

令和3年政策評価レポート
(国土交通省政策評価年次報告書)

国土交通省

令和4年3月

はじめに

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

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

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

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

特に、次の3つの基本的な政策評価手法を連関させて実施することを通じて、政策のマネジメントサイクルを確立し、政策目標の達成や職員の意識向上を目指してきたところである。

政策チェックアップ：国民生活に身近で広範な国土交通政策全体の網羅的な目標管理型評価を行い、成果重視の行政運営推進とその状況を国民に分かりやすく示すもの。

政策レビュー：重要な政策課題を毎年度テーマ選定した総合評価を通じて、掘り下げた検証を行うもの。

政策アセスメント：新規施策の導入に際し、目標に照らしてその必要性等の分析を行うもの。

現在は、これら3つの基本的な手法と政策の特性を踏まえた4手法（個別公共事業評価、個別研究開発課題評価、規制の政策評価、租税特別措置等に係る政策評価）の計7つの多様な手法を用いて実施している。

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

本政策評価レポートは、国土交通省が行う政策評価の意義、実施状況等を国民に分かりやすく示すため、国土交通省政策評価基本計画に基づき公表するもの（国土交通省政策評価年次報告）である。今回の政策評価レポートは、国土交通省が令和3年に実施した政策評価結果等について取りまとめた。

第1章 国土交通省における政策評価の基本的な考え方及び実施体制等

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

第2章 令和3年に国土交通省が実施した政策評価結果

1 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）	8
2 政策レビュー（事後評価、総合評価方式）	13
3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）	29
4 個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）	32
5 個別研究開発課題評価（事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式）	35
6 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）	36
7 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）	39

第1章 国土交通省における政策評価の基本的な考え方及び実施体制等

1 基本的な考え方

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

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

① 国民本位の効率的な質の高い行政の実現

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

② 成果重視の行政の推進

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

③ 国民に対する説明責任の徹底

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

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

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

2 評価の実施時期及び評価方式

（1）評価の実施時期

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

① 事前評価

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

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

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

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

② 事後評価

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

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

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

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

（２）評価方式

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

① 事業評価方式

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

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

② 実績評価方式

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

③ 総合評価方式

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

3 評価の実施体制

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

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

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

国土交通省政策評価担当一覧

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

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

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

政策レビュー等に関する検討会 構成

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

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

政策統括官（政策評価）〈事務局〉

国土交通省政策評価会 構成

国土交通省政策評価会構成員（五十音順）（令和4年1月時点）

座長	上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
	大串 葉子	椙山女学園大学現代マネジメント学部教授
	加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
	工藤 裕子	中央大学法学部教授
	佐藤 主光	一橋大学大学院経済学研究科・政策大学院教授
	白山 真一	上武大学ビジネス情報学部教授、公認会計士
	田辺 国昭	国立社会保障・人口問題研究所所長
	松田 千恵子	東京都立大学経済経営学部教授
	山本 清	鎌倉女子大学学術研究所教授

4 政策評価結果等の公表時期

	1月	2月	3月	4月	5月	6月
国土交通省政策評価 基本計画の策定・変更						
国土交通省事後評価 実施計画の策定・変更			令和2年度計画 の変更(3月31日)			
1. 政策チェック アップ			令和2年度指標の 見直し(3月31日)			
2. 政策レビュー			令和2年度評価書 公表(3月31日)			
3. 政策アセスメント	令和2年度第3次補正 予算に係る評価書 公表(1月18日)		事後検証シートに よる事後検証の公表 (3月26日)			
4. 個別公共事業評価	令和3年度予算に向けた評価書 公表(1月29日)／令和2年度補正 予算に係る評価書公表(1月28日・29日)		令和3年度予算に 向けた評価書公表 (3月29日・30日)			
5. 個別研究開発課題 評価			令和2年度評価書 公表(3月30日)			
6. 規制の政策評価 (●事前、▲事後)	●1月28日公表	●2月1日・4日公表	●3月1日・8日公表 ▲3月19日公表	●5月21日公表		
7. 租税特別措置等に 係る政策評価						

	7月	8月	9月	10月	11月	12月
国土交通省政策評価 基本計画の策定・変更						
国土交通省事後評価 実施計画の策定・変更			令和3年度計画の変更 (9月26日)			
1. 政策チェック アップ		評価書公表 (8月26日)	令和3年度 モニタリング公表 (9月7日)			
2. 政策レビュー						
3. 政策アセスメント		令和4年度予算概算 要求に係る評価書 公表(8月26日)				
4. 個別公共事業評価		令和4年度予算概算要求 に係る評価書公表 (8月26日)				
5. 個別研究開発課題 評価		令和3年度評価書公表／令 和4年度予算概算要求に係 る評価書公表 (8月26日)				
6. 規制の政策評価 (●事前、▲事後)	●8月4日、23日公表		●9月17日公表	●10月18日公表	▲12月22日、27日公表	
7. 租税特別措置等に 係る政策評価		令和4年度税制改正 要望に係る評価書 公表(8月26日・30日)	令和3年度税制改正 要望に係る評価書 公表(9月25日・30日)			

第2章 令和3年に国土交通省が実施した政策評価結果

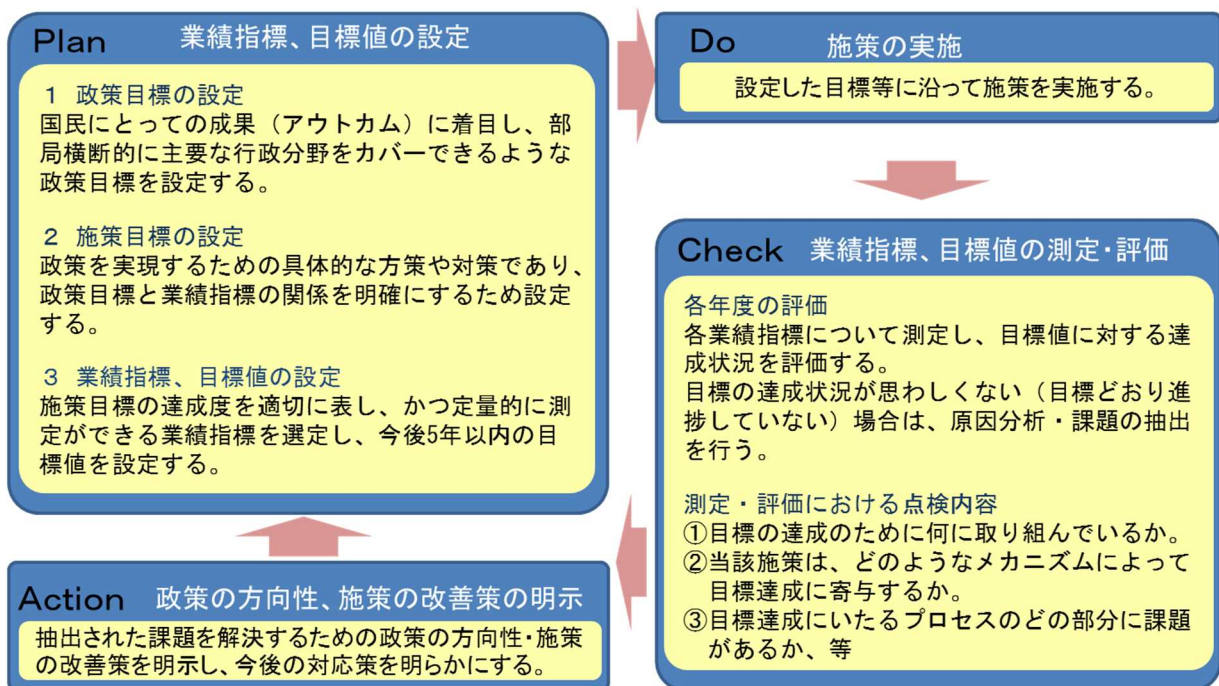
1 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

（1）政策チェックアップとは

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

政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

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



（2）政策チェックアップの役割

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

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

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

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

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

(3) 政策目標、施策目標と業績指標の設定

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

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

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

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

<指標の性格>

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

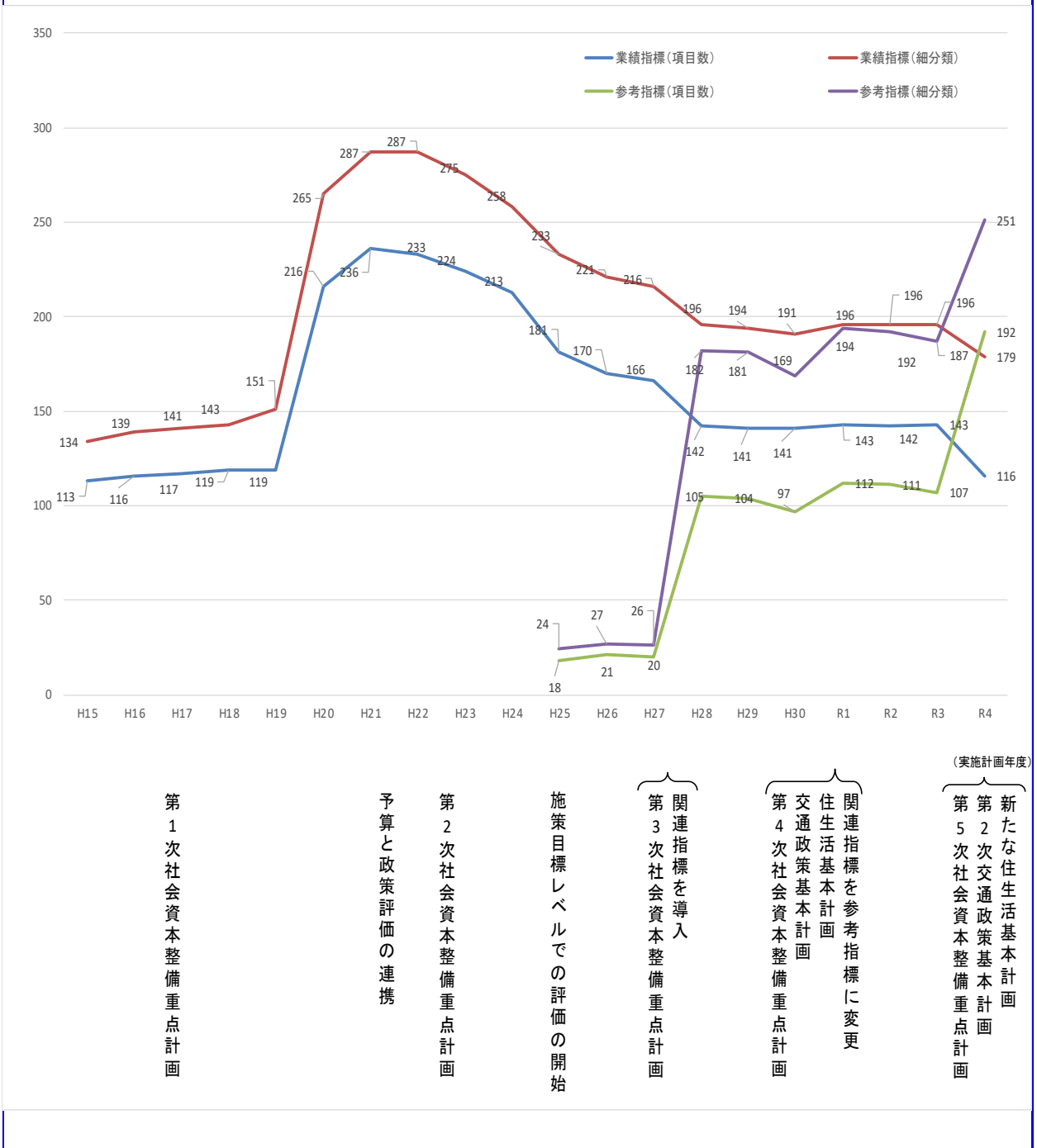
<指標の内容>

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

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

また、政策チェックアップでは、「交通政策基本計画」(令和3年5月閣議決定)や「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ている。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、業績指標項目若しくは参考指標項目のいずれかに反映している。

政策チェックアップの指標数の推移と関連主要事象



令和3年3月には、令和2年9月に決定した令和3年度事後評価実施計画を変更し、143（細分類を含めると196）の業績指標と107（細分類を含めると251）の参考指標を位置づけた。

令和4年2月には、令和4年度事後評価実施計画を策定し、社会資本整備重点計画及び交通政策基本計画が改定されたこと等を反映し、指標の新規追加、入れ替え等の見直しを実施し、116（細分類を含めると179）の業績指標と192（細分類を含めると251）の参考指標を位置づけた。

<指標見直しの例：新たな政策課題に対応した指標の追加>

政策課題の例	追加した業績指標	業績目標	
		初期値(基準年度)	目標値(目標年度)
カーボンニュートラルの実現	住宅ストックのエネルギー消費量の削減率(平成25年度比)	3% (平成30年度)	18% (令和12年度)
	下水道分野における温室効果ガス排出削減量	210万トン CO2 (平成29年度)	352万トン CO2 (令和7年度)
DXの推進	(i-Constructionの推進)直轄土木工事におけるICT活用工事の実施率	79% (令和元年度)	88% (令和7年度)
	スマートシティに関し、技術の実装をした自治体・地域団体数	23 (令和2年度)	100 (令和7年度)

(4) 政策チェックアップ評価の実施方法

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

評価は、前述(3)施策目標、業績指標について下記のとおり行っている。

- ・業績指標の評価

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

- ・施策目標の評価

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

5) 令和3年における政策チェックアップ実施結果

①令和2年度政策チェックアップ評価書

令和2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143、細分類を含む業績指標数196)を対象として評価を実施し、令和3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	R2年度	H30年度	H28年度
①目標超過達成	0件 (0%)	0件 (0%)	0件 (0%)
②目標達成	14件(31.8%)	16件(36.4%)	12件(27.2%)
③相当程度進展あり	21件(47.7%)	15件(34.1%)	12件 (27.2%)

