

平成16年度  
政策評価レポート

P

D

C

A

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure and Transport

## はじめに

国土交通省として、4回目の「政策評価報告書」を作成しました。これは、「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成16年度の国土交通省における政策評価の実施状況、政策の企画立案等への政策評価の反映状況等をわかりやすくお示しすることを目的としてとりまとめたものです。政策評価は、自己評価を原則としているために、国民の方にわかりやすく理解してもらうという意識に往々にして欠ける傾向にありますが、その点を補うために、本年度は、政策評価の内容はどのようなものか、評価結果がどのように政策立案などに使われているかなどについてわかりやすく解説することに心がけました。

本報告書の第1部は、国土交通省における政策評価の取組内容や、どのようにそれを真の改革に活かそうとしているかを紹介したものです。特に、最終章では、PLAN・DO・SEEマネジメントサイクル(注)の確立による政策への反映の動きや、最近のトピックスを中心にまとめております。

また、第2部では、政策チェックアップについて平成16年度に取り組んだ27目標ごとに整理した表を初めて作成しました。より詳しく個票をご覧になりたい場合には、ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/hyouka/index.html>)を参照してください。また、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会において審議に使用した資料を掲載しております(第2部2)。この資料は、計画部局と評価部局による連携により、PDCAを目指して作成されたものです。

本年度は、行政評価法が施行されてから3年経過した年であり、行政評価法の見直しを検討する重要な時期に当たります。中央省庁改革の一貫として導入された政策評価については、行政プロセスの改革が進んだ反面、いろいろな改善すべき点も見えてきました。これまでの4年間は、国土交通省にとって政策評価の骨格を構築してきたプロセスでしたが、これからは、内容を充実させて、政策評価が行政マネジメントの中でより根幹なものとなるように努力していかなければなりません。いずれにしても、政策評価は、評価自体を目的とするのではなく、マネジメント改革の実現を真の目的としていることを常に念頭に置いて政策評価を行って参ります。

これからも、国土交通省の政策評価に関し、国民の皆様からのご意見をいただくことで、組織全体に政策評価の推進とそれを通じたマネジメント改革を浸透させていきたいと考えています。

(注) 国土交通省では、発足時にはマネジメントサイクルをPLAN・DO・SEEと呼んでいましたが、最近では、評価の結果を次の政策へ反映させることを明確にする趣旨から、これをPLAN・DO・CHECK・ACTION(計画、実行、評価及び政策への反映:PDCA)とも呼んでいます。

## 第 部：概説～政策評価の一層の推進に向けて～

### 第 1 章 国土交通省における政策評価の目的と制度

#### 《第 1 章のポイント》

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

#### 1 ) 国土交通省の政策評価の目的

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

##### 国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

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

##### 成果重視の行政への転換を図る。

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

##### 統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

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

##### 国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

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

こうした、政策評価の基本目的を達成するために、平成14年4月の「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(いわゆる行政評価法)の施行に先行して、国土交通省が政策評価を全省的に導入して4年になる。国土交通省が積極的に政策評価に取り組んできた背景には、国土交通省全体のマネジメント改革の必要性が強く認識されていたことがある。国土交通省は、計画行政、産業行政、公共事業、安全規制等多岐にわたる行政手法を旧4省庁から引き継いでおり、また、「くらし」や「安全」といった国民生活や経済社会に直接的な影響を与える政策分野を広く所管している。このように省庁統合によって新しい組織となった国土交通省に対しては、幅広い行政分野を担当する総合政策官庁としてのポテンシャルを活かすとともに、組織の壁を乗り越えて、施策の融合、政策手法の連携を図ることにより、統合のメリットを活かした総合的な政策展開を行っていくことが強く求められることとなった。

このような要請に応えるためには、国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくことが必要であり、また、そのためには、省の使命や戦略を組織全体で共有し、国民にとっての成果に着目して政策を企画立案、実施していくとともに、そのための予算や組織といった業務運営面も含めた組織全体のマネジメント改革を推進することが重要である。まず、「何をするか」ではなく、「何のためにするか」という目的志向的な仕事の進め方への転換が必要である。限りある行政資源を投入して最大限の成果をあげるためには、戦略に基づく明確な目標を掲げ、その実現のための政策の企画立案を行うとともに、政策の実施に当たっては現場が業務運営を自律的に行い、自主的に業務改善努力を行うよう促していくことが必要である。また、そうした目標は、国民ニーズに真に対応したものでなくてはならない。このため、行政運営に関する情報を行政が一方的に提供するのではなく、行政運営に国民からの参加を得ることによって、対話型行政を実現していくことが求められている。このようなマネジメント改革を省全体に普及・定着させるだけでなく、持続的に発展させていくための中核となるシステムとして導入されたのが、国土交通省の政策評価である。

このように、国土交通省の政策評価は行政のマネジメント改革を志向したものであるが、これは、公共サービスの向上や公的部門の業績改善のために、民間企業の経営理念や手法を行政運営に適用することにより、公的部門のマネジメント改革を図ろうとして、欧米で理論化・体系化されたニューパブリックマネジメント(NPM)<sup>1</sup>の考え方に基づくものである。NPMの核心は、行政の現場に経営資源の使用に関する裁量権を与える一方で成果に基づく統制を行うこと、及び契約型システムの導入により市場メカニズムを活用することを通じて、行政部門の効率化・活性化を図ることにある。これは、これまでのわが国の行政改革においてしばしば採用されてきた単なる制度改正ではなく、行政運営全般のあり方に関するパラダイム転換を迫るものと言える。最近、政府全体で、NPMの考え方を取り入れた議論がなされるようになってきているが、国土交通省はこうした動きに先立って、NPM型のマネジメント改革を目指して政策評価制度を導入したのである。

---

<sup>1</sup> P. 4にて詳しく説明

## コラム 米国連邦政府ブッシュ政権の『行政府のマネジメント・スコアカード』

米国連邦政府のブッシュ政権は、政権就任初年度の2001年8月に、行政府が業績改善のために取り組む優先事項とその方針を明示した「大統領の経営課題(PMA)」を発表しました。このPMAでは、重点的に改革を進めるべき全政府的なマネジメント面の5つの課題が提示されています。

### ブッシュ政権の政府全体の改善イニシアティブ

人的資源への戦略マネジメント (Strategic Management of Human Capital)

競争的な資源調達 / 市場化テスト (Competitive Sourcing)

財務パフォーマンスの改善 (Improved Financial Performance)

電子政府の拡大的発展 (Expanded Electronic Government)

予算と業績の統合 (Budget and Performance Integration)

ブッシュ政権は、この「大統領の経営課題」に対する各省庁の取り組みの進捗がどうなっているのか、また成功に向かって今どの辺りにいるのか、を把握し、その進捗を促すために「行政府マネジメント・スコアカード (Executive Branch Management Scorecard)」を導入しています。このスコアカードは、民間企業でも活用している赤、青、黄という「道路交通信号」型の格付けシステムを採用している点が特徴です。

### 行政府マネジメント・スコアカードの採点

- 青 (Green for success): 上手くいっている。
- 黄 (Yellow for mixed results): 混在している。
- 赤 (Red for unsatisfactory): 満足できる結果ではない。

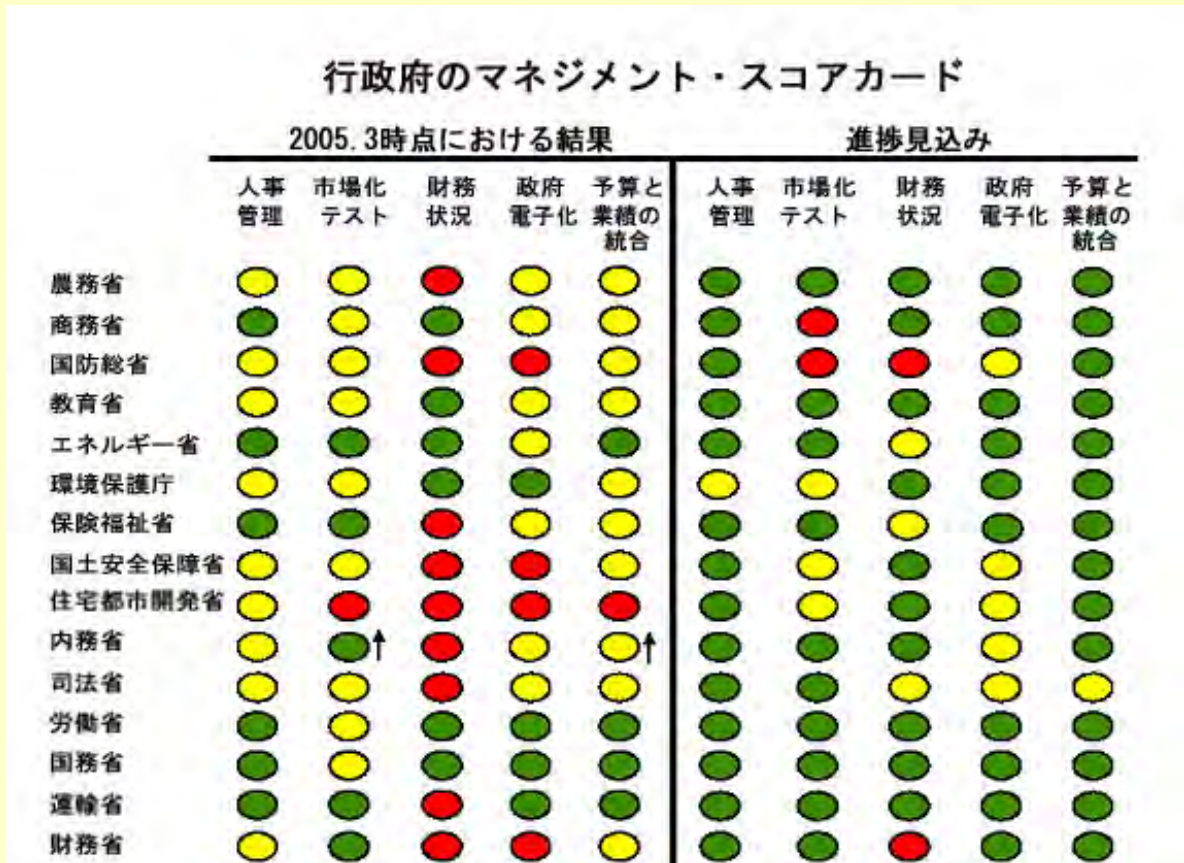
この3種類のスコアは、「大統領の経営課題」を遂行するために設置した「大統領のマネジメント・カウンシル (The President Management Council)<sup>2</sup>」が定めた5つの基準によって採点する仕組みになっています。この基準の策定には、政府や研究者、連邦行政学会 (National Academy of Public Administration: NAPA) などから多くの専門家が参画しており、上記のように3段階で評価するというシンプルな表現形式には、しっかりとした裏付けがなされていると言えます。

FY2004の「予算教書」が発表された時点で公表された当初のスコアは、総じて非常に低い点数が付けられていましたが、時間が経つにつれて(各省庁の課題解決を反映して)スコアは改善する方向に推移しています。ブッシュ政権は、このスコアカードを四半期ごとに更新してwebサイトで公表しており、また、FY2004以降は予算書本体にスコアが添付されるようになっていきます。なお、この採点基準の内容は毎年更新されているため、各省庁にとって改革に向けてのイン

<sup>2</sup> 「大統領の経営課題」を遂行するために指名された各省の「最高運営責任者 (Chief Operating Officer: COO) / 多くの場合は副長官が兼務」とOMBの副管理部長 (Deputy Director for Management) により構成されている。

センティブとして機能している点も特徴の一つです。

下図は、最新の 2005 年 3 月時点での採点結果の一部です。我が国の政策評価の取組における一つの課題である「予算と業績の統合」については、26 の省庁・政府機関の内、8 つの機関（エネルギー省、労働省、国務省、運輸省、連邦航空宇宙局、連邦科学財団、中小企業庁、連邦社会保険局）が「青」を獲得しています。



(以下、略)

#### ニュー・パブリックマネジメント (NPM)

民間企業の経営の考え方を行政の現場へあてはめようとするものです。基本的な考え方は、

(1) 顧客重視 (2) ミッション重視 (3) 現場への権限委譲 などに要約できます。小泉内閣の「改革工程表」(平成 13 年 9 月)にも、次のような措置が明記されています。「公共部門に企業経営的な手法を導入し、より効率的で質の高い行政サービスを提供するため、政策評価、公会計、予算・定員管理への対応などについて、計画的な実施に向けて具体的施策を明確にしていく。」

NPM では、顧客の立場に立って、目標が実現されているかどうか、ミッションが実現されているかどうかを常にチェックして改善を進めていくマネジメントサイクルを重視します。この中で政策評価は、NPM 的な考え方で行政の仕事の進め方、マネジメントを改革していく上での重要なツールの一つです。



## 2) 国土交通省の政策評価制度

国土交通省の政策評価制度は、平成14年4月の行政評価法の施行に先立って、平成13年1月に策定された「国土交通省政策評価実施要領」に基づき全省的に導入された。平成14年度以降も、同要領を引き継いだ法定の「国土交通省政策評価基本計画（以下、政策評価基本計画という。）」（平成14年4月施行、毎年度改定）に基づいて、政策評価を実施しているところである。既に述べたように、国土交通省の政策評価制度は、マネジメント改革を実現するための中核となるものである。つまり、既存の施策を前提として、その善し悪しを判定することを評価の主眼とするのではなく、まず、国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行い、その目標達成のために各部局が自律的に考えて行動することを基本としており、このような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくことが必要であると考えている。以下で国土交通省の政策評価制度を概観する。

「目標によるマネジメント」は、行政運営を現場の裁量に委ねることによって現場の創意工夫を促し、目的志向的な仕事の進め方へと転換していくものであるが、それを省全体のマネジメント改革につなげるためには、省が設定した目標の達成度を測定することが必要となる。このため、国土交通省においては、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための主要なツールとして「政策チェックアップ（業績測定）」を実施している。政策チェックアップによって、省が設定した政策目標の達成状況を測定・評価することにより、省全体が目標の実現に向けて適切に機能しているかどうかを、俯瞰的に検証することが可能になるとともに、目標の実現に向けた課題の抽出により業務運営の改善につなげることができる。また、予め掲げた政策目標に照らした省の業績や講じた施策の状況等を国民に明らかにすることも、政策チェックアップの重要な役割の一つである。なお、この政策チェックアップは、平成15年10月に策定された「社会資本整備重点計画」の進捗状況を測定・評価する役割も担っている。

また、政策チェックアップの実施と併せて、目標に照らした施策の効果の検証や必要な改善方策の導出などのための総合的かつ詳細な分析を「政策レビュー（プログラム評価）」により行っている。これは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合（（施策群）＝プログラム）を対象として総合的な評価を行うことを基本とする。一つの施策を個別にとりあげるのではなく、ある政策目標に関連する施策群をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策群の因果関係や寄与度についても分析することが可能となる。

次に、個別の施策を新たに導入するに当たって、目標に照らしてその必要性等を分析する評価方式が「政策アセスメント（事前評価）」である。これにより、導入しようとする施策が省全体の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析するとともに、国民に対して政策の企画立案過程

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

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

具体的には、

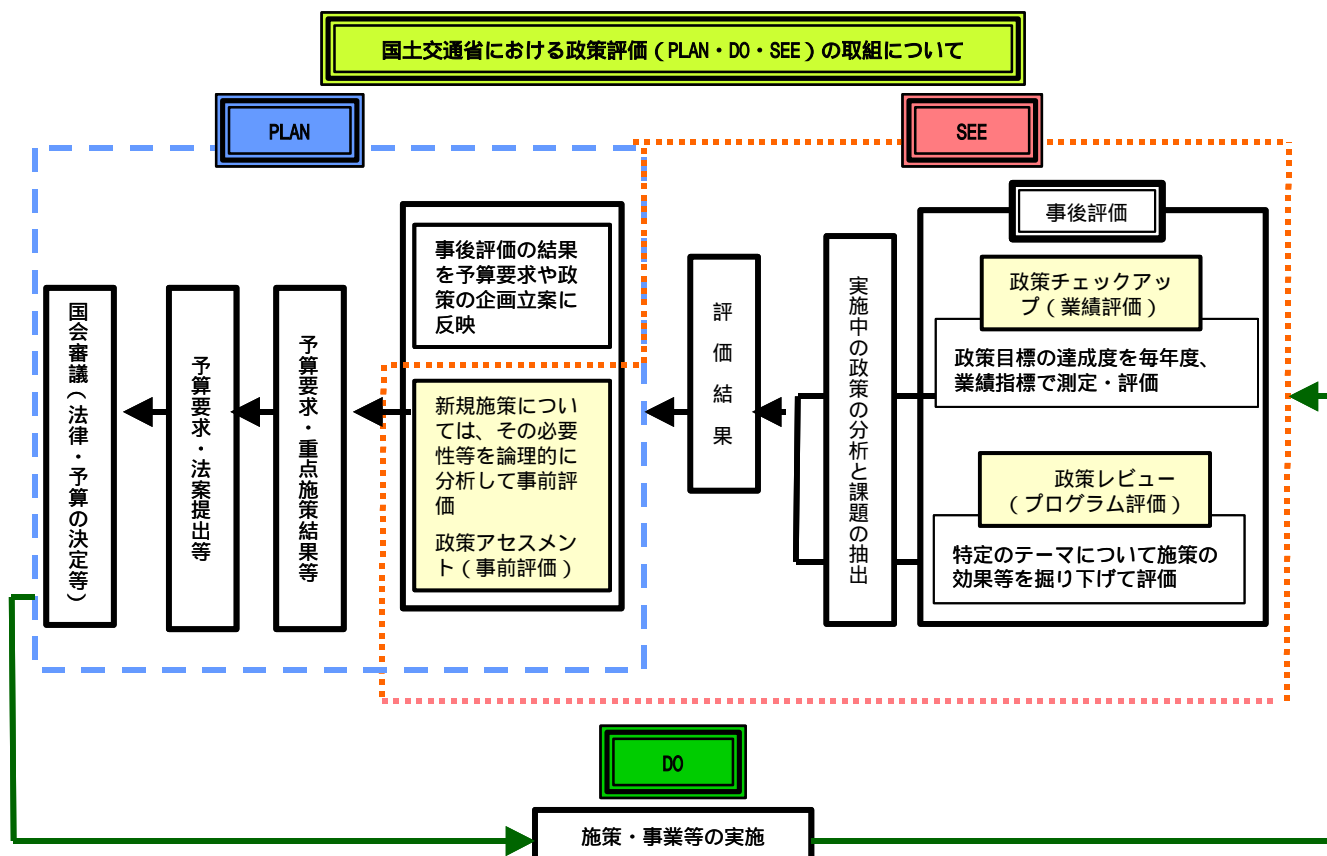
まず、省全体の目標と戦略を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく（政策チェックアップ）。

その中で、目標の達成状況が思わしくないものなど、より詳細な分析が必要なものについては、特定テーマに絞り込んで政策レビューを行う。

さらに、政策チェックアップや政策レビューによって課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入や改廃を行う場合には、目標に照らして新規施策の必要性等についての分析を行う（政策アセスメント）。

～ の結果を踏まえ、予算要求や法令改正等の政策の意思決定に反映させていく。

（図1-1）「政策のマネジメントサイクル」の運営





国土交通省では、政策評価に省全体で積極的に取り組んでいく観点から、政策評価に関する重要な事項については最高意思決定機関である省議において決定することとしている。また、平成15年12月以降、評価書及び反映状況報告書については、担当課のほか担当課長名等を明記しているところである。更に、政策評価を担当する大臣直属の政策統括官を設置するとともに、各部局から構成される政策評価連絡会等を随時開催して、政策評価の重要な過程への全省的な参画の促進、政策評価の普及・啓発に努めるなど、政策評価を省全体のマネジメント改革につなげていくための体制を整えている。

また、政策評価の制度設計と運営に当たって第三者の知見を活用することで、政策評価制度を改善し、更なるマネジメント改革につなげるとともに、政策評価の客観性を確保する観点から、「国土交通省政策評価会」(座長: 金本良嗣東京大学教授)を随時開催し、意見を聴取している。

## 第2章 国土交通省の政策評価の取組

### 《第2章のポイント》

第2章では、国土交通省の政策評価の取組と今後の改善に向けた課題について、これまでの実践を踏まえて、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントそれぞれについて詳しく考察します。特に、本報告書では、3回目の評価となる政策チェックアップについて、27目標ごとに、分かりやすく総覧できるように取りまとめました。

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

### 1) 政策チェックアップ(業績測定)

#### 政策チェックアップとは

第1章で述べたように、政策チェックアップは、省全体の目標を明確化し、それに照らした施策の点検を行う評価方式であり、国土交通省では、省の中心的な評価方式として位置付けている。旧四省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを生かし、各局等の連携を一層促進する必要があることから、政策チェックアップによって、部局を超えた大々くりの目標に照らした評価を行うことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

#### 政策目標と業績指標の設定

政策目標と業績指標の設定は、「目標によるマネジメント」の基本をなすきわめて重要なものであるとともに、政策チェックアップの前提となる作業でもある。国土交通省では、まず、省発足直後の平成13年3月から5月にかけて、これらの検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

省の施策の棚卸し：省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。

政策目標の設定： の作業結果も参考にしつつ、国民にとってのアウトカム(成果)の観点から、省全体の大々くりの政策目標を設定した。

業績指標の選定：それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

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

また、平成15年10月には、これまで政府が分野別に計画を立てていた公共事業の長期計画（事業計画9本）を一本化した「社会資本整備重点計画」が策定されたが、この社会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして社会資本整備事業の進捗状況を測定・評価するため、同時にパブリックコメントを経て、政策評価基本計画に定める政策目標・業績指標を変更した。（政策評価基本計画改定後の政策目標・業績指標については、P14を参照。）

（政策目標と業績指標の内容）

国土交通省の政策目標と業績指標は、それぞれ以下のような特徴を持っている。まず、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の4分野等について、27の政策目標が設定されており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標は「行政が何をするか」ではなく「国民生活にとって何がもたらされるか」に着目した「アウトカム目標」となるよう努めた。

そして、政策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で117の業績指標が、以下の選定基準に基づいて選定されている（なお、業績指標の数は、平成17年7月の省議において119に変更された）。

< 指標の性格 >

アウトカム（成果）に着目した指標といえるもの

アウトプット（事業実績）に着目した指標の場合は、当該アウトプットとアウトカムとの因果関係について、説明可能であるもの（定性的な説明で可）

顧客満足度に着目した指標といえるもの

業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの

国際比較が可能な指標

< 指標の内容 >

定期的に測定可能なもの（最長5年に1度）

原則として、目標値が設定可能であるもの（政策の特性に応じて判断）

目標値の設定及びその達成に関し、国土交通省として説明可能といえるもの

しかしながら、現在の政策目標と業績指標には、次のような課題もある。まず、政策目標については、政策目標全体でみたときの目標値が明らかになっていないことにより、どの目標に対し、優先的に資源を投入すべきかという点が必ずしも明らかではない。また、業績指標については、その目標値を全て数値化しているものの、アウトカムというよりは具体的な施策のアウトプットに近いものもある。また、部局横断的な業績指標を開発することも引き続き課題となっている。

## 政策チェックアップの実施

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

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。第一は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、現場によるマネジメント改善を促すということである。この場合、業績指標は、目標の達成状況を評価するための唯一絶対の指標というよりは、むしろ現場での自主的な改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものであろう。したがって、政策チェックアップの内容も、業績指標の数値的な達成状況そのものよりも、常に政策目標や業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうかを点検することに重きを置いており、業績指標の達成状況が思わしくない場合にも、原因分析や関連する施策の実施状況の把握をきちんと行っているかどうかという点が重要である。

このため、国土交通省では、政策評価基本計画において政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。もちろん、すべての指標について毎年詳細な分析を行うことは困難だが、少なくとも、目標の達成のために何に取り組んでいるか、

その施策はどのようなメカニズムによって目標達成に寄与するか、目標達成に至るプロセスのどの部分に問題があると考えられるか、について点検することは必要である。なお、目標の達成状況が思わしくなく、その原因が十分解明できない場合など、毎年の政策チェックアップでは分析が不十分な場合は、政策レビューにより、時間をかけて詳細な分析を行うこととしている。

政策チェックアップのもう一つの役割は、予め定めた政策目標と業績指標を、国民に対する「約束」ととらえて、その達成状況を定期的に国民に報告することである。この場合、「約束」をしているのは、成果についてであるから、成果に関する国民へのアカウンタビリティを果たすためには、その達成状況を的確に報告することが最も重要である。ただし、現場に対してそれ以外の情報の報告を過度に求めることは、現場の負担を高め、裁量を奪うことにもつながり、「現場への裁量の付与」と「成果による事後統制」というNPMの考え方にもなじまないことから、その点にも配慮している。

政策チェックアップの具体的な手順は以下のとおりである。

業績指標ごとの関連施策の整理：それぞれの業績指標を向上させるために、省としてどのような取組を行っているかを整理・一覧化

業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価：業績指標の動向を分析するとともに、整理した施策の実施状況を点検し、目標の達成に向けた課題を抽出  
抽出された課題を解決するための政策の方向性を明らかにし、可能ならば施策の改善策を示す。

特に16年度においては、これまでの経験を踏まえ、次の点に留意して政策チェックアップを行った。

- ・ 毎年6月を目処に政策チェックアップをとりまとめているが、その時点で、直近の年度のデータがそろっていない場合がある。その場合には、速報値や関連するデータ等を用い、第三者に対しても達成状況を客観的に説明できるよう工夫した。
- ・ 評価にあたっては、地域別のデータや要因別に解析したデータ等がある場合には、それも活用してなるべく多角的に分析し、新たな政策の企画立案に反映することができるように工夫した。
- ・ チェックアップ評価書の中に今後の政策の方向性を記載する欄を設けることにより、チェックアップが指標の動向を単に測定するだけでなく、新たな政策への反映を目的とするマネジメントであることを担当者により強く認識してもらうようにした。

### 平成16年度政策チェックアップの結果の概要と今後の取組

以上の手順を経て、平成16年度の業績に係る政策チェックアップの結果を平成17年7月にとりまとめた。

今年度からは、全ての指標について、その進捗状況等に関する評価を（表2-1）の通り～で分類することとした。

（表2-1）

成果があがっているもので  
 施策の改善等の方向性を提示  
 現在の施策を維持  
 施策の中止\*  
 成果があがっていないもので  
 施策の改善等の方向性を提示  
 現在の施策を維持  
 施策の中止  
 判断できないもので  
 施策の改善等の方向性を提示  
 現在の施策を維持  
 施策の中止

指標の分類	暮らし	安全	環境	活力	共通	合計	
A 成果が上がっているもの	7	15	4	12		38	
	9	12	17	26	2	66	
	小計	16	27	21	39	2	105 (75%)
B 成果が上がっていないもの	1	2	1	2	1	7	
		3	1	5		9	
	小計	1	5	2	7	1	16 (11%)
C 判断できないもの		1		0		1	
	10	4	1	4		19	
	小計	10	5	1	4	0	20 (14%)
A+B+C	+ +	8	18	5	14	1	46
	+ +	19	19	19	35	2	94
	+ +	0	0	0	1	0	1
総計	27	37	24	50	3	141	

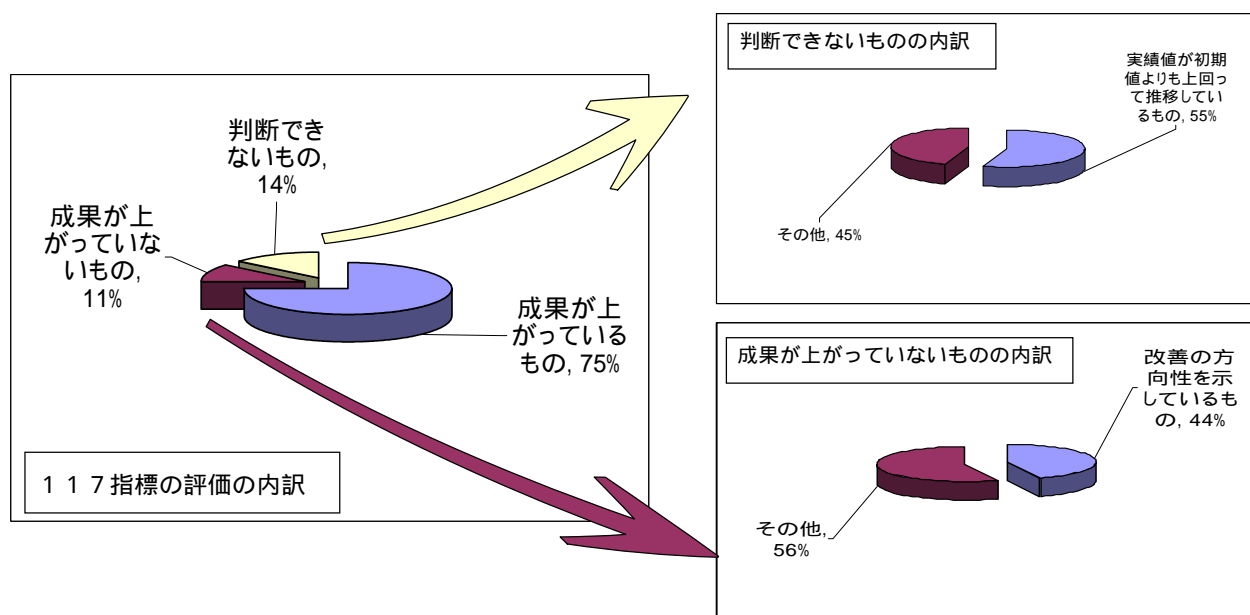
指標の総数は平成16年度117であるが、指標によっては、種類別に分けて分類しているため、総数は141となっている。

\* には指標の廃止を含む。

この表を分析すると、チェックアップ（実績評価）による評価を始めて3年度目である今回の評価において、「成果が上がっている」指標は75%であり、「成果が上がっていない」指標は11%、「判断できない」指標は14%となっており、目標に向けて着実に成果が上がってきている。また、施策の見直しを含む施策の改善の方向性を示している指標が、全体の約3割であり、評価結果による政策への反映が活発になってきている。なお、「成果が上がっていない」指標のう

ち約44%の指標は、施策の改善の方向性を示しており、「判断できない\*」指標についても、55%の指標は実績値が初期値よりも上回って推移している（図2-1参照）。

（図2-1）



\*「判断できない」指標とは、平成16年度のデータが集計中であり、それまでのデータだけでは指標の動向を判断できないものや、外部要因によって指標の動向と施策の効果との関係の分析が困難であり、今後の指標の動向を注視すべきもの等である。

また、本年度から、27目標毎にチェックアップの結果を整理し、国民にわかりやすく政策評価を伝えることに努めた。詳細は、第1部1)「平成16年度政策チェックアップ結果概要」を参照して頂きたい。さらに、暮らし、安全、環境、活力の4分野ごとの概評を取りまとめることとした。4分野ごとの概評については、以下の通りである。

～暮らし～

暮らし分野の27指標のうち、「成果が上がっている」指標が16指標（59%）に対し、「判断できない」指標が10指標（37%）と比較的多い。「判断できない」指標は平成16年度のデータが未集計のものが大部分である「バリアフリー社会の実現」に係る指標であるが、このうち業績指標2-1「旅客施設のバリアフリーの割合」等は、平成15年度の実績値から考えると不確定要素はあるものの目標に向かって進捗していると判断される。また、業績指標2-3「建築物のバリアフリー化の割合」は、平成15年に改正ハートビル法が施行されたところであり、施策の効果が指標に現れてくると考えられる。今後さらに、建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、バリアフリー化を推進することとしている。

～安全～

安全分野の37指標のうち、「成果が上がっている」指標が27指標（73%）と概ね順調であ



るが、これらの指標についても更なる施策の改善の方向性を示しているものが多くある。これは、昨年、全国各地で激甚な水害や土砂災害が数多く発生したが、これらは、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化、少子高齢化など社会的状況の変化などに起因した新たな災害の様相を呈するものであったため、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化するための「減災」を図る必要が出てきたためである。また、平成16年3月に「東南海・南海地震防災対策推進基本計画」が策定され、平成16年12月にインドネシア・スマトラ沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波、地震被害の可能性のある地域の安全確保に対する緊急性が高まっていることなどの課題に対応する必要が出てきたためでもある。

なお、業績指標<sup>31-1</sup>「多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率」の伸びは横ばいであり、耐震改修促進法の見直しなどを進める必要がある。

#### ～環境～

環境分野の24指標のうち、「成果が上がっている」指標が21指標（88%）と4分野の中で最も順調であることもあって、「施策を継続する」とする指標は19指標（79%）とその割合は4分野の中で最も高いが、「施策を継続する」とするものであっても業績指標<sup>53</sup>「ディーゼル自動車の平均燃費向上率」のように、必要に応じ新たなトップランナー基準の設定等について検討することとしているものがある。また、業績指標<sup>55-1</sup>「住宅の省エネルギー化率」のように、指標は序々に向上しているものの伸びが緩やかになってきていること等から、省エネルギー法の改正により、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務づけ等を予定しており、施行後その効果が発現すると見られるものがある。

なお、シックハウスによる被害を防止するために設定した業績指標<sup>60</sup>「ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合」は、平成16年度に目標値を大幅に上回る実績を上げている。

#### ～活力～

活力分野の50指標のうち、「成果が上がっている」指標は39指標（78%）と概ね順調である。業績指標<sup>76</sup>「国際航空サービス提供レベル」は、平成15年度はイラク戦争やSARS等の影響により、減少又は微増となったが、需要の回復により増加に向かっているものと考えられる。業績指標<sup>90</sup>「道路渋滞による損失時間」は、順調に推移しており、さらに地域ニーズを考慮しつつ、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策を実施する。業績指標<sup>96</sup>「訪日外国人旅行者数」は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少したが、平成16年度は順調に推移している。業績指標<sup>109</sup>「地籍が明確化された土地の面積」は目標を達成できなかったが、地籍調査は第5次国土調査事業十箇年計画に基づき行われているため、目標年度を同計画の終了年度である平成21年度とし、目標値を同計画に定められた地籍調査の調査面積を踏まえた158千㎡とする。なお、平成16年度から都市再生街区基本調査を実施しており、さらに、法務省等と連携する等により、全国の都市部における地籍整備を実施していく。

## 業績指標一覧

政策目標（アウトカム）	業績指標	評価	初期値	実績値	目標値
<b>暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現</b>					
1（居住水準の向上） 多様なライフスタイル、 ライフステージに対応した、 ゆとりある快適な住まいを 様々な選択肢から選べること	1 誘導居住水準達成率		46.5% (H10年度)	<b>52.3%</b> (H15年度)	53% (H17年度)
	2 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺の主要道路、不特定多数の者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（順に、旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、道路、建築物、住宅）	段差 視覚 道路 建築 住宅	39% (H14年度) 72% (H14年度) 17% (H14年度) 約3割 (H14年度) 2.7% (H10年度)	<b>44.1%</b> (H15年度) <b>74.4%</b> (H15年度) <b>31%</b> (H16年度) <b>3割</b> (H15年度) <b>3.4%</b> (H15年度)	7割強 (H19年度) 8割強 (H19年度) 約5割 (H19年度) 約4割 (H19年度) 約1割 (H19年度)
	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（順に、低床バス、ノンステップバス、福祉タクシー（両））		5.7% 2.6% (H12年度) 3,276 (H14年度)	<b>18%</b> <b>9.3%</b> (H15年度) <b>4574</b> (H15年度)	30% 10% (H17年度) 10,000 (H17年度)
	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（順に、鉄軌道車両、旅客船、航空機）		10% 0% 0.7% (H12年度)	<b>23.7%</b> <b>4.4%</b> <b>32.1%</b> (H15年度)	20% 25% 35% (H17年度)
3（子育てしやすい社会の実現） 生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること	5 3人以上世帯の誘導居住水準達成率		35.6% (H10年度)	<b>42%</b> (H15年度)	43% (H17年度)
	6 自然体験活動拠点数（箇所）		218 (H12年度)	<b>387</b> (H15年度)	420 (H18年度)
	7 歩いていける範囲の都市公園の整備率		63% (H14年度)	<b>65%</b> (H16年度速報値)	66% (H19年度)
4（住環境、都市生活の質の向上） 住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること	8 都心部における住宅供給戸数（万戸（H8年度からの累計））		47.7 (H12年度)	<b>93.3</b> (H16年度)	100 (H17年度)
	9 1人あたり都市公園等面積（㎡/人）		8.5 (H14年度)	<b>8.8</b> (H16年度速報値)	9.3 (H19年度)
	10 汚水処理人口普及率		76% (H14年度)	<b>78%</b> (H15年度)	86% (H19年度)
	11 下水道処理人口普及率		65% (H14年度)	<b>67%</b> (H15年度)	72% (H19年度)
	12 都市空間形成河川整備率		32% (H12年度)	<b>35%</b> (H16年度)	40% (H18年度)
	13 良好な環境を備えた宅地整備率		35.3% (H12年度)	<b>39.2%</b> (H15年度)	46% (H17年度)
	14 市街地の幹線道路の無電柱化率		7% (H14年度)	<b>10%</b> (H16年度)	15% (H17年度)
5（アメニティ豊かな生活環境の形成） 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること	15 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長（km）		約6,700 (H14年度)	<b>約6,780</b> (H16年度)	約6,800 (H19年度)
	16 都市域における水と緑の公的空間確保量（㎡/人）		12 (H14年度)	<b>約4%増</b> (H16年度速報値)	13 (12を約1割増) (H19年度)
6（良質で安全な水の安定した利用の確保） きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること	17 河川の流量不足解消指数		54% (H13年度)	<b>56%</b> (H15年度)	61% (H18年度)
	18 水道水源域における下水道処理人口普及率		48% (H12年度)	<b>56%</b> (H15年度)	60% (H18年度)
	19 河川における汚濁負荷削減率		65% (H14年度)	<b>70%</b> (H16年度)	78% (65%を13%を削減) (H19年度)

安全～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化

7 (水害等による被害の軽減) 水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されること、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	20	洪水による氾濫から守られる区域の割合	約 58% (H14 年度)	約 59% (H16 年度)	約 62% (H19 年度)
	21	床上浸水を緊急に解消すべき戸数 (万戸)	約 9 (H14 年度)	約 7.4 (H16 年度)	約 6 (H19 年度)
	22	流下能力不足橋梁数	4,500 (H13 年度見込み)	3,700 (H16 年度)	3,500 (H18 年度)
	23	下水道による都市浸水対策達成率	51% (H14 年度)	51.2% (H15 年度)	54% (H19 年度)
	24	ハザードマップ認知率 (順に、洪水、火山)	4% 30% (H12 年度)	20% 73% (H16 年度)	70% 76% (H18 年度)
	25	台風中心位置予報の精度 (km)	443 (H12 年)	356 (H16 年)	360 (H17 年)
	26	土砂災害から保全される戸数 (万戸)	120 (H14 年度)	約 127 (H16 年度)	140 (H19 年度)
	27	土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数 (数)	3,100 (H14 年度)	約 3,500 (H16 年度)	4,100 (H19 年度)
	28	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 (万 ha)	約 15 (H14 年度)	約 13 (H16 年度)	約 10 (H19 年度)
	8 (地震・火災による被害の軽減) 地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されること、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	29	災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	66% (H14 年度)	69% (H16 年度)
30		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 (ha)	約 13,000 (H14 年度)	約 11,700 (H16 年度)	約 10,000 (H19 年度)
31		多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化 (順に、建築物、住宅)	16% (H14 年度) 51% (H10 年度)	16% (H15 年度) 61% (H15 年度)	約 2 割 (H19 年度) 約 65% (H19 年度)
32		一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約 9% (H14 年度)	約 12% (H16 年度)	約 25% (H19 年度)
33		港湾による緊急物資供給可能人口 (万人)	約 1,900 (H14 年度)	約 2,020 (H15 年度)	約 2,600 (H19 年度)
34		地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地 (約 8,000ha) のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	0% (H14 年度)	- (H16 年度)	約 3 割 (H19 年度)
9 (交通安全の確保) 陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること	35	海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 (人)	331 (H12 年)	317 (H16 年度)	200 以下 (H17 年)
	36	ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 (件)	0 (H14 年度)	0 (H16 年度)	0 (H16 年度以降毎年度)
	37	航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	0 (H14 年度)	0 (H16 年度)	0 (H16 年度以降毎年度)
	38	国内航空における事故発生件数 (件/年)	18.4 (H10 年～14 年の平均)	17.2 (H12 年～16 年の平均)	18.4 を約 1 割削減 (16.6) (H15 年～19 年の平均)
	39	道路交通における死傷事故率 (件/億台キロ)	118 (H14 年)	120 (H16 年度)	108 (118 を約 1 割削減) (H19 年)
	40	あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率 (順に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率)	-	-	約 2 割 約 3 割 (H19 年)
	41	事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	-	-	約 3 割 (H19 年)
	42	車両対車両衝突事故における死亡事故 (正面衝突)	3.6% (H12 年)	3.2% (H16 年度)	3.2% (H17 年)
	43	事業用自動車の運行管理に起因する事故割合	56% (H11 年度)	61% (H15 年度)	50% (H17 年度)
	44	遮断機のない踏切道数	5,928 (H12 年度)	5,164 (H16 年度)	4,800 (H17 年度)
	45	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)	92.6% (H12 年度)	99.2% (H16 年度)	100% (H18 年度)
	46	地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	61% (H15 年度)	66% (H16 年度)	100% (H20 年度)
	47	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	45% (H8 年度)	44% (H14 年度)	55% (H18 年度)
	48	重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合	0% (H15 年度)	100% (H16 年度)	100% (H17 年度)
	49	道路構造物保全率 (順に、橋梁、舗装)	86% 91% (H14 年度)	86% 94% (H16 年度)	93% H14 年度の水準 (91%) を維持 (H19 年度)
10 (海上における治安の確保) 海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること	50	海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 (件)	0 (H14 年度)	0 (H16 年度)	0 (H16 年度以降毎年度)
	51	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	20.6 (H8 年～12 年平均)	17.0 (H12～16 年度)	22.0 (H14 年～18 年の平均)
11 (船員災害の防止) 船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	52	船員災害発生率 (千人率)	13.2 (H14 年度)	12.5 (H15 年度)	11.2 (H18 年度)

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

12 (地球環境の保全) 地球環境保全への取組み がなされること	53	ディーゼル自動車の平均燃費向上率	8% (H11年度)	19.6% (H15年度)	13% (H17年度)
	54	国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率	40.4% (H11年度)	32.1% (H14年度)	47% (H18年度)
	55	住宅、建築物の省エネルギー化率(順に、住宅、建築物)	13.5% (H12年度) 34% (H11年度)	22.8% (H15年度) 約70% (H15年度)	35% (H17年度) 75% (H17年度)
13 (大気、騒音に係る生活環境の改善) 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること	56	NO2・SPMの環境目標達成率 (順に、NO2について環境基準を達成している測定局の割合、SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)	64% (H14年度) - (H14年度)	73% (H16年度) 21% (H16年度)	約8割 (H19年度) 約6割 (H19年度)
	57	最新排出ガス規制適合車の割合(順に、乗用車、貨物車)	6.2% (H12年度) 4.1% (H12年度)	27.8% (H15年度) 8.3% (H15年度)	40% (H17年度) 30% (H17年度)
	58	夜間騒音要請限度達成率	61% (H14年度)	67% (H16年度)	72% (H19年度)
	59	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	93% (H12年度)	94% (H16年度)	95% (H18年度)
	60	ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合	27% (H12年度)	2% (H16年度速報値)	10% (H17年度)
14 (良好な自然環境の保全、再生及び創出) 豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること	61	失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	0 (H14年度)	8% (H16年度)	約2割 (H19年度)
	62	失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	約2割 (H14年度)	約2割 (H16年度)	約3割 (H19年度)
	63	生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地	0 (H14年度)	約700ha (H16年度速報値)	2,400ha (H19年度)
15 (良好な水環境への改善) 良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること	64	環境基準達成のための高度処理人口普及率	11% (H14年度)	12% (H15年度)	17% (H19年度)
	65	湾内青潮等発生期間の短縮	0 (H14年度)	5%増 (H16年度)	H14年度比 約5%減 (H19年度)
	66	合流式下水道改善率	15% (H14年度)	15.3% (H15年度)	40% (H19年度)
16 (循環型社会の形成) 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	67	直轄工事におけるリサイクル率 (順に、アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材)	99.7% (H12年度) 97% (H12年度) 75% (H12年度)	99.4% (H14年度) 97% (H14年度) 71% (H14年度)	100% (H17年度) 100% (H17年度) 100% (H17年度)
	68	リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合	64.8% (H12年度)	87.6% (H16年度速報値)	80% (H17年度)
	69	可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入	100% (H14年度)	100% (H16年度)暫定値	100% (H15年度以降毎年)
	70	循環資源国内輸送コスト低減率	0 (H14年度)	H14年度比 約7%減 (H16年度)	H14年度比 約1割減 (H19年度)
	71	下水汚泥リサイクル率	60% (H14年度)	64% (H15年度)	68% (H19年度)

共通の政策課題

27 (IT革命の推進) 国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること	115	港湾EDIシステムの普及率	22.0% (H13年度)	85.5% (H16年度)	100% (H17年度)
	116	公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長(km)	31,050 (H14年度)	32,500 (H16年度)	33,000 (H17年度)
	117	電子国土Webシステムを利用する団体の数(団体)	33 (H15年度)	54 (H16年度)	2,000 (H20年度)

活力～都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

17 (広域的モビリティの確保)全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	72 規格の高い道路を使う割合		13% (H14年度)	13% (H16年度)	15% (H19年度)
	73 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(km)		14,800 (H12年度)	15,200 (H16年度)	15,200 (H20年度)
	74 国内航空サービス提供レベル(億座席キロ)		1,294 (H14年度)	1,293 (H16年度)	1,500 (H19年度)
18 (国際的な水準の交通サービスや国際競争力の確保・強化)国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること	75 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率		0 (H14年度)	H14年度比 2.1%減 (H16年度)	H14年度比 5%減 (H19年度)
	76 国際航空サービス提供レベル(国際航空旅客、貨物) (順に、億座席キロ、億トンキロ)		3,435 215 (H14年度)	3,510 226 (H16年度)	4,800 300 (H19年度)
	77 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合		51% (H14年)	51% (H16年)	100% (H19年)
	78 ぶ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年度)	171分 (東京湾) (H16年度)	150分 (H14年度に比べ 約15%短縮) (東京湾) (H19年度)
	79 船舶航行のボトルネックの解消率		75% (H12年度)	81% (H16年度)	90% (H18年度)
	80 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現 (都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である 三大都市圏の国際空港の数)		1 (H12年度)	2 (H16年度)	2 (H18年度)
	81 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		59% (H14年度)	61% (H16年度)	68% (H19年度)
	82 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量(ha)		1,250 (H15年度)	1,510 (H16年度)	2,500 (H19年度)
	83 三大都市圏環状道路整備率		35% (H14年度)	42% (H16年度)	60% (H19年度)
	84 都市機能更新率(建築物更新関係)		31.8% (H15年度)	32.8% (H16年度)	36% (H20年度)
19 (物流の効率化)利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	85 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率		75% (H12年度)	79% (H16年度)	80% (H18年度)
	86 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率		0 (H14年度)	H14年度比 1.5%減 (H16年度)	H14年度比 4%減 (H19年度)
20 (都市交通の快適性、利便性の向上)都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること	87 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(km) (順に、東京圏、大阪圏、名古屋圏;カッコ内は複々線化区 間延長)		2,273 (198) 1,513 (135) 940 (2) (H12年度)	2,292 (211) 1,523 (135) 957 (2) (H16年度)	2,387 (221) 1,565 (135) 973 (2) (H18年度)
	88 都市鉄道(東京圏)の混雑率		176% (H12年度)	171% (H16年度)	165% (H18年度)
	89 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況(系統、事業者数、%)(順に、バスロケーションシステムが導入された系統、コミュニティバスの運行に取り組み事業者数、バスカードを導入した車両の割合)		3,534 (H13年度) 131 (H13年度) 63.4 (H13年度)	3,942 (H15年度) 310 (H16年度) 66.5 (H15年度)	4,000 (H18年度) 330 (H18年度) 75 (H18年度)
	90 道路渋滞による損失時間(億人時間/年)		38.1 (H14年度)	36.9 (H16年度)	38.1を 約1割削減 (H19年度)
	91 ETC利用率		5% (H14年度)	47% (H17年春)	70% (H18年春)
	92 路上工事時間の縮減率(時間/km・年)		201 (H14年度)	143 (H16年度)	201を約2割 削減 (H19年度)
	93 地方バス路線の維持率		96% (H14年度)	98% (H16年度)	100% (H20年度)
	94 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合		72% (H12年度)	72% (H16年度)	72% (H17年度)
21 (地域交通確保)地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	95 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている割合		100% (H12年度)	96% (H16年度)	100% (H17年度)
	96 訪日外国人旅行者数(万人)		476 (H12年)	614 (H16年)	743 (H18年)
22 (地域間交流、観光交流等内外交流の推進)地域間交流、観光交流等の国内外の交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること	97 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数(回)		1.52 (H12年)	1.18 (H16年)	2 (H18年)
	98 全国民に対する国営公園の利用者数の割合(全国民の1人が利用)		5 (H14年度)	4.5 (H16年度)	4 (H19年度)
	99 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数(万人/年間)		499 (H12年度)	442 (H16年度)	621 (H18年度)
	100 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% (H12年度)	74% (H16年度)	77% (H19年度)
	101 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合		63% (H14年度)	65% (H16年度)	68% (H19年度)
23 (新たな市場の育成)創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	102 不動産証券化市場規模(兆円)		9 (H14年度)	20 (H16年度)	14 (H16年度)
	103 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(千件)		173 (H13年度)	192 (H16年度)	200 (H17年度)
	104 中古住宅の流通量(万戸)		15.7 (H9年)	17.5 (H15年)	22 (H17年)
	105 リフォームの市場規模(万件)		330 (H8~12年度)	330 (H8~12年度)	430 (H13~17年度)
	106 「発注者支援データベース・システム」の導入状況		62% (H12年度)	81% (H16年度)	100% (H18年度)
24 (公正で競争的な市場環境の整備)公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	107 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、入札監視委員会等第三者機関の設置状況、入札時における工事費内訳書の提出義務付け状況)		75% 56% (H13年度)	68% 77% (H15年度)	100% 80% (H18年度)
	108 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合		49% (H11年度)	54% (H15年度)	54% (H18年度)
	109 地籍が明確化された土地の面積(千km <sup>2</sup> )		125 (H12年度)	133 (H16年度)	141 (H16年度)
25 (産業の生産性向上)経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	110 建設業者に係る経営革新計画の承認件数(件)		3 (H12年度)	4 (H16年度)	13 (H18年度)
	111 指定整備工場数		26,927 (H12年度)	28,475 (H16年度)	30,000 (H17年度)
	112 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額(千円/人)		7,653 (H11年度)	8,072 (H16年度)	8,036 (H16年度)
26 (消費者利益の保護)消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	113 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合		5.3% (H13年度)	13.7% (H16年度)	50% (H17年度)
	114 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、衝突安全性能、歩行者頭部保護性能)		64 12 (H15年度)	63 15 (H16年度)	77 42 (H18年度)

