

# 平成27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27年3月31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27年3月23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27年度予算概算要求に伴う政策アセスメント評価書（平成26年8月28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26年8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27年度予算概算要求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3. 地球環境の保全		
1	「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出	1
政策目標4. 水害等災害による被害の軽減		
2	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進	5
政策目標6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
3	海洋観光の列島展開	7
4	広域観光周遊ルート形成促進事業	15
5	地域資源を活用した観光地魅力創造事業	18
政策目標7. 都市再生・地域再生の推進		
6	半島振興広域連携促進事業の創設（仮称）	21
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		
7	現場施工の省力化・効率化に資するインフラ構造に係る技術研究開発の推進	24
8	建設労働需給調整システム及び多能工の活用による専門工事業者の繁閑調整手法の検討	26
9	建設分野における外国人材活用の適正化事業	30
10	自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進	33
11	造船業における人材の確保、育成	36
12	海洋産業の戦略的振興のための総合対策	39

【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		代替案がない場合に、対象施策等を実施した場合と対象施策等を実施しない場合を比較し、費用に見合った効果が得られているか説明。
	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。
代替案との 比較	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。
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	「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出		
担当課	総合政策局環境政策課	担当課長名	課長 金井 甲
施策等の概要	<p>社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境資本が有する多様な機能（生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める「グリーンインフラ」について、我が国の社会資本整備等における意義や、地域の特性に応じた効果的な形成方策等の調査検討等により、取組を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：10百万円】</p>		
施策等の目的	<p>社会資本整備や土地利用等において「グリーンインフラ」の取組を推進し、自然環境が有する土壌の侵食・崩壊防止、延焼防止、水質浄化、生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制、CO2吸収等の機能を活用して、防災・減災、生物多様性の保全、雇用の増加や地域産業の振興、土地の価値の向上等を図り、持続可能であって、豊かで健やかな暮らしの実現を図る。これによって地方の創生を目指す政府全体の取組にも貢献する。</p>		
政策目標	3 地球環境の保全		
施策目標	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う		
業績指標	—		
検証指標	グリーンインフラ形成の手法や留意点を整理した資料の作成と施策実現のための実行		
目標値	—		
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>今後の人口減少社会を見据えて、地域の存続や経済と環境の両立等を図るため、自然環境への配慮や保全再生だけでなく、さらに積極的に自然環境の有する多様な機能を取り込み、環境面・経済面・社会面での効果を得て、地域や社会の課題を解決するという仕組みの下で国土づくりや地域づくりを進める「グリーンインフラ」の概念が重要である。我が国においても、今後の人口減少社会を見据えて、グリーンインフラの形成を進め、地方の創生を目指す政府全体の取組に貢献することが必要であるが、一部取組にとどまっており、国や自治体の具体の事業や施策を総合的かつ計画的に進め、取組を加速する必要。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p>		

	<p>我が国の社会資本整備等で備えるべきグリーンインフラの意義・取組方策・指標のあり方等が整理されておらず、政府や自治体の計画上位づけがなされていないことや、地域の取組主体にグリーンインフラが認知されていないこと、その社会・経済効果が把握されていないこと等が挙げられる。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>諸外国の事例を参考に、グリーンインフラの概念を整理し、社会資本整備等に関する計画等に反映する必要がある。その上で、地域の取組主体に調査やヒアリングを通じた効果的なグリーンインフラ形成の手法や留意点を提示し、各取組主体の取組推進を支援する。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーンインフラの意義・取組方策・指標のあり方等の検討（諸外国の事例等を参考に、我が国におけるグリーンインフラの取組方策等を検討）</li> <li>・グリーンインフラの効果の把握・検討（調査やヒアリングを通じたグリーンインフラの社会・経済効果把握）</li> <li>・効果的なグリーンインフラ形成の手法や留意点の整理・ガイドライン作成・試行（現地調査・ケーススタディを踏まえたガイドラインの作成、モデル事例の整理）</li> <li>・普及啓発のための地方セミナーの実施（自治体、民間事業者、NPO等を対象としたセミナーの開催）</li> </ul>
<p>社会的ニーズ</p>	<p>グリーンインフラの推進は、自然環境の有する多様な機能を取り込み、環境面の効果や、地域の魅力向上等の社会効果、雇用や地域産業振興等の地域経済への貢献に寄与するものであり、社会的ニーズは高い。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>政府全体として、アベノミクスの成果を地方に波及させるため、人口減少・超高齢化に対応した地方の創生に取り組むこととされたところであり、様々な地域社会の課題の解決を目指すグリーンインフラの取組推進は、地方の創生に資する取組として政府が実施する必要がある。</p>
<p>国の関与</p>	<p>本調査で対象とするグリーンインフラに関する知見や技術は、地域や事業分野で共通の内容も多く、複数の地域でグリーンインフラの取組を行うためにはそのノウハウの共有が効果的である。また、社会資本整備審議会等を通じて、社会資本整備そのものや、自然共生に関する様々な分野の専門家の意見聴取や協力を得られる状況にある。こうしたことから、国が一元的に実施することが効果的かつ効率的である。</p>

<p>施策等の効率性</p>	<p>グリーンインフラの概念が統一的に整理されることにより、複数の地域でグリーンインフラの取組を効率的に実施することが可能となる。また、ガイドライン作成やモデル事例の整理、普及啓発のための地方セミナー等の実施により、各地域におけるグリーンインフラに関するノウハウや知見、留意点の共有が可能となる。</p>
----------------	--

	費用	<p>10,000千円（平成27年度予算要求額）</p> <p>① グリーンインフラの意義・取組方策・指標のあり方等のための費用(H27)</p> <p>② グリーンインフラの効果の把握・検討のための費用(H27)</p> <p>③ 効果的なグリーンインフラ形成の手法や留意点の整理・ガイドライン作成・試行のための費用(H28～29)</p> <p>④ 普及啓発のための地方セミナーの実施のための費用(H28～H29)</p> <p>⑤ ①～④の実施に当たって、学識経験者から専門的助言を得るための費用(H27～H29)</p>
	効果	<p>グリーンインフラが国や自治体における各種の計画に取り入れられ、社会資本整備や土地利用等において、自然環境の有する多種多様な機能を活用して、環境面・経済面・社会面での効果を得て、地域や社会の課題を解決する取組が進み、これによって地域の活性化や成長に寄与する。</p>
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>社会資本整備や土地利用等において、自然環境の有する多種多様な機能を活用して、環境面・経済面・社会面での効果を得て、地域や社会の課題を解決する取組が進み、これによって地域の活性化や成長に寄与するものであることから、施策目標9「地球温暖化防止等の環境の保全を行う」の達成に寄与する。</p>	
その他特記すべき事項	<p>○「国土のグランドデザイン2050」（平成26年7月決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「4. 基本戦略（8）美しく、災害に強い国土」において、「潤いと安らぎを与える水と緑といった自然等の幅広い地域資源を最大限活用した、美しく魅力ある地域づくりを行う」、「自然共生の観点にも配慮し、緑の防潮堤等のグリーンインフラの整備を進める」とされている。</li> <li>・「5. 目指すべき国土の姿」において、「人口減少の進展に伴い、都市・地域の構造が連担型から粗密混合型に移行する中、農山漁村をはじめ日本各地にゆとりのある多自然生活圏域を形成する。」とされている。</li> </ul> <p>○「生物多様性国家戦略」（平成24年9月閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「第1部第4章第2節基本戦略」において、「総人口の減少により国土利用の再編を進めようという動きの中で、私たち人間の存続基盤でもある生態系を保全し再生していくために、自然本来の特性やメカニズム、歴史性を考慮しつ</li> </ul>	

	<p>つ、生態系のまとまりを確保していくことが必要」とされている。</p> <p>○「経済財政運営と改革の基本方針2014」（平成26年6月閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・「第2章3（3）」において、「長期的な視野に立った地域活性化に向けて、土地利用やインフラ整備、教育など行政サービスの提供の在り方、政策手段などの大胆な見直しに着手する」とされている。</li><li>・「第2章4（4）」において、「里地里山・里海の保全等による自然共生社会の実現に向けた取組を推進する」とされている。</li></ul> <p>○平成29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	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進		
担当課	鉄道局都市鉄道政策課 施設課	担当課長名	課長 五十嵐 徹人 課長 江口 秀二
施策等の概要	<p>各地方公共団体が定めるハザードマップ等において浸水被害が想定される地下駅を有する鉄道事業者に対し、出入口、換気口及びトンネル等の浸水対策を国が支援することにより、防災・減災対策の強化が図られる。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,720百万円】</p>		
施策等の目的	浸水被害が想定される地下駅を有する鉄道事業者の浸水対策を支援することにより、早期に浸水対策を推進し、防災・減災対策の推進を図る。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	—		
検証指標	地方自治体の作成するハザードマップ等で浸水が想定される区域における浸水対策設備の整備		
目標値	—		
目標年度	平成31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>地下駅等における浸水被害については発生しないことが望ましいが、大都市圏では地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生すれば深刻な浸水被害が想定される。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>地下駅の構造上、出入口や換気口、トンネル坑口等、浸水経路は多数存在するが、その対策設備の設置には多額の費用がかかり、鉄道事業者による対策のみでは、長期間を要せざるをえない。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>地下駅等の抜本的な浸水対策が図られるためには、鉄道事業者において、早期に浸水被害の発生懸念箇所を把握するとともに、国による資金面での支援が必要である。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>各地方公共団体が定めるハザードマップ等において浸水被害が想定さ</p>		

