

平成26年度取りまとめ政策レビューの取組方針

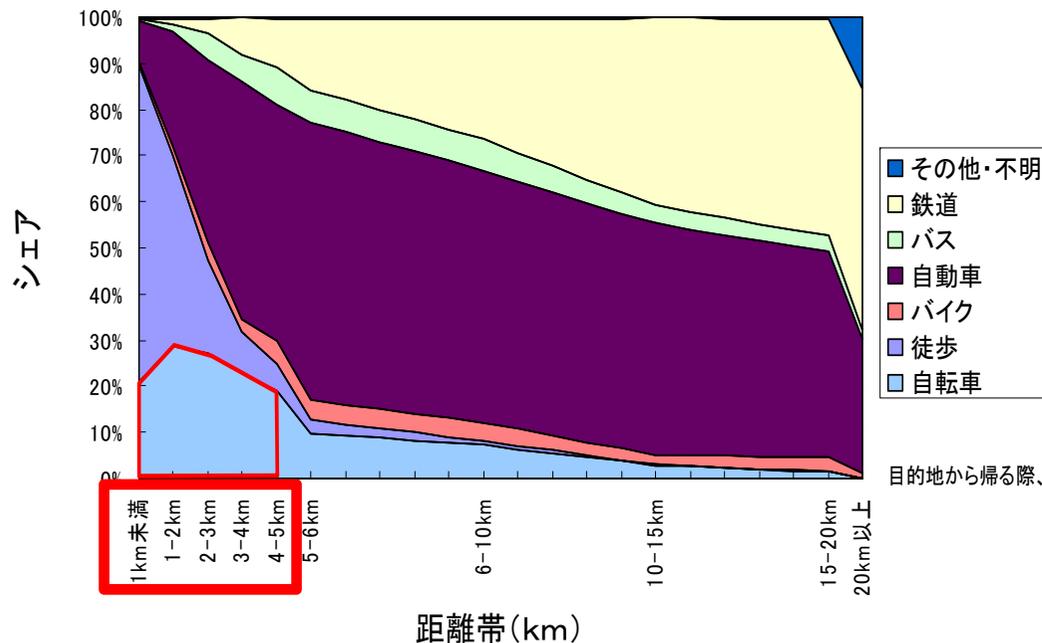
テ ー マ 名	自転車交通
対象政策の概要	自転車利用環境の創出 自転車通行空間の整備（道路管理者） ⇒ 所管省庁：国土交通省 自転車の利用促進（地方公共団体） ⇒ 所管省庁：国土交通省 等 利用ルールの徹底（都道府県警察） ⇒ 所管省庁：警察庁
評価の目的、必要性	<p>○自転車は、買物や通勤、通学などの日常生活や、サイクリングなどのレジャーにおいて重要な移動手段である。一方、自転車と歩行者の事故は過去10年間で約1.3倍に増加しており、より一層の安全性の確保が求められている。これらに対応するためには、自動車や歩行者から分離された自転車専用の通行空間を確保するとともに、利用ルールの徹底や自転車利用の総合的な取り組みによる利用促進を図ることが重要であり、自転車道、自転車専用通行帯等の整備や駐輪場の整備等の利用促進策を進めている。</p> <p>○沿道状況や交通実態を踏まえつつ、歩行者、自転車、自動車の適切な分離を図るなど、自転車通行空間の整備を推進するため、国土交通省と警察庁は、平成20年1月に全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」（以下「モデル地区」という）に指定した。モデル地区の指定から6年が経過したことから、各地域での取り組みについて評価を実施し、これらの結果を今後の自転車施策に反映させ、自転車利用環境の整備を一層推進するものである。</p>
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ○ 限られた道路空間において、如何に安全・快適な走行空間が確保されているか ○ 自転車の利用促進のため、自転車利用者のニーズに応じた取り組みが進められているか ○ 自転車の利用ルールの徹底が図られているか
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> ○ 限られた道路空間において、如何に安全・快適な走行空間が確保されているか <ul style="list-style-type: none"> <アウトプットとアウトカム> <ul style="list-style-type: none"> ・モデル地区の取り組み状況に関し、実施主体（道路管理者）に対し整備延長、事故発生状況、利用状況について調査を行い、評価を行う <地域が抱える課題に対応した工夫の創出> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間確保にあたっての課題や解決策について、先進的に整備を実施している実施主体（道路管理者）に対し調査を行い、評価を行う（交差点等歩行者と錯綜する部分での処理や、荷捌き車両が多い沿道との調整等） ○ 自転車の利用促進のため、自転車利用者のニーズに応じた取り組みが進められているか <ul style="list-style-type: none"> <アウトプットとアウトカム> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪対策やコミュニティサイクルの取組等に関し、実施主体（地方公共団体）に対し利用者ニーズに応じた整備状況、利便性の向上等について調査を行い、評価を行う <地域が抱える課題に対応した工夫の創出> <ul style="list-style-type: none"> ・商業地域等における分散的な駐輪施設整備や、コミュニティサイクルの広域的な利用等の実施にあたっての課題と解決策について、実施主体（地方公共団体）に対し調査を行い、評価を行う ○ 自転車の利用ルールの徹底が図られているか <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者に警察庁と連携した取り組みについて調査を行い、道路管理者の役割について評価を行う

自転車を取り巻く現状

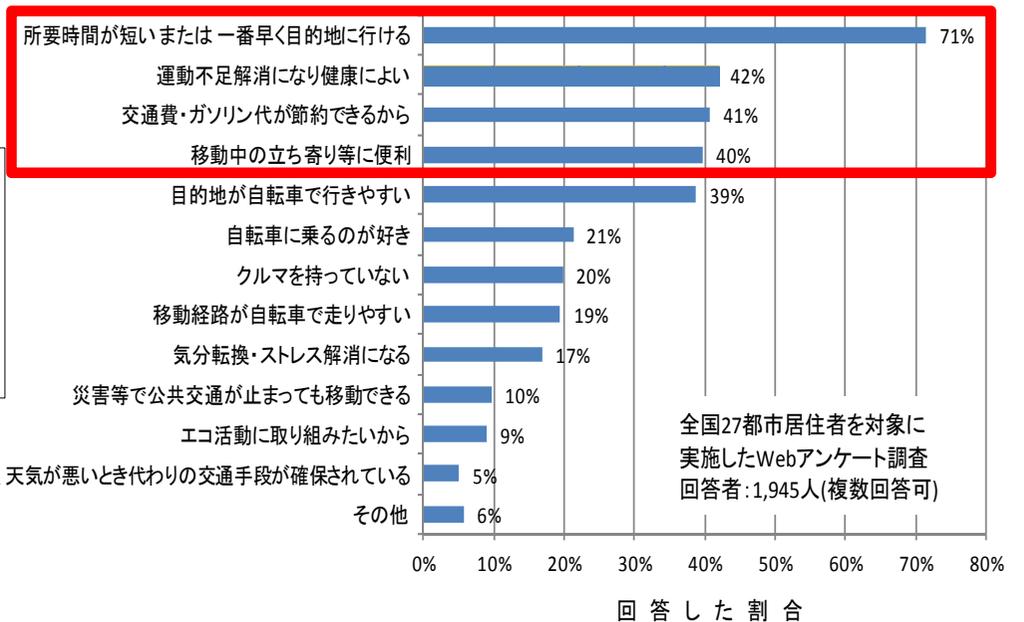
自転車は、5km未満の距離帯で交通手段の2割程度を担っており、短距離移動の重要な交通手段

自転車を利用する目的は、所要時間が短い、健康によい、コストが低い、立ち寄りが容易など多様

■ 距離帯別の交通手段別利用割合



■ 自転車を利用する理由



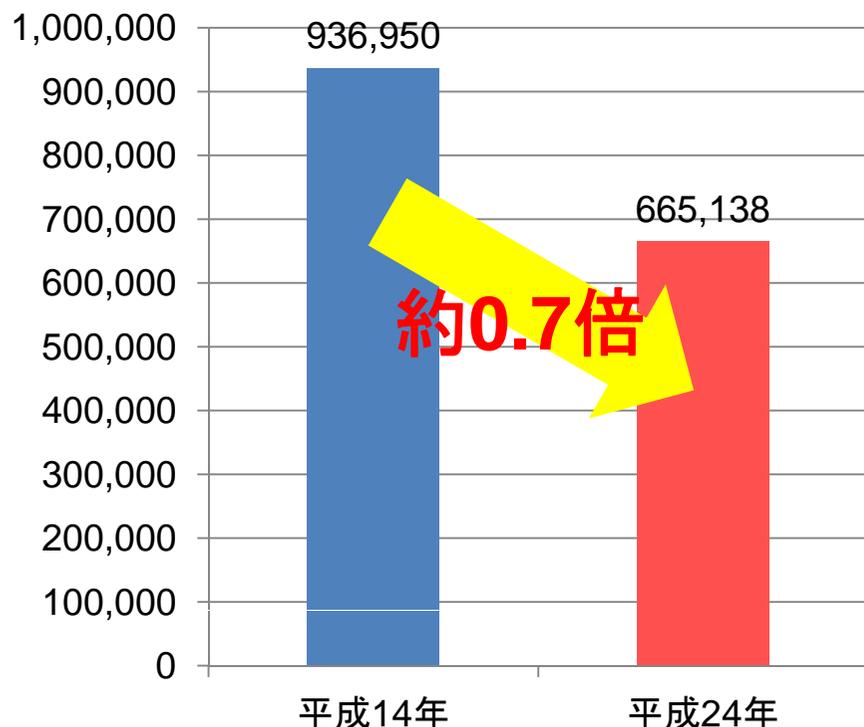
[出典: H17全国パーソン調査]

※6kmまでは1km刻み、6km以上は、5km刻みのみの集計中を直線で結んでいる。

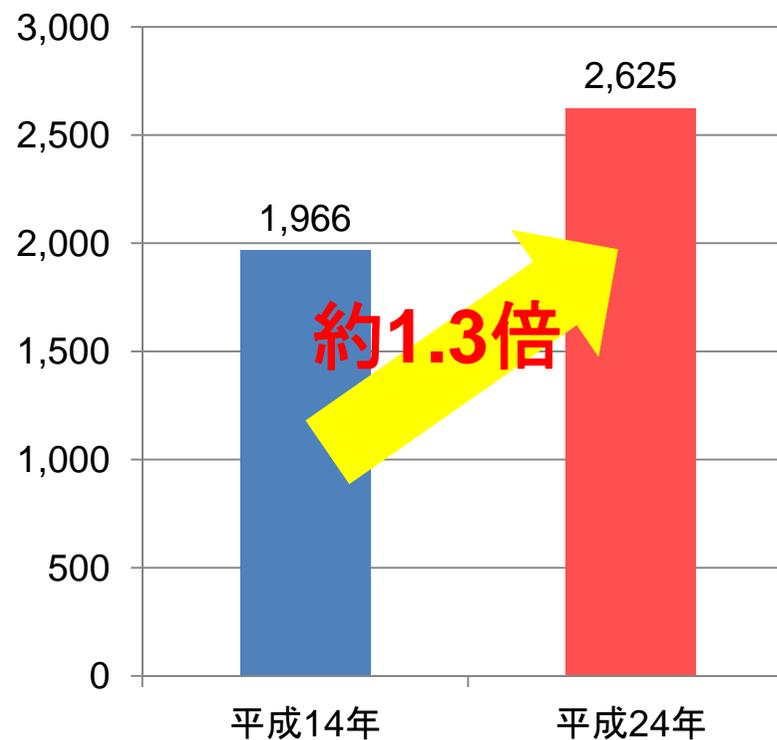
[出典: 国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出]

自転車関連の事故の状況(自転車対歩行者事故の増加)

○ 交通事故の総件数は、最近10年間で約3割減少しているが、自転車対歩行者の事故は、約1.3倍に増加。



全交通事故件数

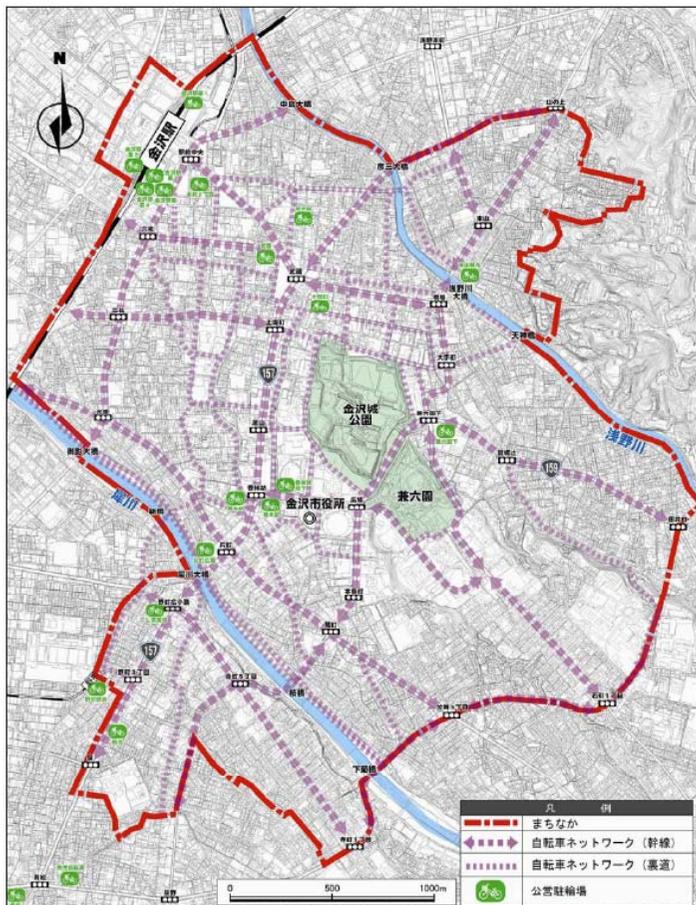


自転車対歩行者事故件数

【出典：警察庁統計】

- 自転車通行空間を、ネットワークとして機能させることが重要であり、地域の計画策定を推進。
- 車道通行を基本として、自転車道、自転車専用通行帯、車道で自転車と自動車を混在させて通行させる形態で整備

■ 自転車ネットワーク計画の例(金沢市)



【出典：金沢市まちなか自転車利用環境向上計画】

■ 自転車通行空間の整備形態

○ 自転車道

縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間。



○ 自転車専用通行帯

交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。



○ 車道 (自転車と自動車が混在)

自転車と自動車を車道で混在させて通行させる空間。

自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、ピクトグラム等を設置



■金沢市周辺の環状道路の整備状況



■交通量の変化

- ①森山
12,900→10,500台/12h
 - ②東長江(環状道路)
13,100→25,800台/12h
- ※山側幹線供用前後の交通量
供用前:H17.10~11、供用後:H18.6~7

■金沢市の自転車ネットワーク計画



【金沢市まちなか自転車利用環境向上計画】

○ 自転車通行空間の整備と併せて、利用ルールの徹底を図るとともに、駐停車・荷捌き車両対策、放置自転車対策、利用促進等の総合的な取組を実施

利用ルールの徹底(事例)

■ 利用ルールの周知



地域の住民等と連携したチラシの配布例

■ 交通違反の指導取締り



自転車に対する指導取締り状況の例

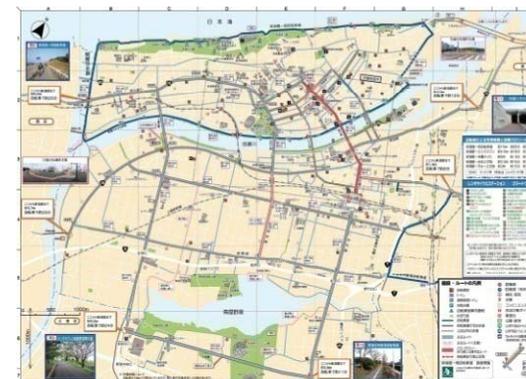
自転車利用の総合的な取組(事例)

■ 放置自転車対策



鉄道事業者と連携した駐輪場の整備例

■ 自転車の利用促進



自転車マップの作成・配布例

取り組み状況の評価

○ 歩行者の通行位置、自転車の通行位置の分離が図られた。

■ 整備後の通行空間利用率

自転車道を整備した場合

	歩道	自転車道	車道
自転車通行位置の状況	14%	84%	2%

自転車専用通行帯を整備した場合

	歩道又は 自転車歩行者道	自転車専用通行帯	車道
自転車通行位置の状況	46%	53%	1%
うち普通自転車歩道通行可 規制がなされていない路線※に おける自転車通行位置の状況	24% ^{※※}	76%	0%

※普通自転車歩道通行可規制がなされていない場合であっても、道路交通法により児童、幼児、70歳以上の高齢者及び障害者が運転する普通自転車は歩道通行が認められているほか、道路工事等で歩道を通ることがやむを得ないと認められる場合には、普通自転車が歩道通行することは可能です。

※※歩道通行が認められている者、認められていない者を区別せずに集計した数値です。

- 各整備形態において、自転車通行空間を整備した路線における1年間の自転車関連事故の発生件数は、整備前よりも減少。
- 特に、自転車道や自転車専用通行帯を整備した路線における自転車関連事故が減少。(自転車道:3割削減、自転車専用通行帯:4割削減)

