有効利用の促進が必要である。 ・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、今後も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技術の確立が必要となる。 ・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いるが、平成 17 年 3 月に「コンクリート用再生骨材H」の J I S が制定され、さらに平成 18 年 3 月には「再生骨材Lを用いたコンクリート」、平成 19 年 3 月には「再生骨材Mを用いたコンクリート」の J I S が制定されたことから、今後コンクリート骨材としての利用拡大が期待される。 ・建設発生木材については、再資源化（破碎）されたチップが、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等としてマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルされている。 ・建設汚泥については、建設汚泥処理土としての利用、または製品(市販品)としての利用があるが、ほとんどが建設汚泥処理土としての利用である。 ・建設混合廃棄物については、現場における分別の徹底による排出量の削減が重要であるが、その結果建設廃棄物が小口化、多品目化することから、効率的な運搬回収が必要となる。 ・建設発生土の有効利用低迷の要因としては、土質、工期の不一致、県境を越えた工事間利用が十分に行われているとは言えない状況が挙げられる。 (施策の実施状況) ・平成 14 年度の建設リサイクル法完全施行とともに、建設リサイクル推進計画 2002 を策定し、建設工事から排出される廃棄物に対する施策をまとめ、排出抑制、分別解体、再資源化・縮減、適正処理、再使用・再生資材の利用、技術開発等、理解と参画の推進について実施している。 ・建設汚泥については、平成 18 年 6 月 12 日に「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」等を策定し、基本方針や具体的な手続き等をまとめた。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・アスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊、については、既に平成 17 年度時点で平成 22 年度目標値を達成し、建設発生木材についても再資源化率については目標を達成していることから、A-2 と評価した。 ・建設汚泥、建設混合廃棄物については、平成 22 年度目標を達成していないものの、目標達成に向け順調に推移していることから A-2 と評価した。 ・建設発生土については、平成 17 年度の実績が平成 14 年度より低下し、目標までの乖離も大きいことから、B-1 と評価した。 ・アスファルト・コンクリート塊については、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を確立する。 ・コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、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。 ・また、建設発生木材に関しては、前記「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」の全国展開を図る。 ・「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」等に基づき、建設汚泥のリサイクルに積極的に取り組む。 ・現場での分別を徹底し、効率的な運搬回収をするための建設副産物小口巡回共同回収システムを構築する。 ・建設発生土については、低迷要因を踏まえつつ「建設発生土等の有効利用に関する行動計画」の着実な実施及び建設発生土情報交換システムの充実や廃棄物混じり土の問題等の技術的課題の解決による有効利用の促進策を検討する。 【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 71：建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率 目標値：A s 98%以上 1) (平成 22 年度) C o 96%以上 1) (平成 22 年度)</p>

	<p>建設発生木材 65% 1) (95% 2) (平成 22 年度) 建設汚泥 75% 2) (平成 22 年度) 建設混合廃棄物 平成 12 年度比 50%削減 (平成 22 年度) 建設発生土 90% (平成 22 年度)</p> <p>評価 A-2 実績値: A s 98.6% (平成 17 年度) A-2 C o 98.1% (平成 17 年度) A-2 建設発生木材 68.2%(90.7%) (平成 17 年度) A-2 建設汚泥 74.5% (平成 17 年度) A-2 建設混合廃棄物 平成 12 年度比 39.6%削減 (平成 17 年度) B-1 建設発生土 62.9% (平成 17 年度)</p> <p>初期値: A s 98% (平成 12 年度) C o 96% (平成 12 年度) 建設発生木材 38%(83%) (平成 12 年度) 建設汚泥 41% (平成 12 年度) 建設混合廃棄物 484.8 万トン (平成 12 年度) 建設発生土 60% (平成 12 年度)</p> <p>1) 再資源化率 2) 再資源化・縮減率</p>						
政策評価の結果 の政策への反映 状況	○予算 建設リサイクルのより一層の推進を図るため、今年度実施する建設リサイクル法等の点検結果を踏まえ、個々の現場の施工段階においてP D C Aサイクルが十分機能する建設リサイクル促進計画の策定等に関する調査検討等を行う (予算額: 45 百万円)。						
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="357 819 667 853">施政方針演説等</th> <th data-bbox="667 819 842 853">年月日</th> <th data-bbox="842 819 1485 853">記載事項(抜粋)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="357 853 667 1046">循環型社会形成推進基本計画</td> <td data-bbox="667 853 842 1046">平成 15 年 3 月</td> <td data-bbox="842 853 1485 1046">「建設工事に伴って発生する廃棄物等については、産業廃棄物全体の発生量及び最終処分量に占める割合が高く、法律、国の指針等に基づき、その再資源化を進めるとともに、公共工事等において再生資材の利用を推進するなど、循環型社会の形成に向けた取組を着実に進めます。」</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)	循環型社会形成推進基本計画	平成 15 年 3 月	「建設工事に伴って発生する廃棄物等については、産業廃棄物全体の発生量及び最終処分量に占める割合が高く、法律、国の指針等に基づき、その再資源化を進めるとともに、公共工事等において再生資材の利用を推進するなど、循環型社会の形成に向けた取組を着実に進めます。」
施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)					
循環型社会形成推進基本計画	平成 15 年 3 月	「建設工事に伴って発生する廃棄物等については、産業廃棄物全体の発生量及び最終処分量に占める割合が高く、法律、国の指針等に基づき、その再資源化を進めるとともに、公共工事等において再生資材の利用を推進するなど、循環型社会の形成に向けた取組を着実に進めます。」					

施策名	海面処分場の容量を確保する		
施策の概要	内陸部での廃棄物処分場の確保がますます困難となっているため、海面処分場の容量を必要な限り確保する必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) 既に 100%ではあるが、地方自治体、民間事業者等による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。 (施策の実施状況) 平成 18 年度に 25 港及び大阪湾において廃棄物埋立護岸を整備するなど上記施策を行ってきたところである。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業務指標の目標値 100%を毎年達成しているなど施策の効果があがってきており、また、より施策効果をわかりやすく示す指標に変更するため、A-3 と評価した。 ・なお今後は、廃棄物海面処分場の残余年数を考慮した、より施策の効果が分かりやすい「廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数」という指標に変更し、今後も引き続き廃棄物海面処分場の整備及び延命化対策等を推進していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 72：可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入 目標値：100%（平成 18 年度以降毎年度） 実績値：100%（平成 18 年度） 初期値：100%（平成 14 年度） 評価 A-3</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、引き続き、廃棄物海面処分場の整備及び延命化対策等を推進している。 (港湾：平成 20 年度予算：12,315 百万円の内数 [平成 19 年度予算：13,181 百万円の内数])		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	p 27<港湾整備事業> 2（2）循環型社会の構築等 ・廃棄物等の広域利用・処理等に資する廃棄物埋立護岸等の整備

施策名	循環資源の輸送コストを低減する											
施策の概要	<p>廃棄物処分場の残余年数が逼迫していることなどから、リユース・リサイクルを促進することが求められているため、効率的な静脈物流拠点とネットワークの形成により、循環資源の輸送コストを低減することが必要である。</p>											
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) 平成 18 年度の実績値は平成 14 年度比約 8.8%減であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後も期待される。 (施策の実施状況) 平成 18 年までに、21 港をリサイクルポートに指定し、重点的に静脈物流基盤の整備を行っている。また、静脈物流ネットワークの構築に向けリサイクルポート推進協議会との連携を促進している。 港湾における循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成した。 静脈物流拠点の形成に向け、民間が整備する積替・保管施設等、基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については基盤施設の収益性が低いことが想定されるため、基盤施設整備に対する支援制度の構築が不可欠となっている。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 業績指標は、目標コスト低減率約 1 割(平成 19 年度)に対し、平成 18 年度時点で 8.8%低減されており、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2 と評価した。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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 73：循環資源国内輸送コスト低減率</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%;">目標値：平成 14 年度比約 1 割減（平成 19 年度）</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> <td>実績値：平成 14 年度比約 9%減（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：0（平成 14 年度）</td> </tr> </table>				目標値：平成 14 年度比約 1 割減（平成 19 年度）		評価	A-2	実績値：平成 14 年度比約 9%減（平成 18 年度）			初期値：0（平成 14 年度）
	目標値：平成 14 年度比約 1 割減（平成 19 年度）											
評価	A-2	実績値：平成 14 年度比約 9%減（平成 18 年度）										
		初期値：0（平成 14 年度）										
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>評価結果を踏まえ、引き続き、官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進し、港湾における静脈物流拠点の形成を図ることとしている。 (港湾：平成 20 年度予算：293,960 百万円の内数 [平成 19 年度予算：280,723 百万円の内数])</p>											
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p> <p>21 世紀環境立国戦略</p>	<p>年月日</p> <p>平成 19 年 6 月 1 日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p> <p>3. 今後 1, 2 年で重点的に着手すべき八つの戦略 戦略 3 3 R を通じた持続可能な資源循環 ② 3 R の技術とシステムの高度化 (地域循環圏を基盤に物質の種類に対応した循環の促進) p15 ・ ・ ・ 総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の整備等を通じた静脈物流システムの検討などを推進する。</p>									

施策名	下水汚泥のリサイクルを推進する											
施策の概要	下水の処理過程から発生する下水汚泥は、全産業廃棄物発生量の約 19%を占めている状況にあり（平成 14 年度末）、減量化やリサイクルのより一層の推進が求められている。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・下水汚泥のリサイクル率の平成 17 年度実績値は 70%であり、最終目標を達成したが、引き続き下水汚泥のリサイクルを推進する。 ・産業廃棄物の最終処分場の残余年数は依然として非常に厳しい状況にあり、今後更なる汚泥の減量化、再生利用に加え、地球温暖化対策の推進も踏まえたエネルギー利用の推進が不可欠 (施策の実施状況) ・下水汚泥のエネルギー利用を含めた有効利用を推進するため、下水汚泥とその他のバイオマスを下汚泥処理施設において集約的に処理する事業を新世代下水道支援事業として採択するなど、地方公共団体が整備する有効利用施設等について支援を行った。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・下水汚泥のリサイクル率は順調に推移しており、19 年度から新たな取組を行っていくことから、A-1 と評価した。 ・下水汚泥のエネルギー資源としての利用は低い水準に止まっており、社会資本整備重点計画に掲げた目標値を達成するためにも、より効率的に下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図っていく必要がある。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 74：下水汚泥のリサイクル率</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">目標値：68%（平成 19 年度）</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">A-1</td> <td style="text-align: center;">実績値：70%（平成 17 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値：60%（平成 14 年度）</td> </tr> </table>				目標値：68%（平成 19 年度）		評価	A-1	実績値：70%（平成 17 年度）			初期値：60%（平成 14 年度）
	目標値：68%（平成 19 年度）											
評価	A-1	実績値：70%（平成 17 年度）										
		初期値：60%（平成 14 年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> ・評価結果を踏まえ、目標値を達成したが引き続き下水汚泥のリサイクルを促進する。 ・地方公共団体が整備する下水道汚泥の有効利用施設等に国庫補助による支援を行っている。 ・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。 ・平成 20 年度予算においては、民間活用型地球温暖化対策下水道事業制度を創設し、下水汚泥等の循環利用に関する計画の策定経費を補助対象とするとともに、同計画に基づき PFI 手法等により民間事業者が資源化を前提とした下水汚泥等の処理施設を建設する際に、地方公共団体への補助を通じて支援することとしている。また、一定のCO2削減効果が見込める場合には、処理施設と関連して民間事業者が整備する貯蔵施設等も補助対象（間接）として支援することとしている。 <p>（平成 20 年度予算：662,042 百万円の内数[19 年度予算：696,288 百万円の内数]）</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									
	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	「京都議定書目標達成計画」に基づき、地球温暖化対策を加速します。乗用車の燃費基準を 2015 年までに 2 割以上改善し、世界で最も厳しい水準とするとともに、バイオ燃料の利用率を高めるための工程表を策定します。									
	21 世紀環境立国戦略	平成 19 年 6 月 1 日	新エネルギー（バイオマス熱利用・太陽光発電等）の導入の加速化に向けた施策の強化									
	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 4 章 持続的で安心できる社会の実現 1 環境立国戦略 【具体的手段】 ・バイオマス等新エネの導入、「美しい森林づくり推進国民運動」の展開を始めとする森林の整備・保全等の森林吸収源対策の着実な実施、京都メカニズムの活用等を進める。									
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	下水汚泥のリサイクル率 【60%(H14)→68%(H19)】										

施策名	地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する		
施策の概要	高規格幹線道路の整備状況は、地域間で大きな格差が生じており、地域ブロックの自立的な発展や競争条件の確保、地域間の交流連携を図る上で、高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網の構築が必要である。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・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。 ・規格の高い道路を使う割合の速報値は14%であり、前年度からほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にある。 ・新規路線の供用により、路線全体の利用促進につながる事例もある。 ・高速道路の時間帯割引の導入により、全ての割引時間帯で走行台数が増加し、高速道路に並行する一般道の交通量分担率に減少が見られた。</p> <p>(施策の実施状況) ①規格の高い道路のネットワーク構築 ・高規格幹線道路の整備 平成18年度末供用延長9,047km (平成18年度新規供用延長192km) ・地域高規格道路の整備 平成18年度末供用延長1,726km (平成18年度新規供用延長43km) ②多様で弾力的な料金施策への取組 ・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」、「大口・多頻度割引」、「時間帯割引」等を実施。 ③スマートICの活用等による追加ICの整備促進 ・ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた社会実験の実施と本格導入の実施。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 ・業績指標は、平成17年度の14%が平成18年度末に14%とほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にあり、目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A-2と判断した。 ・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重点的かつ効率的に整備を推進。 ・道路特定財源の見直しに関する具体策(平成18年12月8日閣議決定)に基づき、平成20年度以降、高速道路料金の引き下げによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとしており、これに向けた料金引き下げに伴う効果等を把握するための社会実験を実施。 ・ETCを活用した追加インターチェンジの社会実験と、本格導入に向けた取り組みを引き続き実施。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標75：規格の高い道路を使う割合 評価 A-2 目標値：15% (平成19年度) 実績値：14% (平成18年度) 初期値：13% (平成14年度)</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>・業績指標(規格の高い道路を使う割合)は、平成17年度の14%が平成18年度末に14%とほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にあり、目標達成に向けて指標は順調に推移しており、引き続き、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重点的かつ効率的に整備を推進する。</p> <p>・都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、平成19年度の料金社会実験等の結果を踏まえ、高速道路ネットワークを有効活用するための料金施策を実施する。また、既存高速道路ネットワークの機能強化を図るため、高速道路の利用者の利便性を向上させるスマートインターチェンジの整備等を促進する。 (平成20年度予算額：1,132,418百万円の内数[平成19年度予算：1,199,989百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	社会資本整備重点計画3章	平成15年10月10日	規格の高い道路を使う割合【13%(H14)→15%(H19)】
第162回 施政方針演説	平成17年1月21日	「ETCを活用した割引制度により、昨年11月から順次引き上げており、本年4月には予定どおり、平均1	

			割以上の引き下げを実現」
	第 164 回 施政方針演説	平成 18 年 1 月 20 日	「道路公団民営化の際には初めて高速道路料金の値下げを実施しました」
	第 166 回 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	「アジア・ゲートウェイ構想」
	アジア・ゲートウェイ構想	平成 19 年 5 月 16 日	2（1）に「環状道路等の高規格幹線道路等の整備を推進」と記載

施策名	整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する
施策の概要	<p>鉄道幹線ネットワークは基本的にはほぼ概成している一方、高速性・利便性等といったサービスの質や鉄道施設の面では、時間価値の高まりや利用者ニーズの高度化に応える必要性等において、更なる向上が期待されている。このため、新幹線整備と在来幹線鉄道の高速化により広域的な幹線鉄道ネットワークの質的な向上を図っていく必要がある。</p>
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年度の実績値は 15,200km であり、目標値 (15,200km) の数値が達成されている状況。 ・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 月の東北新幹線 (盛岡～八戸間) の開業、平成 16 年 3 月の九州新幹線 (新八代～鹿児島中央間) の開業や、東海道新幹線品川駅の開業等を含む平成 15 年 10 月のダイヤ改正による、新幹線と在来線の接続の改善等の効果が挙げられる。 例えば、福岡と鹿児島との所要時間は、九州新幹線 新八代～鹿児島中央の開業により、3 時間 40 分 (在来線利用) から 2 時間 11 分に大幅に短縮している。 ・なお、平成 18 年度については、特段の開業等がなかったため、基本的に従来の実績値となっている。 ・今後の指標の動向としては、整備新幹線の整備等により、新たに 3 時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線については、平成 16 年 12 月の政府・与党申合せに基づき着実に整備を進めている。 ・北海道新幹線 新青森～新函館間 ・東北新幹線 八戸～新青森間 ・北陸新幹線 長野～金沢 (白山総合車両基地) 間及び福井駅部 ・九州新幹線 (鹿児島ルート) 博多～新八代間 同 (長崎ルート) 武雄温泉～諫早間 ・また、在来線の高速化については、平成 13 年度より、まちづくり事業と連携して行う在来幹線鉄道の高速化事業を創設し補助率を引き上げ (2 割→補助対象経費の 1/3)。 宇野線・本四備讃線 (岡山～児島間) <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・5 大都市からの鉄道利用所要時間は、引き続き、営業キロ 15,200km で 3 時間以内の到達を可能としており、A-2 と評価。 ・今後とも、整備新幹線については、平成 16 年 12 月の政府・与党申合せに従い着実に整備を推進。 ・また、在来幹線鉄道の高速化事業は、基本的には輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、事業者の経営判断により行われるべきものであり、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、沿線自治体の取組みを支援。 ・高速化事業の効果をより発揮させていくためには他の交通機関との連携やまちづくりとの連携を図っていくことが重要。これまで鉄道整備基礎調査において、まちづくりと連携した幹線鉄道整備について調査を実施してきており、この調査成果や公共交通活性化総合プログラムの活用など地方運輸局を通じて幹線鉄道の活性化を図っていく。 <p>(新たな目標設定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線は、政府・与党申合せに従い着実に整備を進めてきており、平成 16 年 12 月の申合せでは、北海道新幹線 (新青森～新函館間) は平成 27 年度末、東北新幹線 (八戸～新青森間) は平成 22 年度末、北陸新幹線 (長野～金沢間) は平成 26 年度末、九州新幹線 (博多～新八代間) は平成 22 年度末の完成を目指すこととされている。また、九州新幹線 (武雄温泉～諫早間) については、並行在来線区間の経営分離について地元での調整が整った場合に着工することとなっている。 ・このように、整備新幹線の整備が着実に進められていること等を踏まえ、今後も広域的な幹線鉄道ネットワークの質的な向上を図る観点から、来年度以降の政策チェックアップについて、目標年次を平成 23 年度、目標値を 15,700km (新幹線の開業に伴って J R から経営分離される並行在来線を含む) に設定する。(現行の初期値、実績値、目標値の算定にあたっては並行在来線を除外しているが、実態を踏まえ、今後は並行在来線についても算定の対象に含めることとする。なお、この算定方法によると、平成 18 年度の実績値は約 15,400km となる。) <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 76 : 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 style="text-align: right;">目標値 : 15,200km (平成 20 年度)</p> <p style="text-align: right;">実績値 : 15,200km (平成 18 年度)</p> <p style="text-align: right;">初期値 : 14,800km (平成 12 年度)</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p>
政策評価の結果	平成 18 年度の実績指標 (5 大都市からの鉄道利用所要時間が 3 時間以内である鉄道路線延長)

<p>の政策への反映 状況</p>	<p>長)の実績値は15,200 kmであり、目標値(15,200 km)の数値が達成されている状況であるが、今後とも、整備新幹線については、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき着実に整備を推進し、在来幹線鉄道的高速化については、幹線鉄道ネットワークの質的な向上を図る観点から、本助成制度を活用して鉄道事業者、沿線自治体の取組を支援できるよう、所要額を計上した。</p> <p>なお、九州新幹線(武雄温泉～諫早間)は、平成20年3月に着工を認可した。 (平成20年度予算：整備新幹線整備事業費補助70,600百万円〔平成19年度予算：70,600百万円〕、幹線鉄道等活性化事業費補助(高速化)307百万円〔平成19年度予算：472百万円〕)</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p>
	<p>政府・与党申合せ</p>	<p>平成16年12月</p>	<p>—</p>

施策名	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											
施策の概要	高速交通手段の中でも航空は、国内の中・長距離輸送分野を中心として、個人の旅行ニーズを満たすほか、企業活動を支え、国民の生活水準の向上や我が国の経済発展に大きな役割を果たしてきており、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、それに応じた輸送サービスの提供量を確保していく必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・国内航空サービス提供レベルの平成 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 18 年の速報値は 1,322 億座席キロであり、平成 17 年度の実績値と比較すると 2.2%の増となっている。 ・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。 ・また、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、1機あたりの座席数も減少していることから、現状では大幅な増加は見込めないものと考えられる。</p> <p>(施策の実施状況) ・東京国際空港(羽田)再拡張における滑走路整備事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直し(供用開始時期 2010 年 10 月末)を公表し、工事に着工した。 ・国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(平成 18 年 7 月に隠岐空港、平成 19 年 3 月に与那国空港が供用。平成 18 年 10 月に新石垣空港に現地着手)。 ・「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、I L S の高カテゴリー化など空港運用の高度化等を推進中(平成 19 年 3 月に仙台空港アクセス鉄道が開業)。 ・次期航空路管制卓システム(評価システム)の製造を行い、新システム移行に向けて性能の評価中。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業務指標は前年度と比較すると 2.2%の増であるが、目標達成には厳しい状況であり、B-1 と評価した。 ・東京国際空港(羽田)の再拡張事業を 2010 年 10 月末の供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の 29.6 万回/年(405 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。 ・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。 ・航空サービス高度化推進事業として、空港の就航率向上、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効率化・円滑化に係る取組を推進するとともに、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。 ・航空交通量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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 77：国内航空サービス提供レベル</p> <table border="0" data-bbox="606 1456 1404 1590"> <tr> <td></td> <td></td> <td>目標値：1,500 億座席キロ(平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>B-1</td> <td>実績値：1,322 億座席キロ(平成 18 年)※</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：1,294 億座席キロ(平成 14 年度)</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">※ 実績値は暦年の速報値であり、平成 18 年度の実績値は 9 月に確定予定</p>					目標値：1,500 億座席キロ(平成 19 年度)	評価	B-1	実績値：1,322 億座席キロ(平成 18 年)※			初期値：1,294 億座席キロ(平成 14 年度)
		目標値：1,500 億座席キロ(平成 19 年度)										
評価	B-1	実績値：1,322 億座席キロ(平成 18 年)※										
		初期値：1,294 億座席キロ(平成 14 年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○予算 東京国際空港(羽田)の再拡張事業など、大都市圏拠点空港の整備を推進するとともに、一般空港については、継続事業を中心とし、空港におけるアクセスの改善、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。また、RNAV等の導入により航空路の容量拡大、運航効率の向上を推進するとともに、次期管制システムの整備等により航空交通の増大に対応した管制処理能力の向上を推進する。 (平成 20 年度予算額：352,368 百万円 [19 年度予算：379,047 百万円])</p> <p>○機構・定員 評価結果を踏まえ、羽田空港の交通量が新滑走路の供用により年間 40.7 万回に、成田空港の交通量も B 滑走路の延長により年間 22 万回に増加する予定から、この増大する航空交通を安全かつ効率的に処理するためには、航空交通容量の確保が喫緊の課題となっていることや次期航空路管制卓システムを導入し効率的な管制業務提供を構築するための定員を確保。 (定員：35 名)</p>											
関係する施政方針演説等内閣の	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)									
	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	国内航空サービス提供レベル 【1,294 億座席キロ(H14) →1,500 億座席キロ(H19)】									

重要政策（主なもの）			
------------	--	--	--

施策名	国際海上貨物の輸送コストを低減する		
施策の概要	我が国の国際競争力を強化し国民生活の質の向上に資するため、国際海上貨物の輸送について全体効率的な物流ネットワークを実現し、港湾コストを含む陸上から海上までの輸送コスト全体の低減を目指す必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成15年度のコスト低減率は平成14年度比1.2%減、平成16年度は平成14年度比2.1%減、平成17年度は平成14年度比3.3%減、平成18年度は平成14年度比4.5%減となっており、年々コスト削減が図られている。</p> <p>(施策の実施状況) ・平成18年度においては、既に供用されている施設の貨物利用がさらに進み、陸上輸送や海上輸送のコストが低減した。</p> <p>今後の取組の方向性 ・業績指標は、毎年着実な進捗が見られることからA-2と評価した。 ・今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中核港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト施策を推進する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 78：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4.5%減（平成18年度） 初期値：0（平成14年度）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、引き続き、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、臨海部物流拠点の形成などスーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化を図るとともに、コンテナターミナルの出入管理システムの構築や港湾の諸手続の統一化・簡素化などのソフト施策を推進している。</p> <p>(港湾：平成20年度予算：293,960百万円の内数[平成19年度予算：280,723百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	経済財政改革の基本方針2007	平成19年6月19日	第2章成長力の強化 2. グローバル化改革 (4) アジアのゲートウェイを目指した取組 「港湾手続の統一化・簡素化、港湾の深夜早朝利用の推進による24時間利用の支援、港湾行政の広域連携等を推進するとともに、・・・また、スーパー中核港湾等を始め陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進」
社会資本整備重点計画	平成15年10月10日	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H14比5%減(H19)】	

施策名	国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する																				
施策の概要	経済・社会活動のグローバル化・ボーダーレス化の進展に伴い、国際航空旅客・国際航空貨物は、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、それに伴った輸送サービスの提供量を確保していく必要がある。																				
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・国際航空サービス提供レベルの平成 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 18 年の速報値は、旅客が 3,568 億座席キロで、17 年度の実績値と比較すると 4.2%の減少であり、貨物は 244 億トンキロで、17 年度の実績と比較すると 8.4%の増加となっている。 ・旅客については、中国方面など需要の伸びている路線のある一方で、燃油費高騰の影響による低収益路線のリストラの結果、太平洋方面の提供量が大幅に減少するなどの影響もあり、全体としては提供量が減少したものと考えられる。 ・貨物については、アジアなどで需要が伸びており、全体的に堅調に推移している。</p> <p>(施策の実施状況) ・成田国際空港については、第 1 旅客ターミナルビル改修を完了させ、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。 ・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て実施し、2007 年 8 月 2 日に供用開始。 ・東京国際空港(羽田)再拡張における滑走路整備事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直し(供用開始時期 2010 年 10 月末)を公表し、工事に着工した。また、国際線地区 PFI 事業について、事業者選定手続き及び事業契約の締結を実施した。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業務指標については、旅客、貨物とも目標の達成のため必要な実績が不足していることから B-1 と評価した。 ・業務指標のうち旅客については前年度と比較すると 4.2%の減と、目標達成が厳しい状況が続いている。貨物については、アジアなどで需要が伸びており、前年度と比較して 8.4%の増となっているが、目標に向けた実績としては低調な推移に留まっている。 ・今後の貨物需要の増加に対応するための貨物施設の整備等を推進する。 ・目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。 ・国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 79：国際航空サービス提供レベル</p> <table border="0" data-bbox="352 1285 1495 1509"> <tr> <td></td> <td></td> <td>目標値：国際航空旅客 4,800 億座席キロ (平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>国際航空貨物 300 億トンキロ (平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>国際航空旅客 B-1</td> <td>実績値：国際航空旅客 3,568 億座席キロ (平成 18 年) ※</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>国際航空貨物 B-1</td> <td>国際航空貨物 244 億トンキロ (平成 18 年) ※</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：国際航空旅客 3,435 億座席キロ (平成 14 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>国際航空貨物 215 億トンキロ (平成 14 年度)</td> </tr> </table> <p>※ 実績値は暦年の速報値であり、平成 18 年度の実績値は 9 月に確定予定</p>					目標値：国際航空旅客 4,800 億座席キロ (平成 19 年度)			国際航空貨物 300 億トンキロ (平成 19 年度)	評価	国際航空旅客 B-1	実績値：国際航空旅客 3,568 億座席キロ (平成 18 年) ※	評価	国際航空貨物 B-1	国際航空貨物 244 億トンキロ (平成 18 年) ※			初期値：国際航空旅客 3,435 億座席キロ (平成 14 年度)			国際航空貨物 215 億トンキロ (平成 14 年度)
		目標値：国際航空旅客 4,800 億座席キロ (平成 19 年度)																			
		国際航空貨物 300 億トンキロ (平成 19 年度)																			
評価	国際航空旅客 B-1	実績値：国際航空旅客 3,568 億座席キロ (平成 18 年) ※																			
評価	国際航空貨物 B-1	国際航空貨物 244 億トンキロ (平成 18 年) ※																			
		初期値：国際航空旅客 3,435 億座席キロ (平成 14 年度)																			
		国際航空貨物 215 億トンキロ (平成 14 年度)																			
政策評価の結果の政策への反映状況	○予算 国際拠点空港である成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の整備を推進する。 (平成 20 年度予算額：27,691 百万円 [19 年度予算：18,669 百万円])																				
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)																		
	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	国際航空サービス提供レベル 【3,435 億座席キロ/215 億トンキロ (H14) →4,800 億座席キロ/300 億トンキロ (H19)】																		

施策名	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		
施策の概要	今後、国際航空需要は増加することが見込まれており、これに適切に対応するためには、空港の整備に合わせて、特に混雑している北太平洋ルート of 航空交通容量を拡大していく必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合が目標値に達していなかった理由は、以下の外部要因のため。 ①運輸多目的衛星 (MTSAT) の運用開始遅れ <ul style="list-style-type: none"> ・H2Aロケットの事情によりMTSATの打上時期が当初予定より遅れた ・航空機に搭載される米国メーカーの一部の衛星通信機器に不具合が見つかりMTSAT新1号機の試験工程を延期せざるを得なくなった ②隣接する外国管制機関の対応遅れ <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年7月よりMTSAT新1号機の運用を開始し、北太平洋ルートの一部(西向き)に管制間隔50NM(1NM=1海里=1,852m)が適用された。しかしながら、隣接する外国管制機関のシステム整備遅れ等のため、隣接する空域を含めた管制間隔50NMを適用することには至っていない ③新システムへのユーザー側の対応 <ul style="list-style-type: none"> ・航空会社の経営状況は依然原油価格高騰により厳しい状況が続いており、新システムのユーザー側の対応が十分ではないことを考慮する必要がある ・今後外部要因が解決することにより順調に向上していくことが期待される。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運輸多目的衛星 (MTSAT) 新1号機の運用開始に伴い、北太平洋ルートの一部において、平成18年7月6日より管制間隔50NMを適用。 <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運輸多目的衛星 (MTSAT) の運用は平成18年7月より開始されたが、その効果については隣接管制機関の対応等を待つ必要があることから、指標の進捗状況をC-2とした。 ・隣接管制機関の対応状況、ユーザー側の対応状況を踏まえて、隣接する空域を含めた管制間隔50NMの適用(平成20年3月予定)、30NMへの短縮適用(平成20年度予定)を実施する。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 80 : 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 style="text-align: right;">目標値 : 100% (平成19年)</p> <p style="text-align: right;">実績値 : 50% (平成18年)</p> <p style="text-align: right;">初期値 : 51% (平成14年)</p> <p style="text-align: center;">評価 C-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	・隣接する外国空域との間で、管制間隔50NMを平成20年3月より適用した。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)

施策名	ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する
施策の概要	国際競争力の強化に向けた輸送効率の向上、環境負荷の軽減等につながるモーダルシフトの推進等、船舶交通の増進を求める社会ニーズに応えるため、船舶のふくそうする海域において、安全性と効率性の両立した円滑な航行環境を確保する必要がある。
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 18 年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は、平成 17 年度に比べて 4 分減少し、平成 14 年度に比べても 11 分の短縮となり減少傾向にあるものの、目標達成に向けては低調な推移となっている。 平成 18 年度は、3 航路において整備・保全を実施した結果、ボトルネック解消率は 84% となり、着実に実績値は向上している。(参考：特に早急に整備すべきと考えている事業計画に基づいたボトルネック解消率は 95% となっている。)</p> <p>(施策の実施状況)</p> <p>① A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備等 ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムを大阪湾海上交通センターに整備した。 ・海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携 (A I S を活用した、京浜港及び千葉港における船舶動静監視の強化) に係る環境を港内交通管制室 (東京湾) に整備した。 ・平成 18 年 7 月から名古屋港海上交通センターにおいて、また、平成 19 年 3 月から来島海峡海上交通センターにおいて A I S を活用した次世代型航行支援システムの運用を開始した。 ・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 29 基の整備を実施した。</p> <p>② 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。</p> <p>③ 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、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・航行時間の実績値の推移を見ると目標達成に向けて厳しい状況にあるが、平成 18 年度の実績値は昨年度に比べて減少するとともに、過去 4 年間において最も低い値となり、これまでの実績値全体をみても減少傾向を示しており、現在までに実施してきた施策に一定の効果があるものと考えられることから、B-2 と評価した。 特に A I S については、総トン数 500 トン以上の船舶に対する搭載義務期限を平成 20 年 7 月に控え、今後も A I S 搭載船の増加が見込まれ、より多くの船舶の動静監視が可能となり、また、京浜港等における A I S を活用した次世代型航行支援システムを本年度から運用開始することにより、港内交通管制室においても船舶の動静監視の強化が図られる。 海上交通センター等における A I S を活用した航行管制・情報提供は、 「航行管制面では、管制船舶が航路に入航する数時間前から動静把握を行い、効率的な航行管制を行うことができること」 「情報提供面では、船舶が目的地に向け航行する際に、同航、反航あるいは錨泊する他船の動静情報等の情報提供により、操船者が危険を予知して円滑な回避措置をとることができること」 など、運航効率の向上に有効である。 また、当該業績指標を達成するための各施策は、業績指標 41 「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 (平成 18 年度以降毎年度 0 件)」を達成するための施策でもあり、安全分野において目標達成に成果を示している。 上記のことから、当面の目標である東京湾における航行時間短縮に向け、A I S 等を活用した的確かつきめ細かな航行管制及び情報提供を継続して実施する。 ・船舶航行のボトルネック解消率の指標の達成状況としては、財政的な制約により航路整備に係る事業費が限定的な状況となったことから、完全に目標達成には至っていないが、今後とも国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するための重要な施策である。今後も、引き続き最屈曲箇所や航路出入り口付近を重点的に整備して安全性の確保に努めるなど、事業の効率化・スピードアップを図りながら東京湾口航路の平成 19 年度の 100% 完了を目指すなどして、主要国際幹線航路の整備を進めることから、B-1 と評価した。 なお、本指標は、平成 18 年度が目標年であったため、指標の目標年度を更新する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 81：ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮 目標値：150 分 (平成 14 年度に比べ約 15% 短縮) (東京湾) (平成 19 年度) 評価 B-2 実績値：169 分 (東京湾) (平成 18 年度)</p>

	<p>初期値：180分（東京湾）（平成14年度）</p> <p>○業績指標82：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：84%（平成18年度）</p> <p>初期値：75%（平成12年度）</p> <p>評価 B-1</p>		
<p>政策評価の結果 の政策への反映 状況</p>	<p>・業績指標81：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 評価結果を踏まえ、引き続き、海上交通センター等の的確な運用を中心に、当該施策を継続実施する。 （平成20年度予算：3,467百万円 [平成19年度予算：3,135百万円]）</p> <p>・業績指標82：船舶航行のボトルネック解消率 評価結果を踏まえ、引き続き、国際幹線航路におけるボトルネックの解消に向け、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。 （平成20年度予算：293,960百万円の内数 [平成19年度予算：280,723百万円の内数]）</p>		
<p>関係する施政方針演説等 内閣の重要政策（主なもの）</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項（抜粋）</p>
	<p>社会資本整備重点計画</p>	<p>平成15年 10月10日</p>	<p>ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮 【180分（東京湾、H14）→150分（H14に比べ約15%短縮、東京湾、H19）】</p>
	<p>総合物流施策大綱 （2005-2009）（今後推進すべき具体的な物流施策）</p>	<p>平成17年 11月15日</p>	<p>P13、15「国際幹線航路の開発及び保全を図る」</p>

施策名	国際空港への鉄道アクセスを向上させる		
施策の概要	国際競争力のある経済社会の維持・発展のため、国際的な拠点となる空港への都心部からの鉄道アクセスを諸外国の主要空港と比肩しうる水準まで引き上げることが必要である。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・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。</p> <p>(施策の実施状況) ・ニュータウン鉄道等整備事業費補助による整備を実施している。なお、成田高速鉄道アクセスを整備するにあたり、対象事業費に対する補助率を嵩上げ (18%→1/3) した。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 上で記したように、中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標を達成した。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ととし、これにより、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。 以上のように、目標を達成した上で引き続きアクセス鉄道の整備を推進することとしていることから、A-2 と評価した。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 83：国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が 30 分台以内である三大都市圏の国際空港の数）</p> <p style="text-align: right;">目標値：2 空港（平成 18 年度）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2 実績値：2 空港（平成 18 年度）</p> <p style="text-align: right;">初期値：1 空港（平成 12 年度）</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	今後とも引き続き、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推進するため、所要の額を計上した。（平成 20 年度予算：4,265 百万円の内数〔平成 19 年度予算：4,805 百万円の内数〕）		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	2 章 「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」
	経済成長戦略大綱	平成 19 年 6 月 19 日 改定	第 1 1. (6) 「空港の～アクセス改善～等により、海外と国内観光地間の交通アクセス向上を図る」
アジア・ゲートウェイ構想	平成 19 年 5 月 16 日	2. (1) 「都心から成田空港へのアクセス時間を国際的に遜色のない水準まで大幅に短縮 (50 分台→30 分台)する新しいアクセス鉄道を整備 (平成 22 年度)」	

施策名	空港・港湾・道路等の連携を強化する		
施策の概要	効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備する必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・アクセス率については、平成 14 年度末の 59%が平成 18 年度末に 67%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 ・指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの 91% (平成 13 年度末)、欧州 (英・仏・独・伊) の 84% (平成 13 年度末) に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。 ・また、橋梁の強度等の問題により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在し、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するため、国際競争力の観点からも大きな問題となっている。 (施策の実施状況) ・平成 18 年度においては、四日市港へのアクセス道路である上海老茂福線の供用により 10 分以内の道路アクセスを確保した。 ・効率的な物流ネットワークを構築する観点から、国際標準コンテナ車 (車両総重量 44t、車高 4.1m) の通行を可能とすべき幹線道路ネットワーク (国際物流基幹ネットワークを選定した。 ・国際物流戦略の観点から、国際標準コンテナ車の通行に支障がある区間 (47 区間) のうち、対策事業により、6 区間を解消した。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 ・業績指標は、平成 14 年度末の 59%が平成 18 年度末に 67%まで向上し、目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A-2 と評価した。 ・国際競争力の確保に必要な水準 (約 9 割) より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。 ・国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、国際標準コンテナ車が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行できる道路ネットワーク (国際物流基幹ネットワーク) の整備を図る。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 84：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：67% (平成 18 年度) 初期値：59% (平成 14 年度) 評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	・業績指標 (拠点的な空港・港湾への道路アクセス率) は、平成 14 年度末の 59%が平成 18 年度末に 67%まで向上し、目標達成に向けて指標は順調に推移しているが、国際競争力の確保に必要な水準 (約 9 割) より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。 ・また、国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、国際標準コンテナ車が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行できる道路ネットワーク (国際物流基幹ネットワーク) の整備を図る。 (平成 20 年度予算額：1,132,418 百万円の内数[平成 19 年度予算：1,199,989 百万円の内数])		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策 (主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項 (抜粋)
	社会資本整備重点計画 2 章	平成 15 年 10 月 10 日	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率【59% (H14) → 68% (H19)】
	・総合物流施策大綱 (2005-2009)	平成 17 年 11 月 15 日	第 2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性 2 基本的方向性 (1) スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現 (中略) 国際・国内の輸送モードの有機的連携による円滑な物流ネットワークの構築、(中略) といったハード・ソフトにわたる諸施策を、総合的・一体的に推進していく必要がある。
・経済成長戦略大綱	平成 18 年 7 月 6 日	第 5 生産性向上型の 5 つの制度インフラ 2. モノ：生産手段・インフラの革新	

			<p>(2) アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・戦略的な整備 (中略) 港湾・空港アクセスを含む、国際物流に対応した道路網・鉄道網の戦略的な構築、(中略)等による国内外一体となった物流ネットワークの構築に取り組む。</p>
	<p>・アジア・ゲートウェイ構想</p>	<p>平成 19 年 5 月 16 日</p>	<p>2. 重点7分野 (1) 人流・物流ビッグバン ○陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進</p>

施策名	都市再生を促進する										
施策の概要	国際競争力の向上のため都市再生は急務である。市街地再開発事業や土地区画整理事業等により都市基盤整備を進め、都市再生を促進させる必要がある。										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) 平成 18 年度の実績値は 2,280 h a であり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。</p> <p>(施策の実施状況) 国際競争力の向上が必要な地域において、民間による建築活動を最大限に引き出すため、市街地再開発事業及び土地区画整理事業を推進した。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 業績指標は目標の達成に向けて着実な推移を示しており、A-2 と判断した。 今後の取組としては、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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 85：都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量</p> <table border="0" data-bbox="526 672 1197 784"> <tr> <td></td> <td>目標値：2,500 h a (平成 19 年度)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値：2,280 h a (平成 18 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：1,250 h a (平成 15 年度)</td> </tr> </table> <p>なお、当該施策目標は、平成 19 年度より「都市再生・地域再生を推進する」に移行し、「都市再生誘発量」等の指標でその業績を計測することとする。</p>				目標値：2,500 h a (平成 19 年度)	評価	A-2		実績値：2,280 h a (平成 18 年度)		初期値：1,250 h a (平成 15 年度)
	目標値：2,500 h a (平成 19 年度)										
評価	A-2										
	実績値：2,280 h a (平成 18 年度)										
	初期値：1,250 h a (平成 15 年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>平成 20 年度予算に反映させた。</p> <p>政策評価結果を踏まえ、これまでの取組を引き続き推進することとし、国際競争力の強化が必要な地域において、民間による建築活動を最大限に引き出すため、引き続き土地区画整理事業等による都市基盤の整備を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生区画整理事業 <p>(平成 20 年度予算：3,631 百万円 [平成 19 年度予算：3,691 百万円])</p>										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)								
	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	地方都市の商店街の活性化を図り、住みやすく、コンパクトで賑わいあふれる、お年寄りや障害者にも優しいまちづくりを地域ぐるみで進めます								
	経済成長戦略大綱	平成 19 年 6 月 19 日	第 3 地域・中小企業の活性化 地域の活性化に資する都市再生・中心市街地活性化を戦略的・重点的に推進する								

施策名	三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する		
施策の概要	三大都市圏の都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促すため、三大都市圏環状道路ネットワークの形成を推進する。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 18 年度は、首都圏中央連絡自動車道（つくば牛久 I C～阿見東 I C）等、計 41km 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 50%である。</p> <p><u>施策の実施状況</u> ・三大都市圏環状道路の整備 平成 18 年度末供用延長 612km (平成 18 年度新規供用延長 41km)</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は、平成 14 年度の 35%が平成 18 年度末に 50%まで向上しており、平成 19 年 6 月には、首都圏中央連絡自動車道（八王子 J C T～あきる野 I C）9.6km が供用するなど、整備率は着実に向上したものの、一部の区間で用地取得の難航等により事業の進捗に遅れが生じていることから B-2 とした。 ・平成 19 年度は、首都圏中央連絡自動車道（鶴ヶ島 J C T～川島 I C）7.7km、首都高速中央環状新宿線（熊野町 J C T～西新宿 J C T）6.7km 等の新規供用を予定。 ・今後は、用地取得の迅速化を図り、事業の早期供用に努める。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 86：三大都市圏環状道路整備率 評価 B-2 目標値：60%（平成 19 年度） 実績値：50%（平成 18 年度） 初期値：35%（平成 14 年度）</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	・業績指標（三大都市圏環状道路整備率）は、平成 14 年度の 35%が平成 18 年度末に 50%まで向上しており、整備率は着実に向上したものの、一部の区間で用地取得の難航等により事業の進捗に遅れが生じている。今後は、用地取得の迅速化を図り、事業の早期供用に努める。 (平成 20 年度予算額：1,338,387 百万円の内数[平成 19 年度予算：1,271,079 百万円の内数])		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画 3 章	平成 15 年 10 月 10 日	三大都市圏環状道路整備率【35%（H14）→60%（H19）】
	第 166 回 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	「アジア・ゲートウェイ構想」
アジア・ゲートウェイ構想	平成 19 年 5 月 16 日	2（1）に「環状道路等の高規格幹線道路等の整備を推進」と記載	

