

平成25年11月27日(水)
合同庁舎3号館4階特別会議室
15:00～17:00

第32回 国土交通省政策評価会

議 事 次 第

1 挨拶

2 議題

(1) 平成25年度取りまとめ政策レビューの中間報告について

- ① 不動産投資市場の条件整備
- ② 人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善
- ③ 地理空間情報の整備、提供、活用

(2) 政策レビューのフォローアップ（中間報告）について

(3) 国土交通省政策評価基本計画の改定について

国土交通省政策評価会委員名簿

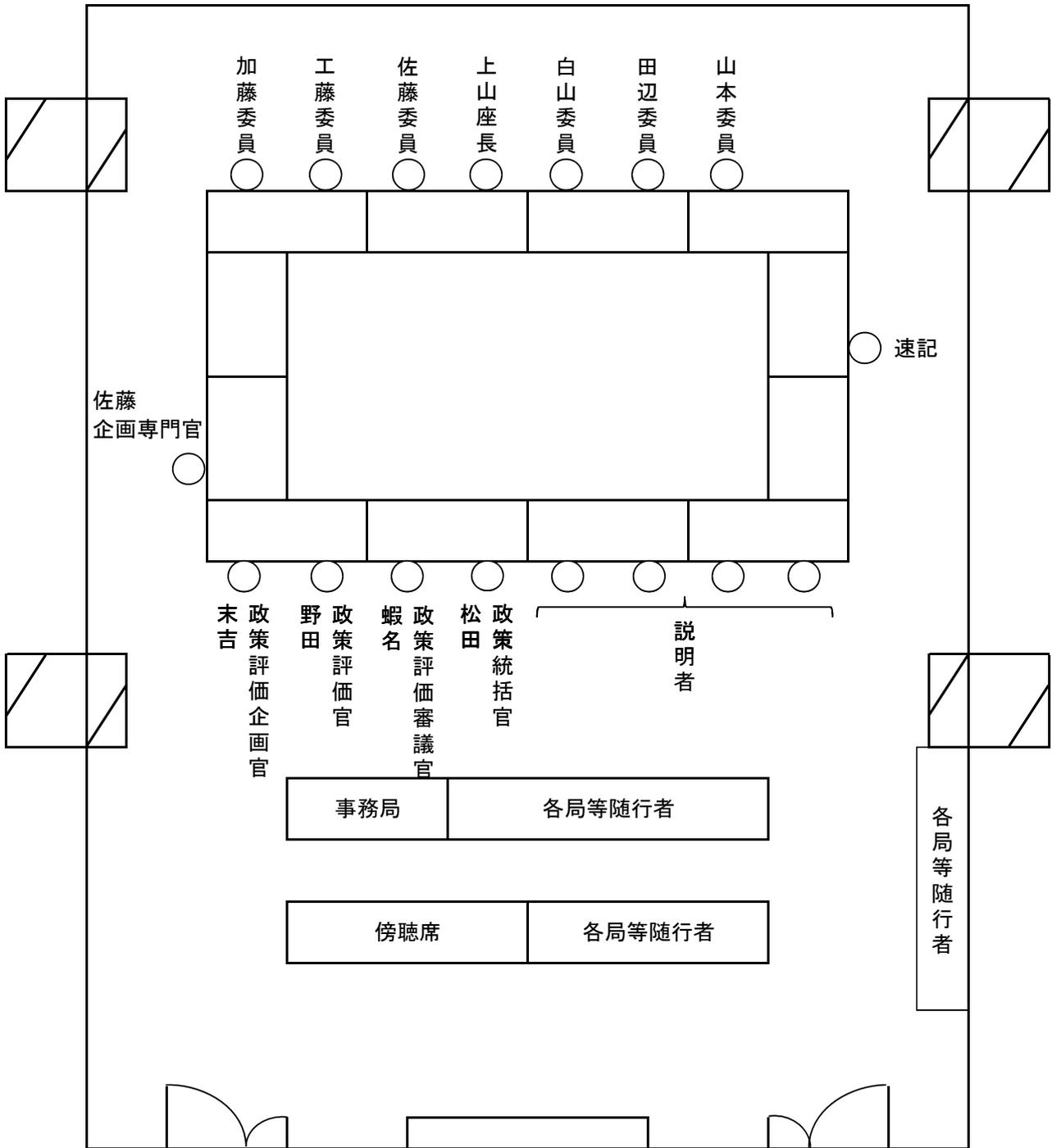
上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
白山 真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科公共政策大学院教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻教授
山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

（五十音順：平成 25 年 11 月 27 日現在）

第32回国土交通省政策評価会 配席図

平成25年11月27日(水)15:00~17:00

合同庁舎3号館4階特別会議室



第32回 国土交通省政策評価会

資料一覧

- 資料1 平成25年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧及び今後のスケジュール（案）
- 資料2 不動産投資市場の条件整備
- －1 評価書の要旨
 - －2 評価書の目次構成
 - －3 参考資料
- 資料3 人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークシステムの確保・維持・改善
- －1 評価書の要旨
 - －2 評価書の目次構成
 - －3 参考資料
- 資料4 地理空間情報の整備、提供、活用
- －1 評価書の要旨
 - －2 評価書の目次構成
 - －3 参考資料
- 資料5
- －1 政策レビューのフォローアップ（中間報告）について
 - －2 政策レビューテーマ一覧
- 資料6 国土交通省政策評価基本計画の改定ポイント及び現行計画

1. 平成25年度取りまとめ政策レビューテーマ一覧

テ ー マ		担 当 局 等
①	不動産投資市場の条件整備	土地・建設産業局
②	人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善	自動車局
③	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院

2. 今後のスケジュール（案）

11月27日 第32回政策評価会

1月中旬 評価書（案）の作成及び評価会委員へ送付

1月下旬～2月 委員からの指摘を踏まえ評価書（案）の修正

3月末 評価書の決定

(評価書の要旨)

テーマ名	不動産投資市場の条件整備	担当課 (担当課長名)	土地・建設産業局企画課 (課長：河田 浩樹)
評価の目的、必要性	<p>不動産投資市場において、1990年代後半から本格化した不動産の証券化は、不動産の流動性を高めるとともに、不動産投資市場における資金調達手段を促進し、投資市場の裾野を大きく広げるものであった。</p> <p>近年の我が国における不動産証券化市場の発展は、資金調達手段の多様化、優良な都市ストックの形成、証券化対象不動産の質の向上、市場の透明性の向上等の観点で重要な役割を担っている。</p> <p>しかしながら、不動産証券化市場は、平成20年のリーマンショックにより、その規模が縮小し、その後回復傾向にあるものの、以前の規模まではまだ戻っていないところである。</p> <p>このため、不動産証券化市場の更なる発展に向けて、不動産証券化市場に関してこれまで講じてきた政策のレビューを適切に実施し、その評価結果を今後の政策に反映していくこととする。</p>		
対象政策	国土交通行政分野における不動産投資市場の更なる発展を図るための政策		
政策の目的	<p>不動産証券化市場は、資金調達手段の多様化、優良な都市ストックの形成、証券化対象不動産の質の向上、市場の透明性の向上等の観点で重要な役割を担うものであり、ひいては国民経済の発展及び国民生活の向上を図るため、不動産証券化市場の発展に資する政策を推進する。</p>		
評価の視点	<p>不動産投資市場の更なる発展を図るため国土交通行政分野において講じてきた政策について、①不動産証券化市場の安定的な規模拡大に効果があったか、②不動産投資環境の整備により不動産投資市場の透明性は向上したか、という観点から評価を行った。</p>		
評価手法	<p>不動産投資市場の更なる発展について、①～③の手法により評価する。</p> <p>①毎年度実施している政策チェックアップの指標（不動産証券化実績総額、土地総合情報ライブラリーへのアクセス件数）等による定量評価</p> <p>②国内外の投資家等に対するアンケート調査による定性的な評価</p> <p>③これまで国が講じてきた施策の効果・課題や、現在の問題意識、今後の課題等について、有識者へのヒアリングを実施（第三者意見の活用）</p>		
評価結果	<p>1. 不動産証券化市場の安定的な規模拡大に効果があったか</p> <p>・不動産投資市場の規模について、不動産証券化実績総額をみると、リーマンショック後着実に増加しており、金融危機時に講じた政策等が不動産投資市場の発展に一定の効果があったと評価できる。</p> <p>また、有識者ヒアリングにおいても、不動産投資市場の急成長は、Jリート法制（税制を含む）の整備や不動産特定共同事業法の改正等、適時適切な施策が講じられたことが大きく寄与したという意見が太宗であった。</p> <p><主要政策の評価></p> <p>➤ 官民の協力により設立された不動産市場安定化ファンドが、最終的な</p>		

セーフティネットの役割を果たしたことで、市場に安心感が広がり、市況の持ち直しに貢献した。

- 不動産特定共同事業法改正の意義として、証券化の対象となり得なかった老朽化物件等が対象となり、より使いやすくなった。
- ヘルスケアリートについては、これからであるが、課題をよく整理した上で、今後第1号が立ち上がれば、それに続くプレイヤーが出てくるのではないかと見られる。
- 不動産流通税の軽減措置が不動産投資の後押しをしたことは間違いなく、市場育成の観点から引き続き措置が必要。

一方、不動産投資市場の今後の課題等としては、

- ・改正不動産特定共同事業法等を活用した建物の耐震化等が必要
 - ・地方でも不動産証券化の活用が必要
 - ・投資家の裾野拡大のため、ヘルスケアリートをはじめとして、投資対象の多様化や日本の不動産投資市場の透明性の発信が必要
- 等の課題が有識者ヒアリングにおいて指摘された。

以上を総括すると、金融危機の際のセーフティネットの機能を果たした不動産市場安定化ファンドや、安定的な不動産投資の規模拡大のための不動産流通税の軽減措置や不特法の改正等の適時適切な施策が、不動産証券化市場の規模拡大に大きく貢献したものと評価できる。

今後は、これら取り組みを一層推進するとともに、不動産証券化を活用した建物の耐震化や不動産投資市場の多様化に向けて、更に政策を推進していく必要がある。

2. 不動産投資環境の整備により不動産投資市場の透明性は向上したか

- ・不動産投資市場の透明性の向上について、不動産の取引価格情報を提供している土地総合情報ライブラリーのアクセス件数をみると、着実に増加している。また、海外投資家に対するアンケートを見ると、平成24年から不動産価格指数の公表を開始したこともあり、情報の充実度と入手容易性について大きく改善しており、不動産投資市場の透明化等に一定の効果があったと評価できる。

また、有識者ヒアリングにおいても、取引価格情報・不動産価格指数等の情報提供の社会的意義を評価する意見が太宗であった。不動産鑑定評価も、投資家等の市場関係者に対し利益相反の回避や取引の公正性を示す役割を担ってきたとの評価。

〈主要政策の評価〉

- 取引価格情報に対するアクセス件数の多さは、国民の需要・関心の高さを表しており、情報公開の社会的意義は大きい。
- 不動産価格指数は、不動産市場の価格動向を把握する手段として非常に有効。日本は、国際指針の作成等に関し国際的にリードしている。

	<p>➤ 不動産鑑定評価は不動産投資市場にとって不可欠。投資家等の市場関係者に対し利益相反の回避や取引の公正性を示す役割を担ってきた。</p> <p>一方、今後の課題等としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 不動産投資関連情報について、投資判断に必要な不動産投資関連情報の更なる充実が必要 ・ 不動産鑑定評価制度について、市場の変化に対応して、的確な鑑定評価を推進することが必要 <p>等の課題が有識者ヒアリングにおいて指摘された。</p> <p>以上を総括すると、不動産取引価格の情報提供や不動産価格指数の整備、不動産鑑定評価基準の改正等の不動産投資の環境整備に向けた取り組みが、不動産投資市場の透明性の向上に大きく貢献したと評価できる。</p> <p>今後は、これら取り組みを一層推進するとともに、不動産価格指数（住宅・商業用不動産）の運用や国際化や市場のニーズに対応した不動産鑑定評価基準の見直し等を推進していく必要があると考えられる。</p>
(作業報告)	
<p>政策への 反映の方向 (想定方向)</p>	<p>不動産投資市場の発展と政策評価の結果を踏まえ、以下の通り対応していく。</p> <p>① 不動産投資市場の発展について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 改正不特法等の活用による建物の耐震化、地方での証券化の活用、投資対象の多様化や日本の投資市場の透明性の発信の必要性等の課題を踏まえ、改正不特法の普及啓発・人材育成、耐震・環境不動産形成促進事業の活用、地銀等と連携した事業の実施、ヘルスケアリートの環境整備・PRE戦略、情報発信の強化等の取り組みを推進する。 <p>② 不動産投資市場の透明性の向上について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 不動産投資関連情報については、投資判断に必要な不動産投資関連情報の更なる充実の必要性等を踏まえ、不動産価格指数（住宅）の本格運用や不動産価格指数（商業用不動産）の試験運用等を推進する。 ・ 不動産鑑定評価制度については、市場の変化に対応した的確な鑑定評価の推進の必要性を踏まえ、不動産鑑定評価基準等の見直しを推進する。
<p>第三者の 知見の活用</p>	<p>評価にあたり、各分野の有識者からヒアリングを実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 井上 亮氏 : 東北大学大学院情報科学研究科准教授 ・ 清水 千弘氏 : 麗澤大学経済学部教授 ・ 田中 俊平氏 : 長島・大野・常松法律事務所パートナー弁護士 ・ 田邊 信之氏 : 宮城大学事業構想学部教授 ・ 前川 俊一氏 : 明海大学不動産学部教授 ・ 巻島 一郎氏 : 一般社団法人不動産証券化協会専務理事 <p>また、以下政策評価会担当委員より個別指導を頂戴した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 加藤 浩徳氏 (主) : 東京大学大学院工学系研究科教授 ・ 山本 清氏 (副) : 東京大学大学院教育学研究科教授
<p>実施時期</p>	<p>平成25年度</p>

平成 25 年度政策レビュー「不動産投資市場の条件整備」
評価書 目次(案)

第1章 評価の目的、対象施策、評価の視点、評価の手法等

第2章 不動産投資市場の概要

第3章 国土交通行政分野における不動産投資市場の更なる発展を図るための政策

第4章 評価結果について

第5章 今後の政策への反映の方向

平成25年度政策レビュー 不動産投資市場の条件整備

国土交通省 土地・建設産業局

平成25年11月

- 評価の目的、対象施策、評価の視点、評価の手法等
- 不動産投資市場の概要
- 国土交通行政分野における不動産投資市場の更なる発展を図るための政策
- 評価結果について
- 今後の政策への反映の方向

評価の目的、対象施策、評価の視点、評価の手法等

評価の目的・必要性

- 不動産投資市場において、1990年代後半から本格化した不動産の証券化は、不動産投資の流動性を高めるとともに、不動産投資市場における資金調達手段を促進し、投資市場の裾野を大きく広げるものであった。
- 近年の我が国における不動産証券化市場の発展は、資金調達手段の多様化、優良な都市ストックの形成、証券化対象不動産の質の向上、市場の透明性の向上等の観点で重要な役割を担っている。
- しかしながら、不動産証券化市場は、平成20年のリーマンショックにより、その規模が縮小し、その後回復傾向にあるものの、以前の規模まではまだ戻っていないところである。
- このため、不動産証券化市場の更なる発展に向けて、不動産証券化市場に関して講じてきた政策のレビューを適切に実施し、その評価結果を今後の政策に反映していくこととする。

政策の目的

- 不動産証券化市場は、資金調達手段の多様化、優良な都市ストックの形成、証券化対象不動産の質の向上、市場の透明性の向上等の観点で重要な役割を担うものであり、ひいては国民経済の発展及び国民生活の向上のため、不動産証券化市場の発展に資する政策を推進する。

対象政策

- 国土交通行政分野における不動産投資市場の更なる発展を図るための政策

評価の視点

- ① 不動産証券化市場の安定的な規模拡大に効果があったか
- ② 不動産投資環境の整備により不動産投資市場の透明性は向上したか

評価の手法

- 不動産投資市場の更なる発展について、①～③の手法により評価する。

① 定量評価(毎年度実施している政策チェックアップの指標等)

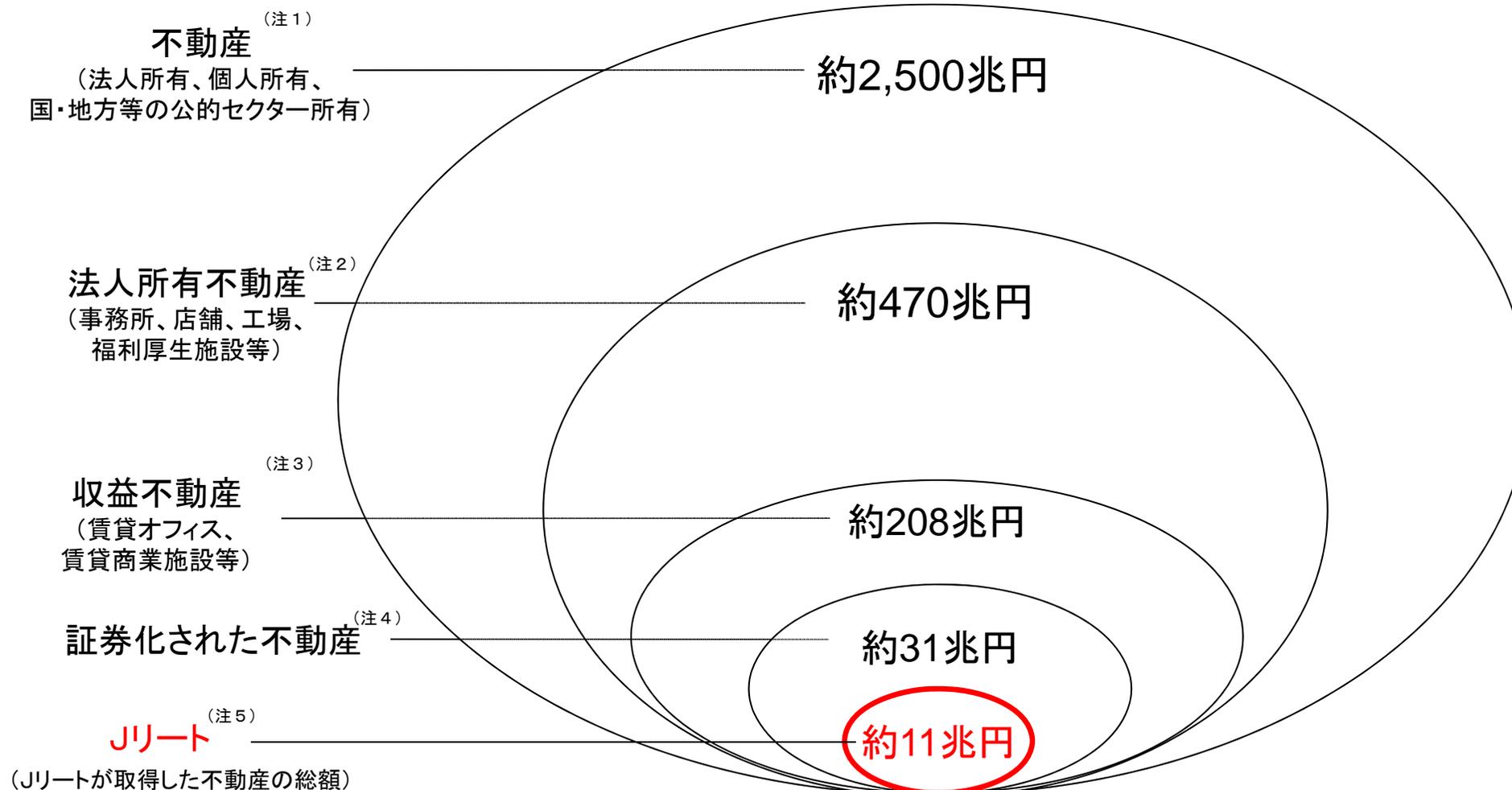
② 定性評価: アンケート調査(国内・海外)

③ 有識者ヒアリングの実施(施策の効果・課題、現在の問題意識、今後の課題等について)

← 第三者の知見の活用

不動産投資市場の概要

- 我が国の不動産ストック約2,500兆円の内、収益不動産は約200兆円。
- その内、証券化された不動産は約31兆円、Jリートが取得した不動産の総額は約10兆円。



(注1)住宅、住宅以外の建物、その他の構築物及び土地のストックの総額 【出典：国民経済計算(平成22年度確報)】

(注2)事務所、店舗、工場、福利厚生施設等の法人が所有する不動産。土地基本調査に基づく時価ベースの金額(平成20年1月1日時点)

(注3)PRUDENTIAL REAL ESTATE INVESTORS "A Bird's eye View of Global Estate Markets : 2012 update "

(注4)国土交通省 平成24年度 不動産証券化の実態調査 参考資料2

(注5)平成25年9月末時点の運用資産総額 【出典：ARES J-REIT REPORT Vol.47】

(参考)不動産証券化の歴史

- 不動産は「空間的に一定の場所を占め、動かすことができず、一般に分割が困難で高額な実物資産」という特性をもつ。
- 不動産を「容易に流通させることができる小額な資産」に変えていこうとする経緯(不動産の小口化)と資産の証券化に関する法整備等により、不動産証券化が進展。

不動産の小口化

- ・不動産は単独では投資単位が大きく、流通性が低い

●1987年頃

不動産小口化商品の登場

ex.ワンルームマンションの一室に対する投資)

- 不動産市場への資金流入による市場の活性化を促進

- ・バブル崩壊後、投資家が損害を被るケースが多発
- ・投資家保護を強化するための法制度の確立に対するニーズの高まり

●1995年4月

不動産特定共同事業法の施行

- 資産流動化が進展。

金融制度の整備

- ・資産流動化・証券化に関する検討の進展

●1993年6月 特定債権等に係る事業の規制に関する法律の施行

- 特定債権としてリース料債権、クレジット債権等を流動化

●1996年4月 同法改正

- 資産担保証券(ABS)等の発行が可能に

●1998年頃～ 金融ビッグバン(金融改革諸法の成立)

「特定目的会社による特定資産の流動化に関する法律(旧:SPC法)の施行

- 不良債権処理への活用期待を背景として制定された、我が国初の総合的な証券化のための法律。(投資対象となる)特定資産として不動産が明記。

- ・手続きが煩雑、報告義務等のハードルが高いことなどから、利用を促進する観点からの法改正を実施

●2000年11月 資産の流動化に関する法律の施行

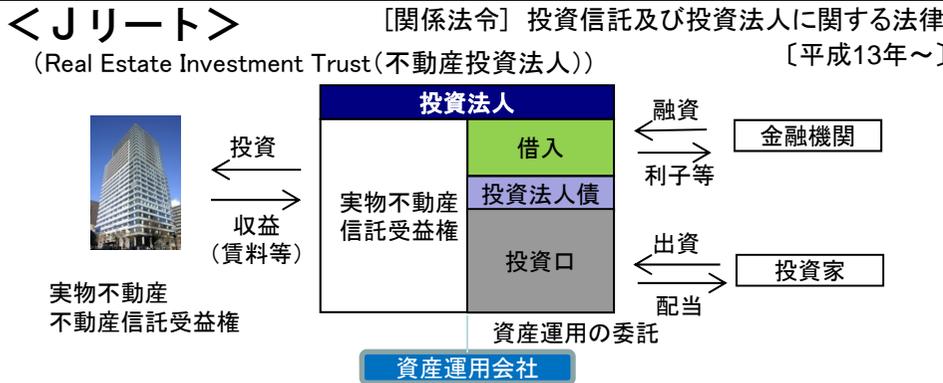
● 同月 投資信託及び投資法人に関する法律(旧:証券投資信託法)の施行

- 不動産を直接運用できるよう明確に規定

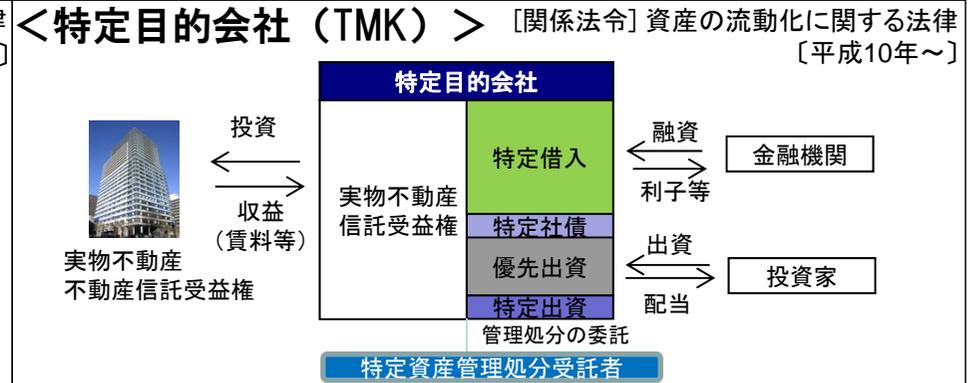
資産流動化型と資産運用型の基本法の確立により、不動産証券化の際の代表的導管体(ビークル)となる特定目的会社と投資法人・投資信託の制度が法的に整備

(参考)我が国の証券化手法の概要

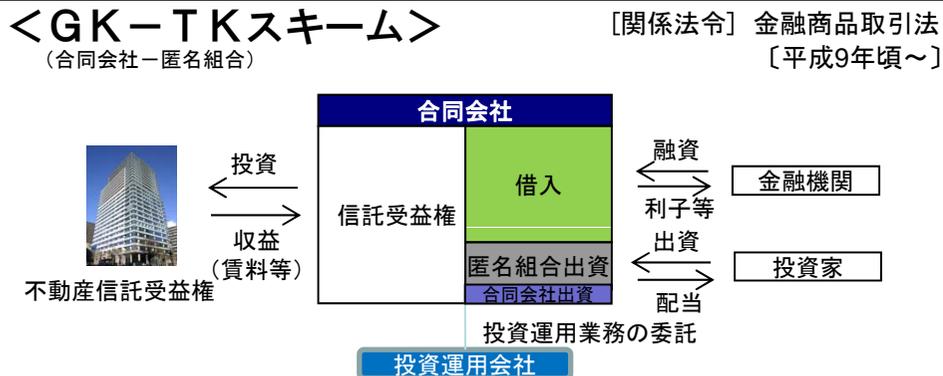
- ▶ 不動産が生み出す収益をベースに幅広い投資家から資金を集め、不動産の取得・運用を行い、その収益を分配する仕組み。
- ▶ 国土交通省では、不動産特定共同事業法について所管している。



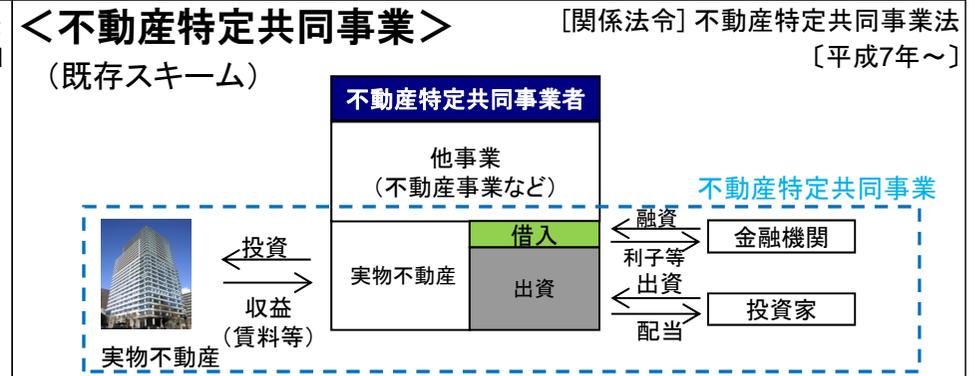
- ・資産運用のために設立された投資法人が、不動産等の取得、譲渡、賃貸等を行い、その収益を分配する仕組み。
- ・投資口(株式に相当)を上場することで幅広い投資家から資金調達を行うほか、年金など機関投資家の資金を集める非上場リートも存在。



- ・資産の流動化のために設立された特定目的会社(TMK)を利用して、予め定められた「資産流動化計画」に基づき、投資家・金融機関から資金を集めて資産を取得し、資産から生じる収益を分配する仕組み。



- ・証券化のために設立された合同会社(GK)が投資家から匿名組合(TK)出資を調達し、金融機関のローンと併せて不動産信託受益権を取得する仕組み。

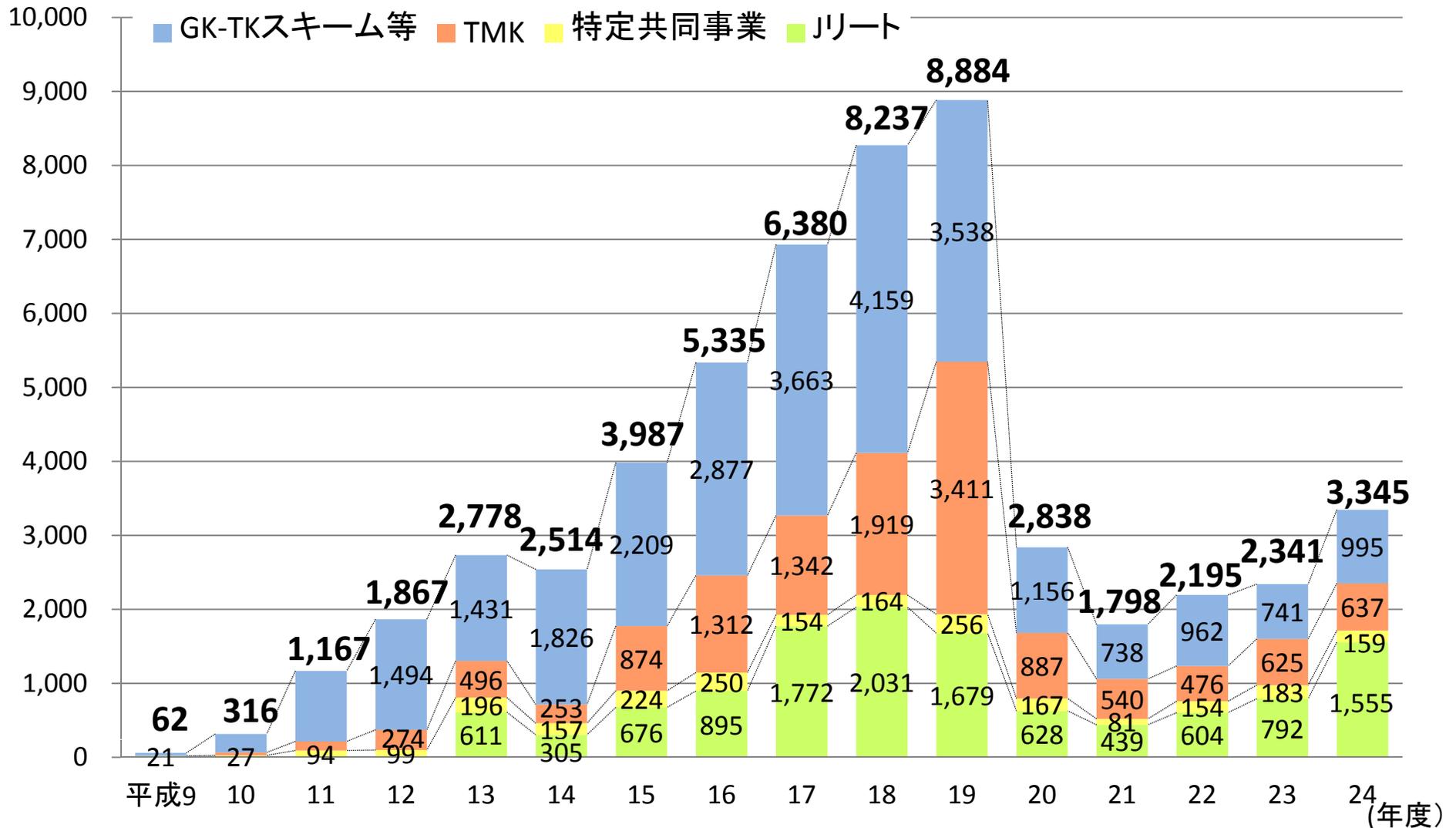


- ・主務大臣・知事の許可を受けた事業者(不動産会社等)が投資家から資金を集めて不動産の取得、譲渡、賃貸等を行う仕組み。
- ・許可制度により不動産投資に関する能力(資本金要件、業務管理者の設置等)をチェックした上で、事業者が機動的に不動産取引を実施。