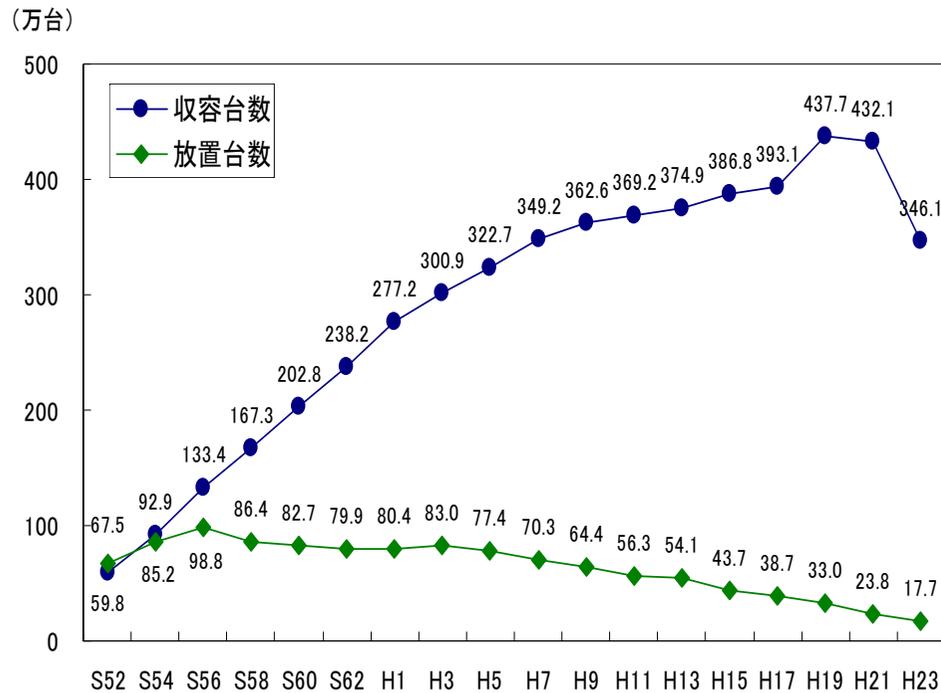
■事故件数の整備前後の比較

整備形態		整備前 (件/年・km)	整備後 (件/年・km)	増減率
自転車道		3.8	2.8	-26%
自転車専用通行帯		3.7	2.4	-36%
自転車歩行者道 (普通自転車歩道通行可)		2.7	2.4	-11%
自転車歩行者道内の 自転車通行位置の明示 (普通自転車の歩道通行部分)		3.5	3.0	-14%

駐輪台数の推移、放置自転車の利用者特性

- 駐車可能台数の増加等により、放置自転車数は減少傾向にあるが、依然として約18万台存在。
- 放置自転車の利用特性は、駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用や、買い物等の短時間利用が多い。

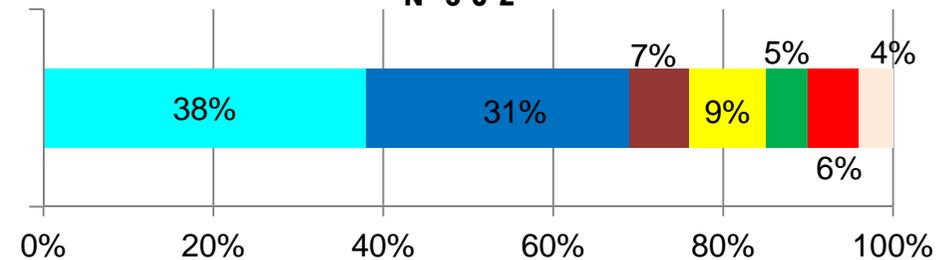
駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果 (内閣府：平成24年3月)



自転車の利用目的

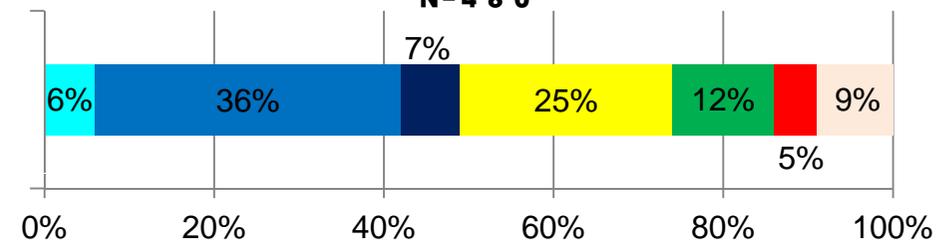
駐輪場利用者

N=502



放置自転車利用者

N=480



- 通勤・通学(公共交通端末)
- 通勤・通学(駅周辺が目的地)
- 通勤・通学(不明)
- 買い物
- 仕事
- その他
- 不明

1 自転車等駐車場の整備

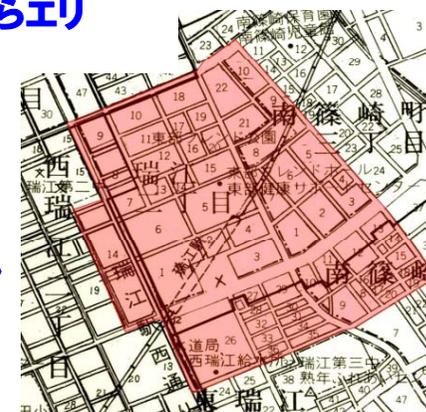
駅前広場地下を機械式駐輪場として利用
(平井駅南口駐輪場・H21年10月1日供用開始)



出典:江戸川区資料

3 放置禁止区域の拡大と撤去

従来の路線単位の指定からエリア単位での指定へ



出典:江戸川区資料

2 附置義務条例による商業施設等への自転車駐輪場の設置

…全国134都市で条例を制定

(平成24年3月)

4 自転車マナー・ルールへの向上

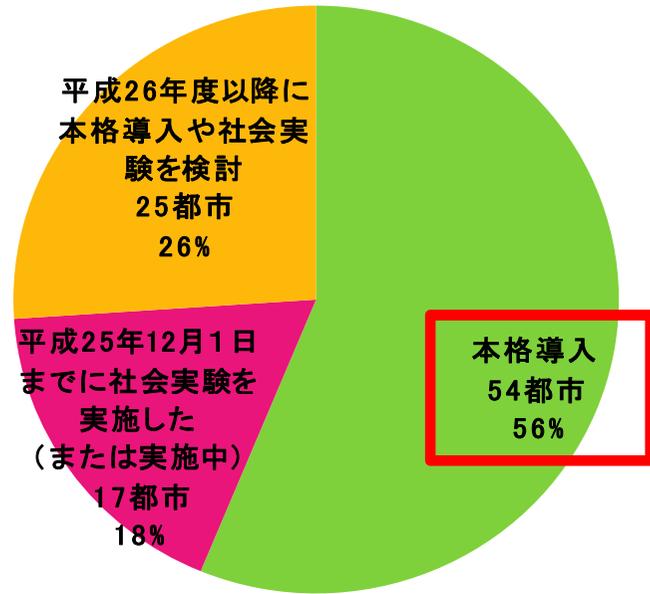


中学生による自転車
業務体験学習の様子

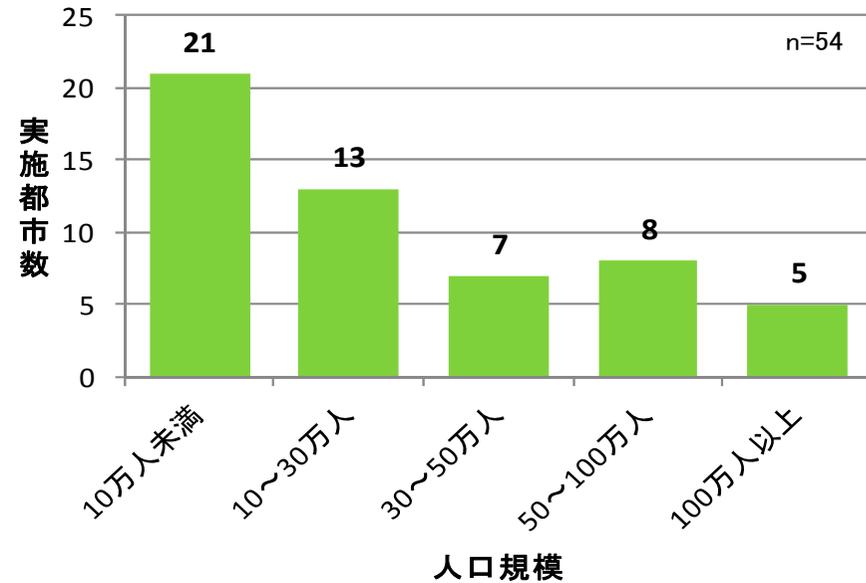
出典:江戸川区資料

○都市の人口規模によらず、全国54都市でコミュニティサイクルの本格導入が行われている。

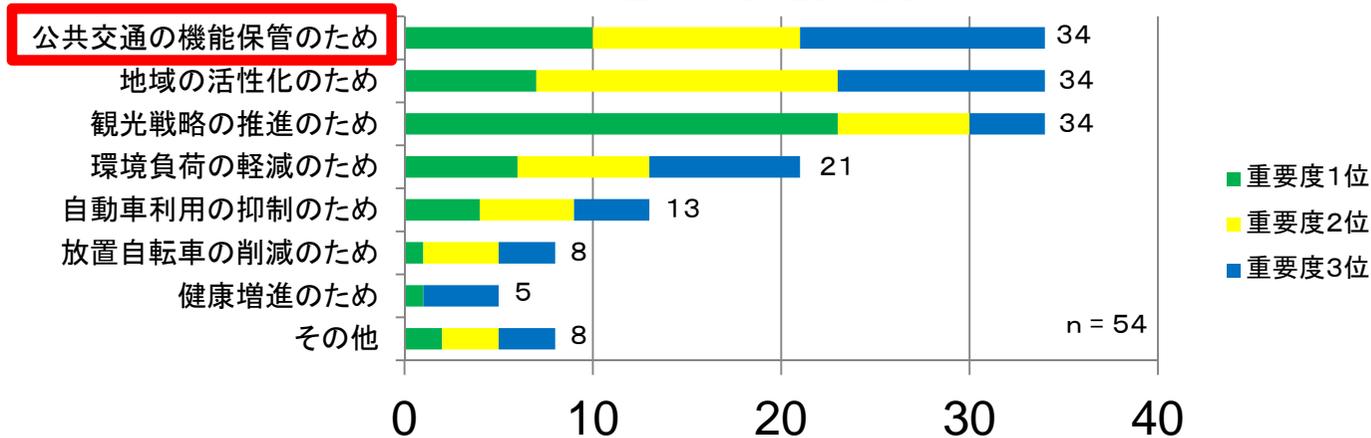
コミュニティサイクルの実施状況



コミュニティサイクル本格導入都市の人口規模



コミュニティサイクルの導入目的 (重要度上位3位までを選択)



1. 昭和40年代に自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。



2. 自転車は車両という意識の希薄化により、歩道上等で危険な自転車利用が急増し、自転車対歩行者の事故への対応が課題。



3. 平成23年10月、警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達。

○平成19年度、国土交通省と警察庁は、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定。

○平成23年度、国土交通省と警察庁は、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会を開催。平成24年4月同委員会より、「みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－」(以下、「提言」という)が両省庁に提出。

○平成24年11月、「提言」を踏まえ、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。また、国土交通省において「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」を策定。

平成26年度取りまとめ政策レビューの取組方針

資料2-⑤

テーマ名	貨物自動車運送のあり方
対象政策の概要	<p>貨物自動車運送事業については、これまで平成2年の物流二法の制定、平成14年の法改正等の規制緩和を進めてきたところ。しかしながら、近年、事業者数の増加による過当競争等の規制緩和による弊害が生じてきているとの指摘もある。このような状況下、規制緩和による弊害を解消するために、事後チェック体制の強化、参入時基準の強化、多層構造の弊害の解消に向けた適正取引の推進等の施策を進めているところである。</p> <p>※物流二法：貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法</p>
評価の目的、必要性	<p>貨物自動車運送事業は、国内貨物輸送量の約6割を担い、我が国の経済、国民生活を支える重要な輸送産業であるが、今後も国民のライフラインとしての役割を果たすためにも、規制緩和による弊害を解消し、健全な市場環境の整備を進めることが貨物自動車運送事業における課題となっている。規制緩和による弊害を解消するために、これまで、「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」の枠組み等の場での議論をもとに、市場の健全化に向けた施策を講じてきたところである。これまでに講じてきた施策の評価を行うことによって、市場環境のさらなる整備に向けた検討を行い、今後の施策の方向性に反映させる。</p>
評価の視点	<p>貨物自動車運送事業における規制緩和による弊害について、アンケート調査等をもとに調査・分析する。また、規制緩和による弊害を解消するために、これまでに講じてきた以下の施策について、その効果等を検証することにより、評価を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①参入時基準の強化 ②適正取引・安全阻害行為防止 ③適正化事業実施機関との連携強化 ④事後チェック体制の強化 等
評価手法	<p>貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査、トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議等の場における有識者等からの意見等をもとに、貨物自動車運送事業における規制緩和の弊害について調査するとともに、その解消のために講じてきた施策の評価を行うこととする。</p>
検討状況	<p>貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査を実施する予定。また、トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議等の場で有識者から意見を聴取する予定。</p>
第三者の知見の活用	<p>トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議等の場において、有識者等からの意見を聴取する予定。</p>
備考	

トラック事業のイメージについて

貸切輸送 (約6万社)

荷主



中型トラック
(4~8 t) 荷主



小型トラック
(2~4 t)

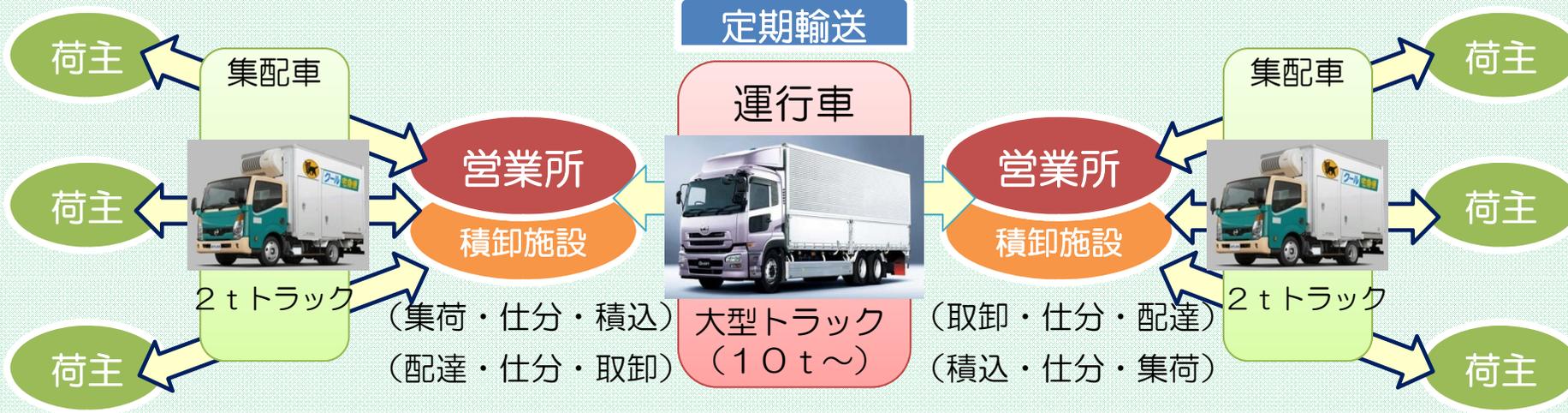
() 内は最大積載量

コンテナトレーラー



特別積合せ貨物運送 (宅配便等) (約300社)

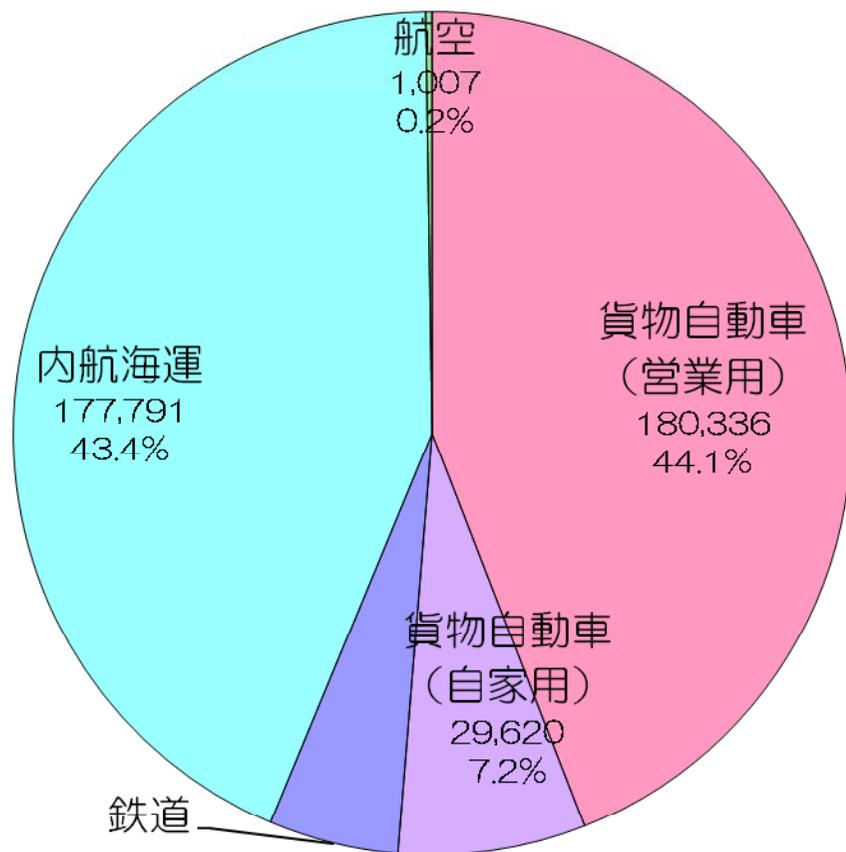
() 内は最大積載量



トラック事業の概要

営業用トラック輸送はわが国の国内物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約5割を占める（トンキロベース）。売上高約15兆円、総従業員数約140万人を占める基幹的な産業である。

