

平成26年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施した施策に係る事後検証

No	施策名	頁
1	多様な入札契約方式等の導入・活用の推進	1

平成27年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施した施策に係る事後検証

No	施策名	頁
2	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進	6
3	半島振興広域連携促進事業の創設	9
4	歴史的風致活用国際観光支援事業の創設	14
5	防災・省エネ・子育て支援等に対応する質の高い住宅・建築物整備の推進	19

平成28年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施した施策に係る事後検証

No	施策名	頁
6	鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進	22

平成31年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施した施策に係る事後検証

No	施策名	頁
7	港湾の完全電子化の推進	27

事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 （対象評価書）	多様な入札契約方式等の導入・活用の推進 （平成26年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 28】）	担当 課長名	不動産・建設経済局 建設業課長 鎌原 宜文
施策等の概要 ・目的	新しい入札契約方式にモデル的に取り組む地方公共団体に対する支援等を行い、多様な入札契約方式の導入・活用を推進する。 これまでの画一的な入札契約方式から、時代のニーズや事業の特性等に応じて選択できる多様な入札契約方式（建設関連企業等の技術・ノウハウを最大限活用するための方式、発注者支援に資する方式、維持管理事業の適切な推進のための方式等）の導入・活用を進めることにより、復興を加速させ、地域の防災・減災対策等を推進する。 【平成26年度予算要求額：250百万円】 【平成26年度予算額：120百万円】 【平成27年度予算額：102百万円】 【平成28年度予算額：71百万円】 【平成29年度予算額：70百万円】 【平成30年度予算額：96百万円】 【令和元年度予算額：41百万円】		
政策目標・ 施策目標	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32 建設市場の整備を推進する		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	入札契約方式を多様化した地方公共団体数 目標値：100（全都道府県、全政令市を含む。） 目標年度：平成31年度		
施策等の効果 の測定及び結果 （実際の有効性）	次の施策を講じた結果、入札契約方式を多様化した地方公共団体が233団体増加したことを確認した。 ○「多様な入札契約方式モデル事業」として地方公共団体を選定し、選定した団体による報告会を毎年度開催 ○「多様な入札契約方式モデル事業」のリーフレット・事例集を作成・周知 ○「地方公共団体等におけるCM方式(※)活用事例集」の作成・周知 ○「地方公共団体におけるピュア型CM方式活用ガイドライン」の作成・周知 ○「入札契約相談窓口（入札契約改善アドバイザー）」の創設 平成26年度に実施した「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律に基づく入札・契約手続に関する実態調査」（平成25年度実績。以下「入契調査」という。）によると、247団体（都道府県：34団体、指定都市：15団体、市区町村：198団体）で多様な入札契約方式を活用していたが、同じ調査項目を平成31年度入契調査（平		

	<p>成30年度実績)で比較すると、480団体(都道府県:38団体、指定都市:17団体、市区町村:425団体)が活用していた。</p> <p>(※)CM方式(コンストラクション・マネジメント方式):建設プロジェクトにあたり、設計・発注・施工の各段階において、コンストラクションマネージャー(主に発注者の補助者・代行者)が技術的な中立性を保ちつつ、発注者の業務を補助する契約方式</p>
参考URL	<p>多様な入札契約方式の導入・活用について</p> <p>(URL:https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/totikensangyo_const_tk1_000102.html)</p>
その他特記すべき事項	

【No. 28】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	多様な入札契約方式等の導入・活用の推進		
担当課	土地・建設産業局建設業課	担当課長名	課長 青木 由行
施策等の概要	<p>新しい入札契約方式にモデル的に取り組む地方公共団体に対する支援等を行い、多様な入札契約方式の導入・活用を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：250百万円】</p>		
施策等の目的	<p>これまでの画一的な入札契約方式から、時代のニーズや事業の特性等に応じて選択できる多様な入札契約方式（建設関連企業等の技術・ノウハウを最大限活用するための方式、発注者支援に資する方式、維持管理事業の適切な推進のための方式等）の導入・活用を進めることにより、復興を加速させ、地域の防災・減災対策等を推進する。</p>		
	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	32 建設市場の整備を推進する	
	業績指標	-	
	検証指標	入札契約方式を多様化した地方公共団体数	
	目標値	100（全都道府県、全政令市を含む。）	
	目標年度	平成31年度	
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>近年、建設投資が大幅に減少し、一般競争入札等の適用が拡大する中、受注競争が激化し、ダンピング受注、下請へのしわ寄せ等により現場の技能者等の処遇悪化と若年入職者の減少等による担い手不足が深刻化している。また、発注者側においてもスキル・マンパワーが不足している。加えて、入札契約方式が硬直的で時代のニーズや政策目的に対応しきれていない、中長期的な担い手の確保の視点が不十分ではないかとの懸念も生じている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>中長期的な担い手の確保、行き過ぎた価格競争の是正、地域のインフラメンテナンス、発注者のマンパワー不足等の課題に対応するためには、時代のニーズや事業の特性に応じた多様な入札契約方式（建設関連企業等の技術・ノウハウを最低限活用するための方式、発注者支援に資する方式、維持管理事業の適切な推進のための方式等）の導入・活用を推進する必要があるが、多くの地方公共団体において、新しい入札契約制度を導入・活用するという意識が希薄であり、一部の先進的な地方公共団体を除き、活用実績がない。</p>		

