

## 平成16年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）

平成15年8月25日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）に基づき、平成16年度予算概算要求等にあって、43件の施策について政策アセスメント（事前評価）を行った。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行い、施策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。新規施策の企画立案にあたり、目標に照らした事前評価を行うことにより、真に必要な質の高い施策の厳選と、目標による行政運営の定着を図るものである。

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

#### （評価の観点、分析手法）

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

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。ロジカル・フレームワークとは、具体的には以下の から 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。

目標と現状のギャップ分析

現状が目標を達成していないことの原因分析

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

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

また、効率性については、施策の実施のために要する社会的費用と効果等について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。

#### （第三者の知見活用）

評価の運営状況等について、中立的観点からの第三者の意見等を聴取するため、国土交通省政策評価会（座長：金本良嗣東京大学教授）を必要に応じて開催することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/hyouka>）に掲載することとしている）。また、個々の施策ごとにも、必要に応じて学識経験者等の助言を活用することとしている。

## 2．今回の評価結果について

今回は、平成16年度予算概算要求等にあたって、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心とする43の施策について評価を実施した。施策の一覧は別添1、評価結果は別添2のとおりである。

以上

## 政策アセスメント（事前評価）対象施策一覧

No	施策等名
1	放置座礁船対策の推進
2	国際社会と協調した国際海上運送に従事する船舶及び港湾の保安対策の強化
3	公共用地取得が2 ヶ年以上にわたって行われる場合の譲渡所得の特別控除の通算適用の創設
4	大都市圏における訪日外国人旅行容易化事業の推進
5	新たな民間需要を創出し、資産デフレを克服するための条件整備
6	民活と各省連携による地籍整備の推進
7	全国都市再生の推進に資するまちづくり総合支援事業の拡充
8	地域の魅力・活力向上に向けたまちづくり助成金（仮称）の創設
9	効率的な緑とオープンスペースの確保施策の拡充
10	都市型水害対策に資する下水道整備の推進
11	合流式下水道緊急改善事業の拡充
12	密集市街地の緊急整備
13	都市再生等に資する河川敷地占用許可準則の改正
14	特定都市河川流域における浸水被害対策の総合的な推進に係る税制の改正及び融資制度の改正
15	低地対策河川事業費補助再編による大規模地震対応の推進
16	河川等災害関連特別対策事業の拡充
17	土砂災害の発生のおそれがある区域からの移転促進のための税制の創設
18	景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充
19	海岸事業における災害弱者対策の推進
20	総合的な津波・高潮災害対策の強化事業の拡充
21	路上工事の縮減
22	電線類地中化の推進（土地区画整理事業、市街地再開発事業における非幹線道路の電線類地中化の推進）
23	耐震性等安全性の低い建築物の改善の促進
24	地域のニーズに対応した住宅市街地整備の総合的な支援の推進

25	住宅ローン減税の延長
26	鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の拡充
27	地下駅の火災対策施設の整備に対する支援制度の創設
28	NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備
29	貨物自動車運送事業安全性評価事業への支援
30	新長期規制以降の排出ガス・燃料対策の推進
31	海上物流の高度化に資する船舶の建造促進等による内航海運活性化
32	離島航路補助金におけるバリアフリー化建造費補助の創設
33	造船業の次世代人材養成事業の創設
34	スーパー中樞港湾の育成（次世代高規格コンテナターミナルの形成）
35	港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充
36	港湾施設統合補助における施策の拡充
37	航空産業への総合的支援策の推進
38	管制情報処理システムのフェイルセーフ対策の実施
39	3PLに関する人材育成促進事業の推進
40	有害紫外線予測情報の提供
41	北西太平洋津波監視システムの整備
42	地球気候システム再現データベースの構築
43	電子国土 Web システムの構築



## 事前評価票の記述について

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

施策等名		担当課	・・・局・・・課
施策等の概要	導入する施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 法令関係の場合は、法令名、予算関係の場合は予算額、税制関係の場合は減収見込額を明記。		
施策等の目的	導入する施策等の目的を簡潔、明確に記述する。		
関連する政策目標	どの政策目標（アウトカム目標）に関連するか		
関連する業績指標	どの業績指標に関連するか		
指標の目標値等	上記指標に係る目標値		
施策等の必要性	目標と現状のギャップについて分析 その原因について分析 現状を改善するための課題を特定 導入する施策の具体的内容について説明		
社会的ニーズ	導入する施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明		
行政の関与	行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について説明する。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。		
施策等の有効性	目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにする。（可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。） この他、雇用創出効果や経済波及効果等についても、定量的に把握しているものがあれば、上記とは分けて記載する。		
その他特記すべき事項	審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの 政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 等		

## 事前評価票【No.1】

施策等名	放置座礁船対策の推進	担当課	大臣官房 SOLAS 条約改正等対策推進室 総合政策局環境・海洋課海洋室 河川局砂防部保全課海岸室 海事局総務課企画室、外航課 港湾局環境整備計画室
施策等の概要	<p>一定規模以上の船舶所有者等に対し船主責任保険等に加入することを義務付ける制度の導入</p> <p>【予算要求額 60 百万円（保険義務付け関連）】</p> <p>座礁船撤去等に関する国の支援措置の創設並びに海域浄化対策事業及び沈没船処理事業の拡充</p> <p>【予算要求額 200 百万円（座礁船撤去等に関する支援措置関連） 32,716 百万円（海岸事業費）の内数、 328,937 百万円（港湾整備事業費）(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>一定規模以上の船舶の所有者等に保険加入等を義務付けるとともに、船舶の座礁に伴う油回収や船舶の撤去に関し国の支援措置の創設等必要な措置を講じることにより、座礁等による損害の補償を確実なものとするとともに、座礁船が撤去されずに放置されること等による海洋汚染等を防止する。</p>		
関連する政策目標	<p>19) 交通安全の確保 22) 地球環境の保全 24) 良好な自然環境の保全、形成</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>船舶の座礁等が発生した場合には、それによる油濁損害の賠償や船舶の撤去等は、船舶所有者等の責任により対応されるのが原則である。しかしながら、現在、我が国沿岸において、10 隻の座礁外国船が、船主による対応がなされないまま、放置されているほか、船舶所有者等に代わって地方公共団体がやむを得ず船体の撤去等を行なっている場合もある。( = 目標と現状の G A P )</p> <p>上記のような問題が発生する原因としては、有効な保険に加入していない等の理由により船舶所有者等に費用を負担する能力がないことが挙げられる。(平成 14 年に我が国に入港した外国籍船の平均保険加入率は、約 73%。一部の船籍の船舶については、極めて保険加入率が低い。)( = 原因分析 )</p> <p>したがって、船舶所有者等がその責任を負担できる能力を確保させることが課題である。また、領海を通過するのみの船舶に対しては国際法上、航行を規制することが出来ないことから、そのような船舶が座礁した場合でも、円滑に撤去等必要な措置が行なわれるような制度が必要である。( = 課題の特定 )</p> <p>このため、一定規模以上の船舶の所有者等に対し有効な保険に加入することを義務付け、保険未加入の船舶に対しては入港を認めない等の措置を講じるとともに、やむを得ず船舶の座礁に伴う油回収や船舶の撤去を行う地方公共団体等に対し一定の支援を行う制度の創設等について検討を進める。( = 施策の具体的内容 )</p>		
社会的ニーズ	<p>座礁船による経済上、自然環境上の損害への対策の必要性について、自治体等からの要望があるほか、度々報道がなされる等、本件に関する社会的ニーズは高いものと考えられる。</p>		
行政の関与	<p>現状では船舶所有者等が油濁損害の賠償や船舶の撤去作業を行わない場合があるため、行政が関与し保険の加入を義務付ける必要があるとともに、船舶所</p>		

	有者に代わって被害者等に対する補償を行う必要がある。
国の関与	<p>国境・県境等をまたいで往来する船舶に関する保険の義務付けは国が統一的に実施すべきものである。</p> <p>また、国際法上、領海内での外国船に対し無害通航が認められているところ、地方公共団体は通航の制限等自衛手段を有さない等の理由から、船舶等が座礁した場合における船舶撤去等に要した費用の全額を地方公共団体の負担とするのは適当でないことを踏まえ、当該地方公共団体へ国による一定の支援を行うことが必要である。</p>
施策等の効率性	<p>本制度の導入により、座礁等が生じた場合に、損害の賠償や船舶の撤去等について、本来責任を負うべき者に費用等を負担させるためには、その費用を担保する保険等に参加させることが経済効率性にも合致する。</p>
施策等の有効性	<p>保険未加入の船舶に対しては入港を認めない等の措置を講じることにより、事故が発生した場合に保険から確実に補償が行われるようになる。</p> <p>やむを得ず地方公共団体により対応が行なわれる場合でも、国の支援により円滑に撤去等の作業が行なわれる。</p>
その他特記すべき事項	<p>昨年の北朝鮮籍貨物船「チルソン」の座礁事故による多大な社会的影響を踏まえ、地方公共団体等から、今後このような事象が発生せぬように早急な対策を講じるよう強く要請されているところ。</p>

事前評価票【No.2】

<p>施策等名</p>	<p>国際社会と協調した国際海上運送に従事する船舶及び港湾の保安対策の強化</p>	<p>担当課</p>	<p>大臣官房 SOLAS 条約改正等対策推進室          海事局安全基準課          海事局検査測度課          海事局船員労働環境課          港湾局危機管理 PT          海上保安庁警備救難部警備課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>改正 SOLAS 条約を担保する以下の内容の国内法を制定する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶及び港湾施設に保安レベルを設定</li> <li>国際航海に従事する船舶及び港湾施設に対して保安計画（立入禁止区域の設定等）の策定を義務付け、当該保安計画を国が承認</li> <li>保安計画を実施するための保安設備（警報装置等）の設置を義務付け。</li> <li>保安計画に基づく保安措置の実施等を義務付け。</li> <li>保安措置の実施に当たる保安職員の選任を義務付け。</li> <li>日本船舶について、上記の要件に関する検査を実施し、条約証書を発給。</li> <li>我が国の港に入港しようとする船舶に対して、事前の通報を義務付けるとともに、基準に適合せず、かつ、急迫した脅威があり、他に手段がない場合は、入港拒否等を実施。</li> <li>基準に適合していない船舶に対しては、従来からの PSC で行なっている航行停止等の措置を実施。</li> </ul> <p>港湾施設における保安対策の強化を促進するため、必要な施設整備に対する支援措置を講ずる。【予算要求額：港湾整備事業費 328,937 百万円（国費）の内数】、【減税見込額（固定資産税の減免）：約 70 百万円】、交付税措置等</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>改正 SOLAS 条約を担保する国内法令を制定することにより、国際社会と協調して国際海上運送に従事する船舶及び港湾施設の保安対策の強化を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化          19) 交通安全の確保          20) 海上における治安の確保          &lt; 社会資本整備重点計画（案）の「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」に対応。 &gt;</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-          （「重要港湾において不正侵入を防止する施設を完備している外航船用の公共港湾施設の割合」とすることで検討中。）          （「海上及び海上からのテロ活動による被害発生件数」とすることで検討中。）</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>（「0%（H15） 100%（H17）」とすることで検討中。）          （「0件（H14年度） 0件（H15年度以降毎年度）」とすることで検討中。）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>平成 13 年 9 月の米国同時多発テロ事件等を契機として、国際海事機関（IMO）において海事分野の保安対策の強化について検討が重ねられ、その成果として平成 14 年 12 月に SOLAS 条約（海上人命安全条約）の改正が行なわれたところである。</p> <p>改正 SOLAS 条約は平成 16 年 7 月 1 日から発効するため、それまでに船舶及び港湾施設について改正 SOLAS 条約が求める保安対策の強化を行う必要がある。これらの保安対策の強化が行われない場合は、日本籍船及び我が国の港を出港した船舶が、外国において入港を拒否され、我が国の国際海上運送システムの信頼性を損なうおそれがあるが、現時点では船舶及び港湾施設の保安対策の強化が十分行われていない状況にある。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>これは、海上運送の分野では改正 SOLAS 条約が求める保安対策が全く新しい試みであることから、それに対応する国内法令、支援措置等がないことに起因している。（＝原因分析）</p> <p>このため、国際海上運送の保安対策の強化を図るといふ条約の目的を達成する</p>		

	<p>ため、国、船舶所有者、港湾管理者等の役割分担を明確にし、各々が必要な保安対策を講じる必要がある。( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、できる限り早期に国内法令等を整備するとともに、港湾施設の保安対策の強化を促進するため、港湾管理者等の施設整備に係る支援措置を講じる。( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的ニーズ	<p>国際航海に従事する船舶及びこれらの用に供する港湾施設は、我が国の物流システムの根幹をなすものであるため、これらに危害が加えられた場合は、国民生活に重大な影響を及ぼすおそれがある。そのため、国際社会と協調して船舶及び港湾施設における保安対策を充実する必要がある。</p>
行政の関与	<p>船舶及び港湾施設において実施すべき保安措置に係る基準の設定及び保安計画の承認は、国の責務である我が国全体に及ぶ人命、財産の保護を目的としたものであることから、行政の責任において行う必要がある。</p> <p>上記保安措置の実施等に関する日本船舶の検査及び条約証書の発給等は、国の責務である我が国全体に及ぶ人命、財産の保護を目的としたものであることから、行政の責任において行う必要性がある。</p> <p>改正 SOLAS 条約に定める保安要件に関する外国船舶の監督は国の責務である我が国全体に及ぶ人命、財産の保護を目的としたものであることから、行政の責任において行う必要がある。</p>
国の関与	<p>同上。国際条約の履行に関することであること、船舶及び港湾施設の保安対策に係る基準の策定に関することであることから国の関与が必要。</p>
施策等の効率性	<p>船舶所有者及び港湾施設の管理者に自己警備を実施させることにより、効率的に船舶及び港湾施設の保安向上を達成する。</p>
施策等の有効性	<p>改正 SOLAS 条約担保法に基づく保安措置の実施等を義務付けることにより、船舶及び港湾施設における保安の確保を図り、もって我が国に係る国際海上運送システムの信頼性の向上を図る。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成 14 年 12 月に開催された第 5 回海上人命安全条約 ( SOLAS 条約 ) 締約国政府会議において SOLAS 条約が改正され、同改正 SOLAS 条約が平成 16 年 7 月 1 日に発効する。</p>