➤ 不動産証券化の実績は、リーマンショック後大きく減少するも、足下は回復傾向にある。

【単位：10億円】

不動産証券化の実績の推移



※平成24年度不動産証券化の実態調査(国交省)

不動産市場安定化ファンド(平成21年9月設立)【①不動産証券化市場の安定的な規模拡大】

- Jリート[®]の資金繰り改善を通じた不動産市場の安定化等を目的に、平成21年9月にファンド設立。
- 平成23年度までの融資期間中、**2件180億円**の融資を実行。ファンド設立議論段階からアナウンスメント効果は大きく、Jリート[®]の資金繰りに対する過度な懸念を後退させ、調達環境の改善、市場の安定化に寄与したとの評価もあるところ。

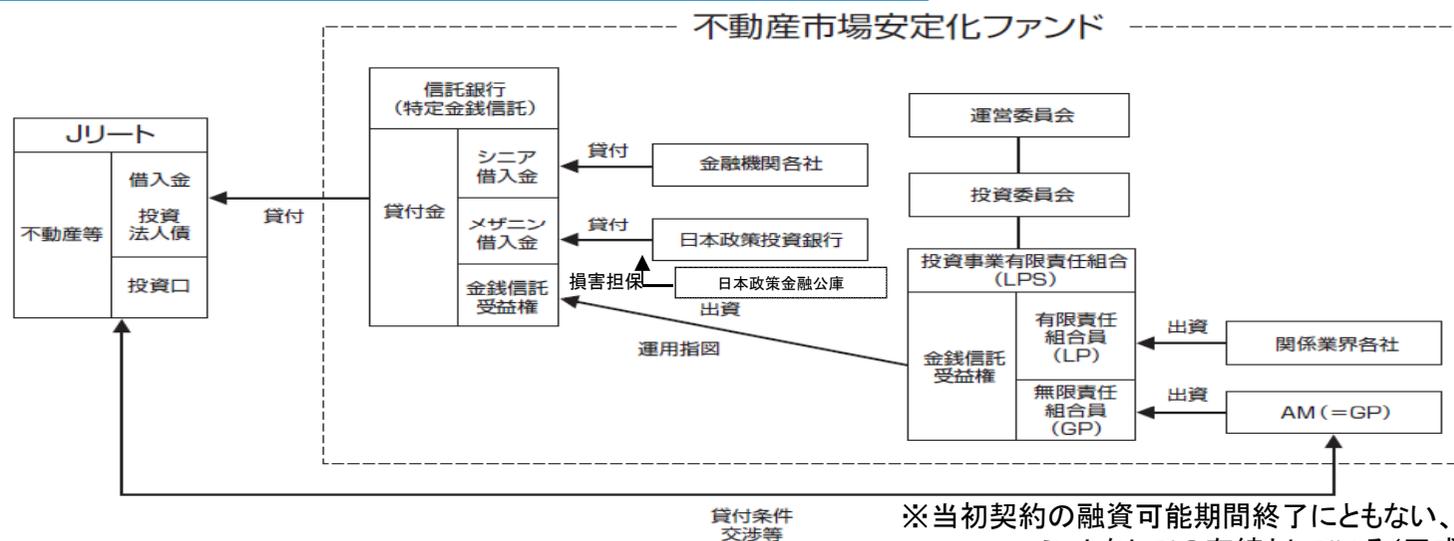
政策目的

- リーマンショック以降の世界的な金融市場の混乱等により、不動産市場における有力な買い手であるJリートも資金繰りが逼迫。
- 平成21年4月の「経済危機対策」にも、「官民一体となったファンドの創設等によるJリートへの資金供給」が盛り込まれた。
- 有識者、市場関係者による「不動産市場安定化ファンドの設立・運営に関する検討委員会」を4回開催し、平成21年9月ファンドの出資構成・規模、ストラクチャー等に係る方針をとりまとめ、それを受け、Jリート[®]の資金繰り改善を通じた不動産市場の安定化等を目的に、平成21年9月にファンド設立。

ファンドの実績

- 左記委員会とりまとめとして、平成23年度までの投資法人債の償還総額(3,268億円)や既存借入金に係る金融機関の破綻・撤退への備え等を考慮し、必要に応じて、アンコミットベースで**総額3,000億～5,000億円程度**のファンド規模を確保することとし、これを公表。
- 平成23年度までの融資期間中、**2件180億円**の融資を実行し、年度内に回収済み。(設立当時Jリート銘柄数:41銘柄)
- ファンド設立議論段階からアナウンスメント効果は大きく、またファンド設立に伴う41上場投資法人への周知徹底や融資の実行により、**Jリート[®]の資金繰りに対する過度な懸念を後退させ、資金調達環境の改善、市場の安定化に寄与したとの評価もあるところ。**

不動産市場安定化ファンドの仕組み(ファンド設立時)



※当初契約の融資可能期間終了にともない、平成24年3月以降、ローンコミットなしでの存続としている(平成25年10月末現在)

➤ 建築物の耐震化や老朽不動産の再生への民間資金の導入促進を通じて、地域経済の活性化や資産デフレからの脱却を図るため、不動産特定共同事業(※)の規制を見直す。

(※)投資家から出資を受けて、実物不動産の取引を行い、その収益を投資家に分配する事業。投資家保護等の観点から、国土交通大臣(一部は内閣総理大臣と共管)又は都道府県知事による許可が必要。

施策の効果

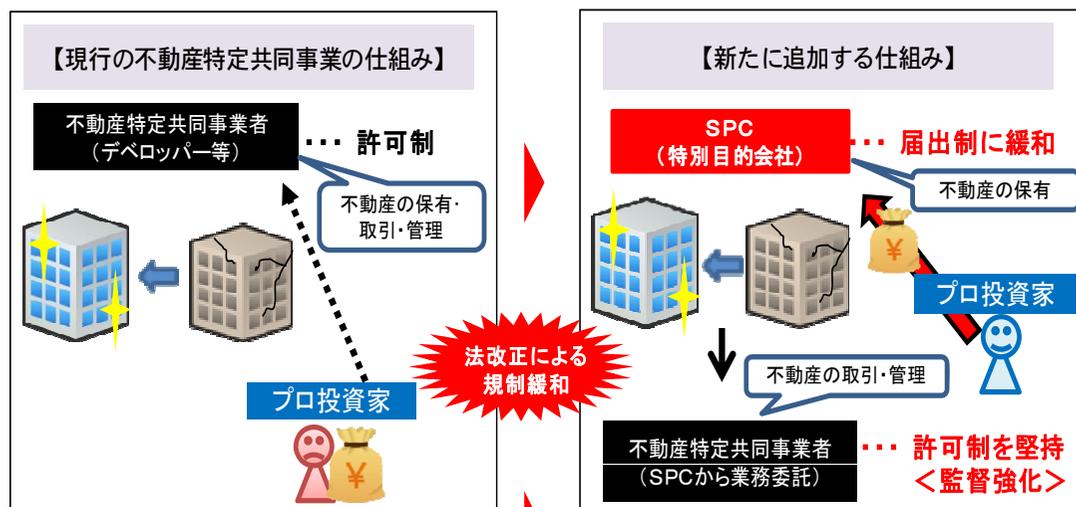
○我が国には耐震性の劣る建築物が多数存在(※)。建築物の耐震化、更には、介護施設の整備、地方の老朽施設の再生などに民間資金が導入され、優良な都市ストックが形成される。(※)法人が所有する建物棟数のうち、新耐震基準を満たしていない又は未確認のものは約3分の1
 ○優良不動産(投資適格不動産)の供給とそれに伴う不動産取引の活発化により、不動産市場が活性化し、景気回復に貢献。

○耐震改修・建替、介護施設の整備、地方の物件や小規模物件の再生などは、大規模改修が制限されていたり、手続きに手間・コストのかかる既存の証券化スキームでは対応が困難な場合が存在。

○不動産特定共同事業は多様なケースに活用できるスキームであるが、現行の不動産特定共同事業は、他事業から倒産隔離されておらず活用が進まない。

改正概要

倒産隔離型の不動産特定共同事業を可能とするべく、一定の要件を満たす特別目的会社(SPC)が不動産特定共同事業を実施できることとする等の所要の措置を講ずる。



プロ投資家は、デベロッパー等の他事業による倒産リスクも負うことから投資を忌避する傾向

投資家のリスクは、投資対象となる不動産に係るもののみとなり、投資が促進される

法改正により、新たなスキームによる約5兆円を含め、約7兆円 of 新たな投資が行われ、約8兆円の生産波及効果、約44万人の雇用誘発効果が見込まれる(今後10年間)

(参考)本法律に関連する税制特例措置

特別目的会社(SPC)が営む不動産特定共同事業において取得する不動産に係る不動産流通税(登録免許税・不動産取得税)の軽減【平成25年度税制改正】

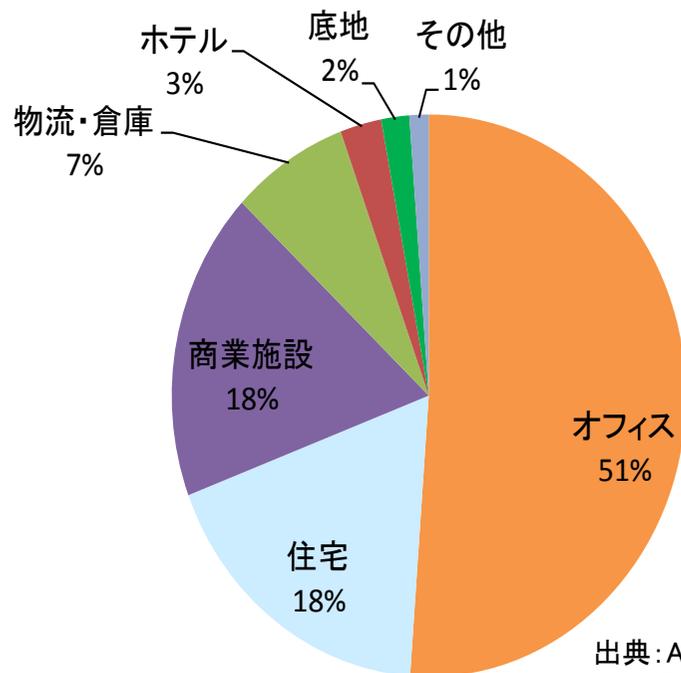
ヘルスケアリートのための環境整備【①不動産証券化市場の安定的な規模拡大】

- 「ヘルスケア施設供給促進のための不動産証券化手法の活用及び安定利用の確保に関する検討委員会」を昨年10月～本年3月まで開催し、ヘルスケアリートに係る課題等につき関係者の認識を共有。
- 現在、ヘルスケアリート活用に向けたガイドラインの整備に向けて作業中。

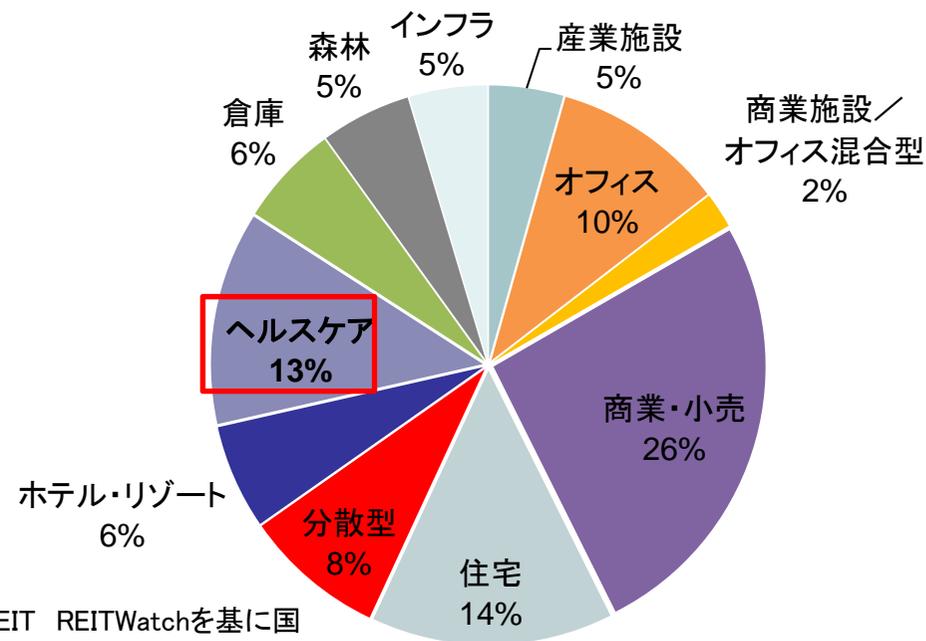
(参考) 日本再興戦略-JAPAN is Back (平成25年6月)

民間資金の活用を図るため、ヘルスケアリートの活用に向け、高齢者向け住宅等の取得・運用に関するガイドラインの整備、普及啓発等(来年度中)

Jリート



USリート



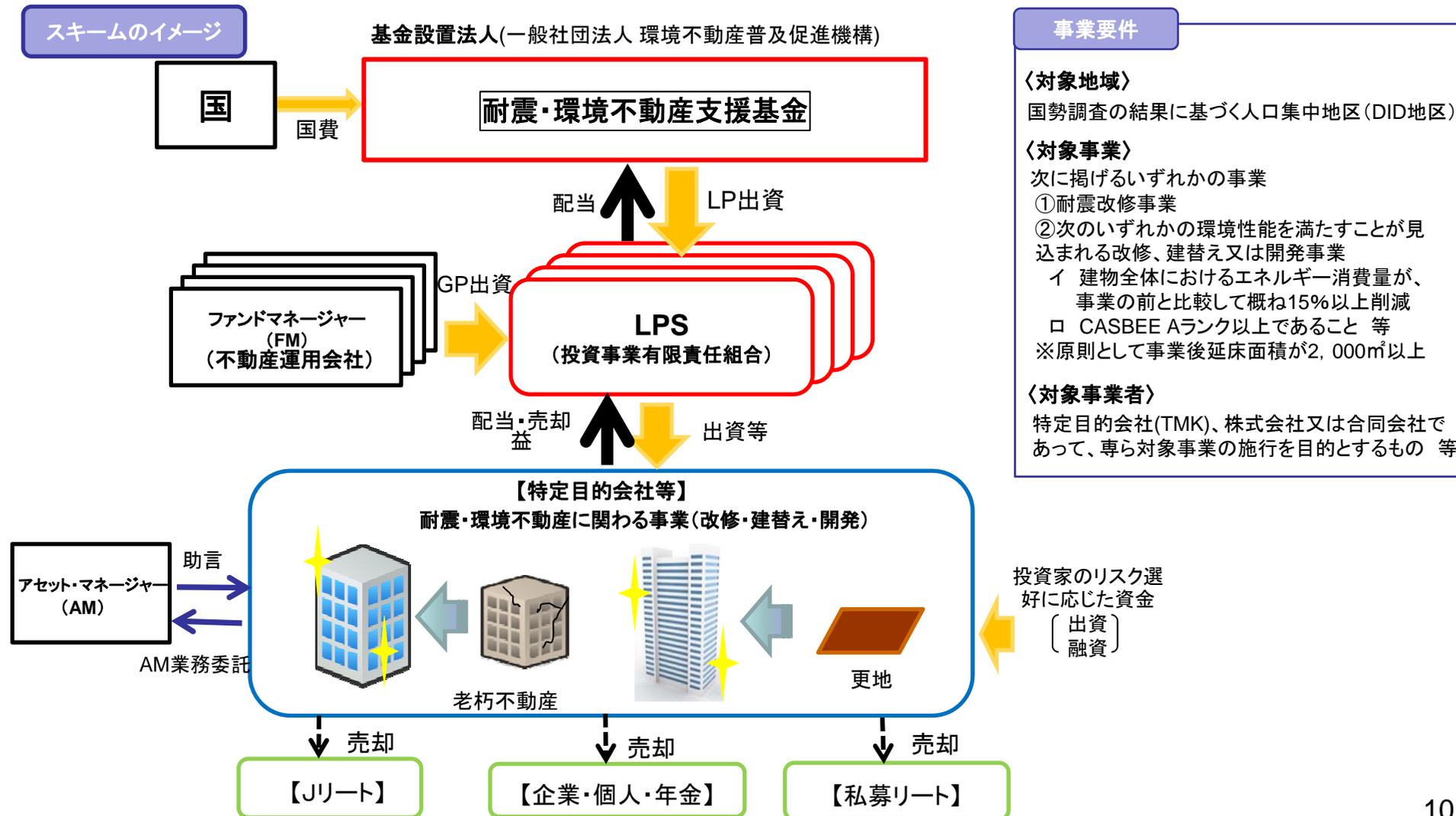
出典: ARES提供資料及びNAREIT REITWatchを基に国土交通省作成

・J-REITは用途別投資比率(2013/3/末時点)、US-REITは用途別銘柄の時価総額比率(2013/7/31時点)

耐震・環境不動産形成促進事業【①不動産証券化市場の安定的な規模拡大】

平成24年度補正予算額
国土交通省 300億円
環境省 50億円

➤ 老朽・低未利用不動産について、国が民間投資の呼び水となるリスクマネーを供給することにより、民間の資金やノウハウを活用して、耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成(改修・建替え・開発事業)を促進し、地域の再生・活性化に資するまちづくり及び地球温暖化対策を推進する。



- 不動産の取引の促進を図るため、Jリート等が不動産を取得する場合における不動産流通税(登録免許税・不動産取得税)の特例措置を適時延長。
- 不動産特定共同事業法の改正に併せて、建物の耐震化や老朽化不動産の再生を促進するため、不動産流通税(登録免許税・不動産取得税)の特例措置を創設。

Jリート等が取得する不動産に係る特例措置の延長

政策目的

- 本特例措置は、Jリート等による不動産取得の際の税負担軽減により、不動産の取引や適切な維持管理等を促進するもの。
- ①資産デフレの脱却、②優良な資産ストックの形成・維持、③地域経済の活性化を図るとともに、約1,500兆円と言われる個人金融資産を不動産市場に振り向けることに資するもの。

税制改正内容

Jリート等(★)が不動産を取得する場合における不動産流通税の以下特例措置を平成25年度より2年延長。(従来より、改正時期に併せて適切に延長を実施してきたもの)

- 登録免許税： 本則税率20/1000→13/1000
- 不動産取得税： 課税標準の3/5を控除

(★)Jリート等：Jリート・特定目的会社(SPC)・投資信託

特例事業者が営む不動産特定共同事業において取得する不動産に係る特例措置の延長

政策目的

- 不動産特定共同事業法の改正により、特別目的会社(SPC)を活用した証券化スキームが追加されたことで、民間資金の導入による建築物の耐震化や老朽化不動産の再生が促進される。
- 民間資金の導入を後押しし、資産デフレ脱却、経済成長につなげる。

税制改正内容

特例事業者(★)が営む不動産特定共同事業において取得する一定の不動産に係る不動産流通税の特例措置を創設。(改正法施行日から平成27年3月31日まで)

- 登録免許税： 本則税率20/1000→13/1000(移転登記)
本則税率 4/1000→ 3/1000(保存登記)
- 不動産取得税： 課税標準の1/2控除

(★)「不動産特定共同事業法の一部を改正する法律(平成25年法律第56号)」により届出によって事業が可能となる特別目的会社(SPC)

不動産取引価格情報提供制度【②不動産投資市場の透明性の向上】

- 「規制改革・民間開放推進3か年計画（平成16年3月閣議決定）」において、我が国経済の活性化等を図る観点から、不動産の取引価格情報の提供については、市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るために早急に実現すべき課題と位置付けられた。
- 平成18年4月より、不動産取引当事者へのアンケート調査に基づく不動産の実際の取引価格に関する情報について、個人情報秘匿処理等を行った上で四半期毎に提供。

平成22年第2四半期～平成23年第1四半期の東京都新宿区西新宿の土地取引件数 **184件** 取引件数の推移

検索条件: [種類] 土地 [地域] 東京都 新宿区 西新宿 [取引時期] 平成22年第2四半期～平成23年第1四半期

検索結果: 6件中 1件目～6件目を表示中(1/1ページ目)

詳細表示	所在地	地域	最寄駅		土地					前面道路			都市計画	建ぺい率	容積率	取引時期
			名称	距離	取引総額	坪単価	面積	m ² 単価	形状	幅員	種類	方位				
1	新宿区 西新宿	住宅地	西新宿五丁目	2分	4,500万円	310万円	50m ²	95万円	ほぼ台形	4.8m	区道	東	2中住専	60%	300%	H23/01-03月
2	新宿区 西新宿	住宅地	西新宿五丁目	6分	3,000万円	260万円	40m ²	78万円	ほぼ長方形	5.5m	区道	南西	2種住居	60%	300%	H22/10-12月
3	新宿区 西新宿	住宅地	西新宿五丁目	5分	3,900万円	180万円	70m ²	55万円	袋地等	3.6m	区道	南	2中住専	60%	300%	H22/07-09月
4	新宿区 西新宿	住宅地	西新宿五丁目	7分	4,600万円	170万円	90m ²	51万円	ほぼ長方形	2.5m	区道	北西	2種住居	60%	300%	H22/07-09月
5	新宿区 西新宿	住宅地	西新宿五丁目	4分	4,500万円	140万円	105m ²	43万円	ほぼ台形	3.3m	区道	西	2種住居	60%	300%	H22/07-09月
6	新宿区 西新宿	住宅地	初台	7分	13,000万円	200万円	210m ²	60万円	長方形	4.3m	区道	南西	2種住居	60%	400%	H22/04-06月



＜提供件数(累計)＞
約184万件(平成25年10月末現在)

＜webアクセス数＞
約8,600万件(平成24年度)
(月あたり約720万件)

国際指針に基づく不動産価格指数の整備〔②不動産投資市場の透明性の向上〕

- 近年の金融危機を踏まえ、各国政府は、共通指針の下で不動産価格の動向を把握する必要。
- IMF等が作成した国際指針に従い不動産価格指数(住宅)を開発、平成24年8月より試験運用開始。

経緯

○金融・経済危機からの反省と、不動産価格指数の迅速な公表要請

近年の欧米発金融危機の反省点：不動産価格の変動とマクロ経済への影響を的確に把握できず、長期経済停滞を招いた。

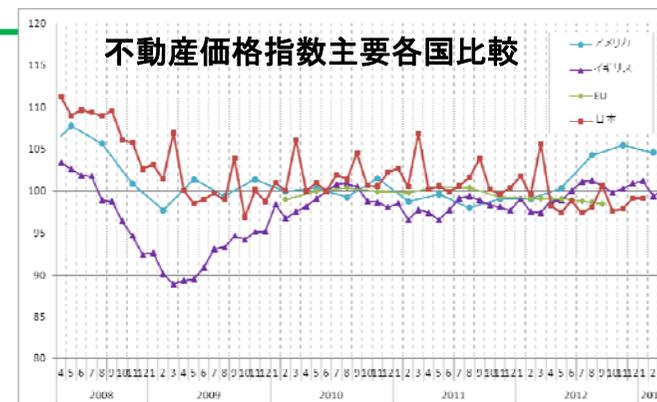
→国際通貨基金(IMF)等が、G20諸国に対し、不動産価格指数(住宅)の迅速な作成・公表を要請

○我が国経済における不動産の資産額は約2,500兆円(GDPの約5倍)

適時・的確な金融・マクロ経済政策発動のためには、不動産市場の動向を測るバロメーター(不動産価格指数)が不可欠。不動産投資市場の活性化にも寄与。

○日本銀行、金融庁、内閣府、法務省等と連携し、国際指針を踏まえた不動産価格指数(住宅)を開発

○平成24年8月より、試験運用を開始



運用により期待される効果

- IMFの金融健全性指標に位置づけられており、国際機関・外国政府等も日本の状況を随時把握
- 不動産市場の過熱や冷え込みの適時・的確な把握により財政・金融政策に寄与
- 不動産市場における透明性向上により、国内外の投資家や個人による不動産取引の活性化

今後の不動産価格指数の整備について【②不動産投資市場の透明性の向上】

- 不動産価格指数(住宅)については、必要な改善を行い、2014年度中に本格運用へ移行。
- 不動産価格指数(商業用不動産)については、国際指針の動向を踏まえ、2014年度中に試験運用を開始。

今後の取組

<不動産価格指数(住宅)>

- ・試験運用の結果を踏まえ、必要な改善を行い、**2014年度中に本格運用**に移行。

<不動産価格指数(商業用不動産)>

- ・現在、IMF等の国際機関において、不動産価格指数(商業用不動産)の国際指針が作成中であり、2014年5月に公表される予定。
- ・国土交通省において、日本銀行、金融庁などと連携し、データ整備、推計方法の開発等を新たに実施し、2014年度中に指数の整備、試験運用開始を予定。

今後のスケジュール



- 不動産投資市場の発展に対応するため、不動産鑑定評価基準等を整備・充実。

不動産鑑定評価の担う役割

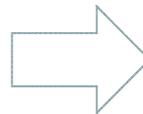
- 不動産鑑定評価制度は、不動産市場における適正な土地等の価格の形成に資する役割を担い、**不動産投資市場を支える制度インフラ**。
- 不動産鑑定評価は、不動産投資市場の健全な発展と透明性の確保のため、**投資家や市場関係者に対し利益相反の回避や取引の公正性を示す役割**を担っている。

不動産鑑定評価の課題と対応

- 不動産投資市場の条件整備に向けて、不動産投資市場の透明性を向上させる観点から、不動産鑑定評価については、主に、以下のような対応を講じてきたところ。

〔課題〕

- 証券化対象不動産の評価に関する基準の明確化
 - 鑑定評価書における説明責任や比較容易性の確保
 - 他の専門家による工場汚染、建物環境等に係るエンジニアリング・レポートの活用



H19

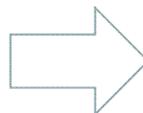
〔対応〕

不動産鑑定評価基準の改正

- ・ 証券化対象不動産の価格に関する鑑定評価に係る特別の規定(各論第三章)の新設
 - 証券化対象不動産の確認の厳格化(実地調査の義務付け)
 - DCF法の収益費用項目の統一
 - ERの取扱いの明確化 等

※ この他、証券化対象不動産の継続的な価格調査について、「証券化対象不動産の継続評価の実施に関する基本的考え方」を策定(H21)

- Jリート運用対象不動産に海外不動産を導入するための環境整備
 - 海外不動産の適正な鑑定評価の確保



H20

海外投資不動産鑑定評価ガイドラインの策定

- ・ 海外不動産を鑑定評価の標準的手法の整備

- 不動産鑑定評価基準の改正、海外投資不動産鑑定評価ガイドラインの策定等の対応を実施。

不動産の鑑定評価に関する法律

- 不動産の鑑定評価に関し、不動産鑑定士・不動産鑑定業について必要な事項を定め、これにより土地等の適正な価格の形成に資することを目的としたもの（昭和39年施行）。
※不動産の鑑定評価：不動産の経済価値を判定し、その結果を価額に表示すること

不動産鑑定評価基準

[証券化対象不動産関係:平成19年に改正]

- 不動産鑑定士が不動産の鑑定評価を行うに当たっての統一的基準(昭和39年策定)。
- 平成19年改正:各論第3章(証券化対象不動産の価格に関する鑑定評価)を新設し、証券化対象不動産として鑑定評価を行う場合の適用範囲、エンジニアリング・レポートについての不動産鑑定士の主体的な活用、DCF法の適用過程の明確化や収益費用項目の統一等を規定。

事務次官通知

証券化対象不動産の継続評価の実施に関する基本的考え方

[平成21年に策定]

- 過去に基準に則った鑑定評価が行われた証券化対象不動産について、継続的な価格調査を行う場合における一定のルールとして、調査手順等を定めたもの。

地価調査課長通知

財務諸表のための価格調査の実施に関する基本的考え方

地価調査課長通知

目的別基本的考え方

価格等調査ガイドライン

- 不動産鑑定士が行う価格等調査全般に係るルール(平成21年策定)。
- 予定した範囲を越える成果報告書の利用による混乱防止のため、以下の2点について規定している。
 - ①業務の目的と範囲等の確定
 - ②業務の目的と範囲等に関する成果報告書への記載事項

事務次官通知

海外投資不動産鑑定評価ガイドライン

[平成20年に策定]

- 海外投資不動産(J-REIT等に組み入れる海外の不動産)についての不動産鑑定士による鑑定評価の標準的手法を示すもの。

事務次官通知16

➤ 不動産市場の国際化や多様な評価ニーズに対応するため、不動産鑑定評価基準等について見直し内容を検討中。

(1) 不動産市場の国際化への対応

背景

- 不動産市場の国際化の進展
- IVS(国際評価基準)採用国が増加する一方、日本で主として「条件設定・手順等」や「価格の種類等」の規定がIVSと相違
- 日本の企業会計基準のIFRS(国際財務報告基準)へのコンバージェンス(収斂)に伴う不動産の時価算定の変化

資産評価に係る法規制や取引慣行といった日本固有の事情を踏まえつつ、不動産鑑定評価基準のIVSとの整合性を高める

見直し内容

- IVSを踏まえた不動産鑑定評価の柔軟化(スコープ・オブ・ワーク※の概念の導入)
※ 合理的な理由のもとで依頼者と合意し、評価の条件や、調査範囲・手法の選択を案件毎に決定すること
- 価格の概念のIVSとの整合性の向上
- 海外投資不動産鑑定評価ガイドラインの見直し

効果 不動産鑑定評価基準の見直しにより、
 国際的な不動産投資の円滑化に貢献、多様なニーズに対応した評価の信頼性の向上

(2) 民間における多様な評価ニーズへの対応

背景

- 証券化対象不動産はホテル、ショッピングセンターや医療・福祉施設等の事業用不動産まで多様化
- 中古住宅等の売買時のセカンドオピニオン・担保評価への鑑定評価の活用が期待
- 建物の用途に応じて価格形成要因を適切に分析する必要性の増大

評価ニーズの多様化に対応した規定の整備や評価のあり方を整理する

見直し内容

- 事業用不動産に係る規定の充実
- 建物評価に係る規定の追加・見直し
- 中古住宅等に係る消費者の新たな評価ニーズへの対応

不動産鑑定評価基準の見直しにより、
 民間における多様な評価ニーズに対応した評価の信頼性の向上

議論の経緯

平成24年3月
 議論の開始(第28回不動産鑑定評価部会)

平成24年6月
 見直しの方向性の提示(第29回不動産鑑定評価部会)

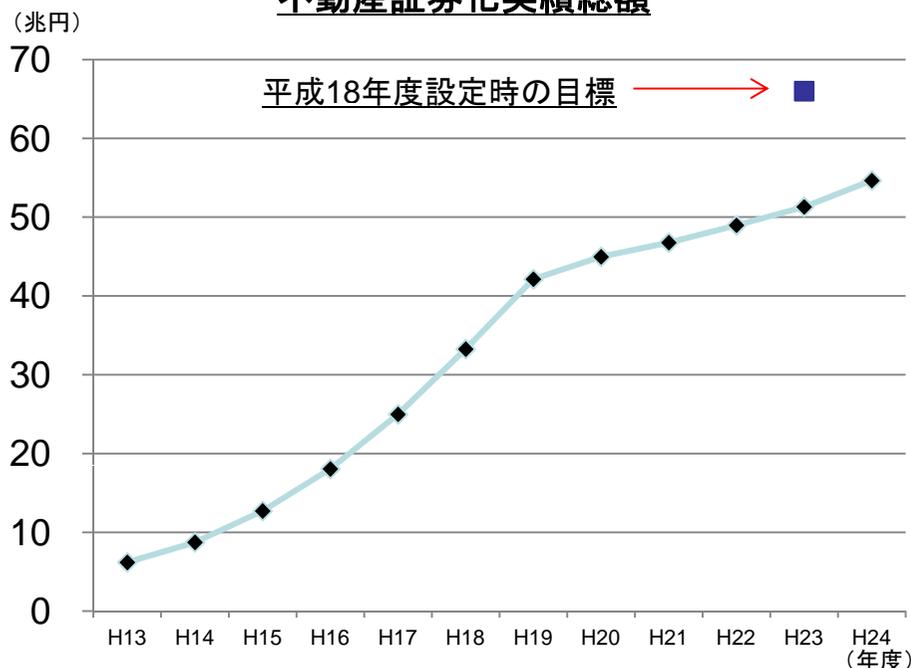
平成24年12月
 検討状況についての中間報告(第30回不動産鑑定評価部会)