施策名	土地の高度利用と市街地の防災性の向上を図る											
施策の概要	都市再生が望まれる地区において、新たに都市活動や都市生活の場を創出し、質を向上させることにより都市再生を促進する。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成 18 年度は 34.4%となっており、目標値の達成に向け順調に推移している。</p> <p>(施策の実施状況) ・市街地再開発事業は、これまでに約 690 地区で事業完了しているほか、約 170 地区で事業中である（平成 19 年 3 月 31 日時点）。</p> <p>・都市構造の再編に資する魅力ある都市拠点の形成、防災上危険な密集市街地の解消、空洞化の進む中心市街地の活性化を図るため、これらの課題を抱える地区について特に重点的に、市街地再開発事業とその関連制度により、市街地の再開発を推進している。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 業績指標は目標値の達成に向け順調に推移しており、現在の施策を維持することが妥当と考えられることから、A-2 と評価した。引き続き、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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 87:都市機能更新率（建築物更新関係）</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 40%;"></td> <td style="width: 20%;">目標値：36 %（平成 20 年度）</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td>評価 A-2</td> <td>実績値：34.4%（平成 18 年度）</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：31.8%（平成 15 年度）</td> <td></td> </tr> </table>				目標値：36 %（平成 20 年度）		評価 A-2	実績値：34.4%（平成 18 年度）			初期値：31.8%（平成 15 年度）	
	目標値：36 %（平成 20 年度）											
評価 A-2	実績値：34.4%（平成 18 年度）											
	初期値：31.8%（平成 15 年度）											
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>引き続き、市街地再開発事業等による市街地の再開発を推進するため、支援制度の整備・拡充等所要の施策を講じる。</p> <p>【平成 20 年度予算：38,923 百万円（19 年度予算：39,280 百万円）】</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									

施策名	複合一貫輸送を促進する		
施策の概要	我が国の物流高コスト構造の是正を図る観点から、国内貨物輸送分野において、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の構築を目指すことが重要である。特に、大量性、低廉性といった輸送特性を有するとともに、環境への負荷も少ない内航海運の活用を進める必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・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18年度の実績値は、目標値である80%を達成している。一層の指標向上のため、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。 (施策の実施状況) ・平成18年度には、宮浦港において新たに複合一貫輸送ターミナルが供用した。 ・複合一貫輸送ターミナルの整備が進んだこともあり、コンテナ船やR o R o 船の輸送貨物量は平成13年～17年にかけて約43% (5.0百万トン) 増加している。 ・これらの内貿輸送貨物については、定時性の確保が重視されており、港湾利用者の要望等を汲み取りながら結節点となる港湾の更なる機能向上のための取組みが必要と考えられる。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・着実に事業が実施され、業績指標が達成されたことから、A-3と評価した。 ・今後ともマルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した内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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 88：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：80% (平成18年度) 初期値：75% (平成12年度)</p> <p>評価 A-3</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、引き続き、マルチモーダルな交通体系を目指し、シームレスな複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルの整備を推進している。 (港湾：平成20年度予算：293,960百万円の内数 [平成19年度予算：280,723百万円の内数])		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	総合物流施策大綱(2005-2009)(今後推進すべき具体的な物流施策)	平成17年11月15日	2 効率的で環境負荷の小さい物流 (1) グリーン物流の推進 (2)トラックに比しCO2排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等 「シームレスな複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。」

施策名	国内海上輸送コストを低減させる		
施策の概要	産業競争力の強化のため、国内海上貨物について、複合一貫輸送等にも対応した国内海上輸送ネットワークの形成を推進し、陸上から海上までの輸送コスト全体の低減を目指す必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 15 年度は平成 14 年度比 0.7%減、平成 16 年度は平成 14 年度比 1.5%減、平成 17 年度は 2.3%減、平成 18 年度は 2.7%減となっており、年々コスト削減が図られている。 (施策の実施状況) ・平成 18 年度においては、3カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等が供用され、陸上輸送距離の短縮などにより輸送コストが低減した</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は、内貿ターミナルの整備を進め平成 19 年度は 3カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等の新規供用が予定されているなど、毎年着実な進捗が見られることから A-2 と評価した。 ・今後とも、国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。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 89：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 2.7%減（平成 18 年度） 初期値：0（平成 14 年度） 評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、引き続き、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を促進するため、複合一貫輸送に資する内貿ターミナルの整備を推進している。 (港湾：平成 20 年度予算：293,960 百万円の内数 [平成 19 年度予算：280,723 百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	総合物流施策大綱（2005-2009）（今後推進すべき具体的な物流施策）	平成 17 年 11 月 15 日	2 効率的で環境負荷の小さい物流 (1) グリーン物流の推進 (2)トラックに比しCO2 排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等 「シームレスな複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。」
社会資本整備重点計画	平成 15 年 10 月 10 日	フェリー等国内貨物輸送コスト低減率【H14 比 4%減 (H19)】	

施策名	都市鉄道網を充実させる		
施策の概要	通勤・通学など都市生活における移動の利便性・快適性を向上させるため、このための主要な公共交通機関である鉄道ネットワークを充実させ、混雑緩和を図ることが必要である。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・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144kmである。 ・混雑率に関しては、低下する傾向にある。新線整備等による輸送力の増強等と、少子化に伴う通学客の減少等による輸送需要の頭打ちと相まって混雑率の低減が図られている。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、引き続き混雑緩和の必要がある。 (施策の実施状況) ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営等事業者並に高めた。 ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。 ・平成18年度には、新線16.1kmが整備された。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・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、連絡線の整備や相互直通運転、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。 ・目標年次が到来した都市鉄道の整備路線延長については、一部の新線の開業時期の変更、既存路線の一部廃止等により、目標値を達成できなかったが、三大都市圏とも整備は毎年着実に進んでおり、また、今後も引き続き整備を推進していくことから、B-2と評価した。 ・同じく目標年次が到来した都市鉄道（東京圏）の混雑率についても、目標値を達成できなかったが、長期的に見れば混雑率は低下傾向にある上、毎年整備は着実に進んでおり、また、今後も引き続き整備を推進していくことから、B-2と評価した。 ・また、両指標とも目標年次が到来したが、上述のとおり、引き続き都市鉄道ネットワークを充実させ、混雑緩和を推進していくことから、目標年次を平成23年とした目標値に更新することとする。具体的には、業績指標90（都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長）については、東京圏2,399(216)、大阪圏1,591(135)、名古屋圏925(2)を、業績指標91（都市鉄道（東京圏）の混雑率）については、165%を新たな目標値として設定することとする。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標90：都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長 目標値：東京圏 2,387(内、複々線区間221)(平成18年度) 大阪圏 1,565(内、複々線区間135)(平成18年度) 名古屋圏 973(内、複々線区間2)(平成18年度) 評価 東京圏 B-2 実績値：東京圏 2,353(内、複々線区間211)(平成18年度) 評価 大阪圏 B-2 大阪圏 1,552(内、複々線区間135)(平成18年度) 評価 名古屋圏 B-2 名古屋圏 925(内、複々線区間2)(平成18年度) 初期値：東京圏 2,273(内、複々線区間198)(平成12年度) 大阪圏 1,513(内、複々線区間135)(平成12年度) 名古屋圏 940(内、複々線区間2)(平成12年度)</p> <p>○業績指標91：都市鉄道（東京圏）の混雑率 目標値：165%（平成18年度） 評価 B-2 実績値：170%（平成18年度） 初期値：176%（平成12年度）</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	都市鉄道については、平成18年度の業績指標（都市鉄道（東京圏）の混雑率）の実績値は170%であり、目標値（165%）を超えて引き続き高い値を示すなど、都市鉄道の整備の必要性が高いことが確認されたため、事業の進捗状況及びコスト縮減を踏まえつつ、所要額を計上した。（平成20年度予算：33,740百万円〔平成19年度予算：35,279百万円〕）		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）

<p>施策名</p>	<p>バスの利便性を向上させる</p>
<p>施策の概要</p>	<p>公共交通機関であるバスの利用の促進は、交通渋滞の緩和、自動車事故の防止や地域環境の改善等に資するものであることから、バスの利用促進のための取組みに対する支援を行うことなどにより、バスのサービスを向上させる必要がある。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数の実績値は、平成 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 17 年度に 4,901 系統に達し、目標値 4,000 系統を達成した。コミュニティバスの運行に取り組む乗合バス事業者数は、平成 18 年度に 473 事業者と順調に実績を伸ばし、目標値を達成した。バスカードを導入したバス車両の割合は、平成 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 17 年度は 67.1%となっており、一時的に減少しているものの、今後更なる普及が見込まれる。 (施策の実施状況) ・平成 18 年度はバス利用促進等総合対策事業として、バスの利便性向上に資する取組みに対して、156 件の補助を行った。 ・平成 18 年度は東京都において、共同運行路線における複数事業者のバス情報を統合し、一つのサイトで情報提供する実証実験を行い、データ形式の標準化の有効性をバス事業者等の関係者に周知し、あわせて効果の検証を行った。 課題の特定と今後の取組の方向性 目標値を達成しているバスロケーションシステムの導入系統数は目標値を更新することとし、A-2 と評価した。コミュニティバスの運行に取り組む事業者数については、目標年度が到来し、新政策評価体系との整理から、指標を廃止することとし、A-3 と評価した。バスカードを導入したバス車両の割合については、一時的に減少しトレンドを若干下回っているが、新たな指標を検討するため、B-3 と評価した。 バスの利便性向上への取組みは積極的に推進しているところであるが、バスの利用者数は、昭和 43 年度をピークに減少傾向にある。近年利用者数は下げ止まりの状況ではあるが、バス停の環境、バス待ちのイライラ、情報提供のあり方など、利用者が感じているバス交通への不満は解消すべき課題として残っている。 そこで、今後も自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業等の活用や関係機関との協力等により、バス事業者のサービス向上のための取組みを支援し、利用者にとって魅力ある安全で安心なバスサービスの提供を可能とする環境整備に取り組んでいく必要がある。 また、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会に「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会」を設置し（平成 18 年 3 月）、中長期的な視点から活力あるバスサービスの実現に向けた方策の審議を行って頂くこととしている。 【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 92：バスの利便性向上に資する事業者の取組状況（順に、バスロケーションシステムが導入された系統数、コミュニティバスの運行に取り組む事業者数、バスカードを導入したバス車両の割合） (バスロケーションシステムが導入された系統数) 評価 A-2 目標値：4,000 系統（平成 18 年度） 実績値：集計中（平成 18 年度） 4,901 系統（平成 17 年度） 初期値：3,534 系統（平成 13 年度） (コミュニティバスの運行に取り組む事業者数) 評価 A-3 目標値：330 事業者（平成 18 年度） 実績値：473 事業者（平成 18 年度） 初期値：131 事業者（平成 13 年度） (バスカードを導入したバス車両の割合) 評価 B-3 目標値：75%（平成 18 年度） 実績値：集計中（平成 18 年度） 67.1%（平成 17 年度） 初期値：63.4%（平成 13 年度）</p>
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>○予算要求 自家用車と公共交通のバランスのとれた交通体系を確立することにより、自動車交通の安全性の向上を図るため、自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業等の活用や関係機関との協力等により、利用者にとって安全で安心なバスサービスの提供に必要な環境整備に要する予算を措置した。（平成 20 年度予算額：1,715 百万円の内数[19 年度予算額：1,768 百万円の内数]） 地域の活性化・再生に向けて、地域における生活交通を確保するとともに、安心して誰もが使える地域公共交通を実現するため、コミュニティバス等バス交通の活性化（平成 20 年度予算額：30 億円の内数）、ICカードシステムの導入等につき予算を措置した。（平成 20 年度予算額：1,423 百万円の内</p>

	数[19年度予算額：1,547百万円の内数]) ○財政投融资計画要求 I T S実用化・普及促進事業につき、財政投融资の延長要求を行った。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)

<p>施策名</p>	<p>都市内の交通渋滞を緩和する</p>
<p>施策の概要</p>	<p>高速道路における渋滞原因の約3割が料金所渋滞。ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の利用促進を図ることで料金所渋滞の解消を図る。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) 1. 道路渋滞による損失時間 ・平成14年度実績値38.1億人時間/年に対し、平成18年度の道路渋滞による損失時間の実績値は33.1億人時間/年となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。 ・平成18年度は渋滞状況を示す実測データから渋滞対策箇所を抽出し、効率的な渋滞対策を実施したことに加え、TDM施策による公共交通への転換等を推進した。 2. ETC利用率 ・想定よりもETCの利用率が急激に増加したため、2年前倒して目標値を設定し、施策を実施している。 ・平成14年度実績値5%に対して平成19年春の実績値は72%（日別データ：平成19年5月30日）となり、目標値には達していないが、指標は順調に推移している。 ・首都高速道路本線料金所の渋滞は、ほぼ解消した。 ・東名高速東京料金所（上り）では、年末年始やゴールデンウィーク時期の繁忙期において渋滞がほぼ解消した。 ・目標を約8割（平成20年春）としてフォローアップを継続する。 3. 路上工事時間の縮減率 ・平成14年度実績値201時間/km・年に対して平成18年度の実績は123時間/km・年（39%減）となり、平成17年度に引き続き指標の目標値以上の縮減を達成した。 ・三大都市においては、直轄国道に加え、主要な地方管理道路も含めて評価し、平成14年度と比較して、東京23区22%減、名古屋8%増、大阪市64%減となり、東京23区、大阪市において縮減を達成した。 (施策の実施状況) 1. 道路渋滞による損失時間 ・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施策等を引き続き実施中。また、渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を引き続き実施中である。 ・都市圏交通円滑化総合計画については、平成18年度までに23都市圏において策定、実施している。 2. ETC利用率 ・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実施。ETC車載器リース制度を継続。 ・マイレージ割引や時間帯割引等の多様な弾力的な料金割引を積極的に導入。 ・ワンストップサービスの実施 ・二輪車ETCの本格運用を開始 3. 路上工事時間の縮減率 ・工事調整による共同施工・集中工事の実施や年末・年度末等における路上工事抑制等を引き続き推進している。 ・「工事内容」等をわかりやすく表示した路上工事看板の導入や「問合せ番号」の導入等、道路利用者への情報提供の充実に向けた取組を推進している。 ・工事実施者毎の毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表する等のマネジメントの強化を図るとともに、路上工事モニターによる工事実施状況のチェック等、外部評価の強化による路上工事縮減を推進している。 ・地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞きつつ、観光シーズンの工事抑制（沖縄）や、五・十日（大阪）の工事抑制等の地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細やかな路上工事縮減を推進している。 課題の特定と今後の取組の方向性 ○渋滞：業績指標は、平成18年度には33.1億人時間/年と順調に推移していることからA-2と判断した。 今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、情報通信技術を活用して広域かつ詳細に得られる客観的なデータに基づき、利用者が不満と感じている箇所を幅広く抽出していくとともに、重点的に対策を行う箇所を選定していく。また、多様な関係機関と引き続き連携を図りながら、道路利用者の実感を反映した渋滞対策を推進する。 ○ETC：業績指標は、平成18年春の65%から平成19年春に72%と着実に増加しており順調に推移している。また、さらにETCの効果を発現させるため、以下の施策等を実施することからB-1と判断した。 ・ETC利用者を対象とした全国的な料金社会実験の実施 ・ETC車載器リース制度等の車載器購入支援の実施 ・ワンストップサービスの実施</p>

	<p>・高速道路6会社による統一的な広報の実施</p> <p>○路上工事：業績指標は、平成18年度には123時間/km・年と目標を既に達成しており、さらに順調に推移していることからA-2と判断した。さらなる路上工事時間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引き続き推進する。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、引き続き取り組みを推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力の継続が必要である。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標93：道路渋滞による損失時間</p> <p style="padding-left: 40px;">目標値：38.1億人時間/年を約1割削減（平成19年度）</p> <p style="padding-left: 40px;">評価 A-2 実績値：33.1億人時間/年（平成18年度）</p> <p style="padding-left: 40px;">初期値：38.1億人時間/年（平成14年度）</p> <p>○業績指標94：ETC利用率</p> <p style="padding-left: 40px;">目標値：75%（平成19年春）</p> <p style="padding-left: 40px;">評価 B-1 実績値：72%（※日別データ：平成19年5月30日）（平成19年春）</p> <p style="padding-left: 40px;">初期値：5%（平成14年度）</p> <p>○業績指標95：路上工事時間の縮減率</p> <p style="padding-left: 40px;">目標値：201時間/km・年を約2割削減（平成19年度）</p> <p style="padding-left: 40px;">評価 A-2 実績値：123時間/km・年（平成18年度）</p> <p style="padding-left: 40px;">初期値：201時間/km・年（平成14年度）</p>										
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>・業績指標（道路渋滞による損失時間）は、平成18年度には33.1億人時間/年と順調に推移しているが、今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、情報通信技術を活用して広域的かつ詳細に得られる客観的なデータに基づき、利用者が不満と感じている箇所を幅広く抽出していくとともに、重点的に対策を行う箇所を選定していく。また、多様な関係機関と引き続き連携を図りながら、道路利用者の実感を反映した渋滞対策を推進する。</p> <p>・業績指標（ETC利用率）は着実に増加しているが、さらにETCの効果を発現させるため、ETC車載器リース制度等の車載器購入支援の実施、高速道路6会社による統一的な広報の実施の施策等を実施し、ETCへの利用転換に引き続き取り組む。</p> <p>・業績指標（路上工事時間の縮減率）は、関係者間（占有企業等）の工事調整により共同施工、年末及び年度末の工事抑制などの取り組みを行い、順調に推移しているが、路上工事による渋滞や、生活道路における路上工事に対して不満が強いことから、工事の実態や不満等を踏まえた行動計画を地方公共団体と共に策定するなど、地域の主体的な路上工事マネジメントを引き続き推進する。</p> <p>（平成20年度予算額：1,338,387百万円の内数[平成19年度予算：1,271,079百万円の内数]）</p>										
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">施政方針演説等</th> <th style="width: 20%;">年月日</th> <th style="width: 50%;">記載事項（抜粋）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>社会資本整備重点計画2章</td> <td>平成15年10月10日</td> <td>道路渋滞による損失時間【38.1億人時間(H14)→約1割削減(H19)】、路上工事時間の縮減率【235時間/キロ・年(H14)→約2割削減(H19)】</td> </tr> <tr> <td>社会資本整備重点計画3章</td> <td>平成15年10月10日</td> <td>ETC利用率【5%(H14)→70%(H19)】</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）	社会資本整備重点計画2章	平成15年10月10日	道路渋滞による損失時間【38.1億人時間(H14)→約1割削減(H19)】、路上工事時間の縮減率【235時間/キロ・年(H14)→約2割削減(H19)】	社会資本整備重点計画3章	平成15年10月10日	ETC利用率【5%(H14)→70%(H19)】	
施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									
社会資本整備重点計画2章	平成15年10月10日	道路渋滞による損失時間【38.1億人時間(H14)→約1割削減(H19)】、路上工事時間の縮減率【235時間/キロ・年(H14)→約2割削減(H19)】									
社会資本整備重点計画3章	平成15年10月10日	ETC利用率【5%(H14)→70%(H19)】									

施策名	地方バス路線を維持する											
施策の概要	過疎現象等による輸送人員の減少により、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難となっている現状にかんがみ、生活交通路線として必要なバス路線の維持・確保を図る必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) 平成13年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援してきており、平成18年度の実績値は96%である。 これは、国が承認した平成17年9月末の路線数2,080路線のうち、平成19年3月末までに86路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似系統の再編(53路線)、利用者の減少(31路線)等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で順調に推移している。 なお、国及び地方公共団体の補助によるもののほかに、バス事業者の自助努力により、地域の足の確保が図られてきているが、バス事業者を取り巻く経営環境は依然厳しいことから、利用者数の減少の著しい路線や類似系統を再編することにより運行コストの低減が図られているところである。 (施策の実施状況) 平成18年度においても国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援し、生活交通路線維持対策を引き続き行っている。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから「B-2」と評価した。国土交通省としては、地域の生活交通に支障が生じないように、地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 96：地方バス路線の維持率</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">目標値：100% (平成20年度)</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">B-2</td> <td style="text-align: center;">実績値：96% (平成18年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値：96% (平成14年度)</td> </tr> </table>				目標値：100% (平成20年度)		評価	B-2	実績値：96% (平成18年度)			初期値：96% (平成14年度)
	目標値：100% (平成20年度)											
評価	B-2	実績値：96% (平成18年度)										
		初期値：96% (平成14年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	○予算 評価結果を踏まえ、生活交通路線維持対策を引き続き行うとともに、効率的なバス路線の維持を図るため、コスト削減等の経営改善を行う事業者に対して優遇的な措置を導入することとした。 以上に必要な経費として、前年度3%増の予算となった。 (平成20年度予算：7,350百万円〔19年度予算7,133百万円〕) ○財政投融资計画 地方圏においてバス事業施設を整備する者が行う車両、営業所、車庫等施設、乗継施設の整備(但し、地方バス補助対象車両を除く)に係る融資制度の延長を行った。 ○税制改正 地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を維持するため、バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両にかかる特例措置の延長要望を行っている。											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)									

施策名	離島航路を維持する		
施策の概要	離島における生活航路の維持率		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成18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298島、(△2島、71%)であり、目標値は維持されている。なお、2島の減は小・中学校の休校により需要が減ったので一般旅客定期航路がなくなったことによるものである。 (施策の実施状況) ・平成18年度離島航路補助金を107航路97事業者に交付した。離島航路事業者の経営状況は、旅客輸送量の減少及び燃料油の高騰により、引き続き厳しい状況にある。 ・離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置の拡充及び延長が行われた。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は71%を維持している状況にあることから、A-2と評価した。 ・離島航路事業者の経営状況は、旅客輸送量の減少等により厳しい状況にあり、平成19年度以降も支援が必要である。このため、引き続き離島航路補助金について所要の予算額を確保するなど、離島航路の維持及び改善を図る。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 97：有人離島のうち航路が就航している離島の割合 目標値：71% (平成22年度) 実績値：71% (平成18年度) 初期値：71% (平成17年度)</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	○予算 離島住民に対する交通を確保するため、「離島航路整備法」に基づき、離島航路を経営する事業者に対し、その航路を維持・改善するために、補助する。また、離島補助航路に就航する船舶の代替建造及び改造工事をする場合のバリアフリー化及び運航高度化に要する費用の一部を補助する。 また、海上運送法に基づく事業の許認可事務及び業務監査を行い、旅客船事業及び自動車航送事業の実態を把握する。(平成20年度予算額:4,095百万円[平成19年度:3,845百万円])		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)

施策名	離島航空路を維持する											
施策の概要	船舶に比して高速・長距離移動が可能な航空輸送は、本土から隔絶している離島地域の不利な条件を克服する上で有効な手段であることを踏まえ、離島航空輸送を維持するための諸施策を講じ、島民生活の安定及び当該離島地域の振興を図る必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃止された離島路線は、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4割を下回る水準まで下落したことに伴い、路線収支が悪化したこと等により、航空輸送が維持できなかった。当該路線については、当面就航の見込みはない。 ・平成18年度時点では、28の離島のうち25の離島で航空輸送を維持しているところ。 ・離島路線を運航する航空会社9社中5社は経常赤字を計上（平成17年度）し、苦しい経営状況。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・離島航空路線について、運航費補助、機体購入補助等総合的な支援措置を講じ、離島航空路線の維持を図っている。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度の業績指標は89%となっており、航空輸送が担っていた需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、目標値を達成できなかったが、引き続き以下のような方向性に基づき取り組むこととした。よってB-2と評価した。 ・離島航空路線は離島住民の日常生活及び経済活動に必要な交通手段であり、また、地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る観点から、競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要がある。 ・今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 99：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</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%;">目標値：96%（平成22年度）</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">B-2</td> <td style="text-align: center;">実績値：89%（平成18年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値：96%（平成17年度）</td> </tr> </table>				目標値：96%（平成22年度）		評価	B-2	実績値：89%（平成18年度）			初期値：96%（平成17年度）
	目標値：96%（平成22年度）											
評価	B-2	実績値：89%（平成18年度）										
		初期値：96%（平成17年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○予算</p> <p>評価結果を踏まえ、今後とも離島航空路線維持対策の対象となっている路線において、離島航空路線が離島住民にとって日常生活及び経済活動に必要な交通手段であり、また、地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る必要性に鑑み、事業効果維持に必要な予算措置を講じることとした。</p> <p>（平成20年度予算額：427百万円 [19年度予算：350百万円]）</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									

<p>施策名</p>	<p>外国人旅行者の訪日を促進する</p>
<p>施策の概要</p>	<p>訪日外国人旅行者の増大は、国際相互理解の増進につながり、外国人の日本に対する正しい理解を深めるとい重要な意義を有するほか、多大な経済波及効果及び雇用創出効果、地域の活性化等を我が国にもたらすが、訪日外国人旅行者数は我が国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあり、その増大に積極的に取り組む必要がある。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) 訪日外国人旅行者数は、平成 18 年に過去最高となる 733 万人（対前年度比 9.0%増）が日本を訪れた。 (施策の実施状況) ・平成 18 年度は、重点 12 市場（韓国、台湾、米国、中国、香港、英国、ドイツ、フランス、カナダ、オーストラリア、シンガポール、タイ）を対象に、各市場の特性に応じて、ビジット・ジャパン・キャンペーンを実施した。具体的には、内閣総理大臣や国土交通大臣の海外訪問時における訪日観光 PR 等トップセールスの実施、メディアを通じた日本観光の広報・宣伝、旅行会社関係者の訪日旅行への招聘・商談会開催による訪日ツアー商品の造成支援、海外の旅行博への出展、重点市場での現地推進会の設置等の事業を、積極的に展開した。 ・訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の増進を図るため、観光ルネサンス事業を実施し、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基礎調査等、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援した。（補助金交付対象として平成 18 年に新規で 8 地域を選定し、平成 17 年度からの継続を含めて 19 地域を支援。） ・平成 18 年 4 月施行の外客来訪促進法により、公共交通事業者等に対して、外国語やピクトグラムを用いた情報提供促進措置を講ずる努力義務を課した。特に国際空港と主要な観光地を結ぶルート等多数の外国人観光客が利用する区間等については、国土交通大臣が公共交通事業者等に対して情報提供促進実施計画の作成及び実施を義務づける区間として指定し、同計画が平成 19 年 3 月末までに国土交通大臣に提出された。 ・平成 18 年度では、都道府県ごとの地域限定通訳案内士試験実施のためのガイドライン策定、外国での通訳案内士試験の実施、通訳ガイド検索システム等によるガイド市場の活性化、通訳ガイド制度の周知キャンペーンによる無資格ガイド対策の実施、標準的かつ段階的な「通訳ガイドスキルアップ・プログラム」の策定等、通訳ガイド制度の改善に向けた取り組みを実施した。 ・外国人旅行者の受入体制の整備を図るため、観光関係従事者のための訪日外国人旅行者接遇研修会について、平成 18 年度は 13 地域で実施した。 課題の特定と今後の取組の方向性 平成 18 年の実績は 733 万人、対前年比で 9.0%増となっており、平成 22 年 1,000 万人を達成するためには更なる取組が必要。一方、平成 19 年 6 月 29 日に「観光立国推進基本計画」が閣議決定され、今後は同計画に基づき、リピーター対策や個人旅行者対策を強化する観点も含め、外国人の嗜好・ニーズの変化を的確に把握することを目的として、市場ごとに、外国人の知恵・経験も活用した調査を行い、この調査結果に基づき、早期に新たなマーケット戦略を策定するなど、各種の施策を講ずることとした。よって A-1 と評価した。 ・平成 15 年 1 月 31 日の小泉前内閣総理大臣の第 156 回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者数を 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、我が国の観光魅力を海外に発信するとともに、魅力的な訪日旅行商品の造成を支援するビジット・ジャパン・キャンペーンを、より強力に推進していく必要がある。 ・新たな目標値については、上記を踏まえ、訪日外国人旅行者数の平成 22 年 1,000 万人を設定する。 ・今後は、各国との青少年交流、姉妹・友好都市交流のための取組み、日中韓三国の共同の観光交流拡大の取組み、国際会議の開催・誘致の取組みを含め、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図る。 ・国際競争力の高い魅力ある観光地づくりを推進するため、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取組を支援していくとともに、地域の取組を企画・演出し、必要な調整・合意形成を図る観光地域づくりの人材発掘とその活用を図る。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、引き続き取り組んでいく。 ・通訳ガイド検索システムを高度化するとともに、「通訳ガイドスキルアップ・プログラム」を活用し、通訳ガイド団体が実施する研修の運用改善を図る。 ・新たな技能評価システムの導入や資格制度の導入を奨励し、観光事業従事者のインセンティブ向上や多様化する訪日外国人旅行者への接遇の向上を図る。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p>

	○業績指標 99：訪日外国人旅行者数		
	評価 A-1	目標値：743 万人（平成 18 年） 実績値：733 万人（平成 18 年） 初期値：476 万人（平成 12 年）	
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの推進、国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業、観光ルネサンス、観光産業従事者育成事業、ボランティアガイド人材育成事業などを重点的に行う。（平成 20 年度予算：4,266 百万円[平成 19 年度予算：3,980 百万円]）		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	第 164 回 施政方針演説	平成 17 年 1 月 20 日	「ビジット・ジャパン・キャンペーンなどにより、2010 年までに外国人旅行者を 1000 万人にする目標の達成を目指します。」
	第 166 回 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	「2010 年に外国人の訪問を 1000 万人とする目標の達成に向け、今年、日中間の交流人口の 500 万人以上にすることを目指します。」
	観光立国推進基本計画	平成 19 年 6 月 29 日	「今後は、リピーター対策や個人旅行者対策を強化する観点も含め、外国人の嗜好・ニーズの変化を的確に把握することを目的として、市場ごとに、外国人の知恵・経験も活用した調査を行い、この調査結果に基づき、早期に新たなマーケット戦略を策定する。」

施策名	国民の観光を促進する											
施策の概要	観光は、人々の生活にゆとりと潤いを与えるとともに、地域活性化に寄与するといった意義を有していることから、国民がゆとりを持って充実した観光を楽しむことのできる環境を整えることが重要である。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 15 年度から、世界標準的な統計手法である T S A (Tourism Satellite Account) にのっとった、承認統計である「旅行・観光消費動向調査」の一環として国民一人当たりの国内宿泊旅行回数を調査している。 「旅行・観光消費動向調査」によると、平成 17 年度における国民一人当たりの国内宿泊旅行回数は、景気の回復基調に加え、愛知万博の開催を機に国民の国内旅行の機運が高まったこと等を背景に、1.77 回と推計され、対前年度比で 3.5% 増であったが、平成 18 年度においては平年並みの 1.73 回に反転し、対前年度比で 2.3% 減となっている。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 19 年 2 月に、休暇のあり方等を含めた国内旅行の需要を喚起するための方策について検討する「国内旅行需要喚起のための休暇のあり方懇談会」を設置し、平成 19 年 3 月には懇談会での議論を踏まえ「長期家族旅行の推進に関するシンポジウム 国内旅行需要喚起と休暇のあり方を考える」を開催した。 旅行者ニーズの多様化を踏まえ、地域固有の資源を活用した魅力ある旅行商品の創出・流通により、新たな旅行需要の創出と地域の活性化を図る観点から、地域の観光魅力を熟知した地元の観光関係者と旅行会社の連携・協働を促進するための施策を開始した。具体的には、地方ブロック毎に観光カリスマや学識経験者、旅行会社等からなる「観光まちづくりアドバイザー会議」を設置し、地域の要請に応じて観光まちづくりに関するアドバイスをを行うとともに、各地方ブロック毎に 1～3 地域を選定して集中的な支援を行う観光まちづくりコンサルティング事業を実施した。 訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の増進を図るため、観光ルネサンス事業を実施し、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基礎調査等、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援した。(補助金交付対象として平成 18 年に新規で 8 地域を選定し、平成 17 年度からの継続を含めて 19 地域を支援。) ユニバーサルデザインに配慮した旅行商品・旅行システムの開発及び観光地のユニバーサルデザイン化を促進するため、平成 18 年 11 月に有識者、旅行業者等からなる「ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光促進事業検討委員会」を立ち上げ、モデルツアーを実施するなどして、旅行商品及び観光地のユニバーサルデザイン化のためのガイドライン策定に向けた課題の整理及び検討を行った。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 18 年度の指標は対前年度比で 2.3% 減となったが、実績値の減少要因としては、平成 17 年度における当該指標を押し上げる主要因として考えられる愛知万博の閉幕によるものと考えられる。しかし、近年の傾向としては順調に推移しており、実施施策はある程度有効であると考えられるため、今後も以下の取組を継続していくこととする。一方、平成 19 年 6 月 29 日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」において、観光立国の実現の歩みを概括的かつ分かりやすく示すための指標で国民の国内観光に係るものとして「国内観光旅行による国民一人当たりの年間宿泊数」が定められたことから、業績指標について、これへ移行することとする。よって B-3 と評価した。 観光旅行を促進するための環境の整備を促進する。 国際競争力の高い魅力ある観光地づくりを推進する。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 100：国民一人当たりの平均宿泊旅行回数</p> <table border="0" data-bbox="558 1769 1276 1868"> <tr> <td>評価</td> <td>B-3</td> <td>目標値： 2 回 (平成 18 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>実績値：1.73 回 (平成 18 年度) 速報値</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：1.52 回 (平成 12 年度)</td> </tr> </table>			評価	B-3	目標値： 2 回 (平成 18 年度)			実績値：1.73 回 (平成 18 年度) 速報値			初期値：1.52 回 (平成 12 年度)
評価	B-3	目標値： 2 回 (平成 18 年度)										
		実績値：1.73 回 (平成 18 年度) 速報値										
		初期値：1.52 回 (平成 12 年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業、観光ルネサンス事業、観光の振興に寄与する人材の育成、ニューツーリズム創出・流通促進事業などを重点的に行う。(平成 20 年度予算：568 百万円[平成 19 年度予算：510 百万円])											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)									
	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	「平成 22 年外国人旅行者 1000 万人の達成、魅力ある観光地の形成等、観光立国の実現に向けた諸施策を推進する。」									
	観光立国推進基本計画	平成 19 年 6 月 29 日	「国内旅行の需要を喚起するため、休暇取得促進の方策等について、有識者及び関係省庁で検討を行うとと									

			もに、休暇取得の好事例を紹介、仕事と生活の調和に資する働き方の普及に向けた意識啓発等により、休暇取得の促進に向けた社会的な気運を高める。」
--	--	--	---

施策名	国営公園の利用を促進する														
施策の概要	国営公園は、国家的な記念事業として、また広域的なレクリエーション拠点として整備を行っている公園であり、地域住民のレクリエーション、憩いの場としての利用促進を図る必要がある。														
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年度の全国民に対する国営公園の利用者数の割合は、国民の 4.3 人に 1 人であり、目標値の達成に向け、順調に進捗している。 ・平成 17 年度後期に開園した国営昭和記念公園のみどりの文化ゾーン、平成 18 年度に開園した国営吉野ヶ里歴史公園の南内郭広場等の供用により、順調に進捗したものと考えられる。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 16 年 7 月に開園した国営アルプスあづみの公園など 17 公園の整備等を推進した。 ・供用中の 16 公園について適正な維持管理を行っている。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・業績指標は平成 18 年度末現在で国民の 4.3 人に 1 人と順調に進捗しており、A-2 と評価した。 ・地域住民のレクリエーションや憩いの場としての引き続き着実な整備及び維持管理を行い、積極的な広報やイベント開催を通じ、更なる利用促進を図る。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 101：全国民に対する国営公園の利用者数の割合</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 20%;">目標値：全国民の</td> <td style="width: 50%;">4 人に 1 人が利用（平成 19 年度）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">A-2</td> <td>実績値：全国民の 4.3 人に 1 人が利用（平成 18 年度※）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：全国民の 5 人に 1 人が利用（平成 14 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">※速報値</td> </tr> </table>				目標値：全国民の	4 人に 1 人が利用（平成 19 年度）	評価	A-2	実績値：全国民の 4.3 人に 1 人が利用（平成 18 年度※）			初期値：全国民の 5 人に 1 人が利用（平成 14 年度）			※速報値
	目標値：全国民の	4 人に 1 人が利用（平成 19 年度）													
評価	A-2	実績値：全国民の 4.3 人に 1 人が利用（平成 18 年度※）													
		初期値：全国民の 5 人に 1 人が利用（平成 14 年度）													
		※速報値													
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>特別史跡平城宮跡について、「国営飛鳥・平城宮跡歴史公園」として整備に着手するとともに、現在未開園の国営東京臨海広域防災公園について開園に向け整備を推進中。供用中の 16 公園についても引き続き整備を推進するとともに、適正な維持管理により利用促進を実施している。</p> <p>以上に必要な経費として、平成 20 年度予算に反映させた。</p> <p>(国営公園整備：平成 20 年度予算：23,130 百万円[19 年度予算：24,737 百万円]、国営公園維持管理：平成 20 年度予算：11,532 百万円[19 年度予算：11,362 百万円]の内数)</p>														
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)												
	社会資本整備重点計画 3 章	平成 15 年 10 月 10 日	「全国民に対する国営公園の利用者の割合を平成 19 年度に「4 人に 1 人」とすることを目標に置き、適正な整備と管理・運営を推進する。												

施策名	ダム周辺施設等の利用を促進する		
施策の概要	ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化を図り、バランスのとれた流域圏の発展を図るとともに、国民の余暇の充実に資するため、ダム周辺施設等の利用を促進する必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダムの年間利用者の現地調査を、平成 15 年度に実施した。 ・平成 13 年度に着手したダムでは、22 ダムすべてにおいて水源地域ビジョンを策定し、そのうち 20 ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンを推進している。利用者数の増加にはまだ至っていないが、これは水源地域ビジョンにおけるハード整備が完了していないことや、ソフト施策は長期間の継続的な取り組みが必要であること等が要因として考えられる。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 13 年度に水源地域ビジョンの策定に着手したダムでは、22 ダムで策定が完了し、そのうち 20 ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンを推進している。また、ダム湖周辺環境整備のため、直轄総合水系環境整備事業を平成 17 年度には 9 ダムで実施した。 <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業績指標は、平成 15 年度の実績値が前回調査時よりも低くなっている。ソフト施策は、長期間の継続的な取り組みが必要であり、今後、水源地域の魅力さをさらに高めることを目的に新たな施策の検討を行っていくことから B-1 とした。 ・今後とも継続して水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。 ・水源地域ビジョンを着実に推進することにより、ダム周辺施設等の利用の促進を図っていく。 ・ダムを中心とした観光の促進による水源地域活性化等を図る森・水ツーリズムの検討を行う。 ・以上を踏まえ、平成 19 年度においても引き続き 621 万人の目標達成を目指す。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 102：地域に開かれたダム、ダム湖利用者数</p> <p style="text-align: center;">評価 B-1</p> <p style="text-align: right;">目標値：621 万人／年間（平成 18 年度） 実績値：442 万人／年間（平成 15 年度） 初期値：499 万人／年間（平成 12 年度）</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>評価結果を踏まえ、今後とも継続して水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進するとともに、ダム湖周辺環境整備を推進する。更に、平成 20 年度からダムを中心とした観光の促進による水源地域活性化等を図る森・水ツーリズムの検討を重点的に行う。 (平成 20 年度予算：47,520 百万円の内数 [平成 19 年度予算：48,551 百万円の内数])</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）

施策名	地域の交流を促進する		
施策の概要	地域を結ぶルートの走行性、安全性を高め、高次医療や多様化する消費、余暇活動などに伴うサービスの広域的な利用を可能とし、様々な地域の生活や経済活動を支えるため、地域の都市間交流を支援する道路整備を促進させる。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)</p> <p>①隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 ・平成14年度実績値72%から平成18年度実績値が75%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。</p> <p>②日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 ・平成14年度実績値63%から平成18年度の実績値が66%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。</p> <p>(施策の実施状況)</p> <p>①接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 ・平成18年度は、2次生活圏の中心都市14市に関連する地域間交流ルートである7ルートの整備を新たに完了したことにより、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、住民生活や観光交通等の利便性の向上が図られ、全国値では初期値72%から実績値75%まで向上した。</p> <p>②日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 ・1.5車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な道路整備、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する市町村合併支援事業の推進等により、安定到達人口は約30万人増加した。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性</p> <p>①隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 ・指標は順調に推移しているため、A-2と評価した。しかし、未整備の地域が残っているため、引き続き、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。</p> <p>②日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 ・指標は順調に推移しているため、A-2と評価した。しかし、日常的な移動の安全性や快適性が損なわれている地域が残っているため、引き続き、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できるようにするため、市町村合併支援事業等の地域内の交流の円滑化に資する道路整備等を重点的に支援する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標103：隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 目標値：77%（平成19年度） 実績値：75%（平成18年度） 初期値：72%（平成14年度） 評価 A-2</p> <p>○業績指標104：日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 目標値：68%（平成19年度） 実績値：66%（平成18年度） 初期値：63%（平成14年度） 評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>・業績指標（隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合）は順調に推移しているが、未整備の地域が残っているため、引き続き、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。</p> <p>・業績指標（日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合）は順調に推移しているが、依然として日常的な移動の安全性や快適性の確保を必要とする地域があるところ。引き続き、市町村合併支援道路整備など地域内の効果的なネットワークの形成を図るため、1.5車線の整備等の地域の実情に応じた道路構造も採用しつつ、道路整備を推進する。</p> <p>（平成20年度予算額：1,132,418百万円の内数[平成19年度予算：1,199,989百万円の内数]）</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	社会資本整備重点計画2章	平成15年10月10日	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合【72%（H14）→77%（H19）】

施策名	不動産証券化市場を健全に発展させる		
施策の概要	<p>不動産の証券化は、約 1,500 兆円と言われる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成を可能にするものであり、有望な新市場として育成していく必要がある。</p>		
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・実績値については、平成 17 年度においてすでに 25 兆円規模を達成し、平成 18 年度においては 32 兆円の市場規模となり、目標値を大幅に上回ったの達成となった。 ・このうち、Jリート市場については、41 の投資法人による不動産の総取得額は約 6 兆 600 億円となっている。 ・関連施策の実施による証券化市場への物件供給拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、また外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストラの本格化に伴う証券化ニーズの拡大、低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が予想以上に進んだことが目標の達成に寄与したものと考えられる。</p> <p>(施策の実施状況) 平成 13 年度税制改正において、Jリート等に係る不動産流通税の特例が措置され、平成 18 年度末までに 260 件、1 兆 3,955 億円の適用申請があった。 ・不動産特定共同事業法、宅地建物取引業法（取引一任代理等）等、法律の適正な運用を行った。 ・社団法人不動産証券化協会と連携し、投資家に対するきめ細かな普及・啓発活動を行った。 ・新しい時代に対応した不動産市場の構築 社会資本整備審議会産業分科会不動産部会において、平成 17 年 10 月より新しい時代に対応した不動産市場の構築について審議を開始し、18 年末には、19 年夏にも施行が予定されている金融商品取引法上の金融商品取引法上の金融商品取引業（投資一任業）の具体的制度設計と密接に関わる、一任サービス型の不動産投資顧問業の制度設計について検討を行い、第 2 次中間整理のとりまとめを行った。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 業績指標は不動産証券化市場規模であり、順調に成長していることから、A-2 と評価した。 不動産証券化市場の今後の健全な発展のためには、市場に円滑な資金循環を創出することが課題である。 そのためには、多様化する投資家ニーズに対応した関連サービスの枠組み作りや、不動産投資のリスクを踏まえた情報開示の徹底などの投資家保護方策の充実やエンフォースメントの実効性の確保を図っていく必要がある。 本業績指標については、平成 18 年度において目標年次が到来したが、平成 19 年度以降は上記課題を踏まえ、国土交通省政策評価基本計画において不動産証券化市場規模を業績指標として設定し、引き続き不動産証券化市場の健全な発展に努めることとする。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 105：不動産証券化市場規模</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p> <p style="text-align: right;">目標値：26 兆円（平成 18 年度） 実績値：32 兆円（平成 18 年度）（速報値） 初期値：9 兆円（平成 14 年度）</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>・平成 20 年度税制改正において、Jリート（投資家から資金を集め、さまざまな不動産に投資し、運用することを目的として設立された法人）及びSPC（特定の不動産を証券化し、運用することを目的として設立された会社）の物件取得に係る登録免許税軽減の特例措置を 2 年延長する要望を行った（税率：平成 20 年度 8/1000、平成 21 年度 9/1000）。</p> <p>・社会資本整備審議会産業分科会不動産部会においてとりまとめられた今後の不動産投資市場のあり方に関する第二次答申を受けて、不動産投資市場関係者の対話と自主的な取り組みを促す場として「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」を設立し、投資家に信頼される不動産投資市場確立のため、各方面の参加者を得て、横断的な議論が必要な課題について検討を行った。</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項（抜粋）</p>

