

## 15 国土交通省

### (要旨)

#### (1) 政策評価の枠組み

- ① 平成19年度から23年度までの5年間を計画期間とする「国土交通省政策評価基本計画」(平成19年4月制定、同年10月改正)及び1年ごとに定められる「国土交通省事後評価実施計画」に基づき、一般政策、個々の研究開発、個々の公共事業及び規制を対象に政策評価が行われている(注1)。
- ② 一般政策については、事業評価方式による事前評価(政策アセスメント)並びに実績評価方式及び総合評価方式による事後評価(政策チェックアップ及び政策レビュー)が行われている。評価の中心は実績評価方式による評価であり、3つの主要な評価方式を相互に有機的に連携させて、政策のマネジメント・サイクルを確立させ、国民本位で効率的な質の高い行政の実現を図ることとされている。
- ③ 個々の研究開発及び公共事業については、事業評価方式による事前評価及び事後評価が行われている。
- ④ 規制については、事業評価方式による事前評価が行われている。

(注1) 評価書は、国土交通省ホームページで公表されている。

<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>

#### (2) 政策評価の実施状況

一般政策を対象とした実績評価方式による評価及び事業評価方式による事前評価について審査を行った結果は、以下のとおりである。

##### ア 現状

##### (ア) 実績評価方式による評価 13件(46施策目標、266業績指標)

政策名「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」等13件(46施策目標、266業績指標)すべてについて、目標に関し達成しようとする水準が数値化等により特定されている。

##### (イ) 事業評価方式による事前評価 63件

事業名「公的賃貸住宅ストックの有効活用に向けた地域住宅交付金の拡充」等63件のうち、得ようとする効果が具体的に特定されているものは、23件(36.5%)である。

##### イ 今後の課題

##### (ア) 実績評価方式による評価

目標に関し達成しようとする水準がすべて数値化等により特定されており、今後もこの取組が進められることが期待される。

目標の達成度合いの判定方法(判定基準)に関しては、現在のところ、事前に判定基準を記すことができないものは、評価の際に判定根拠の記述を徹底す

ることで分かりやすい記述に努める取組が進められているところであり、その充実を図ることは有意義であるが、一方で、目標の達成度合いの判定基準を事前に記すことは、実績評価方式による評価の客観性を高める上で効果的であることから、あらかじめ具体的で明確なものとして示す取組を検討することが望まれる。

#### (イ) 事業評価方式による事前評価

得ようとする効果の明確性及び効果の把握の方法の特定性については、特定されていないものもみられ、政策の実施によって何らかの効果が得られることは、当該政策の必要性が認められるための前提であり、また、事後的な検証を可能とするためにも、事前評価の際に、どのような効果が発現したことをもって得ようとする効果が得られたとするのか、その状態を具体的に特定しておくことが望まれる。

国土交通省においては、事業評価方式による事前評価の事後的検証は、実績評価方式又は総合評価方式による事後評価で行うとしており、施策の導入前に見込んでいた効果が実際に発現しているかについては、実績評価方式による評価の業績指標で検証するとしている。しかしながら、得ようとする効果又は効果の把握の方法が特定されていないもののうち、特に業績指標が検討されていないものについては、事後的検証を行う時期は特定されているものの、その際にどのような効果をどのような方法で把握するのか不明確であることから、事前評価の対象とした政策についての事後的な検証を行う取組をより有意義なものにするためにも、得ようとする効果又は効果の把握の方法をあらかじめ特定しておくことが望まれる。

### (説明)

#### (1) 政策評価の枠組み

##### (基本計画等)

平成19年度から23年度までの5年間を計画期間とする「国土交通省政策評価基本計画」(平成19年4月制定、同年10月改正)及び1年ごとに定められる「国土交通省事後評価実施計画」に基づき、一般政策、個々の研究開発、個々の公共事業及び規制を対象に政策評価が行われている。

##### (取組状況—一般政策についての政策評価)

一般政策については、国土交通省の主要な政策分野を対象として評価を行うこととしている。

具体的には、以下のような評価が行われている。

##### ① 実績評価方式による評価(政策チェックアップ)

国土交通省の主要な行政目的に係る政策を対象とし、それらに関して国民的視点から(アウトカムベース)横断的かつ体系的に整理した政策目標をあらかじめ設定し、それに対する業績を測定、その達成度を評価する手法である。