④進展が大きく ない	9 件 (20.5%)	13 件 (29.5%)	20 件 (45.5%)
⑤目標に向かってい ない	0 件 (0%)	0 件 (0%)	0 件 (0%)

○業績指標（細分類ベース）の評価結果

	R2 年度	H30 年度	H28 年度
A 評価	112 件 (57.1%)	119 件 (60.4%)	108 件 (55.7%)
B 評価	84 件 (42.9%)	67 件 (34.0%)	74 件 (38.1%)
N 評価	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_tk_000035.html

- ・ 評価結果一覧表

<https://www.mlit.go.jp/common/001419664.pdf>

②実績の測定（モニタリング）

令和 3 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

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

- ・ モニタリング結果

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

2 政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

（1）政策レビューとは

政策レビューは、実施中の施策について総合的かつ中期的な観点から詳細な分析を行い、その

結果を政策の改善や見直しに反映させるものであり、

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

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

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

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

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

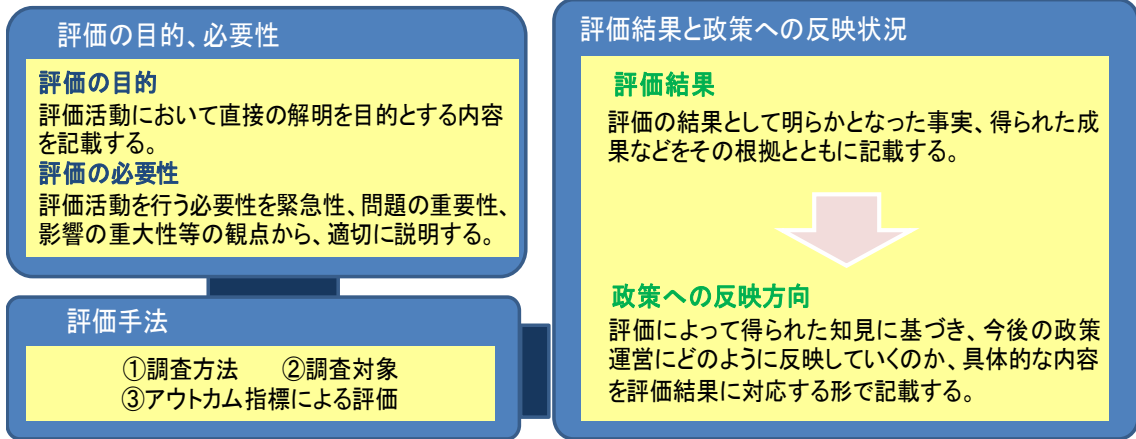
政策レビューでは、国土交通省政策評価会や同政策評価会の委員による個別指導において、当該年度取りまとめテーマの取組み状況等を説明し、意見、助言等を聴取しつつ詳細な分析を行い、評価書を作成している。

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

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

政策レビュー（事後評価、総合評価方式）

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



図表1:政策レビューテーマ一覧

平成23年度以降のテーマ一覧

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

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

※令和4年度～5年度は、実施予定のテーマ。

(2) 令和3年における政策レビューの実施結果

令和3年3月に、令和2年度の5テーマ「運輸安全マネジメント制度」「水資源政策」「住生活基本計画」「北海道総合開発計画の中間点検」「産業分野における気象データの利活用促進」について評価書を取りまとめ、公表した。

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

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

令和3年度テーマ「i-Constructionの推進」「無電柱化の推進」「空港の安全の確保」「地理空間情報の整備、提供、活用」については、令和3年5月26日及び10月22日に国土交通省政策評価会を開催するとともに、同政策評価会委員から個別に指導を受けながら、令和3年度末の評価書の取りまとめに向けた検討を行っている。

(3) 政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況

平成30年3月に評価書を取りまとめた、平成29年度の4テーマ「津波防災地域づくりに関する法律に基づく施策」「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)—」「離島地域における振興施策」「国際海運からの温室効果ガス排出削減策」については、3年後である令和3年度に評価書で取りまとめた改善方策について確認することになっていることから、令和3年10月22日に開催した政策評価会において、その後の取組の実施状況を確認した。

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

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

図表 2：令和 2 年度取りまとめの政策レビュー（概要）①

「運輸安全マネジメント制度（1 / 2）」

運輸安全マネジメント制度

レビューの概要

評価の目的・必要性

輸送の安全の確保は、運輸事業の根幹であり、不断の改善・向上の取組みが不可欠な最重要課題であるため、平成22年度に行った政策レビューから10年の経過を機に、運輸安全マネジメント制度が輸送の安全の確保に寄与できているかを検証する必要がある。

運輸安全マネジメント評価により、運輸事業者において、経営トップのリーダーシップの下、自主的な安全管理体制の構築が的確に実施されているかについて、施策の成果を検証し、輸送の安全確保を徹底するために国土交通省として今後取り組むべき施策の方向性をとりまとめることを目的とする。

評価対象・政策の目的

運輸安全マネジメント制度

評価の視点

- ①運輸事業者の自主的な安全管理体制の確立に貢献しているか。
- ②運輸事業者における取組についてPDCAサイクル等を通じ着実に改善が図られているか。
- ③輸送の安全向上につながっているか。

評価の手法

3つの手法により、運輸安全マネジメント制度の事業成果として安全管理体制の構築が図られているか、政策効果として安全性が向上しているかを検証する。

- ①マクロの視点から、運輸安全マネジメント評価の情報を用いたモード毎、事業規模毎の取組の達成状況、各モードの事故発生状況の変化、保険金支払い状況の変化等を分析。
- ②ミクロの視点から、個別の事業者へのヒアリングにより、意識の変化、取組の達成状況、事故削減状況、PDCAサイクルの状況等についてケーススタディを行った結果等を分析。
- ③この他、運輸事業者の防災・事業継続に関する取組、施策間連携等について検討。

評価結果

マクロの視点

- (1) 運輸安全マネジメント評価 14 項目の充足率

輸送モード毎の充足率で比較すると、鉄道モードの充足率は総じて高く、自動車及び海事モードは低評価の項目も多く、輸送モード毎による差異が見られた。また、大規模事業者と中小規模事業者で比較した際には全般的に大規模事業者の充足率が高い。

- (2) 輸送モード毎の事故件数状況

鉄道、自動車、海事モードにおける事故は長期的に見て、減少傾向にあり、航空モードにおける事故は抑制傾向の結果となった。事故の削減、抑制の要因として、各モードにおいて車両等の安全技術の進歩、社会インフラの改良等に加え、運輸安全マネジメント評価の実施による安全管理体制の構築が考えられる。

ミクロの視点

- (1) 各輸送モード個別事業者における充足率の変化

運輸安全マネジメント評価の経年変化については、充足率が前回評価よりも下がっている場合が一部見られるが、全般的には評価を繰り返すことにより充足率が向上していく傾向にあり、取組のスパイラルアップが図られている。

- (2) 事業者ヒアリング結果

全社が運輸安全マネジメント制度導入により、経営トップ及び社員の安全意識の向上、事故要因の分析収集に着手、事故損害額の減少等、安全管理体制の向上を実感と回答。

7社が「(7) 事故、ヒヤリハット情報等の収集・活用」、5社が「(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保」が運輸安全マネジメント評価 14 項目の中で特に事故削減に寄与していると回答。全社が安全管理のためにドラレコを事故検証等に活用する等ICTやAIについて活用していると回答。

「運輸安全マネジメント制度（2／2）」

主な課題	今後の対応方針
<p>●内部監査について 事業者は人材確保、人材育成に苦慮しており、取組が十分に進んでいない。安全管理上のリスク把握ができていない。</p>	<p>●内部監査の強化のための支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢（大手）運輸安全マネジメント評価を通じた事業者のリスク把握能力の向上 ➢（中小）内部監査体制が十分でない事業者でも取り組める基本的な内部監査手法の展開。 ➢事業者の課題（リスク）の理解を深める内部監査セミナーの開催。
<p>●事故・ヒヤリハットについて 情報収集・分析が十分に行われていない。</p>	<p>●ヒヤリハットの収集、分析、活用による事故防止対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ドライブレコーダーの分析による事故多発地点の解消等の優良事例の収集・展開。 ➢事業者のヒヤリ・ハット収集・分析能力の向上を図るセミナー及びガイドラインの充実強化。
<p>●中小事業者について 機器の高度化、要員確保等に苦慮し、大手と比較して取組が遅れている。</p>	<p>●大手事業者のノウハウ活用による中小事業者の取組促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢事業者におけるグループ企業の横断的な安全管理の構築。 ➢第三者機関による中小自動車事業者に対する評価の推進。
<p>●他の安全施策との関係 運輸安全マネジメント評価の成果について、他の安全施策への活用が進んでいない。また自然災害等今日的課題への対応が必要。</p>	<p>●他の安全施策への運輸安全マネジメント評価の成果の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢安全規制について、運輸安全マネジメントの成果を活用。 <p>●運輸防災マネジメントの推進等新たな課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢気象庁、地方整備局等と連携した自然災害情報の的確な活用のためのワークショップの開催等。 ➢運輸防災マネジメントに係る評価実施及び災害対応調整機能強化のための地方運輸局の評価・防災体制の強化。

図表2：令和2年度取りまとめの政策レビュー（概要）②

「水資源政策（1/2）」

水資源政策

レビューの概要

評価の目的・必要性

水資源政策については、平成26年度の政策レビュー以降、これまでの需要主導型の「水資源開発の促進」から、顕在化するリスクや課題に対応するためのリスク管理型の「水の安定供給」に方針を転換した。これまで、この方針に沿って具体的な施策を展開してきたところであるが、水資源政策の目的を達成するため、各施策の実施状況、成果や課題を踏まえ、今後の施策の展開に反映させることを評価の目的とする。

評価対象・政策の目的

安定的な水資源の確保のための施策を推進するとともに、生活や産業において安全・安心な水利用が実現する社会を構築することを政策の目的とする。その上で、リスク管理型の「水の安定供給」に向けた水資源政策や関連する諸施策のうち、①水資源開発基本計画の策定、②水資源の利用の合理化等に関する重要事項（水利用の合理化、雨水利用の推進、地下水利用と地盤沈下対策）、③水源地域の振興、を評価対象とする。

評価の視点

- 水資源政策の進捗状況
上記の評価対象について、前回評価時（平成26年度）以降の進捗や妥当性の観点から評価する。
- 前回評価時からの状況の変化を踏まえた対応状況
危機的な渇水、大規模自然災害、水インフラの老朽化に伴う大規模な事故等、顕在化するリスクや課題に対応するためのリスク管理型の「水の安定供給」への対応について、進捗や妥当性の観点から評価する。

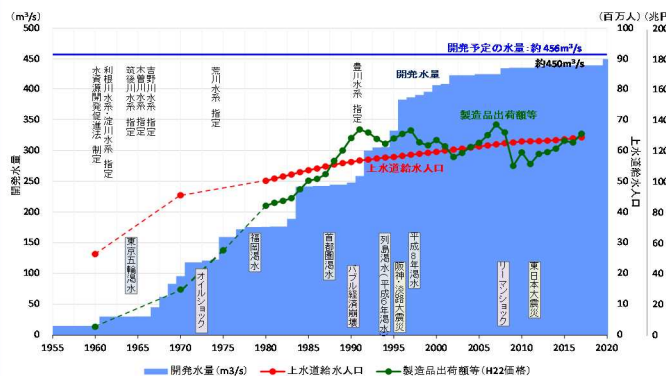
評価の手法

水需給に関わる各種データ（水需給データ、各種施設の整備率等）を収集、分析し、これまでの水資源政策の進捗、達成状況について評価する。その上で、今回は特に、水供給にかかるリスクとリスク評価手法を検証するとともに、今後の水資源政策の推進上の課題及びこれを踏まえた対応と政策への反映の方向について検討する。

評価結果①（1）水資源政策の進捗状況

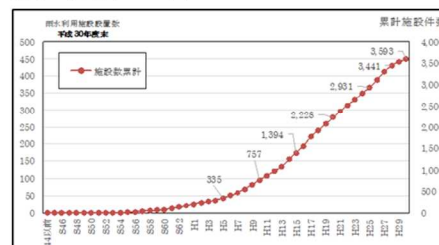
(1)水資源開発基本計画の策定

水資源開発基本計画に基づき水資源開発が進捗し、水供給の目標は概ね達成しており、渇水被害を軽減している。



水資源開発水系における開発水量、上水道給水人口及び製造品出荷額等の推移

(2)水資源の利用の合理化等に関する重要事項 水利用の合理化、雨水利用、地下水の適切な保全・利用が促進している。



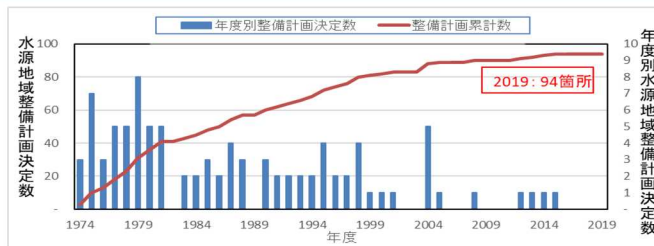
雨水利用施設数の推移（雨水利用施設は増加）

	濃尾平野	美濃・佐濃平野	関東平野北部
2cm以上 沈下面積 (km ² /年)	77	134	962
令和元年 (推定値)	0	0	0

近年の地盤沈下量（要綱3地域）
水源転換等により地盤沈下は近年沈静化傾向

(3)水源地域の振興

水源地域対策特別措置法に基づき新たに2つ「指定ダム」を指定、2つのダムで水源地域整備計画を決定、15のダムで整備事業が完了した。令和元年度末時点で94のダムで水源地域整備計画を決定し、79ダムで事業完了。現在、15のダムで事業を実施している。ソフト対策「水源地域支援ネットワーク」「水の里旅コンテスト」により地域活性化に寄与している。