	れる地下駅を有する鉄道事業者に対し、出入口、換気口及びトンネル坑口等の浸水対策を国が支援することにより、防災・減災対策の推進が図られる。
社会的ニーズ	平成25年9月の台風18号の影響により京都市営地下鉄が被害を受けており、また、昨今頻発するゲリラ豪雨など、浸水被害に対する地下駅等の安全・安心を求める声が高まっている。
行政の関与	出入口や換気口、トンネル坑口等、多数の浸水経路を抱える鉄道事業者のみの取組みだけでは、対策設備の設置に多額の費用がかかる浸水対策の進捗は難しいため、行政が適切な支援を行い、地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進を図るべきである。
国の関与	大量輸送機関である鉄道の安全確保は、国民の生命、財産に関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。

施策等の効率性	抜本的な対策の促進を図る本施策により、地下駅等の浸水対策が抜本的に推進されることから、以下のような補助額が必要であっても、従来の方法とした場合における、多額の浸水対策費用を要することにより生じる対策の遅れを鑑みれば、本施策を実施することが効率的である。	
費用	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進 【予算要求額：1,720百万円】	
効果	計画的かつ抜本的な浸水対策が促進されることにより、地下駅等の防災・減災が推進され、国民の生命・安全の確保が図られる。	
代替案との比較	概要	鉄道事業者自らが設置・更新して取得した施設の固定資産税を減免する。
	費用	更新・改修された施設の固定資産税減収額
	効果	地下駅を多く有する地下鉄事業者は、基本的に公営企業体を実施しており、固定資産税は課税されていないため、税の減免の効果は薄く、従来の方法とほぼ変わらない。
	比較	地下駅等の浸水対策が抜本的に推進され、早期に防災・減災の推進が実現されるため、本案により実施することが適当である。
施策等の有効性	国の支援によるインセンティブによって、地下駅等の浸水対策が抜本的に推進され、鉄道の一層の安全が確保されることから、施策目標12「水害・土砂災害の防止・減災を推進する」の達成に寄与する。	
その他特記すべき事項	平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	海洋観光の列島展開		
担当課	海事局外航課 内航課 船舶産業課	担当課長名	課長 日原 勝也 課長 新垣 慶太 課長 大坪 新一郎
施策等の概要	我が国の豊かな海洋観光資源を活かし、海洋観光の展開を推進することにより、都市部のみならず地方部への訪日外国人客数・国内旅行客数の増加を図り、地域の活性化・活力維持に寄与する。（予算関係） 【予算要求額：60百万円】		
施策等の目的	<p>（クルーズの振興）</p> <p>アジア諸国の経済発展により、アジアへの配船が増加し、「アジア・クルーズ時代」が到来。この機会を捉え、外航クルーズ船の日本寄港を増加させるため、アジア諸国との連携を図ることにより、訪日外国人旅客の増加、地域の活性化・活力維持に寄与する。</p> <p>（国内旅客船の船旅の魅力向上）</p> <p>国内旅客航路は、四面を海に囲まれた我が国にとって国民の生活の足となり、物流の一翼を担うとともに、船で過ごす時間そのものや船上からの景観など潜在的な観光資源ともなる多面的な機能を持つ交通モードである。また、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催も見据え、増加する訪日外国人客等への的確な対応も求められている。このような状況において、国内旅客航路の利用者の減少傾向等を乗り越え、航路の持つポテンシャルを引き出すため、国内旅客船の船旅の魅力向上に向けた具体的な取組を行うことで、航路の活性化を通じた地方の創生を図る。</p> <p>（マリンレジャーツーリズム）</p> <p>マリンレジャーに関する新たなビジネスを創出するとともに、地方自治体等の連携を強化することにより、海洋観光を通じたインバウンド振興、地方活性化の推進を図り、もって舟艇産業の振興を図る。</p>		
	政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 7 都市再生・地域再生の推進 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	20 観光立国を推進する 25 都市再生・地域再生を推進する 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	—	

	<p>検証指標</p>	<p>外航クルーズ船による外国人旅客数（クルーズの振興）          プレジャーボート保有隻数（マリンレジャーツーリズム）          検討中（国内旅客船の船旅の魅力向上）</p>
	<p>目標値</p>	<p>100万人（平成25年度：17.4万人）（クルーズの振興）          検討中（国内旅客船の船旅の魅力向上、マリンレジャーツーリズム）</p>
	<p>目標年度</p>	<p>平成32年度（クルーズの振興）          検討中（国内旅客船の船旅の魅力向上、マリンレジャーツーリズム）</p>
<p>施策等の必要性</p>	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b>          （クルーズの振興）          訪日外国人のクルーズ旅客数を増加させることを目標としているが、現状ではクルーズ旅客数が少ない。</p> <p>（国内旅客船の船旅の魅力向上）          国内旅客航路では、日本の有する海洋資源の魅力を活用できる可能性を秘めながらも、外国人、日本人ともに船旅を選択する人が少なくなっている。</p> <p>（マリンレジャーツーリズム）          国民のマリンレジャーへの関心が高まる一方、我が国のマリンレジャー市場は縮小傾向になっており、プレジャーボート出荷隻数は2000年に比べ半数以下となっている。</p> <p><b>ii 原因の分析</b>          （クルーズの振興）          日本を含んだアジア地域を組み合わせたクルーズルートが少ない。</p> <p>（国内旅客船の船旅の魅力向上）          旅客船事業者の中には厳しい経営状況におかれている事業者もいることから、旅行者目線での輸送サービスのあり方や、発地・着地の陸上の魅力を提供すること等への対応不足、地域の様々な取組との連携の不足等が主な要因となっている。</p> <p>（マリンレジャーツーリズム）          若者の海離れ等によるマリンレジャー参加人口の減少に加え、国民が広く気軽にマリンレジャーに親しめる環境が整っていないこと、また、外国人が嗜好するマリンレジャービジネスが無いことが原因として挙げられる。</p> <p><b>iii 課題の特定</b>          （クルーズの振興）          アジア地域に埋もれている魅力ある観光地を融合させた新しいクルーズルートを策定し、これに基づくクルーズの実施が必要。</p>	

	<p>(国内旅客船の船旅の魅力向上)</p> <p>船の内外のデザイン改善や海上(水上)からでしか味わえない景色・体験を訴求する取組等を通じて、外国人も楽しめるフェリー・離島航路・水上バスの「船旅」の魅力向上を進め、先導事例を形成、情報発信を行って、航路の活性化を図ることが必要。</p> <p>(マリンレジャーツーリズム)</p> <p>欧米等諸外国では従来よりプレジャーボートやヨットを活用したマリンレジャーが盛んとなっており、東南アジア等においてはこれら欧米諸国からの旅行者や自国の中間層・富裕層を対象にしたマリンレジャービジネスが重要な観光資源として位置付けられている。我が国においても、豊かな海洋観光資源を活用し、外国人旅行者が嗜好するマリンレジャービジネスや、ボートを活用した気軽に楽しめる観光モデルを創出することにより、マリンレジャービジネスの振興及び国民の海への関心を喚起する必要がある。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>(クルーズの振興)</p> <p>「日ASEANクルーズ振興戦略」に基づき、ASEANと共同して、ASEANと日本をつなぐ新しいクルーズルートを調査・開拓し、その一環としてアジアとのつながりが強い国内の地方都市で「アジア・クルーズ・シンポジウム(仮称)」等を開催する。</p> <p>(国内旅客船の船旅の魅力向上)</p> <p>着実に地域の航路の活性化が図られ、地域経済への効果があり、他のモデルとなる地域を4ヶ所程度公募等により選定し、地元の協議会において船旅そのものを観光資源と捉えた利用者増加策や効果的な情報の発信方法等を検討・具体化し、地方運輸局を中心にして事業を推進する。</p> <p>(マリンレジャーツーリズム)</p> <p>新たなマリンレジャービジネスや、地方自治体等と連携した観光モデルを創出するため、関係者と連携した実証事業を実施する。また、マリンレジャー先進国の実態調査を行い、その調査結果を基に国民の関心を喚起するフォーラムを実施する。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>(クルーズの振興)</p> <p>クルーズ船の寄港による経済波及効果が大きいことから、地方自治体から寄港の要望がある。</p> <p>(国内旅客船の船旅の魅力向上)</p> <p>観光客の輸送等の面からの航路維持の要望が各自治体から寄せられており、社会的ニーズは高い。</p>

	<p>(マリンレジャーツーリズム)</p> <p>本施策により、海洋観光を通じたインバウンド振興、地方活性化の推進が図られ、もって舟艇産業の振興が図られることが期待される。</p> <p>なお、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」及び「海洋基本計画」において海洋観光の展開を図ることとしており、「日本再興戦略改訂2014」及び「経済財政運営と改革の基本方針2014」において、観光促進及び地域活性化のため当該アクション・プログラムを着実に実施するとされている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>(クルーズの振興)</p> <p>ASEANと日本をつなぐ新たなクルーズルートへの調査・開拓には、相手国政府の関与や協力が不可欠であり、民間事業者の自助努力だけでは困難であるので、行政の関与が不可欠である。</p> <p>(国内旅客船の船旅の魅力向上)</p> <p>地域の幅広い関係者の参画・協働のもと、地域の特性を活かした船旅の魅力向上に向けた取組を進めていく必要があるが、地域での取組及び調整等において、地域関係者のみでは人的及び時間的な制約から十分な体制が構築できていない場合が多い。また、体制が構築できる場合でも地域内関係者で直接利害が衝突する場合もあり、より効果的な成果を導き出すには、第三者的立場で公的主体が積極的に関与して支援することが必要である。</p> <p>(マリンレジャーツーリズム)</p> <p>民間による自主的な取り組みだけでは我が国全体におけるマリンレジャー及び海洋観光の推進等について検討を行うことは困難であるため、行政による取り組みが必要である。</p>
<p>国の関与</p>	<p>(クルーズの振興)</p> <p>日本全体としてASEANと共同して新しいクルーズモデルルートを開拓することは、地方自治体において行うことは困難であり、国が行うのが適切である。</p> <p>(国内旅客船の船旅の魅力向上)</p> <p>海洋観光の列島展開の取組を進めていくためには、先導事例を形成して全国に展開していくことが必要であり、その調整には、第三者として国が関与することが効果的である。</p> <p>(マリンレジャーツーリズム)</p> <p>新たなマリンレジャービジネス及びボート等を活用した観光モデルの創出及び全国展開を図ることにより我が国全体として海洋観光を推進するためには、地方自治体、マリナー等の中小マリン事業者、旅行関係企業等多くの業界等との連携が必要であり、民間による自主的な取り組みだけでは我が国全体におけるマリンレジャー及び海洋観光の推進等について検討を行うことは困難であるため、国による取り組みが必要である。</p>

