

社会資本政策の評価のための ベンチマークに関する一考察

建設省土木研究所○ 栗原真行*
建設省土木研究所 藤本 聡*
建設省土木研究所 山下武宣*
建設省土木研究所 白田幸生*
建設省土木研究所 青木俊明*

by Masayuki Kurihara, Akira Fujiimoto, Takenori Yamashita, Yukio Usuda.

社会経済情勢の変化や行政に対する国民ニーズの多様化に対応した望ましい政策の実現と、国民に対するアカウンタビリティの確保のため、政策の効果や達成度を確認する「政策評価」の導入に向けての準備が政府機関において進められている。評価の手法としては、政策ごとに具体的な指標（ベンチマーク）により設定した目標と実際の成果を対比させて政策の効果や達成度を客観的に計測する「ベンチマーク評価」が中心となることが想定される。ベンチマーク評価に用いる指標は、国民からみてわかりやすいという観点から、行政サービスの実績であるアウトプットではなく、政策が環境や経済・社会などの国民活動に及ぼす効果であるアウトカムであること、さらには政策の最終的目標である国民の満足度であることが好ましい。

本研究では、まず、海外及び国内における政策評価の先進事例を調査し、我が国における社会資本政策への適用に際しての課題を整理するとともに、社会資本に対する住民満足度をアンケート調査により把握し、社会資本政策全般をカバーするベンチマーク体系の構築のあり方を提案するものである。

【キーワード】：政策評価、ベンチマーク、アカウンタビリティ

1 はじめに

ベンチマーク評価は、対象となる政策（施策、事業）ごとに設定した具体的な指標と目標値（ベンチマーク）に対する実績値を測定することにより当該政策の達成度を評価する手法である。この手法は、政策の実施過程における効率性を計測する費用対効果（便益）分析などの手法とは異なり、政策による行政サービスを受ける国民（住民）から見てわかりやすい指標を設定することにより政策目標の達成状況を明確に示すことができるため、アカウンタビリティを果たす上ですぐれており、米国や英国における政策評価に用いられている。我が国の政府においても導入の準備が進められている「政策評価」においても中心的な役割を担うことが想定されている。しかしながら、政策との関連性が高く、かつ国民（住

民）にわかりやすい指標の設定が必ずしも容易ではないという課題がある。

本研究は、ベンチマーク評価の先進的な事例を調査し、これを我が国の住宅・社会資本政策の評価に導入していく上での課題を分析して望ましいベンチマーク体系のあり方を提案するものである。

なお、本来の意味での「ベンチマーク」は、例えば機械の性能比較（CPUの演算速度の比較など）に用いられるような「他者との比較」の基準となる数値のことであり、上で述べたような意味で用いることは厳密には誤り（本来は、Goal—到達すべき水準—というべき）であるが、すでにこのような呼び方が米国では一般的になっているので、本稿においてもそのまま用いることとする。

2 アウトカム、アウトプット及びインプット ベンチマークとして用いる指標は、アウトカム、

*建設マネジメント技術研究室 0298-64-2211

アウトプット及びインプットに分類することができる。アウトカムとは、行政サービスが国民（住民）の生活に与える効果であり、政策目的の達成度を直接的に示すものである。アウトプットとは、行政サービスの直接的成果であり、行政活動の生産物の数量を直接計測したものである。インプットとは、行政サービスのために投入された資金、人材などの資源のことである。なお、アウトプットを生産する過程の組織内部の業務の質を示すプロセス指標ともいえるべき指標（業務効率、合規性など）があるが、サービスの供給者側に立った指標という点で、広い意味でのアウトプットに含めてよいものとする。

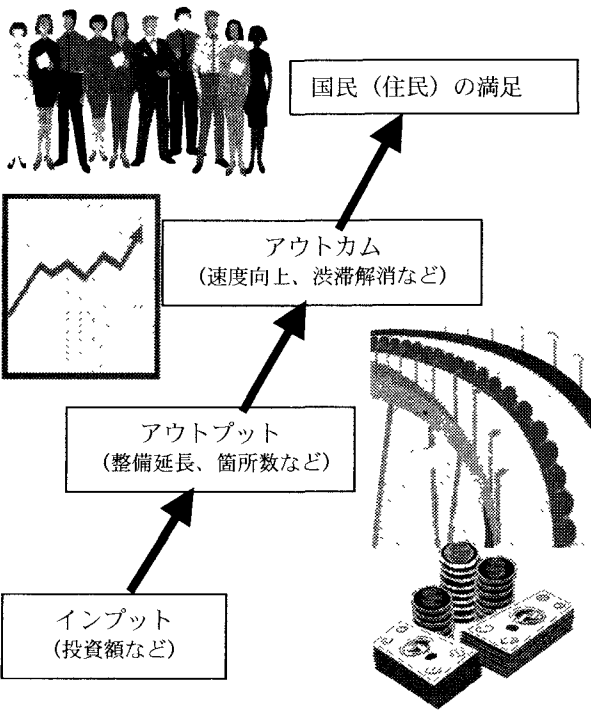


図-1 インプット、アウトプット、アウトカム

道路政策を例に具体的に述べると、アウトカムは道路整備の成果である時間短縮、渋滞解消、交通事故の減少などであり、アウトプットは道路の整備延長、交差点の改良箇所数などのことである（図-1）。

