

平成20年度 政策アセスメント結果（評価書）

平成21年8月31日

国土交通省

国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～（平成21年6月16日制定）附則に基づき、政策アセスメント（事業評価方式）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。なお、本評価書は、平成21年度予算概算要求等に係る事前評価書（平成20年8月25日）に必要な修正及び追加を行ってとりまとめたものであるところ、特に修正等のない事前評価票については、掲載を省略した。

1. 政策アセスメントの概要について

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

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策等（予算、税制、法令等）や、既存の施策等のうち、その改廃等を図ろうとするものを対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

（評価の観点、分析手法）

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

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

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

また、効率性については、施策の実施のために要する社会的費用と効果等について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。さらに、事後検証の実施方法及び時期を明らかにする。

（第三者の知見活用）

評価の運営状況等について、中立的観点からの第三者の意見等を聴取するため、国土交通省政策評価会を必要に応じて開催することとしている。また、個々の施策ごとにも、必要に応じて学

識経験者等の助言を活用することとしている。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成20年8月に作成した評価書に修正を加え、7の新規施策についての政策アセスメント結果をとりまとめた。施策の一覧は別添1、評価書の様式は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

また、行政機関が行う政策の評価に関する法律施行令の一部改正により、平成19年10月から、各行政機関が法律又は政令によって規制の新設又は改廃を行おうとする際、事前評価（R I A）の実施を義務付けることとされた。

これを受けて国土交通省においても、平成19年10月から、規制の新設及び改廃（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、事後検証を行う時期等の各項目について分析を行っている。

このため、平成20年度に行った規制の事前評価（R I A）に関連するものを追加し6の事前評価票をとりまとめた。

なお、平成20年度の政策アセスメントの実施にあたっては、平成20年11月27日に国土交通省政策評価会を開催し、委員から意見を聴取した（議事録は国土交通省ホームページに掲載 URL:http://www.mlit.go.jp/hyouka/01_hyoukakai.html)。

政策アセスメント 施策一覧

No	施策等名	ページ
政策目標 2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
1	下水道未普及解消重点支援制度（仮称）の創設	1
2	下水道施設を活用した新エネルギー対策の推進（新世代下水道支援事業制度の拡充）	3
政策目標 3. 地球環境の保全		
3	低炭素型都市づくりの推進のための制度拡充	5
4	内航海運省エネ化促進調査事業	7
5	革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発の創設	9
政策目標 4. 水害等災害による被害の軽減		
6	下水道浸水被害軽減総合事業（仮称）の創設	11
7	下水道総合地震対策事業（仮称）の創設	13

規制の事前評価(RIA)法令案等一覧

No	施策等名	ページ
1	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	15
2	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	17
3	高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案	22
4	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案	24
5	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案	37
6	成田国際空港株式会社法の一部を改正する法律案	41

政策アセスメントの様式

施策等名		担当課 (担当課長名)	・ ・ 局 ・ ・ 課 (課長 ・ ・ ・ ・ ・)
施策等の概要	○導入しようとする施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 ○法令関係の場合、法令名、予算要求の場合は予算要求額、税制改正要望の場合は減収見込額を明記。		
施策等の目的	○導入しようとする施策等の目的を簡潔、明確に記述する。		
政策目標	○どの政策目標に関連するか		
施策目標	○どの施策目標に関連するののか		
業績指標	○どの業績指標に関連するか		
業績指標の 目標値(目標 年次)	○上記指標に係る目標値(目標年次)		
施策等の必要性	○基本的方針等に照らして、導入しようとする施策等が必要であることを説明する。その際、下記の項目についてもそれぞれ説明する。		
社会的ニーズ	○導入しようとする施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明		
行政の関与	○行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	○国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	○施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について十分に説明する。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。		
施策等の有効性	○目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを十分に説明する。施策等により目標達成にどのように貢献するか、得ようとする効果(「どの程度」)を可能な限り明らかにする(可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。)		
その他特記すべき事項	○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ○目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの ○政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 ○事後検証の実施方法及び時期 等		

事前評価票【No. 1】

施策等名	下水道未普及解消重点支援制度の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局下水道部下水道事業課 (課長 岡久 宏史)
施策等の概要	<p>財政力が脆弱で下水道の普及が遅れている市町村が、人口の集中している地区について概ね10年以内に未普及解消を図ることを目的とした計画を策定した場合、同計画に位置づけられた管きよの補助対象範囲を拡充するなど重点的に支援する。</p> <p>なお、同計画計画期間の中間年度時点に、整備目標の達成状況等を検証する。(予算関係)</p> <p>【予算要求額：26,500百万円】</p>		
施策等の目的	<p>下水道処理人口普及率は全国で約7割に達しているが、未だに地方都市の郊外部、あるいは中小市町村では多くの未普及地域を抱えている。また、近年、人口減少、高齢化等により社会情勢が大きく変化している。以上を踏まえ、社会情勢の変化を前提に下水道計画の見直しを行うとともに、地域活性化の観点から、今後、概ね10年以内に人口の集中している地区を対象に未普及の解消を図り、下水道の普及率の地域間格差の是正を推進する。</p>		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する		
業績指標	39 下水道処理人口普及率		
業績指標の目標値(目標年次)	39 下水道処理人口普及率：約78% (平成24年度)		
施策等の必要性	<p>○ 下水道等の汚水処理施設はナショナルミニマムとして普及率を100%とすることが求められるが、下水道処理人口普及率は全国では約7割に達しているものの、中小市町村では多くの未普及地域を抱えており、地域間格差が大きい。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ 厳しい財政状況や人口減少、高齢化等の社会情勢の変化により、とりわけ中小市町村においては、下水道の未普及解消のための予算確保が困難な状況。(=原因分析)</p> <p>○ 限られた財源の中で効率的に未普及解消を図るため、計画の見直しによる下水道整備の重点化・効率化を行うとともに、ナショナルミニマムの観点や地域間格差の是正の観点から、特に財政状況の厳しく未普及地域の広範な地方公共団体に対しては、国による支援の必要性が高い。(=課題の特定)</p> <p>○ 人口減少等の社会情勢を踏まえた下水道計画の見直しに基づき、人口の集中している地区等の下水道整備の必要性が高い地域の整備に対しては、管きよの補助対象範囲を拡充し、概ね10年以内の概成を図る。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	「経済財政改革の基本方針2008」においても、市街地の中心部に公共施設を集中する取組みを支援し、地域活性化を図ることが求められている。地方の活力確保については、地方と政府が一体となって取り組んでおり、社会的ニーズが大きい。		
行政の関与	下水道の整備は、住民の生活環境改善のみならず公共用水域の水質保全等を図る意味からも極めて公益性が高く、行政の関与が不可欠である。		

国の関与	下水道等の汚水処理の普及は、ナショナルミニマムとして国民が等しく享受すべきものであることから、地域間格差の是正の観点からも国の補助制度が有効である。
施策等の効率性	事業に先立って人口減少等の社会情勢を踏まえて既存の下水道計画の見直しを行い、見直し後の計画区域のうち特に人口の集中している地区の整備に対して重点的な支援を行い、さらに計画途中で整備状況等の検証を行うことから、十分な効率性を有する。
施策等の有効性	既存の計画の見直しに基づき、人口の集中している地区に対して一定期間で集中的に整備されるため、早期に汚水処理施設の未普及解消が図られることになり、地域活性化等が期待されることから、十分な有効性を有する。
その他特記すべき事項	平成25年度までに事後検証を実施

事前評価票【No. 2】

施策等名	下水道施設を活用した新エネルギー対策の推進（新世代下水道支援事業制度の拡充）	担当課 （担当課長名）	都市・地域整備局下水道部下水道事業課 （課長 岡久宏史）
施策等の概要	各下水道管理者が温室効果ガス削減対策を推進するために策定する「下水道地球温暖化対策行動計画」（仮称）の策定に要する費用を支援する。また、当該計画に位置づけられた下水道施設の敷地を利用した太陽光、風力、小水力による発電施設の建設を支援する。（予算関係） 【予算要求額：1,000百万円】		
施策等の目的	京都議定書目標達成計画において、下水道における省エネルギー・新エネルギー対策の推進による温室効果ガスの削減が位置づけられており、この目標を実現し、下水道として地球温暖化対策に貢献する必要があることから、下水道施設の敷地を活用した新エネルギー対策を推進するものである。		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する		
業績指標	－		
業績指標の目標値（目標年次）	－		
施策等の必要性	<p>○下水道は、下水や汚泥の処理過程で多くのエネルギーを消費し、温室効果ガスを排出しており、普及率の向上等に伴って今後も増大傾向にある。また、京都議定書目標達成計画において、下水道における新エネルギー対策等が位置づけられており、下水道として地球温暖化対策に貢献する必要がある。しかしながら、下水道施設における太陽光、風力等の新エネルギー利用はほとんど進んでいない状況。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○新エネルギー利用による発電は、地球温暖化対策としての効果は大きいものの、設備の導入・維持管理費を含めた場合、商用電力に比べて高コストとなることも多く、導入が進んでいない。（＝原因分析）</p> <p>○地球温暖化問題が世界的な重要課題となっている状況を踏まえ、温室効果ガスの削減対策の一環として、新エネルギー対策についても強力に推進する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○各下水道管理者が温室効果ガス削減対策を推進するために策定する計画の策定費用を支援する。また、当該計画に位置づけられた太陽光、風力、小水力といった新エネルギーを利用した発電施設の建設を支援する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	○「21世紀環境立国戦略」（平成19年6月）において、太陽光発電等の新エネルギー発電の導入の加速化に向けた施策の強化が求められている。また、「経済財政改革の基本方針2008」においても、「京都議定書目標達成計画」に基づく取組みを推進し、温室効果ガスの削減目標を確実に達成することが求められている。地球温暖化問題への対処は人類共通の重要課題となっており、社会的ニーズが大きい。		
行政の関与	○京都議定書目標達成計画において、下水道における省エネルギー・新エネルギー対策の推進による温室効果ガスの削減が位置づけられており、下水道管理者である各地方公共団体は、新エネルギー対策等の取		

	組みを強化する必要がある。
国の関与	○京都議定書目標達成計画の確実な達成に向けて、あらゆる施策を講じる必要があることから、国が財政的な支援を行い、新エネルギー対策を推進する必要がある。
施策等の効率性	○下水道事業における地球温暖化対策に係る包括的な行動計画を策定することにより、削減目標や対策内容、スケジュール等が明確化されるため、対策状況等のフォローアップを行いつつ事業実施されることから、十分な効率性を有する。
施策等の有効性	○下水道事業における地球温暖化対策に係る包括的な行動計画に基づく事業を推進することにより、計画的かつ効果的な温室効果ガス削減が図られる。さらに、新エネルギー対策に対する支援を行うことで、太陽光等のエネルギー利用が進み、温室効果ガス削減に寄与することが期待されることから、十分な有効性を有する。
その他特記すべき事項	○平成25年度までに事後検証を実施

