

平成28年度予算概算要求に係る政策アセスメント

国土交通省政策評価基本計画（平成26年3月28日策定）に基づき、平成28年度予算概算要求等にあたって、24件の施策について政策アセスメント（事業評価方式）を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策を厳選するものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策等を対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

（評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、まず、当該施策が省全体の政策目標（アウトカム目標）のどの目標に関連するものかを明確にした上で、その目標の達成手段としての当該施策の妥当性を、必要性、効率性、有効性の観点等から総合的に評価する。

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。ロジカル・フレームワークとは、具体的には以下の①から④のそれぞれについて分析し、それらのロジカル（論理的）なつながりを構築するものである。

- ①目標と現状のギャップ分析
- ②現状が目標を達成していないことの原因分析
- ③目標を達成するためには現在のシステムを見直す（改善する）必要があること（＝政策課題）を示す
- ④当該政策課題を実現するための具体的な手法・手段（＝施策、事務事業）を提示する

また、効率性については、施策の実施のために要する費用と効果等について説明し、有効性については、導入しようとする施策等の実施が目的、目標を実現する上で、どの程度効果的であるかを説明する。さらに、事後検証又は事後評価の実施方法及び時期を明らかにする。

2. 今回の評価結果等について

今回は、平成28年度予算概算要求にあたって、予算概算要求等に係る24の施策について評価を実施した。施策の一覧は別添1、様式は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

以上

政策アセスメント 施策一覧(平成28年度予算概算要求等関係)

施策等名			頁
政策目標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	住宅局	空き家対策総合支援事業の創設	1
政策目標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			
2	港湾局	港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化	4
3	水管理・国土保全局	汚水処理施設統合化推進事業の創設	7
政策目標4. 水害等災害による被害の軽減			
4	気象庁	気象予測精度向上のための次世代スーパーコンピュータシステムの整備	10
5	水管理・国土保全局	下水道ストックマネジメント支援制度の創設	13
6	水管理・国土保全局	効率的な雨水管理支援事業制度の創設	16
7	水管理・国土保全局	火山噴火緊急減災対策事業の創設	19
政策目標5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保			
8	鉄道局	鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進	22
9	自動車局	ビックデータ活用による事故防止対策推進事業	25
10	自動車局	道路運送車両法の改正等を受けた自動車安全対策の強化	28
11	海事局	スマートフォンを活用した小型船舶の衝突事故防止対策の強化	31
12	海事局	電子化された情報の活用による手続きの円滑化・効率化	34
13	航空局	航空保安対策の強化	37
政策目標6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化			
14	港湾局	国際戦略港湾のコンテナターミナル機能の高度化	40
15	港湾局	旅客施設等への無利子貸付	44
16	海事局	海上輸送の利用促進に向けた先駆的な輸送形態モデルの検討・普及	47
17	海事局	観光客等の輸送需要の取込みによる航路の安定的維持に向けた船旅活性化の促進	51
18	観光庁	「2000万人時代」に備えた受入環境整備緊急対策事業	54
19	都市局	歴史的まちなみの保全・活用、良好な景観形成に向けた防災対策等の支援制度の創設	57
政策目標7. 都市再生・地域再生の推進			
20	国土政策局	二地域居住等の推進に向けた先進事例構築推進調査	60
21	都市局	資金調達コストの低減による民間の都市開発事業の促進のため利子補給制度の創設	64
政策目標8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上			
22	自動車局	タクシー事業の活性化支援	67
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			
23	海事局	船舶の省エネルギー、静音に関する性能評価システム確立に向けた取組の推進	70
政策目標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			
24	国土政策局	G空間情報の円滑な流通促進に向けた検討	73

【No. 】

(1 / 2)

政策アセスメント評価書（個票）

施策等			
担当課	・ ・ 局 ・ ・ 課	担当課長名	課長 ・ ・ ・ ・
施策等の概要	対象施策等の内容を簡潔かつ明確に記載。 予算関係、税制関係、法令関係等の区別を明確に記載。		
施策等の目的	対象施策等の目的を簡潔かつ明確に記載。		
政策目標	どの政策目標の実現に資するかを明記。		
施策目標	どの施策目標の実現に資するかを明記。		
業績指標	どの業績指標に関連するかを明記。		
検証指標	関係する業績指標がない場合、当該施策等が目的を達成したか否かを事後に明らかにするために設定。		
目標値	業績指標又は検証指標の目標値を記載。		
目標年度	業績指標又は検証指標の目標年度を記載。		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 目標と現状のギャップを明示。</p> <p>ii 原因の分析 ギャップが生じている原因を分析。</p> <p>iii 課題の特定 目標を達成するためには、現在のシステムの見直しや改善が必要であること（＝政策課題）を明示。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 政策課題を解決するための具体的手法・手段を提示。</p>		
社会的ニーズ	対象施策等が社会や国民等のニーズに適っていることを説明。		
行政の関与	行政の関与の必要性を説明。		
国の関与	国の関与の必要性を説明。		

政策アセスメント評価書（個票）

施策等の 効率性		代替案がない場合に、対象施策等を実施した場合と対象施策等を実施しない場合を比較し、費用に見合った効果が得られているか説明。
	費用	対象施策等の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	対象施策等の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
代替案との 比較	概要	対象施策等以外の選択肢（代替案）設定し、その内容を説明。
	費用	代替案の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	代替案の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	代替案の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
施策等の 有効性		施策等の実施による効果が、業績指標又は検証指標の目標値の達成にどの程度寄与しているかを明示。
その他特記 すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ・ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ・ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ ・ 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの ・ 政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 ・ 事後評価又は事後検証の実施方法及び時期 等

【No. 1】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	空き家対策総合支援事業の創設		
担当課	住宅総合整備課住環境整備室	担当課長名	内田 純夫
施策等の概要	<p>市町村に存在する空き家の状況から、空き家対策のため多くの施策を効率的に講じる必要がある地区において、空き家やその跡地の利用に取り組む民間事業者等（例：建設事業者、宅建業者、NPO等）と事業の内容や進捗について連携する協議会を設置して、空き家の除却や活用のための事業や、その事業効果を効率的に実現するために必要な事業等、多様な政策手段を総合的に活用して空き家対策を行う市町村を支援する。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額：2,000百万円】</p>		
施策等の目的	空き家対策の着実な実施による居住環境の整備改善及び地域活性化の促進		
政策目標	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		
施策目標	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		
業績指標	検討中		
検証指標	検討中		
目標値	検討中		
目標年度	検討中		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>空き家総数820万戸のうち、賃貸、分譲用の空室（流通在庫）や別荘を除いたものは318万戸であり、この20年で倍増している。その中でも、適切な管理が行われていない空き家が引き起こす、防災性・防犯性の低下、衛生の悪化、景観の悪化等が全国的に問題となっている。また、「空家等対策の推進に関する特別措置法」（以下、「空家法」と言う。）が成立し、平成27年5月26日に全面施行され、主な空家法の運用を市町村が行うこととなっているが、市町村に存在する空き家の状況から、空き家対策のため多くの施策を効率的に実施することが求められている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>市町村の財源・人材の不足や、空き家の問題が防災、衛生、景観等多岐に渡るため、市町村単独での対策に限界があること。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>市町村と民間事業者等が密接に連携することにより、市町村の役割を補</p>		

	<p>完させること、多様な政策手段を総合的に活用して空き家対策を行うことが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>市町村と民間事業者等が密接に連携することにより、空家等対策計画に基づく空き家の除却や活用のための事業や、その事業効果を効率的に実現するために必要な事業等、総合的な空き家対策を重点的に支援する。</p>
社会的 ニーズ	<p>空き家数の増加や、空家法の施行により、全国的に空き家に対する関心が高まっていることや、適切な管理が行われていない空き家が引き起こす悪影響が全国的にも問題になっていることから、更なる対策が求められている。</p>
行政の関与	<p>空き家の活用については民間での取組が重要になるところだが、適切な管理が行われていない空き家に対しての空家法に基づく措置等は市町村が取組むものであり、総合的な空き家対策を進めるためには行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>空家法に基づき、国は市町村が行う空家等対策計画に基づく空家等に関する対策に実施に要する費用に対する補助等、必要な財政上の措置を講ずるものとするとしてされていることから、国の関与が必要である。</p>

施策等の 効率性	<p>市町村や民間事業者等が連携した協議会や、空家法に基づく空家等対策計画の策定等を要件として、国の補助により、総合的な空き家対策を促進することで、居住環境の整備改善及び地域活性化が早期かつ、効果的に図られる。</p>	
費用	<p>2,000百万円【予算要求額】</p> <p>市町村と民間事業者等による総合的な空き家対策を支援する。</p>	
効果	<p>国の補助により、市町村や民間事業者等が連携した総合的な空き家対策が促進され、居住環境の整備改善及び地域活性化が早期に図られる。</p>	
代替案との 比較	概要	<p>市町村による空き家対策の取組を支援する。</p>
	費用	<p>本案と同額と仮定する。</p>
	効果	<p>国の補助により、市町村による空き家対策は促進されるが、公共投資のみでは、民間事業者等の参画等が計画的に実施されず、効果は限定的。</p>
比較	<p>本案も代替案も、国の補助により、空き家対策は促進され、居住環境の整備改善や地域の活性化に資するものであるが、代替案のみでは、民間事業者等による取組を必ずしも前提としないため、市町村と民間事業者等の密接な連携により一体的に進め、総合的な空き家対策を行う本案の方が優れているといえる。</p>	
施策等の 有効性	<p>市町村や民間事業者等が連携した総合的な空き家対策が促進され、居住環境の整備改善及び地域活性化が早期に図られることで、施策目標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」の達成に寄与する。</p>	

<p>その他特記すべき事項</p>	<p>政策チェックアップ（平成28年度以降実施）により事後評価を実施。</p> <p>「経済財政運営の改革と基本方針2015」第2章3. [2] 地域の活性化：空き家等の適切な管理・利活用を推進するとともに、不動産関連情報の整備や中古住宅の長期優良化等により中古住宅流通・リフォーム市場の活性化を図る。</p> <p>「まち・ひと・しごと創生基本方針2015」Ⅲ. 4. (1) まちづくり・地域連携：◎空家対策特別措置法に基づく地方公共団体への総合的な支援、中古住宅・リフォーム市場活性化</p>
-------------------	---

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化		
担当課	港湾局海洋・環境課 海洋利用開発室	担当課長名	東島 義郎 室長
施策等の概要	港湾における洋上風力発電施設の導入にあたり、港湾区域等の占用に関する手続き及び許可基準の整備、並びに運用指針を策定する。 （予算関係）【予算要求額：6百万円】		
施策等の目的	港湾区域等の占用に関する運用指針などを策定し、港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化を図る。		
政策目標	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		
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		
業績指標	-		
検証指標	指針に基づいて、調整を実施した港湾の数		
目標値	5港		
目標年度	平成33年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 洋上風力発電の導入適地として期待されている港湾においては、導入エリアの設定など着実に導入手続きが進んでいるものの、港湾の利用等との調和を図る港湾区域等の占用に関する制度が確立されていない。</p> <p>ii 原因の分析 洋上風力発電施設は、民間事業者が長期かつ大規模に占用する固定的な施設であり、これまでの港湾行政では経験のない占用施設。</p> <p>iii 課題の特定 港湾の利用等との調和を図る観点から、洋上風力発電施設の特徴を踏まえた港湾区域等の占用に係る制度が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 洋上風力発電施設による港湾区域等の占用に関する手続きや許可基準の整備、並びに運用指針を策定することとし、そのための具体的な検討を行う。</p>		

社会的 ニーズ	「エネルギー基本計画」や「海洋基本計画」において、洋上風力発電の導入拡大は不可欠である旨位置付けられている。導入海域として港湾区域が注目されているため、洋上風力発電施設の導入を円滑化するための制度が必須である。
行政の関与	港湾における洋上風力発電施設の導入が円滑化するよう、港湾区域等の占用に関する手続き等を整備し、港湾の利用等との調和を図る必要がある。
国の関与	全国の港湾における洋上風力発電施設の導入が円滑化するよう、港湾行政を所管する国土交通省が、導入に関する手続き等を整備するとともに、標準的な運用指針を策定することが必須である。

施策等の 効率性		国土交通省が、本施策を進めることで、全国の港湾における洋上風力発電施設の導入を円滑化するための港湾管理が実施されることとなるため、本施策の効率性は高い。
	費用	600万円（平成28年度要求額）
	効果	港湾における洋上風力発電施設の導入を円滑化するための占用に関する手続き及び許可基準の整備、並びに運用指針が策定されることで、港湾の開発、利用及び保全と調和した洋上風力発電施設の導入が可能となる。
代替案との比較	概要	なし
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の 有効性		本施策の実施により、港湾における洋上風力発電施設の導入の円滑化という効果が予測される。これにより、本施策を新たに実施することで、「海洋基本計画」（平成25年4月閣議決定）及び「エネルギー基本計画」（平成26年4月閣議決定）において位置付けられている、洋上風力発電の導入の拡大に貢献できる。
その他特記 すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ・「エネルギー基本計画」（平成26年4月閣議決定） 第2章 第2節 各エネルギー源の位置付けと政策の時間軸 1. 一次エネルギー構造における各エネルギー源の位置付けと政策の基本的な方向 （1）再生可能エネルギー ①位置付け <p>現時点では安定供給面、コスト面で様々な課題が存在するが、温室効果ガスを排出せず、国内で生産できることから、エネルギー安全保</p>

<p>その他特記すべき事項</p>	<p>障にも寄与できる有望かつ多様で、重要な低炭素の国産エネルギー源である。</p> <p>②政策の方向性 再生可能エネルギーについては、2013年から3年程度、導入を最大限加速していき、その後も積極的に推進していく。</p> <p>・「海洋基本計画」（平成25年4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 1 海洋資源の開発及び利用の推進 （2）海洋再生可能エネルギーの利用促進 エ 洋上風力発電 ④先導的な取組等 ○既に管理者が明確になっている海域における先導的な取組として、港湾区域においては、洋上風力発電が、港湾の管理運営や諸活動と共生していく仕組みの構築によって、引き続き導入の円滑化に取り組む。</p> <p>8 海洋産業の振興及び国際競争力の強化 （2）新たな海洋産業の創出 ア 海洋資源開発を支える関連産業 ③海洋再生可能エネルギー開発の産業化 ○洋上風力発電の実用化・導入拡大や海洋エネルギー発電の要素技術の確立や実証を通じた実用化を推進する。</p> <p>・平成33年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>
-------------------	--

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	汚水処理施設統合化推進事業の創設		
担当課	水管理・国土保全局 下水道部下水道事業課	担当課長名	課長 森岡 泰裕
施策等の概要	<p>効率的な汚水処理の整備・運営管理推進の観点から、老朽化した既設の汚水処理施設を下流に位置する下水処理場に統合するために必要な経費への支援制度を創設し、地方公共団体の汚水処理事業効率化を促進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：社会資本整備総合交付金の内数】</p>		
施策等の目的	<p>汚水処理施設については、経済比較を基本とした適切な役割分担のもと、各施設が計画的に整備されてきたところであるが、人口減少社会の到来等の社会情勢の変化や各施設の整備の進捗等を的確に把握し、汚水処理施設の連携方策も含め、より効率的な汚水処理施設の整備や管理を行う事が重要である。本施策は汚水処理施設の統合をするために必要な経費への支援制度を創設することで、汚水処理施設の連携を進め、汚水処理事業の効率化を促進するものである。</p>		
政策目標	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		
施策目標	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		
業績指標	検討中（例：持続的な汚水処理システムのための都道府県構想策定率）		
検証指標	－		
目標値	検討中（例：100%）		
目標年度	検討中（例：平成32年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>人口減少等をふまえた持続的な汚水処理システム構築に向けた都道府県構想の策定・見直しを行うよう地方公共団体に促しているところであるが、財政状況が厳しいこともあり、中長期的な視点から見れば効率的となるような他の汚水処理施設との統合化であっても十分に進んではない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>中長期的な視点で見た場合において、他の汚水処理施設との連携を行うことにより汚水処理事業の効率化が図られる場合であっても、厳しい財政状況にある地方公共団体においては、他の汚水処理施設との統合に係る整備は初期投資の負担が大きいことから、単独財源だけで実施することは困難である。</p>		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>厳しい財政状況にある地方公共団体においても他の汚水処理施設との連携を行う事により汚水処理事業の効率化が図られる場合において、他の汚水処理施設との連携に資するハード整備を行い、汚水処理事業の効率化を促進するためには、国による財政的支援が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>老朽化した汚水処理施設を改築更新等により、機能を維持し、運用を続けるよりも統合化した方が安価な場合、処理区の統合にあたって必要となるポンプ施設及び管渠の整備等を対象に必要な経費を支援し、汚水処理事業の効率化の促進を図る。</p>
社会的ニーズ	人口減少等の社会構造の変化や、汚水処理施設ストックの老朽化対策や改築更新が求められている中で、持続的な汚水処理システムの構築は目下の課題であり、そのためには汚水処理事業の一層の効率化が必要不可欠である。
行政の関与	持続的な汚水処理システムの構築に資するハード整備は、住民生活や社会活動に必要な公共施設に係る施策であるため、行政の関与が不可欠である。
国の関与	持続的な汚水処理システムの構築に資するハード整備は、住民生活や社会活動に必要な公共施設に係る施策であるが、地方公共団体単独では多額の負担は困難であるため、国の支援制度が必要である。

