

令和元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

令和元年 12 月

はじめに

国土交通省は、平成 13 年の省庁再編にあたり、省全体の行政マネジメントを的確に確立するため政策評価を重要な手段の一つとして位置付け、以来これを積極的に取り入れ活用することにより、国民の立場に立った真に必要な政策・施策等の企画立案と効率的・効果的实施を目指してきた。

4 省庁が統合された当初、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る。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国民に対してできる限り明確に説明することも課題となった。これらへ対処するために、政策評価の適切な実施が有効であると考えられ今日に至っている。

この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、国土交通省が令和元年（平成 31 年）に実施した政策評価結果等について取りまとめた。

目 次

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	3
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 令和元年（平成 31 年）に国土交通省が実施した政策評価結果	8
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）	16
3 政策アセスメント（事前評価、事業評価方式）	36
4 個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）	40
5 個別研究開発課題評価（事前評価・中間評価・終了時評価、事業評価方式）	43
6 規制の政策評価（事前評価・事後評価、事業評価方式）	44
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）	47

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「事後評価実施計画」として定めることにより、計画的な政策評価に取り組んでいる。

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、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表1(P5)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」(表2(P6))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(表3(P6))を適時開催し、意見を聴取している。

表1：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、地方課、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
土地・建設産業局	総務課
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	総務部政策調整室
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

表 2：政策レビュー等に関する検討会 構成

<p>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</p> <p>（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、建設流通政策審議官、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、土地・建設産業局長、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）</p>
--

表 3：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）		
座長	上山 信一	慶応義塾大学総合政策学部教授
	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	東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究院教授
	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			計画策定 (令和元年度～5年度) (3月27日)			
国土交通省事後評価実施計画の策定・変更			令和元年度計画の変更(3月28日)			
1. 政策チェックアップ			令和元年度指標の見直し(3月28日)			
2. 政策レビュー			平成30年度評価書公表(3月27日)			
3. 政策アセスメント	平成30年度2次補正予算に係る評価書公表(1月17日)	平成30年度予算に係る評価書追加公表(2月1日)	事後検証シートによる事後検証の公表(3月28日)			
4. 個別公共事業評価		平成31年度予算に向けた評価書公表(2月1日)／平成30年度補正予算に係る評価書公表(2月7日、8日)	平成31年度予算に向けた評価書公表(3月28日、29日)			
5. 個別研究開発課題評価			平成30年度評価書公表(3月26日)			
6. 規制の事前評価	● 1月17日公表	● 2月14日公表	● 3月7日・14日公表	● 4月11日公表		● 6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						
国土交通省事後評価実施計画の策定・変更		令和2年度計画の策定／令和元年度計画の変更(8月28日)				
1. 政策チェックアップ		評価書公表／令和2年度指標の設定(8月28日)				
2. 政策レビュー						
3. 政策アセスメント		令和2年度予算概算要求に係る評価書公表(8月28日)				
4. 個別公共事業評価		令和元年度予算に係る評価書公表／令和2年度予算概算要求に係る評価書公表(8月28日)				
5. 個別研究開発課題評価		令和2年度予算概算要求に係る評価書公表(8月28日)		令和元年度評価書公表(8月30日、10月3日)		
6. 規制の事前評価				● 10月17日・24日公表	● 11月18日公表	
7. 租税特別措置等に係る政策評価		令和2年度税制改正要望に係る評価書公表(8月28日)				

第2章 令和元年（平成31年）に国土交通省が実施した政策評価結果

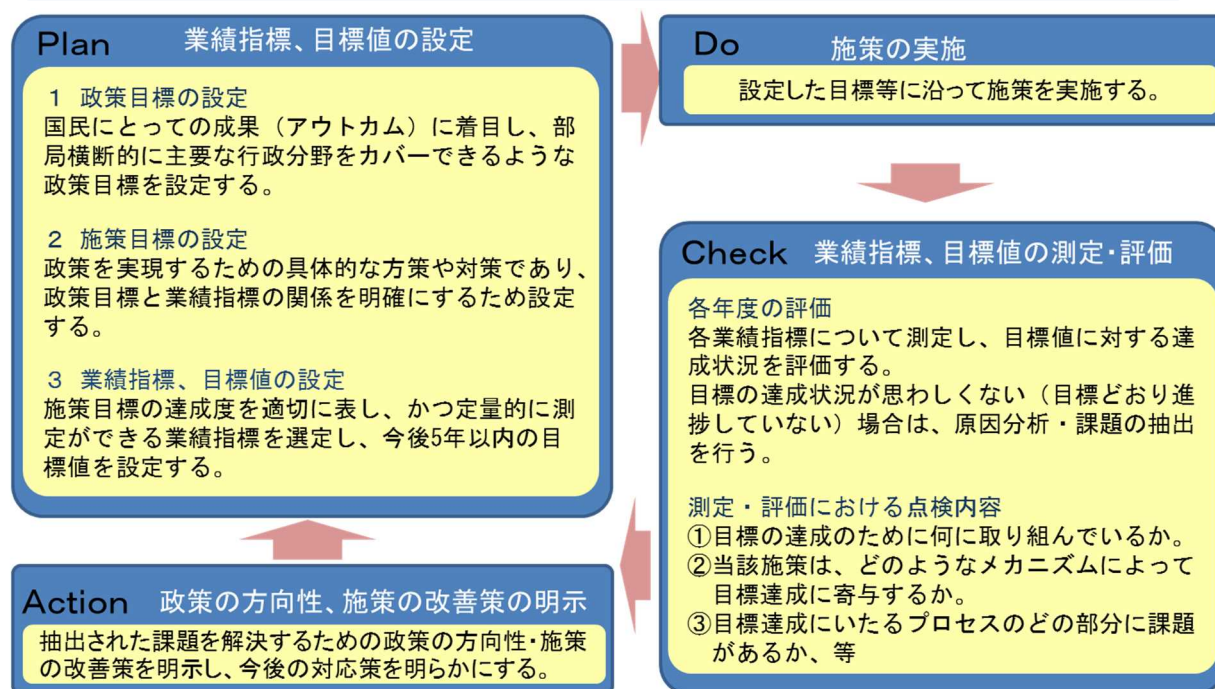
1 政策チェックアップ（事後評価、実績評価方式）

（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」（以下まとめて「3分野等」）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（図1（P10））。

また、政策チェックアップにおいては、「交通政策基本計画」（平成27年2月閣議決定）や「第4次社会資本整備重点計画」（平成27年9月閣議決定）及び「住生活基本計画（全国計画）」（平成28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、第4次社会資本整備重点計画より設定された全てのKPI指標を業績指標項目に反映し、KPI以外の指標は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。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、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（図2（P11））。

図1：政策チェックアップの指標数

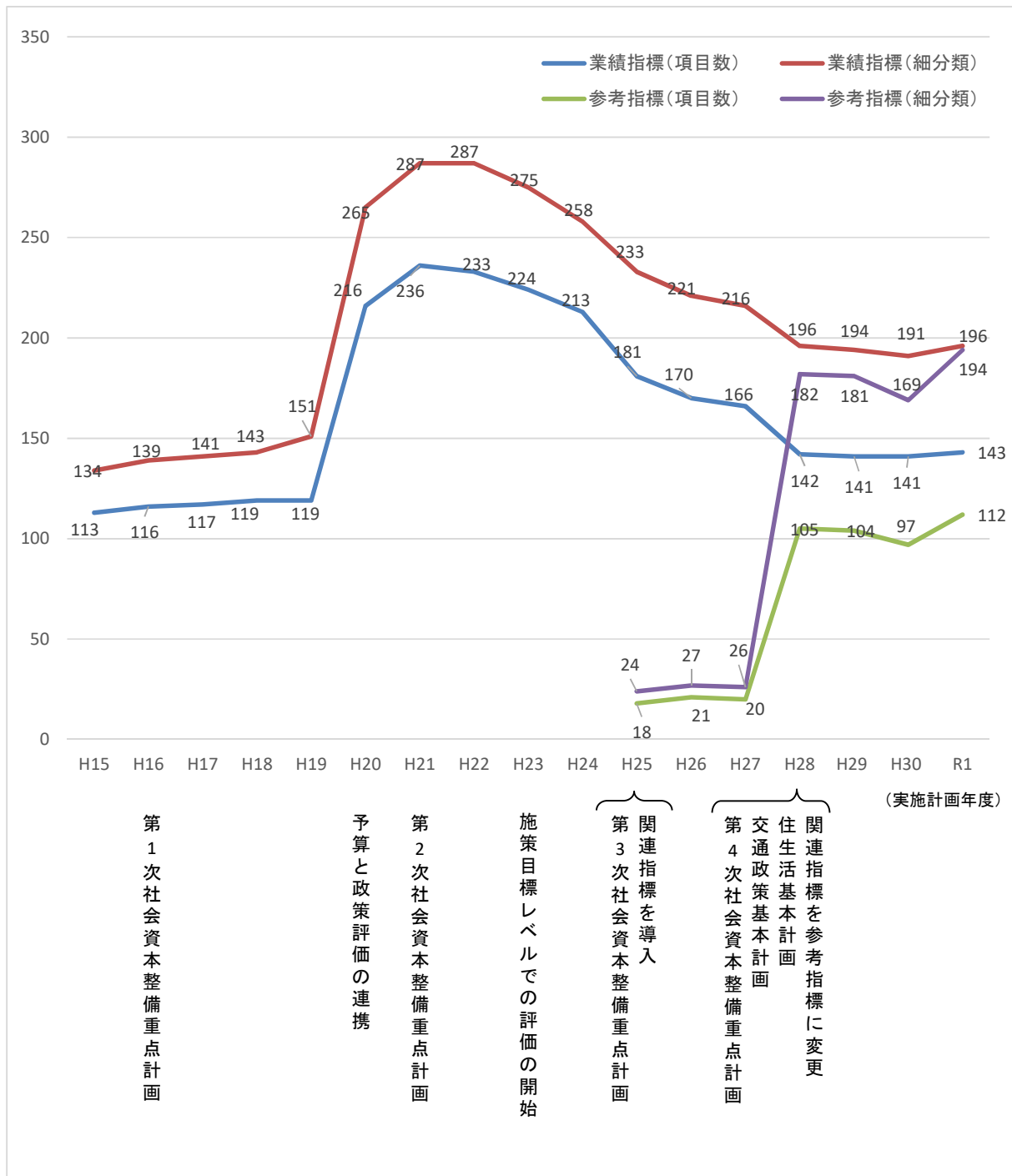


図 2：令和元年度事後評価実施計画における指標の内訳

○業績指標項目、参考指標項目の内訳<令和元年度事後評価実施計画>

	計	社会資本整備重点計画		交通政策 基本計画	住生活 基本計画	独自 指標
		KPI	KPI以外			
業績指標 項目	143	45	21	29 ^(注1)	18 ^(注2)	58
参考指標 項目	112	2	49	18 ^(注3)	0	50