事前評価票【No. 3】

施策等名	低炭素型都市づくりの推進のための制度拡充	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫) 街路交通施設課 (課長 松井直人) 公園緑地・景観課 (課長 小林昭) 都市計画課 (課長 由木文彦) 都市・地域政策課 (課長 内田俊彦)
施策等の概要	<p>地区・街区レベルにおける行政が行う事業、民間が行う事業・対策を包括的に定めた都市環境対策計画において、環境負荷削減効果等の目標を設定し、環境貢献の高い対策に対し包括的かつ集中的に支援する。(予算関係)</p> <p>【予算要求額：1,000百万円】</p>		
施策等の目的	都市環境対策について、公民が一体となった先導的な取組を強力に推進することにより、低炭素型都市づくりの実現を図る。		
政策目標	3 地球環境の保全		
施策目標	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う		
業績指標	58 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取りくんでいると指数		
業績指標の目標値(目標年次)	目標値：30都市(平成24年度)		
施策等の必要性	<p>○2006年度(平成18年度)の我が国の温室効果ガス排出量は、1990年(平成2年)に比べ約6%上回っており、京都議定書の6%削減約束達成のためには、約12%(1990年比)の排出削減・吸収対策が必要となっており、現状では削減目標の達成が非常に困難な状況にある。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○この中で、特にCO2総排出量のうち約1/2が都市活動に起因しており、この排出量は依然として増大するなど進捗の遅れは深刻である。また、都市部の緑被率は都市化が進むにつれて減少しており、都市部における吸収源は大幅に減少している。(=原因分析)</p> <p>○これまで都市部においては、地域冷暖房等の整備、公共交通の導入等の都市交通施策や公園整備等による緑化の推進、あるいは民間による住宅・建築物等の対策を、個別的に実施し一定の成果をあげてきたが、京都議定書の目標達成に向け、今後においては都市開発と併せ、様々な対策・取組を公民が協働して包括的に実施していくことにより、より一層の環境負荷の削減を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○そこで、環境モデル都市に代表される全国の模範となる低炭素型都市づくりを実現するため、都市レベルの計画策定、技術開発、民間事業者による都市環境対策等、各種先導的な取組を推進するための支援措置を拡充する。(=施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	○地球温暖化問題は社会・国民にとって早急に解決・克服すべき最重要課題であり、都市に係る環境対策として上述の施策を講ずることは必要不可欠である。
行政の関与	○地区・街区レベルにおける地球温暖化対策は民間事業者のみで実現することは困難であるため、公的支援を行う必要がある。
国の関与	○京都議定書の削減約束達成に向けた責務は国が負っているものであり、かつ、京都議定書目標達成計画においても、国は多様な政策手段を動員して地球温暖化対策を総合的に推進することが義務づけられていることから、国の関与は不可欠である。
施策等の効率性	○国、地方公共団体、民間事業者が協働して環境負荷削減対策を実施することにより、個別に投資することと比較して一体的な取組が可能になり、CO2 排出量削減の目標実現に向けて効率的な事業となる。
施策等の有効性	○地区・街区レベルにおける環境負荷削減の目標を共有して包括的に取り組むことで、相乗的な効果を最大限発揮することが可能となり、CO2 排出量削減の目標実現に向けて有効な事業となる。
その他特記すべき事項	○社会資本整備審議会答申「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第二次答申)」(平成 19 年 7 月 20 日)において、これからの市街地整備のあり方に向けて展開すべき主要な施策として、「都市の持続的発展に向けた地球環境問題等への対応」が位置付けられている。 ○京都議定書目標達成計画(平成 20 年 3 月 28 日 全部改定)において、低炭素型の都市・地域デザインの中に「街区・地区レベルにおける対策」や「エネルギーの面的な利用の推進」の都市開発に強く関連した事項が位置付けられている。 ○平成 25 年度までに事後検証を実施。

事前評価票【No. 4】

施策等名	内航海運省エネ化促進調査事業	担当課 (担当課長名)	海事局内航課 (課長 重田雅史)
施策等の概要	<p>燃費向上・CO₂削減効果のある設備・操船技術の普及促進に資する実証調査や人材の高度化、個別の省エネ診断方法確立の取組みを支援する。(予算関係)</p> <p>【予算要求額：15百万円】</p>		
施策等の目的	<p>燃料油価格高騰にもかかわらず、内航海運事業者は、荷主に運賃を十分転嫁出来ず、厳しい経営環境にある。また、内航海運は老朽船が多く、省エネ、CO₂排出抑制が十分進んでいないので、その普及と促進を図る。</p>		
政策目標	3 地球環境の保全		
施策目標	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う		
業績指標	50 特定輸送事業者の省エネ改善率		
業績指標の目標値(目標年次)	前年度比－1% (平成19年度以降毎年度)		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 改正省エネ法においては、省エネ責任者の設置、社内研修の実施、省エネ化できる機器・設備の導入を図ること等によりエネルギー消費原単位を年率1%削減させることを目的としている。内航海運業界では、近年の燃料油高騰にもかかわらず、荷主に運賃を十分転嫁することができず厳しい経営状況となっていること、また、鉄鋼価格の高騰により建造船価格も上昇傾向にあり、代替建造が進まない状況となり、船舶の老朽化が進行。(=目標と現状のギャップ) ○ 同法においては、特定輸送事業者(2万総トン数の総船腹量を有する事業者)に限定されているところ、内航海運事業者の99.6%は中小事業者であることから、事業者の自主努力では、十分なCO₂削減対策が取れない状況。(=原因分析) ○ このような現状を踏まえ、有効性かつ即効性のある内航海運における省エネルギー化を推進することが必要である。(=課題の特定) ○ これに対応するためには、官民一体となって、内航海運事業者の省エネ診断事業、社内研修の実施、省エネ化できる機器・設備の導入を図る。(=施策の具体的内容) 		
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 燃料油価格高騰により、内航海運は、厳しい経営状況にあり、このままでは、燃料消費量を抑えるための減速航行による物流の遅延、運賃転嫁等による物価上昇など、国内経済における生産意欲や消費意欲の減退につながりかねないため、当該施策に対する社会的要請は高い。 		
行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> ○ 内航海運は近年の燃料油高騰で大変厳しい経営状況にあるが、内航海運事業者の99.6%は中小事業者であるため、事業者の自助努力のみでは、省エネ化・CO₂削減を検討・推進するだけの余裕が無い。加えて、技術面、人材面、資金面で大きな制約があるため、省エネ化・CO₂削減については、ハード・ソフト両面での対策を行政が誘導していく必要がある。 		
国の関与	<ul style="list-style-type: none"> ○ 本施策は、ほぼ全てを輸入に頼らざるを得ない原油の価格高騰対策であり、国内全体の物流・流通コスト、ひいては物価にも大きく影響を与えるため、国が関与すべき施策である。 		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○ 官民が一体となって、燃油価格高騰の影響を少なくする取り組みを行うことにより、内航海運事業者の経営基盤の強化、省エネ化ないし経営努力による物流効率化の推進、物流・流通コスト、ひいては物価の安定化につながる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○ 内航海運事業者にとり、燃油高騰の影響を受けにくくなり、経営基盤の強化が図られることにより、国内物資輸送の安定・物流の効率化に寄与することとなる。また、長距離フェリー業界についても、燃油高騰の影響を受けにくくなることにより、経営基盤の強化が図られ、安定的な国内旅客・貨物輸送に寄与する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○ 経済財政改革の基本方針2008 第5章4. 資源・エネルギーの安定供給（原油価格高騰への抜本的対策）（平成20年7月29日）において取り上げられている。 ○ 平成25年度までに事後検証を実施</p>

事前評価票【No. 5】

施策等名	革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発の創設	担当課 (担当課長名)	海事局安全・環境政策課 (課長 坂下広朗)
施策等の概要	○ 官民一体で、新造船からのCO2排出量を削減する新技術開発を推進するため、技術開発に対する支援措置を講ずる。(予算関係) 【予算要求額：1,424百万円】		
施策等の目的	○ 平成24年度までに新造船からのCO2排出量を大幅(3割程度)に削減する技術の開発を目指す。		
政策目標	3 地球環境の保全		
施策目標	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う		
業績指標	年度評価における採択案件の採点の平均値		
業績指標の目標値(目標年次)	8割(平成24年度)		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 昨今、地球温暖化防止への取組が地球的規模で求められているところであるが、国際海運からの二酸化炭素の排出量削減は、現在、京都議定書の枠外とされており、国際的な枠組みが存在しない。一方で、国際海運からの二酸化炭素排出量は、ドイツ一国の排出量に相当。(=目標と現状のギャップ) ○ 国際海運からの二酸化炭素削減に向けた国際的枠組み作りについては、国際海事機関(IMO)を中心に行われているが、中国、インド等経済成長を重視する国々の意見もあり、早期の国際的枠組み(条約)構築の目処は立っていない。(=原因分析) ○ このような現実を踏まえるとき、有効かつ即効性のある国際海運分野における地球温暖化対策、とりわけ世界有数の造船技術を有する我が国に期待が高まるのは、船舶に係る革新的な省エネルギー技術の開発とその普及であり、また、このような新技術が、経済成長をより重視する途上国を国際的枠組みへの参加を促す上でも極めて効果的であるとともに、海洋立国を実現する上で不可欠な我が国造船業の国際競争力の強化に貢献。(=課題の特定) ○ 以上の課題に対応するため、官民一体で、新造船からのCO2排出量を削減する新技術開発を推進するため、研究開発案件を助成する。(=施策の具体的内容) 		
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国際海運の分野についての地球温暖化対策の必要性は国際的認識であり、先の洞爺湖サミット首脳宣言文にも検討の加速が謳われた。 ○ 有力な地球温暖化対策として、総合科学技術会議の策定した「環境エネルギー技術革新計画」(平成20年5月19日)において、36の環境エネルギー技術の一つとして選定を受けたところである。 ○ また、経済財政改革の基本方針2008第2章1.Ⅲにおいては、当該環境エネルギー技術革新計画の推進が明記されており、さらに、低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月29日閣議決定)においても5年で300億ドルを投入する技術の一例として、本件が明記された。 		

行政の関与	○ 本研究開発は、社会的要請の高い国際海運からのCO2排出量の大幅削減（地球温暖化対策）を推進するという高い政策的意義を有するものであるが、革新的な省エネルギー技術の開発においては高いリスクを伴うことから、個々の民間事業者等の自主努力だけでは、総合性をもって早期かつ円滑に施策を推進することが困難な状況にあり、行政の関与が不可欠である。
国の関与	○ 本施策は、地球温暖化対策（地球環境問題）としての位置づけを有するものであり、特定の地域にのみ関連した施策ではなく国が関与すべき施策である。
施策等の効率性	○ 目標（二酸化炭素排出量 30%削減の技術開発）達成に向けて適切に開発課題を選定する体制を整え官民一体で技術開発を推進することにより、平成 24 年度迄の期間で技術開発を完遂する。
施策等の有効性	○ 官民一体で技術開発を効率的に推進することのほか、関連施策として、新技術の省エネ性能評価指標の国際標準化、技術者育成策等もあわせて総合的に推進することで新技術の普及促進等施策の実効性、有効性が確保される。
その他特記すべき事項	○ 上述のとおり、総合科学技術会議の策定した「環境エネルギー技術革新計画」、骨太 2008（経済財政改革の基本方針 2008）第 2 章 1. Ⅲ、低炭素社会づくり行動計画（平成 20 年 7 月 29 日閣議決定）等において取り上げられている。 ○ 平成 25 年度までに事後検証を実施

事前評価票【No. 6】

施策等名	下水道浸水被害軽減総合事業の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局下水道部下水道事業課 (課長 岡久宏史)
施策等の概要	<p>一定規模の浸水実績があるなど浸水対策に取り組む必要性が高い地域において、関係主体が一体となって、雨水貯留浸透施設等の流出抑制対策に加えて、被災を想定した内水ハザードマップの公表等を含めた総合的な浸水対策を推進する。(予算関係)</p> <p>【予算要求額：20,300百万円】</p>		
施策等の目的	<p>近年、集中豪雨の多発や都市化の進展に伴い、短時間に大量の雨水が流出し、内水氾濫の被害リスクが増大している。また、IPCC 報告書においては、今後、気候変動により、大雨の頻度増加、台風の激化等の懸念が指摘されている。</p> <p>以上を踏まえ、浸水被害の軽減に向けて、地方公共団体と関係住民が一体となって、総合的な浸水対策を推進する。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	11 住宅・市街地の防災性を向上する		
業績指標	<p>67 下水道による都市浸水対策達成率 (①全体、②重点地区)</p> <p>71 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (内水)</p>		
業績指標の目標値 (目標年次)	<p>67 下水道による都市浸水対策達成率 ①全体：約 55% (平成 24 年度) ②重点地区：60% (平成 24 年度)</p> <p>71 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (内水)：100% (平成 24 年度)</p>		
施策等の必要性	<p>○ 地球温暖化に伴う気候変動の影響等により近年頻発する集中豪雨や、都市化の進展に伴う不浸透化による雨水の地下浸透の阻害により、短時間に大量の雨水が流出し、内水氾濫のリスクが増大している。また、IPCC 第 4 次評価報告書統合報告書 (平成 19 年 11 月) において、気候変動により、大雨の増加や台風の激化等の懸念が指摘されている。以上から、より一層の浸水対策の強化が不可欠である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ 下水道施設の計画規模を上回る豪雨への対応としては、地方公共団体の財政状況等を踏まえて、地方公共団体が行う下水道のハード対策による雨水の排除・貯留浸透のみでは、十分な対応は困難。(=原因分析)</p> <p>○ 限られた財源の中で効果的な浸水対策を実施するためには、関係主体が一体となって、雨水貯留浸透施設の整備等のハード対策に加えて、それらを補完するソフト対策、自助対策を含めた総合的な浸水対策に取り組む必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○ このため、地方公共団体や関係住民等が一体となって、雨水貯留浸透施設等の流出抑制対策に加えて、被災を想定した内水ハザードマップの公表や、ポンプ車を活用した機動的な対応等を含めた総合的な浸水対策を推進する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>「経済財政改革の基本方針 2008」においても、「犠牲者ゼロ」を目指して防災・減災対策を着実に実施し、災害に強い社会を実現することが求められている。安全・安心の確保については、社会的ニーズが大きい。</p>		

