

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	本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強事業	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	操縦士、整備士・製造技術者の養成・確保対策	5
3	業務継続地区整備緊急促進事業の創設	12
4	高精度測位技術を活用したストレスフリー環境づくりの推進	17

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
5	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	22
6	旅客施設等への無利子貸付	27

平成29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	安全・環境基準適合性の事後チェック体制の構築	31
8	地方空港におけるCIQ機能強化の促進	35
9	地方管理空港等における国際線新規就航・増便支援及び受入環境の高度化支援	39

平成30年度補正予算要求時等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
10	鉄道施設の豪雨対策事業の創設	42
11	旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保	47

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)	本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強事業 (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. 10】)	担当 課長名	鉄道事業課長 田口 芳郎
施策等の概要 ・目的	<p>本州四国連絡橋（本四備讃線）については、本州と四国を結ぶ唯一の鉄道路線であり、本州と四国間の交通ネットワークを確保する上で非常に重要な根幹的インフラである。</p> <p>このため、同橋の耐震補強を着実に実施し、想定される南海トラフ地震等の大規模地震による被害を回避・軽減するとともに、本州と四国を結ぶネットワークの確保を図る。</p> <p>【H26年度 3,301百万円】 【H27年度 100百万円】 【H28年度 1,956百万円】 ※H29年度以降はなし。</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）	本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強を完了する（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>○平成24年度～令和2年度において、本施策によって（独）日本高速道路保有・債務返済機構が行う橋脚補強、上部工補強等の耐震補強工事に要する費用として出資金を活用することにより、当初予定していたすべての橋梁に対する耐震補強が実施され、令和2年度に、検証指標として設定した「本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強を完了する」を達成した。これにより、想定される南海トラフ地震等の大規模地震による被害を回避・軽減するための備えを行うとともに、本州と四国を結ぶネットワークの確保を図ることに寄与した。なお、令和3年度より、残余金を活用して耐震性の更なる強化のため、鉄道関連施設において必要な補強工事を実施している。</p>		
参考URL	なし		
その他特記 すべき事項			

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）を添付すること。

【No. 10】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強事業		
担当課	鉄道局 鉄道事業課	担当課長名	鉄道事業課長 高原 修司
施策等の概要	南海トラフ地震等の大規模地震による被害を回避・軽減するとともに、本州と四国を結ぶネットワークの確保を図るため、本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強を着実に実施する。（予算関係） 【予算要求額：4,799百万円】		
施策等の目的	本州四国連絡橋（本四備讃線）については、本州と四国を結ぶ唯一の鉄道路線であり、1日約2万人が利用している本州と四国間の交通ネットワークを確保する上で非常に重要な根幹的インフラである。このため、同橋の耐震補強を着実に実施し、想定される南海トラフ地震等の大規模地震による被害を回避・軽減するとともに、本州と四国を結ぶネットワークの確保を図る。		
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	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	本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強を完了する		
目標値	－		
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>本州四国連絡橋（本四備讃線）については、南海トラフ地震等の大規模地震による被害が想定され、本州と四国を結ぶネットワークの分断も懸念される。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>本州四国連絡橋（本四備讃線）については、想定される南海トラフ地震等に備えるための耐震補強が実施されていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>平成26年度以降に行う耐震補強工事を着実に実施する必要がある。</p>		

	iv 施策等の具体的内容 本州四国連絡橋（本四備讃線）を保有する（独）日本高速道路保有・債務返済機構が行う橋脚補強、上部工補強等の耐震補強工事に要する費用として、同機構に出資する。
社会的ニーズ	本州四国連絡橋（本四備讃線）は、利用者が多く（旅客利用者数約2万人／日）、大規模地震発生時の輸送支障等を回避・軽減する必要がある。
行政の関与	本州四国連絡橋（本四備讃線）に係る資本的支出については、国鉄改革時において、今後とも同連絡橋を利用する鉄道事業者に負担能力がないとされており、行政の関与が不可欠である。
国の関与	本州四国連絡橋（本四備讃線）については、本州と四国を結ぶ唯一の鉄道路線であり、1日約2万人が利用している本州と四国間の交通ネットワークを確保する上で非常に重要な根幹的インフラであるため、国が関与すべき施策である。

施策等の効率性	本州四国連絡橋（本四備讃線）については、地震時に損傷の程度が大きく、その復旧に係る費用及び期間が多大となることが想定されるため、耐震補強を着実に実施し、地震時の被害を回避・軽減するとともに、本州と四国を結ぶネットワークの確保を図る必要がある。	
費用	4,799百万円（平成26年度予算要求額）	
効果	○本州四国連絡橋（本四備讃線）は、利用者が多く（旅客利用者数約2万人／日）、大規模地震発生時の輸送支障等の回避・軽減の効果が大きいと想定される。 ○今後、南海トラフ沿いの巨大地震の発生が高い確率で予測されているところ、本四備讃線の沿線地域は東南海・南海地震防災対策推進地域に含まれており、事業による効果が顕在化する可能性が高い。 ○海峡上の橋梁であるため、大規模地震により被害が発生した場合の復旧が極めて困難であり、事前対策による効果が大きいと考えられる。	
代替案との比較	概要	本州四国連絡橋（本四備讃線）を利用する鉄道事業者が、耐震補強工事を実施する。
	費用	国及び地方自治体の補助がなかった場合、全額鉄道事業者の負担となる。
	効果	本案と同じ。

	比較	<p>本案と代替案で効果は同じであるが、本州四国連絡橋（本四備讃線）に係る資本的支出については、国鉄改革時において、今後とも同連絡橋を利用する鉄道事業者には負担能力がないとされている。</p> <p>このため、耐震補強を着実に実施するためには、本案により実施することが適当である。</p>
施策等の有効性	<p>本州四国連絡橋（本四備讃線）は、本州と四国を結ぶ唯一の鉄道路線であり、本事業により、大規模地震発生時の運行停止の影響が広域的に波及するのを回避・軽減することができると想定される。</p>	
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日閣議決定）における位置付け 対策の柱立て（大区分）：I. 復興・防災対策 対策の柱立て（中区分）：2. 事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等 対策の柱立て（小区分①）：（1）命と暮らしを守るインフラ再構築（老朽化対策、事前防災・減災対策） 対策の柱立て（小区分②）：②事前防災・減災対策 対策における施策の名称：河川・海岸・道路・港湾・空港・鉄道・航路標識・上下水道等の防災対策 <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>	

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）	操縦士、整備士・製造技術者の養成・確保対策（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.11】）	担当 課長名	航空局安全部運航安全課長 島津 達行
施策等の概要 ・ 目的	短期的・中長期的な操縦士、整備士・製造技術者の不足を乗り越え、安全で安定的な航空輸送を支えるため、民間養成機関の操縦士供給能力の拡充や航空大学校のさらなる活用等、航空機の操縦士、整備士・製造技術者の養成・確保についての取組を促進する。 【平成27年度 138百万円】 【平成28年度 63百万円】 【平成29年度 115百万円】 【平成30年度 92百万円】 【令和元年度 83百万円】 【令和2年度 67百万円】		
政策目標・ 施策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 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（目標値・ 目標年度）	-		
検証指標（目標値・ 目標年度）	目標値 ①主要航空会社の航空機操縦士の人数：約6,700人 ②主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数：約210人 目標年度 令和2年度		
施策等の効果 の測定及び結果 （実際の有効性）	我が国の航空需要を支える操縦士等の養成・確保を促進するため、民間と連携した操縦士等の養成・確保の促進や、操縦士の健康管理の向上のための取組として以下に記載の施策を実施した他、特定技能制度による外国人材の活用等による整備士の養成の促進等の取組を実施した。 ○高額な学費負担を軽減するため、無利子貸与型奨学金の仕組みの創設に向けた調査 ○航空会社が柔軟に訓練・審査プログラムを策定することができるよう新たな制度（AQP）に必要な情報分析システムの構築 ○操縦士の健康管理の向上を図るため、航空身体検査に係る情報共有を図るため、航空身体検査に係る情報共有システムの構築 ○航空機燃料国内生産中止に伴う燃料費高騰対策として、航空大学校での訓練の実施を確保するために必要な経費を確保 これらの取組は、民間養成機関における操縦士養成の環境整備や供給能力の向上等を通じ、令和2年度における検証指標の実績が次のとおり目標値を達成したことに寄		