		<p>なお、海洋基本法において、国は海洋に関するレクリエーションの普及等のために必要な措置を講ずると規定されているところである。</p>
--	--	--

<p>施策等の 効率性</p>	<p>(クルーズの振興)</p> <p>本施策を行わなかった場合、「アジア・クルーズ時代」に乗り遅れ、クルーズ船の日本寄港が大幅に減少する恐れがある。</p> <p>本施策を行った場合、配船されたクルーズ船の日本寄港が大幅に増加することが見込まれるとともに、クルーズ船の更なるアジア配船が期待される。</p> <p>(国内旅客船の船旅の魅力向上)</p> <p>本施策を行うことで、船旅の魅力向上を通じた先導事例の形成につながり、海洋観光の列島展開に寄与することが期待できるため、本施策は効率的である。</p> <p>(マリンレジャーツーリズム)</p> <p>行政（国）が本施策を講じない場合、外国人旅行者が嗜好する新たなマリンレジャービジネスや観光モデルが創出されず、新たな海洋観光の展開、これに伴うインバウンドの振興、地域活性化を図ることが困難となる。</p> <p>これにより、国民のマリンレジャーへの関心を喚起する機会を失い、舟艇産業の振興を図ることが困難となる。</p>
	<p>(クルーズの振興)</p> <p>20百万円（27年度予算要求）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新しいクルーズルート进行调查・開拓</li> <li>・ 地方都市でシンポジウム・商談会等を開催</li> </ul> <p>(国内旅客船の船旅の魅力向上)</p> <p>20百万円（27年度予算要求）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶自体の魅力の向上</li> <li>・ 船旅そのものを観光資源と捉えた利用者増加策</li> <li>・ 陸上交通等他モードとの連携</li> <li>・ 地場産業と地域作りとの連携</li> <li>・ 効果的な情報発信方法の検討</li> </ul> <p>(マリンレジャーツーリズム)</p> <p>20百万円（27年度予算要求）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たなマリンレジャービジネス創出のためのモデル事業の実施</li> <li>・ 地方自治体等や他産業と連携した観光モデルの実証</li> </ul>
	<p>(クルーズの振興)</p> <p>新たに魅力的な新しいクルーズルートが開拓された結果、クルーズ船のアジア配船増加が期待され、日本への寄港増加が見込まれる。</p> <p>(国内旅客船の船旅の魅力向上)</p>

		<p>船旅そのものを観光資源と捉えた利用者増加策及び効果的な情報発信方法の具体化等の取組を進めることで、船旅の魅力向上による航路の活性化が推進され、地域の活性化にもつながる。</p> <p>(マリンレジャーツーリズム) インバウンド振興に寄与するとともに、地域活性化を促進する。 また、国民に広く親しまれるマリンレジャー文化が実現し、もって舟艇産業の振興に資する。</p>
代替案との比較	概要	<p>(国内旅客船の船旅の魅力向上) 国は航路の活性化に関する助言のみを行い、船旅の魅力向上に向けた具体的取組は地方公共団体等で実施することとする。</p>
	費用	<p>(国内旅客船の船旅の魅力向上) 国費による費用負担はなし。</p>
	効果	<p>(国内旅客船の船旅の魅力向上) 船旅の魅力向上による航路、地域の活性化に向けた成果は限定的である。</p>
	比較	<p>(国内旅客船の船旅の魅力向上) 地域で独自に船旅の魅力向上に向けた取組を行うこととなるが、旅客船事業者を中心に従前の狭い関係者の知見に頼ることになるため、他地域との情報共有や第三者的視点による検討が十分に行えず、他の地域に展開することが難しくなる。</p>
施策等の有効性	<p>(クルーズの振興) 新しいクルーズルートを利用し、日本に寄港するクルーズ船が増加することにより、2020年までにクルーズ100万人時代を達成するとともに、クルーズ船の寄港による経済波及効果により、地域の活性化が期待される。</p> <p>(国内旅客船の船旅の魅力向上) 本施策の実施により、船旅そのものを観光資源と捉えた利用者増加策及び効果的な情報発信方法等が検討・具体化され、先導事例として形成されることで、航路の活性化を通じた地方の創生につながり、海洋観光の列島展開にも寄与することが期待できることから、施策目標20「観光立国を推進する」の達成に寄与する。</p> <p>(マリンレジャーツーリズム) 本施策の実施により、マリンレジャーを活用した新たなビジネスや観光モデルが創出され、地方における海洋観光が推進され、地域活性化に寄与する。 また、国民のマリンレジャーへの関心が喚起され、もって舟艇産業の振興に資することから、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」の達成に寄与する。</p>	
その他特記すべき事項	<p>○観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014（平成26年6月17日 観光立国推進閣僚会議決定）</p> <p>4. 世界に通用する魅力ある観光地域づくり (3) 世界に通用する地域資源の磨き上げ</p>	

### <海洋観光の展開>

日本の周囲を取り囲む海洋や諸島、海に浮かぶ島々の風景が美しい瀬戸内海、都市の魅力ある観光資源としての河川など、我が国の豊富な海洋資源を活用した観光の振興を図り、海洋観光国としてのブランド力・競争力の強化を図る。

・ これまで年間50万人の韓国人旅行者の利用実績がある日韓定期航路について、関係者と協力して活性化に向けた課題を整理するとともに、九州の魅力の発信強化、新たな旅行商品の開発促進、利用者の利便性向上策等を検討し、活性化を図る。【新規】

・ 欧米諸国で人気の高いヨットチャーター等のマリンレジャーを活性化するため、乗員兼サービス要員の養成、情報発信策の検討・調査を行う。【新規】

・ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックを見据えて、「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」を活用して、新規航路の開設や増便等による観光需要増加への対応や、水辺空間や舟運の情報発信等を促進する。【新規】

### 5. 外国人旅行者の受入環境整備

#### (4) 「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

寄港地を中心に地域の活性化等に寄与するクルーズ船による訪日旅行を活性化させるため、クルーズ船の寄港を受け入れるための環境整備等を加速化させ、2020年に「クルーズ100万人時代」の実現を目指す。

### ○海洋基本計画（平成25年4月26日閣議決定）

第2部 海洋に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に高ずべき施策

#### 8 海洋産業の振興及び国際競争力の強化

##### (2) 新たな海洋産業の創出

#### エ 海洋観光の振興

##### ①地域資源を活用した海洋観光の振興

○瀬戸内海や離島において、魅力あふれる島々のネットワーク化等を通じて周遊・滞在型観光を促進することにより、新しい旅行需要の拡大とともに島の地域経済の活性化を図る。

○地方公共団体や地元観光事業者等との連携による地域の特性をいかしたイベントの開催を支援するなど、海をテーマとした観光需要の喚起を図る。また、賑わいや交流を創出するみなとの施設「みなとオアシス」における住民参加による地域活性化の取組を促進するとともに、災害発生時における防災拠点としての有効活用を図る。

○エコツーリズム推進法（平成19年法律第105号）に基づき、エコツーリズムに取り組む地域への支援、全体構想の認定・周知、技術的助言、情報の収集、普及啓発広報活動等を総合的に実施する。また、エコツーリズムを通じた地域の魅力向上のため、魅力あるプログラムの開発、ガイド等の人材育成など、地域におけるエコツーリズムの活動の支援を行う。

○再生可能エネルギー関連施設を活用した観光についても取組を行う。

##### ②アジアからの訪日旅行の推進

○外航クルーズの普及・振興を目的に、関係者と協力・連携した外国人旅行者数の拡大のための訪日プロモーションを促進し、これに伴い、訪日外国人旅行者の出入国審査について、厳格化を維持しつつも、その円滑化・迅速化の推進に努める。

○アジア諸国からの訪日旅行者の更なる増加に向け、我が国の観光の玄関口となる旅客船ターミナルや、荒天時にも大型旅客船等の安定的な入港を可能とする防波堤等を整備するなど、外航クルーズ船の日本寄港促進のための環境整備を推進し、観光立国の実現を目指す。

○「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）

テーマ4：世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現

テーマ4-② 観光資源当のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

（3）新たに講ずべき具体的施策

（略）そのため、本年6月に観光立国推進閣僚会議において決定された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」に基づき、以下のような施策に取り組む。

