

# 事前評価書 目次

・中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備	4
・土地の流動化・有効利用のための安定的な土地税制の構築	5
・民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充	8
・連続立体交差事業における無利子貸付制度の創設等立替制度の拡充	10
・合流式下水道緊急改善事業の創設	12
・水道水源地域下水道緊急整備事業の創設	13
・既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入	14
・下水道との連携による地表面汚濁物質の新たな浄化対策の導入	16
・自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設	17
・補助ダムにおける貯水池の堆砂除去による河川環境改善方策の導入	19
・流域貯留浸透事業の拡充	20
・高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善	22
・流下能力不足橋梁の改良方策の拡充	24
・既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化	26
・都市部の環状道路等の都市計画道路への無利子貸付制度の創設	28
・特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入	29
・特定の居住用財産の買換え等の場合の譲渡損失に係る繰戻還付制度の創設	30
・建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化	32
・中古住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充	34
・建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化	37

・住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充	39
・マンション建替えの円滑化に係る制度の創設	41
・民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備	43
・新幹線鉄道の特別大規模改修工事に係る準備金制度の創設	45
・空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充	47
・地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等	49
・低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設	51
・自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを 推進するためのシステムの構築	53
・自動車の安全基準の強化	55
・プレジャーボート利用環境の整備	57
・臨海部低未利用地の利用転換の促進	59
・循環型社会実現のための静脈物流システムの構築	61
・公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充	63
・ニアミス事故再発防止安全対策の実施	65
・環境負荷の小さい幹線物流体系の構築	67
・アジア太平洋気候環境センター業務体制の整備	69
・豪雨水害・土砂災害対策のための気象情報の充実	71
・A I S を活用した次世代型航行支援システムの構築	73

(以上、計38施策)

## 事前評価票の記述について

- 施策を導入する必要性等を、目標との関連性を明確にしつつ、論理的に分析。
- 具体的には、下記の様式により整理。

施策等名		担当課	・・・局・・・課
施策等の概要			
施策等の目的			
関連する政策目標	○政策チェックアップ（業績測定）のための政策目標のどれに関連するか		
関連する業績指標	○政策チェックアップ（業績測定）のための業績指標のどれに関連するか		
指標の目標値等	○上記指標に係る目標値		
施策等の必要性	○目標と現状とのギャップについて分析 ○その原因について分析 ○現状を改善するための課題を特定 ○導入する施策の具体的内容について説明  （併せて、下記の項目についてもそれぞれ説明する。）		
社会的ニーズ			
行政の関与			
国の関与			
施策等の効率性	○施策の効果の大きさを客観的かつわかりやすく説明		
施策等の有効性	○施策の、目標達成との関連性・結びつきをわかりやすく説明		
その他特記すべき事項			

事前評価票

施策等名	中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備	担当課	官庁営繕部営繕計画課 (特別整備企画室)
施策等の概要	中央合同庁舎第7号館(文部科学省、会計検査院の建替え)のPFI方式による整備のため、契約手続きやリスク分担等を整理した上で、要求性能の取りまとめやVFM <sup>注)</sup> の値の算定など事業実施に向けた条件整備を行う。		
施策等の目的	○PFI方式を導入し、民間の資金やノウハウ等を活用することにより、更に効率的な官庁施設の整備・管理を目指す。また都市拠点の形成による都市の再生や、民間の事業機会の創出による経済の活性化に寄与する。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 14) 新たな市場の育成		
関連する業績指標 指標の目標値等			
施策の必要性	<p>平成11年にPFI法が施行され、公共施設等の整備・運営における、財政負担の軽減や更に効率的な対応、新たな官民のパートナーシップの構築など、PFI方式に大きな期待が寄せられているところであるが、国において本格的な導入は図られていない状況である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因は、各事業の特性に応じた、PFIを導入するにあたっての定まった手法が、未だ確立されていないことによる。(=原因分析)</p> <p>このため、早急に手法を定めていく必要があるが、特に大都市圏において、民間施設と一体となって都市拠点を形成するような官庁施設について、PFI方式による整備により、都市の再生が期待されているところであり、その対応が必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、中央合同庁舎第7号館(文部科学省、会計検査院の建替え)のPFI方式による整備のため、契約手続きやリスク分担等を整理した上で、要求性能の取りまとめやVFMの値の算定など事業実施に向けた条件整備を行う。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的二一ズ	○民間の事業機会創出や都市再生を促すために、PFI導入の期待が高まっている。		
行政の関与	○国の行政機関の施設整備であり、行政としてPFI法に基づく適正な手続きを行う必要がある。		
国の関与	○官庁施設の整備である。		
施策等の効率性	<p>○民間の資金やノウハウ等の活用により、国としての財政負担の軽減が図られるとともに、民間事業者の創意工夫による、効率的高い整備・管理が期待される。</p> <p>○民間施設と一体となった都市拠点の形成が促され、民間需要の誘発も見込まれる。</p> <p>他の公共施設分野での導入が期待でき、民間の事業機会を創出することにより、経済活性化への波及効果に寄与する。</p>		
施策等の有効性	○官庁施設のPFI方式による整備のため、中央合同庁舎第7号館に係るVFMの算定等を行い、PFIの導入を図ることで更に効率的な整備を行う。また、それにより民間の事業機会を創出し、都市拠点形成による都市の再生に資する。		
その他特記すべき事項	<p>緊急経済対策 平成13年4月6日(経済対策閣僚会議)</p> <p>都市再生プロジェクト(第一次決定)平成13年6月14日(内閣官房都市再生本部)</p> <p>注) VFM(支払に対して最も価値の高いサービスを供給するという考え方。PFI事業にVFMがあるというのは、民間事業者にゆだねることにより、公的財政負担の縮減を期待できること。)</p>		

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>土地の流動化・有効利用のための 安定的な土地税制の構築</p>	<p>担当課</p>	<p>総合政策局宅地課 土地・水資源局総務課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>土地税制に関し、取得、保有、譲渡の各段階において</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土地・建物に係る流通課税（登録免許税、不動産取得税）の抜本的見直し（取得段階）</li> <li>・ 特別土地保有税の廃止又は課税停止（保有段階）</li> <li>・ 土地譲渡益課税制度の再構築（譲渡段階）</li> </ul> <p>により、土地の流動化・有効利用を促進する。 減収見込額については、現在調査中。 （平成11年度決算額）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 登録免許税 6,170 億円（うち土地分 4,797 億円、建物分 1,373 億円）</li> <li>・ 不動産取得税 5,796 億円（うち土地分 2,578 億円、建物分 3,217 億円）</li> <li>・ 特別土地保有税 475 億円</li> </ul>		
<p>施策等の目的</p>	<p>土地の流動化・有効利用の促進は、現下喫緊の課題である都市再生、経済活性化のための必要条件。このためには、土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制を抜本的に見直し、土地の流動化・有効利用に対する阻害要因を取り除くことが必要であり、これにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚に寄与する。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上 15) 公正で競争的な市場環境の整備</p>		
<p>関連する 業績指標</p>			
<p>指標の目標 値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>土地の有効利用を通じた都市の再生は、我が国経済にとって喫緊の課題であると同時に、中・長期的に取り組むべき構造的課題である。</p> <p>現在、都心部において多くの低・未利用地が存在しており、平成3年から8年の東京都特別区における量的推移（5,700ha→5,770ha）でも依然として解消が見られない。しかしながら、これらの土地は、その立地条件等にかんがみると、流動化を通じて、収益性・付加価値の高い敷地として利用転換・有効利用される可能性が見込まれている。</p> <p>これにもかかわらず、土地取引の低迷が10年間以上継続（売買による土地所有権移転登記件数は、平成元年の226万件以降、下落傾向にあり、平成12年には170万件と低迷）するなど、土地の流動化が進んでいないことから、依然として、低・未利用地のまま停滞している場合が多い。したがって、これらを実効利用するためには、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みが必要である。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>土地税制は毎年度見直されてきているが、上記のような、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みという視点での見直しは行われてこなかった。このため、現行の土地税制については、取得・保有・譲渡の各段階において、依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課がなされている。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流通課税については、制度として、株式等他の資産に比べた不動産に対して重課（例えば、株式は有価証券取引税の廃止により流通課税は課されていないにもかかわらず、不動産は登録免許税、不動産取得税、印紙税が課税）されていること。さらに、土地に係る流通課税（固定資産税評価額を基準）については、平成6年度に固定資産税評価額の評価水準が上げられた結果、地価が下落しているにもかかわらず、実効税率が高止まりしていること等。</li> <li>・ 保有課税については、昭和40年代後半の地価高騰を背景として、土地の投機的取引の抑制等を図るために創設された特別土地保有税が未だに存在していること等。</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 譲渡益課税については、所得税本則である 1/2 総合課税と比べて重課になっていること。また、実態的に見ると、現在、資産デフレの進行によって土地譲渡益は大幅な減少傾向にあるにも関わらず、現行の分離課税では、所得税本則である 1/2 総合課税に比して譲渡益が低い部分ほど税負担が高くなってしまふこと等。</li> </ul> <p>こうした土地に対する重課は、市場を通じたあるべき資源配分を歪め、構造的に、土地の流動化・有効利用を阻害する原因となっている。( = 原因分析)</p> <p>本来、土地のような基幹的な資産についての税制は、資源配分を歪めないよう、他の資産に係る税制と比べても、出来る限り市場中立的であるべきである。バブル崩壊後の地価下落により「土地は有利な資産である」という国民や企業の意識は薄れ、我が国の土地市場は実需中心の市場へと構造的に変化していることにかんがみると、基本的には、土地の最適利用が市場メカニズムを通じてなされる条件は整いつつある。したがって、右肩上がりの地価上昇を前提に仕組まれた、市場の中立性を欠く現行の土地税制は、あるべき税制の観点から、抜本的な見直しを行う必要がある。( = 課題の特定)</p> <p>具体的には、長期安定的かつ市場中立的な土地税制を構築する観点から、土地・建物に係る流通課税の抜本的な見直し、特別土地保有税の廃止又は課税停止、土地譲渡益課税制度の再構築など、取得・保有・譲渡の各段階における土地税制の抜本的な見直しを行う。( = 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>土地の流動化・有効利用及びこれらを通じた都市再生は、現下の経済状況において最重要課題の一つであり、これに関連する施策に対するニーズは非常に強い。</p> <p>今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測される中、これに対応した施策に対するニーズが強い。</p> <p>不動産業界等からは、土地税制の見直しについての要望が出されており、見直しにより、土地の流動化・有効利用が進むものと考えられる。</p>
行政の関与	<p>行政が直接関与するものではなく、一般的な土地税制の見直しを通じて、民間の土地市場における取引等を活性化させ、土地の流動化・有効利用を実現しようとするもので、民間活動の阻害要因を取り除こうとするものである。</p>
国の関与	<p>税制改正要望である。</p>
施策等の効率性	<p>不動産の取得・保有コスト等が軽減され、また、不動産に対する需要が増加することにより、不動産市場が活発化するとともに、土地の流動化・有効利用が促進される。</p> <p>利用価値の高い不動産を遊休地にしておくことは、得べかりし付加価値生産を放棄していることであり、国民経済的に見ても損失である。( 経済企画庁「H9 経済白書」)</p>
施策等の有効性	<p>資源配分をゆがめない、市場中立的な税体系を構築することにより、中・長期的には、市場メカニズムを通じた土地の最適利用が実現される。</p> <p>短期的には、以下のプロセスにより、土地市場の活性化が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測されているが、現在は買い手側の投資意欲の減退が大きいいため、土地市場における需給の大幅なミスマッチが生じている。したがって、土地市場を活性化させるためには、まず、需要サイドの施策を講じることが重要である。この観点から不動産に係る流通課税の大幅な見直しを行い、不動産に係る取引コストを軽減することにより、土地の投資意欲を喚起する。</li> <li>・ これと併せて、低・未利用地等を売却したくても出来ない者が多く存在する状況にかんがみ、その売却を円滑に進めるための支援措置として、土地譲渡益課税を軽減することにより、低・未利用地等が市場に円滑に供給されるよう誘導する。また、土地の譲渡益課税の軽減は、土地の利用に係る期待収益率を向上させることから、需要サイドの施</li> </ul>

	<p>策としても効果的である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ また、特別土地保有税の廃止又は課税停止により、土地に係る取得・保有コスト（税額及び事務負担）の軽減が図られ、土地保有者の期待収益を向上させるため、土地投資に対する需要が喚起される。</li> </ul> <p>これらにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚というアウトカムが実現される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>地価の上昇が期待できなくなっている状況下では、これまで取得後のキャピタルゲインによって吸収できていた流通課税に対する負担感が増大しており、これが不動産の流動化に支障を与えているという指摘も踏まえ、負担能力という観点から負担水準の見直しを行う必要が生じている。（土地政策審議会意見とりまとめ（平成11年1月13日））</p> <p>諸外国に比べ割高で、流動性を阻害している登録免許税、不動産取得税を撤廃する。また、土地の有効利用を促進する観点から、将来的には、建物と土地に対する保有税のバランスを是正するため、建物に係る固定資産税を軽減し、土地に係る固定資産税を引き上げることを検討する。（経済戦略会議答申（平成11年2月26日））</p> <p>特別土地保有税（及び地価税）は、既に役割を終えており、税制の簡素化を図るためにも、廃止することが適当である。（東京都税制調査会答申「21世紀の地方主権を支える税財政制度（平成12年11月30日）」）</p> <p>地価、土地市場の動向等土地をめぐる環境の変化に対応して、バブルを契機に導入された制度、軽減税率や課税ベース等について、課税の適正、公平を踏まえ、土地政策の一環として速やかに検討する。（自由民主党平成13年度税制改正大綱）</p> <p>都市再生、土地の流動化の促進については、これに関連する施策・制度を総合的に推進する中で、これに対応する流通税など関連税制に係る有効な措置について、引き続き協議の上早急に結論を得る。（与党三党・税制協議会「緊急経済対策に係る税制上の措置（平成13年4月20日）」）</p>

事前評価票

施策等名	民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充	担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
施策等の概要	<p>まちづくり総合支援事業について以下の拡充を実施。</p> <p>個性豊かなまちづくりをより一層推進するためには、行政だけではなく、民間の発意による自主的で継続的なまちづくり活動と一体となって取り組みを進めていくことが必要であり、このため、民間によるまちづくりを促進するための事業制度の拡充として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間まちづくり事業に係る計画策定に要する費用</li> <li>・民間まちづくり事業に要する費用</li> </ul> <p>を補助対象に追加する。</p> <p>【予算要求額：まちづくり総合支援事業費750億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	民間による自主的、自立的なまちづくりへの参画を推進する		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	<p>16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積</p> <p>17) 1人あたり都市公園面積</p> <p>18) 下水道普及率</p> <p>19) 都市内の都市計画道路の整備率</p> <p>20) 都市空間形成河川整備延長</p>		
指標の目標値等	<p>緊急に改善すべき密集市街地の解消面積：1500ha(平成13年度～17年度)</p> <p>1人あたり都市公園面積：9.5㎡/人(平成14年度)</p> <p>下水道普及率：66%(平成14年度)</p> <p>都市内の都市計画道路の整備率：60%(平成14年度)</p> <p>都市空間形成河川整備延長：40%(平成18年度)</p>		
施策等の必要性	<p>欧米諸国では、まちづくりへの住民やNPOの参画がシステム化され、個々のまちの特性に応じた成熟したまちづくりを行うことが主流となっている。</p> <p>例えばイギリスでは市民参加の規定等の整備が進み、住民、企業、行政の組織体によってまちづくりが行われ、多様なNPOが活躍している。アメリカにおいても、コミュニティ開発包括補助金を始めとして住民等と行政の協力によるまちづくりへの支援制度が存在し、公共と民間とのパートナーシップによるまちづくりが普及している。</p> <p>一方、我が国においては、住民側にまちづくりNPOの設立等意識の高まりが見られるほか、行政側においても、まちづくりにあたって住民との対話を重要視するようになってきた。しかし、これらはあくまで行政主導によるまちづくりの一環であり、住民側による自主的、自立的なまちづくりと言えるまでには至っていない。</p> <p>このことは、また、我が国の都市が画一的で、欧米諸国に比べ個性に欠けると言われる一因ともなっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>民間のまちづくりへの参画を促し、個性豊かなまちづくりを進めるためには、行政サイドにおいて、民間に対する適切な人的、経済的支援を行いつつ、民間の主体的な取り組みを育むことが必要であるが、その為の支援体制が不十分であった。(=原因分析)</p> <p>従来より、まちづくりに住民意見を反映させるため、説明会の実施や意見交換の場を設けるなどの取り組みを行ってきたところであるが、今後は、住民等の参画による真に個性豊かなまちづくりを行うためには、計画策定から事業実施まで、民間の自主的、自立的取り組みを総合的に支援し、またこれと行政のまちづくりを一体的に実施していくことが必要である。(=課題の特定)</p> <p>計画策定から事業実施まで、地域が主役の総合的なまちづくりをパッケージで支援する「まちづくり総合支援事業」について、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間のまちづくり事業に係る計画策定に要する費用</li> </ul>		

	<p>・民間のまちづくり事業（建築物の修景整備等）に要する費用を補助対象に追加する。 （＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	まちづくりのためのNPOが設立されるなど、住民のまちづくり参加へのニーズが高まっている。
行政の関与	民間のまちづくりへの参画が今日のまちづくり行政の課題となっている。
国の関与	国庫補助事業の拡充要望である。
施策等の効率性	民間の事業へ支援を行うことで、民間のまちづくりへの参加が促進され、住民が求める真に必要な事業を、民間の資金やノウハウを活用して実施することができる。また、これにより、新たな民間需要を誘発する効果が期待できる。
施策等の有効性	地域が主役の総合的なまちづくりを目的とする「まちづくり総合支援事業」において、民間のまちづくり事業への支援を充実し、民間の取り組みと行政の取り組みが一体となったまちづくりの先進的事例をつくることにより、これを起爆剤として、全国的なまちづくりへの広がりなど大きな効果が期待される。
その他特記すべき事項	

事前評価票

施策等名	連続立体交差事業における無利子貸付制度の創設等立替制度の拡充	担当課	都市・地域整備局 街路課
施策等の内容	<p>平成13年度に、連続立体交差事業における鉄道事業者に対する立替制度を創設。内容は、以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業者による立替制度（立替期間：5年）</li> <li>・鉄道事業者への低利貸付</li> </ul> <p>平成14年度は都市再生に資する連続立体交差事業を対象に本制度を拡充するとともに、無利子貸付制度を創設。内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立替期間を5年以内から20年以内に延長</li> <li>・鉄道事業者への無利子貸付制度を創設</li> </ul> <p>【予算要求額： 道路事業費36,559億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	連続立体交差事業を推進し、踏切による交通渋滞の解消、事故の防止、地域分断の解消によるまちづくりの支援、都市の再生を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 7) 都市内渋滞の緩和		
関連する業績指標	19) 都市内の都市計画道路整備率		
指標の目標値等	60%（平成14年度）		
施策等の必要性	<p>踏切による交通渋滞、踏切事故、地域分断は、都市の再生を阻害する要因として早急に解消すべき喫緊の課題となっている。</p> <p>特に、著しい交通流の遮断を引き起こしているボトルネック踏切<sup>※</sup>は、現在全国で約1000箇所も存在しており、経済・社会・生活に対し多大な悪影響を及ぼしている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>ボトルネック踏切の解消を進めるにあたり、大規模改良を担う連続立体交差事業において工期が非常に長期間にわたること（平均14年間）が、大きな隘路となっている。（＝原因分析）</p> <p>このため、連続立体交差事業において、これまで鉄道事業者による立替制度の創設等の対応を図ってきたところであるが、都市再生が特に喫緊の課題であることに鑑み、都市再生に資する事業について、更なる整備促進を図る必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、既存の立替制度の立替期間を5年から20年に延長するとともに、それに伴う鉄道事業者への貸付利率を無利子化することにより、事業促進を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>遮断時間や交通遮断量が著しい踏切は、全国に約1000箇所存在し、交通上のボトルネック踏切となっている。特に東京都など大都市における交通遮断は著しい状況。</p> <p>都市再生プロジェクト選定の対象となりうるテーマ（ボトルネック踏切の緊急解消）に位置づけられており、喫緊の課題。</p> <p>地方公共団体からは、ボトルネック踏切の解消に対する要望が多数来ている。</p>		
行政の関与	鉄道事業者との連携を図りながら、まちづくりと一体となって整備を推進するために、行政の関与が必要。		
国の関与	国庫からの無利子貸付制度の創設である。		
施策等の効率性	立替期間の延長及び貸付利率の無利子化を講じることにより、連続立体交差事業が促進され、事業全体の工事期間の短縮が可能となる。		

	<p>その結果、ボトルネック踏切により発生していた交通渋滞、踏切事故、市街地の分断の解消が前倒しされ、それに伴う周辺の都市基盤整備や市街地の再編が前倒しされる。</p> <p>これらの整備を受けて、さらなる民間都市開発が誘発され、大きな経済効果を生むことにより、都市再生の推進に寄与。</p> <p>効果例：JR中央線連続立体交差事業により、ボトルネック踏切17箇所を含む、18箇所の踏切を一挙に除却。たとえば小金井街道踏切においてはピーク時遮断時間53分の踏切を解消し、最大渋滞長300mの渋滞を解消。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>ボトルネック踏切の解消には、連続立体交差事業が効果的であり、国として積極的に事業進捗を図る必要がある。</p> <p>しかし、現行の立替及び貸付制度は、立替期間が短く、有利子であることから、多くの事業路線を抱える地方公共団体にとって事業促進を図るためには不十分である。</p> <p>これを受けて、立替期間の延長及び貸付利率の無利子化を講じることにより、複数の連続立体交差事業を実施する地方公共団体においても、事業の前倒し執行が可能となる。</p> <p>これらの制度拡充により、事業全体の工事期間の短縮が可能となり、ボトルネック踏切の解消が全体的に前倒しされる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>連続立体交差事業については、ボトルネック踏切の緊急解消が、都市再生本部の「プロジェクト選定の対象となりうるテーマ」に位置づけられており、政府として緊急に取り組むテーマとして掲げられている。</p> <p>踏切道改良促進法決議にあたり、</p> <p>衆) ボトルネック踏切を今後10年間で半減することを目標に、当面5年間着実に実施できるよう努めること</p> <p>参) ボトルネック踏切は今後10年間で半減させることを目標に、当面の5年間は、国土交通大臣の迅速な指定、裁定制度の活用等により積極的な事業の実施に努めること</p> <p>との付帯決議がなされたところであり、事業のより一層のスピードアップが求められているところ。</p> <p>注) ピーク時間の遮断時間が40分以上、あるいは、踏切交通遮断量(1日交通量×踏切遮断時間)が5万台時/日以上</p>

