

平成24年度補正予算時に政策アセスメントを実施した施策に係る事後検証

No	施策名	頁
1	耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成のための官民ファンドの創設	1

平成31年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施した施策に係る事後検証

No	施策名	頁
2	洋上風力発電の導入促進	6
3	新モビリティサービス推進事業	9

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 （対象評価書）	耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成のための官民ファンドの創設 （平成24年度補正に予算に伴う政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 7】）	担当 課長名	不動産・建設経済局 不動産市場整備課 課長 二井 俊充
施策等の概要 ・目的	老朽・低未利用不動産について、国が民間投資の呼び水となるリスクマネーを供給することにより、民間の資金やノウハウを活用して、耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成（改修・建替え・開発事業）を促進し、地域の再生・活性化に資するまちづくり及び地球温暖化対策を推進する。 【平成24年度補正予算 30,000百万円】 【平成27年度国庫返納 4,300百万円】 【令和5年度国庫返納 1,700百万円】 ※国土交通省と環境省の共管、うち国土交通省分を記載。 （国庫返納について） H27：行政改革推進会議による基金の再点検や政府全体の財政健全化に向けた取組、不動産市場の動向、基金設置後の事業の進捗状況を踏まえ、基金の必要規模をあらためて見直した結果、国庫返納を実施したもの。 R5：令和4年度予算執行調査での基金規模の指摘や、交付要綱に基づく事業の見直しを踏まえて事業費の算出方法について精査。事業実施状況等も鑑み、基金の必要規模をあらためて見直した結果、国庫返納を実施したもの。		
政策目標・ 施策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 31 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	官民ファンドが出資等を行い、耐震・環境性能を有する良質な不動産を供給した事業の規模（目標値：1400億円、目標年度：令和4年度）		
施策等の効果 の測定及び結果 （実際の有効性）	○平成25年3月から令和4年度末までに環境不動産普及促進機構（以下「機構」という。）は耐震・環境性能を有する良質な不動産を供給することを目的とした事業17案件に対して総額約237億円の出融資を行った。民間出資や民間借入を含めた総事業費は、約2,314億円となっており、目標値の1,400億円に対し165%超を達成し、事前の目標を大きく上回った。 ○本機構による耐震・環境不動産形成促進事業は、以下の取組みにより、不動産市場の活性化や優良な都市ストックの形成、さらには地域の再生・活性化に資するまちづくりに寄与している。 ・民間資金の調達が困難である耐震・環境性能の優れた不動産を形成する事業に対する民間資金の「呼び水」としての役割を一定程度果たしてきており、既存ビルの改修や建替え等の事業に民間資金を呼び込み、老朽・低未利用不動産の再生・利活用を促進している。		

	<ul style="list-style-type: none"><li>・事業形成を通じて民間出融資事業者等に対し、耐震・環境性能に優れた不動産改修・建替え・開発事業についての啓発や、環境要件（認証制度等）等についての知見の共有、不動産証券化手法の普及促進等を実施している。</li></ul>
参考URL	<a href="https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk5_000029.html">https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk5_000029.html</a>
その他特記すべき事項	なし

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

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

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 (対象評価書)	洋上風力発電の導入促進 (平成31年度予算概算要求等に伴う政策アセスメント結果(事前評価書)【No.1】)	担当 課長名	港湾局海洋・環境課長 中川 研造
施策等の概要 ・目的	<p>洋上風力発電を促進するため、一般海域における洋上風力発電のエリアの指定や海域の利用調整に関する調査等を行う。</p> <p>※一般海域：領海及び内水のうち、漁港の区域、港湾区域等を除く海域</p> <p>【令和元年度当初予算額 327百万円】          【令和2年度当初予算額 337百万円】          【令和2年度補正予算額 581百万円】          【令和4年度当初予算額 456百万円】          【令和5年度当初予算額 205百万円】          【令和5年度補正予算額 66百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>2 良好な生活、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</p> <p>4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。</p>		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	一般海域において洋上風力発電設備の運転が開始されている促進区域数（目標値：地域・関係者のご理解を前提に5区域、目標年度：2030年度）		
施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)	<p>令和5年12月までに、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（以下「再エネ海域利用法」という。）第8条第2項に基づく国による海域調査を13件実施のうえ、同法第9条第1項に基づく協議会を13箇所計42回開催し、海域の利用に係る関係者との調整を経て、計11区域を再エネ海域利用法第8条第1項に基づく促進区域に指定した。</p> <p>各促進区域においては、再エネ海域利用法に基づく洋上風力発電事業者の公募を順次実施しているところであり、令和5年12月までに計8区域において洋上風力発電事業者を選定している。</p> <p>事業者選定済みの8つの促進区域においては、各事業者が2030年度までに運転開始を予定する公募占用計画を作成しており、検証指標の達成に向けて着実な取組が進められている。</p> <p>以上のことから、本施策の実施により、洋上風力発電設備の導入が一般海域において促進されており、施策目標4「海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。」の達成に寄与していくものとする。</p>		
参考URL	<a href="https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn6_000005.html">https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn6_000005.html</a>		
その他特記 すべき事項	なし		