我が国の道路政策の中長期的計画である「道路整備五箇年計画」の事後評価を例にとると、従来は計画期間内の総事業費に対する実績金額によるインプット評価であったが、近年になって主要な事業における整備量によるアウトプット評価が導入され、現在の五箇年計画ではアウトカム目標が積極的に取り入れられるようになった。

なお、表-1に示すように公園、下水道など道路以外の社会資本整備の中期計画（五箇年計画等）では、道路ほど積極的なアウトカム目標の設定は行われていない。

表-1 五（七）箇年計画の評価指標の例

事業	整備目標の指標
公園	1人あたり面積● 歩いて行ける公園整備率● 避難困難解消市街地率○
下水道	処理人口● 処理人口普及率○ 下水道雨水対策整備率● 高度処理人口●
治水	氾濫防御人口● 氾濫防止面積● 浸水解消面積○ 土砂災害防止面積●
道路	朝夕の走行速度○ 渋滞による年間損失金額○ 交通事故死者数○ 事故多発箇所対策数● 歩道等設置率● 都市内道路緑化率● 二酸化窒素環境基準達成率○ 夜間騒音要請限度達成率○ など

(注) ○：アウトカム指標
●：アウトプット指標

3 ベンチマーク評価の事例

ベンチマーク評価の先進的な事例としては、米国オレゴン州、同州モルトノマ（Multnomah, ムルトマ）郡などの州政府や地方自治体がある。

また、オレゴン州の取組みなどを参考として制定されたGPRA法（Government Performance and Result Act）に基づいて、米国の連邦政府機関においてもベンチマーク評価が導入されている。

我が国においても、米国の州政府などの取組みにならってベンチマーク評価を取り入れる事例が一部の都道府県などにみられるようになった。

以下に、代表的な事例の概要を述べる。

(1) 米国の州政府など

a) オレゴン・ベンチマークス（1991年）

州政府の長期戦略計画「オレゴン・シャインズ」（1989）の達成度を評価するための指標として策定された。1997年の戦略計画改定に伴いベンチマークスも1999年に改定され、現在は次のような体系になっている。

使命～政策分野（5分野）
～目標（20分野）～指標（79項目）

戦略計画、ベンチマークの作成と実施状況の監視は、知事直属の独立委員会である「オレゴン・プログレス・ボード」により行われる。委員会自体も民間人主体であるが、策定に際して直接参加あるいは意識調査の形で多数の一般市民、NPO等の参加を得ている。

なお、同州モルトノマ郡では、オレゴン・ベンチマークスを先例としてモルトノマ・ベンチマークス(1993)が策定されている(1999年現在85指標)。

b) ミネソタ・マイルストーン(1992年)

オレゴン・ベンチマークスを参考にして開発を決定。まずビジョンを策定し(1991)、続いてマイルストーン(初版)を策定した。現行のマイルストーンは1998年の第4版である。

使命～政策分野（7分野）
～見出し（28分野）～指標（58項目）

ミネソタ州の場合は行政府が主体となっていることが特色である。ビジョンの策定段階やマイルストーンの策定・改定時に住民集会、パブリックコメントによる住民参加を得ているが、マイルストーンの策定作業は行政部門が諮問委員会の助言を得て行っている。

c) フロリダ・ベンチマークス(1996年)

同州におけるアカウンタビリティ委員会(GAP)の創設(1992)、アカウンタビリティ法の制定(1994)を受けて開発が決定された。現行のベンチマークスは1998年の第2版である。

使命～目標（3分野）
～ベンチマークス分野（7分野）
～見出し（26分野）～指標（92項目）

策定に際しては、GAP委員会（当初は独立機関、現在は行政の1部門だが独立性が高い）が中心となり、ヒアリング、パブリックコメントによる住民参加を得ている。

以上のように、各州におけるベンチマーク評価の体制や住民参加の態様に異なる点はあるが、基本的に各州の政策体系あるいは住民が望ましいと考える方向性にもとづいて指標体系を設定していること、アウトカム指標を積極的に取り入れていることは共

