

## 平成 31 年度予算概算要求に係る政策アセスメント

### 1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき実施するものであり、新規に導入しようとする施策等のうち、社会的影響の大きいもの等を対象として評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を説明するものである。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策を厳選する。

(評価の観点、分析手法)

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

### 2. 今回の評価結果について

国土交通省政策評価基本計画（平成 26 年 3 月 28 日策定）に基づき、平成 31 年度予算概算要求にあたって、予算概算要求等に係る別添 1 の 6 の施策について評価を実施した。施策の一覧は別添 1、個別の評価結果は別添 2 のとおりである。

## 政策アセスメント 施策一覧(平成31年度予算概算要求関係)

No	施策名	頁
1	洋上風力発電の促進	1
2	地域気象観測システム(アメダス)の更新強化	3
3	自動運転バス車両の開発	5
4	港湾の完全電子化の推進	7
5	新モビリティ・サービス推進事業の創設	9
6	山村境界基本調査(山村部リモートセンシングデータ整備事業)の創設	12

【No. 1】

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等	洋上風力発電の促進	担当 課長名	港湾局海洋・環境課長 中崎 剛
施策等の概要・目的	<p>洋上風力発電を促進するため、一般海域における洋上風力発電のエリアの指定や海域の利用調整に関する調査を行う。</p> <p>※一般海域：領海及び内水のうち、漁港の区域、港湾区域等を除く海域 （予算関係）【予算要求額：450百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>2 良好な生活、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</p> <p>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。</p>		
業績指標（目標値 ・目標年度）	—		
検証指標（目標値 ・目標年度）	検討中		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 洋上風力発電は、我が国の主力電源に向けて取り組むこととなった再生可能エネルギーの柱のひとつであるが、一般海域での導入は進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析 洋上風力発電に際しては、船舶航行や漁業が行われ稠密な利用が行われている海域を利用するため、海域等における先行利用者との利用調整を円滑に進めることが不可欠であるが、一般海域における洋上風力発電の促進に関して、統一的ルールが存在せず、利用を促進するためのエリアや先行利用者との調整の枠組も整備されていない。</p> <p>iii 課題の特定 洋上風力発電設備の整備に係るエリアの指定や海域の利用調整を支援する必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 一般海域への洋上風力発電設備の導入促進に向け、エリア指定や海域の利用調整について具体的な検討を行うための海域調査を行う。</p>		
国の関与	国が一般海域の利用の促進に関するエリアの指定や海域の利用調整を行うことで、洋上風力発電をより円滑に進めることが可能となる。		
施策等の効率性	海域調査の実施によって、一般海域において洋上風力発電設備の導入促進を図るエリアの指定や海域の利用調整が円滑に行われ、一般海域における洋上風力発電が促進されるため、費用に見合った効果が得られる。		
代替案との 比較	なし		
施策等の 有効性	本施策の実施により、洋上風力発電設備の導入が一般海域において促進されることから、施策目標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。」の達成に寄与する。		

参考URL	なし
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 未来投資戦略2018(平成30年6月閣議決定)</li> <li>第2 具体的施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>[2] 経済活動の「糧」が変わる <ul style="list-style-type: none"> <li>1. エネルギー・環境 <ul style="list-style-type: none"> <li>iii) 地域のエネルギーシステム最適化等と環境保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>①地産地消型エネルギーシステムの構築等 <ul style="list-style-type: none"> <li>○風力・太陽光の導入促進のため、情報共有や合意形成を推進するための地域協議会の設置や一般海域利用ルールの整備等を進める。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 海洋基本計画(平成30年5月閣議決定)</li> <li>第2部 海洋に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>2. 海洋の産業利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>エ. 海洋由来の再生可能エネルギー <ul style="list-style-type: none"> <li>①洋上風力発電 <ul style="list-style-type: none"> <li>○一般海域において洋上風力発電の整備に係る海域の利用の促進を図るため、関係者との調整の枠組を定めつつ、事業者の予見可能性の向上により事業リスクを低減させる等の観点から、海域の長期にわたる占用等を可能とする制度整備を行い、円滑な制度の運用に努める。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ エネルギー基本計画(平成30年7月閣議決定)</li> <li>第2章 2030年に向けた基本的な方針と政策対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>第2節 2030年に向けた政策対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>3. 再生可能エネルギーの主力電源化に向けた取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 急速なコストダウンが見込まれる太陽光・風力の主力電源化に向けた取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>○欧州の洋上風力発電に関する取組も参考にしつつ、地域との共生を図る海域利用のルール整備や系統制約、基地港湾への対応、関連手続きの迅速化と価格入札も組み合わせた洋上風力発電の導入促進策を講じていく。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 平成35年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</li> </ul>