(今後の取組)

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

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

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

なお、政策チェックアップは、5年を一つの区切りとして実施してきたので、4年目のサイクルに入る平成17年度から、2年間かけて政策評価のレビューを行い、その成果を次の政策評価基本計画に反映することとしている。



## コラム 国民の視点から見た指標の「分かりやすさ」と「必要性」に関する調査

国土交通省では、平成16年度に現行の「政策チェックアップ」の指標を対象に、“分かりやすさ”と“政策の効果を測る指標としての必要性”の視点から、WEBモニターを対象にしたアンケート調査と、グループインタビュー調査を実施しました。

WEBモニターに対するアンケート調査は、東京都、大阪府、福岡市、金沢市、高松市に居住する20～64歳の2,928人を対象に実施し、882人から有効回答を得ました。このアンケート調査は、政策チェックアップにおいて設定している117の指標ごとに、「指標としての分かりやすさ」及び「政策の効果を測る指標としての必要性」の視点からの意見を聞き、その結果、「相対的に分かりやすい指標は、政策の効果を測る指標としての必要性も高い」と認識されるという傾向が確認できました。

次にアンケート回答者の中から約30名の協力者を選んでグループインタビューを実施し、主として「指標としての分かりやすさ」及び「政策の効果を測る指標としての必要性」の要因について、より詳細な調査を行いました。その結果は以下の通りです。

### 「指標としての分かりやすさ」に関する要因

#### a) 「表現、用語が専門的で分からない」

- ・ 指標の表現や用語が専門的であるため「分かりにくい」との意見があった。
- ・ 仮に指標の表現や用語が専門的であっても、適切な説明があれば理解できるとの意見があった。また分かりやすくするとの配慮で単語を組み合わせたり、短く表現している指標は、かえって分かりにくくなるなどの意見もあった。

#### b) 「表現、用語が抽象的で分からない」

- ・ 指標の表現や用語が抽象的であるため「分かりにくい」との意見があった。
- ・ 個々の単語は理解できるが、複数の単語を組合せることで一つの用語として表現している指標は、かえって分かりにくくなるなどの意見もあった。

#### c) 「自分の生活には身近ではないので分かりにくい」

- ・ 日常生活において接することのあるものに関連する指標や、新聞・ニュースで見聞きするものに関連する指標は、具体的で且つイメージしやすいので、「分かりやすい」との意見が多かった。
- ・ 一方で、日常生活とは直接に関連しないものを対象にした指標や、特定の業界を対象にした指標については、「分かりにくい」との意見が多かった。

「政策の効果を測る指標としての必要性」に関する要因

- a) 「自分の生活に身近なので必要性が高いと感じる」
- ・ 自分の生活に身近な、或いは直接に関係する指標、例えば「安全」の分野の指標について「必要性が高い」との意見が多かった。
  - ・ また必要性の優先度合いは、都市部と地方によって異なるなど、地域性にも影響されるとの意見があった。
  - ・ その他、「近い将来」に関係する指標については相対的に必要性が高く、反対に「遠い将来」に関係する指標は相対的に必要が低く認識されるなど、時間軸によっても影響されるのではないかと、との意見があった。
- b) 「ニュースで話題になっているので必要性を認識した」
- ・ ニュースやテレビなどのメディアを通じてたくさん情報が流れているものに関連する指標は、「必要性が高い」との回答が多くなるのではないかと、との意見が多かったです。事件や事故、災害など、一定期間にメディアで特出しされて、多方面且つ長時間に亘って報道されるものなどがこれに当たる。
- c) 「(政策の効果を測る)指標として適切かどうか疑問である」
- ・ 主な意見は、「実績を測定する意図が分かりにくい指標」、「目標を管理する指標として適していない指標」、「段階・レベルが適切ではない指標」などである。
- d) 「施策の内容や意図が分からないので必要性を判断できない」
- ・ 専門用語では、指標の背景にある政策の内容や意図(目的)が分かりにくい指標については、必要性を判断しにくい、との意見があった。
- e) 「施策の必要性をそもそも感じない」
- ・ 指標の背景にある政策の内容や意図(目的)などを踏まえて、当該個人の状況や住んでいる地域によっては関わりがなく、政策そのものの必要性がないと感じることから、当該施策の成果を測る指標も必要ではない、との意見もあった。

以上のとおり、政策や指標の重要性を理解してもらうためには、指標が分かりやすいことがとりわけ重要なことから、専門的な用語や抽象的な表現はできるだけ避けて、平易な表現に努める必要があります。また、個人の置かれた状況によって政策の重要性に対する受け止め方も違うことから、政策チェックアップに当たっては総体的な分析だけでなく、直接受益者、間接受益者、事業実施者といったステークホルダー(利害関係者)別の分析を行うことも必要です。

国土交通省では、上記の結果や政策の重点などを踏まえて、「指標の表現の見直し」「設定する指標の内容、レベルの見直し」などを進める他、今後とも国民に対して国土交通省の政策目標や施策、またその成果の達成状況等を積極的に説明していきたいと考えております。

## 2) 政策レビュー(プログラム評価)

### 政策レビューとは

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

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

国土交通省では、平成13年6月に、今後5年間で政策レビューを実施する29のテーマを選定し、逐次レビューを実施してきた。また、毎年ローリングでテーマの追加等見直しを行っており、平成17年度以降、18のテーマについて取りまとめる予定である。(テーマの一覧については表2-2参照)

(表2-2) 政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局
H14 取りまとめ (実施済み)	ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -	道路局 都市・地域整備局
	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -	住宅局 国土計画局 都市・地域整備局
	空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 - グロ・バル化時代に向けて -	港湾局 海事局
	総合保養地域の整備 - リゾ・ト法の今日的考察 -	都市・地域整備局 総合政策局 観光部 港湾局
	低公害車の開発・普及 - 自動車税グリーン化等による取り組み -	総合政策局 官房 自動車交通局
	道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -	道路局 自動車交通局 総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -	自動車交通局 政策統括官(物流)
	内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -	海事局
	河川環境保全のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -	河川局
H15 取りまとめ (実施済み)	都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニ・ズへの対応 -	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 - 都市緑地保全法等による施策展開の検証 -	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 -	河川局 都市・地域整備局 下水道部
	海洋汚染に対する取り組み - 大規模油流出への対応 -	総合政策局 港湾局 海事局 気象庁 海上保安庁
	流域の水環境改善 - 都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応 -	下水道部 河川局
	火山噴火への対応策 - 有珠山・三宅島の経験から -	河川局 気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 - 地域と市民のみなどの実現に向けて -	港湾局
	土地の有効利用 - 土地の流動化への取り組み -	土地・水資源局 総合政策局
	国内航空における規制緩和 - 改正航空法による規制緩和の検証 -	航空局
	道路管理の充実 - 路上工事の縮減 -	道路局
H16 取りまとめ (実施済み)	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 - 災害による被害軽減に向けて -	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 - 国際交流の拡大に向けて -	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 - 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて -	政策統括官(貨物流通) 道路局 官房 総合政策局 国土計画局 都市・地域整備局 河川局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局 北海道局 政策統括官(国土・国会等移転) 海上保安庁 国土交通政策研究所
	バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 -	総合政策局 官庁営繕部 都市・地域整備局 河川局 道路局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局
	総合的な海上交通安全施策 - 海上における死亡・行方不明者の減少 -	海上保安庁 海事局 気象庁 総合政策局
H17 取りまとめ 予定	プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取り組み -	総合政策局 河川局 港湾局 海事局 海上保安庁
	水資源政策 - 水資源計画の在り方 -	水資源部
	国土政策 - 国土計画の在り方 -	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 - 現行の計画体系の見直しに向けて -	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 - 港湾EDIシステムに関する検証 -	港湾局 政策統括官(貨物流通) 海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等(政策統括官(危機管理)取りまとめ)
	行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 - 行政委託型公益法人等が行う事業等の検証 -	大臣官房 総合政策局 都市・地域整備局 河川局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 国土地理院 気象庁 海上保安庁
	行政行動の改革 - 改革はどこまで進んだか - - 改革のポイント - 成果主義 - 局横断的な取り組み - 国民参画(住民参加等) - 国民への説明責任(アカウンタビリティ) -	全部局等(総合政策局及び政策統括官(政策評価)取りまとめ)
H18 取りまとめ 予定	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 -	北海道局
	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 -	総合政策局 大臣官房 官庁営繕部 都市・地域整備局 河川局 道路局 港湾局 航空局
	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 - ぶ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り組み -	海上保安庁 港湾局
	環境政策・省エネルギー政策の総合点検 - 環境行動計画を踏まえて -	全部局等(総合政策局取りまとめ)
H19 取りまとめ 予定	河川環境の整備・保全の取り組み - 河川法改正後の取り組みの検証と今後の在り方 -	河川局
	次世代航空保安システムの構築 - 航空交通の増大に向けて -	航空局
	不動産取引価格情報の開示 - 土地市場の条件整備 -	土地・水資源局
	まちづくりに関する総合的な支援措置の検証	都市・地域整備局、道路局、住宅局
H20 取りまとめ 予定		

## 平成16年度政策レビューのとりまとめ

平成16年度には、「国内航空における規制緩和 改正航空法における規制緩和の検証」、「道路管理の充実 路上工事の縮減」、「台風豪雨等に関する気象情報の充実 災害による被害軽減に向けて」、「訪日外国人旅行客の受け入れの推進 国際交流の拡大に向けて」、「今後の物流施策の在り方 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて」の5つのテーマについて政策レビューをとりまとめた。5つのテーマのうち、「台風豪雨等に関する気象情報の充実 災害による被害軽減に向けて」と「道路管理の充実 路上工事の縮減」は、それぞれ受益者等をしっかり把握して、満足度調査を実施し、施策に反映している点で、国民本位、成果重視を強く意識した政策レビューとなっている。以下では、この2つの政策レビューを中心にポイントを概説する。

### 【テーマ1】**台風・豪雨等に関する気象情報の充実 災害による被害軽減に向けて**

#### 評価の目的

風水害による死者は、長期的には大きく減少しているが、平成16年度に多発した豪雨や台風による被害でも明らかのように、防災対策は依然として重要な課題である。こうした風水害による被害をできる限り軽減するため、台風・豪雨等に関する気象情報について、防災機関や一般国民等、利用者の観点から防災活動に役立っているかを評価したものである。

#### 評価手法

平成16年度の風水害により被害のあった市町村や住民を対象に実施したアンケート、聞き取り調査による結果を、過去の同様の調査結果と併せて分析し、有識者からの意見（交通政策審議会 気象分科会にて2回にわたり意見聴取）を踏まえて評価した。

#### 評価結果と改善すべき課題

台風進路予報精度の向上（図2-2-1）や警報対象区域の細分化（図2-2-2）など、気象情報については着実に成果が出ており、そのため、台風・豪雨に関する防災気象情報に対して、概ね高い利用者の満足度が得られていた。地方自治体を含めた防災関係機関へのアンケート調査（平成16年度防災気象情報に関する満足度調査）によると、大雨情報、台風情報に対する満足度について、「満足」、または「まあ満足」と回答した合計はそれぞれ87%、92%であった。

また、平成16年度の「防災気象情報の活用に関する調査」では、平成16年の風水害で被害にあったいくつかの市町村や住民を対象にアンケートと聞き取り調査を行い、平成16年の風水害の経験も踏まえた課題の抽出を行った。このほか、平成14年度に「土砂災害に関する雨量情報の特性調査」、平成15年度に「防災気象情報の高度化に関する勉強会」を実施し、気象庁からの情報の受け手となる、自治体や住民からの要望や課題を把握した。

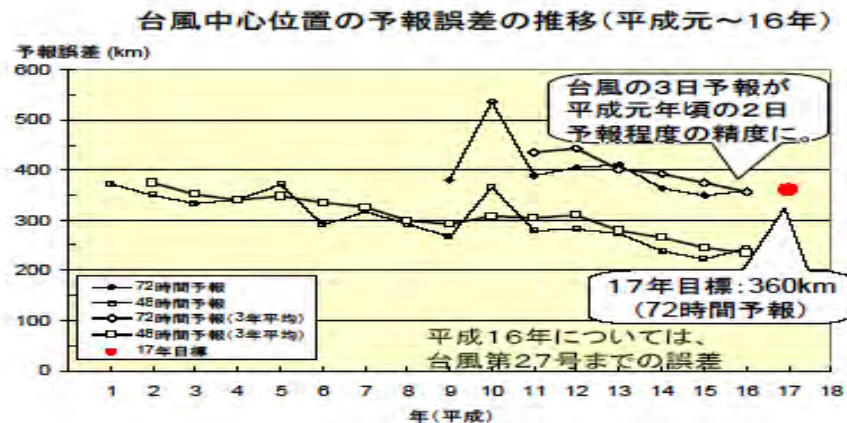
これらの調査により、次のような改善すべき課題が明らかとなったので、各課題について改善



に努めることとする。( P 2 5 , 2 6 参照。なお【短期】は2年程度での実現を、【中期】は5年程度での実現をめざすことを示す。)

(図2-2 1)

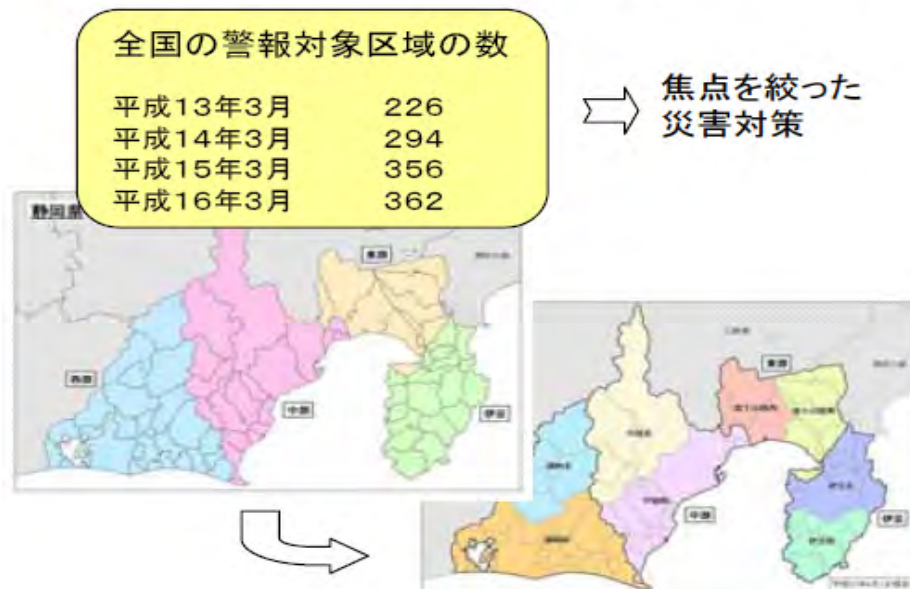
## 台風進路予報精度の向上



⇒ より正確な台風予報を用いた防災対応を通じ、被害を軽減

(図2-2 2)

## 警報対象区域の細分化





( 台風に関する気象情報 )

改善すべき課題	政策への反映の方向
<p>数時間先の台風予報 12,24 時間予報より短い間隔の予報への要望</p>	<p>日本付近では 24 時間までは 3 時間刻みの時間帯を対象とした予報を実施【短期】</p>
<p>3 日より先の台風予報 3 日より先の予報への要望 ( 図 2 - 1 参照 )</p>	<p>精度と情報提供のあり方に留意しつつ、新たな技術を取り入れ 3 日以上先の予報を目指す【中期】</p>
<p>進路予報の表示方法 わかりやすい表示方法への改善要望 予報誤差が十分表現できていない</p>	<p>視覚的に分かりやすい表現方法を報道機関等で可能となるよう検討。報道機関とも協議の上、一定の考え方を整理【短期】</p>
<p>風・雨情報 災害との対応の観点から最大瞬間風速による台風情報への要望</p>	<p>台風の強さの指標として最大瞬間風速による情報を提供【短期】</p>
<p>台風予報の図情報 地域毎・台風毎の暴風の状況についての情報提供への要望</p>	<p>風・雨の分布状態を分かりやすく示す新たな情報提供の検討【中期】</p>
<p>熱帯低気圧に関する情報 事前の準備のため、台風になる前の熱帯低気圧の情報への要望</p>	<p>日本に大きく影響する熱帯低気圧について、台風に準じた情報提供を検討【短期】</p>
<p>台風から変わった温帯低気圧に関する情報 温帯低気圧化した台風について警戒を継続するため、報道機関等からのわかりやすい情報提供への要望</p>	<p>台風から変わった後も、台風情報に準じた情報提供を検討【短期】</p>
<p>高潮についてのきめ細かい予測情報 地域特性を踏まえた、きめ細かい高潮予測情報等の提供への要望</p>	<p>部外機関の潮位観測データの一層の共有化【短期～中期】 高潮モデルの技術開発を推進【中期】</p>
<p>高潮に関する情報の高度化 警報等と防災対応の関係が不明確</p>	<p>警報等のリードタイム、発表基準等を避難勧告等の基準に適合させ、防災対応の各段階に適合した情報を発表【短期～中期】</p>
<p>高潮に関する認識の共有化 住民等が高潮の現象を必ずしも正しく認識していない</p>	<p>平常時から高潮に関する知識等の普及・啓発に努める【短期】</p>

( 豪雨等に関する気象情報 )

改善すべき課題	政策への反映の方向
<p><b>防災気象情報の役割の明確化</b> 警報等と防災対応の関係が不明確。このため、避難勧告等の発令等に有効に利用されていない</p> <p><b>土砂災害に関する警報</b> 想定される災害の種類を明示した情報への要望 降水終了後、土砂災害への警戒のために大雨警報を継続していることがわかりにくい</p> <p><b>中小河川の洪水警報の高度化</b> 想定される災害の地域（河川）や時間を絞り込んだ情報への要望（図2 - 2 参照）</p> <p><b>市町村を対象とした警報等の発表</b> 災害をもたらす現象は、地域的、時間的に限定されて集中的に発生することが多い 市町村名が明示されず緊迫感が薄い</p>	<p>警報等のリードタイム、発表基準等を避難勧告等の基準に適合させ、防災対応の各段階に適合した情報を発表【短期～中期】</p> <p>H17 年度以降準備の出来たところから土砂災害警戒情報を運用【短期】 土砂災害に関する警報等を発表（大雨警報等から独立）【中期】</p> <p>技術開発を進め、可能な限り地域を絞り込んだ洪水警報等を目指す【短期～中期】</p> <p>市町村を対象とした警報を目指す【中期】</p>

## 施策の効果等

【対象】 ユーザーの視点に立った路上工事縮減

【視点】 路上工事時間の縮減  
道路利用者の満足度向上

背景： ▶路上工事件数は、ここ10年で半減。しかし、路上工事についての道路利用者の不満の声は依然として多い。  
▶H15年6月に「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」（委員長：家田仁 東京大学教授）を設置。  
▶「1kmあたりの年間路上工事時間」をアウトカム指標とし、H19年度までに2割縮減（対H14年度比。H15年度は4%縮減を目標）を目標としてマネジメントを開始。

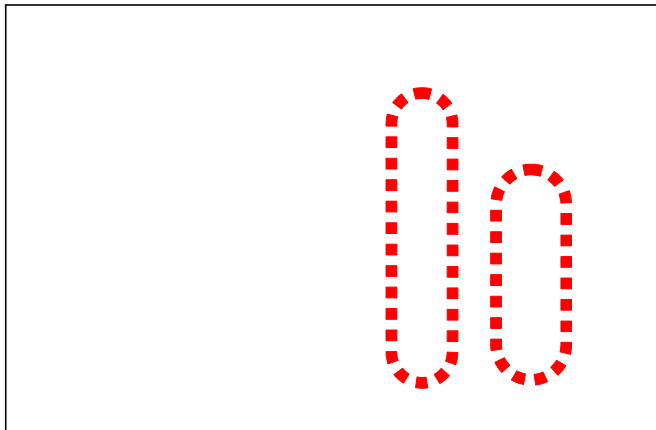
### 路上工事時間の縮減（H15年度実績）

- 全国の直轄国道においては、「4%縮減」の目標に対して約7%縮減の186時間/km/年。
- 三大都市の直轄国道、都・県道、主要市道においては、いずれも目標の「4%縮減」を達成。

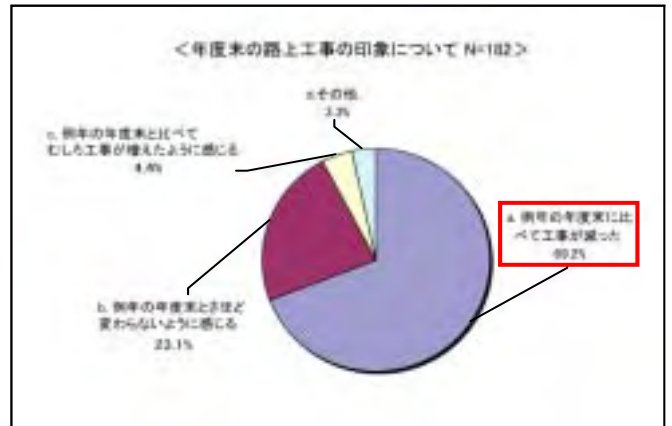
### 東京23区の年末・年度末抑制

- 直轄国道及び都管理道路で、年末・年度末の路上工事を原則ストップ等の方針を打ち出し、共に対前年同月比で約7%の縮減。特に、直轄国道においては、年末では約2割、年度末では約5割の縮減を実現。
- 路上工事モニターを対象とするアンケート調査によると、H15年度末の路上工事抑制について、回答者の約7割が路上工事は減ったと実感し、約7割が有効な施策であると評価。

(図2-3) 東京23区内直轄国道における  
月別路上工事時間比較 (H14,15年度)



(図2-4) H15年度路上工事モニター調査結果：  
年度末の路上工事の印象について

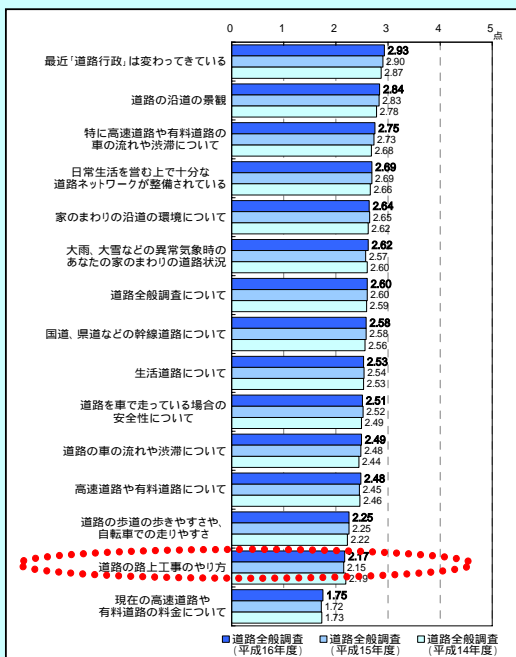


### 主な課題

依然として「予算消化のための工事はムダ」「同じ場所を何度も掘り返している」といった苦情や批判が多い。

さらに、「道路の路上工事のやり方」は、**道路利用者満足度調査においては3年連続ワースト2位。**

(図2-5) 道路利用者満足度調査(H14~16年)



### 今後の対応方針

#### 路上工事情報提供の充実

##### 【路上工事情報のリアルタイム化】

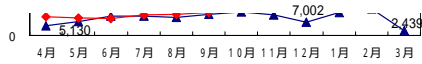
現場から直接入力した開始時刻・終了時刻をHP等でリアルタイムに提供。

##### 【工事看板に「問合せ番号」を導入】

東京23区の直轄国道で行う工事現場の看板に「問合せ番号」を導入。

(図2-6) 「問合せ番号」による路上工事情報提供





年間路上工事時間の縮減、年末・年度末の路上工事抑制等において一定の成果。

しかし、都管理道路の道路補修工事の路上工事時間が、**批判の多い年度後半に増加する傾向**。

(図2-7) H15年度の各月別の路上工事時間(東京23区)

## 今後の対応方針

### 外部評価強化による路上工事縮減

#### 【毎月の路上工事時間を集計・公表】

路上工事時間を毎月集計し、結果を整備局・事務所にフィードバックし、HP等で公表することにより、路上工事縮減のマネジメントを強化。

#### 【路上工事不人気投票の実施】

東京23区の直轄国道で行う路上工事を対象に、「問合せ番号」を使った「路上工事不人気投票」を開始。

結果はHP等で公表し、道路利用者にチェックしていただくとともに、路上工事实施方法等の改善に活用。

#### 【路上工事Gメンによるチェック】

タクシー、トラックなどのプロドライバーや一般公募のモニター(路上工事Gメン)により路上工事实施状況をチェック。

## [ その他の 16 年度政策レビューの概要 ]

### 国内航空における規制緩和

- 改正航空法による規制緩和の検証 -

#### 【政策の効果】

新規参入による事業者数の増加  
多様な割引運賃の登場と運賃水準の低下  
新規参入路線を中心とする旅客数の増加

#### 【主な課題】

新規航空会社は大手航空会社との競争において十分な牽制力を備えるには至っておらず、競争環境の整備が必要。旅客一人当たりの運賃収入は規制緩和後、基本的に低下基調にあったが、平成 15 年度は上昇に転じた。

#### 【今後の対応方針】

羽田空港の再拡張を進めるとともに、新規優遇枠や大手航空会社の航空会社評価枠の拡大の検討等を行い、競争環境を整備する。  
規制緩和後の運賃の動向には各種の特殊要因が相当程度影響し、規制緩和の影響を現時点で正確に評価することは困難であるため、引き続き運賃動向を注視する。

### 訪日外国人観光客の受け入れの推進

- 国際交流の拡大に向けて -

#### 【政策の効果】

訪日外国人観光客数は、15 年 4 月に開始された V J C ( ビジットジャパンキャンペーン ) の効果により 2004 年は訪日外国人旅行者数が目標の 600 万人を初めて超え 615 万人を達成。

#### 【主な課題】

訪日観光客数の増大  
目標値の達成に向けて、諸施策を推進しているが、外国人受入れ数を国際比較すると、2002 年に世界 33 位であり、国際競争力に欠ける面もある。  
国際競争力ある観光地づくり  
V J C 効果の受け皿として、また地域再生の観点からも観光地づくりが重要であるにも関わらず、それらに対する法的枠組みや支援制度が不十分であった。

#### 【今後の対応方針】

V J C の高度化  
・効果の高い事業への集中化・重点実施を行う。  
・地方の魅力 P R を行う地方連携事業の拡大を図る。  
・オーストラリア、カナダ、タイ、シンガポールを重点市場へ追加する。  
観光地づくりへの支援 ( 観光ルネサンス事業、「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律 ( 改正外客誘致法 ) 」に規定 )

### 今後の物流施策の在り方

- 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて -

#### 【政策の効果】

G D P 対総物流コスト比率は低下傾向にある  
道路貨物の輸送に係る内外価格差はアメリカと同程度の水準に近づいている  
輸入コンテナ貨物のリードタイムは大幅に短縮  
運輸部門からの C O 2 排出量は抑制傾向にある

#### 【主な課題】

中国との経済関係の緊密化等、経済社会の変化への対応が必要である。  
京都議定書発効による C O 2 排出削減等、環境問題への対応が必要である。  
物流セキュリティ強化の要請、大規模災害時の代替輸送 ( リダンダンシー ) の確保への対応が必要である。  
個別主体 ( 行政機関、民間 ) による取組には限界がある。

#### 【今後の対応方針】

物流の在り方とその意義を明確にし、これを踏まえた中長期的な物流施策や物流行政の指針を体系的に示すとともに、各主体相互の連携・協働による取組を拡大・強化するために、次期大綱を策定する。



## 今後の取組

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

今後の課題としては、さらに分析の質を高め、かつ評価の客観性を確保するため、対象とする施策群の捉え方についてさらに厳密な検討を行うとともに、利害関係者の把握と施策による満足度の測定、利害関係者毎のメリット・デメリットの整理、ノウハウの普及や分析手法の研究等を通じた評価のスキルアップを行う必要がある。

また、個々の政策レビューの質的向上を図ることとあわせて、省の政策評価制度の一環としての政策レビューの位置付けを明確化していく必要がある。そのためには、レビュー結果を国土交通省の政策目標や業績指標の見直し、新規政策の提言につなげるなど、政策チェックアップや政策アセスメントとの一体的な運用に一層努めていくことが重要である。また、対象テーマの選定について、例えば、ある程度大きないくつかの分野について、ローリングで定期的実施するなどの工夫を加えることも考えられる。

このため、今年度から来年度にかけて、これまでに取りまとめた24テーマについて、テーマの選定方法、タイミング、データ収集、分析手法、作業手順等を分析するとともに、外部の知見も活用しながら、政策レビューの品質の一層の向上を目指した検討を行う予定である。

### 3) 政策アセスメント(事前評価)

#### 政策アセスメントとは

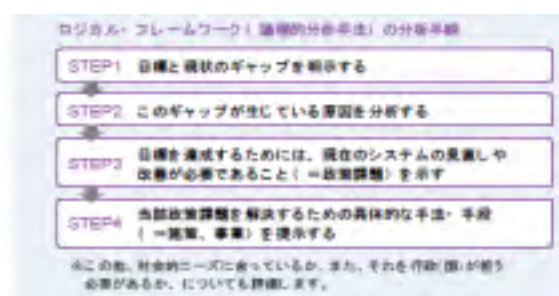
政策アセスメントは、新たに導入しようとする施策について、予め設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものである。これは、政策立案に当たって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指している。同時に、既に導入された施策について、国民に事後的に説明を行うだけでなく、施策を導入するという意思決定の前にどのような分析を行ったかについて国民に明らかにすることによって、政策形成過程の透明性を図ることを目的としている。このような観点から、省の全ての事務事業を網羅的に対象とするのではなく、新たに導入する施策に対象を絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。

具体的には、予算、税制、規制、法令等を新たに導入しようとする施策を対象とし、予め掲げた省の政策目標等に照らして必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施する。このうち、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心に毎年8月末に評価書を取りまとめ、公表している。また、翌年6月を目途に、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する新規施策を含めた形で前年度の評価書の確定版を取りまとめている。このように、新たな施策を導入しようとする意思決定の根拠となる分析を公表することによって、国民に対する説明責任の一端を果たしていくとともに、施策導入時点において期待されていた効果等について、事後的に検証することを可能にしている。

#### 「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

政策アセスメントにおいては、「ロジカルフレームワーク(論理的分析手法)」を重視している。これは、国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する、このギャップが生じている原因を分析する、原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う、そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する、という手順で評価を実施するものである(図2-8参照)。

#### (図2-8) ロジカルフレームワークの分析手順



国土交通省の政策アセスメントにおいて、この「ロジカルフレームワーク」を重視している理由は、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しているためである。例えば、「この施策を実施すれば」「効果が極めて大きい」といった、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない抽象的な説明ではなく、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、国土交通省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とする。その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化を行うことは困難であるから、国土交通省では、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

#### 平成16年度政策アセスメント結果とその活用

平成17年度予算概算要求、税制改正要望等に係る50件の新規施策について政策アセスメントを実施した。(評価書及び政策評価会の議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。<http://www.mlit.go.jp/hyouka/index.html>)

また、財務省は、毎年12月に、予算査定において政策評価を活用した状況の事例をまとめて、各省庁による政策評価、財務省の考え方、政策評価の活用状況を対比できるようにしている。各省庁がどのような政策評価を踏まえて予算要求し、財務省がどのような考え方で予算査定をし、政府案がまとまっていくかが、一目で分かり、透明性の確保という点で評価することができよう。

(図2-9参照)

# (図2-9) 政策評価の活用状況

(単位:百万円)

所 管	国土交通省	組 織	港湾局	会 計	港湾整備特別会計	16年度		17年度	
						当初予算額	要求・要望額	原 案 額	額
施 策 名	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進と物流拠点の形成					88,930	107,345	91,070	
施 策 の 概 要	スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナル形成を推進するとともに、中枢・中核国際港湾におけるコンテナターミナルの整備、港湾諸手続の簡素化等のハード・ソフト一体となった施策展開により物流拠点の形成を図る。				成 果 目 標	3～5年後を目途に港湾コスト3割減、リードタイム1日以内国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率を、H19にH14比で5%減			
成果目標を達成するための手段	高規格なコンテナターミナル等の整備促進とともに、ターミナル運営を行う民間ターミナルオペレーターが整備する荷捌き施設等の無利子貸付、またFAL条約(国際海上交通の簡易化に関する条約)の批准に向けた入出港・輸出入手続きの簡素化等を行うことで、次世代高規格コンテナターミナルの形成を支援する。				成果目標の達成度合いの事後的な評価方法	「スーパー中枢港湾に係る港湾コストの低減の割合およびリードタイム」について「政策チェックアップ(業績測定)」方式により評価。 「国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合」について「政策チェックアップ(業績測定)」方式により評価。			

## 要求省庁による政策評価

**施策の必要性**  
 港湾の国際的地位の相対的低下は、基幹航路(我が国と北米及び欧州を結ぶ航路)の抜港につながり、国力の低下に直結する大きな問題である。このため、我が国港湾の国際競争力を維持・向上させるために世界トップクラスのサービス水準(港湾コスト3割減、リードタイム1日以内)の実現を目指すスーパー中枢港湾プロジェクトは、我が国の経済・社会の持続的な発展に係わるものであり、国自らが緊急に推進していく必要がある。

**施策の有効性、 施策の効率性**  
 イ)スーパー中枢港湾プロジェクトの推進による港湾コストの低減とリードタイム短縮には、明確な経営戦略をもって次世代高規格コンテナターミナルの一元的管理・運営を引き受ける単一事業者としてのターミナルオペレーターの存在が求められるため、その経営環境形成に対する支援策が必要である。  
 ロ)国際的な港湾間競争に耐えうる規模と機能を有する次世代高規格コンテナターミナルの早期実現により、今後とも増大が予想される外貨コンテナ貨物へ効率的に対応可能となる。  
 なお、特にハード面では、限られた予算のなかで整備効果を早期かつ最大にあげるため、施策の「選択と集中」をすすめ、より一層効率的・効果的な事業実施に努めることが必要である。  
 ハ)ソフト面では、内航フィーダー輸送をはじめとする海運活性化、水先制度の規制緩和、FAL条約(国際海上交通の簡易化に関する条約)の批准に向けた入出港・輸出入手続きの簡素化等により、港湾施設の効率的利用を促進する必要がある。

## 財務省の考え方

**施策の必要性**  
 我が国港湾の国際競争力の向上は、我が国経済・社会の持続的な発展のために重要であり、本施策の必要性は高いと考えられる。

**施策の有効性、 施策の効率性**  
 イ)港湾コストの低減とリードタイム短縮には、ノウハウを継承可能な民間ターミナルオペレーターによる施設の一元的管理・運営が不可欠である。但し、民間ターミナルオペレーターに対する支援を制度化するためには、これまで外貨碼頭の管理・運営を行ってきたふ頭公社のあり方を検討し、民間ターミナルオペレーターとの相違について整理する必要がある。  
 ロ)限られた財源のなかで、スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等の重要施策へ投資を重点化するためには、事業の緊急性、国と地方の役割分担等の観点から、港湾整備事業全体を見渡し、きめ細かく重点化を図ることが不可欠である。  
 ハ)スーパー中枢港湾プロジェクトの推進のためには、施設整備のみならず、ソフト・ハード連携した政策展開を行うべきである。

**その他**  
 スーパー中枢港湾プロジェクトについて、成果目標として「港湾コスト:現状から3割削減」及び「リードタイム:現状の3日から1日へ短縮」を、3～5年後を目標時期として設定。  
 事後的な評価手法:スーパー中枢港湾プロジェクトに関する各種施策の効果を測定することにより評価を実施。

## 政策評価の活用状況

イ)民間ターミナルオペレーターによるスーパー中枢港湾の次世代高規格コンテナターミナルの効率的な運営を実現するため、民間ターミナルオペレーターが整備する荷さばき施設等に対する無利子貸付制度を新規に創設する。  
 なお、国土交通省港湾局が設置した専門委員会、今後のスーパー中枢港湾の適切・効率的な管理運営やふ頭公社のあり方についても、港湾コスト3割減、リードタイム1日以内というスーパー中枢港湾プロジェクトの成果目標の達成に向け、検討が進められている(16年度中にとりまとめの予定)。  
 ロ)17年度予算においては、スーパー中枢港湾プロジェクトへ重点的に投資(278億円、対前年度比21%増)し、その効果の早期発現を図る。  
 また、中枢国際港湾及び国際幹線航路への重点投資を促進(16年度:30.4% 17年度:33.5%)する一方、地方港湾については実施港数を削減(16年度:226港 17年度:210港(予定))するなど、必要性・緊急性の高い事業に投資を一層重点化する。  
 ハ)以上のハード面の整備に加え、輸出入・港湾諸手続のシングルウィンドウ化(15年7月より実現)の更なる利便性向上への取組み、FAL条約にも対応した港湾諸手続の簡素化や、内航フィーダー輸送の促進等、港湾コスト・サービス競争力の確保に向けたソフト面の施策を一体的に推進することにより施策全体の有効性を高める。

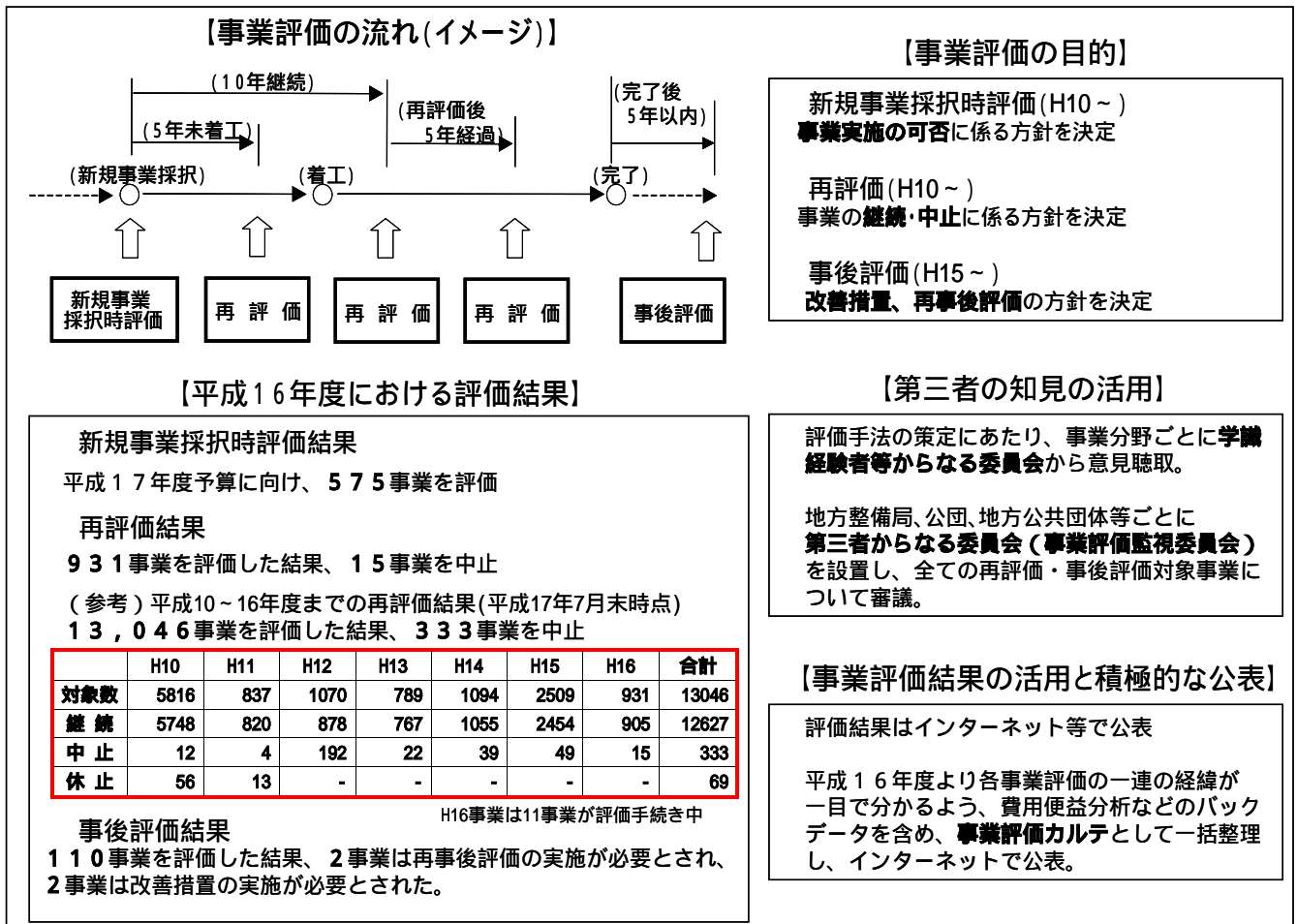
#### 4) 個別公共事業の評価

(平成16年度の取組)

個別公共事業の評価は、政策評価に関する国土交通省の取組の中で、もっとも先行して行われてきたものである。すなわち平成10年度より、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、「新規事業採択時評価」を原則としてすべての事業について実施し、また、事業採択後5年経過して未着工の事業、事業採択後10年経過して継続中の事業等を対象とする「再評価」を実施してきた。

平成16年度の取組については、平成17年度予算に向けた評価として、新規事業採択時評価575件、再評価931件及び完了後の事後評価110件を行った。再評価を実施したものについては、そのうち15事業を中止することとした。なお、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。個別の評価結果については国土交通省政策評価関係ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/150325/02.pdf>) を参照されたい。

(図2-10) 事業評価の厳格な実施





また、平成16年度からは、各事業の新規事業採択時評価、再評価、事後評価の一連の経緯が一目でわかるよう一括整理する「事業評価カルテ」をとりまとめ、評価の一層の透明性の確保を図っている。(図2-11参照)

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

(図2-11) 事業評価カルテについて





## 5) 個別研究開発課題の評価

(平成16年度の取組)

国土交通省においては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成13年11月28日 内閣総理大臣決定)を受け、平成14年6月に、国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない最低限の共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめたガイドラインとして、「国土交通省研究開発評価指針」を策定し、これに基づいて評価を実施してきており、平成16年度もこのガイドラインに基づいて評価を行った。

平成16年度は、個別研究開発課題の事前評価、中間評価、事後評価をそれぞれ25件、12件、10件実施した。個別の評価結果については、国土交通省政策評価関係ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/150325/03.pdf>)を参照されたい。

(個別研究開発課題の評価の意義)

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

事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。

中間評価は研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。

事後評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

### 個別研究開発課題評価の実施方法

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

着手

事前評価  
新しい研究開発課題を対象として評価を実施する。

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

完了

終了後の事後評価  
終了した研究開発課題を対象として評価を行う。

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

## 6) 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

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

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

### 1. 第三者の知見の活用

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

#### 国土交通省政策評価会

国土交通省が政策評価を全省的に導入して4年になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらにわかりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営に関して専門的知見を有する第三者からなる国土交通省政策評価会を随時開催し、政策評価の改善に活用してきている。政策評価会の構成員は以下の通りである。

	石 田 東 生	筑波大学社会工学系教授
	上 山 信 一	慶応義塾大学教授(大学院 政策・メディア研究科)
座長	金 本 良 嗣	東京大学大学院経済学研究科教授
	工 藤 裕 子	中央大学法学部教授
	田 辺 国 昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	松 田 美 幸	学校法人麻生塾 法人本部 ディレクター
	森 田 祐 司	監査法人ト・マツ パートナー
	山 本 清	国立大学財務・経営センター研究部教授

## 政策レビューの実施における第三者知見の活用

第 部において述べたとおり、政策レビューは特定のテーマについて、その特性や評価の目的に応じた適切な評価手法を用いて、詳細な分析を行うものであるため、政策レビューの実施に当たっては、政策評価に関する専門的知見を有する学識経験者等からの助言を得ることが有効である。このため、国土交通省においては、原則としてテーマごとに専門的知見を有する第三者からの助言を得て、政策レビューを行っている。

### 事業評価監視委員会

個別公共事業について、再評価及び完了後の事後評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を開催し、意見を聴取している。事業評価監視委員会は、評価の実施手続を監視し、当該事業に関して作成された対応方針（原案）に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めるときは、意見の具申を行う。評価の実施主体の長は、事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図ることとしている。

## 2．政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。平成16年度においては、「政策目標レベルでの達成度評価のための調査」、「政策評価及び評価の結果を踏まえた行政マネジメントの改善に係る調査」を研究成果としてとりまとめた。

また、国土交通政策研究所においては、国土交通行政に関連した先進的な政策展開等について研究を行っており、2003年には、政策効果の分析や政策評価とその理論的背景であるNPMについても研究を行った。

## 3．政策評価の普及・啓発

### 国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政（コミュニケーション型行政）を積極的に推進してきている。その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象にするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。政策評価においても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その取り組み状況について国民にわかりやすく説明することを心がけるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

#### (ホームページ)

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となっているが、平成16年6月、よりわかりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新した。ここでは、政策評価の仕組みや手法、これまでの経緯等を改めて整理し、内容を改善するとともに、政策チェックアップにおける業績指標の動向について、グラフを用いて表示することで、各指標ごとの目標値に対する達成度合の推移を示す等の工夫を行っている。

#### (出前講座等の実施)

政策評価については、国民の視点に立った制度設計やその運営が必要であり、また、国民の正しい理解に基づいた意見等を聴取していくことが重要であることから、フェイス・トゥー・フェイスの対話の場を重視し、出前講座等を積極的に行っている。

また、政策評価制度に対する国民的議論を活性化すべく、平成16年10月に総務省が主催する「政策評価フォーラム」に国土交通省から政策統括官がパネリストとして参加し、政府の政策評価制度の成果と今後の課題をテーマに議論を行った。

平成16年度に実施した出前講座等の主な対象機関は以下のとおりである。

地方公共団体等	(財)国際開発センター(海外研修)、市民団体(1回)
大学	早稲田大学、京都大学、大阪大学
学会	政策分析ネットワーク

#### 職員の啓発等

政策評価は、評価書の作成といった手続にその意味があるのではなく、「目標によるマネジメント」の理念を全ての職員が共有し、政策のマネジメントサイクルを確立して、それに基づいて政策の企画立案や業務運営を持続的に改善していくことにその意義がある。このため、国土交通省においては、政策評価の意義、役割や手法等に関する職員の啓発に努めている。

#### (国土交通大学校における研修)

国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校においては、様々な階層の職員を対象とした研修プログラムを実施している。管理職員から担当レベルの職員まで適切に政策評価の理念や運営方針について理解することが不可欠であることから、研修プログラムにおいて政策評価に関連する講義を含むようにしている。平成16年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、新規採用職員から管理職員までを対象に、「国土交通省の仕事の進め方 - 政策評価 - 」(新規採用職員対象)等の講義を通算4回行った。

#### (省内講演会の開催)

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

とが重要である。このため、政策評価等に関する実務家や学識経験者を招いて、管理職員から担当レベルの職員まで幅広く対象とする省内講演会を随時開催し、職員の啓発に努めている。平成16年度における省内講演会の実施状況は、以下のとおりである。

講演テーマ	講師	開催年月日
欧米先進諸国における規制インパクト分析の現状と動向～米英の国土交通分野の事例を中心に～	U F J 総合研究所 荒川 潤 氏	平成 16 年 4 月 27 日
納税者のための政策評価の在り方について	関西学院大学教授 村尾 信尚 氏	平成 17 年 3 月 2 日



### 第3章 政策の質の一層の向上に向けて

#### 《第3章のポイント》

政策評価は、行政評価法を根拠として各省庁が基本計画、実施計画を策定して実施していますが、そもそも、国家行政組織法第2条では、「国の行政機関は、内閣の統括の下に、その政策について、自ら評価し、企画及び立案を行い、並びに国の行政機関相互の調整を図るとともに、その相互の連絡を図り、全て一体として、行政機能を発揮するようにならなければならない」とあります。また、中央省庁等改革の基本方針第4条では、「国民的視点に立ち、かつ、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた客観的な政策評価機能を強化するとともに、評価の結果が政策に適切に反映されるようにする」とこととされています。

このように、政策評価は、評価することが目的ではなく、評価の結果が政策に適切に反映されて初めて、その目的が達成されるといえます。第3章では、政策評価の結果が平成17年度の新規予算や、第162回通常国会において成立した法律に反映された事例を紹介します。