事前評価票【No.3】

施策等名	公共用地取得が2ヵ年以上にわたって行われる場合の譲渡所得の特別控除の通算適用の創設	担当課	総合政策局国土環境・調整課
施策等の概要	同一の事業について、2ヵ年以上に渡って用地取得を余儀なくされることがあるが、現行制度では、2回以上に分けて譲渡した資産のうち最初の年に譲渡した資産についてのみ特別控除が適用され、原則として翌年以降に譲渡した資産については、控除の適用がない。このため、2ヵ年以上にわたって用地を取得するものについても、譲渡所得を通算して特別控除を適用できるようにする。 【減収見込額：(精査中)】		
施策等の目的	公共用地取得が2ヵ年以上にわたって行われる場合の譲渡所得の特別控除の通算適用を可能にすることにより、公共用地取得の隘路を解消し、公共事業の早期完成による事業便益の早期発現に資する。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>公共事業の遂行については、近年特にコストの縮減の観点から事業のスピードアップが求められているところであり、効率的な事業計画のもと適切な進行管理に従い計画的に進められる必要がある。そのため、用地取得についてもその計画に応じた適切な時期に行われる必要があるが、個別の用地取得段階においては、社会的要因や補償額に対する不満等を理由として、しばしば隘路が生じており、事業のスピードアップを阻害する大きな要因となっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>隘路の原因は、公共事業に対する不信任等の社会的要因、環境破壊等の物理的要因等の事業計画に関するものから、補償額・補償基準に対する不満等の補償問題に関するもの、税制に関するものまで様々であるが、中でも税制に関するものの隘路原因は、特別控除額の上限に対する不満や、特別控除の単年適用に対する不満、特別控除の対象とならない補償金への課税等が主なものである。(=原因分析)</p> <p>税制に関する隘路原因のうち、特別控除の単年適用については、現行制度では、2回以上に分けて譲渡した資産のうち最初の年に譲渡した資産についてのみ特別控除が適用され、原則として翌年以降に譲渡した資産については、控除の適用がないことから、借地人などの第三者の事情による場合や事業計画上やむをえず複数年にわたり用地取得をする必要がある場合など、起業者及び地権者がいくら努力しても乗り越えることのできない場合においては、土地所有者が翌年度等における同一年度の取得を起業者に求めることが多く、用地取得を進める上で大きな課題となっている。(=課題の特定)</p> <p>上記のような制度的要因による隘路を解消するため、2ヵ年以上にわたって用地を取得するものについても、譲渡所得を通算して特別控除を適用できるようにする必要がある。また、当該通算適用を可能にすることにより、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現という効果が見込まれる。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的二一ズ	近年、公共事業については、コスト意識の高まりや経済活性化の観点などから、公共用地の早期取得も含め、事業効果の早期発現を図るべきという考え方が強まっている。 公共用地の取得を適正かつ円滑に進めるためには、税制上の優遇措置の拡充等を通じて、用地交渉が難航するのを未然に防止することが、事業のスピードアップという観点から極めて重要である。		
行政の関与	本施策を実施することにより、政府全体として取り組んでいるコスト構造改革において位置付けられている用地・補償の円滑化を目指すものであり、政府として直接行う必要がある。		
国の関与	当該通算適用に関する税制改正は、国が行わなければ改正されないものであり、国として直接行う必要がある。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>当該通算適用が受けられないことを理由として用地交渉が難航したものの中には、解決まで長期間を要したものもあり、これらの用地交渉期間の短縮は、公共事業の早期完成に寄与することとなり、事業便益の早期発現による効果は、極めて大きなものとなると考えられる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>これまで当該通算適用が受けられないことを理由として、既に隘路となってしまう事例については、当該施策により、今後の解決の道が開かれることになり、現行制度のまま交渉を続けることに比べてかなりの用地交渉期間の短縮が期待できる。また、それだけでなく、当該施策により、そもそも隘路を未然に防ぐことができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>用地対策連絡会全国協議会（全国用対）の平成 16 年度制度改善要望における要望順位第一位  「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」における位置付け  （１）事業のスピードアップ  【３】用地・補償の円滑化</p>

事前評価票【No. 4】

施策等名	大都市圏における訪日外国人旅行容易化事業の推進	担当課	総合政策局観光部観光地域振興課
施策等の概要	<p>訪日外国人旅行者が大都市圏の観光地を低廉かつ円滑に周遊しようとする場合、地下鉄・JR等の交通機関の利用が不可欠となるが、切符の購入の煩わしさ、乗り換えの複雑さ、駅から観光施設へのアクセス情報の不足等から必ずしも十分利用されていない。このため、外国人旅行者が大都市圏を低廉かつ円滑に周遊できる環境を整備する。 【16年度予算要求額：243百万円】</p>		
施策等の目的	外国人旅行環境を整備し、国際観光の振興を図る。		
関連する政策目標	27) 国際交流の推進		
関連する業績指標	112) 訪日外国人旅行者数		
指標の目標値等	743万人（平成18年）		
施策等の必要性	<p>平成14年に我が国を訪れた外国人旅行者は524万人であり、海外を訪れた日本人旅行者1,652万人の3分の1以下にとどまっている。また、諸外国と比較しても、平成13年で世界第35位、先進8カ国では最下位と極めて少ない状況となっている。目標を達成するためには、今後年平均9%増という極めて高い伸び率となる必要がある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>訪日外国人旅行者数が増加しない要因の一つは、観光地に移動するための交通機関が、外国人旅行者を受け入れることを念頭に置いた対策が十分とらえているとは言えず、課題も多いことである。訪日外国人旅行者に対するアンケート調査においても「路線が複雑」、「運賃が高い」、「外国語案内表記案内がない」などが指摘されている。（＝原因の分析）</p> <p>このような状況を踏まえると、訪日外国人旅行者が低廉かつ円滑に周遊できるよう交通機関及び観光施設の利便性を向上させる必要がある。（＝課題の設定）課題の具体化として、目標（＝平成19年度に訪日外国人旅行者数800万人）の実現のために、大都市圏における訪日外国人旅行容易化事業を実施することが必要である。</p> <p>・大都市圏において外国人旅行者向けの交通機関の共通乗車機能や観光施設の入場割引機能をもった低廉な共通チケットの導入促進を図るため、官民の共同事業として、その実効性について検証を行なう。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二ーズ	国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、訪日外国人旅行者の増大が社会的に求められている。		
行政の関与	国際観光の振興は、特定企業・特定地域のために実施するものではなく、国際観光の果たす旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった国民経済上の効果を踏まえると、全国的な観点から実施すべき業務であることから、行政が積極的に関与する必要がある。		
国の関与	我が国の外国人旅行者の受入体制は不十分であり、観光立国の実現に向けた施策として国が中心となって整備する必要がある。		
施策等の効率性	国、地方公共団体、民間事業者が共同して実施することにより、地方公共団体や民間事業者が個別に投資することに比して、一体的かつ大規模な環境整備を進めることが可能となり、直接的な訪日外国人旅行者数の増加に結びつきやすく、目標実現に向けて効率的かつ効果的な事業となる。		
施策等の有効性	本事業の実施により、外国人旅行環境が整備され、滞在中の利便性が向上することにより、訪日外国人旅行者の増加につながる。 産業・雇用の確保・拡大が図られる。		

その他特記すべき事項	<p>観光立国懇談会報告書（平成 15 年 4 月 24 日）(抄) 経済財政運営と構造改革の基本方針 2003(平成 15 年 6 月 27 日閣議決定)(抄) 平成 14 年度の政策チェックアップ(業績測定) 政策目標 27「国際交流の推進」 （１）外国人旅行者の訪日を促進する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 (参考)上記評価における「今後の取組の方向性」(抜粋) ・地域が自立的に進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組を、ハード・ソフト施策の両面から総合的に支援していく。 ・なお、平成 15 年 1 月の第 156 回国会における小泉総理大臣の施政方針演説において、2010 年に訪日外国人旅行者数を現在の 500 万人から倍増させることを打ち出したことから、今後は 2010 年に 1000 万人を達成することを目標として、各施策を推進していく。</p>
------------	--

事前評価票【No. 5】

<p>施策等名</p>	<p>新たな民間需要を創出し、資産デフレを克服するための条件整備</p>	<p>担当課</p>	<p>土地・水資源局土地政策課 土地市場企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>土地税制に関し、保有及び譲渡の各段階において以下の見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大都市の商業地等を中心とする土地に係る固定資産税等の負担軽減。</li> <li>・ 個人の土地長期譲渡所得に係る税率を引き下げることにより、株式等の資産との均衡を図る。</li> </ul> <p>平成13年度決算額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 固定資産税収 9兆1,532億円（うち土地分3兆7,266億円、建物分3兆6,205億円）</li> <li>・ 分離長期譲渡所得申告納税額 5,542億円</li> </ul>		
<p>施策等の目的</p>	<p>土地に係る保有コストを軽減することにより、土地に対する投資意欲を喚起し土地市場に対する人々の将来期待を高めることで、資産デフレを克服するための条件整備を図る。</p> <p>他の資産に比べて重課されている現行の土地の譲渡所得課税を株式等の資産との均衡が図られるように見直すことにより、資源配分を歪めない出来る限り市場中立的で安定的な恒久税制を構築する。これにより、投資対象として他の資産と同等な扱いとすることで、土地に対する投資を促進し資産デフレを克服するための条件整備を図るとともに、土地の流動化・有効利用の促進を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>24)公正で競争的な市場環境の整備</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>長期にわたる地価の下落は、資産の担保価値を引き下げるなど企業の実質債務負担を増加させ、不良債権問題の解決を妨げており、資産デフレと不良債権は密接に関連しつつ、近年の日本経済を低迷させてきた。このような背景の中、資産デフレの進行が不良債権問題の深刻化や企業及び家計のバランスシートの悪化による消費・投資意欲の減退を引き起こし、それがさらに資産デフレを引き起こしている。こうした悪循環を断ち切るためにも、資産デフレを早期に克服することは喫緊の課題である。このため、土地関連税制について必要な見直しを行い、土地に対する投資意欲を喚起する施策が必要である。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>土地税制については、バブルが崩壊した現在でも、保有及び譲渡の各段階において、依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課がなされている。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 固定資産税については、平成6年度以降、宅地に係る固定資産税評価額の評価水準が引き上げられてきた結果、現下の厳しい経済情勢下にもかかわらず、特に大都市の商業地において実効税率は上昇し続けており、収益に占める負担も高くなっていることから土地に対する投資意欲を阻害している。</li> <li>・ 土地譲渡所得課税については、株式等の他の資産と比べて重課されることで将来のキャピタルゲインに対する期待が低下することとなるため、土地に対する投資意欲を阻害している。</li> </ul> <p>こうした土地に対する重課は、市場を通じたあるべき資源配分を歪めるとともに、人々の土地に対する投資意欲を阻害し、現下の資産デフレの加速要因となっている。（＝原因分析）</p> <p>本来、土地のような基幹的な資産についての税制は、資源配分を歪めないよう、他の資産にかかる税制と比べて出来る限り市場中立的であるべきである。バブル崩壊後の地価下落により「土地は有利な資産である」という国民</p>		

	<p>や企業の意識は薄れ、わが国の土地市場は実需中心の市場へと構造的に変化していることにかんがみると、土地に対する投資意欲を阻害する制度は早急に見直される必要がある。( = 課題の特定 )</p> <p>そこで、土地市場における投資需要を喚起するとともに土地の流動化・有効利用を促進するため、土地に係る固定資産税の負担軽減、土地長期譲渡益課税の見直しなど、保有及び譲渡の各段階における税目を中心にその見直しを図る。( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的ニーズ	<p>資産デフレを克服することは、政府全体を挙げての喫緊の課題であり、その一つ的手段として、土地に対する投資意欲を喚起する施策のニーズは非常に強いと考えられる。</p>
行政の関与	<p>行政が直接関与するものではなく、土地税制の見直しを通じて、土地市場の環境を整備し、民間の土地市場における取引等を活性化させようとするもので、民間活動の阻害要因を取り除こうとするものである。</p>
国の関与	<p>土地に対する投資意欲を喚起し、資産デフレを克服することは国家的な観点から重要である。また、国税、地方税を含めて根幹的な税制についての見直しは国の役割であるから、国が行う必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>土地に対する投資意欲の喚起によって資産デフレすなわち継続的な地価下落に歯止めをかけることで、地価の上昇による固定資産税の増収や土地取引件数の増加による譲渡所得税の増収も期待できる効率性の高い施策である。</p>
施策等の有効性	<p>大都市の商業地等を中心とする土地に係る固定資産税等の軽減を実施することにより土地に係る保有コストが軽減されれば、地価の押し上げ要因となり、資産デフレの克服が図られるものと期待される(例えば、固定資産税・都市計画税を20%減額すれば、地価を3%押し上げるとの試算もある)。</p> <p>個人の土地長期譲渡所得に係る税率を株式等の他の資産と同等の扱いとされるよう税率の引下げ(恒久化)を実施することにより、将来の譲渡時における税負担が軽減され、税引後の所得に対する期待が上昇するため、土地への投資意欲が喚起される(例えば、平成8年に個人の土地長期譲渡所得税の税率が引き下げられた(譲渡所得4000万円以下の税率:32.5% 26%)際には、譲渡件数が約8.7%増加している)。</p> <p>以上のことから、本施策を実施することにより、土地に対する投資意欲が喚起され、資産デフレを克服するための条件が整備されることが期待できる。</p>
その他特記すべき事項	<p>現在の固定資産税と都市計画税の税収を合わせた水準は、不動産価値を高めるような行政サービスの受益に対する負担の水準を大きく超えている。そのため、税負担の高い土地について税負担を大幅に引き下げることによって、受益と負担のバランスを適正にする必要がある。また、税負担の水準の設定に当たっては、税負担が重いことにより事業の「収益性」が損なわれること等により産業の国際競争力など経済活力に悪影響を与えているという点も十分に考慮すべきである。(中略)土地譲渡所得についてのみ他の所得よりも重課することや軽課することは不合理である。土地についても他の資産(例えば、株式等の金融資産、金、絵画等の資産)と同等の税負担とし、市場における資産選択に対して中立的な税制を構築する必要がある。(国土審議会土地政策分科会企画部会中間報告「21世紀の社会・経済に対応した土地税制の構築(平成14年10月)」)</p> <p>土地に係る固定資産税のあり方については、今後の土地を巡る諸情勢や地方税体系全体のあり方等を踏まえつつ、幅広い観点から、直ちに具体的な検討を進めるものとする。(与党三党平成15年度税制改正大綱)</p> <p>デフレと不良債権処理問題は密接に関連しつつ、近年の日本経済を低迷させてきた。こうした状況の下で、これら2つの問題への対応を含め、総合的な取組みを今こそ強化する必要がある。(「改革と展望 - 2002年度改定(平成15年1月24日閣議決定)」)</p>

