

平成24年度
国土交通省政策評価年次報告書
(政策評価レポート)

P

D

C

A

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

はじめに

この年次報告書は、国土交通省が平成24年度に実施した政策評価を中心に、平成25年3月31日(例年は年度内に公表されているが、平成25年度予算成立に伴い平成25年5月までに公表された個別公共事業評価を含む)までに実施した政策評価の結果である評価書について、取りまとめたものである。

この年次報告書は、タイトルが「平成24年度国土交通省政策評価年次報告書」、サブタイトルが「政策評価レポート」となっている。これは、年次報告書として、この1年間における国土交通省の政策評価に関する取組みを、決定した評価書を網羅して報告することを主目的としつつ、国土交通省における政策評価制度の趣旨やこれまでの経緯についても、国民に分かりやすくレポートする役割も負わせるためである。

そのため、以下のような構成としている。

まず、「国土交通省における政策評価について」を置き、制度発足当初以来の国土交通省における政策評価の制度趣旨やその後の変化について説明している。さらに、平成24年度における評価作業の経過についても報告している。

具体的には、第1章として「国土交通省における政策評価の趣旨」を置き、目標によるマネジメントの重要性や PDCA というマネジメントサイクルを説明することにより、国土交通省における政策評価制度の目的を説明している。

第2章は「国土交通省における政策評価制度の仕組み」として、国土交通省で実施されている政策評価の7つの方式の仕組みについて紹介をしている。

第3章は「国土交通省における政策評価の取組み」として、国土交通省において、この1年間に実際に取り組んだ政策評価の内容について説明している。これには基本計画の変更内容や、政策評価の政策への反映状況等の情報も含まれる。

国土交通省の政策評価について 4

第1章 国土交通省における政策評価の趣旨 4

- 1 制度導入時の国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方 4
- 2 現在の国土交通省の政策評価の目的 6
- 3 国土交通省の政策評価制度の特徴 6

第2章 国土交通省における政策評価制度の仕組み 9

- 1 政策チェックアップ（業績評価方式） 9
- 2 政策レビュー（総合評価方式（プログラム評価）） 13
- 3 政策アセスメント（事業評価方式） 17
- 4 個別公共事業の評価 19
- 5 個別研究開発課題の評価 22
- 6 規制の事前評価（RIA：Regulatory Impact Analysis） 23
- 7 租税特別措置等に係る政策評価 23

第3章 国土交通省における政策評価の取組み 24

- 1 最近の基本計画の変更 24
- 2 平成24年度における政策評価への取組み 24
 - (1) 政策チェックアップ 24
 - (2) 政策レビュー 26
 - (3) 政策アセスメント 27
 - (4) 個別公共事業評価 27
 - (5) 個別研究開発課題評価 27
 - (6) 規制の事前評価（RIA） 28
 - (7) 租税特別措置等に係る政策評価 28
- 3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例 28
- 4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施 28
 - (1) 社会資本整備重点計画法 29
 - (2) 国土形成計画法 29
 - (3) 住生活基本法 29
- 5 政府全体における政策評価重視に向けた取組み 29
 - (1) 平成16年から平成17年の経済財政諮問会議における議論 30
 - (2) 政策評価に関する基本方針の改定 30
 - (3) 「経済財政改革の基本方針2007」とこれを踏まえた「国土交通省政策評価基本計画」の変更 31
 - (4) 「経済財政改革の基本方針2007」による「重要対象分野」の導入 32
 - (5) 「経済財政改革の基本方針2009」における「重要対象分野」 32
 - (6) 予算監視・効率化チーム 33

(7) 平成25年度予算編成の基本方針	33
(8) 最近の行政改革推進会議での議論	33
(9) 最近の経済財政諮問会議での議論	33
6 国土交通省における政策評価の普及・啓発等	34
(1) 第三者の知見の活用	34
(2) 政策評価の手法の調査研究	35
(3) 政策評価の普及・啓発	36
おわりに	37

国土交通省の政策評価について

第1章 国土交通省における政策評価の趣旨

《第1章のポイント》

第1章では、国土交通省の政策評価の特徴を説明するため、政策評価制度導入時以来の、省の行政運営全般にわたるマネジメント改革の実践のための中核的な役割を担うものとして政策評価を導入した背景と考え方を紹介します。

次に、現在の基本計画の趣旨を説明します。

最後に、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントの3方式からなる政策評価制度を連関させることにより「政策のマネジメントサイクル」を推進していく考え方を説明します。

1 制度導入時の国土交通省の政策評価の目的とNPMの考え方

国土交通省の政策評価は、国民の視点に立った成果や省の使命を重視する方向へ、仕事の進め方そのものを改革することを目指しており、政策評価制度の導入時(平成13年度)以来、その基本的な目的は次の4つとされていた。

①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

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ことを目指す。

②成果重視の行政への転換を図る。

それぞれの政策の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もった運営を行う仕組みを確立する。評価結果を新たな政策の企画立案に反映させることにより、成果を重視した行政運営への転換を図る。

③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針の下、全省的な評価を実施することにより、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進する等、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

④国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結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、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

こうした政策評価の目的を達成するために、国土交通省は、平成14年4月の「行政機関が行う政策の評価に関する法律(以下「行政評価法」という。)」の施行に先行して、政策評価制度を全省的に導入した。

国土交通省が積極的に政策評価に取り組んだ背景には、当時、国土交通省全体のマネジメント改革の必要性が強く認識されていたことがあった。

すなわち、平成13年の省庁再編により誕生した国土交通省は、計画行政、産業行政、公共事業、安全規制等多岐にわたる行政手法を有することになり、また、「くらし」や「安全」といった国民生活や経済社会に直接的な影響を与える政策分野を広く所管することとなった。こうした国土交通省に対しては、幅広い行政分野を担当する総合政策官庁としてのポテンシャルを活かすとともに、組織の壁を乗り越えて、施策の融合、政策手法の連携を図ることにより、統合のメリットを活かした総合的な政策展開を行っていくことが強く求められていた。

このような要請に応えるためには、国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくことが必要であり、また、そのためには、省の使命や戦略を組織全体で共有し、国民にとっての成果に着目して政策を企画立案、実施していくとともに、予算や組織といった業務運営面も含めた組織全体のマネジメント改革を推進することが重要であった。

具体的には、「何をするか」ではなく、「何のためにするか」という目的志向的な仕事の進め方への転換が必要であり、限りある行政資源を投入して最大限の成果を挙げるためには、戦略に基づく明確な目標を掲げ、その実現のための政策の企画立案を行うとともに、政策の実施に当たっては現場が業務運営を自律的に行い、自主的に業務改善努力を行うよう促していくことが必要であると認識された。

また、一方、これらの目標は、国民のニーズに真に対応したものでなくてはならない。このため、行政運営に関する情報を行政が一方向的に提供するのではなく、行政運営に国民からの参加を得ることによって、対話型行政を実現していくことが求められた。

このようなマネジメント改革を省全体に普及・定着させるだけでなく、持続的に発展させていくための中核となるシステムとして導入されたのが、国土交通省の政策評価制度であった。

このように、国土交通省の政策評価は、元来、行政のマネジメント改革を志向したものであるが、これは、公共サービスの向上や公的部門の業績改善のために、民間企業の経営理念や手法を行政運営に適用することにより、公的部門のマネジメント改革を図ろうとして、欧米で理論化・体系化されたニューパブリックマネジメント(NPM)の考え方に基づくものであった。

NPMの核心は、行政の現場に経営資源の使用に関する裁量権を与える一方で、成果に基づく統制を行うこと及び契約型システムの導入により市場メカニズムを活用することを通じて、行政部門の効率化・活性化を図ることにあつた。

それは、それまでのわが国の行政改革においてしばしば採用されてきた単なる制度改

正ではなく、行政運営全般のあり方に関するパラダイム転換を迫るものであった。

その後、政府全体で、NPMの考え方を取り入れた議論等がなされるようになってきたが、国土交通省はこうした動きに先立って、NPM型のマネジメント改革を目指して政策評価制度を導入していたのであり、このことは特に意識しておくべき点である。