（略）

・世界に通用する魅力ある観光地域づくり

○経済財政運営と改革の基本方針2014（平成26年6月24日閣議決定）

第2章 経済再生の進展と中長期の発展に向けた重点課題

3. 魅力ある地域づくり、農林水産業・中小企業等の再生

（3）観光・交流等による都市・地域再生、地方分権、集約・活性化（地域活性化）

（略）地域経済において観光分野は成長可能性が高い分野であり、需要面と供給面の双方向から取組を進める。「休み方」の改革について検討を進め、有給休暇を活用した秋の連休の大型化等を促進する。本年6月に決定した「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」を着実に実施するとともに、「交通政策基本計画」を策定・推進する。広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る。

○海洋基本法（平成19年4月27日法律第33号）

（海洋に関する国民の理解の増進等）

第二十八条 国は、国民が海洋についての理解と関心を深めることができるよう、学校教育及び社会教育における海洋に関する教育の推進、海洋法に関する国際連合条約その他の国際約束並びに海洋の持続可能な開発及び利用を実現するための国際的な取組に関する普及啓発、海洋に関するレクリエーションの普及等のために必要な措置を講ずるものとする。

2 （略）

○平成33年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	広域観光周遊ルート形成促進事業		
担当課	観光庁観光地域振興部 観光地域振興課	担当課長名	課長 川瀧 弘之
施策等の概要	複数の都道府県を跨ってテーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を、交通アクセスも含めてネットワーク化して、外国人旅行者の滞在日数（平均6日～7日）に見合った、訪日を強く動機づける「広域観光周遊ルート」（骨太な「観光動線」）の形成を促進し、海外へ積極的に発信する。（予算関係） 【予算要求額：1,400百万円】		
施策等の目的	定住人口の減少等が進む地方において、内外からの観光客の流れを戦略的に創出し、交流人口及び旅行消費を拡大するため、複数の都道府県を跨って、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を効率良く回って、訪日外国人旅行者の満足度を高める「広域観光周遊ルート」（骨太な「観光動線」）の形成を促進する。		
	政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	
	施策目標	20 観光立国を推進する	
	業績指標	104 訪日外国人旅行者数 107 訪日外国人旅行消費額	
	検証指標	—	
	目標値	104 2,000万人（平成25年実績値：1,036万人） 107 3兆円（平成25年実績値：1.4兆円）	
	目標年度	104、107 平成32年	
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 外国人宿泊者はゴールデンルート（東京～大阪間）を中心とした上位10県に約65%が集中しており※、訪日外国人旅行者増加の効果が地方まで十分に波及していない。 ※宿泊旅行統計調査（2013年暫定値）</p> <p><b>ii 原因の分析</b> テーマ性・ストーリー性を持ち、滞在・周遊のニーズに合致した訪日外国人旅行者に訴求するルートの形成や広域的な情報発信が不十分である。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> 地域間の広域連携を強化して日本の魅力を観光資源として磨き上げ、対象市場のニーズに訴求する新たな広域観光周遊ルートを形成し、海外に発信する。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b> 広域観光周遊ルート形成に向けて地域が広域に連携して実施する、広域観光周遊ルート形成に向けた計画の策定、外国人受入環境の整備及びこれを実施する広域の関係者の官民連携による体制づくり、海外への情報発信等に対して支援を行う。</p>		

社会的 ニーズ	定住人口の減少等が進む地方において、地域経済活性化のため、内外からの観光客の流れを戦略的に創出することで、交流人口が拡大していくことが必要。そのためには、対象市場に訴求するストーリー性やテーマ性に富んだ多様な広域観光周遊ルートを開発することが求められる。
行政の関与	魅力ある広域観光周遊ルートを形成するためには、計画的・戦略的な取組が必要であり、より効果的な成果を導き出すために、民間事業者の行う取組と併せて公共インフラ整備や二次交通整備等も推進するため、行政が関与し官民が連携して取組む必要がある。
国の関与	広域観光周遊ルートの形成には地方公共団体等の枠を超えた広範囲での連携が不可欠であり、第三者として誘導的な施策を通じてその調整に国が関与することは効果的である。

施策等の 効率性	費用	1,400百万円（27年度予算要求） 広域観光周遊ルート形成に向けて地域が広域的に連携して実施する以下の取組に関する支援を行う。 ・ 海外市場に対するマーケティングの実施 ・ 海外への情報発信 等
	効果	広域観光周遊ルートの形成及び海外への発信による訪日外国人の増加を通じて、地域の交流人口および旅行消費の拡大という効果が期待されると共に、訪日外国人旅行者による新たな日本の魅力の発見により、訪日リピーター客の増加という効果も期待される。
	概要	各地域が個別に観光地づくりを行い、それぞれが海外への情報発信を行うための予算を国が補助する。
代替案との 比較	費用	本施策と同様。
	効果	各地域ごとに取組が推進されるものの、周辺地域との連携がとれず、効果は限定的である。
比較	本施策によれば、上記の費用は係るものの、各地域が広域的に連携して取組を行う方が、各地域独自の予算で実施した場合と比べて費用を低廉に抑えることができ、都道府県に跨る広域的な観光周遊ルートの形成を通じて、観光を通じた地域活性化の取組が自立的かつ継続的に拡大していくことにつながる。また、広域で取り組んだ方が、平均約6日の長期滞在をする外国人のニーズに充分に対応した取組となると考えられ、本案のほうが優れている。	
施策等の 有効性	多様な広域観光周遊ルートを形成と、旅行先としての認知度向上を高めるためのプロモーション等の取組により、訪日旅行の裾野が広がり、継続的な訪日外国人旅行者の拡大、国内における観光旅行消費額の増加が期待できることから、業績指標105「訪日外国人旅行者数」及び業績指標108「国内における観光旅行消費額」の達成に寄与する。	

その他特記すべき事項	○関連する閣議決定、施政方針演説等における位置付け 「日本再興戦略」改訂2014 第二、二、テーマ4-②(3)③ 「観光立国に向けたアクション・プログラム2014」4.1 ○政策チェックアップ（平成33年度実施）により事後評価を実施。
------------	--

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地域資源を活用した観光地魅力創造事業		
担当課	観光庁観光地域振興部 観光地域振興課	担当課長名	課長 川瀧 弘之
施策等の概要	<p>地域の観光資源を世界に通用するレベルまで磨き上げるため、美しい自然、海洋資源、豊かな農山漁村、魅力ある食文化等の観光資源を活かした地域づくり施策と、体制づくり、受入環境整備、二次交通の充実等の観光振興のための施策を一体で実施する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：500百万円】</p>		
施策等の目的	多様な地域づくりの取組と連携した地域の個性を活かした地域づくりと外国人受入環境整備を一体で実施し、世界に通用する際立った魅力を持つ観光地域を創出する。		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携の確保・強化		
施策目標	20 観光立国を推進する		
業績指標	104 訪日外国人旅行者数 105 外国人を含む延べ宿泊者数 107 訪日外国人旅行消費額		
検証指標	—		
目標値	104 2,000万人 105 500百万人泊 107 3兆円		
目標年度	104、105、107 平成32年		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>国民1人あたりの年間宿泊数及び宿泊観光旅行回数が減少するなど国内観光需要は減少傾向にある。一方で、外国人の宿泊者数は、ゴールデンルート（東京～大阪間）を中心とした上位10県で約65%※を占め、訪日観光客の需要がゴールデンルートに集中し、訪日外国人観光客増加の効果が地方まで波及していない。</p> <p>※宿泊旅行統計調査（2013暫定値）より</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>世界に通用する魅力的な観光地域づくりを進めるためには、歴史的景観を活用した魅力ある空間の形成や豊かな農山漁村の魅力等の様々な地域づくりの取組と連携して地域の観光資源のポテンシャルを徹底的に磨き上げていく必要があるが、そうした取組を計画的・戦略的かつ持続的に行える体制が十分に整っていない。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>様々な地域づくりの取組と連携し、地域の観光資源のポテンシャルの徹底的な磨き上げを計画的・戦略的かつ持続的に実施するモデル的な事例を創出することが必要</p>		

	<p>である。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>各地域の関係者の官民連携による体制づくりやP D C Aサイクルの整備及びそれに基づく地域の魅力を高める取組を実施する観光地域づくりのモデル的な事例となる地域が実施する以下の取組に関する支援を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画策定に係る費用</li> <li>・ マーケティング費用</li> <li>・ 着地型旅行商品等の滞在コンテンツの企画・作成費用</li> <li>・ 二次交通の整備に係る実証実験等の実施費用</li> <li>・ 受入環境整備、おもてなしの向上に係る費用 等</li> </ul>
社会的ニーズ	<p>定住人口の減少、超高齢化社会が進む地方において、各地域が多様な地域づくりの取組と連携することで、観光資源のポテンシャルを活かし、内外からの観光客の流れを戦略的に創出し、交流人口及び旅行消費を拡大していくことが求められている。</p>
行政の関与	<p>多様な地域づくりの取組と連携し、地域に所在する資源を活用して世界に通用する観光地づくりを進めるためには、計画的・戦略的かつ持続的な取組が必要であり、より効果的な成果を導き出すために、民間事業者の行う取組と併せて公共インフラ整備や二次交通整備等も推進するため、行政が関与し官民が連携して取り組む必要がある。</p>
国の関与	<p>多様な地域づくりの取組と連携し、地域に所在する資源を活用して世界に通用する観光地づくりを進めるためには、様々な地域づくりの取組と連携し、地域全体が一体となって観光・地域づくりに取り組んでいくことが必要であり、そうしたモデル的な地域の形成を国が促進していくことが重要である。</p>