#### 1) マネジメントサイクルの確立による政策への反映の動き

##### [PLAN - DO SEEの実例1]

平成17年度新規施策としてアセスメントを実施した、「流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進」については、平成15年度政策チェックアップにおいて、業績指標そのものは順調に推移しているもの、河川、三大湾、指定湖沼別に見ると、閉鎖性水域の改善が遅れていることを指摘し、閉鎖性水域における高度処理をさらに進めるため、関係地方公共団体が共同して対処できるように、流域別下水道整備総合計画制度の見直しが必要であるとした。この評価結果を踏まえ、平成17年度新規予算要求を行うとともに、「下水道法の一部を改正する法律案」を第162回通常国会に提出し、同法案は平成17年6月14日に成立した(図3-1、図3-2参照)。

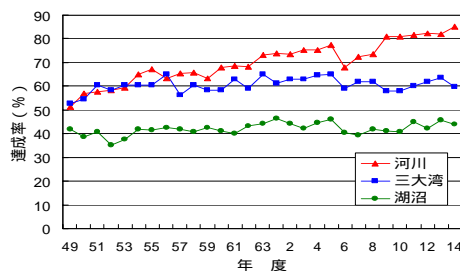


## 流域別下水道整備総合計画制度の改正による 高度処理施設整備の促進(H17アセスメント概要)

### < 新規施策の必要性 >

・公共用水域の環境基準達成率をみると、河川では改善傾向にあるが、三大湾、湖沼等閉鎖性水域では横ばいで推移しており、富栄養化の原因物質である窒素・りん等を効率的に除去できる「下水道の高度処理」の促進が必要(H15年度政策チェックアップによる)

三大湾・湖沼の環境基準達成率の推移



・下水道の高度処理は、市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理施設導入コストが割高であること等により計画的な施設整備が進みにくいという問題がある

### < 新規施策の概要 >

広域重要水域について、当該水域ごとの統一的な基本方針のもとに、関係都道府県が流域別下水道整備総合計画(流総計画)を策定する

流総計画に基づき複数の下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を導入する

【予算要求額: 下水道事業費960,015百万円(国費)の内数】

### < 新規施策の効率性・有効性 >

・下水道の高度処理について、流域の地方公共団体が互いに協力し負担の均等化等を図ることで、着実な高度処理施設整備の促進が図られる

・本施策により、東京湾を対象とした試算では、東京湾における高度処理費用年間約660億円のうち最大約3割の費用削減効果が見込まれる

(図3-2) 下水道法の一部を改正する法律概要

● 下水道法の一部を改正する法律(第162回通常国会平成17年6月14日成立)

三大湾、湖沼等の閉鎖性水域の水質を効果的に改善するため、窒素又は磷を除去することができる処理施設の設置等の推進を図るとともに、国民生活の安全・安心を一層確保するため、流域下水道による広域的な雨水排除の推進、事故により有害物質又は油が流入した場合における応急措置等の義務付け等を行う。

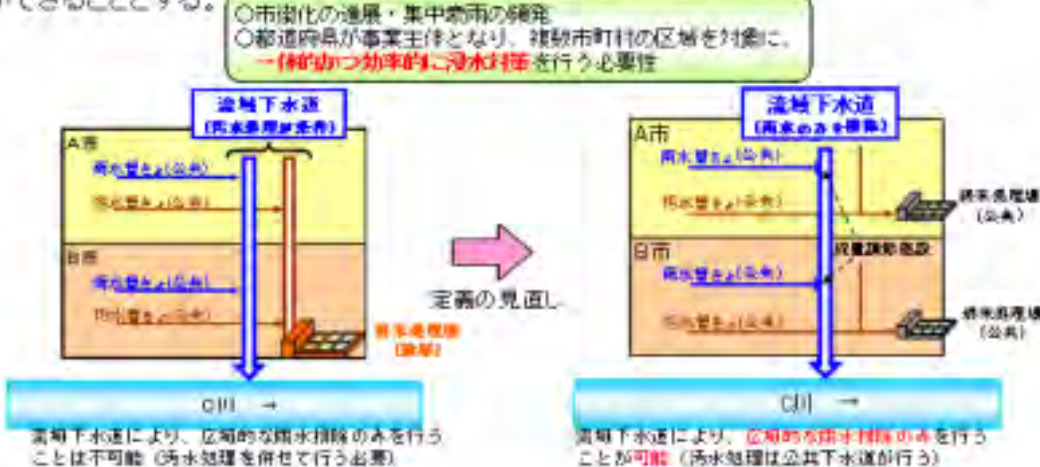
1. 高度処理の積極的推進

下水道管理者は、他の下水道管理者が行う高度処理(窒素又は磷を多くかつ確実に除去することができる処理)を併せて効率的に行うための処理施設を設置することができることとする。



2. 広域的な雨水排除の推進

二以上の市町村の区域における雨水のみを排除する下水道を、流域下水道として整備することができることとする。



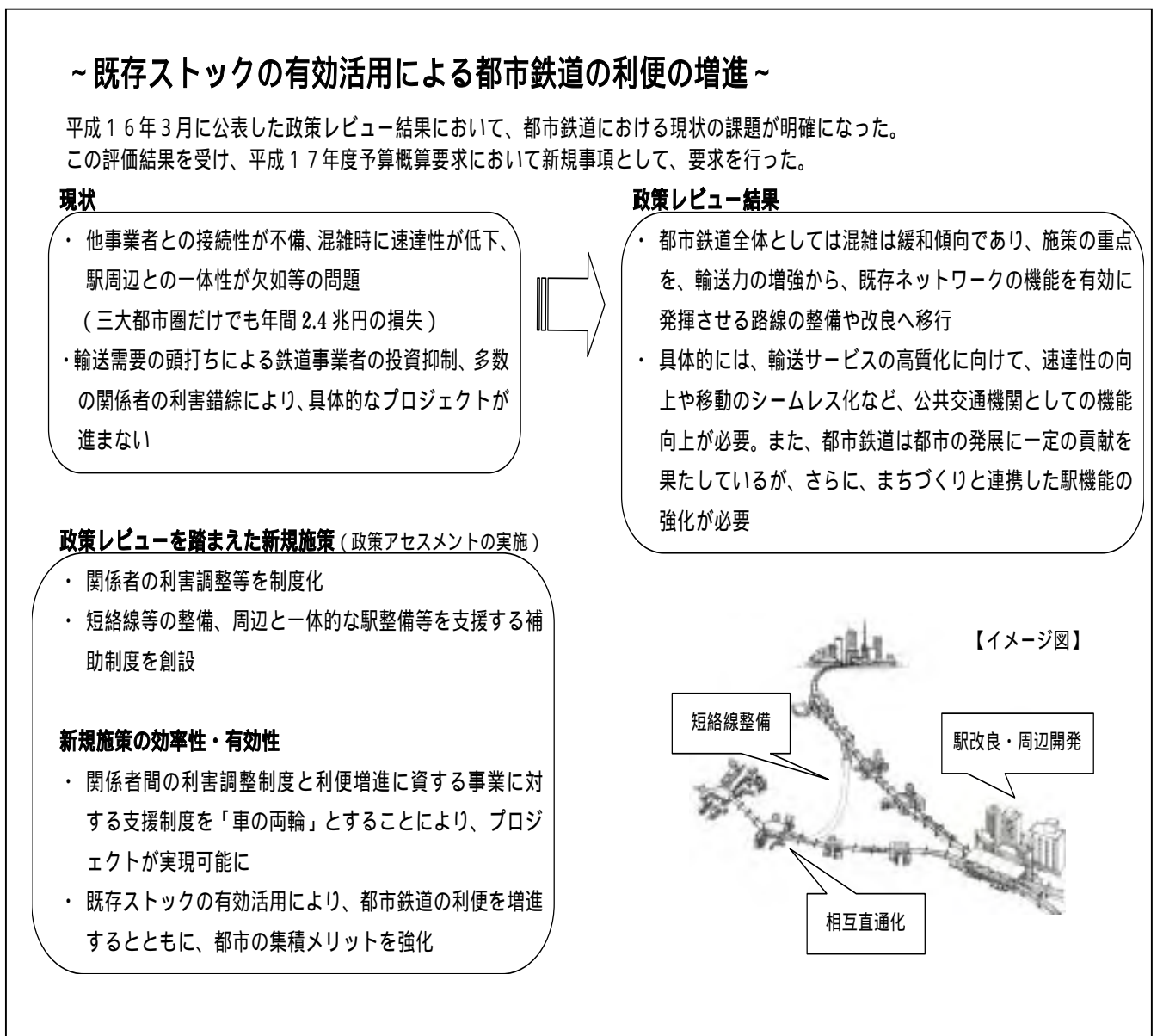
3. 事故時の措置の義務づけ

事業場における事故により、有害物質又は油を公共下水道に排出した者は、直ちに、応急の措置を講ずるとともに、事故の状況及び講じた措置の概要を、速やかに、公共下水道管理者に届け出なければならないこととする。

[PLAN - DO SEEの事例2]

平成15年度に政策レビューとしてとりまとめた「都市鉄道整備のあり方 新たな社会ニーズへの対応」では、レビュー結果として、都市鉄道における現状の課題を明確にし、施策の重点を輸送力の増強から既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良へ移行するという政策転換を打ち出している。平成17年度予算概算要求では、政策レビューを踏まえた新規施策を打ち出し、政策アセスメントを実施した。さらに第162回通常国会に、「都市鉄道利便増進法」を提出し、同法案は平成17年4月27日に成立した。(図3-3、3-4参照)

(図3-3) 政策レビューから新規施策への反映

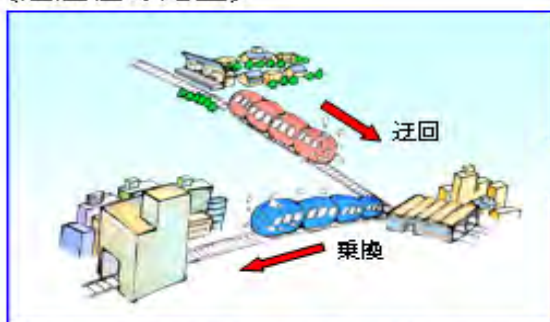




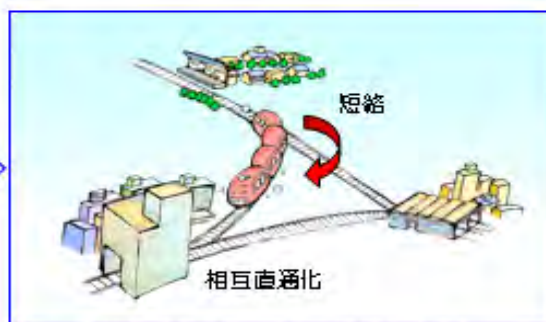
**(図3 - 4) 都市鉄道利便増進事業費補助の概要**

1. 補助の目的  
都市鉄道の既存ストックを有効活用して速達性の向上及び駅施設の利用円滑化を図ることにより、利用者の利便を増進し、もって活力ある都市活動及びゆとりのある都市生活の実現に寄与することを目的とする。
2. 対象地域  
以下のいずれかの地域
  - ・首都圏の既成市街地又は近郊整備地域
  - ・中部圏の都市整備区域
  - ・近畿圏の既成都市区域又は近郊整備区域
  - ・上記のほか、政令指定都市
3. 補助対象施設  
都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づいて整備される鉄道施設（附帯施設含む。）
  - ・短絡線、相互直通施設又は追越施設の整備
  - ・既設駅の改良
4. 補助対象事業者  
第三セクター等公的主体（補助対象施設を整備する主体）
5. 補助率  
補助対象経費の3分の1（地方公共団体と協調）

**(速達性の向上)**



路線間の接続が不十分で、遠くの乗換駅へ迂回が必要



短絡線整備等により、速達性を向上

**(駅施設の利用円滑化)**



駅内外の一体性が不十分で、円滑な移動が困難



駅内外の一体的整備により、交通結節機能を高度化

## コラム 官庁営繕のマネジメント改革への取組

官庁営繕部では、平成14年6月に「官庁営繕のマネジメント改革」を定め、「国民の共有財産である官庁施設に関して、良質な施設及びサービスを効率的に提供し、公共建築分野において常に先導的な役割を果たすこと。」というミッション（使命）を明確化しました。

ミッションの遂行のためには、果たすべき役割が時代の要請に応じて常に変化することを認識し、これに応えていくことが必要です。官庁営繕の業務において、官庁施設の単体整備から地域・まちづくり等との連携強化へ、施設整備から保全・運用マネジメントとの連携強化へと、役割を変えていくことが求められています。さらに、調達プロセスにおける透明性・公平性・効率性の確保や最適な公共調達手法や技術の選択・運用の実施も必要です。環境負荷低減への取組、PFIに代表されるような先導的プロジェクトの実施等、国の機関としての先導的役割も求められているところです。

こうした時代の要請を職員個々人が認識し、ミッションを実現する為の組織として、また、個人として、核心的能力の向上に取り組んでいます。

### 地域連携への取組の事例（九州地方整備局営繕部の取組）

九州地方整備局営繕部では、大隅地方合同庁舎の整備に当たり、地域との連携を図り、コミュニケーションを行う方策として、整備局から地元に働きかけ、「大隅合同庁舎・役場周辺まちづくり懇談会」を設置しました。同懇談会の中で、大隅合同庁舎・役場周辺の地域におけるまちづくりの基本的な方向性について、官民一体となって検討・調整を図り、具体的な整備手法及び整備計画案をまとめました。計画案をまとめるにあたっては、国の敷地の整備だけでなく、隣接する町有地の一体的活用、バス停整備等を九州地方整備局営繕部側から提案し、人が自然と集まる、市民が集い、イベントでにぎわう、入りやすく、利用しやすい、車の出入りによる渋滞がない、といった懇談会の中でコンセンサスを得た重点整備項目の実現を目指しました。

こうした取組により、合同庁舎の広場と街の広場の一体整備を行い、大きなスペースが確保でき、イベント広場としての活用ができるようになりました。合同庁舎前のバス待ちや祭りのイベント時には、玄関ホールやトイレの開放を行っています。

さらには、合同庁舎と商店街の駐車場の相互利用に配慮するとともに、土日祝日に合同庁舎駐車場を開放しています。これらの運用段階での地域に対する貢献も、整備前に懇談会の場で「地域をいかによくなるか」という話し合いを行った成果です。

従来は、ともすれば国の整備範囲に限って地域性・親しみやすさ等の実現を考える場合が多かったところですが、この事例は、個々の整備において、地域との連携を強化し、地域に対する貢献度の高い整備を行うべく、官庁営繕が組織として、また、個々の職員としてマネジメント改革に取り組んでいることを示すものです。

## 国と町の広場を一体整備



## コラム 都道府県別のバリアフリー化施設整備

交通バリアフリー法では、1日当たりの平均利用者数が5000人以上の旅客施設、その周辺の道路などのバリアフリー化の割合を平成22年までに100%とすることを目標としています。H16年度チェックアップの結果によれば、バリアフリー化の業績指標は、順調に推移していますが、都道府県別にバリアフリー施設整備の進捗状況を見ると、地方公共団体の取組に差が見られます。

このため、国土交通省では、駅等の旅客施設、道路、都道府県庁・市町村役場等の公共建築物、バス車両等のバリアフリーの状況、交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定状況等の個別指標について情報収集を行い、地方公共団体毎にとりまとめて公表しました。これにより、地方公共団体の意識の向上と基本構想の作成促進が図られ、面的なバリアフリー環境の整備が進むことが期待されます。

旅客施設のバリアフリー化施設整備状況  
平成15年度末現在

都道府県	平均的利用者数 5000人以上 の施設数	段差の 解消施設数	割合 (%)
1 香川県	6	4	66.7%
2 高知県	109	103	94.5%
3 京都府	113	67	59.3%
4 神奈川県	287	164	57.1%
5 福岡県	93	53	57.0%
6 宮城県	46	25	54.3%
7 大阪府	379	208	54.9%
～			
30 福井県	20	3	15.0%
31 岩手県	7	1	14.3%
32 福島県	8	1	12.5%
33 山口県	7	0	0%
33 熊本県	7	0	0%
計	2735	1200	43.9%

交通バリアフリー法に基づく基本構想作成状況(旅客施設)  
平成16年10月調査を元に平成17年3月1日現在までの作成状況

都道府県	平均的 利用者数 5000人 以上の 旅客 施設数	基本構 想 作成済 の旅客 施設数	作成割 合 (%)	基本構 想 未策定	作成状況				
					前年 比	平成 16年 度中 間予 定	平成 17年 度前 半予 定	作成 予定 あり (確 定)	作成 予定 なし
1 香川県	6	5	83.3%	1	0	0	0	0	1
1 愛媛県	6	5	83.3%	1	0	0	0	0	1
3 長崎県	13	7	53.8%	6	0	0	0	3	3
4 福島県	8	4	50.0%	4	0	0	0	1	3
5 新潟県	18	8	44.4%	10	0	0	0	2	8
8 岐阜県	18	8	44.4%	10	3	0	0	4	3
～									
29 京都府	114	11	9.6%	103	2	5	3	38	55
30 埼玉県	156	11	7.1%	145	28	0	3	51	63
31 愛知県	185	13	7.0%	172	2	0	5	25	140
32 岡山県	19	1	5.3%	18	0	6	0	10	2
33 奈良県	44	0	0.0%	44	0	0	0	24	20
33 群馬県	11	0	0.0%	11	1	1	0	6	3
33 秋田県	8	0	0.0%	8	0	2	0	2	4
33 沖縄県	6	0	0.0%	6	0	0	0	6	0
全国	2827	525	18.6%	2302	153	47	57	834	1211



## コラム 道路行政マネジメントの取組

道路局では、国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、平成15年度よりアウトカム指標を用いた業績評価の手法を中心に、政策の評価システムを核とする新たな道路行政運営の仕組み（道路行政マネジメント）を導入しています。

道路行政マネジメント：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>

### 道路行政マネジメントの実践の取組

これまで、死傷事故率や渋滞損失等の指標の設定、業績計画書・達成度報告書の公表、施策や予算への反映など、主に政策レベルでの取組を行ってきていますが、これからは、事業の実施段階において死傷事故率や渋滞損失時間を下げるといった、成果を意識した現場レベルでの実践が重要となってきます。そのために、道路局では、全国各地の事業展開・管理の実情を把握し、目標とする成果（アウトカム）を達成するためにどのような施策・事業をとればいいのかなどの行政判断等の方法を示すとともに、地域の参考となる好事例をまとめた『道路行政マネジメントガイダンス』を作成し、平成16年11月より活用を始めました。成果を意識した行政を目指すために、「ガイダンス」では、より客観的・効率的な「行政判断」の方法を示すこと、つまりアウトカムと事業実施の間の「つなぎ」について解説することを目的としています。例えば渋滞対策の事業を実施する場合、まず全国または地域ごとにどれだけ渋滞があるかを把握して事業箇所を明確にすることが求められます。その際に、渋滞損失時間の削減というアウトカムを達成するために、優先順位を誤らずに事業箇所を抽出する方法を明らかにし、参考となる事例を示しています。

「ガイダンス」では「課題の多い区間の抽出方式の導入」として、効果的、効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データ（死傷事故率、渋滞損失時間など）を、課題の高い順に並べて優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」を導入し、また、「道路行政運営への競争原理の導入」として、事務所別などの達成度を公表する「ベンチマーキング方式」を導入しています。

成果志向の道路行政を着実に浸透させるためには、本省、地方整備局の本局、事務所各々の役割を踏まえつつ、「成果を意識した道路行政マネジメントへの転換」を目指し、互いに連携して積極的に実践することが重要です。そのために、今回の検討にとどまらず、現場での実践からのフィードバックも踏まえながら、引き続き検討を加えていく予定です。

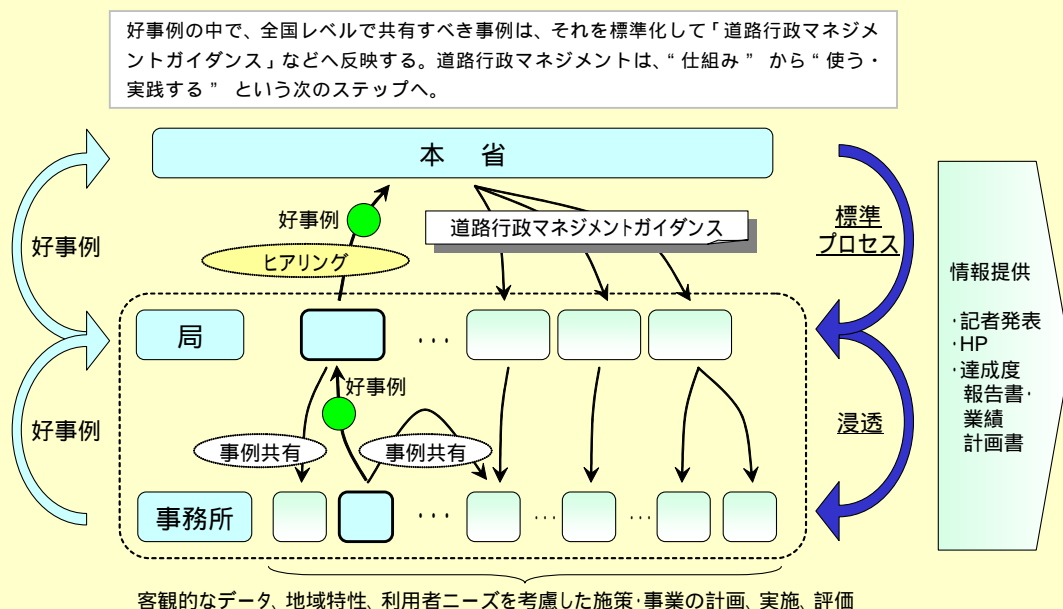
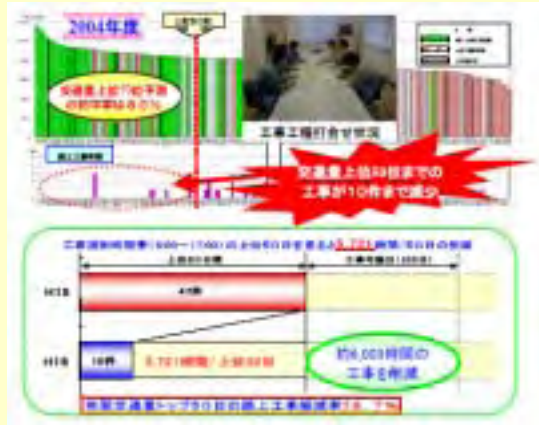


図1 “仕組み”から“使う・実践する”という次のステップへ



### 地域における道路行政マネジメントの取組

国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所では、国道46号の平成15年度の交通量を日単位で調査した結果、祭りや花見・紅葉シーズン中には交通量が増大し、渋滞しやすい傾向にあることが判明しました。この分析結果を元に、平成16年度には、渋滞する可能性の高い上位50日を予測してカレンダーに明示し、これらの日を避けて路上工事の実施計画を立案しました。この結果、年間交通量上位50日における路上工事を約6,000時間縮減しました。



【路上工事抑制カレンダー】

【カレンダー方式による路上工事抑制効果】

図2 路上工事抑制カレンダーの概要

### さらなる成果志向の行政システムへの転換

平成17年度においては、より効果的・効率的な行政システムの構築を目指し、本省から出先事務所まで各機関が各々の役割分担及び取り組むべき課題を明確にした上で、道路行政マネジメントの定着を図ります。特に、出先事務所においては、地域の課題を反映した成果指標を設定し、年間を通じたマネジメントサイクルを実施します。

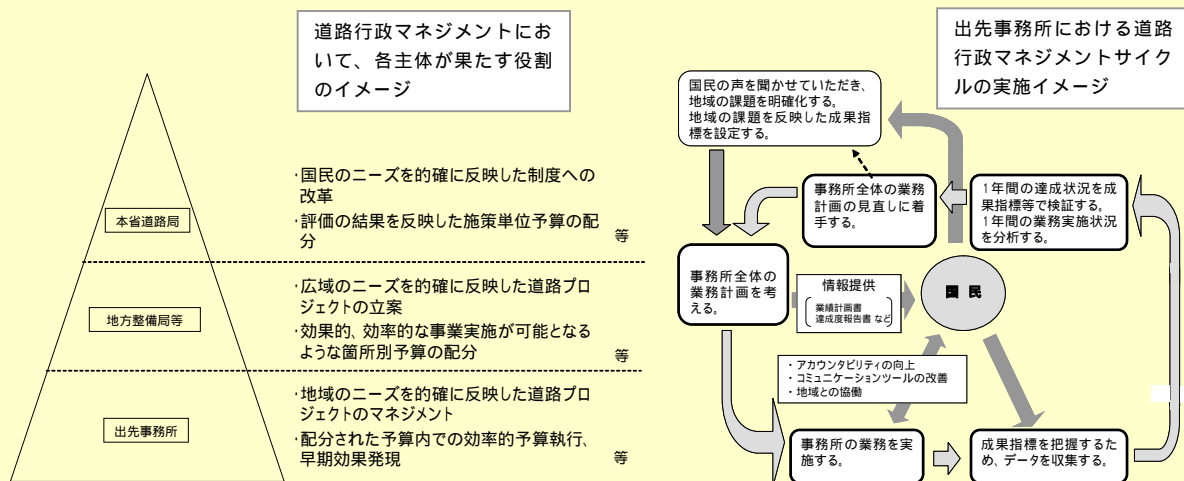


図3 地域における道路行政マネジメントの浸透と定着のイメージ (左：役割、右：マネジメントサイクル)



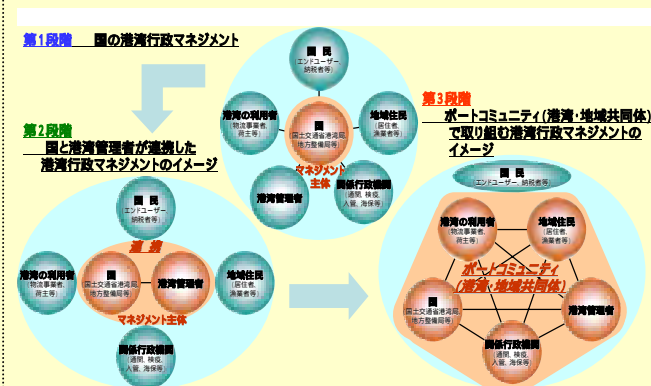
## コラム 港湾行政マネジメントの確立に向けた取組

国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）の徹底や国民本位の効率的で質の高い行政の実現など、国民の視点に立った成果重視の行政への転換を進めるため、国土交通省では、港湾局長の私的研究会として「港湾行政マネジメントに関する研究会」を設置し、NPM（P.4参照）の考え方を取り入れた港湾行政マネジメントに関する具体的な検討を行っています。

平成17年5月には、港湾行政マネジメントの枠組みや取り組むべき事項などを取りまとめた港湾行政マネジメントの確立に向けた研究会の提言が行われました。特に今回の提言では、「ポートコミュニティで取り組む港湾行政マネジメント」、「多重ループの港湾行政マネジメント」など、従来以上に関係者との連携を図りつつ、国民・ユーザーの視点に立ったより効率的な港湾行政を進めていくべきであるということが盛り込まれています。

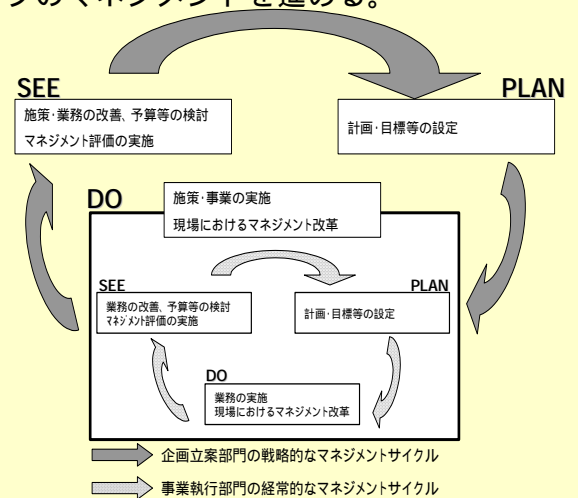
### ポートコミュニティで取り組む港湾行政マネジメント

多数の関係者が関連する港湾行政マネジメントでは、国（本省港湾局、地方整備局港湾空港部、港湾事務所等）によるマネジメント、国と港湾管理者が連携したマネジメント、さらに国、港湾管理者、港湾ユーザーなど港湾の日々の活動に関わる関係主体であるポートコミュニティ（港湾・地域共同体）が一体となったマネジメントへ段階的に発展させる。



### 多重ループの港湾行政マネジメント

事業執行部門の短期的な視点での経常的なマネジメントサイクルと、より広域的な視点・中長期的な視点での成果の進捗や施策の動向をチェックする戦略的な港湾行政マネジメントという多重ループのマネジメントを進める。



港湾局では、今回の提言を受けて、平成18年度からの港湾行政マネジメントの本格導入に向けた検討を引き続き行う予定です。

## 2) 社会資本整備事業の政策評価

社会資本整備重点計画法は、平成13年6月の経済財政諮問会議におけるいわゆる「骨太方針」、平成14年1月の「改革と展望」以来の論議を受け、平成15年4月に施行されたものである。これは、従来9本あった社会資本整備の事業分野別計画を重点化・集中化するため社会資本整備重点計画（重点計画）として一本化したものである。同法の施行を受けて同年10月に策定された重点計画は、平成15年度以降の5箇年を計画期間とし、道路、交通安全施策、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜、海岸の諸事業を対象とし、これらの事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策も含んでいる。

社会資本整備重点計画法では、行政評価法上の基本計画を定めるときは、当該計画期間内において事後評価の対象とする政策として、「重点計画に定められた社会資本整備事業を定めなければならない」（同法第7条第1項）とされており、また、行政評価法上の実施計画を定めるときは、社会資本整備事業に係る事後評価の方法として、「重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行う」（同法第7条第2項）こととされている。これを受け、国土交通省では、政策目標・業績指標を重点計画と整合性のとれたものにするため、重点計画法の施行に伴って、第三者委員会である政策評価会からの意見聴取やパブリックコメントを行った上で、平成15年10月に政策評価基本計画を改定し、指標の追加を行った。

平成15年度においては、重点計画の15の重点目標の達成度を評価するために設定した35指標のうち、国土交通省関連のものについてフォローアップ（追跡調査）を行い、平成16年7月に開催した社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会においてその結果の審議をいただいた。これは、重点計画の目標が国民に約束した「達成すべき成果」であることから、国土交通省として、成果の達成のための施策が十分であるかどうかを自己評価し、毎年、審議会において、その評価が客観的に見て妥当かどうか、対策が十分であるかどうかという観点から、ご審議いただき、それを次の施策に反映させていくという、社会資本整備のマネジメントサイクルを推進するものである。

平成16年度においては、社会資本整備事業の指標の動向を見るに当たって、全国ベースのマクロ指標だけでなく、地域別に詳細に分析を行うことにより、評価の充実を図った。全体の評価の概要や地域別に分析した資料については、P137以降の第2部「社会資本整備重点事業の政策評価結果概要」に掲載した。

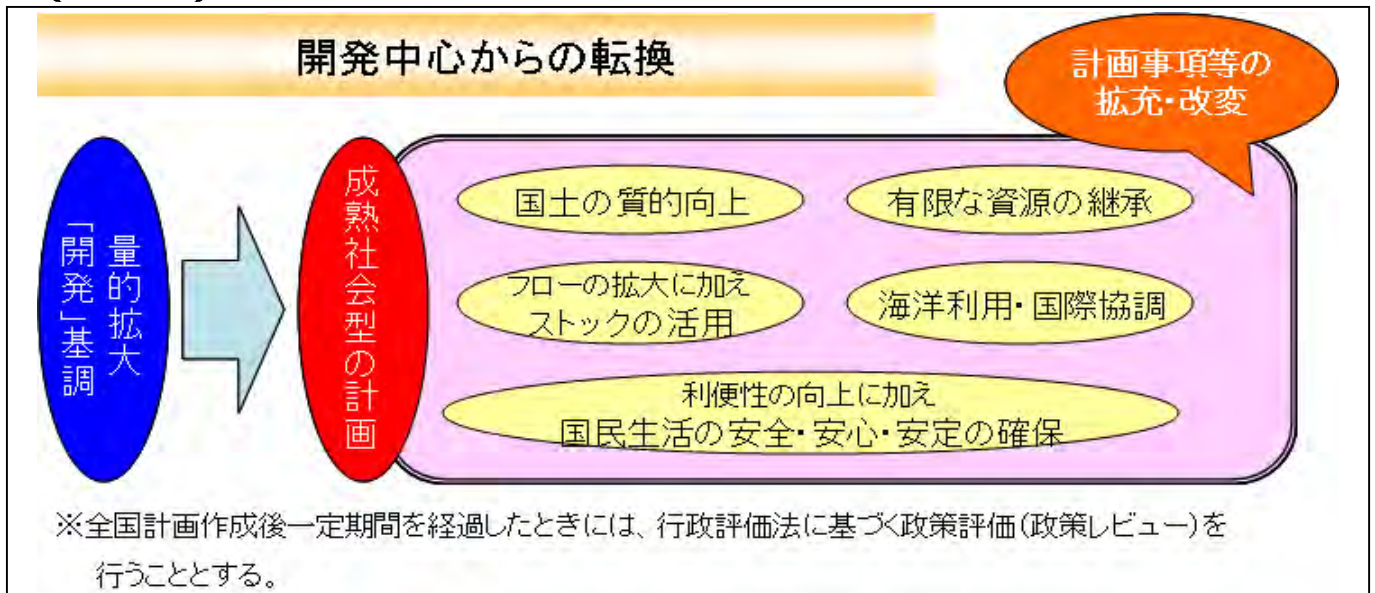
### 3) 国土形成計画法における政策評価の位置づけ

第162回通常国会において、国土総合開発法を改正した「国土形成計画法」が成立した（平成17年7月22日成立）。この法律は、社会経済情勢の変化に対応するため、国土総合開発計画を国土形成計画に名称変更するとともに、計画事項の拡充、都道府県等による提案制度及び広域地方計画の創設するものである。

国土形成計画には、全国計画と広域地方計画があるが、全国計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関し国家としての基本的な方針等を定めるものであり、国が定める計画の中でも最も重要なものの一つであることから、計画の内容と社会経済情勢等との乖離が生じないように定期的な見直しを行うことが重要になる。

このため、新しい法律では、全国計画の作成又は変更後、一定期間（2年以上）経過したときは、国土交通大臣は政策評価（政策レビュー）を必ず行わなければならないこととし、その政策評価を踏まえた定期的な見直しが行われることにより、常に社会経済情勢等に即した適切かつ実効性のある計画であることを担保しようとしている。政策レビューは通常2カ年にわたって行うので、全国計画策定後概ね3年目から4年目にかけて政策レビューを行い、概ね5年目に政策評価結果を踏まえた全国計画の見直しを行うことを想定している。

（図3-5）国土形成計画法のポイント





#### 4) 政策評価と予算との連携の強化

国土交通省においては、当初から政策評価導入の主眼をマネジメント改革の実現と考え、欧米の行政改革における最も根幹的な理念である NPM ( P 4 参照 ) も採り入れつつ政策評価制度を構築し、新しい行政運営の確立を目指してきている。NPM においては、目標の達成に向けて予算や人員がどう使われ、それによって、どれだけの行政成果が上がったかを検証することが非常に重要であり、そのためには予算項目を目標に対応させることが必要である。

このため、国土交通省では平成 16 年度の予算要求から、政策本位・成果重視の新規施策の紹介や新規施策の予算総括表の作成を行っている ( 図 3 - 6、3 - 7、3 - 8 参照 )。

( 図 3 - 6 ) 国土交通省関係予算の成果目標別主要事項 ( 抜粋 )

<b>1. 暮らし</b>	事業費 7兆5,685億円 (0.86倍) 国費 1兆8,329億円 (0.97倍)
<b>目標1 居住水準の向上</b>	事業費4兆4,898億円 (0.82倍)、国費6,158億円 (0.96倍)
○地域住宅政策の推進	事業費1,285億円 (皆増)、国費580億円 (皆増) ◇地域住宅交付金の創設 <sup>+</sup> ◆ ◇公営住宅の入居者資格の緩和 ◆
○民間資金を活用した良質な住宅取得の促進	国費100億円 (皆増) ◇優良住宅取得支援制度の創設 ◆

(図3-7)平成17年度国土交通省関係予算事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費			国 費			備 考
	平成17年度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	平成17年度 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	
治山治水	1,529,281	1,618,437	0.94	954,810	1,004,524	0.95	<p>1. 本表は、沖縄振興開発事業費の国土交通省関係分を含む。</p> <p>2. 平成17年度(国費)の治山治水には道路関係社会资本として26,600百万円を含む。</p> <p>3. 社会资本整備事業調整費等の内訳(平成17年度国費)は、            社会资本整備事業調整費 12,000百万円            都市再生プロジェクト事業推進費 10,000百万円            景観形成事業推進費 20,000百万円            道州制北海道モデル事業推進費 11,500百万円            等である。</p> <p>4. 各省連携の交付金の内訳(平成17年度国費)は、            道整備交付金 10,000百万円            污水处理施設整備交付金 30,000百万円            港整備交付金 2,500百万円            である。</p> <p>5. 本表のほか、平成17年度(国費)には、NTT-A型 54,032百万円及び改革推進公共投資事業償還金 115,349百万円並びに揮発油税直入分等がある。</p> <p>6. 住宅金融公庫を除いた場合の公共事業関係計は、平成17年度(国費)5,515,196百万円 対前年度0.96倍、平成17年度(事業費)13,144,859百万円 対前年度0.93倍である。(いずれも各省連携の交付金を含まない。)</p> <p>7. 前年度予算額は、平成17年度との比較対照のため組替えて掲記してある。</p>
治海	1,373,173	1,446,158	0.95	866,427	908,664	0.95	
海岸急傾斜地	85,354	93,379	0.91	52,995	56,407	0.94	
水路等	70,754	78,900	0.90	35,388	39,453	0.90	
道路整備	4,654,025	5,128,200	0.91	1,671,858	1,774,825	0.94	
港湾空港鉄道等	1,166,017	1,216,274	0.96	545,610	564,412	0.97	
港湾	432,988	474,647	0.91	258,128	277,087	0.93	
空港	332,571	356,058	0.93	165,669	164,380	1.01	
都市・幹線鉄	175,594	168,437	1.04	45,896	48,760	0.94	
新幹線	219,547	211,547	1.04	70,600	68,600	1.03	
航路標識	5,317	5,585	0.95	5,317	5,585	0.95	
住宅都市環境整備	8,008,698	9,075,081	0.88	1,726,026	1,726,925	1.00	
住宅対策	5,092,895	6,247,031	0.82	818,210	874,637	0.94	
宅地对策	236,355	289,020	0.82	0	0	-	
都市環境整備	2,679,448	2,539,030	1.06	907,816	852,288	1.07	
市街地整備	925,235	810,993	1.14	276,872	212,389	1.30	
道路環境整備	1,590,712	1,566,347	1.02	546,825	556,825	0.98	
都市水環境整備	163,501	161,690	1.01	84,119	83,074	1.01	
下水道水道廃棄物処理等	1,626,612	1,788,016	0.91	875,793	960,017	0.91	
下水	1,381,130	1,524,663	0.91	752,332	829,093	0.91	
都市公園	245,482	263,353	0.93	123,461	130,924	0.94	
小計	16,984,633	18,826,008	0.90	5,774,097	6,030,703	0.96	
調整費等	129,255	95,694	1.35	74,850	54,850	1.36	
社会资本整備事業調整費等	93,531	95,694	0.98	54,850	54,850	1.00	
災害対策緊急事業推進費	35,724	-	-	20,000	-	-	
一般公共事業計	17,113,888	18,921,702	0.90	5,848,947	6,085,553	0.96	
各省連携の交付金を含んだ場合の再計	17,199,544	18,921,702	0.91	5,891,447	6,085,553	0.97	
災害復旧等	65,649	68,697	0.96	53,449	53,449	1.00	
公共事業関係計	17,179,537	18,990,399	0.90	5,902,396	6,139,002	0.96	
各省連携の交付金を含んだ場合の再計	17,265,193	18,990,399	0.91	5,944,896	6,139,002	0.97	
官庁営繕	24,363	26,292	0.93	23,833	24,194	0.99	
船舶建造(海上保安庁)	10,346	9,940	1.04	10,346	9,940	1.04	
その他施設	13,596	13,303	1.02	9,832	10,406	0.94	
公共投資関係計	17,227,842	19,039,934	0.90	5,946,407	6,183,542	0.96	
行政経費	-	-	-	619,193	614,903	1.01	
合計	-	-	-	6,565,600	6,798,445	0.97	
国全体一般公共事業計	-	-	-	7,458,353	7,743,260	0.96	



(図3 - 8)国土交通省関係予算成果目標別総括表

(単位:百万円)

区 分	事業費			国 費		
	平成17年度 A	前年度 B	倍率 A/B	平成17年度 C	前年度 D	倍率 C/D
暮らし	7,568,507	8,791,440	0.86	1,832,874	1,890,430	0.97
目 標 1 居住水準の向上	4,489,760	5,475,311	0.82	615,759	644,568	0.96
目 標 2 バリアフリー社会の実現	307,586	353,645	0.87	151,157	159,709	0.95
目 標 3 子育てしやすい社会の実現	6,596	6,073	1.09	3,120	2,848	1.10
目 標 4 住環境、都市生活の質の向上	2,423,274	2,579,288	0.94	879,946	884,017	1.00
目 標 5 アメニティ豊かな生活環境の形成	199,180	219,543	0.91	101,890	111,765	0.91
目 標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保	142,111	157,580	0.90	81,002	87,523	0.93
安 全	2,500,048	2,509,927	1.00	1,397,205	1,390,210	1.01
目 標 7 水害等による被害の軽減	1,578,584	1,594,164	0.99	916,668	927,367	0.99
目 標 8 地震・火災による被害の軽減	331,961	345,585	0.96	177,560	175,135	1.01
目 標 9 交通安全の確保	579,149	559,790	1.03	285,162	270,123	1.06
目 標 10 海上における治安の確保	10,354	10,388	1.00	17,795	17,576	1.01
目 標 11 船員災害の防止	-	-	-	20	9	2.22
環 境	659,493	680,177	0.97	370,316	389,826	0.95
目 標 12 地球環境の保全	8,769	12,986	0.68	9,918	14,506	0.68
目 標 13 大気、騒音に係る生活環境の改善	144,569	144,292	1.00	90,939	96,073	0.95
目 標 14 良好な自然環境の保全・再生・創出	136,573	153,294	0.89	79,420	87,323	0.91
目 標 15 良好な水環境への改善	277,030	270,310	1.02	150,263	150,211	1.00
目 標 16 循環型社会の形成	92,552	99,295	0.93	39,776	41,713	0.95
活 力	5,429,774	5,811,193	0.93	2,130,517	2,207,993	0.96
目 標 17 広域的モビリティの確保	2,814,339	2,867,441	0.98	991,917	924,794	1.07
目 標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	1,263,977	1,534,260	0.82	575,962	663,937	0.87
目 標 19 物流の効率化	30,807	37,802	0.81	22,991	23,034	1.00
目 標 20 都市交通の快適性・利便性の向上	979,731	999,472	0.98	313,074	354,568	0.88
目 標 21 地域交通確保	-	-	-	14,037	14,383	0.98
目 標 22 地域間交流・観光交流等内外交流の推進	339,140	371,458	0.91	169,606	185,242	0.92
目 標 23 新たな市場の育成	1,080	60	18.00	8,083	6,148	1.31
目 標 24 公正で競争的な市場環境の整備	-	-	-	32,152	33,295	0.97
目 標 25 産業の生産性向上	-	-	-	1,718	2,174	0.79
目 標 26 消費者利益の保護	700	700	1.00	977	418	2.34
共通の政策課題						
目 標 27 IT革命の推進	57,455	59,238	0.97	40,692	43,304	0.94
小 計	16,215,277	17,851,975	0.91	5,771,604	5,921,763	0.97
共通的経費等	968,966	1,092,265	0.89	761,646	821,832	0.93
合 計	17,184,243	18,944,240	0.91	6,533,250	6,743,595	0.97
公共投資関係費	17,184,243	18,944,240	0.91	5,914,057	6,128,692	0.96
行政経費	-	-	-	619,193	614,903	1.01

注1. 本表は、沖縄振興開発事業費の国土交通省関係分を含む。  
 2. 事業費欄は公共投資関係費分を計上している。  
 3. 複数の目標の実現に資する予算については、最も関係の深い目標に区分している。  
 4. 本表のほか、平成17年度(国費)には、社会資本整備事業調整費12,000百万円、都市再生プロジェクト事業推進費10,000百万円、景観形成事業推進費20,000百万円、道州制北海道モデル事業推進費11,500百万円、災害対策緊急事業推進費20,000百万円等がある。

5. 本表には、各省連携の交付金として平成17年度(国費)42,500百万円(道整備交付金10,000百万円、汚水処理施設整備交付金30,000百万円、港整備交付金2,500百万円)を含む。  
 6. 本表のほか、平成17年度(国費)には、NTT-A型54,032百万円及び改革推進公共投資事業償還金116,349百万円並びに揮発油税直入分等がある。  
 7. 前年度予算額は、平成17年度との比較対照のため組替えて掲記してある。

## 5) 政府全体における政策評価重視に向けた取組

成果重視による行政運営の理念は、政府全体レベルにおいても浸透しつつあるが、こうした取組の代表例として経済財政諮問会議における議論、本年度の「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日閣議決定）」、規制影響分析（RIA）の導入、モデル事業及び政策群の導入を紹介する。

### 経済財政諮問会議における議論

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

総務省は、各府省の評価を分かりやすく、横断的に比較検証できるよう、様式を簡便で統一したスタイルにする、達成目標の定量化を徹底するとともに、どのデータ（ものさし）で評価を行うかも予め明示させる、科学技術関係予算の優先順位付け（SABC等）のように、優先度を明らかにする仕組みを採用する、各府省の評価結果に対し、第三者評価を実施し、その結果を公表する、という4つのテーマに関する報告を行っている。

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

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

### 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」

の議論を経て、平成17年6月21日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」（いわゆる「骨太の方針」）においては、予算制度改革の一環として予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行うほか、政策評価と予算の連携を含む、政策評価制度に関する見直しを着実に進めるべく、「政策評価に関する基本方針」の改訂等を本年内に行うこととしている。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」(平成17年6月21日閣議決定)

第2章「小さくて効率的な政府のための3つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

(モデル事業等の一般化)

成果目標(Plan) - 予算の効率的執行(Do) - 厳格な評価(Check) - 予算への反映(Action)を実現する予算制度改革を定着させる。このため、以下の取組を行う。

「モデル事業」を試行から一般的取組に移行させる。その第1ステップとして、「モデル事業」の基本的枠組みを維持しつつ、平成18年度予算からは「成果重視事業」(仮称)を創設し、別紙の取組を行う。

政策毎に予算と決算を結びつけ、予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行う。平成20年度予算を目途に完全実施することを目指し、平成18年度までに実務的検証を完了させる。また、政策評価と予算の連携強化を含め、政策評価制度に関する見直しを着実に進めるべく、「政策評価に関する基本方針」の改定等を平成17年内に行う。

各府省は、連結財務書類、成果目標の達成状況及び特別会計の改革の進捗状況等の財務情報等が一覧できる「年次報告書」(仮称)を、平成17年度末を目途に試行段階を終了して、平成18年度から公表する。

「政策群」は、府省横断的な予算について重複排除を行い、関係府省の連携の下で、積極的に政策を推進する普遍的な手法として発展するよう取組を進める。その際、関係閣僚会議等の府省横断的な政策会議について「政策群」をより一層活用することも検討する。また「基本方針2004」を踏まえ、これまでの取組の検証を行う。

総務省は、平成17年6月17日に、「政策評価制度に関する見直しの方向性」を公表し、その中で政策評価の見直しの今後の課題と対応方を整理し、本年内に基本方針(閣議決定)の改訂や新ガイドラインの策定等を行い、平成18年度から実施することとしている。そのポイントは以下の通りである。

## 政策評価制度に関する見直しの方向性(ポイントから抜粋)

今後の課題と対応方策

### 評価結果の予算要求等政策への反映

政策評価調書(各府省が予算要求の際に提出)の単位や予算書・決算書の表示科目を政策評価の対象である「施策」程度の括りと一致させる方向

- ・ 施策レベルを対象とした評価(実績評価方式:16年度で約750件)に一層注力

「政策-施策-事務事業」などの政策体系をあらかじめ明示

各府省における説明責任の徹底

- ・ 評価結果の政策への反映の方向性を評価書に記載
- ・ 予算要求等にどのように反映したかのつながりを明確化

新規事業等は事前の事業評価を積極的に行い、事後検証

### 重要政策に関する評価の徹底

政策評価の重点化・効率化

規制の事前評価の早期義務付けに向けた取組

- ・ 評価手法の開発を推進しつつ、具体的な枠組みを検討
- ・ 16年10月から規制影響分析（RIA）を試行的に実施（17年4月時点で41件）  
規制の新設や修正に際し、想定されるコストや便益といった影響を客観的に分析

### 評価の客観性の確保

達成目標を数値化等により適切に明示

学識経験者の知見を適切、有効に活用

総務省によるチェック対象の重点化と内容面の点検の本格化

外部から検証することが可能となるようデータなどの公表を徹底

### 国民への説明責任への徹底

国民に分かりやすい評価書・要旨の作成、評価書・要旨の標準化

政策評価制度の広報を積極的に展開し、国民的議論を活性化

## 規制影響分析（RIA：Regulatory Impact Analysis）

RIAとは、規制の導入・修正に際し、事前にその影響を試算して、意思決定者や利害関係者との間で理解の共有化を図る手法を指している。欧米諸国では過去十数年の間に、分析枠組みや活用に関する検討が進んできているものの、わが国においては従前、限定的な取組がみられるに過ぎなかった。既存の規制に対する近年の見直しの動き、政策評価重視の流れの中で、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成16年度より各府省においてRIAを試行的に実施することとされ、平成16年8月13日に内閣府規制改革・民間開放推進室が、RIAの試行的実施に関する実施要領を定めた。