事前評価票【No. 6】

施策等名	民活と各省連携による地籍整備の推進	担当課	土地・水資源局 国土調査課
施策等の概要	<p>都市再生の円滑な推進のために、街区の座標調査や地積測量図等の既存図面の組み合わせにより地籍調査素図の整備を行うなど、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して、全国の都市部における地籍整備を実施する。 【予算要求額：450億円（事業費総額）】</p>		
施策等の目的	<p>都市部における地籍整備の実施により、土地取引の円滑化や公共事業における用地取得のスピードアップ等に役立つものであり、都市再生の円滑な推進に資する。</p>		
関連する政策目標	24)公正で競争的な市場環境の整備		
関連する業績指標	107)地籍が明確化された土地の面積		
指標の目標値等	107)141千k㎡(平成16年度)		
施策等の必要性	<p>都市再生の推進のためには、土地の境界、面積等の地籍を明確にすることが重要であり、昭和26年より地籍調査を実施しているところであるが、地籍調査の進捗率は、平成14年度末現在において、全国の調査対象面積の45%、うち都市部においては18%にとどまっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>地籍調査の進捗が遅れている原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であることや地籍調査の重要性の認識不足が考えられる。</p> <p>また、都市部においては、一筆の土地の細分化、土地の権利関係の輻輳、頻繁な土地の異動等により、調査・測量が他の地域に比べて困難であることから、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。(=原因分析)</p> <p>そのため、特に進捗が遅れている都市部において地籍の整備を積極的に推進していく必要がある。(=課題の特定)</p> <p>そこで、街区の座標調査や民間で作成された地積測量図等の既存図面の組み合わせにより地籍調査素図の整備を行うなど、法務省と連携しつつ、民間活力を活用して、全国の都市部における地籍整備を推進する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>地籍を整備することによって、土地取引や公共事業の円滑化、適正な土地利用計画の策定、災害の際の迅速な復旧など土地に関する施策に資するものとなり、社会・国民のニーズが高い。</p>		
行政の関与	<p>土地の基本的な情報である地籍の整備は、我が国の経済構造改革の一環として重要な課題である都市再生を円滑に進めるために必要なものであり、また、個人の権利関係に深く関わるものであることから、行政が関与して行う必要がある。</p>		
国の関与	<p>地籍整備の結果、正式な地図として登記所に備え付けられることとなり、また、都市再生の推進は国家的観点から重要であることから、国が関与する必要がある。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>公共事業や民間開発を行う場合、地籍が不明確なためなかなか事業が進まず、境界確定に長期間を費やすケースがあるが、地籍が明確化された場合には、境界確定等が容易に行われ公共事業や民間開発を円滑に進めることが可能となり、社会全体のコストから見て効率的な手段といえることができる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>地籍が明確化されることにより、土地に関する権利関係が明確になるため、将来にわたって境界をめぐる紛争が減少するとともに、正確な土地の状況が登記簿に反映され、安心して土地取引ができることになるため、経済活動全般の円滑化・活性化に資する。</p> <p>地図を電子化・共有化することにより、地理情報システム（GIS）のベースマップとして、都市計画や防災計画、税務等の分野で活用することが可能となり、行政の効率化に役立つ。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成 15 年 6 月に開催された都市再生本部会合において、「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針が報告され、全国の都市部における地籍の整備を強力に推進することとされた。</p> <p>平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定）  政策目標 15 「公正で競争的な市場環境の整備」  （4）基礎的な土地情報を整備する  の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>（参考）  上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後は、「第 5 次国土調査事業十箇年計画」に基づき、民間の能力・成果の活用を図りつつ地籍調査事業を着実に実施していくとともに、都市部等進捗率が低い地域においても地籍調査を積極的に促進することにより、基礎的な土地情報の整備を推進していく。</li> <li>・ 都市再生本部において「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針が報告されたことから、これを受けて、都市再生の円滑な推進のために、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図を整備しこれを正式地図化することにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。</li> </ul>

事前評価票【No. 7】

施策等名	全国都市再生の推進に資するまちづくり総合支援事業の拡充	担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
施策等の概要	<p>まちづくり総合支援事業において、観光振興への支援を明確化する「観光拠点整備事業」や効率的な事業実施を一層徹底する「事業効果検証調査」を補助対象に追加するとともに、民間の資金・ノウハウや既存ストックの活用に資するPFI手法等の導入を図り、地域の創意工夫を活かしたまちづくりに対する取り組みを支援するための拡充を行う。</p> <p>【予算要求額：まちづくり総合支援事業 870 億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>地域の魅力的な資源、民間の資金・ノウハウを最大限に活用したまちづくりを進めるための支援を拡充すること、効率的な事業実施を一層徹底することにより、地域の活性化を早期に実現し、もって全国都市再生の推進を図る。</p>		
関連する政策目標	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上          (「住環境、都市生活の質の向上」に変更することで検討中)          (「地震・火災による被害の軽減」に変更することで検討中)          (「都市交通の快適性・利便性の向上」に変更することで検討中)</p>		
関連する業績指標	<p>16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積          (「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合」に変更することで検討中)</p> <p>17) 1人あたり都市公園等面積          (「1人あたり都市公園等面積」に変更することで検討中)</p> <p>18) 下水道普及率          (「汚水処理人口普及率」に変更することで検討中)          (「下水道処理人口普及率」に変更することで検討中)</p> <p>19) 都市内の都市計画道路の整備率</p> <p>20) 都市空間形成河川整備率          (「都市空間形成河川整備率」に変更することで検討中)</p>		
指標の目標値等	<p>16) 1,500ha (平成 13～17 年度)          (約 8,000ha のうち、約 3 割 (平成 19 年度))</p> <p>17) 9.5 m<sup>2</sup>/人 (平成 14 年度、参考)</p> <p>18) 66% (平成 14 年度、参考)          (「下水道処理人口普及率」: 72% (平成 19 年度))</p> <p>19) 60% (平成 14 年度、参考)</p> <p>20) 40% (平成 18 年度)          (40% (平成 18 年度))</p>		
施策等の必要性	<p>近年、観光がまちの活性化の起爆剤として注目されていることに鑑み、地域固有の資源等を活かした観光地づくりを推進し外国人旅行者の訪日促進等を図ること、また、財政状況が一層緊迫していることにより、民間の資金・ノウハウを最大限に活用するなど公共事業の執行の更なる効率化を図ることを目標とする。</p> <p>しかしながら、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数との格差は大きく、また経済財政状況が低迷している状況であり、公共事業において民間の資金・ノウハウが最大限には活用されておらず、また事業効果を整理・分析し効率的な事業実施を行う仕組みが確立しているとは言えない状況となっている。</p> <p>( = 目標と現状の G A P )</p> <p>その原因として、全国都市再生の推進に向けて、個性ある日本の文化、歴史、自然環境等の地域の資源を活かした観光まちづくりが十分行われていな</p>		

	<p>いこと、P F I等の導入対象が限定されているなど民間の資金・ノウハウを最大限に活用する環境が十分整っていないこと、事業実施による効果の発現状況を整理・分析し、適切に計画に反映させる仕組みが不十分であることなどがあげられる。</p> <p>( = 原因分析 )</p> <p>このため、歴史、文化、自然環境等地域の観光資源をより一層活用したまちづくりを推進することが課題であるとともに、P F I等の導入促進により民間の資金・ノウハウを最大限に活用し、さらに事業実施による効果の発現を整理・分析し、適切に計画へ反映させる仕組みを確立する必要がある。</p> <p>( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、まちづくり総合支援事業において、観光交流拠点を整備するメニューを補助対象に追加し歴史、文化、自然環境等地域の観光資源を活かしたまちづくりを推進するとともに、P F I等の導入対象事業を拡充することにより民間の資金・ノウハウを活用して効果的でより質の高い社会資本を整備する。さらに、1期目の計画期間終了後も事業を継続して事業を行う必要がある場合、1期目の計画の事業効果や残された課題を整理・分析してその結果を2期目の計画に適切に反映するための調査費を補助対象に追加して、より一層効果的・効率的な事業実施を図る。</p> <p>( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的二一 ズ	<p>全国の地方都市等において、民間需要の創出、雇用の拡大に力点をのいた総合的な取り組みによる地域の活性化等、全国都市再生の推進が求められている。</p>
行政の関与	<p>全国都市再生の推進は、経済構造改革の一環として重要な課題であるが、民間のみで実現することは困難であるため、公的支援を行う必要がある。</p>
国の関与	<p>全国都市再生の推進は、都市再生本部において国家的な課題として重視されているが、地方だけでは解決困難であるため、国が支援する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>地域に眠っていた個性ある観光資源が有効に活用され、地域の創意工夫を活かした効率的なまちづくりが行われるとともに、P F I等の導入促進を図ることにより事業費の削減、質の高い公共サービスの提供が図られ、効率的な事業実施が可能となる。</p> <p>また、1期目の計画期間終了後も事業を継続して事業を行う必要がある場合、事業効果検証調査により、1期計画で残された課題の適切な把握とその結果を2期目の計画へ反映させることが可能となるため、効率的な2期目の計画が策定され事業効果を早期に発現させることが可能となる。</p>
施策等の有効性	<p>地域に存在する個性的で魅力ある観光資源が有効に利活用されることによって交流人口が増大し、地域の活性化が図られるとともに、まちづくりに対する住民意識が高まるなど様々な分野で有効である。また、P F I等の導入促進により、これまで低迷していた民間都市開発投資が誘発されるなど、投資規模の拡大が図られる。さらに、1期目の計画期間終了後も事業を継続して事業を行う必要がある場合、事業効果検証調査により、1期目の計画の事業効果や残された課題について整理・分析がなされることから、より事業効果の高い2期目の計画が策定され、効果的な事業実施が図られる。これらの効果により、全国都市再生の推進が図られることとなる。</p>
その他特記すべき事項	<p>「全国都市再生のための緊急措置」(平成14年4月8日都市再生本部決定)において「全国」を対象にして、「身の回り」の生活の質の向上と「地域経済・社会」の活性化を図るための緊急措置として、「民間投資」を促進する全国の都市再生の取り組みを支援するとされている。</p> <p>「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」(平成15年6月27日閣議決定)において効果的でより質の高い社会資本を整備するため、P F Iの導入を促進することとされている。</p>

事前評価票【No. 8】

施策等名	地域の魅力・活力向上に向けたまちづくり助成金（仮称）の創設	担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
施策等の概要	<p>まちづくりに関する一定の計画に基づく事業について、市町村が事業の目標をあらかじめ明確にした上で、政策評価を実施し、この評価に基づく管理を導入した助成金制度を創設する。</p> <p>【予算要求額：まちづくり助成金（仮称）300億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>地域の活力、魅力の向上等を図り、地域のまちづくりの目標を達成するため、市町村が策定したまちづくりに関する一定の計画に基づく事業に対して支援し、駅周辺など中心市街地の再生を図る。</p>		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 （「住環境、都市生活の質の向上」に変更することで検討中）		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>地域の個性を活かした景観整備や環境保全、既存ストックの有効利用、多様な主体との連携等が図られた賑わいのある中心市街地を取り戻すことを目標とする。</p> <p>しかしながら、人口減少や少子高齢化などを背景として、多くの中心市街地が賑わいを取り戻すための方策を模索しているにもかかわらず、活力を取り戻せない状況となっている。</p> <p>（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因として、全国都市再生の推進に向けて、地域の個性を活かした環境や景観整備、地域の既存ストックを活かしたまちづくり、柔軟な事業執行、まちづくりに関わる多様な主体との連携等が十分に図られていないことがあげられる。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>このため、地域の個性を活かした環境や景観整備、既存建造物など既存ストックの有効利用、身近な公共施設や公益施設の機動的な整備、柔軟な予算執行、民間事業者・NPOとの連携といったきめの細かいまちづくりを支援する制度が必要である。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>よって、限られた範囲・期間で明確な目標を達成することを目的とした、地域の特性を活かしたきめの細かい支援が可能な計画支援制度を創設する。</p> <p>具体的には、国が目標達成に相応しい計画であるかの評価を行ったうえで計画に位置付けられた事業に総合的に助成し、助成期間終了後には目標の達成状況について評価を実施する評価システムを導入する（助成期間は3年、特別な場合は5年）とともに、事業単体の採択要件や補助率の概念をなくし、使いやすさを追求した制度とする。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	全国の中心市街地において、地域の特性を活かしたきめの細かい支援を可能とする施策が求められている。		
行政の関与	駅周辺など全国の中心市街地の再生は、民間やNPOのみで実現することは困難であるため、公的支援を行う必要がある。		

<p>国の関与</p>	<p>駅周辺など全国を中心市街地の再生は、都市再生本部において国家的な課題として重視されているため、国が支援する必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>地域の個性や自由な発想を活かしたまちづくりに関する一定の計画に基づき、地域が柔軟に事業を展開することが可能であるため、公共施設や公益施設の機動的な整備等が可能となり、その結果まちづくりの目標達成がスピードアップされる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>市町村は地域の特性を活かしてまちづくりの目標を達成するための計画を策定し、国は目標達成にふさわしい計画であるかの評価を行った上で、計画に位置付けられた事業に対し期間を限って総合的に助成するため、中心市街地の再生等まちづくりの目標の達成に対して有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「全国都市再生のための緊急措置」(平成14年4月8日都市再生本部決定)において「全国」を対象にして、「身の回り」の生活の質の向上と「地域経済・社会」の活性化を図るための緊急措置として、「民間投資」を促進する全国の都市再生の取組みを支援するとされている。</p>

事前評価票【No. 9】

施策等名	効率的な緑とオープンスペースの確保施策の拡充	担当課	都市・地域整備局 公園緑地課
施策等の概要	<p>用地取得の困難な都市既成市街地等において、効率的に緑とオープンスペースを確保するために、 都市公園・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助制度の創設 民間の緑化施設整備に対する補助制度の創設など、民有地緑化に対する支援 立体的に区域を定める都市公園、借地方式の都市公園整備の推進 等の措置を講じる。</p>		
施策等の目的	<p>都市におけるヒートアイランド現象の進行等の都市環境問題が深刻化している中で、効率的な緑とオープンスペースの確保施策を充実させることによって、緑豊かで快適な都市環境の形成を図ることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	<p>8)アメニティ豊かな生活環境の形成 ＜社会資本整備重点計画(案)の「水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等」重点目標に対応＞</p>		
関連する業績指標	<p>- (「都市域における水と緑の公的空間確保量」にすることで検討中) ＜社会資本整備重点計画(案)の「都市域における水と緑の公的空間確保量」指標に対応＞</p>		
指標の目標値等	<p>- (13 m<sup>2</sup>/人(平成19年度)) ＜13 m<sup>2</sup>/人(平成19年度)＞</p>		
施策等の必要性	<p>地球温暖化、都市におけるヒートアイランド現象の進行、人口集中に伴う過密な土地利用等、現代社会の抱える喫緊の課題に対応し、良好な都市環境の形成を図ることを目標として公園・緑地の確保を推進している。しかし都市公園整備の長期的な目標としている1人当たり都市公園等面積20 m<sup>2</sup>/人に対して、平成14年度末現在で8.5 m<sup>2</sup>/人に留まっていることが示すように、依然として都市における緑とオープンスペースは不足している。(=目標と現状とのGAP)</p> <p>その原因としては、緑化の推進を重点的に行うべき都市部ほど高い地価、密集市街地の存在等により緑とオープンスペースを確保するための用地取得が難しいため、現行の取り組みの枠内では効果的に用地を確保できないことが原因として考えられる。(=原因分析)</p> <p>用地の確保が難しい都市部において、緑とオープンスペースを効率的に確保するためには、既存の都市公園整備手法による取り組みだけでは不十分であり、用地費を縮減するためのより柔軟な用地取得施策や、限られた空間を効率的に緑地として確保するとともに、効果的にネットワーク化する施策の充実が必要である。(=課題の特定)</p> <p>現行の緑とオープンスペースの確保施策の見直しを行い、 広域的な緑の骨格軸及び緑の拠点、都市内の水と緑のネットワークの形成を支援することを目的とした都市公園・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業の創設 大規模な敷地の建築物を対象とした緑化の義務づけ、市民緑地制度の拡充と支援等、民有地緑化の推進 借地による公園整備の推進、駐車場、店舗等他施設の一部を公園区域として定めることができるような立体公園制度の創設等の都市公園整備施策の充実 等の民間との連携による効率的な都市公園の整備・緑地の保全・都市空間の緑化施策を充実させるとともに、道路・河川事業等との行政間の連携の充実を図り、これら総合的な取り組みによって緑豊かで快適な都市空間の実現を図る。(=施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	都市においては、人口・産業の集中等によりヒートアイランド現象の進行、良好な自然環境の喪失、居住環境の悪化等、多くの課題が同時に顕在化しており、これらの課題に対応し、緑豊かで快適な都市空間の実現を図るため、緑とオープンスペースを確保することが求められている。
行政の関与	大都市におけるヒートアイランド現象の進行等都市環境問題の深刻化、居住環境の悪化等への対処は国民生活を向上させるものであり、公益性が高く、行政の関与が必要である。
国の関与	地球温暖化等地球環境問題の深刻化、ヒートアイランド現象の進行等都市環境問題の深刻化等、現代社会の抱える喫緊の課題への対処は広域的な取り組みを必要とするものであり、地球温暖化推進大綱（平成 14 年 3 月 19 日地球温暖化対策推進本部決定）や規制改革推進 3 か年計画（平成 15 年 3 月 28 日閣議決定）都市再生プロジェクト等でも都市緑化等の推進、大都市圏における都市環境インフラ再生のためのまとまりのある自然環境の保全・緑の創出等が位置づけられていることから、国としての関与が必要である。
施策等の効率性	立体的に区域を定めることのできる都市公園制度の導入や借地方式の都市公園整備の推進、市民緑地制度の拡充等の施策を導入することによって、既成市街地等の用地確保が困難な地域において安価かつ効率的に公園・緑地を確保することが可能となる。
施策等の有効性	市街地の大半を占める民有地を対象とし、立体的に区域を定めることのできる都市公園制度の創設、市民緑地制度の拡充、大規模建築敷地における緑化面積の割合に対する規制の導入等の都市公園整備、緑地保全、緑化施策を充実し、官民の連携によって緑地をネットワーク化することにより、個々の取り組みでは十分な効果を発揮できないヒートアイランド現象の進行等の都市環境問題に対して効率的・総合的な取り組みが可能になる。
その他特記すべき事項	<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公園緑地小委員会報告「今後の緑とオープンスペース確保方策について」（平成 15 年 4 月）において、水と緑のネットワーク構築に対応した総合的な指標を設定し、その達成を図るべきであるとされている。</p> <p>平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 8 「アメニティ豊かな生活環境の形成」 （3）公共空間における緑化等を推進する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>（参考）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地球温暖化の防止、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全等我が国が抱える緊急的な課題に対応し、水と緑豊かで美しい景観を有する生活環境を形成することを目標として、公共空間の緑化を行うための以下の取り組みを総合的に推進する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>明確な事業効果が発現するような事業への重点的投資による事業効果の早期発現等、都市公園事業の重点化の推進</li> <li>借地方式・立体的な土地利用による都市公園整備の推進</li> </ul> </li> </ul>

