

令和4年政策評価レポート
(国土交通省政策評価年次報告書)

国土交通省

令和5年3月

はじめに

国土交通省は、平成13年1月、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の旧4省庁を統合して発足したが、発足後速やかに、政策評価法（行政機関が行う政策の評価に関する法律）の施行（平成14年4月）に先駆けて政策評価制度を導入した。

統合当初、多岐にわたる行政分野と施策の整理統合を図り、省として無駄のない明確な目的意識をもった政策体系とマネジメントサイクルを的確に確立する必要があった。

さらに、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させて、国民へのアカウンタビリティ（説明責任）を果たすため、政策の意図、目的と期待される効果をできる限り明確に説明することも課題となった。

これらの要請へ対処するために、国土交通省では政策評価を積極的に取り入れてきた。

特に、次の3つの基本的な政策評価手法を連関させて実施することを通じて、政策のマネジメントサイクルを確立し、政策目標の達成や職員の意識向上を目指してきたところである。

政策チェックアップ：国民生活に身近で広範な国土交通政策全体の網羅的な目標管理型評価を行い、成果重視の行政運営推進とその状況を国民に分かりやすく示すもの。

政策レビュー：重要な政策課題を毎年度テーマ選定した総合評価を通じて、掘り下げた検証を行うもの。

政策アセスメント：新規施策の導入に際し、目標に照らしてその必要性等の分析を行うもの。

現在は、これら3つの基本的な手法と政策の特性を踏まえた4手法（個別公共事業評価、個別研究開発課題評価、規制の政策評価、租税特別措置等に係る政策評価）の計7つの多様な手法を用いて実施している。

一方、国土交通政策を取り巻く情勢も日々変化しており、インフラの老朽化への対応、災害時の人流、物流機能の確保等を通じた国民の安全、安心の確保、持続可能な観光地域づくりや地域公共交通ネットワークの再構築、ストック効果の高い社会資本整備の戦略的・計画的な整備など、社会環境の変化を踏まえた政策の企画立案が急務となっている。また、政府は、デジタル時代にふさわしい政策形成・評価の実現に向けて、令和5年3月28日に政策評価に関する基本方針を変更し、政策の機動的かつ柔軟な見直し・改善に資するよう、作業の重複等を排除して事務負担の軽減を図りつつ、政策効果の把握・分析機能の強化等を図ることとしている。

このため、国交省における政策評価についても、指標の見直しのみならず、EBPM(Evidence-based Policy Making、エビデンスに基づく政策立案)の実践等を通じた政策評価手法の高度化が求められており、絶えず政策評価手法自体も検証し、政策評価を実施していく必要があることを付言する。

本政策評価レポートは、国土交通省が行う政策評価の意義、実施状況等を国民に分かりやすく示すため、国土交通省政策評価基本計画に基づき公表するもの（国土交通省政策評価年次報告）である。今回の政策評価レポートは、国土交通省が令和4年に実施した政策評価結果等について取りまとめるものである。

第1章 国土交通省における政策評価の基本的な考え方及び実施体制等

1 基本的な考え方	3
2 評価の実施時期及び評価方式	3
3 評価の実施体制	5
4 政策評価結果等の公表時期	7

第2章 令和4年に国土交通省が実施した政策評価結果

1 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）	8
2 政策レビュー（事後評価、総合評価方式）	12
3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）	34
4 個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）	37
5 個別研究開発課題評価（事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式）	39
6 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）	41
7 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）	44

第1章 国土交通省における政策評価の基本的な考え方及び実施体制等

1 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「政策評価法」という。）に基づく政策評価を実施している。

その実施にあたっては、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り、以下の事項を目的として政策評価を実施している。

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。

国土交通省は、以上のような基本的な考え方の下で、政策評価法第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し、5年を計画期間とする「国土交通省政策評価基本計画」（以下「基本計画」という。）を定めるとともに、翌年度に事後評価の対象とする政策、具体的な事後評価の方法及び事業等を毎年度「国土交通省事後評価実施計画」（以下「事後評価実施計画」という。）として定めることにより、計画的な政策評価に取り組んでいる。

なお、最新の基本計画の計画期間は、令和元年度から令和5年度までの5年間である。

2 評価の実施時期及び評価方式

（1）評価の実施時期

評価には、政策決定の前と後のいずれの時期に評価を実施するかにより、以下のとおり、事前評価、事後評価がある。

① 事前評価

事前評価とは、政策評価法第5条第2項第4号において「政策を決定する前に行う政策評価」

とされており、基本方針Ⅰ. 4. アにおいて「政策の決定に先立ち、当該政策に基づく活動により得られると見込まれる政策効果を基礎として、的確な政策の採択や実施の可否の検討に有用な情報を提供する見地から行うもの」とされている。

国土交通省は、基本計画において、事前評価として、政策アセスメント、個別公共事業の新規事業採択時評価、個別研究開発課題評価の事前評価、規制の事前評価、租税特別措置等に係る事前評価を定め、実施している。

このうち、個別公共事業の事前評価は、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新規事業を対象として、その採択時に事前評価を実施することとしており、この区別を明確にするため、基本計画において「個別公共事業の新規事業採択時評価」との名称を用いることとしている。

② 事後評価

事後評価とは、政策評価法第5条第2項第5号において「政策を決定した後に行う政策評価」とされており、基本方針Ⅰ. 5. アにおいて「政策の決定後において、政策効果を把握し、これを基礎として、政策の見直し・改善や新たな政策の企画立案及びそれに基づく実施に反映させるための情報を提供する見地から行うもの」とされている。

国土交通省は、基本計画において、事後評価として、政策チェックアップ、政策レビュー、個別公共事業の再評価・完了後の事後評価、個別研究開発課題評価の中間評価・終了時評価、規制の事後評価、租税特別措置等に係る事後評価を定め、実施している。

このうち、個別公共事業の事後評価は、事業が採択（政策決定）されてから完了するまでの間に行う事後評価と事業完了後に行う事後評価を分けて評価を行うこととしており、両者を区別するため、基本計画においてそれぞれ「再評価」、「完了後の事後評価」との名称を用いることとしている。

また、個別研究開発課題評価の事後評価は「国土交通省研究開発評価指針」（平成30年3月最終改訂）において、研究開発課題の終了後に実施する事後評価及び研究開発期間が5年以上または、定めがない場合は、当該研究開発課題の目的、内容、性格、規模等を考慮し、例えば3年程度を一つの目安として定期的実施する事後評価を定めている。同指針では、両者を区別し、それぞれ「終了時評価」、「中間評価」の名称を用いている。

（2）評価方式

政策評価の方式については、基本方針Ⅰ. 1. (2)及び基本方針の（別紙）において、政策の特性等に応じて以下の方式や、以下の方式の主要な要素を組み合わせた仕組み等、適切な方式を用いることとされている。

① 事業評価方式

個々の事業や施策の実施を目的とする政策を決定する前に、その採否、選択等に資する見地から、当該事業又は施策を対象として、あらかじめ期待される政策効果やそれらに要する費用等を推計・測定し、政策の目的が国民や社会のニーズ又は上位の目的に照らして妥当か、行政関与の

在り方からみて行政が担う必要があるか、政策の実施により費用に見合った政策効果が得られるかなどの観点から評価するとともに、必要に応じ事後の時点で事前の時点に行った評価内容を踏まえ検証する方式

② 実績評価方式

政策を決定した後に、政策の不断の見直しや改善に資する見地から、政策の目的と手段の対応関係を明示しつつ、あらかじめ政策効果に着目した達成すべき目標を設定し、これに対する実績を定期的・継続的に測定するとともに、目標期間が終了した時点で目標期間全体における取組や最終的な実績等を総括し、目標の達成度合いについて評価する方式

③ 総合評価方式

政策の決定から一定期間を経過した後を中心に、問題点の解決に資する多様な情報を提供することにより政策の見直しや改善に資する見地から、特定のテーマについて、当該テーマに係る政策効果の発現状況を様々な角度から掘り下げて分析し、政策に係る問題点を把握するとともにその原因を分析するなど総合的に評価する方式

3 評価の実施体制

国土交通省における政策評価は、政策を担当する部局が実施主体としてその政策について自ら実施することが基本であるが、評価の厳格性や客観性を担保し、省全体の政策評価の円滑かつ的確な実施を確保するため、政策評価を担当する政策統括官を設置している。省全体の評価体制は以下のとおりである。

また、政策評価の対象とされた政策における目標の達成状況とその評価を確認し、当年度に実施された政策レビューの報告内容の把握と今後実施されるテーマ等を検討するため、事務次官等により構成される「政策レビュー等に関する検討会」を設置し、政策評価について全省を挙げて取り組む体制を整えている。

また、評価の客観性や評価制度のさらなる改善を検討する上で外部有識者の知見の活用を図るために、国土交通省政策評価会を適時開催し、意見を聴取している。

国土交通省政策評価担当一覧

(政策評価全般))	政策統括官(政策評価) 政策評価官
(個別公共事業評価))	大臣官房技術調査課、大臣官房公共事業調査室
(個別研究開発課題評価))	大臣官房技術調査課、総合政策局技術政策課
(個別の施策等))	下表のとおり

局等	担当課等
大臣官房	人事課、総務課、広報課、会計課、技術調査課、監察官室、危機管理官、運輸安全監理官、公共事業調査室
大臣官房官庁営繕部	管理課
総合政策局	総務課、交通政策課、物流政策課、公共事業企画調整課、技術政策課
国土政策局	総務課
不動産・建設経済局	総務課、土地政策課

都市局	都市政策課
水管理・国土保全局	河川計画課
水管理・国土保全局水資源部	水資源政策課
道路局	企画課評価室
住宅局	住宅政策課
鉄道局	総務課企画室
自動車局	総務課企画室
海事局	総務課企画室
港湾局	計画課
航空局	総務課政策企画調査室
北海道局	参事官
国際統括官	国際政策課
国土地理院	総務部政策課
海難審判所	総務課
観光庁	観光戦略課
気象庁	総務部総務課業務評価室
運輸安全委員会	事務局総務課
海上保安庁	総務部政務課政策評価広報室
国土交通政策研究所	総務課
国土交通大学校	総務課

政策レビュー等に関する検討会 構成

**事務次官〈議事進行〉、技監、国土交通審議官、官房長、技術総括審議官
各局長等**

総括審議官、政策立案総括審議官、公共交通・物流政策審議官、土地政策審議官、
危機管理・運輸安全政策審議官、技術審議官、総括監察官、官庁営繕部長、総合政策局長、
情報政策本部長、国土政策局長、不動産・建設経済局長、都市局長、水管理・国土保全局長、
水資源部長、道路局長、住宅局長、鉄道局長、自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、
北海道局長、政策統括官、国際統括官、国土地理院長、観光庁長官、気象庁長官、
運輸安全委員会事務局長、海上保安庁長官

政策統括官（政策評価）〈事務局〉

国土交通省政策評価会 構成

国土交通省政策評価会構成員（五十音順）（令和5年3月時点）

座長	上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
	大串 葉子	椛山女学園大学現代マネジメント学部教授
	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	上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士
	田辺 国昭	国立社会保障・人口問題研究所所長
	松田 千恵子	東京都立大学経済経営学部教授
	山本 清	鎌倉女子大学学術研究所教授

4 政策評価結果等の公表時期

	1月	2月	3月	4月	5月	6月
国土交通省政策評価 基本計画の策定・変更			基本計画変更 (令和元年度～5年度) (3月31日)			
国土交通省事後評価 実施計画の策定・変更		令和4年度計画 の策定(2月28日)	令和4年度計画 の変更(3月31日)			
1. 政策チェック アップ		令和4年度指標の 設定(令和4年2月28日)	令和4年度指標の 見直し(3月31日)			
2. 政策レビュー			令和3年度評価書 公表(3月31日)			
3. 政策アセスメント			事後検証シートに よる事後検証の公表 (3月31日)			
4. 個別公共事業評価	令和4年度予算に向けた評価書 公表(1月31日・2月10日)		令和4年度予算に 向けた評価書公表 (3月24日・25日)			
5. 個別研究開発課題 評価						
6. 規制の政策評価 (●事前、▲事後)	▲1月6日、14日、 26日、28日公表	●2月1日、28日公表	▲3月1日、9日、 10日公表	●4月21日公表		
7. 租税特別措置等に 係る政策評価						

	7月	8月	9月	10月	11月	12月
国土交通省政策評価 基本計画の策定・変更						
国土交通省事後評価 実施計画の策定・変更			令和4年度計画の変更 (9月1日)			
1. 政策チェック アップ			令和4年度 モニタリング公表 (9月7日)			
2. 政策レビュー						
3. 政策アセスメント				令和5年度予算概算 要求に係る評価書 公表(10月26日)	令和4年度第2次補正 予算に係る評価書 公表(11月18日)	
4. 個別公共事業評価		令和5年度予算概算要求 に係る評価書公表 (8月25日)				
5. 個別研究開発課題 評価		令和4年度評価書公表/令 和5年度予算概算要求に係 る評価書公表 (8月26日)				令和4年度補正予算に係る 評価書公表(12月2日・5日・ 8日)
6. 規制の政策評価 (●事前、▲事後)	●7月14日、25日公表	●8月8日公表	●9月30日公表	●10月7日、11日 13日公表	●11月10日公表	▲12月14日、22日公表
7. 租税特別措置等に 係る政策評価		評価書公表 (8月30日・31日)				評価書公表 (12月2日)

第2章 令和4年に国土交通省が実施した政策評価結果

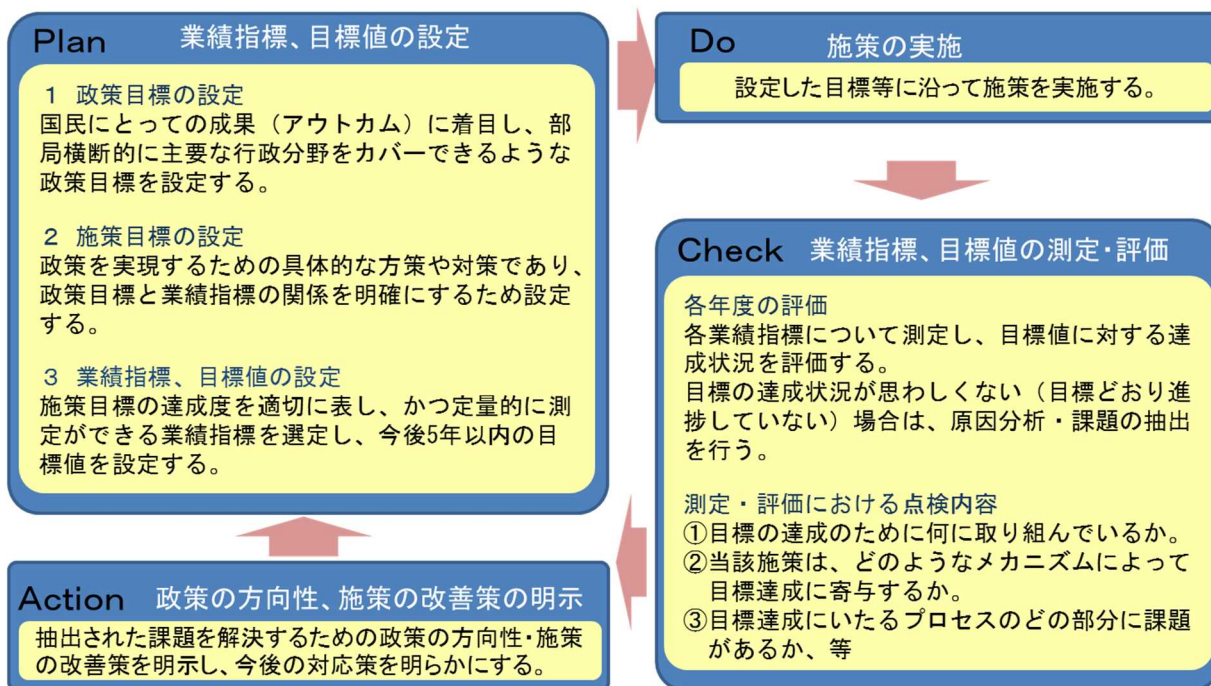
1 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

（1）政策チェックアップとは

政策チェックアップは、省全体の目標を明確化し、それに照らした施策の点検を行う評価方式であり、国土交通省では中核的な評価方式として位置付けている。政策評価法第8条に基づき実施する事後評価の一つであり、「政策評価の実施に関するガイドライン」（平成17年12月16日政策評価各府省連絡会議了承、平成22年、24年及び27年一部改正）や「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」（平成25年12月20日政策評価各府省連絡会議了承）において定められた政府全体の標準的な指針等を踏まえ実施するものである。

