

令和2年政策評価レポート
(国土交通省政策評価年次報告書)

国土交通省

令和3年3月

はじめに

本政策評価レポートは、国土交通省が行う政策評価の意義、実施状況等を国民に分かりやすく示すため、国土交通省政策評価基本計画に基づき公表するもの（国土交通省政策評価年次報告）である。今回の政策評価レポートは、国土交通省が政策評価制度を導入して20年目となる令和2年に実施した政策評価結果等について取りまとめた。

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

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

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

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

3つの基本的な政策評価手法を連関させて実施することを通じて、政策のマネジメントサイクルを確立し、政策目標の達成や職員の意識向上を目指しており、国民生活に身近で広範な国土交通政策全体の網羅的な目標管理型評価（政策チェックアップ）を行い、成果重視の行政運営推進とその状況を国民に分かりやすく示す一方、重要な政策課題を毎年度テーマ選定した総合評価（政策レビュー）を通じて、掘り下げた検証を行っている。また、新規施策の導入に際し、目標に照らしてその必要性等の分析を行っている（政策アセスメント）。

現在は、これら3つの基本的な手法と政策の特性を踏まえた4手法（個別公共事業評価、個別研究開発課題評価、規制の政策評価、租税特別措置等に係る政策評価）の計7つの多様な手法を用いて実施しており、また、全省的にみても、国土交通省の実施件数は全省庁の実施件数の過半数を占め（「令和元年度 政策評価等の実施状況及びこれらの結果の政策への反映状況に関する報告（総務省）」より）、政策評価を質、量の両面で最も積極的に実施している省庁となっている。

一方、国土交通政策を取り巻く情勢も日々変化しており、今般の新型コロナウイルス感染症の感染拡大、デジタル化の進展など、社会環境の変化を踏まえた政策の企画立案が急務となっている。このため、政策評価についても、指標の見直しのみならず、EBPM（Evidence-based Policy Making、エビデンスに基づく政策立案）の実践等を通じた政策評価手法の高度化が求められており、絶えず政策評価手法自体も検証し、政策評価を実施していく必要がある。

本政策評価レポートは、第1章において「国土交通省における政策評価の基本的な考え方及び実施体制等」について紹介した後、第2章において「令和2年に国土交通省が実施した政策評価結果」として、計1,086件の政策評価結果の概要を政策評価の方式ごとに説明している。

第1章 国土交通省における政策評価の基本的な考え方及び実施体制等

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

第2章 令和2年に国土交通省が実施した政策評価結果

1 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）	8
2 政策レビュー（事後評価、総合評価方式）	13
3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）	29
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）	32
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）	35
6 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）	36
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）	39

第1章 国土交通省における政策評価の基本的な考え方及び実施体制等

1 基本的な考え方

国土交通省は、平成14年4月から「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成13年法律第86号。以下「政策評価法」という。）に基づく政策評価を実施している。

その実施にあたっては、国土交通省の使命を踏まえて政策を評価し、その評価結果を政策に適切に反映することを通じて戦略的な政策展開を図り、国民の視点に立った政策運営やサービスの提供に努めて、国民生活の質の向上、社会経済の発展に寄与していくことが重要であり、以下の事項を目的として政策評価を実施している。

① 国民本位の効率的な質の高い行政の実現

国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させる。

② 成果重視の行政の推進

目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局等が明確な目標を持って、その達成に向け責任を持った運営を行う仕組みの実施を推進する。その結果、期待どおりの成果をあげていないものがあれば、新たな政策の企画立案に反映するほか、各局等の施策等の連携・融合を一層推進するなどその改善策を検討する。

③ 国民に対する説明責任の徹底

政策評価の実施を通じて、政策の意図と成果を国民に対して明確に説明する。また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、広く国民の声を反映させた政策の改善努力を図る。

国土交通省は、以上のような基本的な考え方の下で、政策評価法第6条第1項に基づき、また、「政策評価に関する基本方針」（平成17年12月16日閣議決定。以下「基本方針」という。）を踏まえて、国土交通省が実施する政策評価について、その評価の観点、政策効果の把握、事前評価の実施等、評価の実施に関する基本的な事項を明らかにし、5年を計画期間とする「国土交通省政策評価基本計画」（以下「基本計画」という。）を定めるとともに、翌年度に事後評価の対象とする政策、具体的な事後評価の方法及び事業等を毎年度「国土交通省事後評価実施計画」（以下「事後評価実施計画」という。）として定めることにより、計画的な政策評価に取り組んでいる。

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

2 評価の実施時期及び評価方式

（1）評価の実施時期

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

① 事前評価

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

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

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

このうち、個別公共事業の事前評価は、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての新規事業を対象として、その採択時に事前評価を実施することとしており、この区別を明確にするため、基本計画において「個別公共事業の新規事業採択時評価」との名称を用いることとしている。

② 事後評価

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

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

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

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

（2）評価方式

政策評価の方式については、基本方針Ⅰ. 1. (2)及び基本方針の（別紙）において、政策の特性等に応じて以下の方式のうち適切な方式を用いることとされている。

① 事業評価方式

個々の事業や施策の実施を目的とする政策を決定する前に、その採否、選択等に資する見地から、当該事業又は施策を対象として、あらかじめ期待される政策効果やそれらに要する費用等を推計・測定し、政策の目的が国民や社会のニーズ又は上位の目的に照らして妥当か、行政関与の在り方からみて行政が担う必要があるか、政策の実施により費用に見合った政策効果が得られる

かなどの観点から評価するとともに、必要に応じ事後の時点で事前の時点に行った評価内容を踏まえ検証する方式

② 実績評価方式

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

③ 総合評価方式

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

3 評価の実施体制

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

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

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

国土交通省政策評価担当一覧

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

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

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

政策レビュー等に関する検討会 構成

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

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

政策統括官（政策評価）〈事務局〉

国土交通省政策評価会 構成

国土交通省政策評価会構成員（五十音順）

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	上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士
	田辺 国昭	国立社会保障・人口問題研究所所長
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究院教授
	山本 清	鎌倉女子大学学術研究所教授

4 政策評価結果等の公表時期

	1月	2月	3月	4月	5月	6月
国土交通省政策評価 基本計画の策定・変更						基本計画変更 (令和元年度～5年度) (6月25日)
国土交通省事後評価 実施計画の策定・変更			令和2年度計画 の変更(3月31日)			
1. 政策チェック アップ			令和2年度指標の 見直し(3月31日)			
2. 政策レビュー			令和元年度評価書 公表(3月31日)			
3. 政策アセスメント	令和元年度補正 予算に係る評価書 公表(1月16日)	令和元年度予算に係 る評価書追加公表 (1月31日)	事後検証シートに よる事後検証の公表 (3月27日)			
4. 個別公共事業評価	令和2年度予算に向けた評価書 公表(1月31日)／令和元年度補正 予算に係る評価書公表(1月30日・31日)		令和2年度予算に 向けた評価書公表 (3月30日・31日)	令和元年度補正予算に 係る評価書公表 (5月28日)		
5. 個別研究開発課題 評価			令和元年度評価書 公表(3月31日)			
6. 規制の事前評価	● 2月3日・6日・27日公表		● 3月5日・26日公表	● 6月29日公表		
7. 租税特別措置等に 係る政策評価						
	7月	8月	9月	10月	11月	12月
国土交通省政策評価 基本計画の策定・変更						
国土交通省事後評価 実施計画の策定・変更			令和3年度計画の策定 ／令和2年度計画の変 更(9月25日)			
1. 政策チェック アップ			令和3年度指標の 設定(9月25日)	令和2年度 モニタリング公表 (10月7日)		
2. 政策レビュー						
3. 政策アセスメント			令和3年度予算概算 要求に係る評価書 公表(9月25日)			
4. 個別公共事業評価			令和3年度予算概算要 求に係る評価書公表 (9月25日)			
5. 個別研究開発課題 評価			令和2年度評価書公表／令 和3年度予算概算要求に 係る評価書公表 (9月25日)			
6. 規制の事前評価	● 8月11日公表		● 10月8日公表			
7. 租税特別措置等に 係る政策評価			令和3年度税制改正 要望に係る評価書 公表(9月25日・30日)			

第2章 令和2年に国土交通省が実施した政策評価結果

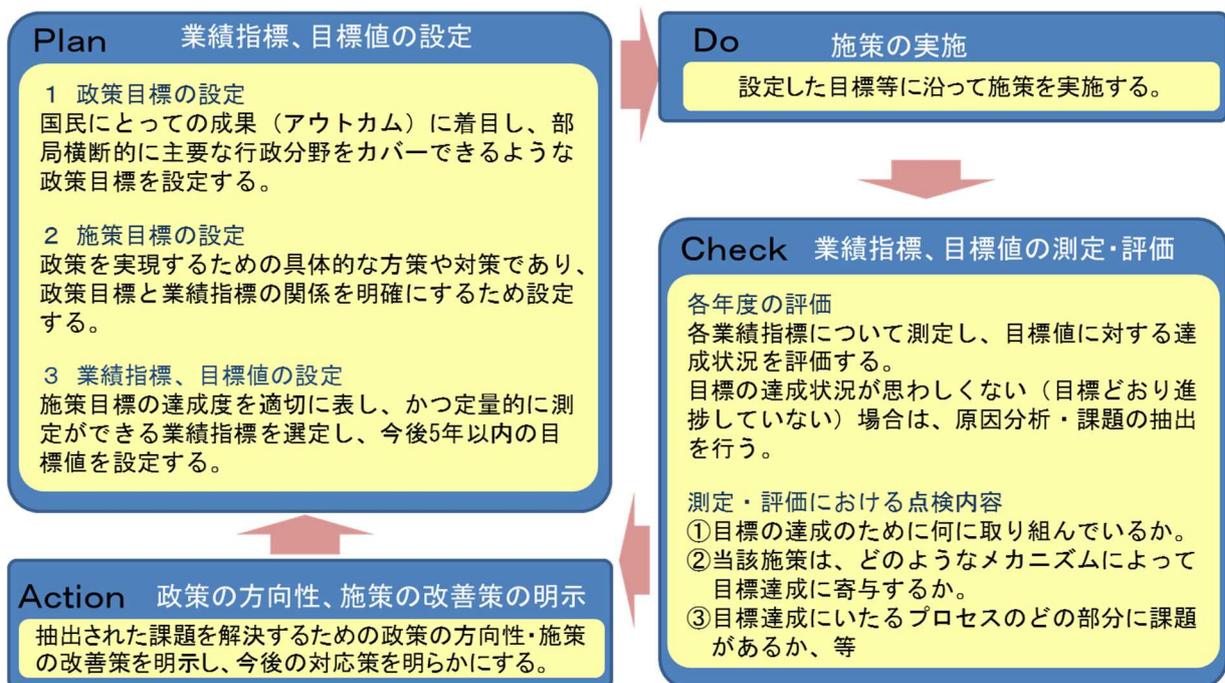
1 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