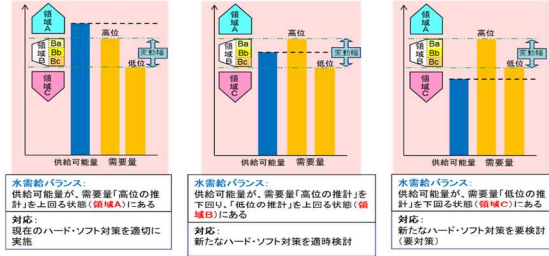


「水資源政策（2/2）」

評価結果②（2）「リスク管理型の水の安定供給」の進捗状況

○リスク評価の取組

リスク管理型の水資源開発基本計画策定時におけるリスク評価フローを確立するとともに、吉野川水系において評価を実施した。



渇水リスクの区分と対応

	渇水リスクの分析・評価						危機的な渇水時の対策		
	10年に1度程度の渇水時 (水供給の安全確保)			危機的な渇水時 (危機時に必要な水を確保)			危機的な渇水時の対策 (危機時に必要な水を確保するための対策)		
	水道用水	工業用水	都市用水	水道用水	工業用水	都市用水	水道用水	工業用水	都市用水
徳島県	領域A	領域A	領域A	領域C	領域A	領域A	領域Bb	領域A	領域A
香川県	領域Bc	領域C	領域Bc	領域C	領域C	領域C	領域Bc	領域C	領域C
愛媛県	領域A	領域C	領域C	領域A	領域C	領域C	領域A	領域Bc	領域Bc
高知県	領域A	領域A	領域A	領域Bc	領域Bb	領域Bc	領域Ba	領域Bb	領域Bb
4県合計	領域Bb	領域Bb	領域Bb	領域C	領域Bc	領域Bc	領域Bb	領域Bb	領域Bb

吉野川水系における水需給バランスの点検結果一覧表

○リスク評価に基づいた施策の取組状況

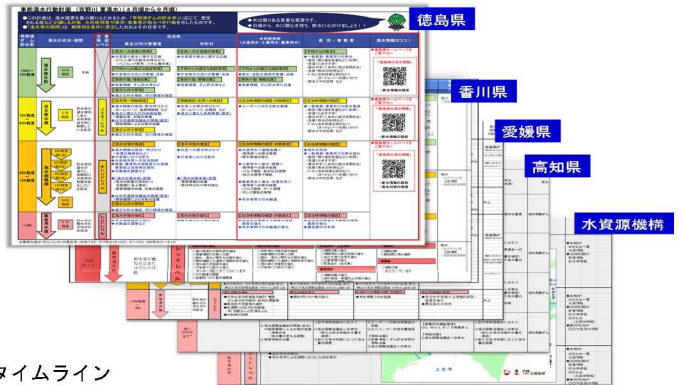
(1) リスク管理型の水資源開発基本計画の策定

全7水系6計画のうち、渇水が頻発している吉野川水系を先行して水資源開発基本計画の全部変更に着手し、平成31年4月に閣議決定した。

(2) 渇水対応タイムラインの策定

令和3年2月までに、国が管理する4水系で渇水対応タイムラインの運用を開始。吉野川水系では、国、四国四県、水資源機構が連携し渇水対応タイムラインを作成し、令和3年1月に運用を開始した。

(右図) 吉野川水系渇水対応タイムライン



主な課題

(現在推進している水資源政策の課題)

- 水資源開発基本計画の策定
リスク管理型の水資源開発基本計画の策定が吉野川の1水系のみに留まっている。
- 水資源の利用の合理化等に関する重要事項(水利用の合理化)
水利用の更なる合理化や渇水対応タイムラインの作成を、更に進めていく必要がある。
(雨水利用の推進)
雨水利用にかかる地方自治体の計画策定が一部に留まっている。
- (地下水利用と地盤沈下対策)
地盤沈下は近年沈静化しているものの、渇水時に短期的な地下水位の低下が生じた場合などに地盤沈下が進行する恐れがある。
- 水源地域の振興
水源地域対策特別措置法に基づく施策を着実に進めていく必要がある。また、ソフト対策では活動の一層の拡大及び活性化を図る必要がある。

(新たな課題)

- 渇水リスク評価手法の確立と気候変動の影響評価手法を確立する必要がある。
- 水供給の質向上に向けた取組を推進する必要がある。
- 新型コロナウイルスに伴う水需要等の変化への対応が必要である。

今後の対応方針

(現在推進している水資源政策の課題への対応方針)

- 水資源開発基本計画の策定
残る6水系5計画について早期にリスク管理型の計画を策定する。
- 水資源の利用の合理化等に関する重要事項(水利用の合理化)
・平時において、水利用の更なる合理化を推進するため、用途をまたがる転用を更に進めていくとともに、節水の取組についても更に推進する。
・渇水対応タイムラインの作成促進等により、関係者が連携して危機的な渇水に備える取組を直轄河川で進め、更に都道府県管理河川にも拡充する。
- (雨水利用の推進)
雨水の利用推進に関する法律に基づく「都道府県方針」「市町村計画」の策定を促すとともに、更なる雨水利用施設の増加のための支援の充実を図る。
- (地下水利用と地盤沈下対策)
地下水データベースの構築や、地域の実情に応じた地下水マネジメントの取組を推進する。
- 水源地域の振興
水源地域整備計画に基づく事業の着実な推進するとともに、水源地域交流拡大のため情報蓄積やSNS等様々な媒体で共有・発信、水源地域の観光資源の発掘・プロモーション活動の取組を充実させる。

(新たな課題への対応方針)

- 渇水リスク評価手法の確立および評価の実施、分かりやすい渇水リスク情報の発信。気候変動の影響も踏まえた将来の渇水リスク評価方法を検討する。
- 地下水のデータを収集し災害時などの非常時の際に地盤沈下等を生じさせない形での地下水の利用のあり方などを検討する。
- 水資源開発基本計画において、中間点検を行う際に、新型コロナウイルス感染症の感染拡大下における水需要の実績を把握し、その変化の要因を分析する。

図表2：令和2年度取りまとめの政策レビュー（概要）③

「住生活基本計画（1／5）」

住生活基本計画

レビューの概要

評価の目的・必要性

「住生活基本法」（平成18年法律第61号）に基づき、「住生活基本計画（全国計画）」（平成18年9月閣議決定）を策定し、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について総合的かつ計画的な推進を図ってきた。現行計画については、社会経済情勢の変化及び施策の効果に対する評価を踏まえて、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行うこととされており、新たな住生活基本計画の策定に向け、現行計画における目標の達成状況等について評価を行う必要がある。

現行計画における目標の達成状況等の分析・評価を通じ、新たな住生活基本計画に反映することを目的とする。

評価対象・政策の目的

住生活基本計画（全国計画）は、住生活基本法第15条に基づき、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定するものである。

評価の視点

以下の視点から評価を行う。

- ①住生活基本計画（全国計画）の目標が達成されているか。
- ②目標を達成するための基本的な施策は具体的にどのように実施され、どのような効果があったのか。
- ③成果指標は、住生活基本計画（全国計画）の目標の達成状況を把握するのに適切なものとなっているか。

評価の手法

以下の手法により評価を実施する。

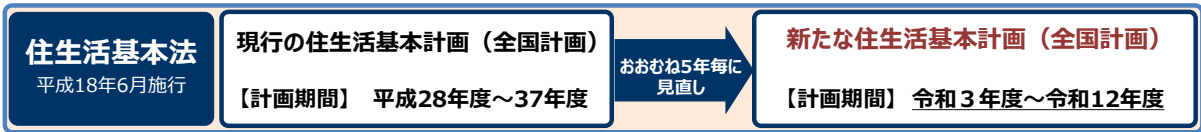
- ①現行計画において設定している成果指標について、住宅・土地統計調査、住生活総合調査、住宅市場動向調査、空家実態調査等に基づく定量的・定性的な分析を行い、その達成状況を評価するとともに、効果や課題を分析。
- ②目標の達成状況や近年の社会経済情勢の変化を踏まえ、現行計画における基本的な施策等に関し、施策の効果や課題について評価・分析を実施。

「住生活基本計画（2／5）」

評価結果

	成果指標		実績		現行計画の目標値	新計画での取り扱い
			策定時	最新値		
1	子育て世帯（18歳未満が含まれる世帯）における誘導居住面積	全国	42%(H25)	42%(H30)	50%(R7)	観測指標 へ移行
		大都市圏	37%(H25)	39%(H30)	50%(R7)	
2	高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合		2.1% (H26)	2.5%(H30)	4%(R7)	継続
3	高齢者生活支援施設を併設するサービス付き高齢者向け住宅の割合		77%(H26)	75%(R元)	90%(R7)	観測指標 へ移行
4	都市再生機構団地（大都市圏のおおむね1000戸以上の団地約200団地が対象）の地域の医療福祉拠点化		0団地(H27)	84団地 (R元)	150団地程度 (R7)	観測指標 へ移行
5	建替え等が行われる公的賃貸住宅団地（100戸以上）における、高齢者世帯、障害者世帯、子育て世帯の支援に資する施設の併設率		—	86%(H30)	概ね9割 (H28～R7 の建替団地)	観測指標 へ移行
6	高齢者の居住する住宅の一定のバリアフリー化率		41%(H25)	42%(H30)	75%(R7)	要件見直し
7	最低居住面積水準未達率		4.2% (H25)	4.0%(H30)	早期に解消	観測指標 へ移行
8	既存住宅流通の市場規模		4兆円(H25)	4.5兆円 (H30)	8兆円(R7)	継続
9	既存住宅流通量に占める既存住宅売買瑕疵保険に加入した住宅の割合		5%(H26)	14%(R元)	20%(R7)	要件見直し
10	新築住宅における認定長期優良住宅の割合		11.3% (H26)	12.1% (R元)	20%(R7)	観測指標 へ移行
11	耐震基準（昭和56年基準）が求める耐震性を有しない住宅ストックの比率		18%(H25)	13%(H30)	概ね解消 (R7)	継続
12	リフォームの市場規模		7兆円(H25)	7兆円(H30)	12兆円(R7)	継続
13	省エネ基準を充たす住宅ストックの割合		6%(H25)	11%(H30)	20%(R7)	観測指標 へ移行
14	マンションの建替え等の件数		約250件 (H26)	325件 (H30)	約500件 (R7)	観測指標 へ移行
15	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合		46%(H25)	54%(H30)	70%(R7)	継続
16	空家等対策計画を策定した市区町村数の全市区町村数に対する割合		0割(H26)	6.3割 (R元)	概ね8割(R7)	観測指標 へ移行
17	賃貸・売却用等以外の「その他空き家」数		318万戸 (H25)	349万戸 (H30)	400万戸程度に抑制 (R7)	継続
18	地震時等に著しく危険な密集市街地の面積		約4,450ha (H27)	2,982ha (R元)	概ね解消 (R2)	要件見直し

新たな住生活基本計画



住生活をめぐる現状と課題

- **世帯の状況**
 - ・子育て世帯数は減少。高齢者世帯数は増加しているが、今後は緩やかな増加となる見込みである。
 - ・生活保護世帯や住宅扶助世帯数も増加傾向にある。
- **住宅ストック**
 - ・旧耐震基準や省エネルギー基準未達成の住宅ストックが多くを占めている。既存住宅流通は横ばいで推移している。
 - ・居住目的のない空き家が増加を続ける中で、周辺に悪影響を及ぼす管理不全の空き家も増加している。
- **多様な住まい方、新しい住まい方**
 - ・働き方改革やコロナ禍を契機として、新しいライフスタイルや多様な住まい方への関心が高まってきている。
 - ・テレワーク等を活用した地方、郊外での居住、二地域居住など複数地域での住まいを実践する動きが本格化している。
- **新技術の活用、DXの進展等**
 - ・5Gの整備や社会経済のDXが進展し、新しいサービスの提供や技術開発が進んでいる。
 - ・住宅分野においても、コロナ禍を契機として、遠隔・非接触の顧客対応やデジタル化等、DXが急速に進展している。
- **災害と住まい**
 - ・近年、自然災害が頻発・激甚化。あらゆる関係者の協働による流域治水の推進等、防災・減災に向けた総合的な取組が進んでいる。
 - ・住まいの選択にあたっては、災害時の安全性のほか、医療福祉施設等の整備や交通利便性等、周辺環境が重視されている。