政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

国土交通省の中心的な評価手法で、施策目標ごとに業績指標とその目標値を設定し、定期的に業績を測定して目標の達成度を評価する手法。



（2）政策チェックアップの役割

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

第一の役割は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、担当部局や現場による自発的なマネジメント改善を促すことであり、以下のような観点で点検することとしている。

- i 目標の達成のために何に取り組んでいるか。
- ii その施策はどのようなメカニズムによって目標達成に寄与するか。
- iii 目標達成に至るプロセスのどの部分に問題があると考えられるか。

第二の役割は、行政運営の透明性の確保と国民への説明責任である。あらかじめ定めた政策目標、施策目標や業績指標を、国民に対する「約束」ととらえて、その達成状況、成果について国民への説明責任を適切に果たす必要がある。

このため、評価にあたっては、業績指標の達成状況を分析するとともに、施策の実施状況を点検し、目標達成に向けた課題を抽出することに加え、課題解決のための政策の方向性、施策の改善策を分かりやすく示すこととしている。

(3) 政策目標、施策目標と業績指標の設定

国土交通省の政策目標、施策目標と業績指標は、それぞれ以下のような特徴を持っている。

まず、「暮らし・環境」「安全」「活力」の3分野と「横断的な政策課題」について、13の政策目標を設定しており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標は「行政が何をするか」ではなく「国民生活にとって何がもたらされるか」に着目した「アウトカム目標」となるよう工夫している。

その上で、政策を実現するための具体的な施策に関して、施策の目標を明らかにし、政策チェックアップを具体的に実施する単位として、44の施策目標を設定している。平成20年度以降は、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、施策目標と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させている。

更に、施策目標の達成度を適切に表す指標として、以下の基準に基づき、選定している。

<指標の性格>

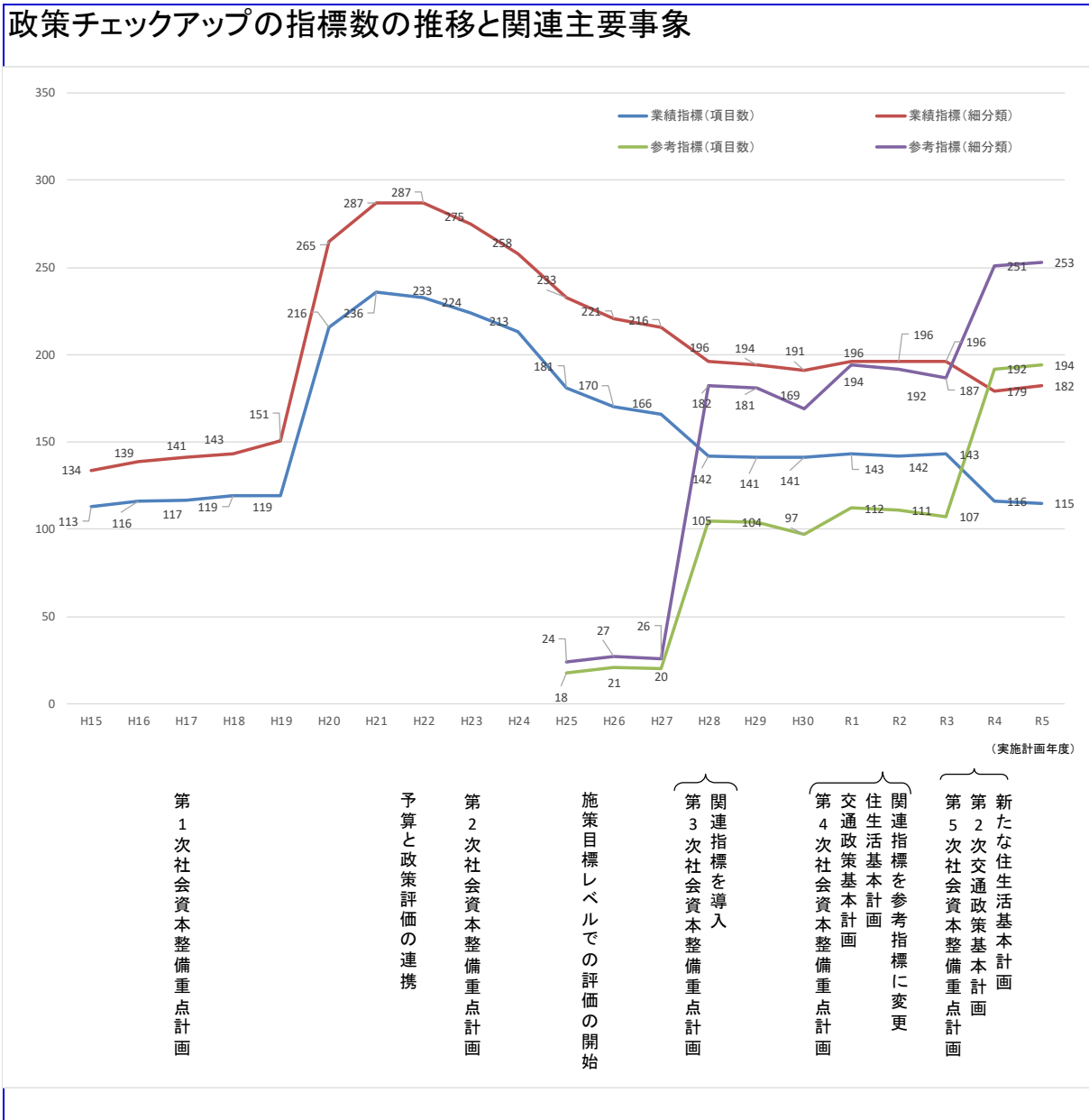
- i アウトカム(成果)に着目した指標といえるもの
- ii アウトプット(事業実績)に着目した指標の場合は、当該アウトプットとアウトカムとの因果関係について、説明可能であるもの(定性的な説明で可)
- iii 顧客満足度に着目した指標といえるもの
- iv 業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの
- v 国際比較が可能な指標が望ましい

<指標の内容>

- i 定期的・客観的に測定可能なもの(最長5年に1度)
- ii 目標値が明確かつ具体的に設定可能であるもの(政策の特性に応じて判断)
- iii 国民への説明責任を果たす上で、当該指標について、目標値の設定及びその達成が十分な意義をもつもの

なお、業績指標については、不断の見直しを行うとともに、業績指標を補うものとして平成25年度から平成27年度には関連指標を、平成28年度からは同指標の名称を参考指標と改め、設定している。

また、政策チェックアップでは、「交通政策基本計画」(令和3年5月閣議決定)や「第5次社会資本整備重点計画」(令和3年5月閣議決定)及び「住生活基本計画(全国計画)」(令和3年3月閣議決定)における重要な指標を取り込み、活用することとしている。社会資本整備重点計画については、KPI指標のほぼ全てを業績指標に反映している。業績指標に反映されなかったKPI指標は参考指標へ反映した。また、社会資本整備重点計画のKPI以外の指標、交通政策基本計画及び住生活基本計画の指標については、必要に応じ、業績指標若しくは参考指標のいずれかに反映している。



令和4年2月に令和4年度事後評価実施計画を策定し、社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画が改定されたこと等を反映して、指標の新規追加や入れ替え等の見直しを実施して、116（細分類を含めると179）の業績指標と、192（細分類を含めると251）の参考指標を設定した。

令和5年3月には、令和5年度事後評価実施計画を策定し、目標を達成した指標の削除や更新等を行い、115（細分類を含めると182）の業績指標と、194（細分類を含めると253）の参考指標を設定した。

（4）政策チェックアップ評価の実施方法

国土交通省では前述（1）のガイドライン策定を受けて、2年毎に評価を実施することとし、評価を実施しない年は実績の測定（モニタリング）を行うこととしている（評価を実施する年にも、モニタリングとしての実績値の公表は実施）。

評価は、前述（3）施策目標、業績指標について下記のとおり行っている。

- ・業績指標の評価

直近の実績値に応じて、「A：目標達成に向けた成果を示している」「B：目標達成に向けた成果を示していない」「N：判断できない」のいずれかの評価をしている。

- ・施策目標の評価

その施策目標に含まれる業績指標の評価結果を踏まえ、「①目標超過達成」「②目標達成」「③相当程度進展あり」「④進展が大きくない」「⑤目標に向かっていない」の5段階の区分で評価している。

5) 令和4年における政策チェックアップ実施結果

令和4年度はチェックアップ評価を実施する年度ではないため評価書は作成していない。モニタリングについては、9月に事前分析表の作成に合わせて実施し、公表している。モニタリング結果は、以下ホームページに掲載している。

- ・事前分析表

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000037.html

- ・モニタリング結果

<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/content/001511767.pdf>

2 政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

（1）政策レビューとは

政策レビューは、実施中の施策について総合的かつ中期的な観点から詳細な分析を行い、その結果を政策の改善や見直しに反映させるものであり、

- | | |
|-----|--------------------------------------------------|
| i | 省の政策課題として重要なもの |
| ii | 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの |
| iii | 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 |
| iv | 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの |

等についてテーマを選定し、計画的に実施するものであるが、特に以下のような場合に政策レビューを積極的に活用することとしている。

- | | |
|-----|------------------------------------|
| i | 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 |
| ii | 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合 |
| iii | 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 |

政策レビューは政策評価法第8条に基づき実施する事後評価である。すべての政策分野について、定期的にかつ網羅的に実施するのが政策チェックアップであるのに対し、政策レビューでは、様々な施策や関係主体が絡み合い、政策・施策の全体像について容易には十分分析できない場合などに、時間をかけて詳細な分析を行うものである。

政策レビューの実施にあたっては、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し、その上で、それがどのように、また、どの程度達成されたかを分析することとしている。さらに、今後の取組みとして、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こととしている。

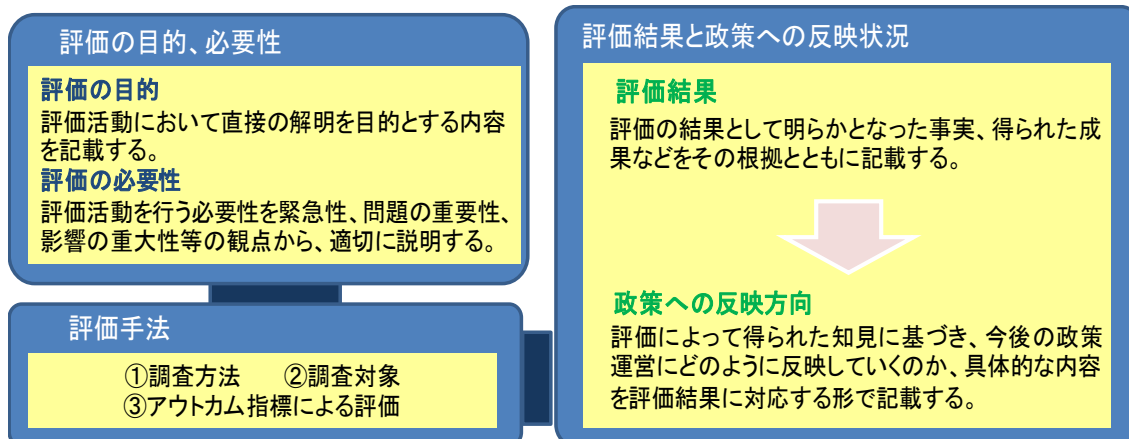
政策レビューでは、国土交通省政策評価会や同政策評価会の委員による個別指導において、当該年度取りまとめテーマの取組み状況等を説明し、意見、助言等を聴取しつつ詳細な分析を行い、評価書を作成している。

また、国土交通省独自の取組として、政策レビュー評価書決定の原則3年後に、政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況を確認し、政策評価会へ報告することとしている。

国土交通省では、平成13年より政策レビューテーマを選定し逐次レビューを実施してきた。政策レビューを計画的に実施するため、第1章3において前述した「政策レビュー等に関する検討会」を毎年度開催し、4年度後に取りまとめるテーマの選定について、同検討会の議論を経た上で、毎年度策定する事後評価実施計画に、翌年度以降4年度分の政策レビューの実施予定テーマを盛り込み、決定してきた（図表1）。しかし、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たテーマ設定とするため、令和2年6月に国土交通省基本計画及び国土交通省政策評価実施要領を変更し、早期にテーマ選定を行うのではなく、翌年度及び翌々年度の2カ年分のテーマを定め、機動的かつ柔軟に政策レビューを実施することとした。

政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

既存施策について、国民の関心の高いテーマ等を選定し、政策の実施とその効果との関連性や外部要因を踏まえた政策の効果等を詳細に分析し、評価を実施。



図表1:政策レビューテーマ一覧

平成23年度以降のテーマ一覧

取りまとめ年度	テーマ	担当局等
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・地域整備局取りまとめ）
	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・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（国土等）
	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	
平成25年度	不動産投資市場の条件整備	土地・建設産業局
	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
	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院

平成26年度	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	官庁営繕部
	水資源政策	水管理・国土保全局
	自転車交通	都市局、道路局
	貨物自動車運送のあり方	自動車局、総合政策局
平成27年度	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局
	住生活基本計画	住宅局
	国際コンテナ戦略港湾政策	港湾局
	国際協力・連携等の推進	国際統括官
平成28年度	社会資本ストックの戦略的維持管理	関係部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	官民連携の推進	総合政策局とりまとめ
	LCCの事業展開の促進	航空局
	MICE誘致の推進	観光庁
平成29年度	津波防災地域づくりに関する法律	総合政策局とりまとめ
	強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築－総合物流施策大綱（2013-2017）－	物流審議官とりまとめ
	離島地域における振興施策	国土政策局
	海運からの温室効果ガス排出削減策	海事局
平成30年度	景観及び歴史まちづくり	都市局
	下水道施策	水管理・国土保全局（下水道部）
	鉄道の防災・減災対策	鉄道局
	タクシーサービスの改善による利用者利便の向上	自動車局
	台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実	気象庁
令和元年度	国土形成計画（全国計画）の中間点検	国土政策局
	既存住宅流通市場の活性化	土地・建設産業局、住宅局
	港湾における大規模地震・津波対策	港湾局
	地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実	海上保安庁
令和2年度	運輸安全マネジメント制度	危機管理・運輸安全政策審議官
	水資源政策	水管理・国土保全局水資源部
	住生活基本計画	住宅局
	北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
	産業分野における気象データの利活用促進	気象庁
令和3年度	i-Constructionの推進	大臣官房
	無電柱化の推進	道路局
	空港の安全の確保	航空局
	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院
令和4年度	災害に強い物流システムの構築	公共交通・物流政策審議官
	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	官庁営繕部
	インフラシステム海外展開の推進	国際統括官
	旅行業の質の維持・向上	観光庁
令和5年度	第7次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍整備の推進	土地政策審議官
	河川空間を活かした賑わい創出の推進	水管理・国土保全局
	内航未来創造プランの進捗状況	海事局
	地方部の鉄道の維持・活性化	鉄道局
	地域防災力強化を支援する気象防災業務	気象庁

※令和5年度は、実施予定のテーマ。

(2) 令和4年における政策レビューの実施結果

令和4年3月に、令和3年度の4テーマ「i-Constructionの推進」「無電柱化の推進」「空港の安全の確保」「地理空間情報の整備、提供、活用」について評価書を取りまとめ、公表した。

各テーマの評価結果の概要は図表2のとおりであり、評価書は以下ホームページに掲載している。

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000008.html

令和4年度テーマ「災害に強い物流システムの構築」「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進」「インフラシステム海外展開の推進」「旅行業の質の維持・向上」については、令和4年6月2日及び11月1日に国土交通省政策評価会を開催するとともに、同政策評価会委員から個別に指導を受けながら、令和4年度末の評価書の取りまとめを行っている。

(3) 政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況

平成31年3月に評価書を取りまとめた、平成30年度の5テーマ「景観及び歴史まちづくり」「下水道施策」「鉄道の防災・減災対策」「タクシーサービスの改善による利用者利便の向上」「台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実」については、3年後である令和4年度に評価書で取りまとめた改善方策について確認することになっていることから、令和4年11月1日に開催した政策評価会において、その後の取組の実施状況を確認した。

各テーマの改善方策の実施状況は図表3のとおりである。確認票は以下ホームページに掲載している。

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000003.html

図表2：令和3年度取りまとめの政策レビュー（概要）①
「i-Constructionの推進（1/2）」

i-Constructionの推進

(1/4)

