

平成24年度補正予算に伴う政策アセスメント結果（評価書）  
及び  
平成25年度予算概算要求に伴う政策アセスメント結果（評価書）

平成25年4月5日  
国土交通省

国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～（平成24年9月7日最終変更）Ⅱ3（3）に基づき、政策アセスメント（事業評価方式）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。なお、本評価書は、平成24年度補正予算に伴う政策アセスメント及び平成25年度予算概算要求（入れ替え）に伴う政策アセスメント評価書（平成25年2月26日）に必要な修正を行ってとりまとめたものであるところ、特に修正等のない事前評価書については、掲載を省略した。

## 1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、効率性、有効性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案にあたり、真に必要な質の高い施策を厳選するものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策等（予算、財政投融资等）を対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

### （評価の観点、分析手法）

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

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。「ロジカル・フレームワーク」とは、具体的には以下の①から④のそれぞれについて分析し、それらのロジカル（論理的）なつながりを構築するものである。

- ①目標と現状のギャップ分析
- ②現状が目標を達成していないことの原因分析
- ③目標を達成するためには現在のシステムを見直す（改善する）必要があること（＝政策課題）を示す
- ④当該政策課題を実現するための具体的な手法・手段（＝施策、事務事業）を提示する

また、効率性については、施策の実施のために要する社会的費用と効果等について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。さらに、事後検証の実施方法及び時期を明らかにする。

## 2. 今回の評価結果について

今回は、平成25年2月に作成した評価書に修正を加えた。施策の一覧は別添1、評価書の様式は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

## 平成24年度補正予算に伴う政策アセスメントの変更施策一覧

No	施策等名	ページ
政策目標 5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
1	鉄道施設の老朽化対策	1
政策目標 9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
2	耐震・環境不動産形成促進事業	4

## 平成25年度予算概算要求(入れ替え)に伴う政策アセスメントの変更施策一覧

No	施策等名	ページ
政策目標 9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
3	海洋産業の戦略的育成のための総合対策	7

【No.      】

( 1 / 2 )

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等			
担当課	・ ・ 局 ・ ・ 課	担当課長名	課長      ・ ・ ・ ・
施策等の概要	対象施策等の内容を簡潔かつ明確に記載。 予算関係、税制関係、法令関係等の区別を明確に記載。		
施策等の目的	対象施策等の目的を簡潔かつ明確に記載。		
政策目標	どの政策目標の実現に資するかを明記。		
施策目標	どの施策目標の実現に資するかを明記。		
業績指標	どの業績指標に関連するかを明記。		
検証指標	関係する業績指標がない場合、当該施策等が目的を達成したか否かを事後に明らかにするために設定。		
目標値	業績指標又は検証指標の目標値を記載。		
目標年度	業績指標又は検証指標の目標年度を記載。		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 目標と現状のギャップを明示。</p> <p><b>ii 原因の分析</b> ギャップが生じている原因を分析。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> 目標を達成するためには、現在のシステムの見直しや改善が必要であること（＝政策課題）を明示。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b> 政策課題を解決するための具体的手法・手段を提示。</p>		
社会的ニーズ	対象施策等が社会や国民等のニーズに適っていることを説明。		
行政の関与	行政の関与の必要性を説明。		
国の関与	国の関与の必要性を説明。		

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等の 効率性		
本案	費用	対象施策等の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	対象施策等の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	対象施策等の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
代替案	概要	対象施策等以外の選択肢（代替案）設定し、その内容を説明。
	費用	代替案の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	代替案の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	代替案の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
本案と代替案の比較		対象施策等と代替案の比較を可能な限り定量的に記載。
施策等の 有効性		施策等の実施による効果が、業績指標又は検証指標の目標値の達成にどの程度寄与しているかを明示。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</li> <li>・ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ</li> <li>・ 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの</li> <li>・ 政策レビュー、政策チェックアップ等との関係</li> <li>・ 事後評価又は事後検証の実施方法及び時期 等</li> </ul>