通しており、政策体系や指標の構成が大きく変わることもない(表-2)。

指標の数も各州で大きく変わらないが、州全体の政策の動きを把握するには、この程度の数が適切との考えによるといわれている。たとえばオレゴン州では当初200以上の指標があったが、その後の見直しで現在の数に統合されたものであり、フロリダ州もほぼ同様の経過をたどっている。

そのうち社会資本に関連する分野(環境、防災、居住、インフラなど)に関する指標については、後で述べるように全般に少ない。

表-2 米国州政府の基本政策分野

オレゴン州 (戦略目標)	(政策分野)	フロリダ州	ミネソタ州
1 雇用確保	1 経済	1 家族・地域社会	1 地域社会
2 地域社会	2 教育	2 安全	2 経済・生活水準
3 環境	3 市民参加	3 教育	3 教育・技術
	4 社会支援	4 健康	4 環境
	5 安全	5 経済	5 政府
	6 地域開発	6 環境	
	7 環境	7 政府	

(2) 米国の連邦政府機関

GPRA法(1993年)において地方政府等の取組みを参考に、アウトカムを中心とした政策目標の設定と達成度評価を行うことが定められた。

同法により、各省庁の使命にもとづく戦略計画(6年以上の中長期計画)及び年次業績計画の段階的構成からなる目標と指標の体系が構築されている。

原則として、戦略計画では一般目標(アウトカム指標)を設定し、業績計画では業績目標(アウトカム又はアウトプット指標)が設定されている。

使命～戦略目標（3～10分野）
～アウトカム目標（6～44項目）
～業績目標（25～45項目）

最初の戦略計画は1997年9月に策定、OMB(予算管理局)に提出され、以後3年ごとに更新される。年次業績計画は前々年9月にOMBに提出され、修正等を経て前年2～3月に議会に送付される。業績報告は翌年3月31日までに大統領と議会に提出される。

住宅・社会資本を所管する省庁(連邦交通省、住宅・都市開発省、環境保護庁、内務省開拓局、連邦危機管理庁)の例では、以下のような体系となって

いる（呼び方は省庁により異なる）。

評価指標については、GPRA 法の趣旨から、アウトカム指標を中心とするのが望ましいと考えられるが、毎年の報告の対象となる業績目標はアウトプットあるいはインプットやプロセス的な指標の割合が高い。また、その上位の一般目標にはアウトカム指標による目標が設定されているが、抽象的で実際には計測困難なものが見受けられる。

(3) 日本の都道府県

a) 東京都政策指標(1999 年)

東京都の政策目標と実績を住民にわかりやすく示すことを目的として策定された。東京都の政策を 11 政策分野に分け、これに基本指標（11 政策分野に含まれない指標）を加えた 99 指標を設定している。

政策分野 (11)	～	指標(99)
+		
基本指標		

作成にあたっては、米国および英国の事例を広く調査した上で作成した原案をもとに、都政モニターへのアンケートを行い、その結果を参考に絞り込みを行っている。

内容としては米国のオレゴン州などに近いものとなっているが、インフラや公共交通に関する指標の割合が高いなど特色的なものとなっている。

なお、この政策指標では、都の中長期計画である「生活都市東京構想」（平成 8 (1996) 年度から概ね 10 か年の課題と施策を提示したもの）との直接的な連携はなされていない。

b) 埼玉県施策評価(1999)

平成 9 年度を初年度とし、平成 13 年(2001)度を最終年度とする「埼玉県新 5 か年計画」に位置付けられた施策について評価を行い、その結果を公表することにより、施策の効果的・効率的な推進及び県民の県政参加を促進を図るために導入された。評価の対象は、同計画に位置付けられた重点施策（8 分野 124 施策）とその他の施策（7 分野 260 施策）である。ただし警察本部所管の施策は評価の対象から除外されている。

埼玉県施策評価の大きな特色は、評価対象の各施策について 1～3 個の指標を設定し、たとえば公園整備については「利用者数」を採用するなど、積極

的にアウトカム指標をとりいれていることである。しかしながら、複数の施策に同一の指標が取り上げられている例があること、施策と指標の関連性に疑問のあるものが相当数みられるなどの課題を残している。

表－3 埼玉県施策評価における指標の例

施策	指標 1	指標 2	指標 3
高速道路の整備	県内 1 時間交通達成率	県内 I C 出入り台数	
幹線道路の整備	県内 1 時間交通達成率	混雑時走行速度	
交通渋滞対策の推進	渋滞交差点改良数	混雑時走行速度	
歩いて行ける公園の整備	住区内公園の充足率		
新規公園の整備	公園利用者数		
豊かな清流づくり	河川水 BOD 基準適合割合	BOD 負荷量	健康項目基準不適合検体数
地下水の水質保全	地下水環境基準達成率		
安全良質な飲料水確保提供	河川水 BOD 基準適合割合	健康項目基準達成率	地下水の環境基準達成率

