

平成24年度補正予算に伴う政策アセスメント

国土交通省政策評価基本計画（平成24年9月7日改正）に基づき、平成24年度補正予算にあたって、9件（うち3件については、補正予算に前倒したことに伴い、平成24年9月7日に作成した評価書を修正したもの）の政策アセスメント（事業評価方式）を実施した。
本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 政策アセスメントの概要について

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

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策等を対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

（評価の観点、分析手法）

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

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

①目標と現状のギャップ分析

②現状が目標を達成していないことの原因分析

③目標を達成するためには現在のシステムを見直す（改善する）必要があること（＝政策課題）を示す

④当該政策課題を実現するための具体的な手法・手段（＝施策、事務事業）を提示する

また、効率性については、施策の実施のために要する費用と効果等について説明し、有効性については、導入しようとする施策等の実施が目的、目標を実現する上で、どの程度効果的であるかを説明する。さらに、事後検証又は事後評価の実施方法及び時期を明らかにする。

2. 今回の評価結果等について

今回は、平成24年度補正予算にあたって、同補正予算に伴う9件の施策について評価（うち3件については、補正予算に前倒したことに伴い、平成24年9月7日に作成した評価書を修正したもの）を実施した。施策の一覧は別添1、様式は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

以上

政策アセスメント 施策一覧(平成24年度補正予算関係)

施策等名		頁
政策目標2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
1	超小型モビリティの導入促進	1
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		
2	鉄道施設の緊急耐震対策	4
3	鉄道施設の老朽化対策	7
4	津波防災対策の推進	10
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		
5	訪日個人・ビジネス関係旅行者等誘致の強化事業	13
6	官民協働した魅力ある観光地の再建・強化	17
政策目標9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
7	耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成のための官民ファンドの創設	20
8	災害対応を円滑に実施するための取組を行う地域の建設企業への支援	23
政策目標10. 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
9	離島活性化事業費補助金の創設	26

【No. 】

(1 / 2)

政策アセスメント評価書（個票）

施策等			
担当課	・ ・ 局 ・ ・ 課	担当課長名	課長 ・ ・ ・ ・
施策等の概要	対象施策等の内容を簡潔かつ明確に記載。 予算関係、税制関係、法令関係等の区別を明確に記載。		
施策等の目的	対象施策等の目的を簡潔かつ明確に記載。		
政策目標	どの政策目標の実現に資するかを明記。		
施策目標	どの施策目標の実現に資するかを明記。		
業績指標	どの業績指標に関連するかを明記。		
検証指標	関係する業績指標がない場合、当該施策等が目的を達成したか否かを事後に明らかにするために設定。		
目標値	業績指標又は検証指標の目標値を記載。		
目標年度	業績指標又は検証指標の目標年度を記載。		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 目標と現状のギャップを明示。</p> <p>ii 原因の分析 ギャップが生じている原因を分析。</p> <p>iii 課題の特定 目標を達成するためには、現在のシステムの見直しや改善が必要であること（＝政策課題）を明示。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 政策課題を解決するための具体的手法・手段を提示。</p>		
社会的ニーズ	対象施策等が社会や国民等のニーズに適っていることを説明。		
行政の関与	行政の関与の必要性を説明。		
国の関与	国の関与の必要性を説明。		

政策アセスメント評価書（個票）

施策等の 効率性		
本案	費用	対象施策等の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	対象施策等の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	対象施策等の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
代替案	概要	対象施策等以外の選択肢（代替案）設定し、その内容を説明。
	費用	代替案の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	代替案の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	代替案の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
本案と代替案の比較		対象施策等と代替案の比較を可能な限り定量的に記載。
施策等の 有効性		施策等の実施による効果が、業績指標又は検証指標の目標値の達成にどの程度寄与しているかを明示。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ・ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ・ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ ・ 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの ・ 政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 ・ 事後評価又は事後検証の実施方法及び時期 等

【No. 1】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	超小型モビリティの導入促進		
担当課	自動車局 環境政策課	担当課長名	課長 板崎 龍介
施策等の概要	<p>小型・低コストの電気自動車である超小型モビリティは、交通の省エネルギー化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物である。</p> <p>その普及や関連制度の検討に向け、成功事例の創出、国民理解の醸成を促す観点から、地方自治体、観光・流通関係事業者、ディベロッパー等の主導による先導導入や試行導入の優れた取り組みを重点的に支援する。</p> <p>（予算関係） 【補正予算案 381百万円】</p>		
施策等の目的	<p>新たなカテゴリーの乗り物である超小型モビリティについて、地方自治体や観光・流通関係事業者等の主導による先行・試行導入を加速させることで、成功事例の創出及び広範な国民理解の醸成を図り、その普及を促進することで、生活や移動の質を向上、低炭素・集約型まちづくりの加速に加え、喫緊の課題となっている地球温暖化問題等への貢献を果たす。</p>		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	5 快適な道路環境等を創造する		
業績指標	2.2 新車販売に占める次世代自動車の割合		
検証指標	—		
目標値	15%		
目標年度	平成27年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>小型電気自動車である超小型モビリティは、地域の手軽な移動手段であり、ゼロエミッション自動車（走行中にCO2やNOx、粒子状物質等を排出しない自動車）として環境性能が特に優れていることから、その普及が期待されるが、地域交通への導入は未だ限定的。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>電気自動車には、導入コストの高さや航続距離、充電施設等の制約がある。また、超小型モビリティは、これまでにないカテゴリーの乗り物であるため、国民的理解が十分に得られていない中での地域交通への導入には困難を伴う。</p>		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>「原因の分析」にあるとおり導入への制約があるが、コミュニティ輸送や観光地エリア内の輸送等、限定されたエリア内で運行する形態は導入適性があり、導入コストの低減と先駆的事業例の周知が図られれば、他の地域への導入誘発とともに国民的理解の醸成が期待できる。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>超小型モビリティの導入を誘発し、成功事例を創出するような事業者・地域等による先導・試行導入の事業計画を公募し、外部有識者により評価の上、優れた計画を選定して重点的に支援する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○超小型モビリティの導入 補助率：車両本体価格の1/2（民間事業者等にあっては1/3） ○事業計画の立案 補助率：事業計画立案費用の1/2（民間事業者等にあっては1/3） ○導入効果検証の実施 補助率：導入効果検証費用の1/2（民間事業者等にあっては1/3）
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>「日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日閣議決定）」においても「成長による富の創出」に超小型モビリティの導入促進が掲げられる等、我が国が直面する課題解決による新たな成長産業の創出や新しいまちづくりモデルの確立・普及、日本のCO2排出量のうち約18%を占める自動車交通分野におけるCO2削減は、喫緊の社会的課題となっている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>ゼロエミッション自動車として環境性能が特に優れた超小型モビリティは、導入コストや航続距離、充電施設等の制約がある。また、国民的理解の醸成が十分ではない新たなカテゴリーの乗り物である超小型モビリティの地域交通への導入には困難が伴うことから、運送事業者等の自主努力のみでは早期かつ大量普及させることが困難であり、行政の関与が不可欠である。</p>
<p>国の関与</p>	<p>本施策は「社会的ニーズ」にあるとおり「日本経済再生に向けた緊急経済対策」において示された施策に明確に位置づけられているものであり、国が関与すべき施策である。</p> <p>また、本施策は地球温暖化対策（環境問題）としての位置づけも有することから、特定の地域のみに関連した施策ではないことから国が関与すべき施策である。</p>