施策等の 効率性		本施策による国の支援がない場合には、厳しい財政状況にある地方公共団体の単独財源で施設整備をおこなわなければならないため、中長期的な視点で見た際に、既存施設の機能維持のための老朽化対策、改築更新を行う場合よりも効率的である場合においても整備が進まない事例が散見される。したがって、本施策にて下記の費用は要するものの、老朽化した施設を改築更新する場合よりも安価に実施することで費用を正当化できる。
	費用	下水処理場の他、集落排水処理施設、コミュニティプラント等の汚水処理施設の処理区の統合にあたって必要となるポンプ施設及び管渠の整備等 【社会資本整備総合交付金の内数（平成28年度予算要求額）】
	効果	施設の更新時期に合わせて統合を行うため、維持管理・改築更新費等のコストを低減させることができ、汚水処理事業のより一層の効率化が促進される。
比較	代替案との 概要	なし

	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>人口減少等の社会構造の変化や、汚水処理施設ストックの老朽化対策や改築更新が求められている中で、本施策は持続的な汚水処理システムの構築のための汚水処理事業の一層の効率化に資するものであり、施策目標である「適正な汚水処理の確保」に寄与する。</p>	
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定）の中で生活密着型施設（生活排水に係る汚水処理施設）の統廃合等によりストック量の適正化を進めるよう示された。 ・ 政策チェックアップにより（平成29年度実施）により事後評価を実施。 ・ 平成30年度政策レビュー（下水道施策）により事業評価を実施予定。 	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	気象予測精度向上のための次世代スーパーコンピュータシステムの整備		
担当課	気象庁予報部業務課	担当課長名	課長 田中 省吾
施策等の概要	<p>計算能力を強化した次世代スーパーコンピュータシステムを整備し、新たな静止気象衛星「ひまわり8号」の高頻度・高解像度の観測データ等の高度利用、より精緻な数値解析予報モデルの運用等により、気象解析・予測精度を向上させ、台風等による災害の被害軽減を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：230百万円】</p>		
施策等の目的	<p>台風や集中豪雨等による災害の被害軽減を図るためには、より早い段階で気象情報を提供する等の充実が必要であり、それを支える技術的な基盤として台風進路、雨量などの気象予測精度を向上させる。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	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		
業績指標	43 台風中心位置予報の精度		
検証指標	—		
目標値	240km（72時間先予報の過去5年間の平均）		
目標年度	平成32年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>台風や集中豪雨等による災害の被害軽減を図るためには、より早い段階で市町村の防災活動や住民の避難行動を支援する気象情報を提供する必要があるが、現状では事前に十分な時間をもって台風進路、雨量などの情報を提供できるほどの予測精度ではない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>台風や集中豪雨等に関する気象予測精度向上のためには、「ひまわり8号」等の最新の観測データを高度利用し、より高度な数値解析予報モデルを運用する必要があるが、そのような高度な運用を行うのに十分なスーパーコンピュータの計算能力がないことが原因である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>より高度な数値解析予報モデルを運用するためのプラットフォームとなる、計算能力を強化したスーパーコンピュータシステムの整備が必要である。</p>		

	iv 施策等の具体的内容 次世代スーパーコンピュータシステムを整備（平成30年度から運用開始予定）し、「ひまわり8号」の最新の観測データを高度利用し、より高度な数値解析予報モデルを運用することにより、気象予測精度を向上させる。
社会的ニーズ	近年、集中豪雨や台風等による被害が相次いで発生しており、また、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化していることを受け、避難を促す状況情報の提供による住民の避難力の向上、避難勧告等の的確な発令のための市町村長への支援、大規模水害時等における広域避難や救助等への備えの充実など、新たなステージに対応した防災気象情報の充実・強化、観測予測技術の向上が求められている。
行政の関与	災害対策基本法及び気象業務法に基づき、災害の予防のため防災気象情報を発表することは、行政が自ら実施すべき施策である。
国の関与	気象庁は全国的な気象観測網や高度な気象予測技術を持ち、日常業務を通じて気象や災害の特性について熟知している。また、気象現象は行政区を横断して発生する。このことから、国の責務として実施する必要がある。

施策等の効率性	本案によれば、下記の費用を要するものの、気象解析・予測精度を向上させることで、住民側の避難行動の負担が軽減されるとともに避難行動をとりやすくなることによる生命の保護、事前の防護措置等による社会経済被害の軽減といった大きな効果が発生することから、費用に比べて効果は正当化できる。	
費用	230百万円（平成28年度概算要求額） （台風等の気象予測精度向上の基盤となる気象解析・予測技術の向上に必要な「次世代スーパーコンピュータシステム」を導入）	
効果	台風や集中豪雨等の予測精度を向上させることで、より早期の計画的な防災対応が可能となり、住民側の避難行動の負担が軽減され、生命の保護につながる可能性が高まるとともに、社会経済被害の軽減に資する。	
代替案との比較	概要	なし
	費用	—
	効果	—

		比較	—
	施策等の有効性		<p>台風や集中豪雨等に関する気象予測精度を向上（台風中心位置での予報精度では、当面の5年先（平成32年度）までに平成26年実績（275km）の1割を超える改善向上（240km）させることにより、住民の安全確保行動の促進と、地域社会全体の防災力の向上に資する防災気象情報の充実・強化が可能となり、施策目標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」の達成に寄与する。</p>
	その他特記すべき事項		<p>平成27年7月に交通政策審議会気象分科会から提言された「新たなステージ」に対応した防災気象情報と観測・予測技術のあり方」において、「これまでの観測技術や数値予報技術の向上により、台風の予測精度は年々向上し、世界的にも高いレベルにあるが、引き続き精度向上に努める必要がある」とされている。</p> <p>平成32年度政策チェックアップ（平成33年度実施）により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	下水道ストックマネジメント支援制度の創設		
担当課	水管理・国土保全局 下水道部下水道事業課	担当課長名	課長 森岡 泰裕
施策等の概要	<p>管渠、処理場等の下水道施設を一連の下水道システムとしてとらえ、その下水道システムに対するストックマネジメントの観点を盛り込んだ戦略的なマネジメントの実施を支援するものである。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：社会資本整備総合交付金の内数】</p>		
施策等の目的	<p>下水道システムに対するストックマネジメントの観点を盛り込んだ戦略的なマネジメントの実施を支援することで、より中長期的かつ施設横断的な観点からみた戦略的な改築更新等を実施する事を促し、経費の低減と平準化を図る。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 1 住宅・市街地の防災性を向上する		
業績指標	検討中（例：個別施設計画ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率 下水道）		
検証指標	—		
目標値	検討中（例：100%）		
目標年度	検討中（例：平成32年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>これまでも下水道事業においては長寿命化計画の策定を下水道施設の改築更新を行う際の交付要件としており、ライフサイクルコストの縮減に努めてきたが、これまでの長寿命化計画は短期的かつ個別施設毎（管渠単位や処理場内の施設単位等）の改築更新計画となっており、中長期的かつ施設横断的な視点からの検討を求めていなかった。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>現行の長寿命化計画は個別施設ごとの改築計画であり、個別施設に関するライフサイクルコストを縮減することはできていたが、下水道システムを一体として見たときに、必ずしも全体最適化が達成されないことがある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>より中長期的かつ施設横断的な視点をもったストックマネジメントを</p>		

	<p>行うことで、施設の重要度等を勘案し手当をすべき優先順位付けを行う事で全体最適を図り、下水道システム全体としてライフサイクルコストの縮減を行う必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>管渠、処理場等の下水道施設を一連の下水道システムとしてとらえ、その下水道システムに対するストックマネジメントの観点を盛り込んだ戦略的なマネジメントの実施に係る調査・点検を支援する。</p>
社会的ニーズ	下水道ストックが増大する中で、持続的に下水道事業を行っていくためには、現在よりもさらに効率的な管理運営の体制が不可欠である。
行政の関与	持続的な下水道事業運営に資するストックマネジメント計画の策定は、住民生活や社会活動に必要な公共施設に係る施策であるため、行政の関与が不可欠である。
国の関与	持続的な下水道事業運営に資するストックマネジメント計画の策定は、住民生活や社会活動に必要な公共施設に係る施策であるが、地方公共団体単独では技術、知識、財力の観点からそれを自立に策定させることは困難であるため、国の支援制度が必要である。

施策等の効率性		<p>現行制度で行われる改築更新は、中長期的かつ施設横断的な視点で見た場合に必ずしも効率的でない改築更新が行われる可能性があり、その場合はライフサイクルコスト縮減に繋がらないこともある。本施策にて下記の費用は要するものの、下水道事業の効率化、特に維持管理・更新に関する部分において必要経費の削減が行われるため、本施策に係る費用を正当化できる。</p>
	費用	戦略的なマネジメントの実施に係る調査・点検、それを受けて計画を策定する費用
	効果	中長期的かつ施設横断的な視点を盛り込むことにより、下水道システム全体のライフサイクルコストの縮減に大きく寄与し、持続的な下水道事業運営を達成する。
代替案との比較	概要	個別施設ごとの長寿命化計画（現行制度）
	費用	長寿命化計画を策定するための調査・点検等
	効果	個別施設に関するライフサイクルコストの縮減が図られる。
	比較	<p>現行の長寿命化計画は個別施設ごとの短期改築更新計画であり、より中長期的かつ施設横断的な視点で見た場合、全体最適化されていない場合があるため、本施策において、より広範な視点から下水道システムをとらえたストックマネジメントを行うことでさらなるライフサイクルコスト縮減が図られることが期待される。</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策によって今後急激に増大する下水道ストックに対して適切な維持管理・更新を中長期的かつ施設横断的な視点から行うことにより、ライフサイクルコストの縮減に繋がり、持続的かつ効率的な下水道事業運営に大きく寄与する。本施策の実施により、戦略的な維持管理がおこなわれることにより、社会的影響の大きい重大事故等を未然に防ぐことに大きく貢献し、施策目標を達成することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定）の中で老朽化した施設・設備の適切な維持管理・更新によってその費用の増加をできる限り抑制するよう示された。 ・政策チェックアップにより（平成29年度実施）により事後評価を実施。 ・平成30年度政策レビュー（下水道施策）により事業評価を実施予定。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	効率的な雨水管理支援事業制度の創設		
担当課	水管理・国土保全局 下水道部流域管理官	担当課長名	流域管理官 加藤 裕之
施策等の概要	<p>下水道による浸水対策を行うべき区域において、浸水リスクに応じたきめこまやかな対策を推進するため、浸水シミュレーション等に基づく計画策定を支援するとともに、住民等の合意・協力の下、既存施設を最大限活用した対策や止水板の設置等を支援することにより、早く安く浸水被害を最小化する取組みを推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：防災・安全交付金の内数】</p>		
施策等の目的	<p>近年、局地的な大雨（いわゆるゲリラ豪雨）等の頻発や都市化の進展に伴い、内水氾濫のリスクが増大していることを踏まえ、下水道によるハード対策に加え、内水ハザードマップの公表等のソフト対策及び住民等の自助を組み合わせたきめこまやかな浸水対策を推進する。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 1 住宅・市街地の防災性を向上する		
業績指標	検討中（例：人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率及び下水道による都市浸水対策達成率のうち、下水道による都市浸水対策達成率）		
検証指標	－		
目標値	検討中（例：約62%）		
目標年度	検討中（例：平成32年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>局地的な大雨（いわゆるゲリラ豪雨）等に対して、ハード・ソフト両面から住民の自助を組み合わせた対策は進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>浸水対策を実施すべき区域や目標等を定めた基本的な計画の策定が進んでおらず、住民等の合意・協力を得られていない。</p> <p>また、厳しい財政制約の下、地方公共団体の単独財源だけでゲリラ豪雨等に対する浸水対策の財源を確保することは困難である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>浸水要因分析に基づく計画策定、計画に基づく時間軸を考慮したきめこまやかな対策により早く安く浸水被害を最小化するためには、国による財政</p>		

	<p>的な支援が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>浸水シミュレーション等による計画策定、ゲリラ豪雨に対しても効果的に機能を発揮する下水道施設の整備、住民・民間事業者による止水板等の整備、雨水貯留浸透施設の整備等（間接補助）に対して、支援を行う。</p>
社会的ニーズ	<p>安全・安心な暮らしの確保を求める声が高まっており、「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」の制定を踏まえ、各地域における取組が促進される必要がある。</p> <p>地球温暖化に伴う気候変動による海面水位の上昇、大雨の頻度増加、台風の激化等により浸水被害の頻発、激甚化が懸念されており、適応策を講じる必要がある。</p>
行政の関与	<p>下水道の整備は、地方公共団体が事業主体であるため、行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>下水道による浸水対策は、国民の生命・財産を守る事業であり、早期に浸水被害を軽減するために、国の関与が不可欠である。地方公共団体単独では、短期間に多額の負担は困難であるため、国の支援制度が必要である。</p>

施策等の効率性	<p>本施策による国の支援がない場合には、地方公共団体における厳しい財政制約の下、早期に浸水被害を軽減することができない。また、ハード整備のみの浸水対策には莫大な財源が必要となるが、関係機関や住民等と協働してソフト対策及び自助を組み合わせたきめこまやかな浸水対策を実施することで、限られた財源の中で効果的な浸水対策を実施できることから、費用に比べて効果は正当化できる。</p>	
費用	<p>浸水シミュレーション等による計画策定、ゲリラ豪雨に対しても効果的に機能を発揮する下水道施設の整備、住民・民間事業者による止水板等の整備、雨水貯留浸透施設の整備等（間接補助）に対して、支援を行う。</p> <p>【防災・安全交付金の内数（平成27年度予算要求額）】</p>	
効果	<p>早く安く浸水被害を最小化する取組みを推進する。</p>	
代替案との比較	概要	なし
	費用	-
	効果	-

	比較	-
施策等の有効性		ゲリラ豪雨等の下水道計画規模を越える降雨に対しても、ハード対策のみならずソフト対策及び自助を組み合わせた浸水対策により、浸水被害の最小化を図り、以て地域の浸水に対する安全度を早急に高め、安心して都市活動が継続できるようになることから、業績指標48「下水道による都市浸水対策達成率」の達成に寄与する。
その他特記すべき事項		<p>「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定）において、国土強靱化、防災・減災対策などの分野について、人口減少などの社会構造の変化を踏まえ、選択と集中の下、ストック効果が最大限発揮されるよう重点化した取組を進めるよう示された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策チェックアップにより（平成29年度実施）により事後評価を実施。 ・平成30年度政策レビュー（下水道施策）により事業評価を実施予定。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	火山噴火緊急減災対策事業の創設		
担当課	水管理・国土保全局 砂防部砂防計画課	担当課長名	栗原 淳一
施策等の概要	<p>○ 活発化する火山活動に備えて、噴火に起因する土石流等を制御するための緊急対策用資材の事前準備等を実施するため、火山噴火緊急減災対策事業を創設する。（予算関係）</p> <p>【採択基準（案）】</p> <p>火山噴火等に起因する異常な土砂の流出に伴う災害に対し、緊急的な減災対策を迅速かつ的確に実施するため、火山噴火緊急減災対策砂防計画等に基づいた緊急対策に要する資材の事前準備を行うものを交付対象事業とする。</p> <p>【予算要求額：防災・安全交付金の内数】</p>		
施策等の目的	○ 火山噴火に起因する土石流等を制御するための緊急対策を、迅速且つ的確に実施するための備えを行うことで、地域における安全性の向上を図ることを目的とする。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	検討中（例：活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における火山砂防ハザードマップ整備率）		
検証指標	-		
目標値	検討中（例：約100%）		
目標年度	検討中（例：平成32年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>火山噴火に起因する土石流等の発生が懸念される場合には、迅速かつ的確にソフト・ハードが連携した対策を講じる必要がある。これまでに、監視・観測機器の設置など警戒避難に係るソフト対策については、交付金による支援により着実に整備が進みつつあるが、緊急時のハード対策については、迅速に着手するために不可欠な緊急対策用資材の事前準備が十分に進んでいない状況にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>これまで防災・安全交付金の火山噴火警戒避難対策事業により、監視・観測機器の設置などの警戒避難に係るソフト対策については支援してきたが、緊急時の迅速なハード対策に必要不可欠な緊急対策用資材の事前準備については、自治体が厳しい財政事情の中で、発生の時期や影響範囲等</p>		

