

令和5年度政策評価レポート
(国土交通省政策評価年次報告書)

国土交通省

令和6年9月

はじめに

国土交通省では、平成13年の発足後以来、政策の企画立案過程と結果に関する透明性を向上させ、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を目的として、政策評価を積極的に取り入れてきた。

現在は、目標管理型評価・総合評価による2つの基本的な政策評価手法（政策チェックアップ、政策レビュー）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6つの多様な手法を用いて政策評価を実施している。

一方、国土交通政策を取り巻く情勢も日々変化しており、インフラの老朽化への対応、災害時の人流、物流機能の確保等を通じた国民の安全、安心の確保、持続可能な観光地域づくりや地域公共交通ネットワークの再構築、ストック効果の高い社会資本整備の戦略的・計画的な整備など、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。

また、令和5年3月に「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。）が改正されたことも踏まえ、国土交通省は、機動的かつ柔軟な政策展開の実現に向け、政策評価の継続的改善に向けた試行的な取り組みや制度・運用の見直しを進めているところである。

本政策評価レポートは、国土交通省が令和5年度（※）に行った政策評価の実施状況及び政策評価に関する取組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（以下「基本計画」という。）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より、暦年単位ではなく年度単位で、政策評価の実施状況等を取りまとめることとした。なお、令和4年政策評価レポートでは令和4年12月までに公表した政策評価結果を掲載したことから、本レポートでは、令和5年度に加えて、令和5年1月から令和5年3月までに公表した政策評価結果についても取りまとめている。

第1章 令和5年度における政策評価制度・運用の見直し

- 1 政策評価の見直しに向けた政府全体の動き..... 3
- 2 令和5年度における国土交通省の政策評価制度・運用の見直し..... 4

第2章 令和5年度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）..... 5
- 2 政策レビュー（事後評価、総合評価方式）..... 7
- 3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）..... 39
- 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）..... 40
- 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）..... 41
- 6 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）..... 42
- 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）..... 45

（参考）国土交通省の実施する政策評価に関する制度概要等

- 1 基本的な考え方..... 47
- 2 評価の実施時期及び評価方式..... 47
- 3 政策評価の各方式の概要..... 49
- 4 評価の実施体制..... 59
- 5 政策評価結果等の公表時期（実績）..... 62

第1章 令和5年度における政策評価制度・運用の見直し

1 政策評価の見直しに向けた政府全体の動き

令和3年11月にデジタル臨時行政調査会が発足し、「デジタル時代にふさわしい政策形成・評価の在り方」について検討を進めていくこととされた。これを受け、総務省政策評価審議会は、デジタル時代にふさわしい政策形成・評価の在り方と、それを踏まえた政策評価制度の具体的な改革の方向について審議を進め、令和4年5月に「デジタル時代にふさわしい政策形成・評価の在り方に関する提言」を取りまとめた。本提言では、社会経済の急速な変化に対応できる行政を実現するためには、政策の効果等を適時に把握・検証し、機動的かつ柔軟に政策の軌道修正ができるようなアプローチが重要であり、その実現のためのプロセスの見直し、EBPMの実践の必要性が確認された。

さらに、本提言を踏まえ、令和4年12月には「デジタル時代にふさわしい政策形成・評価の実現のための具体的方策について」が総務大臣に対し答申され、本提言を実現するために今後取り組むべき具体的方策が取りまとめられた。本答申では、①効果検証の取組の推進、②政策の特性に応じた効果検証が可能となる評価枠組みの導入が政策評価の見直しの方向性として示された。特に、政策の特性に応じた効果検証が可能となる評価枠組みの導入については、各府省が政策の特性に応じた評価を行いやすくするための制度運用柔軟化や、行政事業レビュー（「行政事業レビューの実施等について」（平成25年4月5日閣議決定）に基づく行政事業レビュー）や各種審議会等、政策の企画立案プロセスの中で実施され、政策の見直し・改善に反映されている分析や検討結果（行政事業レビューシート、審議会答申等）の政策評価としての活用の推奨等が具体的方策として示された。

このような政策評価審議会での審議・答申の流れを踏まえ、令和5年3月には基本方針の一部が変更された。変更後の基本方針においては、各府省において、機動的かつ柔軟な政策展開を図るため、政策効果の把握・分析機能の強化、意思決定過程での活用等を推進することとされた。変更後の基本方針を踏まえて各府省が初めて策定する政策評価に関する基本計画の期間を「試行的取組の期間」と位置づけ、新たな政策評価の手法の導入や意思決定過程における活用方法等の試行的な取組など、各府省における創意工夫が行われる余地を拡大することとされた（概要について、下図参照）。

政策評価に関する基本方針（閣議決定）の一部変更について

【基本的考え方】

- ・ 複雑困難な課題に対応するためには、**機動的かつ柔軟な政策展開**が有効であり、そのために政策評価の機能を発揮していく。
- ・ 政策評価の機能を最大限活用した**新たな挑戦や前向きな軌道修正を積極的に行う**ことが、**行政の無謬性にとられない望ましい行動として高く評価される**ことを目指す。
- ・ 各府省は、次期基本計画期間を**試行的取組の期間**と位置付け、政策の特性に応じた評価を試行

【主な内容】

1 政策効果の把握・分析機能の強化

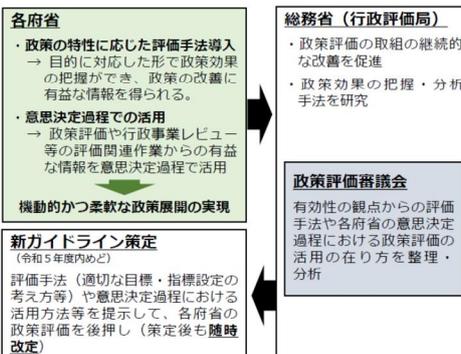
- ・ 有効性の観点からの評価を一層重視し、**政策効果の把握・分析機能を強化**。そのため、**画一的・統一的な制度運用を転換し**、政策の特性に応じた評価が可能となるよう評価方式等を見直し

2 意思決定過程での活用

- ・ 政策評価や行政事業レビュー等の評価関連情報を集約することで、評価書等の質的充実を図り、**意思決定過程における活用を推進**

3 制度官庁の役割

- ・ 評価手法の改善や知見を随時整理・共有し、データ活用・人材育成支援等を含め、**政策評価の取組の継続的な改善を促進**
- ・ 各府省での新たな評価手法の導入や意思決定過程での活用等の試行的取組を整理・分析。結果を「**新ガイドライン**」に反映し、更に各府省の取組の質を高めていく**政策評価制度のPDCAサイクルを確立**



また、基本方針と合わせて、上記提言・答申を受け、「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。以下「政策評価ガイドライン」という。）も改正されており、行政事業レビュー等の評価関連作業において作成した情報を評価書として代替又は活用することが推奨されるなど、各府省における制度の柔軟な運用が可能となった。

2 令和5年度における国土交通省の政策評価制度・運用の見直し

令和5年度までを計画期間とする基本計画の最終年度の到来を受け、令和6年3月に新たな基本計画（計画期間：令和6年度～令和10年度）を策定した。本基本計画は変更後の基本方針を踏まえて国土交通省が初めて策定する基本計画となる。国土交通省としては、本基本計画に基づき、試行的な取組の実施を含め、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とした。

また、令和4年度の政策評価審議会提言・答申や基本方針の改正を受け、国土交通省においては令和5年度に以下の政策評価制度・運用の見直しを実施した。

【主な政策評価制度・運用の見直し】

①政策アセスメントの行政事業レビューへの一元化

政策アセスメントは、国土交通省独自の政策評価の方式（事前評価、事業評価方式）としてこれまで実施してきたところであるが、対象となる新規予算施策について行政事業レビューにおいても事業単位で評価を実施しており、評価対象が重複する関係にあった。

このため、令和6年度以降はこれらの評価関連作業を行政事業レビューへ一元化することとした（令和6年3月に策定した基本計画から政策アセスメント関係記述を削除。）。

②政策チェックアップ事前分析表の廃止

政策チェックアップの実施に当たり、各施策目標についてその達成手段である予算事業との関係性を整理・明確化する観点から、従来は施策目標単位で事前分析表を作成していた。一方で、行政事業レビューの実施に当たり、その対象事業と政策体系上の施策目標との関係性が整理されていることから、これらの評価関連作業の中でその整理作業が重複する状況にあった。

このため、令和6年度以降は施策目標と各事業の関係整理は行政事業レビューの中で実施することとし、政策チェックアップ実施時に事前分析表は作成しないこととした（令和6年3月の「国土交通省政策評価実施要領」（以下「実施要領」という。）の変更により、変更前の実施要領に存在した事前分析表に係る記載を削除した。）。

③政策レビュー（事後評価、総合評価方式）評価書の形式柔軟化

政策レビュー評価書について、従来はワープロソフト等を用いて横書きの一般文書の形式で作成することが原則とされ、評価実施に当たっての形式面での柔軟性が低い状況にあった。一方で、例えば国土交通省政策評価会における政策レビューの中間報告資料等、評価のプロセス上で、プレゼンテーションソフト等で作成したプレゼンテーション形式の資料を評価書とは別に作成している実態があった。

このため、事務負担軽減等の観点から、令和5年度分の評価より、政策レビュー評価書の形式を柔軟化し、評価書をプレゼンテーション形式で作成することを可能とすることとした（令和6年3月の実施要領の変更により、政策レビュー評価書の形式に係る記載について、変更前の実施要領からの所要の改正を行った。）。

第2章 令和5年度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) 令和4年度政策チェックアップ評価書

令和4年度の実績値等により、13の政策目標を実現するための具体的な施策目標（44）、業績指標（業績指標項目115、細分類を含む業績指標数188）を対象として評価を実施し、令和5年8月に評価書を取りまとめ、公表した。

○施策目標の評価結果と評価基準

| 評価区分 | R4年度 | R2年度 | H30年度 | H28年度 |
|-------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ①目標超過達成 | 1件 (2.3%) | 0件 (0%) | 0件 (0%) | 0件 (0%) |
| ②目標達成 | 9件 (20.5%) | 14件 (31.8%) | 16件 (36.4%) | 12件 (27.2%) |
| ③相当程度進展あり | 15件 (34.1%) | 21件 (47.7%) | 15件 (34.1%) | 12件 (27.2%) |
| ④進展が大きくない | 18件 (40.9%) | 9件 (20.5%) | 13件 (29.5%) | 20件 (45.5%) |
| ⑤目標に向かっていない | 1件 (2.3%) | 0件 (0%) | 0件 (0%) | 0件 (0%) |

○業績指標（細分類ベース）の評価結果

| | R4年度 | R2年度 | H30年度 | H28年度 |
|-----|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| A評価 | 105件 (55.9%) | 112件 (57.1%) | 119件 (60.4%) | 108件 (55.7%) |
| B評価 | 73件 (38.8%) | 84件 (42.9%) | 67件 (34.0%) | 74件 (38.1%) |
| N評価 | 10件 (5.3%) | 0件 (0%) | 11件 (5.6%) | 12件 (6.2%) |

施策目標毎の評価書、評価結果一覧表については、以下ホームページに掲載している。

- ・評価書

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000096.html

- ・評価結果一覧表

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/content/001630834.pdf>

2) 実績の測定（モニタリング）

令和5年9月に、事前分析表の作成に合わせ、業績指標及び参考指標の実績の測定（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

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000095.html

- ・モニタリング結果

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

2 政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

1) 政策レビューの実施結果

令和5年3月に、「災害に強い物流システムの構築」「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」「インフラシステム海外展開の推進」「旅行業の質の維持・向上」の4テーマについて評価書を取りまとめ、公表した。

令和6年3月に、「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」「河川空間を活かした賑わい創出の推進」「地方部の鉄道の維持・活性化」「内航未来創造プランの進捗状況」「地域防災力強化を支援する気象防災業務」の5テーマ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以下のとおり。評価書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_000008.html

なお、令和6年度は、「半島地域の活性化に資する施策の推進」「自動車事故被害者支援・救済の周知促進」「「みなとオアシス」を活用した賑わい創出の推進」の3テーマについて、政策レビューを実施する予定となっている。

災害に強い物流システムの構築

レビューの概要

評価の目的・必要性

未曾有の大災害であった東日本大震災を受け災害関連施策を充実してきたところであるが、近年も災害の激甚化、頻発化が生じている。

平成24年の災害対策基本法の改正から10年を経過する今年度に施策の実施状況や効果について検証を行い、今後の施策へ反映させることを目的とする。

評価対象・政策の目的

災害に備え、平時から物流事業者等の災害対応力の強化を図るとともに、災害時に、被災地の円滑な支援物資物流を実施するために必要な体制の確立・強化を図ることを目的とする。

「円滑な支援物資物流の実現を図るための取組」および「サプライチェーンの維持のための取組」の2つの取組に関して精査を行い、近年の災害における対応状況等を今回の政策レビューで分析・評価する。

評価の視点

近年の災害等により生じた課題を踏まえ、物流の脆弱性の克服のための平時における施策及び災害時の支援物資物流に関する施策の効果を分析・評価を行うことにより、今後発生するおそれがある大規模災害に備えるべく、追加施策を検討する。

評価の手法

- 国土交通省で近年の大規模災害時の状況について確認・分析を行う。
 - 平時及び災害時の対応に関する施策の進捗状況について分析を行う。
 - 地方公共団体等へのアンケートを実施し、その結果の分析を行う。
- 上記の分析結果を踏まえ、施策の評価を行う。

「災害に強い物流システムの構築（2／3）」

評価結果

(1)円滑な支援物資物流の実現を図るための取組

- 令和元年台風第19号による災害に基づく支援物資物流においては、当初一部の地域で都道府県による広域物資輸送拠点の設置が遅れる状況が見られたことから、広域物資輸送拠点の円滑な設置のための対策が必要である。
- 民間物資拠点リストを市区町村まで提供することを想定していなかったことから、市区町村が地域内輸送拠点を設置する際にも当該リストが活用される仕組みづくりが必要である。
- 新型コロナウイルスのみならず、インフルエンザ等の感染症の流行により、支援物資物流が滞る可能性があるとともに、薬品等に係る緊急輸送も発生する可能性があることから、感染症流行時の対応について整理する必要がある。
- 都道府県レベルにおいても、政府による支援物資物流対応の経験がない地方公共団体が多いが、災害対応の経験のない地方公共団体であっても災害時に適切な体制構築等が可能となるよう対策が必要である。
- 平成30年7月豪雨時の対応では、効果的かつ効率的な物資支援のため、物資拠点や避難所のニーズ等の物資情報を国・県・市町村で共有する必要性が確認された。
- アンケート調査では、都道府県において電話・FAX、防災情報システムを利用した情報収集を行っているとのことであったが、迅速な情報共有を図るためには他の手段を検討する必要がある。
- 令和2年7月豪雨の際に発生した孤立集落に対しては、地方公共団体が自衛隊と協力し、危険な林道を長時間かけて走行する手段により物資を輸送したが、より迅速かつ円滑な輸送のためにはドローンの活用も有効ではないかと考えられる。

(2)サプライチェーンの維持のための取組

- 台風による大雨等については予報を踏まえることが可能であるが、現行の「荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」では大雨等の予見可能な災害については対応できていないことから、その対応が必要である。その際、運行ルートの変更や代替輸送や運送の一時停止を行うためには、物流事業者と荷主が連携することが必要である。
- 「荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」の周知不足もあり、BCP策定率が低い水準に留まっているため、引き続き周知が必要である。
- 近年、災害対応における情報共有の重要性が高まる中、電力の喪失は物流拠点にとって致命的となるおそれがあることから、物流網を維持させるため物流拠点の災害対応能力の強化について検討が必要である。