レビューの概要	
評価の目的・必要性	<p>人口減少や高齢化等が進む中であっても、建設業は社会資本の整備の担い手であると同時に、社会の安全・安心の確保を担う、我が国の国土保全上必要不可欠な「地域の守り手」である。この役割を持続的に果たしていくためには、建設業の魅力向上のため、賃金水準の向上や休日の拡大等による働き方改革を進める必要があるが、その前提として建設業の生産性向上が必要不可欠である。</p> <p>国土交通省では、働き手の減少を上回る生産性の向上を推進するため、平成28年度より建設現場においてICT活用等を進める「i-Construction」を推進している。</p> <p>建設現場の生産性向上を図るため、施策の効果を検証し、国土交通省として、今後取り組むべき施策の方向性をとりまとめることを目的とする。</p>
評価対象	i-Constructionの推進
評価の視点	<p>①施策の進捗状況 平成28年度から始まったi-Constructionの具体的な取組は5年間でどの程度実施されてきたか、その取り組み状況の評価する。</p> <p>②施策の効果、生産性の向上 国土交通省直轄工事を中心に、各施策は具体的にどのような効果があり、<u>どれほど生産性が向上したのか</u>を評価する。</p>
評価の手法	<p>施策の実施状況を踏まえ、施策の効果や課題について、評価・分析を実施するが、その際、これまで実施してきているアンケートやヒアリング結果等も活用する。</p>
評価結果	<p>(1) ICTの全面的な活用 ICT施工を適用しうる工事として公告した工事のうち、実際にICT施工が実施された工事の割合は着実に向上（平成28年度：約36%、令和2年度：約81%）</p> <p>(2) 全体最適の導入 大きさ2m×2m以下の小型プレキャストは、<u>活用率95%を超えている</u></p> <p>(3) 施工時期の平準化 平成28年度と比較し、令和元年度にかけて公共工事の稼働件数平準化が浸透</p> <p>(4) 3次元データの利活用 令和2年度BIM/CIM活用実績は515件（業務389件、工事126件）で、順調に活用実績が拡大</p> <p>(5) 官民連携の体制構築 令和3年度「i-Construction大賞」は、ICT活用だけではなくDXに関する取組など建設業界全体や建設業界外から広く応募があり、表彰を実施</p> <p>(6) 生産性向上の状況 i-Constructionの目標の達成状況を、ICT活用工事による作業時間縮減効果より算出した「生産性向上比率」は、令和元年（2019年）時点で17%に達している（目標：令和7年度（2025年度）約23%）</p>

「i-Constructionの推進（2/2）」

主な課題	今後の対応方針
<p>●ICTの全面的な活用</p> <p>➢ 中小建設企業はICT工事の経験は約半数未 満で、中小建設企業のICT活用や小規模現 場での普及促進が課題</p>	<p>➢ 更なる現場実証や基準類の整備を実施 予定</p>
<p>●全体最適の導入</p> <p>➢ 特に大型のプレキャスト導入率は13%程度 であり、大型プレキャストは現場打ちと比 べコストが高い。</p>	<p>➢ 価格以外の要素（安全性や施工期間 等）を踏まえ、支払いに対して最も価 値の高いサービスを供給の考え方 （Value for Money等）の導入を検討</p>
<p>●施工時期の平準化</p> <p>➢ 国や都道府県に比べて市町村は工事の平準 化率は低い水準</p>	<p>➢ 自治体に対し国の取組を共有、<u>地域ご とに発注者としての平準化率の目標値 設定、フォローアップを推進</u></p>
<p>●3次元データの利活用</p> <p>➢ 大容量の3次元データを円滑に利用できる基 盤の構築・普及が課題</p> <p>➢ 限られた技術者しかBIM/CIM活用の経験が ないことが利活用拡大のボトルネック</p> <p>➢ 建設生産プロセスや関係者を跨いだ3次元 データの利活用の仕組み構築が課題</p>	<p>➢ 3次元データを一元的に保存・蓄積・ 共有できる「DXデータセンター」の 整備や、i-Constructionで得られた データや官民のデータを連携し、活用 を図るため、「<u>国土交通データプラッ トフォーム</u>」を構築</p> <p>➢ 今後、BIM/CIM活用未経験企業への<u>ア ドバイザー制度を全国へ展開</u></p> <p>➢ 電子納品のオンライン化の一部運用を 実施・拡大</p>
<p>●官民連携の体制構築</p> <p>➢ ICTの活用に限らない幅広い分野の取り組 みを収集・横展開していくことが広報に対 する今後の課題</p>	<p>➢ i-Construction大賞へ建築を含む建設 業全体や建設業界以外からの応募が行 われるよう、募集の<u>工夫や取組内容の 広報を強力に推進</u></p>
<p>●民間部門(民需)への広がり</p> <p>➢ 民間部門については、建設業の発展、改善 及び調整に係る施策等を行ってきたが、公 共部門を対象とした施策が当てはまらない 場合も多い</p>	<p>➢ i-Constructionの対象を民間の発注工 事にも対象を拡げ、ICT施工の導入等 の民間事業者への支援策を検討</p>
<p>●i-Constructionの今後の方向性</p> <p>➢ 施策立ち上げ当初と比べると、様々な環境 変化の中、建設業をとりまく環境の変化や 社会的な要請が一段と高まっている。</p>	<p>➢ これまでのi-Constructionを「インフ ラ分野のDX」の取組へと拡大してい く。インフラ分野のDXを通じて「働 き方改革」、「グリーン・イノベ ーション、グリーンインフラの推進」の 取組を進め、さらにこれらを「海外展 開」していくことが求められている</p>

図表2：令和3年度取りまとめの政策レビュー（概要）②

「無電柱化の推進（1／5）」

無電柱化の推進

(2/4)

レビューの概要

評価の目的・必要性

- 無電柱化を推進するため、平成28年12月に無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号。以下「無電柱化法」という。）が定められた。
- 平成30年及び令和3年に無電柱化法第7条の規定に基づく「無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図っている。
- 本評価では、法施行後5年目となる令和3年度に、施策の取組状況等について検証・評価を行い、無電柱化を推進する際の課題を深掘りし、今後の施策に反映することを目的とする。

評価対象

無電柱化法に基づき進められている、無電柱化に関する各種取組について評価する。

施策の目的

災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等に寄与する無電柱化に関する施策を総合的・計画的・迅速に推進し、公共の福祉の確保、国民生活の向上、国民経済の健全な発展に貢献すること。

評価の視点

我が国における無電柱化の取組について、3つの視点から検証・評価する。

- ・ 無電柱化を推進する上での目標や方向性
- ・ 新設電柱の抑制、コスト削減の推進、事業のスピードアップの観点
- ・ 占用制限、自治体への技術的支援などの観点

評価の手法

施策の推進にあたり留意すべき点を、以下の2つの手法に基づき評価。

- ① 海外を含めたこれまでの取組の整理
 - ② 電線管理者や自治体を対象としたアンケート調査
- } 施策の今後の留意点を確認

「無電柱化の推進（2／5）」

評価結果			
評価の項目[11項目]			
	取組状況	評価	今後の留意点
1. 無電柱化を推進する上での目標や方向性			
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 無電柱化に関しては、これまで8期にわたる計画ごとに目標を定めて推進してきた。 ○ 現在の無電柱化推進計画(R3年度～R7年度)では、「防災」、「安全・円滑な交通確保」、「景観形成・観光振興」の3つの目的ごとに対象道路や地区を設定し、目標値を定めている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 無電柱化の進捗状況を見ると、「防災」においては、重点化した道路(全道路の0.8%)であっても現況で38%の着手率にとどまっている。 ○ 「安全・円滑な交通確保」においては、バリアフリー法に基づく特定道路約4,400kmに限っても現況で31%の着手率。 ○ 「景観形成・観光振興」では、世界文化遺産等の重点化対象の地区であっても全体地区数の約4割にとどまっている状況。 ○ 全国約240万kmの全道路周側延長で見れば、無電柱化されている延長は僅か3万2,000千km(1%)に過ぎない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 無電柱化された道路延長はまだまだごくわずかであることを踏まえれば、今後の無電柱化の目標や方向性については、計画策定のごとく、目標、対象道路を定めて進めていくことが適切。 ○ 過去においては電線管理者が単独地中化を積極的に実施している。長期停電や通信障害の防止を目的とする区間などは、電線管理者自らが無電柱化を進めることが極めて重要。
2. 新設電柱の抑制、コスト削減の推進、事業のスピードアップの観点			
(1) 新設電柱の抑制			
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 令和3年度は、資源エネルギー庁、総務省と連携し、詳細な電柱調査を実施。 ○ 電力柱は、上半期(4月～9月)で、約2.5万本が増加。 ○ 新設は、供給申込や再エネ発電設備への接続に係るものが約3.4万本。 ○ 撤去は以下のとおりである。 <ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化：約0.1万本 ・純撤去：約0.1万本 ・電柱更新等の撤去：約0.7万本 ○ 新設要因として、約8割が個別の家屋新築等に伴うものである。 ○ 新設場所として、民地が約8割、道路が約2割である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電柱が新設される要因からは、住宅建設関係者、公的機関の開発部門等道路管理以外の部門など、様々なステークホルダーが関係している。 ○ また、民地等に設置されるものが約8割となっており、道路管理者による取組のみでは限界がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電柱の新設には様々なステークホルダーが関係していることから、道路管理者のみでなく、電線管理者を含めた各ステークホルダーがそれぞれで主体的に取り組むよう働きかけていくことが必要。 ○ 各ステークホルダーが無電柱化に取り組みやすい制度など、環境整備に関係機関が連携して取り組むことも必要。
(2) コスト削減の推進			
1) 低コスト手法の普及拡大			
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 掘削量や支障物件の移設の抑制を主眼に浅層埋設、小型BOX等の低コスト手法を開発し、手引き(案)を平成31年3月に作成し、各道路管理者に配布。 ○ 手引き(案)の内容を各地方整備局の電線共同溝技術マニュアルに反映させ、令和3年3月までに改正。 ○ しかしながら、低コスト化手法の採用状況は、直轄国道でも約3割程度。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地方自治体に本マニュアルの活用状況を確認したところ、活用していると回答した自治体は全体の約6割にとどまっている。 ○ 電線管理者の理解が得られないことも活用が進まない要因。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 低コスト手法を設計要領や仕様書、積算基準等に盛り込むなど標準化を図ることが必要。 ○ 低コスト手法の採用事例を収集し他団体に紹介するなど、自治体への技術的な支援策の推進が必要。 ○ 電線管理者の理解を深めるため、資源エネルギー庁や総務省を通じて各電線管理者に低コスト手法の導入を促す取り組みが必要。

「無電柱化の推進（3/5）」

評価結果

評価の項目[11項目]												
	取組状況	評価	今後の留意点									
	2) 安価で簡便な無電柱化											
	<ul style="list-style-type: none"> ○無電柱化を安価に実現するため、EPS(発泡スチロール)による仮埋め戻し、砕石開放などの各種工法に取り組んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現場ごとに安価で簡便な工法の適用を工夫しているが、現場ごとの取り組みにとどまっておらず、共有され他の現場で工法を検討する際の参考となっていない面が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○各現場で取り組んでいる安価で簡便な無電柱化工事の事例を収集し、地方ブロック無電柱化協議会や研修会等を通じて地方自治体などに周知することが必要である。 									
	3) 機器のコンパクト化・低コスト化技術開発の促進											
	<ul style="list-style-type: none"> ○電線管理者により以下の取組がされている。 <ul style="list-style-type: none"> ・ケーブルの仕様を一般送配電事業者全社にて統一。現在はさらに共同調達の実施に向け調整中。 ・ソフト地中化用変圧器の仕様統一に向け検討中。 ・特殊部のコンパクト化に向け、変圧器容量の最適化に取組中。これにより従来の変圧器に比べ約4割のコスト削減を実現する見込み。 ・民地への引込施設については、1管共用方式の技術検証を実施中。 	<ul style="list-style-type: none"> ○機器のコンパクト化や仕様の統一等、電線管理者が主に技術開発。 ○これらの新たな技術開発は道路管理者ではなく電線管理者が行うことが適切。 ○また、開発された新技術の普及・促進に取り組むことも必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ○電力設備に関する低コスト化については電線管理者が主体的に取り組むべきであり、資源エネルギー庁や総務省を通じ、引き続き電線管理者に主体的に更なる技術開発をするよう要請すべき。 ○また、新技術の導入状況、導入・普及上の課題の把握をし、その解消にも取り組むなど、技術開発された以降も継続的に取り組みがなされるよう要請すべき。 									
(3) 事業のスピードアップ												
	1) 発注の工夫											
	包括発注の活用											
	<ul style="list-style-type: none"> ○無電柱化の設計や本体工事、支障物件移設、引込管工事等を包括して発注する方法。 ○これまで各年度の項目で発注手続き等により生じていた施工の空白期間の解消や、本体工事と引込管工事を同時に実施することなどによって工程短縮を図るもの。 ○全国5事業で試行中(令和2年度末時点)。 	<ul style="list-style-type: none"> ○直轄事業の発注者及び受注者を対象に実施したアンケート調査によれば、包括発注の活用について次の利点・課題が挙げられている。 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>道路管理者</th> <th>受注者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・発注手続き等省略による事業期間短縮 ・受注者が電線管理者と事業調整することによる行政職員の負担軽減 ・施工業者が現場を確認した結果を反映した修正設計が可能となることによる手戻り減少 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・設計時に施工者目録での試験を行うことによる手戻りの減少 ・設計完了直後に施工可能となるため工期が短縮 ・電線管理者等との調整を設計と施工で分けて実施可能となることによる効率化 </td> </tr> <tr> <td>課題</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・入札に関する図書が確立していないこともあり、発注手続きが増大 ・支障移設工事、引込管工事が包括発注の対象とならないことによる調整が必要 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・詳細設計を実施できる受注者が限られている ・引込管工事(電線管理者工事)との調整が必要 </td> </tr> </tbody> </table>		道路管理者	受注者	利点	<ul style="list-style-type: none"> ・発注手続き等省略による事業期間短縮 ・受注者が電線管理者と事業調整することによる行政職員の負担軽減 ・施工業者が現場を確認した結果を反映した修正設計が可能となることによる手戻り減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・設計時に施工者目録での試験を行うことによる手戻りの減少 ・設計完了直後に施工可能となるため工期が短縮 ・電線管理者等との調整を設計と施工で分けて実施可能となることによる効率化 	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・入札に関する図書が確立していないこともあり、発注手続きが増大 ・支障移設工事、引込管工事が包括発注の対象とならないことによる調整が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・詳細設計を実施できる受注者が限られている ・引込管工事(電線管理者工事)との調整が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○包括発注に関しては、入札に関する標準的な図書などを整理・確立することが必要。 ○受注会社の業務体制づくりを業界と連携して進めることが必要。 ○直轄事業だけでなく、補助事業においても適用できるようにしていくべき。
	道路管理者	受注者										
利点	<ul style="list-style-type: none"> ・発注手続き等省略による事業期間短縮 ・受注者が電線管理者と事業調整することによる行政職員の負担軽減 ・施工業者が現場を確認した結果を反映した修正設計が可能となることによる手戻り減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・設計時に施工者目録での試験を行うことによる手戻りの減少 ・設計完了直後に施工可能となるため工期が短縮 ・電線管理者等との調整を設計と施工で分けて実施可能となることによる効率化 										
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・入札に関する図書が確立していないこともあり、発注手続きが増大 ・支障移設工事、引込管工事が包括発注の対象とならないことによる調整が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・詳細設計を実施できる受注者が限られている ・引込管工事(電線管理者工事)との調整が必要 										