2 現在の国土交通省の政策評価の目的

省庁再編後7年が経過したこと等から、平成21年3月の基本計画の変更によって、国土交通省の政策評価の目的は、次の①～③の3つと整理された。(省全体の戦略的政策展開の推進については、②の目的の内容として継続されており、本質的な変更はない。)

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、政策の意図とその結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。

3 国土交通省の政策評価制度の特徴

国土交通省の政策評価制度は、行政評価法の施行(平成14年4月)に先立って、平成13年1月に策定された「国土交通省政策評価実施要領(以下「旧要領」という。)」に基づき全省的に導入された。

平成14年度以降も、旧要領を引き継いだ法定の基本計画(平成14年4月施行。平成20年度まで毎年度変更。平成21年3月の変更で、5年間(平成21年度～平成25年度)固定の計画に変更。なお、平成22年7月、平成23年9月及び平成24年9月にも所要の変更)等に基づいて、政策評価を実施しているところである。

既に述べたように、国土交通省の政策評価制度は、マネジメント改革を実現するための中核となるものである。

つまり、既存の施策を前提として、その善し悪しを判定することを評価の主眼とするのではなく、まず、国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行い、その目標達成のために各部局が自律的に考えて行動することを基本としており、この

ような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくことが必要であると考えている。

以下において、国土交通省の政策評価制度の特徴について概観する。

「目標によるマネジメント」は、行政運営を現場の裁量に委ねることによって現場の創意工夫を促し、目的志向的な仕事の進め方への転換を促していくものであるが、それを省全体のマネジメント改革につなげるためには、省が設定した目標の達成度を測定することが必要となる。

このため、国土交通省においては、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための主要なツールとして「政策チェックアップ(実績評価方式)」を実施している。

政策チェックアップによって、省が設定した政策目標の達成状況を測定・評価することにより、省全体が目標の実現に向けて適切に機能しているかどうかを、俯瞰的に検証することが可能になるとともに、目標の実現に向けた課題の抽出により業務運営の改善につなげることができる。

また、あらかじめ掲げた政策目標に照らした省の業績や講じた施策の状況等を国民に明らかにすることも、政策チェックアップの重要な役割の一つである。

なお、この政策チェックアップは、「社会資本整備重点計画」の進捗状況を測定・評価する役割も担っている。

また、政策チェックアップの実施と併せて、目標に照らした施策の効果の検証や必要な改善方策の導出等のための総合的かつ詳細な分析を「政策レビュー(総合評価方式)」により行っている。これは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合(施策群＝プログラム)を対象として総合的な評価を行うことを基本とする。

一つの施策を個別にとりあげるのではなく、ある政策目標に関連する施策群をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策群の因果関係や寄与度についても分析することが可能となる。

次に、個別の施策を新たに導入するに当たって、事前に、目標に照らしてその必要性等を分析する評価方式が「政策アセスメント(事業評価方式※)」である。

これは、導入しようとする施策が省全体の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析するとともに、国民に対しての政策の企画立案過程の透明性を高めるものである。

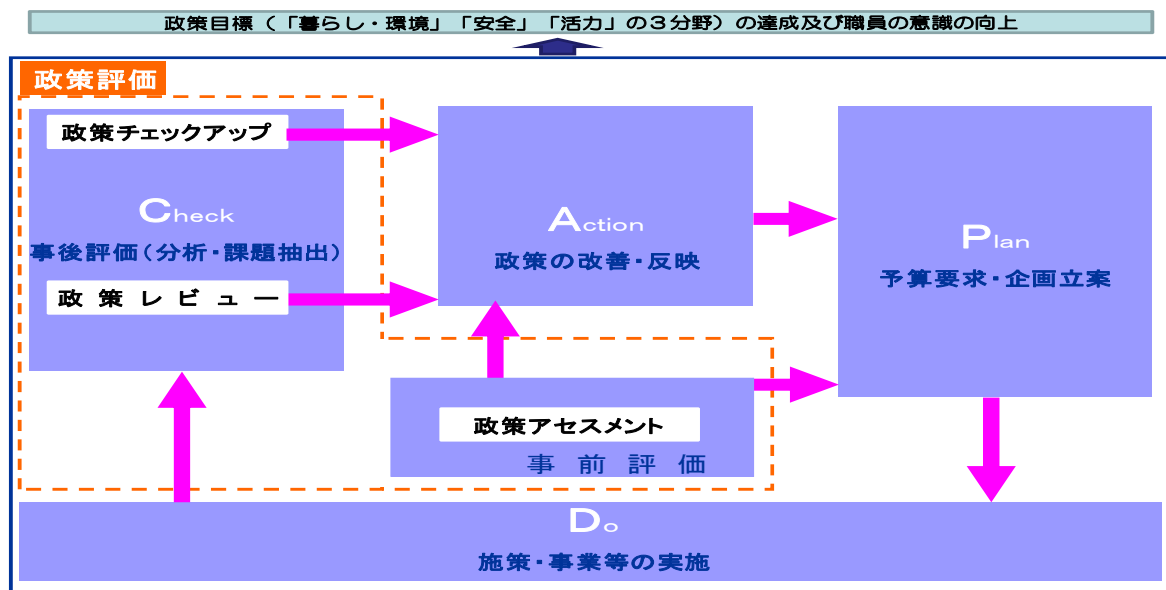
また、政策アセスメントによって、施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておけば、政策を実施した後に、その有効性や効率性等を事後検証することがより容易になると考えられる。

※ 「政策評価に関する基本方針(平成19年3月30日閣議決定(一部変更))」別紙の分類。個別公共事業評価とは異なる概念。

国土交通省は、以上の3つの主要な政策評価の方式を連関させて、「政策のマネジメントサイクル」を推進することを目指している(図1参照)。具体的には、

- (1) まず、省全体の目標と戦略を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく(政策チェックアップ)。
 - (2) その中で、目標の達成状況が思わしくないものなど、より詳細な分析が必要なものについては、特定テーマに絞り込み、又は長期計画の終了時や法令改正等の政策の転換期において政策レビューを行う。
 - (3) 政策チェックアップや政策レビューによって課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入等を行う場合には、目標に照らして新規施策の必要性等についての分析を行う(政策アセスメント)。
- (1)～(3)の結果を踏まえ、予算要求や法令改正等の政策の決定に反映させていく。

(図1)「政策のマネジメントサイクル」の運営



国土交通省では、政策評価に省全体で積極的に取り組んでいく観点から、政策評価に関する主要な事項(基本計画及び事後評価実施計画の策定、主な評価書の決定等)については大臣決定(ほとんどの場合、大臣決裁を義務付けている。)で決定している。(なお、平成21年3月までは、さらに、すべて省議決定を経ることとされていた。)

また、各評価書には、担当課の名称だけでなく、担当課長等の氏名も明記している。

さらに、政策評価を担当する大臣直属の政策統括官を設置するとともに、各部局担当課長等から構成される政策評価連絡会、政策レビューのテーマ等を検討するための大臣政務官を座長とする政策レビュー等に関する検討会等を設置して、政策評価の重要な過程への全省的な参画の促進、政策評価の普及・啓発に努めるなど、政策評価を省全体のマネジメント改革につなげていくための体制を整えている。

また、政策評価の制度設計と運営に当たって学識経験者等の第三者の知見を活用することで、政策評価制度を改善し、さらなるマネジメント改革につなげるとともに、政策評価の客観性を確保する観点から、国土交通省政策評価会を随時開催し、意見を聴取している。

第2章 国土交通省における政策評価制度の仕組み

《第2章のポイント》

第2章では、国土交通省の政策評価制度の仕組みについて、これまでの実践を踏まえて、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントの基本的な3つの方式について、その課題を含め、詳しく考察します。

また、政策の特性に応じた政策評価の方式として、個別公共事業及び個別研究開発課題の評価について、これらの評価の狙いやその充実に向けた最近の取組状況について説明するとともに、平成19年度から導入された規制の事前評価(RIA)及び平成22年度から導入された租税特別措置等に係る政策評価について説明します。