「災害に強い物流システムの構築（3／3）」

| 主な課題 | 今後の対応方針 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ●民間物資拠点リストを市区町村まで提供することを想定していなかったことから、市区町村が地域内輸送拠点を設置する際にも当該リストが活用される仕組みづくりが必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ●国が作成する民間物資拠点リストを災害時に市区町村まで提供するよう都道府県に働きかけを行うとともに、平時より拠点候補施設の所在する市区町村に当該施設の情報をあらかじめ共有することなどに取り組む。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ●感染症の流行により、支援物資物流が滞る可能性があるとともに、薬品等に係る緊急輸送も発生する可能性があることから、感染症流行時の対応について整理する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ●「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック(以下、「ハンドブック」)」に感染症対策や保健部局との連携等を盛り込む改訂を行い周知するとともに、内閣官房に情報共有を行う。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ●災害対応経験のない地方公共団体であっても災害時に適切な体制構築等が可能となるよう対策が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ●ハンドブックに基づきラストマイルを中心とした支援物資物流の訓練を実施するとともに、訓練で新たに生じた課題の分析を行い、その結果を地方公共団体に共有する。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ●現行の「荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」では大雨等の予見可能な災害については対応できていないため、その対応が必要である。その際、運行ルートの変更や運送の一時停止等を行うためには、物流事業者と荷主が連携することが必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ●予見可能な災害発生の前に物流事業者と荷主が連携して取るべき行動のタイムラインを示すBCP策定ガイドラインを新たに策定する必要がある。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ●「荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」の周知不足もあり、BCP策定率が低い水準に留まっているため、引き続き周知が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ●ガイドラインの周知等を徹底することにより、代替輸送に関する物流事業者と荷主の事前調整の内容を含めたBCPの策定を促進する。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ●近年、災害対応における情報共有の重要性が高まる中、電力の喪失は物流拠点にとって致命的となるおそれがあることから、物流網を維持させるため物流拠点の災害対応能力の強化について検討が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ●非常用電源未設置の施設等に対する非常用電源設備の導入を促進する。 |

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

レビューの概要

評価の目的・必要性

【目的】

官庁施設の整備・保全に当たっては、官庁施設が有すべき性能*を実現するための様々な施策に取り組んでおり、公共建築全体の整備・保全に対しても大きな役割を果たしている。この官庁施設の整備・保全に関する施策について、これまでの実施状況や効果について評価を行うことにより、施策の実施に係る課題やその対応策について検討を行い、今後の施策の方向性に反映させることを目的とする。

※テーマ名において、「環境等に配慮した便利で安全な」として、官庁施設が有すべき性能（社会性（地域性、景観性）、環境安全性（環境負荷低減性、周辺環境安全性）、安全性（防災性、機能維持性、防犯性）、機能性（利便性、ユニバーサルデザイン、室内環境性、情報化対応性）、経済性（耐用性、保全性））を包括的に表している。

【必要性】

前回（H27.3）政策レビューから8年が経過するため、施策の進捗状況を確認し、以後の施策の方向性に反映させる。

評価対象・政策の目的

【評価対象】

「官庁施設の建設等に関する法律」（昭和26年法律第181号、以下「官公法」という。）に基づく、国家機関の建築物（官庁施設）の整備、基準の設定及び各省各庁に対する指導・監督

【政策の目的】

環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進することにより、公衆の利便や公務の能率増進等を図る。

評価の視点

前回政策レビューにおける5つの視点を近年の国の政策等を踏まえて整理した上で、「5.デジタル化への対応」を新たに加え、以下の6つの視点により評価を行う。

なお、「4.環境対策・木材利用」及び「5.デジタル化への対応」については今回レビューにおいて重点的に評価を行う。

- 1.防災・減災
(地震対策、津波・浸水対策、業務継続のための電力の確保等のための対策、セキュリティ対策)
- 2.保全指導・老朽化対策（保全指導、老朽化対策）
- 3.地域社会との連携
(国公有財産の最適利用、地域社会への貢献、歴史的建造物の保存・活用)

- 4.環境対策・木材利用（環境対策、木材利用の促進）
- 5.デジタル化への対応
(施設整備におけるデジタル技術の活用、維持管理におけるデジタル技術の活用、業務のデジタル化に対応するための施設整備)

重点的に評価

- 6.公共建築の先導的役割
(発注者の役割を果たすための取組、PPP/PFIの活用の取組、ユニバーサルデザインの推進)

評価の手法

上記の視点をふまえ、1～6それぞれの施策の実施状況や効果を検証するための指標を設定し分析する。指標の設定・分析に当たっては、過去に行ったアンケート結果や、収集したデータを活用する。

「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（2/4）」

評価結果

1. 防災・減災（レジリエンス）

【耐震対策】

・官庁施設の耐震化、天井耐震対策を推進。

（官庁施設の耐震基準を満足する割合：**96.1%**（R3）、大規模空間を有する官庁施設の天井耐震対策の実施率：**66%**（R3）、耐震性能を満たす災害応急対策活動拠点の人口カバー率：**95%**（R3）、耐震対策等を実施した災害応急対策活動官署の大規模地震時の機能継続率：**100%**（H26～R3））

【津波・浸水対策】

・災害応急対策の活動拠点等となる官庁施設について、**最大クラスの津波による水害に対し必要な対策を推進。**

【業務継続のための電力確保等のための対策】

・災害応急対策の活動拠点となる官庁施設の電力の確保等のための対策を実施。（対策実施率：**64%**（R3））

【セキュリティ対策】

・社会情勢の変化に応じた技術基準類の整備とそれに基づく施設整備を実施。

⇒計画的かつ着実な耐震対策等の実施により、**災害応急対策活動の円滑化、人命の安全確保に寄与。**社会情勢の変化に応じた技術基準類の整備等により、**新たなリスクに対応。**

2. 保全指導・老朽化対策

【保全指導】

・BIMMS-N（官庁施設情報管理システム）の活用、個別の保全実地指導の実施等により、施設管理者への保全指導を推進。（保全状況の良好な施設の割合：**96.3%**（R3））

【老朽化対策】

・官庁施設の長寿命化対策を推進。（対策実施率：**47%**（R3））

・各省各庁の行動計画策定に向けた支援を実施。

⇒保全指導の推進により、施設管理者の保全への取組状況は改善傾向にあり、**官庁施設の機能及び安全性の維持に寄与。**老朽化対策の着実な実施により、**施設の長寿命化を促進。**

3. 地域社会との連携

・国と地方公共団体の施設の集約・複合化、地域防災に貢献する施設整備、シビックコア地区における都市拠点の形成、景観形成や観光地域づくり、歴史的建築物の保存・活用等の取組を実施。

（一般利用者への満足度調査における「地域への影響」への評価：**平均3.79点/5点**（H16～H29））

⇒地方公共団体と連携し、地域のニーズに即した施設整備を実施することにより、**施設利用者から好意的評価を受け、まちづくりに貢献。**

4. 環境対策・木材利用

重点的に評価

【環境対策】

・政府実行計画に基づく脱炭素化の取組として、技術基準の整備、官庁営繕事業における太陽光発電設備等の導入等、**各府省庁への技術的支援を推進。**

（国の庁舎におけるエネルギー使用量：平成17年比で**約3割削減**（R2））

【木材利用の促進】

・木造化・木質化にかかる技術基準類の整備・情報提供を実施。

・官庁営繕事業における積極的な木材利用を推進。

（国が整備する低層の公共建築物での木造化率：**96%**（R2））

⇒施設管理者への技術的支援等により、**地球温暖化対策に関する政府自らの率先実行に貢献。**技術基準の整備・情報提供等及び官庁営繕事業における積極的な木造化・木質化により、**公共建築における木材利用を促進。**

評価結果

重点的に評価

5. デジタル化への対応

【施設整備におけるデジタル技術の活用】

- ・ BIMや情報共有システムの活用、遠隔現場等の取組を実施。

【維持管理におけるデジタル技術の活用】

- ・ BIMMS-N（施設管理情報データベース）活用の促進、BEMS（ビルエネルギー管理システム）の導入、維持管理段階までの一貫したBIM活用に向けた試行を実施。

【業務のデジタル化に対応するための施設整備】

- ・ ニーズを踏まえたサーバー機械室・電気容量の確保、執務室等のフレキシビリティの確保を実施。

⇒施設整備における取組を一層推進するとともに、維持管理の効率化・最適化に向けたデジタル技術の活用、業務のデジタル化に対応するための建物整備について、民間における先進的な取組等について収集・整理し、官庁施設におけるニーズに即したデジタル化対応に取り組むことが必要。

6. 公共建築の先導的役割

【発注者の役割を果たすための取組】

- ・ 技術基準類の整備・普及、会議や公共建築相談窓口を通じた情報提供等を実施。
- ・ 週休2日の促進等により建設業の働き方改革の取組を実施。

【PPP/PFI活用の取組】

- ・ 入居官署と連携し、PFI事業を実施。
（実績：累積22事業（R3）、平均VFM：20%（事業者選定時点））

【ユニバーサルデザインの推進】

- ・ 技術基準類の整備、UDレビュー等による利用者ニーズの把握、円滑性、健康性・快適性、働きやすさに配慮した施設整備を実施。

（一般利用者への満足度調査における評価

：全ての項目で、「ふつう・一般的」を上回る好意的な評価（H21～R2）

職員への満足度調査における評価

：ほぼ全ての項目で、「ふつう・一般的」を上回る好意的な評価（H21～R2））

⇒公共建築の発注者としての先導的取組が地方公共団体等にも参照され、公共建築等の質の向上等に貢献。

「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（4／4）」

| 主な課題 | 今後の対応方針 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 防災・減災（レジリエンス） <ul style="list-style-type: none"> ・目標達成に向け、引き続き耐震対策、電力確保等のための対策などの推進が必要。 ・前提条件等が決定した施設から、津波・浸水対策の実施が必要。 ・社会情勢に応じたセキュリティ対策の実施により官庁施設の安全性を引き続き確保していくことが必要。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 防災・減災（レジリエンス） <ul style="list-style-type: none"> ・改修、更新の計画的な実施により、<u>耐震対策、重力確保等のための対策などを推進する。</u> ・前提条件等が決定した施設から、<u>津波防災診断に係る各省各庁への技術的支援、施設の運用管理と連携した津波・浸水対策を実施する。</u> ・施設管理者等と連携し、施設整備と運用・管理の両側面から、<u>社会情勢に応じて変化するニーズに対応したセキュリティ対策を推進する。</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 保全指導・老朽化対策 <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化する官庁施設の増加が見込まれることから官庁施設の長寿命化に向け、保全指導、老朽化対策の一層の充実が必要。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 保全指導・老朽化対策 <ul style="list-style-type: none"> ・<u>データ蓄積による保全指導の最適化、点検等へのデジタル技術の活用に向けた検討・対応を実施する。</u> ・インフラ長寿命化計画に係る各省各庁への技術的支援、個別施設計画との連携によるメンテナンスサイクルの構築及び老朽化対策を推進する。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 地域社会との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、地域社会と連携した施設整備の推進が必要。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 地域社会との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・各地域の特性やニーズの変化等を適切に把握し、引き続き<u>国有財産の有効活用を図りつつ、地域社会と連携した施設整備を推進する。</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 環境対策・木材利用 <ul style="list-style-type: none"> ・脱炭素社会の実現に向け、技術的知見の充実を図りつつ、政府実行計画に基づく環境対策の一層の推進、都市（まち）の木造化推進法を踏まえた木材利用の一層の促進が必要。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 環境対策・木材利用 <ul style="list-style-type: none"> ・技術的知見の充実を図りつつ、政府実行計画に基づくZEB化、<u>環境負荷低減技術の活用などの取組を推進する。</u> ・都市（まち）の木造化推進法等を踏まえ、<u>多様な木造化等の整備手法を検討・実施しながら技術基盤を充実させ、木材利用を促進する。</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> ● デジタル化への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・施設整備におけるデジタル技術活用・生産性向上の取組の一層の推進が必要。 ・民間における先進的な取組等について収集・整理し、官庁施設におけるニーズに即したデジタル化対応に取り組むことが必要。 | <ul style="list-style-type: none"> ● デジタル化への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・試行等を通じた課題の把握・解決に努めながら、施設整備及び維持管理における<u>デジタル技術の活用を一層推進する。</u> ・民間企業等における先進事例を踏まえつつ、<u>官庁施設におけるニーズに即したデジタル化対応を検討・実施する。</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 公共建築の先導的役割 <ul style="list-style-type: none"> ・公共建築の発注者として常に先導的な役割を果たすことができるよう、社会的課題に適切に対応した取組を推進しつつ、その取組を普及するよう、情報提供等を行うことが必要。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 公共建築の先導的役割 <ul style="list-style-type: none"> ・発注者が適切に役割を果たすための環境整備に向け、<u>会議・HP等での情報提供、相談窓口での技術的支援等の取組を推進する。</u> ・PPP/PFI事業、ユニバーサルデザインの実現に向けた取組を引き続き推進する。 |

インフラシステム海外展開の推進

レビューの概要

評価の目的・必要性

制定から約4年が経過した海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律について、法制定の効果及び法制定後の課題等を分析し、今後のインフラシステム海外展開の更なる促進の方向性を検討する。

評価対象・政策の目的

海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律

評価の視点

(1) 法目的の達成状況 (2) 各法律事項の妥当性

評価の手法

- (1) 独法等に対するヒアリング調査
- (2) 独法等と連携して事業・調査等を行った企業に対するヒアリング調査
- (3) JICA, JOIN, JBIC, NEXIに対するヒアリング調査
- (4) 文献調査（競合国におけるインフラシステム海外展開の実施体制等）

評価結果

(1) 法目的の達成状況

- ・法施行から現在に至るまで、独法等が関与した案件は43件、そのうち日本企業の受注に至った案件は6件であり独法等は日本企業の受注に一定の役割を果たしていると言える。その背景にある取組としては、法施行後の独法等における海外部門の新設・増員、人材育成のための研修、民間企業と連携した案件形成や事業参画などが挙げられる。
- ・また、ヒアリングの結果、民間企業からは、独法等が国内外の公的主体との調整を担うことにより案件がより円滑に進むようになった点、独法等と連携することにより専門的なノウハウ・技術が求められる案件にも参画可能になった点などの独法等が関与することになったことによるメリットも挙げられた。
- ・よって、法目的である「日本企業による海外インフラ事業への参入」は促進されていると評価することができる。
- ・他方で、独法等及び民間企業からは、独法等における海外業務の推進体制や独法等と民間企業の役割分担等に関する課題が指摘されたことを踏まえ、分野横断的な主な課題への対応を検討する必要がある。

(2) 各法律事項の妥当性

① 海外社会資本事業の定義の範囲

- ・ヒアリング等を通じて独法等・企業・関係機関からも特段の指摘がなかったことを踏まえると、現行の分野が法律の対象として必要十分であると評価できる。

② 国土交通大臣が規定する基本方針の内容

- ・現行の基本方針において定めている内容は、当時の政府戦略であった輸出戦略及び国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2018を踏まえたものであるため、インフラシステムの海外展開に係る最新の動向・重点分野等を反映した内容にアップデートする必要がある。
- ・対応の方向性のうち、現行の基本方針に含まれていない内容について、基本方針に追加することも検討する必要がある。