「無電柱化の推進（４／５）」

評価結果

評価の項目[11項目]								
取組状況	評価	今後の留意点						
PFI手法の導入								
<ul style="list-style-type: none"> ○設計、工事、維持管理という一連の事業及び各段階における占用企業や電線管理者、地元住民等との調整、工事監理等の事業を包括的に委託する手法。 ○施工の空白期間の解消や同時作業の実施などによる工程短縮に加え、民間の新技术や調整ノウハウ等を活用することでスピードアップ。 ○全国7事業で試行中(令和2年度末時点、試行結果を踏まえ、運用の拡大を予定)。 	<ul style="list-style-type: none"> ○直轄事業の発注者及び受注者を対象に実施したアンケート調査によれば、PFI手法について次の利点・課題が挙げられている。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>道路管理者</th> <th>受注者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 利点 <ul style="list-style-type: none"> ・予算の平準化 ・発注件数減少による経費削減 ・民間技術やノウハウの活用 ・電線管理者協議や地元調整などについての職員負担軽減 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者の創意工夫による工期短縮及びコスト削減 ・発注規模が大きく、事業の継続実施が可能 ・設計から維持管理までの段階毎に計画的に安定した労働確保が可能 </td> </tr> <tr> <td> 課題 <ul style="list-style-type: none"> ・PFI事業計画を締結するまでに多大な労力と時間、コストが必要 ・長期固償を設定するため契約後の変更が困難 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者決定までに多大な労力と時間、コストを要することから、受注できなかった際のリスクが大 ・埋設企業者が支障移転協議に応じないケースが発生しており、事業手法が理解されていない </td> </tr> </tbody> </table>	道路管理者	受注者	利点 <ul style="list-style-type: none"> ・予算の平準化 ・発注件数減少による経費削減 ・民間技術やノウハウの活用 ・電線管理者協議や地元調整などについての職員負担軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者の創意工夫による工期短縮及びコスト削減 ・発注規模が大きく、事業の継続実施が可能 ・設計から維持管理までの段階毎に計画的に安定した労働確保が可能 	課題 <ul style="list-style-type: none"> ・PFI事業計画を締結するまでに多大な労力と時間、コストが必要 ・長期固償を設定するため契約後の変更が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者決定までに多大な労力と時間、コストを要することから、受注できなかった際のリスクが大 ・埋設企業者が支障移転協議に応じないケースが発生しており、事業手法が理解されていない 	<ul style="list-style-type: none"> ○PFI手法では、事業決定までの労力軽減のため手続きの簡素化を検討すべき。 ○埋設企業者に対し、事業協力が得られるよう、道路管理者から事業手法について説明するなど、環境づくりが必要。 ○直轄事業だけでなく、補助事業においても適用できるようにしていくべき。
道路管理者	受注者							
利点 <ul style="list-style-type: none"> ・予算の平準化 ・発注件数減少による経費削減 ・民間技術やノウハウの活用 ・電線管理者協議や地元調整などについての職員負担軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者の創意工夫による工期短縮及びコスト削減 ・発注規模が大きく、事業の継続実施が可能 ・設計から維持管理までの段階毎に計画的に安定した労働確保が可能 							
課題 <ul style="list-style-type: none"> ・PFI事業計画を締結するまでに多大な労力と時間、コストが必要 ・長期固償を設定するため契約後の変更が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者決定までに多大な労力と時間、コストを要することから、受注できなかった際のリスクが大 ・埋設企業者が支障移転協議に応じないケースが発生しており、事業手法が理解されていない 							
2) 既存ストックの活用促進								
<ul style="list-style-type: none"> ○無電柱化にあたり、既設の埋設管やマンホールを活用することにより、新設規模の縮小や施設移転の回避を図り、整備費用の削減や工期を短縮する手法。 ○電線管理者の既設ストックを活用する場合、本体工事と引込連系管工事の一括施工が可能となる。 ○既存ストックを活用した無電柱化については、これまでに約180kmで適用されている状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ○費用負担、設備譲渡要件等が道路管理者ごとに考え方が異なっており、その都度、調整が必要となる場合があることから、道路管理者と電線管理者との間で基本協定の締結が進んでいない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○既存ストックの品質確認や譲渡手続き等の考え方をマニュアル化することが必要。 ○更なる既存ストックの活用について、資源エネルギー庁や総務省から電線管理者に対して検討を促すことも必要。 						
3. 占用制限、自治体への技術的支援などの観点								
(1) 占用制限								
1) 新設電柱の占用制限の拡大								
<ul style="list-style-type: none"> ○道路法第37条により、以下の道路において、電柱の占用を禁止することができることになっている。 <ul style="list-style-type: none"> ・第1号 幅員が著しく狭い道路 ・第2号 幅員が著しく狭い歩道 ・第3号 緊急輸送道路等 	<ul style="list-style-type: none"> ○特に優先度が高い「第3号 緊急輸送道路」については、総延長約9万kmのうちの84%(約7万6千km〔国、45都道府県、103市町村〕)において措置を実施。 ○しかし、交通安全等の観点による占用制限 <ul style="list-style-type: none"> ・第1号 幅員が著しく狭い道路 ・第2号 幅員が著しく狭い歩道 は約19kmにとどまっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○地方ブロック無電柱化協議会等を活用し、自治体における交通安全等の観点からの占用制限措置を促進すべく、占用制限に関する技術的なサポートを国が行うこと等が必要である。 						

「無電柱化の推進（5／5）」

評価結果

評価の項目[11項目]			
	取組状況	評価	今後の留意点
	2) 沿道民地の電柱への対応		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 災害時における緊急輸送道路等の安全かつ円滑な交通の確保を目的として、道路法改正(令和3年9月施行)により、沿道区域を設定し、当該区域内に届出対象区域を設定、区域内に電柱を設置する際は、道路管理者への届出、届出に対し、勧告できる「届出・勧告制度」が創設された。 ○ 本制度は、工作物の設置を届け出させ、場所の変更等の事前調整の機会を設けることにより、道路の区域外の沿道民地の工作物が倒壊し、道路の防災機能が低下する事態の防止を可能とするもの。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新設電柱の占用制限された直轄国道において、沿道民地に電柱が新設されてしまっていることを確認。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 令和3年3月に創設され、9月に施行されたばかりの制度であるため、今後、制度運用の具体化を進めていく。
	(2) 自治体への技術的支援		
	1) 自治体による計画的な無電柱化の促進		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 過去5年間の無電柱化事業の実施状況として、全国の自治体の約8割は、事業を実施したことがないという状況。 ○ 無電柱化を実施しない理由としては、「無電柱化事業より優先すべき事業がある(プライオリティーが低い)」「(911自治体)」「事業実施のための予算がない」(891自治体)という回答が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自治体における計画的な無電柱化の推進に関しては、プライオリティーが低く、予算がないなど、必要性が理解されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 無電柱化を進める意義、効果など、必要性について、自治体に浸透をはかり、理解を促進していく、以下のような取組が必要。 <ul style="list-style-type: none"> ・幅員の狭い道路での低コスト手法の適用事例など、自治体における無電柱化の取組事例集としてとりまとめ ・優秀な取組の表彰やその周知
	2) 自治体への技術的支援		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 前無電柱化推進計画(平成30年4月策定)においては、平成30年度～令和2年度の3か年の整備延長の目標として約2,400km(防災・減災、国土強靱化のための緊急3か年緊急対策含む)を設定したが、令和2年度末における目標延長に対する進捗は7～8割の見込み。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 未着手箇所の原因を見ると、事業に関する関係者間の調整など合意形成が事業推進の課題となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自治体向けに計画段階からの合意形成の手順等を示した参考図書を作成するなど、マニュアル化を進め、マニュアルの周知・普及をはかり自治体の技術力の向上を図ることが必要。 ○ 自治体を対象として説明会等を開催し、周知の徹底を図ることが必要。 ○ 電線管理者が積極的に取り組むよう資源エネルギー庁や総務省から要請してもらうことが必要。



今後の対応方針

無電柱化については、これまで道路管理者が主体的に進めてきた部分大きい。

しかしながら、電線管理者、開発事業者や自治体などそれぞれが積極的にかかわることが重要である。

このため、今後、資源エネルギー庁や総務省と更なる連携を図っていく必要がある。

また、無電柱化推進計画に定める取組姿勢や占用制限、自治体への支援等の施策について、今回の評価結果を踏まえ、各施策を引き続き推進させていく必要がある。

図表2：令和3年度取りまとめの政策レビュー（概要）③

「空港の安全の確保（1／3）」

空港の安全の確保

(3/4)

レビューの概要

評価の目的・必要性

航空安全プログラムに基づく取組として、空港分野に国の安全指標・安全目標値を設定してから5年が経過し、この間に、各空港に対し安全監査を概ね2回実施したこと、空港経営改革により空港運営主体の民間事業者への移行が進んだこと、令和2年度改正航空法により「保安上の基準」を「機能確保基準」へ改めたこと等の状況を踏まえ、5年間の航空安全当局及び空港の設置管理者の取組の効果について分析・評価し、その結果を今後の航空安全プログラムに反映することにより、空港の更なる安全の確保に繋げることを目的とする。

評価対象・政策の目的

航空安全プログラムに基づき、空港分野における（空港内施設・作業を原因とした）航空事故、制限区域内事故等を防止し我が国の空港の安全を確保するために、国の安全指標・安全目標値の設定による安全達成度の監視等、平成28年度以降講じてきた取組・対策。

民間航空の安全に係る国際的枠組みである航空安全プログラムは、規則遵守の安全対策に加え、国の航空安全当局と民間航空業務提供者が事前予防的な取組等により安全性向上を図ることを目的とするものであり、我が国では平成26年度より適用し、空港分野を含む各分野において民間航空の安全の確保・向上のため取り組んでいる。

評価の視点

【視点①航空安全プログラムに基づき設定した、空港分野における国の安全指標・安全目標値の達成状況】

➢ 空港分野における国の安全指標及び安全目標値について、その達成状況、各空港における事故発生状況との関連性等を通じて、空港の安全の確保に係る効果を評価する。

【視点②大規模空港における安全管理システムの確立状況】

➢ 大規模空港は便数、施設数、事業者数等が多く安全に係るハザードも多いことから、大規模空港におけるハザードのリスク管理等を行う安全管理システムについて、その確立状況と事故発生状況を通じて、空港の安全の確保に係る効果を評価する。

【視点③中小規模空港における安全文化の醸成状況】

➢ 中小規模である地方管理空港については、地方公共団体の職員が空港業務に従事し数年おきに異動交代が行われることに伴うハザード等が国管理空港等と比べ多いと想定されることから、その安全文化の醸成状況について、安全監査での不適切事項の状況等を通じて、空港の安全の確保に係る効果を評価する。

評価の手法

視点①：国の安全指標・安全目標値の5年間の達成状況を、以下の状況との関連性を含め分析、評価

- ・ 航空事故・重大インシデント・制限区域内事故の発生状況（空港の規模別・管理主体別に分析評価）
- ・ 各空港の安全指標・安全目標値の達成状況等

視点②：大規模空港における安全管理システムの確立状況を、以下の状況との関連性を含め分析、評価

- ・ 安全監査における不適切事項の指摘状況・是正状況
- ・ 航空事故・重大インシデント・制限区域内事故の発生状況、削減への取組状況等

視点③：中小規模空港における安全文化の醸成状況について、地方管理空港における機能確保基準への適合状況を、以下の状況との関連性を含め分析、評価

- ・ 安全監査における不適切事項等の指摘状況・是正状況
- ・ 航空事故・重大インシデント・制限区域内事故の発生状況、削減への取組状況等

「空港の安全の確保（2 / 3）」

評価結果（視点①）

- 各安全指標について概ね安全目標値を達成していることから、国の安全指標・安全目標値の設定及びこれらによる安全達成度の測定・監視は、空港の安全の確保についての効果を概ね果たしている。
- 他方、制限区域内事故発生率が継続的な減少傾向となっていない状況を踏まえると、安全達成度を一層適確に捉える観点から、各空港で国と同一の安全指標を設定すること及び、当該指標の計上方法（現状含まれている航空機着陸回数と連動性の無い又は低い事故件数の扱い等）の検証が有効。

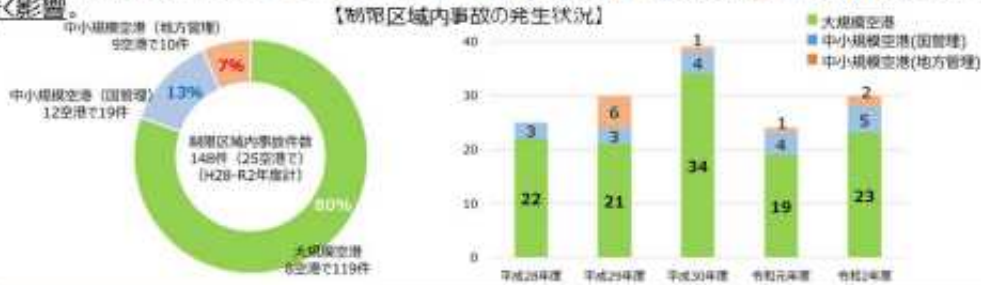
【国の安全指標の目標値達成状況】

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
航空機事故発生率	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)
重大インシデント発生率	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.76 (0.00)	0.00 (0.00)
制限区域内事故発生率	19.40 (26.33)	22.89 (23.44)	29.41 (23.44)	18.18 (22.60)	41.66 (21.77)

各発生率は、航空機着陸回数100万回あたりの各事故件数（空港全体）。
表中の数値は安全指標の実績値、括弧内数値は安全目標値。赤字は安全目標値未達成を示す。

評価結果（視点②）

- この5年間に於いて、大規模空港における安全管理システムは確立されており、安全情報をもとにしたリスク管理等取組が実施されていることから、空港の安全の確保に一定の効果を果たしている。
- 他方、大規模空港において、全体の約8割の制限区域内事故が発生していること及び、この5年間で当該事故件数が継続的な減少となっていないことが、国の指標「制限区域内事故発生率」の目標値達成状況に大きく影響。



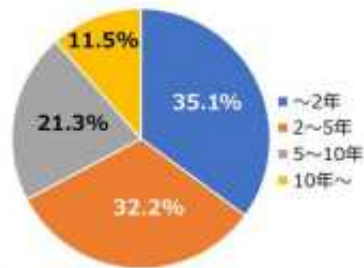
評価結果（視点③）

- 中小規模空港における不適切事項は着実に減少していることから、安全監査等を通じ中小規模空港における安全文化は着実に醸成してきており、こうした醸成状況は空港の安全の確保についての効果を果たしている。
- 他方、地方管理空港においては、安全管理システム等に係る不適切事項が多くみられることから空港管理者組織自らが行う安全教育の充実・強化を図ることが重要であることに加えて、職員の空港業務経験が少ないこと及び数年おきの異動交代等により空港業務に係る安全文化が醸成・継続されにくい状況であることから、こうした点に配慮した航空安全当局による安全教育の強化等が必要かつ有効。

【空港規模ごとの不適切事項件数】



【地方管理空港職員の空港業務経験年数】



主な課題	今後の対応方針
<p>【視点①航空安全プログラムに基づく国の安全指標・安全目標値の達成状況に係る評価結果より】</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● 航空事故発生率、重大インシデント発生率、制限区域内事故発生率の各安全指標とも概ね目標を達成している一方で、制限区域内事故について<u>継続的な減少傾向となっていない。</u> 	<p>国の安全指標については「平成30年度から15年間で半減」を目標としていることから、</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 当面は、航空安全当局による安全監督及び空港設置管理者による安全管理システムの取組について、<u>リスクベースに重心を置いた観点から強化・改良を行うことにより、制限区域内事故の継続的な減少を図る。</u> ● その上で、半減目標期間の半分の時点で、期間内での半減目標の実現可能性を見極め、その結果に応じて抜本的な対応も含め検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ● 全ての空港で国と同様の安全指標が設定されている状況ではない。 ● 制限区域内事故発生率の計上には、航空機着陸回数と連動性が低い事案も含まれている点から、<u>適確な計測となっているか検証の余地がある。</u> 	<p>国の安全指標の一層確実な目標値達成を図るため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>全ての空港において国と同一の安全指標を設定させた上、目標達成に向け指導監督していく。</u> ● 安全達成度を一層適確に測定する観点から、指標「制限区域内事故発生率」の適正な計測方法について検証する。
<p>【視点②大規模空港における安全管理システムの確立状況に係る評価結果より】</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● 安全監査で安全管理システムに関する不適切事項はみられない一方、制限区域内事故は<u>継続的な減少傾向となっていない。</u> ● 設置管理者において、 ・ 空港内事業者内部における安全情報の共有状況、安全教育の実施状況をきめ細かく把握しきれていない。 ● 他空港で発生した事故に係る情報に基づく<u>リスク管理を十分実施できていない。</u> ● 航空安全当局による安全監査において、上記の状況を十分に確認できていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大規模空港の設置管理者に対し、 ・ 事業者内における安全情報の共有状況、安全教育の状況等のきめ細やかな把握・監視 ・ 他空港事故の情報を含む幅広い安全情報に基づく<u>リスク管理の実施</u> 等取組の一層の充実・強化を指導していく。 ● 安全監査について、設置管理者による上記取組状況をきめ細かく確認する等、<u>リスクベースに重心を置いた有効性の観点での検査を強化していく。</u> ● 各空港の良好事例を積極的に共有することにより、安全管理システムの有効性向上を図っていく。
<p>【視点③中小規模空港における安全文化の醸成状況に係る評価結果より】</p>	
<p>地方管理空港において</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国管理空港等と比べ、安全管理システム等に関する<u>基本的な行動に関する不適切事項が多い状況。</u> ● 現場職員について、業務経験が短く、数年おきの異動交代も相まり、<u>安全文化が醸成・継続しにくい状況。</u> <p>● 制限区域内事故は少ない一方、安全管理システム等の不適切事項が多いことから、当該事故発生ハザードが多く、<u>安全リスクを孕んでいる状況。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 不適切事項について、是正完了まで一層きめ細かく監視・指導を行っていく。 ● 地方管理空港の設置管理者に対する安全教育について、安全管理システム等に関する<u>安全知識の一層の充実・強化を図るため、また現場職員の実態・管理体制の実態を配慮し、教育内容・方法の強化を図っていく。</u> ● 安全監査について、設置管理者による上記取組状況をきめ細かく確認する等、<u>リスクベースに重心を置いた有効性の観点での検査を強化していく。</u> ● 他空港の事故情報に基づく<u>リスク管理を充実・強化するよう指導していく。</u>

