

## 令和元年度補正予算に係る政策アセスメントについて

### 1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき実施するものであり、新規に導入しようとする施策等のうち、社会的影響の大きいもの等を対象として評価を実施し、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説明するものである。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を厳選する。

(評価の観点、分析手法)

評価にあたっては、まず、当該施策が省全体の政策目標のどの目標に関連するものかを明確にした上で、その目標の達成手段としての当該施策の妥当性を、必要性、効率性、有効性の観点等から総合的に評価する。

### 2. 今回の評価結果について

国土交通省政策評価基本計画（平成31年3月27日策定）に基づき、令和元年度補正予算にあたって2件の施策について評価を実施した。個別の評価結果は別添のとおりである。

1	マイナンバーカード・マイナポータルと建設キャリアアップシステム（CCUS）の連携推進
2	自動車運送事業の安全総合対策事業（サポカー補助金）

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>マイナンバーカード・マイナポータルと建設キャリアアップシステム（CCUS）の連携推進</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>土地・建設産業局 建設市場整備課長 小笠原 憲一</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>&lt;概要&gt; 建設キャリアアップシステム登録申請の効率化及び外国人建設労働者の効果的かつ効率的な就労監理を可能にするため、建設キャリアアップシステムとマイナンバーカード・マイナポータルとの連携に係るシステム改修を推進する。</p> <p>&lt;目的&gt; 建設業の担い手である建設技能者については高齢化が進んでおり、若い世代にキャリアパスと処遇の見通しを示し、若い世代の建設技能者への入職を確保することが喫緊の課題となっている。また、既に就業している建設技能者についても離職を防ぐため、処遇改善の取組の加速化が求められている。こうした課題を解決する上で有効な建設キャリアアップシステムについては、今後、建設技能者の当該システムへの登録を着実に進めることが必要である。また、建設現場における外国人建設労働者については、その適正な就労管理が強く求められている。</p> <p>こうした中、平成31年4月から本運用を開始した建設キャリアアップシステムについては、令和元年6月4日デジタル・ガバメント閣僚会議で決定された「マイナンバーカードの普及とマイナンバーの利活用の促進に関する方針」において、「マイナンバーカードでも建設キャリアアップシステムを利用できるよう措置するとともに、登録情報の自動入力等、同システムとマイナポータルとの連携を推進する。また、建設キャリアアップシステム等を活用して、外国人建設労働者の適正就労等を推進する。」とされた。</p> <p>これらを踏まえ、</p> <p>① マイナンバーカード・マイナポータルとの連携により、建設キャリアアップシステム登録の申請手続きの利便性及び効率化についてより一層の向上を図ること</p> <p>② 今後の入国管理データベースとマイナポータルとの連携の実現を見据えつつ、国土交通省において管理している外国人適正就労監理システムと建設キャリアアップシステムの情報共有を実現することにより、平成31年4月の改正出入国管理法の施行による外国人建設労働者受け入れの一層の拡大が見込まれる中、建設現場へ入場する外国人建設労働者の就労監理を効果的かつ効率的に実施することを目的としている。</p> <p>【補正予算案額：600百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 32 建設市場の整備を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		