事前評価票

施策等名	合流式下水道緊急改善事業の創設	担当課	都市・地域整備局下水道事業課
施策等の概要	<p>降雨時に未処理汚水が公共用水域に越流する合流式下水道について、地方公共団体にて「合流式下水道緊急改善計画」(対象地区の概要、整備目標、事業内容と年度計画等)を策定し、当該計画に位置づけられている事業内容(雨水吐口の施設改良、滞水池の設置、遮集管の増強等)を補助対象とすることによって、改善対策を計画的かつ緊急的・集中的に推進する。</p> <p>【予算要求額： 650,043百万円(目録：公共下水道事業費補助)(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	合流式下水道を緊急的に改善することにより、都市内における水環境の改善、快適性の向上及び、公衆衛生の改善を行う。		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成		
関連する業績指標	30) 合流式下水道改善率		
指標の目標値等	15% (平成16年度)		
施策等の必要性	<p>都市における良好な水環境に対するニーズが年々高まっているにもかかわらず、東京湾におけるオイルボール問題等、水質の汚濁や悪臭の発生等の被害が発生しているのが現状である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>その大きな原因として、雨天時に未処理汚水が流出し、有機物等による水質汚濁等を構造的に引き起こしている合流式下水道が改善されず存置されていることが挙げられる。特に、従来から補助対象となっている主要な部分については若干改善がなされているが、それ以外の大部分については、補助対象となっていないため、地方財政力の問題等もありほとんど改善がなされていないのが現状である。(=原因分析)</p> <p>合流式下水道からの未処理汚水の流出は、当該地域の問題に止まらず、下流域等を含めた広域の水域に影響を及ぼすことから、水質汚染の深刻な状況をもふまえ、主要な部分以外の施設についても国として緊急的な改善措置を促進することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、雨水吐口の施設改良、滞水槽の設置、遮集管の増強等について、補助対象を拡充し、改善を促進する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	近年、雨天時における都市内や沿岸部の水環境悪化が社会問題化している。		
行政の関与	下水道事業は都道府県、市町村が国の補助を受けつつ実施されるものである。		
国の関与	補助対象の改善要望である。		
施策等の効率性	<p>雨水吐口の改善、滞水槽の設置等ポイント的な対策により、放流先である河川、海域といった広域の水域において、悪臭等の発生や水質汚染等の被害を防止するとともに、良好な水辺空間を創出することが可能となる。</p> <p>緊急改善計画の対象地区においては、分流式と同等程度の効果を早急かつ低廉に発揮できることが期待される。</p> <p>また、下水道事業全体としても、大きな民間需要誘発効果、雇用創出効果が見込まれる。</p>		
施策等の有効性	補助対象を拡充することにより、合流式下水道の緊急改善が促進され、合流式下水道の改善度合いが大きく向上し、未処理汚水の公共用水域への流出を防ぎ、水質の改善が図られる。		
その他特記すべき事項	<p>3大湾の水辺環境の改善に当たっては、関係部局(環境省、海上保安庁、港湾局、河川局等)と連携した一体的な調査及び事業を実施する。</p> <p>合流式下水道の改善を緊急的・総合的に進めるため、学識経験者、関係省庁、地方公共団体が参画する合流式下水道改善対策検討委員会を設置し、平成13年6月18日(月)、第1回検討委員会を開催。</p>		

事前評価票

施策等名	水道水源地域下水道緊急整備事業の創設	担当課	都市・地域整備局下水道事業課
施策等の概要	<p>上水道の取水口から上流に位置する下水道事業に関して、水道水源水域における水質保全を図るため、末端管渠まで補助対象とすることによって、下水道事業の普及促進を緊急的かつ重点的に推進する。</p> <p>【予算要求額： 816,031百万円(目録：公共下水道事業費補助、特定環境保全公共下水道事業費補助)(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>水道水質の安全性に対して懸念が生じてきている中、未処理汚水の垂れ流しを防ぐべく下水道整備を推進することにより、水道水源の水質を保全し、安全でおいしい水の供給を確保する。</p>		
関連する政策目標	9) 良質で安全な水の安定した利用の確保		
関連する業績指標	35) 水道水源域における下水道処理人口普及率		
指標の目標値等	60% (平成18年度)		
施策等の必要性	<p>住民の安全でおいしい水を求めるニーズは年々高まっているにもかかわらず、水道水の異臭味被害等が発生している状況にある。(全国の水道水に関する異臭味被害 平成9年645万人、平成10年812万人)(=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、依然として水道水源域では下水道の普及が後れており、水道原水となる河川水の水質が改善されないことにある。特に、従来から補助対象となっている主要管渠の整備はある程度進んでいるが、末端部分については補助対象となっていないため、地方財力の問題等もあり整備が遅れ、結果として垂れ流しとなっている汚水量が多い原因となっている。(=原因分析)</p> <p>水道水源域の水質の問題は、当該地域の問題に止まらず、下流の水道利用者も含め広域的に影響を及ぼすことから、現在整備が遅れている末端部分の管渠の整備促進について、国として促進を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>湖沼水質保全特別措置法に基づく指定湖沼や水道水源水域等で、上水道の取水口より上流に放流している下水処理場に流入する全ての管渠については、末端管渠までを補助対象とする。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	水道取水口の上流では多量の排水が垂れ流しとなっており、安全性に懸念があり、早急な改善が求められている。		
行政の関与	下水道事業は、都道府県、市町村が国の補助を受けつつ実施されるものである。		
国の関与	補助対象の改善要望である。		
施策等の効率性	<p>末端管渠までを含めた発生源の対策により、汚水の垂れ流しを解消することができ、下流の区間の広域な水域において、水質汚濁を防止し、安全でおいしい水を早期に供給することが可能となる。</p> <p>例えば京都府、近畿地方の水道水源である淀川水系の桂川下流域における下水道整備の進展に伴い、下水道普及率が80%(昭和61年)から98%(平成12年)に上昇した結果、桂川下流宮前橋地点の水質(BOD75%値・・・有機性汚濁の代表的汚濁指標 当該地環境基準3mg/l)は6.2mg/lから1.8mg/lまで向上し、水質の向上に大きく寄与する。</p>		
施策等の有効性	補助対象を拡充することにより、末端部分の整備が促進され、従来の主要管渠の整備と相まって、未処理汚水の垂れ流しが解消されるため、水道水源の水質の改善が図られ、安全でおいしい水が供給可能となる。		
その他特記すべき事項	小泉内閣総理大臣所信表明演説においても、「おいしい水、きれいな空気、安全な食べ物、心休まる住居、美しい自然の姿などは、我々が望む生活です。」と述べられている。		

事前評価票

施策等名	既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>従来のダム管理のあり方を見直し、ダム・堰等の周辺における水環境の改善を図る施設整備のみを対象としたダム水環境改善事業を拡充し、既存ダム容量の活用を可能にすることにより、既存ダム容量を活用した維持流量の放流を行う制度を創設。</p> <p>(候補地点)釜房ダム 広瀬川無水区間 手取川ダム ダム下流無水区間 従来の水利権のあり方を見直し、水利権量以上の取水を河川の流況が豊富なときに限って認めることにより、増取水による増電と維持流量放流による減電を合わせて行う仕組みを構築。</p> <p>(候補地点)信濃川 西大滝ダム、馬淵川 舌崎発電所 従来、電力会社に売電し、管理費に充てていたダム管理用発電の余剰電力を減電補償に活用することにより、維持流量の放流を推進。</p> <p>(候補地点)七ヶ宿ダム 阿武隈川 東北電力 蔵本取水堰等 【予算要求額：ダム事業費3,098億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	取水による水枯れが発生し水環境が悪化している箇所における水環境の再生		
関連する政策目標	9) 良質で安全な水の安定した利用の確保 24) 良好な自然環境の保全、形成		
関連する業績指標	34) 河川の流量不足解消指数 100) 河川水質		
指標の目標値等	河川の流量不足解消指数 61% (平成18年度) 河川水質 85% (平成18年度)		
施策等の必要性	<p>精神的豊かさを求める国民意識の変化により、生態系も含めた自然環境や景観などを重視する傾向にあるなかで、取水等により水枯れが発生し水環境の悪化が社会問題化するなど、水量豊かな河川を再生させることが求められている区間が多数存在。(=目標と現状のGAP)</p> <p>1級河川の減水区間 全国 1,551発電所 9,500kmの減水区間 (うち 267発電所 3,100kmはすでに解消済)</p> <p>従来、許可更新時に、資源エネルギー庁との「発電水利権の期間更新時における河川維持流量の確保について(ガイドライン)」により、利水者の協力のもと、最低限の維持流量の確保を行ってきたところであるが、こうした対応のみでは、依然高まる水環境に対するニーズの増大に対応できていない。(=原因分析)</p> <p>このため、ガイドラインでは対応が出来ない場合においても、利水者の協力を仰ぎつつ、河川行政として水無川対策に積極的に取り組むスキームの構築が必要となっている。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、既存ダム容量を活用した維持流量の放流を行う制度の創設、増取水による増電と維持流量放流による減電を合わせて行う仕組みの構築、従来電力会社に売電し、管理費に充てていたダム管理用発電の余剰電力の減電補償への活用により、維持流量の放流を推進。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	環境に対するニーズの高度化の中で、水量豊かな河川の再生を望む動きが活発化している。		
行政の関与	河川環境の整備と保全は河川行政の主要な目的の1つである。		
国の関与	1級河川指定区間外について国が施策を実施。1級河川指定区間ならびに2級河川については地方で実施。		
施策等の効率性	<p>本施策は、利水者に減電を生じさせずに維持流量を確保する方策として、すでに開発された施設のダム容量、ダム管理用発電の余剰電力、河川の流量が豊富なときの流量を利用するものであり、既存のダムの管理費の一部を補填する費用のみで実施が可能。</p> <p>代替施策として考えられる、新規ダム建設による水量確保に比べコストもかからず、施設整備の必要もないこと等から効率的。</p> <p>既存ダム容量の活用の可能性のある箇所等において、本施策を実施することにより、緊急に維持流量の確保が必要な無水減水区間(約540km)の</p>		

	うち約300kmを平成18年度までに解消することが可能
施策等の有効性	本措置により、維持流量放流に伴い通常発生する利水者の減電が発生せず、利水者に負担を強いることなく、維持流量が確保することが可能になり、清流が回復する。
その他特記すべき事項	施策の実施にあたって、利水者の理解を得ることが必要。

事前評価票

施策等名	下水道との連携による地表汚濁物質の新たな浄化対策の導入	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>河川浄化対策を行っている河川環境整備事業を使って、初期降雨時のノンポイント負荷（不特定の地表面上より集まる汚濁物質）を含む雨水排水を一時的に河川敷地内の調整池に貯留し、晴天時に下水道管路の空容量を利用して導水し、下水処理場の余剰能力を活用することにより、低コストで浄化を行う施策を導入する。</p> <p>【予算要求額：河川事業費6,210億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>都市地域における初期降雨時の汚濁した雨水排水を下水施設を活用して効率的に浄化することで、河川へのノンポイント負荷の流入を削減し、河川水質の改善を図る。</p>		
関連する政策目標	24) 良好な自然環境の保全・形成		
関連する業績指標	100) 河川水質		
指標の目標値等	85%（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>河川流域における下水道整備の進捗等により、河川の水質は一時期に比べて格段に改善をみてきたが、利根川や江戸川など首都圏を中心に、依然として環境基準を満足していない状況が見られる。（＝目標と現実のGAP）</p> <p>これは、地表の汚濁物質が河川に直接流れ込んでしまうことが、大きな原因のひとつと考えられる。（江戸川では河川への流入負荷の20%がノンポイント負荷（その他は、生活雑排水等下水道整備に対応可能となる負荷））（＝原因分析）</p> <p>このため、地表汚濁物質の5～6割を含む降雨初期の雨水排水を効果的に浄化する方策の導入が必要となっている。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、河川浄化対策を行っている河川環境整備事業を使って、初期降雨時のノンポイント負荷を含む雨水排水を一時的に河川敷地内の調整池に貯留し、晴天時に下水道管路の空容量を利用して導水し、下水処理場の余剰能力を活用することにより、低コストで浄化を行う施策を導入する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	利根川や江戸川など首都圏の河川を中心に、依然として環境基準を満足していない状況がみられる。		
行政の関与	道路面など地表面の汚濁物質を主体とするノンポイント負荷は、排出源が特定できないことから、行政において対処せざるをえない。		
国の関与	河川環境整備事業（直轄・補助）により実施する。		
施策等の効率性	<p>これまで未処理で河川に流出していたノンポイント負荷を効率的に処理することが可能となり、最大で全流域から出てくる負荷量の10%程度を削減することができ、大きな事業効果が期待できる。</p> <p>下水道管路、下水処理場に余剰能力があるときに、これを利用して浄化するため、河川事業において浄化施設を建設する必要がない。このため例えば江戸川では約80億円の浄化施設の建設費が不要となるなど、大幅なコスト縮減につながる。</p> <p>江戸川における利根運河のノンポイント負荷対策では、調整池等の建設費にかかる年費用が約8.6億円、利水障害回避費用軽減、取水制限回避による被害軽減の年便益が約15.5億円となる。（B/C=1.8）</p>		
施策等の有効性	<p>全雨水流出量の1～2割程度にすぎない降雨初期の雨水流出によって、道路面など地表面の汚濁物質の5～6割が河川に流出していることから、初期降雨時における汚濁物質の濃度の高い雨水排水を、一時的に貯留しておき、下水処理場に余裕がある時に、これを処理して河川に排出することにより、ノンポイント負荷を効果的に削減することができる。</p>		
その他特記すべき事項			

事前評価票

施策等名	自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設	担当課	河川局 河川環境課
施策等の概要	<p>自然環境保全の目的から抜本的に事業が行えるよう、河川環境整備事業(直轄・補助)の中に自然再生事業を創設し、もって生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川やウェットランドの再生を図り、河川の蛇行復元や河畔林の整備、乾燥化傾向のある湿地の冠水頻度を増加させることなどの対策を実施。</p> <p>予算要求：河川環境整備事業費(直轄・補助)の事項について自然再生事業を創設</p> <p>「河川浄化事業」(水質) → 「河川浄化事業」(水質)  「河道整備事業」(自然環境) → 「自然再生事業」(自然環境)  「河川利用推進事業」(親水) → 「河川利用推進事業」(親水)  「河川利用推進事業」(舟運等) → 「河川利用推進事業」(舟運等)</p> <p>【予算要求額：河川事業費6,210億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>自然と共生する社会の実現に向け、生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川や湿地環境(ウェットランド)の再生を図る。</p>		
関連する政策目標	24) 良好な自然環境の保全、形成		
関連する業績指標	98) 河川における人工的な水際率 101) 湿地の再生面積		
指標の目標値等	<p>河川における人工的な水際率 34% (平成18年度)</p> <p>湿地の再生面積 300ha (平成18年度)</p>		
施策等の必要性	<p>絶滅の危機に瀕している生物の種数は年を追うごとに増加しており、このような植物、鳥類の約2割が河川周辺等の湿地環境(ウェットランド)に依存している状況にある。絶滅危惧種の保全の観点からも、自然河川やウェットランドの保全・再生が重要であるが、これまでの約100年間で河川及びその隣接地における湿地の約6割に相当する約8万haが喪失している。(=目標と現実のGAP)</p> <p>これは、これまでの開発の進展等に伴う湿地の大幅な減少が大きな要因と考えられ、行政としても開発ニーズの高さを踏まえ、湿地の再生などによる積極的な対策をとってこなかったためである。(=原因分析)</p> <p>これまで、河川行政としては、河道整備等に併せてワンド整備や瀬や淵の保全などを行ってきたが、自然環境保全の目的から抜本的な対策を行う事業制度が無かったため、事業制度の見直しが必要となっている。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、自然環境保全の目的から抜本的な事業が行えるよう、河川環境整備事業(直轄・補助)の中に自然再生事業を創設し、生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川やウェットランドの再生を図るため、河川の蛇行復元や河畔林の整備、乾燥化傾向のある湿地の冠水頻度を増加させることなどの対策を実施する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	国民の自然環境に関する意識が高まっている中、絶滅の危機に瀕している生物種数は増加の一途をたどっており、生物の良好な生息・生育環境であるウェットランドの再生について抜本的な対策を講じなければならない。		
行政の関与	河川環境の保全は河川行政の主要な目的の一つである。		
国の関与	自然再生事業の創設と直轄河川における取り組み。		
施策等の効率性	<p>絶滅の危機に瀕した鳥類や植物の2割はウェットランドに依存するなど、湿地は生物の良好な生息・生育環境として重要であり、また渡り鳥にとって貴重な越冬地、中継地であるため、湿地を再生することによる効果は大きい。</p> <p>河川及びその隣接地はそもそも低地帯であり河川の氾濫原であることが</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>ら地形的にも容易にウェットランドの再生が可能である。          これまでは自然環境保全対策は治水事業等従来事業にあわせて実施するか、河川環境整備事業の河道整備事業において個別に取り組むしかなかったが、自然再生事業の創設によりウェットランドの再生など抜本的な自然環境保全対策が実現可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>1992年 生物多様性条約締結          1995年 「生物多様性国家戦略」が閣議決定          1997年 河川法改正（治水と利水に加え河川環境の保全と整備が法の目的に追加。）          その他最近の動き  <u>5 / 7</u> 小泉首相が所信表明演説において「自然との共生が可能となる社会の実現」を発言。  <u>5 / 29</u> 小泉首相が21世紀「環の国」づくり会議において「自然との共生が最も大事な課題の一つだ。環境関連にどう取り組むかが、小泉内閣として最も力を入れる部分だ。」と発言。  <u>6 / 26</u> 経済財政諮問会議が平成14年度予算において重点的に推進すべき分野として「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」を盛り込む。  <u>7 / 10</u> 21世紀「環の国」づくり会議の報告書において、「自然再生型公共事業の推進」などが盛り込まれる。</p>

事前評価票

施策等名	補助ダムにおける貯水池の堆砂除去による河川環境改善方策の導入	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>貯砂ダム等の設置工事を行う貯水池保全事業（補助）を拡充し、補助ダムにおけるダム貯水池内の堆積土砂の除去を可能にし、これにより発生する堆砂容量の活用により、水環境改善のための流量を確保する。  <b>【予算要求額：ダム事業費3,098億円（国費）の内数】</b></p>		
施策等の目的	<p>都市化による河川の水質悪化や河川流量の減少による水環境が悪化している箇所における水環境の再生。</p>		
関連する政策目標	<p>9) 良質で安全な水の安定した利用の確保                  24) 良好な自然環境の保全、形成</p>		
関連する業績指標	<p>34) 河川の流量不足解消指数                  100) 河川水質</p>		
指標の目標値等	<p>河川の流量不足解消指数 61%（平成18年度）                  河川水質 85%（平成18年度）</p>		
施策等の必要性	<p>精神的豊かさを求める国民意識の変化により、生態系も含めた自然環境や景観などを重視する傾向にあるなかで、都市化による河川の水質悪化や取水等により水枯れが発生し、水環境の悪化が社会問題化するなど、水量豊かな河川を再生させることが求められている。（＝目標と現状のGAP）                  現行のダム管理による維持流量放流では、こうした河川環境へのニーズの増大に的確に対応できていない区間が多数存在する。（＝原因分析）                  現在直轄ダムでは、こうしたニーズにダム管理として積極的に対応するため、洪水調節容量の一部を、維持流量確保のため活用しているが、直轄ダムの5倍存在する補助ダムでは、ダムの構造上こうした取組みが不可能であり、維持流量確保のための何らかの施策が必要である。（＝課題の特定）                  具体的には、貯砂ダム等の設置を行う貯水池保全事業（補助）を拡充し、補助ダムにおけるダム貯水池内の堆積土砂の除去を可能にし、これにより発生する堆砂容量の活用により、水環境改善のための流量を確保する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>環境に対するニーズの高度化の中で、水量豊かな河川の再生や良好な水質を求める動きが活発化している。</p>		
行政の関与	<p>補助ダムの管理は、河川法第9条に基づき河川管理者たる都道府県知事が行うべき事務である。</p>		
国の関与	<p>国庫補助制度の拡充要望。</p>		
施策等の効率性	<p>堆砂容量を利用し、ダム下流の環境改善を図ることが可能となる。（その容量は生活貯水池1ダム分に相当。）                  例えば、千葉県高滝ダムにおける試算では、38万m<sup>3</sup>の堆積土砂を、除去することで、本容量が新たに利用可能となる。この貯水容量を活用することで、以下の効果が期待できる。                  ・約0.4m<sup>3</sup>/sの河川維持流量の増加。                  ・基準地点の水質が約2%改善。                  ・最大10m<sup>3</sup>/s、1時間のフラッシュ放流を夏場に週1回以上実施可能。                  ・他の河川では、維持流量の増加によって漁獲量が1.2倍となった例もある。                  なお、異常渇水時には新たな貯水容量を緊急的に渇水対策に利用することも可能である。</p>		
施策等の有効性	<p>堆砂が進行したダムの堆砂対策を行ってきた「貯水池保全事業」を、補助ダムの堆砂除去も行えるよう拡充し、ダムの堆砂容量を維持流量やフラッシュ放流の容量確保のため、積極的に使用することで、河川の水環境の改善が図られる。</p>		
その他特記すべき事項	<p>「水資源に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」（H13.7.6総務省）においても堆砂対策の推進が勧告。                  直轄ダムは既に制度あり。</p>		