図表2：令和3年度取りまとめの政策レビュー（概要）④

「地理空間情報の整備、提供、活用（1/2）」

地理空間情報の整備、提供、活用 (4/4)

レビューの概要

評価の目的・必要性

【目的】国土地理院が整備した国土の基盤となる地理空間情報は、一次ユーザーから国民に至るまで広く提供され、活用されている。本政策レビューでは、この整備、提供、活用に関する現状と課題を整理、評価を行い、結果を次期「基本測量に関する長期計画」（以下「長期計画」という。）に反映する。

【必要性】これら地理空間情報の整備、提供、活用に関する施策は、地理空間情報に係る社会からのニーズ、地理空間情報に係る技術の進歩、地理空間情報に係る分野の広がり、激甚化する災害等に対応するため、施策の内容を不断に見直す必要がある。

評価対象・政策の目的

現行の第8次長期計画及びその後の社会状況の変化を踏まえて国土地理院が整備、提供してきた地理空間情報の活用状況を調査対象とし、評価・分析を実施する。

評価の視点

長期計画の計画期間中に実施した地理空間情報の整備、提供、活用推進に関する施策について、整備・提供した地理空間情報の種類（（1）平時における測地測量基盤、（2）平時における基盤となる地図情報、（3）災害時に提供する地理空間情報）ごとに、以下の観点から評価する。

- ・ 利活用状況
- ・ 社会のニーズの充足及び社会への波及効果

評価の手法

国土地理院の整備、提供した地理空間情報の利活用状況やニーズをアンケート及びヒアリング調査により把握、整理し、その結果から長期計画の計画期間中に実施した地理空間情報の整備、提供、活用推進に関する施策が社会に与えている効果を分析し、評価する。

評価結果

- (1) 平時における測地測量基盤の整備・提供効果
- 電子基準点データは、測量のみならず、建設、農業など幅広い用途に活用されており、重要なインフラであると認識されていることから、基準点等の継続的な整備と維持管理は社会に有用であると評価できる。
- 高さの基準であるジオイドモデルにより、GNSS測量で標高が求められ利便性が高いと考えている者が多い。現在行っている航空重力測量による新たなジオイドモデルもインフラになると認識されている。
- 基準点や国家座標の役割や存在を認知している人が約4割に達していたという結果は、位置情報の共通ルールとしての国家座標の推進の取組の成果が現れつつあるものと考えられる。衛星測位のずれを修正することが重要だと答えた人が多かったことも受け、国土地理院が定義している国家座標の活用を推進することで、測地測量基盤の整備の社会への貢献が一層大きくなることが期待される。
- (2) 平時における基盤となる地図情報の整備・提供効果
- 基盤となる地図については、全ての基礎となるインフラとして当たり前存在となっていると認識されており、防災地理情報や標高データについても防災・災害対応のための基礎となるインフラと認識されている。
- 国土地理院が整備・提供する地理空間情報は、地図調製会社や多くの民間のウェブ地図サイト、地理分野の教科書出版社の元データとして活用されていた。地図データの提供により、地図調製会社においてコスト削減等が実現している。標高データについては、今後3次元測量や地理空間情報サービスのインフラとしての認識も多数みられるようになることが予想される。防災地理情報については、防災意識の涵養や知識の普及などを期待されている。高等学校で地理が必修修化されたことにより、防災・地理教育支援等を推進していくことも国土地理院の重要な役割であると言える。
- 地理院地図については、アンケート対象者が自ら利用している割合が一定数確認でき、信頼性が高く、便利であると認識されている。また、地理院タイルは官民間問わず多くのウェブサイトで利用されている。
- 国民生活の下支えや、公共団体の業務の効率化の観点でも、基盤となる地図情報の整備を継続して行う必要がある。

「地理空間情報の整備、提供、活用（2/2）」

評価結果

(3) 災害時における地理空間情報の整備・提供効果

電子基準点リアルタイム解析システム(REGARD)による地震規模の推計結果は内閣府（防災担当）において津波被害の自動算出に使われているほか、気象庁においても津波警報等の更新、南海トラフ地震発生可能性の評価のための参考情報として使われている。今後もREGARDの推定値を提供できるよう、電子基準点網の維持管理等が重要になる。

国土地理院が災害時に緊急撮影した空中写真や緊急に作成した浸水推定図などは、災害時の現地対策本部等で活用されていることから、今後もこれらの整備・提供を継続して行う必要がある。

地方公共団体等において、国土地理院が災害時の状況を伝える地理空間情報を提供していることの認知度は高い。測量事業者の間では、空中写真については有用であるとの認識が多く、また浸水推定図は認知度が低いという結果になったが、メインユーザーである地方公共団体等の認知のもとに、活用される地理空間情報を提供することが国土地理院の使命である。今後は、各プロダクトのニーズに注視しつつ、災害時の状況を伝える地理空間情報の整備・提供を継続的に実施する必要がある。

また、災害時には地理院タイルのアクセス数が急増することから、地理院地図における災害情報の一元的な提供が活用に資するものとなっていると考えられる。したがって、今後も継続的に地理院地図において災害情報を一元的に提供する必要がある。

主な課題	今後の対応方針
測地測量基盤の継続的な整備・維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・位置・高さの基準の整備・維持管理 ・電子基準点の維持管理と安定運用 ・航空重力の実施とジオイドモデルの構築 ・位置情報の共通ルール「国家座標」の推進・普及啓発
基盤となる地図情報の継続的な整備・更新・維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・基盤となる地図情報の継続的な整備・更新・維持管理 ・標高データの整備、活用の推進 ・3次元点群データの整備
災害発生時の地理空間情報の整備・提供	<ul style="list-style-type: none"> ・災害対策本部等で活用される緊急撮影された空中写真・オルソ画像、浸水推定図等整備 ・地理院地図における災害情報の集約・提供
国全体の測量の精度の担保	<ul style="list-style-type: none"> ・新技術に対応したマニュアル作成 ・新技術の作業規程の準則への反映 ・3次元公共測量成果の精度担保のための取組
教育等の測量分野以外での利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・教育コンテンツの拡充 ・地理空間情報の意義の普及や認知度の向上

図表3：平成30年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況①

○景観及び歴史まちづくり

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票				
テーマ名	景観及び歴史まちづくり	実施時期	平成29年度～平成30年度	担当課 都市局公園緑地・景観課
対象政策	景観法及び歴史まちづくり法等に基づく景観及び歴史まちづくり施策			
政策の目的	良好な景観の形成の促進や歴史的風致の維持・向上を通じた地域活性化を目的とする。			
評価結果の概要	景観・歴史まちづくりを推進するための地方公共団体の課題について、アンケート及びヒアリング等から法制度が十分に活用されない理由を分析すると、「認識不足」「知識やノウハウの不足」「職員不足」「地域の協働、理解、関心の不足」「予算不足」といった理由があることがわかった。			
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「取りまとめ後の対応方針」等)	レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」)			
1「認識不足への対応」景観及び歴史まちづくりの法・制度及び国の支援施策の認知不足を解消する方策として、地方関係等による研修等の充実、市町村への情報提供における都道府県の役割強化、取組事例や新制度等に関する情報提供の工夫・充実等を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 景観及び歴史まちづくりの法・制度及び国の支援施策の認知不足を解消するため、全国の都道府県で令和元年度から令和3年度までに、景観セミナーを132回、歴史まちづくり会議を14回行っている。(※新型コロナウイルスによる書面開催を含む)また、国の制度や支援措置を自治体へ通知する目的で、平成31年3月に「景観計画策定の手引き」を、令和2年3月に「歴史まちづくり計画策定に向けた手引き」を作成、HPに公開・周知を行ったことにより、認知不足を解消する効果が期待できる。 			
2「知識やノウハウ不足への対応」景観・歴史まちづくりに関する知識やノウハウ不足を解消するための方策として、届出業務等の実務に役立つ講習会等の開催、マニュアル、技術資料の整備による情報提供の充実、技術的課題の解決等につながる先進的な取組に対する支援を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 景観及び歴史まちづくりに関する知識やノウハウ不足を解消するため、景観分野では個別の景観課題や質向上の取組をとりまとめた「景観計画・まちづくりの質向上アイデア集」を令和4年3月に作成した。歴史まちづくり分野では令和2年3月に「歴史まちづくり計画作成マニュアル」を作成した。以降、浜松市ほか4自治体において本マニュアルを活用した計画の策定が行われ、業務の効率化や連携状況管理などにおいて効果が表れている。 			
3「職員不足への対応」景観・歴史まちづくりの施策推進に向けた職員不足を解消する方策として、外部人材や他部署等との連携事例や少人数で取り組むための工夫事例に関する情報提供、計画策定時における支援を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 景観及び歴史まちづくりの施策推進に向けた職員不足を解消するため、令和4年3月に作成した「景観計画策定・改定の手引き」「景観計画・まちづくりの質向上アイデア集」の中で少ない人員での計画策定・運用方法や関係部局との連携等について事例を整理し、情報提供を行った。また、歴史まちづくり分野では令和2年3月に作成した「歴史まちづくり計画作成マニュアル」の中で自治体職員の労力軽減になるよう計画作成時の留意事項や工夫する点の情報提供を行った。加えて、自治体が歴史まちづくり計画を共同策定できる旨を周知する目的で、令和4年3月に文化庁、農林水産省、国土交通省の連名で自治体へ事務連絡を发出した。こうした対応により、職員が不足する自治体間で協力した計画策定や施策の推進が期待できる。 			
4「地域の協働、理解、関心の不足への対応」景観及び歴史まちづくりに関する地域の協働や理解、関心を高めるための方策として、景観教育などの地域住民等の意識向上や地域活動の活性化等を図る取組に対する支援、取組事例に関する情報提供を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 景観及び歴史まちづくりに関する地域の協働や理解、関心を高めるため、景観計画や歴史まちづくり計画の策定・改定に向けて、自治体が市民向けに開催するシンポジウム等へ国土交通省が参加し、景観計画の策定や歴史まちづくり計画の策定による効果等を紹介する取組を実施している。また、令和4年3月に公表した「景観計画・まちづくりの質向上アイデア集」の中でも住民の合意形成や、協働について取組事例の情報提供を行ったことにより、地域の協働、理解、関心の向上が期待できる。 			
5「予算不足への対応」景観・歴史まちづくりの施策推進に向けた予算の不足を解消するための方策として、歴史的建造物の継続居住や空き家活用の促進、景観に配慮した公共事業を可能とする効果的な支援制度の拡充や創設を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 景観・歴史まちづくりの施策推進に向けた予算の不足を解消するため、景観分野では令和2年度より景観計画の策定・改定に係る費用等を支援する「景観改善推進事業」の予算措置を講じ、これまでに令和2年度130百万円、令和3年度39百万円の予算を確保し、申請のあった延べ77の市区町村全てに補助を行った。 歴史まちづくり分野では歴史的建造物を含めた歴史的なまちなみ全体の質を向上させるため、令和元年度から歴史的なまちなみを阻害する建築物・空き地等について、集約化・緑化、除却及び伝統的な意匠形態を有する新築建築物の外観修繕を支援する「歴史的観光資源高質化支援事業」の予算措置を講じ、これまでに令和元年度45百万円、令和2年度45百万円、令和3年度30百万円の予算を確保し、申請のあった延べ14の事業者全てに補助を行った。 			

図表3：平成30年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況②

○下水道施策（1／2）

②

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	下水道施策	実施時期	平成29年度～平成30年度	担当課	水管理・国土保全局 下水道部下水道室
対象政策	下水道施策全般を対象とする。				
政策の目的	従前から取り懸ねている雨水及び汚水の排除、公共水域の水質保全に加え、人口減少等に伴う厳しい経営環境、執行体制の熟化、施設の老朽化など、下水道が抱える課題解決に向けた持続性の確保を図る。				
評価結果の概要	<p>(1) 浸水対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 下水道による都市浸水対策達成率は59%まで到達したが、都市規模が小さいほど整備水準が低い状況。 浸水時に活用すべきポンプ場等の耐水化が不十分な所が70ヶ所存在。 内水ハザードマップ策定率は全国で74%と一定の進捗であるが、地下街を有する地区(20都市)における想定最大規模降雨に対応した内水ハザードマップは18都市で精進上。 <p>(2) 地盤対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 地震時の最悪層の処理機能を確保出来ていない施設は約3,800ヶ所。緊急輸送路等に在設されている管路のうちマンホール浮上防止対策が未実施の管路が約7,000kmあるなど、地盤対策は未だ不十分。 <p>(3) 下水道の持続性向上</p> <p>1) 健全な下水道事業経営の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 自らの経営状況の把握に不可欠な公営企業会計の導入取組状況は、人口3万人未満の団体においては28%にとどまっている状況。 必要経費を賄う十分な使用料を徴収できていないにもかかわらず、10年超にわたって使用料改定を行っていない団体が約5割。 <p>2) ストックマネジメントの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来における更新費の増大。(2018年度0.8兆円～2028年度1.2～1.3兆円) ストックマネジメント計画の策定率は、都道府県別に大きなバラツキ(管内全団体策定済みの県が10県以上ある一方、策定率0%の県が2県存在) <p>3) 汚水処理の最適化、広域化・共同化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 都道府県構想の見直しは、平成29年度末で35都府県に上り、残整備地域の集合処理実績は2割減少。 これまでに取り込まれた汚水処理施設の総集合実績812ヶ所をみると、行政界を超えた取組は限定的。 <p>4) 官民連携の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 官民連携手法導入実績は増加しつつあるが、地方公共団体へのアンケート調査では、知見・ノウハウの不足が課題である状況。 コンセッション方式についてはノウハウの不足に加え、コスト削減の実効性や技術力低下への懸念等も課題。 官民連携手法の導入状況は、中小都市ほど限定的。 <p>5) 資源・施設の有効利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 下水汚泥のバイオマス利用は32%(平成29年度末)とポテンシャルが十分有効利用できていない状況であるが、中でも中小都市における有効利用が顕著。 <p>6) 新技術導入の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 下水道新技術実証事業(B-DASH)による実証技術は51件の導入実績であり、今後一層の推進を図る必要。 				
	レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「取りまとめ後の対応方針」等)	レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」)			
	(1) 浸水対策の推進	<p><ハード対策></p> <p>①都市機能集積地区等における早急な再度災害防止を図るため、下水道による浸水対策を概ね5年間で計画的・集中的に実施する「下水道路上浸水対策事業」を令和6年度に創設し、令和4年3月末時点における予算額及び自治体数は下記の通りとなっている。また、下水道による都市浸水対策達成率は、令和4年3月末時点において、62%まで到達した。</p> <p>(予算額)</p> <p>令和6年度当初予算：10,408百万円の内訳、令和2年度当初予算：24,447百万円の内訳、令和3年度当初予算：39,448百万円の内訳、令和4年度当初予算：52,448百万円の内訳(自治体数)</p> <p>令和6年度当初予算：9、令和2年度当初予算：10、令和3年度当初予算：10、令和4年度当初予算：11、※当初予算配分自治体のため各年度で重複を含む</p> <p>②内水浸水の実績がある地区、内水浸水による重要施設の被害が想定される地区の浸水被害の防止・軽減を図るため、河川事業と一体的に行う下水道の浸水対策を概ね5年間で計画的・集中的に実施する「事業関連下水道事業」を令和6年度に創設し、令和4年3月末時点における予算額及び自治体数は下記の通りとなっている。</p> <p>(予算額)</p> <p>令和6年度当初予算：10,408百万円の内訳、令和2年度当初予算：4、令和3年度当初予算：39,448百万円の内訳、令和4年度当初予算：52,448百万円の内訳(自治体数)</p> <p>令和6年度当初予算：3、令和2年度当初予算：4、令和3年度当初予算：4、令和4年度当初予算：4、※当初予算配分自治体のため各年度で重複を含む</p> <p>③「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」において「全国の雨水ポンプ場等の耐水化に関する緊急対策」により10ヶ所で水害等の被害等を措置済み。さらに、令和3年度日本台風で河川氾濫等の発生により下水道施設の大規模浸水被害が発生したことを踏まえ、従来の内水に加え外水への対応も含めた内容の「下水道の施設浸水対策の推進」について(令和2年5月21日閣議決定(19号))を通知し、令和2年度中の施設浸水対策を含む下水道BCPの見直しと令和3年度までの耐水化計画の策定を地方公共団体へ要請した。耐水化の指標としては令和8年度までに、耐水化計画に基づき備水機能を確保した施設を100%とする。</p> <p><ソフト対策></p> <p>4「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」において「全国の内水浸水のソフト対策に関する緊急対策」を講じ、内水浸水により人命への影響が懸念される地下街を有する地区(20都市)においては、想定最大規模降雨に対応した内水浸水想定区域図を作成済み。</p>			
	(2) 地盤対策の推進	<p>①過去に液状化が発生した埋め立て地区等における管路施設など特に急を要する箇所について緊急的に対策を実施</p> <p>②過去に液状化が発生した埋め立て地区等における管路施設などの地盤対策について、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策等の予算措置を講じ、全国における耐震化率が平成30年度から令和3年度にかけて、主要な管路で約51%から約59%に、下水道設備で約37%から約40%となっている。</p>			

