

平成24年度補正予算時に実施した政策アセスメントにおける事後検証

| No | 施策名 | 頁 |
|----|-------------|---|
| 1 | 鉄道施設の緊急耐震対策 | 1 |

平成25年度予算概算要求時に実施した政策アセスメントにおける事後検証

| No | 施策名 | 頁 |
|----|---|----|
| 2 | 農のあるまちづくり推進事業の創設 | 6 |
| 3 | 地域の生活に必要な都市機能を確保するまちづくり(コンパクトシティ形成支援事業) | 10 |
| 4 | 国際競争力強化のための物流拠点整備・改善支援 | 13 |
| 7※ | 海洋産業の戦略的育成のための総合対策 | — |

※「海洋産業の戦略的育成のための総合対策」の事後検証については、平成29年度に事後検証シートにより事後検証を実施する予定であったが、平成26年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施した同名施策との連続性に鑑み、平成26年度の施策と合わせ、今年度、1つの検証シートにより事後検証を行った。

平成26年度予算概算要求時に実施した政策アセスメントにおける事後検証

| No | 施策名 | 頁 |
|----|------------------------|----|
| 5 | 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進 | 17 |
| 6 | 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進 | 21 |
| 7 | 海洋産業の戦略的育成のための総合対策 | 25 |

平成26年度補正予算時に実施した政策アセスメントにおける事後検証

| No | 施策名 | 頁 |
|----|-------------------------|----|
| 8 | 御嶽山の水蒸気噴火を踏まえた火山観測体制の強化 | 32 |

平成28年度2次補正予算時に実施した政策アセスメントにおける事後検証

| No | 施策名 | 頁 |
|----|------------------|----|
| 9 | トラック運送業の生産性向上の促進 | 37 |

※下記の施策は、概算要求時に政策アセスメント評価書を作成したが、予算額が1億円未満であったため、今回の作業は行っていない。

- ・「自動車と家庭・業務の省CO2・省エネルギー管理の一体的推進の創設」(平成24年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施)
(概算要求額:120百万円→予算額:42百万円)
- ・「長周期地震動情報の提供」(平成24年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施)
(概算要求額:60百万円→予算額:58百万円)
- ・「ベンチマークの開発による環境不動産の普及促進」(平成25年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施)
(概算要求額:30百万円→予算額:14百万円)
- ・「地方公共団体における円滑な維持管理の推進」(平成27年度予算概算要求時に政策アセスメントを実施)
(概算要求額:23百万円→予算額:17百万円)

※平成28年度予算概算要求時に実施した政策アセスメントのうち、「下水道ストックマネジメント支援制度の創設」、「効率的な雨水管理支援事業制度の創設」、「タクシー事業の活性化支援」については、平成30年度政策レビュー評価書において事後評価を実施。なお、「汚水処理施設統合化推進事業の創設」は、平成28年度概算要求時に政策アセスメント評価書を作成したが、要求が認められなかったため、今回の作業は行っていない。

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|----------------------------|--|-------------------|-----------------------------|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>鉄道施設の緊急耐震対策 (平成24年度補正予算関係政策アセスメント結果 (事前評価書)【No. 2】)</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>鉄道局 施設課 課長 岸谷 克己</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>【概要】 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耐震対策を緊急的に実施する。</p> <p>【目的】 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> <p>【平成24年度補正予算額：1,360百万円】 【平成25年度当初予算額：1,836百万円】 【平成26年度当初予算額：1,960百万円】 【平成27年度当初予算額：1,711百万円】 【平成28年度当初予算額：1,239百万円】 【平成29年度当初予算額：1,255百万円】</p> | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</p> | <p>5 安全で安心できる交通の確保、治安、生活安全の向上 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</p> | | |
| <p>業績指標（目標値・ 目標年度）</p> | <p>首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率 (100%：平成29年度) ※当初設定した業績指標における、主要なターミナル駅の耐震化率は、耐震化の進捗状況の実態が適切に反映された指標でないと考えられるため、平成27年度の社会資本整備重点計画の改訂時に上記業績指標に変更した。</p> | | |
| <p>検証指標（目標値・ 目標年度）</p> | <p>首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における1日当たりの平均乗降客数が1万人以上の駅等及び1日当たりの平均片道断面輸送量が1万人以上の線区の耐震化率 (目標値) ① 駅 100% ② 路線 100% (目標年度) 平成29年度 ※当初設定した検証指標における、安全確保率（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）は、耐震化の進捗状況の実態が反映されておらず適切な指標ではないと考えられるため、上記指標に変更した。</p> | | |

| | |
|--|--|
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>本施策により、平成28年度には38事業者、平成29年度には21事業者に対して、耐震対策に要する費用の一部補助を実施した。平成29年度末時点において、駅の耐震化率は94%、路線の耐震化率は97%となった。当施策の実施により、鉄道施設の耐震対策は大きく進み、例えば、平成30年6月の大阪北部地震では、耐震化補強箇所等の損傷はなく効果が確認されたものの、高架下利用のテナントとの協議に時間を要しているなどの理由により対策が完了していない箇所が残ること等もあり、目標年度を平成34年度とし、対策を継続している。</p> |
| <p>参考URL</p> | <p>なし</p> |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>特になし</p> |

【No. 2】

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、早急に工事实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。 |

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|--|---|-------------------|-------------------------------------|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>農のあるまちづくり推進事業の創設 (平成25年度予算概算要求(入れ替え)関係政策アセスメント結果(事前評価書)【No.1】) ※「集約型都市構造化推進調査経費」として制度創設。28年度以降は「都市と緑・農が共生するまちづくりに関する調査」に名称変更。</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>都市局公園緑地・景観課緑地環境室長 五十嵐 康之</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>防災機能等都市農地の有する機能を踏まえた地域との連携による取組等の推進手法を構築するための実証事業を実施することにより、都市構造の集約に伴う土地管理コントロールにおいて、貴重なオープンスペースである生産緑地を含む都市農地等の的確な保全と活用を図る。 【平成25年度予算要求額：110百万円】【平成25年度予算額：88百万円】 【平成25年～30年予算額合計：482百万円】</p> | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</p> | <p>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 7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する</p> | | |
| <p>業績指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>—</p> | | |
| <p>検証指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>三大都市圏の特定市における生産緑地の面積 (目標値：13,500ha、目標年度：平成29年度)</p> | | |
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>平成25年度から、地域との連携による取組等の推進手法の構築に向けて、防災協力農地等としての都市農地の活用や農のある都市景観の形成等に関する実証事業を実施した。 三大都市圏の特定市における生産緑地の面積は、農業者の高齢化等により、平成30年1月時点で12,628haと減少しており目標は達成していないものの、本事業を実施した地区では、例えば、東京都世田谷区喜多見地区では、農業体験農園の開設を行い都市農地の所有者だけでなく、地域の多様な関係者と連携した都市農地の保全・活用が図れており、平成30年11月には生産緑地地区が約600㎡追加指定されているなど、いずれの地区においても、貴重なオープンスペースである生産緑地を含む都市農地等の的確な保全と活用が図られている。 これら平成29年度までの全37事例については報告書を毎年度ホームページで公表している。これに加え、平成30年度は過年度調査結果の情報を更新しつつ、これらの先進的なノウハウを横展開するための事例集を作成しており、今後公表予定。なお、都市農地の保全・活用については、生産緑地法改正等で創設された制度の活用と相まって、今後、宅地化農地から生産緑地への指定が進むものと考えられる。</p> | | |
| <p>参考URL</p> | <p>http://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi_parkgreen_mn_000006.html</p> | | |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>H27 都市農業振興基本法の施行 H28 都市農業振興基本計画の策定(H28.5閣議決定) H29 都市緑地法等の一部を改正(都市緑地法、生産緑地法等の改正)</p> | | |