国内貨物輸送量

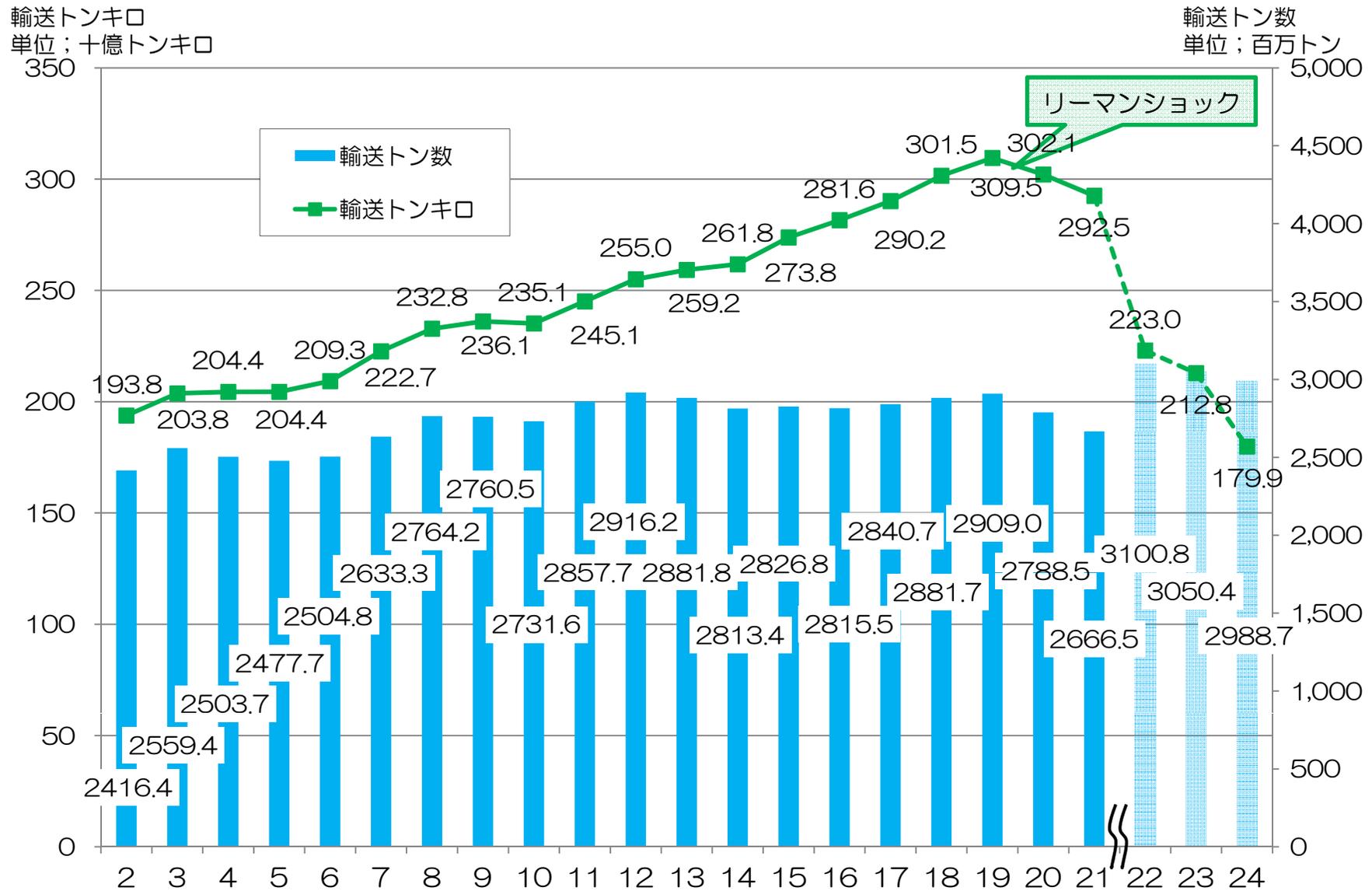


平成24年度実績
(単位：百万トン)

事業者数	62,910社
売上高	14.9兆円
総従業員数	約140万人
車両数	約107万両

事業者数、車両数：平成24年度 国土交通省調べ
売上高、総従業員数：平成23年度 国土交通省調べ
貨物軽自動車運送事業を除く。

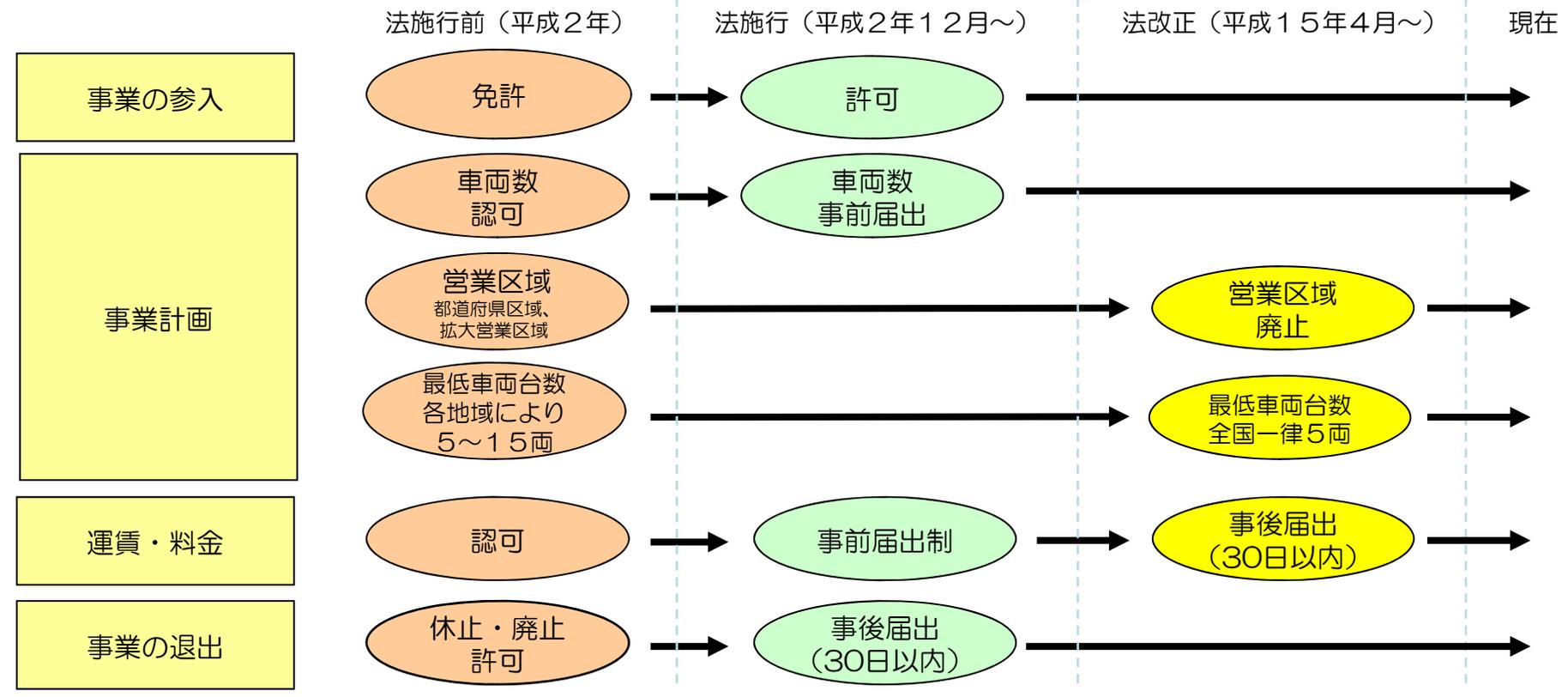
トラック輸送量の推移について



※貨物軽自動車運送事業を除く。
 ※平成22年度は、北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く。
 ※平成22年度より、統計手法が変更されたため、連続性が担保されない。

トラック事業に関する事業規制の推移

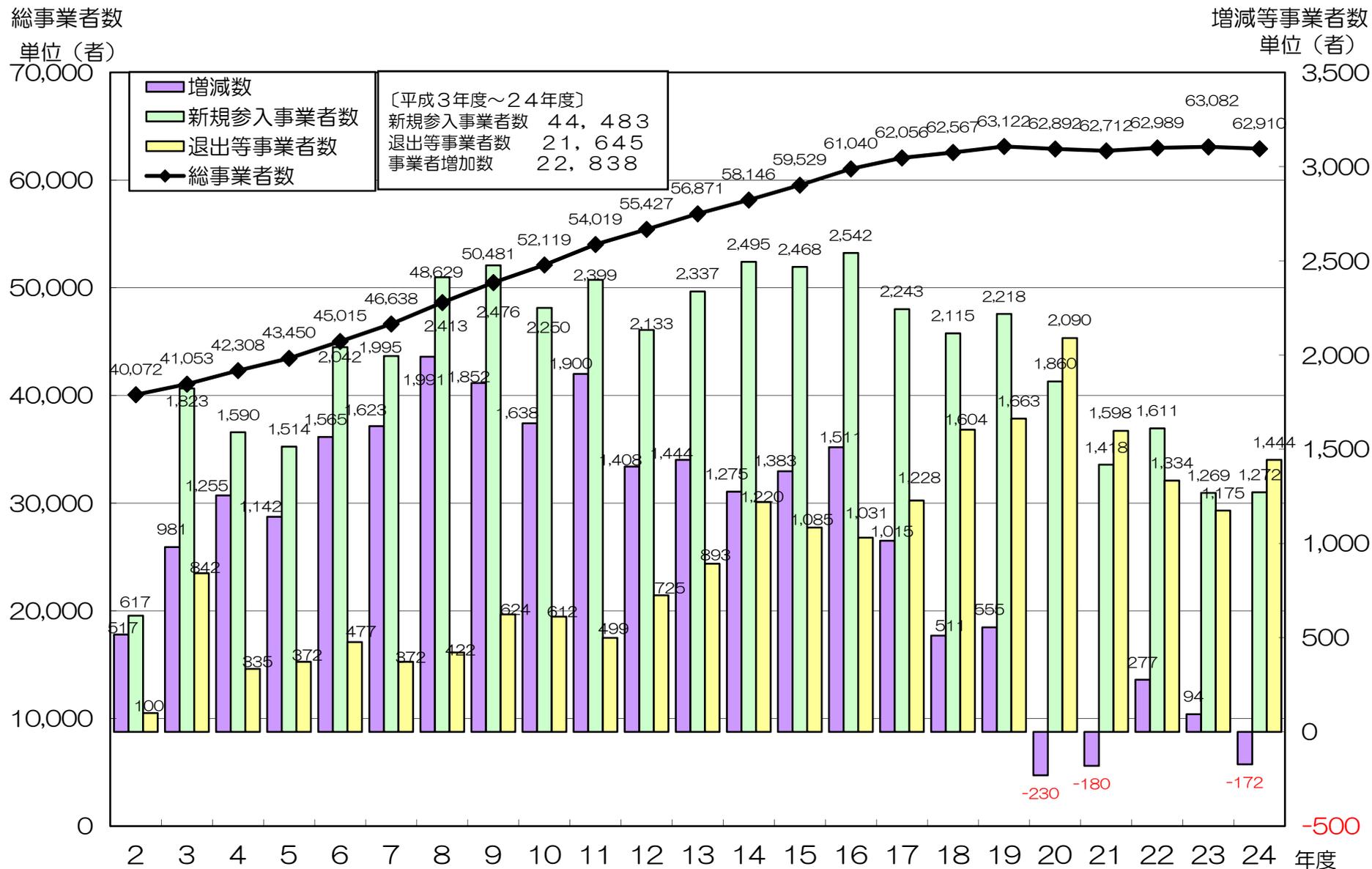
(平成 2年12月1日 貨物自動車運送事業法の施行)
 (平成15年 4月1日 改正貨物自動車運送事業法の施行)



トラック事業に関する安全対策の強化

- 平成15年 9月 大型トラックへのスピードリミッターの装着義務付け
- 平成18年 8月 行政処分の強化 (悪質違反事業者への処分の強化)
- 平成18年10月 運輸安全マネジメントの導入
- 平成21年10月 行政処分の強化 (飲酒運転、社会保険未加入、運転者への指導監督に係る処分基準の強化等)
- 平成23年 5月 安全規則の改正 (アルコール検知器の使用を義務付け)
- 平成26年11月 大型トラックへの衝突被害軽減ブレーキの装着義務付け

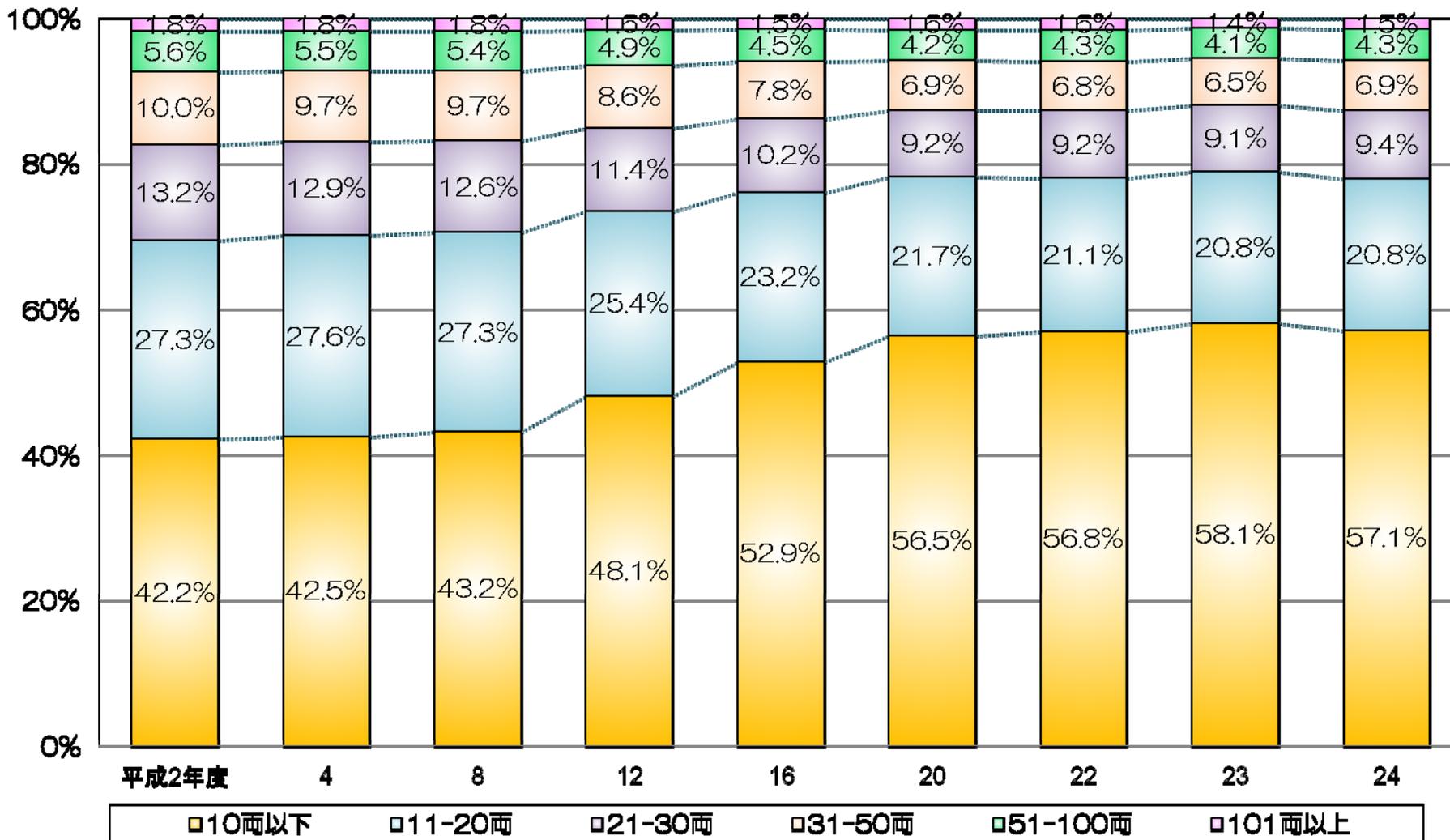
事業者数の推移について



注) 退出等事業者数には、合併、譲渡により消滅した者を含む。
 貨物自動車運送事業法は、平成2年12月1日より施行。

規模別事業者の推移について

平成2年の規制緩和時に比べ、事業者数は約1.5倍。車両規模10両以下の事業者数は、平成2年の42.2%から平成23年の58.1%（約1.4倍）まで増加したが、平成24年は57.1%に減少した。