○下水道施策（2/2）

<p>18) 下水道の持続性向上</p> <p>1) 健全な下水道事業経営の確保</p> <p>① 経費省等と連携し、人口8万人未満の団体における公営企業会計の導入を促進 ② 長期間使用料改定を行っていない団体の現状と課題を分析した上で、人口減少下における維持管理時代に求められる使用料体系を併せるとともに、国民の理解を促進</p>	<p>①人口8万人未満の団体においては、令和5年度末までに公営企業会計を適用することについて、社会資本整備総合交付金等の交付の要件化を行っており、導入を促進している。なお、人口8万人未満の団体のうちR3.4時点で公営企業会計適用率は36.9%、適用に取組中は61.8%であり、88.7%の団体が公営企業会計適用に向け取り組んでいるところ。</p> <p>②令和2年7月、「人口減少下における維持管理時代に下水道経営のあり方検討会」において、将来の有収水量の減少に備えるため、基本使用料と従量使用料からなる二部使用料制を原則とするとともに基本使用料の割合を漸進的に高めしていく等、今後目指すべき下水道経営の方向性及びその実現に向けて国等が検討・実施すべき支援等について投資がなされた。これを踏まえ、各下水道管理者において実施すべき収支構造適正化に向けた取組等を管理した「下水道事業における収支構造適正化に向けた取組の推進について」（令和2年7月21日付け下水道企画課長通知）を発出するとともに、「小規模団体における下水道使用料適正化等の優良事例集（R3.3）」等を作成し、各下水道管理者の収支構造適正化に向けた取組を支援している。</p> <p>また、各下水道管理者が他団体との比較を通じ、経営状況を客観的に把握し、収支構造の適正化を図る際の参考となるよう、経費収収率や使用料単価等の代表的な経営指標等を類似団体区分ごとに一覧にして国土交通省HPに公表し、経営状況の「見える化」に取り組み国民の理解促進に努めている。</p>
<p>2) ストックマネジメントの推進</p> <p>① 施設の点検・調査や対策の状況を毎年フォローアップし、地方公共団体の取組を促進 ② 施設の一層の長寿命化に向け、経過年数、機能や重要度、地震による影響等を踏まえた、きめ細やかな維持修繕基準を整備 ③ ストックマネジメント計画の普及に向けた良好な取組（自主駆動強化等）の水平展開、取組状況の見える化を推進 ④ 下水道台帳や維持管理情報の電子化、データベース化に向けたロードマップを提示</p>	<p>① 調査するおそれが大きい下水道管路は5年に1回以上の頻度での点検が義務化されており、点検1回目となる平成28年度から令和2年度までの5年間ににおいては、全ての地方公共団体でマンホール、管渠ともに100%の点検実施率となった。令和3年度には、1回目の点検等の実施状況をフォローアップするとともに、適切に修繕・改善等を図ること、2回目の点検を計画的に実施することについて、地方公共団体向けに事業連絡を発出し取組を促進した。</p> <p>② 施設の一層の長寿命化に向け、維持管理情報等を効率的かつ確実に記録・分析し、計画策定や修繕・改善につなげるマネジメントサイクル確立を支援するため、令和3年度に管路施設点検、令和2年度に処理場・ポンプ場施設点検のガイドラインを策定した。</p> <p>③ ストックマネジメント計画の普及に向けた勉強会等の開催を推進した結果、下水道ストックマネジメント支援制度を適用するすべての団体において下水道ストックマネジメント計画を策定済み。また、調査するおそれが大きい下水道管路の点検や対策の実施状況等について毎年度公表。</p> <p>④ 下水道台帳や維持管理情報の電子化率は令和2年度末で36%となっている。さらなる電子化促進に向け、管路施設の施設情報や維持管理情報等を一元管理する下水道共通プラットフォームに係るロードマップを令和3年度に提示し、令和5年度からの運用開始を目指し構築中。</p>
<p>3) 汚水処理の最適化、広域化・共同化の推進</p> <p><汚水処理の最適化></p> <p>① さらなる効率的な余地がないが国交省が検証し、さらなる都道府県構想の見直しを推進</p> <p><広域化・共同化></p> <p>② 政令市等格となる広域化・共同化など、国交省が広域化・共同化の望ましい施策を提示</p>	<p>① 令和元年度末までに全ての都道府県において都道府県構想の見直しは完了。令和3年11月に、令和3年度末までの「汚水処理の10年達成」の目標達成が困難と考えられる市町村に対して、見直しポイントを踏まえたアクションプランの点検・見直しを依頼し、各都道府県において全国1,718市町村の内約920市町村を選定し点検を実施し、そのうち43組等の多い全国47都道府県市町村でアクションプランの見直しを実施予定。令和4年度末より下水道整備推進重点化事業の拡充を実施。</p> <p>② 広域化・共同化の推進に向けて、先進的な取組事例を紹介し、各地方公共団体における下水道事業の執行体制強化に向けた広域化施策の参考とすることを目的とした事例集を作成。令和4年3月末に事例集の更新を行い、全23事例を紹介。</p>
<p>4) 官民連携の推進</p> <p>① 検討会、説明会、ガイドライン策定・周知、QA単公表など、あらゆるツールを積極活用した知見・ノウハウの共有 ② ガイドライン等で、コンセッション方式に対して地方公共団体の抱える懸念等に対する解決策を提示・周知 ③ 事業性確保につながる広域化と組み合わせた官民連携の推進（モデル都市における検討支援稼働の水平展開など）</p>	<p>① 知見・ノウハウを共有するため、「下水道における新たなPPP/RF事業の促進に向けた検討会（以下、検討会）」を開催し、国の施策を説明すると共に、先進的に実施している自治体から事例を発表している。R2年度からはオンラインでの参加を可能としたことで、遠隔地の地方自治体も参加しやすくなり、8回の開催で新たに120の自治体が参加した。官民連携手法を導入しようとしている自治体向けに、導入手順や検討内容等を取りまとめたガイドラインを整備している。包括的民間委託については、「下水道官民連携の管理業務における包括的民間委託導入ガイドライン」をR3.3月に改定すると共に、日本下水道協会との協働で「処理場等包括的民間委託導入ガイドライン」をR2.6月に整備した。共に、先進事例での検討内容を盛り込み、知見・ノウハウの共有を図った。</p> <p>② コンセッション方式については、「下水道事業における公共施設等運営事業等の実施に関するガイドライン」を先行事例の連携に合わせ、H31.3月とR4.2月に改定し、検討内容や留意点などの記載事項を充実させた。</p> <p>また、過去の検討会での発表資料を検索しやすくするため、本省HPにコンセッション事例の資料をまとめて掲載している。</p> <p>③ 広域化と組み合わせた官民連携を推進するため、R3年度に秋田市、R4年度に岡山県をモデル都市にして、広域化を踏まえた官民連携の検討をテーマに支援を行い、検討内容を公表するなど水平展開の取組を行っている。</p>
<p>5) 資源・施設の有効利用の推進</p> <p>① 汚泥の集約処理を一層促進するよう下水汚泥の広域利活用に関するマニュアル作成 ② 農業集排水汚泥や食品廃棄物など地域に存在する未利用バイオマスと下水汚泥の混合資源化を重点的に支援 ③ エネルギー供給効率化や農業の生産拠点化など下水処理場を地域の新たなバリューの創出拠点に転換する「下水道リノベーション」を推進</p>	<p>① 下水道資源・施設の有効な有効利用の推進に向け、H31年3月に「下水汚泥の広域利活用マニュアル」を公表した。</p> <p>② 「下水道施設のエネルギー拠点化コンシェルジュ事業」を通じ、地域バイオマスを集約して資源・エネルギーとして利用する事業を検討している地方公共団体に対し、アドバイザーを派遣して助言等の支援を行った。</p> <p>③ 処理水、下水熱、上層空間などの下水道資源を活用し、下水道施設を地域活性化の拠点としてリノベーションを行うための取組について、計画策定から施設整備まで一体的に支援を行う「下水道リノベーション推進総合事業」を令和2年度に創設した。</p> <p>これらの取組の結果、平成29年度末に32%であった下水汚泥のバイオマス利用が17%/令和3年度末に向上した。今後、地域の実情に応じたバイオガス等の高度エネルギー利用等を促進していくことで、2030年（令和12年）に約50%が利用されることを目指す。</p>
<p>6) 新技術導入による生産性向上</p> <p>① 実証技術に関する基礎情報の周知、導入実績の事例集作成、実績を踏まえたガイドラインのフォローアップを実施</p>	<p>① 各地方公共団体における導入検討の参考資料として、実証評価済みのB-DASH技術について、必要とする性能や規模に応じた適用可能性を簡易評価するためのガイドライン適用書を作成するとともに、各技術の導入効果算定ツール、発注仕様書、採用事例について、令和2年度に国土交通省HPに掲載した。</p> <p>② ガイドライン策定後、自主研究の追加データによる実証根拠の上積みや、長期運転時の安定性の確認等を実施し、ガイドラインのフォローアップを行った。</p> <p>③ 上記の取組み等により、令和4年5月末時点で、下水道革新的技術実証事業B-DASHによる実証技術の導入件数は164件まで推進された。</p>

図表3：平成30年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況③

○鉄道の防災・減災対策

③

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

テーマ名	鉄道の防災・減災対策	実施時期	平成29年度～平成30年度	担当課	鉄道局施設課
対象政策	各種災害の中でも、地震災害及び豪雨災害については、将来の発生リスクが高いこと、被害額など被害の規模が大きいこと、復旧に長期間を要することから、地震災害及び豪雨災害に係る鉄道の防災・減災対策を今回の政策レビューの対象とする。				
政策の目的	自然災害による被害が顕在化・顕在化する中、地震災害・豪雨災害については、将来の発生リスクが高く、被害額など被害の規模が大きく、復旧に長期間を要する傾向にある。したがって、特に地震対策・豪雨対策を評価対象として、これらに係る鉄道の防災・減災対策を推進し、列車の安全・安定輸送並びに鉄道利用者の安全確保を図ることを目的としている。				
評価結果の概要	<p>主な評価結果は以下の通り。</p> <p>○手続段階 (地震) -特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令で定められた構造物の耐震化率は、ほぼ100%を達成。当該省令で対象とされなかったせん断破壊先行型の高架橋等のうち未対策箇所を対象を引き続き推進するとともに、今年度より曲げ破壊先行型の高架橋等の対策を追加し、対策を促進。</p> <p>(豪雨) -近年の豪雨では、河川管理施設等構造物を満たしていない橋梁の被害や斜面崩壊による被害が多発。当面の対策として、鉄道事業者への支援制度(補助)の活用により、橋脚の補修め工、橋梁の傾斜検知システムの整備や斜面防護工等を着実に実施。</p> <p>○応急段階 (地震) -駅間停止列車の早期解消、運行の早期再開に向けた対応方針について、基本的な方向性を提示。地震計の増設や定期的な列車遅延訓練の実施を指導。 -緊急自動車の運行に支障が及ばぬよう、災害時に踏切を開放する際のルールや安全性の確保等について検討中。引き続き、災害時に優先して開放すべき踏切の協議完了に向けて、踏切開放に係る安全性の確保策等について関係者と協議を実施。</p> <p>(地震・豪雨) -増加する訪日外国人への非常時の情報提供が不足。訪日外国人旅行者を含む利用者等への情報提供を行うにあたり、多様な情報提供手段(SNS、駅間掲示等)により、迅速な運行情報等の提供を促進。</p> <p>○復旧段階 (地震・豪雨) -平成30年7月豪雨において、流入した土砂の除去等に際して、河川事業や道路事業と連携し早期復旧を実現。 -早期復旧のため、鉄道用地外の土地の一時使用が可能となる制度を検討中。</p>				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「取りまとめ後の対応方針」等)	レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」)				
【高架橋等の耐震対策】 -せん断破壊先行型の高架橋等のうち未対策箇所の耐震対策を引き続き推進するとともに、今年度より曲げ破壊先行型の高架橋等の対策を追加し、対策を促進。	-せん断破壊先行型の高架橋の耐震対策については、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として加速化した結果耐震化率は概ね100%を達成した。 -鉄道施設安全対策事業費補助を拡充し、曲げ破壊先行型の高架橋等の対策について補助を実施することとした。				
【河川橋梁の流失・傾斜対策、斜面の崩壊対策】 -鉄道事業者への支援制度(補助)の活用により、橋脚の補修め工、橋梁の傾斜検知システムの整備や斜面防護工等を着実に実施。	-防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策において、豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策及び鉄道隣接斜面の崩壊対策に予算補助を実施しており、対策の加速化を推進している。 -年加速化対策により、既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策及び崩壊の恐れのある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の達成率について、令和4年度から令和14年度への目標を設定している。 -豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の達成率は、令和2年度末時点で完了率32%。 -豪雨による鉄道隣接斜面の崩壊対策の達成率は、令和2年度末時点で完了率16%。 -コロナ禍により鉄道事業者の経営環境は厳しい状況であるものの、対策の進捗に向け引き続き鉄道事業者への指導等を行う。				
【計画運休】 -利用者の安全を確保するための計画運休の実施について、利用者等への情報提供等について昨年10月にとりまとめ、現在、最終取りまとめに向けて検討中。	-平成30年9月に鉄道事業者各社が行った「計画運休」の対応等を踏まえ、平成30年10月に今後の計画運休のあり方等について中間取りまとめを行ったところ、引き続き検討課題となっていた利用者への情報提供のあり方を中心に、令和元年7月に鉄道の計画運休のあり方について最終とりまとめを行った。 https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo02_jh_000111.html -以降、取りまとめをもとに実施された計画運休事例等を通じて、社会的に計画運休についての認識が広く浸透した。				
【駅間停車列車の早期解消、早期の運転再開】 -地震計の増設や安全に停車するための仕組みの整備等を推進。	-令和元年10月に開催した災害時の駅間停車対策に関する事業者との意見交換会において議論を行い、陸車用梯子等の適切な配置について一層推進するよう促した。 https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo06_jh_000095.html				
【利用者等への情報提供】 -訪日外国人旅行者を含む利用者等への情報提供にあたり、多様な情報提供手段(ウェブサイト、SNS、駅間掲示等)により、迅速な運行情報等の提供を促進する。	-令和元年7月に公表した、鉄道の計画運休のあり方についての最終とりまとめにおいて、利用者等への情報提供の内容・タイミング・方法について、利用者等に対して前広に多様な手段及び多言語で情報提供を行うこと、計画運休の可能性についての前広な情報提供を実施すること、利用者等が適切な行動を選択できるようできる限り、具体的な情報提供を適切なタイミングで行うこと等を取りまとめた。 -災害等が発生した際には、その都度鉄道事業者に対し、訪日者を含む内外の利用者に対する情報提供を適切に行うよう注意喚起を行った。 https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo02_jh_000111.html				
【踏切長時間遮断対策】 -災害時に優先して開放すべき踏切の指定について、関係者と調整を進める	-令和3年4月から施行された改正踏切遮断改良促進法において、国土交通大臣が指定した踏切道について、鉄道事業者及び道路管理者が災害時の管理方法をあらかじめ指定するよう義務付ける制度を創設した。また、同制度に基づき、令和3年度に191箇所、令和4年度に191箇所の踏切道について、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定を行った。 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_jh_001496.html https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_jh_001572.html				
【豪雨・河川等関係事業との連携・調整】 -早期復旧に向けた関係事業者との連携・調整のための恒久的な仕組みの構築を検討。	-復旧鉄道事業者と国土交通省の関係部局をメンバーとする連絡調整会議を構築し、迅速な事業間調整を可能とする体制を確立した。				
【鉄道用地外の土地の一時使用】 -早期復旧のため、鉄道用地外の土地の一時使用が可能となる制度を検討中。	-鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物の伐倒等や作業場の確保を目的とする、他人の土地の一時使用等を可能とする制度を令和3年度に創設した。 https://www.mlit.go.jp/tetsudo/tetsudo_s7_000025.html				