【No. 1】

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等	鉄道施設の老朽化対策		
担当課	鉄道局 施設課	担当課長名	潮崎 俊也
施策等の概要	<p>鉄道事業者は鉄道施設について定期的に点検を行い必要な維持・更新を実施しているが、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者は、進展しつつある老朽化に対する抜本的な対策を講じることが困難な状況にあり、対策の加速が喫緊の課題となっている。このため、老朽化施設の更新を緊急的かつ抜本的に行うことが可能となるよう支援措置を講ずるとともに、施設の戦略的維持管理が可能となるような取り組みを行い、中小鉄道の施設の老朽化対策を総合的に推進する。（予算関係）</p> <p>【補正予算案：4,499百万円】</p>		
施策等の目的	進展しつつある鉄道施設の老朽化に対する対策を着実に進めるため、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者の施設の老朽化対策を総合的に推進する。		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
業績指標	—		
検証指標	当事業により、老朽化施設の安全性向上に向けた取組がなされる事業者数		
目標値	約50事業者		
目標年度	平成25年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>近年、社会資本ストックの急速な老朽化が指摘されており、鉄道においても開業後70年以上を経過した路線が多数存在しているが、特に中小鉄道事業者においては老朽化対策が進んでいないことが懸念されている。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>中小鉄道事業者は資金力や組織力に一定の限界があるため、その抜本的な対策が進まない状況にある。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>抜本的な老朽化対策の実施が図られるためには、国による資金面での支援や中小鉄道事業者の組織、ノウハウ等の不足を補うための取り組みが必要である。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>老朽化施設の更新を緊急的かつ抜本的に行うことが可能となるよう、中小鉄道事業</p>		

	<p>者が保有する鉄道施設の詳細評価や対策方法の検討を促進する。また、老朽化対策の必要性が既に判明している施設のうち、緊急に対応が必要な中小鉄道事業者の施設の老朽化対策を促進する。更に、国が老朽化の現状や点検状況等を把握し、全国の施設の戦略的維持管理へ向けた取組みが可能となるよう、中小鉄道事業者が保有する鉄道施設を対象として、定期点検結果のデータベースを作成する。</p>
社会的ニーズ	<p>笹子トンネル天井板落下事故以降、交通インフラの老朽化が強く懸念され、鉄道においても安全・安心を求める声が高まっている。</p>
行政の関与	<p>鉄道事業者は、列車の安全運行を確保するため、省令・告示に基づいて定期的に施設等の点検を実施しているが、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者は、自社の取り組みだけでは多額の費用を要する老朽化対策の進捗は難しいため、行政が適切な支援や取り組みを行い、老朽化対策の促進を図るべきである。</p>
国の関与	<p>大量輸送機関である鉄道の安全確保は、国民の生命、財産にかかわる基本的な事項であって、常に一定以上の安全水準を全国統一的に確保することは、国の責務である。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	<p>鉄道施設の老朽化対策 【平成24年度補正予算案】4,499百万円</p>
	効果	<p>資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者の鉄道施設の老朽化対策が促進されることで、鉄道の安全・安定輸送を確保する。</p>
	比較	<p>緊急に対応が必要な老朽化対策が実施されることで、列車の安全運行が確保される。</p>
代替案	概要	<p>鉄道施設の老朽化対策を、鉄道事業者自らの資金だけで行わせることとする。</p>
	費用	<p>国及び地方自治体の補助が無かった場合、補助金相当額が全額鉄道事業者の負担となる。</p>
	効果	<p>鉄道事業者にはインセンティブが与えられず、また、自己資金での事業となるため、老朽化対策の推進はあまり図られず、鉄道の安全・安定輸送を妨げる可能性がある。</p>
	比較	<p>老朽化対策にかかる鉄道事業者の負担が多くなり、老朽化対策の推進は困難である。</p>
本案と代替案の比較		<p>鉄道施設の老朽化対策をより一層推進することにより、より多くの列車の安全運行が確保されることから、本案の方が勝っている。</p>
施策等の有効性		<p>近年、急速な老朽化が指摘されている鉄道施設において、老朽化対策が推進されることにより、鉄道のより一層の安全が確保されることから、本施策は有効である。</p>

