

平成 27 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

平成 27 年 11 月

はじめに

国土交通省は、平成 13 年の省庁再編に当たり、省全体の行政マネジメントを的確に確立するため政策評価を重要な手段の一つとして位置付け、以来これを積極的に取り入れ活用することにより、国民の立場に立った真に必要な政策・施策等の企画立案と効率的・効果的实施を目指してきた。

4 省庁が統合された当初、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る。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国民に対してできる限り明確に説明することも課題となった。これらへ対処するために、政策評価の適切な実施が有効であると考えられ今日に至っている。

この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、評価結果の政策への反映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、国土交通省が平成 26 年度に実施した政策評価を中心に、平成 27 年度前半までに実施した政策評価の結果である評価書等について取りまとめた。

なお、実施した政策評価内容は当省ホームページ上でも逐次公表されていることから、今回から、当レポートが公表される時点までの情報を盛り込むこととし、併せ公表年を基準としてタイトル表記した。

第 1 章は、「国土交通省における政策評価の趣旨」として、国土交通省発足時における政策評価の考え方や、発足後の取組みの経緯、現行の政策評価の目的、趣旨や特徴等を概略説明している。

第 2 章は、「国土交通省における政策評価の体制・仕組み」として、国土交通省における政策評価の実施体制や、国土交通省で実施されている主要な政策評価の 7 つの方式について紹介をしている。

第 3 章は、「国土交通省における政策評価の取組みと今後の展望・課題」として、国土交通省において、平成 26 年度～27 年度前半にかけて実施した政策評価の内容、政策への反映状況、今後の課題や政府全体の動向を踏まえた方向性について説明している。

※ 独立行政法人通則法の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 66 号）が平成 27 年 4 月 1 日に施行され、主務大臣（国土交通大臣）自らが独立行政法人の評価を行うこととされたことから、本年度実施した評価結果等を参考資料として掲載した。

第1章 国土交通省における政策評価の趣旨	4
1 制度導入時の国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方.....	4
2 国土交通省の政策評価制度の特徴.....	6
第2章 国土交通省における政策評価の体制・仕組み	10
1 体制.....	10
2 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）.....	11
3 政策レビュー（事後評価、総合評価方式（プログラム評価））.....	17
4 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）.....	22
5 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）.....	25
6 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）.....	28
7 規制の事前評価（RIA：Regulatory Impact Analysis）（事前評価、事業評価方式）..	29
8 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）.....	30
第3章 国土交通省における政策評価の取組みと今後の展望・課題	31
1 基本計画の策定の経緯.....	31
2 平成26、27年度における政策評価への取組み.....	31
(1) 政策チェックアップ.....	31
(2) 政策レビュー.....	37
(3) 政策アセスメント.....	38
(4) 個別公共事業評価.....	42
(5) 個別研究開発課題評価.....	42
(6) 規制の事前評価（RIA）.....	42
(7) 租税特別措置等に係る政策評価.....	43
3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例.....	46
4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施.....	46
(1) 社会資本整備重点計画法.....	46
(2) 国土形成計画法.....	47
(3) 住生活基本法.....	47
5 国土交通省における政策評価の普及・啓発等.....	47
(1) 第三者の知見の活用.....	48
(2) 政策評価の手法の調査研究.....	49
(3) 政策評価の普及・啓発.....	49

(参考 1) 政府全体における政策評価重視に向けた取組み	51
(1) 政策評価に関する基本方針の改定.....	51
(2) 政策評価と予算・決算の連携.....	51
(3) 「重要対象分野」の導入	54
(4) 政策評価の効率化、行政事業レビューとの連携.....	55
(5) 近年の予算編成の基本方針における記述.....	55
(参考 2) 国土交通省における独立行政法人評価について	57
(1) 評価の対象	57
(2) 国立研究開発法人に関する特例.....	57
(3) 評価の指針等	57
(4) 新たな評価制度における評価区分.....	58
(5) 平成 27 年度に実施した評価.....	58

第1章 国土交通省における政策評価の趣旨

1 制度導入時の国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方

国土交通省は、行政運営の基本として、国民本位の国民の視点に立った政策、国民への説明責任、行政のコスト意識を徹底し成果を重視した運営、統合のメリットを活かした戦略的な政策展開の推進など、業務の進め方そのものを改革することを目指し、次の4つを基本的な目的として、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（以下「行政評価法」という。）の施行（平成14年4月）に先立つ平成13年度に、全省的に政策評価制度を導入した。

【国土交通省政策評価開始時（平成13年）の目的】

①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

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ことを目指す。

②成果重視の行政への転換を図る。

それぞれの政策の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もった運営を行う仕組みを確立する。評価結果を新たな政策の企画立案に反映させることにより、成果を重視した行政運営への転換を図る。

③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針の下、全省的な評価を実施することにより、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進する等、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

④国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結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、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

国土交通省が積極的に政策評価に取り組んだ背景として、省全体のマネジメント改革の必要性があった。平成13年の省庁再編により誕生した国土交通省は、幅広い行政分野にわたり、中長期の各種の整備・開発等の計画策定、事業規制・産業政策、公共事業実施、交通分野等の保安・安全規制等多種・多岐にわたる政策と行政手法を一挙に有することになり、同時に「暮らし」や「安全」といった国民生活や経済社会に直接的に大きな影響を与える政策分野を広く所管することとなった。したがって、国土交通省に対しては、幅広い行政分野を担当する総合政策官庁としてのポテンシャルを最大限活かし、それまでの組織の壁を乗り越えて、施策や政策手法の整理・統合等を図ることにより、組織再編・統合のメリットを活かした政策展開を図

っていくことが強く求められていた。

こうした要請に応えるためには国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくことが必要であり、政策の目的について、省の使命や戦略を明確化したうえで組織全体で共有し、国民の視点と実績・成果に着目した政策を企画立案、実施していくとともに、組織全体のマネジメント改革を推進することが重要であった。さらに政策の企画立案、実施に当たって担当する部局や現場が業務運営を自律的に行い、自主的に業務改善努力を行うよう促していくことが必要であると認識された。

また、これらの目標の設定や政策の実現は、国民のニーズに真に対応したものであることが求められており、行政運営に関する情報を行政側が一方的に提供するのではなく、広く国民からの意見や要望を取り込む対話型行政が求められていた。

当省の政策評価は、このようなマネジメント改革の省全体への普及・定着を図り、これを持続的に発展させていくための中核となるシステムとして導入された。

このように、国土交通省の政策評価は、第一義的には省庁再編に当たり行政のマネジメント改革の必要性から実施したものであるが、同時に、先進的な試みとして公共サービスの向上や公的部門の業績改善のために、民間企業の経営理念や手法を行政運営に適用することにより、公的部門のマネジメント改革を図るため欧米で理論化・体系化されたニューパブリックマネジメント（NPM）の影響も受けている。

NPMの核心は、行政の現場に経営資源の使用に関する裁量権を与える一方で、成果に基づく統制を行うこと及び契約型システムの導入により市場メカニズムを活用することを通じて、行政部門の効率化・活性化を図ることにあつた。

それは、それまでの我が国の行政改革においてしばしば採用されてきた単なる制度改正ではなく、行政運営全般のあり方に関するパラダイム転換を迫るものであつた。その後、政府全体で、NPMの考え方を取り入れた議論等がなされるようになってきたが、国土交通省はこうした動きに先立って、NPM型のマネジメント改革を目指して政策評価制度を導入していたのであり、このことは特に意識しておくべき点である。

＜参考＞現在の国土交通省の政策評価の目的

平成 14 年 4 月に行政評価法に基づき策定された国土交通省政策評価基本計画（以後「基本計画」という。）は、その後 14 回に渡り改定された。平成 21 年 3 月に改定された基本計画において、国土交通省の政策評価の目的は次の①～③の 3 つと整理され、現在に至っている（省全体の戦略的政策展開の推進については、②に含まれたものとなっている。）。

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、政策の意図とその結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。

2 国土交通省の政策評価制度の特徴

国土交通省の政策評価制度は他省庁に先駆け、平成 13 年 1 月に策定された「国土交通省政策評価実施要領」に基づき全省的に導入された。平成 14 年度以降は、当該要領を引き継ぎ新たに施行された行政評価法に基づく基本計画やガイドライン等に基づいて、政策評価を実施している。

国土交通省の政策評価制度は、自らのマネジメント改革を実現するための中核となるものである。国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行い、その目標達成のために各部局や現場が自律的に考えて行動することを基本としており、このような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくものとなっている。以下基本的な流れを紹介する。

（政策チェックアップ）

「目標によるマネジメント」は、行政運営を担当部局や現場の裁量に委ねることによって担当部局・現場の創意工夫を促し、目的志向的な仕事の進め方への転換を促していくものであるが、それを省全体のマネジメント改革につなげるためには、省が設定した目標の達成度を適宜測定することが必要である。

このため、国土交通省においては、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための主要なツールとして「政策チェックアップ（実績評価方式）」を実施している。政策チェックアップで目標の達成状況を測定・評価することにより、省全体が目標の実現に向けて適切に機能しているかどうかを、俯瞰的に検証することが可能になる。さらに、目標の実現に向けた課題の抽出により業務運営の改善につなげることができる。

また、あらかじめ掲げた政策目標に照らした省の実績・業績や講じた施策の状況等を国民に明らかにすることも、政策チェックアップの重要な役割の一つである。

（政策レビュー）

また、政策チェックアップの実施と併せて、目標に照らした施策の効果の検証や必要な改善方策の導出等のための総合的かつ詳細な分析を「政策レビュー（総合評価方式）」により行っている。これは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合（施策群＝プログラム）を対象として総合的な評価を行うことを基本とする。個々の施策の達成状況の分析を超え、ある政策目標に関連する施策群をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策群の因果関係や寄与度についても分析することが可能となる。

（政策アセスメント）

次に、個別の施策を新たに導入するに当たって、事前に、目標に照らしてその必要性等を分析する評価方式が「政策アセスメント（事業評価方式）」である。これは、導入しようとする施策が省全体の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析するとともに、国民に対しての政策の企画立案過程の透明性を高めるものである。また、政策アセスメントによって、事前に施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておけば、政策を実施した後に、その有効性や効率性等を事後検証するに当たりより容易になると考えられる。

このように、国土交通省においては、

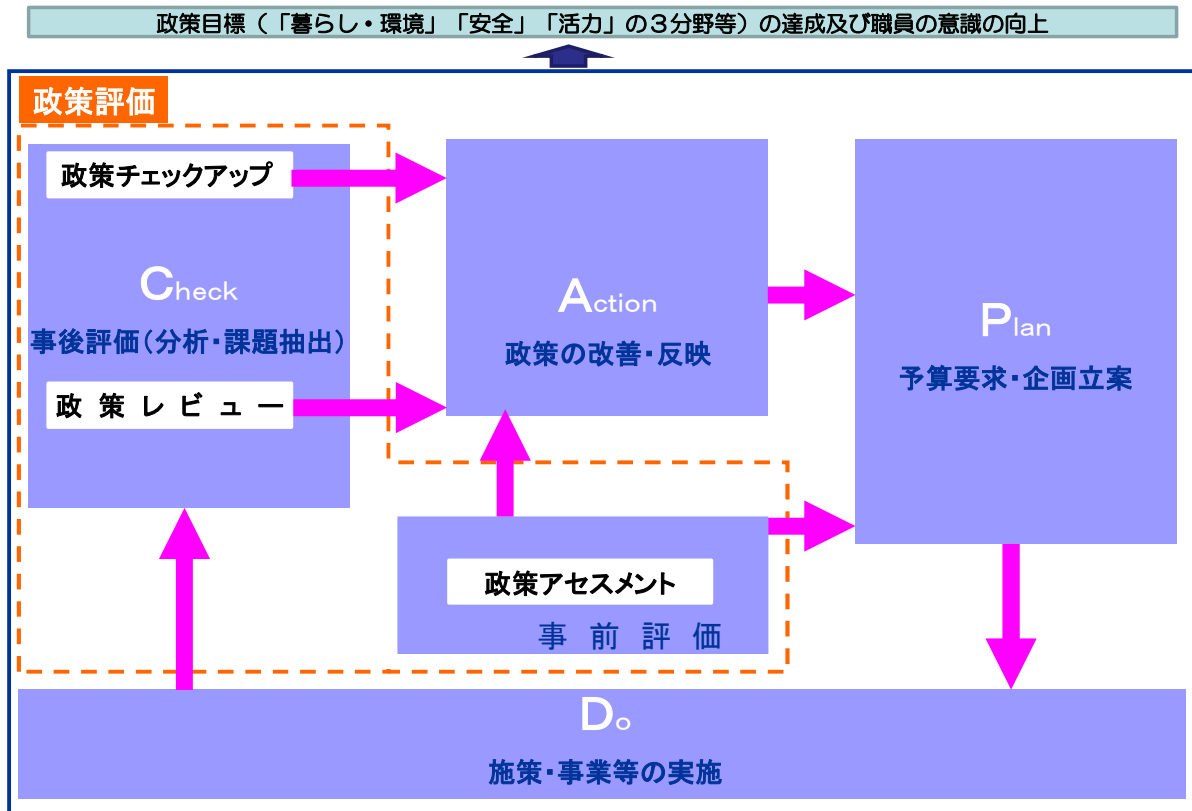
- (1) 省全体の目標と戦略を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく政策チェックアップを実施（詳細は第2章2（P11～））
- (2) より詳細な分析が必要なもの等については、特定テーマに絞り込み、又は中長期計画の終了時や法令改正等の政策の転換期において政策レビューを実施。（詳細は第2章3（P17～））
- (3) 政策チェックアップや政策レビューによって課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入等を行う場合には、目標に照らして新規施策の必要性等についての分析を行う政策アセスメントを実施（詳細は第2章4（P22～））