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>地域気象観測システム（アメダス）の更新強化</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>気象庁観測部計画課 課長 木俣 昌久</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>本施策の実施により、局地的大雨等の実況監視能力の強化、予測精度の向上を図り、注警報や防災気象情報発表の更なる適時的確化に貢献する。（予算関係）【予算要求額：344百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>4 水害等災害による被害の軽減 10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する。</p>		
<p>業績指標（目標値・ 目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値・ 目標年度）</p>	<p>検討中</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ アメダスは、全国約1,300地点の気象観測データの提供を通じて、地域における防災対応や産業活動、国民生活に資することを目的に運用されているが、現行のアメダス気象計は整備後15年近くが経過し、安定した観測の継続が困難となっているため更新が急務となっている。またアメダスは、観測所毎に気温、風、日照時間、降水量、積雪深の全部又は一部の気象要素を観測しているが、近年の増加が指摘されている局地的な大雨の発生に関係の深い、湿度を観測していないという課題がある。</p> <p>ii 原因の分析 アメダス気象計の老朽化に伴い、構成部品の劣化等に伴う障害や、修理部材の調達困難による長期欠測事例が生じていることから、安定した観測の継続が困難となっている。また、アメダスに観測要素を追加するにあたっては、観測機器（センサー）の精度の検証だけでなく、多くの観測所に設置したセンサーを通年にわたり維持管理する等の継続的な対応が必要であるが、湿度については、これまで維持管理コストに見合うセンサーがないため、湿度の観測を行うことができなかった。</p> <p>iii 課題の特定 以上を踏まえ、アメダス気象計を更新整備することにより、引き続き安定した観測を継続するとともに、今回の更新整備に合わせて新たに湿度の観測を開始し、局地的な大雨等の発生に関係する大気の監視能力を向上する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 現行のアメダス気象計の更新整備を行うとともに、同整備に合わせて、新たに湿度の観測を開始する。これにより、局地的大雨等の発生に関係する大気の監視能力を向上するとともに、よりの確な気象情報の提供を可能とし、国内の様々な主体による防</p>		

