

平成23年度 政策レビュー結果（評価書）

指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化

—指定等法人が行う事務・事業の検証—

平成24年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	指定等法人に対する国の関与等の透明化・合理化 —指定等法人が行う事務・事業の検証—	担当課 (担当課長名)	次ページのとおり
評価の目的、必要性	「国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人に係る規制の新設審査及び国の関与等の透明化・合理化のための基準」(平成 18 年 8 月 15 日閣議決定)に基づき、初回の政策評価は平成 23 年度末までに実施することとされていることから、指定等法人に対する国の関与について、行政の一層の透明性、効率性、厳格性を確保する観点から、指定・登録等に係る事務・事業の必要性の検証を行うものである。		
対象政策	指定等法人(法令等に基づき国の指定、認定、登録等を受けて、法令等で定められた特定の事務・事業を実施する法人(独立行政法人、特殊法人、認可法人、共済組合、特別の法律により設立される民間法人及び「公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画(平成 14 年 3 月 29 日閣議決定)において事務・事業の改革の対象となった法人を除く。))が行う事務・事業を対象とする。		
政策の目的	確実な事務・事業の実施の確保や民間のノウハウや知識を活用した効率的な実施の観点から、法令等において、事務・事業の実施方法や事務・事業実施主体の要件等を明記し、法人を指定・登録等して特定の事務・事業を実施するものである。		
評価の視点	指定等法人が実施する事務・事業の必要性について、国の関与の透明性、効率性、厳格性の確保等の観点から評価を行う。		
評価手法	指定等法人が実施する事務・事業を所管する部局が自己評価を行う。		
評価結果	評価の結果、約半数の事務・事業について何らかの見直しを実施しており、いくつかの事務・事業については、廃止や終了を予定しているものも見られた。 しかし、多くの事務・事業については、引き続き当該事務・事業を継続することが必要であり、指定等の形態により実施することが妥当と判断されている。		
政策への反映の方向	今後、事務・事業を継続していくに当たり、引き続き「競争環境の確保、民間参入の拡大」「事務・事業の有効性の把握」「社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討」について取り組む。また、事務・事業の必要性や有効性、指定等の妥当性等についても不断に検証し必要な見直しを引き続き図っていくこととする。		
第三者の知見活用	<ul style="list-style-type: none">・ 個別の事務・事業において、施策の在り方の検討や見直しのための検討会を実施するなどの形で得た第三者の知見を活用。・ 評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取(議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載)。		
実施時期	平成23年度		

○ 取りまとめ

大臣官房総務課 課長

吉田 光市

○ 評価担当課

土地・建設産業局不動産課 課長

野村 正史

土地・建設産業局建設課 課長

谷脇 暁

都市局まちづくり推進課 課長

清瀬 和彦

住宅局安心居住推進課 課長

山口 敏彦

住宅局住宅生産課 課長

橋本 公博

住宅局建築指導課 課長

井上 勝徳

住宅局市街地建築課 課長

坂本 努

鉄道局都市鉄道課 課長

堀内 丈太郎

自動車局安全政策課 課長

三上 哲史

自動車局保障制度参事官室 参事官

後藤 浩平

自動車局自動車情報課 課長

土肥 豊

自動車局旅客課 課長

鈴木 昭久

自動車局貨物課 課長

川勝 敏弘

自動車局整備課 課長

島 雅之

海事局総務課 課長

蝦名 邦晴

海事局海事人材政策課 課長

河村 俊信

港湾局港湾経済課 課長

永松 健次

港湾局振興課 課長

高田 昌行

港湾局技術企画課技術監理室 室長

渡邊 和重

航空局航空ネットワーク部

航空ネットワーク企画課 課長

平垣内久隆

航空局航空ネットワーク部

航空ネットワーク企画課

近畿圏・中部圏空港政策室 参事官

岡西 康博

航空局安全部運航安全課 課長

高木 育男

航空局安全部航空事業安全室 参事官

島村 淳

航空局安全部航空機安全課 課長

高野 滋

北海道局総務課アイヌ施策室 室長

松浦 明

観光庁観光産業課 課長

鶴田 浩久

観光庁観光地域振興部観光資源課 課長

新垣 慶太

気象庁総務部民間事業振興課 課長

城尾 泰彦

目 次

第1章	評価の目的、観点等	1
1.	評価の目的、必要性	1
2.	評価の観点等	1
第2章	事務・事業所管部局における自己評価	2
第3章	取りまとめ部局における全体整理	3
1.	評価対象の概要	3
2.	評価の結果	8
3.	過去の指摘等を踏まえた検証	9
4.	事務・事業の見直し状況	12
第4章	今後に向けた課題の整理	18
別添1	対象事務・事業一覧表	
別添2	評価書（様式）	
別添3	評価書（個票）	

第1章 評価の目的、観点等

1. 評価の目的、必要性

法令等に基づき国の指定、認定、登録等（以下、「指定等」という。）を受けて、法令等で定められた特定の事務・事業を実施している法人（独立行政法人、特殊法人、認可法人、共済組合、特別の法律により設立される法人及び「公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画」（平成14年3月29日閣議決定）において事務・事業の改革の対象となった法人を除く。以下、「指定等法人」という。）については、「今後の行政改革の方針」（平成16年12月24日閣議決定）において、官民の役割分担、規制改革及び国の関与等の透明化・合理化の観点から、平成18年度末までに、所要の見直しを行うこととなった。

これを受け、平成18年8月に「国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人に係る規制の新設審査及び国の関与等の透明化・合理化のための基準」（平成18年8月15日閣議決定。以下、「指定等基準」という。）が策定され、事務・事業について少なくとも3～5年ごとに政策評価を行い、当該事務・事業の必要性について定期的な検証を行うこととされている。

初回の政策評価は平成23年度末までに実施することとされていることから、これに基づき、今般、当該政策評価を実施した。

2. 評価の観点等

評価にあたっては、指定等法人が実施する事務・事業の必要性等について、事務・事業を所管する課室等において別添2の様式に基づき、事務・事業の概要、目的、必要性、有効性等の観点から検証を行った。

第2章 事務・事業所管部局における自己評価

政策評価対象事務・事業の所管部局における個別の自己評価結果は別添3のとおりとなっている。

なお、所管部局別・類型別の事務・事業数は以下のとおりとなっている。

表2-1. 所管部局別・類型別の事務・事業数

所管部局 \ 類型	試験	講習研修	登録	交付表示	検査検定	助成	調査研究	促進啓発	指導助言	その他	合計	合計(重複排除)
土地・建設産業局	1	2	1	1	0	4	2	0	2	0	13	7
都市局	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	4	1
住宅局	0	7	1	1	5	3	5	1	2	5	30	17
鉄道局	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	1
自動車局	0	3	0	1	1	0	0	2	3	8	18	11
海事局	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	4	3
港湾局	0	0	0	0	1	1	1	0	1	2	4	3
航空局	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3	9	9
北海道局	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	3	1
観光庁	0	1	0	0	0	1	2	2	2	2	10	2
気象庁	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	4	1
合計	1	18	2	4	10	11	12	7	10	24	99	55

※ 合計の99事務・事業については類型間の重複有。

複数の類型にまたがるものの重複を排除すると、計55事務・事業となる。

※ 対象事務・事業については、「指定等基準」の閣議決定に基づき整理しており、「公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画」（平成14年3月29日閣議決定）において改革の対象となった事務・事業は対象外となっている。

第3章 取りまとめ部局における全体整理

1. 評価対象の概要

(1) 対象事務・事業

「指定等基準」に基づき、対象事務・事業を整理した結果、55の事務・事業が該当した。また、これらの事務・事業を実施する法人は30,354法人となっている。

55の事務・事業をその事業の内容により類型化すると、試験（資格付与）に係るものが1事務・事業、講習研修に係るものが18事務・事業、登録に係るものが2事務・事業、交付表示に係るものが4事務・事業、検査検定に係るものが10事務・事業、助成に係るものが11事務・事業、調査研究に係るものが12事務・事業、促進啓発に係るものが7事務・事業、指導助言に係るものが10事務・事業、その他が24事務・事業となっている。なお、複数の類型にまたがる事務・事業については、それぞれの類型において計上している。

表3-1. 事務・事業類型別の事務・事業数及び法人数

類型	事務・事業数	法人数
試験(資格付与)に係る事務・事業	1	1
講習研修に係る事務・事業	18	368
登録に係る事務・事業	2	5
交付表示に係る事務・事業	4	94
検査検定に係る事務・事業	10	29,681
助成に係る事務・事業	11	21
調査研究に係る事務・事業	12	20
促進啓発に係る事務・事業	7	54
指導助言に係る事務・事業	10	60
その他の事務・事業	24	205
合計※	99 (55)	30,509 (30,354)

※ 複数の類型にまたがる事務・事業が存在。

複数の類型にまたがるものの重複を排除すると、計55事務・事業、30,354法人となる。法人数については、事務・事業間の重複有。

(2) 現在の制度状況

<指定等の形態>

政策評価の対象とした55の事務・事業のうち、指定制により行われているものが42事務・事業、登録制により行われているものが9事務・事業、その他（認定・承認等）が4事務・事業となっている。

表 3 - 2. 指定等形態別事務・事業数

指定等の形態	事務・事業数
指定	42
登録	9
その他(認定・承認等)	4

<指定等法人の要件>

また、55事務・事業のうち、事務・事業を実施する法人を公益法人等（特例民法法人、公益社団法人、公益財団法人、一般社団法人及び一般財団法人）に限ることとしているものが19事務・事業、全国で一つの法人に限ることとしているものが6事務・事業あり、その他地域要件や構成員要件により対象法人が限られるものが4事務・事業ある。

表 3 - 3. 指定等法人の要件と事務・事業数

指定等法人の要件	事務・事業数
公益法人等に限ることとしているもの	19
全国で一つの法人としているもの	6
その他地域要件や構成員要件により対象法人が限られるもの	4

表 3 - 4. 法人を公益法人等に限ることとしている事務・事業の一覧

類型	事務・事業名	根拠法令等
講習研修他	民間気象業務の支援	気象業務法第24条の28
講習研修他	マンション管理等に関する講習研修、調査研究、促進啓発、指導助言	マンションの管理の適正化の推進に関する法律第91条
講習研修他	マンション管理業者の団体	マンションの管理の適正化の推進に関する法律第95条
講習研修他	旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務	旅行業法第22条の2、第22条の3
講習研修他	全国貨物自動車運送適正化事業	貨物自動車運送事業法第43条
講習研修他	船員雇用促進等事業	船員の雇用の促進に関する特別措置法第7条第1項
講習研修他	宅地建物取引業保証協会	宅地建物取引業法第64条の2
講習研修他	指定住宅紛争処理機関の行う紛争処理業務の支援等	住宅の品質確保の促進等に関する法律第82条
登録他	指定流通機構に関する事務	宅地建物取引業法第50条の2の5
登録他	一級建築士登録等事務	建築士法第10条の4
交付表示	監理技術者資格者証交付事業	建設業法第27条の19
助成他	民間都市開発推進機構が行う各業務	民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条
助成	船舶等振興業務	モーターボート競走法第44条
助成他	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律第7条
助成他	登録住宅に係る家賃債務保証	高齢者の居住の安定確保に関する法律第78条
調査研究他	地域伝統芸能等を活用した行事の実施、支援、情報の収集及び提供等	地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律第8条

促進啓発他	地方貨物自動車運送適正化事業	貨物自動車運送事業法第38条
その他	競走実業務	モーターボート競走法第32条
その他	自賠償保険・共済からの保険金・共済金等の支払いに係る紛争の調停業務	自動車損害賠償保障法第23条の5

表3-5. 法人を全国で一つに限ることとしている事務・事業の一覧

類型	事務・事業名	根拠法令等
講習研修他	マンション管理等に関する講習研修、調査研究、促進啓発、指導助言	マンションの管理の適正化の推進に関する法律第91条
講習研修他	全国貨物自動車運送適正化事業	貨物自動車運送事業法第43条
講習研修他	指定住宅紛争処理機関の行う紛争処理業務の支援等	住宅の品質確保の促進等に関する法律第82条
助成	船舶等振興業務	モーターボート競走法第44条
助成他	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律第7条
その他	競走実業務	モーターボート競走法第32条

表3-6. 地域要件や構成員要件により対象法人が限られる事務・事業の一覧

類型	事務・事業名	根拠法令等
講習研修他	タクシー業務適正化事業 ※1	タクシー業務適正化特別措置法第34条
講習研修他	旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務 ※2	旅行業法第22条の2、第22条の3
講習研修他	宅地建物取引業保証協会 ※3	宅地建物取引業法第64条の2
その他	旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理 ※4	特定外貿埠頭の管理運営に関する法律第3条 海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律第2条の規定による改正前の外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律第2条

※1 タクシー業務適正化特別措置法施行令（昭和45年7月25日政令第224号）に定める特定指定地域について現に適正化事業実施機関がある場合には指定をしないこととされている（タクシー業務適正化特別措置法第35条第1項第1号）。

※2 法人の要件として、旅行者等のみを社員とするものであることとされている（旅行業法第22条の2第1項第2号）。

※3 法人の要件として、宅地建物取引業者のみを社員とするものであることとされている（宅地建物取引業法第64条の2第1項第2号）。

※4 東京港、横浜港、大阪港又は神戸港ごとに、その特定外貿埠頭の管理運営を行う者として指定することができることとされている（特定外貿埠頭の管理運営に関する法律第3条第1項）。

<法人指定等の状況>

法人指定等の状況については、55事務・事業のうち24事務・事業において、指定等がなされている法人数が1法人となっている。また、指定等がなされている法人数が10法人以下となっている事務・事業が41事務・事業となっており、全体の7割以上を占めている。

表 3 - 7. 法人指定等の状況と事務・事業数

指定等法人数	事務・事業数
1 法人	24
2～4 法人	11
5～10 法人	6
11～20 法人	3
21～50 法人	2
51～100 法人	5
101～1000 法人	3
10001 法人以上	1
合計	55

<指定等制度の創設時期別の整理>

指定等制度の創設時期別に事務・事業を整理すると、55事務・事業のうち、18事務・事業が平成8年から平成17年までの間に創設されていた。また、指定等基準の閣議決定が策定された平成18年以降も新たに12の事務・事業が創設されていた。

平成18年8月15日に閣議決定された指定等基準では、国以外の特定の法人に法令等で定められた国の事務・事業を実施させる仕組みの新設は抑制するものとされている。やむを得ず、新設せざるを得ない場合については、指定等基準に基づくことが求められる。

平成18年以降に新設された制度は、建築士法関係が4事務・事業、省エネ法関係が2事務・事業、モーターボート競走法関係が2事務・事業、瑕疵担保履行法関係が1事務・事業、道路運送車両法関係が1事務・事業、港湾法関係が1事務・事業、空港法関係が1事務・事業となっている。

このうち、建築士法関係の事務・事業については、平成17年11月に明らかになった構造計算書偽装問題への対応として、「建築物の安全性確保のための建築行政のあり方について」（平成18年8月31日社会資本整備審議会答申）を踏まえ、建築物の安全確保のための対策として創設されたものとなっている。

また、その他の事務・事業についても、「京都議定書目標達成計画」（2005年4月閣議決定）に基づく住宅・建築物分野での取組促進（省エネ法関係）、規制改革・民間開放の一環としての電子政府・電子自治体の推進（道路運送車両法関係）、港湾の施設の技術上の基準の性能規定化（港湾法関係）といった政策的課題への対応や事務・事業の明確化のための制度化（モーターボート競走法関係及び空港法関係）により創設されたものとなっている。

表 3 - 8 . 指定等制度の創設時期と事務・事業数

指定等制度創設時期	事務・事業数
昭和 20 年以前	0
昭和 21 年～昭和 30 年	2
昭和 31 年～昭和 40 年	2
昭和 41 年～昭和 50 年	8
昭和 51 年～昭和 60 年	2
昭和 61 年～平成 7 年	9
平成 8～平成 12 年	12
平成 13 年～平成 17 年	8
平成 18 年以降	12
合計	55

表 3 - 9 . 平成 1 8 年以降に指定等制度が創設された事務・事業一覧

類型	事務・事業名	根拠法令等	制度創設年
講習研修	建築士定期講習の実施に関する事務	建築士法第22条の3	平成 20 年
講習研修	管理建築士講習の実施に関する事務	建築士法第26条の5	平成 20 年
講習研修	構造設計一級建築士講習または設備設計一級建築士講習の実施に関する事務	建築士法第10条の22	平成 20 年
講習研修	建築物調査講習に関する事務	エネルギーの使用の合理化に関する法律第76条の11	平成 21 年
登録他	一級建築士登録等事務	建築士法第10条の4	平成 20 年
検査検定	登録建築物調査に関する事務	エネルギーの使用の合理化に関する法律第76条の7	平成 21 年
検査検定	港湾の施設の技術上の基準への適合性確認	港湾法第56条の2の2	平成 19 年
助成	船舶等振興業務	モーターボート競走法第44条第1項	平成 19 年
調査研究他	住宅瑕疵担保責任保険の引受け等	特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律第17条	平成 19 年
その他	競走実施業務	モーターボート競走法第32条第1項	平成 19 年
その他	空港機能施設事業	空港法第15条第1項	平成 20 年
その他	自動車登録情報の電子的提供業務	道路運送車両法第96条の15	平成 18 年

2. 評価の結果

<事務・事業の必要性・妥当性>

事務・事業の必要性については、廃止・終了を予定している3事務・事業を除く52事務・事業について必要であると評価された（55事務・事業中52事務・事業）。また、事務・事業の妥当性についても、当該事務・事業実施の制度設計が妥当かどうか、あるいは現時点での改善の必要性等の観点から、おおむね妥当であると評価された（55事務・事業中52事務・事業）。

<指定等を行う妥当性>

指定等を行う妥当性について、重要であるもののある程度定型的・非裁量的なものや業務量が膨大であるものについては、国での直接実施で行うことは非効率であることから、行政の簡素合理化や民間活力の活用の観点から指定等制度により行っているとのことであった。また、一方で、統一的、安定的な事務・事業の実施が求められるものや消費者保護や国民生活の安全性確保等の観点から公益性や公正性、中立性が求められる事務・事業については、指定等制度を採ることによることが妥当と評価されていた。

<指定等の基準の妥当性>

指定等の基準の妥当性については、事務・事業を実施するのに十分な組織体制や設備、技術的能力等を備えていることや経理的・財産的基礎を有していること等を要件とし、適格な法人の指定が図られているとされていた。また、多くの事務・事業においては、法人の指定後も定期的な実地検査等による適格性の確認や業務に関して監督上必要な命令が可能となるような制度設計としている。

<事務・事業の有効性>

政策評価の対象とした事務・事業については、以下のような点から、政策目的・目標を達成する上で効果的であると評価されている。

- ・ 社会的ニーズの増加への対応
 - ▶ 例：航空従事者指定養成施設制度、マンション管理等に関する講習研修等
- ・ 消費者の保護や国民の安全性確保
 - ▶ 例：旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務、自動車の点検及び整備についての検査、航空機及びその装備品の整備等を行う事業場の認定制度、指定紛争処理機関による紛争のあっせん・調停・仲裁
- ・ 国民・利用者の利便性の向上
 - ▶ 例：中部国際空港の設置及び管理等、自動車登録情報の電子的提供業務
- ・ 産業の振興や雇用機会の拡大、業者の資質向上
 - ▶ 例：宅地建物取引業保証協会、船員雇用促進等事業
- ・ 社会的問題の解決、改善
 - ▶ 例：特定都市鉄道整備積立金の管理・証明・支出確認に関する事務、民間都市開発推進機構が行う各業務、旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理

<見直しの方向性>

いくつかの事務・事業については、事務・事業の必要性・妥当性を改めて検証した結果、見直しの方向性が示されているものもある。

具体的には、55の事務・事業のうち、事務・事業の廃止・終了が「特定都市鉄道整備積立金の管理・証明・支出確認に関する事務」「監理技術者資格者証交付事業」「登録住宅に係る家賃債務保証」の3事務・事業、法人形態の見直し等が「関西国際空港特定事業に係る空港用地造成等」「旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理」の2事務・事業、事務手続きの見直し、効率化等が「建築確認、中間検査、完了検査事務」「事業用自動車運転者に対する適性診断（貨物）」「事業用自動車運転者に対する適性診断（旅客）」等5事務・事業となっている。

表3-10. 事務・事業の見直しの方向性が示されているもの

	今年度、見直しを行った事務・事業数	次年度以降に見直しが検討されている事務・事業数
事務・事業の廃止・終了	1	2
法人形態の見直し等	1	1
事務手続きの見直し、効率化等	2	3

3. 過去の指摘等を踏まえた検証

指定等法人が行う事務・事業の必要性の検証を行うに当たり、過去に国会での議論や事業仕分け等において、第三者から指摘を受けた事項について整理を行った。

その結果、今回の政策評価の対象となった55事務・事業のうち、過去に指摘がなされたものは9事務・事業、12件あった。

このうち、国会等の場において指摘を受けたものが2件、事業仕分け・行政事業レビュー等において指摘を受けたものが7件、その他総務省行政評価局からの指摘が1件、過去の閣議決定において示されたものが2件あった。

指摘を受けた内容に対しては、それぞれ指導監督の強化・徹底や関係法令等の改正を行う等の対応を行っている。例えば、「監理技術者資格者証交付事業」については当該事務・事業を廃止する方向で検討中、また、「事業用自動車運転者に対する適性診断（貨物）」及び「事業用自動車運転者に対する適性診断（旅客）」については民間参入をより促進するための認定基準を合理化する等の省令改正等を実施予定である。

表3-11. 過去に外部から指摘等がなされた事務・事業数

過去に指摘等がなされたもの	件数
国会等での指摘	2
事業仕分け・行政事業レビュー	7
総務省行政評価局からの指摘	1
閣議決定	2

表3-12. 過去の外部からの指摘と対応状況

類型	事務・事業	指摘の種類	指摘の時期	指摘の内容	指摘を踏まえた対応状況
講習研修	自動車整備士の養成	その他(行政評価局)	平成17年3月	平成17年3月に東北管区行政評価局から東北運輸局に対し、以下の指摘 ・教育内容等に関する変更届の励行及び的確な審査の実施 ・養成施設における業務運営の適正化及び指定基準の遵守の徹底 ・立入検査の的確な実施 ・入学案内・募集広告の適正化	・審査事項のチェックリストの作成、支局担当者に対し取扱いの徹底等体制整備。 ・養成施設に対し、説明会を通じ適正運営を徹底。また、学校を所管する県の担当部署に対し、入学者数(在学者数)に関する指導等徹底依頼。 ・立入検査について、検査周期及び方法の明確化・的確な実施の指示。 ・養成施設に対し、説明会を通じ広告活動の適正化を指導。また、学校を所管する県の担当部署に対し、入学案内・募集広告に関する指導等の徹底依頼。
交付表示	監理技術者資格者証の交付	国会等	平成15年5月 平成17年2月	特定の公共工事を行うためには、建設業者は監理技術者に監理技術者資格者証を取得させ、5年ごとの更新、講習の義務を課しているが、資格者証と講習は不要ではないか。	適正な施工の確保、不良不適格業者の排除等の観点から監理技術者資格者証は必要。一方で、資格者証の交付要件としていた講習の受講を切り離し、専任の監理技術者として現場に就こうとする者に対し、適正な施工を確保する観点から、行政の関与を最小限としつつ、民間主体に門戸を開放し、民間の各種講習を含め、一定の要件を満たす講習を受講していればよいこととする法改正を平成16年に行った。
交付表示	監理技術者資格者証の交付	事業仕分け	平成22年5月	そもそも、建設現場の安全・品質・環境、あるいは品質管理の適正性確保ということが重要であることは論を俟たない。不適格業者の排除ということも重要。しかし、監理技術者資格者証の交付によって効果があるとは認められない。天下りポストを作るだけではないかとの意見もある。また、建設業の資格は多数あるので、様々な資格制度全体の見直しもしてもらいたいとの意見もある。当WGの結論としては、監理技術者資格者証の交付という事業は廃止したい。	技術者制度検討会を平成22年11月から開催し、12月に基本的な方向性をまとめ、平成23年6月に技術者制度検討会のとりまとめを行ったところ。また、技術者制度のうち技術者に関するデータベースを整備することについて、平成23年6月に建設産業戦略会議が取りまとめた提言「建設産業の再生と発展のための方策2011」においても当該データベースの整備を挙げている。事業仕分けの結論を踏まえて検討した結果、この整備と関連する制度の構築にあわせて、「監理技術者資格者証の交付」を廃止する方針。
検査検定	自動車の点検及び整備についての検査	その他(閣議決定)	平成22年12月	「独立行政法人の事務・事業の見直し基本方針」(平成22年12月7日閣議決定) 指定整備工場の指定要件の緩和、認証工場への周知及び働きかけの強化等を通じ、指定整備率を向上させ、大幅な民間移管を検討し、実施する。	指定整備率の向上について、平成23年3月に国土交通省から整備事業者団体の会合において説明を行うなど、整備業界に周知及び働きかけを行った。さらに、指定整備工場の指定要件の緩和等大幅な民間移管について、安全・環境レベルを低下させないための必要な方策を含め、検討しているところ。
検査検定	建築確認、中間検査、完了検査	国会等	①平成17年11月 ②平成17年12月	①構造計算書偽装事件において、指定確認検査機関の審査が不十分であったこと、②建築主、設計者、施工者及び指定確認検査機関の四者が一体となったならば不正並びに隠ぺいということが可能である等の指摘がなされた。	平成18年の建築基準法の改正等により、指定段階において、不適格者を長期にわたり排除し、十分な能力を備えた者のみが参入できるようにするため、過去に刑罰に処せられた者等を排除する欠格条項、確認検査員等の必要数の増加等のほか、損害賠償能力や公正中立性等に関する指定基準等が厳格化された。また、特定行政庁に立入検査権限を付与。
助成他	民間都市開発推進機構の行う業務	事業仕分け	平成21年11月	・まち再生基金 平成22年度の予算計上は見送り ・まち再生参加業務円滑化基金 全額を国庫返納し、所要額を措置する方式に変更 ・事業促進支援基金 全額を国庫返納 ・無利子貸付金 全額を国庫返納	・まち再生基金 平成22年度・平成23年度予算への計上は見送り ・まち再生参加業務円滑化基金 全額を国庫返納済(H22.4) ・事業促進支援基金 全額を国庫返納済(H22.4) ・無利子貸付金 全額を国庫返納済(H21.12)

				・民間都市再生基金 過大分を国庫返納	・民間都市再生基金 平成23年4月に返納(約18億円)
助成他	民間都市開発推進機構の行う業務	事業仕分け	平成22年11月	・港湾民間拠点施設整備事業 (住民参加型まちづくりファンド支援業務) 国の事業として廃止	・港湾民間拠点施設整備事業(住民参加型まちづくりファンド支援業務) 国の事業として廃止
助成	船舶等振興業務	その他(閣議決定)	平成17年12月	行政改革の重要方針(平成17年12月閣議決定) ・助成金交付事業の評価を実施するとともに、その評価結果を公表し事業に反映させる仕組みの導入 ・外部監査の強化 ・助成金の不正な使用を防止する仕組みの導入 ・交付金制度の在り方についての検討	モーターボート競走事業を巡る状況の変化も踏まえ、平成18年に海事局長の私的諮問機関として「モーターボート競走事業の活性化に係る検討委員会」を設置し、当該検討会にて「ルネッサンスプラン」を策定するとともに、平成19年にモーターボート競走法の一部を改正する法律を公布した。これにより、 ・業務規定を改正し、事業評価制度の導入を規定するとともに、助成事業等評価実施規則を制定し、内部・外部から評価を行う体制を構築した。また評価結果については、新たにホームページで公表することとした。 ・従来から実施している監査法人による財務諸表を対象とした監査に加え、新たに、助成事業の監査プロセスに関しても、監査法人による外部監査の対象とすることとした。 ・交付金率の見直しを行うとともに、赤字施行者に対する交付金猶予制度を導入した。
助成	船舶等振興業務	事業仕分け	平成22年11月	以下について見直しを行うべきとの指摘がなされた。 ①主催団体への天降り廃止 ②天降り団体への助成の制限 ③配分基準・方法の更なる改善	①:平成23年4月1日以降、役員に国家公務員出身者はなし。 ②:助成先については、引き続き、国家公務員出身者の有無を勘案するのではなく、助成基準に基づき厳格に審査した上で決定している。なお、必要に応じて外部有識者の意見を徴している。 ③:実施主体が事業者に対し行う助成について、インターネット等で広く基準を公表するとともに、助成先について、事業内容及び実施方法の適否により決定し、事業実施後も監査、事業評価を適切に実施することにより、引き続き事業の透明性を確保している。
助成他	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	行政事業レビュー	平成22年度	これまで実施されてきた事業の評価を行い、成果を検証するとともに、今後の事業展開に当たっては、事業環境等の精査を行い、成果を念頭に置いた重点化を行う。また、発注に当たってはコストを精査の上、縮減を図るとともに、競争性・透明性の高い発注先の選定方式の導入を図る。	・平成22年度の行政事業レビュー結果をも踏まえ、一般競争入札への移行等、入札契約の公平性・透明性の向上とコスト縮減に努めているところであり、引き続き、運営費や事務費の節減等、効率的な事業の執行に努めつつ、これまでの事業の評価・検証を通じた事業の重点化等を検討し、より一層の効率的・効果的な施策の推進を図る。
その他	事業用自動車運転者に対する適性診断(貨物)	事業仕分け	平成22年4月	適性診断事業については、ユニバーサルサービスを確保しつつ自治体とも協力して民間への移行を進める。(早急に施策を具体化)	事業仕分けを踏まえ、平成22年6月30日に民間参入の促進について自動車運送事業者団体に対して通知、公表。また、民間事業者がより参入しやすくなるための省令改正等を行うこととし、改正等のためのパブリックコメントを7月7日から8月6日まで実施。今後、省令改正等を行うとともに、全国9ブロックにおいて、説明会を実施する予定。
その他	事業用自動車運転者に対する適性診断(旅客)	事業仕分け	平成22年4月	適性診断事業については、ユニバーサルサービスを確保しつつ自治体とも協力して民間への移行を進める。(早急に施策を具体化)	事業仕分けを踏まえ、平成22年6月30日に民間参入の促進について自動車運送事業者団体に対して通知、公表。また、民間事業者がより参入しやすくなるための省令改正等を行うこととし、改正等のためのパブリックコメントを7月7日から8月6日まで実施。今後、省令改正等を行うとともに、全国9ブロックにおいて、説明会を実施する予定。

4. 事務・事業の見直し状況

(1) 事務・事業の見直し状況について

過去に外部からの指摘等を受けたものの他にも制度創設以降、自主的に見直しを実施している事務・事業もある。平成17年度以降に見直しを実施しているものは、55事務・事業のうち27事務・事業、32件となっている。

このうち、A. 事務・事業の廃止を行っているものが3件（一部廃止を含めると4件）、B. 法人形態の見直し・民間移管・指定等の解除等を行っているものが4件、C. 外部（利用者、国民）から見た事務の簡素化・手続きの見直し等を行っているものが6件、D. 内部（事務・事業実施主体）から見た事務の簡素化・効率化・厳格化等の見直しを行っているものが18件となっている。

表3-13. 事務・事業の見直し状況（予定を含む）

	事務・事業の見直しの内容	事務・事業数
A	事務・事業の廃止	3(4)
B	法人形態の見直し、民間移管、指定等の解除等	4
C	外部(利用者、国民)から見た事務の簡素化・手続きの見直し等	6
D	内部(事務・事業実施主体)から見た事務の簡素化、効率化、厳格化等	18

表3-14. 事務・事業の廃止を行ったもの（行う予定のもの）

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
交付表示他	特定都市鉄道整備積立金の管理・証明・支出確認に関する事務	●特定都市鉄道整備積立金制度の終了(最長で平成28年度まで)
交付表示	監理技術者資格者証交付事業	●監理技術者資格者証交付事業の廃止(検討中)
助成他	登録住宅に係る家賃債務保証	●高齢者居住支援センターの指定制度の廃止(平成23年10月)
(助成他)	(民間都市開発推進機構が行う各業務)	(●費用支援債務保証その他業務の一部廃止(平成22年度末))

表3-15. 法人形態の見直し、民間移管、指定等の解除等を行ったもの（行う予定のもの）

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
助成	船舶等振興業務	●モーターボート競走法(昭和26年法律第242号)の改正(平成19年改正)による指定等法人制度の導入
その他	関西国際空港特定事業に係る空港用地造成等	●関空・伊丹経営統合法(平成23年法律第54号)の施行に伴う現行の指定制度の廃止。空港用地の保有及び管理は同法に基づき国が指定する会社を実施。(平成24年7月)
その他	旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理	●外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律(昭和56年法律第28号)の改正(平成18年改正)による法人形態の見直し(公益法人から株式会社への変更) ●特定外貿埠頭の管理運営に関する法律(昭和56年法律第28号)の改正(平成23年改正)による法人要件の見直し(民間

		出資割合の要件の緩和)
その他	競走実施業務	●モーターボート競走法(昭和26年法律第242号)の改正(平成19年改正)による指定等法人制度の導入

表3-16. 外部(利用者、国民)から見た事務の簡素化・手続きの見直し等を行ったもの(行う予定のもの)

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
講習研修他	タクシー業務適正化事業	●タクシー業務適正化特別措置法(昭和45年法律第75号)の一部改正(平成19年改正)による対象地域の限定化
講習研修他	民間気象業務の支援	●バックアップシステムの整備による配信機能の強化(平成21年8月) ●気象情報の提供に係る負担金の改訂等(平成23年9月他)
講習研修他	旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務	●弁済業務規約の見直し(官報公告手続きの見直し)(日本旅行業協会(平成20年6月)、全国旅行業協会(平成20年9月)) ●総合旅行業務取扱管理者研修規則の見直し(受講資格及び研修科目の一部免除の見直し)(日本旅行業協会(平成22年4月))
登録他	指定流通機構に関する事務	●不動産取引情報提供のための全国データベースの構築(平成21年4月)
調査研究他	住宅瑕疵担保責任保険の引受け等	●事務効率化の度合いや過去の保険金の請求実績等に応じ保険料を随時見直し
その他	自賠償保険・共済からの保険金・共済金等の支払いに係る紛争の調停業務	●申請書様式の改訂等による申請手続きの明確化(平成21年4月)

表3-17. 内部(事務・事業実施主体)から見た事務の簡素化、効率化、厳格化等を行ったもの(行う予定のもの)

類型	事務・事業名	事務・事業の見直し状況
試験(資格付与)	宅地建物取引主任者資格試験の実施	●試験事務規程変更の認可 ・試験委員会の設置、試験事務の運営に関する事項等の明確化(平成19年1月) ・試験の公告・周知を官報掲載に変更(平成21年2月)
講習研修他	民間気象業務の支援	●配信システムに関わる保守要領、訓練要領の策定(平成23年7月)
講習研修	自動車整備士の養成	●自動車整備士養成施設の指定等の基準について(依命通達)の改正(平成22年3月)による指定基準の見直し
交付表示	ナンバープレートの交付代行	●指定基準の明確化(指定を一に限るものではないことを通知)(平成18年3月)
検査検定	自動車の点検及び整備についての検査	●「自動車分解整備事業の認証及び指定自動車整備事業の指定に係る取扱い及び指導の要領について(依命通達)」の改正(平成19年7月)による指定要件の緩和
検査検定	建築確認、中間検査、完了検査事務	●構造計算書偽装事件を受けた指定確認検査機関の業務の適正化(建築基準法(昭和25年法律第201号)の改正(平成18年改正)等)

		●確認検査業務規程認可基準の改正による書類管理の適正化(時期未定)
検査検定	型式適合認定、型式部材等製造者認証等の事務	●立入検査の実施及び改善措置の指導(平成22年度)
検査検定	構造方法等の認定に係る性能評価事務(指定性能評価機関)	●性能評価業務規程の改訂による適確かつ迅速な性能評価の推進(平成23年8月4日) ●立入検査の実施及び改善措置の指導(平成22年度)
検査検定	構造方法等の認定に係る性能評価事務(承認性能評価機関)	●性能評価業務規程の改訂による適確かつ迅速な性能評価の推進(平成23年8月4日)
助成他	民間都市開発推進機構が行う各業務	●費用負担の見直し(基金の国庫返納及び事業の新規採択停止)(平成22年度末) ●資金融通の見直し(新規採択停止)(平成20年10月) ●土地取得管理譲渡(貸付金及び基金の国庫返納)(平成22年4月)
助成	船舶等振興業務	●業務規定の見直し(事業評価制度の導入、外部監査対象の拡大)(平成19年)
助成他	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	●アイヌ文化振興等施策推進会議における検証や行政事業レビューを踏まえた事務の改善
助成他	建築物の耐震診断及び耐震改修の実施を支援することを目的とする事務	●耐震改修支援センターの指定基準の詳細を定める告示の制定(指定基準の明確化)(平成21年2月)
調査研究他	住宅瑕疵担保責任保険の引受け等	●事務効率化の度合いや過去の保険金の請求実績等に応じ保険料を随時見直し
調査研究他	地域伝統芸能等を活用した行事の実施、支援、情報の収集及び提供等	●関連予算の削減(平成19～22年度)
その他	事業用自動車運転者に対する適性診断(貨物)	●民間参入促進のための申請手続等の明確化及び認定基準の簡素化(手続中)
その他	事業用自動車運転者に対する適性診断(旅客)	●民間参入促進のための申請手続等の明確化及び認定基準の簡素化(手続中)
その他	自賠償保険・共済からの保険金・共済金等の支払いに係る紛争の調停業務	●類似申請事案等の集中審査に努めるなどの紛争処理の効率化(平成21年4月)

(2) 検討会等の開催や意見収集等の状況について

今回の政策評価の対象となった事務・事業のうち、第三者の知見の活用という観点から、政策の方向性の検討や事務・事業の見直しの検討等を検討会や委員会等を開催して行っているものを整理したところ、9事務・事業あった。また、利用者や事業者等から当該事務・事業に関連するアンケート調査を実施するなど意見収集を行っているものについても、3事務・事業あった。内容については、外部有識者からの意見聴取等を定期的に行っているものの他に、審議会等を開催し、当該事務・事業に係る法改正を行っているものもあり事務・事業の見直しに結びついているものもある。

しかし、全体として、事務・事業の見直しにあたって第三者の知見の活用や国民・利用者等の意見収集を行っているものは少なく、今後さらなる対応が求められる。

表3-18. 事務・事業所管部局における検討会等の開催状況

類型	事務・事業	検討会等の名称	開催時期	内容	検討会等の結果を踏まえた対応状況
講習研修他	民間気象業務の支援	①配信事業検討委員会 ②講習計画検討会	①H18.9.15、 H21.1.26、 H21.10.22、 H22.9.8、 H23.8.31 ②H22.2.24、 H23.2.9	①システム整備について、情報提供の負担金の改定について、バックアップシステムの構築について等 ②カリキュラムの検討、スケジュールの検討等	①各種システムへの機能盛り込み(検討会の決定を反映)、負担金の改定、バックアップシステムの構築(現場での二重系構築、遠隔地(大阪)での構築等) ②カリキュラムへの新手法反映、講習会の時期決定
講習研修他	全国貨物自動車運送適正化事業	貨物自動車運送適正化事業対策協議会	年度末と中間の年2回	以下の内容を協議 ・貨物自動車運送適正化実施機関の在り方 ・事業活動指針の策定 ・貨物自動車運送適正化事業に関する基本的方針	・活動指針を策定し、同指針に基づき当該事業を推進している。
交付表示	監理技術者資格者証交付事業	技術者制度検討会	平成22年11月に設置し、平成23年6月までに、計5回開催。	外部有識者からなる技術者制度検討会を設置し、技術者制度のあり方等について検討。 適正な施工の確保、不良不適格業者の排除等の観点から、技術者制度の在り方を検討。その中で、技術者に関するデータベースの整備の必要性、業種区分の点検等について検討し、とりまとめたところ。	技術者制度検討会の議論とあわせて、建設産業戦略会議においても議論し、当会議がとりまとめた「建設産業の再生と発展のための方策2011」(平成23年6月)においても、技術者に関するデータベースの整備の必要性について位置づけたところ。 その後、中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会基本問題小委員会においても議論を行い、新たな制度の仕組みの概要がとりまとめられ、「監理技術者資格者証交付事業」の役割及び機能を踏まえながら、円滑に移行することが必要であるとされたところである。
検査検定	建築確認、中間検査、完了検査	①社会資本整備審議会建築分科会基本制度部会 ②構造計算書偽装問題に関する緊急調査委員会	①平成17年12月19日～平成18年8月31日 ②平成17年12月16日～平成18年3月27日	①指定確認検査機関の審査体制の強化、公正中立性の確保といった指定基準の強化、特定行政庁の監督権限の強化等について提言 ②指定確認検査機関の市場競争による審査の形骸化、特定行政庁と指定確認検査機関との適切な役割分担等に関する提言	平成18年の建築基準法の改正等により、指定段階において、不適格者を長期にわたり排除し、十分な能力を備えた者のみが参入できるようにするため、過去に刑罰に処せられた者等を排除する欠格条項、確認検査員等の必要数の増加等のほか、損害賠償能力や公正中立性等に関する指定基準等が厳格化された。また、特定行政庁に立入検査権限を付与。
助成	船舶等振興業務	モーターボート競走事業の活性化に係る検討委員会	平成18年2月～6月 平成23年度中再開予定	①モーターボート競走事業の効率的運営 ②モーターボート競走事業の振興策 ③関係者間の効果的な役割分担と費用負担等について検討。	平成18年に開催された検討会にて策定された「ルネッサンスプラン」に基づき、平成19年にモーターボート競走法を一部改正。 また、モーターボート競走法の一部改正法附則第20条において、「政府は、この法律の施行後5年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。」と規定されており、今後、施行状況について当該検討会を活用して検討を進める予定。

助成他	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	アイヌ文化振興等施策推進会議	概ね年1回開催	国、関係自治体、アイヌ文化振興財団等で構成され、より効果的なアイヌ文化振興等施策の推進及び施策の充実という観点からの検討を実施。	当会議において、指定法人が実施する事業については、その進捗状況を把握し、事業の効率化を図っている。
促進啓発他	地方貨物自動車運送適正化事業	地方実施機関評議委員会	年度末と中間の年2回	以下の内容の諮問に応じ評議、提言 ・事業活動指針の策定 ・事業の活動状況	・活動指針を策定し、同指針に基づき当該事業を推進している。
その他	旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理	スーパー中枢港湾選定委員会 港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会	平成16年10月～平成17年3月(全5回)	平成17年4月報告(公社組織の見直し) ・埠頭公社経営の一層の効率化とともに管理運営を主体とした組織への移行などの業務範囲の見直しや、民営化も視野に入れた組織改革の検討など、すみやかに埠頭公社のあり方を検討することが適当である。 ・外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律を柔軟に見直すとともに、港湾毎の地域特性、各公社の財政状況等を勘案した上での、最適な組織体制、管理運営のあり方の検討が必要である。	・海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律(平成18年法律第38号)により、外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律を改正(特定外貿埠頭の管理運営に関する法律)し、国の指定を受けて外貿埠頭の管理運営を行う者を財団法人から株式会社に変更。
その他	競走実施業務	モーターボート競走事業の活性化に係る検討委員会	平成18年2月～6月 平成23年度中に再開予定	①モーターボート競走事業の効率的運営 ②モーターボート競走事業の振興策 ③関係者間の効果的な役割分担と費用負担のあり方 などを含めた、モーターボート競走事業の活性化方策等について検討。	平成18年に開催された検討会にて策定された「ルネッサンスプラン」に基づき、平成19年にモーターボート競走法を一部改正。また、モーターボート競走法の一部改正法附則第20条において、「政府は、この法律の施行後5年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。」と規定されており、平成25年度までに施行状況について検討を終えることが必要であるため、平成23年度中に当該検討会を再開する予定。

表3-19. 事務・事業所管部局における利用者、事業者等からの意見収集の状況

類型	事務・事業	調査等の名称	把握時期	内容
講習研修他	民間気象業務の支援	①緊急地震速報 XML 電文の受信調査 ②緊急地震速報大阪システムの利用について ③講習アンケート	①H22.9.14 ②H22.11.5 ③講習終了時 (毎回)	①緊急地震速報の電文形式の変更時期について(受信側の設備に時間・金額が掛かるため一気象庁へ要望提出) ②気象業務支援センターが緊急地震速報大阪システムを整備した場合の利用予定について(利用料が掛かることからそのための設備投資額の参考資料として) ③講習内容について理解度・要望等
交付表示	監理技術者資格者証 交付事業	監理技術者資格者証及び監理技術者 講習等に関するアンケート	平成22年11月 アンケート実施	監理技術者資格者証について、公共工事においては、都道府県、政令市の約9割が資格者証を活用している。一方で、業団体へのアンケートでは、民間工事において、5割程度で資格者証の確認がされていないとの結果であった。 また、現行の監理技術者資格者証の有効性について、業団体では65%程度が「有効」又は「どちらかといえば有効」と回答し、発注者では85%程度が「有効」又は「どちらかといえば有効」と回答した。 また、「技術者の資格等を表示・確認するしよみの必要性」については、業団体の75%程度、発注者の90%程度で、「必要」又は「どちらかといえば必要」と回答した。 (業団体:63団体から回答/100団体。発注者:217機関から回答/437機関。)
助成他	アイヌの伝統等の普及 啓発等に関する事務	(財)アイヌ文化振興・研究推進機構が 設置した事業検証評価委員会によるア ンケート調査	平成23年7月1 9日～平成23 年8月8日	・5年毎に設置している事業検証評価委員会において、財団の今後の事業展開を展望し、中長期的な視点で事業のあり方等の検証に資するため、財団事業の受け止められ方等について、アンケートを実施。 ・調査対象 北海道アイヌ協会支部会員及び財団事業の参加者等 1,000人 インターネットモニター 850人

第4章 今後に向けた課題の整理

今回、指定等法人が行う事務・事業の検証として、事務・事業ごとに各事務・事業所管部局による自己評価を実施した。その結果、約半数の事務・事業について何らかの見直しを実施しており、いくつかの事務・事業については、廃止や終了を予定しているものも見られた。

しかし、多くの事務・事業については、引き続き当該事務・事業を継続することが必要であり、指定等の形態により実施することが妥当と判断されている。

今後、事務・事業を継続していくに当たり、引き続き取り組むべき事項についてまとめる。

<競争環境の確保、民間参入の拡大について>

指定等の基準の妥当性については、多くが妥当と評価されているものの、55事務・事業のうち、事務・事業を実施する法人を公益法人に限ることとしているものが19事務・事業、全国で一つの法人に限ることとしているものが6事務・事業あるとともに、その他地域要件や構成員要件により対象法人が限られる事務・事業もあり、結果として、対象法人を限定することとなっているものも多い。

指定等法人の行う事務・事業については、国の政策にかかる業務を代行するという観点から、公平性や公益性が求められるものが多いが、事務・事業の効率的実施や民間活力の活用、民間参入の拡大の観点から指定等の基準については定期的に見直しを行い、その妥当性を検証することが求められる。

対象法人を限定することとなっている事務・事業については、競争環境の確保の観点から、極力見直しを行うべきである。特に、法人を全国に一つに限ることとしている事務・事業については、今後外部環境等の変化を見ながら見直しについて検討することが必要である。

また、地域事情の反映の観点から、地域に精通した法人が業務を実施することができるよう、地域ごとに法人指定を行うなどといった見直しも必要ではないかと考えられる。

<事務・事業の有効性の把握について>

事務・事業の有効性については、多くの事務・事業において効果的と評価されているものの、当該事務・事業の実施により達成される政策目的との関係が不明確であったり、事務・事業の実績等による定量的な数値目標の設定や効果の把握ができていなかったりする事務・事業も多い。

当該事務・事業の実施が政策目的・目標の達成にどの程度寄与するのかについては把握が難しい場合もあるが、効果的で効率的な事務・事業の実施のため、引き続き検討を続けていく必要があると考えられる。

<社会的ニーズの把握とそれを踏まえた検討について>

過去に外部からの指摘を受け事務・事業の見直しを行っているものもある（55事務・事業中9事務・事業）一方で、検討会の開催や意見収集の実施等により、外部有識者や事業者、利用者等からの意見聴取を行ったり、政策の方向性について検討したりしている事例はそれほど多くない。

検討会の開催や意見収集等を実施している例としては、例えば、「監理技術者資格者証交付事業」「アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務」がある。「監理技術者資格者証交付事業」については、国会や事業仕分けの場において、資格者証の交付は不要であり廃止すべきとの指摘を受け、平成22年11月から「技術者制度検討会」を実施し、建設業における優秀な技術者の確保・育成、その評価・活用等を効果的に推進し、将来における建設工事の品質を確保するとともに、技術と経営に優れた企業の発展に資する技術者制度のあり方について検討を行ってきたところである。また、中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会基本問題小委員会においても議論を行い、審議の結果をとりまとめたところである。これらの議論の中で、新たな制度の仕組みの概要がとりまとめられ、「監理技術者資格者証交付事業」の役割及び機能を踏まえながら、円滑に移行することが必要であるとされたところである。

その他の事務・事業についても、法令等の改正や見直しを行うにあたり、パブリックコメントの募集や省内検討等を行っていることと考えられるが、事務・事業の効率的実施や利用者の利便性向上を図っていくためには、当該事務・事業が現在の社会的ニーズに合ったものとなっているかについて定期的に把握し、検証を行うことが今後より一層求められる。

<今後の政策評価について>

指定等法人が行う事務・事業の検証について、閣議決定を受けた初回の政策評価ということで、対象となる事務・事業を全てについて、その必要性について検証を行った。今回は、対象が55事務・事業と多く、多岐にわたるテーマであったため、事務・事業所管部局における自己評価という形で網羅的な点検を行うという方式をとった。今後は、分野を区切り、テーマを絞ったうえで政策評価を実施することや、個々の事務・事業について国民や利用者からの意見収集やニーズの把握、外部評価等を実施するなど、さらに深掘りを行うための工夫を行うことについても検討する必要があると考える。

別添 1 対象事務・事業一覧

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【試験(資格付与)】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
宅地建物取引業法第16条の2	(財)不動産適正取引推進機構	・宅地建物取引主任者資格試験の実施	指定	土地・建設産業 不動産課 局	野村 正史

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【講習研修】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
タクシー業務適正化特別措置法第34条	(財)東京タクシーセンター (財)大阪タクシーセンター (財)神奈川タクシーセンター	・指導 ・研修 ・苦情処理 ・共同施設の設置、運営	指定	自動車局 旅客課	鈴木 昭久
気象業務法第24条の28	(財)気象業務支援センター	・情報の提供 ・調査、研究 ・相談等 ・研修 ・その他必要な業務	指定	気象庁 総務部民間事業振興課	城尾 泰彦
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第91条	(財)マンション管理センター	・情報・資料の収集、整理、提供 ・技術的支援 ・講習 ・指導、助言 ・調査、研究 ・啓発活動、広報活動 ・その他業務	指定	住宅局 市街地建築課	坂本 努
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第95条	(社)高層住宅管理業協会	・指導、勧告等 ・苦情解決 ・調査、研究 ・研修 ・債務保証業務	指定	土地・建設産業 不動産課	野村 正史
航空法第29条第4項	日本航空(株) 全日本空輸(株) エア・ニッポン(株) (株)ジャルエクスプレス (財)日本学生航空連盟 (社)日本滑空協会 学校法人東海大学 東海大学飛行訓練センター 学校法人法政大学 法政大学飛行訓練センター (株)JALエンジニアリング 学校法人神野学園 中日本航空専門学校 学校法人浅野学園 国際航空専門学校 学校法人日本航空学園 日本航空専門学校 学校法人日本コンピュータ学園 東日本航空専門学校 学校法人日本航空学園 日本航空専門学校石	・航空従事者の養成(養成課程を修了した者については、修了した課程に応じ、航空従事者技能証明、航空英語能力証明又は計器飛行証明に係る実地試験の全部又は一部を免除する。)	指定	航空局 安全部運航安全課	高木 育男
航空法第72条第5項	日本航空(株) 全日本空輸(株) 他株式会社12法人	・機長の認定・審査の実施	指定	航空局 安全部航空事業安全室	島村 淳
航空法第78条第4項	日本航空(株) 全日本空輸(株)	・運航管理者の養成(養成課程を修了したものについては、運航管理者技能検定に係る実地試験の一部を免除する。)	指定	航空局 安全部運航安全課	高木 育男

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
旅行業法第22条の2、第22条の3	(社)日本旅行業協会 (社)全国旅行業協会	・苦情の解決 ・研修 ・弁済業務 ・指導 ・調査、研究、広報	指定	観光庁 観光産業課	鶴田 浩久
貨物自動車運送事業法第43条	(社)全日本トラック協会	・指針策定 ・連絡調整、指導 ・研修 ・啓発、広報	指定	自動車局 貨物課	川勝 敏弘
船員の雇用の促進に関する特別措置法第7条第1項	(財)日本船員福利雇用促進センター	・求人開拓 ・職業紹介等 ・技能訓練 ・その他必要な業務	指定	海事局 海人事材政策課	河村 俊信
宅地建物取引業法第64条の2、第64条の17第1項	(社)全国宅地建物取引業保証協会 (社)不動産保証協会	・苦情解決 ・研修 ・弁済 ・一般保証業務及び手付金等保管事業	指定	土地・建設産業 不動産課	野村 正史
道路運送車両法第55条第3項 自動車整備士技能検定規則第6条の18	(財)赤門学志院 (学)角川学園 千葉県自動車整備商工組合 (財)つくば職業訓練教育財団 (学)日産学園 (職)高崎自動車職業能力開発協会 (社)自動車整備振興会(全国53法人) 他248法人	・自動車整備士の養成	指定	自動車局 整備課	島 雅之
建築士法第22条の3	(財)建築技術教育普及センター (株)日建学院 特定非営利活動法人 建築家教育推進機構 特定非営利活動法人 住宅福祉サービス (株)総合資格学院法定講習センター ビューローベリタスジャパン(株) 特定非営利活動法人 東京土建ATEC 特定非営利活動法人 埼玉土建建築支援セン (株)ERIAアカデミー (株)確認サービス	・建築士定期講習の実施に関する事務	登録	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
建築士法第26条の5	(財)建築技術教育普及センター (株)総合資格学院法定講習センター 特定非営利活動法人 東京土建ATEC 特定非営利活動法人 埼玉土建建築支援セン	・管理建築士講習の実施に関する事務	登録	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
建築士法第10条の22	(財)建築技術教育普及センター	・構造設計一級建築士講習又は設備設計一級建築士講習の実施に関する事務	登録	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
エネルギーの使用の合理化に関する法律第76条の11	(財)建築環境・省エネルギー機構 ビューローベリタスジャパン(株)	・講習	登録	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
住宅の品質確保の促進等に関する法律第13条	(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター	・講習	登録	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
住宅の品質確保の促進等に関する法律第82条	(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター	・費用助成 ・情報・資料の収集、整理、提供 ・調査、研究 ・研修 ・連絡調整 ・相談、助言 ・苦情処理	指定	住宅局 住宅生産課	橋本 公博

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【登録】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
宅地建物取引業法第34条の2第5項、第50条の2の5	(財)東日本不動産流通機構	<ul style="list-style-type: none"> ・物件情報の登録 ・宅建業者への物件情報の提供 ・統計の作成その他取引の適正化及び流通の円滑化を図るための必要な業務 	指定	土地・建設産業 不動産業課局	野村 正史
	(社)中部圏不動産流通機構				
	(社)近畿圏不動産流通機構				
	(社)西日本不動産流通機構				
建築士法第10条の4	(社)日本建築士会連合会	<ul style="list-style-type: none"> ・一級建築士の登録の実施に関する事務 ・一級建築士名簿を一般の閲覧に供する事務 ・構造設計一級建築士証及び設備設計一級建築士証の交付の実施に関する事務 	指定	住宅局 建築指導課	井上 勝徳

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【交付表示】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
特定都市鉄道整備促進特別措置法第6条	(社)日本民営鉄道協会	・積立金管理 ・積立て証明 ・支出確認	指定	鉄道局 都市鉄道課	堀内 丈太郎
道路運送車両法第25条	(財)関東陸運振興財団 (他50団体) (社)神奈川県自動車会議所 (他38法人) 奈良県自動車整備工業協同組合	・ナンバープレートの交付	指定	自動車局 自動車情報課	土肥 豊
建築士法第10条の4	(社)日本建築士会連合会	・一級建築士の登録の実施に関する事務 ・一級建築士名簿を一般の閲覧に供する事務 ・構造設計一級建築士証及び設備設計一級建築士証の交付の実施に関する事務	指定	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
建設業法第27条の19	(財)建設業技術者センター	・監理技術者資格者証の交付	指定	土地・建設産業 建設業課 局	谷脇 暁

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【検査検定】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
道路運送車両法第94条の2	DUO東京(株) フォルクスワーゲン東京練馬 ダイハツ東京販売(株) 亀戸店 トヨタ東京カローラ(株) 港店テクノショップ トヨタ西東京カローラ(株) 町田店 他29, 306工場	・自動車の点検及び整備についての検査	指定	自動車局 整備課	島 雅之
建築基準法第77条の18	(一財)日本建築センター (財)日本建築設備・昇降機センター (財)日本建築総合試験所 日本ERI(株) 他52法人	・建築確認、中間検査、完了検査	指定	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
建築基準法第77条の36	(一財)日本建築センター (財)建材試験センター (財)ペターリビング (財)日本建築総合試験所 (財)日本建築設備・昇降機センター (財)日本住宅・木材技術センター 日本ERI(株) (社)日本膜構造協会	・型式適合認定の全部又は一部 ・型式部材等製造者認証の全部又は一部 ・その他業務	指定	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
建築基準法第77条の56	(一財)日本建築センター (財)建材試験センター (財)ペターリビング (財)日本建築総合試験所 他21法人	・構造方法等の認定に係る性能評価の全部又は一部	指定	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
建築基準法第77条の57	フラウンホーファー・ゲゼルシャフト ツァ フェルデルング デア アンゲヴァンテン フォル シュング エー、ファオ、 SPスウェーデン国技術研究所	・構造方法等の認定に係る性能評価	承認	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
エネルギーの使用の合理化に関する法律第76条の7	日本ERI(株) 他株式会社50社 有限会社4社 財団法人4法人 特定非営利活動法人2法人	・建築物調査	登録	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
航空法第20条第1項	川崎重工(株) 他108事業場	・航空機及びその装備品の設計、製造、整備及び改造に係る検査等	認定	航空局 安全部航空機安全課	高野 滋
航空法第31条第1項 航空法施行規則第61条第1項	(財)航空医学研究センター (財)健康医学協会 (財)宮城県成人病予防協会 (社)伊勢佐木佐波医師会病院 (社)東京都教職員互助会三楽病院 他医療法人等101法人	・航空身体検査証明の実施	指定	航空局 安全部運航安全課	高木 育男
航空法第33条第3項	日本航空(株) 全日本空輸(株)	・航空英語に関する知識及び能力の判定(判定の結果合格した者については、航空英語能力証明に係る試験を免除する。)	指定	航空局 安全部運航安全課	高木 育男
港湾法第56条の2の2	(財)沿岸技術研究センター (社)寒地港湾技術研究センター	・港湾の施設の技術上の基準への適合性確認	登録	港湾局 技術企画課技術監理室	渡邊 和重

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【助成(資金援助)】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条	(財)民間都市開発推進機構	<ul style="list-style-type: none">・費用負担・資金融通・調査の助成・資金貸付・土地取得管理譲渡・費用支援債務保証その他業務	指定	都市局 港湾局 まちづくり推進課 振興課	清瀬 和彦 田邊 俊郎

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【助成(助成金交付)】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名	
民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条	(財)民間都市開発推進機構	<ul style="list-style-type: none"> ・費用負担 ・資金融通 ・調査の助成 ・資金貸付 ・土地取得管理譲渡 ・費用支援債務保証その他業務 	指定	都市局 港湾局	まちづくり推進課 振興課	清瀬 和彦 田邊 俊郎
住宅の品質確保の促進等に関する法律第82条	(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター	<ul style="list-style-type: none"> ・費用助成 ・情報・資料の収集、整理、提供 ・調査、研究 ・研修 ・連絡調整 ・相談、助言 ・苦情処理 	指定	住宅局	住宅生産課	橋本 公博
モーターボート競走法第44条第1項	(公財)日本財団	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶等振興業務 	指定	海事局	総務課	蝦名 邦晴
アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律第7条	(財)アイヌ文化振興・研究推進機構	<ul style="list-style-type: none"> ・アイヌ文化の継承者の育成、アイヌ文化の振興 ・アイヌの伝統等に関する広報活動、その他の普及啓発 ・アイヌ文化の振興等に資する調査研究 ・調査研究を行うものに対する助言、助成その他の援助 ・その他アイヌ文化の振興等を図るために必要な業務 	指定	北海道局	総務課アイヌ施策室	松浦 明

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【助成(貸付)】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名	
民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条	(財)民間都市開発推進機構	<ul style="list-style-type: none"> ・費用負担 ・資金融通 ・調査の助成 ・資金貸付 ・土地取得管理譲渡 ・費用支援債務保証その他業務 	指定	都市局 港湾局	まちづくり推進課 振興課	清瀬 和彦 田邊 俊郎
モーターボート競走法第44条第1項	(公財)日本財団	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶等振興業務 	指定	海事局	総務課	蝦名 邦晴

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【助成(債務保証)】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名	
民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条	(財)民間都市開発推進機構	<ul style="list-style-type: none"> ・費用負担 ・資金融通 ・調査の助成 ・資金貸付 ・土地取得管理譲渡 ・費用支援債務保証その他業務 	指定	都市局 港湾局	まちづくり推進課 振興課	清瀬 和彦 田邊 俊郎
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第95条	(社)高層住宅管理業協会	<ul style="list-style-type: none"> ・指導、勧告等 ・苦情解決 ・調査、研究 ・研修 ・債務保証業務 	指定	土地・建設産業局	不動産課	野村 正史
高齢者の居住の安定確保に関する法律第78条	(財)高齢者住宅財団	<ul style="list-style-type: none"> ・登録住宅に係る家賃債務保証 ・死亡時一括償還方法によるバリアフリー改良費用の貸付けに係る債務保証 ・情報及び資料の収集、整理及び提供 ・調査及び研究 ・附帯業務 	指定	住宅局	安心居住推進課	山口 敏彦
宅地建物取引業法第41条、第51条	全国不動産信用保証(株) 不動産信用保証(株) 東京不動産信用保証(株) 住宅産業信用保証(株) 西日本住宅産業信用保証(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・手付金等保証事業 	指定	土地・建設産業局	不動産課	野村 正史
宅地建物取引業法第41条の2、第63条の3	全国不動産信用保証(株) 不動産信用保証(株) 東京不動産信用保証(株) 住宅産業信用保証(株) 西日本住宅産業信用保証(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・手付金等保管事業 	指定	土地・建設産業局	不動産課	野村 正史
宅地建物取引業法第64条の2、第64条の17第1項	(社)全国宅地建物取引業保証協会 (社)不動産保証協会	<ul style="list-style-type: none"> ・苦情解決 ・研修 ・弁済 ・一般保証業務及び手付金等保管事業 	指定	土地・建設産業局	不動産課	野村 正史
建築物の耐震改修の促進に関する法律第17条	(財)日本建築防災協会	<ul style="list-style-type: none"> ・債務保証 ・情報及び資料の収集、整理及び提供 ・調査及び研究 ・附帯業務 	指定	住宅局	建築指導課	井上 勝徳

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【助成(債務弁済)】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
旅行業法第22条の2、第22条の3	(社)日本旅行業協会 (社)全国旅行業協会	<ul style="list-style-type: none"> ・苦情の解決 ・研修 ・弁済業務 ・指導 ・調査、研究、広報 	指定	観光庁 観光産業課	鶴田 浩久
宅地建物取引業法第64条の2、第64条の17第1項	(社)全国宅地建物取引業保証協会 (社)不動産保証協会	<ul style="list-style-type: none"> ・苦情解決 ・研修 ・弁済 ・一般保証業務及び手付金等保管事業 	指定	土地・建設産業 不動産課 局	野村 正史

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【助成(その他)】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名	
民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条	(財)民間都市開発推進機構	<ul style="list-style-type: none"> ・費用負担 ・資金融通 ・調査の助成 ・資金貸付 ・土地取得管理譲渡 ・費用支援債務保証その他業務 	指定	都市局 港湾局	まちづくり推進課 振興課	清瀬 和彦 田邊 俊郎

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【調査研究】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
気象業務法第24条の28	(財)気象業務支援センター	<ul style="list-style-type: none"> 情報の提供 調査、研究 相談等 研修 その他必要な業務 	指定	気象庁 総務部民間事業振興課	城尾 泰彦
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第91条	(財)マンション管理センター	<ul style="list-style-type: none"> 情報・資料の収集、整理、提供 技術的支援 講習 指導、助言 調査、研究 啓発活動、広報活動 その他業務 	指定	住宅局 市街地建築課	坂本 努
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第95条	(社)高層住宅管理業協会	<ul style="list-style-type: none"> 指導、勧告等 苦情解決 調査、研究 研修 債務保証業務 	指定	土地・建設産業 不動産課	野村 正史
高齢者の居住の安定確保に関する法律第78条	(財)高齢者住宅財団	<ul style="list-style-type: none"> 登録住宅に係る家賃債務保証 死亡時一括償還方法によるバリアフリー改良費用の貸付けに係る債務保証 情報及び資料の収集、整理及び提供 調査及び研究 附帯業務 	指定	住宅局 安心居住推進課	山口 敏彦
宅地建物取引業法第34条の2第5項、第50条の2の5	(財)東日本不動産流通機構	<ul style="list-style-type: none"> 物件情報の登録 宅建業者への物件情報の提供 統計の作成その他取引の適正化及び流通の円滑化を図るための必要な業務 	指定	土地・建設産業 不動産課	野村 正史
	(社)中部圏不動産流通機構				
	(社)近畿圏不動産流通機構				
	(社)西日本不動産流通機構				
民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条	(財)民間都市開発推進機構	<ul style="list-style-type: none"> 費用負担 資金融通 調査の助成 資金貸付 土地取得管理譲渡 費用支援債務保証その他業務 	指定	都市局 港湾局 まちづくり推進課 振興課	清瀬 和彦 田邊 俊郎
旅行業法第22条の2、第22条の3	(社)日本旅行業協会	<ul style="list-style-type: none"> 苦情の解決 研修 弁済業務 指導 調査、研究、広報 	指定	観光庁 観光産業課	鶴田 浩久
	(社)全国旅行業協会				
建築物の耐震改修の促進に関する法律第17条	(財)日本建築防災協会	<ul style="list-style-type: none"> 債務保証 情報及び資料の収集、整理及び提供 調査及び研究 附帯業務 	指定	住宅局 建築指導課	井上 勝徳

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
住宅の品質確保の促進等に関する法律第82条	(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター	<ul style="list-style-type: none"> 費用助成 情報・資料の収集、整理、提供 調査、研究 研修 連絡調整 相談、助言 苦情処理 	指定	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律第17条	(株)住宅あんしん保証 (財)住宅保証機構 (株)日本住宅保証検査機構 (株)ハウスジーン ハウスプラス住宅保証(株)	<ul style="list-style-type: none"> 保険業務 瑕疵発生の防止及び修補技術等に関する情報・資料の収集・提供 瑕疵発生の防止及び修補技術等に関する調査研究 	指定	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律第8条、9条 ※	(財)地域伝統芸能活用センター	<ul style="list-style-type: none"> 計画活用行事等の情報の収集 実施主体への情報の提供 計画活用行事等の実施に関し、助言、指導、資金の支給 独立行政法人国際観光振興機構に対する情報の提供 催しの実施、調査、研究、広報 	指定	観光庁 観光地域振興部観光資源課	新垣 慶太
アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律第7条	(財)アイヌ文化振興・研究推進機構	<ul style="list-style-type: none"> アイヌ文化の継承者の育成、アイヌ文化の振興 アイヌの伝統等に関する広報活動、その他の普及啓発 アイヌ文化の振興等に資する調査研究 調査研究を行うものに対する助言、助成その他の援助 その他アイヌ文化の振興等を図るために必要な業務 	指定	北海道局 総務課アイヌ施策室	松浦 明

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【促進啓発】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
気象業務法第24条の28	(財)気象業務支援センター	<ul style="list-style-type: none"> 情報の提供 調査、研究 相談等 研修 その他必要な業務 	指定	気象庁 総務部民間事業振興課	城尾 泰彦
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第91条	(財)マンション管理センター	<ul style="list-style-type: none"> 情報・資料の収集、整理、提供 技術的支援 講習 指導、助言 調査、研究 啓発活動、広報活動 その他業務 	指定	住宅局 市街地建築課	坂本 努
旅行業法第22条の2、第22条の3	(社)日本旅行業協会	<ul style="list-style-type: none"> 苦情の解決 研修 弁済業務 指導 調査、研究、広報 	指定	観光庁 観光産業課	鶴田 浩久
	(社)全国旅行業協会				
貨物自動車運送事業法第43条	(社)全日本トラック協会	<ul style="list-style-type: none"> 指針策定 連絡調整、指導 研修 啓発、広報 	指定	自動車局 貨物課	川勝 敏弘
貨物自動車運送事業法第38条	(社)東京都トラック協会 (他46法人)	<ul style="list-style-type: none"> 指導 啓発、広報 苦情処理 国への協力 	指定	自動車局 貨物課	川勝 敏弘
地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律第8条、9条	(財)地域伝統芸能活用センター	<ul style="list-style-type: none"> 計画活用行事等の情報の収集 実施主体への情報の提供 計画活用行事等の実施に関し、助言、指導、資金の支給 独立行政法人国際観光振興機構に対する情報の提供 催しの実施、調査、研究、広報 	指定	観光庁 観光地域振興部観光資源課	新垣 慶太
アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律第7条	(財)アイヌ文化振興・研究推進機構	<ul style="list-style-type: none"> アイヌ文化の継承者の育成、アイヌ文化の振興 アイヌの伝統等に関する広報活動、その他の普及啓発 アイヌ文化の振興等に資する調査研究 調査研究を行うものに対する助言、助成その他の援助 その他アイヌ文化の振興等を図るために必要な業務 	指定	北海道局 総務課アイヌ施策室	松浦 明

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【指導助言】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
タクシー業務適正化特別措置法第34条	(財)東京タクシーセンター (財)大阪タクシーセンター (財)神奈川タクシーセンター	・指導 ・研修 ・苦情処理 ・共同施設の設置、運営	指定	自動車局 旅客課	鈴木 昭久
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第91条	(財)マンション管理センター	・情報・資料の収集、整理、提供 ・技術的支援 ・講習 ・指導、助言 ・調査、研究 ・啓発活動、広報活動 ・その他業務	指定	住宅局 市街地建築課	坂本 努
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第95条	(社)高層住宅管理業協会	・指導、勧告等 ・苦情解決 ・調査、研究 ・研修 ・債務保証業務	指定	土地・建設産業 不動産課	野村 正史
民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条	(財)民間都市開発推進機構	・費用負担 ・資金融通 ・調査の助成 ・資金貸付 ・土地取得管理譲渡 ・費用支援債務保証その他業務	指定	都市局 まちづくり推進課 港湾局 振興課	清瀬 和彦 田邊 俊郎
旅行業法第22条の2、第22条の3	(社)日本旅行業協会 (社)全国旅行業協会	・苦情の解決 ・研修 ・弁済業務 ・指導 ・調査、研究、広報	指定	観光庁 観光産業課	鶴田 浩久
貨物自動車運送事業法第43条	(社)全日本トラック協会	・指針策定 ・連絡調整、指導 ・研修 ・啓発、広報	指定	自動車局 貨物課	川勝 敏弘
宅地建物取引業法第64条の2、第64条の17第1項	(社)全国宅地建物取引業保証協会 (社)不動産保証協会	・苦情解決 ・研修 ・弁済 ・一般保証業務及び手付金等保管事業	指定	土地・建設産業 不動産課	野村 正史
貨物自動車運送事業法第38条	(社)東京都トラック協会 (他46法人)	・指導 ・啓発、広報 ・苦情処理 ・国への協力	指定	自動車局 貨物課	川勝 敏弘