	<p>の予測が困難な火山噴火に起因する土砂災害へのハード対策の優先順位が上がらなかったことに加え、交付金による支援制度が無かったため、進んでいないことが考えられる。</p> <p>iii 課題の特定 噴火に起因する土石流等を制御するための緊急対策用資材の事前準備に対する財政的支援を行う必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 火山噴火緊急減災対策事業を創設し、噴火に起因する土石流等を制御するための緊急対策用資材の事前準備（コンクリートブロックの製作・配備等）を実施できるよう、財政的支援を行う。</p>	
社会的ニーズ	近年の火山活動の活発化に伴い、全国的に火山噴火対策の充実が強く求められている。	
行政の関与	火山防災体制の確立は、行政が責任をもって遂行すべき事務であり、行政の関与が必要。	
国の関与	火山噴火に起因する土砂災害による被害は甚大であり、かつ地方自治体単独では火山噴火への対策を講ずるためのノウハウが少なく、財政的な負担も厳しいため、その対策には国の技術的・財政的支援が必要。	
施策等の効率性	本施策により、緊急対策用資材の事前準備が着実に進み、噴火に起因する土石流等に対し、迅速かつ的確な緊急対策の実施が可能となる。	
費用	噴火に起因する土石流等を制御するための緊急対策用資材の事前準備等を実施するために必要な費用 【防災・安全交付金の内数（平成28年度予算要求額）】	
効果	火山噴火に起因する土石流等の発生が懸念される場合に、迅速かつ的確な緊急対策を講じることが可能となり、被害の防止・軽減を図ることができる。	
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	緊急対策用資材の事前準備が進むことにより、噴火に起因する土石流等に対し、迅速かつ的確な緊急対策の実施が可能となり、被害の防止・軽減を図ることができる。	

<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第189回国会施策方針演説（平成27年2月12日） 「御嶽山の噴火を教訓に、地元と一体となって、観光客や登山者の警戒避難体制を充実するなど、火山防災対策を強化してまいります。近年増加するゲリラ豪雨による水害や土砂災害などに対して、インフラの整備に加え、避難計画の策定や訓練の実施など、事前防災・減災対策にとり組み、国土強靱化を進めてまいります。」 ・ 国土強靱化基本計画（平成26年6月3日閣議決定） 「地震・津波、洪水・高潮、火山・土砂災害等の自然災害に対して、河川管理施設、海岸保全施設、土砂災害危険箇所等における砂防設備や治山施設の整備等のハード対策を進めるとともに、土地利用と一体となった減災対策、ハザードマップの作成推進及び周知徹底、災害発生時の的確な情報伝達、警戒避難体制整備等のソフト対策を効率的・効果的に組み合わせた総合的な対策を、地方公共団体を適切に支援しつつ、強力に実施する。」 ・ 政策チェックアップにより（平成29年度実施）により事後評価を実施。
-------------------	---

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進		
担当課	鉄道局施設課	担当課長名	江口 秀二
施策等の概要	<p>鉄道事業者は、多くの法定耐用年数を超えた橋りょう、トンネル等を保有しており、定期検査の結果に基づいて適切な措置を講じている。しかし、経営環境の厳しい地方の鉄道事業者においては、増大する維持管理コストへの対応が課題になっている。このため、イニシャルコストはかかるものの、施設の長寿命化に資する補強・改良について支援し、施設のライフサイクルコストの低減を図る。（予算関係） 【予算要求額：514百万円】</p>		
施策等の目的	<p>経営環境の厳しい地方の鉄道事業者に対し長寿命化に資する改良に対する補助を実施することにより、ライフサイクルコストの低減が図られ、当該鉄道の安全・安定輸送の確保、ひいては当該地域の公共輸送機関としての機能の維持に資するものである。</p>		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	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		
業績指標	-		
検証指標	当事業により、施設の長寿命化に向けた取組がなされる事業者数		
目標値	検討中		
目標年度	検討中		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 近年、社会資本ストックの急速な老朽化が指摘されており、鉄道においても法定耐用年数を超えた施設が多く存在しているが、厳しい経営環境にある地方の鉄道事業者においては維持管理コストの増大に伴い、老朽化対策の遅れが懸念されている。</p> <p>ii 原因の分析 地方の鉄道事業者は経営環境が厳しいことから、対症療法的な補修にとどまってしまう、施設の長寿命化に資するような対策が進まない状況にある。</p> <p>iii 課題の特定 施設の長寿命化に資する対策の実施はライフサイクルコスト低減の観点から重要であるが、厳しい経営環境にある地方の鉄道事業者において当該対策が実施されるためには、適切な支援が必要である。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>長寿命化に資する改良に対する補助制度により、厳しい経営環境にある地方の鉄道事業者の施設のライフサイクルコスト低減を図る。</p> <p>(国：1/3)</p>
社会的ニーズ	<p>笹子トンネル天井板落下事故以降、交通インフラの老朽化が強く懸念される中、鉄道においてもより一層の安全・安心が求められている。</p>
行政の関与	<p>国は、列車の安全運行を確保するため、鉄道事業者に対して法令により定期的に施設等の点検を実施することを義務づけており、鉄道事業者は法令に基づいて点検を実施している。一方で、経営環境の厳しい地方の鉄道事業者は点検結果に基づく補修等を行う際に、よりコストをかけて長寿命化に資する改良を実施することが困難であることから、行政が適切な支援を行い、施設の長寿命化に資する改良を促進し、ライフサイクルコストの低減を図るべきである。</p>
国の関与	<p>大量輸送機関である鉄道の安全確保は、国民の生命、財産にかかわる基本的な事項であるが、地方財政も厳しい中、地方公共団体単独の支援では多額の負担が困難なため施策が推進されない可能性もあることから、国としても適切な支援が必要である。</p>

施策等の効率性	<p>鉄道施設の長寿命化に資する改良を、鉄道事業者自らの資金だけで行わせることとした場合、鉄道事業者にインセンティブが与えられず、長寿命化に資する改良が促進されない。そのため、増大する維持管理コストに対応できなくなる可能性がある。一方、本施策が活用されれば、地方の鉄道事業者の鉄道施設のライフサイクルコストの低減が図られ、当該鉄道の安全・安定輸送の確保、ひいては当該地域の公共輸送機関としての機能の維持・発展が図られる。</p>	
費用	<p>鉄道施設の老朽化対策</p> <p>【平成28年度予算要求額】514百万円</p>	
効果	<p>鉄道施設の長寿命化に資する改良を推進することにより、当該鉄道の安全・安定輸送が確保されるほか、当該地域の公共輸送機関としての機能の維持が図られる。</p>	
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—

<p>施策等の有効性</p>	<p>国の支援によるインセンティブによって、鉄道施設の長寿命化に資する改良を推進することにより、当該鉄道の安全・安定輸送が確保され、施策目標である「鉄道の安全性向上の推進」に寄与し、地域の公共交通機関としての機能の維持・発展が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「経済財政運営と改革の基本方針2015～経済再生なくして財政健全化なし～」(平成27年6月30日閣議決定)において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備については、・・・(中略)・・・老朽化対策などの分野について、人口減少などの社会構造の変化を踏まえ、選択と集中の下、ストック効果が最大限発揮されるよう重点化した取組を進める。 ・老朽化した施設・設備の適切な維持管理・更新によってその費用の増加をできる限り抑制するとともに、・・・(後略) <p>と記載されている。</p> <p>○平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	ビックデータ活用による事故防止対策推進事業		
担当課	自動車局安全政策課	担当課長名	平井 隆志
施策等の概要	<p>様々な自動車情報をビックデータとして活用しようとする民間レベルの取組と共働し、個々の運転特性の改善や体調管理及び車両部品の老朽化早期発見等を、事故防止のノウハウ・資金等に余裕がない中小運送事業者等が実施できる環境を整備することによって事故防止対策を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：50百万円】</p>		
施策等の目的	<p>平成21年1月に示された政府全体の新たな事故削減目標を踏まえ、事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会にてとりまとめられた、事業用自動車総合安全プラン2009において、10年間で事業用自動車の事故による死者数半減（平成20年513人を10年後に250人）、事故件数半減（平成20年56,295件を10年後に3万件）等の目標を設定しており、当該目標に掲げた死者数、事故件数等の削減を達成するため、ICT・新技術の利用により取得できる自動車情報等のビックデータを活用した事故防止対策の推進を図る。</p>		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	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		
業績指標	77 事業用自動車による事故に関する指標（①事業用自動車による交通事故死者数②事業用自動車による人身事故件数③事業用自動車による飲酒運転件数）		
検証指標	-		
目標値	<p>① 事業用自動車第1当事者の交通事故における死者数：250人</p> <p>② 事業用自動車第1当事者の交通事故における人身事故件数：3万件</p> <p>③ 事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数：0件</p>		
目標年度	平成30年		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 目標①250人②30,000件③ 0件（平成30年） ・ 中間年（平成25年）における中間指標 <ul style="list-style-type: none"> ①380人②43,000件③ 0件 ・ 現状①421人②39,649件③119件（平成26年） <p>ii 原因の分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故防止対策を推進する上では、ビックデータを活用した運行管理が有効だが、自動車運送事業者の多くを占める中小事業者では導入するノウハウや資金に乏しいことから、走行情報等のビックデータが未活用である。 		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>・個々の自動車運送事業者における走行情報等のビッグデータを活用した「事故防止運行モデル」を構築し、中小事業者においても容易に高度な運行管理が可能となる土台作りが必要。</p>
	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>ビッグデータ活用による事故防止対策推進事業</p>
社会的ニーズ	<p>交通安全対策基本法の規定に基づき、中央交通安全対策会議において、平成23年3月31日に決定された、第9次交通安全基本計画では、国民の9割近くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは大幅に減少させるべきと考えていることから、平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する等の目標を設定するなど、我が国において交通事故の無い社会を目指すことが喫緊の社会問題となっている。</p>
行政の関与	<p>自動車運送業界は、9割以上が中小事業者であることから、ノウハウ、資金力等に余裕がない事業者が多く、独力で高度な運行管理を行うのは難しい状況にあるため、行政が事故防止運行モデルを構築し、普及させることにより、多くの事業者で高度な運行管理の導入とそれによる安全運行を可能とするための環境を作ることが必要である。</p>
国の関与	<p>本施策は、車載機器については国で技術的な基準を定めている部分が多様にあり、メーカー等と広く調整する必要があるとともに、「社会的ニーズ」にあるとおり、我が国が一丸となって進める、交通事故の無い社会を目指すためには、国が関与すべき施策である。</p>

施策等の効率性	<p>自動車運送業界は、9割以上が中小事業者であることから、ノウハウ、資金力等に余裕がない事業者が多く、高度な運行管理を行うのは難しい状況にあるため、事故防止運行モデルを構築し、普及させることにより、多くの事業者で高度な運行管理の導入・安全運行が可能になり、更なる事故削減の効果が期待される。</p>	
費用	<p>50百万円（H28年度予算要求額）</p>	
効果	<p>ICT・新技術の普及により、取得できるようになった様々な自動車情報等のビッグデータを活用した事故防止運行モデルの利用により多くの自動車運送事業者が高度な運行管理の導入・安全運行が可能になり、更なる事故削減に寄与する。</p>	
代替案との比較	概要	<p>様々な運転情報等の取得・蓄積及び事故防止運行モデルの活用による運行管理の高度化等の事故防止策の取組を各自動車運送事業者に行政が指導する。</p>
	費用	<p>なし</p>
	効果	<p>自動車運送業界の中で9割以上を占める中小事業者においてはノウハウ、資金力等に余裕がない事業者が多いことから、先進的な機器等の迅速な導入が困難等により、事業者独自による情報の取得・蓄積が進まず、効果的に活用されるまで相当な時間を要する。よって、運転情報等のビッグデータを活用した高度な運行管理の導入・安全運行の促進は図られず、目標年度における目標値に向けて、事故削減のペースが改善されない。</p>

	比較	代替案では、様々な自動車情報等の取得・蓄積が速やかに進まず、有効的な活用ができないことから、早急な事故削減の効果が見込めない。
施策等の有効性	本施策の実施により、これまで有効的に活用されてこなかった様々な自動車情報等のビッグデータから、高度な事故防止対策を推進することができ、業績指標である「事業用自動車による交通事故死者数」及び「事業用自動車による人身事故件数」の更なる削減が達成され、施策目標である公共交通の安全確保に寄与すると見込まれる。	
その他特記すべき事項	<p>「経済財政運営と改革の基本方針2015について（平成27年6月30日閣議決定）」（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>国内外の新たな市場を開拓し、潜在的な需要を獲得するため、健康産業、観光、農林水産業、エネルギー等の成長産業化、ロボットや人工知能、ビッグデータやオープンデータの活用等の取組の加速や、経済連携の強化を通じたグローバル化への積極的な対応等に取り組んでいく。</u> ・ <u>良好な治安を確保するため、「『世界一安全な日本』創造戦略」に基づき、・・・（一部省略）・・・交通安全対策、自殺対策、宇宙インフラの整備・活用、水資源の安全確保、小型無人機対策等を推進する。</u> <p>○平成30年度政策チェックアップ（平成31年度実施）により事後評価を実施。</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	道路運送車両法の改正等を受けた自動車安全対策の強化		
担当課	自動車局技術政策課	担当課長名	技術政策課長 島 雅之
施策等の概要	<p>（独）自動車技術総合機構が道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の改正により措置された迅速かつ確実なリコールへの対応等の業務を実施するために必要な予算措置を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：（運営費交付金700百万円）】</p>		
施策等の目的	自動車の交通事故の削減及び国際基準策定に寄与する施策を実施する。		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	17 自動車の安全性を高める		
業績指標	—		
検証指標	交通事故死者数		
目標値	平成27年までに交通事故死者数3,000人以下（今後新たに設定される目標値）		
目標年度	平成27年度（今後新たに設定される目標年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>交通事故死者数は年々減少傾向になっているが、<u>第9次交通安全基本計画</u>（平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定）で掲げられた交通事故削減目標である年間死者数3,000人以下が<u>未達成な状況</u>。</p> <p>また、<u>道路運送車両法の改正等で措置された自動車安全対策を着実に実施する必要がある</u>。</p> <p>（自動車安全対策の例）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全基準の更なる強化 ・ 先進安全技術に係るガイドラインの策定 等 <p>ii 原因の分析</p> <p>交通事故死者数は、減少傾向にあるものの高齢者ドライバーの増加等の理由により、依然として事故が発生している。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p><u>車両安全対策の一層の強化、自動運転車などの先進技術の実用化・普及促進及びリコールの迅速化などを行う必要がある</u>。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>自動車技術総合機構が行う以下の取組みに要する費用を措置する。</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 装置メーカーへの報告徴収等の追加に伴い自動車技術総合機構に設置される「リコール技術検証部」の分析・調査及び体制の強化を図る。 ○ 統合される交通安全環境研究所及び自動車検査独立行政法人で得られる知見・情報を連携できるシステムを構築することにより、リコールの迅速化や新技術に対応した検査手法の検討を実施。 ○ 自動運転に係る基準策定に資する調査・分析を実施。 ○ 欧州メーカーの型式指定審査にかかる負担軽減のため、海外事務所を創設する。
社会的ニーズ	第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定）の交通事故削減等において、ソフト対策とともに車両の安全基準の更なる強化等のハード面においても対応が求められている。
行政の関与	自動車の安全基準の強化は、行政が自ら実施すべきものである。
国の関与	自動車の安全基準の強化は、国が自ら実施すべきものである。

施策等の効率性	法律改正により、自動車技術総合機構が自動車技術等に関する試験、調査、研究及び開発等を総合的に行うこととされたため、国及び同機構が実施する。	
費用	700百万円	
効果	安全基準の強化及び自動運転車の早期実用化により、交通事故低減に資する。また、リコールの迅速化につながる。	
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	安全基準策定に係る知見を有する（独）自動車技術総合機構が自動車安全対策の強化に係る業務を実施することにより、安全基準の強化、リコールの迅速化及び自動運転車の早期実用化等が可能となり、施策目標「車両の安全性を高める」の達成に寄与する。	
その他特記すべき事項	<p>○ <u>独立行政法人改革等に関する基本的な方針について（平成25年12月20日行政改革推進会議）</u></p> <p>【交通安全環境研究所／自動車検査独立行政法人】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車について、基準策定支援研究、製作前の段階から新車や既に使用されている車に至る全てを対象とした、基準適合性審査及びリコール検証業務を一体として実施することで、新技術や市場不具合等への総合的かつ確実・迅速な対応を図ることが可能となる。 <p>また、鉄道部門の研究においても、電気・電子技術、通信情報技術、駆動技術等、自動車と技術的な共通点が高く、自動車部門の知見と相互に活用するシ</p>	