	<p>また、地方公共団体を中心に土木系職員が減少し、マンパワー不足、ノウハウ不足の課題が生じており、かつ予算の制約から、時代のニーズである新しい入札契約方式の導入・活用が困難。そのため、地方公共団体では入札契約方式が従来からの方式に画一化している状況である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>国土交通省では、多様な入札契約方式の導入と活用について、今後さらに具体的な制度設計を進め、直轄事業では準備が整った入札契約方式から順次、試行を開始する。</p> <p>一方、地方公共団体においては、予算や人員の制約から新しい入札契約方式を導入し、活用することができない状況が見込まれるため、国が主体となり、地方公共団体における多様な入札契約方式の導入、活用に向けた取組を支援する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>新たな入札契約方式の導入にあたって発注者にノウハウが不足している具体的な案件を広く募集し、選定された地方公共団体が実施するモデル事業に対し、専門家等による発注者業務の支援や、モデル事業の課題・効果の検証に要する調査支援を行う。それらの検証により得られた成果や、国土交通省直轄事業における試行等を踏まえ、発注者向けマニュアルを作成する。翌年度には順次実施するモデル事業により得られた成果を反映した発注者向けマニュアルの改訂版を作成することにより、多様な入札契約方式の普及促進を図る。</p>
社会的 ニーズ	維持管理事業の適切な推進等のため入札契約制度改革の推進が求められている。
行政の関与	公共調達における新たな入札契約方式の導入は、行政が行うものである。
国の関与	多くの地方公共団体において多様な入札契約方式の導入がなされていないという現状に鑑み、先導的な取組に対する支援を国主導で行い、全国での活用を促すことが必要である。

施策等の 効率性	
費用	250百万円（平成26年度予算要求額）
効果	多様な入札契約方式（建設関連企業等の技術・ノウハウを最大限活用するための方式、発注者支援に資する方式、維持管理事業の適切な推進のための方式等）を導入し、発注者が時代のニーズや事業の特性に応じて、最も適切な入札契約方式を選択可能とすることにより、被災地における復興の加速化、地域のインフラメンテナンスや減災・防災対策の持続的かつ的確な実施等を図る。

代替案との比較	概要	多様な入札契約方式の導入・活用のため、地方公共団体が独自に必要な調査や検討を実施
	費用	多様な入札契約方式の導入・活用のため、地方公共団体が独自に必要な調査や検討を実施するための費用
	効果	多様な入札契約方式を導入・活用した当該地方公共団体においてノウハウが蓄積される
	比較	<p>地方公共団体においては、予算や人員の制約から、多様な入札契約方式を導入するために必要な調査や検討を自主的かつ効果的・効率的に進めることは困難である。また地方公共団体が多様な入札契約方式を独自に導入・活用したとしても、ノウハウは当該地方公共団体にしか蓄積されない。</p> <p>一方、国土交通省が地方公共団体に対する支援を行った場合には、地方公共団体によるモデル事業の実施が促進されることに加え、モデル事業により形成されたノウハウは発注者向けマニュアルの作成等により、全ての発注者に対して普及する。</p>
施策等の有効性	<p>発注者向けマニュアルの作成等により、多様な入札契約方式（建設関連企業等の技術・ノウハウを最大限活用するための方式、発注者支援に資する方式、維持管理事業の適切な推進のための方式等）を導入が可能となり、発注者が時代のニーズや事業の特性に応じて、最も適切な入札契約方式を選択可能とすることにより、被災地における復興の加速化、地域のインフラメンテナンスや減災・防災対策の持続的かつ的確な実施等が図られることから、有効である</p>	
その他特記すべき事項	<p>○中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会基本問題小委員会において公共工事の入札契約制度のあり方についての議論が進められているところ。</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>	

事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 （対象評価書）	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進 （平成27年度予算概算要求関係政策アセスメント 結果（評価書）【No. 2】）	担当 課長名	鉄道局 都市鉄道政策課長 金指 和彦 施設課長 酒井 浩二
施策等の概要 ・ 目的	各地方公共団体が定めるハザードマップ等において浸水被害が想定される地下駅を有する鉄道事業者に対し、出入口、換気口及びトンネル等の浸水対策を国が支援することにより、防災・減災対策の強化が図られる。 【平成28年度当初予算額 5,792百万円の内数※】 【平成29年度当初予算額 8,238百万円の内数※】 【平成30年度当初予算額 8,539百万円の内数※】 【令和元年度当初予算額 12,650百万円の内数※】 【令和2年度当初予算額 11,238百万円の内数※】 ※都市鉄道整備事業費補助金及び鉄道施設総合安全対策事業費補助金		
政策目標・ 施策目標	4 水害等災害による被害の軽減 12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	地方自治体の作成するハザードマップ等で浸水が想定される区域における浸水対策設備の整備（—・平成31年度）		
施策等の効果 の測定及び結果 （実際の有効性）	平成28年度～令和2年度において、本補助制度を活用することにより、計9事業者の地下駅出入口、換気口及びトンネル等の浸水対策を実施した。当施策の実施により、地方自治体の作成するハザードマップ等で浸水が想定される区域における浸水対策設備の整備が推進され、防災・減災対策の強化に寄与した。当該期間において、浸水対策を実施した駅等における浸水被害は発生していない。 なお、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月11日閣議決定）において既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策完了率を現状40%（令和2年度）から70%（令和7年度）とすることを目標に掲げており、今後も着実に地下駅を有する鉄道の浸水対策を実施していくこととしている。		
参考URL	なし		
その他特記 すべき事項			