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
住宅の品質確保の促進等に関する法律第82条	(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター	<ul style="list-style-type: none"> ・費用助成 ・情報・資料の収集、整理、提供 ・調査、研究 ・研修 ・連絡調整 ・相談、助言 ・苦情処理 	指定	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律第8条、9条	(財)地域伝統芸能活用センター	<ul style="list-style-type: none"> ・計画活用行事等の情報の収集 ・実施主体への情報の提供 ・計画活用行事等の実施に関し、助言、指導、資金の支給 ・独立行政法人国際観光振興機構に対する情報の提供 ・催しの実施、調査、研究、広報 	指定	観光庁 観光地域振興部観光資源課	新垣 慶太

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人一覧【その他】

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
タクシー業務適正化特別措置法第34条	(財)東京タクシーセンター (財)大阪タクシーセンター (財)神奈川タクシーセンター	・指導 ・研修 ・苦情処理 ・共同施設の設置、運営	指定	自動車局 旅客課	鈴木 昭久
気象業務法第24条の28	(財)気象業務支援センター	・情報の提供 ・調査、研究 ・相談等 ・研修 ・その他必要な業務	指定	気象庁 総務部民間事業振興課	城尾 泰彦
特定都市鉄道整備促進特別措置法第6条	(社)日本民営鉄道協会	・積立金管理 ・積立て証明 ・支出確認	指定	鉄道局 都市鉄道課	堀内 丈太郎
民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条	(財)民間都市開発推進機構	・費用負担 ・資金融通 ・調査の助成 ・資金貸付 ・土地取得管理譲渡 ・費用支援債務保証その他業務	指定	都市局 港湾局 まちづくり推進課 振興課	清瀬 和彦 田邊 俊郎
旅行業法第22条の2、第22条の3	(社)日本旅行業協会 (社)全国旅行業協会	・苦情の解決 ・研修 ・弁済業務 ・指導 ・調査、研究、広報	指定	観光庁 観光産業課	鶴田 浩久
貨物自動車運送事業法第43条	(社)全日本トラック協会	・指針策定 ・連絡調整、指導 ・研修 ・啓発、広報	指定	自動車局 貨物課	川勝 敏弘
船員の雇用の促進に関する特別措置法第7条第1項	(財)日本船員福利雇用促進センター	・求人開拓 ・職業紹介等 ・技能訓練 ・その他必要な業務	指定	海事局 海事人材政策課	河村 俊信
中部国際空港の設置及び管理に関する法律第4条	中部国際空港(株)	・中部国際空港の設置及び管理 ・航空保安施設の設置及び管理 ・機能利便施設の建設及び管理 ・付帯事業 ・その他必要な事業	指定	航空局 航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課 近畿圏・中部圏空港政策室	岡西 康博
関西国際空港株式会社法第7条	関西国際空港用地造成(株)	・二期事業に係る関西国際空港用地の造成 ・造成した空港用地の関西国際空港株式会社への貸与及び譲渡	指定	航空局 航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課 近畿圏・中部圏空港政策室	岡西 康博
海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律第2条の規定による改正前の外貨埠頭公園の解散及び業務の承継に関する法律第2条 特定外貨埠頭の管理運営に関する法律第3条	東京港埠頭株式会社 (財)横浜港埠頭公社 大阪港埠頭株式会社 神戸港埠頭株式会社	・旧外貨埠頭公園が建設した外貨埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理	指定	港湾局 港湾経済課	永松 健次

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
貨物自動車運送事業法第38条	(社)東京都トラック協会 (他46法人)	・指導 ・啓発、広報 ・苦情処理 ・国への協力	指定	自動車局 貨物課	川勝 敏弘
住宅の品質確保の促進等に関する法律第66条	弁護士会(52)	・紛争のあっせん、調停、仲裁	指定	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
住宅の品質確保の促進等に関する法律第82条	(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター	・費用助成 ・情報・資料の収集、整理、提供 ・調査、研究 ・研修 ・連絡調整 ・相談、助言 ・苦情処理	指定	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
建築物の耐震改修の促進に関する法律第17条	(財)日本建築防災協会	・債務保証 ・情報及び資料の収集、整理及び提供 ・調査及び研究 ・附帯業務	指定	住宅局 建築指導課	井上 勝徳
道路運送車両法第96条の2	(財)自動車検査登録情報協会	・自動車検査登録手続における電子化された証明書情報の受領、管理及び報告	登録	自動車局 自動車情報課	土肥 豊
貨物自動車運送事業法第17条 貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条第2項	神奈川県自動車交通共済協同組合 他11法人	・事業用自動車運転者に対する適性診断	認定	自動車局 安全政策課	三上 哲史
道路運送法第27条 旅客自動車運送事業運輸規則第38条第2項	ヤマト・スタッフ・サプライ(株) 他6法人	・事業用自動車運転者に対する適性診断	認定	自動車局 安全政策課	三上 哲史
モーターボート競走法第32条第1項	(財)日本モーターボート競走会	・競走実施業務	指定	海事局 総務課	蝦名 邦晴
特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律第17条	(株)住宅あんしん保証 (財)住宅保証機構 たてもの(株) (株)日本住宅保証検査機構 (株)ハウスジーマン ハウスプラス住宅保証(株)	・保険業務 ・瑕疵発生の防止及び修補技術等に関する情報・資料の収集・提供 ・瑕疵発生の防止及び修補技術等に関する調査研究	指定	住宅局 住宅生産課	橋本 公博
地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律第8条、9条	(財)地域伝統芸能活用センター	・計画活用行事等の情報の収集 ・実施主体への情報の提供 ・計画活用行事等の実施に関し、助言、指導、資金の支給 ・独立行政法人国際観光振興機構に対する情報の提供 ・催しの実施、調査、研究、広報	指定	観光庁 観光地域振興部観光資源課	和田 浩一
自動車損害賠償保障法第23条の5第1項	(一財)自賠責保険・共済紛争処理機構	・自動車損害賠償責任保険及び自動車損害賠償責任共済からの支払いに係る紛争の調停事業(自賠法23条の5) ・自動車事故(責任保険及び責任共済に関するものに限る)による被害者等からの相談等を目的とする事業	指定	自動車局 保障制度参事官室	後藤 浩平
建築士法第10条の4	(社)日本建築士会連合会	・一級建築士の登録の実施に関する事務 ・一級建築士名簿を一般の閲覧に供する事務 ・構造設計一級建築士証及び設備設計一級建築士証の交付の実施に関する事務	指定	住宅局 建築指導課	井上 勝徳

根拠法令名	法人名	事務・事業	指定等の形態	制度所管部局	担当課長名
空港法第15条第1項	(財)茨城県開発公社	・空港機能施設(各空港においてその機能を確保するために必要な航空旅客の取扱施設)を建設し、又は管理する事業。	指定	航空局 航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課	平垣内 久隆
	日本空港ビルデング(株)				
	他株式会社25法人	・空港機能施設(各空港においてその機能を確保するために必要な航空貨物の取扱施設)を建設し、又は管理する事業。			
	空港施設(株)				
	他株式会社25法人	・空港機能施設(各空港においてその機能を確保するために必要な航空機給油施設)を建設し、又は管理する事業。			
	三愛石油(株)				
千歳空港給油施設(株)					
大阪ハイドラント(株)					
福岡給油施設(株)					
道路運送車両法第96条の15	(財)自動車検査登録情報協会	・自動車登録情報の電子的提供業務	登録	自動車局 自動車情報課	土肥 豊

※黄色に付しているのは、複数の種類の事務・事業で、再掲のものである。

別添 2 評価書（様式）

評価書（個票）

事務・事業名	例) ○○事業、 ○○に関する事務	担当課 (担当課長名)	例) □△局△□課 (△□課長 氏 名)
根拠法令等	例) ○○法（平成○年法律第○○号）第○条第○項 ※当該事務・事業の内容を規定した根拠法令等の名称及び該当条項を記載してください。	類 型	例) 講習研修、促進啓発、指導助言、その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 ※当該事務・事業の創設当時の背景、趣旨等を記載してください。</p> <p>○事務・事業の内容 ※当該事務・事業の内容を明確に記述してください。</p> <p>○過去の改正経緯 ※当該事務・事業の過去の制度改正等の経緯について記載してください。</p>		
事務・事業の目的	※事務・事業の目的を明確に記述してください。		
関連する政策目標	※既存の政策チェックアップの政策目標のうち関連するものがあれば記載してください。該当がない場合は、「－」としてください。		
関連する業績指標	※既存の政策チェックアップの業績指標のうち関連するものがあれば記載してください。該当がない場合は、「－」としてください。		
指標の目標値等	※既存の政策チェックアップの業績指標のうち関連するものがあれば記載してください。該当がない場合は、「－」としてください。		
法人の指定等の状況	<p>例) 株式会社 ○○○ ○△株式会社 △△株式会社 株式会社 □△ 財団法人 ○○協会 他 15 法人 ※根拠法令等に基づき指定等を行った全ての法人について記載してください。 ※該当する法人が 11 人以上ある場合については、記載例にならって「法人類型」ごとに法人数を記載してください。</p>		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 22 年度） 例) 年間実施件数○○件 （うち財団法人実施分○件、株式会社実施分○件、国実施分○件） ※平成 22 年度実績（実施件数、受験者数、講習回数等）について記載してください。また、実施主体（法人類型）ごとの件数等についても記載してください。</p> <p>○事業収入（平成 22 年度） 例) 手数料収入○○○千円 （うち財団法人実施分○千円、株式会社実施分○千円、国実施分○千円） ※実施に際し、手数料収入等があるものについては、その額を記載してください。また、実施主体（法人類型）ごとの額等についても記載してください。</p>		
国からの補助金等	<p>○補助金・委託費等（平成 22 年度）： ○○○千円 内容： ○○法人に対する○○○事務・事業実施の委託 ※当該事務・事業を実施するに当たり、国から法人に対し補助金等（補助金・委託費）が交付されている場合には、その金額及び内容を記載してください。</p>		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 ※現在の社会的ニーズに照らした当該事務・事業の必要性を検証し、その結果を記載してください。</p> <p>○事務・事業の妥当性 ※利用者利便の向上、適切な対価設定等、現在の社会的ニーズに照らした当該事務・事業の妥当性を検証し、その結果を記載してください。</p>
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事務・事業を国以外の法人に行わせる意義 (国の直接実施の可能性、更なる民間への移管の検討等) <p>※事務遂行の効率性、外部の知見を活用する有効性等、当該事務・事業を指定等法人に行わせる妥当性を記載してください。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 <ul style="list-style-type: none"> ・実施主体を公益法人に限定している場合、その理由と見直しの可否 ・実施主体を全国で一つの法人に限定している場合、その理由と見直しの可否 ・指定制から登録制への移行等参入の拡大の可否 ・指定等法人に対する指導監督の強化 等 <p>※指定等の基準の客観性、厳格性、指定等の形態の妥当性、適格な法人選定及び適正な実施の担保の有無等を検証し、その結果を記載してください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●実施主体としての指定等法人の適格性 <ul style="list-style-type: none"> ・現に指定・登録等されている法人の適格性（業務効率、能力等） <p>※適正な事務・事業の実施、中立公平な運営の確保、会計処理の明確化及び透明化並びに事務・事業の実施の透明化等の観点から、指定等法人の事務・事業の執行機関としての適格性を検証し、その結果を記載してください。</p>
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>※目的、目標を実現する上で、現在の事務・事業が効果的かどうかを検証し、効果的である場合には目的・目標達成にどのように貢献するかを記載してください。</p> <p>※可能であれば、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等についても記載してください。</p>

<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>記載例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ～～事業の廃止【A：事務・事業の廃止】 平成〇年〇月に行われた事業仕分けの結果を受け、～～事業については平成〇年までに廃止を行う予定。 ● ～～法（平成〇年法律第〇号）の改正（平成〇年改正）【B：法人形態の見直し】 民間活力を活用することにより事務・事業の実施のさらなる効率化を図るため、平成〇年〇月に、～～法の改正を実施し、～～に係る事業を実施する法人の形態を従来の公益法人から株式会社に変更する見直しを行った。 ● ～～に関するガイドラインの見直し（平成〇年〇月）【C：事務手続きの簡素化】 ～～に関するガイドラインの見直しを行い、当該事業を利用する際の申請書類の簡素化を行うとともに、申請から利用までの処理期間の短縮及び手数料の軽減を行い、利用者の利便性向上のための取り組みを進めた。 ● ～～～に関する運用通達の改正（平成〇年〇月）【D：事務・事業実施の厳格化】 〇〇事業に係る通達を改正し、当該事務・事業のより適正な実施が図られるよう、事務・事業の実施主体に対する指導監督基準の明確化を実施した。 ● 関連予算の軽減（平成〇年度）【D：事務・事業実施の効率化】 当該事務・事業の実施にあたっては、事業実施主体に対し補助金の交付を行っているが、社会的ニーズの変化を鑑み、〇〇に関する補助に重点化するとともに、今後5年間で〇%程度国費の縮減を図ることとする。
--------------------	--

別添 3 評価書（個票）

目次

評価書（個票）	1：宅地建物取引主任者資格試験の実施	1
評価書（個票）	2：タクシー業務適正化事業	3
評価書（個票）	3：民間気象業務の支援	7
評価書（個票）	4：マンション管理に関する講習研修、調査研究、促進啓発、指導 助言	10
評価書（個票）	5：マンション管理業者の団体	13
評価書（個票）	6：航空従事者指定養成制度	16
評価書（個票）	7：機長の認定・審査の実施	19
評価書（個票）	8：運航管理者指定養成施設制度	21
評価書（個票）	9：旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務	23
評価書（個票）	10：全国貨物自動車運送適正化事業	26
評価書（個票）	11：船員雇用促進等事業	29
評価書（個票）	12：宅地建物取引業保証協会	31
評価書（個票）	13：自動車整備士の養成	34
評価書（個票）	14：建築士定期講習の実施に関する事務	36
評価書（個票）	15：管理建築士講習の実施に関する事務	38
評価書（個票）	16：構造設計一級建築士講習及び設備設計一級建築士講習の実施に 関する事務	40
評価書（個票）	17：建築物調査講習に関する事務	42
評価書（個票）	18：住宅性能評価に係る講習	44
評価書（個票）	19：指定住宅紛争処理機関の行う紛争処理業務の支援等	46
評価書（個票）	20：指定流通機構に関する事務	49
評価書（個票）	21：一級建築士登録等事務	51
評価書（個票）	22：特定都市鉄道整備積立金の管理・証明・支出確認に関する事務	53
評価書（個票）	23：ナンバープレートの交付代行	56
評価書（個票）	24：監理技術者資格者証交付事業	58
評価書（個票）	25：自動車の点検及び整備についての検査	60
評価書（個票）	26：建築確認、中間検査、完了検査事務	62
評価書（個票）	27：型式適合認定、型式部材等製造者認証等の事務	64
評価書（個票）	28：構造方法等の認定に係る性能評価事務（指定性能評価機関）	66
評価書（個票）	29：構造方法等の認定に係る性能評価事務（承認性能評価機関）	68
評価書（個票）	30：登録建築物調査に関する事務	70
評価書（個票）	31：航空機及びその装備品の設計、製造、整備及び改造に係る検査	72

評価書（個票） 3 2	航空身体検査証明制度	74
評価書（個票） 3 3	指定航空英語能力判定航空運送事業者制度	77
評価書（個票） 3 4	港湾の施設の技術上の基準への適合性確認	80
評価書（個票） 3 5	民間都市開発推進機構が行う各業務	82
評価書（個票） 3 6	船舶等振興業務	85
評価書（個票） 3 7	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	88
評価書（個票） 3 8	登録住宅に係る家賃債務保証	91
評価書（個票） 3 9	手付金等保証事業	93
評価書（個票） 4 0	手付金等保管事業	95
評価書（個票） 4 1	建築物の耐震診断・耐震改修の実施を支援することを目的とする事務	97
評価書（個票） 4 2	住宅瑕疵担保責任保険の引受け等	99
評価書（個票） 4 3	地域伝統芸能等を活用した行事の実施、支援、情報の収集及び提供等	102
評価書（個票） 4 4	地方貨物自動車運送適正化事業	104
評価書（個票） 4 5	中部国際空港の設置及び管理に関する事業	107
評価書（個票） 4 6	関西国際空港特定事業に係る空港用地造成等	110
評価書（個票） 4 7	旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理	113
評価書（個票） 4 8	指定住宅紛争処理機関による紛争のあっせん、調停、仲裁	117
評価書（個票） 4 9	自動車検査登録手続における電子化された証明書情報の受領、管理及び報告	119
評価書（個票） 5 0	事業用自動車運転者に対する適性診断（貨物）	121
評価書（個票） 5 1	事業用自動車運転者に対する適性診断（旅客）	124
評価書（個票） 5 2	競走実施業務	127
評価書（個票） 5 3	自賠責保険・共済からの保険金・共済金の支払いに係る紛争の調停業務	130
評価書（個票） 5 4	空港機能施設事業	133
評価書（個票） 5 5	自動車登録情報の電子的提供業務	135

評価書（個票） 1

事務・事業名	宅地建物取引主任者資格試験の実施	担当課 (担当課長名)	土地・建設産業局不動産課 (不動産課長 野村正史)
根拠法令等	宅地建物取引業法（昭和二十七年法律第七十六号）第十六条の二	類型	試験（資格付与）
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 制度創設時（昭和 32 年）までの宅地建物取引業法では、業者に対して登録制度を実施し、その業務行為に関する準則を定めただけの簡単なものであったため、取引に関する知識がない者でも登録を受けられる結果となり、これらの業者によって多くの事故が引き起こされた。そのため、宅地建物取引業者に宅地建物の取引に関する専門家として業務に従事させることとし、試験制度を創設。</p> <p>○事務・事業の内容 宅地建物取引業法第 16 条に基づき、都道府県知事は、宅地建物取引業に関して必要な知識について、試験を行うこととしたもの。</p> <p>○過去の改正経緯 昭和 32 年 都道府県知事による宅地建物取引員試験として試験制度を創設 昭和 63 年 「指定試験機関」制度を導入 平成 7 年 高等学校を卒業した者であること等の受験資格の廃止</p>		
事務・事業の目的	宅地建物取引業法では、購入者等の利益の保護を図ることが一つの目的となっており、宅地建物取引に関する知識に乏しい一般消費者が取引上の過誤によって損害を被ることがないように、宅地建物取引業者に適切かつ十分な知識を取得させるもの。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	財団法人 不動産適正取引推進機構		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 22 年度） 宅建試験年間受付件数 228, 214 件</p> <p>○事業収入（平成 22 年度） 受験料収入 1, 597, 498 千円</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 22 年度）：—		

<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 宅地建物取引を行うにあたっては、本来宅地や建物の形質や構造のみならず、権利や税制、価格の評価等広範な知識が必要となるが、一般消費者は、自ら当事者となって宅地建物取引を行う際に、必要な知識を持ち合わせていないことが多いため、消費者が取引上の過誤によって損害を被ることがないように、宅地建物取引業者に当該試験事務を実施することにより、適正かつ十分な知識を取得させることが必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 宅地建物取引業者に適正かつ十分な知識を習得させ、取引に関する知識がない者が宅地建物取引業者として業務に従事することにより発生する紛争を回避し、消費者保護を図るものであり妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 試験問題の作成等の試験事務は定型的なものが多く、行政機関としての裁量的判断を要するものが少ないため、行政の簡素合理化といった観点から、都道府県知事が試験実施機関を指定し事務・事業を実施することは妥当。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 試験実施における公平・公正性の観点から、試験の適正かつ確実な実施に必要な経理的、技術的基礎を有すること、試験事務が不公正になるおそれがないこと等の基準は妥当。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 試験の適正かつ確実な実施に必要な経理的・技術的基礎を有し、公正かつ情報セキュリティ水準を確実に確保しながら一元的に事務を実施しており、事務執行機関として適格である。
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>宅地建物取引主任者資格試験の試験事務は、宅地建物取引の際に求められる幅広い知識を宅地建物取引業者に習得させ、業者の持つ知識に依存せざるを得ない消費者の保護を図るものであり、消費者の取引上の過誤による被害の発生を回避する上で有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●試験事務規程変更の認可（平成 19 年 1 月）【D：事務・事業実施の効率化】 試験問題の作成及び採点に係る手順等の明確化を図るために、試験委員会を設置。また、試験事務の運営に関する事項等の明確化を図る。 ●試験事務規程変更の認可（平成 21 年 2 月）【D：事務・事業実施の効率化】 公告に係る経費削減の観点から、試験の公告及び周知について、従来都道府県公報又は新聞紙に掲載して行っていたものを、官報に掲載する方法に改める。また、合格の公告について、新聞紙に掲載して行う方法を廃止。

評価書（個票） 2

事務・事業名	タクシー業務適正化事業	担当課 (担当課長名)	自動車局旅客課 (旅客課長 鈴木 昭久)
根拠法令等	タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第34条第1項	類型	講習研修 指導助言 その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 昭和40年代半ばの我が国では、経済成長に伴う産業構造の高度化により、都市部への人口増加を招き、それと相まって都市交通需要が急激に高まったことから、都市交通に関して種々の問題が惹起された。 なかでもタクシーは、その機動性、迅速性、随時性等から利用者層が拡大、利用回数も急激に増加したことに伴い、特に東京等大都市におけるタクシー輸送については、乗車拒否等違法行為が頻発し、サービスの低下が社会問題化した。 こうした状況を受け、このような地域におけるタクシー業務の適性化を図り、事業を規制する道路運送法では対応が困難な悪質運転者を排除する等の措置を講じる目的から、昭和45年5月、タクシー業務適正化臨時措置法（現タクシー業務適正化特別措置法）が施行された。 同法において、特に利用者の利便を確保する観点からタクシー業務の適性化を図る必要がある地域（特定指定地域）に限定して、国が指定する機関（適正化事業実施機関）が、タクシー業務適正化のため、適正化業務を実施することとされた。</p> <p>○事務・事業の内容 上記の適正化業務として、具体的には、①タクシー運転者の道路運送法に違反する運送の引受の拒絶その他同法又はタクシー業務適正化特別措置法に違反する行為の防止及び是正を図るための指導②タクシー運転者の業務の取扱いの適性化を図るための研修③タクシー事業の利用者からの苦情の処理④タクシー乗場その他タクシー事業の利用者のための共同施設の設置及び運営を行っている。</p> <p>○過去の改正経緯 平成12年 タクシー業務適正化臨時措置法に規定する措置について、恒久法化等 平成19年 指定地域の定義に輸送の安全の観点を追加、運転者の登録要件に輸送の安全等の確保に関する一定の講習の修了を追加等</p>		
事務・事業の目的	タクシー事業の業務の適性化を図り、もって輸送の安全及び利用者の利便の確保を図る。		
関連する政策目標	-		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
法人の指定等の状況	(財) 東京タクシーセンター (財) 大阪タクシーセンター (財) 神奈川タクシーセンター		
事務・事業の実績	○実績（平成21年度） 登録者数：26, 251人		

	<p>○事業収入（平成21年度） 手数料収入：162,600千円</p>
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 東京、横浜、大阪地域では、流し営業の比率が高く、輸送の安全やサービス水準の大半が個々の運転者の裁量に委ねられおり、その結果、接客不良や乱暴運転に対する苦情が多く寄せられているところ。 こうした課題に対しては、タクシー運転者による道路運送法に違反する運送の引受の拒絶その他同法又はタクシー業務適正化特別措置法に違反する行為の防止及び是正を図るための指導等が有効と考えられる。 このような事業は、本来事業者の自主的な事業として行うべきものではあるが、個々の事業者の能力を超えるか又は各自で行うのに適さず、かつ、その業務の実施の影響は全事業者に及ぶと認められること等から、このような事業を個々の事業者の取組みに任せた場合には、その効率的・効果的な進展が期待しにくい。 このため、国が指定する適正化実施機関において、このような事業を地域の全タクシー事業者の強制的な負担金に基づき適正化業務として実施することが、当該地域のタクシー輸送における輸送の安全及び利用者利便の確保を図る観点から必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 東京、横浜、大阪地域では、流し営業の比率が高く、輸送の安全やサービス水準の大半が個々の運転者の裁量に委ねられていることから、接客不良や乱暴運転に対する苦情が多く寄せられているところ。 こうした課題に対しては、 ①タクシー運転者の道路運送法に違反する運送の引受の拒絶その他同法又はタクシー業務適正化特別措置法に違反する行為の防止及び是正を図るための指導 ②タクシー運転者の業務の取扱いの適性化を図るための研修 ③タクシー事業の利用者からの苦情の処理 ④タクシー乗場その他タクシー事業の利用者のための共同施設の設置及び運営を行うことにより、タクシー事業の適正化が図られ、輸送の安全確保及び利用者利便の向上に繋がることが期待されること、また、その効果も実際に上がっていることから、このような業務を適正化業務として実施することは妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 適正化業務として行われる事業は、タクシー事業者のサービス改善等のために行われる日常的な指導・研修等であり、国が行うべき警察的・監督的なものではなく、本来、事業者が自主的な共同事業として行うべき性格のものである。 他方、同事業は、個々の事業者の能力を超えるか又は各自で行うのに適さないものであり、かつ、当該業務の実施の影響は全事業者に及ぶものと認められる公共性を有することから、個々の事業者で実施することは適当ではないと考えられる。 このため、当該事業については、国が直接行うのではなく、国が適格性を判断し、指定した機関に権限を付与する方式で実施することが効率的・効果的であり、妥当と考えられる。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 適正化事業実施機関は、一般社団法人を実施主体として限定しているが、これ</p>

	<p>は、同機関が、適正化業務の実施に必要な経費を負担金として地域の全タクシー事業者から強制的に徴収する権限を有しているため、当該負担金を公正に管理・運営することができる者であることを担保し、運営の透明性を確保する観点から、評議員（3名以上）、監事（1名以上）の設置を設立要件としている一般財団法人を実施主体として限定しているものであり、妥当である。</p> <p>また、適正化事業実施機関は、特定指定地域における複数の指定を認めていないが、これは、適正化業務が、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 当該地域のタクシー事業者全体による自主的な共同事業という性格のものであり、また、地域の全タクシー事業者から毎年度負担金を徴収し、これにより適正化業務が実施されるという仕組み上、複数の機関による実施になじまないと考えられること ② 運転者の指導や苦情処理については、複数の機関により実施された場合、運転者ごとの情報が分散することとなるが、運転者に対する防止・是正指導等は、運転者ごとの過去の苦情や指導歴等を踏まえることでより効果的な実施が可能となるものであることから、当該地域において1つの機関により統一的に実施されなければ、十分な効率性・実効性が確保されないこと ③ タクシーは、営業区域を拠点に利用者の求めに応じてあらゆる地点間の輸送を行うものであるが、例えば、複数の機関により区域を分割して適正化業務を実施するとした場合、業務の実施にばらつきが生じ非効率となってしまうこと <p>等の判断に基づく措置であり、妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>適正化事業実施機関は、毎事業年度開始前に、適正化業務に係る事業計画、収支予算及び資金計画について国土交通大臣の認可を受けるほか、事業報告書、貸借対照表等を国土交通大臣に提出することになっている。また、適正化事業実施機関には、負担金の額、徴収方法その他重要事項を調査・審議し、同機関の代表者に意見を述べるができる適正化事業諮問委員会を置くことになっている。</p> <p>これらのように、適正化業務の実施については、透明性、公平性、公正性が確保されていることから、適正化事業実施機関の適格性についても問題ない。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>適正化業務による運転者の指導、苦情処理等を実施することにより、タクシー事業の業務の適正化が図られ、輸送の安全確保、利用者利便の確保に資することから、有効である。実際、以下のように、適正化業務実施による一定の効果が認められる。</p> <p>(具体的な効果)</p> <p>○利用者利便を損なう「乗車拒否」に対する効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(財)東京タクシーセンター ピーク時(S53)の904件 → 271件(H21) ・(財)大阪タクシーセンター ピーク時(S46)の154件 → 26件(H21) <p>○タクシーセンターが運転者に対し実施する各種研修の効果 (法令違反等から運転者登録を取り消された者の数)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(財)東京タクシーセンター ピーク時(S49)の369人 → 9人(H21) ・(財)大阪タクシーセンター ピーク時(S46)の28人 → 6人(H21) <p>また、繁華街（銀座、北新地、ミナミ）において実施している乗車禁止地区指定制度（繁華街等におけるタクシーによる運送の引受けの適性を図るため、タクシー乗り場を指定し、かつ、旅客のタクシーの乗車を禁止する地区及び時間を</p>

	<p>指定する制度)により、タクシー運送の適正化に加え、周辺道路にタクシーが集中することから惹起される交通渋滞の抑制にも寄与しているところ。</p> <p>両センターが実施する街頭指導により、「乗車禁止地区営業」として指導された件数は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(財) 東京タクシーセンター ピーク時(S47)の 5,715 件 → 353 件(H21) ・(財) 大阪タクシーセンター ピーク時(H10)の 6,655 件 → 54 件(H21) に激減している。 <p>この他にも、(財) 東京タクシーセンターでは、法人タクシー事業者を対象に、接客、安全、法令遵守に係るデータを収集の上、評価基準に基づいて事業者をランク付けした結果をホームページ上に公表し、「優良」とランクされた事業者の車両のみが乗り入れることができる優良乗り場を設置するなど、利用者が優良事業者のタクシーへの乗車を選択できる環境を積極的に推進している。(都内9カ所)</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）の一部改正（平成19年改正）【C：利用者利便の向上】 <p>平成19年 利用者利便の観点から、適正化業務を実施する地域を、特に業務の適正化を図る必要があると認められる特定指定地域に限定（タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律（平成19年法律第87号））</p>

評価書（個票） 3

<p>事務・事業名</p>	<p>民間気象業務の支援</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>気象庁総務部民間事業振興課（民間事業振興課長 城尾 泰彦）</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>気象業務法（昭和27年6月2日法律第165号）第24条の28</p>	<p>類型</p>	<p>講習研修、調査・研究、促進啓発、その他</p>
<p>事務・事業の概要</p>	<p>○事務・事業創設時の趣旨 受益者負担の原則の下、気象庁が保有する情報（以下、気象情報という。）の利用に柔軟な対応が可能になるとの観点から、気象庁に代わり、民間における気象業務等に不可欠なデータの提供及び支援を行う。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・気象庁が保有する気象情報の利用に関する研修 ・前項及び気象情報の利用に関する調査及び研究 ・図書の刊行、気象庁との共催による講演会等 ・気象情報の提供 <p>○過去の改正経緯 平成5年 気象業務法改正により、本事務・事業創設</p>		
<p>事務・事業の目的</p>	<p>気象業務法第17条の規定により許可を受けて行われる予報業務その他の民間における気象業務の健全な発達を支援し、及び産業、交通その他の社会活動における気象に関する情報の利用の促進を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>—</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>法人の指定等の状況</p>	<p>財団法人 気象業務支援センター（平成6年5月18日指定）</p>		
<p>事務・事業の実績</p>	<p>○実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・講習研修 予報技術向上の研修（年間実施回数12回） ・調査研究 花粉症対策・熱中症予防に関する調査等 ・促進啓発 図書の刊行、気象庁との共催による講演会等 ・その他 情報提供（提供先機関数 平成23年3月31日現在） <ul style="list-style-type: none"> 即時性：電文形式データ配信 83 機関 ファイル形式データ配信 68 機関 緊急地震速報配信 96 機関 防災情報の提供 205 機関 <p>非即時性：各種データ DVD, CD 延べ約13000枚</p> <p>○事業収入（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・講習研修 2,190 千円 ・調査研究 63,519 千円 ・促進啓発 16,992 千円 ・その他 391,240 千円 		

国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： 0千円 内容：
事務・事業の必要性等	○事務・事業の必要性 気象庁の保有する気象観測成果等のデータは、気象を扱う民間事業者等における業務にとって不可欠なものであり、これらのデータを提供するという本事務・事業の必要性は、基本的に事業創設時と変わっていない。 ○事務・事業の妥当性 気象庁の保有するデータを気象を扱う民間事業者等が適切に入手できるようにするためには、情報伝達を巡る環境の変化や個々の利用者が使用するデータ受信機器の性能の相違等に柔軟に対応する等、様々な立場を持つデータ受信者の総意を的確に反映しつつ、受益者負担の原則の下に合理的なデータの提供体制を確立・維持する必要がある。本事務・事業は、このような体制を提供するもので、民間における気象業務の振興に資するものとして妥当である。
事務・事業の執行体制の妥当性	○指定等を行う妥当性 ・当該事務・事業について、利用者のニーズに柔軟に対応する等、特定の情報利用者のための支出を一般財源で負担することは、費用負担の公平の観点から好ましくなく、また、気象庁が業務の余力の範囲内で実施することも困難である。このため、受益者負担の原則の下、柔軟な対応が可能になるとの観点から、法人を指定し実施させているもので、事務・事業の執行体制として妥当である。 ○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 ・指定法人には、当該提供事務を適正かつ公正に行いうる高い技術力と経理的基礎を備えた信用を必要とする。これらを気象業務法第24条の28に指定の基準として規定しており、妥当である。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 ・特段の問題はない。
事務・事業の有効性	気象庁の保有するデータを即時的に入手する民間事業者の数は、平成18年度末では、のべ318機関（電文形式データ配信 54機関、ファイル形式データ配信 39機関、緊急地震速報配信 37機関、防災情報の提供 188機関）となっていたところ、平成22年度末には、のべ452機関（内訳は、「事務・事業の実績」即時性の項、参照）に増加する等、本事務・事業は、民間が行う気象業務等に不可欠な事務・事業として定着している。
事務・事業の見直し状況	○受益者負担原則の下、気象庁の保有するデータを気象を扱う民間事業者等が適切に入手できるよう、関連システムの充実及び負担金の改訂等を行った。 【C：事務手続きの簡素化等】 ●関連システムの充実 ・大阪バックアップ配信システムの整備（平成21年8月） ●負担金の改訂等 ・新しい気象情報の提供に係る負担金の設定 平成19年1月 新規情報提供負担金設定 平成19年4月 新規情報提供負担金設定 平成19年6月 新規情報提供負担金設定 平成19年9月 新規情報提供負担金設定 平成19年11月 新規情報提供負担金設定 平成20年4月 新規情報提供負担金設定 平成21年9月 新規情報提供負担金設定

	<p>平成 21 年 11 月 新規情報提供負担金設定</p> <ul style="list-style-type: none">・ 所要経費の節減、利用者数増加などを踏まえた負担金の改訂 <p>平成 18 年 8 月 情報提供負担金改訂</p> <p>平成 21 年 3 月 情報提供負担金改訂</p> <p>平成 22 年 9 月 情報提供負担金改訂</p> <p>平成 23 年 9 月 情報提供負担金改訂</p> <ul style="list-style-type: none">・ 配信システムの障害による情報提供停止時の情報提供負担金の返金基準の設定（平成 23 年 3 月） <p>【D：事務手続きの簡素化等】</p> <ul style="list-style-type: none">●その他・ 配信システムに関わる保守要領、訓練要領の策定（平成 23 年 7 月）
--	---

評価書（個票） 4

事務・事業名	マンション管理に関する講習 研修、調査研究、促進啓発、 指導助言	担当課 (担当課長名)	住宅局市街地建築課 (市街地建築課長 坂本 努)
根拠法令等	マンションの管理の適正化の推進に関する法律 (平成12年法律第149号) 第91条	類 型	講習研修、調査研 究、促進啓発、指 導助言
事務・事業の 概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 マンション供給が増大するなか、マンションの管理組合に対し、管理についての適切な指導、相談を行うとともに、大規模修繕の円滑な実施が確保されるための修繕積立金の効率的な運用、必要な情報の提供その他必要な業務を中立的な機関により行われる必要性が高まったことを背景として当該事業を創設。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンションの管理に関する情報・資料の収集、整理、提供 ・マンションの管理の適正化に関する管理組合の管理者等に対する技術的支援 ・マンションの管理の適正化に関する管理組合の管理者等に対する講習 ・マンションの管理に関する苦情処理のために必要な指導、助言 ・マンションの管理に関する調査、研究 ・マンションの管理の適正化の推進に資する啓発活動、広報活動 ・その他マンションの管理の適正化の推進に資する業務 <p>○過去の改正経緯 なし</p>		
事務・事業の 目的	<p>マンション管理組合に対し、管理についての適切な指導、相談、大規模修繕に必要な資金の調達及び情報の提供に係る事業を行うとともに、マンションの管理の適正化を推進することにより、マンションにおける良好な居住環境の確保を図り、もって国民生活の安定向上に寄与することを目的とする。</p>		
関連する 政策目標	—		
関連する 業績指標	—		
指標の 目標値等	—		
法人の指定等 の状況	財団法人 マンション管理センター		
事務・事業の実 績	<p>○実績（平成22年度）</p> <p>①マンション管理に関する相談件数：9, 625件</p> <p>②各種セミナー実施回数 マンション管理基礎セミナー（無料）：65回（受講者数4, 628人） マンション管理特別セミナー（有料）：3回（受講者数333人）</p> <p>③マンション管理サポートネット登録件数 [概要] 管理組合の運営に役立つQ&A、裁判例、関係法令、使用細則モデルなどのマンション管理に有用な情報を、定期的に更新して提供するWEBサービス。 [登録件数] 新規：343件 更新：615件</p>		

	<p>④マンションみらいネット（マンション履歴システム）登録件数</p> <p>[概要] 個々のマンション管理組合の運営状況等〔建物等の概要、管理組合の活動状況、過去の修繕履歴、図書の保管状況など〕を財団法人マンション管理センターのコンピュータに登録し、インターネットを通して登録情報を随時共有閲覧できるようにするサービス。</p> <p>[登録件数] 新規：26件 更新：240件</p> <p>○事業収入（平成22年度）</p> <p>①マンション管理特別セミナー（法的対応マニュアル）受講料収入：858千円 （235人×2400円＝564千円（登録管理組合※） 98人 ×3000円＝294千円（一般管理組合） ※登録管理組合は財団法人マンション管理センターに登録されている管理組合を指す。</p> <p>②マンションサポートネット利用料収入：2,874千円 （新規 343件×3000円＝1,029千円 更新 615件×3000円＝1,845千円）</p> <p>③マンションみらいネット登録更新料収入：5,040千円 （※新規登録料は無料キャンペーンにつき更新料のみ） （240件×21,000円）</p>
<p>国からの補助金等</p>	<p>○補助金・委託費等（平成22年度）： 0千円 内容： ー</p>
<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 分譲マンションは、近年では年間約20万戸が供給され、その累計は平成22年末現在で約571万戸、約1,400万人が居住する重要な居住形態として定着するに至っており、今後もますますその重要性を増していくことが見込まれる。 また、マンションは私有財産であり、管理組合及びその構成員である区分所有者等の主体的な取組みによって適正に管理されていくことが基本であるが、管理組合等は、管理組合の運営、建物の維持・修繕等に関する専門的知識を十分に有していない場合が多く、また、区分所有者間の合意形成の難しさ、権利・利用関係の複雑さなどの様々な課題があることから、マンション管理の適正化を図っていくためには、当該事務・事業の必要性は極めて高いといえる。</p> <p>○事務・事業の妥当性 管理組合や区分所有者等からの電話等によるマンション管理に関する相談対応業務は、平成22年度9,625件と、近年約1万件に近い相談があるなど、事業として社会的ニーズに適い、妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 マンション管理等に関係する業界等の関係団体の立場にとらわれることなく、マンションの管理の適正化に有益な情報等を提供し、また、国や地方公共団体とも連携していくなどの業務を行うことから、営利を目的としない非営利法人が行うことは事務遂行の効率性、有効性等の観点から妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性</p>

	<p>根拠法であるマンション管理適正化法は、議員立法であり、法案審議の提案者の説明では、マンション管理適正化推進センターは、マンションに関する多くのテーマについて取り組むものであり、極めて重要な位置付けと認識しており、そのような取組みを適正かつ効率的に実施するという考えに基づき、当該法人を一に限定して指定している。しかし、同様の業務を行うNPO法人等の活動を規制するものではないため、見直し及び登録制への移行等参入拡大を図る必要は特段ない。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>指定法人としての、財団法人マンション管理センターにおいては、その業務の中核である、管理組合や区分所有者等からの電話等によるマンション管理に関する相談対応業務は、平成22年度9,625件と、近年約1万件に近い相談があり、これに対応しているなど、関係業界等の団体の立場にとらわれない、組織としての実績・ノウハウが存在することから、現在、指定を維持していることは適当である。また、業務・財務を公表し透明化を図っている。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>当該事務・事業は、公平・中立な見地で管理組合役員等からの管理全般に関する相談等について、指導、助言を行うとともに、マンション管理の基礎的な事項を内容とした基礎セミナーの開催及び専門的なテーマでの特別セミナー等の実施により、管理の適正化に資するという点において効果的といえる。今後も引き続きマンションの適正な管理への指導、相談及び各セミナーを行い、また、マンションの管理の適正化の推進に資する啓発活動、広報活動を展開することにより、マンションにおける良好な居住環境の確保を図り、もって国民生活の安定向上に寄与するという目的の達成に貢献できると考えられる。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 5

事務・事業名	マンション管理業者の団体	担当課 (担当課長名)	土地・建設産業局不動産課 (不動産課長 野村正史)
根拠法令等	マンションの管理の適正化の推進に関する法律 (平成十二年法律第百四十九号) 第九十五条	類型	講習研修、助成 (債務保証)、調査研究、指導助言
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 制度創設時（平成 13 年）まで、管理組合の運営や建物の不具合、居住者間のマナーに関するトラブル等の問題について、マンションの適正な管理のための管理組合の支援や管理業者との関係を規定する法律が存在しなかったため、マンションの良好な居住環境を確保する方策の一つとして、国土交通大臣が指定する団体にマンション管理業者の業務の改善向上を図る仕組みを創設。</p> <p>○事務・事業の内容 マンションの管理の適正化の推進に関する法律第 95 条に基づき、以下の事業を行うもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンション管理業を営む社員の業務に関し、社員に対する法令遵守に係る指導・勧告等 ・社員の営む業務に関する管理組合等からの苦情解決 ・管理業務主任者に対する研修 ・マンション管理業の健全な発展を図るための調査及び研究 ・その他マンション管理業者の業務の改善向上を図るために必要な業務 ・保証業務 <p>○過去の改正経緯 平成 13 年 指定法人制度を導入</p>		
事務・事業の目的	<p>マンションの管理の適正化の推進に関する法律では、マンションの良好な居住環境の確保を目的としており、そのために業界の自主規制団体である指定法人に自ら上記事業を行わせることにより、マンション管理業者の業務の改善向上を図るもの。</p>		
関連する政策目標	-		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
法人の指定等の状況	社団法人 高層住宅管理業協会		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 22 年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンション管理業を営む社員に対する法令遵守に係る指導・勧告等 社員に対する指導・勧告件数 15 件（嚴重注意 8 件、指示 7 件） ・社員の営む業務に関する管理組合等からの苦情解決 苦情相談件数 6,370 件 ・管理業務主任者等に対する研修 マンション管理アドバンス研修 （時期・回数）全国 7 都市で計 8 回実施 指定法人研修 		

	<p>(時期・回数) 全国7都市で実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンション管理業の健全な発展を図るための調査及び研究 平成22年マンション管理受託動向調査 平成21年度苦情解決事例集 ・その他マンション管理業者の業務の改善向上を図るために必要な業務 ・保証業務 平成22年度保証委託契約(期間:H22.10.1~H23.9.30) 受諾状況 350社 保証状況(H23.3.31時点) <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>管理組合数</td> <td>80,235組合</td> </tr> <tr> <td>管理戸数</td> <td>4,978,959戸</td> </tr> <tr> <td>保証基金額</td> <td>1,226百万円</td> </tr> <tr> <td>保証受諾額</td> <td>120,795百万円</td> </tr> </table> <p>○事業収入(平成22年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「アドバンス研修」受講料収入6,354千円 ・「指定法人研修」受講料収入4,760千円 	管理組合数	80,235組合	管理戸数	4,978,959戸	保証基金額	1,226百万円	保証受諾額	120,795百万円
管理組合数	80,235組合								
管理戸数	4,978,959戸								
保証基金額	1,226百万円								
保証受諾額	120,795百万円								
<p>国からの補助金等</p>	<p>○補助金・委託費等(平成22年度):なし</p>								
<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性</p> <p>分譲マンションは、近年では年間約20万戸が供給され、その累計は平成22年末現在で約571万戸、約1,400万人が居住する重要な居住形態として定着するに至っており、今後もますますその重要性を増していくことが見込まれる。</p> <p>また、マンションは私有財産であり、管理組合及びその構成員である区分所有者等の主体的な取組みによって適正に管理されていくことが基本であるが、管理組合等は、管理組合の運営、建物の維持・修繕等に関する専門的知識を十分に有していない場合が多く、管理業者に委託する場合はほとんどである。</p> <p>良好な居住環境を確保するためには、マンション管理業の健全な発展が不可欠であり、事務・事業の必要性は極めて高い。</p> <p>○事務・事業の妥当性</p> <p>マンション管理業者の業務の改善向上の一環として、苦情解決を行っており、マンション管理業者や管理組合からの相談から件数は毎年約7千件近く、事業として社会的ニーズに応えており、妥当である。</p>								
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <p>マンションの良好な居住環境を確保するためには、適切なマンション管理が不可欠であり、マンションの管理を行う上で様々な法律や高度な建築等の専門的な知識・経験が必要であり、国以外の者に行わせて効率的に事業を執行できる。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 マンションの管理を行う上では、様々な法律や高度な建築等の専門的な知識・経験が必要であり、十分な業務態勢を持つ者を指定して実施することは妥当。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 法施行以前より活動しているとともに、マンション管理業に関する知識と経験が豊富であることから、事務執行機関として適格である。 								

<p>事務・事業の有効性</p>	<p>当該事務・事業では、公平・中立的な立場で管理組合等からの苦情解決のほか、会員のマンション管理業者に対する法令遵守に係る指導・勧告、研修等を行っており、マンション管理業者の業務の改善向上を図る上で有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>—</p>

評価書（個票） 6

事務・事業名	航空従事者指定養成施設制度	担当課 (担当課長名)	航空局安全部運航安全課 (運航安全課長 高木育男)
根拠法令等	・航空法第29条 ・航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号） 第50条の4（航空従事者の養成施設の指定の基準）	類 型	講習研修
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 民間航空の発展により著しく増加した航空従事者技能証明に係る試験業務を、安全上支障がない範囲で簡素化するとともに、民間における航空従事者の養成を積極的に推進するため、昭和45年の航空法改正により、所定の基準に適合する航空従事者の養成施設を指定し、当該施設の課程を修了した者についての実技試験を免除する制度として創設された。</p> <p>○事務・事業の内容 操縦士等の航空従事者として航空業務に従事するためには、当該業務に必要な知識及び能力を有するかどうかを判定するため、学科試験及び実地試験を受ける必要があるが、国土交通大臣が指定した指定養成施設の教育課程を修了した者については、実地試験の全部又は一部を免除することができる。</p> <p>○過去の改正経緯 なし</p>		
事務・事業の目的	国土交通大臣が一定の基準を満たすと認めた指定養成施設で教育・訓練等を行うことにより、民間の養成機関による一定以上の技量を持った操縦士等の効率的かつ安定的な育成を目的とする。		
関連する政策目標	公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
関連する業績指標	国内航空における航空事故発生件数		
指標の目標値等	12. 2件（平成20～24年の平均）		
法人の指定等の状況	日本航空株式会社 全日本空輸株式会社 エアーニッポン株式会社 株式会社ジャルエクスプレス 財団法人日本学生航空連盟 社団法人日本滑空協会 学校法人東海大学 東海大学飛行訓練センター 学校法人法政大学 法政大学飛行訓練センター 株式会社JALエンジニアリング 学校法人神野学園中日本航空専門学校 学校法人浅野学園国際航空専門学校 学校法人日本航空学園日本航空専門学校 学校法人日本コンピュータ学園 東日本航空専門学校 学校法人日本航空学園 日本航空専門学校石川		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 技能証明発行数 操縦士 1, 113 件 （うち指定養成施設分 545 件） 整備士 615 件</p>		

	<p>(うち指定養成施設分 298 件)</p> <p>○事業収入 (平成 22 年度) 料金等については指定養成施設が独自に設定するものであり、国が関与するものではないため、公表できない。</p>
国からの補助金等	○補助金・委託費等 (平成 22 年度): なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 我が国の航空輸送等を支える航空従事者の需要は格安航空会社等の新規参入や団塊世代の大量退職により増大しており、航空機の安全運航のため一定以上の技量を持つ航空従事者の長期的かつ効率的な育成のため、航空従事者の指定養成施設制度は必要な制度である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 指定養成施設により航空従事者に係る資格取得のための選択肢が増えることにより、航空従事者を志す者にとって利便性が高まり、かつ、試験実施のための行政コストが軽減される。また、今後増大する航空従事者のニーズに応えることが可能となっており、妥当であると考えられる。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 航空従事者養成施設における訓練等については、技能証明等に係る試験の全部又は一部を免除するための課程であるため、一元的な試験や能力開発による全国均一の水準による資格の付与を確保する必要がある。また、操縦士等の技量が確保されなければ、航空行政の基本である航空機の安全な運航が確保されず、国民生活の安全が損なわれる恐れがあるため、シミュレータ等の航空機の操縦、整備等の教育に関する専用の施設・設備において、航空機の構造、航法等の教育・訓練等に係る高い専門性を有する者により確実に実施される必要がある。一方、航空従事者養成の需要に応えるには国のみでは困難であることから、航空従事者の指定養成施設制度は妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 指定養成施設は、航空法施行規則第 50 条の 4 (航空従事者の養成施設の指定の基準) に基づいて規定しており、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・養成施設が、適正かつ確実に運営できると認められる者であるか。 ・航空従事者の養成について必要な知識及び経験を有する者であるか。 ・要件を備えた学科教官・実技教官・技能審査員等が必要な人数以上、配置されているか。 ・必要な要件を備えた教育施設を有する者であるか。 <p>等を要件としており、一元的な能力開発の実施、専門的な知見の下で確実に実施されることを担保するために必要かつ最小限の基準である。</p> <p>また、特定本邦航空運送事業者には、年 1 回、特定本邦航空運送事業者以外には 2 年に 1 回の実地検査を実施しており、各指定養成施設が指定基準への適合性が維持され、訓練内容等が一定水準以上に保たれていることを確認している。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 指定養成施設は、技能の修了の際に技能審査員による技能審査を実施しているが、国で実施する技能審査と同等の審査基準となる為に 1 回/ 2 年の割合で技能審査を実施している。</p> <p>指定養成施設卒業者と免除を受けなかった者との間で有意な差はなく、よって、指定養成施設による修了者による技能と国家試験で実地試験を受験する者の技量は同等であり、実施主体として適格である。</p>

<p>事務・事業の有効性</p>	<p>指定養成施設において、平成 22 年度に操縦における養成課程を修了して定期運送用操縦士、事業用操縦士及び自家用操縦士の技能証明を取得した者は 545 人であり、定期運送用操縦士の技能証明及び事業用操縦士の技能証明を取得した者 1,113 人の約 50%である。また、整備における養成課程を修了した者で技能証明を取得した者は 298 名で整備士の技能証明発行数 615 名の約 48%を占めており、航空業界における航空従事者の需要に対して大きな役割を果たしており、指定養成施設制度は、効果的な制度である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 7

事務・事業名	機長の認定・審査の実施	担当課 (担当課長名)	航空局安全部航空事業安全室（大臣官房参事官（航空事業安全） 島村 淳）
根拠法令等	航空法（昭和27年法律第231号）第72条第5項	類型	講習研修
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 航空法において、航空運送事業の用に供する航空機の機長については、大量の旅客等を継続反復して輸送するという定期航空運送事業の性質から運航の安全の更なる確保に対する社会的な要請に応えるため、路線ごとに一定の知識及び能力を有することについて、国による認定及び審査を受けなければならないこととしていた。その後、定期航空輸送事業の路線数及び機長数の増加、各事業者における社内的な機長の資格審査体制の整備等に伴い、昭和46年の航空法改正により、所定の基準に適合する定期航空運送事業者を指定し、当該認定及び審査を行わせ、事務の簡素化・合理化を図ることとした。</p> <p>○事務・事業の内容 機長候補者の訓練方法等について一定の基準を満たす事業者（指定本邦航空運送事業者）において、航空機の機長として必要な知識及び能力を有することについて認定し、また当該認定を受けた者について定期及び臨時に審査を行う。</p> <p>○過去の改正経緯 従来航空路線毎に機長の資格認定を行っていたが、路線ごとの特異性の差異が減少したことから、平成11年の航空法改正により、全ての路線に共通する一般的管理能力を求める制度とした。</p>		
事務・事業の目的	機長として必要な知識及び能力を有することについて厳格に認定・審査することにより、機長の水準を維持し、航空の安全を確保すること。		
関連する政策目標	公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
関連する業績指標	国内航空における航空事故発生件数		
指標の目標値等	12. 2件（平成20～24年の平均）		
法人の指定等の状況	日本航空株式会社、全日本空輸株式会社 他12法人		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 全体（認定・審査）：7,842件 うち指定本邦航空運送事業者6,870件、国972件</p> <p>○事業収入（平成22年度）：なし</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）：なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 航空機の運航における責任者である機長の需要は格安航空会社等の新規参入や団塊世代の大量退職により増大しており、機長として必要な知識及び能力を満たしていることを認定するとともに、定期的な審査を実施することにより航空機の航行の安全を確保しており、当該事務・事業は必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 指定本邦航空運送事業者により機長の認定・審査実施のための行政コストが軽減される。また、今後増大する機長のニーズに応えることが可能となっており、妥当であると考えられる。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 機長には航空機の運航における責任を有するため、その認定・審査は、専門の施設である航空機等を使用して実施され、かつ、長時間の飛行経験、高い専門的知識等を有する者によって適切に実施されなければ、航空の安全を損なうおそれがある。また、その知識、能力の確認は一元的に行う必要がある。一方、近年、機長の数は増えており、国が全ての機長に対して認定・審査を行うことは行政の運営上非効率的である。このため、適性を見極めた上で一部事務を指定した事業者において実施することは妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 指定本邦航空運送事業者の指定基準は、航空法施行規則第 164 条の 5 で規定している。指定基準としては、機長候補者及び査察操縦士（機長の認定・審査を国に代わって実施する者）の候補者を適切に選定する組織を有すること、機長候補者及び査察操縦士候補者の訓練のための組織、施設等が整備されていること、査察操縦士が審査を行うに当たって権限の独立性が保証されることが確実であること、等を要件としており、必要かつ最小限の基準としている。また、国は、指定後においても、立入検査等によって事業者が基準に適合していることを確認しており、妥当なものと考えている。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 指定本邦航空運送事業者の審査体制等については、原則として 1 年ごとに訓練及び審査の施設等に立ち入って、基準に適合することを確認しており、業務の効率や能力に問題はない。
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>指定本邦航空運送事業者において、平成 22 年度に機長認定・審査が実施された件数は 6870 件である。一方、国（地方航空局を含む）において実施された機長認定・審査の件数は 972 件である。全体の機長認定・審査の件数に占める指定本邦航空運送事業者が実施した件数の割合は 88% である。したがって、航空業界における機長認定・審査の需要に対して非常に大きな役割を果たしており、本制度がなければ必要な知識及び能力を有する機長を需要を満たす量確保することは困難であるため、指定本邦航空運送事業者制度は効果的な制度である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 8

事務・事業名	運航管理者指定養成施設制度	担当課 (担当課長名)	航空局安全部運航安全課 (運航安全課長 高木育男)
根拠法令等	・航空法第 78 条 ・航空法施行規則第 171 条の 3 において準用する同規則第 50 条の 4 (航空従事者の養成施設の指定の基準)	類 型	講習研修
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 航空機の安全・効率的な運航のための飛行計画を作成し、航空機乗組員に気象情報等の運航上の必要な情報を提供する運航管理者の技能証明に係る試験業務について、民間航空の発展により業務量が著しく増加したことから、当該試験業務を安全上支障がない範囲で簡素化するため、昭和 45 年の航空法の改正により、所定の基準に適合する運航管理者の養成施設を指定し、当該施設の課程を修了した者についての実技試験を免除する制度として創設された。</p> <p>○事務・事業の内容 運航管理者として航空業務に従事するためには、航空業務に従事するために必要な知識及び能力を有するかどうかを判定するため、学科試験及び実地試験を受ける必要があるが、国土交通大臣が指定した指定養成施設の教育課程を修了した者については、実地試験の一部又は全部を免除することができる。</p> <p>○過去の改正経緯 なし</p>		
事務・事業の目的	国土交通大臣が一定の基準を満たした能力を有すると認められた指定養成施設で教育・訓練等を行うことにより、民間の養成機関による一定以上の技量を持った運航管理者を効率的かつ安定的に育成することを目的とする。		
関連する政策目標	公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
関連する業績指標	国内航空における航空事故発生件数		
指標の目標値等	12. 2 件 (平成 20～24 年の平均)		
法人の指定等の状況	日本航空株式会社 全日本空輸株式会社		
事務・事業の実績	<p>○実績 (平成 22 年度) 技能証明発行数 操縦士 76 件 (うち指定養成施設分 43 件)</p> <p>○事業収入 (平成 22 年度) なし</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等 (平成 22 年度): なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 我が国の航空輸送等を支える航空従事者の需要は格安航空会社等の新規参入や団塊世代の大量退職により増大しており、航空機の安全運航のため一定以上の技量を持つ運航管理者の長期的かつ効率的な育成のため、運航管理者の指定養成施設制度は必要な制度である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 指定養成施設により運航管理者に係る試験実施のための行政コストが軽減される。また、今後増大する運航管理者のニーズに応えることが可能となっており、妥当であると考えられる。</p>
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 運航管理者養成施設における訓練等については、技能証明等に係る試験の全部又は一部を免除するための課程であるため、一元的な試験や能力開発による全国均一の水準による資格の付与を確保する必要がある。また、運航管理者の技量が確保されなければ、航空行政の基本である航空機の安全な運航が確保されず、国民生活の安全が損なわれる恐れがあるため、実際に運航管理を行う専用の施設の現場研修も含め、航空機に係る航法、工学、気象、通信等の教育・訓練等に係る高い専門性を有する者により確実に実施される必要がある。一方、運航管理者の需要に応えるには国のみでは困難であることから運航管理者の指定養成施設制度は、妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 指定養成施設は、航空法施行規則第 171 条の 3 において準用する同規則第 50 条の 4（航空従事者の養成施設の指定の基準）に基づいて規定しており、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・養成施設が、適正かつ確実に運営できると認められる者であるか。 ・運航管理者の養成について必要な知識及び経験を有する者であるか。 ・要件を備えた学科教官・実技教官・技能審査員等が必要な人数以上、配置されているか。 ・必要な要件を備えた教育施設を有する者であるか。 <p>等を要件としており、一元的な能力開発の実施、専門的な知見の下で確実に実施されることを担保するために必要かつ最小限の基準である。</p> <p>また、運航管理者の指定養成施設へは、1年に1回の実地検査を実施しており、各指定養成施設が指定基準への適合性が維持され、訓練内容等が一定水準以上に保たれていることを確認している。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 運航管理者の指定養成施設は、技能の修了の際に技能審査員による技能審査を実施しているが、国で実施する技能審査と同等の審査基準となる為に1回/2年の割合で技能審査を実施している。指定養成施設卒業者と免除を受けなかった者との間で有意な差はなく、よって、運航管理者の指定養成施設による修了者による技能と国家試験で実地試験を受験する者の技量は同等であり、実施主体として適格である。</p>
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>運航管理者の指定養成施設制度は、民間の養成機関による運航管理者の養成を目的としている。また、平成 22 年度に運航管理者の養成課程を修了して技能証明を取得した者は 43 人であり、技能証明を取得した者 76 人の約 57%を占めており、航空業界における運航管理者の需要に対して大きな役割を果たしており、運航管理者の指定養成施設制度は、十分効果的な制度である。</p>
<p>事務・事業の見 直し状況</p>	

評価書（個票） 9

事務・事業名	旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務	担当課 (担当課長名)	観光庁観光産業課 (観光産業課長 鶴田 浩久)
根拠法令等	旅行業法（昭和27年法律第239号） 第22条の2並びに第22条の3	類型	講習研修、助成(債務 弁済)、調査研究、促 進啓発、指導助言、 その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 昭和46年、国民の生活水準の向上と余暇時間の増大による旅行形態の変化、特に海外パック旅行の増大及び団体旅行の増加に伴う旅行需要の拡大に対応し、旅行者保護のための規定の整備と業界団体による旅行業界の健全な発展を図るため、旅行業協会を指定し、苦情の解決、旅行業従事者の研修、弁済業務を行わせることとした。さらに昭和57年、旅行業界が自主的に業務運営を改善し、旅行者から信頼される業界に脱皮していくうえで、旅行者を会員とする旅行業協会が積極的な役割を果たすべき観点から、会員に対する指導、調査・研究・広報を追加した。</p> <p>○事務・事業の内容 旅行業協会は、 ・旅行者及び旅行に関するサービスを提供する者からの旅行者等の取り扱った旅行業務に対する苦情の解決 ・旅行業務の取扱いに従事する者に対する研修 ・旅行業務に関し社員である旅行者又は当該旅行者を所属旅行者とする旅行者代理業者と取引をした旅行者に対しその取引によって生じた債権に関し弁済をする業務 ・旅行業務の適切な運営を確保するための旅行者等に対する指導 ・旅行業務に関する取引の公正の確保又は旅行業及び旅行者代理業の健全な発達を図るための調査、研究及び広報を行うものである。</p> <p>○過去の改正経緯 昭和46年、旅行業協会を指定し、苦情の解決、研修、弁済業務を行うこととした。 さらに昭和57年、指導、調査・研究・広報の事務を追加した。</p>		
事務・事業の目的	旅行業等を営む者の業務の適正な運営を図るとともに、旅行業務に関する取引の公正の維持、旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進を図るため		
関連する政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	一般社団法人 日本旅行業協会 社団法人 全国旅行業協会 以上 2法人		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苦情の解決事務 5,756件 ・研修事務 旅行業務取扱管理者研修受講者 3,758名 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 弁済事務 16社 1,119件（認証件数） ・ 指導事務 1,909件 ・ 調査、研究、広報事務 <p style="margin-left: 40px;">「数字が語る旅行業」、「旅のための安心ガイド」、 「ツアー登山運行ガイドライン」の作成</p> <p>○事業収入（平成22年度） 研修事務に係る収入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日本旅行業協会 113,530千円 ・ 全国旅行業協会 5,736千円
<p>国からの補助金等</p>	<p>○補助金・委託費等（平成22年度）： 0円</p>
<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性</p> <p>旅行は無形の商品であること、旅行のサービスを受ける前に旅行代金を支払うものであることから、旅行業の旅行業務における取引の公正の維持、旅行の安全の確保、旅行者の利便の増進を図るため、以下の事務を実施し、消費者の保護、旅行産業の振興等を図る必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅行者及び旅行に関するサービスを提供する者からの旅行業者等の取り扱った旅行業務に対する苦情の解決 ・ 旅行業務の取扱いに従事する者に対する研修 ・ 旅行業務に関し社員である旅行業者又は当該旅行業者を所属旅行業者とする旅行業者代理業者と取引をした旅行者に対しその取引によって生じた債権に関し弁済をする業務 ・ 旅行業務の適切な運営を確保するための旅行業者等に対する指導 ・ 旅行業務に関する取引の公正の確保又は旅行業及び旅行業者代理業の健全な発達を図るための調査、研究及び広報 <p>○事務・事業の妥当性</p> <p>多様化する消費者ニーズや旅行商品の複雑化等に的確に対応し、旅行商品の契約上のトラブルを旅行者の視点にたつて、旅行者の保護を図っている。また、旅行商品の造成、販売等の競争力の強化、取引の公正の維持等に関して、旅行業者を規範的に指導することで、旅行等に関する取引を活性化し、旅行産業の振興等を図っている。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <p>苦情の解決事務、指導事務及び弁済事務などは、専門的な知識や実務経験が必要不可欠であり、また、大量かつ専門的な知識やノウハウが必要な事務処理が存在することから、国において、必要な体制を整えることは困難である。一方で、旅行業者を会員とする公益法人においては、上記事務能力を有しており、かつ、事務の公益性の観点から当該法人が行うことが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 指定等の基準の妥当性 <p>消費者の保護、取引の公正の維持を的確に実施するためには、中立公平な立場で公益性が求められる。また、同法で定める業務のノウハウを集約、蓄積し、一定レベルの維持を図るためには、当該事務を遂行する能力等を判断する必要があり、一定の能力を有する者を指定していることは妥当である。</p>

	<p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>事務・事業の内容に記載のとおり、旅行業協会において、旅行業法に基づき旅行業協会が行う事務を適正かつ中立公平に実施することで、旅行者の保護を図っている。また、運営に関してもホームページ等による情報公開等を進めており、透明性を高めている。</p>
事務・事業の有効性	<p>旅行業務に関する取引の公正の維持、旅行の安全の確保、旅行の利便の増進を図るための事務を、上記実績のとおり実施していることにより、消費者の保護、旅行産業の振興等が図られている。</p>
事務・事業の見直し状況	<p>●弁済業務規約の見直し（日本旅行業協会(H20年6月)、全国旅行業協会（H20年9月））</p> <p>【C：事務手続きの見直し】</p> <p>旅行者（債権者）から認証の申し出があったことについて、官報で公告することにより、他の債権者に対して認証期間内に申し出る旨、情報開示を行い、消費者保護がよりの確に行われるよう、弁済手続きの見直しを行った。</p> <p>●総合旅行業務取扱管理者研修規則の見直し（日本旅行業協会（H22年4月））</p> <p>【C：事務・事業の見直し】</p> <p>受講機会の拡大をはかるため、受講資格及び研修科目の一部免除の見直しを行った。</p>

評価書（個票） 10

事務・事業名	全国貨物自動車運送適正化事業	担当課 (担当課長名)	自動車局貨物課 (貨物課長 川勝敏弘)
根拠法令等	貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号） 第43条	類型	講習研修、促進啓発、指導助言、その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 地方適正化事業は、国の監査に代わって、貨物自動車運送事業者の遵法意識の啓発及び高揚、違法行為を行っている事業者に対する指導等を民間団体が自主的に行う事業であるが、この活動は地域間で差があるべきものではなく、適正化事業の基本的指針の策定や地方機関の連絡調整・指導、指導員に対する研修等の統一かつ全国的な視点から地方適正化事業の円滑な実施を図るための事業（全国適正化事業）を行う必要がある。このため、全国適正化事業を行う民間団体を全国実施機関に指定し、適正化事業の确实かつ効率的な実施を確保していくこととした。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方適正化事業の円滑な実施を図るための基本的な指針を策定すること。 ・地方適正化事業について、連絡調整を図り、及び指導を行うこと。 ・地方実施機関の業務に従事する者に対する研修を行うこと。 ・2以上の区域における貨物自動車運送に関する秩序の確立に資するための啓発活動及び広報活動を行うこと。 <p>○過去の改正経緯 平成2年12月 貨物自動車運送事業を免許制から許可制にする等の規制緩和を行うのに合わせて、適正化事業を導入</p>		
事務・事業の目的	統一かつ全国的な視点から地方適正化事業の円滑な実施を図り、地方適正化事業の成果を一層確かなものとする。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	社団法人全日本トラック協会		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方適正化事業の円滑な実施を図るための基本的な指針を策定すること。 <ul style="list-style-type: none"> ●適正化事業の運営体制の維持強化（H22.3末402名からH23.3末407名） ●貨物自動車運送事業安全性評価事業を実施し6,061事業所を認定 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・地方適正化事業について、連絡調整を図り、及び指導を行うこと。 <ul style="list-style-type: none"> ●適正化事業指導員業務連絡会議を年間 12 回実施 ・地方実施機関の業務に従事する者に対する研修を行うこと。 <ul style="list-style-type: none"> ●初級研修 (35 名)、専門研修 (56 名)、特別研修 (59 名)、ステップアップ研修 (112 名)、小規模グループ研修 (2～3 地方実施機関ごとに開催) をあわせ、年間 23 回実施 ・2 以上の区域における貨物自動車運送に関する秩序の確立に資するための啓発活動及び広報活動を行うこと。 <ul style="list-style-type: none"> ●運送事業者及び荷主に対し、啓発活動並びに資料の作成、配布を実施 <ol style="list-style-type: none"> 1. 「適正化情報」(巡回指導時啓発資料) …4,000 部作成 2. 安全性評価事業に係る荷主企業向けリーフレット、チラシ …40,000 部作成 3. 安全性評価事業に係る申請案内、折込み広告、認定事例集 …140,000 部作成 4. 「アルコール検知器設置啓発」等ポスター、チラシ…240,000 部作成 <p>○事業収入 (平成 22 年度) 本事業における収入はない。</p>
<p>国からの補助金等</p>	<p>○補助金・委託費等 (平成 22 年度) : なし</p>
<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 地方適正化事業は、地域間で差があるべきものではなく、適正化事業の基本的指針の策定や地方機関の連絡調整・指導、指導員に対する研修等を行うことにより、統一かつ全国的な視点から地方適正化事業の円滑な実施を図ることが重要であるため、全国適正化事業は必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 本事業を通じ、事業者の遵法意識の啓発及び高揚、違法行為を行っている事業者に対する指導等の活動を民間団体が自主的に行うことを推進することにより、事業者の意識を改善し、貨物自動車運送に関する法令が遵守されやすい環境を整備し、貨物自動車運送に関する秩序の確立を図るものであり、本事業は妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 地方実施機関が行う地方適正化事業については、各地方実施機関の自主的な判断により行われる性格が強いことから、地方適正化事業が全国均一的かつ、円滑に実施されるようにするため、統一かつ全国的な視点から、基本的な指針策定、総合の連絡調整、地方実施機関に対する指導、人材の養成などを継続的かつ効果的に実施する必要がある。そのため、限られた要員の中で、国が直接行うより、国の監督、指導の下で、実施主体としての十分な体制・能力を有する民間団体が実施することとした方が、確実かつ効率的に実施できることから、当該民間団体を指定することに妥当性がある。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 指定基準は、本事業が公平・公正かつ適切に実施されることを確保するため、実施主体としての能力・体制等を見極めるものであり妥当である。 なお、本事業の基本的指針の策定や地方実施機関の連絡調整・指導、指導員に対する研修等は全国統一かつ効率的に行う必要があることから、その指定対象は全国で一つに限定している。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p>