③ 独法等の業務の特例の範囲の妥当性

- ・ヒアリングにおいては独法等の特例業務の範囲に起因する課題は認められず、現行法において規定されている独法等の海外業務の特例の範囲は妥当であると評価できる。

④ その他（国土交通大臣による情報提供・指導・助言等）

- ・法施行後における独法等の推進体制の整備状況、独法等の海外業務実績の概要の公表状況及び連絡体制の構築状況のいずれについても問題ないことが確認できた。

課題と今後の対応方針

(1) 法施行後の主な課題への対応

| 主な課題 | 対応の方向性 |
|--|--|
| <p><海外業務の推進体制></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 組織運営において従来からの国内業務実施のために一定のリソースが必要であり、海外業務に十分なリソースを割けておらず、具体的には、以下に記載する課題が生じている。 ✓ 海外業務に対応できる専門的な人材や、組織としての海外インフラ事業に関する知見や経験の蓄積が不足している。 ✓ 海外政府機関等との連携を密にし、案件等に関する情報を収集するための体制の構築が不十分である。 | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>海外業務を実施するための体制整備を計画的に推進する必要があり、具体的には以下の取組を進める。</u> ✓ <u>海外業務に今後本格的に取り組む上で、海外インフラ事業に関する知見や経験が蓄積されている必要があることを踏まえ、専門的な人材の育成・確保に向けた検討を行う必要がある。</u> ✓ <u>官民の関係者で連携し、日本の独法等・民間企業等のリソースや知見の結集に向けた協力のあり方について検討していく必要がある。</u> ✓ <u>現地事務所を有する政府系機関（JICA、JETRO等）と連携し、現地における情報収集機能の強化を検討する必要がある。</u> |
| <p><民間企業との役割分担></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 調査等業務に関して、独法等の参画に対して民間企業が競合関係を懸念している分野もあれば、独法等が民業圧迫を回避しようとするあまり、民間企業から技術・ノウハウの提供を期待されている場面において十分対応できていないケースが見受けられる分野もあるなど、<u>独法等と民間企業の適切な役割分担がなされていないケースが見られる。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>独法等と民間企業が競合関係にならない形で、民間企業が調査事業等において独法等の技術力を平等に活用できるよう、調査等事業発注者との連携や独法等・民間企業への働きかけ（例えば、独法等が複数の民間企業との間でJVを組成し構成員となることを可能とするスキームの採用について関係機関と連携するなど）を検討する必要がある。</u> |
| <p><関係機関等との連携></p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>独法等と関係機関の更なる連携強化（例えば、独法等・関係機関間で情報を共有する、独法等が強みを有し、相手国の課題解決に資する技術・ノウハウと親和性のある仕様を海外事業に適用するなど）が重要。</u> ● <u>独法等が有する技術・ノウハウが当該独法等の所管分野以外の分野において活用されづらい傾向にある。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ● <u>既に覚書の締結や人事交流等により独法等と関係機関の連携は実施されているところだが、独法等による本邦企業の参画を見据えた案件形成を促進するため、独法等と関係機関の更なる連携強化（例えば、独法等・関係機関間で情報を共有する、独法等が強みを有し、相手国の課題解決に資する技術・ノウハウと親和性のある仕様を海外事業に適用するなど）を検討する必要がある。</u> ● <u>独法等が有する技術・ノウハウを当該独法等の所管分野以外の分野においても活用するため、独法等が有する技術・ノウハウを関連分野のプレーヤーに対して周知するとともに、連携を働きかける必要がある。</u> |

(2) 基本方針の改定

- ・インフラシステム海外展開に関する最新の動向・重点分野等を反映した内容とするため、国土交通省インフラシステム海外展開行動計画を踏まえたものに改定する方向で検討を進める。
- ・対応の方向性のうち、現行の基本方針に含まれていない内容について、基本方針に追加することも検討する必要がある。

旅行業の質の維持・向上

レビューの概要

評価の目的・必要性

今後の旅行業における質を向上させるための政策に反映させるべく、まずはこれまでの観光庁による旅行業の「質」に関する政策の精査を行う。

旅行業の「質」にはいろいろあるが、例えば「安全」「安心」「適正価格」「商品の多様性・提案力」「旅行者と旅行商品のマッチング」などが挙げられる。その中で旅行の安全・安心や取引の公正確保、地域の魅力を活かした旅行商品の企画・販売の活性化については法改正を行っているため、それらをケーススタディとして取り上げ、評価・分析を行う。

さらに、コロナ禍を経て旅行業を取り巻く環境や、旅行者が旅行業に求めるものも変化していることから、それに対応する政策についても具体例を挙げ、今後の政策につなげていく。

評価対象・政策の目的

○ 評価対象

旅行業の質を維持・向上させるための政策として行った、以下の旅行業法の改正の成果について

- ・ ランドオペレーター(旅行サービス手配業者)に対する規制
- ・ 地域限定旅行業に対する規制緩和

○ 政策の目的

旅行者に提供される旅行商品について、安全・安心かつ適正価格であり、また旅行商品に多様性があり、旅行者のニーズにマッチしたものである必要があることから、これらが担保されるよう政策を実施している。

評価の視点

旅行業の「質」向上のための政策について、旅行の安全・安心や取引の公正確保、地域の魅力を活かした旅行商品の企画・販売に寄与しているかを分析する。

評価の手法

- ① 観光庁によるこれまでの旅行業の「質」についての政策の整理
- ② 旅行サービス手配業者及び地域限定旅行業者を対象とするアンケート調査

評価結果

① 観光庁によるこれまでの旅行業の「質」についての政策の整理

1 安全

- ・ 『旅行安全マネジメントのすすめ』(2015年)
旅行業者による企画旅行の安全性についてマニュアル化した冊子を1万部作成し、旅行業協会を通じて各旅行業者に配布
- ・ 立入検査(第1種旅行業者)
2015年度:14件、2016年度:43件、2017年度:52件、2018年度:66件、
2019年度:67件、2020年度:34件、2021年度:50件

2 安心

- ・ ツアーセーフティネット(2019年)
海外旅行者向けに都市別安全情報(感染症対策、医療機関等)を発信するシステムを整備

3 適正価格

- ・ 旅行業者に対する通達の発出
「海外募集型企画旅行を実施する第1種旅行業者の経営ガバナンスの強化について」の制定(2017年12月)
- ・ 個別認可約款の審査
2015年度:18件、2016年度:113件、2017年度:41件、2018年度:34件、
2019年度:89件、2020年度:19件、2021年度:40件

4 商品の多様性・提案力

- ・ 体験型コンテンツ等造成事業
各地での観光資源の掘り起こし、磨き上げにより多種多様な旅行商品化を促進
※ 「誘客多角化等のための魅力的な滞在コンテンツ造成」事業 2020年度:541件
「歴史的資源を活用した観光まちづくり」事業(補助金) 2021年度補正:13件など
- ・ 通訳案内士法の改正(2017年)
業務独占制から名称独占制へ移行し、希少/特殊言語のガイド、ボランティアガイド等、多様な主体のガイド活用を可能とした。
※ 全国通訳案内士登録者数
2015年度:19,033人、2016年度:20,747人、2017年度:22,754人、2018年度:24,298人
2019年度:25,239人、2020年度:26,077人、2021年度:26,440人

5 旅行者と商品のマッチング

- ・ ツーリズムEXPOジャパンの開催
来場者数(累計)
2016年度:185,800人(東京)、2017年度:191,577人(東京)、
2018年度:207,000人(東京)、2019年度:130,000人(大阪)、
2020年度:24,080人(沖縄)、2021年度:未開催

評価結果

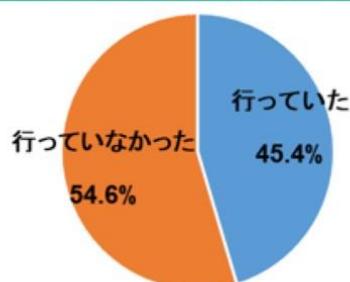
② 旅行サービス手配業者及び地域限定旅行業者を対象とするアンケート調査

○ 法改正(旅行サービス手配業登録制度の創設)

旅行サービス手配業登録制度の創設に伴う新規参入や、取引条件の向上等、政策の効果や、専門のビジネスとしても成り立つとの意見が市場において一定程度見られており、これらの成果は評価に値する。

旅行サービス手配業が登録となる前からオペレーター業務を行っていたか

登録制度が導入されたことにより、観光関係施設や土産物店などの手配先との関係性や、取引内容に良い変化はあったか



「行っていた」と回答した者を対象

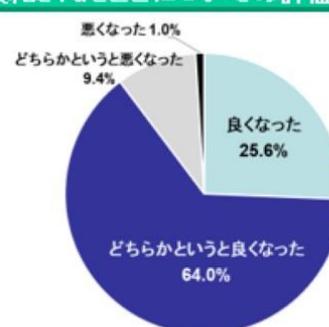
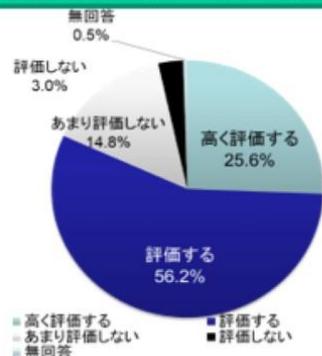


○ 法改正(地域限定旅行業務取扱管理者制度の創設)

地域限定旅行業務取扱管理者については、資格制度の創設により着地型旅行商品の造成に貢献していることがうかがえ、また旅行業務取扱管理者の配置に関する規制緩和についても事業に柔軟性と拡張性をもたらしているという意見が多いことから、一定程度の成果があったと評価できる。

地域限定旅行業務取扱管理者資格が創設されたことについての評価

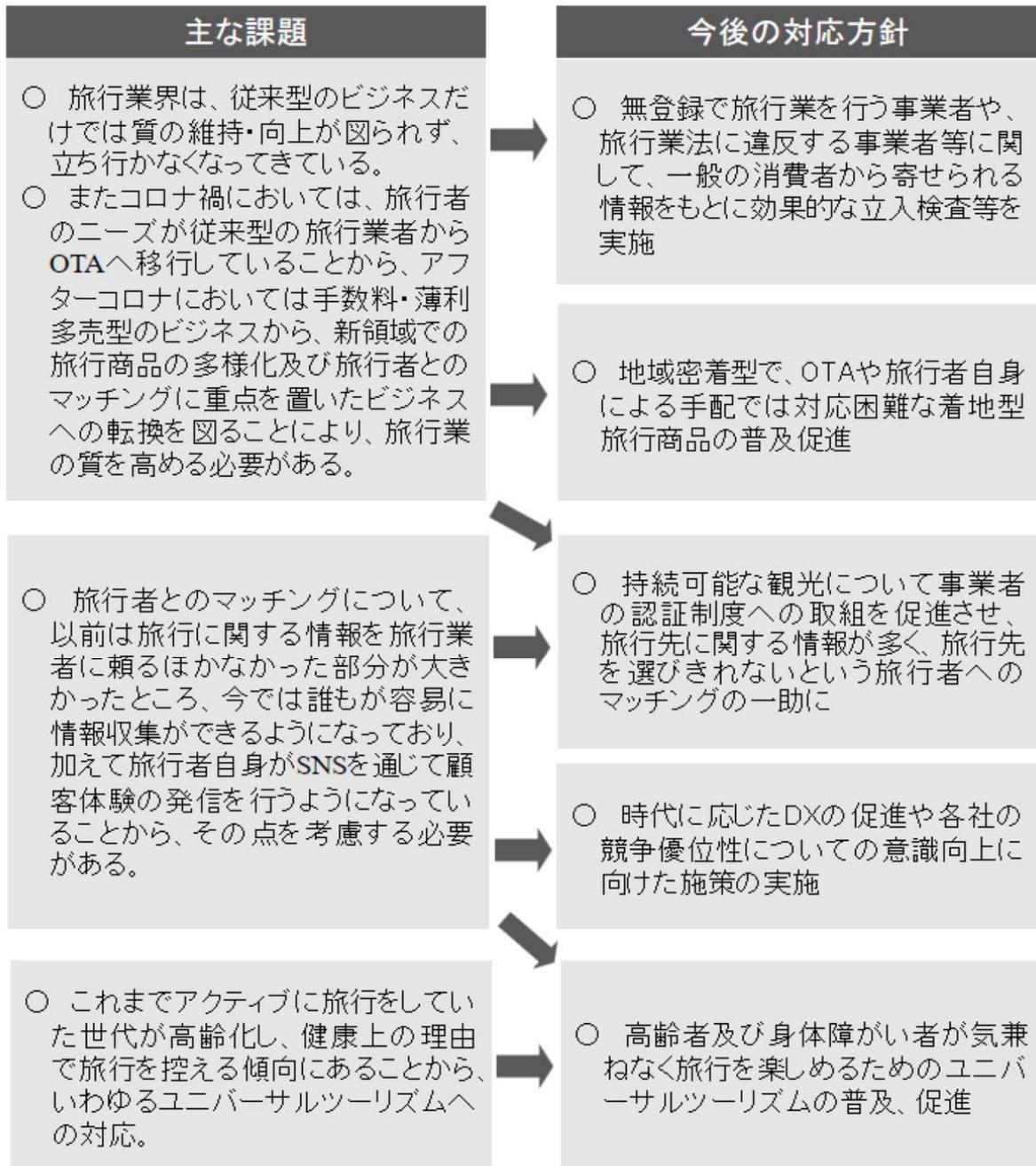
旅行業務取扱管理者の営業所への配置に関する規制が緩和されたことについての評価



一方で、旅行サービス手配業及び地域限定旅行業の双方において、周知への課題や収益性についての課題、また新型コロナウイルスによる影響が見られることから、双方が有する「地域密着」「柔軟性」「企画力」「ネットワーク力」等の強みを生かしつつ、今後の政策について検討する必要がある。

なお、平成29年の旅行業法改正以後、新型コロナウイルスの影響により旅行需要が減少し、資格が十分に活かされていない状況となっているため、今後、需要が回復した際には、地域限定旅行業の実施状況等の把握に努め、ビジネス展開・深化の好事例を業界に周知して業界全体の知名度や収益性の向上を図るなど、必要な対策を検討する。

「旅行業の質の維持・向上（4／4）」



「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（1/2）」

| | | | |
|-----------|--|----------------|---------------------------|
| テ ー マ 名 | 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 | 担当課 (担当課長名) | 不動産・建設経済局地籍整備課 (實井 正樹) |
| 評価の目的、必要性 | <p>地籍調査の更なる円滑化・迅速化に向けて、第7次国土調査事業十箇年計画(令和2年度～令和11年度。以下「第7次計画」という。)の中間年に、計画の中間見直しを実施予定であるため、政策レビューを実施し、その評価結果を活用することを目的とする。</p> <p>また、第7次計画の中で、地籍調査の円滑化・迅速化に向け、令和2年の国土調査法等改正により措置した新たな調査手続及び効率的な調査手法の導入を位置付けていることから、これらの取組について、その活用状況や課題等を把握し、その効果を検証する必要がある。</p> | | |
| 評価対象 | 第7次国土調査事業十箇年計画(令和2年5月26日閣議決定)に基づく地籍整備 | | |
| 政策の目的 | 地籍の整備を推進し、地籍の明確化を図ることにより、土地に関する最も基礎的な情報を整備する。 | | |
| 評価の視点 | 第7次計画(計画期間:令和2年度から令和11年度)において新たに措置した調査手続及び調査手法の評価を実施し、計画後半における必要な措置を検討する。 | | |
| 評価手法 | 既存のデータ及び地方公共団体等へのアンケート調査等により得られたデータの分析により評価を行う。 | | |
| 評価結果 | <p>(1) 調査のボトルネックとなっている現地調査について 調査のボトルネックとなっている現地調査については、第7次計画において導入した新たな調査手続の活用が進展しているものの、地方公共団体による筆界特定申請については、活用が進んでおらず、十分な導入効果が得られているとは言い難い結果となった。 現段階(令和4年度末時点)における計画目標の進捗率を踏まえると、今後は、これらの措置の定着促進を図りつつ、更なる活用に向けた制度改善策を講じる必要がある。 また、これまで対応策が無かった「現地立会の意思があるものの、遠隔地に居住している等の理由により、現地立会が実現しない場合」及び「土地所有者等が現地立会の通知に無反応な場合」についての追加的な措置が求められており、現地調査を円滑化するため、新たな制度導入等の措置を講じる必要がある。</p> <p>(2) 進捗率が低位である都市部及び山村部の地籍調査について 都市部及び山村部の地籍調査については、第7次計画で導入した新たな調査手法(街区境界調査及び航測法による地籍調査)が効率的な地籍調査が必要な地域を中心に導入が広がっており、効果事例も出てきたところ、引き続き、これらの調査手法の定着促進を図っていくことで、効果が広く発現していくものと考えられる。 また、当該地域では、依然として進捗率が低位にとどまっているため、これらの手法の更なる活用に向けた取組を実施する必要がある。</p> | | |