○上記課題に対応するため、3つの視点から8つの目標を設定し、施策を総合的に推進

① 「社会環境の変化」の視点

目標1 新たな日常、DXの推進等

(1)居住の場の多様化・柔軟化の推進 (2)新技術を活用した住宅の契約・取引、生産・管理プロセスのDXの推進

目標2 安全な住宅・住宅地の形成等

(1)安全な住宅・住宅地の形成 (2)災害発生時における被災者の住まいの早急な確保

② 「居住者・コミュニティ」の視点

目標3 子どもを産み育てやすい住まい

(1)子どもを産み育てやすく良質な住宅の確保 (2)子育てしやすい居住環境の実現とまちづくり

目標4 高齢者が安心して暮らせるコミュニティ等

(1)高齢者、障害者等が健康で安心して暮らせる住まいの確保 (2)持続可能で豊かなコミュニティの形成とまちづくり

目標5 セーフティネット機能の整備

(1)住宅確保要配慮者の住まいの確保 (2)福祉施策と一体となった住宅確保要配慮者の入居・生活支援

③ 「住宅ストック・産業」の視点

目標6 住宅循環システムの構築等

(1)既存住宅流通の活性化 (2)適切な維持管理・修繕等 (3)世代をこえて取引されるストックの形成

目標7 空き家の管理・除却・利活用

(1)空き家の適切な管理の促進等 (2)立地・管理状況の良好な空き家の多様な利活用の推進

目標8 住生活産業の発展

(1)住生活産業の担い手の確保・育成 (2)生産性向上や海外展開の環境整備等

「住生活基本計画（４／５）」

新たな住生活基本計画における成果指標

区分	項目	成果指標案	現状値	目標値	現行計画との関係
目標 1	DX関係	DX推進計画を策定し、実行した大手住宅事業者の割合	0% (R2)	100% (R7)	新規
目標 2	災害関係	地域防災計画等に基づき、ハード・ソフト合わせて住まいの出水対策に取り組む市区町村の割合	- (R2)	5割 (R7)	新規
		耐震基準が求める耐震性を有しない住宅ストックの比率	13% (H30)	概ね解消(R12)	継続
目標 3	子育て関係	危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率	【面積】 約2,220ha (R2) 【ソフト対策】 約46% (R2)	【面積】 概ね解消(R12) 【ソフト対策】 100%(R7)	要件見直し
		民間賃貸住宅のうち、一定の断熱性能を有し遮音対策が講じられた住宅の割合	約1割 (H30)	2割 (R12)	新規
目標 4	高齢者関係	公的賃貸住宅団地(100戸以上)における地域拠点施設併設率	【公的賃貸住宅団地全体】 29% (R元) 【UR団地の医療福祉拠点化】 128団地(R元)	【公的賃貸住宅団地全体】 おおむね4割 (R12) 【UR団地の医療福祉拠点化】 250団地程度 (R12)	新規
		高齢者の居住する住宅のうち、一定のバリアフリー性能及び断熱性能を有する住宅の割合	17% (H30)	25% (R12)	要件見直し
目標 5	セーフティネット関係	高年齢人口に対する高齢者向け住宅の割合	2.5% (H30)	4% (R12)	継続
目標 5	セーフティネット関係	居住支援協議会を設立した市区町村の人口カバー率	25% (R2)	50% (R12)	新規
目標 6	既存住宅・優良住宅ストック関係	既存住宅流通及びリフォームの市場規模	12兆円 (H30)	14兆円 (R12)	継続
		住宅性能に関する情報が明示された住宅の既存住宅流通に占める割合	15% (R元)	50% (R12)	要件見直し
		25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合	54% (H30)	75% (R12)	継続
		住宅ストックのエネルギー消費量の削減率 (H25年度比)	3% (H30)	18% (R12)	新規
目標 7	空き家関係	認定長期優良住宅のストック数	113万戸(R元)	約250万戸 (R12)	新規
		市区町村の取組により除却等がなされた管理不全空き家数	9万物件 (H27~R2)	20万物件 (R3~12)	新規
目標 7	空き家関係	居住目的のない空き家数	349万戸 (H30)	400万戸程度におさえる(R12)	継続

新たな住生活基本計画における施策間連携

- 新たな住生活基本計画に記載予定の施策のうち、特に以下について、関係省庁・省内関係部局との連携のもとで施策の推進に努める。

(1) 高齢者対策・住宅セーフティネット対策に係る施策

関係者	厚生労働省(社会・援護局、障害保健福祉部、老健局、子ども・家庭局) 法務省(矯正局、保護局)
主な取組	<ul style="list-style-type: none">○ 国・地方それぞれにおいて、住宅・福祉部局の一体的・ワンストップ対応による公営住宅・セーフティネット登録住宅や、住居確保給付金等の生活困窮者自立支援、生活保護、再犯防止等に関する生活相談・支援体制の確保(目標5関係)○ 住宅団地での建替えや再開発等における医療福祉拠点、高齢者支援施設、コミュニティスペース等の生活支援や地域交流の拠点整備など、地域で高齢者世帯が暮らしやすい環境の整備(目標4関係)等

(2) 省エネルギー対策に係る施策

関係者	経済産業省(資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部) 環境省(地球環境局)
主な取組	<ul style="list-style-type: none">○ 省エネルギー性能の一層の向上、リフォームや建替えによる良質な住宅ストックへの更新(目標6関係)○ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、住宅の省エネルギー性能を向上させるための義務づけを含む規制強化を検討(目標6関係)○ 住宅事業者の省エネルギー性能向上に係る取組状況の集約と消費者へのわかりやすい提供(目標6関係)○ 省エネ・創エネ性能を向上させる技術開発の推進(目標8関係)等

(3) 安全な住宅・住宅地の形成に係る施策

関係者	国土交通省(都市局、水管理・国土保全局) 内閣府(防災担当)
主な取組	<ul style="list-style-type: none">○ 地方公共団体の防災・まちづくり・建築等の部局間連携を強化し、地域防災計画・立地適正化計画等を踏まえた浸水対策等を推進(目標2関係)○ 避難計画に基づく避難体制や避難施設の整備、避難場所の確保と連携した住宅改修や盛土等による住宅・住宅地の浸水対策の推進(目標2関係)○ 密集市街地の解消とそれにあわせた地域防災力の向上に資するソフト対策の強化(目標2関係)等

図表2：令和2年度取りまとめの政策レビュー（概要）④

「北海道総合開発計画の中間点検（1/2）」

北海道総合開発計画の中間点検

レビューの概要

評価の目的・必要性

【目的】

第8期北海道総合開発計画（平成28年3月閣議決定。以下、「第8期計画」という。）の主要施策に係る重点的に進める施策（以下、「重点施策」という。）の進捗状況を把握し、課題を明らかにすることにより、今後の計画の方向性及び重点施策等の検討に資することを目的に実施する。

【必要性】

第8期計画において、「計画の推進に当たっては、「政策の企画立案→実施→評価→改善」というマネジメントサイクルに沿った効率的かつ効果的な進捗管理を図り、着実に施策を推進するため、人口、経済、社会等に関する各種指標や施策の進捗状況についてモニタリングを実施し、必要に応じ有識者による検討等を通じて、以後の施策推進に適切に反映する。また、社会や時代の要請の変化を踏まえつつ、主要施策、期間等について弾力的運用又は必要に応じた見直しを図るとともに、計画策定からおおむね5年後に計画の総合的な点検を実施することとされている。

評価対象・政策の目的

【評価対象】

第8期北海道総合開発計画(平成28年3月29日閣議決定)(計画期間：平成28年度～おおむね令和7年度まで)

【政策の目的】

北海道開発の基本的意義は、北海道の資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図ることにある。

第8期計画では、人口減少・高齢化の急速な進展等により、食や自然環境等北海道の強みを提供し、我が国全体に貢献している「生産空間」の維持が困難となる恐れがあることから、今後10年間を「生産空間のサバイバル」、「地域としての生き残り」を賭けた重要な期間として、北海道の強みである「食」と「観光」を戦略的産業として位置付け、食と観光を担う「生産空間」を支えながら、「世界水準の価値創造空間」の形成を目指す。

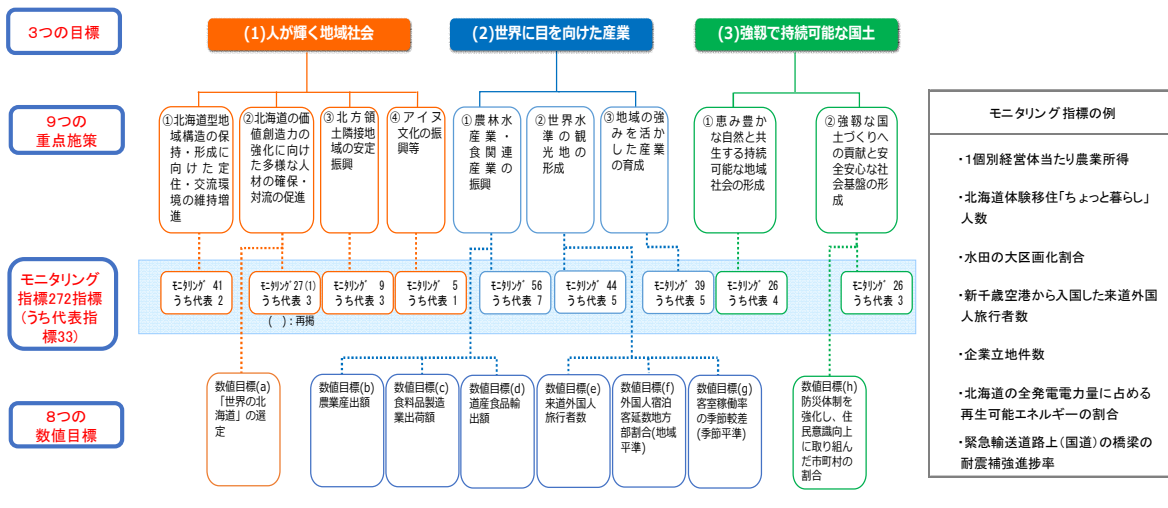
評価の視点

第8期計画に設定された目標に対する現状の把握と課題について、以下の2つの観点から総合的に評価を行う。

- 第8期計画の重点施策の推進状況
- 目標を達成するため推進することとした重点施策の目標達成への有効性

評価の手法

目標の達成状況等を確認するために設定したモニタリング指標の変化を把握するとともに、モニタリング指標のうち重点施策の評価に当たって設定した代表的な指標（代表指標）及び数値目標等により課題等を分析し、総合的に評価を行う。



「北海道総合開発計画の中間点検（2/2）」

評価結果

9つの重点施策の分析・評価において記載したモニタリング指標全体をまとめると、264指標（全272指標から経年比較に馴染まない指標を除く）のうち上昇した（望ましい方向へ変化した）ものは134指標（51%）、下降した（望ましくない方向に変化した）ものが30指標（11%）、変化がなかったものは100指標（38%）であった。

なお、下降した指標については今後も注視し、必要な分析を行っていく。また、新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、引き続き、その影響を把握していく。

9つの重点施策毎の代表指標等を分析・評価したところ、各種施策により一定の進捗・成果は得られたが、下記の課題も明らかとなった。

重点施策	モニタリング指標数					評価
	上昇傾向	横ばい	下降傾向	経年比較に馴染まない	合計	
(1) 人が輝く地域社会の形成						
①北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進	18(44%)	15(37%)	8(20%)	0	41	一定の進捗
②北海道の価値創造の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進	13 _{前1} (48%)	13(48%)	1(4%)	0	27 _{前1}	一定の進捗
③北方領土隣接地域の安定振興	4(44%)	2(22%)	3(33%)	0	9	一定の進捗
④アイヌ文化の振興等	3(75%)	1(25%)	0(0%)	1	5	概ね進捗
(2) 世界に目を向けた産業の振興						
①農林水産業・食関連産業の振興	23(41%)	22(39%)	11(20%)	0	56	一定の進捗
②世界水準の観光地の形成	28(67%)	12(29%)	2(5%)	2	44	概ね進捗
③地域の強みを活かした産業の育成	19(53%)	14(39%)	3(8%)	3	39	一定の進捗
(3) 強靱で持続可能な国土の形成						
①恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成	10(42%)	12(50%)	2(8%)	2	26	一定の進捗
②強靱な国土づくりへの貢献と安全安心な社会基盤の形成	17(65%)	9(35%)	0(0%)	0	26	概ね進捗
全体	134 _{前2} (51%)	100(38%)	30(11%)	8	272 _{前2}	一定の進捗

(): 「経年比較に馴染まない」を除いた割合、※1: 再掲1含む、※2: 重複除く

1 分析・評価を踏まえた今後の方向性

分析・評価（主な課題）

(1) 人が輝く地域社会の形成

- ①地方部で人口減少と高齢化が進行。農業従事者の所得は増加しているが、地方部に住み続けられるよう生活機能の確保が必要。
- ②活動人口の確保に向けた取組は進展しているが、地域の担い手不足・人材育成が課題。
- ③漁業生産量、一人当たり主要生産額が減少傾向にあり地域経済は依然として厳しい。
- ④ウポボイの全国での認知向上が必要。

(2) 世界に目を向けた産業の振興

- ①農業産出額は増加しているが、一部主要産品の生産量が減少傾向。農業及び水産業の就業者数が減少。「食」の高付加価値化、食の海外展開等に関しては更なる施策の推進が必要。
- ②来道外国人旅行者数は増加し、客室稼働率の季節較差は減少傾向だが、外国人宿泊客数の道央圏以外の地方部割合は約3割と低い状況で推移。
- ③情報産業の売上げ等は伸びているが、北海道全体の製造品出荷額が減少。

(3) 強靱で持続可能な国土の形成

- ①再生可能エネルギーの導入は全国を上回っているが、更なる推進が必要。
- ②冬期災害に備えた訓練の実施自治体数が3割に留まる。社会資本の老朽化への対応は進捗しているが、これに携わる自治体等の人材不足への対応が課題。

今後の方向性

- ①農林水産業の基盤整備や交通ネットワークの整備等を推進。モデル圏域の取組を重点化し、地域の課題解決に向けた取組の普及・支援。
- ②「北海道価値創造パートナーシップ活動」等の機能を充実させ、関係機関等と連携し人材の発掘・育成を推進。
- ③引き続き進行計画に基づく施策を推進。
- ④ポストコロナに向けた誘客促進の取組(広報活動、コンテンツの充実等)の推進。アイヌ施策の総合的かつ効果的な推進。

- ①農業の基盤整備、漁港機能の集約や有効活用等を推進。一次加工品の生産拠点整備の促進と効率的な輸送体系の構築等に資する施設整備等を推進。
- ②地方部の地域資源・特性を最大限活用した多様なメニューのより一層の充実及び受入環境整備等を推進。
- ③北海道の強みを活かした戦略的産業の振興、リスク回避を目的とした企業立地等を通じて雇用創出力の強化が図れるよう物流機能を強化。

- ①グリーンインフラの取組を更に推進。風力・バイオマス等の再生可能エネルギーの更なる導入。
- ②冬期における災害時の訓練等、ソフトと組み合わせた対策を国・地域が連携して推進。戦略的なインフラ老朽化対策の推進。

2 最近の自然・社会・経済情勢の変化を踏まえた主な施策の方向性

新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえ、以下の施策を加速化・重点化して取り組むことが必要である。

1) 分散型の国土づくりを先導していくため、北海道型地域構造の保持・形成に係る取組を加速

- ①食と観光等の振興及び広域分散型の拠点間のネットワーク整備等を通じ、移住者等の受入れ環境や働く機会・場の創出強化
- ②公的施設の地域の拠点化にあわせ、地方部のスマート化の促進