【No. 2】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進		
担当課	鉄道局都市鉄道政策課 施設課	担当課長名	課長 五十嵐 徹人 課長 江口 秀二
施策等の概要	<p>各地方公共団体が定めるハザードマップ等において浸水被害が想定される地下駅を有する鉄道事業者に対し、出入口、換気口及びトンネル等の浸水対策を国が支援することにより、防災・減災対策の強化が図られる。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,720百万円】</p>		
施策等の目的	<p>浸水被害が想定される地下駅を有する鉄道事業者の浸水対策を支援することにより、早期に浸水対策を推進し、防災・減災対策の推進を図る。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	—		
検証指標	地方自治体の作成するハザードマップ等で浸水が想定される区域における浸水対策設備の整備		
目標値	—		
目標年度	平成31年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>地下駅等における浸水被害については発生しないことが望ましいが、大都市圏では地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生すれば深刻な浸水被害が想定される。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>地下駅の構造上、出入口や換気口、トンネル坑口等、浸水経路は多数存在するが、その対策設備の設置には多額の費用がかかり、鉄道事業者による対策のみでは、長期間を要せざるをえない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>地下駅等の抜本的な浸水対策が図られるためには、鉄道事業者において、早期に浸水被害の発生懸念箇所を把握するとともに、国による資金面での支援が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>各地方公共団体が定めるハザードマップ等において浸水被害が想定さ</p>		

	れる地下駅を有する鉄道事業者に対し、出入口、換気口及びトンネル坑口等の浸水対策を国が支援することにより、防災・減災対策の推進が図られる。
社会的ニーズ	平成25年9月の台風18号の影響により京都市営地下鉄が被害を受けており、また、昨今頻発するゲリラ豪雨など、浸水被害に対する地下駅等の安全・安心を求める声が高まっている。
行政の関与	出入口や換気口、トンネル坑口等、多数の浸水経路を抱える鉄道事業者のみの取組みだけでは、対策設備の設置に多額の費用がかかる浸水対策の進捗は難しいため、行政が適切な支援を行い、地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進を図るべきである。
国の関与	大量輸送機関である鉄道の安全確保は、国民の生命、財産に関わる基本的な事項であって、常に一定以上の安全水準を全国統一的に確保することは、国の責務である。

施策等の効率性	抜本的な対策の促進を図る本施策により、地下駅等の浸水対策が抜本的に推進されることから、以下のような補助額が必要であっても、従来の方法とした場合における、多額の浸水対策費用を要することにより生じる対策の遅れを鑑みれば、本施策を実施することが効率的である。	
費用	地下駅を有する鉄道の浸水対策の促進 【予算要求額：1,720百万円】	
効果	計画的かつ抜本的な浸水対策が促進されることにより、地下駅等の防災・減災が推進され、国民の生命・安全の確保が図られる。	
代替案との比較	概要	鉄道事業者自らが設置・更新して取得した施設の固定資産税を減免する。
	費用	更新・改修された施設の固定資産税減収額
	効果	地下駅を多く有する地下鉄事業者は、基本的に公営企業体を実施しており、固定資産税は課税されていないため、税の減免の効果は薄く、従来の方法とほぼ変わらない。
	比較	地下駅等の浸水対策が抜本的に推進され、早期に防災・減災の推進が実現されるため、本案により実施することが適当である。
施策等の有効性	国の支援によるインセンティブによって、地下駅等の浸水対策が抜本的に推進され、鉄道の一層の安全が確保されることから、施策目標12「水害・土砂災害の防止・減災を推進する」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。	

事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 (対象評価書)	半島振興広域連携促進事業の創設（仮称） （平成27年度予算概算要求に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 6】）	担当 課長名	国土政策局 地方振興課長 澁谷浩一 半島振興室長 出口岳人
施策等の概要 ・目的	<p>三方を海に囲まれ平地に恵まれず、人口減少・高齢化の進行等に直面する半島地域の自立的発展に向けた地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を図るため、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援を行う。</p> <p>【平成27年度予算要求額 300百万円】【平成27年度予算額 100百万円】 【平成28年度予算額 98百万円】 【平成29年度予算額 98百万円】 【平成30年度予算額 87百万円】 【令和元年度予算額 80百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>7 都市再生・地域再生の推進 25 都市再生・地域再生を推進する</p>		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	<p>半島地域における社会減少率 令和元年度の社会減少率につき、平成27年度と比較した上で縮小していること （令和元年度）</p>		
施策等の効果 の測定及び結果 （実際の有効性）	<p>半島地域における社会減少率は、平成27年度-0.528、平成28年度-0.500、平成29年度-0.505、平成30年度-0.541、令和元年度-0.588となっており、達成年度の令和元年度と平成27年度を比較すると、社会減少率を縮小させるという検証指標の目標を達成できていないものの、平成28年度、平成29年度には平成27年度より社会減少率が縮小している。</p> <p>社会増減率の要因は多岐に渡るものの、本施策が支援する、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策について、施策を実施した道府県・市町村に対するアンケート結果によれば、地域の自立的な発展に効果があったと98%が回答しており、半島地域の自立的発展及び半島地域における社会減少率の改善に寄与している（※）。今後も引き続き社会減少率の縮小を目指して本施策を実施していく必要がある。</p> <p>（※）社会減少率の改善に寄与した例 能登地域：平成26年度の移住者数（107人）を令和元年度までに50人以上増加させる事業成果目標に対し、令和元年度実績で191人増（298人）を達成</p>		
参考URL	https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/chisei/kokudoseisaku_chisei_tk_000135.html		