事前評価票

施策等名	流域貯留浸透事業の拡充	担当課	河川局河川環境課・治水課
施策等の概要	<p>都市水害対策として、都道府県又は市町村による流域貯留浸透施設の設置を推進するため、総合治水特定河川の流域にかかるものについて、補助対象となる施設規模の要件を引き下げる。</p> <p>(1)貯留浸透施設の新設                   500m<sup>3</sup>                   300m<sup>3</sup>  (2)既設の暫定調整池等の改良       3000m<sup>3</sup>               1000m<sup>3</sup>  【予算要求額：河川事業費6,210億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>都市地域における流域貯留浸透施設の設置又は改良により、下流河川の洪水時のピーク流量の低減、下流河川周辺地域の内水の軽減によって、都市水害による浸水被害の軽減を図る。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	64) 床上浸水常襲地区内家屋数		
指標の目標値等	7万戸(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>平成11年の福岡水害、平成12年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、総合治水特定河川における調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお55%に留まっている。(=目標と現実のGAP)</p> <p>その原因としては、景気低迷等により民間開発が小規模化傾向にあり、開発規模に応じた最適な貯留浸透施設の規模も小規模となってきたが、従来大規模施設を対象として促進策を講じてきており、小規模施設に対する促進策は十分講じられてこなかったことがある。(=原因分析)</p> <p>このため、現下の情勢に鑑み、早期目標達成のため、小規模施設も含め設置を促進し、トータル量を確保していく必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、総合治水特定河川の流域にかかるものについて、流域貯留浸透事業の補助対象となる施設の要件を引き下げる。</p> <p>引き下げる範囲は、これにより補助対象施設数の大幅な増加が見込まれるとともに、一施設当たりの治水効果が見込まれる規模を考慮して決定する。</p> <p>(1)貯留浸透施設の新設                   500m<sup>3</sup>                   300m<sup>3</sup>  (2)既設の暫定調整池等の改良       3000m<sup>3</sup>               1000m<sup>3</sup>  (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>開発が著しい都市地域において、不浸透域の拡大から都市型水害が頻発している。特に近年の集中豪雨による都市部の浸水被害に対処するためには、貯留浸透施設の整備推進や機能強化が必要である。</p> <p>開発に伴って整備された暫定調整池のうち、小規模なものについては補助事業による改良ができないことから、十分な管理が行われず治水機能が低下したり、所有者の移転により埋め立てられるケースもあり、町田市、横浜市等から、補助事業による機能保全対策が要望されている。</p>		
行政の関与	<p>民間で保有すべき部分：宅地開発要綱に基づく民間事業者による暫定調整池の設置と維持管理(市町村と管理協定を締結する場合)</p> <p>行政主導で整備すべき部分：流域貯留浸透施設の設置、暫定調整池の改良事業の実施、管理協定に基づく暫定調整池の管理指導</p>		
国の関与	国庫補助の拡充である。		
施策等の効率性	<p>総合治水特定河川において想定されている流域対策による流出抑制分を、ダムや河道などの施設整備によって対応しようとするれば、今後莫大な投資と長い時間が必要であり、また市街化が進展している流域では、現実には不可能である。</p> <p>流域貯留浸透事業は、公園や校庭、民間宅地などに貯留浸透施設を設置</p>		

	<p>したり、民間が所有する既存の暫定調整池を改良するものであり、用地買収を伴わず、少ない事業費で効果的な治水対策を行うものである。例えば鶴見川支川流域(10km<sup>2</sup>)におけるシミュレーション結果によると、1000～3000m<sup>3</sup>の暫定調整池40箇所のオリフィス改良、浸透機能追加など治水機能向上に要する年費用が約18百万円、年被害軽減額が約52百万円となる。(B/C=2.84)</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>流域貯留浸透施設は、都市域からの急激な雨水流出を抑制することで、下流の浸水被害を軽減するものである。</p> <p>補助対象となる施設の要件を緩和することで、現在補助対象となっていない小規模な施設の設置が促進され、雨水貯留容量、浸透機能の増加を促す。</p> <p>また、下流河川の能力に合わせた流出量の調整を行うなどきめ細かな対策が可能となり、都市型水害の軽減に、大きな効果が期待できる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>河川審議会中間答申「流域での対応を含む効果的な治水の在り方について」(平成12年12月19日)において、貯留施設等の機能の担保として、公的組織への移管、多目的化、民間管理施設への権原確保、貯留施設等の適正な設置、運用について推進すべきことを提言している。</p>

事前評価票

施策等名	高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善	担当課	河川局 治水課 都市・地域整備局まちづくり推進課
施策等の概要	大都市において、計画を上回る洪水による壊滅的な被害を防御するとともに、快適で潤いのある水辺都市再生のための高規格堤防の整備を促進させるため、事業の種地確保のための用地先行取得方策として、貸付金制度の拡充等機動的な取得方策を講じる。		
施策等の目的	社会、経済の中核となる大都市を計画を上回る洪水による壊滅的な被害から防御するとともに、川とまちが一体となった水辺都市再生を実現する高規格堤防整備を促進。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	20) 都市空間形成河川整備率 61) 水害安全度指標		
指標の目標値等	都市空間形成河川整備率 40% (平成18年度) 水害安全度指標 4.2 (平成18年度)		
施策等の必要性	<p>現在、高規格堤防整備区間は、首都圏、近畿圏の荒川、多摩川、淀川等6河川で、約800kmを整備する計画であるが、第9次治水事業七箇年計画(H9~H15)では、高規格堤防の整備延長として約45kmの目標としているが、平成12年度末までに約9km(全体では、約16km)と、さらなる計画達成に向けさらなる整備促進が必要な状況となっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>高規格堤防は市街地開発等のまちづくりと一体となって事業を促進しているものであり、円滑な事業の推進のためには、移転代替地等の種地(土地の整序等に必要となる用地)の確保が不可欠であるが、例えば種地の確保が隘路となり、高規格堤防化の機会を5地区程度逸機しているなど、これに速やかに対応できないことが、整備が進まない大きな原因の1つになっている。(=原因分析)</p> <p>このため、用地の買取要望に機動的に対処し、種地として活用するための制度等の取得方策が必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、大都市において、計画を上回る洪水による壊滅的な被害を防御するとともに、快適で潤いのある水辺都市再生のための高規格堤防の整備を促進させるため、事業の種地確保のための用地先行取得方策として、貸付金制度の拡充等の機動的な取得方策を講じる。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	洪水の被害が甚大なことが予想される首都圏、近畿圏において防災性が高く、良好な環境のまちづくりを推進することが必要。 また、地方公共団体からの、高規格堤防に関する用地先行取得についての要望も強い。		
行政の関与	河川管理者として計画を上回る洪水から壊滅的な被害を防御する高規格堤防と良好なまちづくりを一体的に促進する必要がある。		
国の関与	貸付金制度等の拡充の改正要望である。		
施策等の効率性	○貸付金制度を拡充することにより、移転または仮住居建設のための代替地等の種地確保が可能となり、荒川での試算によると、3%程度のコス		

	<p>ト縮減や3～5年程度の期間が短縮される。</p> <p>○高規格堤防を整備することによる、建築投資効果として、これまでの実績では高規格堤防整備の公共投資の4倍程度となっており、民間等の建築誘発効果が十分に見込まれるところである。</p>
施策等の有効性	<p>高規格堤防整備の機会を種地等の用地先行取得ができないため、年5地区（延長約3km）程度逸機していたが、貸付金制度を拡充することにより、これらが解消され、高規格堤防の整備が促進される。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票

施策等名	流下能力不足橋梁の改良方策の 拡充	担当課	河川局治水課
施策等の概要	<p>流下能力上ボトルネックとなっている橋梁改良促進のため、鉄道橋緊急対策事業（補助）の対象橋梁に道路橋を追加し、鉄道橋・道路橋緊急対策事業と改称するとともに、採択要件の事業費を12億円（都市河川においては24億円）を6億円（同12億円）とする。</p> <p>【予算要求額：河川事業費6,210億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	河川改修に伴い必要となる橋梁の架替えを重点的に促進し、地域の安全性の確保を図る。		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	65) 流下能力不足橋梁数		
指標の目標値等	3500橋（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>水害を未然に防止するため計画的に河川改修を進めているが、河川を横過している橋梁は、そもそも川幅の狭い箇所に架かっていたり、桁が非常に低い等、洪水の疎通能力を大きく阻害している場合が多い。特に、下流の改修が進んでいるにもかかわらず橋の改良ができていない（ボトルネック橋梁）場合などはその上流の改修が進まず、一連区間として安全度を確保できていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これらの橋梁改良がなかなか進まない大きな原因として、交通規制を伴うこと等のため早急に工事を完了する必要があり、短期集中的に相当程度の費用が必要となることがある。（＝原因分析）</p> <p>直轄事業では特定構造物改築事業（昭和60年度）より鉄道橋・道路橋の改築を進めている。一方補助事業では、鉄道橋改築に緊急的に投資する補助事業（鉄道橋緊急改築事業（平成7年度））を創設し、これを通じて民間事業者が管理者である鉄道橋の改良を優先的・緊急的に行ってきたが、同じく多数存在するボトルネックとなる道路橋の改良を計画的に行うことが必要。また、補助事業については、治水上の緊急性に加え、現下の厳しい地方財政も勘案し、改良促進のための支援措置の強化が必要。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、鉄道橋緊急対策事業の対象橋梁に道路橋を追加し、鉄道橋・道路橋緊急対策事業と改称するとともに、採択要件の事業費を12億円（都市河川においては24億円）を6億円（同12億円）とする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	ボトルネックになっている橋梁は、桁が極めて低かったり、架橋部分で川幅が狭くなっている等、流下能力が不足しており、橋梁改良に対する地域のニーズは高い。		
行政の関与	治水を含む河川管理は行政の責務		
国の関与	国庫補助金の制度拡充		
施策等の効率性	<p>橋梁架け替えには、相当な費用を要するものの、その波及効果は極めて大きい（青森県新城川JR橋及び道路橋では、橋地点の流下能力が下流の流下能力に対して40%程度しかなくボトルネックになっていたが、約30億円の事業費でこれらを改良することにより、これに併せて上流改修（事業費約24億円）を行うことが可能になり、最終の治水効果として約100億円の想定被害額を解消できる）</p> <p>今回の補助制度の拡充により、今後5年間で、著しく流下断面を阻害しており、緊急的に改良が必要な鉄道橋、道路橋約50ヶ所を重点的に実施することが可能となり、浸水が想定される家屋約10,000戸の浸水被害を解消できる。</p>		

施策等の有効性	<p>河川は、一連区間の改修を完了しないと治水効果が発揮できないが、ボトルネック橋梁を架け替えることで、その断面での流下能力が確保できるだけでなく、その上流の改修が進めることができ、一連区間での安全度向上に大きく寄与する。</p> <p>このため、ボトルネックとなっている橋梁の改良を促進するため、採択要件を緩和することにより、ボトルネック橋梁の改良の誘因を付与するとともに、民間事業者の橋梁を緊急的・重点的に改良するために創設された鉄道橋緊急対策事業（補助）を拡充し、対象橋梁に道路橋を追加し、未だ改良の進んでいない道路橋の改良を進める。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票

施策等名	既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化	担当課	河川局海岸室港湾局海岸・防災課
施策等の概要	<p>老朽化等により、十分な防護機能を有していない海岸保全施設を対象として、面的防護方式<sup>注)</sup>等による改築・更新、緊急復旧路・資材保管庫等の整備、災害関連情報の提供・水門・陸閘等の遠隔操作を行う光ファイバー等の整備など、機能の高度化を一体的・重点的に実施する「海岸危機管理機能高度化事業」を創設する。</p> <p>【予算要求額：海岸事業費347億円（国費、河川局所管分）359億円（国費、港湾局所管分）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>ゼロメートル地帯等における高潮等の災害に対する安全な防護を図るとともに、災害発生時における危機管理体制の充実を図り、地域の安全性向上を目的とする。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	71) 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積		
指標の目標値等	230万人・10万ha（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>昭和30年代より本格的に開始された海岸保全施設の整備率は未だ約4割に留まっているとともに、既設堤防の老朽化も進み、津波・高潮からの防護は依然十分に達成されているとは言えない状況。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>背後地の安全性向上のため、引き続き海岸保全施設の整備を推進していくが、一方で、伊勢湾等を契機に整備された施設の老朽化が進むなど、再整備が必要な施設の延長が、要保全海岸延長の約20%に及ぶ地域もあり、整備率は向上しても背後地の安全度は必ずしも確保されない場合が増加している。（＝原因分析）</p> <p>背後地の安全性を確実に確保するためには、老朽化施設の早急な改築・更新が必要であるとともに、施設再整備のタイミングにおいて、災害発生時を想定した構造、能力のレベルアップが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、面的防護方式等による老朽化施設等の改築・更新を推進するとともに、併せて緊急復旧路や災害関連情報を提供する施設等危機対応能力を向上する機能を付加し、背後地の地域安全性の向上を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>高潮災害による家庭用品等の被害率<sup>1</sup>は、浸水深の上昇が急激で移動する十分な時間がない場合が多いため、河川浸水による被害率<sup>2</sup>より、床下浸水、床上浸水ともさらに高い傾向にある（例えば床上浸水深50cm～99cmの場合、<sup>1</sup>は31.5%、<sup>2</sup>は19.1%、国土技術政策総合研究所資料）。</p> <p>海岸域においては、早期の浸水解消や高潮等災害発生時における災害弱者（子供、老人、要介護者等）への確実な防災情報伝達が求められている（台風9918号による高潮災害に対する住民の意見アンケート（国土技術政策総合研究所資料）等）。</p>		
行政の関与	<p>海岸管理者である行政主体が、一次的な災害対応主体である市町村と連携の下、高潮等の災害対策を実施することが必要である。</p>		
国の関与	<p>広域にわたる被害が懸念される高潮等の災害に対して、総合的な対策を実施するためには、国が積極的に支援していくことが必要である。</p>		
施策等の効率性	<p>伊勢湾台風等を契機に整備された海岸保全施設の老朽化等、防護機能の低下が顕在化しつつある現在、本事業を創設することで、施設の改築・更新に併せて、既存ストックを有効活用した耐久性の高い施設への転換が可能となり、背後地の安全性が低コストかつ早急に向上する。</p> <p>また、機能の付加により、想定外外力を伴う災害に対しても対応可能となり、海岸部における危機管理体制の充実による背後地の安全度が向上する。</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>老朽化等機能の低下した施設は、災害発生時に終局的な被災を生ずる恐れのある脆い構造であるが、本事業の創設により、老朽化施設等の適切な改築・更新が行われ、高潮等の災害に対して強固な構造となり、津波・高潮等の災害から防護されていない人口・土地面積が着実に減少し、背後地の安全性が向上する。</p> <p>また、既設堤防を用いた緊急復旧路等の整備により、復旧資材の迅速な搬入等が可能となるとともに、情報伝達施設等の整備により、防災関連情報の提供や水門等の高波浪時の遠隔操作が可能となるなど、機能の高度化により、非常時における海岸や背後地の安全性が向上する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>注) 面的防護方式とは、複雑に作用する波浪等の外力を複数の海岸保全施設によって分散させて受け止める海岸の防護形態であり、施設の耐久性を高めるとともに、海浜の利用や景観に配慮した質の高い海岸づくりに資するものである。</p>

事前評価票

施策等名	都市部の環状道路等の都市計画道路への無利子貸付制度の創設	担当課	道路局 高速国道課 都市・地域整備局街路課
施策等の概要	都市再生の実現に不可欠な環状道路をはじめとする都市計画道路の整備について、無利子貸付制度を創設する。 【予算要求額： 道路事業費 36,559億円(国費)の内数】		
施策等の目的	都市再生の実現に不可欠な環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備により、大都市圏の交通混雑の抜本的な解決や、民間都市開発の誘発を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 7) 都市内の渋滞の緩和		
関連する業績指標	19) 都市内の都市計画道路整備率 27) 主要渋滞ポイント解消数		
指標の目標値等	都市内の都市計画道路整備率 60% (平成14年度) 主要渋滞ポイント解消数 1,000箇所 (平成14年度)		
施策等の必要性	<p>慢性的な交通渋滞や土地の有効利用の未達成など都市問題の解決のため、都市の骨格を形成し、あらゆる都市インフラの基盤となる環状道路をはじめとする都市内道路の整備が不可欠であるが、現在は都市計画道路の整備率が58%など依然として非常に低い達成度に止まっている。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>この大きな原因は、大都市部での整備にあたっては、地権者が極めて多数存在することや移転地の確保が難しいことなど、用地取得の困難性にある。(=原因分析)</p> <p>都市計画道路については、その整備のため、これまで円滑な用地取得のための低利融資等の措置を講じてきたが、現下の都市再生への要請の緊急性と都市計画道路整備による公益の大きさに鑑み、さらなる措置を講ずる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、環状道路をはじめとする都市計画道路整備について、土地開発公社等に対する無利子での貸付制度を創設することにより、買い取り要望への機敏な対応等、事業化前の機動的な用地取得を可能とする。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	都市再生に資する都市基盤整備の必要性については、喫緊の課題とされているところである。		
行政の関与	道路行政として、大都市圏等における交通渋滞の対策等を推進する必要がある。		
国の関与	国庫からの無利子貸付制度の創設である。		
施策等の効率性	無利子貸付制度の創設により、環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備が図られ、交通渋滞の緩和や民間開発の誘発など効果の早期発現が可能となる。		
施策等の有効性	本施策の導入により、用地買い取り要望への対応など、事業化前の道路用地取得に柔軟な対応が可能となることから、都市部の環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備が図られる。		
その他特記すべき事項	都市再生については緊急経済対策(平成13年4月 経済対策閣僚会議)において位置付けられている。		

事前評価票

施策等名	特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入	担当課	道路局地方道・環境課
施策等の概要	<p>特定交通安全施設等整備事業を地区において一体的・総合的に実施するため、地区の住民意見を踏まえ計画を作成した場合には、それに基づき歩道、コミュニティ道路、自転車駐車場等の複数の工種を当該地区単位で一括補助を行う枠組みを導入する。</p> <p>【予算要求額： 道路事業費36,559億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	特定交通安全施設等整備事業の地区一括補助により、面的かつ総合的に交通安全事業を行い、集中的かつ効率的に交通安全の実現を図る。		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	79) 幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数		
指標の目標値等	3,200箇所(平成14年度)		
施策等の必要性	<p>交通安全基本計画においては、平成17年までに交通事故死者数を8,466人以下に削減することを目標としているが、平成12年の交通事故死者数は9,066人であり依然として厳しい状況である。また、交通事故件数と負傷者数においては10年連続で過去最悪を更新し、それぞれ931,934件、1,155,697人に上っている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>特に、市街地における交通事故は、平成12年における事故件数のうち、7割以上を占めており、また、歩行中の事故件数に限ればその8割以上が市街地において発生しているなど、大多数の事故が市街地で発生している。これは、市街地では、歩行者・自転車・車の交錯、放置自転車、違法駐車など、道路交通環境上の問題が錯綜していることが大きな要因となっている。(=原因分析)</p> <p>このため、こうした諸課題に対してきめ細やかに、かつ総合的に対応していくための方策が必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、特定交通安全施設等整備事業において、交通安全に関し、地区の住民意見を踏まえ計画を作成し、それに基づき歩道、コミュニティ道路、自転車駐車場等の複数の工種を一体的・総合的に実施する場合は、当該地区単位で一括補助を行う枠組みを導入する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>平成12年度の交通事故死者数は5年ぶりに増加に転じた。さらに、交通事故件数と負傷者数においては10年連続で過去最悪を更新しており、さらなる交通安全上の対策が必要とされている。</p> <p>とりわけ、商業系地区を中心とした市街地での対策が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高い市街地での事故多発率</li> <li>・依然として深刻な放置自転車、違法駐車問題</li> </ul>		
行政の関与	交通安全対策のうち、道路交通環境の整備は、もっぱら道路管理者の責務である。		
国の関与	現行の国庫補助事業における地区一括補助の導入である。		
施策等の効率性	地区単位で交通安全施設の総合的かつ一体的な整備が可能になり、効果的な対策が可能になる。補助金が、地方公共団体の自主性に基づき地区において柔軟な運用されることにより効率的・機動的な整備が図られる。		
施策等の有効性	地区単位で計画を立案し、総合的かつ集中的に交通安全施設を整備することにより、地区全体で交通安全の向上を図ることが可能となり、市街地における交通事故数を効果的に減少させることができる		
その他特記すべき事項			