以上で述べた国内の事例は、ベンチマーク評価の参考となると思われる事例を選んだものであるが、基本的な考え方は米国の州政府の事例にならっているということができる。その中で、我が国においては重要度が高いと考えられるインフラ関連指標が多く取り入れられている点は評価できるが、策定過程において住民の意見を直接的に反映させたものではないため、ベンチマーク評価の意義である住民に近い視点からの評価を果たしうるかについては疑問が残る。

4 ベンチマーク評価事例についての考察

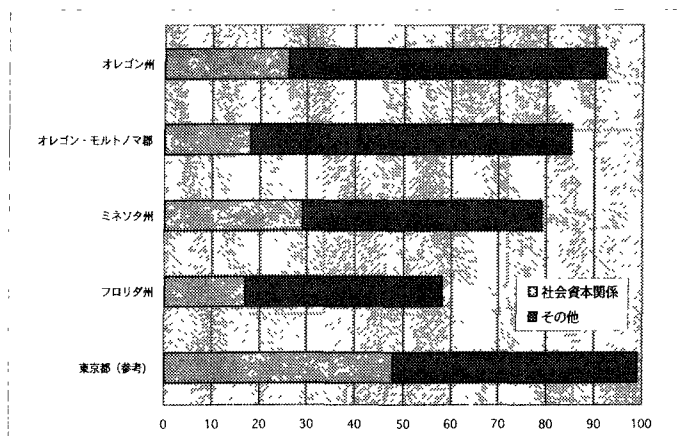
以上で紹介した先進事例について、社会資本整備に関する指標及びアウトカム指標の確立状況の観点から考察する。

(1) 社会資本整備に関する指標

社会資本の整備効果の範囲をどこまでとするか自体が大きな課題ではあるが、ここでは、社会資本整備の直接的成果及び社会資本整備と密接な関連をもつものと認識しうる防災、環境、住生活等の指標までを含めて考えることとする。また特定の分野に限定されない一般行政（共通的）指標のうち社会資本

行政に関わりのあるものも含めるものとする。

米国の州政府の事例をみると、社会資本整備に関連する指標の数は全般に少なく、たとえば道路では維持管理に関するものが中心となっている。理由としては、社会資本ストックが相当高い水準に達しているため、住民の関心が相対的に低くなっていることがあると考えられる。



図－2 社会資本関連指標の割合

これに対し、我が国の代表例として東京都の政策指標をみると、社会資本整備に関連する指標が全体の半分近くを占めている（図－2）。これは、我が国における社会資本へのニーズを反映させたものであると考えられるが、アウトカムの視点からは後で述べるような課題はある。

(2) アウトカム及び満足度の指標

次に、先進事例において採用されているベンチマークのうちにアウトカム指標がどれほど含まれているかについて検証する。

指標を個別に見た場合、明確にアウトプットあるいはアウトカムと区分できるものではない。また、アウトカムについても、客観的な指標である経済、社会の統計的数値と主観的指標である国民（住民）の満足度の間では大きな違いがある。

そこで、最上位の国民（住民）の満足度から最下位のアウトプットまでを次のような5つの段階に分けてみた。

1 満足度などの主観的指標

「環境がよいと感じる住民の割合」など

2 成果を直接的に示す（アウトカムとして認識できる）客観的指標

「環境基準を達成している地域の割合」など

3 成果を間接的に示す（アウトカムそのものではないが、密接に関連のある指標として認識される）客観的指標

「環境汚染物質の排出量」など

4 アウトプットの的であるが満足度との相関性が高いと考えられる指標

「下水道の普及率」など

5 アウトプット指標（もっぱら社会資本整備の直接的成果を示すもの）

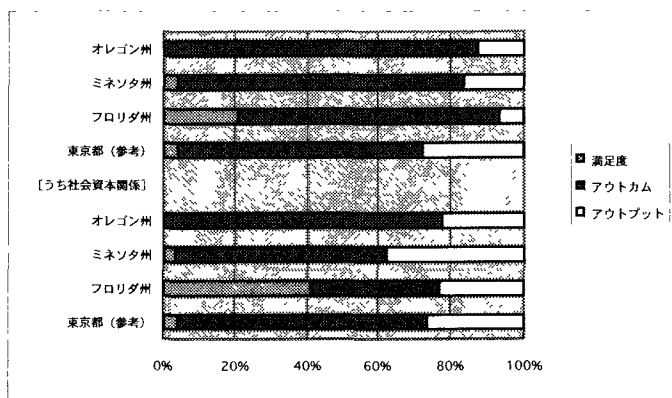
「道路の環境対策延長」など

ただし、それぞれの指標が互いに原因と結果の関係になることもあり、以上の区分が必ずしも厳格には適用できないため、便宜上「満足度」、「アウトカム」（上記区分の2と3）、「アウトプット」（上記区分の4と5）の3段階の区分で比較してみる。