施策等の効率性	
費用	<p>500百万円（27年度予算要求）</p> <p>多様な地域づくりの取組と連携し、世界に通用する魅力的な観光地域を創出に向けて地域が実施する以下の取組に関する支援を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画策定に係る費用</li> <li>・ マーケティング費用</li> <li>・ 着地型旅行商品等の滞在コンテンツの企画・作成費用</li> <li>・ 二次交通の整備に係る実証実験等の実施費用</li> <li>・ 受入環境整備、おもてなしの向上に係る費用 等</li> </ul>
効果	<p>様々な地域づくりの取組と連携し、地域の観光資源のポテンシャルの徹底的な磨き上げを計画的・戦略的かつ持続的に実施するモデル的な事例が創出される。</p>

代替案との比較	概要	各地域における観光・地域づくりの実施を国が財政的支援をする。
	費用	本施策と同様。
	効果	各地域における観光・地域づくりが推進される。
	比較	本施策によれば、上記の費用は係るものの、国がモデル的な地域を形成していく方が、各地域独自の予算で実施した場合と比べて費用を低廉に抑えることができ、本事業実施地域における観光・地域づくりが推進されることのみならず、当該地域が観光・地域づくりのモデル的な地域となり、他の地域における観光・地域づくりの推進にもつながることから、代替案より本施策のほうが優れている。また、各地域の関係者の官民連携による体制づくりやPDCAサイクルの整備及びそれに基づく地域の魅力を高める取組の計画的・戦略的かつ持続的な実施が十分に行われている地域は必ずしも多くはないため、モデル的な事例を国が形成していくことが望ましい。
施策等の有効	各地域の関係者の官民連携による体制づくりやPDCAサイクルの整備及びそれに基づく地域の魅力を高める取組を実施する観光地域づくりのモデル的な事例となる地域の取組を支援することによって、本事業実施地域をモデルとして他の地域における観光・地域づくりが促進されることから、地方における交流人口及び旅行消費の拡大が期待されることから、業績指標105「訪日外国人旅行者数」、106「国内観光旅行による国民一人当たりの年間宿泊数」、108「国内における観光旅行消費額」の達成に寄与する。	
その他特記すべき事項	<p>○関連する閣議決定、施策方針演説等における位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光立国推進に向けたアクション・プログラム2014（平成26年6月17日 観光立国推進閣僚会議） <ul style="list-style-type: none"> <li>3.世界に通用する魅力ある観光地域づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>（3）世界に通用する地域資源の磨き上げ</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・日本再興戦略改訂2014（平成26年6月24日 閣議決定） <ul style="list-style-type: none"> <li>第Ⅱ.3つのアクションプラン <ul style="list-style-type: none"> <li>二.戦略市場創造プラン <ul style="list-style-type: none"> <li>テーマ4：世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現 <ul style="list-style-type: none"> <li>②観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会 <ul style="list-style-type: none"> <li>（3）新たに講ずべき具体的施策 <ul style="list-style-type: none"> <li>③世界に通用する魅力ある観光地づくり、外国人旅行者の受入環境整備及び国際会議等（MICE）の誘致・開催の促進と外国人ビジネス客の取り込み</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>○政策チェックアップ（平成33年度実施）により事後評価を実施。</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	半島振興広域連携促進事業の創設（仮称）		
担当課	国土政策局地方振興課 半島振興室	担当課長名	課長 徳永 幸久 室長 金子 健
施策等の概要	<p>三方を海に囲まれ平地に恵まれず、人口減少・高齢化の進行等に直面する半島地域の自立的発展に向けた地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を図るため、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援を行う。</p> <p>（予算関係） 【予算要求額：300百万円】</p>		
施策等の目的	<p>半島地域の自立的発展を図るため、地域資源と特性を活かした創意工夫ある取組を支援する仕組みとして半島振興広域連携促進事業（仮称）を創設し、半島地域における地域間交流の促進、産業の振興、定住の促進を図ることを目的とする。</p>		
政策目標	7 都市再生・地域再生の推進		
施策目標	25 都市再生・地域再生を推進する		
業績指標	—		
検証指標	半島地域における社会減少率		
目標値	平成31年度の社会減少率につき、平成27年度と比較した上で縮小していること		
目標年度	平成31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>半島地域の自立的発展のためには、当該地域における経済活動が継続的に行われていく必要があるが、現状は、全国を上回る人口減少・高齢化が進行し、社会減少率も半島地域を除く地方圏と比較して高く推移しており、半島地域外への流出が続いている。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>半島地域においては、雇用の場の減少や地域経済・社会の衰退により、若年層を中心とした人口流出が生じている。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>半島地域における社会減少をくい止める取組は、個々の地方公共団体が実施しているが、財源が十分でないことや、半島地域が一体的に取り組み広域的に推進する仕組みがないため、効果が十分にあがっていない。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>半島地域の自立的発展に向けた地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を図るため、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県</p>		

	がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援を行う。
社会的 ニーズ	「過疎地域や、離島・奄美等、半島を含む条件不利地域においては、近隣地域との調和ある発展にも留意しつつ、基幹集落を中心としたネットワーク化を推進し、必要な交通基盤の維持を含む日常生活機能の確保や地域産業の振興により定住環境を整備して、集落の活性化を図る。また、地域の資源や特性を活かした創意工夫ある取組を支援する。」必要がある。（経済財政運営と改革の基本方針 第2章3（3））
行政の関与	半島地域においては、美しい自然環境や豊かな農林水産物、海を通じた交流の歴史など特徴ある資源が存在し、これらを活用した地域間交流や産業の振興、定住の促進に向けた取組が各地で展開されているが、これらの取組について、人口減少・高齢化の進行に直面する半島地域の民間事業者や個人の自助努力に任せるだけでは限界があることから、これらの取組について行政の関与が不可欠である。
国の関与	地方公共団体は財政難から限定的な取組しかできず、効果が十分に得られないおそれがあり、国土の多様性の維持や都市住民や海外からの来訪者への文化や自然環境の提供は国全体に便益が及ぶことから、国が関与する必要がある。

施策等の 効率性	<p>国の補助なく地方公共団体が地域間交流の促進、産業の振興、定住促進の取組を単独事業等として実施した場合、国費の支出はないが、地方公共団体の単独事業等としての取組の実現には限界があり、当該地方公共団体の財政事情によっては取組自体がなされず、またなされたとしても国庫補助がある場合と比べてより厳しい予算制約がある中での取組の実施では、その効果は限定的であり、目的を達成することは困難である。</p> <p>加えて、厳しい財政事情の中での単独事業等としての取組の実施は、当該地方公共団体の財政をより一層圧迫することとなる。</p> <p>このため、国の補助がない場合は、国費の支出はないが、地方単独事業等では取組の実現性や効果の限定性等の点で、地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を通じた半島地域の自立的発展という目的を十分に達成することができない。</p> <p>一方、本施策によれば、下記の費用は要するものの、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援することにより、半島地域の自立的発展が図られ、ひいては国土の多様性の維持や都市住民や海外からの来訪者への文化や自然環境の提供等の大きな効果が発生することから、費用に比べて十分な効果が見込まれる。</p>
費用	<p>300百万円（平成27年度予算要求額）</p> <p>半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援。</p>
効果	半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対して支援することにより、半島地域における地域間交流の促進、産業の振興、定住促進の取組が促進され、半島地域の自立的

		発展が図られる。
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>本支援制度の創設により、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援が可能となり、これまで以上に地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を図ることができ、半島地域の自立的発展に大きく寄与することが見込まれ、半島地域における社会減少率の縮小に寄与する。</p>	
その他特記すべき事項	<p>○ 国土審議会半島振興対策部会中間とりまとめ（平成26年5月15日公表）</p> <p>半島地域においては、…、これまで整備してきた社会基盤を活かしたソフト面の取組を強化していくことが必要である。具体的には、豊かな地域資源の存在など半島地域の強みを活かした半島全体としての戦略的な産業育成の強化と広域的な共同の取組を、地域外の活力も取り込みながら実施していくことで、広域的な地域の自立的発展を図っていくことが必要である。また、これらの取組を通じた地域間交流をさらに推進し、交流人口の拡大や定住人口を増加させ、地域のコミュニティや地域資源が維持されていく好循環を生み出していくことが必要であり、これらソフト面の取組がこれまで以上に重要となる。</p> <p>○ 経済財政運営と改革の基本方針2014（平成26年6月24日閣議決定）</p> <p>過疎地域や、離島・奄美等、半島を含む条件不利地域においては、近隣地域との調和ある発展にも留意しつつ、基幹集落を中心としたネットワーク化を推進し、必要な交通基盤の維持を含む日常生活機能の確保や地域産業の振興により定住環境を整備して、集落の活性化を図る。また、地域の資源や特性を活かした創意工夫ある取組を支援する。</p> <p>○ 平成32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	現場施工の省力化・効率化に資するインフラ構造に係る技術研究開発の推進		
担当課	大臣官房技術調査課	担当課長名	課長 田村 秀夫
施策等の概要	老朽化が進む既存社会インフラの維持管理にかかる負担の増加が懸念されることから、現場施工の省力化・効率化が急務である。 現場施工の省力化・効率化の実現に向けて、プレキャスト構造部材の活用などを促進するための技術研究開発を推進する。（予算関係） 【予算要求額：35百万円】		
施策等の目的	プレキャスト構造部材の活用などを促進するための技術研究開発を推進することで、現場への導入を促進し、現場施工の省力化・効率化を図る。		
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	30 社会資本整備・管理等を効果的に推進する		
業績指標	—		
検証指標	プレキャスト構造部材等の設計手法案や性能手法案等を提示する		
目標値	—		
目標年度	平成30年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 老朽化が進む既存社会インフラの維持管理にかかる負担の増加が懸念されることから、現場施工の省力化・効率化の推進が求められているが、建設現場では一定の工期が必要である一方で、技能労働者が不足している。</p> <p><b>ii 原因の分析</b> 省力化・効率化に資する技術が現場で活用されていない。また、民間での実用に向けた技術開発がなされていない分野がある。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> 例えば、プレキャスト製品等の省力化・効率化に資する技術の活用を促す必要がある。また、民間での実用に向けた技術開発すべき分野を明らかにする必要がある。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b> 評価手法や設計手法の整備を行うことにより現場への技術導入を推進する。また、民間で技術開発すべき分野を明らかにするため、現場施工の省</p>		