という3つの主要な政策評価の方式を連関させて、「政策のマネジメントサイクル」

を推進することを目指している（図1参照）。

さらに、(1)～(3)に加え、個別公共事業評価や個別研究開発課題評価等についても、政策評価の結果を予算要求や新規施策等の立案へ反映させている（図2参照）。

図1：「政策のマネジメントサイクル」の運営



注) 例えば、政策チェックアップについては、目標の設定などの「Plan」の要素や、施策の改善策の明示などの「Action」の要素も含まれるが、評価自体は「Check」に該当するものとして図示している。

国土交通省では、政策評価に省全体で積極的に取り組んでいく観点から、政策評価に関する主要な事項（基本計画及び事後評価実施計画の策定、主な評価書の決定等）については大臣決定をしている。また、各評価書には、本省担当課長等を明記することにより、責任体制の明確化を図っている。

図2：国土交通省における政策評価

【基本的な3つの方式】

(1) 政策チェックアップ(事後評価、実績評価方式)

～国交省の所管業務に関する施策目標・業績指標の実績を、事後評価。2年毎にとりまとめ。

* 施策目標(44): 政策を実現するための具体的な施策に関する目標。

例、「鉄道網を充実・活性化させる」

* 業績指標(項目数166、指標数220(再掲含む)): 施策目標の達成度合いを表し、具体的な数値により設定。

例、「東京圏鉄道における混雑率」

(2) 政策レビュー(特定テーマの事後評価、総合評価方式)

～大括りのテーマを毎年数テーマ選んで、掘り下げて検証・分析し、課題とその改善方策等を発見。

* 平成27年度テーマは、道路交通の安全施策、住生活基本計画、国際コンテナ戦略港湾政策、国際協力・連携等の推進。

(3) 政策アセスメント(翌年度概算要求の事前評価、事業評価方式)

～毎年の概算要求時等において、新規の社会的な影響の大きい施策要求を、事前評価。

* 平成28年度要求に際しては、予算概算要求に盛り込まれた施策のうち、24件の施策について実施。

【政策の特性に応じた方式】

(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)

～所管個別公共事業について、評価を実施。

* 平成26年度は新規採択時評価174件、再評価441件、事後評価72件について実施。

* 別途計画段階評価を実施。

(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)

～研究機関等で実施する研究開発課題、研究開発プログラムについて、評価を実施。

(6) 規制の事前評価(RIA)(事前評価、事業評価方式)

～法律または政令により規制の新設又は改廃を行う時に、評価を実施。

(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)

～租税特別措置等(法人税、法人住民税、法人事業税)の新設、拡充、延長要望時に、評価を実施。

※用語の定義(政策評価に関する基本方針(平成17年12月16日閣議決定)による)

[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

[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

[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

(注)「事業評価」は、個別公共事業に係る事前及び事後の評価を指すものとして用いられることがある。

第2章 国土交通省における政策評価の体制・仕組み

1 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。省全体の評価体制としては表1のとおりとなる。

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、当年度実施された政策レビュー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」（表2）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（第3章5（1）①（P48）参照）を適時開催し、意見を聴取している。

表1：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、地方課、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、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
土地・建設産業局	総務課
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	企画課道路事業分析評価室
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	航空戦略課
北海道局	参事官
政策統括官（国土・国会等移転）	総合政策局総務課
国際統括官	国際政策課
国土地理院	総務部政策調整室
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

表2：政策レビュー等に関する検討会 構成

<p>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（※）</p> <p>（総括審議官、建設流通政策審議官、物流審議官、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、土地・建設産業局長、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）</p> <p>（※については、検討事項が政策レビューのみの場合は関係する者のみ、検討事項が政策チェックアップを含む場合は全ての者が出席）</p>

2 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

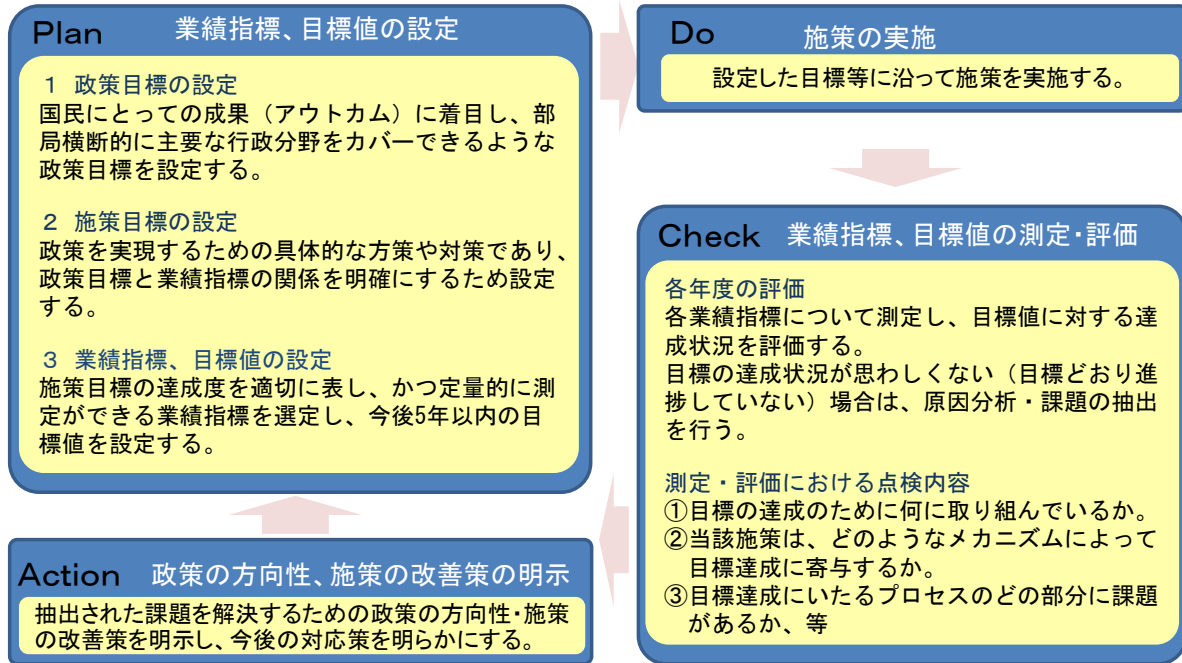
（1）政策チェックアップ

第1章で述べたように、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、国土交通省では最重要かつ中核的な評価方式として位置付けている。行政評価法第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」や「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」（ともに、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。

旧4省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを活かし、各局等の連携を一層促進する必要があることから、政策チェックアップによって、部局を超えた大括りの目標を設定し、その確実な実施を図り評価を行うことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

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）政策目標、施策目標と業績指標の設定

政策目標、施策目標と業績指標の設定は、「目標によるマネジメント」の基本をなす重要なものであるとともに、政策チェックアップの前提となる作業でもある。

国土交通省では、まず、省発足直後の平成13年3月から5月にかけて、政策目標と業績指標の検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

- 省の施策の棚卸し**：省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。
- 政策目標の設定**：iの作業結果も参考にしつつ、国民にとってのアウトカム（成果）の観点から、省全体の大括りの政策目標を設定した。
- 業績指標の選定**：それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

このようにして作成した政策目標・業績指標の案について、平成13年5月に国土交通省政策評価会の意見聴取やパブリックコメントを経て、同年8月に正式に政策目標・業績指標として決定した。

また、平成15年10月には、これまで政府が分野別に計画を立てていた公共事業の長期計画（事業計画9本）を一本化した「社会資本整備重点計画」が初めて策定

された。それを受けて、同計画に定められた重点目標に照らして社会資本整備事業の進捗状況を測定・評価するため、同時にパブリックコメントを経て、基本計画に定める政策目標・業績指標を変更した。

その後、平成 19 年 8 月には、評価の単位として新たに「施策目標」が設定された。また、「経済財政改革の基本方針 2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、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）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

その結果、政策目標、施策目標、業績指標の整理統合が図られ、平成 20 年度の政策チェックアップ（平成 21 年 8 月）は、政策目標 13、施策目標 46、業績指標項目 236 を対象として実施した。なお、近年の政策目標等の数については、表 3 のとおりである。

表 3：政策目標、施策目標、業績指標の数の推移

年度	政策目標	施策目標	業績指標	
			項目数	指標数
H18 年度（H19.8 実施）	27	98	119	151
H19 年度（H20.8 実施）	13	46	216	265
H20 年度（H21.8 実施）	13	46	236	287
H21 年度（H22.7 実施）	13	47	233	287
H22 年度（H23.9 実施）	13	47	224	275
H23 年度（H24.9 実施）	13	44	213	258
H24 年度（H25.8 実施）	13	44	181	233
H26 年度（H27.8 実施）	13	44	166	216

（注）業績指標数については、複数の施策目標で再掲された指標の数を除いている。

（3）政策目標、施策目標と業績指標の内容

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」（以下まとめて「3 分野等」という。）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。

そして、施策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で 166 の業績指標項目（平成 27 年度事後評価実施計画）を、以下の選定基準に基づいて選定している。

<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

施策目標は予算の「項」に対応させている。これは、先述のとおり政府全体において、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結びつけ、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）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させるよう措置されたことに伴うものである。

国土交通省では、平成20年度における基本計画の変更により、施策目標を98から46に半減する一方、業績指標項目は119から216に倍増することになった（表3参照）。これにより、1施策目標=1（予算の）「項」が対比される原則が確立され、評価結果と予算の項ごとの予算額の推移を、行政事業レビュー等の基礎資料において比較対照することが可能となった。しかし一方で、業績指標数が膨大となり、国土交通省内におけるマネジメントのためのツールとしては活用しにくくなる弊害が生じた。

また、施策目標については、平成18年度の政策チェックアップ（平成19年8月）に初めて導入され、政策目標をブレイクダウンして複数の業績指標項目を総括するものであったが、施策目標自体については評価がなされていなかった。さらに、業績指標における目標値は全て数値化を図る必要があり、それらはできる限り国民目線から把握し易い、アウトカムの内容的な内容の目標設定と効果測定が理想であるが、実際には容易ではなく個々の施策自体のアウトプットをそのまま活用しているケースが多い。