米国の州政府についてみると、全体ではアウトカム指標の割合が9割近くと高くなっているが、社会資本関連指標についてみると6～7割程度にとどまっている。

東京都では全体でのアウトカムの割合が7割強であるが、社会資本関連指標についてもアウトカムが75%程度となっている（図－3）。

これに対し、連邦政府機関の例をみると、交通省ではアウトカムの割合が90%近いものの、他の省庁では50%以下の低い割合にとどまっている。理由としては、交通以外の分野ではインフラ整備の成果として説明しうるアウトカムのデータが少ないため、アウトプット、インプットやプロセス的な指標に頼らざるを得ないためと考えられる。



図－3 アウトカム指標の割合（州政府）

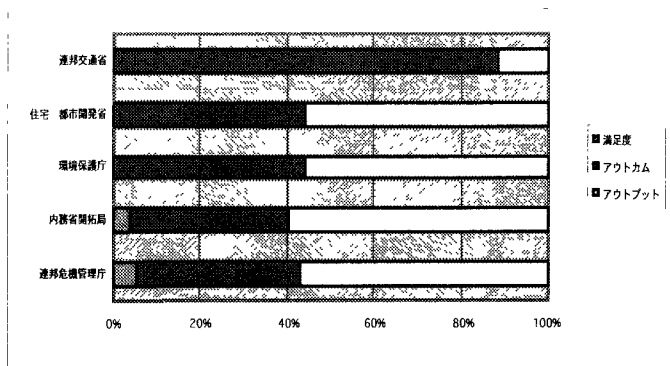


図-4 アウトカム指標の割合（連邦政府）

さらに本来のアウトカムというべき住民の満足度に関する指標に限ってみると、全体的に見てもほとんど採用されていない、これは、満足度が統計から得られるものではなく、その都度アンケートなどの調査を行う必要があるためであると考えられる。

満足度指標の割合が比較的高いフロリダ州では「道路に対する住民満足度」、「住みやすいと思う住民の割合」、「政府（行政、法律）を信頼（評価、満足）する住民の割合」といった指標が取り上げられているが、計測結果をそのまま行政活動の成果と結びつけることは困難であり、アウトカム、アウトプットなど他の指標との関連性を明らかにする必要があると思われる。

5 住民満足度からのアプローチ

これまで述べてきたように、国民（住民）の視野に立ったアウトカム指標体系の確立には多くの課題が残されている。加えて、我が国においては、政府（機関）の使命に基づいた政策体系の確立がなされていない。したがって、まず経済・社会情勢と社会資本に対する国民の価値意識等をふまえて政策及びアウトカムの体系を構築していくことが必要である。ここでは心理学的側面に着目してその体系化を試みることとする。

(1) マズローの欲求階層説

満足度の前提として、そもそも国民（住民）＝人間が何を求めているかということについて考える必要がある。

人間の欲求には大きくわけて生理的欲求（一次的欲求）と社会的欲求（二次的欲求）があり、さらに詳細に分類することができる。このような人間の欲求

の構造に関する有力な主張のひとつにマズロー (Maslow, A.H.) の欲求階層説がある。

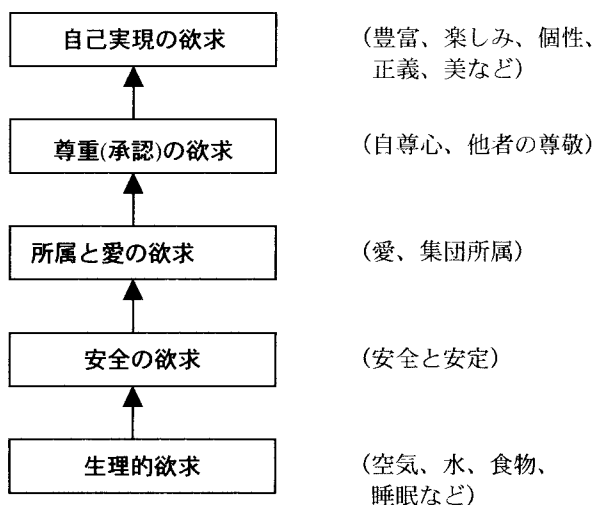


図-5 マズローの欲求階層説

これは、人間は低次の欲求（基本的欲求～生理的欲求など）が満たされてはじめてより高次の欲求に向かうという理論で、マズローは図-5に示す5つの階層を提唱している。

マズローは欲求階層のうち高次の部分（二次的欲求）で詳細な区分を行っているが、先進事例で用いられているベンチマークを列挙してKJ法により整理したところでは、このような詳細な区分を行うことは困難であり、次のような4つに分類することが妥当と考えられた。