ナジー効果の創出が必要である。

さらに、人材、施設、知見・情報、予算等経営資源の一元管理・活用による業務効率化、専門的な人材の育成、柔軟な業務運営の実現が期待できる。

これらの観点から、上記2法人を統合し、中期目標管理型の法人として位置付けることが適当である。

○経済財政運営と改革の基本方針 2015（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）

[2]海外の成長市場との連携強化

TPP（環太平洋パートナーシップ）協定協商については、国益を最大化する形での早期妥結に向けて引き続き取り組むとともに、日 EU・EPA、RCEP（東アジア地域包括的経済連携）、日中韓 FTA 等の経済連携交渉を同時並行的に戦略的かつスピード感をもって推進する。

○「日本再興戦略」改訂 2015（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）

P24 3. i) ①次世代交通システム・自動走行技術の活用

P119 第二. 一. 5. 5-1「国家戦略特区」の実現/公共施設等運営権等の民間開放、空

港・港湾など産業インフラの整備/都市の競争力の向上

(3) ⑥完全自動走行を見据えた環境整備の推進

今後の技術開発の進展に併せた世界初の社会システムや制度を構築するため、特区等においてレベル4を見据えた安全性に関するデータ収集等に必要公道実証実験を積極的かつ安全に行うための環境を整備するとともに、自動走行に関する国際的な基準作りに積極的に取り組む。

○平成33年度（独立行政法人自動車総合技術機構中期計画期間（平成28～32年度）終了年度（平成32年度）の次年度）に事後検証シートにより事後検証を実施

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	スマートフォンを活用した小型船舶の衝突事故防止対策の強化		
担当課	海事局安全政策課	担当課長名	金子 栄喜
施策等の概要	<p>既存の高価な機器の代わりにスマートフォンを活用して小型船舶の衝突事故を防止するため、平成28年度に国が衝突防止用スマートフォンアプリの基本的な仕様や運用ルールを策定する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：50百万円】</p>		
施策等の目的	<p>本施策の実施により、衝突防止用スマートフォンアプリの開発・普及を促進し、小型船舶の衝突事故を防止する。</p>		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	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		
業績指標	-		
検証指標	<p>国が策定した基本的な仕様や運用ルールを活用した衝突防止用スマートフォンアプリの開発数</p> <p>国が策定した基本的な仕様や運用ルールを活用した衝突防止用スマートフォンアプリの普及数</p>		
目標値	<p>開発数：2社</p> <p>普及数：10,000ダウンロード</p>		
目標年度	平成32年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>我が国では、第9次交通安全基本計画において、平成27年度までに船舶事故隻数を2,220隻以下とすることを目標としているが、近年、我が国周辺では年間約2,300隻の船舶事故が発生しており、船舶事故防止対策が喫緊の課題となっている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>我が国周辺で発生している約2,300隻の船舶事故のうち約7割が小型船舶の事故であり、約700隻が衝突事故による事故である。事故の大半を占める小型船舶の衝突事故を防止しなければ目標の達成は困難である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>衝突事故を防止するためには、船舶に船舶自動識別装置（AIS）を搭載</p>		

	<p>して他船の動静を把握したり、衝突が起こりそうな場合に無線通信機器で連絡を取り合い意思疎通を図ったりすることが有効である。しかし、小型船舶にはこれらの装置・機器の設置義務が課されておらず、また、設置費用が高額であることから、普及が進んでいない状況にある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>そこで、これらの装置・機器の代わりに、近年普及が進んでいるスマートフォンを活用することによって、設置費用をかけずに小型船舶の安全性を向上することが、費用面・普及面の観点から効果的であると考えられる。</p> <p>具体的には、スマートフォン同士の位置情報を交換することによって他船の動静を把握するとともに、衝突が起こりそうな場合にスマートフォン同士で連絡を取り合うことによって意思疎通を図るためのスマートフォンアプリの開発と普及が望まれる。</p> <p>しかし、スマートフォンを船舶航行の安全に直結する用途に使用するためには、誤った情報を表示するなどして船舶を危険にさらす可能性を排除しなければならない。したがって、スマートフォンを衝突防止に活用する上でその安全性を担保するため、国がその基本仕様や運用ルールを策定し、ユーザーが安心してこれを利用できる環境整備が必要不可欠である。</p>
社会的ニーズ	船舶航行の安全を確保し、船舶事故及び死者・行方不明者を減少させることが社会及び国民から求められている。
行政の関与	民間企業が安全性の低いスマートフォンアプリを開発・運用した場合には、船舶航行の安全性が損なわれたり、信頼性の低い情報が混在してスマートフォンアプリから収集した情報が活用できなくなったりする可能性がある。そのため、国が早期に基本仕様・運用ルールを策定・公表することによって、スマートフォンの活用における一定の安全性を担保するとともに、将来的に、スマートフォンから収集した情報の公共利用が円滑に行われるような環境を整える必要がある。
国の関与	船舶航行の安全を確保するためには、地域毎ではなく全国的な対策が必要である。そのため、地方ではなく、国が基本仕様や運用ルールを策定する必要がある。

施策等の効率性	<p>本事業を実施しない場合には、継続的に小型船舶の衝突事故が発生し、財産及び人命の損失が生じる恐れがある。</p> <p>一方、国が基本的な仕様や運用ルールを策定することにより、民間企業による衝突防止用スマートフォンアプリの開発・普及を促進し、ひいては船舶事故の防止に寄与することが見込まれる。したがって、費用に対して高い効率性が期待できる。</p>
費用	衝突防止用スマートフォンアプリの基本的な仕様や運用ルールの策定 50百万円（平成28年度予算要求）

	効果	民間企業による衝突防止用スマートフォンアプリの開発・普及を促進することにより、小型船舶の衝突事故の減少が見込まれる。
代替案との比較	概要	国による衝突防止用スマートフォンアプリの開発・普及
	費用	衝突防止用スマートフォンアプリの開発費用、システムの保守・維持費用、普及促進に必要な広報費用等
	効果	国が衝突防止用スマートフォンアプリの開発・普及を行うことにより、ユーザーに対して、安全性の担保されたアプリを提供できる。
	比較	国が衝突防止用スマートフォンアプリの開発・普及を行う場合、国による安全性の担保が可能となるが、民間企業による商業活動上の経験、工夫、広報ルート等を活用できず、また、企業間の競争による質の向上が図られない。一方で、国が基本的な仕様や運用ルールを策定し、民間企業による開発・普及を促す場合は、安全性を担保した上で民間企業の経験等を活用でき、より効率性が高い。
施策等の有効性	衝突事故の原因の大半は、不十分な見張りや操船ミスなどのヒューマンエラーである。そのため、スマートフォンを活用して他船の動静の把握や意思疎通ができれば、ヒューマンエラーを防ぐことによる衝突事故発生の未然防止が期待できる。したがって、本事業は我が国周辺で発生する海難隻数の減少に寄与すると考えられる。	
その他特記すべき事項	<p>○基本政策部会とりまとめ(平成27年7月17日交通政策審議会海事分科会基本政策部会)</p> <p>これまで、プレジャーボートや漁船等の衝突事故を未然に防ぐため、簡易型の船舶自動識別装置等の搭載を推奨してきたところであるが、近年のスマートフォンの普及を踏まえて、これを活用した他船の動静把握、衝突防止警報機能、船舶同士の通信等を実現するようなソフトやシステムの開発を民間企業に促すことにより、ユーザーのコスト面の負担を軽減しつつ、船舶の衝突防止を図ることが必要である。</p> <p>○経済財政運営と改革の基本方針2015(平成27年6月30日閣議決定)</p> <p>4. 安心・安全な暮らしと持続可能な経済社会の基盤確保</p> <p>[3] 暮らしの安全・安心(治安、消費者行政等)</p> <p>(1) 治安・司法・危機管理等</p> <p>海洋の安全及び権益の確保、危機管理機能の確保、国際的な対応を含む感染症対策、総合法律支援など頼りがいのある司法の確保、死因究明体制の強化、犯罪被害者等支援のための施策の充実、交通安全対策、自殺対策、宇宙インフラの整備・活用、水資源の安全確保、小型無人機対策等を推進する。</p> <p>平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	電子化された情報の活用による手続きの円滑化・効率化		
担当課	海事局検査測度課	担当課長名	岩本 泉
施策等の概要	<p>コンテナ重量情報の伝達に係るシステムの実現に向け、国際的に調和した制度設計等の調査を行うとともに、船内に備え置く必要のある条約証書類の電子化の実現に向け、導入に必要な要件等の調査を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：86百万円】</p>		
施策等の目的	<p>国際的な海上安全規制の強化及び国内外におけるICT化への推進を踏まえ、コンテナ重量証明及び各種証書類の情報を電子化することで効率的に情報を共有し、各種手続き等の円滑化・効率化の実現に向けた対応を図る。</p>		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	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		
業績指標	—		
検証指標	コンテナ重量に起因するコンテナ船の海難船舶隻数		
目標値	0隻		
目標年度	平成32年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>現在、コンテナ重量の船長への報告義務があるが、重量情報の精度が必ずしも高くないことから、コンテナ重量の誤申告に起因すると思われるコンテナ荷崩れ事故やコンテナ船の破断・沈没事故等が発生している。</p> <p>また、船に搭載する義務がある各種条約証書類は70種類以上あり、船上での証書の管理に手間がかかるばかりでなく、我が国に寄港する外国籍船に対する立入検査（ポートステートコントロール（PSC））での証書の確認に時間を要している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>海上物流コンテナの重量情報の伝達には、荷送人、海貨事業者、船社、コンテナターミナル事業者等多数の事業者が関連しており、コンテナ重量計測の責任の所在は曖昧であるとともに、重量情報の伝達がマニュアルであり、情報の正確性に欠けることがある。</p> <p>証書類については、膨大な書類の管理が必要となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>正しい情報を迅速かつ正確に伝達し、共有する仕組みを作ること。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>コンテナ重量計測証明の義務化に対応するため、①コンテナ情報の効率的な伝達方法を検証し、②適切な情報管理手法等国際的に調和した制度設計を検討するとともに、③輸入コンテナ貨物にかかる重量の実態を調査する。</p> <p>証書類の電子化に対応するため、①電子的に証書の発給等を試行している国等の実態、②電子証書システム導入に必要な体制、設備、安全管理等要件、③証書電子化による効果、諸課題等を調査する。</p>
社会的ニーズ	<p>国際海事機関（IMO）において、コンテナ重量情報についてEDI、EDP等電子的情報伝達手段の利用を推奨するコンテナ貨物重量計測ガイドライン（2014年6月）及び電子証書使用のためのガイドライン（2014年9月）が策定された。</p> <p>経済財政運営と改革の基本方針2015（平成27年6月30日閣議決定）において、「海洋の安全、交通安全対策を推進する」、「オンラインサービス改革、各府省庁の主要業務の効率化・省力化等の業務改革に取り組む」とされている。</p>
行政の関与	<p>国際条約に基づき国内外で統一的な制度設計を行う必要があるため、民間事業者ではなく行政が対応することが適切である。</p>
国の関与	<p>国際条約に基づく対応であり、国際間で利用される証書等の様式やシステムなどは国の法令で位置づける必要があることから地方自治体ではなく国が対応することが適切である。</p>

施策等の効率性	<p>年間300万本のコンテナ輸出を始め大量の貨物を海上輸送し、世界最大の商船隊を有する我が国にとって効率的な手続きの構築は物流に大きく影響する。本施策を講じない場合、国際的に調和しうる制度を戦略的に構築することができず、その結果、制度の再構築など不要な負担が生じる恐れがあるばかりでなく、我が国の実情に合った制度構築とならないことなどから円滑な海上物流に支障が生じ、安全・安心の確保に遅れをとることも考えられる。</p>	
費用	<p>予算要求額：86百万円</p>	
効果	<p>今後2万個積のメガコンテナ船の就航など物流の増加・大規模化が見込まれる中、国際的に調和しうる制度を積極的に構築することにより円滑な物流の確保及び安全・安心の確保が可能となる。また、証書類が電子化されることにより、膨大な証書類の船上管理が容易となり、またPSC時の証書類の確認が効率化され、その分船舶の設備の安全確認等に時間を割くことが可能となるため、船舶の安全性の向上が期待できる。</p>	
代替案との比較	概要	なし
	費用	—
	効果	—
	比較	—

<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、コンテナ重量情報の迅速かつ正確な伝達、各種手続き等の円滑化・効率化が期待される。これにより、本施策等を新たに実施することで、検証指標である「コンテナ重量に起因するコンテナ船の海難隻数」の目標値0隻（目標年度：平成32年度）を達成できると見込まれる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○経済財政運営と改革の基本方針2015（平成27年6月30日閣議決定） 第2章 経済の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題 4. 安心・安全な暮らしと持続可能な経済社会の基盤確保 〔3〕暮らしの安全・安心（治安、消費者行政等） （1）治安・司法・危機管理等 治安や海上保安の人的・物的基盤と国際的ネットワークの強化や、外国語、外国文化に精通した人材の確保、養成など国際的対応力の向上を図るとともに、アジアを中心とした法制度整備を支援する。また、<u>海洋の安全及び権益の確保、危機管理機能の確保、国際的な対応を含む感染症対策、総合法律支援など頼りがいのある司法の確保、死因究明体制の強化、犯罪被害者等支援のための施策の充実、交通安全対策、自殺対策、宇宙インフラの整備・活用、水資源の安全確保、小型無人機対策等を推進する。</u> 第3章 「経済・財政一体改革」の取組－「経済・財政再生計画」 5. 主要分野ごとの改革の基本方針と重要課題 （IT化と業務改革） 国・地方（独立行政法人を含む。）を通じた横断的な取組として、行政のIT化に対する国民の信頼が確保されるよう、徹底したサイバーセキュリティ対策を講じつつ、マイナンバー制度の導入を突破口に更なるIT化と業務改革を図る。<u>国においては、オンラインサービス改革、各府省庁の主要業務の効率化・省力化等の業務改革、政府情報システムのクラウド化・統廃合等に取り組む。</u> 平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	航空保安対策の強化		
担当課	航空局空港安全・保安対策課	担当課長名	酒井 洋一
施策等の概要	<p>保安検査の高度化の一環として、諸外国で導入が進んでいる先進的なボディスキャナーを2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに国内の主要空港に導入する。このため、ボディスキャナーの整備に対する支援強化を行うことにより、保安検査を実施する航空会社の初期費用負担を軽減し、導入推進を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：（空港等維持運営費等）2012億円の内数】</p>		
施策等の目的	<p>我が国においては、国際テロの脅威が高まる中で、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催や観光立国推進に向けた訪日外国人2,000万人時代への万全の備えを速やかに進めることが喫緊の課題となっている。このため、空港の保安検査を厳格化しつつその円滑化を確保できるよう、先進的な保安検査機器の導入による保安検査の高度化等、航空保安対策の強化を推進する。</p>		
政策目標	<p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>6 国際競争力、観光交通、広域・地域間連携等の確保・強化</p>		
施策目標	<p>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</p> <p>20 観光立国を推進する</p>		
業績指標	80 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数		
検証指標	—		
目標値	0件		
目標年度	平成28年度から平成32年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>我が国の航空保安対策においては、国際民間航空機関（ICAO）の国際標準に適合した保安検査を実施しているものの、欧米と比べると先進的な保安検査機器を使用した、効果的で効率的な保安検査が進展していない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>現在の保安検査は邦人殺害事件発生前のテロの脅威レベルや現下の旅客需要動向等を念頭に実施しているものであり、保安検査を実施する航空会社自らの判断において高額な検査機器（本体1台：数千万円）の導入には消極的であり、かつ切迫性もなかったため。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>現行の保安検査では発見しづらい非金属爆発物等を効果的かつ効率的に検知し、空港における保安検査を厳格化しつつ円滑化を確保していく</p>		

	<p>ためには国策としてボディスキャナーによる保安検査の導入推進が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>2020年東京オリンピック・パラリンピック開催までに国内すべての主要空港へのボディスキャナーの導入推進を図るため、航空会社に対し、検査機器の整備に対する支援を強化する。</p>
社会的ニーズ	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、観光立国推進に向けた訪日外国人2,000万人時代への万全の備えが求められており、ハイジャック・航空機テロを未然防止するとともに、空港の質的サービスの維持・向上を図る必要がある。
行政の関与	ICAO国際標準、航空法及び空港法等に基づき、我が国の航空保安対策の実施においては、国が基準類を策定し、各空港において航空会社等が実施する保安検査の実施に対し、当該空港の空港管理者（国、地方自治体、空港会社）は支援・協力を行うこととなっている。
国の関与	ボディスキャナー導入推進のため、国は関連規定を整備するとともに、空港管理者の立場から、国管理空港において就航する航空会社の費用負担軽減に資する支援を強化する必要がある。