<p>検証指標（目標値・目標年度）</p>	<p>・建設キャリアアップシステムへの技能者の登録者数の増加。 目標値・目標年度：2023年度末までに全ての建設技能者が登録</p>
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>建設技能者は、現在、全国に推計で330万人おり、建設キャリアアップシステムへの登録者は本年度100万人の目標に対し、約13万人（2019年10月末時点）の登録の実績に留まっている。</p> <p>建設現場における外国人建設労働者の適正な就労監視については、「出入国管理及び難民認定法及び法務省設置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」（平成30年11月衆議院法務委員会、同年12月参議院法務委員会）においてその必要性が示されているところである。建設業法等の関係法令により、建設分野で従事する外国人建設労働者については、受入企業のみならず、現場を管理する元請事業者も責任を持って就労状況の確認を行うことが求められている。外国人建設労働者の就労・在留資格に関する情報については、受入企業が元請企業に対し提出した「外国人建設就労者等現場入場届出書」等に基づき、元請企業の責務として、現場への入場の都度、当該届出書等に記載された在留資格情報や国土交通省の認定計画の情報の整合性を届出書等の紙媒体でチェックする必要があるため、多数の外国人建設労働者が同一の現場に入場する場合、手続きが非常に煩瑣となり、適正な就労監視を確保する上で支障が生じている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>建設技能者による建設キャリアアップシステムの登録申請については、窓口申請に加え、オンラインによる申請手続きを可能としており、申請手続面における負担は可能な限り少なくしているが、それでも一定の項目について申請情報を手で入力する必要があるため、申請手続における利便性を図ることが必要である。</p> <p>建設現場における外国人建設労働者の適正就労監視について、就労・在留資格に関する情報が国土交通省の外国人適正就労監視システムには蓄積されているにも関わらず、建設現場でその適正性を確認する立場にある各建設現場の元請事業者に当該情報が共有される仕組みが、受入企業の提出する「外国人建設就労者等現場入場届出書」等を介する以外にないため、効率的にリアルタイムで確認することができない。</p> <p>また、現状として、外国人労働者に発行された在留カードを管理する法務省の入国管理データベースと建設キャリアアップシステム、外国人適正就労監視システムとの連携はなく、在留カードに記録された法務省の入国管理データベースの情報に元請企業も国土交通省もアクセスできないため、個別の外国人労働者の在留期間満了日や不法就労等の情報を把握することができない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>申請手続の利便性を向上させ、申請手続の負担軽減面における更なるインセンティブ付与が必要であり、申請者のマイナンバーカード上の登録情報のうち建設キャリアアップシステム登録に必要な情報が自動入力されるマイナンバーカード・マイナポータルとの連携について調査の上、連携を行うことが必要である。</p>

	<p>また、建設キャリアアップシステムに国土交通省の外国人適正就労監視システムの情報が共有されることにより、元請企業がリアルタイムで外国人建設労働者の就労・在留資格情報を確認でき、効率的かつ効果的な就労監視が可能となる。さらに、今後、マイナポータルと法務省の入国管理データベースとの連携が実現し、同データベースが保有する個々の外国人建設労働者の就労・在留資格に関する情報について、建設キャリアアップシステムとの連携が実現すれば、国土交通省のシステムと入国管理データベースの情報の連携がなされ、より効率的かつ正確な就労監視が促進される。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マイナンバーカード・マイナポータルと連携を行うための建設キャリアアップシステムの改修を行う。</li> <li>・将来における在留カードとマイナンバーカードの一体化も見据え、外国人適正就労監視システムとの情報共有を行うことにより、建設キャリアアップシステムに外国人建設労働者の就労・在留資格情報を登録・蓄積を可能とするためのシステム改修を行う。</li> </ul>
<p>国の関与</p>	<p>建設キャリアアップシステムは、建設業界により開発・運営を行っている民間システムである一方、マイナンバーカード・マイナポータルとの連携は国が定めた方針に基づく取組であるため、マイナンバーカード・マイナポータルのシステム及び入国管理データベースといった高度なセキュリティレベルのシステムとの連携に必要となる建設キャリアアップシステムのセキュリティレベル強化に必要な費用負担については、国として必要な支援を行う必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>マイナポータルとの連携を可能とする建設キャリアアップシステムの改修により、建設キャリアアップシステム登録申請の効率化、外国人建設労働者の適正な就労監視が図られるとともに、マイナンバーカードの普及とマイナンバーの利活用の促進につながるという政府全体の方針にも寄与することとなる。</p>
<p>代替案との比較</p>	<p>代替案としては、マイナポータルを介さずに、建設キャリアアップシステムの申請負担軽減のために、申請時に必要となる申請者の情報を保有するマイナポータル以外の既存の複数のシステムと連携し、自動入力を可能とするシステム改修を行う手法が考えられるが、マイナポータルとの連携の方が、1対1のシステム連携となるためコストを低く抑えることができ、また、入力情報の正確性に優れていることから、質の良いものが一度に安価にできるため、費用対効果の観点から効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施によって、建設キャリアアップシステムとマイナポータルが連携されることから、検証指標「建設キャリアアップシステムの技能者の登録者数増加」の加速化が図られ、「政策目標Ⅹ 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 32 建設市場の整備を推進する」の達成に寄与する。</p>
<p>参考URL</p>	<p>建設キャリアアップシステム  <a href="https://www.ccus.jp/">https://www.ccus.jp/</a> (建設キャリアアップシステムHP)  マイナンバーカードの普及とマイナンバーの利活用の促進に関する方針  <a href="https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/dgov_mynumber190604.pdf">https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/dgov_mynumber190604.pdf</a></p>