	<p>災対応に資する。また、今般のIoT技術の進展を取り込むことにより、AI等の最新技術を用いた高度なデータ品質管理手法を導入するとともに、全国の多くの観測所の維持管理に資する観測環境監視カメラを全ての観測所に設置するなどの対策を図り、精度の高いデータを安定して提供する。</p>
国の関与	<p>アメダスにより得られる観測データは、大雨や洪水等に関する気象警報の発表や、局地的な大雨を含む降水の監視・予測に不可欠なものであり、国や地方自治体等における防災対応にとって基本的なデータであることから、気象災害の軽減や国民の安全・安心のため、気象庁が責任を持って情報を提供する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>アメダスの更新に合わせて新たに湿度計を設置することにより、安定した観測及び観測データの提供を継続することに加え、局地的大雨の実況監視や防災対応に資する観測情報を充実させることができるなど、費用を上回る大きな効果が期待される。</p>
代替案との比較	なし
施策等の有効性	<p>アメダス気象計を更新することにより、局地的大雨などの実況監視能力が向上するとともに、より信頼性の高い観測データを安定的に提供することが可能となる。これらにより、施策目標「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」の達成に寄与する。</p>
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<p>「新たなステージ」に対応した防災気象情報と観測・予測技術のあり方（交通政策審議会気象分科会提言平成27年7月29日）</p> <p>【観測・予測技術向上のための取組の方向性】</p> <p>○ 概ね 10 年程度先を見据えつつ、気象庁は次の方向性をもって観測・予測技術の向上に取り組む必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・集中豪雨に関連するものとして、水蒸気の監視能力向上に係る技術開発、メソアンサンプル予報技術等の数値予報の着実な高度化</li> </ul> <p>平成34年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	自動運転バス車両の開発促進	担当 課長名	自動車局技術政策課長 江坂 行弘
施策等の概要・目的	<p>高度な自動運転を活用したバスの開発・実用化に向け、大型自動車メーカー等と協業し、必要な技術開発を促進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：200百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>17 自動車の安全性を高める</p>		
業績指標（目標値 ・目標年度）	—		
検証指標（目標値 ・目標年度）	高速道路でのレベル2以上の自動運転バスの実現（2022年以降）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>地域におけるきめ細やかなニーズに対応したモビリティの確保、将来の産業競争力の強化の観点から、自動運転バス車両の早期の技術開発の促進・実用化が求められているが、国産大型車メーカーによる自動運転バス車両の開発が進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>大型バスの市場は規模が小さく、大きな売上が見込めないことから、大型車メーカーにとっては新たに多額の費用をかけて先進的な自動運転技術・システムを搭載した車両の開発を行いつらい状況となっており、自動運転バス車両の開発が進まない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>自動運転車の安全技術ガイドラインを踏まえ、安全性の確保を前提として、大型車メーカー単独では取組が困難な道路事情等に応じた自動運転バス車両の開発に必要な自動運転技術の要件を整理・検証する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>ACC*及びLKAS*の高度化並びに車内外の安全を確保する車両制御方法の検討・調査の上、車両の仕様を検討。必要に応じ車両の設計及び製作を行う。</p> <p style="text-align: center;">ACC:Adaptive Cruise Control    LKAS:Lane Keep Assist System</p>		
国の関与	<p>将来の産業競争力強化の観点から、大型車両の自動運転に係る我が国技術の国際標準獲得に向け、早期に技術開発を行うため、国が関与するべきである。</p>		
施策等の効率性	<p>大型バスの市場規模が小さく、大型車メーカー単独で多額の費用を要する先進的な自動運転技術を搭載した車両の開発が困難であるところ。現状、国産の自動運転バス車両は存在せず、本施策により国が安全要件等の調査結果を通じて開発促進が行われることで今後はメーカー単独での開発が進むこととなるため、費用に見合った効果が得られる。</p>		
代替案との 比較	なし		

<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策は、自動運転バスの開発、実用化に直結するものであり、政府目標である高速道路でのレベル2以上の自動運転バスの実現に寄与する。</p>				
<p>参考URL</p>	<p>なし</p>				
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>・ 未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣決）  第1 3.（1）①「自動化」：次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト  世界では、自動運転の開発・・・（一部省略）・・・<u>日本において世界に先駆け、自動運転及び公共交通全体のスマート化を含む「次世代モビリティ・システム」を実現する。</u></p> <p>・ 官民ITS構想・ロードマップ（平成30年6月15日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議）  3.（3）【表5】自動運転システムの市場化・サービス実現期待時期</p> <table border="1" data-bbox="580 763 1323 864"> <thead> <tr> <th data-bbox="580 763 1023 815">実現が見込まれる技術（例）</th> <th data-bbox="1023 763 1323 815">市場化等期待時期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="580 815 1023 864">高速道路でのバスの自動運転</td> <td data-bbox="1023 815 1323 864">2022年以降</td> </tr> </tbody> </table> <p>平成38年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>	実現が見込まれる技術（例）	市場化等期待時期	高速道路でのバスの自動運転	2022年以降
実現が見込まれる技術（例）	市場化等期待時期				
高速道路でのバスの自動運転	2022年以降				

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>港湾の完全電子化の推進</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>港湾局 計画課 課長 堀田 治</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>港湾をとりまくすべての諸手続き・取引について電子化・データ連携を標準とする事業環境を形成し、港湾物流の生産性向上、国際競争力向上を図るため、全国の物流事業者や港湾管理者が保有する港湾情報や貿易手続情報を取り扱う港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する。（予算関係） 【予算要求額：368百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>港湾関連データ連携基盤各種機能の利用回数（検討中・平成32年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ 我が国の貿易手続きについては、入出港届等がEDI化され、NACCSに統合されるなどの電子化が進んできたが、一部の手続きについては紙やFAXを用いたやり取りが残り、情報の照合に時間を要し、貨物情報のシステムへの再入力が生じるなど、非効率が発生している。</p> <p>ii 原因の分析 港ごと、事業者間ごとに個々で電子化を進められた結果、一部に紙・FAX手続きが残り、我が国港湾物流全体の電子化が図られず、効率的なデータ連携・利活用が進んでいない。</p> <p>iii 課題の特定 港湾をとりまくすべての諸手続き・取引について電子化・データ連携を標準とする事業環境を形成し、港湾物流の生産性向上、国際競争力向上を図るためには、あらゆる事業者が共通のデータ連携基盤で電子データを柔軟に利活用できる環境形成が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保しつつ、中小企業を含む港湾物流に係るあらゆる事業者が柔軟に利活用可能な、共通の港湾関連データ連携基盤を構築する。</p>		
<p>国の関与</p>	<p>民間や港湾管理者が情報プラットフォームを構築した場合、事業者ごと・港ごとの電子化・情報連携となり、効果が限定的となる。したがって、我が国の港湾物流全体の</p>		