	<p>与したと考えられる。</p> <p>① 主要航空会社の航空機操縦士の人数（令和2年）：6,843人</p> <p>② 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数（令和2年度）：239人</p> <p>操縦士等の養成・確保は長期間の訓練・多額の投資が必要となる中、本施策の実施は、操縦士の安定的な供給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	なし
その他特記すべき事項	

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）を添付すること。

【No. 11】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	操縦士、整備士・製造技術者の養成・確保対策		
担当課	航空局安全部運航安全課	担当課長名	高野 滋
施策等の概要	民間養成機関の操縦士供給能力の拡充や航空大学校のさらなる活用等、航空機の操縦士、整備士・製造技術者の養成・確保についての取組を促進する。（予算関係） 【予算要求額：688百万円】		
施策等の目的	我が国航空業界における短期的・中長期的な操縦士、整備士・製造技術者の不足を乗り越え、安全で安定的な航空輸送を支える。		
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	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	①主要航空会社の航空機操縦士の人数 ②主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数		
目標値	①約6,700人 ②約210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</p> <p>航空局において、日本再興戦略に記載されている経済成長率の目標（中位ケース：名目GDP成長率3%程度、実質GDP成長率2%程度）に基づき操縦士の需要予測を行った結果、2020年には我が国主要航空会社において約6,700人の操縦士が必要になると予測されている一方、2012年時点において我が国の主要航空会社の操縦士数は約5,600人であり、現状の操縦士数では拡大する航空需要に応えることが困難となる。さらに、同じ需要予測及び我が国主要航空会社の操縦士年齢構成を踏まえた今後の退職者数見込みに基づく新規操縦士需要予測によれば、2020年には、我が国においては年間約210名の新規操縦士需要が発生すると見込まれる一方、2012年時点において我が国の主要航空会社への新規操縦士供給量は120人であり、現状の新規操縦士供給量では拡大する操縦士の需要を満たすことができない。</p> <p>さらに、整備士・製造技術者についても、短期的、中長期的な不足への対応が課題となっている。</p>		

ii 原因の分析

操縦士不足については、今後、航空需要の増大に伴い、操縦士の数の需要の増加が見込まれる。また、我が国において新規操縦士の供給を担っているのは主として航空大学校、航空会社の自社養成及び私立大学等の民間養成機関であるところ、現状（2012年時点）では、自社養成が航空会社の経営状況の影響により減少し、また、私立大学については操縦士の養成を開始してからの歴史が浅いことに加えて、高額な学費負担等を背景として定員が充足されていないことから、新規操縦士の供給量が少なくなっていることが原因である。整備士不足については、航空需要の増大等に伴い、整備士数の需要の増加が見込まれる。また、製造技術者不足については、今後、MRJの生産本格化等による我が国航空産業の規模拡大に伴い、必要数が増加すると見込まれている。

iii 課題の特定

- 私立大学等の民間養成機関においては、奨学金制度の創設等を通じた学費負担の軽減により定員を充足させ、量の面での操縦士供給能力拡充を図ることが必要。また、操縦士の技量レベルは航空の安全性に直結するという観点に加え、技量レベルが向上すれば航空会社への就職者数が増加し、志望者の裾野が拡大することで、さらなる技量レベルの向上がもたらされるという好循環が期待されるとともに、航空会社への確実な就職の担保により、奨学金の返済リスクの低減ももたらされることから、民間養成機関の操縦士供給について、量の拡大と質の確保を車の両輪として推進していくことが課題となっている。
- 自社養成については、これまでも自社養成促進のために新たな資格制度の導入等を行ってきたものの、更なる促進を図る必要があることから、安全性を確保しつつ更なる促進方策を導入することが課題となっている。
- 航空大学校については、引き続き我が国の安定的な操縦士の供給源として中心的な役割を果たしつつ、民間養成機関の供給能力の拡充に寄与していくことが課題となっている。
- 操縦士の確保を図るためには、新規操縦士の供給を拡充することに加え、航空会社に在籍している現役の操縦士について、健康管理向上等により安全性を確保しつつ有効活用を図っていくことが課題となっている。
- 整備士については、航空会社が整備士の確保・養成を容易にする環境の整備が必要であり、製造技術者についても産学官が連携して養成に向けた取り組みを進める必要がある。

iv 施策等の具体的内容

- 民間養成機関の操縦士供給能力拡充を図るため、技量レベル向上のための外部教官による民間養成機関の訓練オブザーブ促進、高額な学費負担軽減のための奨学金制度創設のための取組等を推進。
- 航空会社の自社養成促進のため、安全性を確保しつつ航空会社による柔

	<p>軟な訓練・審査プログラムの策定を可能とする制度（AQP）の導入に向けた環境整備を実施。</p> <p>○航空大学校については、燃料費が高騰する中での訓練の確実な実施や民間養成機関への技術支援強化等を実施。</p> <p>○操縦士の健康管理の向上を図るために、航空身体検査に係る情報共有システムの構築、航空会社における健康管理体制確保のための取組等を推進。</p> <p>○構造的に操縦士や整備士の養成を確保しづらい地域航空会社等における操縦士・整備士の共同養成の推進に向けた取組を行うとともに、中長期的な操縦士等確保の戦略策定につなげていくために、操縦士、整備士・製造技術者の確保・養成操縦士、整備士・製造技術者の養成に係る海外状況調査等を実施。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>航空機の操縦士・整備士は空港等のインフラと並んで航空ネットワークの充実に不可欠な、いわばソフトインフラと言える存在である。本年相次いだLCCの操縦士不足による減便で明らかになったとおり、操縦士等の不足は、社会的な影響が大きな減便や欠航を招くこととなるため、安全で安定的な航空輸送を確保する上で、質の高い操縦士等の養成・確保に対する社会的ニーズは非常に大きい。</p> <p>また、中長期的にも、操縦士等の不足は我が国経済社会の発展に不可欠なさらなる航空ネットワーク充実の妨げとなりかねず、航空需要の増大が見込まれる中、操縦士等の養成・確保に対する社会的なニーズは非常に大きい。</p> <p>さらに、今後、MRJの生産が本格化すること等に伴い、航空機製造技術者を増加させることが必要になると見込まれるところ、航空機製造産業が今後大きく成長すべき段階にあり、かつ、専門性の高い分野であることから、産学官の関係者で連携して確保・養成に向けた取組みを進める必要がある。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>航空機の操縦士の養成は長期間の訓練・多額の投資を要することから民間企業にとってはリスクが高く、大手航空会社であってもその養成規模は景気変動の影響を受けやすい。また、諸外国においては、軍や公的機関が操縦士の供給において重要な役割を担っていることに加え、我が国においては、欧米と比べて民間養成機関等による操縦士の市場への供給量は未だ十分に拡大していないのが実情である。したがって、今後、航空需要の増大に伴い操縦士の需要が拡大すると見込まれる中で、操縦士の安定的な供給を確保するためには、行政が最低限必要な操縦士の供給を担いつつ、安全性を確保しながら民間養成機関等による操縦士供給の裾野を広げるための環境を整えることが必要である。また、整備士については、今後、中長期的に需要が高まると見込まれる中、行政として整備士の確保・養成を容易にする環境整備が必要であるとともに、製造技術者については航空機製造産業が今後大きく成長すべき段階にあることから、関係者と連携しつつ、行政としても確保に向けた取組みを進めることが必要である。</p>
<p>国の関与</p>	<p>航空ネットワークは国際的及び全国的に広がるものであり、かつ、操縦士、整備士・製造技術者の不足への対応は、航空ネットワークの充実や航空</p>