	<p>社団法人全日本トラック協会は、本事業を実施するに当たり、担当部門の公平・公正性を確保するとともに、的確な事業計画を策定し、同計画に基づき各種事業を適切に実施していることから、適格性を有している。</p> <p>なお、同事業の活動指針、活動状況については、学識経験者、マスコミ関係者、荷主や一般消費者の代表等からなる「貨物自動車運送適正化事業対策協議会」に諮り、その事業の公平・公正性及び適切な実施を確保している。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>本事業については、国及び地方実施機関と一体となった事業の実施により、貨物自動車運送に関する法令遵守しやすい環境を整備することによって、貨物自動車運送に関する秩序の確立に大きな役割を果たしている。</p> <p>引き続き国及び地方実施機関との連携を図り、目的の達成に向け、本事業の着実な実施に努めることとしている。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>なし</p>

評価書（個票） 1 1

事務・事業名	船員雇用促進等事業	担当課 (担当課長名)	海事局海事人材政策課 (海事人材政策課長 河村 俊信)
根拠法令等	船員の雇用の促進に関する特別措置法（昭和52年法律第96号）第7条第1項	類型	講習研修 その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に関し必要な措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定に資することを目的とする。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 船員に係る求人の開拓その他船員の職域の開拓 2. 船員職業紹介、船員労務供給その他船員の就職の奨励に関する事業 3. 船員の知識又は技能の習得及び向上のための訓練を行うための施設の設置及び運営並びに事業主その他の者が行う技能訓練の援助 4. その他船員の雇用の促進及び安定のために必要な事業 <p>○過去の改正経緯 船員の雇用の促進に関する特別措置法第7条第1項の指定を受ける者が実施する同法第8条の規定に基づく船員雇用促進等事業に関して、平成16年の法改正に伴い、新たに船員派遣が追加された。</p>		
事務・事業の目的	船員の雇用の促進及び安定を図ること。		
関連する政策目標	市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
関連する業績指標	海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準		
指標の目標値等	初期値 100（目標設定年度 平成17年度） 目標値 165（目標年度 平成27年度）		
法人の指定等の状況	財団法人 日本船員福利雇用促進センター		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 外航基幹職員養成事業 34名 離職船員の就職あっせん 4名 船員計画雇用促進支援事業 295名 技能訓練 987名 船舶所有者が行う雇用安定措置への助成 546社 船員求人情報ネットシステムの運用（求人情報の登録） 4,368件</p> <p>○事業収入（平成22年度） 上記事務について、手数料収入その他の事業収入はなし。</p>		
国からの補助金等	<p>○補助金・委託費等（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船員雇用促進対策事業費補助金（国土交通省一般会計） 32,604千円 船員の雇用の促進に関する特別措置法第8条の船員雇用促進等事業のうち、外航基幹職員養成事業及び技能訓練に要する費用の一部補助 ・船員雇用促進対策事業費補助金（厚生労働省雇用保険特別会計（雇用勘定）） 171,494千円 雇用保険法第63条第1項7号、雇用保険法施行規則第138条第11号に基づく船員の雇用の促進に関する特別措置法第8条第3号の技能訓練及び船舶 		

	所有者が行う雇用安定措置への助成に要する費用の一部補助
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 当該事業は、船員の職業・生活の安定に資するとともに、海上企業にとっても良質な船員労働力を確保する上、我が国海上輸送の安定確保にも寄与する等、社会的必要性が極めて高い。</p> <p>○事務・事業の妥当性 当該事業は、船員職業紹介や技能訓練等、船員の雇用の促進に関し必要な措置を講じており、船員の職業及び生活の安定を図るという目的に照らし、妥当性があるものと考えられる。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 当該事業については、 ① 国の補助金のみでは事業遂行ができず、民間からの賛助資金を得る必要があること ② 事業の実施に当たっては関係業界のニーズ（訓練内容や実施時期等）等の把握・調整、訓練の企画、訓練船員の募集・管理等を行う必要があり、当該事業に従事する相応の要員・体制が必要となること 等の事情があることから、国が当該事業を直接実施することは困難である。 このため、当該事業については、船員の雇用の促進に関する特別措置法（船特法）第7条第1項の規定に基づき、一般社団法人・一般財団法人であって、事業を適正かつ確実に実施できる者について、国土交通大臣が指定して行わせることとなっている。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 当該事業については、船員の雇用の促進に関する特別措置法（船特法）第7条第1項の規定に基づき、一般社団法人・一般財団法人であって、事業を適正かつ確実に実施できる者について、国土交通大臣が指定して行わせることとなっている。当該事業を実施するにあたっては、 ① 船員の雇用促進等という公益的事業について、継続的に実施されること ② 外航・内航海運、旅客、漁船等の特定の業種に変調することなく、船員に不利が生じないように、公正中立が確保されること が求められることから、当該基準には妥当性があるものと考えられる。 なお、船特法では、こうした要件を満たす者であれば指定を受けて事業を実施できることとなっているが、現在まで、その指定を受けて事業を実施するのは（財）日本船員福利雇用促進センターのみとなっており、他の民間の参入が無い状況にある。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 （財）日本船員福利雇用促進センターは、当該業務を適正に実施する団体として、会計処理や事務・事業に関する透明性確保や情報公開等に関し、これまでも適切に業務を実施しており、ノウハウも蓄積されているため、当該業務の実施主体としての適格性を有している。</p>
事務・事業の有効性	<p>当該事業は、技能訓練により、雇用船員及び離職船員の能力の向上を図っているほか、船員計画雇用促進支援事業を通じ、船員の計画的な確保・育成に取り組む事業者の支援を行う等、船員の雇用機会の拡大や雇用の安定に多大な貢献をしている。よって当該事業には高い有効性がある。</p>
事務・事業の見直し状況	<p>特になし。</p>

評価書（個票） 1 2

<p>事務・事業名</p>	<p>宅地建物取引業保証協会</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>土地・建設産業局不動産課 (不動産課長 野村正史)</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>宅地建物取引業法(昭和二十七年法律第七十六号)第六十四条の二</p>	<p>類型</p>	<p>講習研修 助成(債務保証) 助成(債務弁済) 指導助言</p>
<p>事務・事業の概要</p>	<p>○ 事務・事業創設時の趣旨 宅地建物取引業の営業開始の要件として一定の保証金の供託を義務付け、実際の取引で相手方に損害が生じた場合にこれを補填するための営業保証金制度が創設(昭和32年)され、その後の物件の取引価額の上昇や取引の保証の充実の必要性等を考慮し、営業保証金の額が引き上げられ(昭和47年)、営業保証金に代わる損害補填制度として宅地建物取引業保証協会による集団保証制度を創設。同時に、苦情の解決、従業員に対する研修等を行う仕組みを創設。</p> <p>○ 事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 苦情の解決事業…宅地建物取引業者の相手方等からの保証協会の社員の取り扱った宅地建物取引業に係る苦情の解決を行うため、宅地建物取引をしようとする者及び取引をした者を対象に、無料で面談・電話等での相談に応じている。また、当該苦情に係る取引の事情等を双方に聴取・調査し、苦情を解決するための助言・指導等を行っている。 ・ 研修事業…宅地建物取引主任者その他宅地建物取引業の業務に従事し、又は従事しようとする者に対する研修を実施し、宅地建物取引に関する知識および技能の向上を図っている。 ・ 弁済事業…保証協会の社員と宅地建物取引業に関し取引をした者(保証協会会員となる前に取引した者を含む)の有するその取引により生じた債権に関し、その弁済を受けることができる額について認証を行い、営業保証金相当額について還付として認証した額の弁済を行っている。 ・ 手付金等保管事業…保証協会の社員が売主である工事完了後の宅地建物の売買に関し、一般消費者である買主が支払った手付金等を、物件の引渡しと所有権移転登記が完了するまで、売主に代理して保管している。 ・ 一般保証業務…保証協会の社員である宅地建物取引業者との契約により、当該業者が受領した支払金または預り金の返還債務その他宅地建物取引業に関する債務を負うことになった場合において、その返還債務その他宅地建物取引業に関する債務を連帯して保証する。 <p>○ 過去の改正経緯 昭和47年「宅地建物取引業保証協会」制度を導入 昭和55年「研修業務」に宅地建物取引業務に従事しようとする者を追加 昭和63年「手付金等保管業務」の追加</p>		
<p>事務・事業の目的</p>	<p>宅地建物取引における苦情の相談・解決を行い、また宅地建物取引から生じた損害を補填するなど消費者等の利益保護を図るとともに、宅地建物取引業に従事する者または従事しようとする者に対する研修を行い、宅地建物取引に携わる者の資質向上を図るもの。</p>		

関連する政策目標	不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する。
関連する業績指標	宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移（5年間平均）
指標の目標値等	目標値（目標年度）：0.30%（平成19～23年度平均）
法人の指定等の状況	社団法人 全国宅地建物取引業保証協会 社団法人 不動産保証協会
事務・事業の実績	<p>○ 実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 苦情の解決事業 申出件数 715件 解決件数 317件 ・ 研修事業 開催回数 1,305回 受講者数 187,444名 ・ 弁済事業 認証件数 246件 認証金額 771,610,916円 ・ 手付金等保管事業 受入件数 14件 受入金額 358,160,000円 ・ 一般保証業務 なし <p>○ 事業収入（平成22年度） 両法人とも会費等で事業費用を賄っており、当該事業に係る収入はない。</p>
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 宅地建物取引は、一般消費者が一生に取引を行う回数も極めて少ないにもかかわらず、取引対象となる物件が高額であることや、取引に関係する法律が多岐にわたり、権利関係も複雑となる傾向にあるため、他の取引に比べ紛争が起きやすく、紛争時には多大な損害が発生する。こうした事態の回避や損害の軽減を図るといった観点から必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 営業保証金制度に代わる損害補填制度として、集団保証により各々の業者が単独で負担するよりも少額で高額保証ができる仕組みであり、消費者保護と宅地建物取引業者等の資質向上を図るものであり妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 宅地建物取引における相手方の損害の補填等や、苦情の相談・解決、宅地建物取引業者の従業員等への研修等を業務の効率化、制度の安定性の観点から国以外の法人を指定し事務・事業を実施することは妥当。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 実施主体による確実な業務の遂行、業務執行における公平・公正性、透明性等の観点から基準は妥当である。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 宅地建物取引の関する法令や取引の実態に精通しており、業務効率が高い。また、財務諸表等会計資料を公表し透明性が高く、業務執行機関として適格である。

<p>事務・事業の有効性</p>	<p>宅地建物地建物取引における苦情解決や、消費者の損害を補填するなどとともに、宅地建物取引業者等への研修を実施しているものであり、宅地建物取引における消費者保護と宅地建物取引業者の資質の向上を図り、宅地建物取引業の健全な発達を図る上でも有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>—</p>

評価書（個票） 13

事務・事業名	自動車整備士の養成	担当課 (担当課長名)	自動車局整備課 (整備課長 島 雅之)
根拠法令等	・道路運送車両法（昭和26年法律第185号） 第55条第3項 ・自動車整備士技能検定規則（昭和26年運輸 省令第71号）第6条の18	類 型	講習研修
事務・事業の 概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 自動車の整備に関して一定以上の知識及び技能を有することが確認できる者に対して、自動車整備士技能検定試験の一部を免除できることとし、試験の合理化を図ることとした。</p> <p>○事務・事業の内容 指定を受けた養成施設において所定の課程を修了した者については、自動車整備士技能検定試験の一部が免除される。</p> <p>○過去の改正経緯 昭和27年 制度の導入 昭和62年 三級軽自動車整備士制度の廃止 平成11年 二級自動車シャシ整備士制度の創設 平成12年 一級小型自動車整備士の試験開始 平成22年 指定基準の見直し（実習用機械設備のオパシメータの追加）</p>		
事務・事業の 目的	自動車の整備技術の向上を通じて、自動車の安全性の確保及び公害の防止等 を図るため、自動車整備士を効率的に養成する。		
関連する 政策目標	—		
関連する 業績指標	—		
指標の 目標値等	—		
法人の指定等 の状況	弘前市立弘前東高等学校 他 110 校 出羽技能訓練所（刑務所） 松本少年刑務所中原技能訓練所 川越少年刑務所初雁技能訓練所 明石自動車整備訓練所（刑務所） 福岡少年院紫明ヶ丘自動車整備学校 学校法人角川学園 専門学校花壇自動車大学校 他 129 法人 社団法人愛知県自動車整備振興会 他 52 法人 財団法人つくば職業訓練教育財団 関東理工自動車専門学校 財団法人つくば職業訓練教育財団 専修学校つくば総合高等学園 財団法人赤門学志院 専門学校赤門自動車整備大学校 日野自動車株式会社 日野工業高等学園 個人立専修学校 阪和鳳自動車工業専門学校 個人立専修学校 専門学校日産愛媛自動車大学校 職業訓練法人高崎自動車職業能力開発協会 高崎自動車整備学校 千葉県自動車整備商工組合立 専門学校千葉自動車大学校 <p style="text-align: right;">合計 307 法人</p>		
事務・事業の実 績	○実績（平成22年度） 年間養成実績 23,738 人 （うち公立 2,396 人 刑務所等 24 人 学校法人 9,701 人 財団法人 140 人）		

	<p>株式会社 8 人 個人立 110 人 社団法人 11,287 人 職業訓練法人 20 人 商工組合 52 人)</p> <p>○事業収入（平成 22 年度） 個々の養成施設の収入について把握していない。</p>
国からの補助金等	<p>○補助金・委託費等（平成 22 年度）： なし 内容：</p>
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 毎年約 4 万人の受験者（※）が、本事務・事業を活用して自動車整備士技能検定試験の一部免除を受けており、社会的ニーズがあることに加えて、自動車の安全性の確保及び公害の防止等に寄与する自動車整備士を効率的に養成するという目的を達成するためにも、本事務・事業は必要である。 （※）複数種類の資格を受験する者がいるため、養成実績とは一致しない。</p> <p>○事務・事業の妥当性 指定を受けた養成施設は全国で 307 箇所あり、自由に選択可能であることから、本事務・事業は利用者利便の向上に寄与しており妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 仮に直接国が実施することとした場合には、行政コストの肥大化を招くことになることから、一定の能力を有し、要件を満たしている養成施設を指定して実施することが妥当である。また、自動車整備士技能検定試験の一部免除により、国は、自動車整備士技能検定試験の効率的な実施が可能となっていることから妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 指定にあたっては、一定の知識及び技能を修得させるため、教育を行う施設、教育科目及び教育時間等の基準を定め、適切に見直しを行っていることから妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 指定基準を定め、書面審査だけでなく現地調査も行い、適切に事務・事業を行うことが出来る施設なのか確認を行っている。さらに、指定後も立入検査を行っており、適格性を確認している。</p>
事務・事業の有効性	<p>年間 4 万人もの受験者に活用されており、本事務・事業は、自動車整備士を効率的に養成し、自動車の整備技術の向上を通じて、自動車の安全性の確保及び公害の防止等を図るという目的を十分果たしていると考えられることから、有効である。</p>
事務・事業の見直し状況	<p>●自動車整備士養成施設の指定等の基準について（依命通達）の改正（平成 22 年 3 月）【D：指定基準の見直し】 ディーゼル車から排出される粒子状物質に係る検査の高度化に対応する自動車整備士養成のため、実習用機械設備としてオパシメータを追加するなどの指定基準の見直しを実施した。</p>

評価書（個票） 14

事務・事業名	建築士定期講習の実施に関する事務	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長 井上 勝徳)
根拠法令等	建築士法（昭和25年法律第202号）第22条の2、第22条の3	類型	講習研修
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨及びこれまでの経緯 平成17年11月に明らかになった構造計算書偽装問題は、一級建築士が構造計算書を偽装し、多数のマンション等の耐震性に大きな問題を発生させたものであり、多くの住民の安全と居住の安定に大きな支障を与えただけでなく、国民の間に建築物の耐震性に対する不安と建築界への不信を広げることとなった。このため、平成20年11月28日に施行された改正建築士法において、各々の建築士が建築技術の高度化や建築基準法令の改正等に的確に対応できるようにし、設計等の業務の適正な実施が担保されることとなるよう、建築士に対し一定期間ごとの講習の受講を義務付けられた。</p> <p>また、構造設計及び設備設計の適正化を図るため、構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士による法適合確認制度を導入することとし、これら建築士についても、建築構造や建築設備の分野における技術の進展等に的確に対応できるようにし、法適合確認等の適正な実施が担保されることとなるよう、一定期間ごとの講習を義務付けられた。</p> <p>○事務・事業の内容 建築士法第22条の2の一級建築士定期講習、二級建築士定期講習、木造建築士定期講習、構造設計一級建築士定期講習、設備設計一級建築士の定期講習事務</p>		
事務・事業の目的	<p>一級建築士定期講習、二級建築士定期講習、木造建築士定期講習については、建築士事務所に属する場合には、最新の法令及び建築技術の習得が必要であるため、構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士については、資格者として最新の法令及び建築技術の習得が必要であることから、3年に一度講習の受講を義務付けている。</p>		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	<p>(財) 建築技術教育普及センター (株) 日建学院 NPO法人 建築家教育推進機構 NPO法人 住宅福祉サービス (株) 総合資格法定講習センター (株) ビューローベリタスジャパン NPO法人 東京土建ATEC NPO法人 埼玉土建建築支援センター (株) ERIアカデミー (株) 確認サービス</p>		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 年間受講者数70,297人 （うち財団法人実施分38,736人、NPO法人実施分461人、他の法人実施分31,100人）</p> <p>○事業収入（平成22年度） 965,142千円 （うち財団法人実施分612,612千円、NPO法人実施分4,590千円、</p>		

	他の法人実施分347,940千円)
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）：なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 建築士には設計及び工事管理の業務独占権限が付与されており、その業務に従事するに足る十分な知識及び技能を有している必要があることや、近年の建築技術の高度化に伴い建築物の高層化、大規模化、複雑化等が進展し、建築基準法令の改正等も頻繁に行われることなどを踏まえると、業務の適切な実施を担保するため、一定期間ごとの講習により、必要な知識等を更新することが必要である。</p> <p>また、構造設計及び設備設計の適正化を図るため、構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士による法適合確認制度を導入することとし、これら建築士についても、建築構造や建築設備の分野における技術の進展等に的確に対応できるようにし、法適合確認の適正な実施が担保されることとなるよう、一定期間ごとの講習が必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 建築士が設計及び工事監理の業務を行うにあたっては、高度化する建築技術を吸収し、適正に建築関係法令を遵守することが求められるところ、十分な技能及び知識を有する建築士の確保を目的として、最新の建築関係法令や建築技術の知識を習得することに主眼を置く当該講習を実施することは妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 当該講習事務を実施する登録講習機関は、当該講習を専属的に実施する体制を構築しているため、効率的な講習事務の実施が図られているとともに、建築に関してより実務的かつ専門的な知見を活用することで、より質の高い講習の実施が図られているため妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 登録にあたっては、講習実施における公正中立性等を担保するため、制限業種等を詳細に設定しており、登録基準として妥当なものであると考え。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 現在登録されている法人については、法所定の要件を満たしており、且つ講習の実施を円滑に行っている。 また、5年ごとに登録の更新を行っていることから、適格性を担保できるようにしているため妥当であると考え。</p>
事務・事業の有効性	<p>建築士には設計及び工事管理の業務独占権限が付与されており、その業務に従事するに足る十分な知識及び技能を有している必要があることや、近年の建築技術の高度化に伴い建築物の高層化、大規模化、複雑化等が進展し、建築基準法令の改正等も頻繁に行われることなどを踏まえると、業務の適切な実施を担保するため、一定期間ごとの講習により、必要な知識等を更新することが必要である。また、構造設計及び設備設計の適正化を図るため、構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士による法適合確認制度を導入することとし、これら建築士についても、建築構造や建築設備の分野における技術の進展等に的確に対応できるようにし、法適合確認の適正な実施を担保するため、一定期間ごとの講習が必要であることなどから、当該講習事務は有効であると考え。</p>
事務・事業の見直し状況	平成20年度より開始した当該講習事務は、現在に至るまで法令の規定に則って適切に運営されており、見直しは実施していない。

評価書（個票） 15

事務・事業名	管理建築士講習の実施に関する事務	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長 井上 勝徳)
根拠法令等	建築士法（昭和25年法律第202号）第24条第2項、第26条の5	類型	講習研修
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨及びこれまでの経緯</p> <p>平成17年11月に明らかになった構造計算書偽装問題は、一級建築士が構造計算書を偽装し、多数のマンション等の耐震性に大きな問題を発生させたものであり、多くの住民の安全と居住の安定に大きな支障を与えただけでなく、国民の間に建築物の耐震性に対する不安と建築界への不信を広げることとなった。このため、平成20年11月28日に施行された改正建築士法において、管理建築士の要件が強化され、建築士として3年以上の設計等の業務に従事した後、国土交通大臣の登録を受けた登録講習機関が行う講習を修了した建築士でなければならないとした。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <p>建築士法第24条第1項に規定する事務所を管理する専任の建築士になるための講習（管理建築士講習）事務</p>		
事務・事業の目的	<p>建築士法第24条第1項に規定する事務所を管理する専任の建築士を置かなければならないが、当該建築士は建築士事務所の技術的事項を総括する立場にあり、一定の実務経験や知識等を有する者である必要があるため、その知識の習得のため講習を義務付けている。</p>		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	<p>(財) 建築技術教育普及センター (株) 総合資格法定講習センター NPO法人 東京土建ATEC NPO法人 埼玉土建建築支援センター</p>		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 年間受講者数33,412人 （うち財団法人実施分21,194人、NPO法人実施分440人、他の法人実施分11,778人） ○事業収入（平成22年度） 512,222千円 （うち財団法人実施分333,805千円、NPO法人実施分5,280千円、他の法人実施分173,136千円）</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）：なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 事務所を管理する建築士は、建築士事務所の業務を適正に行うための技術的事項を統括することから、建築関係法令の知識等を担保する必要があるため、当該講習は必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 建築士事務所の業務を行うにあたって、高度化する建築技術を吸収し、適正に建築関係法令を遵守することが求められるところ、事務所を管理する建築士は、建築士事務所の業務を適正に行うための技術的事項を統括することから、十分な技能及び知識を有する建築士である必要があり、その確保を目的として、必要な知識等を習得することに主眼を置く当該講習を実施することは妥当である。</p>
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 当該講習事務を実施する登録講習機関は、当該講習を専属的に実施する体制を構築しているため、効率的な講習事務の実施が図られているとともに、建築に関してより実務的かつ専門的な知見を活用することで、より質の高い講習の実施が図られているため妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 登録にあたっては、講習実施における公正中立性等を担保する必要があるため、制限業種等を詳細に設定しており、登録基準として妥当なものであると考える。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 現在登録されている法人については、法所定の要件を満たしており、且つ講習の実施を円滑に行っている。 また、5年ごとに登録の更新を行っていることから、適格性を担保できるようにしているため妥当であると考えられる。
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>事務所を管理する建築士は、建築士事務所の業務を適正に行うための技術的事項を統括することから、十分な技能及び知識を有する建築士である必要があるところ、当該講習事務を修了した管理建築士は平成20年の講習開始以来、平成22年度末までで延べ112,158人に上り、今後の適正な建築士事務所の管理に係る業務の遂行に効果が期待できる。</p>
<p>事務・事業の見 直し状況</p>	<p>平成20年度より開始した当該講習事務は、現在に至るまで法令の規定に則って適切に運営されており、見直しは実施していない。</p>

評価書（個票） 16

事務・事業名	構造設計一級建築士講習及び設備設計一級建築士講習の実施に関する事務	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長 井上 勝徳)
根拠法令等	建築士法（昭和25年法律第202号）第10条の2、第10条の22	類 型	講習研修
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨及びこれまでの経緯</p> <p>平成17年11月に明らかになった構造計算書偽装問題は、一級建築士が構造計算書を偽装し、多数のマンション等の耐震性に大きな問題を発生させたものであり、多くの住民の安全と居住の安定に大きな支障を与えただけでなく、国民の間に建築物の耐震性に対する不安と建築界への不信を広げることとなった。このため、平成20年11月28日に施行された改正建築士法において、一定規模以上の建築物の構造設計又は設備設計については、専門的知識・技能を有する建築士が関与することが義務付けられた。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <p>建築士法第10条の22第1項の構造設計一級建築士及び設備設計一級建築士の資格付与講習事務</p>		
事務・事業の目的	<p>一定規模以上の建築物については、難易度の高い構造計算を要するものであること、高度かつ複雑な建築設備が設置されるものであること等から、その構造設計及び設備設計には構造設計・設備設計一級建築士の関与が義務付けられているところ、両建築士の資格付与の条件として、当該講習の受講義務を設けることにより、構造設計・設備設計に係る必要な専門的知識・技能を習得させることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	(財) 建築技術教育普及センター		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <p>年間受講者数1,590人、年1回開催（構造） （うち財団法人実施分1,590人）</p> <p>年間受講者数980人、年1回開催（設備） （うち財団法人実施分980人）</p> <p>○事業収入（平成22年度）</p> <p>77,790千円（構造） 51,276千円（設備）</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）：なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 一定規模以上の建築物について、設計内容の法適合性を確保する観点から、構造設計又は設備設計に関し専門的知識・技能を有する建築士を担保するため、当該講習は必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 一定規模以上の建築物の設計業務を行うにあたっては、設計内容の法適合性を確保する観点から、より高度な構造設計又は設備設計に関する専門的知識・技能を有し、適正に建築関係法令を遵守することが求められるところ、十分な技能及び知識を有する建築士の確保を目的として、より高度な構造設計又は設備設計に関する専門的知識・技能を習得することに主眼を置く当該講習を実施することは妥当である。</p>
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 当該講習事務を実施する登録講習機関は、当該講習を専属的に実施する体制を構築しているため、効率的な講習事務の実施が図られているとともに、建築に関してより実務的かつ専門的な知見を活用することで、より質の高い講習の実施が図られているため妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 登録にあたっては、講習実施における公正中立性等を担保する必要があるため、制限業種等を詳細に設定しており、登録基準として妥当なものであると考える。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 現在登録されている法人については、法所定の要件を満たしており、且つ講習の実施を円滑に行っている。 また、5年ごとに登録の更新を行っていることから、適格性を担保できるようにしているため妥当であると考えられる。
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>一定規模以上の建築物については、難易度の高い構造計算を要するものであること、高度かつ複雑な建築設備が設置されること等から、十分な専門的知識及び技能を有する建築士が業務を行う必要があるところ、当該講習事務を実施することにより、必要な専門的知識等の習得が図られており、今後の適正な建築物の設計の業務に大きな効果が期待できるため、有効である。</p>
<p>事務・事業の見 直し状況</p>	<p>平成20年度より開始した当該講習事務は、現在に至るまで法令の規定に則って適切に運営されており、見直しは実施していない。</p>

評価書（個票） 17

事務・事業名	建築物調査講習に関する事務	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅生産課 (住宅生産課長 橋本 公博)
根拠法令等	エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和 54年法律第49号）第76条の11	類 型	講習研修
事務・事業の 概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 H22年度より中小建築物の新築時等における省エネルギー措置の届出が義務づけられるにあたり、必ずしも省エネ措置の維持保全の確認についての専門知識・経験を有しているとは限らない建築物の所有者等に代わり維持保全の状況を調査する調査員に対して、建築物の省エネ措置の維持保全状況の調査について必要となる知識に関して講習を行う登録講習機関が必要となった。</p> <p>○事務・事業の内容 一級建築士等が建築物調査をした建築物における維持保全の状況が省エネ基準に適合しているかどうかを判断する調査員となるために必要な講習を行う。</p> <p>○過去の改正経緯 平成21年4月1日制度導入</p>		
事務・事業の 目的	一級建築士等が建築物調査をした建築物における維持保全の状況が省エネ基準に適合しているかどうかを判断する調査員となるために必要な講習を行うことにより、適切な建築物の調査を確保する。		
関連する 政策目標	3 地球環境の保全		
関連する 業績指標	住宅、建築物の省エネルギー化①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率		
指標の 目標値等	①31%(平成22年度)、②66%(平成22年度)、③85%(平成22年度)		
法人の指定等 の状況	財団法人建築環境・省エネルギー機構 ビューローベリタスジャパン株式会社		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 財団法人建築環境・省エネルギー機構 H22年度 講習会2回 受講者数 61名 ビューローベリタスジャパン株式会社 H22年度 講習会10回 受講者数 128名</p> <p>○事業収入（平成22年度） 財団法人建築環境・省エネルギー機構 手数料収入1,952千円</p>		

	ビューローベリタスジャパン株式会社 手数料収入 3,738 千円
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： 0千円 内容：なし
事務・事業の必要性等	○事務・事業の必要性 省エネ法に基づく定期報告の適切な執行のために、必ずしも省エネ措置の維持保全の確認について専門知識・経験を有しているとは限らない建築物の所有者等に代わり、建築物の省エネ措置の維持保全状況の調査について必要となる知識を身につけた調査員が調査を行う必要があり、調査員に対する講習を行う登録講習機関が必要である。 ○事務・事業の妥当性 エネルギーの使用の合理化に関する法律第75条第5項又は法第75条の2第3項（定期報告）の適切な執行にあたり、必ずしも省エネ措置の維持保全の確認について専門知識・経験を有しているとは限らない建築物の所有者等に代わり、建築物の省エネ措置の維持保全状況の調査について必要となる知識を身につけた調査員が調査を行う必要があり、調査員に対する講習を行うことは妥当である。
事務・事業の執行体制の妥当性	○指定等を行う妥当性 登録建築物調査機関の調査員は建築物の省エネ措置に関する講習を修了していることを要件としていることから、当該講習は一定の専門的知識を有する公正・中立的な機関が行うことが必要であり、登録機関とすることが妥当である。 ○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 建築物の維持保全の状況が省エネ基準に適合しているかどうかの調査に関する実務経験等を有した講師を有していること及び建築物調査講習を適正に行う体制が確保されていることを確認することが必要であり、現行の登録基準は妥当である。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 現在、登録を受け、登録講習機関の講習業務を行っている法人は、いずれも省エネ法に関する講習等の業務を継続的に実施しており、登録講習機関としての専門的知識及び実施体制を有しており、実施主体としての適格性を有していると認められる。
事務・事業の有効性	登録講習機関による講習はエネルギーの使用の合理化に関する法律第75条第5項又は法第75条の2第3項（定期報告）の適切な執行のために有効である。
事務・事業の見直し状況	

評価書（個票） 18

事務・事業名	住宅性能評価に係る講習	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅生産課 (課長 橋本 公博)
根拠法令等	住宅の品質確保の促進等に関する法律（平成11年法律第81号）第13条	類型	講習研修
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 良質な住宅を安心して取得できる市場を形成することを目的とする住宅性能表示制度においては、登録住宅性能評価機関は、公正・中立な立場から、円滑かつ的確に業務を実施することが求められ、また、建築基準法に規定のない事項等についても評価する必要があるため、住宅性能評価を実施する評価員について一定の能力を習得させるため、当該講習制度を設けている。</p> <p>○事務・事業の内容 住宅性能評価に関する法制度及び実務に関する科目についての講習。</p> <p>○過去の改正経緯 法制定時から規定されている。</p>		
事務・事業の目的	住宅性能評価に関する法制度及び現場検査等の実務についての知識を習得した者を評価員とすることにより、公正・中立な立場から、円滑かつ的確に住宅性能評価を実施するため。		
関連する政策目標	1 少子・高齢化等に対応した住生活の確保及び向上の促進		
関連する業績指標	7 新築住宅における住宅性能表示の実施率		
指標の目標値等	50%（平成22年度）		
法人の指定等の状況	財団法人住宅リフォーム・紛争処理支援センター		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 年間受講者数697件 （うち財団法人実施分697件）</p> <p>○事業収入（平成22年度） 講習受講料66,805千円 （うち財団法人実施分66,805千円）</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： 0円 内容： ー		
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 良質な住宅を安心して取得できる市場を形成するため、円滑かつ的確な住宅性能評価を実施することが引き続き必要であり、評価員に一定の能力を習得させ、評価の公平性・信頼性を確保するため、本制度の継続が必要である。また、年間の受講者数は約700人に上り、講習の業務を適正に行う者として国土交通大臣の登録を受けた者による事業の継続が必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性</p>		

	<p>本制度により、評価員が住宅性能評価に関する一定の能力を習得することが担保され、良質な住宅を安心して取得できる市場を形成するとの本制度の目的の達成に寄与しており、妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 住宅性能評価は、公正・中立な立場から円滑かつ的確に実施されることが必要であり、登録住宅性能評価機関の評価員は住宅性能表示制度に関する法律制度及び実務に関する科目に関する講習を修了していることを要件としていることから、当該講習は一定の専門的知識を有する公正・中立的な機関が行うことが必要であり、登録機関とすることが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 登録にあたっては、住宅性能評価に関する実務経験等を有した講師を有していること及び住宅性能評価に関する講習を適正に行う体制が確保されていることを確認することが必要であり、現行の登録基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 現在、登録を受け、登録講習機関の講習業務を行っている法人は、住宅性能評価に関する講習等の業務を継続的に実施しており、登録講習機関としての専門的知識及び実施体制を有しており、実施主体としての適格性を有していると認められる。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>本制度により、評価員が住宅性能評価に関する一定の能力を習得することが担保され、また、講習の業務を適正に行う者として国土交通大臣の登録を受けた者により円滑に事業が行われており、良質な住宅を安心して取得できる市場を形成するとの本制度の目的の達成に寄与しており、有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 19

<p>事務・事業名</p>	<p>指定住宅紛争処理機関の行う 紛争処理業務の支援等</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局住宅生産課 (住宅生産課長 橋本 公博)</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>住宅の品質確保の促進等に関する法律（平成 11 年法律第 81 号）第 82 条</p>	<p>類 型</p>	<p>講習研修、助成 (助成金交付)、 調査研究、指導助 言、その他</p>
<p>事務・事業の 概要</p>	<p>○事務・事業創設時の趣旨 欠陥住宅が社会問題化し、住宅に関するトラブルが増加した。住宅に関する紛争は専門技術性が高く、紛争に多くの時間・費用がかかるため、住宅に関する紛争を簡易・迅速に処理するための裁判外紛争処理機関へのニーズが高まっていた。このため、建設住宅性能評価書が交付された住宅の建設工事の請負契約又は売買契約に関する紛争の当事者の双方又は一方からの申請により、当該紛争のあつせん、調停及び仲裁の業務を指定住宅紛争処理機関において行うこととしたが、この紛争処理の業務の支援その他住宅購入者の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図ることを目的として民法第 34 条の規定により設立された財団法人を全国に一を限って、住宅紛争処理支援センターとして指定することができることとした。</p> <p>また、構造計算書偽装問題を契機として、新築住宅の購入者等の利益の保護を図るため、建設業者及び宅地建物取引業者に対し、新築住宅に係る瑕疵担保責任の履行の確保を図るため、住宅瑕疵担保責任保険契約の締結等を義務づけるとともに、住宅瑕疵担保責任保険に係る新築住宅の建設工事の請負契約又は売買契約に関する紛争の当事者の双方又は一方からの申請により、当該紛争のあつせん、調停及び仲裁の業務を指定住宅紛争処理機関において行うこととしたが、当該紛争処理についても、この紛争処理の業務の支援その他住宅購入者の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図ることを目的として、住宅紛争処理支援センターにおいて、当該指定住宅紛争処理機関のバックアップを一元的に図ることとした。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定住宅紛争処理機関に対して紛争処理の業務の実施に要する費用を助成すること ・住宅紛争処理に関する情報及び資料の収集及び整理をし、並びにこれらを指定住宅紛争処理機関に対し提供すること ・住宅紛争処理に関する調査及び研究を行うこと ・指定住宅紛争処理機関の紛争処理委員又はその職員に対する研修を行うこと ・指定住宅紛争処理機関の行う紛争処理の業務について、連絡調整を図ること ・住宅の建設工事の請負契約又は売買契約に関する相談、助言及び苦情の処理を行うこと <p>○過去の改正経緯</p> <p>—</p>		
<p>事務・事業の 目的</p>	<p>住宅購入者等の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図り、もって国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に寄与すること</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</p>		
<p>関連する 業績指標</p>	<p>7 新築住宅における住宅性能表示の実施率</p>		
<p>指標の 目標値等</p>	<p>7 新築住宅における住宅性能表示の実施率 50%(平成 22 年度)</p>		

法人の指定等の状況	(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> 指定住宅紛争処理機関の行う住宅紛争処理業務に対する支援（費用の助成、情報の提供、連絡調整、紛争処理委員等への研修）、住宅紛争処理に関する調査研究、住宅に関する相談等を実施。 全国の弁護士会に対して、紛争処理委員研修及び無料専門家相談研修を実施 <ul style="list-style-type: none"> 開催件数 紛争処理委員研修 12回 無料専門家相談研修 30回 参加人数 紛争処理委員研修 943人 無料専門家相談研修 946人 住宅に関する電話相談 20,075件 リフォーム無料見積チェック 351件 無料専門家（弁護士・一級建築士）相談 631件 <p>○事業収入（平成22年度） 負担金収益 2,199,892千円</p>
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： 内容：
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性</p> <p>住宅購入者等の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図ることが引き続き必要であり、専門技術性が高く、多くの時間・費用がかかる住宅に関する紛争を簡易・迅速に処理するための裁判外紛争処理機関である指定住宅紛争処理機関による事務・事業の継続が必要である。指定住宅紛争処理機関による紛争処理業務の円滑な遂行のためには、住宅紛争処理支援センターによる、指定住宅紛争処理機関に対する、紛争処理の費用の助成、情報・資料の提供等の事務・事業の継続が必要である。</p> <p>また、住宅の建設工事の請負契約等に関する相談、助言及び苦情処理といった住宅に関する相談業務についても、住宅に関する相談件数は増加しており、住宅紛争処理支援センターによる事務・事業の継続が必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性</p> <p>全国一律の電話料金であるナビダイヤルにより無料で住宅に関する相談を受け付けるほか、消費者がリフォーム事業者から提示された見積もりについて、電話で無料相談が受けられるリフォーム無料見積チェック制度、住宅性能評価を受けた住宅、瑕疵保険に加入した住宅及びリフォーム工事に関して、全国の弁護士会において弁護士と建築士に無料で対面相談できる無料専門家相談制度を創設するなど、最小限の負担で簡易・迅速な紛争解決が可能となり、消費者の利益の保護が図られており事務・事業の妥当性を有している。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性</p> <p>住宅に関する紛争は、裁判による解決には多大な労力・費用がかかることから、消費者保護の観点からも、簡易・迅速な解決を図るため、あっせん・調停・仲裁等に係る裁判外の紛争処理機関の活用が必要である。この裁判外紛争解決手続は公正中立な立場から法的紛争処理を行う能力を有する者によって行われることが不可欠であり、住宅の品質確保の促進等に関する法律において、住宅の瑕疵に関する紛争処理機関として、弁護士会を指定しているところである。</p> <p>この紛争処理をバックアップする機関として住宅紛争処理支援センターが設けられており、この機関によって、指定住宅紛争処理機関に対する紛争処理の費用助成が行われることにより、紛争処理の申請を行う消費者は、1万円という低廉な費用負担によって紛争処理を受けることができ、また、指定住宅紛争処理機関に対する情報・資料の提供等が行われることにより、紛争処理業務の円滑な遂行が図られているところである。</p> <p>このように、弁護士会による裁判外紛争処理と、支援センターによる支援業務</p>

	<p>とが一体となって運用されていくことで、最小限の負担で簡易・迅速な紛争解決が可能となり、消費者の利益の保護が図られるものである。</p> <p>住宅瑕疵担保責任保険に係る住宅紛争処理費用の低廉化を図るため、住宅瑕疵担保責任保険法人（評価住宅に係る紛争処理に充てる負担金は、登録住宅性能評価機関）から負担金を徴収し、指定住宅紛争処理機関に対して助成を行うが、この紛争処理体制により消費者保護が確実に行われるためには、徴収した負担金を長期にわたり安定的に管理することが必要であるとともに、指定住宅紛争処理機関に対する情報・資料の提供等の事務、住宅の売買契約等に関する苦情処理・相談・助言を行う事務、指定住宅紛争処理機関の職員等に対する研修を行う事務等の紛争処理をバックアップする事務について、全国の紛争処理事例を一元的に集約し、整理・分析した情報を元に行うことが必要である。このため、指定制により長期にわたる安定的運営、紛争処理のバックアップ体制に必要な専門的知見等を有していることをしっかりと確認をしていくことが必要であるため、指定制によることが妥当である。</p> <p>このことは、「国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人に係る規制の新設審査及び国の関与等の透明化・合理化のための基準」（H18.8.15閣議決定）において、原則登録制とすることの例外とすることができる条件のうち、イ（確実かつ効果的な事務・事業の実施を確保する観点から、長期にわたり安定的な資金管理を必要とする事務・事業）に該当するものである。また、指定住宅紛争処理機関に対する情報・資料の提供等の事務、住宅の売買契約等に関する苦情処理・相談・助言を行う事務、指定住宅紛争処理機関の職員等に対する研修を行う事務等の紛争処理をバックアップする事務については、全国の紛争処理事例を一元的に集約し、整理・分析した情報を元に行うことが必要不可欠であることから同条件のうち、エ（取り扱う情報の重複の排除や漏えい・拡散の防止等の観点から、統一的な情報の管理や提供等を必要とする事務事業）に該当するものである。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <p>全国の指定住宅紛争処理機関のバックアップを一元的に図り、公正・中立性を確保するため、全国に一を限ること、住宅購入者等の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図ることを目的とする一般財団法人であること、業務実施計画が適切であること等としている基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>（財）住宅リフォーム・紛争処理支援センターは、負担金を安定的に管理するとともに、指定住宅紛争処理機関に対する情報・資料の提供等の事務、住宅に関する相談業務の事務、指定住宅紛争処理機関の職員等に対する研修を行う事務等の紛争処理をバックアップする事務を適確に実施する能力を有しており、実施主体として適格性を有していると認められる。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>住宅購入者等の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図るためには、専門技術性が高く、多くの時間・費用がかかる住宅に関する紛争を簡易・迅速に処理するための裁判外紛争処理機関及びそのバックアップ機関である指定住宅紛争処理機関及び住宅紛争処理支援センターが一体となってその事務・事業を行うことが有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 20

事務・事業名	指定流通機構に関する事務	担当課 (担当課長名)	土地・建設産業局不動産課 (不動産課長 野村正史)
根拠法令等	宅地建物取引業法（昭和二十七年法律第七十六号）第五十条の二の五	類型	登録、調査研究
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 制度創設時（昭和63年）、宅地建物取引業者間で不動産物件情報が円滑に流通し、売買等の契約の正確かつ迅速な成立と依頼者の利益増進を図ることを目的とし、宅地建物取引業者が不動産の売買・交換を媒介（専属専任※）するにあたって、指定流通機構へ物件登録することが義務付けられ、指定流通機構制度が創設。</p> <p>○事務・事業の内容 宅地建物取引業法第50条の3の規定に基づき、専属専任媒介契約、専任媒介契約※等に係る宅地または建物の情報登録及び提供、並びにこれに関する流通機構制度の調査研究を行うもの。</p> <p>○過去の改正経緯 昭和63年 専属専任媒介契約の指定流通機構登録の義務化、指定流通機構の創設（平成2年施行） 平成9年 専任媒介契約の指定流通機構登録の義務化</p> <p>※専任媒介契約と専属専任媒介契約の違い 専任媒介契約：他の業者に重ねて媒介・代理を依頼できない契約 専属専任媒介契約：上記に加え、依頼者による自己発見取引ができない契約</p>		
事務・事業の目的	宅地建物取引業者間の効率的かつ円滑な物件情報の交換を図ると同時に、統計の作成等を通じ、宅地建物取引の適正の確保および流通の円滑化を図る。		
関連する政策目標	不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する。		
関連する業績指標	指定流通機構における売却物件の登録件数		
指標の目標値等	目標値（目標年度）：274千件（平成23年度）		
法人の指定等の状況	財団法人 東日本不動産流通機構 社団法人 西日本不動産流通機構 社団法人 近畿圏不動産流通機構 社団法人 中部圏不動産流通機構		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <ol style="list-style-type: none"> 新規登録件数（売り物件）1,213,840件 （賃貸物件）3,372,066件 （合計）4,585,870件 総登録件数（売り物件）290,163件 （賃貸物件）547,533件 （合計）837,696件 成約報告件数（売り物件）130,354件 <p>○事業収入（平成22年度） 事業活動収入 696,244千円 （うち、（財）東日本不動産流通機構実施分 361,369千円 （社）西日本不動産流通機構実施分 57,492千円 （社）近畿圏不動産流通機構実施分 213,431千円 （社）中部圏不動産流通機構実施分 63,951千円）</p>		

国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 22 年度）： なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 受託した売却物件を宅建業者が直ちに登録することにより、迅速な成約を促進し、消費者の利益保護を図るとともに、宅建業者、消費者等が不動産取引価格の動向を把握することにより、適正な価格形成を促進することを目的としており、本事業は必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 インターネット等を通じて迅速・簡便に情報登録や閲覧ができる宅建業者間の情報ネットワークシステムの運用、及び適正な市場価格形成のための統計情報等を提供する本事業は、上記目的達成のために必要十分なものであり、妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 指定流通機構会員（会員数：約 13 万会員）や物件情報（総登録件数：約 83 万件）の管理、情報ネットワークシステムの運用等を安定的、効率的に行うためには、高度なシステム運用の技術等が必要であることから、国以外の法人を指定し、専門性を有する人材に事務・事業を実施させることが妥当。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 指定流通機構の業務は継続的かつ的確に遂行される必要があり、またその公益性を確保する必要があるため、財産的基礎が一定水準に達しており、宅地建物の取引の適正の確保及び流通の円滑化を目的とし、業務を適正かつ確実に行うことができる法人でなければならないという指定基準は妥当。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 宅建業法における物件情報登録に関する制度の在り方や、不動産流通標準情報システムの運用に精通しており、業務効率が高く、国土交通省による予算の認可や財務諸表等会計資料の提出を義務付けており、事務執行機関として適格である。
事務・事業の有効性	指定流通機構の利用度や実績は近年増加し、宅建業者間の取引の円滑化に貢献している。また、取引情報を提供することにより、宅建業者や消費者が適正な不動産相場を確認することができ、不動産取引の適正を確保する上で有効である。
事務・事業の見直し状況	<p>●全国データベースの構築（平成 21 年 4 月）【C：利用者の利便性向上】 4 指定流通機構の保有するデータベースの統合を行い、利用者が各指定流通機構で全国の物件情報を検索可能とすることで、利用者の利便性の向上を図った。</p>

評価書（個票） 2 1

事務・事業名	一級建築士登録等事務	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長 井上 勝徳)
根拠法令等	建築士法（昭和25年法律第202号）第10条の4	類型	登録、交付、その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨及びこれまでの経緯 平成20年11月28日に施行された改正建築士法において、建築士名簿の閲覧、構造設計一級建築士証・設備設計一級建築士証の交付、顔写真入りの携帯型建築士免許証の導入など建築士の登録等に関連して新たな事務が発生したため、行政事務の効率化の観点から、一級建築士登録等事務に関しては指定を受けた者に実施させることとした。</p> <p>○事務・事業の内容 建築士法第10条の4第1項の一級建築士の登録の実施に関する事務、一級建築士名簿を一般の閲覧に供する事務並びに構造設計一級建築士証及び設備設計一級建築士証の交付の実施に関する事務</p> <p>「登録」 建築士法第5条において建築士の免許は名簿に登録することにより行うこととされており、名簿に登録し、顔写真入りの建築士免許証を交付することにより、資格者であることを証明するものである。</p> <p>「閲覧（その他）」 建築士名簿を一般の閲覧に供することにより、建築士に関する幅広い情報開示を行い、消費者が建築士を適切に選択できるようにするものである。</p> <p>「交付」 平成20年11月28日に施行された改正建築士法において、一定規模以上の建築物の構造設計又は設備設計については、専門的知識・技能を有する建築士が関与することが義務付けられたことにより、国土交通大臣が定める講習を修了することにより資格者となった者に構造設計／設備設計一級建築士証を交付するものである。</p>		
事務・事業の目的	<p>平成20年11月28日に施行された改正建築士法において、建築士名簿の閲覧、構造設計一級建築士証・設備設計一級建築士証の交付、顔写真入りの携帯型建築士免許証の導入など建築士の登録等に関連し発生した新たな事務に対し、行政事務の効率化の観点から国が指定した中央指定登録機関に実施させることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	-		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
法人の指定等の状況	(社) 日本建築士会連合会		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 年間登録数4,614人 ○事業収入（平成22年度） 131,329千円（手数料収入）</p>		

国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）：なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性</p> <p>「登録」 建築士法第5条において建築士の免許は名簿に登録することにより行うこととされており、一級建築士が資格者であることを証明等するために必要な事務である。</p> <p>「閲覧（その他）」 建築士名簿を一般の閲覧に供することにより、建築士に関する幅広い情報開示を行い、消費者が建築士を適切に選択できるようにするために必要な事務である。</p> <p>「交付」 構造設計／設備設計一級建築士証を交付し、資格者であることを証明するために必要な事務である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 一級建築士の登録事務は基本的に裁量の余地なく実施することができるものであり、その実施については必要に応じ行政以外の主体を活用することで、行政事務の効率化が図られていることから妥当であると考えます。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 一級建築士の登録等事務は、基本的に裁量の余地なく実施することができるものであり、その実施については必要に応じ行政以外の主体を活用することで、行政事務の効率化を図っていくことが適切である一方、取り扱う情報の重複や漏洩には万全の注意を払わなければならないため、指定により十分な適格を有する法人に事業を実施させることは妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 一級建築士の登録等事務は、基本的に裁量の余地なく実施することができるものであり、その実施については必要に応じ行政以外の主体を活用することで、行政事務の効率化を図っていくことが適切である一方、取り扱う情報の重複や漏洩には万全の注意を払わなければならないため、指定にあたっては、一級建築士の資格に係る統一的な情報管理が可能かどうかを確認する必要があり、そのため、職員、設備、事務の実施に関する計画が効率的であり、かつ、事務の公正な実施ができる体制であることを求めている指定基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 現在指定している法人については、法所定の要件を満たしており、一級建築士登録等事務の実施を、情報の漏洩や拡散等なく円滑に行っていることから妥当である。</p>
事務・事業の有効性	一級建築士の登録等事務は、基本的に裁量の余地なく実施することができるものであり、その実施については必要に応じ行政以外の主体を活用することで、行政事務の効率化を図っていくことが適切であるところ、現在まで情報の漏洩や拡散等なく円滑に事務を行っており、今後もより細やかな事務の実施に寄与できるものとして有効である。
事務・事業の見直し状況	平成20年度より開始した当該講習事務は、現在に至るまで法令の規定に則って適切に運営されており、見直しは実施していない。

評価書（個票） 2 2

事務・事業名	特定都市鉄道整備積立金の管理・証明・支出確認に関する事務	担当課 (担当課長名)	鉄道局都市鉄道課 (都市鉄道課長 堀内 丈太郎)
根拠法令等	特定都市鉄道整備促進特別措置法 (昭和61年法律第42号) 第14条第1項	類型	交付表示、その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 特定都市鉄道整備積立金制度は、大都市圏の鉄道の通勤・通学混雑を抜本的に解決するため、国土交通大臣の認定を受けた大規模な輸送力増強工事について、工事に要する資金の一部をあらかじめ運賃に上乗せして10年間非課税で積み立て、利子のかからない工事資金を調達する制度であり、昭和61年に創設された。</p> <p>当該積立金は、複々線化等の輸送力増強工事に対して支出されることを条件に、運賃を通じて利用者からいわば前借りした公共性の極めて高い資金であり、これを鉄道事業者の社内に留保し自由な資金運用に委ねることを防止する必要があることから、営利を目的としない第三者に積立金の管理等を行わせることとしたものである。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 特定都市鉄道整備積立金の管理を行うこと 2. 特定都市鉄道整備積立金の積立てに関する証明を行うこと 3. 特定都市鉄道整備積立金の取戻しに関して、取り戻された特定都市鉄道整備積立金の額に相当する金額が確実に整備事業計画に記載された特定都市鉄道工事の工事費に支出されることを確認すること <p>○過去の改正経緯 なし</p>		
事務・事業の目的	積立金が法令に従って正確に積み立てられ、確実に輸送力増強工事に支出されることを確保しようとするものである。		
関連する政策目標	都市・地域交通等の快適性・利便性の向上		
関連する業績指標	都市鉄道（東京圏）の混雑率		
指標の目標値等	165%（平成23年度）		
法人の指定等の状況	社団法人 日本民営鉄道協会		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 積み立て中の認定事業 1社1事業 積立金の管理・証明・支出確認 各2回（半期ごと積み立て）</p> <p>○事業収入（平成22年度） 積立金管理に係る認定事業者からの管理費収入 2,194千円</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし 内容：		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 大都市圏においては、通勤・通学時の著しい鉄道混雑を緩和するため、鉄道の複々線化等の大規模な輸送力増強工事を緊急に行う必要があるが、これらの工事は膨大な資金を要するわりに、新たな利用者の獲得には必ずしもつながらず、鉄道事業者にとってリスクが高く採算性の悪い投資となっている。特定都市鉄道整備積立金制度は、鉄道事業者が工事費の一部をあらかじめ運賃に上乗せして収受して非課税で積み立て、利子のかからない自己資金を調達できるようにする制度であり、鉄道事業者が膨大な資金を要する輸送力増強工事を緊急に進めるために必要不可欠な制度である。 また、この制度による積立金は、大規模な輸送力増強工事等に対して支出されることを条件に、運賃を通じて利用者から言わば前借りした形の公共性の極めて高い資金であり、税制上非課税の特例措置が講じられるものであることから、積立金が法令に従って正確に積み立てられていることを証明し、積立金が確実に輸送力増強工事に支出されることを厳正にチェックする必要がある、これを効果的かつ効率的に実施するため、営利を目的としない第三者による積立金管理の仕組みが必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 制度創設時に比べ、通勤・通学時の鉄道混雑は着実に緩和してきており、特定都市鉄道整備積立金制度は、鉄道の大規模な輸送力増強工事を緊急に推進するための制度であることから、政令で定める認定の申請期間が施行日から20年（平成18年7月29日）で終了しており、現在実施中の1社1事業をもってその役割を終えることとなる。 しかしながら、引き続きそれまでの間、積立金が法令に従って正確に積み立てられ、確実に輸送力増強工事に支出されることを厳正かつ効果的・効率的にチェックするため、営利を目的としない第三者によって積立金を管理するという本件事務・事業の妥当性に何ら変わるところはない。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 積立金が法令に従って正確に積み立てられ、確実に輸送力増強工事に支出されることを厳正にチェックするための方法としては、第三者への社外積立という方法以外にも、国が認定事業者の積立金管理について詳細な報告を求めたり、立入検査を行うといった方法も考えられるが、規制にかかる事務手続きの簡素化や、工事への機動的な資金の投入といった観点から、鉄道工事と資金管理のノウハウを有する非営利の第三者により積立金を管理する方法が最も効果的かつ効率的と考えられる。 また、当該積立金は、大規模な輸送力増強工事等に対して支出されることを条件に、運賃を通じて利用者から言わば前借りした形の公共性の極めて高い資金であるが、その原資は、あくまで鉄道事業者の運賃収入（民間資金）であり、国が直接管理することになじまない性質のものであることから、その管理については、国が直接行うのではなく、鉄道工事と資金管理のノウハウを有する非営利の第三者を指定して行うことが妥当であると考えられる。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 国土交通大臣の指定は、法第14条により、「一般社団法人、一般財団法人その他営利を目的としない法人であって、次に掲げる業務を適切かつ確実に行うことができるもの」に対して行うこととなっている。 これは、積立金が他の目的に流用されたり、リスクの高い資金運用に委ねられることを防止する観点から、特定の株主の利益追求を目的とした株式会社等の営利企業を指定しえないこととしているものであり、単に指定対象を公益法人に限定するものではなく、公益法人による官需独占の助長といった懸念は当たらないものと考えている。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 当該事務・事業の遂行にあたっては、工事請負契約書等の書類を受領し、認定事業に係るものであるかを確認した後、預金払い戻しの手続きを実施するた</p>

	<p>め、鉄道工事についての知識が十分にあることが必要であり、これに加え、資金を管理する十分な信用力を有し、かつ効率的・効果的に事務・事業を実施することが可能な主体であることが求められる。(社)日本民営鉄道協会は、鉄道輸送の公共性にかんがみ、輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業及び軌道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とする公益法人であり、その実績から資金を管理する十分な信用力を有し、また技術部門を擁し工事内容についても十分把握できる体制にあることから、当該事務・事業の実施主体として最も適していると考えられる。</p> <p>なお、指定法人の数については、認定事業者の数、営業地等を勘案の上決定することとなるが、制度の対象が運賃の上乗せを伴う大規模な工事であり、認定事業の件数が件数的にも地域的にも限られていることから(最大で関東大手民鉄5社8事業)、現在まで当該法人のみを指定している。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>これまで、関東大手民鉄5社7事業について、積立金が法令に従って正確に積み立てられるとともに、確実に輸送力増強工事に支出されてきた。本積立金制度を活用した輸送力増強工事の完成により、東京圏の混雑率は、制度創設時(昭和61年度)に210%であったものが、平成22年度には166%となっている(業績指標の目標値:165%(平成23年度))。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●特定都市鉄道整備積立金制度の終了【A:事務・事業の廃止】</p> <p>特定都市鉄道整備積立金制度は、政令で定める認定の申請期間が施行日から20年(平成18年7月29日)で終了しており、指定法人の行う事務・事業も、現在実施中の1社1事業の積立金管理をもって終了する(最長で平成28年度まで)。</p>

評価書（個票） 23

事務・事業名	ナンバープレートの交付代行	担当課 (担当課長名)	自動車局自動車情報課 (自動車情報課長 土肥豊)
根拠法令等	道路運送車両法（昭和26年法律第185号） 第25条	類 型	交付表示
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 自動車登録番号標の交付事務は本来国が行うべきであるが、非裁量的な事務であり民間委託になじむものである点に着目し、行政肥大化の防止、民間のもつ効率性の利用という観点から民間に代行させることを可能とした。</p> <p>○事務・事業の内容 ・自動車登録番号標交付代行業務</p> <p>○過去の改正経緯 昭和26年 道路運送車両法の制定により交付代行制度創設</p>		
事務・事業の目的	自動車登録番号標の交付代行業務の公正にして健全な運営に関する事業を行い、もって申請者に対する利便の増進、公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	(財) 関東陸運振興財団 他50法人 (社) 神奈川県自動車会議所 他38法人 奈良県自動車整備工業協同組合		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成21年度） 自動車番号標交付（頒布）実績・・・20, 286, 469枚 (うち財団法人実施分8, 527, 453枚、社団法人実施分11, 630, 946枚、組合実施分128, 070枚)</p> <p>○事業収入（平成21年度） 交付代行業務収入・・・22, 479, 147千円 (うち財団法人実施分9, 536, 158千円、社団法人実施分12, 770, 455千円、組合実施分172, 534千円)</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 社会において自動車は変わらず必要とされており、自動車の盗難や犯罪の防止からもナンバープレートの交付事務は不可欠なものである。このような国が行うべき交付事務を行政肥大化の防止、民間のもつ能率性の利用の観点から代行させることは必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 本来国が行う自動車登録番号標交付事務において、民間の持つ能率性を利用して交付代行事務をおこなうことはユーザー利便の向上につながっており妥当である。</p>
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 自動車登録番号標の交付は非裁量的な事務であり、行政肥大化の防止、民間のもつ能率性の利用の観点から民間に任せることが効率的であると考えられる。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 ナンバープレートの交付代行業務の指定に当たっては、特定の法人に限定しておらず、自動車登録番号標交付代行者の指定の申請があり、自動車登録番号標交付代行者規則（昭和26年運輸省令第69号）第3条各号に定める基準に適合すると認められれば指定を受けることが出来るので妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 民間のもつ能率性を利用しつつも、適切にナンバープレートの交付代行業務が出来る法人等について指定を行うことで、適格性を担保している。</p>
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>ナンバープレート交付代行業務により、民間の能率性が取り入れられ、自動車の検査登録が円滑に行われることは、申請者に対する利便の増進及び公共の福祉の増進に寄与しており、有効性が高い。</p>
<p>事務・事業の見 直し状況</p>	<p>●指定基準の明確化（平成17年度）【D：事務・事業実施の効率化】 規制改革・民間開放推進3ヶ年計画改定（平成17年3月25日閣議決定）において、「さらに民間事業者が公平に参入できるよう措置する。」とされたことから平成18年3月20日付け国自管第193号により「自動車登録番号標交付代行者の指定を一に限るものではなく、新たな指定の申請があった場合は、指定基準の適合性について審査する」ことを明確化した。</p>

評価書（個票） 24

事務・事業名	監理技術者資格者証交付事業	担当課 (担当課長名)	土地・建設産業局建設業課 (建設業課長 谷脇 暁)
根拠法令等	建設業法（昭和二十四年法律第百号）第二十七条の十九第一項	類型	交付表示
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設の趣旨 制度創設時（昭和 62 年頃）の建設業は、競争が激化する中、経営環境や労働条件が悪化、倒産が多発し、名義貸し、違法な一括下請等の問題が生じており、施工能力、資力信用に問題のある者が建設市場に不当に参入していた。そのような中、建設工事の適正な施工を確保し、発注者を保護するとともに、建設業の長期的な発展を図り、技術と経営に優れた企業が成長するための方策の一つとして、指定建設業にかかる建設工事において専任で置かれる監理技術者に対し監理技術者資格者証を交付することにより、必要な資格等を有する適正な技術者の配置及び専任の確保を図る仕組みを創設。</p> <p>○事務・事業の内容 建設業法第 27 条の 18 及び第 27 条の 19 に基づき、監理技術者資格を有する申請者に対し、国土交通大臣が指定した指定資格者証交付機関（（財）建設業技術者センター）が、国家資格、実務経験、企業との雇用関係等の真正性を審査した上で、監理技術者資格者証を交付するもの。</p> <p>○改正経緯 昭和 62 年「指定建設業監理技術者資格者証」制度を導入 平成 6 年「監理技術者資格者証」の携帯義務を、公共工事の指定建設業から全業種へ拡大 平成 18 年「監理技術者資格者証」の携帯義務を民間工事に拡大</p>		
事務・事業の目的	建設業法では、適正な技術力を有する技術者を現場に配置することを建設業者に求めており、一定規模以上の工事を担当する元請けの監理技術者が、必要な資格や適正な雇用関係を有することについて、監理技術者資格者証 1 枚で発注者等が簡便に確認することができるもの。		
関連する政策目標	市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の確保		
関連する業績指標	建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率		
指標の目標値等	監理技術者資格者証保有者のうち、1 級技術検定合格者の比率 目標値（目標年度）：90%（平成 23 年度）		
法人の指定等の状況	財団法人 建設業技術者センター		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 22 年度） 年間交付件数 141,454 件</p> <p>○事業収入（平成 22 年度） 手数料収入 1,064,326 千円</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 22 年度）： なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 「監理技術者資格者証」を技術者に携帯させることにより、現場において技術者の適正性を容易に確認できる。また、公共事業等の入札参加申請時に、配置予定技術者の有する資格を証明する資料に活用され、不正の防止、効率化、提出・審査の省力化につながっている。これらのことから、不良不適格業者の排除、施工品質や安全性の確保等、適正な施工による発注者保護のために必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 公共性のある施設等又は多数の者が利用する施設等に関する重要な建設工事に限定し、技術者の負担を考慮しつつ、発注者等が必要に応じて簡易に技術者情報の確認ができるしくみとなっており妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 資格者証の交付（交付を受けている者：約 67 万人）における審査・交付・更新等の業務効率化、制度の安定性の観点から、国以外の法人を指定し事務・事業を実施することは妥当。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 実施主体を一般社団法人又は一般財団法人に限定しており、交付にかかる資格等審査における公平・公正性、透明性の観点から基準は妥当。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 建設業の技術者に関する制度の在り方、情報収集の方法等に精通しており、業務効率が高い。また、財務諸表等会計資料を公表し透明性が高く、事務執行機関として適格である。
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>資格者証は厳正な審査を経ており、専任の監理技術者として現場に配置される技術者の資格、雇用関係、対応可能な建設業の業種区分等について、発注者や現場の監督員が真正性の高い情報を簡便に確認することができ、適正な施工を確保する上で有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●監理技術者資格者証交付事業の廃止（検討中）【A：事務・事業の廃止】 平成 22 年 5 月に行われた事業仕分けの結果を受け、監理技術者資格者証の交付事業を含めた建設業における技術者制度のあり方について建設産業戦略会議及び技術者制度検討会において審議し、平成 23 年 6 月に今後の方向性をとりまとめたところ。 平成 23 年 6 月に建設産業戦略会議がとりまとめた提言「建設産業の再生と発展のための方策 2011」を踏まえ、中央建設業審議会における審議と併せて、社会資本整備審議会においても審議いただくため、「経済社会の大きな変化によりかつてない厳しい状況に直面している建設産業が、活力を回復し、国民経済や地域社会に不可欠な役割を果たすとともに、持続的に発展していくための方策はいかにあるべきか。」（平成 23 年 8 月 29 日）について諮問したところ。 これらの議論の中で、新たな制度の仕組みの概要がとりまとめられ、「監理技術者資格者証の交付事業」の役割及び機能を踏まえながら、円滑に移行することが必要であるとされたところである。</p>

評価書（個票） 25

事務・事業名	自動車の点検及び整備についての検査	担当課 (担当課長名)	自動車局整備課 (整備課長 島 雅之)
根拠法令等	道路運送車両法（昭和26年法律第185号） 第94条の2第1項	類 型	検査検定
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 自動車台数の激増に伴う自動車の検査業務の増大に、限られた国の検査設備では対処しえず、自動車の使用者の利便を損なうおそれが生じたため、国の行う検査の実務の一部を指定自動車整備事業者に代行させることとした。</p> <p>○事務・事業の内容 指定自動車整備事業者は、自動車の点検及び整備をした場合において検査を行い、保安基準に適合している車両に対し保安基準適合証を交付することとなり、国が行う継続検査に際して当該保安基準適合証の提出があった場合には、現車の提示が免除される。</p> <p>○過去の改正経緯 昭和37年 制度の導入 昭和61年 指定工場の工員基準の改正（6→5人） 平成7年 指定整備工場に必要な検査整備機器数を改正（61→44品目） 平成19年 指定工場の工員基準の改正（5→4人）</p>		
事務・事業の目的	国の行う検査実務の一部を指定自動車整備事業者に代行させることにより、自動車の使用者の利便を向上させ、自動車の安全性の確保及び公害の防止等を図る。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	DUO東京(株) ダイハツ東京販売(株)亀戸店 トヨタ東京カローラ(株)港店テクノショップ トヨタ西東京カローラ(株) 町田店 計 29,310工場		
事務・事業の実績	○実績（平成22年度） 継続検査申請件数（指定自動車整備事業者から保安基準適合証の交付があったもののみ） 約1650万件 ○事業収入（平成22年度） 個々の指定自動車整備事業者の収入について把握していない。		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし 内容：		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 国の行う検査実務の一部を指定自動車整備事業者に代行させることにより、自動車のユーザーの利便を向上させるという事務・事業の目的を達成するためにも必要である。加えて、「独立行政法人の事務・事業の見直し基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定）において、「指定整備率を向上させ、大幅な民間移管を検討し、実施する。」旨の指摘をされており、引き続き国が行う検査の実務の一部を指定自動車整備事業者に代行させることは必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 国の行う検査実務の一部を指定自動車整備事業者に代行させることにより、ユーザー利便の向上につながっていることから妥当である。また、市場の自由競争により適切な価格が設定される制度となっており、対価設定は妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 仮に直接国が実施することとした場合には、行政コストの肥大化を招くことになることから、一定の要件を満たしている自動車整備事業者を指定して実施することが妥当である。また、「独立行政法人の事務・事業の見直し基本方針」（平成 22 年 12 月 7 日閣議決定）において、「指定整備率を向上させ、大幅な民間移管を検討し、実施する。」旨の指摘をされており、妥当であると考え。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 設備、管理組織、検査の設備、検査員の選任等の基準を定めて指定を行っており、同基準は実態を踏まえて随時見直しを行っていることから、妥当であると考え。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 指定基準を定め、書面審査だけでなく現地調査も行い、適性に事務・事業を行うことが出来る施設なのか確認を行っている。さらに、指定後も監査を行っており、適格性を確認している。
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>約 1 6 5 0 万件もの利用があり、本事務・事業は、国が行う検査実務の一部を指定自動車整備事業者に代行させることにより、自動車使用者の利便性を確保しつつ、自動車の安全性の確保及び公害の防止等を図るという目的を十分果たしていると考えられることから、有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●「自動車分解整備事業の認証及び指定自動車整備事業の指定に係る取扱い及び指導の要領について（依命通達）」の改正（平成 1 9 年 7 月）【D：指定基準の見直し】 指定整備事業場に必要な工員数を 5 人以上から 4 人以上に引き下げた。（ただし、対象自動車の種類に車両総重量 8 トン以上、最大積載量 5 トン以上又は乗車定員 3 0 人以上の車両を除く） ●指定整備の拡大【D：指定基準の見直し】 指定整備率の拡大について、安全・環境レベルを低下させないための必要な方策について検討中。

評価書（個票） 26

事務・事業名	建築確認、中間検査、完了検査事務	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長 井上勝徳)
根拠法令等	建築基準法（昭和25年法律第201号）第6条の2第1項、7条の2第1項、第7条の4第1項、第77条の18	類型	検査検定
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 行政だけでは十分な実施体制が確保できない状況の下で、官民の役割分担の見直しによりの確で効率的な執行体制の創出が必要なことから、一定の審査能力を備えた公正中立な民間機関（指定確認検査機関）も建築確認・検査を行えることとされた。</p> <p>○事務・事業の内容 建築基準法第6条の2第1項の規定による確認又は第7条の2第1項及び第7条の4第1項（第87条の2又は第88条第1項において準用する場合を含む。）の検査の事務</p> <p>○過去の改正経緯 構造計算書偽装事件では一部の指定確認検査機関において偽装が見過ごされ、再発防止のため、指定確認検査機関の業務の適正化が図られた。</p>		
事務・事業の目的	行政だけでは十分な実施体制が確保できない状況の下で、一定の審査能力を備えた公正中立な民間機関（指定確認検査機関）が建築確認・検査を行うことにより、行政は監督処分、違反是正やまちづくり等、本来行政でしかできない事務にその能力を振り向ける。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	一般財団法人日本建築センター等 7法人 日本E R I 株式会社等 49法人		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 年間実施件数640,806件 （うち財団法人等実施分44,050件、株式会社実施分596,756件）</p> <p>○事業収入（平成22年度） 不明（国が関与することとされていない。）</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし。		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 行政だけでは十分な実施体制が確保できない状況は変わっておらず、また、平成21年度においては、建築確認の約76%、中間検査の約89%、完了検査の約76%が指定確認検査機関によって処理されているところであり、指定確認検査機関による建築確認・検査は継続する必要がある。</p> <p>○事務・事業の妥当性 行政だけでは十分な実施体制が確保できない状況は変わっておらず、また、平成21年度においては、建築確認の約76%、中間検査の約89%、完了検査の約76%が指定確認検査機関によって処理されているところであり、指定確認検査機関による建築確認・検査は妥当である。</p>
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 建築確認・検査制度は行政が担ってきた事務であり、行政と同程度の審査能力、公正中立性等の確保が求められることから、必要な基準を法令に定め、その基準に適合するとしてあらかじめ指定した者に行わせることが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 指定に当たっては、行政と同程度の審査能力、公正中立性等を有することを確認する必要があり、確認検査員等の数、確認検査の業務の実施計画、役員の構成等について十分な適格性を求めている現行の指定基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 いずれの機関においても法令に定める指定基準を満たしており、審査能力、公正中立性等において十分な適格性を有している。</p>
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>平成21年度においては、建築確認の約76%、中間検査の約89%、完了検査の約76%が指定確認検査機関によって処理されているほか、制度発足前は約3割程度にとどまっていた完了検査の実施率が平成21年度には約90%に上昇するなど、執行体制の充実に成果がみられるところである。</p>
<p>事務・事業の見 直し状況</p>	<p>●建築基準法（昭和25年法律第201号）の改正（平成18年改正）等 【D：事務・事業実施の厳格化】 構造計算書偽装事件では一部の指定確認検査機関において偽装が見過ごされ、再発防止のため、指定確認検査機関の業務の適正化が図られた。</p> <p>●確認検査業務規程認可基準の改正（時期未定）【D：事務・事業実施の厳格化】 確認検査業務規程認可基準を改正し、書類管理責任者の明確化等書類管理の適正化を指導する予定としている。</p>