こうした課題に対して、平成22年度の政策チェックアップ（平成23年9月）から、行政機関幹部によるマネジメントに活用できる分かりやすい評価書とすること等を目的として、施策目標自体についての評価を開始した。また、業績指標数の抑制を図るとともに、国民の視点から、より分かり易いアウトカムの内容的な内容となるよう毎年度継続して業績指標の見直しに取り組んでいる。

(4) 政策チェックアップの実施

「目標によるマネジメント」を組織全体に浸透させるためには、目標を全省的に設定した上でその達成に向けて省全体が正しい方向へ進んでいるかどうかを定期的にチェックする仕組みが必要であり、これが政策チェックアップである。

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マネジメント改善を促すということである。この場合、業績指標は、担当部局の自主的な改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものとなる。日常の行政運営が政策目標や施策目標、業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうかを点検するものであり、業績指標の達成状況が思わしくない場合は、原因分析や関連する施策の実施状況の把握を適切に行うことが重要である。

平成21年6月策定（最終変更平成27年3月）の国土交通省政策評価実施要領においては、政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。

チェックアップの分析では、以下のような観点で点検することがポイントとなる。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">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。 |
|---|

なお、目標の達成状況が予想されていた水準に満たない状況で、その原因が未解明である場合など、政策チェックアップでは分析が不十分な場合は、必要に応じ政策レビューにより、時間をかけて詳細な分析を行う。

政策チェックアップの第二の役割は、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ため、状況を的確に把握し、分かりやすく示すことが求められる。

政策チェックアップの基本的な手順は以下のとおりである。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">i 業績指標及び関連指標の設定：政策評価を行う上で必要となる業績指標及び関連指標を検討の上、設定。ii 業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価：業績指標の動向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。iii 抽出された課題を解決するための政策の方向性を明らかにし、可能ならば施策の改善策を示す。 |
|---|

また、次の点にも留意して評価を実施している。

- i 内閣の重要政策としての位置付けについて明確化。
- ii 業績指標の目標達成度合として、Aが成果を示している、Bが成果を示していない、Nが判断できない、と分類。
- iii 課題抽出と今後の取組の方向性の両方を記載する「課題の特定と今後の取組の方向性」の記述の充実。

3 政策レビュー（事後評価、総合評価方式（プログラム評価））

（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、政策チェックアップと同様、行政評価法第 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。このため、政策レビューは、特定の目標に関するある程度の幅を持った施策群を対象にすることが一般的である。このように、ある共通の目的を持つ施策のまとめ（＝プログラム）を評価対象とすることから、政策レビューは一般にプログラム評価と呼ばれる。

政策レビューにあたっては、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、それがどのように達成されたか、また、どの程度達成されたかを分析する。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。

なお、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有識者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検証レポートを作成している。

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。また、毎年度政策レビュー等に関する検討会を開催し、テーマの追加等見直しを行っている。同検討会での確認を踏まえて、毎年度末に改訂される事後評価実施計画では、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掲載

している（表4参照）。

● 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。

評価の目的、必要性

評価の目的

評価活動において直接の解明を目的とする内容を記載する。

評価の必要性

評価活動を行う必要性を緊急性、問題の重要性、影響の重大性等の観点から、適切に説明する。

評価手法

- ①調査方法
- ②調査対象
- ③アウトカム指標による評価

評価結果と政策への反映状況

評価結果

評価の結果として明らかとなった事実、得られた成果などをその根拠とともに記載する。



政策への反映方向

評価によって得られた知見に基づき、今後の政策運営にどのように反映していくのか、具体的な内容を評価結果に対応する形で記載する。

表4：政策レビュー（プログラム評価）テーマ一覧 平成27年11月現在

(1) 実施済み及び実施中のテーマ

取りまとめ年度	テーマ	担当局等
平成14年度	ダム事業 ー地域に与える様々な効果と影響の検証ー	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 ー都市再生のための道路整備ー	道路局、都市・地域整備局
	都心居住の推進 ー良好な居住環境の形成ー	住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
	空港整備 ー国内航空ネットワークの充実ー	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 ーグローバル化時代に向けてー	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 ーリゾート法の今日的考察ー	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
	低公害車の開発・普及 ー自動車税グリーン化等による取り組みー	総合政策局、大臣官房、自動車交通局
	道路交通の安全施策 ー幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等ー	道路局、自動車交通局、総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 ーいわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証ー	自動車交通局、政策統括官（物流）
	内航海運のあり方 ー内航海運暫定措置事業の今後の進め方ー	海事局
河川環境保全のための水利調整 ー取水による水無川の改善ー	河川局	
平成15年度	都市鉄道整備のあり方 ー新たな社会的ニーズへの対応ー	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 ー都市緑地保全法等による施策展開の検証ー	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 ー都市型豪雨等への対応ー	河川局、都市・地域整備局、下水道部
	海洋汚染に対する取り組み ー大規模油流出への対応ー	総合政策局、港湾局、海事局、気象庁、海上保安庁
	流域の水環境改善 ー都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応ー	下水道部、河川局
	火山噴火への対応策 ー有珠山・三宅島の経験からー	河川局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 ー地域と市民のみなどの実現に向けてー	港湾局
土地の有効利用 ー土地の流動化への取り組みー	土地・水資源局、総合政策局	
平成16年度	国内航空における規制緩和 ー改正航空法による規制緩和の検証ー	航空局
	道路管理の充実 ー路上工事の縮減ー	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 ー災害による被害軽減に向けてー	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 ー国際交流の拡大に向けてー	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 ー新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえてー	政策統括官（貨物流通）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成17年度	バリアフリー社会の形成 ー交通バリアフリー法等の検証ー	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	総合的な海上交通安全施策 ー海上における死亡・行方不明者の減少ー	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 ー放置艇対策等の総合的な取り組みー	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 ー水資源計画の在り方ー	水資源部
	国土政策 ー国土計画の在り方ー	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 ー現行の計画体系の見直しに向けてー	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 ー港湾E D Iシステムに関する検証ー	港湾局、政策統括官（貨物流通）、海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等（政策統括官（危機管理）取りまとめ）
行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 ー行政委託型公益法人等が行う事業等の検証ー	大臣官房、総合政策局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁	

平成18年度	行政行動の改革 ―改革はどこまで進んだか― 改革のポイント①成果主義②局横断的な取組み③国民参画(住民参加等)④国民への説明責任(アカウンタビリティ)	全部局等(総合政策局及び政策統括官(政策評価)取りまとめ)
	北海道総合開発計画の総合点検 ―これまでの施策の検証と今後の在り方―	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 ―建設リサイクル法の検証―	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局
平成19年度	環境政策・省エネルギー政策 ―環境行動計画を踏まえて―	全部局等(総合政策局取りまとめ)
	不動産取引価格情報の開示 ―土地市場の条件整備―	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み ―河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方―	河川局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 ―ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み―	海上保安庁、港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局(北海道局含む)
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築	航空局
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱(2005-2009)	政策統括官(物流)、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官(国土等)、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成22年度	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の実現	観光庁、総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しについて	国土計画局
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	都市再生の推進	都市・地域整備局
	住生活基本計画(全国計画)	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
平成23年度	仕事の進め方の改革―第2回フォローアップ―	全部局等(総合政策局及び政策統括官(政策評価)取りまとめ)
	美しい国づくり政策大綱	全部局等(都市・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

(2)実施予定のテーマ

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）
	官民の連携の推進	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

4 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施策について、あらかじめ設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものであり、政策立案に当たって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指しているものである。

また、施策の導入という意思決定の前に、「どのような意図で、どのような分析を行ったか」について国民に明らかにすることによって、政策形成の趣旨とその過程の透明性を確保することが目的である。

このような観点から、新たに導入する重要な施策に対象を絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。現行の実施要領においては、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いる。対象とされたものについて必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施し、毎年度、予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、行政評価法第9条に基づく義務的な事前評価ではないが、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となる。

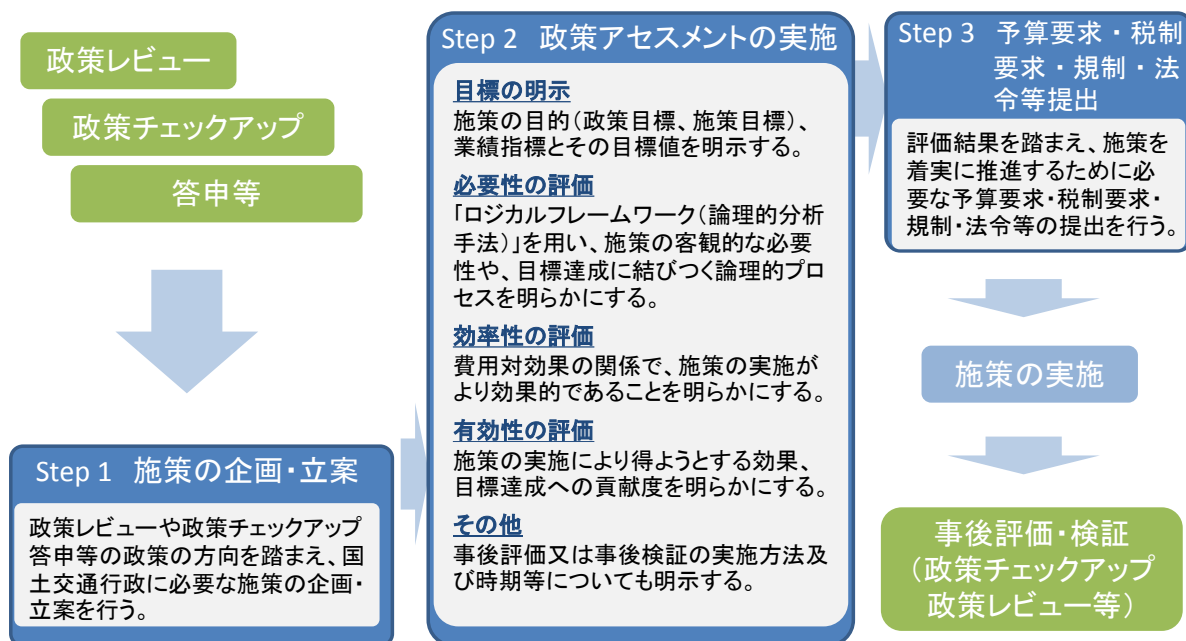
このように、新たな施策を導入しようとする意思決定の根拠となる分析を公表することによって、国民に対する説明責任の一端を果たしていくとともに、施策導入時点において期待されていた効果等について、事後的に評価・検証することを制度化するものである。それぞれの実施する時期及び方法については、個々の評価書において記載する。

評価を行うに当たっては、以下の（2）～（5）に示すように、「一定の論理性」を確保し、定量的な情報等さらなる「具体性」を持って説明できるように具体的な工夫を行う。

なお、政策アセスメントと同様、概算要求前に行う手続きとして、平成22年度（平成23年度概算要求）から、「行政事業レビュー」を実施している。行政事業レビューは、各府省自らが、自律的に、概算要求前の段階において、原則全ての事業について、予算が最終的にどこに渡り（支出先）、何に使われたか（使途）といった実態を把握し、これを国民に明らかにした上で、外部の視点も活用しながら、過程を公開しつつ事業の内容や効果の点検を行い、その結果を予算の概算要求や執行等に反映させる取組である。一方、政策アセスメントは、重要な新規施策を導入するに当たり、事業導入の採否や選択等に資する情報を広く国民へ提示し、政策意図と期待される効果等について明確に説明を行い、真に必要な質の高い施策等を厳選するプロセスとして位置付けされているものである。

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）「目的に照らして」行う評価

平成 21 年 3 月の基本計画の改正とそれに伴う実施要領の策定により、政策アセスメントの評価書の様式の変更を行った。具体的には、「施策等の目的」欄に、従来から項目のあった「政策目標」・「施策目標」・「業績指標」以外に「検証指標」の欄を新設した。「検証指標」は、政策アセスメントを行う施策等について、適当な業績指標がない場合でも、当該施策等が目的を達成したか否かを事後に明らかにするために設定する指標である。これにより、P D C A サイクルの C（CHECK）に相当する事後評価・検証手法について、政策チェックアップ及び政策レビューによる事後評価に加えて、政策アセスメントにおける事後検証シートによる事後検証が追加された。