<p>施策名</p>	<p>中古住宅・不動産流通を促進する</p>
<p>施策の概要</p>	<p>わが国の既存(中古)住宅市場は、既存住宅流通シェア（既存住宅流通戸数／（新築住宅着工戸数+既存住宅流通戸数））でみると13%程度であり、アメリカの約78%、イギリスの約89%、フランスの約67%などと比べ、低い水準にある。また、滅失住宅の平均築後年数が、イギリス約75年、アメリカ約44年に対しわが国は約30年であるなど、住宅ストックを長く活用している状況にはない。こうした短いサイクルでの建替えは、建設廃材の発生量にも大きく影響し環境面でも問題となっている。こうした中で、既存住宅・不動産流通の促進を進める必要がある。</p>
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・指定流通機構における不動産仲介物件の登録データ量については、平成18年度末の実績値が229千件（前年度比約12%増）となった。現在、すべての指定流通機構がインターネット対応となり、不動産事業者の不動産データの登録における利便性の向上が図られ、不動産流通市場の活性化が期待される。さらに不動産業課では、業界向けにIP化の推進と登録義務のない一般媒介契約物件等についても指定流通機構に積極的に登録するよう指導を継続しており、今後も指定流通機構の積極的な活用を促進していく。 ・既存住宅の流通シェアについては、住宅着工統計及び5年に1度の住宅・土地統計調査により把握しており、直近のデータは平成17年3月末に公表された平成15年のものであり、平成18年の実績は把握できない。 ・平成15年までの実績に関して見ると、平成2年以降、既存住宅の流通シェアは概して拡大傾向にあると言える。 ・既存住宅の流通シェアは、地価、新築住宅の価格、市場の金利や資金調達可能額の動向などの様々な経済状況の影響を受けると考えられるため、その原因は一概に分析出来ないものの、我が国において既存住宅の流通シェアが少ない要因は、既存住宅の評価が適切になされず、売り手においては市場価格の低下、買い手においては購入する住宅の質への不安が大きな要因と考えられる。このため、品質、市場価格等について、消費者に対する十分な情報提供を行う仕組みづくりを、より一層推進していく必要がある。 ・住宅の利活用期間については、5年に1度の住宅・土地統計調査により把握しており、直近のデータは平成17年3月末に公表された平成15年のものであり、平成18年の実績は把握できない。 ・除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、既存住宅流通市場の整備等の施策をより一層推進していく必要がある。 (施策の実施状況) 既存住宅の品質、市場価格等の透明性を確保するため、以下の施策を実施。 ・平成14年8月に既存住宅へも対象を拡大した住宅性能表示制度については、住宅月間等の機会に認知度向上のためのキャンペーンを実施する等、普及推進のための取組みを継続。 ・価格査定マニュアルについては、不動産の質や管理状況等が適切に価格査定に反映されるようにする等のため、平成14年3月に戸建住宅、平成15年3月に既存マンション、平成16年3月に住宅地の価格査定マニュアルを改訂済。 ・指定流通機構の保有する不動産取引情報のインターネット上での提供については、システム開発を行い、平成18年11月より試行運用を実施したうえで開発を完了。 ・不動産の個別の取引価格情報の提供について、平成17年度から国民に対する情報提供を開始。 ・不動産統合サイトについては、平成15年10月から稼働。 ・購入予定者が管理状況を考慮してマンションを購入できる環境を整備すべく、管理情報を登録・閲覧するマンション履歴システムを平成18年度から本格稼働を開始。 ・住宅ローン減税等について、地震に対する安全基準に適合する既存住宅を、築後経過年数にかかわらず対象に加えるよう平成17年度に改正。 課題の特定と今後の取組の方向性 業績指標106（指定流通機構（レイズ）における不動産仲介物件等の登録データ量）の実績は229千件であり、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。また、業績指標107（既存住宅の流通シェア）及び業績指標108（住宅の利活用期間）の平成18年度の実績は把握できないものの、指定流通機構の既存住宅成約件数の推移等も踏まえると、既存住宅流通市場の規模は拡大傾向にあると考えられることから、A-1と評価した。前述のとおり、消費者が安心して既存住宅の売買を行うことができるよう、品質、市場価格等に関し、消費者に十分な情報提供が行われる仕組みが重要。このため、以下のとおり施策を推進。 ・住宅性能表示制度については、より一層の普及促進を図るとともに、これを補完する仕組みを検討する。 ・価格査定マニュアルについては、不動産事業者間で活用されるよう、その普及に努めていく。</p>

	<p>・指定流通機構の保有する不動産取引情報の提供については、消費者による相場観の把握等を支援する観点から検討された、新たな市況情報の提供システムについて、平成19年度より本格稼働を開始。消費者が安心して不動産取引を行える環境を整備する。</p> <p>・不動産の個別の取引価格情報の提供について、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ制度を構築の上、さらに充実していくため、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく。</p> <p>・不動産統合サイトについては、全国の不動産物件情報の提供のみならず、不動産取引にあたっての留意事項や、消費者にとって有意義な情報等も掲載するなど、サイト内の情報を充実させるとともに、消費者周知を図る。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 106：指定流通機構（レインズ）における不動産仲介物件等の登録データ量</p> <p style="text-align: right;">目標値：230千件（平成22年度） 実績値：229千件（平成18年度） 初期値：204千件（平成17年度）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-2</p> <p>○業績指標 107：既存住宅の流通シェア</p> <p style="text-align: right;">目標値：19%（平成22年） 実績値：13%（平成15年） 初期値：13%（平成15年）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-1</p> <p>○業績指標 108：住宅の利活用期間（順に、①滅失住宅の平均築後年数、②住宅の滅失率）</p> <p>①滅失住宅の平均築後年数</p> <p style="text-align: right;">目標値：35年（平成22年） 実績値：30年（平成15年） 初期値：30年（平成15年）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-1</p> <p>②住宅の滅失率</p> <p style="text-align: right;">目標値：7.5%（平成17-22年） 実績値：8%（平成10-15年） 初期値：8%（平成10-15年）</p> <p style="text-align: center;">評価 A-1</p>										
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>【業績指標 106 関係】</p> <p>指定流通機構を活用した中古住宅等の流通量が順調に拡大している一方で、不動産取引の高度化・複雑化や消費者ニーズの多様化など、不動産流通市場の環境は大きく変化しており、一部の不動産業者においては、既存物件の再生事業、契約手続代行・買主代理人などの多様な媒介業務などの先進的事業が展開されている。中小不動産業者によるこのような環境変化に対応した事業の高度化を推進して不動産業界全体の底上げを図り、中古住宅等の流通を更に促進するためには、事業ノウハウの提供・周知が必要であることから、新たに先進的事業への取組を行う業者に対する事業実施支援を行う「中小不動産業の高度化対応支援事業」を実施する。</p> <p>（平成20年度予算額：31百万円）</p> <p>【業績指標 107・108 関係】</p> <p>既存住宅の流通の円滑化を図る観点から、既存住宅の性能について経年劣化の状況等を簡易に評価する手法を開発、評価情報の適切な表示方法や評価情報を活かしたリフォームのあり方等について検討を行うとともに、新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できる仕組みの整備を引き続き推進する。</p> <p>（平成20年度予算額：5,449百万円の内数 [平成19年度予算額：3,451百万円の内数]）</p>										
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">施政方針演説等</th> <th style="text-align: center;">年月日</th> <th style="text-align: center;">記載事項（抜粋）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;">住生活基本計画</td> <td style="vertical-align: top;">平成18年9月19日</td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> ・既存住宅の流通シェア（既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合） 【13%（平15）→23%（平27）】 ・住宅の利活用期間 滅失住宅の平均築後年数 【約30年（平15）→約40年（平27）】 住宅の滅失率（5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合） 【約8%（平10～15）→約7%（平22～27）】 </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">経済財政改革の基本方針2007</td> <td style="vertical-align: top;">平成19年6月19日</td> <td style="vertical-align: top;"> 第2章成長力の強化 1. 成長力加速プログラム I 成長力底上げ戦略のうち (3) 中小企業底上げ戦略に取り組む </td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）	住生活基本計画	平成18年9月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・既存住宅の流通シェア（既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合） 【13%（平15）→23%（平27）】 ・住宅の利活用期間 滅失住宅の平均築後年数 【約30年（平15）→約40年（平27）】 住宅の滅失率（5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合） 【約8%（平10～15）→約7%（平22～27）】 	経済財政改革の基本方針2007	平成19年6月19日	第2章成長力の強化 1. 成長力加速プログラム I 成長力底上げ戦略のうち (3) 中小企業底上げ戦略に取り組む	
施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									
住生活基本計画	平成18年9月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・既存住宅の流通シェア（既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合） 【13%（平15）→23%（平27）】 ・住宅の利活用期間 滅失住宅の平均築後年数 【約30年（平15）→約40年（平27）】 住宅の滅失率（5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合） 【約8%（平10～15）→約7%（平22～27）】 									
経済財政改革の基本方針2007	平成19年6月19日	第2章成長力の強化 1. 成長力加速プログラム I 成長力底上げ戦略のうち (3) 中小企業底上げ戦略に取り組む									

施策名	住宅リフォーム市場を活性化する
施策の概要	<p>住宅ストックの現状については、住宅ストック総数が約5,400万戸（平成15年）となり、量的な面を中心とした充足が進む一方、新耐震基準を満たさない住宅が約1,150万戸存在すると推計（平成15年）されるなど、質的な面では十分とは言えない状況にもかかわらず、リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合は約2.4%（平成11～15年の平均値）に過ぎない。さらに、分譲マンションについては、25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合は約20%（平成15年）にとどまっている。このため、良質な住宅ストックの形成や安心・安全で快適な居住環境の整備並びに既存住宅の流通促進の観点から、住宅リフォーム市場の活性化を図ることが求められている。</p>
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 （指標の動向） 業績指標109（リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合）については、5年に一度の住宅・土地統計調査及び住宅着工統計を基に推計しているため、平成18年の実績は把握できない。 業績指標110（25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合）については、5年に一度のマンション総合調査を基に推計しているため、平成18年の実績は把握できない。 （施策の実施状況） 住宅リフォーム市場の活性化を図るため、以下の施策を実施した。 ・リフォネットの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会に対する補助の実施等のリフォームに関する情報提供の促進。 ・増改築工事に係る瑕疵保証保険制度の普及 ・公共住宅ストックの効率的なリフォームを可能とする住宅部品、施工仕様の開発とともに、優良住宅部品認定制度において、リフォーム等による住宅ストックの活用に寄与する住宅部品を認定できるよう制度を拡充。 ・住宅・建築物耐震改修等事業、地域住宅交付金及び平成18年度に創設された耐震改修税制の活用により耐震改修を促進。 ・一定規模以上の非住宅建築物の大規模修繕等を行う者に対して、所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付けるとともに、一定規模以上の住宅についても、非住宅建築物と同様に所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付けること等を内容とする省エネ法の改正を平成18年度に実施し、省エネリフォームを推進。 ・適切な長期修繕計画の作成の推進を図るため、マンション標準管理規約及びマンション管理標準指針の策定・普及、マンション管理適正化推進センターによる相談窓口の設置、セミナーの開催等を等により啓発を図る。 課題の特定と今後の取組の方向性 業績指標109については、実績値が平成11年から15年の平均しかなく、C-1と評価した。 業績指標110については、実績値が平成15年度しかなく、C-2と評価した。 消費者が安心して住宅のリフォームを行うことができるよう、消費者に十分な情報提供が行われる等の仕組みが重要。このため、以下のとおり施策を推進。 ・消費者による適切な選択に資するため、リフォーム事業者に関する消費者への情報提供の充実を図る。 ・増改築工事に関する瑕疵保証が円滑に実施されるよう、瑕疵保証保険制度の普及を図るため、中小工務店、消費者それぞれに向けたインターネットやパンフレット等の各種媒体を適切に活用しつつ、制度のPRを行う。 ・SI住宅（スケルトン・インフィル住宅）等のリフォームしやすい住宅や部品の普及・啓発を図る。 ・耐震化の目標の達成に向け、税制、補助制度などの促進策により、住宅の耐震化を強力に推進する。 適切な長期修繕計画の策定の推進を図るため、マンション標準管理規約及びマンション管理標準指針の普及、セミナーの開催等により啓発を図る。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標109：リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 目標値：3.9%（平成22年） 評価 C-1 実績値：2.4%（平成11～15年平均値） 初期値：2.4%（平成11～15年平均値） ○業績指標110：25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合 目標値：38%（平成22年） 評価 C-2 実績値：20%（平成15年） 初期値：20%（平成15年）</p>
政策評価の結果	円滑な住宅流通や計画的な維持管理等を可能とするため、新築、改修、修繕、点検時等に

<p>の政策への反映状況</p>	<p>において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できる仕組みの整備を引き続き推進する。</p> <p>また、マンションの適正な維持、管理、再生に向けた制度の見直しを行い、良質な住宅ストックの形成及び将来世代への継承を図ることを目的とし、これまでに講じてきた施策の効果の検証と今後必要となる施策提示のため総合的な調査を行うとともに、区分所有者間の合意形成及び大規模修繕の方法等の把握、管理の問題点の抽出及び分析、対応等について調査検討を行う。</p> <p>(平成20年度予算額：5,449百万円の内数 [平成19年度予算額：3,451百万円の内数])</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p>
	<p>住生活基本計画</p>	<p>平成18年9月19日</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 【2.4% (平11~15平均) → 5% (平27)】 ・25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合 【20% (平15) → 50% (平27)】

施策名	建設業における不良・不適格業者を排除する		
施策の概要	不良・不適格業者を放置することは、適正な競争を妨げ、公共工事の品質確保、コスト縮減、適正な施工体制の確保等の支障となるとともに、技術力、経営力等を向上させようとする優良な建設業者の意欲を削ぎ、ひいては建設業の健全な発達を阻害するものであることから、それらの排除を促進していく必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成 18 年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は 79%であり、前年度から指標は横ばいとなっている。 ・国土交通省における導入状況は、平成 13 年度に既に 100%に達しているものの、所管法人等の導入実績は平成 18 年度で未だ 64%に留まっている。 (施策の実施状況) ・平成 18 年度に発注者支援データベース・システムセミナーを 2 箇所で開催し、主として市町村の職員を対象に発注者支援データベース・システムの体験等を通じて普及促進を図った。 ・公共工事の発注者の講ずべき措置を規定する「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」(平成 18 年 5 月 23 日閣議決定。以下「適正化指針」という。)において、積極的に発注者支援データベース・システムの活用を進めることを明確に位置づけるとともに、改正された適正化指針に従って必要な措置を講ずるよう、全発注者に対して要請を行った。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・平成 18 年度に目標値に達しなかったことから B-3 と評価した。 ・所管法人等については、可能な限り参加している状況であり、これ以上導入実績を高めるのは困難なため、指標を廃止する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 111：「発注者支援データベース・システム」の導入状況 <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;"> <p>評価 B-3</p> </div> <div style="text-align: right;"> <p>目標値：100% (平成 18 年度) 実績値：79% (平成 18 年度) 初期値：62% (平成 12 年度)</p> </div> </div> </p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	指標は廃止しているが、引き続き、主として市町村の職員を対象にセミナーを実施するなどシステムの普及促進に取り組んでいく。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)
	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 2 章 成長力の強化 1. 成長力加速プログラム I 成長力底上げ戦略 (3) 中小企業底上げ戦略 ②「中小企業生産性向上プロジェクトの推進」による賃金の底上げ 中小企業庁を中心に関係省庁において、以下を柱とする「中小企業生産性向上プロジェクト」を平成 21 年度までの 3 年間集中的に実施する。 (業種横断的な共通基盤対策) ・下請適正取引等の推進(業種ごとのガイドライン策定・遵守・普及、「独占禁止法」・「下請法」による取締り強化等)

施策名	公共工事の入札及び契約の適正化を推進する														
施策の概要	公共工事は、国民の税金を原資として、良質な社会資本整備を効率的に行うことが求められているものであり、その入札及び契約の適正化を推進することにより、公共工事に対する国民の信頼の確保とこれを請け負う建設業の健全な発達を図る必要がある。														
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年度実績値に関しては今後調査予定。平成 19 年 10 月頃に公表予定。 ・平成 14 年度から 15 年度にかけて、「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」については、第三者機関を設置済みの独立行政法人等が入札契約適正化法の対象法人から離脱することが重なり、75%から 68%に減少した。 ・「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」については、平成 15 年度から 16 年度にかけて第三者機関を設置済みの独立行政法人等が増加したものの、入札契約適正化法の対象法人も増加したため、率はほぼ横ばいとなった。また、平成 16 年度から 17 年度にかけては、第三者機関の設置済み団体に変動がなく、69%のままであった。 ・「入札時における工事費内訳書の提出の状況」については、国及び特殊法人等において導入団体があり、平成 15 年度の 77%から 16 年度においては 84%へと、目標値を上回るまでに増加した。17 年度においては、さらに 1 団体が導入した結果、88%にまで増加した。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入札契約適正化法第 17 条に基づき、国、特殊法人等の公共工事発注者を対象として、平成 17 年度における同法及び適正化指針の措置状況を調査し、平成 18 年 12 月に概要を公表したところ。 ・当該調査結果に基づき、必要な措置を講じるよう、財務省と連携して入札契約適正化法第 18 条に基づく要請を行い、「第三者機関の設置」及び「工事費内訳書の提出」の推進を図った。 ・なお、地方公共団体に対しても、総務省と連携して同様の取組みを行い、「第三者機関の設置」や「工事費内訳書の提出」を要請しているところ。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・努力事項である「入札監視委員会等の第三者機関の設置」及び「入札時における工事費内訳書の提出」について、その重要性を周知し、設置や提出の要請を図ること等により、各発注者における取組みの推進を図る。 ・業績指標は、対象発注者に占める取組実施発注者の割合であり、対象特殊法人等の数に増減はあるものの、年々着実に施策を実施する法人等の数は増加している。しかし、「入札監視委員会等の第三者機関の設置」については平成 18 年度の目標達成は難しい状況であることから B-1 と評価した。 ・また、「工事費内訳書の提出」については、平成 18 年度の目標値を既に達成しており、今後も更なる取組の向上が期待できるため A-2 と評価した。 ・「入札監視委員会等の第三者機関の設置」については、手続きの煩雑さ、経費負担の増加などのりゆうにより、設置団体が思うように増加しない現状にある。しかし、総合評価を実施する際、学識経験者等の意見を聴取することが義務付けられていることから、総合評価方式を普及拡大することで、おのずから第三者機関の設置団体数が増加することとなる。よって、先般作成した総合評価実施マニュアルや第三者機関設置マニュアルを活用し、総合評価方式の導入促進及び第三者機関の設置拡大を推進する。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 112：公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況（順に、①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出の状況）</p> <table border="0" data-bbox="446 1523 1324 1780"> <tr> <td>①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況</td> <td>目標値：100%（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td>評価 B-1</td> <td>実績値：69%（平成 17 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：75%（平成 13 年度）</td> </tr> <tr> <td>②入札時における工事費内訳書の提出の状況</td> <td>目標値：80%（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td>評価 A-2</td> <td>実績値：88%（平成 17 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：56%（平成 13 年度）</td> </tr> </table>			①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況	目標値：100%（平成 18 年度）	評価 B-1	実績値：69%（平成 17 年度）		初期値：75%（平成 13 年度）	②入札時における工事費内訳書の提出の状況	目標値：80%（平成 18 年度）	評価 A-2	実績値：88%（平成 17 年度）		初期値：56%（平成 13 年度）
①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況	目標値：100%（平成 18 年度）														
評価 B-1	実績値：69%（平成 17 年度）														
	初期値：75%（平成 13 年度）														
②入札時における工事費内訳書の提出の状況	目標値：80%（平成 18 年度）														
評価 A-2	実績値：88%（平成 17 年度）														
	初期値：56%（平成 13 年度）														
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>入札契約適正化法第17条及び第18条に基づき、国、特殊法人等の公共工事発注者を対象として、平成19年度における同法及び適正化指針の措置状況を調査し、平成19年12月に公表するとともに、調査結果を踏まえ、平成20年3月に入札及び契約の適正化の促進を要請した。</p> <p>○ 予算要求 平成 20 年度予算に反映した（予算額：4,667 千円）。</p>														
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	<table border="1" data-bbox="352 1951 654 2150"> <thead> <tr> <th>施政方針演説等</th> <th>年月日</th> <th>記載事項（抜粋）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第 166 回国会 施政方針演説</td> <td>平成 19 年 1 月 26 日</td> <td>国や地方における官製談合問題の頻発は極めて遺憾であります。改正された官製談合防止法を厳正に執行するとともに、一般競争入札の実施を確実に進めます。</td> </tr> </tbody> </table>	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）	第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	国や地方における官製談合問題の頻発は極めて遺憾であります。改正された官製談合防止法を厳正に執行するとともに、一般競争入札の実施を確実に進めます。								
施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）													
第 166 回国会 施政方針演説	平成 19 年 1 月 26 日	国や地方における官製談合問題の頻発は極めて遺憾であります。改正された官製談合防止法を厳正に執行するとともに、一般競争入札の実施を確実に進めます。													

施策名	トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備										
施策の概要	サービス水準が高く、効率的なトラック輸送を実現するためには、トラック市場における競争を活性化するとともに、その競争条件を公正なものとする必要がある										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年度の実績値は 57.6% となっており、毎年指標は伸びている。 ・平成 2 年の貨物自動車運送事業法施行による規制緩和の結果、トラック事業者は約 22,000 者増加し、約 62,000 者（平成 18 年末）となったほか、事業者の創意工夫による新たなサービスが出現する等、競争の活性化が見られる。この結果、平成 17 年度における営業用トラックの輸送効率は（1 日車あたり輸送トンキロ）は自家用トラックの約 29 倍となっている。このような高い輸送効率の実現により、荷主が営業用トラックを選択する機会が増大しているものと考えられる。また、自動車関係諸税の軽減のメリットを享受するとともに、自らの車両の輸送効率を向上させるという観点から、自家用トラック使用者の営業用トラックへの転向も進捗したと考えられる。 ・一方で、安全等の必要コストを削減した輸送が行われる等、輸送の安全の確保がおろそかになるケースも散見される。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 15 年 4 月に施行された改正貨物自動車運送事業法においては経済的規制の大幅な緩和と輸送の安全確保のための社会的規制の強化を行うとともに、同法の施行に併せ公正な競争条件を確保するための事後チェック体制の強化を図り、平成 18 年 10 月に施行された改正貨物自動車運送事業法においては経営トップが全社的な安全性の向上のための取組みを主導する安全マネジメント等の導入を行ったところである。また、軽油価格高騰対策として、事業者による低公害車の購入や省エネ機器の導入について支援を行っている。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・業績指標は、実績値がこれまで順調に推移し目標年度が終了したため、A-3 と評価し、廃止することとした。今後は、軽油価格高騰等により厳しい経営状況にある中、脱石油、省エネ体質の強化を引き続き推進するほか、下請適正取引等の推進を図る。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 113：トラック輸送における営業用トラック輸送の割合</p> <table border="0" data-bbox="558 1075 1308 1187"> <tr> <td></td> <td>目標値：54%（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値：58%（平成 17 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：49%（平成 11 年度）</td> </tr> </table>				目標値：54%（平成 18 年度）	評価	A-3		実績値：58%（平成 17 年度）		初期値：49%（平成 11 年度）
	目標値：54%（平成 18 年度）										
評価	A-3										
	実績値：58%（平成 17 年度）										
	初期値：49%（平成 11 年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○平成 20 年度予算額</p> <p>トラック事業が軽油価格高騰等により依然として厳しい経営状況にある中、脱石油、省エネ体質の強化を推進するため、必要な予算について措置を行った。（平成 20 年度予算額：2,233 百万円の内数 [19 年度予算：2,237 百万円の内数]）</p> <p>また、省エネに資する輸送関連機器の導入促進、EMS の全面導入等によるエコドライブの推進といった自動車交通分野の省エネ対策について、経済産業省等との連携を図る。（平成 20 年度：計 28 億円程度応募見込み）</p> <p>○平成 20 年度税制改正要望</p> <p>下記の税制改正要望を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トラック車両購入等に対する税制特例である中小企業投資促進税制（所得税、法人税）の延長要望 ・軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金制度の延長要望 ・自動車グリーン税制（自動車税・自動車取得税）について、所要の見直しを行った上で延長要望 ・非上場株式等に係る事業承継税制（相続税、贈与税、財産評価基本通達）に関する拡充要望 										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）								

施策名	基礎的な土地情報を整備する								
施策の概要	土地取引、民間都市開発事業、公共事業等を行うに当たって、土地の境界が不明確であることによって、地権者との権利調整や事業の立ち上げに多大な時間やコストを要することになるなど、土地の流動化・有効利用や公共事業等の用地取得の円滑化に支障を来しているケースが多い。このため、地籍調査を推進し、基礎的な土地情報を整備する必要がある。								
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 目標の達成状況に関する分析 (指標の動向) ・平成 18 年度の実績値は 136 千 k m²であり、平成 21 年度の目標値を達成するために必要と考えられる 147 千 k m²を大きく下回った。特に、都市部においては 2,388 k m² (都市部全体の 19%) しか進捗していない状況である。 ・原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であること等が考えられる。特に、都市部においては土地の細分化、権利意識の強さ等から境界確認の合意を得ることが他の地域に比べて困難であり、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。</p> <p>(施策の実施状況) ・平成 16 年度から都市部の地籍整備に必要な基礎的データ等を収集・整備する都市再生街区基本調査を実施している。その一環として、平成 18 年度から都市部における公図と現況のずれをインターネット上で公開し、地籍調査に対する意識の向上を図っている。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 ・業績指標は、依然として低い状態であるが、それを改善するために都市部及び山林部における地籍調査を積極的に推進していくのであり、B-1 と評価した。 ・現状では、都市部及び山林部の地籍調査が特に遅れていることから、その進捗率をいかに向上させるかが課題である。 ・そのため、都市部においては、法務省等と連携して地籍整備を推進するほか、本年度からは、街区外周の位置に関する基礎的データを整備する都市再生街区基本調査 (土地活用促進調査) を実施していく。また、山林部においては、調査手法の改善や新たな測量技術の活用を図って、全国の山林部における地籍整備を実施していく。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標 114 : 地籍が明確化された土地の面積</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: right;">目標値 : 158 千 k m² (平成 21 年度)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価 B-1</td> <td style="text-align: right;">実績値 : 136 千 k m² (平成 18 年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">初期値 : 133 千 k m² (平成 16 年度)</td> </tr> </table>				目標値 : 158 千 k m ² (平成 21 年度)	評価 B-1	実績値 : 136 千 k m ² (平成 18 年度)		初期値 : 133 千 k m ² (平成 16 年度)
	目標値 : 158 千 k m ² (平成 21 年度)								
評価 B-1	実績値 : 136 千 k m ² (平成 18 年度)								
	初期値 : 133 千 k m ² (平成 16 年度)								
政策評価の結果の政策への反映状況	○予算要求 評価結果を踏まえ、市区町村が実施する地籍調査について、公共事業との連携による調査促進手法、山村部での効率的な境界確認手法及び包括外部委託の導入を行う。また、地籍調査の基礎的な条件整備を行う直轄調査 (都市再生街区基本調査 (土地活用促進調査) 及び山村境界保全事業) の拡充、直轄調査成果の活用等による更なる効率的な地籍調査手法の開発及び市区町村への提供、市区町村の調査を支援するための地籍調査専門家派遣事業及び市区町村担当職員の資質向上のための研修事業の拡充を行うとともに、広報活動を充実させ、地籍調査に対する国民の理解の醸成を図る。さらに、都市再開発、民間の宅地開発などで作成された測量成果について地籍調査の成果として扱えるよう、関係業界に対し第 19 条第 5 項指定制度 (国土調査法第 19 条第 5 項に基づき、地籍調査以外の事業で作成された地図・簿冊について地籍調査の成果と同一の効果があるものとして指定することで、地籍整備を促進する制度) の周知徹底及び制度活用の働きかけを行うこととした。以上に必要な経費が認められた。(平成 20 年度予算 : 16,585 百万円 [平成 19 年度予算 : 17,618 百万円])								
関係する施政方針演説等内閣の重要政策 (主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項 (抜粋)						
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005	平成 17 年 6 月 21 日	<別表 1 > (4) (都市再生の推進) 「その一環として、都市部における地籍整備を推進する。」						
	経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006	平成 18 年 7 月 7 日	第 2 章 成長力・競争力を強化する取組 4. 経済成長戦略大綱の推進による成長力の強化 (3) ③「また、都市部における地籍整備を推進する。」						
	経済財政改革の基本方針 2007	平成 19 年 6 月 19 日	第 2 章 成長力の強化 4. 地域活性化 (1) ③「また、都市部における地籍整備を推進する。」						

施策名	専門工事業のイノベーションを促進する
施策の概要	専門工事業者は、総合工事業の機能の外注化により、建設生産プロセスの中でいわば中核的とも言える役割を担うようになってきているが、建設投資の低迷等専門工事業者をとりまく経営環境が厳しさを増す中、今後は、経営革新や新分野進出の促進等を通じて、技術と経営に優れた専門工事業者が伸びることができる環境の整備を図ることが必要である。
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年度の実績値 (累計) は 4 件であり、前年度からの変動は無し。 ・新規の承認件数が 0 件であった理由として、中小建設業者の消極性が考えられる。その背景として、建設投資が平成 4 年度 (84.0 兆円) をピークに近年右肩下がりと落ち込む中、建設業者数についてはほぼ横ばい (平成 4 年度: 約 53 万業者→平成 17 年度: 約 54 万業者) であり、過剰供給構造における企業間競争の激化により、建設業者の収益力が低下している。建設業者の売上高経常利益率 (注 1) の推移を見ても、平成 5 年度の 3.8% から平成 17 年度では 2.2% (▲1.6%) と落ち込んでおり、全国的な規模で事業者が新たに経営革新を行うための設備投資や技術開発等が行えるだけの資本余力が低下していることが伺える。 ・一方では依然として、重層的な下請構造の下でのコスト高が建設業者の生産性を損ねている実態がある。これについては、従来から建設産業団体の自主的な取組や行政による指導により改善は見られるものの、いまだ徹底されているとは言い難く、特に専門工事業団体においては、経営革新のための取組については、諸についたばかりの状況である。そこで、建設業者が自らの役割と責任を明確にするとともに、その取組を強化することで、総合工事業者と専門工事業者の対等なパートナーシップを確立し、合理的な生産システムを確保することが、経営革新をスムーズに行う土壌を整備する上で必要である。 ・また、新分野進出や企業連携等に当たっては単独企業での取組が困難であるため、業界団体ごとに取組意欲の醸成に向けた具体的な取組を進めることが求められる。 <p>(注 1)</p> $\text{売上高経常利益率} = \text{経常利益額} / (\text{国内・海外完工高} + \text{兼業売上高})$ <p>(出典: 第 11 回建設業構造基本調査結果)</p> <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで各専門工事業団体が参加する建設産業経営革新研究会において、中小建設業者の経営革新計画について、意見交換及び事例研究を行う等の取組を支援した。 ・中小建設業者の経営革新を成功させる為に必要な分析、問題点の明確化等に寄与した。 ・CM方式に対応した施工体制のあり方や異業種 JV の活用のあり方について、研究会を設置して課題の整理等を行った。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <p>業績指標は、前年度から変化は無いが、今後も建設投資の減少が見込まれ、中小建設業者における経営革新の必要性は依然として大きい。</p> <p>その際、専門工事業者の経営状況のよしあしを適切に把握し、専門工事業者の経営体質の強化を図っていく必要があるが、経営状況を的確に把握する指標の一つとして売上高経常利益率が挙げられる。</p> <p>経常利益はその企業の本来の実力を計る目安として利用されることから、経常利益の売上高に占める割合を図ることでの確に専門工事業者の収益力を把握することが可能である。</p> <p>一方、これまでの業績指標については、建設投資の低迷等、専門工事業者を取り巻く環境が厳しさを増す中、経営革新や新分野進出の促進等を通じて技術と経営に優れた専門工事業者が伸びることができる環境の整備を施策の目的として、建設業者の経営革新計画の承認件数に着目し業績指標を設定していた。しかし、目標年次である平成 18 年度においても目標値に達していない上に、5 年間実績が上がらないなど目標値との乖離が大きい。</p> <p>このため、目標年次に達したことを契機に、平成 19 年度以降の業績指標について改定の必要性があると考えられる。そこで、新規の業績指標として、前述した「専門工事業者の売上高経常利益率」を設定することとする。当該指標は、これまでの業績指標である経営革新計画の承認には至らないが、自社の生産システムの見直しや業務の効率化などにより、生産性の向上などが図られ、その結果として反映されるものである。当該指標により専門工事業者の経営状況を的確に把握し、それを踏まえた取組を推進していくこととする。</p> <p>以上により、施策を継続する一方、業績指標を改定することから B-3 と評価した。</p> <p>今後の取組の方向性としては、今般の建設投資額の減少傾向下においても、専門工事業者の売上高経常利益率を維持する又は高めるため、専門工事業者による異分野連携事業や新分野進出など専門工事業者の経営革新を促すほか、元請・下請関係の改善や資金調達支援等を通じて経営改善を図るなどの取組を推進していくこととする。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 115: 建設業者に係る経営革新計画の承認件数</p> <p style="text-align: right;">目標値: 13 件 (平成 18 年度)</p> <p style="text-align: right;">実績値: 4 件 (平成 18 年度)</p> <p style="text-align: center;">評価 B-3</p>

	初期値： 3 件（平成 12 年度）		
政策評価の結果 の政策への反映 状況	<p>評価結果に基づきこれまでの「建設業者に係る経営革新計画の承認件数」という業績指標を平成 19 年度以降は「専門工事業者の売上高経常利益率」という新たな指標に改定した。当該指標の目標達成のためには、これまでどおり専門工事業者のイノベーションを促進する取組が必要であることから、今後も建設業者に係る経営革新計画に係る施策は継続していくとともに、平成 20 年度においては、中小・中堅建設業者の経営革新・企業間連携等のための資金調達を支援する施策を推進するため必要な措置を講ずる予定である。</p>		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	第 162 回国会 施政方針演説	平成 17 年 1 月 21 日	異なる業種の企業と連携しながら、新技術開発や販路開拓などに挑戦する中小企業を支援してまいります。

施策名	自動車整備事業の生産性を向上させる											
施策の概要	自動車ユーザーの利便を向上させる観点から、自動車分解整備事業を行う工場を、国の自動車検査場への現車提示に代わって検査を実施する高度な設備、能力等を有する指定整備工場へと転換させることにより、自動車整備事業の生産性を向上させることが必要である。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・指標の推移について見ると、年度ごとの伸び率が減少傾向となり未達成となっている。 (施策の実施状況) ・認証工場の指定取得を推進し、指定整備工場の増加を図っている。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は着実に実績値を伸ばしたものの、目標値を達成しなかったことから、B-3と評価した。 ・4月1日からの指定整備工場の要件緩和により、今年度以降、工場数が増加し目標を達成することが見込まれるため、本指標は廃止する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 116：指定整備工場数</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">目標値：30,000 工場（平成 22 年度）</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価 B-3</td> <td style="text-align: center;">実績値：28,752 工場（平成 18 年度）（※速報値）</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値：28,676 工場（平成 17 年度）</td> <td></td> </tr> </table>				目標値：30,000 工場（平成 22 年度）		評価 B-3	実績値：28,752 工場（平成 18 年度）（※速報値）			初期値：28,676 工場（平成 17 年度）	
	目標値：30,000 工場（平成 22 年度）											
評価 B-3	実績値：28,752 工場（平成 18 年度）（※速報値）											
	初期値：28,676 工場（平成 17 年度）											
政策評価の結果の政策への反映状況	○税制改正要望 自動車分解整備業の大多数を占める中小零細事業者が最新の整備機械装置等を導入することにより、引き続き自動車整備事業の生産性の向上を図っていくため、中小企業投資促進税制について、延長要望を行っている。また、非上場株式等に係る事業承継税制（相続税、贈与税、財産評価基本通達）に関する拡充要望を行っている。											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									

施策名	住宅性能評価・表示を普及させる											
施策の概要	住宅性能表示制度は、住宅の品質確保の促進と、消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に資するものであり、同制度を普及させていく必要がある。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度の実績値は、17年度の15.6%から19.9%となり、目標に向け指標は伸びているが、目標値の50%に向けて、今後一層の取組みが必要な状況。 ・住宅の利用関係別に普及状況を分析すると、分譲マンションでは4割に達している一方で、持ち家では1割程度となっているなど住宅の属性により、普及状況に偏りがみられる。 ・総合住宅展示場の来場者に対する調査における住宅性能表示制度の認知度は5割程度となっている。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度は、免震建築物、共同住宅における更新対策等に関する表示事項追加のため、日本住宅性能表示基準及び評価方法基準の改正を行った。 ・また制度利用促進のため、一定の等級を満たした住宅に対する地震保険料の優遇や、住宅金融公庫の証券化支援業務における金利の引下げを実施した。(平成18年度証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ戸数19,506件の内数) ・平成18年度は住宅月間等の機会に、インターネットやラジオ、パンフレット等による制度のメリットのPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、住宅性能表示制度の普及を促進した。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・業績指標は19.9%であり、毎年着実に普及促進が図られていることから、A-2と評価した。 ・平成19年度以降においても住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況である。 ・消費者や住宅生産者等利用者にとって、わかりやすく、使いやすい制度とするためには、住宅全般に対するニーズに加え、住宅の属性ごとの利用者のニーズについても把握することが重要あり、これらを踏まえ、引き続き制度の改善を検討する必要がある。 ・住宅の取得に関心のある者に対して、必ずしも十分に制度が認知されていないため、より一層の制度の周知を図り、住宅の消費者による制度の活用を図る必要がある。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標117：新築住宅における住宅性能表示の実施率</p> <table border="0" data-bbox="542 1209 1276 1321"> <tr> <td></td> <td>目標値：</td> <td>50% (平成22年度)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-2</td> <td>実績値：19.9% (平成18年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：16% (平成17年度)</td> </tr> </table>				目標値：	50% (平成22年度)	評価	A-2	実績値：19.9% (平成18年度)			初期値：16% (平成17年度)
	目標値：	50% (平成22年度)										
評価	A-2	実績値：19.9% (平成18年度)										
		初期値：16% (平成17年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○予算</p> <p>平成18年度の評価結果を踏まえ、平成19年度以降においても住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況であることから、平成20年度予算においては、住宅性能に関する消費者ニーズを的確に捉えた制度の充実に向け、調査検討経費を計上。</p> <p>(平成20年度予算：5,449百万円の内数 [平成19年度予算：3,451百万円の内数])</p>											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)									
	住生活基本計画	平成18年9月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・新築住宅における住宅性能表示の実施率【16% (平17) →50% (平22)】 									

施策名	自動車の安全性に関する情報を普及させる																				
施策の概要	交通事故による死傷者数は約 117 万人(平成 17 年)と厳しい状況であり、政府は今後 10 年間で交通事故死亡者数の半減という目標が掲げている。このような状況に対し消費者がより安全な「くるま選び」をできる環境を整えると同時に自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促すため自動車の安全性に関する情報を充実させる必要がある。																				
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <p>①突安全性能の高い自動車の市場普及指標 当該指標は 15 年度が 60 であったのに対し、年々向上し、18 年度において 71 となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。 自動車アセスメントの実施車両においては、平均の☆獲得数を 15 年度と 18 年度で比較すると、☆6 個満点中、☆5.1 から☆5.3 と向上していることから、自動車の安全性は着実に高まっていることがうかがえる。 また、カバー率は 15 年度と 18 年度で比較すると、74%から 81%と向上している。 目標値の 77 を達成できなかったのは、カバー率 90%を達成できなかったことが原因と考えられるが、上述のように衝突安全性能の高い自動車が増加し、市場に普及していることから、自動車アセスメント事業が消費者の安全な自動車の選択に大きく寄与してきたといえる。</p> <p>②歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標 当該指標は 15 年度が 9 であったのに対し、年々向上し、18 年度において 34 となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。 自動車アセスメントの実施車両においては、平均獲得レベルを 15 年度と 18 年度で比較すると、レベル 5 が満点であるところ、平均獲得レベル 2.1 から 3.2 と大幅に向上していることから、自動車の安全性は格段に高まっていることがうかがえる。 また、カバー率は 15 年度と 18 年度で比較すると、21%から 60%と大幅に向上している。 目標値の 42 を達成できなかったのは、カバー率 80%を達成できなかったことが原因と考えられるが、上述のように歩行者頭部保護性能の高い自動車が増加し、市場に普及していることから、自動車アセスメント事業が消費者の安全な自動車の選択に大きく寄与してきたといえる。</p> <p>(施策の実施状況) 18 年度の自動車アセスメントは 21 車種を対象に、またチャイルドシートアセスメントは 7 製品を対象にそれぞれ実施し、アセスメント結果の公表を行った。 日本に世界の自動車アセスメント実施機関を招き、世界自動車アセスメント会議を開催した。また、各国の自動車アセスメント事業の最新状況を紹介するためのセミナーを開催した。</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> 衝突安全性能指標については実績値が年々向上していたが、目標値に一步及ばなかったことから B-3 と評価した。 歩行者頭部保護性能指標については実績値が年々向上していたが、目標値に一步及ばなかったことから B-3 と評価した。 前述のとおり、カバー率が目標に届かなかったものの業績指標が向上しており、自動車アセスメント事業が消費者の安全な自動車の選択に大きく寄与してきたといえる。このため、今後とも、アセスメント事業の充実を図るための調査研究、欧米のアセスメントとの連携などにより、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討することとしている。なお、政策目標設定後に、自動車アセスメント事業の試験実施機関が独立行政法人となったことから、当該事業に基づく自動車の安全性に関する情報を普及させることについては独立行政法人の業績評価の一環として評価していくため、指標を廃止する。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 118：衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標（順に、①衝突安全性能、②歩行者頭部保護性能）</p> <table border="0" data-bbox="438 1736 1212 1989"> <tr> <td>①衝突安全性能</td> <td></td> <td>目標値：77（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>B-3</td> <td>実績値：71（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：60（平成 15 年度）</td> </tr> <tr> <td>②歩行者頭部保護性能</td> <td></td> <td>目標値：42（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>B-3</td> <td>実績値：34（平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>初期値：9（平成 15 年度）</td> </tr> </table>			①衝突安全性能		目標値：77（平成 18 年度）	評価	B-3	実績値：71（平成 18 年度）			初期値：60（平成 15 年度）	②歩行者頭部保護性能		目標値：42（平成 18 年度）	評価	B-3	実績値：34（平成 18 年度）			初期値：9（平成 15 年度）
①衝突安全性能		目標値：77（平成 18 年度）																			
評価	B-3	実績値：71（平成 18 年度）																			
		初期値：60（平成 15 年度）																			
②歩行者頭部保護性能		目標値：42（平成 18 年度）																			
評価	B-3	実績値：34（平成 18 年度）																			
		初期値：9（平成 15 年度）																			
政策評価の結果の政策への反映状況	○予算要求 政策評価結果を踏まえ、今後ともアセスメント事業の充実を図るための調査研究等を行っていくため、予算措置を行った。(平成 20 年度予算額：独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金 8,105 百万円の内数)																				
関係する施政方	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）																		

針演説等内閣の 重要政策（主なも の）			
---------------------------	--	--	--

施策名	地理情報の利用環境の整備・充実を図る										
施策の概要	誰もがより簡便で優れたGISコンテンツと多くの地理情報を利用できるようにするため、地理情報の利用環境の整備・充実を図る必要がある。										
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで、電子国土Webシステムの技術情報については民間企業、個人等一般に対し試験公開としてきたが、特段の問題が生じていないことから、完全な一般公開とした。また、セミナー等の広報活動やユーザ対応の為に体制整備により、利用する団体の数は順調に増加した。 <p>(施策の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 画像データの貼り込みなどの機能を追加したプラグインVer.1.0.0の正式版や、機能を制限して官公庁などセキュリティの厳しい環境下でも電子国土へのアクセスを可能にした非プラグイン版の電子国土Webシステムを公開し、利用環境拡大を図った。 携帯電話から情報を登録できる電子国土集約システムを公開した。 主題図情報の共有化を促進するため、誰でも利用可能な地理情報を登録・検索できる「重ね合わせ情報の登録」を公開した。 地方公共団体が保有する大縮尺(DM)データの提供の促進を図った。 国土交通行政インターネットモニター制度を活用し、国民のニーズ調査を行った。 電子国土Webシステムの利用説明会の実施やサイト構築ツールの作成等、電子国土の利用者を支援する施策の充実を図った。 <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 利用する団体の数は平成15年度の評価開始以来順調に増加してきている。一般にIT関係のソフト利用についての伸びは新たな技術革新によって指数関数的に伸びる傾向がある。電子国土Webに関しても、今後さらに参加団体の増加幅が大きくなると想定されることから、平成18年度の実績値は目標達成に向けた成果を示していると判断される。 一方で、国土交通行政インターネットモニター制度によるアンケート調査では、一般の認知度が低い、安全・安心・防犯への関心が高い、背景地図や利用システムにより判りやすさや使いやすさが求められている等の結果が得られた。今後の参加団体の増加を実現するためには、これらの要望への対応が必要である。 以上の状況に加え、地理空間情報活用推進基本法の成立等への対応も必要となってくることから、平成18年度はA-1と評価した。 今後の取組としては、より利用しやすく判りやすい情報提供を可能とするため、システムの改良・機能拡充を継続するとともに、背景地図として現在継続的に提供している1/25,000地形図等に加えて、地理空間情報活用推進基本法の成立等を受けて新たに整備する基盤地図情報を提供することで身近な地域の参照等に用いられる大縮尺の背景地図の活用を促進する。 また、広く求められている安全・安心・防犯に関する情報提供を充実するため、各府省庁・地方公共団体・研究機関等が保有する防災情報を集約する体制の構築に努めると共に、防災等に関する情報の電子国土Webシステムを用いた共有化などの利用促進を図る。 さらに、一般の認知度を改善し、国民生活への浸透を図るため、NPOをはじめとする民間活動等への普及・広報活動を行う。 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標 119：電子国土Webシステムを利用する団体の数</p> <table border="0" data-bbox="542 1568 1292 1666"> <tr> <td></td> <td>目標値：2000団体(平成20年度)</td> </tr> <tr> <td>評価</td> <td>A-1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値：536団体(平成18年度)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>初期値：33団体(平成15年度)</td> </tr> </table>				目標値：2000団体(平成20年度)	評価	A-1		実績値：536団体(平成18年度)		初期値：33団体(平成15年度)
	目標値：2000団体(平成20年度)										
評価	A-1										
	実績値：536団体(平成18年度)										
	初期値：33団体(平成15年度)										
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>○予算 地理空間情報の活用推進に資する国土交通地理空間情報プラットフォームへの対応等のために背景地図情報の安定的提供体制の確保を行うほか、電子国土Webシステムの機能拡張として地理情報標準への対応と配信データの更新を行う。 (平成20年度予算額：29百万円 [19年度予算：28百万円])</p> <p>○機構・定員要求 該当なし</p> <p>○税制改正要望、財政投融资計画要求、その他の反映に係る事項 該当なし</p>										
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)								