評価書（個票） 27

事務・事業名	型式適合認定、型式部材等製造者認証等の事務	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長 井上勝徳)
根拠法令等	建築基準法（昭和25年法律第201号）第68条の25第1項、第77条の36	類 型	検査検定
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 平成10年の建築基準法改正（平成12年施行）により、建築物の部分の型式が「構造耐力、防火避難等の一連の規定」に適合することについてあらかじめ認定（型式適合認定）を受けた場合にあっては、個々の建築物の建築確認・検査において、「一連の規定」に係る確認審査・検査を省略することとした（認定を受けた型式に適合するかどうかの照合は必要）。また、型式適合認定を受けた建築物の部分に適切な品質管理のもと認定型式どおりに製造しうる者として認証（型式部材等製造者認証）を受けた者により製造された型式については、個々の建築物の建築確認・検査において、認定を受けた型式に適合するかどうかの照合についても省略されることとなった。型式適合認定及び型式部材等製造者認証等については、高度な技術審査能力が必要とされることから、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有する国内外の民間機関（指定認定機関又は承認認定機関）において行うこととした。</p> <p>○事務・事業の内容 型式適合認定及び型式部材等製造者認証等に係る事務</p>		
事務・事業の目的	同一の型式で量産されるプレハブ住宅やエレベーターなどの建築物や建築物の部分に係る建築確認・検査における申請者の負担の軽減を図るため、型式適合認定及び型式部材等製造者認証を行う。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	(一財) 日本建築センター (財) 建材試験センター (財) ベターリビング (財) 日本建築総合試験所 (財) 日本建築設備・昇降機センター 日本ERI (株) (財) 日本住宅・木材技術センター (社) 日本膜構造協会 計：8機関		
事務・事業の実績	<p>○実績 平成21年度の型式適合認定の件数は、1,984件</p> <p>○事業収入 平成21年度の型式適合認定に係る収入は、2,049百万円</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし。		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 同一の型式で量産されるプレハブ住宅やエレベーターなどの建築物や建築物の部分に係る建築確認・検査における申請者の負担の軽減を図るため、型式適合認定及び型式部材等製造者認証等を行うものであり、建築確認・検査手続きの円滑化・迅速化を図る観点から必要性は極めて高い。また、近年は、毎年度約2,000件の型式適合認定を行っており、その需要は高い。</p> <p>○事務・事業の妥当性 型式適合認定及び型式部材等製造者認証等については、高度な技術審査能力が必要とされることから、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有する国内外の民間機関（指定認定機関又は承認認定機関）において実施することは妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 型式適合認定及び型式部材等製造者認証等については、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等の確保が求められることから、必要な基準を法令に定め、その基準に適合するとしてあらかじめ指定又は承認した者に行わせることが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 指定又は承認に当たっては、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有することを確認する必要があり、認定員の数、性能評価の業務の実施計画、役員の構成等について十分な適格性を求めている現行の指定基準又は承認基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 いずれの機関においても法令に定める指定基準を満たしており、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等において十分な適格性を有している。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>毎年度約2,000件の型式適合認定を行っており、同一の型式で量産される建築物や建築物の部分に係る建築確認・検査における申請者の負担の軽減に大きく寄与しているところである。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●立入検査の実施（平成22年度）【D：事務・事業実施の厳格化】 業務の公正かつ適確な実施を確保し、適確かつ迅速な型式適合認定及び型式部材等製造者認証の推進を図るため、指定認定機関への立入検査・指導監督を行うことにより、帳簿等の記載内容の誤記又は記載漏れがあるなど問題があった指定認定機関においては改善措置を講じたところ。</p>

評価書（個票） 28

事務・事業名	構造方法等の認定に係る性能評価事務	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長 井上勝徳)																										
根拠法令等	建築基準法（昭和25年法律第201号）第68条の26第3項、第77条の56	類型	検査検定																										
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 平成10年の建築基準法改正（平成12年施行）により、建築基準に性能規定（一定の性能さえ満たせば多様な構造方法や建築材料等を採用できる規制方式）を導入し、新たな構造方法や建築材料等についても建築物に採用することが可能となったが、性能規定に適合することに係る検証については、高度な技術審査能力が必要とされることから、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有する国内外の民間機関（指定性能評価機関又は承認性能評価機関）による性能評価に基づき、国土交通大臣が認定を行うこととした。</p> <p>○事務・事業の内容 新たな構造方法や建築材料等が性能規定に適合することについて国土交通大臣が認定を行う際の審査に必要な評価に係る事務</p>																												
事務・事業の目的	新たな構造方法や建築材料等を建築物に採用することを可能とするため、当該構造方法や建築材料等が性能規定に適合することについて国土交通大臣が認定を行う際の審査に必要な評価を行う。																												
関連する政策目標	—																												
関連する業績指標	—																												
指標の目標値等	—																												
法人の指定等の状況	<table border="0"> <tr> <td>(一財)日本建築センター</td> <td>(財)建材試験センター</td> </tr> <tr> <td>(財)ベターリビング</td> <td>(財)日本建築総合試験所</td> </tr> <tr> <td>(財)日本建築設備・昇降機センター</td> <td>(財)日本住宅・木材技術センター</td> </tr> <tr> <td>(株)日本鉄骨評価センター</td> <td>(財)小林理学研究所</td> </tr> <tr> <td>日本ERI(株)</td> <td>地方独立行政法人北海道立総合研究機構</td> </tr> <tr> <td>(財)都市居住評価センター</td> <td>(一財)ボーケン品質評価機構</td> </tr> <tr> <td>(財)日本塗料検査協会</td> <td>(一財)化学物質評価研究機構</td> </tr> <tr> <td>(一財)東海技術センター</td> <td>ハウスプラス確認検査(株)</td> </tr> <tr> <td>(株)東京建築検査機構</td> <td>ビューローベリタスジャパン(株)</td> </tr> <tr> <td>(財)日本建築防災協会</td> <td>(社)日本免震構造協会</td> </tr> <tr> <td>(株)確認サービス</td> <td>(社)日本膜構造協会</td> </tr> <tr> <td>(株)国際確認検査センター</td> <td>(株)全国鉄骨評価機構</td> </tr> <tr> <td>(財)東京都防災・建築まちづくりセンター</td> <td>計：25機関</td> </tr> </table>			(一財)日本建築センター	(財)建材試験センター	(財)ベターリビング	(財)日本建築総合試験所	(財)日本建築設備・昇降機センター	(財)日本住宅・木材技術センター	(株)日本鉄骨評価センター	(財)小林理学研究所	日本ERI(株)	地方独立行政法人北海道立総合研究機構	(財)都市居住評価センター	(一財)ボーケン品質評価機構	(財)日本塗料検査協会	(一財)化学物質評価研究機構	(一財)東海技術センター	ハウスプラス確認検査(株)	(株)東京建築検査機構	ビューローベリタスジャパン(株)	(財)日本建築防災協会	(社)日本免震構造協会	(株)確認サービス	(社)日本膜構造協会	(株)国際確認検査センター	(株)全国鉄骨評価機構	(財)東京都防災・建築まちづくりセンター	計：25機関
(一財)日本建築センター	(財)建材試験センター																												
(財)ベターリビング	(財)日本建築総合試験所																												
(財)日本建築設備・昇降機センター	(財)日本住宅・木材技術センター																												
(株)日本鉄骨評価センター	(財)小林理学研究所																												
日本ERI(株)	地方独立行政法人北海道立総合研究機構																												
(財)都市居住評価センター	(一財)ボーケン品質評価機構																												
(財)日本塗料検査協会	(一財)化学物質評価研究機構																												
(一財)東海技術センター	ハウスプラス確認検査(株)																												
(株)東京建築検査機構	ビューローベリタスジャパン(株)																												
(財)日本建築防災協会	(社)日本免震構造協会																												
(株)確認サービス	(社)日本膜構造協会																												
(株)国際確認検査センター	(株)全国鉄骨評価機構																												
(財)東京都防災・建築まちづくりセンター	計：25機関																												
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 現時点においては、把握していない。</p> <p>○事業収入（平成22年度） 現時点においては、把握していない。</p>																												
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし。																												

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 新たな構造方法や建築材料等を建築物に採用することを可能とするため、当該構造方法や建築材料等が性能規定に適合することについて国土交通大臣が認定を行う際の審査に必要な評価に係る事務であり、技術革新や海外資材の導入の円滑化を可能とする観点から必要性は極めて高い。また、近年においては、性能評価を受けて国土交通大臣が認定を行った新たな構造方法や建築材料等は毎年度約4,000件もあり、これらを建築物に採用することに係る需要は高い。</p> <p>○事務・事業の妥当性 性能規定に適合することに係る検証については、高度な技術審査能力が必要とされることから、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有する国内外の民間機関（指定性能評価機関又は承認性能評価機関）において性能評価を実施することは妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 新たな構造方法や建築材料等が性能規定に適合することについて国土交通大臣が認定を行う際の審査に必要な評価については、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等の確保が求められることから、必要な基準を法令に定め、その基準に適合するとしてあらかじめ指定又は承認した者に行わせることが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 指定又は承認に当たっては、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有することを確認する必要がある。性能評価員の数、性能評価の業務の実実施計画、役員の構成等について十分な適格性を求めている現行の指定基準又は承認基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 いずれの機関においても法令に定める指定基準を満たしており、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等において十分な適格性を有している。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>国土交通大臣が認定を行った新たな構造方法や建築材料等は毎年度約4,000件もあるが、指定性能評価機関・承認性能評価機関が性能評価を行うことで認定の効率化が図られ、技術革新や海外資材の導入の円滑化に大きく寄与しているところである。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●適確かつ迅速な性能評価の推進（平成23年8月4日）【D：事務・事業実施の厳格化】 性能評価書に凶書の不整合・記載内容の不足等の不備がないようにする等、適確かつ迅速な性能評価の推進を図るため、平成23年8月4日付けで「国土交通大臣による構造方法等の認定申請に係る手続きの適確な実施の確保について」（国住指第1383号）を発出した。当該通知を受けて、指定性能評価機関・承認性能評価機関においては、適確かつ迅速な性能評価の実施確保のため、性能評価業務規程を改訂したところ。</p> <p>●立入検査の実施（平成22年度）【D：事務・事業実施の厳格化】 業務の公正かつ適確な実施を確保し、適確かつ迅速な性能評価の推進を図るため、指定性能評価機関への立入検査・指導監督を行うことにより、帳簿等の記載内容の誤記又は記載漏れがあるなど問題があった指定性能評価機関においては改善措置を講じたところ。</p>

評価書（個票） 29

事務・事業名	構造方法等の認定に係る性能評価事務（承認性能評価機関）	担当課 （担当課長名）	住宅局建築指導課 （建築指導課長 井上勝徳）	
根拠法令等	建築基準法（昭和25年法律第201号）第68条の26第6項、第77条の57	類 型	検査検定	
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 平成10年の建築基準法改正（平成12年施行）により、建築基準に性能規定（一定の性能さえ満たせば多様な構造方法や建築材料等を採用できる規制方式）を導入し、新たな構造方法や建築材料等についても建築物に採用することが可能となったが、性能規定に適合することに係る検証については、高度な技術審査能力が必要とされることから、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有する国内外の民間機関（指定性能評価機関又は承認性能評価機関）による性能評価に基づき、国土交通大臣が認定を行うこととした。</p> <p>○事務・事業の内容 新たな構造方法や建築材料等が性能規定に適合することについて国土交通大臣が認定を行う際の審査に必要な評価に係る事務</p>			
事務・事業の目的	新たな構造方法や建築材料等を建築物に採用することを可能とするため、当該構造方法や建築材料等が性能規定に適合することについて国土交通大臣が認定を行う際の審査に必要な評価を行う。			
関連する政策目標	—			
関連する業績指標	—			
指標の目標値等	—			
法人の指定等の状況	フラウンホーファー—ゲゼルシャフト ツァ フェルデルング デア アンゲヴァンテン フォルシュング エー、ファオ、 SPスウェーデン国技術研究所 計：2機関			
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 現時点においては、把握していない。</p> <p>○事業収入（平成22年度） 現時点においては、把握していない。</p>			
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし。			

<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 新たな構造方法や建築材料等を建築物に採用することを可能とするため、当該構造方法や建築材料等が性能規定に適合することについて国土交通大臣が認定を行う際の審査に必要な評価に係る事務であり、技術革新や海外資材の導入の円滑化を可能とする観点から必要性は極めて高い。また、近年においては、国土交通大臣が認定を行った新たな構造方法や建築材料等は毎年度約 4,000 件もあり、これらを建築物に採用することに係る需要は高い。</p> <p>○事務・事業の妥当性 性能規定に適合することに係る検証については、高度な技術審査能力が必要とされることから、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有する国内外の民間機関（指定性能評価機関又は承認性能評価機関）において性能評価を実施することは妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 新たな構造方法や建築材料等が性能規定に適合することについて国土交通大臣が認定を行う際の審査に必要な評価については、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等の確保が求められることから、必要な基準を法令に定め、その基準に適合するとしてあらかじめ指定又は承認した者に行わせることが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 指定又は承認に当たっては、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等を有することを確認する必要がある。性能評価員の数、性能評価の業務の実施計画、役員の構成等について十分な適格性を求めている現行の指定基準又は承認基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 いずれの機関においても法令に定める指定基準を満たしており、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制等において十分な適格性を有している。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>国土交通大臣が認定を行った新たな構造方法や建築材料等は毎年度約 4,000 件もあるが、指定性能評価機関・承認性能評価機関が性能評価を行うことで認定の効率化が図られ、技術革新や海外資材の導入の円滑化に大きく寄与しているところである。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●適確かつ迅速な性能評価の推進（平成 23 年 8 月 4 日）【D：事務・事業実施の厳格化】 性能評価書に図書の不整合・記載内容の不足等の不備がないようにする等、適確かつ迅速な性能評価の推進を図るため、平成 23 年 8 月 4 日付けで「国土交通大臣による構造方法等の認定申請に係る手続きの適確な実施の確保について」（国住指第 1383 号）を発出した。当該通知を受けて、指定性能評価機関・承認性能評価機関においては、適確かつ迅速な性能評価の実施確保のため、性能評価業務規程を改訂したところ。</p>

評価書（個票） 30

事務・事業名	登録建築物調査に関する事務	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅生産課 (住宅生産課長 橋本 公博)
根拠法令等	エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和 54年法律第49号）第76条の7	類 型	検査検定
事務・事業の 概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 省エネ法に基づく定期報告については、従来大規模建築物の所有者等が行うことになっていたが、平成20年の省エネ法改正により、中小規模の建築物にまで届け出対象が拡大したことを受け、所有者等が必ずしも省エネ措置の維持保全の確認について専門知識・経験を有しているとは限らなくなったことから、維持保全状況に関する調査を実施する登録建築物調査機関が必要となった。</p> <p>○事務・事業の内容 登録建築物調査機関は、省エネ法に基づく定期報告をすべき者の求めがあった場合に、建築物の省エネ措置に関する維持保全状況の調査を行い、省エネ基準に適合していると認めるときは、その旨を示す書面を交付する。この場合、書面の交付を受けた者は、交付を受けた日の属する年度においては、建築物の維持保全の状況に関する報告義務が免除される。</p> <p>○過去の改正経緯 平成21年4月1日制度導入</p>		
事務・事業の 目的	法第75条第5項又は第75条の2第3項の規定による報告をすべき者は、国土交通省令で定めるところにより、その報告に係る建築物の維持保全の状況について、登録建築物調査機関が行う調査を受けることができることとし、建築物の所有者等の利便を確保するとともに、建築物の省エネ措置の効果の維持を図る。		
関連する 政策目標	3 地球環境の保全		
関連する 業績指標	住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率)		
指標の 目標値等	①31%(平成22年度)、②66%(平成22年度)、③85%(平成22年度)		
法人の指定等 の状況	株式会社51社 有限会社4社 財団法人4法人 特定非営利活動法人2法人		
事務・事業の実績	○実績（平成22年度） 67件 ○事業収入（平成22年度）		
国からの補助金 等	○補助金・委託費等（平成22年度）： 0千円 内容：なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 省エネ法に基づく定期報告の適切な執行にあたり、中小規模の建築物の所有者等は、必ずしも省エネ措置の維持保全の確認についての専門知識・経験を有していないことから、専門知識・経験を有する登録建築物調査機関により調査を受けることができる、とすることは、所有者等の利便及び、省エネ措置の効果の維持の観点から必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 省エネ法に基づく定期報告の適切な執行にあたり、中小規模の建築物の所有者等は、必ずしも省エネ措置の維持保全の確認についての専門知識・経験を有していないことから、専門知識・経験を有する登録建築物調査機関により調査を受けることができる、とすることは、所有者等の利便及び、省エネ措置の効果の維持の観点から妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行 体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 登録建築物調査機関は、建築物の維持保全状況が省エネ基準に適合しているかの調査を行い、適合すると認められる建築物については、所管行政庁への報告規定を適用除外としていること等から、当該機関が行う調査の公正性・信頼性を担保するため法律に定める一定の要件を満たしたものである必要があり、登録機関とすることが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 登録建築物調査機関が行う建築物の維持保全状況が省エネ措置に適合しているかどうかの調査の公正性・信頼性を確保するため、建築物に係る省エネ基準に関する専門的知識を有した調査員が十分であること及び建築物調査の信頼性の確保のための措置がとられていることを確認することが必要であり、現行の登録基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 現在、登録を受け、建築物調査の業務を行っている法人は、いずれも一級建築士等で登録講習機関の講習を修了した調査員2名以上を有するとともに、建築物調査の信頼性の確保のための措置がとられており、実施主体としての適格性を有していると認められる。</p>
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>登録建築物調査機関による調査はエネルギーの使用の合理化に関する法律第75条第5項又は法第75条の2第3項(定期報告)の適切な執行のために有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し 状況</p>	

評価書（個票） 31

事務・事業名	航空機及びその装備品の設計、製造、整備及び改造に係る検査	担当課 (担当課長名)	航空局安全部航空機安全課 (航空機安全課長 高野滋)	
根拠法令等	航空法（昭和二十七年七月十五日法律第二百三十一号）第20条	類型	検査検定	
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨</p> <p>航空法において、修理改造検査及び耐空証明検査等は、航空機の安全性を確保するため、国が申請に基づき機体の安全性について検査を行う制度であり、基準を満たさない場合には、当該航空機は航空の用に供してはならないこととしているところ。民間事業者の能力の向上、航空機数の大幅な増加等の情勢変化を踏まえ、昭和35年の航空法改正により、国の行う修理改造検査に代わる措置として航空機の修理改造に係る認定事業場制度が導入され、その後順次対象が拡大されてきたところ。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空機及びその装備品が安全性を確保するための強度、構造及び性能についての基準、環境基準に適合するか等を検査すること。 <p>○過去の改正経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> 昭和35年、航空機の修理改造に係る認定事業場制度の導入 昭和50年、騒音基準適合証明制度の創設 平成8年、航空機の環境規制の導入、国の検査を省略できる範囲の拡大（製造過程、現状） 平成17年、国の検査を省略できる範囲の拡大（設計） 			
事務・事業の目的	航空機及びその装備品の安全基準・環境基準への適合性の確保			
関連する政策目標	公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する			
関連する業績指標	国内航空における航空事故発生件数			
指標の目標値等	12.2件（平成20～24年の平均）			
法人の指定等の状況	川崎重工業(株) 航空宇宙カンパニー 他108事業場			
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <p>耐空証明検査年間実施件数 571件</p> <p>○事業収入（平成22年度）</p> <p>検査料金については、国は関与していないため、事業収入は不明である。</p>			
国からの補助金等	無し			

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認定事業場において行われる検査は、国際民間航空機関（ICAO）の国際民間航空条約第8附属書等に準拠した耐空証明検査制度等に係る事務・事業であり、航空が発展する上で前提となる航空機の安全性・環境適合性を確保しつつ、航空機数の大幅な増加に対応するために必須の制度である。 <p>○事務・事業の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認定事業場において行われる検査は、航空機数の増加や環境規制の強化等、航空を取り巻く環境の変化についても適確に対応しており、妥当なものである。
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認定事業場制度は、民間事業者の能力向上や航空機数の増加等、航空を取り巻く環境が変化する中で、検査の一部又は全部を民間事業者に委ね、行政事務を円滑に実施する必要がある一方で、検査は国民の安全を守る観点から専門的知見を有する事業場により確実に実施されることを担保する必要があることから、当該事業場の航空機の設計・製造・整備等の能力について国が認定する必要があるとあり、認定制を取ることは妥当である。 <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業場の認定にあたっては、申請に基づき、その業務能力について航空法施行規則第34条において規定した基準に則って国が検査し認定している。 ・規定している基準については、業務に必要な施設、組織、品質管理体制を有すること等、事業場として業務を行う上で必要最小限の要件である。 ・また、認定事業場については、認定にあたって、法人が要件を満たしていることを国が直接書類審査及び実地検査を行い確認しており、またその後も定期検査及び随時に報告徴収や立入検査を実施し、法人の認定事業場としての適格性について適宜確認している。 <p>以上より、事業場の認定については、基準の透明性及び要件の設定等の観点から、妥当なものである。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認定事業場においては、耐空証明検査等を確実にかつ円滑に実施されており、適正な事務・事業が実施されている。
<p>事務・事業の有 効性</p>	<p>航空機の安全性・環境適合性を確保し、安全な航空交通を実現するため、国際民間航空機関（ICAO）の国際民間航空条約第8附属書等に準拠し、機体の基準適合性についての検査を、民間能力を活用しつつ実施できる体制を構築しており、確実にかつ効率的な検査制度となっている。</p>
<p>事務・事業の見 直し状況</p>	

評価書（個票） 3 2

事務・事業名	航空身体検査証明制度	担当課 (担当課長名)	航空局安全部運航安全課 (運航安全課長 高木育男)
根拠法令等	航空法第 31 条第 1 項(昭和 27 年法律第 231 号) 航空法施行規則第 61 条第 1 項 (昭和 27 年運輸省令第 56 号)	類 型	検査検定
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 航空機に乗り組んで運航を行おうとする者（航空機乗組員）がその飛行中に急激に心身の機能を喪失することにより航空業務を行うことができなくなることは航空機の航行の安全を損なうおそれがあるため、航空法において、航空機乗組員について、国において航空身体検査証明を行うこととしているところ。航空機乗組員の便宜と行政事務の簡素化を図るため、昭和 45 年の航空法改正により、国が指定した航空身体検査医も当該証明を行うことができるものとするとともに、航空身体検査証明の申請に当たっては、当該証明に係る身体検査を国が指定する医療機関において受けることとした。</p> <p>○事務・事業の内容 国が指定した航空身体検査医が行う航空機乗組員についての航空身体検査証明に際し、必要な航空身体検査基準に適合するかの検査を、申請に基づき、航空身体検査機関において航空医学の知識を有する者により実施する。</p> <p>○過去の改正経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和 45 年 6 月の航空法の改正により、運輸大臣が指定した医師（指定航空身体検査医）も航空身体検査証明を行うことができる制度を創設。 ・昭和 45 年 6 月の改正航空法施行のため、同年 8 月に航空法施行規則を改正し、航空身体検査証明申請の際には、運輸大臣の指定する医療機関（航空身体検査指定機関）で受けた身体検査の結果を運輸大臣又は指定航空身体検査医に提出することとされた。 		
事務・事業の目的	航空機乗組員が航空機の運航業務を遂行するために必要な心身の状態を保持しているかどうかを検査し、これを保持していない者に航空機の運航に関する業務を行わせないことによって、航空の安全を図ること。		
関連する政策目標	公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
関連する業績指標	国内航空における航空事故発生件数		
指標の目標値等	1 2. 2 件（平成 2 0～2 4 年の平均）		
法人の指定等の状況	医療法人 個人病院 国立・公立法人 公的機関 社会保険関係法人 財団法人 社団法人 学校法人 その他	東京国際診療所ほか 5 1 法人 清水医院ほか 1 7 機関 国立大学法人大阪大学医学部附属病院ほか 6 法人 J A 北海道厚生連帯広厚生病院ほか 2 法人 社会保険小倉記念病院ほか 3 法人 (財)航空医学研究センターほか 4 法人 (社)伊勢佐木佐波医師会病院ほか 1 法人 日本医科大学成田国際空港クリニックほか 8 法人 Medical Park Family Care ほか 5 法人	

<p>事務・事業の実績</p>	<p>○実績（平成22年度）：17,448件 （うち 医療法人6,366件、個人病院2,142件、国立・公立法人808件、公的機関75件、社会保険関係法人123件、財団法人7,429件、社団法人7件、学校法人327件、その他171件）</p> <p>○事業収入（平成22年度）：不明 検査料金については、国は関与せず、航空身体検査指定機関が独自に設定しているため、事業収入は不明である。</p>
<p>国からの補助金等</p>	<p>○補助金・委託費等（平成22年度）：なし</p>
<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国における航空身体検査証明制度は、医学的見地で航空機乗組員が航空機の運航業務を遂行するために必要な心身の状態を保持しているか証明するものであり、航空機の航行の安全を確保するためには必要な制度である。 <p>○事務・事業の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、国では、指定航空身体検査医（以下、「指定医」という。）157名、航空身体検査指定機関（以下、「指定機関」という。）106機関（国内100機関、国外6機関）を指定している。当該指定機関は、全国の航空機乗組員のニーズに応えるとともに、特に需要の大きい大都市圏には相当数（例：東京23機関）の指定機関があり、多数の検査需要に対応している。 ・また、料金についても、当該指定機関が独自に設定している。 ・これらにより、航空機乗組員にとっては、場所・金額・日時等を考慮し、自ら航空身体検査機関を選択することが可能となっており、現在の航空身体検査証明制度は、妥当なものと判断している。
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <p>航空身体検査は、航空機の運航という特殊な業務に従事するに当たっての的確性を検査することから、航空医学の知識を有する者により全国均一の水準の基準をもって確実に実施されなければ、航空機乗組員の医学適性が確保されず、航空機の航行の安全性を損なうこととなるため、指定制度によりその確実な実施を担保することが必要である。</p> <p>なお、平成22年度においては、17,448件の航空身体検査を指定機関で実施しており、国が直接実施するには相当数の医師及び費用（設備・器具）を確保する必要があるため、行政事務の効率化、簡素化の観点から適当ではない。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定機関は、医療法の許可や届出を行った病院・診療所であること、検査を実施する医師が必要数配置されていること、必要な設備及び器具を備えていること、航空身体検査証明についての十分な知識を有し、かつ、身体検査に係る事務を適性に管理する職員の配置等を要件としており、必要かつ最小限の基準としている。 ・なお、国は、指定後においても、立入検査のほか航空身体検査実施後にその申請書の写しを提出させることにより、その適正な実施を確認している。 ・以上から、指定の基準は妥当なものと考えている。 <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現に指定している指定機関は、医師、医療機関などの必要な要件を満たしている。 ・航空身体検査は、航空法及び航空法施行規則において、航空身体検査に係る基準が明らかであり、かつ、立入検査及び身体検査実施後には申請書の写しを提出させるため、中立公平な運営が確保されている。

	<p>なお、医療機関であるため、航空法、航空法施行規則以外にも関係する法令（医師法、医療法など）に基づいて、その適格性は確保されている。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>平成 22 年においては、12 件の航空事故が発生したが、航空機乗組員の心身機能の喪失による事故事例は報告されていない。</p> <p>また、昭和 57 年の日航機による羽田沖墜落事故以後、航空運送事業者における乗員の日常の健康管理体制の改善及び航空身体検査証明の実施を航空会社から分離する等の見直しを行い、その後現在に至るまで航空機乗組員の心身機能喪失による事故は発生していない。このことから、航空身体検査証明制度は航空運送事業者における航空機乗組員の健康管理体制等と一体となって、航空機の航行の安全確保のため有効な制度であり、今後も引き続き本制度に基づいた適確な航空身体検査を実施するよう、指定医、指定機関を指導・監督することが必要である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 3 3

事務・事業名	指定航空英語能力判定航空運送事業者制度	担当課 (担当課長)	航空局安全部運航安全課 (運航安全課長 高木 育男)	
根拠法令等	航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 33 条第 3 項 航空法施行規則第 63 条の 7	類 型	検査検定	
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 操縦士の語学能力不足に起因する管制機関とのコミュニケーション能力不足等による事故を防止するため、平成 15 年の国際民間航空条約附属書改訂により、操縦士等は、無線電話通信で用いられる言語について、国際民間航空条約附属書に定める語学能力要件に従い、話し理解する能力を実証しなければならないこととされた。これに伴い、平成 17 年の航空法改正により国際航行を行う操縦士に対する航空英語能力証明制度を導入し、当該証明を受けていなければ国際航行を行ってはならないこととした。</p> <p>なお、航空英語能力証明は、国際民間航空条約附属書 1 に規定する言語能力レベルの区分（レベル 1～6）に応じ、レベル 4 以上を合格とし、レベル 6 未満である者に対しては、定期的に語学能力の評価を行わなければならないこととしている。</p> <p>当該証明については、通常筆記試験や聞き取り試験のように、一度に大量の申請者を判定することができないため、所定の基準に適合する航空運送事業者を指定し、当該判定を行わせることとした。</p> <p>○事務・事業の内容 航空英語能力の判定方法等について一定の基準を満たす航空運送事業者（指定航空英語能力判定航空運送事業者）において、航空英語に関する知識及び能力を有するかどうかの判定を行う。</p> <p>○過去の改正経緯 平成 21 年 3 月の航空法施行規則の一部改正により、レベル 5 に相当すると判定された場合の有効期間が 3 年から 6 年に改正された。 (レベル 4 及びレベル 6 は変更なし。)</p>			
事務・事業の目的	一定の基準を満たした能力を有すると認めた航空運送事業者に能力判定を行わせることにより、操縦士の語学能力不足による事故を防止する。			
関連する政策目標	公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する			
関連する業績指標	国内航空における航空事故発生件数			
指標の目標値等	1 2. 2 件（平成 20～24 年の平均）			
法人の指定等の状況	日本航空株式会社 全日本空輸株式会社			
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 22 年度） 航空英語証明発行件数 2,212 件 (うち日本航空株式会社実施分 1,177 件、全日本空輸株式会社実施分 958 件、その他 77 件)</p> <p>○事業収入 指定航空英語能力判定航空運送事業者の判定料金については、指定事業者が独自に設定するものであり、国が関与するものではないため、事業収入は不明。</p>			

国からの補助金等	○補助金・委託費等 なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 国際民間航空条約附属書に基づく我が国における航空英語能力証明制度は、国際航行を行う操縦士が管制機関とのコミュニケーションを行う上で必要な航空英語能力を保持しているか証明するものであり、操縦士の語学能力不足による事故を防止するため、必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 指定航空英語能力判定航空運送事業者により操縦士の航空英語能力判定のための行政コストが軽減される。また、今後も定期的に必要となる航空英語能力証明の更新ニーズに応えることが可能となっており、妥当であると考えられる。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空英語能力証明は、技能証明（飛行機・回転翼航空機）を取得している者が対象となるが、航空英語能力証明には有効期間があるため、新規の能力判定に加え更新者の能力判定も必要となり、その件数は年間 2,000 件以上となる。 ・航空英語能力の判定には、高い専門的知識等を有する者によって適切に実施されなければ航空の安全を損なう恐れがある。また、その知識、能力の判定は一元的に行う必要があるが、これらの判定を行う者を国の職員として新たに数多く任用することは、効率的ではない。 ・また、航空英語能力証明が必要となる者の約 9 割が本邦航空運送事業者に所属する操縦士であり、指定航空英語能力判定航空運送事業者制度により、事務・事業の確実かつ効率的な運用が図られている。 <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 <ul style="list-style-type: none"> ・指定の要件は、航空法第 102 条第 1 項の本邦航空運送事業者であり、航空法施行規則第 63 条の 7 に規定されている、航空英語能力証明に関する知識を有し、能力判定に関する業務運営を適正に管理できる者が配置されていること、国が認定した能力判定員を必要数配置されていること、能力判定の内容及び基準が国の行う試験の内容及び評価基準に準じたものであること等としており、能力判定業務を実施するために必要最小限の基準としている。 ・能力判定員については、航空法施行規則第 63 条の 7 第 2 項の基準の適合の有無についての試験を行い、認定している。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 <ul style="list-style-type: none"> ・現に指定している事業者は、指定基準を満たしており、能力判定員についても基準に適合する能力を有している。 ・能力判定員は、2 年ごとの認定更新の際に国の試験官による試験を実施し、判定能力について確認を行っており、業務の効率や能力に問題は無い。

<p>事務・事業の有効性</p>	<p>平成 22 年度においては、航空英語能力証明発行件数が 2,212 件中、2,135 件が指定航空英語能力判定航空運送事業者の能力判定によるものであり、本制度が効果的に実施されていると考えられる。</p> <p>また、指定制度の導入から 5 年を経過し、航空英語能力証明で最も多いレベル 4 保有者の更新時期が平成 21 年度～平成 22 年度にピークを迎えたが、本制度により操縦士の乗務等を考慮し、航空英語能力証明の有効期間に空白期間が出ないよう指定事業者が計画的に能力判定を実施することにより、国際航行を行う操縦士の乗務等に支障を来すことがなく、操縦士の負担軽減も図られている。</p> <p>制度創設後、英語能力に起因する問題は発生していないが、今後も制度の適正かつ効果的な運用が図られるよう引き続き、指定事業者を指導していくことが必要と考えている。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 3 4

事務・事業名	港湾の施設の技術上の基準への適合性確認	担当課 (担当課長名)	港湾局技術企画課技術監理室 (技術監理室長 渡邊和重)	
根拠法令等	港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第五十六条の二の二	類 型	検査検定	
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 平成 18 年度の港湾法改正により港湾法第五十六条の二の二第二項等が追加され、港湾の施設の技術上の基準（以下、技術基準）が性能規定化されたことに伴い、多様な設計方法を用いることが可能になったが、建設又は改良を行う施設が技術基準に適合していることを確認するのに高度な知見が必要となった。 このため、公共の安全その他の公益上影響が著しい施設については、建設又は改良を適切に行うため、国又は国の登録を受けた第三者機関（以下、登録確認機関）による技術基準への適合性確認を実施することとした。</p> <p>○事務・事業の内容 技術基準の対象となる施設であって、公共の安全その他の公益上影響が著しいと認められるものとして国土交通省令で定めるものを建設、又は改良する場合、登録確認機関が技術基準への適合性を確認する。</p> <p>○過去の改正経緯 平成 19 年度に創設されて以降、改正はされていない。</p>			
事務・事業の目的	技術基準の対象となる施設であって、公共の安全その他の公益上影響が著しいと認められる施設の適切な建設、改良を推進すること。			
関連する政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化			
関連する業績指標	—			
指標の目標値等	—			
法人の指定等の状況	財団法人 沿岸技術研究センター 社団法人 寒地港湾技術研究センター			
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 22 年度） 例) 年間実施件数 22 件 (うち財団法人実施分 21 件、社団法人実施分 0 件、国実施分 1 件)。</p> <p>○事業収入（平成 22 年度） 例) 手数料収入 35,594 千円 (うち財団法人実施分 33,574 千円、社団法人実施分 0 千円、国実施分 2,020 千円)</p>			
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 22 年度）： なし			
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 前述の通り、平成 19 年度より技術基準が性能規定化されたことに伴い、多様な設計方法を用いることが可能になったが、建設又は改良を行う施設が技術基準に適合していることを確認するのに高度な知見を要するようになった。 このため、公共の安全その他の公益上影響が著しい施設については、建設又は改良を適切に行うため、国又は登録確認機関による技術基準への適合性の確認を</p>			

	<p>行う必要がある。</p> <p>○事務・事業の妥当性</p> <p>技術基準の性能規定化に伴い多様な設計方法が可能となるが、港湾の施設が技術基準に適合しているかの判断に高度な知見を要することから、国又は登録確認機関が技術基準への適合性を確認することは妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性</p> <p>行政の効率化、公務員削減、人件費節減要請等を踏まえ、港湾の施設に関する知見等を有すると認められる機関が登録された場合には、当該登録確認機関を国の代行機関とし確認業務を行わせることは妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <p>登録確認機関の登録に当たり、港湾の施設の性能評価に関する専門性や実務経験をもつ確認員を一定数以上有していること等、技術基準への適合性確認業務を行うに当たっての十分な体制を整えていることを求めている現行の登録要件は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>港湾法第五十六条の二の十四に基づき、国土交通大臣は職員を登録確認機関の事務所その他の事業所に立ち入らせ、確認業務の実施状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査させることができることとなっている。当室では年一回立ち入り検査を行っており、確認業務が適切に行われていることを確認している。</p> <p>また、港湾法第五十六条の二の四に基づき、登録確認機関は三年ごとに登録を更新することとなっており、その際に登録確認機関としての要件を満たしているかのチェックが改めて行われ、実施主体としての適格性を有していることを確認されている。</p>
事務・事業の有効性	<p>登録確認機関が適合性確認を行うことで、港湾管理者が建設、改良を行う大型岸壁や耐震強化岸壁等の公共施設のほか、電力会社や石油会社等が LNG や石油を取り扱うために建設する栈橋等、公共の安全その他の公益上影響が著しい港湾の施設の適切な建設、改良に寄与している。</p>
事務・事業の見直し状況	<p>平成 19 年度に新たに創設した事業であり、現時点までに特段の指摘を受けていないことから、見直しを予定していない。</p>

評価書（個票） 35

<p>事務・事業名</p>	<p>民間都市開発推進機構が行う各業務</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>都市局まちづくり推進課 (まちづくり推進課長 清瀬 和彦) 港湾局振興課 (振興課長 田邊 俊郎)</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>民間都市開発の推進に関する特別措置法第3条</p>	<p>類型</p>	<p>助成（資金援助） 助成（助成金交付） 助成（貸付） 助成（債務保証） 助成（その他） 調査研究 指導助言 その他</p>
<p>事務・事業の概要</p>	<p>○事務・事業創設時の趣旨 金融支援等を行い、民間都市開発事業を推進することにより、良好な市街地の形成と都市機能の維持及び増進を図り、もって地域社会の健全な発展に寄与する。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用負担 特定民間都市開発事業について、事業の施行に要する費用の一部を負担して、その事業に参加する。 ・資金融通 特定民間都市開発事業を施行する者に対し、事業の施行に要する費用にあてるための長期かつ低利の資金の融通を行う。 ・調査の助成 民間都市開発事業の基礎的調査の実施に対する助成を行う。 ・資金貸付 一定の公共施設の整備に関する事業を施行する者に対し、当該事業の施行に要する費用の一部を無利子で貸し付ける。 ・土地取得管理譲渡 民間都市開発事業の用に供される見込みのある土地を先行的に取得し、必要な企画、調整、立案を行った上で、土地の譲渡等を行う。 ・費用支援債務保証その他業務 民間事業者が施行する優良な都市開発事業に関する計画、又は、民間事業者が市町村と一緒に、統一的なコンセプトの下に同一の目標に向けて協調した計画を認定する制度により、認定を受けた事業に対して民間都市開発推進機構が金融支援をすることで、都市の再生を強力に推進する。 また、資金を地縁により調達し、住民等によるまちづくり事業の助成を行う「まちづくりファンド」に対し、民間都市開発推進機構が資金拠出による支援を行い、住民参加型まちづくりの推進を図る。 <p>○過去の改正経緯</p> <p>昭和 62 年 民間都市開発の推進に関する特別措置法制定公布 平成 6 年 土地取得管理業務の追加 平成 14 年 都市再生特別措置法制定公布（都市再生事業支援業務の追加） 平成 17 年 都市再生特別措置法一部改正公布・施行（都市再生整備事業支援業務等の追加） 平成 19 年 広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律公布・施行（拠点施設整備事業支援業務の追加） 平成 23 年 都市再生特別措置法一部改正公布・施行（都市再生事業支援業務及び都市再生整備事業支援業務の改正）</p>		

事務・事業の目的	民間都市開発事業を推進することにより、良好な市街地の形成と都市機能の維持及び増進を図り、もって地域社会の健全な発展に寄与する
関連する政策目標	7 都市再生・地域再生等の推進
関連する業績指標	(165) 民間都市開発の誘発係数
指標の目標値等	1.6倍(平成19~23年度の平均)
法人の指定等の状況	財団法人 民間都市開発推進機構
事務・事業の実績	<p>○実績(平成22年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用負担 年間実施件数1件 ・費用支援債務保証その他業務 (都市再生)年間実施件数2件 債務保証 10,000,000千円 (まち再生)年間実施件数3件 出資 6,370,000千円 (住民参加型まちづくりファンド支援業務) 年間実施件数15件 332,000千円 <p>○事業収入(平成22年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用負担(受取利息)1,976,862千円 ・資金融通(受取利息)138,157千円 ・費用支援債務保証その他業務 (都市再生)43,395千円 (まち再生)279,407千円
国からの補助金等	<p>○補助金・委託費等(平成22年度):</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用負担 1,999,000千円 内容:都市開発資金 ・費用支援債務保証その他業務 332,000千円 内容:補助金
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性</p> <p>都市開発事業は、事業そのものの目的の実現による効果に加え、投資の直接効果や波及効果も非常に大きく、政策的必要性の高いものだが、一般的に民間金融機関からは時間リスクや採算性のリスクの高い貸付対象とみられており、融資判断も厳しくみられるものとなっているため、公的機関による支援を実施し、これを補完する必要がある。</p> <p>また、住民参加型まちづくりの推進を図るためには、住民等によるまちづくり事業に対し、地縁により資金を調達するまちづくりファンドを活用した支援の実施が有効であるが、まちづくりファンドが地域から十分な資金を集めるためには、公的セクターが資金を拠出することにより、まちづくりファンドの公益性への信頼を高める必要があることから、公的機関による支援を実施する必要がある。</p> <p>○事務・事業の妥当性</p> <p>金融支援等を行うことにより、事業の立ち上げを促進し、良好な市街地の形成と都市機能の増進を図ることをもって、地域社会の健全な発展に寄与することとなるため、妥当であるといえる。</p>

<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 民間都市開発推進機構は民間の事業活動を補完するための組織であり、主として民間の出えんからなる民間法人として民間の経営資源、ノウハウを積極的に導入して当該業務にあたるのが望ましいこと、営利性のない財団であることが望ましいこと等により、民間主体の財団を指定しているものである。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 民間都市開発推進機構は民間都市開発事業を推進するために必要な助成を内容とする業務を行うが、その目的は良好な市街地の形成と都市機能の維持、増進を図ることにあり、この業務により収益を上げることは予定していないので、財団法人としたところである。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 業務を執行するにあたっては、民間の経営資源、ノウハウを積極的に活用し、民間都市開発事業を支援する各事務を適正かつ確実にを行うことが求められる。現在指定されている法人は、事務について実績を多く積んできており、民間都市開発事業への支援ノウハウの蓄積がある。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>民間都市開発推進機構が、各事業を通じて円滑な支援を実施することにより、良好な民間都市開発事業の実施が促進され、良好な市街地の形成と都市機能の増進が図られてきた。(実績は下記のとおり)</p> <p>なお、支援事業についての民間都市開発推進機構を通じた国費投入額に対する総事業費の倍率である民間都市開発誘発係数は、平成 22 年度単年の実績値では、25.1 倍、平成 19 年度から平成 22 年度までの平均では 15.9 倍となっており、民間都市開発推進機構が円滑な金融支援を実施することにより、民間資金を着実に呼び込むことを通じて、優良な民間都市開発事業の立上げを促進することをもって、地域の活性化を推進している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用負担 85 件 ・資金融通 342 件 ・調査の助成 24 件 ・資金貸付 512 件 ・土地取得管理譲渡 227 件 ・費用支援債務保証その他業務 132 件
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●費用負担の見直し【D：事業の見直し】 事業仕分けでの指摘を受け、基金の全額を国庫返納し、所要額を措置する方式に変更 (H22. 4)。また、民業補完の観点から見直した結果、平成 22 年度末にて新規採択を停止。</p> <p>●資金融通の見直し【D：事業の見直し】 平成 20 年 10 月の日本政策投資銀行株式会社化に伴い、新規採択を停止。</p> <p>●土地取得管理譲渡【D：事業の見直し】 事業仕分けでの指摘を受け、無利子貸付金 (H21. 12) 及び事業促進支援基金 (H22. 4) を全額国庫返納済。</p> <p>●費用支援債務保証その他業務の一部廃止・追加【A：事業の廃止】 環境に配慮するなど優良な都市開発プロジェクトについて、特に調達が困難なミドルリスク資金を安定的な金利で長期に支援するため、平成 23 年 7 月に都市再生特別措置法の改正を実施し、新制度を創設。それに伴い、一部業務を廃止。 また、事業仕分けでの指摘を受け、民間都市再生基金は平成 23 年に国庫に返納し、まち再生基金は平成 22 年度、平成 23 年度予算への計上見送り、港湾民間拠点施設整備事業 (住民参加型まちづくりファンド支援業務) は平成 22 年度末で廃止。</p>

評価書（個票） 36

事務・事業名	船舶等振興業務	担当課 (担当課長名)	海事局総務課 (総務課長 蝦名 邦晴)
根拠法令等	モーターボート競走法（昭和 26 年法律第 242 号）第 44 条第 1 項	類型	助成(貸付) 助成(助成金交付)
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 モーターボートの性能の向上等品質の改善、モーターボートに関する海外宣伝その他モーターボートの製造に関する事業の振興に寄与し、あわせて海事思想の普及宣伝と観光事業に資するため。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業の振興に必要な資金の融通のため、銀行その他の金融機関に対し、資金の貸付を行う。 船舶等の製造、海難防止その他の海事に関する事業並びに観光、体育その他の公益の増進を目的とする事業等に対する助成及びそれら事業の振興を図るため必要な業務を行う。 <p>○過去の改正経緯 趣旨については、昭和 32 年に「海難防止に関する事業」を追加、昭和 37 年に「体育事業その他の公益の増進を目的とする事業」を追加、平成 19 年に「海事思想の普及宣伝」を削除し、「その他の海事に関する事業」を追加している。 なお、船舶等振興業務の実施は、モーターボート競走法に設立根拠を有する日本船舶振興会が行ってきたが、平成 19 年度の法改正に伴い指定法人制度に移行し、日本船舶振興会（現「日本財団」）が同法に基づく船舶等振興機関として指定された。</p>		
事務・事業の目的	モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業その他の海事に関する事業の振興に寄与することにより海に囲まれた我が国の発展に資し、あわせて観光に関する事業及び体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に資すること。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	公益財団法人 日本財団		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 22 年度） 貸付：381 件 助成金交付：3,395 件</p> <p>○事業収入（平成 22 年度） 交付金：24,648,791 千円 貸付利息収入：467,183 千円</p>		

国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし 内容：
事務・事業の必要性等	○事務・事業の必要性 モーターボート競走は、本来刑法上禁止されている賭博行為であるが、「船舶等の製造、海難防止その他の海事に関する事業の振興」、「観光、体育その他の公益の増進を目的とする事業の振興」及び「地方財政の改善」を図ることを条件にモーターボート競走法として制定されることにより、その違法性が阻却されているものである。したがって、競走が実施されるにあたっては必ず当該事務・事業を行う必要がある。 ○事務・事業の妥当性 当該事務・事業においては、金融機関に対する造船業及び船用工業の事業振興に必要な資金の貸付、並びに海事関連事業及び観光等の公益事業に対する助成等を行うこととしており、対象となる分野を限定しているため、「船舶等の製造、海難防止その他の海事に関する事業の振興」及び「観光、体育その他の公益の増進を目的とする事業の振興」を図るという目的に照らし、当該事務・事業は妥当といえる。
事務・事業の執行体制の妥当性	○指定等を行う妥当性 政府組織のスリム化が進む中、国や地方自治体では必ずしも十分な対応ができない分野であり、時々の社会経済ニーズに対応して実施することが必要な船舶等振興業務については、機動性及び効率性に優れた民間法人の能力を活用することが業務の円滑な実施に必要不可欠である。 ○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 当該事務・事業の実施主体の指定にあたっては、 ・モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業その他の海事に関する事業の振興に寄与することにより海に囲まれた我が国の発展に資し、あわせて観光に関する事業及び体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に資することを目的とする一般財団法人であること ・職員、当該事務・事業の実施の方法その他の事項についての当該事務・事業の実施に関する計画が、当該事務・事業の的確な実施のために適切であること ・当該計画を的確に実施するに足りる経理的及び技術的な基礎を有すること ・役員又は職員の構成が、当該事務・事業の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないこと ・当該事務・事業以外の業務を行っている場合には、その業務を行うことにより当該事務・事業の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないこと 等の基準を設けている。これらの基準は、 ① 当該事務・事業を行うにあたっては、交付金が海事関連事業の振興又は公益事業の振興以外の目的に充てられることのないよう交付金を適正に管理し、効率的かつ効果的に事務・事業を実施していく必要があること ② 公営ギャンブルの売上を原資とする当該事務・事業はモーターボート競走の違法性阻却の根拠となるものであり、その公正、確実かつ安定的な実施が厳格に担保される必要があること に鑑み、妥当であるといえる。 なお、指定にあたっては、上記基準に適合すると認められるものを、その申請により、全国に一を限って、船舶等振興機関として指定できると定めている。これについては、仮に船舶等振興機関が複数併存することを認めた場合、 ① 交付金を交付すべき船舶等振興機関及び交付金額の決定等のプロセスにお

	<p>いて、無用の混乱が生じかねない</p> <p>② 複数の船舶等振興機関において類似業務を実施することから助成団体の重複が生じるおそれがある</p> <p>③ それぞれの船舶等振興機関の管理費等の経費が生じ、実質的に船舶等振興業務に充てる金額が減少する</p> <p>等、当該事務・事業の長期的かつ安定的な実施を損なう事態が生じるおそれがあるという観点から、見直しの必要はないものと考えられる。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>日本財団は、当該業務を行う団体として、助成・貸付の審査、内部及び外部からの事業評価、事業の透明性確保や情報公開に関し、これまでも適切に業務を実施しておりノウハウも蓄積されているため、当該事務・事業を最も効率的かつ効果的に実施できる唯一の団体である。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>当該事務・事業は、金融機関に対し、造船業及び船用工業の事業振興に必要な資金の貸付を行うとともに、海事事業及び観光等の公益事業に対する助成等を行うものであり、原資となる交付金を適正に管理し、効率的かつ効果的に当該事務・事業を実施していくことを通じ、モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業その他の海事に関する事業の振興に寄与することにより海に囲まれた我が国の発展に資し、あわせて観光に関する事業及び体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に資すると考えられる。</p> <p>事実、民間調査機関による直近の事業評価において、当該実施主体は、調査研究事業、調査研究事業、情報公開事業に積極的に取り組んでおり、それらが相互に関連することで、効果的に事業が展開されている、という評価を受けている。</p> <p>よって当該事務・事業は有効であるといえる。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●モーターボート競走法(昭和 26 年法律第 242 号)の改正(平成 19 年改正)【B: 法人形態の見直し】</p> <p>従来、船舶等振興業務の実施は、モーターボート競走法に設立根拠を有する日本船舶振興会が行ってきたが、平成 19 年度の法改正に伴い指定法人制度に移行し、日本船舶振興会(現「日本財団」)が同法に基づく船舶等振興機関として指定された。</p> <p>なお、日本財団は、公益財団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律(平成十八年法律第四十九号)に基づき平成 23 年度より公益財団法人に認定されている。</p> <p>●業務規定の見直し【D: 事務・事業実施の厳格化】</p> <p>平成 19 年に業務規定を改正し、事業評価制度の導入を規定するとともに、助成事業等評価実施規則を制定し、内部・外部から評価を行う体制を構築した。外部評価については、従来から実施している監査法人による財務諸表を対象とした監査に加え、新たに、助成事業の監査プロセスに関しても、監査法人による外部監査の対象とすることとした。</p>

評価書（個票） 37

事務・事業名	アイヌの伝統等の普及啓発等に関する事務	担当課 (担当課長名)	北海道局総務課 アイヌ施策室 (室長 松浦 明)
根拠法令等	アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律（平成9年法律第52号）第7条第1項	類型	助成（助成金交付） 調査研究 促進啓発
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨</p> <ul style="list-style-type: none"> アイヌ文化の振興等に関する業務は、国として推進する緊急性が高く、国として関与すべき公共性が高い反面、国が直接当該業務を実施するのは不適當であることから、国（国土交通大臣及び文部科学大臣）において、アイヌ文化の振興等を目的とする民間法人を指定し、当該法人において、法律に規定する業務を行うこととしたものである（アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律（平成9年法律第52号。以下「アイヌ文化振興法」という。）第7条第1項）。 <p>○事務・事業の内容（平成23年度事業計画）※国土交通省所管分</p> <ul style="list-style-type: none"> アイヌに関する総合的かつ実践的な研究の推進事業 アイヌの伝統等に関する普及啓発事業 アイヌの伝統的生活空間の再生事業 <p>○過去の改正経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央省庁等再編に伴う主務大臣の名称変更（平成12年10月）、公益法人制度改正に伴う指定法人の類型の変更（平成17年3月）等 		
事務・事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する国民に対する知識の普及及び啓発を図るための施策を推進することにより、アイヌの人々の民族としての誇りが尊重される社会の実現を図る。 		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	(217) アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の延べ参加者数）		
指標の目標値等	31,000人（平成24年度） ※参考：初期値（平成19年度までの延べ参加人数）22,867人		
法人の指定等の状況	財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）※国土交通省所管分</p> <p>【アイヌに関する総合的かつ実践的な研究の推進事業】</p> <p>＜アイヌ社会関連研究等助成件数＞ 計6件</p> <p>【アイヌの伝統等に関する普及啓発事業】</p> <p>＜リーフレット発行部数＞ 28,000部</p> <p>＜小中学生向け副読本等の作成部数＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 小中学生向け副読本 145,000部 <p>＜アイヌの伝統等をテーマとするセミナー＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国4会場で計16回実施 参加者数 計1,216名（延べ人数） <p>＜アイヌの伝統等をテーマとする講演会＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国3会場で開催 参加者数 計1,776名 <p>＜アイヌ文化センター事業＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者数 計3,664名 		

	<p>【アイヌの伝統的生活空間の再生事業】 <体験・交流活動の実施回数> 計18回（白老地域及び平取地域）</p> <p>○事業活動収入（平成22年度決算額）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本財産運用収入 1,164千円 ・補助金収入 555,916千円（国土交通省、文部科学省、北海道） ・賛助会収入 810千円 ・雑収入 6,331千円 計564,221千円
<p>国からの補助金等</p>	<p>○補助金・委託費等（平成22年度）※国土交通省所管分 補助金：108,619千円 内 容：次のア）からウ）までに掲げる事業のための経費（補助率2分の1）</p> <ul style="list-style-type: none"> ア）アイヌに関する総合的かつ実践的な研究の推進事業 イ）アイヌの伝統等に関する普及啓発事業 ウ）アイヌの伝統的生活空間の再生事業
<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アイヌの人々が先住民族であると認識されるとともに、差別や偏見が解消され、アイヌの人々が、自らをアイヌであると誇りを持っていえる社会を実現するためには、アイヌ文化等について国民が正しく理解することが必要。 ・ 内閣官房長官の下で開催された「アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会」の報告書（平成21年7月）においては、様々な啓発活動の積極的な取組を通じて、広く国民の理解の促進を図っていくことが必要と指摘された。 <p>○事務・事業の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在指定されている法人においては、定期的に施策の利用者等のニーズを把握した上で業務全般について評価・検証し、社会的ニーズに即した業務を実施している。
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アイヌ文化振興法において、国はアイヌ文化の振興等を図るための施策を推進する責務を有する一方、同法に基づく施策は、アイヌの人々を中心に組み込まれている民間レベルの自主的な活動を尊重する観点から、指定法人である民間法人を通じて具体化されることとしており、同法制定時の国会の附帯決議も踏まえ、国は当該法人が行う事業の推進を支援。 <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アイヌ文化の危機的状況や国民理解が不十分な状況に対応するためには、アイヌ文化の振興やアイヌの伝統等の普及啓発を図ることが重要であり、限られた資源を活用し、全国的見地から、統一的、専門的かつ機動的に行う必要があることから、アイヌ文化の振興等を目的として設立された公益法人を、全国を通じて一に限り指定。 ・ 指定法人が行う業務については、アイヌ文化振興法に明記されており、同法の中で実施が不可欠な業務を網羅的に示している。 ・ 法が規定する指定基準に照らし審査した結果、法が定める業務を適正かつ確実に行うことができる法人として、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が指定された。 <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指定法人が実施する業務については、理事会及び評議員会の審議を経て決定されるほか、外部有識者等により構成する事業運営委員会等を随時開催し、中立公平な運営を図っている。 ・ 業務の執行については、事務局に配置された常勤職員（15名）により、適正な業務運営を行っている。 ・ 指定法人の財務諸表等をホームページで公開する等、会計処理の明確化及び透明化の徹底を図っている。

<p>事務・事業の有効性</p>	<ul style="list-style-type: none"> 指定法人による普及啓発の取組は、アイヌの人々の文化や歴史についての国民の理解の促進を図るため、継続して実施されることが必要不可欠。
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●アイヌ文化振興等施策推進会議における検討（平成12年度～） 【D：内部から見た事務の簡素化・見直し等】 <ul style="list-style-type: none"> アイヌ文化振興等施策について、さらに効果的な施策の推進を図るため、関係5機関（国土交通省、文化庁、北海道、指定法人、北海道アイヌ協会）の連携の下、今後の施策の充実に取り組むという観点からの検討を実施しており、指定法人が実施する事業については、その進捗状況を把握するとともに、より効果的な事業の推進及び充実について検討し、予算要求に反映。 ●行政事業レビュー（平成22年度）の指摘を踏まえた事務の改善 【D：内部から見た事務の簡素化・見直し等】 <ul style="list-style-type: none"> 平成22年度行政事業レビューの指摘を踏まえ、アイヌ文化振興等施策推進会議における事業の評価・検証を通じた事業の重点化、また、入札契約の公平性・透明性の向上や事務費の縮減を図っている。

評価書（個票） 38

事務・事業名	登録住宅に係る家賃債務保証	担当課 (担当課長名)	住宅局安心居住推進課 (安心居住推進課長 山口敏彦)
根拠法令等	高齢者の居住の安定確保に関する法律第78条	類型	助成（債務保証）、 調査研究
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨</p> <p>高齢者の居住の安定確保に関する法律（以下「高齢者住まい法」という。）に基づく高齢者円滑入居賃貸住宅制度及びバリアフリー改良に対する死亡時一括償還型融資が十分に効果を発揮し、高齢者の居住の安定確保が図られるよう、国土交通大臣が指定する高齢者居住支援センターに債務保証業務その他の業務を行わせ、大臣が必要な監督を行うこととする。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登録住宅の賃貸人による要請に基づき、登録住宅に入居する高齢者の家賃に係る債務の保証 ・住宅金融支援機構等住宅融資を行う金融機関による要請に基づき、住宅の改良に必要な資金の死亡時一括償還の方法による貸付けに係る債務の保証 ・高齢者の居住の安定確保に関する情報及び資料の収集、整理及び提供 ・高齢者の居住の安定確保に関する調査及び研究 ・上記に附帯する業務 <p>○過去の改正経緯</p> <p>—</p>		
事務・事業の目的	<p>高齢者住まい法に基づく高齢者円滑入居賃貸住宅制度及びバリアフリー改良に対する死亡時一括償還型融資が十分に効果を発揮し、高齢者の居住の安定確保が図られることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	<p>1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</p> <p>1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る</p>		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	財団法人 高齢者住宅財団		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家賃債務保証：年間引受件数 413 件（保有保証件数：635 件） ・住宅改良融資債務保証：年間引受件数 76 件（保有保証件数：248 件） ・高齢者円滑入居賃貸住宅の情報閲覧用ホームページの運営 <p>○事業収入（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家賃債務保証：年間保証料収入 8,641,930 円 ・住宅改良融資債務保証：年間保証料収入 9,112,500 円 		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度） なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 高齢者居住支援センターの指定制度については、高齢者住まい法の改正（平成 23 年 4 月 28 日公布、10 月 20 日施行）により廃止されることとなった。</p> <p>○事務・事業の妥当性 同上</p>
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 同上</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 同上</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 同上</p>
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>同上</p>
<p>事務・事業の見 直し状況</p>	

評価書（個票） 39

事務・事業名	手付金等保証事業	担当課 (担当課長名)	土地・建設産業局不動産業 (不動産業課長 野村正史)
根拠法令等	宅地建物取引業法（昭和二十七年法律第七十六号）第四十一条、第五十一条	類型	助成（債務保証）
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 制度創設時（昭和46年）までは宅地建物取引業において、物件の工事完了前に授受された金銭は、当該工事費等に充当されることが多く、物件の引渡し前に当該宅地建物取引業者が経営不振に陥り、倒産した場合には、買い主が手付金等の返還や物件の引渡しを受けることができず、多大な損害を被る恐れがあったため、手付金等の受領という商慣習を認めつつ、それについて保全措置を講ずることにより、買主の保護を図る仕組みを創設。</p> <p>○事務・事業の内容 宅地建物取引業法第41条に基づき、国土交通大臣が指定した指定保証機関が、宅地建物取引業者が買主から受領した工事完了前の物件の売買に係る手付金等の返還債務について、保証をするもの。</p> <p>○過去の改正経緯 昭和46年 「手付金等保証事業」制度の導入（工事完了前の物件の取引においてのみ） 昭和63年 「宅地建物取引業者の取引の実情及びその取引の相手方の利益の保護を考慮して政令で定める額」を超える手付金等については、代金の100分の5以下のものであっても、一律に保全措置を講じることを義務づけ、購入者の保護を充実</p>		
事務・事業の目的	<p>自ら売主である宅地建物取引業者が、経営不振や倒産に陥った場合に備え、当該業者の取引相手である買主の手付金等を保全しつつ、手付金等の受領という商慣習を不当に制限することのないよう、買主の保護の強化を図る。</p>		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	<p>不動産信用保証株式会社 全国不動産信用保証株式会社 東京不動産信用保証株式会社 住宅産業信用保証株式会社 西日本住宅産業信用保証株式会社</p>		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）：保証委託契約件数等</p> <ul style="list-style-type: none"> 不動産信用保証株式会社：776件 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・全国不動産信用保証株式会社：401 件 ・東京不動産信用保証株式会社：79 件 ・住宅産業信用保証株式会社：206 件 ・西日本住宅産業信用保証株式会社：211 件 <p>○事業収入（平成 22 年度）：収入保証料等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不動産信用保証株式会社：388,312 千円 ・全国不動産信用保証株式会社：147,836 千円 ・東京不動産信用保証株式会社：14,605 千円 ・住宅産業信用保証株式会社：17.4 百万円 ・西日本住宅産業信用保証株式会社：32.4 百万円
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 22 年度）：なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性</p> <p>手付金等の保全措置がなされないまま売買契約が締結されると、自ら売主である宅地建物取引業者が経営不振や倒産に陥った場合、買主が支払った手付金等の返還を受けることができなくなるため、手付金等保証事業は購入者の利益保護の観点から必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性</p> <p>消費者が工事完了前の物件の取引の際に支払った手付金等に関して、宅地建物取引業者に保全措置を求める仕組みであり、事故時の当該手付金等の返還を保証することにより消費者を保護する一方で、手付金等の受領という商慣習を認め、宅地建物取引業者が持つ利点と消費者保護との調整を図るものであり、妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性</p> <p>手付金等保証事業は、その事業の特殊性から、長期にわたり多額の資金を管理する等の必要性が高いため、国土交通大臣が保証機関を指定し事務・事業を実施することは妥当。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <p>指定保証機関は金融機関と並んで手付金等の保全を行うものであるため、その財産的基礎が一定水準に達しており、また、その業務運営の方法が不当または不公正なものではない等、手付金等の保全を行う機関としての適格性を有するものでなければならないとする指定基準は妥当。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>手付金等保証事業の適正かつ確実な実施に必要な財産的基礎を有し、その業務運営についても国土交通大臣による監督等が行われており、事業執行機関として適格である。</p>
事務・事業の有効性	<p>手付金等保証事業は、その実施に一定の財産的基礎を有することが必要であり、その業務運営においても公正性が求められることから、一定の財産的基礎と公正な立場を有する民間団体を活用することが有効である。</p> <p>また、本制度により、手付金等保証事業の適正かつ確実な実施を図ることが可能となっている。</p>
事務・事業の見直し状況	—

評価書（個票） 40

事務・事業名	手付金等保管事業	担当課 (担当課長名)	土地・建設産業局不動産業 (不動産業課長 野村正史)
根拠法令等	宅地建物取引業法（昭和二十七年法律第七十六号）第四十一条の二、第六十三条の三	類型	助成（債務保証）
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 制度創設時（昭和63年）までは、手付金等の保全措置は工事完了前の物件の売買についてのみ義務づけられていたが、工事完了後の物件の売買においては、授受された金員が業者の運転資金に充当される結果、契約が取り消された場合に、支払われた手付金等が返還されるかどうか、制度的な保証がされておらず、とりわけ、取引価額が高額化した場合に問題がより深刻になると考えられた。このため、工事完了後の物件の売買についても、手付金等の保全措置を義務づけることにより、更なる買主の保護を図る仕組みを創設。</p> <p>○事務・事業の内容 宅地建物取引業法第41条の2に基づき、工事完了後の物件の売買に係る手付金等を、国土交通大臣が指定した指定保管機関が、宅地建物取引業者に代理して受領し保管するもの。</p> <p>○過去の改正経緯 昭和46年 「手付金等保証事業」制度の導入（工事完了前の物件の取引においてのみ） 昭和63年 工事完了後の物件の売買に係る手付金等の保全を義務づけ</p>		
事務・事業の目的	<p>自ら売主である宅地建物取引業者が、経営不振や倒産に陥った場合に備え、当該業者の取引相手である買主の手付金等を保全しつつ、手付金等の受領という商慣習を不当に制限することのないよう、買主の保護を図る。</p>		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	<p>不動産信用保証株式会社 全国不動産信用保証株式会社 東京不動産信用保証株式会社 住宅産業信用保証株式会社 西日本住宅産業信用保証株式会社</p>		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）：寄託契約件数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不動産信用保証株式会社：1件 ・全国不動産信用保証株式会社：8件 ・東京不動産信用保証株式会社：0件 ・住宅産業信用保証株式会社：3件 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・西日本住宅産業信用保証株式会社：0 件 ○事業収入（平成 22 年度）：寄託金保管手数料 <ul style="list-style-type: none"> ・不動産信用保証株式会社：100 千円 ・全国不動産信用保証株式会社：273 千円 ・東京不動産信用保証株式会社：0 円 ・住宅産業信用保証株式会社：150 千円 ・西日本住宅産業信用保証株式会社：0 円
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 22 年度）：なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 手付金等の保全措置がなされないまま売買契約が締結されると、自ら売主である宅地建物取引業者が経営不振や倒産に陥った場合、買主が支払った手付金等の返還を受けることができなくなるため、当該事業は購入者の利益保護という観点から必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 消費者が工事完了前の物件の取引の際に支払った手付金等に関して、宅地建物取引業者に保全措置を求める仕組みであり、事故時の当該手付金等の返還を保証することにより消費者を保護する一方で、手付金等の受領という商慣習を認め、宅地建物取引業者が持つ利点と消費者保護との調整を図るものであり、妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 手付金等保管事業は、その事業の特殊性から、長期にわたり多額の資金を管理する等の必要性が高いため、国土交通大臣が保管機関を指定し事務・事業を実施することは妥当。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 指定保管機関は金融機関と並んで手付金等の保全を行うものであるため、その財産的基礎が一定水準に達しており、また、その業務運営の方法が不当または不公正なものではない等、手付金等の保全を行う機関としての適格性を有するものでなければならないとする指定基準は妥当。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 手付金等保管事業の適正かつ確実な実施に必要な財産的基礎を有し、その業務運営についても国土交通大臣による監督等が行われており、事業執行機関として適格である。
事務・事業の有効性	<p>手付金等保管事業は、その実施に一定の財産的基礎を有することが必要であり、その業務運営においても公正性が求められることから、一定の財産的基礎と公正な立場を有する民間団体を活用することが有効である。</p> <p>また、本制度により、手付金等保管事業の適正かつ確実な実施を図ることが可能となっている。</p>
事務・事業の見直し状況	—

評価書（個票） 4 1

事務・事業名	建築物の耐震診断・耐震改修の実施を支援することを目的とする事務	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長 井上勝徳)
根拠法令等	建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成7年法律第123号）第17条、第19条	類型	助成（債務保証）、調査研究、その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 建築物の耐震改修が進まない大きな理由の一つとして、十分な自己資金がない建築物の所有者は、耐震改修資金について金融機関から融資を受ける必要があるが、耐震改修を実施しても将来的な収益増加につながらないため耐震改修資金が融資されにくいという、資金面の問題が存在する。 この問題への対応として、平成17年の法改正時に、耐震改修に係る融資について金融機関の貸付リスクを軽減し、貸付けされやすい環境を整備するため、耐震改修に特化した債務保証業務を法律に基づく耐震改修支援センターが行うこととした。また併せて、耐震診断・耐震改修に関する国民の普及啓発を図るため、調査研究、情報提供等の業務を同センターが行うこととした。</p> <p>○事務・事業の内容 （建築物の耐震改修の促進に関する法律第19条（業務）） ・建築物の耐震改修に関する債務保証 ・建築物の耐震診断及び耐震改修に関する情報・資料の収集、整理及び提供 ・建築物の耐震診断及び耐震改修に関する調査及び研究 ・附帯業務</p> <p>○過去の改正経緯 平成21年2月26日付け「建築物の耐震改修の促進に関する法律第17条に規定する耐震改修支援センターの指定の基準に関する詳細を定める件（国土交通省告示第217号）」の制定</p>		
事務・事業の目的	耐震改修に関する債務保証業務及び耐震診断・耐震改修に関する調査研究、情報提供等の業務を通じ、建築物の耐震診断・耐震改修の実施を支援し、住宅・建築物の耐震化の促進を図る。		
関連する政策目標	【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		
関連する業績指標	(71) 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 (①建築物、②住宅)		
指標の目標値等	① 建築物90%(平成27年度) ② 住宅90%(平成27年度)		
法人の指定等の状況	財団法人 日本建築防災協会		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） ・耐震改修に関する債務保証 年間実施件数 0件 ・耐震診断・耐震改修に関する講習会の開催 年間実施件数 16会場 受講者数 1,289名 ・耐震診断・耐震改修マーク表示制度の普及啓発 ・耐震診断・耐震改修に関する情報提供 ・耐震診断・耐震改修に関する基準等の作成</p> <p>○事業収入（平成22年度） ・事業収入 198,645千円（決算額）</p>		