② 総合評価方式による事後評価（政策レビュー）

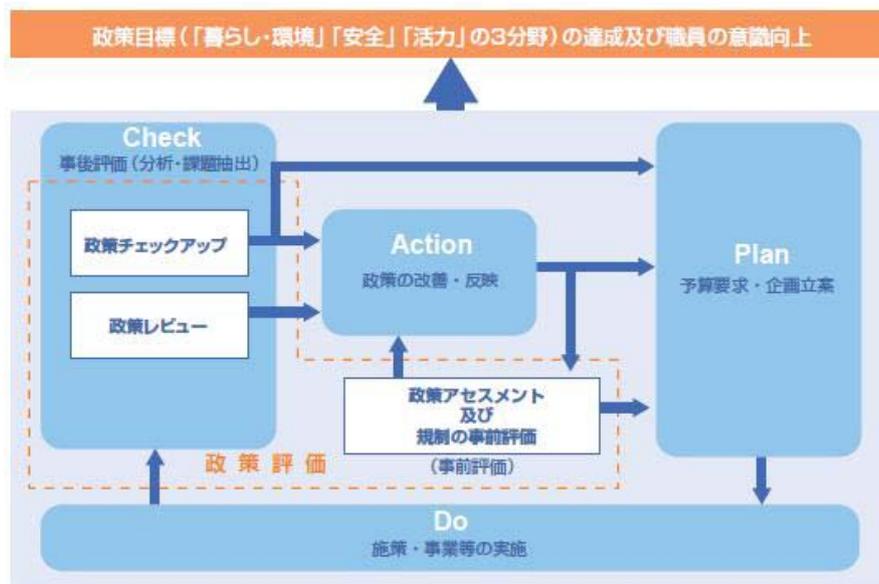
国土交通省の政策課題として重要なもの、国民からの評価に対するニーズが特に高いもの、他の評価の実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの等を対象とし、それらが目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見する観点から行われる評価手法である。

③ 事業評価方式による事前評価（政策アセスメント）

新たに導入を図ろうとする施策等及び既存の施策等のうち、その改正、廃止、緩和、延長等を図ろうとするものを対象とし、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を行い、政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観点から行われる評価手法である。

さらに、図表Ⅱ－15－①のとおり、これらの評価を相互に有機的に連携させて、「政策のマネジメント・サイクル」を確立させ、実施した施策・事業等の効果や問題点を絶えず把握し、予算要求や政策の企画立案にいかしていくことで、国民本位で効率的な質の高い行政の実現を図ることとしている。

図表Ⅱ－15－① 国土交通省における「政策のマネジメント・サイクル」



(注) 国土交通省のHPによる。

(取組状況—義務付け4分野の政策についての政策評価)

義務付け4分野の政策のうち、個々の研究開発及び個々の公共事業については、図表Ⅱ－15－②のとおり、事業評価方式による事前評価及び事後評価が行われている。

具体的には、以下のような評価が行われている。

① 個々の研究開発についての評価

研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題を対象に評価を行う手法である。

② 個々の公共事業についての評価

維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業を除くすべての国土交通省所管公共事業を対象に評価を行う手法である。

また、規制については、図表Ⅱ-15-②のとおり、事業評価方式による事前評価が行われている。

図表Ⅱ-15-② 国土交通省における政策評価の取組

評価対象施策		事前評価	事後評価	
一般政策	政策 (狭義)・ 施策 レベル	<p>&lt;事業評価方式&gt; 対象： ①新規の施策等（予算、規制、税制、財投（政策金融を含む）、法令等） ②既存施策等の改正、廃止、緩和、延長等 実施状況（平成）： 14年9月 48件 15年7月 49件 15年8月 43件 16年8月 95件 17年8月 43件 17年8月 56件 18年8月 40件 18年8月 42件 19年8月 67件 19年8月 11件 20年8月 63件</p> <p>※規制に関するもの（注4） 実施状況（平成）： 19年3月 9件 19年8月 11件</p>	<p>&lt;実績評価方式&gt; 対象： 主要な行政目的に係る政策 実施状況（平成）： 15年7月 27件 16年8月 27件 17年8月 27件 18年8月 27件 19年8月 27件 (151業績指標) 20年8月 13件 (266業績指標)</p>	<p>&lt;総合評価方式&gt; 対象： ①政策課題として重要なもの ②国民からの評価に対するニーズが特に高いもの ③他の評価の実施結果等を踏まえ、より総合的な評価の実施が必要と考えられるもの ④社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの等 実施状況（平成）： 15年4月 11件 16年3月 8件 17年3月 5件 18年3月 9件 19年3月 3件 20年3月 5件</p>
	事務事業 レベル		<p>（事前） 対象： 研究開発課題 実施状況（平成）： 14年9月 16件 15年4月 13件 15年8月 17件 16年3月 23件 16年8月 20件 17年3月 8件 17年8月 31件 18年3月 28件 18年8月 25件 19年3月 25件 19年8月 38件 20年4月 36件 20年8月 36件</p>	<p>（中間） 対象： 研究期間が5年以上のもの又は期間の定めのないもの 実施状況（平成）： 15年4月 2件 15年8月 1件 16年3月 2件 16年8月 1件 17年3月 11件 18年3月 3件 18年8月 2件 19年3月 4件 20年4月 5件</p>
義務付け4分野の政策	研究開発 事務事業 レベル			