<p>施策等の 効率性</p>					
<p>本案</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="234 1816 357 1944"> <p>費用</p> </td> <td data-bbox="357 1816 1490 1944"> <p>381百万円（平成24年度補正予算案）</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="234 1944 357 2159"> <p>効果</p> </td> <td data-bbox="357 1944 1490 2159"> <p>導入コストの高さや航続距離、充電施設等の制約等によって、地域交通への導入が進みにくい超小型モビリティの導入成功事例の蓄積により、広範な国民理解の醸成を図り、その普及を促進することで、生活や移動の質を向上、低炭素・集約型まちづくりの加速に加え、喫緊の課題となっている地球温暖化問題等への貢献を果たす。</p> </td> </tr> </table>	<p>費用</p>	<p>381百万円（平成24年度補正予算案）</p>	<p>効果</p>	<p>導入コストの高さや航続距離、充電施設等の制約等によって、地域交通への導入が進みにくい超小型モビリティの導入成功事例の蓄積により、広範な国民理解の醸成を図り、その普及を促進することで、生活や移動の質を向上、低炭素・集約型まちづくりの加速に加え、喫緊の課題となっている地球温暖化問題等への貢献を果たす。</p>
<p>費用</p>	<p>381百万円（平成24年度補正予算案）</p>				
<p>効果</p>	<p>導入コストの高さや航続距離、充電施設等の制約等によって、地域交通への導入が進みにくい超小型モビリティの導入成功事例の蓄積により、広範な国民理解の醸成を図り、その普及を促進することで、生活や移動の質を向上、低炭素・集約型まちづくりの加速に加え、喫緊の課題となっている地球温暖化問題等への貢献を果たす。</p>				

	比較	新たな交通手段である超小型モビリティの活用について、低炭素型まちづくりとの連携や地域・事業者間での連携により、先導・試行導入を検討する取り組みを行う地方自治体、観光・流通関係事業者、ディベロッパー等を支援することにより、地域交通への超小型モビリティの円滑な導入が図られることに加え、具体的事例を周知することにより、他地域での普及が促進することから投入費用に対して高い効果が得られることが期待される。
代替案	概要	超小型モビリティの製造者側に対する支援を行うことにより、地域交通への導入促進を図る。
	費用	本案と同額と仮定する。
	効果	製造者側に対する支援により、超小型モビリティの価格低減や性能向上が期待できる。
	比較	超小型モビリティの価格低減や性能向上は期待されるが、国民的理解が不十分な中での無秩序な導入により、地域交通における混乱や事故の発生等が懸念されるため、投入費用に対する効果は限定的である。
本案と代替案の比較		代替案に示した製造者側に対する支援は、超小型モビリティの価格低減や性能向上が期待されるが、地域交通への円滑な導入においては、無秩序な導入による地域交通の混乱や事故の発生等が懸念されることから、低炭素型まちづくりとの連携や、地域・事業者間での連携により、先導・試行導入を検討する取組に対する支援を行う本案に比べ、代替案で解決できる課題は限定的なものとなる。
施策等の有効性		ゼロエミッション自動車として環境性能が特に優れた超小型モビリティの地域交通への円滑な導入により、電気自動車の導入が加速度的に普及することにより、自動車交通分野におけるCO2削減に貢献することとなる本施策は、業績指標の達成に直接寄与することから、有効である。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ・「日本経済再生に向けた緊急経済対策」において「成長による富の創出」に超小型モビリティの導入促進が掲げられている。 ・平成27年度政策チェックアップ（平成28年度実施）により事後評価を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	鉄道施設の緊急耐震対策		
担当課	鉄道局 施設課	担当課長名	課長 潮崎 俊也
施策等の概要	<p>阪神淡路大震災以降、耐震対策を推進してきたところである。これまでの現行対策に加え、発災時において早期復旧が、日本経済の中枢を担う三大都市圏の早期復興に大きく寄与することが期待される三大都市圏主要路線のうち、早急に工事実施が可能な箇所の耐震対策を緊急的に実施する。（予算関係）</p> <p>【補正予算案：1,360百万円】</p>		
施策等の目的	<p>首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震による鉄道施設の被害の未然防止や拡大防止のため、耐震対策に要する費用の一部を補助することで耐震対策のより一層の推進を図る。</p>		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安、生活安全の向上		
施策目標	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
業績指標	主要なターミナル駅の耐震化率		
検証指標	首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上の揺れが想定される地域において安全が確保される鉄道利用者の割合（安全確保率）		
目標値	① 駅の乗降客 92% ②列車乗客 98% （平成23年度実績値①84% ②91%）		
目標年度	平成29年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>東日本大震災以降、首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震の発生が強く懸念され、安全・安心を求める一般社会からの声は日増しに強くなっており、鉄道施設の耐震対策のより一層の推進が求められている。しかし、首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震で強い揺れが想定される地域においても、耐震対策の終了していない駅や高架橋等が少なからず存在する。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>利用者の増加や収益の向上にはつながらないこと、多額の費用を要すること等が原因となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>さらなる耐震対策の実施が図られるためには、国の適切な指導及び支援が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p>		

	<p>切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震発生に備え、平成27年度末までの概ね完了を目指している主要ターミナル駅（乗降客1日1万人以上かつ複数路線と接続する等の駅）の耐震化や、平成24年度に引き続き対策の継続が必要となる発災時の緊急輸送道路確保のための鉄道施設の耐震化を前倒して実施する。</p> <p>これらに加え、新たに、発災時において早期復旧が、日本経済の中枢を担う三大都市圏の早期復興に大きく寄与することが期待される三大都市圏主要路線にある主要駅（乗降客1日1万人以上の高架駅・橋上駅）、高架橋等を補助対象に加え、緊急的に耐震対策を実施する。</p>
社会的ニーズ	東日本大震災以降、首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震の発生が強く懸念され、一度に大量の旅客を運ぶ鉄道の安全・安心を求める一般社会からの声は日増しに強くなっている。
行政の関与	地震の発生時において、鉄道利用者の安全確保のためには耐震対策を進める必要があるが、事業者による自主的な取り組みだけでは多額の費用を要する耐震対策の進捗は難しいため、行政が適切な指導や支援を行い、耐震対策の促進を図るべきである。
国の関与	上記の施策については、鉄道ネットワーク全体の防災対策を考慮すると、広域かつ一体的に進める必要があり、国の関与が適切である。