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等	洋上風力発電の促進	担当 課長名	港湾局海洋・環境課長 中崎 剛
施策等の概要・目的	<p>洋上風力発電を促進するため、一般海域における洋上風力発電のエリアの指定や海域の利用調整に関する調査を行う。</p> <p>※一般海域：領海及び内水のうち、漁港の区域、港湾区域等を除く海域 （予算関係）【予算額：327百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>2 良好な生活、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</p> <p>4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。</p>		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	<p>一般海域において洋上風力発電設備の運転が開始されている促進区域数 （目標値：地域・関係者のご理解を前提に5区域、目標年度：2030年度）</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 洋上風力発電は、我が国の主力電源に向けて取り組むこととなった再生可能エネルギーの柱のひとつであるが、一般海域での導入は進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析 洋上風力発電に際しては、船舶航行や漁業が行われ稠密な利用が行われている海域を利用するため、海域等における先行利用者との利用調整を円滑に進めることが不可欠であるが、一般海域における洋上風力発電の促進に関して、統一的ルールが存在せず、利用を促進するためのエリアや先行利用者との調整の枠組も整備されていない。</p> <p>iii 課題の特定 洋上風力発電設備の整備に係るエリアの指定や海域の利用調整を支援する必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 一般海域への洋上風力発電設備の導入促進に向け、エリア指定や海域の利用調整について具体的な検討を行うための海域調査を行う。</p>		
国の関与	<p>国が一般海域の利用の促進に関するエリアの指定や海域の利用調整を行うことで、洋上風力発電をより円滑に進めることが可能となる。</p>		
施策等の効率性	<p>海域調査の実施によって、一般海域において洋上風力発電設備の導入促進を図るエリアの指定や海域の利用調整が円滑に行われ、一般海域における洋上風力発電が促進されるため、費用に見合った効果が得られる。</p>		
代替案との 比較	なし		
施策等の 有効性	<p>本施策の実施により、洋上風力発電設備の導入が一般海域において促進されることから、施策目標4「海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。」の達成に寄与する。</p>		
参考URL	なし		



その他特記  
すべき事項

・ 未来投資戦略2018(平成30年6月閣議決定)

第2 具体的施策

[2] 経済活動の「糧」が変わる

1. エネルギー・環境

iii) 地域のエネルギーシステム最適化等と環境保全

① 地産地消型エネルギーシステムの構築等

○ 風力・太陽光の導入促進のため、情報共有や合意形成を推進するための地域協議会の設置や一般海域利用ルールの整備等を進める。

・ 海洋基本計画(平成30年5月閣議決定)

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講ずべき施策

2. 海洋の産業利用の促進

エ. 海洋由来の再生可能エネルギー

① 洋上風力発電

○ 一般海域において洋上風力発電の整備に係る海域の利用の促進を図るため、関係者との調整の枠組を定めつつ、事業者の予見可能性の向上により事業リスクを低減させる等の観点から、海域の長期にわたる占用等を可能とする制度整備を行い、円滑な制度の運用に努める。

・ エネルギー基本計画(平成30年7月閣議決定)

第2章 2030年に向けた基本的な方針と政策対応

第2節 2030年に向けた政策対応

3. 再生可能エネルギーの主力電源化に向けた取組

(1) 急速なコストダウンが見込まれる太陽光・風力の主力電源化に向けた取組

○ 欧州の洋上風力発電に関する取組も参考にしつつ、地域との共生を図る海域利用のルール整備や系統制約、基地港湾への対応、関連手続きの迅速化と価格入札も組み合わせた洋上風力発電の導入促進策を講じていく。