（1）政策チェックアップとは

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

● 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

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



（2）政策チェックアップの役割

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

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

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

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

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

(3) 政策目標、施策目標と業績指標の設定

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

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

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

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

<指標の性格>

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

<指標の内容>

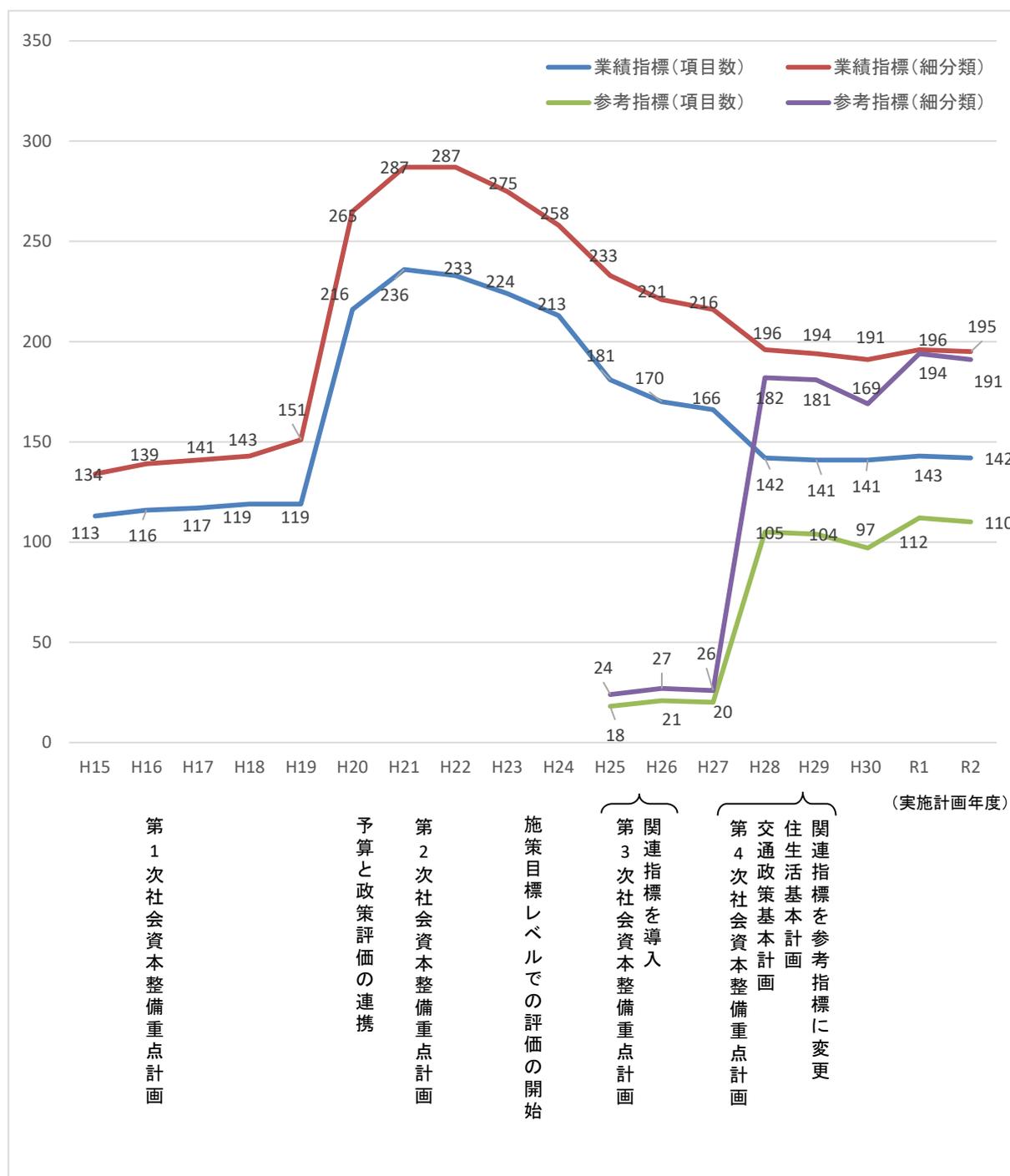
- i 定期的・客観的に測定可能なもの(最長5年に1度)
- ii 目標値が明確かつ具体的に設定可能であるもの(政策の特性に応じて判断)
- iii 国民への説明責任を果たす上で、当該指標について、目標値の設定及びその達成が十分な意義をもつもの

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

また、政策チェックアップでは、「交通政策基本計画」(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)及び「住生活基本計画(全国計画)」

(平成28年3月閣議決定)における重要な指標を取り込み、活用することとしている。社会資本整備重点計画については、第4次社会資本整備重点計画より設定された全てのKPI指標を業績指標項目に反映し、KPI以外の指標は業績指標項目若しくは参考指標項目のいずれかに反映している。交通政策基本計画及び住生活基本計画の指標については、業績指標項目若しくは参考指標項目のいずれかに反映している。

政策チェックアップの指標数の推移



令和2年3月には、令和元年8月に決定した令和2年度事後評価実施計画を変更し、142の業績指標（細分類を含めると195）、110の参考指標（細分類を含めると191）を位置づけた。

令和2年8月には、令和3年度事後評価実施計画を策定し、143の業績指標（細分類を含めると196）、108の参考指標（細分類を含めると188）を位置づけた。令和2年度事後評価実施計画から、目標年度到来に伴う目標年度の再設定や指標の廃止等、21件の見直しを行った。

<指標見直しの例：目標達成に伴う目標値の再設定>

<令和2年度事後評価実施計画>

業績指標名	業績目標	
	初期値(基準年度)	目標値(目標年度)
首都圏空港の空港処理能力	74.7万回 (平成27年度)	74.7万回+最大7.9万回 (令和2年度)

<令和3年度事後評価実施計画>

業績指標名	業績目標	
	初期値(基準年度)	目標値(目標年度)
首都圏空港の空港処理能力	82.6万回 (令和元年度)	約100万回 (82.6万回+約16万回) (令和12年度)

(4) 政策チェックアップ評価の実施方法

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

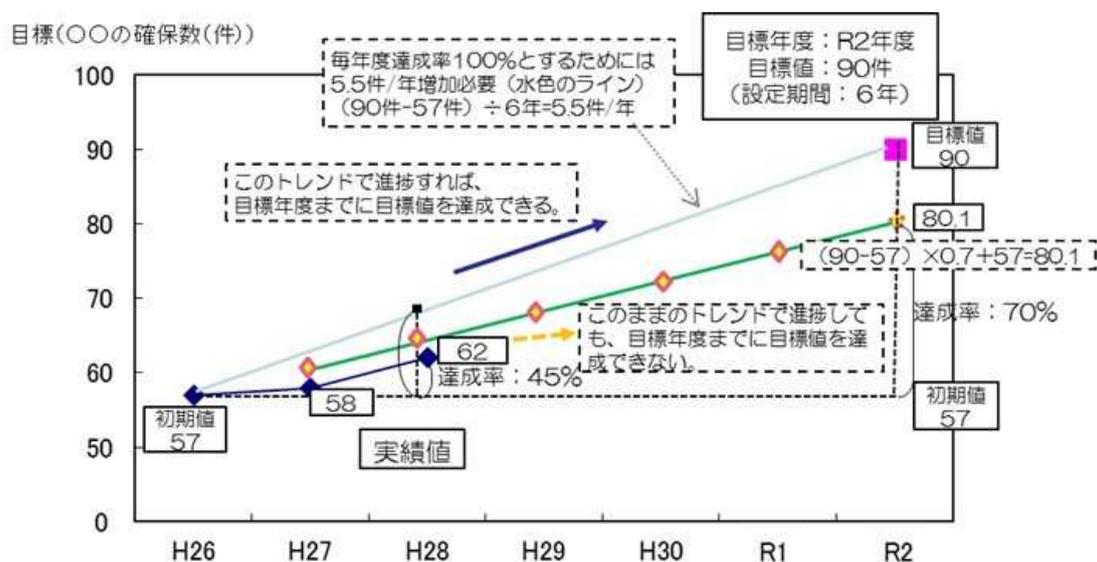
評価は、前述(3)施策目標、業績指標について下記のとおり行っている。

・業績指標の評価

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

・施策目標の評価

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



(5) 令和2年における政策チェックアップ実施結果

令和2年度はチェックアップ評価を実施する年度ではないため評価書は作成していない。10月に事前分析表の作成に合わせ、モニタリングを実施し、公表した。モニタリング結果は、以下ホームページに掲載している。

- ・事前分析表

http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000050.html

- ・モニタリング結果

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

コラム：政策チェックアップの評価結果が政策に反映された事例

業績指標12「新築住宅における認定長期優良住宅の割合」については、令和2年度の目標値16%に対し、平成30年度時点で11.5%の実績となっており、令和2年度の目標達成に向けて順調ではないと評価された。認定戸数自体は増加しているものの、認定の取得が少ない賃貸住宅を中心に新設住宅着工戸数が増加しているため認定割合としては減少してしまったものである。これは、一戸建ての住宅については中小事業者による長期優良住宅の供給が大手の事業者と比べて少ないこと、共同住宅については認定基準への適合と事業性の両立が難しいことが認定取得が進まない要因の一つであること、さらには長期優良住宅制度が消費者に必ずしも十分に認知されていないこと等が理由として挙げられた（平成30年度政策チェックアップ評価書）。このため、令和2年度は長期優良住宅の制度普及・運用の適正化に関する調査検討を行っているほか、長期優良住宅の認定基準や手続きの煩雑さ等について見直しのための検討を開始し、長期優良住宅の認定促進等による住宅の質の向上等により、既存住宅流通市場活性化に向けた方策を実施している。

2 政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

（1）政策レビューとは

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

- | | |
|-----|--|
| i | 省の政策課題として重要なもの |
| ii | 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの |
| iii | 他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より掘り下げた総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの |
| iv | 社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの |

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

- | | |
|-----|------------------------------------|
| i | 法令の見直し規定の時期や時限立法の期限が到来した場合 |
| ii | 中長期計画や大綱の見直し時期が到来した場合 |
| iii | 重要な法令の制定や改正等について、その施行から一定期間が経過した場合 |

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

政策レビューの実施にあたっては、対象となるテーマについて、関連する施策等の範囲を明らかにし、当該施策等の目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証し、その上で、それがどのように、また、どの程度達成されたかを分析することとしている。さらに、今後の取組みとして、目的や目標をよりよく達成し効果的・効率的に成果をあげるために、課題は何か、改善方策として何が考えられるかを明らかにすることとしている。

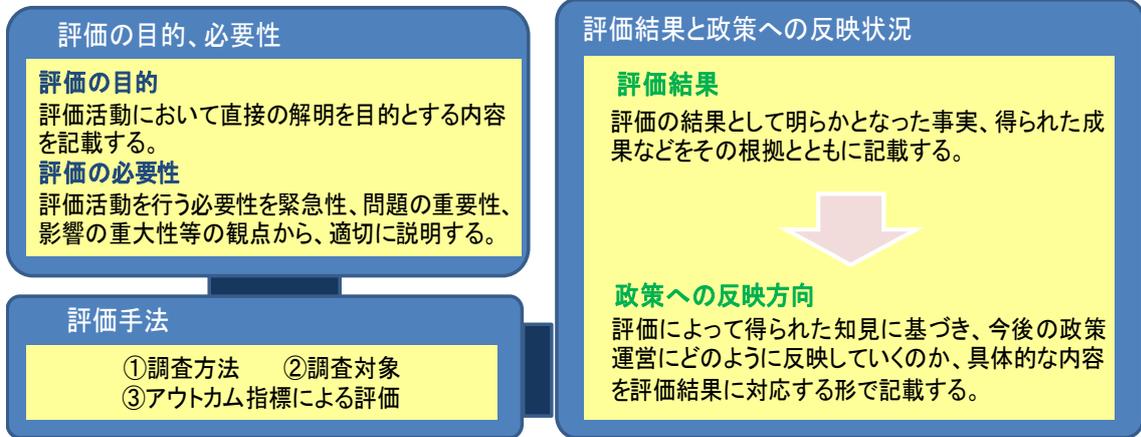
政策レビューでは、国土交通省政策評価会や同政策評価会の委員による個別指導において、当該年度取りまとめテーマの取組み状況等を説明し、意見、助言等を聴取しつつ詳細な分析を行い、評価書を作成している。