2) 我が国の食料安全保障を支えるイノベーションを加速

- ①農地の大区画化等の基盤整備とサプライチェーンの構築等による食料供給力の強化等
- ②農林水産業のスマート化の加速を促進
- ③フードチェーンのデータ連携の促進

3) 国内外の新たな観光需要を取り込んだ観光の活性化

- ①地域資源等を活用した生産空間の魅力向上やブランド化の推進
- ②インバウンドの回復に備えた多言語表記等の受入環境整備
- ③観光客の地方部への分散、周遊を支える受入環境整備の推進
- ④多様な観光メニューの充実

4) 環境保全・2050年カーボンニュートラルに向けた取組

- ①水素や再生可能エネルギーの利活用等の促進及び地域分散型エネルギーシステム構築に向けた取組の推進
- ②交通ネットワーク等の効率化・低炭素化やグリーンインフラ等による吸収源対策の推進及び温室効果ガス排出削減対策の促進

5) 激甚化・頻発化する災害等への対応/冬期複合災害への備え

- ①大規模自然災害に対するハード・ソフト対策を国・地域が連携して推進
- ②冬期複合災害発生時の被害を最小限に抑える
- ③「流水治水」への転換
- ④人口減少下での生産性向上や感染症等の危機に強い社会経済システム構築のため、インフラ分野のDXを推進

※感染症の影響に留意し、各施策の進捗状況等に係るPDCAを行うとともに、現場で喫緊に対応すべき課題に対してはデータ等をよく観察し臨機応変に対応する。また、北海道開発分科会計画推進部会において「引き続き各施策・取組に対して助言等により計画推進を後押しするとともに、計画の進捗状況を確認に点検する」とされていることから、同部会委員からの意見等も踏まえ、今後の計画推進の検討に活用していく。

図表2：令和2年度取りまとめの政策レビュー（概要）⑤

「産業分野における気象データの利活用促進（1/2）」

産業分野における気象データの利活用促進

レビューの概要

評価の目的・必要性

人口減少・少子高齢化が進む我が国産業の生産性向上を図るうえで、幅広い産業に関連する気象データの利活用促進は、国民や産業のニーズが高い政策テーマとして期待される。このため、毎年度実施する業績指標全体の進捗に対する政策評価と併せて、政策レビューの目的である「特定のテーマについてより掘り下げた総合的な評価」として採り上げる必要がある。

本政策レビューは、産業界において気象データが利活用されていない原因やボトルネックを把握し、その解消のための今後の対策や取組方針を整理することにより、気象データの利活用の促進の取組の改善・充実を図ることを目的として実施する。

評価対象・政策の目的

気象ビジネス推進コンソーシアム（WXBC）における活動など、産業分野における気象データの利活用促進に関する、気象庁の取組を対象とする。

評価の視点

産業分野における気象データの利活用促進について、以下の3つの施策について評価する。

- ①基盤的気象データのオープン化・高度化
- ②気象データ利活用に係る普及啓発
- ③気象データを利活用できる人材の育成

評価の手法

気象庁において、企業を対象に実施した、以下の2つのアンケート調査をもとに評価を行う。

- ・産業界全体における気象データの利活用状況等の調査（令和元年度）
- ・気象データの利活用が進んでいない業種等に対する調査（令和2年度）

評価結果

<基盤的気象データのオープン化・高度化>

- ・引き続き気象データの精度向上や高解像度化を進めるとともに、気象庁が提供する基盤的な気象データの更なる拡充を図っていく必要がある。
- ・大容量化が進む気象データ等を、配信から共有へと発想を転換していく必要がある。

<気象データ利活用に係る普及啓発>

- ・引き続き、WXBCでの活動等を通じて、気象データ利活用に係る普及啓発活動に取り組んでいく必要がある。
- ・ユーザー企業に対しては、気象データを利活用することによる具体的な費用対効果を示し、理解促進に努めていく必要がある。
- ・ベンダー企業が提供する気象サービスについても普及啓発し、ユーザー企業における利用促進に努めていく必要がある。

<気象データ利活用ができる人材の育成>

- ・引き続き、WXBCでの活動等を通じて、気象データを利活用できる人材の育成に取り組んでいく必要がある。

「産業分野における気象データの利活用促進（2/2）」

主な課題	今後の対応方針
<p>基盤的気象データのオープン化・高度化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●新しい気象データの提供や気象データの精度向上や高解像度化を進め、気象庁ホームページや支援センターを通じて提供する基盤的な気象データの更なる拡充を図る。 ●気象庁ホームページにおける気象データの技術資料の充実など利便性の向上に取り組む。 ●クラウド技術を活用することにより、大容量化が進む気象データ等を共有できる環境の構築を検討する。
<p>気象データ利活用に係る普及啓発</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●気象庁では、WXBCでの活動等を通じて、引き続き、産業界において、気象情報・気象データの利活用が拡大するよう普及啓発に努める。 ●ユーザー企業における気象データ利活用による費用対効果の理解促進のため、具体的な費用対効果事例を示すことができるよう調査を実施する。 ●WXBCの活動についても、気象データを活用したサービスに出会える場として、より効果的な活動となるよう、これまでの総括を行い、必要に応じあり方の見直しを図っていく。
<p>気象データ利活用ができる人材の育成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●気象庁では、気象データアナリスト育成講座が広く開講されるよう、講座開講を予定している事業者に対し必要な支援を行うとともに、より多くの方々に同講座が受講されるよう、WXBC等と連携し広く周知するなど、政府の成長戦略に沿って当該制度の推進に取り組む。
<p>更なる気象データ利活用促進に向けて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●2020年12月には交通政策審議会気象分科会から以下の提言「気象業務における産学官連携の推進」をいただいた。 <ul style="list-style-type: none"> ・産学官の対話の場の構築 ～ 役割分担から連携の強化へ ～ ・人材の交流や育成 ～ 技術、ノウハウの保有から共有へ ～ ・産学官共同事業の推進 ～ 独自の事業から連携事業へ ～ ・クラウド技術を活用した新たな気象情報・データの共有環境の構築 ～ データの配信から共有へ ～ ●気象庁では、分科会の提言で示された施策を進め、本政策レビューのテーマである産業分野を含め、社会全体における気象情報の幅広い利活用を図り、気象業務全体がより一層社会に貢献していけるよう取り組む。

図表3：平成29年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況①

○津波防災地域づくりに関する法律に基づく施策

テーマ名	津波防災地域づくりに関する法律に基づく施策	実施時期	平成28年度～平成29年度	担当課	総合政策局社会資本整備政策課 水管理・国土保全局河川環境課水防企画室 水管理・国土保全局保全課海岸室 都市局都市安全課 都市局都市計画課 都市局市街地整備課 住宅局市街地建築課
対象政策	津波防災地域づくりに関する法律に基づく施策の実施主体である都道府県・市町村に対し、国が行う支援策を対象とする。				
政策の目的	将来起こりうる最大クラスの津波を想定し、全国において津波防災地域づくりの総合的な推進を図ることで、津波災害の防止・軽減を図る。				
評価結果の概要	<p>○津波浸水想定の設定 関係 津波防災地域づくりの基本となる津波浸水想定の設定に関し、国が行う支援策について評価を行う。津波浸水想定の前提となる基礎調査に関してはすべての都道府県(津波の影響のない内陸部の県を除く。)について完了しているところ。平成30年3月現在、津波浸水想定の設定に関しては、津波の影響を受ける可能性のある40都道府県のうち、33道府県において、設定が完了しているところ。残り7都県のうち、2県においては今年度中に津波浸水想定の設定が予定されるなど、着実に実施されているところ。残りの都県・地域についても早期に設定がなされるよう引き続き支援を実施していく予定。</p> <p>○推進計画の作成 関係 様々な主体が実施するハード・ソフトの施策を組み合わせ、津波防災地域づくりの総合的な推進を図るための計画として、推進計画は重要である。国土交通省では、推進計画の作成主体である市町村に対して、説明会・研修の開催、「津波防災地域づくり推進計画作成ガイドライン」の策定等の支援策を講じているところであり、その実施状況等について今般評価を行う。 平成29年9月現在、津波の影響を受ける可能性のある680市町村に聞き取りを行ったところ、推進計画の作成を検討中の市町村は全国で約180に達するなど、推進計画の作成に向けた機運は着実に高まっており、説明会の開催等のこれまでの国の支援策については一定の成果が見られる。 平成30年3月5日現在、津波浸水想定の設定が完了した33道府県(津波の影響を受ける可能性のあるのは40都道府県)のうち府県において、津波災害警戒区域の指定の実績がある。また、2県において警戒区域の指定に向けて具体的な検討を行っており、説明会の開催等のこれまでの国の支援策については一定の成果が見られる。 他方、検討中であるものの推進計画の作成までには至っていない市町村等からは、計画のイメージや作成手順がわからない等の意見が挙がっており、今後は計画の作成の意義や手順等について、既存の事例も踏まえながら、効果的に周知を図っていくこと等が必要。</p> <p>○警戒区域の指定 関係 津波浸水想定を踏まえ、警戒区域の指定を進めることにより、地域の津波に対する警戒避難体制の整備等を行っていくことは重要である。国土交通省では、都道府県や市町村に対して、説明会等の開催や「水害ハザードマップ作成の手引き」の公表等の支援策を講じているところであり、その実施状況等について今般評価を行う。 平成30年3月5日現在、津波浸水想定の設定が完了した33道府県(津波の影響を受ける可能性のあるのは40都道府県)のうち府県において、津波災害警戒区域の指定の実績がある。また、2県において警戒区域の指定に向けて具体的な検討を行っており、説明会の開催等のこれまでの国の支援策については一定の成果が見られる。 他方、警戒区域の指定にあたり、市町村等の関係者との調整や警戒区域の持つイメージを課題として挙げる都道府県が多く、今後は警戒区域を指定した自治体における対応や指定による効果等の先行事例をまとめ、全国の自治体に向けて周知を図っていくこと等が必要。</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)	<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>●支援体制の構築及び周知の実施 ・本省、地方整備局や都道府県の関係部局で支援体制を構築し、自治体に津波防災地域づくりの必要性等について理解を求め、積極的な調整・助言を行う。 ・津波浸水想定が設定されていても具体的な取組に至っていない自治体の首長等に直接働きかけを行い、取組の必要性等について喚起する。</p>	<p>・平成30年12月、地方自治体の津波防災地域づくりに関する取組を支援する相談窓口「津波防災地域づくり支援チーム」を国に設け、ワンストップで相談・提案を行う体制を構築した。 ・平成31年4月、令和2年4月、令和3年5月に、防災・安全交付金等予算で実施される津波対策の実例を公表している。 ・津波浸水想定設定後、推進計画策定等の具体的な取組に至っていない自治体への働きかけを行うため、地域防災トップセミナーへ参加するなどの活動を実施。例えば、平成31年1月には四国地方沿岸90市町村が参加する四国防災トップセミナーへ出席。当日ご出席の64首長に直接、推進計画策定の効果や必要性をご説明し、計画策定等の具体的な取組を進めて頂くよう働きかけた。</p>				
<p>●推進計画作成ガイドラインの改定 ・計画作成の主要担当部の決め方を含む計画作成のプロセス等を明らかにし、より実用的なガイドラインに改定する。 ・計画作成の省力化・効率化を図るため、国土強靱化地域計画など既存の防災関連計画等の活用について整理する。</p>	<p>・政策レビューにおいて明らかになった市町村が抱える計画作成上の課題を踏まえ、計画作成プロセスを明確化し、計画作成にあたっての工夫や留意点を新たに盛り込むとともに、市町村の検討状況等に合わせた構成(基礎編、実践編、参考資料編)に見直すなど実用的な内容を盛り込んだ上で、平成30年4月に推進計画作成ガイドラインの改訂版となる第2版を発行した。 ・上記ガイドライン改訂版の作成に際し、平成30年1月時点で推進計画既作成であった9市町へアンケート調査を行い、参考とした既存防災関連計画の一覧を作成。平成30年4月、ガイドライン改訂版の「参考資料編」内に掲載する形で発行。作成担当者の省力化・効率化が図られるよう工夫した。</p>				
<p>●デリバリー型サポートの立上げ ・各市町村に寄り添ったきめ細やかな支援を行う体制を構築し、計画の作成を検討する市町村職員に対して、直接アドバイスを行う。 ・各自治体が抱える課題に応じて、計画既作成の市町村の担当者、学識経験者等の有識者の紹介を行う。 ・市町村へのアドバイス後は、国が実施した支援内容を都道府県に共有し、都道府県による市町村の取組の後押しを促進する。 ・津波浸水想定が設定されていても計画作成に至っていない市町村の首長等に直接働きかけを行い、計画作成の必要性等について喚起し、計画作成を促していく。</p>	<p>・平成30年4月、本省職員が自治体へ赴き計画作成に関して自治体の検討段階に応じたきめ細やかなアドバイスを実施する「デリバリー型サポート」を立ち上げた。取組開始後3年半で30市町へのサポートを実施(令和3年9月末時点)。専用の案内チラシを新たに作成し、HPへの掲載はもちろん、沿岸市町村担当者へ送付するなど、制度周知を実施。 ・計画作成にあたり発生した課題に応じて、学識経験者・計画既作成の自治体職員等の有識者を紹介できることについてデリバリー型サポートで訪問した全ての自治体に対しご案内。実際に、静岡県松崎町及び西伊豆町において推進協議会の開催にあたり有識者として東京大学・加藤教授をご紹介し、令和元年10月より、両町各協議会において副会長として参加頂いた。また、神奈川県及び山形県からの有識者紹介の希望を受け、同じく東京大学・加藤教授をご紹介。令和2年9月より山形県推進協議会のアドバイザーとして協議会に参加頂いた。 ・デリバリー型サポートの活動終了後は、必ず当該市町村のある都道府県の担当部局に対し、活動により把握した当該自治体の課題やそれについての対応といった一連のサポート内容をフィードバックし、都道府県による市町村の取組の後押しを推進した。 ・首長との面会機会が頂けた一部の市町村においては、直接計画作成を働きかけた。例えば令和元年10月に静岡県松崎町長、及び西伊豆町長それぞれご面会し、津波防災推進計画策定の必要性をご説明し、取組推進を働きかけるなどの取組を行った。その後、令和2年3月に西伊豆町、5月に松崎町がそれぞれ推進計画を策定、公表している。</p>				
<p>●ダイレクト型情報発信の確立 ・近隣市町村における計画の作成状況や説明会の開催状況など、近隣市町村との取組状況の横比較ができる情報を市町村に直接提供する。 ・その他、ガイドライン改定のポイント、研修開催案内・結果概要等の基礎情報について、計画作成の検討段階に応じたきめ細やかな情報提供を行う。</p>	<p>・津波の影響を受ける可能性のある自治体(都道府県・市町村)に対して、国の支援策等について計画作成の検討段階に応じた、きめ細やかな情報提供を直接行うため、ダイレクト型情報発信を平成30年11月に開始。2年半で4度発行(令和3年9月末時点)し、全国680の沿岸自治体に対し電子メールで発信した。 ・上記ダイレクト型情報発信においては、全国市町村の推進計画の作成状況、新たに推進計画を策定した市町村の取組事例の紹介、説明会やデリバリー型サポートの活動報告等に加え、津波防災関連の補助金・交付金制度の拡充案内やガイドライン改定のポイント、研修開催案内・結果概要等、各種情報発信を行った。</p>				
<p>●事例集の作成 ・事例の対象となる自治体の増加や指定における隘路等の状況を踏まえ、警戒区域を指定済みの自治体における対応や参考となる資料等をまとめ、先行事例として横展開する。</p>	<p>・警戒区域等指定の事例集を平成30年5月に初版を国土交通省のホームページに掲載した。さらに、山形県遊佐町の効果事例(※)や名古屋市津波避難ビルの構造安定性の確認手法などを加えた第2版を令和2年4月に更新した。 ※山形県遊佐町の効果事例概要 平成31年3月に遊佐町の沿岸部を先行的に津波災害警戒区域に指定し、令和元年6月に発生した山形沖を震源とする地震では、地震発生直後から沿岸部の住民が高台に避難。 【津波災害警戒区域を指定したことにより、町民の津波に対する避難意識が向上】 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001340424.pdf</p>				
<p>●制度の趣旨に係る周知の実施 ・地域住民や市町村担当者において警戒区域の意義が十分に理解されていない現状を踏まえ、説明会の開催や自治体への個別対応等を通じ、区域指定の意義等の周知を図り、制度の認識を深める。</p>	<p>・都道府県職員等への津波災害警戒制度等の趣旨や意義等の周知を図ることを目的に、平成29年度から現在までの間に津波災害警戒区域等の説明会を計43回(32道府県)実施した。さらに、災害警戒区域等の指定について、都道府県の認識や現場の抱えている課題を確認するためアンケート調査(※)を実施した。この調査結果をもとに、今後、区域指定をさらに進めて行く方針を検討しているところである。 ※アンケート調査詳細 令和3年9月17日に依頼。アンケート対象は、沿岸部の40都道府県(河川上遊の岐阜県を含む)。津波災害警戒区域、特別警戒区域の指定に対して、課題や国に求める方針を調査。</p>				