貨物自動車運送適正化事業について

貨物自動車運送事業法に基づき、貨物自動車運送適正化事業実施機関を指定し、違法行為を行っている事業者に対する指導、順法意識の啓発、荷主に対する要請等の活動により、事業の適正化を推進。

適正化事業

平成2年12月、貨物自動車運送事業法が施行された際に導入

違法行為を行っている事業者に対する指導、順法意識の啓発、荷主に対する要請などの活動を行う事業

- ・貨物自動車運送事業法第38条により、都道府県トラック協会を地方貨物自動車運送適正化事業実施機関「地方実施機関」に指定
- ・同法43条により、全日本トラック協会を全国貨物自動車運送適正化事業実施機関「全国実施機関」に指定

民間団体の自主的な活動

事業者の意識を改善し、法令が遵守されやすい環境を整備し、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資する

適正化事業の実施体制・事業内容

全国実施機関(全日本トラック協会)

地方実施機関に対し、全国的な調整、指導員研修を行う

- (貨物自動車運送事業法第44条)
- 適正化事業の基本的指針の策定
 - 地方の連絡調整・指導
 - 指導員に対する研修
 - 秩序確立のための啓発・広報

※貨物自動車運送適正化事業対策協議会の意見を尊重
 ※国土交通省と連携

連携

地方実施機関(都道府県トラック協会)

トラック事業者への巡回指導など現場活動を行う

- (貨物自動車運送事業法第39条)
- 適正化指導員による事業者に対する指導
 - 秩序確立のための啓発・広報
 - 苦情の処理
 - 行政に対する協力

適正化指導員約400人

※地方評議委員会(諮問機関)の意見を尊重
 ※地方運輸局・運輸支局と連携

規制緩和後の変化について

平成2年の規制緩和以降、トラック業界においては、需給バランスの状況、事業者の小規模化、運賃料金の変化、不適正事業者の増大等の変化がみられる。

需給バランスの状況

- 平成2年度と平成24年度を比較すると、事業者数は約1.6倍に増大。
- 平成2年度と平成21年度を比較すると、1台当たりの輸送トンキロは増大、一事業者当たり輸送トンキロはほぼ横ばい。

事業者の小規模化

- 平成2年以降、事業者の小規模化（特に10両以下事業者）が進展。
- これら小規模事業者の経営状況についてみると、平均で営業利益は赤字となっている（（公社）全日本トラック協会調べ（平成23年度））。

運賃・料金の変化

- 運賃・料金については、ピーク時の平成4年を100ポイントとした場合、平成24年は94.7ポイントと下落。（日本銀行の統計による）。

不適正事業者の増大

- 平成9年度と平成24年度を比較すると、不適正事業者が増加傾向にある。
 - ・ 社会保険未加入：9.0%→19.4%
 - ・ 過労運転防止に係る措置の不適正：4.8%→15.8%
 - ・ 安全確保に係る指導監督不適正：26.7%→33.1%
- また、平成21年に実施した5両割れ事業者に対する集中監査によれば、監査を実施した1,018事業者中、741事業者（72.8%）に法令違反が確認された。

トラック産業を取り巻く状況の変化を踏まえ、平成22年に「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」を設置し、規制緩和後のトラック産業のあり方等について検討を進めた。

トラック産業の将来ビジョンに関する検討会

- 経済社会環境の変化（経済のグローバル化、環境対策に対するニーズ、IT・新技術の普及等）の中で、規制緩和後のトラック産業のあり方を検討。
- 平成22年3月から平成24年12月まで、計5回開催。
- 学識経験者、有識者、荷主団体、業界団体、トラック事業者、労働組合、行政等で構成（座長：野尻流通経済大学教授）。

議論の方向性

- 以下の検討課題について議論し、結論が得られたものから順次、実施。
 1. 参入時規制の強化について
（例：運行管理者制度の充実対策、参入時基準等の強化）
 2. 多層構造の弊害の解消に向けた施策について
（例：書面契約推進対策、荷主との関係に係る対策）
 3. 水平構造の改善について
（例：共同化の推進対策）
 4. 適正化事業の充実について
（例：指導業務の改善、安全性評価事業（Gマーク）の推進）
 5. 事後チェックの充実について
（例：効果・効率的監査の推進）

トラック産業に係る取組作業部会において、参入時基準の強化等5つの検討課題について対応する具体措置を抽出、検討し、結論が得られたものから順次、実施してきたところ。

検討課題	これまでに講じた施策	今後の方向性
(1) 参入時基準の強化	(1) 参入時基準の強化について以下の対策を講じた。 ① 5両未満事業者に対する運行管理者の選任義務付け。 ② 新規許可申請時等における法令試験の運用見直し及び運行管理体制の確認の強化を実施。 ③ 新規参入時の許可基準について、所要資金の見直し及び損害賠償能力の強化を実施。	(1) 参入時基準の強化 ・基準強化後の状況を注視しつつ、運用強化について検討
(2) 多層構造の弊害の解消に向けた施策	(2) 適正取引の推進等のため、以下の対策を講じた。 ① 適正な取引の確保のための努力義務、荷主からの運送状発出の原則化等を省令、標準約款で措置。 ② 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定。 ③ 荷主、元請事業者、利用運送事業者関係団体に対する協力要請書を発出。 ④ 荷主勧告制度の運用を強化。	(2) 適正取引の推進・安全阻害行為の防止 ・事業者による交渉力強化を支援 ・書面化の普及定着に向けたフォローアップを実施 ・利用運送事業者の安全阻害行為への対応策を検討
(3) 水平構造の改善	(3) 管理の受委託許可を活用した共同点呼の導入。	
(4) 適正化事業の充実	(4) Gマーク制度の普及促進に向けて、官民によるインセンティブの拡充施策として以下の対策を講じた。 ① 共同点呼の導入（再掲） ② Gマーク取得事業所に対する表彰制度の創設 (5) 適正化事業実施機関からの悪質性の高い営業所に係る国への速報制度の創設等を実施。	(3) Gマーク制度のインセンティブ拡充 ・Gマーク取得事業所に対する表彰制度の運用開始 (4) 適正化実施機関との連携強化 ・速報事案の多い小規模事業者の効果的な指導・監査に向けた対策を検討。
(5) 事後チェックの充実	(6) 悪質な違反については、処分を厳格化するなど、監査方針及び行政処分基準等の改正。	

トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会

- 「トラック産業の健全化」及び「トラック産業の活性化」の2つを柱として、今後のトラック産業のあり方について検討を進める。
- 本年3月に第1回検討会を開催。6月を目途に今後の取組の整理を予定。

検討課題

- | | |
|--|---|
| <p>(1) 「トラック産業の健全化」</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮について ② 適正運賃の収受について ③ 多層構造の適正化について ④ 新規参入時における事前チェックの強化について | <p>(2) 「トラック産業の活性化」</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 人材の確保に向けて ② 一層の社会機能の発揮について |
|--|---|

懇談会メンバー（敬称略）

1. 学識経験者

苦瀬 博 仁 流通経済大学流通情報学部 教授
 齊藤 実 神奈川大学経済学部 教授
 徳田 賢 二 専修大学経済学部 教授
 根本 敏 則 一橋大学大学院 教授

2. 有識者

秋池 玲 子 ポストンコンサルティンググループ
 パートナー&マネージング・ディレクター
 天野 真 志 読売新聞東京本社 論説委員
 森田 富士夫 物流ジャーナリスト

3. 経済団体

栗原 博 日本商工会議所 流通・地域振興部長
 根本 勝 則 一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部長

4. トラック運送業界

坂本 克 己 公益社団法人全日本トラック協会 副会長
 （一般社団法人大阪府トラック協会 会長）
 大高 一 夫 公益社団法人全日本トラック協会 副会長
 （一般社団法人東京都トラック協会 会長）
 嶋田 康 子 公益社団法人全日本トラック協会 常任理事
 （公益社団法人秋田県トラック協会 会長）
 齋藤 充 日本通運株式会社 取締役常務執行役員
 樋口 恵 一 川崎陸送株式会社 代表取締役社長

5. 労働組合

山浦 正 生 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
 山口 浩 一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

ほか、行政関係者 **1**

<目的>

▶独占禁止法及び下請法の違法行為の未然防止や燃料サーチャージ制の導入等を含め、適正取引の推進対策について、広く荷主、元請事業者、貨物自動車運送事業者等が協議していくため、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を中央及びブロック毎に設置している。

<最近の主な議論>

(1) 適正取引に向けた従来よりの議論を進化させ、平成23年度より、5つの課題「長時間にわたる手持ち時間の発生」、「契約に基づかない付帯作業の要求」、「契約書面の不交付」、「一方的な運賃減額」、「協賛金等の要請」に重点化して、パートナーシップ会議で改善方策の検討を実施中。

(2) 荷主と貨物自動車運送事業者との間の取引に係る各課題全体への改善方策として、「書面化」が極めて有効との議論が行われ、その実現に向けて調整を推進していくこととされた。

<会議開催経緯及びメンバー> (中央分)

- | | | |
|-------------|---------------------------|----|
| ・ H20. 5.28 | 第1回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 | 開催 |
| ・ H20.11.17 | 第2回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 | 開催 |
| ・ H21. 3.18 | 第3回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 | 開催 |
| ・ H21. 6.17 | 第4回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 | 開催 |
| ・ H23. 6.15 | 第5回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 | 開催 |
| ・ H24. 8. 6 | 第6回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 | 開催 |
| ・ H25. 3.27 | 第7回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 | 開催 |
| ・ H26. 1.30 | 第8回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 | 開催 |
- 議題1. 経済の好循環実現に向けた政労使の取組について
2. 書面化等適正取引推進について
3. 軽油高騰対策の推進について
4. 消費税転嫁対策について

パートナーシップ会議メンバー

- 野尻 俊明 (流通経済大学教授)
 - 齊藤 実 (神奈川大学教授)
 - 松島 茂 (東京理科大学専門職大学院教授)
 - 一般社団法人 日本経済団体連合会
 - 日本商工会議所
 - 日本チェーンストア協会
 - 日本機械輸出組合
 - 公益社団法人 全日本トラック協会
 - 一般社団法人 東京都、大阪府、富山県トラック協会
 - 日本通運株式会社
 - 全日本運輸産業労働組合連合会
 - 全国交通運輸労働組合総連合
 - 中小企業庁事業環境部取引課
 - 国土交通省自動車局貨物課
 - 大臣官房参事官 (物流産業)
- 事務局：国土交通省自動車局貨物課

政策評価会資料参考資料 (これまでに講じた施策の概要)

参入時基準の強化等について

5両未満営業所に対して運行管理者を義務付けるとともに、新規許可申請者に対する法令試験の見直し、所要資金額の確保基準の引き上げ等を実施。

1. 5両未満営業所に対する運行管理者の選任義務付けについて

平成25年3月29日公布、平成25年5月1日施行（平成25年5月1日以降、新たに5両未満となる営業所について適用）（※1）

- 貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、全ての営業所に運行管理者を1名以上選任することを義務付けることとした。（適用除外：5両未満営業所のうち、霊きゅう運送事業者・一般廃棄物運送事業者・島しょに存する事業者の営業所等）

※1【経過措置】改正省令の公布の際、現に5両未満営業所であったものは、平成26年4月30日までの間は、運行管理者の選任を義務付けないこととした。

2. 新規許可申請者に対する法令試験の見直し等について

平成25年3月4日通達発出、平成25年5月1日施行

- 新規許可申請時等に経営者等に対して実施している法令試験に関し、
 - 実施方法の見直し（同一申請者は隔月1回まで受験可能。再試験は1回に限り受験可能。→合格点に達しない場合は却下処分とする。）
 - 試験科目に、独占禁止法及び下請代金支払遅延等防止法の追加など、所要の見直しを行うこととした。
- 新規許可申請時に行っている運行管理体制の確認に関し、
 - 運行管理者の確保等の予定
 - 車庫が営業所に併設されていない場合の点呼の実施方法
 - アルコール検知器の配備に関する計画
 - 事故防止等に関する指導教育の実施方法に関する計画
 等の提出を求めることとするなど、所要の見直しを行うこととした。

3. 新規許可申請者に対する所要資金額の確保基準等の引き上げについて

平成25年10月31日通達発出、平成25年12月1日施行

- 新規許可申請時に申請者が確保すべき所要資金額に関し、「自己資金が所要資金の2分の1に相当する金額以上」としていた基準を「所要資金全額」の確保をするよう引き上げることとした。
- 新規許可申請時に事業者が加入すべき任意保険等の保険金額に関し、加入すべき任意保険等の保険金額を被害者1名につき保険金額5,000万円以上から無制限に引き上げることとした。

省令等の公布とあわせて、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の制定により、運送契約に際しての重要事項を荷主等との間で共有することをルール化するとともに、経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、通達により協力要請を実施。

1. 貨物自動車運送事業輸送安全規則（省令）の一部改正について

トラック事業者は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運送条件の変更又は運送契約によらない附帯業務に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならない、との努力義務規定を設けた。

（平成26年1月22日公布、平成26年4月1日施行）

2. 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定について

関係者の意見や実証実験の結果などを踏まえ、運送契約に際して、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての重要事項について、荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者とトラック事業者の間で書面により共有することをルール化（書面化）するべく、ガイドラインを制定し、書面化の趣旨、書面の記載事項等を明らかにした。

（平成26年1月22日策定）

3. 標準貨物自動車運送約款（告示）の一部改正について

トラック事業者と荷主との運送契約の内容について規定し、個々の運送取引の際に適用される標準貨物自動車運送約款において、荷主からの運送状の発出を原則化するとともに、事業に附帯する業務（附帯業務）の内容の明確化等を図った。

（平成26年1月22日公布、平成26年4月1日施行）

4. 荷主、元請事業者、利用運送事業者に対する協力要請書の発出について

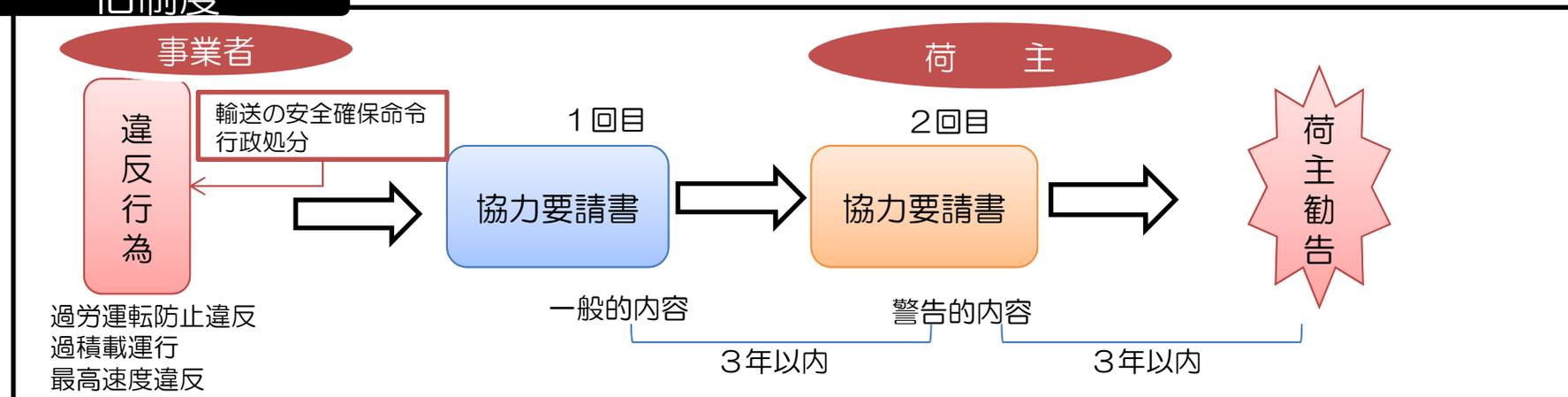
経済団体、元請事業者・利用運送事業者団体に対して、非合理的な到着時間の設定や手待ち時間の恒常的発生等の安全を阻害する行為の解消に努め、トラック事業者に対して適時適切に運送条件等に係る重要事項を書面により示す対応を実施するなど、トラック事業者との密接な連絡、協力関係の下、適切な対応に積極的に取り組まれるよう、協力要請を実施。