	<p>力化・効率化に資する技術の動向調査を行う。</p> <p>現場施工の省力化・効率化に資する技術の動向調査を行い、重点的に技術開発すべき研究分野、新たに技術開発すべき研究分野の抽出を行う。</p>
社会的ニーズ	老朽化が進む既存社会インフラの維持管理にかかる負担の増加が懸念されることから、現場施工の省力化・効率化の実現が求められている。
行政の関与	民間での調査による対応では投資利益を回収することは困難である。一方で、社会維持管理に要するコスト減は国民全体にひ益するため、行政の関与が必要である。
国の関与	現場施工の省力化・効率化は全国的にひ益するため、各地方が個別・小規模な取り組みを行うより、国が主体的に取り組む方が効率的である。

施策等の 効率性		国が本施策により評価手法を確立することで、民間の技術開発並びに現場への技術導入が推進され、現場施工の省力化・効率化の実現につながる。
	費用	35百万円
	効果	現場施工の省力化・効率化に資する技術開発・現場導入の推進につながる。
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の 有効性		プレキャスト構造部材等に係る技術の評価手法の確立に向けた検討を実施し、確立することにより、技術が適切に評価され、現場への導入促進につながり、品質の安定・向上、工期短縮、人員削減に効果があることから、施策目標30「社会資本整備・管理等を効果的に推進する」の達成に寄与する。
その他特記 すべき事項		<p>○骨太の方針2014（平成26年6月24日閣議決定）</p> <p>社会資本整備等を支える技術者、技能労働者等が不足することなく、中長期的な担い手として役割を果たせるよう、建設産業の海外展開の支援も図りつつ、技術者、技能労働者等の処遇の改善、教育訓練の充実化、建設生産システムの省力化・効率化等を推進する。</p> <p>○平成31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	建設労働需給調整システム及び多能工の活用による専門工事業者の 繁忙調整手法の検討		
担当課	土地・建設産業局 建設市場整備課 専門工事業・関連業振興 室	担当課長名	室長 長福 知宏
施策等の概要	<p>専門工事業者による技能労働者の効率的な活用を進めるため、技能労働者の一時的な送出・受入を可能とする「建設業務労働者就業機会確保事業」や技能労働者の多能工化を組み合わせ、雇用を維持しつつ、専門工事業者による施工体制の繁忙を可能な限り平準化させるモデルを構築し、専門工事業者による常時雇用を原則とした雇用形態の普及を促進させるインセンティブを付与するための方策の検討を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：31百万円】</p>		
施策等の目的	<p>建設産業は工事量が発注者動向や経済情勢により変動し、これを受けて業務量の増減、繁忙が生じるため、最大の工事量を前提とした労働力の常時確保は専門工事業者にとって大きな負担である。このため、技能労働者の繁忙を可能な限り平準化させることを支援するプログラムを構築し、技能労働者の常時雇用による就労環境の改善に向けた取組の支援を図る。常時雇用化は若年者の入職意欲の向上にも資することから、建設産業への入職促進の観点からも重要である。</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	32 建設市場の整備を推進する		
業績指標	—		
検証指標	鉄筋工事業等の事業者単位で許可業者の社会保険加入率		
目標値	100%		
目標年度	平成33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>建設産業の健全な発展を促進するためには、技能労働者の就労環境の改善が喫緊の課題となっているが、建設産業は工事量が発注者動向や経済情勢により変動し、これを受けて業務量の繁忙が生じるため、技能労働者の常時雇用化が進んでいない。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>建設産業の生産システムは屋外における単品・受注生産であり、</p>		

	<p>工事が発注者動向や経済情勢により変動するため業務量の繁閑が発生し、工事の進展により必要な職種が変換することで、最大の工事を前提とした労働力の常時確保は企業にとって大きな負担となっているためである。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>技能労働者の常時雇用化は専門工事業者にとって負担となるため、技能労働者の繁閑を可能な限り平準化する取組を国が支援し、全国の専門工事業者による技能労働者の常時雇用化の取組を推進させる必要がある。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>専門工事業者の地域、請負回数、職種別に、施工面積・施工数量等に応じた標準的な技能労働者数を算定するプログラムを開発し、「建設業務労働者就業機会確保事業」の利活用や複数の職種に必要な技能を身につける多能工の育成による職人の有効活用を組み合わせることにより、繁閑調整を可能とする支援プログラムを構築する。プログラム化および分析においては、専門工事業者の業種別、地域別、請負回数別の年間の繁閑度合いを多次元グラフ化し、統計解析に基づく提案のみならず、業者ヒアリングを用いた適正分析に基づく提案を行い、将来の実効性の高い成果を得られるよう留意する。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>近年の建設投資の急激かつ大幅な減少に伴う競争の激化等により、技能労働者の就労環境の悪化や若年入職者の減少問題が顕在化しており、技能労働者の繁閑の可能な限りの平準化や、技能労働者の常時雇用の取組みの推進を通じた、安定した就労環境の整備の他に、建設産業への若年者の入職促進が早急に求められている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>個々の専門工事業者における繁閑調整であれば業界団体を通じての繁閑調整の仕組みを構築することは可能であるが、業界や分野を超えた多能工化の検討を見据える場合は、それぞれの専門性が深化している業界の枠を超えた情報の収集・分析や、多能工育成の可能性を検討することは難しい。このため、業界を横断した情報収集や分析ができる行政が枠組みや方向性の提示を端緒とし実施することが効率的である。</p>
<p>国の関与</p>	<p>複数の専門工事業者にまたがる繁閑調整手法の調査・分析や、広域を対象とした地域横断的な情報共有、分析ができる国が枠組みや方向性を提示することが、専門工事業者による技能労働者の常時雇用を推進するうえで効率的である。</p>

<p>施策等の 効率性</p>	<p>近年の建設投資の大幅な減少に伴う競争環境の激化等による、技能労働者の就労環境の悪化や若年入職者の減少に歯止めをかけることを目的として、技能労働者の常時雇用化を図るためには、専門工事業者による「建設業務労働者就業機会確保事業」の活用や多能工化の取組を推進</p>
---------------------	---

		<p>することが必要。</p> <p>一方で、個々の専門工事業団体が技能労働者の繁閑調整手法を調査・分析するのに比して、複数の専門工事業にまたがる繁閑調整手法の調査・分析や、広域を対象とした地域横断的な情報収集・分析を、国が実施した上で枠組みや方向性を提示する方が、専門工事業者による技能労働者の常時雇用を推進させるに当たって効率的である。また、下記の費用は要するものの、余剰労働力の活用による専門工事業の効率化、常時雇用による技能労働者の雇用の安定化を図るとともに、就労環境の改善による若年層の建設産業への入職が促進されることから、費用に比べて効果は正当化できる。</p>
	費用	<p>「建設業務労働者就業機会確保事業」や技能労働者の多能工化を組み合わせた、専門工事業者の施工体制の繁閑を可能な限り平準化させるモデルの構築、専門工事業者による技能労働者の常時雇用化の普及を促進するインセンティブを付与する方策を検討するための経費。</p> <p>【予算要求額：31百万円】</p>
	効果	<p>余剰労働力の活用による専門工事業の効率化、常時雇用による技能労働者の雇用の安定化を図るとともに、就労環境の改善による若年層の建設産業への入職が促進される。</p>
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性		<p>技能労働者の繁閑調整や多能工化を図ることは、建設産業活性化会議において議論されている「技術者・技能者の効率的な活用」に資するほか、同じく「技能者の処遇改善の徹底」にある「適切な賃金水準の確保等」や「社会保険等未加入対策の更なる強化」、「建設産業への理解や関心の向上」の実現に寄与するだけでなく、プログラムにおいて出力される繁閑状況分析結果を活用することで、的確かつ効率的な技能訓練の時期を把握することができることから、副次的に将来の担い手の育成への寄与も期待できる。</p>
その他特記すべき事項		<p>○「建設業務労働者就業機会確保事業」は、平成17年に厚生労働省が「建設労働者の雇用の改善等に関する法律」の改正に伴い創設された制度であり、実施計画の認定を受けた事業主団体の構成事業主が、自己の常時雇用する建設業務の技能労働者を、その雇用関係を維持しながら、他の構成事業主の指示命令を受けて、その事業主のために建設業務に従事させるために、一時的に送出できる仕組み。</p>

	<p>○「第7回建設産業活性化会議」（平成26年6月26開催）にて提示された中間とりまとめにおいては、「中長期的視点に立った総合的な人材確保・育成対策の推進」のために「技能者の処遇改善の徹底」「誇り」「将来性」「教育訓練の充実強化等」「女性の更なる活躍の推進」に加えて「建設生産システムの省力化・効率化・高度化」を柱とした、官民一体となって取り組むべき具体的施策が提示された。</p> <p>○指標評価手法は、評価年度（平成33年度）の社会保険等加入状況に関する調査結果を活用し、平成34年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。（当該項目の調査は様々な主体によって継続的に実施されており、何らかのデータの借用は可能）</p>
--	---