図表3：平成29年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況②

○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）—

テーマ名	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）—	実施時期	平成28年度～平成29年度	担当課	総合政策局物流政策課
対象政策	「総合物流施策推進プログラム」を評価の対象とする。				
政策の目的	25年大綱に基づき、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図ること				
評価結果の概要	【各施策の目標達成状況】 「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている128施策のうち、他省庁が実施の中心となるものを除外した107施策（目標数127）について進捗状況を確認した。127目標のうち、約46%については、目標を達成し、約43%については、今後の達成見込みがある一方で、約9%については、今後の達成見込みがない状況である。また、評価を通じて、「定量的なアウトカム指標の設定」や「プログラム期間中に目標年次で到達しない目標の解消」といった問題点が挙げられており、新たなプログラム策定の際は、このような問題点に対して工夫が必要と考えられる。				
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」）
我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準化を一層推進する。このためには、物流事業者及び政府向けのガイドラインの作成や小口保冷輸送サービスに関するPAS規格の普及及びISO化に向けた取組等の検討が必要。					<ul style="list-style-type: none"> 平成30年に日ASEAN交通大臣会合において、BtoB分野を対象とした「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」を策定するとともに、令和2年には、同ガイドラインを基にした日本式コールドチェーン物流サービス規格（JSA-S1004）が日本規格協会より発行された。さらに、同規格のASEAN地域への普及を効果的に進めたいための取組の方向性を定めた「普及戦略」を令和3年に策定した。今後は同戦略に基づき、個別アクションプランを策定し、規格の普及と発売に向けたセミナーの開催など具体的な取組を進めていくこととしている。 BtoC分野においては、小口保冷輸送サービスに関する規格であるPAS1018を基にした国際規格（ISO23412）が令和2年に日本標準により発行された。 また、令和3年に日本提案により国際標準化機構（ISO）にコールドチェーン物流に関する技術委員会（TC315）を設置し、我が国は議長国として、日本式コールドチェーン物流サービス規格の国際標準化に向けた議論を主導していくこととしている。
トラック事業の経営環境改善や女性運転手の確保を引き続き推進するとともに、「働き方改革」の一環として、新技術の活用等による荷待ち・荷役時間の短縮、再配達削減、中継輸送方式の普及等のトラック運送業の労働環境改善、多様な人材の確保・育成等の取組を一層推進する。					<ul style="list-style-type: none"> トラック運送業における荷待ちの負担を軽減するため、令和元年3月に学生や保護者、教員等の対象者ごとのハンフレットや、好事例集を作成・公表した。 平成30年5月から宅配事業者・EC事業者・行政からなる「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」を開催し、宅配事業者とEC事業者とのデータ連携の推進や多様な受取方法の推進などの対応の方向性を整理。同年11月には各社の取組事例集を公表した。宅配便の再配達削減方策の一つである「置き配」の普及に向け「置き配検討会」を平成31年3月から令和2年3月まで6回開催。「置き配の現状と実施に向けたポイント」（令和2年3月31日）をとりまとめ公表した。また、令和3年度にはポストコロナ時代に対応した非接触・非対面型の輸配送モデルについて実証事業を通じて検証し、横展開を図ることとしている。 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（以下「物流総合効率化法」という。）の特組みを活用し、トラック予約受付システム等を導入した特定流通業務施設の整備を促進することで、トラックの荷待ち時間の削減を図っているところ。令和3年7月末時点の認定件数は156件に上っている。 中継輸送の普及促進を図るため、令和2年1月に中継輸送の取組事例集をとりまとめ公表した。
荷主、物流事業者等の様々な関係者が連携、協働して物流の効率化及び付加価値の向上を図るため、物流総合効率化法の特組みの活用や、官民による検討の場を通じ、データや荷姿などに関する事業者間での共通ルールの設定や全体での標準化の促進等の取組を推進する。					<ul style="list-style-type: none"> 「物流総合効率化法」に基づき、二者以上の連携・協働によるモーダルシフトや共同輸配送等の取組に対する支援を行い、同法に基づく取組の認定件数は平成28年10月から令和3年7月末までの間に284件に上っている。また、同法の事業計画に係る計画の策定経費や認定を受けた事業計画によるモーダルシフト等に係る運行経費に対する補助等について支援措置を行っており、令和3年度においては、モーダルシフト等の取組にあわせて省人化・自動化機器を導入する場合について、補助額上限の引き上げ等の支援の拡充を実施している。 令和2年3月「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」をとりまとめ、令和3年6月には同アクションプランのフォローアップ会の開催と周知を実施し、関係事業者連携による同分野での標準化を促進するとともに、周辺分野への同取組の効果波及を図った。 令和3年6月に産業界のハイレベルからなる「官民物流標準化懇話会」を設置・開催。同9月には具体的な項目における検討を進めるため「ハレット標準化推進分科会」を設置・開催し、今後速やかな事業者間での合意形成を推進する予定。
ピンポイント渋滞対策の強化等の道路輸送の機能強化や国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備等による海上輸送の機能強化等を図るとともに、空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結の促進等によるモーダルネットワークの強化を図る。					<ul style="list-style-type: none"> ピンポイント対策については、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を機動的に実施（高速道路における事業中箇所：12箇所） 令和2年度末迄に海上輸送の機能強化に資する、国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルを1カ所整備した。2Mアライアンス、サアライアンスの2カ所アライアンスによる横浜港南本牧と語コンテナターミナルの兼用が一つの体系的な利用を進めた。
トラックの隊列走行の実現やドローンの活用等、新技術を活用することにより、サプライチェーン全体の効率性・生産性向上を図るとともに、物流における人手不足等の課題解決を図る。					<ul style="list-style-type: none"> 隊列走行については、これまで経産省と連携し、技術開発・実証を実施しており、本年2月に新東名高速道路において、後続車無人隊列走行技術を実現した。今回実現した隊列走行技術の成果を生かしつつ、引き続き、自動運転技術を搭載した高性能トラックの開発、社会実装を推進する。 平時に加えて災害時やウイロコソナでも活用可能なドローン物流について、2018年度に全国5地域で実証実験を行ったほか、2019年度にはドローン物流ビジネスモデルの構築に関する基本的な考え方をとりまとめた。これを受け、さらに、2020年度からはドローン物流の実用化に向けた機体導入等に対する支援を実施し、各地で多様な実証事業が進められているほか、物流分野におけるドローンの利活用促進のためのガイドラインの策定・普及を進めている。
「地球温暖化対策計画」に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成のために、再配達の削減、モーダルシフトの推進、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の推進等を行う。					<ul style="list-style-type: none"> 平成30年5月から宅配事業者・EC事業者・行政からなる「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」を開催し、宅配事業者とEC事業者とのデータ連携の推進や多様な受取方法の推進などの対応の方向性を整理。同年11月には各社の取組事例集を公表した。宅配便の再配達削減方策の一つである「置き配」の普及に向け「置き配検討会」を平成31年3月から令和2年3月まで6回開催。「置き配の現状と実施に向けたポイント」（令和2年3月31日）をとりまとめ公表した。また、令和3年度にはポストコロナ時代に対応した非接触・非対面型の輸配送モデルについて実証事業を通じて検証し、横展開を図ることとしている。（再掲） 「物流総合効率化法」に基づき、二者以上の連携・協働によるモーダルシフトに対する支援を行っており、同法に基づく船舶・鉄道モーダルシフトの取組の認定件数は平成28年10月から令和3年7月末までの間に103件に上っている。また、同法の特組みを活用し、輸送網の集約等の輸送の合理化を伴った特定流通業務施設の整備を促進することで、輸送に係る環境負荷の低減を図っており、令和3年7月末時点の認定件数は159件に上っている。加えて、同法の事業計画に係る計画の策定経費や認定を受けた事業計画による運行経費に対する補助等について支援措置を行っており、令和3年度においては、モーダルシフト等の取組にあわせて省人化・自動化機器を導入する場合について、補助額上限の引き上げ等の支援の拡充を実施している。 自動車の単体対策については、温室効果ガス削減目標達成のため、税制優遇措置や補助制度を実施しているところ。今後も税制優遇措置や補助制度を継続する方針。 （「地球交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業」として、令和2年度に1,102件の補助を実施。） 鉄道分野では、新たな輸送サービス（プロットレイン・定貨物列車等）などに対して令和3年度から無利子貸付による支援を行うほか、高性能機関車へ更新した際の船舶特別措置等を行っている。また、環境に優しい鉄道貨物輸送の認知度向上の推進を図るべく、ポスターなどによりエコレールマークの普及促進を行っている。 船舶分野では、船舶に係る特別償却制度等の税制特別制度、船舶共有建造制度、省エネ・省CO₂船舶の普及に資する補助金及び内航船舶省エネルギー格付制度等を実施している。（前述の施策等により2019年時点において2013年比でCO₂排出量を45.8万トン削減。） 2050年カーボンニュートラルに向けた取組を進めるため、国土交通省航空空間において、新たに「航空機運航分野」と「空港分野」について、学識経験者、航空会社、関係省庁等から成る検討会を令和3年3月にそれぞれ立ち上げ、検討を進めている。 物流施設の低炭素化の推進については、令和2年度より「自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業」により、無人フォークリフトや無人搬送車等の省エネ省人化機器と再エネ設備の同時導入を補助により支援することで、倉庫のゼロエネルギー化を促進している。加えて、平成29年度より開始された「脱フロン・低炭素社会の早期実現のための省エネ型自然冷媒機器導入加速化事業」により、自然冷媒機器の導入を補助により支援することで、冷凍冷蔵倉庫における代替フロンから自然冷媒への転換を促進している。
緊急物資の輸送・保管に関して地方自治体と物流事業者等間での輸送協定等の締結促進、物流事業者によるBCPの策定促進を行い、輸送拠点から避難所に至るラストマイルの着実な輸送を含めた支援物資輸送の円滑化を図る。					<ul style="list-style-type: none"> 平成30年度に、有識者、物流業界団体等で構成する検討会を開催し、ハンドブック（「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）を策定するとともに、全国の自治体に周知した。 令和元年度には、神奈川県小田原市及び、広島県竹原市において地方公共団体等と連携して同ハンドブックを踏まえた実践的な訓練を実施するとともに、結果を全国の自治体に周知した。 引き続き、緊急物資の輸送・保管・物流専門家派遣に関して地方自治体と物流事業者等間での協定の締結を促進するとともに、災害時に地方公共団体が開設する物資輸送拠点の候補となる民間物資拠点のリスタートを推進する。