（平成26年1月22日発出）

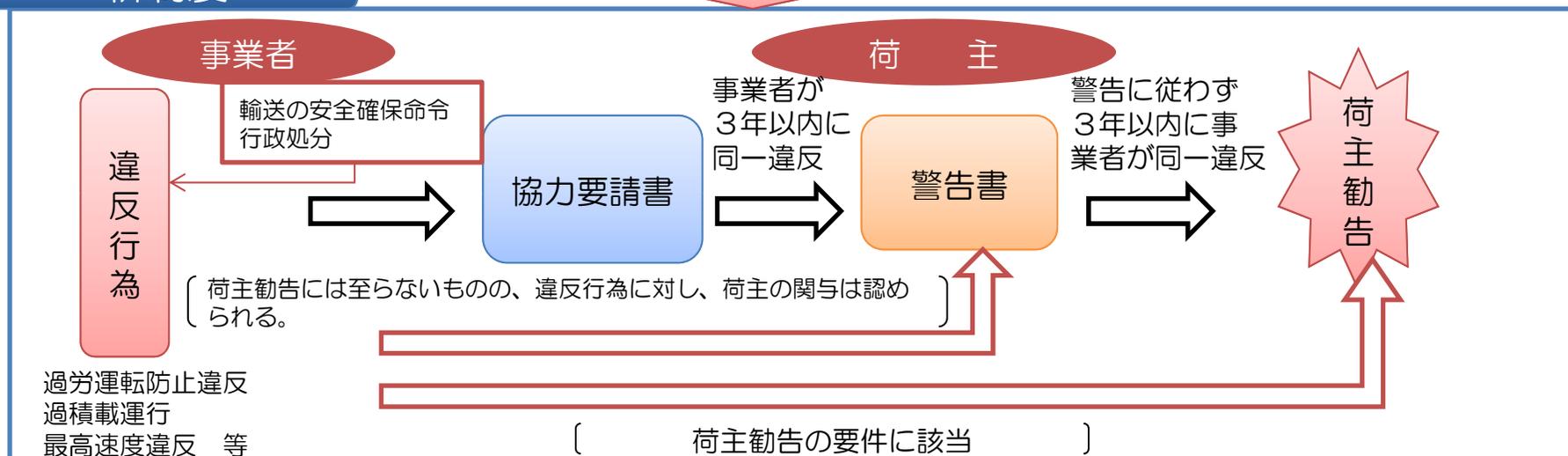
荷主勧告制度改正の概要について

貨物自動車運送事業法に基づく荷主勧告制度について、安全阻害行為を一層的確に防止するため、荷主勧告の対象とする重点的な類型等を明示するとともに、荷主勧告発動に先駆けて、「協力要請書」の発出を要件としないこととする等を措置。

旧制度



新制度



※ 荷主勧告は、関係省庁に協議の上、荷主名等を公表。

荷主勧告発動の類型等について

荷主勧告に係る端緒の類型

- 【類型1】 運送契約書等の書類や関係者の証言等から、違反行為に関し荷主の主体的な関与の疑い
- 【類型2】 同一荷主と取引のある複数の事業者が同一の違反
- 【類型3】 過去3年以内に警告書が発出されている荷主の依頼により事業者が対象違反
- 【類型4】 違反に対し、捜査機関が荷主関係者を教唆犯等で捜査
- 【類型5】 警察署長が荷主に過積載運転要求に係る再発防止命令書を発出

荷主勧告に係る荷主の行為の類型

- 違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであること
- その他違反行為が主として荷主の行為に起因するものと認められること
- 荷主が事業者に対する優越的な地位や継続的な取引等を利用し次のような行為を実行
 - 【類型1】 非合理的な到着時間の設定
 - 【類型2】 やむを得ない遅延に対するペナルティの設定
 - 【類型3】 積込み前に貨物量を増やすような急な依頼
 - 【類型4】 管理荷捌き場において手待ち時間を恒常的に発生させているにもかかわらず事業者の要請に対し、通常行われるべき改善措置を行わない場合
 - 〔 積載方法の見直し、ブースの見直し、作業マニュアル等現場改善活動、手待ち時間長時間化の際の到着時間の再設定・ルート変更等のマニュアル化、手待ち時間の実態把握や拘束時間内における作業完了等への配慮 等〕
- 【類型5】 荷主が事業者に対し、違反行為を指示、強要等

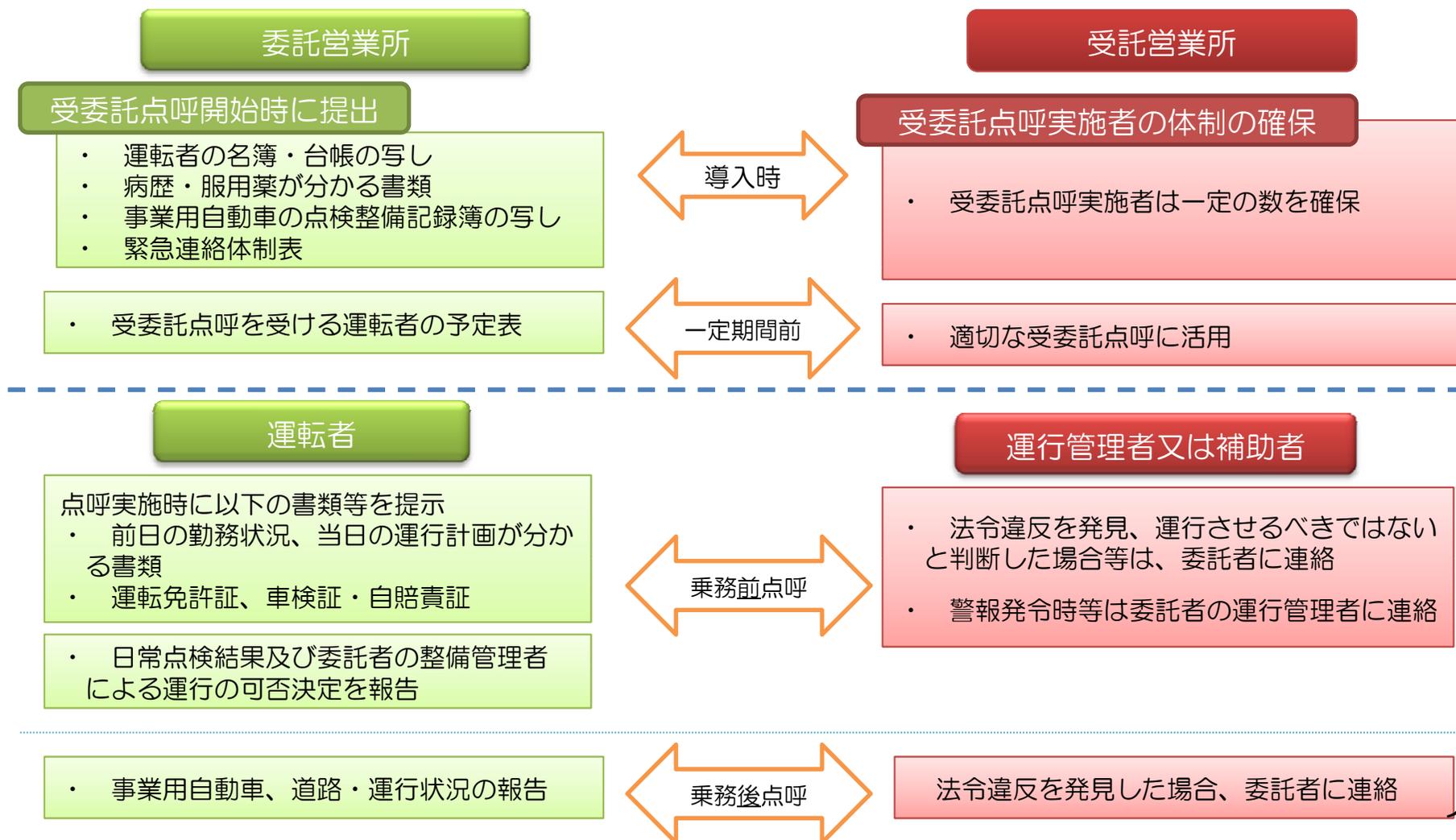
このような荷主の行為が見られた場合、個別具体の事例に応じ、荷主勧告の要件に該当するか否かを判断

※ 荷主勧告書における勧告内容のイメージ

- 【例1】 事業用自動車の運転者について、改善基準告示違反につながるような貨物の到着時間の設定を行わないよう勧告する。
- 【例2】 事業用自動車の運転者に最高速度違反を惹起させることのないよう、契約において、交通渋滞等やむを得ない事情による到着時間の遅延に対し、ペナルティを課すことをしないよう勧告する。
- 【例3】 事業用自動車の運転者に過積載運行を惹起させることのないよう、積込み前に貨物量を増やす急な依頼をしないよう勧告する。
- 【例4】 貴社管理の荷捌き場において、恒常的な手待ち時間が発生させ、事業用自動車の運転者に改善基準告示違反となるような乗務をさせないよう、事業者と協議の上、積載方法の見直し、ブースの増設等の措置を講ずることを勧告する。
- 【例5】 トラック運送事業者に対し、過積載となるような運行を指示しないよう勧告する。

受委託点呼(共同点呼)について①

小規模事業者において負担が大きい深夜・夜間の点呼について、貨物自動車運送事業法第29条に基づく管理の受委託を活用して、共同点呼を導入することにより、トラック事業における輸送の安全の確保及び経営環境の改善のための共同化を推進。



トラック事業における共同点呼について

国土交通省においては、トラック事業における輸送の安全の確保及び経営環境の改善のため、共同点呼（受委託点呼）制度を導入します。

トラック事業の共同化は、これまでも様々な取組が見られました。経営環境の更なる改善のため、中小事業者を中心にニーズの強い共同点呼の導入を進めます。

これまでの共同化の例



共同点呼のイメージ



※共同点呼の受託者は、安全性優良事業所であること、委託者は、安全性優良事業所又は重大事故及び行政処分（点呼実施違反）が3年間ない事業者であることが必要です。

点呼の重要性

トラック運送は、国の隅々まで物資を運ぶことから、国民生活や産業活動を支える「国の血液」とも言われる重要な産業です。

この重要な産業においても「輸送の安全」が第一であることは言うまでもありません。トラック運送業務は、その性格上、事業者や運行管理者の目の届かないところで行われることから、ドライバーと顔を合わせる時間も限られています。この限られた時間を最大限活用して、安全運行に必要な確認・指示やアドバイスを行う場が「点呼」です。「点呼」は「安全運行の最後の砦」。トラック事業における運行管理の中で最も重要な業務であり、これを確実に実施しなければ、「輸送の安全」が確保できません。

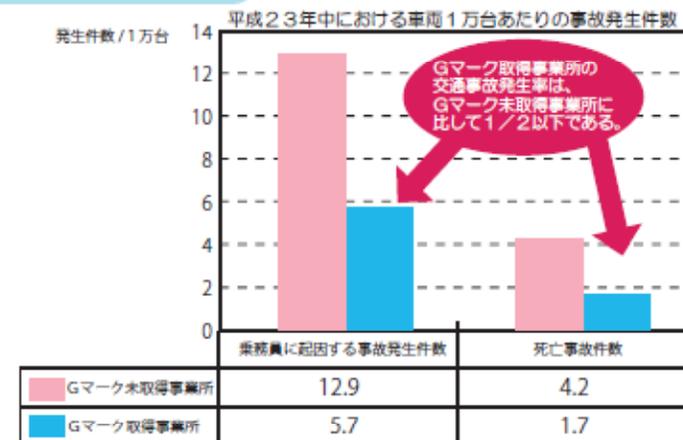
安全性優良事業所とは（Gマーク事業所）

利用者が安全性の高い事業者を選びやすくするための観点から、輸送の安全に積極的に取り組んでいる事業者を認定する制度です。

国土交通大臣が指定した全国適正化実施機関が38の評価項目を設定し、同機関内に設けられた安全性評価委員会に諮り認定されています。



Gマーク事業所の安全性



※「乗務員に起因する事故」とは、事故原因が「運転不良」と「健康状態」に該当する事故をいう。

出典：国土交通省自動車局貨物課

Gマークについて、詳しくは下記アドレスまで
<http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html>

背景

Gマーク制度(安全性優良事業所認定制度)については、大手のトラック運送事業者の多くが取得済みとなった近年では、申請件数が鈍化しており、今後、中小事業者の取得にも焦点をあて、一層のインセンティブをもって、その取得を促し、Gマークの普及を図ることにより、トラック業界の安全の増進、信頼の増大を図っていく必要がある。

将来ビジョン検討会の取組作業部会における業界の健全性の確保という論点において、悪質な違反行為を行う事業者の処分の強化を図ることと相まって、良質な事業者に対し国としても一定の評価を付与していくことも重要な課題であるとされ、自動車局として表彰制度を創設することとする。

表彰制度の骨子について

トラック協会によって審査基準の策定、認定などが行われるGマーク事業所について、さらに一定の高いレベルにある事業所について具体的な表彰基準に基づき、毎年度表彰を実施。

◆表彰者及び表彰対象者について

地方運輸局長表彰	運輸支局長表彰
Gマークを連続して10年以上取得していること	Gマークを連続して10年以上取得していること
表彰日前まで重大事故を惹起せず、かつ、行政処分を受けていないこと	表彰日前まで重大事故を惹起せず、かつ、行政処分を受けていないこと
運転者教育が2ヵ月に1回程度実施され、ISO基準などの国の基準を超える教育が実施されていること	運転者教育が定期的に行われていること
デジタコと又はドラレコが装着されていること (配置車両の100%)	デジタコと又はドラレコが装着されていること (配置車両の90%以上)
荷主からの表彰、安定的な財務基盤の確保、又は、輸送の安全に係る表彰を受けていること	荷主からの評価、安定的な経営の確保、又は、運転記録証明書による運転者への指導が行われていること

◆実施時期について

平成26年度の運輸支局長表彰から実施。

(参考) 対象事業所数

運輸支局長表彰 . . . 約1400事業所

適正化事業実施機関からの速報制度について①

平成25年
10月1日から

適正化事業実施機関からの通報の在り方を改正し、
悪質な違反は運輸支局に速報されます！！

平成25年3月29日 通達 発出

適正化事業実施機関とは、貨物自動車運送に係る輸送の安全のため、事業者に対する巡回指導、広報啓発、安全性優良事業所（Gマーク事業所）の認定などを行う民間の機関です（法に基づき都道府県トラック協会が指定されています）。
従来、この機関が巡回指導において違反行為を確認した場合は、適正化事業指導員が改善指導を行い、事業者による改善措置を促すことを基本としていました。
平成25年10月1日からは、点呼を全く実施していない、運行管理者が全く存在していないなどの重大・悪質な法令違反状態を適正化事業指導員が確認した場合においては、運輸支局に速報するよう適正化事業実施機関に指示しました。
その他、下記の事例についても、運輸支局に通報するよう指示しています。
事業者におかれましては、この制度を理解した上で、法令を遵守し輸送の安全の確保に心がけて下さい。



運輸支局への通報

速報事案

裏面参照

速やかに通報

定期報告事案

- ① 巡回指導評価がEで、3月以内に適正化事業実施機関に対し改善報告が行われない営業所
- ② 巡回指導評価がEで、改善報告は行ったが一部に未改善が見られ、再度の巡回指導において当該違反の改善が見られない営業所
- ③ 巡回指導を拒否した営業所
- ④ 社会保険等未加入の営業所

改善報告
確認後、
定期報告

巡回指導で確認
したら定期報告

定期的に報告



相談事案

- ① 名義貸し、白トラ利用等悪質であり、かつ、構成要件該当性の判断が困難な法令違反について疑いが認められる営業所
- ② 記録の改ざんが疑われる営業所
- ③ 巡回指導評価がDで、3月以内に適正化事業実施機関に対し改善報告が行われない営業所

疑いが高い
場合は即相談

改善報告確認
後、相談

定例会議で相談

適正化事業実施機関からの速報制度について②



速報事案の概要



【速報対象違反項目】

点呼を全く行っていない

運行管理者
整備管理者
が全くいない

定期点検未実施

【速報の具体的な要件】

- ① 点呼の実施記録が保存されていない
- ② 点呼の実施記録に係る帳簿に記載が全くされていない

- ① 選任されている運行管理者が全くいない
- ② 選任されている整備管理者が全くいない
- ※ それぞれの資格者がいても、法令に基づく届出がされていない場合は、速報の対象となります。

- ① 定期点検整備記録簿が保存されていない
- ② 定期点検整備記録簿に記載が全くされていない

速報

運
輸
支
局

※ 「記録をしていないことは、実施をしていない疑いがある」と判断され、速報の対象となります。



監査方針・行政処分等の基準に係る通達を下記のとおり改正し、悪質な法令違反の疑いがある事業者に対して優先的・集中的に監査を実施し、当該違反が確認された場合には事業停止とする等実効性のある処分を実施。

監査方針

平成25年
10月1日施行

1. 悪質な事業者に対する集中的な監査実施
 - ・ 監査端緒の充実を図りつつ、違反歴等の当該事業者に関する情報等を適切に把握し、**重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施**
 - ・ このため、各種通報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者及び**継続的に監視していく事業者のリストを整備**
2. 街頭監査を新設
 - ・ バス分野を念頭に**街頭監査を新設**
 - ・ 利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バスの発着場などにおいて、交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の**運行実態を点検**

行政処分等の基準

平成25年
11月1日施行

1. 悪質・重大な法令違反の**処分を厳格化→事業停止（30日間）**
 - ※処分厳格化により新たに追加された事業停止（30日間）については、平成26年1月1日から適用
 - ・ 運行管理者の未選任（現行：40日車）
 - ・ 整備管理者の未選任（現行：40日車）
 - ・ 全運転者に対して点呼未実施（現行：点呼未実施率50%以上、40日車）
 - ・ 監査拒否、虚偽の陳述（現行：60日車）
 - ・ 名義貸し、事業の貸渡し（現行：60日車×違反車両数）
 - ・ 乗務時間の基準に著しく違反（現行：120日車）
 - ・ 全ての車両の定期点検整備が未実施（現行：20日車×違反車両数）
 2. 事業停止後も引き続き法令違反の改善なし→**許可取消**
 3. その他、**記録類の改ざん、交替運転者の配置違反、日雇い運転者の選任等→処分量定の引き上げ**
- ・ **軽微な法令違反の対象を拡大→文書警告**
記録の記載不備については、違反件数の多寡によらず文書警告（行政指導）
- ・ **運行管理者資格者証返納命令の厳格化**
返納命令の適用事項を見直し、運行管理者の名義貸しの禁止を明示等