1 政策チェックアップ（実績評価方式）

(1) 政策チェックアップとは

第1章で述べたように、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、省の中心的な評価方式として位置付けている。

旧4省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを活かし、各局等の連携を一層促進する必要があることから、政策チェックアップによって、部局を超えた大括りの目標に照らした評価を行うことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

(2) 政策目標、施策目標と業績指標の設定

政策目標、施策目標と業績指標の設定は、「目標によるマネジメント」の基本をなす極めて重要なものであるとともに、政策チェックアップの前提となる作業でもある。

国土交通省では、まず、省発足直後の平成13年3月から5月にかけて、政策目標と業績指標の検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

- i 省の施策の棚卸し:省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。
- ii 政策目標の設定: i の作業結果も参考にしつつ、国民にとってのアウトカム(成果)の観点から、省全体の大括りの政策目標を設定した。
- iii 業績指標の選定:それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

このようにして作成した政策目標・業績指標の案について、平成13年5月に第三者委員会である国土交通省政策評価会の意見聴取やパブリックコメントという手続を経て、同年8月に正式に政策目標・業績指標として決定した。

また、平成15年10月には、これまで政府が分野別に計画を立てていた公共事業の長期計画(事業計画9本)を一本化した「社会資本整備重点計画」が策定されたが、この社

会資本整備重点計画に定められた重点目標に照らして社会資本整備事業の進捗状況を測定・評価するため、同時にパブリックコメントを経て、基本計画に定める政策目標・業績指標を変更した。

その後、平成19年8月には、評価の単位として新たに「施策目標」が設定された。

さらに、平成19年8月には、「経済財政改革の基本方針2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

その結果、平成20年度の政策チェックアップ評価書(平成21年8月)は、政策目標13, 施策目標46, 業績指標236を対象として実施した。

また、平成22年度の政策チェックアップ(平成23年9月)(政策目標13, 施策目標47, 業績指標224を対象)より、従来からの業績指標レベルの評価書(業績指標個票)に加え、施策目標レベルの評価書(施策目標個票)を作成することとした。

(3) 政策目標、施策目標と業績指標の内容

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」という。)について、13の政策目標が設定されており、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」となるよう努めている。

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た。

そして、施策目標、ひいては政策目標の達成度を適切に表す指標として、全部で213の業績指標が、以下の選定基準に基づいて選定されている。

<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

<指標の内容>

- i 定期的に測定可能なもの(最長5年に1度)
- ii 目標値が設定可能であるもの(政策の特性に応じて判断)
- iii 目標値の設定及びその達成に関し、国土交通省として説明可能といえるもの

次に、施策目標が予算の「項」に対応している特徴がある。これは、政府全体において、政策評価と予算・決算の連携強化を図る観点から、両者を結びつけ、予算とその成果を評価できるように、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる改善が行われ、国土交通省では、平成20年度の基本計画の変更により、施策目標を98から46に半減し、業績指標を119から216に倍増させた。これにより、1施策目標=1(予算の)「項」の原則が確立され、評価結果と予算の項ごとの予算額の推移を、比較対照することが可能となった。(なお、国土交通省では、例外として1施策目標=複数の「項」となっている場合がある。)

しかしながら、その一方で、業績指標数が膨大となり、国土交通省内におけるマネジメントのためのツールとしては活用しにくくなる弊害が生じている。

また、現在の政策目標、施策目標と業績指標による政策体系には、次のような課題もある。

まず、政策目標については、政策目標全体でみたときの目標値が明らかになっていないことにより、どの目標に対し、優先的に資源を投入すべきかという点が必ずしも明らかではない。これは施策目標についても同様である。

次に、業績指標については、その目標値を全て数値化しているものの、中にはアウトカムというよりは具体的な施策のアウトプットに近いものもある。特に新しい業績指標を立てる場合は、より具体的な事業の効果を表す指標が採用されることが多く、アウトプット指標になりがちであるため、アウトカムの指標が考案されるための工夫が求められている。

(4) 政策チェックアップの実施

「目標によるマネジメント」を省の隅々にまで浸透させるためには、単に目標を全省的に設定するだけでなく、その達成に向けて省全体が正しい方向へ進んでいるかどうかを定期的にチェックする仕組みが必要であり、これが政策チェックアップである。

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。

第一は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、現場によるマネジメント改善を促すということである。

この場合、業績指標は、目標の達成状況を評価するための唯一絶対の指標というよりは、むしろ現場での自主的な改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものである。

したがって、政策チェックアップの内容も、業績指標の数値的な達成状況そのものよりも、常に政策目標や施策目標、業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうかを点検することに重きを置いており、業績指標の達成状況が思わしくない場合にも、原因分析や関連する施策の実施状況の把握をきちんと行っているかどうかという点が重要である。

このため、国土交通省では、基本計画と事後評価実施計画だけでなく、平成21年6月

策定(最終変更平成24年9月)の国土交通省政策評価実施要領(政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について。以下「実施要領」という。)において政策チェックアップの実施手順や様式等を定め、分析内容をできるだけ充実するよう努めている。

もちろん、全ての指標について毎年度詳細な分析を行うことは困難だが、少なくとも、

- 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。

について点検することは必要である。

なお、目標の達成状況が思わしくなく、その原因が十分解明できない場合など、毎年度の政策チェックアップでは分析が不十分な場合は、政策レビューにより、時間をかけて詳細な分析を行うこととしている。

政策チェックアップのもう一つの役割は、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、その達成状況を定期的に国民に報告することである。

この場合、「約束」をしているのは、成果についてであるから、成果に関する国民への説明責任を果たすためには、その達成状況を的確に報告することが最も重要である。

ただし、現場に対してそれ以外の情報の報告を過度に求めることは、現場の負担を高め、裁量を奪うことにもつながり、「現場への裁量の付与」と「成果による事後統制」というNPMの考え方にもなじまないことから、その点にも配慮が必要である。

政策チェックアップの基本的な手順は以下のとおりである。

- i 業績指標ごとの関連施策の整理:それぞれの業績指標を向上させるために、省としてどのような取組を行っているかを整理・一覧化。
- ii 業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価:業績指標の動向を分析するとともに、iで整理した施策の実施状況を点検し、目標達成に向けた課題を抽出。
- iii 抽出された課題を解決するための政策の方向性を明らかにし、可能ならば施策の改善策を示す。

また、次の点にも留意して評価を実施している。

- i 内閣の重要政策としての位置づけ、また、法定計画の目標か否かについて明確化。
- ii 業績指標の目標達成度合として、Aが成果を示している、Bが成果を示していない、Nが判断できない、と分類。施策の方向性として、1が施策の改善等の方向性を提示、2が現在の施策を維持、3が社会資本整備重点計画見直しに伴う指標の廃止(変更)、4が目標の達成に伴う指標の廃止(変更)、5がその他指標の合理化等、と分類。
- iii 課題抽出と今後の取組の方向性の両方を記載する「課題の特定と今後の取組の方向性」の記述の充実。

2 政策レビュー（総合評価方式（プログラム評価））

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 政策チェックアップ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。

毎年度、すべての政策分野について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、さまざまな施策や関係主体がからみあうなどして、政策チェックアップでは十分な分析ができない場合などに、時間をかけて詳細な分析を行うのが政策レビューである。このため、政策レビューは、特定の目標に関するある程度の幅を持った施策群を対象にすることが多くなる。このように、ある共通の目的を持つ施策のまとめ（＝プログラム）を評価対象とすることから、政策レビューは一般にプログラム評価と呼ばれる。

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、毎年度政策レビュー等に関する検討会を開催し、テーマの追加等見直しを行っている。具体的には、事後評価実施計画に、4年間分の政策レビューの実施予定テーマを表にして掲載している。