※(注1)のうち21項目、(注2)のうち7項目、(注3)のうち7項目は、社会資本整備重点計画の項目と重複。

平成 31 年 3 月には、平成 30 年 8 月に決定した令和元年度事後評価実施計画を変更し、143 の業績指標（細分類を含めると 196）、112 の参考指標（細分類を含めると 194）を位置づけた。

令和元年 8 月には、令和 2 年度事後評価実施計画を策定し、142 の業績指標（細分類を含めると 196）、112 の参考指標（細分類を含めると 192）を位置づけた。令和元年度事後評価実施計画では、目標年度到来に伴う目標年度の再設定や指標の廃止等、24 件の見直しを行った。

<指標見直しの例：目標年度到来に伴う目標年度の再設定>

<令和元年度事後評価実施計画>

業績指標名	業績目標	
	初期値(基準年度)	目標値(目標年度)
48 防災対策のための計画に基づく取組に 着手した地下街の割合	3.0% (平成 26 年度)	100% (平成 30 年度)

<令和 2 年度事後評価実施計画>

業績指標名	業績目標	
	初期値(基準年度)	目標値(目標年度)
48 防災対策のための計画に基づく取組に 着手した地下街の割合	3.0% (平成 26 年度)	100% (令和 2 年度)

(4) 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)。

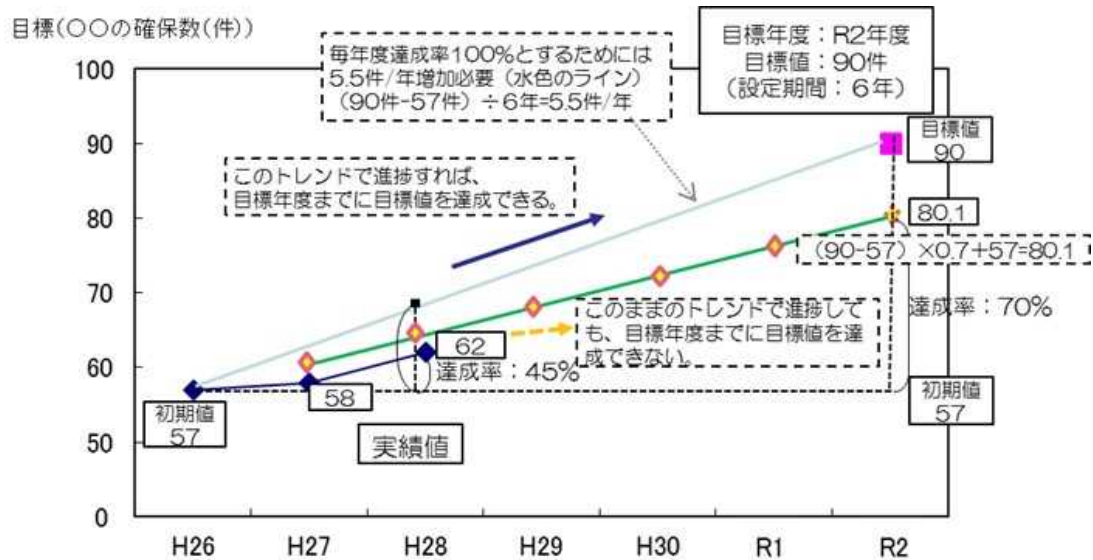
評価は、前述(3)施策目標、業績指標について下記のとおり行っている。

・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) 令和元年（平成31年）における実施結果

①平成30年度政策チェックアップ評価書

平成29年度及び30年度の実績について政策チェックアップを実施し、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197）を対象として評価を実施し、令和元年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	平成30年度 (令和元年 8月実施)	平成28年度 (平成29年 8月実施)	施策目標の評価の目安
①目標超過達成	0件 (0%)	0件 (0%)	・全ての業績指標で目標値を達成 ・主要な業績指標が目標を大幅に上回る
②目標達成	16件 (36.4%)	12件 (27.2%)	・全ての業績指標で目標値を達成 ・主要な業績指標が目標を大幅に上回っていない
③相当程度進展あり	15件 (34.1%)	12件 (27.2%)	・目標値を達成していない業績指標あり ・主要な業績指標はおおむね目標に近い実績 ・相当な期間を要せずに目標達成が可能
④進展が大きくない	13件 (29.5%)	20件 (45.5%)	・目標値を達成していない業績指標あり ・主要な業績指標が目標に近い実績を示さなかった ・目標達成には相当な期間を要する
⑤目標に向かっていない	0件 (0%)	0件 (0%)	・目標値を達成していない業績指標あり ・施策としても目標達成に向けて進展していない ・現行の取組を継続しても目標を達成する見込みがない

○業績指標（再分類ベース）の評価結果

対象年度	平成 30 年度 (令和元年 8 月実施)	平成 28 年度 (平成 29 年 8 月実施)
A 評価 (実績値が目標達成に向けた成果を示している)	119 件 (60.4%)	108 件 (55.7%)
B 評価 (実績値が目標達成に向けた成果を示していない)	67 件 (34.0%)	74 件 (38.1%)
N 評価 (実績値が得られず判断できない)	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
http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000007.html
- ・評価結果一覧表
(施策目標単位) 表 4 (P14) 参照
(業績指標単位) <http://www.mlit.go.jp/common/001303756.pdf>

②実績の測定（モニタリング）

令和元年 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

表4：施策目標の評価結果一覧

○ 暮らし・環境		評価結果
1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進		
1	居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る	④進展が大きくない
2	住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する	④進展が大きくない
2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
3	総合的なバリアフリー化を推進する	③相当程度進展あり
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	②目標達成
5	快適な道路環境等を創造する	④進展が大きくない
6	水資源の確保、水源地域活性化等を推進する	②目標達成
7	良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する	③相当程度進展あり
8	良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する	③相当程度進展あり
3 地球環境の保全		
9	地球温暖化防止等の環境の保全を行う	③相当程度進展あり
○ 安全		
4 水害等災害による被害の軽減		
10	自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する	③相当程度進展あり
11	住宅・市街地の防災性を向上する	③相当程度進展あり
12	水害・土砂災害の防止・減災を推進する	③相当程度進展あり
13	津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する	③相当程度進展あり
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
14	公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	④進展が大きくない
15	道路交通の安全性を確保・向上する	②目標達成
16	自動車事故の被害者の救済を図る	②目標達成
17	自動車の安全性を高める	②目標達成
18	船舶交通の安全と海上の治安を確保する	②目標達成
○ 活力		
6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
19	海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する	③相当程度進展あり
20	観光立国を推進する	③相当程度進展あり
21	景観に優れた国土・観光地づくりを推進する	④進展が大きくない
22	国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する	②目標達成
23	整備新幹線の整備を推進する	②目標達成
24	航空交通ネットワークを強化する	③相当程度進展あり
7 都市再生・地域再生の推進		
25	都市再生・地域再生を推進する	③相当程度進展あり
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
26	鉄道網を充実・活性化させる	④進展が大きくない
27	地域公共交通の維持・活性化を推進する	③相当程度進展あり
28	都市・地域における総合交通戦略を推進する	④進展が大きくない
29	道路交通の円滑化を推進する	②目標達成
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
30	社会資本整備・管理等を効果的に推進する	③相当程度進展あり
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	④進展が大きくない
32	建設市場の整備を推進する	②目標達成
33	市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る	④進展が大きくない
34	地籍の整備等の国土調査を推進する	④進展が大きくない
35	自動車運送業の市場環境整備を推進する	②目標達成
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	②目標達成
○ 横断的な政策課題		
10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
37	総合的な国土形成を推進する	③相当程度進展あり
38	国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する	②目標達成
39	離島等の振興を図る	④進展が大きくない
40	北海道総合開発を推進する	②目標達成
11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進		
41	技術研究開発を推進する	②目標達成
42	情報化を推進する	④進展が大きくない
12 国際協力、連携等の推進		
43	国際協力、連携等を推進する	④進展が大きくない
13 官庁施設の利便性、安全性等の向上		
44	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する	②目標達成

コラム：政策チェックアップの評価結果が政策に反映された事例

業績指標「マンションの建替え等の件数（昭和 50 年からの累計）」については、令和 2 年度の目標値 388 件に対し、平成 30 年度で 325 件の実績となっており、平成 26 年度から 30 年度の 5 箇年のトレンドで推移すると目標値をやや下回っていることから、平成 30 年度政策チェックアップ評価書において B（目標達成に向けた成果を示していない）と評価した。これは、区分所有者の高齢化や空き家・賃貸化等の進行、マンションの建替えにおける採算性の低下、大規模団地型マンションの高経年化などにより建替えに係る合意形成が困難化していることが理由となっている。

評価結果を踏まえ、令和 2 年度予算要求においては、新規施策として、今後急増が見込まれる老朽化マンションについて、再生検討から改修等の事業の実施までの課題を解決する先導的な取組みに対して国が直接支援することにより、再生のモデルを構築し、その促進を図るための必要な経費について要求を行った。

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。

なお、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。

国土交通省では、平成13年より政策レビューテーマを選定し逐次レビューを実施してきた。また、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、決定している（表5（P17～18））。

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。

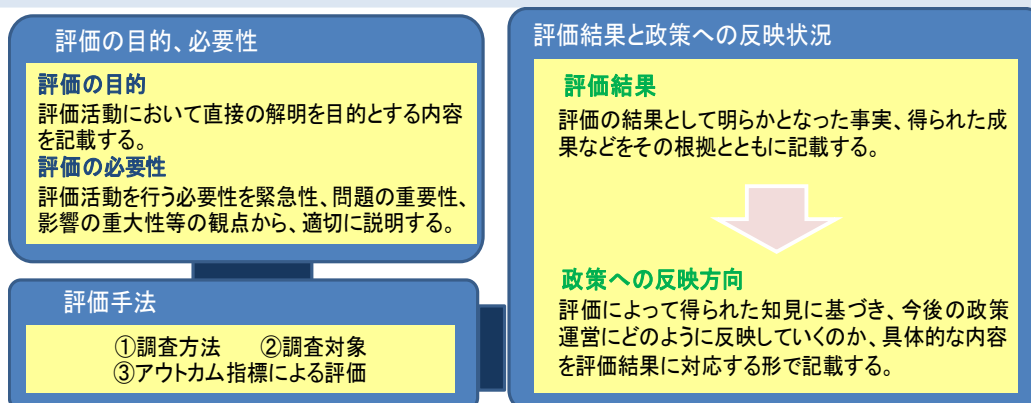


表5：政策レビュー テーマ一覧

取りまとめ年度	テーマ	担当局等
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱（2005-2009）	政策統括官（物流）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土等）、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成22年度	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の実現	観光庁、総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しについて	国土計画局
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	都市再生の推進	都市・地域整備局
	住生活基本計画（全国計画）	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
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	大臣官房運輸安全監理官
	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	大臣官房取りまとめ
	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	物流審議官
	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	土地・建設産業局
	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2年度～5年度は、実施予定のテーマ。