平成25年6月
 具体的な見直し内容を提示(第31回不動産鑑定評価部会)

不動産鑑定評価基準を見直し

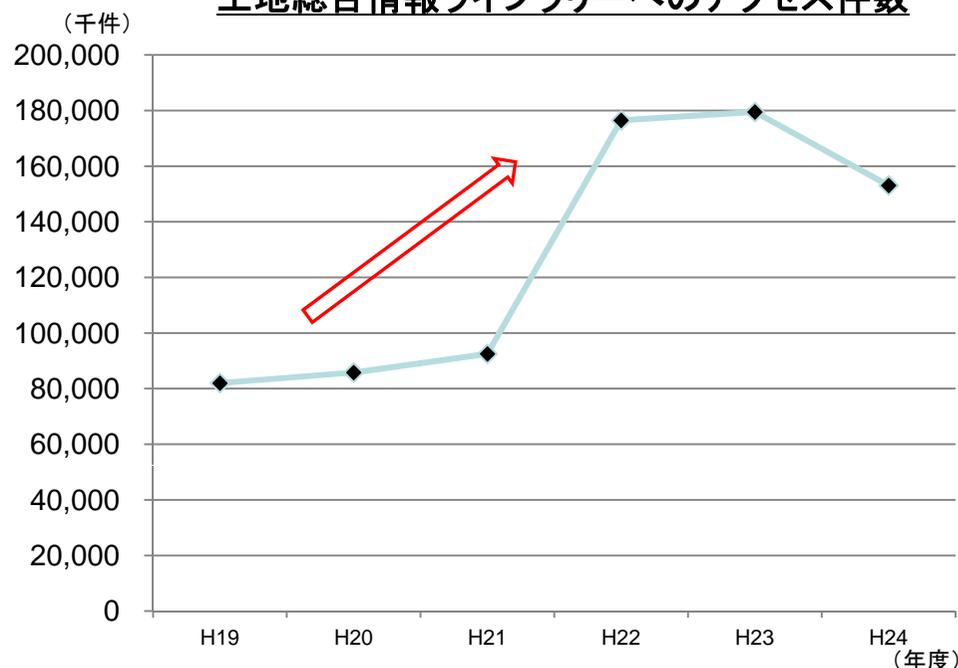
- 不動産投資市場の発展について見ると、不動産証券化実績総額は、リーマンショックにより平成18年度設定時の目標値(66兆円)は下回っているものの、着実に増加しており、法律の制定をはじめ、金融危機時等に講じた施策並びに市場ニーズを汲み取った適時適切な法令改正及び税制改正が、不動産投資市場の発展に一定の効果があったものと評価できる。
- 不動産投資市場の透明化の向上について、不動産の取引価格情報を提供している国土交通省の土地総合情報ライブラリーのアクセス件数が着実に増加しており、市場の透明化、取引の活性化等に寄与・一定の効果があったものと評価できる。(なお、平成24年度に件数が減少しているのは、地価の変動が少なく公表内容に新鮮さが無かったためと推察される)

不動産証券化実績総額



(国土交通省 不動産証券化の実態調査より)

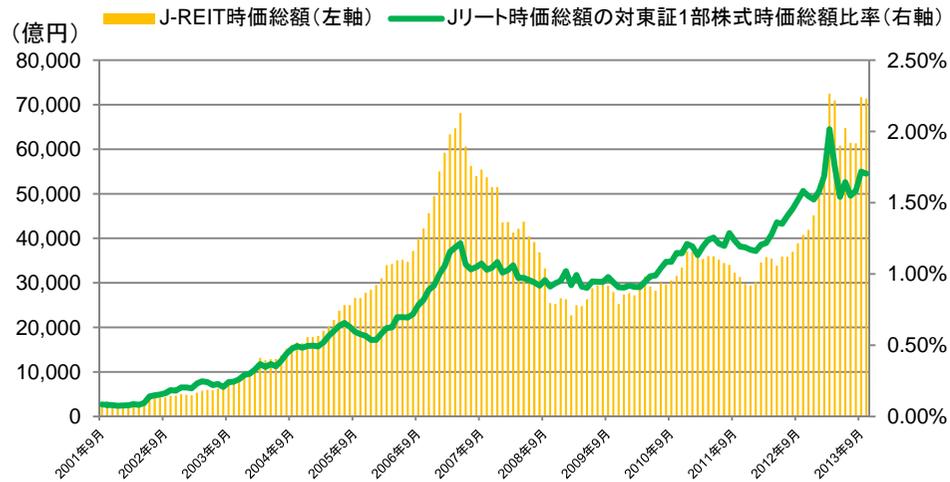
土地総合情報ライブラリーへのアクセス件数



① 定量評価(2) リート市場の動向について

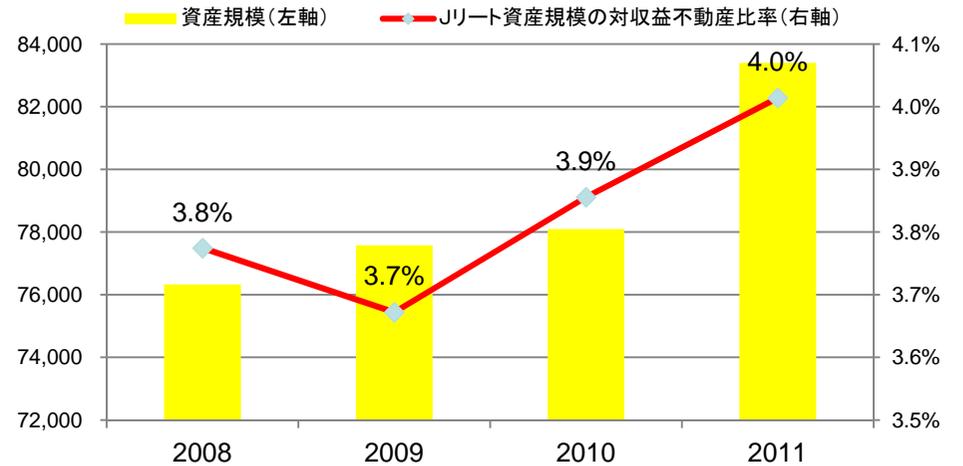
- 東証1部株式時価総額の対Jリート時価総額比率は、リーマンショック時の1.0% (平成20年9月末) から1.7% (平成25年10月末) に増加しており、日本国内において不動産投資市場は着実に発展してきたと評価できる。
- Jリート資産規模の対収益不動産比率は増加傾向にあるものの、リート市場規模の対収益不動産比率で見ると、諸外国と比べて劣っている。
- 近年物流施設等の取得割合が増加してきているものの、依然としてオフィス・住宅・商業が高い割合を占めている。

＜Jリート時価総額の対東証1部株式時価総額比率＞



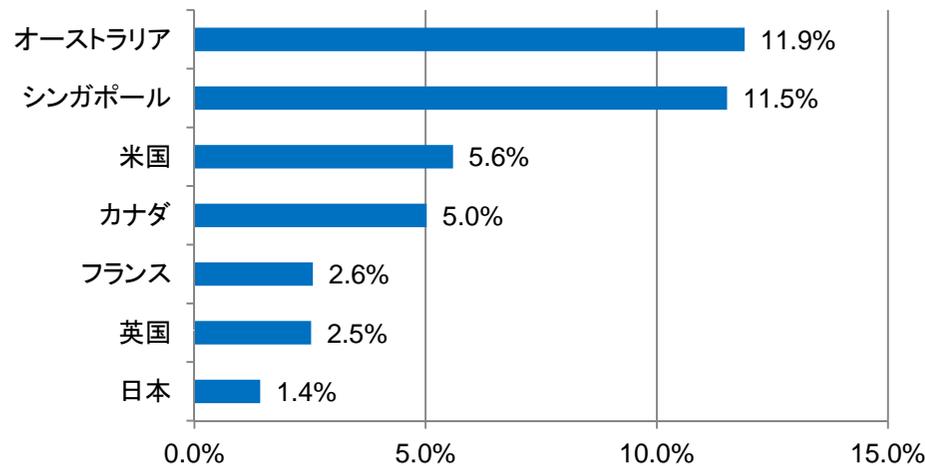
※不動産証券化協会提供データより国土交通省作成

＜Jリート資産規模の対収益不動産比率＞



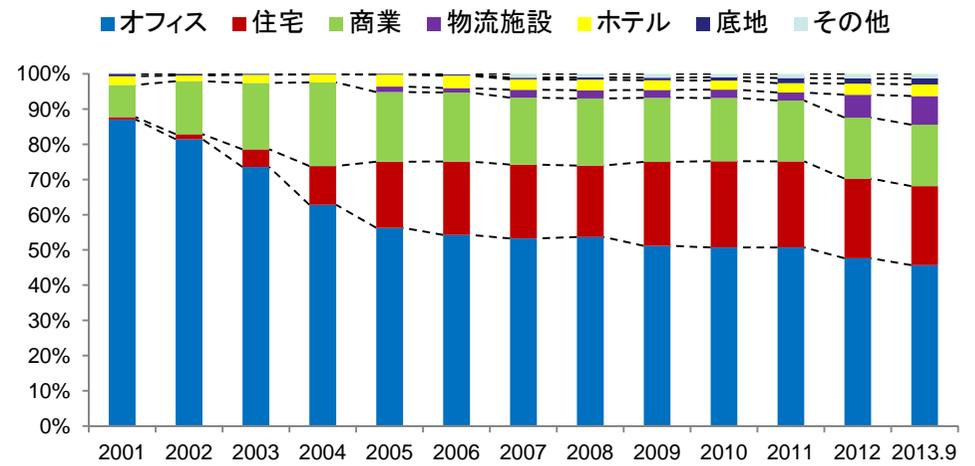
※資産規模及び収益不動産額は各年の年末時点

＜各国リート市場規模(時価総額)の対自国収益不動産比率＞



※リート市場規模及び収益不動産は2011年12月時点

＜Jリートが取得した物件の用途別割合＞



※不動産証券化協会提供データより国土交通省作成 (取得価額・フローベース) 19

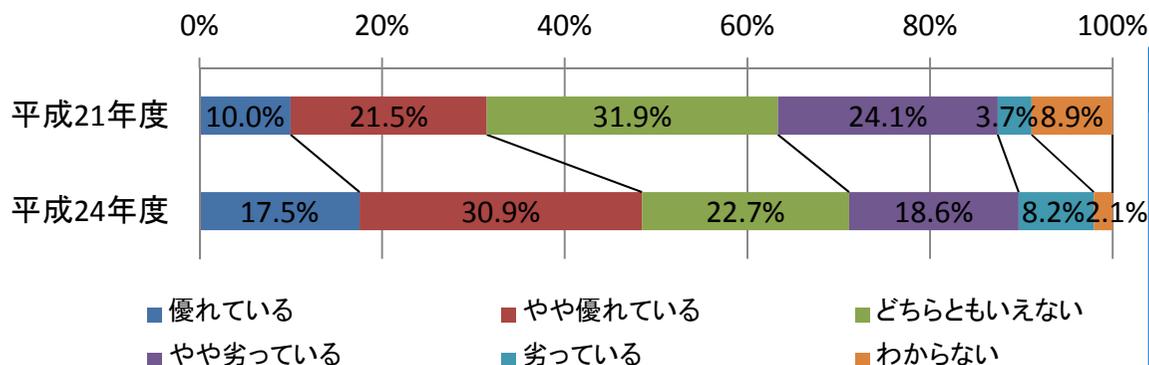
②アンケート調査結果(海外投資家)

- ▶ 海外投資家に対するアンケート調査の結果を、不動産投資関連情報の①充実度と②入手容易性について比較。
- ▶ 平成21年度と平成24年度でDI(※)を比べると、大きく改善している。これは、平成24年8月より試験運用を開始した不動産価格指数の公表等の取組やJリート市場の成熟等が、不動産投資市場の透明性の向上に寄与・一定の成果があったものと評価できる。

①充実度:DI 5.0→15.5 ②入手容易性:DI -3.6→18.8

(※)DI=「優れている」の回答割合(%)+0.5×「やや優れている」の回答割合(%)-(「劣っている」の回答割合(%)+0.5×「やや劣っている」と回答割合(%))

①不動産投資関連情報の充実度



調査概要

調査対象: 米国・欧州・アジアに拠点を置く海外投資家(不動産投資ファンド・ベンチャーキャピタル・保険会社・年金基金等)

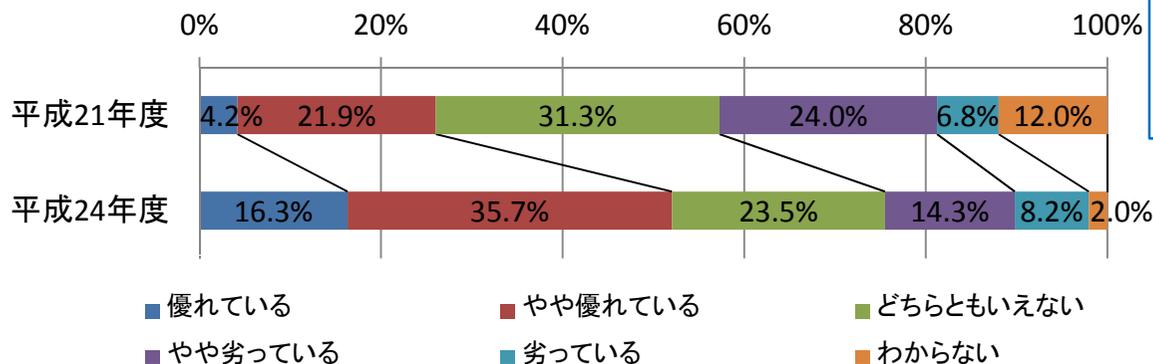
調査期間: 平成21年度・・・平成22年1月～2月
平成24年度・・・平成25年1月～3月

調査方法: ウェブアンケートにて実施

回収結果: 平成21年度・・・約200
平成24年度・・・約100

調査主体: シービーアールイー株式会社

②不動産投資関連情報の入手容易性(透明性)

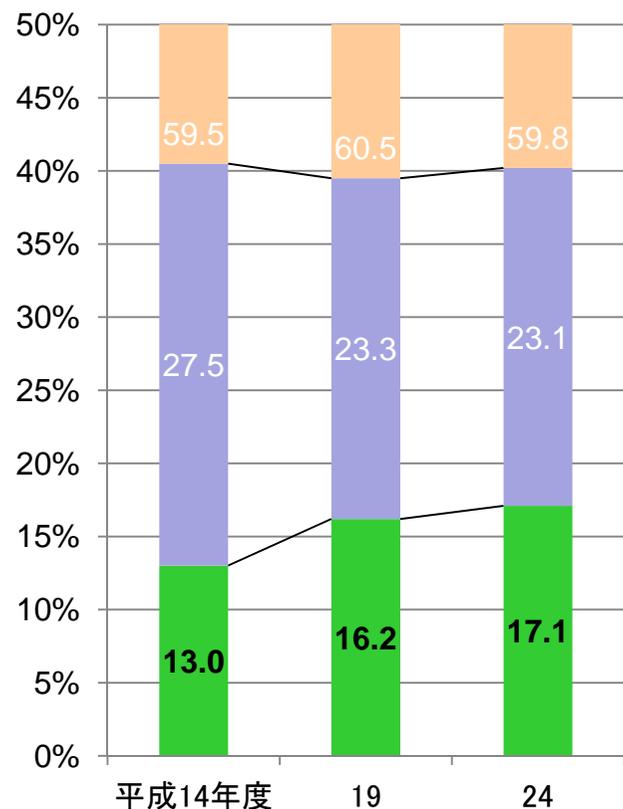


(国土交通省 海外投資家アンケート調査より)

②アンケート調査結果(一般国民)

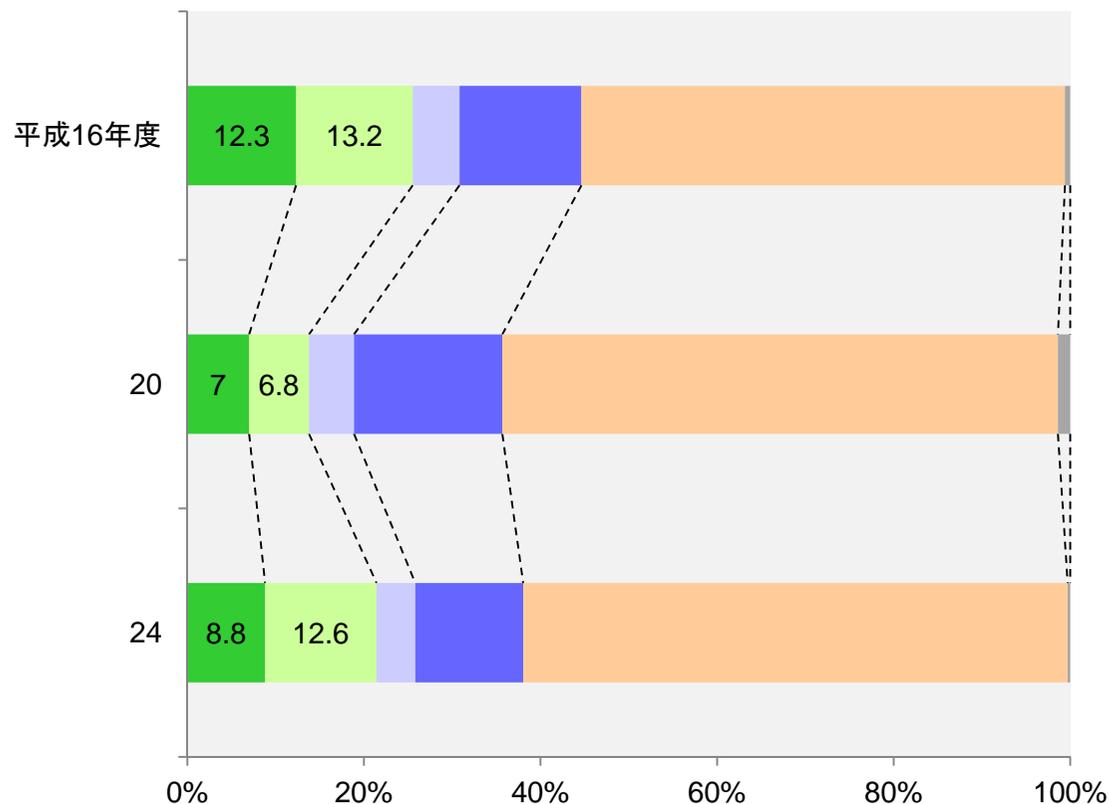
- 平成14年度と平成24年度の認知度を比較すると上昇。
- 不動産証券化商品への投資に対する興味は、リーマンショックを経て一時的に落ち込んだものの、その後回復しつつある状況。

不動産投資信託(Jリート)の認知度



- 知っている
- 名前だけは聞いたことがあるが、どのようなものか知らない
- 聞いたことがない

不動産証券化商品への投資に対する興味



- 興味がある
- どちらかといえば興味がある
- どちらともいえない
- どちらかといえば興味がない
- 興味がない
- わからない

以下の不動産投資市場分野の関係者に対し、ヒアリングを実施。(平成25年10月～11月)

有識者

- ・ 井上 亮氏
東北大学大学院情報科学研究科准教授
- ・ 清水 千弘氏
麗澤大学経済学部教授
- ・ 田中 俊平氏
長島・大野・常松法律事務所
パートナー弁護士
- ・ 田邊 信之氏
宮城大学事業構想学部教授
- ・ 前川 俊一氏
明海大学不動産学部教授
- ・ 巻島 一郎氏
一般社団法人不動産証券化協会専務理事

主なヒアリング項目

1. 不動産投資市場に関して、これまで国が講じてきた施策の効果・課題は何か。
 - (1) 不動産投資市場の発展
(規模・多様性)
 - (2) 不動産投資市場の透明性の向上
2. 不動産投資市場の現在の問題意識・今後の課題について。
 - (1) 不動産投資市場の発展
(規模・多様性)
 - (2) 不動産投資市場の透明性の向上

➤ 不動産投資市場に関して、これまで国が講じてきた施策の効果・課題は何か？

不動産投資市場の発展について

- 不動産投資市場の急成長には、民間の努力に加え、Jリート法制(税制を含む)の整備や不動産特定共同事業法の改正等、適時適切な施策が講じられてきたことが大きく寄与。
- 2008年の世界的な金融危機の際には、セーフティネットが必要な状況で、国の迅速かつ円滑な施策の取り組みがなければ、市場は崩壊していた。
- 官民の協力により設立された不動産市場安定化ファンドが、最終的なセーフティネットとしての役割を果たしたことで、市場に安心感が広がり、市況の持ち直しに貢献した。
- 不動産特定共同事業法改正の意義として、従来証券化の対象となり得なかった老朽化物件等も対象となることになり、より使いやすくなったという利点大きい。
- ヘルスケアリートについては、これからであるが、課題をよく整理した上で、今後第1号が立ち上がれば、それに続くプレーヤーが出るのではないかと。
- 不動産流通税の軽減措置が不動産投資の後押しをしたことは間違いなく、また、今はまだ成長途中であるため市場育成の観点から引き続き措置が必要。

不動産投資市場の透明性の向上について

- 取引価格情報に対するアクセス件数の多さは、国民の需要・関心の高さを表しており、情報公開の社会的意義は大きい。
- 取引価格情報については、提供区域・提供項目の拡大が図られてきたが、近隣の取引事例を探すことが難しい場合もあり、不十分な面もある。
- 不動産価格指数は、不動産市場の価格動向を把握する手段として非常に有効。日本は国際指針の作成等に関し、国際的にリードしているが、速報性と精度に課題を有している。
- 不動産鑑定評価は、不動産投資市場にとって不可欠。不動産投資市場の健全な発展と透明性の確保を図るため、投資家等の市場関係者に対し利益相反の回避や取引の公正性を示す役割を担ってきた。
- 不動産投資市場の変化に対応し、不動産鑑定評価基準等を整備・充実させることで、市場の透明性の向上に寄与してきたが、今後も、市場の変化に的確に対応していく必要がある。

➤ 不動産投資市場の現在の問題意識・今後の課題について

不動産投資市場の発展について

- 証券化の促進により不動産の透明性・遵法性の意識は向上しており、今後も改正不動産特定共同事業法のスキーム等による証券化を活用した建物の耐震化等の促進が期待される。
- 地方でも不動産証券化の活用を推進が必要。それには東京からではなく、地方での人材(AM)育成や資金の出し手の意識付けが必要。
- 年金等が投資しやすい雰囲気づくりが必要。
- 様々な資金の出し手を呼び込むためにも運用方針の個性化やヘルスケアをはじめとする商品の多様化が必要。
- 日本の不動産投資市場は厳格な規制遵守による市場の透明性が高い。これらを含めた海外への情報発信の強化が必要。

不動産投資市場の透明性の向上について

- 取引価格情報について、情報公開水準の引き上げ検討と併せて、個別取引の情報を秘匿したまま、不動産市場の取引価格動向を提供できる方法の検討が必要。
- 取引価格情報の普及・啓発を進めるとともに、アンケート回収率の向上が重要。
- 不動産価格指数(住宅)について、国際的な要請に対応するため、速報性や精度の向上を図るとともに、他の関連指標との分析や、政策への活用等の検討が必要。
- 不動産価格指数(商業用不動産)についても、新たに開発を進めていくことが必要。
- 不動産鑑定評価について、建物評価を含めた多様なニーズに対応することが必要。
- 研修等を活用して不動産市場の変化に対応した的確な不動産鑑定評価を推進し、更なる市場の透明性・信頼性の向上を図ることが有用。

課題

不動産投資市場の発展

改正不特法等を活用した建物の耐震化等が必要

地方での証券化の活用が必要

投資家の裾野拡大のため、ヘルスケアリートをはじめとして、投資対象の多様化や日本の不動産投資市場の透明性の発信が必要

不動産投資市場の透明性の向上

〈不動産投資関連情報〉

投資判断に必要な不動産投資関連情報の更なる充実が必要

〈不動産鑑定評価制度〉

市場の変化に対応して、的確な鑑定評価を推進することが必要

今後の政策の反映の方向性

不動産投資市場の発展

- 改正不動産特定共同事業法の普及啓発・人材育成
- 耐震・環境不動産形成促進事業の活用
- 地銀等と連携した事業の実施
- ヘルスケアリートの環境整備・PRE戦略
- 情報発信の強化

不動産投資市場の透明性の向上

- 不動産価格指数(住宅)の本格運用
- 不動産価格指数(商業用不動産)の試験運用
- 不動産鑑定評価基準等の見直し

(評価書の要旨)

テーマ名	人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善	担当課 (担当課長名)	自動車局旅客課 (課長 瓦林 康人)
評価の目的、必要性	<p>人口減少や少子高齢化の進捗に伴い、地域の足を支える乗合バスサービスの運営環境は一層厳しくなることが見込まれている。</p> <p>地域公共交通確保・維持改善事業に基づく乗合バスサービスのネットワークの確保・維持やサービスの改善に対する支援については、地方自治体による利用促進の取組みを活性化させることなどにより、支援施策の効果や地域住民にとっての利便性をさらに向上できる余地があると考えられる。</p> <p>このため、本政策レビューの実施により、乗合バスの利用促進や地域の取組みの促進に資する施策の充実に係る方向性を確認し、人口減少や少子高齢化がさらに進む今後においても、限られた予算を最大限活用しながら、乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善に対して一層効果的な支援を行っていくことを目的とする。</p>		
対象政策	生活交通の確保・維持や高齢者等の利便性向上の促進を目的とした乗合バスに対する支援施策。		
政策の目的	存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通の確保・維持やサービスの改善を目的とする。		
評価の視点	<p>①乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善において、国・地方自治体による役割分担や支援は想定された効果を挙げているのか。</p> <p>②現行の支援制度において、事業者によるネットワーク・サービスの改善や地域の関係者による利用促進等の取組みを促進するメカニズムは十分に機能をしているのか。</p> <p>③人口減少や少子高齢化がさらに進む中で、乗合バスのネットワークやサービスが住民生活の維持や地域の活性化を適切に支えていけるようにするために、国の支援制度が目指すべき方向性は何か。</p>		
評価手法	①地域公共交通に係る各種データ等を活用し、全国の乗合バスのネットワーク・サービスの現状、利用の動向、経営の動向等を整理すると		

	<p>ともに、乗合バスに対する国・地方自治体の支援の枠組みや実績について調査・分析する。</p> <p>②人口減少や少子高齢化が特に著しい地域（２県程度）においてケーススタディを実施し、地域内の乗合バスの支援の実態や利用の動向、さらに利用の減少に対する対策とその効果を分析し、人口減少や少子高齢化が本格化する今後に向けた課題を抽出する。</p>
<p>評価結果</p>	<p>1. 乗合バス事業の現状</p> <p>(1) 乗合バスのネットワーク・サービスの現状</p> <p>乗合バスの事業者数は、分社化や乗合タクシーの増加等により増加しているが、新規のバス事業者による参入は、実質的には横ばいで推移している。</p> <p>(2) 乗合バスの利用の動向</p> <p>乗合バスの輸送人員は長期的に減少傾向にあり、１０年前（平成１３年度）の約４６億人から約４１億人（平成２３年度）まで減少（１１％減）している。特に地方部においては、約１８億人から約１５億人まで減少（１７％減）しており、その傾向が顕著である。</p> <p>(3) 乗合バス事業者の経営の動向</p> <p>乗合バス事業者の営業収入は長期的に減少傾向にあり、１０年前（平成１３年度）の約１兆円から９，３００億円（平成２２年度）まで減少（７％減）。経常収支率は、依然として収入を支出が上回る状態（９４．８％（平成２４年度））が続いており、特に地方部では、その傾向が著しい（８８．３％）。</p> <p>軽油価格の高騰もあって厳しい経営環境が続いており、民営バス事業者の給与は、１０年前（平成１３年度）の５５４万円から４４３万円（平成２３年度）と２０％減少し、乗務員不足の問題も深刻化している。また、車両の更新が控えられた結果、平均車齢が上昇し（１１．１年（平成２４年度）、車両の修繕費も上昇している。</p> <p>この結果、全系統（約３８，０００系統）のうちの３／４が赤字系統（約２８，０００系統）であり、事業者全体としてみても３／４が赤字事業者となっている。</p> <p>2. 乗合バスに対する国と地方自治体の支援</p> <p>(1) 支援の必要性</p> <p>乗合バス事業の厳しい現状を背景に、平成２０年度からの５年間で７，２３１kmの路線が廃止され、乗合バス事業者の法的整理や経営破綻も相次いでいる。一方、高齢化の進展やこれに伴う運転免許証の</p>

返上の増加、自家用車を使用しない子供の通学、主婦の買い物等の移動のニーズに応えるため、日常生活に最も身近な公共交通機関であるバス輸送の確保は喫緊の課題である。このため、地域の社会生活及び経済活動を支えるバス輸送を確保するには、適切な役割分担の下、国及び地方公共団体が効果的に支援を行っていく必要がある。

(2) 国・地方自治体による支援の枠組み・役割分担

①国による支援

国は、地方自治体やバス事業者等が行っている地域の公共交通の活性化・再生のための取り組みを支援するための制度的枠組みを整備するほか、複数の地域にまたがる幹線路線の維持のための財政的支援等を行っている。

具体的には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年制定）に基づき、地域の関係者が構成する協議会において地域公共交通の課題・あり方・取組についての計画を策定し、その取組を推進するための法律上の特例措置等を講じているとともに、財政的支援を行っている。

地方バス路線に対する国庫補助制度は、昭和41年に創設された「離島辺地等バス路線維持費国庫補助金」により開始され、昭和47年に現在の補助制度の原型とも言える「地方バス路線維持費国庫補助金」が創設された以降は、全国的生活路線バス及び市町村等が運行する廃止代替バスに対する補助制度として定着した。

このうち、廃止代替バスに対する国庫補助については、行政改革・地方分権の流れの中、地方公共団体の自主的な対応に委ねるべき分野に係る国庫補助金は地方に移譲するとの観点から、「廃止代替車両購入費等国庫補助金」については、平成7年度から国庫補助に代わり地方の一般財源に委ねることとし、地方交付税による財政措置が講じられることとなった。

さらに、平成23年度からは、地方バス、離島航路、地方鉄道などの公共交通全体を統合した補助制度である「地域公共交通確保維持改善事業」の下で、国庫補助が行われる制度として運用されている。

現行の「地域公共交通確保維持改善事業」による地方バスに対する財政支援では、複数の市町村にまたがる地域間幹線バス系統について、1日あたり運行回数3回以上、1日あたり輸送量15人～150人等の要件を設定した上で、運行に係る収支差の1/2を補助している。また、地域間幹線バス系統と密接な地域内のフィーダー路線について、幹線バス交通へのアクセス機能を有すること等の要件を設定した上で、運行に係る収支差の1/2を補助している。さらに、平成25年

度からは、地域ぐるみによる利用促進の取組等について、国が経費の1/2を補助するとともに、こうした取組を行っている系統について、地域間幹線バス系統の補助の特例措置を講じている。

現行制度による財政的支援の実績は、平成24年度では、地域間幹線バス系統の国庫補助額約78億円、補助系統数1,711系統、地域内のフィーダー路線の国庫補助額約15億円、補助系統数2,042系統となっている。地域間幹線バス系統の国庫補助金額を地域別にみると、北海道（約11億円）、鹿児島県（約4億円）、福島県（約3億円）が上位3道県となっている。

②地方自治体による支援

地方自治体は、国が行う地域間幹線バス系統について、多くの場合、連動して同額の補助を行うほか、国の補助の対象とならない路線の運行に要する経費や、車両の購入、バス停留所の改良などに対し、地方自治体単独で財政的支援を行っている。これら地方自治体による財政的支援の額は年々増加傾向にあり、平成16年度に約400億円であったものが、平成23年度には約570億円まで増加しており、特に、市町村の負担が増加している（246億円（平成16年度）→455億円（平成23年度））。