施策等の効率性		
本案	費用	鉄道施設の緊急耐震対策 【平成24年度補正予算案】1,360百万円
	効果	首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震で震度6強以上が想定される三大都市圏にある鉄道施設の耐震対策が促進され、大規模地震発生時に、安全が確保される鉄道利用者の割合が向上する。
	比較	耐震対策が早期に実現すること、大規模地震発生時の影響を最小限にとどめることにより、高い効果が期待される。
代替案	概要	首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震で震度6強以上が想定される三大都市圏にある鉄道施設の耐震対策を、鉄道事業者自らの資金だけで行わせることとする。
	費用	国及び地方自治体の補助が無かった場合、補助金相当額が全額鉄道事業者の負担となる。
	効果	鉄道事業者にはインセンティブが与えられず、また、自己資金での事業となるため、耐震対策の推進はあまり図られず、安全が確保される鉄道利用者の割合の向上は限定的となる。
	比較	耐震対策に掛かる鉄道事業者の負担が多くなり、耐震対策の推進は困難である。
本案と代替案の比較		鉄道施設の耐震対策をより一層推進することにより、より多くの鉄道利用者の安全確保が図られることから、本案の方が勝っている。

<p>施策等の有効性</p>	<p>今後発生が予想されている首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備え、鉄道施設の耐震対策を推進することにより、安全が確保される鉄道利用者の割合が向上することから、本施策は有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会資本整備重点計画（平成24年8月31日閣議決定）：主要なターミナル駅等鉄道施設等の耐震対策を促進 ・ 平成30年度に事後検証シートにおいて事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	鉄道施設の老朽化対策		
担当課	鉄道局 施設課	担当課長名	潮崎 俊也
施策等の概要	<p>鉄道事業者は鉄道施設について定期的に点検を行い必要な維持・更新を実施しているが、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者は、進展しつつある老朽化に対する抜本的な対策を講じることが困難な状況にあり、対策の加速が喫緊の課題となっている。このため、老朽化施設の更新を緊急的かつ抜本的に行うことが可能となるよう支援措置を講ずるとともに、施設の戦略的維持管理が可能となるような取り組みを行い、中小鉄道の施設の老朽化対策を総合的に推進する。（予算関係）</p> <p>【補正予算案：4,499百万円】</p>		
施策等の目的	進展しつつある鉄道施設の老朽化に対する対策を着実に進めるため、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者の施設の老朽化対策を総合的に推進する。		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
業績指標	—		
検証指標	検討中		
目標値	検討中		
目標年度	平成25年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>近年、社会資本ストックの急速な老朽化が指摘されており、鉄道においても開業後70年以上を経過した路線が多数存在しているが、特に中小鉄道事業者においては老朽化対策が進んでいないことが懸念されている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>中小鉄道事業者は資金力や組織力に一定の限界があるため、その抜本的な対策が進まない状況にある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>抜本的な老朽化対策の実施が図られるためには、国による資金面での支援や中小鉄道事業者の組織、ノウハウ等の不足を補うための取り組みが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>老朽化施設の更新を緊急的かつ抜本的に行うことが可能となるよう、中小鉄道事業</p>		

	<p>者が保有する鉄道施設の詳細評価や対策方法の検討を促進する。また、老朽化対策の必要性が既に判明している施設のうち、緊急に対応が必要な中小鉄道事業者の施設の老朽化対策を促進する。更に、国が老朽化の現状や点検状況等を把握し、全国の施設の戦略的維持管理へ向けた取組みが可能となるよう、中小鉄道事業者が保有する鉄道施設を対象として、定期点検結果のデータベースを作成する。</p>
社会的ニーズ	<p>笹子トンネル天井板落下事故以降、交通インフラの老朽化が強く懸念され、鉄道においても安全・安心を求める声が高まっている。</p>
行政の関与	<p>鉄道事業者は、列車の安全運行を確保するため、省令・告示に基づいて定期的に施設等の点検を実施しているが、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者は、自社の取り組みだけでは多額の費用を要する老朽化対策の進捗は難しいため、行政が適切な支援や取り組みを行い、老朽化対策の促進を図るべきである。</p>
国の関与	<p>大量輸送機関である鉄道の安全確保は、国民の生命、財産にかかわる基本的な事項であって、常に一定以上の安全水準を全国統一的に確保することは、国の責務である。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	<p>鉄道施設の老朽化対策 【平成24年度補正予算案】4,499百万円</p>
	効果	<p>資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者の鉄道施設の老朽化対策が促進されることで、鉄道の安全・安定輸送を確保する。</p>
	比較	<p>緊急に対応が必要な老朽化対策が実施されることで、列車の安全運行が確保される。</p>
代替案	概要	<p>鉄道施設の老朽化対策を、鉄道事業者自らの資金だけで行わせることとする。</p>
	費用	<p>国及び地方自治体の補助が無かった場合、補助金相当額が全額鉄道事業者の負担となる。</p>
	効果	<p>鉄道事業者にはインセンティブが与えられず、また、自己資金での事業となるため、老朽化対策の推進はあまり図られず、鉄道の安全・安定輸送を妨げる可能性がある。</p>
	比較	<p>老朽化対策にかかる鉄道事業者の負担が多くなり、老朽化対策の推進は困難である。</p>
本案と代替案の比較		<p>鉄道施設の老朽化対策をより一層推進することにより、より多くの列車の安全運行が確保されることから、本案の方が勝っている。</p>
施策等の有効性		<p>近年、急速な老朽化が指摘されている鉄道施設において、老朽化対策が推進されることにより、鉄道のより一層の安全が確保されることから、本施策は有効である。</p>

<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「日本経済再生に向けた緊急経済対策について」(平成25年1月11日閣議決定)：事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等</p> <p>社会資本整備重点計画（平成24年8月31日閣議決定）：定期的な巡視、点検等による施設状態の的確な把握</p> <p>平成26年度に事後検証シートにおいて事後検証を実施。</p>
-------------------	--