施策等の 効率性		<p>現在、各空港において就航する航空会社が負担している検査機器の整備費用に対し、空港管理者が1/2を負担する等により支援を行っているところ、今般のボディスキャナー導入推進にあたっては、国が主導して支援を強化することより航空会社による検査機器の整備が促進され、脅威レベルが増加しつつある我が国におけるハイジャック・航空機テロの発生リスクが低減するとともに訪日外国人の着実な増加をはじめ、安定した経済成長に寄与することができる。</p>
	費用	【平成28年度予算要求額】（空港等維持運営費等）2012億円の内数
	効果	2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催までに、全国的に検査機器の整備が進むことが期待され、目標達成に向けて前進することとなる。
代替案との 比較	概要	国が直接購入し、貸与等を行い導入する。
	費用	本体1台あたり数千万円。
	効果	検査機器の整備が一定程度進む。
	比較	2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに整備を終えるためには、保安検査の実施主体として、また、空港の保安検査実施体制の実態を把握している航空会社自らが、それぞれの空港の実情を踏まえながら多種多様にある検査機器を選定して購入することで、効果的且つ着実に整備が行え、更には、購入価格において市場の競争原理が働くことが期待されることから、国が直接購入するより、航空会社の購入費用に対して支援を行う方が効率的である。

<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、我が国においても欧米と同様、高度な保安検査が進展し、国際テロの脅威が高まる中、ハイジャック・航空機テロの未然防止と空港サービスの維持・向上を両立することができ、2020年東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催、観光立国推進に寄与することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「邦人殺害事件等を受けたテロ対策の強化について」（平成27年5月29日国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定） 「『世界一安全な日本』創造戦略フォローアップ」（平成27年6月1日現在） 【空港における保安検査の高度化】 ・国土交通省は、航空保安対策の強化に向け、空港における先進的な保安検査機器の導入による保安検査の高度化を検討する。</p> <p>○「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」（平成27年6月5日関係閣僚会議決定） 【先手を打っての攻めの受入環境整備】 <出入国手続きの迅速化・円滑化> ・出入国時の混雑緩和のため、出入国審査スペース、チェックインカウンター、保安検査レーンの増設・拡張など空港・港湾におけるターミナルの整備を図る。</p> <p>○「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定） 【経済の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題】 <暮らしの安全・安心（治安、消費者行政等）（治安・司法・危機管理等）> ・「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」に基づき、2020年（平成32年）に向けて、政府一丸、官民一体となって、訪日需要の創出と「2000万人時代」への万全の備えを速やかに進め、その早期実現を目指す。 ・良好な治安を確保するため「『世界一安全な日本』創造戦略」に基づき、 ・・・・水際対策を含めたテロ対策・・・の強化を引き続き講ずる。 ・特に「邦人殺害テロ事件等を受けたテロ対策の強化について」に基づき、各種テロ対策を着実に推進する。</p> <p>○政策チェックアップ（平成29年度～平成33年度）により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	国際戦略港湾のコンテナターミナル機能の高度化		
担当課	港湾局港湾経済課	担当課長名	片山 敏宏
施策等の概要	<p>国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナル機能の高度化を推進するため、荷役システム高度化及び情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化に関する実証事業を行い、導入指針等の検討を行う。</p> <p>（予算関係）【予算要求額：553百万円】</p>		
施策等の目的	<p>実証事業及び導入指針等の検討を行うことで、コンテナターミナルにおける荷役作業の効率化、安全性向上、ターミナル周辺の渋滞緩和等の環境整備を図り、基幹航路の維持・拡大に貢献する。</p>		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	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		
業績指標	検討中（例：国際コンテナ戦略港湾に寄港する基幹航路の寄港便数）		
検証指標	—		
目標値	検討中（例：欧州航路週3便、北米航路デイリー維持）		
目標年度	検討中（例：平成30年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>平成22年8月の国際コンテナ戦略港湾の選定以降、我が国の国際コンテナ戦略港湾に寄港する基幹航路の維持・拡大することを目標に、ハード・ソフト一体となった総合的な施策に取り組むことで、効率化・コスト削減等を推進してきた。</p> <p>しかしながら、コンテナ船の更なる大型化やアライアンスの再編など港湾・海運を取り巻く状況は目まぐるしく変化しており、我が国への基幹航路の寄港状況は依然として厳しい状況となっている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>コンテナ船の更なる大型化（1寄港あたりの積卸量増加）により荷役時間が増加する傾向がある。</p> <p>また、輸入貨物の増大等によりコンテナターミナル周辺において渋滞が顕著化している。</p>		

<p>施策等の必要性</p>	<p>加えて、既存ターミナルゲートにおいて、紙の搬出入票の提示による受付やオペレーターによるコンテナ番号等の目視確認など、手続の効率性改善の余地がある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>大型コンテナ船の荷役時間を短縮する観点から、荷役システム高度化により、時間あたりの積卸能力の向上に取り組む必要がある。</p> <p>また、ターミナルゲートにおける搬出入手続の効率化、渋滞緩和、時間削減やコスト削減等を図る観点から、情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化に取り組む必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○荷役システム高度化実証事業</p> <p>コンテナ荷役の積卸能力向上・安全性向上を図るため、既存コンテナターミナルのヤード内で荷さばきを行う荷役機械（RTG）の遠隔操作化の導入による荷役システムの高度化に関する実証事業を行い、安全面の課題整理や対応策の検討、施設性能基準の検討など、遠隔操作化の導入を促進するための環境整備を行う。</p> <p>○情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業</p> <p>海上コンテナ物流の高度化を図るため、情報技術を活用し、コンテナターミナルにおける荷役作業の効率化、ターミナル周辺の渋滞緩和、コンテナの陸送状況の把握等を可能とするシステムの導入に関する実証事業を行い、情報技術導入指針を作成する。</p>
<p>社会的ニーズ</p>	<p>産業競争力の強化に必要な基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るためには、我が国の国際コンテナ戦略港湾における荷役時間・コストの削減などが利用者から求められている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>本施策では、実証事業の結果を踏まえ、モデル運用規程や導入指針を作成することを想定している。モデル運用規程や導入指針の作成にあたっては、公平性や安全性の確保が必要であるため、行政の関与が必要である。</p>
<p>国の関与</p>	<p>基幹航路の就航先となる国際コンテナ戦略港湾は、貨物のコストの低下等を通じて我が国の産業競争力強化を促す公共性・公益性の高い広域インフラであることから、コンテナターミナルの高度化にあたっては国の関与が必要である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>本施策の実施により、コンテナ荷役に伴う荷役時間の削減や渋滞の解消のための環境整備が図られ、基幹航路の維持・拡大に寄与することが想定される。一方、本施策が実施されない場合には、国際コンテナ戦略港湾における荷役作業の効率化や渋滞緩和等が図られず、基幹航路の維持・拡大が難しくなるばかりか、物流コストの増加に起因する国内企業の競争力の低下につながる懸念もある。したがって、本施策の効率性は高いと考えら</p>

	れる。
	<p>費用</p> <p>【予算要求額：５５３百万円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷役システム高度化実証事業の実施に要する費用 ・情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業の実施に要する費用
	<p>効果</p> <p>本施策の実施により、コンテナターミナルにおける荷役作業の効率化、安全性向上、ターミナル周辺の渋滞緩和のための環境整備が図られる。</p>
代替案との比較	<p>概要</p> <p>港湾において発生する積卸量増加に伴うターミナルコストの増加等を補助金で補填する。</p>
	<p>費用</p> <p>港湾において発生する積卸量増加に伴うターミナルコストの増加等を補填するための相当額</p>
	<p>効果</p> <p>国から損失に対する補填が行われるため、利用者をつなぎ止めることができる。</p>
	<p>比較</p> <p>代替案を実施する場合は、損失を補填するのみで荷役時間等の改善のための取組が図られないため、国の補助金支払いの継続が余儀なくなり、本施策よりも多くの費用が発生することが想定される。一方、本施策を実施する場合には、荷役時間の削減等を図るためのモデル運用規程や導入指針の作成等の環境整備が可能となることで、事業者が自立して改善のために取り組むことを促進する。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナル機能の高度化を推進し、効率化・コスト削減に取り組むことで、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大が期待できることから、施策目標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」の達成に寄与する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>①政策等における位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備重点計画（平成２４年８月３１日） 第２章２．プログラム１４ <p>「港湾については、アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大のため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港及び京浜港）において、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様（水深・広さ）を有する高規格コンテナターミナルの整備、フィーダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等といった、ハード・ソフト一体となった施策を国家戦略として集中して実施する。」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合物流施策大綱（２０１３－２０１７） （平成２５年６月２５日）

2. (1)

「グローバル・サプライチェーンの一端を担う我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、物流インフラの整備や運営効率化を図るとともに、国際物流に不可欠な物流インフラ・物流システムの整備・充実を推進する。」

- ・「日本再興戦略」改訂2015—未来への投資・生産性革命—
(平成27年6月30日)

第二 一. 5. 5—1

「我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の高速交通ネットワーク、首都圏空港、国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。」

- ・経済財政運営と改革の基本方針2015
～経済再生なくして財政健全化なし～ (平成27年6月30日)

「社会資本整備について、民需誘発効果や投資効率の高いインフラ、国際競争力を強化し経済成長に寄与するインフラ（首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・首都圏3環状道路をはじめとする大都市圏環状道路等）や国土強靱化、防災・減災、地域活性化等に資するインフラ等に重点化を図る。」

②外部要因

- ・輸出入貨物量に影響する景気動向・為替変動・世界情勢の変化
- ・釜山港等東アジア主要港の港湾施策

③政策レビューとの関係

- ・「国際コンテナ戦略港湾政策」（平成27年度）

④事後評価又は事後検証の実施方法及び時期

- ・平成31年度に事後検証シートにより事後検証を実施

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	旅客施設等への無利子貸付		
担当課	港湾局 産業港湾課	担当課長名	水谷 誠
施策等の概要	<p>民間事業者による旅客施設等の建設又は改良に対する支援措置として国による資金の無利子貸付けにより、クルーズ船の玄関口となる港湾における受入環境を改善する。 （予算関係） 【予算要求額：210百万円】</p>		
施策等の目的	既存ストックを活用したクルーズ客の円滑な受入を図る。		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	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		
業績指標	—		
検証指標	クルーズ船で入国する外国人旅行者数		
目標値	100万人（平成26年度約41.6万人）		
目標年度	平成32年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ アジア地域を中心にクルーズ人口が増大する中、クルーズ船の寄港を活かした地域の活性化を図るとともに、観光立国の実現に寄与することが期待されている。しかしながら、クルーズ船の寄港増や大型化が進展しつつある中、現状では、これらのクルーズ船の受入環境が必ずしも十分でない。</p> <p>ii 原因の分析 クルーズ船を円滑に受け入れていくためには、既存の貨物埠頭等を活用するなどの工夫が必要であるが、貨物埠頭等には、待合所をはじめとする旅客施設等が必ずしも十分に整備されていない。</p> <p>iii 課題の特定 近年、我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数・人数とも急増しているが、クルーズ船の受入の中心となる貨物埠頭等には、旅客施設等が不足していることから、クルーズ旅客の安全で円滑な移動などに支障が生じている。そのため、クルーズ船を受け入れる既存の貨物埠頭等における旅客施設等を整備する必要がある。</p>		

	iv 施策等の具体的内容 民間事業者による旅客施設等の建設又は改良への支援措置として、国による資金の無利子貸付けを可能とする。
社会的ニーズ	本施策は、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」（平成27年6月 観光立国推進閣僚会議決定）に位置付けられている、クルーズ船による訪日旅行を通じて、地域を活性化させる「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善に資する施策であり、クルーズ船の寄港は相応の経済効果等を有することから、社会的ニーズは高いものとする。
行政の関与	クルーズ船の寄港による地域活性化の効果は大きなものであり、地域全体に波及する公共性の高いものであることから、行政が支援していく必要がある。
国の関与	クルーズ船の受入環境改善は全国的な課題であり、民間事業者による旅客施設等の建設又は改良に対し国が資金を無利子で貸付けることは、港湾行政を所管する国土交通省が実施する必要がある。また、民間事業者による特定の港湾施設の建設又は改良に対し国による無利子貸付けを現在、実施している。本施策は、この特定の港湾施設に、旅客施設等を追加して、無利子貸付を行うものであるため、国が実施することが妥当である。

施策等の効率性	アジア地域を中心としたクルーズ需要の急速な高まり及びクルーズ船の大型化の進展への対応が求められる中、本施策にて、旅客施設等の整備が進むことにより、クルーズ船の受入環境の改善が図られ、クルーズ客の円滑な受入が可能となる。また、旅客施設等の整備後、民間事業者の創意工夫により、より高質なサービスが提供され、クルーズ客の増大を通じて更なる地域活性化につながる。	
費用	210百万円（平成28年度予算要求額） 民間事業者による旅客施設等の建設又は改良に対し、国による無利子貸付に必要な費用（港湾管理者も同額を無利子貸付けを実施）	
効果	クルーズ船の大型化が進展する中、全国の多くの港湾において既存の貨物埠頭等を活用しつつ、クルーズ船の受入環境の改善が図られ、クルーズ客の円滑な受入が可能となる。	
代替案との比較	概要	港湾管理者が起債事業で旅客施設等を整備する。
	費用	港湾管理者が起債により、旅客施設等の整備費全てを負担。
	効果	旅客施設等の整備には、相当の費用が必要となり、その費用を全て港湾管理者が負担することとなるため、結果として、クルーズ船の受入環境が改善されないおそれがある。

	比較	<p>代替案では、旅客施設等が整備されず、クルーズ船の受入環境が改善されないおそれがあるが、本施策を実施する場合には、港湾管理者の負担が軽減されるのみならず、民間事業者により、供用後の利用を考慮した施設の整備がなされ、整備後には、民間事業者の創意工夫により、より高質なサービスが提供され、クルーズ客の増大を通じて更なる地域活性化につながる。</p>
	施策等の有効性	<p>本施策の実施により、クルーズ船の受入環境が全国の港湾で改善され、我が国へのクルーズ船の寄港が増加することにより、クルーズの振興を通じた地域の活性化が期待できることから、施策目標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」の達成に寄与する。</p>
	その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」（平成27年6月観光立国推進閣僚会議決定）において、下記の通り位置づけられている。 「4. 先手を打っての「攻め」の受入環境整備」 （9）「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善 「クルーズ船による訪日旅行を通じて、地域を活性化させるため、クルーズ船の受入環境整備を加速化させ、2020年「クルーズ100万人」を目指す。」 「既存施設を有効に活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、クルーズ船とバスの乗換導線の改善、無料公衆無線LAN環境の整備など、貨物埠頭等や「みなとオアシス」におけるクルーズ船の受入環境の改善を進める。」 ・平成33年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	海上輸送の利用促進に向けた先駆的な輸送形態モデルの検討・普及		
担当課	海事局内航課	担当課長名	新垣 慶太
施策等の概要	<p>小ロット貨物に柔軟に対応できる輸送形態や効率的な積み合わせ機材、陸上輸送と同程度の小ロット貨物を効率的に海上輸送に転換するための方策等、これまで海上輸送では取り込めなかった輸送形態について、潜在的な転換可能品目に係る需要も考慮して検討するとともに、海上輸送を効果的に活用することでトラックのドライバー不足に対応できる先駆的なモデルの検討・普及を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：35百万円】</p>		
施策等の目的	<p>これまで海上輸送では取り込めなかった輸送形態のモデルを策定することにより、陸上輸送におけるトラックドライバー不足という外部環境の変化による好機に甘んじることなく、取り込むことが可能な貨物を積極的に取りに行き、持続的かつ特性を活かした更なる海上輸送の利用促進を図る。</p>		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	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		
業績指標	検討中		
検証指標	検討中		
目標値	検討中		
目標年度	検討中		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>国内海上輸送は、国内物流の約4割を担うとともに、標準的な内航船舶（499総トン）1隻の輸送力は10トントラックの概ね160台分に相当する等、大量輸送に適した輸送機関であることから、これまで海上輸送では20トン積載可能なトレーラーシャーシによる大ロットの輸送が中心となっている。一方、製造業の海外展開による主な輸送品目の変化等により、国内貨物の流動ロットは出荷1件あたりでみると1990年には2.43トンだったものが、2010年には0.95トンとなっているなど、貨物の小ロット化が進んでおり、海上と陸上とで輸送単位に違いがある。</p> <p>ドライバー不足等を背景とする、更なる海上輸送の利用促進を図るためには、小ロット貨物等の効率的な輸送を行う環境整備に取り組むことが必要であるが、海上輸送の大量輸送という特性からこれまで国内海上輸送では進んでいない。</p>		