（注）地方自治体単独の補助制度の内容、補助の実績（額、系統数等）等については、現在調査中。

このほか、地方自治体は、廃止された、又は、廃止が検討されているバス路線が存する地域について、自らが事業主体となって運行費の全部又は一部を負担しながら、コミュニティバス、乗合タクシー、又は自家用有償旅客運送を運行する取組みも行っており、これらにより地域の足の確保を図っている。

3. 人口減少等の著しい地域における乗合バスの支援の実態とその評価

人口減少や少子高齢化の著しい地域の事例として、山形県及び徳島県を取り上げ、乗合バスの利用や支援等に関するケーススタディを実施した。

- （1）山形県における輸送人員の推移は、平成15年度の約12百万人から約9百万人（平成23年度）と25%減少している。徳島県においても、輸送人員は同様に25%減少しており、さらに、徳島県内を運行している乗合バス事業者（保有車両数10両以上）の経営状況は、平成19年度以降、5者のうち4者で

	<p>赤字決算が続いている状況であり、両県の輸送人員等の実績は、総じて全国平均よりも低く、このような人口減少や少子高齢化が著しい地域においては、経営環境の悪化が著しい。</p> <p>(2) ケーススタディを実施した結果、現行の「地域公共交通確保維持改善事業」による乗合バス路線の確保・維持に対する支援については、以下のような面で改善の余地があると考えられる。</p> <p>①バスを利用しない住民へのアンケートを実施したが、このようなアンケートは、これまで行われたことがなく、今回のアンケートにより判明した乗合バスを利用しない理由やその分析結果は、関係者に共有されていない。</p> <p>②バス事業者に対するヒアリングによると、山形県の事業者では、資金繰りが厳しく、20年かけてもバス車両を代替できない状況であり、老朽化が進行することで、ますます利用者が減少する悪循環も見られる。</p> <p>③徳島県の事業者では、経営的に人件費を削るしかなく、市町村に交通を検討する部署がないところもあるため、市町村との温度差を感じているなど、公共交通というが公共を民間が担っていると言っても過言でない現状がある。一方、利用促進の取組の必要性について、関係者間で認識されているものの、十分に効果的な手立てが講じられないまま、利用者数が減少の一途を辿っている実情にある。</p>
(作業報告)	
<p>政策への 反映の方向 (想定方向)</p>	<p>上記を踏まえ、地域の社会活動及び経済活動の維持・活性化に向けて、人口減少や少子高齢化が進む地域における乗合バスの役割について再確認し、地域が主体となったバス交通の確保・維持の取組を促進するための国・地方自治体などの役割と具体的取組の方向性について整理する。</p> <p>今回のケーススタディの結果も踏まえた、今後の政策への反映に係る具体的取組の方向性としては、以下の点が挙げられる。</p> <p>① 地域における乗合バスのネットワークの確保・維持やサービスの改善については、地域の多様な関係者が連携して検討・検証を進めていく必要があることから、地域の協議会が主体的に、支援対象の路線に係る利用動向、コストの動向、課題等をきめ細かくモニタリングし、その結果を補助申請額に反映させる仕組みを導入する必要があるのではないかと。</p> <p>② 厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担を軽減しながら安全</p>

	<p>確保や利用者利便の向上を図る観点から、地方自治体が積極的な役割を担いながら、車両の更新を加速させることができる手法を導入する必要があるのではないか。</p> <p>③ 地域の関係者が一体となって行う乗合バスに係る利用促進の取り組みについて、効果的な実施を促進する観点から、具体的な増収効果等がインセンティブとなるような手法を導入する必要があるのではないか。</p>
第三者の知見の活用	国土交通省政策評価会での意見及び同評価会委員である上山座長、佐藤委員、白山委員、田辺委員による個別指導の助言を活用した。
実施時期	平成25年度

政策レビュー実施フロー図(案)

乗合バスの現状と国・地方自治体の関与の整理

全国の乗合バス事業の現状

- 全国の乗合バスのネットワーク・サービスの現状
・事業者数、系統数、系統キロ 等
- 全国の乗合バスの利用の動向
・利用者数の推移等
- 全国の乗合バス事業者の経営の動向
・各乗合バス事業者の収支率、
参入退出の状況等

乗合バスに対する国と地方自治体の支援

- 国・地方自治体による支援の枠組み・役割分担
(国による支援の枠組み、国による財政的支援等)
- 国・地方自治体による支援の実績
(国による財政的支援の実績、地方自治体による
財政的支援の実績等)

〈ケーススタディの内容〉

人口減少や少子高齢化の著しい地域におけるケーススタディの実施

- 1: 国・地方自治体による支援の概要
- 2: 国・地方自治体の補助の推移
- 3 利用分担率からみる利用動向
 - ・乗合バスの利用分担率の推移
 - ・乗合バス利用者のインタビュー
 - ・乗合バスを利用しない人の意識調査
- 4: 利用の減少に対する対策とその効果
 - ・各乗合バス事業者のインタビュー
 - ・地方自治体のインタビュー
 - ・利用促進に向けた乗合バス事業者による
創意工夫の取組み例

課題の抽出

課題の整理

- 人口減少、高齢化の進捗の中で、地域の社会活動及び経済活動の維持・活性化に向けて、乗合バス事業が発揮すべき機能について確認
- 当該機能を適切に発揮させるための国土交通省・地方自治体などの役割と具体的取組みの方向性について整理

地域公共交通確保維持改善事業の改善に係る具体的な方向性

「人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善」 構成案

第1章 評価の目的と視点

- 1: 評価の目的・必要性
- 2: 対象政策
- 3: 評価の視点
- 4: 評価の手法

第2章: 乗合バスの現状

- 1: 全国の乗合バスのネットワーク・サービスの現状
- 2: 全国の乗合バスの利用の動向
- 3: 全国の乗合バス事業者の経営の動向

第3章: 乗合バスに対する国・地方自治体の支援

- 1: 乗合バスに対する支援の必要性
- 2: 国・地方自治体による支援の枠組み・役割分担
 - 2-1: 国による支援の枠組み(地域公共交通活性化・再生法等)
 - 2-2: 国による財政的支援(地域公共交通確保・維持・改善事業等)
 - 2-3: 地方自治体による財政的支援等
- 3: 国・地方自治体による支援の実績
 - 3-1: 国による財政的支援の実績(補助金額、系統数等)
 - 3-2: 地方自治体による財政的支援の実績(補助金額、系統数等)
 - 3-3: 国・地方自治体による乗合バスの利用促進に向けた環境整備

第4章: 人口減少等の著しい地域における乗合バスの支援の実態とその評価

- 1: 山形県・徳島県における国・地方自治体による支援の概要 (2箇所にてケーススタディを実施)
- 2: 山形県・徳島県における国・地方自治体の補助の推移
- 3: 山形県・徳島県における利用分担率からみる利用動向、乗合バスを利用しない人の意識調査
- 4: 山形県・徳島県における利用の減少に対する対策とその効果

第5章: 人口減少や少子高齢化が本格化する今後に向けた課題

- 1: 人口減少や少子高齢化が進む地域における乗合バスの役割の再確認
- 2: 乗合バスが本来の役割を発揮するための地域の取組み
- 3: 地域の取組みを促進するための国の支援

第6章: 施策の評価とその方向性

- 1: 施策の評価
- 2: 乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善について今後とるべき措置の方向性

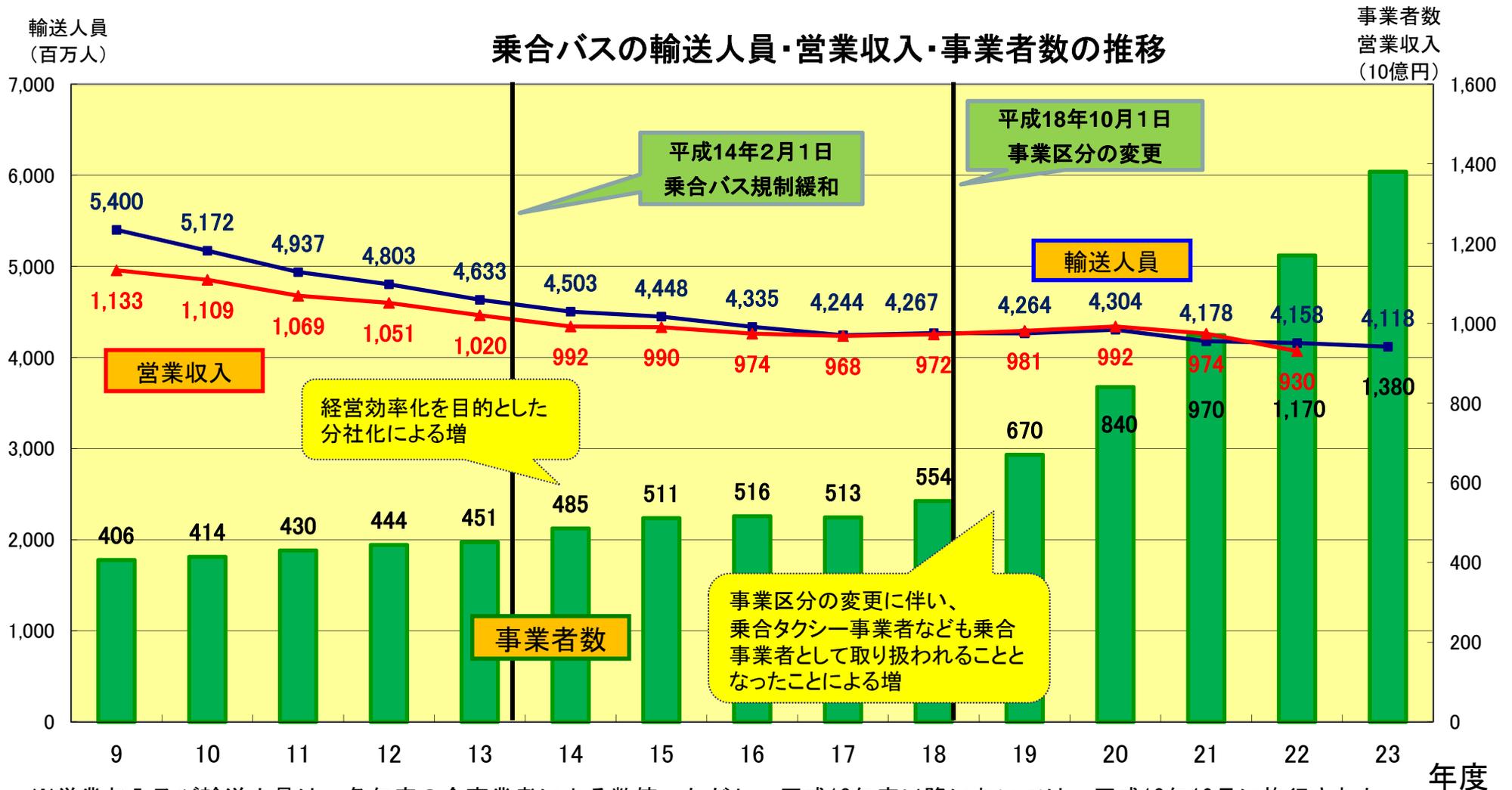
平成25年度政策レビュー 人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスの ネットワークやサービスの確保・維持・改善

国土交通省 自動車局

平成25年11月

【評価結果：第2章関連】全国の乗合バス事業の現状①

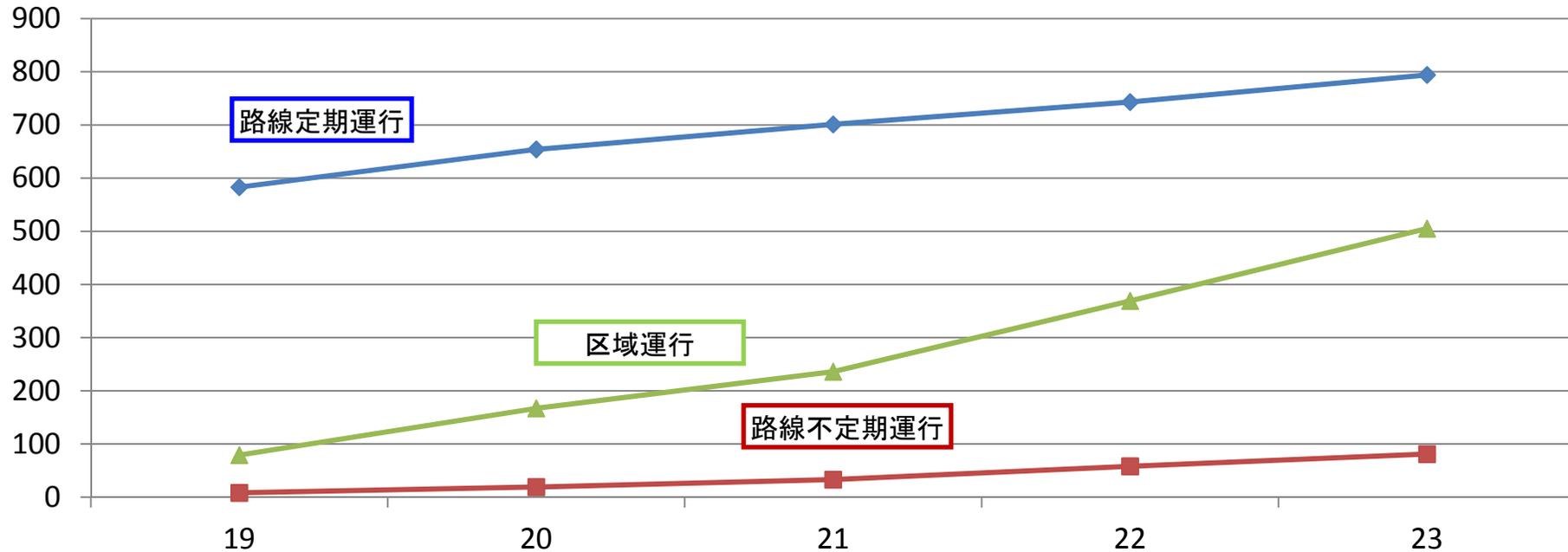
- 輸送人員及び営業収入は引き続き長期的に減少傾向。
- 分社化などに伴い事業者数は増加しているが、新規参入は限定的。



※営業収入及び輸送人員は、各年度の全事業者による数値。ただし、平成18年度以降においては、平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バス事業者とみなされた者を除く。

【評価結果：第2章関連】全国の乗合バス事業の現状②

乗合バス事業者の内訳



	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
路線定期運行(※1)	583	654	701	743	794
路線不定期運行(※2)	8	19	33	58	81
区域運行	79	167	236	369	505
総数	670	840	970	1170	1380

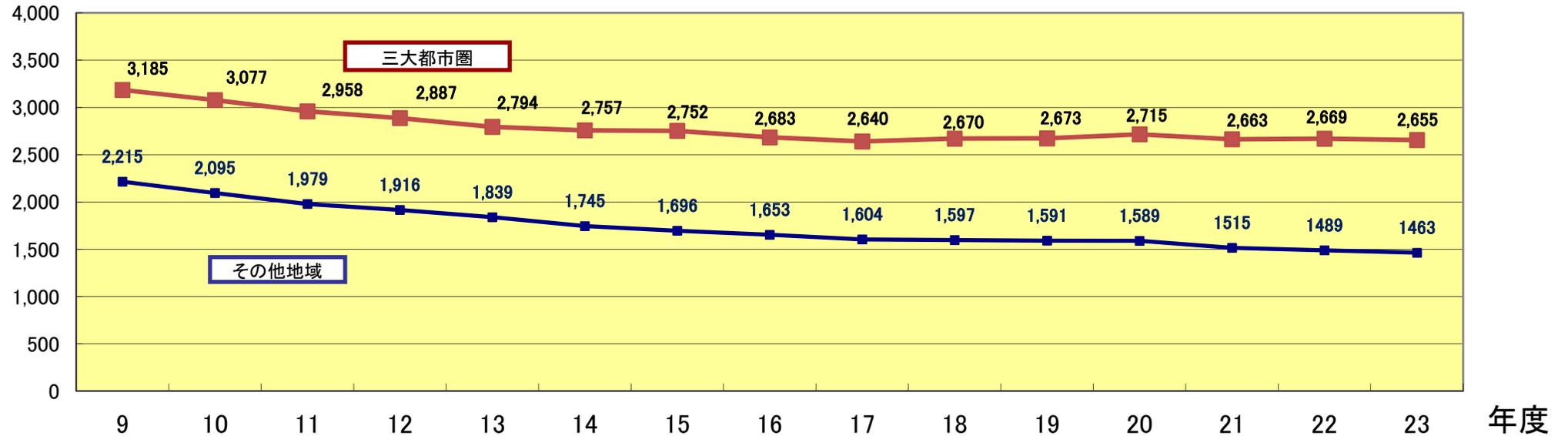
※1 路線定期運行のほか、路線不定期運行又は区域運行を行っている事業者も含まれる。

※2 路線不定期運行と区域運行の両方を行っているが、路線定期運行は行っていない事業者は、集計の都合上、路線不定期運行のみを行っている事業者に計上している。

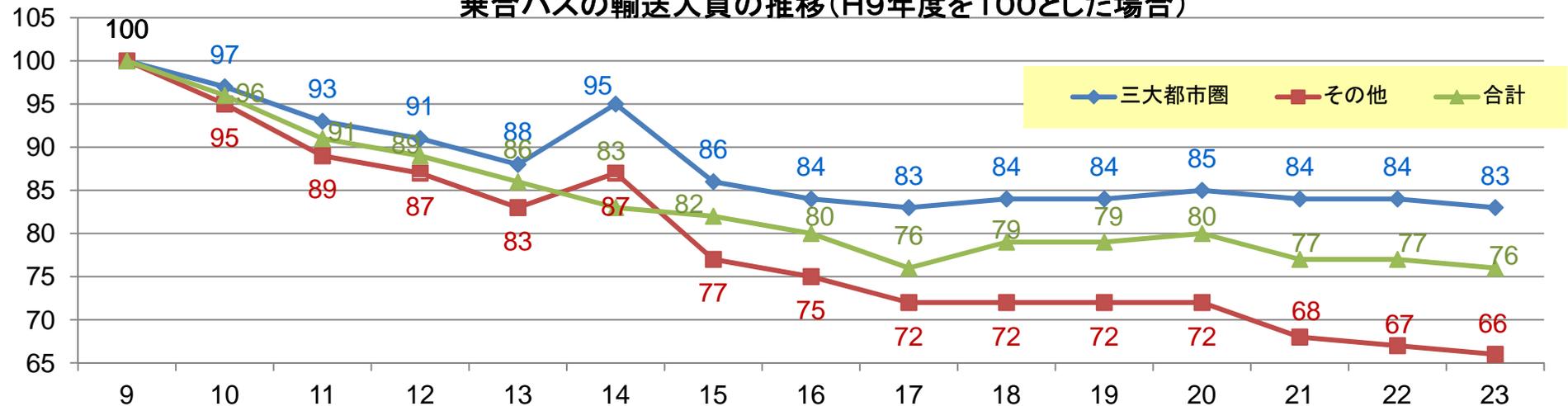
【評価結果：第2章関連】全国の乗合バス事業の現状③

輸送人員
(百万人)

乗合バスの輸送人員(三大都市圏・その他地域)



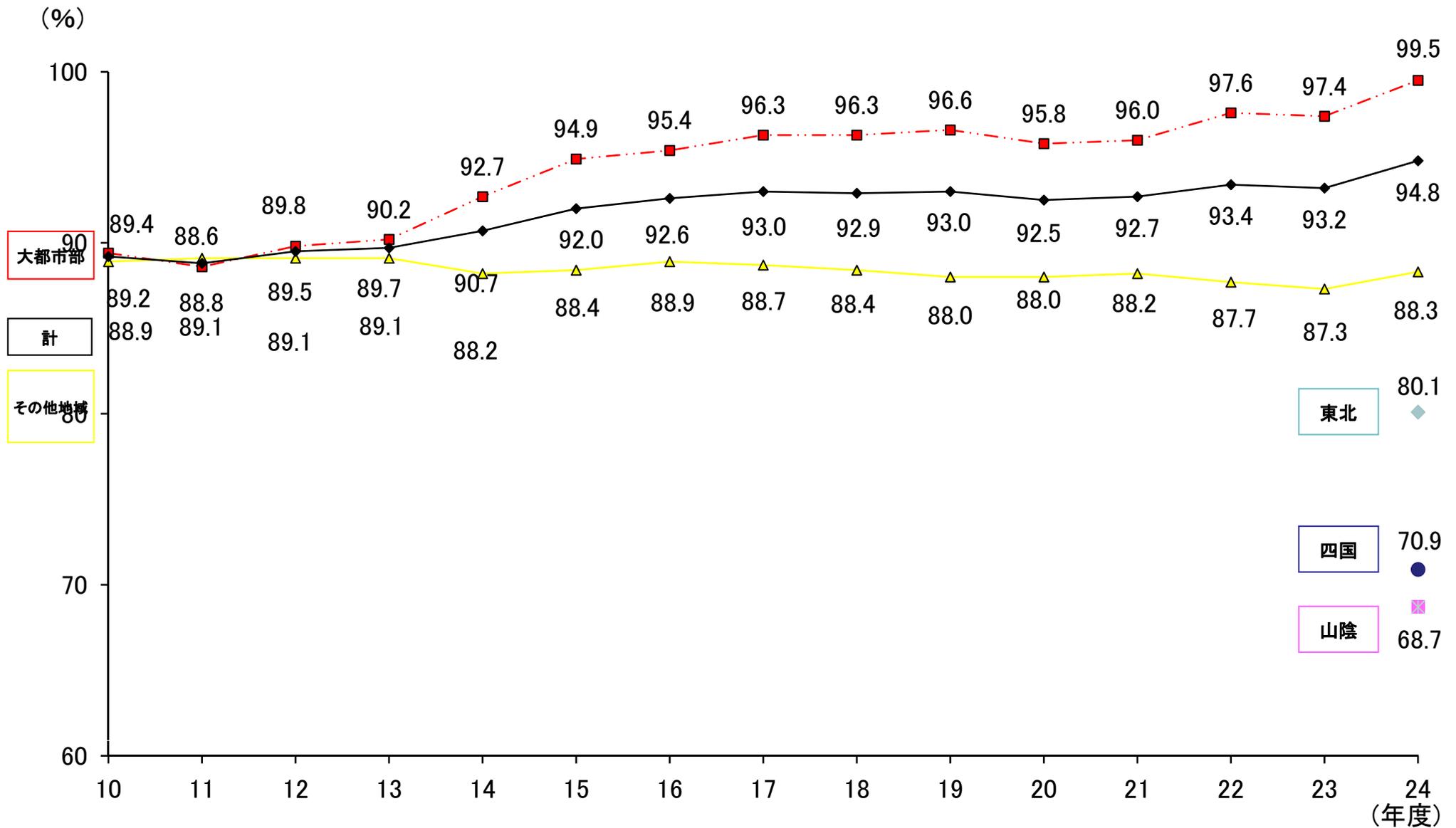
乗合バスの輸送人員の推移(H9年度を100とした場合)



※三大都市圏＝埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫の集計値 3

【評価結果：第2章関連】全国の乗合バス事業の現状④

全国の乗合バス事業者の経常収支率 ※保有車両30両以上の事業者

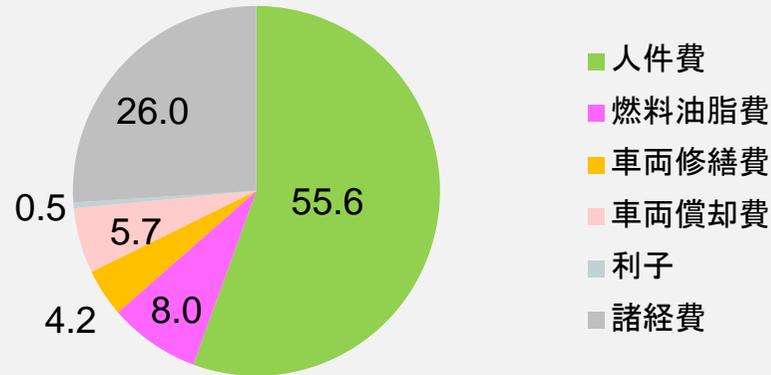


【評価結果：第2章関連】全国の乗合バス事業の現状⑤

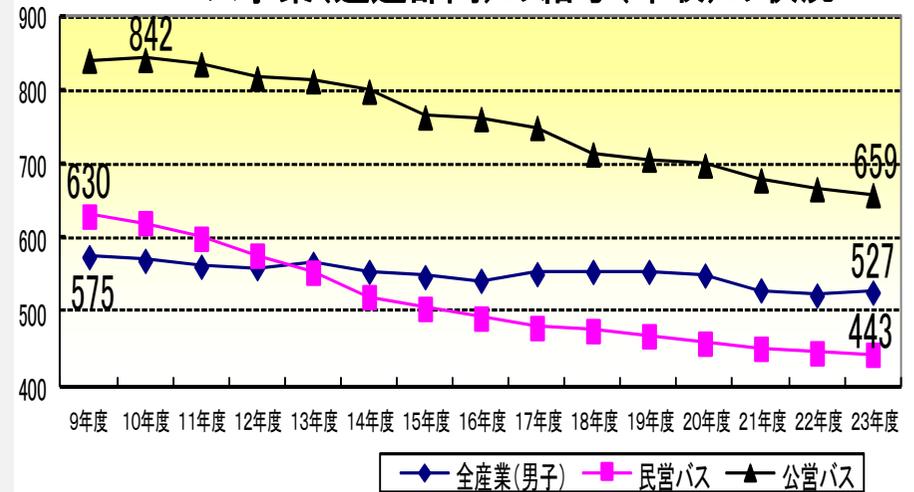
乗合バスに係るコストの状況

実車走行キロ当たりの運送原価のシェア

※平成24年度



バス事業(運送部門)の給与(年収)の状況



平均車齢の推移

※保有車両30両以上の事業者を対象



実車走行キロ当たりの車両修繕費・燃料油脂費の推移

※保有車両30両以上の事業者を対象

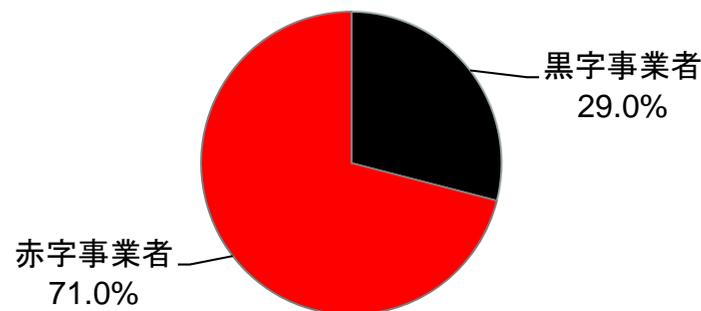


【評価結果：第2章関連】全国の乗合バス事業の現状⑥

- 輸送人員が減少を続ける中で、乗合バス事業者が運行する3/4の系統が赤字系統であり、事業者全体としても3/4が赤字事業者となっている。
- 毎年の廃止キロ数は減少しつつあるものの依然として路線の廃止が続いているほか、事業者の法的整理や経営破綻も相次いでいる。

全系統(平成20年度)	系統数 約38,000系統
黒字系統	約10,000系統 (約26.3%)
赤字系統	約28,000系統 (約73.7%)
公的補助あり	
地バス補助	約1,600系統 (約4.2%)

乗合バス事業者の収支状況(平成24年度)



乗合バスの路線廃止状況
(高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの)

年度	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
22年度	1,720km
23年度	842km
24年度	902km
計	12,062km

平成11年以降の法的整理等の事例

民事再生法

- 東陽バス(株) ○那覇交通(株)
- 北都交通(株) ○富士交通(株)
- 琉球バス(株) ○茨城交通(株)
- 岩手県北自動車(株)

会社更生法

- 京都交通(株) ○水間鉄道(株)
- 福島交通(株)

その他

- 大分バス(株)(私的整理)
- 常磐交通自動車(株)(特別清算)
- 中国バス(株)(私的整理)
- 会津乗合自動車(株)(企業再生支援機構)
- 井笠鉄道(株)(破産)

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

- 九州産業交通(株) ○関東自動車(株)
- 宮崎交通(株)

- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株)
- 国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社
- アルピコグループ松本電鉄他3社

【評価結果：第2章関連】全国の乗合バス事業の現状⑦

経緯

- ・H24.10.12 井笠鉄道(株)が10月の事業廃止を届出
- ・H24.10.14 関係自治体及び中国運輸局が「井笠鉄道バス路線廃止対策会議」を立ち上げ、以降、事業者廃止後の対策等について継続的に協議を開始
- ・H24.10.31 井笠鉄道(株)が事業を廃止
- ・H24.11.1 (株)中国バス・北振バス(株)・(株)日の丸タクシー・浅口市により、71系統のうち53系統について代替運行開始
- ・H24.11.2 井笠鉄道(株)が破産手続申請、同月5日破産手続開始決定
- ・H25. 4. 1 岡山県系統((株)中国バス代替運行分)を(株)井笠バスカンパニー(※)に移管し、本格運行開始
- ・H25.10. 1 広島県福山市系統((株)中国バス代替運行分)を(株)井笠バスカンパニーに移管し、本格運行開始
 ⇒全46系統(新設1系統含む)の本格運行への移行が完了(北振バス(株)・(株)日の丸タクシー・浅口市による代替運行分については当該事業者が運行を継続。26系統は廃止) (※):(株)中国バスの100%出資により設立

※高速乗合バス系統については、(株)中国バスに移管

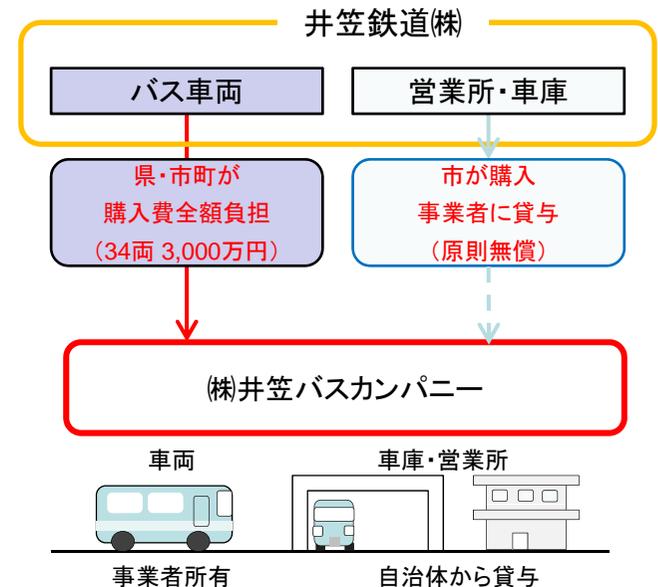


- ・**緑色**は、他事業者が引き継ぎ存続又は他事業者の系統でカバーされている系統
- ・**赤色**は、実質的に廃止となった区間

関係自治体等の関与

基本的に営業所・車庫、車両を関係自治体が確保(車両については購入支援)し、運行事業者へ貸与等する上下分離方式による運行委託。

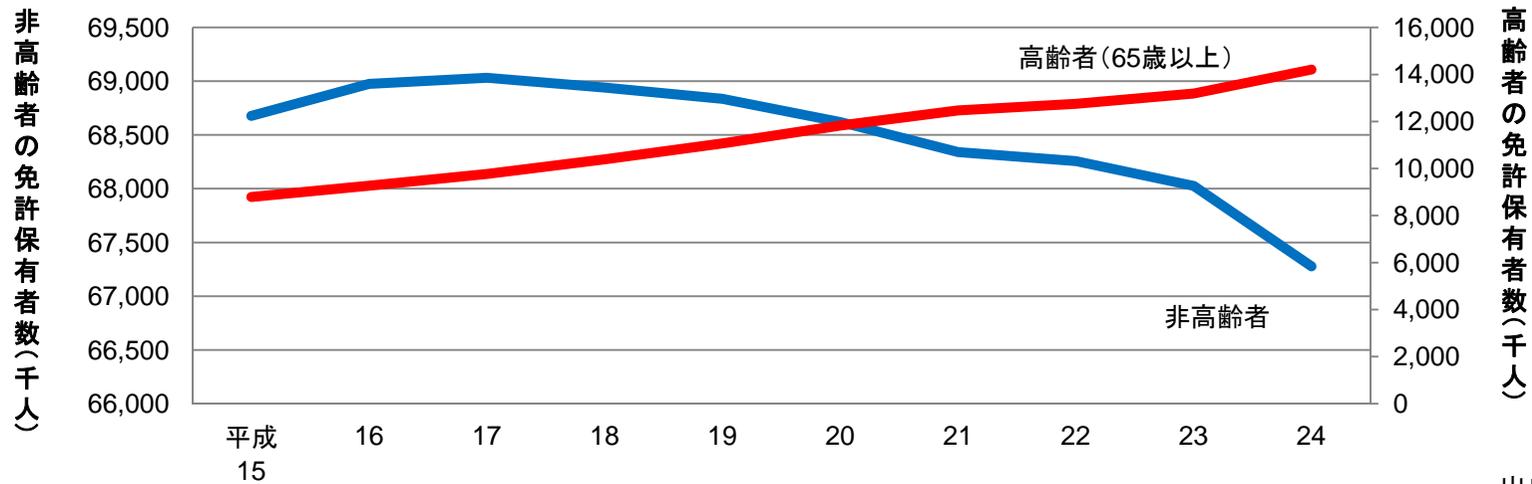
(赤字部分が関係自治体等の関与)