	生産性を向上するためには、国が関与する必要がある。
施策等の効率性	本施策の実施によって、現状、港湾関係者等が行っているデータの再入力や紙照合などの非効率性が解消され、情報連携が容易となり、我が国の港湾物流全体の生産性向上につながるため、費用に見合った効果が得られる。
代替案との比較	民間や港湾管理者が独自に情報プラットフォームを構築した場合、港湾関係者等が情報連携が行えず、我が国の港湾物流全体の生産性向上につながらない恐れがある。
施策等の有効性	本施策の実施により、港湾物流の生産性が向上し、我が国港湾の国際競争力向上に資することから、施策目標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」の達成に寄与する。
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画（IT新戦略）（平成30年6月15日閣議決定） <ul style="list-style-type: none"> <li>Ⅱ. ITを活用した社会システムの抜本改革 <ul style="list-style-type: none"> <li>4 世界を先導する分野連携型「デジタル改革プロジェクト」 <ul style="list-style-type: none"> <li>（1）世界最高水準の生産性を有する港湾物流の実現 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 港湾の完全電子化と港湾関連データ連携基盤の構築 <p>全国の物流事業者や港湾管理者が保有する、港湾情報や貿易手続情報を港湾物流の生産性向上等の観点で踏まえ総体的に整理し、国内港湾におけるこれら情報や手続を取り扱う港湾関連データ連携基盤を平成32年までに構築する。同基盤は、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保しつつ、中小企業を含む港湾物流に関係するあらゆる事業者が柔軟に利活用できる仕組みを実装する。同基盤の活用により、港湾間の情報連携を図り、港湾物流における生産性向上、国際競争力向上、ひいては港湾行政の効率化や災害対応力の向上を図る。</p> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 未来投資戦略2018（抄） <ul style="list-style-type: none"> <li>I. Society5.0の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等 <ul style="list-style-type: none"> <li>[3] 「行政」「インフラ」が変わる <ul style="list-style-type: none"> <li>1. デジタル・ガバメントの実現（行政からの生産性革命） <ul style="list-style-type: none"> <li>vi) 世界で一番企業が活動しやすい国の実現 <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 貿易手続・港湾物流等の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貿易手続・港湾物流等におけるITの活用として、AIターミナルの実装に向けた取組を進め、そのスケジュールを早急に明確化するとともに、貿易全般にわたる情報の電子化と関係者間でのデータ利活用の推進等の検討や電子化が進んでいない事業者に向けたIT化支援を行う。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</li> </ul>