(2) 令和元年（平成31年）における実施結果

平成 31 年 3 月に、平成 30 年度の 5 テーマ「景観及び歴史まちづくり」「下水道施策」「鉄道の防災・減災対策」「タクシーサービスの改善による利用者利便の向上」「台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実」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表 6（P20～34）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

令和元年度テーマ「国土形成計画（全国計画）の中間点検」「既存住宅流通市場の活性化」「港湾における大規模地震・津波対策」「地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実」については、令和元年 5 月 23 日及び 10 月 18 日に国土交通省政策評価会を開催するとともに、政策評価会委員から個別に指導を受けながら、令和元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。

表 6：平成 30 年度取りまとめの政策レビュー（概要）

景観及び歴史まちづくり（1/3）

レビューの概要

評価の目的・必要性

景観法は、2004年に施行され、地方公共団体による景観計画の作成等を通じて、優良な景観の形成事例が増加している。歴史まちづくり法は、施行から10年が経過し、第1期計画の期間が終了し、第2期計画に移行しつつあり、計画に基づく取組やその成果、課題等の情報の蓄積が進んできたところである。景観及び歴史まちづくりによる、良好な景観の形成の促進や歴史的風致の維持・向上を通じた地域活性化に向けた取組の状況等について調査・分析を行い、課題を明らかにし、今後の景観及び歴史まちづくり施策の検討に資することを目的とする。

評価対象・政策の目的

評価対象：景観法及び歴史まちづくり法等に基づく景観及び歴史まちづくり施策
政策の目的：良好な景観の形成の促進や歴史的風致の維持・向上を通じた地域活性化を目的とする。

評価の視点

計画を策定する地方公共団体の一層の拡大、計画実現のための施策の推進について、地方公共団体の課題やニーズ等に対応した施策を実施できているかを評価。

評価の手法

景観及び歴史まちづくりに関する国の施策の課題について、全国の地方公共団体を対象とした全国アンケート、ヒアリング等により分析し、対応策の検討を行う。

評価結果

●景観・歴史まちづくりを推進するための地方公共団体の課題

アンケート及びヒアリング等から法制度が十分に活用されない理由を分析すると、「認知不足」「知識やノウハウの不足」「職員不足」「地域の協働、理解、関心の不足」「予算不足」といった理由があることがわかった。

①認知不足への対応

課題：小規模団体を中心に、国の法制度や支援施策等の認知度が低い。

対応：地方開催等による研修の充実、市町村への情報提供における都道府県の役割強化、取組事例や支援制度等に関する情報提供の工夫・充実等を行う。

②知識やノウハウ不足への対応

課題：職員が計画策定や届出業務における効果的な指導・協議等の実務面の知識やノウハウを身につけることが重要となるが、小規模団体を中心に、全体で約7割の地方公共団体において知識やノウハウが不足している。

対応：届出業務等の実務に役立つ講習会等の開催、技術資料等の整備による情報提供の充実、技術的課題の解決等につながる先進的な取組に対する支援を行う。

③職員不足への対応

課題：小規模団体を中心に、全体で約7割の地方公共団体において専門的な知識を持つ職員の不足が課題と認識している。

対応：外部人材や他部局等との連携事例や少人数で取り組むための工夫事例に関する情報提供、計画策定時における支援を行う。

④地域の協働、理解、関心の不足への対応

課題：約4割の地方公共団体が地域の担い手不足や地域住民の関心の低さを課題と認識している。

対応：地域住民等の意識の向上や地域活動の活性化等を図る取組に対する支援、取組事例に関する情報提供を行う。

⑤予算不足への対応

課題：景観及び歴史まちづくりの推進にあたり、約6割の地方公共団体が財源の不足を課題と認識している。

対応：歴史的建造物の継続居住や空き家活用の促進、景観に配慮した公共事業を可能とする効果的な支援制度の拡充や創設を行う。

景観及び歴史まちづくり (2/3)

主な課題	今後の対応方針
<ul style="list-style-type: none">●認知不足<ul style="list-style-type: none">・地方公共団体に国の法制度や支援施策、取組や効果の事例等の情報を十分に理解してもらった上で、それぞれの団体が必要な施策は何かを考えて実施していくことが望ましいが、小規模団体を中心に、国の法制度や支援施策等の認知度が低い。●知識やノウハウ不足<ul style="list-style-type: none">・景観及び歴史まちづくりの施策の推進にあたっては、法制度や事例等の理解に加え、職員が計画策定や届出業務における効果的な指導・協議等の実務面の知識やノウハウを身につけることが重要となるが小規模団体を中心に、約7割の地方公共団体において知識やノウハウが不足していると認識している。●職員不足<ul style="list-style-type: none">・景観及び歴史まちづくりの施策の推進にあたっては、届出業務における指導・協議や建築物の外観修景への補助、住民の合意形成など手間がかかりかつ専門的な知識を要する業務が多いため、小規模団体を中心に、約7割の地方公共団体において専門的な知識を持つ職員が不足していると認識している。	<ul style="list-style-type: none">①【計画を策定する地方公共団体の一層の拡大】<ul style="list-style-type: none">●情報提供の手法の改善<ul style="list-style-type: none">・幅広い団体が参加しやすいように、短期間の研修等を中小の地方都市においても開催する。・地方公共団体の首長等への働きかけを行い制度や効果等について周知を図る。・都道府県等に対して管内市町村への情報提供、計画策定に取り組もうとする市町村への助言・アドバイス等に積極的に取り組むよう依頼する。●提供する情報の工夫・充実<ul style="list-style-type: none">・取組事例や支援制度等に関する情報について、わかりやすくきめ細やかな情報提供を行う。・限られた人数で工夫しながら取組を行っている事例について情報提供を行う。●計画策定に対する支援の創設<ul style="list-style-type: none">・スタートアップ支援として計画等の策定・改訂時の調査等に対する専門人材の派遣や調査費に対する補助を行う。



景観及び歴史まちづくり (3/3)

主な課題	今後の対応方針
<p>●地域の協働、理解、関心の不足</p> <ul style="list-style-type: none">・景観及び歴史まちづくりの施策の実施にあたっては、地域住民の理解や関心が不可欠である。また、地方公共団体のマンパワーや予算には限界があるため、地域住民が地域の景観のルールづくりや街並み形成の担い手として積極的に役割を果たし、地方公共団体と協働していくことが望ましいが、約4割の地方公共団体が地域の担い手不足や地域住民の関心の低さを課題と認識している。 <p>●予算不足</p> <ul style="list-style-type: none">・景観及び歴史まちづくりの施策の推進にあたっては、建築物の届出業務等を通じた景観誘導に加え、建築物の外観修景や歴史的建造物の保全・修理等のハード施策や民間の活動支援、普及啓発等のソフト施策を実施しており、様々な支援制度を活用して財源を確保している地方公共団体もあるが、約6割の地方公共団体が財源の不足を課題と認識している。	<p>②【計画実現のための施策の推進】</p> <p>●提供する情報の工夫・充実</p> <ul style="list-style-type: none">・専門的な知識を学べる実務に役立つ講習会等を開催する。・建築基準法に対応させながら歴史的建造物を保存・活用するための方法など最近の課題に対応した技術資料等を整備する。・外部人材や他部局等との連携の事例や外部人材に関する情報提供を行う。・普及啓発活動や教育活動など地域住民等の意識向上につながる取組や地域住民等との連携を図る取組の事例の情報提供を行う。 <p>●支援制度の拡充・創設等</p> <ul style="list-style-type: none">・歴史的建造物の継続居住や空き家活用の促進、公共事業における景観配慮等を可能とする効果的な支援制度(補助、税制)の拡充や創設を図る。・技術的課題の解決等につながる先進的な取組や職員の専門性の向上に向けた取組、地域活動の活性化や地域住民等との連携を図る取組に対する支援、景観教育などの地域住民等の意識向上につながる国の取組を行う。

下水道施策 (1/3)

レビューの概要

評価の目的・必要性

人口減少等に伴う厳しい経営環境、執行体制の脆弱化、施設の老朽化など、下水道が抱える課題は深刻度を増しており、下水道事業の持続性を確保する観点から、これまでの下水道に求められた役割や社会的貢献の変遷を踏まえて、今後の施策を考える必要がある。

本レビューでは、これまでに講じてきた下水道に関する施策及び顕在化した課題の解決に向けた取組について整理し、今後の下水道事業の持続性確保に向けた施策の改善につなげることを目的とする。

評価対象

下水道施策全般を対象とする。

評価の視点

これまでの取組について整理しつつ、下水道事業をとりまく環境の変化による新たな課題とこれに対する対応施策の実施状況について評価し、今後の方向性のとりまとめを行う。なお、下水道事業は地方公共団体の業務であるが、国の役割である ① 法整備等の制度構築等、地方公共団体への ② 財政支援策、③ 技術的支援を中心に整理する。

評価の手法

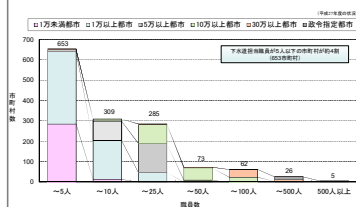
統計データや地方公共団体等の下水道管理者から収集した調書等を基に、施策の実施・到達状況を整理し、各施策の課題を把握・整理する。

下水道事業を取り巻く環境変化による新たな課題

- 1) 激甚化する降雨
 - ・全国のアメダスで観測された1,000地点あたりの時間雨量50mm以上の降雨が増加傾向。
- 2) 頻発する大規模地震
 - ・近年、**大規模な地震が頻発**しており、下水道施設においても大きな被害が多数発生。
- 3) 下水道事業経営の課題

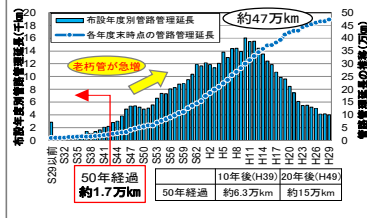
ヒト

・地方公共団体における下水道部門の職員数は、都市規模別に見ると、**人口5万人未満の市町村において、特に脆弱な体制となっている。**



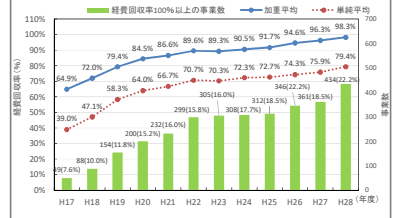
モノ

・下水道管総延長約47万kmのうち、標準的な耐用年数である50年を経過した割合は、**全長の約4%にあたる約1.7万km**であるが、**今後は急速に増加する見込み。**