評価対象政策		事前評価	事後評価	
義務付け4分野の政策	公共事業	(事前) 対象： すべての国土交通省所管公共事業 (維持管理、災害復旧事業等を除く) 実施状況(平成)： 14年9月 36件 15年4月 886件 15年8月 27件 16年3月 760件 16年8月 28件 17年3月 575件 17年8月 15件 18年3月 570件 18年8月 26件 19年3月 473件 19年8月 38件 20年4月 359件 20年5月 75件 20年8月 38件	(再) 対象： 事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業、事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業等 実施状況(平成)： 14年9月 11件 15年4月 1071件 15年8月 42件 16年3月 2461件 16年8月 14件 17年3月 926件 17年8月 6件 18年3月 899件 18年8月 11件 19年3月 746件 19年8月 13件 20年4月 644件 20年5月 282件 20年8月 57件	(完了後) 対象： 事業完了後の一定期間(5年以内)が経過した事業及び改めて完了後の評価を行う必要のある事業 実施状況(平成)： 16年3月 164件 17年3月 113件 18年3月 156件 19年3月 181件 20年4月 118件
	規制	(事前) 対象： ①新規の施策等(予算、規制、税制、財投(政策金融を含む)、法令等) ②既存施策等の改正、廃止、緩和、延長等 実施状況(平成)： 19年10月 1件 20年1月 4件 20年2月 4件 20年3月 2件 20年8月 2件		
<特徴> 国土交通省では、実績評価方式による評価(政策目標を具体的な指標によって明示し、その達成度を事後的に評価)、総合評価方式による事後評価(実施中の施策のうち、特定のテーマについて効果の検証等を総合的に評価)及び事業評価方式による事前評価(新規施策の導入に当たっての事前評価)の3つの主要な評価方式を有機的に連携させ、政策のマネジメント・サイクルを確立させ、国民本位で効率的な質の高い行政の実現を図るとしている。				

- (注) 1 基本計画等を基に当省が作成した。  
 2 二重線で囲まれた評価は、基本計画で定められている評価が行われているものを示す。  
 3 事業評価方式の事前評価については、概算要求に係る評価を予算成立後に修正したものも含む。  
 4 規制については、平成19年10月1日以降事前評価が義務付けられたことから、それ以降に行われた事業評価方式による事前評価について計上している。

## (2) 政策評価の実施状況

一般政策を対象とした実績評価方式による評価及び事業評価方式による事前評価について審査を行った結果は以下のとおりである(総合評価方式による事後評価についてはI-1-3、個々の研究開発の評価についてはI-2-1、個々の公共事業の評価についてはI-2-2、規制の政策評価についてはI-2-4参照)。

### ア 現状

#### (ア) 実績評価方式による評価

### (審査の対象)

実績評価方式による評価が行われ、平成 20 年 1 月 1 日から 12 月 31 日までに評価書が総務大臣に送付された 13 件（46 施策目標、266 業績指標）を審査の対象とした。

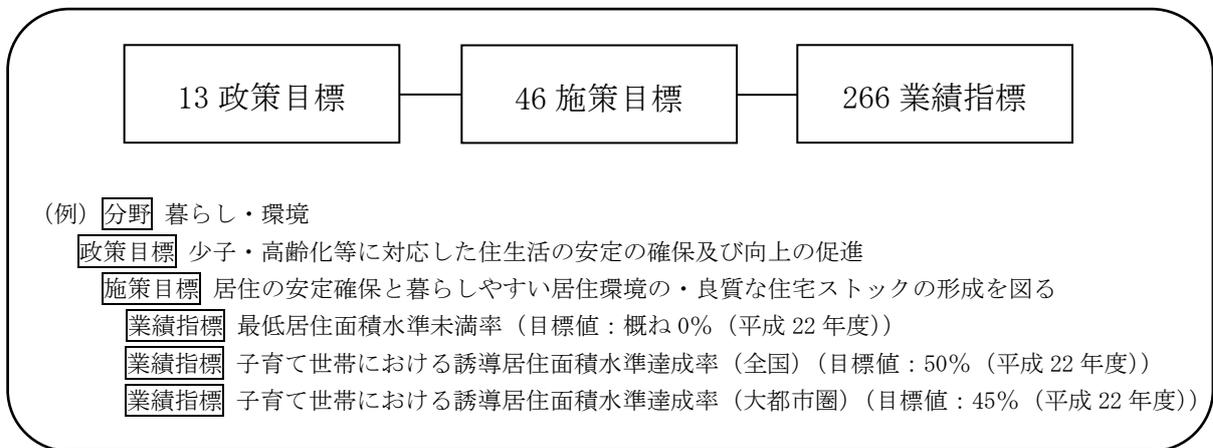
### (評価の設計)

国土交通省の主要な行政目的に係る政策は、「暮らし・環境」、「安全」、「活力」の 3 分野に分類され、それらに関して国民的視点から（アウトカムベース）横断的かつ体系的に整理した 13 の政策目標が明らかにされ、その政策を実現するための具体的な方策や対策である施策に関して、46 の施策目標が明らかにされている。その上で、上記政策目標及び施策目標について、その達成度合いを測定する 266 の業績指標（注 2）及びそれぞれの業績指標に係る今後 5 年以内の目標値（業績目標）が設定されている。

目標の達成度合いの判定は、各業績指標に関する測定の結果に基づき、当該指標に係る業績目標単位で行われている（図表Ⅱ－15－③参照）。

なお、平成 19 年度に「政策評価と予算・決算の連携強化に伴う政策評価体系の見直し」による施策の大ぐくり化、政策評価の対象範囲の拡大及び業績指標の追加がなされ、従来の 27 政策目標（98 施策目標、151 業績指標）から 13 政策目標（46 施策目標、266 業績指標）へと再編が行われた。