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>新モビリティ・サービス推進事業の創設</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>総合政策局 公共交 通政策部交通計画課 課長 蔵持 京治</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>自動運転やMaaS（Mobility as a Service：移動を単なる手段の提供としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念）といった技術・サービスの革新をベースとした新たなモビリティ・サービスにより、都市・地方の交通サービスの様々な課題を解決することを目指し、地域特性に応じたモデルの構築やオープンデータ化の推進に向けた実証実験を行う。（予算関係） 【予算要求額：1,500百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>検討中</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ 少子高齢化、人口減少の進展等により、特に過疎地域において利用者の減少等により、交通サービスの維持確保が困難な状況にある一方、大都市圏では、人口の集中、輸送需要の増大に伴い、人手不足も相まって、利便性の高いサービスの持続が危ぶまれており、混雑の緩和や輸送の効率化が課題となっている。 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術の活用や、MaaSの概念など、交通サービスの厳しい現状を抜本的に解決する可能性がある技術・サービスのイノベーションが民間主導で進みつつある。例えばMaaSについては、複数の交通手段をまたいだ検索、予約、決済を一貫して行えるようにすることにより、都市の交通サービスの大幅な利便性向上に資することが期待されている。 しかし、これらの新たなモビリティ・サービスが全国の交通サービスの様々な課題解決に活用されるまでには至っていない。</p> <p>ii 原因の分析 交通サービスの様々な課題を解決する可能性がある技術・サービスのイノベーションが進みつつあるものの、交通サービスの課題解決に活用することについて、情報やノウハウが乏しく取組が進んでいない地域が多く、民間企業がMaaSのサービスを推進する上で必要な公共交通分野におけるオープンデータ化が十分に進んでいないため、個別民間企業や個別地域での取組にとどまっている。</p> <p>iii 課題の特定 進展しつつあるこれらの技術・サービスのイノベーションを、交通サービスの課題解決に活用することについて、情報やノウハウが乏しく取組が進んでいない地域が多いことから、国として地域特性に応じた新たなモビリティ・サービスのモデルを構築する必要がある。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>①地域特性ごとの公募により、新たなモビリティ・サービスの実証実験を実施し、地域特性ごとに、新たなモビリティ・サービスが持続的に運営されるための条件等を整理する。</p> <p>②公共交通分野における民間の主体的なオープンデータ化を推進するため、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を官民連携して実施することにより、諸課題（メリット、費用対効果、データ管理の在り方等）を検討し、新サービスへの基盤の構築を推進する。</p>
国の関与	<p>各地域が、新たなモビリティ・サービスを地域ごとの交通の課題解決に効果的に活用できるようになるためには、国がモデルの構築や実証実験を通じて横展開を図るなど積極的に関与する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>国が地域特性に応じた新たなモビリティ・サービスのモデルを構築する等、全国的に横展開することにより、各地域が自らの地域に新たなモビリティ・サービスをどのように位置づけるかの効率的な検討が可能となるため、費用に見合った効果が得られる。</p>
代替案との比較	<p>各地域等の取組に委ねる案に比べ、地域ごとの幅広い事例を把握している国が直接検討しモデルを示すこと等で、全国的に新たなモビリティ・サービスを効率的に展開することが可能となる。</p>
施策等の有効性	<p>本事業により、地域特性に応じたモデルを構築する等、横展開することで、新たなモビリティ・サービスの全国的な普及が促され、地域公共交通の様々な課題の解決による維持・確保につながることを期待される。</p>
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<p>○関連する閣議決定における位置付け  &lt;未来投資戦略2018&gt;  第2 具体的施策</p> <p>I. Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等</p> <p>[1]「生活」「産業」が変わる</p> <p>1. 次世代モビリティ・システムの構築</p> <p>(3) 政策課題と施策の目標</p> <p>iv) 次世代モビリティ・システムの構築に向けた新たな取組 など</p> <p>地域の公共交通と物流について、オープンデータを利用した情報提供や経路検索の充実、スマートフォンアプリによる配車・決済等のICT、自動走行など新技術の活用、見守りサービスや買物支援の導入、過疎地域での貨客混載、MaaSの実現など多様な分野との施策連携により、都市と地域の利用者ニーズに即した新しいモビリティ・サービスのモデルを構築する。</p> <p>2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会での円滑な輸送に寄与する観点からも、公共交通機関における運行情報等の提供の充実を図るため、本年度は首都圏を先行して、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を官民連携して実施する。</p> <p>&lt;経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）2018&gt;  第2章 力強い経済成長の実現に向けた重点的な取組</p>

2. 生産性革命の実現と拡大

(3) Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」

①「自動化」：次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト

まちづくりと公共交通の連携、自動走行等新技術の活用、買い物支援・見守りサービス、MaaS (Mobility as a Service) などの施策連携により、利用者ニーズに即した新しいモビリティ・サービスのモデル都市、地域をつくる。