- 1 安全 (生存～一次的欲求)
- 2 安心 (安心～二次的欲求)
- 3 便利・快適 (物質的満足～二次的欲求)
- 4 美しさ・ゆとり (精神的満足～二次的欲求)

この区分は、「1 安全」と「2 安心」についてはマズローの欲求階層と一致し、「3 便利・快適」と「4 美しさ・ゆとり」についてはマズローの上位3階層を1次欲求に近い部分（物質的満足）と遠い部分（精神的満足）に再構成したものと考えられることができる。

(2) 住民満足度からのベンチマークの提案

上記の分類方法をもとに、欲求階層の上位部分に

相当するベンチマークの体系化を試みた（表－４）。なお、複数の階層あるいは区分に該当するベンチマークは、より適切と判断される階層あるいは区分に分類して整理するものとした。たとえば、「災害がないこと」は、直接人命に関わる可能性が高いものとして「１安全」に、「衛生的な暮らし」は、短期的には人命への影響が必ずしも大きくないことから「２安心」に分類している。

表－４ 住民満足度の視点からのベンチマーク

欲求段階		レベルⅠ	レベルⅡ
1	安全	生命・身体・財産の安全	自然災害の防止 緊急時の避難場所など 安全・安心のための公害対策 道路・歩道の安全対策
2	安心	健康で安心できる暮らし	高齢者・障害者の移動のしやすさ 医療・福祉施設への行きやすさ 地域経済を支える産業基盤 衛生的、健康に暮せる生活基盤
3	便利・快適	便利で快適な暮らし	公園や駅前広場 身近なバス・電車の使いやすさ 近くに出かける際の移動のしやすさ 遠くに出かける際の移動のしやすさ
4	美しさ・ゆとり	美しくゆとりある暮らし	地域住民の交流機会や場所 街並み、景観の美しさ 自然がもつ緑の美しさ 歴史・文化的雰囲気やたたずまい

このベンチマーク体系と住民満足度との関連性を把握するため、市町村の住民に対するアンケート調査を行った。

表－５ アンケート対象都市

整備水準 人口分類	衛生未達成都市群	施設特化型都市群	都市面積ゆとり都市群	スタンダード都市群	スタンダード都市群(被災)
農山村都市群	静岡県西伊豆町	山口県東和町	福島県大越町	岐阜県富加町	静岡県河津町
地方都市群	和歌山県田辺市		北海道網走市	高知県中村市	兵庫県芦屋市
大都市群				仙台市	鹿児島市

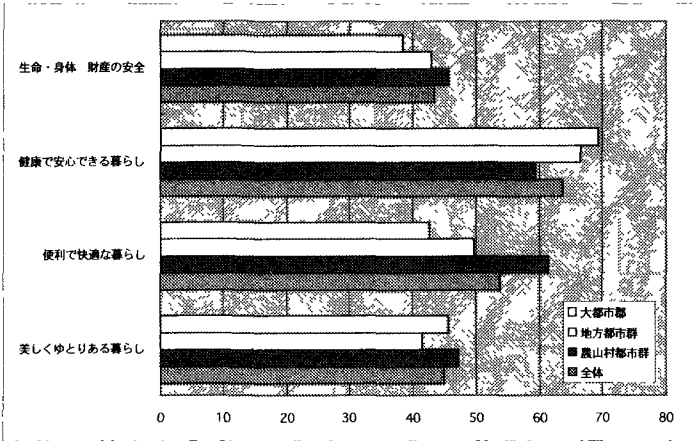
(注) 衛生未達成都市群：下水道等の整備が低水準の都市群
施設特化型都市群：文化施設等の整備に特化した都市群
都市面積都市群：公園、住宅等の整備に特化した都市群
スタンダード都市群：以上に該当しない都市群

調査対象市町村は、偏りのない調査を行う観点から、社会資本整備水準、都市規模、災害状況により類型化を行った上で各類型から無作為に１市町村ずつ抽出した。類型化に際し、社会資本整備水準については国土庁が１９９４年に行った「暮らしの満足度

を高める社会資本整備のあり方に関する調査」で採用された区分を用いた。都市規模については、人口（１万人以下、３０万人以下、その他）により区分した。また災害の影響を把握するため、過去５０年間に大きな被害を受けた市町村から別途調査対象市町村を抽出することとした。なお、該当市町村が全国の市町村数の１パーセントに満たない類型からは対象市町村を抽出しなかった。以上の考え方により、表－５の１１市町村を決定した。