図表Ⅱ－15－③ 国土交通省における実績評価方式による評価の基本構造



(注) 国土交通省の評価書を基に当省が作成した。

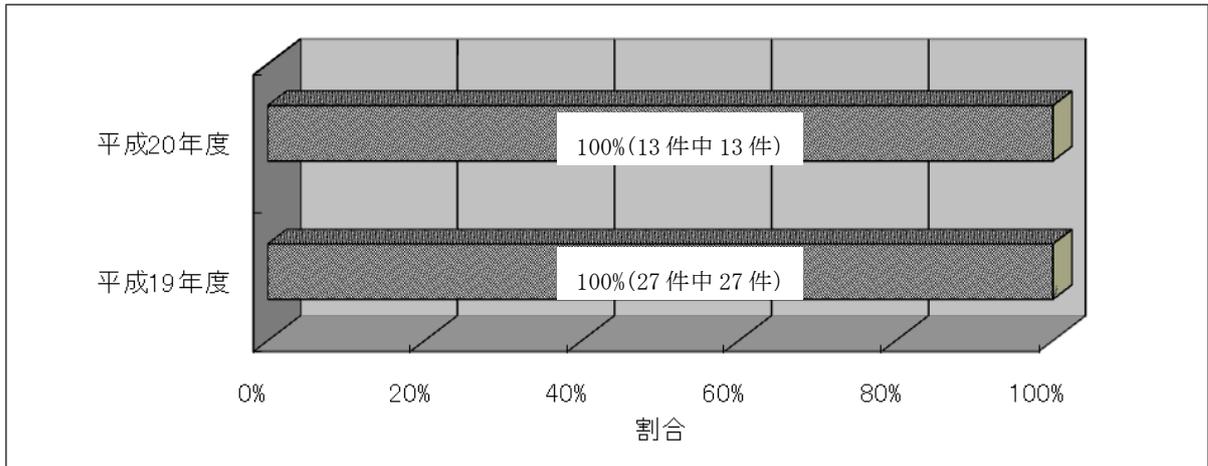
(注 2) 国土交通省では、例えば、「子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（全国）」及び「子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（大都市圏）」（図表Ⅱ－15－③参照）といった業績指標は、種類別（全国、大都市圏）に分けて分類せず、1 件としているため、総数は 216 となっている（再編前は 119）。

### (共通の点検項目による審査－取組の工夫がみられる点)

実績評価方式は、あらかじめ達成すべき目標を設定し、これに対する実績を測定して目標の達成度合いについて評価する方式である。このため、当該目標に関して達成すべき水準を明確にする必要がある。

目標の設定状況についてみると、図表Ⅱ－15－④のとおり、平成19年度に引き続き、評価が行われた13政策目標（46施策目標、266業績指標）すべてについて、目標に関し達成しようとする水準が数値化等により特定されている。

図表Ⅱ－15－④ 目標に関し達成しようとする水準が数値化等により特定されている評価の割合（実績評価方式による評価）



- (注) 1 国土交通省の評価書を基に当省が作成した。  
 2 目標に関し達成すべき水準が数値化されている評価及び定性的であっても目標が達成される水準が具体的に特定されている評価の割合を表す。

### （特記事項－取組の工夫が求められる点）

目標の達成度合いの判定方法に関し、国土交通省では、評価の際にすべての指標について、その進ちょく状況等に関する評価を9つに区分（注3）して表示することとしているが、当該年度にどのような実績値を示せば、成果が上がっている、上がっていない、又は判断できないと判定するのかについての客観的な判断基準はあらかじめ明示されていない。

この点につき、政策レビュー「行政行動の改革－改革はどこまで進んだか」（平成19年3月23日省議決定）においては、事前に中間年度の目標や判定基準を記せるものは記述し、できないものは判定根拠を記述することを徹底することで、分かりやすい記述に努めるとともに、特に実績値が目標値への伸びを示していないものでA（成果を示している）という評価をつけるものや、B（成果を示していない）として2（現状の施策を維持）の評価をつけているものはその判定根拠の説明の充実に努めることとしている。

- (注3) 以下の2つの分類（AからC及び1から3）の組合せで9つに区分
- A：業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している
  - B：業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない
  - C：判断できない
  - 1：施策の改善等の方向性を提示
  - 2：現在の施策を維持
  - 3：施策の中止（施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。）

(特記事項－取組の工夫がみられる点)

政策評価は、評価に関する情報を公表することを通じ、国民に説明する責任を全うすることを目的の一つとしていることから、国民にとって分かりやすい評価書を作成することが重要である。

評価書の様式についてみると、図表Ⅱ－15－⑤のとおり、図表やグラフを積極的に活用するとともに、評価書の構成・デザインが見やすく、また各々の政策の評価結果がよく整理されており、分かりやすい評価書の作成に向けた工夫がみられる。