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

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

政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

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



図表1:政策レビューテーマ一覧

平成23年度以降のテーマ一覧

取りまとめ年度	テーマ	担当局等
平成23年度	仕事の進め方の改革－第2回フォローアップ－	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	美しい国づくり政策大綱	全部局等（都市・地域整備局取りまとめ）
	指定等法人に関する国の関与等の透明化・合理化－指定等法人が行う事務・事業の検証－	大臣官房、土地・建設産業局、都市局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、観光庁、気象庁
	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	総合政策局、官庁営繕部、都市局、水・国土保全局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官（国土等）
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市局、道路局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局
	土砂災害防止法	水管理・国土保全局
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
	市町村の防災判断を支援する警報の充実	気象庁
平成24年度	技術研究開発の総合的な推進	全部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	環境政策の推進	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	国土形成計画（全国計画）	国土政策局
	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
	航空自由化の推進	航空局
	新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
	緊急地震速報の利用の拡大	気象庁
新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁	
平成25年度	不動産投資市場の条件整備	土地・建設産業局
	人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善	自動車局
	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院

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

※令和3年度～5年度は、実施予定のテーマ。

(2) 令和2年における政策レビューの実施結果

令和2年3月に、令和元年度の4テーマ「国土形成計画（全国計画）の中間点検」「既存住宅流通市場の活性化」「港湾における大規模地震・津波対策」「地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実」について評価書を取りまとめ、公表した。

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

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

令和2年度テーマ「運輸安全マネジメント制度」「水資源政策」「住生活基本計画」「北海道総合開発計画の中間点検」「産業分野における気象データの利活用促進」については、令和2年6月5日及び11月13日に国土交通省政策評価会を開催するとともに、同政策評価会委員から個別に指導を受けながら、令和2年度末の評価書の取りまとめに向けた検討を行っている。

(3) 政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況

平成29年3月に評価書を取りまとめた、平成28年度の4テーマ「社会資本ストックの戦略的維持管理」「官民連携の推進」「LCCの事業展開の促進」「MICE誘致の推進」については、3年後である令和2年度に評価書で取りまとめた改善方策について確認することになっていることから、令和2年11月13日に開催した政策評価会において、その後の取組の実施状況を確認した。

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

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

図表2：令和元年度取りまとめの政策レビュー（概要）①
「国土形成計画（全国計画）の中間点検（1/2）」

国土形成計画（全国計画）の中間点検

レビューの概要

評価の目的、必要性

国土形成計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する基本的な方針であり、関連する諸施策の企画立案にも大きな影響を及ぼすため、計画の内容と社会経済情勢等との乖離が生じないように定期的な見直しを行うことが重要。

そのため、全国計画については、策定又は変更後、一定期間経過したときは、政策評価を実施することが義務づけられている（国土形成計画法第7条）。常に社会経済情勢等に即した適切かつ実効性のある計画であることを担保するため、総合評価方式による政策評価（政策レビュー）を実施する。

対象政策

【評価対象】国土形成計画法に基づき策定された国土形成計画（全国計画）（平成27年3月14日閣議決定）

【政策の目的】国土の自然条件を考慮して、経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から国土の利用、整備及び保全を推進するため、総合的な国土の形成に関する施策の指針となるべきものとして策定される計画であり、現在及び将来の国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の実現に寄与することを目的としている。

評価の視点・手法

以下3つの視点から、対応する手法を用いて本計画の評価を実施する。

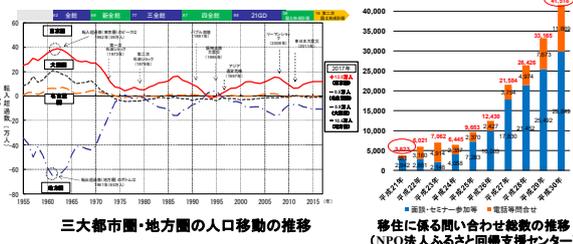
	(1) 計画の進捗状況	(2) 認知・活用状況	(3) 計画策定時からの状況の変化
視点	本計画の基本構想である「対流促進型国土」の形成、及びその実現のための「コンパクト＋ネットワーク」の国土・地域構造の形成は、計画策定後、的確に達成されつつあるか、という観点から評価する。	本計画の基本構想である「対流促進型国土」の形成、及びその実現のための「コンパクト＋ネットワーク」の国土・地域構造の形成は、国民生活の視点から、実感を伴うかたちで実現されつつあるか、という観点から評価する。	本計画の前提となる、(当時の)国土に係る状況(急激な人口減少・少子高齢化や激甚な風水害被害の頻発等)から、現在において大きな変化が生じているかどうか、変化が生じていれば、計画の内容は現在も有効かどうか、という観点から評価する。
手法	「対流促進型国土」の形成、「コンパクト＋ネットワーク」の形成、国土の基本構想実現のための「具体的方向性」について、それぞれの進捗状況を、各種統計データや関連指標の整理・分析等により確認する。	地方自治体を対象として、本計画や計画の基本構想等に対する認知度や活用状況について、アンケート調査を実施する。また、一般国民を対象に、本計画基本構想及びその考え方に対する認知度や実感度について、アンケート調査を実施する。	国土に係る状況の変化について、各種統計データの整理・分析等を行うとともに、その内容について企画・モニタリング専門委員会における議論・意見をいただき、現在における計画の有効性について検証する。

評価結果①

(1) 計画の進捗状況

<「対流促進型国土の形成」について>

本計画のキーワードである「対流」について、従来の住民票の移動を伴う人口移動の観点からは、引き続き東京圏への人口移動が進行しており、双方向の動きである対流はデータ上は必ずしも明確に現れていないが、一方で、都会から地方への移動の事例も一部であるが見られるほか、人口移動に係る意識の変化、新しい働き方、住まい方や関係人口といった、人口移動では捉えきれない新たな動きも出現しつつある。



「国土形成計画（全国計画）の中間点検（2/2）」

評価結果②

(1) 計画の進捗状況(つづき)

＜「コンパクト+ネットワークの形成」について＞

「コンパクト+ネットワーク」の国土構造・地域構造について、コンパクトの観点としてのDID人口割合・DID人口密度の動向、ネットワークの観点として広域的な交通ネットワーク整備による移動時間及び到達可能人口率の変化について検討したところ、いずれも一定の進捗を確認することができた。

＜国土の基本構想を実現するための「具体的方向性」について＞

国土の基本構想を実現するための「具体的方向性」については、これらの方向性の各項目が進捗することにより現れる状態(アウトカム)を整理し、これの達成状況を表すモニタリング指標を設定し、本計画の策定前後における変化を確認したところ、指標は概ね上昇傾向にあり、概ね進捗している状況にあることを確認することができた。

モニタリング指標の例

本計画の項目	モニタリング指標	変化	数値
例1 我が国の企業の国際競争力の強化	世界競争力ランキングにおける日本の順位	↓	IMD WORLD COMPETITIVENESS RANKING 27位(2015)→30位(2019)
例2 自立的な地域づくり	まちづくりNPOの数	↑	全国: 21,930団体(H27) → 22,740団体(H31)
例3 安心して子どもを産み育てるための環境整備	待機児童数	↓	23,167人(H27.4) → 16,772人(H31.4)

モニタリング指標の変化の結果

項目	モニタリング指標数 ※重複除く	上昇した指標数	変化なし	下降した指標数
第1部 ローカルに輝き、グローバルにはびらく国土				
(1) 個性ある地方の創生	16	13	0	3
(2) 活力ある大都市圏の整備	6	4	0	2
(3) グローバルな活躍の拡大	15	10	1	4
第2部 安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤				
(1) 災害に対し粘り強いなやかな国土の構築	5	5	0	0
(2) 国土の適切な管理による安全・安心で持続可能な国土の形成	13	8	0	5
(3) 国土基盤の維持・整備・活用	4	3	1	0
第3部 国土づくりを支える参画と連携				
(1) 地域を支える担い手の育成等	3	2	0	1
(2) 共創社会づくり	1	0	0	1
合計 (構成割合)	63 (100%)	45 (71%)	3 (3%)	16 (25%)

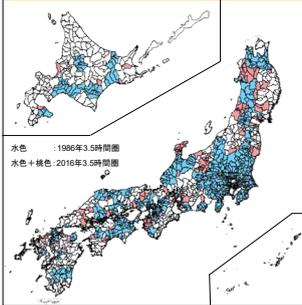
全国におけるDID人口割合の推移

国勢調査実施年	平成7年	平成17年	平成27年
全国DID人口 (増加率(対前回比))	8,125万人 (-)	8,433万人 (101.8%)	8,687万人 (100.9%)
全国DID人口割合 (増加率(対前回比))	64.7% (-)	66.0% (101.2%)	68.3% (101.6%)

全国におけるDID人口密度の推移

国勢調査実施年	平成7年	平成17年	平成27年
全国DID人口密度 (増加率(対前回比))	6630.1 (-)	6714.0 (101.0%)	6793.8 (100.5%)

○東京から各市町村までの最短所要時間の変化



■東京からの到達可能人口率(1986年と2016年の比較)

東京からの所要時間	～1時間	～2時間	～3時間	～4時間
1986年	18.4%	30.1%	59.6%	91.7%
2016年	23.1%	35.5%	70.5%	97.4%



東京から各市町村までの最短所要時間の変化

(2) 認知・活用状況

自治体向けアンケートの結果としては、自治体の施策により近い「コンパクト+ネットワーク」の認知度は高かったものの、その他の本計画に係る認知度は、いずれも低い水準であった。

また、一般国民向けアンケートの結果としては、「対流」の実感として特に外国人に関するヒトの対流について実感している割合が比較的高い傾向にあった。一方「コンパクト」及び「ネットワーク」の実感については、いずれも低い水準であった。

(3) 計画策定時からの状況の変化

本計画の前提条件としている国土に係る状況認識について、企画・モニタリング専門委員会における議論の結果、状況の変化によりただちに計画の見直しが必要であるとの意見・結論はなく、本計画の前提条件は現在においても一定程度有効であることが確認できた。

課題

- データの積極的発信
- 計画策定段階における指標の設定
- 計画の中にフレキシブルに変更できる仕組みが必要(計画の硬直性からの脱却)
- 計画の位置づけ等のあり方

今後の方向性

- 計画の内容や計画を支えるデータ等が幅広い層に利活用してもらえるよう、情報発信の見直しを行っていく。
- 現時点においては具体的に次期計画を検討する段階ではないが、「国土の長期展望専門委員会」における議論も含め、今後の国土形成計画のあり方について、引き続き検討してまいりたい。

図表2：令和元年度取りまとめの政策レビュー（概要）②

「既存住宅流通市場の活性化（1/2）」

既存住宅流通市場の活性化

レビューの概要

評価の目的、必要性

住宅ストック数が世帯数を上回り、空き家が増加。今後、人口減少に伴い、世帯数も減少局面を迎えることから、一層、空き家の増加が見込まれており、国民の多様なニーズに合った住生活及び安全・良質で安心できる住環境を実現する観点からも、住宅ストックの活用が求められている。しかし、我が国の全住宅流通量に占める既存住宅（住宅ストック）の流通シェアは約14.5%と、近年ではシェアは横ばいであり、また欧米諸国と比べると1/6程度であり、依然として低い水準である。このため、土地・建設産業局及び住宅局で講じた施策の進捗状況及びその成果を様々な角度から分析し、課題を明らかにすることで、確実な既存住宅市場の活性化を図っていくことが必要である。

対象政策

我が国が本格的な人口減少・少子高齢化を迎えるなか、住宅ストックの有効活用、市場拡大による経済効果の発現、ライフステージに応じた住替えの円滑化による豊かな住生活の実現等の観点から、既存住宅流通市場の活性化は重要な政策課題である。既存住宅流通市場における情報の非対称性等による売手、買手の不安等の課題を解消し、既存住宅市場の活性化を図る。

評価の視点

国がこれまで取り組んできた施策について評価を実施した上で課題を整理。

①既存住宅流通市場における仲介の円滑化・適正化、②売手及び買手への支援、③住宅ストックの「質」の向上

評価手法

以下の手法により評価を実施し、国のこれまでの取組により、国民の多様なニーズに合った住生活の実現及び安全・良質で安心できる住環境の実現にどの程度貢献したのかという観点から進捗状況の把握及び課題分析を行う。