これを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成16年度の政策アセスメント（新規施策の事前評価）から、規制の新設、改変（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行った（平成16年度実績は、法律6本、政令1本）。なお、国土交通省の政策評価基本計画では、従前から政策アセスメントの対象である新規施策に、規制も含まれていたことから、既にプリミティブなものではあるがRIAの考え方に立った評価を実施していたといえよう。ただし、実施要領におけるRIAの手続きでは、原則として法律により改訂・改廃される規制については、当該法律の公布（廃止）時までには、政令等により設定・改廃される規制については、パブリックコメントの募集時までに行わなければならないこととされており、これまで国土交通省が行ってきた法律等の政策アセスメントの手続きとは異なっている。

規制の費用分析、便益分析等をより客観的、定量的に行えるよう、国内外の実例等を参照しつつ、新たな評価手法の開発等に引き続き努めていく必要がある。

### 規制改革・民間開放推進3か年計画（改訂 平成17年3月23日閣議決定）

#### RIA導入の推進

ア RIAについては、各府省において平成16年度から試行的に実施することとし、評価手法の開発された時点において、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」の枠組みの下で義務づけを図るものとする。

このため、毎年度、総務省は、規制改革・民間開放推進会議と連携しつつ試行的なRIAの実施状況を把握・分析するとともに、その結果得られたこれらの取組の推進に資するような知見・情報等を通じて、政策評価の観点から早急にその評価手法の開発の推進に努めることとする。

また、各府省においても、規制改革・民間開放推進会議及び総務省と連携しつつ評価手法の開発の推進に努めることとする。

イ RIAが客観性を持ち得るためには、可能な限り定量的かつ詳細な分析が必要であるが、その分析手法が確立していない現時点においては、一律にかつ詳細な分析を義務付けることは行政コストを増大させるのみで実益に乏しい。

したがって、当面、RIAについては、諸外国の例を参考にしつつ分析項目のみ提示し、内容面については徐々に充実させていくことが適当である。また、定期的なレビューの時期や規制を見直す条件等を盛り込むことが適当である。

項目例としては、以下の項目が考えられる。

- （ア）規制の内容（規制の目的・必要性等を含む。）
- （イ）規制の費用分析（規制実施による行政コスト、遵守コスト、社会コストの推計）
- （ウ）規制の便益分析（規制実施による産業界や国民への便益、社会的便益の推計）
- （エ）想定できる代替手段との比較考量
- （オ）規制を見直す条件
- （カ）レビューを行う時期

#### モデル事業

モデル事業とは、定量的な政策目標の設定、効率的な予算執行、厳格な事後評価をその特徴とするもので、予算編成プロセス改革の一環として平成16年度予算から試行的に導入されたものである。経済財政諮問会議においても、予算の質の改善・透明性の向上に当たって、事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施の重要性が強調されている。

平成17年度予算においても、「基本方針2004」（平成16年6月4日閣議決定）に従い、目標達成状況の事後評価を前提に弾力的な予算執行を可能とする「モデル事業」に取り組むこと

としており(図3-9 モデル事業の取組)、国土交通省は、平成16年度から実施している「海事保安強化のための基盤システムの構築」に関する事後評価について、試行的にチェックアップ方式により評価を実施した。

さらに、「基本方針2005」においては「モデル事業」の基本的枠組みを維持しつつ、政策評価との連携を強化した「成果重視事業」を創設し、新たな段階へ移行することとしている。

### (図3-9) モデル事業の取組

モデル事業名		施策の概要等	17年度 予算額 (億円)	16年度 予算額 (億円)
海事保安強化のための基盤システムの構築(船員データの電子化)	継続	船員データの電子化により船員行政を効率化するとともに、船員の身分証明機能を有する船員手帳にバイオメトリクスを取り入れることにより、偽造、成りすましの防止を図り、海事保安を強化する。	1.26	0.80
		(政策目標) 船員手帳交付手続10分以内、バイオメトリクス情報登録45秒以内、認証に要する時間10秒以内 認証の誤認率を一定以下(他人受入率0.001%以下、本人拒否率0.5%以下)		
ナノテクノロジーを活用したプラスチックの研究開発	新規	船体、車両に使用されるプラスチックについて、最新のナノ技術を活用して技術基準を満たす強度、難燃性を確保しつつ自然分解性の確保を図るための研究開発を行う。	0.36	-
		(政策目標) 自然分解性(約5年以内に分解完了)を有する船体、車両の開発		
消費者へ提供される不動産取引情報の拡充	新規	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。	0.37	-
		(政策目標) 情報提供サイトへのアクセス件数 平成19年度 年間3,000万ページビュー 不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合 平成19年度 5割		
下請代金支払状況等実態調査データベースの構築	新規	下請代金支払状況等実態調査の過去の調査結果や指導履歴等に関するデータベースを構築し、不適切な下請取引を行っている業者を漏らすことなく立入調査の対象として抽出することにより、これまで以上に効率的かつ効果的な指導を行う。	0.33	-
		(政策目標) 下請代金支払状況等実態調査において、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を、平成19年度に20%減少させる。		
自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業	新規	自動車運送事業者に対し事故分析による的確な安全対策を進め交通事故の低減を図るため、自動車事故報告データベースを用いた事故分析システムを構築する。 また、同時に故障等による運行不能事故について自動車リコールシステムへ情報提供を行い、車両不具合情報の収集を効率的に実施する。	0.13	-
		(政策目標) 自動車事故報告対象事故の報告件数6,000件(現行の約2倍)(平成20年度) 自動車事故報告書作成時間短縮(約60分 約30分)による申請者の負担の軽減		



## 政策群

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

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

ことを目指すものであり、これによって「予算の効率性の向上、歳出の質の更なる改善」が結果として期待されている。国土交通省に係るものとしては、平成16年度の予算編成で「緑豊かで安全・快適な都市の再生」他7件が政策群として決定された。平成17年度の予算編成では、さらに「建設事業の新分野進出促進支援」、「木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築」、「競争的研究資金の改革と充実」の3件が増え、全部で11の政策群となっている。それぞれの政策群においては、関係各省横断的な政策目標とその評価のための定量的指標が設けられていて、予算要求時に厳格な査定を行う事前統制的なチェックから、目標ごとの大ぐくりな予算編成や柔軟な予算執行を行い、施策を実施した後での厳密な事後評価の結果を次の予算へ反映させるという事後的なチェックへの転換を図るものである。(図3-10参照)

政策群に関する事後評価については、「基本方針2004」において、府省横断的な検証における政策評価の活用が求められていることから、総務省による総合性・統一性確保のための評価により実施する予定である。平成17年度、18年度にとりまとめる予定のテーマとして、国土交通省関係では、「外国人が快適に観光できる環境の整備」、「世界最先端の『低公害車』社会の構築」がある。

### [1] (図3-10) 平成17年度国土交通省関係予算における政策群

	政策群名[関係府省]
1	建設事業の新分野進出促進支援 (新規) 【国交省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
2	木材利用の推進による環境と人にやさしい社会の構築 (新規) 【農水省、厚労省、国交省、環境省】
3	競争的研究資金の改革と充実 (新規) 【内閣府、総務省、文科省、国交省、厚労省、農水省、経産省、環境省】
4	緑豊かで安全・快適な都市の再生 (継続) 【国交省、総務省、経産省、環境省】
5	外国人が快適に観光できる環境の整備 (継続) 【国交省、外務省、法務省等】
6	安全かつ効率的な国際物流の実現 (継続) 【国交省、財務省、厚労省、農水省、経産省、金融庁】

7	世界最先端の「低公害車」社会の構築 (継続) 【経産省、国交省、環境省等】
8	少子化の流れを変えるための次世代育成支援 (継続) 【厚労省、国交省、文科省】
9	災害等緊急事態対応の強化 (継続) 【内閣府、総務省、国交省】
10	都市と農産漁村の共生・対流の推進 (継続) 【農水省、国交省、総務省、文科省等】
11	科学技術駆動型の地域経済発展 (継続) 【文科省、経産省、国交省等】

## コラム 米国連邦政府ブッシュ政権の予算と業績の統合の取組『PART』

「PART (Program Assessment and Rating Tool): 施策(プログラム)の評価と格付けツール」は、各省庁のプログラムの業績を評価して大統領予算の作成に活用するために、FY(fiscal year) 2004 予算編成時から、OMB(行政管理予算局)により導入された連邦政府共通のプログラムの評価手法です。PART は、各省庁が、毎年 1/5 (20%) のプログラムを新規の対象として選定して自己評価を行い、予算要求時にその結果を添付するというものであり、5年目の FY2008 には全てのプログラムが対象となります。導入初年度の FY2004 予算編成の際には、連邦政府全体で約 234 本を対象に PART による評価が実施され、翌 FY2005 予算編成の際には、前年度に実施した 234 本に新たなプログラムを加えた計 399 本の評価が実施されています。そして最新の FY2006 予算編成の際には、新たに 208 本を加えた計 607 本のプログラムの評価が行われています。

PART による評価は、4つのセクションにより構成されており、それぞれ、複数の設問が設定されています。全てのプログラムが対象となる共通設問と7種類のプログラム(次表参照)の実施形態に応じた設問の2種類があり、合計約30の質問項目により構成されています。

### PART が想定する7種類のプログラム実施形態

連邦政府直轄プログラム (Direct Federal Programs)
競争的補助金プログラム (Competitive Grant Programs)
定額交付金プログラム (Block/Formula Grant Programs)
規制プログラム (Regulatory Based Programs)
固定資産・サービス調達プログラム (Capital Assets and Service Acquisition Programs)
融資プログラム (Credit Programs)
研究開発プログラム (R&D Programs)

この PART の対象となるプログラムは、各項目及び全体の双方について点数化されて、最終的には各省庁と OMB との協議を踏まえ評点が確定し、次表の5段階で評価される仕組みになっています。

### PART のスコア

有効: effective (スコア 85-100)
ある程度有効: moderately effective (スコア 70-84)
普通: adequate (スコア 50-69)
有効ではない: ineffective (スコア 0-49)
成果は示されず: results not demonstrated

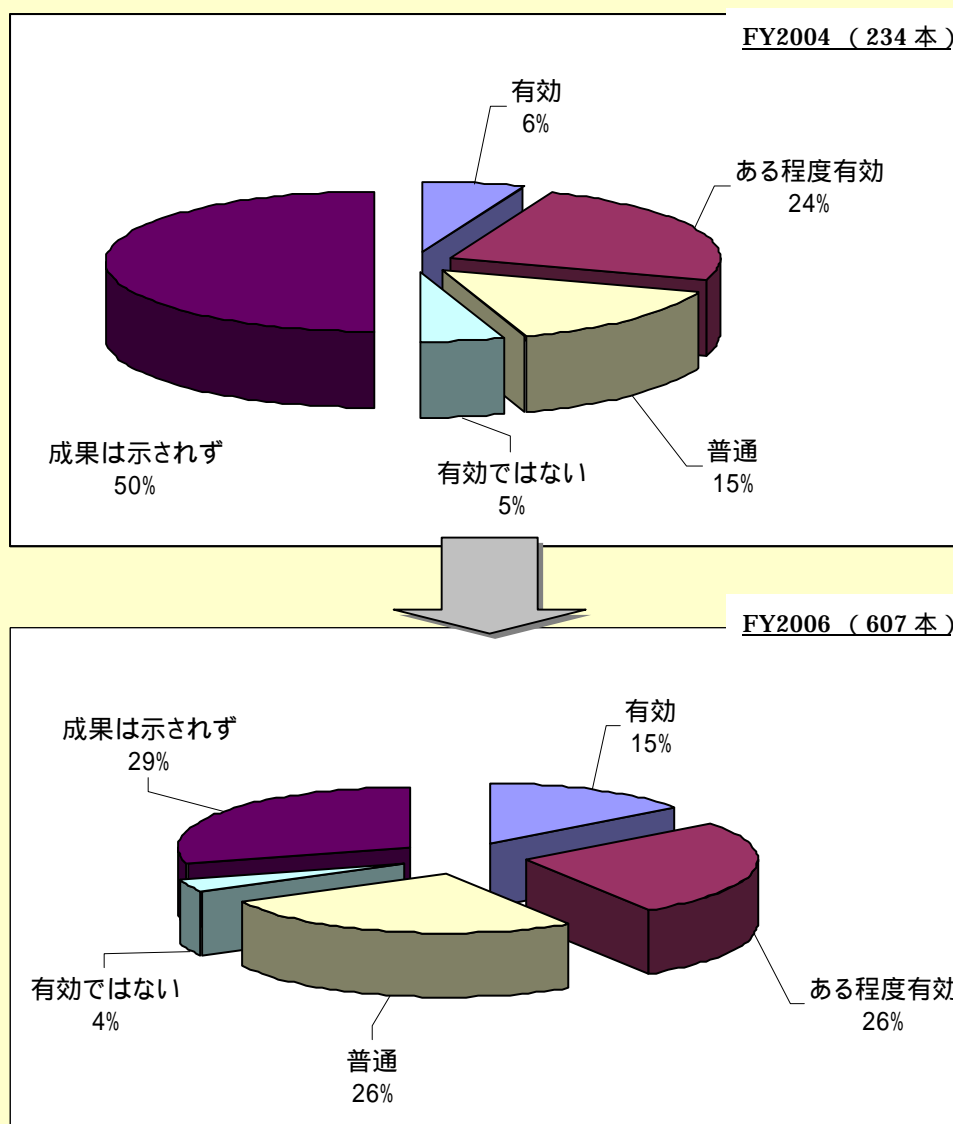
PARTの導入初年度のFY2004と最新のFY2006の結果を比較すると、「有効」の割合が増加する一方で、「成果は示されず」の割合が減少するなど、結果が改善していることが分かります。

連邦政府全体のPARTの結果

単位：本

評価結果	対象年度（予算要求年度） 2002 （FY2004）	2003 （FY2005）	2004 （FY2006）
評価対象プログラム数	234	399	607
有効（スコア 85-100）	14（6%）	45（11%）	89（15%）
ある程度有効（スコア 70-84）	56（24%）	105（26%）	160（26%）
普通（スコア 50-69）	35（15%）	82（21%）	157（26%）
有効ではない（スコア 0-49）	12（5%）	19（5%）	22（4%）
成果は示されず	117（50%）	148（37%）	179（29%）

PARTの結果（上：FY2004と下：FY2006との比較）



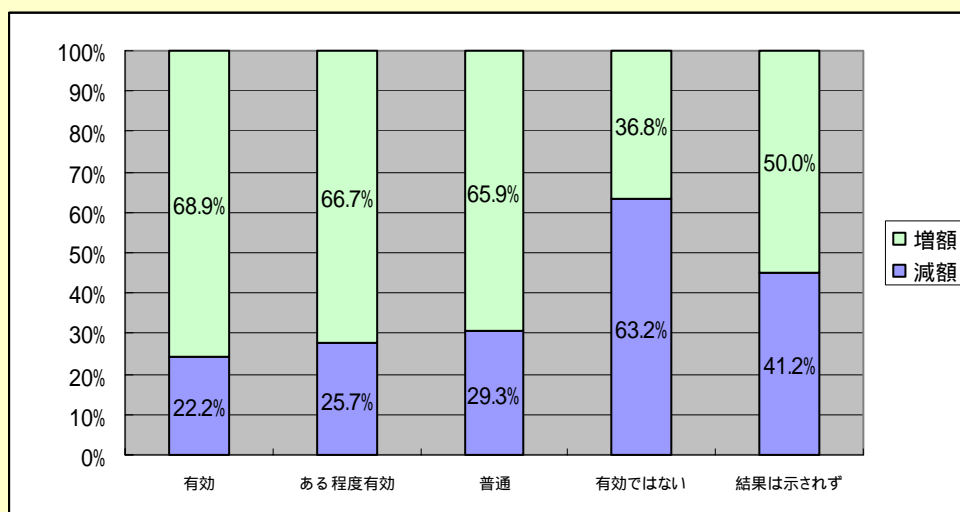
FY2004 予算編成以降、連邦政府の各省庁は、OMB への予算要求の際、PART の結果を添付することが義務付けられています。PART は各省庁の自己評価が基本となっていますが、大統領予

算の編成権を持つ OMB がその内容を審査することとなっており、PART の対象プログラムについては、その評価結果を基に次年度の実施方針及び予算額の検討が行われるなど、業績情報が予算編成プロセスにおいて活用される仕組みになっています。

この点について OMB は、各種の通達やマニュアル等を通じて、「PART のスコアが悪い場合であっても、必ずしも予算を削減する訳ではない」、「PART のスコアが良い場合であっても、プログラムの予算額の算定には様々な要素が関連するため予算を削減する訳は無い」との方針を示しており、PART の結果と予算額の増減の方向性は直接にリンクさせない仕組みになっています。そのため、PART の評価結果と予算額との関係については、「各プログラムによって異なる」という状況が実情と考えられます。

しかしながら、FY2005 に添付された 399 本の PART の結果を予算の増減結果に着目して集計すると、結果的（実態的）には、良好な評価結果のプログラムは予算編成にあたって増額される傾向が読み取れます。

FY2005 予算に添付された 399 の PART の結果（予算の増減割合別）



このように PART の結果と予算額との関係については、(OMB の方針通り)一定の法則がある訳ではなく「個別の評価結果による」とのが実情であるものの、実態としては良好な評価結果のプログラムは予算編成にあたって肯定的に考慮される傾向があると考えられます。

## おわりに

政策評価は、中央省庁等改革の重要な柱として位置づけられ、平成14年度に施行された「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づいて全省的な取組が行われているところですが、国土交通省は、そうした動きに先駆けて、行政のマネジメント改革の一環として政策評価に取り組んできたところです。すなわち、国土交通省に統合される前の旧4省庁時代より、政策評価に関し、欧米先進諸国の動向も含めた調査研究を行うとともに、公共事業については、平成10年度に最初の評価を実施しました。また、国土交通省は、平成13年1月に誕生するにあたり、行政マネジメント改革の第一の柱として統合のメリットを活かし、国民が求める成果を効率的、スピーディーに実現するために、組織の壁を乗り越えて施策の融合・連携を推進することを掲げましたが、政策評価は、それを実現するもっとも重要なツールの1つとしてスタートしました。

まず、平成13年1月1日に国土交通省が発足すると、国土交通省の政策目標として、「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」の4分野における27の目標を設定し、これに関係する113の業績指標を選定し、これによって業績測定を行うこととしました。また、事前評価である政策アセスメントについても、平成13年度に初めて実施し、定量的分析が難しいものについても、まず、「論理的分析」(ロジカル・フレームワーク)を行うことにより政策の必要性・有効性・効率性を明確にすることを重視しました。

平成14年度には、国民の関心が高いと思われる11テーマについて、政策レビュー(プログラム評価)を実施するとともに、「目標によるマネジメント」として、政策チェックアップ(業績測定)を行い、その結果をとりまとめました。

また、平成15年度からは、事業完了後の評価を本格実施し、事業の効率化・透明化の一層の向上を図りました。さらに、政策アセスメント、政策チェックアップ、政策レビューという、3つの評価方式によるPLAN・DO・SEEが一巡することになりましたが、その頃には国土交通省の組織全体として、政策評価の意義に対する理解が浸透してきました。特に、平成16年度予算要求に当たって、国土交通省として初めて、成果目標別予算を作成したことは、政策評価を通じたマネジメント改革の大きな一歩と言えます。つまり、ある施策に係る予算要求、予算執行等を行うにあたっては、その施策が予算に見合う、真に国民の視点に立ったものかどうかを評価することや、予算による厳格な事前審査から施策を実施した後の事後評価の結果を予算へ反映させるという事後的なチェックへの転換を図ることが重要であり、この目標別予算は、そのための重要な手段です。

また、平成15年10月には、これまで政府が個別に作成していた9つの公共事業の中期計画を1本化した「社会資本整備重点計画」が作成されたことに伴い、政策評価基本計画の一部を改訂しました。これにより、重点計画に位置付けられている目標・指標についても、毎年事後評価(政策チェックアップ)を行うこととなりました。これは、社会資本整備について事業量ではなく、成果主義に基づく目標を掲げ、また計画の推進状況を毎年チェックアップすることによって、事



業の効率的・効果的实施を図っていく仕組みができたという点で、社会資本整備の大半を担う国土交通省として、大変大きな意味を持つものです。

平成16年度においては、社会資本整備重点計画のフォローアップをチェックアップにより評価するなど、政策評価はPDCAサイクルを動かす「より有用な手段」として機能しはじめました。このような政策評価による行政マネジメント改革の動きは、各局において活発に展開されています。コラム ～ (P47～P51)では、官庁営繕部、総合政策局、道路局、港湾局でそれぞれ所管の施策の特性に合わせた独自の取組が進んでいることを紹介しましたが、他の複数局においても、行政マネジメント改革を実施又は着手しています。この動きが本省全体へ、さらには地方支分部局や関係地方公共団体にまで広がっていくことが期待されます。

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

## 第2部 政策評価結果の概要

### 1) 平成16年度政策チェックアップ結果概要

#### 【政策目標1 居住水準の向上】

多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選ぶこと

#### 【政策目標1 概評】

業績指標<sup>1</sup>は、平成15年度52.3%であり、平成17年度目標値53%に対して順調に推移しており、目標の達成に向け順調である。なお、平成17年度から地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する、「地域住宅交付金」の活用を行うなど、税制・金融・予算等の支援により優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進することとしている。

#### 【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する。

指標: <sup>1</sup> 誘導居住水準達成率.....

目標: 初期値: 46.5% (H10年度) 目標値: 53% (H17年度)

主要施策: 「優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進」

平成15年度実績: 52.3% (H15年度)

この丸数字は以下の分類を表しています。

成果があがっているもので

施策の改善等の方向性を提示

現在の施策を維持

施策の中止(指標の廃止を含む。)

成果があがっていないもので

施策の改善等の方向性を提示

現在の施策を維持

施策の中止

判断できないもので

施策の改善等の方向性を提示

現在の施策を維持

施策の中止

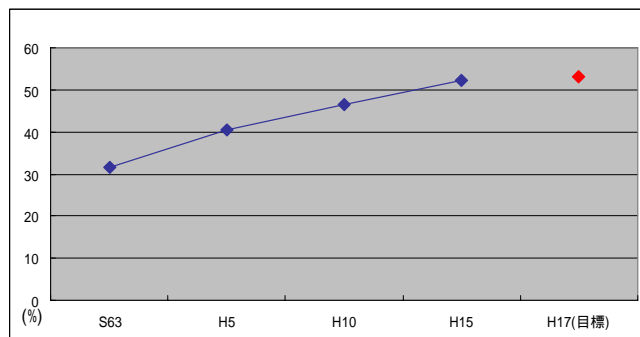
このマークのある業績指標は主要な指標の実績としてグラフに掲載し、今後の取組を書いています。

### 【政策評価の結果の概要】

政策（１） 指標： **1** 誘導居住水準達成率

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 業績指標については、5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度52.3%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（１） 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する。

- 住宅ローン減税等により優良な持家の供給を促進するなど現在実施している施策は有効であると考えており、引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。さらに、地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用により、優良な賃貸住宅の供給等を促進する。

【政策目標 2 バリアフリー社会の実現】(次々頁に続く)

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

【政策目標 2 概評】

政策目標の「バリアフリー社会の実現」に向けて、各政策の効果は着実に現れているものと考えられる。業績指標 2-4 は、指標の実績値は順調でないものの、平成 11 年以降に建築された住宅は 16.3% と目標値を超えていることや、今年度から地方公共団体が自主性と創意工夫を活かしながらバリアフリーを推進する地域住宅交付金が活用されることなどにより、今後の向上が見込まれる。業績指標 2-3 は、平成 15 年に改正ハートビル法が施行されたところであり、これによって新築・増改築の建築物が新たに基準を満たすことになるため、今後とも指標の改善が見込まれる。業績指標 2-1 については、平成 15 年度の実績値から判断すると不確定要素はあるものの概ね堅調に推移している。今後は、建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、バリアフリー化を推進することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 住宅をバリアフリー化する。

指標: 2-4 住宅のバリアフリー化の割合(全住宅ストックのうち、「手すりの設置」「広い廊下幅の確保」「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合)

目標: 初期値: 2.7%(H10 年度) 目標値: 約 1 割(H19 年度)

主要施策: 「補助によるバリアフリー化された住宅の供給」

平成 16 年度実績: 3.4%(H15)

政策(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する。

指標: 2-3 不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化の割合  
(床面積 2,000m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物の総ストック数のうちハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合)

目標: 初期値: 約 3 割(H14 年度) 目標値: 約 4 割(H19 年度)

主要施策: 「ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置」「官庁施設のバリアフリー化の整備」

平成 16 年度実績: 3 割(H15)

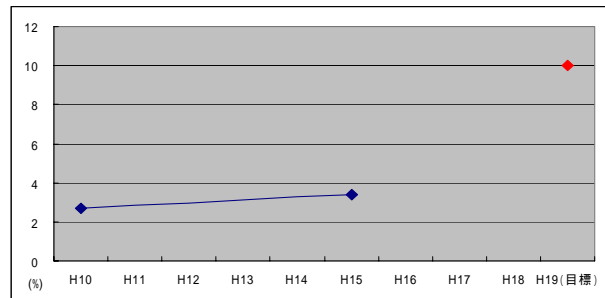
< 指標: 2-1 2-2 は、次々頁に続く >

### 【政策評価の結果の概要】

政策(2) 指標：2-4 住宅のバリアフリー化の割合(全住宅ストックのうち、「手すりの設置」「広い廊下幅の確保」「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合)

#### <目標の達成状況に関する分析>

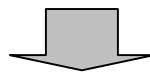
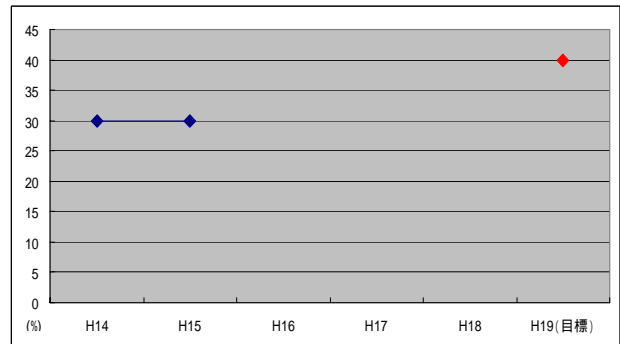
- 平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。
- 但し、建築時期別にみると、平成2年以前は0.9%であるが、平成11年以降が16.3%と新築住宅(建替え含む)のバリアフリー化率は高まっている。



政策(2) 指標：2-3 不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化の割合(床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうちハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合)

#### <目標の達成状況に関する分析>

- 2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成15年度には3割に達し(平成15年度実績：約3,000棟)、施策の効果が始まっている。
- 平成16年度においても、2,000㎡以上の特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。



### 【今後の取組の方向性等】

政策(1) 住宅をバリアフリー化する。

- 新規に整備する公営住宅・都市再生機構賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化したことなどにより新築住宅のバリアフリー化率が高まっており、引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていく。さらに、平成17年度から地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金や住宅金融公庫の証券化ローンの仕組みを活用した金利の優遇を実施することにより一層のバリアフリー化を推進していく。
- 既設住宅にかかるバリアフリー化は、公営住宅について、バリアフリー化への改善や建替えを促進することにより、また、持家について、住宅金融公庫の融資により推進していく。

政策(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する。


- 改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、今後も、同法の適切な運用や、各種支援策の活用等により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図るとともに、施策効果による今後の指標への影響を注視する必要がある。さらに、建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、建築物のバリアフリー化を推進する。

【政策目標 2 バリアフリー社会の実現】(前頁から続く)

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(3) 移動空間をバリアフリー化する。

指標: 2 1 2 - 2 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合・・・ 

目 標:	初期値:	目標値:
	旅客施設の段差解消39.4%(H14)	旅客施設の段差解消 7割強(H19)
	視覚障害者誘導用ブロック72.0%(H14)	視覚障害者誘導用ブロック8割強(H19)
	道路 17%(H14)	道路 約5割(H19)

主要施策: 「歩行空間のバリアフリー化の整備」「旅客施設のバリアフリー化の推進」

平成 16 年度実績: 旅客施設の段差解消:44.1%(H15)  
視覚障害者誘導用ブロック:74.4%(H15)  
道路: 31%

指標: 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

目 標:	初期値:	目標値:
	低床バス4.9%(H12)	低床バス 30%(H17)
	ノンステップバス2.2%(H12)	ノンステップバス10%(H17)
	福祉タクシー 3276台(H14)	福祉タクシー10000台(H17)

主要施策: 「バス車両のバリアフリー化の推進」

平成 16 年度実績: 低床バス: 18.0%(H15)  
ノンステップバス: 9.3%(H15)  
福祉タクシー: 4574台(H15)

指標: 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

目 標:	初期値:	目標値:
	鉄軌道車両10%(H12)	鉄軌道車両 20%(H17)
	旅客船0%(H12)	旅客船 25%(H17)
	航空機0.7%(H12)	航空機 35%(H17)

主要施策: 「鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化の推進」

平成 16 年度実績: 鉄軌道車両: 23.7%(H15)  
旅客船: 4.4%(H15)  
航空機: 32.1%(H15)

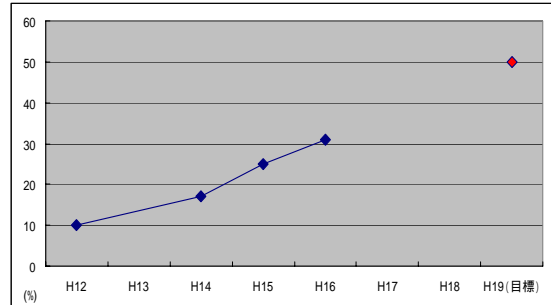


【政策評価の結果の概要】

政策(3) 指標： **2 2** 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化(道路)

< 目標の達成状況に関する分析 >

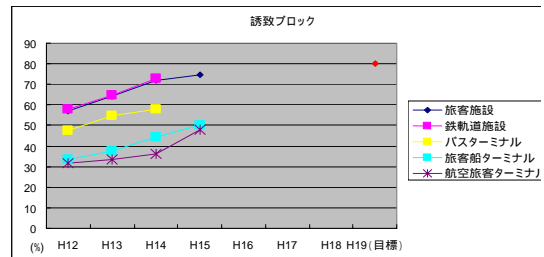
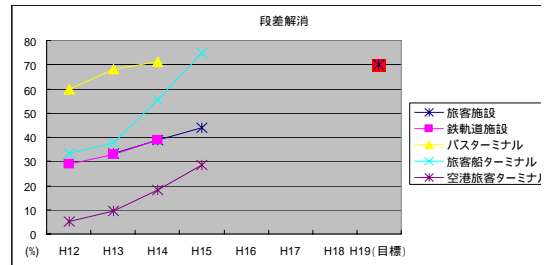
- 平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約4割にまで進捗した。
- 前年度のバリアフリー化率の伸び(約8%)に対し、平成16年度では約6%の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。



政策(3) 指標： **2 1** 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設のバリアフリー化(旅客施設の段差解消・視覚障害者誘導用ブロック)

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成16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、段差解消については、各事業者ともに順調に進捗している。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は100%設置済みである。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。いずれも今後の指標の動向を注視していく必要がある。



【今後の取組の方向性等】

政策(3) 移動空間をバリアフリー化する。

- 各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定を図るなどの施策の推進に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより鉄軌道車両、低床バス等のバリアフリー化が進むと見られる。引き続き、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。
- 都道府県別のバリアフリー化率の提示や各地のバリアフリー化事例の積極的な紹介など、バリアフリー化への取組意欲を喚起していくことで一層の歩行空間のバリアフリー化の推進を図る。
- また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。
- さらに、建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、旅客施設、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

【政策目標 3 子育てしやすい社会の実現】

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

【政策目標 3 概評】

政策目標の「子育てしやすい社会の実現」については、各業績指標が総体的に順調に推移しているところであるが、平成 16 年 12 月に新々エンゼルプランとして、「少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について」が策定されるなど、子育てしやすい社会の実現が一層重要となってきたことから、引き続き目標の達成に向けて施策を推進していく必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する。

指 標： **5** 3人以上世帯の誘導居住水準達成率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値 35.6 % (H10 年度) → 目標値：43 % (H17 年度)

主要施策： 「優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進」

平成 16 年度実績： 42.0% (H15 年度)

政策（2） 水辺における児童の自然体験を支援する。

指 標： **6** 自然体験活動拠点数

目 標： 初期値：218 箇所 (H12 年度) 目標値：420 箇所 (H18 年度)

主要施策： 「環境学習・自然体験活動の推進」「自然体験を支援する水辺の整備」

平成 16 年度実績： 387 箇所 (H16)

政策（3） 都市住民が身近に使える公園を確保する。

指 標： **7** 歩いていける範囲の都市公園の整備率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：63 % (H14 年度) 目標値：66 % (H19 年度)

主要施策： 「住区基幹公園の整備」

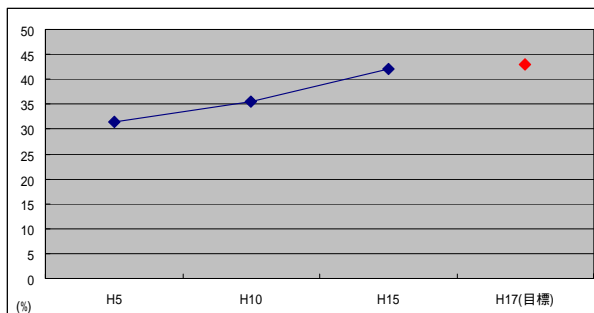
平成 16 年度実績： 約 65% (速報値)

### 【政策評価の結果の概要】

政策（１） 指標： **5** 3人以上世帯の誘導居住水準達成率

< 目標の達成状況に関する分析 >

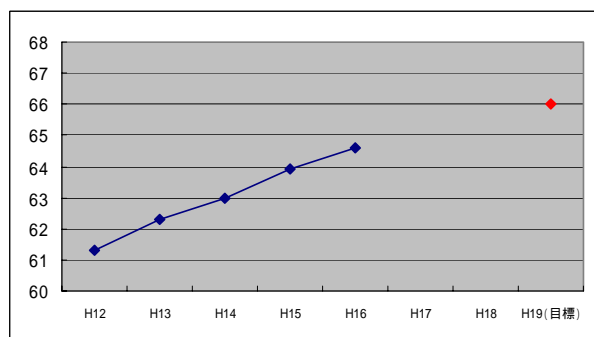
- ・ 5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度42.0%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。



政策（３） 指標： **7** 歩いていける範囲の都市公園の整備率

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約65%となっており、順調に推移しているものと考えられる。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（１） 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する。

- ・ 住宅ローン減税等により優良な持家の供給を促進するなど現在実施している施策は有効であると考えており、引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。さらに地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用により、優良な賃貸住宅の供給等を促進する。

政策（３） 都市住民が身近に使える公園を確保する。

- ・ 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。

【政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上】

遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること

【政策目標 4 概評】

政策目標の「住環境、都市生活の質の向上」における各業績指標は、総体的に順調に推移しており、特に、業績指標 **8** は、平成 16 年度実績値が 93.3 万戸であり、平成 17 年度目標の 100 万戸（大都市法に基づく供給基本方針上の 10 年度間の供給目標）の達成に向けて堅調に推移している。さらに平成 17 年度から創設した「街なか居住再生ファンド」の活用などにより、都心部における住宅供給を促進することとしている。業績指標 **13** は、伸び率は小さいながら目標値の達成に向け進捗していることがうかがえる。業績指標 **14** は、順調であるものの、欧米都市に比べると大きく立ち遅れているため、「無電柱化推進計画」に基づき無電柱化を推進していく必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 職住近接の住宅市街地を形成する。

指 標： **8** 都心部における住宅供給戸数

目 標： 初期値：47.7 万戸（H12 年度） 目標値：100 万戸（H17 年度）

主要施策： 「都市計画・建築規制」「居住環境整備事業」「公的主体を活用した住宅供給等」

平成 16 年度実績： 93.3 万戸

政策（2） ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する。

指 標： **9** 1 人あたり都市公園等面積

目 標： 初期値：8.5 m<sup>2</sup>/人（H14 年度） 目標値：9.3 m<sup>2</sup>/人（H19 年度）

主要施策： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」

平成 16 年度実績： 8.8 m<sup>2</sup>/人（速報値）

政策（3） 下水道等の污水处理施設を普及させる。

指 標： **10** 污水处理人口普及率・・

目 標： 初期値：76 %（H14 年度） 目標値：86 %（H19 年度）

指 標： **11** 下水道処理人口普及率

目 標： 下水道処理人口普及率 初期値：65 %（H14 年度） 目標値：72 %（H19 年度）

主要施策： 「污水处理施設の整備」「下水道の整備」

平成 16 年度実績：污水处理人口普及率 78%（H15）

下水道処理人口普及率 67%（H15）

政策（4） 都市部における良好な水辺空間を形成する。

指 標： **12** 都市空間形成河川整備率

目 標： 初期値：32 %（H12 年度） 目標値：40 %（H18 年度）

主要施策： 「市街地における親水性のある河川整備」

平成 16 年度実績： 35 %（H15）

政策（5） 良好な宅地供給を促進する。

指 標： **13** 良好な環境を備えた宅地整備率

目 標： 初期値：35.3 %（H12 年度） 目標値：46.0 %（H17 年度）

主要施策： 「都市再生機構による公的宅地供給」「住宅市街地基盤整備事業」

平成 16 年度実績： 39.2%（H15）

政策（6） 電線類を地中化する。

指 標： **14** 市街地の幹線道路の無電柱化率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：7 %（H14 年度） 目標値：15 %（H19 年度）

主要施策： 「電線類の地中化」

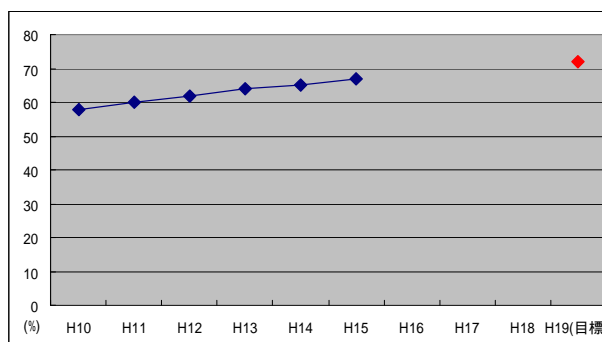
平成 16 年度実績： 10%

## 【政策評価の結果の概要】

政策（3） 指標：10 汚水処理人口普及率

### < 目標の達成状況に関する分析 >

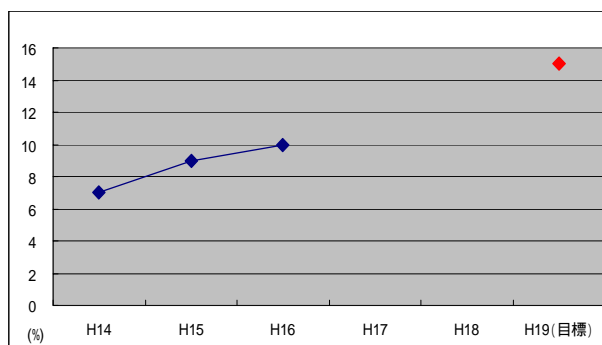
- 平成 15 年度の実績値は汚水処理人口普及率が 78%、下水道処理人口普及率が 67%であり、総体的には着実な進捗が図られている。
- しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成 15 年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは 12 都道府県だけである。また、5 万人未満の中小市町村における汚水処理人口普及率は 56%にとどまっている。



政策（6） 指標：14 市街地の幹線道路の無電柱化率

### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 14 年度実績値 7%に対し、平成 16 年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は 10%であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- しかし、ロンドン・パリ・ボン（100%）など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況である。
- 市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率（約 20%）に対し、補助国道（約 6%）及び都道府県道（約 8%）における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組が必要である。また、幹線道路の無電柱化率 10%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約 1%である。



## 【今後の取組の方向性等】

政策（3） 下水道等の汚水処理施設を普及させる。

- 下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口 5 万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。
- 平成 17 年度から、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での事業量の調整が可能な汚水処理施設整備交付金制度を創設した。

政策（6） 電線類を地中化する。

- 都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成 16 年度を初年度とする「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する。
- さらに、交通バリアフリー法に基づく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。
- 身近な道路のニーズに応える施策について先導的に取り組む地区に対して支援を実施する。当該地区において、概ね 3 年以内に面的に無電柱化を推進する。

【政策目標 5 アメニティ豊かな生活環境の形成】

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

【政策目標 5 概評】

政策目標の「アメニティ豊かな生活環境の形成」に向けて、各業績指標は順調に推移している。特に、業績指標 **16** については、緑地環境整備総合支援事業の対象都市を拡大する等の措置を講じており、これらの活用を図りつつ、引き続き、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・空港周辺区域等の公共空間の緑化を行っていく必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 海岸における親水空間等を形成する。

指 標： **15** 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長

目 標： 初期値：約 6,700 km（H14 年度）→目標値：約 6,800 km（H19 年度）

主要施策： 「観光振興に資する海岸事業」

平成 16 年度実績 6,780 km

政策（2） 公共空間における緑化等を推進する。

指 標： **16** 都市域における水と緑の公的空間確保量・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：12 m<sup>2</sup>/人（H14 年度） 目標値：13 m<sup>2</sup>/人（12 m<sup>2</sup>/人を約 1 割増）

（H19 年度）

主要施策： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」「古都及び緑地保全事業の推進」

「道路緑化の推進」「河川における水際の緑化」

「急傾斜地における緑を活かした斜面对策」

「港湾環境整備事業の推進」「空港周辺緑地整備事業の推進」

平成 16 年度実績 H19 までに約 1 割増の目標に対し約 4%増（速報値）

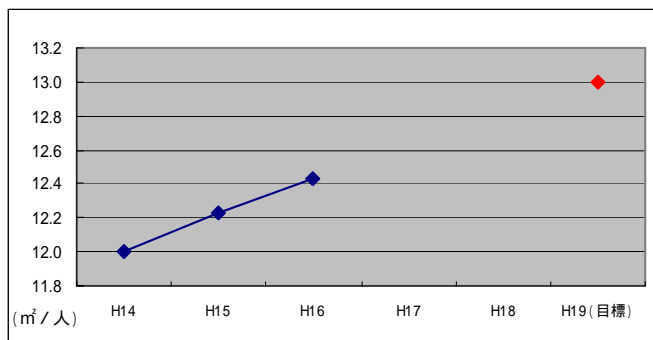


### 【政策評価の結果の概要】

政策（２） 指標：16 都市域における水と緑の公的空間確保量

<目標の達成状況に関する分析>

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、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、空港周辺区域等の公共空間の緑化を行ったところにより、H16 年度末現在で約 4%増加しており、順調に推移しているものと考えられる。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（２）公共空間における緑化等を推進する。

- 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。
- 特に、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。
- また、平成17年度から良好な景観形成・向上の取組を支援するため、緑地環境整備総合支援事業の対象都市について「景観計画が策定済み又は策定中の都市」を追加する等の拡充を行う。

【政策目標 6 良質で安定した水の確保】

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

【政策目標 6 概評】

政策目標の「良質で安定した水の確保」については、業績指標18、19が順調に推移し、業績指標17は、着実に伸びているものの、伸び率が低くなっている。業績指標19に関しては、平成17年度より総合水系環境整備事業を創設し、また、指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合するなど、河川における汚濁負荷を削減することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 河川の正常な流量を確保する。

指標： 17 河川の流量不足解消指数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目標： 初期値：54% (H13年度) → 目標値：61% (H18年度)

主要施策： 「河川流量の確保のためのダム建設等」

平成16年度実績： 56%

政策(2) 水道水源域の水質を改善する。

指標： 18 水道水源域における下水道処理人口普及率

目標： 初期値：48% (H12年度) → 目標値：60% (H18年度)

主要施策： 「水道水源域における下水道の整備」

平成16年度実績： 56% (H15)

政策(3) 河川の水質を改善する。

指標： 19 河川における汚濁負荷削減率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目標： 初期値：65% (H14年度) → 目標値：78% (H19年度)

主要施策： 「浄化事業等の実施」「関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備」

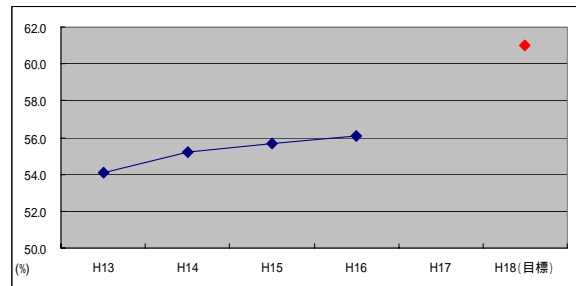
平成16年度実績： 70%

### 【政策評価の結果の概要】

政策（１） 指標：17 河川の流量不足解消指数

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 16 年度の実績値は 56%であり、着実な整備を図っているものの指標は 1%以内の伸び率に止まっている。河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされる必要があるが、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。

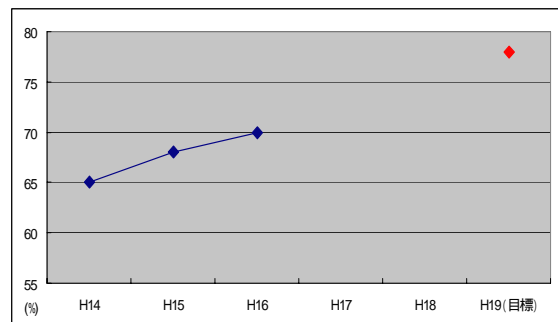


今後も計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

政策（３） 指標：19 河川における汚濁負荷削減率

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成 16 年度の実績値で 70%であった。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。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（１） 河川の正常な流量を確保する。

- H16年度において、必要な手続きを経て 2 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が、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、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。
- 平成17年度より堰堤改良事業の拡充（ダム機能向上事業）を実施し、ダム運用の見直しによる治水機能の向上や下流の無水区間の解消などの河川環境の改善のため、既設ダムに必要な事前放流用施設（小規模放流管）の増設などによる総合的なダム機能の向上を図る。

政策（３） 河川の水質を改善する。

- H16年度には綾瀬川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼において重点的に、浄化施設等の整備を実施し、施策の実施効果は着実に発揮されているが、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。このため平成17年度より総合水系環境整備事業を創設し、上流ダムにおける環境整備と河川における環境整備を連携することにより、効率的かつ効果的な河川の水質浄化を図っていく。また、指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合する。これにより、現地の状況に即応した対応が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高め、効率的かつ効果的な水質改善事業の実施が可能となる。

【政策目標 7 水害等による被害の軽減】(次々頁に続く)

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策目標 7 概評】

政策目標の「水害等による被害の軽減」は、各業績指標とも順調に推移している。しかしながら、昨年は、梅雨期の集中豪雨や台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生した。これは、業績指標 20 が平成 16 実績値で約 59%であるなど、未だ災害に対する整備水準が低いことも要因の一つとしてあげられるが、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな災害の様相を呈するものであり、これらの課題への対応が必要である。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

指 標： 20 洪水による氾濫から守られる区域の割合・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：約 58% (57.8%) (H14 年度) →目標値：約 62% (61.7%) (H19 年度)

主要施策： 「洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調整施設、砂防施設の整備」

平成 16 年度実績： 約 59% (59.1%)

指 標： 21 床上浸水を緊急に解消すべき戸数・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：約 9 万戸 (H14 年度) →目標値：約 6 万戸 (H19 年度)

主要施策： 「下水道による雨水対策施設の整備」

平成 16 年度実績： 約 7.4 万戸 (速報値)

指 標： 22 流下能力不足橋梁数

目 標： 初期値：4,500 (H13 年度見込み) →目標値：3,500 (H18 年度)

平成 16 年度実績： 3,700

指 標： 23 下水道による都市浸水対策達成率

目 標： 初期値：51% (H14 年度) →目標値：54% (H19 年度)

主要施策： 「洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調整施設の整備、砂防設備の整備」「下水道による雨水対策施設の整備の推進」

平成 16 年度実績： 51.2%(H15)

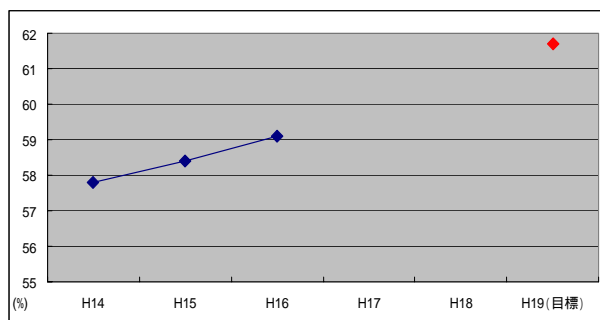
< 指標： 24 以降は次々頁に続く >

### 【政策評価の結果の概要】

政策（１）指標：20 洪水による氾濫から守られる区域の割合

< 目標の達成状況に関する分析 >

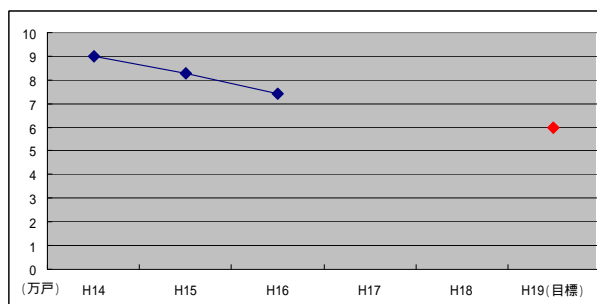
- ・ 指標については、目標の達成に向けて概ね順調に推移している。
- ・ 洪水による氾濫から守られる区域の割合の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため災害が発生した場合でも被害を最小化するハード整備・ソフト対策が一体となった減災体制の整備が必要である。



政策（１）指標：21 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 指標については、速報値であるが、7.4 万戸と目標の達成に向けて概ね順調に推移している。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。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（１） 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

- ・ 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必要がある。
- ・ さらに昨年をはじめ近年の災害から明らかになった新たな課題に的確に対応するため、昨年11月に「社会資本整備審議会河川分科会」に学識経験者からなる「豪雨災害対策総合政策委員会」を設け緊急に対応すべき事項について「総合的な豪雨災害対策についての緊急提言」としてとりまとめ、この緊急提言を受け「豪雨災害対策緊急アクションプラン」を策定し制度や体制の整備等の必要な事業実施を図っている。また、同委員会からのH17年4月の「総合的な豪雨災害対策の推進について（提言）」を受けて、長期的に対応すべき体制整備や制度改革についても今後検討し、速やかに制度創設等必要な措置を講じていく。
- ・ 地域の水災及び土砂災害の防止力向上（水防法等の改正）：浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大（主要中小河川に拡大）、中小河川における洪水情報等の提供の充実（主要な中小河川で避難等の目安になる水位（特別警戒水位）に関する情報提供を開始（H17～））、水防協力団体制度の創設、非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実等を実施する。
- ・ 総合流域防災協議会の設立：増加する水害、土砂災害に対して限られた資金の中で効率・効果的に対策を行うためには水害と土砂災害の対策、直轄事業と補助事業、ハード整備とソフト対策を流域一体として行う必要があることから国と地方が連携し、流域一体で包括的な防災対策を実施するとともに自助・共助・公助のバランスのとれた防災対策の推進を図るため、総合流域防災協議会を設立する。
- ・ 総合流域防災事業の創設：豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性をより高めるため、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対策の施設整備等及びハザードマップの作成など災害関連情報の提供等のソフト対策を行う事業に対し補助する。

（提言の主なもの）

- ・ 土地利用状況に応じた安全度確保方策の体系的確立：従来からの連続堤防方式にこだわらず、地域の土地利用状況に応じて、輪中堤、家屋等の嵩上げ、家屋移転も重要な治水対策として進める。
- ・ 防災施設等の維持管理の充実：最低限行うべき維持管理の基準の制定を行う。等

【政策目標 7 水害等による被害の軽減】(前頁から続く、次々頁に続く)

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる。

指標: 24 ハザードマップ認知率.....