	機製造産業の成長という国の政策目標を達成するためのものであるため、国の関与が求められる。
--	--

施策等の 効率性	費用	688百万円（平成27年度予算要求額） ○民間養成機関の供給能力向上 ○自社養成促進のための新制度導入に向けた環境整備 ○航空大学校での確実な訓練の実施及び民間養成機関への技術的支援の強化 ○操縦士の健康管理向上 ○操縦士・整備士の共同養成の推進に向けた取組 ○操縦士、整備士・製造技術者の養成に係る海外状況調査 等
	効果	民間養成機関の操縦士供給能力の質・量の両面での向上、航空会社の自社養成を促進する環境の整備、航空大学校での確実な訓練実施、現役操縦士の有効活用を図るための環境の整備、整備士・製造技術者の確保・養成が容易となる環境の整備等が図られることを通じ、増大する操縦士等の需要に応え、必要な数を供給することが可能になる。
代替案との 比較	概要	航空会社に対して、操縦士等の養成・確保に必要な経費の一部を補助する。
	費用	1,800百万円 （2020年における目標の年間新規操縦士210人を確保するために必要となる費用の試算：1人あたりの操縦士養成費用40百万円×年間新規操縦士供給量の現状とのギャップ90人×補助率1/2）
	効果	操縦士等の養成・確保に係る事業者の負担が軽減されることにより、操縦士等が不足している事業者において、操縦士等の確保が促進される。
	比較	代替案によって、我が国の事業者において、短期的には一定程度の操縦士等の確保が進むことが期待されるものの、我が国の操縦士供給能力を拡充させるものではなく、また、国費の投入を打ち切れればそれ以後の操縦士等の確保の促進は期待できないため、中長期的な操縦士需要の増大に対応することは困難である。 一方、本案では民間養成機関等の自立性を保ちつつ、操縦士等の養成・供給能力を拡充することを目的としており、短期的な不足のみならず、中長期的な不足への対応が可能となるとともに、国費の投入が終了しても効果が継続することとなり、最低限の投資で最大限の効果を継続的に生み出すものである。

<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策によって、短期的・中長期的な操縦士等の不足に対応していくことで、航空需要の増大が見込まれる中、安全で安定的な航空輸送を支えるという施策目標の達成が期待されることから、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」の達成に寄与する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○日本再興戦略 改訂2014（平成26年6月24日閣議決定） 本文 p47： ③人材不足分野における人材確保・育成対策の総合的な推進 医療・福祉、建設業、製造業、交通関連産業等における雇用管理改善、マッチング対策、人材育成など、若者をはじめとする人材の確保・育成対策を総合的に推進する。</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） 本文p9： さらに、労働市場のインフラ整備を進めるとともに、医療・福祉、建設業、運輸業、造船業等の人材不足が懸念される分野における人材確保・育成対策を総合的に推進する。</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>

その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none">・平成27年度に災害時業務継続地区整備緊急促進事業を創設。・平成29年度に国際競争業務継続拠点整備事業を創設するとともに、災害時業務継続地区整備緊急促進事業を令和元年度までの経過措置を経て廃止。
------------	--

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）を添付すること。

【No. 20】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	業務継続地区整備緊急促進事業の創設		
担当課	都市局市街地整備課	担当課長名	廣瀬 隆正
施策等の概要	<p>都市機能が集積しエネルギーをより高い密度で消費する拠点地区において、エネルギー効率の大幅な向上と、地区全体でエネルギーの自立化、多重化による安定供給が確保された業務継続地区（BCD：Business Continuity District）を構築するため、エネルギーの面的ネットワークの整備を支援する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,000百万円】</p>		
施策等の目的	<p>経済活動の拠点となる地区において、エネルギー効率の大幅な向上と、災害時における行政・民間企業の業務継続の確保により、都市の国際競争力の向上を図るもの。</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	—		
検証指標	検討中		
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 エネルギー面的利用は、環境面・防災面双方に有効な手段であるものの、実際には普及が進んでいないのが現状である。</p> <p>ii 原因の分析 施設整備を行う上での初期投資が大きく、投資効果が事業者への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 事業者が都市開発を行う際に、これに合わせたエネルギー面的利用の導入を促進させるインセンティブが必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 都市機能が集積しエネルギーをより高い密度で消費する拠点地区において、エネルギーの面的利用を図るためのエネルギー供給施設、ネットワーク、マネジメントシステムの整備等を以下のとおり支援。</p> <p>【補助対象事業】 エネルギーの面的ネットワーク形成を図るために必要な事業費を支援（計画策定支援、コーディネート支援、施設整備事業支援）</p>		

	<p>【補助対象者】 地方公共団体、都市再生機構、協議会、エリアマネジメント組織、民間事業者（直接補助及び地方公共団体からの間接補助）</p> <p>【補助率】 1／2（地方公共団体からの間接補助の場合、1／3）等</p>
社会的ニーズ	地球温暖化やエネルギー資源輸入超過への対応としてのエネルギー効率の大幅な向上に加え、東日本大震災を契機として災害時における業務継続の観点からエネルギーの安定供給によるリダンダンシー向上が求められている。
行政の関与	エネルギー面的利用は公益性が高いものの、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く普及が進まず不十分であることから、行政が積極的に対応する必要がある。
国の関与	CO2の削減やリダンダンシー向上による都市の国際競争力強化を早急に進めていくためには国の関与が必要である。

施策等の効率性		エネルギーの面的利用を図る地方自治体・民間事業者等に対して直接支援を行うことにより、CO2の削減やリダンダンシー向上による都市の国際競争力強化等といった公益性のある便益を生み出すことが可能。
	費用	1,000百万円（平成27年度予算要求額） 都市機能が集積しエネルギーをより高い密度で消費する拠点地区において、エネルギーの面的ネットワークの整備を図るために必要な事業費を支援。
	効果	国の補助によりエネルギーの面的利用導入の普及が図られ、エネルギー効率が大幅に向上するとともに、エネルギーの自立化、多重化により地区全体での業務継続機能が確保され、都市の国際競争力の向上が図られる。
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>エネルギーの効率化・自立化・多重化について、都市開発に合わせて行うことにより効果的にCO2の削減や業務継続機能の確保が図られることから、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>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・日本再興戦略（平成26年6月24日閣議決定）における「都市の競争力の向上」において「都市の競争力の向上を図るため、都市再生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。」と掲げられている。 ・経済財政運営と改革の基本方針（平成26年6月24日閣議決定）における「都市再生等」において、「国際競争力のある創造拠点としての環境整備など、都市再生等を戦略的に推進する。」と掲げられている。 ・エネルギー基本計画（平成26年4月11日閣議決定）における「地域の特性に応じて総合的なエネルギー需給管理を行うスマートコミュニティの実現」において「地区・街区単位で都市開発と連携し、エネルギーの面的利用のためのエネルギーインフラ等の整備を促進する」と掲げられている。 ・平成33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)	高精度測位技術を活用したストレスフリー環境づくりの推進（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. 36】）	担当 課長名	不動産・建設経済局 情報活用推進課 奥田誠子
施策等の概要 ・目的	<p>東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「オリパラ大会」）開催に向け、東京駅周辺等で先行的に、屋内測位環境、高精度地図、案内標識等のデータ化などの空間情報インフラを整備し、各種サービスに活用する実証を行う。</p> <p>全国的に空間情報インフラが整備され、民間等により必要なサービスが展開されることにより、準天頂衛星や屋内測位技術による高精度測位等のICTを活用し、高齢者、訪日外国人をはじめ誰もがストレスを感じることなく、円滑に移動・活動できるストレスフリー社会を実現する。</p> <p>【平成27年度 160百万円】 【平成28年度 91百万円】 【平成29年度 55百万円】 【平成30年度 50百万円】 【令和元年度 44百万円】 【令和2年度 13百万円】 【令和3年度 13百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>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</p> <p>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</p>		
業績指標（目標値・ 目標年度）	-		
検証指標（目標値・ 目標年度）	<p>屋内地図・測位環境が提供され、位置情報サービスが利用できる施設数（関係機関と連携し、空港、主要駅、競技会場などのオリパラ関連施設を中心に整備）及びサービス提供事業者数（目標値：25カ所で5事業者程度、目標年度：令和元年度）</p> <p>※地理空間情報活用推進基本計画（平成29年3月24日閣議決定）に基づく施策の目標として上記内容が設定されたため、当初目標から内容変更している。</p>		
施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)	<p>平成27年度から令和3年度まで東京駅周辺をはじめ複数の駅や空港等において産学官連携しながら実証実験を実施した。実証実験を行うなかで、東京駅周辺、新宿駅周辺、横浜国際総合競技場、成田国際空港、新横浜駅周辺の屋内電子地図、屋内測位環境等の空間情報インフラ整備を行い、民間サービス創出を促進するためオープンデータとして公開した。また、これまでの取組により得られた知見を「屋内地図/屋内測位環境構築の手引き（案）」としてまとめ、公開した。</p> <p>これら取組により、空間情報インフラの整備や高齢者・訪日外国人も対象とした民間サービスの創出が促進され、結果として位置情報サービスが利用できる施設数25施設、サービス提供事業者数5事業者の目標を令和2年度※に達成している。</p> <p>※目標年度をオリパラ大会開催前年度に設定。オリパラ大会1年延期により達成が当初設定より1年延びたが、開催前年度に達成している。</p>		