カネ

・下水道事業の経費回収率は、平均で79.4% (平成28年度)であり、**100%以上の団体は約430団体** (全国の約2割程度)。



下水道施策（2/3）

<激甚化する降雨、頻発する大規模地震への施策>

評価結果		今後の対応方針															
<p>(1) 浸水対策の推進</p> <p><ハード対策></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 下水道浸水対策達成率は58%まで到達 ただし、都市規模が小さいほど整備水準が低い <table border="1"> <caption>浸水対策達成率の都市規模別</caption> <thead> <tr> <th>人口規模等</th> <th>達成率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>政令指定都市</td> <td>約70%</td> </tr> <tr> <td>30万人以上 (政令市のぞく)</td> <td>約54%</td> </tr> <tr> <td>10万人以上 30万人未満</td> <td>約48%</td> </tr> <tr> <td>5万人以上 10万人未満</td> <td>約48%</td> </tr> <tr> <td>5万人未満</td> <td>約45%</td> </tr> <tr> <td>平均</td> <td>約58%</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ● 浸水時に活躍すべきポンプ場含め耐水化が不十分な箇所が存在 <p><ソフト対策></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 内水ハザードマップ策定率は全国で74%と一定の進捗 ● ただし、地下街を有する地区(20都市)における想定最大規模降雨に対応した内水ハザードマップは19都市で検討途上 		人口規模等	達成率	政令指定都市	約70%	30万人以上 (政令市のぞく)	約54%	10万人以上 30万人未満	約48%	5万人以上 10万人未満	約48%	5万人未満	約45%	平均	約58%	<p><ハード対策></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 中小都市における浸水対策支援の充実、再度災害防止対策への集中的な支援など、浸水リスクが高い地域における支援を拡大 ● 河川事業と一体的な事業への集中的・計画的支援の推進 <ul style="list-style-type: none"> ● 水密扉の設置やBCP作成など、浸水時の機能停止リスクの低減措置を緊急に実施 <p><ソフト対策></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 急を要する地下街を有する地区における想定最大規模のハザードマップ作成を緊急に実施 	
人口規模等	達成率																
政令指定都市	約70%																
30万人以上 (政令市のぞく)	約54%																
10万人以上 30万人未満	約48%																
5万人以上 10万人未満	約48%																
5万人未満	約45%																
平均	約58%																
<p>(2) 地震対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 重要な下水幹線等のうち耐震化が行われている延長の割合は50%であり、地震時における最低限の機能確保がされている下水処理場の割合は36%(いずれも平成29年度末)であるなど、耐震化は未だ不十分 		<ul style="list-style-type: none"> ● 過去に液状化が発生した埋め立て地区等における管路施設など特に急を要する箇所について緊急的に対策を実施 															

<人口減少による収入減、職員減少による技術力低下、施設老朽化への施策>

評価結果		今後の対応方針	
<p>(3) 下水道の持続性向上</p> <p>1) 健全な下水道事業経営の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自らの損益・資産等の正確な把握に不可欠な公営企業会計の導入(適用済及び適用に取組中)は、人口3万人未満の団体においては約28%にとどまる ● 使用料で回収すべき経費を使用料で賄えていない団体のうち、10年超にわたって使用料改定を行っていない団体が約5割を占める 		<ul style="list-style-type: none"> ● 総務省等と連携し、人口3万人未満の団体における公営企業会計の導入を促進 ● 長期間使用料改定を行っていない団体の現状と課題を分析した上で、人口減少下における維持管理時代に求められる使用料体系を示すとともに、国民の理解を促進 	

下水道施策 (3/3)

評価結果	今後の対応方針																																																					
<p>2) スtockマネジメントの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来における維持管理・更新費の増大 (2018年度 0.8兆円 → 2028年度 1.2~1.3兆円) ● スtockマネジメント計画の策定率は、都道府県毎に大きなバラツキ(管内全団体策定済みの県が10県に上る一方、策定率0%の県が2県存在) ● 特に中小都市を中心に、下水道台帳や維持管理情報の電子化、データベース化が大幅に遅れ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設の点検・調査や対策の状況を毎年フォローアップし、地方公共団体の取組を促進 ● 施設の一層の長寿命化に向け、経過年数、機能や重要度、地震による影響等を踏まえた、きめ細やかな維持修繕基準を整備 ● スtockマネジメント計画の普及に向けた良好な取組(県主催勉強会等)の水平展開、取組状況の見える化を推進 ● 下水道台帳や維持管理情報の電子化、データベース化に向けたロードマップを提示 																																																					
<p>3) 汚水処理の最適化、広域化・共同化の推進</p> <p><汚水処理の最適化></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都道府県構想の見直しは、平成29年度末で35都府県に上り、残整備地域の集合処理面積は2割減少するなど一定の進捗 <p><広域化・共同化></p> <ul style="list-style-type: none"> ● これまでに取り組まれた汚水処理施設の統廃合実績812か所をみると、行政界を越えた取組は限定的 	<p><汚水処理の最適化></p> <ul style="list-style-type: none"> ● さらなる効率化の余地がないか国交省が検証し、さらなる都道府県構想の見直しを推進 <p><広域化・共同化></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 政令市等核となる広域化・共同化など、国交省が広域化・共同化の望ましい絵姿を提示 																																																					
<p>4) 官民連携の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 官民連携手法導入実績は増加しつつあるが、地方公共団体への調査では、知見・ノウハウの不足が課題 ● コンセッション方式についてはノウハウの不足に加え、コスト削減の実効性や技術力低下への懸念等も課題 ● 官民連携手法の導入状況は、中小都市ほど限定的 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>都市規模</th> <th>処理場数</th> <th colspan="2">包括的民間委託</th> <th rowspan="2">DBO</th> <th rowspan="2">PFI</th> <th rowspan="2">コンセッション</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>管路</th> <th>処理場 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>～5万人</td> <td>1001</td> <td>2</td> <td>124</td> <td>12%</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>5～20万人</td> <td>594</td> <td>12</td> <td>129</td> <td>22%</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>20万人～(政令市除く)</td> <td>240</td> <td>3</td> <td>82</td> <td>34%</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>政令市・東京都(区部)</td> <td>136</td> <td>3</td> <td>38</td> <td>28%</td> <td>12</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>流域下水道等</td> <td>200</td> <td>4</td> <td>57</td> <td>29%</td> <td>9</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>2171</td> <td>24</td> <td>430</td> <td>20%</td> <td>25</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>	都市規模	処理場数	包括的民間委託		DBO	PFI	コンセッション			管路	処理場 (%)	～5万人	1001	2	124	12%	1	1	5～20万人	594	12	129	22%	2	1	20万人～(政令市除く)	240	3	82	34%	1	1	政令市・東京都(区部)	136	3	38	28%	12	7	流域下水道等	200	4	57	29%	9	1	計	2171	24	430	20%	25	11	<ul style="list-style-type: none"> ● 検討会、説明会、ガイドライン策定・周知、QA集公表など、あらゆるツールを積極活用した知見・ノウハウの共有 ● ガイドライン等で、コンセッション方式に対して地方公共団体の抱える懸念等に対する解決策を提示・周知 ● 事業性確保につながる広域化と組み合わせた官民連携の推進(モデル都市における検討支援結果の水平展開など)
都市規模	処理場数	包括的民間委託		DBO				PFI	コンセッション																																													
		管路	処理場 (%)																																																			
～5万人	1001	2	124	12%	1	1																																																
5～20万人	594	12	129	22%	2	1																																																
20万人～(政令市除く)	240	3	82	34%	1	1																																																
政令市・東京都(区部)	136	3	38	28%	12	7																																																
流域下水道等	200	4	57	29%	9	1																																																
計	2171	24	430	20%	25	11																																																
<p>5) 資源・施設の有効利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 下水汚泥のバイオマス利用は32%(H29年度末)とポテンシャルが十分有効利用できてない状況であるが、中でも中小都市における有効利用が低調 	<ul style="list-style-type: none"> ● 汚泥の集約処理を一層促進するよう下水汚泥の広域利活用に関するマニュアル作成 ● 農業集落排水汚泥や食品廃棄物など地域に存在する未利用バイオマスと下水汚泥の混合資源化を重点的に支援 ● エネルギー供給拠点化や農業の生産拠点化など下水処理場を地域の新たなバリューの創出拠点に転換する「下水道リノベーション」を推進 																																																					
<p>6) 新技術導入による生産性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 下水道新技術実証事業(B-DASH)による実証技術は51件の導入実績 今後より一層の導入促進が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● 実証技術に関する基礎情報の周知、導入実績の事例集作成、実績を踏まえたガイドラインのフォローアップを実施 																																																					

鉄道の防災・減災対策（1/2）

レビューの概要

評価の目的・必要性

（目的）

・「災害予防」、「災害応急対策」及び「災害復旧」の各段階における鉄道の防災・減災対策を評価し、課題を抽出することで、鉄道の防災・減災対策の更なる充実に資することを目的とする。

（必要性）

・自然災害による鉄道施設の被害が頻発化・激甚化する中で、鉄道の早期復旧など利用者目線に立った鉄道の防災・減災対策の一層の充実を図る必要がある。

評価対象・政策の目的

・列車の安全・安定輸送並びに鉄道利用者の安全を確保することを目的とする。
・鉄道の防災・減災対策のうち地震災害・豪雨災害に係る政策を対象とする。

評価の視点

・各災害に対して、災害発生後の時間経過に着目し、「災害予防」、「災害応急対策」及び「災害復旧」の各段階において、国がこれまで取り組んできた施策について評価を実施した上で課題を整理する。なお、評価に際しては、平成30年に実施した「重要インフラの緊急点検」の結果も踏まえる。

評価の手法

・国から鉄道事業者への支援により、対策がどの程度進捗し、その結果被害の軽減にどの程度に貢献したのかという観点で評価する。

主な評価結果

○災害予防段階

（地震）・耐震省令で定められた構造物の耐震化率は、ほぼ100%を達成。当該省令で対象とされたせん断破壊先行型の高架橋等のうち未対策箇所対策を引き続き推進するとともに、今年度より曲げ破壊先行型の高架橋等の対策を追加し、対策を促進。

（豪雨）・近年の豪雨では、河川管理施設等構造令を満たしていない橋梁の被害や斜面崩壊による被害が多発。当面の対策として、鉄道事業者への支援制度（補助）の活用により、橋脚の根固め工、橋梁の傾斜検知システムの整備や斜面防護工等を着実に実施。

○災害応急対策段階

（地震）・駅間停止列車の早期解消、運行の早期再開に向けた対応方針について、基本的な方向性を提示。地震計の増設や定期的な降車避難訓練の実施を指導。
・緊急自動車の通行に支障が及ばぬよう、災害時に踏切を開放する際のルールや安全性の確保等について検討中。引き続き、災害時に優先して開放すべき踏切の協議完了に向けて、踏切開放に係る安全性の確保策等について関係者と協議を実施。

（地震・豪雨）

・増加する訪日外国人への非常時の情報提供が不足。訪日外国人旅行者を含む利用者等への情報提供を行うにあたり、多様な情報提供手段（SNS、駅頭掲示等）により、迅速な運行情報等の提供を促進。