①既存の統計データの活用、②関係団体及び個別事業者へのヒアリング等

評価結果

【第1章】住宅ストックの現状・消費者ニーズの変化

- 住宅ストック数は総世帯数に対して約16%高く量的には充足
- 空き家総数は849万戸と20年間で約1.5倍に。特にその他空き家の増加が顕著
- 既存住宅への住み替え意向が増加傾向にあるものの、住宅の広さでニーズとのギャップが発生

【第2章・第3章】既存住宅流通市場の現状と市場評価

- 既存住宅流通量は近年横ばい状態。マンションは流通しているが、戸建ての流動性が低い
- 空き家等の低廉物件は宅建業者が仲介を敬遠する傾向が強い
- 売手及び買手のピンポイントなマッチングと安心した取引環境の整備が重要な市場

【第4章】既存住宅流通市場における課題

【売手からみた課題】

- 木造戸建ては住宅の状態にかかわらず、一律に築後20～25年程度で住宅の市場価値がゼロとされる取扱いが一般的
- 維持管理やリフォームのインセンティブが少ない
- 空き家等低廉物件の売却機会の欠乏

【買手からみた課題】

- 既存住宅の隠れた不具合や品質に対する不安感が存在
- 買手は既存住宅購入時において「保証」を重視

【宅建業者からみた課題】

- 空き家等の低廉物件は労力の割に報酬が少ない
- 戸建ての算定基準が存在せず、売却価格の査定が困難
- 中小宅建業者の仲介物件については、売手及び買手が自らリスクを背負う可能性
- 売買取引時の重要事項説明は対面が原則であり、遠方時は相対の時間・金銭コストが増加

【第5章】主な取組状況と評価結果

【仲介の円滑化・適正化】

- 建物評価方法の指針の策定
⇒指針に基づき「価格査定マニュアル」が改定され、宅建業者は合理的な査定が可能に。流通促進に一定の効果が見られたが、金融機関の評価に課題あり
- 全国版空き家・空き地バンクの構築
⇒空き家物件をワンストップで検索可能となり、一定の普及・利用が図られているものの、参加自治体数は微増状態
- 低廉物件の媒介報酬額の上限を見直し
⇒特に地方部において活用頻度が高い。さらなる報酬額の見直しの声がある
- IT重説に係る社会実験の実施
⇒本格運用を開始した賃貸取引のIT重説はメリットが報告されている。社会実験実施中の売買取引のIT重説については現時点で十分な実績が得られていない

【既存住宅の売手及び買手への支援】

- 宅地建物取引業法の改正によるインスペクション業者のあっせん
⇒インスペクションの一定の利用は図られているが、認知度の低さ等が課題
- 消費者への不安払拭
⇒「安心R住宅」や住宅リフォーム事業者団体登録制度等を創設。制度の普及のために一層の周知等が必要

【住宅ストックの「質」の向上】

- 住宅の質の向上に寄与する建て替えやリフォームに対する支援
⇒長期優良住宅の認定や買取再販に対して、税制や補助による支援を実施。一定の実績がみられるも、制度のさらなる利用の促進が必要

「既存住宅流通市場の活性化（2／2）」

課題	今後の方向性
既存住宅流通市場における仲介円滑化・適正化	
<ul style="list-style-type: none"> ・価格査定マニュアルの一層の周知・普及が必要。 ・金融機関は木造戸建て住宅の建物評価に関して、築年数のみで担保評価することが一般的であるため、金融機関についても、宅建業者の建物評価と同様に、住宅の性能や維持管理の状態を考慮することが必要。 ・全国版バンクの参加自治体数は微増状態。自治体の物件情報入力負荷の軽減や、マッチングサイトの魅力度向上に向けた取組が必要。 ・空き家等の流通促進のモデル的な取組を行う団体等への支援は一定の事例が蓄積されている。一方、取組を参考にしたい団体等に対し、今後は、利活用事例の横展開や周知活動が必要。 ・低廉物件の仲介について、宅建業者は18万円の報酬額でも割に合わず、敬遠する場合がある。売主だけでなく、買主からの上限額の引き上げに対する要望がある。 ・売買取引時におけるIT重説の社会実験について、現時点において本格運用への移行の可否を判断するに足りる十分な結果が得られたとは言い難い状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たにリリースしたRC版の周知・普及活動に合わせて、引き続き、制度の周知・普及活動を行う必要がある。 ・宅建業者や金融機関等が連携し、適切な維持管理が資産価値評価や金融機関の審査等に反映されるような仕組みを一体的に開発・普及等する取組に対して支援する。 ・全国版バンクの物件入力の負担軽減に向けた方策及び機能拡充案について検討し、参加自治体数及び公開件数の増加に伴うマッチング数の向上を図る。 ・空き家等の流通促進のモデル的な取組を行う団体等への支援の取組事例から成功要因を分析・整理し、全国の自治体や空き家利活用事業団体等に対して横展開を図る。 ・売買取引時におけるIT重説の社会実験を継続して実施し、アンケート調査結果等を踏まえて、非対面化に向けた検証・検討を進める。 ・重要事項説明に際して対面原則の見直しとともに、画面の電子化の可否等についても検討を進める必要がある。
既存住宅の売手及び買手への支援	
<ul style="list-style-type: none"> ・インスペクション(建物状況調査)に関する制度の認知度の浸透や理解が不足。 ・インスペクション(建物状況調査)のあっせん率は約6%と低い。 ・買主からの調査希望は多いが、既存住宅状況調査技術者の不足や契約スケジュールの不適合等により、実施に至らないといった声もある。 ・「安心R住宅」は、制度の利用は進んでいるが、制度を利用する宅建業者が所属する団体から、制度に対する消費者の認知度が低いことや、制度の運用にかかる事務の習熟に時間がかかっているとの指摘がある。 ・住宅リフォーム事業者団体登録制度は、制度が消費者に十分に認知されていない、といった意見をあげている団体も多い。 ・既存住宅売買瑕疵保険は、一定の実績を有しているが、住宅取得者が存在を知らないことも多く、制度の普及のために一層の周知が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度の課題を分析し、認知度向上や理解を深めるための方策を検討する。 ・買主によるインスペクションの利用を促進するため、インスペクションの結果を活用し、既存住宅売買瑕疵保険に加入することで、住宅ローン減税の適用が出来ること等の周知を行う。 ・宅建業者が簡単に既存住宅状況調査技術者を検索できるサイトの構築によりマッチングを図る。 ・「安心R住宅」の認知度を高めるために、様々な機会や各種媒体を通じた周知を行うとともに、事業者の業務の円滑化等に対する団体の取組に対して支援することを検討する。 ・住宅リフォーム事業者団体登録制度の認知度を高めるために、制度の内容等を紹介したリーフレットの配布等、様々な機会や各種媒体を通じた周知を行う。 ・住宅購入後の保証制度を求める消費者の声が多いことを宅建業者に集中的に啓発する等により、買主及び売主に瑕疵保険の存在を周知し、瑕疵保険付保への関心を高める取組を検討する。
住宅ストックの「質」の向上	
<ul style="list-style-type: none"> ・長期優良住宅(増改築)認定制度は、一定の認定実績を有しており、良質な住宅ストックの形成に寄与しているものの、本制度のさらなる利用の促進が必要。 ・長期優良住宅化リフォーム推進事業は一定の支援実績を有するとともに、戸建て住宅、共同住宅いずれでも利用されているものの、さらなる利用の促進が必要。 ・買取再販制度において、戸建ての販売戸数の伸びがマンションと比べて低くなっていることや、不動産取得税軽減の適用件数が不動産取得税と登録免許税の間で乖離がみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長期優良住宅(増改築)の認定の取得を促進を図るため、引き続き税制や補助による支援を通じて、その取得促進を図る。 ・さらなる利用の促進に向けて、事業内容の充実のほか、様々な機会や各種媒体を通じた周知を行うとともに、省エネ性能に関する要件の見直しなどを図る。 ・エンドユーザーである買取再販住宅の買主への周知が必要であるため、今後は、買取再販住宅の販売者である宅建業者を通じて、買主への周知を行い、認知度向上を図る方針である。

図表2：令和元年度取りまとめの政策レビュー（概要）③

「港湾における大規模地震・津波対策（1／2）」

港湾における大規模地震・津波対策

レビューの概要

評価の目的、必要性

港湾における大規模地震・津波対策について、東日本大震災等の過去の災害教訓を踏まえ、平成24年6月13日に、「港湾における大規模地震・津波対策のあり方」（交通政策審議会答申）が示されて以降、当該答申に示された施策方針に基づき実施してきており、具体的には、耐震強化岸壁の整備、防波堤の粘り強い構造への改良等のハード施策や基幹的広域防災拠点の運用体制強化、港湾BCPの策定、航路啓開体制の強化等のソフト施策を実施してきたところである。

災害が頻発する昨今の状況において、港湾における大規模地震・津波対策を確実かつ迅速に推進するため、これまでのハード・ソフト施策の進捗状況及び成果を検証し、今後の施策の方向性に反映させることを本政策レビューの目的とする。

対象政策

港湾における大規模地震・津波対策に係る政策

評価の視点

- ①政策全体を見たときに、体系的に施策が実施されているか。
- ②現状実施されている個別の施策に関して、適切に進捗しているか。

評価手法

①全体の構造化

地震・津波それぞれについて、想定される被害と対応する施策を網羅的に羅列し、全体像の構造化を行うことで、施策が体系的に実施されているかどうかについて確認する。この際、「フェーズ別（事前対策、初動対応、応急復旧）」及び「ハード・ソフト」の2つの観点で施策を分類し、確認を行う。

②個別施策の評価

現行の施策について、施策ごとに第4次社会資本整備重点計画や国土強靱化基本計画等において設定されている目標値に対する進捗状況について評価を行う。評価にあたっては、収集したデータを活用するほか、港湾管理者等へのアンケート調査やヒアリング調査を実施し、さらに第三者の知見も活用して評価を行った。また、各対象政策について、進捗が芳しくない施策についてはその原因を分析する。

評価結果

「港湾における大規模地震・津波対策のあり方」に示された3つの方針に沿って実施された地震・津波対策の個別施策を評価。（○：進捗が認められる事項、△：改善が必要な事項）

方針1：港湾の津波からの防護（主な個別施策：防護水準の確保）

- 首都直下地震緊急対策地域では施設の計画高及び耐震化について概ね5割を確保。
- △津波リスクの高い南海トラフ地震防災対策推進地域で計画高の達成率が低く、耐震化率も低い。

方針2：港湾の災害対応力の強化（主な個別施策：耐震強化岸壁の整備）

- 耐震強化岸壁は重要港湾以上の港湾を有する全ての都道府県において1港以上で確保。
- △供用されている耐震強化岸壁は港湾計画に位置づけられた施設数の半分程度（特に幹線貨物輸送対応の施設数は4割弱程度）。
- △近年、災害派遣等に使用される船舶が大型化しており、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁の延長不足が顕在化。また、初期に整備された耐震強化岸壁の老朽化の進行や島嶼部や災害時に船が唯一の交通手段となる半島において、耐震強化岸壁の空白地帯の存在。

方針3：災害に強い海上輸送ネットワークの構築に向けた対策の推進（主な個別施策：港湾BCPの策定）

- 重要港湾以上の全ての港湾125港で港湾BCPを策定済みであり、本年度末までに訓練を実施予定。
- △港湾を災害発生後のガレキ処理に活用した事例もあるが、関係者間の調整に時間を要した。
- △各地方ブロックにおいて、複数港で連携した港湾BCPを策定済みだが、巨大災害には対応困難。