事前評価票

施策等名	特定の居住用財産の買換え等の場合の譲渡損失に係る繰戻還付制度の創設	担当課	住宅局住宅総合整備課
施策等の概要	居住用財産の買換えに伴い発生した譲渡損失について、繰越控除に加え、譲渡前年の納付税額を繰戻し還付できる制度を創設する。		
施策等の目的	バブル期に住宅を取得後、地価の下落により多額の譲渡損失を抱えている者が、ライフサイクルの中で住替えの時期を迎えながら買換えが困難となっているケースが増加している。このため、これらの者が住宅の買換えを行う場合の初期負担を軽減することにより、円滑な住替えを促進し、居住水準の向上を図るとともに、低迷する住宅市場の活性化を図る。		
関連する政策目標	1) 居住水準の向上		
関連する業績指標	1) 誘導居住水準達成率		
指標の目標値等	50% (平成15年度)		
施策等の必要性	<p>今日、住替えが居住水準の向上に果たす役割が非常に大きいことから、居住水準の向上のためには、住替えの円滑化を図ることが不可欠となっている。</p> <p>しかし、近年、住宅市場に占める買換え層（2次取得者）の割合は低下傾向にあり、住替えが円滑に進んでいない状況にある。</p> <p>住宅着工に占める2次取得者の割合：平成8年度27.0% 平成12年度20.5%（公庫融資利用者調査報告より）</p> <p style="text-align: right;">（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因としては、バブル期に住宅を取得後、地価の下落により多額の譲渡損失を抱えている者の買換えが困難となっていることが考えられる。実際に99年に住替えを行った世帯の約3分の2が譲渡損失を出しており、この割合は近年急増している。</p> <p>バブル期に住宅を取得した世帯は、ライフサイクルの中で現在住替えの時期を迎えており、これらの者の適切な住替えを促進することが住宅政策上の喫緊の課題である。</p> <p>買換えを行った世帯のうち譲渡損失を出したものの割合： 95年11.7% 99年64.3%（不動産流通経営協会調査）</p> <p>平均的な住替えの時期：1次取得後10.6年（公庫融資利用者調査報告及び厚生省人口動態調査等より） （＝原因分析）</p> <p>このような多額の譲渡損失を抱えた世帯の買換えを促進し、居住水準の向上を図るためには、現行の譲渡損失の繰越控除制度に加えて、住宅の買換えを行う際の初期負担を軽減することが必要である。</p> <p>初期負担については、例えば、通常自己資金で対応する買換え住宅の取得に伴う諸経費として約80万円が必要との試算（約4300万円（東京圏マンション入居者市場動向調査における平均価格）のマンションを購入した場合）がある。</p> <p style="text-align: right;">（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、居住用財産の買換えに伴い発生した譲渡損失について、譲渡前年の納付税額の繰戻し還付を受けられる制度を創設する（繰戻し還付しても残る損失については、繰越控除を行うことができるものとする） （＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>「不動産流通業に関する消費者動向調査（不動産流通経営協会）」によれば、住替えを行った者のうち売却損が出た割合は95年の11.7%から99年の64.3%と急増しており、社会的ニーズは強いと考えられる。</p> <p>関係業界団体からは、制度創設の要望が出されている。</p>		
行政の関与	行政が直接関与するものではなく、繰戻し還付制度の創設により住宅の		

	買換えを促進しようとするものである。
国の関与	税制改正要望である。
施策等の効率性	バブル期に住宅を取得し多額の譲渡損失を抱えたままライフサイクルの中で住替えの時期を迎えた世帯が買換えを行う場合の初期負担を軽減することにより、円滑な住替えを促進し、居住水準の向上が見込まれるとともに、住宅市場の活性化による住宅投資の促進及びその経済波及効果が大きいものと考えられる。
施策等の有効性	譲渡の前年に納付した税額が還付されることにより、例えば、通常自己資金で対応する買換え住宅の取得に伴う諸経費として約80万円が必要との試算（約4300万円（東京圏マンション入居者市場動向調査における平均価格）のマンションを購入した場合）があるなど、買換え時の初期負担の軽減につながり、減税の効果が現行の譲渡損失の繰越控除より早期に表れることにより、買換え層に対するインセンティブが働くようになる。 買換えが促進されることにより、居住水準の向上、低迷する住宅市場の活性化が図られるものと見込まれる。
その他特記すべき事項	

事前評価票

施策等名	建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化	担当課	住宅局 住宅生産課 建築指導課 住宅資金管理官室
施策等の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホルムアルデヒド等の化学物質による室内空気の汚染を防止するための建材、換気設備等に関する基準の見直し</li> <li>・「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度（平成13年度創設）について、中古住宅にも適用を拡大</li> <li>・シックハウス対策工事に係る住宅金融公庫のリフォーム融資を拡充（融資対象の拡充）</li> </ul>		
施策等の目的	室内空気の汚染を防止するための建築基準の見直し、中古住宅に対する空気質の性能表示の実施等により、ホルムアルデヒド等の化学物質の室内濃度が厚生労働省の指針値を超える住宅を減少させることにより、健康への影響の低減に資する。		
関連する政策目標	23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標	95) ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合		
指標の目標値等	10%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>ホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の指針値を超える住宅を10年以内に解消することを目標としている。</p> <p>これまで、住宅生産者向けの「設計・施工ガイドライン」や、消費者向けの「ユーザーズマニュアル」等を作成、さらに、住宅性能表示制度において新築住宅を対象とした建材の等級と換気方法の表示を行う等、消費者や住宅生産者等に対する情報提供等を行ってきた。</p> <p>しかし、平成12年度実施の全国規模の実態調査によれば、現状では概ね3割弱の住宅が室内濃度指針値を超えていると推定される結果であった。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これまで、消費者や住宅生産者等に対する情報提供等を行ってきたが、主に新築を対象としていたこと、また、情報提供のみでは十分な実効性が確保できず、必ずしも建材や換気方法の配慮が十分でない住宅が供給されたことが原因と考えられる。（＝原因分析）</p> <p>新築住宅に対しては、より一層実効性のある建築基準の見直しを図ることが必要。また、これまでの新築住宅を対象とした取組みを、中古住宅まで拡充することが必要。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には以下を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホルムアルデヒド等の化学物質による室内空気の汚染を防止するための建材、換気設備等に関する基準の見直し</li> <li>・「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度（平成13年度創設）について、中古住宅にも適用を拡大</li> <li>・シックハウス対策工事に係る住宅金融公庫のリフォーム融資を拡充する。（融資対象の拡充）（＝施策の具体的内容）</li> </ul>		
社会的ニーズ	住宅紛争処理支援センターへの相談件数等が増大（平成11年度203件 平成12年度424件） また、国会においても活発な議論が展開されている。		
行政の関与	国民の健康を保護するため規制を含めて検討するものであることから、民間ではなく国が関与する必要がある。		
国の関与	建築基準、公庫融資制度等に関連する事項である。		
施策等の効率性	建築基準の見直しによる新築住宅等のコスト上昇は限定的であり、これにより居住者の健康への影響の低減が期待でき、人々が安心して安全に暮らせる生活環境の実現に資する。		

	<p>なお、シックハウスに関連する調査及び技術の検証等は、集中的・一元的に実施し成果を広く公表することが最も効率的である。</p> <p>また、シックハウス関連の改修工事による民間需要創出効果も見込まれる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>現在概ね3割弱の住宅がホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の指針値を超えていると推定されており、人の健康に影響があったとする事例が報告されている。</p> <p>建築基準の見直しにより、新築住宅については指針値を超える住宅が解消されるとともに、既存住宅においては空気質の測定を客観的に実施するルールを設定し普及することにより、既存住宅における空気質が明らかとなりその改善の契機となることから、我が国の室内環境の総合的な改善が図られる。</p> <p>以上のような室内環境の総合的な対策を図ることにより、健康への影響の低減に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>建築審議会建議（平成10年6月1日）</p> <p>「住宅・建築物の室内において健康への影響が懸念される化学物質等に関して、室内空気中濃度の実態調査、建材・資材からの発生状況の測定調査を急ぎ、その発生源と発生のメカニズムを明らかにするとともに、健康への影響を低減するため有効な建材・資材の選択方法や設計・施工方法、空気中濃度の測定・評価方法の標準化に関する検討を進めることが必要である。</p> <p>さらに、これら検討の成果について広く情報提供を行い、消費者及び住宅・建築生産者の双方が相談できる体制の整備を早急に図ることが必要である。」</p> <p>シックハウス問題におけるホルムアルデヒドの位置づけについて</p> <p>シックハウス問題に関して厚生労働省より指針値が示された11の化学物質(H13.7現在)のうち、ホルムアルデヒドについては各種の実態調査において指針値を超える住宅等が多数存在することが報告されているため、最優先で対策を講じる必要がある化学物質としてホルムアルデヒドを指標として採用している。</p>

事前評価票

施策等名	中古住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充	担当課	住宅局住宅生産課
施策等の概要	<p>1. 中古住宅の売買等にあたって、目視主体の現況検査による評価と、耐震性能等個別性能毎の評価を一体的に行う新しいサービスを中古住宅市場に導入する。平成14年度からの実施を目指す。</p> <p>中古住宅の検査制度、性能表示制度の整備          中古住宅に関する日本住宅性能表示基準、評価方法基準を策定（告示）するとともに、評価員への講習・登録、指定住宅性能評価機関への責任保険制度の創設、履歴情報としての蓄積と活用等を行う。          中古住宅の検査制度、性能表示制度の普及活動の促進等          関係団体の行うPR、普及促進事業等への助成等を行う。</p> <p>【予算要求額：200百万円（国費）】</p> <p>2. リフォーム工事の検査を受けた住宅について、瑕疵が発見された場合に修補費用として保証金を支払う保証制度を創設する。</p> <p>【予算要求額：400百万円（国費）】</p>		
施策等の目的	<p>中古住宅市場における取引の不安を解消するとともに、バリアフリー化、省エネ化、耐震化等のニーズに応じた住宅リフォームを推進し、中古住宅の適切な維持保全を促進することにより、既存住宅ストックを有効に活用し得るよう住宅市場の整備、活性化を図る。</p>		
関連する政策目標	<p>1) 居住水準の向上          2) バリアフリー社会の実現          14) 新たな市場の育成          17) 消費者利益の保護          25) 循環型社会の形成</p>		
関連する業績指標	<p>50) 中古住宅の流通量          41) リフォームの市場規模</p>		
指標の目標値等	<p>中古住宅の流通量 20万戸（平成15年度）          リフォームの市場規模 430万件（平成13～17年度）</p>		
施策等の必要性	<p>少子・高齢化、環境制約等に特徴づけられる今後の成熟社会において、資源の有効利用を図りながら居住水準を向上させるためには、良質な住環境・住宅ストックを形成し、適切に維持管理し、市場で循環させて長く使っていくことが住宅政策上重要であるが、住宅の平均耐用年数はアメリカが44年、イギリスが75年であるのに対し、日本は26年である。資源の有効利用の観点から住宅を長く使っていくためにも、新築、リフォーム、中古、賃貸を通じて、ライフステージに応じた住替えや買換えを通じて既存住宅ストックを十二分に活用し得るような市場整備を緊急に行っていく必要がある。しかしながら、ファミリー世帯が十分な広さを確保することが困難である一方で、高齢者が住宅を処分して住替えを行うことが困難であるなど、十分な住宅の流通が行われず、世帯規模と住宅ストックのミスマッチが生じている。中古住宅の流通量を見ると、平成9年度で15.7万戸（住宅ストックに占める割合：0.3%）であり、米国（438.2万戸（同年）住宅ストックに占める割合：3.7%）と比しても相当に小さい。また、住宅の維持管理についても、現在、住宅の改装等工事は「屋根・外壁等の塗り替え工事（38.1%）」、「内装の模様替え工事（17.5%）」が主であり、「基礎構造の補強工事（0.7%）」「断熱工事（0.3%）」といった住宅の耐用年数を延長させる大規模なリフォームはほとんど行われていない。（国土交通省「増改築・改装等調査」平成11年）          （＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>）流通する中古住宅の質や性能、履歴に関する情報が得られにくい、保証や紛争処理の仕組みが十分でなく安心して売買できない、といったことから、中古住宅を積極的に維持管理しつつ必要に応じて住み替えていく社会環境が整備されていない、</li> <li>）中古住宅の質に応じた評価がなされていないため、中古住宅を積極</li> </ul>		

	<p>的にリフォームしようというインセンティブを欠き、また、大規模なリフォーム工事は、万が一瑕疵が発生した場合のリスクが大きく、消費者及び中小工務店は工事後の不具合の発生とその対応への不安を抱えている 等が考えられる。（＝原因分析）</p> <p>よって、住宅の質や性能、履歴情報等を把握し開示していくことにより、消費者が安心して中古住宅を取引等できる環境を整備するとともに、住宅リフォーム工事に係る保証により、消費者及び中小工務店が安心してリフォーム工事を行える環境を整備する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>このため、以下の措置を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中古住宅の検査制度、性能表示制度の整備 中古住宅に関する日本住宅性能表示基準、評価方法基準を策定（告示）するとともに、評価員への講習・登録、指定住宅性能評価機関への責任保険制度の創設、履歴情報としての蓄積と活用等を行う。 （評価・表示イメージ） <ul style="list-style-type: none"> <li>- 目視主体の現況検査による評価・・・屋根、外壁、設備等の劣化状況</li> <li>- 個別性能項目・・・耐震性、高齢者等への配慮、室内空気中の濃度測定等</li> </ul> </li> <li>・中古住宅の検査、性能表示制度の普及活動の促進等 関係団体の行うPR、普及促進事業等への助成等を行う。</li> <li>・リフォーム工事保証制度の導入 リフォーム工事の検査を受けた住宅について、瑕疵が発見された場合に修補費用として保証金を支払う保証制度を導入する。 （＝施策の具体的内容）</li> </ul>
社会的ニーズ	<p>必要に応じた住替えにより世帯人員と住宅の広さのミスマッチを解消するとともに、今後、住宅ストックを適切に維持管理し、社会的資産として有効に活用することが求められている。</p> <p>中古住宅については、性能や質を評価するルールが未整備であり、相互比較が困難であるとともに、重大な欠陥や不具合に対する売主・買主の不安感は強い。さらに、雨漏り、漏水、腐食・腐朽等のように住まい手にとって深刻なトラブルにつながるものの割合が相対的に高い。これらの解決のため、中古住宅の検査や性能評価の仕組みが求められている。 （（財）性能保証住宅登録機構、紛争処理支援センターの資料による。）</p>
行政の関与	<p>相互に比較検討できるよう統一的な基準・方法の整備、第三者性の確保された信頼あるサービス提供体制の整備等、市場が適切に機能するための条件整備を図ることから、民間ではなく行政が関与する必要がある。ただし、民間との連携、協力は十分に行う。</p>
国の関与	<p>全国共通の統一的な基準・方法と信頼ある業務体制の整備、制度の普及促進等を行う。また、国庫補助を活用する。</p>
施策等の効率性	<p>中古住宅の検査制度、性能表示制度については、既存の住宅品確法の枠組みに位置付けることから、合理的かつ円滑な制度設計及び安定的な運営が可能である。また、検査や性能評価に要する費用は、民間等の指定住宅性能評価機関からのサービスへの対価であり、その費用は市場の中で適切に設定されるものである。</p> <p>中古住宅の検査制度、性能表示制度の導入により、中古住宅の質や性能を把握することができ、安心して取引や維持管理ができるようになる。</p> <p>なお、リフォーム市場の環境整備については、リフォーム工事にかかる保証制度の創設のほか、リフォーム業者等に関する情報提供、標準的なリフォーム工事契約書等の作成等の施策を実施することとしている。その結果、今後15年間でリフォーム市場規模が4.5兆円から6兆円に、3割増加すると試算している。</p> <p>なお、中古住宅市場の環境整備により、中古住宅流通量が、概ね十数年後に現在の15万個から倍増するものと見込む。</p>
施策等の有効性	<p>中古住宅の検査制度、性能表示制度の導入、サービス展開により、中古</p>

	<p>住宅市場における取引の不安が解消されるとともに、中古住宅の適切な維持保全が促進され、中古住宅取引市場の活性化及びストックの質的向上が見込まれる。さらに、価格査定システム等、他施策ともあいまって、消費者のアクセスしやすい循環型の住宅市場の形成がなされるものである。</p> <p>また、住宅リフォーム工事に係る保証制度の創設により、リフォーム工事において瑕疵が発生した場合のリスクに対する消費者や中小工務店の不安が解消し、安心してリフォームを行える市場環境が整備される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 住宅地審議会答申（平成12年6月）       <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 中古住宅市場の活性化のため、性能評価・履歴情報等を活用した市場の評価の実現等を進めることにより、良質なストックが適切に維持管理されるとともに、流通市場において円滑に循環するための環境整備を行うことが必要と指摘。</li> <li>(2) 持家住宅についてリフォームの推進を図ることが、既存住宅ストックの活用を通じた良好な居住を効率的に確保するという観点からも、良質な住宅ストックの増大という観点からも重要であり、リフォーム投資に関する支援のあり方を検討する必要があると指摘。</li> <li>(3) また、バリアフリーリフォームの促進による適切な居住サービスの享受を可能とするためにもリフォーム市場の環境整備が必要と指摘。</li> </ol> </li> <li>2 住宅品確法付帯決議       <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 平成11年4月参議院 中古に係る性能表示制度や保証体制の整備について早急に検討することと位置付け。</li> <li>(2) 平成11年6月衆議院 中古住宅市場の活性化を図るため、中古住宅に関する性能表示制度・の導入について検討することと位置付け。</li> </ol> </li> <li>3 規制改革推進3か年計画（平成13年3月） 中古住宅の性能評価の方法及び性能表示の項目・方法等について、具体的な方策を検討すると位置付け。</li> <li>4 第八期住宅建設五箇年計画（平成13年3月） 今後の住宅政策の方向の一つとしてストック重視、市場重視を明確にし、消費者がアクセスしやすい住宅市場の環境整備として、中古住宅の円滑な取得や買換えを促進するための中古住宅市場の環境整備等を位置付け。 なお、この分野については、住宅市場整備行動計画（アクションプログラム）を策定することとしており、この中でも中古住宅の検査制度、性能表示制度の推進、リフォーム工事保証制度の整備等によるリフォーム市場の整備の推進等が位置付けられる予定。</li> </ol>

事前評価票

施策等名	建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>一定規模以上の特定建築物の新築・増改築について、バリアフリー措置の義務付け等を図るとともに、それにあわせて、以下の誘導措置の充実を図り、建築物におけるバリアフリー化を推進する。</p> <p>人にやさしい建築物整備事業等融資制度の拡充          (融資条件の充実強化(貸付利率の引き下げ、融資比率の引き上げ、対象用途の拡大(事務所等の追加))</p> <p>高齢者・身体障害者対応建築物に係る税制上の特例措置の拡充等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・認定建築物の割増償却制度の拡充(所得税・法人税)</li> <li>・認定建築物の特定施設に対する課税標準の特例措置の延長及び拡充(事業所税)</li> <li>・認定建築物の特定施設に対する課税標準の特例措置の創設(固定資産税)</li> </ul>		
施策等の目的	<p>高齢者等が自立した豊かな生活を送る上で必要となるサービスが提供される建築物(特定建築物)を円滑に利用できるよう、そのバリアフリー化を図り、すべての人々、特に高齢者や身体障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態を実現する。</p>		
関連する政策目標	2) バリアフリー社会の実現		
関連する業績指標	4) ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新・増改築工事に係る部分の床面積が2,000㎡以上のもの)の割合		
指標の目標値等	<p>基礎的基準：100%(平成17年度)</p> <p>誘導的基準：20%(平成17年度)</p>		
施策等の必要性	<p>高齢化が急速に進展する中、高齢者等が自立した生活を送るうえで必要となるサービスが提供される施設(建築物)については、高齢者や障害者をはじめ誰もが円滑に利用できるように、バリアフリー化率の一層の向上を図ることが急務。</p> <p>しかしながら、ハートビル法に基づく各種指導・誘導措置等をもってしても、基礎的基準を満たす建築物の割合は7割程度、誘導的基準を満たす建築物の割合は1割程度である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>建築物をバリアフリー化する場合、廊下や階段の幅の確保や緩勾配のスロープの設置等による物理的・金銭的投資が必要となる。かかる投資に見合う便益が建築主に期待できないため、建築物のバリアフリー化のインセンティブが働かず、十分にバリアフリーが進まない原因となっている。</p> <p>さらに、既存建築物のバリアフリー改修の場合においては、既設部分の撤去等に係る付加的な費用の発生やスペース上の制約等がある (=原因分析)</p> <p>現在講じられている指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため、施策を推進する上で限界がある。</p> <p>当該事情に鑑み、特に基礎的な対応の徹底が急務である一定規模以上の特定建築物の新築・増改築に係るバリアフリー措置(基礎的基準)の義務付けを検討するとともに、建築主に新たな負担を求めることになることから、バリアフリー化にあたり特に付加的な費用・場所の負担の生じる新築・増改築建築物の誘導的な対応、既存建築物のバリアフリー改修についても、それらを促進するための税制・融資制度等の面での対応を図る必要がある。</p> <p>これにより、高齢者や障害者等にとって、移動しやすく暮らしやすい生活空間の高度なバリアフリー化が効果的に実現され、高齢者や障害者等の社会参加を促すことが可能となる。(=課題の特定)</p> <p>2,000㎡以上の特定建築物の新築・増改築について、バリアフリー措置の義務付け等を図るとともに、それにあわせて、以下の誘導措置の充実を図り、建築物におけるバリアフリー化を推進する。</p>		