「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（2/2）」

| | |
|-----------------------|---|
| <p>政策への 反映の方向</p> | <p>第7次計画の中間見直しにおける各手続及び手法の運用改善等に反映する。</p> <p>(1)現地調査等の効率化の更なる推進</p> <p>①土地所有者等関係情報の利用 介護保険情報や電気・ガス・水道等といった多様な情報にアクセスしやすい環境づくりを検討し、通知の発出等を行う。</p> <p>②筆界案公告による調査 制度の理解を深めるとともに、適時適切な場面で必要な手続や書類作成ができるような実務能力の向上に資するような機会の提供を検討し、制度周知・研修等を行う。</p> <p>③図面等調査 筆界案がスムーズに作成できるようにするための資料の提供や土地所有者が本制度の理解を深める機会の提供を検討し、制度周知・研修等を行う。</p> <p>④地方公共団体による筆界特定申請 制度の理解を深めるとともに、法務局との調整・事務手続・効果的な利用場面等のノウハウの提供を検討し、制度周知・研修等を行う。</p> <p>⑦オンラインによる筆界確認 遠隔地居住者等に対応する新たな手段の導入を検討し、地籍調査作業規程準則等の改正を行う。</p> <p>⑧土地所有者等が現地立会の通知に無反応な場合 通知無反応者に対応する新たな手続の導入を検討し、地籍調査作業規程準則等の改正を行う。</p> <p>(2)都市部および山村部の地籍調査の加速化</p> <p>⑤街区境界調査 街区境界調査の定着に向けた効果的な普及方策の検討・実施に加え、測量等技術の進展を踏まえ、当該調査における最新技術導入による更なる効率化に向けた可能性を検討の上、効率的手法を実装し、制度周知・研修等を行う。</p> <p>⑥航測法による地籍調査 航測法を用いた地籍調査の定着に向けた効果的な普及方策の検討・実施に加え、測量等技術の進展を踏まえ、当該調査における最新技術の導入による更なる効率化に向けた可能性を検討の上、効率的手法を実装し、制度周知・研修等を行う。</p> |
| <p>第三者の 知見の活用</p> | <p>本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。</p> |
| <p>実施時期</p> | <p>令和5年度</p> |

「河川空間を活かした賑わい創出の推進（1／2）」

| | | | |
|-----------|---|----------------|---------------------------|
| テーマ名 | 河川空間を活かした賑わい創出の推進 | 担当課 (担当課長名) | 水管理・国土保全局河川環境課 (豊口 佳之) |
| 評価の目的、必要性 | <p>河川空間を活かした賑わいの創出に向け、国土交通省では平成21年度に「河川空間」と「まち空間」が融合した良好な空間形成を目指した「かわまちづくり」支援制度を創設するとともに、平成23年度及び28年度には河川敷地占用許可準則を改正し規制緩和を行ってきた。</p> <p>制度制定から10年以上経過し、取組が一定程度進んできたことから、これまでの河川空間を活かした賑わいの創出の取組状況について政策レビューを実施し、河川空間活用施策の一層の展開につなげる。</p> | | |
| 評価対象 | <p>かわまちづくり支援制度、河川敷地占用許可準則の緩和(以下、河川空間のオープン化)</p> | | |
| 政策の目的 | <p>国土交通省では、非常時に備えた治水事業のみならず、平常時の河川の利活用も念頭に、地域の「顔」や「誇り」となる水辺空間の形成を目指し、地方公共団体や民間事業者などを連携して、「かわまちづくり」や「河川空間のオープン化(規制緩和)」に取り組んでいるところである。本取組を国の施策として行うことで、河川空間を生かした賑わい創出の支援や他の模範となる先進的な取組の紹介等を通じて、全国における河川空間を生かした賑わい創出及び効率的な河川管理の展開を目指す。</p> | | |
| 評価の視点 | <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの「かわまちづくり支援制度」や「河川空間のオープン化」等の取組実績に基づく施策の有効性 ・河川空間を活かした更なる賑わいの創出に向けて今後検討すべき課題の明確化の視点から評価する。 | | |
| 評価手法 | <p>河川管理者・地方公共団体へのアンケート調査により得られたデータを分析する。</p> | | |
| 評価結果 | <p>「かわまちづくり」及び「河川空間のオープン化」は、実施箇所のそれぞれ約4割が、市町村の総合計画等に位置づけられ、地元住民や観光客の交流促進やまちの回遊性向上を目的に実施されている。</p> <p>その結果、「かわまちづくり」「河川空間のオープン化」を実施している箇所の8割以上で、河川への関心が向上している。「かわまちづくり」は事業が完了しているほとんどの箇所で賑わい創出効果が見られた。「河川空間のオープン化」は、周辺の観光施設等と連携している例が多く、8割以上の箇所で賑わい創出効果が得られた。また、「かわまちづくり」「河川空間のオープン化」を実施している箇所の約3割で、他の観光施設等との相乗効果が見られた。</p> <p>一方、「かわまちづくり」及び「河川空間のオープン化」の申請における課題として、「特に支障がない」という意見だけでなく、「申請手続きが煩雑」との意見も寄せられている。そのため、今後は、両政策の申請手続きの見直しや支援の充実に取り組む必要がある。</p> | | |

「河川空間を活かした賑わい創出の推進（2／2）」

| | |
|-----------------------|--|
| <p>政策への 反映の方向</p> | <p>対象政策の運用改善や制度の拡充に反映する。</p> <p>【かわまちづくり】支援制度】</p> <p>①「他機関との調整」の後援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官民一体となって水辺の活用に取り組むプロジェクト「ミズベリング」の更なる周知等を行う。 ・他機関との調整の好事例（協議会や社会実験など）をモデルケースとして示す。 <p>②「利活用の担い手確保」の後援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かわまちづくり計画に定める内容として、「推進体制」「維持管理計画」を追加した。 <p>③「申請手続きの煩雑さ」の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要事項を記入することで複数の様式が自動で作成できるようなシステムを検討する。 ・参考となる全国のかわまちづくり計画を共有する。 ・変更用の申請書様式を作成する。 <p>④かわまちづくりによる効果の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かわまちづくり計画に定める内容として「地域活性化や賑わいあるまちづくりに資する定量的目標」を追加した。 ・全国の好事例を「かわまち大賞」として選定し、広く周知することで効果的な取組に結び付ける。 <p>⑤制度の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然環境の保全・復元も「かわまちづくり」の一環として取り組めるよう、制度を拡充する。 ・こどもの水難事故の防止に向けた安全教育や川の指導者育成を推進する。 <p>【河川空間のオープン化】</p> <p>①河川空間のオープン化に関する手引きの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「河川空間のオープン化」の基本的な考え方、各段階での具体的な手続きや留意事項を改正する。 ・他機関との調整のモデルケースを示す等により、地域の合意形成の手法やその進め方等を解説する。 <p>②河川敷地の占用許可申請のオンライン化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国管理河川の占用許可申請について、「オンライン申請システム」を整備する。 |
| <p>第三者の 知見の活用</p> | <p>本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」から助言をいただいた。</p> |
| <p>実施時期</p> | <p>令和5年度</p> |

「地方部の鉄道の維持・活性化（1／2）」

| | | | |
|-----------------------|--|------------------------|-----------------------------|
| <p>テ ー マ 名</p> | <p>地方部の鉄道の維持・活性化</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>鉄道局鉄道事業課 (山崎 雅生)</p> |
| <p>評価の目的、 必要性</p> | <p>利用者の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道特性が十分発揮できていない地方部の鉄道が、引き続き本来の期待された役割を発揮するためには、鉄道事業者と沿線自治体が連携・協働し、役割分担しながらその活性化を図っていくことが不可欠である。</p> <p>国においては、こうした連携・協働を促すため、これまで、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)(以下「地域交通法」という。)に基づき鉄道事業再構築事業を創設するなどの施策を講じてきているが、そのような事例が広がっているとは言い難い状況となっている。</p> <p>前国会において、地域交通法を改正し、国が主体的に関与しつつ関係者の協議を促す新たな枠組みを設けるとともに、自治体の再構築の取り組みに対して、社会資本整備総合交付金の活用を可能とするなどの対策を講じたところであるが、この新たな制度を活用してどのように、鉄道事業者と沿線自治体との連携・協働事例を増やしていくかが課題となっている。</p> <p>今回は、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための政策について検証・評価することによって、新しい鉄道事業再構築事業等をより効果的に実施運用していくための施策へ反映させることを目的とする。</p> | | |
| <p>評 価 対 象</p> | <p>改正前の地域交通法に基づく鉄道事業再構築事業をはじめとした、これまでの地方部の鉄道の維持・活性化のための取り組み</p> | | |
| <p>政 策 の 目 的</p> | <p>地方部の鉄道の維持・活性化に係る取り組みを推進することで、活力ある地域社会の実現に寄与することを目的とする</p> | | |
| <p>評 価 の 視 点</p> | <p>地方部の鉄道の維持・活性化を図るために実施した施策について、以下の視点により評価を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国の関与と関係者間の調整 ・自治体の創意工夫の変化 | | |
| <p>評 価 手 法</p> | <p>JR各社や地域鉄道事業者などの鉄道事業者、沿線自治体へのアンケート調査により得られたデータを整理、分析しこれまでの取り組みの評価を行う。 (アンケート内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでに再構築事業の認定を受けた事例をはじめ、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働が図られた事例 ・鉄道事業再構築事業の活用意向及び活用が難しい場合の理由 <p style="text-align: right;">等</p> | | |

「地方部の鉄道の維持・活性化（2／2）」

| | |
|------------------|---|
| <p>評価結果</p> | <p>制度改正前の鉄道事業再構築事業における以下の課題については今回の制度改正により対応。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会の設置等にあたり、関係者間の調整に時間を要するため、国が「再構築協議会」を組織することができるようになるなど再構築に係る本省及び地方運輸局の組織体制を強化 ・対象路線は赤字鉄道事業者が運行する路線に限定されていたが、JRや大手民鉄を含む路線対象の拡充 ・厳格だった「事業構造の変更」要件を緩和し、「みなし上下分離（※上下の主体を分離することなく、鉄道事業者と自治体の間でコスト負担を分担）」などを含めるなど対象の拡大 ・鉄道事業再構築事業実施中に状況の変化があったとしても原則期間の延長が認められなかったが、再度の認定により延長可能 ・自治体における費用負担・予算の確保が課題だったが、社会資本整備総合交付金を活用可能 ・日常的な利用促進の取り組みが無かったが、まちづくり等の計画において鉄道の利活用について具体的な記載を要件化 ・取り組みの効果・検証が不十分だったが、フォローアップする仕組みを構築 <p>一方で、現状においても以下の課題が残っている。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①鉄道事業に対して自治体が精通していないことによるノウハウや人材の不足 ②継続的な予算の確保 ③これまでの再構築事業の活用事例が少ないことによる情報収集の難しさ ④再構築認定に至るまでの手続きが煩雑 ⑤補助制度の分かりやすい説明の不足 |
| <p>政策への反映の方向</p> | <p>今般の法改正による新制度の運用に、地方部の鉄道に関するこれまでの取り組みについての評価結果の方向性を反映させることで、JR各社や大手民鉄線区も含め、鉄道事業者と沿線自治体の連携・協働による地方部の鉄道の利便性と持続可能性の向上に活かしていく。</p> <p>上記課題①、③～⑤については令和5年度において基礎データを収集し、来年度には鉄道事業再構築事業に係るマニュアルを作成することによって対応していく。さらには、自治体及び事業者向けの地域の実情に応じた説明会を継続的に実施する。また、上記課題④については各種補助金や社会資本整備総合交付金について引き続き、必要な予算確保に努める。</p> |
| <p>第三者の知見の活用</p> | <p>本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。</p> |
| <p>実施時期</p> | <p>令和5年度</p> |

「内航未来創造プランの進捗状況（1／3）」

| テーマ名 | 内航未来創造プランの進捗状況 | 担当課 (担当課長名) | 海事局内航課 (伊勢 尚史) |
|---------------|---|----------------|-------------------|
| 評価の目的、 必要性 | <p>今後概ね10年を見据えて描かれた「内航未来創造プラン」が、平成29年の策定から5年を経過したタイミングであり、目標達成に向けた中間地点で各種施策の進捗状況を点検・レビューし、今後の計画達成に向けた取り組みの改善を図ることを目的とする。</p> <p>特に、海事政策の観点では、50年以上続いた船舶の供給に関する規制が令和3年8月に終了するとともに、「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)において船舶へのモーダルシフトを強力に推進することとされるなど、内航海運を取り巻く環境が大きく変化しつつあるタイミングであることを踏まえ内航海運業者の事業基盤の強化を図るためにこれまで講じてきた各種施策の分析・評価を行い、その結果を今後の施策に反映させる必要がある。</p> | | |
| 評価対象 | <p>「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)</p> | | |
| 政策の目的 | <p>内航海運が安全・良質な輸送サービスを持続的に提供できる産業として発展していくために取り組むべき方向性を示す。</p> | | |
| 評価の視点 | <p>本プランに基づき実施している各種施策の取組状況を評価する。本プランでは「内航海運事業者の事業基盤の強化」「先進的な船舶の開発・普及」「船員の確保・育成等」に係る具体的施策を行うこととしているが、「内航海運事業者の事業基盤の強化」に係る主な3つの施策(①船舶管理会社の活用促進について、②荷主と海運事業者等間の連携について、③新たな輸送需要の掘り起こしについて)については、その他の施策(等)に取り組むうえでの前提となり、「目指すべき将来像」である、内航海運の生産性向上・安定的輸送の確保の実現において特に重要な要素といえる。</p> <p>このため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国のみならず、内航海運業者、荷主などの関係者がそれぞれ役割を果たしているか ・プランに盛り込まれた各種施策が内航海運業界を取り巻く環境変化に対応し、国内の安定的な物流輸送の確保に貢献できているか <p>という観点から深掘りして進捗状況を評価し、今後の方策を整理するものとする。</p> | | |
| 評価手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・既存の調査結果等による指標値の推移確認等 ・荷主業界団体に対するアンケート調査 ・内航海運業者に対するアンケート調査 | | |

「内航未来創造プランの進捗状況（2/3）」

評価結果

（施策全体の評価）

・「内航未来創造プラン」で国が行うこととされた各施策については、プランに沿って着実に取組を行っているとの評価。一方、プランで設定された指標について、輸送量の減少に伴い、減少傾向となっているものもある。内航海運業者の更なる経営効率化を図るため先進的な船舶等の普及や船員の確保等に取り組むために必要十分な経営体力を確保することが肝要である。そのため、今後は、内航海運業者の事業基盤強化に関する施策について、より重点的に取り組むことが重要である。