目標: 初期値: 洪水 4%、火山 30%(H12 年度)→目標値: 洪水 70%、火山 76%(H18 年度)

主要施策: 「ハザードマップの作成支援(洪水)」「ハザードマップの作成支援(火山噴火災害)~  
火山災害予想区域図の作成~」「市町村への支援・協力の推進」

平成 16 年度実績: 洪水 20%

火山 73%

政策(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。

指標: 25 台風中心位置予報の精度

目標: 初期値: 443km (H12 年)→目標値: 360km (H17 年)

主要施策: 「静止気象衛星(運輸多目的衛星)の整備」

「スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用」

平成 16 年度実績: 356 km (H16 年)

< 指標: 26 以降は次々頁に続く >

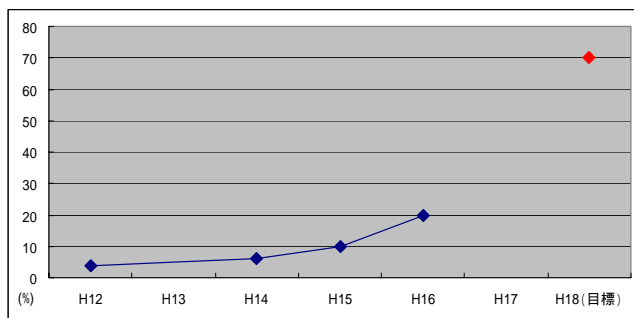


### 【政策評価の結果の概要】

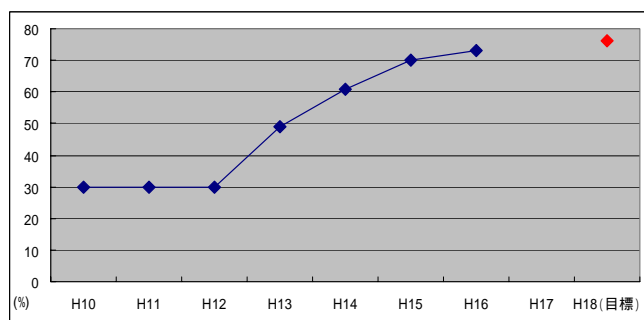
政策(2) 指標：24 ハザードマップ認知率 (洪水)

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 洪水については、平成 16 年度の実績値は 20%であり、前年度に比べ倍増している。しかし、ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の 3.3 割(H17.3 現在)となっており、指標の向上については、市町村の更なる積極的な作成・公表に期待するところである。
- 火山については、平成 16 年度の実績値が 73%となっており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- 指標の伸びの原因としては、平成 12 年の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。



(火山)



### 【今後の取組の方向性等】

政策(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる。

(洪水)

- ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要があり、各地域の事情に則した効果的な取組を国土交通省として支援する。また、今後、浸水想定区域の普及を促進するため、洪水予報が現状では行えない河川で氾濫した場合に大きな浸水被害が想定される河川についても、水防法を改正し、浸水想定区域の指定・公表を新たに義務づけ、早急に区域の指定が図られるよう一定の期間に限って都道府県が作成する浸水想定区域に係る調査費用を補助するとともに、洪水ハザードマップに関する調査費用を補助する。

(火山)

- 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は目標に達したことから、今後はハザードマップ認知率(火山)の向上を図るため、引き続き地方公共団体への働きかけを行っていく。
- 火山ハザードマップの周知に関する方策を検討する。

【政策目標 7 水害等による被害の軽減】(前頁から続く)

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(4) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

指標: 26 土砂災害から保全される戸数

目標: 初期値: 約 120 万戸(H14 年度)→目標値: 約 140 万戸(H19 年度)

主要施策: 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊防止施設の整備」

平成 16 年度実績: 約 127 万戸

指標: 27 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

目標: 初期値: 約 3,100 施設(H14 年度)→目標値: 約 4,100 施設(H19 年度)

主要施策: 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊防止施設の整備」

平成 16 年度実績: 約 3,500 施設

政策(5) 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

指標: 28 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積・・・

目標: 初期値: 約 15 万 ha (H14 年度)→目標値: 約 10 万 ha (H19 年度)

主要施策: 「海岸保全施設の新設整備等」

平成 16 年度実績: 約 12.9 万 ha

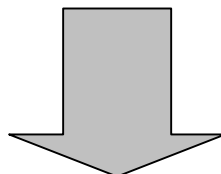
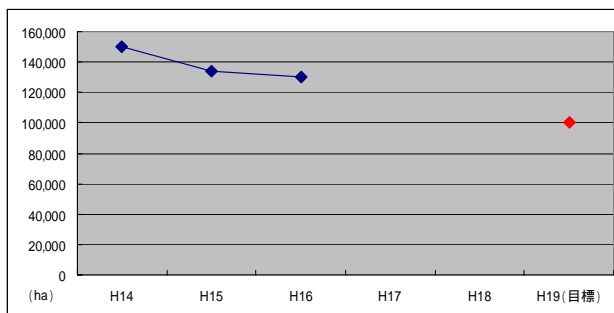


【政策評価の結果の概要】

政策（５） 指標： 28 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 平成 16 年度の実績値は防護されていない面積約 12.9 万 ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は低下している。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。



【今後の取組の方向性等】

政策（５） 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

- ・ 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。
- ・ 津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設し、平成 17 年度から実施する。

【政策目標 8 地震・火災による被害の軽減】(次々頁に続く)

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策目標 8 概評】

政策目標の「地震・火災による被害の軽減」に向けて、各指標値は概ね順調に伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図る必要がある。また、業績指標 31 - 1 は、指標の伸びが横ばいであり、耐震改修促進法の見直しなどを進める必要がある。業績指標 34 は、平成 19 年度まで実績値が出ないが、平成 15.12.25 の調査によれば、約 8,000ha のうち 113 地区 3,773ha (全体面積の約 47%) については、改善施策を行うことによって今後概ね 10 年以内に最低限の安全性が確保される見込みであり、残る合計 287 地区 4,200ha (全体面積の約 53%) については、安全性を確保するための更なる検討が必要との結果が出ている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 災害時の緊急支援ルートを確保する。


指 標 : 29 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

目 標 : 初期値 : 66% (H14 年度) → 目標値 : 76% (H19 年度)

主要施策 : 「道路の防災・震災対策の推進」

平成 16 年度実績 : 69%

政策(2) 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。


指 標 : 30 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 : 初期値 : 約 13,000ha (H14 年度) → 目標値 : 約 10,000ha (H19 年度)

主要施策 : 「堤防等河川管理施設の耐震化」「海岸保全施設の耐震化」

平成 16 年度実績 : 約 11,700(ha) (速報値)

政策(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する。

指 標 : 31 - 1 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率 ..... 

目 標 : 初期値 : 16 % (H14 年度) → 目標値 : 約 2 割 (H19 年度)

主要施策 : 「特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置」「耐震改修促進法の的確な運用」「耐震改修工法の開発・普及」「防災拠点官庁施設の耐震化」

平成 16 年度実績 : 16% (H15)

政策(4) 住宅を耐震化する。

指 標 : 31 - 2 住宅の耐震化率

目 標 : 初期値 : 51 % (H10 年度) → 目標値 : 約 65 % (H19 年度)

主要施策 : 「補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進」「公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断」「耐震改修工法の開発・普及」

平成 16 年度実績 : 61% (H15)

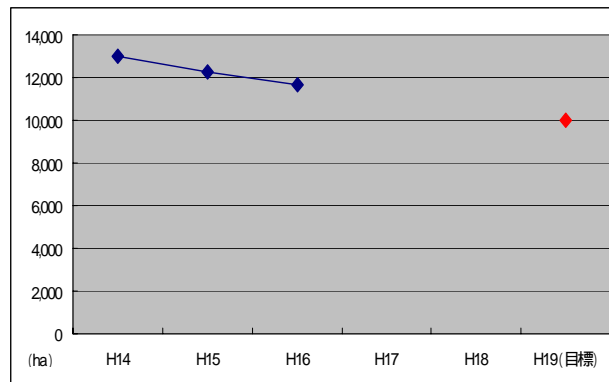
< 指標 : 32 以降は次々頁に続く >

### 【政策評価の結果の概要】

政策（２） 指標：30 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

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

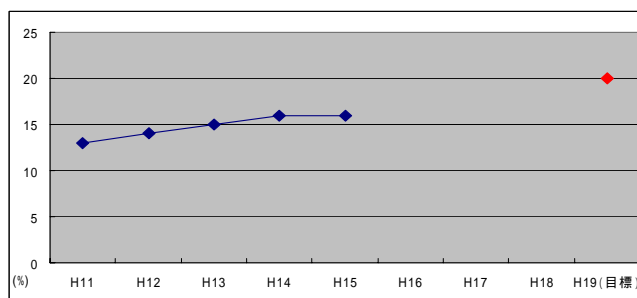
- 平成 16 年度末の実績値は約 11,700ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。



政策（３） 指標：31-1 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 指標はほぼ横ばいである。平成 15 年宮城県北部地震、平成 15 年十勝沖地震、平成 16 年新潟県・中越地震等が発生し、東南海・南海地震の危険性が指摘されていることから、今後更なる施策を進めて行く必要がある。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（２） 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。

- 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において、推進していく。
- 津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や、耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策等を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設し、平成 17 年度から実施する。

政策（３） 多数の者が利用する建築物を耐震化する。

- 今後更なる施策を進めて行く必要があるため、平成 17 年度は、耐震性が不十分な多数の者が利用する建築物については、指導・助言だけでなく、指示・報告徴収・立入検査や、指示に従わない建築物の公表等を行えるようにすることなどを検討し耐震改修促進法の見直しを行う。また、指標の進捗をより進めるべく平成 17 年度より、住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれている 4 つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改め実施する。

【政策目標 8 地震・火災による被害の軽減】(前頁から続く)

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(5) 震災時の避難地を確保する。



指標: **32** 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

目標: 初期値: 約 9% (H14 年度) → 目標値: 約 25% (H19 年度)

主要施策: 「防災公園の整備」

平成 16 年度実績: 約 12% (速報値)

政策(6) 震災時の緊急物資の供給を確保する。



指標: **33** 港湾による緊急物資供給可能人口

目標: 初期値: 約 1,900 万人 (H14 年度) → 目標値: 約 2,600 万人 (H19 年度)

主要施策: 「耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。」

平成 16 年度実績: 2,020 万人

政策(7) 密集市街地を改善する。

指標: **34** 地震時等において大規模な火災の可能性があり 重点的に改善すべき密集市街地 (約 8,000ha) のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

目標: 初期値: 0% (H14 年度) → 目標値: 約 3 割 (H19 年度)

主要施策: 「密集市街地の整備改善のための事業等の推進」

平成 16 年度実績: \* 5 年に一度の調査

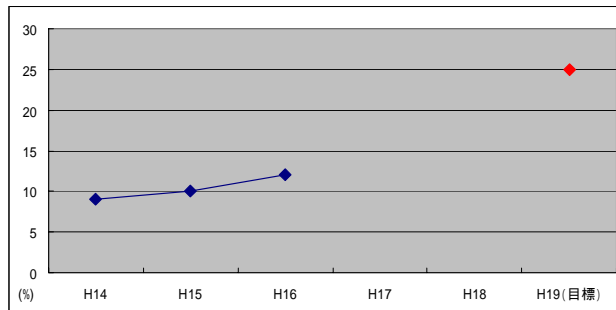


【政策評価の結果の概要】

政策（５） 指標：32 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

< 目標の達成状況に関する分析 >

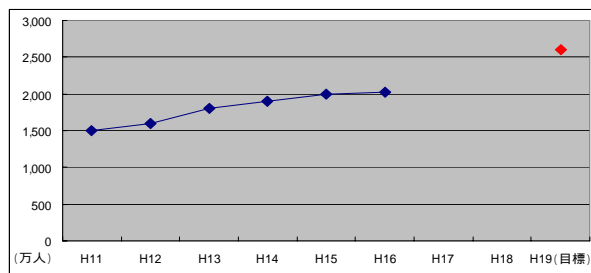
- 平成 16 年度の速報値は約 12% であり、着実な進捗がみられるが、指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった規模であることや防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現する傾向がある。
- 災害応急対策施設のうち耐震性貯水槽の整備状況については進捗がみられるものの、備蓄倉庫、放送施設については未だ低い水準にとどまっており、設置種数の増に向けて今後の対策が必要である。



政策（６） 指標：33 港湾による緊急物資供給可能人口

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 16 年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約 2,020 万人となり着実に増加している。平成 16 年度の観測強化地域における耐震強化岸壁の供用率は、73% であり、全国平均の 44% と比べて重点的に整備しており、今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指す必要がある。



【今後の取組の方向性等】

政策（５） 震災時の避難地を確保する。

- 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重点的に推進するとともに、災害応急対策施設の整備が不十分な箇所への重点化により効率的・効果的に目標の達成を図っていく。

政策（６） 震災時の緊急物資の供給を確保する。

- 引き続き観測強化地域など大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する。

【政策目標 9 交通安全の確保】(次々頁に続く)

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

【政策目標 9 概評 海・空の交通に関する安全】

政策目標の「交通安全の確保(海・空の交通)」に向けて、政策の効果は着実に現れている。しかしながら、業績指標[35]は、前年に比べ低調に推移しており、その要因についての分析が必要である。業績指標[37]は順調であるものの、場周フェンスの強化、センサーの設置等により空港における保安対策を強化することとしている。業績指標[36]、[38]など他の指標については順調に推移している。

【政策の概要と指標・目標値 海・空の交通に関する政策】

政策(1)海上における死亡・行方不明者を減少させる。

指標： [35] 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数・・・・

目標： 初期値：331人(H12年)→目標値：200人以下(H17年)

主要施策： 「ライフジャケットの着用等自己救命確保の推進」「事故発生時の認知及び遭難者等の捜索に係る時間の短縮」

平成16年度実績： 317人

政策(2)船舶交通の安全を確保する。

指標： [36] ぶくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

目標： 初期値：0件(H14年度)→目標値：0件(H15年度以降毎年)

主要施策： 「海上ハイウェイネットワークに係る検討」「次世代型航行支援システム等航路標識の整備」

平成16年度実績： 0件

政策(3)ハイジャック・航空機テロの発生を防止する。

指標： [37] 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

目標： 初期値：0件(H14年度)→目標値：0件(H16年度以降毎年度)

主要施策： 「ハイジャック・テロ対策の推進」「ハイジャック検査体制の維持・強化」

平成16年度実績： 0件

政策(4)航空事故を減らす。

指標： [38] 国内航空における事故発生件数・・・・

目標： 初期値：18.4件/年(H10~14年)→目標値：16.6件/年(H15~19年)

主要施策： 「航空保安施設の整備」「航空機の安全な運航や安全性の確保」

平成16年実績： 17.2件/年(H12~16年)

<指標： [39]~[46] は次々頁以降参照 >

政策(9)船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす。

指標： [47] 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

目標： 初期値：45%(H8年度)→目標値：55%(H18年度)

主要施策： 「ボートパーク整備」「放置等禁止区域等の指定」

平成16年度実績： 44%(H14)

政策(10)港湾において不正侵入を防止する。

指標： [48] 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合

目標： 初期値：0%(H15年度)→目標値：100%(H17年度)

主要施策： 「改正 SOLAS 条約を担保する国内法の制定」「施設整備に対する支援措置」

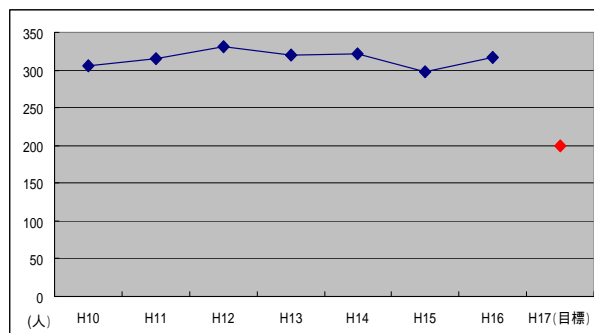
平成16年度実績： 100%

### 【政策評価の結果の概要】

政策（１） 指標：35 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 16 年の実績値は 317 人であり、前年に比べ 19 人増加し指標の動向としては低調だが、特徴的な事案として、台風に伴う海難による死亡行方不明者数が 36 人（例年では 10 人前後）、施策が及びにくい外国船の海難による死亡・行方不明者数が 21 人（台風によるものを除く）、乗船者の病死等の海難による死亡・行方不明者数が 19 人であり、これらを除けば 241 人の死亡・行方不明者が発生したこととなる。目標の達成には、台風及び外国船等外部要因への対策を含めた更なる施策の推進が必要である。

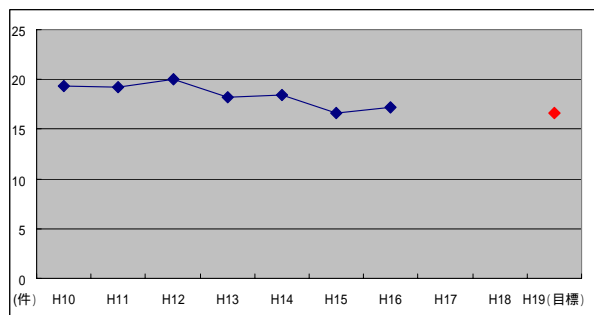


- 漁船での死亡・行方不明者が、全体の 5 割以上を占めるとともに、ライフジャケットの着用率も極めて低い水準にある。

政策（４） 指標：38 国内航空における事故発生件数

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 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には、減少傾向にあるといえる。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（１）海上における死亡・行方不明者を減少させる。

- 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から 2 時間以内に情報を入手する割合の向上を目指すとともに、ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図ることでレスポンスタイムの短縮を図る。
- 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。

政策（４）航空事故を減らす。

- 平成 16 年度において、管制情報処理システム障害の再発防止対策として、システムリカバリー機能の改善等の整備及びシステム訓練体制の強化を図り、ニアミス事故再発防止対策として、RA(回避指示)情報を管制卓レーダー画面に自動表示する機能追加を実施し、日本航空 907 便のニアミス事故等を踏まえ、航空機衝突防止システムの性能向上に係る装備品等の基準の改正を行ったところであり、これらの施策は事故の発生を未然に防ぐという観点から指標の進捗に有効であると考えており、引き続き着実に実施していく他、ICAO 等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。

【政策目標 9 交通安全の確保】(前頁から続く、次々頁に続く)

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること。

【政策目標 9 概評 陸の交通に関する安全】

業績指標<sup>39</sup>は、平成14年の死傷事故率の初期値118件/億台キロに対し、平成16年の暫定値は120件/億台キロと指標は後退しているが、24の都道府県では死傷事故率が減少していることを踏まえ、「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。業績指標<sup>42</sup>は、車両の衝突安全性能が向上したこと等により目標値を達成している。業績指標<sup>43</sup>については、運行管理に起因する事故が確実に報告されるようになったこと等により、実績値は初期値を上回っている。業績指標<sup>44</sup>、<sup>45</sup>、<sup>46</sup>は、全て順調である。

【政策の概要と指標・目標値 陸の交通に関する政策】

政策(5) 道路交通事故を抑止する。

指標：<sup>39</sup> 道路交通における死傷事故率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目標： 初期値：118件/億台キロ(H14年度)→目標値：108件/億円台キロ(H19年度)

主要施策：「あんしん歩行エリアの整備」「交通安全の確保」

平成16年度実績： 120件/億台キロ(暫定値)

指標：<sup>40</sup> 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

目標： →目標値：約2割、約3割(H19年度)

平成16年度実績： 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

指標：<sup>41</sup> 事故危険箇所対策実施箇所の死傷者事故の抑止率

目標： →目標値：約3割

平成16年度実績： 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

政策(6) 自動車の安全性を高める。

指標：<sup>42</sup> 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)・・・・・・・・

目標： 初期値：3.6%(H12)→目標値：3.2%(H17)

主要施策：「車両の安全基準の拡充・強化」

平成16年実績： 3.2%

政策(7) 事業用自動車の安全運行を確保する。

指標：<sup>43</sup> 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

目標： 初期値：56%(H11年)→目標値：50%(H17年)

主要施策：「自動車運送事業に対する監査体制の強化」

平成16年度実績： 61%(H15)

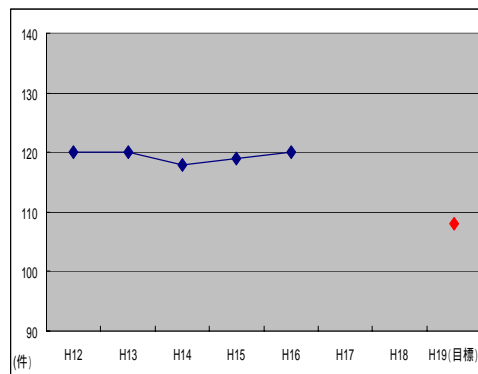
指標<sup>44</sup>以降は次々頁に続く

## 【政策評価の結果の概要】

政策（５） 指標：39 道路交通における死傷事故率

< 目標の達成状況に関する分析 >

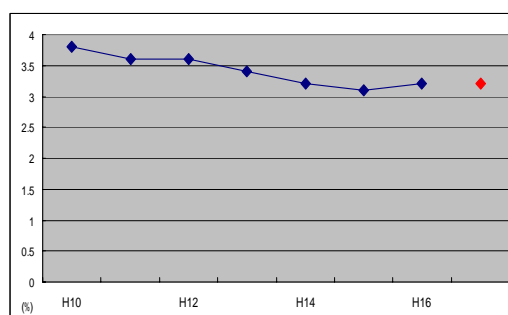
- 平成 16 年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると 2~6 倍（ドイツ:52.0、フランス:19.1、イギリス:43.7、アメリカ:45.6（単位は件/億台キロ。フランスは平成 14 年、アメリカは平成 13 年））。
- 平成 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 16 年の死傷事故率の実績値は 120 件/億台キロと指標は後退した。
- 死傷事故率が前年より減少した都道府県は 24 であり、過半数を超えている。高知（対前年比 6.6%減）、青森（同 5.5%減）、島根（同 5.2%減）の 3 県は大きく減少した。また、死傷事故率ワースト 1,2 の神奈川（対前年比 3.4%減）、東京（同 1.9%減）でも死傷事故率が減少した。



政策（６） 指標：42 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 16 年の実績値は 3.2%であり、目標値を達成した。
- 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。
- 平成 17 年 3 月に、シートベルトの着用を促進するため、現在のシートベルト非着用時に警報する警告灯に加え、警報音により警告する装置を義務付ける基準を公布したところであり、今後、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。



## 【今後の取組の方向性等】

政策（５） 道路交通事故を抑止する。

- 効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路における対策を重点的に実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。
- 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立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組を共有する。
- 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。
- 平成 17 年度より交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設する。

政策（６） 自動車の安全性を高める。

- 死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、特に後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。
- 対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、より精度の高い車両安全対策の効果分析手法の検討を行う。
- チャイルドシートを容易に確実に固定できる「固定機能付きチャイルドシート」に関する基準を導入する。
- 前面衝突時に乗用車が大型車の下へ潜り込むことを防止する、大型車の「フロントアンダーランププロテクター」に関する基準を導入する。

【政策目標 9 交通安全の確保】(前頁から続く)

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られる

【政策の概要と指標・目標値 陸の交通に関する政策】

政策(8) 鉄道の安全を確保する。

指標: 44 遮断機のない踏切道数

45 地方中小鉄道における ATS 設置率

46 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合



目標: 踏切 初期値: 5,928 箇所 (H12 年度) → 目標値: 4,800 箇所 (H17 年度)

ATS 初期値: 92.6% (H12 年度) → 目標値: 100% (H18 年度)

地下 初期値: 61% (H15 年度) → 目標値: 100% (H20 年度)

主要施策: 「第3種及び第4種踏切道への踏切遮断機の設置又は踏切道の除却」

「地方中小鉄道における ATS 設置」「地下鉄道の火災対策設備の整備」

平成 16 年度実績: 5,164 箇所 (踏切)

99.2% (速報値) (ATS)

66% (地下)

< 指標 47、48 については4ページ前を参照 >

政策(11) 道路構造物を適切に維持管理する。

指標: 49 道路構造物保全率

目標: 橋梁 初期値: 86% (H14 年度) → 目標値: 93% (H19 年度)

舗装 初期値: 91% (H14 年度) → 目標値: 91% (平成 14 年度の水準を維持) (H19 年度)

主要施策: 「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」

「点検から補修に至る管理の高度化」

平成 16 年度実績: 86% (橋梁)

94% (舗装)



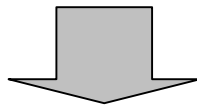
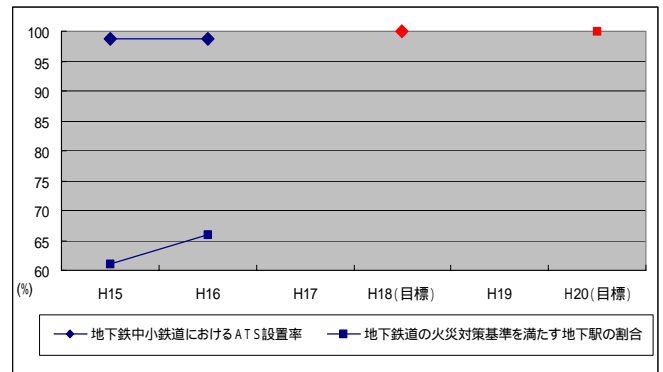
【政策評価の結果の概要】

政策（８） 指標：45 地方中小鉄道における ATS 設置率

指標：46 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 指標45は、平成 16 年度の実績値は 99.2%（速報値）であり、順調に推移している。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。
- ・ 指標46は、平成16年度末に66%の駅において整備が完了しており、順調に整備が進んでいる。



【今後の取組の方向性等】

政策（８）鉄道の安全を確保する。

- ・ 地方中小鉄道における ATS 設置については、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有する ATS 装置の設置を推進する。
- ・ 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ている。今後も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。

【政策目標 10 海上における治安の確保】

海上における犯罪の危害から、生命、財産の安全の確保が図られること

【政策目標 10 概評】

業績指標<sup>50</sup>については、指標は順調であり、引き続き、「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「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」の海上テロ対策を総合的かつ強力に推進していくこととしている。一方、業績指標<sup>51</sup>は低調であるが、薬物・銃器が流出するおそれの高い国及び密航事犯のく犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実施する等により監視取締体制の強化などを図ることとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 海上からのテロによる被害を防止する。

指 標： <sup>50</sup> 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

目 標： 初期値：0（H14 年度）→目標値：0（H16 年度以降毎年度）

主要施策： 「不審船・テロ対応体制の強化」「テロへの警備警戒」

平成 16 年度実績 0 件

政策（2） 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

指 標： <sup>51</sup> 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

目 標： 初期値：20.6（H8 年～H12 年の平均）→目標値：22.0（H14 年～H18 年の平均）

主要施策： 「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」  
「容疑船舶の監視・追尾能力の向上」

平成 16 年度実績： 17.0（H12 年～H16 年の平均）

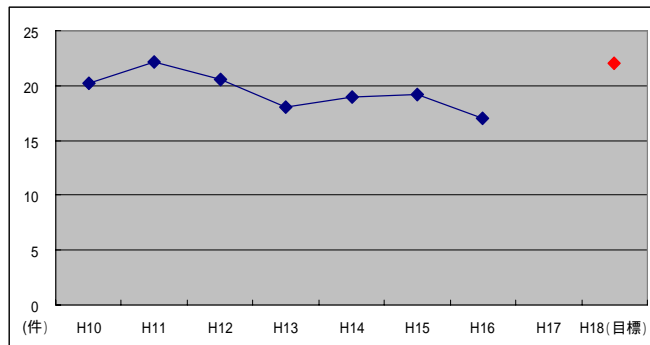


### 【政策評価の結果の概要】

政策(2) 指標：51 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・平成 16 年の薬物・銃器事犯の摘発件数は 19 件で昨年実績より 2 件増加した。しかし、平成 12 年から平成 16 年の平均では前年平均に比べ 2.2 件の減少であり、目標の達成に向けた指標にかかる実績値はほぼ横ばいで、指標の動向は低調である。
- ・目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていることがあげられる。
- ・一方、平成 16 年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携により平成 16 年 6 月、大阪港に入港したキプロス籍コンテナ船(17,933 トン)乗組員等による覚せい剤密輸事件等があげられ、さらには、平成 12 年以降の実績では最大の摘発件数ともなっており、国内関係機関との連携強化等の施策の効果は着実に顕れている。



### 【今後の取組の方向性等】

政策(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

- ・平成 16 年度は、第二、四、六管区海上保安本部に国際刑事課を設置する等の対策を講じており、さらに、薬物・銃器等が流出するおそれの高い国及び密航事犯のく犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか、情報収集活動、国内外関係機関との連携等を推進し、密輸・密航事犯の摘発を図る。

【政策目標 11 船員の災害防止】

船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること

【政策目標 11 概評】

業績指標<sup>52</sup>は順調に推移しているが、船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を対象とした死傷災害防止対策等を一層推進し、船員の災害を防止することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 船員災害を防止する。

指 標： <sup>52</sup> 船員災害発生率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：13.2% (H14 年度) → 目標値：11.2% (H18 年度)

主要施策： 「安全管理体制の整備とその活動の推進」「死傷災害の防止」

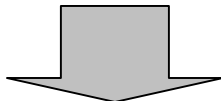
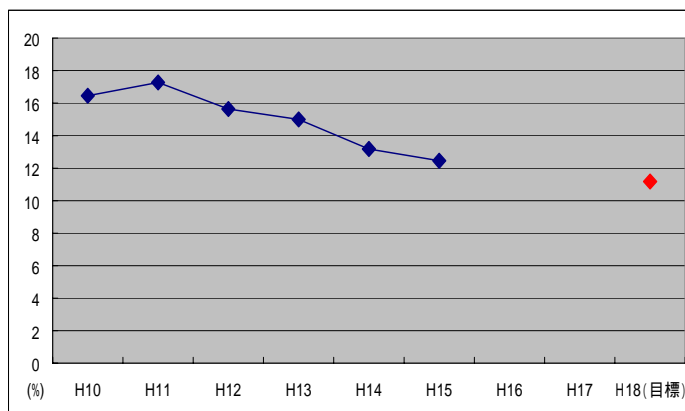
平成 16 年度実績： 12.5 人 (H15)

### 【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標：52 船員災害発生率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 15 年度については、重大災害もなく、業績指標は、目標に向かって順調に低下した。なお、第 7 次船員災害防止基本計画に基づき平成 10 年度から平成 14 年度までの 5 年間に災害発生率を 17% 減少させる目標も達成された。平成 15 年度 12.5% (対平成 9 年度比 32% 減)
- 指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高いものの、平成 15 年度は平成 14 年度に比べ大きく減少しており、これが全体の発生率の減少に効果をもたらしている。また、船員の高齢化が依然として進んでいるため、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。



### 【今後の取組の方向性等】

政策(1) 船員災害を防止する。

- 船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。
- 平成 17 年度船員災害防止実施計画  
第 8 次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成 17 年度船員災害防止実施計画の重点対策(死亡災害の減少等)及び主要対策(海中転落による死亡災害防止対策等)を推進し、死傷災害の発生率(年間千人率)を、対前年度比 4% 減少させることを目標とする。(H18 年度の目標値を達成するためには、死傷災害の発生率を H15 年度から毎年度、前年度に比べ 4% 減少させる必要があるため目標値を 4% 減少と設定した。)

## 【政策目標 12 地球環境の保全】

地球環境保全への取組がなされること

### 【政策目標 12 概評】

政策目標の「地球環境の保全」に向けて、政策の効果は、着実に現れているものの業績指標<sup>54</sup>は、実績が低調であり、CO<sub>2</sub>削減に向けた物流分野における施策の拡充・強化に取り組んでいく必要がある。また、モーダルシフト化率の算定方法については、モーダルシフトへの取組状況を示す指標としては十分ではないとの指摘もあることから、取組状況を反映し得るような指標に見直す必要がある。業績指標<sup>53</sup>については、実績値が目標値を超えていることから、目標年度における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準の設定等について検討する必要がある。業績指標<sup>55-1</sup>、<sup>55-2</sup>のうち建築物は順調に推移しているが、住宅は伸びが緩やかになっており、より一層の努力が必要である。特に民生部門のエネルギー消費量は、一貫して大きく伸張しているため、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を行うこととする省エネルギー法の改正を実施することにより、省エネルギー化を推進することとしている。

### 【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 自動車の燃費を向上させる。

指標: <sup>53</sup> ディーゼル自動車の平均燃費向上率

目標: 初期値: 8% (H11年度) → 目標値: 13% (H17年度)

主要施策: 「省エネ法に基づくトップランナー燃費基準の導入」

平成16年度実績: 19.6% (H15)

政策(2) モーダルシフトを推進する。

指標: <sup>54</sup> 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率

目標: 初期値: 40.4% (H11年度) → 目標値: 47% (H18年度)

主要施策: 「貨物鉄道の利便性の向上」「内航海運の競争力の強化」

「荷主・物流事業者の自主的なモーダルシフトへ向けた取組みの推進」

平成16年度実績: 32.1% (H14)

政策(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する。

指標: <sup>55-1</sup> 住宅の省エネルギー化率

<sup>55-2</sup> 建築物の省エネルギー化率

目標: 住宅関係 初期値: 13.4% (H12年度) → 目標値: 35% (H17年度)

建築物関係 初期値: 34.0% (H11年度) → 目標値: 75% (H17年度)

主要施策: 住宅関係: 「省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務」「省エネ措置等を講じた住宅に対する優遇措置」

建築物関係: 「省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等」「省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置」「官庁施設のグリーン化の推進」

平成16年度実績: 住宅関係 22.8% (H15)

建築物関係 約70% (H15)

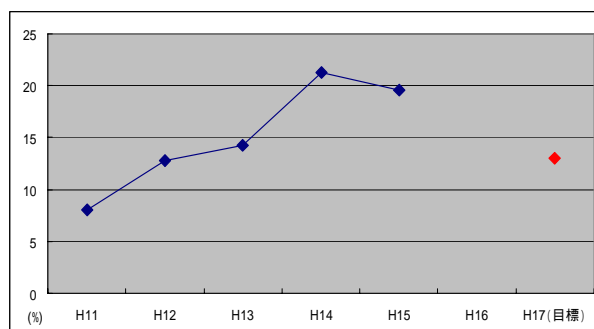


### 【政策評価の結果の概要】

政策（１） 指標： 53 ディーゼル自動車の平均燃費向上率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

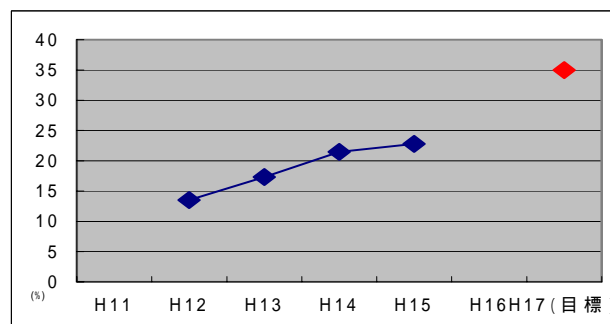
- 平成15年度の実績値は19.6%であり、平成14年度同様、目標値（13%（17年度））を上回る結果となり、順調に推移している。
- これは、省エネ法に基づく燃費基準の目標年度（平成17年度）達成に向けて、燃費性能の高い自動車の普及が進んでいることによるものと考えられる。



政策（３） 指標： 55 - 1 住宅の省エネルギー化率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 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15年度22.8%と向上しているが、目標値に比べて、伸びが緩やかになっており、より一層の努力が必要である。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（１） 自動車の燃費を向上させる。

- 引き続き、ディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握することとする。また、目標年度における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準の設定等について検討を行う。

政策（３） 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する。

- 民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。特に、既存ストックの省エネルギー性能の向上を促進するとともに、一定規模以上の住宅についても非住宅建築物と同様に着実に省エネルギー性能の向上を促進する必要がある。このため、平成17年度から地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、住宅の省エネルギー化等を促進する。
- さらに、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を行うこととし、一定規模以上の建築物の新築・増改築時の届出に加えて、大規模改修時についても省エネルギー措置の届出義務付け等を行うこととする省エネルギー法の改正を実施する。

【政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善】

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること

【政策目標 13 概評】

政策目標の「大気、騒音等に係る生活環境の改善」に向けて、業績指標は順調である。業績指標 **59** は、順調に進捗しており、引き続き、対象となる住宅に居住する住民に対し、補助制度の周知等を図り、工事の実施による環境基準の屋内達成率の向上を図ることとしている。業績指標 **60** は、既に目標を大幅に上回る実績を上げている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 自動車から排出される NO<sub>2</sub>・SPM を減少させる。

指 標： **56** NO<sub>2</sub>・SPM の環境目標達成率・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：NO<sub>2</sub> 64 %（H14 年度） SPM -（H14 年度）

→目標値：NO<sub>2</sub> 約 8 割（H19 年度） SPM 約 6 割（H19 年度）

平成 16 年度実績：     —NO<sub>2</sub> 73%

    SPM 21%

指 標： **57** 最新排出ガス規制適合車の割合

目 標： 初期値：乗用車 6.2%（H12 年度） 貨物車 4.1%（H12 年度）

→目標値：乗用車 40 %（H17 年度） 貨物車 30 %（H17 年度）

主要施策： 「自動車から排出される窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）や浮遊粒子状物質（SPM）の削減を目指し、低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）導入等自動車の低公害化等の施策（ソフト）と道路等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、道路渋滞対策等の推進を図る」

平成 16 年度実績：     —乗用車 27.8%（H15）

    貨物車 8.3%（H15）

政策（2） 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する。

指 標： **58** 夜間騒音要請限度達成率

目 標： 初期値：61%（H14 年度）→目標値：72%（H19 年度）

主要施策： 「道路構造対策」「交通流対策」

平成 16 年度実績： 67%

政策（3） 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する。

指 標： **59** 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

目 標： 初期値：93%（H12 年度）→目標値：95%（H18 年度）

主要施策： 「民家防音工事の推進」「航空機騒音対策の実施」

平成 16 年度実績： 94%

政策（4） シックハウスによる被害を防止する。

指 標： **60** ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

目 標： 初期値：27 %（H 12 年度）→目標値：10 %（H 17 年度）

主要施策： 「シックハウス対策のための技術開発・調査等の推進」「シックハウス対策のための規制」「シックハウス対策のための消費者への情報提供」

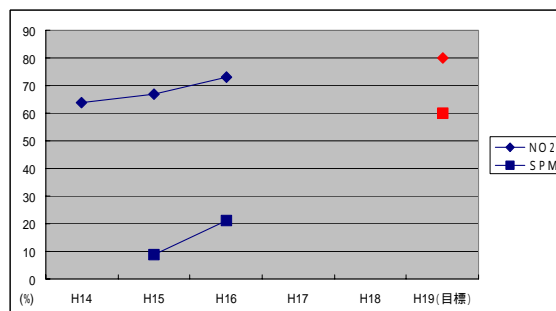
平成 16 年度実績： 2%（速報値）

### 【政策評価の結果の概要】

政策（１） 指標： **56** NO<sub>2</sub>・SPM の環境目標達成率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

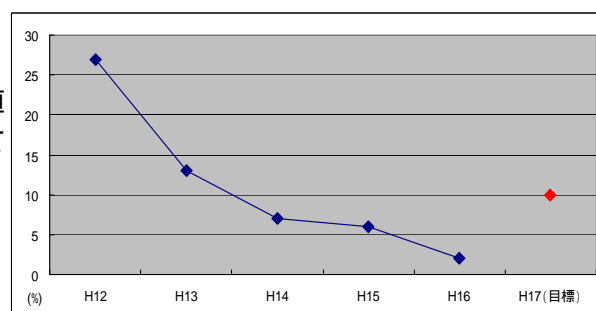
- ・ H15 大気汚染状況報告書より、NO<sub>2</sub>・SPM とともに測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO<sub>2</sub> の環境目標達成率については平成 14 年度実績値 64% に対し、平成 16 年度の実績値が 73% となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPM の環境目標達成率については、前年データで道路寄与分のあった自動車排出ガス測定局のうち、21% について道路寄与分が半減しており、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。



政策（４） 指標： **60** ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 平成 12 年度実態調査の結果（27%）を踏まえ、10 年以内の解消を想定し、平成 17 年度の目標値を 10% に設定したが、住宅性能表示制度においてホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度について評価することで消費者への情報提供を行ってきたことや、H15 年 7 月に施行した建築基準法に基づきホルムアルデヒド等に関する建材、換気設備の規制を行ったことにより、平成 16 年度の実態調査（速報）は 2% と目標値を大幅に下回っており、解消に向けて順調に推移している。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（１） 自動車から排出されるNO<sub>2</sub>・SPM を減少させる。

- ・ 依然として自動車に起因するNO<sub>x</sub>・PM 排出量を削減することが求められていることから、自動車からの排出ガス量を削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施する。
- ・ 自動車NO<sub>x</sub>・PM法では、平成 22 年度までに対策地域内でのNO<sub>2</sub> の環境基準の概ねの達成が課せられていることから、現況の大気質の環境基準等が他の地域に比べ大幅に上回っている地域（環境ワースト地域）を選定し、平成 22 年度の環境基準達成に向けた対策を立案・実施する。

政策（４） シックハウスによる被害を防止する。

- ・ これまでの政策が効果を発揮していることから住宅・非住宅に係るホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を継続する。

### 【政策目標 14 良好な自然環境の保全、再生及び創出】

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

### 【政策目標 14 概評】

政策目標の「良好な自然環境の保全、再生及び創出」に向けて、政策の効果は着実に現れてきている。業績指標<sup>61</sup>は、順調に推移しており、引き続き、土砂管理対策により砂浜の創出に努めるとともに、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。業績指標<sup>62</sup>、<sup>63</sup>は、実績は伸びないものの、事業は進捗していることから、数年遅れて指標の数値が向上する見込みである。特に<sup>62</sup>は、目標値と比べて伸びは低いが、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、今後の推移を見守る必要がある。

### 【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 失われた水辺を再生する。

指 標： <sup>61</sup> 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： 初期値：0（H14 年度）→目標値：約 2 割（H19 年度）

主要施策： 「渚の創生事業」「自然再生、多自然型川づくり等」

平成 16 年度実績： 8%

政策（2） 失われた湿地・干潟を再生する。

指 標： <sup>62</sup> 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合

目 標： 初期値：約 2 割（H14 年度）→目標値：約 3 割（H19 年度）

主要施策： 「河川における湿地・干潟の再生」「港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出」

平成 16 年度実績： 約 2 割

政策（3） 都市域における自然環境を再生する。

指 標： <sup>63</sup> 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

目 標： 初期値：0 ha（H14 年度）→目標値：2,400ha（H19 年度）

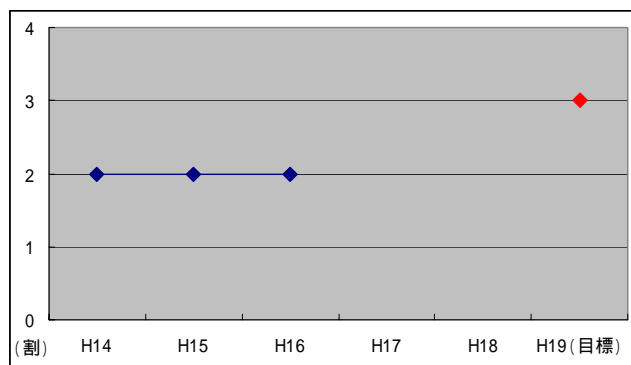
主要施策： 「自然再生緑地整備事業の推進」「緑地保全事業の推進」「港湾環境整備事業の推進」

平成 16 年度実績： 約 700ha（速報値）

### 【政策評価の結果の概要】

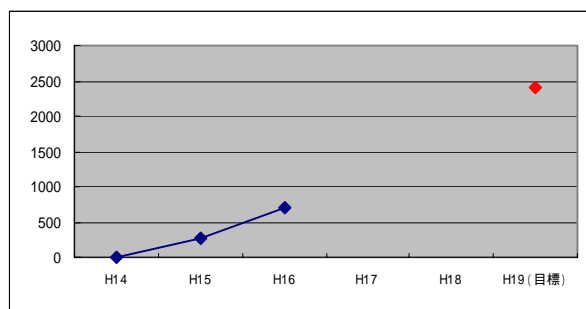
政策（２） 指標：62 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合  
< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 自然再生事業等により着実に干潟等の保全再生等を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次（H19）に向けて事業の進捗が図られている。



政策（３） 指標：63 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地  
< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、H16年度末現在で約700haであり、指標のベースとなる公園・緑地の規模がある程度まとまった規模であることやNPO等関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（２） 失われた湿地・干潟を再生する。

- ・ 平成14年度から自然再生事業を創設し、松浦川、釧路川等において湿地の再生を、境泉北港、尾道系崎港等において干潟の再生を行っているところであり、引き続き自然再生事業を着実に推進していく。今後、現地底質土及び港湾浚渫土の有効活用による海域環境改善の効果を把握するため、また、泥質干潟の環境改善に有効かつ効果的な干潟再生手法を確立するため、現地干潟造成実験を実施する。

政策（３） 都市域における自然環境を再生する。

- ・ 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。
- ・ H16年度までに港湾緑地の整備を全国約120港で実施しており、さらに、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。
- ・ また、平成17年度からは良好な景観形成・向上の取組を支援するため、緑地環境整備総合支援事業の対象都市について「景観計画が策定済み又は策定中の都市」を追加する等の拡充を行う。

【政策目標 15 良好な水環境への改善】

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること

【政策目標 15 概評】

業績指標<sup>64</sup>については、順調に推移している一方、業績指標<sup>65</sup>については、平成 15 年度を見る限り、増加している。高度処理については、三大湾や指定湖沼等の水質改善が悪いため、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、高度処理共同負担事業制度を創設したところであり、今後、より効率的に高度処理の推進が図られると見込まれる。なお、業績指標<sup>65</sup>については、気象・海象等の影響も受けるため、目標年次までの中期的な実績値の推移により評価する必要がある。業績指標<sup>66</sup>は、十分な進捗を見ていない状況であり、概ね、10年後の100%達成（合流式下水道の区域の面積が大きな都市については、概ね20年後）に向けて一層の制度の充実が必要である。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 水質保全上重要な地域における水質を改善する。

指 標： <sup>64</sup> 環境基準達成のための高度処理人口普及率・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：11 %（H14 年度）→目標値：17 %（H19 年度）

主要施策： 「高度処理の普及促進」

平成 16 年度実績： 12 %（H15）

指 標： <sup>65</sup> 港内青潮等発生期間の短縮

目 標： 初期値：0 %（H14 年度）→目標値：H14 比約 5 %減（H19 年度）

主要施策： 「閉鎖性海域における水環境の改善」

平成 16 年度実績： 5 %増（H15）

政策（2） 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する。

指 標： <sup>66</sup> 合流式下水道改善率・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：15 %（H14 年度）→目標値：40 %（H19 年度）