○災害復旧段階

（地震・豪雨）

・平成30年7月豪雨において、流入した土砂の撤去等に際して、河川事業や道路事業と連携し早期復旧を実現。
・早期復旧のため、鉄道用地外の土地の一時使用が可能となる制度を検討中。

鉄道の防災・減災対策（2/2）

主な課題	今後の対応方針
<p>●災害予防段階</p> <p>【高架橋等の耐震対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震省令に基づき高架橋等の耐震補強を推進。耐震化率は、平成29年度末時点で高架橋約97%、駅約94%を達成するも、一部未対策箇所が残る。 <p>【河川橋梁の流失・傾斜対策、斜面の崩壊対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年の豪雨では、河川管理施設等構造令を満たしていない橋梁の被害や斜面崩壊による被害が多発。 <p>【計画運休】</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画運休実施の際の鉄道事業者から地方公共団体への情報提供の方法や、計画運休する時間の表現方法、振替輸送のあり方について検討する必要。 	<p>●災害予防段階</p> <p>【高架橋等の耐震対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> せん断破壊先行型の高架橋等のうち未対策箇所の耐震対策を引き続き推進するとともに、今年度より曲げ破壊先行型の高架橋等の対策を追加し、対策を促進。 <p>【河川橋梁の流失・傾斜対策、斜面の崩壊対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者への支援制度（補助）の活用により、橋脚の根固め工、橋梁の傾斜検知システムの整備や斜面防護工等を着実に実施。 <p>【計画運休】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の安全を確保するための計画運休の実施について、利用者等への情報提供等について昨年10月にとりまとめ、現在、最終取りまとめに向けて検討中。
<p>●災害応急対策段階</p> <p>【駅間停車列車の早期解消、早期の運転再開】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「乗客の早期救済」、「早期の運転再開」について、全国の鉄道事業者へ基本的な方向性を提示。今後は、鉄道事業者による取組の着実な実施が課題。 <p>【利用者等への情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成30年9月の台風21号で被害を受けた関西空港連絡鉄道を利用する訪日外国人への情報提供のあり方が課題とされるなど、訪日外国人旅行者に対する多言語での情報提供が不足。 <p>【踏切長時間遮断対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時に優先して開放すべき踏切について、首都圏で約2/3、全国で約1/4を協議完了。未協議の踏切について、踏切開放に係る安全性の確保策等について関係者と協議が必要。 	<p>●災害応急対策段階</p> <p>【駅間停車列車の早期解消、早期の運転再開】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地震計の増設や定期的な降車避難訓練の実施を指導。 <p>【利用者等への情報提供】</p> <ul style="list-style-type: none"> 訪日外国人旅行者を含む利用者等への情報提供にあたり、多様な情報提供手段（ウェブサイト、SNS、駅頭掲示等）により、迅速な運行情報等の提供を促進する。 <p>【踏切長時間遮断対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時に優先して開放すべき踏切の協議完了に向けて、踏切開放に係る安全性の確保策等について関係者と協議を実施。
<p>●災害復旧段階</p> <p>【道路・河川等関係事業との連携・調整】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成30年7月豪雨においては、流入した土砂の撤去等に際して、河川事業や道路事業と連携し早期復旧を実現したが、このような仕組みの定着が必要。 <p>【鉄道用地外の土地の一時使用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害復旧時において、鉄道用地外の土地の一時使用などが必要となる場合に、立ち入りが制限されること等により、復旧に時間を要する。 	<p>●災害復旧段階</p> <p>【道路・河川等関係事業との連携・調整】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成30年7月豪雨において取り組んだ鉄道分野と他事業分野の連携の仕組みの構築。 <p>【鉄道用地外の土地の一時使用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 早期復旧のため、鉄道用地外の土地の一時使用が可能となる制度を検討中。

タクシーサービスの改善による利用者利便の向上（1/5）

レビューの概要

評価の目的・必要性

- タクシーは、生活、ビジネス、観光など、様々なシーンにおいて、ドアツードアのきめ細やかな対応が可能な唯一の公共交通機関であるが、輸送人員は年々低下し、下げ止まりが見られない状況。
- こうした状況下、改正タクシー特措法に基づく適正化・活性化の取組だけでなく、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催、少子高齢化が進展する中、都市・地域それぞれの利用者ニーズに対応し、利用者利便の向上と需要喚起による持続的なサービスの確保が求められるようになってきている。
- また、タクシーが時代に即応していくためには、配車アプリをはじめとする新しい技術にも柔軟に対応していくことが必要である。
- 以上の点を踏まえ、タクシーの輸送需要に係る課題と利用者ニーズについて検証し、近年の社会情勢等に対応するための政策立案につなげる観点から、政策レビューを実施し、総合的な評価を行う。

評価対象・政策の目的

- タクシーサービスの現状について、地域別の特徴、タクシーの役割、需要喚起につながる施策や課題は何か。
- 進展が著しいIT化の動向も踏まえ、利用者利便の増進やタクシー事業の生産性の向上に資するサービスのあり方が検討されているか。

評価の視点

- タクシー利用にかかる需要が近年低迷している要因を分析するとともに、利用者利便の向上と需要の活性化を図ることを目的として利用者アンケートの結果を整理し、最新の技術動向も踏まえながら、都市と地方のそれぞれについて、今後のタクシーに求められる政策の方向性とアプローチを整理する。

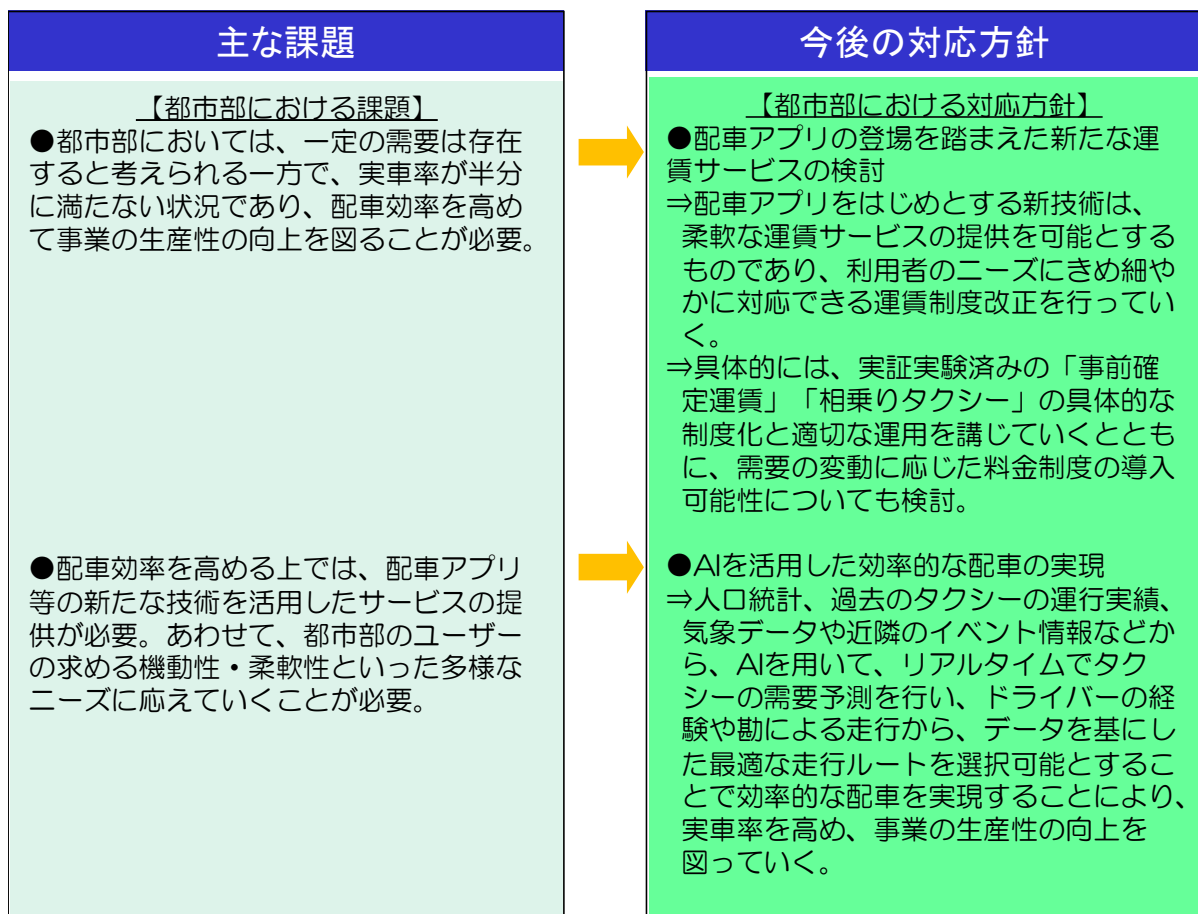
評価の手法

- タクシー事業について、事業の特徴、規制制度の変遷や諸外国との比較を行った上で、現状と課題を整理。特に、タクシーの需要が年々低下し、下げ止まりが見られないことの要因について検証する。
- 利用者アンケートから、都市部、地方部ごとに、タクシーサービスにかかる評価、今後のタクシーサービスのあり方について整理。
- 技術革新とタクシーサービスについて、IT化の動向を踏まえた取組の方向性を整理。
- タクシー事業の新しいサービスについて、実証実験から制度化までのアプローチについて整理。
- 上記を踏まえ、都市部、地方部ごとに、競争と持続可能性の観点から今後の施策の方向性を整理。