事前評価票【No.10】

施策等名	都市型水害対策に資する下水道整備の推進	担当課	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課
施策等の概要	頻発する都市型水害への対応等重点的に浸水対策を推進するため、緊急都市内浸水対策事業の補助対象施設及び地区要件の拡充や下水道内水被害緊急改善事業の創設を図る。		
施策等の目的	近年頻発している都市型水害では、被害が当該地域のみにとどまらず、社会経済活動に多大な影響を与える事態が見受けられるため、都市活動に重大な影響を及ぼす地域の浸水安全度の向上を図る。		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減 (「水害等による被害の軽減」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応>		
関連する業績指標	67) 下水道雨水対策整備率 (「下水道による都市浸水対策達成率」に変更することで検討中)		
指標の目標値等	67) 55% (平成14年度) (54% (平成19年度))		
施策等の必要性	<p>浸水被害から国民の生命、身体又は財産を保護するために、都市活動に重大な影響を及ぼす地域の浸水安全度を向上させることが緊急の課題である。しかし、近年頻発している都市型水害では、被害が当該地域のみにとどまらず、社会経済活動に多大な影響が及ぶなど、都市の基盤である下水道施設の機能向上は十分に図られているとはいえない。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>都市化の進展に伴い、雨水の浸透量が減少し、短時間に多量の雨が流出すること、および、局所的な集中豪雨の発生により、都市における浸水への危険度が増大している。(=原因分析)</p> <p>都市型水害の解消を図るには、より効率的で効果的な雨水対策を実施するための支援が必要。(=課題の特定)</p> <p>このような現状を踏まえ、また、平成15年に制定された「特定都市河川浸水被害対策法」の円滑な実施を図るため、以下の施策を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緊急都市内浸水対策事業の補助対象範囲に雨水浸透施設を追加、また、地区要件に「河川管理者との協議により雨水排水ポンプの運転調整ルールが定められている地区」を追加し、雨水浸透施設の整備によるコストの縮減、雨水排水ポンプの運転調整ルール策定の推進、ポンプ運転調整に伴う内水被害の軽減・解消を図る。</li> <li>下水道内水被害緊急改善事業を創設し、都市機能集積が著しい都市域における浸水安全度の向上、河川事業と連携した流域全体での早期効果発現を図る。(=施策の具体的内容)</li> </ul>		
社会的二一ズ	平成15年7月の福岡県飯塚市における浸水被害等、機能・資産が集積した都市において都市型水害が多発し、日常生活に多大な被害が生じるとともに、経済活動の停滞を招くなど都市の安全確保が緊急の課題。浸水対策には、内水と外水の対策を一体的に進める必要があり、下水道事業と河川事業の連携による事業の実施が求められている。		
行政の関与	都市の浸水に対する安全確保は都市活動を支える基盤であり公的関与が不可欠。		
国の関与	都市の安全を確保するための下水道整備は、国政上の重要課題である都市再生に資する基本的な社会資本整備であり、国の関与が必要である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>下水道事業と河川事業が連携して事業を推進することにより、事業調整による効率的な施設整備が図られる。 緊急都市内浸水対策事業の対象施設に浸水施設を追加することで、地域の実情に応じた施設整備が図られる（ローカルルールを導入）。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>緊急都市内浸水対策事業により地下街周辺や都市機能の集積する地区、雨水排水ポンプの運転調整ルールが定められている地区の雨水対策施設の整備が促進され、浸水安全度が向上する。 大規模な内水被害を受けた都市において集中的な下水道整備により、再度災害防止が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>特定都市河川浸水被害対策法関連（H16年度施行）</p>

事前評価票【No.11】

施策等名	合流式下水道緊急改善事業の拡充	担当課	都市・地域整備局 下水道部 下水道事業課
施策等の概要	「合流式下水道緊急改善事業」を拡充し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きょへの雨水流入量を低減するための雨水放流きょを補助対象に追加することで、全体事業費の低減及び事業のスピードアップを図るものである。		
施策等の目的	合流式下水道を採用している市町村は下水道実施市町村の約1割、整備面積の約2割、普及人口の約3割を占めている。近年、合流式下水道から雨天時に公共用水域に流出する未処理下水により、水質汚濁上、公衆衛生上の問題が発生しているため、その改善をより効果的・効率的に推進。		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成 (「良好な水環境への改善」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「良好な水環境への改善」に対応>		
関連する業績指標	30) 合流式下水道改善率		
指標の目標値等	30) 15% (平成16年度) (40% (平成19年度))		
施策等の必要性	<p>都市における良好な水環境に対するニーズが高いにもかかわらず、東京湾におけるオイルボールの問題等、合流式下水道から雨天時に流出する下水により、水質汚濁や悪臭の発生等の被害が発生している。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>合流式下水道は、汚水と雨水を一つの管きょで排除する方式であり、早くから事業に着手した都市に多くみられるが、これは、合流式の整備に要する費用が分流式に比べて経済的であるため、早期の普及促進を優先するといった時代の要請から整備が図られたものである。しかし、時代の変化により環境保全への要請が高まった結果、雨天時に未処理下水が流出し、公共用水域の水質汚濁等を構造的に引き起こしている合流式下水道の問題が顕在化するに至ったものである。(=原因分析)</p> <p>合流式下水道の改善にあたっては公共用水域への影響の大きさから緊急的な改善が必要であるため、平成14年度には、5年間に緊急かつ集中的に合流式下水道の改善を実施するために「合流式下水道緊急改善事業」を創設しており、現在、各都市においては、鋭意モニタリングを実施し「合流式下水道緊急改善計画」を策定しているところであるが、計画策定の過程で、浸透側溝の導入やオンサイトによる雨水の排除等により、遮集管への流入雨水量を低減させることが効果的かつ効率的な地域があることが明らかになった。(=課題の特定)</p> <p>このことを踏まえ、国庫補助対象となる施設に、「合流式下水道緊急改善計画」に位置づけられた以下の施設を追加。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浸透側溝等の雨水浸透施設</li> <li>・遮集管きょへの雨水流入量を低減するための雨水放流管きょ</li> </ul> <p>なお、当該施設の設置に当たっては、雨水貯留施設および遮集管きょ等による整備より効率的かつ効果的であることを計画への位置づけの条件とする。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	合流式下水道からの公共用水域への未処理下水流入により、水質汚濁上、公衆衛生上の問題が発生しており、改善への要望が非常に高い。		
行政の関与	合流式下水道の改善は、公共用水域の水質汚濁防止および公衆衛生上、必要不可欠な行政サービスである。		

国の関与	合流式下水道の改善は、公共用水域の水質保全および公衆衛生の向上に資するものであり、地方公共団体だけでなく国も積極的に関与すべきである。
施策等の効率性	今回の施策の対象である遮集管への流入雨水量を低減させることが効果的かつ効率的な地域については、補助事業として浸透側溝やオンサイト施設の整備を図ることが可能となり、その他の手法による対策を実施する場合に比較して低コストでの事業実施が可能となる。
施策等の有効性	補助対象を拡充することにより、合流式下水道の緊急改善が促進され、合流式下水道の早期改善が図られることにより、未処理下水の公共用水域への流出を防ぎ、公共用水域の水質保全、公衆衛生の向上が図られる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.12】

<p>施策等名</p>	<p>密集市街地の緊急整備</p>	<p>担当課</p>	<p>都市・地域整備局 まちづくり推進課都市防災対策室 都市計画課 市街地整備課 街路課 公園緑地課 住宅局 市街地建築課市街地住宅整備室 住宅総合整備課住環境整備室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生プロジェクトに位置付けられた密集市街地の整備改善を図るため、密集市街地整備法の改正を踏まえつつ、一層の施策の推進とそのための制度の充実を図る。</p> <p>(1) 事業 特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援するとともに、都市再生機構を活用した密集市街地における街路、都市公園整備を促進するための出資金制度の創設等や都市防災総合推進事業等による防災環境軸形成のための支援の拡充、住宅地区改良事業による民間事業者の活用のための支援の拡充を実施。</p> <p>(2) 税制 防災街区整備事業に係る税制上の支援措置を創設するとともに、防災都市施設の施行予定者制度における土地の買取に係る特例措置の創設、防災街区整備推進機構による土地の先買い等を支援するための税制上の支援措置の拡充等を行う。</p> <p>等の措置を講ずる。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地において、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の防災性の向上等により、地震、火災等から生命・財産の安全性を確保する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>5)住環境、都市生活の質の向上 (「地震・火災による被害の軽減」に変更することで検討中) &lt;社会資本整備重点計画(案)の「大規模な地震、火災に強い国土づくり」に対応&gt;</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>16)緊急に改善すべき密集市街地の解消面積(ha) (「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合」に変更することで検討中) &lt;社会資本整備重点計画(案)「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合」に対応&gt;</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>16) 1,500ha(平成13~17年度) (約8,000haのうち、約3割(平成19年度))</p>		

<p>施策等の必要性</p>	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。従来より密集市街地の再生に向けた取り組みを実施しているものの、例えば東京においては、このような密集市街地は山手線の外側に広く環状に分布しており、山手線の内側に相当する規模が未だ存在するなど、密集市街地の解消は十分に進捗していない状況。</p> <p style="text-align: right;">( = 目標と現状の G A P )</p> <p>密集市街地では、権利関係の輻輳や、住民の高齢化等の特性から合意形成が困難であること、民間事業者等の円滑な事業施行が資金面等において困難なこと等のため、延焼防止上及び避難上必要な防災機能が確保されるべき区域において個別の建替えや防災上必要な基盤施設の整備が進まず、密集市街地の整備は十分進捗していなかった。</p> <p style="text-align: right;">( = 原因分析 )</p> <p>このため、密集市街地における地域の実情を勘案しつつ、権利移転等を円滑に進めるとともに、民間事業者等の円滑な事業施行を確保すること、特定防災街区整備地区や道路閉塞のおそれがある地区等における防災性能を備えた建築物への建替えや、防災上重要な公共施設等の整備を促進すること等により、密集市街地整備の促進を図る必要がある。</p> <p style="text-align: right;">( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、都市再生プロジェクトに位置付けられた密集市街地の整備改善を図り、密集市街地整備法の改正を踏まえつつ、以下の施策の推進とそのための制度の充実を図る。</p> <p>( 1 ) 事業</p> <p>特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えについて、調査設計計画費、除却等費及び耐火等構造費に対し補助を実施。 震災時に住宅の倒壊による道路閉塞が生じるおそれのある地区において行われる耐震改修を促進すべき建築物の建替えについて、調査設計計画費、除却等費及び耐火等構造費に対し補助を実施。 街路事業、都市公園事業について、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いに対する補助を実施。 密集市街地の整備改善を図る街路、都市公園事業において、都市再生機構を活用するため出資金制度を創設する等の措置を講ずる。 密集市街地における土地区画整理事業を機動的に推進するため、緊急防災空地整備事業の事業主体に都市再生機構を新たに追加。 都市防災総合推進事業等において密集市街地における防災環境軸形成に対する支援を拡充。 住宅地区改良事業等において周辺の密集市街地の地域住民と共同して分譲改良住宅等を含む整備計画の策定を行う民間事業者に対して補助を行うとともに、当該整備計画に基づき分譲改良住宅に合わせて分譲住宅を整備する民間事業者に対して補助を実施。</p> <p>( 2 ) 税制</p> <p>防災街区整備事業に係る税制上の支援措置を創設。 防災都市施設の施行予定者制度における土地の買取に係る特例措置の創設 防災街区整備推進機構による土地の先買い等を支援するための税制上の支援措置の拡充。</p> <p style="text-align: right;">等 ( = 施策の具体的内容 )</p>
<p>社会的二一ズ</p>	<p>仮に東京で地震が発生すれば、密集市街地を中心に、約 38 万棟の建物が焼失、避難所生活者が 91 万人 ( 東京都「震災復興グランドデザイン」) 発生するなど社会的な損失は多大であり、東京都における「東京構想 2 0 0 0 」や、大阪府における「災害に強いすまいとまちづくり」など、地方公共団体も積極的な取り組みを行っているところ。</p>

行政の関与	<p>密集市街地では、敷地規模が小さいことや零細な地権者が多いこと等の特性から民間のみによる自力更新が困難。一方で、防災上課題のある市街地の再生は喫緊の課題であるため、行政の関与が不可欠。</p>
国の関与	<p>国庫補助制度・税制の拡充である。 都市再生プロジェクト（第三次決定）である「密集市街地の緊急整備」を促進するものであり、国の関与が不可欠。</p>
施策等の効率性	<p>権利移転等の円滑化、民間事業者等の円滑な事業施行の確保、防災性能を備えた建築物への建替え、防災上重要な公共施設等の整備促進等を通じた官民の協力による効率的な密集市街地の整備促進が実現。 一旦災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが公共投資の観点からも効率的。</p>
施策等の有効性	<p>老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、このような密集市街地の早急な整備改善を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命の保護の上で最も有効。 特に、防災性能を備えた建築物の建替え、公共施設の整備が促進され、面的な整備改善と防災環境軸の形成が図られることにより、密集市街地の総合的な安全性が向上。</p>
その他特記すべき事項	<p>都市再生プロジェクト（第三次決定）において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地（東京、大阪各々約 2,000ha、全国で約 8,000ha）を対象に重点整備し、今後 10 年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられている。 第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。 密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後 10 年以内に最低限の安全性を確保することが見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地を「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」として把握し、平成 15 年 7 月に公表している。（東京、大阪各々約 2,000ha、全国で約 8,000ha） 平成 14 年度の政策レビュー（プログラム評価） 「都心居住の推進 良好な居住環境の形成」の評価結果及び政策への反映の方向を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「政策への反映の方向」 ・都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。 平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 5 「住環境、都市生活の質の向上」 (2) 密集住宅市街地を改善する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・今後は、密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保する。</p>