（主な取組の評価）

・本プランでは「内航海運事業者の事業基盤の強化」、「先進的な船舶の開発・普及」、「船員の確保・育成等」に係る具体的施策を行うこととしているが、「内航海運事業者の事業基盤の強化」に係る主な3つの施策（①船舶管理会社の活用促進について、②荷主と海運事業者等間の連携について、③新たな輸送需要の掘り起こしについて）については、その他の施策（等）に取り組むうえでの前提となり、「目指すべき将来像」である、内航海運の生産性向上・安定的輸送の確保の実現において特に重要な要素といえるため、「国のみならず、内航海運業者、荷主などの関係者がそれぞれ役割を果たしているか」、「プランに盛り込まれた各種施策が内航海運業界を取り巻く環境変化に対応し、国内の安定的な物流輸送の確保に貢献できているか、という観点から深掘りして進捗状況を評価した。

| 項目 | 業界の主な取組状況 | 評価結果 | 課題・要因分析 |
|------------------------|--|---|--|
| 船舶管理会社の活用促進 | （国の取組） ・登録船舶管理事業者の登録者数は293社まで増加。（アンケート等の結果） ・船舶管理会社を利用していない内航海運業者は全体の約6割。コストや管理品質への懸念から利用していないとの声も聞かれた。船舶管理会社は体制整備や品質向上に取り組んでいるとの回答が多かったが、同時に、活用メリットの周知等が課題との回答もあった。 | ・国においては、内航海運業法の改正により、船舶管理業の環境整備が一定程度進められたと評価。船舶管理会社の多くはフル管理で役割を提供できる体制を整えるとともに、船員の確保・育成を中心に積極的に品質向上に取り組んでおり、実態面でも環境整備は進んでいる。 ・一方で、多くが特定の事業類型に専従している内航海運業界では、荷主との関係で活用が難しいのではないかと、規模の経済が働きにくく、船舶管理会社の活用によるコスト削減効果が限定的ではないかと、周知・浸透に課題があるのではないかと、といった懸念の声もあった。これまでの環境整備の成果を生かしつつ、現在の業界構造やニーズを踏まえた施策を実施する必要がある。 | ・所有と経営の分離によるリスク低減、安定輸送確保という政策目標の実現のためには、更なる船舶管理会社の活用促進を図ることが重要であり、メリットや選択のポイントの周知・浸透、コスト面や品質面での内航海運業者側の懸念の払拭が課題となっている。 ・メリットや選択のポイントの周知・浸透が進まなかった理由として、事業者の評価軸が明確でないことがあげられる。また、コスト面や品質面といったニーズが顕在化している選択軸に関する情報の提供ができていなかったことも考えられ、内航海運業者のニーズや船舶管理業者の実態を把握しつつ、ニーズに合った情報提供ができるよう取り組む必要がある。 |
| 荷主・内航海運業者等間の連携（取引環境改善） | （国の取組） ・懇談会の開催や「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の作成に取り組んでいる。（アンケート等の結果） ・業界毎に抱える課題は異なるが、契約期間が短い、保有隻数が少ない会社について、必要なコストはまかなえないとの声が多く聞かれる傾向にある。 ・多くの事業者においても主体的に課題解決に向け取り組んでいるほか、会議の開催やガイドラインの策定などの国による関与についても一定の評価がなされている。 ・働き方改革に向けたデジタル技術の活用については、まだ対応ができていない事業者も多い。 | ・国においては、協会の開催やガイドラインの作成等により、両業界の連携を着実に進められていると評価。デジタル技術の活用など遅れている分野もあるが、荷主側・内航海運業者側においても自律的な取り組みが行われているほか、協会の開催等の国による関与の在り方にも「一層推進すべき」との回答が多く、一定程度評価がなされていることが明らかになった。 ・一方で、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性により、品目ごとに系列・業界化が進み、系列・業界ごとに交渉力や対応スピードに差があるため系列・業界ごとに課題が異なるなどの意見や、特に、契約期間が短い、保有隻数が1隻未満と回答した会社を中心に、船価や船員費などの輸送に係る必要なコストはまかなえないとの声が多く聞かれた。 | ・「稼げる内航海運」という政策目標の実現のためには、より多くの事業者が十分船価や船員費をまかなえるだけの用船料収入が得られるよう、更に荷主と内航海運業者の取引環境改善に向けた取組を促進することが重要である。そのためには、多様な品目をオーダーメイドの船舶で輸送するという内航海運の特性も考慮し、系列・業界ごとに収益構造や商慣習が異なる状況にきめ細やかに対応することが課題となっている。 ・国としては、依然としてオーナー・オペレーター間の取引やデジタル技術の活用状況をはじめ、慣行等について十分な把握ができておらず、今後、こういった点についての現状を的確に認識したうえで、業界全体で改善に向けた取組を加速すべきである。 |
| 新たな需要の掘り起こし | （国の取組） ・「海運モーダルシフト大賞」の授与やモーダルシフトに対する課題の抽出を行った。（アンケート等の結果） ・船舶の新造・大型化、船員の確保・育成等に積極的に取り組んでいる事業者も多いが、新たな設備投資を躊躇する者も一定程度存在。 ・内航海運の利用を拡大したいと考える荷主においては、リードタイムとフレキシビリティが懸念材料となっており、周知に課題が残る。 | ・2030年の目標値に向け、国はモーダルシフトを着実に推進していると評価。荷主からのモーダルシフトへのニーズも高く、内航海運業者においても、モーダルシフトの受皿となるべく船舶の新造・大型化や船員の確保・育成等の経営努力を行っている者も見られる。 ・荷主においては高いニーズがあるが、コスト面を中心に懸念の声もあり、内航海運業者においては、さらに荷主のニーズを拾うため、こうした懸念材料を払拭する必要がある。また、全体の輸送量の減少からモーダルシフトへの対応に向けた取組を躊躇する内航海運業者も多くあり、プランで設定した指標の達成に向けては、モーダルシフトのメリットや荷主のニーズの高さを周知し、事業者における取組を促進する必要がある。 | ・2024年問題等への対処を踏まえれば内航海運において自動車貨物需要の取り込みをより加速する必要があり、内航海運業界においては、ボトルネックを的確に把握するとともに、それに対する具体的な対処が求められるところ、荷主のニーズを喚び上げ、適正な受入環境を整備することが課題となっている。 ・これまでの周知や調査などの取組もあり、着実に目標に沿ってモーダルシフト輸送量が増加しているが、上記の課題を解決するためには、荷主における懸念の払拭や、投資を躊躇する内航海運業者の後押しといったより直接的な施策にも取り組む必要がある。 |

「内航未来創造プランの進捗状況（3/3）」

| | | | |
|-----------------------|---|---|--|
| <p>政策への 反映の方向</p> | <p>評価結果を受け、下記のような取組を行っていく。</p> | | |
| | | <p>国の取組</p> | <p>業界と連携して国の行う取組</p> |
| | <p>船舶管理会社の活用促進</p> | <p>・オーナーが船舶管理事業者を選択・活用するために必要な要素を整理するとともに、評価の枠組みについて、確立を図る。</p> | <p>・輸送品目ごとの特性などにも着目しつつ、船舶管理会社の一層の活用について、重点的な働きかけを行う。</p> |
| | <p>荷主・内航海運業者等間の連携（取引環境改善）</p> | <p>・商慣行等について広範に実態把握を行った上で、その結果を踏まえ、必要に応じて改善事例集の策定、ガイドラインの発出等を図る。 ・荷主と内航海運業者の価格交渉等が円滑に進むための判断材料として、内航海運業者を選択・活用するために必要な要素を整理するとともに、評価の枠組みについて、確立を図る。あわせて、このような枠組みの周知に際し、輸送品目ごとの特性などにも着目しつつ、船舶管理会社の一層の活用について、経営規模が小規模な内航海運業者に対し重点的な働きかけを行う。</p> | <p>・今後も「安定・効率輸送協議会」及び経営層が出席する懇談会を開催し、両業界の連携を着実に進める。「安定・効率輸送協議会」では、輸送品目ごとに個別会議を開催するなど、きめ細やかに対応を行う。 ・製造業等の業況や内航海運業の経営状況などのデータを収集・共有し、関係者全体で今後の方向性について議論を行う機運を醸成する。</p> |
| <p>新たな需要の掘り起こし</p> | <p>・貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。 ・船舶の空き状況の見える化や海運モーダルシフトの優良事例の横展開等を通じて、トラック輸送から船舶輸送への行動変容の促進につなげる。 ・RO-RO 船、コンテナ船の運航会社だけでなく、主に一般貨物船等を運航する会社におけるモーダルシフトに向けた取組についてもヒアリング等を行う。</p> | <p>・荷主のニーズや内航海運業者の輸送余力などの実態把握に取り組みとともに、トラック業界への働きかけも含め、モーダルシフトのメリットの周知を推進するなど、業界全体の自主的な取り組みを促す。</p> | |
| <p>第三者の知見の活用</p> | <p>本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。</p> | | |
| <p>実施時期</p> | <p>令和5年度</p> | | |

「地域防災力強化を支援する気象防災業務（1／2）」

| | | | |
|-----------------------|--|-----------------------------|---|
| <p>テ ー マ 名</p> | <p>地域防災力強化を支援する気象防災業務</p> | <p>担当課 (担当課長 名)</p> | <p>気象庁参事官(気象・地震火山 防災) (尾崎 友亮)</p> |
| <p>評価の目的、 必要性</p> | <p>【目的】 地方公共団体(以下「自治体」という。)における防災気象情報の「理解・活用」(読み解き)を促進するべく、これまで気象庁が講じてきた自治体支援の施策が、自治体が行う防災対応の判断に寄与しているかを検証し、今後のより適切かつ効果的な自治体支援のあり方について検討することを目的とする。</p> <p>【必要性】 平成30年度以降、気象庁では自治体における防災気象情報の「理解・活用」(読み解き)を促進するために様々な施策を講じてきた。 一方で、様々な施策を講じてもおお、毎年のように自然災害による被害は発生し、災害後の振り返りでは、自治体から「防災対応の判断に迷いが生じた」という声も散見される。 平成30年度以降も様々な自然災害が発生していることを踏まえ、気象庁の自治体支援の取組をより適切かつ効果的なものにするためにはどのような方策をとればよいか、実例をもとに掘り下げて調査を行い、評価する必要がある。</p> | | |
| <p>評 価 対 象</p> | <p>地域防災に関わる多様なカウンターパートの中でも、特に自治体は避難情報の発令の権限を有するなど、住民の安全に関して大きな役割を担う。 気象庁では、自治体支援の重要性に鑑み、平成30年度以降、市町村(特別区を含む。以下同じ。)への平時からの支援の強化や、災害時のきめ細かい気象解説等に焦点を当て、各気象台における地域ごとの災害特性を踏まえた担当チーム「あなたの町の予報官」の編成、災害時におけるJETT(気象庁防災対応支援チーム)の自治体への派遣等、自治体の防災対応を支援する様々な施策を展開してきた。 本政策レビューでは、自治体における防災気象情報の「理解・活用」(読み解き)を促進するべく気象庁が講じてきた、これらの一連の自治体支援の施策を評価の対象とする。 災害の種別については、近年、風水害が激甚化・頻発化しており、喫緊の課題となっていること、全国どこでも直面する可能性があることなどを勘案し、風水害への対応を取り扱うこととする。</p> | | |
| <p>政 策 の 目 的</p> | <p>近年相次いで発生している自然災害を踏まえ、気象台が地域の目線に立って自治体や住民等における防災気象情報等の「理解・活用」(読み解き)を支援・促進し、自治体等と一体となって地域の気象防災に一層貢献することを目的とする。</p> | | |
| <p>評 価 の 視 点</p> | <p>気象庁の取組に対する評価と市町村が抱える課題についての全体像の把握と、近年の風水害のうち特徴的な災害事例についての掘り下げという2つの視点で評価を行う。</p> | | |

「地域防災力強化を支援する気象防災業務（2／2）」

| | |
|------------------|---|
| <p>評価手法</p> | <p>気象庁の取組に対する評価と市町村が抱える課題についての全体像を把握するために、全国の市町村を対象としたアンケートを行う。 近年の風水害のうち特徴的な災害事例について掘り下げるために、特徴的な災害事例のケーススタディを行う(具体的には、避難情報の発令をはじめとする防災対応を担う市町村及び市町村の支援を担う県庁へのヒアリングに加え、住民アンケートも実施)。</p> |
| <p>評価結果</p> | <p>自治体における防災気象情報の「理解・活用」(読み解き)を促進するべく気象庁が講じてきた取組は、自治体から概ね役立っていると受け止められており、自治体の防災対応に寄与していると評価できる。 その上で、気象庁の施策の改善につながる調査結果を整理・集約し、以下の5つの課題を抽出した。 (1) 気象台から提供する情報の意味や支援の有用性が自治体に十分に認知されていない (2) 自治体の実情や地域の特性を自治体への平時からの支援に加味する余地がある (3) 自治体は防災気象情報と自治体の実情に精通した人材を求めている (4) 自治体は不確実性の高い段階での災害対応の判断に苦慮している (5) 住民も避難行動やそれに関わる情報について理解を深める必要がある</p> |
| <p>政策への反映の方向</p> | <p>前項で挙げた5つの課題に対し、それぞれ以下のとおりの改善の方向性に沿って必要な方策を検討・実施していく。 (1) 防災気象情報の再構築と支援の認知拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・ シンプルでわかりやすい防災気象情報の再構築 ・ 情報の理解促進を不断に継続するとともに、気象台による支援が自治体の課題解決にどのように寄与するのか訴求 (2) 自治体の実情に即したメリハリのある支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 気象台職員が自治体の実情に対する理解を一層深めた上で、気象台のリソースを考慮しつつ、各自治体にとって最適な支援のあり方を検討(特定の市町村に対する平時における重点支援の試行) (3) 自治体を伴走支援できる人材の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自治体の防災対応を臨機応変に支援できる人材を気象庁の内外に確保(JETTの積極的な派遣と気象防災アドバイザーの拡充) (4) 予測の不確実性を考慮した早期の情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・ 気象予測の不確実性について自治体にも理解していただいた上で、可能な限り早期に情報提供 ・ 予測精度の限界により、予期せぬ急激な状況の悪化は起こり得るという前提を気象台と自治体の間で共有 (5) 自治体と連携した住民への普及啓発 <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民に防災気象情報と避難情報をトリガーに危機感を高めてもらえるよう、気象台と自治体で連携して、住民への普及啓発を強化 </p> |
| <p>第三者の知見の活用</p> | <p>本政策レビューの実施に当たっては、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」より助言をいただいた。</p> |
| <p>実施時期</p> | <p>令和5年度</p> |

2) 政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況

令和2年3月に評価書を取りまとめた、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」については、3年後である令和5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たことから、令和5年11月16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以下のとおり。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