行政の関与	浸水対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、行政の関与が不可欠である。
国の関与	浸水対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、国民が等しく享受すべきものである。また、地方公共団体単独では短期間に多額の負担は困難であるため、国の補助制度が有効である。
施策等の効率性	浸水対策に取り組む必要性が高い地域に限定して、浸水実績やシミュレーションによる被害想定等を踏まえて、ハード、ソフト、自助等の総合的な対策を盛り込んだ計画に基づいて、関係主体が一体となって事業を推進することにより、行政のみによる対策に比べ即地的かつ効率的な対策の実施が期待される。
施策等の有効性	下水道施設の計画規模を上回る豪雨に対し、地方公共団体によるハード対策に加えて、内水ハザードマップの公表や早期警報システムの整備等のソフト対策や、関係主体による各戸貯留浸透施設、止水板の設置等の自助対策、並びにポンプ車による機動的かつ戦略的な対応等を組み合わせた総合的な対策を講じることにより、浸水被害の軽減が期待されることから、十分な有効性を有する。
その他特記すべき事項	○平成25年度までに事後検証を実施

事前評価票【No. 7】

施策等名	下水道総合地震対策事業の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局下水道部下水道事業課 (課長 岡久宏史)
施策等の概要	<p>県庁所在地など地震対策に取り組む必要性が高い地域において、重要な下水道施設の耐震化を図る「防災」と被災を想定して被害の最小化を図るBCP（事業継続計画）の策定等の「減災」を組み合わせた総合的な地震対策を推進する。（予算関係） 【予算要求額：16,500百万円】</p>		
施策等の目的	<p>ここ数年において全国各地で大規模地震が発生し、下水道に甚大な被害が生じたが、下水道施設の耐震化は十分進んでいない。 下水道施設の被災は、トイレの使用不能、水道水源の汚染のほか、浸水被害の発生、交通障害の発生など社会経済活動に重大な支障を来す。 以上を踏まえて、「防災」と「減災」を組み合わせた総合的な地震対策を推進する。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 1 住宅・市街地の防災性を向上する		
業績指標	7 0 防災拠点と処理場を結ぶ下水道管きよの地震対策実施率		
業績指標の目標値（目標年次）	約 56%（平成 24 年度）		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ ここ数年において、新潟県中越地震、能登半島地震、新潟県中越沖地震等全国各地で大規模地震が発生し、下水道施設が被災して、住民生活や社会活動に重大な影響を生じた。しかしながら、兵庫県南部地震の被害を踏まえ耐震基準を強化した平成 9 年度以前に施工された下水道施設の耐震化は十分進んでいない状況。（＝目標と現状のギャップ） ○ 大規模地震への対応としては、厳しい財政状況等の観点から、膨大な下水道施設ストックの耐震化を図る「防災」対策の推進のみでは、十分な対応は困難。（＝原因分析） ○ 限られた財源の中で効果的な地震対策を実施するためには、地域の重要性等に応じて地震対策の重点化を図るとともに、施設の耐震化による「防災」対策に加えて「減災」対策を講じる必要がある。（＝課題の特定） ○ 県庁所在地など地震対策の必要性が高い地域において、重要な管きよ等の下水道施設の耐震化を図る「防災」対策を行う。加えて、被災を想定して被害の最小化を図るBCPの策定等の「減災」対策を行い、総合的な地震対策を講じる。（＝施策の具体的内容） 		
社会的ニーズ	「経済財政改革の基本方針 2008」においても、「犠牲者ゼロ」を目指して防災・減災対策を着実に実施し、災害に強い社会を実現することが求められている。安全・安心の確保については、社会的ニーズが大きい。		
行政の関与	地震対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、行政の関与が不可欠である。		
国の関与	地震対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、国民が等しく享受すべきものである。また、地方公共団体単独では短期間に多額の負担は困難であるため、国の補助制度が有効である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>地震対策に取り組む必要性が高い地域に限定して、大規模地震の発生に備え、下水道施設の耐震化を図る「防災」対策により下水道施設の被害を抑制することに加えて、BCPの策定等の「減災」対策を講じることにより被災後の迅速な対応等による被災の影響の最小化が図られるため、十分な効率性を有する。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>重要な下水道施設について耐震性能が向上するとともに、BCPの策定等減災対策を講じることにより迅速な復旧・応急対策が行われるため、住民生活や社会活動への影響の最小化が期待されることから、十分な有効性を有する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○平成25年度までに事後検証を実施</p>

事前評価票【No. 1】

施策等名	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令案	担当課 (担当課長名)	総合政策局海洋政策課 (課長 鈴木 昭久)
施策等の概要	<p>海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和45年法律第136号、以下「海防法」という。）では、一定の総トン数又は最大搭載人員の船舶に対しては、未処理のふん尿等（総トン数400トン以上又は最大搭載人員16人以上の国際航海に従事する船舶にあつてはふん尿等浄化装置により処理されていないふん尿等）の排出方法について、原則として「海面下に排出すること」と規定されており、本規定に係る経過措置が終了する平成20年9月以降、特定の船舶については当該基準に基づく排出が義務付けられることとなるところ、水中翼船等、その構造上、海面下排出が困難な場合にあつても、国土交通省令で定める排出率以下で排出する場合であれば、海面より上の位置から排出することができることとする。</p> <p>【海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第3条第2項及び別表第2】</p>		
施策等の目的	<p>海防法では、船舶からのふん尿等の排出方法について一定の規制を行っているところ、そのうち「海面下に排出すること」との基準については、水中翼船等の航行形態の特殊な船舶が対応することは困難であるため、今般、船舶に起因する海洋汚染の防止の観点から検討を行った結果を踏まえ、海面より上の位置からふん尿等を排出する場合の排出基準を定めるものである。</p>		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する		
業績指標	検討中		
業績指標の目標値 (目標年次)	検討中		
施策等の必要性	<p>① 船舶からのふん尿等の排出については、「海面下に排出すること」との基準が設けられている。これは、排出配管内に海面の高さまで満たされた海水の抵抗によって、ふん尿等の排出速度が緩やかとなり、ふん尿等が拡散しやすくなることから設けられた基準であるが、水中翼船等については、その構造上、海面下排出が困難である。(＝目標と現状のギャップ)</p> <p>② 「海面下に排出すること」との基準は、ふん尿等を拡散させるために設けられたものであるため、同等の拡散効果が得られるのであれば、海面下排出によらなくともよいものである。したがって、①で述べた海面下排出のように海水の抵抗によって排出速度が減じられた場合と同程度に緩やかな排出速度であれば、海面より上の位置から排出する場合であっても海面下排出の場合と同程度の拡散効果が得られるため、海洋環境の保全の観点からは問題ないものと考えられる。(＝原因分析及び課題の特定)</p> <p>③ 以上のことから、国土交通省令で定める排出率以下であれば海面より上の位置から排出することができることとする。(＝施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>水中翼船等については、ふん尿等を海面下に排出することが構造上困難であることから、海面下排出による場合と同程度にふん尿等が拡散されるのであれば、海面下排出以外の基準を認めることは社会的に必要である。</p>		
行政の関与	<p>水中翼船等からのふん尿等の排出に関する規制の緩和は、その航行形態の特殊性を考慮した我が国の海洋環境の保全のための施策であるので、行政の関与が必要である。</p>		
国の関与	<p>海防法の適用がある船舶は明文の規定のある場合を除き、日本国籍の船舶及び我が国の領海及び排他的経済水域にある外国船舶に対して適用されるものであ</p>		

	り、一律に施策を実施する必要があることから、国の関与が必要である。
施策等の効率性	<p>本施策によれば、「海面下に排出すること」との基準に適合した方法によってふん尿等を排出することがその構造上困難である水中翼船等については、経過措置の終了後も海面より上の位置からふん尿等を排出することができるため、費用を生じさせるものではなく（＝遵守費用）、行政においても、体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用は生じない。（＝行政費用）</p> <p>また、一定以下の排出率で海面より上の位置からふん尿等を排出する方法を認めれば、海面下排出による場合と同程度に海洋環境を保全しながらも、海面下排出が構造上困難である水中翼船等が費用を生じずに航行することが可能となり（＝規制の便益）、従って、便益が費用を上回るものである（＝費用と便益の関係）。</p> <p>なお、ふん尿処理装置を備え付けた場合、ふん尿等の海域への排出はなくなるが、当該装置は約300万円で、重量が約5トンの重量物であり、水中翼船等は、軽量化が求められているため、例えば水中翼船の場合、その備え付けのために平均的な大きさのものでは旅客定員（定員200名）を約30名減じる必要が生じるため、経済的損失があまりにも大きい（＝代替案の費用と便益の関係の分析）。よって、本案の方が費用の点で代替案より優れているといえる（＝本案と代替案の比較）。</p>
施策等の有効性	<p>本施策により、ふん尿等を海面下に排出することが構造上困難である水中翼船等においても、負担を生じることなくふん尿等を排出することが可能となり、また、海面下排出による場合と同程度にふん尿等が拡散されることとなるため、社会的なニーズと海洋環境の保全について考慮した合理的な施策であることから、有効であるといえる。</p>
その他特記すべき事項	平成21年度までに事後検証を実施する。

事前評価票【No. 2】

<p>施策等名</p>	<p>建築基準法施行令の一部を改正する政令案</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局建築指導課 (課長 井上 俊之)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>建築物におけるエレベーターの安全性の確保を図るため、建築基準法施行令の一部改正により、以下の措置を講ずる。</p> <p>①制御器等に不具合が発生した場合にエレベーターの戸開走行による挟まれ事故を防止する安全装置（戸開走行保護装置）の設置義務付け【建築基準法施行令第129条の10第3項第1号】 建築物において新たにエレベーターの設置等をする際に、駆動装置や制御器に不具合が発生し、かごに人が乗り又は物が積み込まれた場合にかごの停止位置が著しく移動したとき、又は、かご及び昇降路のすべての出入口の戸が開く前にかごが昇降したときに自動的にかごを制止する装置の設置を義務付けることとする。</p> <p>②地震等が発生した場合にかご内の閉じ込めを防止するための管制運転装置（地震時等管制運転装置）の設置義務付け【建築基準法施行令第129条の10第3項第2号】 建築物において新たにエレベーターの設置等をする際に、地震等の発生時におけるかご内閉じ込め防止のため、地震等を検知し、自動的にかごを最寄り階に停止させ、かごの戸と昇降路の戸を開くこと等を可能とする装置の設置を義務付けることとする。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>近年の、エレベーター戸開走行による挟まれ事故等、及び千葉県北西部地震時等におけるエレベーターかご内閉じ込め事故等を踏まえ、エレベーターの安全性の確保が求められている。そのため、上記①及び②の施策の導入により、全国におけるエレベーターの安全装置を強化し、戸開走行事故再発防止策及び地震防災対策を図る。</p>		
<p>政策目標</p>	<p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p>		
<p>施策目標</p>	<p>16 住宅・建築物の安全性の確保を図る</p>		
<p>業績指標</p>	<p>検討中</p>		
<p>業績指標の目標値（目標年次）</p>	<p>検討中</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>①戸開走行保護装置の設置義務付け</p> <ul style="list-style-type: none"> 現行の建築基準法施行令では、利用者の昇降路内への落下やかご床と昇降路の戸の上枠との間への挟まれ防止等のため、エレベーターかごの戸開走行防止装置の設置義務付けの規定（建築基準法施行令第129条の10第3項第1号。改正案においては第129条の8第2項第2号）がある。これにより、エレベーターの戸開走行防止対策が図られているにも関わらず、平成18年6月、東京都港区シティハイツ竹芝のエレベーターにおいて、エレベーターのかご及び昇降路の出入口の戸が開いたまま昇降して乗客が挟まれて死亡する事故が発生した。近年のエレベーター制御における電子化の進展に伴い、これ以外にも近年、エレベーターの戸が開いたまま昇降する重大事故が発生している。（＝目標と現状のギャップ） 		

- ・ 考えられる原因として、平成 18 年 9 月の社会資本整備審議会建築分科会の中間報告「エレベーターの安全確保について」において、次のような指摘がなされている（なお、事故原因の究明については、警察当局によって調査中）。
 - ・ 電磁ブレーキのブレーキパッドの摩耗、オイルの付着又は電磁コイルの性能低下によって、本来利くはずであった電磁ブレーキが十分に利かなかったこと。
 - ・ 「戸が開いているときはかごを昇降させない」（戸開走行防止）という制御に何らかの異常があったこと。（＝原因分析）
- ・ 現在の規定では、上述のような故障による戸開走行を完全には防止できない可能性があることが明らかになったことから、このような故障が発生した場合においても、人が挟まれて死亡するような重大事故が生じないような安全装置を設置する必要がある。（＝課題の特定）
- ・ 以上を踏まえ、新たに設置されるエレベーター等に対し、駆動装置又は制御器に故障が生じ、かごに人が乗り又は積み込まれた場合にかごの停止位置が著しく移動したとき又はかご及び昇降路のすべての出入口の戸が閉じる前にかごが昇降したときに自動的にかごを制止する装置の設置を義務付けることとする。（＝施策の具体的内容）