	<p>ii 原因の分析</p> <p>これまで国内海上輸送では、大量輸送を一つのサービスとして売りにするビジネスモデルが定着しており、小ロット輸送をどのように効率的に海上輸送に転換するか等に注力してこなかったことが考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>外部環境の変化による、海上輸送を利用する機運の高まりを捉えた新規の需要を積極的に取り込むには、海上輸送での柔軟な対応、かつ更なる創意工夫が必要である。このため、例えば、如何に小ロット貨物を大量輸送という海上輸送の特性に適合させ取り込むか、また、如何に小ロット貨物の輸送を海上輸送に根付かせるか等、これまでなかった効率的かつ新たな輸送形態の構築が課題。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>小ロット貨物に柔軟に対応できる輸送形態や効率的な積み合わせ機材、陸上輸送と同程度の小ロット貨物を効率的に海上輸送に転換するための方策等、これまで海上輸送では取り込めなかった輸送形態について、潜在的な転換可能品目に係る需要も考慮して、ドライバー不足に対応できる先駆的な輸送形態モデルの検討・普及を図る。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>国内物流シェアの約5割（2013年度、トンキロベース）を担っているトラックのドライバー不足による物流機能の停滞を避ける必要があるが、これまで海上輸送では取り込めなかった輸送形態のモデルを提示することにより、荷主等の選択肢が増えることになる。また、更なる地球環境問題対策の推進や輸送モードの複線化の観点からも海上輸送の更なる利用促進が求められている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>海運事業者は荷主等に選択されることが重要であり、これまでも輸送力の増強・確保や新規航路の開設等、海上輸送基盤の整備に取り組んでいる。行政はこれらの海運事業者の事業環境整備に係る支援をする一方、取り巻く社会的な課題を解決するための先駆的なモデル等を示し新たな方向性を示すことが求められる。特に先駆的なモデルの策定にあたっては、荷主、海上、陸上各物流事業者等、多数の関係者との調整が求められ、事業者単独では取り組むことが難しいことから、行政が積極的に関与する必要がある。</p>
<p>国の関与</p>	<p>海上輸送活動は一地域内で収まるものではなく、国内全体の輸送形態に影響する。このような先駆的なモデルを策定して普及促進していくにあたっては、国が関与することが適当である。</p>

<p>施策等の 効率性</p>	<p>国が先駆的なモデルを示すことにより、事業者が当該モデルを参考に取り組み、優良事例が広がるとともに、更なる利用促進が図られることにより、新造船の建造や新規航路の開設等、よりよい循環の契機になる。</p>
---------------------	---

	費用	35百万円（28年度予算要求） ① 転換可能品目及び需要調査 ② 先駆的な輸送形態モデルの検討・具体化 ③ 先駆的な輸送形態モデルによる実証調査及び検証 ④ 荷主や利用運送事業者に対する普及促進
	効果	対象施策を行った場合には、国内海上輸送に対する荷主等の認識に変化を生じさせ、労働力不足を背景とした陸上輸送の受け皿として更なる役割を果たすことが期待される。
代替案との比較	概要	事業者の自主的な取組みから抽出されるノウハウの普及
	費用	仮に本案と同額とする。
	効果	これまで海上輸送では取り込めなかった輸送形態に係る先駆的なモデルに係るノウハウを普及することで、更なる海上輸送の利用促進が図られる。
	比較	これまで海上輸送では取り込めなかった輸送形態であったものを、適切なタイミングで、モデルとなるような事業者の自主的な取組みが出現することを期待するのは難しく、また、仮にモデルとなるような取組みが出てきたとしても、そのノウハウは当該企業の経営情報であるため、必要な情報を収集・公開することには一定の制約があり、普及にあたって支障がある。
施策等の有効性		本対象施策の実施により、海上輸送を活用した先駆的なモデルを示すことにより、荷主及び海運事業者等の業界関係者の認識に変化を生じさせ、労働力不足を背景とする陸上輸送の受け皿としての海上輸送の更なる活用がなされ、内航船の平均総トン数の維持という業績指標の達成など、国内物流における国内海上輸送力の維持・確保に寄与するものである。
その他特記すべき事項		○ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置付け ・「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定） 3. まち・ひと・しごとの創生と地域の好循環を支える地域の活性化 [2] 地域の活性化 （1）地域活性化 「交通政策基本計画」を踏まえ、多様な交通サービスの展開の支援やバリアフリー化、過疎地物流の確保等に向けた取組を推進する。 ・「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定） 基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり 目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる <取組内容を今後新たに検討するもの> ○モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。 目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める <取組内容を今後新たに検討するもの> ○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。 ・「総合物流施策大綱（2013-2017）」（平成25年6月25日閣議決定）

	<p>2. 今後の物流施策の方向性と取組</p> <p>(1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組</p> <p>9) 鉄道、内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等を推進する。</p> <p>(2) さらなる環境負荷の低減に向けた取組</p> <p>3) モーダルシフトの一層の推進のため、モーダルシフト等推進官民協議会において取りまとめられた対応策を着実に実施する。また、鉄道、内航海運など大量輸送モードの輸送力を強化し、輸送事業者自身による幅広い荷主獲得のための取組を促進する。</p> <p>○平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>
--	---

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	観光客等の輸送需要の取込みによる航路の安定的維持に向けた船旅活性化の促進		
担当課	海事局内航課	担当課長名	新垣 慶太
施策等の概要	国内旅客航路の安定的維持のため、海からの景色や各地の魅力を活かした船旅としてのサービスを充実させ、生活交通としての利用者のみならず、国内外の旅行者を新たな輸送需要として取り込む。（予算関係） 【予算要求額：26百万円】		
施策等の目的	国内旅客航路は、四面を海に囲まれた我が国にとって地域の足としての機能を果たしており、住民の日常生活にとって必要不可欠であるが、人口減少や過疎化による利用者の減少等により、収支が厳しい状況となっている。 このため、国内旅客航路の安定的維持のため、海からの景色や各地の魅力を活かした船旅としてのサービスを充実させ、生活交通としての利用者のみならず、国内外の旅行者を新たな輸送需要として取り込むことが必要となっている。		
	政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	
	施策目標	20 観光立国を推進する	
	業績指標	—	
	検証指標	新たに陸上交通機関との共通乗車券や地域の観光事業者等と連携したポイント制を導入した航路数	
	目標値	5航路	
	目標年度	平成32年度	
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>国内旅客航路では、日本の有する海洋資源の魅力を活用できる可能性を秘めながらも、旅客船事業者の中には厳しい経営状況におかれている者もいることから、外国人への対応や船上からの景観など航路の持つポテンシャルを十分に発揮できておらず、外国人、日本人の旅行客ともに船旅を選択する人が少ない状況となっている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>旅客船事業者の中には厳しい経営状況におかれている者もいることから、旅行者目線での輸送サービスのあり方や、発地・着地の陸上の魅力を提供すること等への移動行程全般から見た対応不足、地域の様々な取組との連携の不足等が主な要因となっている。</p>		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>フェリー、遊覧船等の様々な船旅が身近になる取組を検討、実施して先導事例を形成し、全国規模で取組を推進することで航路の活性化を図ることが必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>観光客等の新たな輸送需要を取り込むため、地域の魅力を活かした船旅としてのサービスの充実に向けて、地方運輸局等がコーディネート役となって、地域の商店街や観光関係者とのマッチングを進め、より広いエリアでの特典の創出等、旅客船事業者単独では対応の難しい魅力創造を進める（5地域程度を想定）。</p> <p>なお、上記の取組を踏まえ、各地域の先導事例を共有し、全国規模での取組を推進していく。</p>
社会的ニーズ	観光客の輸送等の面からの航路維持の要望が各自治体から寄せられており、社会的ニーズは高い。
行政の関与	地域の幅広い関係者の参画・協働のもと、地域の魅力を活かした船旅の充実に向けた取組を進めていく必要があるが、地域での取組及び調整等において、地域関係者のみでは人的及び時間的な制約から十分な体制が構築できていない場合が多い。また、体制が構築できる場合でも関係する民間事業者で直接利害が衝突する場合もあり、より効果的な成果を導き出すには、第三者的立場で公的主体が積極的に関与して支援することが必要である。
国の関与	船旅活性化による航路の維持活性化に向けた取組を進めていくためには、先導事例を形成して全国に展開していくことが必要であり、その調整には、第三者として国が関与することが効果的である。

施策等の効率性	本事業は、船旅の活性化を通じた先導事例の形成を行い、それを効率的に全国に広げるとともに、また航路の維持活性化に寄与することも期待できるため、本施策は効率的である。
費用	<p>26百万円（平成28年度予算要求）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状の航路利用者ニーズや潜在的利用者の船旅への期待内容の把握 ・ 陸上交通機関との共通乗車券の導入の検討 ・ 地場の産業界を巻き込んだポイント制の導入等、面的な魅力増進手法の検討 ・ 効果的な情報発信の実施
効果	船旅の活性化に向けた取組を進めることで、航路の活性化が推進され、地域の活性化にもつながる。
概要	国は航路の活性化に関する助言のみを行い、船旅の活性化に向けた具体的な取組は地方公共団体等で実施することとする。

代替案との比較	費用	国費による費用負担はなし。
	効果	地域で独自に船旅の魅力向上に向けた取組を行うこととなるが、旅客船事業者を中心に従前の狭い関係者の知見に頼ることになるため、他地域との情報共有や第三者的視点による検討が十分に行えず、他の地域に展開することが難しくなる。
	比較	船旅の活性化による航路、地域の活性化に向けた成果は限定的である。
施策等の有効性		本施策を行うことで、船旅の活性化を通じた先導事例の形成につながり、また航路の維持活性化及び施策目標である観光立国の推進に寄与するものである
その他特記すべき事項		<p>○ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015 （平成27年6月5日 観光立国推進閣僚会議決定） 3. 地方創生に資する観光地域づくり、国内観光の振興 (7) 日本の魅力を活かした船旅の活性化 <p>平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	「2000万人時代」に備えた受入環境整備緊急対策事業		
担当課	観光庁参事官 (外客受入)	担当課長名	舟本 浩
施策等の概要	<p>「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」（平成27年6月5日観光立国推進閣僚会議決定）に基づき、「地方ブロック別連絡会」を活用した地域における受入環境整備に係る課題の把握、SNSやアンケートを活用した外国人旅行者旅行者の要望や不満の声の把握など実態調査を踏まえ、新たな受入環境整備の課題への解決を迅速に図るため、国が先手を打ってモデルとなる優良な事例を作り上げ、これらを各地域へ普及することにより、受入環境整備の取組を全国に加速化させる。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：400百万円】</p>		
施策等の目的	<p>訪日外国人旅行者がかつてないペースで急増する中、「2000万人時代」を万全の備えで迎えるべく、新たな受入環境整備の課題へ迅速に対応する必要がある。</p>		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	20 観光立国を推進する		
業績指標	104 訪日外国人旅行者数 関12 訪日外国人の満足度、①大変満足、②必ず再訪したい		
検証指標	-		
目標値	104 2000万人 関12 ①45%、②60%		
目標年度	104 平成32年 関12 平成28年		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>昨年（2014年）の訪日外国人旅行者数は1341万人まで急増し、本年も6月までの半年間で約46%増（前年同期比）となっている。外国人旅行者数がかつてないペースで急増する一方、地域等においては次々と生じる新たな受入環境整備に関する課題への対応が必ずしも万全でなく、そのために外国人旅行者の不満が生じ、急増する訪日需要が一過性に終わる可能性がある。</p>		

	<p>ii 原因の分析</p> <p>外国人旅行者の不便や障害、不安等を徹底的に解消することは訪日外国人旅行者の満足度を高めるために必須だが、かつてないペースでの外国人旅行者の急増に伴い、宿泊施設の需給逼迫や貸切バスの路上混雑等の新たな問題が生じるなど、地域において受入環境整備が追いついていない。また、全国に普及させるべきモデル事例が不十分である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>地域における受入環境整備に関して、各地域での課題を的確に把握した上で新たな課題に取り組むことでモデル事例を創出する。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>外国人旅行者の要望や不満の声を把握するとともに、宿泊施設の需給逼迫や貸切バスの路上混雑など、新たな受入環境整備の課題に対する調査・検証・実証実験を実施することで国が先手を打ってモデルとなる優良な事例を作り上げ、これらを各地域へ普及させる。</p>
社会的 ニーズ	「訪日外国人旅行者が急激に増加している状況を踏まえ、「2000万人時代」を万全の備えで迎えるべく、官民の関係者が十分連携をとって、受入環境整備を急ピッチで進めていく」必要がある。（観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015 4.）
行政の関与	新たな受入環境整備の課題へ迅速に対応するためには、先手を打って関係者と十分に連携し、受入環境整備の取組を徹底・強化していく必要がある。そのためには他省庁や自治体、民間事業者といった多岐にわたる関係者との調整等が必要であり、行政の関与は不可欠である。
国の関与	外国人旅行者の受入は全国的な課題であるところ、他地域でのモデルとなるような取組を創出するために国において全国的な見地から先導的に事業を実施し、全国に優良な事例を普及させる必要がある。

施策等の 効率性	訪日外国人旅行者の急増に伴う受入環境の迅速な整備が求められる中、外国人旅行者の要望や不満の声などを踏まえた上で受入環境整備の新たな課題に係る優良な事例を吸い上げて全国に普及させる本施策は、地域等において独自に受入環境整備に取り組むよりも効果的な施策を早期に全国に波及させることが可能となるため、効果は費用を正当化するものである。
費用	<ul style="list-style-type: none"> ・ SNSやアンケートを活用した要望や不満の声の把握 ・ 地方ブロック会議を活用した地域における受入環境整備に係る課題把握 ・ 受入環境整備に係る課題に対する調査・検証・実証実験等の実施 <p>【400百万円（平成28年度予算要求額）】</p>
効果	受入体制が整備されることにより、訪日外国人旅行者の満足度の向上を通じて訪日外国人旅行のリピーター増加が期待される。

代替案との比較	概要	各地域における個別の受入環境整備の実施に対し、国が財政的支援を行う。
	費用	本施策と同様。
	効果	個別の補助金では地域の特性を捨象できないためにモデル事例に相当する成果はあげがたく、効果は限定的である。
	比較	本施策によれば、上記の費用はかかるものの、国がモデル的な取組を実施する方が、各地域がそれぞれ独自の予算で実施した場合と比べて費用を低廉に抑えることができ、またモデル事業実施地域における先進的な受入環境整備の取組が推進されることのみならず、当該地域が新たな受入環境整備のモデル的な地域となり、他の地域における受入環境整備の推進にもつながることから、代替案より本施策のほうが優れている。
施策等の有効性	新たな受入環境整備に関する課題に対するモデルとなる優良な事例の創出により、外国人旅行者の不便や障害、不安等を徹底的に解消し、訪日外国人旅行者の満足度の向上を図ることを通じて、業績指標104及び関連指標12の達成など、継続的な訪日外国人旅行者の拡大が期待できることから、施策目標である「観光立国を推進する」に寄与する。	
その他特記すべき事項	<p>○関連する閣議決定、施政方針演説等における位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「日本再興戦略」改訂2015（平成27年6月30日閣議決定） <ul style="list-style-type: none"> 第二 3つのアクションプラン <ul style="list-style-type: none"> 二 戦略市場創造プラン <ul style="list-style-type: none"> テーマ4 世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現 <ul style="list-style-type: none"> ② 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会 <ul style="list-style-type: none"> (3) 新たに講ずべき具体的施策 <ul style="list-style-type: none"> ④ 先手を打っての「攻め」の受入環境整備 ・「観光立国実現に向けたアクションプログラム2015」（平成27年6月5日観光立国推進閣僚会議決定） <ul style="list-style-type: none"> 4. 先手を打っての「攻め」の受入環境整備 <p>○政策チェックアップ（平成29年度実施）により事後評価を実施。</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	歴史的まちなみの保全・活用、良好な景観形成に向けた防災対策等の支援制度の創設		
担当課	都市局公園緑地・景観課	担当課長名	榎野 良明
施策等の概要	歴史的風致維持向上計画認定都市において、文化庁による文化財防災と一体となった歴史的まちなみの防災性の向上や、地域産材や伝統工法といった資源や技術を継承・伝承する取組等に対し、総合的な支援を行う。（予算関係） 【予算要求額：100百万円】		
施策等の目的	歴史的建造物等の防災性向上や、地域固有の資源や技術の適切な継承・伝承への支援を行うことにより、地域の観光資源ともなる歴史的まちなみの保全・活用や良好な景観形成が図られ、地域活性化・観光振興に寄与する。		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する		
業績指標	110 歴史的風致維持向上計画の認定を受けた市区町村の数		
検証指標	—		
目標値	60団体		
目標年度	平成28年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 良好な景観のもととなる歴史的まちなみは、地域固有の重要な資産であり、これらを保全・活用することは、都市の魅力向上に資するとともに、観光立国を体現する観光地域の形成にもつながる。一方で、その保全・活用の取組が十分でなく、良好な景観が形成されず、地域の活性化や観光振興につなげられていない状況もみられる。</p> <p>ii 原因の分析 火災による歴史的建造物の焼失や、伝統工法の継承・伝承等が十分でないことにより、歴史的まちなみの保全・活用に支障が生じている。</p> <p>iii 課題の特定 文化庁において重要文化財建造物の防火対策等を進めているところであり、文化財周辺の市街地について文化財防災と一体となった防災対策が必要である。また、伝統工法の継承・伝承を図っていく上で、地域産材の活用や現代工法との組合せなどコスト面も踏まえた施策展開が必要となっている。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>歴史的風致維持向上計画認定都市に対し、歴史的まちなみの防災性向上や、地域固有の資源や技術の適切な継承・伝承する取組等に対し、総合的な支援を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歴史的建造物の耐火性向上等 ・放水銃等の設置 ・伝統工法と現代工法の組合せによるモデル施工 ・伝統工法体験プログラム等
社会的ニーズ	<p>「日本再興戦略」改訂2015において、「観光は、現在最も伸びている産業の1つであり、魅力ある観光地域づくりに全力を挙げる。観光産業を抜本的に強化し、我が国経済の底上げにつなげていかなければならない。」とされており、またその取組内容の一つに「地域の歴史的まちなみ等の活用」も位置づけられており、歴史的まちなみの活用及びその前提である保全を実施していく必要が生じている。</p>
行政の関与	<p>歴史的まちなみの保全・活用を図っていくためには、建造物の所有者間の連携等が不可欠であることから、包括的な立場でマネジメントを行う行政が主体となる必要がある。</p>
国の関与	<p>我が国固有の歴史的まちなみについては、地域のみならず国家的な観点からも特に次世代に継承を図っていく必要がある。また、都市の賑わいを創出し、観光立国を実現することは我が国の社会経済に与える影響が大きいことから、国、地方、民間が連携することで、より効果的な取組を促進する必要がある。</p>