	(本文)
その他特記すべき事項	<p>マイナンバーカードの普及とマイナンバーの利活用の促進に関する方針（令和元年6月4日デジタル・ガバメント閣僚会議）</p> <p>I 基本的な考え方</p> <p>II マイナンバーカードの普及とマイナンバーの利活用の促進</p> <p>4. マイナンバーカードの利便性、保有メリットの向上、利活用シーンの拡大</p> <p>(4) 建設キャリアアップシステムとの連携</p> <p>マイナンバーカードでも建設キャリアアップシステムを利用できるよう措置するとともに、登録情報の自動入力等、同システムとマイナポータルとの連携を推進する。</p> <p>また、建設キャリアアップシステム等を活用して、外国人建設労働者の適正就労等を推進する。</p> <p>事後検証シートによる事後検証（2024年度）を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	自動車運送事業の安全総合対策事業 (サポカー補助金)	担当 課長名	自動車局技術政策課 野津 真生
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>交通事故による死亡事故全体に占める75歳以上の高齢運転者の割合は年々増加傾向にあり、高齢運転者による事故の防止を図ることは喫緊の課題であることから、政府では、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」をとりまとめ、その対策の一環として、高齢運転者による事故防止と事故時の被害軽減の効果が期待される先進安全技術を搭載した安全運転サポート車の普及を一層促進することとしている。</p> <p>一般的に、安全運転サポート車は、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載し高機能であるため価格が高く、そもそも買替え需要の低い高齢運転者の買替えが進まない構造にあるところ、65歳以上の高齢運転者の平均保有年数が10年であることを踏まえ、65歳以上の高齢運転者による安全運転サポート車の購入を支援する必要がある。</p> <p>一方、事業用自動車については、旅客輸送や貨物輸送といった国民の日常生活や社会経済活動を支える基盤としての機能を担うものであることから、高度な安全性が求められるという特性を有している。このため、事業に用いる車両及び運行管理について、これまでも一般の自動車より厳しい基準に基づく安全管理を行ってきたところであり、特に、65歳以上の高齢のタクシー等運転者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下の状況について、確認するため個々の運転者に対して適性診断の受診を義務付けていることから、これまでのソフト面の対策に加え、そうした高齢者の運転する自動車の安全性を高めるハード面における措置も講じることにより、高齢のタクシー等運転者による事故の未然防止に万全を期することが必要である。</p> <p>このため、タクシー等の自動車運送事業者が保有する事業用自動車（タクシー及び3.5トン以下の軽貨物自動車を供用する自動車運送事業者を言う。）について、その従業員の中に65歳以上の高齢運転者を雇用する事業者を対象に、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載する安全運転サポート車等の購入補助を実施し、高齢運転者が運転する自動車について、より安全性の高い安全運転サポート車への乗り換えを促進する。</p> <p>【補正予算案額 1,249百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 17 自動車の安全性を高める</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>安全運転サポート車の普及状況（予定） （目標値）検討中（令和2年3月設定予定） （目標年度）令和2年度</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ 高齢運転者による死亡事故の未然防止や被害軽減に効果を有する運転支援機能を導入することにより、高齢運転者の安全運転を支える対策を推進することが求められ</p>		