②地震時等管制運転装置の設置義務付け

- ・ 建築物において、エレベーターは縦の動線として日常的に利用されるものであり、建築物における重要性が高い一方で、地震等に対する安全対策が講じられる必要がある。このため、現行の建築基準法施行令では、かご及び主要な支持部分の構造に関する基準（建築基準法施行令第 129 条の 4 第 3 項第 3 号及び第 4 号）、昇降路内の突出物への主策等の引っ掛かり防止に関する基準（同令第 129 条の 7 第 4 号。改正案においては第 129 条の 7 第 5 号）、駆動装置等の地震等による転倒防止に関する基準（同令第 129 条の 8 第 1 項）等がある。また、非常の場合の閉じ込め対策に関しては、かご内の人を安全にかご外に救出することができる開口部をかごの天井部に設けなければならない（同令第 129 条の 6 第 4 号）、かつ、停電等の非常の場合においてかご内からかご外に連絡することができる装置を設けなければならない（同令第 129 条の 10 第 3 項第 3 号）といった基準が定められている。これらの措置により、エレベーターにおける一定の地震防災対策が図られているにも関わらず、平成 17 年 7 月に発生した千葉県北西部地震において、78 台のエレベーターにおいて閉じ込め事故が発生し、救出活動に長時間を要する事態が多発した。閉じ込め覚知まで最大 85 分要したケースや救出まで最大で 185 分要したケースがあるなど、中規模以上の地震が発生した場合にエレベーターにおいて長時間の閉じ込め事故が発生する可能性が高いことが明らかになった。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ 原因として、次のようなことが挙げられる。
 - ・ 地震の揺れによりかごや昇降路の出入口の戸が開いて、ドア開放を検知したため、かごの昇降を防止する装置が反応し、緊急停止したことにより、かご内閉じ込め事故が発生したこと。
 - ・ 広範にわたって被害の及ぶ可能性の高い中規模以上の地震時において、閉じ込め状態からの早期の救出が困難であること。（＝原因分析）
- ・ 上述のことから、地震の到達が予想される場合は可能な限り早期に最寄りの階へ移動・着床して、乗客を避難させる措置を講ずることにより、閉じ込め事故の発生リスクを低減する必要がある。（＝課題の特定）
- ・ 以上を踏まえ、新たに設置されるエレベーター等について、地震の初期の微振動を検知し、かご内の人を安全に避難できるように、自動的にかごを昇降路

	<p>の出入口の戸の位置に停止させ、かご及び昇降路の出入口の戸を開き、又はかご内の人々がこれらの戸を開くことができることとする装置の設置を義務づけることとする。(＝施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>①戸開走行保護装置の設置義務付け 平成18年6月に発生したエレベーターの戸開走行による挟まれ死亡事故のように、制動装置や制御器に不具合が生じた場合、人命に関わるような事故が発生する可能性が高いが、現行の規定ではその対策に限界があり、同様の事故が起りかねない。現在国内に約70万台のエレベーターが設置され、一日に延べ約6億人が利用していると推計されており、これら利用者の安全・安心を確保するためには、新たな制度による早急な対策が求められている。</p> <p>②地震時等管制運転装置の設置義務付け 昨今、東海・東南海・南海地震や南関東直下型地震、宮城県沖地震をはじめとする日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの発生が懸念されている。また、近年、震度5クラス以上の地震が年数回程度発生しており、エレベーターの地震防災対策の推進が求められている。</p>
行政の関与	<p>「戸開走行保護装置の設置義務付け」及び「地震時等管制運転装置の設置義務付け」は、多数のエレベーター利用者の安全の確保を図るものであり、一定の公共性を有するものであるが、一方で建築主等の費用負担が発生する。これについて民間の自主的な取り組みのみによって、エレベーター利用者の安全確保を徹底することは困難であるため、行政が関与する必要がある。</p>
国の関与	<p>①戸開走行保護装置の設置義務付け 平成18年6月の死亡事故の他にも、戸開走行による死亡事故等の事例が多数報告されており、全国的に早急な対策が求められることから、国が法令により義務付け措置を講じることで、エレベーターの戸開走行による挟まれ事故防止を強力に推進していくことが必要である。</p> <p>②地震時等管制運転装置の設置義務付け 大規模地震が全国的に切迫する状況にある中、想定される被害を未然に防ぐためには、国が法令により義務付け措置を講じることで、地震時等管制運転装置の設置により、地震等の発生時におけるかご内閉じ込め事故の防止を強力に推進していくことが必要である。</p>
施策等の効率性	<p>①戸開走行保護装置の設置義務付け</p> <p>当該施策により、新たにエレベーターの設置等をしようとする者への費用負担が発生する。(遵守費用)</p> <p>当該施策の実効性を担保するために、特定行政庁等において、建築確認審査等を行う必要があるが、特段の体制強化等を行う必要なく対応可能なものであり、その費用は僅少であると考えられる。(行政費用)</p> <p>制動装置及び制御器に不具合が生じ、戸開走行が発生した場合、次に掲げる被害等が懸念される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かごの床又はかごの戸の上枠と、乗り場の戸の上枠又は乗り場の床との間等における挟まれ事故。 ・人の昇降路への落下。 <p>これらに対し、戸開走行保護装置の設置義務付けを講ずることにより、エレベーターの安全性の確保が図られ、かご床と昇降路の戸の上枠との間への挟まれ事故や、利用者の昇降路内への落下といった、人命につながる重大事故の防止に資する。(規制の便益)</p> <p>以上のように、本措置により一定の費用の発生が想定されるものの僅少であり、戸開走行によるかご床と昇降路の戸の上枠との間への挟まれ事故及び利用者の昇降路への落下といった、人命につながりうる事故の重大性を考えると、規制による便益は、大きく費用を上回ると判断される。(費用と便益の関係)</p>

代替案として、戸開走行保護装置の設置の努力義務付けを講じることについて分析する。

当該施策により、新たにエレベーターの設置等をしようとする者への費用負担が発生する。(遵守費用)

当該施策の実効性を担保するために、特定行政庁等において、建築確認審査等を行う必要があるが、特段の体制強化等を行う必要なく対応可能なものであり、その費用は僅少であると考えられる。(行政費用)

努力義務付けの場合、必ずしも当該装置が設けられるとは限らないことから、戸開走行による、人命につながりうる重大事故を防止する効果が十分に期待できない可能性がある。(規制の便益)

以上より、本案と代替案では、費用についてはほぼ同等であるが、本案においては戸開走行事故再発防止策が着実に推進されるという点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

②地震時等管制運転装置の設置義務付け

当該施策により、新たにエレベーターの設置等をしようとする者への費用負担が発生する。(遵守費用)

当該施策の実効性を担保するために、特定行政庁等において、建築確認審査等を行う必要があるが、特段の体制強化等を行う必要なく対応可能なものであり、その費用は僅少であると考えられる。(行政費用)

大規模地震発生の際には、次に掲げる被害等が懸念される。

- ・エレベーターかご内閉じ込め等被害の発生に伴う心身への影響(千葉県北西部地震においては、78台のエレベーターにおいて閉じ込めが発生したため、救出までに最大185分かかった。)
- ・余震や火災発生時に避難できないことによる二次災害等のリスク、閉じ込められた被害者救出のための人員の動員等

また、昨今、東海・東南海・南海地震や南関東直下型地震、宮城県沖地震をはじめとする日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの発生が懸念されている。これに対し、地震時等管制運転装置の設置義務付けを講ずることにより、エレベーターの安全性の確保が図られ、かご内閉じ込め事故、余震や火災発生時に避難できないことによる二次災害等、大規模な被害の防止に資する。(規制の便益)

以上のように、本措置により一定の費用の発生が想定されるものの僅少であり、地震時の被害の規模や、かご内閉じ込め者の心身への影響、救出のための人員の動員等の必要性を考えると、規制による便益は、大きく費用を上回ると判断される。(費用と便益の関係)

代替案として、地震時等管制運転装置の設置の努力義務付けを講じることについて分析する。

当該施策により、新たにエレベーターの設置等をしようとする者への費用負担が発生する。(遵守費用)

当該施策の実効性を担保するために、特定行政庁等において、建築確認審査等を行う必要があるが、特段の体制強化等を行う必要なく対応可能なものであり、その費用は僅少であると考えられる。(行政費用)

努力義務付けの場合、必ずしも当該装置が設けられるとは限らないことから、地震時におけるエレベーターかご内閉じ込め事故等の被害を防止する効果が十分に期待できない可能性がある。(規制の便益)

以上より、本案と代替案では、費用についてはほぼ同等であるが、本案においては地震防災対策が着実に推進されるという点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

<p>施策等の有効性</p>	<p>①戸開走行保護装置の設置義務付け 平成18年6月に発生したエレベーターの戸開走行による挟まれ死亡事故のように、制動装置や制御器に不具合が生じた場合、人命に関わるような事故が発生する可能性が高い。 これらに対し、制動装置や制御器に不具合が生じた場合のバックアップ機能としての安全装置の設置義務付け措置を講ずることは、エレベーターの安全性の向上に大きく寄与し、国民生活の安全・安心が確保される。</p> <p>②地震時等管制運転装置の設置義務付け 一般に大規模地震時には、建築物の損傷・変形に伴い、かごがすり合いおもりと衝突すること等により、広範な地域にわたりエレベーターの安全な運行が確保できなくなる可能性がある。 また、先に発生した千葉県北西部地震における閉じ込め（78台において発生。救出までに最大185分かかった。）発生時の救出対応等の教訓を踏まえると、大規模地震時において閉じ込め状態からの早期の救出を期待することは困難であることが想定される。 これらに対し、地震の到達が予想される場合は可能な限り早期に最寄りの階へ移動・着床し、乗客を避難させる措置を講ずることは、エレベーターの安全性の向上に大きく寄与し、国民生活の安全・安心が確保される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○社会資本整備審議会建築分科会建築物等事故・災害対策部会とりまとめ「エレベーターの地震防災対策の推進について」（平成18年4月）において、早急に講ずべき施策として、地震等が発生した場合のエレベーター管制運転装置の設置義務付け（P波感知型地震時管制運転装置）が提言され、また、同部会とりまとめ「エレベーターの安全確保について 中間報告」（平成18年9月）において、エレベーターの戸開走行による挟まれ事故を防止する安全装置の設置義務付け（制動装置の二重化）が提言されている。</p> <p>○平成26年度（平成21年度中に予定している建築基準法施行令の一部改正の施行の5年後）までに事後検証を実施</p>

事前評価票【No. 3】

施策等名	高齢者の居住の安定確保に関する法律の一部を改正する法律案	担当課 (担当課長名)	住宅局 住宅局住宅総合整備課 (住宅総合整備課長 本東信)
施策等の概要	<p>都道府県知事による登録を受けた高齢者円滑入居賃貸住宅（以下「登録住宅」という。）の賃貸人に対する報告徴収制度の創設</p> <p>都道府県知事は、登録住宅の賃貸人に対し、当該登録住宅の管理の状況について報告を求めることができることとする。 【高齢者の居住の安定確保に関する法律第 12 条、第 95 条】</p>		
施策等の目的	登録住宅の賃貸人に対し、当該登録住宅の管理の状況について報告を求めることができるようにすることで、登録住宅が登録基準に適合しているかを都道府県知事が常時把握できることとなり、都道府県知事が必要な助言、指導、指示を適切に行えることとなる。		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	3 総合的なバリアフリー化を推進する		
業績指標	14 高齢者（65 歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）		
業績指標の目標値（目標年次）	①56%（平成 22 年度） ②17%（平成 22 年度）		
施策等の必要性	<p>○高齢者円滑入居賃貸住宅を高齢者が安心して利用できるようにするためには、登録住宅が一定の基準を満たした住宅であるとともに、登録内容と運営実態が異なることがないようにする必要がある。そのためには、都道府県知事が適切に助言、指導、指示を行えるよう登録住宅の管理の状況を詳細に把握する必要があるが、管理の状況についての情報が不十分な場合には、都道府県知事による助言、指導、指示の適切な実施が確保されない可能性がある。 (=目標と現状のギャップ)</p> <p>○これは、助言、指導、指示の確実な実施のためには都道府県知事が登録住宅の管理の状況について確実に把握する必要があるところ、現行制度の枠組みでは報告徴収等の現状把握のための手法がないことから、必ずしも都道府県知事が登録住宅の管理の状況を確実に把握することができないためであると考えられる。(=原因分析)</p> <p>○このため、都道府県知事が登録住宅の管理の状況について確実に把握するための措置を講じる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○都道府県知事は、登録住宅の賃貸人に対し、当該登録住宅の管理の状況について報告を求めることができることとする。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>高齢者円滑入居賃貸住宅は、都道府県知事が登録簿を閲覧に供することにより高齢者に対してその入居を拒否しない賃貸住宅に関する情報提供を行う制度として平成 19 年度末現在約 12 万 6 千戸の登録がなされている。しかし、登録基準がないことから、最低居住水準にも満たない住宅や不当な賃貸の条件を付している住宅等についても登録されており、高齢者が最低限の居住環境をも確保されていないというケースが多く見受けられる。(例えば、最低居住水準に満たない床面積が 18㎡未満の登録住宅が、平成 19 年度末時点で全体の約 10%を占めている。) また、登録内容と運営実態が異なる事例があり、高齢者が安心して制度を利用できないという問題が起きている。従って、登録内容と運営実態の相違を解消することにより、基準を満たす登録住宅の適切な供給が求められている。</p>		
行政の関与	<p>基準を満たさない登録住宅の改善、登録内容と運営実態が異なる事例の解消を図るためには、都道府県知事が適切な助言、指導、指示を行う前提としてその管理の状況を把握する必要がある。</p>		