○事後評価

・平成35年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>山村境界基本調査（山村部リモートセンシングデータ整備事業）の創設</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>土地・建設産業局 地籍整備課 課長 高藤 喜史</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>地籍調査の進捗が遅れている山村部において、災害対策等の観点から特に必要性が高い地域を対象に、リモートセンシング技術を活用し、国が土地境界の基礎情報を広域的に整備することにより、市町村等における効率的な地籍調査手法の導入を推進し、山村部の地籍調査を促進する。（予算関係） 【概算要求額：160百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 34 地籍の整備等の国土調査を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>124 地籍調査対象面積に対する地籍調査実施地域の面積の割合 （57%：平成31年度）</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ 現在、地籍整備は第6次国土調査事業十箇年計画（平成22年閣議決定）に基づいて推進されているが、その中で掲げられた目標（国内の地籍調査実施面積の割合：平成31年度までに57%へ引き上げ）に対して、平成29年度末時点で約52%と進捗が遅れている状況。特に、山村部においては目標の50%と比較して約45%と進捗率が低い。 山村部においては、高齢化等により土地の境界情報が急速に失われているとともに、近年増加している豪雨に伴う土砂災害等への対策等の観点から、早急な地籍調査の実施が必要であり、山村部の地籍調査を実施する上での新たな方策及び効率化手法を早急に確立し、地籍調査へ積極的に取り入れる必要がある。</p> <p>ii 原因の分析 従来の地籍調査では、一筆毎の土地の境界等を土地所有者等の現地立会いにより確認しているが、山村部においては、急峻な地形や生い茂る木々などにより、現地での土地所有者等の立会いや測量作業が困難であり、また、土地所有者等の高齢化や不在村化の進行等により、立会人の探索や土地所有者等の境界に関する認識（人証）を基にした調査が困難であることから、他の地域と比べて地籍調査の進捗が遅れている傾向がある。</p> <p>iii 課題の特定 山村部における地籍調査を効率化し、より進捗させるためには、立会い・測量といった現地作業を可能な限り省略する必要がある。そのためには、近年、位置決定精度が向上している空中写真や衛星画像を用いた測量技術や、レーザ測量技術の活用による地形・植生判読と補完的な現地調査により境界案を作成し、これを基に集会所において土地所有者等が境界を確認するなど、現地作業を省略した新手法を導入する必要がある。 なお、平成29年から有識者等により実施している「中長期的な地籍整備の推進に関</p>		

	<p>する検討会」の中間とりまとめ（平成30年1月）においても、「必ずしも現地での作業を必要としない効率的な調査手法を導入する必要がある。」とされ、空中写真等を用いた境界確認手法の検討の必要性が示されたところ。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>空中写真測量や航空レーザ測量技術等を用いて得られる地形・植生情報等の土地の境界に関する基礎情報を国が広域的に取得し、地籍調査の実施主体に提供する。</p>
国の関与	<p>リモートセンシングデータの取得は、航空機や光学衛星を用いて行うため、一定規模以上の広域な調査面積が必要であること、また、技術的知見や精度確保の面からも地方公共団体独自で対応することが困難であることから、早急な地籍調査が必要な災害想定地域等については、国が緊急的にデータ整備を行う必要がある。また、リモートセンシングデータを用いた効率的な地籍調査手法を、今後の地籍調査の標準的な手法として省令（作業規程準則）等に規定し、全国的な導入の推進を図っていくにあたり、国の方針に沿った実施地域の選定や事業効果の検証等の必要があるため、地方公共団体や民間団体等に委ねることは出来ない。</p>
施策等の効率性	<p>本施策で整備されたリモートセンシングデータを市町村等が活用することにより、従来の山村部における地籍調査よりも測量や立会い等の現地作業を大幅に省略し、効率化することができるため、調査期間や調査経費の削減が可能となり、その結果としてより広範囲での地籍調査の実施が促進されるため、費用に見合った効果が得られる。</p>
代替案との比較	<p>現時点で、本施策の他に山村部の地籍調査効率化策として導入可能な施策は他に無いため、代替案との比較は出来ない。</p>
施策等の有効性	<p>近年増加している豪雨に伴う土砂災害等への対策等、地籍調査実施の重要性・緊急性が高まっている中で、山村部における地籍調査の進捗に資する本施策の有効性は非常に大きく、また、施策目標「124 地籍調査対象面積に対する地籍調査実施地域の面積の割合」の達成に寄与する。</p>
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<p>○国土調査事業十箇年計画（平成22年5月25日閣議決定）</p> <p>○経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日閣議決定） 第3章 4. (2)（人口減少時代に対応した制度等の抜本見直し）</p> <p>○未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定） 第2 I. [3] 2. (3) ii) 交通・物流に関する地域の社会課題の解決と都市の競争力の向上</p> <p>○平成32年度政策チェックアップ（平成33年度実施）により事後評価を実施</p>