国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし
事務・事業の必要性等	○事務・事業の必要性 住宅・建築物の耐震化の目標達成のため、耐震診断・耐震改修の一層の促進が求められており、資金面での支援における環境整備、耐震診断・耐震改修に関する国民への啓発活動として、債務保証と、建築物の耐震診断・耐震改修に関する調査研究、情報提供等の支援業務を行うしくみが必要である。 ○事務・事業の妥当性 耐震診断・耐震改修に関する講習会は受講者が1,289名に上り、社会的ニーズに応えるとともに、また、耐震診断・耐震改修に関する基準の作成や、建築物の所有者が耐震改修等を行いやすい環境整備のため各種情報の幅広い提供など、建築物の耐震改修を総合的にバックアップする事務・事業として妥当である。
事務・事業の執行体制の妥当性	○指定等を行う妥当性 債務保証業務を行う法人は、万が一デフォルト（債務不履行）に陥った場合には社会的に大きな問題となるものであり、公平かつ確実な債務保証業務の実施を担保する必要があるため、指定制によることが妥当である。 ○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 業務を行う法人は、万が一デフォルト（債務不履行）に陥った場合には社会的に大きな問題となるものであり、法律の政策目的に沿って公正かつ確実な債務保証業務の実施を担保する必要があるため、非営利法人であることや、その貸付けリスクに応じた正味資産を法人が有しているかどうか等を考慮している現行の指定基準は妥当である。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 現に指定を受け債務保証等の業務を行っている法人は、営利を目的としない法人であり、長期にわたって安定的に債務保証業務を実施するために必要な財産的基礎、業務の実施体制等を有しており、実施主体としての適格性を有していると認められる。
事務・事業の有効性	耐震診断・耐震改修に関する基準等の作成、講習会の開催、各種情報発信など、効果的に事業が実施され、耐震診断・耐震改修の促進に寄与している。
事務・事業の見直し状況	●耐震改修支援センターの指定基準の詳細を定める告示の制定（平成21年2月）【D：指定基準の明確化】 耐震改修支援センターの指定の基準については、その詳細事項を「耐震改修支援センター指定準則（平成18年1月26日付け国住指発第2700号）」として定めていたが、当該指定の基準については、「国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人に対する国の関与等に係る見直しについて」（平成20年3月31日行政改革推進本部決定）において、当該指定の基準に係る詳細な事項を平成20年度中に法令又は告示で定めるとされたことを受け、平成21年2月26日付けで「建築物の耐震改修の促進に関する法律第17条に規定する耐震改修支援センターの指定の基準に関する詳細を定める件（国土交通省告示第217号）」を定めた。

評価書（個票） 4 2

<p>事務・事業名</p>	<p>住宅瑕疵担保責任保険の引受け等</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局住宅生産課 (住宅生産課長 橋本 公博)</p>						
<p>根拠法令等</p>	<p>特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律（平成 19 年法律第 66 法）第 17 条</p>	<p>類 型</p>	<p>調査研究、その他</p>						
<p>事務・事業の概要</p>	<p>○事務・事業創設時の趣旨 従来より、欠陥住宅問題に対応するため、住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づき、新築住宅の売主等は、住宅の構造耐力上主要な部分等の瑕疵について、10 年間の瑕疵担保責任を負うこととされていた。 しかしながら、構造計算書偽装問題を契機として、新築住宅の売主が十分な資力を有さず瑕疵担保責任が履行されない場合、新築住宅の購入者が極めて不安定な状態に置かれることが改めて認識されることとなった。 このように住宅取得に対する不安が強まる中、住宅の安全の確保に対する国民のニーズに応じていくためには、新築住宅の売主等に対し瑕疵担保責任を履行するための資力の確保を義務づけ、新築住宅の購入者等の利益の保護を図っていくことが必要であり、このような趣旨から、建設業者及び宅地建物取引業者に対し、新築住宅に係る瑕疵担保責任の履行の確保を図るため、住宅瑕疵担保責任保険契約の締結等を義務づけること、国土交通大臣は住宅に係る瑕疵担保責任の履行の確保を図るための保険契約の引受けを行う法人を住宅瑕疵担保責任保険法人として指定することができること等を内容とした特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律が公布（平成 19 年 5 月 30 日）された。</p> <p>○事務・事業の内容 一 住宅建設瑕疵担保責任保険契約及び住宅販売瑕疵担保責任保険契約（「住宅瑕疵担保責任保険契約」という。）の引受けを行うこと。 二 民法第 634 条第 1 項若しくは第 2 項前段又は同法第 570 条において準用する同法第 566 条第 1 項に規定する担保の責任の履行によって生じた住宅の建設工事の請負人若しくは住宅の売主の損害又はこれらの規定に規定する瑕疵若しくは隠れた瑕疵によって生じた住宅の建設工事の注文者若しくは住宅の買主の損害をてん補することを約して保険料を収受する保険契約（住宅瑕疵担保責任保険契約を除く。）の引受けを行うこと。 三 他の保険法人が引き受けた住宅瑕疵担保責任保険契約又は前号の保険契約に係る再保険契約の引受けを行うこと。 四 住宅品質確保法第 94 条第 1 項又は第 95 条第 1 項に規定する瑕疵又は隠れた瑕疵（「特定住宅瑕疵」という。）の発生の防止及び修補技術その他特定住宅瑕疵に関する情報又は資料を収集し、及び提供すること。 五 特定住宅瑕疵の発生の防止及び修補技術その他特定住宅瑕疵に関する調査研究を行うこと。</p> <p>○過去の改正経緯 一</p>								
<p>事務・事業の目的</p>	<p>住宅を新築する建設工事の発注者及び新築住宅の買主の利益の保護並びに円滑な住宅の供給を図り、もって国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に寄与すること</p> <table border="1" data-bbox="215 1794 1455 2020"> <tr> <td data-bbox="215 1794 416 1872"> <p>関連する政策目標</p> </td> <td data-bbox="416 1794 1455 1872"> <p>1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="215 1872 416 1951"> <p>関連する業績指標</p> </td> <td data-bbox="416 1872 1455 1951"> <p>4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 5 既存住宅の流通シェア</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="215 1951 416 2020"> <p>指標の目標値等</p> </td> <td data-bbox="416 1951 1455 2020"> <p>4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 3.9%(平成 22 年) 5 既存住宅の流通シェア 19%(平成 22 年)</p> </td> </tr> </table>			<p>関連する政策目標</p>	<p>1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</p>	<p>関連する業績指標</p>	<p>4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 5 既存住宅の流通シェア</p>	<p>指標の目標値等</p>	<p>4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 3.9%(平成 22 年) 5 既存住宅の流通シェア 19%(平成 22 年)</p>
<p>関連する政策目標</p>	<p>1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</p>								
<p>関連する業績指標</p>	<p>4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 5 既存住宅の流通シェア</p>								
<p>指標の目標値等</p>	<p>4 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合 3.9%(平成 22 年) 5 既存住宅の流通シェア 19%(平成 22 年)</p>								

法人の指定等の状況	(株) 住宅あんしん保証 (財) 住宅保証機構 (株) 日本住宅保証検査機構 (株) ハウスジーマン ハウスプラス住宅保証 (株)
事務・事業の実績	<p>○実績 (平成22年度) 住宅瑕疵担保責任保険契約保険証券発行実績 409,150 戸 (うち財団法人分 157,048 戸、株式会社分 252,102 戸) 住宅瑕疵担保責任保険契約以外の保険契約保険証券発行実績 22,311 戸・棟 (うち財団法人分 4,043 戸・棟、株式会社分 18,268 戸・棟)</p> <p>○事業収入 (平成22年度) 住宅瑕疵担保責任保険契約売上高 23,537,470 千円 (うち財団法人分 8,912,725 千円、株式会社分 14,624,745 千円) 住宅瑕疵担保責任保険契約以外の保険契約売上高 1,350,247 千円 (うち財団法人分 230,501 千円、株式会社分 1,119,746 千円)</p>
国からの補助金等	○補助金・委託費等 (平成22年度): 内容:
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 住宅の安全の確保に対する国民のニーズに応じていくことが引き続き必要であり、そのためには建設業者及び宅地建物取引業者に対し、新築住宅に係る瑕疵担保責任の履行の確保を図るため、引き続き、住宅瑕疵担保責任保険契約の締結等を義務づけるとともに、当該住宅瑕疵担保責任保険契約の引受けを行う住宅瑕疵担保責任保険法人による事務・事業が必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 住宅瑕疵担保責任保険法人の各保険契約については、消費者保護の観点から、売主等が倒産等により瑕疵担保責任を履行できない場合には、買主等が保険金を住宅瑕疵担保責任保険法人に直接請求できるとともに、売主等の故意・重過失を原因とする瑕疵についても買主等は保険金の請求できるとしている。その他、中小事業者の保険料の負担軽減を図るための措置等を行っており、事務・事業の妥当性を有している。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 住宅瑕疵担保責任保険は10年間の長期にわたって有効な契約でなければならない。したがって、当該保険契約の引受主体は、長期にわたって安定的に保険業務を実施するものでなければならない。そのため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 一定期間ごとの法人登録の更新をしないとその効力が失われる制度ではなく、保険業務を安定的に行い得る財政的基盤と業務体制に鑑みて所管大臣が一旦指定した後は長期的・安定的に保険業務を実施させる制度とすること ○ 業務規程や年度ごとの事業計画・収支予算について、法人が自由に決められる制度ではなく、所管大臣の認可の下に決定し得る制度とすること ○ 保険業務が適正に実施されているか否かについて、事後的なチェックに委ねる制度ではなく、所管大臣が適時適切に監督命令を行い得る制度とすること ○ 業務の休廃止を届出によって安易に認める制度ではなく、所管大臣の許可にかからしめ、原則として自由に行えない制度とすること <p>が必要である。このように住宅購入者等の利益の保護を図る上では、保険業務を特定の者に長期間安定的に行わせることが前提となるものであり、登録制のように自由な参入退出を前提とする制度では、住宅購入者等の利益の保護が達成されない危険性が高いものである。</p> <p>また、住宅瑕疵担保責任保険は、通常の保険商品と異なり、建築技術上の専門的知識を必要とするものであるため、その適正な実施が確保されるよう、建築技術等に係る観点からも十分な監督を行っていく必要がある。このため、保険業法に基づく損害保険会社としてではなく、国土交通大臣による指定制により住宅瑕</p>

	<p>疵担保責任保険の実施に必要な専門的知見を有していることをしっかりと確認することが必要であるため、指定制によることが妥当である。</p> <p>なお、住宅瑕疵担保責任保険の引受けを行う法人については、住宅購入者等の利益の保護を図るために、長期間（10年間）にわたって保険金支払いに対応できるよう、責任準備金の積立て・管理等を安定的に行うことが不可欠である。また、適正な保険金支払いにより、住宅の安全性の回復が円滑に行われるよう、建築技術上の専門的な知識を有する者による的確な検査・査定が行われる必要がある。このことから、「国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人に係る規制の新設審査及び国の関与等の透明化・合理化のための基準」(H18.8.15閣議決定)において、原則登録制とすることの例外とすることができる条件のうち、イ（確実かつ効果的な事務・事業の実施を確保する観点から、長期にわたり安定的な資金管理を必要とする事務・事業）及びオ（確実に行われなければ国民生活の安全が損なわれるおそれが高く、その確実な実施を確保する観点から、専用の施設で実施される必要性があるなど、特に専門的な知見を要求される事務・事業）に該当するものである。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <p>前述のように、住宅購入者等の利益の保護を図る上では、保険業務を特定の者に長期間安定的に行わせることが前提となるものであり、登録制のように自由な参入退出を前提とする制度では、住宅購入者等の利益の保護が達成されない危険性が高いものである。</p> <p>また、住宅瑕疵担保責任保険法人の指定の基準として、保険等の業務を的確に実施するために必要と認められる財産的基礎を有すること、職員、業務方法等についての業務の実施に関する計画が保険等の業務を的確に実施するために適切なものであることなどが定められているが、これらは上記の住宅瑕疵担保責任保険の引受主体の要件のうち指定の申請時に確認可能なものについて、指定の申請時に確認するために妥当なものである。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>現に指定を受け保険等の業務を行っている法人は、いずれも長期にわたって安定的に保険業務を実施するために必要な財産的基礎、業務の実施体制等を有しており、実施主体としての適格性を有していると認められる。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>住宅の安全の確保に対する国民のニーズに応じていくためには、新築住宅の売主等に対し瑕疵担保責任を履行するための資力の確保を義務づけ、新築住宅の購入者等の利益の保護を図っていくことが必要であり、そのためには、建設業者及び宅地建物取引業者に対し、新築住宅に係る瑕疵担保責任の履行の確保を図るため、住宅瑕疵担保責任保険契約の締結等を義務づけ、住宅瑕疵担保責任保険法人が当該保険契約の引受け等の業務を行うことが有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●保険料の見直し【C：手続の見直し等】【D：事務・事業実施の効率化等】</p> <p>指定されている複数の法人が、当該事務事業の実施にあたり、それぞれの法人の事務効率化の度合いや過去の保険金の請求実績等に応じ、保険料を随時見直している。</p>

評価書（個票） 4 3

事務・事業名	地域伝統芸能等を活用した行事の実施、支援、情報の収集及び提供等	担当課 (担当課長名)	観光庁観光地域振興部 観光資源課(観光資源課長 新垣 慶太)
根拠法令等	地域伝統芸能等を活用した行事に実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律(平成4年法律第88号)第8条及び第9条	類 型	調査研究、促進啓発、指導助言、その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 地域の活性化・国際化の推進の観点から、観光の果たすべき役割は重要なものとなっており、地域の民衆の中で受け継がれてきた地域伝統芸能等を活用することは、地域の特色を生かした観光の振興を図るためには極めて効果的と考えられる。特に国際観光の振興の観点から、外国人の理解の増進を図る上で地域伝統芸能等を活用する意義は大きいものがある。</p> <p>○事務・事業の内容 国内及び海外の地域伝統芸能等が一堂に集まって競演する行事を、年1回、全国持ち回りで開催する。 各地の地域伝統芸能等の行事に対して、企画運営等の支援を行う。 各地で行われているお祭りや伝統芸能等に関する情報を収集し、DVD等にまとめて提供する。</p> <p>○過去の改正経緯 なし</p>		
事務・事業の目的	地域伝統芸能等を活用した行事の実施・支援を行うこと等により、観光及び地域商工業の振興を図り、ゆとりある国民生活及び地域固有の文化等を生かした個性豊かな地域社会の実現、国民経済の健全な発展並びに国際相互理解の増進に寄与すること。		
関連する政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
関連する業績指標	「－」		
指標の目標値等	「－」		
法人の指定等の状況	財団法人地域伝統芸能活用センター		
事務・事業の実績	<p>○実績(平成22年度) 年間実施件数11件 主な事業:地域伝統芸能全国フェスティバルにいがた</p> <p>○事業収入(平成22年度) 年間収入133,698千円</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等(平成22年度): 0千円 内容:		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 観光立国の実現に向け、観光の発展を一過性の現象に留めないためにも、地域固有の観光資源の保有、育成を図りつつ、適切に活用していくことが、将来にわたる豊かな国民生活の実現、観光の持続的な発展を推進して行くことになることから、当該事業の実施が必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 地域伝統芸能等を活用した行事の実施、支援、情報の収集・提供等に関して、それぞれ事業報告書やDVDの制作、及びホームページへの掲載やインターネットを活用して幅広く情報提供を行っていることから、事業目的を達成するためにも、当該事業の実施が妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 当該事業は、日本各地の地域伝統芸能団体等の協力が必要であるが、相手方が当該事業に対する信頼性を持ち、積極的に協力体制を保つためには、公益性を有し、かつ伝統芸能に対する情報、ノウハウを集積させている公益法人を指定法人とすることが妥当である。 ※支援事業実施機関として、平成7年に承認</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> 指定等の基準を、法第8条及び第9条に規定してオープンにすることで、同基準の客観性、厳格性、妥当性等適格な法人選定が担保されており、見直しは適当でない。 <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>当該法人は、「地域伝統芸能全国フェスティバル」の開催や、地域伝統芸能の海外公演を通じた訪日観光プロモーション事業等により地域に伝承されてきた伝統芸能や伝統行事を活用した取組を確実に実施してきている。また、公益法人の業務等監査においても特に指摘事項がないこと等から、指定法人として適格性を有している。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>地域伝統芸能等を活用した行事を実施することにより、毎年開催県における集客数は約25,000人であり、地域の活性化に寄与している。 また、平成22年度訪日観光プロモーション事業では、中国・韓国等で約400万部ものメディアに取り上げられるなど、効果的なプロモーション事業を展開している。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●関連予算の削減【D：事務・事業実施の効率化】 当該事務・事業の実施にあたり、地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び地域商工業の振興に関する調査・研究事業として、地域伝統芸能・行事等の広域連携等による集客交流拡大支援調査を、経済産業省から当該法人へ事業委託し、委託費の交付を行っていた(当省からの補助・委託は無い。) 当該調査について、19年度には契約方式を見直し、随意契約から一般競争契約に変更し、さらに社会的ニーズの変化を鑑み、22年度には当該予算の執行を取りやめ、23年度は当該予算を全額削減した。</p>

評価書（個票） 4 4

事務・事業名	地方貨物自動車運送適正化事業	担当課 (担当課長名)	自動車局貨物課 (貨物課長 川勝敏弘)
根拠法令等	貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号） 第38条	類 型	促進啓発、指導助言、その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 貨物自動車運送事業は、これまで我が国の国民生活や産業活動の基盤を支える事業として重要な役割を果たしてきた。一方で、これを担う事業者の多くが、経営基盤の脆弱な中小零細企業であり、事業者間の競争が激しい上に、荷主との関係で立場が弱く、不当な運送条件（運賃・輸送時間等）を強要されやすい状況の中で、過労運転・過積載など違法行為が発生しやすい特殊性がある。 こうした違法行為に対して国も監査や行政処分を強化しているところであるが、限られた国の監査要員だけで全ての事業者の違法行為を確認・是正することは、困難である。 このため、貨物自動車運送事業法では事業者の遵法意識の啓発及び高揚、違法行為を行っている事業者に対する指導等の活動を行う事業を適正化事業と位置づけ、適正化事業を民間団体（地方実施機関）が自主的に行うことを促進することにより、事業者の意識を改善し、貨物自動車運送事業に関する法令が遵守されやすい環境を整備し、貨物自動車運送事業に関する秩序の確立に資することとしたものである。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送の安全を阻害する行為の防止その他貨物自動車運送事業法又は同法に基づく命令の遵守に関し貨物自動車運送事業者に対する指導を行うこと。 貨物自動車運送事業者以外の者の貨物自動車運送事業を経営する行為の防止を図るための啓発活動を行うこと。 貨物自動車運送に関する秩序の確立に資するための啓発活動及び広報活動を行うこと。 貨物自動車運送事業に関する貨物自動車運送事業者又は荷主からの苦情を処理すること。 輸送の安全を確保するために行う貨物自動車運送事業者への通知その他国土交通大臣が同法及び流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）の施行のためにする措置に対して協力すること。 <p>○過去の改正経緯 平成2年12月 貨物自動車運送事業を免許制から許可制にする等の規制緩和を行うのに合わせて、適正化事業を導入。</p>		
事務・事業の目的	事業者の意識を改善し、貨物自動車運送に関する法令が遵守されやすい環境を整備し、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資すること。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		

法人の指定等の状況	社団法人東京都トラック協会 他46法人
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の安全を阻害する行為の防止その他貨物自動車運送事業法又は同法に基づく命令の遵守に関し貨物自動車運送事業者に対する指導を行うこと。 <ul style="list-style-type: none"> ●事業者に対する巡回指導を1,127件、集合指導を112件、特別巡回指導を112件実施 ●運転者講習会の実施（年間54回、参加者6,563名） ●事故防止大会の実施（年間1回、参加者1,145名） ●労務相談員を2名配置し、事業者の取組を支援（年間相談件数47件） ●労務講習会（年間3回、参加者312名） ・貨物自動車運送事業者以外の者の貨物自動車運送事業を営む行為の防止を図るための啓発活動を行うこと。 <ul style="list-style-type: none"> ●安全運行指導車3両を配置し、幹線パトロールにより現場指導及び白トラ行為防止の指導を実施 ・貨物自動車運送に関する秩序の確立に資するための啓発活動及び広報活動を行うこと。 <ul style="list-style-type: none"> ●春・秋の全国交通安全運動の実施通知、実施細目を作成、配布、機関誌への掲載を実施 ●年末・年始の輸送等に関する安全総点検の実施通知、実施細目及び点検実施項目の作成、配布を実施 ●重大事故について、警視庁から情報提供を受け、トラック事故速報を配信、再発防止の注意喚起を実施 ●交通事故・労働災害防止対策会議（年間34回） ・貨物自動車運送事業に関する貨物自動車運送事業者又は荷主からの苦情を処理すること。 <ul style="list-style-type: none"> ●年間処理件数26件 ・輸送の安全を確保するために行う貨物自動車運送事業者への通知その他国土交通大臣が同法及び流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）の施行のためにする措置に対して協力すること。 <ul style="list-style-type: none"> ●新規許可事業者に対する指導講習会の参画（年間11回、参加数77事業者） ●行政庁監査後の改善状況の確認（62事業者） ●運輸局、運輸支局との連絡会議の実施（年間2回） <p>○事業収入（平成22年度） 本事業における収入はない。</p>
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性</p> <p>トラック運送事業は、我が国の経済と国民生活を支える大変重要な物流産業であるが、これを担う6万余の事業者の多くが、経営基盤の脆弱な中小零細企業であり、事業者間の激しい競争の中で、過労運転・過積載など違法行為が発生しやすい状況があることに加え、荷主との関係で弱い立場に立たされやすい状況にあり、貨物自動車に関する法令の遵守が十分に徹底されていないなど、依然として貨物自動車運送に関する秩序に乱れが生じている。これら事業者の意識を改善するとともに、貨物自動車運送に関する法令が遵守されやすい環境を整備し、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資するためには、事業者における遵法意識の啓発及び高揚、違法行為を行っている事業者に対する指導等の活動を行う本事業は必要である。</p>

	<p>○事務・事業の妥当性 本事業は、事業者の遵法意識の啓発及び高揚、違法行為を行っている事業者に対する指導等の活動を民間団体が自主的に行うことを推進することにより、事業者の意識を改善し、貨物自動車運送に関する法令が遵守されやすい環境を整備し、貨物自動車運送に関する秩序の確立を図るものであり、妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 6万余に上る貨物自動車運送事業者の全てについて、限られた国の要員だけで指導・監査等を行うことは困難であり、国が行う監査は、重大悪質な違法行為の排除に重点を置いて実施する必要がある。一方、上記貨物運送事業の実情を踏まえると、その他の多数の事業者に対する遵法意識の啓発及び高揚、違法行為を行っている事業者に対する指導等を継続的、かつきめ細やかに行う必要があることから、本事業を効果的に推進するために、実施主体としての能力及び体制等を有する民間団体を指定することには妥当性がある。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 指定基準は、本事業が公平・公正かつ適切に実施されることを確保するため、実施主体としての能力・体制等を見極めるものであり妥当である。 なお、指定基準は、数多くの事業者の活動状況など常時把握し、かつ適切に指導し得る程度にきめ細かなものである必要があり、また当該事業の円滑な推進を図るため、都道府県を単位として設置されている運輸支局との情報交換等関係行政機関との密接な連携が必要であることから、各地方実施機関の活動範囲について、都道府県を一つの区域として設定している。 また、当該区域内における本事業は、統一かつ効率的に行う必要があることから、その指定対象は、同一区域内において一つに限定している。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 社団法人東京都トラック協会等は、本事業を実施するに当たり、担当部門の公平・公正性を確保するとともに、全国実施機関の指導の下、各種事業を適切に実施していることから、適格性を有している。 なお、同事業の事業計画、活動状況について、毎年、学識経験者、マスコミ関係者、荷主や一般消費者等からなる「地方評議委員会」において協議し、その事業の公平・公正性及び適切な実施を確保している。</p>
事務・事業の有効性	<p>本事業については、運輸局・運輸支局等及び全国実施機関と一体となった事業の実施により、貨物自動車運送に関する法令遵守しやすい環境を整備することによって、貨物自動車運送に関する秩序の確立に、大きな役割を果たしている。</p> <p>引き続き国及び全国実施機関との連携を図り、目的の達成に向け、本事業の着実な実施に努めることとしている。</p>
事務・事業の見直し状況	なし

評価書（個票） 4 5

事務・事業名	中部国際空港の設置及び管理に関する事業	担当課 (担当課長名)	航空局空港ネットワーク 近畿圏・中部圏空港政策室 (大臣官房参事官 岡西 康博)	
根拠法令等	中部国際空港の設置及び管理に関する法律 (平成 10 年法律第 36 号) 第 4 条	類 型	その他	
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨</p> <p>我が国が国際社会の中で安定した発展を続けていくためには、交流の基盤整備である国際ハブ空港の整備を時機を逸することなく進めることが不可欠であり、平成 8 年に閣議決定された、第 7 次空港整備五カ年計画において、航空ネットワークの拠点となる大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進される中、首都圏、近畿圏に続く大都市圏である中部圏において、名古屋空港の滑走路等の処理能力は 2 1 世紀初頭に限界に達すると予測されたことから、中部圏の経済力を背景とした航空需要に対応するため、新空港の整備が必要となった。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部国際空港及び中部国際空港における航空保安施設の設置及び管理 ・旅客及び貨物の取扱施設等の機能施設、店舗等の利便施設の建設及び管理 ・上記に附帯する事業 <p>○過去の改正経緯</p> <p>なし</p>			
事務・事業の目的	国際航空輸送網の拠点となる空港として、中部国際空港の設置及び管理を効率的に行うことにより、航空輸送の円滑化を図り、もって航空の総合的な発達に資する。			
	関連する政策目標	6.国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
	関連する業績指標	-		
	指標の目標値等	-		
法人の指定等の状況	中部国際空港株式会社 (平成 10 年 5 月 1 日設立、同年 7 月 1 日中部国際空港等の設置及び管理を行う者として運輸大臣により指定)			
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 2 2 年度）</p> <p>国際旅客数：451 万人 国内旅客数：470 万人 国際貨物取扱量：11.6 t</p> <p>○事業収入（平成 2 2 年度）</p> <p>売上高：42,561 百万円 純利益：1,034 百万円</p>			
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 2 2 年度） なし			

<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 我が国の国際競争力を強化するという戦略の下に大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として進めていく観点から、首都圏、近畿圏に続く大都市圏である中部圏においても、その経済力を背景とした航空需要に対応するため、中部国際空港の整備事業を着実に推進する必要がある。このような背景を踏まえて平成17年に開港したものであり、我が国の適切な航空ネットワークの形成を図る観点からも国際拠点空港として世界からのアクセスを柔軟に受け入れられるよう施設の増強を図る必要があることから、引き続き、民間の資金、運営ノウハウを活用し、管理運営の効率化を継続していく必要がある。</p> <p>○事務・事業の妥当性 中部圏の経済力を背景とした航空需要に対応するため、中部国際空港が平成17年に開港したものであり、当初より、愛知万博の空の玄関として、その航空需要に対応すべく利用される等、他空港にない国際線と国内線の乗り継ぎ利便性や機能性を始めとする利用者利便の向上や民間の経営能力が空港運営上、最大限に発揮されている。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 我が国の航空ネットワーク形成上その拠点となる中部国際空港は、国際航空路線に必要な飛行場として空港整備上、本来、国が設置・管理すべきものとして緊急に整備する必要があったが、本来整備すべき国は財政状況が厳しいため、国直轄事業として行っているには迅速に整備することが困難な状況であった。しかしながら、中部国際空港は一定の収支採算性が見込まれるプロジェクトであり、当時、政府の緊急経済対策においては、「PFI手法も活用しつつ、その整備を推進する。」とされており、さらに、関係地方公共団体や地元経済団体、主要企業等の主導により、空港の事業主体となる受け皿の準備が進められていたことから、国が指定する法人を設置管理主体とすることとしたものであり、現在も民間のノウハウを積極的に活用したコスト削減等、より一層の効率化を図ることが可能な事業運営であることから、指定法人において実施することが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 中部国際空港の整備については、航空ネットワークの形成上の拠点となる空港としての機能の確保の観点から、その規模、運用時間等を明確に定めることにより、国の政策意図を確実に実現しうよう措置することが必要である。 現在、指定の要件は、空港の基盤的施設及びこれらの運用に必要な航空保安施設の設置・管理に関し、その事業を行うに際し適合すべき基準として国が定める基本計画に従って中部国際空港を設置・管理すること、中部国際空港等の設置・管理を行うことについて十分な経済的基礎及び技術的能力を有すること、政府が引き受ける株式を適正な価額で発行すると認められる者であること、としており、必要かつ最小限の基準としている。また、適正な事業実施のため必要に応じて所要の監督措置を講じることができることとしており、上記趣旨に照らし妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 中部国際空港株式会社は、中部国際空港の設置・管理等を目的として関係地方公共団体や地元経済団体、有力企業が設立した地元の主導により会社法に基づいて設置された株式会社であり、地域社会と調和の取れた空港として地元の意向を十分反映しつつ、より弾力的かつ効率的な空港運営を行っている。また、国、地方公共団体に加え、民間が経営に参画することにより民間の経営能力も最大限発揮され、航空ネットワークの維持及び拡充、各種需要喚起政策や集客事業の展開により収入の拡大に努め、設備投資の削減やさら</p>

	<p>なるコスト削減を進めているところであり、指定会社が行うこととされている事業について効率的に行うことが可能となっている。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>中部国際空港の整備は、首都圏、近畿圏に続く大都市圏である中部圏の拠点空港として航空輸送需要に適切に対応するとともに、我が国の国際拠点空港として国際・国内航空ネットワークの充実、利用者利便の向上、効率化に資するものと考えられる。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 46

事務・事業名	関西国際空港特定事業に係る 空港用地造成等	担当課 (担当課長名)	航空局 航空ネットワーク部 近畿圏・中部圏空港政策室 (大臣官房参事官 岡西 康博)
根拠法令等	関西国際空港株式会社法（昭和59年法律第53号）第7条第1項第1号	類型	その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港は、昭和58年に着工した1期事業を経て平成6年9月に開港したが、開港以来乗り入れ便数が増加したことから、平成8年度予算において第2滑走路及び関連施設の整備からなる2期事業の着工が決定された。 ・2期事業においては、環境上の配慮等から1期事業よりも大水深海域を埋め立てることとしたため、用地造成費が極めて多額となることが見込まれた。このため、関西国際空港株式会社が全ての施設を整備するという1期事業と同じ手法ではなく、事業費負担の大きい空港用地の造成を国土交通大臣が指定する者が行う上下分離方式をとり、その費用について国及び地方公共団体からの無利子資金比率を引き上げる等の支援措置を講じることとした。 <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港の設置及び管理に係る事業のうち、国土交通大臣が航空輸送需要に対応するため緊急に行う必要があると認めて、当該事業が行われる区域を告示したもの（特定事業）に係る空港用地の造成及び処分 <p>○過去の改正経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし 		
事務・事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・我が国の国際競争力の確保のため、アジアにおける高度経済成長を背景とした観光ビックバン等により、将来見込まれる国際航空需要の増大に適切に対応するとともに、航空交通ネットワークを強化する。 		
関連する政策目標	6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	関西国際空港用地造成株式会社 (平成8年6月11日設立、 同年6月13日指定造成事業者として運輸大臣により指定)		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） H22年度の竣功用地面積 0ha</p> <p>○事業収入（平成22年度） 土地貸付料収入 3,044,038千円</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： 該当なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港が航空需要に対応した国際ハブ空港としての機能を確保するためには、2期事業を早期に実施する必要があったこと、また、関西国際空港株式会社の経営の安定を図りつつ、2期事業に係る用地の造成及び処分が適正かつ確実に行われる必要があることから、当該事務・事業は必要である。 <p>○事務・事業の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2期事業において、用地の造成は事業計画に沿って着実に進められ、平成19年8月に延長4,000mの第2滑走路が供用された。これにより、空港発着容量の大幅な拡大及び滑走路の完全24時間運用の実現が可能となり、ピーク時間帯や深夜・早朝時間帯における増便により利便性の向上が図られており、当該事務・事業は妥当である。
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2期事業に係る空港用地の造成及び処分が2期事業の実施に必要な不可欠であることにかんがみると、当該事業を適切かつ確実に実施することができると国土交通大臣が認める法人にこれを行わせ、併せてその円滑な実施を担保するため当該法人を国土交通大臣の一定の監督に係らしめることが必要であるため、指定制をとることが妥当である。 <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定会社が実施する用地造成及び処分は、関西国際空港の設置・管理を行う上で必要不可欠のものであり、かつ、その実施が設置・管理に密接に関連するため、早期かつ着実に実施される必要があること、また、用地の造成に当たっては地元自治体等との調整が円滑に行われる必要があることから、関西国際空港株式会社法において、 <ol style="list-style-type: none"> ①関西国際空港株式会社及び地方公共団体が出資した法人であって用地造成事業を行うことを目的とするものであること ②当該事業を行うことについて適正かつ確実な計画を有すると認められること ③十分な経理的基礎及び技術的能力を有すると認められること を指定の要件としており、当該事務事業の早期かつ着実な実施のために必要な基準を定めている。さらに、毎事業年度の開始前に事業計画の提出を義務づけ、国が監督命令の権限を有することとすることにより、的確な業務実施を担保している。 <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2期事業において、用地の造成は事業計画に沿って着実に進められ、また、地元自治体等との調整も円滑に進められたことにより、平成19年8月に延長4,000mの第2滑走路が供用開始されたことから、指定法人である関西国際空港用地造成株式会社は実施主体としての的確である。
<p>事務・事業の 有効性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2期事業における空港用地造成の進捗により、延長4,000mの第2滑走路が供用された。これにより、空港発着容量の大幅な拡大及び滑走路の完全24時間運用の実現が可能となり、ピーク時間帯や深夜・早朝時間帯における増便により利便性の向上が図られた。また2期空港用地においては、格安航空会社（LCC）導入関連施設の整備や国際貨物地区の展開等、LCCの拠点化や貨物ハブ化等の需要拡大に向けた取り組みがなされており、さらなる事業価値の増大が図られているところであり、当該事務・事業は有効である。

<p>事務・事業の見直し状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関西国際空港及び伊丹空港の経営統合及び両空港に係る公共施設等運営権の設定（コンセッション）を適時かつ適切な条件で行うことにより、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図りつつ、我が国の国際拠点空港としての機能の再生及び強化等を図ることを目的とする「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律（平成23年法律第54号、以下「関空・伊丹経営統合法」という。）」が平成23年5月に成立し、平成24年7月に施行される。 ・ 同法の施行に伴い、関西国際空港株式会社法は廃止され、現行の指定制度も廃止される。空港用地の保有及び管理は関空・伊丹経営統合法第12条の規定に基づいて国土交通大臣が指定する株式会社が行うこととされている。
--------------------	--

評価書（個票） 4 7

<p>事務・事業名</p>	<p>旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付け及び改良、維持、災害復旧その他の管理</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>港湾局港湾経済課 (港湾経済課長 永松健次)</p>	
<p>根拠法令等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定外貿埠頭の管理運営に関する法律（昭和五十六年法律第二十八号）第三条 ・ 海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律第二条の規定による改正前の外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律（昭和五十六年法律第二十八号）第二条 	<p>類 型</p>	<p>その他</p>	
<p>事務・事業の概要</p>	<p>○事務・事業創設時の趣旨</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 昭和 30 年代後半から始まった国際海上輸送におけるコンテナ化の急速な進展に対応するべく、低利長期による整備資金の確保及び専用貸付による埠頭の効率的使用の確保のため、外貿埠頭公団法（昭和四十二年法律第二百五号）に基づき国及び港湾管理者の出資により京浜及び阪神外貿埠頭公団（特殊法人）が設立され、外貿埠頭の建設、管理運営を行ってきた。 ・ 昭和 50 年代の行政の簡素化、効率化対策を進める行政改革（特殊法人の整理合理化）を受け、外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律（昭和五十六年法律第二十八号、以下「承継法」）に基づき外貿埠頭公団を解散し、港湾管理者が設立する財団法人（外貿埠頭公社）が業務を承継し、旧外貿埠頭公団の建設した外貿埠頭の管理運営を行うこととなった。 <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付及び改良、維持、災害復旧その他の管理 <p>○過去の改正経緯</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 外貿埠頭公団法により外貿埠頭公団（特殊法人）が外貿埠頭を建設、管理運営。 2. 承継法により外貿埠頭公団は解散。その権利及び義務について、運輸大臣が指定する港湾管理者が設立した財団法人（指定法人）に承継。 3. 海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律（平成十八年法律第三十八号）により、承継法を改正（特定外貿埠頭の管理運営に関する法律（以下、「特定外貿法」））。指定法人は、国土交通大臣が指定する株式会社（指定会社）に対し、財産の全部を出資し、一切の権利及び義務を承継する。指定法人は指定会社が指定された時において解散。 			
<p>事務・事業の目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外貿埠頭の管理運営を効率的に行うことにより、国際海上輸送の円滑化を図り、もって我が国産業の国際競争力の強化及び国民生活の安定と向上に寄与すること。 			
<p>関連する政策目標</p>	<p>政策目標：6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p>			
<p>関連する業績指標</p>	<p>業績指標：122 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率</p>			
<p>指標の目標値等</p>	<p>平成 19 年度比 5%減（平成 24 年度）</p>			

<p>法人の指定等の状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・東京港埠頭株式会社（(旧) 財団法人東京港埠頭公社） ・財団法人横浜港埠頭公社 ・大阪港埠頭株式会社（(旧) 財団法人大阪港埠頭公社） ・神戸港埠頭株式会社（(旧) 財団法人神戸港埠頭公社）
<p>事務・事業の実績</p>	<p>○実績（平成 22 年度（大阪港埠頭株式会社及び神戸港埠頭株式会社は平成 23 年 4 月 1 日に株式会社化しているため、その実績値は各々公社の時の実績値を記載。以下、同様））</p> <p>＜外貿埠頭管理バース数＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京港埠頭株式会社：24 バース ・財団法人横浜港埠頭公社：20 バース ・大阪港埠頭株式会社：15 バース ・神戸港埠頭株式会社：27 バース <p>○事業収入（平成 22 年度）</p> <p>＜外貿埠頭事業営業収入（平成 22 年度損益計算書）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京港埠頭株式会社：12,004,800 千円 ・財団法人横浜港埠頭公社：7,559,238 千円 ・大阪港埠頭株式会社：4,125,102 千円 ・神戸港埠頭株式会社：6,212,487 千円
<p>国からの補助金等</p>	<p>○補助金・委託費等（平成 22 年度）：</p> <p>＜外貿埠頭の改良等に係る平成 22 年度無利子貸付金（予算額）＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京港埠頭株式会社：180,000 千円 ・財団法人横浜港埠頭公社：234,000 千円 ・大阪港埠頭株式会社：65,000 千円 ・神戸港埠頭株式会社：14,000 千円
<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定会社・指定法人の管理運営する外貿埠頭は、我が国主要港において、多数かつ好条件に位置しており、これら埠頭が取扱う外貿コンテナ取扱貨物個数は国際戦略港湾（京浜港、大阪港、神戸港）全体における外貿コンテナ取扱貨物個数のうち約 8 割を占め、その取扱う貨物は全国にわたり、我が国の産業活動や国民生活を支える公共性及び公益性の高い施設である。しかし、近隣アジア主要港との間の国際競争が激しさを増す中、埠頭運営の効率化によるコスト削減やサービスの向上等の実現が強く求められていることから、引き続き、外貿埠頭の効率的な管理運営を行っていくことが必要不可欠。 <p>○事務・事業の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熾烈な国際港湾間競争の中、近年国際的地位が低下する我が国主要港が、アジア主要港に遜色ないコンテナ船の寄港環境を整備することにより基幹航路を維持し、アジア主要港のフィーダー港化による物流コスト・輸送時間の増加等を防ぐために、指定会社・指定法人が、我が国の主要港において多数かつ好条件に位置し、我が国の産業活動や国民生活を支える公共性及び公益性の高い施設である外貿埠頭を効率的に管理運営しており、本事務・事業は妥当性を有する。

<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧外貿埠頭公団が建設した東京港、横浜港、大阪港及び神戸港の外貿埠頭については、その国民経済上の重要性や政府出資の公団が建設したものであるという経緯等にかんがみ、港湾管理者が設立した財団法人を運輸大臣（現・国土交通大臣）が指定し、当該財団法人が管理運営してきたところである。 しかし、近隣アジア諸港との間の国際競争が激しさを増す中、埠頭運営の効率化によるコスト削減や、サービスの向上、民の戦略的な港湾経営の実現等が強く求められている。 このため、外貿埠頭の管理運営主体をこれまでの財団法人（指定法人）から株式会社（指定会社）へと変更することとし、引き続き指定会社に当該事務・事業を行わせることとしている。 <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> 外貿埠頭の管理運営主体を財団法人（指定法人）から株式会社（指定会社）へ変更することとし、財団法人が保有する外貿埠頭等の財産については国が指定する株式会社に承継させることとしているが、財団法人の重要な資産を一体的に承継させ、その機能を損なわず効率的な管理運営を行わせる必要があること、国際戦略港湾等の国際競争力強化のため埠頭運営の効率化によるコスト削減や、サービスの向上、民の戦略的な港湾経営の実現等が強く求められていることから、外貿埠頭の管理運営について適正かつ確実な計画を有するかどうか、その実施について十分な経理的基礎を有するかどうか等について、国が厳格に確認し、港ごとに一つの法人を指定している。 <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京港埠頭株式会社は、平成 20 年 4 月 1 日に特定外貿法に基づき国土交通大臣が指定しており、株式会社化後、経営の自由度が向上し、外貿埠頭の利用料の引き下げなど利用者のニーズに合致した機動的かつ弾力的な決定が可能となり、効率的な埠頭運営を進めているところ。 また、東京港埠頭株式会社のコンテナ貨物取扱量は順調に伸びており、東京港全体の国際競争力の強化にも大きく寄与しているところである。 大阪港埠頭株式会社と神戸港埠頭株式会社は、東京港埠頭株式会社と同様に、旧外貿埠頭公団から承継した資産を含む外貿埠頭運営を実施する適正かつ確実な計画を有すること、経理的基礎があることなどの要件を充たしていることから国土交通大臣が平成 23 年 4 月 1 日に指定したところ。 なお、指定会社は毎事業年度開始前に、事業計画及び収支予算を作成し、国土交通大臣に提出しなければならないこととなっている。 財団法人横浜港埠頭公社は、現在は指定法人として毎事業年度開始前に事業計画書及び収支予算を作成し国土交通大臣の認可を受けているところ、平成 24 年度の株式会社化を予定しており、今年度中に国土交通大臣への指定申請がなされる見込みとなっている。
<p>事務・事業の有効性</p>	<ul style="list-style-type: none"> 指定会社・指定法人が管理運営する外貿埠頭は、取り扱う貨物が全国にわたる我が国の産業活動や国民生活を支える重要な施設である。 この外貿埠頭の管理運営主体を指定法人から指定会社へと移行することによる埠頭運営の効率化により、港湾コストの削減及びリードタイム（コンテナ船が入港してから荷主が貨物を引き取るまでにかかる時間）の縮減が図られ、国際海上輸送の円滑化、我が国産業の国際競争力の強化及び国民生活の安定と向上に寄与することとなる。
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律（昭和 56 年法律第 28 号）の改正（平成 18 年改正）【B：法人形態の見直し】</p> <p>民間の視点により事務・事業の実施のさらなる効率化を図るため、平成 18</p>

年 5 月に、外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律の改正を実施し、旧外貿埠頭公団が建設した外貿埠頭の貸付及び改良、維持、災害復旧その他の管理に係る事業を実施する法人の形態を従来の公益法人から株式会社に変更する見直しを行った。

●特定外貿埠頭の管理運営に関する法律（昭和 56 年法律第 28 号）の改正（平成 23 年改正）【B：法人形態の見直し】

これまで指定会社の株式については、港湾管理者が常時 2 分の 1 以上保有しなければならないことと規定されていたが、港湾の国際競争力の強化の必要性の高まりに伴い、指定会社に対しても、更なる民間の活力及び資金の導入を一層図るため、同社に対して 2 分の 1 以上の民間出資を制度上可能とする見直しを行った。なお特定の者の便宜のみを図る者が株式保有を通じて指定会社の経営に介入する事態を排除するため、一般株主に係る議決権の保有制限等の規制も採用しているところ。

評価書（個票） 48

事務・事業名	指定住宅紛争処理機関による紛争のあっせん、調停、仲裁	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅生産課 (住宅生産課長 橋本公博)
根拠法令等	住宅の品質確保の促進等に関する法律（平成 11 年法律第 81 号）第 66 条	類 型	その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 欠陥住宅が社会問題化し、住宅に関するトラブルが増加した。住宅に関する紛争は専門技術性が高く、紛争に多くの時間・費用がかかるため、住宅に関する紛争を簡易・迅速に処理するための裁判外紛争処理機関へのニーズが高まっていた。このため、建設住宅性能評価書が交付された住宅の建設工事の請負契約又は売買契約に関する紛争の当事者の双方又は一方からの申請により、当該紛争のあっせん、調停及び仲裁の業務を行うこととした。</p> <p>また、構造計算書偽装問題を契機として、新築住宅の購入者等の利益の保護を図るため、建設業者及び宅地建物取引業者に対し、新築住宅に係る瑕疵担保責任の履行の確保を図るため、住宅瑕疵担保責任保険契約の締結等を義務づけるとともに、住宅瑕疵担保責任保険に係る新築住宅の建設工事の請負契約又は売買契約に関する紛争の当事者の双方又は一方からの申請により、当該紛争のあっせん、調停及び仲裁の業務を行うこととした。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設住宅性能評価書が交付された住宅の建設工事の請負契約又は売買契約に関する紛争の当事者の双方又は一方からの申請により、当該紛争のあっせん、調停及び仲裁の業務を行うこと 住宅瑕疵担保責任保険契約に係る新築住宅の建設工事の請負契約又は売買契約に関する紛争の当事者の双方又は一方からの申請により、当該紛争のあっせん、調停及び仲裁の業務を行うこと <p>○過去の改正経緯 —</p>		
事務・事業の目的	住宅購入者等の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図り、もって国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に寄与すること		
関連する政策目標	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進		
関連する業績指標	7 新築住宅における住宅性能表示の実施率		
指標の目標値等	7 新築住宅における住宅性能表示の実施率 50%(平成 22 年度)		
法人の指定等の状況	弁護士会 札幌弁護士会 他 5 1 法人		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 22 年度） 紛争処理申請受付件数 住宅性能評価を受けた住宅 23 件 住宅瑕疵担保責任保険付き住宅 49 件</p> <p>○事業収入（平成 22 年度） 事業収入 292,439 千円</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 22 年度）： 内容：		

<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 住宅購入者等の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図ることが引き続き必要であり、専門技術性が高く、多くの時間・費用がかかる住宅に関する紛争を簡易・迅速に処理するための裁判外紛争処理機関である指定住宅紛争処理機関による事務・事業の継続が必要。</p> <p>○事務・事業の妥当性 全国 52 の弁護士会で、申請手数料 1 万円のみ負担で紛争処理の利用が可能であり、事務・事業の妥当性を有している。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 住宅に関する紛争は、その瑕疵判定や損害額の査定等特に専門的技術的な知見が要求されるために、裁判による解決には多大な労力・費用がかかることから、消費者保護の観点からも、その紛争の簡易・迅速な解決を図るため、あっせん・調停・仲裁等に係る裁判外の紛争処理機関の活用が必要である。この裁判外紛争解決手続は準司法的作用を有した業務であり、公正中立な立場から法的紛争処理を行う能力を有する者によって行われることが不可欠である。そのため、住宅の品質確保の促進等に関する法律において、住宅の瑕疵に関する裁判外紛争処理機関（指定住宅紛争処理機関）として、弁護士会を指定しているところである。 住宅に関する紛争処理の体制が確実に整備されることは、国民生活の安全の確保に資するものであるとともに、紛争を迅速、公正、適確に処理することは、法律、建築についての専門的知見が必要不可欠であることから、指定制により住宅に関する紛争処理の業務を公正かつ確に行うことができることを十分確認することが必要であるため、指定制によることが妥当である。 このことは、「国からの指定等に基づき特定の事務・事業を実施する法人に係る規制の新設審査及び国の関与等の透明化・合理化のための基準」（H18.8.15 閣議決定）において、原則登録制とすることの例外とすることができる条件のうち、オ（確実に行われなければ国民生活の安全が損なわれるおそれが高く、その確実な実施を確保する観点から、専用の施設で実施される必要性があるなど、特に専門的知見を要求される事務・事業）に該当するものである。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性 住宅に関する紛争を迅速、公正、適確に処理することは、法律、建築についての専門的知見が必要不可欠であることから、指定制により住宅に関する紛争処理の業務を公正かつ適確に行うことができることを十分確認することが必要であるため、現行の基準は妥当である。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 各弁護士会は、紛争を迅速、公正、適確に処理するための、法律、建築紛争についての専門的知見を有しており、実施主体として適格性を有していると認められる。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>住宅購入者等の利益の保護及び住宅に係る紛争の迅速かつ適正な解決を図るためには、専門技術性が高く、多くの時間・費用がかかる住宅に関する紛争を簡易・迅速に処理するための裁判外紛争処理機関である指定住宅紛争処理機関がその事務・事業を行うことが有効である。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	

評価書（個票） 49

<p>事務・事業名</p>	<p>自動車検査登録手続きにおける電子化された証明書情報の受領、管理及び報告</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>自動車局自動車情報課 (自動車情報課長 土肥豊)</p>	
<p>根拠法令等</p>	<p>道路運送車両法（昭和26年法律第185号） 第96条の2</p>	<p>類型</p>	<p>その他</p>	
<p>事務・事業の概要</p>	<p>○事務・事業創設時の趣旨 平成17年12月、自動車保有関係手続（自動車検査登録、保管場所証明、自動車関係諸税の申告・納税）における国民負担の軽減及び行政事務の効率化を図る観点から、自動車保有関係手続のワンストップサービス（以下「OSS」という。）について、新車新規登録手続を対象として運用を開始している。 その枠組みの1つとして、自動車登録に際して必要な添付書類である、民間機関が発行する完成検査修了証、譲渡証明書、自賠責証明書等について、電子的に証明書情報の提供を受付、管理し、国土交通大臣からの確認に対して報告する業務を行う情報処理機関を創設することとなり、平成16年度の道路運送車両法改正により、当該機関に係る登録制度が創設された。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間機関が発行する電子化された証明書情報の提供を受け、これらの証明諸情報を集約処理し、セキュリティを確保しつつ保護・管理を行うこと。 ・証明書情報の提供をした者について本人であることの確認を行うこと。 ・これらの証明書情報に関する国土交通大臣の照会に対して回答をすること。 <p>○過去の改正経緯 平成16年度 道路運送車両法の一部改正により制度創設</p>			
<p>事務・事業の目的</p>	<p>民間機関が発行する電子証明書情報を集約管理することで、民間機関の証明書の提出の簡素化を行い、申請者の負担軽減を図る。</p>			
<p>関連する政策目標</p>	<p>—</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>法人の指定等の状況</p>	<p>(財) 自動車検査登録情報協会</p>			
<p>事務・事業の実績</p>	<p>○実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・完成検査証サービス 年間実施件数 4,552,976件 ・譲渡証サービス 年間実施件数 5,156,402件 ・自賠責サービス 年間実施件数 321,272件 <p>○事業収入（平成22年度） 事業収入 47,659千円</p>			

国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成 22 年度）： なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 電子化されている証明書の国土交通大臣からの照会は、O S S に活用が限定されるものではなく、窓口申請、O S S 申請両方で利用ができるが、例えば、完成検査終了証についてはほぼ全数の電子化がなされており、社会的ニーズ及び経済的効果が極めて高いと認められるため、本事業は必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 書類が電子化されたこと、完成検査終了証の取扱いにかかる民間企業の負担が軽減されていることに加えて、O S S による新車新規登録手続において電子申請が可能になっていることでユーザー利便の向上につながっており、本事業を行うことは妥当である。</p>
事務・事業の執行体制の妥当性	<p>○指定等を行う妥当性 民間事業者が交付する証明書の情報処理・管理に関する業務は、民間の業務の I T 化であり民間機関側で行うべきであり、また、当該情報処理業務は大量かつ定型的な業務であるとともに、一定の専門的技術・知識と相当の設備を要するため、行政の簡素合理化の観点から国が直接行うのではなく、民間機関に行わせるのが適当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 登録に当たっては、業務の実施方法を定めた業務規定を作成すること、業務に必要な情報処理設備についての実施基準を満たすこと等の客観的な基準を定めており、妥当である。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 登録期間は 5 年間であり、登録更新時には新規に登録を受ける際と同じ基準で更新登録を行うことにより、事業者の適格性を担保している。
事務・事業の有効性	本事業・業務は、自動車登録関係手続に必要な書類の電子化を進めることで申請者・行政双方の効率化に寄与している。また、O S S においては書類の電子化は必須であり、有効性が極めて高い。
事務・事業の見直し状況	なし

評価書（個票） 50

<p>事務・事業名</p>	<p>事業用自動車運転者に対する 適性診断（貨物）</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>自動車局安全政策課 (安全政策課長 三上 哲史)</p>	
<p>根拠法令等</p>	<p>貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号） 第17条 貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運 輸省令第22号）第10条第2項</p>	<p>類 型</p>	<p>その他</p>	
<p>事務・事業の 概要</p>	<p>○事務・事業創設時の趣旨 旅客自動車運送事業については、平成14年に需給調整の廃止を始めとする経済面の規制緩和が行われ参入要件の緩和が図られたことにより、より安全面の対策を講ずることが重要となり、既に規制緩和が行われていた貨物自動車運送事業においても同様に安全対策の強化が求められた。 事故の要因の多くが運転者に起因するものであり、運転者の指導及び監督は事故防止対策のためには必要不可欠であることから、自動車運送事業者は、運転者に対し、安全運転に関して必要な指導及び監督を行うことが当該規制緩和に合わせて義務付けられた。 指導に当たっては、個々の運転者の特性を踏まえて行うことが効果的であることから、特別に指導を行う必要がある特定の運転者（事故惹起運転者、初任運転者、高齢運転者）については、適性診断の受診を義務付け、運転者の特性に応じたきめ細かい指導を求めたところである。</p> <p>○事務・事業の内容 自動車運送事業者は、次に掲げる運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために国土交通大臣が認定する適性診断を受けさせなければならない。 ・死者又は負傷者が生じた事故を起こした者（事故惹起運転者） ・運転者として新たに雇い入れた者（初任運転者） ・65歳以上の者（高齢運転者）</p> <p>○過去の改正経緯 平成13年7月 貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、制度導入 平成13年9月 施行</p>			
<p>事務・事業の 目的</p>	<p>事業用自動車の運転者の性格、安全運転態度、認知・処理能力について、心理及び生理の両面から個人の特性を測定し、安全運転に影響する特性に応じたアドバイスを行うことにより、運転者本人に自身の運転特性を自覚させるとともに、自動車運送事業者が適性診断の結果を活用し、運転者の特性に応じた指導及び監督を行うことにより、安全な運転の実現を図り、自動車事故防止を目的とする。</p>			
<p>関連する 政策目標</p>	<p>安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p>			
<p>関連する 業績指標</p>	<p>事業用自動車による事故に関する指標（①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数）</p>			
<p>指標の 目標値等</p>	<p>①事業用自動車による交通事故死者数 : 380人 ②事業用自動車による人身事故件数 : 43,000人 ③事業用自動車による飲酒運転件数 : 0人 (いずれも平成25年)</p>			

法人の指定等の状況	ヤマト・スタッフ・サプライ(株) 他9社 社団法人埼玉県トラック協会 埼玉県トラック総合教育センター 他1法人
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 年間実施件数116,846件 （うち社団法人実施分2,538件、株式会社等実施分10,145件、独立行政法人実施分104,163件）</p> <p>○事業収入（平成22年度） 約544,769千円 （うち社団法人実施分約11,675千円、株式会社等実施分約47,242千円、独立行政法人実施分約485,851千円）</p>
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし
事務・事業の必要性等	<p>○事務・事業の必要性 運転者に起因する事故は引き続き高い傾向にあり、運転者に対する指導及び監督の重要性は変わっていない。 適性診断は特定の運転者に受診を義務付けているものであるが、事故防止の観点からこれらの運転者には、個別の運転特性を踏まえた特別な指導及び監督が必要であり、適性診断の受診は引き続き必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 適性診断の認定に当たっては、運転適性テストの実施方法、助言を行うカウンセラーの要件など適性診断を適正かつ確実に実施するために定めた認定基準に適合していることを確認して認定を行っている。実施する運転適性テストについては、実際の事故発生率と相関を有していることを求めており、事故の防止のための運転者教育には有効な内容であることから、引き続き行うことが必要である。 また認定基準は、診断方法に係る内容に限られており、開催日時や料金などの利用者利便に関する内容については、適性診断実施者が利用者利便に応じて自由に設定できる制度となっている。 以上のおり適性診断事業は、利用者のニーズに応じて事業を実施することが出来る柔軟な制度となっていることから、事業については妥当性があると考えられる。</p>

<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <p>適性診断事業は、ドライブシミュレーター等の機器を使用した運転適性テスト及び産業カウンセラー等の有資格者によるコンサルティングを行うことにより、運転者の運転適性について、助言及び指導を行うものである。類似の業務を自動車運転教習所などが実施しているケースもあり、診断機器の購入、カウンセラー資格取得等の観点から国自ら実施するより、認定制度を設けて一定の実施能力を有する民間に任せることが効率的であると考えられる。</p> <p>なお「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定）において適性診断業務は民間への業務移管を進めるとされたことから、参入要件の見直しなど民間参入の促進に取り組んでいるところである。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <p>適性診断事業の認定に当たっては、特定の法人に限定・指定等は行っておらず、公表されている認定基準に従い、適切に適性診断事業を実施できる能力があると認められた団体について認定を行うこととしており、事業実施主体の認定基準について客観性、公平性が図られていることから問題はない。</p> <p>また診断方法には様々な形態があり、申請時に診断方法を確認し、適性診断として適切であるかどうか厳格に審査する必要があることから登録制度ではなく認定形式を取っているところであり、指定等形態についても問題はない。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>適切に適性診断事業を実施できる能力があると認められた団体について、認定を行っており、事業実施主体については問題はない。</p> <p>認定にあたっては、実施能力、責任体制、実績、適性診断の実施手続等を明確に定めることを求めており、また認定後も助言及び指導を実施するカウンセラー等に対して研修の実施を求めるなど適性診断が適正かつ確実に実施できるよう定めており、指定等法人の適格性については問題はない。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>自動車運送事業用自動車の運転者に対する適性診断の実施によって、運転者が自身の運転特性を理解することにより安全運転の理解が深まり、また診断結果が自動車運送事業者に伝わることにより運転者の指導にあたって、適性診断の結果を踏まえた個別の運転特性に応じたきめ細かい指導が可能となり、自動車運送事業における事故削減に寄与しており、有効なものであると考えられる。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●申請手続等の明確化及び認定基準の簡素化【D：事務・事業実施の簡素化】</p> <p>「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定）において適性診断業務は民間への業務移管を進めるとされたことから、参入要件の見直しなど民間参入の促進に取り組んでいるところであり、認定基準等の改正作業中である。</p>

評価書（個票） 5 1

事務・事業名	事業用自動車運転者に対する 適性診断（旅客）	担当課 （担当課長名）	自動車局安全政策課 （安全政策課長 三上 哲史）	
根拠法令等	道路運送法（昭和26年法律第183号）第2 7条 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸 省令第44号）第38条第2項	類 型	その他	
事務・事業の 概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 旅客自動車運送事業については、平成14年に需給調整の廃止を始めとする経済面の規制緩和が行われ参入要件の緩和等が図られたことにより、より安全面の対策を講じていくことが重要となった。 事故の要因の多くが運転者に起因するものであり、運転者の指導及び監督は事故防止対策のためには必要不可欠であることから、自動車運送事業者は、運転者に対し、安全運転に関して必要な指導及び監督を行うことが当該規制緩和に合わせて義務付けられた。 指導に当たっては、個々の運転者の特性を踏まえて行うことが効果的であることから、特別に指導を行う必要がある特定の運転者（事故惹起運転者、初任運転者、高齢運転者）については、適性診断の受診を義務付け、運転者の特性に応じたきめ細かい指導を求めたところである。</p> <p>○事務・事業の内容 自動車運送事業者は、次に掲げる運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために国土交通大臣が認定する適性診断を受けさせなければならない。 ・ 死者又は負傷者が生じた事故を起こした者（事故惹起運転者） ・ 運転者として新たに雇い入れた者（初任運転者） ・ 65歳以上の者（高齢運転者）</p> <p>○過去の改正経緯 平成13年8月 旅客自動車運送事業運輸規則を改正し、制度導入 平成14年2月 施行</p>			
事務・事業の 目的	事業用自動車の運転者の性格、安全運転態度、認知・処理能力について、心理及び生理の両面から個人の特性を測定し、安全運転に影響する特性に応じたアドバイスをを行うことにより、運転者本人に自身の運転特性を自覚させるとともに、自動車運送事業者が適性診断の結果を活用し、運転者の特性に応じた指導及び監督を行うことにより、安全な運転の実現を図り、自動車事故防止を目的とする。			
関連する 政策目標	安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保			
関連する 業績指標	事業用自動車による事故に関する指標（①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数）			
指標の 目標値等	①事業用自動車による交通事故死者数 : 380人 ②事業用自動車による人身事故件数 : 43,000人 ③事業用自動車による飲酒運転件数 : 0人 (いずれも平成25年)			

<p>法人の指定等の状況</p>	<p>ヤマト・スタッフ・サプライ(株) (有) 網干総合自動車練習所 (株) 富久山自動車教習所 (株) 倉敷交通教育センター (株) おんが自動車学校 (株) テクノ自動車学校 (株) 苫小牧ドライビングスクール</p>
<p>事務・事業の実績</p>	<p>○実績（平成22年度） 年間実施件数75,564件 （うち株式会社等実施分2,569件、独立行政法人実施分72,995件）</p> <p>○事業収入（平成22年度） 約354,746千円 （うち株式会社等実施分約12,074千円、独立行政法人実施分約342,672千円）</p>
<p>国からの補助金等</p>	<p>○補助金・委託費等（平成22年度）： なし</p>
<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性</p> <p>運転者に起因する事故は引き続き高い傾向にあり、運転者に対する指導及び監督の重要性は変わっていない。 適性診断は特定の運転者に受診を義務付けているものであるが、事故防止の観点からこれらの運転者には、個別の運転特性を踏まえた特別な指導及び監督が必要であり、適性診断の受診は引き続き必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性</p> <p>適性診断の認定に当たっては、運転適性テストの実施方法、助言を行うカウンセラーの要件など適性診断を適正かつ確実に実施するために定めた認定基準に適合していることを確認して認定を行っている。実施する運転適性テストについては、実際の事故発生率と相関を有していることを求めており、事故の防止のための運転者教育には有効な内容であることから、引き続き行うことが必要である。</p> <p>また認定基準は、診断方法に係る内容に限られており、開催日時や料金などの利用者利便に関する内容については、適性診断実施者が利用者利便に応じて自由に設定できる制度となっている。</p> <p>以上のおり適性診断事業は、利用者のニーズに応じて事業を実施することが出来る柔軟な制度となっていることから、事業については妥当性があると考えられる。</p>

<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性</p> <p>適性診断事業は、ドライブシミュレーター等の機器を使用した運転適性テスト及び産業カウンセラー等の有資格者によるコンサルティングを行うことにより、運転者の運転適性について、助言及び指導を行うものである。類似の業務を自動車運転教習所などが実施しているケースもあり、診断機器の購入、カウンセラー資格取得等の観点から国自ら実施するより、認定制度を設けて一定の実施能力を有する民間に任せることが効率的であると考えられる。</p> <p>なお「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定）において適性診断業務は民間への業務移管を進めるとされたことから、参入要件の見直しなど民間参入の促進に取り組んでいるところである。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <p>●指定等の基準の妥当性</p> <p>適性診断事業の認定に当たっては、特定の法人に限定・指定等は行っておらず、公表されている認定基準に従い、適切に適性診断事業を実施できる能力があると認められた団体について認定を行うこととしており、事業実施主体の認定基準について客観性、公平性が図られていることから問題はない。</p> <p>また診断方法には様々な形態があり、申請時に診断方法を確認し、適性診断として適切であるかどうか厳格に審査する必要があることから登録制度ではなく認定形式を取っているところであり、指定等形態についても問題はない。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性</p> <p>適切に適性診断事業を実施できる能力があると認められた団体について、認定を行っており、事業実施主体については問題はない。</p> <p>認定にあたっては、実施能力、責任体制、実績、適性診断の実施手続等を明確に定めることを求めており、また認定後も助言及び指導を実施するカウンセラー等に対して研修の実施を求めるなど適性診断が適正かつ確実に実施できるよう定めており、指定等法人の適格性については問題はない。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>自動車運送事業用自動車の運転者に対する適性診断の実施によって、運転者が自身の運転特性を理解することにより安全運転の理解が深まり、また診断結果が自動車運送事業者に伝わることにより、運転者の指導にあたって、適性診断の結果を踏まえた個別の運転特性に応じたきめ細かい指導が可能となり、自動車運送事業における事故削減に寄与しており、有効なものであると考えられる。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●申請手続等の明確化及び認定基準の簡素化【D：事務・事業実施の簡素化】</p> <p>「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定）において適性診断業務は民間への業務移管を進めるとされたことから、参入要件の見直しなど民間参入の促進に取り組んでいるところであり、認定基準等の改正作業中である。</p>

評価書（個票） 5 2

事務・事業名	競走実施業務	担当課 (担当課長名)	海事局総務課 (総務課長 蝦名 邦晴)
根拠法令等	モーターボート競走法（昭和 26 年法律第 242 号）第 32 条第 1 項	類 型	その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 モーターボート競走の公正かつ円滑な実施を目的とする。</p> <p>○事務・事業の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 競走に出場する選手並びに競走に使用するボート及びモーターの競走前の検査、競走の審判その他の競走の競技に関する事務 ・ 選手、競走に使用するボート及びモーター、審判員並びに検査員の登録 ・ 選手の出場のあっせん ・ 選手、審判員及び検査員の養成及び訓練 ・ その他、競走の公正かつ円滑な実施を図るため必要な業務 <p>○過去の改正経緯</p> <p>モーターボート競走法に設立根拠を有する「全国モーターボート競走会連合会」が、競走の運営全体の調整に関する事務（選手の養成・訓練、選手等の登録・あっせん、競技関連規程の策定等）を、同じく「モーターボート競走会」が、各競走場における競技関係事務（審判、ボート検査、競走中の選手管理等）の受託実施を業務として行っていたが、平成 19 年度の法改正に伴い指定法人制度に移行し、上記連合会と競走会の業務を行う日本モーターボート競走会が競走実施機関として新たに指定されている。</p>		
事務・事業の目的	モーターボート競走の公正かつ円滑な実施。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	財団法人 日本モーターボート競走会		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成 2 2 年度）</p> <p>レース開催日数：4,118 日 卒業生数：選手 49 名、審判員 25 名、検査員 25 名 訓練者数：選手 1,486 名、審判員及び検査員：397 名</p> <p>○事業収入（平成 2 2 年度）</p> <p>交付金：11,190,049 千円 登録料収入：5,147 千円 手数料収入：13,096 千円 養成訓練費受入収入：65,142 千円</p>		

	選手宿泊料収入：439,962 千円
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし 内容：
事務・事業の必要性等	○事務・事業の必要性 モーターボート競走にかかる検査、審判等の業務は、競走の根幹をなし、勝敗の決定に関わるものであることから、それらの業務が確実に行われなくなることにより競走の公正かつ円滑な実施が担保されなくなった場合、競走自体の信頼性を損ない、結果として騒擾等の治安の悪化を招くおそれがある。したがって、当該事務・事業を行うことは必要である。 ○事務・事業の妥当性 当該事務・事業においては、競走の運営全体の調整に関する事務及び各競走場における競技関係事務を行っており、競走を公正かつ確実に行うという目的に照らし、妥当である。
事務・事業の執行体制の妥当性	○指定等を行う妥当性 当該事務・事業を行うに当たっては、各競走場における審判・検査能力の向上や、社会環境の変化に適合した競技ルールの改善等競技の実施に関する幅広い業務を全国一元的に実施していく高度な専門性が必要となるため、全国に一を限って当該業務を実施する法人を国が競走実施機関として指定し、厳格な監督の下に置くことが妥当である。 ○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 当該事務・事業の実施主体の指定にあたっては、 ・モーターボート競走の公正かつ円滑な実施を目的とする一般社団法人又は一般財団法人であって、競走実施業務に関し、職員、競走実施業務の実施の方法その他の事項についての競走実施業務の実施に関する計画が、競走実施業務の的確な実施のために適切なものであること ・役員又は職員の構成が、競走実施業務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないものであること ・競走実施業務以外の業務を行っている場合には、その業務を行うことによって競走実施業務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないものであること 等の基準が設けられている。これらの基準は、現場で審判等を実施する競技関係事務についてはその公正性を損なうおそれのある不当な圧力（例えば勝敗の判定を曲げるよう要請される等）がかかることが想定されるため、こうした状況が生じないよう、当該事務・事業の委託に係る価格や条件についての競争を排除することにより、実施機関の運営の独立性を高める必要があることに鑑み、妥当である。 なお、指定にあたっては、上記基準に適合すると認められるものを、その申請により、全国に一を限って、競走実施機関として指定することができることと定めている。これについては、登録、あっせん、ルール策定等競走の運営全体の調整に係る業務について、全国均一の水準による業務の実施や全国統一的なルール運用による競走の公正性の確保の観点から、単一の主体により実施されることが必要であることから、見直しの必要はないものと考えられる。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 日本モーターボート競走会は、当該事務・事業を行う団体として、これまでも適切に事務・事業を実施しておりノウハウも蓄積されているため、当該事務・事業を最も公正かつ円滑に実施できる唯一の団体である。