参考URL	高精度測位社会プロジェクトwebページ https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk1_000091.html
その他特記 すべき事項	

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）を添付すること。

【No. 36】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	高精度測位技術を活用したストレスフリー環境づくりの推進		
担当課	国土政策局国土情報課	担当課長名	西澤 明
施策等の概要	<p>2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、東京駅周辺で先行的に、屋内測位環境、高精度地図、案内標識等のデータ化などの空間情報インフラを整備し、各種サービスに活用する実証を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：260百万円】</p>		
施策等の目的	全国的に空間情報インフラが整備され、民間等により必要なサービスが展開されることにより、準天頂衛星や屋内測位技術による高精度測位等のICTを活用し、高齢者、訪日外国人をはじめ誰もがストレスを感じることなく、円滑に移動・活動できるストレスフリー社会を実現する。		
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	オリンピック・パラリンピック会場及び都内主要駅における空間情報インフラの整備率		
目標値	100%		
目標年度	2020年（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>高齢者や外国人が円滑に移動・活動できるストレスフリー社会を実現することが目標であるが、現状はそうになっていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>屋内の地図や標識、施設等の情報は施設管理者等が保有しているが、統合し、広く使用できるよう公開されていない。また、そのフォーマットや整備手法等も統一化されていない。さらに、屋内外のシームレスな測位手法については実証が十分なされておらず、手法が確立していない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>測位環境の整備や地図の整備手法の検討等を行うとともに、民間サービス創出の基盤となる空間情報インフラの構築・オープン化について検討・取り組む必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>高精度測位を可能にする測位インフラの効果的な組み合わせ手法等の実証、既存</p>		

	<p>の地図、図面等を活用した屋内外の電子地図の整備実証、案内標識等のデータ化及びデータの活用実証などを行うとともに、整備された空間情報インフラを活用した共通アプリケーションの開発・実証を行う。また、民間サービスの創出を促進するため、整備された地図・情報等のオープンデータ化の手法等についても検討を行う。</p>
社会的ニーズ	<p>東京オリンピック・パラリンピックに代表される外国人旅行客が多数訪日した状況、高齢者や障害者が多く活動する状況において、ストレスなく移動できる環境を整備する必要がある。さらに、災害発生時には、これらの人々を円滑に避難誘導することが必要である。</p>
行政の関与	<p>民間事業者等が個別に整備・保有している様々な情報やデータの統一化を図り、継続的に民間主体で空間情報インフラを整備・更新する仕組み・体制を構築するためには、様々な情報やデータを個々に整備・保有している民間事業者のみの取組では進んでいかない現状や民間事業者にとってはインセンティブがないことにも鑑み、行政が標準化を進める必要がある。</p>
国の関与	<p>空間情報インフラの整備は全国にわたって行われるものであり、そのフォーマットの統一や整備手法の検討は、個別の地方公共団体が行うことは不適であり、国が主体となって取り組むべき事項である。</p>

施策等の効率性		<p>本施策によらず、民間事業者等の自らの資金だけで行わせることとした場合には、取組自体がなされず、またなされたとしても民間事業者等が個別に地図情報や標識情報等を整備・管理しており、統一のフォーマットや実現性のある整備手法等がなく、情報を統合し、高精度な測位環境サービスに活用するための基盤が整わず、その効果は限定的である。</p> <p>一方、本施策によれば、下記の費用を要するものの、民間事業者等と連携して国が先行的に空間情報インフラの整備実証を行い、民間事業者等が個別に整備・保有している様々な情報やデータの統合化を図るとともに、継続的に民間主体で空間情報インフラを整備・更新する仕組み・体制を構築することで、民間事業者が主体的に空間情報インフラを整備できるようになる。</p>
	費用	260百万円（平成27年度予算要求額）
	効果	<p>屋内測位環境、高精度地図、案内標識等のデータ化などの空間情報インフラを整備・活用する実証を実施することで、訪日外国人等がストレスフリーに移動等ができるための空間情報インフラの全国的な整備・活用や民間サービスの創出が期待される。</p>
の比較 代替案と	概要	なし
	費用	—

	効果	—
	比較	—
施策等の有効性		民間と連携して施策を進めることにより、民間の知見やノウハウを活かし、意向を十分に把握することにより、実効性、継続性のある空間情報インフラの整備、民間サービスの創出等が図られることから、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」の達成に寄与する。
その他特記すべき事項		<p>○「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月24日閣議決定）</p> <p>二. 戦略市場創造プラン</p> <p>テーマ4-② (3) 新たに講ずべき具体的施策 ③</p> <p>「・・・(略)、高精度測位技術等ICTを活用した多言語による情報提供、ナビゲーションの高度化を推進する。」</p> <p>○「国土のグランドデザイン2050」（平成26年7月4日公表）</p> <p>具体的推進方策例 (9) ICTの活用によるストレスフリー社会の実現</p> <p>「準天頂衛星や屋内測位技術による高精度測位及び地理空間情報の高度化等により、誰もがストレスを感じず、迷うことなくスマートに移動し、言語の壁を越えて、どこでも膨大なデータを高度処理しながら世界とつながることが可能な環境（多言語対応のユニバーサル・ストレスフリー社会）を整備する」</p> <p>「特に、東京オリンピック・パラリンピックにおいて、高齢者、外国人に対し、災害時に的確に避難誘導を行い、位置に応じた多言語表記がなされ、スムーズに移動できるようにするための東京駅周辺における先行プロジェクト（東京駅プロジェクト（仮称））を実施するとともに、外国人が、オリンピック・パラリンピックを契機に、日本各地を訪れ、日本の良さを実感してもらえるような環境を実現し、これにより地方を活性化する」</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>

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)	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（平成28年度予算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 10】）	担当 課長名	自動車局技術・環境政策課長 久保田 秀暢
施策等の概要 ・ 目的	<p>（独）自動車技術総合機構（以下「機構」という。）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い、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。</p> <p>【平成28年度予算額 344百万円】 【平成29年度予算額 342百万円】 【平成30年度予算額 339百万円】 【令和元年度予算額 336百万円】 【令和2年度予算額 333百万円】 【令和3年度予算額 333百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 17 自動車の安全性を高める		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	交通事故による24時間死者数を2,500人以下とする（令和2年）。（平成28年3月11日の中央交通安全対策会議にて第10次交通安全基本計画が決定され、新たに目標値・目標年度が設定されたため修正。）		
施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)	<p>本施策では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機構に設置された「リコール技術検証部」による装置メーカーへの対策強化として、電子技術の高度化が施された装置の設計・製作に携わった経験者を検証官として増員し、職員を23名から29名として、解析用計測機器の調達を行った。これにより、体制強化が図られ、本施策期間中、国土交通省の依頼に基づき、自動車メーカーから報告された24,341件の不具合情報、事故・火災情報の分析を行った。 ・ 機構の交通安全環境研究所が所有する並進装置付先進型ドライビングシミュレータにより、自動運転に係る基準策定に資する調査・分析を実施するとともに、同調査結果を国際基準に反映するため、本施策期間中に計152回（延べ373名）の職員が国際会議へ参画した。これにより、ALKS（自動車線維持システム）、AEBS（衝突被害軽減ブレーキ）及びサイバーセキュリティ等の自動運転に係る国際基準を日本が主導して策定した。 ・ 平成29年3月にスイス連邦ジュネーブに欧州事務所を開設した。これにより、欧州メーカーの自動車等の型式指定審査にかかる負担が軽減されるとともに、欧州メーカーのリコールに対しても更なる迅速な対応が可能となった。 ・ 機構内部のイントラネットを用いて、検査部から車検場で発生した車両の不具合情 		