その他特記 すべき事項	
----------------	--

【No. 6】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	半島振興広域連携促進事業の創設（仮称）		
担当課	国土政策局地方振興課 半島振興室	担当課長名	課長 徳永 幸久 室長 金子 健
施策等の概要	<p>三方を海に囲まれ平地に恵まれず、人口減少・高齢化の進行等に直面する半島地域の自立的発展に向けた地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を図るため、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援を行う。</p> <p>（予算関係） 【予算要求額：300百万円】</p>		
施策等の目的	半島地域の自立的発展を図るため、地域資源と特性を活かした創意工夫ある取組を支援する仕組みとして半島振興広域連携促進事業（仮称）を創設し、半島地域における地域間交流の促進、産業の振興、定住の促進を図ることを目的とする。		
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	半島地域における社会減少率		
目標値	平成31年度の社会減少率につき、平成27年度と比較した上で縮小していること		
目標年度	平成31年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>半島地域の自立的発展のためには、当該地域における経済活動が継続的に行われていく必要があるが、現状は、全国を上回る人口減少・高齢化が進行し、社会減少率も半島地域を除く地方圏と比較して高く推移しており、半島地域外への流出が続いている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>半島地域においては、雇用の場の減少や地域経済・社会の衰退により、若年層を中心とした人口流出が生じている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>半島地域における社会減少をくい止める取組は、個々の地方公共団体が実施しているが、財源が十分でないことや、半島地域が一体的に取り組み広域的に推進する仕組みがないため、効果が十分にあがっていない。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>半島地域の自立的発展に向けた地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を図るため、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県</p>		

	がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援を行う。
社会的 ニーズ	「過疎地域や、離島・奄美等、半島を含む条件不利地域においては、近隣地域との調和ある発展にも留意しつつ、基幹集落を中心としたネットワーク化を推進し、必要な交通基盤の維持を含む日常生活機能の確保や地域産業の振興により定住環境を整備して、集落の活性化を図る。また、地域の資源や特性を活かした創意工夫ある取組を支援する。」必要がある。（経済財政運営と改革の基本方針 第2章3（3））
行政の関与	半島地域においては、美しい自然環境や豊かな農林水産物、海を通じた交流の歴史など特徴ある資源が存在し、これらを活用した地域間交流や産業の振興、定住の促進に向けた取組が各地で展開されているが、これらの取組について、人口減少・高齢化の進行に直面する半島地域の民間事業者や個人の自助努力に任せるだけでは限界があることから、これらの取組について行政の関与が不可欠である。
国の関与	地方公共団体は財政難から限定的な取組しかできず、効果が十分に得られないおそれがあり、国土の多様性の維持や都市住民や海外からの来訪者への文化や自然環境の提供は国全体に便益が及ぶことから、国が関与する必要がある。

施策等の 効率性	<p>国の補助なく地方公共団体が地域間交流の促進、産業の振興、定住促進の取組を単独事業等として実施した場合、国費の支出はないが、地方公共団体の単独事業等としての取組の実現には限界があり、当該地方公共団体の財政事情によっては取組自体がなされず、またなされたとしても国庫補助がある場合と比べてより厳しい予算制約がある中での取組の実施では、その効果は限定的であり、目的を達成することは困難である。</p> <p>加えて、厳しい財政事情の中での単独事業等としての取組の実施は、当該地方公共団体の財政をより一層圧迫することとなる。</p> <p>このため、国の補助がない場合は、国費の支出はないが、地方単独事業等では取組の実現性や効果の限定性等の点で、地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を通じた半島地域の自立的発展という目的を十分に達成することができない。</p> <p>一方、本施策によれば、下記の費用は要するものの、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援することにより、半島地域の自立的発展が図られ、ひいては国土の多様性の維持や都市住民や海外からの来訪者への文化や自然環境の提供等の大きな効果が発生することから、費用に比べて十分な効果が見込まれる。</p>
費用	<p>300百万円（平成27年度予算要求額）</p> <p>半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援。</p>
効果	半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対して支援することにより、半島地域における地域間交流の促進、産業の振興、定住促進の取組が促進され、半島地域の自立的

		発展が図られる。
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>本支援制度の創設により、半島地域内の様々な主体が地域資源や特性を活かして実施する取組を道府県がパッケージ化して一体的・広域的に推進するソフト施策に対する支援が可能となり、これまで以上に地域間交流の促進、産業の振興、定住促進を図ることができ、半島地域の自立的発展に大きく寄与することが見込まれ、半島地域における社会減少率の縮小に寄与する。</p>	
その他特記すべき事項	<p>○ 国土審議会半島振興対策部会中間とりまとめ（平成26年5月15日公表）</p> <p>半島地域においては、…、これまで整備してきた社会基盤を活かしたソフト面の取組を強化していくことが必要である。具体的には、豊かな地域資源の存在など半島地域の強みを活かした半島全体としての戦略的な産業育成の強化と広域的な共同の取組を、地域外の活力も取り込みながら実施していくことで、広域的な地域の自立的発展を図っていくことが必要である。また、これらの取組を通じた地域間交流をさらに推進し、交流人口の拡大や定住人口を増加させ、地域のコミュニティや地域資源が維持されていく好循環を生み出していくことが必要であり、これらソフト面の取組がこれまで以上に重要となる。</p> <p>○ 経済財政運営と改革の基本方針2014（平成26年6月24日閣議決定）</p> <p>過疎地域や、離島・奄美等、半島を含む条件不利地域においては、近隣地域との調和ある発展にも留意しつつ、基幹集落を中心としたネットワーク化を推進し、必要な交通基盤の維持を含む日常生活機能の確保や地域産業の振興により定住環境を整備して、集落の活性化を図る。また、地域の資源や特性を活かした創意工夫ある取組を支援する。</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>	