(1) 実施済み及び実施中のテーマ

取りまとめ年度	テーマ	担当局等
平成14年度	ダム事業 -地域に与える様々な効果と影響の検証-	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 -都市再生のための道路整備-	道路局、都市・地域整備局
	都心居住の推進 -良好な居住環境の形成-	住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
	空港整備 -国内航空ネットワークの充実-	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 -グローバル化時代に向けて-	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 -リゾート法の今日的考察-	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
	低公害車の開発・普及 -自動車税グリーン化等による取り組み-	総合政策局、大臣官房、自動車交通局
	道路交通の安全施策 -幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等-	道路局、自動車交通局、総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 -いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証-	自動車交通局、政策統括官(物流)
	内航海運のあり方 -内航海運暫定措置事業の今後の進め方-	海事局
河川環境保全のための水利調整 -取水による水無川の改善-	河川局	
平成15年度	都市鉄道整備のあり方 -新たな社会的ニーズへの対応-	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 -都市緑地保全法等による施策展開の検証-	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 -都市型豪雨等への対応-	河川局、都市・地域整備局、下水道部
	海洋汚染に対する取り組み -大規模油流出への対応-	総合政策局、港湾局、海事局、気象庁、海上保安庁
	流域の水環境改善 -都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応-	下水道部、河川局
	火山噴火への対応策 -有珠山・三宅島の経験から-	河川局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 -地域と市民のみなどの実現に向けて-	港湾局
土地の有効利用 -土地の流動化への取り組み-	土地・水資源局、総合政策局	
平成16年度	国内航空における規制緩和 -改正航空法による規制緩和の検証-	航空局
	道路管理の充実 -路上工事の縮減-	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 -災害による被害軽減に向けて-	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 -国際交流の拡大に向けて-	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 -新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて-	政策統括官(貨物流通)、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、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・国会等移転)、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成17年度	バリアフリー社会の形成 -交通バリアフリー法等の検証-	総合政策局、官庁宮繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	総合的な海上交通安全施策 -海上における死亡・行方不明者の減少-	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 -放置艇対策等の総合的な取り組み-	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 -水資源計画の在り方-	水資源部
	国土政策 -国土計画の在り方-	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 -現行の計画体系の見直しに向けて-	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 -港湾EDIシステムに関する検証-	港湾局、政策統括官(貨物流通)、海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等(政策統括官(危機管理)取りまとめ)
行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 -行政委託型公益法人等が行う事業等の検証-	大臣官房、総合政策局、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、国土地理院、気象庁、海上保安庁	

平成18年度	行政行動の改革 －改革はどこまで進んだか－ 改革のポイント①成果主義②局横断的な取組み③国民参画（住民参加等）④国民への説明責任（アカウンタビリティ）	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）
	北海道総合開発計画の総合点検 －これまでの施策の検証と今後の在り方－	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 －建設リサイクル法の検証－	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局
平成19年度	環境政策・省エネルギー政策 －環境行動計画を踏まえて－	全部局等（総合政策局取りまとめ）
	不動産取引価格情報の開示 －土地市場の条件整備－	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み －河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方－	河川局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 －ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み－	海上保安庁、港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局（北海道局含む）
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築	航空局
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
平成23年度	鉄道の安全施策	鉄道局
	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
平成25年度	新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁
	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

(2)実施予定のテーマ

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）
	官民の連携の推進	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）－	総合政策局とりまとめ
	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

3 政策アセスメント（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施策について、あらかじめ設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものである。

これは、政策立案に当たって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指している。

同時に、既に導入された施策について、国民に事後的に説明を行うだけでなく、施策を導入するという意思決定の前にどのような分析を行ったかについて国民に明らかにすることによって、政策形成過程の透明性を確保することを目的としている。

このような観点から、省の全ての事務事業を網羅的に対象とするのではなく、新たに導入する施策を対象を絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。現行の実施要領においては、予算概算要求事項等に関係するもので、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いる。

具体的には、予算等を新たに導入しようとする施策を対象とし、あらかじめ掲げた省の政策目標等に照らして必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施する。

このうち、予算概算要求等に係るものを中心に毎年度、原則8月末に評価書を取りまとめ、公表している。

このように、新たな施策を導入しようとする意思決定の根拠となる分析を公表することによって、国民に対する説明責任の一端を果たしていくとともに、施策導入時点において期待されていた効果等について、事後的に評価・検証することを可能にしている。なお、事後評価・検証の時期及び方法については、評価書に記載することとしている。

このような政策アセスメントによる事前評価は、行政評価法上で義務づけられたものではないが、国土交通省における政策形成においては、重要な役割を期待されているところである。

また、評価を行うに当たっては、以下の(2)～(5)に示すように、「一定の論理性」を確保し、定量的な情報等さらなる「具体性」を持って説明できるように具体的な工夫をしている。

（2）「目的に照らして」行う評価

平成21年3月の基本計画の改正とそれに伴う実施要領の策定により、政策アセスメントの評価書の様式の変更を行った。

具体的には、「施策等の目的」欄に、従来からの「政策目標」・「施策目標」・「業績指標」以外に「検証指標」の欄を新設した。これにより、PDCAサイクルのC(CHECK)に相当する事後評価・検証について、手法を特定して行う仕組みを確立して施策の改善に資するとともに、業績指標の増加の抑制を図ったところである。

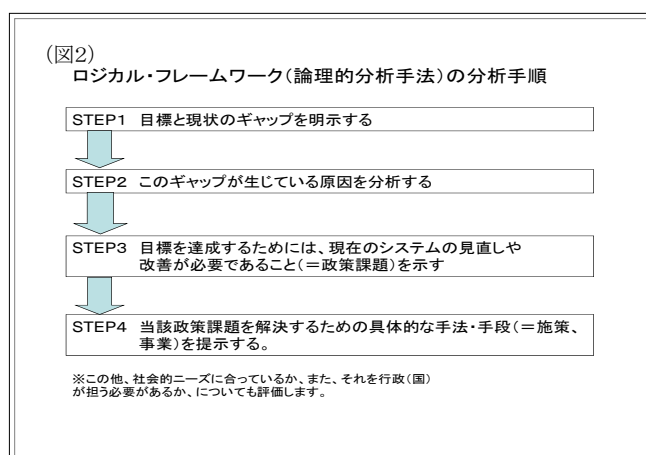
なお、政策アセスメントの対象となる施策等が目標とする「政策目標」等を改めて明示することによって、必要性や有効性の検討をこれらの目標から説明することが容易になるとと

もに、施策を企画・立案する際の思考訓練にもなると考えている。

(3) 必要性：「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

政策アセスメントの必要性の評価においては、「ロジカルフレームワーク(論理的分析手法)」を重視している。

これは、①国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する、②このギャップが生じている原因を分析する、③原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う、④そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する、という手順で評価を実施するものである(図2参照)。



国土交通省の政策アセスメントにおいて、この「ロジカルフレームワーク」を重視している理由は、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しているためである。

例えば、「この施策を実施すれば」「効果が極めて大きい」といった、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない抽象的な説明ではなく、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、国土交通省としての政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができる。

また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とする。

その際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化を行うことは困難であるから、国土交通省では、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析を充実させ、それを定量的な分析へつなげていくこととしている。

(4) 効率性：費用対効果の説明が基本

効率性の説明は様々なアプローチがあり得るが、現行の政策アセスメントでは、「費用対効果」が基本であると考えている。具体的には評価書の様式の変更に伴い、①「費

用」と「効果」の内容を明示し、さらにその比較を実施、②「本案」だけでなく「代替案」についても「費用」と「効果」の比較を実施、③「本案」と「代替案」の比較も実施、とする手法を導入している。

そのいずれにおいても定量的分析を原則としている。実際には、「効果」などについては、定性的説明が避けられない場合が多いとも考えられるが、できるだけ定量的分析を行ったベストプラクティスを増やし、今後の評価活動の質の向上に寄与する必要がある。

(5) 有効性：業績目標等の達成への貢献度

有効性の説明についても様々なアプローチがあり得るが、実施要領の策定に伴い、「施策等の実施により、効果が確実に見込まれることや、業績指標(中略)の目標値の達成にどの程度寄与しているかを明らかにする」ものと定義した。この達成度についても定量的に説明することが望ましいが、困難な場合が多いと予想され、例えば適切な業績指標(数値目標)がない場合には、アウトカムである施策目標の達成度を代替とすることも考えられる。