	<p>1.人にやさしい建築物整備事業等融資制度の拡充  (融資条件の充実強化(貸付利率の引き下げ、融資比率の引き上げ、対象用途の拡大(事務所等の追加))</p> <p>2.高齢者・身体障害者対応建築物に係る税制上の特例措置の拡充等  ・認定建築物の割増償却制度の拡充(所得税・法人税)  ・認定建築物の特定施設に対する課税標準の特例措置の延長及び拡充(事業所税)  ・認定建築物の特定施設に対する課税標準の特例措置の創設(固定資産税)  (=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>高齢者の割合(高齢化率)が急速に上昇しており、これに対応した建築物のバリアフリー化が早急に求められている。</p> <p>65歳以上の高齢化率 2000年 17.5% 2015年 25%  75歳以上の高齢化率 2000年 7.5% 2015年 12%</p>
行政の関与	<p>建築物のバリアフリー化は建築主に物理的・経済的な負担を強いる一方で、高齢者等の社会参加を促すなど外部性・公益性が大きいことから、その推進に向けては行政側からの積極的な指導・支援が必要。</p>
国の関与	<p>・政策融資制度・税制特例の拡充である。</p>
施策等の効率性	<p>現在講じられている指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため、施策を推進する上で限界がある。</p> <p>バリアフリー化の推進に向けては付加的な負担を強いられる建築主の理解を得ることが最も重要であり、規制によるバリアフリー化の義務付けはハートビル法制定当時のバリアフリー化に対する国民の理解状況では困難であったが、法施行後6年を経過した平成12年9月時点の調査によれば、法律に基づく指示対象となる2,000㎡以上の新築特定建築物の約7割において基礎的基準によるバリアフリー化対応が図られており、特定建築物の新築・増改築に係る基礎的基準の義務付け化についての理解が得られる段階に至っている。</p> <p>また、併せて、助成制度の充実強化を進めることにより、高齢者や障害者等にとって、移動しやすく暮らしやすい生活空間の高度なバリアフリー化が効果的に実現され、高齢者や障害者等の社会参加を促すことが可能となる。</p> <p>2,000㎡以上の特定建築物の誘導的基準対応割合が1割から2割(H17年度)になった場合  建設投資額 約160億円(見込み)  音声・音響誘導装置、段差解消機、階段昇降機等の移動の円滑化に資する設備・機器に関連する産業の創出</p>
施策等の有効性	<p>指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため施策を推進する上で限界がある。</p> <p>そこで、一定規模以上の特定建築物の新築・増改築に係るバリアフリー措置の義務付け等の検討を進めるとともに、助成制度を充実強化することにより、既存・新築建築物におけるバリアフリー化のより一層の推進を図ることとする。</p> <p>誰もが円滑に利用できるよう特定建築物のバリアフリー化を行うことにより、高齢者や障害者等にとって生活空間が移動しやすく暮らしやすい状態が実現され、高齢者や障害者等の社会参加を促すことが可能となる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成12年5月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」が、平成13年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」が相次いで制定されるなど公共交通機関及びその周辺地域のバリアフリー化、さらには高齢者に対応した居住環境の整備に向けた関連制度の整備が急速に整いつつある。</p> <p>また、国土交通省が設置した「建築物バリアフリー検討委員会(委員長;日本大学野村教授)」が本年1月に一定の新築・増改築建築物におけるバリアフリー化の義務付けや既存建築物のバリアフリー改修の努力義務化等の促進方策の充実を求める提言をとりまとめ発表したところである。</p>

事前評価票

施策等名	住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅（約1,300万戸、集合住宅を含む。）について、以下の措置を講じることにより、耐震診断、耐震改修を促進させ、住宅市街地の耐震性能を向上させる。</p> <p>密集住宅市街地整備促進事業の事業地区における住宅の耐震改修への補助（倒壊危険性が高く、行政庁が耐震改修の勧告等を行った住宅の耐震改修工事に対し補助する。）</p> <p>【予算要求額：密集住宅市街地整備促進事業費21,077百万円（国費）の内数】          新住宅ローン減税制度の対象工事の拡充          （税制特例の適用対象工事に耐震改修工事を加える。）          【平年度：1681.1百万円】</p>		
施策等の目的	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅について、耐震改修が十分に進んでいない状況にあることから、総合的な施策を展開するとともに、耐震改修を大幅に促進し、大地震時における国民の安全の確保、住宅ストックの適切な維持を図ることにより、災害による生命・財産・生活に係る被害を軽減する。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	73) 新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合		
指標の目標値等	特定建築物：20%（平成17年度） 住宅：25%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>阪神・淡路大震災においては、犠牲者の8割が住宅等の倒壊による圧死であった。また、住宅の倒壊は、火災の発生を増やす等、地震被害を拡大し、住民の被災生活を長期化させるなど、地域の社会・経済に多大な影響を及ぼした。</p> <p>特に昭和56年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない住宅の倒壊等が顕著であり、こうした住宅の耐震性の強化が早急な課題である。</p> <p>これまで、平成7年に「建築物の耐震改修の促進に関する法律」が制定され、各種の施策等により、公共建築物については一定の効果が上がっているが、住宅の耐震改修は進んでいない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>住宅の耐震改修が進んでいない理由としては、費用負担が大きいこと、住民が耐震改修の必要性を十分認識していないこと及び耐震改修を行う緊急性を感じていないこと等が挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>住宅市街地の耐震性能を向上させるための方策としては、密集解消を直接狙ったものとして「面的」整備手法があるが、その実施には時間を要する。</p> <p>一方、住宅の耐震性が不十分であると、震災時に住宅の倒壊や市街地火災が発生するとともに、住宅の倒壊に伴う道路閉塞により避難、消火及び救助活動に支障が生ずるおそれがあり、また、震災後のがれき処理や仮設住宅の建設等、巨額の行政負担が生ずることとなる。</p> <p>したがって、住民の耐震改修を促進することの公益性、緊急性は極めて大きく、改修により個人が受ける便益をはるかに上回るものである。</p> <p>このため、耐震改修工事を行政の関与により緊急に促進することが必要であるが、耐震改修工事は、新住宅ローン減税制度の対象工事となる大規模の修繕又は模様替にあたらぬ場合がほとんどであり、税制特例が受けられない状況にあり、耐震診断については予算補助制度が講じられているものの、住宅の耐震改修については講じられていない。また個人住宅の耐震改修の際の経済的負担軽減として融資制度等があるが、「直接的誘因」として十分なものとはいえないことから、「緊急」に耐震改修を進める上では、耐震改修工事への補助の導入が不可欠である。（＝課題の特定）</p>		

	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅（約1,300万戸、集合住宅を含む。）について、以下の措置を講じることにより、耐震診断、耐震改修を促進させ、住宅市街地の耐震性能を向上させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・密集住宅市街地整備促進事業の事業地区における住宅の耐震改修への補助（倒壊危険性が高く、行政庁が耐震改修の勧告等を行った住宅の耐震改修工事に対し補助する。）</li> <li>・新住宅ローン減税制度の対象工事の拡充（税制特例の適用対象工事に耐震改修工事を加える。）</li> </ul> <p style="text-align: right;">（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>阪神・淡路大震災の経験からも、住宅の耐震性能の強化は、住宅ストックの適切な維持を図り、災害時における人命・財産の保護、地域社会の崩壊の防止、社会・経済の混乱の回避のために必要不可欠である。</p>
行政の関与	<p>住宅の耐震改修は、震災時における住宅の倒壊や市街地火災を防ぐとともに、住宅の倒壊による道路閉塞をなくし、避難、消火及び救助活動を円滑にする等、社会性・公益性が高いため、住宅の所有者の負担に対して一定の補助を行うことは適正である。</p>
国の関与	<p>国庫補助制度・税制特例の拡充である。</p>
施策等の効率性	<p>住宅の倒壊による犠牲者を減らすためには、住宅の耐震性向上が不可欠である。</p> <p>住宅の耐震改修は、住宅の倒壊による道路閉塞や市街地火災の発生を防ぎ、災害後のがれき処理や仮設住宅の建設等に要する膨大な復興経費（阪神・淡路大震災の場合、倒壊住宅1棟当たり約1,300万円の国費を支出した。）を削減する等の効果があることから、耐震改修に対する補助による国庫負担の費用対効果は大きい。（参考：工事費の平均は約300万円）</p> <p>大量に存在する耐震性の劣る住宅の改修を緊急に進めるためには、面的整備は現実的ではなく、個別の耐震改修を行う方が効果的である。</p> <p>なお、今後10年間で全国の危険な密集市街地に存する特に耐震改修が必要な住宅10万戸について、改修工事を行った場合、耐震改修投資額として約3000億円、雇用創出効果として約5万人を見込むことができる。</p>
施策等の有効性	<p>平成13年の調査では、耐震診断や耐震改修を行わない理由として、約4割の住民が費用負担が大きいことをあげている。</p> <p>国と地方公共団体が協力し、耐震改修への助成を始めとして関連施策を総合的に進めることにより、早急な対策が必要とされている住宅の改修に貢献することができる。</p> <p>耐震改修の大幅な促進により、住宅ストックの適切な維持を図り、大地震時における国民の安全を確保し、地震による被害を軽減する。</p>
その他特記すべき事項	<p>地震保険制度に関して、耐震等級に応じて保険料を割り引く制度を業界が現在準備中である。</p> <p>また、被災者生活再建支援法の附則第2条で、住宅再建支援のあり方については総合的な見地から検討を行うこととされ、昨年末に国土庁でまとめた報告書においては、行政が耐震補強対策に関し積極的な誘導策を実施すべきことが必要であることが示されている。</p>

事前評価票

施策等名	マンション建替えの円滑化に係る制度の創設	担当課	住宅局市街地建築課 住宅政策課
施策等の概要	<p>マンション建替えにあたっては、建替えを円滑に進めるための制度がないため、新たに制度を創設する。          (マンション建替えの円滑化に係る制度の主な内容)</p> <p>(1) マンション建替え組合の設立、組合の運営ルール等の明確化及び権利の円滑な移行のための措置等に係る制度の整備</p> <p>(2) マンション建替え事業について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建替方針策定費、調査設計計画費、土地整備費、共同施設整備費の補助</li> <li>・ 住宅金融公庫の都市居住再生融資による建設資金、購入資金等の融資</li> <li>・ 組合再開発促進基金による債務保証</li> <li>・ 従前居住者の居住安定措置</li> </ul> <p>などの総合的な助成措置を講ずる</p> <p>【要求額：住宅市街地整備総合支援事業費765億円の内数】</p> <p>(3) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設に伴い、継続居住者の権利移行、建替えを行う団体及び転出者に係る税制上の特例措置を講じる。</p>		
施策等の目的	<p>良好な居住環境の住宅ストックを形成し、マンションという居住形態についての信頼性の確保を図るとともに、土地利用の高度化や市街地環境の改善を通じた都市の再生にも資する。</p>		
関連する政策目標	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境・都市生活の質の向上</p>		
関連する業績指標	<p>2) 住宅に対する評価（満足度）</p>		
指標の目標値等	<p>53%（平成15年度）</p>		
施策等の必要性	<p>居住環境の良好なマンションにより住宅ストックを形成するとともに、マンションという居住形態についての信頼性を確保することが住宅政策上必要である。</p> <p>一方で、今後、老朽化したマンションが急激に増加することが見込まれているにも関わらず、建替えに困難を伴っているところであり、将来的に都市内に大量の不良住宅ストックが発生する懸念がある。</p> <p>これに対応して、居住環境の良好なマンションへの建替えを円滑化することが住宅政策上必要である。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>&lt;参考&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ マンション建替えの実績（被災マンション除く） 69地区 約6千戸（建替前戸数）</li> <li>・ 築30年超のマンションのうち建替えを検討しているものが約2割（関心があるものなどを合わせると約2/3が建替えを意識） （国土交通省調べ）</li> <li>・ 築30年超のマンションの管理組合の約半数が建替えが難しいことに対する不安を持っている。（国土交通省調べ）</li> </ul> <p>建替え団体に法人格が与えられていないなど、建替えを安定的にすすめるための制度がないため、老朽化したマンションの建替えが進まない。 （＝原因分析）</p> <p>マンション建替えを円滑化するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建替えを行う団体の運営ルール等の明確化</li> <li>・ 権利関係の円滑な処理を図る仕組み</li> <li>・ 従前居住者の居住安定措置</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建替えを円滑に進めるための支援措置（補助、融資、税制等による負担の軽減） などの制度設計が必要。（＝課題の特定）</li> </ul> <p>マンション建替えにあたっては、建替えを円滑に進めるための制度がないため、新たに制度を創設する。 （マンション建替えの円滑化に係る制度の主な内容）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) マンション建替え組合の設立、組合の運営ルール等の明確化及び権利の円滑な移行のための措置等に係る制度の整備</li> <li>(2) マンション建替え事業について <ul style="list-style-type: none"> <li>・建替方針策定費、調査設計計画費、土地整備費、共同施設整備費の補助</li> <li>・住宅金融公庫の都市居住再生融資による建設資金、購入資金等の融資</li> <li>・組合再開発促進基金による債務保証</li> <li>・従前居住者の居住安定措置 などの総合的な助成措置を講ずる</li> </ul> </li> <li>(3) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設に伴い、継続居住者の権利移行、建替えを行う団体及び転出者に係る税制上の特例措置を講じる。 （＝施策の具体的内容）</li> </ol>
社会的ニーズ	老朽化したマンションが急速に増加するため、対応が必要 （築30年超 約12万戸(2000年) 約93万戸(2010年)）
行政の関与	マンション建替えは、区分所有者の共同事業であることに起因して様々な課題があるため、手続き面、資金面、技術面等で行政の関与が必要である。
国の関与	国による助成措置等を講ずるため、国の関与が必要である
施策等の効率性	建替えが行われない場合は、都市内に大量の不良住宅ストックが発生し、その解消に多大な社会的コストを要するおそれがあることから、マンション住民が主体となり自発的に建替事業を行える仕組みが必要である。 本施策における助成措置などにより国の財政出動が必要となるものの、自発的なマンション建替事業が円滑に行われるようになることにより、社会的コストが低減される。
施策等の有効性	建替えを行う団体の運営ルール等を明確にし、権利の移行制度等を設けることにより、建替えの円滑化を図るものであり、被災マンションにおける建替え事例や建替えに至っていない老朽マンションにおいて発生した問題点を考慮すると、これらの制度により建替えがより円滑に進むことが想定され、有効な施策であると考えられる。 また、建替えが円滑に進められる結果、当該マンションに係る良好な住環境の住宅ストックの形成のみでなく、マンションという居住形態についての信頼性の確保にもつながる。
その他特記すべき事項	住宅地審議会答申（平成12年6月） 規制改革推進3か年計画（平成13年3月） 都市再生本部（第2回）（平成13年6月） 総合規制改革会議中間とりまとめ（平成13年7月）

事前評価票

施策等名	民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備	担当課	住宅局市街地住宅整備室 住環境整備室
<p>施策等の概要</p>	<p>民間活力を最大限活用し、地域住民やNPOの主体的な参画を促しながら、密集市街地の大幅整備を推進するため、以下の措置を講ずる。 NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進める。 【予算要求額：密集住宅市街地整備促進事業費等441億円（国費）の内数】 密集住宅市街地の防災性向上に資する老朽建築物等の建替えについて、細分化している建替促進制度の整理・合理化により補助対象の拡大を図り、制度の利用を促進する。【予算要求額：密集住宅市街地整備促進事業費211億円（国費）の内数】 事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度（密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等）を一元化し都市再生住宅制度として新設する。【予算要求額：住宅市街地整備総合支援事業費等765億円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地において、不良住宅及び老朽建築物等の除却、建替え、道路等の地区施設の整備、従前居住者の居住確保等を総合的に行い、住宅市街地の防災性の向上により災害による生命・財産・生活に係る被害を軽減し、また居住環境の改善を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>緊急に改善すべき密集市街地の解消面積： 1,500ha（平成17年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。従来より密集住宅市街地の再生に向けた取り組みを実施しているものの、例えば東京においては、このような密集市街地は山手線の外側に広く環状に分布しており、山手線の内側に相当する約5,800haが未だ存在するなど、密集市街地の解消は十分に進捗していない状況。（＝目標と現状のGAP） 密集住宅市街地では、権利関係の複雑や、住民の高齢化等の特性から特に事業初期において事業に対する住民の合意形成が困難であった。また、敷地規模が狭小であり零細な地権者が多いため地域住民による建物単位での自力更新等が困難であること、従前居住者用住宅への入居が事業ごとに限られていたこと等により、事業の進捗が十分でなかった。 （＝原因分析） このため、密集住宅市街地における地域ごとの事情に応じ、住民、NPOと一体となった事業実施を通じて地域住民の合意形成を図るとともに、建替促進制度の充実を図るなどの支援措置を講ずることにより地域住民の自助努力を支援するさらに、事業の進捗により従前の家を失う住民に対する従前居住者用住宅についても、各種面整備事業それぞれについて整備・管理を行っていた従前居住者用住宅を一元化し、効率的な供給を実現を図ることにより、事業の促進を図る必要がある。（＝課題の特定）  具体的には、民間活力を最大限活用し、地域住民やNPOの主体的な参画を促しながら、密集市街地の大幅整備を推進するため、以下の措置を講ずる。 NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進める。 密集住宅市街地の防災性向上に資する老朽建築物等の建替えについて、細分化している建替促進制度の整理・合理化により補助対象の拡大を図り、制度の利用を促進する。</p>		

	<p>事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度（密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等）を一元化し都市再生住宅制度として新設する。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>仮に東京で地震が発生すれば、密集住宅市街地を中心に、約38万棟の建物が焼失、避難所生活者が91万人（東京都「震災復興グランドデザイン」）発生するなど社会的な損失は多大であり、東京都における東京構想2000や、大阪府における災害に強いすまいとまちづくりなど、地方公共団体も積極的な取り組みを行っているところ。</p>
行政の関与	<p>密集市街地では、敷地規模が小さいことや零細な地権者が多いこと等の特性から自力更新が困難。一方で、防災上課題のある市街地の再生は喫緊の課題であり、行政の関与による事業推進は不可欠。</p>
国の関与	<p>国庫補助制度の拡充である。 税制特例の拡充である。</p>
施策等の効率性	<p>老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、このような密集市街地において、密集市街地の早急な解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命の保護の上で最も有効。</p> <p>また、災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが必要である。</p> <p>なお、密集住宅市街地においては、今後10年間で東京で2000haを整備することを目標としており、それに伴う民間投資額は約2兆円と試算される。</p>
施策等の有効性	<p>地域住民、NPOへの支援により、その主体的な参画を促し、密集市街地の大幅整備の早期着手、実施促進が図られる。</p> <p>事業実施段階における、個別建替えの支援により、地区内の空地の確保、建物の不燃化性能の向上、住宅の倒壊危険性の低下が図られ、大規模地震などで出火した際の延焼危険性の低減や、防災性の高い密集市街地の整備が早期に図られる</p> <p>各事業ごとに整備・運営を行っていた従前居住者用住宅を一元化することにより、事業実施地区外の従前居住者用住宅への移転や、既存の従前居住者用住宅の活用が可能となり、事業実施地区内の住民の移転をよりスムーズに行うことができ、事業の促進につながる。</p>
その他特記すべき事項	<p>第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。</p>

## 事前評価票

施策等名	新幹線鉄道の特別大規模改修工事に係る準備金制度の創設	担当課	鉄道局総務課特定監理業務室、鉄道企画室
施策等の概要	将来の新幹線鉄道の特別な大規模改修工事に係る準備金制度を創設し、費用負担を平準化させるとともに、工事費用の資金調達リスクを軽減する。		
施策等の目的	開業から長い年数が経過した新幹線鉄道は、将来短期間で集中的に改修・更新することが不可欠となるが、将来の過大な改修工事の費用負担を平準化させ、資金調達リスクを軽減するため、準備金制度を創設する。		
関連する政策目標	11) 広域的モビリティの確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>新幹線鉄道は、全国新幹線鉄道整備法に位置付けられた大都市圏や中核都市を結ぶ我が国の中核的な幹線交通機関として、我が国経済の発展に極めて重要な役割を果たしてきたところであり、この新幹線による公共輸送を長期にわたり安定的に維持することは広域的モビリティを確保する上で不可欠である。このような役割を担う新幹線鉄道の中で、開業から長い年月が経過したものについては、中核的な幹線交通の維持や安全性確保の観点から、老朽化した大規模設備を集中的に改修・更新する必要があるところ。しかしながら、このためには通常要する設備投資額を大幅に上回る巨額の資金を調達することが必要であり、調達を設備投資の段階即ち工事開始時に行なうとすると短期の資金調達につき事業者リスクが発生するほか、多額の工事費用を改修後の利用者の運賃・料金的大幅な値上げで賄うこととなる等、将来の利用者・国民に過大な負担を転嫁させることが避けられないのが実情である。(= 目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、大規模改修工事にあたってはこのように巨額の資金を要するにもかかわらず、現状では事業者の資金調達リスクを軽減させ、かつ特別な大規模改修工事の費用負担を平準化させる制度がないことにある。(= 原因分析)</p> <p>このような状況下においては、円滑かつ確実な目標の達成は困難であると思料されるため、資金調達リスクの軽減及び大規模改修工事の費用負担の平準化のための支援措置を講じることが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>このため、大規模改修工事に係る準備金制度を創設し、各期の利益の一部を損金算入することにより資金の内部留保を行うこととする。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的二一ズ	新幹線鉄道は、全国新幹線鉄道整備法に位置付けられた大都市圏や中核都市を結ぶ我が国の中核的な幹線交通機関として、我が国経済の発展に極めて重要な役割を果たしてきたところであり、引き続き長期にわたって安定的な輸送の確保が求められている。		
行政の関与	<p>行政が直接特別な大規模改修工事にかかる資金を補助するのではなく、純民間会社化されたJR各社に資金を内部留保させることで負担の平準化及び資金調達リスクの軽減を図るものである。</p> <p>民間事業者が自助努力により新幹線鉄道輸送を将来にわたって安定的に維持するための環境整備を図るものである。</p>		
国の関与	税制改正要望である。		
施策等の効率性	本施策は、大規模改修工事に係る巨額の費用負担を特定の時点の利用者・国民の負担に帰することなく平準化させるとともに、円滑かつ確実に所要の資金を確保するための手法である。また、要する費用を国の負		

	担による補助金の交付を通じて賄うものではなく、民間事業者による自助努力を通じて確保させるものであるため、その手法の選択においても効率的であると言える。
施策等の有効性	準備金制度の創設による費用負担の平準化及び資金調達リスクの軽減により、大規模改修工事が円滑かつ確実に実施され、将来にわたって安定的に、新幹線鉄道による広域的モビリティを確保することが可能となる。
その他特記すべき事項	