	<p>報をリコール技術検証部へ提供を行うシステムを構築した。これにより、本施策期間中に4件の不具合や不正がないかの技術的な検証に寄与した</p> <p>以上の取組を、安全基準策定に係る知見を有する機構が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に資する基準の策定を行うことができ、これにより道路交通の安全に寄与し、交通事故による24時間死者数は、本施策期間中、減少を続け、令和2年に2,500人以下という目標は達成できていないものの、本施策実施前の3,904人（平成28年）と比較し1,000人以上減少し、2,839人（令和2年）となった。</p>
参考URL	なし
その他特記すべき事項	

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）を添付すること。

【No. 10】

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）協定交渉については、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なる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

事後検証シート（政策アセスメント関係）

<p>施策等 (対象評価書)</p>	<p>旅客施設等への無利子貸付 (平成28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.15】)</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>港湾局産業港湾課長 西尾 保之</p>
<p>施策等の概要 ・目的</p>	<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し、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。</p> <p>【平成28年度予算要求額：210百万円】 【平成28年度予算額 210百万円】 【平成29年度予算額 192百万円】 【平成30年度予算額 249百万円】 【平成31年度予算額 224百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</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 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>業績指標(目標値・ 目標年度)</p>	<p>-</p>		
<p>検証指標(目標値・ 目標年度)</p>	<p>クルーズ船で入国する外国人旅行者数(500万人・平成32年度) ※目標値を100万人から変更。目標が早期に達成され、令和27年度に目標値が上方変更されたため。</p>		
<p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p>	<p>本施策によって民間事業者が港の旅客施設建設へ参入することが促進されたことから、クルーズ船の受け入れ環境の改善が図られた。(令和元年度に供用開始した横浜港の新湊埠頭客船ターミナルは、本事業を活用して整備されている。)</p> <p>我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数や訪日クルーズ旅客数は、近年まで増加しており、多くの訪日外国人旅行者を呼び込み、地域の活性化に寄与してきた。</p> <p>しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和2年3月から我が国港湾への国際クルーズの寄港はゼロの状態が続いており、目標達成には至っていない。</p> <p>一方、我が国港湾へのクルーズ船の寄港は多数予約されており、今後コロナの終息後には、訪日クルーズ旅客数は再び増加することが見込まれる。</p>		
<p>参考URL</p>	<p>なし</p>		
<p>その他特記 すべき事項</p>			

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書(個票)を添付すること。

【No. 15】

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。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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。

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）	安全・環境基準適合性の事後チェック体制の構築 （平成29年度予算要求等に係る政策アセスメント 結果（事前評価書）【No.2】）	担当 課長名	自動車局技術・環境政 策課長 久保田 秀暢
施策等の概要 ・目的	国内外の自動車メーカーによる燃費・排出ガスに関する不正事案を踏まえ、既に市場に流通している自動車を抜き取り、事後的に安全・環境基準への適合性を確認する体制の構築を図る。 【平成29年度予算額 143百万円】 【平成30年度予算額 43百万円】 【令和元年度予算額 43百万円】 【令和2年度予算額 43百万円】 【令和3年度予算額 43百万円】		
政策目標・ 施策目標	3 地球環境の保全 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 17 自動車の安全性を高める		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	自動車メーカーによる燃費・排出ガス等の不正行為を防止する。 交通事故による24時間死者数を2,500人以下とする（令和2年）。		
施策等の効果 の測定及び結果 （実際の有効性）	本施策で実施した、すでに市場に流通している自動車の抜き取り調査（サーベイランス）は、排出ガス低減装置の劣化の実態を把握する観点に加え、不正ソフトの使用を防止する対策にも資するものである。 本施策により、（独）自動車技術総合機構で、平成29年度から令和2年度において、PEMS分析用ソフトウェア、OBD多機能スキャンツールの購入によりサーベイランスの実施体制を構築し、11台の排出ガス試験（台上走行試験及び路上走行試験）を行ったところ、いずれも、排出ガス量に乖離はなく、不正ソフトの使用も認められていない。これは、サーベイランスの実施により不正ソフトの使用等が未然に防がれ、本施策の効果が発揮された結果であると考えられることから、本施策により、自動車メーカーの不正行為により生じうる社会的代償（重大事故、環境汚染、社会的混乱等）を低減するとともに、性能を信頼して自動車を購入するユーザーを保護することができた。 また、本施策により自動車メーカーの不正行為を防止することで、車両の安全性能及び環境性能が確保されることにより、道路交通の安全に寄与し、交通事故による24時間死者数は、本施策期間中、減少を続け、令和2年に2,500人以下という目標は達成		

	できていないものの、本施策実施前の3,904人（平成28年）と比較し1,000人以上減少し、2,839人（令和2年）となった。
参考URL	なし
その他特記すべき事項	

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）を添付すること。

【No. 2】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	安全・環境基準適合性の事後チェック体制の構築	担当 課長名	自動車局技術政策課長 江坂 行弘
施策等の概要・目的	<p>国内外の自動車メーカーによる燃費・排出ガスに関する不正事案を踏まえ、既に市場を走行している自動車を抜き取り、事後的に安全・環境基準への適合性を確認する体制の構築を図る。（予算関係）</p> <p>【概算要求額：350百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>3 地球環境の保全</p> <p>9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <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>17 自動車の安全性を高める</p>		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	<p>自動車メーカーによる燃費・排出ガス等の不正行為を防止する。</p> <p>交通事故による24時間死者数を2,500人以下とする（平成32年）。</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>国内外の自動車メーカーによる燃費・排出ガス不正を発見できなかった。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>自動車メーカーの申告内容に基づき、基準適合性を確認する体制を敷いてきたが、現在の体制では必ずしも十分とは言えない状況である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>型式指定審査時の車両だけでなく、市場で購入・使用されている車両についても、燃費・排出ガス性能が維持されているか、路上走行時でも機能が変わっていないか等の基準適合性についてチェックする必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>国土交通省において、事後チェック体制の整備に必要な道路運送車両法関係省令改正等の所要の措置を講じた上で、自動車技術総合機構（以下「機構」という。）が行う以下の取組に要する費用を措置する。</p> <p>既に市場等を走行している自動車を抜き取り、事後的に</p> <ul style="list-style-type: none"> ○安全・環境基準への適合性を確認する体制の強化を図る ○燃費・排出ガスについて、路上走行検査を実施する。 		
国の関与	<p>市場から抜き取り安全・環境基準への適合性を確認した後、必要に応じ国が型式を指定した車について、自動車製作者等に対し改善のための措置を講じるため、国が関与するべきである。</p>		
施策等の効率性	<p>安全・環境基準への適合性の確認にあたり、国及び機構以外では、公正性・中立性を確保できない。</p>		