国の関与	登録住宅の管理の状況についての報告徴収制度を創設するためには、法律の制定が必要であるため、国として関与する必要がある。
施策等の効率性	<p>本施策は、都道府県知事は、登録住宅の賃貸人に対する報告徴収を行うことができることとするものであり、登録住宅の賃貸人は、報告徴収に応じる負担が必要となるものの、報告すべき事項は当該登録住宅の各戸の床面積や賃貸の条件等の管理の状況についてであって、登録住宅の賃貸人が当然に把握しているべき事柄であり、報告に要する費用は僅少であると考えられる。(遵守費用)</p> <p>また、都道府県においては、登録住宅の賃貸人に対して報告を求め、当該報告を受領する負担が生じるが、登録内容と運営実態の相違が疑わしい登録住宅の賃貸人に対しては、従来から行政指導を実施しているところ、本施策は当該業務に法的根拠付けを持たせるものであるため、新たに著しい業務量の増大をもたらすものではない。よって、当該事務は過大な増員等の特段の体制強化を行う必要はなく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)</p> <p>一方、本施策によって、登録住宅の管理の状況を都道府県知事が確実に把握することができ、高齢者円滑入居賃貸住宅の登録制度が円滑に実施され、基準に適合した登録住宅が適切に供給されることにより、一層の高齢者の居住の安定の確保が図られることとなる。(規制の便益)</p> <p>以上より、登録住宅の賃貸人及び都道府県に一定の費用が発生するものの、本案によって得ることができる登録制度の円滑な実施の確保という便益はより一層の高齢者の居住の安定の確保のためには必要不可欠なものであるため、便益が費用を大きく上回る。(費用と便益の関係)</p> <p>代替案として、報告徴収を、法令に基づかない任意の措置として実施する場合を分析する。</p> <p>代替案においては、登録住宅の賃貸人は、任意に報告徴収に応じる場合には、報告徴収に応じる負担が必要となる。(遵守費用)</p> <p>また、都道府県においても、特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)</p> <p>代替案においても、登録住宅の賃貸人が任意に報告徴収に応じる場合には本案と同等の便益が得られるものの、応じない者に対する罰則がないことから、罰則規定(10万円以下の過料)を設ける本案よりも、登録住宅の賃貸人が任意の報告徴収に応じない場合が多く想定され、高齢者円滑入居賃貸住宅の登録制度の円滑な実施が確保されないおそれがある。(便益)</p> <p>以上より、高齢者円滑入居賃貸住宅の登録制度の円滑な実施の確保という便益が確実に得られる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れている。(本案と代替案との比較)</p>
施策等の有効性	登録住宅の賃貸人に対する報告徴収を行うことにより、都道府県知事が登録住宅の管理の状況について確実に把握することができ、高齢者円滑入居賃貸住宅の登録制度の適切な実施が確保される。これにより、基準を満たす登録住宅が適切に供給され、バリアフリー社会の実現に大きく貢献する。
その他特記すべき事項	<p>○社会資本整備審議会答申「高齢者が安心して暮らし続けることができる住宅政策のあり方について」(平成21年1月)</p> <p>○附則第8条において、法律の施行後5年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとされている。</p> <p>○平成22年度政策チェックアップにおいて事後検証を実施。</p>

事前評価票【No. 4】

施策等名	港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案	担当課 (担当課長名)	海上保安庁交通部安全課 (課長 川崎 勝幸)
<p>施策等の概要</p>	<p>近年における海難の発生状況及び海上交通に係る環境の変化等を踏まえた船舶交通の安全性の確保のため、航路等の船舶交通がふくそうする海域における船舶の航行の秩序の維持を図るため、以下の措置を講じる。</p> <p>①航路における一般的な航法の見直し</p> <p>i 追越しの禁止【海上交通安全法第6条の2】 一定の航路の区間をこれに沿って航行している船舶は、他の船舶（著しく遅い速力で航行している船舶を除く。）を追い越してはならないこととすること。</p> <p>ii 航路外での待機の指示【港則法第14条の2及び海上交通安全法第10条の2】 航路における船舶の航行に危険を生ずるおそれがある場合に、船舶に対し、危険を防止するため必要な間航路外で待機すべき旨を指示することができることとすること。</p> <p>iii A I Sを活用した進路を知らせるための措置【海上交通安全法第7条】 船舶が航路に入ろうとするとき等は、信号による表示その他進路を他の船舶に知らせるための措置を講じなければならないこととすること。</p> <p>②特定の海域における航法の見直し</p> <p>来島海峡航路における航法【海上交通安全法第20条】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来島海峡航路における航法として、逆潮の場合は、一定の速力を超える速力で航行することを追加することとすること。 ・来島海峡航路を航行しようとする船舶は、その名称等を海上保安庁長官に通報しなければならないこととすること。 <p>③船舶の安全な航行を援助するための措置</p> <p>海上保安庁長官等が提供する情報の聴取【港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2】</p> <p>海上保安庁長官又は港長は、船舶交通の障害の発生に関する情報等、当該海域を安全に航行するために聴取することが必要と認められる情報を提供することとし、船舶は、当該海域を航行している間は、当該情報を聴取しなければならないこととすること。</p> <p>④航路通報・指示対象船舶の拡大【海上交通安全法第22条】</p> <p>航路を航行しようとするときにあらかじめ船舶の名称等を通報しなければならない船舶に、航路ごとに定める一定の船舶を追加することとすること。</p> <p>⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化【海上交通安全法第26条】</p> <p>海上保安庁長官は、海難等により船舶交通の危険が生じる海域について、緊急の必要がある場合において、告示により定めるいとまがないときは、他の適当な方法により、当該海域を航行することができる船舶又は時間を制限することができることとすること。</p> <p>⑥船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置【港則法第36条の3第2項】</p> <p>長さに応じた港内交通整理を行うため、一定のトン数又は長さ以上の船舶</p>		

	<p>は、水路を航行しようとするときは、港長に、船舶の名称、総トン数、長さ等を通報することとする。</p> <p>⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令【港則法第37条第3項】 異常な気象や海象時における船舶交通の危険を防止するため、船舶に対して、停泊の場所及び港内からの退去等を命ずることができることとする。</p>
施策等の目的	<p>港域や航路等の船舶の交通量が多く、可航水域に限りがある海域においては、無秩序な航行を認めると衝突等の海難が発生する危険が高まる。ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、また、海難発生により他の船舶による二次的な被害を惹起し、漁業等の産業に対する被害や円滑な海上物流の阻害による損失が発生するおそれがある。</p> <p>このため、船舶交通のふくそうする海域における船舶交通の整理を図ることが特に要請されるため、港域においては港則法により、またそれ以外の海域のうち東京湾、伊勢湾、瀬戸内海という特に海上交通のふくそうが著しい海域においては海上交通安全法により、船舶が秩序正しく航行するよう、これらの海域に適する交通ルールが定められているところである。</p> <p>しかしながら、過去10年間における海難の発生隻数は減少することなく、特に船舶交通がふくそうする海域においては重大な海難が後を絶たない状況にある。</p> <p>また、我が国の海域特性等を熟知しない船舶の増加、船舶の大型化などを背景とした海難の発生リスク及び海難が発生した場合の被害拡大のおそれの高まり、リアルタイムで船名や針路等の把握が可能となるAIS（船舶自動識別装置）の搭載義務船舶への搭載の完了等、海上交通に係る環境も近年大きく変化している。</p> <p>これらを踏まえ、現在の実態に応じた海域特性に応じた適切な安全対策を講ずるため、海上交通ルールの見直しを行うとともに、新たな航行援助・交通整理手法等の導入などの措置を行うことにより、海上交通の安全を図ることを目的とする。</p>
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保
施策目標	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する
業績指標	検討中
業績指標の目標値（目標年次）	検討中
施策等の必要性	<p>①航路における一般的な航法の見直し</p> <p>ⅰ 追越しの禁止【海上交通安全法第6条の2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による二次的な被害も惹起するおそれがあるため、海域に適した交通ルールを定める必要がある。しかしながら、航路の一定の区間においては、無理な追越しを一因とする海難が発生している。（＝目標と現状のギャップ） これは、航路の一定の区間においては、可航水域に限りがあるとともに、船舶の交通量が多だけでなく、航路の形状や潮流の影響を受けるため、船舶交通の安全性を十分確保できないためである。（＝原因分析） このため、航路全体における安全を確保する観点から、航路ごとの事情を踏まえ、追越しを禁止することが必要である。（＝課題の特定） そこで、一定の航路の区間をこれに沿って航行している船舶は、他の船舶（著しく遅い速力で航行している船舶を除く。）を追い越してはならないこととする。（＝施策の具体的内容）

ii 航路外での待機の指示【港則法第14条の2及び海上交通安全法第10条の2】

- ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがあるため、海域に適した交通ルールを定める必要がある。しかしながら、潮流が強い場合や、霧により視界が制限される場合等に、航路において海難が発生している。(=目標と現状のギャップ)
- ・ これは、潮流が強く最低速力が確保できない船舶が発生する場合や霧により視界が制限される場合等においては、可航水域に限りがあるとともに、船舶の交通量が多い航路においては、船舶交通の安全性を十分確保できないためである。(=原因分析)
- ・ このため、このような場合には、航路全体における安全を確保する観点から、船舶の航路への入航を制限する必要がある。(=課題の特定)
- ・ そこで、航路における船舶の航行に危険を生ずるおそれがある場合において、船舶に対し、危険を防止するため必要な間航路外で待機すべき旨を指示することができることとする。(=施策の具体的内容)

iii A I Sを活用した進路を知らせるための措置【海上交通安全法第7条】

- ・ 航路に出入し、又は横断する際には、自船の行動を事前に周知し、他船との危険な状況の発生を防止するため、船舶は国際信号旗又は音響信号を利用して、行き先を表示することとされている。しかしながら、国際信号機や音響信号は、視程や風等の状況によっては、確認することが難しいことがある。(=目標と現状のギャップ)
- ・ 近年、船舶においては、A I Sの搭載によりA I S情報から他の船舶の名称、速力等を確認する機会が多くなっており、これらの確認作業にあわせてA I S情報から行き先の把握を可能とすることにより、ふくそうする航路内における操船者の負担の軽減や運航の一層の安全を図ることが可能となる。(=原因分析)
- ・ このため、これまでの信号の表示に加え、行き先を示す方法として、A I Sによる目的地情報の送受信機能を活用する必要がある。(=課題の特定)
- ・ 船舶が航路に入ろうとするとき等は、信号による表示その他進路を他の船舶に知らせるための措置を講じなければならないこととする。(=施策の具体的内容)

②特定の海域における航法の見直し

来島海峡航路における航法【海上交通安全法第20条】

- ・ 来島海峡航路においては、地形や潮流等の自然条件を考慮して、潮流の向きにより航行すべき水道を変更する航法を規定し、当該航行すべき水道の変更時期(航法移行時期)を「転流時」として潮流信号により示すこととしている。しかしながら、潮流信号による一律の航法変更では危険な状態が発生するおそれがあり、また、強潮流により押し流されたことを原因の1つとする乗揚げ海難等が発生している。(=目標と現状のギャップ)
- ・ これは、船舶のふくそう度が高い状況では、一律に潮流の向きに従って航法を変更した場合に、かえって船舶交通の安全が阻害される場合があるとともに、潮流に逆らって航行する場合に、対水速力を維持することができず危険な状態に陥った船舶が、更に後続船等の安全な航行を阻害する場合があること等により、船舶交通の安全性を十分確保できないためである。(=原因分析)。