<p>事務・事業の有効性</p>	<p>当該事務・事業は、各競走場における審判・検査能力の向上や、社会環境の変化に適合した競技ルールの改善等競技の実施に関する幅広い業務を全国一元的に実施することを通じ、モーターボート競走の公正かつ円滑な実施に貢献するものと考えられる。したがって、当該事務・事業は有効であるといえる。</p> <p>なお当該事務・事業は、従来、全国モーターボート競走会連合会とモーターボート競走会が連携して行ってきたが、平成 19 年度のモーターボート競走法改正により、日本モーターボート競走会が当該事務・事業を全国一元的に行うことで、より円滑にモーターボート競走を実施できる体制が構築されたところである。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●モーターボート競走法(昭和 26 年法律第 242 号)の改正(平成 19 年改正)【B: 法人形態の見直し】</p> <p>従来、モーターボート競走法に設立根拠を有する「全国モーターボート競走会連合会」が、競走の運営全体の調整に関する事務（選手の養成・訓練、選手等の登録・あっせん、競技関連規程の策定等）を、同じく全国に 18 あった「モーターボート競走会」が、各競走場における競技関係事務（審判、ボート検査、競走中の選手管理等）の受託実施を業務として行っていたが、平成 19 年度の法改正に伴い指定法人制度に移行し、上記連合会と競走会の組織を統合して新たに設立された日本モーターボート競走会が、競走実施機関として新たに指定されている。</p>

評価書（個票） 53

事務・事業名	自賠責保険・共済からの保険金・共済金の支払いに係る紛争の調停業務	担当課 (担当課長名)	自動車局安全政策課保障制度参事官室 (参事官 後藤 浩平)
根拠法令等	自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）第23条の5、附則第5項	類型	その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 指定紛争処理機関は、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）第23条の5に基づき、国土交通大臣及び内閣総理大臣が、同法第23条の6に規定する紛争処理業務を行う者として指定する法人であり、保険金等の支払いに係る紛争の公正かつ適確な解決による被害者の保護を図ることを目的として設立されたもの。</p> <p>○事務・事業の内容 自動車損害賠償責任保険及び自動車損害賠償責任共済からの支払いに関し、被害者又は保険・共済加入者と保険会社等との間で生じた紛争の調停事業 自動車事故（責任保険及び責任共済に関するものに限る）による被害者等からの相談等を目的とする事業</p> <p>○過去の改正経緯 紛争処理機関の指定については、政府再保険制度を通じて行ってきたすべての事案についての保険金の支払審査を平成13年の自賠法改正により廃止したため、自賠責保険の保険金の支払いに関する紛争が発生した場合のセーフティネットとして設けられたもの。</p>		
事務・事業の目的	自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済からの支払いに関し、被害者又は保険・共済加入者と保険会社等との間で生じた紛争の公正かつ適確な解決による被害者の保護を図ること。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度） 紛争処理申請 993件</p> <p>○事業収入（平成22年度） 自賠責保険料等収入 599,285千円（手数料収入なし）</p>		
国からの補助金等	<p>○補助金・委託費等（平成22年度）：150,000千円 内容：指定紛争処理機関に対する自動車事故対策費補助金</p>		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 政府再保険制度を通じて行われてきた、すべての事案についての保険金の支払審査が平成13年の自賠法改正により廃止されたことに伴い、自賠責保険の保険金の支払いに関する紛争が発生した場合のセーフティネットとして設けられたものであり、必要な事業である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 紛争処理機関の設置により、被害者にとっては裁判によらず、交通事故に関する知見を有する公正・中立な第三者による紛争処理が可能となるなど、紛争のより迅速な解決が図られることから、被害者救済のために必要であり妥当な事業である。なお、紛争処理を申請するに当たっては、申請者からの負担は求めている。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 自賠責保険は、政府再保険制度の廃止に伴って、国の関与を廃止する代わりに、支払に係る紛争の公正かつ適確な解決を被害者が受けられるよう、指定紛争処理機関による紛争処理を行うこととされたものである。この制度の趣旨からすると、被害者に紛争処理に要する費用を負担させるべきではなく、民間企業等が営利目的に紛争処理を行うことにはなじまないため、指定を行うことは妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性 ●指定等の基準の妥当性 紛争処理機関の指定にあたっては、自賠法第23条の5において、一般社団法人又は一般財団法人であって、同条に掲げる基準に適合すると認められるものを、紛争処理業務を行う者として指定することができるとされており、求められる公正中立性について現指定の一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構では、役員等に、紛争の当事者となる損害保険会社出身者をおいていない。また、年々増加する紛争処理申請に対しては、公正中立で専門的な知見を有する第三者機関として、弁護士や医師等の紛争処理委員を増員し、紛争処理委員会を増回するなど対応策を実施していることから、事業の適確な実施のために適切であると判断できる。 なお、複数の法人を指定することが可能だが、紛争処理業務は、公正中立で専門的な知見を有する第三者機関として判断をすべきものであり、紛争処理に要する費用や時間等について競争性を働かせる性質のものではないことから、登録制の導入により紛争処理機関が幾つも登録されるものではないと考える。 また、単なる民間が主体では、公正・中立な紛争処理業務の実施を確保するには不十分であるとの被害者団体及び学識経験者等の指摘が平成13年の自賠法改正時にあったことを踏まえ、紛争処理業務の効率的な事務・事業については、国として、引き続き厳しく監督していく。</p> <p>●実施主体としての指定等法人の適格性 現指定の一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構は、役員名簿、財務に関する資料、紛争処理業務内容及び業務実績等をホームページに掲載し、広く国民に開示しているほか、業務量増加への対応策として紛争処理委員会の開催数を増やすなど、紛争処理に要する期間短縮等により被害者保護に努めていることから、指定法人としての適格性を有している。</p>
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>紛争処理申請件数は、紛争処理機関が指定された当初と比較して約4倍と年々右肩上がりに増加しており、また、審査された事案のうち約16%については、保険会社等の決定の変更がされており、引き続き指定紛争処理機関に紛争処理業務を行わせることは、交通事故の被害者救済のために必要不可欠なものである。</p>

<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>●申請手続きの明確化【C：事務手続きの簡素化】</p> <p>一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構では、弁護士委員からなる検討会を機構内に設けており（平成20年4月）、これまで、申請書様式及び医療機関向け照会書様式を申請者（被害者）側に立って改訂するなど（平成21年4月）、改善策を検討・実行してきた。</p> <p>●事務手続きの効率化【D：事務の効率化】</p> <p>紛争処理の実施にあたって、類似申請事案等の集中審査に努める（平成21年4月）など紛争処理の効率化を図るとともに、自賠責保険・共済の支払に関する相談にはより積極的に対応し（平成23年4月）、引き続き、申請者（被害者）の利便性向上に取り組む。</p>
--------------------	---

評価書（個票） 5 4

事務・事業名	空港機能施設事業	担当課 (担当課長名)	航空局 航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課 (航空ネットワーク企画課長 平垣内 久隆)
根拠法令等	空港法 (昭和31年法律第80号) 15条第1項	類型	その他
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 空港ターミナルビルや航空機給油施設に係るサービスの提供を行う空港機能施設事業は、空港が安全かつ円滑に機能し、航空機の安全かつ安定的な運航を確保し、利用者にとって利用しやすい空港とするために必要不可欠な事業であり、高い公共性を有するものである。 当該事業については、従来事業そのものに対する法律上の規制は存在していなかったが、空港の基本施設に準ずる公共性と重要性を有し、その的確な事業遂行が空港運営にとって必要不可欠であることから、的確な実施を担保するため制度的措置が必要とされた。空港政策の重点が空港の「整備」から「運営」へシフトしていく中で、空港機能施設事業の的確な実施を担保するための規範性の高い規制措置を講じるため、平成20年の空港法の改正において、空港機能施設事業者の指定制度が導入された。</p> <p>○事務・事業の内容 国管理空港等において空港機能施設（各空港においてその機能を確保するために必要な航空旅客若しくは航空貨物の取扱施設又は航空機給油施設）を建設し、又は管理する事業。</p> <p>○過去の改正経緯 なし</p>		
事務・事業の目的	空港の設置及び管理に関する基本方針（平成20年告示第1504号）に沿って空港機能施設の整備及び運営を適切に行う。		
関連する政策目標	—		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
法人の指定等の状況	日本空港ビルデング(株) 他56法人		
事務・事業の実績	<p>○実績（平成21年度）※22年度については集計中 年間旅客数：156,790(千人) 年間貨物取扱数：1,818(千トン) 年間航空機燃料供給量：3,709(千KL) 注)旅客数、貨物取扱数、航空機燃料供給量については空港機能施設事業者の所在する国管理空港等の合計値。</p> <p>○事業収入（平成21年度）※22年度については集計中 営業利益：24,493,382(千円) 注) 営業利益には空港機能施設事業以外の利益も含む。</p>		
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）：なし		

<p>事務・事業の 必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 空港が安全かつ円滑に機能し、航空機の安全かつ安定的な運航を確保し、利用者にとって利用しやすい空港とするために必要不可欠な事業であり、高い公共性を有することから継続して事業を行う必要がある。</p> <p>○事務・事業の妥当性 ターミナルビル等の施設のユニバーサルデザイン化・耐震化の推進、適切な保安対策の実施、適切な施設の維持管理、需要に応じた施設整備、効率的な施設運営、公正かつ平等な運営の確保等が行われており、妥当である。</p>
<p>事務・事業の執 行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 空港機能施設事業は、空港の基幹的機能の供給に係る事業であり、かつ、提供されるサービスの独占性が著しく高く、その代替可能性が低いことにかんがみ、国自ら実施する場合と同等程度の高度な公益性の担保が求められる。また、空港の設置及び管理の一環として空港の機能を確保するために不可欠な事業であり、成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港といった国際拠点空港については従前より空港会社による直接実施を義務づけている他、国際的に見ても空港管理者が直接実施するのが通例となっている。一方で、国が直接実施することは効率的でなく、また、民間の知恵と資金を活用することにより空港の効果的かつ効率的な運用を図ることが可能であることから、本来は国が行うべき国管理空港における空港機能施設事業について、国が指定する事業者当該事業を行う権能を付与することにより代行させる指定制を採ることが妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 空港法第 15 条第 1 項及び空港法施行規則第 5 条の規定による国管理空港及び法第 15 条を準用する法附則第 5 条第 1 項の規定による共用空港における空港機能施設事業者の指定を空港機能施設事業の適正な整備及び運営を確保する観点から行うための方法等を定めること等を目的とした必要最低限の基準となっている。また、国は、指定後においても指定空港機能施設事業者に対し、業務に関して監督上必要な命令をすることができ、空港機能施設事業の適正な実施を確保しており、妥当なものとなっている。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 ターミナルビル等の施設のユニバーサルデザイン化・耐震化の推進、適切な保安対策の実施、適切な施設の維持管理、需要に応じた施設整備、効率的な施設運営が行われ、公正かつ平等な運営が確保等されている。
<p>事務・事業の 有効性</p>	<p>空港機能施設事業を指定事業者が行うことにより利用者利便の増進に機動的に対処するとともに、空港に不可欠な施設である空港機能施設事業の公共的役割を担保することを可能としており、機動性及び公共性が同時確保されている。</p>
<p>事務・事業の見 直し状況</p>	

評価書（個票） 55

事務・事業名	自動車登録情報の電子的提供業務	担当課 (担当課長名)	自動車局自動車情報課 (自動車情報課長 土肥豊)	
根拠法令等	道路運送車両法（昭和26年法律第185号） 第96条の15	類型	その他	
事務・事業の概要	<p>○事務・事業創設時の趣旨 自動車の登録情報を簡便に確認・利用したいというニーズや「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成17年3月25日閣議決定）において、「登録事項等証明書に関する手続きの電子化について、その方法、範囲について検討し、結論を得る。」とされたことに対応するため、書面で提供している自動車の登録情報について、国土交通大臣の登録を受けた機関が電子的に提供する制度を創設した。</p> <p>○事務・事業の内容 自動車の安全対策、環境対策、防犯等、公益の増進に資する情報、また、利用者の請求に応じその必要な情報について、国土交通大臣が承認した範囲で、電子データで提供している。</p> <p>○過去の改正経緯 平成18年5月に道路運送車両法の一部改正により制度創設</p>			
事務・事業の目的	自動車登録情報の電子的提供業務を円滑に実施し、利用者の利便の向上を図ること。			
関連する政策目標	—			
関連する業績指標	—			
指標の目標値等	—			
法人の指定等の状況	(財)自動車検査登録情報協会			
事務・事業の実績	<p>○実績（平成22年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 閲覧 年間実施件数 392,852件 ・ 情報提供 年間実施件数 186,109,784件 <p>○事業収入（平成22年度） 事業収入 157,518千円</p>			
国からの補助金等	○補助金・委託費等（平成22年度）： なし			

<p>事務・事業の必要性等</p>	<p>○事務・事業の必要性 自動車登録情報の電子的提供は、利用者が運輸支局等へ出向く必要がなく、パソコンにより登録情報を簡便に確認・利用できることから、社会的ニーズ（特に自動車業界等からのニーズ）は高く本事業は必要である。</p> <p>○事務・事業の妥当性 自動車登録情報の電子的提供は、利用者が必要とするデータを簡便かつ迅速に提供することで、ユーザー利便の向上につながっており、本事業を行うことは妥当である。また、本事業の登録においては、基準を満たせば誰でも登録できることから事業の制度としても妥当である。</p>
<p>事務・事業の執行体制の妥当性</p>	<p>○指定等を行う妥当性 電子データの加工・編集、手数料の徴収、提供を受けようとする者の本人確認業務は、非裁量的かつ定型的な業務であり、行政の簡素合理化の観点から、国では行わず民間機関に行わせることが妥当である。また、登録情報の電子的提供の適否の判断については、国が行う必要があるため、民間機関を活用するとともに、国が基準を定め、登録をさせ、指導・監督することができる登録制度とすることは、妥当である。</p> <p>○事務・事業実施主体の適格性</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定等の基準の妥当性 登録に当たっては、業務の実施方法を定めた業務規定を作成すること、業務に必要な情報提供設備についての実施基準を満たすこと等の客観性のある基準を定めており、妥当である。 ●実施主体としての指定等法人の適格性 登録期間は5年間であり、登録更新時には新規に登録を受ける際と同じ基準で更新登録を行うことにより、事業者の適格性を担保している。
<p>事務・事業の有効性</p>	<p>本事業・業務は、自動車の登録等に関する情報を取得する者が運輸支局等へ出向く必要がなく、また、国が登録事項等証明書を交付するためにシステムに入力する等の作業が不要となることから、利用者及び行政双方の効率化に寄与しており、有効性が高い。</p>
<p>事務・事業の見直し状況</p>	<p>なし</p>

高齢者、障害者等の移動等の円滑化
の促進に関する法律
(バリアフリー法)

平成24年3月
国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	担当課 （担当課長名）	総合政策局安心生活政策課 （課長 山口 一朗）
評価の目的、必要性	平成18年12月に施行されたバリアフリー法に基づき、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化を推進してきたところ。同法附則第7条（検討）に基づき、同法の施行後5年を経過した場合において、同法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必要がある。		
対象政策	バリアフリー法に基づく旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化		
政策の目的	高齢者、障害者等の移動及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。（バリアフリー法第1条）		
評価の視点	① バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況（参考：業績指標9～11, 13, 14） ② 市町村が作成する基本構想の作成状況（参考：業績指標8） ③ 心のバリアフリーの推進（参考：業績指標12）		
評価手法	① バリアフリー法に基づく事業者からの報告等によって各施設等のバリアフリー化率について把握し、各施設等のバリアフリー化に係る進捗状況について検証。 また、各種アンケートにより、バリアフリー化の進捗による、高齢者等の移動及び施設の利用のしやすさや、外出行動の変化等について検証。 ② 「基本構想作成予定等調査」により、市町村による基本構想の作成状況及び基本構想に定める重点整備地区の総面積を把握し、重点整備地区の設定による面的なバリアフリー化に係る進捗状況について検証。 また、市町村への調査等により、基本構想策定に係る課題や、基本構想策定による効果等について検証。 ③ 「バリアフリー教室」の実施回数及び参加人数、公共交通事業者による職員の教育訓練の状況について把握し、心のバリアフリーの取組の広がりについて検証。 また、各種調査により、バリアフリー教室の効果や、心のバリアフリーの周知状況について検証。		
評価結果	① 整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところ。しかし、地方部では、バリアフリー化が十分に進捗していない地域があるほか、大都市部においても様々な課題が残存しており、例えば鉄道においては、整備困難駅への対応やホームドアの設置等一層の高度化への対応が課題として顕在化している。 ② 基本構想の作成数は順次増加してきているものの、全国の市町村の数に		

	<p>比較すると十分な数の構想が作成されているとは言えない状況にある。</p> <p>③ 「バリアフリー教室」の参加人数は順調に増加しており、公共交通事業者等においても独自の取組が行われているところ。ただし、「バリアフリー教室」自体に効果はみられるものの、参加できる人数が限られているため、「心のバリアフリー」の周知度は未だ十分ではない。</p>
政策への反映の方向	<p>① 地方部においてもバリアフリー化がなされるよう、全国展開を推進するための方策について検討を行う。また、大都市部において残存している課題についても対応を行うことが必要であり、例えば鉄道について、整備困難駅への対応やホームドア等の設置等の高度なバリアフリー化を促進するための方策について検討を行う。</p> <p>② 基本構想作成の提案制度の活用や、各市町村における基本構想作成状況の公表といった、市町村の取組を促す方策についてより一層の取り組みを行う。</p> <p>③ 「バリアフリー教室」について、全国の小中学校をターゲットとするような取組について検討。また、公共交通事業者等において教育訓練の徹底や訓練内容の質の向上がなされるよう、事業者等に対する助言・指導等にも力を入れて取り組む。</p>
第三者の知見の活用	<p>バリアフリー施策のスパイラル・アップ（継続的改善）を図るため、関係する全国の施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会する「バリアフリーネットワーク会議」を毎年1回程度開催しており、平成24年は1月17日に開催し、バリアフリー法施行後5年間の取組について意見を聴取した。</p> <p>学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」に、本政策評価の経過報告等を行って助言を頂くとともに、評価会座長より担当に指名された工藤裕子委員より、個別指導を受けながら評価を進めていった。</p>
実施時期	平成23年度

目次

第1章 評価の目的・必要性	p 2
1. 評価の目的・必要性	
第2章 対象施策の概要	p 3
1. バリアフリー法成立までの経緯	
2. バリアフリー法の概要	
第3章 評価の視点・手法	p 9
1. 評価の視点	
2. 評価の手法	
3. 第三者の知見の活用	
第4章 評価結果の概要	p 11
1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める 各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	
2. 市町村の作成する基本構想の作成状況	
3. 心のバリアフリーの推進	
第5章 評価結果	p 13
1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める 各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	
2. 市町村の作成する基本構想の作成状況	
3. 心のバリアフリーの推進	
第6章 主な課題及び今後の反映の方向	p 32
1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める 各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	
2. 市町村の作成する基本構想の作成状況	
3. 心のバリアフリーの推進	
参考資料	p 35

第1章 評価の目的・必要性

1. 評価の目的・必要性

我が国においては、急速な高齢化と少子化が同時進行し、かつて経験したことのない人口減少社会となっている。今後、高齢化率が2013年には25%に達し、2030年には30%を超える上、後期高齢者人口が約2250万人まで増加することで高齢者人口全体の約2/3を占めるまでに高齢化が進行していくことが予想される中、高齢者が様々な生き方を主体的に選択できるよう、自立支援のための施策を進めることは喫緊の課題である。また、障害者が障害を持たない人と同じように、自分の意思で考え、決定し、社会のあらゆる活動に参加・参画できる共生社会の実現（ノーマライゼーション）も求められており、障害者が自らの能力を発揮し、自己実現できるように支援するための施策を進める必要がある。このような状況の中、高齢者、障害者等の移動及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図ることで公共の福祉の増進に資することを目的とする、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）が平成18年12月に施行され、この法律に基づき、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化を推進してきたところである。同法においては、バリアフリー施策については、状況の変化に応じて適宜施策の内容を見直すことが必要との考え方に基づき、附則第7条において、同法の施行後5年を経過した場合において、同法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旨の規定を定めている。この規定に基づき、同法の施行後5年を迎え、これまでのバリアフリー施策について評価を行い、今後の施策に反映させていこうとするものである。

【参考】バリアフリー法附則第7条

（検討）

第七条 政府は、この法律の施行後五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。

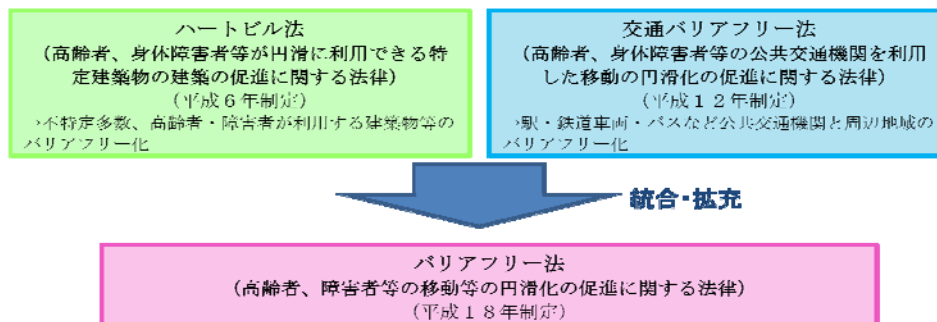
第2章 対象施策の概要

1. バリアフリー法成立までの経緯

バリアフリー施策に関する法整備としては、まず、平成6年に高齢者、障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）が制定され、不特定多数の人々や、主に高齢者や障害者等が利用する建築物のバリアフリー化について定められた。また、平成12年には、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）が制定され、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化について定められたところである。以上2つの法律に基づき、補助や税制などの助成措置と相まって、建築物や公共交通機関・公共施設などにおいて、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリー化の整備は着実に進展することとなった。

その後、男女共同参画の推進や国際化の流れを受け、平成17年には、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進するため、バリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられ、この中で、「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」が施策の1つとしてとりあげられた。この中で、バリアフリー化を促進するための法律が別々に作られていることで、バリアフリー化自体が施設ごとに独立して進められ、連続的なバリアフリー化が図られていないといった問題や、バリアフリー化が駅などの旅客施設を中心とした地区にとどまっているなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でないことが指摘された。

この結果、ハートビル法と交通バリアフリー法を一体化した法制度の検討が進められ、平成18年に両法を統合・拡充した高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）が成立することとなった。



2. バリアフリー法の概要

1) 概要

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定めるものである。

2) 対象

法の目的とする施策の対象者について、ハートビル法、交通バリアフリー法では、「高齢者、身体障害者等」と定めていたが、本法では、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む全ての障害者を含むことを明らかにするために、「高齢者、障害者等」としている。なお、「障害者等」の「等」には、妊産婦、けが人等が含まれる。

3) 公共交通施設・建築物等のバリアフリー化の推進

① 基準適合義務等

バリアフリー法においては、バリアフリー化の義務を負う対象者として、ハートビル法の建築主等や交通バリアフリー法の公共交通事業者等に加え、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等を規定している。これに基づき、各施設等について、新設・改良等を行う際には政省令において定めるバリアフリー基準に適合させる義務付けを行っている一方、既存の施設等についてバリアフリー基準に適合させる努力義務を課している。各施設等における具体的な義務付け等の内容は以下の表の通りである。

	【施設の新設・改良時】 基準適合の義務	【既存の施設】 基準適合の努力義務
旅客施設及び車両等（法8条） 公共交通移動等円滑化基準	旅客施設及び車両等	
道路（法10条） 道路移動等円滑化基準	一定の道路 ※1	全ての道路
路外駐車場（法11条） 路外駐車場移動等円滑化基準	一定の路外駐車場 ※2	

都市公園 （法 13 条） 都市公園移動等円滑化基 準	都市公園の一定の公園施設 ※ 3	
建築物 （法 14 条） 建築物移動等円滑化基 準 ※ 6	一定の特別特定建築物 ※ 4	全ての特別特定建築物 ※ 5

- ※ 1 **【特定道路】** 生活関連経路を構成する道路法による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものとす。 (施行令 2 条)
- ※ 2 **【特定路外駐車場】** 一般公共の用に供される自動車の駐車のための施設で自動車の駐車のために供する部分の面積が 500 ㎡以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの (法 2 条 11 号)
- ※ 3 **【特定公園施設】** 園路・広場、休憩所、野外音楽堂、駐車場、便所、掲示板、標識等 (施行令 3 条)
- ※ 4 特別特定建築物とは、病院、百貨店、官公署、福祉施設、飲食店等の不特定多数の者又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物 (法 2 条 17 号、施行令 5 条)
基準適合義務の対象となるのは、床面積の合計が 2,000 ㎡以上の建築等をしようとする特別特定建築物 (施行令 9 条) なお、地方公共団体の条例により、上記床面積の合計の引き下げ等が可能 (法 1 4 条 3 項)
- ※ 5 基準適合義務の対象となる特別特定建築物を除く特定建築物 (官公署以外の事務所、保育所、共同住宅等の多数の者が利用する建築物) についても建築等に際し建築物移動等円滑化基準に適合させる努力義務 (法 1 6 条、施行令 4 条)
- ※ 6 建築物移動等円滑化基準を超え、かつ、高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき基準である建築物移動等円滑化誘導基準に適合する特定建築物の建築等及び維持保全の計画について、所管行政庁の認定を受けることができる。認定を受けると、容積率の特例を受けるなどのメリットがある。

② 整備目標

以上の基準適合義務等を課した上で、主務大臣が策定する移動等円滑化等の促進に関する基本方針 (基本方針) において、各施設等における 10 年間のバリアフリー化の整備目標が定められている。なお、当該基本方針は平成 23 年 3 月に改正され、整備目標についても、目標の対象となる旅客施設について、1 日当たりの平均的な利用客数 5,000 人以上から同 3,000 人以上へと拡大するなど、改正を行ったところである。各施設等における具体的な整備目標については次頁の表の通りである。

バリアフリー化の整備目標

		※2 現状 (H23年3月 末)	H22年までの 目標	H32年度末までの目標	
鉄軌道	鉄軌道駅	78%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% この場合、地域の要望及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可 能な限りの整備を行う ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能 な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム 柵	44路線 484駅	目標なし	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時間の増大等のサービス低下、膨大な投資 費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を抽選し、地域の支 援の下、可能な限り整備を促進	
	鉄軌道車両	50%	約50%	約70%	
バス	バスターミナル	83%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可 能な限りバリアフリー化	
	乗合 バス 車両	ノンステップバス	38%	約30%	約70% (対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	-	目標なし	約25% (リフト付バス又はスロープ付きバス、並用除外認定車両(高速バス等)を対象)
船舶	旅客船ターミナル	94%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を 踏まえて重点バリアフリー化 ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて 可能な限りバリアフリー化	
	旅客船	18%	約50%	○ 約50% ○ 5000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○ その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	航空旅客ターミナル	92%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて 可能な限りバリアフリー化	
	航空機	81%	約85%	約90%	
タクシー	福祉タクシー車両	12,258台	約14,000台	約28,000台	
道路	重点整備地区内の主要な生活 関連経路を構成する道路	※3 88%	原則100%	原則100%(今後、市町村の基本構想作成による重点整備地区の増加に伴い、増加 する対象施設も含む)	
都市公園	移動等円滑化園路	48% ^{※3}	約45%	約60%	
	駐車場	38% ^{※3}	約35%	約90%	
	便所	31% ^{※3}	約30%	約45%	
路外駐車 場	特定路外駐車場	46%	約40%	約70%	
建築物	床面積2000㎡以上の特別特定 建築物の総ストック	48%	約50%	約60%	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道 路に設置されている信号機等	98%	原則100%	原則100%	

※1 H22年までの目標については1日平均利用者3000人以上のものだけが対象

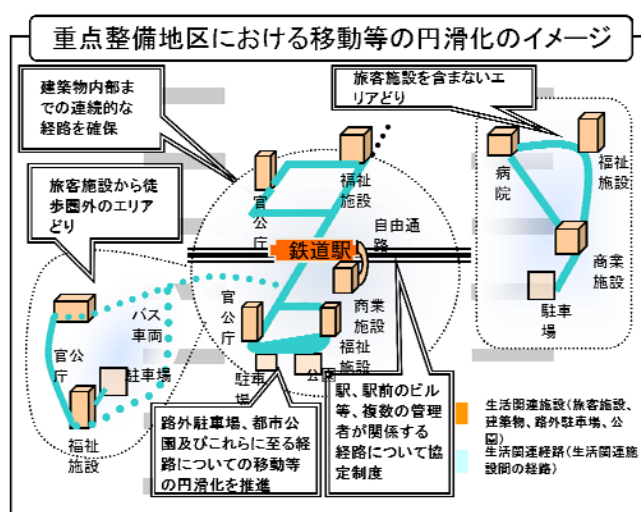
※2 旅客数は乗車降車済みの乗客の比率。1日平均利用者3000人以上の駅数を記載。

※3 集計中につき、H22年3月末時点の数値。

4) 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

① 概要

バリアフリー法において、市町村は、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区を重点整備地区とし、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成することができることとされている。この基本構想の対象となる範囲として、交通バリアフリー法においては1日当たりの平均的な利用客数が5,000人以上といった一定の要件を満たす旅客施設の周辺のみ限定されていたが、バリアフリー法においては、そもそも旅客施設が存在しない地区であっても、基本構想を策定することができるようにした。



② 当事者参画

まず、基本構想を策定する市町村の取組を促す観点から、基本構想の内容を、市町村に対し具体的に提案できる提案制度を設けている。提案できる者には、事業実施主体者のもとより、利害関係のある高齢者や障害者等の利用者や、地域住民なども含んでいる。制度の実効性を担保する観点から、提案を受けた市町村には、作成等の有無及び作成等しない場合にはその理由を通知する義務を課している。

また、基本構想の作成の際、高齢者や障害者等の計画段階からの参加の促進を図るため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置づけている。この協議会は、市町村、事業実施主体者、高齢者、障害者等、学識経験者その他の市町村が必要と認める者で構成されることとなる。

これら以外にも、住民アンケートやまち歩き、パブリックコメント等、住民参加の機会は確保されているところであり、このような制度の下、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化を進めることが可能となっている。

5) 心のバリアフリー等の推進

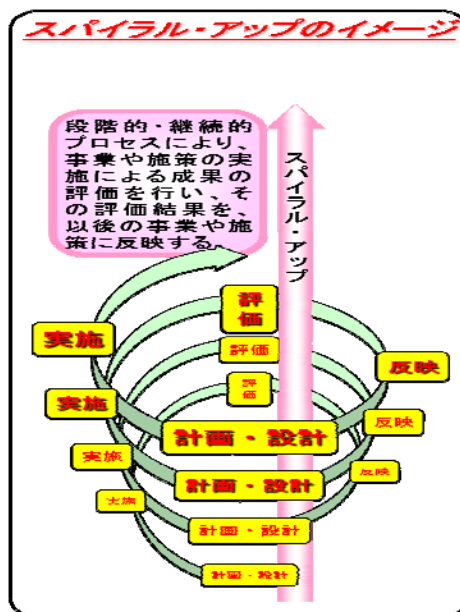
バリアフリー法では、ハード整備だけではなく、ソフト施策の充実を念頭に、様々な責務について位置づけている。

① 心のバリアフリー

バリアフリー法では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「心のバリアフリー」についても規定している。国について教育活動、広報活動等を通じて心のバリアフリーを深めていくことを責務として定めるとともに、国民に対しても、高齢者や障害者等が円滑に移動し施設を利用できるようにすることへの協力だけではなく、高齢者や障害者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性についての理解を深めることが、責務として定められている。また、公共交通事業者等に対しては、職員に対し、高齢者、障害者等に対する適切な対応の仕方等について研修等による教育訓練を行うよう努力義務を課しているところである。

② スパイラルアップ

バリアフリー化を進めるためには、具体的な施策や措置の内容について、施策に関連する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていくことが重要であり、このような考え方を「スパイラルアップ」と呼んでいる。バリアフリー法においては、このスパイラルアップを国の果たすべき責務として位置づけており、地方公共団体や施設設置管理者等についても、これに準ずることとされている。



第3章 評価の視点・手法

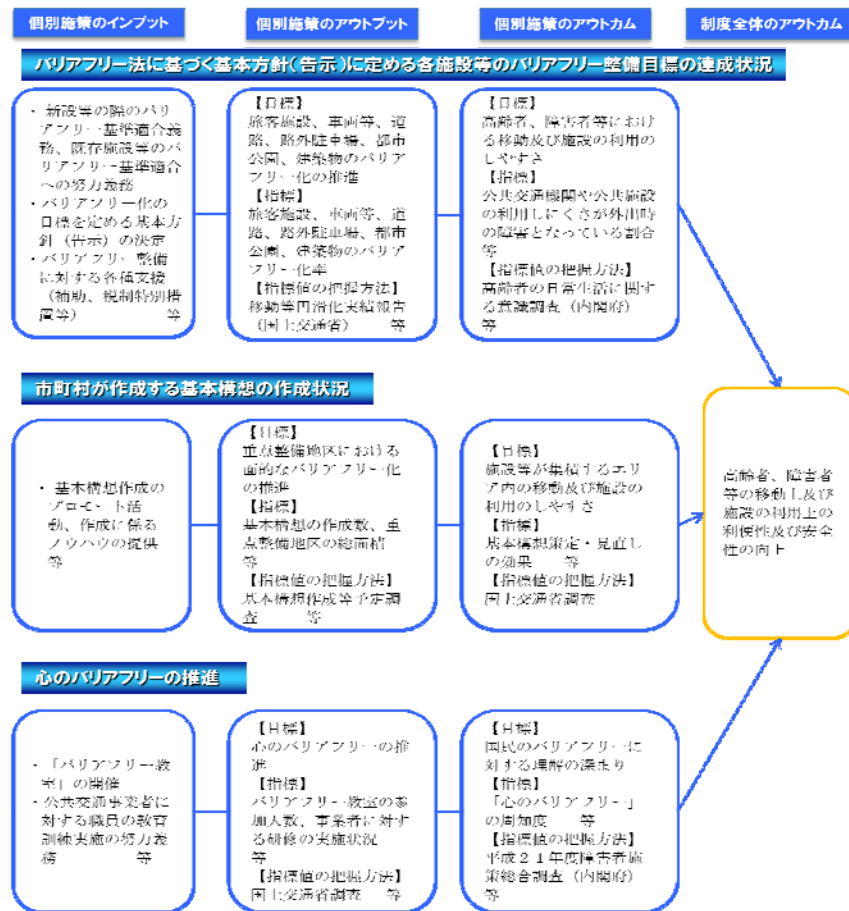
1. 評価の視点

前章で述べたバリアフリー法の全体像を踏まえ、以下の3つの視点において今回の評価を行うこととする。

- ① バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況
- ② 市町村が作成する基本構想の作成状況
- ③ 心のバリアフリーの推進

2. 評価の手法

上記の3つの視点について、それぞれ下記の表の通り、個別施策のアウトプット、個別施策のアウトカムを設定し、各指標毎に分析を行い、評価を行った。



3. 第三者の知見の活用

本評価については、以下のような会議等において、第三者の知見を活用しながら検討を行った。

1) バリアフリーネットワーク会議

バリアフリー施策のスパイラル・アップ（継続的改善）を図るため、関係する全国の施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会する「バリアフリーネットワーク会議」を毎年1回程度開催し、バリアフリー法に基づく取組みの現状把握や課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行っているところであり、平成24年1月17日に開催した当該会議においてバリアフリー法施行後5年間の取組について委員から意見を聴取した。

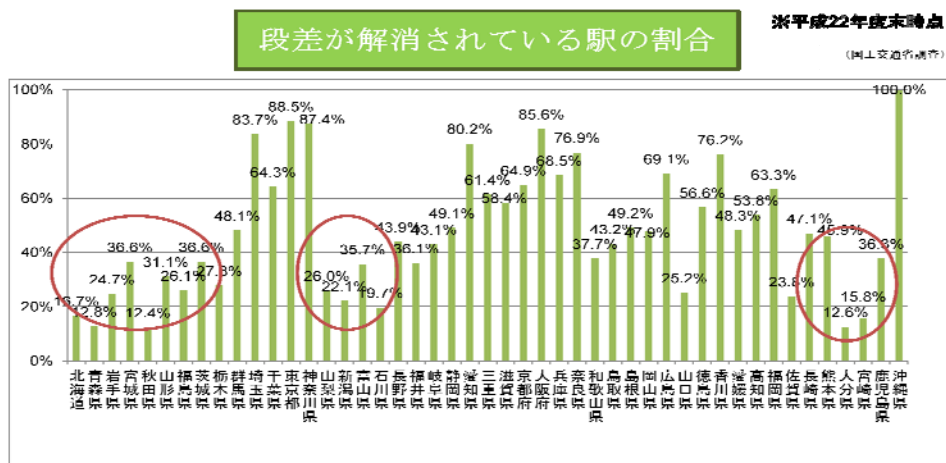
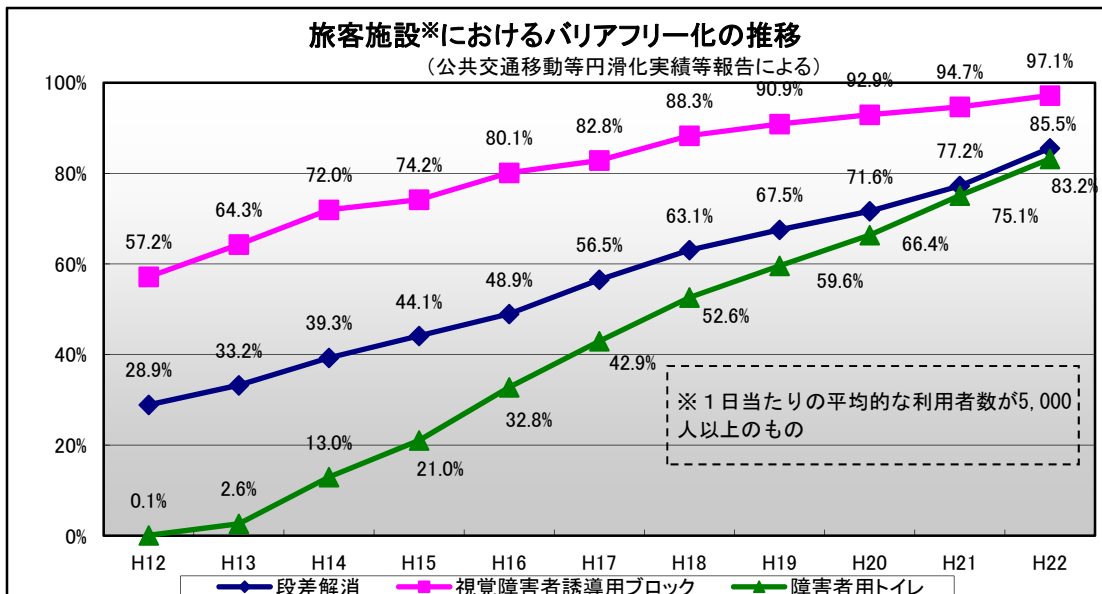
2) 国土交通省政策評価会

国土交通省においては、政策評価の制度設計、運営状況等について、専門的・中立的観点で意見をいただくため、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」を随時開催しているところであり、当該評価会において、本評価についての経過報告等を行い、委員から意見を聴取した。また、当該評価会の上山座長より担当に指名された工藤裕子委員より適宜個別指導を受けながら評価を進めていった。

第4章 評価結果の概要

1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況

各施設等において、整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところである。一方で、一部地方部においてバリアフリー化が十分に進捗していない箇所が見られるほか、大都市部においては、例えば鉄道について、高度なバリアフリー化への対応が顕在化してきている。



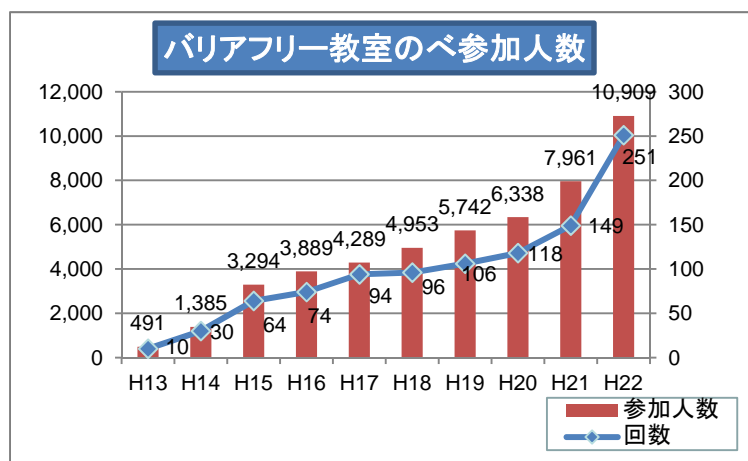
2. 市町村が作成する基本構想の作成状況

基本構想の作成数は順次増加してきているところであるが、未だ270市町村において作成されているにすぎず、全国の市町村の数（約1,750市町村）に比較すると、十分な数の基本構想が作成されているとは言えない状況である。



3. 心のバリアフリーの推進

「バリアフリー教室」の参加人数は順調に増加しており、公共交通事業者等においても独自の取組が行われているところである。ただし、「バリアフリー教室」に参加できる人数は限られており、「心のバリアフリー」の周知度は未だ十分ではない。



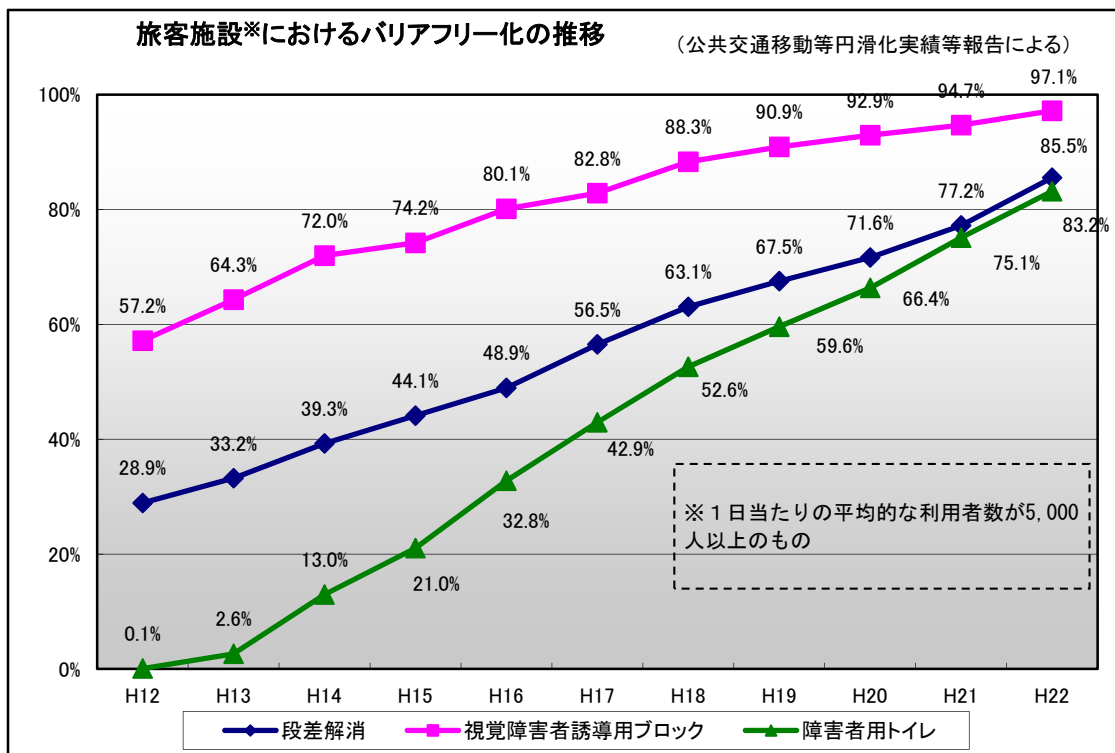
第5章 評価結果

1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況

1) 整備目標の達成状況

以下に見る通り、各施設等において、整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところである。

【旅客施設】

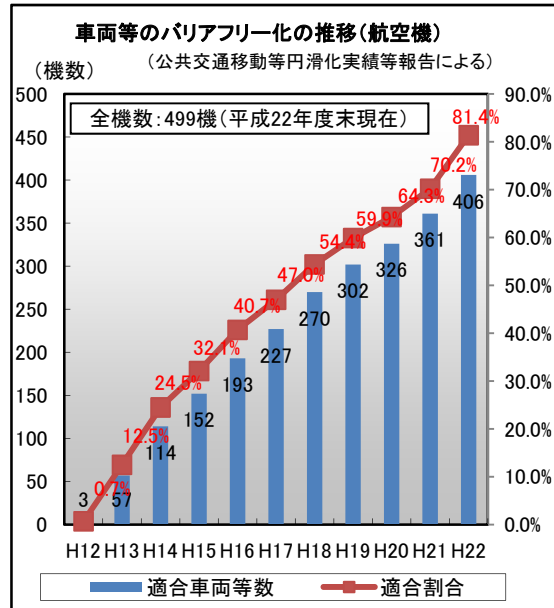
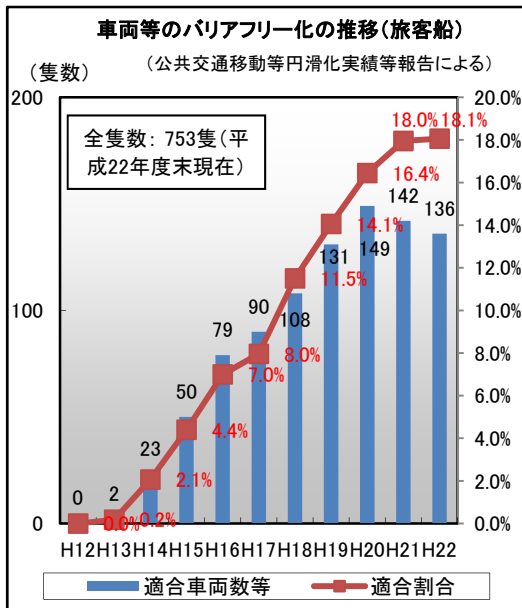
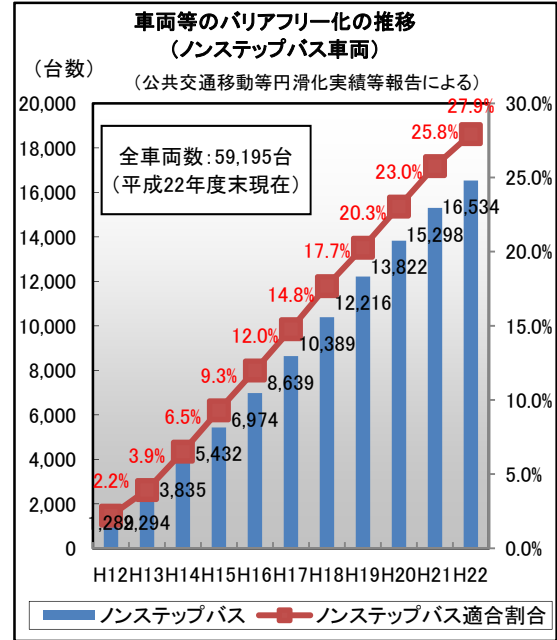
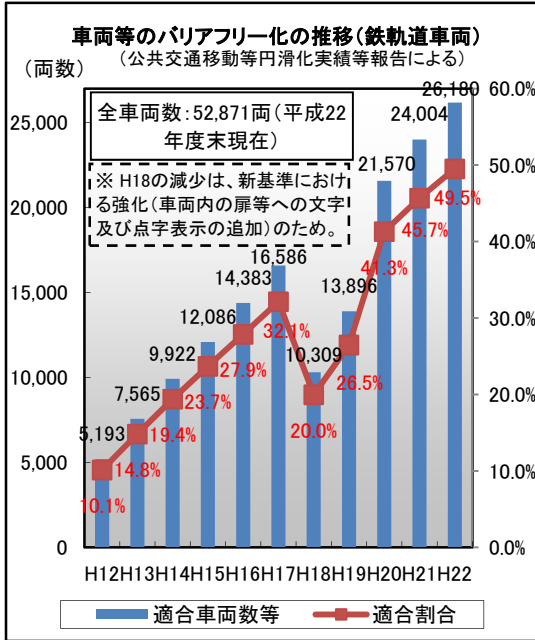


平成22年までの整備目標
原則100%



平成22年度末現在の整備率
 段差解消：85.5%
 視覚障害者誘導用ブロック：97.1%
 障害者用トイレ：83.2%

【車両等】



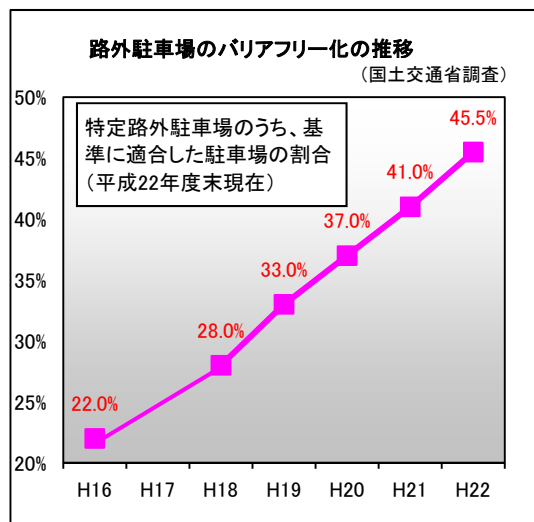
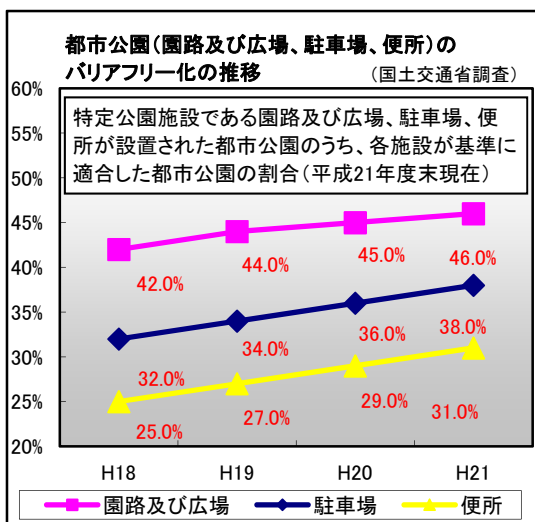
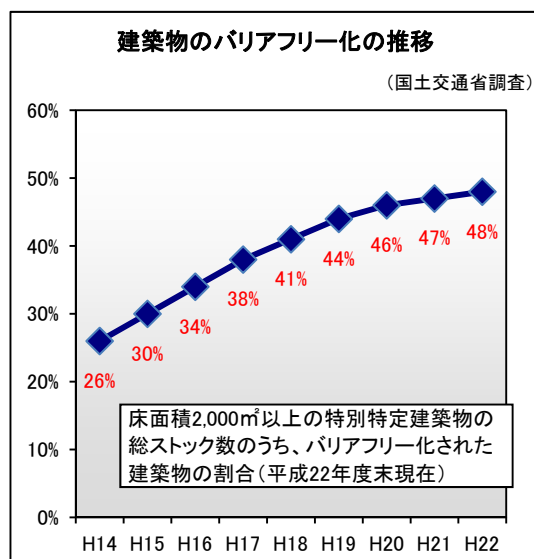
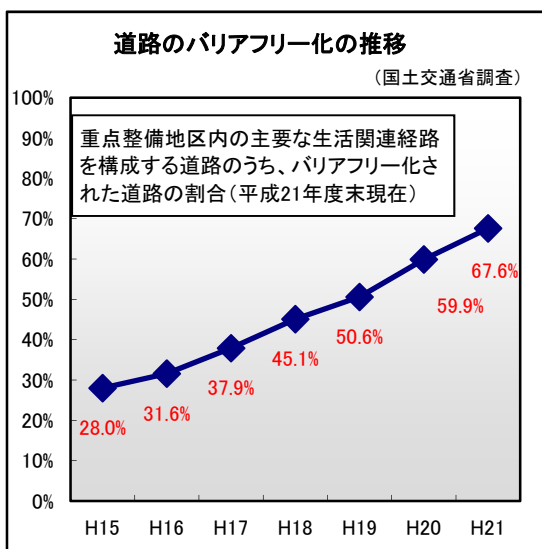
平成22年までの整備目標

- 鉄軌道車両: 約50%
- ノンステップバス車両: 約30%
- 旅客船: 約50%
- 航空機: 約65%

平成22年度末現在の整備率

- 鉄軌道車両: 49.5%
- ノンステップバス車両: 27.9%
- 旅客船: 18.1%
- 航空機: 81.4%

【道路、建築物、都市公園、路外駐車場】



平成22年までの整備目標

- 道路(※1)：原則100%
- 建築物(※2)：約50%
- 都市公園
 - 園路及び広場：約45%
 - 駐車場：約35%
 - 便所：約30%
- 路外駐車場(※3)：約40%

平成22年度末現在の整備率

- 道路(※1)：67.6%(※4)
- 建築物(※2)：48%
- 都市公園
 - 園路及び広場：46.0%(※4)
 - 駐車場：38.0%(※4)
 - 便所：31.0%(※4)
- 路外駐車場(※3)：46%(※4)

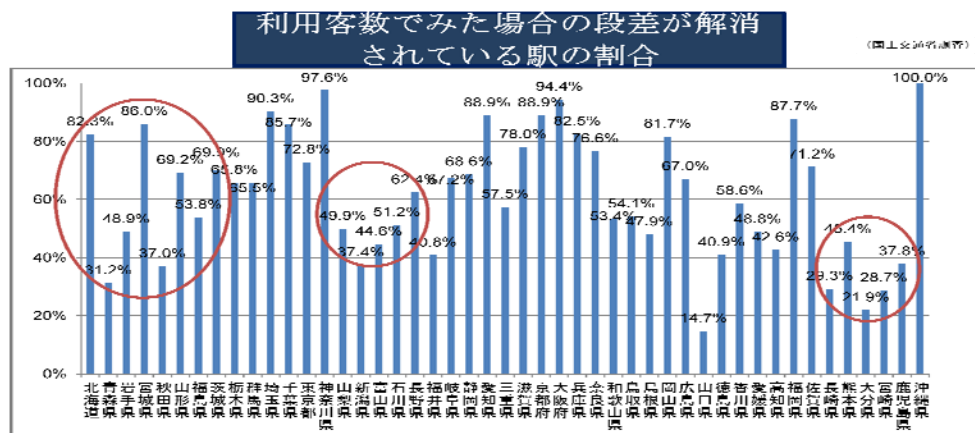
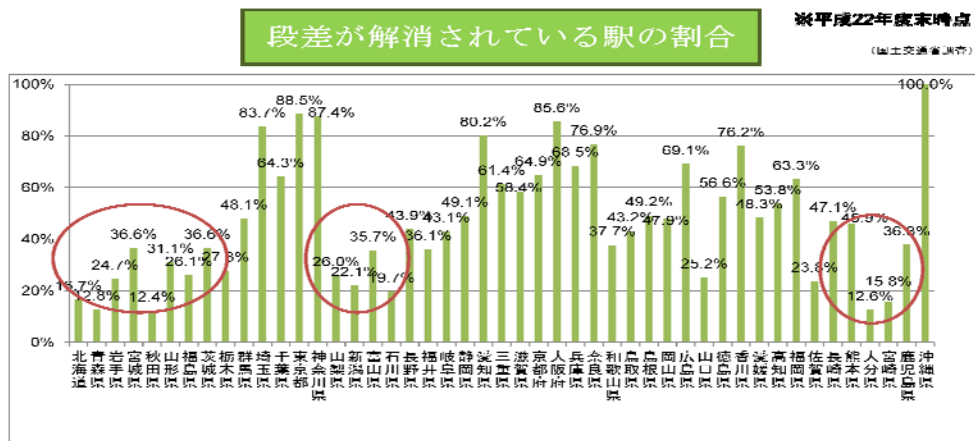
※1：重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路 ※2：床面積2000㎡以上の特別特定建築物の総ストック ※3：特定路外駐車場 ※4：集計につき、平成21年度末現在の整備率

2) 地域別等に見た場合のバリアフリー化の展開（鉄道、建築物の例）

以上のように全国的に見た場合、各施設等のバリアフリー化は順調に進んでいるところであるが、ここでは鉄道、建築物を例にとり、より細分化した分析を行う。

① 地方における鉄道駅のバリアフリー化の展開

下記のグラフに見る通り、大都市圏に比べた場合、地方部においては整備が遅れていることが分かる。ただし、段差解消駅数／全ての駅数に比べると、段差解消された駅の利用客数／全ての駅の利用客数については、地方部においても数字が向上しており、また、各都道府県における1日当たりの平均的な利用客数5,000人以上の駅における段差解消駅の割合を見ても全体的に高い水準となっており、地方部においても、整備目標の対象となっているような利用客数の比較的多い中心駅についてはその多くについてバリアフリー整備がなされていると見ることができる。逆に、基本方針の整備目標の対象となっていない、利用客数の少ない駅についてバリアフリー整備が遅れているものと考えられる。いずれにせよ、地方部において整備が遅れていることは明らかであり、バリアフリー化の更なる全国化を図る必要がある。



【各都道府県における1日当たりの平均的な利用客数5、000人以上の駅の駅数及び段差解消駅の割合】

都道府県	北海道	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県
駅数	80	3	6	49	1	1	6	30	18	11	158	183
段差解消駅の割合	85.0%	66.7%	66.7%	87.8%	100.0%	100.0%	100.0%	76.7%	94.4%	90.9%	90.5%	84.2%
都道府県	東京都	神奈川県	山梨県	新潟県	富山県	石川県	長野県	福井県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県
駅数	671	298	5	14	5	3	13	3	17	40	202	18
段差解消駅の割合	75.4%	96.6%	60.0%	64.3%	80.0%	66.7%	100.0%	66.7%	94.1%	77.5%	94.1%	94.4%
都道府県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	徳島県
駅数	30	113	388	171	41	10	2	1	17	52	7	1
段差解消駅の割合	90.0%	84.1%	88.7%	88.9%	85.4%	80.0%	100.0%	100.0%	100.0%	73.1%	28.6%	100.0%
都道府県	香川県	愛媛県	高知県	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県	沖縄県	
駅数	5	3	1	103	3	8	7	3	1	6	5	
段差解消駅の割合	100.0%	100.0%	100.0%	93.2%	100.0%	37.5%	57.1%	66.7%	100.0%	50.0%	100.0%	

② 地域別、用途別に見た建築物のバリアフリー化の状況

i. バリアフリー法に基づく条例策定状況

地方公共団体は、バリアフリー法第14条第3項に基づく条例を制定することで、義務付けの対象となっていない特別特定建築物以外の特定建築物を義務付けの対象とすることや、その対象とする規模を引き下げることが可能となっている。さらに、適合させるべき基準についても、地域の実情に応じて基準を付加（強化）することが可能となっている。このような条例を定めることにより、地域の実情に応じた建築物のバリアフリー化が可能となるが、平成23年11月1日現在において、当該条例を制定しているのは以下の13都府県6区市である。

【条例策定済みの地方自治体（平成23年11月1日現在）】

都府県・・・岩手県、山形県、埼玉県、東京都、神奈川県、石川県、京都府、大阪府、
兵庫県、鳥取県、徳島県、大分県、熊本県
区市・・・世田谷区、練馬区、横浜市、川崎市、高山市、京都市

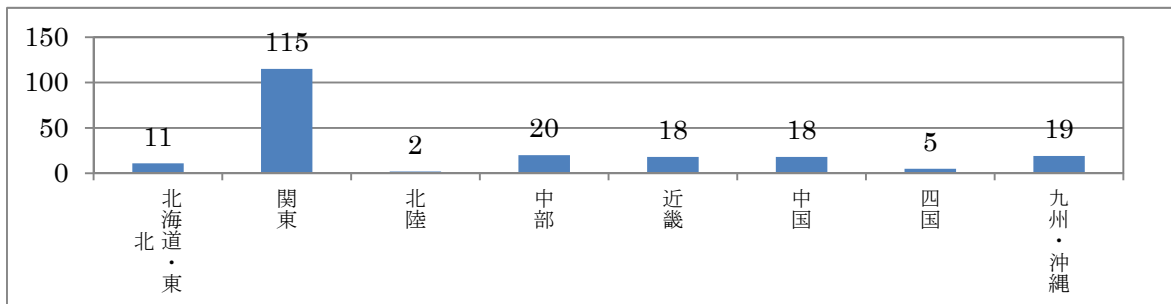
ii. 誘導基準に適合する特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定件数（地域別、用途別）

建築物においては、義務付け基準とは別に、よりレベルの高い誘導基準に適合する建築物の整備を誘導するため、容積率の特例及び表示制度等のインセンティブがある認定特定建築物制度を設けているところである。

以下では、当該認定件数について、地域別、用途別に分析を行っている。

【地域別（平成22年度実績）】

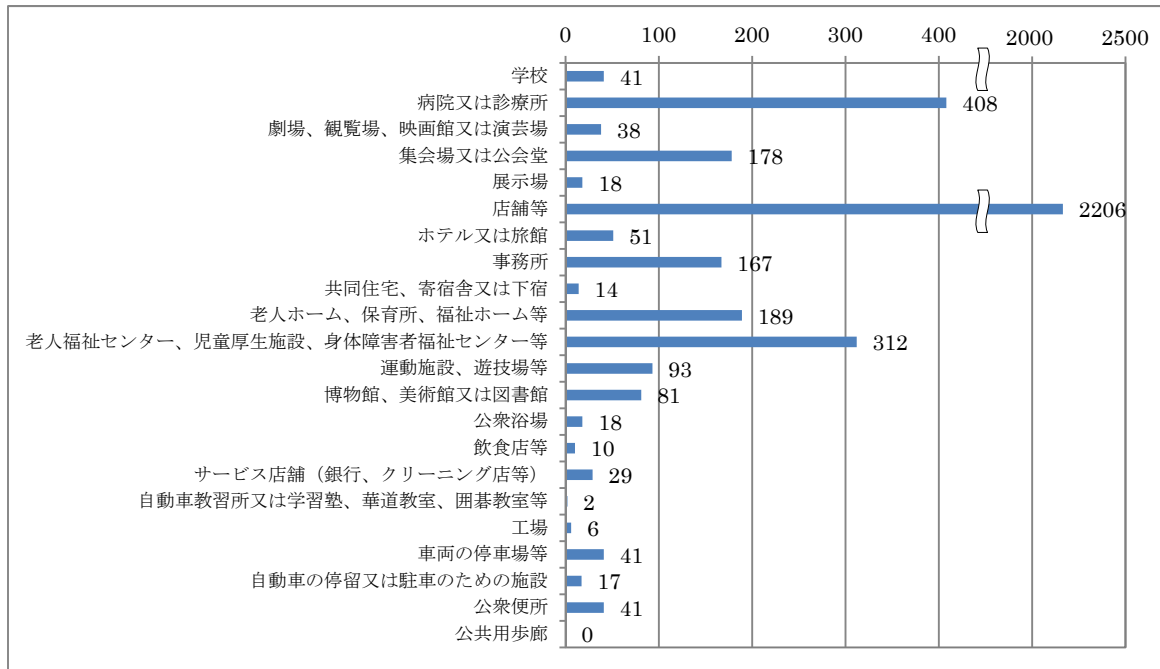
（国土交通省調査）



地域別では、関東における認定件数が特に多いほか、大都市圏を含む地域においても多くなっている。上記の条例策定状況から確認できるように地方部においてもバリアフリー化に対する意識が高い地域もあるが、大都市圏と比較すると容積率特例等のインセンティブがそこまで魅力的でないこと等により、認定取得の動きが少ないものと推測される。

【用途別（平成6年度～平成22年度の累計件数）】

（国土交通省調査）



用途別では、店舗等の認定件数が特に多いほか、病院・診療所、続いて老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センター等についても認定件数が多くなっている。これらについては、企業イメージや集客力の向上、バリアフリー化の社

会的要求等により、認定取得に前向きに取り組んでいるものと推察される。

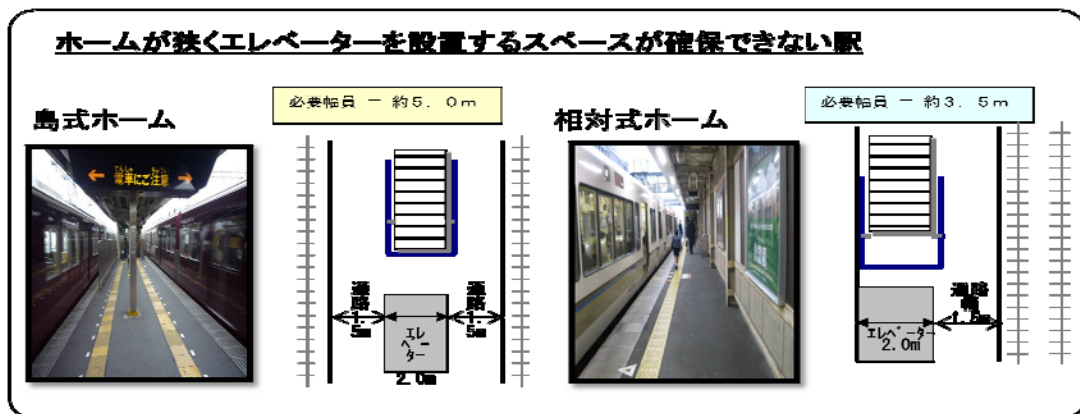
以上のように、建築物のバリアフリー化については、地域や用途によって差が生じているところである。

3) 高度なバリアフリー化の課題（鉄道の場合）

バリアフリー化が進捗するに従い、高度なバリアフリー化への要請も高まってきているところである。ここでは、特に住民に身近なモードである鉄道における課題を取り上げる。

① 地形上の制約等の技術的課題

鉄軌道駅においては、構造や地形上の問題等により、バリアフリー化を行うことが困難であり、バリアフリー化を実施するためには、大規模な改修を行わなければならないような整備困難駅が存在している。例えば、以下のような例がある。



他にも、

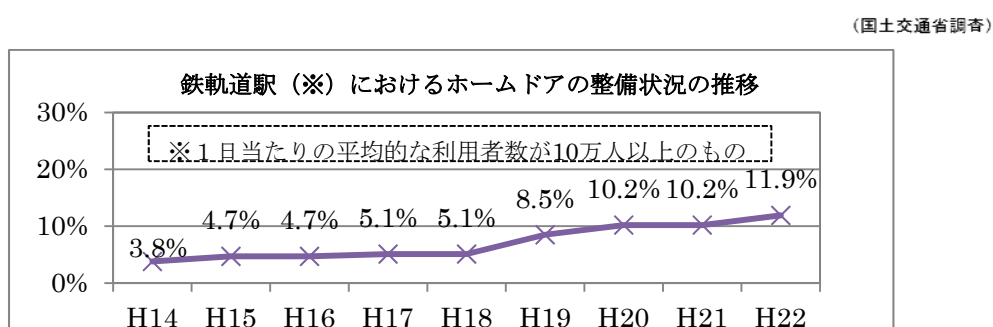
- 地下駅で、地上に道路や商業店舗等があることにより、地上部にエレベーターを設置するスペースが確保出来ない駅
- 地下駅がシールド区間にあり、シールド構造に開口部を設けると強度不足を生じる駅
- 地下駅で、天井が低く、エレベーターを設置するための高さを確保できない駅
- 新幹線の高架橋が傍にあり、運行に影響を及ぼさないよう、柱等の大規模な補強が必要となる駅

等があり、このような場合、まちづくり等と一体となってホーム拡幅やエレベーター設置等のバリアフリー化のための空間確保や、バリアフリー化は直接収益向上にはつながらないにも関わらず莫大な費用を要するため、事業者単独での整備は期待出来ない状況にある。

② ホームドアの整備状況

昨今、鉄道駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、ホームドア等、転落事故の防止効果の高い対策の必要性が高まってきている。しかし、以下のグラフにある通り、1日当たりの平均的な利用客数10万人以上の駅(※)に絞っても、その整備率は10%程度にとどまっている。

(※平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」における中間とりまとめにおいて、利用者10万人以上の駅において、ホームドア又は内方線付きJIS規格対応の点状ブロックの整備を優先的に進める旨を明記した。)



このようにホームドアの整備状況が低迷している理由としては、車両扉等の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用がかかるといったことがあり、鉄道事業者単独の取組によるだけでは限界がある。

以上のような高度なバリアフリー化に対しては、地方公共団体に対して、地域住民の福祉の増進を図る観点からその支援やバリアフリー化のための空間確保に関する取り組みを求めるとともに、必要な支援を行うことにより、その促進を図ることが求められる。そのためにも、高度なバリアフリー化に対応した効果的な推進方策等について検討を行うことが必要である。

4) バリアフリー化による利用者への効果

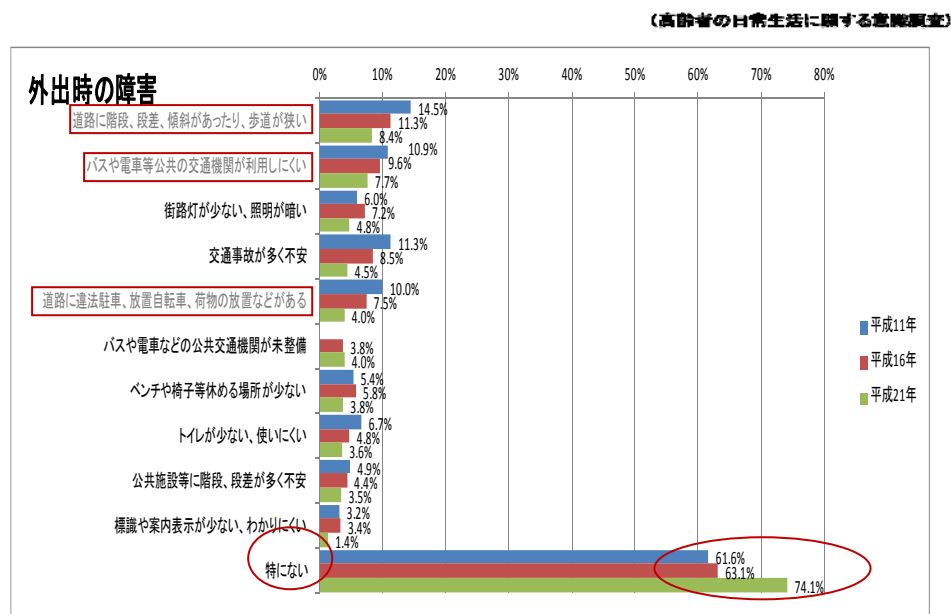
これまで述べてきた通り、バリアフリー化については、課題を抱えつつも一定程度進捗してきたところであるが、実際に利用者に対してどのように効果が現れているかというアウトカムの部分について検証する。

① 高齢者が感じる外出時の障害

高齢者が外出時に感じる障害についてのアンケート結果を次頁に掲載している。このグラフにあるように、「特にない」という項目がこの10年で増加しているほか、「道路に階段、段差、傾斜があったり、歩道が狭い」「バスや電車等公共の交通機関

が利用しにくい」「道路に違法駐車、放置自転車、荷物の放置などがある」といった項目が大幅に減少しており、バリアフリー化の進捗により、高齢者が外出時に感じる障害が減ってきているとすることができる。