図表Ⅱ－15－⑤ 国土交通省の実績評価方式による評価の様式と評価書の例

<b>業績指標190</b> 造船業・船用工業の生産高（世界シェア）																				
<b>評 価</b>																				
B-1		目標値：1/3（平成21年度） 実績値：0.31（平成19年度） 初期値：1/3（平成17年度）																		
<p><b>(指標の定義)</b> 海洋国日本として貿易等の海上輸送、輸送に伴う海上安全の確保等あらゆる国民ニーズから必要とされる船舶・船用品の生産に必要な不可欠な諸施策を講ずることによる市場環境整備・活性化状況を世界におけるシェアで示したものの。</p> <p><b>(目標設定の考え方・根拠)</b> 我が国造船業・船用工業事業者の生産高の世界におけるシェア（トン数ベース）。平成17年末現在1/3のシェアを維持する。</p> <p><b>(外部要因)</b> 造船市場の景気変動等に伴う需要の変化</p> <p><b>(他の関係主体)</b> 造船事業者・船用工業事業者</p> <p><b>(重要政策)</b> 【施政方針】 なし 【閣議決定】 なし 【閣決（重点）】 なし 【本部決定】 なし 【政府・与党申合】 なし</p>																				
<b>過去の実績値</b> <span style="float: right;">(年度)</span>																				
H15	H16	H17	H18	H19																
0.35	0.36	0.35	0.35	0.31																
<p><b>世界シェア（日本の新造船建造量／世界の新造船建造量）</b></p> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <caption>世界シェア（日本の新造船建造量／世界の新造船建造量）</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>世界シェア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H15</td> <td>0.35</td> </tr> <tr> <td>H16</td> <td>0.36</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>0.35</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>0.35</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>0.31</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>H21年</td> <td>(1/3) 0.33</td> </tr> </tbody> </table>					年度	世界シェア	H15	0.35	H16	0.36	H17	0.35	H18	0.35	H19	0.31	H20	-	H21年	(1/3) 0.33
年度	世界シェア																			
H15	0.35																			
H16	0.36																			
H17	0.35																			
H18	0.35																			
H19	0.31																			
H20	-																			
H21年	(1/3) 0.33																			
<b>事務事業の概要</b>																				
<b>主な事務事業の概要</b>																				
○経済協力開発機構（OECD）造船部会分担金 予算額0.12億円（平成19年度） OECDでは、造船に関する唯一の多国間フォーラムである造船部会を設け、世界の造船業の健全な発展に向けて、市場動向の共通認識の醸成、各国造船政策に関する意見交換を通じた政策協調の推進等の取組みを行っている。このOECD造船部会の活動へ積極的に参加し、造船市場に関する共通認識の醸成、公正な競争条件の確保等造船業の健全な発展のための政策協調に貢献していくため、当該年度予算に係わる我が国分担金を支払う。																				

○超高速船の輸出振興等の推進  
 予算額0.45億円(平成19年度)  
 高速船の国際海事展出展及びセミナーの開催等により超高速船の運航性能・有効性を世界に発信する事を通じて、超高速船の輸出振興・国際展開を図る。

○造船産業人材育成支援事業  
 予算額0.45億円(平成19年度)  
 造船技能者の大量退職を迎える中、次世代を担う人材に効率的な訓練を施して造船に関する「匠」の技能を円滑に伝承するとともに、人材データベースを構築して技能者の活用を促進することにより、造船業の技術基盤を維持して国際競争力を確保し、もって雇用創出と地域経済活性化を図る。

○船用工業における国際市場環境整備の推進  
 予算額0.05億円(平成19年度)  
 船用工業における国際市場環境整備を推進し、我が国船用工業の国際競争力の強化を図る。

**関連する事務事業の概要**

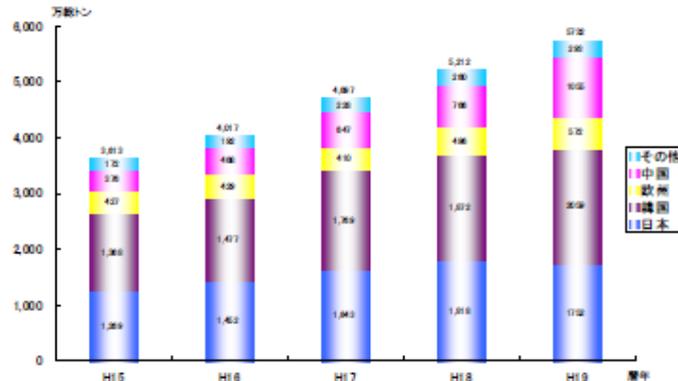
該当なし

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

・平成19年度の実績値は0.31であり、平成18年度に比べ0.04ポイントの減少であった。  
 ・新造船建造量で見ると、世界の実績値は5,212万総トン(平成18年末)から5,732万総トン(平成19年末)へ急増。我が国の平成19年度の実績値は1,752万総トン(平成19年末)となり、昨年度と同水準であった。



世界の新造船建造量の推移

**(事務事業の実施状況)**

○OECD造船部会・主要造船国との対話  
 OECD造船部会において、造船市場に関する共通認識の醸成や公正な競争条件の確保を図ったほか、主要造船国(韓国、中国、欧州)と、二国間・多国間の実務者レベルによる協議を定期的に行い、更なる国際協調の円滑化に努めた。

○造船産業人材育成支援事業  
 業界団体による新卒・中途採用者用の即戦力化のための座学・実技研修や、中堅技能者への専門研修等、効率的な訓練の実施を支援することにより、経験豊富な高齢層が有している技術・技能を円滑に伝承するよう努めた。

○船用工業における国際市場環境整備の推進  
 船用工業製品における模倣品による被害実態を把握し、被害国間の連携強化を図るとともに、侵害国に対して対策を取るよう要請を行った。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