【No. 1】

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------------------|
| 施策等 | 農のあるまちづくり推進事業の創設 | | |
| 担当課 | 都市局公園緑地・景観課 都市計画課 | 担当課長名 | 課長 舟引 敏明 課長 和田 信貴 |
| 施策等の概要 | 都市構造の集約化を進めるにあたり、防災機能等都市農地の有する機能を踏まえた地域との連携による取組等を通じ、都市における貴重なオープンスペースとして都市農地を保全・活用する「農のあるまちづくり」を推進する。（予算関係） 【予算要求額：110百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 防災機能等都市農地の有する機能を踏まえた地域との連携による取組等の推進手法を構築することにより、都市構造の集約に伴う土地管理コントロールにおいて、貴重なオープンスペースである都市農地の的確な保全と活用を図る。 | | |
| 政策目標 | 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 | | |
| 施策目標 | 7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 三大都市圏の特定市における生産緑地の面積 | | |
| 目標値 | 13,500ha | | |
| 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>今後、人口減少・高齢化社会を迎え、都市構造の集約化を進めていくにあたり、集約する地域及びその周辺部において貴重なオープンスペースとなる都市農地の保全・活用を通じ、地域と連携したまちづくりを進める必要があるが、三大都市圏特定市（※）における生産緑地の面積は、平成4年以降ほぼ横ばい（約6%減）、生産緑地以外の市街化区域内農地（宅地化農地）は減少傾向（概ね半減）となっている。</p> <p>※三大都市圏特定市：三大都市圏域に存在する政令指定都市及び三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯等の区域を含む市（東京都の特別区を含む。）</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>生産緑地については、営農継続要件と行為制限に伴う税制特例等の措置により、概ね保全が図られているが、高齢化に伴う後継者不足等により、今後減少が予想される。一方、宅地化農地については、宅地等への転用が進んできた結果として大幅に減少している。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>都市農業の後継者不足や税負担等により、都市農業者にとって営農の継続が困難となるケースが見られることから、都市農地の所有者だけでなく、地域の多様な関</p> | | |

| | |
|--------|---|
| | <p>係者と連携した、都市農地の保全・活用を通じたまちづくりの手法を構築する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>地域との連携による都市農地の保全・活用を通じたまちづくりとして、「農のあるまちづくり」の手法を構築し、まちづくり計画に基づく、防災協力農地等としての都市農地の活用や農のある都市景観の形成等に関する実証事業等の実施を通じ、その普及・展開を図る。</p> |
| 社会的ニーズ | <p>都市農地は、都市に残されたオープンスペースとして防災機能（災害発生時の避難場所等）やヒートアイランド現象の緩和等の環境改善効果等が期待されている。また、福祉・医療施設との連携や景観形成への貢献等まちづくりの機能等を有すること、農への関心の高まり等から、都市農地の保全に対する住民のニーズは高くなっている。</p> |
| 行政の関与 | <p>都市農地の保全・活用に当たっては、都市毎に異なる地域性への配慮や立地特性への留意、都市農家や都市住民を含む多様な関係者との協働等、地域の実情に応じた取組の推進が必要であり、地方公共団体の関与が不可欠。</p> |
| 国の関与 | <p>国として方向性を打ち出している都市構造の集約化の観点から、都市農地のオープンスペースとしての保全・活用に関する取組手法について全国的に普及・展開する。また、成果を踏まえて都市農地が関係する諸制度の見直しについて検討する必要がある。</p> |

| | | |
|---------|----|---|
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | 110百万円（平成25年度予算要求額） |
| | 効果 | 都市農地の適切な保全・活用が図られるとともに、農のあるまちづくりに関する取組が全国において推進される。 |
| | 比較 | 都市農業者や都市住民等、多様な地域の関係者との連携・協働により、都市農地が適切に保全されるとともに、農のあるまちづくりの手法が普及・展開され、都市農地を取り巻く課題が各地において解決される。 |
| 代替案 | 概要 | 都市農地が存在することにより効果が得られる多面的機能やまちづくりの機能を代替するため、地方公共団体等が新たに緑地等のオープンスペースを確保し、管理する。 |
| | 費用 | 地方公共団体等による緑地を確保するための買入れ費用や、保全にかかる施設整備費、維持管理費等を要する。 |
| | 効果 | 確保された緑地等により、多面的機能やまちづくりの機能は確保される。ただし、農体験を通じた健康増進コミュニティ形成や食料供給等、都市農地固有の機能を得ることはできない。 |

| | | |
|-------------------|--|--|
| | 比較 | <p>新たに緑地等を買入れる場合はその費用がかかるとともに、緑地の保全、維持管理に一定の費用が必要となる。また、都市農地の保全・活用は図られないため、都市農地固有の機能は確保されない。</p> |
| <p>本案と代替案の比較</p> | <p>本案を採用した場合、多様な関係者との連携・協働により、都市農地を活用したまちづくりが推進され、都市農地が適切に保全できることで、都市農地が有する多面的機能が確保される。これにより、今後取組が進む都市構造の集約化の中で都市農地の保全手法が確立し、良好な都市環境の形成が図られることが期待できる。</p> <p>代替案を採用した場合、都市の緑地が有する多面的機能やまちづくりの機能については確保されるものの、緑地の買入れや施設整備、維持管理等の費用を投じる必要がある。同時に、都市農地の保全・活用に関する措置が講じられないこととなる。</p> <p>両案を比較すると、本案は、都市農地の適切な保全・活用が可能となるとともに、多様な関係者によるオープンスペース管理の仕組みを構築することが可能となる。</p> | |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>財政が逼迫する中、また、都市構造の集約化が進められていく中で、環境保全等の機能やまちづくりの機能を発揮する都市のオープンスペースの確保と適正な管理は全国的な課題である。</p> <p>本施策を実施することにより、都市のオープンスペースとしての都市農地の保全・活用を図ることが可能となり、その手法を全国に普及・展開することにより、全国的に取組の促進が可能となる。</p> | |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>○社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画制度小委員会において、都市農地に関する議論も進められているところ。</p> <p>○平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施予定。</p> | |

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|--|---|-------------------|---------------------------------|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>地域の生活に必要な都市機能を確保するまちづくり（コンパクトシティ形成支援事業） (平成25年度予算概算要求（入れ替え）関係政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 2】)</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>都市局 都市計画課長 楠田 幹人</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>市町村による立地適正化計画等に基づくコンパクトなまちづくりを、計画の策定、合意形成、建築物跡地の適正管理などソフト施策を中心に総合的に支援することにより、歩いて暮らせる集約型のまちづくりの実現を加速する。</p> <p>※平成25年度より、都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく、低炭素まちづくり計画に係る支援（計画策定、コーディネート、施設の移転促進）を行っている。平成26年度からは、都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画制度が創設されたことから、立地適正化計画に係る支援（計画策定、コーディネート、施設の移転、建築物跡地等の適正管理）等を追加して実施している。</p> <p>【平成25年度予算要求額：800百万円】 【平成25年度予算額：500百万円】 【平成25年～30年度予算額合計：2,221百万円】</p> | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</p> | <p>7 都市再生・地域再生の推進 25 都市再生・地域再生を推進する</p> <p>※平成26年の都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画制度が創設されたことから、コンパクトシティ形成支援事業を拡充した。これに伴い、評価書記載時点の政策目標、施策目標、指標から変更を行った。</p> | | |
| <p>業績指標（目標値・ 目標年）</p> | <p>立地適正化計画を作成する市町村数（目標値：300市町村 目標年：平成32年）</p> | | |
| <p>検証指標（目標値・ 目標年度）</p> | <p>-</p> | | |
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>平成29年度までに303市町村に対して、当施策により立地適正化計画の策定支援等を実施した。</p> <p>当施策による支援等の結果、440市町村が立地適正化計画策定に向けて具体的に取組を行っており、このうち、186市町村が立地適正化計画を作成・公表済み（平成30年12月31日時点）であり、当施策の実施が、市町村におけるコンパクトシティの取組の着実な推進を後押しし、コンパクトなまちづくりの実現に寄与している。</p> | | |
| <p>参考URL</p> | | | |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | | | |

【No. 2】

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 地域の生活に必要な都市機能を確保するまちづくり（コンパクトシティ形成支援事業） | | |
| 担当課 | 都市局まちづくり推進課 | 担当課長名 | 課長 清瀬 和彦 |
| 施策等の概要 | 医療施設、社会福祉施設等都市のコアとなる施設の集約地域への移転や、郊外部の都市的土地利用の転換を促進するための支援を行う。（予算関係） 【予算要求額：800百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 既成市街地等において、地域の生活に必要な都市機能（医療・福祉、商業等）の集約化を支援し、コンパクトシティの形成を推進する。 | | |
| 政策目標 | 3 地球環境の保全 | | |
| 施策目標 | 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | コンパクトシティ形成支援事業に取り組む都市数 | | |
| 目標値 | 50都市 | | |
| 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 我が国は人口減少局面に入った今、市街地の空洞化が進み、これまでの都市のスプロール化等の拡散型都市構造の問題が顕在化しつつある。</p> <p>ii 原因の分析 右肩上がりの人口増加、住宅宅地需要及び経済等を前提とした都市政策から、人口減少社会に対応した都市の縮小に対する都市政策への方向転換が不十分。</p> <p>iii 課題の特定 都市政策の転換に関する具体の動きを伴う制度を措置することにより、方向転換を明示し、国民的理解を促す必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 コンパクトシティの形成を推進するため、医療施設、社会福祉施設など都市のコアとなる施設の集約地域への立地や、郊外部の都市的土地利用の転換を促進するための支援（計画策定、コーディネート支援、コア施設の郊外部における建築物の除却・跡地の緑地化等に対する助成）を行う。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 人口減少社会の中、子育て世帯・高齢者等が健康、安全、快適に生活できる持続可能な地域づくりを進めるため、新制度の導入等により、中心市街地等への都市機能 | | |