国土交通省政策評価基本計画

平成26年3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 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	各局等の役割	17
2	政策統括官（政策評価）の役割	17
3	政策レビュー等に関する検討会	17
4	公共事業評価システム検討委員会	17
XII その他政策評価の実施に関し必要な事項		17
1	施策等の特性を踏まえた運用	17
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	18
別紙 政策目標及び施策目標		19

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 26 年度から平成 30 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、効率性、有効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 323 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

対象となる施策について、関連指標（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）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。

オ 改善方策の実施状況を把握する。

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）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、意見を聴き、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)を実施する場合には、その他評価の実施や指標の設定等に当たっては、専門的な学識経験等を有する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 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(政策評価の実施状況等の概要を明示したもの)

政策評価に関連する上記に掲げる以外の情報(評価方法や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 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 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(政策評価担当)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(政策評価担当)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り組む。

1 各局等の役割

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

2 政策統括官（政策評価担当）の役割

政策統括官(政策評価担当)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(政策評価担当)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。

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」を開催する。検討会においては、政策レビューのテーマのほか、各テーマの具体的な評価方針及び手順について検討するとともに、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。

4 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。)を置く。検討委員会においては、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、必要に応じて、検討委員会の下で事業特性に応じた部会を置き、評価の適正化に関する検討を行う。

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確かな検討の実施、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

○政策目標（アウトカム）	
○施策目標（評価の単位）	
○暮らし・環境	
I	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
II	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
III	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	
IV	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
V	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	
VI	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
VII	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
VIII	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
IX	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 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る
○横断的な政策課題	
X	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
XI	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
XII	国際協力、連携等の推進
	43 国際協力、連携等を推進する
XIII	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

政策チェックアップの見直しについて

現 状

国土交通省では、目標管理型政策評価(政策チェックアップ)として44施策目標及び183業績指標(※各施策目標のもとに複数の業績指標を設定)について、前年度の実績値等により事後評価を毎年度行ってきたところ。

(1)ガイドライン作成の経緯

経済財政諮問会議(H25.5.20)において新藤総務大臣より「評価基準の標準化」、「重点化による質の向上」の取組が提案され、総務省政策評価分科会での議論も踏まえて、各行政機関における評価の標準的な指針を示す「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」(H25.12.20政策評価各府省連絡会議了承、以下「ガイドライン」という。)により、政府全体として共通の評価基準(評価の標準化)が決定された。

(2)ガイドラインの内容

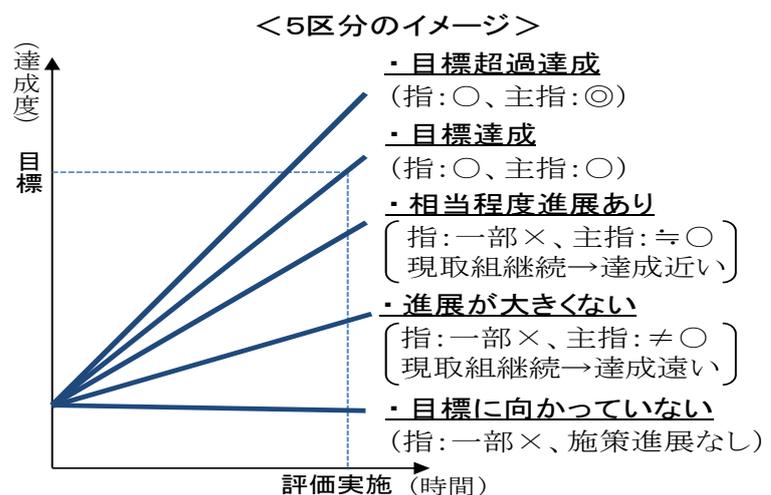
目標管理型政策評価(政策チェックアップ)については、以下の通り、取り扱うこととなった。

標準化

各府省共通の5区分により、施策の進捗状況を横断的かつ分かりやすく把握することが可能に

【1】施策目標の評価について 評価基準を5区分に標準化

- 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



指…測定指標

主指…主要な測定指標

○…達成

◎…大幅に上回って達成

×…未達成

≒○: 達成に近い未達成

≠○: 達成に近くない未達成

【2】評価実施サイクル

- ①毎年行っている評価について、業務量、緊急性等を勘案した周期で行う
- ②基本計画期間(3~5年)内に少なくとも一度は行う
- ③評価を行わない年度においては、モニタリング(業績指標の実績値等の公表)を行う

(3)国土交通省における具体的対応

既に全44施策について定量的な業績指標を設定している国土交通省では、政策チェックアップについて大幅な本質的変更は不要であるが、ガイドラインを踏まえた所要の技術的修正等について、以下の通り検討を進める。

【1】国土交通省の評価方法 従前の施策目標の評価方法

- ①「順調である」
業績指標のA評価が8割以上(最も重要な業績指標がA以外である場合等についてはこの限りでない)
- ②「おおむね順調である」
A評価が8割未満5割以上
- ③「努力が必要である」
A評価が5割未満

新たな施策目標の評価方法

- 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

今後の具体的検討事項

- ・評価区分の精緻化の前提となる業績指標自体の改善案を政策統括官(政策評価担当)が示し、より適切な指標とすることを検討
 - ・施策目標について政府全体として共通の評価区分を導入し、従前より複雑化され、測定指標(=業績指標)は、目標が達成されたか、達成されなかったかを記入するとされたことから、業績指標の記号番号表示について、簡素化を検討。
 - ・どの程度で「目標を大幅に上回って達成された」とするか等の例示や目安を示すことを検討 等
- 個別指導や9月の政策評価会等で意見を伺いながら検討。

【2】国土交通省の評価実施サイクル

国土交通省の政策チェックアップについては、従来は毎年度実施してきたところではあるが、

- ①政府方針(「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」H25.12.20政策評価各府省連絡会議了承)
 - ②評価ノウハウの継承の観点
 - ③他省庁の動向(2~3年毎が多い見込み)
- を踏まえ、国交省としては原則2年毎にとりまとめる方向。

【スケジュール】

- H26.3末 評価実施サイクルを決定(平成26年度国土交通省事後評価実施計画の変更)
- H26夏 モニタリング実施(業績指標のH25度実績値等を公表)
- H27夏 評価書のとりまとめ(業績指標のH25度及びH26度実績値をもとに施策目標の5段階評価を行う)
- H28夏 モニタリング実施

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

本ガイドラインは、目標管理型の政策評価（注）の実施に当たっての基本的考え方、実施内容等を明確化し、各行政機関における取組の標準的な指針を示したものである。

本ガイドラインについては、各行政機関の取組の進展等を踏まえ、必要に応じ、目標管理型の政策評価の改善及び充実のため、所要の見直しを行う。

（注）「目標管理型の政策評価」とは、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）第 6 条第 2 項第 6 号に定める「事後評価の対象としようとする政策」に係る評価のうち「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。）の別紙に定める実績評価方式を用いた政策評価及びあらかじめ設定された目標の達成度合いについて評価する内容を含む、いわゆる「施策」レベルの政策の事後評価をいう。

記

1 実施に当たっての基本的考え方

目標管理型の政策評価の実施に当たっては、政策インフラとしての利便性を向上させる観点から、政策の目的、目標、達成手段等から成る政策体系を明確化した上で、目標の達成度合いについて各行政機関共通の標準的な表示方法を用いて行うものとする。あわせて、政策の見直しにより貢献していく観点から踏み込んだ評価を実施する取組を進め、また、評価作業の効率化に努めるものとする。

2 事前分析表の作成

(1) 趣旨

目標管理型の政策評価においては、目標を適切に設定することが重要である。その上で、目的、目標（指標）、それらの達成手段、各手段がいかに関目標等の実現に寄与するか等に係る事前の想定が明確でなければ、事後において当該想定を検証し、政策の改善に反映させていくことが困難となる。逆に、事前の想定が明確であれば、当該想定を検証する事後の評価の簡素合理化を図っていくことも可能となり得る。

評価対象となる施策レベルの政策について、要するコスト（予算・決算情報）とともに、上記のような事前の想定を分かりやすく重要な情報に焦点を絞った形であらかじめ整理、公表し、事後に実績を踏まえて検証していくことは、各行政機関の政策体系の一層の明確化、外部検証の促進、各行政機関の長等によるマネジメントの強化等に有効と考えられる。

これらの事前の想定を明示するに当たっては、使いやすく分かりやすいものとしていくことに加えて、国民への説明責任を徹底するため、各行政機関間の統一性・一覧性の確保を図ることが必要であることから、各行政機関は、別紙1の様式を基本として、評価対象となる施策ごとに毎年度事前分析表を作成するものとする。

なお、評価の対象となる施策の特性や予算の構成等により、下記の場合など当該様式に修正を加える必要がある場合は、当該様式の要素を盛り込んだ上で、統一性・一覧性の確保に留意しつつ修正を行い作成するものとする。

- ・従前からの評価との連続性の確保や評価結果の活用等のため、当該様式で定められた事項名とは異なるものを併記することが適当な場合
- ・記載内容を分かりやすくする等のために、当該様式の記載事項の他に必要な情報を記入する欄を追加する場合（なお、記入すべき情報の分量が多く統一性・一覧性が著しく損なわれるおそれがある場合は、別紙に記入するなど適宜工夫するものとする。）
- ・評価対象施策の位置付けの明確化等のため、各行政機関の政策体系の整理に対応した構成とすることが適当な場合

(2) 事前分析表の作成対象等

事前分析表の作成対象は、目標管理型の政策評価を実施する全ての施策とする。

(3) その他

作成した事前分析表については、公表するとともに、総務省行政評価局に

送付するものとする。

3 評価書の統一性・一覧性の確保及び評価書の活用

(1) 統一性・一覧性の確保

目標管理型の政策評価に係る評価書（以下「評価書」という。）についても、使いやすく分かりやすいものとしていくことに加えて、国民に対する説明責任を徹底するため、各行政機関間の統一性・一覧性の確保を図ることが必要であることから、各行政機関は、別紙2の様式を基本として、評価対象となる施策ごとに評価書を作成するものとする。その際、施策ごとの目標達成度合いについては、各行政機関共通の区分として、「目標超過達成」、「目標達成」、「相当程度進展あり」、「進展が大きくない」、「目標に向かっていない」の5段階区分を適用し、明示する。

なお、評価の対象となる施策の特性や予算の構成等により、下記の場合など当該様式に修正を加える必要がある場合は、当該様式の要素を盛り込んだ上で、統一性・一覧性の確保に留意しつつ修正を行い作成するものとする。

- ・測定結果の分析を踏まえた区分など、従前からの評価との連続性の確保や評価結果の活用等のため、当該様式で定められた事項名とは異なるものを併記することが適当な場合
- ・記載内容を分かりやすくする等のために、当該様式の記載事項の他に必要な情報を記入する欄を追加する場合（なお、記入すべき情報の分量が多く統一性・一覧性が著しく損なわれるおそれがある場合は、別紙に記入するなど適宜工夫するものとする。）
- ・評価対象施策の位置付けの明確化等のため、各行政機関の政策体系の整理に対応した構成とすることが適当な場合

(2) その他

評価書については、原則として8月末を目途に作成、公表し、総務省行政評価局に送付するものとする。

その際、基本方針I 9(2)にいう窓口において、当該評価書に関する外部からの意見・要望を受け付け、寄せられた意見・要望については関係する部局等で適切に活用するものとする。

また、評価対象施策の改善・見直し等に資するため、評価書の積極的な活用を図るものとする。

4 政策の見直しに資する踏み込んだ評価の推進

各行政機関は、政策の見直しにより貢献していく観点から、下記の点に踏み込んだ総括的な評価を行う。その際、毎年行っている評価について、業務量、緊急性等を勘案した周期で行う（基本計画期間内に少なくとも一度は行う。）こととする一方で、評価を行わない年度においては、あらかじめ設定した目標等の達成度に関して毎年度実績の測定（モニタリング）を行うといったメリハリのある対応等により、評価作業の効率化に努めるものとする。

- ・想定していなかった外部要因や、目標に掲げられなかった費用等の要素についての分析
- ・事前分析表に掲げた達成手段が、当該施策目標へ有効かつ効率的に寄与しているかについての検証
- ・設定していた目標の妥当性と必要な見直し、新たな目標設定の在り方
- ・施策の実施に当たって、目標を達成しなかった原因の分析や、目標達成に効果のあった取組や工夫等、以後の施策の企画立案、実施に活用すべきこと

上記の総括的な評価を行わない年度においてモニタリングを行う場合においては、各行政機関は、事前分析表（別紙1の様式）に記入することを基本とする。

なお、モニタリングの結果、総括的な評価の必要があると認められる場合には、当該年度において総括的な評価を行う。

5 政策評価と行政事業レビューとの連携の確保について

(1) 政策評価と行政事業レビューの相互活用

各行政機関は、施策と当該施策を構成する事務事業に係る状況を一体的に把握し、政策の見直し・重点化、予算の縮減・効率化等に資するため、目標管理型の政策評価の実施に当たって、5(2)及び(3)に掲げる取組を通じ、行政事業レビューとの間で情報等の相互活用を図るものとする。

(2) 施策と事務事業との対応関係の整理

各行政機関は、施策と当該施策を構成する事務事業に係る行政事業レビューの対象事業との対応関係について、事前分析表の達成手段欄において明確

化するものとする。

(3) 実施過程における関係部局間の連携等

各行政機関は、目標管理型の政策評価と行政事業レビューの実施に当たり、「行政事業レビュー実施要領」において政策評価との連携の取組が推奨されていることを踏まえ、政策評価担当組織と行政事業レビューの取りまとめ部局との連携を確保するものとする。

(参考) 行政事業レビュー実施要領 10(3) 政策評価との連携

② このため、各府省は、以下のような取組を進めていくことが推奨される。

ア 合同のチームによるレビューと政策評価の一体的な推進

イ レビューの外部有識者会合と、政策評価に関する外部の有識者によって構成される同種の会合の合同開催

6 実施時期と経過措置

本ガイドラインは平成 26 年度以降に行う政策評価について適用する。

平成 26 年度に実施する施策に係る事前分析表については、既に作成しているなど特段の事情がある場合には、従前の様式を用いることができるものとする。

平成26年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

別紙1

(〇〇省26-①)

(記入イメージ)

施策名	担当部局名		作成責任者名 (※記入は任意)		〇〇課長						
	〇〇局	〇〇課	〇〇局	〇〇課	〇〇課長	〇〇課長					
施策の概要	政策体系上の位置付け		〇〇の形成を通じ△△の構築								
達成すべき目標	全ての〇〇が……な程度に……できるような△△を実現		目標設定の考え方・根拠		政策評価実施予定時期 平成〇年〇月						
測定指標	基準値	目標値	年度ごとの目標値								
			24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度		
1 〇〇調査における△△率 (※4か年計画の場合の記入例)	50%	70%	50%	〇%	〇%	70%	—	—	—	—	
2 〇〇適合基準率 (※10か年計画の場合の記入例)	75%	90%	—	—	—	—	—	—	83%	—	
測定指標	基準	目標	施策の進捗状況(実績)								
			24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度		
3 〇〇事業計画の推進 (※5か年計画の場合の記入例)	計画対象事業の制 度の拡充	〇〇事業 計画の完 了	—	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	〇〇事業 計画策定	
測定指標	目標	目標	測定指標の選定理由及び目標(水準・目標年度)の設定の根拠								
4 〇〇法の改正作業 (※単年度の目標設定の 場合の記入例)	改正法案を次期通常 国会に提出	26年度	〇〇大綱(閣議決定)において、次期通常国会への関連法の改正法案の提出を定めているため								
達成手段 (開始年度)	予算額計(執行額)	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	達成手段の概要等	平成26年 行政事業レビユー 事業番号
1 〇〇事業 (平成〇年度)(関連:26- ①)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	…において、〇〇を整備 〇〇を整備することは、△△現在……人いる～に対し、〇〇を提供、促進することとなるため、測定指標の〇〇率を……%押し上げる効 果があると見込んでいる 〇〇整備率:〇%(〇〇の満足度:〇%)	0001
2 〇〇事業 (平成〇年度)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	…に対する支援として、〇〇を実施 〇〇事業を実施することにより、主要な〇〇などを中心に連続した△△化を行う地区の総面積が増加し、一層の……の促進を図ること ができると見込んでいる 〇〇面積:〇㎡(〇〇の利用者:〇人)	0002
3 〇〇に関する租税特別措 置(平成〇年度)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	……	……
4 ××規制の適切な運用 (平成〇年度)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	……	……
施策の予算額・執行額	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	… (…)	施策に関係する内閣の重要政策 (施政方針演説等のうち主なもの)	

平成〇年度実施施策に係る政策評価書

別紙2

(〇〇省YY-①)

施策名						
施策の概要						
達成すべき目標						
施策の予算額・執行額等	区分	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	
	予算の 状況 (百万 円)	当初予算(a)				
		補正予算(b)				
		繰越し等(c)			(※記入は任意)	/
		合計(a+b+c)			(※記入は任意)	
執行額(百万円)			(※記入は任意)			
施策に関する内閣の重要政策(施政方針演説等のうち主なもの)						