その他特記すべき事項	<p>「日本経済再生に向けた緊急経済対策について」(平成25年1月11日閣議決定)：事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等</p> <p>社会資本整備重点計画（平成24年8月31日閣議決定）：定期的な巡視、点検等による施設状態の的確な把握</p> <p>平成26年度に事後検証シートにおいて事後検証を実施。</p>
------------	--

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	耐震・環境不動産形成促進事業		
担当課	土地・建設産業局 不動産市場整備課	担当課長名	課長 石川 卓弥
施策等の概要	<p>資金調達等が課題となって再生・利活用が進まない老朽・低未利用不動産について、国が官民ファンドを通じて民間投資の呼び水となる出資等を行うことにより、民間の資金やノウハウを活用して、耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成（改修・建替え・開発事業）を促進する。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【補正予算案：30,000百万円】</p>		
施策等の目的	耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成を促進し、地域の拠点となる駅前等の再整備など、地域の再生・活性化に資するまちづくりを推進するとともに、持続可能な社会の実現に貢献する。		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	31 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する		
業績指標	—		
検証指標	官民ファンドが出資等を行い、耐震・環境性能を有する良質な不動産を供給した事業の規模		
目標値	1400億円		
目標年度	平成34年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>我が国には耐震性の劣る建築物が多数存在する。（法人が所有する建物棟数のうち、新耐震基準を満たしていない又は未確認のものは33.6%となっている。）</p> <p>また、東日本大震災を契機として電力需給がひっ迫し、エネルギー効率の良い不動産の重要性が再認識されているが、既存の不動産ストックの省エネ改修等が進んでいない。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>再生させれば収益が見込まれる不動産についても、事業に必要な資金調達等が困難であるため、老朽・低未利用不動産の再生・利活用が進んでおらず、耐震・環境性能を有する良質な不動産の供給が進んでいない。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>老朽・低未利用不動産の再生・利活用に民間資金を呼び込み、民間事業者のノウハウ・専門知識を最大限に活用してこれらの不動産の再生・利活用を促進する仕組みを創設することが必要。</p>		



	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>老朽・低未利用不動産の再生・利活用に民間投資を呼び込むため、官民ファンドを創設し、主に不動産証券化手法を活用して耐震・環境性能を有する良質な不動産を供給する事業に対して出資等による支援を行う。</p>
社会的ニーズ	<p>法人が所有する建物棟数の33.6%が新耐震基準を満たしていない又は未確認であるとともに、我が国の最終エネルギー消費の33.2%（1990年からの20年間で消費量は1.35倍に増加）は住宅・建築物部門が占めており、東日本大震災を経て、老朽・低未利用不動産の再生についての社会的ニーズは高まっている。</p>
行政の関与	<p>老朽・低未利用不動産の再生は、地域の再生・活性化に資するまちづくりを推進するものであり、また、良質な不動産の形成により、持続可能な社会等を実現するものであることから、行政の関与は必要不可欠。</p>
国の関与	<p>耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成に向けては、対象区域を限定せず、全国を対象とする必要があるため、国が官民ファンドを組成する必要がある。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	30,000百万円（平成24年度補正予算案）
	効果	官民ファンドによる出資等が呼び水となって、既存ビルの改修や建替え等の事業に民間資金を呼び込み、老朽・低未利用不動産の再生・利活用が可能となる。
	比較	耐震・環境性能を有する良質な不動産の供給が促進され、地域の再生・活性化に資するまちづくりが推進されるとともに、持続可能な社会の実現に貢献。
代替案	概要	官民ファンドは創設せず、民間独自の資金調達に委ねる。
	費用	国費はなし。
	効果	既存ビルの改修、建替え、開発に民間資金を呼び込むことができず、不動産の再生が困難。
	比較	耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成が大幅に進むことはない。
本案と代替案の比較		<p>本案の方が、耐震・環境性能を有する良質な不動産の供給を進めることができ、地域の再生・活性化に資するまちづくりの推進と持続可能な社会の実現へ貢献できる。</p>