事前評価票【No.13】

施策等名	都市再生等に資する河川敷地占用許可準則の改正	担当課	河川局水政課、治水課
施策等の概要	民間主体による占用や、オープンカフェ、売店等の営利的な施設の設置など、現行の河川敷地占用許可準則（以下「準則」という。）においては認められていない河川敷地の利用について、都市再生、地域活性化等を促進する観点から、より地域の要望に応じた自由な利用が可能となるよう準則の改正を行う。		
施策等の目的	都市再生、地域活性化等に資するよう河川敷地利用の高度化を図る。		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成 <社会資本整備重点計画(案)の「水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等」に対応>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>近年、都市再生や構造改革特区における地方公共団体の要請等にもあるとおり、ライトアップ施設等の修景施設や、オープンカフェ等の集客施設の設置など、水辺空間を活かした賑わいの創出や魅力あるまちづくりを目的とした河川敷地利用に対する要請が強くなってきており、これらの要請への対応が強求められているところであるが、現行においては、占用許可ができないものもあり、対応することが困難な状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>これは、河川敷地の占用許可に当たっての審査基準を定めている現行の準則においては、ライトアップ施設やオープンカフェ等の設置、また原則として民間主体による占用を認めていないことが原因である。(=原因分析)</p> <p>このため、都市再生等に資すると認められる施設の設置等が可能となることにより、より地域の要望に応じた自由な河川敷地利用が可能となるよう新たな占用許可基準を策定することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、現行の準則では認められていない占用主体や占用施設等について、都市再生、地域活性化等を促進する観点から、その設置が可能となるよう準則の改正を行う。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	広島市や大阪市における「水の都」構想（太田川沿川や道頓堀川において、オープンカフェやイベント実施に係る集客施設等を設置し、賑わいのある水辺空間の創出等を図る）を始め、都市再生等の観点からの河川敷地利用に対する社会的ニーズは高い。		
行政の関与	河川管理者である行政が主体的に対策を講じることが不可欠である。		
国の関与	河川敷地の占用許可に当たっての審査基準である現行準則の大幅な見直しを行い、河川敷地利用の高度化を図れるように占用許可制度の充実に努めるのは、国として果たすべき責務である。		
施策等の効率性	本施策の実施により、従来では、原則的に認められていなかった占用主体・施設等による占用が可能となることから、水辺と一体となった施設整備等による水辺と周辺施設等の調和を効率的に図ることが可能となる。		
施策等の有効性	本施策を実施することにより、より地域の要望に応じた自由な河川利用が可能となり、水辺空間を活かした賑わいの創出や魅力あるまちづくりが可能となる。		
その他特記すべき事項	<p>都市再生プロジェクト（都市再生本部決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「水都大阪の再生」（大都市圏における都市環境インフラの再生）</li> <li>・「水の都の再生～広島～」(地方中核都市における先進的で個性ある都市づくり)</li> </ul> <p>都市再生緊急整備地域（政令指定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪駅周辺・中の島・御堂筋周辺地域</li> </ul>		

事前評価票【No.14】

<p>施策等名</p>	<p>特定都市河川流域における浸水被害対策の総合的な推進に係る税制の改正及び融資制度の改正</p>	<p>担当課</p>	<p>河川局水政課、治水課、河川環境課、都市・地域整備局下水道部</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>「特定都市河川浸水被害対策法（平成15年法律第77号）」に規定する特定都市河川流域内を対象として、雨水貯留浸透施設等の設置の促進に関して、雨水貯留・利用浸透施設にかかる所得税・法人税の割増償却制度（5年間、1割増）について、貯水容量による制限を撤廃する。あわせて、雨水貯留浸透施設の設置を日本政策投資銀行の低利融資の対象とする。</p> <p>また、雨水貯留浸透施設に係る固定資産税及び都市計画税の負担を軽減する。</p> <p>【減収見込額】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所得税・法人税 3百万円</li> <li>・固定資産税 796百万円                      都市計画税 171百万円</li> </ul>		
<p>施策等の目的</p>	<p>新法に基づき指定する特定都市河川流域においては、割増償却制度を拡充し、あわせて、日本政策投資銀行の低利融資の対象とすることにより、住民や事業者等の民間主体による特定都市河川流域内での雨水貯留浸透施設等の設置の促進を図る。</p> <p>また、特定都市河川流域において民間主体により設置された雨水貯留浸透施設は、流域の浸水被害防止のために設置された公益的機能を有する施設であることから、当該固定資産が供されている用途に鑑み固定資産税及び都市計画税の非課税等の負担軽減措置を講ずる。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>18) 災害による被害の軽減 （「水害等による被害の軽減」に変更することで検討中） &lt;社会資本整備重点計画（案）の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応&gt;</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>65) 床上浸水常襲地区内家屋数 （「床上浸水を緊急に解消すべき戸数」に変更することで検討中） &lt;社会資本整備重点計画（案）の「床上浸水を緊急に解消すべき戸数」に対応&gt;</p> <p>67) 下水道雨水対策整備率 （「下水道による都市浸水対策達成率」に変更することで検討中） &lt;社会資本整備重点計画（案）の「下水道による都市浸水対策達成率」に対応&gt;</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>65) 7万戸（平成18年度） （約6万戸（平成19年度）） &lt;約6万戸（平成19年度）&gt;</p> <p>67) 55%（平成14年度） （54%（平成19年度）） &lt;54%（平成19年度）&gt;</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>近年、東海水害（H12）、福岡水害（H11, H15）に見られるように都市部における都市型の浸水被害が頻発しており、これを防止するため「特定都市河川浸水被害対策法」が成立したところ。</p>		

	<p>しかしながら、一定規模未満の開発や宅地等における開発については、雨水の流出抑制に対して法令上努力義務にとどまっており、また、既存の防災調整池について、埋立等の事例が発生している。( = 目標と現状の GAP )</p> <p>これは、民間事業者等による義務付け以外の雨水貯留浸透施設や既存の防災調整池について、流域の浸水被害防止に供するなど公共の用として一定の役割を担わせていることに反して十分なインセンティブがないことによる。</p> <p>これには以下のことが要因と考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の雨水貯留・利用浸透施設にかかる割増償却制度（法人税・所得税）は適用にあたっての規模要件があること</li> <li>・ 雨水貯留浸透施設の設置に関する民間事業者等に対する低利融資制度がないこと</li> <li>・ 雨水貯留浸透施設に対して、その設置目的が公的機関からの要請により設置されたものであるにもかかわらず固定資産税等が課されている場合があること ( = 原因分析 )</li> </ul> <p>このため、これらの要因に対して、以下の施策を行うことにより流域の浸水被害防止を一層推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定都市河川流域における雨水貯留・利用浸透施設にかかる割増償却制度（法人税・所得税）の規模要件を撤廃</li> <li>・ 特定都市河川流域における雨水貯留浸透施設の設置に関して民間事業者等に対する低利融資制度を創設</li> <li>・ 特定都市河川流域において設置された雨水貯留浸透施設に対して、固定資産税及び都市計画税の特例措置を創設 ( = 課題の特定 )</li> </ul> <p>具体的には、以下の施策を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 雨水貯留・利用浸透施設にかかる所得税・法人税の割増償却制度（5年間、1割増）について、新法に規定する特定都市河川流域においては、貯水容量による制限を撤廃する。</li> <li>・ あわせて、雨水貯留浸透施設に関して日本政策投資銀行の低利融資の対象とする。</li> <li>・ 特定都市河川流域に存する雨水貯留浸透施設について、固定資産税及び都市計画税を非課税等とする。( = 施策の具体的内容 )</li> </ul>
社会的二一ズ	<p>開発の著しい都市地域において、集中豪雨等による浸水被害に対処するためには、適切な役割分担のもと、貯留浸透施設の整備推進や適切な機能維持が必要である。</p> <p>かねてより都市部の河川流域における総合的な治水対策の推進について地方公共団体より要望がある。例えば、神奈川県からは、都市河川について、総合的な治水対策の充実・強化を図るため、遊水池建設等の治水施設の整備に対する支援を積極的に図るとともに、流域における土地利用等を適切に誘導・調整できるようにするため、関係法令を体系的に整備されたいとの要望がある。(平成14年7月)</p> <p>また、新法に対する付帯決議として、「民間の防災調整池については、適切な管理がなされその効用が十分に全うされるよう積極的な助言、支援につとめること」「宅地造成等については、流域住民の安全性の確保を図るため、計画的な整備が行われるよう措置すること」とされている。(平成15年6月)</p>

<p>行政の関与</p>	<p>原則的には、流域の治水安全度を上げることは行政が担当し、現状の治水安全度を下げないために開発による流出増分を抑制することは民間の責務。 民間事業者等に対する雨水浸透阻害行為の規制は最低限のものとし、それ以上の部分については、行政による有効なインセンティブのもと、民間が実施することが適切。</p>
<p>国の関与</p>	<p>税制、融資制度改正については、流域における浸水被害の防止という政策にかかわる事項であることから、国の関与が必要。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>民間事業者等の設置する雨水貯留浸透施設の設置を促進するためには、補助金による制度ではなく、政策融資、優遇税制によることは各民間主体のもと効率的な施設の設置が期待され、また審査、査定に関する不必要な行政コストを削減することができ、効率的である。 また、雨水貯留浸透施設に関する固定資産税等の扱いに関しては、従来市町村により扱いがまちまちであったが、統一して非課税等とすることにより適切な管理に資することとなり、これも補助金等と比較して公平で効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本税制、融資制度改正により、特定都市河川流域の民間事業者等による雨水貯留浸透施設の設置が促進され、適切な管理に資することとなる。 具体的には、 税制；特定都市河川流域に存する雨水貯留浸透施設について、固定資産税等を非課税等とすることで、調整池の埋め立て等の貯留浸透機能の滅失を防ぐことができ、また雨水貯留浸透施設の設置に係る法人税、所得税の割増償却措置による雨水貯留浸透施設の設置が促進されることにより、浸水被害の軽減が図られる。 固定資産税の非課税措置   年平均被害軽減額   約 9 0 百万円 所得税、法人税の割増償却   年平均被害軽減額   約 3 0 百万円 融資；特定都市河川流域に存する雨水貯留浸透施設の設置について、政策融資を行うことにより、設置が促進され、浸水被害の軽減が図られる。 政策投資銀行の低利融資   年平均被害軽減額   約 1 0 百万円</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>河川審議会の中間答申「流域での対応を含む効果的な治水の在り方について」(平成 12 年 12 月) 都市計画中央審議会基本政策部会下水道小委員会報告「今後の下水道制度の在り方について」(平成 12 年 12 月) 社会資本整備審議会河川分科会答申「新しい時代における安全で美しい国土づくりのための治水政策のあり方について」(平成 15 年 2 月) 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下水道・流域管理小委員会報告「今後の下水道の整備と管理及び流域管理の在り方はいかにあるべきか」(平成 15 年 3 月) 特定都市河川浸水被害対策法成立 (平成 15 年 6 月)</p>

事前評価票【No.15】

<p>施策等名</p>	<p>低地対策河川事業費補助再編による 大規模地震対応の推進</p>	<p>担当課</p>	<p>河川局治水課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>低地対策河川事業費補助の事業内容に東海地震、東南海・南海地震等大規模地震の発生が懸念される、或いは過去の地震により津波被害を被った地域における津波対策を追加し、現行制度の中で実施している耐震対策も活用して、一級河川指定区間及び二級河川における大規模地震対応（地震・津波対策）についても計画的且つ効果的に取り組むための制度を整備するとともに、重点投資を行い事業の進捗を図る。</p> <p style="text-align: right;">【予算要求額：河川事業費 6,050 百万円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>本施策は、従来から発生が指摘される東海地震に加え、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法の制定、宮城県沖地震発生確率の公表等が行われる昨今の情勢を踏まえ、立ち後れている大規模地震対策の計画的且つ効果的な実施に向けた制度の整備を行うとともに、重点投資を行い事業の推進を図る。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>18) 災害による被害の軽減 (「地震・火災による被害の軽減」に変更することで検討中) &lt;社会資本整備重点計画(案)の「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応&gt;</p>		
<p>関連する 業績指標</p>	<p>- (「地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消」を追加することで検討中) &lt;社会資本整備重点計画(案)の「地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消」に対応&gt;</p>		
<p>指標の 目標値等</p>	<p>- (約 1 万 ha (平成 19 年度)) &lt;約 1 万 ha (平成 19 年度)&gt;</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>中央防災会議では、東海地震に関し被害想定を見直し、この結果を踏まえて平成 14 年 4 月に大規模地震対策特別措置法に基づく地震防災対策強化地域が従来の 6 県 167 市町村から 8 都県 263 市町村に拡大され、平成 15 年 5 月 29 日に対策のあり方全般についてとりまとめた「東海地震対策大綱」が決定され、この中で計画的かつ早急な地震・津波等対策を講ずることが求められている。</p> <p>また、東南海・南海地震に関しても、平成 14 年 12 月に中央防災会議東南海・南海地震等に関する専門調査会により被害想定が公表され、平成 15 年 7 月 25 日に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に係る特別措置法」が施行されたことを承けて、制度・計画等作業が急ピッチで進められているところ。</p> <p>更に首都圏直下型地震への対応も急がれるところであり、宮城県沖地震の発</p>		

	<p>生確率も公表された。平成 15 年 5 月 26 日三陸南地震、同 7 月 26 日宮城県北部地震も発生し河川堤防も各所で被災したところ。</p> <p>このように、全国各地で大規模地震とそれに伴う津波の発生の可能性・対策の必要性が指摘され法制度の整備が進められていること、或いは最近東北地方太平洋側を中心に連続して地震が発生している現状を踏まえ、地震に伴う堤防決壊に起因して生じる津波の侵入、河川水の流入による壊滅的な被害を防止するため、ゼロメートル地帯等河川沿いの低地地域の河川堤防について、堤防強化、地盤改良等の耐震性向上対策や津波対策を、今後、計画的かつ早急に推進する必要があるが未だ地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消には至っていない。( = 目標と現実の GAP )</p> <p>補助河川に関しては、耐震対策については東京・大阪・駿河湾岸地区(東海地震対応)等において限定的に実施されているに過ぎず、また、津波対策についても過去の津波で甚大な被害を被った三陸(チリ地震津波)・北海道後志松山地区沿岸(北海道南西沖地震津波)で高潮対策の実施に合わせて措置されているのみであり、津波への対応を目的とした補助事業制度は無い現状である。( = 原因分析 )</p> <p>地震・津波対策を推進するための補助事業制度を整備することが必要である。( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、この受け皿として昭和 32 年創設以来、高潮対策、地盤沈下に伴う排水不良への対応、耐震対策など、河川沿川の低地地域における治水上の諸問題に対応してきた低地対策河川事業費補助の対象に津波対策を追加した上で地震・高潮等対策事業費補助として再編し、この事業制度のもと重点化を図る。( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的ニーズ	上記のとおり、大規模地震・津波対策に関する社会的ニーズは高い。
行政の関与	河川管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。
国の関与	一級河川における災害の発生の防止、都道府県知事が行う二級河川の改良工事に対する財政的な支援等は、国として果たすべき責務であり、これを行うための制度の拡充・対策の推進に努める必要がある。
施策等の効率性	本施策の実施により、補助河川における地震・津波対策が可能となり、重点化することによる効率的に対策の推進を図ることができる。
施策等の有効性	<p>地震とそれに伴う津波、或いは地震後の浸水被害が想定される低地地域の堤防等河川管理施設について、これら災害から人命と財産を防御すべく、今後地震・津波対策を早急かつ計画的に推進することが可能となる。</p> <p>本施策は、地震時に防護施設の崩壊に伴う津波の侵入・河川水の流入等による水害が発生する恐れのある土地面積を平成 14 年度末現在の 1 万 3 千 ha から平成 19 年度までに 1 万 ha まで解消するという目標の達成に資するものである。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.16】