## 事前評価票

施策等名	空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充	担当課	鉄道局都市鉄道課、財務課 航空局飛行場部新東京国際空港課
施策等の概要	<p>空港アクセス鉄道の整備を促進するため、その建設費の一部に対する補助制度の補助率の嵩上げを行う。</p> <p>【要求額：38億円の内数（ニュータウン鉄道等整備事業費補助）】</p>		
施策等の目的	<p>空港アクセス鉄道の整備を促進して、都心部から国際的な拠点空港までの所要時間を短縮し、空港利用者の利便性向上のほか、空港機能の向上、地域の活性化等を図る。</p>		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	45) 都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数		
指標の目標値等	2 空港（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>○ 国際的な拠点空港のアクセス鉄道整備については、国際競争力のある経済社会の維持・発展の観点から、国際交流ネットワークを拡充し国際的な人的・物的交流を促進するため、その充実を図ってきたところである。しかしながら、世界の主要空港（ロンドン、パリ、香港等）の鉄道によるアクセスの所要時間が30分台以下であるのに対し、新東京国際空港（成田空港）については50分台となっており、諸外国の水準に比較して劣っており、国際競争力の発揮に問題が生じている。</p> <p>また、成田空港利用者の太宗を占める鉄道アクセス利用者は、速達性を確保されていないことに伴い、約114億円（平成11年）の膨大な便益を逸失すると推計され、しかも、この逸失便益は旅客の増加に比例して大きくなるため、可能な限り早期に成田空港と都心部との間の鉄道アクセス所要時間を短縮し、空港利用者の利便性を確保することが喫緊の課題となっている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>成田空港については、既存の鉄道が存在するものの、これの一層の高速化によって30分台を達成することは困難である。一方、新たに高速アクセス鉄道を整備することによって、上記目標が達成されることは考えられるが、既存の鉄道アクセスの需要からの転移を含むものであるため、その収支採算性が厳しく、鉄道事業者だけに委ねていたのでは、整備が進まないのが現状である。（＝原因分析）</p> <p>○ 既存の鉄道の高速化が現状では困難である状況のなかで、我が国の国際競争力の維持・発展の観点から、高速アクセス鉄道の整備が喫緊の課題であることを考えると、鉄道事業者に全てを委ねるのではなく、国としては新たな高速アクセス鉄道の整備を促進することが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、鉄道事業者が新たな高速アクセス鉄道を整備することに対して、従来の空港アクセス鉄道整備に対する補助制度の補助率を嵩上げ（18% → 1/3）することによって、新たな高速アクセス鉄道の整備が早急に進められるよう支援の強化を図る必要がある（目標年次；平成22年度）。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>都心部から国際的な拠点空港までの所要時間を短縮することは、航空旅客の急増、空港の国際化、利用の拡大化が進展する中で、重要な課題である。</p>		
行政の関与	<p>鉄道事業者が、その経営判断に基づき、必要な整備を推進することが基本である。しかしながら、鉄道事業者による整備が期待しがたい場合において、政策的に特に重要なプロジェクトについては、公的主体が適切に鉄道事業者の役割を補完することが必要である。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>国が地方公共団体と共同して支援を行う。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>既存の路線を最大限活用することによりコストの縮減が図られる。        例えば、成田空港については、「30分台」という目標値を同程度の事業費により達成することは、他の交通機関の整備では達成不可能であり、本件補助により早急に成田新高速鉄道アクセスの整備を行うことが目標値の達成には効率的である。        ○ 国庫補助金240億円を投入することにより、1年間あたり114億円の逸失利益の回復につながるものである。なお、総事業費は1288億円の規模の事業。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本件補助により、空港アクセス鉄道の整備を行うことによって、都心部から国際的な拠点空港までの所要時間が短縮し、空港利用者の利便性向上のほか、空港機能の向上、地域の活性化等の効果が生じる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「国際的な空港と都市圏との間を鉄道で連結することが適当である場合には、・・・空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることをめざす。」(平成12年8月運輸政策審議会第19号答申)        外部要因として、地方公共団体及び関係住民との調整、航空旅客需要の動向等が考えられる。</p>

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等</p>	<p>担当課</p>	<p>鉄道局 施設課 財務課 総務課鉄道企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地方中小鉄道の安全性の向上を強力に促すため、既存の鉄道軌道近代化設備整備費補助金の地方中小鉄道の施設及び車両（以下「施設等」という。）の安全対策について補助率の引き上げ（経営状況の特に厳しい事業者に限る。時限）及び補助金下限額の引き下げとともに、地方税の特例措置を拡充する。 【要求額：2,544百万円の内数（鉄道軌道近代化設備整備費補助）】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>地方中小鉄道の施設等の安全対策に対する鉄道軌道近代化設備整備費補助金の拡充及び地方税の特例措置の拡充を図り、緊急に地方中小鉄道のなお一層の安全輸送の確保を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>81) 地方中小鉄道における A T S 設置率（誤出発防止機能を有するもの）</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>100%（平成18年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>わが国の鉄道ネットワークは、大都市を除き、ほぼ概成している状況にある。今後は、全国の鉄道について、利用者利便の向上や安全が十分確保された質の高い鉄道輸送サービスが求められている。国は、国民の生命財産を守るという立場からも、安全輸送の確保のための対策を一層推進していかなくてはならない。</p> <p>このような状況下、昨今の安全輸送の確保状況を見ると、最近の5カ年における事故発生件数について、鉄道事業者全体ではほぼ横這いであるのに対し、地方中小鉄道の事故は増加傾向にある。また、事故防止に大きく寄与する設備として国は原則として（大規模改修時まで実施を猶予）自動列車停止装置（A T S）の設置を義務付けているが、誤出発防止機能を有する A T S を設置すべき路線における同 A T S の設置率は、地方中小鉄道では、92.6%にとどまっている。折しも地方中小鉄道の一つである京福電気鉄道で電車同士の正面衝突事故が発生し、さらに問題を顕在化した。（＝目標と現状との G A P）</p> <p>この原因として、地方中小鉄道の多くは、地域内輸送において基幹的役割を果たす一方で、経営環境が厳しく安全確保のための設備投資が遅れ、施設の老朽化が進む中でかなりの合理化・省力化が進められ、本来、鉄道事業者が自ら行うべき施設及び車両の維持管理等が十分に行われていない恐れがあることが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>このような状況においては、地方中小鉄道事業者が確実に、かつ緊急的に安全対策を講じることを確保するため、適切な安全対策に係る計画を策定した事業者に対し、必要な支援を行うことにより、その実施の促進を図ることが課題となっている。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、 既存の「鉄道軌道近代化設備整備費等補助」の対象事業に「施設等安全性緊急評価・対策事業」を追加し、当該評価の調査及びそれに基づく安全対策に対する補助率を引き上げる（経営状況の特に厳しい事業者に限る。時限）。 A T S 未設置区間における誤出発防止機能を有する A T S 新設に対する補助率を引き上げる（経営状況の特に厳しい事業者に限る。時限）。 補助金下限額を引き下げる。 「鉄道軌道近代化設備整備費等補助」により取得した車両の運行の安全性の向上に資する償却資産に係る課税標準の特例措置を拡充する。</p> <p>補助率等詳細な内容については、 上記 の補助率：現行の国3分の1、地方公共団体3分の1を国5分の2、地方公共団体5分の2に引き上げる。</p>		

	<p>上記の補助率：現行の国3分の1、地方公共団体3分の1を国5分の2、地方公共団体5分の2に引き上げる。</p> <p>上記の補助金下限額：現行の10百万円から2百万円に引き下げる。</p> <p>上記の地方税の特例措置については、当該償却資産に対して新たに固定資産税が課されることとなった年度分から5年度分に限り課税標準2分の1としているものを4分の1にする。(=施策の具体的内容)</p> <p>なお、これら安全対策に係る事業は、本来鉄道事業者自らが主体となって行う必要があるが、経営状況の厳しい地方中小鉄道事業者のみの投資に委ねたのでは、必要な投資がなされないので、補助によって投資のインセンティブを与える必要がある。またこれらの投資による資産価額の増大に伴う固定資産税の増加は、これらの事業者には多大な負担となっている状況に鑑み、税制上の特例措置をさらに拡充する必要がある。(=新規施策の妥当性の検証)</p>
社会的ニーズ	<p>最近の地方中小鉄道の事故等を踏まえて、鉄道利用者が安心して鉄道を利用できる環境づくりが強く求められている。</p> <p>また、日本民営鉄道協会等からも、鉄道輸送の安全対策に対する公的支援措置の要望が強く出されている。</p>
行政の関与	<p>鉄道安全輸送の確保に必要な事業にあたっては、相当の投資額を必要とするのに対し、それを上回る大きな収入が直ちに期待できるものではない。したがって、鉄道事業者による自主的な整備に委ねるのでは目標達成が困難である。このため、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>鉄道の安全は国民の生命、身体及び財産にかかわる基本的な事項であること、鉄道は大量輸送機関であり、ひとたび事故が生じるとその被害は甚大となる恐れがあることから、全国的に一定以上の安全水準を常に確保することが社会的に求められているため、国は鉄道安全輸送の確保に対する社会の要請に応じ、積極的に関与する必要がある。したがって、国は地方公共団体、地方中小鉄道事業者と連携して安全輸送確保のための事業を推進する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>この支援措置により、地方中小鉄道を含めてATSの設置率が100%となり鉄道の安全性が向上する。</p> <p>経営状況の特に厳しい地方中小鉄道事業者に対し、国及び地方公共団体が事業費の5分の4を補助することによって、残りの投資負担は可能である。</p> <p>本件に関連して、国・地方自治体・事業者参加の安全対策会議を設置することで、関係者の相互理解が深まり、地方中小鉄道の安全性への信頼につながる。</p>
施策等の有効性	<p>経営状況の特に厳しい地方中小鉄道事業者に安全輸送に関する諸事業に係る事業費の5分の4を国及び地方公共団体が補助することにより、地方中小鉄道事業者においても自己負担が軽減し当該安全性緊急評価及び対策事業に対するインセンティブが働くようになる。</p> <p>地方中小鉄道の輸送の安全性が高まり、鉄道を安心して利用できる環境を全国的に整備できる。</p> <p>保安監査と施設等安全性緊急評価によって鉄道の施設等の安全性がより詳細に把握できる。</p> <p>施策は鉄道事業者の自主性・主体的判断を尊重できる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票

施策等名	低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設	担当課	自動車交通局企画室 技術安全部環境課
施策等の概要	<p>深刻化する地球環境問題、大気汚染による地域環境問題に対応するため、新たにバス・トラックをターゲットにしたCNG自動車等の短期集中的導入に対する支援、大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発を進める。</p> <p>【算要求額 低公害車の普及 30億円(国費) 次世代低公害車の開発 10億円(国費)】</p> <p>低公害車とは、天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車をいう。 次世代低公害車とは、燃料電池自動車、技術のブレークスルーにより新燃料あるいは新技術を用いて環境負荷を低減する自動車(ジメチルエーテルを用いた自動車、次世代ハイブリッド自動車、スーパークリーンディーゼル車等)をいう。</p>		
施策等の目的	<p>わが国の二酸化炭素排出の約2割、大都市部における窒素酸化物排出の約4割が自動車に起因することに鑑み、低公害車の開発・普及を通じて環境負荷の小さい自動車社会を構築する。</p>		
関連する政策目標	22)地球環境の保全 23)大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>我が国全体のCO<sub>2</sub>の約2割、大都市部におけるNO<sub>x</sub>の約4割が自動車から排出されているところであり、地球温暖化対策及び地域環境対策を推進するために、これらの排出量削減が喫緊の政策課題となっている。このため、交通流対策や交通需要の調整等と並んで、平成13年度より、自動車のグリーン税制やグリーン購入法に基づく公用車の低公害車への切り替え等の施策が始まったところである。</p> <p>しかし、経済産業省、国土交通省、環境省で策定した「低公害車開発普及アクションプラン」において掲げる、2010年度の出来るだけ早い時期の1000万台の普及という目標に対し、現状の普及台数は63万台に過ぎず、現状のままの取り組みでは目標達成は困難と考えられている。</p> <p>特に、ディーゼルバス・トラックについては環境負荷が大きく、CNG自動車等の低公害車の普及の促進に一層の努力が求められているところであるが、普及は進んでいない状況にある。</p> <p>また、大型ディーゼル車については、これに代替し得る排出ガスがゼロあるいはゼロに近い次世代低公害車の技術開発の促進に一層の努力が求められているところであるが、開発は進んでいないのが現状である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因として、ディーゼル車が中心であるバス及び中型トラックについては、ディーゼル車からの代替が期待されているCNG自動車は、実用段階にはあるものの、既存車との価格差が大きい(バス:約2倍、トラック約1.5倍)こと、燃料インフラが未整備であることなどのために、普及台数は約3千台にとどまっており、このため、市場が広がらず、結果として量産効果が働かない、競争原理が働かず車種の多様化が進まない等の悪循環に陥っていることがある。</p> <p>また、大型ディーゼル車に代替し得る次世代低公害車は開発コストが大きい一方で、市場が限定的であることから、企業の自主的な開発に多くを期待することは困難である。(=原因分析)</p> <p>この状況の中で、バス・トラックをターゲットとしてCNG自動車等の短期集中的な導入を実現させるため、公的支援を講じることにより、市場を拡大していく必要がある。</p> <p>また、産官学の総合的な取り組みのもと、早急に次世代低公害車の技術開</p>		

	<p>発を進める必要がある。( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に大気汚染問題の深刻な3大都市圏のうちNOx法の特定地域において積極的に低公害車の導入を行うバス・トラック事業者等を対象とし、地方公共団体が行うCNG車等の導入に係る補助(平成14年度においては、バス200台、トラック2500台程度の補助を想定)に対してその補助額の半額を国が間接補助することとし、これを呼び水として、環境負荷の大きいバス・トラック事業におけるCNG自動車等の一層の導入を目指す。</li> <li>・ 燃費、排出ガス性能を大幅に改善する次世代低公害車の早期開発・普及を促進するため、保安上及び環境保全上のガイドラインや目標となる技術基準の策定、低公害車の主要部品等の標準化及び標準化を行うための試験・評価方法の確立を行い、早期の実用化を図ることとする。( = 施策の具体的内容 )</li> </ul>
社会的ニーズ	<p>地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年において温室効果ガスの排出について運輸部門において1300万トンの削減が必要である。</p> <p>改正自動車NOx法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。</p>
行政の関与	<p>低公害車に係る初期投資を軽減することで、民間により円滑に低公害車市場が形成されるインセンティブを付与する。</p>
国の関与	<p>地方公共団体が行うCNG車等に係る補助に対して、その補助額の半額を国が間接補助する。</p> <p>次世代低公害車の開発は、保安基準等の策定を行う必要があることに加え、我が国のみならず世界的な課題であり、政府間での情報交換や協調検討体制をとることにより、国際的な連携を図ることが重要である。</p>
施策等の効率性	<p>地球温暖化問題や地域環境問題の改善による便益の大きさについては、最終的には人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、極めて大きなものとなると考えられる。</p> <p>自動車NOx法の特定地域、走行距離の長い運送事業者、環境負荷の大きなバス、トラックというように対象を限定、集中して導入を支援することにより、効率的な環境対策を図ることができる。</p>
施策等の有効性	<p>三大都市圏のバス・トラック事業者に対して、CNG自動車等の実用段階にある低公害車導入に係る初期投資負担について公的支援を講じることにより、代替需要時などに低公害車を導入するインセンティブの向上が図られ、これにより一定の需要効果があがることから、メーカーの量産意欲もあがり、もって市場の早期成熟が達成され、低公害車の普及を促進することができる。</p> <p>三大都市圏の自治体と国が一体となった支援を図ることとしている。</p> <p>また、次世代低公害車については、民間のみの負担では困難な開発を産官学一体となって行うことにより早期に実現されれば、特に環境負荷の高い大型ディーゼル車をターゲットとした実用化が図られることになる。</p>
その他特記すべき事項	<p>低公害車の開発・普及に関する緊急提言(平成13年7月4日環境自動車開発・普及総合戦略会議)</p> <p>低公害車開発普及アクションプラン(平成13年7月11日経済産業省、国土交通省、環境省)</p> <p>小泉首相所信表明演説(平成13年5月)</p>

事前評価票

施策等名	自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを推進するためのシステムの構築	担当課	自動車交通局技術安全部 管理課、技術企画課、整備課、環境課
施策等の概要	<p>使用済み自動車の不法投棄の防止、リサイクルの促進のため、道路運送車両法の抹消登録制度の見直し等の自動車リサイクルシステムの構築により、使用済み自動車の適正処理が確保できる制度を構築する。</p> <p>自動車リサイクル部品の利用促進のため、その安全性評価を行う。 【予算要求額 :10百万円】</p>		
施策等の目的	<p>循環型社会の形成に向けた使用済自動車の不法投棄の防止対策及び適正な解体処理によるリサイクルの促進。</p> <p>自動車リサイクル部品情報の充実等による、整備工場におけるリサイクル部品の利用促進</p>		
関連する政策目標	25 )循環型社会の形成		
関連する業績指標	103 )リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合		
指標の目標値等	80%(平成 17年度 )		
施策等の必要性	<p>現在、使用済み自動車は年間400万台～500万台と大量に発生しており、循環型社会の形成にはリサイクルを適切に実施するシステム整備が喫緊の課題である。使用済み自動車のリサイクル率は現在概ね75%、すなわち25%が埋立て処分されているが、現在のリサイクル技術及び埋立処分場の残余容量の逼迫等に鑑みれば、リサイクル率のさらなる向上が喫緊の課題となっている。</p> <p>また、不法投棄は地域環境保全の観点から根絶されるべきものであるが、現在、不法投棄される自動車は年間22,000～25,000台であると推定され、社会問題となっている。(=現状と目標のGAP)</p> <p>使用済み自動車の適正処理及びリサイクルが進まない理由として、使用済み自動車用管理票(マニフェスト)の運用など現在の行政、業界の取り組みでは、適正処理及びリサイクルの実施に十分な強制力が伴っていないこと、またリサイクルにより得られる部品の品質に対する信用が十分ではなく、部品の使用が限られていることが挙げられる。</p> <p>また、不法投棄については、現行制度では、運行の用に供することをやめた自動車の所有者等の把握ができていないこと等に原因があると考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、使用済み自動車の適正処理及びリサイクルを促進するためには、確実に適正処理及びリサイクルを実施するための措置の創設及びリサイクル部品の信頼性確保による使用の促進が必要である。</p> <p>また、不法投棄を未然に防止するためには、運行の用に供されていない自動車の状況を適切に把握することが必要である。(=課題の設定)</p> <p>具体的には、自動車の抹消登録制度等を活用して、適正処理が行われたことの確認を抹消登録(軽自動車については自動車検査証の返納)の要件とするとともに、リサイクル部品の利用促進のため、リサイクル部品を使用していない整備事業者の多くが品質に対する懸念を持っていることを踏まえて、国が部品の評価指針を示す等により品質信頼性の向上を図る必要がある。</p> <p>さらに、不法投棄を未然に防止するため、一時的に運行の用に供されていない自動車も含めて常に所有状況等を把握することができるよう、一時抹消登録制度の見直しを行う。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	使用済み自動車不法投棄の問題を解決すること、不適正処理による環境負荷発生を防止すること。		
行政の関与	使用済み自動車の処理が逆有償化しており、ユーザー、業界の努力だけでは適正なりサイクルの促進、不法投棄の防止は困難である。		

	<p>リサイクル部品の統一的・客観的な評価基準の作成に当たっては行政が主体的に関与することが適当である。</p>
国の関与	<p>自動車リサイクルシステムの構築には国の関与が不可欠である。          全国一律の評価基準の作成には国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>本件施策によるユーザーの負担は小さいが、一方、適正処理及びリサイクルを進めることが可能であり、また不法投棄自動車の自治体等による膨大な撤去費用等を削減する効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>本件施策は、自動車の抹消登録制度等を見直して、マニフェストを活用し適正処理及びリサイクルが行われたことを確認するシステムを確立することによって、自動車リサイクルの促進に繋がるとともに、自動車リサイクル部品の品質評価等を行い品質信頼性の向上を図ることにより、良質な部品の流通促進と粗悪な部品の排除が図られ、整備事業者による自動車部品リサイクル率の向上に繋がっていくものである。</p> <p>さらに、一時的に運行を停止している自動車についても所有者等を的確に把握することにより、適正処理を経て抹消登録(軽自動車については自動車検査証の返納)されるべき自動車が不法投棄されることを未然に防止することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>運輸技術審議会答申平成11年6月14日          ナンバープレート活用方策等に関する懇談会報告書 平成12年7月          (登録制度分科会とりまとめ)          産業構造審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクルWG(審議中)          中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会          (審議中)</p>

## 事前評価票

施策等名	自動車の安全基準の強化	担当課	自動車交通局技術安全部技術企画課
施策等の概要	<p>平成22年を目途に車両の安全対策により交通事故死者数(30日死者数)を1200人低減することを目標として、自動車の安全基準の拡充・強化を実施することとしており、この第一段として、世界で初めて導入されるRV車による死角事故を防止する基準、歩行者の頭部の傷害を防止する基準等の5項目の自動車の安全基準について、今後2年以内に拡充強化を行う。</p> <p>歩行者頭部の傷害防止基準 RV車等の死角事故防止基準の導入 オフセット前面衝突<sup>1</sup>基準 乗用車等へのハイマウントストップランプ<sup>2</sup>の義務付け トラック後部への突入防止装置の義務付け対象車種の拡大</p> <p>1：車両前面の一部が重なりあう前面衝突 2：後面中央ブレーキランプ</p>		
施策等の目的	自動車交通における、車両の安全基準の強化による、交通事故対策		
関連する政策目標	19)交通安全の確保		
関連する業績指標	83)車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)		
指標の目標値等	3.5%(平成17年)		
施策等の必要性	<p>我が国の交通事故件数、死傷者数は一貫して増加傾向にあり、平成12年には、93万件、116万人と、平成11年と比べて、約10%と大幅に増加し、過去最高を記録した。また、4年間連続して減少していた死者数が9066人と増加に転じ、平成12年までに死者を9,000人以下とする第6次交通安全基本計画の目標に遠く及ばないものであった。(=目標と現状のGAP)</p> <p>全交通事故の死者数の約3割を占める歩行者については、その死亡事故率等は他の事故と比べて高く、歩行者の死者の削減が喫緊の課題となっているものの、車両の安全基準の中ではこれまで、自動車に乗車している者の被害の軽減を中心に基準が策定されており、歩行者の傷害値に関する基準はない。また、大型トラックでは基準化されている死角事故を防止する基準が乗用車等では策定されていない。</p> <p>また、全死亡事故の約4割を乗車中の乗員死亡が占め、その約7割が前面衝突であり、自動車の前面衝突時の乗員被害軽減のための基準としては車両同士が真正面に衝突するフルラップ前面衝突基準が導入されているが、正面衝突事故の約半数を占める車両の一部が重なり合って衝突するオフセット衝突についての基準は導入されていない。(=原因分析)</p> <p>このような状況を踏まえると、現在の交通事故を取り巻く厳しい状況の中、第7次交通安全基本計画において、平成17年までに死者を8,466人以下とするとしている目標の達成には、従来の基準に加えて、これらの事故における死亡事故率を低減させるために効果がある基準を</p>		