<p>施策等の 有効性</p>	<p>官民ファンドによる出資等が呼び水となって、既存ビルの改修や建替え等の事業に民間資金を呼び込み、老朽・低未利用不動産の再生・利活用が進むこととなる。こうした改修や建替え等により、耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成が図られるとともに、老朽・低未利用不動産の再生・利活用を通じて地域の再生・活性化に資するまちづくりが推進される。</p> <p>また、不動産証券化手法を活用した不動産の改修・建替え・開発が促進されることから、不動産証券化実績が拡大し、不動産市場の活性化にも寄与する。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日閣議決定）</p> <p>第3章 具体的施策</p> <p>Ⅱ 成長による富の創出</p> <p>1. 民間投資の喚起による成長力強化</p> <p>（3）国際競争力強化等に資するインフラ整備等</p> <p>「耐震・環境性能を有する良質な不動産形成のための官民ファンドの創設等により、民間資金を活用したインフラ整備等を推進する。」</p> <p>「・民間主体のまちづくりの支援：耐震・環境性能を有する良質な不動産形成のための官民ファンド創設（国土交通省、環境省）」</p> <p>平成35年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	海洋産業の戦略的育成のための総合対策		
担当課	海事局総務課技術企画室 海事局安全環境政策課	担当課長名	海事局安全・環境政策課長 (課長 加藤光一)
施策等の概要	<p>拡大を続ける世界の海洋開発分野の成長を我が国産業に取り込むとともに、将来のEEZ開発を我が国の技術で行うために、海洋資源開発プロジェクトへの進出支援、これまで我が国が商船で培った技術をもとに国際競争力の基盤となる技術力の向上、生産基盤の強化等により海洋産業の育成を官民一体となって戦略的に実施する。 (予算関係) 【予算要求額：2,900百万円】</p>		
施策等の目的	<p>将来のEEZ開発を我が国で行いうる技術を確認しつつ、海洋開発分野における我が国産業界の国際競争力強化、ビジネス拡大を図り、世界の成長を取り込むことにより、新市場の創出を目指す。</p>		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る		
業績指標	-		
検証指標	年度評価における各案件の採点の平均値（海洋産業の戦略的育成の総合対策に係る指標）		
目標値	3（5段階評価）		
目標年度	平成29年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>現在世界の海洋開発市場が急成長している中で、韓国及び中国が海洋開発分野における政府としての戦略を策定し、シェアを拡大している。一方で、我が国は1980年代には海洋構造物の建造実績を有していたものの、現在の海洋構造物手持ち工事量のシェアはわずか1%に過ぎず、このままでは世界の成長から取り残されてしまうことが懸念される。また、我が国のEEZ開発は遅れをとっており、このままでは将来のEEZ開発を行うにあたって、自前の技術で開発を行うことが困難になりかねない。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>我が国において海洋構造物建造実績のある技術者が年々減少するとともに、直近10年間の建造実績が乏しいことから、我が国造船事業者による受注が困難となっている。また、狭矮な敷地、高い人件費等我が国固有の課題も存在する。</p> <p>さらに、海洋開発の投資額は年々大きくなってきており、民間企業1社でのリスクテイクが困難となってきている。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>○我が国の強みを活かして進出可能な新規分野の特定とその進出支援及び将来の</p>		