事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 （対象評価書）	歴史的風致活用国際観光支援事業の創設 （平成27年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 18】）	担当 課長名	都市局公園緑地・景観課 五十嵐 康之
施策等の概要 ・目的	広域観光周遊ルート形成に向けた取組の一環として、地域固有の歴史・文化を国際観光資源としてより有効に活用するため、歴史的風致維持向上計画認定都市を対象として、官民により構成された協議会が作成する整備計画に位置付けられた受入環境整備に係るソフト・ハード両面の取組に対して総合的に支援することにより、歴史的風致を活用した都市の魅力の向上及び賑わいの創出を図り、地域活性化を実現する。		
	【平成27年度予算要求額：200百万円】 【平成27年度予算額：120百万円】 【平成28年度予算額：85百万円】 【平成29年度予算額：66.5百万円】 【平成30年度予算額：66.5百万円】 【令和元年度予算額：35.6百万円】		
政策目標・ 施策目標	7 都市再生・地域再生の推進 25 都市再生・地域再生を推進する		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	整備計画を策定した歴史的風致維持向上計画認定都市数 目標値：33都市 目標年度：令和元年度		
施策等の効果 の測定及び結果 （実際の有効性）	整備計画を策定した歴史的風致維持向上計画認定都市数は、支援事業を創設した当時、広域観光周遊ルート形成に資する歴史的風致維持向上計画認定都市の全てを対象とし、本支援事業を活用するための受入環境整備に係る整備計画が策定されることとし、33都市を検証指標として設定した。しかし、受入環境整備に係る整備計画を策定した都市数は、令和元年度末時点で20都市であり、目標値には達しなかった。 これは、事業の実施段階において、財政上の制約もあり、事業の効果や実現性等の観点から本件支援事業を活用する事業を選定した結果、同一都市が複数年で事業を実施することとなったため、当初想定した全ての都市で整備計画を策定し、事業を行うことが困難であったことが要因として考えられる。 なお、整備計画を策定し事業に取り組んだ都市（5年間で44件）に対しては、①協議会の運営等に対する支援、②多言語化対応に対応する支援、③人材育成に対する支援、④外国人向けプログラム開発に対する支援、⑤無料公衆無線LAN等の環境整備に対する支援を実施し、本件支援事業を通じて整備された施設等が十分に活用され、歴史的風致を活用した都市の魅力向上が進んでおり、事業を実施した20都市を含む都道府県においては、令和元年度の外国人宿泊者数が平成27年度に比較して1.91倍で伸		

	<p>びており、全国の伸び率1.76倍を上回っていることから着実に観光客数の増加につながっている。本事業は令和元年度で完了となるが、5年間の支援事業を通じて各都市で蓄積されたノウハウについては、他の歴史的風致維持向上計画認定都市に対しても水平展開し、地域固有の歴史・文化を国際観光資源として有効に活用する取組を通じた広域観光周遊ルート形成を推進していく。</p>
参考URL	<p>(国土交通省ホームページ 歴史的風致活用国際観光支援事業について) https://www.mlit.go.jp/toshi/rekimachi/toshi_history_tk_000025.html</p>
その他特記すべき事項	

【No. 18】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	歴史的風致活用国際観光支援事業の創設		
担当課	都市局公園緑地・景観課	担当課長名	柳野 良明
施策等の概要	<p>広域観光周遊ルート形成に向けた取組の一環として、地域固有の歴史・文化を国際観光資源としてより有効に活用するため、歴史的風致維持向上計画認定都市を対象として、官民により構成された協議会が作成する整備計画に位置づけられた受入環境整備について、ソフト・ハード両面から支援する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：200百万円】</p>		
施策等の目的	受入環境整備に係るソフト・ハード両面の取組に対して総合的に支援することにより、歴史的風致を活用した都市の魅力の向上及び賑わいの創出を図り地域活性化（地方創生）を実現する。		
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	整備計画を策定した歴史的風致維持向上計画認定都市数		
目標値	33都市		
目標年度	平成31年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>歴史的風致を維持向上させていくためには、都市における魅力の向上、賑わいの創出により地域活性化を図っていくことが必要であるが、特に地方都市においては、経済活動等が十分ではなく、歴史的風致の維持向上が十分に図られていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>各認定都市では、計画に位置づけられた事業を推進することで、歴史的風致の維持向上を図っているが、各都市における単独事業だけでは持続的な歴史的風致の維持向上を図っていくことは困難である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>地域間の広域連携を強化することで、都市の魅力を互いに向上させるとともに、賑わいの創出を図り、地域活性化を実現することが求められており、歴史まちづくりを活用した広域観光周遊ルートの開発、外国人観光客の受入環境整備等、観光施策と連携した新たな施策展開が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>広域観光周遊ルート形成に向けた歴史的風致維持向上計画の認定都市のうち、官民により構成された協議会が作成する整備計画に位置づけられた受入環境整備に係るソフト・ハード両面の取組に対して以下のような総合的な支援を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会の運営等に対する支援 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・多言語化対応に対応する支援 ・人材育成に対する支援 ・外国人向けプログラム開発に対する支援 ・無料公衆無線LAN等の環境整備に対する支援
社会的ニーズ	<p>日本固有の歴史・文化を活用した観光・体験は、訪日外国人旅行者を中心に関心が高く、地域にとっても経済の活性化や地域資源の磨き上げに繋がることから、歴史的風致を活用した受入環境整備の促進は、旅行者と地域の両方から求められている。</p> <p>また、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催により、今後訪日外国人旅行者増加が見込まれる中で、東京への一極集中に歯止めをかけ、地方都市への観光誘致を図るとともに、訪日外国人旅行者数2000万人を目指すことが求められている。</p>
行政の関与	<p>地域にとって重要な歴史的風致を選定、磨き上げていく際には都市内の所有者間の連携を図るとともに、都市間の連携も必要となることから、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>世界に誇る我が国固有の歴史・文化については、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、世界に誇る我が国固有の歴史・文化の損失、観光資源の喪失によるインバウンドの低下に繋がる恐れがある。</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・文化を活用した受入環境整備を促進することにより、歴史的風致を活用した都市の魅力の向上及び賑わいの創出を図り地域活性化（地方の創生）が実現されることから、費用に比べて効果は正当化できる。</p>	
費用	<p>200百万円（平成27年度予算要求額）</p> <p>歴史的風致活用国際観光支援事業</p>	
効果	<p>歴史・文化を活用した受入環境整備を促進することにより、歴史的風致を活用した都市の魅力の向上及び賑わいの創出を図り地域活性化（地方の創生）を実現する。</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	受入環境整備に係るソフト・ハード両面の取組に対して総合的に支援するものであり、各都市が歴史的風致を活用した観光施策の取組を確実に促進することが可能であることから、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。	
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2014」（平成26年6月24日閣議決定）</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2014」を着実に実施する <p>○「「日本再興戦略」改訂2014」（平成26年6月24日閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間の広域連携を強化して情報発信力を高めるとともに、対象市場に訴求するストーリー性やテーマ性に富んだ多様な広域ルートを開発・提供し、海外へ積極的に発信する。 <p>○「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」（平成26年6月17日観光立国推進閣僚会議）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京周辺やゴールデンルートなど訪日外国人の需要が集中している地域以外の需要を創出するべく、地域間の広域連携を強化して情報発信力を高めるとともに、対象市場に訴求するストーリー性やテーマ性に富んだ多様な広域ルートを開発・提供し、海外へ積極的に発信する。 ・歴史まちづくり法に基づく歴史的風致を活かしたまちづくり・・・（中略）・・・による美しい景観形成の整備を推進する。 <p>平成32年度に事後検証シートによる事後検証を行う。</p>	