施策等の効率性		<p>本施策を行わなかった場合、我が国固有の歴史的まちなみの損失、観光資源の喪失につながる恐れがある。</p> <p>一方で、本施策によれば、下記の費用は要するものの、歴史的まちなみの保全・活用、良好な景観形成の支援により、地域の観光資源の防災性向上や、地域固有の資源や技術の適切な継承・伝承がなされ、費用に比べて効果は正当化できる。</p>
	費用	<p>100百万（平成28年度予算要求額）</p> <p>歴史的風致保全・活用事業</p>
	効果	<p>歴史的建造物等の防災性向上や、地域固有の資源や技術の適切な継承・伝承への支援を行うことで、歴史的まちなみの保全・活用や良好な景観形成が図られ、観光入込客の増加等により、地域活性化・観光振興に寄与する。</p>
代替案との比較	概要	なし
	費用	—

	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>本施策等の実施により、歴史的まちなみが保全・活用され、観光入込客の増加等につながるとともに、歴史まちづくりに取り組んでいく市区町村の意識の醸成が図られる。これにより、関連する業績指標である「歴史的風致維持向上計画の認定を受けた市区町村の数」の目標値についても、達成することができると見込まれるなど、施策目標である「景観に優れた国土・観光地づくりを推進する」の実現に寄与する。</p>	
その他特記すべき事項	<p>○「「日本再興戦略」改訂2015」（平成27年6月30日閣議決定）において、「観光資源を磨き上げ、観光立国を体現する観光地域を作り上げる。」とされている。</p> <p>○「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定）において、「文化財の保存・活用・継承等に取り組む。」とされている。</p> <p>○「国土強靱化アクションプラン2015」（平成27年6月16日国土強靱化推進本部決定）において、「国宝・重要文化財等の防火設備などの災害対策等の事業に対する補助を実施する。」とされている。</p> <p>○政策チェックアップ（平成29年度実施）により事後評価を実施。</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	二地域居住等の推進に向けた先進事例構築推進調査		
担当課	国土政策局 地方振興課	担当課長名	織田村 達
施策等の概要	<p>国土形成計画（全国計画）において位置付けられた「対流促進型国土」の形成を図るため、複数の生活拠点を持ちながら複数の地域とかかわりを持つ二地域居住、二地域生活・就労という新たなライフスタイルの実現を推進することが必要となっている。</p> <p>このため、二地域居住等の推進に係る先導的な取組を支援し、その成果を普及啓発するとともに、都市部の高齢者が地方で活躍できる環境整備など「対流」を生み出すイノベーションの創出に向けた施策について調査検討を行う。</p> <p>（予算関係）【予算要求額：15百万円】</p>		
施策等の目的	<p>二地域居住や二地域生活・就労等に係る先進事例を構築するとともに、その成果等を普及啓発等する中で、地方における二地域居住等の取組を推進し「地方への新しい人の流れ」の創出を図る。</p> <p>このため、業績指標の目標値の達成に加え、まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成26年12月27日閣議決定）で掲げられた「地方への新しいひとの流れをつくる」ための一つの成果目標（「お試し居住」推進等に取り組む市町村の数を2020年までに倍増（平成26年11月現在で約23%））の達成に向けて取り組む。</p>		
政策目標	7 都市再生・地域再生の推進		
施策目標	25 都市再生・地域再生を推進する		
業績指標	117 全国の地方圏における大都市圏との間の転出者数に対する転入者数の割合		
検証指標	-		
目標値	82%		
目標年度	毎年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>二地域居住や二地域生活・就労は、多様なライフスタイルの実現や地方への人の誘致・移住の観点から重要であるが、平成24年度に実施した「社会情勢の変化に応じた二地域居住推進施策に関する検討調査」結果によれば、実際に二地域居住を行っていると回答した者は約3.8%にとどまるなど、実際にはそれほど普及していない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>宿泊施設等の滞在費が高い、休暇が取りにくい、移動費が高い、地域活</p>		

	<p>動の情報の取得方法が分からない、現地で活動するための施設やメニュー不足が原因となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>二地域居住等の推進に向けて、これらの原因を解消する先導的な取組を支援する中で得られた成果等を、同様の課題を抱える他地域に効果的に普及啓発することで、地方における取組を拡大していくことが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>行政やNPO、民間会社等多様な主体で構成される協議会等が実施する二地域居住等の推進に向けた先導的な取組を支援しノウハウを蓄積するとともに、その成果等の整理・分析及び普及啓発を行う。また、併せて、空き家活用と二地域居住等がパッケージとなった取組の効果的な実施方法やスキルを持った都市部の高齢者が地方で活躍できる環境整備を通じた二地域居住等の推進方策等について調査検討する。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>「東京在住者の今後の移住に関する意向調査」によれば、東京都在住者の約4割、特に10代・20代男女の47%、50代男性の51%が地方への移住を検討したいと回答しており、また、60代男女は、「退職」などをきっかけとして二地域居住を考える人が33%に上るという結果が出ている。こうした状況を踏まえ、まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成26年12月27日閣議決定）では、「地方への新しいひとの流れをつくる」ための一つの成果目標(KPI)として、地方居住や二地域居住に対する潜在的な需要を喚起し、実際の地方移住等のきっかけとなる「お試し居住」の推進等に取り組む市町村の数を2020年までに倍増（平成26年11月現在で約23%）することが掲げられたことから、今後、二地域居住等のきっかけとなる「お試し居住」の推進に取り組む市町村の増加が見込まれる。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>二地域居住等を推進するためには、住まい、移動手段、就業、受入れ側となる地域の状況等、多岐にわたる要素が複雑に関係するところ、個々の民間事業者の取組だけではこうした複雑な要素に対応することは不可能であり、受入れ側となる行政が、こうした要素や地域の実情等を踏まえ、自ら策定した地方版総合戦略等に基づき、将来的な見通しを持って主体的に取組を展開していくことが必要である。</p>
<p>国の関与</p>	<p>まち・ひと・しごと創生総合戦略では、「まち・ひと・しごとの一体的な創生を図っていくためには、地方の自立につながるよう地方自らが考え、責任を持って『総合戦略』を推進し、国は伴走的に支援することが必要である」とされている。この点、二地域居住等の推進に向けた個々具体の取組は地方が主体的に行うべきであるが、全国的に活用可能な先進事例のノウハウの蓄積や普及啓発、調査を通じて得られた成果等に基づく具体的施策の検討等は国が行うべきものである。</p>

<p>施策等の 効率性</p>	<p>地方公共団体個々が二地域居住等の推進に向けて取り組む場合、ノウハウ等を有しない団体は基礎的な情報収集等から始めなければならないなど非効率あり、また限定的な効果しか期待できないが、本調査では、国が調査を通じて</p>
---------------------	--

	得られた成果等を整理・分析した上で、全国的に活用可能なノウハウ等を普及啓発することとしているため、地方における二地域居住等の推進と機運の醸成を効果的・効率的に図ることができる。	
費用	15百万円 ① 先進事例構築推進調査 ② 成果等の整理・分析、普及啓発、具体的施策の検討	
効果	国が全国的に活用可能な先進事例のノウハウを蓄積し、これを普及啓発することにより、地方における二地域居住等の推進に向けた取組が効率的に進捗するとともに、全国的な機運の醸成が図られる。	
代替案との比較	概要	地方公共団体が行う二地域居住等の推進に向けた取組に係る補助金等を創設する。
	費用	仮に、平成26年11月現在の調査において、お試し居住等の取組を今後行いたいと回答している市町村（355団体）に対して、国が1件当たり1百万円を上限として補助する場合には、355百万円の費用が必要となる。
	効果	市町村個々で、二地域居住等の推進に向けた取組が進捗する。
	比較	多額の費用を要する。また、先進事例のノウハウ等を有しない団体では、基礎的な情報収集等から始めなければならないなど非効率的である。
施策等の有効性	二地域居住や二地域生活・就労、地方移住に対する潜在的な需要を喚起し、本格的な二地域居住等へと繋げていくための先導的な取組を支援しノウハウを蓄積するとともに、同様な課題を抱える他団体にその成果等を普及啓発することで、地方における効果的・効率的な二地域居住等の推進と機運の醸成が図られる。こうした取組は、まち・ひと・しごと創生総合戦略等が掲げる「地方への人の流れ」の創出や交流人口の拡大等にとっても有効である。	
その他特記すべき事項	<p>① <u>国土形成計画（全国計画）（平成27年8月14日閣議決定）</u> P28 第1部第3章第1節（1） 地方への移住・住み替えでなくとも、複数の生活拠点をもち、いわば人生を2倍楽しむ「二地域居住」、「二地域生活・就労」という新たなライフスタイルも生じつつある。「二地域居住」を促進するため、個人所有の空き家や公的賃貸住宅の活用、LCCの参入促進等の取組を推進する。また、単なる「季節居住」等にとどまらず、生活・就労の拠点という形により積極的に複数の地域にかかわりを持つライフスタイルを実現するため、「お試し居住」等の取組を推進する。</p> <p>P62 第2部第1章第1節（7） 「二地域居住」、「二地域生活・就労」等の新たなライフスタイルは、地方の創生にも資するものであることから、これを支援するための体制を充実させるとともに、国民的な運動を展開し、積極的に促進する。</p> <p>② <u>まち・ひと・しごと創生基本方針2015（平成27年6月30日閣議決定）</u> P20 2. (1)</p>	

地方移住を希望する国民の様々なニーズに応えるため、地方移住について の支援施策の体系的・一体的推進と地方居住推進の国民的な気運の醸成を図ることが必要である。そのため、地方移住を考える人への仕事・住居・生活環境等についてのワンストップ相談体制を一層充実させるとともに、地方居住の推進に向けた国民的な気運を更に高める。

③まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 26 年 12 月 27 日閣議決定）

P34 (2) (ア)②

2015 年度に「地方居住推進国民会議」を設置し、地方居住推進運動を展開する。地方移住を促進するため、地方との交流の促進、「お試し居住」を含む 「二地域居住」の推進や住み替え支援を行う。

④国土のグランドデザイン 2050～対流促進型国土の形成～（平成 26 年 7 月 4 日）

P24 4. (6)

あらゆる世代で地方への人の流れを創出するため、U I J ターン、元気なうちの田舎暮らし、二地域生活・就労等の促進を図る。

○平成 3 0 年度政策チェックアップ（平成 2 9 年度実施）により事後評価を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	資金調達コストの低減による民間の都市開発事業の促進のため利子補給制度の創設		
担当課	都市局まちづくり推進課	担当課長名	横山征成
施策等の概要	<p>激化する国際的な都市間競争等の喫緊の課題に対応して、防災対応力の高い施設、外国人向け医療施設等の外国人の生活環境を改善する施設や国際会議場等の国際競争力の強化に資する施設の整備を民間資金を活用して進めることが有効であるが、こうした施設は一般的には収益面では劣ることから、民間による整備が積極的には進まない現状にある。</p> <p>このため、こうした施設を整備する優良な民間都市開発事業を対象とする利子補給制度の創設により、民間事業者にインセンティブを付与することを通じて、民間投資を喚起しつつ、国際競争力強化に資する民間都市開発事業を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1500百万円】</p>		
施策等の目的	我が国都市の国際競争力強化に資する施設等の民間による積極的な整備を促進することにより、民間投資を喚起しつつ大都市の国際競争力強化を推進する。		
政策目標	7 都市再生・地域再生の推進		
施策目標	25 都市再生・地域再生を推進する		
業績指標	-		
検証指標	検討中		
目標値	検討中		
目標年度	検討中		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>近年アジア諸国の急成長などで、都市間の国際競争が激化している。その中で、我が国都市の国際競争力は、他都市との比較において、知的資本の集積や災害時の業務継続性、外国人の居住性といった点でなお課題がある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>防災対応力の高い施設、外国人向け医療施設等の外国人の生活環境を改善する施設や国際会議場等の国際競争力の強化に資する施設の整備が十分な水準にない。</p> <p>iii 課題の特定</p>		

	<p>防災対応力の高い施設、外国人向け医療施設等の外国人の生活環境を改善する施設や国際会議場等の国際競争力の強化に資する施設は一般的には収益面では劣ることから、民間による整備が積極的には進まない現状にあり、公的な支援が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>国際競争力の強化に資する施設を整備する優良な民間都市開発事業を対象とする利子補給制度の創設により、民間事業者にインセンティブを付与することを通じて、民間投資を喚起しつつ、国際競争力強化に資する民間都市開発事業を推進する。</p>
社会的 ニーズ	<p>防災対応力の高い施設、外国人向け医療施設等の外国人の生活環境を改善する施設や国際会議場等の国際競争力の強化に資する施設の整備が十分な水準にないという課題がある。我が国の経済成長を確実に実施するために、当該課題を解決し、大都市の国際競争力を強化する必要がある。</p>
行政の関与	<p>防災対応力の高い施設、外国人向け医療施設等の外国人の生活環境を改善する施設や国際会議場等の国際競争力の強化に資する施設は一般的には収益面では劣ることから、民間による整備が積極的には進まない現状にあるため、行政として、民間事業者にインセンティブを付与する必要がある。</p>
国の関与	<p>都市の国際競争力の強化は、日本経済の成長に必須であることから国家的な課題であり、それに資する民間都市開発事業を国として推進する必要がある。</p>

施策等の 効率性	<p>国際競争力の強化に資する施設を整備する優良な民間都市開発事業を対象とする利子補給制度の創設により、民間事業者にインセンティブを付与することを通じて、民間投資を喚起しつつ、国際競争力強化に資する民間都市開発事業を推進する。</p>	
費用	<p>1500百万円【平成28年度予算要望額】</p>	
効果	<p>我が国都市の国際競争力強化に資する施設等の民間による積極的な整備を促進することにより、民間投資を喚起しつつ大都市の国際競争力強化を強力に推進する。</p>	
代替案との比較	概要	<p>なし</p>
	費用	<p>—</p>
	効果	<p>—</p>