図表 3：平成 30 年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況⑤

○台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実

5

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票					
テーマ名	台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実	実施時期	平成29年度～平成30年度	担当課	気象庁大気海洋部気象課
対象政策	気象警報等の防災気象情報の提供に係る施策のうち、平成28年～29年にかけて改善を進めてきた情報提供の充実及び情報の理解・活用促進等の施策を主な対象とする。				
実施の目的	市町村による避難勧告の発令等の判断支援や、住民の主体的な避難行動を促すため、適時・的確な防災気象情報の提供等によって重大な災害が起こるおそれに対する警戒を呼びかけ、台風・豪雨等に伴う被害の防止・軽減を図る。				
評価結果の概要	<p><市町村における防災気象情報の利活用状況> 防災気象情報のうち、避難勧告等の発令判断への有効活用が期待される「危険度分布」について、平成25年4月から提供している土砂災害の危険度分布（土砂災害警戒レベル5相当情報）については大規模対応の市町村が確認していたものの、平成29年7月から運用開始している洪水の危険度分布については7割程度の市町村にとどまっていた。必らずしも十分に活用されていない市町村も見受けられた。一方、平成29年度に新たに情報提供を開始した「危険度分布を分けつけた降雨量」や「警戒レベルの可視性」の情報については、3割以上の市町村が活用しており、概ね十分に活用されていた。防災気象情報を十分に活用できていない理由を把握したところ、情報の持つ意味の理解が不十分であることが、気象発生時は状況のための情報を確認する余裕が狭いこと等、市町村側の理解にも課題が見受けられた。また、情報の高精度化や精度向上のため、市町村職員が迅速に情報を確認できるようなアクション型の通知についての要望など、防災気象情報自体の使いこなしについて市町村側から課題意識があることが明らかとなった。</p> <p><住民における防災気象情報の利活用状況> 住民における防災気象情報の入手手段としては、テレビが約3割と突出して高いものの、スマートフォンアプリやSNSから入手している者もテレビに次いで多くなってきており、今後、スマートフォンアプリやSNSのような手段を活用した防災気象情報提供の有効性が高まっていくものと考えられる。情報の信頼性の活用状況に関しては、「危険度分布」については、情報の存在自体は半数以上が認識していたが、情報の持つ意味も正しく理解しているのは約15%に留まるなど、平成28年から新たに提供を開始した防災気象情報の住民における理解度は高くなかった。一方、今後「危険度分布」を利用したいという意向は約8割に達するが、その活用ニーズは居住に際するおそれが高まった地域を中心に期待度は高い。また、平成28年から提供を開始した大雨特別警報については、認知度は高かった一方、その持つ意味の正しい理解が十分でない状況が見受けられた。</p>				
レビュー取りまとめの成果への取組の方向（予定） （取りまとめ後の対応方針）等		レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 （これまでの取組）もしくは（今後の取組方針）			
防災気象情報の改善、伝達の工夫、精度向上の取組を推進 ＜取組例＞ 土砂災害の危険度分布の高精度化(3km→1km) 危険度の発生に気づきやすくなるためのアクション型の通知サービスの開発 危険度分布の精度向上のための技術改善・発表基準の改善		<p>市町村において防災気象情報が活用しやすくなるよう、防災気象情報を以下の3つの観点から改善した。これにより、防災気象情報がより使いやすくなり、今後、スマートフォンアプリやSNSから入手する者もテレビに次いで多くなっていくものと考えられる。</p> <p>(1) 情報源に依存する情報の提供態様を支援するための防災気象情報の充実 ・これまで3日先までであった台風後半期の予報期間を5日先まで延長した(平成31年3月)。 ・積雪の深さや降雪量を観測点がない場所でも推定できるよう改良したデータを提供開始した(令和元年11月)。 ・数多くの基本的な災害をもたらしてきた継続的豪雨について、その発生情報を「顕著な大雨に関する気象情報」に引き上げ開始した(令和3年8月)。積雪の深さまたは積雪の広域を対象に、積雪の深さによる大雨となる可能性を平日午後1時から気象情報において呼びかける取組を開始した(令和4年5月)。</p> <p>(2) 新しい種類の気象情報の発生を認知できるように防災気象情報の取組の工夫 ・「キキクル(危険度分布)」が示す危険度の発生をメールやスマホアプリで伝える、協力事業者によるアクション型の通知サービスを開始した(令和2年7月)。 (3) 新しい種類の気象情報の発生を認知しやすくなるための防災気象情報の取組の工夫 ・大雨特別警報(土砂災害)と「キキクル」を統合して3km(1km)とした(令和2年8月)。 ・大雨特別警報基準についてより分かりやすくするための取組を実施して一先仕切り基準とする基準を廃止した(令和2年8月)。 ・市町村単位での「キキクル(危険度分布)」の通知サービスについて、意向調査都市では基準値まで細分化した(令和3年8月)。 ・新たに「危険度分布」の危険度を発表条件に加えることで記録的長時間大雨情報を発表形式と結びつきが強い情報に変化した(令和2年8月)。 ・集中豪雨の発生を効果的に知らせるため警戒レベルを併用開始した(令和3年4月)。 ・これまで以上に「高度・高精度」として大規模特別警報(土砂災害)を、災害との関連性(警戒レベル5相当)が高い情報を提供とする運用に改善した(令和3年4月)。併せて、大雨特別警報(浸水害)も改善した(令和4年8月)。</p>			
利用者の理解の改善レベルに合わせて、避難行動を促すような各種の防災気象情報を分かりやすく提供		<p>市町村において「警戒レベル」に合わせた避難行動がとれるよう、以下の3つの観点から、各種の防災気象情報を警戒レベルに合わせた改善づけを実施し、住民の主体的な避難行動を支援するとともに市町村が避難勧告の発令をより判断しやすくなるよう改善した。</p> <p>(1) 警戒レベルを明確にした防災気象情報の提供取組 ・土砂災害警戒情報(指定河川洪水予報の発表情報)に、相関する警戒レベルの記載を追加した(令和3年3月)。 ・気象庁ホームページの防災気象情報の凡例や解説に、警戒レベルに係る記述を追加した(令和3年8月)。 ・大雨特別警報を、警戒レベルの緊急安全確保の発生基準決定例として位置づけ、発表開始した(令和3年4月)。 ・高度特別警報(浸水)への到達を、気象庁の取組をきめたい「高度特別警報」として警戒レベル5相当情報へ位置づけ、提供開始した(令和3年5月)。</p> <p>(2) 警戒レベルに応じたキキクル(危険度分布)の提供開始 ・キキクル(危険度分布)に、「災害発生」(高)や「警戒レベル5」(高)を用いて更新した(令和4年8月)。 ・これまでのキキクル(危険度分布)で「発生」(高)や「発生」(高)と「発生」(高)を統合し「警戒レベル4」相当の「危険」(高)に一本化した(令和4年6月)。</p>			
情報入手手段の改善を推進し、SNS等を活用した情報発信等の取組を推進		<p>近年の防災気象情報の入手手段の変化を踏まえ、以下の3つの観点から情報発信等の取組を推進し、防災気象情報の活用手段を増やすことで、より多くの方へ情報が伝わるよう改善した。</p> <p>(1) 大雨特別警報等の発令時の関係団体や市民へのアクション型の取組 ・気象庁発表のYouTubeライブ中継を開始した(令和2年2月)。 ・気象庁発表のYouTubeライブ中継の配信を開始した(平成31年3月放送、令和2年7月本運用)。 ・気象庁発表情報(アカウント)を、Twitterによる防災情報の発信を開始した(令和3年10月)。</p> <p>(2) 気象庁ホームページの多言語による災害発生・危険情報への取組の取組 ・気象庁ホームページの多言語(英語・中国語)による防災情報の発信について、令和3年1月から令和3年4月にかけて、順次、多言語による情報提供を開始した。現在までに日本語、英語、中国語(繁体字・简体字)、韓国語、スペイン語、ポルトガル語、インドネシア語、ベトナム語、タイ語、フランス語、クメール語、ビルマ語、モンゴル語(計14ヶ国語)での提供を行っている。 ・気象庁ホームページの気象(天気、大雨、高潮等)・地震・津波・火山に関する防災気象情報のページにおいても多言語による情報提供を開始した(令和3年9月)。</p> <p>(3) 気象庁ホームページへのスマートフォン表示の取組 ・気象庁ホームページへのスマートフォンでのアクセスを向上させるため、それまでスマートフォンでの閲覧に最適化していなかった表示を最適化した(令和3年2月)。</p>			
報道発表等の関係機関とも連携し、気象庁による市町村や地域の防災リーダー等への気象解説や研修等の取組を強化 ＜取組例＞ 「あなたの防災の手帳」の配布により平時から「防災の見え方」を構築 「気象防災ワークショップ」の一環の推進、「気象防災アドバイザー」の一環の活用や地域防災リーダーの育成支援(住民の「自助・共助」の促進)		<p>■報道発表等の関係機関との連携の上、自治体職員等への気象解説や研修等の取組を以下のとおり強化・実施し、キキクル(危険度分布)や大雨特別警報をはじめとした防災気象情報の認知度・活用度・理解度を高めるなど、防災気象情報の理解・活用を促進した。また、特に活用が進んでいない市町村に対してはこれら取組を推進し、市町村における認知度・理解度・活用度の促進を図った。今後、本取組を継続的に推進する。</p> <p>①気象防災アドバイザーの活用、自治体での活用促進を通じ、気象庁の防災対応の判断や地域における気象発生時など自治体における取組の支援を開始した(平成20年度)。 ・地域研修チーム「あなたの町の予報」を強化し、自治体等へのきめ細やかな気象解説等を開始した(令和3年度)。 ・自治体職員等が防災対応に備えるための研修プログラムを用いた「気象防災ワークショップ」の取組を開始した(令和4年度)。 ・報道発表や気象ニュースとも連携し、防災気象情報等の平時からの情報発信に取り組んでいる(従前から継続的に実施)。</p> <p>■災害時においても、以下のとおり地域の事情に応じた気象解説等を実施するなど、自治体職員等による災害対応の取組のサポートを充実し、実際に防災気象情報の活用を促進した。今後、本取組を継続的に推進する。</p> <p>①JTET(気象庁防災対応支援チーム)を創設して連携し、きめ細やかな気象解説を開始した(平成20年度)。 ・報道発表や市町村の記者会見等に対するオンライン等による気象状況の解説、災害時気象支援資料の提供を実施している(従前から継続的に実施)。</p>			

3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

（1）政策アセスメントとは

政策アセスメントは、新たに導入しようとする予算施策等の企画立案にあたり、施策の決定前に、その採否、選択等に資する情報を提供することにより、真に必要な質の高い施策等を厳選するとともに、施策等の政策意図と期待される効果を国民に対し透明性をもって明確に説明することを目的として実施する政策評価である。

評価にあたっては、政策アセスメントの対象となる新規予算施策の導入により、「国民生活にとって何がもたらされるか」というアウトカムベースの分析が行われるよう、国土交通省の主要な行政目的に係る政策に関し、横断的かつ体系的に整理・設定した政策目標に照らし、その必要性、効率性、有効性を分析することとしている。

具体的には、新規予算施策が、その上位の政策目的である政策目標のうち、いずれの政策目標の達成手段として必要であるのかを明確にし、予算施策の目的を明示した上で、政策目標の達成のために必要な施策であるか、費用に見合った効果が得られるか、目標達成にどのような貢献をするのかについて、論理的に根拠を持って説明できるか分析を行うこととしている。

また、このような政策評価のプロセスを経て新規予算施策を厳選することにより、国土交通省全体として、上位の政策目的と統一性を持った予算施策の実施が可能となる。

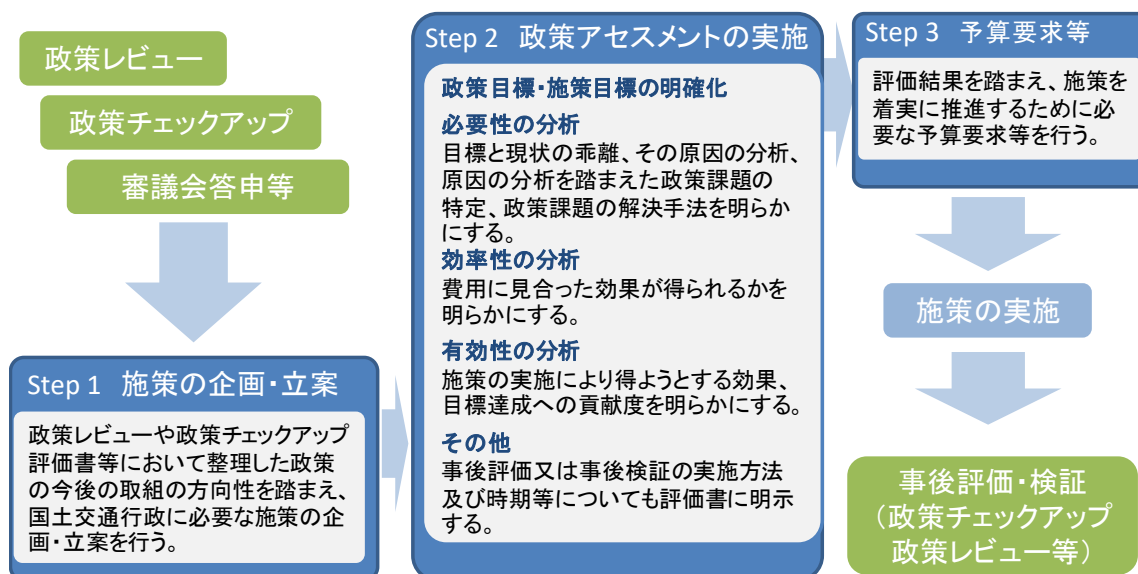
国土交通省の政策アセスメントにおいては、予算要求事項等で、新規性がありかつ社会的影響が大きいと各局等が判断するものを対象として実施している。平成 28 年度からは「社会的影響が大きい」と判断する要素の 1 つとして「概算要求額がおおむね 1 億円以上であるもの」を加え、対象の重点化を図っている。

対象とされた予算施策については、毎年度、次年度予算概算要求時に評価書を取りまとめ、公表している。政策アセスメントは、政策評価法第 9 条に基づく義務的な事前評価ではないが、同法第 10 条に基づき評価結果等を記載した評価書を作成するものである。

評価を行うにあたっては、以下の図に示すように、目標と解決手法との間の関連性を精査し、定量的な情報等具体的な論拠を示した分析となるよう工夫を行っている。

● 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

新たに導入しようとする施策の企画立案等に対して、その必要性、効率性、有効性といった観点から評価する手法。



(2) 政策アセスメントを実施した施策に係る事後評価・事後検証

政策アセスメントを実施した施策については、各評価書に予め事後評価の方法及び時期あるいは事後検証の時期を定めており、政策チェックアップによる事後評価、政策レビューによる事後評価、事後検証シートによる事後検証の3方式のいずれかにより行うこととしている。

事後検証シートによる事後検証においては、当該予算施策が目的を達成したか否かを事後に明らかにするための「検証指標」として目標値・目標年度を評価書に予め設定し、目標値の達成状況等を検証することとしている。

(3) 令和4年における政策アセスメント実施結果

① 政策アセスメントの実施結果

令和4年10月に、令和5年度予算概算要求に係る2件の新規施策について政策アセスメントを実施し公表し、さらに同年11月には、令和4年度補正予算に係る1件の新規施策について政策アセスメントを実施し公表した。

評価書作成にあたっては、施策の効率性を分析する際に、費用に見合った効果が得られるかどうかについての明確な記述を行うなど、具体性を持った記述となるよう工夫を行った。