主要施策： 「合流式下水道の改善」

平成 16 年度実績： 15.3%（H15）

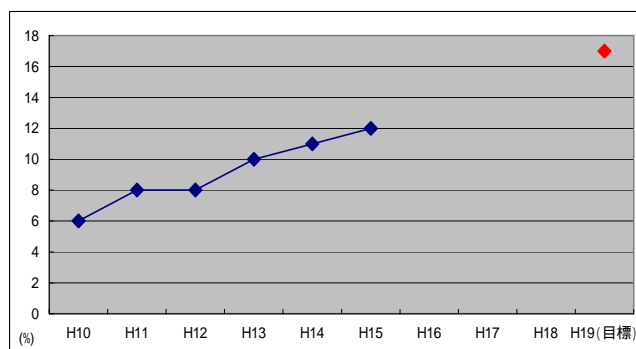


### 【政策評価の結果の概要】

政策（１） 指標： **64** 環境基準達成のための高度処理人口普及率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

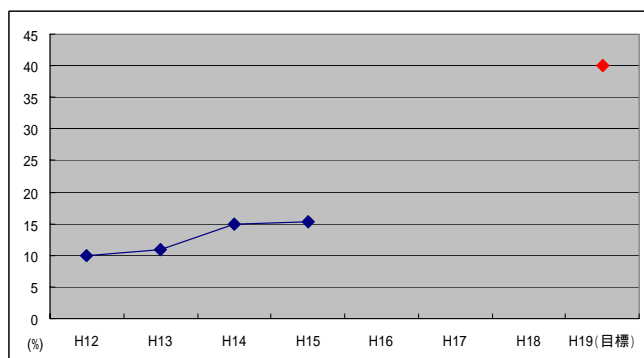
- 高度処理人口普及率は着実に上昇してきているが、平成 15 年度の実績値は 12%と依然として低い状態である。三大湾や指定湖沼等の水質改善は河川に比較して進んでいない（三大湾 6 割、河川 9 割）ことから、引き続き高度処理の普及促進を図る必要がある。



政策（２） 指標： **66** 合流式下水道改善率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成15年度の実績値は15.3%であり、十分な進捗をみていない状況である。これは、合流式下水道の改善にあたって所要の調査やモニタリングを実施してきたためである。
- 平成16年度末までにほとんどの市町村で合流式下水道緊急改善計画を策定したため、今後整備率が上昇する見込みである。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（１） 水質保全上重要な地域における水質を改善する。

- 高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域の水質改善状況が悪く、これを改善するため下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画（流総計画）制度を抜本的に見直し、都道府県が策定する流総計画に基づき、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、「高度処理共同負担事業制度」を創設し、より効率的に高度処理の推進を図る。（下水道法の一部を改正）

政策（２） 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する。

- 合流式下水道の改善は依然として図られていない状況が残っており、今後概ね 10 年（合流式下水道の区域の面積が大きな都市については概ね 20 年以内）で改善率 100%を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する。

## 【政策目標 16 循環型社会の形成】

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

### 【政策目標 16 概評】

政策目標の「循環型社会の形成」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標<sup>68</sup>は、平成16年度速報値で目標値を超えており、加えて平成17年1月に自動車リサイクル法が施行され、リサイクル部品をとりまく環境が大きく変化したので、今後の法施行後の動向を踏まえ可能な限り早急に目標値の見直し等、検討を行う必要がある。業績指標<sup>70</sup>は、順調に推移しているが、平成15年3月に循環型社会形成推進基本計画が策定されるなど、循環型社会の形成に向けた更なる取組が求められている。

### 【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 建設工事のリサイクルを推進する。

指標: <sup>67</sup> 直轄工事におけるリサイクル率

目標: 初期値: As 99.7% (H12年度) Co 97% (H12年度) 木材 75% (H12年度)  
→目標値: 100% (H17年度)

主要施策: 「直轄工事に係る各種建設副産物の排出抑制、再生利用等の推進」

平成16年度実績: As 99.4% (H14年度) Co 97% (H14年度) 木材 71% (H14年度)

政策(2) 自動車のリサイクルを推進する。

指標: <sup>68</sup> リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

目標: 初期値: 64.8% (H12年度) →目標値: 80% (H17年度)

主要施策: 「リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインの周知」

平成16年度実績: 87.6%

政策(3) 海面処分場の容量を確保する。

指標: <sup>69</sup> 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: 初期値: 100% (H14年度) →目標値: 100% (H16年度以降毎年)

主要施策: 「廃棄物海面処分場の整備」

平成16年度実績: 100% (暫定値)

政策(4) 循環資源の輸送コストを低減する。

指標: <sup>70</sup> 循環資源国内輸送コスト低減率

目標: 初期値: 0 (H14年度) →目標値: H14比1割減 (H19年度)

主要施策: 「循環資源の円滑な取扱いの促進」「官民の連携促進」「静脈物流基盤の整備等」

平成16年度実績: 7%減

政策(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する。

指標: <sup>71</sup> 下水汚泥のリサイクル率

目標: 初期値: 60% (H14年度) →目標値: 68% (H19年度)

主要施策: 「下水汚泥の再資源化と広域処理の推進」

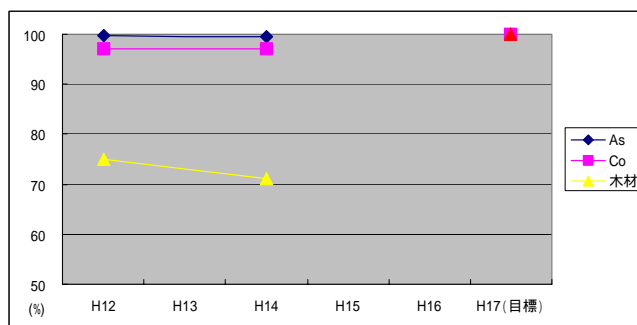
平成16年度実績: 64% (H15)

## 【政策評価の結果の概要】

### 政策（１） 指標：67 直轄工事におけるリサイクル率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

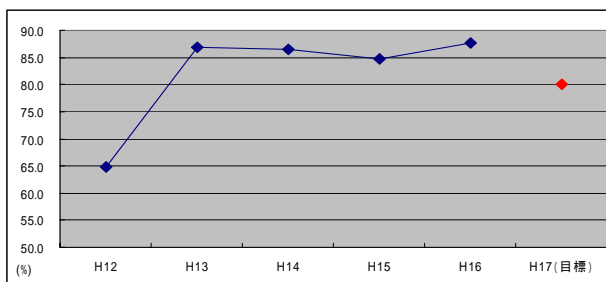
- ・ アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については平成 14 年度までに概ね 100%を達成している。
- ・ アスファルト・コンクリート塊については、その高い再資源化率を維持するために、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクルをどのように進めていくかが課題となっている。
- ・ 排出されたコンクリート塊は、当面は路盤材として主に利用が見込まれる。一方、H17年3月にコンクリート用再生骨材がJIS化され、新たな利用が見込まれている。
- ・ また、建設発生木材については、平成 14 年度までに概ね 70%台を維持している。建設発生木材を再資源化（破碎）したチップを、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等のマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルしているが、これらチップの需要量及び利用用途が限定的であることから、建設発生木材の再資源化率が低迷していると考えられる。



### 政策（２） 指標：68 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 平成16年度の実績（速報）値は87.6%であり目標値を大幅に上回った。
- ・ 達成要因としては、リサイクル部品の活用が廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着してきていることや環境に対する自動車ユーザーの意識の変化などが考えられる。



## 【今後の取組の方向性等】

### 政策（１） 建設工事のリサイクルを推進する。

- ・ 平成14年度より建設リサイクル法が完全施行され、それと同時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、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、理解と参画の推進の7つに整理し、順次実施しているところである。アスファルト・コンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等を進める。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を推進する。
- ・ また、建設発生木材に関しては、千葉県をモデルとして建設発生木材リサイクル促進行動計画の策定に向けて検討を進め、リサイクルの推進を図るほか、建設リサイクル推進計画2002（H14.5/30に策定）のフォローアップにより計画の実施を図る。

### 政策（２） 自動車のリサイクルを推進する。

- ・ 自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからのフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的に取り組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。また、平成17年1月に自動車リサイクル法が施行され、リサイクル部品をとりまく環境が大きく変化したとともに、既に平成13年度において目標値に達していることから、今後の法施行後の動向を踏まえ、将来的には、100%を目指して、可能な限り早急に目標値の見直し等、検討を行うこととする。

【政策目標 17 広域的モビリティの確保】

全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること

【政策目標 17 概評】

業績指標<sup>73</sup>は、平成 16 年 3 月に九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）の開業や、JR 東海の品川新駅の開業等を含む平成 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により、目標を達成した状況にある。業績指標<sup>74</sup>は、平成 16 年度の速報値ベースでは昨年度より 2.5%減であり、今後の指標の動向を注視していく必要がある。なお、羽田空港の再拡張事業を 2000 年代後半までの供用開始を目処に推進している。業績指標<sup>72</sup>については、前年度から横ばいであるが、渋滞解消のため社会実験の効果が確認されていることから、今後の動向を見守る必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する。

指 標： <sup>72</sup> 規格の高い道路を使う割合・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：13%（H14 年度）→目標値：15%（H19 年度）

主要施策： 「規格の高い道路のネットワーク構築」「多様で弾力的な料金施策への取組」  
「スマート IC の活用等による追加 IC の整備促進」

平成 16 年度実績： 13 %

政策（2） 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速度化を推進する。

指 標： <sup>73</sup> 5 大都市圏からの鉄道利用所要時間が 3 時間以内である鉄道路線延長

目 標： 初期値：14,800km（H12 年度）→目標値：15,200km（H20 年度）

主要施策： 「新幹線鉄道の整備」「幹線鉄道の高速度化の推進」

平成 16 年度実績： 15,200 km

政策（3） 国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

指 標： <sup>74</sup> 国内航空サービス提供レベル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 1,294 億座席キロ（H14 年度）→目標値：1,500 億座席キロ（H19 年度）

主要施策： 「航空サービスの充実」

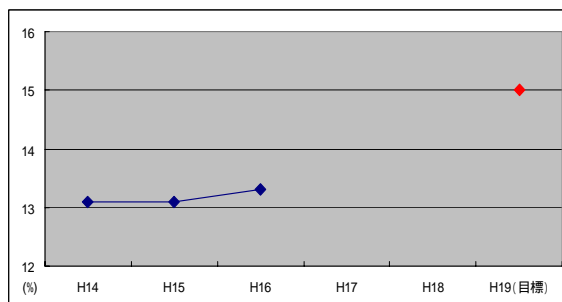
平成 16 年度実績： 1,293 億座席キロ（暦年速報値）

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標：72 規格の高い道路を使う割合

<目標の達成状況に関する分析>

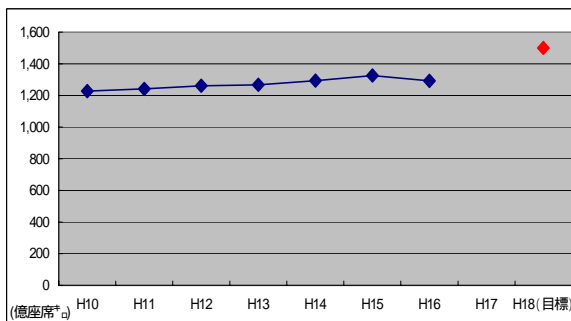
- ・ 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(以下「高速道路等」)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要である
- ・ 規格の高い道路を使う割合の実績値は13%であり、前年度からは横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは若干増加している。
- ・ 高速道路等に並行する道路が渋滞している箇所など、全国41箇所料金社会実験を実施し、規格の高い道路を使う割合が増加し、周辺道路の交通量が減少することを確認した。
- ・ とぎれた高速道路等を結び、ネットワークを形成することで、路線全体の利用促進につながる事例もある。



政策（3） 指標：74 国内航空サービス提供レベル

<目標の達成状況に関する分析>

- ・ 国内航空サービス提供レベルの平成16年度の実績値は集計中であるが、平成16年の速報値は1,293億座席キロであり、平成15年度の実績値と比較すると2.5%減少している。
- ・ 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、度重なる台風の接近による欠航等の外部要因や、国内線における大型航空機の主流がボーイング747からボーイング777にシフトしてきており、1機当たりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する。

- ・ 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。
- ・ 弾力的な料金設定の本格実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施する。
- ・ ETCを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施する。
- ・ 「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」を実施する。
- ・ 平成16年度に実施した「SA・PAに接続するスマートICの社会実験に引き続き、スマートICの社会実験の拡充を図る。

政策（3） 国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

- ・ 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を2000年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の28.5万回/年(391便/日に相当)から40.7万回/年(557便/日に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。
- ・ 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、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
- ・ 航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。



【政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化】(次々頁に続く)

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

【政策目標 18 概評】

政策目標の「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標[75]は、国際海上コンテナターミナル等の供用により着実に低減している。業績指標[76]は、平成15年度はイラク戦争やSARS(新型肺炎)などの影響により落ち込んだが、平成16年の速報値ベースでは昨年度より増加した。業績指標[77]は、平成16年度ベースで横這いであるが、平成17年2月26日に打ち上げられた運輸多目的衛星(MTSAT)新1号機関連は総合調整作業を実施中であり、運用開始後に指標の進捗が見込まれる。業績指標[83]は、平成16年度に東海環状自動車道(豊田JCT~美濃関JCT)をはじめ86km供用したことにより順調に推移している。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する。


指標: [75] 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

目標: 初期値: - (H14年度) → 目標値: H14年度比5%減 (H19年度)

主要施策: 「スーパー中樞港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化」

平成16年度実績: H14年度比2.1%減

政策(2) 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。

指標: [76] 国際航空サービス提供レベル..... 

目標: 初期値: 国際航空旅客3,435億座席キロ(H14年度) 貨物215億トンキロ(H14年度)  
→ 目標値: 国際航空旅客4,800億座席キロ(H19年度) 貨物300億トンキロ(H19年度)

主要施策: 「国際拠点空港等の整備の推進」

平成16年度実績: 国際航空旅客3,510億座席キロ(暦年速報値)  
貨物226億トンキロ(暦年速報値)

政策(3) 国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する。

指標: [77] 国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

目標: 初期値: 51% (H14年) → 目標値: 100% (H19年)

主要施策: 「航空保安施設の整備」


平成16年実績: 51%

政策(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する。

指標: [78] ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間短縮

目標: 初期値: 180分(東京湾)(H14年度)  
→ 目標値: 150分(H14年度に比べ約15%短縮)(東京湾)(H19年度)

平成16年度実績: 171分(東京湾)

指標: [79] 船舶航行のボトルネック解消率..... 

目標: 初期値: 75% (H12年度) → 目標値: 90% (H18年度)

平成16年度実績: 81%

主要施策: 「次世代型航行支援システム等航路標識の整備」「海上交通センター等の拡充」  
「主要国際幹線航路の整備及び保全」

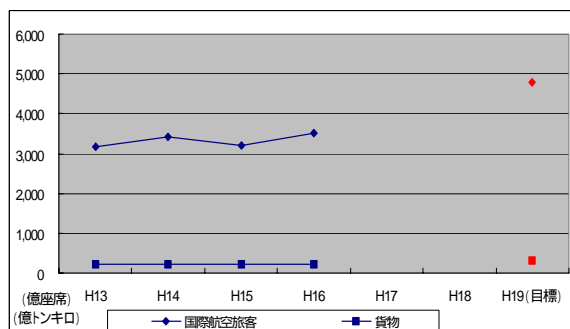
< 指標: [80]以降は次々頁参照 >



### 【政策評価の結果の概要】

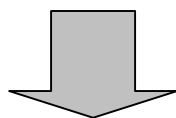
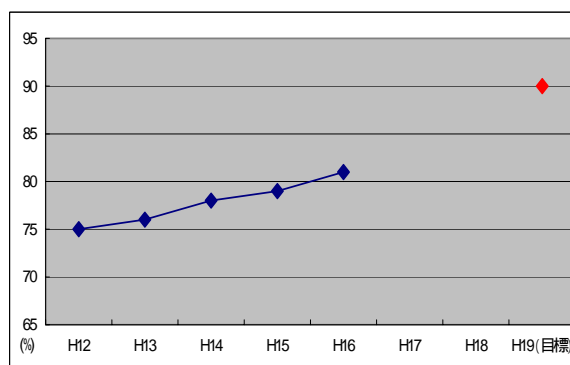
政策（２） 指標：76 国際航空サービス提供レベル  
< 目標の達成状況に関する分析 >

- 国際航空サービス提供レベルの平成16年度実績値は集計中であるが、平成16年の速報値は、旅客3,510億座席キロ（対15年比9.5%増加）、貨物226億トンキロ（同3.7%増加）となっている。
- 平成15年度は、平成15年3月に開戦したイラク戦争や同年4月以降のSARS（新型肺炎）、鳥インフルエンザ等の影響の拡大、深刻化により需要が減少し、航空輸送サービス提供量が減少又は微増となったと考えられるが、需要の回復により航空輸送サービス提供量も増加に向かっているものと考えられる。



政策（４） 指標：79 船舶航行のボトルネック解消率  
< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成16年度は、4航路において整備・保全を実施し、ボトルネック解消率は、81%となり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（２） 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。

- 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。
- 東京国際空港（羽田）において、再拡張事業の現地着工及びPFI手法による国際線地区を整備する。
- 関西国際空港二期事業について、2007年限定供用に向けて整備を推進する。

政策（４） ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する。

- 当面の目標として、東京湾において、AIS（船舶自動識別装置）等を活用して的確な航行官制・情報提供を実施すると共に、海上交通安全法の官制と港則法の官制の連携（平成18年度予定）を図ること等により、平成19年度を目途に、東京湾口から東京港までの航行時間を平成14年度に比べ約15%（約30分）短縮することとする。
- 国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するものであるため、引き続き主要国際幹線航路の整備を進める。

【政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化】(前頁から続く)

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる。


指標: **80** 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)

目標: 初期値: 1 空港(H12年度) 目標値: 2 空港(H18年度)

主要施策: 「空港アクセス鉄道の整備」

平成16年度実績: 2 空港

政策(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する。


指標: **81** 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率..... 

目標: 初期値: 59%(H14年度) 目標値: 68%(H19年度)

主要施策: 「拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備」

平成16年度実績: 61%

政策(7) 都市再生を促進する。

指標: **82** 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量..... 

目標: 初期値: 1250 ha(H15年度) 目標値: 2,500 ha(H19年度)

主要施策: 「良好な市街地環境の整備」

平成16年度実績: 1,510 ha

政策(8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する。

指標: **83** 三大都市圏の環状道路整備率

目標: 初期値: 35%(H14年度) 目標値: 60%(H19年度)

主要施策: 「三大都市圏環状道路の整備」

平成16年度実績: 42%

政策(9) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上を図る。

指標: **84** 都市機能更新率

目標: 初期値: 31.8%(H15年度) 目標値: 36%(H20年度)

主要施策: 「市街地再開発の推進」

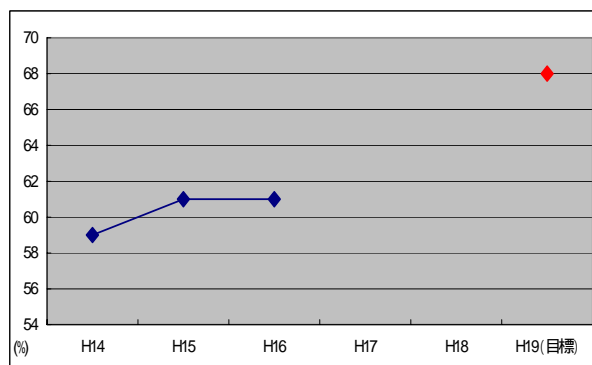
平成16年度実績: 32.8%

### 【政策評価の結果の概要】

政策（６） 指標：81 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

< 目標の達成状況に関する分析 >

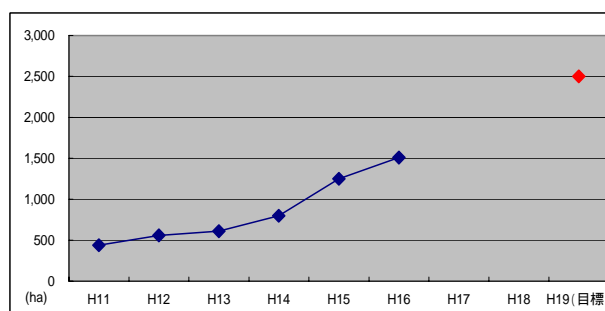
- ・アクセス率については、平成14年度末の59%が平成16年度末に61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。特に、平成9年度からの7年間で30%から61%と倍増している。
- ・指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの91%（H13年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の84%（H13年度末）に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。
- ・なお、外貿コンテナを取り扱う拠点的な港湾（35箇所）のうち3割以上は、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていなかった。



政策（７） 指標：82 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・平成16年度の実績値は1,510haであり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。



### 【今後の取組の方向性等】

政策（６） 空港・港湾・道路等の連携を強化する。

- ・今後とも国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。
- ・拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両（総重量44t、車高4.1m）が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図り、未達成のアクセス道路についても、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努める。

政策（７） 都市再生を促進する。

- ・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進めており、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。

【政策目標 19 物流の効率化】

利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること

【政策目標 19 概評】

政策目標の「物流の効率化」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標<sup>85</sup>については、平成 16 年度に横ばいではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。業績指標<sup>86</sup>は、順調にコスト縮減が図られている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 複合一貫輸送を促進する。



指 標： <sup>85</sup> 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： 初期値：75%（H12 年度）→目標値：80%（H18 年度）

主要施策： 「複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備」

平成 16 年度実績： 79 %

政策（2） 国内海上輸送コストを低減させる。

指 標： <sup>86</sup> フェリー等国内貨物輸送コスト低減率・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：0%（H14 年度）→目標値：H14 年度比 4%減（H19 年度）

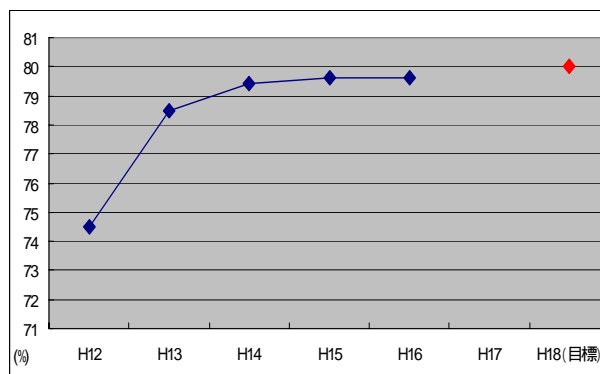
主要施策： 「複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備」

平成 16 年度実績：H14 年度比 1.5%減

### 【政策評価の結果の概要】

政策（１） 指標： **85** 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率  
< 目標の達成状況に関する分析 >

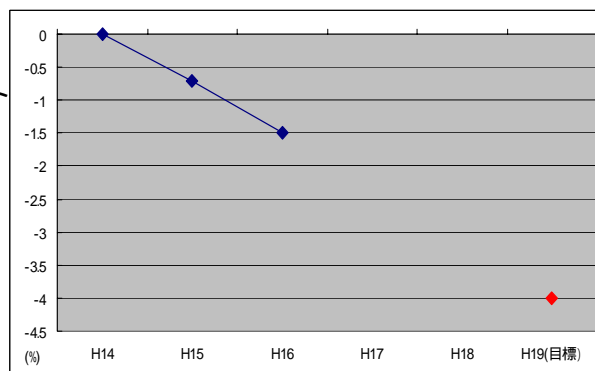
- ・ 国内が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成16年度の実績値は昨年同様79%ではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。平成16年度には、広島港出島地区でバース整備が行われた他、中津港において新たに複合一貫ターミナルを供用した。



政策（２） 指標： **86** フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 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%減となっており、年々コスト削減が図られている。
- ・ 平成16年度においては、4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。



### 【今後の取組】

政策（１） 複合一貫輸送を促進する。

- ・ 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共に、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。

政策（２） 国内海上輸送コストを低減させる。

- ・ 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。

## 【政策目標 20 都市交通の快適性、利便性の向上】

都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力である都市生活空間が形成されること

### 【政策目標 20 概評】

政策目標の「都市交通の快適性、利便性の向上」に向けて、各業績指標は概ね順調に現れている。業績指標 87、88、89 は、順調に推移している。業績指標 90 は、順調であり、地域ニーズを考慮しつつ、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策を実施する。業績指標 91 は、目標に向け順調に伸びており、ETC の利用率の向上に伴う専用レーン数の順次拡大、多様で弾力的な料金施策の実施等を引き続き行う。業績指標 92 は、路上工事情報のリアルタイム化等の道路利用者への情報提供の充実や、東京 23 区における「不人気投票」の実施、路上工事モニターによる工事実施状況のチェック等の外部評価の強化を図ることで、目標以上の縮減を達成したものである。

### 【政策の概要と指標・目標値】

#### ■政策(1) 都市鉄道網を充実させる。

指標： 87 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長

目標： 初期値：東京圏 2,273 (内、複々線区間 198) 大阪圏 1,513 (内、複々線区間 135) 名古屋圏 940 (内、複々線区間 2) (H12 年度)

→目標値：東京圏 2,387 (内、複々線区間 221) 大阪圏 1,565 (内、複々線区間 135) 名古屋圏 973 (内、複々線区間 2) (H18 年度)

平成 16 年度実績： 東京圏 2,292 大阪圏 1,523 名古屋圏 957 ②

指標： 88 都市鉄道(東京圏)の混雑率

目標： 初期値：176% (H12 年度) →目標値：165% (H18 年度)

主要施策： 「都市鉄道の整備」

平成 16 年度実績： 171% ⑤

#### ■政策(2) バスの利便性を向上させる。

指標： 89 バスの利便性向上に資する事業者の取組

①バスロケーションシステムが導入された系統数

②コミュニティバスの運行に取り組む事業者数

③バスカードを導入したバス車両の割合

目標： ①初期値：3,534 系統 (H13 年度) →目標値：4,000 系統 (H18 年度)

②初期値：131 業者 (H13 年度) →目標値：330 業者 (H18 年度)

③初期値：63.4% (H13 年度) →目標値：75% (H18 年度)

主要施策： 「バス等公共交通機関の利用促進等、都市交通の安全・円滑化に資する事業に対する補助」

「バス利用促進等総合対策事業」「最適経路選択支援システムの構築」

平成 16 年度実績： 3,942 系統 (H15)、310 業者 (H16)、66.5% (H15) ②

#### ■政策(3) 都市内の交通渋滞を緩和する。

指標： 90 道路渋滞による損失時間

目標： 初期値：38.1 億人時間/年 (H14 年度) →38.1 億人時間/年を約 1 割削減 (H19 年度)

平成 16 年度実績： 36.9 億人時間/年 ①

指標： 91 ETC 利用率

目標： 初期値：5% (H14 年度) →目標値：70% (H18 年春)

平成 17 年春実績： 47% (日別データ:平成 17 年 6 月 16 日) ①

指標： 92 路上工事時間の縮減率

目標： 初期値：201 時間/km・年 (H14 年度) →目標値：201 時間/km・年を約 2 割削減 (H18 年度)

主要政策： 「渋滞対策の推進」「ETC の利用促進・活用推進」「路上工事時間の縮減」

平成 16 年度実績： 143 時間/km・年 ①

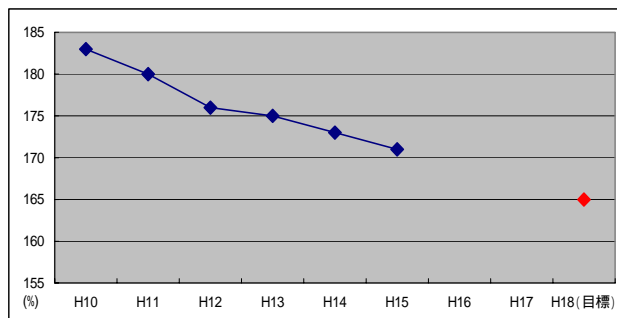


## 【政策評価の結果の概要】

### 政策（１） 指標：88 都市鉄道（東京圏）の混雑率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

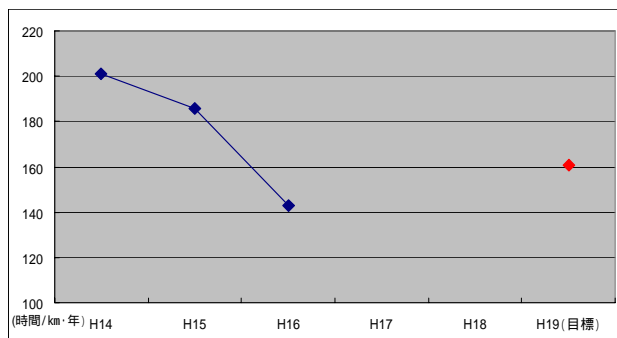
- 混雑率に関しては、低下する傾向にあるが今後の指標の動向を注視する必要がある。新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低迷、少子化に伴う通勤・通学客の減少等による輸送需要の減少と相まって混雑率の低減が図られている。具体例を挙げると、東京圏ではこの5年間で輸送力が1.8%増強された一方で、輸送量は4.5%ほど減少している。ただし、路線を個別に見ると200%を超える混雑の激しい区間もあり、これらについては、引き続き、混雑緩和を図っていく必要がある。



### 政策（３） 指標：92 路上工事時間の縮減率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成14年度実績値201時間/km・年に対して平成16年度の実績は143時間/km・年（29%減）となり、指標としては、目標以上の縮減を達成した。
- 地方部においては、路上工事の約7割を道路補修工事が占めており、より一層の路上工事縮減を進めるためには、道路補修工事の更なるマネジメントが必要である。



## 【今後の取組の方向性等】

### 政策（１） 都市鉄道網を充実させる。

- 混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心にして高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする。
- 加えて、相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。

### 政策（３） 都市内の交通渋滞を緩和する。

- さらなる路上工事縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する。また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取り組みを推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、引き続き、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力が必要である。

## 【政策目標 21 地域交通確保】

地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること

## 【政策目標 21 概評】

業績指標「93」、「94」は、順調に初期値を維持しており、今後とも地域の交通に支障が生じないよう支援を行う。業績指標「95」は、順調ではないが、これは、本土—離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって搭乗率が3割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により航空輸送が維持できない離島が存在することによるものである。引き続き、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ることとしている。

## 【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 地方バス路線を維持する。

指 標： 「93」 地方バス路線の維持率・・



目 標： 初期値：96 %（H14 年度）→目標値：100 %（H20 年度）

主要施策： 「生活交通路線維持対策の実施」

平成 16 年度実績： 98 % ②

政策（2） 離島航路を維持する。

指 標： 「94」 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

目 標： 初期値：72 %（H14 年度）→目標値：72 %（H17 年度）

主要施策： 「離島航路維持対策の実施」

平成 16 年度実績： 72 % ②

政策（3） 離島航空路を維持する。

指 標： 「95」 生活手段として航空輸送が必要である離島のうち輸送が維持されている離島の割合

目 標： 初期値：100 %（H12 年度）→目標値：100 %（H17 年度）

主要施策： 「離島航空路線維持対策の実施」

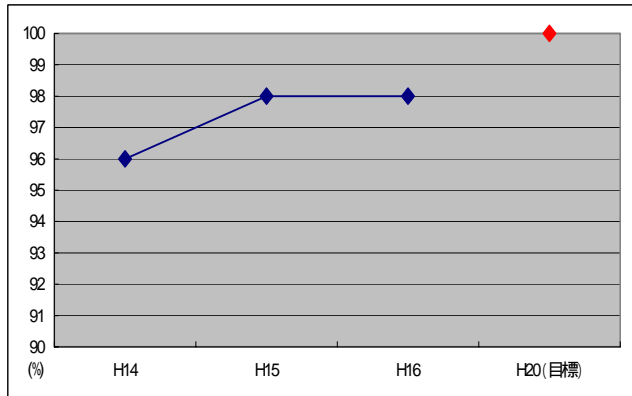
平成 16 年度実績： 96 % ⑤



### 【政策評価の結果の概要】

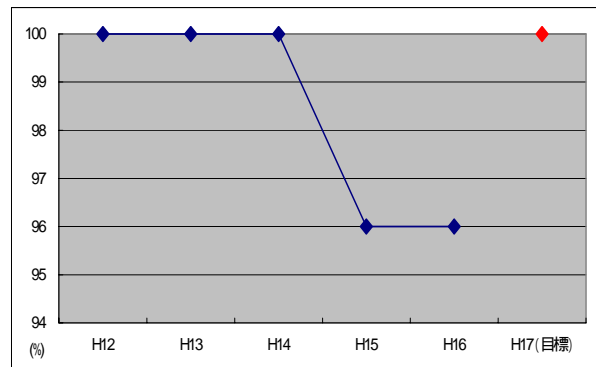
#### 政策（１） 指標：93 地方バス路線維持率 <目標の達成状況に関する分析>

- 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16年度の実績値は98%である。これは、国が承認した平成15年9月末の路線数2,150路線のうち、平成17年3月末までに50路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似システムの再編（26路線）、運行経路の変更（2路線）、利用者の減少（22路線）によるもので、実質的には利用者の利便性は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で推移している。



#### 政策（３） 指標：95 生活手段として航空輸送が必要である離島のうち輸送が維持されている離島の割合 <目標の達成状況に関する分析>

- 平成16年度時点では、28の離島のうち27の離島で航空輸送を維持しているところ。
- 離島航空路線運航費補助の対象として航空事業者から申請のある路線については、全路線について補助を実施している。
- 一部の離島路線では、本土－離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により航空輸送が維持できない離島が存在する。
- 離島路線を運航する航空会社10社中5社は経常赤字を計上する（平成15年度）など、苦しい経営状況にある。



### 【今後の取組の方向性等】

#### 政策（１） 地方バス路線を維持する。

- 乗合バス事業における経営状況は大変厳しく、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難な状況にあるが、地域の生活交通に支障が生じないよう、国土交通省としても地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。

#### 政策（３） 離島航空路を維持する。

- 平成15年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることとし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。

## 【政策目標 22 地域間交流、観光交流等内外交流の推進】

地域間交流、観光交流等の国内外交流の推進が促進され、地域や経済の活性化が図られること

### 【政策目標 22 概評】

業績指標<sup>96</sup>は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少したが、16年度は順調に推移しており、施策は効果を上げている。引き続き、ビジット・ジャパン・キャンペーンや、通案内業法及び外客誘致法の改正により、①民間組織が創意工夫を活かして行う魅力ある観光地の整備の促進、②公共交通機関における外国語による案内表示等の促進など、外国人観光旅行客の来訪促進のための措置を講ずる。業績指標<sup>97</sup>は、目標設定時から減少しており、目標を達成するためには、指標の大きな伸びが必要である。業績指標<sup>99</sup>はダムの年間利用者の現地調査を平成15年度に実施したところ、利用者数の増加にはまだ至っていない。このため、水源地域ビジョンにおけるハード整備を完了していくことや、ソフト施策の継続的な取り組みが必要である。

### 【政策の概要と指標・目標値】

#### 政策(1) 外国人旅行者の訪日を促進する。

指 標： <sup>96</sup> 訪日外国人旅行者数

目 標： 初期値：476万人(H12年度)→目標値：743万人(H18年度)

主要施策： 「ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施」「魅力ある観光交流空間づくりの推進」

平成16年度実績： 614万人 ①

#### 政策(2) 国民の観光を促進する。

指 標： <sup>97</sup> 国民一人あたりの平均宿泊旅行回数

目 標： 初期値：1.52回(H12年度)→目標値：2回(H18年度)

主要施策： 「連続休暇取得による旅行需要送出のための環境整備」「国民の長期家族旅行の推進を図るためのモニターツアー実施等休暇取得推進に向けたキャンペーン」

平成16年度実績： 1.18回 ⑤

#### 政策(3) 国営公園の利用を促進する。

指 標： <sup>98</sup> 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

目 標： 初期値：全国民の5人に1人が利用(H14年度)→目標値：全国民の4人に1人が利用(H19年度)

主要施策： 「国営公園の整備」「国営公園の管理」

平成16年度実績： 全国民の4.5人に一人が利用(速報値) ②

#### 政策(4) ダム周辺施設等の利用を促進する。

指 標： <sup>99</sup> 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

目 標： 初期値：499万人(H12年度)→目標値：621万人(H18年度)

主要施策： 「ダム湖周辺整備の促進」「ダム周辺施設の利活用、上下流交流の推進」

平成16年度実績： 442万人(H15) ④

#### 政策(5) 地域の交流を促進する。

指 標： <sup>100</sup> 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道を連絡する割合

目 標： 初期値：72%(H14年度)→目標値：77%(H19年度)

平成16年度実績： 74% ②

指 標： <sup>101</sup> 日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

目 標： 初期値：63%(H14年度)→目標値：68%(H19年度)

平成16年度実績： 65% ②

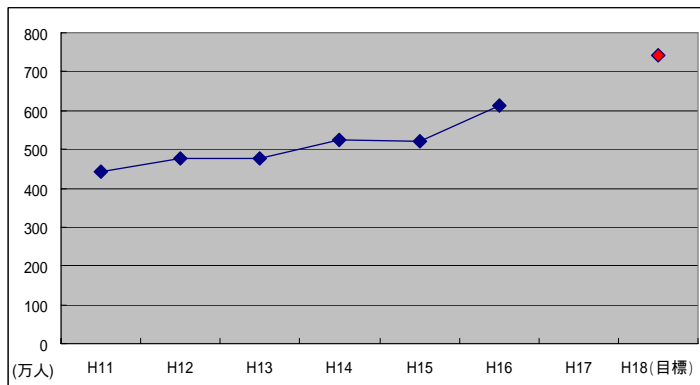
主要施策： 「住民生活の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、『地域間交流ルート』を重点的に整備促進する」「地域内の交流円滑化に資する道路整備として市町村合併支援事業等促進」

## 【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標：96 訪日外国人旅行者数

### < 目標の達成状況に関する分析 >

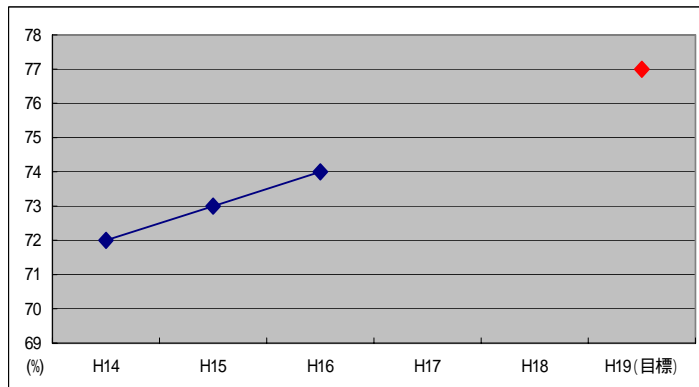
- 訪日外国人旅行者数は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少した。しかし、今年度は過去最高となる614万人の外国人が日本を訪れ、順調に推移していることから、施策は効果をあげていると考えられる。



政策（5） 指標：100 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

### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成16年度は、2次生活圏の中心都市7市に関連する地域間交流ルートである4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た。この結果、平成14年度の72%から平成16年度実績値は74%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。



## 【今後の取組の方向性等】

政策（1） 外国人旅行者の訪日を促進する。

- 平成15年1月31日の小泉総理大臣の第156回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を2010年までに1000万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本観光の魅力を海外に発信するビジット・ジャパン・キャンペーンをより強力に推進していく。
- 今後は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充など、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。
- 観光ルネサンス事業として、情報提供や人材育成事業に対する支援、観光地域づくりに関する調査など、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援する。
- 民間組織が創意工夫を生かして行う魅力ある観光地の整備の促進、②公共交通機関における外国語による案内表示等の促進、③通訳ガイド制度の改善等、外国人観光旅客の来訪促進のための措置を講ずる。

政策（5） 地域の交流を促進する。

- 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。
- 責任裁量型への補助金制度の転換等により、地方自らの判断と責任で実施する地域の都市間交流等を支援する道路整備、及び、地域内の交流の円滑化に資する道路整備を支援する。

## 【政策目標 23 新たな市場の育成】

創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること

### 【政策目標 23 概評】

政策目標の「新たな市場の育成」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標 **102** は、Jリート市場が順調に伸びていることなどにより目標値を上回っており、引き続き税制上の特例を適用するなど市場を育成していく。業績指標 **103**、**104** も、順調であり、業績指標 **105** は、平成16年度実績値は出ていないものの平成17年3月に公表された平成15年住宅・土地統計調査で把握できる5年間の増築件数及びバリアフリー改修件数を見ると、前5年間に比べ、約25%増加しており、リフォーム市場は拡大傾向にあると考えられる。引き続き、消費者が安心して中古住宅の売買、リフォームを行うことができるよう、品質、市場価格、事業者情報等に関し、消費者に十分な情報提供が行われるよう支援していく。なお、住宅に関する新たな長期計画のあり方について、現在、社会資本整備審議会住宅地分科会で検討が進められており、目標期間・目標値等について、新たな長期計画をまとめた上で結論を出す予定である。

### 【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 不動産証券化市場を健全に発展させる。

指 標： **102** 不動産証券化市場規模・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：9兆円（H14年度）→目標値：14兆円（H16年度）

主要施策： 「証券化促進のための環境整備」「投資家に対する普及・啓発活動」

平成16年度実績： 20兆円 ②

政策（2） 中古住宅・不動産流通を促進する。

指 標： **103** 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

目 標： 初期値：173千件（H13年度）→目標値：200千件（H17年度）

平成16年度実績： 192千件 ①

指 標： **104** 中古住宅の流通量・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：15.7万戸（H9年）→目標値：22万戸（H17年）

主要施策： 「中古住宅の住宅性能表示制度の普及促進」「不動産の評価システムの確立」「不動産市況情報の提供促進」「不動産統合サイトの構築」

平成16年度実績： 17.5万戸（H15） ①

政策（3） 住宅リフォーム市場を活性化する。

指 標： **105** リフォームの市場規模

目 標： 初期値：330万戸（H8～12年度）→目標値：430万戸（H13～17年度）

主要施策： 「住宅リフォームに係る情報提供他」「増改築工事に瑕疵保証保険制度の活用」「リフォームしやすい住宅・部品の開発・普及」

平成16年度実績： 330万戸（H8～12年度） ①

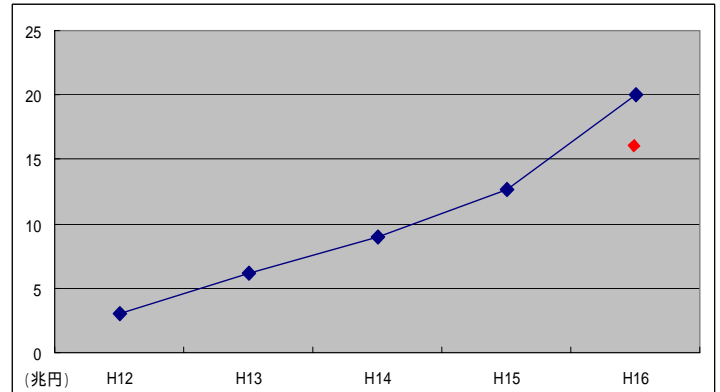


## 【政策評価の結果の概要】

### 政策（１） 指標：102 不動産証券化市場規模

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

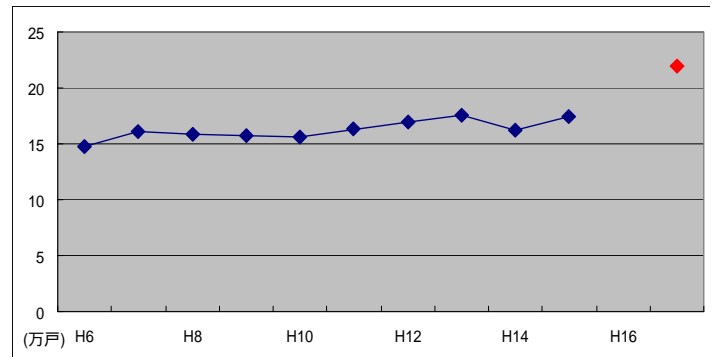
- 実績値については、平成14年度において既に9兆円規模を達成し、平成16年度においては20兆円の市場規模となり、目標値を上回った。
- このうち、Jリート市場については、16の投資法人による不動産の総取得額は約2兆2,500億円となっている。
- 関連施策の実施による証券化市場への物件供給拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、また外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストラの本格化に伴う証券化ニーズの拡大、低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が予想以上であったことが目標の達成に寄与したものと考えられる。



### 政策（２） 指標：104 中古住宅の流通量

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 中古住宅の流通量については、5年に1度の住宅・土地統計調査により把握しており、新たに公表された平成15年までの実績に関して見ると、昭和55年から平成10年までの長期間にわたり、バブル前後を除き、概ね14万戸から16万戸で推移してきた流通量が、平成11年以降の5年間は16万戸を超え、平成15年には17.5万戸に増加している。このように、市場規模は拡大傾向にあると言えるものの、目標値は下回っているのが現状である。



## 【今後の取組の方向性等】

### 政策（１） 不動産証券化市場を健全に発展させる。

- 不動産証券化市場規模は順調に拡大しており、今後の市場の更なる発展のためには、市場への物件供給及び新規参入の促進、市場の健全性の確保、投資家の証券化商品への認知度の向上が不可欠であり、税制の整備、法律の適正な運用、投資家に対する普及・啓発活動の実施等により、引き続き不動産証券化市場の活性化を図っていく。今後は、引き続き不動産証券化市場規模を拡大することとし、平成18年度までに26兆円の市場規模を目標とする。
- 平成17年度税制改正において、Jリート及びSPCの物件取得に係る不動産取得税軽減の特例措置（課税標準2/3控除）を2年延長し、物件取得における環境の整備を行った。
- 証券化市場への物件供給及び新規参入の促進、的確な指導監督体制、投資家に対する普及・啓発活動の実施等不動産証券化市場の健全な発展を図る施策について検討等を行う。

### 政策（２） 中古住宅・不動産流通を促進する。

- 消費者が安心して中古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であり、引き続き以下のとおり施策を推進する。
- 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、既存住宅性能表示における現況検査について、既存の設計情報等の活用及び機械検査の導入による検査内容の充実に向けて検討を行う。
- 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。
- 不動産取引情報の更なる提供について、具体的作業に着手する。
- 不動産の個別の取引価格等の情報提供について、平成17年度から国民に対する情報提供を開始する。
- 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17年度に構築する。
- 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中古住宅を、築後経過年数にかかわらず対象に加えるよう改正済み。

## 【政策目標 24 公正で競争的な市場環境の整備】

公正で競争的な市場規模、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること

### 【政策目標 24 概評】

業績指標 **106** は、順調に推移しており、今後ともシステムを活用して効率的・効果的に不良不適格業者の排除を促進することとしている。業績指標 **107-1** は、平成 14 年度までは 75% で推移していたが、平成 15 年度に第三者機関を設置済みの特殊法人等が入札契約適正化法の対象法人から離脱したため 68% に低下した。引き続き公共工事入札契約適正化指針に基づく各発注者における取組を推進することとしている。業績指標 **108** は、平成 15 年 4 月に施行された改正貨物自動車運送事業法において経済的規制の大幅な緩和と輸送の安全確保のための社会的規制の強化を行い、平成 15 年度において目標値に達した。業績指標 **109** は、平成 16 年度目標値を達成できなかった。このため平成 16 年度に創設した都市再生街区基本調査の活用等により平成 21 年度に向けた新たな目標（158 km<sup>2</sup>）を設定し地籍の明確化を推進していくこととしている。

### 【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 建設業における不良・不適格業者を排除する。

指 標： **106** 「発注者支援データベース・システム」の導入状況・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：62 %（H12 年度）→目標値：100 %（H18 年度）

主要施策： 「発注者支援データベース・システムを活用した管理技術者の現場専任制の確認の徹底」

平成 16 年度実績： 81 % ②

政策（2） 公共工事の入札および契約の適正化を推進する。

指 標： **107-1** 入札監視委員会等の第三者機関の設置状況

目 標： 初期値：75 %（H13 年度）→目標値：100 %（H18 年度）

主要施策： 「入札契約適正化法及び適正化方針の措置状況のフォローアップ」

平成 16 年度実績： 68 %（H15） ⑧

指 標： **107-2** 入札時における工事費内訳書の提出の状況

目 標： 初期値：56 %（H13 年度）→目標値：80 %（H18 年度）

主要施策： 「入札契約適正化法及び適正化方針の措置状況のフォローアップ」

平成 16 年度実績： 77 %（H15） ②

政策（3） 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

指 標： **108** トラック輸送における営業用トラック輸送の割合

目 標： 初期値：49 %（H11 年度）→目標値：54.0 %（H18 年度）

主要施策： 「トラック事業における規制緩和の推進及び事後チェック体制の強化」

「営業用トラックに係る自動車関係諸税の軽減」

平成 16 年度実績： 54 %（H15） ②

政策（4） 基礎的な土地情報を整備する。

指 標： **109** 地籍が明確化された土地の面積・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：125 千km<sup>2</sup>（H12 年度）→目標値：141 千km<sup>2</sup>（H16 年度）

主要施策： 「地籍調査の推進」「広報活動の実施」

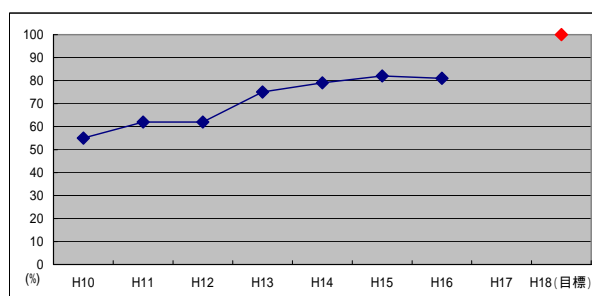
平成 16 年度実績： 133 千km<sup>2</sup> ④

### 【政策評価の結果の概要】

#### 政策（１） 指標：106 「発注者支援データベース・システム」の導入状況

##### < 目標の達成状況に関する分析 >

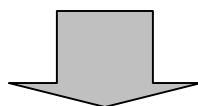
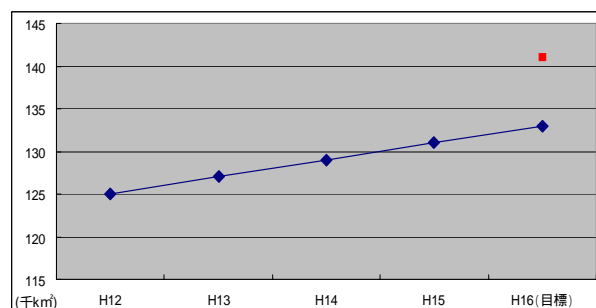
- 平成16年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は81%であり、前年度に比べ指標は微減している。この理由としては、平成16年7月の旧都市公団及び旧地域公団の統合により、全体数、導入数が共に減少したことによる。国土交通省における導入状況は、平成13年度に既に100%に達しているものの、所管法人等の導入実績は平成16年度で未だ64%に留まっている。