施策等名	河川等災害関連特別対策事業の拡充	担当課	河川局防災課
施策等の概要	河川又は砂防の災害関連事業区間の直上下流において、関連事業の効果の確保に支障となる障害物を除去することができる「河川等災害関連特別対策事業」を、道路の災害関連事業区間の前後において、改良復旧効果の確保に支障となる狭隘部、突角部または脆弱部の対策に適用できるように事業内容を拡充する。		
施策等の目的	道路の災害関連事業区間の前後を含む一連区間において、改良復旧効果をより発揮させ、一連区間の安全な交通を確保する。		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減 (「水害等による被害の軽減」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>河川等災害関連特別対策事業は、河川の助成事業または河川及び砂防の災害関連事業区間の直上下流において、これら改良復旧事業の効果の確保に支障となる障害物を除去することにより、被災箇所の再度災害防止を図ることを目的としている。昭和59年度の創設以来、108件採択されており有効に活用されている。しかし、道路については、災害関連事業区間の前後に存する狭隘部、突角部または脆弱部が改良復旧効果の確保に支障となっており、一連区間で整合のとれた整備を一体的に実施した方が有効な場合でも整備できないのが現状である。(=目標と現況のGAP)</p> <p>これは、河川等災害関連特別対策事業に関する採択基準に、道路の災害関連事業が対象となっていないことに基因する。(=原因分析)</p> <p>このため、河川等災害関連特別対策事業において、道路の災害関連事業の改良復旧効果を一連区間で確保し、再度災害防止のための対策を講じる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、河川等災害関連特別対策事業の採択基準に、道路の災害関連事業を追加し、再度災害防止対策と相まって、一連区間の安全な交通の確保が図られる。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	一連区間で整合の取れた整備が実施できるため、改良復旧効果がより発揮され、一連区間の安全な交通の確保が図られ、より災害に強い基盤整備につながる。		
行政の関与	被災した公共土木施設の管理者である行政主体が、災害復旧を実施することが必要である。		
国の関与	災害の発生は常に突発的かつ集中的なものであるため、地方公共団体にとって過度な財政負担とならないように、国が費用を負担し、災害の速やかな復旧と公共の福祉を確保することが必要である。		
施策等の効率性	一連区間で整合のとれた整備を実施することで、安全な交通の確保が図られるとともに、災害による交通遮断を未然に防止するなど、復旧効果を適切に発揮することができる。		
施策等の有効性	再度災害防止が図られるとともに、一連区間の安全な交通が確保され、改良復旧事業の効果をより発揮させることができ、災害に強い地域づくりを行うことができる。		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.17】

施策等名	土砂災害の発生のおそれがある区域からの移転促進のための税制の創設	担当課	河川局砂防部砂防計画課 住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域等内にある建築物の移転を促進するため、区域外に新たに建築物を取得する場合の登録免許税、不動産取得税、固定資産税及び都市計画税の特例措置を創設する。</p> <p>【減収見込額】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録免許税 : 131百万円</li> <li>・不動産取得税 : 582百万円、固定資産税 : 90百万円、</li> <li>・都市計画税 : 5百万円</li> </ul>		
施策等の目的	土砂災害特別警戒区域等内から区域外への移転を余儀なくされる者に対し、本課税特例措置により早急かつ円滑な移転の促進を図ることで、土砂災害特別警戒区域等の指定を促進することを目的とする。		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減 (「水害等による被害の軽減」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応>		
関連する業績指標	70) 土砂災害保全指標 (「土砂災害から保全される戸数」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「土砂災害から保全される戸数」に対応>		
指標の目標値等	70) 42%(H18) (約140万戸(平成19年度)) <約140万戸(平成19年度)>		
施策等の必要性	<p>土砂災害防止法により、土砂災害が生じた場合建築物に損壊が生じ住民等の生命・身体に著しい危害が生じるおそれがあると認められる区域を土砂災害特別警戒区域として指定すること等により、土砂災害のおそれのある区域からの住民等の移転を促してきたところである。しかし、移転に要する費用負担が多いため、既存の建築物の移転の促進が図られず、土砂災害防止対策の推進に著しい支障が生じている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因として、土砂災害特別警戒区域等の指定は、ほとんどの場合住民等にとって予想外の事態であるのに加え、本人に何ら責を帰すべき事情がないにもかかわらず、住宅等の新規取得を余儀なくされるが、そのための十分な支援措置が講じられていないことが考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、移転を余儀なくされる住民等に対し、現行の融資制度等のほかに移転費用の負担を軽減するための特例措置を講じる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、以下の特例措置を創設する。</p> <p>登録免許税の軽減措置の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【移転登記】税率を1/1,000に軽減</li> <li>・【保存登記】税率を0.5/1,000に軽減</li> </ul> <p>不動産取得税の課税標準の特例措置の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・課税標準を1/3に軽減</li> </ul> <p>固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・5年間課税標準を2/3に軽減(=施策の具体的内容)</li> </ul>		
社会的ニーズ	現在、全国には約21万箇所の土砂災害危険箇所が存在するが、その大半が未対策のままとなっており、毎年約1,000件の土砂災害が発生している。平成15年7月に発生した九州地方における梅雨前線豪雨により22名が死亡するなど、土砂災害による死者は自然災害全体の死者の約半分を占めており、一刻も早く土砂災害による生命・財産の損失をなくすことが求められている。		
行政の関与	税制上の特例措置を講じる。(行政) 建築物の移転等を実施する。(民間)		

国の関与	税制改正要望である。
施策等の効率性	従来、土砂災害防止工事等の実施により土砂災害の危険箇所の整備が進められてきたが、土砂災害による犠牲者は依然後を絶たず、その一方で危険な地区に人家等が立地し続けている状況に鑑み、ハード対策と一体的に被害が生じるおそれがある区域における建築物の移転促進（税制の特例措置）を図ることで、より効率的、効果的な土砂災害防止対策が講じられる。
施策等の有効性	本特例措置により、早急かつ円滑な移転促進が図られるため、土砂災害による被害が軽減される。
その他特記すべき事項	土砂災害から人命を守るため、平成13年4月「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（平成12年法律第57号）」が施行されたところ。

事前評価票【No.18】

<p>施策等名</p>	<p>景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>河川局砂防部保全課海岸室 港湾局海岸・防災課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>いきいき・海の子・浜づくりについて、文部科学省の野外教育・社会教育・生涯教育スポーツ活動等の施策と連携し、青少年を中心とする自然・社会教育活動の場（野外活動・体験学習等）、マリンスポーツの場としての利用しやすい海岸づくりを行ってきたことに加えて、大規模地震による災害への対応や都市と農山漁村の共生対流及び観光振興の要望の増大に伴う対応策として、景観や利用、生物の息息・生育環境に配慮した施設の改良ができるよう、事業内容の拡充を行う。</p> <p>【予算要求額：海岸事業費66,730百万円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>本施策は、青少年が安全に野外教育・社会教育、生涯教育スポーツ活動等を実現できる海岸の形成を図ることを目的とする。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>8) アメニティ豊かな生活環境の形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>29) 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長          （「人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長」に変更することで検討中）          &lt;社会資本整備重点計画（案）の「人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長」に対応&gt;</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>29) 5,300km（平成18年度）          （6,800km（平成19年度））          &lt;6,800km（平成19年度）&gt;</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>平成11年の海岸法改正により、法の目的として、従来の「防護」に「海岸環境の保全」及び「適正な利用」が加えられる等、日常的に海岸を訪れ、憩い、楽しむ海岸の形成を目標とした海岸整備を行っているところである。また、近年の観光ニーズが体験型や滞在型に多様化するとともに、自然体験を通じた環境教育の充実が必要となっている。しかしながら現状では、海岸の防護のみを目的とした施設整備により海岸の景観を損ねる離岸堤やアクセスを妨げる直立堤防が設置されている地域が見られている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>現行の制度では、防護上の機能を向上させる施設整備は可能であるが、景観や利用を目的とした施設の改良等を行なうことができないことが原因と考えられる。（＝原因分析）</p> <p>景観や利用を目的とした海岸の整備ができるよう制度を充実させる必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充を行い、安全に野外活動や体験学習等が行なえるよう安全情報伝達施設の整備や文化資源・交流施設の防護を目的とした施設の整備、景観や利用、生物の息息・生育環境に配慮した施設の改良を推進する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	海岸の持つ良好な自然環境を活用し、体験型観光や野外学習、各種スポーツ活動といった多様な利用に対する社会的なニーズは高い。自然豊かな海岸環境を創出することにより、地域の活性化に資することが期待される。
行政の関与	海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。
国の関与	平成 11 年に「環境」及び「利用」を新たに法目的に追加し、海岸法を改正したことに鑑み、国として積極的に海岸環境の保全や利用の促進に努めるよう制度を充実する必要がある。
施策等の効率性	本施策の実施により、自然豊かな海岸環境を充実し、その良好な環境の中で、自然体験や野外活動、スポーツ学習といった多様な利用が可能となり、この活動を通じた地域の活性化を図ることができる。
施策等の有効性	自然体験や野外活動、スポーツ学習等を推進するためには、良好な海岸環境を創造していく必要がある。本施策は、海辺に親しむことのできる海岸の延長を平成 19 年度までに 6,800km とする目標の達成に資するものである。
その他特記すべき事項	<p>平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定）</p> <p>政策目標 8 アメニティ豊かな生活環境の形成</p> <p>（ 1 ）海岸における親水空間等を形成する</p> <p>の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>（参考）</p> <p>上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性に配慮した海岸整備の充実に努める。</li> </ul>

事前評価票【No.19】

施策等名	海岸事業における災害弱者対策の推進	担当課	河川局砂防部保全課海岸室 港湾局海岸・防災課
施策等の概要	<p>背後浸水想定区域内に学校・老人ホーム・病院等の災害弱者関連施設を有する海岸を対象に、海岸事業に係る採択要件を見直し、更に津波・高潮等の海岸災害から子供、高齢者、障害者等の災害弱者を保護し、安全かつ安心な生活基盤を確保する施設整備等を実施することにより災害弱者対策を緊急的に推進する。</p> <p>【予算要求額：海岸事業費 66,730 百万円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	津波や高潮等海岸災害時に自力避難が困難な災害弱者は災害の犠牲となりやすいことから、これに関連した各種施策を実施し、海岸災害から子供、高齢者、病人等の災害弱者を防護し、安全かつ安心な生活基盤を確保する。		
関連する政策目標	<p>18) 災害による被害の軽減          (「水害等による被害の軽減」に変更することで検討中)          &lt;社会資本整備重点計画(案)の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応&gt;</p>		
関連する業績指標	<p>72) 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積          (「津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積」に変更することで検討中)          &lt;社会資本整備重点計画(案)の「津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積」に対応&gt;</p>		
指標の目標値等	<p>72) 230 万人 10 万 ha (平成 18 年度)          (10 万 ha (平成 19 年度))          &lt;10 万 ha (平成 19 年度)&gt;</p>		
施策等の必要性	<p>沿岸地域は、津波・高潮等の海岸災害に対し脆弱な特性を有していることから、海岸保全施設の整備により一定の防護水準を確保してきたものの、現在も整備の遅れている地域が存在している。特に、近年、東海地震等の大規模地震の発生が懸念されており、地震により発生する津波対策等に対するニーズも高まりを見せている。</p> <p>このような状況を踏まえ、海岸付近に多数存在する災害時に犠牲になりやすい災害弱者の防護を重点的に行うことが必要であるが、整備の遅れから災害弱者が利用する施設の防護が十分に出来ていないのが現状である。</p> <p>(= 目標と現状の GAP)</p> <p>これらの原因としては、海岸事業における採択要件が、災害弱者が利用する施設の防護を重視するようになっていなかったことが考えられる。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>災害弱者に対する安全性を確保するために、海岸事業の採択要件の見直しや各種施設整備を行うことが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、背後浸水想定区域内に学校・老人ホーム・病院等の施設を有する海岸を対象に、海岸事業に係る採択要件のうち、防護人口要件について災害弱者関連施設利用数に基づき判定するように見直しを行うとともに、災害弱者が安全かつ容易に避難できる緩傾斜堤の整備や既存施設のバリアフリー化、安全情報伝達システムの整備、避難用通路及び一次避難施設の整備を行う。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	背後地に災害弱者に関連する施設を有する海岸の整備については、少子高齢化の観点からも社会的ニーズが高い一方で、事業の採択要件に満たない箇所も多く、事業に着手できない場合も多い。		
行政の関与	海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	海岸法の主たる目的である海岸の「防護」は国として果たすべき責務であり、各種の制度の充実に努める必要がある。		
施策等の効率性	本施策の実施により、災害時に犠牲になりやすい高齢者、病人等の災害弱者を防護することで、災害の被害を効率的に低減することが可能である。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>子供や高齢者、病人等の災害弱者を防護し、安全かつ安心な生活基盤を確保することが重要である。本施策は、津波・高潮等の災害から防護されていない土地面積を平成 19 年度までに 10 万 ha まで解消するとする目標の達成に資するものである。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定）  政策目標 18 「災害による被害の軽減」  （5）津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行うの評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。  （参考）  上記評価における「今後の取組の方向性」  ・海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。</p>