●国土形成計画（全国計画）の中間点検

①

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

| テーマ名 | 国土形成計画(全国計画)の中間点検 | 実施時期 | 令和元年度 | 担当課 | 国土政策局 総合計画課 |
|---|---|------|-------|-----|----------------|
| 対象政策 | 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8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。 | | | | |
| 評価結果の概要 | <p>(1)計画の進捗状況 本計画において国土の基本構想として位置づけている「対流促進型国土の形成」の進捗については、従来の住民票の移動を伴う人口移動の観点からは、都会から地方へのごく一部の移動の事例を除き、明確な対流は認められなかったものの、人口移動に関わる国民の意識の変化や、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が出現していることを定性的に確認した。これらの現象と本計画との関連は不明ではあるものの、以上から、人口移動の観点では東京圏への人口移動が引き続き進行しており、双方向の動きである全国的な対流は、データ上は必ずしも明確に現れていないが、一方で「対流促進型国土の形成」に資する新しい動きも出現しつつある。また「対流促進型国土の形成」を実現するための国土構造・地域構造である「コンパクト+ネットワーク」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短縮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、と言える。さらに、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指標の変化を確認したところ、指標は概ね上昇傾向にあり、概ね順調に進捗している状況にある、と言える。</p> <p>(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」の認識度は高かったものの、その他の本計画に係る認識は、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。</p> <p>(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、本計画については、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。</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) | <p>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> <p>国土形成計画に関する認知度の向上を図るため、国や地方自治体などの職員を対象とした研修の実施(令和5年度に1回)や、一般財団法人国土計画協会とのシンポジウムの共催(令和2年度以降3回)、各シンポジウムでの講演、業界関係誌への執筆などを定期的に行った。</p> <p>また、令和5年7月28日に閣議決定した第三次国土形成計画(全国計画)の検討段階においても、国土交通省HPだけではなく、X(旧Twitter)を活用して、国土審議会及び国土審議会計画部会の開催状況や会議資料、議事録の公開などを周知した。</p> <p>さらに、第三次国土形成計画(全国計画)の公表においては、人口減少等の直面する課題や暮らし方・働き方等の変化に関連するデータや関連施策の一覧をあわせて国土省HPに公表し、より幅広い層に届くように情報発信を行った。</p> <p>「国土の長期展望専門委員会」においては、令和3年6月に最終とりまとめを行い、国土づくりの目標などが示されるとともに、今後の方向性として「速やかに新たな国土計画の検討を開始すべき」とされた。これを受けて、同年7月の第23回国土審議会において、新たな国土形成計画等の調査審議を行うための計画部会を設置することが決定された。計画部会において、令和5年5月までにかけて計19回新たな国土計画の策定に向けた議論が行われ、令和5年7月28日に第三次国土形成計画(全国計画)を閣議決定した。</p> <p>第三次国土形成計画(全国計画)では、人口減少等による地方の危機など、直面する難局を乗り越えるため、目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、その実現に向けた国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることとしている。</p> <p>また、計画においては、国土計画のマネジメントサイクルを行うため、地理空間情報を最大限活用して、計画のモニタリングを実施することとしており、今後の国土審議会推進部会にて効率的かつ効果的な進捗管理について議論する予定である。また、国土をめぐる社会経済は絶えず急激に変化することを踏まえ、不断に社会経済の実態を把握し、様々な変化の実態に応じて臨機応変な対応を図ることの必要性をうたい、計画の内容を硬直的に考えることなく、時代の変化に対応し適宜見直しを行うこととしている。なお、上記については、国土審議会における留意事項としても提言されている。</p> | | | | |
| 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。 | | | | | |

● 既存住宅流通市場の活性化

②

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

| テーマ名 | 既存住宅流通市場の活性化 | 実施時期 | 令和元年度 | 担当課 | 不動産・建設 経済局不動産 業課 住宅局住宅企 画官付 |
|---|---|------|-------|-----|---|
| 対象政策 | 国土交通行政分野における住宅市場及び不動産市場のさらなる発展に資する政策として、既存住宅流通市場の活性化に係る政策を評価対象とする。 | | | | |
| 政策の目的 | 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り手、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。 | | | | |
| 評価結果の概要 | <p>【仲介の円滑化・適正化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 <p>【既存住宅の売り手及び買手への支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 宅地建物取引業法の改正によるインスペクション（既存住宅状況調査）業者のあつせん ⇒ 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。 | | | | |
| 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） | <p>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> <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年8月に「RC造戸建建物版」（鉄筋コンクリート造戸建住宅の価格査定マニュアル）をリリースし、新聞広告や不動産関係団体へのリーフレット配布、説明会等を実施した他、令和4年4月に地価公示等データを活用できるよう「住宅地版」（住宅地の価格査定マニュアル）を改訂した。 ・令和2年度から令和4年度までに、住宅ストックの維持向上・評価・流通・金融等の一体的な仕組みを開発・普及等する取組について、住宅ストック維持・向上促進事業により39事業者に対して支援を行った。 （性能向上リフォーム及び適切な維持管理等が行われる住宅について、流通時に良質性を価値として評価する仕組みの開発・普及の支援等）。 ・令和5年度より、地域の課題解決に資する住宅金融の市場を整備・拡大するため、地域の課題に精通した金融機関等による、住宅政策の推進に資する先進的な取組を新たに支援している（既存住宅及びリフォームに対するデータに基づいた担保評価手法の構築と、構築された評価手法を利用した融資等商品の開発の支援等）。 ・全国版空き家・空き地バンクについて、令和5年3月末時点で、参加956自治体、公開物件11,510件（令和元年度政策レビュー評価時の令和元年12月末時点（参加683自治体、公開物件数約11,000件）と比較して増加）、累積成約数は約13,600件となっている。 ・入力負担軽減に向けた方策については、令和4年度においては、自治体版と全国版のデータ連携モデル構築へ向けた検証を行い、課題を整理した。 ・機能拡充については、令和2年度に動画ポータルページを、令和5年度に「離島」等の特集ページを開発。 ・平成29～令和2年度に実施した空き家・空き地等の利活用に取り組む地方公共団体と宅地建物取引業者が連携した団体を募集・選定し、事例の分析や周知等を通じて、空き家・空き地等の流通促進を図ることを目的とする「地域の空き家等の流通・利活用等に関するモデル事業」の事例を全国版空き家・空き地バンクサイト内で紹介、横展開を図っている。 ※モデル事業について、令和3年度以降は住宅局実施の「住宅市場を活用した空き家対策モデル事業」に集約し、こちらも全国版空き家・空き地バンクサイト内で掲載。 ・令和4年度に「空き家・空き地バンク導入のポイント集」を策定・公表のうえ、オンライン説明会を開催した。 ・新型コロナウイルス感染症拡大による非対面・電子書面での取引ニーズの拡大も踏まえ、不動産取引のオンライン化の取り組みを推進している。 ・IT重説（ITを活用して行う重要事項説明）について、賃貸取引は平成29年10月、売買取引は令和3年3月より本格運用を開始した。 ・書面電子化については、重要事項説明書等の電磁的方法による提供を可能とするよう、宅地建物取引業法の関連規定を改正、令和4年5月18日に施行され、実施可能となった。 ・宅地建物取引業者が書面電子化やIT重説を実施するにあたり、遵守すべき事項や留意すべき事項をまとめたマニュアルを策定の上、令和4年5月に公表した。 | | | | |
| ○ 既存住宅の評価等の一体的な仕組みに対する支援 ⇒ 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。 | | | | | |
| ○ 空き家等のさらなる取引円滑化 ⇒ 全国版バンクの物件入力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物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。 | | | | | |
| ○ 取引の非対面化に向けて ⇒ 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、書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。 | | | | | |

| | |
|--|--|
| <p>○ インスペクション制度の普及促進の検討 ⇒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。 ⇒宅建業者が簡易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。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・宅建業者及び消費者等を対象とした調査によりインスペクションの効果として売買前の住宅の状態の明確化や売買後のトラブル回避等が期待されている一方、制度の普及にはさらなる認知度向上が必要であることが明らかになったことを受け、都道府県によるインスペクション等の普及・啓発の優良事例の横展開を図るとともに、関係団体と連携してインスペクションの実施メリットを訴求するセミナー等を実施した。 ・インスペクションのさらなる普及に向け、既存住宅状況調査方法基準について、技術的・実務的観点から調査内容の合理化や調査手法の多様化を内容とする所要の改正を行った。 ・複数の検査法人に所属する検査技術者を一括して検索できるよう、既存住宅状況調査技術者検索サイトを構築し、令和3年度から運用を開始している。既存住宅状況調査技術者の登録講習団体を通じた技術者への周知により技術者の登録数増加を図るとともに、既存住宅売買瑕疵保険の現場検査やフラット35物件検査といった各種の調査・検査について依頼者等が理解しやすい解説等を令和3年度に追加するなど利便性向上のためのHP改修を行った。 ・令和4年度の不動産部会における改正宅地建物取引業法の今後の見直しを踏まえて、建物状況調査等の理解度向上のためのリーフレット作成等の取組みを予定している。 |
| <p>○ 消費者への不安払拭 ⇒「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登録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。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・「安心R住宅」制度について、令和2年度から令和5年度の4年間にわたり、総合不動産情報サイト(不動産ジャパン)及び地方公共団体が作成する住宅ガイドブック等において制度概要や実施状況を紹介することで制度の認知度向上を図った。 ・既存住宅の取得・改修等への補助制度等により、「安心R住宅」の性能向上リフォーム等に対する支援を行うことで、「安心R住宅」制度の普及促進を図った。また、令和5年度に登録団体及び事業者における制度運用上の実務的な課題を踏まえ、調査報告様式の取扱いの合理化等の運用改善(ホームページに掲載する「安心R住宅」制度に関するQ&Aの一部追加・修正)を行うこと等により登録団体及び事業者の取組を支援した。 ・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った。 ・瑕疵保険付保への関心を高める取組として、消費者向けに既存住宅状況調査や既存住宅売買瑕疵保険等の紹介動画を作成・公開等し、瑕疵保険の制度や意義についての普及啓発を行った。 |
| <p>○ 住宅ストックの「質」の向上 ⇒長期優良住宅(増改築)の認定の取得促進を図るため、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。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・長期優良住宅(増改築)の認定の取得促進を図るため、長期優良住宅化リフォーム推進事業により所有者等への補助を実施している。税制面では、増改築による長期優良住宅の認定を受けた場合、長期優良住宅化リフォームを行った者に対し、所得税の控除及び固定資産税の減額措置を行っている。これらの支援を、パンフレットの作成・配布や施工業者等への説明会の実施を通じて、周知している。 ・長期優良住宅の普及の促進に関する法律を改正し、令和4年10月より建築行為を伴わない既存住宅認定制度を創設した。また、認定基準(新築)における省エネ性能に関する要件をZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)相当の水準とする見直しを行った。これらの制度についてのパンフレットや説明動画を作成し、ホームページへの公開を通じて、周知している。 ・買取再販住宅の取得に対する税制面での支援については、事業者に制度周知用のフライヤーを配布して買主に向けた周知を依頼したほか、事業者団体に対し会員企業への制度周知を目的とした講習会の実施を依頼することで認知度向上を図っている。 |

●港湾における大規模地震・津波対策

③

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

| テーマ名 | 港湾における大規模地震・津波対策 | 実施時期 | 令和元年度 | 担当課 | 港湾局 海岸・防災課 |
|---------|--|------|-------|-----|---------------|
| 対象政策 | 港湾における大規模地震・津波対策に係る政策 | | | | |
| 政策の目的 | 南海トラフ地震や首都直下地震等が切迫する中、東日本大震災等や昨今頻発する災害を教訓として、港湾における大規模地震・津波対策を推進し、国民生活の安全・安心の確保及び我が国経済活動の維持を図る。 | | | | |
| 評価結果の概要 | <p>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。 港湾における地震・津波対策については、「人命を守る」、「財産を守る」、「経済活動を機能不全に陥らせない」の3つの政策目標の実現に向けて、多様な実施主体による様々な施策を実施しており、それらをフェーズ別の観点及びハード・ソフト対策の観点で分類することで、地震対策の全体構造を確認した。 全体としては、事前対策、初動対応、応急復旧のそれぞれのフェーズにおいて想定される被害に対応するための施策が体系的に実施されており、また、一般的に見ても、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策がなされており、一定の評価ができるものと認識できる。</p> <p>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。 「港湾における大規模地震・津波対策のあり方」(平成24年6月13日交通政策審議会答申)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した。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位置づけられている令和2年度の目標値に対して現状値(平成30年度時点)が達していないものも一部あるものの、全般的に一定の進捗が確認できる。特に我が国の経済活動において極めて重要な位置づけにある国際戦略港湾において進捗率は高い。主な個別施策の評価結果の概要は以下の通り。</p> <p>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 ○進捗が認められる事項 ・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。 ○改善が必要な事項 ・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。 ⇒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> <p>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 ○進捗が認められる事項 ・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。 ○改善が必要な事項 ・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)。 ⇒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。 ・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。 ⇒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> <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 主な個別施策：港湾の事業継続計画(港湾BCP)の策定 ○進捗が認められる事項 ・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。 ○改善が必要な事項 ・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。 ⇒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。 ・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。 ⇒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。</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」) |
|---|---|
| <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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・首都直下地震緊急対策地域および南海トラフ地震防災対策推進地域等において、計画的な海岸堤防等の計画高の確保及び耐震化を進めるとともに、条件によっては防波堤の粘り強い化等を併せて行うことによる多重防護を推進するため、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策やその他港湾整備事業及び港湾海岸事業の予算措置を講じた。 ・これらの取組により、海岸堤防等の整備率が、令和7年度目標は64%であるところ、53%(令和2年度)から58%(令和4年度)に増加し、南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の耐震化率が、令和7年度目標は59%であるところ、57%(令和2年度)から65%(令和4年度)に増加している。 また、津波対策を緊急的に行う必要のある港湾(約50港)において、防波堤の整備や津波避難対策等のハード・ソフトを組み合わせた津波対策を講じて、被害の抑制や港湾機能の維持、港湾労働者等の安全性が確保された割合が、令和7年度目標は50%であるところ、26%(令和2年度)から35%(令和4年度)に増加している。 |
| <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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・災害時においても海上物流機能が停止しないように、既存ストックを活用したふ頭再編事業等に合わせて耐震強化岸壁の整備を行っている。 ※ふ頭再編事業：非効率な荷役形態の改善や船舶の大型化、貨物需要の増加等に対応するため、施設利用の再編に合わせて耐震強化岸壁等の整備を行う事業。 ・また、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」の柱に基づく、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により、耐震強化岸壁等の重点的かつ集中的な対策を講じている。 ・これらの取組により、大規模地震時に確保すべき海上輸送ネットワーク(約400ネットワーク)のうち、発災時に使用可能なネットワークの割合が、令和7年度目標は47%であるところ、33%(令和2年度)から39%(令和4年度)に増加している。 ・引き続き、国土強靱化基本計画に基づく、耐震強化岸壁等の整備進捗の管理とともに、船舶の大型化対応や施設の老朽化状況を踏まえ、効率的に政策を推進していく。 |
| <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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・港湾BCPの策定支援を目的とした「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」について、令和2年5月に、令和元年房総半島台風等に伴う高潮・高波・暴風による港湾への被害を踏まえた直前予防対応の概念等を追加した。また、令和3年3月には、南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝等による巨大地震の切迫性を踏まえ、津波来襲時に想定される船舶・船員・乗客への被害、漂流船舶が陸上施設に及ぼす被害の軽減等のため、沖合退避の迅速化などの対応を加える改訂を行った。これらの改訂を踏まえ、事業継続計画を策定済みの港湾において、港湾BCPの改訂を進めており、令和2年から4年の間で、重要港湾以上のうち90%の港湾が改訂を行っている。(令和7年度に100%と目標としている。) ・国土強靱化基本計画に基づき、「国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、港湾BCPに基づく関係機関と連携した訓練の実施割合」の指標を設定して進捗を管理し、PDCAサイクルにより施策の着実な推進を図っており、令和2年から4年の間で、重要港湾以上のうち87%の港湾が訓練を実施している。 ・東京湾臨海部基幹的広域防災拠点及び堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点において、実働による被災状況調査、緊急確保航路啓開、緊急支援物資の海上輸送等の訓練を実施することにより、災害時の円滑な調整のための関係を構築している。 ・東京湾等において、大規模災害発生時に複数港と連携した緊急物資輸送の体制構築を目的とした広域的な港湾BCPを策定している。また、広域港湾BCPに基づいた訓練として陸側の機関を含めた広域な代替輸送訓練を実施している。 |