図表3：平成29年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況③

○離島地域における振興施策

テーマ名	離島地域における振興政策	実施時期	平成28年～平成29年	担当課	国土政策局 離島振興課
対象政策	<p>現行の離島振興法(10年間の時限立法)が施行された平成25年度以降に実施された離島振興施策。(本施策は「離島振興対策実施地域の振興を図るための基本方針」及び各都道府県の「離島振興計画」に基づき実施されている。)</p>				
政策の目的	<p>離島の自立的発展に促進し、島民の生活の安定及び福祉の向上を図るとともに、地域間交流を促進し、もって無人の離島の増加及び人口の著しい減少の防止や定住の促進を図り、あわせて国民経済の発展及び国民の利益の増進に寄与することを目的とする。</p>				
評価結果の概要	<p>①離島振興施策個別14分野の評価 ○各分野の離島振興施策の取組割合は、平成24年度から平成27年度にかけておおむね増加している。特に生活環境分野の「島内における住宅の確保」、医療分野の「妊婦に対する支援」、防災分野の「防災ソフト対策」、人材育成分野の「外部人材の活用」の取組割合は増えた。 ○統計データによる評価は、定期航路・定期航空路のある離島は平成24年から平成27年にかけてほぼ変化なし、超高速ブロードバンドが整備された世帯数割合は平成24年から平成27年にかけて大きく増加、農林水産生産額は平成22年以降ほぼ横ばい、平成12年以降学校数・児童数・生徒数の減少率が全国よりも大きい、観光入込客数は平成24年以降下り止まり等であった。 ○都道府県、市町村による取組状況の評価は、各分野おおむね「計画以上または計画通りの成果が出た」と回答している。そのうち、市町村による取組の評価の「雇用分野」と「エネルギー分野」では、約5割の離島では「全く、またはほとんど取組を実施していない」と回答している。 ○都道府県、市町村・島民が指摘する課題として、人材(農林漁業者や医師・看護師、取組を行う人材を含む)の確保が難しい、小学校・中学校がなくなり活気がなくなる等があった。</p> <p>②アンケート結果による離島振興施策の総合的評価 ○離島振興施策の全体評価では都道府県の約88%、市町村の約77%が「計画通りの成果が出た」と回答している。 ○都道府県、市町村が指摘する課題として、担い手確保育成、新たな産業の育成、既存産業の強化、雇用機会の確保、交流人口の拡大等があった。 ○都道府県や市町村のアンケート結果において、「交通・通信分野」「産業分野」「医療分野」について、これまでまた今後重点的取組として考えている。「観光分野」や「雇用分野」について、これまでと比較し、今後の重点的取組として考えている。</p> <p>③人口増減データによる離島振興施策の総合的評価 ○平成22年度から平成27年度の離島地域の総人口をみると、離島の人口は減少しているが、平成27年度末実績人口(35.9万人)は目標人口(35.3万人)を上回った。 ○また、離島活性化の取組の効果もあり一部の離島(鹿児島県十島村や新潟県粟島浦村等)では人口が増加している。 ○一次産業生産額が減少している離島は、人口減少が著しい傾向がある。また、島民へのアンケートでは、定住・移住には、島で働き、稼げる環境が重要と回答している。人口減少を防止するためには、「なりわい」の安定的な確立を図ることが重要である。 ○平成22年から平成27年の人口の推移と小学校の有無を見ると、小学校がない離島では小学校がある離島と比較し人口減少が著しい。人口減少を防止するためには小学校を維持することが重要である。 ○また、平成22年から平成27年の人口の推移と医療施設や医師の有無を見ると、人口減少が激しい離島では医療施設がある・医師がいる離島の割合が低い。また、人口減少が穏やかな離島では、常勤の医師がいる離島の割合が高い。 ○平成22年から平成27年にかけて人口が増加した離島(17島)の事例及び移住者が増加した離島の事例より、その要因は以下のいずれかが関連していると考えられる。 ・漁業や農業、観光の振興、商品開発や製品の販路開発等の付加価値向上等により「なりわい」をつくり、地域で経済を廻している。 ・若い世代を離島へ呼ぶため、TV等のメディアやHP、定住促進イベント等を活用し離島の魅力の情報発信を行いながら、空家改修等の住宅への支援や就業指導、困りごとに対する相談等の定住促進の取組を実施するとともに、地域おこし協力隊を導入する等の新たな人材を確保している。 ・さらに、子育て環境を充実させるため、離島留学へ取り組み、小・中学校の維持・充実を図っている。</p>				
	<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>	<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>○今後の離島振興において、島民及び島の自治体の離島活性化の取組方針が定まっていること(鍵となる利害関係者間で理解・共有され、ある程度の合意形成が図られている事)が重要である。</p>	<p>○平成25年4月に現行法となる改正離島振興法が施行され、離島振興対策実施地域を有する都道府県において離島振興計画を策定している。また、策定の際は該当市町村が計画案を作成するものとされ(離島振興法第4条3)、策定後も各地域の情勢や要望に合わせて当該計画の変更を行っており、平成29年度以降は香川県と熊本県で事業計画の変更に伴う修正を行った。</p>			
	<p>○離島で暮らすためにはなりわいの安定的な確立が必要である。このため、漁業や農業の振興、都市部への商品の売り込み・新たな冷凍技術の活用・新たな加工品の開発等による商品開発や製品の販路開発等の付加価値向上が効果的と考える。</p>	<p>○離島活性化交付金を通じて、離島地域における戦略産品を活用した新たな商品開発の研究、販売経路の拡大等の広報等について支援を行い、離島の雇用拡大等の産業の活性化を図っている(例：香川県小豆島町地場産品ブランド力向上)。</p>			
	<p>○情報発信や新たな人材の確保、定住促進の取組が必要である。TV等のメディアやHP、SNS、定住促進イベント等を活用し離島の魅力の発信や、UJターン者や地域おこし協力隊等の新たな人材の確保、空家改修等の住宅への支援や就業指導、困りごとに対する相談等の定住促進の取組を実施することが効果的と考える。</p>	<p>○離島活性化交付金を通じて、離島地域への移住・定住を推進するために、U・I・Jターン希望者などを対象に空家情報の提供等の情報提供、移住者を受け入れるための空家改修、シェアオフィス等の改修について支援を行い、離島への移住の推進を図っている(例：島根県海士町シェアオフィス整備)。</p>			
	<p>○定住を促進するためには小学校の維持、子供の育成に適した環境の整備が必要である。小・中学校において離島留学や地域資源を活かしたカリキュラムの導入・公営塾の設置等の魅力ある教育、教職員数への配慮、保育所の運営等が効果的と考える。</p>	<p>○離島活性化交付金を通じて離島留学の実施に係る支援を多くの地域を対象に行うとともに、各地域の募集状況を平成28年度より毎年7月頃にとりまとめてHP上で公表することで、各地の離島留学の推進を図っている。(現在104校が実施中) 【とりまとめ例】 福岡県宗像市(地島) 取組名：漁村留学 学校名：地島小学校 対象：全国・小4～6 期間：1年間 募集時期：例年10月～12月 1月に面接実施 HP：http://munakata.lg.jp</p>			
	<p>○人口の著しい減少をくい止めるためには、医療施設や医師の確保が重要である。医師や看護師の確保を図るとともに、巡回診療や遠隔医療システムの活用を実現することにより、一定水準の医療の確保を図ることが効果的と考える。</p>	<p>○離島特有の課題の解決を図るため、ICT等の新技術の実装に向けた取組を支援する「スマートアイランドの実証調査事業」の中で、遠隔診療やドローンによる医薬品輸送に関する実証実験を令和2年度は三重県鳥羽市、香川県三豊市、長崎県上五島町・五島市、大分県佐伯市の5か所で行った。具体的にオンラインによる診療やドローンによる処方薬輸送等を行い、医師不足離島の医療提供体制の確保に向けた取組の推進を図っている。</p>			
	<p>○訪日外国人は増加しており観光の重みが増している。離島は体験型観光の資源に比較的恵まれており、交流人口を増大させるという振興策もある。このため、観光のワンストップ窓口の設置や島の資源の発掘・有効活用を行い、滞在交流型観光を推進することが必要である。</p>	<p>○離島活性化交付金を通じて、離島の魅力的な観光資源を活かした滞在交流型観光プログラムの作成や国内外の方に向けたパンフレットの作成、WEBの作成運用、PR活動等の情報発信、観光地域づくりを進める人材育成のための研修、先進事例調査、観光地域づくり推進主体の立上げ等の体制整備等の支援を行い、離島の観光推進を通じた交流人口の拡大を図っている。</p>			
	<p>○島内の人材を確保・育成し続けることは持続可能な島づくりに重要である。人材が島内で確保できない場合には、外部人材の登用・活用が一つの解決策となる。この他、島内資源と島外資源とのマッチングや専門家によるアドバイス等も有効な策と考えられる。</p>	<p>○離島と島外企業の交流の場「しまっちゃんぐ」を平成27年度から年に1回、東京都内で開催し、島内の地域資源と島外の人材やノウハウ等のマッチングをサポートしている。令和2年度より感染症対策のためオンラインでの実施となっている。 令和元年度は離島関係が10地域から30名、企業団体50社77名が参加した。また、しまっちゃんぐの参加にあたり、コーディネーター(専門家に代わるもの)を離島地域へ派遣し、交流が円滑に進むよう支援を行った。 (例：住民等の地域の関係者とワークショップ等を実施し、離島側のやりたいことの整理・明確化)</p>			

図表3：平成29年度政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況④

○国際海運からの温室効果ガス排出削減策

テーマ名	国際海運からの温室効果ガス排出削減策	実施時期	平成28年度～平成29年度	担当課	海事局海洋・環境政策課
対象政策	平成25年度～28年度に実施した ○「国際基準の策定」：新造船のCO2排出規制、全船舶への燃料実績報告制度、GHG排出削減戦略 ○「技術研究開発・新技術の普及促進」：省エネ技術開発に対する補助を評価対象とする。				
政策の目的	国際海運からのGHG排出削減を達成するとともに、我が国海事産業の国際競争力強化を図ることを目的とする。				
評価結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国は国際基準（EEDI規制のフェーズ2のレビュー、燃料実績報告制度の新設、IMO GHG排出削減戦略のロードマップ）の策定を主導。 ○ 技術開発・普及の支援により、省エネ技術の製品化（例：低摩擦船底塗料、LNG燃料タンクシステム、最適運航支援システム）及び当該技術の国際基準への反映を達成。 ○ 世界経済の発展を維持しつつ船舶からのCO2排出量を2050年までに9億トン削減予定。 ○ 我が国造船所が省エネ性能でリードすることを目指したところ、他国（韓国・中国）の造船所の建造船舶に対する省エネ性能の商品優位性は92%となり、我が国海事産業の国際競争力強化を達成。 				
	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」）			
	基準を策定するIMOの委員会議長等に日本人を派遣するとともに、若手人材をIMO事務局に出向させるなど国際交渉の経験を引き続き蓄積	<ul style="list-style-type: none"> ・IMOの海洋環境保護委員会（MEPC）においては、2018年から現在に至るまで、国土交通省職員がアジア初の議長を務めている。 ・IMO事務局においても、MEPCを担当する海洋環境部長をはじめとして、複数の邦人職員が活躍している。 ・今後も引き続き、若手人材をIMO事務局に出向させるなど国際交渉の経験を蓄積できるよう取り組む。 			
	産業界のリソースを最大限に活用するため、案件の優先順位付けを行い、官民の円滑な連携に引き続き取り組む	<ul style="list-style-type: none"> ・2018年より、「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」を立ち上げ、委員会を計10回開催。ゼロエミッション船の商業運航実現に向け、技術開発課題や国際基準、インセンティブ制度の在り方等を包括的に検討。産学官公の連携により、「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」を2020年3月に策定。なお、当該委員会での検討結果はIMOでの議論につながっており、既存船への燃費性能規制等の提案など、日本がIMOでのGHG排出削減対策に関する議論を主導している。 ・今後も引き続き、当該委員会での議論を踏まえ、ロードマップの見直し、IMOにおけるGHG排出削減対策に関する合理的な提案などを行い、国際海運2050年カーボンニュートラルに貢献できるよう取組を進める。 			
	IoT・ビッグデータ等、情報技術を活用した船舶（IoT活用船）について、先進船舶導入等計画策定補助や当該船舶の技術開発支援を行う	<ul style="list-style-type: none"> ・海事生産性革命（i-Shipping）の一環として、平成28年度よりIoTやビッグデータを活用した先進的な船舶・船用機器の技術開発の支援を行う「先進船舶技術研究開発支援事業」及び平成29年度より代替燃料船等の先進船舶の導入等を促進する計画の策定を促進するための支援を行う「先進船舶導入等計画策定支援事業」を実施しており、令和2年度までに海上気象観測の自動観測・自動送信システムの開発といった技術開発10件、計画策定14件の支援を行った。 ・今後は、船舶のデジタル化の進展に伴い複雑化・高度化する船舶システム全体を設計し、設備・機器等を統合するシステムインテグレータが欧州で台頭しつつあるところ、造船事業者、海運事業者、IT企業等が集約・連携し、日本版システムインテグレータの育成等に資する技術開発支援を行う。 			
	LNG燃料を活用した船舶（LNG燃料船）について、先進船舶導入等計画策定補助やモデル事業を実施するとともに、LNG/バンカリング拠点整備では関係局と連携することでLNG燃料船の普及に向けた環境整備を行う	<ul style="list-style-type: none"> ・海事生産性革命（i-Shipping）の一環として、平成29年度より、代替燃料船等の先進船舶の導入等を促進する計画の策定を促進するための支援を行う「先進船舶導入等計画策定支援事業」を実施しており、令和2年度までに計画策定14件の支援を行った。 ・環境省との連携により、平成30年度から令和2年度まで「代替燃料活用による船舶からのCO2排出削減対策モデル事業」を行っており、LNG燃料船の技術実証に必要な工事費、設備費等の経費の一部について、3件の支援を行った。当該事業の支援を受けて建造されたLNG燃料船に対し、港湾局の「LNG/バンカリング拠点形成支援事業」の支援を受けて建造されたバンカリング船により、令和2年10月には国内初となるShip To Ship方式でのLNG燃料供給が愛知県豊橋市の造船所が所有する建造岸壁にて実施された。 ・今後は、LNG燃料船の普及に向けた支援を行うとともに、国際海運2050年カーボンニュートラルの実現に必須となる水素やアンモニア等を燃料とするゼロエミッション船の実用化に取り組むべく、グリーンイノベーション基金を活用して、水素燃料船やアンモニア燃料船等の開発・実証に取り組む。 			