・ 平成35年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 (対象評価書)	新モビリティサービス推進事業 (平成31年度予算概算要求等に伴う政策アセスメント結果(事前評価書)【No. 5】)	担当 課長名	総合政策局モビリティ サービス推進課 課長 土田 宏道
施策等の概要 ・ 目的	<p>MaaSなどの新たなモビリティサービスにより、都市部における道路混雑や、地方部における少子高齢化に伴う交通サービスや移動そのものの縮小、更にはドライバー不足など、交通サービスの様々な課題を解決することを目指し、多様なサービスを結合し、地域間・業種間の垣根を越えた日本版MaaS の共通基盤の実現に向けた検討や実証実験の支援等を行う。</p> <p>【令和元年度 306百万円】 【令和2年度 136百万円】 【令和3年度 100百万円】 【令和4年度 73百万円】 【令和5年度 55百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p>		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	<p>新たなモビリティサービス（MaaS及びシェアサイクル、カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転等の新型輸送サービス）に係る取組が行われている地方公共団体の数 (700件、令和7年度)</p> <p>※新モビリティサービスの実現に向けた取組についての記載がなされた地域公共交通網形成計画数(100件、平成35年度)から変更</p> <p>(変更理由)</p> <p>地域公共交通網形成計画とは、現在の地域公共交通計画であるが、新たなモビリティサービスの普及状況を測るためには、計画の数を指標とするよりも、実際に取り組まれた地方公共団体の数を指標とすることがより適切であるため。</p>		
施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)	<p>・ 令和元年度から令和5年度まで、交通と他分野との連携や地域間の連携、新たなモビリティサービスの導入等、移動サービスの面的な利便性向上や高度化を図る取組を行う事業者に対して、本施策による支援を行うことで、MaaS等の新たなモビリティサービスの普及が進展した。実施した施策の具体的内容は、以下のとおり。</p> <p>① 地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築として、「日本版MaaS推進・支援事業」においてのべ79事業者に補助金の交付を行った。</p> <p>② オープンデータ化の現状等を交通事業者や自治体に調査するとともに、オープンデータ化に資する「標準的バス情報フォーマット」(GTFS-JP)を改訂(令和3年7月)し、GTFS-JPの作成方法や活用方法等についてセミナー等を通じて周知した。また、GTFS形式でのデータ化支援事業を始め、新モビリティサービスを推進する</p>		

	<p>ための基盤整備事業（新型輸送サービス導入支援事業等）として、のべ275事業者に補助金の交付を行った。</p> <p>③ 令和4年6月に「交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会」を開催し、リアルタイムに変化する運行情報や予約・決済情報等の動的なデータについて高度化を推進することの意義や課題、解決の方向性等について、とりまとめを行った。</p> <p>・ 検証指標である、新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体数については、令和2年度の197件から令和4年度の427件へと増加した。引き続き、目標値の達成に向けて本施策による支援を行い、新たなモビリティサービスの利便性向上及び普及の促進を図る。</p>
<p>参考URL</p>	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000193.html">https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000193.html</a></p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>なし</p>

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等	新モビリティサービス推進事業	担当 課長名	総合政策局 公共交 通政策部交通計画課 課長 蔵持 京治
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>MaaS※などの新たなモビリティサービスにより、都市部における道路混雑や、地方部における少子高齢化に伴う交通サービスや移動そのものの縮小、更にはドライバー不足など、交通サービスの様々な課題を解決することを目指し、多様なサービスを結合し、地域間・業種間の垣根を越えた日本版MaaSの共通基盤の実現に向けた検討や実証実験の支援、オープンデータ化の推進に向けた実証実験を行う。</p> <p>※MaaS(マース。Mobility as a Service)：出発地から目的地までの複数の移動手段等を一つのサービスとして捉える概念。シームレスでニーズに最適な移動（経路、運賃、時間等）を提供する。（予算関係）</p> <p>【予算額：306百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>新モビリティサービスの実現に向けた取組についての記載がなされた地域公共交通網形成計画数（100件、平成35年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>少子高齢化、人口減少の進展等により、特に過疎地域において利用者の減少等により、交通サービスの維持確保が困難な状況にある一方、大都市圏では、人口の集中、輸送需要の増大に伴い、人手不足も相まって、利便性の高いサービスの持続が危ぶまれており、混雑の緩和や輸送の効率化が課題となっている。</p> <p>一方で、交通事業者をはじめとした民間企業を中心に、MaaSのほか、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組が始められている。新たなモビリティサービスは、移動のデマンドサイド・サプライサイド両面でのイノベーションを通して、上で述べたような我が国の交通に関連する様々な課題の解決をもたらすことが期待される。</p> <p>しかし、これらの新たなモビリティサービスが全国の交通サービスの様々な課題解決に活用されるまでには至っていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>交通サービスの様々な課題を解決する可能性がある技術・サービスのイノベーションが進みつつあるものの、交通サービスの課題解決に活用することについて、情報やノウハウが乏しく取組が進んでいない地域が多く、個別民間企業や個別地域での取組にとどまっている。</p> <p>MaaS等の新たなモビリティサービスの実現には、様々なデータの連携が不可欠である一方、各交通事業者においてはこれら各種データ整備には一定のコストを要しており、MaaSのサービスを提供しようとする事業者（MaaS事業者）においてもデータの加</p>		