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	津波防災対策の推進		
担当課	海上保安庁海洋情報部 海洋調査課	担当課長名	課長 加藤 幸弘
施策等の概要	<p>中央防災会議の提言により設置された「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が南海トラフの巨大地震モデルを見直し、想定される津波の規模及び範囲が拡大したことから、測量船の調査能力を向上させて早急に海底地形データを取得して津波防災情報図を整備するとともに、得られた海底地形データは自治体等へ提供する。（予算関係）</p> <p>【補正予算案：1,202百万円】</p>		
施策等の目的	<p>港湾等における津波到達の時間、流速等をシミュレーションした津波防災情報図を整備し、船舶津波対策協議会等を通じて災害発生時における港湾内の船舶の津波防災対策を強化する。</p> <p>また、シミュレーションを行うために整備する海底地形データを自治体等に提供し、津波浸水想定の設定や津波ハザードマップの作成を支援する。</p>		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
業績指標	—		
検証指標	津波防災情報図の整備		
目標値	65図		
目標年度	平成27年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>港湾内の船舶の津波防災対策を強化するためには、新たな地震モデルに対応した津波防災情報図を早期に整備する必要があるが、現状では津波防災情報図を早期に整備できない。</p> <p>また、海底地形データを取得できておらず、これらを提供して自治体等を支援することができない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>津波防災情報図を整備するためにはシミュレーションに用いる詳細な海底地形データが必要であるが、現在保有している海底地形データは密度、精度が不十分である。</p> <p>また、調査対象海域が広範囲にわたるため、現在の測量船の調査機器の能力が不足しており、海底地形データを早急に取得することができない。</p> <p>iii 課題の特定</p>		

	<p>測量船の調査能力を向上させた上で、必要な海域について早急に調査を行う必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>測量船の調査機器の能力を向上させ、海底地形調査を加速させて早急に海底地形データを取得し、シミュレーションを実施して港湾等を対象とした津波防災情報図を整備するとともに、詳細な海底地形データを早期に提供する。</p>
社会的ニーズ	<p>津波防災対策を推進するため、「津波対策の推進に関する法律（平成23年法律第77号）」、「津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）」が制定され、「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき定められた「津波防災地域づくりの推進に関する基本的な指針」において津波浸水想定の設定に必要な調査として海底の地形調査を掲げている。</p> <p>また、「防災対策推進検討会議 最終報告（平成24年7月31日）」において、事前の備えのひとつとして、ハード・ソフトの組合せにより災害に強い国土・地域を実現するとしており、減災の徹底を求められている。</p>
行政の関与	<p>「津波対策の推進に関する法律」及び「津波防災地域づくりに関する法律」において、津波浸水想定の設定、ハザードマップ等を整備することとされている。</p>
国の関与	<p>「津波防災地域づくりに関する法律」において、国は広域的な見地から行う地形調査を実施することとされている。</p> <p>また、「防災基本計画（平成24年9月6日改正）」において、国は津波災害及び津波防災に資する基本的なデータの集積や、津波予測の高精度化のために海域での観測の充実及び観測情報の提供を図るとされている。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	1,202百万円（平成24年度補正予算案） 津波防災対策の推進
	効果	新たな地震モデルに対応した津波防災情報図を整備することにより、船舶等の津波被害軽減が図られる。また、自治体等へ海底地形データを提供することにより津波浸水想定の設定、ハザードマップ作成等の地域防災力向上を図ることができる。
	比較	迅速な調査により、津波防災情報図の整備及び海底地形データの提供が早期に可能となり、港湾等における船舶の津波防災対策及び自治体による地域の津波防災対策の強化が図られる。
代替案	概要	従来どおり、測量船の現有の調査機器で海底地形調査を実施する。
	費用	なし（既存の設備・経費のみで実施）
	効果	必要とされる津波防災情報図の整備及び海底地形データの提供を迅速に実施することが困難である。
	比較	津波防災情報図の整備及び海底地形データの提供を迅速に実施できず、効果は限定的になる。

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>代替案では海底地形調査を迅速に実施できないため、効果が限られる。本案では、必要な海域の海底地形調査を迅速に行うことができ、津波防災情報図の整備及び海底地形データの提供が早急に可能となるため、効果が著しく大きい。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>調査能力を向上させた測量船により、必要な海域の海底地形調査を早期に完了することが可能となる。これにより、津波防災情報図の整備及び海底地形データの提供が可能となり、津波防災対策を早期に講じることができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 防災対策推進検討会議の最終報告に今後重点的に取り組むべき事項として記載されている「災害を予防するための多面的な取組」に資するほか、防災基本計画に記載されている津波災害及び津波防災に資する基本的なデータの集積や提供を通して、津波防災地域づくりに関する法律等で定められている津波からの防災・減災対策を推進・強化することができる。 ○ 平成28年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	訪日個人・ビジネス関係旅行者等誘致の強化事業		
担当課	観光庁国際交流推進課 観光庁参事官（MICE担当）	担当課長名	課長 亀山 秀一 参事官 高見 牧人
施策等の概要	<p>「桜」の季節及びその後の需要喚起や地域経済の活性化を図るため、主要市場からの個人旅行の促進と、東南アジア市場の拡大を通じた送客元の多様化、またビジネス観光のうち、短期的に効果の出やすい会議分野等について積極的な取組を図ることにより、リスクに強い訪日外客構造への転換を促進する。</p> <p>（予算関係） 【補正予算案：1,004百万円】</p>		
施策等の目的	<p>震災や外交関係等の外的要因による影響を受けにくい訪日外客構造への転換を図るため、震災後団体旅行者に比べ訪日需要の落ち込みから早く回復した個人訪日旅行者やビジネス関係旅行者への訪日促進プロモーション等を強化するとともに、特定の市場に過度に依存しない送客元の多様化を促進するため、震災後一早く回復し、さらに高い伸び率を維持している東南アジア市場からの誘客を強化することにより、「2016年1800万人」目標達成のエンジンとするとともに、日本経済再生の実現に向けた取組を確実に実施する。</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		
施策目標	20 観光立国を推進する		
業績指標	108 訪日外国人旅行者数		
検証指標	—		
目標値	1,000万人		
目標年度	平成25年		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>観光立国推進基本計画（平成24年3月30日閣議決定）に盛り込まれた訪日外国人旅行者数の目標（2016年1800万人）を達成するためには、リスクに強い訪日外客構造への転換を促進し、継続的かつ安定的な訪日需要につなげる必要がある。また、日本経済再生に向け、観光振興による地域の活性化に取り組むため、訪日外国人旅行者の誘致強化を行うことが必要である。しかし、震災や外交関係等の影響により、韓国、中国等の一部市場においては訪日旅行の回復が遅れている状況である。このため、外的要因による影響を受けにくい個人訪日旅行者やビジネス関係旅行者、今後さらなる成長が見込まれる東南アジアからの誘客を強化することに特化した施策を展開する必要がある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>これまで、個人旅行者向けの情報発信等が十分に行われてこなかった。また、東南アジア市場においては、韓国等の競合国が本格的なプロモーションをすでに実施</p>		