引き継がれた路線の運行維持に係る費用について、国・県・関係自治体が総額約1億円(H24.11~H25.3)を負担

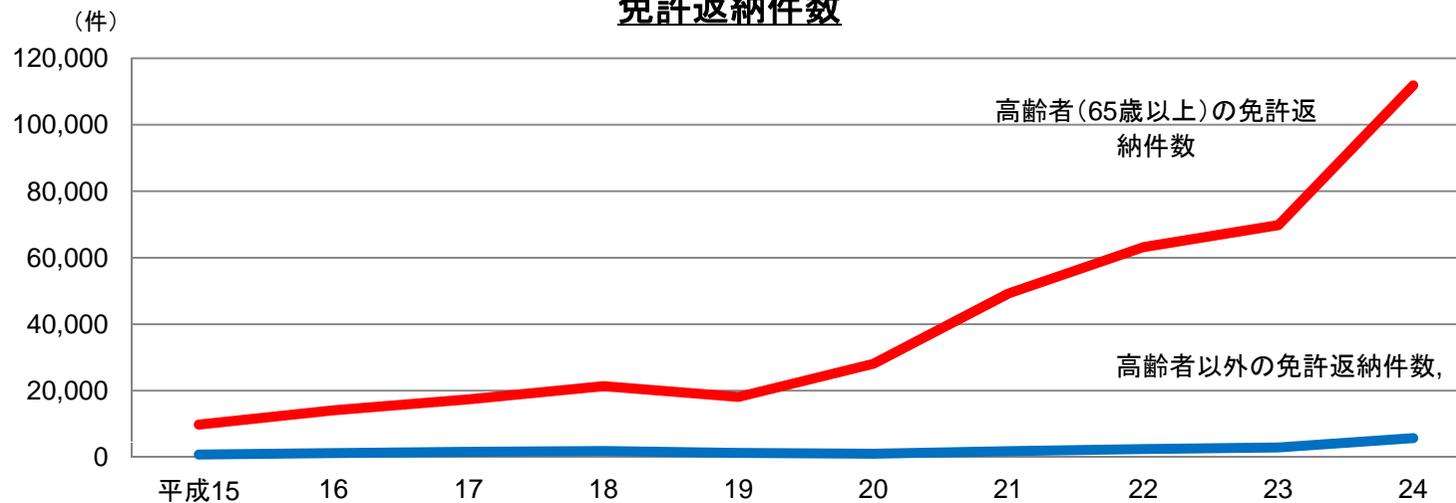
【評価結果：第3章関連】乗合バスに対する国による支援①

免許保有者数



出典：運転免許統計

免許返納件数



出典：運転免許統計

【評価結果：第3章関連】乗合バスに対する国による支援②

地域公共交通活性化・再生法

基本方針

計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民等

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。

連携計画に定めることができる地域公共交通特定事業

- ・ LRTの整備
- ・ BRTの整備
- ・ 海上運送サービスの改善
- ・ 乗継の改善
- ・ 鉄道の再構築
- ・ 鉄道の再生

法律上の特例措置

- ・ LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・ LRT・BRT車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化
- ・ 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・ 鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例
- ・ 関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

〈市町村における連携計画策定件数〉



新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV (デュアルモードビークル)
軌道と道路の両方の走行が可能な車両

IMTS (インテリジエントマルチモードトランザット)
磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両

水陸両用車

等

【評価結果：第3章関連】乗合バスに対する国による支援③

25年度予算額 333億円

(対前年度比1.00)

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

＜効率運行(航)を前提に、事前に算定された収支差を補助。離島航路、離島航空路の島民割引運賃の取組等も補助。＞

- 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持 等

- 市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

- 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援 (※)



地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援



利用環境の改善

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援



地域鉄道の安全性の向上

地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援

地域公共交通調査等事業

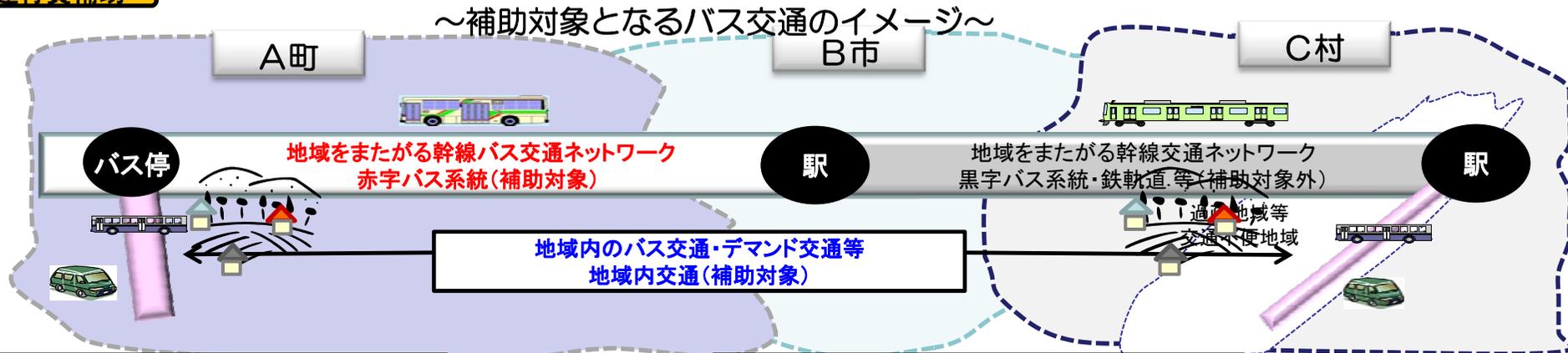
- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査支援
- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援
- ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援 (※)

(※)東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される27億円を含む。

【評価結果：第3章関連】乗合バスに対する国による支援④

地域公共交通確保維持事業

運行費補助



幹線バス交通に対する補助の主な要件

- ・複数市町村にまたがる系統であること。
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

1,765系統(H25.3末現在) (25年度予算分)

地域内バス交通に対する補助の主な要件

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」
: 補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであること、
または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること。
- ・幹線アクセス性 : 幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性 : 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

2,345系統(H25.3末現在) (25年度予算分)

<補助金算定方法(幹線バス及び地域内バス)>

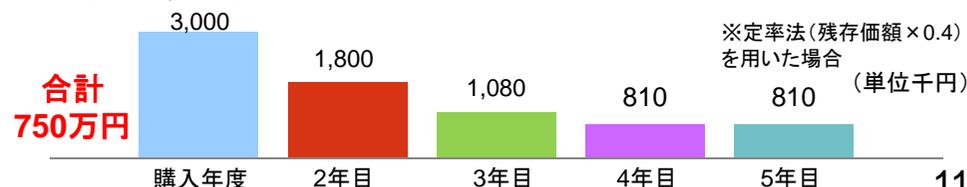
予測費用 ((事業者のキロ当たり経常費用見込額 × 系統毎の実車走行キロ) - 予測収益 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額 × 系統毎の実車走行キロ)) × 1/2 = 補助金額

バス車両購入に対する補助(減価償却費等補助)

- ・車両購入に係る減価償却費及び金融費用について5年間かけて補助。
補助率は1/2。

【金融費用】購入に係る借入について、その金利を補助(購入価格の2.5%限度)

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



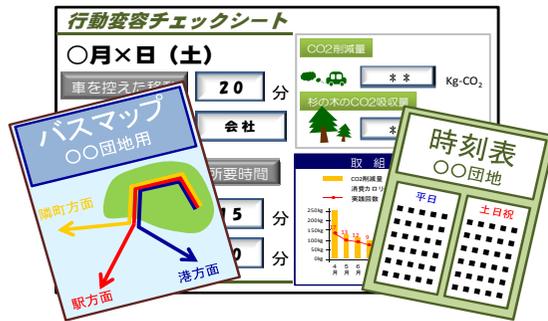
【評価結果：第3章関連】 乗合バスに対する国による支援⑤

平成25年度予算において、地域ぐるみの利用促進に係る取り組みに要する経費について、一定の要件の下で支援することができる「地域協働推進事業費補助金」が創設された。(地域公共交通確保維持改善事業の一環)

補助対象事業のイメージ

【】内は関係者のイメージ

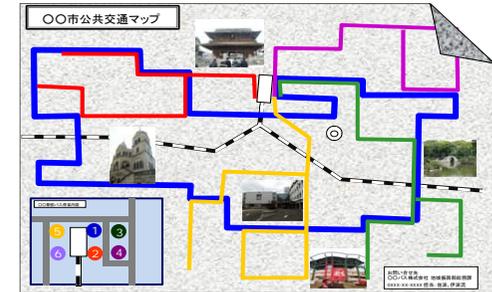
25年度 約50協議会で実施の見込み



①モビリティマネジメント実施
【自治体・交通事業者・住民・学校等】



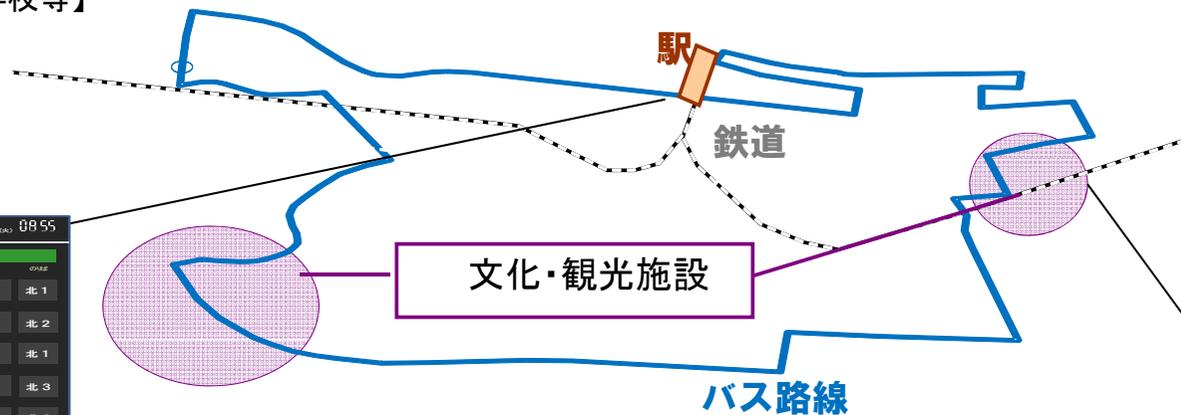
②地域ワークショップ開催
【自治体・交通事業者・住民等】



③公共交通マップの作成
【交通事業者・自治体等】

東口				西口			
発車時刻	バス番号	行先・経由地	バス番号	発車時刻	バス番号	行先・経由地	バス番号
10:40	13	×門台団地	南2	10:38	7	〇公園前	北1
10:43	13	●山小学校	南5	10:48	19	●緑化センター	北2
10:51	24	◎岡一丁目	南4	10:55	22	××台球場前	北1
10:56	8	□川営業所	南1	11:08	18	△高校下	北3
11:01	32	バスセンター	南3	11:21	12	●分団地	北2
11:12	20	△原工業団地	南4	11:33	7	〇公園前	北1

④乗換情報の提供【交通事業者等】



⑤企画切符の発行【交通事業者等】

- ※1 モビリティマネジメント:過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしく」使う方向へと転換することを促す取組み (広報や情報提供による啓発活動等)
- ※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。

【評価結果：第3章関連】 乗合バスに対する国による支援⑥

地域協働推進事業を実施する幹線バス交通等の系統について、地域協働推進事業計画について国から認定を受けることを前提とし、一定の要件の下、補助要件の緩和等を実施。

幹線バス交通

(1) 輸送量要件の緩和

補助対象期間における1日当たりの輸送量が15人を下回ると見込まれる場合であっても、地域協働推進事業(地域ぐるみ(行政、事業者、住民、地元商店街等)による利用促進、公共交通サービスの情報提供等、地域公共交通の確保・維持に向けた取組みの継続的实施)を実施する系統が、以下のいずれかの要件に該当する場合には補助対象とする特例措置を設ける。

(ア)直近の5年間において1日当たり輸送量が15人以上の年があった系統

(イ)直近の5年間の1日当たりの輸送量の伸び率を踏まえると、地域協働推進事業の実施により3年以内(補助対象期間3ヶ年目まで)に1日当たり輸送量が15人以上となることが推定される系統

(2) 競合カット・密度カットの緩和

補助対象期間における1日あたり輸送量が15人～150人と見込まれる系統で、競合カット及び密度カットが行われている場合であっても、地域協働推進事業を実施する系統は、競合カット及び密度カットについて、算式によりカット(減額)された額の1/2を補助対象経費とする

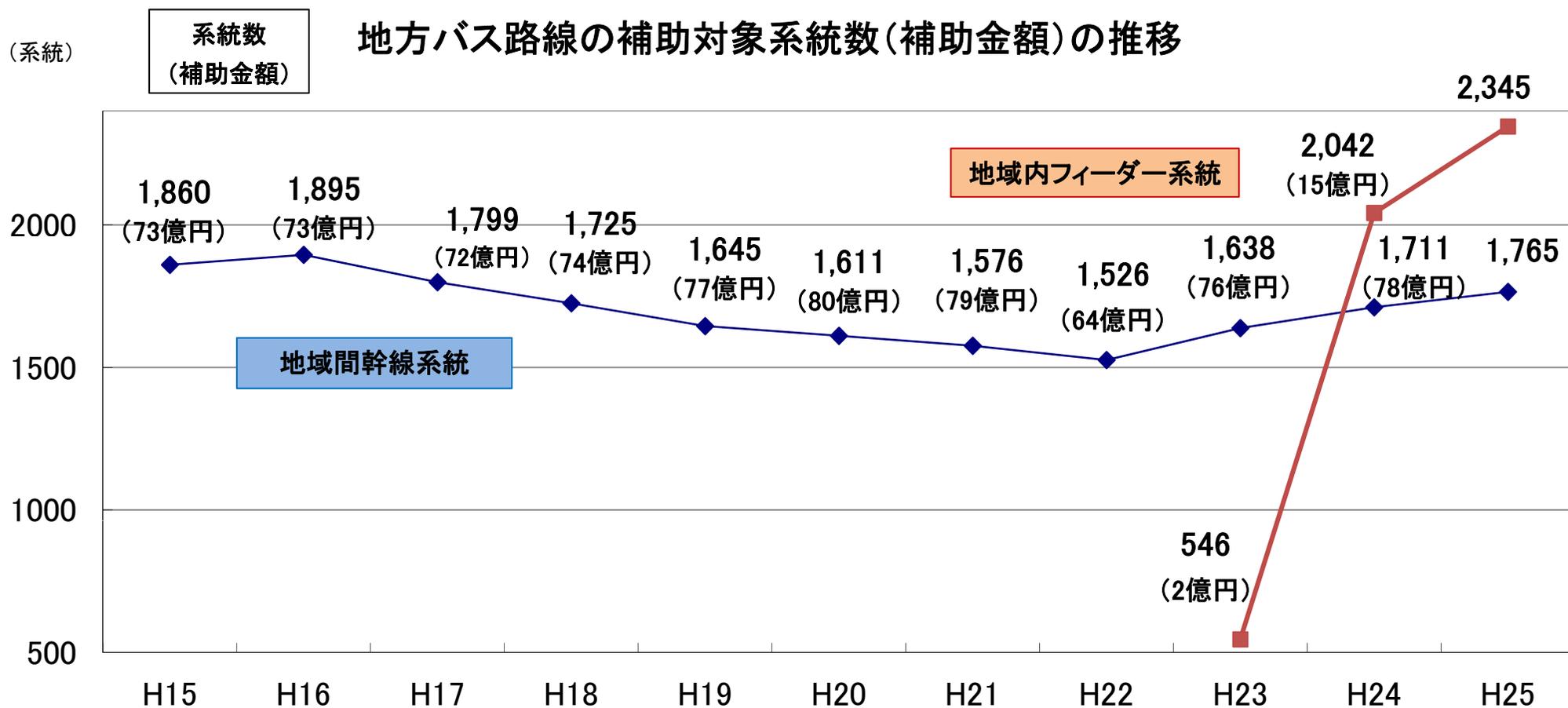
(注)ただし、競合区間が80%を超える系統については、引き続き競合カットの適用対象とする。

地域内バス交通等

○地域内フィーダー系統確保維持事業について、国庫補助金(地域公共交通確保維持事業費補助金)を受けていない既存系統に関し、「新たに運行を開始するもの」に該当するものとみなす。

【評価結果：第3章関連】乗合バスに対する国による支援⑦

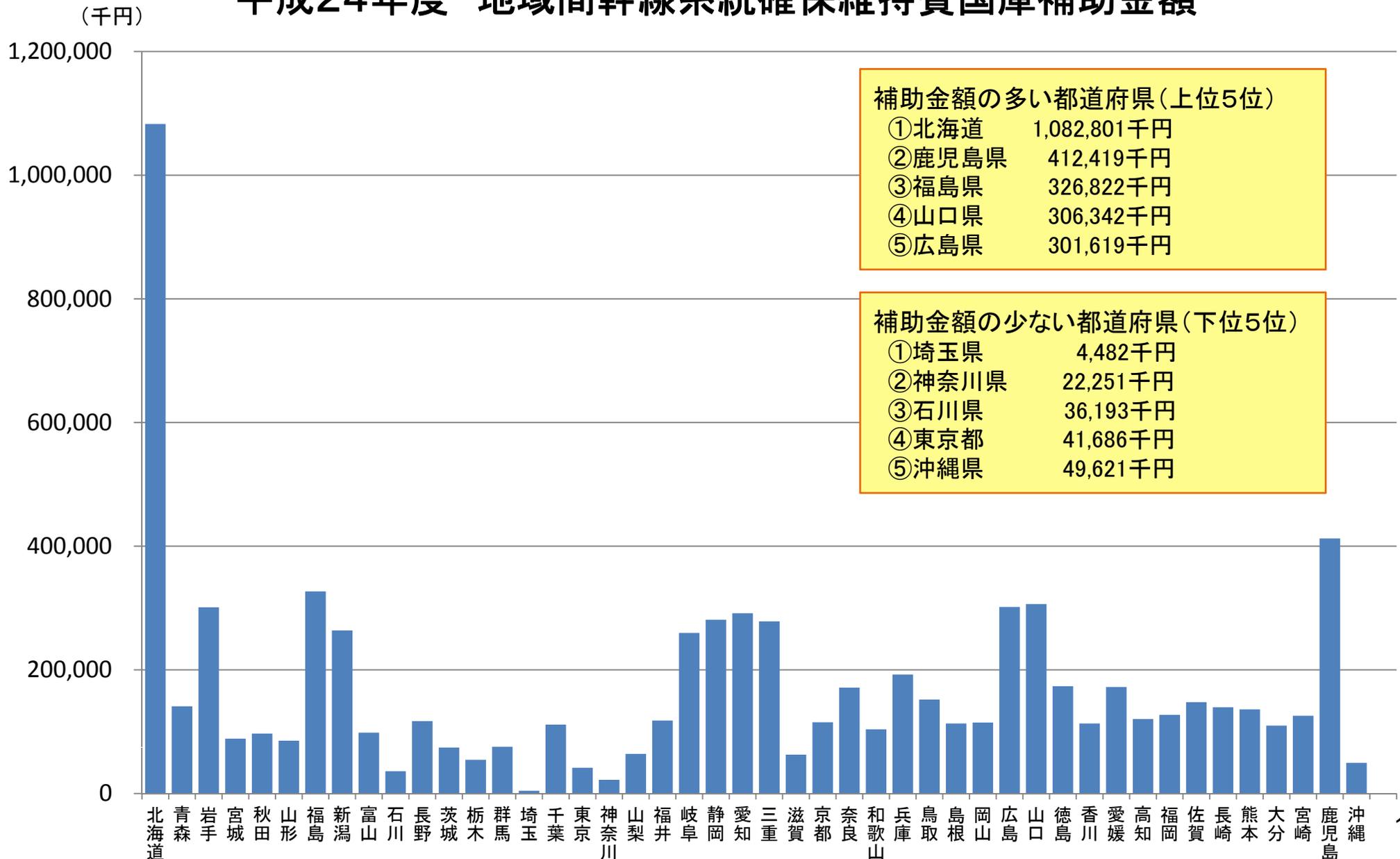
- 平成22年度まで、路線の廃止や輸送量の減少などにより、地域間幹線の国庫補助対象系統数は減少が続いた。
- 平成23年度に地域公共交通確保維持改善事業が創設され、旧制度の要件を緩和(キロ程10km以上の廃止、平成13年3月31日現在(「平成の大合併」前の市町村)で判断)したことにより、地域間幹線の国庫補助対象系統数は平成18年度の水準まで回復した。
- 地域内フィーダー系統は平成23年度から支援を開始した。



※H25年度の系統数は内定ベース。

【評価結果：第3章関連】乗合バスに対する国による支援⑧

平成24年度 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金額



【評価結果：第3章関連】乗合バスに対する国による支援⑨

23年度補助額 約5億円

- 乗合バスは、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠
- 人口減少や高齢化の進展等乗合バスを取り巻く環境は厳しく、地球環境問題等の諸課題に対応する観点からも、乗合バスの維持・活性化は極めて重要
- 乗合バス事業者は、旅客の利用環境の改善(ICカードシステム、バスロケーションシステム導入等)に努めているが、これら事業者の取り組みと国による支援制度等について評価を実施

ICカードの導入

定期入れに入れたままカードリーダーにかざすだけで運賃収受が可能のため、利用者、業務員の負担が軽減されるとともに、利用者の増加も期待されている



<ICカード車載器>



バスロケーションシステムの導入

無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム
バスの接近や到着予測時刻情報をバス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供

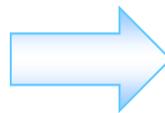
<バスロケーションシステム>



地域公共交通確保・維持・改善事業

補助対象事業

- ICカードシステム
- バスロケーションシステム
- デマンドシステム
- 公共車両優先システム(PTPS)車載機
- その他ITシステム等の高度化



補助対象者

- 一般乗合旅客自動車運送事業者
- 一般乗用旅客自動車運送事業者
- これらの者を構成員に含む団体
- 上記に準ずるものとして大臣が認定した者

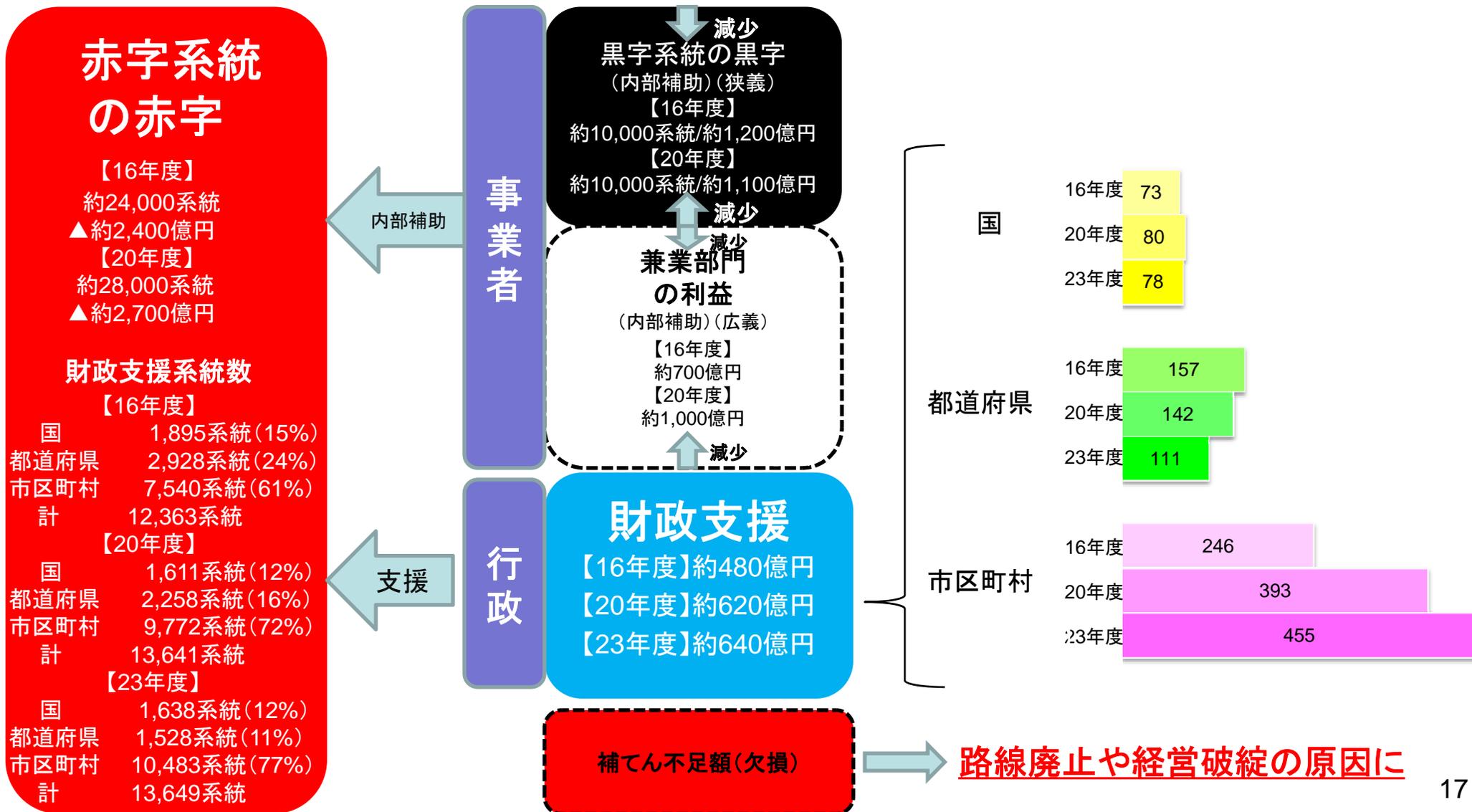
補助率 1/3

<制度のポイント>

事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。
地方自治体の協調補助を要件とせず、事業費の分担については協議会で議論し、生活交通ネットワーク計画に記載。

【評価結果：第3章関連】事業者の自助努力と国・地方自治体の支援による維持

- 各事業者は、黒字路線や兼業部門の利益などから赤字系統の維持に内部補助を行っているが、高速バス等の収益性の低下に伴い、内部補助は減少傾向にある。
- このため、国・地方自治体による公的支援の充実が喫緊の課題となっており、十分に確保されなければ路線の廃止や経営破綻の増加が懸念される。



【作業報告：第4章関連】人口減少等の著しい地域におけるケーススタディの実施①

概要

- 人口減少や少子高齢化の著しい地域の事例として、山形県及び徳島県を取り上げ、乗合バスの利用や支援等に関するケーススタディを実施。
- 具体的には、当該地域の乗合バス事業の現状を把握するとともに、県や市町村による支援制度やその財源及び実績を把握する。また、これまでの利用促進取組例を調査するとともに、バスを利用しない住民へのアンケートにより、乗合バスへの評価やニーズを把握する。

調査内容

1. 乗合バスの現状の把握調査(地域内の過去10年間の推移)

- ①乗合バスの利用の実態調査
【利用者数(定期(通学・通勤)・定期外)、利用時間帯、利用者の年齢層】
- ②乗合バスの利用分担率の推移
【路線バス、鉄道、自家用自動車、二輪車、自転車、徒歩】
- ③地域内の乗合バス事業者の経営の動向
【乗合バス事業者の収支率、参入・退出の状況、路線の休廃止の状況】
- ④国・地方自治体による乗合バス事業者への支援の概要
【補助制度の内容、補助金以外の財政的支援の変遷】
- ⑤国・地方自治体による補助金額の推移
【国・県・市町村別の補助金額の推移、補助金以外の財政的支援額の推移】
- ⑥高齢化や運転免許保有者数等の将来データからみる乗合バスの需要予測

2. ヒアリング調査

地域内の関係者に乗合バスの現状に関するヒアリング調査を実施し、課題や改善策について詳細に調査。

<調査対象者>

- ・地域内の乗合バス事業者
- ・県、市町村自治体
- ・乗合バスの利用者

3. 地域における事例調査

- ①乗合バス利用促進に向けた乗合バス事業者・地方自治体による創意工夫の取組事例の調査(1地域1事例)
- ②地域におけるまちづくり施策との連携事例(1地域1事例)

4. バスを利用しない住民へのアンケート調査

乗合バスを利用しない住民に対してWEB調査を実施し、乗合バスを利用しない理由や乗合バスの改善点等を調査。

<質問例>

- ・乗合バスを利用しない理由は何ですか
- ・どのようにすれば乗合バスをもっと利用しますか
- ・乗合バスの維持についてどのように考えていますか。
- ・自宅からよく行く目的地はどこですか
- 等



乗合バスの利用促進や確保・維持に向けた課題を抽出し、解決方策を模索する

【作業報告：第4章関連】人口減少等の著しい地域におけるケーススタディの実施②

調査対象地域の概要

山形県

主なデータ

人口：1,168,924人（全国35位）
人口密度：123.54（全国42位）
高齢化率：27.6%（全国5位）
過疎市町村の数及び割合：20市町村、57.1%（全国15位）
国庫補助額：85,514千円（全国36位）

概要

①人口減少・高齢化社会から、中山間地域などの「地域社会」をどう守っていくか。

山形県の人口は今後も減少し続け、30年後には、現在の3/4程度に縮小し、生産年齢人口も減少の一途をたどり、高齢化率も4割近くに達するとの見込みである。

②脆弱な交流基盤で地域間の交流をどう深めていくか。

県内の村山地方と宮城県、村山地方と置賜地方といった隣接地域との交流は在るものの、広域での交流は少ない。

③日常生活に欠かせない道路都市内及び近郊の交通渋滞、

中心市街地等の道路機能の強化が課題

通勤・通学時の自動車依存度が非常に高く、東北では、宮城県に次いで2番目に多く渋滞損失が発生している。

徳島県

主なデータ

人口：785,491人（全国44位）
人口密度：187.10（全国33位）
高齢化率：27.1%（全国8位）
過疎市町村の数及び割合：13市町村、54.2%（全国18位）
国庫補助額：173,603千円（全国13位）