また、政策アセスメントの対象となる予算、施策等の「政策目標」等が、省全体での施策体系の中での的確に位置付けされ明示されることにより、その必要性や有効性の検討が全省的な目的意識をもった観点で行われることになる。

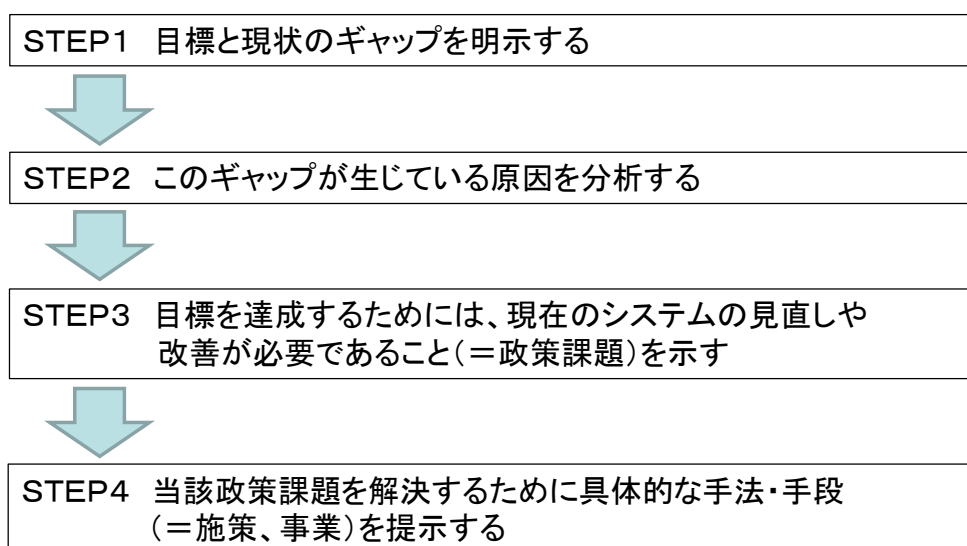
さらに、新たな施策を検討し、企画・立案する際には、省全体の観点から目標達成に向け統一性を持たせることにつながる。

(3) 必要性：「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

政策アセスメントにおける必要性の評価においては、「ロジカルフレームワーク（論理的分析手法）」をベースとしている。これは、

- ①国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する。
 - ②このギャップが生じている原因を分析する。
 - ③原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う。
 - ④そのための具体的な政策手段として新規に導入するべき施策を提示する。
- という手順で評価を実施するものである（図3参照）。

図3：ロジカル・フレームワーク（論理的分析手法）の分析手順



※この他、社会的ニーズに合っているか、また、それを行政(国)が担う必要があるか、についても評価

国土交通省では、政策アセスメント実施に当たり「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指し、この「ロジカルフレームワーク」を活用している。

アウトカム目標や将来への効果の客観的分析について不明確、抽象的な説明ではなく、目標に照らした客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、国土交通省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とするものとなる。

その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費

用の定量化を行うことは困難であり、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

（４）効率性：費用対効果の説明が基本

効率性の説明は様々なアプローチがあり得るが、現行の政策アセスメントでは、「費用対効果」が基本である。具体的には、

- ①「費用」と「効果」の内容を明示し、さらにその比較を実施。
- ②「本案」だけでなく「代替案」についても「費用」と「効果」の比較を実施。
- ③「本案」と「代替案」の比較を実施。

とする手法を導入している。そのいずれにおいても定量的分析を原則としている。実際には、「効果」などについては、定性的説明が避けられない場合もあるが、今後の評価内容の質の向上を図る上でも、可能な限り定量的分析によるベストプラクティスの実例を増やしていく必要がある。

（５）有効性：業績目標等の達成への貢献度

有効性の説明についても様々なアプローチがあり得るが、実施要領では、「施策等の実施により、効果が確実に見込まれることや、業績指標の目標値の達成にどの程度寄与するかを、可能な限り定量的に明らかにする」こととした。この達成度について基本的には定量的な説明が必要であるが、適切な業績指標の数値目標の設定が困難な場合には、やむを得ずアウトカムである施策目標の達成度を代替とすることもある。

いずれにせよ、有効性の説明についても、定義を明確にすることによる「一定の論理性」の確保と、可能な限りの「具体性」の確保が求められる。

５ 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、行政評価法においては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する。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する。

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。

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16～27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。

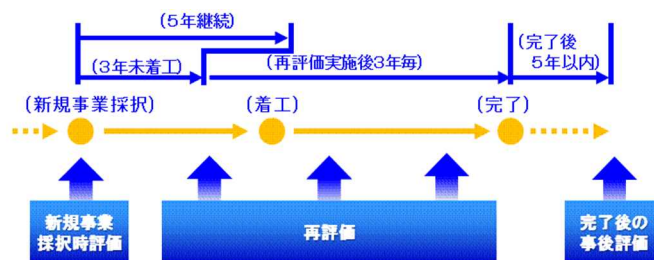
● **個別公共事業評価**（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）

個別の公共事業について、以下の各段階で評価を実施：①新規事業の採択時（新規事業採択時評価）、②事業採択後一定期間経過時（再評価）、③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	完了後の事後評価
事業の効果等		
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>

6 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）

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 3 次にわたり改定され、現在は、平成 24 年 12 月 6 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 24 年 6 月改訂）に基づいて評価を実施してきた。

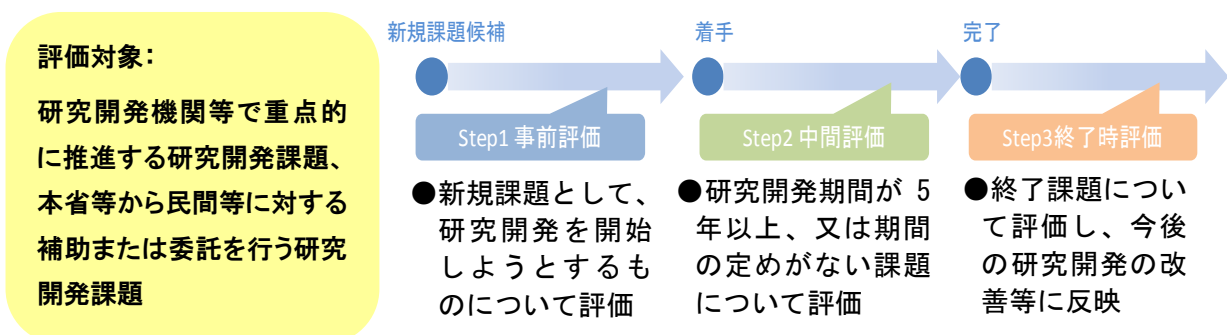
個別研究開発課題の評価は、研究開発に係る重点的・効率的な予算、人員等の配分に反映させるとともに、評価結果を公表することで国民に対する説明責任を果たすことを目的として実施している。

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、行政評価法においては 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。

また、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）を活用することとしており、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。

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。



7 規制の事前評価（R I A : Regulatory Impact Analysis）（事前評価、事業評価方式）

規制の事前評価（R I A）は、規制の導入や修正に際し、実施に当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（表5参照）。

行政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、その後、平成21年3月の基本計画変更で、「規制の事前評価（R I A）（事業評価方式）」を「政策アセスメント（事業評価方式）」とは別に位置付け、平成21年6月には、評価をより適切かつ円滑に実施することを目的として「規制の事前評価（R I A）に関する国土交通省政策評価実施要領」を策定した。これにより、評価書の作成上の留意事項について具体的に明らかにし、規制の事前評価を行う担当者の利便を図るとともに、評価書の様式を、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）における様式に近づけ、より簡易に評価が行われるように工夫した。

規制の事前評価が義務付けられた平成19年10月～平成27年10月までの実施件数は86件である（表5参照）。

● 規制の事前評価（R I A）（事前評価、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行う時などに、事前評価を実施。

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：

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ものは閣議決定前)
※事後の時点で評価・検証する場合は、政策チェックアップ又は政策レビュー等により評価

表5：RIAの実施件数

年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
件数	7	9	11	11	6	8	6	12	13	16	10	4

(注)

- ・平成19年度については、全て平成19年10月に実施が義務付けられて以降の実施件数である。
- ・平成27年度については、平成27年10月までの実施件数である。

8 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、行政評価法施行令及び政策評価基本方針の改正、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租税特別措置等について、事後評価実施計画に定めるものについて実施するものとされている。

● 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。

第3章 国土交通省における政策評価の取組みと今後の展望・課題

1 基本計画の策定の経緯

基本計画の策定以降、近年の主な変更の内容は、以下の通りである。

平成 14 年 4 月	施行（平成 20 年度まで毎年度策定）
平成 21 年 3 月	・平成 21 年度～平成 25 年度の 5 年間固定の計画に変更 ・政策評価の目的を変更
平成 22 年 7 月	租税特別措置等に係る政策評価の導入に伴う変更
平成 23 年 9 月	政策チェックアップについて、施策目標単位の評価を導入
平成 24 年 9 月	第 3 次社会資本整備重点計画の策定に伴う変更
平成 26 年 3 月	・平成 26 年度～平成 30 年度までの 5 年間の計画 ・政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況の把握について規定

2 平成26、27年度における政策評価への取組み

（1）政策チェックアップ

①事前分析表におけるモニタリング（平成 26 年度）

総務省の「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）により、各行政機関における評価の標準的な指針が示され、平成 26 年度より全府省庁共通の取組として行っていくことが決まった。

主な内容は以下のとおりである。

- ・各行政機関共通の施策の評価区分として、「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 段階区分を導入。
- ・基本計画期間（3～5 年）内に少なくとも一度は評価を行い、評価を行わない年度は、同ガイドラインに基づき作成する事前分析表において、実績の測定（モニタリング）を実施。

（注）事前分析表：目標管理型政策評価の評価対象となる施策レベルの政策について、目的、目標（指標）、それらの達成手段（要するコスト（予算・決算情報）を含む）、各手段がいかに目標等の実現に寄与するか等に係る事前の想定を分かりやすく整理し、事後検証に資するために作成するもの。

国土交通省においては、これまで毎年度政策チェックアップを実施してきたところであるが、5 年に一度の評価では評価の継続性が失われてしまうことや、評価ノウハウの継承等の観点も踏まえ、2 年毎に政策チェックアップを実施することとし、平成 25、26 年度の実績値について平成 27 年度内に評価結果を取りまとめることに決めた。そのため、平成 26 年度は事前分析表において平成 25 年度実績値の測定（モ

ニタリング) を実施した。

事前分析表については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000040.html)

②平成 26 年度政策チェックアップ結果 (平成 27 年度)

平成 26 年度の政策チェックアップ評価書 (平成 27 年 8 月) は、政策目標 13、施策目標 44、業績指標 220 (再掲 4 を含む) を対象として実施した。施策レベルでの評価について各行政機関共通の 5 段階での評価等を定めた「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」が平成 25 年 12 月に定められて以降、初めて実施した政策チェックアップである。

個別の評価書、評価結果一覧表については、以下ホームページに掲載。

- ・ 評価書

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000007.html)

- ・ 評価結果一覧表

(業績指標単位)

<http://www.mlit.go.jp/common/001108704.pdf>

(施策目標単位)

表 6 参照

○業績指標の評価結果

対象年度 (実施時期)	H26 年度 (H27. 8)	H24 年度 (H25. 8)	H23 年度 (H24. 9)	H22 年度 (H23. 9)	H21 年度 (H22. 7)
A 評価 (成果を示している)	132 件 (60.0%)	162 件 (69.2%)	156 件 (60.5%)	164 件 (59.6%)	199 件 (69.3%)
B 評価 (成果を示していない)	84 件 (38.2%)	58 件 (24.8%)	96 件 (37.2%)	106 件 (38.5%)	75 件 (26.1%)
N 評価 (実績値が得られず判断できない)	4 件 (1.8%)	14 件 (6.0%)	6 件 (2.3%)	5 件 (1.8%)	13 件 (4.5%)