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	建設分野における外国人材活用の適正化事業		
担当課	土地・建設産業局 建設市場整備課 労働資材対策室	担当課長名	室長 松下 雄介
施策等の概要	<p>復興事業の更なる加速を図りつつ、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の関連施設整備等による当面の一時的な建設需要の増大に対応するため、平成26年4月4日の関係閣僚会議において「建設分野における外国人材の活用に係る緊急措置」が取りまとめられたところ。</p> <p>当該緊急措置では、現行の技能実習制度を上回る監理体制を構築することとしており、監理団体及び受入企業に対して巡回指導等を実施する「制度推進事業実施機関」への委託、管理システムの構築・運営、外国人材の受入状況、不正行為等の情報を共有する協議会の運営等を行うことにより、建設分野における外国人材の適正化を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：180百万円】</p>		
施策等の目的	<p>本施策の実施により、外国人建設就労者の就労環境の適正化を図り、もって建設特定活動の円滑な実施を促進することで、復興事業の更なる加速を図りつつ、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の成功に万全を期すことを目的とする。</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	32 建設市場の整備を推進する		
業績指標	-		
検証指標	受入建設企業に対する巡回指導の確実な実施		
目標値	外国人建設就労者を受け入れている監理団体、受入建設企業に対して、各年度1回以上巡回指導を実施する。		
目標年度	平成32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>平成27年度より外国人建設就労者受入事業が開始となるが、特定監理団体、受入建設企業等への監理が適確に行われない可能性がある。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>外国人建設就労者を受け入れる受入建設企業に対しては、特定監理団体が定期的に訪問し、外国人建設就労者の就労状況等を確認することとしているが、例えば特定監理団体自体については、事業協同組合等の業界団体でもあることから、両者だけでは客観的かつ適正な監理を行えない恐れがある。</p>		

	<p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>国が委託を行う第三者が特定監理団体、受入建設企業等に対して巡回指導等を行い、適正な受け入れとなっているか確認を行うとともに、外国人建設就労者の就労状況について一元的に把握する必要がある。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>制度推進事業実施機関に対して国が委託を行い、特定監理団体、受入建設企業に対して巡回指導等を実施するとともに、外国人建設就労者の就労状況について一元的に把握するためのシステムを構築・運営する。</p>
社会的 ニーズ	外国人建設就労者への適正な監理等が行われない場合、不当に低い賃金による労働や劣悪な就労環境を生み出す恐れがあり、結果として即戦力となる外国人材の円滑な受け入れを阻害してしまう可能性があることから、適正な監理が必要不可欠である。
行政の関与	外国人建設就労者の適正な監理にあたっては、公共性・公益性を確保する必要がある、行政の関与が必要である。
国の関与	外国人建設就労者の就労場所については特に制限を設けておらず、全国各地に広がることが想定されることから、本施策は国による取組みが必要である。

施策等の 効率性	費用	180百万円（平成27年度予算要求額） 特定監理団体、受入建設企業への巡回指導等を行う制度推進事業実施機関への委託等に必要費用。
	効果	本施策の推進により、平成27年度より開始する外国人建設就労者受入事業の適正化が図られる。
代替案との比較	概要	外国人建設就労者の受け入れを行う企業が、特定監理団体、受入建設企業への巡回指導等を行う団体を設立するための資金を国が補助する。
	費用	本施策と同じ。
	効果	本施策と同じ。
	比較	本施策の重要な点は特定監理団体、受入建設企業に対して客観的な立場から厳正な巡回指導等を行うことにあるが、代替案では国等による第三者としての関与が無く、適正な監理を行うことに対する信頼性が確保できない恐れがあることから、本施策が効率的である。

<p>施策等の有効性</p>	<p>外国人建設就労者受入事業の適正化が図られることにより、復興事業の更なる加速を図りつつ、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の関連施設整備等による当面の一時的な建設需要の増大に対して、即戦力となる外国人材の活用により対応することが可能となり、施策目標32「建設市場の整備を推進する」の達成に寄与する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○『「日本再興戦略」改訂2014』（平成26年6月24日閣議決定）（抄）</p> <p>第IV2. 担い手を生み出す～女性の活躍促進と働き方改革</p> <p>③外国人が日本で活躍できる社会へ</p> <p>○建設及び造船分野における外国人材の活用</p> <p>「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等に向けた緊急かつ時限的措置として、処遇改善や現場の効率化等により国内での人材確保に最大限努めることを基本としつつ、建設分野において、即戦力となり得る外国人材の活用促進を図るための新制度を導入する。」</p> <p>第二 一 2 2-2 （2）施策の主な進捗状況</p> <p>（建設及び造船分野における外国人材の活用）</p> <p>・復興事業の更なる加速を図りつつ、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等の関連施設整備等による一時的な建設需要の増大に対応するため、緊急かつ時限的措置（2020年度で終了）として、処遇や重層下請構造の改善、現場の効率化等により国内での人材確保に最大限努めることを基本とした上で、即戦力となり得る外国人材の活用促進を図ることを決定した。今後、所要の準備を進め、2015年度初頭からの本制度を活用した外国人材の受入れの開始を目指す。</p> <p>○『経済財政運営と改革の基本方針2014について』（平成26年6月24日閣議決定）（抄）</p> <p>第2章3（2）2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等の開催に向けた取組</p> <p>注46 その他、東京大会等の開催等に伴う一時的な建設需要の増大に対応するため、建設分野の技能実習修了者がそれまでの間、建設業務に従事できる措置を講じる（「建設分野における外国人材の活用に係る緊急措置」（平成26年4月4日、建設分野における外国人材の活用に係る緊急措置を検討する閣僚会議））。</p> <p>○平成33年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進		
担当課	自動車局総務課企画室 自動車局旅客課 自動車局貨物課 自動車局整備課	担当課長名	室長 岩崎 俊一 課長 寺田 吉道 課長 菟川 直也 課長 江坂 行弘
施策等の概要	<p>自動車運送事業等※における女性・若年層・外国人材の活用や、人材育成、柔軟な勤務形態の導入などの定着に向けた取組等を促すため、以下の取組を行う。</p> <p>①女性・若年層雇用に取り組む先駆的なモデルケースの創出、先進事例等を収集・分析したガイドラインの作成、シンポジウム等を通じた普及啓発等を実施（予算関係）</p> <p>②官民連携のもと、ITを活用した運行管理・労務管理システムを開発し、当該システムを用いた中継輸送の実証運行等を実施（予算関係）</p> <p>③自動車整備業における外国人技能実習制度について、技能評価システムの構築等の調査や制度活用時の手続、注意事項等をまとめたマニュアルを作成（予算関係）</p> <p>【予算要求額：150百万円】</p> <p style="text-align: right;">※バス、トラック、自動車整備等</p>		
施策等の目的	<p>自動車運送事業等は、中高年層の男性労働力に依存した就業構造となっており、今後人口が減少していく中、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念がある。このため、女性や若年層の新規就労・定着を促進し、自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた総合的な取組を実施する。</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	35 自動車運送業の市場環境整備を推進する		
業績指標	—		
検証指標	<p>①自動車運送事業等に従事する女性労働者数</p> <p>②女性・若年層雇用に取り組む先進事例等を収集・分析したガイドライン等の作成</p> <p>③自動車整備事業において外国人技能実習制度を活用するための資料の作成と施策実現のための実行</p>		
目標値	<p>①</p> <p>バス運転者 約2,500人（平成24年度 1,200人）</p> <p>タクシー運転者 約14,000人（平成25年度 6,700人）</p> <p>トラック運転者 約40,000人（平成25年度 20,000人）</p> <p>自動車整備士（2級） 4,800人（平成21年度 2,400人）</p> <p>②—</p> <p>③—</p>		
目標年度	①②③平成32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>自動車運送事業等の就業構造の現状としては、中高年層の男性労働力に依存した状態が続いており、人口減少により、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念がある。また、女性比率はわずか2%程度とほぼ皆無の状態であり、これまで活用が進んでこなかった若年層・女性については特に開拓の余地が大きいと考えられる。</p>
	<p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>中高年層の男性労働力に依存している主な原因としては、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても戦略的なリクルート活動や、女性対応を含めた労働環境の改善の取組が不十分であったことが考えられる。</p>
	<p><b>iii 課題の特定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企業側が戦略的なリクルートのノウハウに乏しく、男女別施設、柔軟な勤務形態等の職場環境が未整備</li> <li>・ 不規則な就業形態、長時間労働などの過酷な労働環境</li> <li>・ 自動車関連産業のグローバル化を踏まえた、国際競争力強化に向けた環境整備</li> </ul>
	<p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>①女性・若年層雇用に取り組む先駆的なモデルケースの創出、先進事例等を収集・分析したガイドラインの作成、シンポジウム等を通じた普及啓発等を実施（予算関係）</p> <p>②官民連携のもと、ITを活用した運行管理・労務管理システムを開発し、当該システムを用いた中継輸送の実証運行を実施（予算関係）</p> <p>③自動車整備業における外国人技能実習制度について、技能評価システムの構築等の調査や制度活用時の手続、注意事項等をまとめたマニュアルを作成（予算関係）</p>
社会的ニーズ	自動車運送事業等は、日本全国の各地域において、地域住民の生活を支える人流・物流ネットワークを担うと共に、地域における雇用を生み出す担い手となっている。また、平成26年6月に閣議決定された骨太の方針及び日本再興戦略にも同分野の人材確保・育成対策の総合的な推進が位置づけられており、社会的ニーズは高い。
行政の関与	人流や物流が滞れば経済活動が停滞し、我が国の経済成長にもダメージが及ぶこと、また、業界の多数を占める中小企業による取組を促し、業界体質を抜本的に変える必要があることも踏まえ、行政の関与が必要である。
国の関与	本施策は、特定の地域に偏在する課題ではなく、国として全国的に共通する課題に対処するために講じるものであるため、国の関与が必要である。