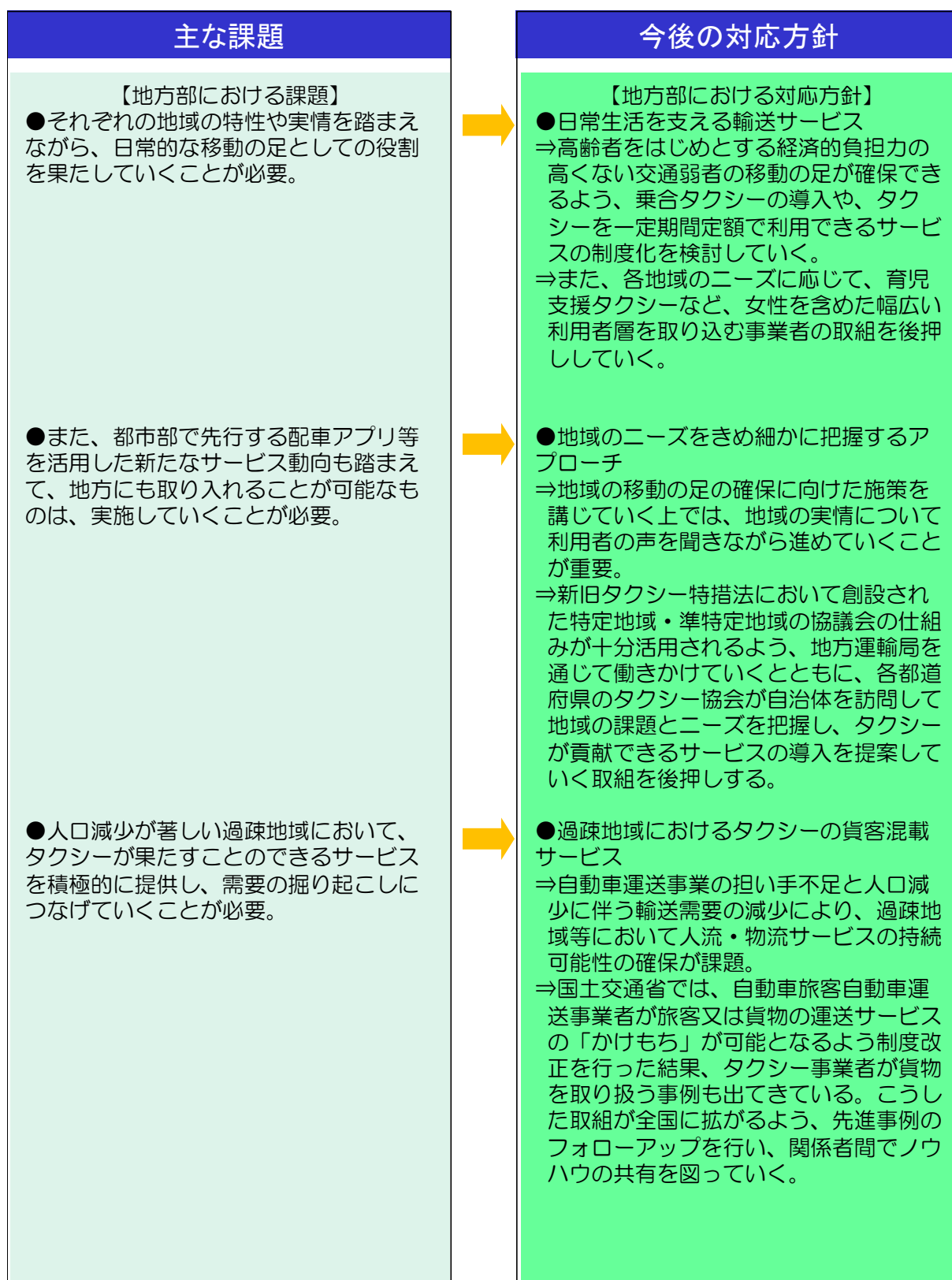
評価結果

- 需要低迷の背景には、景気動向のみならず、ライフスタイルや働き方の変化があると考えられ、従来の取組の延長線ではなく、時代の変化に応じたニーズを的確に捉え、新たな需要を取り込み実車率を改善し、生産性向上を図ることが必要。
- 都市部においては、新技術との連携（配車アプリの導入やAIの活用等）が求められるほか、利用者が求める機動性・柔軟性といったニーズへの対応が必要。
- 地方部では、負担感のより小さい、利用しやすい運賃による日常的な移動の足としての役割を果たしていくとともに、過疎地でのサービスにも取り組むことが必要。また、都市部で先行する配車アプリ等を活用した新たなサービスの動向を踏まえ、取り入れ可能なサービスは、実施していくことが必要。
- 都市部・地方部共通の取組としては、ユニバーサルサービスや訪日外国人旅行者へのサービスの充実のほか、地域に必要なタクシーサービスの担い手が確保されるよう、生産性の向上等を通じて、事業者が自ら取り組む働き方改革に向けた対応を後押ししていくとともに、女性や若者が働きやすい職場環境づくり等が必要。
- 新たな運賃サービスについては、サービスの改善効果が発現するよう施策のロジックモデルを検討し、これに基づいて実証実験を行うことで適切に効果検証を行い、制度化を図ることが必要。
- 大規模災害等において、タクシーが機動性等を活かし、地域を支える足として迅速に対応できるよう、地方自治体との間で協定を締結する取組を拡大していくことが必要。

タクシーサービスの改善による利用者利便の向上（2/5）



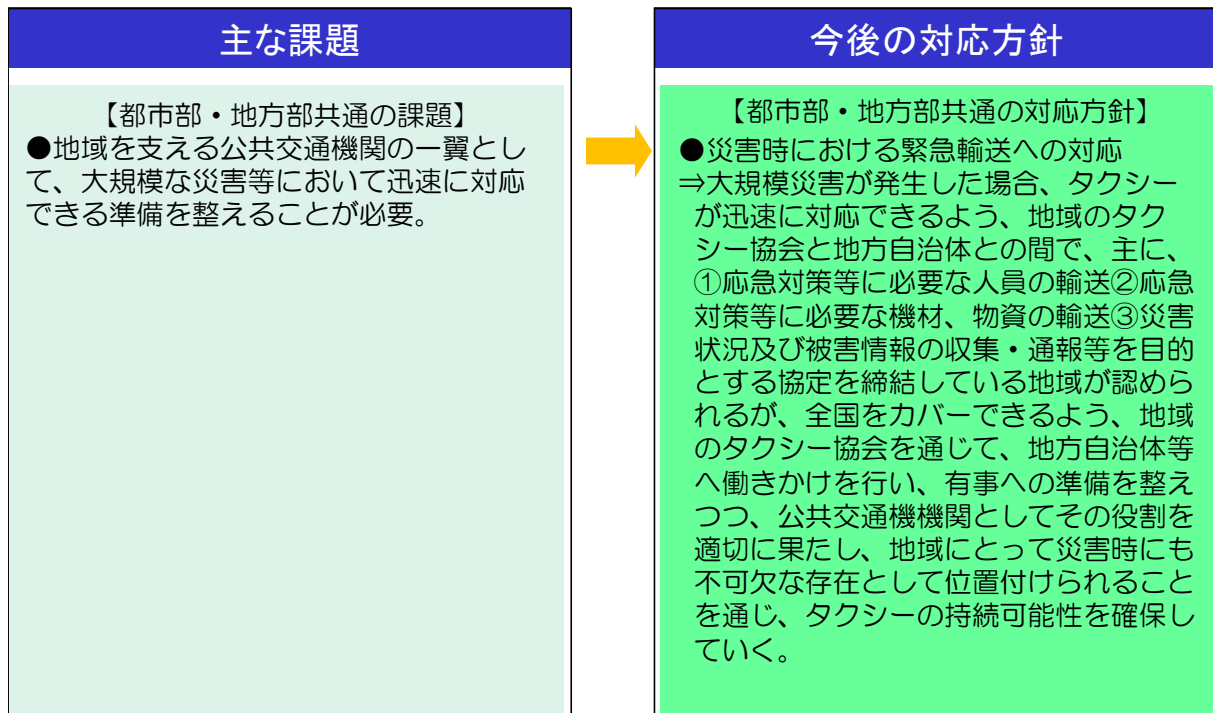
タクシーサービスの改善による利用者利便の向上（3/5）



タクシーサービスの改善による利用者利便の向上（4/5）

主な課題	今後の対応方針
<p>【都市部・地方部共通の課題】</p> <ul style="list-style-type: none">●ユニバーサルサービスや急増する訪日外国人旅行者向けのサービスの充実も必要。 <p>●事業の担い手不足が深刻化している中、今後も安定したサービスが提供できるよう、職の魅力を高め、女性や若者など、必要な人材を確保していくことが必要。</p> <p>●地域のニーズに即したサービス改善を図ることにより新たな需要を掘り起こし、事業者の生産性の向上につながる必要がある。</p>	<p>【都市部・地方部共通の対応方針】</p> <ul style="list-style-type: none">●ユニバーサルサービスや訪日外国人旅行者客など多様なニーズへの対応 ⇒ユニバーサルサービスや訪日外国人旅行者客など多様なニーズにタクシーが対応していくように、ユニバーサルデザインタクシーの普及を図るとともに、障害をお持ちの方にもやさしく、適切な乗降を確保するよう、ハード・ソフトの両面で、車両メーカーやタクシー事業者団体への働きかけと指導を行っていく。 ⇒タクシーの多言語対応、無料Wi-Fiの導入、キャッシュレス対応等、訪日外国人がストレスフリーで旅行を楽しめる環境整備を支援していく。●持続的なサービス提供に向けた事業者の体力強化 ⇒改正タクシー特措法の施行により、多くの特定地域で賃金水準の改善が見られたところであるが、地域に必要なサービスの担い手が確保されるよう、生産性の向上などを通じて、事業者が自ら取り組む働き方改革に向けた対応を後押ししていくとともに、女性や若者が働きやすい環境整備として、長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者の見える化や第二種免許の要件緩和などを関係省庁とも連携しながら取り組んでいく。●実証実験を通じた制度化のアプローチ ⇒新たな運賃サービスの検討にあたっては、利用者の安全・安心の確保はもちろんのこと、利用者利便の向上を通じて需要を喚起し、事業者の生産性の向上とサービスの持続可能性がしっかり図られることが必要であり、改善効果が発現するよう施策のロジックモデルを検討し、これに基づいて実証実験を行うことで適切に効果検証を行い、必要に応じて制度のブラッシュアップを図っていく。

タクシーサービスの改善による利用者利便の向上 (5/5)



台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実（1/2）

レビューの概要

評価の目的・必要性

気象庁では、台風・豪雨等に伴う被害の防止・軽減につながるよう、様々な防災気象情報を提供。この防災気象情報について、平成28～29年にかけて、災害発生のおそれをより積極的に伝えていくとともに、災害危険度やその切迫度をより認識しやすくなるよう各種改善を図ったところ。

防災気象情報の更なる充実や効果的な利活用を推進していくため、関連する最近の取組を評価。

評価対象・政策の目的

平成28年～29年にかけて気象庁において進めてきた、市町村の避難勧告の発令判断や住民の主体的な避難行動等の防災対応を一層支援するための情報改善及び情報の理解・活用の促進等の施策を主な対象とする。

評価の視点

防災気象情報の利活用状況（認知度、入手方法、避難等の防災対策への活用状況等）の現状や、今後、市町村及び住民が防災気象情報を正確に理解し、災害時に情報を活用して各主体が適時・的確にとるべき行動を判断する上での課題（情報の改善ニーズ等）を抽出し評価を行う。

評価の手法

防災気象情報の利活用状況等について、住民、市町村を対象にしたアンケート調査結果等をもとに実施。

評価結果

<市町村における防災気象情報の利活用状況>

- 土砂災害の危険度分布（平成25年6月から運用）については大雨対応の際に9割弱の市町村が確認
- 洪水の危険度分布（平成29年7月から運用）については7割弱の確認にとどまり、必ずしも十分に活用されていない
- 平成29年度に新たに情報提供を開始した「危険度を色分けした時系列」や「警報級の可能性」の情報については、9割以上の市町村が活用しており、概ね十分に利活用

（防災気象情報を十分に利活用できていない理由）

- 情報自体が使いにくい（情報の解像度が粗い、情報の変化に気づきにくい、精度が悪い等）
- 情報の持つ意味が正しく理解されていない
- 災害発生時は繁忙のため情報を確認する余裕が無い