○施策目標の評価結果と評価基準（平成 26 年度（平成 27 年 8 月評価実施））

評価区分	H26 年度 (H27.8 実施)	施策目標の評価の目安
①目標超過達成	4 件(9.1%)	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての業績指標で目標値を達成 ・主要な業績指標が目標を大幅に上回る
②目標達成	11 件(25.0%)	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての業績指標で目標値を達成 ・主要な業績指標が目標を大幅に上回っていない
③相当程度進展あり	14 件(31.8%)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値を達成していない業績指標あり ・主要な業績指標はおおむね目標に近い実績 ・相当な期間を要せずに目標達成が可能
④進展が大きくない	15 件(34.1%)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値を達成していない業績指標あり ・主要な業績指標が目標に近い実績を示さなかった ・目標達成には相当な期間を要する
⑤目標に向かっていない	0 件(0%)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値を達成していない業績指標あり ・施策としても目標達成に向けて進展していない ・現行の取組を継続しても目標を達成する見込みがない

(参考) 平成 24 年度以前の評価結果と基準

評価対象年度 (評価実施時期)	H24 年度 (H25.8)	H23 年度 (H24.9)	H22 年度 (H23.9)
①順調である	26 件(59.1%)	12 件(27.3%)	14 件(29.8%)
②おおむね順調である	13 件(29.5%)	23 件(52.3%)	19 件(40.4%)
③努力が必要である	5 件(11.4%)	9 件(20.5%)	14 件(29.8%)

表6：施策目標の評価結果一覧

○ 暮らし・環境 ①:0、②:1、③:1、④:7	評価結果
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	④進展が大きくない
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	④進展が大きくない
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進展が大きくない
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	②目標達成
5 快適な道路環境等を創造する	④進展が大きくない
6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する	③相当程度進展あり
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	④進展が大きくない
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	④進展が大きくない
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	④進展が大きくない
○ 安全 ①:0、②:3、③:4、④:2	
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	②目標達成
11 住宅・市街地の防災性を向上する	④進展が大きくない
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する	③相当程度進展あり
13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する	④進展が大きくない
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	③相当程度進展あり
15 道路交通の安全性を確保・向上する	③相当程度進展あり
16 自動車事故の被害者の救済を図る	②目標達成
17 自動車の安全性を高める	③相当程度進展あり
18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する	②目標達成
○ 活力 ①:3、②:4、③:7、④:4	
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	④進展が大きくない
20 観光立国を推進する	③相当程度進展あり
21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する	②目標達成
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	②目標達成
23 整備新幹線の整備を推進する	①目標超過達成
24 航空交通ネットワークを強化する	①目標超過達成
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	③相当程度進展あり
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	④進展が大きくない
27 地域公共交通の維持・活性化を推進する	③相当程度進展あり
28 都市・地域における総合交通戦略を推進する	②目標達成
29 道路交通の円滑化を推進する	②目標達成
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	①目標超過達成
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	③相当程度進展あり
32 建設市場の整備を推進する	③相当程度進展あり
33 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る	④進展が大きくない
34 地籍の整備等の国土調査を推進する	④進展が大きくない
35 自動車運送業の市場環境整備を推進する	③相当程度進展あり
36 海事業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る	③相当程度進展あり
○ 横断的な政策課題 ①:1、②:3、③:2、④:2	
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	③相当程度進展あり
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	②目標達成
39 離島等の振興を図る	④進展が大きくない
40 北海道総合開発を推進する	②目標達成
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	②目標達成
42 情報化を推進する	④進展が大きくない
XII 国際協力、連携等の推進	
43 国際協力、連携等を推進する	①目標超過達成
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	③相当程度進展あり

③今後の取組みの方向性

政策チェックアップによって省の政策の定期的な見直し・改善を行っていくためには、省の使命や基本理念に基づいた「目標・指標体系の充実」と「分析・評価のレベルアップ」の両面において、政策チェックアップの仕組み全体をさらに改良していかなければならない。

（目標・指標体系の充実）

業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から結果の実現、アウトカムの発現に至る因果関係（メカニズム）や、その影響度合いを明確にする必要がある。また、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該施策が必要であるのかを明確にすることは、省全体の目標設定という観点からは重要な今後の課題である。また、それぞれの目標値の設定の根拠についても、公表していくことが重要である。さらに、政策評価と予算・決算との連携のための調整等により、業績指標は平成 27 年度において、前年度より少ないものの、166 の業績指標項目が存在する。200 近い指標数では、その全体の状態を把握することは困難であり、省全体のマネジメントを掌るツールとして機能が低下するため、明確な政策ビジョンの中で業績指標数の整理、統合等を図ることも重要な課題である（図 4）。

また、平成 27 年に入り、交通政策基本計画（平成 27 年 2 月閣議決定）や第 4 次社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月閣議決定）が策定され、これらの計画においても新たな指標が定められたことから、政策評価における業績指標についても、指標数を抑制しつつ、これらの計画の指標を反映した見直しを行い、平成 28 年度事後評価実施計画を策定する必要がある（図 5）。

（分析・評価のレベルアップ）

これについては、他の行政機関や地方自治体、外国の優良・成功事例を参考に検討を行い、また調査研究の成果を活用するなどして、引き続きレベルアップに努める必要がある。検討の方向性として、一例を挙げれば、個々の施策と業績指標の関連性の分析等が重要な課題となるが、そこでは、業績指標の適時把握のための的確なデータの収集方法の開発や、その施策に関連するデータ分析により当該業績指標の影響度を把握することなどが重要である。

なお、政府全体の取組として、目標管理型の政策評価（注）については、各行政機関における取組についての標準的な指針として「目標管理型の政策評価の改善方策に係る取組について」（平成 24 年 3 月 27 日政策評価各府省連絡会議了承）が策定され、「事前分析表の導入」、「評価書の標準様式の導入」が図られ、平成 24 年度より実施されている。

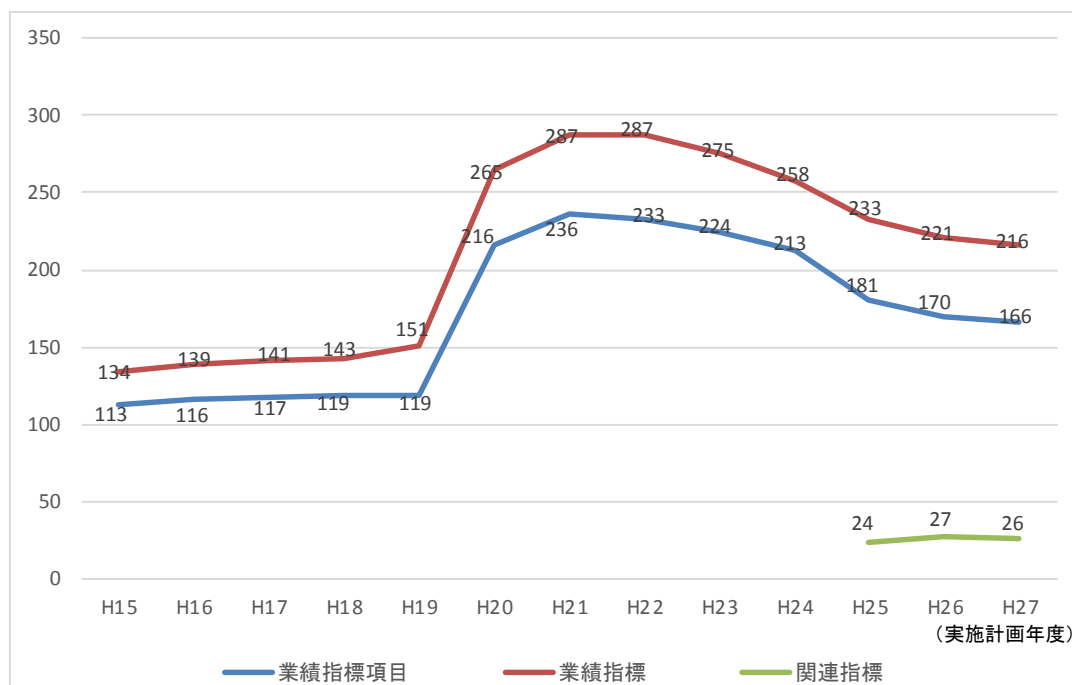
さらに、平成 25 年 5 月 20 日の経済財政諮問会議において総務省より「評価基準の標準化」、「重点化による質の向上」の取組みが提案され、「目標管理型の政策評価

の改善方策に係る取組については「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）に改訂され、各行政機関における評価の標準的な指針が示された。詳細は前述の2（1）①の記載の通りである。

また、現在総務省の政策評価審議会政策評価制度部会目標管理型評価ワーキング・グループでは、目標管理型の政策評価の改善方策を検討しており、そこでの議論等を踏まえて、国土交通省としても今後政策チェックアップの改善等を検討していく。

（注）目標管理型の政策評価とは、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。

図4：政策チェックアップの指標数



※主な要因

- H16 第1次社会資本整備重点計画:指標数の微増
- H20 予算と政策評価の連携(予算書の「項」と政策評価の「施策」を対応)
:指標数の大幅増(業績指標数151⇒265)
- H21 第2次社会資本整備重点計画:指標数の増加(20件程度)
- H23 施策目標レベルの評価の開始:指標数には直接影響せず
- H25 第3次社会資本整備重点計画:指標数が大幅に増加しないよう、関連指標を導入
- その他、目標年度が到来した指標の改廃、住生活基本計画等各種計画の改訂を踏まえた見直しにより、毎年度指標数が変動している。

図 5：現在の政策チェックアップの業績指標と社会資本整備重点計画（第 4 次）、交通政策基本計画の指標との関係イメージ

政策チェックアップ 業績指標項目(166) 社会資本整備重点計画の指標(118)

(例) ・住宅の利活用期間 ・緊急地震速報の精度向上 ・訪日外国人旅行者数 ・不動産証券化実績総額 ・国土形成計画の着実な推進 等	(例) ・汚水処理人口普及率 ・土砂災害警戒区域指定数 ・都市計画道路(幹線街路)の整備率 等	(例) ・国管理河川におけるタイムラインの策定数 ・立地適正化計画を作成する市町村数 ・特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数 等
	(例) ・公共施設等のバリアフリー化率 ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 ・海上貨物輸送コスト低減効果 等	(例) ・ホームドアの整備駅数 ・首都圏空港の国際線就航都市数 ・低床式路面電車の導入割合 等
	(例) ・特定輸送事業者の省エネ改善率 ・東京圏鉄道における混雑率 ・バスロケーションシステムが導入された系統数 等	(例) ・デマンド交通の導入数 ・主要航空会社の航空機操縦士の人数 ・相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数 等

交通政策基本計画の指標(56)

(2) 政策レビュー

①平成 26～27 年度取りまとめの政策レビュー

平成 26 年度には、「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」「水資源政策」「自転車交通」「貨物自動車運送のあり方」の 4 テーマについて評価書を取りまとめ、平成 27 年 3 月に公表した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

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

また、平成 27 年度は「国際協力・連携等の推進」「国際コンテナ戦略港湾政策」「住生活基本計画」「道路交通の安全施策」について、平成 27 年 4 月 28 日及び 10 月 9 日の国土交通省政策評価会において政策評価会構成員から意見、助言等を聴取するなど、評価書の取りまとめに向けた検討を行っている。

②今後の取組みの方向性

政策レビューは、あらかじめテーマを決めて相当程度の時間と手間・コストをかけて分析を行うものであり、政策への反映のタイミングなども踏まえつつ計画的・重点的に実施することが必要である。そのためには、どのタイミングでどのような

テーマを取り上げるかを決める際に、例えば、法令、既存の中長期計画、大綱等の見直し時期や審議会での有識者等の意見などを、十分考慮することが重要である。また、「評価によって何を明らかにしたいのか」をまず明確にし、それに答えるためにはどのようなデータや分析が必要になるかを検討した上で、データ収集、分析手法、作業工程等についての政策評価の全体像「評価デザイン」を、評価のできるだけ初期の段階で固めることが重要となる。