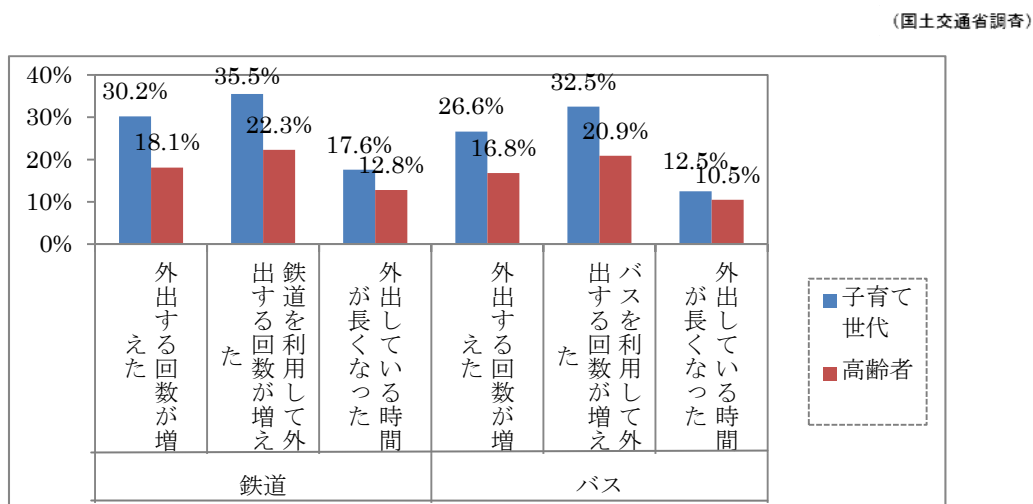
【高齢者が感じる外出時の障害】



② バリアフリー化による行動等の変化

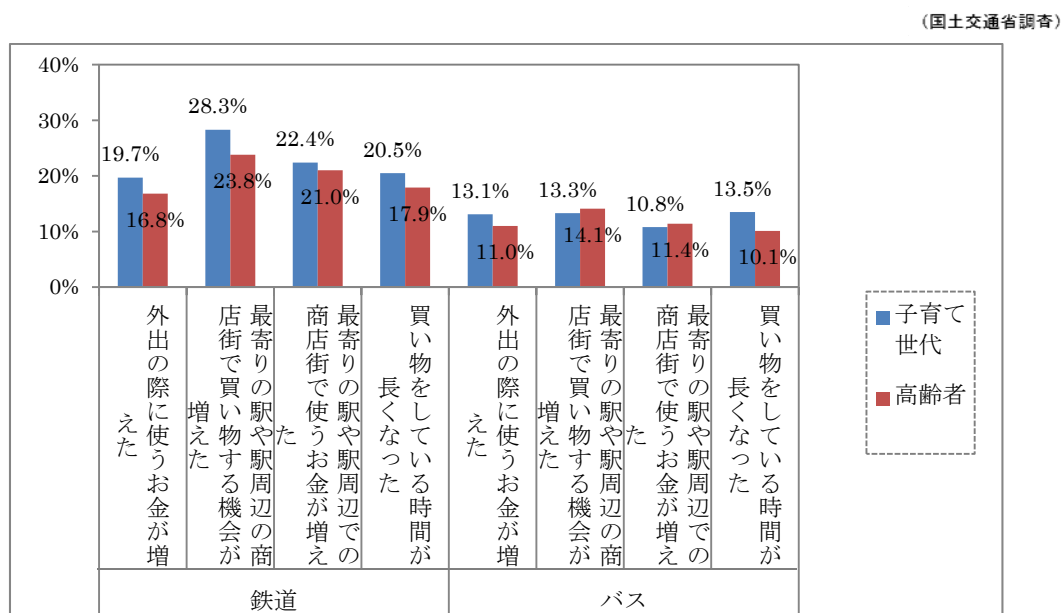
また、平成21年に実施した「三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査研究」の一環として、子育て世代と高齢者に対し、バリアフリー化による外出等の行動の変化や、消費活動の変化について全国インターネットアンケートを行った。

【バリアフリー化による外出等の行動の変化】



この結果によると、バリアフリー化による外出頻度の変化については、鉄道及びバスのいずれにおいても、子育て世代の約30%前後、高齢者の約20%前後が「外出する回数が増えた」「鉄道又はバスを利用して外出する回数が増えた」と回答しており、鉄道やバスについてのバリアフリー化がなされた結果、利用者の外出行動に影響を与えていることが考えられる。

【バリアフリー化による消費活動の変化】



この結果によると、バリアフリー化による消費活動の変化については、鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化によって、子育て世代の約30%弱、高齢者の約20%強が「最寄りの駅や駅周辺の商店街で買い物する機会が増えた」と回答しており、また、子育て世代、高齢者ともに約20%強が「最寄りの駅や駅周辺での商店街で使うお金が増えた」と回答している。以上より、バス等のバリアフリー化により最寄りの駅まで行きやすくなったこと、駅や商店街におけるバリアフリー化により買い物がしやすくなったことが考えられる。

以上のように、バリアフリー化の進捗により、利用者の外出時の障害が緩和され、結果として行動への変化も与えていると考えられる。

2. 市町村が作成する基本構想の作成状況

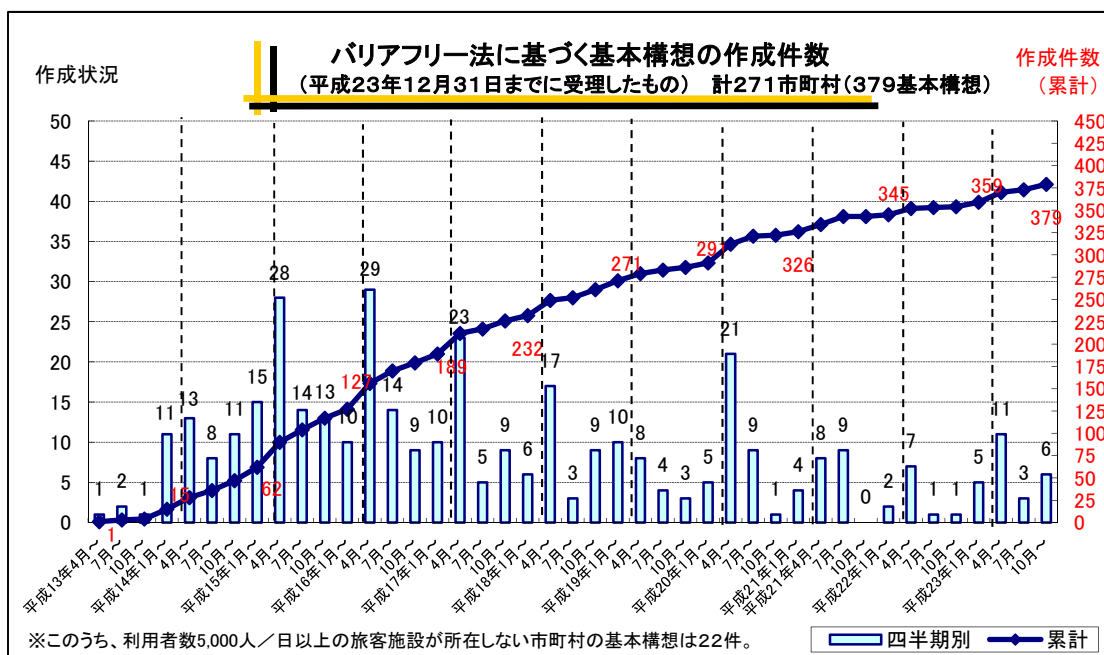
1) 基本構想の作成状況

基本構想の作成により、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化を計

画的に進めることが可能となり、各地域においてそれぞれの特性に合った面的なバリアフリー化が推進され、地域内における移動及び施設の利用がしやすくなることが期待される。基本構想の作成件数が増えることは、市町村が主体的に面的なバリアフリー化が推進している地域が増えていることを意味し、すなわち、利用者のニーズにより細かく応えるバリアフリー化の進捗をもたらすものと考えられる。以下に、基本構想の作成件数と、重点整備地区の総面積の推移グラフを示す。

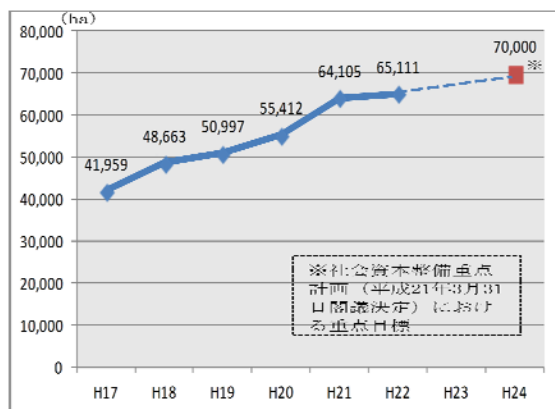
【基本構想の作成件数】

(基本構想作成等予定調査)



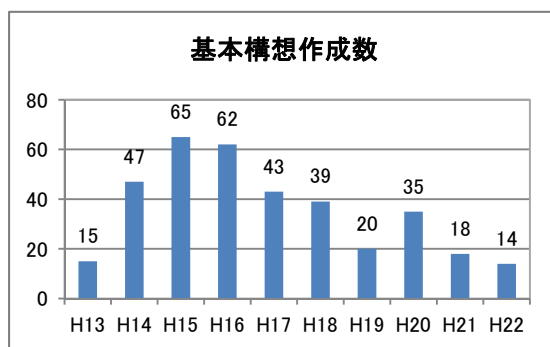
【重点整備地区の総面積】

(基本構想作成等予定調査)



【年度毎の基本構想作成数の推移】

(基本構想作成等予定調査)



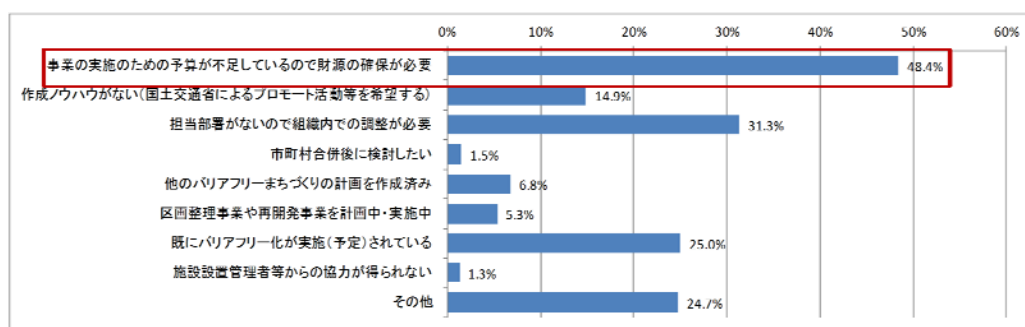
以上のグラフを見るに、基本構想の累計作成件数は順次増加しており、重点整備地区の総面積も、社会資本整備重点計画（平成21年3月31日閣議決定）に定める平成24年における重点目標に向け、順調に増加してきている。

しかし、基本構想の作成数は増えてきているとはいえ、未だ270市町村において373基本構想が作成されているに過ぎず、全国の市町村数（約1750市町村）に比較すると十分な数に達しているとはいえない状況である。また、年度毎の作成件数の推移を見ても、ここ数年は数値が伸び悩んでいる状況であることが分かる。

このように基本構想の作成が伸び悩んでいる理由を探るための分析として、市町村に対し、基本構想作成の予定がない理由についてのアンケートをとった結果が以下の通りである。

【基本構想作成の予定がない理由】

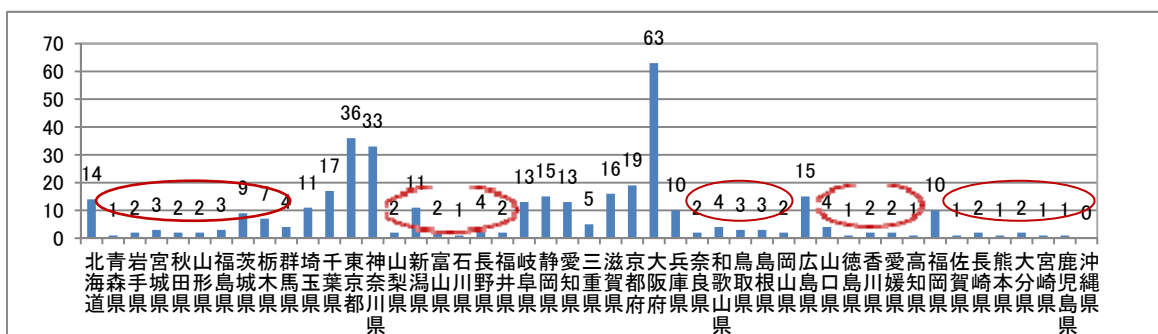
(基本構想作成等予定調査)



この結果によると、「事業の実施のための予算が不足しているので財源の確保が必要」が最も多くなっており、特に財政状況の厳しい地方において、予算が確保できないために基本構想作成を断念しているところが多くあると考えられる。実際に都道府県別の基本構想の作成件数について集計した結果が次頁のグラフである。

【都道府県別の基本構想の作成件数（平成23年9月末時点）】

(国土交通省調査)



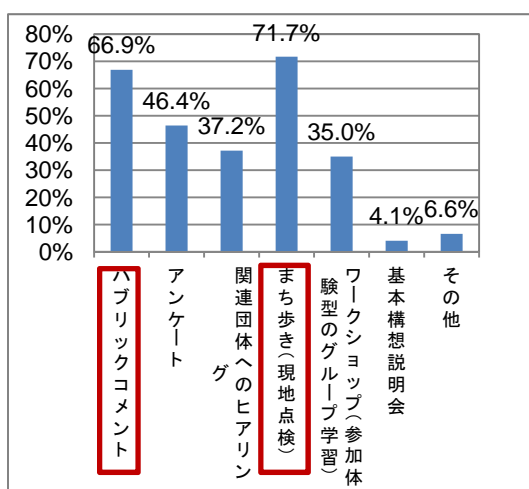
この結果を見るに、地方部においては基本構想の作成が進んでいないことが明らかに示されている。16ページ以降で示したような、地方部におけるバリアフリー化の相対的な遅れがここでも現れており、今後、地方部に対する基本構想作成のプロモート活動に力を入れていく必要がある。

2) 当事者参画を確保するための取組の状況

基本構想においては、協議会制度が法律に位置づけられているなど、当事者参画に関する制度が充実している。この当事者参画は、利用者のニーズに合った面的なバリアフリー化を推進するに当たって不可欠な要素であり、住民に近い自治体である市町村が作成する基本構想制度にとって根幹をなしている。各市町村が基本構想を作成するにあたり、どういった当事者参画を確保するための措置を行っているかに関する調査の結果を以下に示す。

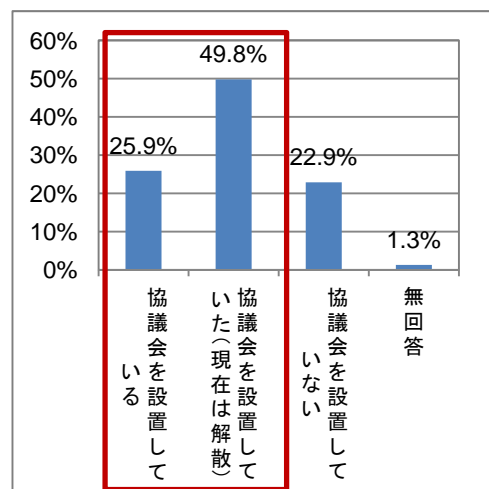
【住民等の意見を反映するための措置】

(基本構想作成等予定調査)



【協議会の設置の有無】

(基本構想作成等予定調査)

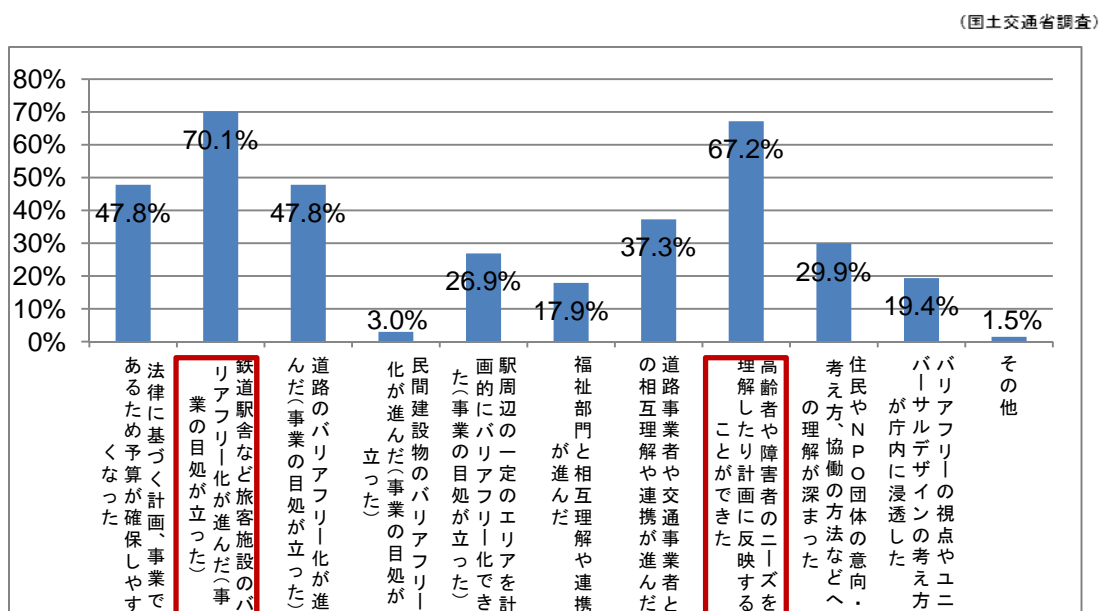


この結果によると、基本構想作成時にまち歩き（現地点検）やパブリックコメントを行っている市町村が多いほか、協議会の設置を行ったところが大半であり、各市町村レベルにおいて高齢者や障害者等の利用者の意見をきめ細かに基本構想に反映した上で面的なバリアフリー化が推進されていると言える。

3) 基本構想策定・見直しの効果

実際に基本構想が作成されたことにより、どのような効果が出ていると考えているのか、平成22年に実施した「バリアフリー新法に対応した基本構想の改正・策定促進についての調査研究」の一環として市町村に調査を行った結果が以下のグラフである。

【基本構想策定・見直しの効果】



この結果によると、「鉄道駅舎など旅客施設のバリアフリー化が進んだ（事業の目処が立った）」「高齢者や障害者のニーズを理解したり計画に反映することができた」が特に多くなっており、単に旅客施設等における個別施設のバリアフリー化が進んだだけでなく、基本構想の狙いとする、利用者のニーズをきめ細かに反映した上で、一体的・総合的にバリアフリー化を行うという目的が概ね達成されていると言える。

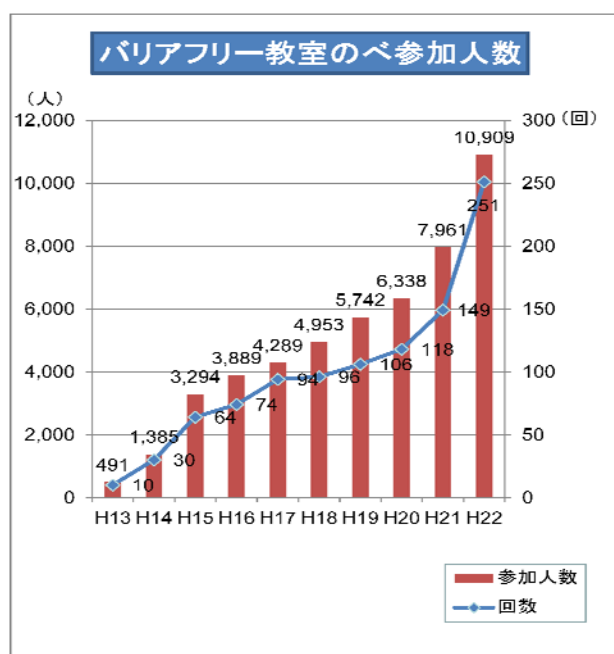
3. 心のバリアフリーの推進

1) バリアフリー教室の参加人数

バリアフリー化の推進のためには、ハード面の整備を行うだけでなく、バリアフリ

一化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求めるというソフト面の取組が不可欠である。例えば、施設設置管理者や国民一般にバリアフリーの趣旨が十分に理解されていない結果、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車いす使用者用駐車スペースへの無断駐車等の問題が生じているところである。このため、事業者を含む国民自らが高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することについての理解が必要となっている。こういった「心のバリアフリー」を推進するための国の取組として、国民有志に対し高齢者、障害者等の置かれた状況を模擬体験する等の啓発活動を内容とする「バリアフリー教室」の開催を行っているところである。このバリアフリー教室の取組が広まることで、国民のバリアフリーへの理解が向上すると考えられる。以下に、バリアフリー教室ののべ参加人数の推移のグラフを掲載する。

(国土交通省調査)



このグラフを見るに、バリアフリー教室の参加人数、回数は順次増加してきているところである。また、次頁にグラフを掲載しているが、バリアフリー教室実施後にアンケートを行った結果からは、障害当事者の実際を理解することができた等、バリアフリー教室は役に立ったという意見が多く出ており、1回1回のバリアフリー教室は効果を挙げていると考えられる。しかし、各回に参加できる人数は限られている等の要因により、これまでののべ参加人数は1万人余りとどまっているところであり、バリアフリー教室によって広く国民に対して啓発活動がなされているとはいえない状況にある。今後国としては、バリアフリー教室の取組を推進することはもちろんであるが、学校教育の課程に盛り込むことや、ボランティア活動等の社会活動への参加

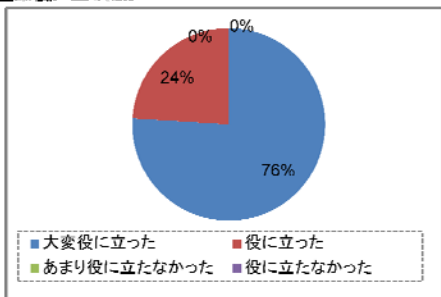
を呼びかける等の幅広い取組が必要である。

【バリアフリー教室実施後のアンケート調査】

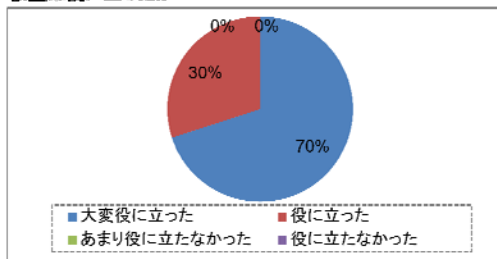
【北海道白老町（観光事業者等参加）】

【札幌市立幌南小学校（小学生参加）】

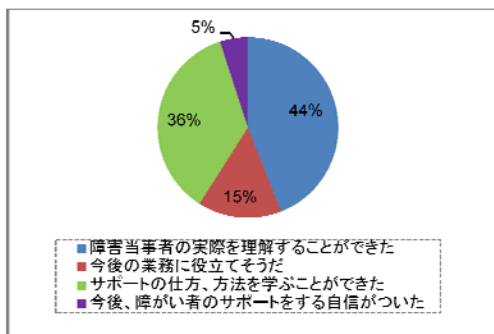
・教室は役に立ったか



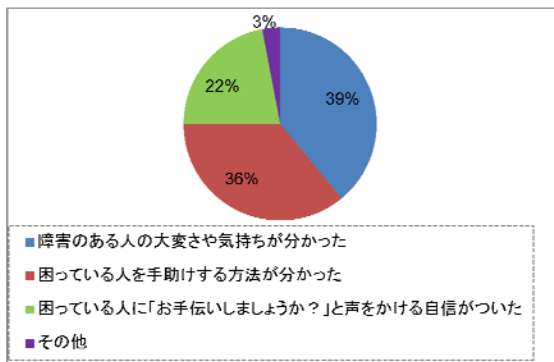
・教室は役に立ったか



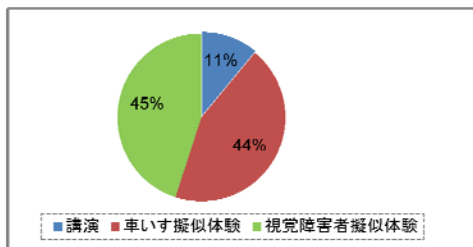
・どのように役に立ったか



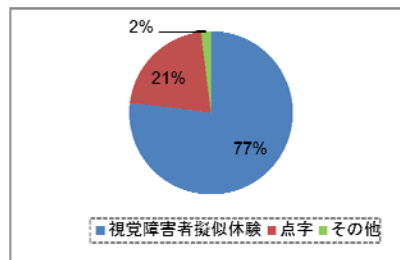
・どのように役に立ったか



・役に立ったのはどの体験か



・役に立ったのはどの体験か



2) 公共交通事業者等における教育訓練の状況

高齢者、障害者等が公共交通を利用する際に直接接することとなる公共交通事業者等の職員においては、高齢者、障害者等からの問い合わせに適切に対応したり、必要な介助を行うことが必要である。法においても、公共交通事業者等に対し、高齢者、障害者等に対する適切な対応の仕方等について研修等による教育訓練を行うよう努力義務を課しているところであり、当該努力義務に伴い、バリアフリーに関する教育訓練に取り組む公共交通事業者等が増えてきているところである。例えば、研修事業

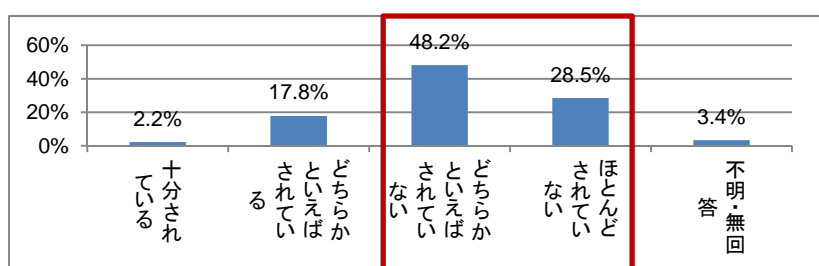
の一環として、全駅係員に対し、実際に高齢者や障害者を呼んでコミュニケーションスキルを学ぶほか、車いすやアイマスクの疑似体験を行う等といった、ソフト面でのバリアフリー化を図る研修を行っているような事業者もある。このように、公共交通事業者等における教育訓練への取組は進展してきているところであるが、一部、障害者の「乗車拒否」や「利用拒否」と言われる問題も発生しているところであり、国としては、事業者等の教育訓練への取組がさらに広がるよう、助言・指導等に力を入れる必要がある。

3) 心のバリアフリーの周知度

以上のような取組によって、心のバリアフリーがどの程度国民に浸透しているのかを図る指標として、心のバリアフリーの周知度について平成21年に調査を行った結果が以下のグラフの通りである。

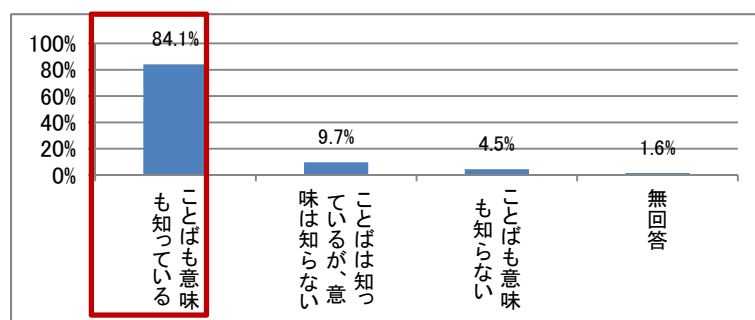
【「心のバリアフリー」の周知度】

(平成21年度障害者施策総合調査)



【参考：「バリアフリー」の認知度】

(平成18年度バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進新案方策に関する調査研究)



この結果によると、「ほとんどされていない」と「どちらかといえばされていない」を合計すると76.7%に達し、心のバリアフリーは国民に浸透していないと言わざるをえない。一方、バリアフリーの認知度については、バリアフリー法制定年の平成18年調査において、既に言葉も意味も知っているという回答者が8割を越えており、

バリアフリーについては知っているが、心のバリアフリーについては知らない、という国民の傾向が見て取れる。今後とも、バリアフリー化の推進においては、ハード整備だけでなく、国民一人一人の理解が重要であることについての広報活動に努めるとともに、広く教育活動を推し進めていく必要がある。

(参考) スパイラルアップ

バリアフリー化を進めるにあたっては、当事者の参加の下、検証を行い、結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」が重要であり、その取組状況について、参考指標として取り上げることにする。

1) バリアフリーネットワーク会議の開催

バリアフリー施策のスパイラルアップを図る目的の下、関係する全国の施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会し、バリアフリー法に基づく取組の現状把握、課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行うため、全国バリアフリーネットワーク会議を年に約1回のペースで開催しているところである。例えば、平成23年1月に開催した第5回会議においては、基本方針の改正について意見を伺い、3月の改正の内容に反映を行ったところであり、各方面からの意見を施策に反映するための貴重な場となっている。

2) 調査研究等に基づく対応策の実施

バリアフリー法制定後、各種調査研究等を実施し、障害の特性に応じた細部にわたる施策への対応等を行っている。

【調査研究の例】

- 知的障害者、精神障害者、発達障害者に対応したバリアフリー化施策に係る調査研究（平成19年度調査研究）
 - 当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、公共交通機関、商業施設、公共施設等の職員向けの「対応ハンドブック」と「施設整備のポイント集」を作成し公表を行った。
- 視覚障害者用誘導ブロックに関する調査研究（平成20年度、21年度調査研究）、視覚・聴覚障害者の安全性・利便性に関する調査研究（平成22年度、23年度調査研究）
 - 当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、移動等円滑化整備ガイドライン改正時に反映を予定している。
- 弱視者・色覚障害者の安全性・利便性に関する調査研究を実施予定

→現在ガイドライン上の視覚障害者への対応は、全盲者を前提としたものであり、弱視者・色覚障害者に対応した基準を盛り込むことを目指し、調査研究を行うことを予定している。

第6章 主な課題及び今後の反映の方向

1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況

1) 地方部における取組

全国的な数値で見るとバリアフリー化は順調に進捗してきているところであるが、地方部においては未だバリアフリー化が十分でない地域が残存している。このような状況に対し、バリアフリー化の全国展開を一層推進していく必要がある状況にある。

具体的には、平成23年3月に改正した基本方針の内容に沿って取組を進めていくことが考えられる。この基本方針の改正においては、旅客施設のバリアフリー化に関する目標の対象を、1日当たりの平均的な利用客数「5,000人以上」から「3,000人以上」に拡大し、全旅客施設の利用者の約95%をカバーできるようになったほか、都府を除く各道県人口が多い上位3～5都市の全ての駅が整備対象駅となったところである。このように、基本方針において、地方部におけるバリアフリー化に力を入れる改正を行ったところであり、当該基本方針に沿ってバリアフリー化の全国展開を推進していくための方策について検討を進めていく必要がある。

2) 高度なバリアフリー化に対する対応

高度なバリアフリー化について、本評価においては鉄道の例をとりあげ、整備困難駅への対応やホームドアの設置等といった一層の高度化への対応が課題として顕在化していることに言及した。

対応策としては、高度なバリアフリー化については、まちづくり等と一体となってバリアフリー化のための空間確保を要することや、莫大な費用がかかる一方、直接的に収益につながるものでなく、事業者が整備のインセンティブが働きにくいこと、インセンティブ方策等について検討を行うことが必要である。また、ホームドアについては、平成23年8月に「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間とりまとめにおいて、「1日当たりの利用者数10万人以上の駅について、ホームドア又は内方線付きJIS規格対応の点状ブロックの整備を優先して速やかに実施」する旨の方向性を示したところであり、今後は当該中間とりまとめを踏まえ、着実にホームドア等の転落防止対策を進めていく必要がある。

2. 市町村が作成する基本構想の作成状況

基本構想については、作成数自体は増加してきているものの、平成23年9月末現在、270市町村において373基本構想が作成されているに過ぎず、全国の市町村数（約1,750市町村）に比較すると、十分な数に達していない状況であり、今後とも基本構想の作成を促していく必要がある。

対応策としては、まずは提案制度の活用促進が挙げられる。バリアフリー法においては、住民等が市町村に対し、基本構想の提案ができる制度を設けているが、これまでこの提案制度が利用されている例が極めて少ない状況にある。そのため、基本構想の提案の際に必要な素案の内容について分かりやすく示したパンフレットを作成し、各地域における関係者の参考に資するなど、提案制度の活用促進を図ることが考えられる。また、他の取組としては、基本構想作成予定等調査において、各市町村における基本構想作成状況や、作成済みの基本構想に関するデータを公表することで、市町村の取組を促していくことが考えられる。

3. 心のバリアフリーの推進

心のバリアフリーの推進にあたっては、バリアフリー教室の参加人数や公共交通事業者等における取組は進んできているものの、心のバリアフリーの国民への周知度は未だ低いものであることが本評価で明らかになった。

心のバリアフリーの考え方を広く普及させる方策として、まず、社会に出る前の若者に意識付けを行う観点から、全国の小中学校をターゲットとするような取組が考えられる。具体的には、バリアフリー教育を進めていくため、小中学校の児童・生徒向けの副教材を作成し、全国のすべての小中学校での活用に供するといったことが考えられる。また一方で、公共交通事業者等における職員への教育訓練を推進するため、平成23年3月の基本方針の改正において、教育訓練に関し、障害当事者の参画とPDCAサイクルでの取組を求めたところであり、国としても事業者等に対する助言・指導に力を入れる必要がある。

心のバリアフリーは地道な取組が求められる分野であり、一朝一夕に成果が出る分野ではないが、今後とも、学校を中心とした啓発活動を行うとともに、事業者による職員の教育訓練の継続的な実施を求めていくことが重要である。

4. その他

なお、バリアフリー化の推進にあたっては、具体的な施策や措置の内容について、施策に関係する高齢者、障害者等の当事者参画の下、検証し、その結果に基づいて新

たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図るというスパイラルアップが重要である。そのため、バリアフリーネットワーク会議等の場において関係者の意見を聞きながら、課題に対応していくことが求められる。

参考資料 ～バリアフリー施策推進に係る主な予算実績等～

評価の視点等	関連する指標等	項目	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
①バリアフリー法に基づく歩動等円滑化の促進に関する基本方針（大臣告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	業績指標9「公共施設等のバリアフリー化率」	歩行空間のバリアフリー化の推進	6,130億円	6,304億円	1,510億円	48,048億円の内数	53,090億円の内数
		旅客施設のバリアフリー化の推進	2,090.2億円の内数	2,013.5億円の内数	2,013.3億円の内数	2,704.0億円の内数	1,876.5億円の内数
		建築物のバリアフリー化の推進	104億円の内数	210億円の内数	206億円の内数	103億円の内数	2.2億円の内数
		交通バリアフリー設備の償却制度（所得税、法人税）	30百万円（鉄道）	35百万円（鉄道）	29百万円（鉄道）	23百万円（鉄道）	13百万円（鉄道）
	業績指標10「低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数」	車両のバリアフリー化の推進	44.4億円の内数	31.1億円	33.5億円	35.3億円	22.3億円
		交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）	300百万円（バス・タクシー）	300百万円（バス・タクシー）	131.7百万円（バス）	131.7百万円（バス）	220百万円（バス）
		業績指標11「バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合」	交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）	1,420百万円（航空）	1,177百万円（航空）	619百万円（航空）	601百万円（航空）
	業績指標13「園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合」	都市公園のバリアフリー化の推進	734億円の内数	688億円の内数	378億円の内数	277億円の内数	22,000億円の内数
	業績指標14「バリアフリー化された路外駐車場の割合」	—	—	—	—	—	—
	②市町村が作成する基本構想の作成状況	業績指標8「主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積」	バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進	0.1億円の内数	1.0億円の内数	0.9億円の内数	0.6億円の内数
③心のバリアフリーの推進	業績指標12「ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数」	バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進	0.1億円の内数	1.0億円の内数	0.9億円の内数	0.6億円の内数	0.5億円の内数

※予算措置については予算額、税制措置については減税額を記入。なお一部、補助金等の合算額を記入しており、予算額は合計額の内数となっている箇所がある。

平成23年度政策レビュー結果（評価書）

地域公共交通の活性化及び再生
に関する法律

平成24年3月
国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	担当課 (担当課長名)	総合政策局公共交通政策部交通計画課 (課長：水嶋 智)
評価の目的、必要性	<p>地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠であり、地域公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、人口減少や高齢化の進展、地球環境問題等の諸課題に対応する観点から、地域公共交通の活性化及び再生は極めて重要な課題である。このため、平成 19 年 10 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を策定した。</p> <p>同附則第 2 条に「法施行後 5 年経過した場合（平成 24 年度）において、法の施行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」旨の規定があるため、平成 23 年度中に政策レビューを実施して総合的な評価を行うこととした。</p>		
対象政策	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定・推進を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す政策。</p>		
政策の目的	<p>地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。</p>		
評価の視点	<p>①地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画（地域公共交通総合連携計画）の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策は、必要・妥当であったか。（必要性・妥当性）</p> <p>②連携計画の策定は進んでいるか。（業績）</p> <p>③本制度を活用する地方公共団体、交通事業者等がどう評価しているか。（成果）</p> <p>④策定された計画に基づく施策の実施が、集客効果等地域公共交通の維持・活性化に寄与しているか。（成果）</p>		
評価手法	<p>①地域公共交通に係る各種データ等を活用し、地域公共交通を取り巻く現状・課題を整理・分析することにより、本制度の必要性・妥当性を評価する。</p> <p>②連携計画の策定件数の推移を整理するとともに、平成 21 年度及び 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論等を踏まえ、連携計画策定における課題等の分析を行う。</p> <p>③本制度を活用した地方公共団体及び交通事業者並びに利用者から、以下の点について、調査を行う。</p> <p><主な調査項目></p> <ul style="list-style-type: none"> ○地方公共団体 ・協議会立ち上げによる効果（意識面・組織体制面の変化等） 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の運営に係る課題 等 ○交通事業者 ・経営収支の改善効果や集客効果 等 ○利用者 ・地域公共交通サービスについての満足度 等 <p>④平成 21 年度及び 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論や、③で調査した内容を整理・分析し、本政策の成果を評価する。</p>
評価結果	<p>○バス交通や地域鉄道などの地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、地方では公共交通の維持、利便性向上を求める声が強いです。</p> <p>○地域公共交通総合連携計画の策定件数は進んでいるものの、連携計画策定にあたっての課題としては、市町村において、市町村の公共交通を担当する人材の不足、連携計画の策定方法等に係るノウハウ不足（取組みに対する目標・指標が未設定等）、といった点があげられる。</p> <p>○地方公共団体、交通事業者は、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会を立ち上げ、連携計画を策定し、当該計画に基づく事業を取組むことにより、職員や住民の意識に変化が見られ、当該地域の公共交通の確保・維持を主体的かつ積極的に考えるようになったと評価している。</p> <p>○連携計画を策定し、地域公共交通の確保・維持に取り組んでいる事例を分析すると、住民ニーズの把握に取り組んだ、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った、既存路線の再編を図った等の事例は、利用者数が増加したり、利用者からの評価が高い。（反対に、該当しない事例や一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした事例は、利用者数が伸び悩んでいたり、利用者からの評価は芳しくない。）</p> <p>○以上を踏まえると、地域公共交通の活性化及び再生の法律により、地域の関係者による協議会を設立し、当該地域の公共交通のあり方についての合意形成を図る枠組みを通じて、地域公共交通の確保・維持に係る様々な取組みが行われるようになったことを踏まえると、同法は引き続き必要である。しかしながら、今後さらにこのような取組みを広げていくとともに効果的な取組みを行うていくためには、①連携計画の策定プロセス、②連携計画の内容、③連携計画のフォローアップに係るノウハウの共有が必要である。</p>
政策への反映の方向	<p>これまでの事業の分析を踏まえた地域公共交通に係る計画策定等のための「手引き」を作成し、これを地域に提供する。</p>

<p>第三者の 知見の活用</p>	<p>地域公共交通の活性化に係る有識者検討会を開催し、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 21 年度：全国の自治体に対してアンケート調査等を実施し、地域公共交通の活性化の取組の現状・課題等を把握 ・平成 22 年度：連携計画策定に向けた検討や当該計画を踏まえた取組等に係る課題を整理・分析 <p>を行ったところ。</p> <p>なお、評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 23 年度</p>

—目次—

第1章 評価の目的と政策の概要

1. 政策レビューとは.....	5
2. 評価の目的・必要性.....	5
3. 対象政策.....	5
4. 第三者の視点の活用.....	6
5. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要.....	6

第2章 評価..... 14

1. 評価の視点及び評価の手法.....	14
2. 評価結果.....	16
3. 評価のまとめ.....	50

第3章 今後の施策への反映の方向性.....52

第1章 評価の目的と政策の概要

1. 政策レビューとは

政策レビューとは、国土交通省が行う政策評価の方式の一つである。「国土交通省政策評価基本計画」に基づき実施するもので、実施中の施策等が目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方法等を発見するものである。

政策レビューの実施テーマとしては、国土交通省の政策課題として重要なもの、国民からの評価に対するニーズが特に高いもの、他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、社会経済情勢の変化等に対応して政策の見直しが必要と考えられるもの等について選定し、実施するものである。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」については、平成23年度の政策レビュー実施テーマとして「国土交通省事後評価実施計画」に位置付けられている。

2. 評価の目的・必要性

地域公共交通は地域住民にとって貴重な移動手段となっており、彼らの生活に必要不可欠なものであるが、地域公共交通の利用者数は長期的に減少傾向にあり、赤字路線の廃止等地域公共交通サービスの低下が生じるなど、地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。

少子高齢化や人口減少の進展、地域の自立及び活性化、地球温暖化対策等、今後我が国が抱えるこれらの課題に対応する観点から、地域公共交通サービスの活性化・再生は喫緊かつ重要な課題である。このため、平成19年10月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化法」という。）を制定した。

活性化法の附則第2条に「政府は、この法律の施行後五年を経過した場合（平成24年度）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。」と規定されており、今後、更なる地域公共交通の確保・維持を図るため、これまでの活性化法に基づく地域公共交通サービスの活性化・再生に係る取組みについて、本政策レビューを通じて検証を行うものである。

3. 対象政策

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す政策をいう。

4. 第三者の視点の活用

平成 21 年度及び平成 22 年度に地域公共交通の活性化に係る有識者検討会を開催し、

- ・平成 21 年度：全国の自治体に対してアンケート調査等を実施し、地域公共交通の活性化の取組の現状・課題等を把握
- ・平成 22 年度：連携計画策定に向けた検討や当該計画を踏まえた取組等に係る課題を整理・分析

を行ったところ。

また、国土交通省においては、政策評価の制度設計、運営状況等について、専門的・中立的観点で意見をいただくため、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」を設置しているところであり、当該評価会において、本評価についての経過報告等を行い、委員から意見を聴取した。また、当該評価会の上山座長より担当に指名された白山真一委員より適宜個別指導を受けながら評価を進めていった。

5. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

(1) 法律の全体像

活性化法は、地域の実情、ニーズに最も精通している地方自らが、地域公共交通のあり方を主体的に考え、それに基づく具体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もっと個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として制定されたものである。

活性化法の主な特徴として、第一に、主務大臣（国土交通大臣及び総務大臣）は、市町村、公共交通事業者等の関係者が地域公共交通の活性化及び再生を推進するに当たっての基本的な指針となるべきものとして「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」を定めることとしている。

第二に、市町村は上記基本方針に基づき、公共交通事業者等地域の関係者を構成員とする法定協議会での協議を通じて、当該市町村の区域内における地域公共交通の課題やあり方、今後の取組みについて合意形成を図り、こうした取組みを推進するための計画となる地域公共交通総合連携計画を定めることができる。また、当該計画に定められる事業のうち、地域公共交通の活性化及び再生を推進する上で特に重要と考えられる取組みを「地域公共交通特定事業」とし、当該事業に係る国土交通大臣による認定制度を設け、認定等を受けた事業に対する法律上の特例措置等を講ずることにより、当該事業の促進を図ることとしている。

第三に、水陸両用車のような新たな輸送サービス（新地域旅客運送事業）について、導入に係る手続きを合理化するなど、導入円滑化を図ることとしている。

【図1-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要】



(2) 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

活性化法第3条では、主務大臣(国土交通大臣及び総務大臣)は、市町村、公共交通事業者等の関係者が地域公共交通の活性化及び再生を推進するに当たっての基本的な指針として地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(以下「基本方針」という。)を定めることとなっている。(平成19年10月1日施行)

基本方針は、次に掲げる事項について定めている。

①地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

地域公共交通が地域住民の生活や地域の経済活動等に果たす役割の重要性、地域公共交通によって目指すべき方向性、地域公共交通の活性化及び再生を推進するにあたり地域の関係者が追求すべき目標を定めている。

②地域公共交通総合連携計画の作成に関する基本的な事項

市町村が作成する地域公共交通総合連携計画に関して、公共交通事業者等地域の関係者を構成員とする法定協議会での協議・合意形成することの重要性、各事業者

間の連携や都市計画との調和等、計画策定にあたって留意すべき事項を定めている。

③地域公共交通特定事業その他の地域公共交通総合連携計画に定める事業に関する基本的な事項

地域公共交通総合連携計画に定められることとなる地域公共交通特定事業その他の事業について、市町村、公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び住民、公共交通の利用者等関係者の役割の明確化、協議会で決定した事業が早期に実施されるための措置等留意すべき事項を定めている。

④新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

新地域旅客運送事業の意義、導入にあたって地域の実情に適切に対応した効率的な運送サービスであるかどうか、各事業法をはじめその他の関係する法令に適合したものであるかなど留意すべき事項を定めている。

⑤その他地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

地域公共交通の活性化及び再生に際して、国、都道府県、市町村及び公共交通事業者が果たすべき役割、それを支える人材育成や情報収集・提供の必要性、地域住民等利用者側の主体的な役割、技術開発の推進、安全の確保等を定めている。

(3) 地域公共交通総合連携計画

活性化法第5条では、市町村は、活性化法第6条に基づく協議会(※)における協議、または、協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会との協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画(地域公共交通総合連携計画。以下「連携計画」という。)を策定することができる。

連携計画では、以下の事項を定めることとされている。

①基本的な方針

連携計画がより実効性のあるものとなるよう、地域の実情に関する適切な現状分析に基づき、地域公共交通におけるニーズや課題を可能な限り具体的かつ明確に把握し、その上で、当該地域における公共交通の位置付けや果たすべき役割を明らかにし、さらに、その活性化・再生を通じた今後の地域のあるべき姿を明確にする。

②地域公共交通総合連携計画の区域

①を踏まえた上で、当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とする。市町村の区域が一定の目安になるが、交通圏が複数の市町村にまたがる場合や一市町村に複数の交通圏が存在する場合があります、具体的な区域は地域の実情に応じて地域の関係者が判断する。

③地域公共交通総合連携計画の目標

地域公共交通の活性化及び再生を図るためには、地域の関係者が総合的かつ一体的に施策を推進する必要があることから、各関係者間で共通認識が形成されることが重要であり、連携計画には、地域の実情に応じて、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する。

④目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

地域公共交通に関するニーズや課題は多種多様であることから、連携計画に定める事業については、その活性化及び再生を図るために地域の関係者が必要と認めるあらゆる事業について定めることができる。

③で設定した目標を踏まえた上で、連携計画に定める事業については、その着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確に記載することとする。なお、当面事業の実施の見込みがない場合は、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、事業が具体化した段階で、連携計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加、修正するものとする。

なお、連携計画策定の検討にあたっては、個別の輸送機関間の連携・横断的な観点から検討することが求められるが、連携計画に定める事業については、地域の実情を踏まえ、地域の自主的な判断に基づき、単一の輸送形態のみを連携計画の対象とすることも可能である。

⑤計画期間

④の事業を中心として、連携計画に基づく取組みを行う期間を記す。

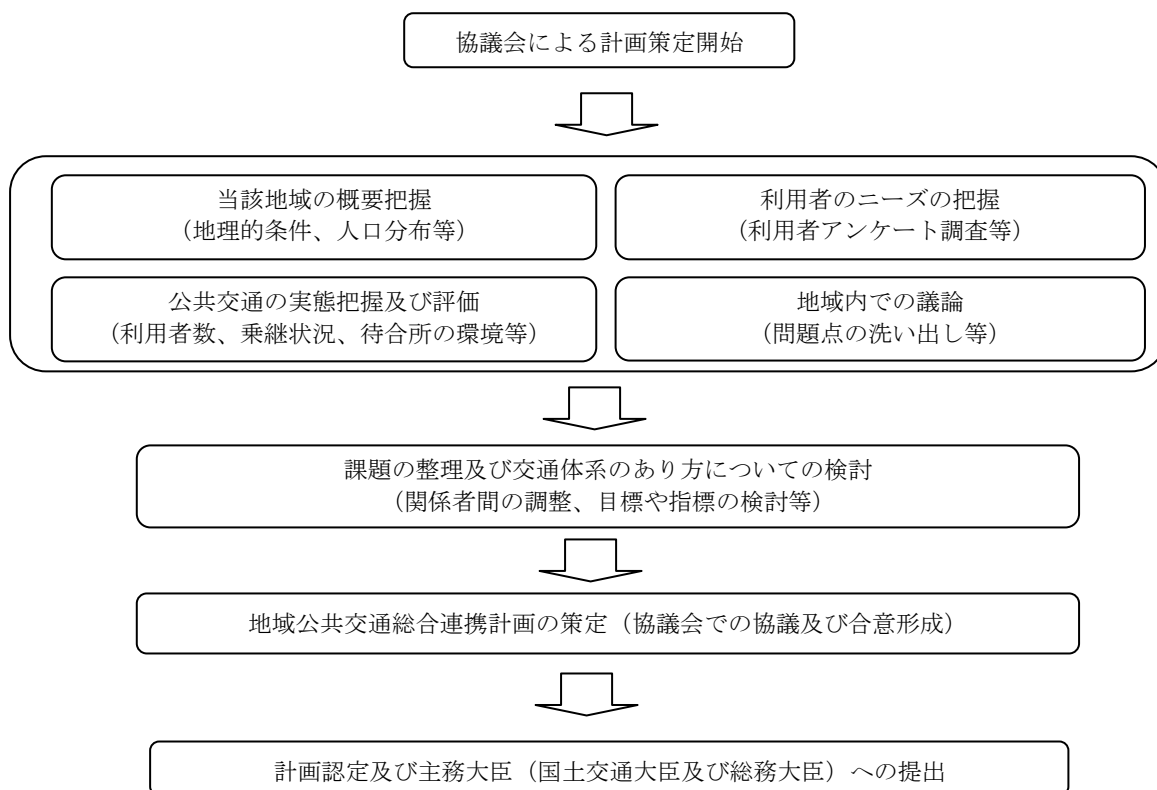
⑥当該市町村が必要と認める事項

例えば、市民が取り組むべき施策に関する事項、地域公共交通に関する人材育成、教育啓蒙活動に関する事項、地域公共交通に関する情報収集・提供に関する事項等市町村が必要と認める事項について定める。

※協議会は、地域公共交通に関わる多様な主体（市町村、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び学識経験者等）が、その最適なあり方につ

いて総合的に検討、合意形成を行い、合意がなされた取組みを実施するため、各主体間の意見調整を図り、地域の関係者が一体となって地域公共交通の活性化及び再生を推進する上での中心的な役割を担うものである。このため、活性化法上、関係者の協議への応諾義務、協議結果の尊重義務が課されている。

【図 1－2 地域公共交通総合連携計画策定までの流れ】



(4) 地域公共交通特定事業

市町村が策定する連携計画に定められる事業のうち、地域公共交通の活性化及び再生を推進する上で特に重要と考えられる取組みを「地域公共交通特定事業」とし、当該事業に係る国土交通大臣による認定制度を設け、認定等を受けた事業に対する法律上の特例措置等を講ずることにより、当該事業の促進を図ることとしている。

①軌道運送高度化事業（活性化法第8条）

軌道運送高度化事業とは、より優れた加速・減速性能を有する車両を用いること及び旅客の乗降を円滑にするための措置を講ずること等により、運送サービスの質の向上を図る事業のことである。

当該事業を実施する者が作成する軌道運送高度化実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、活性化法上の特例として、軌道運送高度化事業として行わ

れる軌道整備事業又は軌道運送事業については、軌道法第3条に規定された国土交通大臣の特許を受けたものと見なされる。当該特例は、地方公共団体等の軌道整備事業者が線路・電気設備等の施設を建設・保有し、これを軌道運送事業者に貸し付けるといった「運送」と「整備」を分離した仕組み（上下分離制度）であり、こうした上下分離制度により、事業者のインフラ整備負担を軽減した上で効率的な整備と整備後の安全運行・安定経営の確保を図るものである。

②道路運送高度化事業（活性化法第13条）

道路運送高度化事業とは、連結バスのような輸送力の大きなバスの導入や、バス専用・優先レーンの設置、バスロケーションシステムの整備、公共車両優先システムの導入、円滑の乗降のための運賃収受システムの開発等のバスの走行環境を改善するため総合的な取組みを実施するなど、バスの利便性向上を図るものである。

当該事業を実施する者が作成する道路運送高度化実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、活性化法上の特例として、道路運送法第4条第1項に規定された一般旅客自動車運送事業に係る許可、第15条第1項に規定された事業計画の変更に係る認可を受けたものと見なされるほか、第3項または第4項に規定された事業計画の変更を国土交通大臣に届け出たものと見なされる。

③海上運送高度化事業（活性化法第18条）

海上運送高度化事業とは、国内旅客船事業において、事業者の創意工夫のもと、加速及び減速の性能に優れた船舶や船体の揺れや騒音等を抑える効果の高い船舶の使用、旅客船ターミナルの整備や改良などの取組みを講じて、定時性や快適性の確保等、従来に比べサービス内容が高度化された質の高い旅客船事業を実施することにより、旅客船の利便性向上を図るものである。

当該事業を実施する者が作成する海上運送高度化実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、活性化法上の特例として、海上運送法第3条第1項に規定された一般旅客定期航路事業に係る許可、同法第11条第1項に規定された事業計画の変更に係る認可を受け、または同条第3項に規定された事業計画の軽微事項の変更に係る届出をしたものと見なされるほか、同法第19条の5第1項または第20条第2項に規定された人の運送をする貨物定期航路事業や人の運送をする不定期航路事業に係る届出をしたものと見なされる。

④乗継円滑化事業（活性化法第21条）

乗継円滑化事業とは、鉄道との接続を改善することを目的としたバスのダイヤ改正、異なる交通機関で利用できる共通乗車船券の発行、バスの停留所を駅の出

入口に集約させるといった乗降場の改善等、利用者が異なる交通網を利用する際に乗継ぎを円滑に行えるようにするための取組みを実施することで、地域公共交通の利便性向上を図るものである。

当該事業を実施する者が作成する乗継円滑化実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、活性化法上の特例として

- ・道路運送法第15条第1項に規定された事業計画変更に係る認可を受けたものの、同条第3項または第4項に規定された事業計画の変更を国土交通大臣に届け出たもの
- ・海上運送法第11条第1項に規定された事業計画の変更に係る認可を受け、または同条第3項に規定された事業計画の軽微事項の変更に係る届出をしたものと見なされるほか、第19条の5第1項後段もしくは第20条第2項後段に規定された人の運送をする貨物定期航路事業や人の運送をする不定期航路事業に係る届出をしたものと見なされる。

また、乗継円滑化実施計画に定められた乗継円滑化事業として発行する共通乗車券に係る運賃又は料金の割引について国土交通大臣に届け出た者は、鉄道事業法第16条第3項後段、軌道法第11条第2項、道路運送法第9条第3項後段又は海上運送法第8条第1項後段に規定された旅客運賃の決定及び変更に係る届出をしたものと見なされる。

⑤鉄道事業再構築事業（活性化法第25条の2）

鉄道事業再構築事業とは、鉄道事業者の最近の経営状況にかんがみ、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、経営の改善を図るとともに、市町村その他の者の支援を受けつつ、事業の譲渡及び譲受、法人の合併又は分割、事業の実施主体の変更、重要な資産の譲渡及び譲受等の事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るものである。

当該事業を実施する者が作成する鉄道事業再構築実施計画について、国土交通大臣の認定を受けたときは、鉄道事業法第3条第1項に規定された鉄道事業の許可や第25条第1項に規定された列車の運行の管理等の受委託等に係る許可、第7条第1項に規定された事業基本計画等の変更、第15条第1項に規定された鉄道線路の使用等、第16条第1項に規定された旅客運賃の決定及び変更、第26条第1項及び第2項に規定された事業の譲渡及び譲受等に係る認可を受け、または、第7条第3項に規定された事業基本計画等の変更（軽微等）届出、もしくは第16条第3項に規定された旅客運賃の上限設定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可もしくは認可を受け、または届出をしたものと見なされる。

⑥鉄道再生事業（活性化法第26条）

鉄道再生事業とは、鉄道事業者が自らの経営努力だけでは事業を維持することが困難であるとして、鉄道事業法第28の2第1項の規定による廃止届出を行った鉄道事業について、市町村等が支援を行うことにより、当該鉄道事業の維持を図るものである。

活性化法上の特例として、鉄道事業の廃止予定日の延期が可能になり、また、鉄道事業法第7条第3項に規定された事業基本計画等の変更や、第16条第3項後段または第4項後段の旅客運賃の決定及び変更に係る届出等をしたものと見なされる。

(5) 新地域旅客運送事業

新地域旅客運送事業とは、DMV（道路から鉄道への乗り入れを可能とする特殊な構造の車輪を備えた車両）や水陸両用車（陸上走行及び海上走行が可能な機能を持つ車両）といった複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業のことである。

新地域旅客運送事業を実施する者が、事業を行う際に作成する新地域旅客運送事業実施計画が国土交通大臣の認定を受けたときは、該当する交通事業法（鉄道事業法、軌道法、道路運送法、海上運送法）に規定された許可を一括して受けたものとみなすなど、関係法律に基づく手続きの合理化等の措置を講じ、当該事業の促進を図ることとしている。

第2章 評価

1. 評価の視点及び評価手法

地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策について、以下のとおり、必要性・妥当性、業績、成果の観点から評価を行った（表2-1）。

【表2-1 評価の視点及び評価手法】

評価の視点	評価手法
①地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画（地域公共交通総合連携計画）の策定を通じて地域公共交通の活性化・再生を促す本政策は、必要・妥当であったか。（必要性・妥当性）	①地域公共交通に係る各種データ等を活用し、地域公共交通を取り巻く現状・課題を整理・分析することにより、本制度の必要性・妥当性を評価する。
②連携計画の策定は進んでいるか。（業績）	②連携計画の策定件数の推移を整理するとともに、平成21年度・平成22年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論等を踏まえ、連携計画策定における課題等の分析を行う。
③本制度を活用する地方公共団体、交通事業者等がどう評価しているか。（成果）	③本制度を活用した地方公共団体及び交通事業者並びに利用者から、以下の点について、調査を行う。 <主な調査項目> ○地方公共団体 ・協議会立ち上げによる効果（意識面・組織体制面の変化等） ・協議会の運営に係る課題 等 ○交通事業者 ・経営収支の改善効果や集客効果 等 ○利用者 ・地域公共交通サービスについての満足度 等

<p>④策定された計画に基づく施策の実施が、集客効果等地域公共交通の維持・活性化に寄与しているか。（成果）</p>	<p>④平成 21 年度・平成 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論や、③で調査した内容を整理・分析し、本政策の成果を評価する。</p>
---	--

2. 評価結果

(1) 必要性と妥当性

地域公共交通を取り巻く現状・課題を整理・分析することにより、活性化法の趣旨である協議会を組成し、地域の関係者による合意形成のもと、地域公共交通の活性化・再生についての取組みを実施することの必要性・妥当性について評価した。

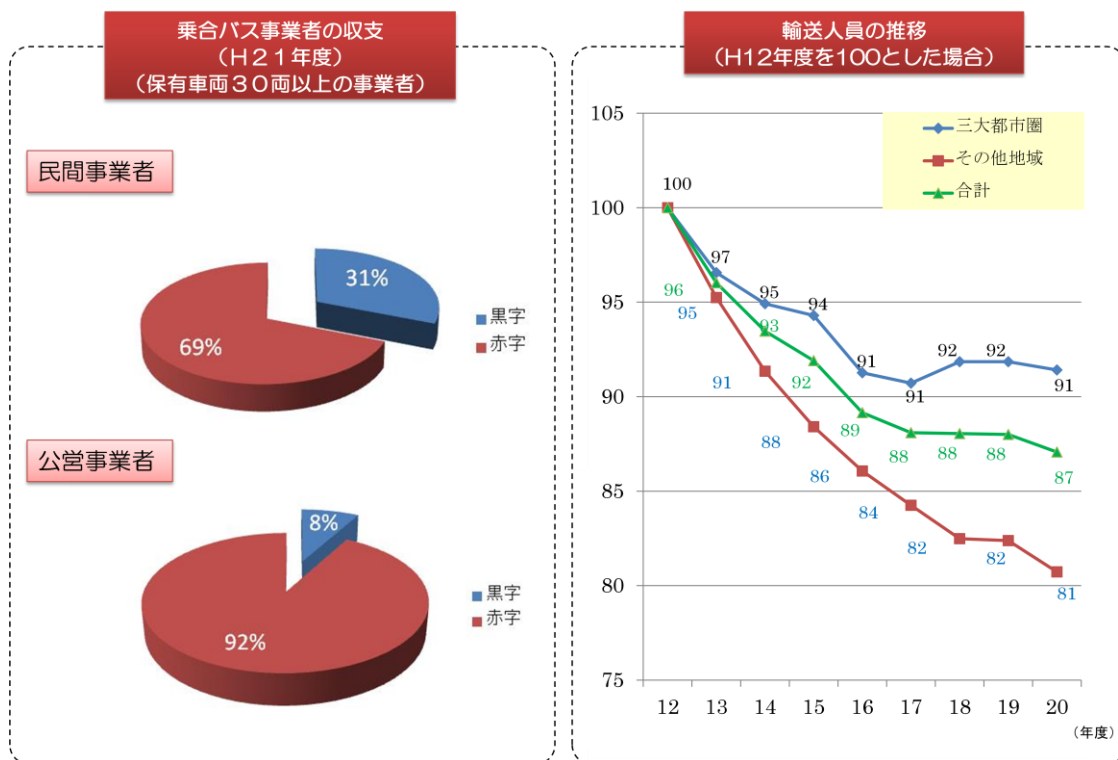
①地域公共交通を取り巻く現状

輸送人員や経営状況などのデータを活用し、バス交通及び地域鉄道を取り巻く現状についての整理・分析を以下のとおり行った。

(i) バス交通を取り巻く現状

平成 21 年度の乗合バス事業者（保有車両 30 両以上の事業者）において、民間事業者の約 7 割、公営事業者の約 9 割が赤字経営となっている。輸送人員は三大都市圏、地方部とともに減少傾向にあり、特に地方部においては、平成 12 年から平成 20 年の間で約 2 割減少するなど、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況となっている（図 2-1）。

【図 2-1 バス交通を取り巻く現状（乗合バス事業者の収支、輸送人員の推移）¹⁾】



¹⁾ 出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

また、バス事業者の倒産や路線廃止も相次いでいる。具体的には、平成11年以降に、産業活力再生特別措置法関係で15事業者、民事再生法関係で6事業者、会社更生法で3事業者が法的整理を行っている。さらに、毎年2,000km（稚内市～鹿児島市間²に匹敵）程度のバス路線が完全に廃止されている状況にある（図2-2）。

【図2-2 バス交通を取り巻く現状（乗合バスの路線廃止状況等）³】



以上のとおり、近年のバス事業者の経営状況は厳しく、また、利用者数の減少に歯止めがかかっていない状況であり、バス交通を取り巻く環境は非常に厳しいと言える。

²稚内市～鹿児島市間の距離は約1,810km

³出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

(ii) 地域鉄道を取り巻く現状

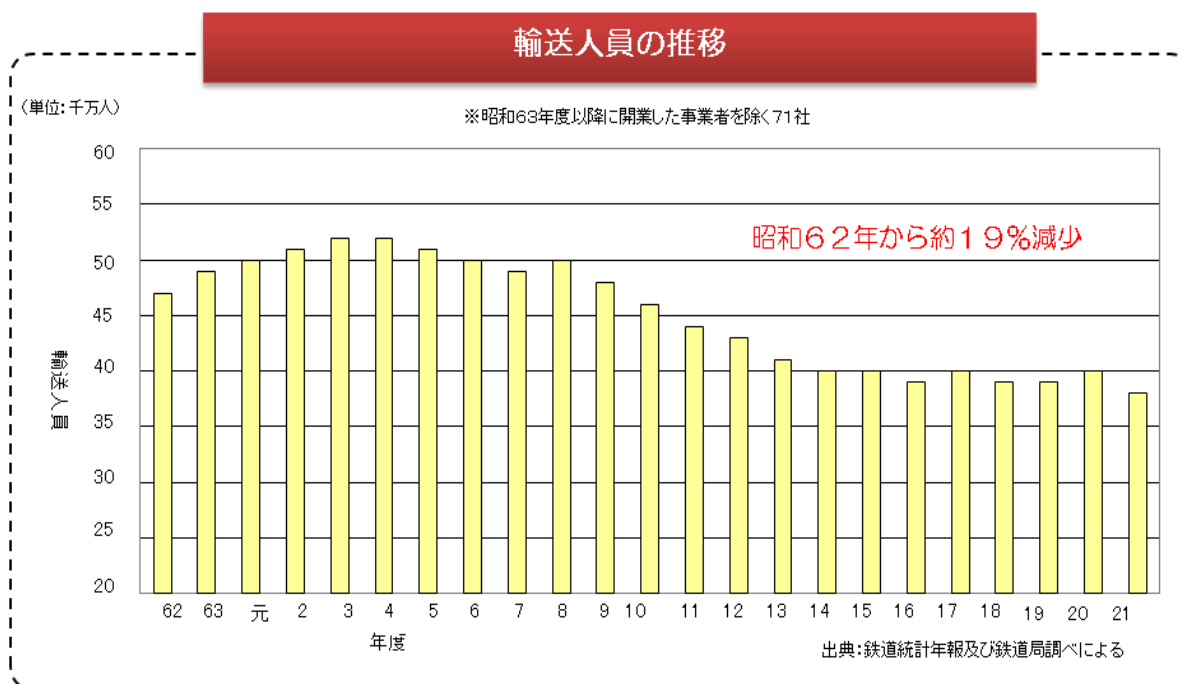
地域鉄道において、平成21年度の経常収支について、約8割の事業者が赤字となっている。また、輸送人員については、平成3年度を境に年々減少傾向にあり、昭和62年の約47万人から平成21年度の約38万人と比較すると約19%減少している（図2-3、図2-4）。

【図2-3 経常収支 平成21年度（鉄軌道業）⁴】

黒字：16社（17%）



【図2-4 輸送人員の推移⁵】

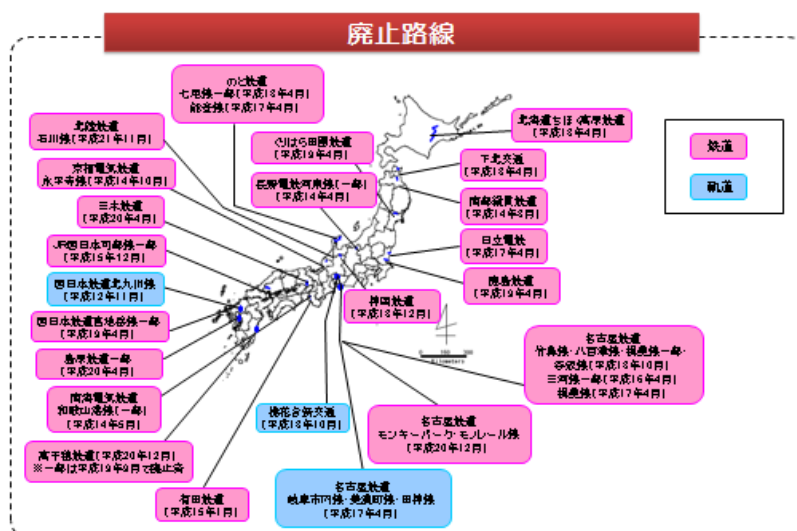


⁴出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

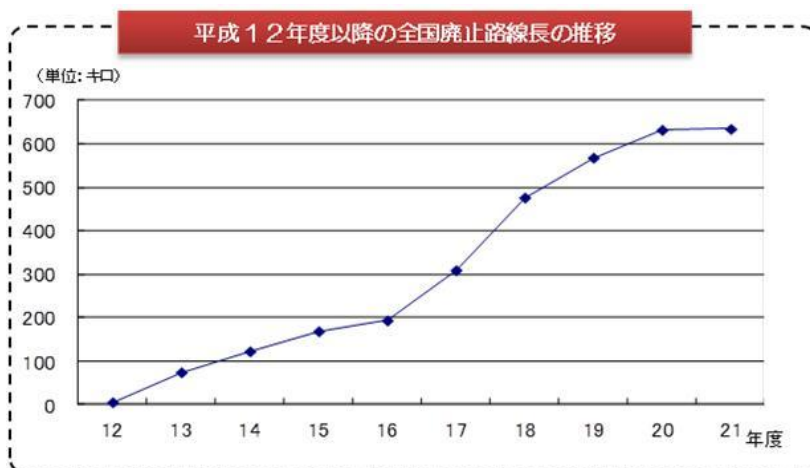
⁵出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

また、平成12年度以降、鉄軌道合わせて33路線、合計634.6km（東京～八戸間⁶に匹敵。）の路線が廃止されている。このうち平成17年度以降については、15路線が廃止されており、廃止路線長も平成16年度以降大幅に増加している（図2-5、図2-6）。

【図2-5 廃止路線⁷】



【図2-6 全国12年度以降の全国廃止路線長の推移⁸】



このように、地域の鉄道事業者の多くが赤字経営となっており、輸送人員も逡減傾向にある。結果として、廃止路線数、廃止路線長が増加しており、地域鉄道をとり巻く環境は非常に厳しいといえる。

⁶東京～八戸間の距離は約631.9km

⁷出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

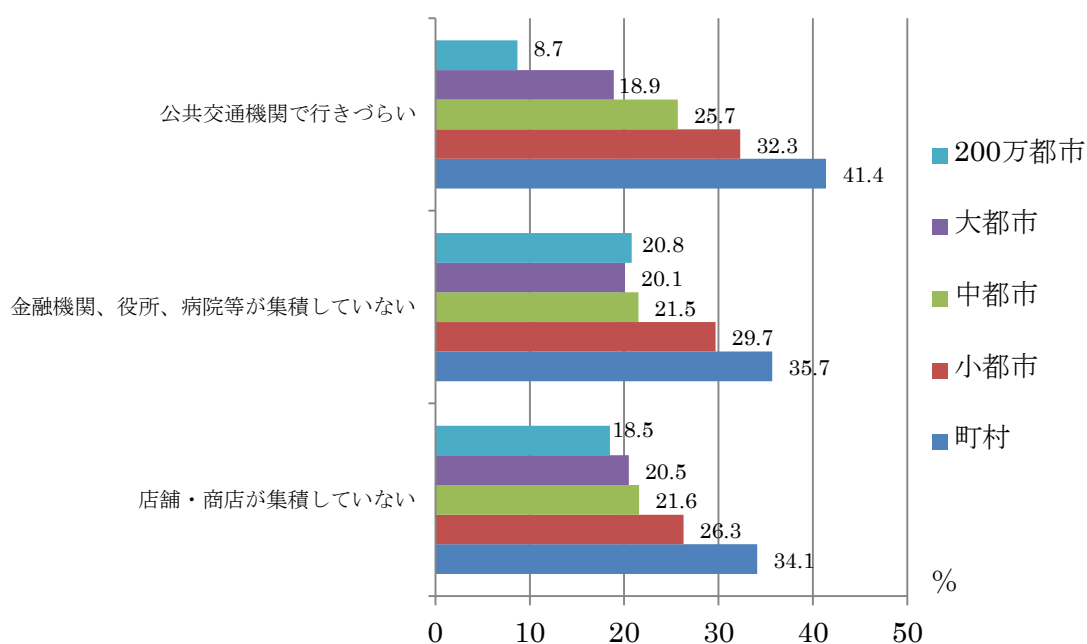
⁸出典：国土交通省「第2回交通の諸問題に関する検討会」資料

②地域公共交通を取り巻く課題

地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあることを踏まえ、地域住民に対するアンケートを活用し、地域公共交通にどのような課題があるのかについて整理・分析した。