測定指標	指標A	基準値	実績値					目標値	達成
		〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	
		年度ごとの目標値							
	指標B	基準	施策の進捗状況(実績)					目標	達成
		〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	〇年度	
		年度ごとの目標							
	指標C		施策の進捗状況(実績)					目標	達成
								〇年度	

評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) (判断根拠)	各行政機関共通の5段階区分を記入 測定指標の結果に基づき、上記区分とした判断根拠を記入
	施策の分析	以下の事項について、記入するよう努める ・施策そのものの問題点 ・達成手段が当該施策目標へ有効かつ効率的に寄与しているか ・外部要因等事前に想定できなかったことにより実績に与えた影響	
	次期目標等への反映の方向性	【施策】 以下の事項について、今後の課題や当該施策に係る問題点を把握した上で、施策、測定指標ごとに記入 ・設定していた目標の妥当性と必要な見直し ・新たな目標の在り方 その外、今後の施策への反映の方向性を記入	

学識経験を有する者の知見の活用	
-----------------	--

政策評価を行う過程において使用した資料その他の情報	
---------------------------	--

担当部局名	作成責任者名 (※記入は任意)	政策評価実施時期
-------	--------------------	----------

＜別紙 1 の様式の記入要領＞

※ 本記入要領は、26年度実施施策に係る事前分析表の作成を前提とした、別紙 1 の様式の記入に当たっての標準的な考え方を示したものである。

- 1 事前分析表は施策単位で作成し、各欄には数行程度の簡潔で分かりやすい文章で記入する。
- 2 事前分析表の右上に、括弧書きで行政機関名を記入するとともに、評価対象施策の実施年度及び施策番号を①から始まる丸数字番号を順次付し記入する（例：「(〇〇省 26-①)」）。
なお、施策番号が多いなどの場合には、特定できる形であれば任意の番号の付し方でも可とする。
- 3 「担当部局名」、「作成責任者名」欄には、政策評価を担当する担当課室、作成責任者の役職・氏名を記入する。なお、「作成責任者名」欄についての記入は任意とする。
- 4 「施策の概要」欄には、「施策名」欄に記入した施策の概要を記入する。
- 5 「政策体系上の位置付け」欄には、各行政機関の政策体系における、「施策名」欄に記入した施策の上位の政策（狭義）等を記入する。
- 6 「達成すべき目標」欄には、評価対象施策について、国民に対して「いつまでに、何について、どのようなことを実現するのか」を示す、政策効果に着目した達成すべき目標を記入する。
- 7 「目標設定の考え方・根拠」欄には、達成すべき目標が、どのような考え方に基づいて設定されたのかについて記入する。なお、必要に応じ、その根拠となる閣議決定、政府方針等も記入する。
- 8 「政策評価実施予定時期」欄には、政策評価を実施する予定の年（和暦）及び月を記入する（例：平成27年 8月）。
- 9 「測定指標」欄には、達成すべき目標について達成度合いを測定するための測定指標を 1 から始まる算用数字番号を順次付し記入する（例：1 〇〇調査における△△率、2 〇〇〇に占める・・・な△△の割合 等）。
測定指標は、施策の達成状況を適切に説明することができるものとする。

また、本欄には、原則として「達成すべき目標」に関し達成すべき水準が数値化されている測定指標を記入する。数値化が困難な場合は、定性的なものであっても可とするが、「達成すべき目標」に関し達成すべき水準が具体的に特定され、事後検証が可能なものを記入するものとする。例えば、各行政機関における施策の特性により、前述の記入が困難な場合、「施策の進捗状況（目標）」欄に、評価対象施策に係る各年度の進捗状況などを記入するなどの対応を行うことも考えられる。

なお、各行政機関における施策の特性により、単年度で目標（目標値）を設定している場合には、当該目標（目標値）を記入することも可とする。

10 「測定指標」欄中、「基準値」欄には、指標を測定する際に基準とする値及び基準とする年度を記入する。定性的な測定指標を用いる場合には、それに対応した記入の仕方を適宜工夫するものとする。

11 「測定指標」欄中、「目標値」欄には、測定する指標の目標値及び目標を達成しようとする年度を記入する。定性的な測定指標を用いる場合には、それに対応した記入の仕方を適宜工夫するものとする。

12 「測定指標」欄中、「年度ごとの目標値」欄には、基準年度から目標年度までの間に、中間的な目標値を設定している場合に記入する。

なお、可能な限り中間的な目標値を設定することとするが、設定していない場合、当該欄には、「－」を記入するものとする。

13 「測定指標」欄中、「年度ごとの実績値」欄には、基準年度から評価実施の前年度までの実績値を可能な範囲で記入する。

14 「測定指標の選定理由及び目標値（水準・目標年度）の設定の根拠」欄には、選定された測定指標がどのような理由で目標の達成状況を測定するために妥当であると考えたのかについて記入するとともに、設定された目標値がどのような理由で目標年度までに到達すべき目標値であると考えたのかについて記入する。また、その根拠となる閣議決定や政府方針等も記入する。

15 「達成手段（開始年度）」欄には、達成すべき目標を達成する手段について(1)から始まる括弧付き算用数字番号を順次付し、達成手段を記入するとともに、下段に当該達成手段の開始年度を括弧書きで記入する。

その際、以下の点に留意する。

① 内部管理事務に係る共通経費は除く。

- ② 予算事業である達成手段については、平成 26 年行政事業レビューにおける事業単位で、全て記入するとともに、事業名は、平成 26 年行政事業レビューシートの事業名を記入する。
- ③ 非予算関連の規制（法律）、租税特別措置等の達成手段については、特に有力な達成手段と認められるものを記入する。
- ④ 達成手段が複数の施策に関係する場合には、関係する他の施策について上記 2 で付した事前分析表右上の番号を括弧書きで記入する（例：（関連：26-①））。
- ⑤ 達成手段がない施策については、「達成手段（開始年度）」欄には「－」を記入する。
- 16 「予算額計（執行額）」欄には、達成手段のうち予算事業について、当初予算、補正予算、繰越し等（前年度繰越し、翌年度繰越しのほか、移流用増減、予備費での措置等のネット合計額）の合計（一般会計、特別会計を問わない。）を記入する。また、「23 年度」「24 年度」欄には、括弧書きで執行額を記入する。なお、予算事業以外の達成手段については、記入を要しない。
- 17 「当初予算額」欄には、当該達成手段のうち予算事業について、平成 26 年度当初予算額を記入する。なお、予算事業以外の達成手段については、記入を要しない。
- 18 「関連する指標」欄には、達成手段に関連している測定指標について、「測定指標」欄に記入した算用数字番号を記入する。達成すべき目標に直接関連付けている場合等については、「－」を記入するものとする。
- 19 「達成手段の概要等」欄には、達成手段の概要を記入するとともに、達成手段を実施することが上位施策の達成すべき目標の達成又は測定指標の推移にどのように寄与するのかについて記入する。記入に当たっては、数値化して記入し、定性的な記述である場合には、どのように寄与するのか具体的に特定するなど、事後的に検証できるような内容を記入する。
- また、平成 26 年度における達成手段の達成目標を記入する。記入に当たっては下記の例のとおり、アウトプット目標と目標値を記入し、また、括弧書きでアウトカム目標（設定している場合）と目標値も記入する。
- 〔例：〇〇整備率：〇%〕
〔（〇〇の満足度：〇%）〕
- 20 「平成 26 年行政事業レビュー事業番号」欄には、達成手段に係る平成 26 年行政事業レビュー事業番号を記入する。

なお、非予算関連の規制（法律）、租税特別措置等の達成手段については、「-」を記入する。

21 「施策の予算額・執行額」欄には、平成 26 年行政事業レビューにおける事業以外のものも含め、一般会計、特別会計を問わず評価対象施策ごとの合計額を記入する。年度については、「達成手段（開始年度）」欄に準じて記入する。

22 「施策に関係する内閣の重要政策（施政方針演説等のうち主なもの）」欄には、施政方針演説や閣議決定等で示された目標を「達成すべき目標」としているなど評価対象施策に関係する内閣としての重要政策の主なものについて、施政方針演説等の名称、年月日（国会会期）及び関係部分の抜粋を所定欄に記入する。

なお、記入に当たって分量が多くなり過ぎる場合には、施政方針演説、閣議決定等のどこに記載があるのか具体的に特定できる形であれば可とする（例：記載箇所のある章又は節の番号を記入するなど）。

＜別紙 2 の様式の記入要領＞

※ 本記入要領は、別紙 2 の様式の記入に当たっての標準的な考え方を示したものである。

- 1 目標管理型の政策評価に係る評価書の標準様式は、施策単位で作成し、各欄には数行程度の簡潔で分かりやすい文章で記入する。
- 2 評価書の右上に、括弧書きで行政機関名を記入するとともに、評価対象施策の実施年度及び施策番号を①から始まる丸数字番号を順次付し記入する（例：「〇〇省 YY－①」）。

なお、施策番号が多いなどの場合には、特定できる形であれば任意の番号の付し方でも可とする。
- 3 「施策名」欄には、各行政機関において評価の対象とした施策の名称を記入する。
- 4 「施策の概要」欄には、「施策名」欄に記入した施策の概要を記入する。
- 5 「達成すべき目標」欄には、評価対象施策について、国民に対して「いつまでに、何について、どのようなことを実現するのか」を示す、政策効果に着目した達成すべき目標を記入する。
- 6 「施策の予算額・執行額等」欄は、以下のとおりとする。
 - ① 一般会計、特別会計を問わず評価対象施策ごとの合計額を直近 4 か年度分記入する。
 - ② 移替え経費については、予算計上所管にて把握し、記入する。
 - ③ 「繰越し等 (c)」欄には、前年度繰越し、翌年度繰越しのほか、移流用増減、予備費での措置等の合計額をネット（正味）で記入する。
 - ④ 複数施策に関連する予算額・執行額については、<>外書きにて記入する。
 - ⑤ 前年度分の「繰越し等 (c)」欄、「合計 (a+b+c)」欄及び「執行額（百万円）」欄についての記入は任意とする。
- 7 「施策に係る内閣の重要政策（施政方針演説等のうち主なもの）」欄には、施政方針演説や閣議決定等で示された目標を「達成すべき目標」としているなど評価対象施策に係る内閣としての重要政策の主なものについて、施政方針演説等の名称、年月日（国会会期）及び関係部分の抜粋を記入する。

なお、記入に当たって分量が多くなり過ぎる場合には、施政方針演説、閣議決定等のどこに記載があるのか具体的に特定できる形であれば可とする（例：記載箇所の章又は節の番号を記入するなど）。

- 8 「測定指標」欄には、事前分析表で明らかにした達成すべき目標について、達成度合いを測定するための測定指標を記入する（例：〇〇調査における△△率、〇〇〇に占める・・・な△△の割合 等（必要に応じ、1 から始まる算用数字番号を順次付す。))。
- また、本欄には、原則として「達成すべき目標」に関し達成すべき水準が数値化されている測定指標を記入する。数値化が困難な場合は、定性的なものであっても可とするが、「達成すべき目標」に関し達成すべき水準が具体的に特定され、事後検証が可能なものを記入するものとする。例えば、各行政機関における施策の特性により、前述の記入が困難な場合、「施策の進捗状況（実績）」欄に、評価対象施策に係る各年度の進捗状況などを記入するなどの対応を行うことも考えられる。
- なお、各行政機関における施策の特性により、単年度で目標（目標値）を設定している場合には、それに対応した形で記入することも可とする。
- 9 「測定指標」欄中、「基準値」欄には、指標を測定する際に基準とした値及び基準とした年度を記入する。定性的な測定指標を用いる場合には、それに対応した記入の仕方を適宜工夫するものとする。
- 10 「測定指標」欄中、「目標値」欄には、測定する指標の目標値及び目標を達成しようとする年度を記入する。定性的な測定指標を用いる場合には、それに対応した記入の仕方を適宜工夫するものとする。
- 11 「測定指標」欄中、「年度ごとの目標値」欄には、基準年度から目標年度までの間に、中間的な目標値を設定している場合に記入する。
- なお、可能な限り中間的な目標値を設定することとするが、設定していない場合、当該欄には、「－」を記入するものとする。
- 12 「測定指標」欄中、「達成」欄には、当該指標の目標が達成されたか、達成されなかったかを記入する。
- 13 「目標達成度合いの測定結果」欄には、目標期間が終了した時点や政策の改善・見直しに適切に反映できる時点（長期計画の見直しに反映できる時点等）で、測定指標により示される「達成すべき目標」の達成度合い及び達成度合いの判断根拠について記入する。
- 14 「目標達成度合いの測定結果」欄中、「(各行政機関共通区分)」欄には、目標期間が終了した時点や政策の改善・見直しに適切に反映できる時点（長期の計画の見直しに反映できる時点等）で、事前分析表において明らかにした測定指標における目標を実績に照らし、以下の区分のいずれに当たるかを記入する。
- ① 目標超過達成 全ての測定指標で目標が達成され、かつ、測定指標の主要なものが目標を大幅に上回って達成されたと認められるもの

- ② 目標達成 全ての測定指標で目標が達成され、かつ、測定指標の主要なものが目標を大幅に上回って達成されたと認められないもの
- ③ 相当程度進展あり 一部又は全部の測定指標で目標が達成されなかったが、主要な測定指標はおおむね目標に近い実績を示すなど、現行の取組を継続した場合、相当な期間を要せずに目標達成が可能であると考えられるもの
- ④ 進展が大きくない 一部又は全部の測定指標で目標が達成されず、主要な測定指標についても目標に近い実績を示さなかったなど、現行の取組を継続した場合、目標達成には相当な期間を要したと考えられるもの
- ⑤ 目標に向かっていない 主要な測定指標の全部又は一部が目標を達成しなかったため、施策としても目標達成に向けて進展していたとは認められず、現行の取組を継続しても目標を達成する見込みがなかったと考えられるもの

15 「目標達成度合いの測定結果」欄中、「(判断根拠)」欄には、

- ① 目標超過達成とした場合においては、全ての実績が目標を達成したこと並びに実績が目標を大幅に上回った測定指標及びその測定指標で実績が目標を大幅に上回ったとした理由
- ② 目標達成とした場合においては、全ての実績が目標を達成したこと
- ③ 相当程度進展ありとした場合においては、相当程度進展があったと判断した根拠となる測定指標や相当な期間を要せずに目標達成が可能であるとした理由
- ④ 進展が大きくないとした場合においては、一定の進展を示したと判断した測定指標及び一定の進展があると判断した理由や相当程度進展があるとは認められないとした理由
- ⑤ 目標に向かっていないとした場合においては、施策として目標達成に向けて進展を認められないと判断した理由

等について記入する。

16 「施策の分析」欄には、当該施策に係る問題点のほか、事前分析表に達成手段として掲げた事業が、達成すべき目標へ有効かつ効率的に寄与しているかについて、及び外部要因等事前に想定できなかったことにより実績に与えた影響について分析を行った結果を記入するように努める。

記入に当たっては、「目標達成度合いの測定結果」欄に記入した内容を分析し、目標期間全体における取組や最終的な実績とともに、事前分析表で明らかにした目標等とその達成手段に係る記入内容等を踏まえ、行政事業レビューの情報についても適切に活用するものとする。

17 「次期目標等への反映の方向性」欄には、当期における施策の達成すべき目標及び測定指標の目標の妥当性を検証し、必要な場合には見直しを行い、今後の課題や当該施策に係る問題点を把握した上で、次期の施策の新たな達成すべき目標及び測定指標の新たな目標の在り方について記入するように努める。その他、「目標達成度合いの測定結果」及び「施策の分析」における記入内容並びに施策の実施状況を踏まえて、

今後の施策への反映の方向性を記入する。記入に当たっては、当該測定結果とこれらを踏まえた反映内容についての因果関係が明確に分かるように記入する。その際、箇条書きにするなど簡潔に分かりやすく記入する。

- 18 「学識経験を有する者の知見の活用」欄には、学識経験者の意見内容やそれらを評価結果に反映した場合、学識経験者の知見の活用の時期及び方法並びに意見の反映内容の概要を記入する。
- 19 「政策評価を行う過程において使用した資料その他の情報」欄には、評価の過程で使用したデータ、文献等のバックデータの概要又はその所在に関する情報について、「政策評価に関する情報の公表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） 1（2）ア⑥に基づき記入する。
- 20 「担当部局名」、「作成責任者名」欄には、政策評価を担当した担当課室、作成責任者の役職・氏名を記入する。「作成責任者名」欄についての記入は任意とする。
- 21 「政策評価実施時期」欄には、政策評価を実施する年（和暦）及び月を記入する（例：平成 24 年 8 月）。

(参考)

業績指標 65

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水）

評 価	
A-2	目標値：100%（平成28年度） 実績値：62%（平成24年度） 初期値：49%（平成23年度）

(指標の定義)

洪水ハザードマップ作成対象市町村数のうち洪水ハザードマップを作成・公表し、かつ防災訓練等を実施した市町村数の割合（%）

洪水ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合＝①／②

①：洪水ハザードマップを作成・公表済みかつ防災訓練を実施した市町村数

②：洪水ハザードマップ作成対象となると想定している市町村数（1,342市町村：平成23年度）

(目標設定の考え方・根拠)

洪水ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等の実施することは、住民の被害時における円滑かつ迅速な避難の確保に資するものであり、本指標はその成果を測るものである