事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 (対象評価書)	防災・省エネ・子育て支援等に対応する質の高い住宅・建築物整備の推進 (平成27年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果(事前評価書)【No. 19】)	担当 課長名	都市局市街地整備課 菊池 雅彦 住宅局市街地建築課 宿本 尚吾
施策等の概要 ・目的	<p>防災・省エネルギー性能の向上、子育てしやすい環境の整備等の緊急的な政策課題に対応するため、居住を誘導するエリア等において民間事業者等が行う住宅・建築物の整備に関する事業を支援する。</p> <p>【平成27年度予算要求額 8,800百万円】 【平成27年度予算額 8,629百万円】 【平成28年度予算額 8,362百万円】 【平成29年度予算額 8,378百万円】 【平成30年度予算額 9,402百万円】 【令和元年度予算額 9,656百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<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</p>		
業績指標(目標値・ 目標年度)	—		
検証指標(目標値・ 目標年度)	良質な建築ストックの整備地区数 (目標値: 43地区、目標年度: 令和元年度)		
施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)	<p>本事業は子育て支援・高齢者対応といった緊急的な政策課題に対応した質の高い施設建築物を整備する市街地再開発事業等の施行者等に対し、国が特別の助成を行うものである。事業の要件としては必須要件及び選択要件があり、選択要件の充足数により補助率が嵩上げされることになる。これにより選択要件の内容によって各地域の課題に対応した質の高い施設建築物の整備が可能となる。</p> <p>その結果、良質な建築ストックの整備地区数は令和元年度末までに43地区整備され、目標値の達成に寄与した。</p> <p>本施策の実施を通じて民間事業者等の自発的な取組を促進することは、良質な建築ストックの形成という政策効果に有効性があるものと考えられ、今後も本施策の普及及び活用を促進していく。</p>		
参考URL	<p>(国土交通省ホームページ 防災・省エネまちづくり緊急促進事業について) https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/toshi_urbanmainte_tk_000046.html</p>		
その他特記 すべき事項			

【No. 19】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	防災・省エネ・子育て支援等に対応する質の高い住宅・建築物整備の推進		
担当課	都市局市街地整備課 住宅局市街地建築課	担当課長名	廣瀬 隆正 香山 幹
施策等の概要	<p>防災・省エネルギー性能の向上、子育てしやすい環境の整備等の緊急的な政策課題に対応するため、居住を誘導するエリア等において民間事業者等が行う住宅・建築物の整備に関する事業を支援する。</p> <p>【予算要求額：8,800百万円】</p>		
施策等の目的	防災・省エネルギー性能の向上、子育てしやすい環境の整備等に資する、良質な建築ストックを形成する。		
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	良質な建築ストックの整備地区数		
目標値	43地区		
目標年度	31年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 防災性能や省エネルギー性能の向上、高齢者対応・子育て支援といった緊急的な政策課題に対応した、質の高い施設建築物等の整備が求められているが、現状の整備は不十分である。</p> <p>ii 原因の分析 防災や高齢化・少子化に対応した施設整備を行う場合、初期投資が大きく採算性が低いため、事業者が投資効果を得られにくく、直接便益のみでは事業の成立性が低い。</p> <p>iii 課題の特定 子育て支援や高齢者対応といった緊急的な政策課題に対応した質の高い施設建築物の整備への支援が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 質の高い施設建築物等の整備に関する事業について、「子育て支援」の選択要件の追加、補助率の見直し、要件の引き上げ・合理化等を行った上で期間を延長して、国が費用の一部を補助する。</p>		
社会的	骨太方針2014（平成26年6月24日閣議決定）において、「コンパクトシテ		