課題	今後の方向性
<p>方針1：港湾の津波からの防護 <防護水準の確保></p> <ul style="list-style-type: none"> ●津波リスクの高い南海トラフ地震防災対策推進地域で計画高の達成率が低く、耐震化率も低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ●首都直下地震緊急対策地域に加え、南海トラフ地震防災対策推進地域等においても計画的に計画高の確保や耐震化を推進。条件によっては多重防護も検討。
<p>方針2：港湾の災害対応力の強化 <耐震強化岸壁の整備></p> <ul style="list-style-type: none"> ●供用されている耐震強化岸壁は港湾計画に位置づけられた施設数の半分程度（特に幹線貨物輸送対応の施設数は4割弱程度）。 ●近年、災害派遣等に使用される船舶が大型化しており、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁の延長不足が顕在化。また、初期に整備された耐震強化岸壁の老朽化の進行や島嶼部や災害時に船が唯一の交通手段となる半島において、耐震強化岸壁の空白地帯の存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害時の物流ネットワーク維持の観点から、計画的に整備率を高めるための工夫を検討する必要。 ●緊急物資輸送の耐震強化岸壁の延伸や老朽化対策等を推進。
<p>方針3：災害に強い海上輸送ネットワークの構築に向けた対策の推進 <港湾BCPの策定></p> <ul style="list-style-type: none"> ●港湾を災害発生後のガレキ処理に活用した事例もあるが、関係者間の調整に時間を要した。 ●各地方ブロックにおいて、複数港で連携した港湾BCPを策定済みだが、巨大災害には対応困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害対応拠点として活用する場合のルール等を事前に関係者と協議し、港湾BCPに規定。 ●基幹的防災拠点の利活用を促進させるため、運用の改善が必要。 ●訓練の実施等により陸側との連携も含め各地方ブロック間の更なる連携強化が必要。

図表 2：令和元年度取りまとめの政策レビュー（概要）④

「地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実（1／2）」

地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実

レビューの概要

評価の目的、必要性

【必要性】

地震・津波災害発生後に、支援船舶が被災地の港湾へ入港するには、地震・津波による岸壁の損壊状況や、港湾内とそこに至るまでの航路上における津波瓦礫等の障害物や水深の変化等を把握することが不可欠である。

加えて、使用可能な緊急輸送路、油槽所や倉庫等の港湾施設の状況、使用可能な船舶の種別や大きさ等の全ての要素を検討した上で、優先的に応急復旧すべき港湾・航路を早期に決定し、緊急物資輸送船などが安全に航行できるよう、航路の障害物撤去や水深調査などによる「航路啓開」を速やかに実施する必要がある。

【目的】

地震・津波災害時の対応のうち、震災直後の段階での緊急海上輸送ルート of 早期確保に係る取組、その後の段階における迅速な海図整備に係る取組、津波災害時に多発する航路障害物に関する情報の効果的な提供について実効性等を総合的に検証する。

対象政策

【政策の目的】

中央防災会議「南海トラフ地震防災対策基本計画」及び国土強靱化推進本部「国土強靱化アクションプラン」（2016～）を踏まえた地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実を図る。

【施策の対象】

1. 緊急海上輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組
 - (1) 調査作業マニュアルの整備
 - (2) GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備
2. 地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実
航行警報等のビジュアル（視覚化）情報を提供するシステムの構築等

評価の視点

各施策について以下の視点で評価を行うこととする。

1. 緊急海上輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組
 - (1) 「調査作業マニュアルの整備」は、①作業の迅速化、②普及・改善状況、③国際会議での評価という視点で、緊急海上輸送ルートの早期確保におけるマニュアル整備の実効性を評価
 - (2) 「GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備」は、①最低水面決定の迅速化、②整備・普及状況、③国際会議での評価という視点で、基礎情報整備による海図整備の迅速化への貢献度を評価
2. 地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実
 - ①利便性と普及状況、②国際会議での評価という視点で、地震津波災害時における航行警報等の提供の充実度を評価

評価手法

各施策について以下のような手法で評価する。

1. 緊急海上輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組
 - (1) 調査作業マニュアルの整備
 - 「①作業の迅速化」については机上シミュレーションによる確認
 - 「②普及・改善状況」については地方版マニュアルの整備状況及びユーザーへのアンケート調査
 - 「③国際会議での評価」については国際会議での我が国の取組紹介による他国等の反応

「地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実（2/2）」

評価手法（つづき）

- (2) GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備
 - 「①最低水面決定の迅速化」については海図整備プロセスの確認
 - 「②整備・普及状況」については整備の優先順位の考え方に基づく整備状況
 - 「③国際会議での評価」については国際的な「災害対応指針」への盛り込み状況
- 2. 地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実
 - 「①利便性と普及状況」については利用者への聞き取り調査
 - 「②国際会議での評価」については国際会議での我が国の取組紹介による他国等の反応

評価結果

1. 緊急海上輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組
 - (1) 調査作業マニュアルの整備

緊急海上輸送ルートの早期確保のために、水深調査作業マニュアルの整備は時間短縮効果が非常に大きく、調査実施者からの評判も高く、海上輸送ルートの確保に大きく貢献するものであり諸外国からの評価も高い。

一方、調査作業マニュアルの測量業者等の調査実施者への普及については、鋭意進めている最中であり、今後とも地方で実施される航路啓開訓練等の機会を用いて、調査作業マニュアルに対する認知度向上・理解深化等に務める必要がある。
 - (2) GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備

海上保安庁で実施しているGPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備の施策は、海図刊行までの期間を最大1ヶ月短縮でき、調査作業量も低減できる。当該基礎情報整備も予定どおり進捗しており、緊急物資輸送に必要な港湾への本格的な海上輸送ルートの確保に大きく貢献するものであり、我が国の取組の重要性は国際機関にも認知されている。

一方、関係の説明会の実施や利用指針の公表等、更なる普及に取り組む必要がある。
2. 地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実

船舶交通安全のための航行警報等のビジュアル（視覚）化は、航行警報をより確実に利用してもらうための施策であるが、利用者へのヒアリング調査の結果、利便性は高いものの認知度が低いとの結果であった。

航行警報の内容が全ての船舶に届き、かつその内容が確実に利用されることにより、海上交通の安全が確保され、緊急物資輸送船が緊急輸送ルートを安全に航行することができるよう認知度を高めるために更なる普及に取り組む必要がある。

課題	今後の方向性
<調査作業マニュアルの整備> 調査作業マニュアルの測量業者等の調査実施者への普及・浸透	各地方で実施される航路啓開訓練の機会や説明会を開催することで、引き続き調査作業マニュアルの普及・浸透に務める。 また、港湾管理者や調査事業者からの意見や情勢の変化、新技術の活用を盛り込んで調査作業マニュアルを随時更新し、港湾管理者や調査事業者の利便性を高める。
<GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備> 関係者への説明会の実施や利用指針の公表等、更なる普及に取り組む必要がある。	国土交通省港湾局、地方整備局、港湾管理者、民間測量会社等への説明会の実施等を通じて更なる普及に取り組むとともに、新技術の活用や港湾管理者や調査事業者からの意見を踏まえ、利用指針を更新していく。
<地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実> 航行警報等のビジュアル（視覚）化情報については、ヒアリング調査の結果、利便性は良いものの認知度が低いとの結果。	関係団体からの協力を得ながら、更なる利用者の拡大を図っていく。また、海洋状況表示システム（愛称「海しる」）により更なる効果的な情報提供を推進していく。

図表3：平成28年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況①

○社会資本ストックの戦略的維持管理

テーマ名	社会資本ストックの戦略的維持管理	実施時期	平成27年度～平成28年度	担当課	大臣官房技術調査課 大臣官房公共事業調査室 総合政策局公共事業企画調整課 総合政策局社会資本整備政策課
対象政策	国土交通省では、厳しい財政状況の下、今後、一斉に老朽化するインフラに対応するため、 1.メンテナンスサイクルの構築 2.トータルコストの縮減・平準化 3.地方公共団体に対する支援 等の総合的なインフラ老朽化対策に取り組み、戦略的な維持管理・更新を推進している。 本政策レビューでは、平成26年5月に定めた「国土交通省インフラ長寿命化計画」に基づく施策を中心として、国土交通省が取り組んでいるインフラの戦略的な維持管理・更新に関する施策を対象とする。 対象とする施設は、行動計画において定められている、国土交通省が所管・管理するインフラで、国土交通省、地方公共団体、独立行政法人等が管理する施設である。				
政策の目的	国民の安全・安心を確保し、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や平準化を図るとともに維持管理・更新に係るメンテナンス産業の競争力を確保する。				
評価結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○基準類の整備 各分野において、これまでに得られた知見等を踏まえ、基準類の策定・改定を概ね完了したところであり、新たな基準類による点検や個別施設計画の策定が進められている。今後は、これらの基準類を適切に運用するとともに、必要に応じて、適時・適切に改定を行う。 ○インフラの点検の実施 基準類を活用して、全ての分野で定期的に点検を実施しているところである。今後も地方公共団体等に対して必要な支援を行いながら、点検の実施を着実に推進する。 ○個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定 現在、各分野において平成32年度までの策定に向けて取り組んでおり、既に策定率が100%の施設もある。今後も引き続き計画の策定を推進し、予防保全の考え方に基づく計画的な対策の実施を促進する。 ○新技術の開発・導入 新技術は多くの分野で現場での実証を行っており、一部の分野では、既に現場での実証を完了し、現場導入も進められているところであるが、今後は、地方公共団体における新技術の導入が課題である。このため、管理者のニーズと技術シーズのマッチングや、オープンイノベーションによる多様な産業の技術連携を推進する。 ○地方公共団体に対する支援 研修の充実・強化、メンテナンス体制の強化、直轄診断等の実施、防災・安全交付金等による財政支援等の支援を実施しているところであるが、今後、地方公共団体のニーズを踏まえながら、強化を図ることが必要である。そのため、民間の資金・ノウハウの活用や複数の管理者の連携強化等により、インフラメンテナンスに係る体制の強化を図っていく。 				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向（予定） （「取りまとめ後の対応方針」等）	レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 （「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」）				
①基準類の整備 ・点検における基準類を適切に運用するとともに、必要に応じて、適時・適切に改定を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省は点検における基準類の必要な改定等を行いつつ、適切な運用に努めているほか、施設点検の更なる効率化を図るため、ドローンをはじめとする新技術の開発・普及に伴う点検要領等の改定を実施している。例えば、砂防分野は令和2年3月に、海岸分野は令和2年6月に新技術導入に関する内容を含めて見直しを行っている。 				
②点検の実施 ・地方公共団体等に対して必要な支援を行いながら、点検の実施を着実に推進する。	<ul style="list-style-type: none"> ・施設管理者は施設点検を着実に実施し、施設の状態を把握している。例えば道路分野では、橋梁、トンネル、道路附属物等について、2018年度に点検を1巡、2019年度からは2順目に入っている。 ・国土交通省は施設点検の更なる効率化を図るため、ドローンをはじめとする新技術の開発・普及に伴い、点検要領等の改定を実施している。 				
③個別施設計画の策定 ・令和2年度までの策定に向けて今後も引き続き計画の策定を推進し、予防保全の考え方に基づく計画的な対策の実施を促進する。	<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度末までの策定完了に向けて、個別施設計画の策定マニュアル等のHP上への公表等を実施している。 （参考：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/04manual/04_02.html） ・尚、令和元年度末時点における各分野の個別施設計画策定率は以下の通りであり、概ね順調に計画策定が進捗している。 <各分野における個別施設計画策定率（令和元年度末時点）> 【道路（橋梁）：92%、道路（トンネル）：71%、河川（国、水資源機構）：100%、河川（地方公共団体）：97%、ダム（国、水資源機構）：100%、ダム（地方公共団体）：98%、砂防（国）：100%、砂防（地方公共団体）：100%、海岸：82%、下水道：100%、港湾：100%、鉄道：100%、自動車道：61%、航路標識：100%、公園（国）：100%、公園（地方公共団体）95%、官庁施設：99%】 				
④新技術の開発・導入 ・管理者のニーズと技術シーズのマッチングや、オープンイノベーションによる多様な産業の技術連携を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> ・産学官民が参画する「インフラメンテナンス国民会議」を活用し、技術シーズ・ニーズのマッチングや、技術の社会実装を促進している。平成29年度は19回、平成30年度は52回、令和元年度は35回実施している。 ・道路分野において、点検で活用可能な新技術を「点検支援技術性能力カタログ（案）」としてとりまとめ、令和2年6月に掲載技術数を80技術に拡充。 				
⑤地方公共団体に対する支援 ・研修の充実・強化、メンテナンス体制の強化、直轄診断等の実施、防災・安全交付金等による財政支援等の支援の実施 ・民間の資金・ノウハウの活用や複数の管理者の連携強化等により、インフラメンテナンスに係る体制の強化を図っていく。	<ul style="list-style-type: none"> ・地方整備局や地方公共団体等が参画し情報共有を行うメンテナンス会議の設置している。 ・民間資格登録制度において、登録された民間資格数増加により点検等の質を確保している。 ・道路分野において、緊急かつ高度な技術力を要する橋梁等への直轄診断の実施や、点検・診断における地域一括発注の取組を実施している。 ・防災・安全交付金に加え、道路分野と河川分野において地方公共団体が計画的かつ集中的に老朽化対策が進められるよう、令和2年度に個別補助制度を創設した。 ・官民連携手法の導入について検討を行う地方公共団体への支援を行っている。 				