	<p>しており、東南アジア諸国からの海外旅行者数の伸びに比して訪日旅行者数は伸び悩んでいる。</p> <p>現在の訪日外客構造は、市場の偏り等により震災や外交関係等の外的要因による影響を受けやすい構造となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>外的要因による影響を受けにくい個人訪日旅行者やビジネス関係旅行者、また今後さらなる成長が見込まれる東南アジア市場を対象に、訪日旅行の認知度や選好度の向上を図ることが課題である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>(1) 訪日個人旅行の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 5大市場(中国、台湾、香港、米国、韓国)におけるウェブ広告等のネット上での情報発信 ② 航空路線や航路の拡大が見込まれる市場における個人旅行特化型共同広告(航空会社、クルーズ会社や宿泊・旅行予約サイト) ③ 地域と連携した海外旅行会社の招聘 <p>(2) 東南アジアを対象とした海外メディアや海外旅行会社の招請及び共同広告</p> <p>(3) ビジネス観光の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ① ミーティングプランナー、インセンティブキーパーソン等に対するプロモーション ② モニターツアーの実施 ③ ユニークベニューの利用促進※ <p>※ユニークベニューとは、ホテルの宴会場といった一般的な会場ではなく、会議やパーティを行うために特別に開放された博物館や歴史的建造物などの会場。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>震災及び外交関係等の外的要因による訪日需要の落ち込みは、日本全国の観光地へ大きな打撃を与えており、一部の市場においては未だ回復が図られていない。外的要因によるリスクに強い訪日外客構造への転換を図り、訪日外国人旅行者の拡大による観光立国の実現により、地域経済の活性化、雇用機会の増大などをもたらしことが求められている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>訪日外国人旅行者の拡大を図る上で、外的要因による影響の受けにくい訪日外客構造への転換を促進するために個人訪日旅行者及びビジネス関係旅行者等の誘致を強化することは、個々の企業による特定商品のPRではなく、行政が先頭に立って、日本ブランドの発信、観光地としての日本全体の認知度向上から進めていく必要がある。</p>
<p>国の関与</p>	<p>観光立国及び日本経済再生の実現にあたっては、国、地方、民間が一体となって、日本ブランド全体の発信を行うとともに、個人訪日旅行者及びビジネス関係旅行者への誘致強化、東南アジア市場における訪日需要の拡大を通じた送客元の多様化を図ることにより、リスクに強い訪日外客構造への転換を促進する必要がある。</p>

施策等の 効率性		
本案	費用	<p>1,004百万円（平成24年度補正予算案）</p> <p>① 航空会社や宿泊・旅行予約サイトとの連携等による、個人旅行者への効果的な訪日促進プロモーション</p> <p>② 東南アジア市場での訪日促進プロモーション</p> <p>③ ミーティングプランナー等に対するプロモーション等ビジネス観光の誘致促進</p>
	効果	個人訪日旅行者、ビジネス関係旅行者、また東南アジア市場について、観光地としての日本の認知度向上、訪日選好度の向上、旅行商品の造成や販売促進が図られ、訪日旅行者の増加につながる土台が築かれる。
	比較	上記の費用で、訪日外国人旅行者の拡大及び震災や外交関係等の落ち込みからの回復が図られるほか、それに伴う日本国内での旅行支出の創出が期待でき、地域の活性化につながるため、効率的であると言える。
代替案	概要	国の関与が無く、地方公共団体・民間主体が個別に実施した場合。
	費用	仮に総額が本件と同額であると仮定する。
	効果	特定地域における観光魅力は発信されるものの、規模が小さいほか、地域間の連携や他省庁等の取組との連携による相乗効果は期待できない。
	比較	個別の地方公共団体や民間団体が実施すると、日本全体の認知度向上が図れず、特定地域の観光魅力のみが紹介されること等にとどまり、リスクに強い訪日外客構造への転換を促進することにつながらず、国として観光立国を図る上、また日本経済再生を実現する上では不十分かつ非効率にならざるを得ない。
本案と代替案 の比較		<p>本案と代替案を比較すると、費用を同額と仮定した場合であっても、代替案では、特定地域における観光魅力は発信されるものの、規模が小さく、地域間での連携や他省庁等の取組との連携による相乗効果は期待できないこと等、リスクに強い訪日外客構造への転換を促進することにつながらず、国として観光立国を図る上、また観光の振興による地域の活性化を実現する上では不十分かつ非効率にならざるを得ない。そのため、効果的な日本の魅力発信や日本としての統一のイメージ向上等により、個人訪日旅行者やビジネス関係旅行者に対する訪日需要の喚起を行うとともに、東南アジア市場からの誘客を強化し送客元の多様化を図ることにより、リスクに強い訪日外客構造への転換を促進することは、観光立国及び日本経済再生の実現を目指す観点から、本案の方がより効果的である。</p>
施策等の 有効性		観光地としての日本の認知度向上、旅行商品の造成や販売の促進により、訪日旅行の裾野が広がり、継続的かつ安定的な訪日外国人旅行者の拡大、国内における旅行消費額の増加、観光振興による地域の活性化が期待できる。
その他特記 すべき事項		<p>○関連する閣議決定、施政方針演説等における位置付け</p> <p>【観光立国推進基本計画】（平成24年3月30日 閣議決定）</p> <p>【日本経済再生に向けた緊急経済対策】（平成25年1月11日 閣議決定）</p> <p>（成長のための戦略の実行・実現）</p>

	<p>「また、人材育成の強化や若者雇用の拡大、再チャレンジを可能とする環境を整備するとともに、中小企業・小規模事業者等の活性化、農林水産業や<u>観光の振興等による地域の活性化に取り組む。</u>」</p> <ul style="list-style-type: none">・訪日外国人旅行者の誘致強化:個人旅行の促進、東南アジアからの誘客強化、ビジネス観光(MICE)への取組強化等 <p>平成26年度に事後検証シートにより、事後検証を実施。</p>
--	---

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	官民協働した魅力ある観光地の再建・強化		
担当課	観光庁 観光資源課	担当課長名	観光資源課 新垣 慶太
施策等の概要	<p>地域の特色ある素材の発掘や地域と旅行会社、交通事業者、旅行メディア等の総力の結集のための枠組みによる確実な商品化と情報発信等を行い、魅力ある観光地づくりを推進する。</p> <p>（予算関係） 【補正予算案：1,565百万円】</p>		
施策等の目的	<p>「売れそうなモノ（地域資源）」発掘から「売れるモノ（商品化）」開発・発信へ「目利き」による総合支援を行うとともに、地域の魅力を全国に発信し、国内観光の需要喚起を図る。</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		
施策目標	20 観光立国を推進する		
業績指標	<p>109 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数</p> <p>111 国内における観光旅行消費額</p>		
検証指標	—		
目標値	<p>2.5泊</p> <p>30兆円</p>		
目標年度	平成28年		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>人口減少下で地域活性化を図るためには、観光交流人口の拡大を図ることが必要であるが、近年、観光地域は国内外の旅行者獲得競争に晒されており、宿泊数等も減少傾向にあるなど厳しい環境にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>各地域において、地域の特色ある素材等を来訪者にとって魅力ある観光資源として商品化できておらず、観光資源に関する情報発信も不十分である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>地域に根ざした生業、暮らし、自然環境など地域にあるモノを活用して来訪者にとって魅力ある観光資源として発信し、地域の活性化や観光振興につなげようとする取組が数多く行われているものの、各地域では地域の観光資源の魅力向上のノウハウが足りず、情報発信も十分に行うことができないことから、観光資源の商品化につながる事例は限定的である。</p> <p>地域の観光資源を持続的に魅力を発信し続けるものとして商品化につなげるため</p>		