- ・ このため、船舶交通の危険を防止するため、船舶のふくそう度に応じて航法を変更することが必要であるとともに、潮流に逆らって航行する船舶が維持すべき潮流の速力を超える一定以上の対水速力を設定することが必要である。（＝課題の特定）
- ・ そこで、来島海峡航路における航法を見直し、潮流の向きに応じた航法が規定されている来島海峡航路への入航前における通報の義務付けを行う。また、来島海峡航路における最低速力の設定を行う。（＝施策の具体的内容）

③船舶の安全な航行を援助するための措置

海上保安庁長官等が提供する情報の聴取【港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2】

- ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による2次的な被害も惹起するおそれがある。過去10年間における海難の発生隻数は減少することなくほぼ横ばいで推移しており、特に船舶交通が輻輳する海域においては重大な海難が後を絶たない状況にある。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ これは、海上保安庁長官又は港長が提供する情報が、船舶において有効に活用されておらず、また、外国船舶の増加等も背景に、海域に不慣れな外国船等を始めとした、海域特性や航法等の認識不足が一因である。（＝原因分析）
- ・ このため、船舶における安全な航行を行う上で必要となる、海上保安庁長官又は港長が提供する船舶の航行に危険を及ぼす情報については、船舶において必ず聴取することが必要である。（＝課題の特定）
- ・ そこで、海上保安庁長官又は港長は、船舶交通の障害の発生に関する情報等、当該海域を安全に航行するために聴取することが必要と認められる情報を提供することとし、船舶は、当該海域を航行している間は、当該情報を聴取しなければならないこととする。（＝施策の具体的内容）

④航路通報・指示対象船舶の拡大【海上交通安全法第22条】

- ・ 現行法上、運転が不自由な船舶である巨大船について、航路内の交通量の調整、警戒船の配備等の措置を指示するため、航路航行予定時刻等を通報させることとしている。しかしながら、接近して航行する二船間に働く相互作用、船舶の針路安定性、船位誤差等を考慮すると、現在航路通報を行うこととされている船舶とこのような措置を取る上で把握すべき船舶の対象との間で乖離がみられる。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ これは、近年の船舶の大型化に伴い、通常航行している船舶の長さも2倍程度大型化することにより、航路幅を勘案し、接近して航行する二船間に働く相互作用、船舶の針路安定性等から、これらの船舶付近を安全に航行できる船舶は、従来に比べ相対的に小規模となることによる。（＝原因分析）
- ・ このため、通常航路を航行している船舶の大型化に対応して、航路幅に対し、当該船舶付近を安全に航行できる最大の船舶の長さについても、見直しを行い、動静をあらかじめ把握し、入航時間の調整等の運航に関して必要な指示をする必要がある。（＝課題の特定）
- ・ そこで、航路を航行しようとするときにあらかじめ船舶の名称等を通報しなければならない船舶に、航路ごとに定める一定の船舶を追加することとする。（＝施策の具体的内容）

⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化【海上交通安全法第26条】

- ・ 現行法では、工事・作業等、事前に船舶交通の危険が生ずることが予測される場合を想定し、告示により船舶交通を制限できるとしているが、船舶が火災を起し炎上中である場合のような、突発的な海難や天災等により船舶交通の危険が生じた場合については、対応が困難となっている。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ これは、船舶交通の制限に必要な告示を行うまでの間に時間がかかることから、迅速な対応が困難であることによる。（＝原因分析）
- ・ このため、このような突発的な海難や天災等により船舶交通の危険が生じた場合においても海上交通の安全を確保するため、迅速な対策の実施が行えるようにすることが必要である。（＝課題の特定）
- ・ そこで、海上保安庁長官は、海難等により船舶交通の危険が生じる海域について、緊急の必要がある場合において、告示により定めるいとまがないときは、他の適当な方法により、当該海域を航行することができる船舶又は時間を制限することができることとする。（＝施策の具体的内容）

⑥ 船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置【港則法第36条の3第2項】

- ・ 航路においては、その幅と船舶の大きさの関係から、個々に行会いの危険を判断して、航行の制限を行うことが望ましいが、現在、港長は、一定以上のトン数の船舶（管制船）が管制水路を航行する際に、当該管制船の航行を優先させ、反航する船舶の航行を一律に制限することにより港内の交通整理を行っている。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ これは、管制水路を航行する船舶の動静をリアルタイムに把握することができない現状等によるが、一方で、一定の船舶にAISの搭載が義務化され、船舶の長さを含む動静把握を容易に行える環境が整えられたことから、管制船が管制水路を航行する場合にも、反航する船舶の航行を一律に制限するのではなく、管制船の長さに応じて一定の長さ以下の船舶の航行を認めるという、効率的な港内交通整理が可能となったところである。（＝原因分析）
- ・ このため、現在、港内交通整理を行うにあたっては、管制計画を作成し、計画的に港内交通整理を行うとともに、管制計画を公表して、港を利用するほかの船舶の利便性向上を図っているところであるが、新しい港内交通整理を行うための管制計画については、現状のトン数基準から長さ基準に変更するとともに、よりきめの細かい効率的な港内交通整理を可能とするために必要となる管制船の長さ等の事項を把握する必要がある。（＝課題の特定）
- ・ そこで、長さに応じた港内交通整理を行うため、一定のトン数又は長さ以上の船舶は、水路を航行しようとするときは、港長に、船舶の名称、総トン数、長さ等を通報することとする。（＝施策の具体的内容）

⑦ 異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令【港則法第37条第3項】

- ・ ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、他の船舶による二次的な被害も惹起するおそれがある。しかしながら、台風や異常な低気圧の来襲時における操縦性能が低い大型船舶の岸壁との接触や港内での漂流による損傷・乗揚げ等の海難が発生している。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ これは、暴風雨の来襲時等において、港長が求める危険を回避するための措置が、現場において船舶により十分に実施されていないためである。（＝原因分析）

	<ul style="list-style-type: none"> そのため、暴風雨の来襲時等において、危険を緊急に回避するための措置として、操縦性能が低い大型船舶の岸壁との接触や港内での漂流による乗揚げを防止するための、これら船舶の港外への退去、又は避泊してくる船舶による港内の混雑を防止するための停泊場所の指定等を確実に実行することが必要となる。(＝課題の特定) そこで、異常な気象や海象時における船舶交通の危険を防止するため、船舶に対して、停泊の場所及び航法の指定、港内からの退去等を命ずることができることとする。(＝施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>港域や航路等の船舶の交通量が多く、可航水域に限りがある海域においては、無秩序な航行を認めると衝突等の海難が発生する危険が高まる。ひとたび海難が発生すれば、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなり、また、海難発生により他の船舶による二次的な被害を惹起し、漁業等の産業に対する被害や円滑な海上物流の阻害による損失が発生するおそれがある。</p> <p>このため、近年における海難の発生状況や海上交通に係る環境の変化等に的確に対応し、船舶交通のふくそうする海域における船舶交通の整理を図り、海上交通の安全を確保することが社会的に特に要請される。</p>
行政の関与	<p>船舶交通のふくそうする海域等における海難の発生の危険を避け、船舶交通の安全を確保するための交通ルールに係るものであり、生命・財産等の保護を図るものであることから、社会秩序の基本に係るものとして、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>船舶交通のふくそうする海域等における海難の発生の危険を避け、船舶交通の安全を確保するための交通ルールに係るものであり、生命・財産等の保護を図るものであることから、社会秩序の基本に係るものとして、国の関与が必要である。なお、平成19年7月に施行となった海洋基本法においても、国として海洋の安全の確保を積極的に推進することが求められているところである。</p>
施策等の効率性	<p>①航路における一般的な航法の見直し</p> <p>ⅰ 追越しの禁止【海上交通安全法第6条の2】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本制度の創設により、過去の実績等を踏まえ、潮流の条件や島嶼等による海域の制約など特定の航路の必要な区間に限り、著しく速力が遅い船舶以外の通常の速力を有する船舶を追越すことが禁止される。このため、当該区間の航行に必要な時間等が増加することが想定されるものの、やむを得ない場合には追い越すことも認められることから、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用) 行政においては、特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用) 一方、追越しの禁止によって、船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による二次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益) 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係) 代替案として、任意の措置として、海域の制約等のある航路の一定区間において追越しの禁止を要請する場合について分析する。 代替案においては、船舶が任意に追越しの禁止の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用) また、行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現

場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)

- ・ しかしながら、船舶が任意に追越しの禁止の要請に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため追越しの禁止の要請に応じないことも想定され、この場合、無理な追越しは自船の安全のみならず追い越される船舶等他の船舶の安全をも大きく阻害する場合があります、航路内において無理な追越しを一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

ii 航路外での待機の指示【港則法第14条の2及び海上交通安全法第10条の2】

- ・ 本制度の創設により、過去の実績等を踏まえ、潮流が強く最低速度が確保できない船舶が発生する場合や霧により視界が制限される場合に必要の間航路外に待機することとされる。このため、目的地への到着に必要な時間等が増加することが想定されるものの、危険を回避するため必要な間に限られるものであり、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、航路外での待機の指示を実施するための体制の強化等が必要となるが、既に導入されているAISを活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。(行政費用)
- ・ 一方、強潮流時や視界制限時において船舶が航路外に待機することによって、船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による2次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、強潮流時や視界制限時における危険回避のため必要の間航路外において待機することを要請する場合について分析する。代替案においては、船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に航路外での待機の指示を実施するための体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航法指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、潮流が強く最低速度が確保できない船舶が発生し、又は霧により視界が制限されることを一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

iii AISを活用した進路を知らせるための措置【海上交通安全法第7条】

- ・ 本制度の創設により、船舶においてAISによる決められた方法での行

き先を表示する負担が生じることとなるが、実態的には何らかの形でA I Sに入力されている進路情報について、入力する方法をわかりやすくルール化するものにすぎないことから、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)

- ・ 行政においては、特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)
- ・ 一方、国際信号機や音響信号は、視程や風等の状況によって、信号を確認することが難しい場合もあることから、船舶はA I S情報から、他船の名称、速力等を把握する機会が増える中、これらの確認作業にあわせて、A I S情報から他船の行き先の把握を可能とする上で、役立つものであり、進路の決定等を円滑に行うことに資することから、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶による進路の決定等を円滑に行うことができることとなるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)

- ・ 代替案として、任意の措置として、船舶においてA I Sによる行き先の表示を要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、A I Sによる進路等の入力事項は操船者に委ねられることとなり、情報の精粗が生じ、信頼をもってA I Sによる行き先等の情報を活用し円滑な進路の確認等を行うことが困難となる。(便益)
- ・ 以上により、船舶による進路の確認等を円滑に行うことができることとなる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

②特定の海域における航法の見直し

来島海峡航路における航法【海上交通安全法第20条】

- ・ 本制度の創設により、来島海峡航路において最低速力以上の速力で航行すること、来島海峡航路への入航前において通報を行うことにより航行することの負担が生じるが、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、既に導入されているA I Sを活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。(行政費用)
- ・ 一方、来島海峡航路において最低速力以上の速力で航行すること、来島海峡航路への入航前において通報を行うことによって、船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による2次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)

- ・ 代替案として、任意の措置として、来島海峡航路において最低速力以上の速力で航行すること、来島海峡航路への入航前において通報を行うことを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、最低速力以上の速力で航行することについては、船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。来島海峡航路への入航前の通報については、任意の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が、任意に、最低速力以上の速力での航行、入航前の通報に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、自船の安全のみならず来島海峡航路を航行する他の船舶の安全をも大きく阻害する場合があります、来島海峡航路内において海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

③船舶の安全な航行を援助するための措置

海上保安庁長官等が提供する情報の聴取【港則法第37条の3及び海上交通安全法第29条の2】

- ・ 本制度の創設により、海上保安庁長官等が提供する情報を聴取する負担が生じる。一方、海上衝突予防法第7条第1項の規定により、船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならないこととされているところである。そのため、情報聴取にあたっては、船舶に既に搭載され利用している機器を通じ行うものであり、また、海上保安庁長官等の提供する情報を聴取することにより、安全な航行のための判断に必要な情報を容易に把握することが可能となることから、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、情報提供を実施するための体制の強化等が必要となるが、既に導入されているAISを活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。(行政費用)
- ・ 一方、海上保安庁長官等の提供する情報が有効に活用されることによって、船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による2次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、海上保安庁長官等が提供する情報を聴取する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に海上保安庁長官等が提供する情報を聴取する要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に情報提供を実施するための体制の

強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。

(行政費用)

- ・ 船舶が任意に経路に沿って航行する要請に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、海上保安庁が提供する情報が船舶において有効に活用されず、海域に不慣れな外国船等を始めとした、海域特性や航法等の認識不足を一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