#### 政策（４） 指標：109 地籍が明確化された土地の面積

##### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成16年度の実績値は133（千k㎡）であり、平成16年度の目標値を大きく下回った。特に、都市部においては2,303 k㎡（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、権利関係の輻輳、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い等、調査・測量が他の地域に比べて困難であることから、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。



### 【今後の取組の方向性等】

#### 政策（１） 建設業における不良・不適格業者を排除する。

- 公共工事等の良好な品質の確保のためには、企業選定の段階において、企業評価に加え技術者個人の評価が重要である。そのため、技術者データの充実や検索システムの整備等、虚偽申請防止等のための実効性や発注者に対する利便性を向上させることにより、発注者支援データベース・システムの導入の促進を図り、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除を促進する。
- 技術者評価の観点から、継続的学習実績の情報の提供を開始し、データベースの内容を充実させる

#### 政策（４） 基礎的な土地情報を整備する。

- 平成16年度からは、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国直轄で実施しており、さらに、都市再生本部において示された「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針に基づき、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図の整備等を行うことにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。
- 地籍調査は第5次国土調査事業十箇年計画に基づき行われているため、目標年度を同計画の終了年度である平成21年度とし、目標値を同計画に定められた地籍調査の調査面積を踏まえた158千k㎡に設定する。

## 【政策目標 25 産業の生産性向上】

経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること

### 【政策目標 25 概評】

業績指標 **110** は、平成 18 年度目標 13 件に対し、平成 16 年度 4 件と低調であるが、平成 17 年度からは J V 制度の運用改善を図るなどにより、中小建設業者の経営革新を促す。業績指標 **111** については目標に向けて進捗しているものの、年度ごとの伸び率は減少傾向にあり、今後、近代化資金のより一層の適切な運用を図ることにより目標の達成に向けて、認証工場の指定取得を推進する。業績指標 **112** は順調であり、目標が達成される見込みである。

### 【政策の概要と指標・目標値】

#### ■政策（1） 専門工事業のイノベーションを促進する。

指 標： **110** 建設業者に係る経営革新計画の承認件数・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：3（H12 年度）→目標値：13（H18 年度）

主要施策： 「建設業の経営革新の推進」

平成 16 年度実績： 4 ⑤

#### ■政策（2） 自動車整備事業の生産性を向上させる。

指 標： **111** 指定整備工場数・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：26,927（H12 年度）→目標値：30,000（H17 年度）

主要施策： 「認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上」

平成 16 年度実績： 28,475 ⑤

#### ■政策（3） 中小造船業の生産性を向上させる。

指 標： **112** 中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額

目 標： 初期値：7653 千円／人（H11 年度）→目標値：8036 千円／人（H16 年度）

主要施策： 「中小造船事業者の経営基盤強化に対する支援」

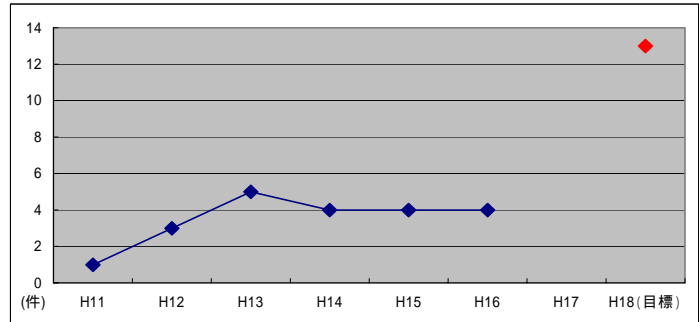
平成 16 年度実績： 8,072 ③

### 【政策評価の結果の概要】

#### 政策（１） 指標：110 建設業者に係る経営革新計画の承認件数

##### < 目標の達成状況に関する分析 >

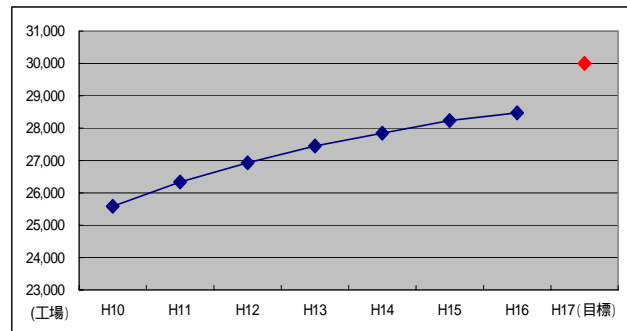
- ・ 平成16年度の実績値（累計）は4件であり、前年度からの変動はない。
- ・ 新規の承認件数が0件であった理由として、専門工事業者の消極性が考えられる。その背景として過剰供給構造の中、企業間の競争激化により建設業者の収益力が低下する一方で、依然として、重層的な下請構造の下でのコスト高が建設業者の生産性を損ねている実態がある。これについては、従来から建設産業団体の自主的な取組や行政による指導により改善は見られるものの、いまだ徹底されているとは言い難く、特に専門工事業団体においては、経営革新のための取組については、諸についたばかりの状況である。



#### 政策（２） 指標：111 指定整備工場数

##### < 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 指標の推移について見ると、年度ごとの伸び率は減少傾向にあるが、これは景気の低迷により設備投資を控える事業者が多いことが原因の1つと考えられる。



### 【今後の取組の方向性等】

#### 政策（１） 専門工事業のイノベーションを促進する。

- ・ 各専門工事業団体が参加する経営革新研究会において、中小建設業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引き続き支援する。引き続き、分離発注、CM方式、異業種JV等、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備を図る。また、リフォームやコンバージョン等、専門工事業者が直接発注者から受注できるような新分野への進出に対する支援を図る。
- ・ 経常JVは、中小建設業者が継続的な協業関係を確保することによりその経営力・施工力を強化するために共同企業体を結成し、優良業者の振興を図ることを目的とした制度であるが、十分に活用されていない等の問題点が指摘されている。こうした状況に鑑みて、経常JVを含めたJV制度全般の実態を把握し、JVの運用改善を図るための施策を検討する。
- ・ 中小企業者の差別化・高付加価値化の促進、元請・下請関係の適正化等により、優れた建設業者が伸びられる環境を整備するため、合理的な建設生産システムの構築を図る。

#### 政策（２） 自動車整備事業の生産性を向上させる。

- ・ 平成12年度～14年度に造成した近代化資金を有効活用することにより、認証工場の指定取得等を推進し、指定整備工場の増加を図っているが、指標の伸びが順調でないため、目標値を達成するよう、近代化資金のより一層適切な運用を図ることにより、認証工場の指定取得を推進することとしている。

## 【政策目標 26 消費者利益の保護】

消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること

### 【政策目標 26 概評】

業績指標 **113** は、数値は伸びているものの、実績は目標値からは離れている。このため、平成 16 年度も引き続き、消費者や住宅生産者にとって利用しやすくニーズに合ったものとなるよう制度の改善を検討するとともに、制度の普及を推進するため、一層の周知を図ったところである。業績指標 **114-1**、**114-2** は、順調に推移しているが、平成 16 年からは、アセスメントを年度中間でも公表するなどにより消費者に早く情報を提供し、より安全性の高い自動車の普及促進を図ってきている。

### 【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 住宅性能評価・表示を普及させる。

指 標： **113** 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：5.3%（H13 年度）→目標値：50%（H17 年度）

主要施策： 「住宅性能表示制度の充実・普及促進」

平成 16 年度実績： 13.7 % ①

政策（2） 自動車の安全性に関する情報を普及させる。

指 標： **114-1** 衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標・・・・・・・・・・・・・・・・



目 標： 初期値：60（H15 年度）→目標値：77（H18 年度）

主要施策： 「自動車アセスメント事業の促進」

平成 16 年度実績： 63 ①

指 標： **114-2** 歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

目 標： 初期値：9（H15 年度）→目標値：42（H18 年度）

主要施策： 「自動車アセスメント事業の促進」

平成 16 年度実績： 15 ①

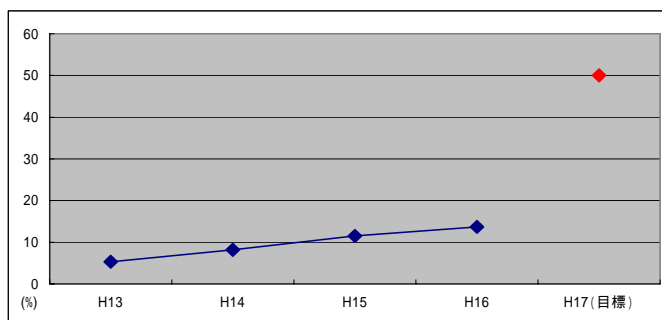


### 【政策評価の結果の概要】

#### 政策（１） 指標：113 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合

##### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成16年度の実績値は、15年度の11.7%から13.7%となり、目標に向け指標は伸びている。
- 制度の利用は伸びているが、総合住宅展示場の来場者に対する調査では、制度の認知率が近年は60%前後で大きな変化なく推移していることから、今後も消費者・供給者への周知を積極的に進めていくとともに、制度がより利用されるものとなるよう検討する必要がある。

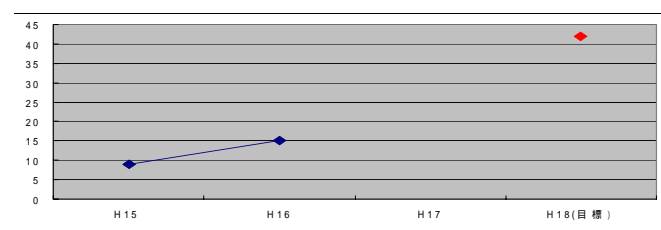
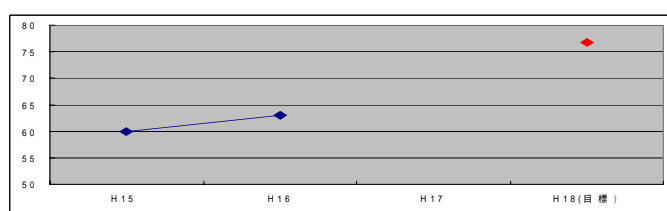


#### 政策（２） 指標：114 - 1 衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標

#### 114 - 2 歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

##### < 目標の達成状況に関する分析 >

- 業績指標114 - 1は15年度が60であったのに対し、16年度においてそれを上回る63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。
- 一方、業績指標114 - 2は15年度が9であったのに対して、16年度においてそれを上回る15となっており、安全に関する情報提供が進んでいるものの、目標を実現するためには、より一層の努力が必要である。



### 【今後の取組の方向性等】

#### 政策（１） 住宅性能評価・表示を普及させる。

- 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合は伸びているが、更なる増加に向け、より消費者や住宅生産者にとって利用しやすくニーズに合ったものとなるよう制度の改善を検討するとともに、制度の一層の周知を図り、普及を促進する。
- これまでの検討の結果を受け、平成18年4月から新たに防犯性能の評価・表示を導入する等の改正を行うとともに、今後は免震装置など新技术を用いた住宅の評価等に対応した技術基準の改正について検討を行う。さらに、インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、制度の普及を促進する。

#### 政策（２） 自動車の安全性に関する情報を普及させる。

- 衝突安全性能総合評価による情報提供の推進は一定の成果を上げており、今後、衝突安全性能総合評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。これまで年度終了時点でアセスメント結果を公表していたが、平成16年度からは年度途中で中間公表を実施し、消費者により早く情報提供できるように措置した。また、衝突安全性に加えて、技術革新がめざましい予防安全性についても情報提供を行う方法について試行的に検討を開始した。
- 平成17年度以降は、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。
- 消費者に、近年の衝突安全性能が向上していること等の結果、欧州における状況等最新の自動車アセスメントについて理解を深めていくためシンポジウムを開催する。また、アセスメント事業の充実に向けて、側面衝突試験方法の改善についての調査研究を行う。

## 【政策目標 27 IT 革命の推進】

国民生活や産業社会における IT 化とともに、行政サイドの IT 化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型 IT 社会」の実現が図られること

### 【政策目標 27 概評】

業績指標 **115** は、順調に推移しており、港湾関連諸手続について、関係府省共通の F A L 様式の採用や入港前の諸手続の項目の大幅削減・共通様式化等を行い、これらの簡素化された様式での申請が 2005 年 11 月から可能となるようシステムの改良を進めることとしている。業績指標 **117** は、初年度は伸びていないが、平成 17 年 3 月 29 日に情報技術の公開を行い、対象を民間企業、個人など一般に拡大したことにより、今度参加者が確実に見込めるので、その動向を見守る必要がある。業績指標 **116** は、順調であり、目標を平成 17 年度 33,000Km とし、全ての完了を目指すこととしている。

### 【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 港湾分野における行政手続きの電子化を推進する。

指 標： **115** 港湾 EDI システムの普及率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

目 標： 初期値：22.0%（H13 年度）→目標値：100%（H17 年度）

主要施策： 「港湾 EDI システムの設置及び管理」

「輸出入・港湾諸手続のワンストップサービスの利便性向上への取組み」

平成 16 年度実績： 85.5 % ②



政策（2） 民間によるネットワークインフラの形成を支援する。

指 標： **116** 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長・・・・・・・・

目 標： 初期値：31,050km（H14 年度）→目標値：33,000km（H17 年度）

主要施策： 「河川管理等の高度化に対応した光ファイバ整備事業の推進」「情報ハイウェイの構築」

「港湾施設管理用ファイバ収容空間の整備」

平成 16 年度実績： 32,500km ②



政策（3） 地理情報の利用環境の整備・充実を図る。

指 標： **117** 電子国土 Web システムを利用する団体の数

目 標： 初期値：33 団体（H15 年度）→目標値：2000 団体（H20 年度）

主要施策： 「電子国土 Web システムの構築」

平成 16 年度実績： 54 団体 ④

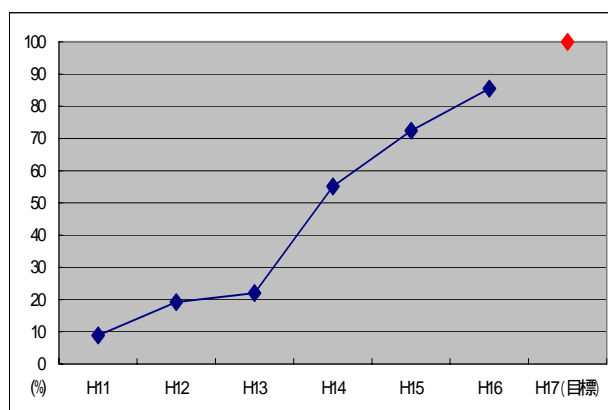
## 【政策評価の結果の概要】

### 政策（１） 指標：115 港湾 EDI システムの普及率

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス化や電子政府の実現など、港湾の利便性向上のため手続きの電子化の必要性が重視されてきた。
- ・ 平成 15 年 6 月からの港湾 EDI システムの本格運用、平成 15 年 7 月の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの実現に伴い、新たな港湾管理者が参加し、平成 16 年度末の実績値は 85.5%（港湾管理者 97 港と全特定港 86 港）

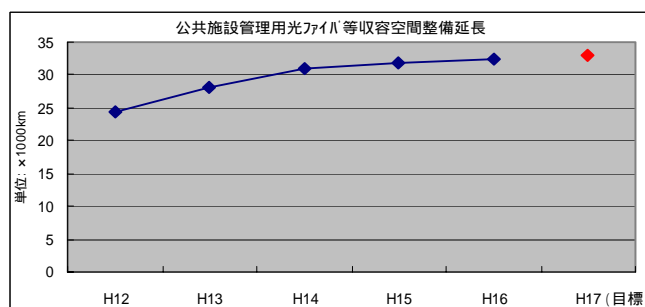
であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。



### 政策（２） 指標：116 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長

#### < 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 平成13年1月に策定された「e-Japan戦略」に基づき、本格的にIT基盤の整備を推進してきた結果、公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備は概成しつつあり、今後の実績値の伸びは緩やかになると考えられる。
- ・ 平成12年度から、河川、道路、港湾施設における光ファイバ等収容空間整備を推進し、情報通信ネットワークの形成が促進されたことにより、民間事業者等によるネットワークインフラの形成に寄与する収容空間の開放が行われている。
- ・ 河川、道路の収容空間の開放においては、その区間など必要な情報を一般に公表し、利用希望者を募っている。



## 【今後の取組の方向性等】

### 政策（１） 港湾分野における行政手続きの電子化を推進する

- ・ 平成 16 年度に北九州港・三島川之江港等において、港湾管理者等への説明会を適宜実施したが、今後も、利用港湾拡大に向け、港湾管理者等への説明を行う。
- ・ 電子政府構築計画において決定された、既存の業務・システムに関する最適化計画を平成 17 年度のできる限り早期に策定し、システムの改良等に努める。
- ・ 港湾関連手続きについて、関係府省共通の FAL 様式の採用や入港前の諸手続きの項目の大幅削減・共通様式化等を行い、これらの簡素化された様式での申請が 2005 年 11 月から可能となるようシステムの改良を進める。
- ・ また港湾 EDI システムの最適化計画に基づき、システム改良を行い、利便性の向上を図る。

### ■ 政策（２） 民間によるネットワークインフラの形成を支援する。

- ・ 公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備は概成しつつあるものの、不連続区間が残っているため、情報 BOX の不連続区間の解消を推進する。また、平成 16 年 4 月に策定された「無電柱化推進計画」に基づき、電線共同溝の整備等による無電柱化を推進し市街地の幹線道路の無電柱化率 9%（平成 15 年度末）から 17%（平成 20 年度末）に引き上げるなど公共施設の管理上必要な区間において光ファイバ等収容空間の整備を進める。

## 2) 社会資本整備重点事業の政策評価結果概要

### ① 目標別の評価

	成果が上がっている ( ~ )	成果が上がっていない( ~ )	判断できない ( ~ )
暮らし(9)	5	1	3
安全(14)	11	2	1
環境(6)	5	0	1
活力(10)	9	0	1

注) 本来、指標は全部で34指標であるが、指標によっては、種類別にわけて分類しているため総数が異なっている。 ~ の分類の考え方はP14, P72参照。

### ② 各指標の評価

#### 『暮らし』分野の重点目標

- (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等  
すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。
- (2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等  
良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。
- (3) 良好な居住環境の形成  
美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。

指標名	初期値	実績値	目標値	評価
<b>(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等</b>				
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	旅客施設 段差解消:39% ブロック:72% 道路:17% 建築物:約3割 住宅:2.7%(H10)	<b>44%(H15)</b> <b>74%(H15)</b> <b>31%</b> <b>3割(H15)</b> <b>3.4%(H15)</b>	7割強 8割強 約5割 約4割 約1割	
<b>(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等</b>				
河川における汚濁負荷削減率	65%	<b>70%</b>	78%	
都市域における水と緑の公的空間確保量	12㎡/人	<b>約4%増</b> (速報値)	約1割増 (13㎡/人)	
<b>(3) 良好な居住環境の形成</b>				
市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	<b>10%</b>	15%	
汚水処理人口普及率	76%	<b>78%</b> (H15)	86%	

数値で年度が特に記載されていないものは、初期値は平成14年度、実績値は平成16年度、目標値は平成19年度である。以下同じ

印のついたものは、地域別、施設別データにより指標の詳細分析を試みた指標

印のついたものは、マネジメントサイクルにより平成18年度の予算や法制度等の新規施策につながる可能性の在る指標。地域別に詳細に分析した指標も含まれる。

## 『安全』分野の重点目標

- (1) 水害等の災害に強い国土づくり  
都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。
- (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等  
大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。
- (3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化  
陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。

指標名	初期値	実績値	目標値	評価
<b>(1) 水害等の災害に強い国土づくり</b>				
洪水による氾濫から守られる区域の割合	約 58%	<b>約 59%</b>	約 62%	
床上浸水を緊急に解消すべき戸数	約 9 (万戸)	<b>約 7.4 万戸</b> (速報値)	約 6 (万戸)	
土砂災害から保全される戸数	約 120 (万戸)	<b>約 127 万戸</b>	約 140 (万戸)	
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)	<b>約 12.9 (万 ha)</b>	約 10 (万 ha)	
<b>(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等</b>				
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 13000 (ha)	<b>約 11700 (ha)</b> (速報値)	約 10000 (ha)	
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) 住宅: 51% (H10)	<b>16% (H15)</b> <b>約 61% (H15)</b>	約 2 割 約 65%	
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	0%	<b>0%</b> (H14)	約 3 割	
一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	約 9%	<b>約 12%</b> (速報値)	約 25%	
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%	<b>69%</b>	76%	
港湾による緊急物資供給可能人口	約 1900 (万人)	<b>約 2020 (万人)</b>	約 2600 (万人)	
<b>(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化</b>				
道路交通における死傷事故率	118 (件/億台キロ)	<b>120 (件/億台キロ)</b> (暫定値)	108 (件/億台キロ)	
ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数	0 件	<b>0 件</b>	0 件 (H15 年度以降)	
国内航空における事故発生件数	18.4 件/年 (H10-H14)	<b>17.2 件/年</b> (H12-H16)	16.6 件/年 (H15-H19)	

## 『環境』分野の政策目標

- (1) 地球温暖化の防止  
地球温暖化対策推進大綱に基づき地球温暖化の防止を図る。
- (2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善  
都市部における交通に起因する大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図る。また、ヒートアイランド現象の緩和を図る。
- (3) 循環型社会の形成  
循環型社会形成推進基本計画に基づき廃棄物等の発生抑制、適正な循環的利用（再使用、再生利用、熱回収）の推進及び建設発生土の有効利用の推進とともに、循環的な利用のできない廃棄物等の適正処分など環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を図る。
- (4) 良好な自然環境の保全・再生・創出  
生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出を図る。
- (5) 良好な水環境への改善  
良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る。

指標名	初期値	実績値	目標値	評価
(1) 地球温暖化の防止（注1）				
(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善				
NO2の環境基準達成率	64%	<b>73%</b>	約8割	
夜間騒音要請限度達成率	61%	<b>67%</b>	72%	
(3) 循環型社会の形成（注2）				
(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出				
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%	<b>8%</b>	約2割	
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	<b>約2割</b>	約3割	
(5) 良好な水環境への改善				
環境基準達成のための高度処理人口普及率	11%	<b>12% (H15)</b>	17%	
湾内青潮等発生期間の短縮	0%	<b>5%増(H15)</b>	H14比約5%減	

（注1）地球温暖化防止については、京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定）に基づき逐次実施されているところ。

（注2）循環型社会の形成については、循環型社会形成推進基本計画（平成15年3月14日閣議決定）に基づき逐次実施されているところ。



## 『活力』分野の重点目標

- (1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上  
国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。
- (2) 国内幹線交通のモビリティの向上  
人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。
- (3) 都市交通の快適性、利便性の向上  
都市における交通渋滞・混雑を緩和し、円滑な交通を確保するほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等を形成する。
- (4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化  
地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

指標名	初期値	実績値	目標値	評価
<b>(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上</b>				
国際航空サービスの提供レベル	3435 億座席キロ 215 億トンキロ	<b>*3510 億座席キロ</b> <b>*226 億トンキロ</b>	4800 億座席キロ 300 億トンキロ	
国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0%	<b>H14 比 2.1%減</b>	H14 比 5%減	
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)	<b>171分</b>	約15%短縮 (150分)	
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	<b>61%</b>	68%	
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	1 空港 (H12)	<b>2 空港</b>	2 空港	
<b>(2) 国内幹線交通のモビリティの向上</b>				
国内航空サービスの提供レベル	1294 億座席キロ	<b>*1293 億座席キロ</b>	1500 億座席キロ	
フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0	<b>H14 比 1.5%減</b>	H14 比 4%減	
<b>(3) 都市交通の快適性、利便性の向上</b>				
道路渋滞による損失時間	38.1 (億人時間/年)	<b>36.9</b> (億人時間/年)	約1割削減	
路上工事時間の縮減率	201(時間/km・年)	<b>143(時間/km・年)</b>	約2割削減	
<b>(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化</b>				
国際航空サービスの提供レベル(再掲)	3435 億座席キロ 215 億トンキロ	<b>*3510 億座席キロ</b> <b>*226 億トンキロ</b>	4800 億座席キロ 300 億トンキロ	
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(再掲)	59%	<b>61%</b>	68%	
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(再掲)	1 空港 (H12)	<b>2 空港</b>	2 空港	
国内航空サービスの提供レベル(再掲)	1294 億座席キロ	<b>*1293 億座席キロ</b>	1500 億座席キロ	
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%	<b>74%</b>	77%	

数値で年度が特に記載されていないものは、初期値は平成14年度、実績値は平成16年度、目標値は平成19年度である。また、\*印がついているものは16年の暦年の速報値である。

## 分析事例

主な分析事例について紹介する。以下のものについて、事例として取り上げている。

色：地域別、施設別データにより詳細分析を試みた指標

色：マネジメントサイクルにより平成 18 年度予算や法制度等の新規施策につながる可能性の在る指標

### 『暮らし』（1）少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

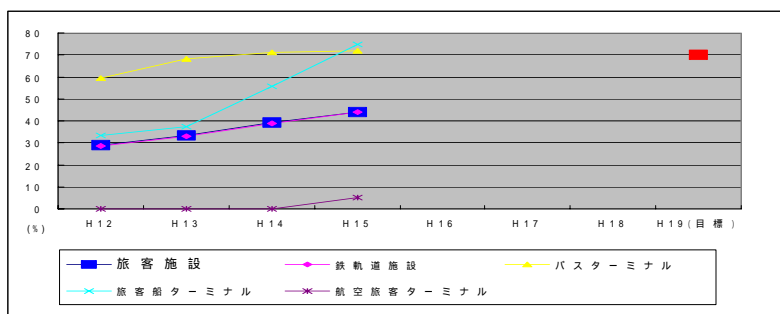
#### 【関連施策】

補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

#### 【施策の実施状況】

- 旅客施設のバリアフリー化については、基本的には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交通バリアフリー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。

#### 【実績の動向】



	H12	H13	H14	H15
旅客施設	28.9%	33.3%	39.4%	44.1%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	72.1%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%
航空旅客ターミナル	0%	0%	0%	5.0%
(エレベーター等の設置率)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)

#### 【現状分析】

- 平成 16 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 14 年度の鉄軌道駅の実績値は 39.0%、平成 15 年度は 43.9%である。事業者別に実績値をみると、JR 旅客会社については平成 14 年度の 33.4%から平成 15 年度には 40.3%に、大手民鉄については平成 14 年度の 41.5%から平成 15 年度には 45.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成 14 年度の 39.7%から平成 15 年度には 42.7%にそれぞれ増加している。このうち、JR の値がやや平均値を下回っているのは、1 事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。
- 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 年度はバスターミナルについては 72.1%、旅客船ターミナルについては 75.0%と前年度に比べて伸びている。航空旅客ターミナルについては 5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。

**指標：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**

旅客施設の段差の解消：1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合。

目標値：約7割（H19年度） 実績値：44.1%（H15年度） 初期値：39.4%（H14年度）

【指標分析の詳細】

旅客施設のバリアフリー化施設整備状況  
平成15年度末現在

都道府県	平均的な利用者数 5,000人/日以上の 施設数	段差の 解消施設数	割合 %
1 香川県	6	4	66.7%
2 兵庫県	169	103	60.9%
3 京都府	113	67	59.3%
4 神奈川県	287	164	57.1%
5 福岡県	93	53	57.0%
6 宮城県	46	26	56.5%
7 大阪府	379	208	54.9%
～			
30 栃木県	20	3	15.0%
31 岩手県	7	1	14.3%
32 福島県	8	1	12.5%
33 山口県	7	0	0
33 熊本県	7	0	0
総計	2735	1200	43.9%

- 平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅のバリアフリー化（段差の解消）については、5以上の施設を持つ都道府県の中では、香川県が1位、ついで、兵庫県、京都府、神奈川県、福岡県、宮城県、大阪府が、50%以上の施設で段差が解消されているとの結果がでている。一方、山口県や熊本県の鉄軌道駅では0%となり、福島県、岩手県、栃木県、新潟県が20%未満となった。これらの地域では、より積極的な取組みが求められる。

【今後の取組】

- 建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、旅客施設の段差解消を推進する。
- また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。
- 今後とも補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。

## 『暮らし』 (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

### 【関連施策】

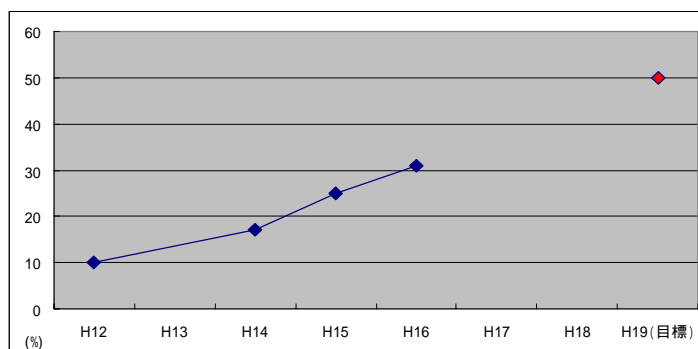
#### 歩行空間のバリアフリー化の整備

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、幅の広い歩道の整備、歩道の段差解消等を実施。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積極的に推進。

### 【施策の実施状況】

- 平成16年度末において1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設周辺等の主な道路におけるバリアフリー化率が31%にまで向上。

### 【実績の動向】



過去の実績値の推移

H12	H13	H14	H15	H16
1割	-	17%	25%	31%

### 【現状分析】

平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約4割にまで進捗したところ。前年度のバリアフリー化率の伸び(約8%)に対し、平成16年度では約6%の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。

**指標：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**

道路：1日あたりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された道路の割合。

目標値：約5割（H19年度） 実績値：31%（H16年度） 初期値：17%（H14年度）

【指標分析の詳細】

	直轄国道	都道府県が 管理する道路	市区町村が 管理する道路	全道路
歩行空間のバリアフリー化率	39.2%	38.0%	27.5%	31.0%
	38.2%			

- ・ 国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化の割合が約4割となった一方で、市区町村道の値（28%）は低く、今後とも市区町村の積極的な取り組みが必要。
- ・ 交通バリアフリー法に基づく基本構想を新たに策定した市区町村の数が平成16年度で54市区町村となっており、今後歩行空間のバリアフリー化の一層の推進するにあたっては、地方公共団体の積極的な取り組みが望まれる。

【今後の取組】

- ・ **建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、歩行空間のバリアフリー化を推進する。**
- ・ 都道府県別のバリアフリー化率の提示や各地のバリアフリー化事例の積極的な紹介など、バリアフリー化への取組意欲を喚起していくことで一層の歩行空間のバリアフリー化の推進を図る。

## 『暮らし』 (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

### 【関連施策】

「ハートビル法」(平成15年4月1日施行)に基づく義務付け及び支援措置により高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築を促進。

特別特定建築物(不特定多数の者または主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物)の2,000㎡以上の建築等については、利用円滑化基準に適合することを義務付け。

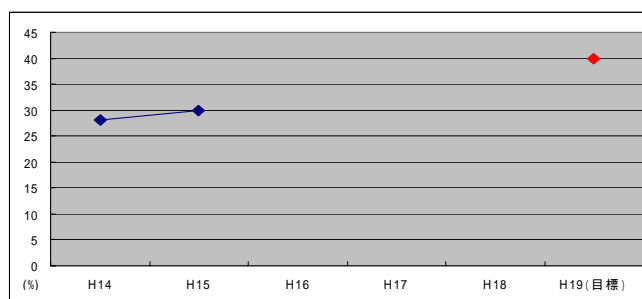
利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物については、容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置。

官庁施設のバリアフリー化の推進

### 【施策の実施状況】

- 平成14年の法改正により、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等については利用円滑化基準への適合が義務付けされており、同法の適切な運用が行われている。平成16年度においても、2,000㎡以上の特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。

### 【実績の動向】



### 【現状分析】

- 2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成15年度には3割に達し、施策の効果が出始めている。

(平成15年度実績：約3,000棟)

### 【今後の取組】

- 建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、建築物のバリアフリー化を推進する
- 改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、今後も、同法の適切な運用や、各種支援策の活用等により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。



**指標：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**

特定建築物：床面積 2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、ハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合。

目標値：約 4 割 (H19 年度) 実績値：3 割 (H15 年度) 初期値：3 割弱 (H14 年度)  
住宅：全住宅ストックのうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合

目標値：約 1 割 (H19 年度) 実績値：3.4% (H15 年度) 初期値：2.7% (H10 年度)

**【関連施策】**

補助によるバリアフリー化された住宅の供給

新規に整備する公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備及び既設公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進

「高齢者居住法」に基づく高齢者向け優良賃貸住宅の供給

各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様を標準化

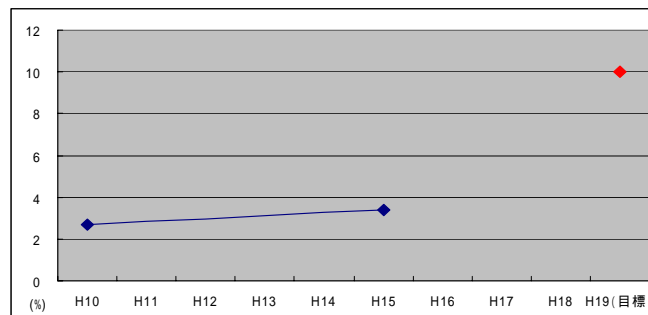
住宅金融公庫の融資における割増融資、基準金利を適用

高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等

**【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いる。また、既設公営住宅、都市再生機構賃貸住宅について、高齢者等の生活特性に配慮した設備・仕様の改善を促進するとともに、特に老朽化したものについては、建て替えを計画的に推進することにより、バリアフリー化を推進。
- ・ バリアフリー化された高齢者向け優良賃貸住宅を供給。(平成 16 年度認定戸数 6020 戸)

**【実績の動向】**



**【現状分析】**

- ・ 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。
- ・ 建築時期別にみると、新築住宅（建替え含む）のバリアフリー化率は、平成 2 年以前は 0.9%であるが、平成 11 年以降が 16.3%と高まっており、今後は住宅ストック全体でもバリアフリー化率の向上が見込まれる。

**【今後の取組】**

- ・ 引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていくとともに、平成 17 年度から地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金や住宅金融公庫の証券化ローンの仕組みを活用した金利の優遇を実施することにより一層のバリアフリー化を推進していく。
- ・ 既設住宅にかかるバリアフリー化は、公営住宅について、バリアフリーの改善や建替えを促進することにより、また、持家について、住宅金融公庫の融資により推進していく。

## 『くらし』（2）水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等

良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。

### 【関連施策】

浄化事業等の実施

河川において浄化施設等の設置を進め、水質改善を実現する。

予算額：河川事業費 8,976 億円（H16 年度事業費）の内数

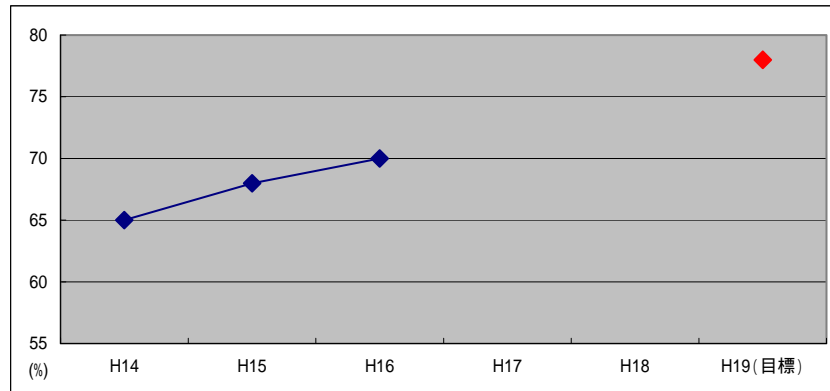
関係機関及び流域自治体との連携による水質改善施設設置等の整備

河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水質改善施設等の整備をすることにより、水質改善を図る清流ルネッサンス を推進。

### 【施策の実施状況】

平成 16 年度には綾瀬川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼を重点的に、浄化施設等の整備を実施。

### 【実績の動向】



過去の実績値の推移							(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	
				65%	68%	70%	

### 【現状分析】

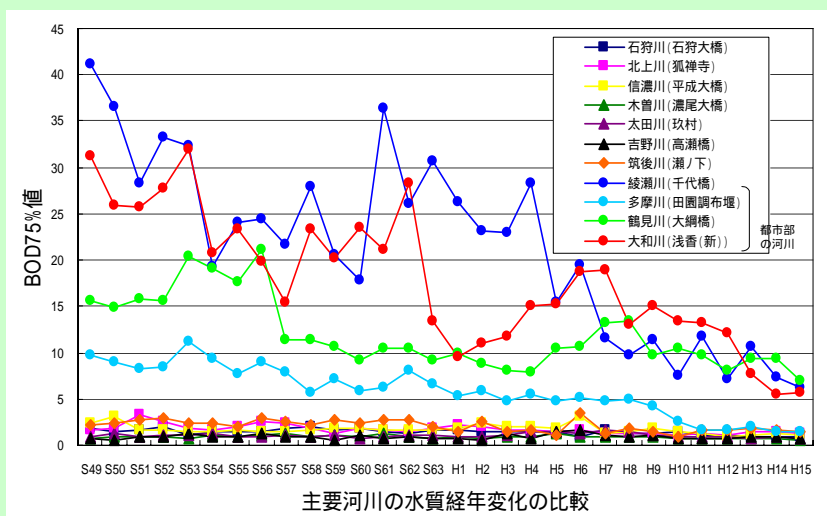
- 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成 16 年度の実績値で 70% であった。
- 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。

## 指標： 河川における汚濁負荷削減率

河川的环境基準達成のために、河川において削減することが必要な汚濁負荷量のうち削減する量の割合

目標値： 78% (H19) 実績値： 70% (H16) 初期値： 65% (H14)

### 【指標分析の詳細】



- ・都市部以外の河川においては概ね環境基準を達成しているところであるが、都市部の河川と湖沼については依然として汚濁負荷削減の対策が必要。
- ・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、今後も関係機関と一体となって引き続き都市部の河川と湖沼について、重点的に水質改善事業を実施する必要がある。

### 【今後の取組】

- ・平成17年度より総合水系環境整備事業を創設し、上流ダムにおける環境整備と河川における環境整備を連携することにより、効率的かつ効果的な河川の水質浄化を図っている。
- ・また、指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合することにより、現地の状況に即応した対応が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高め、効率的かつ効果的な水質改善事業の実施が可能となる。

## 『暮らし』（3）良好な住環境の形成

美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。

### 【関連施策】

#### 污水处理施設の整備

効率的な污水处理施設整備を進めるため、地域の特性を踏まえた適切な役割分担の下、下水道、集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。このうち下水道の整備については、現状の都道府県構想を前提として、平成14年度末の下水道処理人口普及率65%を72%に引き上げる。

#### 下水道の整備

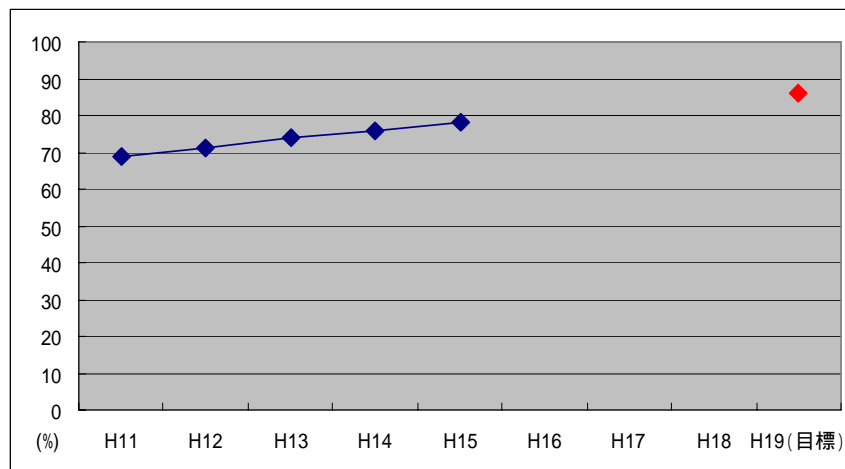
下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

特に、普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。

### 【施策の実施状況】

- 普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域にお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。
- 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。

### 【実績の動向】



#### 過去の実績値（年度）

H11	H12	H13	H14	H15
69%	71%	74%	76%	78%

### 【現状分析】

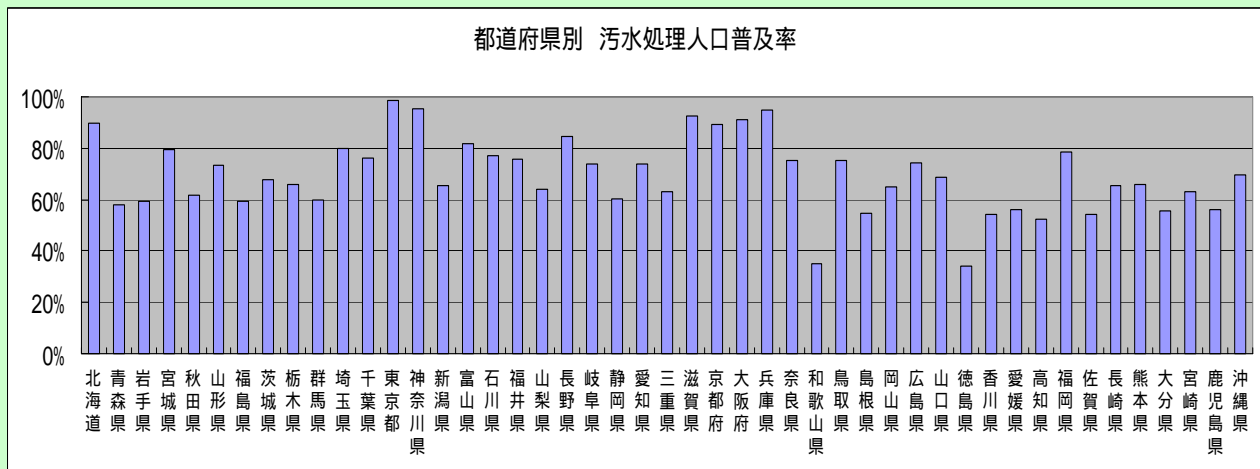
- 平成15年度の実績値は污水处理人口普及率が78%であり、着実な進捗が図られているところ。

## 指標：汚水処理人口普及率

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

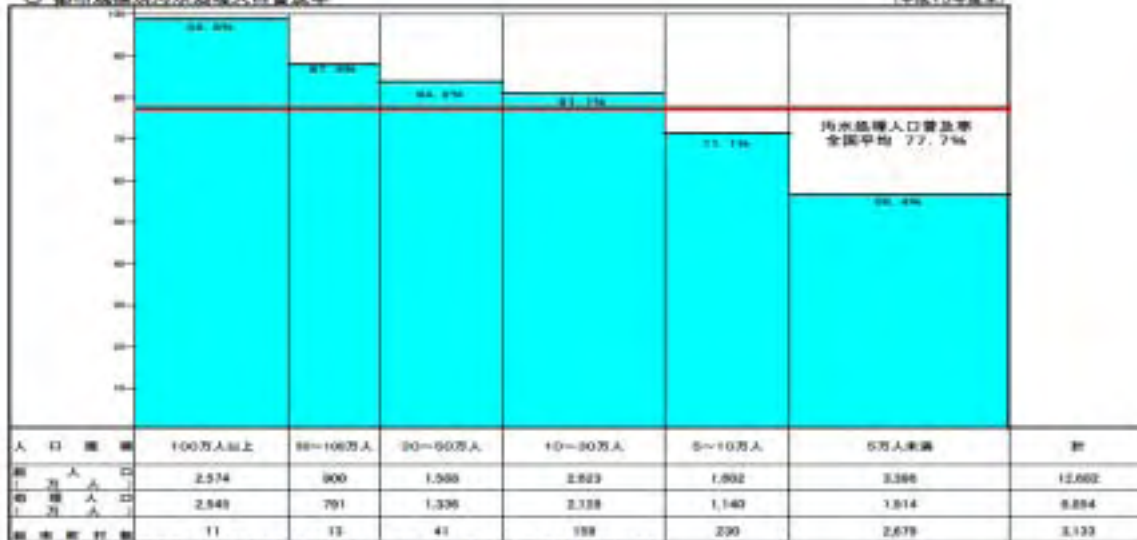
目標値：86%（H19年度） 実績値：78%（H15年度） 初期値：76%（H14年度）

### 【指標分析の詳細】



### 汚水処理人口普及状況

○ 都市規模別汚水処理人口普及率 (平成15年度末)



- 普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成15年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは12都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村（総人口の3割を占める）における汚水処理人口普及率は56%にとどまっている。

### 【今後の取組】

- 下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口5万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。
- 平成17年度から、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制度を創設した。

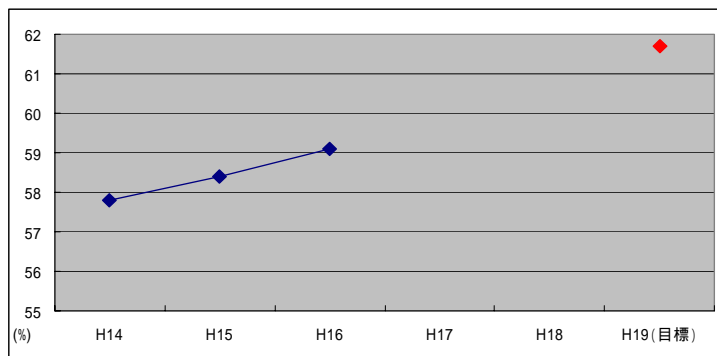
## 『安全』 (1) 水害等の災害に強い国土づくり

都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。

### 【関連施策】

- 洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備
  - 堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。
  - 下水道による雨水対策施設の整備の推進
  - 下水道による雨水対策施設の整備により、都市の水害安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
- 河川事業と下水道事業の連携による浸水対策（特定都市河川浸水被害対策法（平成16年5月施行））

### 【実績の動向】



過去の実績値						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			約 58% (57.8%)	約 58% (58.4%)	約 59% (59.1%)	

### 【現状分析】

- 指標値については、目標の達成に向けて概ね順調に推移している。
- 洪水による氾濫から守られる区域の割合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災害が発生した場合でも被害を最小化するハード整備・ソフト対策が一体となった減災体制の整備が必要である。



## 指標： 洪水による氾濫から守られる区域の割合

当面の計画として、大川においては30年~40年に一度程度、中小河川においては5年~10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防衛が必要な区域に対し、防衛されている区域の割合

目標値：約62%(61.7%)(H19年度) 実績値：約59%(59.1%)(H16年度)

初期値：約58%(57.8%)(H14年度)

## 指標： 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

過去10年間(平成4年から平成13年までの間)に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある家屋数

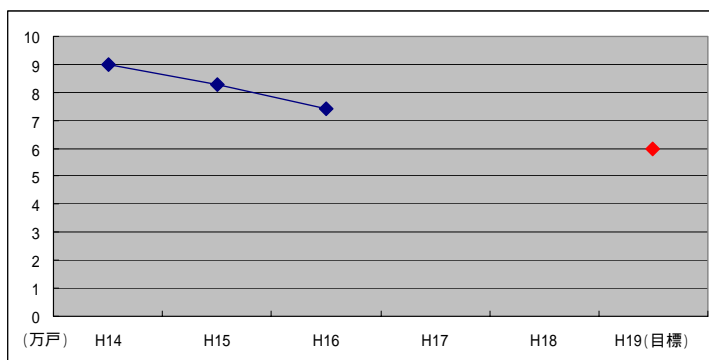
目標値：約6万戸(H19年度) 実績値：約7.4万戸(速報値)(H16年度)

初期値：約9万戸(H14年度)

### 【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。地下空間利用が高度に発達している地区等において、都市型浸水被害の効率的な解消を図るため、小規模な貯留施設や浸透施設の設置を支援する浸水被害緊急改善下水道事業を平成16年度に創設した。
- 平成17年4月に特定都市河川浸水被害対策法(平成16年5月施行)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対策を実施。

### 【実績の動向】



過去の実績値						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			約9万戸	8.3万戸	7.4万戸	