いずれにせよ、有効性の説明についても、定義を明確にすることによる「一定の論理性」の確保と、可能な限りの「具体性」の確保が求められることとなった。

4 個別公共事業の評価

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。

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する。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する。

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、といった視点で事業の見直しを実施する。

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、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、平成21年12月24日に国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を改定し、直轄事業等の新規事業採択時評価について、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。

平成16年度からは、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」をとりまとめ、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16～24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。

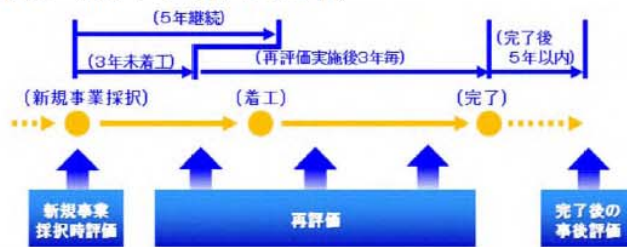
個別公共事業評価

個別の公共事業について、以下の各段階で評価を実施：①新規事業の採択時（新規事業採択時評価）、②事業採択後一定期間経過時（再評価）、③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	完了後の事後評価
事業の効果等		
対応方針	継続	
今後の事業評価の必要性		

● 事業評価における新たな取り組み

公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるために、平成21年度以降、以下の取り組みを新たに導入

- 直轄事業等の新規事業採択時評価及び再評価について地方負担の負担者である都道府県・政令市等から意見を聴く
- 再評価の実施時期の短縮（10年継続時に再評価していたものを5年に短縮等）
- 国会審議に資するために直轄事業等について1月末目途に評価を実施し、評価結果を公表
- 直轄事業等の新規事業採択時評価について第三者委員会等の意見を聴く

5 個別研究開発課題の評価

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24年12月6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最低限の共通事項、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」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。評価の時期によって、3種類の評価を実施することとしている。それぞれ評価の対象と意義をまとめると以下のとおりである。

- i 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。
- ii 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。
- iii 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。

個別研究開発課題評価

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

評価対象:

研究開発機関等で重点的に推進する研究開発課題、本省等から民間等に対する補助または委託を行う研究開発課題



6 規制の事前評価（RIA：Regulatory Impact Analysis）

規制の事前評価(RIA)は、規制の導入や修正に際し、実施に当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近年の見直しの動き、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RIA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、RIA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きたところであり、平成19年9月までに計27件について実施(試行)した。

こうした取組みの進展を踏まえて、平成19年3月に行政評価法施行令の改正が行われ、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、その後、平成21年3月の基本計画変更で、「規制の事前評価(RIA)(事業評価方式)」を「政策アセスメント(事業評価方式)」とは別に位置付け、平成21年6月には、「規制の事前評価(RIA)に関する国土交通省政策評価実施要領」を策定したところである。これにより、評価書の様式を、総務省が定めた評価書(要旨)の様式に近づけ、より簡易に評価が行われるように工夫したところである。

平成24年度末までに、国土交通省では56件のRIAを実施した。

7 租税特別措置等に係る政策評価

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するものである。

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、行政評価法施行令及び政策評価基本方針の改正、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租税特別措置等について、事後評価実施計画に定めるものについて実施するものとされている。

国土交通省においても、平成25年度税制改正要望に際し、事前評価26件を実施した。

第3章 国土交通省における政策評価の取組み

《第3章のポイント》

政策評価は、行政評価法を根拠として各省庁が基本計画、事後評価実施計画を策定して実施していますが、そもそも、国家行政組織法第2条では、「国の行政機関は、内閣の統括の下に、その政策について、自ら評価し、企画及び立案を行い、並びに国の行政機関相互の調整を図るとともに、その相互の連絡を図り、全て一体として、行政機能を発揮するようにしなければならない」とあります。

また、中央省庁等改革の基本方針第4条では、「国民的視点に立ち、かつ、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた客観的な政策評価機能を強化するとともに、評価の結果が政策に適切に反映されるようにする」とされています。

このように、政策評価は、評価することが目的ではなく、評価の結果が政策に適切に反映されて初めて、その目的が達成されるといえます。

第3章では、直近の基本計画の変更の主たる内容の説明とともに、最近の評価結果のごく簡単な概要を示し、さらに政策評価の結果が政策に反映された事例等を紹介します。

1 最近の基本計画の変更

平成23年9月30日に、以下の基本計画の変更を行った。

① 政策チェックアップ関連

○ 従来の「業績指標」ごとの評価に加え、「施策目標」ごとについても、業績指標の評価結果を踏まえ、総合的に評価を実施することとした。

② 政策レビュー等に関する検討会

○ 検討会の名称を「政策レビュー等に関する検討会」に変更（「等」を追加）し、政策レビュー以外に、国土交通省の政策評価のうち特に必要な事項についても検討対象とした。

また、平成24年9月7日に、以下の基本計画の変更を行った。

○ 政策チェックアップ関連

従来の「業績指標」の他に、当該指標ごとの評価は行わず、実績値の把握のみを行う指標である「関連指標」を設けた。

2 平成24年度における政策評価への取組み

（1）政策チェックアップ

①平成23年度政策チェックアップ結果

平成23年度の政策チェックアップ評価書（平成24年9月）は、政策目標13、施策目標44、業績指標213を対象として実施した。

個別の評価結果については、ホームページ（http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000007.html）に掲載。

②今後の取組みの方向性

政策チェックアップによって省の政策の定期的な見直し・改善を行っていくためには、省の使命や基本理念に基づいた「目標・指標体系の充実」と「分析・評価のレベルアップ」の両面において、政策チェックアップの仕組み全体をさらに改良していかなければならない。

まず、前者に関しては、業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から結果の実現、アウトカムの発現に至る因果関係（メカニズム）や、その影響度合いを明確にする必要がある。また、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該施策が必要であるのかを明確にすることは、省全体の目標設定という観点からは重要な今後の課題である。また、それぞれの目標値の設定の根拠についても、対外的に明らかにしていくことが重要である。更に、政策評価と予算・決算との連携のための調整等により、業績指標は年々増加し、現在では213業績指標にまで増加している。300近い指標数では、その全体の状態を把握することは困難であり、省全体のマネジメントを掌るツールとしては使い勝手が悪いことから、業績指標数の整理、統合等を実施することも重要な課題である。

一方、分析・評価については、他の行政機関や外国の好事例を参考にしたり、研究機関の成果を活用するなどして、引き続きレベルアップに努める必要がある。例えば、施策と業績指標の関係を分析するに当たっては、業績指標を適時に把握できるようデータの収集方法の開発に努めるとともに、その施策に関連するデータ等を幅広く分析することによって、業績指標への影響度を把握するといったことも重要である。

なお、政府全体の取組として、目標管理型の政策評価(注)については、各行政機関における取組についての標準的な指針として「目標管理型の政策評価の改善方策に係る取組について」（平成24年3月27日政策評価各府省連絡会議了承）が策定され、平成24年度より取組が行われることとなった（下記「改善のポイント」参照）。（なお、国土交通省においては、「評価書の標準様式」については、政策チェックアップの施策目標レベルの評価書により既に対応済みであり、「事前分析表」については平成24年度より作成予定）

（注）目標管理型の政策評価とは、実績評価方式を用いた政策評価及びあらかじめ設定された目標の達成度合いについて評価する内容を含む、いわゆる「施策」レベルの政策の事後評価をいう。

（参照）目標管理型の政策評価の改善のポイント

○事前分析表の導入

- ・事前（施策の実施前）に施策目標を公表するとともにその達成手段（事務事業）との関係（政策体系）を整理
- ・各府省共通の標準的な様式の導入により、統一性・一覧性を確保

○評価書の標準様式の導入

- ・重要な情報を焦点を絞って提示することにより、メリハリのある分かりやすい評価を推進
- ・各府省共通の標準的な様式の導入により、統一性・一覧性を確保

※詳細は総務省HP (http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/56002.html) 参照。