	<p>には、資源発掘を行う地域の担い手と、観光資源の磨きのノウハウを持つ「目利き」ができる人材を早い段階からマッチングさせることが効果的であるが、地域のみでそれらを確保することは困難な状況となっている。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>①「目利き（旅行会社のバイヤー、地域活性プランナー等）」を派遣し、資源の磨き上げ</p> <p>②試行ツアーの造成、情報発信</p> <p>③旅行会社、旅行メディア等へ対して商談会等を開催</p>
社会的ニーズ	国内旅行の増加は、地域の雇用創出等を通じて地域経済を活性化することから、社会的ニーズは高い。
行政の関与	地域の観光資源磨きは、地域の幅広い関係者の参画・協働のもと、地域の特性を活かした取組を進めていく必要があるが、地域での取組及び調整等において、地域関係者のみでは人的及び時間的な制約から十分な体制が取れない場合が多い。また、体制が構築できる場合でも地域内関係者で直接利害が衝突する場合もあり、より効果的な成果を導き出すには、第三者的立場で公的主体が積極的に関与して支援することが必要である。
国の関与	「目利き」と「地域の担い手」による観光資源磨きの取組をより効果的なものとするためには、大都市の消費者の視点から考察するなど地方公共団体等の枠を超えた広範囲での連携が必要であり、その調整に第三者として国が関与することが効果的である。また、本事業は、地域に所在する資源を活用して地域の活性化を進めるものであるが、地域任せのままでは、その取組みは散発的、若しくは長期間を要するものであり、全国的に観光地の再建・強化を進めるには、ノウハウを有する国が、各地域の取組みに関与することが重要である。

施策等の効率性		
本案	費用	<p>1, 565百万円（平成24年度補正予算案）</p> <p>①「目利き」の派遣</p> <p>②観光資源の活用のためのマーケティング調査、イベント開催支援、情報発信</p> <p>③観光資源を活用した試行ツアーの造成、情報発信</p> <p>④効果検証、商談会の開催</p>
	効果	「目利き」と「地域の担い手」が一体となって地域の観光資源を磨き、確実な商品化が達成されるとともに地域の魅力が全国に発信される。
	比較	国がそのノウハウを活用して、観光資源の商品化と情報発信を効率的に行うものであり、全国的に大きな効果が得られる。
代替案	概要	資源磨きに関する助言のみを行い、商品化に向けた取組は地方公共団体等で実施することとする。
	費用	国費による支援はなし。

	効果	地域が独自に観光資源の磨きを行うこととなるが、地域内にとどまる知見に頼ることになるため第三者的視点による取組や、市場調査や情報発信が十分に行えない。
	比較	商品化に向けた成果は限定的である。
	本案と代替案の比較	本案は、地域の観光資源の商品化に向けて国に蓄積されたノウハウを地域に還元し、「目利き」や「地域の担い手」と協働して観光資源の磨きや情報発信について支援を行うものであり、地方公共団体等が単独で取り組む場合に比べて高い効果を上げることができる。また、国が事業を行うことで全国的に観光資源の商品化に向けた取組を加速させるとともに、その成果を他の地域の取組みに裨益させることができ、国内旅行振興の観点からも効率的である。
	施策等の有効性	地域の観光資源の発掘及び魅力向上により、国内観光の振興、全国への更なる情報発信が行われ、国内観光需要の創出・増加が期待できる。
	その他特記すべき事項	<p>関連する閣議決定</p> <p>○「日本経済再生に向けた緊急経済対策」について（平成25年1月11日閣議決定）</p> <p>Ⅲ. 暮らしの安心・地域活性化</p> <p>2. 地域の特色を生かした地域活性化</p> <p>○事後評価や事後検証の実施方法及び時期</p> <p>平成25年度政策チェックアップ（平成26年度実施）により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成のための官民ファンドの創設		
担当課	土地・建設産業局 不動産市場整備課	担当課長名	課長 石川 卓弥
施策等の概要	<p>資金調達等が課題となって再生・利活用が進まない老朽・低未利用不動産について、国が官民ファンドを通じて民間投資の呼び水となる出資等を行うことにより、民間の資金やノウハウを活用して、耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成（改修・建替え・開発事業）を促進する。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【補正予算案：30,000百万円】</p>		
施策等の目的	耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成を促進し、地域の拠点となる駅前等の再整備など、地域の再生・活性化に資するまちづくりを推進するとともに、持続可能な社会の実現に貢献する。		
	政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護	
	施策目標	31 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	
	業績指標	—	
	検証指標	官民ファンドが出資等を行い、耐震・環境性能を有する良質な不動産を供給した事業の規模	
	目標値	1400億円	
	目標年度	平成34年度	
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>我が国には耐震性の劣る建築物が多数存在する。（法人が所有する建物棟数のうち、新耐震基準を満たしていない又は未確認のものは33.6%となっている。）</p> <p>また、東日本大震災を契機として電力需給がひっ迫し、エネルギー効率の良い不動産の重要性が再認識されているが、既存の不動産ストックの省エネ改修等が進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>再生させれば収益が見込まれる不動産についても、事業に必要な資金調達等が困難であるため、老朽・低未利用不動産の再生・利活用が進んでおらず、耐震・環境性能を有する良質な不動産の供給が進んでいない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>老朽・低未利用不動産の再生・利活用に民間資金を呼び込み、民間事業者のノウハウ・専門知識を最大限に活用してこれらの不動産の再生・利活用を促進する仕組みを創設することが必要。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>老朽・低未利用不動産の再生・利活用に民間投資を呼び込むため、官民ファンドを創設し、主に不動産証券化手法を活用して耐震・環境性能を有する良質な不動産を供給する事業に対して出資等による支援を行う。</p>
社会的ニーズ	<p>法人が所有する建物棟数の33.6%が新耐震基準を満たしていない又は未確認であるとともに、我が国の最終エネルギー消費の33.2%（1990年からの20年間で消費量は1.35倍に増加）は住宅・建築物部門が占めており、東日本大震災を経て、老朽・低未利用不動産の再生についての社会的ニーズは高まっている。</p>
行政の関与	<p>老朽・低未利用不動産の再生は、地域の再生・活性化に資するまちづくりを推進するものであり、また、良質な不動産の形成により、持続可能な社会等を実現するものであることから、行政の関与は必要不可欠。</p>
国の関与	<p>耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成に向けては、対象区域を限定せず、全国を対象とする必要があるため、国が官民ファンドを組成する必要がある。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	30,000百万円（平成24年度補正予算案）
	効果	官民ファンドによる出資等が呼び水となって、既存ビルの改修や建替え等の事業に民間資金を呼び込み、老朽・低未利用不動産の再生・利活用が可能となる。
	比較	耐震・環境性能を有する良質な不動産の供給が促進され、地域の再生・活性化に資するまちづくりが推進されるとともに、持続可能な社会の実現に貢献。
代替案	概要	官民ファンドは創設せず、民間独自の資金調達に委ねる。
	費用	国費はなし。
	効果	既存ビルの改修、建替え、開発に民間資金を呼び込むことができず、不動産の再生が困難。
	比較	耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成が大幅に進むことはない。
本案と代替案の比較		<p>本案の方が、耐震・環境性能を有する良質な不動産の供給を進めることができ、地域の再生・活性化に資するまちづくりの推進と持続可能な社会の実現へ貢献できる。</p>