	<p>機構においては、平成28年4月の法人統合により、自動車等の技術基準策定ための研究、型式指定審査、検査及びリコール技術検証を一貫して実施する体制が構築されたことから、この実施には最も適切な組織である。</p>
代替案との比較	なし
施策等の有効性	<p>○自動車メーカーの不正行為は、社会的に大きな代償（重大事故、環境汚染、社会的混乱等）を生じうる。本施策により、社会的費用を低減できる。</p> <p>○また、性能を信頼して自動車を購入するユーザーを保護することができる。</p>
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<p>○排出ガス不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会 中間とりまとめ（平成28年4月21日）</p> <p>3.3 その他</p> <p>（略）また、国土交通省で実施している使用過程での抜き取り調査（サーベイランス）は、排出ガス低減装置の劣化の実態を把握する観点に加え、不正ソフトの使用を防止する対策にも資するものである。米国では大規模なサーベイランスを実施しており、欧州でもRDE規制の一環として法令整備される予定であることから、欧米の動向も鑑み、我が国においてもサーベイランスの実施体制を充実かつ強化すべきである。</p> <p>○平成33年度（独立行政法人自動車技術総合機構中期目標期間（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</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)	地方空港におけるC I Q機能強化の促進 (平成29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	航空局 空港計画課 課長 田中 知足
施策等の概要 ・目的	<p>国土交通省より「訪日誘客支援空港」の認定を受けた地方空港において、空港ビル会社等が実施するC I Q施設整備に係る費用の一部を補助する。これにより地方空港におけるC I Q機能強化を促進し、地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C等の国際定期便等の地方空港就航を強力に推進する。</p> <p>【平成29年度 81百万円】 【平成30年度 397百万円】 【令和元年度 45百万円】 【令和2年度 280百万円】 【令和3年度 141百万円】</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 24 航空交通ネットワークを強化する</p> <p>※政策アセスメント実施時は「航空ネットワークを強化する」としていたが、令和3年2月時点で施策目標が上記に改められたため、変更する。</p>		
業績指標(目標値・ 目標年度)	—		
検証指標(目標値・ 目標年度)	地方空港の入国外国人人数(目標値:300万人、目標年度: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>・平成29年度より国土交通省から「訪日誘客支援空港」の認定を受けた地方空港に対する国際線就航を推進するため、C I Q施設の新設や拡張整備に係る費用の一部を補助することで、令和元年度時点で国際旅客定期便については、5空港5路線16便/週の新規就航又は増便が実現した。</p> <p>・各地方自治体等が作成した各空港の達成目標をもとに設定した地方空港の入国外国人人数の目標については、平成29年において約145万人であったところ、令和元年に約20%増の約170万人に増加したが、令和元年1月以降は新型コロナウイルスの影響を受け、令和元年度実績は約140万人に減少し、令和2年度においても新型コロナウイルス感染症に係る入国制限等により、地方空港の国際線は全便運休となっている。</p> <p>・現状は目標達成には至っていないが、今後の地方空港の国際線運航再開・入国外国人人数の更なる増加に向けて、訪日客の受入再開を見据えた、本予算によるC I Q施設整備に係る補助を引き続き行うほか、各種支援措置を講じている。</p>		
参考URL	なし		

その他特記 すべき事項	なし
----------------	----

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）を添付すること。

【No. 6】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地方空港におけるC I Q機能強化の促進	担当 課長名	航空局 空港施設課 課長 長谷川 武
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>訪日誘客支援空港（仮称）の認定を受けた地方空港において、空港ビル会社等が実施するC I Q施設整備に係る費用の一部を補助することにより、地方空港におけるC I Q機能強化を促進し、地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C等の国際定期便等の地方空港就航を強力に推進する。</p> <p>【予算要求額：（一般空港等）922億円の内数】</p> <p>※訪日誘客支援空港（仮称）</p> <p>地方空港（羽田、新千歳、福岡以外の国管理空港及び地方管理空港でコンセッション方式を採用した空港を含む）のうち、地元（自治体、協議会等）が一定水準以上の訪日誘客目標・計画を持つものを、国が認定した空港。</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</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>24 航空ネットワークを強化する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>地方空港の入国外国人数（目標値：300万人、目標年度：平成32年）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>訪日外国人旅行者が急増する中で、成田、羽田、関空等の主要空港に90%が集中し、地方空港の受入シェアは、わずか6%となっており、現状のままでは、観光が地方創生につながらない可能性がある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>地方空港におけるC I Q施設について、訪日外国人旅客者が急増する中で、施設規模が不足していることから、入国時の混雑発生要因となっており、L C C等の国際定期便等の就航促進の足かせとなっている空港がある。また、地方空港の一部においては、C I Q施設がないことから、L C C等の国際定期便等の就航が出来ない空港がある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>C I Q施設は、空港ビル機能の一部であり、空港ビルと一体的に整備する必要があるため、C I Q機能を強化するためには、空港ビル会社等の費用負担は大きくなるを得ない。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>地方空港におけるC I Q機能強化を促進するため、訪日誘客支援空港（仮称）の認定を受けた地方空港において、空港ビル会社等が実施するC I Q施設整備に係る費用の一部を補助する。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>C I Q施設は、本質的に国が検査等を実施するための施設であり、空港ビル会社等に収益をもたらすものではないため、地方空港におけるC I Q機能強化の促進を図るためには、空港ビル会社等の費用負担軽減に資する支援が必要である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>地方空港におけるC I Q施設について、訪日外国人旅客者が急増する中で、一定水準以上の訪日誘客目標・計画を持つ訪日誘客支援空港（仮称）のC I Q機能強化の促進をする本施策は、従前のおり、空港ビル会社等の負担のみでC I Q機能強化に取り組むよりも、効率的に、地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C等の国際定期便等の地方空港就航促進を図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。</p>
<p>代替案との比較</p>	<p>代替案として、C I Q機能強化を実施する空港ビル会社等への無利子貸付が想定されるが、C I Q施設が空港ビル会社等に収益をもたらすものではないため、空港ビル会社等の費用負担軽減に資さない。よって、国が補助金を支出する方が、確実に地方空港のC I Q機能強化を促進することが可能であり、地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C等の国際定期便等の地方空港就航促進を図ることにつながる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>一定水準以上の訪日誘客目標・計画を持つ訪日誘客支援空港（仮称）に限り支援することとしており、本施策の実施により、「平成32年の地方空港の入国外国人人数300万人」の達成に確実に寄与する。</p>
<p>参考URL</p>	<p>なし</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<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> <p>・明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）</p> <p>視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に 地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C就航促進 C I Q機能の強化</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>

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)	地方管理空港における国際線新規就航・増便支援 (平成29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.7】)	担当 課長名	総務課 政策企画調査室 室長 吉田 誠
施策等の概要 ・目的	国土交通省が認定した「訪日誘客支援空港」等において、国際線の新規就航等に係る着陸料・経費及び受入環境の高度化に係る経費の一定額を補助する。これにより、地方空港のゲートウェイ機能を強化し、国際定期便等の地方空港就航を促進する。 【平成29年度 1,000百万円】 【平成30年度 1,000百万円】 【令和元年度 799百万円】 【令和2年度 614百万円】		
政策目標・ 施策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 24 航空交通ネットワークを強化する ※「航空ネットワークを強化する」と記載があったが、令和3年度2月時点で、上記記載となっているため、修正。		
業績指標(目標値・ 目標年度)	—		
検証指標(目標値・ 目標年度)	地方空港の入国外国人数(目標値:300万人、目標年度:令和2年度)		
施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度より、国土交通省が認定した「訪日誘客支援空港」等に対して、それぞれの空港の状況に応じて、着陸料、グランドハンドリング経費等を対象に本施策による補助を行うことで、国際線就航を推進し、令和元年度時点で、国際旅客定期便については、18空港29路線85便/週の新規就航又は増便が実現した。 ・各地方自治体等が作成した各空港の達成目標をもとに設定した地方空港の入国外国人数の目標については、平成29年において約145万人であったところ、令和元年には約20%増の約170万人に増加したが、令和元年1月以降は新型コロナウイルスの影響を受け、令和元年度実績は約140万人に減少した。令和2年度も引き続き、新型コロナウイルス感染症に係る入国制限等により、地方空港の国際線は全便運休となっている。 		
参考URL	なし		
その他特記 すべき事項	なし		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書(個票)を添付すること。