事前評価票【No.20】

施策等名	総合的な津波・高潮災害対策の強化事業の拡充	担当課	河川局砂防部保全課海岸室 港湾局海岸・防災課
施策等の概要	<p>大規模地震による津波や地震被害の可能性がある地域において、従来の「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」を拡充し、地域住民が迅速に避難できるよう一次避難地を確保するとともに、災害復旧資材置場等の防災活動拠点を整備し、災害の未然防止から応急対応、復旧までを含むハード・ソフトが一体となった総合的な取り組みを推進する。</p> <p>【予算要求額：海岸事業費 66,730 百万円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>本施策は、海岸の防護施設の整備等ハード施策に加えて、地域住民の避難等のソフト施策と一体となった総合的な防災対策を講じることにより、海岸背後で生活する住民の安全・安心を確保する。</p>		
関連する政策目標	<p>18) 災害による被害の軽減          (「水害等による被害の軽減」に変更することで検討中)          &lt;社会資本整備重点計画(案)の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応&gt;</p>		
関連する業績指標	<p>72) 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積          (「津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積」に変更することで検討中)          &lt;社会資本整備重点計画(案)の「津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積」に対応&gt;</p>		
指標の目標値等	<p>72) 230 万人、10 万 ha (平成 18 年度)          (10 万 ha (平成 19 年度))          &lt;10 万 ha (平成 19 年度)&gt;</p>		
施策等の必要性	<p>海岸事業においては、一定の防護水準を確保することを目標として海岸保全施設の整備により海岸背後で生活する住民の生命等の安全を確保してきたところである。また、平成 14 年には東海地震に関する地震防災対策強化地域が拡大されるとともに、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が制定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められている。しかしながら、沿岸域への宅地開発等により、防護されていない面積は依然として多いのが現状である。(昭和 60 年度末の防護されていない面積約 24 万 ha 平成 14 年度末の防護されていない面積約 15 万 ha)(=目標と現状の GAP)</p> <p>大規模地震による津波災害に対応した海岸保全施設の整備は、多額の費用及び長期にわたる整備期間を要することから、津波災害が懸念される地域において、施設の整備が遅れ、防護水準を満たしていないこと等に原因があると考えられる。(=原因分析)</p> <p>災害による被害を軽減するために、施設整備により被害を防止するとともに、被害後の迅速な復旧にも配慮した整備が行える制度が必要である。          (=課題の特定)</p> <p>具体的には、従来の「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」を拡充し、これまで整備ができなかった、津波の即時来襲が懸念される危険地帯を対象とした一次避難地の確保及び災害復旧資材置場等防災活動拠点の整備を行なう。          (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>大規模地震等による災害に対するこれまでのハード対策はもちろんのこと、避難場所や被害の早期復旧に資する防災活動拠点の確保は社会的ニーズが高い。</p>		
行政の関与	<p>海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。</p>		
国の関与	<p>海岸法の主たる目的である海岸の「防護」は国として果たすべき責務であり、各種の制度の充実に努める必要がある。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>本施策の実施により、被災後の迅速な災害復旧が可能となり、災害の未然防止から被災からの復旧も含め、被害を低減することが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>海岸背後において生活している住民の生命や財産を守るため、海岸保全施設の整備とあわせて、災害を未然に防止する対策を講じることは極めて重要である。本施策は、津波・高潮等の災害から防護されていない土地面積を平成 19 年度までに 10 万 ha まで解消するという目標の達成に資するものである。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定）  政策目標 18 「災害による被害の軽減」  （5）津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行うの評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。  （参考）  上記評価における「今後の取組の方向性」  ・海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛（避難）行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。</p>

事前評価票【No.21】

施策等名	路上工事の縮減	担当課	道路局国道・防災課
施策等の概要	<p>路上工事による渋滞を軽減するため、道路管理者や占用企業者等の関係者間における「内部調整型」から、占用企業者の縮減インセンティブを働かせつつ、道路利用者によって工事实施状況の監視を行うなどの、「外部評価型」の施策に転換する。</p> <p>【予算要求額：道路事業費35,407億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	路上工事に伴う交通規制時間の短縮を図ることで、路上工事に伴う渋滞を軽減する。		
関連する政策目標	<p>7) 都市内渋滞の緩和          (「都市内交通の快適性・利便性の向上」に変更することで検討中)          &lt;社会資本整備重点計画(案)の「都市交通の快適性、利便性の向上」に対応&gt;</p>		
関連する業績指標	<p>-          (「路上工事時間の縮減率」を追加することで検討中)          &lt;社会資本整備重点計画(案)の「路上工事時間の縮減率」に対応&gt;</p>		
指標の目標値等	<p>-          (平成19年までに約2割削減)          &lt;平成19年までに約2割削減&gt;</p>		
施策等の必要性	<p>東京23区内の夜間渋滞のうち、約15%が工事渋滞である等、路上工事による交通規制は、道路交通に深刻な影響を及ぼしており、路上工事の縮減は、都市内渋滞の緩和のための重要な課題の一つである。</p> <p>東京23区の路上工事は最近10年間で半減しているが、近年は鈍化傾向にあり、一方、道路利用者満足度調査(平成15年5月～6月実施)によれば、「よく使う路上工事のやり方」について、約7割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答するなど、国民の多くが不満を持っているのが実状である。          (=目標と現状のGAP)</p> <p>東京23区の路上工事の約8割が占用企業者の工事であり、路上工事の縮減をさらに進めるためには、その多くの割合を占める占用工事の縮減が有効であるが、その占用企業者等に、工事縮減のインセンティブが働く仕組みが十分に構築されていないことなどが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>そこで、占用企業者等に、工事縮減のインセンティブが働く仕組みを構築することが必要。(=課題の特定)</p> <p>施策の具体的内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 占用企業者に縮減インセンティブの働く施策             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企業名と工事理由が一目で分かる工事看板の設置</li> <li>・ 企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表</li> <li>・ 工事渋滞軽減度に応じたインセンティブ/チャージの検討</li> </ul> </li> <li>- 道路管理者自らの縮減強化             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年度末の使い切り型予算制度の見直し</li> <li>・ 渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の促進</li> </ul> </li> <li>- 利用者への情報提供と監視強化             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ リアルタイム路上工事情報提供システムの構築</li> <li>・ 道路利用者の路上工事監視による工事实施方法の改善</li> </ul> </li> <li>- 更なる縮減のためのマネジメント強化             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事時間の総量抑制</li> <li>・ 掘り返し規制エリアの明示</li> <li>・ 交通工学の専門家を取り入れた工事計画・実施方法のマネジメント                  (=施策の具体的内容)</li> </ul> </li> </ul>		

社会的ニーズ	平成15年5月～6月にかけて、全国約37,000人を対象に行った「道路利用者満足度調査」において、「道路工事のやり方（工事の数や期間、時間帯など）」について、約7割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答するなど、国民の多くが不満を持っており、さらなる路上工事の縮減を図り、これらの不満の緩和を図ることは、社会的ニーズに適っていると考えられる。
行政の関与	路上工事による渋滞の緩和を図ることは道路管理者の責務。
国の関与	国道における修繕工事等は国が直接行っており、修繕工事の縮減には国が直接の責任を負う。
施策等の効率性	路上工事は道路管理者（官）および占有企業者等（民）が実施しているものであり、官民ともに縮減に取り組む施策を実施することが効率的である。
施策等の有効性	東京23区内の夜間渋滞のうち、約15%が工事渋滞である等、路上工事による交通規制は、道路交通に深刻な影響を及ぼしており、その縮減は、既存の道路ストックの有効活用につながる等から、さらなる路上工事縮減施策の実施は、都市内渋滞の緩和に資する施策として有効であると考えられる。
その他特記すべき事項	社会資本整備審議会中間答申（平成14年8月答申）において、行政システムの改革のための既存ストックの有効活用策の一つとして「路上工事に伴う交通規制日数の縮減を図らなければならない」等と指摘されている。

事前評価票【No.22】

施策等名	電線類地中化の推進（土地区画整理事業、市街地再開発事業における非幹線道路の電線類地中化の推進）	担当課	道路局地方道・環境課 都市・地域整備局市街地整備課
施策等の概要	土地区画整理事業及び市街地再開発事業の施行地区内の非幹線道路（区画道路）における電線共同溝整備費用を補助限度額等に追加 【予算要求額：電線共同溝整備事業費703億円（国費）の内数】		
施策等の目的	良好な景観形成や歩行空間のバリアフリー化、防災対策等の観点から電線類地中化が必要とされており、特に、良好な都市環境・住環境の形成が必要な地区においては、主要な非幹線道路を含めた面的な整備が必要である。 土地区画整理事業、市街地再開発事業は、面的な都市整備を行うものであり、その施行地区内において、非幹線道路を含めた電線類地中化を推進し、良好な都市環境を形成するものである。		
関連する政策目標	4) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>良好な景観形成や歩行空間のバリアフリー化、防災対策等の観点だけでなく、交通安全の観点からも電線類の地中化推進を目指しているが、我が国の地中化はわずか1.5%と欧米に比べ大きく立ち遅れており、特に身近な生活空間を構成する非幹線道路は遅れがちである（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、電線類の地中化が、架空配線に比べ高コストであると共に、特に非幹線道路については、全額が地方自治体の負担となる事が多いため、地方自治体の財政状況が悪化している現状において、その整備に対して十分な投資が困難であることが原因となっている。（＝原因分析）</p> <p>電線類の地中化について、非幹線道路における整備に関して、コスト縮減や補助事業制度の拡充などにより、地方自治体の負担を軽減するような施策が必要。（＝課題の特定）</p> <p>現在、新たな「無電柱化計画」（H16～20 目途）を H15 年度中の策定を目指して検討中であり、くらしのみちゾーン、重要伝統的建造物群保存地区等、既成市街地等で都市計画決定された土地区画整理事業・市街地再開発事業地区等の非幹線道路で、電線共同溝方式による地中化に着手することとしている。これを受けて、新たに土地区画整理事業及び市街地再開発事業の施行地区内の非幹線道路（区画道路）における電線共同溝整備費用を補助限度額算入対象に追加し、非幹線道路の無電柱化を推進する。なお、地中化コスト縮減のための取組みとして、都市部のバイパス事業、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等に併せた電線共同溝等の原則同時施工を実施する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	平成15年5月～6月にかけて、全国約37,000人を対象に行った「道路利用者満足度調査」において、「よく使う生活道路」について、約5割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答したほか、「よく使う道路の歩道の歩きやすさや、自転車での走りやすさ」について、約7割の回答者が「やや危険を感じ、不満」「大変危険を感じ、非常に不満」と回答するなど、生活道路の安全性等について、国民の多くが不満を持っており、生活道路の多くを占める非幹線道路において良好な景観形成や歩行空間のバリアフリー化、防災対策等の観点から電線類地中化を進めることは、社会的ニーズに適っていると考えら		

	れる。
行政の関与	電線共同溝は、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」において、「当該道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図る」ことを目的として、道路管理者が道路の地下に設けるものとして定義されている。
国の関与	電線類の地中化が、架空配線に比べ高コストであり、地方自治体の財政状況が悪化している現在、特に非幹線道路については、全額が地方自治体の負担となる事が多く、その整備が立ち遅れているのが現状である。一方、平成15年3月31日の電線類地中化関係副大臣会合における基本方針において、幹線道路のみでなく良好な都市環境・住環境の形成等が必要な地区において主要な非幹線道路を含めた面的整備を実施することが位置づけられており、また、平成15年8月8日に電線類地中化推進検討会議において示された「無電柱化推進計画骨子」においても、主要な非幹線道路が整備対象に位置づけられるなど、非幹線道路における電線類の地中化については、政府として取り組むべき課題となっている。
施策等の効率性	土地区画整理事業及び市街地再開発事業における道路整備と電線共同溝整備を同時施行することで、道路整備後に地中化工事を実施する場合に比べ舗装費、既設地下埋設物等移設費が不要となり、大きなコスト削減となる。
施策等の有効性	区画道路まで含めて一体的に整備する土地区画整理事業及び市街地再開発事業の施行に併せて電線共同溝の整備をすることにより、電線類地中化を面的に実施することが可能となる。また、同時施行によって低コストによる整備が実施でき、将来道路管理者の負担を削減することが可能となる。
その他特記すべき事項	<p>下記の政策等において、電線類地中化の推進が位置づけられている。</p> <p>社会資本整備審議会中間答申（平成14年8月答申）において、安全で安心できる質の高い暮らしの実現のための施策として「住宅地などの生活道路については（略）沿道と協働した緑化、無電柱化を行い、より質の高い生活環境を創出するゾーン対策を推進しなければならない」等と指摘。</p> <p>また、美しい国づくり大綱においても、関係行政機関等と調整を図りながら、新たな「電線類地中化計画」を策定して、電線類地中化の一層の推進をはかることを位置付け。</p> <p>平成13年12月の都市再生プロジェクト(第三次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地における電線類の地中化等の総合的・集中的な実施を位置付け。</p> <p>平成14年12月に小泉総理メールマガジンに寄稿され、内閣官房副長官を始めとする関係副大臣により「電線類地中化の着実な推進に向けた基本方針」が打出され、その中で平成16年度を初年度とする新たな「電線類地中化計画」を策定することを位置付け。</p> <p>「e-Japan 重点計画 - 2003」において、電線類地中化を推進するとともに新たな「電線類地中化計画」を策定することを位置付け。</p> <p>観光支援の観点から、「観光立国行動計画」において、電線類地中化を推進するとともに新たな「電線類地中化計画」を策定することを位置付け。</p>

事前評価票【No.23】

施策等名	耐震性等安全性の低い建築物の改善の促進	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>密集住宅市街地整備促進事業や優良建築物等整備事業等の支援制度の拡充等により、耐震性等安全性の低い建築物の改善の促進を図る。          (平成 16 年度予算関連事項)</p> <p>密集住宅市街地整備促進事業に係る拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐震改修に対する補助対象地域の追加</li> <li>・特に大規模地震が切迫しているとされる地域における支援の拡充</li> </ul> <p>優良建築物等整備事業に係る拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐震型優良建築物等整備事業における耐震診断費補助の追加、補助対象地域要件の緩和等</li> <li>・避難安全上危険な既存建築物等の改修に対する支援の追加</li> </ul>		
施策等の目的	住宅・建築物の耐震診断・改修等に対し支援することにより、耐震診断・改修等を促進し、大地震時における国民の安全の確保、建築ストックの適切な維持を図る。		
関連する政策目標	<p>18)災害による被害の軽減          (「地震・火災による被害の軽減」に変更することで検討中)          &lt;社会資本整備重点計画(案)の「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応&gt;</p>		
関連する業績指標	<p>74)新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合          (「多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率」に変更することで検討中)          &lt;社会資本整備重点計画(案)の「安全(2)大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応&gt;</p>		
指標の目標値等	<p>74) 特定建築物：20% (平成 17 年度)          &lt;約 2 割 (H19)&gt;          住宅：25% (平成 17 年度)          &lt;65% (H19)&gt;</p>		
施策等の必要性	<p>阪神・淡路大震災においては、建築物に多数の被害が生じ、多くの貴重な人命が失われた。</p> <p>特に昭和 56 年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない建築物の被害が顕著であり、このような既存建築物の耐震性の強化・避難安全性の確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>このため「建築物の耐震改修の促進に関する法律」の制定や、支援制度など、各種の施策を実施しているが、特に民間建築物を中心に耐震診断・耐震改修が十分に進んでいない(=目標の現状とGAP)</p> <p>その理由としては、費用負担が大きいこと、建築物の所有者等が建築物の安全確保のための診断・改修の必要性や緊急性を十分に認識していないこと、耐震診断・改修費用について社会的ニーズに十分対応できていないこと等が挙げられる。(=原因分析)</p> <p>住宅・建築物の耐震診断・改修等に対しては、耐震改修促進法に基づく助言・指示等の制度を活用して必要性や緊急性の認識を高めるほか、耐震診断・改修費用に対する補助制度の対象区域を拡充するとともに、避難安全性等を確保するための改修に対する支援制度を設けることにより効果的に既存建築物の耐震性等安全性の向上を促進する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>このため、具体的には、耐震改修促進法に基づく指示・助言等の積極的活用の促進、特に大規模地震が切迫しているとされる地域における支援の拡充、</p>		