	<p>導入することなどによる車両の安全基準等の自動車交通の安全対策の拡充・強化が必要である。( = 課題の特定)</p> <p>このため、以下の視点から以下の基準については今後2年以内に策定することとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の歩行者事故の厳しい状況、自動車の技術的進捗等による歩行者の被害軽減対策技術の向上等を踏まえ、歩行者の死亡原因の6割が頭部傷害であることに対応するため、歩行者頭部の傷害防止基準(車両のボンネット構造化)を制定する必要がある。なお、歩行者保護に関する基準に関しては、IHRA(国際調和研究活動)において国際的に研究が行われており、これを踏まえて制定することとしたものである。</li> <li>さらに、RV車等を対象に、死角事故防止に必要な運転視界を確保するための基準を制定する必要がある。</li> <li>車室の変形や衝撃によって乗員の傷害が発生することを防止を目的として、乗用車と小型トラックにフルラップ前面衝突基準に加え、車両前面が40%ずつ重なり合って正面衝突する事故を模擬して行うオフセット前面衝突試験に係る基準を制定する必要がある。( = 施策の具体的内容)</li> </ul> <p>上記の基準以外にも、追突事故対策に係る2つの基準を策定する予定である。</p>
社会的ニーズ	交通事故は、国民の生命、財産に大きく関わる問題であり、また、現在の事故件数、死者数が極めて多いことから、その削減が強く求められている。
行政の関与	交通事故問題は国民的課題であり、それら自体は直接利益をもたらすものではないこと等から、市場原理に全てを委ねることは出来ない。また、交通事故は、人命、財産等の保護に直接関わる問題であり、事故処理、救急医療、社会保障等に係る様々な社会的費用を発生させるものであることから、国や公的セクターの積極的な関与が不可欠である。
国の関与	自動車の安全基準は日本全体で同一のものとする必要があり、国が検討していくことが必要である。
施策等の効率性	<p>自動車の安全基準については、自動車製造業者も対応できるコストで安全効果の高い施策を実施するものである。</p> <p>平成22年までに、歩行者頭部の保護基準で125人、オフセット前面衝突基準で115人の交通事故死者数(30日死者数)が減少する見通しである。</p>
施策等の有効性	自動車の安全基準の拡充により、歩行中事故による死者数の減少、オフセット衝突時の乗員死者数の減少等を通じて、交通事故死者数等が減少することとなる。
その他特記すべき事項	<p>第7次交通安全基本計画(平成13年3月)</p> <p>運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」(平成11年6月)</p>

事前評価票

施策等名	プレジャーボート利用環境の整備	担当課	海事局安全基準課 船員部船舶職員課
施策等の概要	<p>安全性の高いプレジャーボートの利用環境を整備するため、以下の施策を実施する。</p> <p>小型船舶操縦士資格制度の見直し等 プレジャーボート等の利用実態等を踏まえ、操縦者の安全責務の明確化などを内容とする小型船舶操縦士資格制度の見直し。</p> <p>【予算要求額：海技免状電算システム運用170百万円(国費)の内数】</p> <p>救命胴衣の着用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・常時着用に適した救命胴衣の技術的な見直し</li> <li>・救命胴衣着用の啓発活動の推進</li> </ul>		
施策等の目的	<p>プレジャーボートの利用実態及び海難発生状況を踏まえた規制・制度の新設・見直し等の諸施策を推進することにより、プレジャーボート利用の安全性を確保し、健全なプレジャーボート利用を促進する。</p>		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	75) 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数		
指標の目標値等	平成17年までに200人以下とすること		
施策等の必要性	<p>従来から、小型船舶操縦士資格制度に基づく免許・資格体系の下、小型船舶の操縦士の操縦に係る適格性を選定し、また、救命胴衣備え付け義務等により小型船舶の航行の安全性の確保を図ってきたところであるが、小型船舶の海難は、過去5年間で4割増加しており、平成12年では2147件と海難全体の約8割を占めている。また、こうした海難に伴う死傷者も220名に達し、大型船舶の海難の場合と比較しても死傷者の発生率が高くなっており、必ずしも小型船舶の航行の安全性が確保されているとは言い難い現状にある。</p> <p>(=目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因を考察するに、小型船舶の海難の7割が見張り不十分や操船不適切等の人的要因によるものであり、操縦士の船舶航行に係る安全責務が遵守されていないこと、さらに救命胴衣の着用率が高くないということが死傷者の高い原因であると考えられる。</p> <p>(=原因分析)</p> <p>この原因を払拭する為には、小型船舶の操縦士に対し、操船や救命胴衣の着用に係る船舶航行の安全性を確保するという責務を明確化するとともに、救命胴衣の着用率を高めていくことが不可欠である。</p> <p>(=課題の特定)</p> <p>このため具体的には、小型船舶操縦士制度の見直し等により救命胴衣の着用等小型船舶の操縦士の遵守すべき責務を明確化するとともに、安全に対する意識の徹底、知識・技能の向上を図るための施策の具体化を図る。さらに、救命胴衣については、ライフジャケット着用推進会議を中心として、官民一体となった救命胴衣着用の啓発活動の推進を図り、かつ常時着用に適した救命胴衣の技術的な見直しを行う。</p> <p>(=具体的な施策内容)</p>		
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレジャーボートに係る利用者ニーズ</li> <li>・プレジャーボートの海難の増加</li> <li>・船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数が依然多い(特に、救命胴衣未着用者)</li> </ul>		
行政の関与	<p>海上交通の安全の確保を目的とする小型船舶操縦士資格制度の見直し及び安全規制の検討等は、行政(国土交通省)に課された重要な使命であり、かつ、行政が主導的に関与すべきものである。</p>		

国の関与	資格制度、安全基準等の検討、創設は国が主体的に取り組むべきものである。
施策等の効率性	小型船舶操縦士資格制度の見直し等によるプレジャーボート等の航行の安全性確保のための責務を明確化することによって、海洋レジャーに係る小型船舶の運航上の安全性を更に高め、海難の未然防止や海洋レジャーの一層の推進が図られる。
施策等の有効性	小型船舶操縦士資格制度の見直し等による航行の安全性確保のための責務を明確化することにより、プレジャーボートの安全運航が高められ、海難の未然防止が期待できる。また、海難が発生した場合においても救命胴衣を着用していることにより、救助効率が向上する。これらの施策は海難及び海中転落による死亡・行方不明者数の減少につながるものである。
その他特記すべき事項	

事前評価票

施策等名	臨海部低未利用地の利用転換の促進	担当課	港湾局開発課民間活力推進室
施策等の概要	<p>(財)民間都市開発推進機構が支援する特定民間都市開発事業の三大都市圏における事業対象範囲を拡大するとともに、同機構による土地取得・譲渡業務を臨海部において新たに導入する。 【予算要求額：港湾開発資金貸付金30億円】</p>		
施策等の目的	大都市における臨海部低未利用地の利用転換を促進する		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>我が国の経済構造改革を進める上で、都市の国際競争力と魅力を高め、都市再生を行なうことが重点課題の1つとなっている。特に大都市を中心とする臨海部の工業地域には、高度経済成長期に立地した工場の転廃業等により相当規模の低未利用地が発生し、活力の低下等の問題が生じており、その用途の転換により有効利用を図ることが求められている。これまでも、臨海部用地における民間事業者による土地の有効活用のための施策を進めてきたが、平成12年度末時点で、全国の臨海部で約5000haの低未利用地が発生しており、民間事業者による土地の有効利用が進んでいない状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因を考察するに、臨海部用地には既存市街地と比べ規模が大きく、周辺が工場地域であること等の特性があるため新たなプロジェクト実現に投資リスクが大きいことや土地所有者に新たな事業に関するノウハウが不足していること等が低未利用地の利用転換が進まない原因であると考えられる。(=原因分析)</p> <p>このような原因を解消するためには、長期低利の資金を安定的に供給すること等により長期的な観点から事業の成立を図ることを可能とするとともに事業化に必要な情報提供を行なうこと等によりプロジェクト立ち上げの可能性を高めることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>これらを解決するため、長期低利の資金を安定的に供給することができる(財)民間都市開発推進機構による特定民間都市開発事業の三大都市圏臨海部における事業対象地域を特定港湾開発地区以外に拡大するとともに、同機構が民間都市開発事業の計画地(事業見込地)を取得して事業の立ち上げ支援を行う土地取得・譲渡業務を、臨海部においても導入することとする。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>臨海部低未利用地を利用転換し、港湾機能・都市機能の向上による活力ある都市の形成や、水際線の市民によるアメニティ豊かな生活環境の向上を図ることは、都市再生の重要な課題の一つであり、社会的要請は大きい。</p>		
行政の関与	臨海部の低未利用地の利用転換は、都市計画、港湾計画等の各種計		

	画と調整しながら進めることが必要であり、その効果は広く港湾機能・都市機能の向上として市民に還元されるものであるため、行政の関与が必要である。
国の関与	都市再生は我が国の経済構造改革を進める上で重要な課題の一つであり、緊急的に推進する必要があることから、国が必要な支援を行う必要がある。
施策等の効率性	国が無利子貸し付けを行なうことにより、民間都市開発に多数の投資が行なわれるとともに事業完了後には民間により諸活動が行なわれ、民間需要の誘発効果は大きい。
施策等の有効性	特定民間都市開発事業や土地取得・譲渡業務の対象範囲を拡大することにより、民間事業者による低未利用地を活用したプロジェクトが実現し、臨海部低未利用地の土地利用転換が促進される。また、今後5年間（平成14年から平成18年度）において臨港地区内低未利用地の4%程度が利用転換されるものと期待される。
その他特記すべき事項	

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>循環型社会実現のための静脈物流システムの構築</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局開発課 環境・技術課環境整備計画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、既存ストックを最大限に活用し、物流コストの低減及び環境負荷の軽減を主眼においた静脈物流システムを新たに構築する。 特に、大量のゴミの廃棄で処理の限界に至っている大都市圏においては、臨海部の低・未利用地等を最大限に活用し、新しい循環型の都市に再構築すべく、エコタウン事業と連携しつつ、総合的な静脈物流拠点の形成を図る。 具体的な施策手段： ・リサイクル処理施設、残土処分等の廃棄物海面処分場、ストックヤード等の物流関連施設を一体的に整備する港湾を総合的な静脈物流拠点として指定 ・港湾整備事業による静脈物流関連施設（循環資源ストックヤード等）の整備及び既存ストックの活用 ・再生処理後の残渣等の受け皿となる廃棄物海面処分場の整備・活用 ・民間の能力を活用した廃棄物減量・無害化施設の整備に対する支援を実施 等 【予算要求額：港湾整備事業費（国費）158億円】 【税制減税額：94百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>港湾空間において総合的な静脈物流拠点を整備するとともに、海上輸送を活用した全国的な循環資源の輸送網として広域静脈物流ネットワークを構築し、循環型社会の形成に資する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>25) 循環型社会の形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>104) 港湾における廃棄物の取扱い比率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>・一般廃棄物 21% (H18年度) ・産業廃棄物 14% (H18年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>従来、循環型社会の形成に資するリサイクル関連施設については、主に民間事業者が自ら整備してきたところであるが、この結果としてリサイクル関連施設の整備が全国的に充分進んでいるとは言えず、かつ、民間事業者におけるリサイクル資材の活用も進んでおらず、必ずしも循環型社会の形成が進展しているとは言えない状況にある。 (=目標と現状のGAP)  この原因を考察するに、リサイクル関連施設については、立地に関する地域の合意を得ることが困難なことや、適当な施設用地を確保することが極めて困難であること、また、廃棄物の陸上輸送コストが高いため民間事業者がリサイクル資材の活用を控えているということが考えられる。(=原因の分析)  これを解決するためには、用地確保の容易性や物流基盤・廃棄物海面処分場といった既存のストックの蓄積というポテンシャルを有する臨海部においてリサイクル関連施設を一体的に整備するとともに、これらが整備された臨海部を長距離大量輸送に適し低廉でかつ環境にやさしい海上輸送により広域ネットワーク化し、廃棄物の輸送コストを低下させることが不可欠である。(=課題の特定)  具体的には、港湾整備事業による静脈物流関連施設や廃棄物海面処分場の整備の推進・既存ストックの活用、民間能力を活用した廃棄物減量・無害化施設の整備に対する支援措置の創設等により、港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築を図ることとする。 (=具体的な施策内容)</p>		
<p>社会的ニーズ</p>	<p>成熟期を迎えた我が国の経済社会は、これまでの大量消費・大量廃棄を前提とした社会から、廃棄物の減量化・リサイクルの推進による循環型</p>		

	<p>社会への転換が不可欠となっている。また、廃棄物の減量化・リサイクルを推進しつつ、どうしても必要となる最終処分場を計画的に確保することは、国民の生活環境の保全及び我が国の経済活動の持続的な発展の観点から、喫緊の課題である。</p>
行政の関与	<p>広く人々の生活や産業活動に影響するとともに環境の改善に資する社会資本整備であることから、行政が実施する必要がある。</p>
国の関与	<p>本施策の効果が一区域に留まらず広域にわたること、全国的な静脈物流ネットワークを形成するには地域間の調整を行う必要があること等から、国が関与する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>比較的土地を取得しやすく既存の港湾インフラを活用できる港湾において関連施設を一体的に整備し静脈物流拠点整備を行うとともに、各拠点を陸上輸送に比べ低コストな海上輸送で結びネットワーク化することで、投入した費用に対し大きな施策効果を得ることができる。</p> <p>また、本施策においては、補助・起債による公共施設整備、民間活力の導入による施設整備、所要の規制緩和等を複合的に組み合わせて実施することで、費用対効果をより大きなものとする事ができる。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、リサイクル施設の集約化や関連施設との一体的な整備による処理コストの低減、海上輸送の活用による物流コストの削減が図られることで、循環資源のリサイクルに要する費用を大幅（おおむね2割）に削減でき、循環型社会の形成を促進し、国民生活及び産業経済活動に大きなインパクトを与えることとなる。</p>
その他特記すべき事項	<p>「静脈物流」とは、廃棄物を収集・運搬し、リサイクル施設や適切な処分を行なう施設まで輸送する人間の静脈と同様な役割を果たしている物流であり、廃棄物が再資源化の処理を受け、製品として再び社会に供給されていく一連のシステムを静脈物流システムという。</p>

事前評価票

施策件名	公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充	担当課	港湾局開発課民間活力推進室
施策等の概要	<p>P F I による中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルにおける公共荷捌き施設整備事業の支援及び促進を図るため、管理棟等を P F I 税制の特例対象とする。</p> <p>P F I 事業者が事業用資産を取得した場合に生ずる地方税（不動産取得税、事業所税、都市計画税）について、現行では減税措置がないことから、上記とともに特例措置を講ずる。【減税見込額：70百万円程度（平成14年度）】</p>		
施策等の目的	<p>港湾における社会資本整備の分野に民間の資金・能力を活用するための新たな取組として、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル公共荷捌き施設整備について P F I を導入する。</p> <p>当該 P F I の導入により、施設の効率的な運営、質の高い公共サービス提供が期待され、公共が整備する港湾インフラ施設（岸壁等）の有効活用が図られる。</p>		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	41) 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率		
指標の目標値等	平成18年度までに20%削減（国際コンテナ貨物）		
施策等の必要性	<p>平成11年度に民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（P F I 法）が施行され、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設について P F I による整備を図るための環境整備を講じてきたところであるが、未だ整備が行なわれるに至っていないという現状がある。（＝目標と現状の G A P ）</p> <p>この原因を考察するに公共荷捌き施設はそもそも採算性が低いため、これまで岸壁等港湾インフラとともに港湾管理者が整備してきたところであり、事業の収益性が極めて低く民間事業に馴染みにくいという性格を有している。また、当事業は、初期投資の大きい装置型の事業であり、収入源となる貨物取扱量は開業後徐々に増加するものであることから、事業初期における負担が大きいという不利な条件を有しており、これらが事業の実現に至っていない原因と考えられる。（＝原因分析）</p> <p>上記の課題の解決を図るためには、事業初期における負担を軽減するとともに、事業の低採算性を改善するための措置を講じることが必要である。これまで施設整備の計画があったクレーン等の償却資産に限り固定資産税の減免措置を講じ、事業の採算性の改善を図ってきたところであるが、今般、管理棟等の整備が実施されることとなったため、施設取得に係る地方税を軽減し、事業初期における負担を軽減する必要がある。また、これは事業主体が港湾管理者の場合には負担しておらず、民間事業者との条件のアンバランスを是正する観点からも必要な措置と考えられる。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には償却資産に限り固定資産税の課税標準額を1/2としているが、特例対象に家屋を追加するほか、新たに不動産取得税、事業所税、都市計画税について特例措置を新設する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>「民間でできることは、できるだけ民間に委ねる」という原則の下、コンテナターミナルについて民間の経営能力を活かして施設の利用効率を向上し、物流コストの低減化を図ることが社会的に求められている。</p>		
行政の関与	<p>当該事業は、公共コンテナターミナルとして港湾管理者が整備した岸壁等の港湾インフラ施設と一体的に運営・経営されるものであり、行政が整備について支援するとともに、その運営について一定の関与をすること</p>		

	とが必要である。
国の関与	経済構造改革を進める上で民間の能力を活用して公共施設等を効率的かつ効果的に整備することが重要な課題の一つであり、国として所要の支援等を行う必要がある。
施策等の効率性	行政が当該事業を行った場合税収は発生しないため、本税制特例措置によりただちに税収減額負担が発生するものではない。一方で、公共荷捌き施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待される。
施策等の有効性	本施策が実施されることにより、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル公共荷捌き施設整備についてPFIの導入が促進され、当該施設の効率的な運営や質の高いサービスの提供がなされる。
その他特記すべき事項	PFI法第16条

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>ニアミス事故再発防止安全対策の実施</p>	<p>担当課</p>	<p>航空局管制保安部保安企画課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>本年1月の航空機ニアミス事故に鑑み、更なる安全運航を確保するため、航空管制システムについて、以下の改善等を行う。          航空機が飛行中に航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)が作動した場合の情報を管制レーダー画面上に表示          航空管制用訓練機器(レーダーシミュレータ)を強化          空域・航空路の抜本的再編を図るため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新技術を用いたRNAV(Area Navigation)経路を利用した航空路の複線化              一方通行化</li> <li>・ 航空交通の安全を確保し、航空交通量の増加に対応する航空交通管理センターの整備</li> <li>・ 管制業務の負荷を軽減し管制効率の向上を図るための4管制部の管制管轄区域の再編</li> </ul> <p>を実施</p> <p>【予算要求額 約112億円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>航空交通量が着実に増加する状況下において、航空保安機能のより一層の向上を図ることにより、航空交通の安全確保に万全を期す必要がある。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19)交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>航空交通は一旦事故が発生すると国民の生命、財産に甚大な被害が生じることから、その事故の発生を完全に防止することが行政の究極目標であるが、実際には、10年間で3件のニアミス及び21件の異常接近報告(航空法第76条の2に規定する航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったとして機長からなされる報告)が発生している状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>原因は、ケースにより異なるが、その背景としては、国民生活の向上による高速交通手段に対するニーズの高まり等に伴い、我が国の航空交通量は増大の一途をたどっており、また、空港数の増加に伴い航空路が増加・稠密化する中で、一部幹線航空路周辺の空域を中心に、より多数の航空機がより多様で交錯する経路で航行する状況となっていること等が考えられる。(=原因分析)</p> <p>年間管制取扱機数 約82万機(S50) 約206万機(H12)          主要幹線航空路(河和(愛知県)-大島(東京都))の1日当たり管制取扱機数:115機(S50) 218機(H12)</p> <p>このような中で、航空交通の増大や多様化に対応するため、航空管制官の増員等管制業務実施体制の強化、管制卓等管制業務実施施設の整備・充実、航空路等空域の調整を行うことにより、航空交通の安全の確保を図ってきたが、本年1月、一つ間違えば大惨事となりかねなかった重大事故が発生したことを機に、航空機の運航、管制に係る可能な技術を生かした安全対策を講じることが航空行政の緊急の課題として位置付けられることとなった。(=課題の特定)</p> <p>このため、従前より実施してきた航空保安システムの整備に加え、以下の施策が必要である。          航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を管制レーダー画面上に表示するシステムを平成16年度より運用する。</p>		