概要

①高い高齢化率

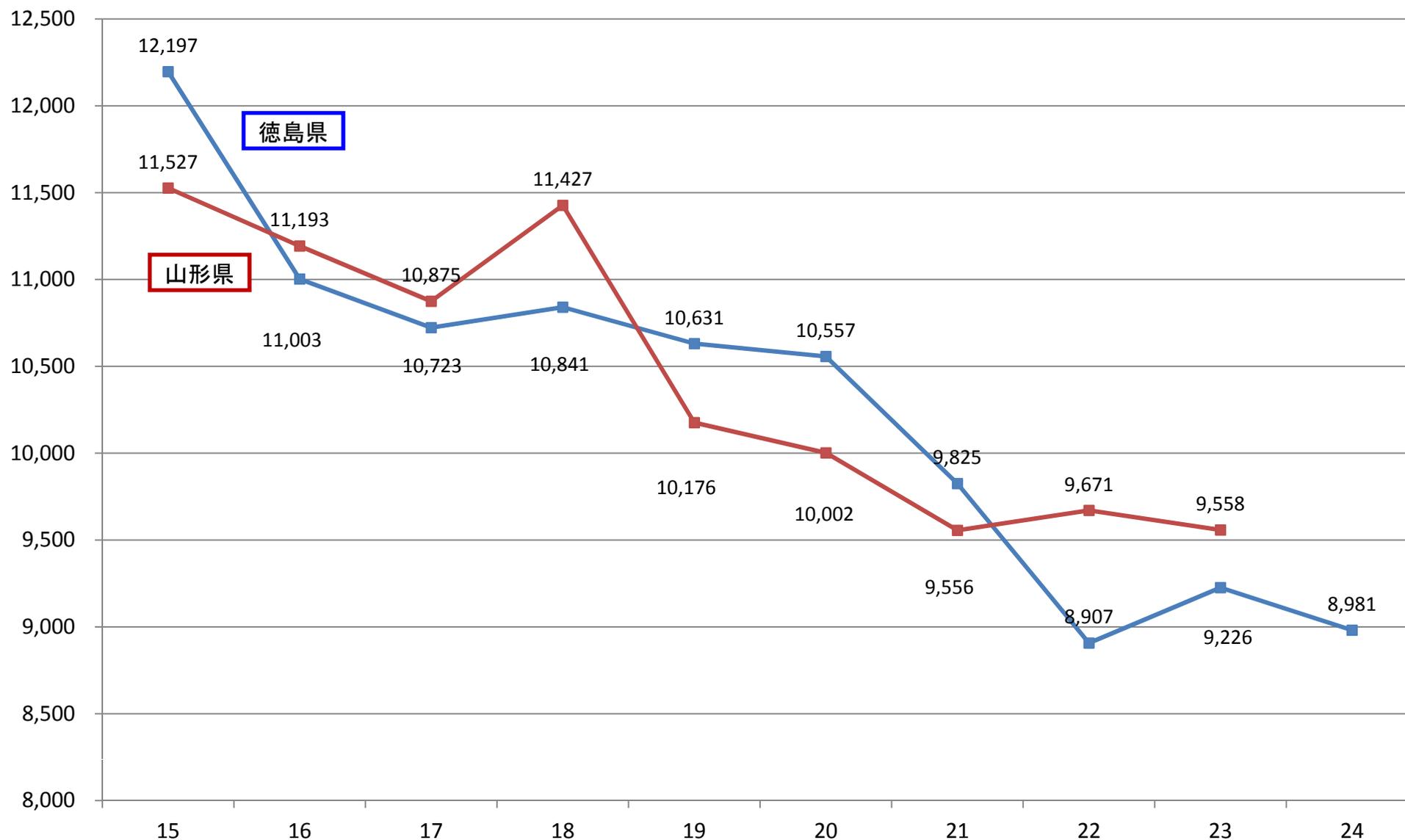
徳島県の総人口は、平成17年から平成22年にかけて24,459人減少(785,491人)している。一方、65歳以上の人口は、平成12年から平成22年にかけて29,289人増加(209,926人)し、総人口の減少とは逆に増加している。

総人口に占める高齢者の比率は、27.0%(全国平均23%)、高齢者人口に占める75歳以上人口の占める比率も、54.3%(全国平均48.1%)と高い比率となっている。

②高齢者の運転回避

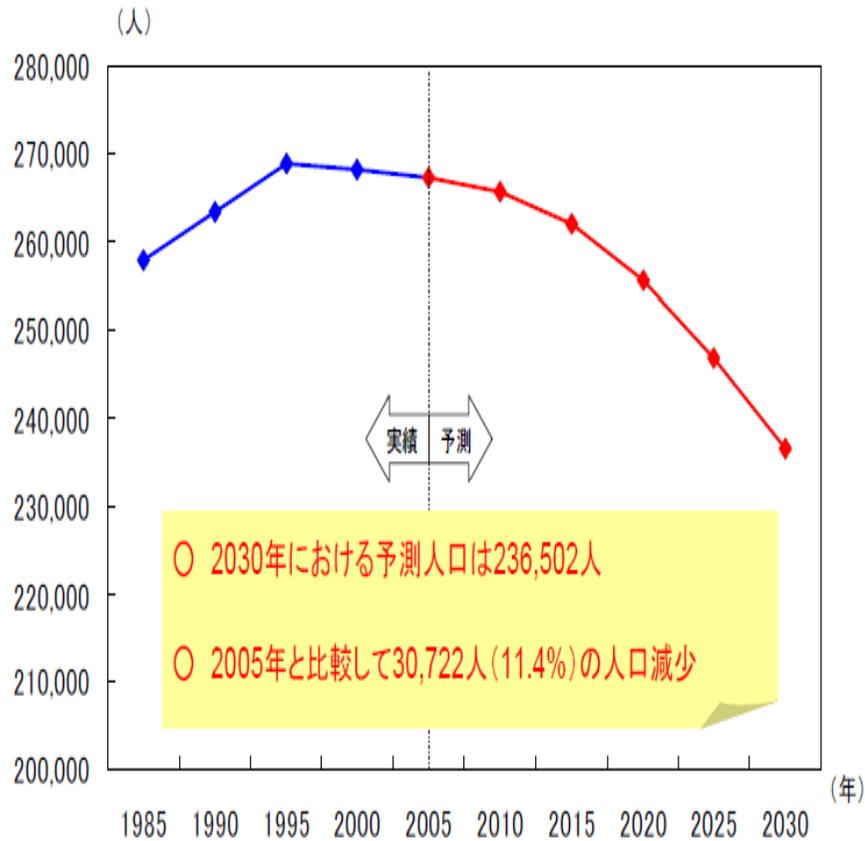
高齢者の比率が40年に40%超に達する見通し。車の運転が難しくなる高齢者が増えることから、自家用車の代用としての乗合バスや車に頼らず近場で店や病院を利用できる街づくりなどのあり方が議論されている。

山形県・徳島県の輸送人員の推移



【作業報告：第4章関連】地方都市の交通における乗合バスの利用分担率（徳島県のケース）

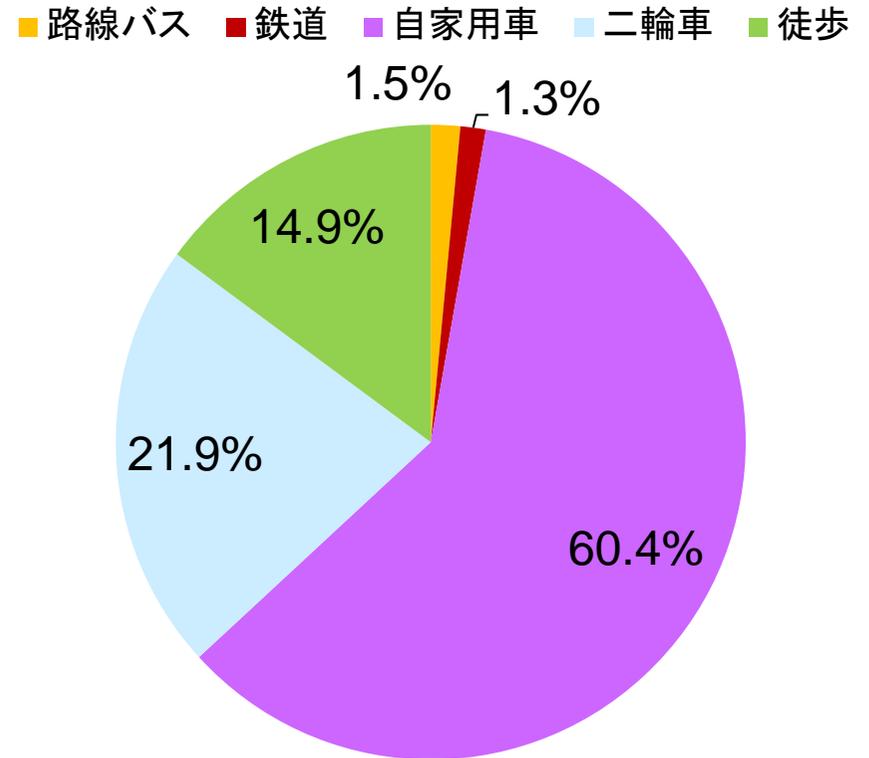
（例）徳島市の人口の推移



《フレーム値》

年次	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
人口	249,343	257,884	263,356	268,706	268,218	267,224	265,520	261,945	255,567	246,777	236,502

（例）徳島県の利用分担率



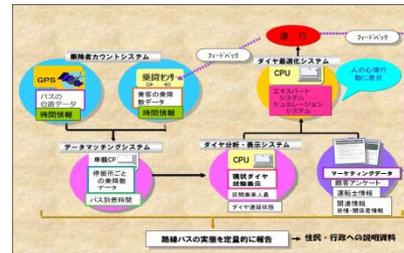
※出典：平成14年徳島広域都市圏都市交通マスタープラン策定調査報告書

【作業報告：第5章関連】バスサービスの改善による効果（埼玉県日高市のケース）

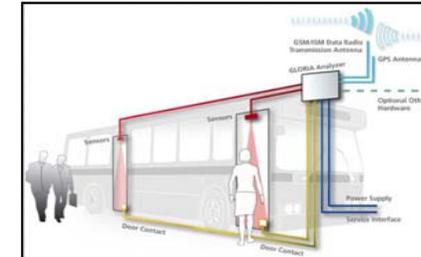
○行政、地域住民、バス会社で構成される協議会による調査・検討の結果に基づき、サービス改善や利用促進を実施した。
 ○その結果、取組み開始の翌年度から、乗車人員と売上が運行開始以来初めて増加に転じた。

- ・日高市こま川団地・日高団地地域公共交通活性化協議会を設立し、住民アンケートの結果や運行ダイヤ評価の情報と問題点を共有化。
- ・日高地域の路線バスの改善手法について、イーグルバス(株)と埼玉大学が実施しているダイヤ最適化プロジェクトを発展させる提案がなされ協議会で承認された。

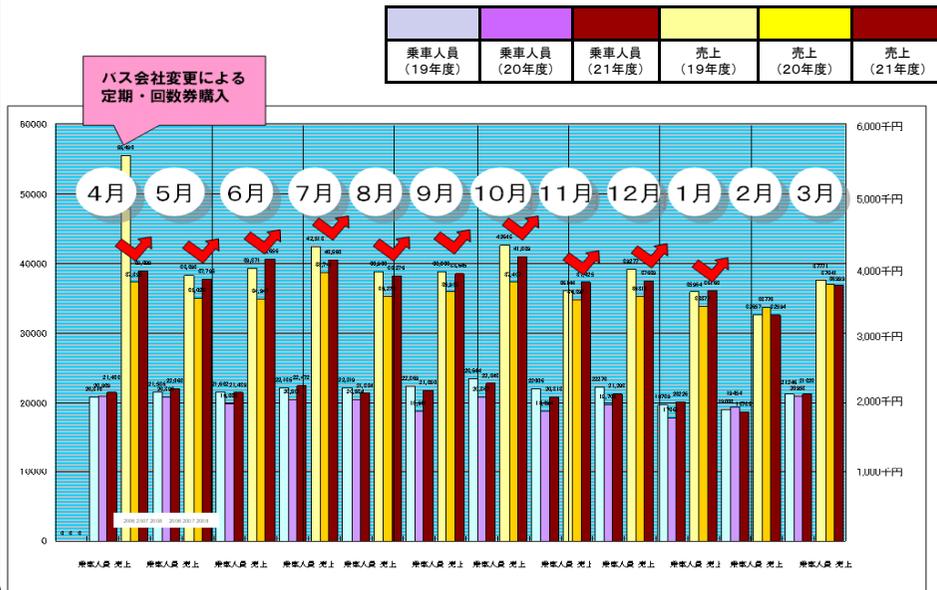
ダイヤ最適化概要図



乗降センサー導入イメージ



乗車人員、売上が対前年比初めて向上



(評価書の要旨)

テーマ名	地理空間情報の整備、提供、活用	担当課 (担当課長名)	国土地理院 企画部企画調整課 (課長 明野 和彦)
評価の目的、 必要性	<p>測量法(昭和24年法律第188号)第12条に基づき国土交通大臣が定める基本測量に関する長期計画(以下、「長期計画」という。)の各施策の実施に当たっては、その効果について適宜評価を行い、より実効性の高い、また変化し続ける社会情勢に即したのものとなるよう、必要に応じて計画の見直しを行うこととしている。</p> <p>本政策レビューでは、長期計画に記載されている「地理空間情報の整備、提供、活用」について、国土地理院が実施してきた地理空間情報の整備、提供に係る施策が、どのように活用されてきたかを整理・分析の上、総合的に評価を実施し、長期計画の見直しをはじめ今後の政策に反映させることを評価の目的とする。</p>		
対象政策	<p>測量法に基づき策定された「長期計画」(平成21年国土交通省告示第608号)に記載されている国土地理院が整備、提供してきた地理空間情報の活用状況(地理空間情報の活用推進)を対象とする。</p>		
政策の目的	<p>測量成果をはじめとする地理空間情報が、社会において一層有効に活用される「地理空間情報高度活用社会」の実現に向けて展望を示すとともに、国土地理院が主体となって行うべき地理空間情報の整備・提供・活用の基盤を形成する施策を明らかにし、推進する。</p>		
評価の視点	<p>長期計画に掲げる3つの施策(①基盤となる地理空間情報の整備【整備】、②地理空間情報活用のための環境整備【提供】、③地理空間情報の活用推進に向けた連携と研究開発【活用】)及び東日本大震災の対応について、目標が達成されているかを評価の視点とした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地理空間情報の整備、提供、活用推進に向けた連携に係わる目標が達成されているか ・地理空間情報を整備・提供してきた基本的な施策が具体的にどのように利用され、どのような効果があったか ・東日本大震災時において、提供した地理空間情報が十分に活用されたか ・地理空間情報の活用促進のためのユーザ需要を整理したニーズ等の把握や分析が行われたか 		
評価手法	<p>以下の手法により評価を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地理空間情報の整備、提供については、平成21年度から実施した施策の評価を整理し、目標の達成度等の観点から総合的に分析・評価を行う。 ・東日本大震災の取組については、長期計画にある発災直後の緊急対応と緊急対応以降の被災地の復旧・復興に関連した対応について評価する。 ・国土地理院プロダクトでユーザ需要の多い地図情報の流れ(投入-産出-需要)を分析し、各ステークホルダーへのヒアリングを通じてどのようなニーズが求められているかを把握し、活用促進のための課題を抽出する。 ・地理空間情報の発信方策は、関連機関だけでなく、幅広い分野へ適切に発信できているかについて、(アンケート調査等により)現状を把握し、常に利用者を意識した情報を提供できる方策について、有識者の意見聴取等を通じて、確認・分析する。 		

評価結果

1. 地理空間情報の整備、提供、活用

地理空間情報の整備、提供、活用については、長期計画に掲げる3つの施策を個別事業で設定した評価指標の達成状況から分析した。

(1) 基盤となる地理空間情報の整備【整備】

<< 整備の代表的な指標 >>

◆基準点の維持・管理（電子基準点データの整備）

・全国に整備された1,240点の電子基準点のデータは、基本測量、公共測量をはじめ多種多様の測量及び地殻変動監視に利用されている。電子基準点は、精度管理された基準点の維持管理のため、機器更新等の改良を実施し、安定したデータを取得・提供するための指標として電子基準データの欠測率(毎年0.5%以下)を設定し、維持している。

・機器更新、システム改良等により、災害時における電子基準点のデータの緊急解析に要する時間をH22年度以降3時間から1時間に短縮し、迅速なデータ提供を行っている。

◆基盤地図情報の整備・更新（地図情報の整備）

・全国をシームレスにカバーする縮尺25000レベル及び縮尺2500レベルの基盤地図情報は、全国土の98%(100%を目標)を整備し、電子国土基本図(オルソ画像)も全国土の都市部65%を整備した。

(評価結果)

◎国土の基盤となる測量の基準を維持管理するための指標は、概ね目標を達成でき、精度管理された公共測量や都市計画図の更新等に活用されている。また、災害時において正確かつ迅速な災害情報(地震の規模・モデル等)を把握・提供するためには、今後も定期的な地理空間情報の整備・更新が必要である。

(2) 地理空間情報活用のための環境整備【提供】

<< 提供の代表的な指標 >>

◆基盤地図情報の整備・更新に必要な地方公共団体等への支援

◆基盤地図情報整備・活用に関する国・地方公共団体等との連携

・国・地方公共団体で公共測量を担当する職員を対象とした「公共測量に関する説明会」の開催(40~60回/年)や「地理空間情報の活用推進のための協力協定」に関する連携数の増加(過去4年間で14→109団体)により、公共測量作業規程の制定(率94%)、公共測量成果の写の提出(率88%)、公共測量成果の電子納品(率94%)といずれも年々上がってきている。

◆電子国土 Web システムによる地理空間情報の共有化の推進

・電子国土 Web システムによる地理空間情報の提供について、ホームページへのアクセス数が着実に増加している一方、平成21年度から平成24年度の行政機関の利用は、平均320団体と横ばいとなっており、必ずしも整備・提供が活用の拡大に結びついていない。

(評価結果)

◎地理空間情報の活用を促進するための取組として説明会等を実施し、地方公共団体等との連携や技術的支援等の取組の結果、連携数が徐々に増加し、活用が進む一方で全国レベルまでの活用に至っていない。さらに、地理空間情報を個人が容易に利用できる環境は、未だ十分に整っていないため、既存の地理空間情報が利活用しやすい環境整備の確立が必要である。

(3)地理空間情報の活用推進に向けた連携【活用】

<< 活用の代表的な指標 >>

◆産学官地方連携協議会の設置状況等

・地理空間情報の活用推進を目的とした地理空間情報産学連携協議会を設置し、多くの団体の参加を呼びかける取組を行っている。現在、全国 8 地域 13 協議会が設置されているが、238 団体の参加(平成 21 年度から平成 24 年度)にとどまっている。

(評価結果)

◎行政機関以外にも教育機関、民間企業への基盤地図情報等の利用拡大を図る取組として、連携協議会等を設置し、セミナーやシンポジウムを開催した。今後も活用し易い地理空間情報を提供するため、これまでの取組を継続し、更なる連携の強化を図りながら、積極的に幅広い分野への連携活動を図る必要がある。

2. 東日本大震災における対応

<主な緊急対応>

◆地殻変動監視のための GNSS 緊急解析(電子基準点の解析)

・東日本大震災発災後 1 時間 10 分で電子基準点データの解析を実施し、地殻変動情報(最大水平変動 5.3m、地盤沈下 1.2m)の提供を行い、地震発生メカニズムの評価や以降の余震による津波や高潮への注意喚起に活用された。

◆空中写真撮影・災害概況図の作成

・基盤地図情報及び電子国土基本図を基図とした災害概要図(3 時間以内に第 1 版提供・公開)及び災害現況図(緊急撮影実施後)の提供は、津波浸水範囲の把握や復旧のための基礎資料として活用されたが、通信・交通状況により一部関係機関への提供の遅れが生じた。

<緊急対応以降、復旧・復興へ向けた主な対応>

◆我が国の測定の基準である「日本経緯度原点」及び「日本水準原点」の位置の変動に伴う基準点成果の改定

・電子基準点 439 点、三角点約 44,000 点、水準点約 2,000 点の新たな成果を短期間で公表し、復旧・復興のための測量等に活用された。

◆航空レーザ測量

・沿岸地域における高さ情報として、高精度精密標高データから精密標高地形図(整備面積約 8,300 km²)を整備し、被災地域の復旧作業や復興計画、津波ハザードマップの整備の基礎資料として活用された。

◆災害復興計画基図の整備

・災害復興計画基図(津波被災地域及び都市計画区域約 5,320 km²)を整備・提供)は、標高データや行政機関が保有する様々な地理空間情報等と重ね合わせることで、避難路の整備、瓦礫処理等に利用されるなど、効率的な被災地の復旧・復興作業に活用された。

(評価結果)

◎東日本大震災直後に実施した地理空間情報の迅速な提供は、被災状況の把握や復旧・復興のために極めて重要な情報であり、関係機関において活用された。特に電子基準点データから得られた地殻変動情報は、国内の関係機関だけでなく、海外

	<p>メディアや研究者等からも高い評価を得ており、今後もより迅速な情報提供を行うため、システム等の維持管理が必要である。</p> <p>◎甚大な津波被害の影響もあり、精度の高い「高さ」に関する情報の重要性が注目される中、関係機関からは、復旧・復興へ向けたデータの整備、提供に関する追加要望等について、国土地理院の柔軟な対応が評価された。なお、今後、関係機関がより効果的に活用するためには、技術支援の強化も必要である。</p> <p>◎一般を対象にした平成 23 年度国土交通行政インターネットモニター調査では、国土地理院によって公開された災害情報について、約 60%が「知らなかった」と回答。一方、災害時に利用したい地理空間情報には、主に被災状況、警戒・避難区域、津波・浸水区域に関する情報が求められていることから、情報の提供手段の改善が必要である。</p>															
<p>(作業報告)</p>	<p>3. 地理空間情報のユーザ需要に関する調査 <P> ※取組中</p> <p>(1) デジタル地図関連のヒアリング調査及び産業連関表の作成 <地図調製業者に対するヒアリング></p> <ul style="list-style-type: none"> ・二次利用者以降の波及効果 ・新たなニーズの把握やサービスの実現へ向けた展望 , etc <p><ハザードマップ作成自治体に対するヒアリング></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土地理院の基礎情報の有効性 ・技術的なアドバイス ,etc <p><ヒアリング結果の分析></p> <p>(2) 一般を対象とした国土交通行政インターネットモニター調査 <過去 4 年間(H22～H25 年度)に毎回 1,200 人を対象に実施></p> <table border="1" data-bbox="395 1227 1412 1435"> <thead> <tr> <th>実施年度</th> <th>課題名</th> <th>回答率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H25 年度</td> <td>暮らしの中に地図を役立てていただくための調査</td> <td>91%</td> </tr> <tr> <td>H24 年度</td> <td>防災地理情報に関する意識調査</td> <td>85.1%</td> </tr> <tr> <td>H23 年度</td> <td>東日本大震災に関する地理空間情報の収集についての調査</td> <td>84.6%</td> </tr> <tr> <td>H22 年度</td> <td>地理空間情報活用社会の実現に向けて</td> <td>78.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p>以下のような結果が一部得られているが、H24 年度及び H25 年度の結果については、取組中である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般的に利用頻度が高い地理空間情報は、Web 上のデジタル地図であり、その利用者も増加傾向にあるが、国土地理院が HP 上で公開するプロダクトの利用者については 10%以下(平成 22 年度調査)となっている。 	実施年度	課題名	回答率	H25 年度	暮らしの中に地図を役立てていただくための調査	91%	H24 年度	防災地理情報に関する意識調査	85.1%	H23 年度	東日本大震災に関する地理空間情報の収集についての調査	84.6%	H22 年度	地理空間情報活用社会の実現に向けて	78.7%
実施年度	課題名	回答率														
H25 年度	暮らしの中に地図を役立てていただくための調査	91%														
H24 年度	防災地理情報に関する意識調査	85.1%														
H23 年度	東日本大震災に関する地理空間情報の収集についての調査	84.6%														
H22 年度	地理空間情報活用社会の実現に向けて	78.7%														
<p>政策への 反映の方向 (想定方向)</p>	<p>国土地理院が、国の機関として取り組む地理空間情報の整備・提供・活用に関する施策は、政府をはじめとする様々な機関における業務の効率化等のためにも継続的に実施する。また、得られた評価結果を踏まえ、長期計画の見直しや今後の施策等へ反映する。</p> <p>(1) 国民生活の利便性向上等のための地理空間情報の流通・活用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国や地方公共団体等の行政機関における地理空間情報の活用促進をはじめ、地理空間情報の整備力・活用力の向上による行政サービスの効率化等の実現を図る。 ・利用者ニーズの把握を継続し、全国レベルでの流通促進や民間事業者等が所有する技術等についての利用環境の改善や活用を促進する。 															

	<p>・発信している地理空間情報に対する一般的な認知度は低く、幅広い分野に地理空間情報を流通・活用させるために情報発信方策の改善を図る。</p> <p>(2) 国民の防災・減災意識に対する変化への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国や地方公共団体等の行政機関との連携や地理空間情報の活用効果が十分でなかった課題を受け、国や地方公共団体等の担当者向けに技術を向上させる専門的な研修システムの構築等必要な技術支援を実施し、地理空間情報の活用を促進し、活用力の向上を図る。 ・今後想定される南海トラフ地震や首都直下地震等に対して、津波予測支援・応急対応活動支援をはじめ、地域防災力向上に貢献できる地理空間情報の整備、提供、活用等について、関係機関と連携した対応を図る。 <p>(3) 社会のニーズ変化に伴う新たな対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・情報通信技術(ICT)の進展により、インターネットを通じた既存成果の活用促進をはじめ、社会のニーズ変化に対応した施策等を継続的に検討し、その実現を図る。 ・準天頂衛星初号機「みちびき」の運用開始により、衛星測位の利用環境が向上してきており、様々な地理空間情報が高度に活用され、測量事業の効率化等に対応できるよう更なる衛星測位の活用促進を図る。 ・新産業・新サービスが創生される社会の実現を目的とした公共データの民間開放(オープンデータ)等を踏まえ、行政機関が保有する地理空間情報を全国レベルで容易に活用できる仕組みを構築することにより、行政への国民参加を促進する。
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>国土地理院が所掌する測量行政に関わる有識者からなる「測量行政懇談会」及び「基本政策部会」で適宜意見を頂いた。また、国土交通省政策評価会での意見及び同評価会委員である上山信一座長、工藤裕子委員、村木美貴委員、加藤浩徳委員による個別指導の助言を活用した。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 24 年度～平成 25 年度</p>

政策レビュー評価書の章立て(案)

「地理空間情報の整備、提供、活用」

第1章 評価の概要

1. 評価の目的、必要性
2. 対象政策
3. 評価の視点
4. 評価の手法

第2章 国土地理院の業務概要

1. 沿革(あゆみ)
2. 体制
3. 予算
4. 地理空間情報の種類と利用者

第3章 地理空間情報の利用に関する定量・定性的な調査

1. 地理空間情報の利用に関する調査(個別評価表より)
 - (1)基盤となる地理空間情報の整備【整備】
 - (2)地理空間情報活用のための環境整備【提供】
 - (3)地理空間情報の活用推進に向けた連携(と研究開発の推進)【活用】
2. 東日本大震災における対応
3. 地理空間情報のユーザ需要に関する調査
 - (1)デジタル地図関連のヒアリング調査及び産業連関表の作成
 - (2)一般を対象としたインターネットモニター調査

第4章 まとめ(評価結果と課題)

1. 施策の実施状況からの評価
 - (1)基盤となる地理空間情報の整備【整備】
 - (2)地理空間情報活用のための環境整備【提供】
 - (3)地理空間情報の活用推進に向けた連携(と研究開発の推進)【活用】
 - (4) 東日本大震災における対応
2. 調査結果からの評価
3. 総合評価

第5章 今後の対応方針

平成25年度国土交通省政策レビュー
地理空間情報の整備、提供、活用

国土交通省 国土地理院
平成25年11月

【対象施策】基本測量に関する長期計画

- 測量・地図行政から地理空間情報活用推進行政へ -

法的根拠: 国土交通大臣は、基本測量に関する長期計画を定めなければならない《測量法第12条》

作成目的: 基本測量の目標・規模の公表により、法の目的（測量の重複排除・その正確さの確保《測量法第1条》）を達成するため

基本測量: すべての測量の基礎となる測量で国土地理院が行うもの《測量法第4条》

計画策定の背景

測量法改正（平19）・地理空間情報活用推進基本法制定（平19）等

地理空間情報の活用がもたらす**新しい社会**の
実現のため、以下の施策を重点的に実施

安全・安心

例〔GISを利用した防犯・防災〕

暮らしやすい

例〔移動支援による生活空間拡大〕

環境保全

例〔国土の状況把握〕

地域振興

例〔地域計画の策定支援〕

新ビジネス創生

例〔幅広い情報の地理空間情報化〕

基盤となる地理空間情報整備

位置の基準

位置情報基盤
（電子基準点等）
基盤地図情報



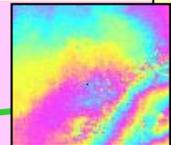
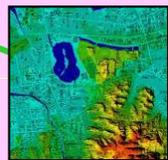
国土を表す地図の基準