| | |
|-------|---|
| | の集約化、市街化区域や街なかへの居住の推進、歩いて暮らせるまちづくりの推進等コンパクトなまちづくりを推進することが求められている。 |
| 行政の関与 | 都市機能の集約化等は、まちづくりを行う行政機関の主体的な関与が必要不可欠。 |
| 国の関与 | 本政策課題は、国、地方公共団体がそれぞれの役割分担のもとに、区別なく早急に対応していくべき全国的な課題であり、国はそのコンセプトやガイドライン等を補助金の交付を通じて示すべきである。 |

| | | |
|------------|----|---|
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | 800百万円（平成25年度予算要求額） コンパクトシティの形成を推進するため、医療施設、社会福祉施設など都市のコアとなる施設の集約地域への立地や、郊外部の都市的土地利用の転換を促進するための支援（計画策定、コーディネート支援、コア施設の郊外部における建築物の除却・跡地の緑地化等に対する助成）を行う。 |
| | 効果 | 都市機能の集約化により、都市の利便性が向上され、公共施設・インフラの維持管理コストが削減されるとともに、コンパクトなまちづくりを推進することが可能。 |
| | 比較 | 都市機能の集約化を図る取組が全国的に広がるとともに、国も含めた関係者の連携による、より効果的な取組の推進が期待される。 |
| 代替案 | 概要 | 国は中心市街地活性化基本計画等に基づく支援等、従来の支援策に委ねる。 |
| | 費用 | 従来の支援に基づく国費を投入。 |
| | 効果 | 都市機能の集約化に関する取組を今のまま市町村に委ねることとなるが、現在の都市政策を大きく方向転換する取組であるため、負担が過大となる可能性があるとともに、市町村の取組として効果が限定的になってしまう。 |
| | 比較 | 従来支援に基づく国費が必要で、効果は限定的。 |
| 本案と代替案の比較 | | 代替案については、中心市街地活性化の観点からの補助であり、積極的な都市機能の集約化を支援しているものではないため、都市機能の集約化の取組は、地公体の取組に委ねられ、効果は限定的である。一方、本案については、都市機能の集約化を促進するための課題解決等のノウハウを構築し、全国に広く普及させることが可能となるため、代替案と比較した場合、非常に効果的に本取組を普及させることが可能となる。 |
| 施策等の有効性 | | 市街地の空洞化、拡散型都市構造の問題の顕在化に対応し、都市機能の集約化に対する積極的な支援策として、コンパクトなまちづくりを推進する上で有効である。 |
| その他特記すべき事項 | | ○平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施。 |

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|--|---|-------------------|---|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>国際競争力強化のための物流拠点整備・改善支援 (平成25年度予算概算要求(入れ替え)関係政策 アセスメント結果(事前評価書)【No.14】)</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>都市局 市街地整備課 長 渡邊 浩司 都市局 街路交通施設 課長 本田 武志</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>本施策は、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏に存する国際港湾周辺等の国際物流の結節地域において、物流拠点の整備・再整備に要する経費を支援することで、国際物流の結節地域の高度化を促進し、国際競争力の強化を図ることを目的とする。</p> <p>※アセスメント評価書の作成後に施策内容を見直し、支援対象を縮小し、計画策定、交通施設整備、物流拠点整備等を支援対象とすることとなった。</p> <p style="text-align: right;">【平成25年度予算要求額：11,832百万円の内数】 【平成25年度予算額：8,324百万円の内数】 【平成25年度～29年度予算額：48,282百万円の内数】</p> | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</p> | <p>7 都市再生・地域再生の推進 25 都市再生・地域再生を推進する</p> | | |
| <p>業績指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>—</p> | | |
| <p>検証指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>物流拠点の整備・再整備地区数 (30地区、平成29年度)</p> | | |
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>本施策により、国際物流の結節地域の高度化を促進し、国際競争力の強化を図ることを目的として、計画策定に対する支援を3地区、交通施設整備に対する支援を1地区、物流拠点整備に対する支援を1地区実施した。物流拠点の整備・再整備地区数は、平成29年度に5地区となった。</p> <p>本施策は、政策アセスメント評価書の作成後に施策内容を見直し、支援対象を縮小しており、当初設定した目標値には達してはいないが、各地区における取組においては、特に物流拠点が整備・再整備された地区では、細分化された土地・建物を、建物の更新・整備にあわせて集約・拡大し、近年の国際的な物流ニーズに対応した施設への高度化や、物流拠点周辺の交通環境の改善が図られるなど、都市機能の維持および国際競争力の強化に寄与している。</p> | | |
| <p>参考URL</p> | | | |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | | | |

【No. 14】

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|---------------------|
| 施策等 | 国際競争力強化のための物流拠点整備・改善支援 | | |
| 担当課 | 都市局市街地整備課 都市局街路交通施設課 | 担当課長名 | 課長 望月 明彦 課長 高橋 忍 |
| 施策等の概要 | <p>物流拠点の整備が適切と認められる地域において、国際コンテナ対応施設や大規模災害時における防災拠点となる物流拠点等の整備・再整備等に対する特別の予算制度を創設するもの。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：11,832百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>大型コンテナ化等世界的な物流の効率化、企業サプライチェーンのグローバル化に対応するとともに、大規模災害時における防災拠点機能の確保を図るため、国際海上コンテナの通行可能な幹線道路ネットワーク沿道エリア等、物流拠点の整備が適切と認められる地域において、物流拠点等の整備・再整備を推進し、我が国の国際競争力の強化を図る。</p> | | |
| 政策目標 | 7 都市再生・地域再生の推進 | | |
| 施策目標 | 25 都市再生・地域再生を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 物流拠点の整備・再整備地区数 | | |
| 目標値 | 30地区 | | |
| 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>臨海部の立地のよい既存物流施設の老朽化、大規模な物流施設が市街地に点在している状況から、物流の効率低下や居住環境への悪影響の懸念が生じている。</p> <p>また、東日本大震災により、自然災害による物流の寸断がサプライチェーンや支援物資物流に甚大な影響を与えることが明らかとなった。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>3PL業者の伸長、物流施設新設ニーズ・大型施設への集約ニーズなど、物流施設に求められるニーズの変化に対し、適地における施設用地が不足し、立地が散在している。</p> <p>また、立地のよい既存物流施設は老朽化しているにも関わらず代替地の確保が難しいこと等により建替が進まず、近年の物流ニーズへの対応が不十分な施設が多く高度利用が図られていない。</p> <p>自然災害への備えについては、物流施設の災害対策、災害時を想定した物流ネットワーク構築の取組が十分ではなかった。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>適正な土地利用のあり方に基づく物流機能を実現するため、物流拠点適地に関する</p> | | |

| | |
|--------|--|
| | <p>る国の方針を定め、整備・再整備を促進する必要がある。</p> <p>また、災害時においても、物流拠点が防災拠点、支援物資のネットワーク拠点となるよう、拠点の防災性の強化を促進する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>国際競争力強化に資する物流拠点適地に係る国の方針に適合したプロジェクトに対する</p> <ul style="list-style-type: none"> ○整備・再整備検討協議会への補助 ○整備・再整備事業への補助 <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ対応施設に対する支援 ・防災拠点に対する支援 等 ○適正配置に対するインセンティブ付与 等 |
| 社会的ニーズ | <p>総合物流施策大綱（2009-2013）における基本的な方向性「グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現」において「国際・国内を問わずグローバル・サプライチェーンの上に存在する物流のボトルネックを解消し、企業のグローバル・サプライチェーンを支える国際・国内一体の効率的な物流の実現に取り組む必要がある」と掲げられており、物流の主要要素の一つである物流拠点においても、グローバル・サプライチェーンを支えるという観点、およびコスト低減・効率化に向けた不断の改善が求められている。</p> <p>社会資本整備重点計画（平成24年8月31日閣議決定）における「プログラム14 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する」において、「国際交流拠点へのアクセス改善」の取組の中に物流拠点の整備促進等に向けた取組が掲げられている。</p> |
| 行政の関与 | <p>適正な土地利用のあり方に基づく物流機能の実現のためには、行政の関与が不可欠である。</p> |
| 国の関与 | <p>国際競争力強化に資する物流適地に関しては、国家的・都府県をまたぐ広域的な観点が必要であり、国が関与すべき施策である。</p> |

| | | |
|---------|----|--|
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | <p>11,832百万円（平成25年度予算要求額）</p> <p>国際競争力に資する物流拠点の整備が適切と認められる地域における、国際コンテナ対応施設や大規模災害時における防災拠点となる物流拠点等の整備・再整備等に対する支援</p> |
| | 効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・企業の国際競争力強化に資する物流コストの低減が図られる。 ・防災性の向上により、サプライ・チェーンの継続性の確保が図られる。 ・物流拠点の整備促進により、民間投資が誘発される。 ・物流拠点の適正配置により、市街地の環境悪化を防止できる。 |
| | 比較 | <p>国際競争力に資する物流拠点適地における物流拠点等の整備・再整備促進により、国際競争力と防災性の向上が促進される。</p> |