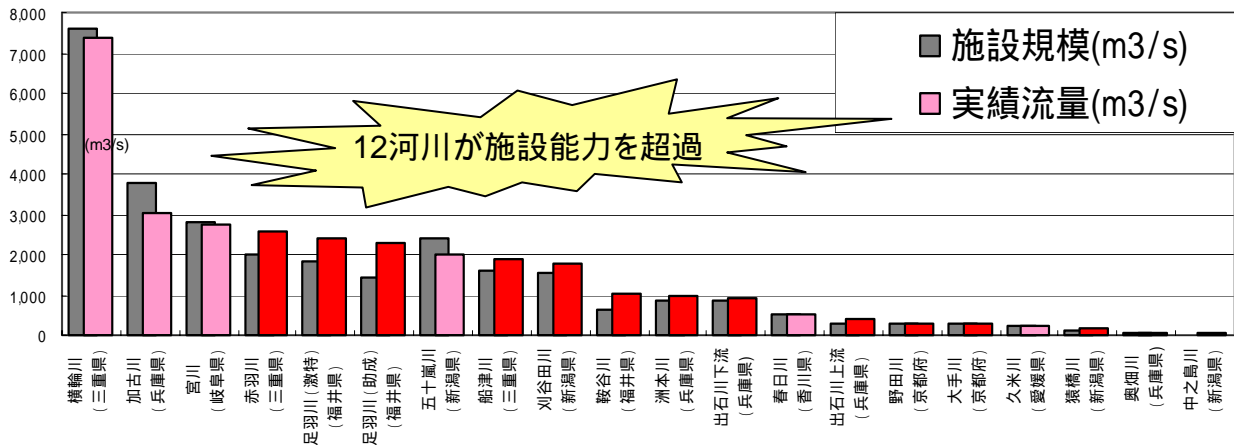
速報値

### 【現状分析】

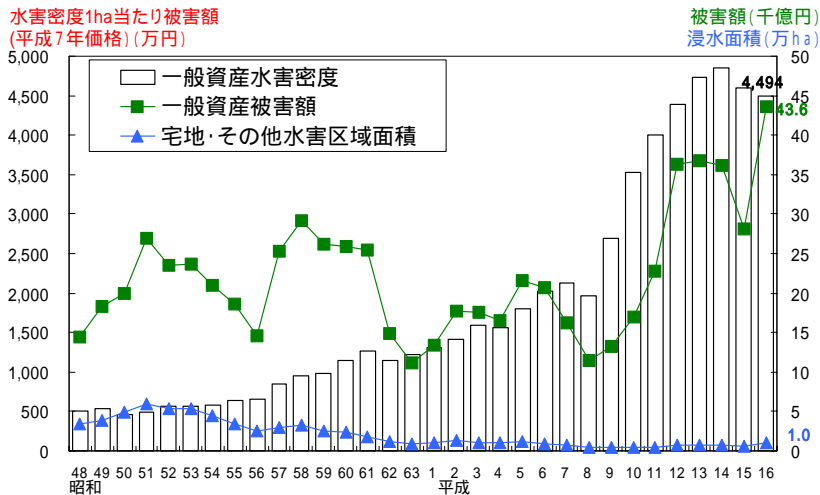
- 指標値については、目標の達成に向けて順調に推移している。
- 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発していることから関係者の連携を図った取り組みが必要である。

【指標分析の詳細】

施設能力と実績流量の比較



平成16に発生した豪雨災害への緊急対策(激特事業等)を実施している河川(20河川)が対象。



- 平成16年に発生した豪雨災害において施設の能力を超える洪水が発生していることから、できるだけ早期に災害安全度を高めるとともに災害が発生した場合でも被害を最小化するハード整備・ソフト対策一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。
- 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。

## 【今後の取組】

・ 昨年は、梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生した。これらは、未だ災害に対する整備水準が低いことも大きな要因であるが、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな災害の様相を呈するものでもあった。このような新たな課題に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。

昨年をはじめ近年の災害から明らかになった新たな課題に的確に対応するため、昨年11月に「社会資本整備審議会河川分科会」に学識経験者からなる「豪雨災害対策総合政策委員会」を設け緊急的に対応すべき事項について「総合的な豪雨災害対策についての緊急提言」としてとりまとめ、この緊急提言を受け「豪雨災害対策緊急アクションプラン」を策定し制度や体制の整備等の必要な事業実施を図っている。

また、同委員会からのH17年4月の「総合的な豪雨災害対策の推進について（提言）」をうけて、長期的に対応すべき体制整備や制度改革についても今後検討し、速やかに制度創設等必要な措置を講じていく。

### （提言の主なもの）

- ・ 土地利用状況に応じた安全度確保方策の体系的確立
  - ・ ・ ・ ・ 従来からの連続堤防方式にこだわらず、地域の土地利用状況に応じて、輪中堤、家屋等の嵩上げ、家屋移転も重要な治水対策として進める。
- ・ 防災施設等の維持管理の充実
  - ・ ・ ・ ・ 最低限行うべき維持管理の基準の制定を行う。

### 等

地域の水災及び土砂災害の防止力向上（水防法等の改正）：浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大（主要な中小河川に拡大） 中小河川における洪水情報等の提供の充実（主要な中小河川で避難等の目安になる水位（特別警戒水位）に関する情報提供を開始（H17-））、水防協力団体制度の創設、非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実等を実施

総合流域防災協議会の設立：増加する水害、土砂災害に対して限られた資金の中で効率・効果的に対策を行うためには水害と土砂災害の対策、直轄事業と補助事業、ハード整備とソフト対策を流域一体として行う必要があることから国と地方が連携し、流域一体で包括的な防災対策を実施するとともに自助・共助・公助のバランスのとれた防災対策の推進を図るため、総合流域防災協議会を設立。

総合流域防災事業の創設：豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性をより高めるため、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対策の施設整備等及びハザードマップの作成など災害関連情報の提供等のソフト対策を行う事業に対し補助する。

## 『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

### 【関連施策】

堤防等河川管理施設の耐震化

- ・ 大規模な地震に対する強度が不十分な堤防等河川管理施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。

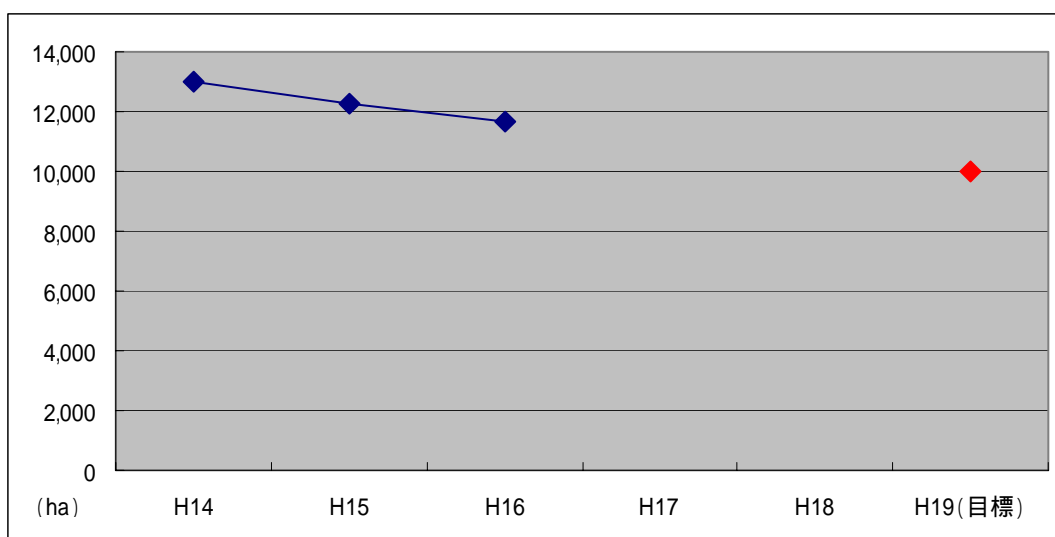
海岸保全施設の耐震化

- ・ 大規模な地震に対する強度が不十分な海岸保全施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る

### 【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。

### 【実績の動向】



過去の実績値			(年度)		
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 13,000ha	約 12,300ha	約 11,700ha

速報値

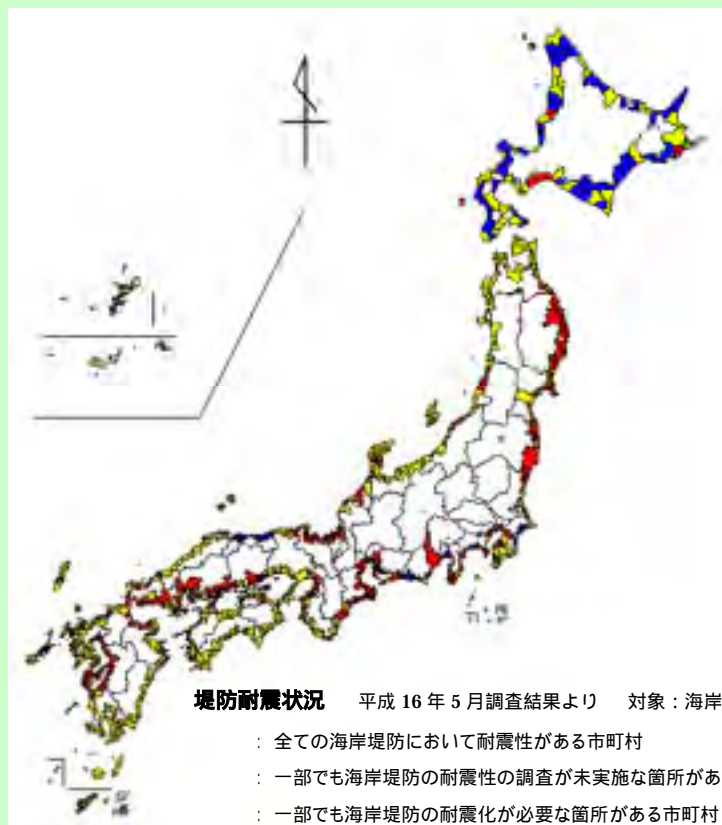
### 【現状分析】

- ・ 平成 16 年度末の実績値は約 11,700ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

**指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生するおそれのある地域の解消**  
ゼロメートル地帯等において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積  
目標値：約 10,000ha (H19) 実績値：約 11,700ha (速報値)(H16)  
初期値：約 13,000ha (H14)

【指標分析の詳細】

市町村別の「海岸堤防耐震化の状況」



- ・ 堤防の耐震性の調査や耐震化が全国的に遅れており、東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域において堤防の耐震化対策等を進める必要がある。

【今後の取組】

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において推進していく。

津波危機管理対策緊急事業の推進

津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や、耐震調査、津波ハザードマップ作成支援などの避難対策等を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を推進する。

## 『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

### 【関連施策】(建築物)

特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置（耐震型優良建築物等整備事業、市街地総合再生計画作成時における耐震診断費の補助、日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン）耐震改修促進法の的確な運用を図り、特定建築物の耐震改修の達成を図る。

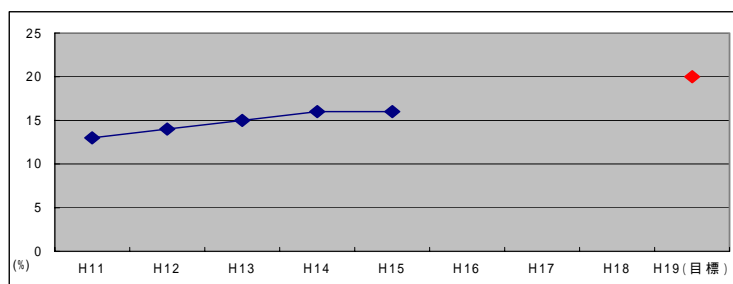
耐震改修工法の開発・普及（耐震改修効果の高い工法の検討を行い、耐震改修効果の高い工法についての技術指針等の作成）

防災拠点官庁施設の耐震化

### 【施策の実施状況】

・特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置の実施とともに、耐震改修促進法の円滑な施行（その他の実施状況については、右を参照）。

### 【実績の動向】(建築物)



### 【現状分析】

・指標はほぼ横ばいである。平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

「住宅・建築物の地震防災推進会議」では、建築物の耐震化率を現状の75%（H15）から90%（H27）としたが、これは特定建築物総数に対する耐震性を有すると推計される特定建築物数の割合であり、社会資本整備重点計画での耐震化率とは算定方法が異なるものである。この推計において、建築物については総数約340万棟のうち、約220万棟（約65%）が耐震性あり、約120万棟（約35%）が耐震性が不十分と推計されている。このうち、現行の耐震改修促進法で努力義務の対象となっている学校、病院、百貨店、事務所等の特定建築物については、約36万棟のうち、約27万棟（約75%）が耐震性があり、約9万棟（約25%）が耐震性が不十分と推計されている。H27の目標達成に向けさらなる地震防災対策が求められている。

### 【今後の取組】

#### 耐震改修促進法の見直し

耐震性が不十分な多数の者が利用する建築物については、指導・助言だけでなく、指示・報告徴収・立入検査や、指示に従わない建築物の公表等を行えるようにすることなどを検討する。

住宅の耐震改修費補助制度を拡充：平成17年度より、住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改める。



## 指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったものの割合。

目標値：約 2 割（H19 年度） 実績値：16%（H15 年度） 初期値：16%（H14 年度）  
住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったもの）の割合。

目標値：約 65%（H19 年度） 実績値：61%（H15 年度） 初期値：51%（H10 年度）

### 【関連施策】（住宅）

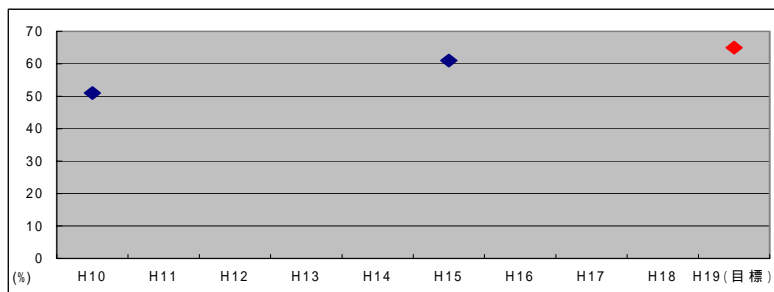
補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進（住宅の耐震改修に対する費用の一部補助、住宅の改修工事に対する低利ローン、住宅取得・改修（耐震改修を含む）に係るローン残高の一部の所得税額からの控除）

公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断：住宅の耐震診断費用の一部補助事業の実施。  
耐震改修工法の開発・普及

### 【施策の実施状況】

- 耐震型優良建築物整備事業制度の拡充：大規模地震による危険性が高い地域で一定の集積のある地域（30戸/ha かつ 300戸以上）を補助対象地域に追加するとともに、耐震改修費補助の要件を満たす住宅の建替えについて、補助対象に追加。
- 平成 16 年 6 月、「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」が公布され、地震等に強いストック再生・密集市街地の改善促進により、安全で安心できるまちづくりを促進。
- 平成 17 年 2 月、学識経験者、地方公共団体なる「住宅・建築物の地震防災推進会議」を発足させ、耐震化の目標設定や目標達成のための施策の具現化を推進。

### 【実績の動向】（住宅）



### 【現状分析】

- 5年ごとの集計（住宅・土地統計調査）による状況の把握を行っているが、平成 15 年の指標の実績については、約 61%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。
- 平成 15 年宮城県北部地震、平成 15 年十勝沖地震、平成 16 年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

地域住宅交付金の活用：地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、住宅の耐震化等の促進

税制改正による耐震化の促進：住宅ローン減税等について、築後年数要件を撤廃するかわりに、耐震基準への適合化を要件化する。

## 『安全』 (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

### 【関連施策】

密集市街地の整備改善のための事業等の推進

- ・ 住宅市街地総合整備事業により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備を図る。
- ・ 街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により公共施設の整備を図る。
- ・ 都市防災総合推進事業、市街地再開発事業等により沿道建築物の不燃化を図る。
- ・ 住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る。
- ・ 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）、都市・居住環境整備推進出資金（防災環境軸整備型）を活用する。
- ・ 住宅金融公庫の都市居住再生融資制度により、住宅市街地総合整備事業の整備計画区域内等における共同建替事業に対する融資を行う。

### 【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。
- ・ 防災街区整備事業に対する補助制度を創設するとともに、都市再生住宅制度を拡充し、居住安定の確保のための措置を講じた。
- ・ 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。
- ・ 組合再開発促進基金による債務保証制度を拡充し、密集市街地における共同建替え等の支援を図った。
- ・ 民間事業者等では取得困難で、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（密集市街地整備促進型）を充当して、官民の協力による密集市街地の整備を図り、また都市計画道路の整備と市街地の整備改善を一体的に実施する防災環境軸整備推進事業に充当する都市・居住環境整備推進出資金（防災環境軸整備型）を創設した。
- ・ 防災街区整備事業に係る税制上の支援措置を創設するとともに、防災都市施設の施行予定者制度における土地の買収に係る特例措置の創設、防災街区整備推進機構による土地の先買い等を支援するための税制上の拡充等を行った。

### 【実績の動向】

過去の実績値					(年度)	
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			0%			

### 【現状分析】

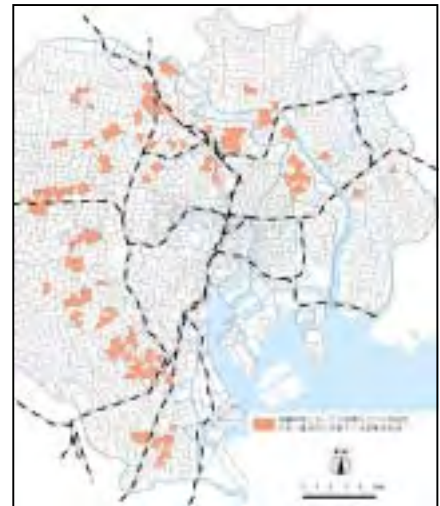
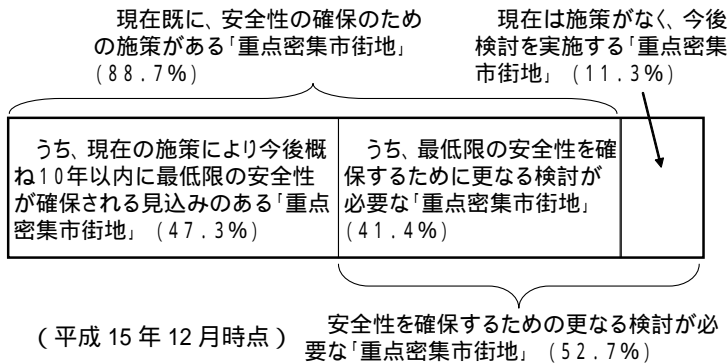
- ・ 5年に一度の調査を用いて把握するため、H16年度の実績値はない（次回調査はH19年度）。
- ・ 「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」の改善施策の状況について、都道府県及び政令指定都市の協力を得て把握を行い、平成15年12月26日に公表。
- ・ これによると、改善施策を行うことによって約8,000haのうち、113地区3,773ha（全体面積の約47%）については、今後概ね10年以内に最低限の安全性が確保される見込みである。残る合計287地区4,200ha（全体面積の約53%）については、安全性を確保するための更なる検討が必要。

**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（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**  
 密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保することが見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地（全国約8,000ha）の中で、最低限の安全性が確保される市街地の割合。

目標値：約3割(H19) 実績値：0%(H14) 初期値：0%(H14)

【指標分析の詳細】

(参考図)重点密集市街地における改善施策の状況(面積ベース)



東京都における「重点密集市街地」

- ・ 「安全性を確保するための更なる検討が必要な重点密集市街地」(全体の52.7%)において、防災上必要な公共施設の整備と老朽住宅の建替え等を効果的かつ効率的に推進することが必要。
- ・ 東京都では、重点密集市街地における防災環境軸(延焼遮断帯)約80kmのうち平成17年5月時点で未整備区間は約70km。

【今後の取組】

- ・ 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地(重点密集市街地)について安全性向上のため、防災上必要な公共施設の整備と老朽住宅の建替え等を緊急に促進する措置を講じ、その解消を強力に推進する。また都市計画等と連携して防災環境軸の緊急整備を図る。
- ・ 住宅市街地総合整備事業等の拡充  
 特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援するとともに、都市防災総合推進事業の事業主体と対象地域の拡充、住宅市街地総合整備事業等における既存ストックを活用した都市再生住宅等の整備のための拡充、住宅地区改良事業による民間事業者の活用のための支援の拡充を実施。
- ・ 地域住宅交付金の活用  
 地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、密集市街地の改善等の促進。

## 『安全』（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

### 【関連施策】

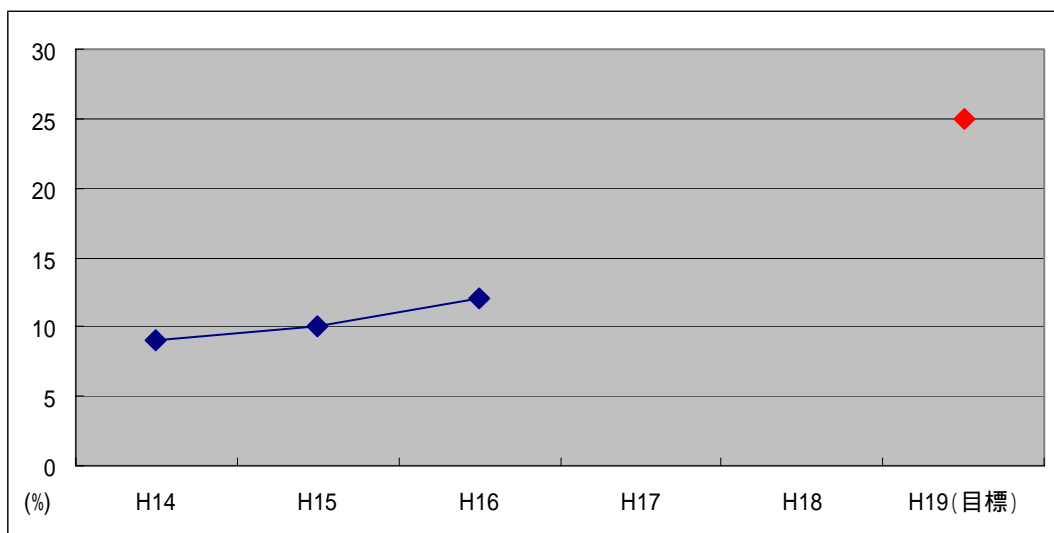
#### 防災公園の整備

広域避難地等となる防災公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全でゆとりある生活を確保する。

### 【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。

### 【実績の動向】



過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		約 9%	約 10%	約 12%	(速報値)

### 【現状分析】

- 平成 16 年度末現在の速報値で約 12%である。指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった規模であることや各地方公共団体内の公園関係部局と防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。

## 指標：一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一カ所以上確保された大都市の割合

人口 20 万人以上の大都市における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積 10ha 以上のオープンスペースが確保された都市の割合。

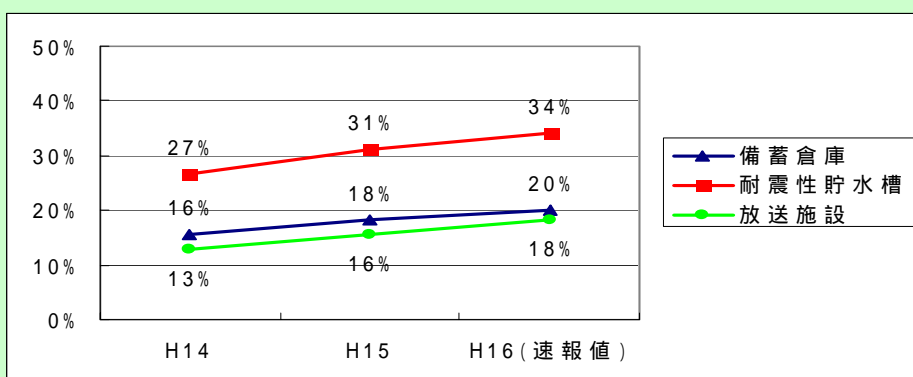
目標値：約 25%（H19 年度） 実績値：約 12%（H16 年度速報値）

初期値：約 9%（H14 年度）

### 【指標分析の詳細】

「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備された大都市の割合

- 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設については整備の進捗がみられるものの、備蓄倉庫、放送施設については未だ低い水準にとどまっており、より一層の整備の推進が必要。

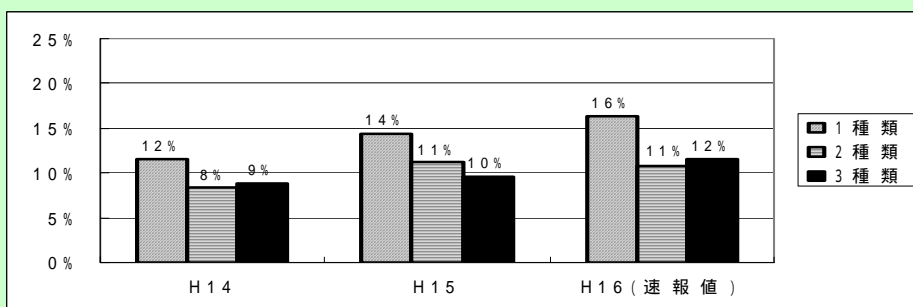


注1) 人口20万人以上の大都市を対象（なお、東京都及び政令指定都市については、区を1都市と扱う。）

注2) 面積10ha以上のオープンスペースに設置された施設を年度毎に集計

### 災害応急対策施設の設置種数の割合

- 災害応急対策施設については整備の進捗がみられるが、目標の達成に向けて、設置種数の増に資する箇所への重点化等が必要。



注1) 人口20万人以上の大都市を対象（なお、東京都及び政令指定都市については、区を1都市と扱う。）

注2) 面積10ha以上のオープンスペースに設置された施設を年度毎に集計

### 【今後の取組】

- 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重点的に推進するとともに、災害応急対策施設の整備が不十分な箇所への重点化により、効率的・効果的に目標の達成を図っていく。

## 『安全』 (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

### 【関連施策】

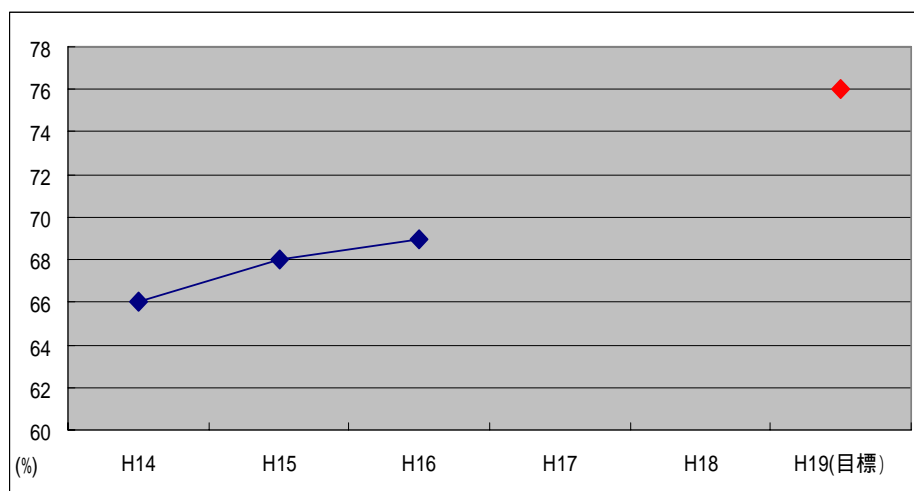
#### 道路の防災・震災対策の推進

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

### 【施策の実施状況】

- ・ 法面对策や緊急輸送道路の橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した。
- ・ 平成 16 年度は、観測史上最多の台風上陸や新潟県中越地震等大規模な災害が多発したことから、平成 16 年度補正予算においても防災・震災対策を推進した。

### 【実績の動向】



過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			66%	68%	69%

### 【現状分析】

- ・ 平成 14 年度実績値 66%に対し平成 16 年度の実績値は 69%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。



## 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

地域の生活の中心都市のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

目標値：76%(H19) 実績値：69%(H16) 初期値：66% (H14)

### 【指標分析の詳細】

救援ルートを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や法面对策等の防災対策を推進しているところであるが、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数の増加（平成 16 年度は 4 都市）は微増にとどまっている。

特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として、対策を実施してきており、平成 16 年度末時点で、直轄国道については約 9 割、都道府県管理道路については約 6 割の進捗となっている。しかしながら、河川橋については、直轄国道で約 3 割、都道府県管理道路で約 5 割と進捗が遅れている状況（全体として約 5 割の進捗）。

また、落橋・倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれのある新幹線を跨ぐ橋梁については約 3 割と不十分な状況にあり、一層の橋梁耐震補強の推進が必要である。

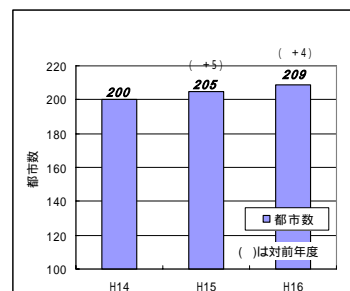


図 防災・震災対策が完了した救援ルートが確保された都市数の推移

表 橋梁の耐震補強実施率

	緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率		新幹線を跨ぐ橋梁の耐震補強の実施率			
	直轄国道	都道府県管理道路	直轄国道	都道府県管理道路	市町村道	計
跨線橋等	約 9 割	約 6 割	約 9 割	約 3 割	約 3 割	約 3 割
河川橋等	約 3 割	約 5 割				
<b>H16末現在、全体で約5割の実施率</b>						
<small>注）緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和 55 年より前の道路標示方を適用した橋長 1.5 m 以上の橋梁で、かつ鉄筋コンクリート単柱橋脚を有する橋梁。</small>						

### 【今後の取組】

災害時の広域的な救援ルートを確保するためには、道路の防災・震災対策を推進する必要があり、特に、救援活動や緊急物資輸送に極めて重要な役割を果たす緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、今般の首都直下地震等の大規模地震の逼迫性の指摘を踏まえ、平成 17 年度より新たに次の取組を行うこととしたところである。

- ・ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強について、平成 17 年度から平成 19 年度までの 3 箇年プログラムを策定して重点的に実施。
- ・ また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強についても平成 17 年度から平成 19 年度までの 3 箇年プログラムを策定して重点的に実施。

## 『安全』 (2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

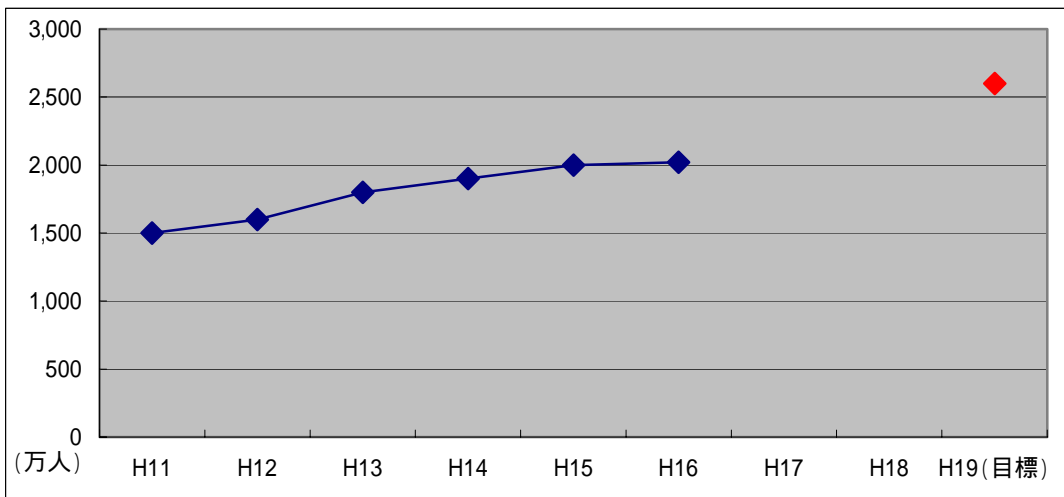
### 【関連施策】

- 耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。

### 【施策の実施状況】

- 対象とする地域において、平成 16 年度には 11 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の供用が開始された。

### 【実績の動向】



過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
約 1,600 万人	約 1,800 万人	約 1,900 万人	約 2,000 万人	約 2,020 万人	

### 【現状分析】

- 平成 16 年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約 2,020 万人となり着実に増加している。今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指す。

## 指標：港湾による緊急物資供給可能人口

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域内の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。

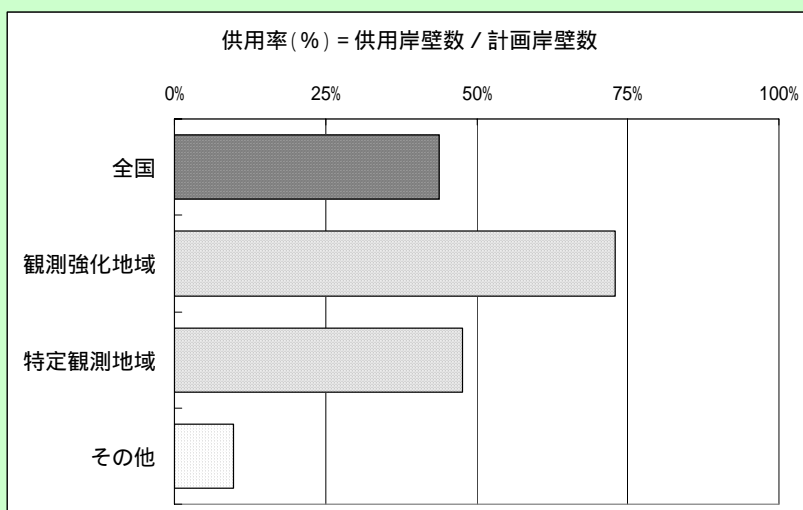
目標値：約 2,600 万人（H19 年度） 実績値：約 2,020 万人（H16 年度）

初期値：約 1,900 万人（H14 年度）

### 【指標分析の詳細】



- 引き続き観測強化地域など大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する。



- 観測強化地域、特定観測強化地域が重点的に整備されている。今後も引き続き重点化を図り、目標年度である平成 19 年度にはそれぞれ 80%、60%の供用率を目指す。

## 『安全』（3）総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。

### 【関連施策】

#### 道路の交通事故対策の推進

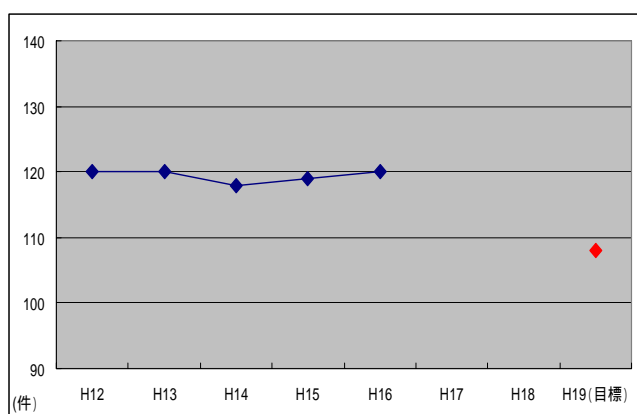
安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施。

### 【施策の実施状況】

#### 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とシフトさせるため、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する。  
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、事故が多発しており10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成15年7月に3,956箇所抽出し、平成16年度までに約1,600箇所に対策に着手。  
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16年度までに約600地区に対策に着手。

### 【実績の動向】



過去の実績値の推移 (年)				
H12	H13	H14	H15	H16
120	120	118	119	120
				(暫定値)

### 【現状分析】

- 平成14年の死傷事故率の初期値118件/億台キロに対し、平成16年の暫定値は120件/億台キロと指標は後退しているが、24の都道府県では死傷事故率が減少。

## 指標：道路交通における死傷事故率

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。)

目標値：108件/億台キロ(118を約1割削減)(H19) 実績値：120件/億台キロ(暫定値)(H16) 初期値：118件/億台キロ(H14)

### 【指標分析の詳細】

死傷事故率が前年より減少した都道府県は24であり、過半数を超えている。高知(対前年比6.6%減)青森(同5.5%減)島根(同5.2%減)の3県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト1,2の神奈川県(対前年比3.4%減)東京(同1.9%減)でも死傷事故率を減少。

平成15年に死傷事故率が大幅に増加した3県(群馬、香川、宮崎)では今年も死傷事故率が増加。死傷事故率の増減は都道府県によって増加傾向と減少傾向が確認できた。

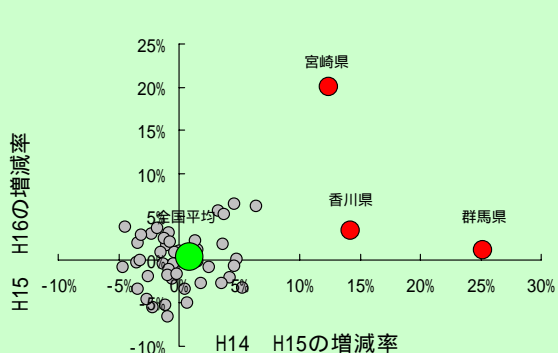


図1 昨年と今年の県別死傷事故率の増減率の比較

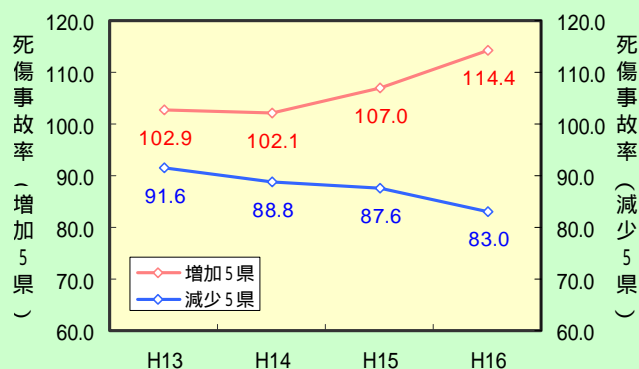


図2 死傷事故率の増加率の大きい県と減少率の大きい県の死傷事故率推移の比較

### 【今後の取組】

- ・ 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施。
- ・ 個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有。
- ・ 平成17年度より、直轄事業において予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設。
- ・ 市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。

## 『環境』 (5) 良好な水環境への改善

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る

### 【関連施策】

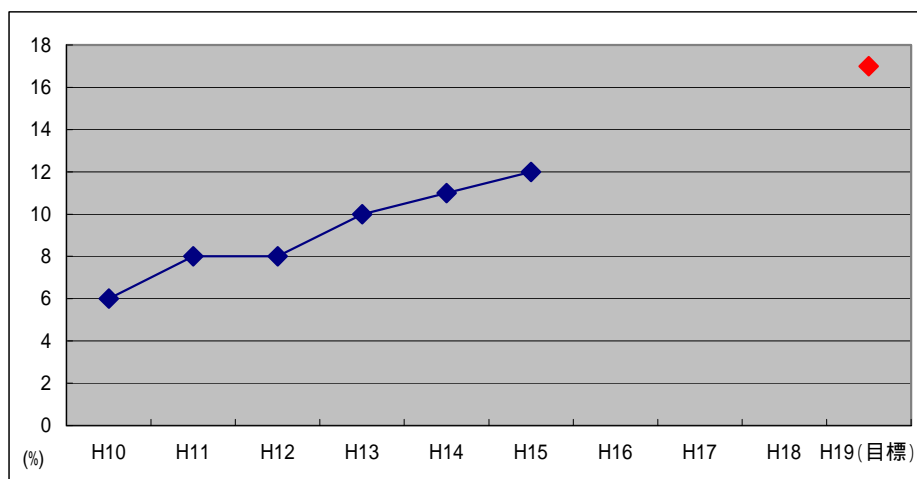
高度処理の普及促進

高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。予算額 8,749 億円の内数 (H16 年度)

### 【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。
- ・ 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、磷を放流水質基準に追加。また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。

### 【実績の動向】



過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
8%	8%	10%	11%	12%	

### 【現状分析】

- ・ 高度処理人口普及率は着実な進捗が図られているが、平成 15 年度の実績値は 12% である。
- ・ 高度処理人口普及率は依然として低い状態であり、三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。このため、引き続き高度処理の普及促進を図る。
- ・ 高度処理人口普及率は、平成 15 年度末で約 12% であるが、この 1 年間で 1 ポイント上昇しており目標 (5 年間で 6 ポイント) の達成に向けて着実に進展。

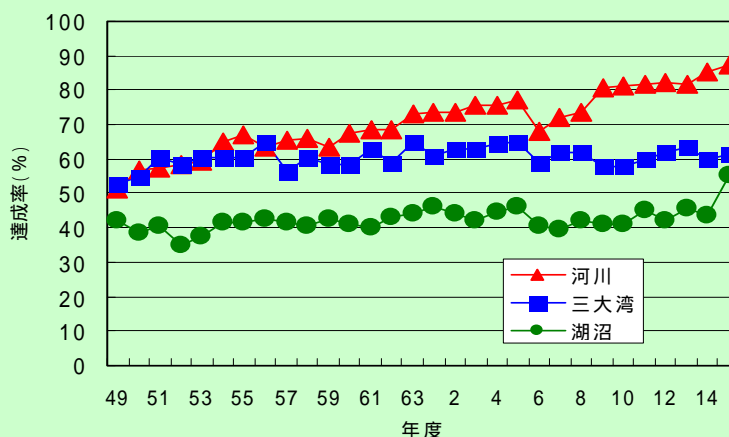


## 指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率

流域別下水道整備総合計画等により、三大湾、指定湖沼等の水質環境基準の達成と、そのために必要な高度処理の実施が明確に関連付けられており、その放流水質が水質汚濁防止法による規制の対象となっている高度処理が実施されている区域内人口の総人口に対する割合をいう

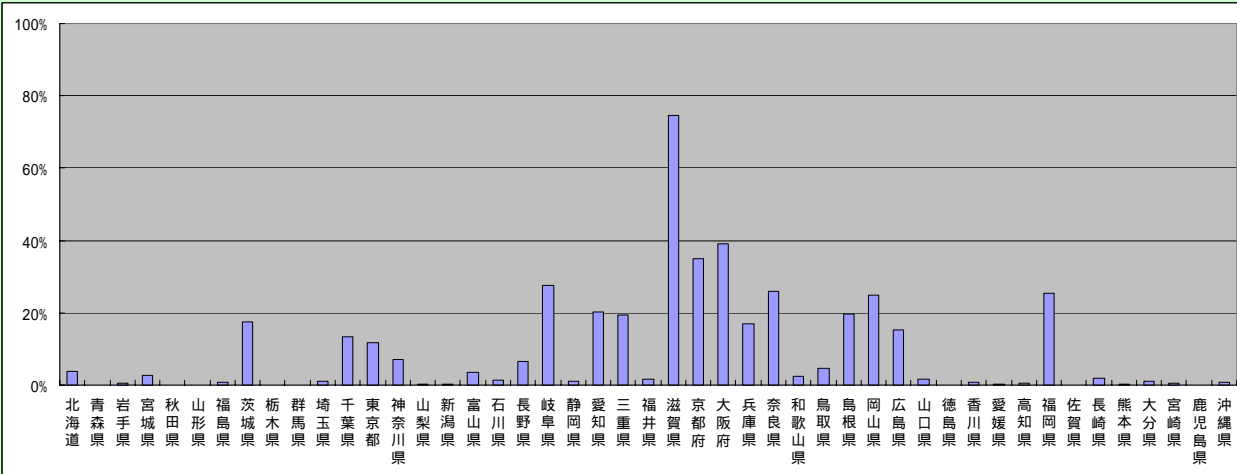
目標値：17%（H19年度） 実績値：12%（H15年度） 初期値：11%（H14年度）

### 【指標分析の詳細】三大湾・湖沼の環境基準達成率の推移



- 河川については改善傾向がみられるものの、三大湾や湖沼等閉鎖性水域の環境基準達成状況は横ばいで推移しており、より一層の高度処理の推進が必要

[参考] 都道府県別高度処理人口普及率



\*山形県、徳島県、佐賀県は、流総計画に位置付けがなく高度処理を実施していない。

### 【今後の取組】

- 高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進を図る。
- 下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画（流総計画）制度を抜本的に見直し、都道府県が策定する流総計画に基づき、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、「高度処理共同負担事業制度」を創設し、より効率的に高度処理の推進を図る。（下水道法の一部を改正）

## 『活力』 (4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化

地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

### 【関連施策】

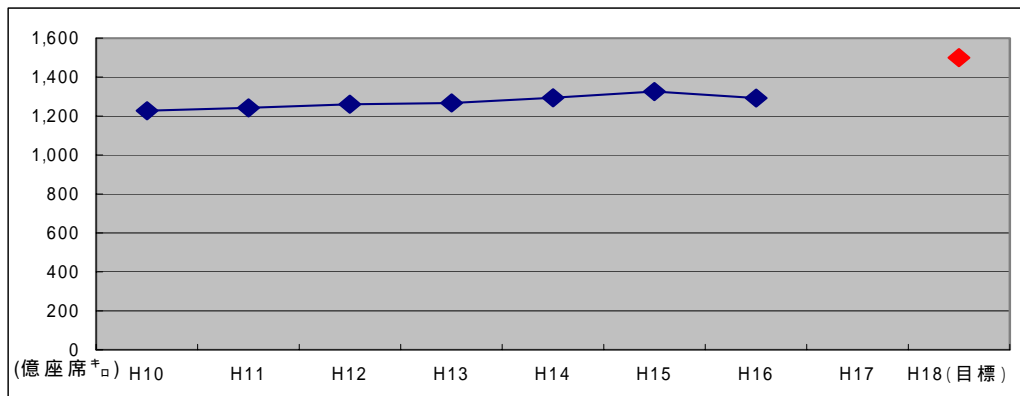
#### 航空サービスの充実

東京国際空港(羽田)の再拡張事業を推進するなど、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、ターミナル諸施設の利便性の向上、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、航空交通の増大等に対応した管制処理能力の向上等を図るため次期管制システムの整備等を推進する。〔予算額：事業費 1,034 億円 (H16 年度) 事業費 1,529 億円 (H17 年度継続)〕

### 【施策の実施状況】

- 東京国際空港(羽田)に関しては、需要が高いことから航空局及び航空会社で「東京国際空港の円滑な運用方策に関する勉強会」を設置し、更なる発着枠の増加の可能性について検討を行っている。また、東京国際空港(羽田)の再拡張事業の採択。新設滑走路等の入札・契約等を実施。
- 国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中。
- 「航空サービス高度化推進事業」を創設し、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、バリアフリーなど更に使いやすい空港への機能の充実、ILS の高カテゴリー化など空港運用の高度化等を推進。
- 各種次期管制システムの設計・開発等を実施中。

### 【実績の動向】



過去の実績値の推移 (年度)

	H12	H13	H14	H15	H16
実績値	1,261	1,268	1,294	1,326	1,293 <sup>(周年速報値)</sup>

### 【現状分析】

- 国内航空サービス提供レベルの平成 16 年度の実績値は集計中であるが、平成 16 年の速報値は 1,293 億座席キロであり、平成 15 年度の実績値と比較すると 2.5%減少している。
- 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、度重なる台風の接近による欠航等の外部要因や、国内線における大型航空機の主流がボーイング 747 からボーイング 777 にシフトしてきており、1 機当たりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。

## 指標：国内航空サービス提供レベル

国内航空路線の年間提供座席キロ（国内旅客に提供される座席×飛行距離）

目標値：1,500 億座席キロ(H19 年度) 実績値：1,293 億座席キロ(H16 年)

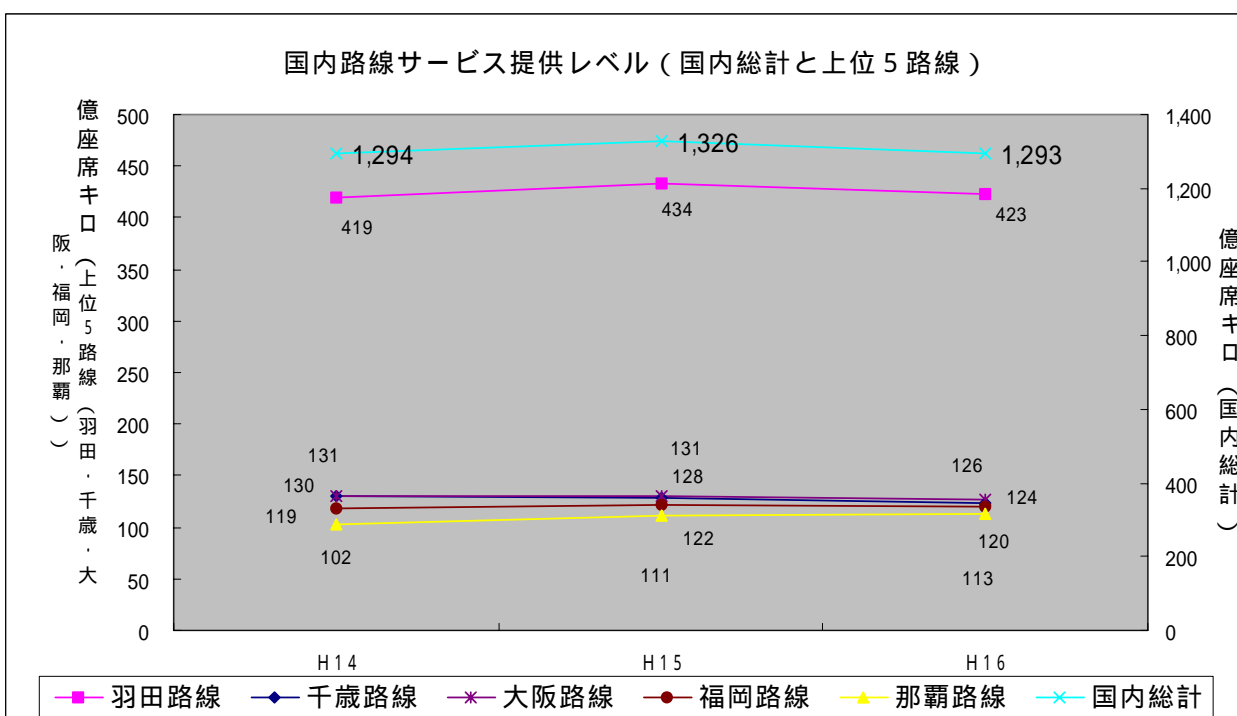
初期値：1,294 億座席キロ(H14 年度)

実績値は暦年の速報値であり、平成 16 年度の実績値は 9 月に確定予定

### 【今後の取組】

- ・ 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を 2000 年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の 28.5 万回/年(391 便/日に相当)から 40.7 万回/年(557 便/日に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。平成 17 年度、東京国際空港(羽田)において、再拡張事業の現地着工予定。
- ・ 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、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
- ・ 航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。

### 【参考データ】



上位 5 路線は概算値である。

国内路線サービス提供レベルは、上位 5 路線及び国内総計とも平成 16 年度においては、ほぼ一様に減少傾向であり、地域間において大きな差は見られない。