成果重視事業

<p>施策名</p>	<p>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</p>		
<p>施策の概要</p>	<p>自動車事故報告規則に基づく事故の報告義務を事業者に確実に履行させ、そのデータを基に事故分析を行うことで、交通事故の低減を図るために効果的な安全対策を実施することができることから、報告書作成の負担の軽減を図る必要がある。</p>		
<p>施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・業績指標（自動車事故の報告件数の増加）は平成17年に3,680件から5,689件と大幅に増加したが、これは平成17年2月に省令を改正し報告対象を拡大したためである。 (施策の実施状況) ・システムの詳細設計は計画どおり終了した。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は、本年度の目標（電子申請化及び事故分析システムの詳細設計）を達成しており、最終目標年度に向けて順調であるため、A-2（現在の施策を維持）と評価した。 ・今後は電子申請化を進め、事故分析システムの製造に取り組む。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標：自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加 目標値：6,000件（平成20年） 実績値：5,689件（平成17年） 初期値：3,000件（平成16年） 評価 A-2</p> <p>○業績指標：自動車事故報告書作成時間の短縮 目標値：30分（平成20年） 実績値：60分（平成17年） 初期値：60分（平成16年） 評価 A-2</p>		
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>平成17年度に事故分析システムの基本設計、18年度にシステムの詳細設計、19年度中にシステムの製造を行った。 今後は電子申請化を進めることとしている。</p>		
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）</p>	<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項（抜粋）</p>

施策名	自動車からの二酸化炭素排出量を誤差 10%以下で予測することを可能とする											
施策の概要	自動車運送事業における効果的な省エネ対策の実施を支援するため、低公害車の導入、エコドライブの推進、車両の大型化等の様々な省エネ対策による二酸化炭素削減効果の予測を可能とする二酸化炭素排出量評価プログラムを構築する。											
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) 「判断できない」 ・現在プログラムを構築中であるため、二酸化炭素排出量の予測はまだ不可能。 (施策の実施状況) ・既存統計データによる運送事業者現状分析や運輸事業者が保有する運行データの解析、さらに二酸化炭素排出量の測定調査を行った。これらをもとにプログラムを作成中。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は「二酸化炭素排出量予測の誤差」であり、プログラムのない現時点では、実績値が求められないことからC-2と評価した。 ・今後は、引き続き二酸化炭素排出量算定プログラムの開発を実施し、施策の評価を行うこととする。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標：二酸化炭素排出量予測の誤差</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">目標値：10%以下（平成 20 年度）</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">C-2</td> <td style="text-align: center;">実績値： - （平成 18 年度）</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">初期値： - （平成 18 年度）</td> </tr> </table>				目標値：10%以下（平成 20 年度）		評価	C-2	実績値： - （平成 18 年度）			初期値： - （平成 18 年度）
	目標値：10%以下（平成 20 年度）											
評価	C-2	実績値： - （平成 18 年度）										
		初期値： - （平成 18 年度）										
政策評価の結果の政策への反映状況	平成 18 年度には、既存統計データによる運送事業者現状分析や運行事業者が保有する運行データの解析及び二酸化炭素の測定調査を完了したところであり、平成 19 年度には、これらを基に、二酸化炭素排出量評価プログラムを試作した。平成 20 年度には、本プログラムの精度を誤差 10%以内とすることを可能とするための検証及び改良を行う予定。（平成 20 年度予算額：44 百万円〔19 年度予算 49 百万円〕）											
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）									

施策名	消費者へ提供される不動産取引情報の拡充		
施策の概要	消費者による相場観の把握等を支援する観点から、不動産流通市場の全国及び地域の動向に関して消費者に提供すべき情報のあり方を検討し、インターネットを通じて提供するシステムを構築することにより、消費者が安心して不動産取引を行える環境を整備する。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・当該システムは、平成 18 年度に開発を完了し、平成 19 年 4 月より本格稼働を開始するもの。平成 19 年度に、指標動向を調査する。 (施策の実施状況) ・平成 17 年度に開かれた「不動産取引情報の提供のあり方に関する検討委員会」(平成 17 年 5 月～11 月、3 回実施、委員長：井出多加子成蹊大学経済学部教授)において、提供すべき情報の内容について検討を行った結果、指定流通機構(レインズ)が保有している成約情報を活用し、加工・分析された情報(個人情報保護を考慮)を消費者へ提供することとなった。 ・検討委員会の検討結果をふまえ、平成 17 年度にシステムの基本設計を行い開発に着手。平成 18 年 11 月よりシステムの試行運用を行ったうえで開発を完了。(平成 18 年度)</p> <p><u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は、今年度の目標を達成しており、最終目標達成に向けて順調であるので A-2 と評価した。今後、指標動向の調査を進める。 ・また、不動産流通 4 団体が参加し、(財)不動産流通近代化センターが運営する不動産統合サイトについては、平成 15 年 10 月から稼働しているが、不動産取引情報提供システムの稼働後は、両システムを協働させることにより、消費者にとってより一層魅力的な不動産流通市場を形成できる可能性が期待できる。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標：情報提供サイトへのアクセス数 評価 A-2 目標値：3,000 万ページビュー(平成 19 年度)</p> <p>○業績指標：不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合 評価 A-2 目標値：5 割(平成 19 年度)</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	今後、既存住宅ストック等のより一層の流通促進を目的とした情報開示ニーズの高まりが想定されること等を踏まえ、「不動産取引情報提供システム」の拡充方策の検討を実施(予算額：5 百万円)。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等	年月日	記載事項(抜粋)

施策名	建設業における不良・不適格者を排除する		
施策の概要	不良・不適格者を放置することは、適正な競争を妨げ、公共工事の品質確保、コスト縮減、適正な施工体制の確保等の支障となるとともに、技術力、経営力等を向上させようとする優良な建設業者の意欲を削ぎ、ひいては建設業の健全な発達を阻害するものであることから、それらの排除を促進していく必要がある。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】 <u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向) ・平成17年度にシステムを構築し、平成18年度に各許可行政庁がシステムを活用した指導を行うため、改善効果が現れるのは平成19年度以降となる。 (施策の実施状況) ①施策の実施状況 ・平成17年度においては、下請代金支払状況等実態調査データベースシステムの構築を完了した。 ・平成18年度においては、各建設業許可行政庁（地方整備局等、都道府県）による下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施した。 ②予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果 ・本施策については、平成18年度予算における成果重視事業として位置づけられ、予算執行の弾力化措置が認められたが、実際の予算執行においては当該措置を利用しなかった。 <u>課題の特定と今後の取組の方向性</u> ・業績指標は、今年度の目標を達成しており、最終目標達成に向けて順調であるのでA-2と評価した。 ・構築を完了したシステムを活用して、平成18年度より、各建設業許可行政庁（地方整備局等、都道府県）による下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施しているところである。 ・平成19年度においても、引き続き、各建設業許可行政庁（地方整備局等、都道府県）により、下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導をおこなう。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】 ○業績指標：建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数 目標値：2,464業者（平成19年度） 実績値：2,352業者（平成18年度） 初期値：3,080業者（平成16・17年度平均） 評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	評価結果を踏まえ、下請取引の適正化を推進するための経費として、平成20年度予算として47百万円計上した。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）
	経済財政改革の基本方針2007	平成19年6月19日	第2章 成長力の強化 1. 成長力加速プログラム I 成長力底上げ戦略 (3) 中小企業底上げ戦略 ②「中小企業生産性向上プロジェクトの推進」による賃金の底上げ 中小企業庁を中心に関係省庁において、以下を柱とする「中小企業生産性向上プロジェクト」を平成21年度までの3年間集中的に実施する。 (業種横断的な共通基盤対策) ・下請適正取引等の推進（業種ごとのガイドライン策定・遵守・普及、「独占禁止法」・「下請法」による取締り強化等）

施策名	宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業		
施策の概要	宅地建物取引業及び宅地建物取引主任者に係る免許等手続（以下、「免許等手続」という。）については、国と都道府県との連携が不可欠であるが、国土交通省オンラインシステム（汎用システム）は、都道府県の利用を想定していない。したがって免許等手続について国と都道府県が共に使用できる電子申請システムを開発し、併せて既存の宅建OAシステム（免許業者の情報を全国一元化して免許の審査、免許業者の指導監督事務に資するシステム）を電子申請システムと連携させるために改修する。		
施策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等	<p>【評価結果の概要】</p> <p>目標の達成状況に関する分析 （指標の動向） 目標の達成状況 ・平成18年度においては、電子申請が可能なシステムを開発し、併せて既存の宅建OAシステムを改修することによりシステム構築を完了し、目標を達成したが、関係団体へのシステム利用の周知までには至らず、一部未達成となった。</p> <p>目標達成に係る分析 ・システム構築に際し、仕様の詳細について都道府県間の意見調整に時間を要し、関係団体への周知が達成されなかった。</p> <p>（施策の実施状況） 平成18年度に国と都道府県により「システム運用方針等検討会」を開催し、電子申請が可能なシステムについて仕様の詳細検討及びシステム開発を実施した。併せて既存の宅建OAシステムを電子申請システムと連携するため改修した。</p> <p>課題の特定と今後の取組の方向性 業績指標は、今年度の目標を概ね達成しており、最終目標達成に向けて順調であるのでA-2と評価した。今後は、電子申請利用率及びシステム満足度の向上に向けて、業界団体等への周知による電子申請利用促進に努めることとする。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <p>○業績指標：宅地建物取引業の免許等電子申請率 目標値：大臣免許業者 30%程度（平成21年度） 知事免許業者 10%程度（平成21年度） 評価 A-2</p> <p>○業績指標：システムの満足度 目標値：5割程度（平成21年度） 評価 A-2</p>		
政策評価の結果の政策への反映状況	○予算 引き続き、システムを運用し、電子申請利用率及びシステム満足度の向上に向けて、業界団体等への周知による電子申請利用を促進（予算額:9,157千円）。		
関係する施政方針演説等内閣の重要政策（主なもの）	施政方針演説等	年月日	記載事項（抜粋）

(2) 政策レビュー

- ① 5つのテーマについて政策レビューを実施し、その結果を平成20年3月31日に「政策レビュー評価書」として公表(平成20年3月25日省議決定)

テーマの名称	環境政策・省エネルギー政策—環境行動計画を踏まえて—
政策評価の結果の概要	環境行動計画に掲げられた各具体的施策は、概ね順調に進捗しているところであるが、今後、施策を展開する上では、環境行動計画策定以後に発生した環境を巡る情勢の変化にも対応した施策を立案する必要がある。
政策評価の結果の政策への反映状況	本評価結果を踏まえ、環境行動計画を改定し、改定計画に基づき環境・省エネルギー政策を推進する。

テーマの名称	不動産取引価格情報の開示—土地市場の条件整備—
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ Webアクセス数は、利用者の意見等を取り入れ対応した結果向上している。引き続き分かりやすい表示方法へとリニューアルを図る必要がある。 ○ アンケート調査の回収率は29%に留まっている。政府広報や関係業界団体の協力により、調査開始当時から回収率は向上しているものの、他の承認統計等の回収率と比べ低い値となっている。地区別、取引主体別の回収率を踏まえつつ更なる普及啓発活動を行う必要がある。 ○ Webアンケートは「物件が少ない」、「個別事例を追加すべき」という結果であった。アンケートに協力いただいた方のプライバシーに配慮して、物件の特定につながらないような情報を開示すべく平成19年10月より提供項目の見直しを行った。引き続き利用者の意見等を踏まえ必要に応じて提供内容の検討を行っていく必要がある。 ○ 国民の意識調査の不動産取引に関する印象は、約7割の人が「難しそうで分かりにくい」又は「何となく不安」と回答。また不動産取引時の参考情報は、約4割の人が不動産会社からの情報に頼っている。官民情報の連携を図り不動産市場の活性化、透明性・公正性の向上を図る必要がある。
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>不動産市場の活性化、透明性・公正性の向上に向け、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 不動産の取引価格情報提供制度を更に推進する。 ・ 地価公示や不動産管理に係るデータと合わせ、不動産市場データベースとして一体的な情報提供を行うとともに、レイズ、Jリート等、既に開示されている情報の特徴を最大限に活かし、国民に対して重層的な提供ができるように検討を行っていく。 ・ プライバシー保護を図りつつ地方公共団体の地価担当部局との情報共有を図るとともに、今後、回収率の動向も踏まえ、土地利用政策や都市計画、住宅政策への利活用等も検討を行っていく。

テーマの名称	河川環境の整備・保全の取組み—河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方—
政策評価の結果の概要	<p>1. 小分類の評価概要</p> <p>(1) 生物の生息・生育・繁殖環境の整備と保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多自然川づくりや自然再生事業等が全国各地で進められたことにより多くの河川区間で成果が得られてきたが、質・量ともに改善の余地が多く残されており、今後解消する必要がある。 ・ 河川の上下流の連続性の確保に関する取り組みを広く促進する必要がある。 ・ 河原の再生や流況変動の再生を更に検討・実施し、河川環境を考慮した流況変動のあり方や流域における水配分の考え方についても検討していく必要がある。 ・ 河川環境に関するデータを全国的に集約し、整備することが必要とされる。 ・ 河川環境の目標像を明確化するとともに、その定量的な評価の検討が必要とされる。 <p>(2) 魅力ある水辺空間の整備と保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「かわまちづくり」として、ふるさとの川づくりや水辺プラザ、清流ルネッサンス、水源地ビジョン等の様々な取り組みが進められ、地域活性化や観光な

	<p>どへの貢献もしつつある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歴史的な構造物を保存するための大臣特認制度の普及を図るとともに保全技術の開発・向上が求められる。また、舟運が水辺の魅力のひとつとして地域づくりに活用されつつある。 ・ 自然環境や河川整備の状況に応じて河川環境管理基本計画を見直すとともに、保全の目標を明確にし、積極的に河川環境の管理を行う必要がある。 <p>(3) 河川利用・生活環境に配慮した水質・水量の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 清流ルネッサンスの取り組みや環境用水の導入なども進められ、これまでの水環境が大きく改善されてきた。今後は、都市域にある湖沼などでは依然として水質は悪いため、閉鎖性水域の水質改善を推進していく必要がある。 ・ 水量の確保に加え、河川環境を考慮した流況変動のあり方やその技術的・制度的な検討も必要とされる。 <p>(4) 地域・市民との連携・協働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 行政と市民団体等との連携は、河川法改正以前から全国で数多くなされてきており、水辺の魅力を高め、良好な河川環境を維持していくためには、市民参加による河川環境の整備と保全を進めていくことが今後益々重要となる。 ・ 河川における環境教育は、市民団体等により実施されている部分も多く、活動の支援を推進していくとともに、地域的に偏在している活動が全国的に広がっていくような施策の改善を行っていく必要がある。 <p>2. 横断的・総合的な分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 河川法の改正後、様々な取り組みが全国各地で多面的に実施され、個々には課題を有するものの、一定の成果を得ている。 ・ しかし、全国的な実施状況や水系全体を見渡した場合には、拠点のあるいは個別的にならざるを得ない面があった。 ・ 河川環境全体としては改善が進んでいるといえる状況にはなく、外来種の広がりが見られるように、取り組んではいるものの未解決の課題もある。 ・ 取り組んできた施策に関して、技術的な課題は多く存在し、モニタリング結果の施策への反映など今後取組を本格化させるべき分野もある。 ・ 河川環境の評価そのものは科学的・技術的に大きな課題として残されている。 ・ 河川環境管理基本計画におけるゾーニングに見られるように、河川敷等の空間の利用と自然環境の保全がトレードオフの関係になる場合がある。 ・ 水環境、空間利用、自然環境の保全など、時代の移り変わりとともに社会や地域の要請は変化してきており、多様な要請を調整し具体化していくためには、河川管理者として基本的な視点を定めつつ、地域にふさわしい河川環境を実現することも求められる。
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>今後の河川行政は変貌した川を、目標像を明確にしながらか再生して行くことを基本的な方向とし、「日本の川をとりもどす」をスローガンとする。「日本の川をとりもどす」とは、様々な“つながり”を整備・再生し、かつての自然環境を復元するという「自然をとりもどす」ことであるとともに、人々の生活や社会の変遷の中で、歴史や文化と共に育まれてきた地域と川、地域の人々と川とを“つなぎ”、「川と人の関わりをとりもどす」ことでもある。</p> <p>(1) 損なわれた様々なつながりを『つなぐ』</p> <p>河川においては、環境が横断工作物などによって分断され、自然環境が損なわれ、かつてあった川と人、地域と川の間が分断されてきた。今後は、流域における個々の施策や事業の位置づけ・効果を勘案しつつ、多自然川づくりの推進、地域の活性化等に資する水辺のまちづくり、水・物質循環の再生、川・地域・人の関係の再構築に向けて損なわれた〔空間〕、〔時間〕、〔川・地域・人〕のつながりを徹底的に“つなぐ”ことが、河川環境改善の骨格となる。</p> <p>(2) 拠点から面の管理へ『ひろげる』</p> <p>“つなぐ”取り組みを強化・推進していくために、河川周辺の自然再生等に視野を“ひろげる”必要があり、河川管理者が河川環境管理基本計画を適宜見直し、市民や企業等の参加、まちづくりとの連携を促すなどにより、水系へと“ひろげて”いくことが必要である。</p> <p>(3) 河川環境をさらに『学ぶ』</p> <p>川の魅力を向上させていくために、河川環境の目標像を明確化することが大切であり、河川環境に関する知見・情報を共有できるよう“学び”、川に学ぶ体験活動を一層強化し、人材を育成・増加させていくことが必要である。また、科学的な知見の蓄積と向上のために、河川生態学術研究などの調査研究を一層進めていく必要がある。</p>

テーマの名称	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策
政策評価の結果の概要	<p>(1) 主要業務の実施状況からみた評価 運航労務監理官は、運航監理官と船員労務官の統合によって得られたスケールメリットと広範な権限を活用しつつ、船舶航行の安全確保等に寄与してきたと考えられる。</p> <p>(2) 海難事故及び船員災害の発生状況からみた評価 運航労務監理官の業務を評価する指標として、海難事故及び船員災害の発生状況が挙げられる。これらの指標の変化と運航労務監理官の業務遂行との相関関係については、必ずしも明らかではないものの、運航労務監理官が海難事故の減少に向けて広範な権限を活かしつつ監査等を続けてきたことが、これら指標の改善に一定程度寄与しているものと考えられる。</p>
政策評価の結果の政策への反映状況	<p>運航労務監理官及び運航労務課の設置目的は概ね果たしてきたと考えられるが、今後とも、その実績をさらに向上させるべく関係者の一層の努力が求められる。</p> <p>(1) 新たな政策課題への積極的な取り組み 今後の批准が見込まれるILO海事労働条約に基づく旗国検査等の検査制度の創設など、新たに運航労務監理官が担うべき政策課題に対し、万全な準備のもと積極的に対応する必要がある。</p> <p>(2) 船員の確保・育成に向けた船員の労働環境改善への取り組み 昨今の船員不足の顕在化に対応し、船員の確保・育成を図る観点から、船員法に基づく監査等を通じて船員の労働環境の改善に取り組み、船員の職業としての魅力の向上を図る必要がある。</p> <p>(3) 運輸安全マネジメント評価のより効果的な実施とノウハウの積極的な活用 運輸安全マネジメント評価の実効性を向上させるため、運航労務監理官の資質の向上や効果的な評価手法の開発に取り組みとともに、優良事例の他事業者への水平展開を図る必要がある。</p> <p>(4) 海上保安部等海事関係行政機関との連携強化による効果的な安全対策 全国で172名と限られた運航労務監理官の勢力で最大限の政策効果を発揮するため、海上保安部等海事関係行政機関との連携強化を図る必要がある。</p> <p>(5) 運航労務監理官の業務意欲の向上等に向けた広報活動の強化 運航労務監理官の業務意欲向上や優れた人材の確保等を図るため、その役割や業務執行状況等の広報について、海事広報全体を強化する取組みを追い風としつつ充実する必要がある。</p> <p>(6) 監査手法等の改善と適正な業務遂行に必要な体制の強化 運航労務監査の実効性を高めるため、効果的な監査事例の集積とその全国的な活用に取り組み必要がある。また、広範な権限を有する執行官たる運航労務監理官の適正な業務遂行を確保するため、研修の充実や増員による体制の強化を図る必要がある。</p> <p>(7) 業務手法等の改善に向けた不断の取組み 航行船舶の安全確保等の政策効果をより高めていくため、事故・違反の発生状況に応じた戦略的な監査等に努めるとともに、PDCAサイクルの中で運航労務監理官制度全体を通じた実績の検証と業務手法等の改善に取り組み必要がある。</p>

テーマの名称	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出ーふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組みー
政策評価の結果の概要	<p>目標達成に関する取組みは、ハード施策とソフト施策に大別されることから、ハード施策を「海上交通環境の整備」、ソフト施策を「安全対策の推進」として区分することとし、各施策のそれぞれが目標達成にどのくらい寄与しているのか明確に表すことが困難であることから、各区分の評価を行い、その後目標達成について総合評価した。</p> <p>(1) 施策の評価</p> <p>① 海上交通環境の整備 海上交通環境の整備は、船舶交通が集中し、海難発生の高蓋然性が高いふくそう海域において、船舶が高い安全性を確保したうえで効率的に航行することができるように、それに必要な航路や航行支援施設の整備を推進しているものである。</p> <p>(施策の有効性) AIS整備及び海上交通センターの拡充による船舶動静監視機能の向上とこれに伴う情報提供の充実強化、開発保全航路の増深による可航水域の確保及びこれらの航路を明示する航路標識の機能向上など、従来と比較して海上交通</p>

	<p>環境は改善されており、また、船舶運航者に対するアンケート調査では、「安全性の向上」、「運航効率の向上」又は「安全性及び運航効率の向上」に効果が期待できるとの回答が、いずれの施策についても概ね7割以上を占め、海域利用者から比較的高い評価が得られていることから「ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮」に一定の効果があり、施策は有効であるものと考えられる。</p> <p>(施策の継続性)</p> <p>開発保全航路は厳しい自然環境によりその形状が変化することから定期的な維持浚渫を実施しなければ施策効果が薄れてしまうこと、また、航路標識の高機能・高規格化は未整備標識があり、整備を推進することにより更なる施策効果が期待されること、航行支援施設は整備後の機能維持と適切な運用が伴わなければ施策効果が発現されないことから、改善された海上交通環境を今後とも維持していくためには、これらの施策の継続性が重要である。</p> <p>② 安全対策の推進</p> <p>安全対策の推進は、船舶交通が集中し、海難発生の高蓋然性が高いふくそう海域において、船舶が高い安全性を確保したうえで効率的に航行することができるように、その大前提となる安全対策の強化を推進しているものである。</p> <p>(施策の有効性)</p> <p>海上交通環境の改善を図るために整備した航行支援施設の的確な運用、船舶運航者への海難防止思想の普及と法令違反に対する徹底した指導・取締りにより、船舶交通の安全が確保されており、また、船舶運航者に対するアンケート調査では、「安全性の向上」、「運航効率の向上」又は「安全性及び運航効率の向上」に効果が期待できるとの回答が、いずれの施策についても概ね7割以上を占め、海域利用者から比較的高い評価が得られていることから「ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮」に一定の効果があり、施策は有効であるものと考えられる。</p> <p>(施策の継続性)</p> <p>これらの施策により得られた安全性とそれに裏打ちされた効率性は損なわれることなく常に維持されなければならないものであることから、海難防止思想の普及、海上交通センターの的確な運用、海上交通法令の励行といった施策の継続性が重要である。</p> <p>(2) 目標達成に係る総合評価</p> <p>港湾局及び海上保安庁が連携を図りながら推進している「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」に関する施策は、東京湾に代表されるような船舶が集中・ふくそうする海域において、船舶交通の安全を確保し、一方で船舶の運航効率の向上を図るといふ、相反するニーズに応え、快適な船舶交通環境の実現を目指しているものであり、安全分野及び活力分野に関する目標をそれぞれ掲げたうえで、平成15年度から平成19年度までの5ヶ年間に、社会資本整備重点計画(平成15年10月閣議決定)に基づく社会資本整備事業及び関連施策を重点的に実施した。</p> <p>評価対象施策の実施により、ふくそう海域において所期の安全性を確保し、結果、船舶海難を一定以下に抑止するとともに、大規模海難の発生数をゼロに維持することができ、また、当該安全性の向上を背景に、東京湾においては航行時間が約6%(目標値:15%)短縮し、一定の運航効率の向上も図られた。更に、アンケート調査の結果、実際に船舶の運航に携わっている水先人、船長・航海士など船舶乗組員の多くから「施策の効果が期待できる」との評価が得られていることから、一定の施策効果が発現され、個々の施策は有効であるものと評価できる。</p> <p>しかしながら、目標達成状況に関しては、活力分野の目標である「ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮」について、数値目標の設定に際し、考慮すべき条件の分析が十分でなかったため目標を達成することができなかったが、一定の時間短縮が図られていることに鑑みれば評価対象施策は効率面においてもある程度有効であると評価できる。</p>
<p>政策評価の結果の政策への反映状況</p>	<p>(安全性の向上面)</p> <p>海難を未然に防止し、人命、財産、環境を保護するという普遍的な社会ニーズに対応するためには、まずもって創出された安全性を維持する必要がある、関係施策を継続実施することが重要である。</p> <p>加えて、海難が後を絶たない状況下、大規模海難の発生する可能性が払拭されている訳ではなく、ひとたび大規模海難が発生すれば、自船のみならず、場合によっては</p>

	<p>他船をも巻き込み社会経済に多大な損失を与えることから、これを未然防止するために今後とも安全性を追求していくことが必要である。</p> <p>(運航効率の向上面)</p> <p>数値目標はクリアできなかったものの、ある程度の施策効果が発現され、評価対象施策は安全性のみならず効率性の向上にも寄与しているところであり、今後とも安全性との調和を図りながら効率性の向上にも取り組んでいくことが必要である。</p> <p>その一方で、船舶の運航形態は、一部規制を受ける海域以外では自由航行の原則と運航管理の事情・都合といった船舶側の裁量に大きく左右され画一的ではないため、その航行時間の短縮率を評価対象施策又はこの種の施策の効果のみによって定量的に予測して効率性に関する数値目標とすることは、現実的ではないと考えられる。しかし、現時点においては、これに代わる目標の設定についても困難である。</p> <p>(政策への反映の方向性)</p> <p>本評価結果を踏まえ、今後の「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」については、今後の各施策の進捗、船舶交通環境の変化及び指標の開発により、適切な目標設定が可能となった段階において、運航効率の向上に係る目標の設定を再度検討することとし、当面、「ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の防止」に係る数値目標を継続して設定することにより、船舶交通の安全を確保しつつ、運航効率の向上を図るための関連施策を推進していく必要がある。</p>
--	--

② 以下の4テーマについては、政策レビューを実施中であり、平成20年度末に評価結果を取りまとめる予定

No.	テーマの名称
1	総合評価方式
2	まちづくりに関する総合的な支援措置
3	小笠原諸島振興開発のあり方
4	次世代航空保安システムの構築－航空交通の増大に向けて－

③ 以下の政策レビューについては、平成 18 年度に評価を実施し、その結果を「政策レビュー評価書」として公表し、平成 19 年度版「国土交通省政策評価年次報告書」に掲載したものであるが、今回、当該政策評価結果の政策への反映状況として新たに報告すべきものとして掲載。

テーマの名称	北海道総合開発計画の総合点検－これまでの施策の検証と今後の在り方－
政策評価の結果の概要	<p>○第6期計画の点検結果</p> <p><主要施策の進捗状況></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 食料基地としての役割強化や国際観光の進展など、諸施策において一定の成果が上がっている ・ 成功事例と呼べる新たな成長の芽が散見される ・ 想定を上回る人口減少やグローバル化等の進展、財政事情の悪化などに起因する新たな課題も顕在化している <p><施策の推進体制の状況></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ シーニックバイウェイ北海道など制度設計のフロンティアとなる先駆的、実験的な取組を実施し一定の成果を上げている ・ 施策効果等を高めるため連携・協働の強化が課題である ・ 財政制約を背景として、一層の投資の重点化・効率化が喫緊の課題である <p>○第6期計画の点検結果に基づく総括的評価</p> <p>点検結果を総括すると、諸施策において一定の成果が得られたと判断されるものの、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第6期計画策定時に想定していなかった新たな課題へ対応するための施策の見直し ・ 連携・協働の強化や重点化・効率化など事業の進め方に関する諸改革 ・ 北海道の実情に即した効果的な先駆的・実験的取組の一層の拡充 <p>などについて、改善が必要と評価される。</p> <p>○今後の北海道開発の在り方</p> <p>(1) 北海道開発の基本的課題</p> <p>我が国を巡る環境変化と国家的課題を踏まえた北海道開発の取り組むべき基本的課題としては、グローバル化や自然環境・エネルギー問題、そして人口減少・少子高齢化といった我が国が直面する諸課題の解決への貢献や、活力と競争力ある地域経済社会の形成が挙げられる。</p>

	<p>(2) 計画策定の意義</p> <p>北海道開発の基本的課題に取り組むために北海道総合開発計画を策定する意義は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国と地域の連携の中で、施策の総合性を発揮するための戦略的取組を描いた計画を策定することが不可欠であること ・ 他の地域とは異なる資源・特性を有する北海道をいかに開発し、国への貢献と地域の発展を図るかについて、明確なビジョンとして内外に広く示されるべきであること ・ 国、地方、住民、NPO、企業等が連携・協働するための強い求心力となることであると考えられる。
政策評価の結果の政策への反映状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土審議会第7回北海道開発分科会（平成19年4月18日開催）において、国土交通大臣から新たな北海道総合開発計画の策定について諮問が行われ、新たな計画の策定に向けた検討を開始。第9回分科会（平成19年12月11日開催）において、新たな計画（素案）について調査審議が行われ、この素案に対するパブリックコメントを実施。寄せられた意見への対応について、第10回分科会（平成20年2月20日開催）で審議。今後、平成20年度早期に国土審議会の答申を経て、新たな計画を閣議決定予定。また、新たな計画の検討の方向性に沿って平成20年度予算を措置。

テーマの名称	直轄工事のゼロエミッション対策 ―建設リサイクル法の検証―				
政策評価の結果の概要	対象施策	建設リサイクル法基本方針		建設リサイクル推進計画2002	
	対象	直轄工事		建設工事全体	
	目標/実績	H17目標	H17実績	H17目標	H17実績
	アスファルト・コンクリート塊	最終処分量 0	再資源化率 98.7% 最終処分量 3.8万トン	再資源化率 98%以上	再資源化率 98.6%
	コンクリート塊	最終処分量 0	再資源化率 98.3% 最終処分量 3.5万トン	再資源化率 96%以上	再資源化率 98.1%
	建設発生木材	最終処分量 0	再資源化等率 90.7% 最終処分量 0.4万トン	再資源化率 60% 再資源化等率90%	再資源化率68.2% 再資源化等率90.7%
	建設汚泥			再資源化等率60%	再資源化等率74.5%
	建設混合廃棄物			H12排出量比 25%削減	H12排出量比 39.6%削減
建設発生土			利用率75%	利用率62.9%	
	<p>建設リサイクル推進計画2002の目標については建設発生土を除いて達成し、建設リサイクル法を始めとする各種施策により、建設リサイクルの推進が図られた。</p> <p>アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材について「国の直轄事業において最終処分量をゼロにすること」という目標は未達成であったが、高い再資源化率を達成し、今後も高い再資源化率の維持を図る必要がある。</p> <p>このためには、3品目の中で特に再資源化率の低い建設発生木材を中心に、リサイクル困難物への対応など今後の対応策を検討する必要がある。</p>				
政策評価の結果の政策への反映状況	<p><施策の実施状況></p> <ul style="list-style-type: none"> ○社会資本整備審議会環境部会に建設リサイクル推進施策検討小委員会を立ち上げ、建設リサイクルの課題整理と施策の方向性につき検討し、「建設リサイクル推進に係る方策」の提言を得た。 ○提言を受けて建設リサイクルの新たな目標値と目標達成のために実施する具体的諸施策を定めた、「建設リサイクル推進計画」を策定中である。 <p><今後の建設リサイクル施策の方向性について></p> <ul style="list-style-type: none"> ○「建設リサイクル推進に係る方策」において以下を軸とする方向性が示された。 <ul style="list-style-type: none"> (1) 関係者の意識の向上と連携強化 (2) 持続可能な社会を実現するための他の環境施策との統合的展開 (3) 民間主体の創造的取り組みを軸とした建設リサイクル市場の育成と技術開発 ○今後「建設リサイクル推進計画」の周知、及び具体的施策を着実に実行していく。 				

(3) 政策アセスメント（事前評価）

①平成18年度政策アセスメント結果（確定アセス）

政策の名称	住宅のバリアフリー改修促進税制				
政策評価の結果の概要	<p>○ 今後の更なる高齢化の進展を踏まえ、高齢者等が安心して快適に自立した生活を送ることのできる環境の整備が喫緊の課題となっている中、平成27年度において全住宅ストックのバリアフリー化の目標値は、2割とされているのに対して、15年における実績値は5.4%となっている。</p> <p>○ バリアフリー改修費に対する支援制度としては、介護保険制度に基づく助成措置（上限20万円）があるが、本制度の適用は要介護認定後に限られることから、全ての高齢者等が制度を活用してバリアフリー改修を行うことはできない状況にある。</p> <p>また、自治体の厳しい財政事情等から、新たな公的賃貸住宅の整備によって課題の解決を図ることには一定の限界がある。</p> <p>○ そのため、要介護認定前も含めて、高齢者等の住宅のバリアフリー改修に対して、効果的な支援を図る必要があることから、19年度税制改正において、住宅のバリアフリー改修促進税制を創設する。</p>				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	—	○	—	—	—

政策の名称	住民参加型まちづくりファンド支援業務の拡充				
政策評価の結果の概要	<p>○ 平成17年度から住民等による地域の特色あるまちづくり活動を支援するため、(財)民間都市開発推進機構を通じ、住民等が行う活動への資金助成を行う公益法人、公益信託に着目し支援を行ってきた。最近、そのような活動に対し、公益法人や公益信託に加え、中間支援組織による支援等も活発化してきており、その役割への期待も大きい。他方、これ以上の事業展開が困難であることが指摘されている。</p> <p>○ 原因は、いわゆる中間支援組織（NPO等）の多くは、資金余力がないことにより、ノウハウのアドバイスや調査などのソフト事業支援に留まっているケースが多く、建築物等の増改築といったハード事業を伴う場合には十分な支援ができていないことがあげられる。</p> <p>○ このため、中間支援組織であるNPO等の法人にも法的位置付けを与え、あわせて支援措置を講ずることで、その積極的な活用を図っていくことが求められる。</p> <p>○ 以上の課題に対応するため、都市再生特別措置法の改正により、都市再生整備推進法人を創設し、その対象にNPO等の法人を位置付けるとともに、住民参加型まちづくりファンド支援業務の支援対象として、公益法人・公益信託に加え、都市再生整備推進法人等を追加する。</p>				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	○	—

政策の名称	緑地環境整備総合支援事業の拡充				
政策評価の結果の概要	<p>○ 水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、都市部においてなお一層の取組が求められている。</p> <p>○ これまでの施策は、地方公共団体による公園緑地の整備の推進が中心であったが、特に地価の高い都市部においては、昨今の地方公共団体の財政事情からも、用地取得を伴う緑地整備のみでは緑とオープンスペースの確保の推進に限界があるのが現状である。</p> <p>○ 効率的・効果的な緑とオープンスペースを確保のためには、用地取得を伴わない民有緑地の保全・創出も重要であり、民間の活力を引き出すことの出来る官民連携施策が必要である。</p> <p>○ これらの課題に対して、導入する施策の具体的な内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民緑地等整備事業、借地公園整備に対する要件の拡充 ・ 緑地管理機構等への支援措置の追加 ・ 民間事業者等による公開緑化施設整備への支援措置の追加 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	洪水氾濫域減災対策事業の創設				
政策評価の結果の概要	<p>○ 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、また投資余力に限られる中で、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。そこで、これまでの「洪水を川から氾濫させない対策」に加えた、「氾濫した場合でも被害を最小化させる対策」が必要である。</p> <p>○ このため、土地利用状況に応じた氾濫域対策を定めた地域全体の減災計画を、河川管理者と地方自治体等の関係機関が策定し、それに基づき、洪水氾濫拡大防止施設（二線堤等）の整備、洪水氾濫区域における遊水機能の保全のための盛土等の規制、市町村が整備する輪中堤や二線堤等の洪水氾濫拡大防止施設整備への助成制度の創設等の整備等を実施する。</p>				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	密集市街地の緊急整備				
政策評価の結果の概要	<p>○ 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保について、都市再生プロジェクト（第三次決定）の目標である、「今後10年間（平成23年度末まで）で最低限の安全性を確保する。」の達成に向けて、取組を加速していく必要がある。</p> <p>○ 十分な基盤整備がされていないことから建築基準法で規定された必要な接道がない、敷地が狭小であることから建蔽率を超過している等の既存不適格建築物が多数存在し、そのままでは戸別建て替えが不可能。</p> <p>○ 道路等の基盤整備や建築物の共同化のためには合意形成が必要であるが、住民の危険性に対する認識が低いこと、多数の地権者が存在し、権利関係がふくそうしていることなどから合意形成が困難。</p> <p>○ 以下の施策の実施により、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災街区整備事業の改善により、基盤整備と沿道建築物の建替えとを一体的かつ強力に推進。 ・ 密集市街地の解消に資する各種事業を一体的・効果的に推進するため、総合的な事業計画の作成・コーディネートを支援するとともに事業の採択要件を緩和。 ・ 以下を内容とする、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」等の改正を受け、事業制度等の活用を促進する。 <ul style="list-style-type: none"> - 道路等と一体的に整備する受け皿住宅等の敷地に容積を移転できる地区計画制度の創設 - 老朽住宅居住者の受け皿を、地方公共団体の要請により都市再生機構が整備 - 用地買収方式による第二種市街地再開発事業の面積要件を緩和 - 権利変換手法による防災街区整備事業の地区要件を緩和 ・ 一定の要件を満たす認定建替制度について、税制上の特例措置を講じる。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	○	—	○	—

政策の名称	帰宅困難者対策のための防災公園事業の拡充				
政策評価の結果の概要	<p>○ 平成17年7月の中央防災会議の首都直下地震対策専門調査報告において、首都直下地震における帰宅困難者は約650万人と想定されていること等、地域住民の避難地等の確保とともに、帰宅困難者対策として収容、休憩場所の確保等が都市の防災上新たな課題となっている。</p> <p>○ 現行の防災公園の体系は、地域の夜間人口をベースとしたものであり、昼間人口をベースとする帰宅困難者を対象としていないため、帰宅困難者対策の推進が困難。</p> <p>○ 避難地の確保とともに、一時的に大量発生する帰宅困難者の収容、休憩、災害情報の提供等に対応するため、帰宅困難者対策に資する都市公園を防災公園の体系に位置づけ、防災関係部局や民間施設の役割分担のもと、駅周辺や幹線道路等、主な災害時の帰宅ルート付近の既存都市公園等を活用し、総合的・一体的に防災機能強化を推進する必要がある。</p> <p>○ これらの課題に対して、導入する施策の具体的な内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災公園の要件を拡充し、帰宅困難者を支援するための都市公園を防災公園の体系に位置づける。 ・ 防災関係部局やコンビニエンスストア、ガソリンスタンド等の民間施設との連携により、帰宅困難者対策を推進するための計画を作成し、当該計画に位置づけられた都市公園について、災害用トイレや耐震性貯水槽の整備等の防災機能強化を総合的・一体的に実施する事業を重点的に支援。 				

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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	海岸耐震対策緊急事業の創設				
政策評価の結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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9,400kmのうち約3割であり、海岸保全施設整備は十分に進んでいるとはいえない。 ○ 平成17年度に津波危機管理対策緊急事業を創設（平成18年度にゼロメートル地帯の高潮対策に拡充）し、耐震調査に対する支援を行っており、今後、調査結果を踏まえた耐震対策事業の推進を重点的に進める必要がある。 ○ ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等において緊急的に耐震対策を行うため、海岸管理者が策定する5か年程度の「海岸耐震対策緊急事業計画」に基づき、短期間に集中して耐震化を行う海岸耐震対策緊急事業を創設する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	○

政策の名称	自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案				
政策評価の結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 独立行政法人に係る改革を推進するために必要な措置を講じるもの。 ○ 簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律の趣旨を踏まえつつ、政府の行政改革推進本部決定等に基づき、対応する。 ○ 平成18年度末に中期目標期間が終了する自動車検査独立行政法人について、特定独立行政法人から特定独立行政法人以外の独立行政法人に移行するとともに、自動車検査独立行政法人の行う基準適合性審査を受けようとする者は、手数料を同法人に直接納付することとする等の措置を講ずる。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	○	—

政策の名称	海面処分場の計画的な確保のための支援の拡充				
政策評価の結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 港湾の国際競争力強化のための整備に伴って発生する浚渫土砂の適正処分を進める必要がある中で、改正海洋汚染防止法の施行（平成19年4月1日）により、浚渫土砂の海洋投入処分が原則禁止とされる。また、循環型社会の形成を推進する取組が求められている中で、一般廃棄物の最終処分場の残余容量が逼迫している。こうした状況の中、海面処分場を計画的に確保していく必要がある。 ○ しかしながら、環境問題が近年、ますます多様化・複雑化・広域化・深化してきている中、従来の取組だけでは限界となっていることから、港湾管理者が廃棄物物理立護岸を整備することにより確保される海面処分場について、一層の整備の促進を図っていく必要がある。 ○ このため、港湾法に規定する廃棄物物理立護岸の整備に対して、国の支援を拡充することにより、海面処分場の計画的な確保を図る。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	○	—

政策の名称	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進				
政策評価の結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国産業の国際競争力や国民生活水準の維持、向上には効率的な物流が不可欠である。 ○ 我が国港湾は、アジア主要港の成長により、コスト・サービス水準で遅れを取っている。中でも出入管理については、各施設で共通化された統一的なルール・基準等が存在していないため、迅速性・利便性・保安性がある出入管理の仕組みが構築できていない。 ○ アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するためには、スケールメリットが発揮されるように、単一の民間事業者により一体的に運営する大規模・高規格なコンテナターミナルの形成を推進するとともに、国内物流ネットワークとの連携を強化して貨物を集め、さらには、迅速性・利便性・保安性を有する出入管理の仕組みを構築する必要がある。 ○ そのため、大規模コンテナターミナルの整備や共同デポ、鉄道積替施設整備に対する補助等の既存施策の充実を図る。また、内航船の高規格化に対応した施設整備に対する支援により国内海上ネットワークを強化するとともに、出入管理システムの制度構築、整備等ゲートの機能向上、搬出入 				

	の円滑化により、スーパー中枢港湾プロジェクトの深化を図る。				
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 —	法令改正等に反映した ○	機構・定員要求を行った ○