政策アセスメント実施一覧

○令和5年度予算概算要求関係

令和4年10月26日実施

	施策名	担当部局
1	建築BIM活用総合推進事業の創設	住宅局
2	海外における水災害リスク評価実施普及のための経費	水管理・国土保全局

○令和4年度補正予算関係

令和4年11月18日実施

	施策名	担当部局
1	インバウンドの本格的な回復に向けた集中的な取組等	観光庁

② 政策アセスメントを実施した施策に係る事後評価・事後検証結果

令和4年3月に、令和3年末に編成された令和4年度予算政府案を踏まえ、予算概算要求時に作成した評価書について、政府案を反映させた内容を公表した。

○事後検証シートによる事後検証実施一覧

令和4年3月31日実施

	施策名	政策アセスメント 実施時期	担当部局
1	本州四国連絡橋(本四備讃線)の耐震補強事業	平成26年度 予算概算要求時	鉄道局
2	操縦士、整備士・製造技術者の養成・確保対策	平成27年度 予算概算要求時	航空局
3	業務継続地区整備緊急促進事業の創設	〃	都市局
4	高精度測位技術を活用したストレスフリー環境づくりの推進	〃	不動産・建設経済局
5	道路運送車両法の改正等を受けた自動車安全対策の強化	平成28年度 予算概算要求時	自動車局
6	旅客施設等への無利子貸付	〃	港湾局
7	安全・環境基準適合性の事後チェック体制の構築	平成29年度 予算概算要求時	自動車局
8	地方空港におけるCIQ機能強化の促進	〃	航空局
9	地方管理空港等における国際線新規就航・増便支援及び受入環境の高度化支援	〃	航空局
10	鉄道施設の豪雨対策事業の創設	平成30年度 補正予算要求時	鉄道局
11	旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保	〃	観光庁

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000004.html

4 個別公共事業評価

(新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式)

(1) 個別公共事業評価とは

個別公共事業の評価は、政策評価に関する国土交通省の取組みの中で、もっとも先行して行われてきたものである。国土交通省では、平成10年度より、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所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価(新規事業採択時評価)、事業の継続又は中止の判断に資するための評価(再評価)を実施してきた。さらに平成15年度より、事業完了後に、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等を検討するための評価(完了後の事後評価)を実施してきた。

なお、政策評価法においては10億円以上の事業について事前評価を実施することが義務付けられているが、国土交通省においては金額にかかわらず、国土交通省が所管する公共事業のうち、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して評価を実施することとしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間(直轄事業等については3年間)が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間(直轄事業等については5年間)が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施している。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業等について実施している。

これらの事業評価は、国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性、効率性、有効性等の観点から総合的に実施するものである。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等の視点で事業の見直しを実施するものである。

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、原則として、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴取することとしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価についても、同様に、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、各事業の新規事業採択時評価、再評価、完了後の事後評価の一連の経緯が一目でわかるよう一括整理する「事業評価カルテ」を取りまとめ、評価の一層の透明性の確保を図っている。

事業評価カルテは、直轄事業等についての平成16年度～令和4年度の評価結果をホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

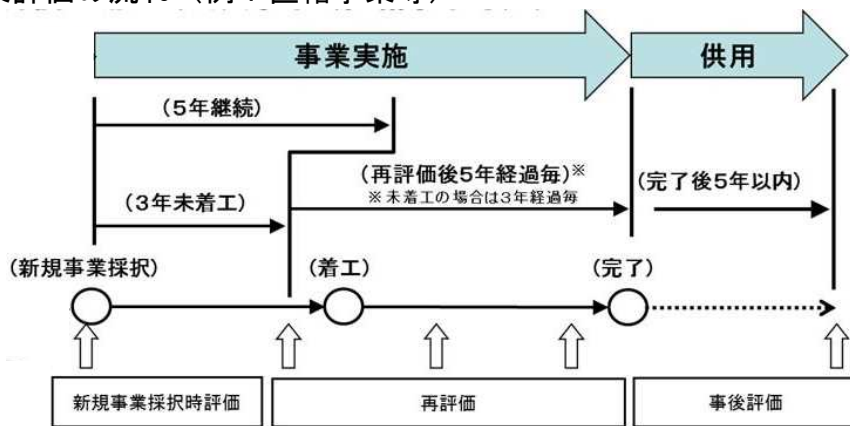
● **個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）**

個別の公共事業について、以下の各段階で評価を実施：新規事業の採択時（新規事業採択時評価）、事業採択後一定期間経過時（再評価）、事業完了後（完了後の事後評価）。

● **評価対象**

国土交通省が所管する公共事業のうち、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。

● **事業評価の流れ（例：直轄事業等）**



● **評価結果の公表**

各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表



事業名	A事業	新規事業採択時評価
担当課 (担当課長名)	〇〇局〇〇課 (課長 〇〇〇〇)	
事業期間	平成〇年度～平成〇年度	
目的・必要性		再評価
便益の主な根拠		
事業全体の投資効率性	・総便益、総費用、B/C等を記載	
事業の効果等		完了後の事後評価
対応方針	継続	
今後の事業評価の必要性		

URL : <http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>

(2) 令和4年における個別公表事業評価の実施結果

令和4年は、以下の評価を実施し、公表した。

- ・令和4年度予算に向けた評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価27件、再評価269件
- ・令和4年度予算に向けた評価（補助事業等）：新規事業採択時評価246件、再評価121件
- ・完了後の事後評価（直轄事業等及び補助事業等）：42件
- ・令和3年度防災・減災対策等強化事業推進費等に係る評価（補助事業等）：新規事業採択時評価31件
- ・令和5年度予算概算要求に係る評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価6件、再評価10件
- ・令和4年度補正予算に係る評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価4件
- ・令和4年度補正予算に係る評価（補助事業等）：新規事業採択時評価35件

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_04.html

5 個別研究開発課題評価

(事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式)

(1) 個別研究開発評価とは

国土交通省においては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成13年11月28日内閣総理大臣決定(その後4次に渡り改定され、現在は、平成28年12月21日内閣総理大臣決定))を踏まえ、国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめた「国土交通省研究開発評価指針」(平成14年6月制定、平成30年3月改訂)に基づいて評価を実施してきた。

個別研究開発課題の評価は、研究開発に係る重点的・効率的な予算、人員等の配分に反映させるとともに、評価結果を公表することで国民に対する説明責任を果たすことを目的として実施している。

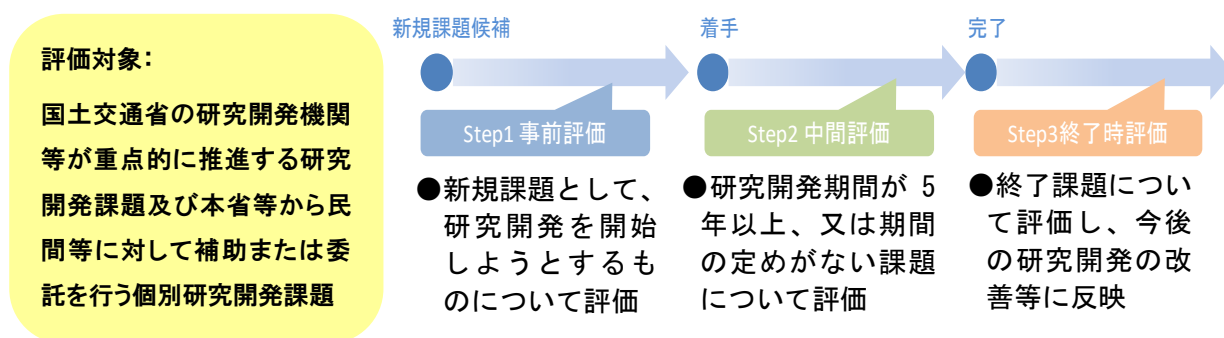
事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。中間評価は、研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。終了時評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

なお、政策評価法においては10億円以上の研究開発について事前評価を実施することが義務付けられているが、国土交通省においては金額にかかわらず評価を実施することとしている。

また、個別研究開発課題の評価にあたっては、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)を活用することとしている。外部評価においては、当該研究開発分野に精通している等、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が行われている。

個別研究開発課題評価(事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式)

研究開発課題を対象に「事前評価」「中間評価」「終了時評価」を実施。



(2) 令和4年における個別研究開発課題評価の実施結果

令和4年は、個別研究開発課題の事前評価を19件、中間評価を2件、終了時評価を38件実施し、公表した。個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000009.html

6 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

（1）規制の政策評価とは

規制の政策評価には、規制の導入段階で行う事前評価と規制の実施後に行う事後評価がある。

規制の事前評価（R I A : Regulatory Impact Analysis）は、規制の導入や修正に際し、実施にあたって想定されるコストや便益といった影響を客観的に分析し、公表することにより規制制定過程における客観性と透明性の向上を目指す手法である。

欧米など諸外国においては、規制の事前評価が 1980 年代から実施されており、既存の規制に対する見直しの動き、政策評価重視の流れの中で、「規制改革・民間開放推進 3 か年計画」（平成 16 年 3 月 19 日閣議決定）において、平成 16 年度より各府省において R I A を試行的に実施することとされ、平成 16 年 8 月 13 日に内閣府規制改革・民間開放推進室が、R I A の試行的実施に関する実施要領を定めた。

これを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成 16 年度の政策アセスメントから、規制の新設、改変（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行っており、平成 19 年 9 月までに計 27 件について実施した。

政策評価法施行令の改正により、平成 19 年 10 月から規制の事前評価が義務付けられることとなり、これを円滑かつ効率的に実施するため、その内容、手順等の標準的な指針を示す「規制の事前評価の実施に関するガイドライン」（平成 19 年 8 月 24 日政策評価各府省連絡会議了承）が策定された。

国土交通省においては、平成 19 年 10 月に基本計画の変更を行い、規制の事前評価を本格的に開始した。更に、平成 21 年 3 月に基本計画を変更し、政策アセスメントと区別し「規制の事前評価（R I A）（事業評価方式）」として位置付けるとともに、各府省に義務付けられていない事後検証を実施することとした。

さらに、平成 29 年 7 月に政策評価法に基づく基本方針が改正され（平成 29 年 7 月 28 日閣議決定）、平成 29 年 10 月より規制の政策評価として事前評価とともに事後評価が義務付けられたことから、国土交通省では、基本計画等を改正し、これまで自主的に行ってきた事後検証を、規制の事後評価として制度化した。

平成 29 年 10 月以降の規制の政策評価においては、事前評価において、規制の目的、内容、必要性を明らかにし、規制に係る費用と効果、便益の分析、代替案との比較等を行い、事後評価において、規制の導入時の必要性等が一定期間経過後も不変であるかの検証を行っている。

● 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

法律又は政令により規制の新設又は改廃を対象に「事前評価」「事後評価」を実施。

評価対象：

法律及び政令の制定・改廃
※省令等は努力義務

規制の意義：

国民の権利・自由を制限し、又はこれに義務を課するもの（規制の緩和を含む）

実施時期：

《事前評価》
法律→法律案の閣議決定前
政令→パブリックコメント手続前
（パブコメ手続対象外の場合は閣議決定前）
《事後評価》
事前評価書記載の時期

(2) 令和4年における規制の政策評価における実施結果

令和4年は、4件の法律案、8件の政令案について事前評価を行い、公表した。また、10件の法律、4件の政令について事後評価を行い、公表した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000006.html

規制の政策評価実施一覧

○事前評価

	法令案名	区分	実施日	担当部局
1	所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の一部を改正する法律案	法律	令和4年 2月1日	不動産・建設 経済局
2	宅地造成等規制法の一部を改正する法律案	法律	令和4年 2月28日	都市局
3	航空法等の一部を改正する法律案	法律	令和4年 2月28日	航空局
4	脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律案	法律	令和4年 4月21日	住宅局
5	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	令和4年 7月14日	住宅局
6	重要施設周辺及び国境離島等における土地等の利用状況の調査及び利用の規制等に関する法律施行令案	政令	令和4年 7月25日	不動産・建設 経済局
7	海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法施行令の一部を改正する政令案	政令	令和4年 8月8日	海事局
8	脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備に関する政令案	政令	令和4年 9月30日	住宅局
9	建設業法施行令の一部を改正する政令案	政令	令和4年 10月7日	不動産・建設 経済局
10	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	令和4年 10月11日	住宅局
11	港湾法の一部を改正する法律案	政令	令和4年 10月13日	港湾局
12	宅地造成等規制法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令案	政令	令和4年 11月10日	不動産・建設 経済局

○事後評価

	法令名	区分	実施日	担当部局
1	宅地建物取引業法の一部を改正する法律(平成28年法律第56号)	法律	令和4年 1月6日	不動産・建設 経済局
2	河川法施行令の一部を改正する政令(平成28年政令第366号)	政令	令和4年 1月6日	水管理・国土 保全局
3	踏切道改良促進法等の一部を改正する法律(平成28年法律第19号)	法律	令和4年 1月14日	道路局
4	港湾法の一部を改正する法律(平成28年法律第45号)	法律	令和4年 1月26日	港湾局
5	建築基準法施行令及び地方自治法施行令の一部を改正する政令(平成28年政令第6号)	政令	令和4年 1月28日	住宅局
6	住宅宿泊事業法(平成29年法律第65号)	法律	令和4年 3月1日	観光庁、不動 産・建設経済 局
7	道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律(平成27年法律第44号)	法律	令和4年 3月9日	自動車局
8	道路運送法の一部を改正する法律(平成28年法律第100号)	法律	令和4年 3月9日	自動車局
9	道路運送車両法の一部を改正する法律(平成29年法律第40号)	法律	令和4年 3月9日	自動車局
10	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令(平成28年政令第288号)	政令	令和4年 3月10日	都市局、住宅 局
11	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成28年法律第72号)	法律	令和4年 3月10日	都市局、住宅 局
12	都市緑地法等の一部を改正する法律(平成29年法律第26号)	法律	令和4年 12月14日	都市局、住宅 局
13	都市緑地法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令(平成29年政令第156号)	政令	令和4年 12月14日	都市局、住宅 局
14	海上交通安全法等の一部を改正する法律(平成28年法律第42号)	法律	令和4年 12月22日	海上保安庁

7 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

（1）租税特別措置等に係る政策評価とは

租税特別措置等に係る政策評価は、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している。

平成 22 年度税制改正大綱（平成 21 年 12 月 22 日閣議決定）において、すべての租税特別措置について抜本的に見直しを行い、その抜本的な見直しに関しては「政策評価を厳格に行う」とされたことを受け、平成 22 年 5 月に、政策評価法施行令及び基本方針が改正され、また、「租税特別措置等に係る政策評価の実施に関するガイドライン」（平成 22 年 5 月 28 日政策評価各府省連絡会議了承）が策定され、租税特別措置等に係る政策評価が導入された。

事前評価は、租税特別措置等の新設又は拡充・延長要望を行う際に実施するものであり、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等の新設又は拡充・延長要望を行う際には、必ず実施しなければならないこととされている。また、事後評価は、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る期限の定めのない租税特別措置等について、事後評価実施計画に定め実施することとしている。

● 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

租税特別措置等の新設、拡充又は延長の要望を行う際に「事前評価」を実施、既存については一定期間毎に「事後評価」を実施。

評価対象：

法人税、法人住民税及び
法人事業税に係る租税特
別措置等

事前評価

税制改正要望事項とし
て、新設、拡充又は延
長をするものについて
評価を行う。

事後評価

既存の租税特別措置等につい
て 5 年に 1 回は評価を行う。

（2）令和 4 年における租税特別措置等に係る政策評価の実施結果

令和 4 年は、令和 5 年度税制改正要望に際し、事前評価 22 件及び事後評価 1 件を実施し、公表した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000001.html

租税特別措置等に係る政策評価一覧

○事前評価

令和 4 年 8 月 30 日、31 日、12 月 2 日実施

	租税特別措置等名	担当部局
1	半島振興対策実施地域における工業用機械等に係る割増償却制度の延長	国土政策局

2	離島振興対策実施地域における工業用機械等に係る割増償却制度の延長	国土政策局
3	奄美群島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長	国土政策局
4	三大都市圏の政策区域における特定の事業用資産の買換えの特例措置の延長	国土政策局
5	関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設に係る特別償却制度の延長	国土政策局
6	長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長	不動産・建設経済局
7	土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置の延長	不動産・建設経済局
8	都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の拡充及び延長	都市局
9	特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長	都市局
10	市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長	都市局
11	自動車重量税に係るエコカー減税の延長・見直し	自動車局
12	船舶に係る特別償却制度の拡充・延長	海事局
13	海上運送業における特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長	海事局
14	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例措置(トン数標準税制)の延長	海事局
15	港湾の民有護岸等(特定技術基準対象施設)の耐震化の推進のための特例措置の延長	港湾局
16	港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換え等の場合の課税の特例措置の延長	港湾局
17	航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長	航空局
18	試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除の拡充及び延長 ※	大臣官房
19	DX(デジタルトランスフォーメーション)投資促進税制の拡充及び延長 ※	鉄道局
20	中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の特別控除(中小企業投資促進税制)の延長 ※	自動車局
21	中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の特別控除(中小企業経営強化税制)の見直し及び延長 ※	自動車局
22	CN(カーボンニュートラル)投資促進税制の拡充	鉄道局

※ 他省庁主管の租税特別措置等について、共管省庁として事前評価を実施したもの。

○事後評価

令和4年8月30日実施

	租税特別措置等名	担当部局
1	換地処分等に伴い資産を取得した場合の課税の特例(土地区画整理事業の規定による換地処分により、土地等を取得する場合)	都市局