・これまで、我が国は新造船建造量において世界シェア1/3を順調に維持してきたが、平成19年度の世界シェアは0.31となり、目標値の1/3にはわずかに至らなかった。今後、世界シェア1/3を確保するため、地球環境問題に対応した技術力の向上、海洋環境立国を支える人材の育成等の施策を実施することから、B-1と評価した。

・海上荷動量の増加により世界の新造船建造量が急激に拡大している中、中国・韓国造船業は低労働コスト・技術力向上により引き続き競争力を高めていることから、今後、当該各国との国際競争がより一層激化していく見込みである。そこで、上記事務事業に加え、地球環境問題に対応する新たな燃費指標の開発・国際基準化や省エネ船・運航システムの開発など、我が国造船産業の国際競争力を強化する各種施策を実施することとする。

**平成20年度以降における新規の取組**

○海洋環境イニシアティブ総合施策の推進  
 現在、国際的規制の枠組みが存在しない国際海運からの二酸化炭素排出削減及び技術力向上を通じた我が国造船業の国際競争力向上をめざした施策群を総合的かつ集中的に展開する。

- ・国際基準化戦略の推進  
 実際の運航状態での船の燃費(CO<sub>2</sub>排出量)を設計段階で評価できる「実燃費指標」等、国際基準の開発等により、新技術の普及促進にかかる環境整備を推進する。
- ・海洋環境立国を支える人材の育成支援  
 産官学連携強化により、我が国造船業の基盤となる人材(技術者)を確保・育成する。

**担当課等(担当課長名等)**

担当課: 海事局船舶産業課(課長 瀬部 充一)

(注) 国土交通省の平成19年度政策チェックアップ結果評価書による。

## (イ) 事業評価方式による事前評価

一般政策については、事前評価における政策効果の把握の手法その他の評価の方法が必ずしも開発されているとはいえない状況の中で、事前評価が行われている。

### (審査の対象)

事業評価方式による事前評価が行われ、平成 20 年 1 月 1 日から 12 月 31 日までに評価書が総務大臣に送付された 63 件を審査の対象とした。これらは、平成 21 年度予算概算要求等に係る評価である。

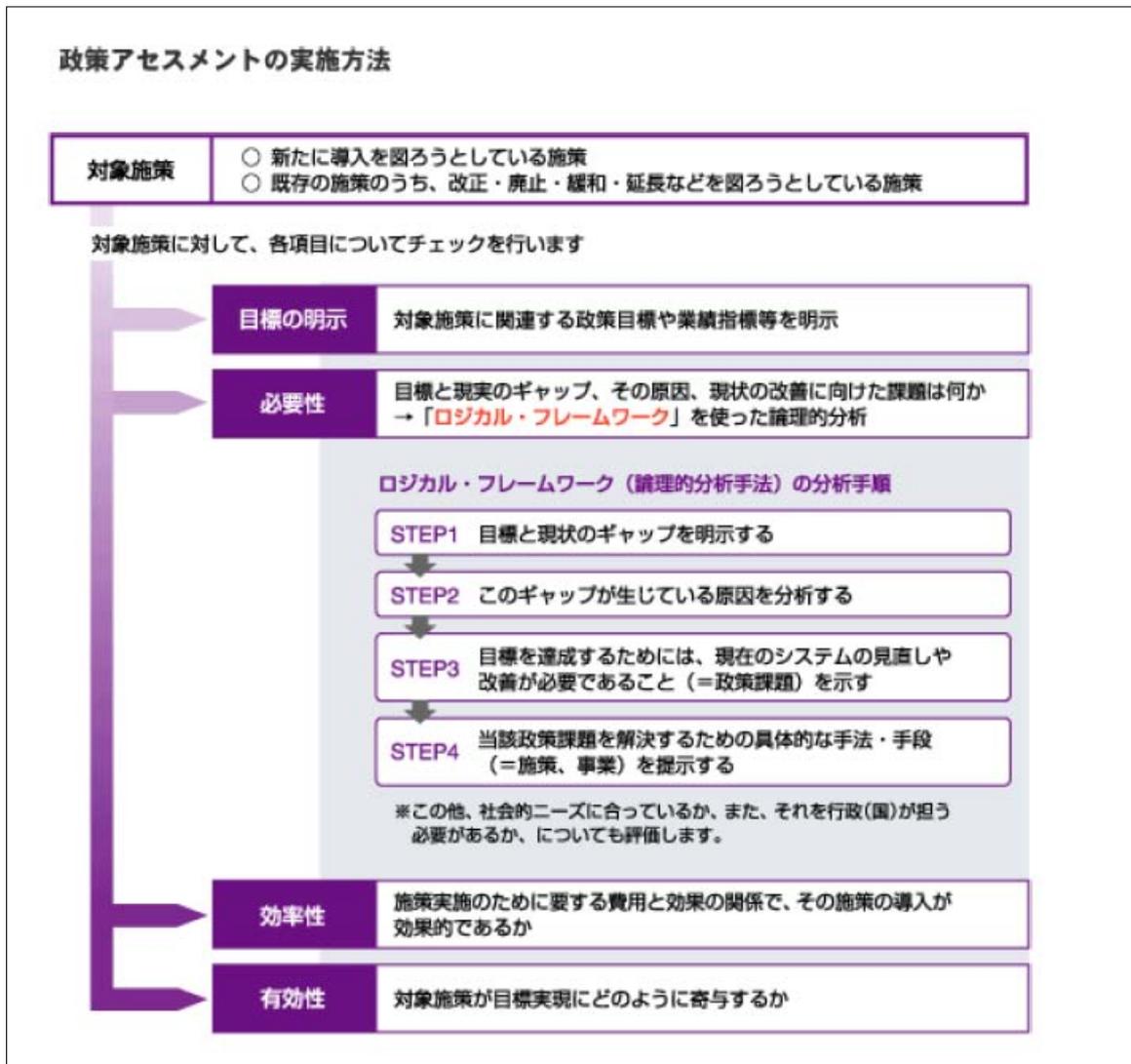
### (特記事項－取組の工夫がみられる点)