<p>施策等の 有効性</p>	<p>官民ファンドによる出資等が呼び水となって、既存ビルの改修や建替え等の事業に民間資金を呼び込み、老朽・低未利用不動産の再生・利活用が進むこととなる。こうした改修や建替え等により、耐震・環境性能を有する良質な不動産の形成が図られるとともに、老朽・低未利用不動産の再生・利活用を通じて地域の再生・活性化に資するまちづくりが推進される。</p> <p>また、不動産証券化手法を活用した不動産の改修・建替え・開発が促進されることから、不動産証券化実績が拡大し、不動産市場の活性化にも寄与する。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日閣議決定）</p> <p>第3章 具体的施策</p> <p>Ⅱ 成長による富の創出</p> <p>1. 民間投資の喚起による成長力強化</p> <p>（3）国際競争力強化等に資するインフラ整備等</p> <p>「耐震・環境性能を有する良質な不動産形成のための官民ファンドの創設等により、民間資金を活用したインフラ整備等を推進する。」</p> <p>「・民間主体のまちづくりの支援：耐震・環境性能を有する良質な不動産形成のための官民ファンド創設（国土交通省、環境省）」</p> <p>平成35年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>災害対応を円滑に実施するための取組を行う地域の建設企業への支援</p>		
<p>担当課</p>	<p>土地・建設産業局 建設市場整備課 建設産業振興室</p>	<p>担当課長名</p>	<p>室長 高橋謙司</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○ 地域防災への備えの観点から、災害時において使用される代表的な建設機械を保有しようとする建設企業の取組を支援する制度を創設（予算関係）。</p> <p>○ 具体的には、</p> <p>① 国又は地方公共団体と災害協定を締結している地域の建設業団体に加盟している中小・中堅建設企業（これらの協力会社を含む。）</p> <p>② 国又は地方公共団体と直接災害協定を締結している中小・中堅建設企業（これらの協力会社を含む。）</p> <p>が災害協定で定められている活動をする際に使用する建設機械（※）を購入する際の資金の調達金利を助成（初年度1年分。2／3補助。上限4％）</p> <p>※ 対象となる建設機械：建設機械抵当法第2条に規定する「建設機械」のうち、ショベル系掘削機、ブルドーザー、トラクターショベル（地域防災への備えの観点から、災害時において使用される代表的な建設機械として、経営事項審査の審査対象としている3建設機械に限定。）</p> <p>○ なお、東日本大震災により建設機械を滅失し、かつ、国又は地方公共団体と災害協定を締結している建設企業に対しては、上記の建設機械に限定せず（建設機械抵当法上の建設機械）、購入に係る調達金利を助成。（初年度1年分。2／3補助。上限4％）</p> <p>【補正予算案：1,049百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>大規模災害への対応にあたり、重要な役割を担う建設企業の災害対応能力の維持・向上を図る。</p> <p>具体的には、国又は地方公共団体と災害協定を締結している地域建設企業による災害対応で使用する一定の建設機械の保有を促進する。</p> <p>加えて、東日本大震災の被災地では、機械の滅失により全国に比較して地域防災力が低下しているため、本施策により、被災地の地域建設企業による建設機械の保有を上記の建設機械に限定せずに促進し、全国に比較して低下している被災地の防災力を震災前の水準まで引き戻す。</p> <p>上記により、実際の大規模災害時において建設企業が地域社会への貢献を果たすことが、ひいては、建設企業のイメージアップ等を通じた建設産業の振興に資するものである。</p>		
<p>政策目標</p>	<p>9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護</p>		
<p>施策目標</p>	<p>32 建設市場の整備を推進する</p>		
<p>業績指標</p>	<p>—</p>		

	検証指標	本事業により支援する建設企業が購入する建設機械の台数
	目標値	2000台
	目標年度	平成25年度
施策等の必要性	i 目標と現状のギャップ	建設企業は大規模災害時において、迅速な初動対応や応急復旧対応等を担っているが、これまで建設機械を保有していた建設企業が建設工事の施工時のみ建設機械をリースする動きが進んでおり、災害時の応急復旧活動に支障が生じることが懸念される。
	ii 原因の分析	建設機械の保有にはコストがかかるため、建設企業が保有からリースに切り替えているものと思われる。
	iii 課題の特定	建設機械の保有を妨げる原因の一つとして、建設機械の保有に係る初期投資の負担が重いことが挙げられ、その緩和が必要。
	iv 施策等の具体的内容	建設機械の保有に係る初期投資の負担を軽減するため、建設企業が建設機械を購入する際の資金の調達金利を初年度分助成。(初年度1年分。2/3補助。上限4%)
社会的ニーズ	平成21年度建設機械動向調査によると、平成21年度に建設企業は約11,023台の建設機械を購入しており、また、多くの建設企業が耐用年数を過ぎた建設機械を使用している実態もあることから、建設企業が機械を購入するニーズは一定程度存在する。	
行政の関与	民間の主体である建設企業は、機械を保有するに際して災害時の応急復旧活動を主な目的とすることはなく、単に企業の利益を求めて機械を保有するか、リースするかを判断するのであり、市場原理に委ねるとその結果として建設機械保有台数は、大規模災害時に緊急に必要となる台数より少なくなる。 よって、災害時の応急復旧活動を適切に実施するためには、行政が関与する必要がある。	
国の関与	本施策は、建設産業振興の観点から、産業政策の一環として、建設機械を購入しようとする建設企業の資金繰りを支援するという側面があり、国が関与する必要がある。	