	<p>エ・分析には一定のコストが必要となる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>進展しつつあるこれらの技術・サービスのイノベーションを、交通サービスの課題解決に活用することについて、情報やノウハウが乏しく取組が進んでいない地域が多いことから、国として地域特性に応じた新たなモビリティサービスのモデルを構築する必要がある。また、MaaS事業者相互間及び交通事業者とMaaS事業者との間のデータの共有に関し、一定のルール整備を行うとともに、できる限り円滑かつ低コストで行える仕組みの構築を支援する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>①都市部、地方部等において新たなモビリティサービスが地域の交通の課題を解決するモデルを構築するとともに、データ連携に向けた知見を得るため、公募により、地域特性ごとに、多様な主体が参加するMaaSの実証実験への支援を行う。</p> <p>②公共交通分野における民間の主体的なオープンデータ化を推進するため、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を官民連携して実施することにより、諸課題（メリット、費用対効果、データ管理の在り方等）を検討し、新サービスへの基盤構築の推進を支援する。</p> <p>③新モビリティサービスの実証実験の支援やオープンデータ実証実験の成果を踏まえつつ、日本版MaaS 共通基盤の実現に向けたデータ連携のあり方等の検討を行う。</p>
国の関与	<p>各地域が、新たなモビリティサービスを地域ごとの交通の課題解決に効果的に活用できるようになるためには、国がモデル構築や実証実験の成果の横展開を図るほか、データの連携に関し、一定のルールを整備するなど積極的に関与する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>国が地域特性に応じた新たなモビリティサービスのモデルを構築する等、全国的に横展開するほか、データの連携に関し、一定のルールを整備することにより、各地域が自らの地域に新たなモビリティサービスをどのように位置づけるかの効率的な検討が可能となるため、費用に見合った効果が得られる。</p>
代替案との比較	<p>各地域等の取組に委ねる案に比べ、地域ごとの幅広い事例を把握している国が直接モデルやルールを示すこと等で、全国的に新たなモビリティサービスを効率的に展開することが可能となる。</p>
施策等の有効性	<p>本事業により、地域特性に応じたモデルを構築する等、横展開することで、新たなモビリティサービスの全国的な普及が促され、地域公共交通の様々な課題の解決による維持・確保につながることを期待される。</p>
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<p>○関連する閣議決定における位置付け</p> <p>&lt;未来投資戦略2018&gt;</p> <p>第2 具体的施策</p> <p>I. Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等</p> <p>[1]「生活」「産業」が変わる</p> <p>1. 次世代モビリティ・システムの構築</p> <p>(3) 政策課題と施策の目標</p> <p>iv) 次世代モビリティ・システムの構築に向けた新たな取組 など</p> <p>地域の公共交通と物流について、オープンデータを利用した情報提供</p>

や経路検索の充実、スマートフォンアプリによる配車・決済等のICT、自動走行など新技術の活用、見守りサービスや買物支援の導入、過疎地域での貨客混載、MaaSの実現など多様な分野との施策連携により、都市と地域の利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデルを構築する。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会での円滑な輸送に寄与する観点からも、公共交通機関における運行情報等の提供の充実を図るため、本年度は首都圏を先行して、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を官民連携して実施する。

<経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）2018>

## 第2章 力強い経済成長の実現に向けた重点的な取組

### 2. 生産性革命の実現と拡大

(3) Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」

#### ①「自動化」：次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト

まちづくりと公共交通の連携、自動走行等新技術の活用、買い物支援・見守りサービス、MaaS（Mobility as a Service）などの施策連携により、利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデル都市、地域をつくる。

#### ○事後評価

- ・平成35年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。