図表3：平成28年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況②

○官民連携の推進

テーマ名	官民連携の推進	実施時期	平成27年度～平成28年度	担当課	総合政策局社会資本整備政策課
対象政策	「PPP/PFI 推進アクションプラン」等に基づく各政策のうち、国土交通省所管の社会資本整備に係る多様な官民連携に関する導入調査をはじめとする官民連携政策課の政策				
政策の目的	先導的官民連携支援事業の目的は、国土交通省所管の社会資本整備に係る多様な官民連携をより一層推進することであり、具体的には、支援した地方公共団体等での案件形成を推進するとともに、今後PPP/PFI 手法の導入を検討する地方公共団体等のモデルとなることを目指している。				
評価結果の概要	<p>先導的官民連携支援事業については、平成23年度(2011年度)から平成27年度(2015年度)まで、計111件の案件に対して支援を実施してきており、49件がPPP/PFI 手法により事業化している。49件のうち、発注金額等が明らかとなっている30件について事業規模を概算すると、計1,481億円となっている。また、一定程度、横展開も図られている。</p> <p>一方、アンケート等を踏まえた先導的官民連携支援事業の分析、地域プラットフォーム等における関係者の指摘から、PPP/PFI 推進に係る課題については、以下のとおり整理できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○政府全体の課題 ・PPP/PFI のメリットに対する理解が不十分 ・専門知識等が不足している ・事務負担が大きい ・住民、地元企業、議会への対応 ・民間の優れたアイデアの募集と公平性の確保 ○官民連携政策課の課題 ・他の地方公共団体への横展開 ・知識・ノウハウの整理 ・先導的官民連携支援事業のフォローアップの強化 				
	レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「取りまとめ後の対応方針」等)				レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」)
	<p>先進自治体公務員の活用</p> <p>○地域サポーター制度は、PPP/PFI 事業の経験が豊富で、ノウハウを有する先進自治体職員等をサポーターとして任命し、PPP/PFI 案件を形成しようとする自治体や地域プラットフォームに派遣するものである。平成28年度(2016年度)は、試行的に実施しているところ、来年度から試行を踏まえて本格運用する。</p>				<p>○平成29年度より「国土交通省PPPサポーター」(以下サポーター)制度運用を本格化し、PPP/PFI事業に係る豊富な実務経験や知識を有する者をサポーターとして任命。(地方公共団体職員14名、学識経験者・民間企業等職員28名、計42名<令和2年10月現在>)国土交通省HPIにて所属、専門分野等を公開し、メールにて質問を受け付けるメールサポートや、地方公共団体を訪問し、個別相談や講演を行う派遣サポートを行っている。</p>
	<p>マニュアル・ガイドの作成</p> <p>○平成28年度(2016年度)10月に「PPP 事業における官民対話・事業者選定プロセスに関する運用ガイド」を策定・公表しており、来年度以降、地域プラットフォーム(ブロックプラットフォーム)、研修等を通じて、普及啓発を図るとともに、必要に応じて改訂を検討する。</p>				<p>○平成28年10月に策定・公表した「PPP 事業における官民対話・事業者選定プロセスに関する運用ガイド」について、地方ブロックプラットフォームにおける研修等で普及啓発を実施している。</p> <p>○また、平成28年度以降も官民連携事業の案件形成を促進する上で重要となる「官民対話」について、手引き等として整理し、研修やセミナー等で普及啓発を実施している。</p>
	<p>知識、事例等の体系的整理と関係者間での共有</p> <p>○PFI 関係法令、税金計制度、契約制度などPPP/PFI 政策に携わる者として必要な知識を体系的に整理し、地域プラットフォーム(ブロックプラットフォーム)、研修等を活用して関係者間で共有を図る。</p> <p>○また、PPP/PFI に取り組もうとする地方公共団体職員が、これまでの事例を効率的に情報収集できるよう、民間事業者とも連携しつつ、PPP/PFIに関するデータベースを準備する。</p>				<p>○地方ブロックプラットフォームの研修において、「PPP/PFIの基本や全体の流れ」から「公募資料の作成方法」、「PPP/PFIの実務的な内容」に関する講義を行うとともに、模擬官民対話を実施等、参加する地方公共団体職員が今後官民連携事業を行う上で、必要な知識を体系的に習得できる取り組みを推進している。</p> <p>○官民連携事業の事例については、HPIにて事例集を公表しており、策定から時間が経過したものについては、更新等を実施している。なお、平成28年度より民間事業者等と「PPP 協定」を締結し、地方公共団体にPPP/PFIに関するデータベースを提供している。</p>
	<p>先導的官民連携支援事業の運用改善</p> <p>○地域プラットフォーム(ブロックプラットフォーム)、民間事業者のHP、メールマガジン、各種セミナー、研修等を活用し、先導的官民連携支援事業の周知活動を更に促進する。</p> <p>○地方公共団体が事業を検討する際に実務上必要な情報や事業化につながるような情報を報告書に盛り込むとともに検索性の向上を図る。</p> <p>○応募する地方公共団体が、地域の課題を明確に把握しているか、課題解決に向けたシナリオを有しているかについても確認する。</p> <p>○支援後においても、事業化に向けた支援を実施するため、「実施体制の構築」、「事業の進捗状況等の報告」を支援を受ける条件として設ける。また、報告を踏まえ、ボトルネックが解消されるよう必要な助言等を実施する。</p>				<p>○ブロックプラットフォームや民間事業者のHP等での幅広い周知に加えて、案件募集時に地方公共団体への情報周知を実施している。</p> <p>○PPP/PFI事業を検討する際に実務上必要な情報等を報告書に盛り込むために、報告書のフォーマットをHPIにて公開している。また、キーワードを含めた過年度支援の一覧表を過年度調査でを行い、HPでの検索性も向上。</p> <p>○地域の課題を明確に把握し、課題解決に向けたシナリオを有しているかを確認するため、応募申請書類に「事業・施設の課題」を記載する欄を設けており、既存施設の課題やその背景となる地域全体の課題を記載させている。</p> <p>○支援を受ける条件等を記載する募集要領において、「調査開始以降の実施・協力体制に係る要件」を設けて、「実施体制の構築」や「事業の進捗状況等の報告」について明記するとともに、毎年度フォローアップを実施している。これらを通じた報告を踏まえ、ボトルネックが解消されるように、必要な助言や支援制度の紹介等を実施している。</p> <p>○なお、毎年度のフォローアップを踏まえ、令和2年度にPPP/PFI事業の実績が少ない人口20万人未満の自治体を対象とした中小規模団体枠を創設する等、運用の改善を実施している。</p>

図表3：平成28年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況③

OLCCの事業展開の推進

テーマ名	LCCの事業展開の促進	実施時期	平成27年度～平成28年度	担当課	航空局 担当課 政策企画調査室 関係課 総務課 航空ネットワーク企画課 空港経営改革推進室 近畿圏・中部圏空港政策室 航空事業課 国際航空課 空港計画課 首都圏空港課 安全企画課 乗員政策室
対象政策	平成22年5月に取りまとめられた「国土交通省成長戦略」により、LCCの就航促進に資する政策の検討が本格的に開始され、平成26年6月の「交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ」においても更なる取組みが確認されている。 本政策レビューでは、国土交通省が所管するLCCの事業展開の促進政策を評価対象とする。				
政策の目的	欧米諸国やアジア諸国で展開された新たなビジネスモデルであるLCCは近年、航空旅客数を着実に伸ばしている。我が国ではLCCの成長を促すべくLCCの事業展開の促進政策を実施してきた。特に平成28年3月30日に総理主催の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が取りまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」でも、インバウンドの更なる振興策としてLCCの地方空港への就航に大きな期待が寄せられている。 本政策レビューの目的は、これまで実施してきたLCC事業展開の促進政策の進捗と影響について評価を行うことにある。				
評価結果の概要	LCCは国内線・国際線いずれでも旅客数シェアを伸ばし続けており、FSAの需要を奪うことなく、オントップで航空旅客数全体の増加に貢献している。				
レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向（予定） （「取りまとめ後の対応方針」等）		レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 （「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」）			
○着陸料の更なる軽減 関係自治体等が国際定期便誘致のための目標・具体的計画を有する空港を「訪日誘客支援空港」に認定し、着陸料の減免（国管理空港）及び着陸料引き下げの支援（地方管理空港）を実施する制度を開始する。		<ul style="list-style-type: none"> 平成29年7月に自治体等において訪日客誘致・就航促進の取組みを行う全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、地域が実施する同規模・同期間の支援と協調して、国管理空港については着陸料割引、地方管理空港等については着陸料補助による新規就航・増便への支援を実施した。 			
○CIQ体制の充実 「訪日誘客支援空港」に認定された空港を対象にCIQ施設の整備を支援する。		<ul style="list-style-type: none"> 平成29年7月から訪日誘客支援空港に認定された空港を対象にCIQ施設の整備を支援した。 			
○グランドハンドリングの充実 グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化を実施する。		<ul style="list-style-type: none"> 空港の制限区域内での車両運転許可に係る講習・試験を免除する制度を、平成28年8月に創設した。 空港の制限区域内での車両運転許可に係る所有免許の要件について、平成29年3月までに見直しした。（旅客輸送バス運転許可に係る第2種免許の要件撤廃など） 空港の制限区域内で使用する未登録自走車両の整備検査の間隔を、平成29年3月より延長し、グランドハンドリング事業者の負担を軽減した。 他空港の承認証を取得していれば制限区域内立入手続きが簡略化されグランドハンドリング業務を速やかに行うことができる制度（臨時立入承認証制度）を、平成30年3月に創設した。 			
○コンセッションの推進 地域の実情に応じた空港経営改革を推進することで、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。		<ul style="list-style-type: none"> 仙台空港は評価時点で既に民間に運営委託している。 高松空港は平成30年4月から、福岡空港は平成31年4月から、熊本空港は令和2年4月から民間に運営委託している。 北海道内7空港のうち新千歳は令和2年6月から、旭川は令和2年10月から民間に運営委託しており、稚内、釧路、函館、帯広、苫小牧も令和3年3月から民間に運営委託する予定である。 広島空港は令和3年7月から民間に運営委託する予定である。 			
○操縦士不足への対応 （独）航空大学校の操縦士の供給体制の強化及び民間と連携した操縦士の養成・確保の促進を実施する。		<ul style="list-style-type: none"> （独）航空大学校における供給能力について、平成30年度入学生から学生定員を72名から108名に拡大した。 私立大学等の民間養成機関での高額な学費負担を軽減するため、平成30年度から無利子貸与型奨学金制度を創設した。 自衛隊での飛行経験が豊富な操縦士を対象に、令和元年度から計器飛行証明の試験方法を合理化した。 令和2年2月に、操縦士志望者のエアライン操縦士としての適性判定手法に関するベストプラクティスを民間養成機関と共有する取組みを実施した。 			
○需要喚起への取組み 需要喚起の施策として、高速バス・LCC等の利用促進に取り組み、高速バスとLCC等の関係者が協働すべき取組みについて検討を行う。		<ul style="list-style-type: none"> 平成29年1月に、訪日外国人等が高速バスを利用しやすい環境を整備するため、「高速バス情報プラットフォーム - Japan Bus-Gateway -」を開設した。 			
○空港容量の拡大 容量が逼迫している空港において、滑走路の増設等取組みを実施する。		<ul style="list-style-type: none"> 那覇空港において、令和2年3月に第2滑走路の供用を開始し、滑走路処理容量を13.5万回から24万回に拡大した。 新千歳空港において、令和元年8月に国際線エプロン及び国際線ターミナルの機能向上（CIQ施設の拡張）等、令和2年3月に新設誘導路の供用を開始した。また、管制方式の見直し等により、平成29年3月下旬からの夏ダイヤより1時間当たりの発着枠を32回から42回に拡大し、さらに令和2年3月下旬からの夏ダイヤより1時間当たりの発着枠を42回から50回に拡大した。 福岡空港において、国内線ターミナル地区平行誘導路の二重化運用を令和2年1月に開始し、滑走路処理容量を16.4万回から17.6万回に拡大した。また、令和6年度末の増設滑走路供用開始に向け継続して事業を実施しており、滑走路処理容量を18.8万回に拡大する。 			
○LCC専用施設の整備 LCC専用ターミナル等の施設整備を実施する。		<ul style="list-style-type: none"> 成田国際空港、関西国際空港においては評価時点で既にLCCターミナルの供用を開始している。 中部国際空港において、令和元年9月にLCCターミナルの供用を開始した。 			