政策の名称	都市再生街区基本調査（土地活用促進調査）				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地籍調査（市町村等が実施主体となる補助事業）の平成17年度末までの実施面積は134千k㎡であり、21年度の目標値を達成するために必要と考えられる145千k㎡を大きく下回っている。特に、都市部においては2千k㎡（都市部全体の19%）しか進捗しておらず、調査の遅れが顕著である。 ○ 都市部において進捗が遅れている原因としては、土地の細分化、権利関係のふくそう、頻繁な土地の異動等により境界確認の合意を得ることが難しく、調査速度が上がらないことが挙げられる。 ○ このような状況に対応し、速やかに地籍整備を進めていくためには、本年度に完了予定の都市再生街区基本調査の成果を活用しつつ、境界に関する基礎的情報の整備を進め、市町村による地籍調査の円滑な実施を強力に支援していくことが必要である。 ○ このため、国直営により、新たに境界に関する最も基礎的な情報である街区外周の位置情報を整備する都市再生街区基本調査（土地活用促進調査）を実施するものである。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

②平成 20 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）

政策の名称	都市再生機構の賃貸住宅再編に伴う入居者負担増を抑制するための支援制度の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 最低居住面積水準未達の居住の解消を図るため、公営住宅の供給が進められているが、平成15年度で4.6%の世帯が最低居住面積水準未達の水準で居住している。 ○ 最低居住面積水準未達の世帯を解消するためには、引き続き公営住宅等の的確な供給により、低所得者の居住の安定の確保を図る必要がある。こうした状況の中、都市再生機構の賃貸住宅は、老朽化の進展等に対応し、建替えや改善によるストックの再編を円滑に推進していく必要があるが、住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律（住宅セーフティネット法）において住宅セーフティネットを担う公的賃貸住宅として位置づけられたことも踏まえ、入居者の過半を占める低所得世帯について、居住の安定の確保に特別な配慮が必要となっている。 ○ 都市再生機構の賃貸住宅は市場家賃の徴収を基本としており、建替えや改善に伴い家賃負担が増加するため、居住の安定の確保とストック再編を両立させることが課題となっている。 ○ このため、都市再生機構の賃貸住宅の建替え・改善に伴う低所得の入居者の家賃負担の増加を抑制する新たな支援制度の創設を行う。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	国土交通省における総合的な少子化対策の促進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 六本木ヒルズの回転ドアでの死亡事故、鉄道車両ドアでのベビーカーがはさまった事故など、近年、子どもや子ども連れの方が巻き込まれる事故が発生してきている。また、現代社会における子どもは、危機的状況（運動能力・体力の低下、生活習慣病の増加、意欲の低下、不登校や引きこもりの増加、学級崩壊、いじめなど）に瀕している。 ○ 生活空間（公共交通機関、住宅、建築物、道路、公園など）において、子どもに対する危険性について一元化して情報収集・分析・フィードバックする仕組みがなく、また、個々の事故発生においては、従来、子どもの安全・安心の確保の視点から総合的に対応しているとはいえない。さらに、子どもの危機的状況の発生は、「遊び環境」を中心とした子どもの成育環境の悪化が主因（日本学術会議）。 ○ 生活空間における危険性について、総合的な情報収集・分析・フィードバックの仕組みづくりと早急かつ包括的な改善を行う必要がある。また、従来から個別に対応してきた国土交通省の個別施策（子育てに適した住宅確保等の支援、都市公園の整備、バリアフリー環境の整備など）を、子どもの成育環境向上の視点から総点検を行い、総合的な連携戦略として新たに構築する必要がある。 ○ このため、生活空間の危険箇所（潜在化しているものも含めて）に関して、全国的なデータ収集、及びアンケート調査（子育て世帯、妊産婦等）・分析を行い、その調査結果を踏まえて国土交通省としての包括的な施策を構築する。また、子育て支援を行っているNPOをはじめとする団体などと連携し、国土交通省の個別施策に関する子どもの成育の視点からの総点検（全国的な事例収集、アンケート調査等）を実施し、その結果を踏まえて、戦略構築をするとともに国土交通省の関連施策の包括的な改善及び重点的な推進につなげていくものとする。さらに、今後、ワーク・ライフ・バランスの普及により、子育て環境も急激に変化することが予測され、その面で先進的に取り組んでいる欧州諸国等における先進的な施策事例についても、ハード・ソフト両面の情報収集・分析を行い、国土交通省としての包括的な施策を構築する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	医療法人による賃貸住宅の供給促進等のための地域住宅交付金の拡充				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢化の進展や療養病床の再編に伴い、福祉・医療施策と連携し、良質な高齢者向け賃貸住宅の供給による高齢者の居住環境の充実を図ることが求められている。一方で、このような良質な高齢者向け賃貸住宅は十分に供給されていないのが現状である。 ○ その原因としては、バリアフリー化された良質な賃貸住宅を供給する事業主体が十分に存しないことが挙げられる。 ○ このような状況の中、本年5月の制度改正により高齢者向け賃貸住宅の供給が可能 				

	<p>となった医療法人は新たな担い手として期待される。</p> <p>○ このため、医療法人が高齢者向け賃貸住宅を供給する場合の地域優良賃貸住宅制度による助成を拡充するとともに、地域優良賃貸住宅等に医療施設を合築する場合の助成要件の緩和を行う。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発及び標準仕様の策定				
政策評価の結果の概要	<p>○ 地方部、都市部ともに本格的な高齢化が進むなか、高齢者等に優しい地域のニーズに応じた中・小型バス、乗合タクシー等のバリアフリー車両の開発・普及を図ることは、公共交通機関の使命を果たす上で必要不可欠である。</p> <p>○ バス車両の販売市場は規模が小さく、市場原理に委ねるだけでは開発が進まない。また、バスメーカーも輸送需要の低迷により開発意欲が減退している。</p> <p>○ このため、自動車メーカー、交通事業者等と連携し、車両の開発及び新たな標準仕様の策定等による低コスト化を図り、高齢者等に優しく地域のニーズに応じたバリアフリー車両の普及を促進する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	海岸環境整備事業の拡充				
政策評価の結果の概要	<p>○ 平成11年の海岸法改正で、法目的に「環境」及び「利用」が追加され、また、平成19年7月施行の海洋基本法に「海洋に関するレクリエーションの普及」、「海岸の適正な利用の確保」が掲げられているが、現状では、個別の海岸ごとに海水浴など限られた利用に対応した施設の整備が行われている場合が多い。</p> <p>○ 観光資源としての魅力を向上させ、地域づくりに寄与するためには、限られた利用に対応した施設の整備を行うのではなく、一連の海岸を広域的に捉え、多様なニーズを踏まえた計画の策定、施設の整備、維持管理を行っていくことが重要であり、必要。</p> <p>○ このため、広域的な一連の海岸を対象として、近隣市町村や多様な関係者が協働して行う「海岸利用活性化計画（仮称）」づくりと、この計画に基づいた海岸保全施設や海岸利用者向けの利便施設の整備を支援する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	トラック事業者の運行効率化支援による都市圏の環境改善				
政策評価の結果の概要	<p>○ トラック事業者数は増加の傾向にあり、都市圏の大気環境・交通環境問題に対応する観点から、特に都心部でこれまで以上に環境負荷軽減に取り組む必要がある。</p> <p>○ 荷主のニーズとして、トラック事業者はジャストインタイムの物流管理・輸配送が求められているが、運行経路はドライバーに任されていることが多い。</p> <p>○ また、トラック事業者は中小企業が圧倒的多数であり、運行管理に関する情報化が進んでいない。</p> <p>○ このため、バス事業者、タクシー事業者が保有するプローブ情報を活用し、トラック事業者の運行計画に反映させることにより、トラック事業者の運行効率化を支援し、都市圏におけるトラックに起因する環境負荷の軽減を図る。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	世界的な水資源問題を踏まえた我が国の対応方策推進				
政策評価の結果の概要	<p>○ 世界の水問題は、食糧や資源を大量に輸入している我が国の安全保障にも関係する重要な課題であり、我が国が持続可能な社会を構築していくためには、新たな水資源政策の展開の検討が必要とされている。さらにはアジア諸国の着実な発展のためには、我が国がその礎となる水問題の解決に貢献することが重要である。</p> <p>○ しかしながら、近年、多くの先進主要国や国際機関において、水分野に関する新たな制度をつくる動きが見られるものの、これらの制度が我が国の水資源政策にどれだけの影響を与えるか等については十分に把握されていないのが実態である。また、こ</p>				

	<p>れらには、アジア・モンスーン地域が直面する「水災害」の視点が勘案されていないなどの問題も多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ これらの課題の解決のためには、国際的な水資源問題に関する様々な情報収集や意見交換を行い、検討を行うことが不可欠である。 ○ このような背景から、本施策では我が国の国際協力の展開方向を検討すると同時に、特に先進主要国からの情報を活用しつつ、我が国の新たな水資源施策のあり方について検討を行う。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	歴史的環境を保全・活用したまちづくりの推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「経済財政改革の基本方針2007」において、持続的で安心できる社会の実現に向けた取組を推進するための具体的手段として、文化財の保存・活用の強化が位置づけられている。歴史的環境の保全、整備は、地域のアイデンティティ形成や地域の活性化の有効な手段であるが、一方、歴史的環境が徐々に失われつつあるのが現状。 ○ 文化財保護法等により、単体として保存のための措置がなされている歴史的資産はあるが、周辺の歴史的環境の保全・整備のための措置については充分に行われていないことがその原因のひとつと考えられる。 ○ 我が国の歴史、文化を活かした美しい国土の形成のためには、文化庁と連携し、国として価値の高い歴史的資産を核とした周辺の一体的な歴史的環境の保全・整備について、総合的に支援する施策が必要である。 ○ これらの課題に対して、導入する施策の具体的な内容は以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国による基本方針の策定、市町村による歴史的環境保全整備計画（仮称）に関する制度の創設その他総合的な支援措置を講ずるための新たな制度を創設する。 ・ 認定を受けた歴史的環境保全整備計画に基づき、以下の措置を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歴史的に重要な施設の保存・復原に係る整備及び当該施設の周辺施設の整備や当該施設を活用したソフト事業を総合的に支援するため、歴史的環境形成総合支援事業を創設 ・ 都市公園事業及び緑地環境整備総合支援事業を拡充し、都市公園における城跡等の復原整備について支援措置を追加 ・ 都市再生区画整理事業を拡充し、歴史的資産を活かした市街地整備を推進 ・ 都市交通システム整備事業を拡充し、計画区域内のみちすじ、駐車場、駐輪場等の整備を支援 ・ まちづくり交付金を拡充し、基幹事業に古都保存事業、緑地保全事業等を追加等 ・ 税制改正により、歴史的環境保全整備計画（仮称）に定められた歴史的に重要な施設について、税制の特例措置を創設 				
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 —	法令改正等に反映した ○	機構・定員要求を行った —

政策の名称	民間活用型地球温暖化対策下水道事業制度の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 下水道は大きな資源・エネルギーポテンシャルを保有しており、全ての下水汚泥を有効活用することが求められているが、資源・エネルギーとしての循環利用はごく一部に限定されている。 ○ これは経営面等の需給などが十分備わっていない事が要因のひとつと考えられる。 ○ 下水道の有する資源・エネルギーポテンシャルを最大限活用し、効率的に資源・エネルギー循環を形成することが課題となっている。 ○ このため、地域における需給調整などについて、民間の有する技術、流通等に関するノウハウを最大限に活用し、下水道管理者が民間企業と一体となって行う「下水道資源循環利用計画（仮称）」の策定に要する費用を補助するとともに、同計画に基づく民間事業者の施設整備を間接補助する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	地区・街区レベルの環境負荷削減対策の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国は、京都議定書に基づき、2008年～2012年の第一約束期間において、1990年比で約6%のCO₂削減を求められているが、現状ではその達成が非常に困難な状況にある。 ○ この中で、特に総排出量のうち約1/2が主として都市生活に起因しており、この排出量は依然として排出量が増大するなど進捗の遅れは深刻である。また、都市部の緑被率は都市化が進むにつれて減少しており、吸収源は大幅に減少している。 ○ これまで都市部においては、地域冷暖房等の整備、公共交通の導入等の都市交通施策や公園整備等による緑化の推進、あるいは民間による住宅・建築物等の対策を、個別的に実施し一定の成果をあげてきたが、京都議定書の目標達成に向け、今後においては都市開発と併せ、様々な対策・取組を公民が協働して包括的に実施していくことにより、より一層の環境負荷の削減を図る必要がある。 ○ そこで、地区・街区レベルにおける行政が行う事業、民間が行う事業・対策を包括的に定めた都市環境対策計画において、環境負荷低減効果等の目標を設定し、環境貢献の高い対策に対し包括的かつ集中的に支援する制度を創設する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	エコパーキングシステムの普及促進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 京都議定書において、2008年度から2012年度の第一約束期間に排出される温暖化ガスの平均削減量を基準年（1990年）比の6%削減としたところ。2005年度のCO₂排出量は、基準年比8%増となり、6%削減達成に向け、抜本的な対策が必要な状況である。 ○ 部門毎に分析すると家庭部門や業務部門が目標から大幅に超過している状況。運輸部門についても、全CO₂排出量の約2割を占めており依然大きな割合を占めている。また、運輸部門のうち約9割を自動車からの排出量が占めている。 ○ 目標を達成するためには、効果的な施策を複合的に実施する必要があるが、そのうちの1つとして、アイドリングによるCO₂排出削減がある。全日本トラック協会調査によると、長距離トラックドライバーの約5割以上が仮眠・荷待ち時間2時間以上アイドリングをしている状況にあり、アイドリングを抑制する必要がある。 ○ 高速道路SA・PA等における長距離トラックによるアイドリングを抑制するため、アイドリングによる自家発電の代わりに外部から電力を供給することで運転室内の冷暖房器や冷蔵・冷凍のための電気を賄うシステムを試行的に実施し、課題等を分析する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	住宅・建築物に係る省エネ規制強化の実効性の確保				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 京都議定書では温室効果ガスの総排出量を基準年（1990年）比で6%削減することとされているが、2005年度の実績では基準年比で7.8%上回っている。特に民生部門におけるエネルギー起源CO₂の排出量は、京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定）においては、2010年度の目安としての目標が基準年比で約1割増とされているが、2005年度の実績では基準年比で約4割増となっており、現状では民生部門全体においては当該目標を達成することは極めて厳しい状況にある。 ○ 民生部門におけるエネルギー起源CO₂の排出量の増加は、基準年と比較して、店舗の営業時間の増加、家庭における大型テレビやパソコンの保有台数の増加、生活の24時間化など、ライフスタイルの変化等に影響されている。また、同様にCO₂排出量に大きく影響する住宅・建築物の省エネ性能は、建物本体の断熱化等により一定の向上が図られているものの、コスト面、技術面における課題や、その必要性・重要性の認識の低さ等から、十分に省エネ化が普及している状況には至っていない。 ○ このため、民生部門においては、住宅・建築物の省エネ措置に係るより実効的な規制の導入を図るとともに、省エネルギー性能の高い住宅・建築物の取得・改修へのインセンティブの付与や消費者への啓発を行っていくことが必要である。 ○ 以上のことから、以下の制度の創設を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存住宅において一定の省エネ改修（窓の二重サッシ化や壁の断熱化等）を行っ 				

	<p>た場合について、以下の特例措置を創設する。</p> <p>所得税：省エネ改修に要した費用の10%相当額（上限20万円）を税額控除 固定資産税：3年間1/2に減額</p> <ul style="list-style-type: none"> エネルギー需給構造改革投資促進税制を拡充し、省エネ効果の高い窓等の断熱と空調、照明、給湯等の建築設備から構成される「省エネビルシステム」等を新たに対象に追加した上で、2年間延長する。 法人税・所得税・法人住民税：特別償却30%（中小企業者等については税額控除7%との選択が可能） より実効的な規制の導入の検討とあわせて、省エネ改修の促進、中小事業者等による省エネ対策の円滑化を図るための施工技術等の導入の促進、消費者への啓発等についての助成制度を創設する。 				
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 —	法令改正等に反映した ○	機構・定員要求を行った —

政策の名称	市町村単位の気象警報の発表				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 気象庁は豪雨・暴風等による被害を防止、軽減するために、大雨警報等を発表している。しかし、防災活動においては避難勧告等を適切なタイミングで適当な対象地域に発令できていなかったり、避難勧告等が伝わっても住民が避難しなかったりして、十分な効果を挙げることが出来ない場合がある。 ○ 市町村としては、気象庁による警報の対象区域が通例複数の市町村を含む区域として定められているために、警報の発表と避難勧告等の発令をどのように関連させるべきかが考え難いこと、同じ理由で住民が自らの地域の危険性を認識しにくいことが、情報の効果を損なっていると考えられる。 ○ このため、警報等において、地域をさらに細分して、各市町村が的確に気象状況等を把握できるようにすることが必要である。 ○ 以上のことから、各種の観測予報資料を高度に処理するために必要な技術開発及びシステム整備を進めて、警報の対象区域をこれまでの二次細分毎から市町村毎とする。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った ○

政策の名称	5日先までの台風予報の実施				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 台風による豪雨・暴風等は甚大な被害をもたらすため、気象庁は、防災機関の活動を支援して、被害を防止、軽減することを目的に、3日先までの台風予報を実施している。しかしながら、被害の防止、軽減のためには、より長い期間の予報が必要であるとされ、所期の目的は十分達せられていない。 ○ 防災機関における防災資材の準備や要員の配置計画立案及び電力関係機関や農業関係者が業務上必要とする対策などにおいて、効果的に体制を整えるには、3日より長い期間の予報が必要である。一方、技術的な困難からこれまでは3日より先の実用的な情報を発表してこなかった。 ○ 台風予報については、数値予報技術等の改善により、3日より長い期間の予報を行う技術基盤が整いつつある。これを元に、予報誤差が時間とともに大きくなることに注意を払いつつ、3日より先の予報を発表することが課題となっている。 ○ このため、観測予報資料の詳細な解析を行うためのシステム整備を行って、5日先まで効果的な情報を発表する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	次世代アメダスの整備				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 現行のアメダス気象計は、老朽化が著しく安定運用が懸念されるとともに、最大瞬間風速等の測定ができない。 				

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 近年、台風の相次ぐ襲来や集中豪雨等による災害が頻発しており、アメダスの安定運用はもとより、被害との関連が強い最大瞬間風速の取得が課題となっている。 ○ このため、最大瞬間風速等の観測が可能な新型アメダス気象計を整備し、統合処理システムに全てのアメダス観測所を接続する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 緊急地震速報は、震源の近くで地震（P波、初期微動）を捉え、震源の位置、規模、想定される揺れの強さを自動的に計算し、地震による強い揺れ（S波、主要動）が始まる数秒～数十秒前に素早く知らせる情報であるが、平成18年9月1日、奄美大島近海で、地震の規模（M）5.4、最大震度3の地震が発生した際の緊急地震速報は、M6.4、最大震度5弱として発表した。これは、推定した震源の位置が大きすぎ、地震の規模を過大評価したためである。 ○ 現在の地震観測点は、内陸部において約60Km 間隔で配置されているが、伊豆諸島や南西諸島のような島嶼部では、内陸部のような観測点の配置が困難であるため、緊急地震速報における推定震源の位置が大きすぎる可能性がある。 ○ この問題を改善するには、島嶼部における緊急地震速報に対応した地震計（多機能型地震計）を内陸部に比べて高密度で配置することが必要である。 ○ このため、奄美大島及び八丈島に緊急地震速報を解析する観測データを提供する地震観測点を増設し、伊豆諸島、南西諸島地域に対して信頼性の高い緊急地震速報を発表できる体制を確立する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	ケーブル式海底地震計の整備				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 気象庁では、想定される東海地震の前兆的变化を捉えるため、東海地震の想定震源域である東海沖にケーブル式海底地震計を整備し、昭和54年より観測を開始し、24時間体制で常時監視を行っている。これにより当該海域で発生する微小な地震活動を効果的に把握・監視している。しかしながら、平成13年6月の中央防災会議「東海地震に関する専門調査会」において想定震源域が見直され、当初の想定震源域から大きく西方に拡大したため、既存の海底地震計だけでは当該地域の監視が十分ではなくなった。 ○ これは、拡大された想定震源域の海域に海底地震計が設置されていないことによる。 ○ これらの問題を改善するには、拡大された想定震源域に緊急地震速報に対応した海底地震計を整備することが必要である。 ○ このため、既設の東海沖ケーブル式海底地震計の西方に新たに「緊急地震速報」に対応したケーブル式海底地震計を整備し、当該海域での詳細な地震活動の把握・監視を強化する体制を確立する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	異常気象への対応のための海洋変動監視予測情報の提供				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 世界的な異常気象発生の要因として太平洋赤道域東部でのエルニーニョ/ラニーニャ現象が広く知られているが、太平洋西部やインド洋熱帯域の海洋変動とも密接に関係していることが明らかになってきた。しかし、現状では太平洋赤道域東部の海洋変動の監視・予測情報の提供にとどまっている。 ○ これまで、インド洋の海洋変動を監視するのに十分な海洋観測データが不足していた。また、太平洋赤道域東部のエルニーニョ現象等を対象とした予測モデルでは、これらの海洋変動を精度良く予測するには不十分であった。 ○ 2000年から開始されたアルゴ計画等により国際的な海洋の観測網が充実してきており、太平洋やインド洋の海洋変動の監視が可能となってきた。また、これらの海洋 				

	<p>変動を精度良く予測するモデルが気象研究所と協力して開発できた。しかし、これらのデータやモデルを用いて、これまでより広域な海域を対象とした情報を定常的に提供するためには、現在の装置では処理能力が不足している。</p> <p>○ このため、海洋変動監視予測装置を気象庁に整備し、大気と海洋の相互作用を考慮した新しい予測モデルを導入することにより、太平洋からインド洋の熱帯域の海洋変動を監視・予測した情報を気象庁ホームページ及びアジア太平洋気候センターを通じて定常的に提供する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った ○

政策の名称	被災したまちの早期復興等				
政策評価の結果の概要	<p>○ 能登半島地震・新潟県中越沖地震においては、市街地に大きな被害が発生した。</p> <p>○ 日本は世界でも有数の地震国であるほか、基盤施設の整備を伴わないまま都市化が急速に進展したこと、高度経済成長期に大量につくられた建築物・公共施設インフラがともに老朽化していることから、地震等各種災害に対して構造的に脆弱である。</p> <p>○ 被災した地域では、住宅や公共施設に留まらず、商店街や風情あるまちなみに大きな被害が発生し、地域の活力の早期復興が喫緊の課題となっているほか、大規模地震が日本全国でいつ発生してもおかしくないということが再認識され、大規模地震に備えた対策を緊急的かつ総合的に推進することが求められている。</p> <p>○ 以下の施策の実施により、被災したまちの活力ある早期復興を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市防災総合推進事業において、被災した市街地において復興計画の作成支援と地区公共施設の整備、被災地の状況に応じた施設整備を総合的に支援する、「被災地における復興まちづくり総合支援事業」、及び地震に強い都市づくりに取り組む市町村における施設の早期整備を推進するため、避難地・避難路・ライフラインの強化等を総合的に支援する「地震に強い都市づくり緊急整備事業」を創設する等の拡充を行う。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	雨に強い都市づくり支援事業の創設				
政策評価の結果の概要	<p>○ 近年、下水道の計画規模を上回る集中豪雨が頻発しているが、今後も、平成19年2月に公表された「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次報告書第1作業部会報告書」では、将来予測として、ほとんどの地域における大雨の頻度が引き続き増加するほか、降水強度も増加すると指摘されている。また、下水道の計画規模を上回る集中豪雨により、浸水被害が発生しているが、早期にハード対策を実施することは、財政制約上厳しい状況。</p> <p>○ 特に計画を超える規模の降雨への対応としては、厳しい財政状況等から、下水道による雨水の排除を主体とした対応だけでは十分とは言えない状況。</p> <p>○ 関係機関や住民が一体となって、雨水流出抑制などの被害軽減対策に取り組むことにより、計画を超える規模の降雨に対する防災・減災対策を講じる必要がある。</p> <p>○ このため、関係機関や住民が一体となって取り組む雨に強い都市づくりを総合的に支援するため、計画策定への支援措置を講ずるとともに、商店街の店舗等への止水板設置など、住民等自らによる災害対応（自助）への支援措置を強化する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	密集市街地の整備促進（住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の拡充）				
政策評価の結果の概要	<p>○ 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保について、平成17年度末までに約3割進捗しており、平成19年度までの目標については概ね達成される見込み。しかし、都市再生プロジェクト（第三次決定）の目標である、「特に大火の可能性が高い危険な市街地を対象に重点整備し、今後10年間（平成23年度末まで）で最低限の安全性を確保する。」の達成に向けては、取り組みを加速していく必要がある。</p> <p>○ 十分な基盤整備がされていないこと、個々の敷地が狭小であること等から建て替え</p>				

	<p>が進まず、現状のままでは改善が困難な地区が多数存在し、また、これらの状況により、建築基準法で規定された必要な接道がない、建蔽率を超過している等の既存不適格建築物も多数存在しており、そのままでは戸別建て替えが不可能。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路等の基盤整備や建築物の共同化のためには合意形成が必要であるが、住民の危険性に対する認識が低いこと、多数の地権者が存在し、権利関係が輻輳していることなどから合意形成が困難。 ○ このため、以下の施策の実施により、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）を拡充し、協調化による戸建て住宅の建替えにより、一定の防火性能が得られる場合、木造建築物を耐火建築物等に建替える際に上乗せで必要となる費用を補助対象とする。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>○</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	○	—	—	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	○	—	—	—							

政策の名称	新築住宅の瑕疵担保責任の履行確保										
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新築住宅の売主等は、住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づき、住宅の構造耐力上主要な部分等について、10年間の瑕疵担保責任を負うこととされているが、構造計算書偽装問題を契機に、売主等が十分な資力を有さず瑕疵担保責任が十分履行されない場合、住宅の所有者が極めて不安定な状態になることが改めて認識された。当該問題を契機として大きく揺らいでいる住宅・建築物の安全・安心の確保を図る総合的な取り組みを推進していくことが必要である。 ○ 現在も、瑕疵担保責任の履行を確保するため、(財)住宅保証機構が行っている住宅性能保証制度などの瑕疵担保責任保険が既に存在するが、その利用が任意であることもあり、利用率は新規住宅供給戸数の約1割、中小住宅生産者※が主に供給している戸建についても約3割にとどまっている。 ※年間住宅供給戸数が50戸未満の戸建住宅生産者としている。 ○ 平成19年5月に制定された「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律」の円滑な実施を図るため、保険制度の安定運営を図るとともに経営基盤の脆弱な中小住宅生産者の確実な瑕疵保証の履行を支援する必要がある。また、保険住宅に係る紛争処理の円滑な実施を図ることが必要である。 ○ このため、中小住宅生産者の確実な瑕疵保証の履行を支援する観点から住宅保証基金を増額するとともに、民間の保険法人が同基金を広く活用できることで、中小住宅生産者への保険料負担の軽減による支援の充実を図ることができるよう基金の活用主体の拡充を行うとともに、保険法人における住宅の検査体制等の整備や住宅事業者・消費者に対する普及・啓発、住宅紛争処理体制の整備等に要する費用について助成を行う。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>○</td> <td>—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	—	—	○	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	—	—	○	—							

政策の名称	住宅・建築物の耐震化に係る助成の拡充										
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 近年の我が国においては、能登半島地震（平成19年）や新潟県中越沖地震（平成19年）など地震災害が頻発し、また東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の切迫性が極めて高い。地震防災推進会議の提言（平成17年）の中で、平成27年度における住宅及び特定建築物の耐震化率の目標値が約9割とされているのに対し、平成15年度における実績値は、住宅につき51%、建築物につき16%となっている。 ○ 住宅・建築物の耐震化支援については、地域要件・建物要件により支援対象が限定されており、広く耐震化を促進する体制となっておらず、対象を限定せず広く住宅・建築物の耐震化を促進することが必要である。 ○ このため、以下の施策の実施により、住宅・建築物の耐震化を促進する。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅・建築物耐震改修等事業について、地域要件や建物要件の緩和・撤廃を行うとともに助成額を大幅に拡充し利子相当分を全額補助対象とする。 ・ 死亡時一括償還型融資の積極的活用を図るため、不動産鑑定費用等の初期負担額を住宅・建築物耐震改修等事業の助成対象とする。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>○</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	○	—	—	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	○	—	—	—							

政策の名称	災害復旧のための建設機械の調達支援ネットワーク形成促進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大規模な地震、水害、土砂災害等の被災地においては、迅速かつ的確な復旧作業を行うことが必要である。しかし、必要となる建設機械や専門技術者を迅速かつ的確に調達できないために災害復旧活動が非効率的なものとなっている。 ○ 復旧活動を行う自治体やボランティアにおいては、災害復旧に必要なノウハウや建設機械、専門技術者に関する情報が不足していること等が原因で、現場の状況にあった建設機械等を迅速かつ的確に調達できない。 ○ 平常時から災害復旧に必要なノウハウ等について地方自治体や民間団体・企業等が情報共有すると共に民間保有の建設機械等を有効活用する仕組み作りが必要である。 ○ このため、災害復旧に必要な民間保有の建設機械等をデータベース化し、これらの所在情報や活用ノウハウについて全国規模での情報共有を推進するとともに、専門技術者に対し災害復旧に関するノウハウの周知、啓発を行う。さらに災害発生時には、被災地の要請に応え、地方自治体や民間企業等と連携し、必要な建設機械等の調達を全国から支援する仕組みを構築する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	貯留浸透施設整備の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「経済財政改革の基本方針2007」(平成19年6月19日閣議決定)において、「集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、災害から国民の生命、財産及び生活を守るため、防災・減災対策を着実に推進する。」とされている。しかし、貯留浸透施設の整備は、都市化の進展に伴う洪水の流出増に対して抑制する有効な対策であるが、都市部における整備率が低い状況。 ○ 貯留浸透施設は、公園、学校等の敷地を改良するものであるが、都市部においては、補助対象となりうる一定規模以上の適地が減少している状況。 ○ 近年の集中豪雨等を踏まえ都市部における治水対策については、通常の河川改修に加えて、貯留浸透施設整備等により洪水流出を抑制することが益々重要。 ○ 以上のことから、貯留浸透施設整備を推進するため、総合流域防災事業の貯留浸透施設整備に関する採択要件を都市部に限り、現行500m³/s 以上から300m³/s 以上に緩和。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—
政策の名称	非買取型の河川事業に伴う建替家屋に係る特例措置の延長及び拡充(不動産取得税)				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 土地利用一体型水防災事業は、事業費を抑えながら、早期に極めて有効な浸水被害対策を講じることができるものであり、本事業を推進することが望ましいが、事業終了後には従前の土地に再び居住することとなる事業であるにもかかわらず、土地・建物所有者との交渉が難航することが多い。 ○ 事業の推進にあたっては、他の取用事業等と税制上の不均衡・不公平が交渉のネックとなっており、これらを解消する措置が必要である。 ○ このため、土地利用一体型水防災事業においても、他の取用事業等と同様の特例措置を講ずることとし、恒久化する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	—	○	—	—	—

政策の名称	災害関連・災害復旧助成事業の拡充				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ① 直轄河川災害関連緊急事業の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行制度では、施設被害の有無により事業実施の可否が左右されるため、本制度で対応できない箇所については他の事業で同等の対策を行わなければ施設強度のアンバランスが生じることとなる。 ・ 当事業は、箇所毎の施設被害に対し、それぞれの被災要因を除去するまでを事業対象としている。 ・ 出水等により深掘れや土砂の堆積等が生じ、河川が危険な状況になったとしても、施設被害が無ければ当事業では対応できない。 ・ このため、辛うじて施設被害を免れた箇所においても、同一河川内で類似の災害 				

	<p>が発生し次期出水で重大な被害に繋がるおそれがある等の一定の要件を満たせば本制度により実施可能とする。</p> <p>② 直轄砂防災関連緊急事業の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 天然ダム等の大規模土砂災害についても、迅速かつ円滑な対応が求められているが、都道府県では応急措置等の対処が困難な場合があり、必ずしも十分な対応がなされているわけではない。 これは、都道府県が、二次災害防止の観点からなされるべき応急措置等を実施する際に必要な経験・知見等を十分に有しているとはいえないためである。 一方、大規模土砂災害に関する豊富な経験・知見等を有する国において、大規模土砂災害時に実施すべき応急措置等について緊急的に対応できる仕組みが構築されているとはいえない。 そこで、大規模土砂災害が発生した際の応急措置（天然ダムの決壊防止のためのポンプ排水や緊急開削等）について、国が緊急的に実施できるよう、直轄砂防災関連緊急事業の採択要件を拡充する。 <p>③ 氾濫流対策の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 河川整備を実施しているが、依然として全国の各所で家屋浸水等の被害が頻発している。 水害による被害を早期に軽減するためには、早期の整備が必要であるが、窮迫せる国家財政下河川整備にかかる予算は圧縮を受け、その工事は捗々しく進まない。 連続堤の整備や河道掘削等による氾濫原の解消は、対策地域の治水安全度を均一に向上させるが、未整備地域の家屋等に対して農地等の浸水対策を優先することにもなり、早期の水害による被害軽減を図るためには、土地の利用形態に即した対策が必要である。 このため、改良復旧事業（助成事業・関連事業）において、氾濫流対策（輪中堤・水防拠点の整備）は通常の連続堤の整備に比べ安い場合であれば実施できるものとし、土地の利用形態に即した対策を図り、早期に家屋等の浸水被害を軽減するものである。 <p>④ 中小河川の災害関連事業の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 中小河川においては、小規模な災害が経年的に多発している。 小規模な河川の被災は局所的な河床洗掘等による護岸の崩壊が主であり、被災箇所を復旧しても、河床変動に伴う新たな局所洗掘により災害が発生している。 小規模な災害については災害関連事業が採択されないことから、護岸が崩壊しても被災原因となった河床変動等を抑制する水制・帯工等の設置ができない。 このため、中小河川においては河床変動による経年的な被災が多発した場合、小規模な災害であっても災害関連事業が採択できるものとし、新たな被災や再度災害を防止し、将来的な支出予算の削減を図るものである。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	河川管理施設等の戦略的維持管理				
政策評価の結果の概要	<p>○ 近年、集中豪雨などによる災害リスクの増大などにより、既存施設の適切な維持管理が求められる中、河川管理施設の増大及びその老朽化が進行している。</p> <p>○ 増大する修繕・更新費に対し、それに対応可能な投資力及び人員は限られている。</p> <p>○ 河川管理施設に対し、必要となる管理内容や確保すべき管理水準を明確化し、効果的・効率的に修繕・更新を実施する必要がある。また、河川ごとの規模、特性を踏まえ、必要となる管理内容等を明確化するため、維持管理にかかる計画の作成・実施する必要がある。</p> <p>○ 以上のことから、河川維持管理計画（案）及び河川維持管理実施計画（案）の作成、試行を全直轄管理河川で行う他、都道府県管理河川においても、その作成、試行を推進。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った ○

政策の名称	緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の創設				
政策評価の結果の概要	○ 大規模な地震、水害、土砂災害等の被害を被った地域においては、迅速かつ的確な緊急対策を行うことが必要である。しかし、地方公共団体においては、十分な予算、				

	<p>技術者等の確保が困難である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ これまでの国による緊急支援は、その都度体制をとって対応してきた。災害に脆弱な日本の国土構造に加え、地球温暖化に伴う気候変動による集中豪雨の激化や高齢化社会の到来等、これまで以上に甚大な被害が多発するおそれがあり、緊急支援としてその都度体制をとる対応には限界がある。 ○ 大規模な災害等が発生した場合、全国から適正に人員・資機材を派遣することが必要である。 ○ このため、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）として大規模災害時の人員・資機材の派遣体制を整備することにより、国が主体的に緊急調査を実施し、地方公共団体に対して技術的な支援を行うとともに、連携して必要な緊急応急対策を実施する。また、緊急調査等の初動時の活動費用等を予算要求する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	直轄砂防管理費の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 土砂災害に対する地域の安全・安心を確保するため、一定計画に基づく砂防設備の整備が完了した後も、土砂の流出状況に応じて、適切に設備の管理が実施されることが必要である。 ○ しかしながら、火山噴火等により継続的かつ大量の土砂流出がある場合については、土砂の流出状況に応じた適切な設備の管理は困難である。 ○ 特に、当該設備の管理が他の都道府県の利益を保全する場合、利害関係が一つの都道府県にとどまらない場合、技術的・財政的に著しく困難である場合においては、一都道府県で設備の機能確保を図っていくことが困難である。 ○ このような箇所について、適切に砂防設備の管理を行えるよう、国直轄により砂防設備の管理を行う制度を新たに創設する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	土砂災害対策の推進による避難困難地における避難場所の確保・保全				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 毎年約1,000件の土砂災害が発生しており、平成18年度においては25名が土砂災害により亡くなっている。近年では、限られた投資余力の中、少なくとも人命を保護する観点から、土砂災害に対する警戒避難体制の整備などのソフト対策が推進されている。警戒避難体制の整備には安全な避難所の保全・確保が不可欠であり、平成18年度から、ハード・ソフト一体となった土砂災害対策を推進する観点から、2km圏内に代替施設のない避難所を保全する施策を推進しているところであるが、避難所自体を有さない集落（避難困難地）があり、対応が困難な状況である。 ○ 特に中山間地域などにおいては土砂災害に対する安全性確保の観点から、集落内に市町村地域防災計画に避難所として位置づけられる施設が無いことがある。 ○ 避難困難地では、遠方に避難所を指定されるケースが見られ、徒歩での避難が困難な上、避難経路についても危険箇所とならざるを得ず、豪雨時等において住民が避難行動をとることは困難である。 ○ そこで、避難困難地における市町村による避難所の指定を促し、集落全体の警戒避難体制の強化をはかるため、砂防堰堤等の施設整備により一定の安全度が確保され、市町村地域防災計画に位置づけられることが確実なものについては、保全対象が避難所（予定地）のみであっても砂防事業費補助等の採択が可能となるよう拡充する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地球温暖化による海面上昇の影響で、高潮被害の増加や海岸侵食の進行が懸念され、老朽化した施設を放置しておけば破堤などの壊滅的な被害の発生が懸念される。 ○ 築造後50年近く達した施設が多く、部材経年変化や波力等の影響による損傷や機能低下が進行している。 ○ 海岸保全施設の老朽化対策を緊急的かつ計画的に推進する必要。 				

	○ このため、老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸堤防・護岸等に係る老朽化調査、「老朽化対策計画」の策定、計画に基づく対策工事を一体的に実施する海岸堤防等老朽化対策緊急事業を創設する。				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った ○

政策の名称	災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業の拡充				
政策評価の結果の概要	○ 海岸漂着ゴミや流木等への対策として、平成19年度に「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」を拡充したところであるが、広範囲にわたり堆積した海岸漂着ゴミや流木等による被害に対しては支援が難しいのが現状。 ○ 対策の更なる充実を図るため、広範囲にわたり堆積した海岸漂着ゴミや流木等についてもこの制度が適応されるようにすることが重要。 ○ 「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」の採択要件のうち、補助対象となる流木等の漂着範囲を拡大することが必要。 ○ 以上のことから、「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」の対象範囲を拡大し、「一連の海岸」から広域にわたる「複数の海岸」とすることで、広域的に一体的処理を行うことができるよう制度を拡充する。				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った ○

政策の名称	海上における総合的な安全対策の強化				
政策評価の結果の概要	○ 平成18年10月に、強い低気圧の影響により茨城県鹿島港内外で3隻の外国籍船が相次いで座礁し、多数の死傷者及び行方不明者を出すとともに、周辺海域における海上交通及び漁業等に多大な影響を与えるに至る事故が発生した。また、平成19年2月には貨物船が漁船に当て逃げするといった事故が発生するなど、船舶の安全運航に対する信頼が揺らぎかねない重大事故が頻発している。 ○ 従来、事故発生時の対応及び海難事故の防止策の策定等の横断的な安全対策が不十分であった。 ○ このため、海難事故の未然防止、また、重大事故等が発生した場合における速やかな対応等を行うためには、海上におけるソフト・ハード施策を連携させた安全施策を総合的に推進することが不可欠である。 ○ このため、その基盤として、海難・災害等のデータベース化による緊急対応、海難分析の充実を図るとともに、安全管理体制の欠如に起因する事故への対策を早急に検討する。				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	航空安全情報管理・提供システムを活用した総合的な航空輸送安全対策の強化				
政策評価の結果の概要	○ 航空輸送は、国による運航規程や整備規程の認可、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等の安全基準への適合性を確保するほか、安全監査を実施することにより、その高い安全性を確保してきた。しかしながら、最近、大手航空会社の整備に起因するトラブルや、航空機の設計・製造に起因する事故等、または大きな事故につながりかねないヒューマンエラーのような事案が相次いで発生するなど社会的にも大きな影響を与えたところであり、これら事故及びその予兆となるトラブルを未然に防止するための更なる対策が求められている。 ○ 機材トラブルやヒューマンエラー等の安全情報の収集、分析及び対策の策定・実施は、第一義的には航空会社において実施すべきものであるが、安全上重大な影響を及ぼすおそれのある不安全事故や複数の事業者にもまたがるような事案等については、個々の航空会社による取り組みだけでは足りず、事故及びトラブルを未然に防止するためには、国自らが安全情報を収集・分析し、安全基準の策定等の措置を講ずる必要がある。 ○ 従来国によって収集されてきた安全情報（機材不具合報告、イレギュラー運航報告等）については、事故・重大インシデントを除き、十分に活用できているとは言えな				

	<p>い状況である。また、一昨年来、安全上重大な影響を及ぼすおそれがあったにも関わらず従来報告の対象としてこなかったトラブルが発生したことから、平成18年に航空法を改正し、広く安全上のトラブルにつき報告を義務づけることとしたところである。国が予防的安全対策を実施していくためには、これら多岐にわたる膨大な安全情報を適切に管理・分析し、総合的な航空輸送安全対策に活用するための体制を構築していく必要がある。</p> <p>○ 以上のことから、事業者や機体に関する基礎情報等を加えた一連の情報類を航空安全情報管理・提供システムによって一元的に管理・分析し、トラブル傾向の分析結果等を有効に活用することで、事故及びトラブルに対する効果的な予防的安全対策や航空会社に対する適確な監査を推進する。</p>										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	—	—	—	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	—	—	—	—							

政策の名称	領海、EEZにおける海洋調査の推進										
政策評価の結果の概要	<p>○ 海洋の開発及び利用や海洋の総合的管理のために、我が国の領海及び排他的経済水域に関する基盤的情報を整備する必要がある。しかし、現状においてこれらの海域に係る調査量は、十分なものとはなっていない。</p> <p>○ これまで、我が国の広大な領海及び排他的経済水域のうち、海上交通の安全に重要な海域等を優先するとともに、最近では、特に大陸棚調査のため太平洋側の調査を重点的に実施してきた。</p> <p>○ このため、他の海域において、海洋の開発及び利用や海洋の総合的管理のために必要な基盤的情報が不足している海域が存在する。</p> <p>○ こうした状況を踏まえ、調査データの不足している海域における地形調査及び地殻構造調査等の海洋調査を優先的的重点的に実施する。</p>										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	—	—	—	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	—	—	—	—							

政策の名称	安定的な海上輸送の確保方策										
政策評価の結果の概要	<p>○ 四面環海で資源の乏しい我が国において、貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済・国民生活を支えるライフラインとして極めて重要であり、安定的な国際海上輸送を確保することは必要不可欠である。</p> <p>しかしながら、世界単一市場である外航海運業において国際競争が激化する中、昭和60年のプラザ合意後の急激な円高等による価格競争力の喪失から日本籍船の総数は極端に減少し、ピークであった昭和47年の1580隻から平成17年には95隻にまで減少した。外航日本人船員についても、ピークであった昭和49年の約5万7000人から、平成17年には約2600人に大幅に減少した。</p> <p>こうした状況は、非常時における対応を含め、安定的な国際海上輸送を確保する上で懸念される状況と言わざるを得ない。</p> <p>○ 船腹量ベースで全世界の約6割の船舶に適用され、今や世界標準となっているトン数標準税制（みなし利益課税）の導入の有無により、日本と外国の外航海運事業者の間の国際競争条件に不均衡が生じているとともに、円高等による価格競争力の喪失から日本籍船及び日本人船員の総数が減少している。</p> <p>○ このため、国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え日本籍船・日本人船員の確保を図ることが求められている。</p> <p>○ そこで、安定的な海上輸送の確保のための法整備を行い、外航海運事業者が、国土交通大臣の策定する基本方針に沿った日本籍船・日本人船員の増加のための海上輸送確保計画を作成し、同大臣の認定を受けることで課税の特例を受けられることとする一方、同計画が適切に遂行されるよう担保措置を設けることとする制度を創設する。また、税制改正を行い、課税の特例としてみなし利益課税を行うトン数標準税制を創設する。</p>										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>○</td> <td>—</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	—	○	—	○	○
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
—	○	—	○	○							