●地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実

④

政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況確認票

| テーマ名 | 地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実 | 実施時期 | 令和元年度 | 担当課 | 海上保安庁 海洋情報部企 画課 |
|---------|--|--|-------|-----|-----------------------|
| 対象政策 | 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 | | | | |
| 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。 | | | | |
| 評価結果の概要 | 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 調査作業マニュアル等整備に係る施策は、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、緊急物資輸送に必要な港湾への暫定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、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み必要がある。 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 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に認知度を高めるために更なる普及に取り組み必要がある。 | | | | |
| | 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」) | | | |
| | 1. 緊急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 海上保安庁にて実施する調査作業マニュアルの整備を緊急輸送ルートの早期確保及び迅速な海図整備に係る取組に役立てていくためには、国土交通省港湾局、地方整備局、港湾管理者、民間測量会社等との協力体制構築、相互理解の促進が重要である。そのためには、航路啓開訓練をはじめとした様々な機会を捉え、これら関係者間の連携体制の構築を進める必要がある。 地震・津波災害発生後は、海水の透明度が低く、船舶航行の障害となる浮遊物が多い等、通常と異なる状況にあることから、今後も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み、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がより使いやすいものにしていく必要がある。 調査技術や情報通信技術の発展に伴い、各国水路機関では無人調査船やドローンを用いた調査についてのテスト研究が進んでいる。 また、調査データの解析作業においても、技術革新が大きく進んでいる。 こういった新技術の動向を踏まえつつ、調査マニュアルの改善・追記等を実施していく。 これに加え、国際水路機関連合会等の場において、当該取組が国際基準となるよう働き掛けている。 | (マニュアルの普及・浸透) 調査作業マニュアルを基に令和2年に各管区海上保安本部は、地方整備局、港湾管理者、民間測量会社等との航路啓開に関する申し合わせ等を締結し、当該申し合わせ等に基づく航路啓開訓練を各地で年1回程度実施し、連携協力体制の構築を図った。 災害に備える体制について確保するとともに、第四管区海上保安本部では連携を踏まえて暫定水深調査の報告様式を改訂するなど、マニュアルの記載内容を精査し改訂を行った。 地震・津波発災時以外であっても、洪水による港湾への土砂流入など自然災害に伴い緊急測量が必要とされる場合があることから、防災担当関係者に対し、地震・津波発災時以外の測量等に関する取り組みの周知を行った。 (新技術を踏まえたマニュアルの改善等) 近年の新技術の動向を踏まえて、より効率的な調査を実施できるよう測量関連企業等から情報収集を実施し、令和4年度にレーザーキャナーの精度検証を実施した。 当該検証結果をもとに水路測量の基準改正の検討作業を進め、これを踏まえて順次調査作業マニュアルの改善等を推進していく。 (国際会合等での働きかけ) 災害対応の国際標準化については、地域毎の災害特性についての情報収集や、国際的な理解の促進が不可欠であり、日米の海洋調査に関する技術専門家会合や国際水路機関の地域会合などの場において、情報収集を行うと共に我が国の取り組みを説明し理解を求めている。 | | | |
| | (2) GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備 GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備を計画通り進めるとともに、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、更なる普及に取り組み必要がある。 また、今後も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こととしている。 | (更なる普及) GPS衛星を用いた測量による基礎情報の整備については、令和3年度までに、当初計画していた全国240箇所の主要港湾において整備を終え、令和4年度以降は、各箇所の維持管理を進めている。 また、国土交通省港湾局や民間測量会社等に対し説明会を実施し、災害発生時にGPS衛星を用いた測量によって被災港湾の基礎情報を整備する方法の更なる普及を図っている。 さらに、基礎情報を基準とした新たな測量手法を令和7年度に実用化するため、国土交通省港湾局や民間測量会社等からの意見等を踏まえ、利用指針の更新を進めている。 (利用者の拡大) 国際会議をはじめとした各種機会を活用し、各国水路機関や海事関係団体等に対し、ビジュアル航行警報について周知活動を実施することで更なる利用者の拡大を図っている。 (様々な情報提供手段の活用) 航行安全のための情報について、海洋状況表示システム(海しる)による情報提供を推進するとともに、スマートフォン向けのビジュアル情報ページの運用を充実させ、利用者への効果的な情報提供を行った。 台風や豪雨による災害及び地震・津波災害が発生し、大量の漂流物の流出が海上に及び、船舶交通に重大な危険を及ぼす蓋然性が高いと判断される場合にも、注意喚起を目的とした航行警報の積極的な情報提供を実施することで、船舶交通の安全のための情報提供の充実を図った。 また、国際的な取り決めに基づき、令和5年3月よりリジウム衛星を用いた情報提供を開始したことで、船舶側の情報収集手法の選択肢が増え、ユーザーの利便性が向上した。 | | | |
| | 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 今後も積極的にビジュアル航行警報の周知活動を行っていく必要があり、その際、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こととする。 航行警報の情報を「海の安全情報」等、他の提供手段でも周知することについては、我が国の海洋状況把握(MDA)の能力強化に向けた取組の一環として、海上保安庁が運用する、海洋情報を集約・共有するための海洋状況表示システム(愛称「海しる」)において、航行警報の情報を提供しており、更なる効果的な提供を推進する。 また、航行警報により発信する情報を充実させるとの観点から、近年は、台風や豪雨による災害が頻発に発生していることを踏まえ、大雨特別警報等が発表された場合等、漂流物等による船舶交通への安全に影響を及ぼす蓋然性が高い時には、航行警報により積極的に情報提供を行っているところである。 地震・津波災害が発生した場合においても、ユーザー目線による積極的な情報提供を心掛ける、船舶交通安全のための情報提供の充実へ寄与していくこととする。 | | | | |

3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

令和5年2月に、過去に実施した政策アセスメント3件について事後検証シートの作成による事後検証を実施し、公表した。

○事後検証シートによる事後検証実施一覧

令和5年2月17日実施

| | 施策名 | 政策アセスメント 実施時期 | 担当部局 |
|---|---------------------------------------|-------------------|---------------|
| 1 | 耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成のための 官民ファンドの創設 | 平成24年度 補正予算時 | 不動産・建 設経済局 |
| 2 | 洋上風力発電の導入促進 | 平成31年度 予算概算要求時 | 港湾局 |
| 3 | 新モビリティサービス推進事業 | 平成31年度 予算概算要求時 | 総合政策局 |

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。

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

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)

令和5年1月～3月に、以下の評価を実施し、公表した。

- ・令和5年度予算に向けた評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価 20 件、再評価 245 件
- ・令和5年度予算に向けた評価（補助事業等）：新規事業採択時評価 258 件、再評価 222 件
- ・完了後の事後評価（直轄事業等及び補助事業等）：58 件
- ・令和4年度防災・減災対策等強化事業推進費等に係る評価（補助事業等）：新規事業採択時評価 16 件

令和5年度に、以下の評価を実施し、公表した。

- ・令和6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 13 件、再評価 5 件
- ・令和5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 42 件、再評価 2 件
- ・令和6年度予算に向けた評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価 18 件、
- ・令和6年度予算に向けた評価（補助事業等）：新規事業採択時評価 293 件、再評価 359 件
- ・完了後の事後評価（直轄事業等及び補助事業等）：53 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。

https://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)

令和5年1月～3月に、個別研究開発課題の事前評価を10件、中間評価を1件、終了時評価を18件実施し、公表した。

令和5年度に、個別研究開発課題の事前評価を31件、中間評価を2件、終了時評価を41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）

令和5年1月～3月に、6件の法律案について事前評価を行い、公表した。また、5件の法律、3件の政令について事後評価を行い、公表した。

令和5年度に、7件の法律案、6件の政令案について事前評価を行い、公表した。また、3件の法律、4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。

https://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 | 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5年 2月9日 | 総合政策局、 鉄道局、自動車局 |
| 2 | 気象業務法及び水防法の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和5年 2月22日 | 気象庁 |
| 3 | 海上運送法等の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和5年 3月2日 | 海事局 |
| 4 | 地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案 | 法律 | 令和5年 3月2日 | 住宅局 |
| 5 | 空家等対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和5年 3月2日 | 住宅局 |
| 6 | デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和5年 3月6日 | 総合政策局、 自動車局、住宅局、水管理・国土保全局（、経済産業省製造産業局） |
| 7 | 脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律の一部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5年 8月3日 | 住宅局 |
| 8 | 海上運送法等の一部を改正する法律、海上運送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及び経過措置に関する政令案 | 政令 | 令和5年 8月25日 | 海事局 |

| | | | | |
|----|---|----|----------------|---------------------|
| 9 | 道路法施行令及び建築基準法施行令の一部を改正する政令案 | 政令 | 令和5年 9月21日 | 道路局、住宅局 |
| 10 | 下水道法施行令の一部を改正する政令案 | 政令 | 令和5年 10月16日 | 水管理・国土保全局 |
| 11 | 特定多目的ダム法施行令等の一部を改正する政令案(河川法施行令の一部改正に係る部分) | 政令 | 令和5年 12月6日 | 水管理・国土保全局 |
| 12 | 広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和6年 2月8日 | 国土政策局 |
| 13 | 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和6年 2月9日 | 物流・自動車局 |
| 14 | 都市緑地法等の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和6年 2月9日 | 都市局 |
| 15 | 建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正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6年 3月7日 | 不動産・建設経済局 |
| 16 | 住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律等の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和6年 3月7日 | 住宅局 |
| 17 | 海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律案 | 法律 | 令和6年 3月11日 | 港湾局(、経済産業省資源エネルギー庁) |
| 18 | 地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律案 | 法律 | 令和6年 3月14日 | 不動産・建設経済局 |
| 19 | 脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律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6年 3月15日 | 住宅局 |

○事後評価

| | 法令名 | 区分 | 実施日 | 担当部局 |
|---|------------------------------------|----|---------------|-----------|
| 1 | 不動産特定共同事業法の一部を改正する法律(平成29年法律第46号) | 法律 | 令和5年 1月6日 | 不動産・建設経済局 |
| 2 | 建設業法施行令の一部を改正する政令(平成29年政令第276号) | 政令 | 令和5年 1月6日 | 不動産・建設経済局 |
| 3 | 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律(平成29年法律第21号) | 法律 | 令和5年 3月6日 | 海事局 |
| 4 | 通関案内士及び旅行業法の一部を改正する法律(平成29年法律第50号) | 法律 | 令和5年 3月6日 | 観光庁 |
| 5 | 港湾法の一部を改正する法律(平成29年法律第55号) | 法律 | 令和5年 3月29日 | 港湾局 |

| | | | | |
|----|---|----|--------------------|---------------|
| 6 | 港湾法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(平成 29 年政令第 188 号) | 政令 | 令和 5 年 3 月 29 日 | 港湾局 |
| 7 | 港湾法施行令の一部を改正する政令(平成 29 年政令第 253 号) | 政令 | 令和 5 年 3 月 29 日 | 港湾局 |
| 8 | 水防法等の一部を改正する法律(平成 29 年法律第 31 号) | 法律 | 令和 5 年 3 月 29 日 | 水管理・国土 保全局 |
| 9 | 車両制限令の一部を改正する政令(平成 31 年政令第 41 号) | 政令 | 令和 6 年 3 月 29 日 | 道路局 |
| 10 | 駐車場法施行令の一部を改正する政令(平成 30 年政令第 354 号) | 政令 | 令和 6 年 3 月 29 日 | 都市局 |
| 11 | 建築物の耐震改修の促進に関する法律施行令の一部を改正する政令(平成 30 年政令第 323 号) | 政令 | 令和 6 年 3 月 29 日 | 住宅局 |
| 12 | 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(平成 30 年政令第 202 号) | 政令 | 令和 6 年 3 月 29 日 | 都市局 |
| 13 | 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成 30 年法律第 22 号) | 法律 | 令和 6 年 3 月 29 日 | 都市局、住宅 局 |
| 14 | 道路法等の一部を改正する法律(平成 30 年法律第 6 号) | 法律 | 令和 6 年 3 月 29 日 | 道路局 |
| 15 | 不動産特定共同事業法の一部を改正する法律(平成 25 年法律第 56 号) | 法律 | 令和 6 年 3 月 29 日 | 不動産・建設 経済局 |

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）

令和5年度に、令和6年度税制改正要望に際し、事前評価14件及び事後評価23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。

https://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5年8月30日、31日、令和6年2月6日実施

| | 租税特別措置等名 | 担当部局 |
|----|--|-------|
| 1 | 物流効率化のための計画に基づき取得した倉庫用建物等の事業用資産に係る所要の措置 | 総合政策局 |
| 2 | 独立行政法人奄美群島振興開発基金に係る非課税措置の延長 | 国土政策局 |
| 3 | 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 | 都市局 |
| 4 | まちづくりGXの推進に向けた都市緑地保全の更なる推進のための特例措置の創設 | 都市局 |
| 5 | 東京湾横断道路株式会社に係る外形標準課税(資本割)の課税標準の特例措置の延長 | 道路局 |
| 6 | JR北海道及びJR四国の資本割に係る課税標準の特例措置の延長 | 鉄道局 |
| 7 | 一体化法に規定する特定鉄道事業者の資本割に係る課税標準の特例措置の延長 | 鉄道局 |
| 8 | 新関西国際空港株式会社、関西国際空港土地保有株式会社及び中部国際空港株式会社に係る資本割の課税標準の特例措置の延長 | 航空局 |
| 9 | 過疎地域における事業用設備等に係る割増償却の延長※ | 国土政策局 |
| 10 | 中小企業事業再編投資損失準備金の拡充及び延長※ | 自動車局 |
| 11 | 技術研究組合の所得計算の特例の延長※ | 総合政策局 |
| 12 | カーボンニュートラルに向けた投資促進税制(生産工程効率化等設備等を取得した場合の特別償却又は税額控除)の拡充及び延長※ | 鉄道局 |
| 13 | 住宅借入金等を有する場合の所得税額の特別控除(住宅ローン控除) | 住宅局 |
| 14 | 直系尊属から住宅取得等資金の贈与を受けた場合の贈与税の非課税措置及び特定の贈与者から住宅取得等資金の贈与を受けた場合の相続時精算課税の特例措置の延長 | 住宅局 |

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

○事後評価

令和5年8月31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譲渡所得の特別控除 | 国土政策局 |
| 2 | 収用等に伴い代替資産を取得した場合の課税の特例 | 不動産・建設経済局 |
| 3 | 換地処分等に伴い資産を取得した場合の課税の特例 | 不動産・建設経済局 |
| 4 | 収用交換等の場合の譲渡所得等の特別控除 | 不動産・建設経済局 |
| 5 | 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特別控除 | 不動産・建設経済局 |
| 6 | 収用等に伴い代替資産を取得した場合の課税の特例 | 都市局 |
| 7 | 収用交換等の場合の譲渡所得等の特別控除 | 都市局 |
| 8 | 特定土地区画整理事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特別控除 | 都市局 |
| 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特別控除 | 都市局 |
| 10 | 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特別控除 | 道路局 |
| 11 | 老朽化マンションの建替え等(マンション建替事業・マンション敷地売却事業)の転出者等の譲渡所得に係る特例措置 | 住宅局 |
| 12 | 老朽化マンションの建替え等(マンション建替事業・マンション敷地売却事業)の施行者である組合の事業施行に係る特例措置 | 住宅局 |
| 13 | 収用等に伴い代替資産を取得した場合の課税の特例 | 住宅局 |
| 14 | 換地処分等に伴い資産を取得した場合の課税の特例 | 住宅局 |
| 15 | 収用交換等の場合の譲渡所得等の特別控除 | 住宅局 |
| 16 | 収用等に伴い代替資産を取得した場合の課税の特例 | 鉄道局 |
| 17 | 特定土地区画整理事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特別控除 | 航空局 |
| 18 | 収用等に伴い代替資産を取得した場合の課税の特例 | 航空局 |
| 19 | 収用交換等の場合の譲渡所得等の特別控除 | 航空局 |
| 20 | 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特別控除 | 航空局 |
| 21 | 関西国際空港及び大阪国際空港に係る公共施設等運営権対価の益金認識についての特例措置 | 航空局 |
| 22 | 中部国際空港整備準備金 | 航空局 |
| 23 | 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特別控除 | 北海道局 |