施策等の効率性	本施策は、行政が先進事例等をまとめたガイドラインの作成や新たな運行形態・労務管理システム構築の検討等を行うものである。これにより、業界全体の人材不足解消に向けた先導的な役割を国が担うことができるため、本施策は効率的である。
費用	150百万円（平成27年度予算要求額）

	効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・女性、若年層等の新規就労・定着促進などによる人材確保・育成</li> <li>・地域住民の生活を支える人流・物流ネットワークを確保し、地域の活力を維持</li> </ul>
代替案との比較	概要	なし
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>企業側に戦略的なリクルートノウハウが不足していること、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境等の課題が人材確保の支障となっていることから、これらに対応する女性・若年者雇用の先駆的モデル事業、ITを活用した中継輸送実証実験等の施策により、各事業者における女性・若年層雇用のための取組や、働き方の改善が進み、自動車運送事業等における人材の確保・育成が促進される。</p>	
その他特記すべき事項	<p>○日本再興戦略（平成26年6月24日閣議決定） 「交通関連産業等における…人材の確保・育成対策を総合的に推進する。」</p> <p>○骨太の方針（平成26年6月24日閣議決定） 「…運輸業…における人材確保・育成対策を総合的に推進する。」</p> <p>○平成33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	造船業における人材の確保、育成		
担当課	海事局船舶産業課	担当課長名	課長 大坪 新一郎
施策等の概要	<p>地域経済を支える我が国造船業が人材不足により成長の機会を失うことがないように、人材の確保・育成や生産効率の向上を図るための対策を実施するとともに、外国人材の適切な活用を図るための受入・監理体制を構築することにより、造船業における人材不足の解消を進める（予算関係、法令関係）</p> <p>【予算要求額：210百万円】</p>		
施策等の目的	人材確保、育成等に資する方策の推進を通じて、国内生産拠点の維持、国際競争力の維持・向上等を図り、地域経済を支える我が国造船業の持続的な発展を図る。		
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	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	外国人造船就労者が就労する造船所に対する巡回指導の確実な実施		
目標値	外国人造船就労者が就労する造船所に対して、各年度1回以上巡回指導を実施する。		
目標年度	平成32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>造船業は、国内立地型の輸出産業として我が国経済を支えるとともに、裾野の広い労働集約型産業として地域経済を支えている産業であり、2008年末の世界的な金融危機以降、新造船建造受注は低迷を続けてきたが、アベノミクスによる円高の是正を享受し、2013年の輸出船受注量は対前年比で80%増加するなど、受注回復の局面にある。一方で、過去最高の建造量を記録した2010年と比較すると、2014、2015年の建造量（受注残に基づく見込み値）は少なく、我が国造船業の潜在的な建造能力は十分に活かされていない状況にある。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>経済低迷時の受注難による造船業からの人材の流出や、近年の労働人口の減少などの影響により、技術者、技能者の不足が主な原因として挙げられる。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>技能者不足による地域経済の成長機会を失う可能性があるとともに、中</p>		

	<p>長期的に国際競争を勝ち抜くためには技能者及び技術者の育成が必要となる。</p> <p>そこで、造船分野に従事する人材の確保のための就労環境改善や、現場の効率化に最大限努めるとともに、外国人材の適切な活用促進を図ることが求められている。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>造船業の人材不足解消に資する以下を含む対策を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域に根差す造船技術・技能者の確保・育成</li> <li>・ 女性等の活躍推進のための就労環境改善・効率化</li> <li>・ 人材育成の高度化・効率化</li> <li>・ 即戦力として外国人材（技能実習修了者）を受入</li> </ul>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>造船業は、国内立地型の輸出産業として我が国経済を支えるとともに、裾野の広い労働集約型産業として地域経済を支えている産業であり、我が国造船業が長期的に成長し続けるためには、将来を担う日本人の雇用拡大と育成が不可欠である。</p> <p>「経済財政運営と改革の基本方針2014（6月24日閣議決定）」においても、造船業等の人材不足が懸念される分野における人材確保・育成対策を総合的に推進する、とされている。同日に閣議決定されている「日本再興戦略（改訂2014）」では、建設分野と同様に、造船分野においても、緊急かつ時限的措置として、処遇改善や現場の効率化等により国内での人材確保に最大限努めることを基本としつつ、即戦力となり得る外国人材の活用促進を図るための新制度を導入することが決定されたところである。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>女性や異業種転職者の教育コストは高いため、民間事業者では対応できないが、地域経済の成長や国際競争を勝ち抜くための観点から、行政として取り組む必要がある。</p>
<p>国の関与</p>	<p>造船技能者・技術者の人材不足は地域の枠を超えた日本全体としての問題であり、国が一体的に取り組む必要がある。</p>

<p>施策等の 効率性</p>	<p>本施策によれば、下記の費用は要するものの、高齢者や女性等の増加により造船の技術者や技能者が増加することで大きな効果が発生することから、費用に比べて効果が正当化できる。</p>
<p>費用</p>	<p>210百万円（平成27年度予算要求額）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 造船業における女性、高齢者、異業種からの転職者等の活用推進のための就労環境改善や現場の効率化等の人材不足解消に資する事業の実施</li> <li>・ 外国人材受入のための監理体制の構築</li> </ul>

	効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者、女性、異業種からの転職者等が増えることにより造船の技術者や技能者が増加する。</li> <li>・ 監理体制の構築により、増加する外国人材の受入体制を整える。</li> </ul>
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、造船業における人材不足解消により造船業の成長を実現するだけでなく、地域人材等の雇用創出にもつながり、地域経済の発展や中長期的に国際競争を勝ち抜くことが期待されることから、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」の達成に寄与する</p>	
その他特記すべき事項	<p>○経済財政運営と改革の基本方針2014（平成26年6月24日閣議決定） 第2章 経済再生の進展と中長期の発展に向けた重点課題 （前略）医療・福祉、建設業、運輸業、造船業等の人材不足が懸念される分野における人材確保・育成対策を総合的に推進する。</p> <p>○日本再興戦略改訂2014（平成26年6月24日閣議決定） 2-2. 女性の活躍推進/若者・高齢者等の活躍推進/外国人材の活用 （前略）緊急かつ時限的措置（2020年度で終了）として、<u>処遇や重層下請構造の改善、現場の効率化等により国内での人材確保に最大限努めることを基本とした上で、即戦力となり得る外国人材の活用促進を図ることを決定した。</u>（中略）造船業については、（中略）<u>当該産業分野が高い国内生産率を維持して我が国の輸出を支えるとともに地域経済に大きく貢献していることを踏まえ、アベノミクスの効果により急速に回復してきた生産機会を逃さないよう、建設業と同様の緊急かつ時限的措置を講じることとし、所要の準備を行う。</u></p> <p>○平成33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	海洋産業の戦略的振興のための総合対策		
担当課	海事局海洋・環境政策課	担当課長名	課長 大谷 雅実
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組むため、国際競争力の基盤となる技術力の向上及び技術者の育成システムの構築により、海洋産業の振興を官民一体となって戦略的に実施する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,020百万円】（うち人材育成にかかる予算要求額：320百万円）</p>		
施策等の目的	海洋資源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、世界の成長に取り組むことにより、新市場の創出を目指す。		
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	155 海洋開発関連産業に専従する技術者数		
検証指標	—		
目標値	約2,400人		
目標年度	平成32年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b>          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。</p> <p><b>ii 原因の分析</b>          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。</p> <p><b>iii 課題の特定</b>          将来の市場を見据えた海洋開発の基盤となる技術者の育成システムの構築が必要である。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>海洋資源開発関連産業の育成に向けて、以下の海洋開発の基盤となる技術者の育成システム構築を行う。</p> <p>【技術者の育成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 専門カリキュラムの開発</li> <li>・ 海洋構造物の挙動再現シミュレーションプログラムの開発</li> <li>・ 海外の大学等との連携</li> </ul>
社会的ニーズ	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。
行政の関与	海洋開発は投資額が膨大でリスクが大きいいため、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。
国の関与	エネルギー安全保障の観点、民間ではとれない新技術開発リスク低減の観点等より国の関与が必須である。

施策等の効率性	費用	1,020百万円（平成27年度予算要求額）（うち人材育成にかかる予算要求額：320百万円） ○技術者の育成システムの構築
	効果	国際競争力の基盤となる技術者の育成システムの構築により、以下の効果が得られる。 ○海洋開発における新分野への我が国企業の参入 ○新産業の育成による雇用拡大 ○エネルギーの安定供給
代替案との比較	概要	商社等の海洋開発に係る権益取得を行う上流事業者に支援を行う。
	費用	国費320百万円
	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。
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ことから、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」の達成に寄与する。
その他特記すべき事項		<p>○「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日）において、新たに講ずべき具体的施策として、「海洋開発の基盤となる技術者育成システムの構築」が明記。</p> <p>○平成33年度に政策チェックアップにより事後評価を実施。</p> <p>○海洋産業の戦略的振興のための総合対策のうちの技術開発支援に関しては過去の個別研究開発課題の評価で実施済である。</p>