(2) 政策レビュー

①平成24年度とりまとめの政策レビュー結果

平成24年度には、「技術研究開発の総合的な推進」、「環境政策の推進」、「国土形成計画(全国計画)」、「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」、「航空自由化の推進」、「新たな北海道総合開発計画の中間点検」、「緊急地震速報の利用の拡大」、「新たな船舶交通安全政策の推進」の8テーマについて、評価書を取りまとめた。

個別の評価結果については、ホームページ (http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000008.html) に掲載。

②今後の取組みの方向性

政策レビューは、あらかじめテーマを決めて相当程度の時間と手間・コストをかけて分析を行うものであり、政策への反映のタイミングなども踏まえつつ計画的・重点的に実施することが必要である。そのためには、どのタイミングでどのようなテーマを取り上げるかを決める際に、例えば、法令、既存の中長期計画、大綱等の見直し時期や審議会での有識者等の意見などを、十分考慮することが重要である。また、「評価によって何を明らかにしたいのか」をまず明確にし、それに答えるためにはどのようなデータや分析が必要になるかを検討した上で、データ収集、分析手法、作業工程等についての「評価デザイン」を、評価のできるだけ初期の段階で固めることが重要である。

平成18年度に取りまとめた政策レビュー「行政行動の改革ー改革はどこまで進んだかー」において、政策レビュー等に関する取組みの課題を探った結果、「取組みの進展」に関するものとして「トップダウンでの取組み」、「社会経済情勢の反映」及び「政策レビューのテーマに対する国民の意見の反映」を、「分析手法の進化」に関するものとして「分析手法の体系化」、「政策の問題点の把握と原因分析」及び「政策効果の定量的な把握」が浮かび上がった。

これらの課題に対する改善として、「取組みの進展」については、「政策レビューに係る幹部会開催のルーティーン化」により対応することとしており、幹部会に関して、平成24年度は平成24年8月に「政策レビュー等に関する検討会」を開催し、平成28年度の政策レビューテーマを検討するとともに、平成24年度取りまとめ政策レビューテーマの評価方針の説明を担当局長等から行っているところである。なお、平成22年度から、座長を事務次官から大臣政務官に格上げして行っている。

また、「分析手法の進化」については、新たに政策レビューに着手する担当者が、政策レビューを実施する際に参考とすることのできるガイダンスを配布したほか、政策評価会

委員による個別指導を実施することにより、政策レビューの質的向上を図った。

今後とも、これらの視点も踏まえ、政策の俯瞰的な見直し等に資するため、引き続き政策レビューの質の一層の向上に取り組む。

(3) 政策アセスメント

①平成25年度概算要求等に係る政策アセスメント結果とその活用

平成24年9月7日に、平成25年度予算概算要求等に係る26件の新規施策について政策アセスメントを実施した。しかし、政権交代により、平成25年1月16日に予算概算要求を組み替えた。このため、政策アセスメントについても、変更を行い、平成25年2月26日に改めて政策アセスメント評価書の決定を行った。また、平成24年度補正予算に当たっても、平成25年2月26日に政策アセスメントを実施した。

個別の評価結果については、ホームページ (http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000004.html) に掲載。

これらの政策アセスメントの評価書に記載された、施策等の必要性、効率性、有効性の趣旨等は、それぞれの施策等の予算要求等の際に活用されている。

②今後の取組みの方向性

今後とも、定量的な評価を含め、記載内容の充実に取り組んでいく必要がある。

(4) 個別公共事業評価

平成24年度は、平成25年度予算概算要求に当たって、新規事業採択時評価4件、再評価11件を行った。工事実施計画の認可時に新規事業採択時評価3件を行った。平成25年度予算に向けた評価として、直轄事業等を対象に新規事業採択時評価16件、再評価187件(うち1件は評価手続き中)を行った。また補助事業等を対象に新規事業採択時評価182件、再評価32件(うち4件は評価手続き中)及び完了後の事後評価74件(うち1件は評価手続き中)を行った。さらに、平成24年度補正予算に係る評価として、新規事業採択時評価12件、平成24年度予算に係る評価(ダム事業)を27件、平成25年度予算に係る評価(ダム事業)を2件行った。再評価を実施したものについては、そのうち15事業を中止することとした。

個別の評価結果については、ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/>) に掲載。

(5) 個別研究開発課題評価

平成24年度は、個別研究開発課題の「事前評価」、「中間評価」、「終了時評価」をそれぞれ89件、3件、67件実施した。

個別の評価結果については、ホームページ

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000009.html)
に掲載。

(6) 規制の事前評価 (RIA)

平成24年度は、13件の評価を行い、平成19年10月の義務付け以降平成25年3月までに行った規制の事前評価は、合計56件となった。

個別の評価結果については、ホームページ (http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_fr_000006.html) に掲載。

(7) 租税特別措置等に係る政策評価

平成25年度税制改正要望に際し、事前評価26件を実施した。(平成24年9月7日)
個別の評価結果については、ホームページ (http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/seisakutokatsu_hyouka_tk_000001.html) に掲載。

3 マネジメントサイクルの確立による政策への反映の事例

具体的な反映の事例として、平成23年度政策チェックアップ評価書における評価等が反映されて、予算概算要求等が行われ、政策アセスメントも実施された事例を紹介する。

政策評価の結果が政策に反映された事例

[事例]

「業績指標126 訪日外国人旅行者数」については、平成23年は、東日本大震災の影響等により、前年の861万人から622万人へと大幅に落ち込み、平成23年度政策チェックアップにおいて、B-1(業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない/施策の改善等の方向性を提示)と評価した。更に、評価書においては、このような現状を踏まえ、「市場の現状・需要に対応した効果的なプロモーションをオールジャパン体制で行うこと」、「急速に経済成長するアジア観光需要を取込むこと」等の施策の方向性を提示した。これを受けて、平成24年度に、新規の施策である「訪日個人・ビジネス関係旅行者等誘致の強化事業」及び「東南アジア・訪日100万人プランの展開」に関して、政策アセスメントを行い、必要な経費について、平成24年度補正予算に計上するとともに、平成25年度概算要求を行った。

4 国土交通省所管法律に基づく政策評価の実施

国土交通省の政策評価に関しては、所管法律の中で積極的に政策評価の実施を規定していることも特徴の一つと言える。

「社会資本整備重点計画法」、「国土形成計画法」及び「住生活基本法」に政策評価の規定が盛り込まれている。

それぞれが一定の分野についての包括的な法律であることから、以下のように、各分野において全般的に政策評価を実施することを規定する内容となっている。

(1) 社会資本整備重点計画法

第7条(社会資本整備事業に係る政策の評価)において、各省庁の政策評価に関する基本計画に、社会資本整備重点計画(平成21年3月31日閣議決定)に概要が定められた社会資本整備事業を定めることとされ、これを受けて国土交通省の政策評価に55の業績指標が定められた。

社会資本整備全般に係る数値目標が閣議決定され、これが政策評価の目標として設定されたことを受けて、基本計画に位置付けられたことにより、国土交通省の政策評価が本格化するとともに、これ以降毎年度政策評価を行うことで、フォローアップを行っており、また、社会資本整備審議会及び交通政策審議会計画部会においても報告を行ってきたところである。

その後、平成24年度から平成28年度までの計画期間とする社会資本整備重点計画(平成24年8月31日閣議決定)が定められ、これを受けて64の業績指標が定められている。

(2) 国土形成計画法

第7条(全国計画に係る政策の評価)において、政策評価に関する基本計画に全国計画の事後評価を定めるとともに、全国計画が公表された2年を経過した以後、事後評価の実施を事後評価実施計画に定めることとされている。

国土形成計画(全国計画)(平成20年7月閣議決定)については、平成24年度政策レビューにて評価結果が取りまとめられた。

(3) 住生活基本法

第16条(全国計画に係る政策の評価)において、政策評価に関する基本計画に全国計画の事後評価を定めるとともに、全国計画が公表された2年を経過した以後、事後評価の実施を事後評価実施計画に定めることとされている。