また、分析技術・手法の継続的改善を図るため、新たに政策レビューの担当者となった職員に対して、これまでの事例を踏まえたガイダンスを実施したほか、政策評価会の有識者による面談・個別指導を実施することにより、政策レビューの質的向上を図っている。

今後とも、これらの視点も踏まえ、政策の俯瞰的な見直し等に資するため、引き続き政策レビューの質の一層の向上に取り組む。

(3) 政策アセスメント

①平成 27、28 年度概算要求等に係る政策アセスメント結果とその活用

平成 26 年 8 月に、平成 27 年度予算概算要求等に係る 36 件の新規施策について政策アセスメントを実施した。その後、予算編成過程での調整を踏まえそれらの評価書に必要な修正等を行い、平成 27 年 3 月に改めて評価書の決定を行った。

また、平成 27 年 8 月に、平成 28 年度予算概算要求等に係る 24 件の新規施策について政策アセスメントを実施した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

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

これらの政策アセスメントの評価書に記載された、施策等の必要性、効率性、有効性の分析評価は、それぞれの施策等の予算要求や政府予算策定等の際に活用されている。

政策アセスメント 施策一覧(平成27年度予算概算要求等関係)

施策等名		
政策目標1. 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進		
1	住宅局	地域型住宅グリーン化事業の創設
政策目標2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
2	総合政策局	東京オリンピック・パラリンピック開催を見据えた公共交通機関等のバリアフリー化調査
3	鉄道局	鉄軌道駅の大規模なバリアフリー化の推進
政策目標3. 地球環境の保全		
4	総合政策局	「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出
政策目標4. 水害等災害による被害の軽減		
5	気象庁	竜巻等の激しい突風に関する気象情報の高度化
6	水管理・国土保全局	首都直下、南海トラフ地震の対象地域における下水道地震対策事業の推進
7	水管理・国土保全局	地下街等における下水道浸水対策事業の推進
8	住宅局	密集市街地総合防災事業の創設
9	国土政策局	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進
政策目標5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
10	鉄道局	地域鉄道の安全輸送の確保
11	航空局	操縦士・整備士・製造技術者の養成・確保対策
政策目標6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
12	海事局	海洋観光の列島展開
13	港湾局	クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事業
14	観光庁	広域観光周遊ルート形成促進事業
15	観光庁	地域資源を活用した観光地魅力創造事業
政策目標7. 都市再生・地域再生の推進		
16	国土政策局	半島振興広域連携促進事業の創設(仮称)
17	都市局	大都市における国際交流機能の強化
18	都市局	歴史的風致活用国際観光支援事業の創設
19	都市局	防災・省エネ・子育て支援等に対応する質の高い住宅・建築物整備の推進
20	都市局	業務継続地区整備緊急促進事業の創設
政策目標8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
21	自動車局 総合政策局	ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援
政策目標9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
22	技術調査課	インフラ維持管理に資する新技術の開発・現場への導入促進
23	技術調査課	現場施工の省力化・効率化に資するインフラ構造に係る技術研究開発の推進
24	技術調査課	建設技術の国際展開に資する技術情報共有支援
25	総合政策局	地方公共団体における円滑な維持管理の推進

26	土地・建設産業局	地方都市の不動産ファイナンス等の環境整備に関する経費
27	土地・建設産業局	建設労働需給調整システム及び多能工の活用による専門工事業者の繁忙調整手法の検討
28	土地・建設産業局	地域建設産業活性化支援事業
29	土地・建設産業局	建設業における女性の更なる活躍の推進
30	土地・建設産業局	建設分野における外国人材活用の適正化事業
31	自動車局	自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進
32	海事局	造船業における人材の確保、育成
33	海事局	海洋産業の戦略的振興のための総合対策
34	海事局	新たなエネルギー輸送ルートの海上輸送体制の確立
35	海事局	内航船員就業ルート拡大支援事業
政策目標10. 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
36	国土政策局	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

政策アセスメント 施策一覧(平成28年度予算概算要求等関係)

施策等名		
政策目標1. 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進		
1	住宅局	空き家対策総合支援事業の創設
政策目標2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
2	港湾局	港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化
3	水管理・国土保全局	汚水処理施設統合化推進事業の創設
政策目標4. 水害等災害による被害の軽減		
4	気象庁	気象予測精度向上のための次世代スーパーコンピュータシステムの整備
5	水管理・国土保全局	下水道ストックマネジメント支援制度の創設
6	水管理・国土保全局	効率的な雨水管理支援事業制度の創設
7	水管理・国土保全局	火山噴火緊急減災対策事業の創設
政策目標5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
8	鉄道局	鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進
9	自動車局	ビックデータ活用による事故防止対策推進事業
10	自動車局	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
11	海事局	スマートフォンを活用した小型船舶の衝突事故防止対策の強化
12	海事局	電子化された情報の活用による手続きの円滑化・効率化
13	航空局	航空保安対策の強化
政策目標6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
14	港湾局	国際戦略港湾のコンテナターミナル機能の高度化
15	港湾局	旅客施設等への無利子貸付
16	海事局	海上輸送の利用促進に向けた先駆的な輸送形態モデルの検討・普及
17	海事局	観光客等の輸送需要の取込みによる航路の安定的維持に向けた船旅活性化の促進
18	観光庁	「2000万人時代」に備えた受入環境整備緊急対策事業
19	都市局	歴史的まちなみの保全・活用、良好な景観形成に向けた防災対策等の支援制度の創設
政策目標7. 都市再生・地域再生の推進		
20	国土政策局	二地域居住等の推進に向けた先進事例構築推進調査
21	都市局	資金調達コストの低減による民間の都市開発事業の促進のため利子補給制度の創設
政策目標8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
22	自動車局	タクシー事業の活性化支援
政策目標9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
23	海事局	船舶の省エネルギー、静音に関する性能評価システム確立に向けた取組の推進
政策目標10. 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
24	国土政策局	G空間情報の円滑な流通促進に向けた検討

②今後の取組みの方向性

今後とも、定量的な評価項目を増加させるなど、記載内容の充実に取り組んでいく必要がある。

(4) 個別公共事業評価

平成 26 年度は、平成 27 年度予算概算要求に当たって、新規事業採択時評価 19 件、再評価 16 件を行った。平成 27 年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に新規事業採択時評価 21 件、再評価 367 件（1 件は評価手続き中）を行った。また補助事業等を対象に新規事業採択時評価 139 件、再評価 54 件（7 件は評価手続き中）を行った。また、直轄事業等及び補助事業等の完了後の事後評価 72 件を行った。さらに、平成 26 年度補正予算に係る評価として、新規事業採択時評価 5 件、平成 26 年度予算に係る評価（ダム事業）を 4 件行った。再評価を実施したものについては、そのうち 1 事業を中止することとした。

平成 27 年度はこれまでに、平成 28 年度予算概算要求に当たって、新規事業採択時評価 11 件、再評価 12 件を行った。また、平成 27 年度予算にかかる評価（ダム事業）を 4 件行った。再評価を実施したものについては、そのうち 3 事業を中止することとした。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

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

(5) 個別研究開発課題評価

平成 26 年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「終了時評価」をそれぞれ 65 件、54 件実施した。

平成 27 年度はこれまでに、「事前評価」、「終了時評価」をそれぞれ 37 件、2 件実施した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_0000_09.html)

(6) 規制の事前評価（R I A）

①平成 26 年度、27 年度の評価について

平成 26 年度は、水防法等の一部を改正する法律案など 4 件の法律案と、建築基準法施行令の一部を改正する政令案など 6 件の政令案を、平成 27 年度は 10 月 1 日までに航空法の一部を改正する法律案など 4 件の法律、政令案について評価を行った。評価に際しては、規制案の導入による発生しうる費用と便益について代替案との比較考量を行うなど分析を行い、その規制案の有効性を説明した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_0000_06.html)

規制の事前評価(RIA)実施一覧(平成26年4月～平成27年10月1日)

	件名	区分	実施日	担当局
1	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	H26.5.23	住宅局
2	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案	政令	H26.5.23	都市局、住宅局
3	マンションの建替えの円滑化等に関する法律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	H26.6.18	住宅局
4	建設業法施行令の一部を改正する政令案	政令	H26.8.4	土地・建設産業局
5	下水道法施行令の一部を改正する政令案	政令	H26.9.18	水管理・国土保全局
6	水先法施行令の一部を改正する政令案	政令	H26.12.25	海事局
7	水防法等の一部を改正する法律案	法律	H27.2.19	水管理・国土保全局
8	旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案	法律	H27.2.26	鉄道局
9	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案	法律	H27.3.12	自動車局
10	建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律案	法律	H27.3.23	住宅局
11	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	H27.7.3	海事局
12	航空法の一部を改正する法律案	法律	H27.7.13	航空局
13	下水道法施行令の一部を改正する政令案	政令	H27.8.21	水管理・国土保全局
14	建設業法施行令の一部を改正する政令案	政令	H27.9.1	土地・建設産業局

②今後の取組みについて

規制の事前評価については、従前から、規制案の必要性や効率性（費用と便益の関係）、有効性の観点から評価を行っているところであるが、今後とも客観的な評価を行うため、定量的な分析を含め、記載内容の充実に取り組む。

(7) 租税特別措置等に係る政策評価

平成27年度税制改正要望に際し、事前評価22件を実施した。

また、平成28年度税制改正要望に際し、事前評価9件及び事後評価13件を実施した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載。

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（平成27年度税制改正要望等関係）

○事前評価

大臣官房	1	試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除の拡充
	2	中小企業者等の試験研究費に係る特例措置の拡充
総合政策局	3	我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設に係る割増償却制度の延長
	4	国立研究開発法人への寄附に係る税制措置
	5	技術研究組合の所得計算の特例の本則化
国土政策局	6	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
	7	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
	8	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
	9	過疎地域における事業用設備等に係る特別償却の延長
	10	振興山村における工業用機械等の特別償却
土地・建設産業局	11	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の1,500万円の特別控除の延長
	12	特定の事業用資産の買換えの場合の譲渡所得の課税の特例の延長
	13	大深度地下法第16条に基づく使用の認可を受けた事業に係る区分地上権等の設定対価に対する課税の見直し
	14	投資法人(Jリート)における「税会不一致」問題の解消
	15	中小企業等の貸倒引当金の特例の延長
都市局	16	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
	17	都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長
	18	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
	19	市街地再開発事業により建築された施設建築物の取得者に対する割増償却制度の延長
	20	民間都市開発推進機構の行う業務を収益事業の範囲から除外する特例措置の拡充
水管理・国土保全局	21	雨水貯留利用施設に係る割増償却制度の延長及び拡充
海事局	22	船舶に係る特別償却制度の延長

租税特別措置等に係る政策評価一覧（平成 28 年度税制改正要望等関係）

○事前評価

総合政策局	1	物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の見直し
土地・建設産業局	2	一時差異等調整引当額についての所要の措置
	3	投資信託等に係る二重課税調整措置の見直し
都市局	4	特定被災区域内において都市計画事業に準ずる事業として行う一団地の津波防災拠点市街地形成施設の整備に関する事業のために土地等を譲渡した場合における所得の特別控除の延長
	5	市街地再開発事業における権利変換に伴う権利変動があった場合のグループ法人税制の適用に係る所要の措置の拡充
	6	市街地再開発事業における権利変換において従前資産に対応して与えられる権利床等を取得した場合の特例措置の拡充
水管理・国土保全局	7	エネルギー環境負荷低減推進設備等を取得した場合の特別償却又は特別控除の延長・拡充（グリーン投資減税）
住宅局	8	サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長
鉄道局	9	JR北海道及びJR四国に対する鉄道建設・運輸施設整備支援機構の助成金に係る圧縮記帳の拡充