電子国土基本図
（地図・オルソ画像・地名）
地形図、地勢図等



防災等国土管理の共用情報

防災基礎情報
（高精度標高等）
土地利用情報
（湖沼湿原等）
災害時の状況把握



活用のための環境整備

衛星測位等の活用

衛星測位手法の確立

基盤地図情報の整備・活用のための環境整備

法定地図整備の技術的支援

効率的整備・相互利用

作業規程準則等の普及
オルソ画像の整備・共用化
地理識別子活用の仕組み検討

円滑な流通・活用

電子国土Webシステムの活用
個人情報取扱ガイドラインの作成
国土地理院データのネット提供

人材の育成

セミナー・講演会の開催

活用推進に向けた連携

産学官の連携

情報交換の場を設置

国際連携

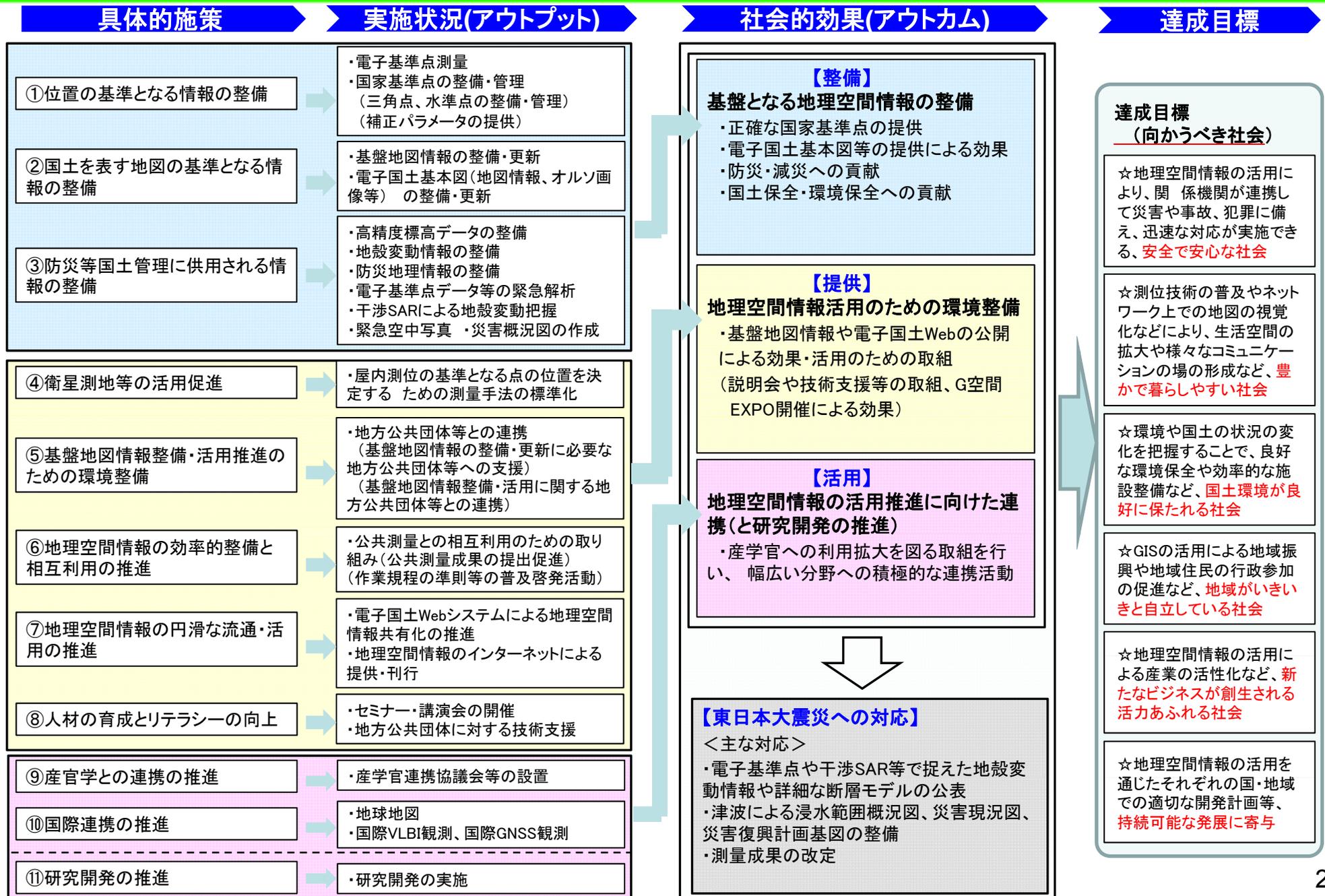
地球地図
国際共同観測
地名表記

研究開発

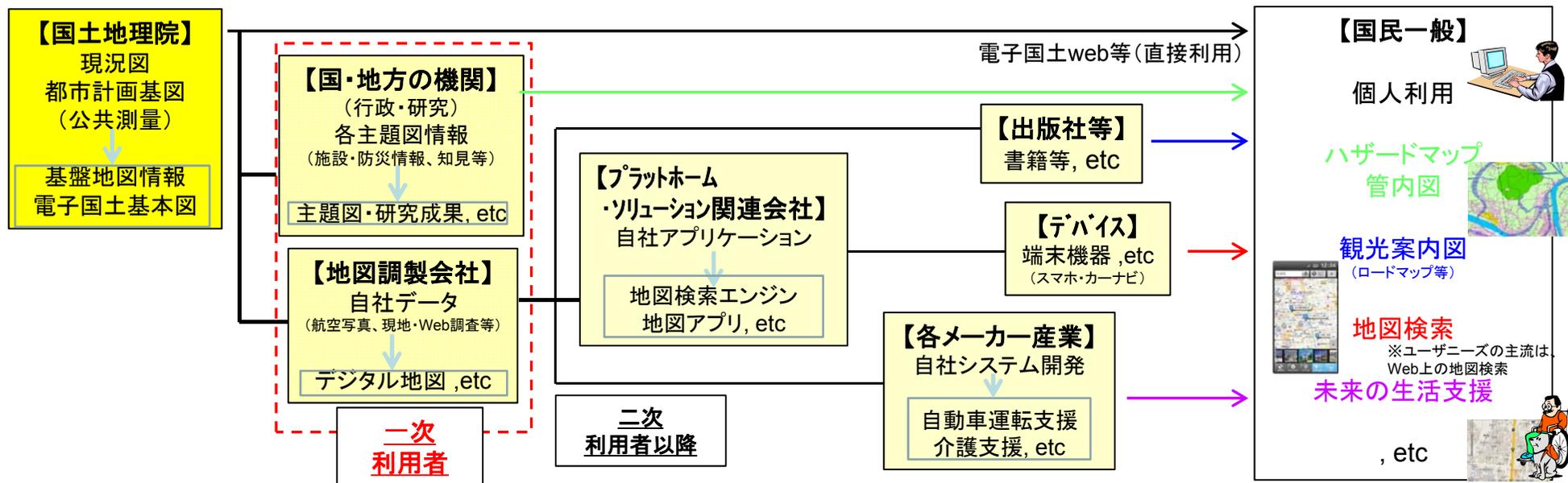
研究開発

研究開発の推進

【評価手法①】 長期計画に掲げる3つの施策と東日本大震災における対応



(1) 国土地理院プロダクト(主に地図関連情報)の一次利用者へのヒアリング



(2) 一般を対象にしたインターネットモニター調査

実施年度	課題名	回答者数	回答率
H25年度	暮らしの中に地図を役立てていただくための調査 ・地理空間情報をより使いやすくするため、現状での認知度等の意見調査	1,027名	91.0%
H24年度	防災地理情報に関する意識調査 ・国民的関心の高い防災・減災について、国土地理院の発信する情報が日常生活にどのように役立てられているかを実態調査	945名	85.1%
H23年度	東日本大震災に関する地理空間情報の収集についての調査 ・東日本大震災に関連した災害情報提供方法や内容等についての意見調査	988名	84.6%
H22年度	地理空間情報活用社会の実現に向けて ・H19年に地理空間情報活用推進基本法が制定されたことに伴い、紙地図をはじめとする様々な地理空間情報についての利用実態調査	944名	78.7%

★ 一次利用者と一般を対象に調査し、活用促進のための課題を分析

電子基準点測量

GPS (米国) 準天頂衛星 (日本) グロナス (ロシア) ガリレオ (EU)

電子基準点 GEONET中央局 (つくば市)

- マルチGNSS対応
- 防災能力強化 → H24年度、ほぼ全点对応
- データ欠測率0.5%以下 → 毎年度目標を概ね達成
- 中央局高度化 → H28年度完了予定

	H22年度 (2010)	H23年度 (2011)	H24年度 (2012)	H25年度 (2013)	H26年度 (2014)
電子基準点	電子基準点受信機・アンテナのGNSS対応 防災対応能力強化(通信二重化・無停電装置)				
中央局高度化	要件定義	基本設計	データ収集・配信系	データ解析系構築	
解析の高度化	異なる種類の測位衛星信号を用いたGNSS解析 リアルタイム解析システム(プロトタイプ) リアルタイム解析システム構築				

利用状況

測量・測位

- ビル街や山間部での高精度な測量を常時実現、観測時間の短縮、1周波受信機による測量精度・作業効率の向上
- 情報化施工(建設・農業機器の自動運転等)への利用普及による経費節減や作業効率の向上(少子高齢化対策等)

地殻変動監視

リアルタイム解析により1分以内に地面の概略の動きを即時把握(精度10cm)

精密な解析により地面の正確な動きを把握(精度1cm)

- 地震発生時にマグニチュード等を計算
- 火山活動監視

- 地震規模や地盤沈下量を防災関係機関に提供

その他

- 津波予測支援等への活用
- 局所的集中豪雨など気象予報に利用

基盤地図情報の整備・更新

【基盤地図情報の整備状況】

基盤地図情報の整備率

目標: 37.3万km² 100%(H23年度)
実績値:
H21年度末 87%
H22年度末 93%
H23年度末 97%
→概ね目標を達成

【基盤地図情報に係わる項目】

- ①測量の基準点, ②海岸線, ③公共施設の境界線(道路区域界), ④公共施設の境界線(河川区域界), ⑤行政区画の境界線及び代表点, ⑥道路路線, ⑦河川堤防の表法肩の法線, ⑧軌道の中心線, ⑨標高点, ⑩水涯線, ⑪建築物の外周線, ⑫市町村の町若しくは字の境界線及び代表点, ⑬街区の境界線及び代表点

利用状況

市町村が配布するハザードマップ

ハザードマップポータルサイト登録状況の推移(公表)

スマートフォンの爆発的普及

携帯電話で飲食店案内

【地図作成民間事業者における利用状況】

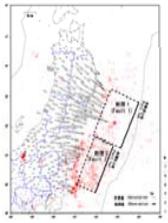
国土地理院のデータを利用し、スマートフォンや携帯電話などの上で動作するソフトウェア。

- いちはやシステム ・東京時層地図
- マップリンク・FiledAccess
- ArcGIS for Smartphonesを利用した施設台帳管理システム ,etc



電子基準点が捉えた地殻変動

GNSS連続観測の解析から地殻変動を把握
↓
詳細なモデル(震源断層・滑り分布)を推定



干渉SARが捉えた地殻変動

SARデータの干渉解析から東北地方全域にわたる地殻変動を面的に把握



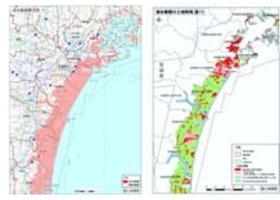
緊急空中写真撮影

迅速撮影により早期に被害状況を把握



被災状況等を表示した主題図の作成

空中写真をもとに、浸水範囲概況図等の主題図を作成



復旧・復興に役立つ情報の作成

レーザ測量の実施によりデジタル標高地形図を作成
また、災害復興計画基図を作成



三角点・水準点・電子基準点の測量成果の改定



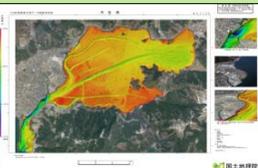
Webページ等で公表



電子国土Webシステムによる提供



国や地方公共団体への提供



正確な水深の把握

利用事例

津波浸水地域の人口・世帯の目安を推定(総務省)



罹災概況図(宮城県)



被災区域と農地、農業施設、集落の位置関係の把握に利用(農林水産省)



世の中への効果

①被害状況の把握

遠方から被災状況を把握
被災地への立入りあるいは避難の際の経路確認等に利用



道路規制情報集約マップ



空中写真



国や地方公共団体において、避難指示等の判断基準として活用

②国や地方公共団体において、付加情報と重ね合わせて情報提供



③国や地方公共団体における復旧・復興に貢献



適切な水産業施設の設置場所選定に活用

④防災に関する研究開発への活用

(1) 国土地理院プロダクトに関する産業連関的な需要分析

		中間需要							最終需要
		国・公共団体等 地理院含む	測量・航測 バスコ・国際航業等	地図調製 ゼンリン・昭文社等	プラットフォーム Google, Yahoo等	ソリューション 地図・経路検索等	その他 スマホ、カーナビ等	小計	国民一般
中間投入	国・公共団体等 (地理院含む)	予算 ノウハウ	基準点成果	基盤地図情報等					地理院プロダクトの利用
	測量・航測	基準点成果 航空写真等	測量技術等	基準点成果 航空写真等					
	地図調製	地図データ等	地図データ等	自社独自データ (現地・web調査等)	デジタル地図				観光案内図等
	プラットフォーム	地図検索エンジン	地図検索エンジン	地図検索エンジン	自社開発 検索エンジン等	地図検索エンジン			
	ソリューション	地図アプリ	地図アプリ	地図アプリ	地図アプリ	自社開発アプリ 等	地図アプリ		
	デバイス等 その他	地図アプリの活用	地図アプリの活用	地図アプリの活用	地図アプリの活用	地図アプリの活用	地図アプリの活用	自社プロダクト等	地図アプリの活用
		↓	↓	↓	↓	↓	↓		
産出	アウトプット	地理空間情報 (基盤地図情報等)	測量成果等	デジタル地図	地図検索エンジン	地図アプリ	デバイス等の 改良・育成・低廉化		

需要の高い地図情報について、以下を分析する

- ・二次利用者以降の波及効果
- ・新たなユーザ需要
- ・国土地理院プロダクトの有効性

地理院プロダクトの流れ(需要)の把握

※色が赤→ピンクと薄くなるに従い、地理院プロダクトの関与も薄い。

簡易的な
金銭波及効果を
追求

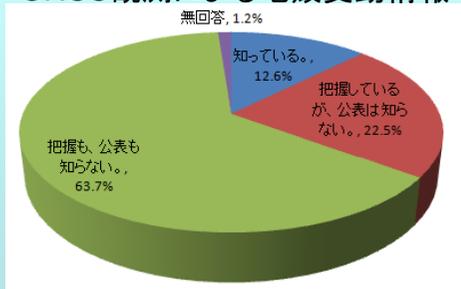
		中間需要							最終需要	計	
		国・公共団体等 地理院含む	測量・航測 バスコ・国際航業等	地図調製 ゼンリン・昭文社等	プラットフォーム Google, Yahoo等	ソリューション 地図・経路検索等	その他	小計	国民一般		
中間投入	国・公共団体等	100	70	70	0	0	27	267	533	800	
	測量・航測	20	80	100	15	10	55	280	560	840	
	地図調製	20	50	50	116	50	75	383	767	1,150	
	プラットフォーム	5	0	0	860			2,613	5,227	7,840	
	ソリューション	5	0	0	404	5,671	4,206	10,286	25,714	36,000	
	その他	250	220	166	1,129	5,644					
	小計	400	420	368	2,509	12,600					
付加価値 (人件費等)	400	420	782	5,331	23,400						
産出	アウトプット	800	840	1,150	7,840	36,000					
		地理空間情報	測量成果等	デジタル地図	地図検索エンジン	地図アプリ	地図アプリの活用			(単位: 億円)	

調査中

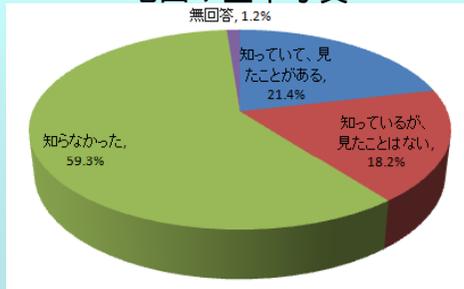
(2) 一般を対象にした地理空間情報の認知度 (HPに関する情報公開における調査結果の一例)

○国土地理院HPで公開している情報について (H22年度)

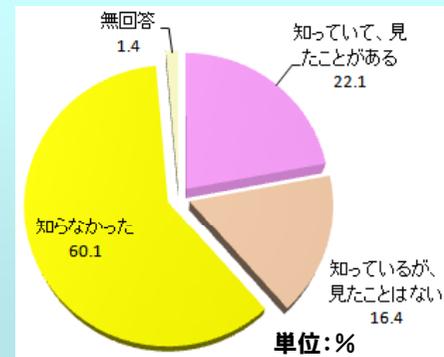
・GNSS観測による地殻変動情報



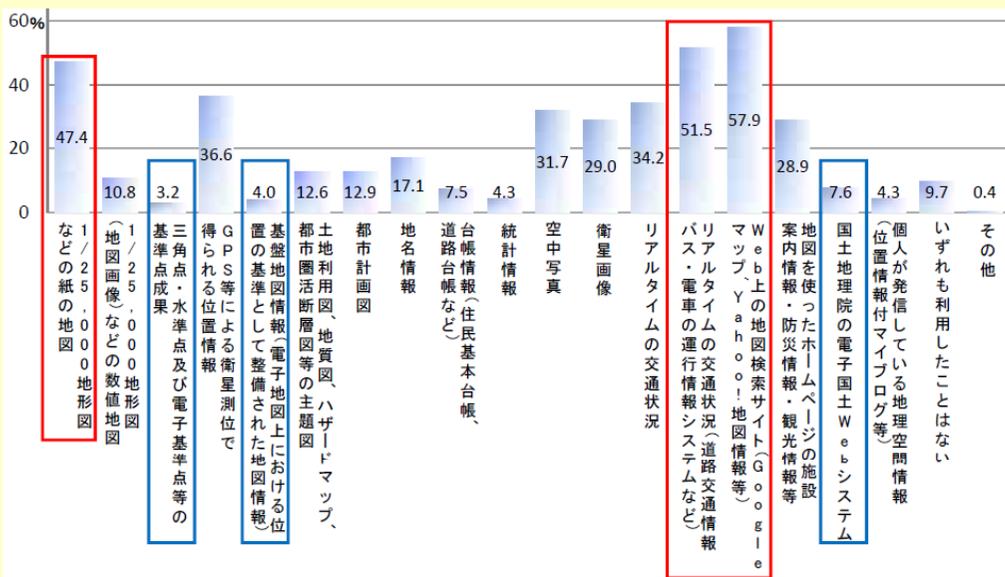
・地図や空中写真



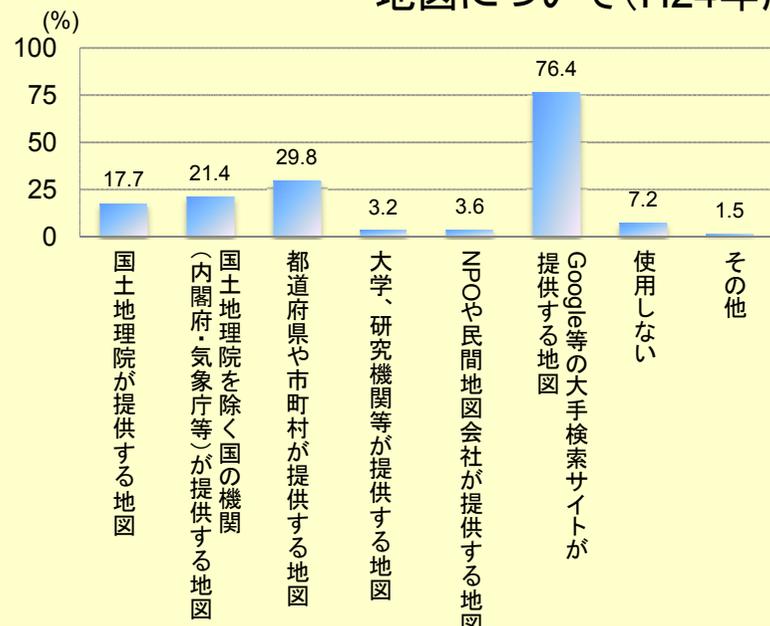
(H23年度) ・災害情報について



○利用したことのある地理空間情報について(H22年度)



○災害時に利用するインターネット上の地図について(H24年度)



趣旨・目的

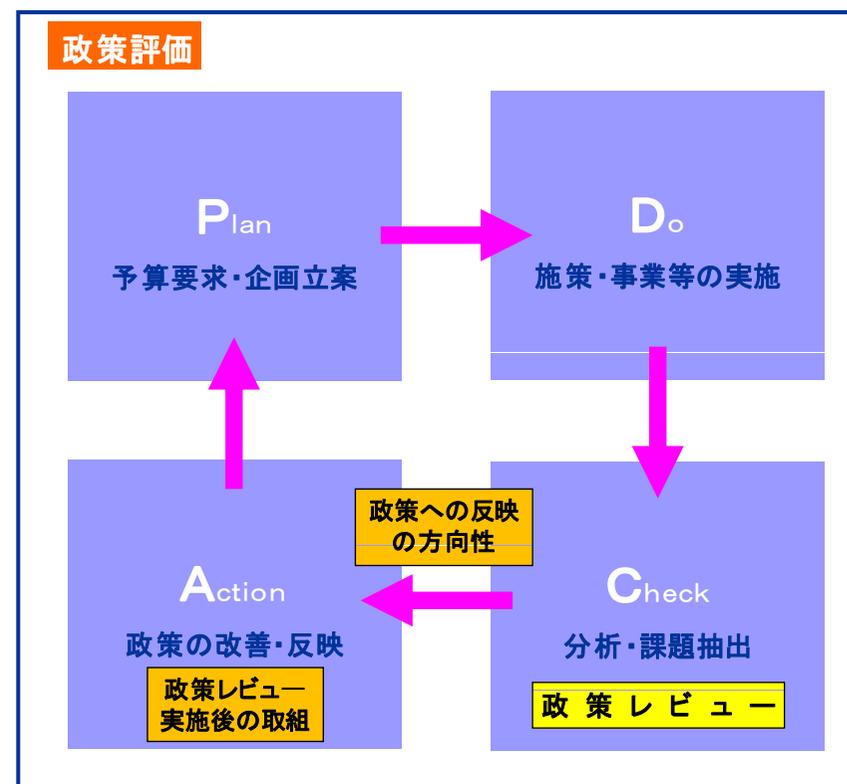
国土交通省の基本的な政策評価方式の1つである政策レビューは、これまで平成14年度から平成24年度までの11年間に76テーマについて評価を実施。

今回、評価結果が政策へ反映され、政策のマネジメントサイクルが機能しているかを確認することを目的に、これまで行った政策レビューのフォローアップを実施。

手法

(1)過去の政策レビューにおいて記述された「政策への反映の方向性」について、その後の「政策の改善・反映」に係る取組状況及び取組内容に関し、政策レビュー実施部局等へアンケートを実施。

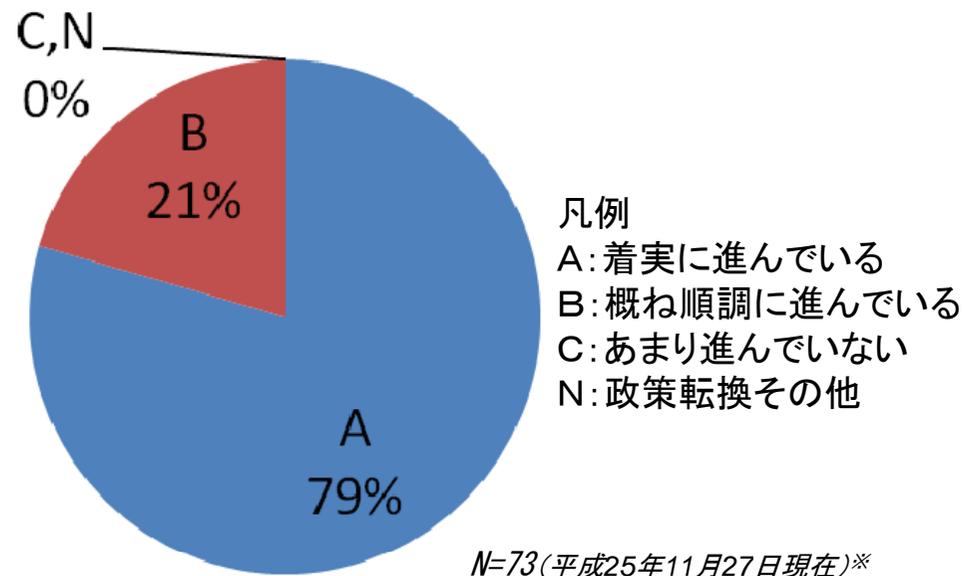
(2)取組内容を類型化するとともに、その取組時期について整理。



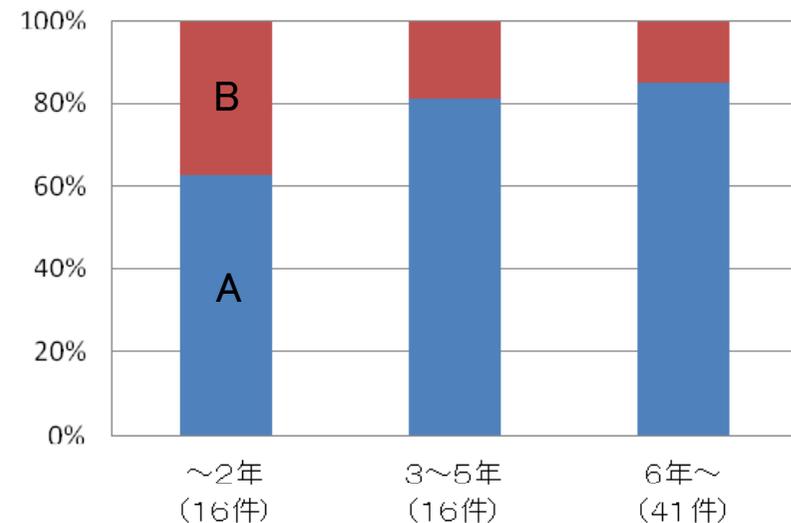
フォローアップの結果(1)

(1) 政策レビュー実施後の取組状況

- 政策レビュー実施後の取組 ~ 「着実に進んでいる」(A評価)との回答が79%。
⇒「政策への反映の方向性」に対し、ほぼ着実に取組が進められていることを確認。
⇒国土交通省における政策のマネジメントサイクルは基本的に機能。
- 政策レビューの実施から3年以上経過 ~ 「着実に進んでいる」(A評価)との回答割合が増加。
⇒政策レビューの結果が着実に政策へ反映されるまでには、少なくとも3年程の期間を要している状況。



政策レビュー実施後の取組状況



政策レビュー実施後経過年数に対する取組状況

※76テーマのうち、2テーマは中間評価等であるため、これらを除く74テーマを対象にアンケートを実施。

フォローアップの結果(2)

(2)政策レビュー実施後の取組内容

- 政策レビュー実施後の取組内容について、6つに類型化※(精査中)。
⇒①情報発信等、②法改正等、③業務改善等、の実施が多い。

①情報発信等:情報収集・提供 等 ⇒ 35件

例【H16 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－】

きめの細かい台風予報のため、平成19年から新たに発生した台風に対して3時間刻みの予報や最大瞬間風速の付加等を実施。

②法改正等:法令・政令・省令改正、(法定)計画改定 等 ⇒ 34件

例【H15 土地の有効活用－土地の流動化の取組み－】

土地に関する情報の整備・提供を図る一環として不動産鑑定評価制度を充実させるため、平成16年に「不動産の鑑定評価に関する法律」を改正し、不動産鑑定士の資質向上を図る等のための資格取得制度の見直し等を実施。

③業務改善等:通達、ガイドライン、行動計画 等 ⇒ 34件

例【H18 行政行動の改革－改革はどこまで進んだか－】

政策レビューテーマについて、平成19年度以降「政策レビュー等に関する検討会」を定期的開催し、国土交通省として重要な政策課題等、社会経済情勢を適切に反映したテーマ選定を実施。

※1テーマに対し複数の取組内容があり、異なる類型の場合は、それぞれ1件として整理。
ただし、同類型の取組を複数実施している場合は、1件として整理。

フォローアップの結果(2)

④予算:補助制度の創設・拡充、事業の重点化 等 ⇒ 31件

例【H23 住宅・建築物の耐震化の促進】

耐震化目標の達成に向け、改正耐震改修促進法に基づき耐震診断が義務付けられる建築物に対して、耐震対策緊急促進事業を創設し、平成25年度から国の補助率の引き上げ等を措置。

⑤組織・人材等:関係機関との連携強化、人材育成 等 ⇒ 21件

例【H17 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－】

海難救助体制の充実のため、機動救難体制の強化として、平成18年度以降、函館航空基地等8つの航空基地等に機動救難士を拡充・配置したほか、平成24年度に機動救難士が所属する全ての航空基地等に上席機動救難士を1名ずつ配置。

⑥税制:税率緩和 等 ⇒ 8件

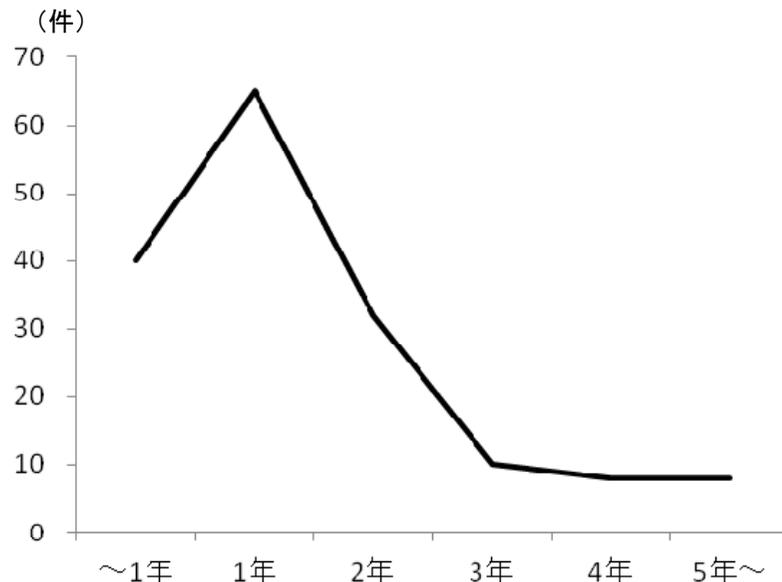
例【H14 空港整備－国内航空ネットワークの充実－】

小型機を利用した地域航空ネットワークの展開を促進するため、平成16年度以降、航空機に係る固定資産税の軽減措置を拡充。

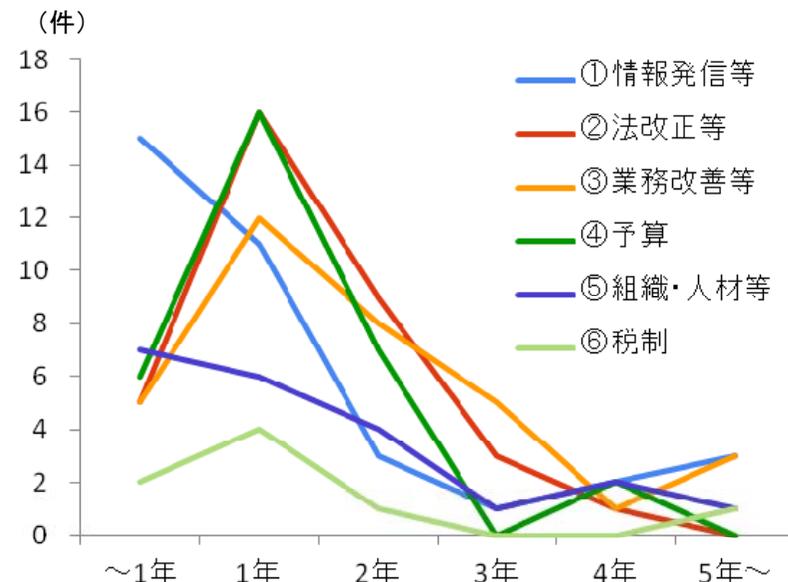
フォローアップの結果(3)

(3) 政策レビュー実施後の取組時期

- 政策レビュー実施後の取組の実施時期 ~ 政策レビュー実施の翌年度に最も多く取り組まれ、3年以内に概ねの取組を実施。
- 類型別では、①情報発信等、⑤組織・人材等、は実施の当該年度に、②法改正等、③業務改善等、④予算、⑥税制、は実施の翌年度に多く取組を実施。



政策レビュー実施後の取組時期



政策レビュー実施後の取組時期(類型別)

※1テーマに対し同類型の取組内容が複数ある場合は、取組時期が最も早い時期で整理。

今後の作業予定

- ここまでの調査から、政策レビュー実施後、着実に取組が進められていることを確認。



- しかしながら、政策レビューの実施が政策の改善・反映に対して真に効果的であったかどうかまでは確認できていない状況。



- このため、今後は政策レビューの効果について、分析を実施する予定。
- 具体的には、政策レビューの前後における関連する各種データの変化から、有意義な傾向を確認すること等を検討中。

記載例

政策レビューフォローアップ調査票

テーマ名	○政策レビューテーマ名を記載。	実施時期	○実施時期を記載(要旨「実施時期」参照)。	担当課	○局○課・室
対象政策	○政策レビューの対象政策を記載(政策レビュー評価書要旨「対象政策」参照)。				
政策の目的	○対象政策の目的を記載(政策レビュー評価書要旨「政策の目的」参照)。				
関連する業績指標等の各種データ	○評価実施時に使用した業績指標その他各種データの名称(公表されていないデータの場合には、別途データの提供をお願いします。)				
	政策への反映の方向 (「今後の対応方針」等)	レビュー実施後の取組状況 ¹⁾			
	○政策レビュー評価書の要旨「政策への反映の方向」又は評価概要「今後の対応方針」を参考に項目ごとに記載。	○左記の「政策への反映の方向」について、レビュー実施後のそれぞれの取組状況について、時期及び具体的な内容(法令改正、計画等の策定・変更、予算要求への反映、業績指標その他の各種データにおける数値の変化を含めて記載)を記載。			
		(例1) ×年に○○について予算措置を講じ、△△指標が●●まで改善した。			
		(例2) ×年に○○法を改正し、△△としたが、その結果、□□の数が●●から◇◇に変わった。			
		(例3) ×年に○○を講じて、規制の緩和を講じて、△△の推進を図ったが、□□数は変化しなかった。			
		<p>○上記に記載した各項目を総合的に判断して、「レビュー実施後の取組状況」を下記4段階で評価。</p> <p>凡例 A: 着実に進んでいる B: 概ね順調に進んでいる C: あまり進んでいない N: 政策転換その他</p>			
					総合評価