	<p>ている。</p> <p>しかし、高齢運転者による事故防止や被害軽減に効果を有する衝突被害軽減ブレーキ等の運転支援機能を導入するには、そのような機能を有する車両等を新たに購入する必要があるため、十分に導入が進んでいるとは言えず、その状況は、経営環境が厳しい事業者が多いタクシー等の自動車運送事業者においても同様であると考えられる。(統計データは保有していない。)</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>高齢運転者による死亡事故の未然防止を図るため、政府として衝突被害軽減ブレーキ等の運転支援機能を備えた安全運転サポート車の普及啓発に取り組んできたが、購入補助を行うには至っていなかったところ、昨年6月の「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に、安全運転サポート車の普及を一層加速させることが盛り込まれた。しかし、安全運転サポート車は高機能であるため価格が高く、買い替え等を行う上での負担となることが、代替が進まない要因となっている。さらに、タクシー等の自動車運送事業者については、経営環境が厳しい事業者が多いことに加え、安全運転サポート車の導入が必ずしも運賃収入の増加に結びつくものではないことも要因と考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>衝突被害軽減ブレーキ等の運転支援機能を備えた安全運転サポート車の導入は必ずしもタクシー等の自動車運送事業者の運賃収入の増加に結びつくものではなく事業者の負担のみでは導入が進みにくいものであるため、国の支援により、事業者の費用負担を低減させ、安全運転サポート車の導入を促進する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>65歳以上の高齢のタクシー等運転者を雇用する自動車運送事業者が保有する事業用自動車について、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載する安全運転サポート車や後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の購入補助を実施する。</p>
<p>国の関与</p>	<p>「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」(令和元年6月、関係閣僚会議決定)がとりまとめられる等、高齢運転者の交通安全対策は国民の命に関わる課題として政府全体で取り組む喫緊の課題であり、国が関与するべき施策である。さらに、衝突被害軽減ブレーキ等の整備は必ずしも運賃収入の増加に結びつくものではなく、事業者には負担となることから、国が一部を補助して速やかに進める必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>安全運転サポート車への代替等の一部補助を通じて普及を加速化させることにより自動車の安全性が高まり、タクシー等自動車運送事業者の65歳以上の高齢運転者によるブレーキやペダル踏み間違い等による死亡事故や被害が軽減され、社会問題となっている高齢運転者による交通事故を抑止し安全安心な交通の確保につながることから、費用に見合った効果が期待される。</p>
<p>代替案との比較</p>	<p>衝突被害軽減ブレーキの装着を義務化する代替案が考えられるが、乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに関する国際基準は日本の提案に基づき令和元年6月末に成立し、</p>

	<p>令和2年1月に発効予定である。それを受けて日本も国内基準を策定し、世界に先駆けて令和3年以降国産新モデルから段階的に義務付けを行うこととしているところである。しかしながら、段階的義務付けが行われた場合にも、買い換えが進まないと言普及が促進されない状態が続くこととなる。</p> <p>もう一つの代替案として、高齢者に限らず、全世代を対象に安全運転サポート車の購入補助を実施する手法が考えられるが、高齢運転者による交通事故の発生状況やその対策が政府全体で取り組む喫緊の課題とされていることを踏まえると、限られた予算の下、高齢運転者の対策に重点化する必要がある。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>車両や歩行者との衝突事故防止を図る装置を備える安全運転サポート車を国が一部補助することにより買い換え等の促進を図り、安全運転サポート車の保有率を向上させ、65歳以上の高齢のタクシー等運転者を雇用する自動車運送事業者が保有する事業用自動車の安全性を高めることにより、施策目標「自動車の安全性を高める」の達成に寄与する。</p>
<p>参考URL</p>	<p>なし</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（令和元年6月18日「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」決定）</p> <p>2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進</p> <p><u>（1）安全運転サポート車の普及推進等</u></p> <p>「安心と成長の未来を開く総合経済対策」（令和元年12月5日閣議決定）</p> <p>Ⅲ. 1. （1）Society 5.0実現の加速に向けて、・・・早期普及を図る。また、<u>高齢運転者による交通事故対策に向け、新車を対象とした衝突被害軽減ブレーキの義務付けや高齢者の限定免許の創設検討等を進めるとともに、65歳以上の高齢者による安全運転サポート車（サポカー）の購入等を支援する。</u></p> <p>事後検証シート（令和4年度実施）による事後検証を実施。</p>