図表3：平成28年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況④

OMICE 誘致の推進

テーマ名	MICE誘致の促進	実施時期	平成27年度～平成28年度	担当課	観光庁国際観光部参事官
対象政策	国や日本政府観光局(JNTO)において、これまで実施してきたMICE政策は、「我が国のMICE国際競争力の強化に向けて」(平成25年「MICE国際競争力強化委員会最終とりまとめ」)に基づくものであるところ、当該とりまとめにおいて提言された施策について、評価を行う。				
政策の目的	MICE、とりわけ国際会議の誘致・開催は、「人が集まる」という直接的な効果はもちろん、人の集積や交流から派生する付加価値や大局的な意義がある。具体的には、①ビジネスやイノベーションの機会の創出、②地域への経済効果、③国・都市の競争力向上が考えられることから、国際会議の誘致・開催促進を通じて、海外から日本に対して、多くの人や優れた知見、投資を呼び込む。				
評価結果の概要	<p>1. 「グローバルMICE都市」の育成 グローバルMICE都市を選定し(平成25年7都市、平成27年5都市)、①市場/競合都市調査分析、②アドバイザー派遣、③広告宣伝支援、④ステークホルダーの連携促進に関する支援を実施。外国人アドバイザーによるコンサルティングの結果等から、今後取り組むべき課題の抽出等が図られた。 ※グローバルMICE都市：東京都、横浜市、京都市、神戸市、福岡市、名古屋市・愛知県、大阪府・大阪市、札幌市、仙台市、千葉県・千葉市、広島市、北九州市</p> <p>2. ユニークベニューの開発・利用促進 歴史的建造物を活用したモデルイベントの実施、国内外の事例を紹介したハンドブックやベストプラクティス集の作成、ユニークベニューリストのウェブサイト掲載等を実施。平成28年度には実際の国際会議やインセンティブでのユニークベニュー活用支援を実施し、利用に関する課題や解決策の検討を行った。これらの結果、ユニークベニュー活用のニーズの高さが確認されるとともに、一部を除き施設の開発が進まない実態と今後取り組むべき課題が抽出された。</p> <p>3. 国際会議分野の人材育成 国際会議に関する人材不足の解消と国際会議産業に精通した知識を有する人材の育成を目的として、日本政府観光局が毎年、初級者向け及び実務者向けの2コースのセミナーを実施している。実務者向けセミナーでは、国際会議開催における専門能力を示す国際認証の一つであるCMP育成プログラムを実施しているが、我が国のCMP取得者数はアジアの競合国に比べ少ないのが実態であり、取組の強化が求められる。</p> <p>4. 研究者等の国際会議誘致環境の改善/MICE誘致アンバサダープログラムの導入 国際会議の潜在的需要の掘り起こしのため、平成25年度から、学術分野や産業界において国内外に発進力やネットワークを有する、或いは具体的な国際会議誘致活動に携わっている方をMICEアンバサダーとして認定し、国際会議誘致活動への支援等を行うアンバサダープログラムを実施している。これまで39人をアンバサダーとして認定し、一定程度誘致成功に貢献するなど成果を上げているものの、アンバサダーやコンベンションビューロー等へのアンケート結果からは、今後に向けた課題も指摘されているところ。</p> <p>5. 政府の横断的体制の構築・在外公館や関係府省との連携 在外公館による国際会議開催地決定権者に向けたロビー活動や、各府省所管分野の国際会議誘致に大臣招請レター発出等の協力を得て、誘致成功に貢献した事例も出ているが、誘致活動全体件数に比べてこうした実績は必ずしも多くなく、関係府省の連携強化が求められている。</p> <p>6. 新しいMICEブランドの構築/MICEを活用した日本の情報発信・ブランディング活動の展開 国内のMICE関係者が共有する共通理念や目的意識を持つため、また海外から日本にMICEを呼び込む際に海外のMICE主催者に対して日本開催の意味・意義を訴求するため、平成27年4月に新たなMICEブランドを構築した。合わせて同ブランドの普及啓発の取組を進めているが、ブランドの更なる浸透に向けては取組の強化が必要である。</p> <p>7. 成長分野をターゲットとした国際会議誘致・開催に向けた連携 日本が優位性を有し、更なる発展が期待される科学、技術、医学分野の国際会議開催件数の推移を見ると、我が国の同分野の伸びに比べ、アジア・大洋州主要国の伸びが上回っており、成長分野の会議を十分に取り込めていない。今後は、成長分野に重点を置いた取組を強化していくことが求められる。</p> <p>8. 国際会議誘致・開催の実施体制 国際会議誘致活動の司令塔であるコンベンションビューローの組織・財源強化や、ステークホルダーとの連携強化は国際会議誘致力強化に当たって重要な課題であるが、我が国の都市の多くは、これらの課題解決が進んでおらず、司令塔としての役割も果たせていない実態がある。海外の成功事例等も参照しながら、より一層の取組の強化が必要である。</p>				
	レビュー取りまとめ時点での政策への反映の方向(予定) (「取りまとめ後の対応方針」等)	レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況 (「これまでの取組」もしくは「今後の取組方針」)			
	課題解決に積極的な都市への優先的支援	グローバルMICE都市及び地方都市のコンベンションビューロー支援のため、令和2年度まで継続して予算措置を講じている。			
	ステークホルダーの組織化・ユニークベニューの活用の促進	令和2年度までの継続した予算措置により、地域のステークホルダーの組織化を促進。また、ユニークベニュー活用のさらなる推進のために、平成30年度まで予算措置を講じた。			
	JNTOによるトレーナー向けトレーニングの導入	各都市及びMICE業界における人材育成推進のため、JNTOにて令和2年まで継続して予算措置を講じている。			
	アンバサダープログラムにおける役割分担の見直し	アンバサダーを通じた国際会議の開催意欲の啓発・向上のため、JNTOにて令和2年まで継続して予算措置を講じている。			
	府省連絡会議を通じて情報共有促進・支援強化	「MICE推進関係府省連絡会議」を中心に、各府省の支援体制を強化している。			
	MICEブランドの活用促進	令和2年までの継続した予算措置により、各都市のMICEブランドの構築を支援している。			
	成長分野をターゲットとした国際会議誘致施策	医学・科学・技術等の成長分野の国際会議を優先して誘致するため、令和2年まで継続して予算措置を講じている。			
	海外事例を踏まえた誘致実施体制の抜本的見直し	各誘致案件では都市のコンベンションビューローが司令塔役を担うことが不可欠なことについて、JNTOが関係者を啓発するとともに、そのような体制の都市を支援する仕組みを構築している。			

3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

（1）政策アセスメントとは

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

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

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

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

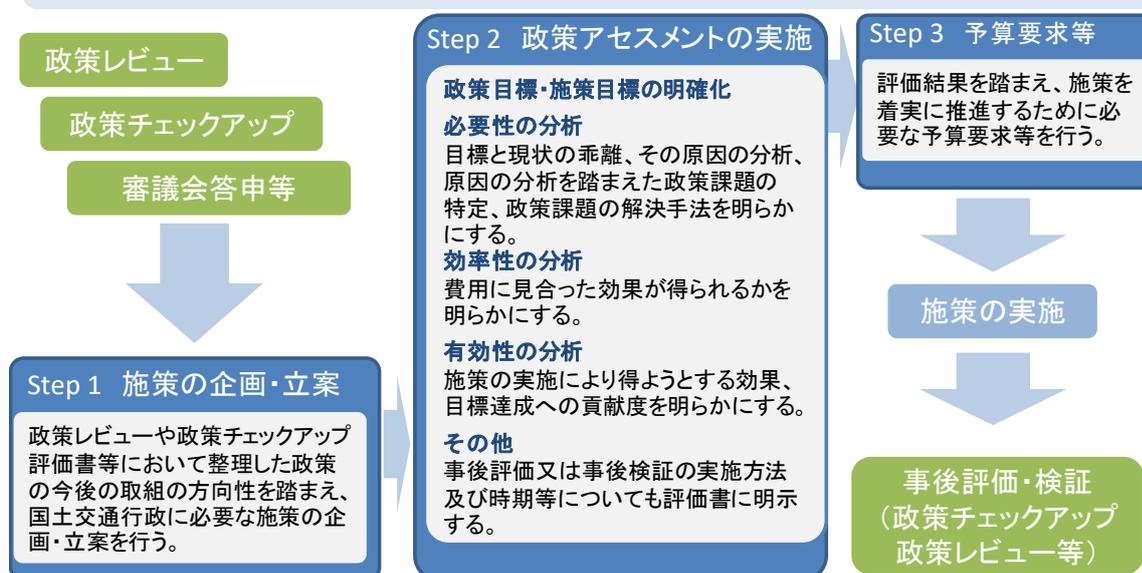
国土交通省の政策アセスメントにおいては、予算要求事項等で、新規性がありかつ社会的影響が大きいと各局等が判断するものを対象として、新たに導入する重要な施策を対象を絞った上で政策アセスメントを実施している。平成 28 年度からは「社会的影響が大きい」と判断する要素の 1 つとして「概算要求額がおおむね 1 億円以上であるもの」を加え、対象の重点化を図っている。

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

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

政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

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



(2) 政策アセスメントを実施した施策に係る事後評価・事後検証

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

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

(3) 令和2年における政策アセスメント実施結果

① 政策アセスメントの実施結果

令和2年1月に、令和元年度補正予算に係る2件の新規施策及び令和2年度予算概算要求時に目未定経費として要求し、政府予算案の編成を経て新たに用途が決まった2件の施策について政策アセスメントを実施し、公表した。さらに同年3月には、令和元年末に編成された令和2年度予算政府案を踏まえ、予算概算要求時に作成した評価書について、政府案を反映させた内容を公表した。また、令和2年9月には、令和3年度予算概算要求に係る3件の新規施策について政策アセスメントを実施し、公表した。