施策等の効率性	
費用	1,049百万円(平成24年度補正予算案)

本案	効果	建設機械の購入における阻害要因の一つである過大な購入費用について、本事業によりその購入費用に係る金利負担を緩和させることで建設機械の購入を促進する。
	比較	本施策により建設機械の購入に係る費用のうち、初年度の金利負担が緩和されることで、平成25年度末まで建設機械の購入が促進されることが期待される。
代替案	概要	今回の調達金利に対する助成と同程度の直接補助又は税制優遇措置
	費用	今回の調達金利に対する助成と同程度の費用がかかる。
	効果	建設機械の購入における阻害要因の一つである過大な購入費用について、本事業によりその購入費用に係る負担を緩和させることで建設機械の購入を促進する。
	比較	本施策により建設機械の購入に係る費用が一定程度緩和されることで、平成25年度末まで建設機械の購入が促進されることが期待される。
本案と代替案の比較	<p>本案は代替案と異なり調達金利に対する助成であり、金融機関が融資すると判断した企業のみが支援対象となるため、実際の災害時に活動できないような不健全な建設企業は支援の対象とはならない点で効率的である。</p> <p>なお、現状では、国又は地方公共団体が建設企業に災害対応や工事発注を行う際には、基本的には事業発注して費用を支払っている。その費用には、当該事業期間内における機械の償却費用も含まれており、建設企業が補助金や税制優遇措置を利用し機械を購入する場合は、2重に税金が投入されるといった批判を招く恐れがある。</p>	
施策等の有効性	本施策の実施により、これまで行われていなかった建設企業による災害対応のための建設機械の購入促進が実施され、建設企業がより災害対応時にその能力を発揮することが期待できる。その結果、建設企業のイメージアップ等を通じた建設産業の振興に資する。	
その他特記すべき事項	<p>○日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日閣議決定）</p> <p>○平成25年度に事後評価シートにより事後評価を実施。</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	離島活性化事業費補助金の創設		
担当課	国土政策局離島振興課	担当課長名	課長 大野淳
施策等の概要	<p>離島の自立的発展を促進するため、離島における輸送費用の低廉化等地域活性化の推進のための事業に対する補助を実施する。（予算関係）</p> <p>【補正予算案：400百万円】</p>		
施策等の目的	<p>我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っている離島が抱える著しい人口減少や高齢化などの課題に対応するため、離島特有の隔絶性による流通条件不利性を軽減するための輸送費支援等による産業活性化の取組や、交流活性化の取組等の効果を促進させるための補助金を創設し、離島地域の自立的発展をさらに促進することを目的とする。</p>		
政策目標	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
施策目標	39 離島等の振興を図る		
業績指標	—		
検証指標	検討中		
目標値	検討中		
目標年度	平成27年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>離島地域の総人口減少を抑制するため、産業活性化や交流人口の拡大促進のための取組を行っているが、依然として人口の減少が続いている。（H17からH22：約9%減）</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>離島特有の隔絶性により、流通条件が不利なことが産業活性化を阻害する一因となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>離島地域を有する自治体において、産業活性化や交流活性化のための取組みは現在も一部で行われてはいるものの、自治体の厳しい財政事情（H22財政力指数：0.2）により、取組みが不十分である。自治体の取組みが不十分な現状で、産業活性化や交流人口の拡大のためには、新たな支援制度の創設が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>意欲ある市町村等が、成果目標を設定した事業計画に基づいて主体的に行う輸送費支援等を通じた離島地域の産業振興や雇用拡大、交流人口の拡大促進に資する離島地域活性化の取組を支援し、離島地域の自立的発展の促進を図る</p>		

	社会的 ニーズ	平成25年度から全面施行される改正離島振興法（以下「法」と言う）第1条に「離島の振興に関し…産業振興等に関する対策を樹立し、これに基づく事業を迅速かつ強力に実施」と新たに規定されたところ。 また、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日閣議決定）において「離島における地域活性化を推進する。」と記載されている。
	行政の関与	産業活性化、交流活性化等の取組みを、地理的・社会的条件が不利な離島地域において進めることは、民間事業者や個人の自助努力だけでは限界があり、また、安全安心向上のための取組みには、行政の関与が不可欠である。
	国の関与	法第1条の2第1項に「離島の振興のための施策は、…地域間の交流の促進、…が図られることを旨として講ぜられなければならない。」と、同条第2項に「国は、…離島の振興のため必要な施策を…実施する責務を有する。」と新たに規定されたところ。また、地方公共団体もこれらの問題を重視しているものの、財政難から、限定的な取組みしかできず効果が十分に得られていない。さらに、産業活性化、交流活性化等の取組みの成功事例を他へ波及するためにも、国が支援し、関与すべきである。
施策等の 効率性		
本案	費用	400百万円（平成24年度補正予算案） 離島における産業活性化、交流活性化等のため、意欲ある市町村等が主体的に行う輸送費支援等の取組みに対する国の支援。
	効果	国の補助により、厳しい財政事情におかれている離島地域の自治体においても産業活性化、交流活性化等のための取組みの実現が図られ、離島特有の隔絶性による条件不利がある程度解消する。
	比較	国の補助により離島地域の市町村等による自発的取組みが促進され、離島における産業活性化、交流活性化等の実現に向け大きな効果がある。
代替案	概要	国の補助なく市町村等が産業活性化、交流活性化等の取組みを単独事業等として実施。
	費用	市町村等が単独事業等として実施するため、国費の支出はない。
	効果	市町村等の単独事業等としての取組の実現には限界があり、当該市町村等の財政事情によっては取組自体がなされず、またなされたとしても国庫補助がある場合と比してより厳しい予算制約がある中での取組の実施では、その効果は限定的であり、目的を達成することは困難である。加えて、厳しい財政事情の中での単独事業等としての取組の実施は、当該市町村等の財政をより一層圧迫することとなる。
	比較	国の補助がないため国費の支出はないが、地方単独事業等では、取組の実現性や効果の限定性等の点で、離島における産業活性化、交流活性化等という目的を十分に達成することができない。
本案と代替案 の比較		本案は、離島における産業活性化、交流活性化等という目的に資するための取組の実現性やその効果の点等で代替案よりも優れている。

<p>施策等の 有効性</p>	<p>意欲ある市町村等が主体的に行う産業活性化、交流活性化等に資する離島地域活性化の取組を国が支援することにより、産業活性化に伴う雇用の増加、離島の魅力の発信が促進される。これにより離島への定住・交流人口が増加することから、離島地域の総人口減少を抑制する効果があり有効である。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>○平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）以降の政策チェックアップにより事後評価を実施。</p>