

平成 31 年度予算概算要求に係る政策アセスメント（修正）

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

平成 30 年 8 月 29 日に作成した平成 31 年度予算概算要求に係る政策アセスメント評価書に修正を加えた。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の修正)

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促進	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	9

※下記施策は平成31年度予算概算要求時に政策アセスメント評価書を作成したが、予算額が1億円未満であったため、今回の作業は行っていない。

- ・「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」
(概算要求額：160百万円→予算額：39百万円)

【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）【予算額：327百万円】</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）	<p>一般海域において洋上風力発電設備の運転が開始されている促進区域数 （目標値：地域・関係者のご理解を前提に5区域、目標年度：2030年度）</p>		
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	<p>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。</p>		
施策等の効率性	<p>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。</p>		
代替案との 比較	なし		
施策等の 有効性	<p>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。</p>		

参考URL	なし
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 未来投資戦略2018(平成30年6月閣議決定) 第2 具体的施策 <ul style="list-style-type: none"> [2] 経済活動の「糧」が変わる <ul style="list-style-type: none"> 1. エネルギー・環境 <ul style="list-style-type: none"> 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"> 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"> ○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。 ・ 海洋基本計画(平成30年5月閣議決定) 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"> 2. 海洋の産業利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> エ. 海洋由来の再生可能エネルギー <ul style="list-style-type: none"> ①洋上風力発電 <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ・ エネルギー基本計画(平成30年7月閣議決定) 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"> 第2節 2030年に向けた政策対応 <ul style="list-style-type: none"> 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"> (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"> ○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。 ・ 平成35年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

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）【予算額：285百万円】</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>大雨警報のための雨量予測精度（目標値：0.55、目標年：平成34年）</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"> ・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 <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>【予算額：163百万円】</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 1321 862"> <thead> <tr> <th data-bbox="580 763 1023 813">実現が見込まれる技術（例）</th> <th data-bbox="1023 763 1321 813">市場化等期待時期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="580 813 1023 862">高速道路でのバスの自動運転</td> <td data-bbox="1023 813 1321 862">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） 【予算額：306百万円】</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"> ・ 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"> Ⅱ. ITを活用した社会システムの抜本改革 <ul style="list-style-type: none"> 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"> （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"> 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> ・ 未来投資戦略2018（抄） <ul style="list-style-type: none"> 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"> [3] 「行政」「インフラ」が変わる <ul style="list-style-type: none"> 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"> 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"> □ 貿易手続・港湾物流等の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

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</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>MaaS※などの新たなモビリティサービスにより、都市部における道路混雑や、地方部における少子高齢化に伴う交通サービスや移動そのものの縮小、更にはドライバー不足など、交通サービスの様々な課題を解決することを目指し、多様なサービスを結合し、地域間・業種間の垣根を越えた日本版MaaSの共通基盤の実現に向けた検討や実証実験の支援、オープンデータ化の推進に向けた実証実験を行う。</p> <p>※MaaS(マース。Mobility as a Service)：出発地から目的地までの複数の移動手段等を一つのサービスとして捉える概念。シームレスでニーズに最適な移動（経路、運賃、時間等）を提供する。（予算関係）</p> <p>【予算額：306百万円】</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>新モビリティサービスの実現に向けた取組についての記載がなされた地域公共交通網形成計画数（100件、平成35年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>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。</p> <p>一方で、交通事業者をはじめとした民間企業を中心に、MaaSのほか、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組が始められている。新たなモビリティサービスは、移動のデマンドサイド・サプライサイド両面でのイノベーションを通して、上で述べたような我が国の交通に関連する様々な課題の解決をもたらすことが期待される。</p> <p>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</p> <p>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、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>MaaS等の新たなモビリティサービスの実現には、様々なデータの連携が不可欠である一方、各交通事業者においてはこれら各種データ整備には一定のコストを要しており、MaaSのサービスを提供しようとする事業者（MaaS事業者）においてもデータの加</p>		

	<p>エ・分析には一定のコストが必要となる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>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。また、MaaS事業者相互間及び交通事業者とMaaS事業者との間のデータの共有に関し、一定のルール整備を行うとともに、できる限り円滑かつ低コストで行える仕組みの構築を支援する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>①都市部、地方部等において新たなモビリティサービスが地域の交通の課題を解決するモデルを構築するとともに、データ連携に向けた知見を得るため、公募により、地域特性ごとに、多様な主体が参加するMaaSの実証実験への支援を行う。</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構築の推進を支援する。</p> <p>③新モビリティサービスの実証実験の支援やオープンデータ実証実験の成果を踏まえつつ、日本版MaaS 共通基盤の実現に向けたデータ連携のあり方等の検討を行う。</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、国がモデル構築や実証実験の成果の横展開を図るほか、データの連携に関し、一定のルールを整備す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ほか、データの連携に関し、一定のルールを整備することにより、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モデルやルールを示すこと等で、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</p> <p><未来投資戦略2018></p> <p>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</p>

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。

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。

<経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）2018>

第2章 力強い経済成長の実現に向けた重点的な取組

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。