○事後評価

国土政策局	1	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の所得の特別控除
土地・建設産業局	2	特定の交換分合により土地等を取得した場合の課税の特例
	3	特定目的会社に係る課税の特例
	4	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の所得の特別控除
水管理・国土保全局	5	収用等に伴い代替資産を取得した場合等の課税の特例
	6	収用換地等の場合の所得の特別控除
道路局	7	転廃業助成金等に係る課税の特例
住宅局	8	短期譲渡所得の課税の特例に係る軽減税率、追加課税の適用除外
	9	短期譲渡所得の課税の特例に係る軽減税率、追加課税の適用除外
	10	収用等に伴い代替資産等を取得した場合の課税の特例
鉄道局	11	新幹線鉄道大規模改修準備金
海事局	12	船舶の定期検査に係る特別修繕準備金
航空局	13	短期譲渡所得の課税の特例に係る税率軽減、追加課税の適用除外

3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例

具体的な反映の事例として、平成 24 年度及び平成 26 年度政策チェックアップ評価書における評価等が反映されて、予算概算要求等が行われ、政策アセスメントも実施された事例を紹介する。

政策評価の結果が政策に反映された事例

[事例①]

「業績指標 151 不動産証券化実績総額」については、平成 24 年度は約 3.3 兆円の不動産の証券化が行われたものの、当初予定していた目標見込みに届かなかったことから、平成 24 年度政策チェックアップにおいては「B-1」（旧評価：業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない／施策の改善等を検討）と評価した。さらに、評価書においては、このような現状を踏まえ、「不動産投資環境の整備」等の施策の方向性を提示した。これを受けて、平成 25 年度に、新規の施策である「ヘルスケアリート等の活用に向けた環境整備」に関して、政策アセスメントを行い、必要な経費について、平成 26 年度概算要求を行った。

[事例②]

「業績指標 104 訪日外国人旅行者数」については、平成 26 年に 1,341 万人と過去最高記録を記録し、平成 32 年の 2,000 万人の目標に向け順調に推移していることから、平成 26 年度政策チェックアップにおいては「A」（業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している）と評価した。また、評価書において、今後も目標達成を目指し、訪日プロモーションの強化等を実施するとしている。これを受けて、平成 27 年度に、新規の施策である『2000 万人時代』に備えた受入環境整備緊急対策事業』に関して、政策アセスメントを行い、必要な経費について、平成 28 年度概算要求を行った。

4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施

国土交通省の重要な所管法令では、政策評価が政策遂行の上で法制度上必須のものとして位置付けられているものがある。具体的には、「社会資本整備重点計画法」、「国土形成計画法」及び「住生活基本法」に行政評価法との連携を図る規定がある。

それぞれが一定の分野についての包括的な法律であることから、以下のように、各分野において全般的に政策評価を実施することが規定されている。

(1) 社会資本整備重点計画法

第 7 条（社会資本整備事業に係る政策の評価）において、各省庁の政策評価に関する基本計画に、社会資本整備重点計画に概要が定められた社会資本整備事業を定めることとされ、これを受けて国土交通省の政策評価に 34 の業績指標項目（第 1 次社会資本整備重点計画策定当時（平成 15 年））が定められた。

社会資本整備全般に係る数値目標が閣議決定され、これが政策評価の目標として

設定されたことを受けて、基本計画に位置付けられたことにより、国土交通省の政策評価が本格化した。

その後、平成 20 年度から平成 24 年度までの計画期間とする第 2 次社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）、平成 24 年度から平成 28 年度までの計画期間とする第 3 次社会資本整備重点計画（平成 24 年 8 月 31 日閣議決定）が策定され、これを受けて、それぞれ 55、64 の業績指標項目が定められた。

社会資本整備重点計画については、政策チェックアップによりフォローアップを行っており、また、社会資本整備審議会及び交通政策審議会計画部会においても評価結果の報告を行ってきた。

平成 27 年 9 月 18 日には、平成 27 年度から平成 32 年度までを計画期間とする第 4 次社会資本整備重点計画が閣議決定され、これを受けて現在、平成 28 年度の業績指標等の見直しの検討を行っている。

（２）国土形成計画法

第 7 条（全国計画に係る政策の評価）において、政策評価に関する基本計画に全国計画の事後評価を定めるとともに、全国計画の公表から 2 年を経過した日以後、事後評価の実施を事後評価実施計画に定めることとされている。

国土形成計画（全国計画）（平成 20 年 7 月閣議決定）については、平成 24 年度政策レビューにて評価結果が取りまとめられた。

また、平成 27 年 8 月 14 日には、国土形成計画（全国計画）の変更の閣議決定がなされたところであり、平成 31 年度の政策レビューテーマとして追加予定である。

（３）住生活基本法

第 16 条（全国計画に係る政策の評価）において、政策評価に関する基本計画に全国計画の事後評価を定めるとともに、全国計画の公表から 2 年を経過した日以後、事後評価の実施を事後評価実施計画に定めることとされている。

住生活基本計画（全国計画）（平成 23 年 3 月閣議決定）については、平成 27 年度政策レビューにおいて評価結果が取りまとめられる予定である。

また、全国計画に盛り込まれた指標については、原則として国土交通省の事後評価実施計画の業績指標（16 の業績指標項目）として盛り込んでおり、政策チェックアップによる政策評価を行うこととしている。

5 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

政策評価は、欧米等で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はなく、試行錯誤を重ねている状況にある。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を確立していくためには、第三者の知見の活用、政策評価制度や手法に関する調査研究、国民とのコミュニケーション等を通じて、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続することが重要である。

また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させることに意味がある。そのためには、政策の企画立案及び実施に携わる全ての職員が、「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、政策のマネジメントサイクルの確立に努め、それぞれの業務改善につなげていくことが重要である。また、政策評価の仕組みや評価の結果を国民にとって分かりやすい形で説明していくことも不可欠である。これらの観点から、国土交通省においては、省内外に対する政策評価の普及・啓発活動を積極的に実施している。

(1) 第三者の知見の活用

国土交通省においては、政策評価の運営等に当たり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取するとともに、政策評価システムの継続的な改善を図るため、政策評価に関する専門家・有識者等の知見を積極的に活用している。

①国土交通省政策評価会

国土交通省が政策評価を全省的に導入して約15年になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらに分かりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。

こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営に関して専門的知見を有する学識経験者等の第三者からなる国土交通省政策評価会を随時開催し、政策評価の改善に活用している。会議は公開で行い、配付資料及び議事録を公表している。

平成27年10月現在、構成員は以下の8名である。

国土交通省政策評価会構成員（五十音順）		
座長	上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
	工藤 裕子	中央大学法学部教授
	佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
	白山 真一	有限責任監査法人トーマツ パートナー（公認会計士）
	田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻教授
	山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

②個別公共事業評価の実施における第三者の知見の活用

個別公共事業について、再評価及び完了後の事後評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、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、意見を聴取することとしている（治安の維持に係る事業を除く）。

事業評価監視委員会は、評価の実施手続を監視し、当該事業に関して作成された対応方針（原案）に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めるときは、意見の具申を行う。

評価の実施主体の長は、事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図ることとしている。

また、直轄事業等の新規事業採択時評価に関しても、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取することとしている（治安の維持に係る事業を除く）。

③個別研究開発課題評価の実施における第三者の知見の活用

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）を活用することとしており、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こととしている。

（２）政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。

平成 26 年度において、租税特別措置等の政策評価及び規制の事前評価（R I A）の定量的な費用効果分析の試行と業績指標の改善を含む政策チェックアップの質の向上を目指して、「政策評価に係る調査」を実施した。

また、平成 27 年度においても、政策チェックアップの業績指標における改善方策や、事前評価（R I A）の定量的な費用効果分析のためのデータ収集・調査を行うために、「政策評価に係る調査」を実施している。

（３）政策評価の普及・啓発

①国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政（コミュニケーション型行政）を積極的に推進してきている。

その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象にするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。

政策評価においても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その取組状況について国民に分かりやすく説明することを心がけるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

②ホームページ

政策評価に関する公表情報については、インターネット上で閲覧が可能となっているが、随時、より分かりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新している。ここでは、政策評価の仕組みや手法、これまでの経緯等を改めて整理し、内容を改善するとともに、「国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～」等を掲載する等の工夫を行っている。

③職員の啓発、研修等

政策評価は、評価書の作成といった手続にその意味があるのではなく、「目標によるマネジメント」の理念を全ての職員が共有し、政策のマネジメントサイクルを確立して、それに基づいて政策の企画立案や業務運営を持続的に改善していくことにその意義がある。各種の評価書作成時においては、担当者に対して、政策評価の意義、役割や手法等について十分な理解が得られるよう充実した関係資料、参考資料を配付し、疑問点には入念な解説、説明を行うよう配慮している。

また、国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学の研修プログラムにおいて政策評価に関連する講義を含むようにしている。

平成 26 年度に国土交通大学において実施した研修プログラムにおいては、「国土交通省における政策評価」（新任管理職対象）等の講義を計 6 回行った。

（参考 1）政府全体における政策評価重視に向けた取組み

政府全体の取組みとして、経済財政諮問会議や予算編成の基本方針等の政策評価に関する記述を抜粋して紹介する。

（1）政策評価に関する基本方針の改定

行政評価法附則において、平成 14 年 4 月 1 日の法施行後 3 年を経過した場合に同法施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとされており、見直しを進め、「政策評価に関する基本方針の改定」（平成 17 年 12 月 16 日閣議決定）及び「政策評価の実施に関するガイドライン」の策定が行われた（平成 17 年 12 月 16 日政策評価各府省連絡会議了承）。

政策評価に関する基本方針の改定のポイント

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">i 重要政策に関する政策評価の徹底<ul style="list-style-type: none">・ 内閣の重要政策に関する評価の徹底・ 複数府省が関係する政策・ 政策評価の重点化・効率化・ 規制の事前評価の早期義務付けに向けた取組みii 政策評価の質の向上<ul style="list-style-type: none">・ 政策評価の予算要求等政策への反映・ 評価の客観性の確保iii 国民への説明責任の徹底<ul style="list-style-type: none">・ 国民に分かりやすい評価書・要旨の作成・ 政策評価制度の広報を積極的に展開し、国民的議論を活性化 |
|---|

（2）政策評価と予算・決算の連携

①平成 16 年から平成 17 年の経済財政諮問会議における議論

平成 16 年に行われた経済財政諮問会議での議論では、予算と政策評価の連携を強めるために、行政評価法に基づく政策評価が実効性をもつこと、政策評価と予算査定が連携をもつこと、予算書・決算書が「施策」単位で記載・議決されるようにする取組が必要であるとして、総務省・財務省は、これらを検討のうえ、改革の方向と工程を明確にして、『基本方針 2005』で提示すべきであるとした。

上記の議論を経て、平成 17 年 6 月 21 日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」においては、予算制度改革の一環として予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行うこととされた。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」（平成 17 年 6 月 21 日閣議決定）

第 2 章 「小さくて効率的な政府のための 3 つの改革」

（中略）

（3） 予算制度改革

成果目標（Plan）－予算の効率的執行（Do）－厳格な評価（Check）－予算への反映（Action）を実現する予算制度改革を定着させる。このため、以下の取組を行う。

- ・ 政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行う。平成 20 年度予算を目途に完全実施することを目指し、平成 18 年度までに実務的検証を完了させる。また、政策評価と予算の連携強化を含め、政策評価制度に関する見直しを着実に進めるべく、「政策評価に関する基本方針」の改定等を平成 17 年内に行う。

また、平成 18 年 7 月 7 日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」においても次のように記載されている。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」（平成 18 年 7 月 7 日閣議決定）

第 3 章 「財政健全化への取組」

2. 「簡素で効率的な政府」への取組

（中略）

（予算制度改革）

- ・ また、政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算とその成果を評価できるようにする仕組みについて、引き続き予算書・決算書の見直しを行い、平成 20 年度予算を目途に実施する。

②「経済財政改革の基本方針 2007」と「国土交通省政策評価基本計画」の変更

平成 19 年 6 月 19 日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針 2007」において、次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針 2007」（平成 19 年 6 月 19 日閣議決定）

第 3 章 21 世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

（中略）

（5）予算書・決算書の見直し

政策ごとに予算と決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）と政策評価の単位とを対応させる等の見直しを行い、平成 20 年度予算から実施する。

国土交通省においても、「経済財政改革の基本方針 2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、平成 19 年 8 月に基本計画を改定し、政策評価の単位（施策）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