国土交通省では、事業評価方式による事前評価において、当該施策が基本計画に掲げる政策目標のいずれに関連するものであるかを明らかにした上で、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、有効性、効率性等の観点から評価している（図表Ⅱ－15－⑥参照）。その際、施策の必要性の検証には、「ロジカルフレームワーク（論理的分析手法）」と呼ばれる分析手法を用いて評価を行っている。これは、政策目標とその実現手段である施策との間の因果関係について論理的に分析するものである。具体的には、①目標と現状のギャップ分析、②現状が政策目標を達成していない原因分析、③そこに存する課題分析、④当該課題を解決するための具体的手法・手段の分析を実施することを通じて、当該施策実施の必要性を論理的に検証している。

国土交通省では、この理由について、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しており、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や施策の実施が目標達成に結び付く論理的プロセスを明らかにすることで、政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることができるためとしている。

また、この観点から、国土交通省の事業評価方式による事前評価の事後的検証は、事前評価を行った施策の単位で事後的に政策効果を把握することを前提とせず、政策目標とその実現手段である施策との間の論理的な因果関係を検証すべく、実績評価方式又は総合評価方式で行うこととしている。

図表Ⅱ－15－⑥ 事業評価方式による事前評価（政策アセスメント）の実施方法



（注）国土交通省の資料による。

（共通の点検項目による審査－取組の工夫が求められる点）

① 得ようとする効果の明確性

政策の実施によって何らかの効果が得られることは、当該政策の必要性が認められるための前提であり、どのような効果が発現したことをもって得ようとする効果が得られたとするのか、その状態を具体的に特定することが必要である。

この点、国土交通省では、事業評価方式による事前評価の事後的検証は、実績評価方式又は総合評価方式による評価で行うとしており、施策の導入前に見込んでいた効果が実際に発現しているかについては、実績評価方式による評価の業績指標で検証するとしている。

得ようとする効果の明確性についてみると、得ようとする効果が具体的に特定されているものは、図表Ⅱ－15－⑦のとおり、63件中23件（36.5%）と

なっている。それ以外の40件については、「何を」、「どうする」のかは説明されているものの、「どの程度」の効果が発現したことをもって得ようとする効果が得られたとするのか、その状態は必ずしも特定されていないが、うち29件は業績指標について検討中とされている（注4）。

（注4）これに関し国土交通省は、「国土交通省においては、これまで毎年度、政策アセスメント（事前評価）の実施前に行われている業績指標・業績目標の更新が、平成20年度から24年度を計画期間とする社会資本整備重点計画等の作成状況を踏まえ、今年度は延期されているため、「検討中」とされている場合がある。また、それに伴い効果の把握の方法を明確に記述することが困難であった場合がある」としている。

## ② 検証を行う時期の特定及び効果の把握の方法の特定性

事前評価を実施した政策について、事後に把握された政策効果の評価・検証を行い、それにより得られたデータや知見を以後の評価や政策の企画立案に活用していくことが有益であり、着実に事後の評価・検証を実施していく必要がある。

また、政策効果が発現した際に、いつ、どのような方法で把握・測定するのか、その手立てを事前評価の時点で明らかにしておくことは、事後的検証を適切に行うためには不可欠である。