3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

（1）政策アセスメントとは

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

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

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

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

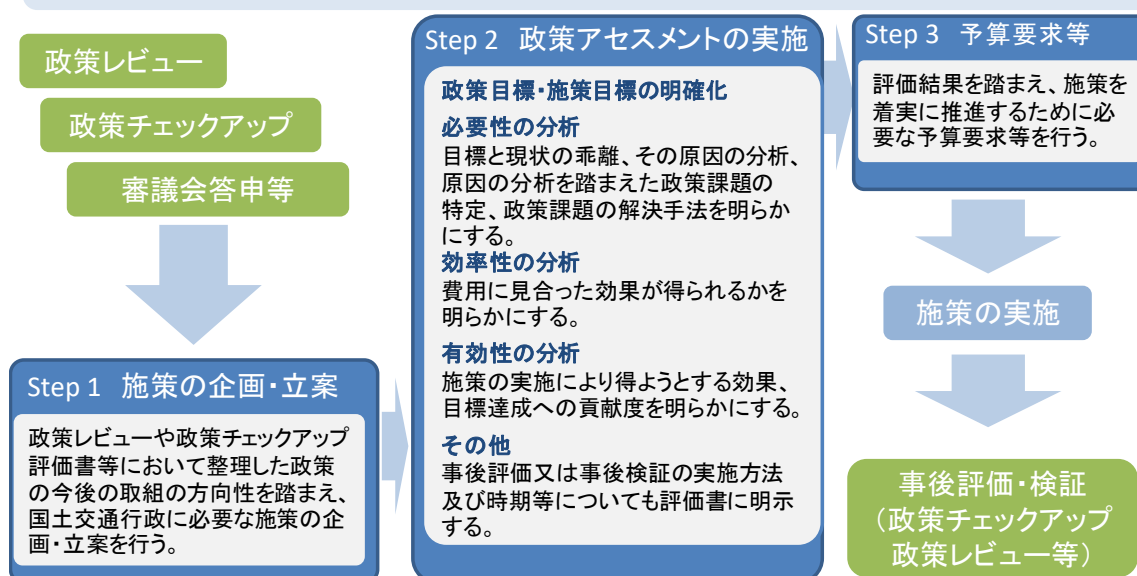
国土交通省の政策アセスメントにおいては、予算要求事項等で、新規性がありかつ社会的影響が大きいと各局等が判断するものを対象として実施している。平成28年度からは「社会的影響が大きい」と判断する要素の1つとして「概算要求額がおおむね1億円以上であるもの」を加え、対象の重点化を図っている。

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

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

政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）

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



(2) 政策アセスメントを実施した施策に係る事後評価・事後検証

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

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

(3) 令和3年における政策アセスメント実施結果

① 政策アセスメントの実施結果

令和3年1月に、令和2年度補正予算に係る3件の新規施策について政策アセスメントを実施し公表した。さらに、同年3月には、令和2年末に編成された令和3年度予算政府案を踏まえ、予算概算要求時に作成した評価書について、政府案を反映させた内容を公表した。また、令和3年8月には、令和4年度予算概算要求に係る3件の新規施策について政策アセスメントを実施し公表した。

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

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

政策アセスメント実施一覧

○令和2年度補正予算関係

令和3年1月18日実施

	施策名	担当部局
1	自動運転の実用化促進に向けた研究・基準策定の推進	自動車局
2	既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業の創設	観光庁
3	GoTo トラベル事業	観光庁

○令和4年度予算概算要求関係

令和3年8月26日実施

	施策名	担当部局
1	自動運転(レベル4)の法規要件の策定に向けた調査・検討	自動車局
2	無操縦者航空機の暫定運用の実施	海上保安庁
3	2027年国際園芸博覧会事業費補助金の創設	都市局

② 政策アセスメントを実施した施策に係る事後評価・事後検証結果

○事後検証シートによる事後検証実施一覧

令和3年3月26日実施

	施策名	政策アセスメント 実施時期	担当部局
1	多様な入札契約方式等の導入・活用の推進	平成26年度 予算概算要求時	不動産・建設経済局
2	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進	平成27年度 予算概算要求時	鉄道局
3	半島振興広域連携促進事業の創設	平成27年度 予算概算要求時	国土政策局
4	歴史的風致活用国際観光支援事業の創設	平成27年度 予算概算要求時	都市局
5	防災・省エネ・子育て支援等に対応する質の高い住宅・建築物整備の推進	平成27年度 予算概算要求時	都市局
6	鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進	平成28年度 予算概算要求時	鉄道局
7	港湾の完全電子化の推進	平成31年度 予算概算要求時	港湾局

4 個別公共事業評価

(新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式)

(1) 個別公共事業評価とは

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

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

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

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

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

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

事業評価カルテは、直轄事業等についての平成16年度～令和3年度の評価結果をホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)に掲載しており、様々な立場の人が評価結果を見ることができるよう、費用便益分析などのバックデータを合わせて公表している。

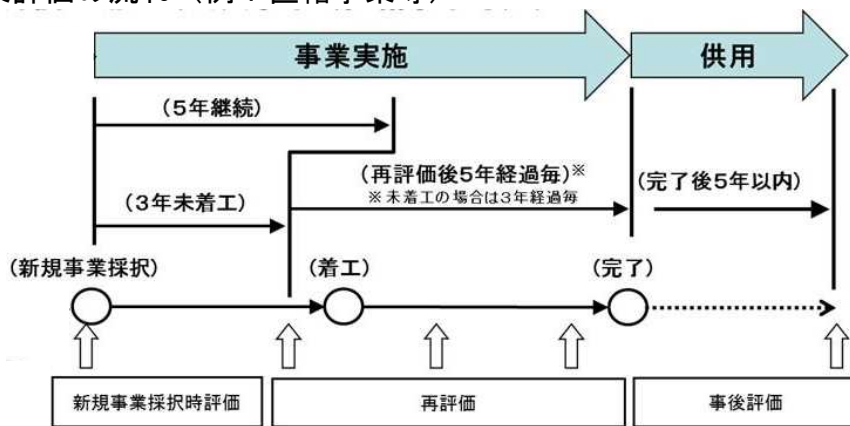
● 個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）

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

● 評価対象

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

● 事業評価の流れ（例：直轄事業等）



● 評価結果の公表

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

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>

(2) 令和3年における個別公表事業評価の実施結果

令和3年は、以下の評価を実施し、公表した。

- ・令和2年度補正予算に係る評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価3件
- ・令和2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71件
- ・令和3年度予算に向けた評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価31件、再評価223件
- ・令和3年度予算に向けた評価（補助事業等）：新規事業採択時評価339件、再評価117件
- ・完了後の事後評価（直轄事業等及び補助事業等）：56件
- ・令和4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7件、再評価8件
- ・令和3年度補正予算に係る評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価6件
- ・令和3年度補正予算に係る評価（補助事業等）：新規採択時評価46件

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

5 個別研究開発課題評価

(事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式)

(1) 個別研究開発評価とは

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

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

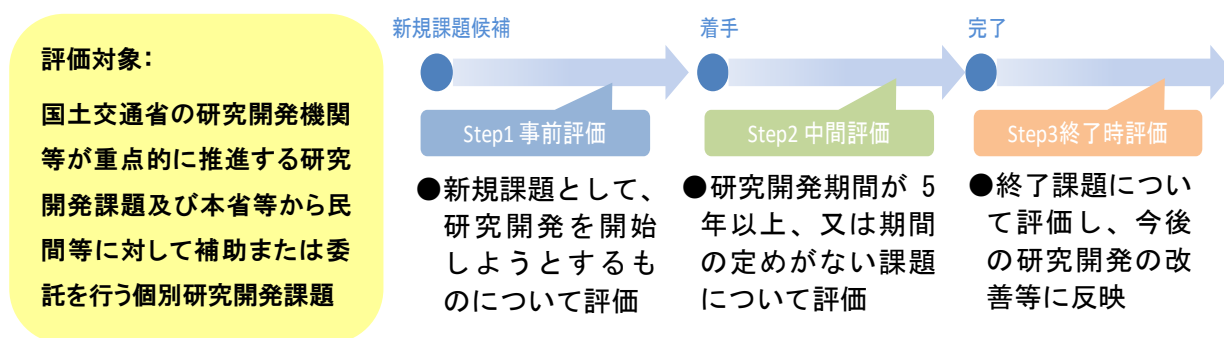
事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。中間評価は、研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。終了時評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

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

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

個別研究開発課題評価(事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式)

研究開発課題を対象に「事前評価」「中間評価」「終了時評価」を実施。



(2) 令和3年における個別研究開発課題評価の実施結果

令和3年は、個別研究開発課題の事前評価を27件、中間評価を2件、終了時評価を38件実施し、公表した。個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

6 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

（1）規制の政策評価とは

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

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

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

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

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

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

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

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

● 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

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

評価対象：

法律及び政令の制定・改廃
※省令等は努力義務

規制の意義：

国民の権利・自由を制限し、又はこれに義務を課するもの（規制の緩和を含む）

実施時期：

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

(2) 令和3年における規制の政策評価における実施結果

令和3年は、6件の法律案、5件の政令案について事前評価を行い、公表した。また、2件の法律、9件の政令について事後評価を行い、公表した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

規制の政策評価実施一覧

○事前評価

	法令案名	区分	実施日	担当部局
1	踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案	法律	令和3年 1月28日	道路局、鉄道局、都市局
2	特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律案	法律	令和3年 2月1日	水管理・国土保全局
3	住宅の質の向上及び円滑な取引環境の整備のための長期優良住宅の普及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3年 2月4日	住宅局
4	海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案	法律	令和3年 2月4日	海事局
5	海上交通安全法等の一部を改正する法律案	法律	令和3年 3月1日	海上保安庁
6	航空法等の一部を改正する法律案	法律	令和3年 3月8日	航空局
7	特定都市河川浸水被害対策法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3年 5月21日	住宅局
8	踏切道改良促進法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3年 8月4日	道路局
9	住宅の質の向上及び円滑な取引環境の整備のための長期優良住宅の普及の促進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に関する政令案	政令	令和3年 8月23日	不動産・建設経済局
10	特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令案	政令	令和3年 9月17日	不動産・建設経済局
11	海事産業の基盤強化のための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3年 10月18日	海事局

○事後評価

	法令名	区分	実施日	担当部局
1	建築基準法の一部を改正する法律 (平成 26 年法律第 54 号)	法律	令和 3 年 3 月 19 日	住宅局
2	建築基準法施行令の一部を改正する政令 (平成 26 年政令第 232 号)	政令	令和 3 年 3 月 19 日	住宅局
3	建設業法施行令の一部を改正する政令 (平成 26 年政令第 308 号)	政令	令和 3 年 3 月 19 日	不動産・建設 経済局
4	水先法施行令の一部を改正する政令 (平成 26 年政令第 66 号)	政令	令和 3 年 3 月 19 日	海事局
5	航空法の一部を改正する法律 (平成 27 年法律第 67 号)	法律	令和 3 年 3 月 19 日	航空局
6	建設業法施行令の一部を改正する政令 (平成 27 年政令第 420 号)	政令	令和 3 年 3 月 19 日	不動産・建設 経済局
7	下水道法施行令の一部を改正する政令 (平成 27 年政令第 360 号)	政令	令和 3 年 3 月 19 日	水管理・国土 保全局
8	日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約 第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国 軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍 隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する 法律施行令の一部を改正する政令 (平成 28 年政令第 341 号)	政令	令和 3 年 12 月 22 日	航空局
9	都市公園法施行令の一部を改正する政令 (平成 28 年政令第 393 号)	政令	令和 3 年 12 月 27 日	都市局
10	駐車場法施行令の一部を改正する政令 (平成 28 年政令第 259 号)	政令	令和 3 年 12 月 27 日	都市局
11	都市計画法施行令の一部を改正する政令 (平成 28 年政令第 392 号)	政令	令和 3 年 12 月 27 日	都市局

7 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

（1）租税特別措置等に係る政策評価とは

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

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

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

● 租税特別措置等に係る政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）

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

評価対象：

法人税、法人住民税及び
法人事業税に係る租税特
別措置等

事前評価

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

事後評価

既存の租税特別措置等につい
て 5 年に 1 回は評価を行う。

（2）令和 3 年における租税特別措置等に係る政策評価の実施結果

令和 3 年は、令和 4 年度税制改正要望に際し、事前評価 3 件及び事後評価 5 件を実施し、公表した。

個別の評価結果については、以下ホームページに掲載している。

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

租税特別措置等に係る政策評価一覧

○事前評価

令和 3 年 8 月 26 日、30 日実施

	租税特別措置等名	担当部局
1	物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の延長	総合政策局

2	所有者不明土地法に基づく土地収用法の特例対象拡大に伴う特例措置の拡大	不動産・建設経済局
3	沖縄の観光地形成促進地域における課税の特例措置の延長等 ※	観光庁

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

○事後評価

令和3年8月26日実施

	租税特別措置等名	担当部局
1	特定農山村地域における特別控除 ※	国土政策局
2	特定の土地等の長期譲渡所得の特別控除	不動産・建設経済局
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所得の特別控除(国土利用計画法の規制区域内の土地等を譲渡する場合)	不動産・建設経済局
4	避難解除区域等に係る特例措置(収用交換等の場合の譲渡所得の特別控除等)の帰還困難区域内に設定される復興拠点等への拡大 ※	都市局
5	熊本地震による被害等からの復旧及び今後の災害への対応の観点からの税制上の措置(被災市街地復興土地区画整理事業等に係る土地等の譲渡所得の課税の特例)	都市局

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