| | | |
|------------|----|---|
| 代替案 | 概要 | 個々の拠点ごとに整備・再整備を図る。 |
| | 費用 | 個々の拠点の整備・再整備に要する費用 |
| | 効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・個々の拠点が用地発生にあわせて整備される。 ・再整備のスピードが高まらない。 |
| | 比較 | 物流効率の低下の懸念、迅速性が確保できないことから、拠点整備・再整備に見合う費用対効果が十分上げられない場合が想定される。 |
| 本案と代替案の比較 | | 本案は、適地での拠点整備・再整備を促進することで物流効率化を図ることによる国際競争力強化、防災性の向上を図るものであることから、代替案よりも効果的なものである。 |
| 施策等の有効性 | | 本施策は、「グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現」「国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する」という国家的な課題に対し、適正な土地利用・用途のあり方に基づく物流機能の実現により、都市機能の維持および国際競争力強化を図るものであることから、有効であると言える。 |
| その他特記すべき事項 | | <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）において、「プログラム14 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する」の「国際交流拠点へのアクセス改善」の取組として「物流拠点の整備促進等」と記載されている。 ・平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。 |

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|--|---|-------------------|---------------------------|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進 (平成26年度予算概算要求関係政策アセスメント 結果(事前評価書)【No.11】)</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>鉄道局 施設課長 岸谷 克己</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>鉄道事業者の多数が開業後70年以上を経過しており、橋りょうやトンネルなどの構造物の平均年齢が耐用年数を超える状況にあることから、今後、維持管理コストが増大することが見込まれる。このため、長寿命化に資する改良に対する新たな補助制度を創設し、厳しい経営状況にある地方の鉄道事業者の施設のライフサイクルコスト低減を図る(予算関係)。 【平成26年度当初予算概算要求額:1,008百万円】 【平成26年度当初予算額:鉄道施設安全対策事業費等補助金の内数:2,230百万円の内数】 【平成27年度当初予算額:鉄道施設総合安全対策事業費補助の内数:1,814百万円の内数】 【平成28年度当初予算額:鉄道施設総合安全対策事業費補助の内数:3,632百万円の内数】 【平成29年度当初予算額:鉄道施設総合安全対策事業費補助の内数:4,172百万円の内数】</p> | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</p> | <p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 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</p> | | |
| <p>業績指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>—</p> | | |
| <p>検証指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>当事業により、施設の長寿命化に向けた取組みがなされる事業者数 (—・—)</p> | | |
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>検証指標による検証はできないものの、平成26年度～平成29年度において、本補助制度を活用することにより、のべ54事業者の橋りょうやトンネル等の鉄道施設について、長寿命化に資する補強・改良を実施した。当施策の実施により、厳しい経営状況にある地方の鉄道事業者の施設のライフサイクルコストが低減され、鉄道施設の維持管理・更新の推進に寄与した。</p> | | |
| <p>参考URL</p> | <p>なし</p> | | |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>特になし</p> | | |

【No. 11】

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|---|-------|
| 施策等 | 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新の推進 | | |
| 担当課 | 鉄道局施設課 | 担当課長名 | 江口 秀二 |
| 施策等の概要 | <p>鉄道事業者の多数が開業後70年以上を経過しており、橋りょうやトンネルなどの構造物の平均年齢が耐用年数を超える状況にあることから、今後、維持管理コストが増大することが見込まれる。このため、長寿命化に資する改良に対する新たな補助制度を創設し、厳しい経営状況にある地方の鉄道事業者の施設のライフサイクルコスト低減を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,008百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>厳しい経営状況にある地方の鉄道事業者に対し長寿命化に資する改良に対する補助を実施することにより、ライフサイクルコストの低減が図られ、当該鉄道の安全・安定輸送の確保、ひいては当該地域の公共輸送機関としての機能の維持・発展に資するものである。</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 | 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 | 当事業により、施設の長寿命化に向けた取組みがなされる事業者数 | |
| | 目標値 | 検討中 | |
| | 目標年度 | 検討中 | |
| 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年以上を経過した事業者が多数存在しているが、厳しい経営状況にある地方の鉄道事業者においては維持管理コストの増大に伴い、老朽化対策の遅れが懸念されている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>地方の鉄道事業者は経営が厳しいため、対症療法的な補修しか実施できず、施設の長寿命化に資するような対策が進まない状況にある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>施設の長寿命化に資する対策の実施は不可欠であるが、厳しい経営状況にある地方の鉄道事業者において当該対策が実施されるためには、適切な支援が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>長寿命化に資する改良に対する新たな補助制度を創設し、厳しい経営状況にある地方の鉄道事業者の施設のライフサイクルコスト低減を図る。</p> <p>具体的には、長寿命化に資する施設の改良に対して補助する。</p> <p>(経営状況により国：2/5、地方公共団体：2/5 または 国：1/3、地方公共団体：1/3)</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る中、鉄道においてもより一層の安全・安心が求められている。また、人口減少社会の中、今後、利用者の減少により、地方の鉄道事業者の経営状況はさらに厳しくなることが見込まれる一方で、地域の公共輸送機関として鉄道の存続を求める声は高い。</p> |
| 行政の関与 | <p>国は、列車の安全運行を確保するため、鉄道事業者に対して法令により定期的に施設等の点検を実施することを義務づけており、鉄道事業者は法令に基づいて点検を実施しているが、一方で、経営の厳しい地方の鉄道事業者は点検結果に基づく適切な補修等を行うことが困難であることから、行政が適切な支援を行い、施設の長寿命化に資するような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、そのため、上記の通り国が点検の実施を義務づけており、国がイニシアチブをとるべき施策である。また地方財政も厳しい中、地方公共団体単独では多額の負担が困難なため施策が推進されない可能性があることから、国としても指導とあわせ適切な支援が必要である。</p> |

| | | |
|-------------|----|--|
| 施策等の 効率性 | | <p>鉄道施設の長寿命化に資する改良を、鉄道事業者自らの資金だけで行わせることとした場合、全額鉄道事業者の負担となり、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、長寿命化に資する改良の推進は図られず、いずれ大規模な改良が必要となるような事態が想定されるが、経営の厳しい地方の鉄道事業者は改良できず廃線となる可能性がある。一方、本施策によって、経営の厳しい地方の鉄道事業者の鉄道施設のライフサイクルコストの低減が図られ、当該鉄道の安全・安定輸送の確保、ひいては当該地域の公共輸送機関としての機能の維持・発展が図られる。</p> |
| | 費用 | <p>鉄道施設の老朽化対策 【平成26年度予算要求額】 1,008百万円</p> |
| | 効果 | <p>鉄道施設の長寿命化に資する改良を推進することにより、当該鉄道の安全・安定輸送が確保されるほか、当該地域の公共輸送機関としての機能の維持・発展が図られる。</p> |
| 代替案との比較 | 概要 | — |
| | 費用 | — |
| | 効果 | — |
| | 比較 | — |

| | |
|------------------------|---|
| <p>施策等の 有効性</p> | <p>国の支援によるインセンティブによって、鉄道施設の長寿命化に資する改良を推進することにより、当該鉄道の安全・安定輸送が確保されるほか、当該地域の公共輸送機関としての機能の維持・発展が図られることから、本施策は有効である。</p> |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>『経済財政運営と改革の基本方針』（平成25年6月14日閣議決定）において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ライフサイクルの長期化・コスト低減等を通じて社会資本を効率的効果的に活用する。」 ・「人口減少や高齢化が進展する地方都市においては、・・・（中略）・・・公共交通の充実や高齢者等が安心して暮らせる住宅の整備等を行う。」 ・「広域的な交通基盤を通じて、地域独自の資源や伝統文化などを活かした観光振興等により交流人口を増やす。」 <p>と記載されている。</p> |