④航路通報・指示対象船舶の拡大【海上交通安全法第22条】

- ・ 本制度の創設により、航路航行予定時刻等を通報する負担が生じることとなるが、通報すべき事項については船舶の船長において当然に把握しているものであり、通報手段も既存の装置により行うことができることから、その費用は僅少である。(遵守費用)
- ・ 行政においては、特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)
- ・ 近年の船舶の大型化等に対応して必要な入航時間の調整等を効率的に行うことにより、航路における危険な行き会い等を防ぎ、船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による2次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶による進路の決定等を円滑に行うことができることとなるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、航路航行予定時刻等を通報することを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ 行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に通報の要請に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、船舶の大型化等に的確に対応した入航時間の調整等が困難となり、結果として航路における危険な行き会い等を一因とする海難が発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶による進路の決定等を円滑に行うことができることとなる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化【海上交通安全法第26条】

- ・ 本制度の創設は、従来の海上保安庁長官に求められる手続を簡素化するものであり、船舶に対し、新たに追加的な負担が生ずるものではない。(遵守費用)

- ・ 行政においては、特段の体制強化等をおこなうことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)
- ・ 一方、船舶が火災を起し炎上中である場合のような、突発的な海難や天災等により船舶交通の危険が生じた場合における緊急な対応が求められる危険への対応が、より迅速に行うことができるようになることから、効果的にこのような海難の発生の危険を避け、船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による二次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、突発的な海難や天災等による船舶交通の危険に対する対応としての交通制限の指導に従うことを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に交通制限の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、自船の安全のみならず他の船舶の安全をも大きく阻害する場合があります、海難等で混乱している海域において二次的な海難等を誘引し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)

⑥ 船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置【港則法第36条の3第2項】

- ・ 本制度の創設により、従来より通報していた水路を航行する予定時刻に加え、船舶の名称、総トン数及び長さ等の通報事項が追加される負担が生じることとなるが、いずれも各船舶において容易に把握しているものであり、通報手段も船舶の任意で行うことができることから、その費用は僅少である。(遵守費用)
- ・ 行政においては、船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理を実施するための体制の強化等が必要となるが、既に導入されているAISを活用等することにより、費用の増加は最小限に抑えることとしている。(行政費用)
- ・ 一方、現状の港内交通整理は、管制船が管制水路を航行する際には、当該管制船の航行を優先させ、反航する船舶の航行を一律に制限することにより行っているが、長さを基準として新たな交通整理手法を導入することで、管制船の規模に応じ、航行可能な反対から航行してくる船舶の航行を認めることができることとなるため、船舶が航行する時間帯を選択する自由度が高まり、これまで時間調整のために失われていた時間便益などが節約されるといった効果が得られることになり、通航する船舶の利便性の向上につながる。(規制の便益)

- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶が航行する時間帯を選択する自由度が高まることに伴う便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、水路を航行する予定時刻を通報する際に、あわせて、船舶の名称、総トン数及び長さ等を通報することを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ 行政においては、本案と同様に船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理を実施するための体制の強化等が必要となるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)
- ・ 船舶が任意に通報の要請に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、長さを基準として新たな交通整理手法の実施が困難となり、時間調整のために失われていた時間便益などが節約されるといった効果を得ることができないこととなる。また、現在一定トン数以上の船舶に通報を要請しているが、一定の長さ以上の船舶から任意で通報を求めると、任意の要請に応じないことも想定されるとともに、長さ基準では通報を要しない船舶であってトン数基準では通報が必要なものには、不要な通報を求めることとなる。(便益)
- ・ 以上により、船舶による進路の決定等を円滑に行うことができることとなる点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。
(本案と代替案との比較)

⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令【港則法第37条第3項】

- ・ 本制度の創設により、異常な気象時等において停泊場所が指定され、又は港内からの退去等を行う負担が生じることとなるものの、関係者と連携して過去の海難の実績等を踏まえて、危険を回避するために緊急避難的に海難の危険を生じさせる恐れのある船舶に限り実施されるものであり、自船の安全を確保するために必要な内在する制約として、危険を回避するために必要最小限の規制であり、実質的な負担はほとんど生じない。(遵守費用)
- ・ 行政においては、特段の体制強化等を行うことなく当該事務に対応できるものであり、費用の増加は僅少である。(行政費用)
- ・ 一方、異常な気象時等における停泊場所の指定等によって、船舶交通の安全が図られ、海難の発生による生命・財産・環境等に甚大な被害や他の船舶による二次的な被害を回避することができるものであり、その便益は大きいと考えられる。(規制の便益)
- ・ 以上により、一定の費用の発生が想定されるものの、船舶交通の安全が確保され海難の発生による被害が回避されるという便益は大きいことから、便益が費用を上回るものと考えられる。(費用と便益の関係)
- ・ 代替案として、任意の措置として、異常な気象時等において停泊場所が指定され、又は港内からの退去等を行うことを要請する場合について分析する。
- ・ 代替案においては、船舶が任意に航路外における待機の要請に応じる場合は本案と同様の費用が生じる。(遵守費用)
- ・ また、行政においては、本案と同様に特段の体制強化等を行うことなく

	<p>当該事務に対応できるものであるが、本案と同様の便益を得るには、現場における航行指導や安全啓発活動の更なる強化等が必要となり、費用は増加する。(行政費用)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶が任意に港外への退去等の要請に応じる場合は本案と同様の便益が得られる一方、任意の措置であるため要請に応じないことも想定され、この場合、操縦性能が低い大型船舶の岸壁との接触や港内での漂流による損傷・乗揚げが発生し、生命・財産・環境等に甚大な被害が生ずることとなる。(便益) ・ 以上により、船舶交通の安全を確保し、海難による生命・財産・環境等の被害を回避される点で、本案の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(本案と代替案との比較)
<p>施策等の有効性</p>	<p>①航路における一般的な航法の見直し、②特定の海域における航法の見直し、③船舶の安全な航行を援助するための措置、④航路通報・指示対象船舶の拡大、⑤危険防止のための交通制限手続の迅速化、⑥船舶の長さに応じた効率的な港内交通整理手法の導入のための措置、⑦異常な気象時等における停泊場所の指定等の命令を通じて、近年における海難の発生状況及び海上交通に係る環境の変化等を踏まえた、航路等の船舶交通がふくそうする海域における船舶の航行の秩序の維持を図ることにより、船舶交通の安全性が確保される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 海洋基本法（平成19年法律33号） （海洋の安全の確保） 第二十一条 国は、海に囲まれ、かつ、主要な資源の大部分を輸入に依存する我が国の経済社会にとって、海洋資源の開発及び利用、海上輸送等の安全が確保され、並びに海洋における秩序が維持されることが不可欠であることにかんがみ、海洋について、我が国の平和及び安全の確保並びに海上の安全及び治安の確保のために必要な措置を講ずるものとする。 ○ 海洋基本計画（H20.3閣議決定）：海上交通の安全に係る取り組みとして海上交通ルールの見直し等を推進することとされた。 ○ 交通政策審議会答申（平成20年6月：AISの整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について（新交通ビジョン 海上交通の安全確保に向けての新たな展開））：「ふくそう海域における安全性の向上」「港内船舶交通の効率化、安全対策の強化」のための施策を講じていくこととしている。 ○ 施行後、概ね5年後において事後評価を実施

事前評価票【No. 5】

<p>施策等名</p>	<p>特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案（仮称）</p>	<p>担当課 （担当課長名）</p>	<p>自動車交通局旅客課 （課長 奥田哲也）</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>供給過剰や法令違反等の不適正な運営等により一般乗用旅客自動車運送（以下「タクシー」という。）が地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない状況にある特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するため、以下の措置を講ずる。</p> <p>①特定地域における道路運送法の特例（第15条） 特定地域において、タクシー事業者が増車を行う場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととする。</p> <p>②認定事業者に対する報告徴収制度の創設（第17条） 国土交通大臣は、タクシー事業の適正化及び活性化に資する特定事業を実施するための特定事業計画の認定を受けたタクシー事業者（以下「認定事業者」という。）に対して、特定事業の実施状況について報告を求めることができることとする。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>特定地域においてタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できるよう、①特定地域における道路運送法の特例によってタクシー事業の不適正な運営の増加を抑制するとともに、②認定事業者に対する報告徴収制度の創設によって特定事業の適切な実施を確保することにより、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進する。</p>		
<p>政策目標</p>	<p>8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</p>		
<p>施策目標</p>	<p>30 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p>		
<p>業績指標</p>	<p>検討中</p>		
<p>業績指標の目標値（目標年次）</p>	<p>検討中</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>①特定地域における道路運送法の特例（第15条）</p> <p>○供給過剰や不適正な運営等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない状況にある特定地域においては、不適正な運営がこれ以上増加しないように対策を講じる必要があるが、現状は、不適正な運営を行うタクシー事業者であっても何のチェックを受けることもなく増車することができる。（目標と現状のギャップ）</p> <p>○現行法上、増車については、タクシー事業者が事前に届け出るだけで可能となるためであると考えられる。（原因分析）</p> <p>○特定地域においては、不適正な運営を行うタクシー事業者が何のチェックを受けることもなく増車することができないよう、増車について事前にチェックすることができるような施策を講じる必要がある。（課題の特定）</p> <p>○特定地域において、タクシー事業者が増車を行う場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととする。（施策の具体的内容）</p>		

	<p>②認定事業者に対する報告徴収制度の創設（第17条）</p> <p>○国土交通大臣の認定を受けた特定事業計画（以下「認定特定事業計画」という。）に定められたタクシー事業の適正化及び活性化に資する特定事業の適切な実施を確保するために、国が特定事業の実施状況を的確に把握する必要があるが、現状は、当該実施状況に関する十分な情報を入手することができないことから、実施勧告等の措置を的確に講じることができないことなどにより、特定事業の適切な実施が確保されない可能性がある。（目標と現状のギャップ）</p> <p>○現行法上、国が、認定特定事業計画に定められた特定事業の実施状況に関する情報を確実に入手する手段がないためであると考えられる。（原因分析）</p> <p>○国が、認定特定事業計画に定められた特定事業の実施状況に関する情報を確実に入手することができるような制度を設ける必要がある。（課題の特定）</p> <p>○国土交通大臣は、認定事業者に対して、特定事業の実施状況について報告を求めることができることとする。（施策の具体的内容）</p>
<p>社会的ニーズ</p>	<p>特定地域においては、地域公共交通として重要な役割を担っているタクシーが供給過剰や法令違反等の不適正な運営等により地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない状況にあり、早急にその改善を図る必要があることから、本施策等によりタクシー事業の適正化及び活性化を推進することが強く求められている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>タクシーは地域公共交通として重要な役割を担っていることから、タクシーの地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするための取組については、行政として関与する必要がある。</p>
<p>国の関与</p>	<p>タクシー事業を監督しているのは国土交通大臣であること、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための制度を創設するためには法律の制定が必要であることから、国として関与する必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>①特定地域における道路運送法の特例（第15条）</p> <p>本施策により、特定地域においてタクシー事業者が増車を行う場合には、国土交通大臣の認可を受けるといった負担が生じる。（遵守費用） また、本施策により、行政においては、事前届出の受理に代えて、新たに認可のための審査をするという負担が生じる。（行政費用） 一方、本施策により、特定地域において、タクシー事業の不適正な運営の増加を抑制することができ、タクシー事業の適正化及び活性化が推進されることによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになる。（規制の便益）</p> <p>以上により、本施策については、一定の費用が発生するが、特定地域において、供給過剰や法令違反等の不適正な運営等の状況が改善され、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになるという便益を得られることとなり、便益が費用を大きく上回ると判断される。（費用と便益の関係）</p> <p>代替案として、特定地域においてタクシー事業者が行う増車について、事前届出制とする場合（現状維持）について分析する。 代替案により、特定地域においてタクシー事業者が増車を行うに当たって事前届出をする場合には、新たな費用は発生しない。（遵守費用） また、代替案については、行政においては、特段の体制強化等を行う必要なく</p>

対応できるものであることから、新たな費用は発生しない。(行政費用)

代替案においては、特定地域内において、不適正な運営を行うタクシー事業者が引き続き増車することも想定され、この場合、タクシー事業の不適正な運営がさらに増加することとなり、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができない。(便益)

以上により、特定地域において、タクシー事業者が行う増車について事前にチェックすることを制度的に担保し、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになる点において、本施策の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(代替案と本案の比較)

②認定事業者に対する報告徴収制度の創設(第17条)

本施策により、認定事業者は報告を求められた場合には特定事業の実施状況について報告するという負担が生じるが、報告が求められる事項は認定事業者自身が実施している特定事業の実施状況であって認定事業者が当然に把握している事項であることから、費用の増加は僅少と考えられる。(遵守費用)

また、本施策により、行政においては、認定事業者に対して報告を求めることや、報告を受領するという負担が生じるが、特段の体制強化等を行う必要はなく対応できるものであることから、費用の増加は僅少である。(行政費用)