【No. 7】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地方管理空港における国際線新規就航・増便支援	担当 課長名	航空局 航空戦略課 課長 木村 典央
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>訪日誘客支援空港（仮称）の認定を受けた地方空港のうち、地方自治体が管理する空港において、国際線の新規就航等に係る支援額の一定を補助する（着陸料本則料金の1/2、新規就航等から1年間）。これにより、地方空港のゲートウェイ機能を強化し、国際定期便等の地方空港就航を促進する。</p> <p>【予算要求額： 102百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</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 24 航空ネットワークを強化する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>地方空港の入国外国人数（目標値：300万人、目標年度：平成32年）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ 訪日外国人旅行者が急増する中で、成田、羽田、関空等の主要空港に90%が集中し、地方空港の受入シェアは、わずか6%となっている。「明日の日本を支える観光ビジョン」では地方部への宿泊者数の目標を立てているが、首都圏と関西を結ぶ「ゴールデンルート」への観光客が集中する現状のままでは、多様な観光ルートの形成が進まない恐れがある。</p> <p>ii 原因の分析 平成28年度から国が管理する空港を対象に、地域の支援策と協調し、新規就航等に係る着陸料を1/2軽減している。ただ、到着空港と出発空港が異なる広域周遊観光をする場合、片方の空港だけ着陸料が軽減される事態が発生し、就航・増便や旅行商品造成の足かせとなっていた。</p> <p>iii 課題の特定 広域周遊観光においてイン・アウトの空港が国管理空港と地方管理空港に分かれている場合、国が直接着陸料を軽減できるのは国管理空港に限られる。地方管理空港については着陸料に相当する額を補助する形が考えられるが、無制限に補助すればバラマキとなるため、対象空港を絞り込む必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 地方管理空港の新規就航・増便等において、地域の支援策のうち一定額に相当する分を補助する。</p> <p>【対象空港】「訪日誘客支援空港（仮称）」認定空港のうち、地方管理空港 【対象便】国際旅客定期便の新規就航・増便、国際旅客チャーター便の増加分 【補助対象事業】地方自治体等が実施する、新規就航等を促進するための着陸料軽減</p>		

	、グランドハンドリング経費支援など ※上限：軽減前着陸料（年額） 【補助率】 1／2
国の関与	訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とする目標は国が定めたものであるが、国内に存在する97空港のうち、65空港は地方自治体が管理している。目標達成へ向け、意欲と具体的な計画のある自治体に絞って支援をすることで、効果的に空港のゲートウェイ機能を強化することができる。
施策等の効率性	対象空港を「訪日誘客支援空港（仮称）」に認定された地方管理空港とすることでバラマキを回避できる。また、訪日誘客支援空港においてはCIQの強化や二次交通の充実など他省とも連携して機能充実を図るため、一気に国際線対応を進められる。
代替案との比較	代替案として、地方創生推進交付金を使った空港利用・活用への補助が想定されるが、当該交付金はプロモーション費用等への助成である。本施策は地域から航空会社等への支援に対する補助であり、就航初期のコスト負担軽減による航空ネットワーク強化に直接貢献する。
施策等の有効性	一定水準以上の訪日誘客目標・計画を持つ訪日誘客支援空港（仮称）に限り支援することとしており、本施策の実施により、「平成32年の地方空港の入国外国人数300万人」の達成に寄与する。
参考URL	なし
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 ・ 明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議） 視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に 地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進 地方空港の着陸料軽減を実施 ○平成33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）	鉄道施設の豪雨対策事業の創設 平成30年度2次補正予算要求時に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 1】	担当 課長名	鉄道局 施設課 課長 森 信哉
施策等の概要 ・ 目的	河川に架かる鉄道河川橋りょうの流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策など、鉄道事業者が行う豪雨対策の費用の一部を国が補助することにより、近年、激甚化・頻発化する豪雨災害による鉄道の長期間の運休等を防止する。 【平成30年度第2次補正予算額 2,810百万円の内数※】 【令和元年度当初予算額 6,608百万円の内数※】 【令和元年度補正予算額 3,007百万円の内数※】 【令和2年度当初予算額 4,631百万円の内数※】 【令和2年度第3次補正予算額 5,960百万円の内数※】 【令和3年度当初予算額 4,308百万円の内数※】 【令和3年度補正予算額 5,620百万円の内数※】 ※鉄道施設総合安全対策事業費補助金		
政策目標・ 施策目標	V 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
業績指標（目標値・ 目標年度）	—		
検証指標（目標値・ 目標年度）	「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」における対策箇所の対策完了率約100%（令和2年度）		
施策等の効果 の測定及び結果 （実際の有効性）	平成30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、河川に架かる鉄道河川橋りょうの流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策を実施する計23事業者に対し、実施費用の一部を（国：1/3）を補助した。当施策の実施により、豪雨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。 また、検証指標である「『防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策』における対策箇所の対策完了率 約100%を令和2年度に達成した。 なお、目標値達成後においても、「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流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋りょうの流失・傾斜対策完了率を現状33%（令和2年度）から85%（令和7年度）にすること、既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策完了率を16%（令和2年度）から85%（令和7年度）とすることを目標に掲げており、今後も着実に鉄道河川橋りょうおよび鉄道隣接斜面の豪雨対策を実施していくため、令和2年度3次補正以降においても計14事業者の豪雨対策に対し、本施策による補助を実施している。		

参考URL	https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/pdf/nenjikeikaku2021_02.pdf (P. 184、P. 230)
その他特記すべき事項	

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）を添付すること。

【No. 1】

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>鉄道施設の豪雨対策事業の創設</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>鉄道局 施設課 課長 岸谷 克己</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>河川に架かる鉄道河川橋りょうの流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策など、鉄道事業者が行う豪雨対策の費用の一部を国が補助することにより、近年、激甚化・頻発化する豪雨災害による鉄道の長期間の運休等を防止する。 【予算要求額：2,810百万円の内数】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>V 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」における対策箇所の対策完了率約100%（平成32年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ 平成29年7月九州北部豪雨や平成30年7月豪雨など、近年、頻発化・激甚化する豪雨災害により、河川に架かる鉄道河川橋りょうの流失・傾斜や鉄道に隣接する斜面の崩壊が多発している。橋りょうの流失・傾斜や斜面の崩壊が発生すると復旧に長期間を要するため、利用者への影響の観点から、豪雨災害からの事前防災を促進することが求められている。 このため、平成29年度に鉄道河川橋りょうの河川管理施設等構造令への適合状況等の実態調査を、平成30年度に重要インフラの緊急点検を実施した。その結果、豪雨により流失・傾斜するおそれのある橋梁や崩壊のおそれのある斜面の存在が判明した。 鉄道事業者は技術基準省令に基づき、定期検査や健全度判定を行い、適切に維持管理、更新を行うとともに、運転規制等により列車の運行の安全は確保されているため、ただちに人の生命、健康、生活又は財産に危害を与えるものではないが、近年頻発化・激甚化する豪雨災害に対し、国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持面において、必ずしも十分に事前防災対策がなされていない現状にある。</p> <p>ii 原因の分析 鉄道事業者にとって、近年頻発化・激甚化する豪雨災害に対応した事前の豪雨対策の必要性は、平成29年度の鉄道河川橋りょうの実態調査や平成30年度の重要インフラの緊急点検で改めて判明したケースも多く、加えて対策箇所数が多いなど対策費用が多額となることから、多くの鉄道事業者にとって、その経営状況等に鑑み、自社のみの資金では多数の工事を迅速に実施することが困難な状況にある。</p> <p>iii 課題の特定 鉄道事業者が、近年頻発化・激甚化する豪雨災害に対応した事前の豪雨対策に関する</p>		