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|--|--|-------------------|---|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進 (平成26年度予算概算要求関係政策アセスメント 結果(事前評価書)【No.13】)</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>総合政策局 公共事業企画調整課 課長 丹羽 克彦</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>社会インフラの老朽化対策や大規模災害対応のため、社会インフラの現場ニーズに基づき、国内外の異分野も含めた技術シーズを踏まえ、「維持管理・災害対応(調査・施工)」の3つの重要な場面におけるロボットについて、現場での検証を通じ、開発・導入を推進する。</p> <p>2030年までに、持続的に生活や産業を支えるインフラを低コストで実現し、また災害による被害を最小化できる社会を目指す。</p> <p>【平成26年度予算要求額：330百万円】【平成25年度補正予算額：330百万円】※ 【平成26年度～平成29年度予算額：650百万円】</p> <p>※概算要求時には平成26年度予算であったが、実際には平成25年度補正予算において示達</p> | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</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 30 社会資本整備・管理等を効果的に推進する</p> | | |
| <p>業績指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>—</p> | | |
| <p>検証指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>次世代社会インフラ用ロボットの現場への導入(平成29年度)</p> | | |
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>3つの重要な場面におけるロボット開発・導入が必要な5つの重点分野(橋梁維持管理・トンネル維持管理・水中維持管理・災害調査・災害応急復旧)を設定し、実用性の高いロボットの開発・導入を図ることで、社会インフラの維持管理及び災害対応の効果・効率の向上に取り組んできた。平成26年度及び27年度において、3つの重要な場面における5つの重点分野に対応できるロボットを民間企業や大学等から公募し、試作ロボットにより、直轄現場等で必要とされる実践的な性能が発揮されるか、技術面における検証・評価を実施した。</p> <p>災害調査・災害応急復旧及び水中維持管理分野においては、現場検証で一定の性能が確認されたロボットについて、平成28年度及び29年度において実現場に導入した。また、橋梁及びトンネル維持管理分野においては、現場検証で一定の性能が確認されたロボットについて、平成28年度及び29年度において実現場で本格導入に向けた試行運用を実施した。</p> | | |
| <p>参考URL</p> | | | |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | | | |

【No. 9】

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|----------|
| 施策等 | 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進 | | |
| 担当課 | 総合政策局 公共事業企画調整課 | 担当課長名 | 課長 山内 正彦 |
| 施策等の概要 | <p>社会インフラの老朽化対策や大規模災害対応のため、社会インフラの現場ニーズに基づき、国内外の異分野も含めた技術シーズを踏まえ、「維持管理・災害対応（調査・施工）」の3つの重要な場面におけるロボットについて、現場での検証を通じ、開発・導入を推進する。（予算関係） 【補正予算額：330百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>2030年までに、持続的に生活や産業を支えるインフラを低コストで実現し、また災害による被害を最小化できる社会の実現を目指す。</p> | | |
| 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 | 30社会資本整備・管理等を効果的に推進する | | |
| 業績指標 | - | | |
| 検証指標 | 次世代社会インフラ用ロボットの現場への導入 | | |
| 目標値 | - | | |
| 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 社会インフラの適確な維持管理・災害対応を進めるためには、厳しい財政状況の中で、より効果的・効率的な維持管理・災害対応を実現する技術の導入を推進することが重要である。しかしながら、現状では、足場設置による橋梁点検や、潜土工によるダムの中点検等、時間とコストを要し、さらに危険を伴う方法で維持管理を行っている。</p> <p>ii 原因の分析 このような時間とコストを節減し、危険を回避するためには、社会インフラ用ロボットの導入が求められるが、社会インフラ用ロボット等の効果的・効率的な維持管理・災害対応の実現が期待される新技術については、現場への導入が十分でない。</p> <p>iii 課題の特定 効果的・効率的な社会インフラ用ロボットの開発・導入には、現場ニーズを適確に把握し、より実態に即した研究開発を行うことが</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>求められるが、民間業者には短期的に利益が見込めない研究開発に投資する経済的余裕がない。このため、経済的問題により社会インフラ用ロボットの研究開発に投資できない民間業者に対し、現場ニーズを適確に踏まえ、現場での検証を通じた研究開発・導入を支援するための実施方策を確立することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>社会インフラ（道路及び河川・砂防等）の現場のニーズと共に、国内外の異分野も含めたロボット技術に係る技術シーズを調査・整理し、維持管理及び災害用のロボット開発・導入重点分野を設定する。設定したロボット開発・導入重点分野について、開発・導入目標を明確化し、ロボット開発提案を公募・選抜する。選抜した開発提案について、現場への適用性の評価・検証を行い、実戦で役立つロボットへの改良を促進、支援する。</p> |
| 社会的 ニーズ | <p>なお、日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）においても、「センサーやロボット、非破壊検査技術等による点検・補修の信頼性・経済性が実証出来たことから、順次、これらの新技術を導入する」としている。東日本大震災や笹子トンネル天井板落下事故を受けて、社会インフラの全国的な老朽化の進行及び地震・風水害等の災害に対する備えは喫緊の課題であるため、社会的な要請は大きい。</p> |
| 行政の関与 | <p>本施策は社会インフラの維持管理及び災害対応を如何に効果的・効率的に行うかを検討するものであり、管理者である行政機関が実施すべきである。</p> |
| 国の関与 | <p>社会インフラの老朽化及び大規模災害への対応として、地方公共団体等の各管理者が個別にロボット開発を行うことは非効率であり、国が共通的なニーズ・シーズに基づく開発・導入を率先して行い、他の管理者へ普及を図ることが必要。</p> |

| | | |
|-------------|---|---|
| 施策等の 効率性 | <p>本施策により次世代社会インフラロボットを開発・導入することで、社会インフラの効率的・効果的な維持管理の実現及び予防保全的措置によるライフサイクルコストの低減及び、災害への迅速且つ的確な対応による被害の軽減が図られる。以下のような研究開発に費用がかかったとしても、従来の方法とした場合のトータルとしての膨大な維持管理コストに鑑みれば、本施策を実施することが効率的である。</p> | |
| 費用 | <p>330百万円（平成25年度補正予算額） 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進</p> | |
| 効果 | <p>社会インフラの効率的・効果的な維持管理の実現及び予防保全的措置によるライフサイクルコストの低減及び、災害への迅速且つ的確な対応による被害の軽減が図られる</p> | |
| 代替案との比較 | 概要 | — |
| | 費用 | — |

| | | |
|------------|----|---|
| | 効果 | — |
| | 比較 | — |
| 施策等の有効性 | | <p>本施策の実施により、社会インフラの効率的・効果的な維持管理の実現及び予防保全的措置によるライフサイクルコストの低減及び、災害への迅速且つ的確な対応による被害の軽減が図られることが想定される。</p> <p>したがって、施策目標の、社会資本整備・管理等を効果的に推進することにつながるため、有効であるといえる。</p> |
| その他特記すべき事項 | | <p>○科学技術イノベーション総合戦略（平成25年6月7日閣議決定）において、「効果的、効率的に構造物の劣化・損傷等を点検・診断する技術やインフラを補修・更新する技術、インフラの構造材料の耐久性を向上させる技術等の開発を推進する。」としており、今後は社会実装に向けた主な取組として、フィールドを活用した技術開発の実用性の検証と公共調達における先導的導入を図っていく必要がある。</p> <p>○日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）において、「センサーやロボット、非破壊検査技術等による点検・補修の信頼性・経済性が実証出来たことから、順次、これらの新技術を導入する」としており、安全で強靱なインフラが低コストで実現されている社会に向け、IT等を活用したインフラ点検・診断システムの構築を推進していく必要がある。</p> <p>○世界最先端IT国家創造宣言（平成25年6月14日閣議決定）において、「センサー、ロボット、非破壊検査等の技術も活用することにより、社会インフラの実態を正確に把握・蓄積し、それらを活用することにより、社会インフラを安全により長く利用できることにつなげ、世界でもっとも安全で経済的な社会インフラを実現する」とし、「劣化・損傷個所の早期発見、維持管理業務の効率化につながるセンサー、ロボット、非破壊検査等の技術の研究開発・導入を推進する」との方針が示されている。</p> <p>○平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p> |

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|--|---|-------------------|-----------------------------------|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>海洋産業の戦略的育成のための総合対策 (平成25年度予算概算要求(入れ替え)関係政策アセスメント結果(事前評価書)【No. 3】) (平成26年度予算概算要求関係政策アセスメント結果(事前評価書)【No. 29】)</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>海事局 海洋・環境政策課長 石原 彰</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>中長期的に拡大が見込まれる海洋開発市場に我が国海事産業が進出するとともに、将来のEEZ開発を我が国の技術で行うために、国際競争力の基盤となる技術力の向上及び海洋資源開発プロジェクトへの進出支援により海洋産業の育成を官民一体となって戦略的に実施する。 ※平成26年度予算概算要求時に新規の内容として要求した「大水深対応技術への支援」については、平成25年度補正予算から前倒しで実施した。 【平成25年度予算要求額：2,900百万円】 【平成25年度予算額：1,215百万円】 【平成26年度予算要求額：2,004百万円】 【平成26年度予算額：1,402百万円】 【平成25年度～29年度予算額(補正含む)：5,045百万円】</p> | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</p> | <p>(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) 36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る</p> | | |
| <p>業績指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>-</p> | | |
| <p>検証指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>各案件の最終評価の採点の平均値(海洋産業の戦略的育成の総合対策に係る指標) (目標値：3点(5段階評価)、目標年度：平成29年度) ※平成28年度までに終了した案件があり、当該案件の評価も検証対象に含まれることを明確化するため、指標名を変更した。</p> | | |
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>H25年度から海洋資源開発関連技術研究開発支援事業として、次世代船体位置保持技術や自律潜水型海中設備保守整備技術の開発等の支援を実施してきた。H25年度補正予算により大水深対応技術への支援を追加するなど新規案件も採択しつつ、H25～29年度の間合計18案件への支援を実施した。 全18案件について、最終評価の採点の平均値は3.7点(小数点第二位以下切捨て)であった。 当事業の実施が我が国の海事産業の国際競争力の基盤となる海洋資源開発に係る技術力の向上及び海洋資源開発プロジェクトへの進出に寄与したと考えられる。</p> | | |
| <p>参考URL</p> | <p>なし</p> | | |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p></p> | | |