		比較	-
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、民間投資を喚起しつつ、国際競争力強化に資する民間都市開発事業を推進することから、施策目標25「都市再生・地域再生を推進する」の達成に寄与する。</p>		
その他特記すべき事項	<p>○「日本再興戦略」改訂 2015－未来への投資・生産性革命－（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）に下記のように記載されている。</p> <p>5. 立地競争力の更なる強化</p> <p>5－1. 「国家戦略特区」の実現／公共施設等運営権等の民間開放（PPP／PFI の活用拡大）、空港・港湾など産業インフラの整備／都市の競争力の向上</p> <p>（3）新たに講ずべき具体的施策</p> <p>iv）都市の競争力の向上と産業インフラの整備／都市の競争力の向上</p> <p>①都市の競争力の向上</p> <p>大規模優良な民間都市開発事業の推進等に併せ、エネルギーの自立化・多重化や密集市街地の整備改善等の防災機能の強化を図るとともに、高齢化等の先進課題に対応した官民連携まちづくりを推進する。さらに、<u>国際的なビジネス拠点や地域の核となるビジネス・生活拠点を形成するため、法改正も視野に入れた都市再生制度の見直しを速やかにを行い、来年度までに可能なものから順次支援措置を講ずる。</u></p> <p>○経済財政運営と改革の基本方針 2015 本文（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）に下記のように記載されている。</p> <p>第 2 章 経済の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題</p> <p>3. まち・ひと・しごととの創生と地域の好循環を支える地域の活性化</p> <p>[2]地域の活性化</p> <p>（2）都市再生等</p> <p><u>「(中略) 東京大会等の開催も見据え、東京等の大都市は、国際競争力のある創造拠点としての環境整備や大都市の防災性の向上など、都市再生等を戦略的に推進する。」</u></p> <p>○平成 33 年度に事後検証シートにより事後検証を実施</p>		

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	タクシー事業の活性化支援		
担当課	自動車局旅客課	担当課長名	鶴田 浩久
施策等の概要	<p>タクシー事業の活性化に係る事業者・業界団体の取組を支援し、利用者ニーズに対応した多様なサービスの全国的普及、タクシー事業の人材確保・育成、事業経営の効率化を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：80百万円】</p>		
施策等の目的	<p>中小企業がほとんどのタクシー業界にあっては依然として厳しい経営環境が続いており、需要喚起や人材確保・育成に向けた投資を躊躇する事業者が多く、サービスの多様化等が実現されにくい。このため、事業者・業界団体による需要の掘り起こしや多様な人材の確保、経営資源の活用等、タクシー事業の基盤強化（生産性向上）に向けた取組へのインセンティブを付与するための施策を実施する。</p>		
政策目標	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
施策目標	27 地域公共交通の維持・活性化を推進する		
業績指標	<p>検討中（例：①タクシー運転者に従事する女性労働者数（交通政策基本計画に基づく目標）、②福祉タクシーの導入台数（UDタクシー含む）（移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく目標））</p>		
検証指標	—		
目標値	検討中（例：①約14,000人、②約28,000台）		
目標年度	検討中（例：①平成32年度、②平成32年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>タクシーは、24時間ドア・ツー・ドアのきめ細かい輸送サービスが可能であることから、特に少子高齢化が進む中では、地域の足として、高齢者や子育て世帯に対応したサービスなど、多様化する利用者ニーズへの対応が求められている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>中小企業がほとんどのタクシー業界においては、長期的な景気低迷の影響による経営状況の悪化や、これに伴う運転者の賃金の低下、若年労働者不足による高齢化等により、持続的な経営の維持やより良いサービスの提供に向けた投資が困難な状況にある。</p>		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>経営状況の厳しい中、タクシーが地域公共交通としての役割を果たしていくためには、需要の拡大、若年層・女性の採用拡大を含めた運転者サービスの向上、事業経営の効率化を推進する。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① タクシーの潜在需要の掘り起こしに向けた、運賃の多様化による需要動向調査、子育て世代向けのサービス（子育てタクシー、マタニティタクシー）の導入・普及促進、② 若年層・女性の採用を促すための効果的な広報や働きやすい職場・勤務体系の導入に係る調査、③ バリアフリー化への対応、インバウンド対策、防災等の様々な観点から、配車システムや無線機等の既存の経営資源の有効活用、等を実施する。</p>
社会的ニーズ	<p>高齢化社会の進展等によりドア・ツー・ドアの輸送ニーズはますます高まっており、また、子育てタクシー、マタニティタクシーなど子育て世代への対応、さらには近年増加が著しい訪日外国人旅行者への対応（外国語対応）など、社会的ニーズは拡大しているものの、厳しい経営状況が続くタクシー事業においては、投資を躊躇する事業者が多く、サービスの多様化が求められている。</p>
行政の関与	<p>タクシー事業者の多くが中小企業であり投資を躊躇する事業者が多く、サービスの多様化等が実現されにくいことから、事業者による自発的な取組が促進されるよう行政の関与が必要。</p>
国の関与	<p>利用者ニーズに対応した多様なサービスや人材の確保・育成、事業経営の効率化に関する先進的な取組の普及に向けては、国においてより多くの情報を把握し、地域の実情に応じた助言・指導等を行う必要。</p>

施策等の効率性	<p>本事業では、事業者の需要喚起のための運賃制度の柔軟化や、若年層・女性の採用拡大に向けた先駆的な取組事例等のホームページ等での紹介、子育て世代向けのサービスの導入促進を念頭に置いたガイドラインの作成などにより、効率的に全国的に普及させることができる。</p>
費用	80百万円
効果	<p>タクシー事業者による事業活性化の取組を促進することにより、地域における移動の足の確保や、利用者である国民の利便性が向上する。</p>

代替案との比較	概要	なし
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>本施策等の実施により、利用者の多様なニーズへの対応や高齢化社会の進展等社会の変化に対する自発的な取組が促進され、タクシーの地域公共交通機関としての安定的な維持が図られる。</p>	
その他特記すべき事項	<p>○「日本再興戦略」改訂2015（平成27年6月30日閣議決定） 第二 3つのアクション プラン 一 日本産業再興プラン 1. 産業の新陳代謝の促進 （3）新たな講ずべき具体的施策 ii)サービス産業の活性化・生産性向上</p> <p>○交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定） ・基本の方針A.豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現 目標①自治体を中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する 目標②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする 目標③バリアフリーをより一層身近なものにする 目標④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる ・基本の方針B.成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築 目標③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を推進する ・基本の方針C.持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり 目標①大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする 目標③交通を担う人材を確保し、育てる</p> <p>○政策レビュー（平成30年度実施）により事後評価を実施。 「タクシーサービスの改善による利用者利便の向上」</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	船舶の省エネルギー、静音に関する性能評価システム確立に向けた取組の推進		
担当課	船舶産業課 海洋・環境政策課	担当課長名	課長 大坪 新一郎 課長 大谷 雅実
施策等の概要	<p>数値シミュレーション（CFD）による性能評価を可能とし、船舶設計開発から認証に至るプロセスの高度・効率化を図り、海事産業のイノベーションを加速する。また、性能評価手法を国際基準化し、我が国の高性能な船舶の性能が「見える化」されることで、我が国海事産業の国際競争力の向上を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：200百万円】</p>		
施策等の目的	省エネや水中静音性能の定量評価を可能とするため数値シミュレーションの高度化を図るとともに、数値シミュレーションを活用した性能評価手法の国際基準化を行うことで、我が国海事産業の競争力の維持、向上を図る。		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る		
業績指標	-		
検証指標	本事業の成果を活用し、船舶の性能評価の高度化が図られた事業者の割合（事業者が製造する船舶の建造量ベース）		
目標値	検討中		
目標年度	平成32年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>我が国海事産業は、産学官が連携し、省エネ性能の優れた船舶の設計・建造と、省エネ性能に関する国際統一規制の導入を一体で進めることにより、国際競争力を維持してきたところである。</p> <p>省エネ性能の優れた船体及び省エネ付加物の開発は、縮小模型を用いる水槽試験に加え、数値シミュレーションにより行われる。省エネに対する要求の高まりや、新船型開発を要する新たな規制の導入等により、試験水槽は不足しており、数値シミュレーションの活用範囲の拡大が不可欠な状況となっている。</p> <p>しかしながら、現状では、精度上の問題により、数値シミュレーションによって省エネ性能等を定量的に評価することは困難であり、数値シミュレーションを性能評価に活用するための国際的な基準も定められていない。</p>		

	<p>また、近年では、船舶等から発せられる水中騒音が、海洋生物の生態に悪影響を与えているとの懸念の声が国際的に高まっており、国際海事機関（IMO）等において、船舶が発する水中騒音を低減する方策が検討されている。欧州では、船舶の水中騒音に関する規制手法の策定に関するプロジェクトが進められており、将来、IMO等において、規制導入に向けた議論が加速化される可能性がある。</p> <p>しかしながら、我が国では静音性能に関する技術を定量的に評価するシステムが存在せず、IMO等における新たな規制導入に向けた議論において欧州等の主導により我が国の技術の優位性を確保できない規制が導入されるおそれがある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>我が国において、実船まわりの流場・騒音データと比較・検証された数値シミュレーションによる高度な船舶の性能評価システムが存在していない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>数値シミュレーションの活用拡大により、省エネや水中静音性能を定量的に評価するためには、実船まわりの流場・騒音を計測し、実船データとの比較検証による数値シミュレーションの精度・信頼性の向上が必要である。</p> <p>また、国際基準化、規制策定において、我が国の高性能な船舶の優位性が確保されるためには、他国に先んじて高精度な数値シミュレーションによる性能評価手法の確立、国際基準化していくことが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>省エネや水中静音性能の定量評価を可能とするため、実船まわりの流場・騒音データの取得により、数値シミュレーションの高度化を図るとともに、数値シミュレーションを活用した性能評価手法の基準を策定し、性能評価の国際基準化を図る。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>船舶の高度性能評価システムの確立は、省エネや水中静音性能の定量評価を可能とし、船舶設計開発から認証に至るプロセスの高度・効率化により、海事産業のイノベーションを加速し、高性能船舶の開発促進に寄与する。</p> <p>また、性能評価に係るIMO等の国際基準策定の場において、我が国が議論を主導し、我が国海事産業の技術の優位性の確保を可能とする。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>これまでにない高度な性能評価手法を確立し、その国際基準化を図ることは、民間の自助努力による実施は不可能であり、行政による関与が不可欠。本事業では、省エネ性能や静音性能に関する高度な性能評価手法を確立し、当該手法の国際基準化を図っていくものであり、国際基準化と性能評価手法は表裏一体で進めていく必要があること、特に水中騒音に関する性能評価手法については、現時点において規制の枠組みが存在しないことから、民間主体のみによる取り組みだけでは事業の成立性が低いこと、</p>

		さらには、事業実施には、造船業、船用工業事業者のみならず、海運業、水槽試験施設、研究所、実船計測メーカー、数値シミュレーションメーカー等多くの関係者との調整が必要であることから、我が国海事産業全体の競争力の底上げを図るべく、包括的な立場でマネジメントを行う行政が主体となる必要がある。
	国の関与	船舶の性能評価手法の構築は地域の枠を越えた日本全体としての問題であり、国が一体的に取り組む必要がある。

施策等の 効率性		本施策によれば、下記の費用は要するものの、民間では困難な高度な性能評価システムの構築を我が国海事産業全体で押し進めることで、性能の「見える化」と船型開発効率の上昇により各社の高性能船舶の開発が促進され、我が国海事産業の競争力強化に資することから、費用に比べて効果は正当化できる。
	費用	200百万円（平成28年度予算要求額） 実船周りの流場・騒音データの計測を行い、信頼性の高い数値シミュレーションを開発、実用化し、性能評価手法を策定するための費用。
	効果	・数値シミュレーションの活用拡大により、船型開発の効率化が促進される。 ・性能評価手法策定による我が国の高性能船舶の性能差別化が可能となる。
代替案との比較	概要	なし
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の 有効性		本施策の実施により、性能評価手法が国際基準化され、我が国の高性能船舶の性能が「見える化」されることで、我が国海事産業の優位性が確保される環境が整備されることが期待される。これは、上記の施策目標の達成に寄与する。
その他特記すべき事項		平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	G空間情報の円滑な流通促進に向けた検討		
担当課	国土政策局国土情報課	担当課長名	筒井 智紀
施策等の概要	<p>社会的なニーズが高いにもかかわらず、これまで十分に整備・更新されてこなかった地理空間情報について、その効率的な整備・活用手法等にかかる実証事業を大学や自治体等と連携して実施し、効率的な整備を促進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：116.1百万円】</p>		
施策等の目的	<p>平成28年度から運用開始予定のG空間情報センターの利活用促進や機能強化にむけ、実証を通じて新たに生成した地理空間情報をオープンデータとしG空間情報センターへ登録し、既存の地理空間情報とあわせて、その整備・活用手法の公表・周知を行うことで、効率的なデータ整備・活用手法の普及を図り、地理空間情報の効率的な収集・更新及びそれを活用した社会的課題の解決の拡大を図る。</p>		
政策目標	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		
施策目標	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		
業績指標	—		
検証指標	G空間情報センターへの地理空間情報登録数		
目標値	検討中		
目標年度	平成28年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>地理空間情報を整備し、GISや衛星測位によってその活用を促進、高度化することにより、現在及び将来の国民が安全・安心で豊かな生活を営むことができる経済社会を実現することが重要であり、高度な分析に基づく的確な情報を入手し、行動できたりする「地理空間情報高度活用社会（以下、G空間社会）」の実現を目指している。G空間社会の実現のためには、地理空間情報の流通促進、活用推進、環境整備を総合的に実施する必要があるが、地理空間情報の更新頻度やデータ整備については社会的ニーズを十分満たしているとは言えない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>データ整備コストの問題から十分に整備・更新されていない。</p> <p>iii 課題の特定</p>		

	<p>求められるデータ品質等に応じた効率的な整備・活用手法の検討が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>G空間社会の実現にむけ、これまで十分に整備・更新されてこなかった地理空間情報について、効率的な整備・活用手法等にかかる実証事業を大学や自治体等と連携して実施し、地理空間情報の効率的な収集・更新及びそれを活用した社会的課題解決を図る。実証成果については、G空間情報センターに集約し全国への普及展開を図る。</p>
社会的ニーズ	誰もがいつでもどこでも必要な地理空間情報を使ったり、高度な分析に基づく確かな情報を入手し行動する「G空間社会」では、利用者が常に多様で最新の地理空間情報を利用できる環境が必要とされており、多種・多様なデータの持続的な整備・更新が必要である。
行政の関与	防災・減災、地域活性化といった公共性の高い地域課題の解決においては、公共データの利用促進や産学官で連携した推進体制が必要であり、行政の関与が不可欠である。
国の関与	地理空間情報の整備・更新は全国にわたって行われるものであり、その整備手法の検討は、国が主体となって取組む事で、実証結果を全国的に広く普及促進することが可能となる。

施策等の効率性	<p>地方公共団体または民間事業者等の自主性による取組に任せただけの場合、取組自体がなされないか、なされたとしても一部地域に留まったり、地域毎に整備手法が異なる事が想定され効果は限定的であり、広く社会的ニーズに応えることができない。</p> <p>一方、本施策は実証成果を一部先進地域にとどめず、全国的に広く普及推進することが可能である。</p>	
費用	116.1百万円（平成28年度予算要求額）	
効果	求められるデータ品質に応じた新たな効率的な整備・活用手法が明らかとなり、全国的な地理空間情報の整備・更新につながる。	
代替案との比較	概要	産学で新たに作成する地理空間情報に対し補助金で支援
	費用	上記費用と同等
	効果	代替案を実施した場合、一部地域に留まるなど効果が薄くなる。また、地理空間情報の整備・更新等のノウハウが整備・更新主体に留まり、情報を更新するごとに個別に支援が必要となる。

	比較	<p>代替案によって、一部地域では新たな地理空間情報の整備が行われるものの、実施内容の片よりや、異なる手法等で整備されること等により、全国一律のデータとならない可能性が高い。また、国や地方自治体等で保有する既存の地理空間情報との連携が深まらず、地理空間情報の流通面でも期待した効果がでない可能性がある。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策を通じて、求められるデータ品質に応じた様々な地理空間情報の整備活用手法を実証し、その知見を全国的に普及させて行くことにより、効率的なデータ整備が促進され、G空間社会の実現に大きく貢献する。</p>	
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「日本再興戦略」改訂2015（平成27年6月30日閣議決定） 第二 3つのアクションプラン 一. 日本産業再興プラン 1. 産業の新陳代謝促進 v) IoT・ビッグデータ・人工知能等による産業構造・就業構造改革 ①ITを活用した産業の競争力の強化 イ) 足下で動きつつある新たなビジネスとその対応 ・準天頂衛星等の宇宙インフラと地理空間情報(G空間情報)を高度に活用し、IoT・ビッグデータ等と組み合わせ、(中略)実証・実装を産学官が一体となって進める。その際、多様な地理空間情報を集約したG空間情報センターとの連携についても推進する。</p> <p>○世界最先端IT国家創造宣言工程表 平成27年6月30日改訂 (3) 公共データの民間開放(オープンデータ)の推進 オープンデータの公開の促進 ・G空間×ICTの推進による新サービスの創出、防災・地域活性化を図る。関係府省と連携して、G空間プラットフォームの構築、データ等の整備及び流通基盤の構築を行う。</p> <p>オープンデータの利活用促進 ・G空間社会の実現に向けた総合的な課題の検討、地理空間情報(G空間情報)を活用した新サービスの展開のための実証事業の実施、人材の育成を行う。</p> <p>○平成29年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>	