	<p>る多数の工事を迅速に実施することが可能と経営判断できるよう、鉄道事業者に対し、資金面における適切なインセンティブの付与が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>河川に架かる鉄道河川橋りょうの流失・傾斜対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策など、鉄道事業者が実施する豪雨対策の費用の一部を国が補助する。 (補助率：国 1 / 3)</p>
国の関与	<p>鉄道事業者にとって、近年頻発化・激甚化する豪雨災害に対応した豪雨対策に対し、自社資金のみによる工事実施の経営判断は困難を伴うことから、国の関与として、補助事業による適切なインセンティブ付与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>近年頻発化・激甚化する豪雨災害に対応した豪雨対策は、対策箇所数が多いなど対策費用が多額となり、鉄道事業者が自主的にすべての対策箇所への対策を実施することは困難であるため、事業費の一部(1/3)の補助により、鉄道事業者による事業実施を促進することが可能となり、費用を上回る効果が期待される。</p>
代替案との比較	なし
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、近年頻発化・激甚化する豪雨災害に対し、国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持面において、「V 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する」の達成に寄与する。</p>
参考URL	<p>「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(平成30年12月14日閣議決定) https://www.kantei.go.jp/jp/singi/jyuyouinfura/sankanen/siryoul.pdf</p>
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(平成30年12月14日閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 第1章 基本的考え方 第2章 取り組む対策 II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持 <ul style="list-style-type: none"> (3) 陸海空の交通ネットワークの確保 <p>太平洋ベルト地帯の幹線が分断するなど、基幹的陸上海上交通ネットワークの機能停止により物流・人流に甚大な影響が発生する事態及び基幹的交通から地域交通網まで、陸海空の交通インフラが長期間にわたり機能停止する事態を回避する必要がある。このため、自然災害時においても経済活動を機能不全に陥らせないために必要な対策及び交通ネットワークの被害を最小限にとどめるとともに、早期に復旧させるために必要な対策のうち、近年の自然災害発生状況に鑑み、特に緊急に実施すべき対策を実施する。</p> 第3章 各項目の主な具体的措置 <ul style="list-style-type: none"> II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持 <ul style="list-style-type: none"> (3) 陸海空の交通ネットワークの確保 <p>・豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜に関する緊急対策(国土交通省)</p>

	<ul style="list-style-type: none">・豪雨による鉄道隣接斜面の崩壊に関する緊急対策（国土交通省） <p>第4章 対策の期間及びフォローアップ</p> <p>第5章 対策の達成目標（特に緊急に実施すべき対策を記載）</p> <p>Ⅱ. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持</p> <p>（3）陸海空の交通ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none">・利用者数が多い線区等において、豪雨により流失・傾斜のおそれがある鉄道河川橋梁について対策をおおむね完了・利用者数が多い線区等において、豪雨により崩壊のおそれがある鉄道隣接斜面について対策をおおむね完了 <ul style="list-style-type: none">・平成33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）

<p>施策等 (対象評価書)</p>	<p>旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保（平成30年度予算要求等に係る政策アセスメント結果の追加（事前評価書））【No. 6】</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>観光庁参事官（旅行振興） 高橋 泰史</p>
<p>施策等の概要 ・目的</p>	<p>海外でテロや自然災害等の事件・事故が増加傾向にあることや、日本人が海外旅行する上での阻害要因として「治安面での不安」が大きな割合を占めており、日本人旅行者の渡航先での安心・安全を確保することは重要な課題であることを踏まえ、旅行安全情報共有プラットフォームを通じ、日本人旅行者のさらなる安全の確保を図り、アウトバウンドの活性化を図る。</p> <p>○実際に実現した予算額 【平成30年度 100百万円】 【令和元年度 251百万円】 【令和2年度 129百万円】 【令和3年度 129百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</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 20 観光立国を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値・ 目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値・ 目標年度）</p>	<p>・日本人海外旅行者数（2,000万人・2020年） （観光立国推進基本計画（平成29年3月28日閣議決定）に基づく目標）</p>		
<p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p>	<p>旅行者の安否確認や、外務省と連携した「たびレジ」情報の配信を行う旅行安全情報共有プラットフォーム（通称：ツアーセーフティネット）を構築し、令和元年度に一部試験運用を開始し、令和2年度以降は本格運用を行っている。旅行者に対し、現地の安全情報の提供を行うほか、緊急事態が発生した国・地域に渡航している日本人海外旅行者への安否確認も実施した結果、旅行者の安心・安全の確保、ひいては海外旅行者の増加につながり、検証指標（日本人海外旅行者数（2,000万人・2020年））の1年前倒しでの目標値の達成（2,008万人・2019年）に寄与した。</p>		
<p>参考URL</p>	<p>https://www.mlit.go.jp/kankocho/toursafetynet/</p>		
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>—</p>		

【No. 6】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保	担当 課長名	観光庁参事官（旅行 振興） 永井 一浩
施策等の概要・目的	近年、海外でテロや自然災害等の事件・事故が増加傾向にあることや、日本人が海外旅行する上での阻害要因として「治安面での不安」が大きな割合を占めており、日本人旅行者の渡航先での安心・安全を確保することは重要な課題であることを踏まえ、旅行安全情報共有プラットフォームを通じ、日本人旅行者のさらなる安全の確保を図り、アウトバウンドの活性化を図る。（予算関係）【予算案：251百万円】		
政策目標・ 施策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 20 観光立国を推進する		
業績指標（目標値 ・目標年度）	—		
検証指標（目標値 ・目標年度）	・日本人海外旅行者数（2,000万人・平成32年） （観光立国推進基本計画（平成29年3月28日閣議決定）に基づく目標）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>施策目標である「観光立国を推進する」の実現に向けては、インバウンドのみならず、アウトバウンドの促進を図り、各国との双方向の人的交流を拡大・深化させることが重要であるが、我が国のアウトバウンドは、過去20年間横ばいで推移しており、平成30年実績で1,895万人となっている。</p> <p>アウトバウンドの活性化を図るための取り組みのうち、日本人旅行者の渡航先での安心・安全の確保については、海外に日本人が安心して渡航する上で必要となる安全情報提供や緊急時における情報入手手段が必ずしも十分に整備されていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>近年、海外でテロや自然災害等の事件・事故が増加傾向にあることや、日本人が海外旅行する上での阻害要因として「治安面での不安」が大きな割合を占めているが、情報提供や情報入手手段の面において日本人が安心して安全に海外旅行できる環境が十分整備されていないことも一因となり、アウトバウンドの活性化が図られていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>情報提供や情報入手手段の面において日本人が安心・安全に海外旅行できる環境を整備することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>日本人海外旅行者の安否確認や外務省と連携した「たびレジ」情報の配信を行うプラットフォームについて、新たに、①医療・警察・交通機関等の海外都市の安全情報</p>		

	等を収集の上、旅行者へリアルタイムで提供する機能、②万一、現地でテロや災害等が発生した場合には、プラットフォームにて旅行者の安否確認を迅速に行う機能、③旅行者が安全に滞在・帰国できるよう避難等の情報を提供する機能を追加する。
国の関与	近年、海外においてテロや自然災害等の事件・事故の発生件数が増加してきており、日本人海外旅行者の安全を確保する上で、国がイニシアチブをとって政策的な支援を実施することが求められる。
施策等の効率性	本施策の実施により、海外で事件・事故が発生した際、プラットフォームを通じ旅行者に対し、きめ細やかな安全情報の提供や迅速な安否確認と避難誘導等を行うことで、効率的に日本人海外旅行者の安全を確保することが可能となるため、費用に見合った効果が期待される。
代替案との比較	代替案としては、各旅行会社が個々に進める取組に対して支援を行うことが考えられるが、各旅行会社が個々に情報収集・提供する仕組み等を整備する必要があり、国がプラットフォームを通じて本施策を講じることで、きめ細やかな情報を提供することができるため、日本人海外旅行者の安全を確保することが可能となる。
施策等の有効性	本施策を講じることにより、プラットフォームを通じた現地治安情報や都市別情報等の提供及び緊急時における安否確認や避難誘導の実施により、日本人海外旅行者の安心・安全が確保されるため、検証指標（日本人海外旅行者数（2,000万人・平成32年））の達成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」に寄与するものである。
参考URL	—
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"> ・「観光ビジョン実現プログラム2018」（平成30年6月15日観光立国推進閣僚会議決定） 視点2 観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に若者のアウトバウンド活性化 日本人海外旅行者の安全性を確保するため、事件・事故等の緊急時に、災害情報や避難経路情報等の提供のほか、旅行者の安否確認を行う情報プラットフォームを構築する。これにより、観光庁、旅行業協会、旅行会社等の関係者が当該情報をリアルタイムで確認し、迅速な状況把握と効率的な対応を可能にする。 ・「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定） 第2Ⅲ4（3）i）②サ） 国際相互理解の増進等の観点から若者のアウトバウンドの活性化を図るため、日本人海外旅行者に対する安全情報の提供等を行うプラットフォームを本年度中に構築するとともに、教育旅行の促進、地方空港のLCC等の国際線の就航促進、出入国審査の迅速化等を推進する。 <p>○平成33年度に事後検証シートにより事後評価を実施。</p>