【No. 3】

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------------------------|
| 施策等 | 海洋産業の戦略的育成のための総合対策 | | |
| 担当課 | 海事局総務課技術企画室 海事局安全環境政策課 | 担当課長名 | 海事局安全・環境政策課長 (課長 加藤光一) |
| 施策等の概要 | <p>拡大を続ける世界の海洋開発分野の成長を我が国産業に取り込むとともに、将来のEEZ開発を我が国の技術で行うために、海洋資源開発プロジェクトへの進出支援、これまで我が国が商船で培った技術をもとに国際競争力の基盤となる技術力の向上、生産基盤の強化等により海洋産業の育成を官民一体となって戦略的に実施する。 (予算関係) 【予算要求額：2,900百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>将来のEEZ開発を我が国で行いうる技術を確認しつつ、海洋開発分野における我が国産業界の国際競争力強化、ビジネス拡大を図り、世界の成長を取り込むことにより、新市場の創出を目指す。</p> | | |
| 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 | 36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る | | |
| 業績指標 | - | | |
| 検証指標 | 年度評価における各案件の採点の平均値（海洋産業の戦略的育成の総合対策に係る指標） | | |
| 目標値 | 3（5段階評価） | | |
| 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>現在世界の海洋開発市場が急成長している中で、韓国及び中国が海洋開発分野における政府としての戦略を策定し、シェアを拡大している。一方で、我が国は1980年代には海洋構造物の建造実績を有していたものの、現在の海洋構造物手持ち工事量のシェアはわずか1%に過ぎず、このままでは世界の成長から取り残されてしまうことが懸念される。また、我が国のEEZ開発は遅れをとっており、このままでは将来のEEZ開発を行うにあたって、自前の技術で開発を行うことが困難になりかねない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>我が国において海洋構造物建造実績のある技術者が年々減少するとともに、直近10年間の建造実績が乏しいことから、我が国造船事業者による受注が困難となっている。また、狭矮な敷地、高い人件費等我が国固有の課題も存在する。</p> <p>さらに、海洋開発の投資額は年々大きくなってきており、民間企業1社でのリスクテイクが困難となってきている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>○我が国の強みを活かして進出可能な新規分野の特定とその進出支援及び将来の</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>市場を見据えたフロンティア技術の開発・実用化支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ○狭矮な敷地、高い人件費等我が国固有の事情を踏まえた、設計、生産工程の合理化、効率化及び海洋人材の育成等生産基盤の強化 ○設計・調達・建造・設置・管理等を取り仕切る総合エンジニアリング能力の結集・強化及び民間では負いきれない大規模なリスクテイクを可能とする金融・財政支援の検討 <p>が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>我が国排他的経済水域（EEZ）内における海洋開発案件が直近では予定されていないところ、まずは海外で行われている海洋開発へ参画するための支援を行い、日本の優れた海事産業技術を活用する。</p> <p>具体的には、多数の洋上施設への人員、機材の輸送を効率的に行うための拠点基地となる大型浮体構造物（ロジスティックハブ）等新分野への進出にあたっての課題の整理及び解決策の検討、我が国海事産業がこれまで培った技術を海洋開発で活かし、さらに今後も世界の成長を取り込むため、国際競争力の基盤となる技術力の向上、革新的な工法の開発等生産基盤の強化等を戦略的に推進する。</p> |
| 社会的 ニーズ | <p>新興国のエネルギー需要拡大等により、世界の海洋開発市場が急成長中であるため、市場の取り込みによる我が国の経済成長の観点から、低迷する我が国海事産業の海洋開発分野への参入が望まれている。</p> |
| 行政の関与 | <p>本施策を講じなければ将来のEEZ開発を我が国の技術で行うことが困難になるため、エネルギー安全保障の観点からも国が主導すべきである。一方で、海洋開発は投資額が膨大でリスクが大きいと、民間企業のみで対応を行うことは難しいことから、官民一体となった海洋開発体制の構築が必要である。</p> |
| 国の関与 | <p>エネルギー安全保障の観点、民間ではとれない大規模リスクテイクの観点等より国の関与が必須である。</p> |

| | | |
|-------------|----|--|
| 施策等の 効率性 | | |
| 本案 | 費用 | <p>2,900百万円（平成25年度予算要求額）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○海洋資源開発プロジェクトへの進出支援 ○国際競争力の基盤となる技術力の向上 ○生産基盤の強化等 |
| | 効果 | <ul style="list-style-type: none"> ○海洋開発における新分野への我が国企業の参入 ○海洋開発に用いられる構造物・設備のシェア拡大 ○新産業の育成による雇用拡大 ○エネルギーの安定供給 |
| | 比較 | <p>本施策により海洋構造物市場における我が国シェアの拡大が見込まれ、我が国における海洋開発新市場の創出・雇用拡大が期待され、さらには将来の我が国EEZ開発にも活用されエネルギー安全保障の観点からも大きな効果が期待できる。</p> |
| | 概要 | <p>商社等海洋権益取得を行う上流事業者に支援を行う。</p> |

| | | |
|------------|---|--|
| 代替案 | 費用 | 国費2,900百万円 |
| | 効果 | 我が国企業による海洋開発の権益確保に寄与 |
| | 比較 | 権益確保は可能かもしれないが、構造物の設計・調達・建造・設置・管理等を取り仕切る総合エンジニアリング等中流分野や海洋開発を行う船舶の建造等を行う下流分野については韓国、シンガポール、中国等に委託される可能性が高い。このため、我が国における海洋開発の中・下流分野への波及効果は期待できず、我が国の関連産業育成がなされない。 |
| 本案と代替案の比較 | 代替案では、我が国の機器メーカー等実際に工事を行う産業が育成されないため、将来のEEZ開発を自前で行う技術の確保が困難になる。また、資源外交及び資源ナショナリズムが進む中、海外資源国の生産量を向上させるために参入国が優れた資源開発能力を保有していることが権益確保において今後重要となってくるが、資源開発能力の基本となる技術を我が国が有していなければ海外資源の権益確保にも支障をきたすおそれがある。さらに、海洋開発関連市場が急成長している中、我が国はその需要の一部しか享受できない。一方、本案では上流から下流まで我が国主導の海洋開発体制を官民で構築することにより、エネルギーの安定供給が期待されるとともに海洋開発関連市場を新たに創出できる。 | |
| 施策等の有効性 | 本施策の実施により我が国海洋産業が世界の海洋開発市場に参入することが可能になり、世界の海洋開発市場の成長を取り込むことにより、新市場の創設が期待される。また、これに伴って海洋開発技術の蓄積がなされ、我が国がEEZ開発を行うにあたって、自前で開発を行える技術を保有することが期待される。 | |
| その他特記すべき事項 | <p>○海洋基本計画（平成20年3月18日閣議決定）において、エネルギー・鉱物資源については、生産技術の開発等が必要であるとされている。</p> <p>○平成29年度に事後検証シートにより事後評価を実施</p> | |