調査対象住民は、対象市町村の２０歳以上８０歳未満の住民とし、当該市町村の人口構成を考慮しつつ無作為抽出した。サンプル数は各市町村とも１,５００件として郵送により調査を行い、回収率は２６.４パーセントであった。

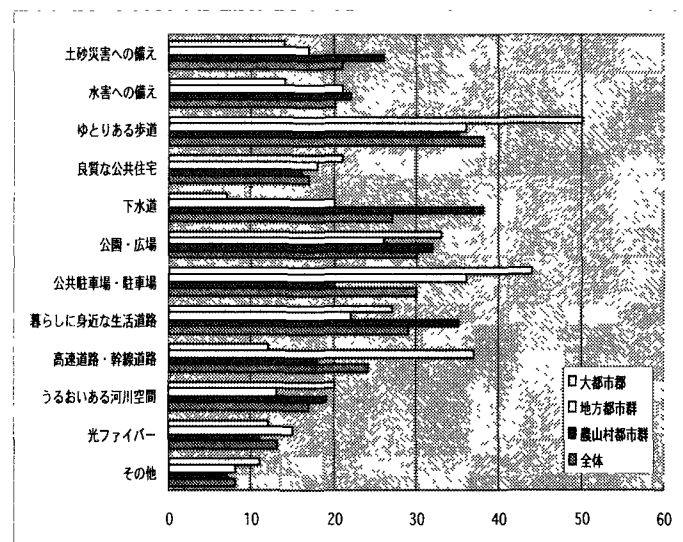
アンケートの選択肢は「大変満足」、「やや満足」、「普通」、「やや不満」、「大変不満」の５段階としたが、社会資本へのニーズの把握の観点から、不満度すなわち「大変不満」、「やや不満」を選んだ住民の割合をまとめてみた。その結果をみると、４つの欲求段階のうち「健康で安心できる暮らし」の不満度が高く、その前後の段階になるほど相対的に不満度が低くなっている。この傾向は都市規模により多少の差はあるが全体としては類似した傾向を示している（図－６）。



図－６ 社会資本に対する不満度

すなわち、欲求階層からみた住民の満足度は、第１段階の「安全」の分野はかなり充足されているが、第２段階の「安心」の分野ではまだ不満が多い。さらに上位の段階では相対的には不満が少ないが、社会資本の整備の進展により住民の関心が高くなっていくものと想定される。

あわせて「不足していると思う社会資本」について調査した。選択肢の社会資本は上記の区分と直接はリンクさせなかったが、欲求段階と配列をそろえて比較したところでは、例えば「安心」の階層にあたる「歩道」が最も不足していると意識され、「便利・快適」にあたる「駐車場」、「生活道路」、「下水道」がそれに次ぐ結果となるなど同様の傾向がグラフに現れた（図－7）。



図－7 不足していると思う社会資本

このことは、欲求階層説からのアプローチによりベンチマークの体系化を行うことが妥当であることを示していると考えられる。

社会資本政策をベンチマークにより評価していくためには、ここで体系化を試みた欲求階層の上位部分に相当するベンチマークの体系を、その下位のアウトカム、さらにはアウトプットに近いレベルに展開していく必要がある。今回調査した米国及び国内の事例で用いられているベンチマークをこのような体系に沿って整理すると表－6のようになるが、社会資本整備の効果を評価するためには十分ではないことがうかがえる。そのため、今後新たにベンチマーク加えていくべきであるが、その多くは計測が困難であり、その手法を開発していく必要がある。また、これらのベンチマークの相互の因果関係がまだ検証されていないので、今後研究を進める必要がある。

6 まとめ

本研究においては、社会資本整備効果の評価にベンチマーク評価を導入するに際しての課題を、米国の州政府及び国内の地方公共団体の事例をもとに整理し、その結果をもとに、マズローの欲求階層説からのアプローチにより住民意識に近い部分におけるアウトカムの体系化を試みた。

社会資本整備に対する住民ニーズの調査結果をもとに検証したところでは、上記のアプローチにより体系化を図ることは可能であり、その意義は高いと考えられる。

今後は、下位のレベルのベンチマークについて住民満足度との関連性を明らかにするとともに、社会資本整備の直接的成果であるアウトプットとの関連性を分析して、社会資本政策の評価のためのアウトカム体系の確立を目指すこととしたい。