<住民における防災気象情報の利活用状況>

（防災気象情報の入手手段）

- テレビが約9割と突出して高い
 - 若年層を中心にスマートフォン等から入手している者も多い
- （情報の認知度・理解度）
- 「危険度分布」の認知度が低い
 - 大雨特別警報の位置づけ・役割の理解が十分に進んでいない

台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実（2/2）

主な課題	今後の対応方針
<p>＜防災気象情報の理解・活用＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ●防災気象情報自体の認知度・活用度が低い（主に危険度分布） ●防災気象情報が必ずしも正しく理解されていない（主に危険度分布、大雨特別警報） ●市町村によって理解度・活用度に温度差がある 	<ul style="list-style-type: none"> ●都道府県等の関係機関とも連携し、気象台による市町村や地域の防災リーダー等への気象解説や研修等の取組を強化 <p>＜取組例＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「あなたの町の予報官」の配置により平時から「顔の見える関係」を構築 ●「気象防災ワークショップ」の一層の推進、「気象防災アドバイザー」の一層の活用 ●地域防災リーダーの育成支援（住民の「自助・共助」の促進） <ul style="list-style-type: none"> ●利活用が進んでいない市町村への平時からの支援を特に強化することにより、ボトムアップを図る。災害時においてもホットライン等による地域の実情に応じたきめの細かい気象解説を実施
<p>＜防災気象情報を使いやすく＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ●防災気象情報を活用しようとしても使いにくい <p>＜例：危険度分布の課題＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ●危険度分布の危険度の変化に気付きにくい ●土砂災害の危険度分布の解像度が広すぎて使いにくい ●危険度が高くなっても災害が発生しないことも多い 	<ul style="list-style-type: none"> ●防災気象情報の改善、伝達の工夫、精度向上の取組を推進 <p>＜取組例＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ●土砂災害の危険度分布の高解像度化（5km→1km） ●危険度の変化に気づきを与えるためのプッシュ型の通知サービスの開始 ●危険度分布の精度向上のための技術改善・発表基準の改善 <ul style="list-style-type: none"> ●利用者の5段階の警戒レベルに合わせて、避難行動に直結するよう各種の防災気象情報を分かりやすく提供
<p>＜情報入手手段の変化への対応＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ●防災気象情報をスマホアプリやSNSから入手する者が増えてきている 	<ul style="list-style-type: none"> ●情報入手手段の変化を踏まえ、SNS等を活用した情報発信等の取組を推進

コラム：政策レビューの評価結果が政策に反映された事例①

景観法及び歴史まちづくり法は施行から10年以上が経過しており、良好な景観の形成の促進や歴史的風致の維持・向上を通じた地域活性化の取組等について、計画を策定する地方公共団体の課題やニーズ等に対応した施策を実施できているかどうかを評価するため、平成30年度に「景観及び歴史まちづくり」に係る政策レビューを行った。

政策レビューにおいて、景観及び歴史まちづくりを推進するため地方公共団体の課題についてアンケート及びヒアリング等を実施したところ、「法制度や支援制度の認知不足」「実務面の知識やノウハウの不足」「専門的知識を持つ職員の不足」「建築物の外観修景等の予算不足」といった問題があることが判明した。

評価結果を踏まえ、平成31年3月に、これから景観計画策定の検討に取り組む地方公共団体の「法制度や支援制度の認知不足」や「実務面の知識やノウハウの不足」を補うよう、景観計画の検討から運用に至るまでの主な留意点や工夫例等をまとめた「景観計画策定の手引き」及び「景観計画・まちづくりの取組事例集」を作成し地方公共団体へ周知するとともにホームページにおいて公表し、分かりやすくきめ細かな情報提供を始めた。

また、令和2年度予算要求においては、上述の「専門的知識を持つ職員不足」「建築物の外観修景等の予算不足」への対応として、計画策定や見直し時における地域の景観特性や景観形成上の課題などの基礎的な調査や住民の合意形成などの業務について外部専門家やコーディネーターの活用、景観計画策定により計画区域内において既存不適格となる建築物等の改修等を支援する「景観改善推進事業」を創設し、地域における魅力ある景観形成に向けた取組を推進するための必要な経費について要求を行った。

コラム：政策レビューの評価結果が政策に反映された事例②

気象庁が発表する防災気象情報の更なる充実や、より効果的な利活用を推進していくため、住民や市町村等における情報の利活用の現状やニーズ等について評価を行い、今後の施策に反映させることを目的として、平成30年度に「台風・豪雨に関する防災気象情報の充実」に係る政策レビューを行った。

政策レビューにおいて、市町村においては、防災気象情報のうち主に危険度分布の認知度・活用度が低いことや、主に危険度分布・大雨特別警報が必ずしも正しく理解されていないことなどが明らかになった。また、危険度分布の危険度の変化に気づきにくいことや土砂災害の危険度分布の解像度が広すぎて使いにくいなど防災気象情報を活用しようとしても使いにくいなどの課題が明らかになった。また、住民においても防災気象情報の位置づけや役割が十分に理解されておらず、防災気象情報の持つ意義が十分に感じてもらえていないなどの課題が明らかになった。

評価結果を踏まえ、平成31年4月から地域毎に「あなたの町の予報官」を配置し、平時から市町村担当者と「顔の見える関係」を構築するため、気象台管轄エリアを基本とした複数の市町村からなる担当区域を設定し、市町村担当者の理解度・認知度に応じたきめ細かい気象解説を行っている。また、発災時に市町村が避難勧告等の判断により一層活用できるよう、令和元年夏より土砂災害の危険度分布を高解像度化し精度を向上させるなどの取組を開始した。さらに、危険度分布等が示す危険度の高まりが確実に伝わるよう、民間事業者と連携して希望者向けに危険度分布のプッシュ型通知サービスを開始するなど、防災気象情報の伝え方を改善するための取組を推進している。

なお、令和元年10月の台風19号で明らかになった河川・気象情報の発信や伝達などの課題について、現場の実態を踏まえて要因を検証し、改善策を検討するため「河川・気象情報の改善に関する検証チーム」を令和元年11月に設置したところであり、今後とも防災気象情報の発信や伝達等について更なる改善を進める予定である。

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について、新規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政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。

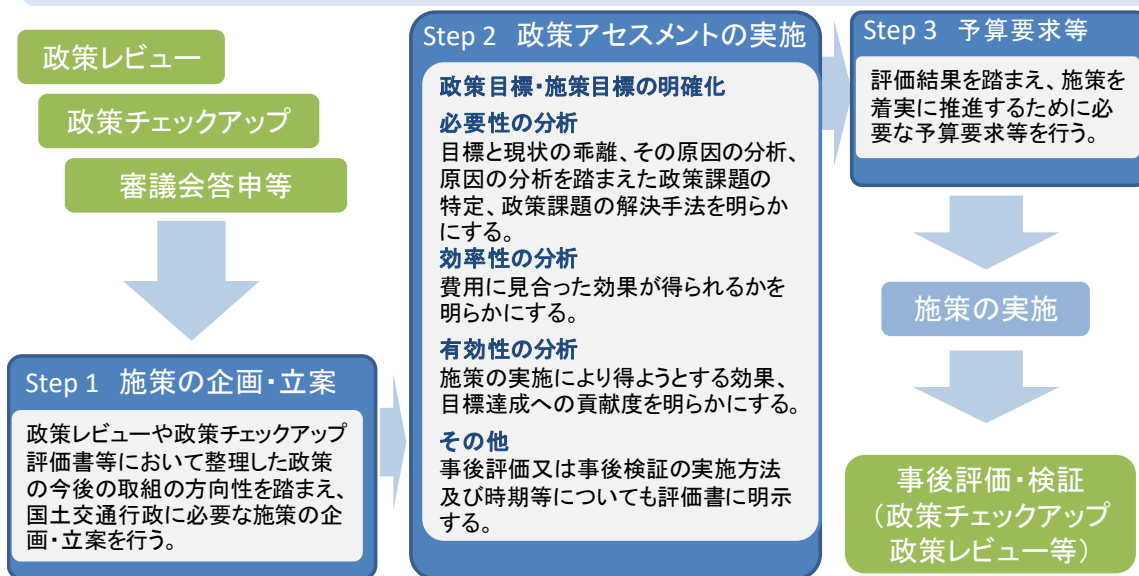
国土交通省の政策アセスメントにおいては、予算要求事項等で、新規性がありかつ社会的影響が大きいと各局等が判断するものを対象として、新たに導入する重要な施策を対象を絞った上で政策アセスメントを実施している。平成28年度からは「社会的影響が大きい」と判断する要素の1つとして「概算要求額がおおむね1億円以上であるもの」を加え、対象の重点化を図っている。

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) 令和元年（平成31年）における実施結果

① 政策アセスメントの実施結果

平成31年1月に、平成30年度2次補正予算に係る2件の新規施策について政策アセスメントを実施し、同年2月には、平成31年度予算概算要求時に目未定経費として要求し、政府予算案の編成を経て新たに用途が決まった13件の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、平成30年末に編成された平成31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、令和元年8月には、令和2年度予算概算要求に係る2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

○政策アセスメントを実施した施策（平成30年度2次補正予算関係）

平成31年1月17日実施

	施策名	担当部局
1	国土強靱化・復旧復興を支える建設業の担い手確保	土地・建設産業局
2	鉄道施設の豪雨対策事業の創設	鉄道局

○政策アセスメントを実施した施策（平成31年度予算に係る追加）

平成31年2月1日実施

	施策名	担当部局
1	円滑な出入国の環境整備	観光庁
2	円滑な通関等の環境整備	観光庁
3	FAST TRAVELの推進	観光庁
4	公共交通利用環境の革新等	観光庁
5	ICT等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上	観光庁
6	旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保	観光庁
7	ICTの活用等による先進的プロモーションの実施	観光庁
8	インフラを始めとした地域資源を活用したコンテンツの造成等	観光庁
9	最先端観光コンテンツ インキュベーター事業	観光庁
10	地域の観光戦略推進の核となるDMOの改革	観光庁

11	地域観光資源の多言語解説整備支援事業	観光庁
12	文化資源(文化財等)を活用したインバウンドのための環境整備	観光庁
13	国立公園のインバウンドに向けた環境整備	観光庁

○政策アセスメントを実施した施策（令和2年度予算概算要求時）

令和元年8月28日実施

	施策名	担当部局
1	老朽化マンション再生モデル事業の創設	住宅局
2	鉄道施設総合安全対策事業費補助における鉄道駅のホームドア整備に対する支援	鉄道局

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

○政策チェックアップによる事後評価を実施した施策

令和元年8月28日実施

	施策名	政策アセスメント 実施時期	担当部局
1	歴史的風致維持向上推進等調査の創設	平成24年度 予算概算要求時	都市局
2	ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援	平成27年度 予算概算要求時	自動車局、 総合政策局
3	地域建設産業活性化支援事業	平成27年度 予算概算要求時	土地・建設産業局
4	ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業	平成28年度 予算概算要求時	自動車局
5	二地域居住等の推進に向けた先進事例構築推進調査	平成28年度 予算概算要求時	国土政策局
6	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	平成29年度 予算概算要求時	観光庁
7	全国版空き家・空き地バンクの構築や空き家等の流通促進に取り組む団体等への支援	平成29年度 予算概算要求時	土地・建設産業局
8	訪日外国人旅行者受入基盤整備・加速化事業	平成28年度 2次補正予算要求時	観光庁
9	中小建設企業における人材育成の推進	平成29年度補正予算 要求時	土地・建設産業局