【No. 29】

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|---------------------------|
| 施策等 | 海洋産業の戦略的育成のための総合対策 | | |
| 担当課 | 海事局海洋・環境政策課 | 担当課長名 | 海事局海洋・環境政策課長 (課長 平原 祐) |
| 施策等の概要 | <p>拡大を続ける世界の海洋開発分野の成長を我が国産業に取り込むとともに、将来のEEZ開発を我が国の技術で行うために、国際競争力の基盤となる技術力の向上及び海洋資源開発プロジェクトへの進出支援により海洋産業の育成を官民一体となって戦略的に実施する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：2,004百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>将来のEEZ開発を我が国で行い技術を確認しつつ、海洋開発分野における我が国産業界の国際競争力強化、ビジネス拡大を図り、世界の成長を取り込むことにより、新市場の創出を目指す。</p> | | |
| 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 | 36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る | | |
| 業績指標 | - | | |
| 検証指標 | 年度評価における各案件の採点の平均値（海洋産業の戦略的育成の総合対策に係る指標） | | |
| 目標値 | 3（5段階評価） | | |
| 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>現在世界の海洋開発市場が急成長している中で、韓国及び中国が海洋開発分野における政府としての戦略を策定し、シェアを拡大している。一方で、我が国は1980年代には海洋構造物の建造実績を有していたものの、現在の海洋構造物手持ち工事量のシェアはわずか1%に過ぎず、このままでは世界の成長から取り残されてしまうことが懸念される。また、我が国のEEZ開発は遅れをとっており、このままでは将来のEEZ開発を行うにあたって、自前の技術で開発を行うことが困難になりかねない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>我が国において海洋構造物建造実績のある技術者が年々減少するとともに、直近10年間の建造実績が乏しいことから、我が国造船事業者による受注が困難となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>我が国の強みを活かして進出可能な新規分野の特定とその進出支援及び将来の市場を見据えたフロンティア技術の開発・実用化支援が必要であ</p> | | |

| | |
|--------|---|
| | <p>る。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>我が国排他的経済水域（EEZ）内における海洋開発案件が直近では予定されていないところ、まずは海外で行われている海洋開発へ参画するための支援を行い、日本の優れた海事産業技術を活用する。</p> <p>具体的には、多数の洋上施設への人員、機材の輸送を効率的に行うための拠点基地となる大型浮体構造物（ロジスティックハブ）等新分野への進出にあたっての課題の整理及び解決策の検討、我が国海事産業がこれまで培った技術を海洋開発で活かし、さらに今後も世界の成長を取り込むため、世界に先駆けた大水深対応技術を含む国際競争力の基盤となる技術力の向上、革新的な工法の開発等生産基盤の強化等を戦略的に推進する。</p> |
| 社会的ニーズ | <p>新興国のエネルギー需要拡大等により、世界の海洋開発市場が急成長中であるため、市場の取り込みによる我が国の経済成長の観点から、低迷する我が国海事産業の海洋開発分野への参入が望まれている。</p> |
| 行政の関与 | <p>本施策を講じなければ将来のEEZ開発を我が国の技術で行うことが困難になるため、エネルギー安全保障の観点からも国が主導すべきである。一方で、海洋開発は投資額が膨大でリスクが大きいいため、民間企業のみで対応を行うことは難しいことから、官民一体となった海洋開発体制の構築が必要である。</p> |
| 国の関与 | <p>エネルギー安全保障の観点、民間ではとれない新技術開発リスク低減の観点等より国の関与が必須である。</p> |

| | | |
|---------|----|--|
| 施策等の効率性 | 費用 | <p>2,004百万円（平成26年度予算要求額）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国際競争力の基盤となる技術力の向上 ○海洋資源開発プロジェクトへの進出支援 |
| | 効果 | <ul style="list-style-type: none"> ○海洋開発における新分野への我が国企業の参入 ○海洋開発に用いられる構造物・設備のシェア拡大 ○新産業の育成による雇用拡大 ○エネルギーの安定供給 |
| 代替案との比較 | 概要 | <p>商社等海洋権益取得を行う上流事業者に支援を行う。</p> |
| | 費用 | <p>国費2,004百万円</p> |
| | 効果 | <p>我が国企業による海洋開発の権益確保に寄与</p> |
| | 比較 | <p>権益確保は可能かもしれないが、構造物の設計・調達・建造・設置・管理等を取り仕切る総合エンジニアリング等中流分野や海洋開発を行う船舶の建造</p> |

| | | |
|------------|--|---|
| | | 等を行う下流分野については韓国、シンガポール、中国等に委託される可能性が高い。このため、我が国における海洋開発の中・下流分野への波及効果は期待できず、我が国の関連産業育成がなされない。 |
| 施策等の有効性 | | 本施策の実施により我が国海洋産業が世界の海洋開発市場に参入することが可能になり、世界の海洋開発市場の成長を取り込むことにより、新市場の創設が期待される。また、これに伴って海洋開発技術の蓄積がなされ、我が国がEEZ開発を行うにあたって、自前で開発を行える技術を保有することが期待される。 |
| その他特記すべき事項 | | <p>○海洋基本計画（平成25年4月26日閣議決定）において、重点的に推進すべき取り組みとして「海洋産業の振興と創出」が明記されており、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策として「国際競争力を有する海洋資源開発関連産業の戦略的な育成」が明記されている。</p> <p>○平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施</p> |

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|--|--|-------------------|------------------------------|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>御嶽山の水蒸気噴火を踏まえた火山観測体制の強化 (平成26年度補正予算概算要求関係政策アセスメント結果(事前評価書)【No.1】)</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>地震火山部管理課 課長 野村 竜一</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>御嶽山の噴火災害を踏まえ、火山噴火予知連絡会の下に設置した検討会における緊急提言(平成26年11月に公表)に基づき、水蒸気噴火の先行現象の検知、マグマ噴火への移行などの火山活動の変化の確実な把握により、火山に関する情報を一層的確なものとするため、以下の火山観測体制の強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 火口付近への観測施設の増強 水蒸気噴火の可能性のある火山の火口付近の熱・噴気の状態変化、火山体内の火山ガスや熱水の流動等による山体の変化を常時監視し、水蒸気噴火の先行現象を検知するための観測施設の増強 ○ 御嶽山の火山活動の推移を把握するための観測強化 マグマ噴火への移行など今後の火山活動への変化をより確実に把握し、迅速かつ的確に火山情報を発表するための観測強化 ○ 常時観測火山の見直し 八甲田山、十和田、弥陀ヶ原(立山)の3火山を常時監視するため、総合観測点及び遠望カメラを整備 (予算関係) 【平成26年度補正予算:5,902百万円】 | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</p> | <p>4 水害等災害による被害の軽減 10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する</p> | | |
| <p>業績指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>—</p> | | |
| <p>検証指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>火口付近も含めた活動評価を行う観測火山数 48火山(平成29年度)</p> | | |
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>水蒸気噴火の可能性のある火山の火口付近の熱・噴気の状態変化、火山体内の火山ガスや熱水の流動等による山体の変化を常時監視し、水蒸気噴火の先行現象を検知するため、常時観測火山において、これまでの山麓や山腹に加え、火口周辺に監視カメラ(熱映像監視カメラ・火口監視カメラ)や広帯域地震計、傾斜計を設置した。これら火口付近へ観測施設を平成29年度までに47火山で設置した。本施策において当初設定した目標値はほぼ達成されており、火口付近に観測施設が整備された47火山においては、先行現象の確実な検知と火山活動の的確な評価が可能となった。</p> <p>また、当初、マグマ噴火への移行などが想定された御嶽山について、火山活動への変化をより確実に把握するための観測施設を整備した。</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | さらに、常時観測火山の対象の見直しにより新たに対象に加えることとなった八甲田山、十和田、弥陀ヶ原の3火山について、観測装置を整備し、平成28年12月1日、常時観測火山に追加した。これにより常時観測火山を50とした。 |
| 参考URL | なし |
| その他特記すべき事項 | |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|------------|
| 施策等 | 御嶽山の水蒸気噴火を踏まえた火山観測体制の強化 | | |
| 担当課 | 気象庁地震火山部管理課 | 担当課長名 | 管理課長 土井 恵治 |
| 施策等の概要 | <p>御嶽山の噴火災害を踏まえ、火山噴火予知連絡会の下に設置した検討会における緊急提言（平成26年11月に公表）に基づき、以下の火山観測体制の強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 火口付近への観測施設の増強 水蒸気噴火の可能性のある火山の火口付近の熱・噴気の状態変化、火山体内の火山ガスや熱水の流動等による山体の変化を常時監視し、水蒸気噴火の先行現象を検知するための観測施設の増強 ○ 御嶽山の火山活動の推移を把握するための観測強化 マグマ噴火への移行など今後の火山活動への変化をより確実に把握し、迅速かつ的確に火山情報を発表するための観測強化 ○ 常時観測火山の見直し 八甲田山、十和田、弥陀ヶ原（立山）の3火山を常時監視するため、総合観測点及び遠望カメラを整備 (予算関係) 【補正予算案：5,902百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 水蒸気噴火の先行現象の検知、マグマ噴火への移行などの火山活動の変化の確実な把握により、火山に関する情報を一層的確なものとする。 | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 火口付近も含めた活動評価を行う観測火山数 | | |
| 目標値 | 48火山 | | |
| 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>火山災害においては、人命の被害を最小限にすることが必要であるが、平成26年9月27日に発生した御嶽山の水蒸気噴火では、噴火を事前に予測して警報を発表することができず、多くの人的被害（死者57名および行方不明者6名（平成26年10月28日時点））を出すこととなった。この噴火は、近代的な火山観測が始まって以降では、1926年十勝岳噴火につぐ数の人命を失う災害であった。</p> <p>このことを踏まえ、火山噴火予知連絡会の下に設けられた火山観測体制等に関する検討会で、御嶽山で起こった災害を踏まえ、監視及び火山活動に関する情報発表に必要な観測体制について検討がなされ、気象庁は緊急に取り組むべき事項も含めた提言を受けた。</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>ii 原因の分析 御嶽山の水蒸気噴火では、現在の観測体制では水蒸気噴火の予兆となる先行現象を、結果として十分に捉えることができなかった。</p> <p>iii 課題の特定 水蒸気噴火は、地震活動や地盤変動、熱活動などの先行現象を伴う場合があることが明らかになってきた。しかし、先行現象の出現の仕方は、同じ火山であっても多様で、また、先行現象の規模は小さい場合が多く、現在は、山麓や山腹での観測体制が主であり、火口付近の観測網が少ないため、先行現象を把握できるとは限らない。このため、先行現象を確実に検知し、火山活動の的確な評価を行うため、火口付近の観測網の強化等を行う必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 常時観測火山のうち、水蒸気噴火の可能性のある火山において常時観測を行うため、火口付近に観測網を構築する。具体的には、火口付近への熱映像監視カメラ、火口監視カメラ、傾斜計または広帯域地震計を設置する。また、御嶽山において、火山活動への変化をより確実に把握できるよう、新たに地磁気観測装置、火山ガス採取装置の設置などを実施する。 加えて、新たに火山活動が認められる八甲田山、十和田、弥陀ヶ原（立山）について、常時監視できるように観測施設を整備する。 これらの、新たに強化した観測網を活用し、水蒸気噴火を含む火山災害の軽減に努める。</p> |
| 社会的 ニーズ | 平成26年9月に発生した御嶽山の火山災害により、我が国の火山防災対策に関する様々な課題が明らかになったところであり、今回の火山災害から得た教訓を踏まえ、我が国の今後の火山防災対策の一層の推進を図ることが求められている。 |
| 行政の関与 | 災害対策基本法、気象業務法、活動火山対策特別措置法に基づき、災害防止のために必要な火山に関する情報を発表するために、火山現象に関する観測及び監視を実施することは、行政が自ら実施すべき施策である。 |
| 国の関与 | 気象庁は全国的な火山観測網を有し、活火山の監視や評価等の業務を通じて火山の特性について知見を有している。また、火山現象は行政区を横断し影響を及ぼす。このことから、国の責務として実施する必要がある。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | |
|----------------|---|--|
| 施策等の 効率性 | 費用 | 5,902百万円（平成26年度補正予算案） |
| | 効果 | 本案によれば、これまで検知困難であった水蒸気噴火の先行現象やマグマ噴火への移行などの火山活動の変化の確実な把握により、地方自治体や登山者等がより効果的に防災対応をとるための情報を伝えることが可能となり、噴火による被害を減らすことにつながる。 |
| 代替案との 比較 | 概要 | 火山を有する地元自治体・大学等の研究機関が個別に観測体制を強化するための費用を国が補助する。 |
| | 費用 | 観測体制の強化に必要な費用に加えて、分析結果を速やかに気象庁に収集する仕組みの整備が必要 |
| | 効果 | 本案と同程度の効果が得られる。 |
| | 比較 | 代替案では、各火山の観測主体毎に、観測結果の収集の仕組みを新たに構築する必要がある、相当程度の時間と費用を要する。一方、本案では気象庁が一元的に観測結果の収集・分析及び情報発表を行うことで、より少ない費用で早期に効果を得ることが可能であり、取組の効果の全国への普及を効率的に行うことができる。 |
| 施策等の 有効性 | 火口付近の観測網の強化、御嶽山の観測強化、常時観測火山の追加により、火山活動の評価項目が今まで以上に多角的なものとなる。また評価した分析結果を適時に国民に知らせることで、地方自治体、住民、登山者などの安全確保行動がよりの確で効果的なものとなり、施策目標10「自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供および観測・通信体制を充実する」の達成に寄与する。 | |
| その他特記 すべき事項 | 政府全体として今後の火山防災対策の一層の推進を図るため、中央防災会議防災対策実行会議の下に設置された火山防災対策推進ワーキンググループにおいても火山観測体制の強化等については緊急に取り組むべきこととして挙げられている。 平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施。 | |