【参考文献】

- 1) 青木、栗原、白田、山下：社会資本整備に対する住民ニーズの把握（地域特性等の分析による社会資本の整備に関する研究／平成 11 年度土木研究所年次報告書） 2000 年 3 月
- 2) 東京都政策報道室：「東京都政策指標」の開発に向けて 1999 年 8 月
- 3) 建設省建設大学校建設政策研究センター：米英の政策評価の概要調査 1999 年 8 月
- 4) 濱田、曾根、池原：道路事業の評価に関する調査 [その 2]（平成 10 年度土木研究所年次報告書） 1999 年 3 月
- 5) 国土庁計画・調整局：満足度からみた社会資本 1996 年 1 月
- 6) マズロー A.H.（小口忠彦訳）：人間性の心理学 1987 年 3 月

表-6 社会資本政策のベンチマーク体系の提案

満足度	カテゴリー	サブ・カテゴリー	アウトカム	-----	-----	---アウトプット	
安全	生命・身体 の安全	自然災害が少ない	【災害の少なさ】		【災害防御率】		
			地震による被害程度		治水安全度		
		交通事故が少ない	交通事故	【防災意識】	安全な道路割合	地域の防災体制	行政の防災体制
	地球レベル の安全	安全な地球環境	【温暖化進行程度】	二酸化炭素排出量			排出抑制策（車）
【オゾン濃度等】			エネルギー消費量	フロン対策		環境教育	
安心	安心できる 住まい	良好な住まい	【住宅・住環境】				
			居住水準				
			住宅・居室面積等				
			危険な住宅割合				高齢者・障害者向け住 宅戸数
			【バリアフリー度】				
			日照時間				
		住まいの安定	持ち家率	住宅取得負担等			
				家賃水準・負担	借家建設戸数		
	高齢者・障 害者の安心	行動の安心	【高齢者・障害者の 安心度】	【バリアフリー 度】	バリアフリー公共 施設（対策割合）	バリアフリー公共施設 （対策箇所数）	
	安心できる 生活環境	公害が少ない	公害苦情受理件数				
			空気がきれい	空気のきれいさ	【汚染物排出量】		
			環境基準達成割合				
			大気中汚染物質				
			大気公害				
		水がきれい	水質への住民満足度	【汚染物排出量】			
			環境基準達成割合	流量（水利権）	【施設完成率】		
			飲料水水質基準	水使用量	節水率		
				下水処理・基準	下水道普及率		
					水のリサイクル		
ごみが少ない		【ごみの少なさ】	ごみ排出量			ごみ処理コスト	
			ごみ適正処理割合				
			リサイクル率				
便利・快適	憩い交わり 移動の便利	憩い・交わりの場	【公園利用人口】	【公園アクセス】	公園・緑地面積	レク・親水施設整備量	
			交通機関アクセス				
		公共交通の利便	混雑度（鉄道）		利便性（駐輪場）		
			【便利さ・頻度】		バリアフリー度		
	身近な移動・道路	走行速度・渋滞		【整備済み割合】			
		走行快適性・満足度		道路密度			
	長距離移動の利便	【交流人口・実績】	交流可能人口（日 帰り可能範囲な ど）	高速道路、新幹 線、空港へのアク セス			
				選択性（空路）			
美しさ・ゆ とり	国際交流	交流の機会と場		訪問海外観光客			
				貿易・出入国			
	美しい町並 み・景観	町並み・景観の美し さ	【景観の良さ／主 観】		電線地中化率など	地区・土地利用計画	
	豊かな自然	豊かな自然	【豊かさの認識度】	生物育成・多様性			
			【自然度／客観数 値】	森林・湿地等保全 率	公園・自然保護区 面積		
	歴史と文化	歴史・文化的雰囲気	【歴史・文化的雰 囲気／主観】				
行政活動		行政への満足	政府信頼住民割合				
			行政（サービス）満 足度	許認可所要期間	手続き電子化割合 等		
			法のへの満足割合	政府機構・税制理 解度		業績評価・目標設定割 合	
全般	住みやすさ	満足感	住みやすさ認識割合				

【 】表記は、本稿でとりあげた先行事例で採用されていないベンチマーク

A Study on Benchmarks for Evaluation of Infrastructure Development Policies

by Masayuki Kurihara, Akira Fujimoto, Takenori Yamashita, Yukio Usuda,

The Government of Japan is preparing the introduction of "Policy Evaluation" to confirm the effects of its policies for realization of desirable policies and accountability for people. The main method of the evaluation will be "benchmark evaluation" by measuring the effects and achievement degrees of policies and comparing the objective set by concrete indexes (benchmarks) with the real results of the policies. It is desirable that the benchmarks should be satisfaction degrees of the people or outcomes showing the social effects produced by the policies rather than outputs showing directly its products.

This paper reports the problems in the benchmark evaluation methods in the USA and Japan, and suggests a benchmark system for the evaluation of infrastructure development policies in view of Maslow(A.H.)'s approach.