	<p>最近の輻輳する航空路の状況を踏まえ、管制技術の向上及び緊急時における適切な対応等を習得させるため、管制業務実施評価機能等を装備した、より高度な訓練 研修用のレーダーシミュレータを平成15年度より運用する。</p> <p>空域 航空路の抜本的再編として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従来の無線施設を結ぶ航空路に加えて、新技術を用いた、無線施設に拘束されないIRNAV経路を平成13年度に正式運用するとともに、その後段階的に航空路の複線化・一方通行化を図る。</li> <li>・従来から実施していた国内の航空交通流管理に加えて、外国管制機関とも連携した国際航空交通流管理の導入、空域の有効活用のための訓練空域等の使用に係る一元管理等を実施する航空交通管理センターの整備を推進する。</li> </ul> <p>関東地区 - 北海道・東北地区間及び関西地区 - 九州地区間の主要空港間の航空交通を一つの管制部が一元的に管制を行い、また取扱交通量を分散させるため4管制部の管轄区域を再編成する。</p> <p>を実施することにより、航空路における交通の集中を緩和するとともに、管制業務における負荷の軽減及び管制効率の向上を図る。</p> <p>これら施策の実施により、ニアミス事故の発生を防止することを目標とする(航空機衝突防止装置の回避指示件数の推移及びその要因等により施策効果を点検予定)。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	航空事故は一旦発生すると、多数の人命が失われる可能性もあることから、これを未然に防止するためのシステム構築が求められる。
行政の関与	安全円滑な航空交通の確保は行政(国)の基本的責務であり、本施策の実施には行政(国)の関与が必要である。
国の関与	同上
施策等の効率性	本施策は、最新の技術を生かし、また、直近の航空機ニアミス事故を踏まえた効率的施策である。航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を表示するための整備等に一定の費用(約112億円(RA表示等約84億円、訓練機材の充実約9億円、空域再編約19億円)の内数)が必要となるが、航空事故が発生した場合には、人命が失われる可能性があることから、その社会的影響は甚大である。
施策等の有効性	航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を管制レーダー画面上に表示するシステムを整備することによる航空機と管制機関との間の連携、最近の輻輳する航空路の状況を踏まえ、より高度な訓練機器の導入による航空管制官の資質向上を図るとともに、航空路の複線化・一方通行化を図り、4管制部の管轄区域を再編する等の抜本的再編を行うことにより、航空路における交通の集中を緩和し、管制業務の負担を軽減することで、より迅速 確実な管制機能を確保し、もって航空交通の安全性の一層の向上を図ることができる。
その他特記すべき事項	<p>当該事故については、航空事故調査委員会が原因究明を行っているところであるが、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・管制通信における管制機関と航空機との間の意思疎通を迅速かつ確実に行えるような通信手段及び交信方法のあり方を検討する。</li> <li>・管制機関と航空機との間の連携を向上するための教育 訓練のあり方を検討し、所要の改善措置を講ずる。</li> <li>・航空機衝突防止装置の回避指示が作動した場合の実態の調査 分析を行い、必要に応じ、改善方策を検討する。</li> </ul> <p>旨の建議がなされており、この建議を踏まえ、管制システムの改善等を行う必要がある。</p>

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>環境負荷の小さい幹線物流体系の構築</p>	<p>担当課</p>	<p>政策統括官付政策調整官付 総合政策局交通計画課 環境・海洋課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>荷主、物流事業者が協調して、幹線物流ルートにおけるCO<sub>2</sub>排出削減のための実証実験計画を作成し、当該計画が環境負荷の低減に大きく寄与するものと認められる場合に当該計画に基づく取組みについて支援措置を講じ、幹線物流分野における環境負荷の低減を図る。 【要求額：TDM等実証実験補助14億円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>従来の都市内における環境対策・物流効率化策に加え、幹線物流を対象とした環境対策・物流効率化策を講じることにより、地球環境問題に適切に対処し、京都議定書に定められた日本の温室効果ガスの削減目標の達成に寄与するとともに、交通集中の生じている幹線物流ルート周辺のNO<sub>x</sub>排出量等の削減を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地球環境の保全</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>89) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率</p>		
<p>指標の目標値</p>	<p>約47% (2006年)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標は、2008年～2012年において、二酸化炭素換算で1990年比6%である。目標達成のためには、運輸部門において1300万トンのCO<sub>2</sub>排出削減が必要であり、物流の効率化によっても250万トン程度のCO<sub>2</sub>排出削減が求められている。しかしながら、CO<sub>2</sub>排出削減に向けた政策目標である長距離貨物のモーダルシフト化率約47% (2006年時点) に対し、現状は約43%となっており伸び悩んでいる。(=目標と現状のGAP)</p> <p>モーダルシフトの推進については、従来より内航コンテナ船の整備、貨物列車走行対応化事業等への支援を行ってきているが、近年モーダルシフト化率が伸び悩んでいる原因の一つとして、多頻度少量輸送、サプライ・チェーン・マネジメント等高度なサービスを求められる昨今の経営環境下において、海運・鉄道事業者側において、輸送コストの低減、リードタイムの短縮等について、荷主ニーズを踏まえた戦略的な対策を必ずしも十分に講じきれてこなかったことがある。(=原因分析)</p> <p>こうした状況に対応して環境負荷の小さい幹線物流体系を構築していくためには、荷主と物流事業者が連携して計画的に物流効率化策を実施していくことが有効であるが、双方とも既存の物流システムに慣れ親しんでいることから、発想の転換を求める必要がある。(=課題の特定)</p> <p>このため幹線交通に関わる荷主・物流事業者が、協調して取り組む物流効率化策、環境対策として、CO<sub>2</sub>排出削減に向けた幹線物流に関するモーダルシフト化、共同輸送化等を行政が支援する。</p> <p>具体的には、以下のような実証実験を実施する。 国が有識者による審査会を設け、実証実験の選定基準となる対象重点区域、CO<sub>2</sub>排出削減量等を設定。 荷主及び物流事業者が、当該区域における環境負荷低減のための実証実験計画(海運・鉄道の活用方策、共同輸送化、輸送機器標準化</p>		

	<p>等)を作成。</p> <p>当該計画が選定基準を満たしていると審査会が認定した場合には、当該実証実験(期間2年程度)に必要な経費の3分の1程度を国が補助する。</p> <p>当該実験の結果について、審査会において分析、評価を行い、広く国民に周知することで、自発的な環境問題への取組みを促進する。 (=施策の具体的取組み)</p>
社会的ニーズ	<p>大気中のCO<sub>2</sub>等の温室効果ガス濃度が上昇することによって引き起こされる地球温暖化問題は、人類の生存に直接関わってくる深刻な問題であり、地球規模で人類が取り組むべき課題である。</p> <p>また、幹線道路沿道地域における公害訴訟、東京都のディーゼル車規制等、自動車排出ガスによる大気汚染が社会問題化しており、地域環境問題の改善についても緊急の解決を要する。</p>
行政の関与	<p>長引く不況のあり、民間事業者はコスト縮減策に奔走している状況であり、行政が外部不経済も勘案して誘導することが必要である。</p>
国の関与	<p>国の責務である温室効果ガスの削減目標の達成に向け、その支援措置を国が講じる必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>先行事例のない試みを自発的に採用することは多くの企業が二の足を踏みがちであるが、事業の立ち上げ段階を支援することによりフィージビリティを高め、環境負荷の小さい物流への自発的な転換が促進される。この実証実験によって得られた成果を、荷主等関係者の啓蒙に役立てることにより幹線物流において環境負荷の更なる低減が図られ、大きな成果を生み出すものである。</p> <p>環境負荷低減のための先駆的な取組みに光を当てる実証実験方式は、荷主と物流事業者間のミスマッチを解消するインセンティブとして、大きな効果を期待できる。</p>
施策等の有効性	<p>京都議定書問題や企業独自の環境白書の発行など、国民の環境問題に対する意識は高まりを見せており、経済団体の中でも環境負荷の小さい物流へのシフトを模索する動きがあるため、先駆的な取組みを国が支援することは、関係者にとって大きなインセンティブとなる。</p> <p>当該施策により、モーダルシフト等物流効率化によるCO<sub>2</sub>排出削減が見込まれる。また、先駆的な取組みを広く国民に周知することにより類似の行動を促進し、一層のCO<sub>2</sub>排出量削減が見込まれる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票

施策等名	アジア太平洋気候環境センター業務体制の整備	担当課	気象庁気候・海洋気象部海務課
施策等の概要	<p>アジア太平洋地域の気候変動等の監視・予測等の情報発信に関する総合的なセンター機能を我が国（気象庁）に新たに整備し、これまでなし得なかったアジア太平洋地域を対象とした気候に関する長期予報等情報の提供を世界で初めて開始する。</p> <p>また、アジア太平洋地域における温室効果ガス等の観測データの収集・品質管理の充実、地球観測衛星データも合わせた解析技術の高度化、長期予報等情報の国内外の関係機関への提供、ハイレベル国際会議や専門家会合の開催等による気候・環境に係るセンター機能の充実とセンターから発信される情報の関係省庁での活用の促進等を図る。</p> <p>【予算要求額：284百万円】</p>		
施策等の目的	<p>我が国をはじめとしたアジア太平洋地域における気候変動等の的確な監視・予測情報の提供を行い、異常気象に伴う被害の軽減および地球環境の変化への的確な対応に資する。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減 22) 地球環境の保全		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>気象庁は、気候変動・地球環境の変化を監視・予測し、関係行政機関はもとより国民一人一人の災害対策、地球環境対策の促進に努めている。近年、世界各地のみならず我が国においても地球温暖化に起因すると見られる大雨・猛暑・干ばつ等の異常気象に伴う災害が頻発しているが、これらの的確な監視・予測情報を作成するためには、地球規模で高品質・高密度の観測データが必要であるものの、質・量とも不十分である。このため、気候変動・地球環境変化の的確な監視・予測ができず、異常気象等への適切な対策が講じられていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、気候変動に係る観測には継続して長期間実施することが不可欠であるとともに、観測項目によっては高度な技術を必要とされるものの、地球規模で継続した高精度の観測が実施されていないことによる。（＝原因分析）</p> <p>異常気象に伴う被害の軽減および地球環境の保全のための地球的規模での高精度観測を推進するためには、世界気象機関（WMO）が全地球を6つに分けて広域ブロック毎に地域一体となった観測システムを強化するとの方針であることを踏まえて、我が国としては、アジア太平洋域全体の気候・環境の変動を把握することが、我が国の災害対策上必要である。さらに、我が国としては、この地域を対象として気候関連データの包括的な収集、長期予報等の情報提供を開始することを目指しており、あわせて、アジア各国の期待にも応えることになる。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、我が国にアジア太平洋域の気候環境センターを設置し、包括的に収集したデータに基づき、広域的な気候・地球環境の観測・監視能力の向上を図る。また、新たに地球観測衛星データ等の高度な解析を開始するとともに、地球温暖化等の地球環境の監視の充実、アジア太平洋地域における長期の気候予測（予測対象期間を1か月先から順次延長し、平成17年度には6か月先まで）を実現する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>社会経済活動と人類の生存基盤に影響をもたらすおそれがある異常気象や気候変動・地球環境問題に適切に取り組むため、高精度・高分解能の監視・予測情報の提供が求められている。</p>		
行政の関与	<p>関係諸国の気象機関と連携して、気象衛星をはじめとする気象観測デ</p>		

	<p>ータを伝送・集信し大型計算機により気候予測計算を行い、国内外に責任をもって情報を提供するものであり、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>世界気象機関（WMO）の国際的な枠組みのもと、国としてアジア太平洋諸国の気象機関と連携して行う必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>アジア太平洋域における各国の技術水準およびその向上の速度を考慮すると、全ての国に同様に気候変動等の監視・予測を求めることは、同地域における迅速な監視・予測機能の確立の観点から現実的ではなく、世界気象機関（WMO）の枠組みのもと、技術力等において先進国たる我が国がセンター機能を担うことが、異常気象等による我が国の防災への対策にも効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>世界気象機関（WMO）の枠組みのもとで地域一体となった観測システムを構築することによって、地球規模の気候変動に関する観測データの収集・品質管理とそれらのデータを用いた高度な解析、コンピュータを用いた予測計算とその予測情報の提供を行う機能が確立され、異常気象等による我が国の災害軽減に資するものとなり、あわせて、アジア太平洋域における異常気象災害の軽減にも資する。</p>
その他特記すべき事項	<p>気象審議会第21号答申（平成12年7月）：  アジア太平洋気候センター等の機能の構築により、  ・当該地域への季節予報プロダクトの作成・提供能力を拡充、  ・観測・解析に関わる技術移転等を、計画的、組織的に実施。  世界気象機関（WMO）第53回執行理事会（2001年6月）：  アジア太平洋地域については、日本が主導して気候変動等の監視・予測等の情報発信に関する総合センター機能を発揮することを期待。</p>

事前評価票

施策等名	豪雨水害・土砂災害対策のための 気象情報の充実	担当課	気象庁予報部業務課
施策等の概要	<p>近年、短時間の局地的豪雨による水害・土砂災害が都市部等で頻発しており、これらの豪雨水害・土砂災害を防止・軽減するため、最新のITを活用して関係機関との大量の観測データ・情報の共有化等を推進するとともに、防災対策・危機管理対応に必要なエリア・タイミングを絞り込んだ雨量予測等を迅速・的確に提供する（15年度から提供開始）。さらに、このエリア・タイミングを絞り込んだ雨量予測により、新たに都道府県管理河川を対象とした洪水予報（洪水警報・洪水注意報・洪水情報の発表）の開始、対象河川の拡大等を実現する（14年度以降順次開始）。 【予算要求額：1,499百万円】</p>		
施策等の目的	<p>豪雨、洪水等に関する雨量情報、洪水予報などの防災気象情報のさらなる強化を通じて、豪雨水害・土砂災害から国民の生命を守り、財産・生活に係る被害の軽減を図る。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>気象庁では、警報等の防災気象情報を発表することにより、台風・前線に起因する集中豪雨等による災害の防止・軽減に努めてきている。河川の洪水についても、13年度には全国の国が管理する109水系のうち108水系192河川を対象に警報等の洪水予報を実施している。しかし、近年、都市機能に大きな影響を与える中小河川洪水・地下浸水、急傾斜地の土砂災害に代表される局地的豪雨水害等が頻発し、社会的・経済的被害が平成12年度においては約1兆2千億円（速報値）にも上るなど、甚大なものとなってきている。このような被害を軽減するためには、局地的豪雨による水害等を予測する気象情報の提供が必要であるが、十分な対策がとられてきていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>局地的豪雨は急激に変化する現象であり、都市域の中小河川等には、局地的豪雨の降り始めから1・2時間程度で浸水等の被害が発生することが多い。これらの短時間のうちに局地的に発生する被害を回避できない原因として、「明け方までに県西部で大雨」等の表現にみられるように、現在の雨量解析・予測では、局地的豪雨の急激な変化に対応した時間間隔で雨量の実況把握や予測が行えないこと、豪雨の発生が予測されるエリアの特定・絞り込みが困難なことが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、危険性が高まる時間・エリアを絞り込んだ高精度の雨量情報とこれに伴う洪水予報等を的確に提供できるようにする必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、IT技術を活用して大量の気象観測データ・情報の高速交換・共有を可能とする気象庁・地方整備局等との間のネットワークを構築する。また、これらの情報をもとに、気象庁が開発するリアルタイム高精度雨量予測ソフトウェア等を用いて、雨量の実況・予測の発表間隔を現在の1時間から30分間隔に短縮するとともに、「1時間後から3時間後にかけて県の市を中心に約100ミリ」のように危険性が高まる時間・エリアを絞り込んだ高精度の雨量情報等の提供を行うことができるようにする（15年度開始）。また、これにより都道府県が管理する個々の河川を対象とした洪水予報の開始、国管理河川を対象とする洪水予報の精度向上を可能とする。これらは、県等の防災関係機関が豪雨・洪水に対する体制・対応を地域を特定しつつ迅速・タイムリーに措置することを可能とするなど、的確かつ効率的な防災活動の実施に貢献する。（＝施</p>		

	策の具体的内容)
社会的ニーズ	11年の福岡県都市部の浸水害と広島県南部の土砂災害、12年の東海豪雨等の災害が頻発。水害による12年の一般資産等被害額は、過去最大となり、都市域の地下浸水対策や洪水対策を含む総合的な水害対策等の早急な実施が必要である。
行政の関与	豪雨水害、土砂災害の防止・軽減のため行う警報・注意報等の提供に必要な雨量等の観測データの共有化や解析処理・予測の高度化の推進には、警報等の提供を行う行政の関与が必要である。
国の関与	災害対策法、気象業務法、水防法の趣旨を踏まえ、国が地方公共団体と連携して推進する必要がある。
施策等の効率性	気象観測データや情報の共有等に係るデータネットワークの構築、それらデータに基づき全国を対象とした時間・エリアを絞り込んだ予測を行う事業、洪水予報対象河川の拡大等には、国費約15億円が必要である。 水害による一般資産・公共土木施設等への経済的被害は毎年総額約7千億円以上、土砂災害による死者数は毎年約数十名にのぼるが、時間とエリアを絞り込んだ雨量情報や土砂災害のおそれに係る情報提供を可能とするとともに、人口・資産密度の高い都市部の中小河川を対象とする洪水予報の開始・拡充を図るといふ、この施策を進めることにより、全国において、豪雨水害・土砂災害に対応した早急・的確な防災活動・避難等を可能とし、災害から住民の生命を守り、また、浸水等による社会的・経済的被害の軽減を図る効果がある。
施策等の有効性	国土交通省等の関係機関と高密度観測ネットワークを構築することによりデータの収集・共有化を図るとともに、雨量解析・予測技術を強化し、雨量予測の高精度化を図る。これにより、情報提供の時間間隔を1時間から30分に短縮し、時間・エリアを絞った高精度の雨量予測等の情報提供が可能となり、また、洪水予報を行う対象河川を新たに都道府県管理の中小河川まで拡大することができる。これらにより、都市等における水防・避難活動等の効率的な支援を実現し、都市型豪雨水害等による社会的・経済的被害の発生防止・軽減が可能となる。
その他特記すべき事項	気象審議会答申第21号(12年7月): <ul style="list-style-type: none"> <li>・局地的豪雨や大雪をもたらすメソ気象現象の的確な予報の実施、</li> <li>・防災関係機関の適切な対応に資するわかりやすい情報を十分な時間的余裕を持って発表、</li> <li>・防災関係機関とのネットワーク化等連携・協力の推進。</li> </ul> 都道府県管理河川を対象とする洪水予報(13年6月改正水防法): <ul style="list-style-type: none"> <li>・各都道府県から洪水予報対象の河川指定についての協議を受け、準備が整い次第順次実施。</li> </ul>

事前評価票

施策等名	A I Sを活用した次世代型航行支援システムの構築	担当課	海上保安庁 灯台部監理課
施策等の概要	<p>1974年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）の改正により、平成14年度から順次段階的に船舶への搭載が義務付けられる自動船舶識別装置（AIS）を活用して船舶への運航支援の高度化と管制の効率化を図るため、主として、ふくそう海域等の海上交通センター、灯台、海岸局等にAIS陸上局を設置し、次世代型航行支援システムを構築する。</p> <p>【予算要求額：100百万円（国費）】</p>		
施策等の目的	<p>ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数をゼロとすることを目的とし、船舶航行の安全性と効率性が両立したシステムを構築する。</p>		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	76) ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数		
指標の目標値等	平成18年度まで0.1（件）を維持する。		
施策等の必要性	<p>従来より、東京湾等のふくそう海域において安全かつ円滑な船舶航行を確保し海難の減少を図るため、海上交通センター等による管制や情報提供、安全確保のための速力制限等の措置を講じてきたところであるが、ふくそう海域における海難船舶の隻数は全海域における海難船舶の隻数の約4割を占めつつ横ばいに推移しており、依然としてふくそう海域における海難は減少の傾向にあるとは言い難い状況にある。</p> <p>（＝目標と現状のGAP）</p> <p>この原因を考察するに、船舶の大型化・高速化が進む一方で、ふくそう海域におけるマリンレジャー活動の活発化や大規模プロジェクトの推進等によりふくそう海域の利用形態が複合的かつ活発な状況になってきている現状において、海上交通センターにおいて船名、位置、針路等の詳細情報が把握可能な船舶は、浦賀水道航路を例にとれば航行船舶の1割程度に過ぎず、海上交通センター等から危険を回避するための迅速かつ十分な情報提供を行えていないということが考えられる。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>これを解決するためには、船舶航行等によるふくそう海域の複合的かつ活発な利用を妨げることなく海上交通センター等で、より多くの船舶情報を把握・識別し、安全な船舶航行に必要な情報を迅速に提供できるシステムを構築することが不可欠である。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、平成14年度から段階的に自動船舶識別装置（AIS）の船舶への搭載が義務づけられるため、海上交通センター、灯台、海岸局等にAIS陸上局を設置し、これを用いた次世代型航行支援システムを構築することとする。</p> <p>（＝具体的な施策内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>海事関係者からは、ふくそう海域における船舶航行の安全性の向上を求める要望が高い。それと同時に、船舶航行管制の効率化等による海上所要時間の短縮やコスト削減の要望も出されている。</p>		
行政の関与	<p>船舶航行管制及び船舶航行の安全に係る情報提供業務は、純粋公共財に極めて近いサービス財であるため、行政の関与なくしては成り立たない財の提供である。</p>		
国の関与	<p>船舶航行の安全性に係る総合的な業務は、国の専管事項である。</p>		
施策等の効率性	<p>本施策の実施により、ふくそう海域において今まで防止できなかった海難を防止できる（例えば平成8～10の間で東京湾において衝突、乗揚の事故を起こした船舶21隻の内11隻は海上交通センターからの注意</p>		

	<p>喚起に応答しなかった。これは、初期段階から船名を明らかにすることが困難であったため注意喚起された船舶が直ちに自らのことと認識できなかったことが原因と考えられる。AISが導入されていれば、初期段階から船名を明らかにして注意喚起を行なうことが可能となるため、防止できた事故と考えられる。</p> <p>本施策の実施により、海上交通センターで詳細情報を把握可能な船舶の増大（浦賀水道航路では航行船舶の約4割が把握可能となる）及び船舶からの通報の自動化が可能となることから、操船者の負担の軽減が図られるとともに、手続きのワンストップサービス化、管制の連携による湾口から湾奥までのノンストップサービス化、港湾管理者等への船舶動静情報の提供等が可能となり、海上輸送の効率性の向上と輸送コストの削減に寄与する。</p> <p>AISの船舶への搭載については既にSOLAS条約により平成14年度から順次段階的に義務付けがなされることとなっており、このためこれを活用すれば、海上交通センター等にAIS陸上局を設置するという比較的規模の小さな投資をもって、船舶間又は船舶と海上交通センター等との間の高度かつ同一の手法により船舶航行の安全性確保のための相互情報伝達手法が確立できるという大きな効果が期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、航行船舶に対する管制、情報提供を迅速に、かつ個々の船舶に対して行うことが可能となり、航行船舶に対し危険認知を早めさせることができることから、ふくそう海域における海難の発生の未然防止に寄与する事ができると考えられる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	