事後検証シート（政策アセスメント関係）

| | | | |
|--|---|-------------------|----------------------------|
| <p>施策等 (対象評価書)</p> | <p>トラック運送業の生産性向上の促進 (平成28年度2次補正予算関係政策アセスメント 結果(事前評価書)【NO.3】)</p> | <p>担当 課長名</p> | <p>自動車局 貨物課長 平嶋 隆司</p> |
| <p>施策等の概要 ・目的</p> | <p>我が国の経済活動を支えるトラック運送業において、移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、トラック運送業の生産性向上を図るため、荷役作業や輸送の効率化に資するテールゲートリフターの導入等を支援する。(予算関係) 【平成28年度補正予算：400百万円】</p> | | |
| <p>政策目標・ 施策目標</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 35 自動車運送業の市場環境整備を推進する</p> | | |
| <p>業績指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>-</p> | | |
| <p>検証指標(目標値・ 目標年度)</p> | <p>テールゲートリフターの普及率(34%・平成28年度)</p> | | |
| <p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p> | <p>本施策により、平成28年度末時点でテールゲートリフターの普及率は約40%となり、トラック運送業の荷役時間・労働時間が削減され、生産性向上に寄与した。 この他にも生産性向上に資するIoTの活用や共同輸配送に関する実証事業の成果を報告書としてとりまとめたほか、取引環境の適正化に資するリーフレットを作成し横展開を図るなど、トラック運送事業者の経営力向上に寄与した。</p> | | |
| <p>参考URL</p> | <p>なし</p> | | |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>-</p> | | |

【No. 3】

政策アセスメント評価書（個票）

| 施策等 | トラック運送業の生産性向上の促進 | 担当 課長名 | 自動車局貨物課 課長 加藤進 |
|--|---|-----------|-------------------|
| <p>施策等の概要・目的</p> <p>政策目標・ 施策目標</p> <p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p> <p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p> | <p>我が国の経済活動を支えるトラック運送業において、移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、トラック運送業の生産性向上を図るため、荷役作業や輸送の効率化に資する機器の導入等を支援する。（予算関係） 【補正予算案：400百万円】</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 35 自動車運送業の市場環境整備を推進する</p> <p>—</p> <p>テールゲートリフターの普及率(34%・平成28年度)</p> | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>i 目標と現状のギャップ トラック運送業は我が国の経済活動を支え、かつ地域雇用を担う重要な産業であるが、生産性の低減という現状に直面している。</p> <p>ii 原因の分析 労働力不足が深刻化していることに加え、経営力向上に関する方策が十分共有されていないことが原因である。</p> <p>iii 課題の特定 女性活躍の推進等により労働力不足を克服するとともに、経営力向上に関する方策を広く共有していくことで、トラック運送業の生産性を向上させることが喫緊の課題である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 「投入労働力の効率化」に向け、荷役作業を効率化するための機器の導入を支援し、荷役時間・労働時間の短縮を図るとともに、「付加価値額の増加」に資する経営力向上支援を行うことにより、生産性の向上を促進する。</p> | | |
| <p>国の関与</p> | <p>トラック運送業の生産性向上は喫緊の課題であるため、国が主導して荷役作業を効率化するための機器の導入支援、経営力向上に資するセミナー開催等を全国の事業者に対して実施することが必要である。</p> | | |
| <p>施策等の効率性</p> | <p>本施策を行わない場合、荷役作業を効率化するための機器の導入も進まず、荷役時間・労働時間の短縮も実現できない。また、全国各地の事業者がセミナーによるノウハウを活かし経営力を向上させることが困難となる。よって、本施策を行うことにより、トラック運送業の生産性向上を効果的に進めることができる。</p> | | |
| <p>代替案との比較</p> | <p>荷役作業を効率化するための機器の導入費用を貸付けという手段も考えられるが、中小企業者が大多数を占め、経営基盤の脆弱なトラック運送業者が多いことや、すでに政策金融等による借入れが可能であることに鑑みると、新たに補助制度を導入した方が、より実効性が伴うと考えられる。</p> | | |

| | |
|-------------------|--|
| <p>施策等の有効性</p> | <p>本施策の実施により、荷役時間・労働時間の短縮も図られ、トラック運送業の生産性向上が促進されることで、「35 自動車運送業の市場環境整備を推進する」の達成に寄与する。</p> |
| <p>参考URL</p> | <p>なし</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・「ニッポン一億総活躍プラン」（平成28年6月2日閣議決定） 5（7）サービス産業の生産性向上 <p>サービス産業は我が国のGDP の約7割を占め、地域の雇用と経済も支えている。中堅・中小企業も多いサービス産業の生産性の向上無くして、国民一人一人が経済成長と地域社会の活力を実感はできない。トラック、旅館、卸・小売業等7分野等の生産性をデータ・IT の利活用や中小企業支援機関等の支援によって向上させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。 |