住生活基本計画(全国計画)(平成23年3月閣議決定)については、平成27年度政策レビューにおいて評価結果が取りまとめられる予定である。

また、全国計画に盛り込まれた指標については、原則として国土交通省の基本計画の業績指標として盛り込んでおり、政策チェックアップによる政策評価を毎年度行うこととしている。

5 政府全体における政策評価重視に向けた取組み

成果重視による行政運営の理念は、政府全体レベルにおいても浸透しつつあるが、こうした取組みに関連した経済財政諮問会議における議論、経済財政運営と構造改革に

関する基本方針、政策評価に関する基本方針の改定等を紹介する。

(1) 平成16年から平成17年の経済財政諮問会議における議論

平成16年に行われた経済財政諮問会議での議論では、予算と政策評価の連携を強めるために、行政評価法に基づく政策評価が実効性をもつこと、政策評価と予算査定が連携をもつこと、予算書・決算書が「施策」単位で記載・議決されるようにする取組が必要であるとして、総務省・財務省は、これらを検討のうえ、改革の方向と工程を明確にして、『基本方針2005』で提示すべきであるとした。

上記の議論を経て、平成17年6月21日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」においては、予算制度改革の一環として予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行うこととされた。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)

第2章「小さくて効率的な政府のための3つの改革」

(中略)

(3) 予算制度改革

成果目標(Plan)－予算の効率的執行(Do)－厳格な評価(Check)－予算への反映(Action)を実現する予算制度改革を定着させる。このため、以下の取組を行う。

・政策毎に予算と決算を結びつけ、予算と成果を評価できるよう、予算書、決算書の見直しを行う。平成20年度予算を目途に完全実施することを目指し、平成18年度までに実務的検証を完了させる。

また、政策評価と予算の連携強化を含め、政策評価制度に関する見直しを着実に進めるべく、「政策評価に関する基本方針」の改定等を平成17年内に行う。

また、平成18年7月7日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」においても次のように記載されている。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月7日閣議決定)

第3章「財政健全化への取組」

2. 「簡素で効率的な政府」への取組

(中略)

(予算制度改革)

・また、政策ごとに予算と決算を結びつけ、予算とその成果を評価できるようにする仕組みについて、引き続き予算書・決算書の見直しを行い、平成20年度予算を目途に実施する。

(2) 政策評価に関する基本方針の改定

行政評価法附則において、平成14年4月1日の法施行後3年を経過した場合に同法施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとされており、見直しを進め、「政策評価に関する基本方針の改定」(平成17年12月16日閣議決定)及び「政策評価の実施に関するガイドライン」の策定が行われた(平成17年12月16

日政策評価各府省連絡会議了承)。

政策評価に関する基本方針の改定のポイント

- i 重要政策に関する政策評価の徹底
 - ・内閣の重要政策に関する評価の徹底
 - ・複数府省が関係する政策
 - ・政策評価の重点化・効率化
 - ・規制の事前評価の早期義務付けに向けた取組み
- ii 政策評価の質の向上
 - ・政策評価の予算要求等政策への反映
 - ・評価の客観性の確保
- iii 国民への説明責任の徹底
 - ・国民に分かりやすい評価書・要旨の作成
 - ・政策評価制度の広報を積極的に展開し、国民的議論を活性化

(3) 「経済財政改革の基本方針2007」とこれを踏まえた「国土交通省政策評価基本計画」の変更

平成19年6月19日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2007」において、次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針 2007」(平成19年6月19日閣議決定)

第3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(5) 予算書・決算書の見直し

政策ごとに予算と決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)と政策評価の単位とを対応させる等の見直しを行い、平成20年度予算から実施する。

国土交通省においても、「経済財政改革の基本方針2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策ごとに予算・決算を結び付け、予算とその成果を評価できるように、平成19年8月に基本計画を改定し、政策評価の単位(施策)と予算書・決算書の表示科目の単位(項・事項)を対応させる等の政策評価体系の見直しを実施した。

具体的には、それまでの、4分野、27政策目標、98施策目標、119業績指標の政策体系を、3分野、13の政策目標及び46の施策目標とその達成度を示す216の業績指標・目標(当時)に設定し直した。

(4) 「経済財政改革の基本方針2007」による「重要対象分野」の導入

平成19年6月19日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2007」において、次のように記載された。

「経済財政改革の基本方針2007」(平成19年6月19日閣議決定)

第3章 21世紀型行財政システムの構築

3. 予算制度改革

(中略)

(4) 政策評価の機能の発揮

平成19年末から次の方法で経済財政諮問会議と総務省・各府省の政策評価に関する連携を強化することにより、評価結果を活用し、予算の効率化等国の政策に適切に反映する。

- ① 総務大臣は、各府省の評価の実施状況に関する「政策評価・独立行政法人評価委員会」の調査審議を踏まえ、毎年末、経済財政諮問会議に、重要対象分野の選定等について意見を述べる。
- ② これに対し、経済財政諮問会議は、政策評価の重要対象分野等を提示する。総務大臣は当該提示を踏まえた評価の実施を推進する。

これを受け国土交通省では、重要対象分野の選定を受けたテーマについて、政策レビューとして取りまとめることとし、その旨を実施要領に記載した。

(5) 「経済財政改革の基本方針2009」における「重要対象分野」

「経済財政改革の基本方針2009」(平成21年6月23日閣議決定)

第4章 今後の財政運営の在り方

1. 平成22年度予算の基本的な考え方

(中略)

(2) 平成22年度予算の方向

- ・各府省の予算要求に当たっては、成果目標を掲げ、事後評価を十分に行い、予算の重点化に活用するなどPDCAサイクルを着実に実施する。

(3) 新たな行政改革の取組

- ・重要対象分野である地震対策及び医師確保対策の政策評価を推進する。

「経済財政改革の基本方針2008」(平成20年6月27日閣議決定)から、具体的に政策評価の重要対象分野の提示が行われた。実施2年目である平成21年度には、テーマのうち1つに、「地震対策」(内容は建築物の耐震化(国土交通省住宅局)と地震保険(財務省))が提示された。これを受け、政策レビュー「住宅・建築物の耐震化の促進」を実施し、平成21年11月26日に評価書を決定した。なお、経済財政諮問会議へ報告が事実上困難となったことから、総務省は当該仕組みを「重要政策の評価」との位置づけとし、同年12月16日に、政策評価・独立行政法人評価委員会から答申を受けて、評価結果に係る課題を国土交通大臣等に通知した。

(6) 予算監視・効率化チーム

「予算編成等の在り方の改革について」(平成21年10月23日閣議決定)

3. 年度末の使い切り等、無駄な予算執行の排除

(2) 各府省は、平成22年度開始までに、予算執行監視チームを設置する。予算執行監視チームは、副大臣をトップとし、官房長等を事務局長とする。また、外部の有識者が関与する機会を確保するものとする。

予算執行監視チームは、例えば以下のような、予算執行の効率化へ向けた自律的な取組を行う。予算執行監視チームの詳細については、平成22年度開始までに、国家戦略室において指針を示す。

「予算監視・効率化チームに関する指針」(平成22年3月31日内閣官房国家戦略室)

II 各府省における推進体制の整備 — 予算監視・効率化チームの設置

1. 推進体制の整備

(1) 各府省における推進体制は以下の構成とし、全府省統一的に「予算監視・効率化チーム（以下「チーム」という。）」と呼称する。

「予算編成等の在り方の改革について」(平成21年10月23日閣議決定)を受け、平成22年度から各省に予算監視・効率化チームを設置することとなった。国土交通省においても予算監視・効率化推進グループメンバーとして政策統括官が参画した。

(7) 平成25年度予算編成の基本方針

平成25年度予算編成の基本方針(平成25年1月24日閣議決定)

III 予算の重点化についての基本的な考え方

(4) 歳出分野における主な留意事項等

(行財政改革)