ニーズ	ィ、スマートシティ等の形成に向けて、（中略）子育てしやすく高齢者の暮らしやすい住宅・まちづくり（中略）を推進する」旨明記されている。
行政の関与	民間等による良質な建築ストックの整備を推進していくことは重要な政策課題であるが、防災や高齢化・少子化に対応した施設整備を行う場合、初期投資が大きく採算性が低いため、事業者が投資効果を得られにくく、直接便益のみでは事業の成立性が低いため、民間を誘導するための行政の主体的な関与が必要とされる。
国の関与	本政策課題は、我が国全体として早急に対応すべき課題であり、国が主体的に取り組むべき施策である。

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、国が特別の助成を行うことで、市街地再開発事業等において子育て支援のほか、防災や省エネルギー性能の向上に対応した良質な建築ストックの形成に寄与することとなり、費用に比べて効果は正当化できる。
	費用	国費88億円（平成27年度予算要求額）、事業費1,276億円
	効果	市街地再開発事業等において子育て支援のほか、防災や省エネルギー性能の向上に対応した良質な建築ストックを整備することにより、居住環境の向上を図ることが可能。
代替案との比較	概要	なし
	費用	-
	効果	-
	比較	-
施策等の 有効性		子育て支援・高齢者対応といった緊急的な政策課題に対応した質の高い施設建築物の整備する市街地再開発事業等の施行者等に対し、国が特別の助成を行うことにより、43地区で良質な建築ストックの整備を実現できる。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ・骨太方針2014（平成26年6月24日閣議決定）において、「コンパクトシティ、スマートシティ等の形成に向けて、（中略）子育てしやすく高齢者の暮らしやすい住宅・まちづくり（中略）を推進する」旨明記されている。 ・日本再興戦略改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）において、「都市の競争力の向上を図るため、都市再生や都市防災等における課題を解消し、外国企業や来訪者を呼び込むための環境整備を行う。」と掲げられており、都市の競争力の向上に資する質の高い建築ストックの整備が必要とされている。 ・平成32年度に事後検証シートによる事後検証を実施。

事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 (対象評価書)	鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進 (平成28年度予算概算要求関係政策アセスメント 結果(評価書)【No. 7】)	担当 課長名	鉄道局 施設課長 酒井 浩二
施策等の概要 ・目的	<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。</p> <p>【平成28年度当初予算額 3,632百万円の内数※】 【平成29年度当初予算額 4,172百万円の内数※】 【平成30年度当初予算額 3,982百万円の内数※】 【令和元年度当初予算額 6,608百万円の内数※】 【令和2年度当初予算額 4,631百万円の内数※】</p> <p>※鉄道施設総合安全対策事業費補助金</p>		
政策目標・ 施策目標	<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>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>		
業績指標(目標値・ 目標年度)	—		
検証指標(目標値・ 目標年度)	<p>地域鉄道における、橋りょう、トンネルの施設の老朽化を起因とした輸送障害件数 (目標値：0件・目標年度：令和2年度)</p>		
施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)	<p>平成28年度～令和2年度において、本補助制度を活用することにより、計39事業者の橋りょうやトンネル等の鉄道施設について、長寿命化に資する補強・改良を実施した。当施策の実施により、厳しい経営状況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が低減され、鉄道施設の維持管理・更新の推進に寄与した。</p> <p>検証指標である「地域鉄道における、橋りょう、トンネルの施設の老朽化を起因とした輸送障害件数」は、平成28年度～平成30年度は0件であったが、令和元年度実績は1件となった。当該事業者については、発生原因について社内で検証後、管内の同様の箇所について点検を行い、緊急に補修等の対応が必要ないことを確認するなど、再発防止に向けた取組を徹底した。</p> <p>なお、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」(令和2年12月11日閣議決定)において、令和元年度までの施設検査の結果、耐用年数を超えて使用している又は老朽化が認められるような、予防保全が必要な鉄道施設の老朽化対策の完了率を現状14%(令和2年度)から100%(令和7年度)とする目標を掲げており、今後とも着実に鉄道施設の維持管理・更新に向けた取組を実施していくこととしている。</p>		
参考URL	なし		

その他特記 すべき事項	
----------------	--

【No. 7】

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	地域鉄道における、橋りょう、トンネルの施設の老朽化を起因とした輸送障害件数。		
目標値	0件		
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 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</p>		

	<p>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 【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	—
		施策等の有効性	<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>
		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～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>