政策の名称	スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化				
政策評価の結果の概要	<p>○ 我が国産業の国際競争力や国民生活水準の維持、向上には効率的な物流が不可欠であり、安く、速く、安全で信頼性の高い海上物流サービスを確保する必要があるが、スーパー中枢港湾においては、コンテナターミナルの混雑や出入管理における異なる許可証の発行など十分な効率化が図れていない状況にある。</p> <p>○ 我が国港湾は、アジア主要港の成長により、コスト・サービス水準で遅れを取っている。近年のコンテナ貨物取扱量の増大により、コンテナターミナルにおいては混雑が発生しており、それにより効率的な運用が困難な状態である。また、出入管理については、各施設において個々の紙の許可書が発行されており、統一的な運用がなされていない。</p> <p>○ アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するためには、スケールメリットが発揮されるように、単一の民間事業者により一体的に運営する大規模・高規格なコンテナターミナルの形成を推進する必要がある。コンテナターミナルに隣接する地域に、その機能を補完・強化する地域（臨海部物流拠点）を形成し施策を講じていく必要がある。さらには、物流の効率性と保安の確保を両立する出入管理の仕組みを構築する必要がある。</p> <p>○ そのため、大規模コンテナターミナルの整備等の既存施策の充実を図る。物流施設を整備する民間事業者に対する支援の拡充、道路等インフラの整備、臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制の緩和等を促進するための施策や、出入管理システムの構築、導入等ゲートの機能向上、搬出入の円滑化等により、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を図る。</p>				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	○	—	○	○

政策の名称	次世代シングルウィンドウの構築				
政策評価の結果の概要	<p>○ 港湾管理者手続の申請書式（一部を除く）は、港湾毎に異なるため、申請者は、利用港湾に応じてそれぞれの様式で提出せざるを得ない状況にある。また、電子申請窓口が無い港湾が存在するとともに、港湾管理者システムにより窓口を設置していても、港湾毎に窓口が異なることから、データの共有化が図られていないため、入力した情報を他港利用時に反復利用することができず、非効率な状態にある。</p> <p>○ 各港湾管理者が条例等に基づき各自で様式を定めていること、港湾管理者毎に電子申請窓口を設けていること等がその要因となっている。</p> <p>○ このため、港湾管理者手続の統一化・簡素化を進め、統一申請項目窓口を次世代シングルウィンドウに一元化する必要がある。</p> <p>○ 以上のことから、各港共通の手続で入力情報の利活用の効果が高い手続について、申請書式の統一モデル様式を、国が作成し、各港湾管理者に通知し、その採用を要請する。そして、各港湾管理者が、条例等の改正により統一モデル様式を採択するとともに、港湾管理者システムを改修することなどにより、統一申請項目窓口を次世代シングルウィンドウに一元化をするよう国として補助制度の拡充により推進する。</p>				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	○	○

政策の名称	臨海部産業エリアの形成促進				
政策評価の結果の概要	<p>○ 国際競争力の強化を図るため、臨海部における物流コストの削減の要請が大きい。十分なコスト削減が図れていない状況にある。</p> <p>○ 臨海部産業に起因する貨物は、多目的ターミナルで取り扱われるが、多目的ターミナルは、多種類の貨物を公共的に取り扱うターミナルであるため、利用者は短期的、部分的にしか利用できず、非効率となっている。また、多目的ターミナルでは、ふ頭の利用者は、港湾管理者が整備する施設を使用して荷さばきを行うが、こうした施設は、多目的の貨物に対応できる汎用的な施設であるため、荷さばき効率が低い。</p> <p>○ 多目的ターミナルに隣接し、活発な産業活動が営まれる臨海部において、臨海部産業と一体的なふ頭利用を図る地域（臨海部産業エリア）を形成し施策を講じていく必要がある。</p> <p>○ このため、民間事業者による一体的なふ頭運営や荷さばき施設の整備、物流施設を整備する民間事業者に対する支援の拡充等を促進するための施策を講じる。</p>				

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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	○	—	—	○

政策の名称	港湾施設の戦略的維持管理の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 港湾施設においては、今後、耐用年数を迎える施設数が増大する中、維持・更新費の増大が見込まれており、計画的かつ適切な維持管理による施設の安全性の確保や、ライフサイクルコストの縮減を図ることが重要な課題となっている。しかしながら、実際の維持管理においては、対処療法的な補修・改良等が行われている状況である。 ○ 計画的かつ適切な維持管理には、施設の長寿命化等に資する予防保全の考え方に立った適時適切な点検診断・維持補修等が重要であるが、事前に、計画的に点検診断・維持補修等を実施するための計画の策定がなされていないことがその要因であると考えられる。 ○ 従って、施策の実現のためには、当該施設の維持管理の指針となる点検診断・維持補修について事前に定めた計画を策定することにより、適時適切な維持管理を実施することが必要である。 ○ このため、平成19年4月の「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」の改正、「技術基準対象施設の維持に関し必要な事項を定める告示」の施行により、港湾施設について、長寿命化等に資するための維持管理計画等の策定による維持管理の実施が標準とされた。さらに計画の策定を推進するため、国有港湾施設については、国自らが計画を策定するために必要な経費の創設、また、港湾管理者が設置した港湾施設については、港湾管理者が計画を策定するために必要な経費の一部を助成する制度を創設する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	○

政策の名称	観光産業のイノベーションの促進事業				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交流人口の拡大と地域経済の活性化のためには、地域における観光客受入の中核をなす宿泊産業を中心とする観光産業の国際競争力の強化が不可欠であるが、わが国の観光産業の生産性は低い水準にとどまっているといわれている。 ○ 観光産業の生産性向上のためには、旅行者ニーズの多様化・高度化などの環境変化に対応してサービスや販売方法の変革を進めていくことが必要であるが、こうした新たな取り組みには一定のコストが必要となる上、その効果が明らかでなくリスクを伴うと考えられることから、小規模事業者が多い観光産業においては、取り組みが進みにくい。 ○ このため、観光産業の生産性向上のための新たなビジネスモデルの構築に取り組み、その効果を検証し、その結果を広く示すことにより、リスクを軽減し、観光産業のイノベーション促進を推進することが必要である。 ○ 以上のことから、観光産業の生産性向上に資すると考えられる新たなビジネスモデルの構築のに向けた取り組みを公募し、実証事業を実施する。また、実証事業による生産性向上等の効果を分析し、観光産業関係者に広く周知する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）は5年目に入り、訪日外国人旅行者数は521万人（平成15年）⇒733万人（平成18年）と順調に増加しているものの、平成22年に訪日外国人旅行者数1,000万人という目標達成のためにはさらに年平均8.1%ずつ増加させる必要がある。このため、今後は、訪日旅行の選択を定着させ、リピーター化を促進していくことが重要である。 ○ 既に訪日外国人旅行者のリピーター率が64%であることを踏まえると、訪日外国人旅行者を持続的に増加させていくためには、我が国の観光魅力の一層の発信に加え、旅行者の満足度を向上させる必要がある。 ○ そのため、公共交通機関を含む安全・容易な個人旅行を実現する社会システムを構築するとともに、更なる発信力の強化・拡大等を通じた訪日旅行需要の創出が必要で 				

	ある。 ○ 具体的には、北京オリンピック等を活用した日中韓における観光交流拡大、北海道洞爺湖サミットを契機とした観光魅力の発信等、我が国の魅力の一層の理解の促進等に取り組むほか、ICカードの共通化・相互利用化などの旅行者の利便性の増進を図る。				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	国際会議の開催・誘致の推進				
政策評価の結果の概要	<p>○ 我が国の平成17年における主要な国際会議の開催件数は168件である。平成12年から平成17年の開催件数の推移を見ると、我が国の順位は、平成12年では開催件数237件でアジア首位であったが、近隣アジア諸国の台頭（中国189件⇒216件、韓国104件⇒185件、シンガポール121件⇒177件。）により、平成17年ではアジア第4位に後退した。</p> <p>○ これは、アジアの近隣諸国が、①国際会議等の開催を主要産業として位置付け、国を挙げて開催・誘致を推進、②誘致者に対しては、財政面も含め積極的な支援、評価を行い、誘致に向けたインセンティブを付与し、③参加者に対する便宜供与により、付加価値を向上させ、④誘致・運営に携わる人材について、研修制度の充実等により育成を強化している一方で、我が国は①誘致主体による取組にとどまり、立ち遅れている（例えば、会議誘致に際して、経費負担が生じる等インセンティブが乏しいなど。）②開催地について、複数都市が立候補し、国内で競合する場合があります、決定権者の印象が悪化、③人材面においても、誘致活動や運営に関するノウハウの蓄積が不十分である上、地域的に人材が偏在している状況が一因である。</p> <p>○ 上記の状況に対して、平成18年9月の安倍総理の所信表明演説、平成19年6月の観光立国推進基本計画において、国際会議の開催、誘致の拡大に関する数値目標が設定（平成23年に252件以上とする）され、この目標の達成に向け、対策を講じ、開催、誘致活動に対する支援を行うなどの取組を強化していく必要がある。</p> <p>○ 具体的には、従来、手薄であった①国際会議の開催・誘致活動に対する支援、②国際会議適地としての認知度向上プロモーション等を推進する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	国内旅行需要創出・平準化等促進実証事業				
政策評価の結果の概要	<p>○ 今後、大都市圏以外の地域での大幅な人口減少が見込まれる中で、観光を通じた交流人口の拡大により地域の活性化を目指す地域が増えてきているが、国内観光は依然として全般的に低迷した状況にある。</p> <p>○ これは、国民が旅行に出かける前提となる休暇の取得については、ゴールデンウィークや夏休み、年末年始に集中しており、また、年次有給休暇の取得率が依然として低迷した状況にあることが一因であると考えられる。</p> <p>○ 観光立国の実現のためには、観光を通じた交流人口の拡大により地域の活性化に貢献していくことが重要であり、地域の観光振興に向けた取組を地域活性化へと結実させるためにも、国内旅行需要の創出・平準化により、観光客数を増大させることが重要である。</p> <p>○ このため、実証事業を通じて国内旅行需要の創出・平準化に効果の高い先進事例の蓄積を進めるとともに、これらを活用した普及・啓発を進めることにより、観光を通じた交流人口の拡大を推進する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業				
政策評価の結果の概要	○ 本格的な人口減少社会において地域の活性化を目指すためには、観光交流人口の拡大を図り、地域における観光消費の増大を図ることが不可欠であるが、国内観光は依然として全般的に低迷しており、また、訪日外国人旅行者数は着実に増加しているものの、諸外国と比較して低位な状況にある。				

	<ul style="list-style-type: none"> ○ これは、グローバル化している観光市場において、宿泊拠点を中心とした国内の観光地が、内外の観光客を惹きつける魅力を十分に発揮できていないことに一因があると考えられる。 ○ そこで、宿泊拠点を中心とした内外の観光客を惹きつける滞在力の強い観光地の形成を促進し、観光客の総滞在時間の拡大を図ることが重要である。その上で、観光地の滞在力を相乗的に高め、グローバル化している観光市場における国際競争力を一層強化するために、多様な担い手・地域間の連携が必要である。 ○ このため、宿泊拠点を中心として二泊三日以上の行程で回遊することができる地域観光圏（仮称）及び七泊八日以上以上の行程で回遊ができる各観光地をより広域的にネットワークした広域観光連携圏域（仮称）の形成を促進するための新たな支援制度を創設し、多様な担い手・地域間の連携を通じた国際競争力の高い魅力ある観光地の形成を促すものである。また、上記施策の制度的支援として「国際競争力のある観光地の整備促進に関する法律案（仮称）」を提出するとともに、それに伴う税制の特例措置を創設する。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">予算概算要求を行った</td> <td style="width: 20%;">税制改正要望を行った</td> <td style="width: 20%;">財政投融资計画に反映した</td> <td style="width: 20%;">法令改正等に反映した</td> <td style="width: 20%;">機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	○	○	○	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	○	○	○	—							

政策の名称	集落の維持・再編等への取組の推進										
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 豪雪地帯では人口減少、高齢化が全国よりも進行しており、地域コミュニティの衰退等、地域の活力の低下、防災力の低下が課題となっている。 ○ 豪雪地帯の限界集落においては、共助による豪雪時の雪処理が困難になっており、災害に対して脆弱な状況にあるほか、基幹集落においても人口減少による活力の低下が続いている。 ○ よって、限界集落に暮らす方々の基幹集落への集落移転を支援し、雪処理の負担軽減と共に基幹集落における集住を促進する。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">予算概算要求を行った</td> <td style="width: 20%;">税制改正要望を行った</td> <td style="width: 20%;">財政投融资計画に反映した</td> <td style="width: 20%;">法令改正等に反映した</td> <td style="width: 20%;">機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	—	—	—	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	—	—	—	—							

政策の名称	(財) 民間都市開発推進機構の融通業務の見直し										
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共施設は、市街地の快適性・安全性・景観といった都市環境の観点から重要なものであるが、市場メカニズムのみにゆだねた場合、十分な整備がなされないケースがある。 ○ その原因としては、公共施設については収益性が低いため、民間事業者の初期負担が重いことがあげられる。 ○ このため、公共施設の整備を伴う優良な都市開発事業においては、民間事業者に対する長期・低利資金で支援することが求められている。 ○ これを受け、民都機構が日本政策投資銀行等に寄託した資金をもとに、優良な都市開発事業を行う民間事業者に対して資金を融通する融通業務について、日本政策投資銀行の民営化を受け、寄託先等の見直しを行う。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">予算概算要求を行った</td> <td style="width: 20%;">税制改正要望を行った</td> <td style="width: 20%;">財政投融资計画に反映した</td> <td style="width: 20%;">法令改正等に反映した</td> <td style="width: 20%;">機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	—	—	—	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	—	—	—	—							

政策の名称	まち再生融資支援業務（仮称）の創設
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 東京等の大都市においては、持続的に景気が拡大する中で、都市再生関連施策による効果もあり、民間主導による都市開発が推進されている。一方、地方都市においては、景気拡大効果の波及が十分でない上に、高齢化、人口減少などの課題が大都市部よりも先行的に進行しているところが多く、民間主導による都市開発が十分に推進されているとはいえない状況にある。 ○ その原因としては、大都市に比較して事業の収益性が低く採算を確保しにくい、ノンリコースローンによるプロジェクトファイナンスが普及していないことなどがあげられる。 ○ このような状況から、地方都市における民間都市開発事業においては、事業立ち上げ時における資金調達に対する支援強化、及びリスクに応じた資金調達手法の多様化が必要である。

	○ これを受け、地域の活性化を推進する取組に対する資金供給の円滑化を図るため、地方における優良な民間都市開発事業に係る民間金融機関の貸付債権を流動化する制度を創設する。				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	暮らし・にぎわい再生事業の拡充				
政策評価の結果の概要	<p>○ わが国が人口減少・超高齢社会を迎える中で、高齢者も含めた多くの人にとって暮らしやすいまちとなるよう、まちづくり三法が見直されたところであり、都市機能の無秩序な拡散防止とあわせ、本事業の活用等により公共公益施設をはじめとする様々な都市機能の集積を図り、中心市街地の活性化を進めることが国政の喫緊の課題である。</p> <p>○ 都市機能の集積を進めるため、既存ストック等を活用した比較的小規模な事業展開や、市街地の機能更新と一体的に進める等比較的大規模な事業展開が考えられるが、現行制度では、地域の実情に応じた柔軟な事業実施が困難となっている。</p> <p>○ そういった取組を推進するためには、地域資源となる地域固有のまちなみ・建築物等を活用し低層建築物等を含めた整備・改修を進めることや、土地の高度利用と防災性の向上を進める市街地再開発事業等の事業手法を活用し市街地の機能更新と公共公益施設の導入を一体的に図るなど、地域の実情に応じた多様な中心市街地活性化の推進方策を用意することが重要である。</p> <p>○ このため、以下の施策の実施により、中心市街地活性化を推進する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 地域固有のまちなみを活かした整備の促進 地域の特色ある建築物の改修・復元による公益施設の整備や低層建築物を含めた地域の実情に応じた整備等に係る補助要件を緩和するとともに、石畳や植栽等の整備費を補助対象に追加する。 2) 市街地再開発事業等の事業手法の活用による都市機能まちなか立地の推進 暮らし・にぎわい再生事業に市街地再開発事業等の事業手法を活用するタイプを位置づけ、供給処理施設、空地整備費等を補助対象に追加する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	地方鉄道活性化及びLRTシステムの整備について、地域の意欲的な取組への重点的な支援				
政策評価の結果の概要	<p>○ 交通ネットワークの維持、地域の再生、人と環境にやさしい社会への貢献等の観点から、地方鉄道が事業者の経営努力と地域の支援によって維持・安定化が図られ、今後とも地域の重要な交通手段としてその機能を持続的に果たしていくことが求められている。しかしながら、近年特に地方鉄道を巡っては、鉄道の利用者が一層減少し厳しい経営状況に追い込まれており、地域のネットワーク維持等にも問題が生じてきている。</p> <p>○ その原因としては、少子高齢化、モータリゼーションの進展等の環境の変化に加え、鉄道事業に内在する要因として、輸送人員の減少に伴う収益性の低下からコスト削減をせまられ、運行本数も減らされる等、利便性において多くの問題が生じ、結果として沿線住民等の鉄道離れが一層進むという悪循環に陥っていることが考えられる。</p> <p>○ このような状況の中、地方鉄道の活性化を推進していくには、鉄道事業者の自助努力のみでは限界があり、新たな法制度等の枠組による関係自治体、事業者とが連携した地域の意欲的な取組が必要である。</p> <p>○ 具体的には、自治体・事業者連携計画に基づく事業に対して、以下のとおり重点的かつ効果的な支援を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道軌道近代化設備整備費補助に代えて新たに鉄道軌道輸送高度化補助を創設し、従来の設備投資経費に加えコンサルティング経費を補助対象化するとともに、対象事業者の赤字要件を見直し ・ 安全性緊急評価等に基づく中長期的な安全施設整備を支援 <p>また、地域公共交通活性化・再生法の総合連携計画に基づく軌道輸送高度化事業に対するLRTシステム整備費補助について、補助率の嵩上げを図り、重点的かつ効果的に支援する。</p>				

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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	地域公共交通活性化・再生総合事業				
政策評価の結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域によっては公共交通機関の運行便数の減少などによる公共交通サービス水準の低下や、公共交通事業者の不採算路線からの撤退による交通空白地帯が出現している等の状況がみられ、地域公共交通を巡る環境は非常に厳しい状況にある。 ○ 自家用乗用車の普及、宅地の郊外化等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、自家用乗用車による移動の機会は大きく増大している一方で、公共交通の輸送人員は長期的に減少傾向にあること等がその原因となっている。 しかしながら、地域公共交通は地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、その活性化・再生は非常に重要な課題である。 ○ また、地域公共交通の活性化・再生を推進するためには、地域の多様な関係者が連携して、主体的に地域の公共交通のあり方を考え、総合的な判断に基づき、地域にとって真に有益な取組みを着実に実施することが重要である。 ○ このため、地域公共交通の活性化・再生について、関係自治体、交通事業者、住民その他地域の関係者が連携して、自主的・積極的に取り組む地域に対して、鉄道・バス・旅客船等の事業をパッケージで一括支援する柔軟な制度を創設する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	総合的な都市交通戦略の更なる推進のための都市交通システム整備事業の拡充				
政策評価の結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりの実現を目的とした総合的な都市交通戦略を推進するためには、都市の交通システムに関する施設整備だけでなく、市民の交通行動や企業活動において、交通利用に関する意識改革が必要である。 ○ 従来は、総合的な都市交通戦略の基づく都市の交通システムの計画に、市民の交通行動や企業活動などを積極的に位置づけていなかったが、同戦略対象範囲を市民の交通行動や企業活動まで積極的に含め、市民・企業を誘導するための施設整備等が必要である。 ○ このため、市民・企業を含めた総合的な都市交通戦略に基づく交通行動の改善に資する施設整備等や効果的な都市内物流システムの構築に必要な施設整備等に対する支援として補助対象を追加する。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	スピーディな事業展開のための用地取得条件整備モデル事業の創設				
政策評価の結果 の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共事業については、重点的かつ効率的な事業実施が従来にも増して重要となっている。国土交通省においても、供用目標を明確化する「目標宣言プロジェクト」等、事業効果の早期発現等を図る施策が打ち出されており、供用目標を着実に達成していくためには、用地取得を円滑かつ迅速に進めていくことが不可欠である。 ○ しかし、用地取得期間については、長期化する場合が見られるものの、事業毎の個別性が強いこと、手続きが同時並行的に進む場合が多いことなどから、これまで工程管理の概念や手法が浸透していない状況が続いており、各工程における長期化の要因（人手や予算の不足、用地取得に応じない地権者の存在など）を解消し、用地取得の円滑化に効果的な具体的施策を実施していくことが必要である。 ○ このため、本施策においては、用地交渉の迅速化や用地取得業務の効率化、そのための組織体制づくりなどを論点として、用地取得の工程管理手法に関する調査検討を行い、全国展開される目標宣言プロジェクト等の具体的な事業におけるケーススタディを含めたモデル事業を実施することにより、効果の検証及び制度化の検討を行うものである。さらに、当該検証結果をもって、スピーディーな事業展開のため、あらかじめ明示された完成時期を目標に、計画的な用地取得を実現するために必要となる施 				

	策を適時適切に総体的に講じられるよう条件整備（用地アセスメント、地籍調査の先行実施、事業相談窓口の設置等の個別の工程管理、マンパワーの弾力的運用や人材育成等）を図るものである。				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	建設業・不動産業の経営基盤等の強化				
政策評価の結果の概要	<p>○ 建設業においては、維持管理市場など長年培った専門技術を活用できる分野への進出により、市場の拡大を図るとともに、地域活性化に貢献することが求められているが、そのような取組はまだ少数に留まっているのが現状である。</p> <p>他方、不動産業においては、大手事業者と中小事業者の生産性や生産力の格差は拡大する傾向にある。また、不動産取引がマネーロンダリング等の犯罪に利用されるなど、業者が不適切な相手方と取引する際に法令等に即した適確な対応がとれる体制を構築する必要があるほか、新分野である不動産投資市場における違法・不当行為を防止し、健全な市場を構築するため、関連業者の内部統制の確立が必要となっている。</p> <p>○ 建設業においては、中小・中堅業者に新分野進出のノウハウが不足していること、不動産業においては、大多数の中小業者に先進的な不動産関連事業の展開や高度な人材育成活動に関するノウハウが不足していることがそれぞれの原因であると考えられる。また、不動産業界におけるコンプライアンスの確立に関しては、新規の課題であり、これまでの体制では適確に対応することは困難である。</p> <p>○ 建設業の活力の回復を図るとともに、不動産市場全体の基盤強化を推進し、不動産業界全体の底上げを図るためには、建設業のアセットマネジメント等新分野への進出、高度化に向けた意欲のある中小不動産業者の新規の事業展開や人材育成の支援を効果的に行う必要がある。また、不動産業界におけるコンプライアンスの確立に関しては、具体的事例の積み上げ及び業者間での情報交換、それらの従業者教育へのフィードバック等を行える体制の構築、さらには、不動産投資市場における関連業者の業態・規模に応じた効率的な内部統制のあり方を確立し、普及させる必要がある。</p> <p>○ このため、本施策においては、中小・中堅建設業者が行う新分野進出の取組を公募し、モデル的な事例を発掘して支援・普及を図る。また不動産業については、先進事例の普及のための講習会の実施支援、新規事業の実施支援（モデル事業として実施）を行う。また、不動産業界におけるコンプライアンスの確立に関しては、マネーロンダリング対策等の取組に関する事業者間での情報共有体制の構築に向けた調査・検討及び不動産投資市場における関連業者の業態に応じた内部統制モデルの作成・普及を行う。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	不動産投資市場の健全な発展のための情報基盤の構築				
政策評価の結果の概要	<p>○ 不動産投資市場が急速に拡大する中、市場の透明化を推進し、その健全な発展を促す必要がある。</p> <p>○ しかし、我が国においては、海外に比して、不動産管理に係るデータ収集・分析が十分になされていない状況にあり、不動産業者と消費者間の情報の偏りの是正が求められている。</p> <p>○ こうした状況を踏まえ、鑑定評価やエンジニアリングレポートの適正化の推進など不動産投資市場全体の信頼性の向上等を図るとともに、不動産業者と消費者間の情報の偏りをできる限り是正し、市場の透明性の向上を促し、健全な発展を促す必要がある。</p> <p>○ このため、オフィス、マンション等の不動産の管理に係る収益費用の価格情報等を収集し、不動産取引の指針となるようなデータを一般に提供する不動産市場データベースを創設する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	地域の建設業界と専門高校が連携した将来の人材育成の強化				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新規学卒者の建設業入職者数は、平成8年の約8.4万人をピークに減少傾向にあり、平成18年では約3.3万人となっている。また、高等学校から建設業へ新規入職する者は、この5年間で約4割減少し、平成18年は13,614人となっている（平成14年は21,971人）。また、近年、鉄筋工など一部の職種・地域において、技能者の不足傾向が大きくなっており、若手人材の確保・育成を図ることが急務となっている。 ○ 「2007年問題」による団塊の世代の大量退職を迎え、一方、少子高齢社会の到来により、今後は他産業との人材の確保競争において激化が予想されている。また、工業高校等専門高校においては、専門高校生が社会において必要な知識・技能の習得ができていないことや、建設業界における求人と就職のミスマッチなど、建設業界と教育界との十分な連携がなされていないといった問題が生じている。 ○ このような中、将来の建設業を担う人材を育成し、企業の高い技能の維持強化に貢献し、我が国の経済発展を支えてきた専門高校と地域の建設業界が連携して、将来の人材を育成する取組の強化を図る必要がある。 ○ このため、地域の建設業界と専門高校が連携して、学校での実践的指導、企業での高度技能習得などの実践及び検証を通じ、専門高校による実践教育の導入により、建設業における人材確保・育成に資するモデル的な取組を構築し、広く普及啓発を図る。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	「海の日」「海の月間」における海事産業振興事業の推進				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 四面環海の我が国の経済活動や国民生活にとって海は極めて重要な役割を担う。海上輸送は、貿易量の99%、国内貨物輸送量の38%を担い、更には年間延べ1億人の旅客を運ぶなど我が国の大動脈である。こうした海の重要性を認識する機会として、国民の祝日である「海の日」が平成8年に制定されたが、制定されてから10年あまり経過した現在において、海に関する知見・体験等が十分に国民に浸透しておらず、また、海運業、造船・舶用工業等海事産業においては、少子高齢化社会の到来により、労働力の高齢化が進み、必要とされる特殊技術や技能を有する次世代を担う若い人材が不足している。 ○ 「海の日」「海の月間」に関連する海事広報活動に統一した基本方針がなく関係者の連携が不十分であり、地域的・限定的かつ一過的な海事広報活動に止まっており、また、海の仕事の魅力、重要性について、知る機会・知識が乏しく、若者の職業選択時の選択肢になりにくかった。 このため、若年層（小中学生）の海への興味や関心を喚起する取り組みが重要であり、官民関係者が連携して海事広報活動を展開することが必要である。 ○ 以上のことから、官民関係者の連携を強化するため、国が中心となって海事広報推進のための「官民連絡会議（仮称）」を設置し、統一的な基本方針のもとで「海の日」「海の月間」関連事業を展開する。また、民間等関係者の協力を得ながら、国が中心となって「海の日」「海の月間」における中核となる新規事業と既存事業の充実を図る。 				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	○

政策の名称	海洋環境立国を支える人材育成支援事業				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 四面を海洋に囲まれ、資源やエネルギーを他国からの輸入に依存する我が国にとって、海事産業は国民生活水準の維持・向上には欠かせないものとなっている。特に我が国の造船産業は、半世紀近くにわたり、新造船建造量において世界トップレベルを維持しており、現在は韓国・中国等の厳しい国際競争を展開しつつ、シェアの1/3確保し、物資の輸出入の大半を担っている我が国海外航海運事業者に良質な船舶を安定的かつ持続的に供給しており、その役割は非常に大きいものがある。また、造船産業は、従来より高い労働生産性、国内生産比率を維持し続けており、地域経済・雇用に非常に貢献している。しかしながら、今後、海洋に携わる技術者人口が激減していくことが懸念されている。一方、韓国・中国において、造船産業は国策産業として位置付けられており、政府・大学機関・企業が連携し、技術者育成に力を注いでおり、我が国の造船産業が有していた競争力の源泉である新たな革新的技術の開発能力に迫りつつある状況にある。この状況が継続すれば、我が国の造船産業は競争力を喪失し、韓 				

	<p>国・中国に劣後することになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 技術者人口の激減については、近年の大学や高等専門学校における造船・海洋工学学科といった技術者育成機関の減少や若手の工学部離れ等によるものであると考えられる。 ○ 今後も我が国が「環境立国」「海洋立国」として、世界をリードしていくためには、高まりつつある地球環境問題に対して、的確に対応できる技術力が必要であり、今後、その基盤となる技術者を効率的に確保・育成することは喫緊かつ長期的な課題である。 ○ このため、新たに開発される革新的海洋環境技術を駆使し、地球環境問題への対応を通じた世界への貢献と、我が国造船産業の競争力強化の基盤となる「技術者の育成」に向けての産・学連携人材育成策を展開する。 										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	—	—	—	—
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	—	—	—	—							

政策の名称	船員確保・育成等総合対策事業										
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 外航日本人船員は、厳しい国際競争の中30年間で約57,000人から約2,600人へと極端に減少。非常時も想定し、平時より一定程度（約5,500人）の日本人船員の確保・育成が喫緊の国家的課題。内航海運や国内海上旅客輸送を担う内航船員は、現在の雇用需給はほぼ均衡しているが、高齢化が著しく（45歳以上が64%）、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じるおそれがある。 ○ 交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会が設置され、優秀な日本人船員の確保・育成策を中心に、海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について調査・審議が行われ、平成19年6月に中間取りまとめがなされた。この中で船員の確保・育成に関する問題点として、海に対する社会的認知度の低さ、船員志望者を集めることの困難さ、船員になることの大変さ、厳しい職場環境・労働環境、キャリアアップのための環境の不十分さ、海技者としてのキャリアパスの不明瞭さと社会的認知度の低さ等が指摘された。 ○ 上記中間とりまとめにおいて、船員の確保・育成については、①船員を集め、②船員を育て、③船員のキャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援する、という4つの施策の柱及び海事地域の振興を実施すべきとされた。 ○ 上記中間取りまとめを受け、以下の制度改正及び予算要求を行う。 <ul style="list-style-type: none"> (1) 海上運送法の一部改正による船員確保育成に関する計画認定スキームの創設 (2) 船員確保・育成等総合対策事業（船員雇用促進対策事業費補助金等の大幅拡充）に係る予算要求 <ul style="list-style-type: none"> ・ 船員計画雇用促進等事業（船員の計画的な確保・育成を推進するため事業者に対する助成金を交付） ・ 海へのチャレンジフェア（就職面接会と海事産業のPR） ・ 海事地域人材確保連携事業（財政力の弱い海事都市における海事関係の人材確保・育成に資する取り組みを支援）等 <p>※注 海事地域 海運・造船等の海事産業が集積する地域 海事都市 海事地域をかかえる市町村等</p>										
政策評価の結果の政策への反映状況	<table border="1"> <tr> <td>予算概算要求を行った</td> <td>税制改正要望を行った</td> <td>財政投融资計画に反映した</td> <td>法令改正等に反映した</td> <td>機構・定員要求を行った</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> </table>	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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った	○	—	—	○	○
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った							
○	—	—	○	○							

政策の名称	「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業の創設				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 本格的な人口減少・少子高齢化時代の到来等により、社会的サービスの享受が困難なため、活力が減退し、都市部との地域格差のさらなる拡大が懸念されるほか、長期的には集落自体が消滅するおそれのある地域が全国的に拡大しつつある。こうした地域では、住民の生活への不安の増幅、貴重な文化・伝統・風土等の喪失や、国土の不適切な管理による国土の荒廃・災害脆弱性の拡大にもつながるおそれがある。「地域の活力なくして国の活力なし」との基本方針に照らし、こうした地域の活性化を図ることは喫緊の課題となっている。 ○ こうした課題への対応において、財政制約の高まり等により自治体による公共投資の拡大に依存できる状況にはなく、また、人口減少や高齢化により脆弱化する地縁型のコミュニティに限定した対応のみでは限界がある。 ○ 特に、こうした地域が抱える集落機能の再編や美しく安全な国土の管理・継承等の 				

	<p>課題について、新しい国土形成計画が掲げる「新たな公」を基軸とする地域づくりの実践として、官民の多様な主体が協働し、知恵を絞って、地域固有の資源に光を当て、地域の誇り・愛着を共有する「新たな公」の活動を通じて、地域活性化等を図る必要がある。</p> <p>○ このため、官民の多様な主体が連携し、埋もれゆく地域資源を活用してコミュニティを創生しようとする活動について、広域ブロックごとに官民協働による発案を募り、先進的な取組みをモデル的に調査する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	広域ブロック自立施策等推進費の創設				
政策評価の結果の概要	<p>○ 本格的な人口減少社会の到来、東アジアの経済成長等、経済社会情勢が大転換する中、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築することにより、我が国の成熟期にふさわしい国としての厚みを増していく必要があるが、一極一軸型の国土構造の現状や都道府県を越える広域的課題の増加などを踏まえ、自立的な広域ブロック形成に向けた国と地方の協働を推進する必要がある。</p> <p>○ これまでの国土づくりにおいて、東京と地方という視点が重視され画一的な資源配分や地域の個性の喪失を招いた面があることも踏まえ、各広域ブロックにおいては、独自性ある地域戦略に基づき、意欲ある地域の活性化に向けた取組について、民間、公共を含め、地域の知恵と工夫を引き出しつつ、総合的に施策を展開していくことが重要であり、多様な主体の合意形成を経て、民間活動とも適切に連携するためのより柔軟で機動的な対応が必要である。</p> <p>○ 官民の多様な主体が協働して取り組む広域プロジェクト構想の具体化等を推進するため、広域プロジェクトが一の都府県の区域を超える広域的かつ府省横断的なものであり、また、地域を取り巻く社会経済情勢の事情変化を的確に捉え、多様な主体の合意形成や民間等の活動に呼応した機動的な対応が求められることを踏まえた支援のしくみを整える必要がある。</p> <p>○ このため、広域地方計画に基づく官民が連携した広域プロジェクト構想の具体化等を図るため、関係各府省や地方公共団体の連携のもと実施される調査等を機動的に支援する。</p>				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	推進研究テーマ設定によるイノベーション推進に向けた研究開発助成制度の強化				
政策評価の結果の概要	<p>○ 建設分野の技術革新を推進するために建設技術の高度化及び国際競争力強化に係る研究開発について広く公募し、優秀な提案に対して助成している。イノベーションを確実に絶え間なく創造していくためには、要素技術のような長期的視点に立った研究開発と速やかに建設現場に還元可能な研究開発の両方について助成を実施する必要があるが、後者について十分な応募提案がなされていない。</p> <p>○ その原因としては、テーマを設定したうえで、一定の規模を有する研究開発全体を組み立てることにより、個々の研究開発が有機的なつながりを持ち、社会資本の整備・管理にイノベーションをもたらすような仕組みが十分に構築されていないことがあげられる。</p> <p>○ 研究開発された技術を速やかに活用していくためには、社会資本整備の現場が求めている技術開発テーマを明示して技術開発成果の方向性を誘導するとともに、技術開発の進捗状況を適切に確認する必要がある。</p> <p>○ 以上の課題に対応するため、以下のとおり強化を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策課題解決に必要な技術開発テーマについて、これを重点的に実施する推進研究テーマとして設定し、研究開発の成果を適切に誘導する。 産学官による委員会を設置し、実用化に向けた助言を受けながら、着実に実施できる推進体制を強化する。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	I T技術による国土交通分野高度化のための調査・研究経費（東アジアにおける交通系I C乗車券に関する調査・研究）				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中国、韓国を始めとする東アジア各国において、交通系I C乗車券は相当程度導入されているが、各国国内の地域毎における共通化、相互利用化は進展していない状況にある。 ○ 我が国を含めた東アジア各国において、交通系I C乗車券の導入は順次進展しているが、技術的問題及びサービスモデルの違いから各事業者が個別に導入しており、各国国内の地域毎での利用に限定されている。 ○ 東アジア域内の交流が一層活発化していく現状を踏まえると、利用者利便性を向上していくために交通系I C乗車券の東アジア域内における共通化や相互利用化のための取組みを進めていくことが求められる。 ○ このため、各交通事業者によって発行される交通系I C乗車券について、東アジア域内における共通化、相互利用化を推進するための調査・検討等を行う。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	ASEANやインドにおける物流インフラ整備への支援				
政策評価の結果の概要	<p>【ASEAN】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 多数進出している日系企業が求めるジャスト・イン・タイムなどの質の高い物流サービスを提供することが目標であるが、貨物の滞留が生じるなど物流の定時性の確保が困難となっている。 ○ 域内貿易の関税率低下等によりASEANにおける国際物流が急増しているが、これに対応する港湾や空港及びそのアクセスなど物流インフラが十分に整備されていない。 ○ ASEAN地域において優先的に整備すべき物流インフラを特定し、速やかに事業につなげることが必要である。 ○ 以上のことから、ASEAN地域において物流インフラを優先的に整備するための重点プロジェクトリストやガイドラインを作成する。 <p>【インド】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 急増する国際海上コンテナを円滑に内陸へ捌くことが目標であるが、物流インフラ整備が非常に遅れており、日系進出企業の事業拡大やインドの経済発展の足かせとなっている。 ○ 現在計画中の幹線貨物鉄道は、インドにおける物流を飛躍的に改善させると期待されているが、接続する港湾やインランドデポ等物流インフラが十分に整備されていない。 ○ 幹線貨物鉄道の整備計画の進展や日系進出企業の要望を踏まえつつ、日印両国政府共同で物流インフラ整備に関する検討を緊急に進め、事業につなげることが必要である。 ○ 以上のことから、日印両国政府共同で物流インフラ整備に関する検討を行う実務者協議会を開催し、優先的に取り組むべきインフラの選定等を行う。 				
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 —	法令改正等に反映した —	機構・定員要求を行った —

政策の名称	官庁施設のリノベーション事業の実施				
政策評価の結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国家機関の建築物の既存ストックについては、各国家機関の機能に応じて必要とされる執務空間、及び性能を確保できていない施設が存在している。 ○ これまでは、必要に応じて機能回復のための「修繕」を行いながら施設を活用し、社会経済情勢の変化による高度化・複雑化したニーズへの対応や施設の狭隘解消など、修繕では対応できない需要が生じた場合に「新築」「建替え」を実施してきたが、既存ストックの老朽化に伴って建替え需要が増大する中、限られた予算で必要な性能を確保しなければならない。 ○ そのため、新築、建替えと並ぶ施設整備需要への対応方策として、効率的・効果的な手法を確立する必要がある。 ○ そこで、既存構造躯体を健全化・再利用しながら、利用実態の変化に対応した模様替、及び狭隘解消のための増築等により、新築と同等の機能を確保する、リノベーション 				

	<p>オン事業を創設する。リノベーション事業の実施にあたっては、施設改善ニーズへの対応や長期利用を考慮した使い勝手等の観点から、総合的に判断する必要がある。</p>				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

政策の名称	クールビズ・ウォームビズ対応型オフィスの整備推進				
政策評価の結果の概要	<p>○ 地球温暖化対策のため、クールビズ・ウォームビズ（空調温度を夏季は28℃、冬季は19℃に設定）が推進されているが、行政サービス環境の低下を招く場合がある。</p> <p>○ 現在の空調システムの設計は、従来の一般的な空調温度設定（夏季：26℃、冬季：22℃）による運用を前提としており、28℃・19℃で運用すると湿度や気流などにも悪影響を与え、快適性が低下する場合がある。</p> <p>○ このため、クールビズ・ウォームビズを実施する場合においても快適性を損なわない空調システムを構築する必要がある。</p> <p>○ 以上のことから、快適な行政サービス環境を確保しつつ効果的に空調エネルギーを削減する設計手法を指針としてとりまとめる。</p>				
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	法令改正等に反映した	機構・定員要求を行った
	○	—	—	—	—

- ③ 以下の政策アセスメントについては、平成18年度に評価を実施し、その結果を「平成19年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）」として公表し、平成19年度版「国土交通省政策評価年次報告書」に掲載したものであるが、今回、当該政策評価結果の政策への反映状況として新たに報告すべきものとして掲載。

政策の名称	住宅の生産・供給システムにおける信頼確保				
政策評価の結果の概要	<p>○ 構造計算書偽装問題を契機として大きく揺らいでいる住宅・建築物に対する国民の信頼の早期回復や、既存住宅・建築物の耐震性の向上やアスベスト対策、エレベーター等の事故への迅速な対応、瑕疵担保責任履行の実効の確保措置等のため、住宅・建築物に関する社会インフラの整備など安全・安心の確保を図る総合的な取組を推進していくことが必要である。</p> <p>○ 住宅・建築物に関するストック情報等は、これまで各地方自治体が個別に蓄積し、情報の蓄積媒体・フォーマット等についてもそれぞれ独自に運用してきた。 このため、事件等発生時の調査が円滑に進まず、多大な時間と労力を要し、必要な情報の欠落が存在していた。また、住宅・建築物に関するストック情報等のうち、国民にとって必要な情報の公開システムが整備されていない。 また、瑕疵担保責任の履行を確保するため、(財)住宅保証機構が行っている住宅性能保証制度などの瑕疵担保責任保険が既に存在するが、その利用が任意であることもあり、利用率は新規住宅供給戸数の約1割、中小住宅生産者が主に供給している戸建についても約3割にとどまっている。</p> <p>○ 住宅・建築物に関するストック情報等について、全国統一的なフォーマットの整備、データベースシステムの整備による行政間の情報の共用、データベース化した情報のうち国民に必要な情報の公開システムの整備等が喫緊の課題となっている。 また、住宅の売主等による瑕疵担保責任の履行の実効を確保するための措置を講ずる必要があり、その措置を実施するにあたっては検査体制等の整備や中小住宅生産者の確実な瑕疵保証の履行を支援する措置を講ずることが必要である。</p> <p>○ 住宅・建築物のストック情報等のデータベースシステムの整備、建築士事務所・指定確認検査機関等の登録及び情報公開システムの構築、瑕疵担保責任履行確保のための検査体制等の整備、中小住宅生産者の確実な瑕疵保証の履行の支援等を図るための住宅保証基金についての国庫補助の拡充等。</p>				
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 —	法令改正等に反映した ○	機構・定員要求を行った ○

- ④規制の事前評価（ＲＩＡ）（平成18年4月1日～平成19年3月31日実施分；義務付け開始前）
 規制の新設、改変（緩和を含む）を伴う政策について評価を行い、その結果を平成19年8月10日に「平成18年度 政策アセスメント結果（評価書）」として公表（平成19年8月10日省議決定）。

規制の名称等	都市再生特別措置法の一部改正			
規制の目的内容	<p>【目的】 民間の資金やノウハウを活用した優良な都市開発事業を促進するとともに、全国の都市において地域の実情に応じたまちづくりを推進することにより、都市再生の一層の推進を図る。</p> <p>【内容】 国土交通大臣による民間都市再生事業計画の認定を申請することができる期限の延長、都市再生整備推進法人の指定制度の創設等を行う。</p>			
想定される効果の内容	<p>国（国土交通大臣）による認定制度を通じて、税制特例や金融支援等を行うことで、より短期的・集中的に民間等の資金やノウハウ等を振り向けることができる。</p> <p>国土交通大臣による民間都市再生事業計画の認定を受けた民間都市開発事業に対する金融支援措置等の継続や、市町村長による都市再生整備推進法人の指定に伴う支援等により、都市再生に資する各種事業の促進が図られ、都市の再生が一層推進される。</p>			
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 —	法令改正等に反映した ○

規制の名称等	建築士法等の一部を改正する法律			
規制の目的内容	<p>【目的】 事件の再発を防止し、建築士等による適正な建築活動の確保を図り、国民が安心して住宅の取得や建築物の利用ができるよう、早急に建築士制度等の見直しを行う。</p> <p>【内容】 一定の規模の建築物の構造設計一級建築士又は設備設計一級建築士による構造関係規定又は設備関係規定への適合性の確認の実施、建築士事務所に属する建築士等に対する講習の受講の義務付け、建築士事務所の開設者が委託を受けた設計又は工事監理の業務の再委託の制限、建設業者が請け負った多数の者が利用する一定の重要な施設等の工事の一括下請負の禁止等の措置を講ずる。</p>			
想定される効果の内容	<p>今般の事件を踏まえ、本法律案においては、一定の規模の建築物の構造設計一級建築士又は設備設計一級建築士による構造関係規定又は設備関係規定への適合性の確認の実施、建築士事務所に属する建築士等に対する講習の受講の義務付け、建築士事務所の開設者が委託を受けた設計又は工事監理の業務の再委託の制限、建設業者が請け負った多数の者が利用する一定の重要な施設等の工事の一括下請負の禁止等の措置を講ずることとしており、これらの施策を通じ、事件の再発防止と建築士等による適正な建築活動の確保が図られ、国民が安心して住宅の取得や建築物の利用ができるようになる。</p>			
想定される負担の内容	<p>(建築士法関係)</p> <p>○ 建築士及び建築士事務所の登録等に係る指定登録機関制度の創設 現行法では建築士・建築士事務所の登録事務は国土交通大臣・都道府県知事の事務とされているが、これらの事務は、基本的に裁量の余地なく実施することができるものであることから、その実施について行政以外の主体を活用するため、国土交通大臣が、その指定する者に一級建築士の登録の実施に関する事務等を、都道府県知事は、その指定する者に二級建築士及び木造建築士の登録の実施に関する事務等又は建築士事務所の登録の実施に関する事務等を行わせることができることとすることにより、行政事務の効率化が図られるとともに、指定を受けた者による適正かつ確実な登録等事務の実施が図られることが期待される。さらに、統一的な情報の管理や提供等により、建築主等の消費者による適切な選択に効率的に寄与することができる。</p> <p>○ 建築士試験の受験資格の見直し 構造計算書偽装問題など昨今の事案等を踏まえ、建築士の資格の付与段階において、設計及び工事監理に必要な能力を有しているかどうかを的確に検証すること求められているところであり、建築士試験の受験資格者を大学等において建築に関する一定の科目を修めて卒業した者とする等、建築士試験の受験資格の見直しを行うことが効率的である。</p>			