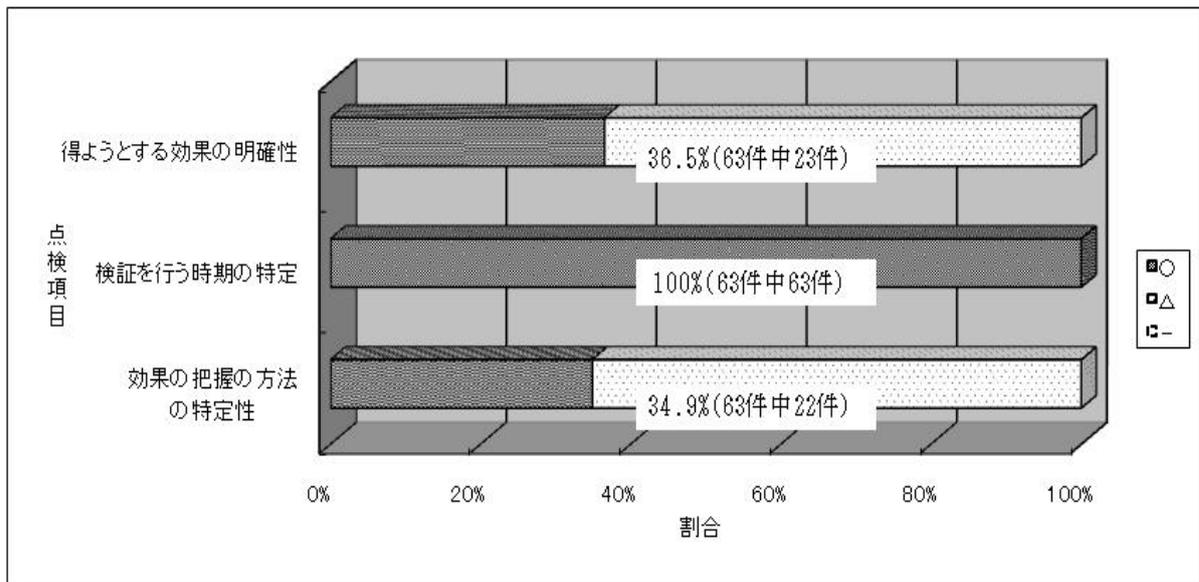
この点、国土交通省では、前述のとおり、事後の評価・検証及び効果把握の方法については、実績評価方式又は総合評価方式による評価で行うとしている。

事後的検証を行う時期の特定及び効果の把握の方法の特定性をみると、事後的検証を行う時期が特定されているものは、図表Ⅱ-15-⑦のとおり、63件中63件（100%）となっている。

一方、効果の把握の方法が特定されているものは、図表Ⅱ-15-⑦のとおり、63件中22件（34.9%）となっている。それ以外の41件については、効果の把握の方法が政策の実施により発現した効果を把握できる程度に明確にされていないが、うち29件は業績指標について検討中とされている（注5）。

（注5）これに関し国土交通省は、「国土交通省においては、これまで毎年度、政策アセスメント（事前評価）の実施前に行われている業績指標・業績目標の更新が、平成20年度から24年度を計画期間とする社会資本整備重点計画等の作成状況を踏まえ、今年度は延期されているため、「検討中」とされている場合がある。また、それに伴い効果の把握の方法を明確に記述することが困難であった場合がある」としている。

図表Ⅱ－15－⑦ 共通の点検項目別の審査結果（事業評価方式による事前評価）



(注) 1 国土交通省の評価書を基に当省が作成した。

2 「得ようとする効果の明確性」

「○」は、得ようとする効果について、「何を」、「どの程度」、「どうする」のかが明らかにされているなど、どのような効果が発現したことをもって得ようとする効果が得られたとするのか、その状態が具体的に特定されているものを表す。「△」は、「何を」、「どうする」のかが説明されているものの、「どの程度」かは明らかでないなど具体的には特定されていないものを表す。「－」は、得ようとする効果についての記載がないものを表す。

3 「検証を行う時期の特定」

「○」は、当該政策（施策や事業）について、事後的検証を行う時期が特定されているものを表す。「△」は、事後的検証を行うことはしているが時期が特定されていないもの、又は当該政策（施策や事業）の一部についてのみ時期が特定されているものを表す。「－」は、事後的検証を行うことが明らかにされていないものを表す。

4 「効果の把握の方法の特定性」

「○」は、政策の実施により発現した効果を把握できる程度に明確にされているものを表す。「△」は、効果の把握の方法が不明確なものを表す。

## イ 今後の課題

### (ア) 実績評価方式による評価

目標に関し達成しようとする水準がすべて数値化等により特定されており、今後もこの取組が進められることが期待される。

目標の達成度合いの判定方法（判定基準）に関しては、現在のところ、事前に判定基準を記すことができないものは、評価の際に判定根拠の記述を徹底することで分かりやすい記述に努める取組が進められているところであり、その充実を図ることは有意義であるが、一方で、目標の達成度合いの判定基準を事前に記すことは、実績評価方式による評価の客観性を高める上で効果的であることから、あらかじめ具体的で明確なものとして示す取組を検討することが望まれる。

### (イ) 事業評価方式による事前評価

得ようとする効果の明確性及び効果の把握の方法の特定性については、特定

されていないものもみられ、政策の実施によって何らかの効果が得られることは、当該政策の必要性が認められるための前提であり、また、事後的な検証を可能とするためにも、事前評価の際に、どのような効果が発現したことをもって得ようとする効果が得られたとするのか、その状態を具体的に特定しておくことが望まれる。

国土交通省においては、事業評価方式による事前評価の事後的検証は、実績評価方式又は総合評価方式による事後評価で行うとしており、施策の導入前に見込んでいた効果が実際に発現しているかについては、実績評価方式による評価の業績指標で検証するとしている。しかしながら、得ようとする効果又は効果の把握の方法が特定されていないもののうち、特に業績指標が検討されていないものについては、事後的検証を行う時期は特定されているものの、その際にどのような効果をどのような方法で把握するのか不明確であることから、事前評価の対象とした政策についての事後的な検証を行う取組をより有意義なものにするためにも、得ようとする効果又は効果の把握の方法をあらかじめ特定しておくことが望まれる。