（参考）国土交通省の実施する政策評価に関する制度概要等

1 基本的な考え方

政策評価の実施に当たっては、国土交通省の使命を踏まえて政策を評価し、その評価結果を政策に適切に反映することを通じて戦略的な政策展開を図り、国民の視点に立った政策運営やサービスの提供に努めて、国民生活の質の向上、社会経済の発展に寄与していくことが重要であり、以下の事項を目的として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、基本方針を踏まえて、国土交通省が実施する政策評価について、基本計画において、その評価の観点、政策効果の把握、事前評価の実施等、評価の実施に関する基本的な事項を明らかにするとともに、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」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。

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に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や、以下の方式の主要な要素を組み合わせた仕組み等、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 政策評価の各方式の概要

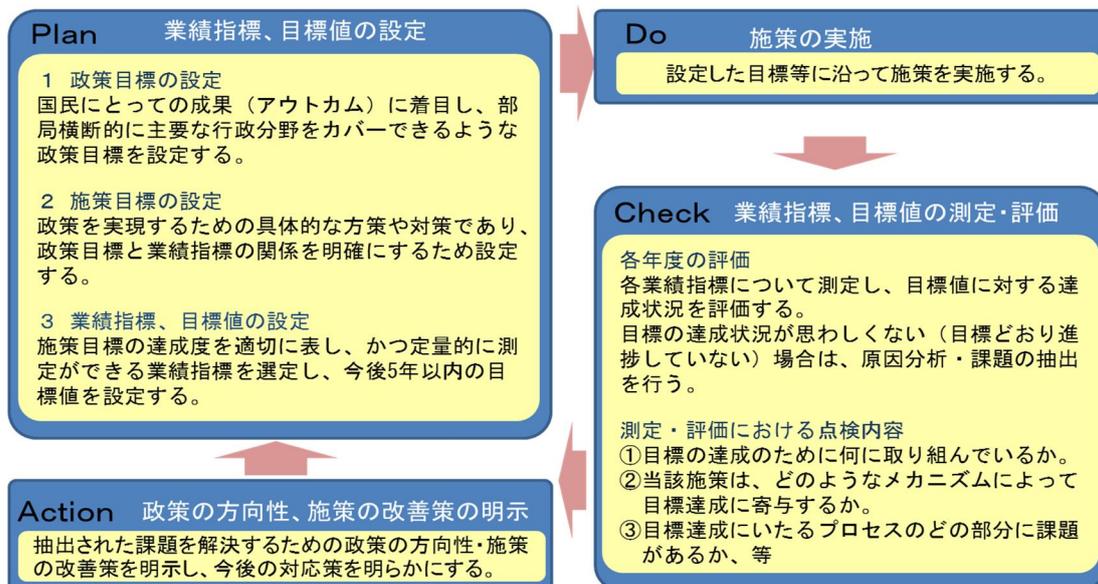
1) 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

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」（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、2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、評価に当たっては、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。

さらに、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もの |

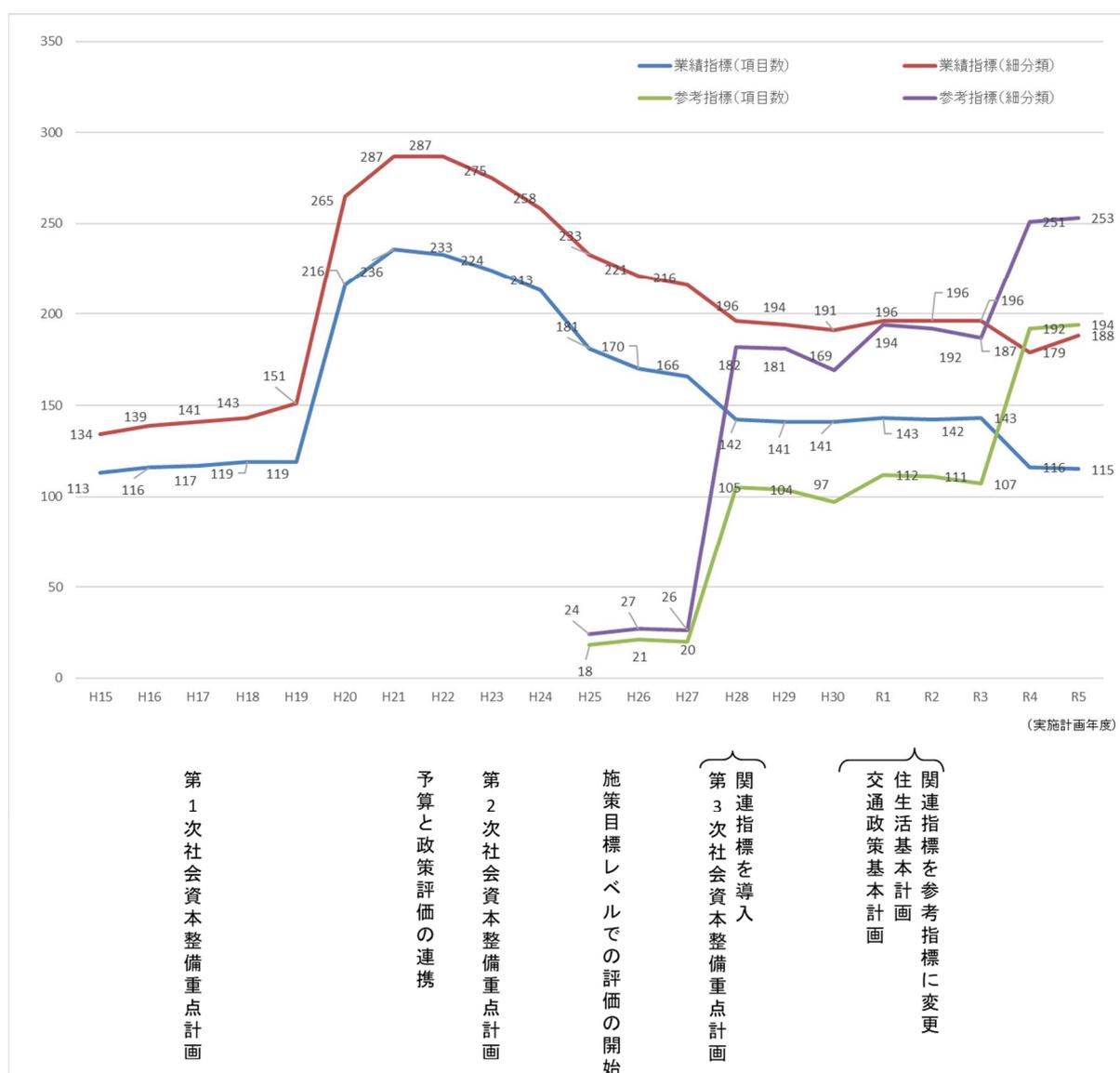
<指標の内容>

- | |
|---|
| 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、「第2次交通政策基本計画」（令和3年5月閣議決定）、「第5次社会資本整備重点計画」（令和3年5月閣議決定）及び「住生活基本計画（全国計画）」（令和3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、KPI指標のほぼ全てを業績指標に反映し、業績指標に反映されなかったKPI指標は参考指標へ反映した。また、社会資本整備重点計画のKPI以外の指標、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、必要に応じ、業績指標又は参考指標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5年3月に「令和5年度国土交通省事後評価実施計画」を策定し、指標の新規追加や入れ替え等の見直しを実施して、115（細分類を含めると188）の業績指標と、194（細分類を含めると253）の参考指標を設定した。

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)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値の測定（モニタリング）のみ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実績値の公表は実施）。

評価は、前述1)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。

（2）政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

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当たっては、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との意見交換会において、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。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、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。

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。

政策レビューテーマ一覧(平成25年度～)

| | | |
|--------|--|-------------------------|
| 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 | 総合政策局（物流） |
| | 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 |
| | 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 | 土地政策審議官 |
| | 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 |
| | 内航未来創造プランの進捗状況 | 海事局 |
| | 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6年度 | 「みなとオアシス」を活用した賑わい創出の推進 | 港湾局 |
| | 自動車事故被害者支援・救済の周知促進 | 水管理・国土保全局 |
| | 半島地域の活性化に資する施策の推進 | 国土政策局 |

3) 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）〔令和6年度廃止〕

政策アセスメントは、新たに導入しようとする予算施策等の企画立案に当たり、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た政策評価であり、令和5年度まで実施していた。

また、政策アセスメントを実施した施策については、各評価書にあらかじ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、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事後検証を行うこ

ととしていた。

なお、前述のとおり、令和5年度における政策評価制度の改善・見直しにより、令和6年度から政策アセスメント及び事後検証は行政事業レビューに一元化することとなった。

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)

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の中で、最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関わらず、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、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当たっては、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5年度の評価結果をホームページ（<https://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も合わせて公表している。

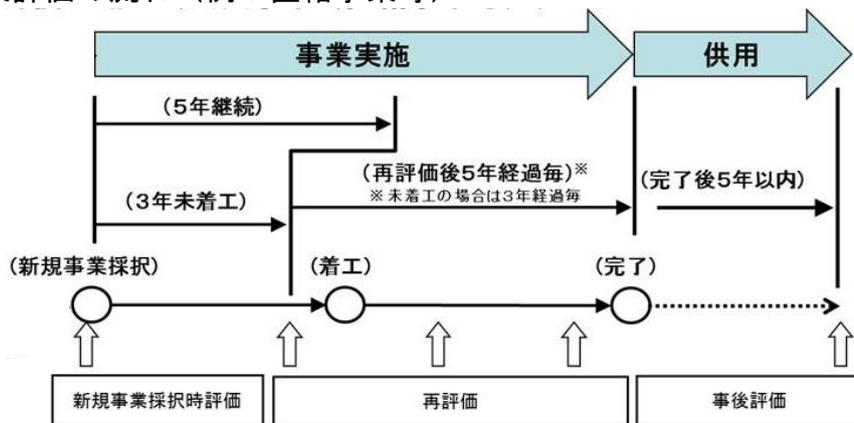
● **個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）**

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

| | | |
|----------------|---------------------|-----------|
| 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 | | |

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

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)

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、平成28年12月21日最終改訂)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、課題毎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。

評価対象:

国土交通省の研究開発機関等が重点的に推進する研究開発課題及び本省等から民間等に対して補助または委託を行う個別研究開発課題

新規課題候補

着手

完了



●新規課題として、研究開発を開始しようとするものについて評価

●研究開発期間が5年以上、又は期間の定めがない課題について評価

●終了課題について評価し、今後の研究開発の改善等に反映

6) 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

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導入後に行う事後評価がある。

規制の事前評価は、規制の導入や改廃に際し、実施に当たって想定される費用や効果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。

行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令（平成 13 年政令第 323 号。以下「政策評価法施行令」という。）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。さらに、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（RIA）（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。

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。また、令和 6 年 3 月に「規制の政策評価の実施に関するガイドライン」が改正され（令和 6 年 3 月 15 日政策評価各府省連絡会議了承）、規制導入の背景や利害関係者との意見聴取の状況等について、より丁寧な説明を求められることとなった。

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。令和 6 年 3 月以降の規制の政策評価においては、費用と効果の定量化を図りつつ、利害関係者からの意見聴取状況も踏まえたうえで検証を行っている。

● 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

《事後評価》事前評価書に記載の時期

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。これを受け、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。

4 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、 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 | 総務課 |
| 水管理・国土保全局 | 河川計画課、上下水道企画調整課 |
| 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 | 住宅戦略官 |
| 鉄道局 | 総務課企画室 |
| 物流・自動車局 | 総務課企画・電動化・自動運転参事官室 |
| 海事局 | 総務課企画室 |
| 港湾局 | 計画課 |
| 航空局 | 総務課企画室 |
| 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、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、 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、物流・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）（令和6年4月時点）

| | | |
|----|--------|-----------------------------------|
| 座長 | 加藤 浩徳 | 東京大学大学院工学系研究科教授 |
| | 大串 葉子 | 同志社大学大学院ビジネス研究科教授 |
| | 鎌田 裕美 | 一橋大学大学院経営管理研究科教授 |
| | 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 | 宇都宮大学データサイエンス経営学部教授、公認会計士、中小企業診断士 |
| | 鈴木 美緒 | 東海大学建築都市学部准教授 |
| | 平田 輝満 | 茨城大学大学院理工学研究科都市システム工学領域教授 |
| | 松田 千恵子 | 東京都立大学経済経営学部教授 |

5 政策評価結果等の公表時期（実績）

| | 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 | | | | | | |
| 国土交通省事後評価実施計画の策定・変更 | | | 令和5年度計画の策定(3月30日) | | | |
| 1. 政策チェックアップ | | | 令和5年度指標の設定(令和5年3月30日) | | | |
| 2. 政策レビュー | | | 令和4年度評価書公表(3月31日) | | | |
| 3. 政策アセスメント | 事後検証シートによる事後検証の公表(2月17日) | | | | | |
| 4. 個別公共事業評価 | 令和5年度予算に向けた評価書公表公表(1月31日) | | 令和5年度予算に向けた評価書公表(3月30日・31日) | | | |
| 5. 個別研究開発課題評価 | | | 令和4年度評価書公表(3月31日) | | | |
| 6. 規制の政策評価(●事前、▲事後) | ▲1月6日公表 | ●2月9日、22日公表 | ●3月2日、6日公表 | ▲3月6日、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 | 1月 | 2月 | 3月 |
|---------------------|-------------|---------------------------------------|---------------------|-----------|-------------------------------|-----|------------------------|----|--|
| 国土交通省政策評価基本計画の策定・変更 | | | | | | | | | 基本計画の策定(令和6年度～10年度)(3月28日) |
| 国土交通省事後評価実施計画の策定・変更 | | | | | | | | | 令和6年度計画の策定(3月28日) 令和5年度計画の変更(3月29日) |
| 1. 政策チェックアップ | | 評価書公表(8月24日) | 令和5年度モニタリング公表(9月7日) | | | | | | |
| 2. 政策レビュー | | | | | | | | | 令和5年度評価書公表(3月31日) |
| 3. 政策アセスメント | | | | | | | | | |
| 4. 個別公共事業評価 | | 令和6年度予算編算要求に係る評価書公表(8月24日) | | | 令和5年度補正予算に係る評価書公表(11月29日・30日) | | 令和6年度予算に係る評価書公表(1月31日) | | 令和6年度予算に向けた評価書公表(3月30日・4月1日) |
| 5. 個別研究開発課題評価 | | 令和5年度評価書公表/令和6年度予算編算要求に係る評価書公表(8月24日) | | | | | | | 令和5年度評価書公表(3月29日) |
| 6. 規制の政策評価(●事前、▲事後) | ●8月3日、25日公表 | | ●9月21日公表 | ●10月16日公表 | ●12月6日公表 | | ●2月8日、9日公表 | | ●3月7日、11日、14日、15日公表 ▲3月29日公表 |
| 7. 租税特別措置等に係る政策評価 | | 評価書公表(8月30日・31日) | | | | | 評価書公表(2月6日) | | |

国土交通省 政策統括官付 政策評価官付

電話：03-5253-8807

ホームページ：<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>