	<p>(建築基準法関係)</p> <p>○ 構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士による法規適合性の確認の実効性担保 近年の建築技術の高度化に伴う建築物の高層化・大規模化・複雑化の進展を反映し、意匠・構造・設備等の分野別に建築設計が専門分化し、それぞれ設計技術の進歩改善が進んでいるところであり、各々の建築士の得意分野にも、自ずと偏りが見られるようになってきていることから、これに適切に対応するためには構造設計一級建築士又は設備設計一級建築士によって構造関係規定等への適合性が確認されていない一定の建築物の計画については、建築主事は、建築確認の申請書を受理することができないこと等とすることが効率的である。</p> <p>(建設業法関係)</p> <p>○ 一定の民間工事における一括下請負の禁止 建設工事の適切な施工に対するエンドユーザーの信頼の保護を図るため、分譲マンションのように、発注者とエンドユーザーが異なる場合で、一括下請負によって裏切られるエンドユーザーの信頼が法律による保護を要するほどに重い場合には、発注者の承諾の有無を問わず、多数の者が利用する施設又は工作物に関する重要な工事については、発注者の書面の承諾があっても、一括下請負を禁止することとすることが効率的である。</p> <p>○ 請負人から発注者に対して行う工事監理に関する報告 工事が設計図書どおりに実施されていない場合に、請負人は、工事監理を行う建築士から建築士法第18条第3項の規定により工事を設計図書のとおりを実施するよう求められた場合において、これに従わないときは、注文者に対してその旨及び求めに従わない理由を報告しなければならないこととして施工者の実際の対応状況について施工者からも報告をさせることが、発注者の保護を図る上で効率的である。 等</p>
<p>代替手段との比較</p>	<p>(建築士法関係)</p> <p>○ 建築士及び建築士事務所の登録等に係る指定登録機関制度の創設 措置を講じない場合、行政としては、指定確認検査機関に対する監督強化や違反建築物対策など、本来行政機関でしかできない事務の執行に集中し、建築行政全体の体制の強化を図っていくという目的を達成すること困難である。また、今回の改正では、建築士名簿の閲覧、構造設計一級建築士証等の交付など、建築士の登録に関連し新たな事務が発生することになり、これら新たな事務の実施についても、行政事務の効率化等の観点から、行政以外の主体に実施させることが適切である。</p> <p>○ 建築士試験の受験資格の見直し 措置を講じない場合、現行法では、建築士試験の受験資格は、建築又は土木に関する課程を卒業していること（学歴要件）、建築に関する一定年数以上の実務経験を有していること（実務要件）を基本的な要件とされているが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 学歴要件については、土木課程の卒業者も認めていること、また、建築課程であっても、昨今、大学等において学生に配慮したカリキュラム編成が行われていること等により、十分な建築科目の履修がなされていない者まで受験資格者たり得ること ・ 実務要件については、建築に関する実務経験であれば認められるため、設計や工事監理に係る経験がない場合であっても、受験資格者たり得ること <p>といった問題があり、措置を講じなければ資格付与段階で建築士の能力的確な検証を行うことができない。 等</p> <p>(建築基準法関係)</p> <p>○ 構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士による法規適合性の確認の実効性担保 措置を講じない場合、現行制度下では、構造設計や設備設計の高度化に対応できるような専門的知識・技能を有していない建築士によって、建築基準法の定める構造関係規定や設備関係規定に違反するような建築物の設計が行われてしまうおそれがある。</p> <p>(建設業法関係)</p> <p>○ 一定の民間工事における一括下請負の禁止 現行法は一括下請負を原則として禁止した上で、元請負人があらかじめ発注者自身の書面による承諾を得た場合には、一括下請負の禁止を適用しないこととしている。しかしながら、発注者とエンドユーザーである工事目的物の所有者・利用者が異なる場合には、発注者が書面による承諾をしても、一括下請負による直接の不利益を被るエンドユーザーの承諾は得られておらず、措置を講じない場合、エンドユーザーの信頼を保護できない。</p> <p>○ 請負人から発注者に対して行う工事監理に関する報告 工事が設計図書のとおり実施されることを確保するため、現行の建築士法第18条では、工事が設計図書のとおり実施されていないと工事監理者（建築士）が判断した場合には、当該工事監理者が施工者に注意を与えた上で、施工者がこれに従わないときは、その旨を建築主に報告しなければならないこととされており、工事監理者の判断が正し</p>

	いか否かに関わらず、建築主に対しては、工事監理者の意見のみが伝わる制度となっている。他方、施工に当たる建設業者は設計図書に従って建設工事を行う責務を有しており、設計図書どおりの施工であるか否かについて工事監理者と見解の相違を生じた場合には、施工者の方が正しい可能性もある。また、工事監理者の悪意や怠慢により、施工者が従わない場合の報告を建築主に行わないことも考えられる。こうしたことから、施工者の実際の対応状況については、施工者からも報告をさせることが必要であるが、措置を講じない場合、上述の不都合を回避できず、発注者が適切な判断をすることができない。等			
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 —	法令改正等に反映した ○

規制の名称等	建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令案
規制の目的内容	<p>【目的】 今般の構造計算書偽装問題の再発を防止し、法令遵守を徹底することにより、建築物の安全性の確保を図る。</p> <p>【内容】 建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律の施行に伴い、工事を終えたときに中間検査を申請しなければならない工程、構造方法に関する技術的基準及び指定構造計算適合性判定機関の指定に係る指定の有効期間を定める等関係政令について所要の規定の整備を行う。</p>
想定される効果の内容	<p>【新建築基準法施行令第11条・第12条】 特定工程の対象を2階以上とすれば、次に掲げるような効果が期待でき、中間検査による実効性を確保できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建築施工当初の段階において、適正な工事監理、適切な部材使用等についての検査が可能となる。 ・ 2階の床及びはりの配筋工事を指定することは、最下階の壁及び柱の配筋も検査することになり、違反建築物に対する予防効果が高い。 ・ 仮に検査の段階で問題点が発見されたとしても、違反是正、工事の手直しが施工当初であれば比較的容易に対応可能である。 <p>【新建築基準法施行令第36条の2】 階数、高さ又は構造方法の観点から不確定要素が多くなり、より高度な構造計算によって構造安全性をチェックすべき建築物を構造計算適合性判定の義務付け対象として定めることにより、適確に構造計算適合性判定を実施することが可能となる。</p> <p>【新建築基準法施行令第136条の2の14】 指定確認検査機関の親会社等の要件を総株主の議決権の3分の1を超える数を有している者等とし、建築関連事業者が指定確認検査機関に対し大きな支配力を持つことを排除し、建築確認・検査の適確な実施を担保することにより、国民の生命・財産の保護に万全を期することができるものである。等</p>
想定される負担の内容	<p>【新建築基準法施行令第11条・第12条】 多くの特定工程が指定されることは望ましいが、一方で、一部の特定行政庁においては中間検査を実施する建築主事等の体制が追従できない懸念があることから、政令では1種類のみの特工程を指定することとしている。この点、法第7条の3第1項第2号の規定では、法律上義務付けの対象とされる特定工程以外の工程についても、引き続き地域の実情に応じて特定行政庁の判断により指定することができるよう規定している。したがって、今回の政令案により設定される規制対象の範囲は最小限度のものであると考えられる。</p> <p>【新建築基準法施行令第36条の2】 建築主事等が行う審査とは別途、第三者で一定の技術力を有する者が構造計算の過程等の審査や再計算を実施することが必要であることから、改正法では、高度な構造計算を要する一定規模以上の建築物について、構造計算適合性判定を求めることとしている。改正法第20条第2号において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高さが13m又は軒の高さが9mを超える木造の建築物 ・ 地階を除く階数が4以上である鉄骨造の建築物 ・ 高さが20mを超える鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造の建築物が規定されており、これらの建築物に準ずるものとして、構造計算適合性判定を要する建築物を政令で規定している。 <p>【新建築基準法施行令第136条の2の14】 ① 改正法第77条の19では、指定確認検査機関の指定に係る欠格条項として、指定の</p>

	<p>申請者自身が該当する場合のみならず、指定の申請者の親会社等当該申請者を実質的に支配することが可能な関係にある者が欠格条項に該当する場合も追加された。この「親会社等」は、申請者の経営を実質的に支配することが可能となる関係にあるものとされ、具体的な定義は政令で定めることとされている。</p> <p>② そこで、政令案においては、親会社等とは、指定確認検査機関若しくは指定構造計算適合性判定機関又はこれらの機関として指定を受けようとする者に対して、次のいずれかの関係（以下「特定支配関係」という。）を有する者とするとしている。</p> <p>(i) 総株主又は総出資者の議決権の3分の1を超える数を有していること。</p> <p>(ii) 役員に占める自己の役員又は職員の割合が3分の1を超えていること。</p> <p>(iii) 代表権を有する役員の地位を自己又はその役員若しくは職員が占めていること。</p> <p>このほか、ある者に対して特定支配関係を有する者に対して特定支配関係を有する者は、その者に対して特定支配関係を有する者とみなして、この条の規定を適用することとしている。</p>			
代替手段との比較	<p>【新建築基準法施行令第136条の2の14】</p> <p>会社法上、監査役の解任、定款の変更、組織変更などの重要事項に関する決議（特別決議）については、総株主の議決権の過半数を有する株主が株主総会に出席し、出席した株主の議決権の3分の2以上に当たる多数をもって行うこととされている（会社法第309条第2項）。このため、総株主の議決権の3分の1を超える議決権を保有する株主は、株主総会の出席率にかかわらず、特別決議において常に拒否権を行使することができることになる。仮に、指定確認検査機関の親会社たる建築関連事業者が3分の1を超える議決権を保有することを認めるとすると、監査役の解任、定款の変更等の特別決議の内容が指定確認検査機関に対する影響力を持続させる上で不都合なものである場合には、当該事業者がその決議に拒否権を行使することも想定され、むしろ不適切である。</p>			
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	法令改正等に反映した
	—	—	—	○

規制の名称等	<p>密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律の一部改正</p>			
規制の目的内容	<p>【目的】</p> <p>地震等が発生すれば被害が甚大となるおそれのある密集市街地について、その安全性を早期に確保することが必要であることから、道路等の公共施設の整備及び老朽化した建築物の除却や建替えを一層推進する。</p> <p>【内容】</p> <p>防災街区整備地区計画の区域内において容積を配分できる制度の創設、防災街区整備事業の地区要件の緩和等の措置を講じる。</p>			
想定される効果の内容	<p>首都圏直下地震の被害想定において、最大で死者約13,000人、全壊・焼失棟数約85万戸、経済損失約112兆円とされているように、ひとたび災害が発生すると多大な人的・経済的被害が発生することが想定される。密集市街地における公共施設の整備と建築物の自律的建替えを促進する本施策は、現行の制度等の積極的活用を促すことによりこれらの多大な被害を軽減するものであることから、効率的である。</p> <p>上記施策により受け皿住宅等への容積移転等を活用した建替えの促進、受け皿住宅整備等による危険な老朽住宅の除却の促進、面的整備事業による基盤整備と建替えの一体的な推進等の対策を総合的に講ずることにより、密集市街地の早期解消に向けた取組みを加速し、密集市街地における早期の安全性確保に寄与する（業績指標（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）の目標値：約3割（平成19年度））。</p>			
想定される負担の内容	—			
代替手段との比較	<p>【行政の関与】</p> <p>防災上危険な密集市街地における安全性の向上は喫緊の課題であり、行政の関与が不可欠。密集市街地においては、関係権利者が多く権利関係が複雑であること等事業上の隘路を抱えていることから、民間のみによる早急な自力更新が困難。</p> <p>【国の関与】</p> <p>国民の安心と安全の確保は国の最も重要な責務であり、大地震の切迫性が指摘される中、国として密集市街地における安全性の向上を強力に推進する必要がある。なお、都市再生プロジェクト（第三次決定及び第十二次決定）においても、国家的課題として位置付けられている。</p>			
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	法令改正等に反映した
	○	○	—	○

規制の名称等	タクシー業務適正化特別措置法の一部改正			
規制の目的内容	<p>【目的】</p> <p>タクシー事業については、近年、特に、タクシーによる運送の引受けが専ら営業所以外の場所において行われている地域（流し営業中心地域）において、輸送の安全性及び利用者の利便性の低下が懸念されている状況にあることから、タクシー事業の業務の一層の適正化を図り、輸送の安全及び利用者の利便の確実な確保を図る。</p> <p>【内容】</p> <p>タクシー事業に係る輸送の安全及び利用者の利便を確保する観点から、</p> <p>①指定地域制度の見直し</p> <p>②タクシー運転者の登録制度の見直し</p> <p>③タクシー事業者に対する登録運転者の講習受講命令制度の創設等の措置を講ずる。</p>			
想定される効果の内容	<p>タクシー事業は、実際の安全性・サービスの水準が個々のドライバーの瞬時の判断や対応に任せ、運転者の質が安全性・サービスの質に直結するという特性を有していることから、タクシー運転者の登録要件として講習の修了を求め、登録運転者の登録の取消し要件に重大な事故を引き起こしたとき等を追加し、また、業務の取扱いの改善を図る必要があると認められる登録運転者に対する講習受講命令制度を設けることにより、運転者の質の確保・向上を図ることが、安全・安心なタクシーサービスの提供を促進するためには有効である。</p>			
想定される負担の内容	<p>運転者登録に当たっては、輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する一定の講習の修了を必要とするなど、一定の負担が生ずる。</p>			
代替手段との比較	<p>運転者の質の確保・向上を図るために必要最低限の措置であり、運転者登録制度の見直し等を行わない場合と比べ、輸送の安全及び利用者の利便のより確実な確保が図られることとなるものである。</p>			
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	法令改正等に反映した
	○	—	—	○

規制の名称等	道路法の一部改正			
規制の目的内容	<p>【目的】</p> <p>道路交通環境の向上を図る活動等を行うNPO等による並木、街灯等の道路の占用について、特例を認めることとし、道路交通環境の向上や沿道における良好な生活環境の確保を図る。</p> <p>【内容】</p> <p>道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とするNPO等による並木、街灯等の道路の占用について、特例を設けることを目的とする。</p>			
想定される効果の内容	<p>民間の協力を得て道路交通環境の向上が図られることから、道路管理上効率的である。現行法では許可できないものが改正により許可できるようになる効果を有し、NPO等に道路交通環境の向上や沿道における良好な生活環境の確保を実現するような並木、街灯等の物件の設置させるインセンティブを付与することとなり、有効である。</p>			
想定される負担の内容	<p>道路法に基づき、指定区間内国道については国が占用を許可し、指定区間外国道や地方道については地方公共団体が占用を許可することが必要である。</p>			
代替手段との比較	<p>現行法では許可できないものが改正により許可できるようになり、民間の協力を得て道路交通環境の向上が図られることとなる。</p>			
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	法令改正等に反映した
	—	—	—	○

規制の名称等	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案			
規制の目的内容	<p>【目的】</p> <p>地域の公共交通に関し、市町村、公共交通事業者等が連携して実施する事業を総合的かつ一体的に推進するための計画の作成、新たな輸送形態による事業の円滑化の措置等を通じて地域の公共交通の活性化及び再生を図る。</p> <p>【内容】</p> <p>「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」の骨子は次のとおりである。</p> <p>○ 主務大臣は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定する。</p> <p>○ 地域の関係者による地域公共交通の活性化・再生の総合的・一体的推進を図るため、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通総合連携計画に基づく地域公共交通特定事業の実施、関係法律の特例を定める。</p> <p>○ DMV等、複数の事業形態に該当し、一貫した輸送サービスとして扱うべき新たな輸</p>			

	送形態の導入円滑化を図るため、関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化を図る特例を定める。等			
想定される効果の内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 協議会制度の法定化等により、協議を行う際の労力が軽減される。 ○ 実施計画の認定を受けた場合に、軌道の整備及び運送の分離を可能とすること、道路運送法及び海上運送法に基づく事業の許可等を受けたものとみなすこと、道路運送法等の運行計画の変更について事前届出制を事後届出制とすること、共通乗車船券に係る運賃等について一括届出を認めること、鉄道事業法による事業の廃止の届出について、廃止予定日を延期することができることとすること等が規制の内容であり、公共交通事業者等の負担を軽減している。 ○ 実施計画の認定を受けた場合に、鉄道事業の許可、軌道事業の特許、道路運送事業の許可、海上運送事業の許可等を受けたものとみなすこと等が規制の内容であり、公共交通事業者等の負担を軽減している。 ○ 協議会制度の法定化により、各地域が地域公共交通の問題の解決を図るスキームが構築され、公共交通に対する顕在的・潜在的ニーズの把握、検討、合意形成が可能となる。 ○ 協議会参加者の協議結果尊重義務、法律上の特例措置、予算措置により、合意に基づき各主体が責任を持って推進することが可能になる。 ○ 関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等により、複数の輸送モードにまたがる新たな運送サービスの導入円滑化を図ることが可能になる。 			
想定される負担の内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 協議会の参加要請に対する応諾義務に関しては、市町村が必要と思われる構成員を自ら考えることが前提であり、最初から構成員を法定化することに比較して社会的負担は少ない。 ○ 協議会での協議結果に対する尊重義務に関しては、協議会での合意が前提であり、地域の自主性を尊重した社会的負担の少ないものである。 			
代替手段との比較	<p>地域のモビリティ確保、少子高齢化、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、昨今の我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、地域公共交通の活性化・再生の必要性はますます大きくなっている。</p> <p>しかしながら、長期的に公共交通の利用者は減少傾向にあり、規制緩和による利便性向上の一方で、民間事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地域が発生し、自家用乗用車を自由に使えない人にとっては極めて不便な状況も散見される。</p> <p>このような状況下、多くの交通事業者の経営状況は悪化し、交通事業者の努力だけで新たな施策を講じ、諸課題を克服することは困難な状況にあり、かつ地方公共団体等の財政状況も厳しい状況にある。</p>			
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	法令改正等に反映した
	○	—	—	○

規制の名称等	広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律案
規制の目的内容	<p>【目的】 民間事業者による拠点施設及び公共施設の整備を促進することを通じ、広域的な経済活動等の促進を図る。</p> <p>【内容】 国土交通大臣が策定する基本方針について定めるとともに、都道府県が作成する広域的な地域活性化基盤整備計画に基づく民間拠点施設整備事業計画の認定制度の創設等の措置を講ずる。</p>
想定される効果の内容	<p>一定の基準に基づき民間拠点施設整備事業計画を認定した場合に、拠点施設整備を公共施設整備と併せて行う都市計画的見地から優良と認められる事業に対して金融支援を受けられることとすることで、地域自立・活性化交付金による都道府県の公共施設等の整備と相まって、地方公共団体と民間事業者が適切な役割分担の下、重点地区の整備の速やかな進捗が図られることとなる。</p> <p>国土交通大臣による民間拠点施設整備事業計画の認定を受けた民間事業者に対する金融支援や都市計画の提案等のインセンティブを与えることにより、民間事業者による広域的な地域活性化のための拠点施設の整備が推進される。</p>
想定される負担の内容	—
代替手段との比較	<p>人口構造の変化、経済社会生活圏の広域化、国際化の進展等の経済社会情勢の変化の中で、全国各地域において広域にわたる活発な人の往来又は物資の流通を通じた地域の活性化（広域的な地域活性化）を図ることが重要となっている。しかしながら、広域的な地域活性化に不可欠である民間の資金やノウハウを活用した良好な都市開発事業が促進されていない。</p>

	大規模な都市開発プロジェクトについては、その実施に多額の資金を要するとともに、事業期間が長期に及び、民間事業者が事業を立ち上げ、実施していく上において開発リスクが大きい。特に地方部においては、地域経済や地価動向等のいわゆる地方リスクの存在により、開発リスクを分担する投資家が少ないため資金調達が課題となっており、民間事業者による都市開発事業が促進されていないと考えられる。			
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 —	法令改正等に反映した ○

規制の名称等	モーターボート競走法の一部を改正する法律案			
規制の目的内容	<p>【目的】 競走の実施に関する事務の委託に係る規制の緩和等競走の実施に関する規定を整備するほか、日本船舶振興会への交付金制度並びに関係法人の組織形態及び業務内容を改める等所要の措置を講ずる。</p> <p>【内容】 モーターボート競走の公正かつ安全な実施を確保しつつモーターボート競走の振興を図るため、競技の実施に関する規制の整備、関係法人の組織形態及び業務内容の見直し等の所要の制度改正を行う。</p>			
想定される効果の内容	<p>競走の実施に関する事務の一部を私人等に委託できることとすることにより、弾力的な施行者の事業運営が可能となり、事業の効率化が図られ、施行者の経営基盤の強化が図られる。また、場外発売場の設置を許可制度とすることにより、場外発売場設置者の法的義務の明確化、設置者に対する国土交通大臣の命令権限の創設等、場外発売場に関する国土交通大臣の監督権限の強化を図ることが可能となる。さらに、日本船舶振興会に対する交付金制度を見直すことにより、施行者の経営基盤の強化が図られる。</p> <p>モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会の統合化を図ることにより、管理部門等の重複業務の合理化、意志決定の迅速化等が促進される。また、より適正に業務を実施できる者を国土交通大臣が指定し、当該者に業務を行わせることにより、指定の取消を含め、国土交通大臣の監督権限の強化が図られ、モーターボート競走の公正かつ安全な実施を確保に資することができる。</p> <p>助成金の適正な使用に関する義務を日本船舶振興会に課すとともに、日本船舶振興会から助成を受けた者に対し誠実に事業を実施すべき義務を課すことにより、助成事業のより効率的な事業の実施を確保することができる。また、より適正かつ効率的に業務を実施できる者を国土交通大臣が指定し、当該者に業務を行わせることにより、指定の取消を含め、国土交通大臣の監督権限の強化が図られ、助成事業の適正な実施の確保に資することができる。</p>			
想定される負担の内容	<p>新設される規制は場外発売場の設置許可及び関係法人の組織の見直しであるが、このうち場外発売場の設置については、現在、モーターボート競走法施行規則において、場外発売場の位置、構造及び設備が国土交通省告示で定める基準を満たしていることについて国土交通大臣の確認を受けなければならないこととされており、場外発売場を設置しようとする者にとって、許可制度への移行によるコストの増加にはつながらない。</p> <p>また、モーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会及び日本船舶振興会の組織の見直しについては、より効率的かつ効果的なモーターボート競走の実施を目的として行うものであり、コストの増加にはつながらない。</p>			
代替手段との比較	<p>モーターボート競走の売上額は、平成3年度の2兆2千億円をピークに、平成17年度には9千7百億円と56%減少している。競走の売上の低迷に伴い、施行者の収益は大幅に悪化しており、地方財政の改善という法の趣旨が損なわれるおそれがある。</p> <p>また、売上の減少により、審判、検査等の事務を実施している全国の18のモーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会の収入も減少しており、競走の公正性・安全性に支障をきたすおそれがある。</p> <p>さらに、日本船舶振興会への交付金の規模も縮小しており、幅広い公益への寄与という法の趣旨を損なうおそれがある。今後、より効率的かつ効果的な事業の実施が求められるとともに、その透明性の一層の向上が求められている。</p>			
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 —	法令改正等に反映した ○

規制の名称等	特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律			
規制の目的内容	<p>【目的】 住宅を新築する建設工事の発注者及び新築住宅の買主の利益の保護並びに円滑な住宅の供給を図る。</p>			

	【内容】 建設業者による住宅建設瑕疵担保保証金の供託、宅地建物取引業者による住宅販売瑕疵担保保証金の供託、住宅に係る瑕疵担保責任の履行によって生ずる損害をてん補する一定の保険の引受けを行う住宅瑕疵担保責任保険法人の指定等の措置を講ずる。			
想定される効果の内容	新築住宅の売主等である建設業者及び宅地建物取引業者に、保証金の供託又は保険契約の締結のいずれかの方法による資力の確保を義務付けることにより、新築住宅の売主等による瑕疵担保責任の履行の実効を確保できる。 本法律案において、新築住宅の売主等である建設業者及び宅地建物取引業者に、保証金の供託又は保険契約の締結のいずれかの方法による資力の確保を義務付けることとしており、これによって、新築住宅の売主等による瑕疵担保責任の履行の実効が確保され、新築住宅の買主等の利益の保護及び円滑な住宅の供給を図ることができる。			
想定される負担の内容	売主等は供託、保険のいずれか適当な方法を選択でき、供託額や保険料は、新築住宅の買主等の救済を図る上で必要な適切な額として設定されることから、本制度が企業活動に対し過大な制約を課しているとはいえない。			
代替手段との比較	新築住宅の売主等は、住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づき、住宅の構造耐力上主要な部分等について、10年間の瑕疵担保責任を負うこととされているが、本措置を講じない場合、安全性に関する不安は解消されないままとなってしまうため、本措置により、瑕疵担保責任の履行の実効を確保する必要がある。売主等に対し一律に資力確保の義務付けを行うためには、法制度による措置以外では不可能である。			
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 —	法令改正等に反映した ○

規制の名称等	測量法の一部を改正する法律案			
規制の目的内容	【目的】 地図等の基本測量の測量成果をより迅速・簡便に提供することにより、その活用を一層促進させる。 【内容】 地図等の基本測量の測量成果を電磁的方法により提供する制度の創設、測量成果の複製又は使用に係る規制の合理化等の措置を講ずる。			
想定される効果の内容	これらの施策により、国土地理院による基本測量の測量成果である地図等がインターネット上で迅速に提供されるとともに、基本測量及び公共測量の測量成果である地図等の利用が円滑に行われ、また、複製・使用承認の手続をインターネット上でワンストップサービスで行うことができること、さらに、既存の公共測量の永久標識及び一時標識の利用が促進されることから、測量成果である地図等や永久標識等の利用の一層の促進が図られる効果が期待される。 測量成果の複製承認に係る規制の合理化、測量標に関する情報の充実により、地図等が国民により迅速・簡便に提供され、その活用が一層図られる。			
想定される負担の内容	これらの施策により、行政及び民間分野において特段新たな負担は想定されない。			
代替手段との比較	(1) 現行法では、国土交通大臣に課された地図等の提供の義務が「刊行」に限られており、インターネットにより地図等を提供することを前提とした規定になっていない。 (2) 現行法では、測量成果を複製しようとするときには目的によらず国土地理院の長又は測量計画機関の長の承認を得なければならないこととしているが、複製が測量目的以外の内部利用に限られる場合など国土地理院の長がその複製の正確さを確認する必要性が低いものもある。また、紙地図を念頭に置いていた規制であるため、近年普及してきたGISソフトやハンディナビの背景図などの新しい使用形態に即した対応が十分できていない。 (3) 現行法では、国土地理院及び各測量計画機関が作成した測量成果である地図等を複製・使用承認により利用しようとした場合、各々の作成主体に対して承認申請の手続を行わなければならない、利用者の利便性が十分に確保されていない。 (4) 現行法では、永久標識及び一時標識の設置状況を把握できる仕組みが担保されておらず、公共測量の適切な実施が行えないおそれがある。			
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 —	法令改正等に反映した ○

⑤規制の事前評価（R I A）（平成 19 年 4 月 1 日～平成 20 年 3 月 31 日実施分；平成 19 年 10 月 1 日以降、義務付け開始）

規制の新設、改変（緩和を含む）を伴う政策について評価を行い、その結果を平成 19 年 10 月 11 日、平成 20 年 1 月 28 日、平成 20 年 2 月 4 日、平成 20 年 2 月 25 日、平成 20 年 3 月 3 日及び平成 20 年 3 月 6 日に「規制の事前評価書」として公表。

政策の名称	気象業務法の一部を改正する法律案	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>① 地震動及び火山現象の予想の情報の予報・警報化を図ることにより、国が責任をもって予報・警報を発表してこれらを確実に伝達するとともに、気象庁以外の者の警報の制限を行い、かつ、一定の技術基準のもとで気象庁以外の者による地震動及び火山現象の予報業務を許可することによって、情報の適切性を担保しつつ、個々の国民のニーズに即した地震動及び火山現象に関するきめ細やかな情報提供を実現することで、地震災害及び火山災害の防止・軽減に寄与する。</p> <p>② 電気事業者が行う気象観測のうち、成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測以外について、国土交通省令で定める技術上の基準に従って観測を行わなければならない対象から除外することで電気事業者の負担を軽減する。</p>	
	法令の名称・関連条項と その内容	気象業務法 ①第 13 条、第 18 条及び第 23 条等 ② 第 6 条
想定される代替案	<p>①について、気象庁以外の者に対して地震動及び火山現象の予報業務をすべて禁止する。</p> <p>②について、気象業務法第6条に定める規制をすべて廃止する。</p>	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	<p>① 予報業務許可を受けようとする事業者によっては、気象庁の示す技術基準を満たすために必要な、プログラム改修費(数十～数千万円程度)等が生じる場合がある。また、申請時に登録免許税(9万円)が必要。</p> <p>② 遵守費用の増加はない。</p>	<p>① 遵守費用の増加はない。</p> <p>② 遵守費用の増加はない。</p>
(行政費用)	<p>① 気象庁において、事業者に対する予報業務許可の審査基準等の作成及び改訂、事業者への立ち入り検査及び調査体制の整備に係る費用(年間数百～数千万円程度)等。</p> <p>② 行政費用の増加はない。</p>	<p>① 行政費用の増加はない。</p> <p>② 行政費用の増加はない。</p>
(その他の社会的費用)	<p>① 予報を事業者から直接提供されることを希望する国民が追加で負担する費用はない。</p> <p>② 社会的な負の影響はほとんど生じない。</p>	<p>① 国民が民間事業者によるきめ細かい情報提供を受けられなくなることによる費用(便益の減少)が生じる。</p> <p>② 誤った観測データの流通による社会的な混乱等を招く恐れがあり、気象観測データ全般に対する信頼性の低下による甚大な社会的悪影響が生じる。</p>
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	<p>① 事業者が行う予報内容について、情報の信頼性・適切性を担保することにより社会的混乱を防止し、また、民間事業者によるきめ細やかな情報提供を実現できる。</p> <p>② 電気事業者において、気象観測が国土交通省令で定める技術上の基準を満たすために、気象測器の検定受験料及び部品交換に係る費用等の削減による便益(遵守費用の減少)(1年につき1,500～2,000万円)が生じる。</p>	<p>① 事業者が行う予報内容について、情報の信頼性・適切性を担保することにより、社会的混乱の防止が実現できる。</p> <p>② すべての事業者について遵守費用の減少による便益が生じる。</p>

政策評価の結果 (費用と便益の関 係の分析等)	<p>① 様々な費用が想定されるものの、国民の生命・財産の被害を軽減する情報の適切性を担保し、地震及び火山噴火による災害発生時に社会的混乱を防止するために必要であり、規制によって得られる便益が費用に比して明らかに大きい。民間事業者によるきめ細やかな情報提供を実現できる点で代替案より優れている。</p> <p>② 規制緩和によって得られる便益が、規制緩和による費用より明らかに大きい。費用がほとんど生じない点で代替案より優れている。</p>			
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	法令改正等に反映した
	—	○	—	○

(注) 本表には、評価対象とした規制の新設又は改廃に係る政策において、発生する効果と負担の関係を分析するのに適した評価の単位2件が含まれる。

政策の名称	国土交通省設置法等の一部を改正する法律案			
規制の目的、内容及び必 要性等	<p>運輸安全委員会自らが原因究明の過程で導き出された具体的に取り組むべき措置を原因関係者に勧告して直接伝えるとともに、報告を求めることができることとすることで、事故等の再発防止機能の高度化を図る。</p>			
	法令の名称・関連条項と その内容	運輸安全委員会設置法第27条第2項		
想定される代替案	原因関係者への勧告制度を設けるとともに、報告徴収について法令に基づかない任意の措置として実施			
規制の費用	費用の要素		代替案の場合	
	(遵守費用)	<p>報告対象事項は、原因関係者自身が講じた措置に関する事柄であるため当然に原因関係者自身が把握している事柄であり、当該原因関係者が報告を求められることに伴い支出が必要となる費用は僅少であるものと考えられる。</p>	<p>原因関係者が任意に報告徴収に応じることとされるが、この場合報告すべき内容は当然に原因関係者が把握している事項であり、報告徴収に応じることに伴う費用の増加は僅少なものと考えられる。</p>	
	(行政費用)	<p>運輸安全委員会としては報告徴収に伴い殊更に体制の強化を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。</p>	<p>運輸安全委員会においても、本権限に伴い殊更に体制の強化を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。</p>	
(その他の社会的費用)	—		—	
規制の便益	便益の要素		代替案の場合	
	<p>本規制によって、運輸安全委員会は、具体的に取り組むべき措置を原因関係者に直接伝えることができるようになるとともに、必要な情報の入手について制度的に担保することができ、再発防止策についての実効性の確保、事故等の再発防止機能の高度化が図られる。</p>		<p>任意に報告徴収に応じた場合、運輸安全委員会は事故等の再発防止機能の高度化に寄与する情報が得られるが、原因関係者が報告徴収に応じないことも想定されその場合は実施した措置についての情報を得ることができないことから、事故等の再発防止機能の高度化を十分に図ることができないと考えられる。</p>	
政策評価の結果 (費用と便益の関 係の分析等)	<p>勧告及び報告徴収に伴い、原因関係者及び行政に僅かに費用が発生するものの、勧告に基づいて実施した措置について報告徴収を行うことは、再発防止策についての実効性の確保、運輸安全委員会の事故等の再発防止機能の高度化に寄与する点において、便益が費用を明らかに上回るといえる。運輸安全委員会の事故等の再発防止機能の高度化に寄与する点で本案の方が代替案より便益が大きく、優れている。</p>			
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	法令改正等に反映した
	—	—	—	○

政策の名称	観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律案	
規制の目的、内容及び必要性等	認定観光圏整備実施計画に基づく認定観光圏整備事業制度を創設し、当該制度の円滑な実施を図るため、①認定観光圏案内所の名称制限、②観光圏内限定旅行業者代理業者に関する旅行業法の特例、③認定観光圏整備事業者に対する報告徴収制度を創設することにより観光圏の整備による国内外からの観光旅客の来訪及び滞在の促進を通じた地域の活性化を図る。	
	法令の名称・関連条項と その内容	観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律案 第10条・第12条・第17条
想定される代替案	① 認定観光圏案内所に当該名称を用いることを義務付ける。 ② 旅館業者に限らない観光圏内の事業者が行う旅行業者代理業について、旅行業法の旅行業者代理業の登録を受けたものとみなす。 ③ 報告徴収を法令に基づかない任意の措置として実施する。	
規制の費用	費用の要素	
	（遵守費用）	<p>① 認定観光案内所でない案内所を運営する者には、その看板や標識を是正する負担が生じる。</p> <p>② 観光圏内限定旅行業者代理業者以外の者は標識等を是正するため一定額の支出が必要となる。</p> <p>③ 認定事業者は報告を求められた場合に事業の実施状況につき報告する負担が生じる。</p>
	（行政費用）	<p>① 認定観光案内所でないものが当該名称を用いていないかを把握し、指導等を行う費用が生じる。</p> <p>② 観光圏内限定旅行業者代理業者でない者が観光圏限定旅行業者代理業者のみが掲示すべきとされる標識等を掲示していないかを把握し、指導等を行う費用が生じる。</p> <p>③ 認定事業者に認定事業の実施状況について報告を求め、当該報告を受領する費用が生じる。</p>
	（その他の社会的費用）	—
	代替案の場合	
		<p>① 認定観光案内所を運営する者で現在のところ認定観光案内所という名称を用いていない者は、標識等を必ず修正する必要があるため費用が増加する。</p> <p>② —</p> <p>③ 任意に報告徴収に応じた場合には、事業の実施状況につき報告する負担が生じる。</p>
		<p>① 認定観光案内所が当該名称を用いているかを把握し、是正を行うための費用が増加する。</p> <p>② 不適切な旅行業務を取り締まるための行政費用が増加する。</p> <p>③ 行政費用の増加はない。</p>
		<p>① —</p> <p>② 観光旅客が不適切なサービスを受けることで不利益が生じる可能性が高まる。</p> <p>③ —</p>
規制の便益	便益の要素	
	① 観光圏の全般にわたる案内ができる観光案内所とそれ以外の観光案内所の明確な区別を法的に担保し、観光圏に係る情報を入手しようとする観光旅客が安心して観光案内所を利用することができ、観光圏全般の魅力の低下を防ぐことができる。	
	② 魅力的な旅行商品が多く造成され、宿泊者及び旅館業者共にその便益は著しく増加する。また、こうした便益の増加は、観光圏全体の魅力の向上、活性化に繋がる。	
	③ 認定事業の実施状況について国が確実に把握することができ、認定事業の確実な実施が図られ、観光圏における観光の魅力が増進する。	
	代替案の場合	
	① 認定を受けていないものが認定観光案内所を称するという状況を防ぐことで足りるため、本案と比較して便益に大きな差はない。	
	② 連泊が促されるような効果がないことから、本案と比較して便益の増加は殆どない。	
	③ 認定事業者が任意の報告徴収に応じない場合、認定事業の確実な実施を十分に図ることができない。	

政策評価の結果 (費用と便益の関係の 分析等)	<p>① 観光案内所運営者及び行政に一定の費用が発生するものの、観光圏全般の魅力の低下を防ぐことができ、便益が費用を上回る。費用が少ない点で、本案の方が代替案より優れている。</p> <p>② 観光圏内限定旅行者代理業者及び行政に一定の費用が発生するものの、本案によって得ることができる宿泊者に対するサービスの向上は、観光圏の活性化にとってなくてはならないものであり、便益が費用を大きく上回る。費用が少ない点で、本案の方が代替案より優れている。</p> <p>③ 認定事業者及び行政に僅かに費用が発生するものの、本案によって得ることができる認定事業の確実な実施の担保という便益は観光圏における観光の魅力の増進のために必要不可欠なものであるため、便益が費用を大きく上回る。費用が少ない点で、本案の方が代替案より優れている。</p>			
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	法令改正等に反映した
	○	○	○	○

(注) 本表には、評価対象とした規制の新設又は改廃に係る政策において、発生する効果と負担の関係を分析するのに適した評価の単位3件が含まれる。

政策の名称	地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律案	
規制の目的、内容及び必 要性等	<p>① 歴史的風致形成建造物の増改築等にかかる届出制度の創設 重要文化財等と一体となって歴史的風致を形成する建造物を市町村が歴史的風致形成建造物として指定し、その増築等について届出に係らしめることにより、その保全を図る。</p> <p>② 農用地区域内における開発行為の許可の特例の創設 歴史上価値が高く、周辺の市街地と一体となって歴史的風致を形成する農業用排水施設の存する農用地区域内において、当該農業用排水施設が形成している歴史的風致の維持及び向上に支障を及ぼす開発行為を防止する。</p> <p>③ 歴史的風致維持向上地区計画制度の創設 歴史的風致維持向上地区計画の区域内において、用途地域による用途の制限等にかかわらず、歴史的風致にふさわしい用途の建築物等の活用・整備を認めるとともに、歴史的風致維持向上地区計画の区域内において土地の区画形質の変更、建築物等の新築、改築又は増築等について届出に係らしめることにより、当該区域における歴史的風致の維持及び向上と土地の合理的かつ健全な利用を図る。</p> <p>④ 歴史的風致維持向上支援法人の指定制度の創設 歴史的風致の維持及び向上に係る業務を行う公益法人等を歴史的風致維持向上支援法人として指定することにより、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する主体的な取り組みを促進する。</p>	
	法令の名称・関連条項と その内容	地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律案 ①第15条、第16条、第18条 ②第23条 ③第31条～第33条、附則第5条（建築基準法第68条の3、第68条の5の5、第68条の5の6、第68条の6、第88条）、附則第8条（都市計画法第33条） ④第34条
想定される代替案	<p>① 歴史的風致形成建造物の所有者に適切に管理させる義務のみ課すこととし、増改築等に係る届出義務は課さないこととする場合</p> <p>② 歴史的風致維持向上計画の区域内の農業用排水施設の増改築の開発行為をすべて禁止する場合</p> <p>③ 用途地域の変更等の現行制度の枠組みの中で対応を行う場合</p> <p>④ 届出制度を創設する場合</p>	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	<p>① 歴史的風致形成建造物の増改築や除却等を行おうとする者及び歴史的風致維持形成建造物の所有者が変更したときは事前に市町村に届出を行わなければならない（ただし届出書作成及び提出に要する費用は僅少）。歴史的風致形成建造物の所有</p>	<p>① 歴史的風致形成建造物の所有者は、当該建造物を適切に管理するための管理費用を負担。（当該費用は本案でも同様）</p> <p>② 農業振興の観点から改修が必要な農業用排水施設についても、</p>

	<p>者は、当該建造物を適切に管理するための管理費用を負担。</p> <p>② 農業用排水施設をコンクリート張りにするなどの改修ができなくなり、歴史的風致を形成している農業用排水施設の維持管理に要する費用が増加する（水車の維持管理費用、石積み水路の清掃費用等）。</p> <p>③ 歴史的風致維持向上計画の区域内において土地の区画形質の変更、建築物の新築、改築又は増築を行おうとする者は事前に市町村に届出を行わなければならない（ただし届出書作成及び提出に要する費用は僅少）。</p> <p>④ -</p>	<p>その開発がまったくできなくなり、農業の生産性が低下するほか、多大な維持管理費用の増加といった重大な費用が生じる。</p> <p>③ -</p> <p>④ -</p>
(行政費用)	<p>① 市町村に届出受領の負担（特段の体制強化等を行う必要なく対応可能なものであり、その費用は僅少）。</p> <p>② 歴史的風致の維持に要する費用（農業用排水施設の現地調査費用、水路のゴミ処分費用の増加等）が生じる。</p> <p>③ 市町村に届出受領の負担（特段の体制強化等を行う必要なく対応可能なものであり、その費用は僅少）。</p> <p>④ -</p>	-
(その他の社会的費用)	<p>① -</p> <p>② -</p> <p>③ 用途地域による用途制限等の緩和により本来立地が認められない用途の建築物等が建築されることになるが、用途制限等の緩和は歴史的風致が形成されていることにより良好な市街地が維持されてきた地域において、歴史的風致に調和する用途の建築物等に限って認められるものであり、市街地の環境を損なうおそれは非常に小さい。</p> <p>④ 特段の社会的害悪は生じない。</p>	<p>① -</p> <p>② -</p> <p>③ 歴史的風致に調和する用途の建築物等以外にも、本来立地が認められない用途の建築物等が建築されることにより市街地環境の悪化を招く可能性が高い。</p> <p>④ 歴史的風致の維持及び向上にノウハウを有さない者までもがその業務に取り組むことになり、かえって歴史的風致を損なってしまうおそれがある。</p>
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	① 届出を通じて、歴史的風致形成建造物の保全に支障があるような増改築や除却等について市町村が勧告を行うことでその是正が図られ、歴史的風致形成建造物が保全される。一旦損なわれた歴史的風致形成建造物を元に戻すことは困難であり、その便益は大きい。	① 歴史的風致の維持が図られることがある程度期待されるものの、所有者は、歴史的風致形成建造物の増改築や除却等が、当該地域の歴史的風致の維持及び向上に支障を及ぼすか否かを的確に判断することは極めて困難であり、歴史的風致形成建造物が適切に保全されないおそれがある。
	② 歴史的風致を形成している農業用排水施設の適切な維持管理が図られる。一旦コンクリート張りにされた農業用排水施設を元に戻すのは困難であり、その便益は大きい。	② 歴史上価値が高く周辺の市街地と一体となって歴史的風致を形成している農業用排水施設を改修することができなくなるにより、歴史的風致の維持及び向上が図られる。