1) 近年実施したばかりの評価については、「レビュー実施後の取組状況」には今後予定している取り組みを記入して下さい。

政策レビューテーマ一覧

平成25年3月末現在

	テーマ	担当・関係局等
平成14年度	ダム事業 -地域に与える様々な効果と影響の検証-	水管理・国土保全局
	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、都市局
	都心居住の推進 -良好な居住環境の形成-	住宅局、都市局
	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 -グローバル化時代に向けて-	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 -リゾート法の今日的考察-	国土政策局、総合政策局、港湾局、観光庁
	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-	自動車局
	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、総合政策局、自動車局
	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-	自動車局、総合政策局
	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-	水管理・国土保全局	
平成15年度	都市鉄道整備のあり方 -新たな社会的ニーズへの対応-	鉄道局
	都市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-	水管理・国土保全局、都市局
	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-	水管理・国土保全局
	火山噴火への対応策 -有珠山・三宅島の経験から-	水管理・国土保全局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 -地域と市民のみなとの実現に向けて-	港湾局
土地の有効利用 -土地の流動化への取り組み-	土地・建設産業局	
平成16年度	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
	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-	観光庁
	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-	総合政策局、道路局、大臣官房、国土政策局、都市局、水管理・国土保全局、住宅局、鉄道局、自動車局、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
平成17年度	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、都市局、水管理・国土保全局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、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
	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、水管理・国土保全局、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-	水管理・国土保全局
	国土政策 -国土計画の在り方-	国土政策局
	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、総合政策局
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等(危機管理官取りまとめ)
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、都市局、水管理・国土保全局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁	
平成18年度	行政行動の改革 -改革はどこまで進んだか-	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)
	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、都市局、水管理・国土保全局、道路局、港湾局、航空局

平成19年度	環境政策・省エネルギー政策 -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）
	不動産取引価格情報の開示 -土地市場の条件整備-	土地・建設産業局
	河川環境の整備・保全の取組み -河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方-	水管理・国土保全局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 -ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み-	海上保安庁、港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	国土政策局
	次世代航空保安システムの構築	航空局
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・建設産業局
	総合的な水害対策	水管理・国土保全局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、土地・建設産業局
	総合物流施策大綱（2005-2009）	総合政策局、道路局、大臣官房、国土政策局、土地・建設産業局、都市局、水管理・国土保全局、住宅局、鉄道局、自動車局、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
平成22年度	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局
	観光立国の実現	観光庁、総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車局、海事局、海上保安庁
	首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しについて	国土政策局
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市局、道路局、鉄道局
	都市再生の推進	都市局
	住生活基本計画（全国計画）	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
平成23年度	仕事の進め方の改革 -第2回フォローアップ-	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）
	美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市局取りまとめ）
	指定等法人に関する国の関与等の透明化・合理化 -指定等法人が行う事務・事業の検証-	大臣官房、土地・建設産業局、都市局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、観光庁、気象庁
	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	総合政策局、官庁営繕部、都市局、水管理・国土保全局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官（国土・国会等移転）
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市局、道路局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局
	土砂災害防止法	水管理・国土保全局
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
	市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁
平成24年度	技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	国土形成計画（全国計画）	国土政策局
	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
	航空自由化の推進	航空局
	新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
	緊急地震速報の利用の拡大	気象庁
	新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁

国土交通省政策評価基本計画の改定のポイント

平成25年11月
政策評価官室

1. 現計画からの主な変更点

- ・計画期間

平成26年度～平成30年度までの5年間に更新。

2. その他の変更点

- ・その他字句の適正化 等

国土交通省政策評価基本計画

平成24年9月

国土交通省

国土交通省政策評価基本計画

目次

はじめに	4
I 基本的な考え方	4
II 計画期間	5
III 政策評価の実施に関する方針	5
1 基本的な考え方	5
2 政策評価の方式	5
(1) 基本的な3つの方式	5
(2) 政策の特性に応じた方式	6
IV 政策評価の観点に関する事項	7
V 政策効果の把握に関する事項	7
VI 事前評価の実施に関する事項	8
1 政策アセスメント（事業評価方式）	8
(1) 対象とする施策等	8
(2) 取組方針	8
(3) 留意事項	8
2 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）	8
(1) 対象とする公共事業	8
(2) 取組方針	9
3 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）	9
(1) 対象とする研究開発課題	9
(2) 取組方針	9
4 規制の事前評価（R I A）（事業評価方式）	9
(1) 対象とする施策等	9
(2) 取組方針	9
(3) 留意事項	9

5	租税特別措置等に係る事前評価（事業評価方式）	10
	(1) 対象とする租税特別措置等	10
	(2) 取組方針	10
VII 計画期間内において事後評価の対象としようとする政策その他事後評価の実施に関する事項		11
1	政策チェックアップ（実績評価方式）	11
	(1) 対象とする政策	11
	(2) 業績指標等	11
	(3) 取組方針	11
	(4) 留意事項	11
2	政策レビュー（総合評価方式）	12
	(1) 対象とするテーマ	12
	(2) 実施時期等	12
	(3) 取組方針	12
	(4) 留意事項	12
3	個別公共事業の再評価（事業評価方式）	13
	(1) 対象とする公共事業	13
	(2) 取組方針	13
4	個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）	13
	(1) 対象とする公共事業	13
	(2) 取組方針	13
5	個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）	14
	(1) 対象とする研究開発課題	14
	(2) 取組方針	14
6	個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）	14
	(1) 対象とする研究開発課題	14
	(2) 取組方針	14
7	租税特別措置等に係る事後評価（事業評価方式）	14
	(1) 対象とする租税特別措置等	14
	(2) 取組方針	14
8	法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等	14
VIII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項		15
1	国土交通省政策評価会	15
2	事業評価監視委員会	15
3	外部評価委員会	15

4	その他専門的知見からの意見・助言の聴取	15
IX 政策評価の結果の政策への反映に関する事項		15
1	評価結果の反映	15
2	反映状況の報告	15
X インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項		16
1	公表内容	16
2	公表方法	16
3	国民の意見・要望の受付	16
XI 政策評価の実施体制に関する事項		16
1	主要事項の決定	17
2	政策評価の実施主体	17
3	政策レビュー等に関する検討会	17
4	政策評価連絡会	17
5	公共事業評価システム検討委員会	17
6	政策統括官（政策評価）の役割	17
XII その他政策評価の実施に関し必要な事項		18
1	施策等の特性を踏まえた運用	18
2	評価制度の継続的改善等	18
3	地方公共団体等への配慮	18
4	政策評価に関する調査研究等	18
5	情報公開法との整合性確保	19
別紙 政策目標及び施策目標		20

国土交通省政策評価基本計画

はじめに

国土交通省は、政策評価を、21 世紀型国土交通行政を目指す改革の重要な手段の一つとして位置付け、これを積極的に取り入れることにより、国民の立場に立った、真に必要な施策等の企画立案・実施に向けた省全体としての総合的な行政マネジメントの確立を目指してきたところである。このような政策評価の実施により政策のマネジメントサイクルを確立し、その結果、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、政策の意図と効果を国民に対して明確に説明するほか、設定した目標を実現するための努力を尽くすことにより、政策の質が高められてきたところである。

今後も、国土交通省は、目標を持った行政運営や政策のマネジメントサイクルの確立が、職員の意識の向上を通じた組織の活性化につながるよう、政策評価を前向きなものとして捉え、引き続きこれを積極的に推進することとする。

I 基本的な考え方

国土交通省は、平成 14 年 4 月から「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(平成 13 年法律第 86 号。以下「行政評価法」という。)に基づく政策評価を実施している。

その実施に当たっては、国土交通省の使命を踏まえて政策を評価し、その評価結果を政策に適切に反映することを通じて戦略的な政策展開を図り、国民の視点に立った政策運営やサービスの提供に努めて、国民生活の質の向上、社会経済の発展に寄与していくことが重要である。このため、国土交通省は、以下の事項を目的として政策評価を実施する。

①国民本位の効率的な質の高い行政の実現

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。

②成果重視の行政の推進

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、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任を持った運営を行う仕組みの実施を推進する。その結果、期待どおりの成果をあげていないものがあれば、新たな政策の企画立案に反映するほか、各局等の施策等の連携・融合を一層推進するなどその改善策を検討する。

③国民に対する説明責任の徹底

政策評価の実施を通じて、政策の意図と成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、広く国民の声を反映させた政策の改善努力を図る。

「国土交通省政策評価基本計画」(以下「基本計画」という。)は、以上のような基本的な考え方の下で、行政評価法第 6 条第 1 項に基づき、また、「政策評価に関する基本方針」(平成 17 年 12 月 16 日閣議

決定。以下「基本方針」という。)を踏まえて、国土交通省が実施する政策評価について、その評価の観点、政策効果の把握、事前評価の実施等、評価の実施に関する基本的な事項を明らかにするものである。

具体的な評価の実施手順等については、基本計画実施のために別途定める「国土交通省事後評価実施計画」(以下「実施計画」という。)、**「国土交通省政策評価実施要領」**(以下「政策評価実施要領」という。)、**「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」**、**「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」**、**「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」**、**「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る新規事業採択時評価実施要領」**、**「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領」**、**「国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る完了後の事後評価実施要領」**、**「国土交通省研究開発評価指針」**、**「規制の事前評価(RIA)に関する国土交通省政策評価実施要領」**(以下「RIA実施要領」という。)及び**「租税特別措置等に係る政策評価に関する国土交通省政策評価実施要領」**による。

II 計画期間

本基本計画の計画期間は、平成 21 年度から平成 25 年度までの 5 年間とする。

III 政策評価の実施に関する方針

1 基本的な考え方

国土交通省は、政策評価を実施することにより、評価の結果を新たな政策の企画立案に反映し、政策の改善策を検討する。

これにより、「政策の企画立案(Plan)→実施(Do)→評価(Check)→政策の改善・反映(Action)」という政策のマネジメントサイクルを有効に機能させ、成果を重視した行政運営を推進する。

2 政策評価の方式

(1) 基本的な 3 つの方式

「政策アセスメント」、「政策チェックアップ」及び「政策レビュー」の 3 つの方式を基本とし、これらの方式を相互に有機的に連携させ、省の主要な政策分野を対象として政策評価を実施する。

ア 政策アセスメント(事業評価方式)

新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明する。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策等を厳選する。

イ 政策チェックアップ(実績評価方式)

省の主要な行政目的に係る政策目標、施策目標及び業績指標等をあらかじめ設定し、その業績を測定し、その達成度を評価する。政策チェックアップを全省的に実施することにより、成果重視の行政運営を推進するとともに、省としての戦略的な政策展開が十分機能しているかどうかを国民に分かりやすく示す。

ウ 政策レビュー(総合評価方式)

実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、それらが目的に照らして所期の効果をあげているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見する。特定のテーマについて掘り下げた政策レビューを実施することにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得る。

(2) 政策の特性に応じた方式

上記 3 方式に加えて、政策の特性を踏まえ、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等について、政策評価を実施する。

ア 個別公共事業評価(事業評価方式)

新規事業の採択時に実施する評価(新規事業採択時評価)、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業及び事業採択後長期間が経過している事業等について実施する評価(再評価)、及び事業完了後に実施する評価(完了後の事後評価)を実施する。

イ 個別研究開発課題評価(事業評価方式)

新規に研究開発を開始しようとする課題について実施する評価(事前評価)、研究開発期間が 5 年以上の課題及び期間の定めのない課題について 3 年程度を目安として実施する評価(中間評価)、及び研究開発が終了する課題について実施する評価(終了時評価)を実施する。

ウ 規制の事前評価(RIA)(事業評価方式)

行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令(平成 13 年政令第 322 号。以下「行政評価法施行令」という。)第 3 条第 6 号で実施が義務付けられている規制の事前評価(RIA)を実施する。なお、基本方針 I 4カにおいて努力義務とされている規制の事前評価(RIA)については、実施に努める。

エ 租税特別措置等に係る政策評価(事業評価方式)

行政評価法施行令第 3 条第 7 号及び第 8 号並びに基本方針 I 4キに規定する租税特別措置等(国税における租税特別措置及び地方税における負担軽減措置等をいう。以下同じ。)に係る事前評価及び基本方針 I 5カに規定する租税特別措置等に係る事後評価を実施する。

IV 政策評価の観点に関する事項

政策評価の実施に当たっては、評価対象の特性に応じて適切な観点を選択し、総合的に評価するものとする。基本的には、以下の必要性、効率性及び有効性並びに租税特別措置等に係る政策評価にあつては相当性の観点に着目した評価を実施する。なお、政策チェックアップは、主として目標ごとにその達成度を評価する観点から実施する。

ア 必要性の観点

施策等が、政策目標等に照らして妥当性を有しているか、国民や社会のニーズが十分に存在するか、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるか等を明らかにする。

イ 効率性の観点

施策等の効果と当該施策等に基づく活動の費用や社会的費用等との関係を明らかにする。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。

ウ 有効性の観点

施策等が、政策目標等を達成する上でどのように貢献するか、または具体的にどのような効果をあげるのかを明らかにする。

エ 相当性の観点

政策目的実現のための手段として様々なものがある中で、租税特別措置等の手段をとることが必要であり、適切であるか等を説明する。

V 政策効果の把握に関する事項

政策効果の把握に当たっては、以下の点に留意しつつ、評価対象の特性に応じ、適用可能で、かつ、政策効果の把握に要するコスト、得られる結果の分析精度等を考慮した適切な手法を用いる。

ア 可能な限り政策効果を定量的に把握する手法を用いるものとし、これが困難である場合、これがコストとの関係で合理的なものといえない場合、又はこれが政策評価の客観的かつ厳格な実施の確保に結びつかない場合には、政策効果を定性的に把握する手法を用いる。この場合においても、可能な限り客観的な情報・データや事実を用いることに努める。

イ すべてにおいて、初めから高度かつ厳格な手法の画一的な適用を求めるより、簡易な手法であっても、その有用性が認められているものがあれば当該手法を適用し、徐々に知見を蓄積して手法の高度化を進める。

VI 事前評価の実施に関する事項

1 政策アセスメント（事業評価方式）

（１）対象とする施策等

以下に該当する施策等のうち社会的影響の大きいものは必要に応じ政策アセスメントの対象とする。ただし、VI2(1)の公共事業、VI3(1)の研究開発課題、VI4(1)の施策等及びVI5(1)の租税特別措置等は除く。

ア 新たに導入を図ろうとする施策等(予算、財政投融资(政策金融を含む。)等をいう。)

イ 既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするもの

（２）取組方針

対象となる施策等について、概要、目的(どの政策目標・施策目標・業績指標に関連するか等も含む。)、必要性(社会的ニーズ、行政・国の関与の必要性等も含む。)、効率性(費用、効果等も含む。)、有効性、有識者等の意見等を明らかにし、評価を実施する。

（３）留意事項

評価書においては、当該評価書に係る施策等がVII1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該施策等が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該施策等を導入する必要性を論理的に分析する。なお、政策アセスメントを実施した施策等を事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途政策評価実施要領に定める方式により検証する。

2 個別公共事業の新規事業採択時評価（事業評価方式）

（１）対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

ア 直轄事業

イ 独立行政法人等施行事業(特殊法人又はこれに準ずる法人が行う事業をいう。以下同じ。)

ウ 補助事業等(国庫からの補助(間接補助を含む。)、出資又は貸付に係る事業をいう。ただし、イに該当するものを除く。以下同じ。)

(2) 取組方針

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、費用対効果分析も含め、総合的に実施する。

3 個別研究開発課題の事前評価（事業評価方式）

(1) 対象とする研究開発課題

研究開発機関等(国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象庁気象研究所並びに海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。)が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

(2) 取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

4 規制の事前評価（RIA）（事業評価方式）

(1) 対象とする施策等

法律又は政令の制定又は改廃により、規制(国民の権利を制限し、又はこれに義務を課する作用)を新設し、若しくは廃止し、又は規制の内容の変更をすることを目的とする施策等を対象とする。

(2) 取組方針

対象となる施策等について、規制の目的、内容、必要性、効率性(規制によりもたらされる便益と費用の比較及び当該施策等と代替案との比較を含む。)、有効性等を明らかにし、評価を実施する。

(3) 留意事項

評価書においては、当該評価書に係る規制がVII1(1)に規定する政策目標のうち、いずれの目標に係る達成手段に位置付けられるものかが明確となるようにするほか、目標と現状の乖離、その原因、現状改善に向けた課題等を明らかにした上で、当該規制が目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにし、当該規制を導入する必要性を論理的に分析する。なお、規制の事前評価(RIA)を実施した施策等を、事後の時点で評価・検証する場合は、可能であれば政策チェックアップ又は政策レビューにより評価するものとし、これらによることができない場合は、別途RIA実施要領に定める方式により検証する。

5 租税特別措置等に係る事前評価（事業評価方式）

（1）対象とする租税特別措置等

行政評価法施行令第3条第7号及び第8号に規定する租税特別措置等（法人税、法人住民税及び法人事業税に係る特定の行政目的の実現のために税負担の軽減・繰延べを行う措置の新設、拡充及び延長）を対象とする。ただし、これらの税目以外の税目に係る租税特別措置等を対象とすることを妨げない。

（2）取組方針

租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施する。

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

（１）対象とする政策

国土交通省の主要な行政目的に係る政策に関して横断的かつ体系的に整理したアウトカムの政策目標を設定する。その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策目標を明らかにし、政策チェックアップを施策目標の単位で実施する。政策目標及び施策目標は別紙のとおりである。

また、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位（施策目標）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させる。

（２）業績指標等

施策目標については、実施計画において、その達成度合いを表す業績指標又は関連指標（以下「業績指標等」という。）を設定するとともに、各指標に係る今後 5 年以内の目標値を業績目標として設定する。

（３）取組方針

ア 施策目標

施策目標ごとに、施策目標の概要及び達成すべき目標を明らかにするとともに、当該目標に含まれる業績指標等の評価結果等を踏まえ、今後の方向性等を明らかにし、総合的に評価を実施する。

イ 業績指標

対象となる施策について、業績指標ごとに、指標の定義、目標設定の考え方等を明らかにするとともに、事務事業の概要、測定・評価結果等を明らかにし、評価を実施する。

ウ 関連指標

関連指標とは、施策目標に関連する指標であり、当該指標ごとの評価は行わないが、その達成状況を把握するものである。

具体的には、対象となる施策について、関連指標ごとに、指標の定義、目標設定の考え方等を明らかにするとともに、事務事業の概要、指標の達成状況等を明らかにする。

（４）留意事項

ア 業績指標等については、国民の視点に立つとの観点から、基本的にアウトカム指標の設定に努める。しかし、すべての分野について適切なアウトカム指標が開発されていないこと、指標の開発やデータ収集に相当のコストがかかる場合があること、及びアウトカムに対しては外部要因の影響も大きい場合があることから、関連する事業の進捗率等のアウトプット指標によることが適切な場合

があることに留意する。また、指標を開発する上でのデータ収集、参考事例等の蓄積及び検索手法等の開発に努める。

イ 所管する業務の性格等の違いから、様々なアウトカム指標が考えられる局等と、必ずしもそうでない局等とがあるため、各局等の業務の特性に応じた多様なものとなり得ることに留意しつつ、指標を設定する。

ウ 業績指標等については、目標設定の考え方やその根拠を十分に説明するとともに、長期目標等に基づき設定している指標については、当該長期目標等を明らかにする。

2 政策レビュー（総合評価方式）

（1）対象とするテーマ

以下の基準等に基づいて選定するテーマを政策レビューの対象とする。

ア 国土交通省の政策課題として重要なもの

イ 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの

ウ 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの

エ 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

（2）実施時期等

ア 実施時期については、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用して、その成果の評価等を計画的に実施する。

① 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合

② 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合

③ 重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合

イ 具体的なテーマについては、当該年度に政策レビューを実施するテーマのほか、当該年度から5年以内に政策レビューを実施するテーマを実施計画において定める。また、毎年度の政策評価の結果や社会経済情勢の変化等を踏まえ、テーマ、担当局等及び実施時期を必要に応じて見直し、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施する。

（3）取組方針

対象となるテーマについて、関連する施策等の範囲を明らかにし、当該施策等の目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。その上で、それがどのように達成されたか、また、どの程度達成されたかを分析して可能な限り明らかにする。さらに、今後、目的や目標をよりよく達成し効果的・効率的に成果をあげるために、課題は何か、改善方策として何が考えられるかを明らかにする。

（4）留意事項

ア 政策レビューは、担当局等と政策統括官（政策評価）との十分な連携の下に実施する。

イ テーマの決定は、あらかじめ、X13に定める「政策レビュー等に関する検討会」（以下「検討会」という。）の議論を経た上でこれを行う。

ウ 緊急やむを得ない場合等を除き、原則として各テーマごとに、学識経験者等の第三者の専門的知見からの助言を得て政策レビューを実施する。

エ 各テーマの具体的な評価方針及び手順については、検討会及びウに定める学識経験者等の第三者の助言を得た上で定める。

3 個別公共事業の再評価（事業評価方式）

（１）対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

- ア 直轄事業
- イ 独立行政法人等施行事業
- ウ 補助事業等

（２）取組方針

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、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止する。

4 個別公共事業の完了後の事後評価（事業評価方式）

（１）対象とする公共事業

国土交通省が所管する以下の種類の公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

- ア 直轄事業
- イ 独立行政法人等施行事業
- ウ 補助事業等

なお、ウについては、評価の実施主体により評価が行われることを期待する。

（２）取組方針

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、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置を検討するとともに、完了後の事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映することを企図する。

5 個別研究開発課題の中間評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

6 個別研究開発課題の終了時評価（事業評価方式）

（1）対象とする研究開発課題

研究開発機関等が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題を対象とする。

（2）取組方針

国際的に高い水準の研究開発、社会・経済に貢献できる研究開発、新しい学問領域を拓く研究開発等の優れた研究開発を効果的・効率的に推進するために実施する。

7 租税特別措置等に係る事後評価（事業評価方式）

（1）対象とする租税特別措置等

基本方針 I 5カに規定する租税特別措置等（法人税、法人住民税及び法人事業税に係る特定の行政目的の実現のために税負担の軽減・繰延べを行う措置の新設、拡充及び延長）を対象とする。ただし、これらの税目以外の税目に係る租税特別措置等を対象とすることを妨げない。

（2）取組方針

租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施する。

8 法律により事後評価の実施が義務付けられた計画等

国土形成計画法（昭和 25 年法律第 205 号）第 6 条第 1 項の全国計画、社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）第 4 条第 3 項第 2 号の規定によりその概要が同法第 2 条第 1 項の社会資本整備重点計画に定められた社会資本整備事業、及び住生活基本法（平成 18 年法律第 61 号）第 15 条第 1 項の全国計画については、政策チェックアップ又は政策レビューの手法により政策評価を実施する。

政策チェックアップによる場合は、実施計画において、評価対象に係る具体的な業績指標等及び業績目標を設定する。政策レビューによる場合は、実施計画において、評価対象をテーマとして設定する。

VII 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

1 国土交通省政策評価会

国土交通省における政策評価制度、評価方法等について改善・向上を図るため、学識経験者等の第三者からなる「国土交通省政策評価会」(以下「政策評価会」という。)を開催し、その知見を活用する。

特に基本計画又は実施計画の策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定又は変更等を行うおとす場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う。

2 事業評価監視委員会

個別公共事業の再評価及び完了後の事後評価の実施主体の長は、再評価及び完了後の事後評価に当たって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、意見を聞き、その意見を尊重する。

3 外部評価委員会

個別研究開発課題の評価に当たっては、その公正さを高めるため、個々の課題ごとに積極的に外部評価(評価実施主体にも被評価主体にも属さない者を評価者とする評価)を活用する。外部評価においては、当該研究開発分野に精通しているなど、十分な評価能力を有する外部専門家により、研究開発の特性に応じた評価を実施する。

4 その他専門的知見からの意見・助言の聴取

上記に定めるほか、政策レビューや規制の事前評価(RIA)を実施する場合、その他評価の実施や指標の設定等に関して専門的な学識経験等に基づく意見・助言を要する場合には、関係する審議会の委員等第三者からの助言等を積極的に求める。

VIII 政策評価の結果の政策への反映に関する事項

1 評価結果の反映

各局等は、評価結果を予算要求、税制改正要望、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として、適切に活用する。また、基本の方針等の策定に当たっても、評価結果を有用な情報として活用する。

2 反映状況の報告

政策評価結果の政策の企画立案等への適切な反映を確保するため、毎年度、「評価結果反映状況報告書」を取りまとめ、公表する。

X インターネットの利用その他の方法による政策評価に関する情報の公表に関する事項

1 公表内容

政策評価に関する以下の各情報を公表する。

- ア 基本計画
- イ 実施計画
- ウ 行政評価法に基づく評価書
- エ 評価結果反映状況報告書
- オ 政策評価会等第三者から出された意見、助言等
- カ 国土交通省政策評価年次報告書

政策評価に関連する上記に掲げる以外の情報(評価過程における情報を含む。)についても、可能な限り具体的に公表する。

2 公表方法

政策評価に関する情報の公表は、以下の方法により行う。

ア インターネットによる公表

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るように措置する。技術的・経費的問題等からインターネット上の公表が困難な情報等が存する場合には、当該情報の概要、所在、閲覧方法等についてインターネット上に明示する。

イ 国土交通省政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況等の概要を明示することを目的として、「国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表する。

ウ 閲覧等

政策評価に関する公表情報については、インターネット上の公表に加え、文書閲覧窓口等において、一般の閲覧に供する。

3 国民の意見・要望の受付

インターネットにより政策評価に関する情報を公表する場合は、電子メールによる意見等の受付アドレスを記載するなど、政策評価に関する国民からの意見等の提出の機会を確保するように努める。

提出された意見等については、国土交通省内における各局等への通知、意見等の概要やそれへの対応状況・考え方等に関する第三者の意見を聴取する場への報告等を行うとともに、可能な限り回答を行うなど適切な対応に努める。

また、政策評価に関する国民からの意見・要望を受け付けるため、政策統括官(政策評価)及び各局等の政策評価担当窓口を公表する。

XI 政策評価の実施体制に関する事項

各局等及び政策統括官(政策評価)は、以下のような役割分担の下、政策評価に省一体として取組

む。

1 主要事項の決定

政策評価に関する主要事項(基本計画及び実施計画の策定等)については、国土交通大臣が、必要に応じ副大臣及び大臣政務官から意見を聴取した上で決定する。

2 政策評価の実施主体

国土交通省における政策評価は、政策を担当する局等がその政策について自ら実施する。

3 政策レビュー等に関する検討会

政策レビュー等の円滑かつ的確な実施を確保するため、「政策レビュー等に関する検討会」を省内に置く。検討会は、政策レビューのテーマを検討するとともに、各テーマの具体的な評価方針及び手順について助言するほか、国土交通省が実施する政策評価のうち特に必要なものについて検討を行う。検討会は大臣政務官を座長とする。

4 政策評価連絡会

政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、別途定める担当課長等からなる「政策評価連絡会」を省内に置く。政策評価連絡会は政策評価官を座長とする。

5 公共事業評価システム検討委員会

国土交通省所管公共事業の評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、「公共事業評価システム検討委員会」(以下「検討委員会」という。)を省内に置く。検討委員会は、公共事業評価の実施要領の改定等の公共事業評価に係る重要事項について検討し、決定する。また、検討委員会は、必要に応じて、検討委員会の下に事業特性に応じた部会を設置し、評価の適正化に関する検討を行う。

6 政策統括官(政策評価)の役割

政策統括官(政策評価)は、以下の観点から、国土交通省における政策評価の円滑かつ的確な実施の確保に努める。なお、各局等は、政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策統括官(政策評価)に対して資料・情報の提供等必要な協力を行う。

ア 相互牽制による評価の客観性・質の確保

国土交通省内において政策評価を行う政策所管部局と相互牽制関係にある担当組織として、省内の政策評価を総括することにより、国土交通省における政策評価の客観性や質の確保を図る。

イ 相互補完による評価の取組みの推進

国土交通省における政策評価の計画的実施を図るとともに、評価手法等の研究開発、政策所管部局に対する情報、知識、技能等の提供、複数の部局にまたがる政策の評価の実施等を行うことにより政策所管部局の政策評価を補完・支援し、省全体の政策評価の取組みを推進する。

XII その他政策評価の実施に関し必要な事項

1 施策等の特性を踏まえた運用

国土交通行政は、計画の策定、公共事業、直接サービス提供、産業行政、安全行政等多様であり、また政策手法も、予算、税制、規制等多岐にわたっている。政策のマネジメントサイクルに基づく政策評価の「方式」は、基本的にはすべての業務に適用されうるものと考えられるが、政策アセスメントの評価項目、政策チェックアップの指標の設定等については、業務や施策等の特性によって、おのずから異なる。定型的な評価方式に意味があるのではなく、各局等が政策のマネジメントサイクルを確立し、目標を持った行政運営を行うことが重要であり、評価活動がきちんと行われているかどうかの「評価」は、そうした視点から実施されるべきである。その意味からも、評価方式や制度の細部が重要なのではなく、評価の目的を理解した運用を行うことが重要である点に留意しつつ、その運用を行う。

2 評価制度の継続的改善等

ア 政策評価は、世界的に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ではなく、試行錯誤を重ねている状況にあることから、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の確立を究極的な目標として、第三者や国民の意見も踏まえ、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続する。

イ 政策評価は、形式的な運用に陥るならば、行政組織に膨大な事務負担をかけるばかりで効果が見られないという事態を招くおそれがある。このため、国土交通省では、全組織を挙げて、政策評価の考え方と実際の進め方についての理解を深めながら、段階的に着実な実施を進め、政策評価を組織に根付かせるように努める。

ウ 業績指標等については、国民にとってより分かりやすく、政策の企画立案に資するものとなるよう、今後とも引続き改良のための開発を行う。

エ 政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させてこそ意味があるものである。改革の持続性を担保するためには、政策の企画立案及び実施に携わるすべての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や目標による行政運営等の理念を共有し、それらに基づき業務を改善しようとそれぞれの立場で努めることが重要であることに留意しつつ、その運用を行う。

3 地方公共団体等への配慮

政策評価の運用に当たっては、評価のための資料収集等により地方公共団体等に過剰な事務的負担をもたらすことがないようにすることはもちろんのこと、必要性の観点における国の関与に関する的確な検討の実施、地方公共団体における自発的な施策展開を間接的に阻害するようなことにならないような業績指標等の選定等、地方公共団体等への影響に十分に留意する。

4 政策評価に関する調査研究等

国土交通省における政策評価のレベル向上を図るため、必要な手法の調査研究、研修の実施等による職員の技能向上等を継続的に推進する。

5 情報公開法との整合性確保

政策評価に関する公開情報や提出された意見に対する回答については、行政機関の保有する情報の公開に関する法律(平成 11 年法律第 42 号)の運用との整合性を確保する。

別紙 政策目標及び施策目標

別紙 政策目標及び施策目標

○政策目標（アウトカム）	
○施策目標（評価の単位）	
○暮らし・環境	
1	少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進
	1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る
	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する
2	良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現
	3 総合的なバリアフリー化を推進する
	4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する
	5 快適な道路環境等を創造する
	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する
	7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する
	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する
3	地球環境の保全
	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う
○安全	
4	水害等災害による被害の軽減
	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する
	11 住宅・市街地の防災性を向上する
	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する
	13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する
5	安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保
	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する
	15 道路交通の安全性を確保・向上する
	16 自動車事故の被害者の救済を図る
	17 自動車の安全性を高める
	18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する
○活力	
6	国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化
	19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
	20 観光立国を推進する
	21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する
	22 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する
	23 整備新幹線の整備を推進する
	24 航空交通ネットワークを強化する
7	都市再生・地域再生の推進
	25 都市再生・地域再生を推進する
8	都市・地域交通等の快適性、利便性の向上
	26 鉄道網を充実・活性化させる
	27 地域公共交通の維持・活性化を推進する
	28 都市・地域における総合交通戦略を推進する
	29 道路交通の円滑化を推進する
9	市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護
	30 社会資本整備・管理等を効果的に推進する
	31 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する
	32 建設市場の整備を推進する
	33 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る
	34 地籍の整備等の国土調査を推進する
	35 自動車運送業の市場環境整備を推進する
	36 海事業業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る
○横断的な政策課題	
10	国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備
	37 総合的な国土形成を推進する
	38 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する
	39 離島等の振興を図る
	40 北海道総合開発を推進する
11	ICTの利活用及び技術研究開発の推進
	41 技術研究開発を推進する
	42 情報化を推進する
12	国際協力、連携等の推進
	43 国際協力、連携等を推進する
13	官庁施設の利便性、安全性等の向上
	44 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する