○政策レビューによる事後評価を実施した施策

平成 31 年 3 月 27 日実施

	施策名	政策アセスメント 実施時期	担当部局
1	汚水処理施設統合化推進事業の創設	平成 28 年度 予算概算要求時	水管理・国土保全局
2	下水道ストックマネジメント支援制度の創設	平成 28 年度 予算概算要求時	水管理・国土保全局
3	効率的な雨水管理支援事業制度の創設	平成 28 年度 予算概算要求時	水管理・国土保全局
4	タクシー事業の活性化支援	平成 28 年度 予算概算要求時	自動車局

○事後検証シートによる事後検証を実施した施策

平成 31 年 3 月 28 日実施

	施策名	政策アセスメント 実施時期	担当部局
1	鉄道施設の緊急耐震対策	平成 24 年度 補正予算要求時	鉄道局
2	農のあるまちづくり推進事業の創設	平成 25 年度 予算概算要求時	都市局
3	地域の生活に必要な都市機能を確保するまちづくり(コンパクトシティ形成支援事業)	平成 25 年度 予算概算要求時	都市局
4	国際競争力強化のための物流拠点整備・改善支援	平成 25 年度 予算概算要求時	都市局
5	海洋産業の戦略的育成のための総合対策	平成 25 年度、26 年 度予算概算要求時	海事局
6	鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進	平成 26 年度 予算概算要求時	鉄道局
7	次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進	平成 26 年度 予算概算要求時	総合政策局
8	御嶽山の水蒸気噴火を踏まえた火山観測体制の強化	平成 26 年度 補正予算要求時	気象庁
9	トラック運送業の生産性向上の促進	平成 28 年度 2 次補正予算要求時	自動車局

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～令和元年度の評価結果をホームページ（<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/ighks/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。

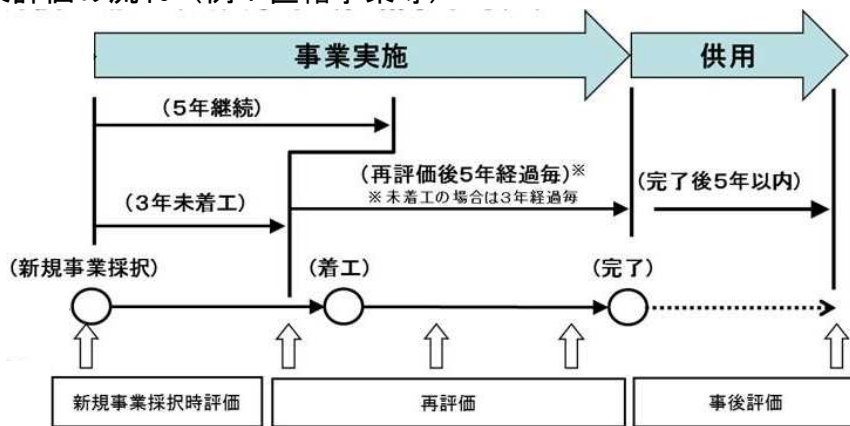
● 個別公共事業評価（新規採択時評価・再評価・完了後の事後評価、事業評価方式）

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) 令和元年（平成31年）における実施結果

令和元年（平成31年）は、以下の評価を実施し、公表した。

- ・平成31年度予算に向けた評価（直轄事業等）：新規事業採択時評価37件、再評価144件
- ・平成31年度予算に向けた評価（補助事業等）：新規事業採択時評価999件、再評価159件
- ・完了後の事後評価（直轄事業等及び補助事業等）：68件
- ・平成30年度補正予算に係る評価：新規事業採択時評価34件
- ・令和元年度予算に係る評価：新規事業採択時評価23件
- ・令和2年度予算概算要求に係る評価：新規事業採択時評価14件、再評価6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）個別研究開発課題評価とは

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。

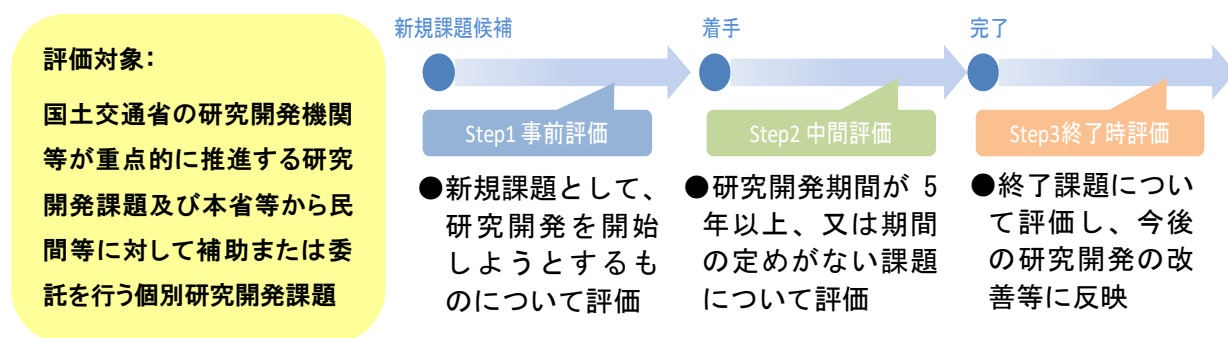
事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。中間評価は、研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じた今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。終了時評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

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）令和元年（平成31年）における実施結果

令和元年（平成31年）は、個別研究開発課題の事前評価を26件、中間評価を1件、終了時評価を37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
（パプ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) 令和元年（平成31年）における実施結果

令和元年（平成31年）は、6件の法律案、6件の政令案について事前評価を行い、公表した。また、4件の法律、3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	車両制限令の一部を改正する政令案	政令	平成31年 1月17日	道路局
2	建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律の一部を改正する法律案	法律	平成31年 2月14日	住宅局
3	航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案	法律	平成31年 3月7日	航空局
4	道路運送車両法の一部を改正する法律案	法律	平成31年 3月7日	自動車局
5	船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案	法律	平成31年 3月7日	海事局
6	海洋汚染等及び海洋災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	平成31年 3月7日	総合政策局
7	建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律案	法律	平成31年 3月14日	土地・建設産業局
8	建築基準法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令案	政令	平成31年 4月11日	住宅局
9	成年被後見人等の権利の制限に係る措置の適正化等を図るための関係法律の整備に関する法律の施行に伴う国土交通省関係政令の整理等に関する政令案(仮称)	政令	令和元年 6月21日	航空局
10	港湾法の一部を改正する法律案	法律	令和元年 10月17日	港湾局
11	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	政令	令和元年 10月24日	住宅局
12	エネルギーの使用の合理化等に関する法律施行令の一部を改正する政令案	政令	令和元年 11月18日	自動車局

○事後評価

	法令名	区分	実施日	担当部局
1	港湾法施行令の一部を改正する政令(平成 25 年政令第 323 号)	政令	平成 31 年 3 月 27 日	港湾局
2	港湾法の一部を改正する法律(平成 25 年法律第 218 号)	法律	平成 31 年 3 月 27 日	港湾局
3	水防法及び河川法の一部を改正する法律(平成 25 年法律第 35 号)	法律	平成 31 年 3 月 27 日	水管理・国土 保全局
4	水防法及び河川法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(平成 25 年政令第 333 号)	政令	平成 31 年 3 月 27 日	水管理・国土 保全局
5	道路法等の一部を改正する法律(平成 25 年法律第 30 号)	法律	平成 31 年 3 月 29 日	道路局
6	道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令(平成 24 年政令第 294 号)	政令	平成 31 年 3 月 29 日	道路局
7	海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法(平成 25 年法律第 75 号)	法律	平成 31 年 3 月 29 日	海事局

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

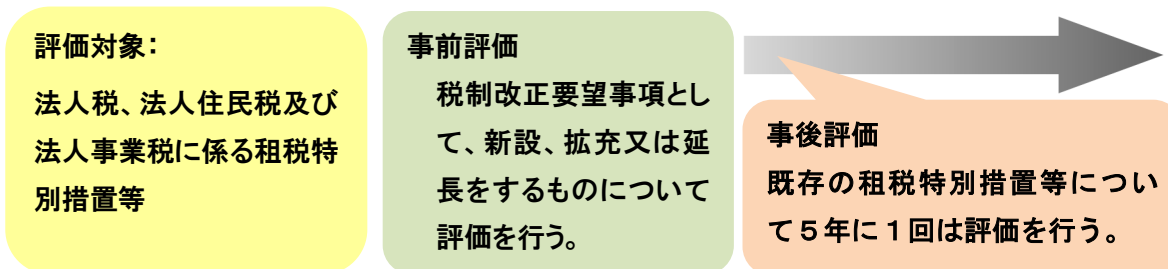
租税特別措置等に係る政策評価は、租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施している。

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等の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。



（2）令和元年（平成31年）における実施結果

令和元年（平成 31 年）は、令和 2 年度税制改正要望に際し、事前評価 14 件及び事後評価 3 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（令和 2 年度税制改正要望等時）

○事前評価

令和元年 8 月 28 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	過疎地域における事業用資産の買換えの場合の課税の特例措置 *	国土政策局

3	長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長等	土地・建設産業局
4	投資信託の二重課税調整に係る所要の措置 *	土地・建設産業局
5	三大都市圏の政策区域における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長	都市局
6	都市機能誘導区域外から区域内への特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長	都市局
7	市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長	都市局
8	省エネ再エネ高度化投資促進税制の拡充・延長 *	水管理・国土保全局
9	マンションの敷地分割の円滑化のための税制特例措置の創設	住宅局
10	マンションの建替え等の円滑化に関する法律におけるマンション敷地売却事業の対象拡大(老朽化マンションへの拡充)に伴う税制特例措置の拡充	住宅局
11	防災街区整備事業に係る事業用資産の買換え特例等の延長	住宅局
12	海上運送業における特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長	海事局
13	港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換え等の場合の課税の特例措置の延長	港湾局
14	航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長	航空局

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

○事後評価

令和元年8月28日実施

	租税特別措置等名	担当部局
1	大深度地下法第16条に基づく使用の認可を受けた事業に係る区分地上権等の設定対価に対する課税の見直し	土地・建設産業局
2	民間都市開発推進機構の行う業務を収益事業の範囲から除外する特例措置の拡充	都市局
3	関西国際空港土地保有会社の用地整備準備金制度	航空局