	<p>市場を見据えたフロンティア技術の開発・実用化支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○狭矮な敷地、高い人件費等我が国固有の事情を踏まえた、設計、生産工程の合理化、効率化及び海洋人材の育成等生産基盤の強化</li> <li>○設計・調達・建造・設置・管理等を取り仕切る総合エンジニアリング能力の結集・強化及び民間では負いきれない大規模なリスクテイクを可能とする金融・財政支援の検討</li> </ul> <p>が必要である。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>我が国排他的経済水域（EEZ）内における海洋開発案件が直近では予定されていないところ、まずは海外で行われている海洋開発へ参画するための支援を行い、日本の優れた海事産業技術を活用する。</p> <p>具体的には、多数の洋上施設への人員、機材の輸送を効率的に行うための拠点基地となる大型浮体構造物（ロジスティックハブ）等新分野への進出にあたっての課題の整理及び解決策の検討、我が国海事産業がこれまで培った技術を海洋開発で活かし、さらに今後も世界の成長を取り込むため、国際競争力の基盤となる技術力の向上、革新的な工法の開発等生産基盤の強化等を戦略的に推進する。</p>
社会的ニーズ	<p>新興国のエネルギー需要拡大等により、世界の海洋開発市場が急成長中であるため、市場の取り込みによる我が国の経済成長の観点から、低迷する我が国海事産業の海洋開発分野への参入が望まれている。</p>
行政の関与	<p>本施策を講じなければ将来のEEZ開発を我が国の技術で行うことが困難になるため、エネルギー安全保障の観点からも国が主導すべきである。一方で、海洋開発は投資額が膨大でリスクが大きいと、民間企業のみで対応を行うことは難しいことから、官民一体となった海洋開発体制の構築が必要である。</p>
国の関与	<p>エネルギー安全保障の観点、民間ではとれない大規模リスクテイクの観点等より国の関与が必須である。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	<p>2,900百万円（平成25年度予算要求額）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○海洋資源開発プロジェクトへの進出支援</li> <li>○国際競争力の基盤となる技術力の向上</li> <li>○生産基盤の強化等</li> </ul>
	効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○海洋開発における新分野への我が国企業の参入</li> <li>○海洋開発に用いられる構造物・設備のシェア拡大</li> <li>○新産業の育成による雇用拡大</li> <li>○エネルギーの安定供給</li> </ul>
	比較	<p>本施策により海洋構造物市場における我が国シェアの拡大が見込まれ、我が国における海洋開発新市場の創出・雇用拡大が期待され、さらには将来の我が国EEZ開発にも活用されエネルギー安全保障の観点からも大きな効果が期待できる。</p>
	概要	<p>商社等海洋権益取得を行う上流事業者に支援を行う。</p>

代替案	費用	国費2,900百万円
	効果	我が国企業による海洋開発の権益確保に寄与
	比較	権益確保は可能かもしれないが、構造物の設計・調達・建造・設置・管理等を取り仕切る総合エンジニアリング等中流分野や海洋開発を行う船舶の建造等を行う下流分野については韓国、シンガポール、中国等に委託される可能性が高い。このため、我が国における海洋開発の中・下流分野への波及効果は期待できず、我が国の関連産業育成がなされない。
本案と代替案の比較	代替案では、我が国の機器メーカー等実際に工事を行う産業が育成されないため、将来のEEZ開発を自前で行う技術の確保が困難になる。また、資源外交及び資源ナショナリズムが進む中、海外資源国の生産量を向上させるために参入国が優れた資源開発能力を保有していることが権益確保において今後重要となってくるが、資源開発能力の基本となる技術を我が国が有していなければ海外資源の権益確保にも支障をきたすおそれがある。さらに、海洋開発関連市場が急成長している中、我が国はその需要の一部しか享受できない。一方、本案では上流から下流まで我が国主導の海洋開発体制を官民で構築することにより、エネルギーの安定供給が期待されるとともに海洋開発関連市場を新たに創出できる。	
施策等の有効性	本施策の実施により我が国海洋産業が世界の海洋開発市場に参入することが可能になり、世界の海洋開発市場の成長を取り込むことにより、新市場の創設が期待される。また、これに伴って海洋開発技術の蓄積がなされ、我が国がEEZ開発を行うにあたって、自前で開発を行える技術を保有することが期待される。	
その他特記すべき事項	<p>○海洋基本計画（平成20年3月18日閣議決定）において、エネルギー・鉱物資源については、生産技術の開発等が必要であるとされている。</p> <p>○平成29年度に事後検証シートにより事後評価を実施</p>	