事後検証シート（政策アセスメント関係）

施策等 (対象評価書)	港湾の完全電子化の推進 (平成31年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果(事前評価書)【No. 4】)	担当 課長名	港湾局 計画課 課長 中村 晃之
施策等の概要 ・目的	<p>港湾をとりまく諸手続き・取引について電子化・データ連携を標準とする事業環境を形成し、港湾物流の生産性向上、国際競争力向上を図るため、全国の物流事業者や港湾管理者が保有する港湾情報や港湾物流手続情報を取り扱う港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する。</p> <p>【令和元年度予算要求額 368百万円】 【令和元年度予算額 306百万円】【令和元年度補正予算 90百万円】 【令和2年度予算額 390百万円】【令和2年度補正予算 163百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>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</p>		
業績指標(目標値・ 目標年度)	—		
検証指標(目標値・ 目標年度)	港湾関連データ連携基盤各種機能の利用回数(目標値:—・令和2年度)		
施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)	<p>港湾関連データ連携基盤(以下、「連携基盤」という。)については、令和2年末にシステムを構築し、令和2年度末に協力事業者との間で連携・受入テストを実施したところであり、令和3年4月の稼働開始に向けて着実に進展している。</p> <p>なお、検証指標については、政策アセスメント実施当初、システム稼働開始前に利用者数がどの程度かある程度見込みが立つことを前提に令和2年度の目標値を早期に設定する予定であったが、当初より具備する機能が多くなったことや、目標値の設定を協力事業者との間で実施する連携・受入テストの結果を踏まえてより精緻に検討する必要が生じたことから、工程を見直した。</p> <p>そのため、連携基盤が具備する各種機能の利用回数の目標値に関しては、連携基盤を令和3年4月に稼働開始した後、稼働状況を踏まえ、令和3年第2四半期(7月-9月)に設定する予定である。</p> <p>令和3年度以降も本施策の目的である港湾物流の生産性向上、国際競争力向上の実現に向けて連携基盤の利用促進及び機能改善に取り組んでいく。</p>		
参考URL	https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk3_000025.html		
その他特記 すべき事項			

【No. 4】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	港湾の完全電子化の推進	担当 課長名	港湾局 計画課 課長 堀田 治
施策等の概要・目的 政策目標・ 施策目標 業績指標（目標値 ・目標年度） 検証指標（目標値 ・目標年度）	<p>港湾をとりまくすべての諸手続き・取引について電子化・データ連携を標準とする事業環境を形成し、港湾物流の生産性向上、国際競争力向上を図るため、全国の物流事業者や港湾管理者が保有する港湾情報や貿易手続情報を取り扱う港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算額：306百万円】</p> <p>6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>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</p> <p>—</p> <p>港湾関連データ連携基盤各種機能の利用回数（検討中・平成32年度）</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>我が国の貿易手続きについては、入出港届等がEDI化され、NACCSに統合されるなどの電子化が進んできたが、一部の手続きについては紙やFAXを用いたやり取りが残り、情報の照合に時間を要し、貨物情報のシステムへの再入力が生じるなど、非効率が発生している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>港ごと、事業者間ごとに個々で電子化を進められた結果、一部に紙・FAX手続きが残り、我が国港湾物流全体の電子化が図られず、効率的なデータ連携・利活用が進んでいない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>港湾をとりまくすべての諸手続き・取引について電子化・データ連携を標準とする事業環境を形成し、港湾物流の生産性向上、国際競争力向上を図るためには、あらゆる事業者が共通のデータ連携基盤で電子データを柔軟に利活用できる環境形成が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保しつつ、中小企業を含む港湾物流に係るあらゆる事業者が柔軟に利活用可能な、共通の港湾関連データ連携基盤を構築する。</p>		
国の関与	<p>民間や港湾管理者が情報プラットフォームを構築した場合、事業者ごと・港ごとの電子化・情報連携となり、効果が限定的となる。したがって、我が国の港湾物流全体の</p>		

	生産性を向上するためには、国が関与する必要がある。
施策等の効率性	本施策の実施によって、現状、港湾関係者等が行っているデータの再入力や紙照合などの非効率性が解消され、情報連携が容易となり、我が国の港湾物流全体の生産性向上につながるため、費用に見合った効果が得られる。
代替案との比較	民間や港湾管理者が独自に情報プラットフォームを構築した場合、港湾関係者等が情報連携が行えず、我が国の港湾物流全体の生産性向上につながらない恐れがある。
施策等の有効性	本施策の実施により、港湾物流の生産性が向上し、我が国港湾の国際競争力向上に資することから、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。
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画（IT新戦略）（平成30年6月15日閣議決定） <ul style="list-style-type: none"> Ⅱ. ITを活用した社会システムの抜本改革 <ul style="list-style-type: none"> 4 世界を先導する分野連携型「デジタル改革プロジェクト」 <ul style="list-style-type: none"> （1）世界最高水準の生産性を有する港湾物流の実現 <ul style="list-style-type: none"> ① 港湾の完全電子化と港湾関連データ連携基盤の構築 <p>全国の物流事業者や港湾管理者が保有する、港湾情報や貿易手続情報を港湾物流の生産性向上等の観点で踏まえ総体的に整理し、国内港湾におけるこれら情報や手続を取り扱う港湾関連データ連携基盤を平成32年までに構築する。同基盤は、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保しつつ、中小企業を含む港湾物流に関係するあらゆる事業者が柔軟に活用できる仕組みを実装する。同基盤の活用により、港湾間の情報連携を図り、港湾物流における生産性向上、国際競争力向上、ひいては港湾行政の効率化や災害対応力の向上を図る。</p> ・ 未来投資戦略2018（抄） <ul style="list-style-type: none"> I. Society5.0の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等 <ul style="list-style-type: none"> [3] 「行政」「インフラ」が変わる <ul style="list-style-type: none"> 1. デジタル・ガバメントの実現（行政からの生産性革命） <ul style="list-style-type: none"> vi) 世界で一番企業が活動しやすい国の実現 <ul style="list-style-type: none"> ◎ 貿易手続・港湾物流等の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・ 貿易手続・港湾物流等におけるITの活用として、AIターミナルの実装に向けた取組を進め、そのスケジュールを早急に明確化するとともに、貿易全般にわたる情報の電子化と関係者間でのデータ利活用の推進等の検討や電子化が進んでいない事業者に向けたIT化支援を行う。 ・ 平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施。