各府省の責任の下、実効性の高いPDCAサイクルの確立に向けた取組を進め、その成果を平成26年度予算編成に十分に活用していく。

(8) 最近の行政改革推進会議での議論

平成25年2月27日 第1回行政改革推進会議

資料3-1「無駄の撲滅の取組について—行政事業レビューについて—」

各論4:行政改革推進会議等による関与の在り方

- 行政事業レビューの実施に当たっては、行政事業レビューの実施に当たっては、効率的・効果的な取組となるよう、政策評価との連携などを更に進めるべきではないか。

(9) 最近の経済財政諮問会議での議論

平成25年3月8日 第6回経済財政諮問会議 安倍議長(内閣総理大臣)発言

「政策評価は、政策の効果と質を高めるための、言わば、「政策インフラ」である。本日の議論を踏まえて、新藤大臣におかれては、規制に係る評価の仕組みを含め、政策評価がより効果を上げるように、さらに検討をしていただきたい。」

6 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

政策評価は、欧米等で広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にある。国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムを確立していくためには、第三者の知見の活用、政策評価制度や手法に関する調査研究、国民とのコミュニケーション等を通じて、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続することが重要である。

また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させることに意味がある。そのためには、政策の企画立案及び実施に携わる全ての職員が、「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、政策のマネジメントサイクルの確立に努め、それぞれの業務改善につなげていくことが重要である。また、政策評価の仕組みや評価の結果を国民にとってわかりやすい形で説明していくことも不可欠である。これらの観点から、国土交通省においては、省内外に対する政策評価の普及・啓発活動を積極的に実施している。

(1) 第三者の知見の活用

国土交通省においては、政策評価の運営等に当たり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取するとともに、政策評価システムの継続的な改善を図るため、政策評価に関する専門家・有識者等の知見を積極的に活用している。

① 国土交通省政策評価会（及び国土交通省政策評価懇談会）

国土交通省が政策評価を全省的に導入して10年超になるが、政策評価がより適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるため、また、国民にとってさらにわかりやすいものとなるために、政策評価の制度設計や運営のあり方を常に見直し、改善していくことが必要である。

こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営に関して専門的知見を有する学識経験者等の第三者からなる国土交通省政策評価会(政策評価懇談会)を随時開催し、政策評価の改善に活用している。

現在、委員は8名で構成されており、平成24年度末現在の委員構成は以下のとおりである。

なお、政策評価懇談会は、政策評価会という場よりも自由に意見交換を行う場として開催することとしており、同様の委員で組織されている。

国土交通省政策評価会委員(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社会基盤学専攻准教授
	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	有限責任監査法人トーマツ パートナー(公認会計士)
	田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻教授
	山本 清	東京大学大学院教育学研究科教授

②政策レビューの実施における第三者の知見の活用

政策レビューは特定のテーマについて、その特性や評価の目的に応じた適切な評価手法を用いて、詳細な分析を行うものであるため、政策レビューの実施に当たっては、政策評価に関する専門的知見を有する学識経験者等からの助言を得ることが有効である。

このため、国土交通省においては、原則としてテーマごとに専門的知見を有する第三者からの助言を得て、政策レビューを行っている。

③個別公共事業評価の実施における第三者の知見の活用

個別公共事業について、再評価及び完了後の事後評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を開催し、意見を聴取している。

事業評価監視委員会は、評価の実施手続を監視し、当該事業に関して作成された対応方針(原案)に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めるときは、意見の具申を行う。

評価の実施主体の長は、事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図ることとしている。

また、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を平成21年12月24日に改定し、直轄事業等の新規事業採択時評価に関しても、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取することとしている。

(2) 政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。

平成24年度においても、業績指標の改善を含む政策チェックアップの質の向上と租税特別措置に関する評価・分析手法等の質の向上を目指して、「政策目標レベルでの達成度評価のための調査」を実施した。

(3) 政策評価の普及・啓発

①国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政(コミュニケーション型行政)を積極的に推進してきている。

その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象にするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。

政策評価においても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その取り組み状況について国民にわかりやすく説明することを心がけるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

②ホームページ

政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となっているが、随時、よりわかりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新している。ここでは、政策評価の仕組みや手法、これまでの経緯等を改めて整理し、内容を改善するとともに、「国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～」等を掲載する等の工夫を行っている。

③職員の啓発等

政策評価は、評価書の作成といった手続にその意味があるのではなく、「目標によるマネジメント」の理念を全ての職員が共有し、政策のマネジメントサイクルを確立して、それに基づいて政策の企画立案や業務運営を持続的に改善していくことにその意義がある。

このため、国土交通省においては、評価書作成時のアドバイス等を通じて政策評価の意義、役割や手法等に関する職員の啓発に努めている。

④国土交通大学校における研修

国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校においては、様々な階層の職員を対象とした研修プログラムを実施している。管理職員から担当レベルの職員まで適切に政策評価の理念や運営方針について理解することが不可欠であることから、研修プログラムにおいて政策評価に関連する講義を含むようにしている。

平成24年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、「国土交通省における政策評価」(新任管理職対象)等の講義を計10回行った。

おわりに

政策評価は、中央省庁等改革の重要な柱として位置付けられ、平成14年度に施行された「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づいて全府省で取り組みが行われているところですが、国土交通省は、そうした動きに先駆けて、行政のマネジメント改革の一環として政策評価に取り組んできたところである。

すなわち、国土交通省に統合される以前の旧4省庁時代より、政策評価に関する欧米先進諸国の動向も含めた調査研究を行うとともに、公共事業については、平成10年度に最初の評価を実施した。また、国土交通省は、平成13年1月に誕生するにあたり、行政マネジメント改革の第一の柱として統合のメリットを活かし、国民が求める成果を効率的、スピーディーに実現するために、組織の壁を乗り越えて施策の融合・連携を推進することを掲げた。政策評価は、それを実現するもっとも重要なツールの1つとしてスタートした。平成13年1月1日に国土交通省が発足すると、旧実施要領に基づき、全省的に政策評価が導入された。

平成14年度からは、旧実施要領を廃して法定の基本計画を策定し、これに基づき、政策評価を実施してきました。国土交通省の政策目標として、「暮らし」、「安全」、「環境」、「経済社会」等の分野における27の目標を設定し、これに関係する113の業績指標を選定し、これによって業績測定を行うこととした。また、事前評価である政策アセスメントについても、平成13年度に初めて実施し、定量的分析が難しいものについても、まず、「論理的分析」(ロジカル・フレームワーク)を行うことにより政策の必要性・有効性・効率性を明確にすることを重視することとした。

さらに、平成15年10月には、これまで政府が個別に作成していた9つの公共事業の中期計画を1本化した「社会資本整備重点計画」が作成されたことに伴い、基本計画の一部を変更した。これにより、重点計画に位置付けられている目標・指標についても、毎年度事後評価である政策チェックアップを行うこととなった。これは、社会資本整備について事業量ではなく、成果主義に基づく目標を掲げ、計画の推進状況を毎年度チェックアップすることによって、事業の効率的・効果的实施を図っていく仕組みができたという点で、社会資本整備の大半を担う国土交通省として大変大きな意味を持つものである。

このほか、平成17年の12月には「総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律」、平成18年6月には「住生活基本法」が施行された。いずれの法律においても全国計画の策定に当たって政策評価が法定化されることとなった。

さらに、平成19年8月には、基本計画を変更し、施策の大括り化などを通じて、予算・決算と政策評価との連携を進め、政策体系を3分野、13政策目標、46施策目標、216業績指標とした。

また、平成21年3月の基本計画の変更において、評価の質の向上と手続きの簡素・合理化による業務の改善の必要から所要の改正を行い、特に基本計画と、事後評価実施計画、新たに策定した実施要領の間で役割の再分担を行った。

そして、平成22年7月の基本計画の変更において、新たに義務づけられた「租税特別措置等に係る政策評価」を位置づけ、また、平成23年9月の基本計画の変更において、政策チェックアップにおける施策目標ごとの評価の実施を位置づけるなどの所要の改正を行ったところである。

国土交通省としては、今後も国民の皆様などからご意見をいただくことで、政策評価の質の向上を図るとともに、組織全体に政策評価の推進とそれに通じたマネジメント改革を浸透させ、国民生活の向上が実感できる行政を目指していく。