一方、本施策により、国土交通大臣は随時必要に応じて特定事業の実施状況について報告の徴収を行うことができることによって特定事業の適切な実施が図られ、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化が推進されることによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになる。(規制の便益)

以上により、本施策については、費用がほとんど発生しないのに対し、特定地域においてタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになるという便益を得られることとなり、便益が費用を大きく上回ると判断される。(費用と便益の関係)

代替案として、報告徴収について法令に基づかない任意の措置として実施する場合について分析する。

代替案においては、認定事業者が任意に報告徴収に応じる場合には、本施策と同様の費用が生じると考えられるが、報告徴収に応じない場合には、費用が発生しない。(遵守費用)

また、行政においては、本施策と同様に特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものであることから、費用の増加は僅少である。(行政費用)

代替案においても、認定事業者が任意の報告徴収に応じる場合には、本施策と同等の便益が得られるが、任意の措置であるため認定事業者が報告徴収に応じないことも想定され、その場合は特定事業の実施状況に関する十分な情報を入手することができないことから、実施勧告等の措置を的確に講じることができないことなどにより、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができない。(便益)

以上により、特定事業の実施状況に関する情報の入手について制度的に担保し、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することによって、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することができるようになる点において、本施策の方が代替案より便益が大きく、優れているといえる。(代替案と本案の比較)

<p>施策等の有効性</p>	<p>①特定地域における道路運送法の特例によってタクシー事業の不適正な運営の増加を抑制するとともに、②認定事業者に対する報告徴収制度の創設によって特定事業の適切な実施を確保することにより、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進することができ、特定地域においてタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようになる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」答申（平成20年12月18日交通政策審議会）</p> <p>○本法案附則第2項において、この法律の施行後5年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする規定されている。</p>

事前評価票【No. 6】

<p>施策等名</p>	<p>○成田国際空港株式会社法の一部を改正する法律案</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>航空局空港部首都圏空港課 (課長 藤井 直樹)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>成田国際空港株式会社（以下「会社」という。）の政府保有株式の段階的な売却を進めるにあたり、成田国際空港（以下「成田空港」という。）の適正な運営の確保を図るため、以下の措置を講じることとする。</p> <p>① 会社の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（法第4条の2） 政府以外の者は、原則として、会社の総株主の議決権の20%以上の数の議決権を取得・保有してはならないこととする。なお、議決権の数に増加がない場合等において、総株主の議決権の20%以上の数の議決権を取得・保有することとなった者については、その旨を届出させるとともに、3月以内に20%未満の数の議決権とするための必要な措置をとらなければならないものとする。</p> <p>② 会社の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（法第4条の3、第4条の4） 会社の総株主の議決権の5%を超える議決権の保有者となった者は、その保有する議決権の割合、保有の目的等を記載した届出書を、遅滞なく、国土交通大臣に提出しなければならないこととする。また、国土交通大臣は、当該届出について虚偽記載等の疑いがあると認めるときは、提出者に対し報告徴収及び検査を行うことができることとする。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>今後、政府が保有する会社の株式について段階的に売却を行っていくことになるが、成田空港は、我が国の経済活動及び国民生活に大きな影響力を有し、独占で代替性のない重要な公共インフラであることから、政府の保有株式の売却後も、成田空港の適切な管理・運営を確保する必要がある。しかしながら、株式の売却後、特定の者によって株式を大量に買い占められた場合、公正・中立な運営が求められる成田空港の事業運営方針について買収者の意向が過度に反映される結果、成田空港の管理・運営が適切に行われなくなるおそれがあり、我が国の経済活動及び国民生活に深刻な影響を与える可能性がある。</p> <p>このような事態を未然に防止し、成田空港の適正な管理・運営を確保する観点から、政府の保有株式の売却に先立ち、①会社の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止、②会社の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出等所要の措置を講ずるものである。</p>		
<p>政策目標</p>	<p>6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p>		
<p>施策目標</p>	<p>25 航空交通ネットワークを強化する</p>		
<p>業績指標</p>	<p>検討中</p>		
<p>業績指標の目標値（目標年次）</p>	<p>検討中</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>① 会社の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（法第4条の2） 成田空港は、我が国の経済活動及び国民生活に大きな影響力を有し、独占で代替性のない重要な公共インフラであることから、政府の保有株式の売却後も、成田空港の適切な管理・運営を確保する必要がある。しかしながら、会社の株主構</p>		

	<p>成によっては、必ずしも適切な管理・運営が行われない場合が想定される。(＝目標と現状のギャップ)</p> <p>これは、特定の者によって株式を大量に買い占められた場合、会社の事業運営方針について買収者の意向が過度に反映される結果、成田空港を利用する者に対して差別的な取扱いや安全やセキュリティー確保に関して不適切な対応が発生したり、または必要な空港整備が着実に実施されなくなるおそれが生じるからである。(＝原因分析)</p> <p>このため、会社による成田空港の適切な管理・運営を担保するためには、会社の株主構成が過度に偏らないようにする必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>以上を踏まえ、政府以外の者は、原則として、会社の総株主の議決権の20%以上の数の議決権を取得・保有してはならないこととする。なお、議決権の数に増加がない場合等において、総株主の議決権の20%以上の数の議決権を取得・保有することとなった者については、その旨を届出させるとともに、3月以内に20%未満の数の議決権とするための必要な措置をとらなければならないものとする。(＝施策の具体的内容)</p> <p>② 会社の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出(法第4条の3、第4条の4)</p> <p>上記①の規制の実効性を担保する観点から、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向を国として把握する必要があるが、現状では、当該情報を的確に入手することができないことから、規制の実効性を十分に担保できない可能性がある。(＝目標と現状のギャップ)</p> <p>これは、現行法上、大量の議決権を取得・保有しようとする者の情報を的確に入手する手段がないためである。(＝原因分析)</p> <p>このため、国は、会社の議決権の大量取得・保有に関する情報を的確に入手することができるような制度を設ける必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>以上を踏まえ、会社の総株主の議決権の5%を超える議決権の保有者となった者は、その保有する議決権の割合、保有の目的等を記載した届出書を、遅滞なく、国土交通大臣に提出しなければならないこととする。また、国土交通大臣は、当該届出について虚偽記載等の疑いがあると認めるときは、提出者に対し報告徴収及び検査を行うことができることとする。(なお、当該届出後の株主の保有状況については、金融商品取引法に基づく大量保有報告書制度を活用することにより確認することとする。)(＝施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	政府が保有する会社株式の売却後も、成田空港の適切な管理・運営の確保が求められている。
行政の関与	我が国の経済活動及び国民生活に深刻な影響を与えることのないよう、成田空港の適切な管理・運営を確保するため、行政が関与することが必要である。
国の関与	成田空港は、独占で代替不可能な我が国の重要な公共インフラであるがゆえに、その管理・運営によっては我が国の経済活動及び国民生活に深刻な影響を与えるおそれがあるため、このような事態を未然に防止するため、国が主体的に関与して、成田空港の適切な管理・運営の確保を図る必要がある。

<p>施策等の効率性</p>	<p>① 会社の総株主の議決権の一定割合以上の議決権の取得又は保有の禁止（法第4条の2）</p> <p>株主は、会社の議決権の取得・保有が制限されているが、自らが取得・保有する議決権の数を把握しており、また、今回の改正で併せて規定される法第4条の5に基づき、会社は総株主の議決権の数等を公表することから、自らの議決権の保有割合を容易に把握することができる。（遵守費用）</p> <p>行政においては、当該規制の遵守状況について把握するための費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行うことなく対応が可能であり、費用の増加は僅少である。（行政費用）</p> <p>一方、成田空港は、独占で代替不可能な我が国の重要な公共インフラであるがゆえに、実際に空港の管理・運営が適切に行われなくなる事態が生じると、我が国の経済活動及び国民生活に深刻な影響を与えることになるが、会社の議決権の取得・保有制限を導入することにより、特定の者によって大量に株式を買い占められる場合に生じうる、空港の管理・運営が適切に行われぬ事態を防ぐことができる。（便益）</p> <p>以上より、わずかな費用の発生は想定されるものの、これにより成田空港の適切な管理・運営の確保を図ることが可能となることから、その便益は大きいと考えられる。（費用と便益の関係）</p> <p>代替案として、成田空港の適切な管理・運営を、議決権の取得・保有制限を導入せず、例えば、空港の運用方法についての制限等、会社に対する行為規制のみで担保しようとする場合について分析する。</p> <p>代替案においては、いかなる株主構成の場合であっても空港運営上想定される様々な懸念に対応できるよう行為規制を導入するため、結果として過剰な規制を課す可能性があり、会社は当該規制を遵守するために過剰な費用を要する可能性がある。（遵守費用）</p> <p>行政においては、法で定めた行為規制の遵守状況を把握するために一定の費用がかかることが想定される。（行政費用）</p> <p>いかなる株主構成の場合であっても空港運営上想定される様々な懸念に対応できるよう行為規制を導入するため、空港の適切な管理・運営の確保を図ることが可能となるが、一方で、会社の自律性の確保といった政府保有株式の売却の趣旨を没却するおそれがある。（便益）</p> <p>以上より、本案と代替案を比較すると、空港の適切な管理・運営の確保を図るという便益上の観点からは大きな差はないものと考えられるが、代替案は会社に過大な負担を課し、株式売却の趣旨を没却する可能性がある一方、本案はわずかな費用で済むことから、本案の方が代替案よりもかかる費用が少なく、優れていると言える。（代替案と本案の比較）</p> <p>② 会社の総株主の議決権の一定割合を超える議決権の保有者となった場合の届出（法第4条の3、第4条の4）</p> <p>株主は、自らが取得・保有する議決権の数を把握しており、また、今回の改正で併せて規定される法第4条の5に基づき、会社は総株主の議決権の数等を公表することから、自らの議決権の保有割合を容易に把握することができることから、届出に要する費用は僅少である。（遵守費用）</p> <p>行政においては、当該届出を受理し、その内容を確認する費用が生じるが、当該事務は特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。（行政費用）</p> <p>一方、この届出義務を課すことにより、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向の端緒をつかむことができる。（なお、当該届出後の株主の保有状</p>
----------------	---

	<p>況については、金融商品取引法に基づく大量保有報告書制度を活用することにより確認することとしている。)これらの手段により、上記①の規制の実効性を担保することができる。(便益)</p> <p>以上により、僅少な費用により、上記①の規制の実効性を担保することが可能となる。(費用と便益の関係)</p> <p>代替案として、本案のような届出義務を課さずに、上記①の規制の実効性を担保しようとする場合について分析する。</p> <p>代替案においては、株主は、届出の手続が不要であることから、費用は発生しない。(遵守費用)</p> <p>行政においては、本案のような届出がなされないことから、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向の端緒をつかむことができないことから、金融商品取引法に基づき提出される大量保有報告書によって、議決権を大量に取得した者がいないか、日々確認する必要が生じ、相当の費用が発生することが想定される。(行政費用)</p> <p>なお、これにより、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向を把握することができるため、上記①の規制の実効性を担保することは可能である。(便益)</p> <p>以上より、本案と代替案を比較すると、大量の議決権を取得・保有しようとする者の動向を把握するという便益上の観点からは大きな差はないものと考えられるが、代替案においては、相当の行政費用を要することが見込まれることから、本案の方が代替案よりもかかる費用が少なく、優れていると言える。(代替案と本案の比較)</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>当該施策により、政府保有株式の段階的な売却後も、我が国の経済活動及び国民生活に大きな影響力を有し、独占で代替性のない重要な公共インフラである成田空港について、適切な管理・運営の確保を図ることが可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>空港整備法及び航空法の一部を改正する法律（平成20年法律第75号）附則第13条の規定に基づき、会社の完全民営化を推進するに際して必要となる措置等について、2008年度に内閣官房長官及び国土交通大臣の下に「「空港インフラへの規制のあり方に関する研究会」を設置して検討した結果、当面、成田会社法は存置しつつ、段階的に株式を売却すること、また、株式売却に当たっては、内外無差別の大口株式保有規制を導入すること等とされたところであり、これを踏まえ、今般、成田国際空港株式会社法の一部改正を行うものである。</p> <p><参考></p> <p>○ 空港整備法及び航空法の一部を改正する法律（平成20年法律第75号）（抄） 附 則 （検討）</p> <p>第十三条 政府は、平成二十年度中に、我が国の開かれた投資環境の整備及び我が国の安全保障の観点から、空港の設置及び管理に係る制度に関し、国際的動向その他の事情を勘案しつつ、次に掲げる事項について、可能な限り速やかに検討を行い、その結果に基づいて法制上の措置その他の必要な措置を講ずるものとする。</p> <p>一 成田国際空港株式会社法の完全民営化を推進するに際して必要となる措置</p> <p>二 略</p> <p>2 略</p>