具体的には、それまでの、4 分野、27 政策目標、98 施策目標、119 業績指標項目の政策体系を、3 分野、13 政策目標、46 施策目標、216 の業績指標項目に設定し直した。

(3) 「重要対象分野」の導入

①経済財政改革の基本方針 2007

平成 19 年 6 月 19 日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針 2007」において、次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針 2007」（平成 19 年 6 月 19 日閣議決定）

第 3 章 21 世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(4) 政策評価の機能の発揮

平成19年末から次の方法で経済財政諮問会議と総務省・各府省の政策評価に関する連携を強化することにより、評価結果を活用し、予算の効率化等国の政策に適切に反映する。

- ① 総務大臣は、各府省の評価の実施状況に関する「政策評価・独立行政法人評価委員会」の調査審議を踏まえ、毎年末、経済財政諮問会議に、重要対象分野の選定等について意見を述べる。
- ② これに対し、経済財政諮問会議は、政策評価の重要対象分野等を提示する。総務大臣は当該提示を踏まえた評価の実施を推進する。

これを受け国土交通省では、重要対象分野の選定を受けたテーマについて、政策レビューとして取りまとめることとし、その旨を実施要領に記載した。

②経済財政改革の基本方針 2009

「経済財政改革の基本方針 2009」（平成 21 年 6 月 23 日閣議決定）

第 4 章 今後の財政運営の在り方

1. 平成 22 年度予算の基本的な考え方

(中略)

(2) 平成22年度予算の方向

- ・各府省の予算要求に当たっては、成果目標を掲げ、事後評価を十分に行い、予算の重点化に活用するなど P D C A サイクルを着実に実施する。

(3) 新たな行政改革の取組

- ・重要対象分野である地震対策及び医師確保対策の政策評価を推進する。

「経済財政改革の基本方針 2008」（平成 20 年 6 月 27 日閣議決定）から、具体的に政策評価の重要対象分野の提示が行われた。実施 2 年目である平成 21 年度には、テーマのうち 1 つに、「地震対策」（内容は建築物の耐震化（国土交通省住宅局）と地震保険（財務省））が提示された。これを受け、政策レビュー「住宅・建築物の耐震化の促進」を実施し、平成 21 年 11 月 26 日に評価書を決定した。

(4) 政策評価の効率化、行政事業レビューとの連携

「経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～」(平成25年6月14日閣議決定)

第3章 経済再生と財政健全化の両立

4. 実効性あるPDCAの実行

- ・各府省において政策評価と行政事業レビューの連携強化を図り一体的な取組を促進する。第三者評価等を通じて政策効果を客観的に確認する等により、PDCAを確実に実行し、資源配分を大胆に見直し、歳出を固定化させない。また、政策評価を形式的なものとなせず、効率的に行うため、メリハリのある取組を進める。

上記閣議決定を受けた具体的な取組は、「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、全府省共通の標準的な指針として定められた。これを踏まえ、国土交通省においても、政策評価の事前分析表と行政事業レビューシートにおける事業名と事業番号の共通化を実施するなど一層の連携強化を図るとともに、政府全体の方針によるメリハリのある取組を進めるため、政策チェックアップについては2年毎に評価書を取りまとめ、全府省庁共通の評価結果の表示方法を導入することとした。

(5) 近年の予算編成の基本方針における記述

①平成25年度予算編成の基本方針

平成25年度予算編成の基本方針(平成25年1月24日閣議決定)

Ⅲ 予算の重点化についての基本的な考え方

(4) 歳出分野における主な留意事項等

(行財政改革)

各府省の責任の下、実効性の高いPDCAサイクルの確立に向けた取組を進め、その成果を平成26年度予算編成に十分に活用していく。

②平成26年度予算編成の基本方針

平成26年度予算編成の基本方針(平成25年12月12日閣議決定)

Ⅲ 予算の重点化・効率化の推進

2. 公的部門の改革

各府省において政策評価と行政事業レビューの連携強化を図り一体的に取り組むなど、実効性のあるPDCAを推進する。

③平成 27 年度予算編成の基本方針

平成 27 年度予算編成の基本方針(平成 26 年 12 月 27 日閣議決定)

Ⅱ 平成 27 年度予算の基本的考え方

2 主な歳出分野における取組

(4)行政の徹底的な効率化

各府省庁の事業について、(中略)、毎年度のPDC Aサイクルの下、行政改革推進会議の指摘事項を的確に反映し、効果的・効率的な予算を実現する。

(参考2) 国土交通省における独立行政法人評価について

平成26年6月に公布された独立行政法人通則法の一部を改正する法律により、政策のPDCAサイクルを強化し、目標・評価の一貫性・実効性を向上させるため、平成27年度以降、各府省の独立行政法人評価委員会を廃止し、政策責任者である主務大臣（国土交通大臣）自らが独立行政法人の評価を行うこととされた。

なお、評価結果については、役員の退職金に係る業績勘案率に反映され、理事長は中期（中長期）目標期間評価の評定を、理事は在職期間の全期間に対応する年度評価の担当業務の評定を用いて業績勘案率を算定する。

(1) 評価の対象

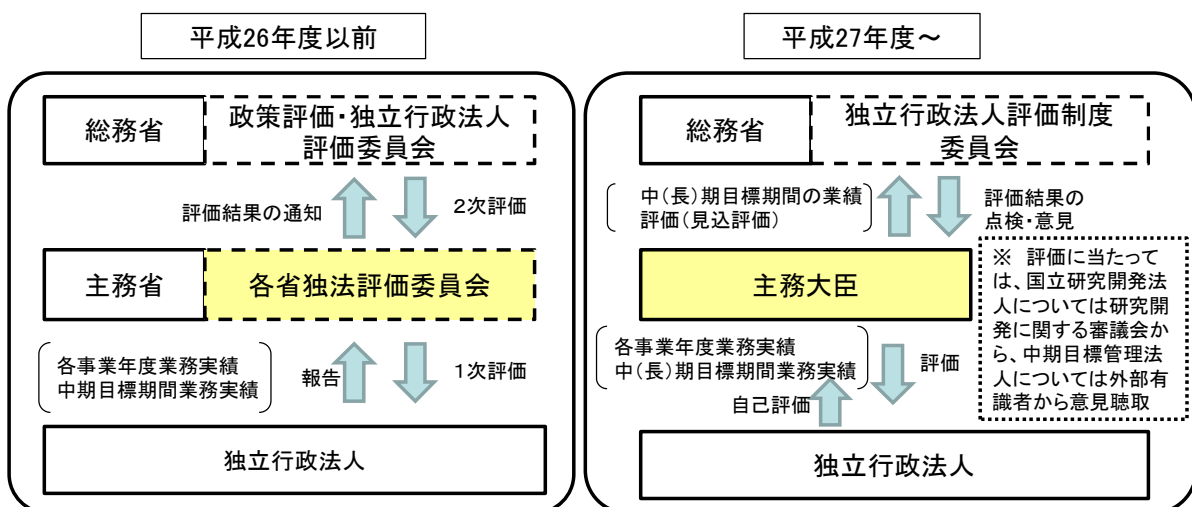
独立行政法人の評価は、毎年度の業務実績（年度評価）、中期（中長期）目標期間全体の業務実績（期間実績評価）、目標期間終了時に見込まれる業務実績（見込評価）について実施する。

(2) 国立研究開発法人に関する特例

国立研究開発法人は、中期目標（期間3～5年）に替えて中長期目標（5～7年）を設定し、評価に際しては、評価の専門性を確保するため、各省に設置される国立研究開発法人審議会の意見を聴取する。

(3) 評価の指針等

主務大臣が評価を行うに際しては、政府全体の評価の水準及び統一性を確保するため、総務大臣が策定する評価に関する指針に基づき行う。なお、指針において、評価の実効性を確保するため必要に応じて外部有識者の知見を活用することとされており、国土交通省においても学識経験者等から意見を聴取する。



(4) 新たな評価制度における評定区分

総務大臣が策定する評価に関する指針には、S、A、B、C、Dの5段階で評価区分(評定)と評価基準が示されており、Bが標準となっている。

新たな評価基準(総務省評価指針)の概要		
区分	評価基準	
	中期目標管理法入	国立研究開発法人
S	目標を量的及び質的に上回る顕著な成果が得られていると認められる。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の120%以上で、かつ質的に顕著な成果が得られていると認められる場合)。	適正、効果的かつ効率的な業務運営の下で「研究開発成果の最大化」に向けて特に顕著な成果の創出や将来的な特別な成果の創出の期待等が認められる。
A	目標を上回る成果が得られていると認められる。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の120%以上とする。)	適正、効果的かつ効率的な業務運営の下で「研究開発成果の最大化」に向けて顕著な成果の創出や将来的な成果の創出の期待等が認められる。
B (標準)	目標を達成していると認められる。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の100%以上120%未満)。	「研究開発成果の最大化」に向けて成果の創出や将来的な成果の創出の期待等が認められ、着実な業務運営がなされている。
C	目標を下回っており、改善を要する。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の80%以上100%未満)。	「研究開発成果の最大化」又は「適正、効果的かつ効率的な業務運営」に向けてより一層の工夫、改善等が期待される。
D	目標を下回っており、業務の廃止を含めた抜本的な改善を求める。(定量的指標においては対中期計画値(又は対年度計画値)の80%未満、又は主務大臣が業務運営の改善その他の必要な措置を講ずることを命ずる必要があると認めた場合)。	「研究開発成果の最大化」又は「適正、効果的かつ効率的な業務運営」に向けて抜本的な見直しを含め特段の工夫、改善等が求められる。

(5) 平成27年度に実施した評価

国土交通省が所管する19法人(国立研究開発法人5法人、中期目標管理法入14法人)について、平成26年度業務実績に係る評価(年度評価)を行い、平成27年度に中期(中長期)目標が終了する10法人(国立研究開発法人5法人、中期目標管理法入5法人)について、目標期間終了時に見込まれる業務実績評価(見込評価)を実施した。

評価は、中期(中長期)目標に定めた項目を評価単位として、「国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項」(中期目標管理法入)、「研究開発の成果の最大化その他の業務の質の向上に関する事項」(国立研究開発法人)、「業務運営の効率化に関する事項」、「財務内容の改善に関する事項」、及び「その他の事項」における各法人の事務・事業の特性に応じた評価項目についてその業務実績の評価を行った。

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000026.html)

○平成 26 年度業務実績評価結果

独立行政法人名	評 定						総合評定
	項目数	S	A	B	C	D	
(研)土木研究所	15	6	9				B
(研)建築研究所	15	2	13				B
(研)海上技術安全研究所	9	2	7				B
(研)港湾空港技術研究所	18	7	11				B
(研)電子航法研究所	12	2	10				B
交通安全環境研究所	15	4	11				B
航海訓練所	27	2	25				B
海技教育機構	24	3	21				B
航空大学校	23	2	21				B
自動車検査	35	5	29	1			B
鉄道建設・運輸施設整備支援機構	22	2	20				B
国際観光振興機構	13	2	5	6			A
水資源機構	17	2	15				B
自動車事故対策機構	23	2	21				B
空港周辺整備機構	16		16				B
都市再生機構	20	5	15				B
奄美群島振興開発基金	15	2	9	4			B
日本高速道路保有・債務返済機構	40	2	38				B
住宅金融支援機構	19	5	14				B

※(研)は国立研究開発法人、その他は中期目標管理法

○中期(中長期)目標期間見込評価結果

独立行政法人名	評 定						総合評定
	項目数	S	A	B	C	D	
(研)土木研究所	15	6	9				B
(研)建築研究所	15	4	11				B
(研)海上技術安全研究所	9	3	6				B
(研)港湾空港技術研究所	18	1	7	10			A
(研)電子航法研究所	12	2	10				B
交通安全環境研究所	15	4	11				B
航海訓練所	28	2	26				B
海技教育機構	26	3	23				B
航空大学校	24		23	1			B
自動車検査	34	6	27	1			B

※(研)は国立研究開発法人、その他は中期目標管理法