全国の大河川及び主要な中小河川（洪水予報河川、水位周知河川）の浸水想定区域に含まれている市町村については、できるだけ早期に防災訓練等が行われる必要があり、これらの市町村の全てで計画期間中（平成28年度まで）に実施されるようになることを目標とする。

(外部要因)

特になし

(他の関係主体)

地方自治体（都道府県）（都道府県管理河川における浸水想定区域指定・公表）

地方自治体（市町村）（洪水ハザードマップ作成・防災訓練実施主体）

(重要政策)

【施政方針】

・第183回国会 施政方針演説（平成25年2月28日）

「命を守るための「国土強靱化」が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

【閣議決定】

・基本方針（平成24年12月26日）「老朽化インフラ対策など事前防災のための国土強靱化の推進や、大規模な災害やテロなどへの危機管理対応にも万全を期すなど、国民の暮らしの不安を払拭し、安心社会をつくる。」

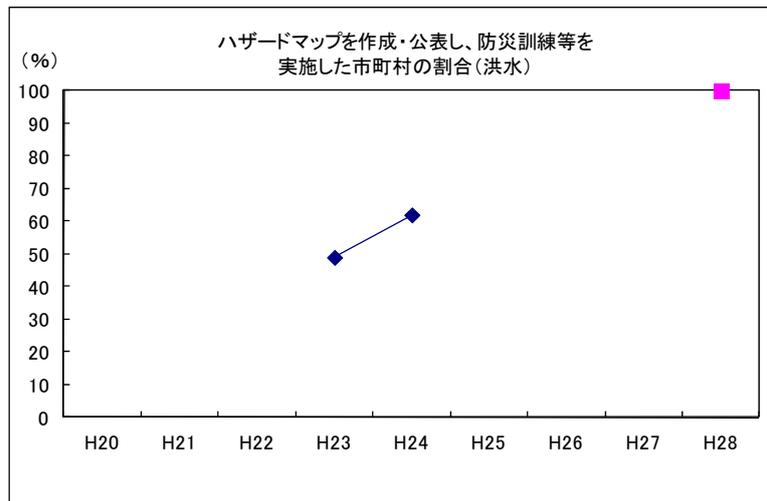
【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H23	H24			
49%	62%			



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・市町村の洪水ハザードマップの作成及び公表を支援し、合わせて防災訓練等を実施することで住民の防災意識の向上を促し、水害時における円滑かつ迅速な避難の確保に資するものである。

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成24年度に設定した本指標の動向については、洪水ハザードマップの作成・公表は平成28年度目標達成に向けた成果を示しており、また、平成24年度より地方公共団体にとって自由度の高い防災・安全交付金が活用されていることや近年の災害を受けて防災に対する意識が高まっていることなどから、洪水ハザードマップを活用した防災訓練等の実施を促していくことで、実績値の向上が見込まれる。

(事務事業の実施状況)

- ・平成25年3月に「洪水ハザードマップ作成の手引き」を改定。
- ・平成19年4月に「ハザードマップポータルサイト」を開設。
(<http://www1.gsi.go.jp/geowww/disapotal/index.html>)
- ・浸水想定区域図の公表については、平成13年の水防法改正時から順調に実績値が向上している。
(平成25年3月31日現在の公表：国管理河川417河川(対象430河川中)、都道府県管理河川1,520河川(対象1,539河川中))

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成24年度の実績は前年度に比べて伸びており、目標達成に向けて順調に推移している。
- ・洪水ハザードマップはすでに9割以上の市町村が作成・公表している。また、平成25年3月に改定した「洪水ハザードマップ作成の手引き」においても洪水ハザードマップの活用をさらに促進することとしたところであり、こうした取組みを継続することにより、今後市町村等が主催する避難訓練等の防災訓練の実績値の向上が期待される。
- ・以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

- ・平成24年度に創設した「防災・安全交付金」等を活用して市町村の洪水ハザードマップ作成・公表及び防災訓練を実施を支援する。
- ・また、水防法を改正して、洪水予報等を河川管理者から関係市町村長に通知することとし、避難勧告や避難指示の判断を行う市町村を支援する。

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局河川環境課(課長 渥美 雅裕)

業績指標 109
訪日外国人旅行者数

評価

B-1	目標値：1,800万人（平成28年） 実績値：836万人（平成24年） 初期値：622万人（平成23年）
-----	--

（指標の定義）
 国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者数（当該国の旅券を所持した入国者）から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数

（目標設定の考え方・根拠）
 平成23年の実績値（622万人）をベースに、新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）で掲げられた「訪日外国人を2020年までに2,500万人、将来的には3,000万人まで伸ばす」の達成を目指す場合、平成28年（2016年）までに1,800万人の達成が中間的な目標となる。なお、当目標は観光立国推進基本計画（平成24年3月30日閣議決定）に「観光立国に関する目標」として定められている。

<参考>アジアにおける外国人旅行受入数の国際比較（平成23年）

1位 中国（5,758万人）
 2位 マレーシア（2,471万人）
 3位 香港（2,232万人）
 4位 タイ（1,923万人）
 5位 マカオ（1,293万人）
 6位 シンガポール（1,039万人）
 7位 韓国（980万人）
 10位 日本（622万人）

（外部要因）
 景気動向、為替相場等の社会・経済動向

（他の関係主体）
 （独）国際観光振興機構
 外務省・法務省・経済産業省等の関係省庁（観光立国推進基本計画に基づき連携）
 旅行者、メディア関係者等の民間事業者 等

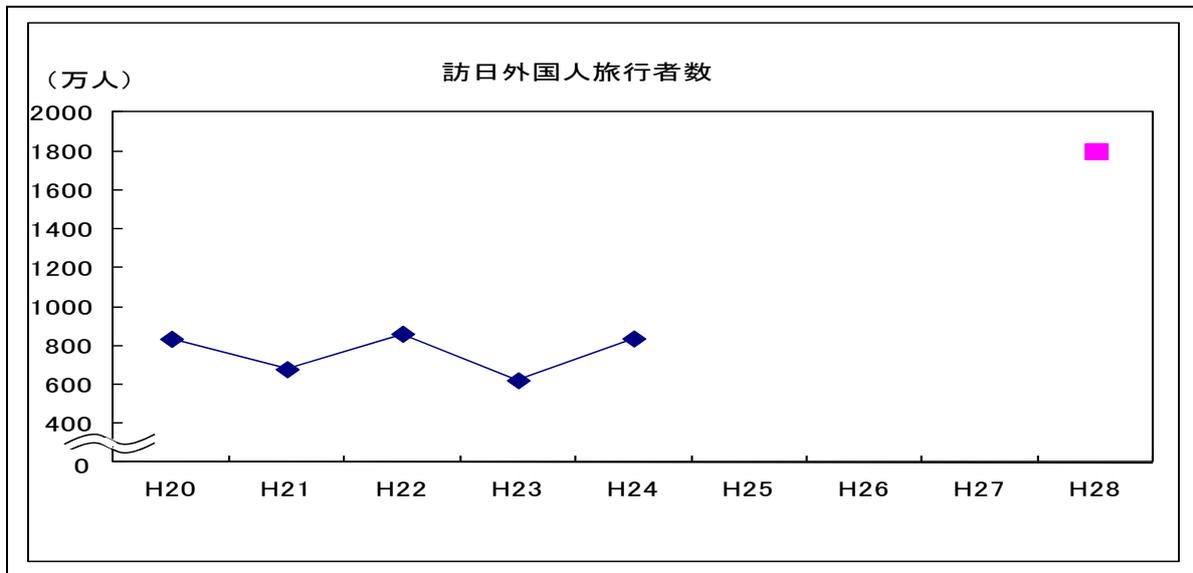
（重要政策）
【施政方針】
 ・第180国会における施政方針演説（平成24年1月24日）「国交正常化四十周年の機を捉え、人的交流や観光促進を手始めに、様々なレベルでの対話や交流を通じて、互惠関係を深化させていきます。」

【閣議決定】
 ・「新成長戦略実現2011」（平成23年1月23日）「Ⅰ 1 ④」、及び「別紙1」、「別紙2」に記載あり
 ・「日本再生のための戦略に向けて」（平成23年8月5日）「Ⅲ. 4 観光立国・地域活性化戦略」に記載あり
 ・「日本再生の基本戦略」（平成23年12月24日）「4.（1）. ⑤観光振興」に記載あり
 ・観光立国推進基本計画（平成24年3月30日）
 ・「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日）「Ⅱ. 3. 日本企業の海外展開支援等」「Ⅲ. 2. 地域の特色を生かした地域活性化」に記載あり
 ・「日本再興戦略」（平成25年6月14日）「Ⅱ. 二. テーマ4②観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会」に記載あり

【閣決（重点）】
 なし

【その他】
 ・国土交通省観光立国推進本部の設置（平成25年1月29日）
 ・観光立国推進閣僚会議の開催（平成25年3月26日）、「観光立国の実現に向けたアクション・プログラム」とりまとめ（平成25年6月11日）

過去の実績値					（暦年）
H20	H21	H22	H23	H24	
835万人	679万人	861万人	622万人	836万人	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）

一刻も早い訪日需要の回復のため、徹底した風評被害対策に加え、在外公館や民間企業との連携、IMF・世銀総会等の日本開催国際会議やインドネシアやベトナムとのオープンスカイといった特別な機会の活用、ビジネス需要としてのMICE誘致等、あらゆる関係者・機会を総動員したオールジャパン体制による訪日旅行の海外プロモーション事業を展開する。

予算額 4,927百万円（平成24年度）

②訪日外国人旅行者の受入環境整備事業

受入環境の改善を継続的に行うため、各地域が受入環境を自己評価する仕組みの構築、受入を担う戦略拠点・地方拠点の整備、受入を担う人材の育成等を行い、受入環境の整備・充実を総合的に推進。

予算額 854百万円（平成24年度）

③MICEの開催・誘致の推進

我が国における国際会議の開催件数を2016年に1,111件とすることを目指し、海外プロモーション事業、誘致段階の支援事業、基盤整備事業等を通してMICE誘致・開催を推進。

④世界観光機関（UNWTO）拠出金

予算額 23百万円（平成24年度）

⑤世界観光機関（UNWTO）分担金

予算額 36百万円（平成24年度）

⑥独立行政法人国際観光振興機構運営費交付金

独立行政法人国際観光振興機構（JNTO）の行う海外観光宣伝事業、コンベンション振興対策事業等の実施に要する経費の一部を交付するために必要な経費。

予算額 1,884百万円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成24年の訪日外国人旅行者数は836万人となった。過去最高を記録した平成22年の861万人に次ぐ第2位となり、市場全体としては震災等の影響からほぼ回復した。（平成23年622万人⇒平成24年836万人）

（事務事業の実施状況）

①訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）

・一刻も早い訪日旅行需要の回復のため、正確で海外消費者の目線に立った情報の発信、記者招請や共同広告などを通じた海外メディアや旅行会社などへの働きかけの強化、海外主要5市場での訪日促進の集中プロモーション、23市場において44件の在外公館との連携事業、市場横断的に13件の民間企業との連携事業を実施したほか、IMF・世銀総会等の日本開催国際会議やインドネシアやベトナムとのオープンスカイといった特別な機会の活用等、あらゆる関係者・機会を総動員したオールジャパン体制による訪日旅行の海外プロモーション事業を展開した。

②訪日外国人旅行者の受入環境整備事業

・既に多数外国人旅行者が訪れている地域を戦略拠点、外国人旅行者の訪問の増加が見込まれる地域を地方拠

点として合計35地域を公募・選定し、地域の受入環境整備水準の把握・評価を行い、先進的・モデル的な事業を実施し、地域での自立的な受入環境の整備及び他地域への普及を図った。また、日本在住の留学生等を受入環境整備サポーターとして、戦略拠点・地方拠点など全国の観光地へ派遣することで、受入環境整備が遅れている部分を外国人の目線から明確にし、外国人旅行者の増加に向けた改善策の提案や情報発信をしてもらうことで受入環境整備を促進するとともに、SNSを活用した海外への情報発信といった副次的効果も得られた。

- ・訪日外国人旅行者に質の高い通訳案内サービスを提供する「通訳案内士」を始めとした通訳ガイドの充実に取り組んでいる。通訳案内士試験の外国語筆記試験への一部マークシート方式導入のほか、筆記試験の免除が受けられる制度を拡充し、フランス語、ドイツ語、中国語、韓国語、日本歴史及び一般常識で免除対象を追加するなど、受験者の利便を向上し通訳案内士の供給拡大につながる措置を講じた。さらに、通訳案内士以外の者による有償ガイド行為を可能とする特例措置を規定した「総合特別区域法」に基づく総合特別区域として、(大阪府)泉佐野市、和歌山県、札幌市及び(島根県)益田地区が認定された。そのほか、同様の特例措置を規定した沖縄振興特別措置法に基づく「沖縄特例通訳案内士育成等事業計画」が認定された。また、専門性の高い通訳案内士育成に向けた通訳案内士専門研修等、通訳ガイドを担う人材の育成に関する事業を実施した。

③医療観光の推進

- ・日本の医療観光を具体的に推進するプラットフォームとして医療観光プロモーション推進連絡会を運営し、先進的・モデル的プロジェクトチームの調査、民間による自主的な規範の策定等、医療観光に実際に取り組むための基盤づくりを支援した。また、訪日外国人消費動向調査の結果を踏まえて訪日外国人患者等の現状と希望について調査することで今後の医療観光推進に向けた新しい可能性を調査した。あわせて、海外の医療観光博への出展等による海外プロモーションを実施した。

④MICEの開催・誘致の推進

- ・日本のMICE分野の競争力の抜本的な強化を図るための具体的方策につき、MICE国際競争力強化委員会にて検討を行った。
- ・MICEの誘致・開催に向け、MICE専門見本市への出展等の海外向けプロモーションの推進を行った。(その他の取組：メディアを活用した広告宣伝、ガイドブックの作成等)
- ・MICE人材育成や取組体制強化のため、国内MICE関係者を対象に講演会等を各地域で実施した。

⑤世界観光機関(UNWTO)拠出金、⑤世界観光機関(UNWTO)分担金

- ・観光分野における世界最大の国際機関である世界観光機関(UNWTO)事務局(スペイン・マドリッド)に対して拠出金及び分担金の拠出を行った。拠出金等はUNWTOにおいて、世界の観光動向に関する調査や統計の作成、世界における観光振興の促進に関する事業等に使用されており、世界の観光の振興・発展や国際観光交流の促進に貢献している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、徹底した風評被害対策に加え、あらゆる関係者・機会を総動員したオールジャパン体制による訪日旅行の海外プロモーション事業の効果により、東日本大震災の影響等から大幅に回復し、対前年比34.4%増の836万人と史上2番目の水準を達成したが、目標とした900万人の達成には至っておらず、施策の改善を図る必要があることから、B-1と評価した。(平成23年622万人⇒平成24年836万人)
- ・今後は、外的要因(震災や外交関係等)の影響を受けにくい訪日外客構造への転換及びオールジャパン体制のさらなる強化等による効果的な訪日プロモーションの実施により、訪日外国人旅行者数の確実な増加を図り、さらなる訪日促進につなげていく必要がある。
- ・また、増加するリピーター客や個人旅行者への対策等、訪日外国人旅行者の受入環境の整備・充実の更なる推進を図る。

平成25年度以降における新規の取組と見直し事項

(平成25年度)

- ・訪日個人旅行の促進、国際会議等のMICE誘致・開催の推進、送客元の多様化により、外的要因(震災や外交関係等)の影響を受けにくい訪日外客構造への転換を図るとともに、関係省庁、地方自治体、民間企業と連携したオールジャパンによる訪日促進や震災で傷ついたイメージの改善と競合国と差別化された訪日ブランドの強化等により、安定的で着実な訪日外国人旅行者数の増加に取り組む。
- ・「日・ASEAN友好協力40周年」を契機に、東南アジア市場での本格的な訪日プロモーションを展開し、韓国、中国等の5大市場に並ぶ主要市場へ育成する。
- ・国際的な誘致競争に打ち勝つため、誘致ポテンシャルが高い都市を対象に、アドバイザー派遣やマーケティング戦略の実施支援等のマーケティング戦略の高度化のための取組を実施し、グローバルレベルのMICE都市を育成する。また、MICE専門見本市への出展やメディアを活用した認知度向上等、国としてあらゆる機会、手段、ネットワークを総動員しつつ、新たな誘致案件の掘り起こしに取り組む。
- ・全国で12地域程度の戦略拠点及び地方拠点の整備・自治体等の自主的な受入環境整備の支援を実施することで、全国的に訪日外国人旅行者が安心して、快適に、移動・滞在・観光することができる環境を実現する。
- ・日本の医療観光を具体的に推進するプラットフォームとして、医療観光プロモーション推進連絡会をより活性化し、民間主導での発展を強化する。あわせて、海外の医療観光博への出展等による海外プロモーション活動を実施する。
- ・中国をはじめとするアジア圏からの訪日外国人旅行者の増加に応じた通訳案内サービスの供給拡大に向けて、通訳案内士制度が抱える課題の抽出を行うとともに解決策について検討する。

(平成26年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：観光庁戦略課 (課長 清水 一郎)

関係課：観光庁参事官 (参事官 高橋 一郎、内田 浩行、飯島 康弘)

観光庁国際観光課 (課長 大野 達)

観光庁観光資源課 (課長 新垣 慶太)

総合政策局事業総括調整官 (事業総括調整官 勢田 昌功)