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

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

政策アセスメント実施一覧

○令和元年度補正予算関係

令和2年1月16日実施

	施策名	担当部局
1	マイナンバーカード・マイナポータルと建設キャリアアップシステム(CCUS)の連携推進	不動産・建設経済局
2	自動車運送事業の安全総合対策事業(サポカー補助金)	自動車局

○令和2年度予算に係る追加

令和2年1月31日実施

	施策名	担当部局
1	国際競争力の高いスノーリゾート形成促進事業	観光庁
2	ナイトタイム等の活用による新たな時間市場の創出	観光庁

○令和3年度予算概算要求関係

令和2年9月25日実施

	施策名	担当部局
1	住宅市場を活用した空き家対策モデル事業(仮称)	住宅局

2	地域防災拠点建築物整備緊急促進事業	住宅局
3	新しい旅行スタイル促進事業	観光庁

② 政策アセスメントを実施した施策に係る事後評価・事後検証結果

○事後検証シートによる事後検証実施一覧

令和2年3月27日実施

	施策名	政策アセスメント 実施時期	担当部局
1	国際的ビジネス環境等改善・シティセールス支援事業の創設	平成26年度 予算概算要求時	都市局
2	都市機能立地支援事業の創設	平成26年度 予算概算要求時	都市局
3	広域連携プロジェクト等の推進	平成29年度 予算概算要求時	国土政策局

4 個別公共事業評価

(新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式)

(1) 個別公共事業評価とは

個別公共事業の評価は、政策評価に関する国土交通省の取組みの中で、もっとも先行して行われてきたものである。国土交通省では、平成10年度より、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価(新規事業採択時評価)、事業の継続又は中止の判断に資するための評価(再評価)を実施してきた。さらに平成15年度より、事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置等を検討するための評価(完了後の事後評価)を実施してきた。

なお、政策評価法においては10億円以上の事業について事前評価を実施することが義務付けられているが、国土交通省においては金額にかかわらず、国土交通省が所管する公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象として評価を実施することとしている。

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

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

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

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

事業評価カルテは、直轄事業等についての平成16年度～令和2年度の評価結果をホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

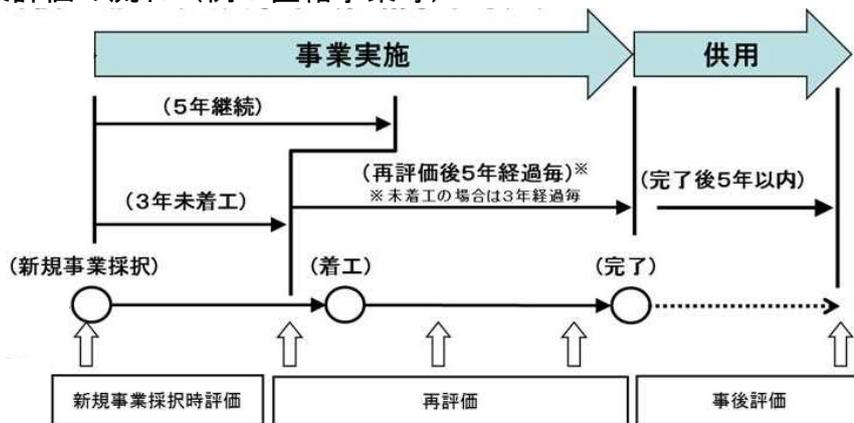
● 個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）

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

● 評価対象

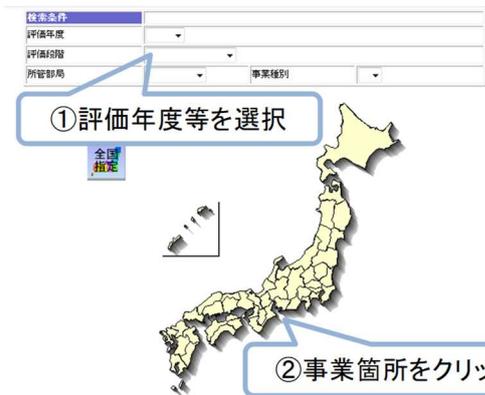
国土交通省が所管する公共事業のうち、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

● 事業評価の流れ（例：直轄事業等）



● 評価結果の公表

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



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

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

(2) 令和2年における個別公表事業評価の実施結果

令和2年は、以下の評価を実施し、公表した。

- ・令和元年度補正予算に係る評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価 6 件
- ・令和元年度補正予算に係る評価（補助事業等）：新規事業採択時評価 33 件
- ・令和2年度予算に向けた評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価 33 件、再評価 184 件
- ・令和2年度予算に向けた評価（補助事業等）：新規事業採択時評価 490 件、再評価 147 件
- ・完了後の事後評価（直轄事業等及び補助事業等）：52 件
- ・令和3年度予算概算要求に係る評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価 4 件、再評価 10 件

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

5 個別研究開発課題評価

(事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式)

(1) 個別研究開発評価とは

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

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

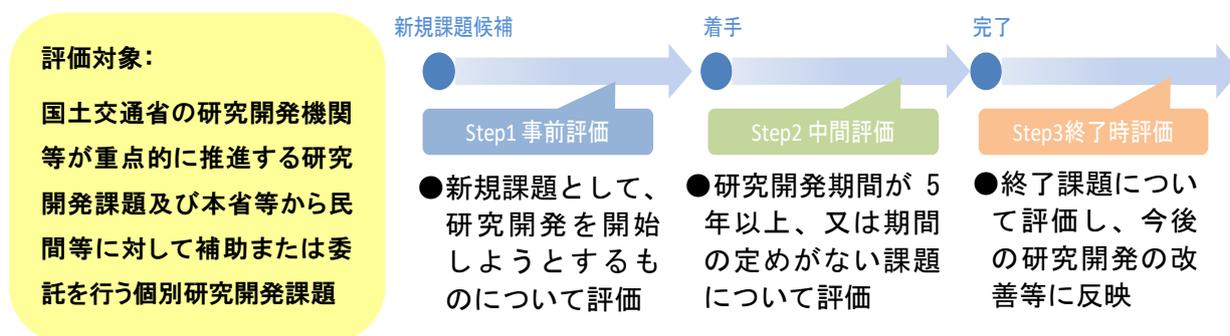
事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。中間評価は、研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。終了時評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

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

また、個別研究開発課題の評価にあたっては、その公正さを高めるため、個々の課題ごとに積極的に外部評価(評価実施主体にも被評価主体にも属さない者を評価者とする評価)を活用することとしている。外部評価においては、当該研究開発分野に精通している等、十分な評価能力を有する外部専門家により、研究開発の特性に応じた評価が行われている。

個別研究開発課題評価(事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式)

研究開発課題を対象に「事前評価」「中間評価」「終了時評価」を実施。



(2) 令和2年における個別研究開発課題評価の実施結果

令和2年は、個別研究開発課題の事前評価を30件、中間評価を1件、終了時評価を40件実施し、公表した。個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

6 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

（1）規制の政策評価とは

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

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

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

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

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

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

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

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

● 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

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

評価対象：

法律及び政令の制定・改廃
※省令等は努力義務

規制の意義：

国民の権利・自由を制限し、又はこれに義務を課するもの（規制の緩和を含む）

実施時期：

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

(2) 令和2年における規制の政策評価における実施結果

令和2年は、7件の法律案、4件の政令案について事前評価を行い、公表した。また、5件の法律、1件の政令について事後評価を行い、公表した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

規制の政策評価実施一覧

○事前評価

	法令案名	区分	実施日	担当部局
1	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案	法律	令和2年 2月3日	総合政策局
2	道路法等の一部を改正する法律案	法律	令和2年 2月3日	道路局
3	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案	法律	令和2年 2月6日	都市局
4	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案	法律	令和2年 2月6日	総合政策局
5	マンションの管理の適正化の推進に関する法律及びマンションの建替え等の円滑化に関する法律の一部を改正する法律案	法律	令和2年 2月27日	住宅局
6	無人航空機等の飛行による危害の発生を防止するための航空法及び重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律の一部を改正する法律案	法律	令和2年 2月27日	航空局
7	賃貸住宅の管理業務等の適正化に関する法律案(仮称)	法律	令和2年 3月5日	住宅局
8	建設業法施行令の一部を改正する政令案	政令	令和2年 3月26日	不動産・建設 経済局
9	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等に関する政令案(仮称)	政令	令和2年 6月29日	都市局
10	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	令和2年 8月11日	海事局
11	道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令案	政令	令和2年 10月8日	道路局

○事後評価

	法令名	区分	実施日	担当部局
1	航空法の一部を改正する法律 (平成 23 年法律第 50 号)	法律	令和 2 年 3 月 31 日	航空局
2	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正 する法律(平成 26 年法律第 41 号)	法律	令和 2 年 3 月 31 日	総合政策局
3	下水道法施行令の一部を改正する政令 (平成 26 年政令第 364 号)	政令	令和 2 年 3 月 31 日	水管理・国土 保全局
4	建設業法等の一部を改正する法律 (平成 26 年法律第 69 号)	法律	令和 2 年 3 月 31 日	不動産・建設 経済局
5	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律 (平成 26 年法律第 39 号)	法律	令和 2 年 3 月 31 日	都市局
6	道路法等の一部を改正する法律 (平成 26 年法律第 53 号)	法律	令和 2 年 3 月 31 日	道路局

7 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

（1）租税特別措置等に係る政策評価とは

租税特別措置等に係る政策評価は、租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施している。

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

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

● 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

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

評価対象：

法人税、法人住民税及び
法人事業税に係る租税特
別措置等

事前評価

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

事後評価

既存の租税特別措置等につい
て 5 年に 1 回は評価を行う。

（2）令和 2 年における租税特別措置等に係る政策評価の実施結果

令和 2 年は、令和 3 年度税制改正要望に際し、事前評価 19 件及び事後評価 9 件を実施し、公表した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

租税特別措置等に係る政策評価一覧

○事前評価

令和 2 年 9 月 25 日、30 日日実施

	租税特別措置等名	担当部局
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及び延長 *	大臣官房

2	試験研究を行った場合の法人税額の特別控除の拡充及び延長並びに中小企業者等の試験研究費に係る特例措置の延長 *	大臣官房
3	技術研究組合の所得計算の特例の延長 *	総合政策局
4	半島振興対策実施地域における工業用機械等に係る割増償却制度の延長	国土政策局
5	離島振興対策実施地域における工業用機械等に係る割増償却制度の延長	国土政策局
6	奄美群島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長	国土政策局
7	振興山村における工業用機械等の割増償却 *	国土政策局
8	過疎地域における事業用設備等に係る特別償却の拡充及び延長 *	国土政策局
9	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	不動産・建設経済局
10	不動産投資法人における未収賃料の特例 *	不動産・建設経済局
11	特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長	都市局
12	都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長	都市局
13	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	都市局
14	マンションの建替え等の円滑化に関する法律の改正に伴う税制上の必要の措置	住宅局
15	中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の特別控除(中小企業経営強化税制)の延長 *	自動車局
16	中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の特別控除(中小企業投資促進税制)の延長 *	自動車局
17	中小企業による経営資源集約化の促進に係る税制措置の創設 *	自動車局
18	船舶に係る特別償却制度の延長	海事局
19	沖縄の観光地形成促進地域における課税の特例の延長 *	観光庁

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

○事後評価

令和2年9月25日実施

	租税特別措置等名	担当部局
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	国土政策局
2	特定目的会社に係る課税の特例 *	不動産・建設経済局
3	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	不動産・建設経済局
4	換地処分等に伴い資産を取得した場合の課税の特例(都市再開発法の市街地再開発事業により権利等を取得した場合)	都市局

5	収用換地等の場合の取得の特別控除	水管理・国土保全局
6	収用等に伴い代替資産を取得した場合等の課税の特例	水管理・国土保全局
7	転廃業助成金等に係る課税の特例(本州四国連絡橋に係るもの)	道路局
8	船舶の定期検査に係る特別修繕準備金	海事局
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	航空局

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