まず、日常的な生活活動や生活の場に関するニーズについて、「公共交通で行きづらい」と感じる人が200万都市では8.7%であったのに対し、中都市では25.7%、町村では41.4%となっており、都市の規模が小さくなるほど、公共交通機関で移動しにくいとの評価が多い傾向にある。また、「金融機関、役所、病院等が集積していない」、「店舗・商店が集積していない」と感じる人もこれと同様の傾向が見られる（図2-7）。都市の規模が小さくなるほど、金融機関、役所、病院または商店街等に行く移動手段として、公共交通サービスに問題意識を持っていると言える。

【図2-7 日常的な生活活動や生活の場に関するニーズ⁹⁾】

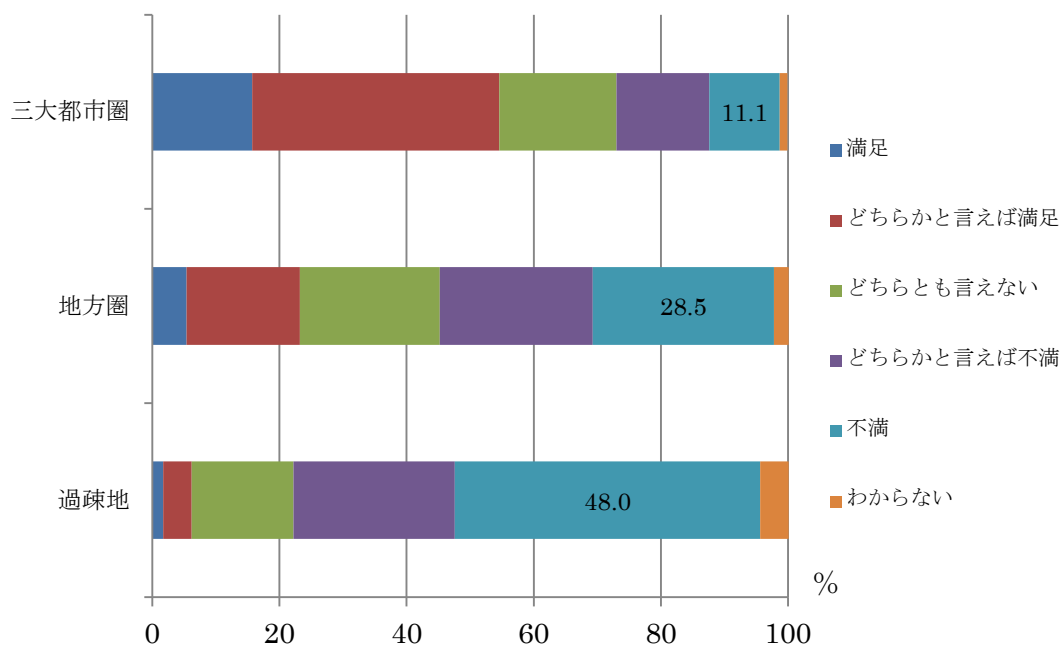


(※) 大都市：200万都市を除く人口100万人以上の政令指定都市
中都市：人口10万人以上の都市
小都市：人口10万人未満の都市

⁹⁾出典：国土交通白書（平成20年度）

また、公共交通に関する満足度について、「不満」と感じる人が三代都市圏では11.1%であったのに対し、地方圏では28.5%、過疎地では48.0%となっており、地方圏や過疎地では公共交通に関する満足度が低くなる傾向にある（図2-8）。

【図2-8 公共交通に関する満足度¹⁰】



(※) 三大都市圏：東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、
名古屋圏（岐阜県、愛知県、三重県）
大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）

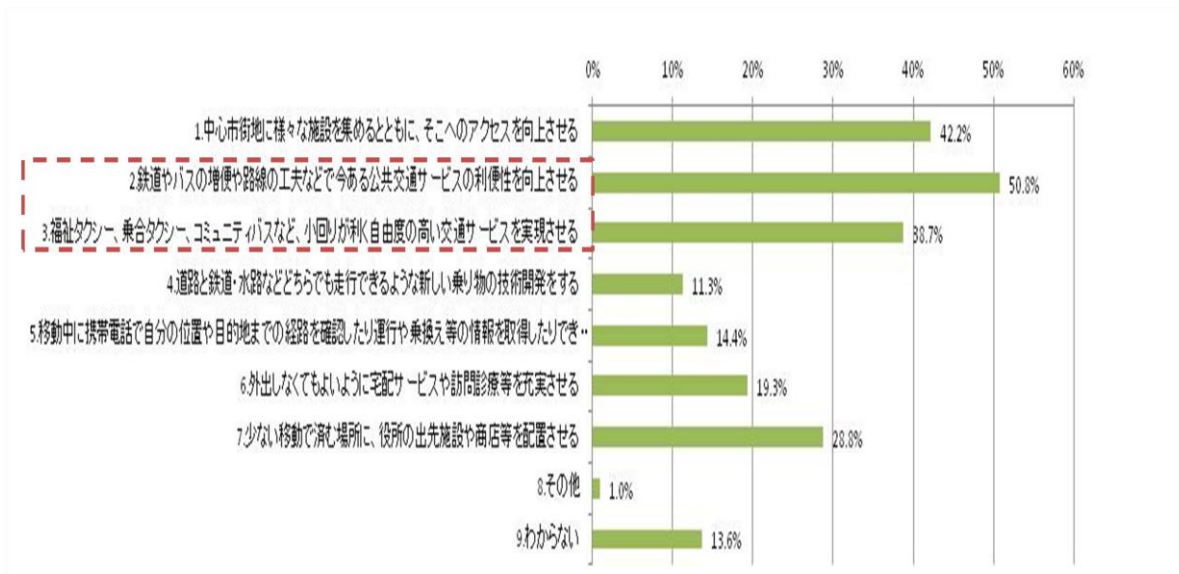
地方圏：三大都市圏以外

過疎地：過疎地域自立促進特別措置法第2条及び第33条に該当する区

さらに、地方圏における日々の移動を便利にするための方策についてアンケートにおいて、「鉄道やバスの増便や路線の工夫などで今ある公共交通サービスの利便性を向上させる」と回答した人が50.8%で最も高く、「福祉タクシー、乗合タクシー、コミュニティバスなど、小回りの利く自由度の高い交通サービスを実現させる」と回答している人も38.7%となっており、今ある公共交通サービスの利便性向上や新たな交通サービス提供に対するニーズは大きい（図2-9）。

¹⁰出典：国土交通白書（平成20年度）

【図 2-9 地方圏（※）における日々の移動を便利にするための方策についてのアンケート¹¹⁾】



（※）地方圏とは、三大都市圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）以外の道県のこと。

③まとめ

このように、バス交通、地域鉄道は赤字であり、利用者も逡減傾向にあるなど、地域公共交通取り巻く経営環境は厳しい状況にある一方で、地方では公共交通に対する満足度が低く、今ある公共交通サービスの維持、利便性向上や新たな交通サービス提供に対するニーズは大きいと言える。

¹¹⁾出典：国土交通白書（平成 20 年度）

(2) 業績

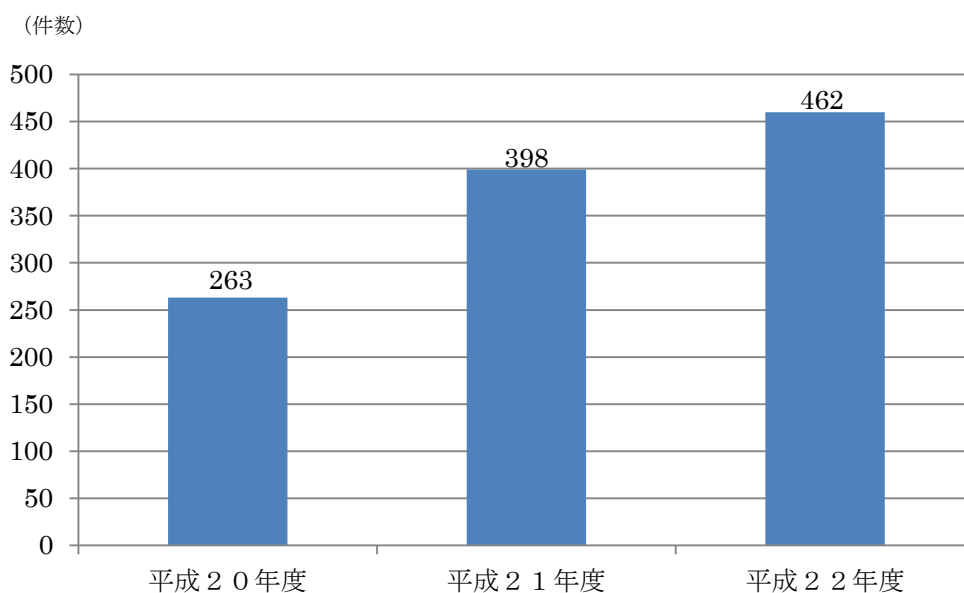
連携計画の策定件数の推移を整理するとともに、平成 21 年度及び平成 22 年度に実施した地域公共交通の活性化に係る有識者を交えて行った検討会での議論などを踏まえ、連携計画策定における課題等の分析を行った。

これらの検討会では、全国で地域公共交通の取組みに対する現状、課題等について変化した状況について、全国の自治体に対してアンケート調査等を実施し、地域公共交通の活性化の取組の現状・課題等を把握した。

①地域公共交通総合連携計画策定件数¹² ¹³の推移

平成 20 年度が 263 件、平成 21 年度が 398 件、平成 22 年度が 462 件と連携計画策定件数は堅調に増加している（図 2-10）。

【図 2-10 連携計画の策定件数の推移】



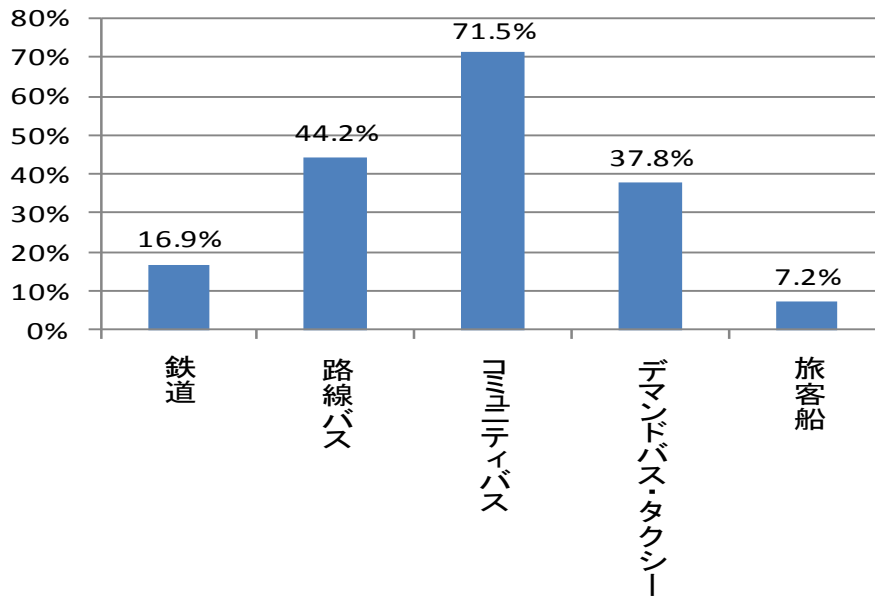
また、活性化法に基づく協議会が実施する事業の傾向として、コミュニティバスに係る事業が 71.5%と最も多く、次いで路線バスに係る事業が 44.3%、デマンドバス・タクシーに係る事業が 37.8%と、鉄道や旅客船と比較して自動車に関わるものが多い（図 2-11）。

¹²関連する政策チェックアップ指標として、業績指標 169「地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数」がある。（平成 24 年度の目標値は 800 件）。

¹³関連する予算として、地域公共交通活性化再生総合事業のうち地域公共交通総合連携計画策定費補助がある（平成 20 年度：10.8 億円 平成 21 年度：9.0 億円 平成 22 年度：3.7 億円）。

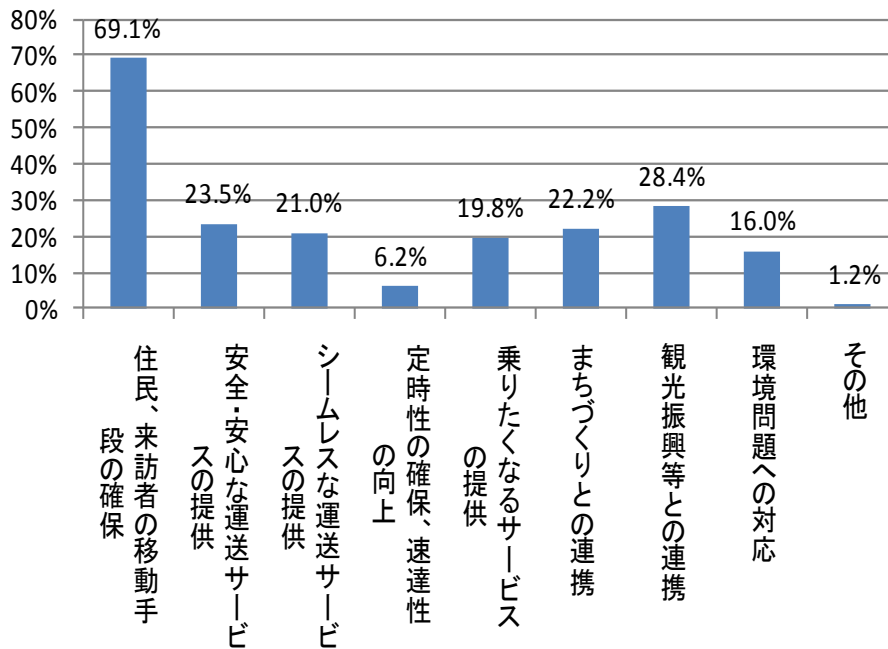
※本事業は行政刷新会議事業仕分け（平成 21 年 11 月）、国土交通省行政事業レビュー（平成 22 年 6 月）を踏まえ、平成 22 年度限りで廃止。

【図 2-11 交通モード別協議会数¹⁴】



さらに、事業の目的については、「住民、来訪者の移動手段の確保」が 69.1% と最も多い (図 2-12)。

【図 2-12 事業の目的¹⁵】



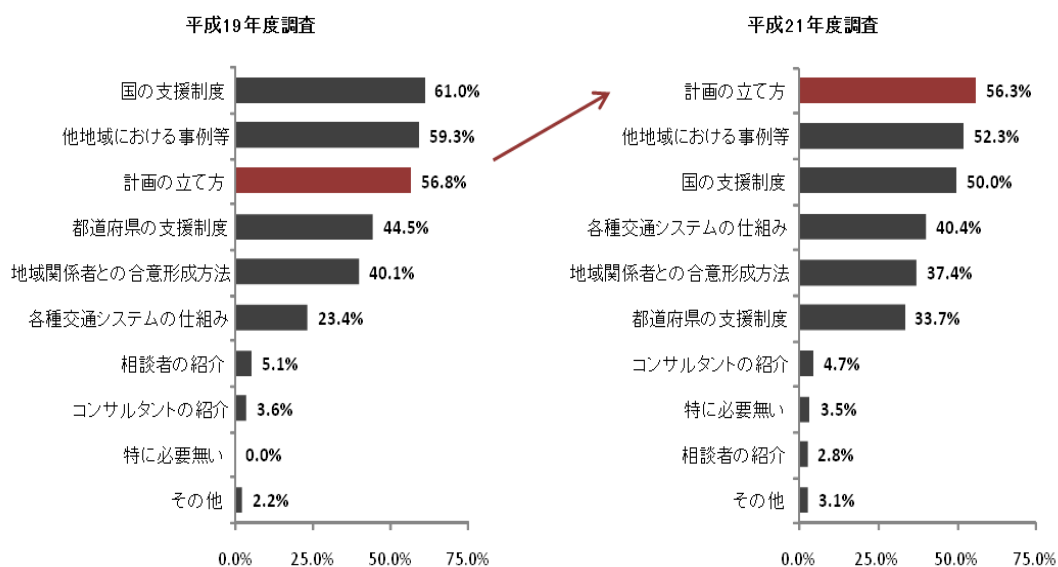
¹⁴出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

¹⁵出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

②地域公共交通総合連携計画策定にあたっての課題

市区町村が地域公共交通の活性化等に取り組む際に必要と考える情報について、全国市区町村の公共交通担当者に対して国土交通省が平成 21 年度に行った調査では、地域公共交通の現状把握、計画に記載する目標や評価基準の設定といった「計画の立て方」と回答した市区町村の割合は 56.3%と一番多く、平成 19 年度に行った同調査の結果と比較して、市区町村が連携計画策定に係る情報を欲していることがわかる（図 2-13）。

【図 2-13 地域公共交通の活性化等に取り組むにあたって市区町村が必要と考える情報の比較¹⁶⁾】



平成 19 年度当初、公共交通の問題に取り組む専門的な部署や組織はあるものの専任担当者数が少ない市区町村が多く、地域公共交通の活性化等への取り組みに係る大きな問題となっていた。

平成 19 年度と平成 21 年度と比較すると、専任担当者数を増やす傾向にあり、市区町村が組織体制の整備に意識を持ち始めている（図 2-14）。

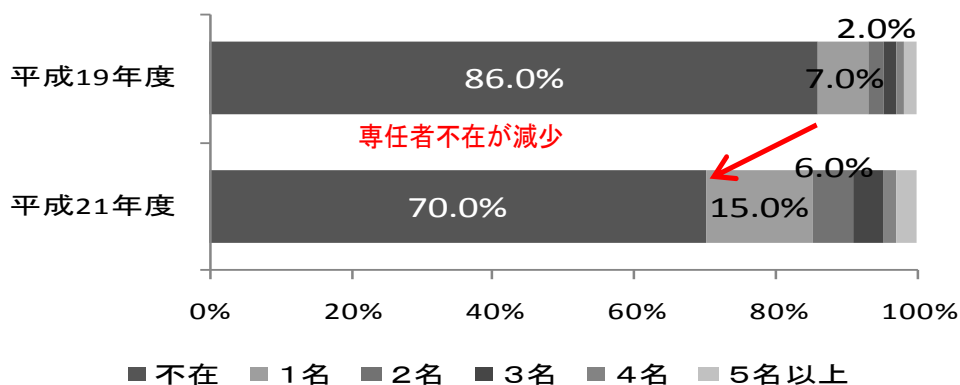
一方で、専任担当者を置かず、その他の分野の業務と兼任させている市町村もあるなど、人材が不足している市区町村もあり、地域公共交通の活性化等への取り組みの課題として、「専門に扱う組織がない」、「内部の人材不足」が平成 19 年度及び平成 21 年度で、いずれも 50%を超えているなど、依然として人材不足が課題となっている（図 2-15）。

このため、こうした状況を踏まえた今後の課題として、地方自治体に連携計画策

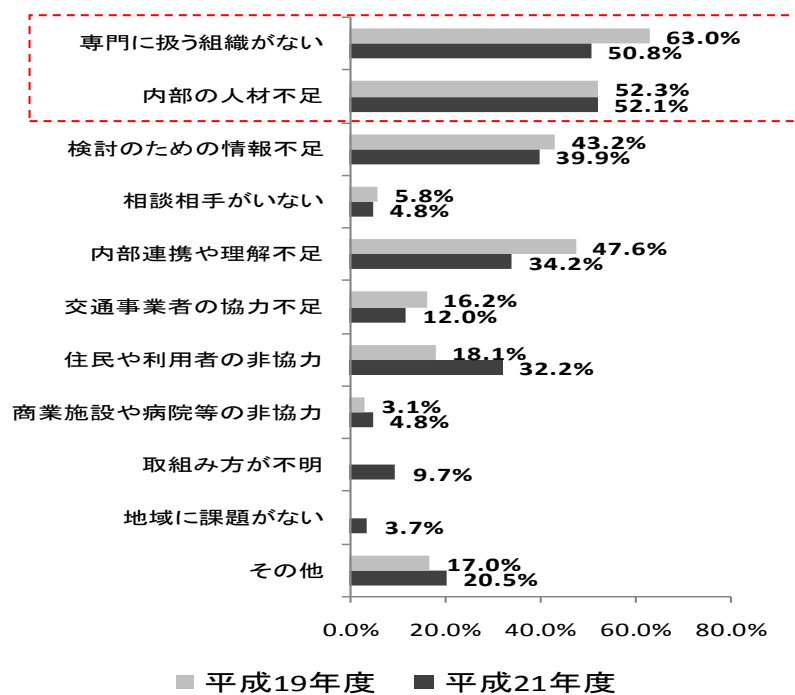
¹⁶⁾出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

定に係るノウハウを定着させるための方策を検討していくことが必要となっている。

【図2-14 公共交通専任担当者数の割合¹⁷⁾】



【図2-15 地域公共交通の活性化等への取組みの課題¹⁸⁾】



¹⁷⁾出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

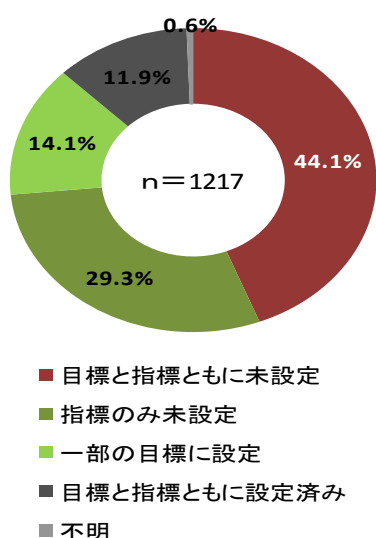
¹⁸⁾出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

また、連携計画の策定件数は堅調に増加しているものの、地域公共交通の確保・維持の取組みを進める上で、そもそもの目標を設定していない市区町村が4割以上、目標は設定しているものの指標は設定していない市区町村も3割存在する(図2-16)。

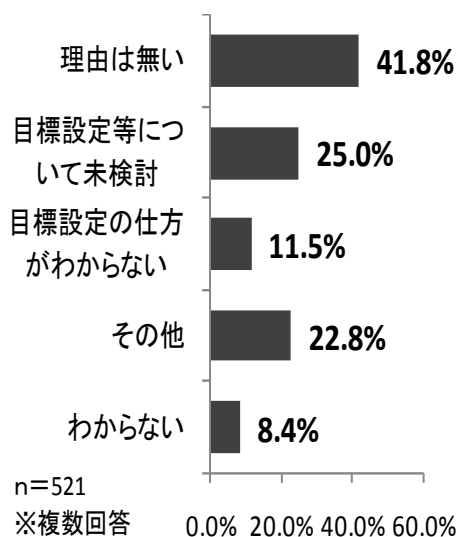
その理由として、目標を設定する必要性を感じていない市区町村や、目標を設定することについて未検討である市区町村、目標を指標化する方法がわからない市区町村が多いことによるなど、事業の目標や指標の設定が課題となっている。(図2-17)。

こうした事業の目標や指標の設定に係る課題に関しては、事業実施による目標の設定と成果を評価することの重要性について、地方自治体に対して周知していくことが必要である。

【図2-16 市町村における目標と指標の設定状況¹⁹】



【図2-17 目標を設定していない理由²⁰】



¹⁹出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

²⁰出典：国土交通省「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査」

(3) 成果

活性化法の制度を活用して地域公共交通のあり方を見直した新潟県三条市や、地域公共交通特定事業を活用して地域公共交通の確保・維持を図った富山市・富山地方鉄道、若桜町・八頭町・若桜鉄道株式会社、福井県・沿線市・福井鉄道株式会社に対して、平成23年9月から11月にかけてヒアリングを行い、取組みにあたっての課題、工夫、事業の効果、同制度の評価等を把握するとともに、地方運輸局を通じて、その他の連携計画に基づく事業の良い事例、悪い事例を抽出し、その傾向を整理・分析、当該事例の利用者の評価を整理することにより、活性化法に係る成果の評価を行った。

事例1：新潟県三条市による取組み

地域公共交通の確保・維持に係る取組みが評価され、平成23年度地域公共交通活性化・再生優良団体（国土交通大臣表彰）として表彰された新潟県三条市に対して以下のとおり、ヒアリング調査を行った。

(i) 三条市の概要（H23.5現在）

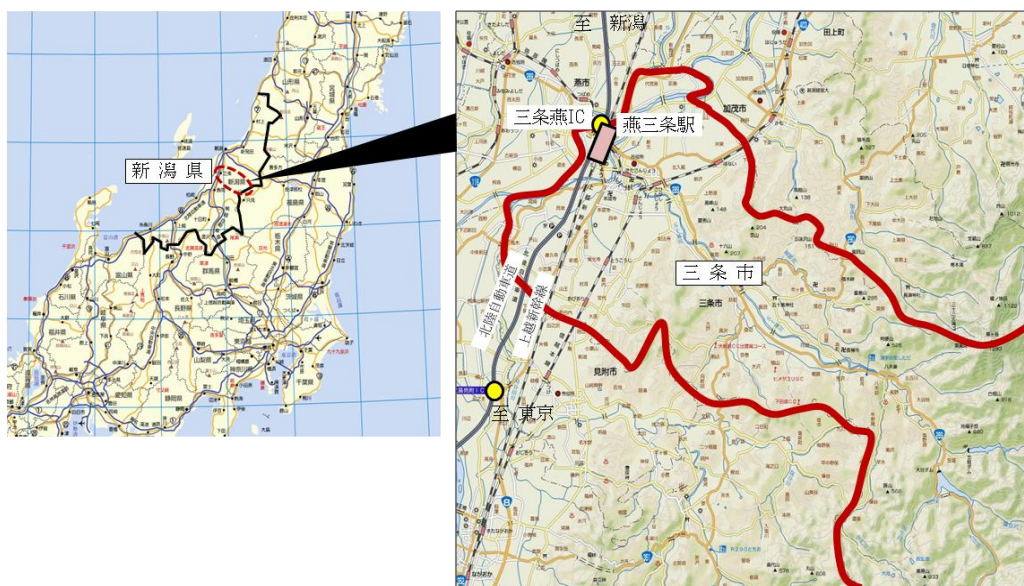
面積：432.01 km²

人口：104,007人

高齢者割合：25.4%

世帯数：34,513世帯

【図2-18 新潟県三条市】



(ii) 取組内容

新潟県三条市は平成19年11月9日に「三条市地域公共交通協議会」を設置し、平成20年3月に連携計画を策定した。当該連携計画に基づき同年4月から、市街地デマンドの実証運行に係る社会実験を開始した。デマンド交通とは、決められた時間に決められたコースを走る路線バスとは異なり、利用者が降りたいと思う停留所へ直接行くことができ、運行時間内であれば利用する時間も自由に決められる交通システムである（図2-19）。

三条市では、市内5社のタクシー事業者を運行事業者とし、市内全域で実施し、「利用者登録を不要とし、誰でも利用可能」「停留所間をダイレクトで運行」などフレキシブルな運行方法を確立し、利便性を増加させた。また、社会実験開始後は、実証運行結果や利用者ニーズを踏まえながら、段階的に、使用車両（小型バスからタクシー車両への変更）、予約システム（デマンドバスシステム利用からタクシーの配車ノウハウを活用）、料金設定（従来の料金定額制から、利用形態に応じた料金設定に変更（1人乗車：300円～3,000円、複数乗車：300円または600円）等について仕組みを抜本的に見直すなど、PDCAサイクルを確立した（図2-20）。

その結果、平成22年10月から平成23年3月において、利用者数が目標値を上回る（平成22年10月は277.8人/日が平成23年3月には316.3人/日に増加（目標値は310人/日））と同時に行政負担費も削減（平成19年度は1,035円/人であったのが、平成22年10月から平成23年3月においては689円/人と33%減少）し、平成23年6月にはデマンド交通「ひめさゆり」（図2-21）の本格運行を開始した。

また、既存のバス路線を活用し、下田地区（山間部）から市街地に向けて、高校生通学ライナーバス（図2-22）を運行させた。既存の路線バスを活用し、市内の2校へ延伸して運行を行い、定期券の一部購入補助を行うなど、学生にとって利便性の高い運行サービスを提供し、利用者を安定的に確保した。同ライナーバスについても平成23年4月より本格運行を実施したところである。

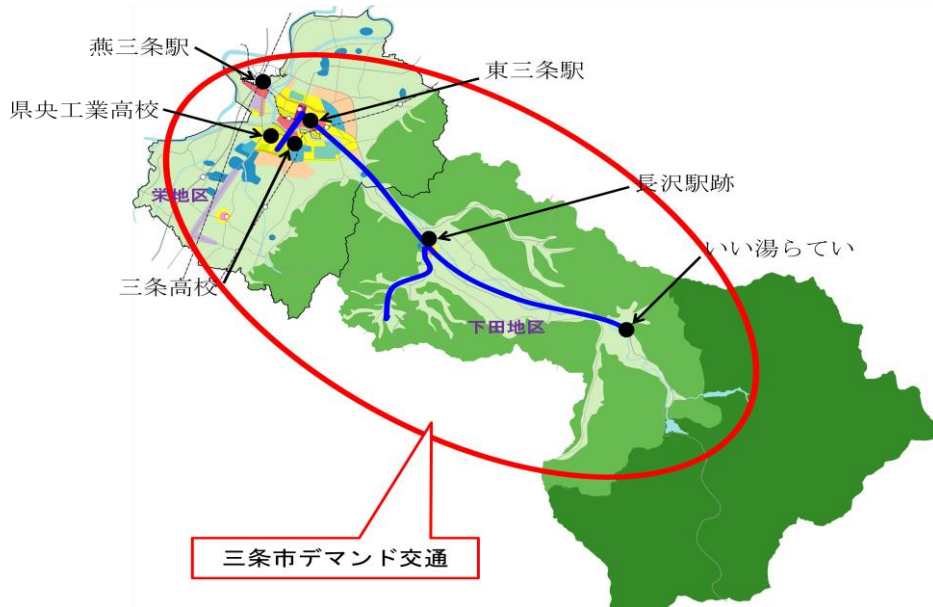
【三条市地域公共交通協議会の概要】

設置：平成19年11月9日

会長：三条市長

委員構成：三条市（福祉保健・教育委員会・経済）、交通事業者（バス・鉄道・バス協会・タクシー協会）、道路管理者（国・県・市）、警察、市民、学識経験者、北陸信越運輸局、新潟運輸支局、新潟県、燕市、観光協会、商工会議所、商工会、連合新潟

【図 2-19 市街地デマンドの実証運行エリア】



【図 2-20 公共交通の活用によるまちづくり】



【図 2-21 デマンド交通「ひめさゆり」】



【図 2-22 高校生通学ライナーバス】



(iii) ヒアリング結果

三条市に対して行ったヒアリング結果は表 2-2 のとおりである。

三条市では、

- ・連携計画の策定を通じて、市内の公共交通に関する課題や住民ニーズについて把握するなど地域公共交通のあり方を見直した
- ・協議会を立ち上げることにより、日頃から市民の意見要望に耳を傾けるようになるなど職員の意識の変化が見られるようになった

と活性化法を評価しており、取組み内容の主な特徴として、

- ・交通事業者との打ち合わせ、住民への説明会を頻繁に行い、関係者を巻き込んだ事業を展開した
- ・事業開始後も利用者のニーズを把握し、順次改善を行うなど、PDCA を実施している

こと等が把握できた。

【表 2-2 三条市に対するヒアリング結果】

項目	ヒアリング結果
地域公共交通協議会の運営を始めるにあたっての課題	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に係るノウハウがなかった。北陸信越運輸局に相談に乗ってもらっていた。 ・スタッフが、公共交通・防犯・交通安全を兼任するなど人材不足の問題があった。 ・当初、バス会社とは面識があったが、タクシー事業者との面識は一切なかった。しかしながら、現在では月 1 回程

	<p>度事業者と打ち合わせを実施し、情報共有を図っている。</p>
<p>住民の参画を求めるにあたっての工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・連携計画を策定する段階では、公共交通に関する市民アンケート調査、高校生アンケート調査等を実施した。 ・デマンド交通の社会実験をスタートしてからは、地区住民を対象に説明会や懇談会を頻繁に開催した。 ・分科会の開催や世帯アンケートの実施など住民の意見・要望の把握に努めた。
<p>需要喚起策及び新規顧客開拓策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・広報活動として、デマンド交通の出発式の開催、広報誌の特集記事の掲載、チラシの配布、ポスターの掲示、ホームページへの掲載を行った。 ・登録制の撤廃、予約の締切時間の緩和、乗降箇所の拡大、利用者アンケートの結果を踏まえた改善を行い、利便性を向上させた。
<p>連携計画に係る評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・連携計画の策定を通じて、市内の公共交通に関する課題や住民のニーズについて把握するなど地域公共交通のあり方について見直した。 ・利用者の約8割が満足しており、約6割が家族送迎に頼らなくてよいと感じている。 ・協議会を立ち上げることにより、日頃から市民の意見要望に耳を傾けるようになるなど職員の意識の変化が見られるようになった。 ・急激に進む高齢化社会に向け、これからのまちづくりの主役の一端を担う高齢者の外出機会を増やし、まちの活性化や高齢者の健康増進の施策につながる基盤ができた。

事例 2：富山市・富山地方鉄道株式会社による取組み

地域公共交通特定事業の第 1 号認定となった富山市・富山地方鉄道株式会社に対して、以下のとおり、ヒアリング調査を行った。

(i) 富山地方鉄道の概要

会社設立：昭和 5 年 2 月 11 日

資本金：15.6 億円

営業キロ：100.5km（鉄軌道合計）

運転本数：平日 79 便／日、休日 80 便／日（環状線）

利用者数：平成 21 年度 12,290 人 平成 22 年度 15,981 人

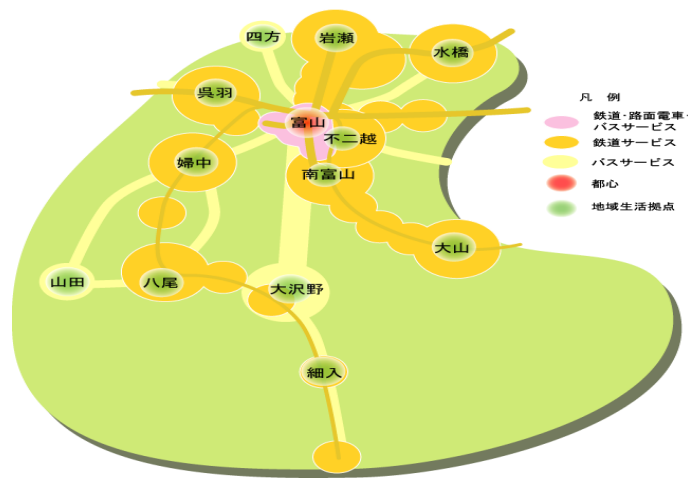
(ii) 取組内容

富山市は、お団子と串（串は一定以上のサービス水準の公共交通、お団子は串で結ばれた徒歩圏を意味する。）という考え方に基づき、自家用車に頼らず、徒歩と交通機関のみで目的地まで行くことのできるコンパクトなまちづくりを目指している（図 2-23）。その一環として、富山駅周辺地区と中心商業地区とのアクセス強化、都心地区全体の回遊性の向上及び中心市街地の活性化を目的とした路面電車ネットワークの形成を図るため、LRT 車両（図 2-24）を導入し、既存の路面電車を延伸、環状運転化する事業（図 2-25）に取り組んだ。

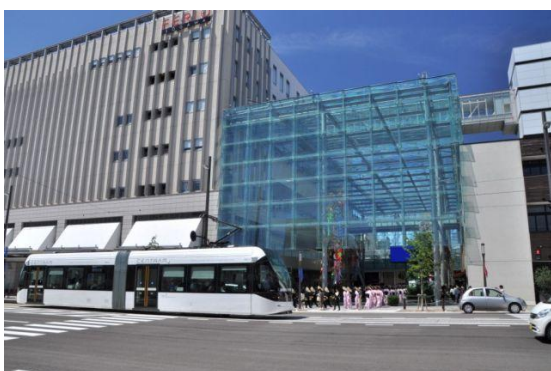
富山市及び富山地方鉄道は事業を円滑に進めるため軌道運送高度化事業計画を策定し、平成 20 年 2 月 28 日に地域公共交通特定事業として全国で初めて認定を受けた。当該事業が認定されたことで、富山市は軌道整備事業者として車両や軌道施設の整備・保有等を行うとともに、これらを富山地方鉄道に貸し付け、富山地方鉄道は線路使用料を富山市に支払って軌道運送事業者として運行を行う上下分離方式による軌道事業（図 2-26）を実施することができるようになった。

富山市は、事業を始めるにあたり富山市内電車・環状線化計画検討委員会を設置し、市民に対する説明方法や事業全体の進め方等について議論を重ねるとともに、庁内の担当職員を増やして取組体制を強化した。環状線の愛称の募集やタウンミーティングの開催など住民の参画及び意識向上を図る取組みや、オート 1 デーサービス（IC カード利用者を対象とした運賃割引サービス）、まちなかポイントサービス（セントラムなどの公共交通利用者が商店街の加盟店で買い物した際に IC カードのポイントサービスを受けられる）等の利用促進策を行った結果、環状線の利用者数及び営業利益は平成 20 年度と平成 22 年度の対比において増加した。

【図 2-23 富山市が目指すコンパクトなまちづくり】



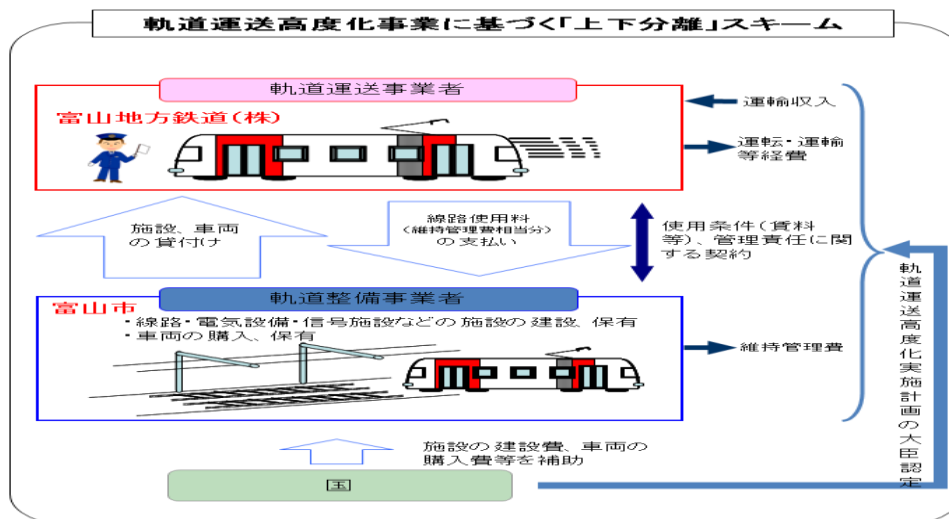
【図 2-24 富山市内を走行する LRT】



【図 2-25 富山地方鉄道(環状線部分)】



【図 2-26 軌道運送高度化事業に基づく「上下分離」スキーム】



(iii) ヒアリング結果

富山市及び富山地方鉄道に対するヒアリング結果は表 2-3 のとおりである。富山市及び富山地方鉄道では、上下分離方式により、市が軌道整備事業を担うこととなり、コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の活性化を実現したと活性化法を評価しており、取組み内容の主な特徴として、市による強力なリーダーシップにより住民の意識向上を図ったこと等が把握することができた。

【表 2-3 富山市及び富山地方鉄道株式会社に対するヒアリング結果】

項目	ヒアリング結果
軌道運送高度化事業を始めるにあたっての課題	<ul style="list-style-type: none">・市による強力なリーダーシップのもと、お団子と串（串は一定以上のサービス水準の公共交通、お団子は串で結ばれた徒歩圏を意味する。）という考え方により、公共交通の便利なエリアや沿線人口を増やし、自家用車に頼らないコンパクトなまちづくりを実現する一環として、既存の軌道を環状線化する事業に取り組んだ。・富山港線を L R T 化させた経験から、L R T に関するノウハウは十分にあったものの、富山市内電車・環状線化計画検討委員会（北陸信越運輸局を含む）から市民への説明の仕方や事業全体の進め方等についてアドバイスを受けた。・担当職員は当初 3 人だったが、15 人からなる交通政策課を設置し、体制を強化した。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	<ul style="list-style-type: none">・富山市長が、平成 17 年から 3 年間で計 108 回のタウンミーティングを行い、コンパクトなまちづくり、公共交通の重要性などを地域住民に訴え、車優先の考え方からの転換を図ってきた。・住民の参画を求める一環として、電車の愛称を募集し、「セントラム」と名付けた。また、電停ベンチのガラスに掲示する丸いプレートを購入者名とメッセージを載せる形で、1 基 5 万円で販売した。（購入者には市民、県外の方々、沿線企業など多岐に渡り、全基即売された。）。・スピーディーに成果を見せることで市民の理解を得ていくという方針のもと、3 年以内で L R T を開業することとした。
集客効果や経営	<ul style="list-style-type: none">・環状線を含む軌道全体で、利用者数は平成 20 年度と平成

収支等の改善効果	22年度の対比において10%以上増加し、営業利益は、平成20年度と平成22年度の対比において増加した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策として、オート1デーサービス（ICカード利用者を対象とした運賃割引サービス）、まちなかポイントサービス（セントラムなどの公共交通利用者が商店街の加盟店で買い物した際にICカードのポイントサービスを受けられる）などを実施している。また、富山市内のホテルに宿泊している外国人観光客にセントラム無料乗車券を配布している（日本人観光客向けには半額無料券）。 ・トータルデザインというコンセプトのもと街並みとの調和も図りつつ車両や電停のデザインにも力を入れており、子供をはじめとしたファンの増加を図った。 ・中心市街地活性化事業により整備した多目的広場であるグランドプラザがまちなかの賑わいの核となって、環状線の利用客を呼び込んだ。
軌道運送高度化事業に係る評価	<ul style="list-style-type: none"> ・上下分離方式により、市が軌道整備事業を担うこととなり、市が目指すコンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の活性化を実現した。

事例3：若桜町・八頭町・若桜鉄道株式会社による取組み

鉄道事業再構築事業を実施し、若桜鉄道の存続を図った若桜町・八頭町・若桜鉄道株式会社に対して、以下のとおり、ヒアリング調査を行った。

(i) 若桜町・八頭町・若桜鉄道株式会社の概要

会社設立：昭和62年8月6日

資本金：5.3億円

営業キロ：19.2km

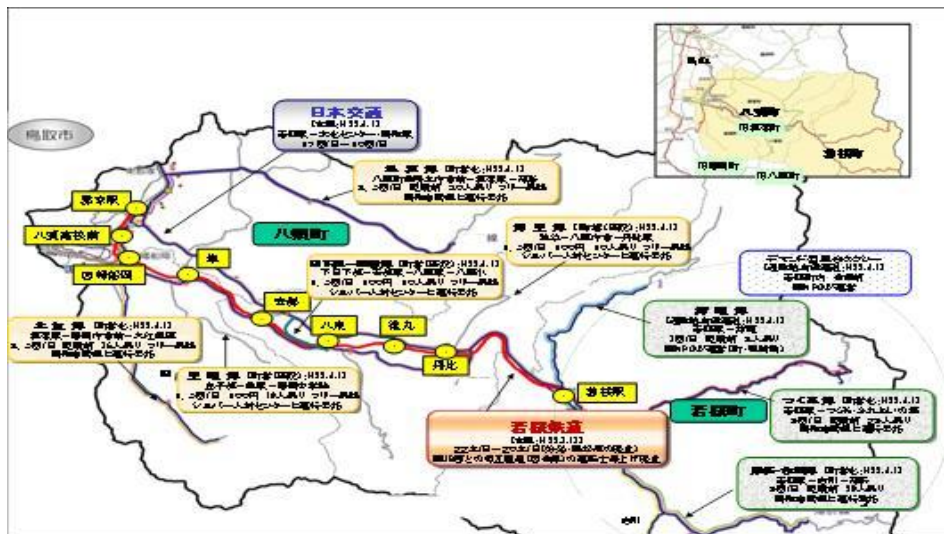
運転本数：若桜駅～郡家駅（3往復／日）、若桜駅～鳥取駅（7往復／日）

利用者数：平成21年度 391,643人 平成22年度 397,291人

【図2-27 若桜町及び八頭町】



【図2-28 若桜鉄道概要図】



(ii) 取組内容

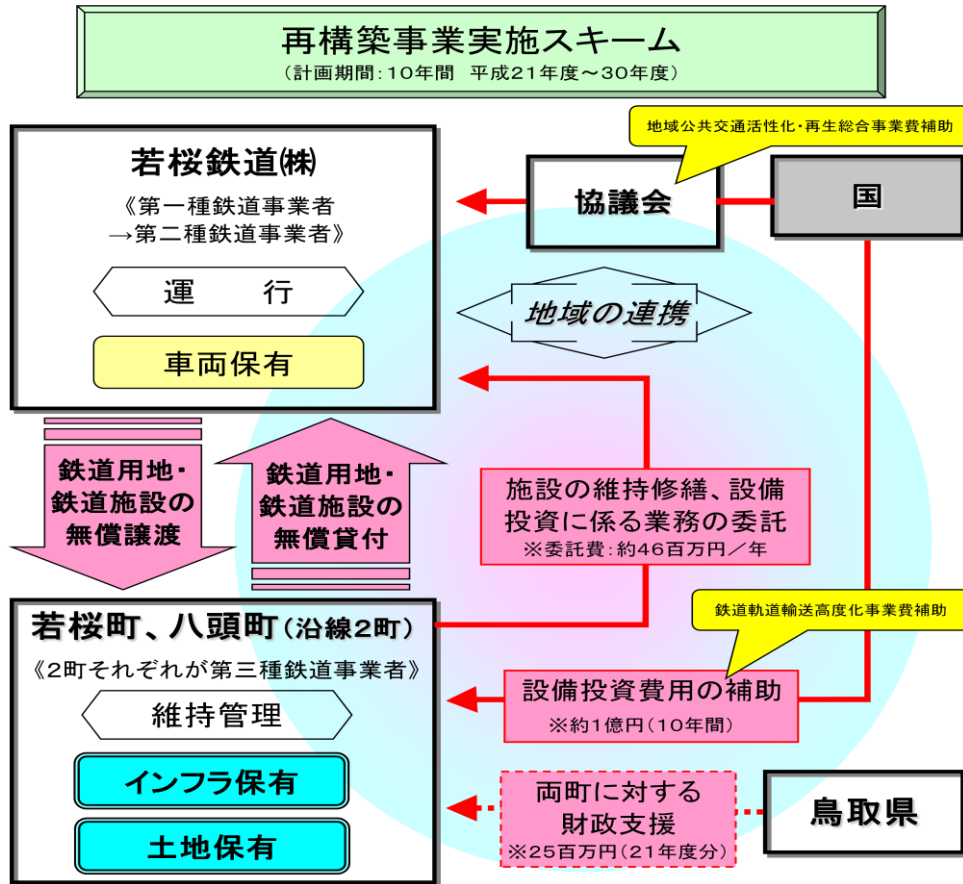
若桜鉄道(図2-29)は、利用者の減少やインフラ保守管理費用の増大などにより、年間約4千万円の運行赤字が続き、利用者数も平成11年をピークに年々減少しており、廃線の危機にあった。こうした状況を踏まえ、若桜鉄道、若桜町及び八頭町は若桜鉄道に係る鉄道事業再構築実施計画を策定し、鉄道事業再構築事業(図2-30)として平成21年3月13日に認定された。当該計画が認定されたことにより、若桜町及び八頭町が鉄道施設及び鉄道用地の譲渡を受け、当該用地を若桜鉄道に無償で使用させることで、若桜鉄道は鉄道施設及び鉄道用地の維持修繕に係る費用負担がなくなった(公有民営化方式)。また、若桜鉄道は、若桜町及び八頭町から鉄道施設及び鉄道用地の維持修繕業務を請け負い、当該受託料を得ること等により、財政状況は一定程度持ち直した。

若桜町及び八頭町では若桜鉄道の利用者を増やすため、SL遺産の譲受・復元等を行って観光客の誘致を図った(図2-31)。また、職員に対する鉄道通勤の呼びかけ、住民に対する応援パスポート(図2-32)、サポートクラブ等の販売や枕木オーナー制度(枕木に購入者名と購入日を載せることができる)の実施など利用促進策を実施した。その結果、若桜鉄道の利用者数は平成21年度から平成22年度にかけて増加、経常収支は黒字を確保しており、一定の成果をあげることができた。

【図2-29 若桜鉄道】



【図2-30 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業実施スキーム】



【図2-31 SL遺産の復元】



【図2-32 応援パスポート】



(iii) ヒアリング結果

若桜町・八頭町・若桜鉄道に対するヒアリング結果は表 2-4 のとおりである。若桜町・八頭町・若桜鉄道では、関係者による地域公共交通の見直しにより、自治体による赤字補填への依存から脱却したと活性化法を評価しており、取組み内容の主な特徴として、関係者が連携して自治体職員や住民等に対する利用促進を図ることにより、需要を喚起、新規顧客開拓を図ったこと等が把握できた。

【表 2-4 若桜鉄道株式会社に対するヒアリング結果】

項目	ヒアリング結果
鉄道事業再構築事業を始めるにあたっての課題	<ul style="list-style-type: none">・立ち上げ当初はノウハウもなく、図書館から鉄道用語辞典を借りて勉強するといった状況であり、中国運輸局にはお世話になった。・立ち上げの時の担当者は全員他の仕事と兼務していた。・なお、住民へのアンケート調査により、鉄道を存続させる方針が決まっていたこと、関係する自治体が2つだったことから調整は比較的スムーズに進んだ。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	<ul style="list-style-type: none">・住民の意識向上策として、応援パスポート、サポートクラブ等の販売を行った。また、枕木オーナー制度を実施した。一本5千円であり、昨年は48名が購入した（そのほとんどが県外の人で、ローカル鉄道を応援したいということで購入している。）。
集客効果や経営収支等の改善効果	<ul style="list-style-type: none">・若桜鉄道の利用者数は平成21年度が391.6千人、平成22年度が397.2千人となった。（通勤旅客と普通旅客が通学旅客の減少分を補う以上に増えた。）・応援パスポートやサポートクラブ等の販売、SL運転体験等営業外収入の増加により、平成21年度、平成22年度は経常収支黒字を確保した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	<ul style="list-style-type: none">・SL運転体験等の実施、SL遺産の復元等を行った。・隼駅に集まるバイクのライダーや若桜駅のSLを見に来る観光客から入場料等を徴収し、収入の増加を図った。・若桜町では職員60人中20人が鉄道通勤。職員に対しては説明会を開催し、そのうち半数以上に定期券を購入してもらっている。また、八頭町ではノーマイカーデーを月2回以上実施するよう周知した。
鉄道事業再構築事業に係る評価	<ul style="list-style-type: none">・関係者による地域公共交通の見直しにより、自治体による赤字補填への依存から脱却。

事例 4：福井県・沿線市・福井鉄道株式会社による取組み

鉄道事業再構築事業を実施し、福井鉄道の再建を図った福井県・沿線市・井
鉄道株式会社に対して、以下のとおり、ヒアリング調査を行った。

(i) 福井県・沿線市・福井鉄道株式会社の概要

会社設立：昭和 20 年 8 月 1 日

資本金：1 億円

営業キロ：21.4km（鉄軌道合計）

運転本数：平日 108 便／日、休日 98 便／日

利用者数：平成 21 年度 1,639 千人 平成 22 年度 1,730 千人

【図 2-33 福井鉄道・福武線路線図】



(ii) 取組内容

福井鉄道福武線（図2-34）は、地域公共交通の中心としての役割を担ってきたが、沿線人口の減少等により利用者が減少し、経営の悪化に伴って存続が危惧される状況となっていた。福井市、鯖江市、越前市の沿線3市、福井県、福井鉄道及び支援団体等の関係者では、平成20年5月に福井鉄道福武線活性化連携協議会を設置し、同線の経営改善方策を検討した結果、同線のインフラコストを削減する方策として、鉄道事業再構築実施計画を策定し、平成21年2月24日に、鉄道事業再構築事業の第1号案件として認定された。

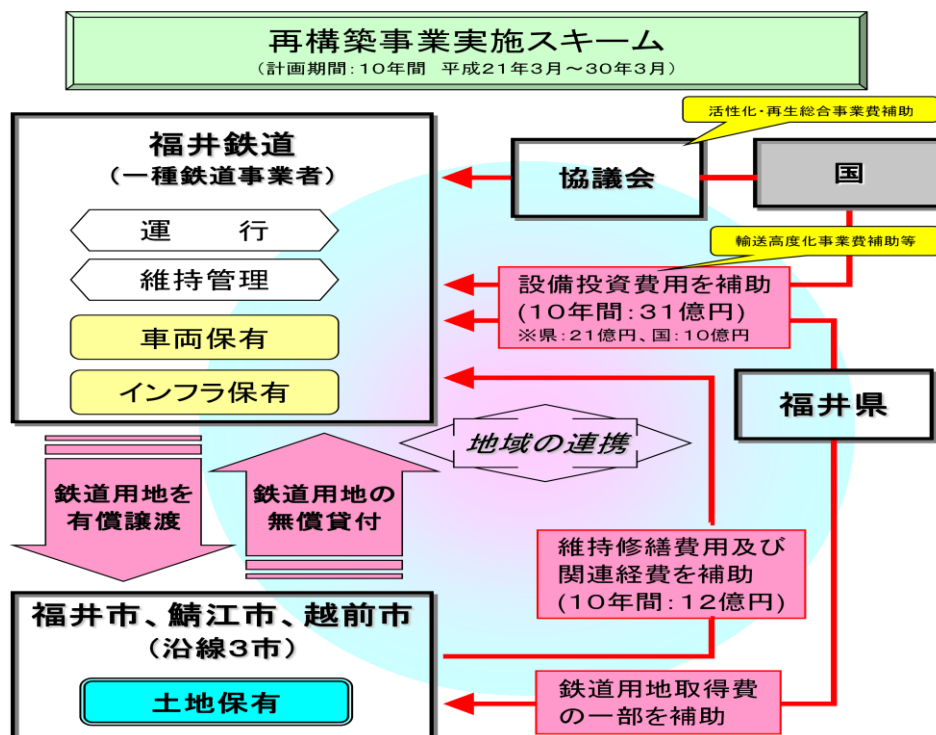
当該計画が認定されたことにより、福井県及び沿線市が福井鉄道から買い取った土地を福井鉄道に対して無償で貸し付ける仕組みとなり、福井鉄道は鉄道用地に係る費用（累積債務や固定資産税）の負担がなくなり、同社の資産保有に伴う費用負担は軽減された（図2-35）。

また、「ハッピー1日フリー乗車券」などの企画乗車券（図2-36）の販売、ダイヤ改正（最終便の繰り下げ、急行列車のダイヤの見直し）、沿線施設利用者に対する割引運賃の適用、駅舎の改修（図2-37）やパークアンドライド駐車場の新設、株主であるサポート団体を通じて住民に対し沿線ウォーキング等の利用促進イベントを呼びかけるなどの取組みを行った結果、平成21年度から平成22年度にかけて、利用者数、営業収入ともに増加した。

【図2-34 福井鉄道福武線】



【図 2-35 福井鉄道の鉄道事業再構築事業実施スキーム】



【図 2-36 企画乗車券】



【図 2-37 西山公園駅舎の改修】



(iii) ヒアリング結果

福井県・沿線市・福井鉄道に対するヒアリング結果は表 2-5 のとおりである。福井県・沿線市・福井鉄道では、

- ・ 10年間の鉄道事業再構築計画により、長期の支援スキームが確定したため、関係者による利用促進策等に計画的に取り組むことができるようになった

・サポート団体（株主）をはじめとした住民の積極的な関与による地域公共交通の確保・維持が図られるようになった
と活性化法を評価しており、取組み内容の主な特徴として、需要喚起策、新規顧客開拓策については、株主であるサポート団体も積極的に関与したこと等が把握できた。

【表 2 - 5 福井鉄道株式会社に対するヒアリング結果】

項目	ヒアリング結果
鉄道事業再構築事業を始めるにあたっての課題	<ul style="list-style-type: none"> ・経営再建策を検討する過程で、福井鉄道のインフラコストを削減する方策として、上下分離方式を導入することとした。 ・福井鉄道の経営再建については、県にはえちぜん鉄道の経営再建を行った経験からノウハウの蓄積があったが、上下分離方式についてはノウハウを持ち合わせてなかったため、中部運輸局に対しても積極的にアドバイスを求めた。 ・当初から、県、沿線3市及び取引先金融機関は福井鉄道再建を果たすという目的が共有されていた。
住民の参画を求めるにあたっての工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・株主である住民サポート団体を中心となって、沿線ウォーキングなどの利用促進イベントや広報活動等の支援を行った。 ・沿線市の職員に対して、通勤のみならず会議等においても電車を利用するように呼びかけた。
集客効果や経営収支等の改善効果	<ul style="list-style-type: none"> ・福井鉄道の利用者数は、平成21年度が1,639千人、平成22年度が1,730千人となった。 (平成22年度の利用者数は目標値(1,706千人)を超えた。) ・割安な企画乗車券を導入したことにより、平成21年度から平成22年度にかけて営業収入は増加し、営業損失は減少した。
需要喚起策及び新規顧客開拓策	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策として、福井県が取り組むカーセーブ運動とタイアップした「フライデーフリーパス」や70歳以上の高齢者を対象とした「ハッピー1日フリー乗車券」などの企画乗車券の販売を実施。また、ダイヤ改正（最終便の繰り下げ、急行列車のダイヤの見直し）や沿線施設利用者に対する割引運賃の適用を実施した。 ・駅の新設・改修やパークアンドライド駐車場の新增設などハード面での利便性向上を行っている。また、ソフト面での

	<p>サービス改善として、マナー研修を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各駅にパンフレットスタンドを設置し、企画乗車券、ビア電・居酒屋電車などのチラシを設置するなどの広報活動を実施。 ・並行在来バスを見直し、拠点駅を中心としたフィーダーバスに変更し、通勤客・通学客の電車利用促進を図るとともに昼間時間帯に買い物客の電車利用を図るようにした。
鉄道事業再構築事業に係る評価	<ul style="list-style-type: none"> ・10年間の鉄道事業再構築事業計画により、長期の支援スキームが確定したため、関係者による利用促進策等に計画的に取り組むことができるようになった。 ・サポート団体（株主）をはじめとした住民の積極的な関与による地域公共交通の確保・維持が図られるようになった。

その他の連携計画に基づく事業

事例1～4以外の協議会の連携計画に基づく事業について、良い事例、悪い事例の傾向分析を行った。多くの協議会が連携計画に基づいて行った事業のフォローアップとして、利用者や地域住民に対してアンケート調査を行っており、また、活性化法の評価を行うにあたっては、事業を実施する自治体や交通事業者のみならず、地域住民や利用者が地域公共交通サービスをどのように評価しているかを把握することは重要であることから、協議会が行うアンケート結果等を整理・分析し、良い事例（利用者の評価が高い、設定した目標を達成している、利用者数が増えているなどの傾向が見られるもの）及び悪い事例（良い事例と反対の傾向が見られるもの）について整理を行った結果、表2-6の傾向が見られた。

【表2-6 良い事例及び悪い事例の傾向】

良い事例	悪い事例
①利用者アンケート調査や住民の意見を聞くための会議を設置するなど住民ニーズの把握に取り組んだ。	①住民ニーズの把握が十分ではなかった。
②住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った（路線を守り育てるための住民組織の立ち上げ、e通勤プロジェ	②住民を巻き込む取組みが不足し、行政の取組みが浸透しなかった。

<p>クトの実施、シンポジウム等の開催、地域住民による費用負担など)。</p> <p>③利用状況のフォローなどP D C Aを実施。</p> <p>④利用者に使いやすい路線への見直しや競合する路線バスを廃止するなど、既存路線の再編を図った。</p> <p>⑤ I Cカードの導入など、利便性向上のための取組を一体的に実施。</p> <p>⑥商店会など他主体との連携を図った。</p>	<p>③デマンド交通運行エリアと路線バス運行エリアが重なり競合してしまった。</p> <p>④一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした一過性の取り組みとなってしまった。</p>
---	--

また、上記傾向を有する利用者の評価が高い事例及び低い事例を以下のとおり整理した。

①利用者の評価が高い事例

< A協議会 >

A協議会は、広報での周知や公共交通マップの作成等を積極的に行うことによりマイレール・マイバス意識の醸成を図るなど、住民の意識向上や巻き込みを図った。また、コミュニティバス路線を再編し、バスを鉄道に乗り換えできるようなダイヤに再編した。コミュニティバス利用者に対するアンケートで、「バスの利用状況」等について調査し、高校生の登下校時間に配慮したダイヤの調整等を行った結果、コミュニティバスの満足度が再編以前より高くなった。

【主なアンケート結果】

(自主運行バスの満足度：「満足」と答えた割合)

平成 21 年度調査：50.0% 平成 22 年度調査：66.7%

< B協議会 >

B協議会は、コミュニティバス利用者に対してアンケート調査を行い、利用

者ニーズを把握し、利用者に使いやすい路線への見直しをするなど、既存路線のネットワーク再編を図り、コミュニティバスの実証運行やラッピングバスの導入、共通回数券の創設などの様々な取組みを実施している。

【主なアンケート結果】

(自主運行バスの満足度：「満足」と答えた割合)

運行回数：67%、運行ルート：73%、運転手の対応：100%、
運賃：87%、全体：90%

< C協議会 >

C協議会は、市内沿岸部を結ぶ「幹線バス」について、アンケート調査を行い、利用者ニーズの把握に取り組み、利便性向上の観点からダイヤ改正（早朝便の増便、バスの所要時間の短縮）等を実施した。

【主なアンケート結果】

(早朝便の増便)

- ・「便利になった」：50%
- ・自由記述では「早朝に通院する場合に便利」、「雨のとき通勤に利用」等の回答があった。

(所要時間の短縮)

- ・「便利になった」：71%
- ・「ノロノロ運転がなくなって快適になった」：49%

< D協議会 >

D協議会は、運行経費の一部を地域住民が負担するなど、「責任と費用の分担」を前提として地域住民が実質的に参画し、地域公共交通を支えるという仕組みを構築している。具体的には、地域でNPO法人を設立してニーズにあったデマンド交通を運行し、法人会費という形で、地域住民が一部運行経費を負担しているなど、地域住民の合意のもと、地域の移動手段の確保に向けた取組みを実施した。

【主なアンケート結果】

(乗合タクシーの満足度)

- ・「利用しやすい」：74%
- ・「サービスを現状のまま維持すべき」：48%

< E 協議会 >

E 協議会は、コミュニティバスの導入及び実証運行を実施した。既存のコミュニティバス路線の見直しや新規路線の設置等を検討するため、コミュニティバス利用者に対してアンケート調査を行い、利用者ニーズを把握することにより、運行ルートやダイヤの改善に取り組んだ。

【主なアンケート結果】

(コミュニティバスの満足度：「ちょうどよい」と回答した割合)

- ・運行回数：50%、利用料金：76%

②利用者の評価が低い事例

< F 協議会 >

F 協議会は、ネットワーク(バス路線)再編を図って競合状態を解消したが、利用者のニーズを十分に把握しておらず、コミュニティバスから路線バスへ乗り換えが必要となったことが利用者の利便性の低下に繋がり、コミュニティバス利用者数が激減した。

【主なアンケート結果】

(利用したバスに対する満足度)

- ・コミュニティバス路線再編についての意見として、「再編前の方がよかった」という回答あり。
- ・利用したバスに対する満足度：一部のバス路線では「やや不満」、「不満」と合わせると全体の3分の2を占める。

< G 協議会 >

G 協議会は、交通不便の解消と、住民で支える地域公共交通の構築を目的として、デマンド交通の実証運行を開始したものの、運行にあたっての検討不足により、実証運行エリアと路線バス運行エリアが重なり、競合してしまった。

【主なアンケート結果】

(現デマンド交通の今後の利用意向)

- ・「利用しない」：66%

(現デマンド交通の悪い点)

- ・「路線バスへの乗り継ぎが面倒」：29%
- ・「行きたい場所へ行けない」：24%

- ・「予約が面倒」：16%。

<H協議会>

H協議会は、これまで路線バス及び公共施設を巡回するコミュニティバスを中心に住民の日常の移動を確保し、だれもが使いやすいネットワークを構築するため、連携計画を策定した。

利用者に対するアンケート調査では、連携計画が認知されていないという結果が出ており、コミュニティバスの利用者数も平成21年度と平成22年度で比較して伸び悩んだ。

【主なアンケート結果】

(地域公共交通総合連携計画の認知度)

- ・「全く知らなかった」：42%

(コミュニティバスに関する満足度：5点満点)

- ・「運行本数」：1.8点
- ・「運行ダイヤ」：2.0点

(コミュニティバスを使用しない理由)

- ・「車の方が便利」：58%
- ・「運行本数が少ない」：40%
- ・「行きたいところに行けない」：40%
- ・「バスがどのように走っているか知らない」：26%

3. 評価のまとめ

2. のとおり評価を行うことにより、以下の点について確認することができた。

(1) 必要性・妥当性

バス交通や地域鉄道などの地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、地方では公共交通の維持、利便性向上を求める声が強い。

(2) 業績

地域公共交通総合連携計画の策定件数は進んでいるものの、連携計画策定にあたっての課題としては、市町村において、市町村の公共交通を担当する人材の不足、連携計画の策定方法等に係るノウハウ不足（取組みに対する目標・指標が未設定等）、といった点があげられる。

(3) 成果

地方公共団体、交通事業者は、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会を立ち上げ、連携計画を策定し、当該計画に基づく事業を取組むことにより、職員や住民の意識に変化が見られ、当該地域の公共交通の確保・維持を主体的かつ積極的に考えるようになったと評価している。

また、連携計画を策定し、地域公共交通の確保・維持に取り組んでいる事例を分析した結果、以下の傾向が見られる。

次のような取組みを行っている場合には、概して利用者からの評価が高い。

- ・利用者アンケート調査や住民の意見を聞くための会議を設置するなど住民ニーズの把握に取り組んだ
- ・住民の公共交通に対する意識向上を図り、利用促進に向けて住民の巻き込みを図った
- ・利用状況のフォローなどPDCAを実施
- ・利用者に使いやすい路線への見直しや競合する路線バスを廃止するなど、既存路線の再編を図った
- ・ICカードの導入など、利便性向上のための取組を一体的に実施
- ・商店会など他主体との連携を図った

反対に、上記に該当しない事例や一時的な観光需要やイベント開催による誘客のみを目的とした事例は、利用者数が伸び悩んでいたりと、利用者からの評価は芳しくない。連携計画を策定したにも関わらず、利用者に認知されていないといった事例も見られるなど、住民に対する周知方法にも課題があるといえる。

(4) まとめ

地域公共交通を取り巻く経営環境は厳しい状況にあるが、地方では公共交通の維持、利便性向上を求める声が強いという状況の中、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により、地域の関係者による協議会を設立し、当該地域の公共交通のあり方についての合意形成を図る枠組みを通じて、地域公共交通の確保・維持に係る様々な取組みが行われたことを踏まえると、今後の地域公共交通のあり方について検討していくにあたり、同法は引き続き必要である。

しかしながら、今後さらにこのような取組みを広げていくとともに効果的な取組みを行っていくためには、①連携計画の策定プロセス、②連携計画の内容、③連携計画のフォローアップに係るノウハウの共有が必要である。

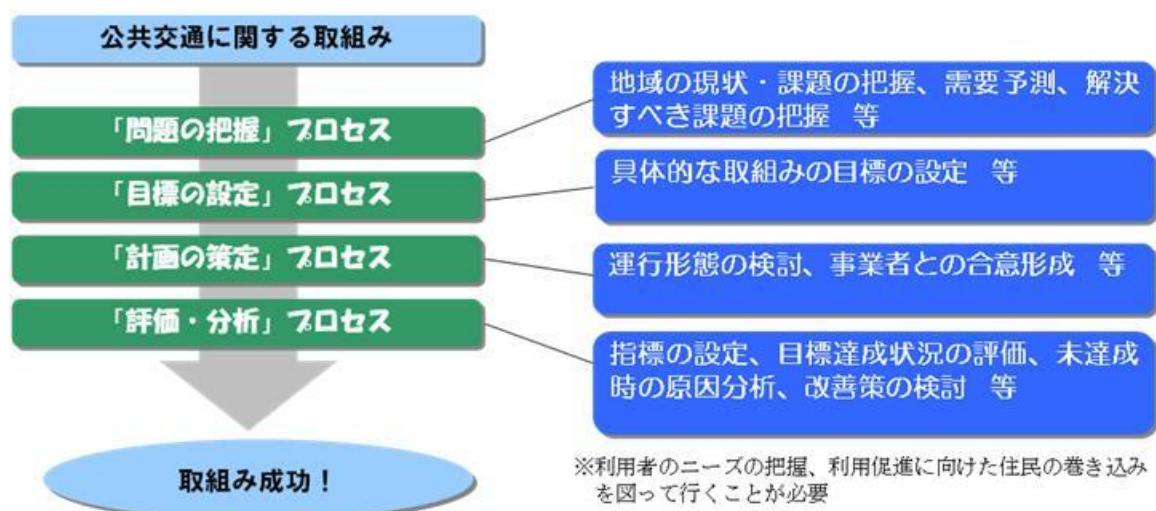
第3章 今後の施策への反映の方向性

地域公共交通について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の枠組みに基づく取組を広げていくとともに効果的な事業を行っていくためには、

- ①連携計画の策定プロセス（関係者との調整方法等）
 - ②連携計画の内容（目標や指標の立て方等）
 - ③連携計画のフォローアップ（連携計画をどのように評価し、見直していくか等）
- に係るノウハウを関係地方公共団体等において、共有することが必要となる。

こうした状況に対応するため、これまでの事業の分析を踏まえた地域公共交通に係る計画策定等のための「手引き」を作成し、これを地域に提供することとする。

【図3-1 公共交通に関する体系的取組のイメージ】



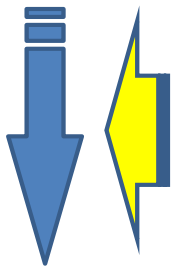
また、活性化法のスキームにより、交通に関するすべての課題が解決できるわけではないため、今後も、交通に関する様々な課題に対して、十分に検討を行っていく必要がある。国土交通省では、こうした状況等を踏まえ、交通に関する施策について、総合的に再構築し、これを計画的に推進していくため、交通に関する基本理念、基本施策等を定めた交通基本法案を平成23年3月に国会に提出したところである。今後、同法が成立すれば、同法に基づく交通基本計画の策定等を通じて、具体的な交通施策等について検討・実施していくこととしている（図3-2）。

【図 3 - 2 交通基本法案（概要）】

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。

（国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携）

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進 等）

交通基本計画の策定

○交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。

○今後の具体的目標を設定。

※交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。