	③ 用途地域による用途の制限等にかかわらず歴史的風致に調和した建築物等の活用・整備を認めることにより、当該地域における歴史的風致の維持及び向上が図られ、良好な市街地の形成につながる。一旦歴史的風致が失われると、再生が困難であるとともに相当長期の期間を要し、その便益は大きい。	③ 歴史的風致に調和する用途の建築物等が立地した地区に限っては、当該地域における歴史的風致の維持及び向上が図られ、良好な市街地の形成につながる可能性がある。		
	④ 歴史的風致の維持及び向上に関する業務を適切に行うことができるものを歴史的風致維持向上支援法人として指定し、第22条及び第27条の特例を含めた歴史的風致の維持及び向上に関する業務を担わせることにより、歴史的風致の維持及び向上が図られる。	④ 歴史的風致の維持及び向上にノウハウを有する者がその業務を担う場合に限り、歴史的風致の維持及び向上を図ることが可能となる。		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の 分析等)	<p>① 一定の費用の発生が想定されるものの、一旦損なわれると再生することが困難な歴史的風致形成建造物の保全が図られることとなり、便益が費用を明らかに上回る。便益が大きい点で本案の方が代替案より優れている。</p> <p>② 一定の費用が生じることが想定されるものの、歴史的風致を形成している農業用排水施設の適切な維持管理が図られ、歴史的風致の維持が図られることから、便益が費用を上回る。費用が少ない点で本案の方が代替案より優れている。</p> <p>③ 規制の緩和による費用がほとんど生じないのに対し、歴史的風致の維持及び向上という便益は大きいことから、便益が費用を明らかに上回る。費用が少ない点、便益が大きい点で本案の方が代替案より優れている。</p> <p>④ 費用がほとんど生じないのに対し、歴史的風致の維持及び向上という大きな便益が得られることから、規制によって得られる便益が費用を上回る。費用が少ない点、便益が大きい点で本案の方が代替案より優れている。</p>			
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	法令改正等に反映した
	—	—	—	○

(注) 本表には、評価対象とした規制の新設又は改廃に係る政策において、発生する効果と負担の関係を分析するのに適した評価の単位4件が含まれる。

政策の名称	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案		
規制の目的、内容及び 必要性等	国土交通大臣の認定を受けた鉄道事業再構築事業を実施する者に対し、同事業の実施状況について報告を求めることができることとし、同事業の適切な実施を図る。		
	法令の名称・関連条項と その内容	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第38条	
想定される代替案	報告徴収について法令に基づかない任意の措置として実施		
規制の費用	費用の要素	代替案の場合	
(遵守費用)	報告内容は当該事業の実施状況についてであり、認定鉄道事業再構築事業を実施する者において当然に把握している事柄であって、報告に要する費用は僅少であるものと考えられる。	認定鉄道事業再構築事業を実施する者が任意に報告徴収に応じることとも考えられるが、この場合報告すべき内容は同事業の実施状況であって当然に認定鉄道事業再構築事業を実施する者が把握している事項であり、報告徴収に応じることに伴う費用の増加は僅少なものと考えられる。	
(行政費用)	特段の体制強化等を行う必要はなく対応できるものであり、費用の増加は僅少であ	特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであり、費用の	

		る。	増加は僅少である。
	(その他の社会的費用)	—	—
規制の便益	便益の要素		代替案の場合
	本制度によって、国土交通大臣は随時必要に応じて同事業の実施状況について報告徴収させることができ、認定鉄道事業再構築事業の適切な実施が図られる。		任意に報告徴収に応じた場合、国は認定鉄道事業再構築事業の実施の状況等の情報が得られるが、任意の措置であるため事業者が報告徴収に応じないことも想定され、その場合は情報を得ることができないことから、同事業の確実な実施を十分に図ることができないと考えられる。
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	本制度によって、一定の費用が想定されるものの、その費用は僅少であるのに対し、認定鉄道事業再構築事業の適切な実施が確保されるという便益が得られる点で、便益が費用を上回る。認定鉄道事業再構築事業の実施状況等の情報の入手について制度的に担保することができる点において、本案の方が代替案より便益が大きく、優れている。		
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
	○	○	—
		法令改正等に反映した	○

政策の名称	海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案		
規制の目的、内容及び必要性等	<p>四面環海の我が国にとって、貿易量の99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要であるが、安定的な海上輸送の核となるべき日本船舶は95隻(平成18年)へ、日本人船員は2,600人(平成18年)へ極端に減少し、憂慮すべき事態となっている。一方、国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割を担う内航海運や国内航空旅客を上回る年間1億人が利用する国内旅客船にとって、その人的基盤である内航船員は不可欠であるが、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、将来的に約2割程度の船員不足が生じるおそれがある。</p> <p>このような事態に対し、今般、①航海命令の範囲の拡大、②日本船舶の譲渡等の届出、③認定事業者に対する報告徴収及び立入検査、④航海命令の範囲の拡大に伴う書類の備置義務の追加等、⑤労働時間の延長の限度基準への適合義務の創設、⑥休憩時間及び健康の確保のための措置、⑦労働条件の明確化のための措置を講じることにより、日本船舶の確保、船員の育成・確保を通じて安定的な海上輸送を確保し、もって我が国経済と国民生活の向上を図る。</p>		
	法令の名称・関連条項と その内容	①海上運送法第26条、②海上運送法第39条、③海上運送法第39条の4、④船員法第18条、第32条、⑤船員法第64条の2、⑥船員法第65条の3、第83条、第86条、本法律案附則第6条(船員職業安定法第89条の一部改正)、⑦船員法第66条の2、第67条	
想定される代替案	<p>① 任意の措置として船舶運航事業者に航海を要請し、船舶借り上げを行う。</p> <p>② 認定事業者に対し、日本船舶の継続保有義務を課す。</p> <p>③ 任意の措置として報告徴収・検査を実施する。</p> <p>④ 任意の措置として証明書の備置き・雇入契約締結時における航海命令である旨の明示を要請する。</p> <p>⑤ 任意の措置として船舶所有者と労働組合等間で自主的に船員の労使協定時間外労働の抑制を図るよう要請する。</p> <p>⑥ 任意の措置として船舶所有者に対し、休憩時間の細分化の抑制、乗船時の健康証明書保持の徹底、年少船員の深夜休息の徹底を要請する。</p> <p>⑦ 任意の措置として船長に対し、通常配置表の作成・備置き、帳簿の写しの交付を求める。</p>		

規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	① 航海が公共の安全の維持に必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がいない場合等に関し、船舶運航事業者に航海を行う負担が生じるが、当該航海により発生した損失は補償の対象となるため、費用は僅少である。	① 要請を受けて任意に応じる場合に航海を行う負担が生じるが、借り上げ料が支払われるため、費用は僅少である。
	② トン数標準税制が適用される認定事業者に日本船舶の譲渡等をする場合に事前に国土交通大臣の届出を行う負担が生じるが、その費用は多くはない。	② 事業者の財産処分権が強く制限され、経営の自由が著しく阻害される。
	③ 認定事業者に、求めに応じて報告する負担、立入検査を受け入れる負担が生じるが、当該費用は多くはない。	③ 求めを受けて任意に応じる場合に報告を行い、検査を受け入れる費用が生じるが、当該費用は僅少である。
	④ 船長に航海命令従事証明書を船内に備え置く負担、船舶所有者に雇入契約締結時に航海命令である旨の明示をする負担が生じるが、当該費用は僅少である。	④ 求めを受けて任意に応じる場合に、船内に証明書を備え置く費用、雇入契約締結時に航海命令である旨の明示をする費用が生じるが、当該費用は僅少である。
	⑤ 船舶所有者・労働組合等に、国土交通大臣が定める労使協定による時間外労働の延長の限度基準に適合するよう協定を締結するという負担が生じるが、当該費用は多くはない。	⑤ 船舶所有者・労働組合等が、任意に要請に応じる場合には、協定の見直しを行う費用が生じるが、当該費用は多くはない。
	⑥ 船舶所有者に、海員に与える休息時間を1日2分割までしかできず、2分割した場合にはいずれか長い方を6時間以上とする負担が生じる。船舶所有者に、健康証明書を持たない者を乗船させられなくなる負担が生じる。船舶所有者に、どのような場合でも年少船員について午前0時～午前5時を含む連続9時間の深夜休息を与える負担が生じる。当該費用は僅少である。	⑥ 要請に任意に応じる場合には、本案と同様の負担が生じるが、当該費用は僅少である。
	⑦ 船長に、通常配置表の作成・掲示を行う負担、海員からの求めを受けて労働時間等を記録した帳簿の写しを交付する負担が生じるが、費用の増加は僅少である。	⑦ 船長が任意で要請に応じる場合は、本案と同等の負担が生じるが、当該費用は僅少である。
(行政費用)	① 命令を受けて航海を行った事業者に発生した損失について補償するための費用が生じる。	① 要請が受け入れられた場合に、借り上げ料支払いのための費用が生じるが、借り上げ料が支払われるため当該費用は僅少である。
	② 国土交通大臣に届出受領の負担が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応可能であり、費用は僅少である。	② 義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。
	③ 報告を求め、報告を受領する費用、立入検査実施のための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応可能であり、費用は僅少である。	③ 報告を求め、報告を受領する費用、立入検査実施のための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく、費用は僅少である。

	④ 義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。	④ —
	⑤ 義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。	⑤ —
	⑥ 義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。	⑥ —
	⑦ 義務が遵守されているか把握するための費用が生じるが、特段の体制強化等の必要はなく対応できるものであり、費用は僅少である。	⑦ —
(その他の社会的費用)	—	—
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	① 非常時における安定的な国際海上輸送の確保が実現する。	① 船舶運送事業者が要請に応じた場合には本案と同等の便益が得られるが、要請に応じない場合には非常時において国際海上輸送の確保を十分に図ることができない。
	② 日本船舶の認定計画外への流出等を未然に防止し、計画に従った着実な日本船舶の確保を担保し、安定的な国際海上輸送の確保が図られる。	② 計画に従った着実な日本船舶の確保がある程度期待されるが、規制を敬遠して事業者が日本船舶・船員確保計画の認定を受けようとしなくなるおそれがある。
	③ 認定計画の実施状況について国が確実に把握することができ、認定計画の確実な実施が期待される。	③ 認定事業者が任意に応じた場合、国は認定計画の実施状況を把握できるが、任意の措置であるため認定事業者が応じない場合も想定され、計画の確実な実施を担保することが十分にできないおそれがある。
	④ 命令による航海であることを対外的に証明でき、また、船員が予期に反して労働を強いられることを防ぐことができるため、航海命令による航海の迅速かつ円滑な実施が確保される。	④ 任意に船長等が備置き等を実施する場合は別として、これらの者が要請に応じないことも想定されるため、航海の迅速性・円滑性を担保する手段としては不十分。
	⑤ 労使協定時間外労働の短縮によって船員の労働条件の改善を図ることができる。	⑤ 船舶所有者と労働組合等が任意で協定の見直しに応じた場合には本案と同等の便益が得られるが、船舶所有者と労働組合等の間での自主的な調整によって労使協定時間外労働の短縮が実現することは期待しがたく船員の労働条件の十分な改善が図られない。

	⑥ 船員の休息時間及び健康の確保が図られるとともに、ヒューマンエラーによる航行の危険が防止されるとともに、年少船員の心身の健全な発達の増進が図られる。	⑥ 任意に船舶所有者が要請に応じる場合は本案と同等の便益が得られるが、要請に応じない場合も考えられることから、船員の労働条件の向上、船舶航行の安全の確保のための措置としては実効性に乏しい。		
	⑦ 労働条件の明確化により船員が予期に反して不当な労働条件を強いられることが防止されるとともに、自らの労働時間が適切に記録されているかを容易に確認することができる。	⑦ 任意で船長が要請に応じる場合は本案と同等の便益が得られるものの、船長が応じない場合も考えられることから、船員の労働条件の明確化のための措置としては実効性に乏しい。		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の 分析等)	<p>① 一定の費用が発生するが、非常時における安定的な国際海上輸送の確保という便益は大きいことから、便益が費用を上回る。 安定的な国際海上輸送の確保を十分に図ることができる点で、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。</p> <p>② 一定の費用が発生するが、安定的な国際海上輸送の確保が図られるという重要な便益が得られる点で、便益が費用を上回る。 計画に従った日本船舶の着実な確保を実現できるという大きな便益が得られるとともに、事業者の経営の自由を著しく阻害するという重大な費用を発生させない点で、本案のほうが代替案より費用が少なく、便益も大きい点で、優れている。</p> <p>③ 一定の費用が発生するが、認定計画の確実な実施の担保という便益は日本船舶及び船員の確保のために必要不可欠な重大なものであり、便益が費用を大きく上回る。 認定計画の着実な実施を担保することができる点において、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。</p> <p>④ 一定の費用が発生するが、当該費用は僅少であるのに対し、航海の迅速かつ円滑な実施の確保という重大な便益が得られることから、便益が費用を上回る。 航海の迅速性・円滑性を制度的に担保することができる点において、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。</p> <p>⑤ 一定の費用が発生するが、船員に係る労働条件を改善することができることから、便益が費用を上回る。 船員に係る労働条件を確実に改善することができる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れている。</p> <p>⑥ 一定の費用が発生するが、当該費用は僅少であるのに対し、船員の労働条件の向上、船舶航行の安全の確保といった便益は大きいことから、便益が費用を上回る。 船員の労働条件の向上、船舶航行の安全の確保を確実に図ることができる点で、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。</p> <p>⑦ 一定の費用が発生するが、当該費用は僅少であるのに対し、労働条件の明確化が図られることから、便益が費用を上回る。 船員の労働条件の明確化が確実に図られるという便益が得られる点で、本案のほうが代替案より便益が大きく、優れている。</p>			
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	法令改正等に反映した
	○	○	—	○

(注) 本表には、評価対象とした規制の新設又は改廃に係る政策において、発生する効果と負担の関係を分析するのに適した評価の単位7件が含まれる。

政策の名称	港湾法の一部を改正する法律案
規制の目的、内容及び必要性等	国土交通大臣が港湾広域防災区域内における直轄工事によって生じた港湾広域防災施設の管理を開始する場合において、広域災害応急対策のためやむを得ない必要があるときは、港湾広域防災区域内において、他人の土地を一時使用し、又は物件を使用し、収用し、若しくは処分することができることとするにより、非常災害発生時に港湾広域防災施設の機能を確保し、港湾広域防災区域内における迅速かつ円滑な広域災害応急対策の実施を図る。

	法令の名称・関連条項と その内容	港湾法第55条の3の2	
想定される代替案	任意の措置として、港湾広域防災区域内において、他人の土地を一時使用し、又は物件を使用し、取得し、若しくは処分する。		
規制の費用	費用の要素	代替案の場合	
(遵守費用)	非常災害発生時に、港湾広域防災区域内に存する土地や物件が一時使用等されることにより、その所有者等が一時的に使用制限を受ける等の遵守費用が発生するが、損失補償規定（港湾法第55条の4第1項）が設けられることもあって、その費用は僅少であると考えられる。	土地又は物件の所有者が任意に使用等に応じた場合には、本案と同様の費用が発生するが、所有者に損失が生じた場合には当該費用を補償することにより、その費用は僅少であると考えられる。	
(行政費用)	非常災害発生時に、港湾広域防災区域内に存する支障物件等を処理等することにより、損失補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。	土地又は物件の所有者が任意に使用等に応じた場合には、本案と同様に補償に要する費用等の一定の行政費用が発生する。	
(その他の社会的費用)	—	—	
規制の便益	便益の要素	代替案の場合	
	非常災害発生時に、国土交通大臣が港湾広域防災区域内に存する土地や物件を一時使用等することにより、港湾広域防災施設の機能が十分に確保され、港湾広域防災区域内において、広域災害応急対策が迅速かつ円滑に実施されることによる便益は極めて大きい。	土地又は物件の所有者が任意に使用等に応じた場合には本案と同等の便益が得られるものの、所有者が使用等に応じない場合や所有者の意思が確認できない場合は、土地や物件を使用等することができない。このような場合、港湾広域防災施設の機能が十分に確保されず、港湾広域防災区域内において、広域災害応急対策が迅速かつ円滑に実施されなくなる。	
政策評価の結果 (費用と便益の関係の 分析等)	一定の費用が想定されるものの、港湾広域防災区域内における迅速かつ円滑な広域災害応急対策の実施という極めて重要な便益が得られる点で、便益が費用を上回ると判断される。 港湾広域防災区域内における迅速かつ円滑な広域災害応急対策の実施が確実に図られる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れている。		
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
	—	—	○

政策の名称	長期優良住宅の普及の促進に関する法律案		
規制の目的、内容及び必要性等	長期優良住宅建築等計画の認定制度を創設し、認定計画実施者に対して認定長期優良住宅の建築及び維持保全の状況について報告を求めることができることとする中で、長期優良住宅建築等計画の適切な実施を確保し、長期優良住宅の普及の促進を図る。		
	法令の名称・関連条項と その内容	長期優良住宅の普及の促進に関する法律第12条	
想定される代替案	報告徴収を、法令に基づかない任意の措置として実施する。		
規制の費用	費用の要素	代替案の場合	
(遵守費用)	報告徴収に応じる負担が必要となるが、その費用は僅少	任意に報告徴収に応じる場合には、報告徴収に応じる負担が必要となるが、その費用は僅少	

	(行政費用)	特段の体制強化等を行う必要はなく対応可能なものであり、その費用は僅少	特段の体制強化等を行う必要はなく対応可能なものであり、その費用は僅少
	(その他の社会的費用)	—	—
規制の便益	便益の要素		代替案の場合
	長期優良住宅建築等計画の認定制度が円滑に実施され、長期優良住宅の普及の促進が図られる。		認定計画実施者が任意の報告徴収に応じない場合、認定制度の円滑な実施が確保されない。
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	認定計画実施者及び所管行政庁に一定の費用が発生するものの、本案によって得ることができる認定制度の円滑な実施の確保という便益は長期優良住宅の普及のために必要不可欠なものであるため、便益が費用を大きく上回る。 費用を上回る便益を確実に得られる点で、本案の方が代替案より優れている。		
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
	○	○	—
			法令改正等に反映した
			○

政策の名称	領海等における外国船舶の航行に関する法律案		
規制の目的、内容及び必要性等	①外国船舶に対する立入検査、②外国船舶に対する退去命令の措置を講じることにより、領海等における外国船舶の航行の秩序を維持するとともにその不審な行動を抑止し、もって領海等の安全を確保する。		
	法令の名称・関連条項とその内容	領海等における外国船舶の航行に関する法律 ①第6条 ②第7条	
想定される代替案	① 法令に基づかない任意の措置として実施する。 ② 任意の措置として領海等からの退去を要請する。		
規制の費用	費用の要素		代替案の場合
	(遵守費用)	① 外国船舶に立入検査を受け入れる負担が生じるが、停留等を行っている船舶に対する短時間での検査であり、費用の増加は僅少である。	① 外国船舶が任意に立入検査に応じる場合は僅少の費用が生じる。
		② 外国船舶に、退去命令に応じて領海等から退去する費用が生じる。	② 外国船舶が任意に退去要請に応じる場合は退去する費用が生じる。
	(行政費用)	① 特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。	① 特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。
② 特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。		② 特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。	
(その他の社会的費用)	—		
規制の便益	便益の要素		代替案の場合
	① 領海等における外国船舶の航行の秩序が維持されるとともにその不審な行動が抑止され、領海等の安全の確保が図られる。		① 領海等における外国船舶の航行の秩序を維持するとともにその不審な行動を抑止することができず、領海等の安全についても十分に確保することができない。

	② 領海等における外国船舶の航行の秩序が維持されるとともにその不審な行動が抑止され、領海等の安全の確保が図られる。	② 領海等における外国船舶の航行の秩序を維持するとともにその不審な行動を抑止することができず、領海等の安全についても十分に確保することができない。		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	① 一定の費用の発生が想定されるものの、我が国の領海等における外国船舶の航行の秩序が維持されるとともにその不審な行動が抑止され、領海等の安全の確保が図られるという便益は重要であり、便益が費用を上回る。 我が国の領海等における外国船舶の航行の秩序が維持されるとともにその不審な行動が抑止され、領海等の安全の確保が確実に図られる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。	② 一定の費用の発生が想定されるものの、我が国の領海等における外国船舶の航行の秩序が維持されるとともにその不審な行動が抑止され、領海等の安全の確保が図られるという便益は重要であり、便益が費用を上回る。 我が国の領海等における外国船舶の航行の秩序が維持されるとともにその不審な行動が抑止され、領海等の安全の確保が確実に図られる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。		
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	法令改正等に反映した
	—	—	—	○

(注) 本表には、評価対象とした規制の新設又は改廃に係る政策において、発生する効果と負担の関係を分析するのに適した評価の単位2件が含まれる。

政策の名称	エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案		
規制の目的、内容及び必要性等	地球温暖化対策を推進するため、また、原油等のエネルギー価格の高騰といったエネルギーをめぐる環境の変化に対し、省エネルギー対策の強化が求められている。特に、大幅にエネルギー消費量が増加している業務部門・家庭部門における対策を強化することが必要である。そのため、①第一種特定建築物の省エネ措置が著しく不十分である場合の命令の導入、②第二種特定建築物について、省エネルギー措置の届出等の義務付け、③住宅事業建築主に対し、その新築する特定住宅の省エネルギー性能の向上を促す措置の導入、④登録建築物調査機関及び登録講習機関に係る登録制度の創設、⑤報告及び立入検査制度の拡充により、大幅にエネルギー消費量が増加している業務・家庭部門における対策を強化し、一層のエネルギーの使用の合理化を図る。		
	法令の名称・関連条項と その内容	エネルギーの使用の合理化に関する法律 ①第75条第4項 ②第75条の2 ③第76条の4～第76条の6 ④第76条、第76条の7～第76条の16 ⑤第87条第10項～第12項	
想定される代替案	① 指示に従わない場合、その旨を必ず公表 ② 任意の措置として追加的な省エネルギー措置を講じることを要請 ③ 一定戸数以上の特定住宅を供給する住宅事業建築主に対して、任意の措置として特定住宅の省エネルギー性能の向上を要請 ④ 届出制度の創設 ⑤ 任意の措置として報告の徴収又は立入検査を行う		
規制の費用	費用の要素	代替案の場合	
(遵守費用)	① 第一種特定建築物の新築等をしようとする者が命令に応じて措置を講じるための費用負担。	① 公表されることを避けるため、又は公表を受けて指示に従うための費用負担。	
	② 第二種特定建築物の新築等をしようとする者の届出等に係る費用負担。	② 任意に要請に応じる際の省エネルギー措置に係る費用負担。	
	③ 住宅事業建築主が特定住宅のエネルギーの使用の合理化に資するための業務に係る費用負担。	③ 任意に要請に応じる住宅事業建築主の当該要請に係る業務に係る費用負担。	
	④ —	④ —	

		⑤ 報告する費用負担。立入検査を受け入れる費用負担。	⑤ 任意に報告に応じる場合の、報告する費用負担。任意に立入検査に応じる場合の、立入検査を受け入れる費用負担。
	(行政費用)	① 第一種特定建築物に係る命令に係る費用負担。	① 公表に要する事務的な費用負担。
		② 所管行政庁における第二種特定建築物に係る届出等の受理に係る費用負担。	② 要請等に係る事務的な費用負担。
		③ 一定戸数以上の特定住宅を供給する住宅事業建築主に対する勧告等に係る費用負担。	③ 要請等に係る事務的な費用負担。
		④ -	④ -
		⑤ 報告を求め、当該報告を受領する費用負担。立入検査の実施のための費用負担。	⑤ 報告を求め、当該報告を受領する費用負担。立入検査の実施のための費用負担。
	(その他の社会的費用)	① -	① -
		② -	② -
		③ -	③ -
		④ 特段の社会的費用は生じない。	④ 適切な業務を行うことが出来ると認められる者以外の者が業務を行った場合に、報告すべき者の利便が損なわれることによる費用。
		⑤ -	⑤ -
規制の便益	便益の要素		代替案の場合
	① 第一種特定建築物の判断基準への適合率の一層の向上による建築物の省エネルギー性能の向上、省エネルギー技術の向上、コストの低減。	① 公表により指示に係る措置をとる者が増加する限りでの、建築物の省エネルギー性能の向上、省エネルギー技術の向上及びコストの低減。	
	② 第二種特定建築物についての判断基準への適合率の上昇、省エネルギー技術の向上、コストの低減。	② 任意に要請に応じ、追加的な省エネルギー措置が講じられる限りでの、判断基準への適合率の上昇、省エネルギー技術の向上、コストの削減。	
	③ 特定住宅全体の省エネルギー性能の効果的な向上。	③ 任意に要請に応じる限りでの、特定住宅の省エネルギー性能の向上。	
	④ 報告をすべき者の利便の増進。建築物の省エネルギー措置の効果の維持。	④ 専門知識・ノウハウを有する者が業務を行う限りでの、報告者の利便の増進、省エネルギー措置の効果の維持。	
	⑤ ①～④の施策の実効性の確保。	⑤ 任意に報告・立入検査に応じる限りでの、①～④の施策の実効性の確保。	
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	① 規制によって得られる便益が費用に比して明らかに大きい。 本案は建築物に係る省エネルギー性能の向上が十分に図られ、業務・家庭部門におけるエネルギーの使用の合理化に確実に資するため、本案の方が優れている。		
	② 規制によって得られる便益が費用に比して明らかに大きい。 本案は建築物に係る省エネルギー性能の向上が十分に図られ、業務・家庭部門におけるエネルギーの使用の合理化に確実に資するため、本案の方が優れている。		
	③ 規制によって得られる便益が費用に比して明らかに大きい。 本案は建築物に係る省エネルギー性能の向上が十分に図られ、業務・家庭部門におけるエネルギーの使用の合理化に確実に資するため、本案の方が優れている。		

	④ 便益が費用を明らかに上回る。 代替案では報告すべき者の利便が損なわれる場合があるが、本案ではほとんど費用は発生せず、報告すべき者の利便と建築物の省エネルギー性能の確保が確実に図られるため、本案の方が優れている。			
	⑤ 便益は費用に比して明らかに大きい。 本案は、①～④の措置の実効性を確保するために必要な情報の入手を制度的に担保できることから、本案の方が優れている。			
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	法令改正等に反映した
	○	○	—	○

(注) 本表には、評価対象とした規制の新設又は改廃に係る政策において、発生する効果と負担の関係を分析するのに適した評価の単位5件が含まれる。

政策の名称	空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案	
規制の目的、内容及び必要性等	①国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設、②空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付けにより、空港の効果的かつ効率的な活用や適切な管理を図り、空港における利用者利便の向上及び安全の確保を図る。	
	法令の名称・関連条項と その内容	①空港法第15条、②航空法第47条の2
想定される代替案	① 登録制度を創設した場合 ② 作成義務のみを課し、届出義務を課さない場合	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	① —	① —
	② 空港の設置者に空港保安管理規程を作成し届け出る負担が生じるものの、従来、空港を含む飛行場には、飛行場の管理のための具体的な方法を文書化した「飛行場手引書」の備え付けが航空法施行規則(省令)において義務付けられていたことから、費用の増加は僅少であると考えられる。	② 空港保安管理規程の届出が義務付けられないことから、僅かではあるが本案に比して費用は少ない。
(行政費用)	① —	① —
	② 空港保安管理規程の届出受付事務の負担が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。	② —
(その他の社会的費用)	① 国管理空港における空港機能施設事業の有する不可欠性や公益性を踏まえ、国自らが実施する場合と同等程度の高度な公益性の担保を求めていることから、弊害が生じるおそれは少ない。	① 一定の非裁量的要件に適合した主体全てについてその実施を認めることは、国管理空港の空港機能施設事業者として不適切な者が空港の建設及び管理をすることにより、国民生活の安全・安心の確保や円滑な社会経済活動の確保について支障が生じるおそれがある。
	② —	② —
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	① 国管理空港における空港機能施設事業のサービス水準の高質化については、空港機能施設事業の適正性を担保する制度を構築することにより、近年の空港利用者の多様化・高度化したニーズに応えるとともに、より公正で透明性が高く、かつ規範性の高いルールに基づき事業の適正性を担保することが可能となり、利用者利便の向上等を図ることが可能となる。	① 国管理空港の空港機能施設事業者として不適切な者が空港の建設及び管理をした場合には、十分なサービスの向上を期待することができない。

	② 空港保安管理規程の作成を義務付け、内部で周知・共有するとともに国土交通大臣への届出を義務付けることにより、保安上の基準及び空港法の基本方針に従った空港の管理が確保されることとなる。空港の保安は空港利用者の安全・安心に関わるものであり、当該便益は極めて大きい。	② ある程度空港の保安が確保されることは期待されるものの、その内容の適正性を担保する手段はないことから、結果として空港の保安が十分に確保されないおそれがある。		
政策評価の結果 (費用と便益の関係の 分析等)	① 費用がほとんど発生しないのに対し、空港の利用者利便の向上が図られるという便益が得られることとなり、便益が費用を明らかに上回る。本案の方が費用が少なく便益が大きい点で、本案の方が代替案より優れている。			
	② 一定の費用の発生が想定されるものの、空港利用者の安全・安心に関わる空港の保安が確保されるという重大な便益が得られることから、便益が費用を明らかに上回る。費用については本案の方が僅かに大きいものの、空港の保安が確実に確保される点で本案の方が代替案より便益が大きく、優れている。			
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	法令改正等に反映した
	○	—	—	○

(注) 本表には、評価対象とした規制の新設又は改廃に係る政策において、発生する効果と負担の関係を分析するのに適した評価の単位2件が含まれる。

(4) 個別公共事業の評価

①平成 19 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 20 年 3 月 25 日省議決定)

【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称 (件数)	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	道路・街路事業 直轄事業(3件)	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 19 年度予算に反映した。
2	市街地再開発事業(1件)		3 件
3	都市再生推進事業(1件)		1 件
4	港湾整備事業 直轄事業(1件) 補助事業等(3件)		1 件
5	住宅市街地総合整備事業(2件)		3 件
6	住宅市街地基盤整備事業(2件)		2 件
			計 13 件

【その他施設費】

No.	事業区分の名称 (件数)	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	小笠原諸島振興開発事業(1件)	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	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 19 年度予算に反映した。
2	船舶建造事業(2件)	海上保安業務需要ごとに事業を実施した場合及び実施しなかった場合の業務需要を満たす度合いや得られる効果について評価を実施し、採択が妥当	2 件
			計 3 件

(注) 平成19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平成 20 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 19 年 8 月 24 日省議決定)

【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称 (件数)	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	ダム事業 直轄事業等(1件) 補助事業等(2件)	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 20 年度予算概算要求に反映した。
2	海岸事業 直轄事業(4件)		1 件
3	港湾整備事業 直轄事業(6件)		2 件
4	都市・幹線鉄道整備事業(1件)		4 件
			計 14 件

【その他施設費】

No.	事業区分の名称 (件数)	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(17 件)	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 20 年度予算概算要求に反映した。
2	船舶建造事業(4件)	海上保安業務需要ごとに事業を実施した場合及び実施しなかった場合の業務需要を満たす度合いや得られる効果について評価を実施し、採択が妥当	4 件
3	海上保安官署施設整備事業(3件)	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	3 件
			計 24 件

③平成 20 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 20 年 3 月 25 日省議決定）
【公共事業関係費】

No.	事業区分の名称（件数）	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	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 20 年度予算に反映した。
			3 件
2	ダム事業		5 件
			1 件
3	砂防事業等		1 件
	補助事業(48 件)		48 件
4	海岸事業		3 件
	直轄事業(3 件)		21 件
	補助事業(21 件)		29 件
5	市街地再開発事業(29 件)		4 件
6	都市再生推進事業(4 件)		1 件
7	都市防災推進事業(1 件)		2 件
8	都市・地域交通戦略推進事業(2 件)		8 件
9	港湾整備事業		6 件
			2 件
10	空港整備事業		2 件
11	都市・幹線鉄道整備事業(38 件)	38 件	
12	鉄道防災事業(33 件)	33 件	
13	住宅市街地基盤整備事業(1 件)	1 件	
14	住宅市街地総合整備事業(41 件)	41 件	
15	下水道事業(2 件)	2 件	
16	都市公園事業(89 件)	89 件	
			計 338 件

【その他施設費】

No.	事業区分の名称（件数）	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(17 件)	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 20 年度予算に反映した。
2	離島振興特別事業(1 件)	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(2 件)	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	2 件
4	船舶建造事業(1 件)	海上保安業務需要ごとに事業を実施した場合及び実施しなかった場合の業務需要を満たす度合いや得られる効果について評価を実施し、採択が妥当	1 件
			計 21 件

(注) 直轄事業等には、公団等施工事業を含む。

④平成20年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価(平成19年8月24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	ダム事業	直轄事業等：8件 [評価手続中4件]	継続8件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：8件
		補助事業等：5件 [評価手続中7件]	継続4件が妥当、中止1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：4件 ・事業を中止：1件
合計		[評価手続中11件]	継続12件、中止1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：12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平成20年度予算に向けた個別公共事業の再評価(平成20年3月25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(44件)	継続44件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：44件
		補助事業(88件) [評価手続中5件]	継続87件が妥当、中止1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：87件 ・事業を中止：1件
2	ダム事業	直轄事業等(16件)	継続16件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：16件
		補助事業(17件) [評価手続中4件]	継続15件が妥当、中止2件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：15件 ・事業を中止：2件
3	砂防事業等	直轄事業(11件)	継続11件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：11件
		補助事業(43件)	継続43件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：43件
4	海岸事業	直轄事業(3件)	継続3件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：3件
		補助事業(24件)	継続24件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：24件
5	市街地再開発事業(4件) [評価手続中1件]		継続4件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：4件
6	都市再生推進事業(2件)		継続2件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：2件
7	都市防災推進事業(1件)		継続1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
8	港湾整備事業	直轄事業(10件)	継続10件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：10件
		補助事業等(33件) [評価手続中4件]	継続33件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：33件
9	都市・幹線鉄道整備事業(1件)		継続1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
10	公営住宅整備事業等(9件) [評価手続中2件]		継続8件が妥当、中止1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：8件 ・事業を中止：1件
11	住宅市街地基盤整備事業(15件)		継続14件が妥当、中止1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・事業を継続：14件 ・事業を中止：1件

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
12	住宅市街地総合整備事業(28件)	継続28件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 28件
13	下水道事業(203件) [評価手続中8件]	継続203件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 203件
14	都市公園事業(65件) [評価手続中3件]	継続65件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 65件
合 計	[評価手続中27件]	継続612件、中止5件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 612件 ・ 事業を中止 : 5件

(注) 直轄事業等には、公団等施工事業を含む。

⑥平成 19 年度に実施した個別公共事業の完了後の事後評価(平成 20 年3月 25 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	再事後評価、改善措置の必要なし13件	再事後評価、改善措置の必要なし13件
2	ダム事業	再事後評価、改善措置の必要なし8件	再事後評価、改善措置の必要なし8件
3	海岸事業	再事後評価、改善措置の必要なし1件	再事後評価、改善措置の必要なし1件
	補助事業	再事後評価、改善措置の必要なし3件	再事後評価、改善措置の必要なし3件
4	道路・街路事業	再事後評価、改善措置の必要なし28件	再事後評価、改善措置の必要なし28件
	補助事業等	再事後評価、改善措置の必要なし9件	再事後評価、改善措置の必要なし9件
5	港湾整備事業	再事後評価、改善措置の必要なし15件	再事後評価、改善措置の必要なし15件
6	都市・幹線鉄道整備事業	再事後評価、改善措置の必要なし1件	再事後評価、改善措置の必要なし1件
7	新幹線鉄道整備事業	再事後評価、改善措置の必要なし1件	再事後評価、改善措置の必要なし1件
8	航路標識整備事業	再事後評価、改善措置の必要なし26件	再事後評価、改善措置の必要なし26件
合 計		再事後評価、改善措置の必要なし105件	再事後評価、改善措置の必要なし105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	再事後評価、改善措置の必要なし11件	再事後評価、改善措置の必要なし11件
2	気象官署施設整備事業	再事後評価、改善措置の必要なし2件	再事後評価、改善措置の必要なし2件
合 計		再事後評価、改善措置の必要なし13件	再事後評価、改善措置の必要なし13件

(注) 直轄事業等には、公団等施工事業を含む。

⑦評価手続き中事業(平成 18 年度評価)の再評価(平成 20 年3月 25 日省議決定)

平成 18 年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、18 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 10 年間の経過した時点で継続中の個別公共事業及び再評価実施後一定期間が経過している個別公共事業等について再評価を実施し、その結果を平成 20 年 4 月 1 日に「個別公共事業の評価書ー平成 19 年度ー」として公表

【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	市街地再開発事業(1件)	継続1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
2	港湾整備事業	—	—
	直轄事業 [評価手続中1件]		
	補助事業等(2件) [評価手続中1件]	継続2件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 2件
3	下水道事業(4件) [評価手続中1件]	継続4件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 4件
合 計	[評価手続中3件]	継続7件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 7件

⑧評価手続き中事業(平成 17 年度評価)の再評価(平成 20 年3月 25 日省議決定)

平成 17 年度国土交通省事後評価実施計画に基づき、17 年度末時点において「評価手続き中」となっていた事業採択後 10 年間が経過した時点で継続中の個別公共事業について再評価を実施し、その結果を平成 20 年 4 月 1 日に「個別公共事業の評価書ー平成 19 年度ー」として公表

【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 [評価手続き中1件]	—	—
2	市街地再開発事業(1件)	継続1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件
合 計	[評価手続き中1件]	継続1件が妥当	平成20年度予算に反映した。 ・ 事業を継続 : 1件

(5) 個別研究開発課題の評価

① 平成20年度予算概算要求に係る個別研究開発課題評価書(平成19年8月24日省議決定)

平成20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20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	超長期にわたって循環利用できる質の高い住宅に関する技術開発の推進
2	社会資本のライフサイクルをととした環境評価技術の開発
3	先端ICTを活用した安全・安心な交通システムの開発
4	次世代地域公共交通システムに関する技術開発
5	地域公共交通の導入効果評価システムの開発
6	海の10モードプロジェクト
7	日本近海における海洋環境の保全に関する研究
8	地球温暖化による気候変動の影響に適応した国土保全方策検討
9	科学的分析に基づく生活道路の交通安全対策に関する研究
10	業務用建築の省エネルギー性能に係る総合的評価手法及び設計法に関する研究
11	地域特性に応じた住宅施策の効果計測手法の開発
12	人口減少期における都市・地域の将来像アセスメントの研究
13	内湾域における里海・アピールポイント強化プロジェクト
14	港湾の広域連携化による海上物流への影響把握と効果拡大方策に関する研究
15	エアラインの行動を考慮した空港需要マネジメントに関する研究
16	地域構造の変化に対応した新たな国土マネジメント手法に関する研究
17	ITを活用した動線データの取得と電子的動線データの活用に関する研究
18	正確・迅速な地盤変動把握のための合成開口レーダー干渉画像の高度利用に関する研究
19	地理空間情報の時空間化とその応用に関する研究
20	合成開口レーダーによる地すべりの監視に関する研究
21	日本列島の地殻活動メカニズム解明の高度化に関する研究
22	革新的音響モニタリング技術を用いた次世代河川流量測定システムの開発
23	首都圏震災時における帰宅困難者・ボランティアと地域住民・自治体との協働による減災研究
24	京都特有の自然素材を活用した低環境負荷・資源循環型木造住宅の開発
25	住宅に対する建物被害調査・再建支援統合パッケージの開発
26	途上国に適用可能な超省エネ型の新規下水処理システムの創成
27	東京ベイエリアにおける水と緑のネットワーク形成に関する研究
28	電力・バイオプラスチック生産型下水汚泥処理システムの開発
29	集合住宅の劣化診断及び蘇生技術適用に資するナレッジベースの研究開発
30	都市域に分布する宅地谷埋め盛土地盤の耐震性評価法の高度化
31	鉄筋コンクリート造建築物の補修後の性能解析技術の開発と最適補修戦略の策定
32	バイオセンサーによる室内空気質の毒性評価に関する研究
33	磁気エネルギー回生スイッチによる照明の省エネ省資源
34	流域エコロジカル・ネットワーク再生による健全な生態系の保全
35	高性能分離膜とガスエンジンによる下水汚泥バイオガスからの低コストエネルギー生産技術の開発
36	嫌気性下水処理における溶存メタン温室効果ガスの放散防止とエネルギー回収
37	ゼロエミッション・高資源回収型下水汚泥処理プロセスの開発
38	日本周辺で発生する津波を対象とした環太平洋情報ネットワークの開発

② 個別研究開発課題の評価書－平成 19 年度－（平成 20 年 3 月 25 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 20 年度予算等に反映した。平成 19 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	超長期にわたって循環利用できる質の高い住宅に関する技術開発の推進
2	社会資本のライフサイクルをととした環境評価技術の開発
3	先端ICTを活用した安全・安心な交通システムの開発
4	次世代地域公共交通システムに関する技術開発
5	海の 10 モードプロジェクト
6	日本近海における海洋環境の保全に関する研究
7	地球温暖化による気候変動の影響に適応した国土保全方策検討
8	科学的分析に基づく生活道路の交通安全対策に関する研究
9	業務用建築の省エネルギー性能に係る総合的評価手法及び設計法に関する研究
10	地域特性に応じた住宅施策の効果計測手法の開発
11	人口減少期における都市・地域の将来像アセスメントの研究
12	内湾域における里海・アピールポイント強化プロジェクト
13	港湾の広域連携化による海上物流への影響把握と効果拡大方策に関する研究
14	エアラインの行動を考慮した空港需要マネジメントに関する研究
15	ITを活用した動線データの取得と電子的動線データの活用に関する研究
16	正確・迅速な地盤変動把握のための合成開口レーダー干渉画像の高度利用に関する研究
17	地理空間情報の時空間化とその応用に関する研究
18	合成開口レーダーによる地すべりの監視に関する研究
19	日本列島の地殻活動メカニズム解明の高度化に関する研究
20	革新的音響モニタリング技術を用いた次世代河川流量測定システムの開発
21	首都圏震災時における帰宅困難者・ボランティアと地域住民・自治体との協働による減災研究
22	京都特有の自然素材を活用した低環境負荷・資源循環型木造住宅の開発
23	住宅に対する建物被害調査・再建支援統合パッケージの開発
24	途上国に適用可能な超省エネ型の新規下水処理システムの創成
25	東京ベイエリアにおける水と緑のネットワーク形成に関する研究
26	電力・バイオプラスチック生産型下水汚泥処理システムの開発
27	集合住宅の劣化診断及び蘇生技術適用に資するナレッジベースの研究開発
28	都市域に分布する宅地谷埋め盛土地盤の耐震性評価法の高度化
29	鉄筋コンクリート造建築物の補修後の性能解析技術の開発と最適補修戦略の策定
30	バイオセンサーによる室内空気質の毒性評価に関する研究
31	磁気エネルギー回生スイッチによる照明の省エネ省資源
32	流域エコロジカル・ネットワーク再生による健全な生態系の保全
33	高性能分離膜とガスエンジンによる下水汚泥バイオガスからの低コストエネルギー生産技術の開発
34	嫌気性下水処理における溶存メタン温室効果ガスの放散防止とエネルギー回収
35	ゼロエミッション・高資源回収型下水汚泥処理プロセスの開発
36	日本周辺で発生する津波を対象とした環太平洋情報ネットワークの開発

- 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実施し、その結果を平成20年4月1日に「個別研究開発課題評価書－平成19年度－」として公表(平成20年3月25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19年度予算に反映した。

No.	研究開発課題の名称
1	建築設備等の安全性能確保のための制御システム等の設計・維持保全技術の開発
2	ナノテクノロジーを活用したプラスチックの研究開発
3	交通機関におけるテロ対策強化のための次世代検査技術の研究開発
4	沿岸域における包括的環境計画・管理システムに関する研究
5	東海地震の予測精度向上及び東南海・南海地震の発生準備過程の研究

- ④ 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、その結果を平成20年4月1日に「個別研究開発課題評価書－平成19年度－」として公表(平成20年3月25日省議決定)。

【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	持続可能な社会構築を目指した建築性能評価・対策技術の開発
2	都市空間の熱環境評価・対策技術の開発
3	ストック型社会に対応した既存戸建住宅基礎の耐震補強工法の研究開発 －ポリマーセメントモルタルを用いた補修・補強工法の確立－
4	環境共生型土砂災害防御システムの開発
5	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
6	流木に起因する洪水氾濫防止対策の実用化
7	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－
8	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
9	機能保持に優れた新PC構造建築物に関する研究開発 －PC圧着関節工法による損失制御設計法の確立－
10	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
11	持続型都市基盤形成の為にプレキャスト・プレストレス技術の開発
12	油汚染土壌の効率的・原位置バイオレメディエーション技術の開発
13	河川堤防の調査、再生と強化法に関する研究開発
14	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
15	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
16	活性炭素繊維(ACF)を活用した高機能排煙処理システムの開発
17	東アジア・太平洋地域のプレート運動及びプレート内部変形の様式に関する国際共同研究
18	航空レーザ測量を活用した地生態学的調査及び研究－白神山地を例にして－
19	マルチモーダル交通体系の構築に関する研究
20	地域資源・交通拠点等のネットワーク化による国際観光振興方策に関する研究
21	公共事業の総合コスト削減効果評価・管理手法の開発
22	地震安全性評価技術を活用した地震防災対策の検討
23	都市型社会に対応した良好な市街地環境の確保のための調査研究