	耐震診断・改修費用に対する補助制度の補助対象地域要件の緩和等により、既存住宅・建築物の耐震性等の安全性確保を促進させる。( = 施策の具体的な内容)
社会的ニーズ	阪神・淡路大震災の経験からも、建築物の耐震性等安全性の確保は、建築ストックの適切な維持、災害時における人命・財産の保護、社会経済の混乱の回避のための社会的ニーズが高く、最近の各地での地震発生などの状況から、幅広い地域における耐震診断・改修への支援が求められている。
行政の関与	震災時に重要な役割を果たす住宅・建築物や多数の者に危険が及ぶおそれのある建築物の耐震改修、多数の者が出入りする建築物の避難安全性の確保は、社会性・公益性が極めて高いため、建築物の所有者等の行う診断・改修に係る負担に対し、一定の補助を行うことは適正である。
国の関与	地方公共団体の財政状況等をかんがみると、独自制度等のみでは支援が困難であり、国庫補助制度による地方公共団体への財政的支援の拡充等が必要である。
施策等の効率性	地震発生時には、倒壊等をした建築物の処理や被災者対策のため、膨大な費用が必要となるが、補助制度等により耐震性の確保を事前に図ることにより、その費用の軽減を図ることができ、効率的である。 また、避難安全上危険な建築物の改修を行うことにより、多くの人命を救うことができるため、その改修費用の一部補助により改修を促進することは効率的である。
施策等の有効性	これまで既存建築物の所有者に対し、耐震診断・改修のインセンティブを付与するために、耐震診断・改修に対する補助制度等を整備し、その普及・啓発を図ってきたが、建築物の耐震性等安全性の改善のためには、さらにその円滑な運用を図るとともに、避難安全性等の低い建築物についても改修の促進を図ることにより、所有者の建築物の安全性向上に対する潜在的欲求を惹起させることが有効である。
その他特記すべき事項	東海地震に係る地震防災対策強化地域について、新たな地震被害想定の結果を受けて、震度6弱以上となる地域が拡大指定された(平成14年4月)、東南海及び南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が成立し(平成14年7月)、同地震の発生により生ずる地震被害に対する地震防災対策の推進を図ることとされた。 中央防災会議において、東海地震対策大綱が決定され(平成15年5月)、これを踏まえた東海地震緊急対策(平成15年7月29日閣議決定)により、住宅や多数の者の利用する建築物等の耐震化の促進を図ることとされた。 平成15年7月に宮城県北部を震源とする震度6強の地震が発生し、住宅等に対して多くの被害が生じた。 平成14年度の政策チェックアップ(業績測定) 政策目標18「災害による被害の削減」 (7)多数の者が利用する建築物を耐震化する (8)住宅を耐震化する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 (参考) 上記評価における「今後の取組の方向性」(抜粋) <政策目標18の(7)関係> ・ 今後は、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策の活用を推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。 <政策目標18の(8)関係> ・ 耐震診断・改修の方法について、検討を図り、その結果の普及促進を行う。

事前評価票【No.24】

<p>施策等名</p>	<p>地域のニーズに対応した住宅市街地整備の総合的な支援の推進</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局市街地建築課市街地住宅整備室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地域の政策課題により機動的に対応するため、住宅市街地の再生・整備の総合的な推進を図る。 住宅市街地整備総合支援事業及び密集住宅市街地整備促進事業並びに、これらに係る住宅宅地関連公共施設等総合整備事業を統合・整理し、住宅市街地総合整備事業（豊かな住まい空間創出事業）（仮称）を創設し、その整備地区内において行われる公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅の整備及び、住宅地区改良事業等の実施に要する費用について一体的に補助を行う。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新など都市再生の推進に必要な政策課題に、より機動的に対応するため、住宅市街地の再生・整備を総合的に行う。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上 18) 災害による被害の軽減 (18)については、「地震・火災による被害の軽減」に変更することで検討中) &lt;社会資本整備重点計画(案)の「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応&gt;</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>15) 都心部における住宅供給戸数 16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積 (16)については、「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合」に変更することで検討中) &lt;社会資本整備重点計画(案)の「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応&gt;</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>15) 100万戸(平成8年度～平成17年度) 16) 1,500ha(平成17年度) (約8,000haのうち:約3割(平成19年度))</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、密集市街地の防災性の向上など都市再生の推進に必要な政策課題に対応するため、良好な住宅市街地の整備を推進することは重要な課題である。そのため、都市再生プロジェクトの推進や、都市再生緊急整備地域等における各種事業の重点化により積極的な取り組みが行われているところである。しかしながら、住宅市街地の整備については様々な事業を総合的に推進する必要があるため、既存の事業の枠組みにおいて事業間の効率的な連携を行うことが困難となることがある。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、公営住宅の整備や公共施設の整備等の様々な事業をそれぞれ別個に推進する場合には、地域ニーズに対応した機動的な予算配分が困難であることや、都市再生の推進に係る政策課題のもとに計画的に整備を進めるための枠組みが十分ではないことが考えられる。(=原因分析)</p> <p>地域のニーズに応じて事業の進捗を調整しつつ迅速に質の高い居住環境を実現するため、住宅市街地整備にかかる様々な事業について一元的に補助を行う制度的枠組みを整備する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>地域の政策課題により機動的に対応するため、住宅市街地の再生・整備の総合的な推進を図る。 住宅市街地整備総合支援事業及び密集住宅市街地整備促進事業並びに、これらに係る住宅宅地関連公共施設等総合整備事業を統合・整理し、住宅市街地総合整備事業（豊かな住まい空間創出事業）（仮称）を創設し、市街地住宅の整備、公共施設の整備、老朽建築物の建替え等に加え、整備地区内において行われる</p>		

	公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅の整備及び、住宅地区改良事業等の実施に要する費用について一体的に補助を行う。（＝施策の具体的内容）
社会的ニーズ	住宅市街地整備の円滑な推進により、快適な居住環境や職住近接に対するニーズに応えるものである。
行政の関与	都市再生は民間、公的主体が総力を傾注すべき重要課題であり、行政の関与が必要である。
国の関与	都市の魅力と国際競争力を高めるため、都市構造の再編を行う都市再生に資する施策を推進するため、国の関与が必要である。
施策等の効率性	既成市街地のうち、快適な居住環境の創出、都市機能の更新など都市再生の推進に必要な政策課題を有する地域において、住宅市街地総合整備事業（豊かな住まい空間創出事業）（仮称）」を実施することにより、各種事業の進捗にあわせて柔軟に対応できることとなり、迅速かつ効率的に事業の推進が図られることとなる。
施策等の有効性	既成市街地のうち、快適な居住環境の創出、都市機能の更新等の政策課題を有する地域において、住宅市街地総合整備事業（豊かな住まい空間創出事業）（仮称）を実施することにより、早期の住宅宅地供給が行われ、都心居住を推進することが可能となるとともに、重点的な基盤整備が行われ、質の高い居住環境の実現が可能となる。
その他特記すべき事項	<p>平成14年度の政策レビュー（プログラム評価）  「都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 - 」の評価結果及び政策への反映の方向を踏まえた新規施策である。  （参考）  上記評価における「政策への反映の方向」（抜粋）  ・都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。</p> <p>平成14年度の政策チェックアップ（業績測定）  政策目標5「住環境、都市生活の質の向上」  （1）職住近接の市街地を形成する  （2）密集市街地を改善する  の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。  （参考）  上記評価における「今後の取組の方向性」（抜粋）  ＜政策目標5の（1）関係＞  ・都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。  ・都市再生に民間を誘導することを目的として設立される独立行政法人都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。  ＜政策目標5の（2）関係＞  今後は、密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保する。</p>



行政の関与	雇用・所得環境が悪化するなか、住宅取得を促進するためには、政府の支援が必要。
国の関与	住宅取得支援は、地域に限定されるものではなく、国が関与する必要がある。
施策等の効率性	<p>本施策により、持家取得を支援し、もって居住水準の向上が見込まれる。住宅投資による経済効果は他の産業に比較しても大きいものであり、施策の効率性は高いと言える。</p> <p>住宅建設による経済波及効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生産誘発効果：住宅投資額の1.95倍 (全産業平均：1.82倍 商業1.48倍 電力1.67倍)</li> <li>耐久消費財の消費拡大(1世帯当たり平均226万円) 10万戸の住宅建設で26.3万人の雇用創出</li> </ul> <p>さらに、今後第2次ベビーブーマー世代が持家を取得する年齢層(35～39歳)となるため、持家取得支援の対象が多く、施策効果が高いと言える。</p>
施策等の有効性	<p>住宅ローン減税制度により、平成14年の持家着工ベースで、9.9万戸の着工効果があったと推測される。(経済効果 4.6兆円)</p> <p>住宅取得を支援する本制度により、持家取得を通じて居住水準の向上が図られる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成14年度の政策チェックアップ(業績測定)</p> <p>政策目標1「居住水準の向上」</p> <p>(1)良好な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する</p> <p>政策目標3「子育てしやすい社会の実現」</p> <p>(1)良質なファミリー向け住宅の供給を促進する</p> <p>の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>(参考)</p> <p>上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <p>&lt;政策目標1の(1)関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。</li> </ul> <p>&lt;政策目標3の(1)関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。</li> </ul>

事前評価票【No. 26】

施策等名	鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の拡充	担当課	鉄道局 財務課 施設課 技術企画課																														
施策等の概要	<p>地方鉄道における安全性確保の充実を図るため、14～15年度に行った安全性緊急評価による指摘を踏まえて緊急的・時限的に行う鉄道線路、車両等の設備の改修、人材育成のための教育指導等の緊急安全対策について、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度を拡充し、支援するとともに、固定資産税の特例措置を拡充する。</p> <p>【予算要求額：3,447百万円】【減収見込額：5百万円（拡充分）】</p>																																
施策等の目的	<p>鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の拡充により、鉄道事業者が安全性緊急評価報告に基づき行う地方鉄道に係る緊急安全対策の促進を図る。</p>																																
関連する政策目標	10) 地域交通の確保																																
関連する業績指標	-																																
指標の目標値等	-																																
施策等の必要性	<p>地方鉄道は地域の公共交通としての役割を担っているが、財務状況の悪化等から安全対策を含めた施設整備が進まず、また施設の老朽化が進んでいる。このような状況において、平成12、13年には京福電気鉄道の2度にわたる衝突事故が発生したほか運転事故件数の推移を見ても地方鉄道はJR、民鉄の約3倍の発生頻度となっており、重大事故の発生が懸念されている。さらに、重大事故に結びつく可能性のある列車事故についても総事故件数の約1/4が地方鉄道で発生している。</p> <p style="text-align: center;">列車100万キロ当たりの運転事故件数の推移</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>J R</th> <th>民鉄</th> <th>地方鉄道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H 9</td> <td></td> <td>0.82</td> <td>0.65</td> <td>2.10</td> </tr> <tr> <td>H 10</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.66</td> <td>2.27</td> </tr> <tr> <td>H 11</td> <td></td> <td>0.84</td> <td>0.58</td> <td>2.12</td> </tr> <tr> <td>H 12</td> <td></td> <td>0.80</td> <td>0.59</td> <td>2.44</td> </tr> <tr> <td>H 13</td> <td></td> <td>0.78</td> <td>0.56</td> <td>1.91</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（＝現状と目標のGAP）</p> <p>鉄道の安全対策は、本来、鉄軌道事業者自らが行う必要があるが、経営状況の厳しい地方鉄道事業者単独では投資に係る負担が過大となり、投資に合う増収も期待出来ないため、事業者に安全確保を求めるだけでは実効ある対策の実施は困難な状況である。</p> <p>原因としては、地方鉄道の多くが輸送人員の減少に伴い、その収益構造が悪化しており、設備投資に対する余力を失っていることが挙げられる。輸送実績は、平成13年度では対3年度比の21%減となっており、財務状況についても、88%の事業者が赤字計上となっている。</p> <p style="text-align: right;">（＝原因の分析）</p> <p>以上のことから、国としては、鉄道事業者に安全性の確保を指導する一方、緊急安全評価を踏まえ事業者が行う設備改修等の取組みに対して緊急的・時限的な措置として財政的支援を行い、確実に安全対策を履行させる必要がある。</p> <p>また、これらの投資による資産価額の増大に伴う固定資産税の増加が鉄道事業者に多大な負担となっている状況に鑑み、税制上の特例措置をさらに拡</p>					J R	民鉄	地方鉄道	H 9		0.82	0.65	2.10	H 10		0.75	0.66	2.27	H 11		0.84	0.58	2.12	H 12		0.80	0.59	2.44	H 13		0.78	0.56	1.91
		J R	民鉄	地方鉄道																													
H 9		0.82	0.65	2.10																													
H 10		0.75	0.66	2.27																													
H 11		0.84	0.58	2.12																													
H 12		0.80	0.59	2.44																													
H 13		0.78	0.56	1.91																													

	<p>充する必要がある。</p> <p style="text-align: right;">( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、  既存の鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の対象事業に、14～15年度の2ヵ年に実施した安全性緊急評価を踏まえて鉄道事業者が策定する緊急保全計画に基づき行う設備改修等を追加し、5年間の期限の中で施設整備が完了出来るよう、補助率を嵩上げて支援する。  と同様に緊急保全計画に基づき行う、保守要員等の教育指導を対象事業に追加し、3年間の期限の中でノウハウの伝承が出来る様、補助率を嵩上げて支援する。  により取得した資産に係る課税標準の特例措置を拡充する。  ( = 具体的施策の内容 )</p>
社会的ニーズ	最近の地方鉄道の事故等を踏まえて、鉄道利用者が安心して鉄道を利用できる環境づくりが強く求められている。
行政の関与	鉄道の安全輸送の確保には相当の投資額が必要であり、現状のままではそれを賄える収入増は期待出来ず、事業者による自主的な整備に委ねるだけでは、安全の確保は困難な状況であり、地域住民の足の安全確保に関わる問題となることから支援について行政の関与が必要と言える。
国の関与	鉄道は、大量輸送機関であり、ひとたび事故が発生するとその被害が甚大となること、安全への努力が短期的な経営評価に現れにくいこと等から、鉄道事業者の経営努力のみでは事業として成立し難いこと、また地方鉄道は健全な経営や技術力の維持において厳しい環境にあること等から、事業者の自己責任のみに委ねることは適切ではなく、特に、安全性の確保については、国が積極的に関与すべきものである。
施策等の効率性	この措置により、設備の改修、教育指導等が容易となり地方鉄道の安全性確保の実効性が担保される。 本件に関連し、国（地方運輸局） 地方公共団体及び事業者による安全対策に係る協議を通じて、関係者の地方鉄道に対する相互理解、連携が深まる。
施策等の有効性	経営状況の厳しい地方鉄道事業者に対して、安全輸送に関する事業に係る経費を国及び地方公共団体が補助することで、当該事業に対する投資インセンティブが働くようになる。
その他特記すべき事項	日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会等から、鉄道輸送の安全対策に対する公的支援措置の拡充の要望が強く出されている。

事前評価票【No. 27】

施策等名	地下駅の火災対策施設の整備に対する支援制度の創設	担当課	鉄道局施設課										
施策等の概要	<p>韓国で発生した地下鉄火災事故を踏まえ、火災対策基準を満たしていない地下駅の火災対策施設の整備を促進するための支援を行う。  <b>【予算要求額：3,700 百万円】【減収見込額：39 百万円】</b></p>												
施策等の目的	<p>火災対策基準を満たしていない地下駅の火災対策施設の整備について、税財政上の支援を講じることにより、短期間で緊急に火災対策施設の整備を実施することで、旅客等の安全の確保を図る。</p>												
関連する政策目標	<p>18) 災害による被害の軽減                  (8)「地震・火災による被害の軽減」に変更することで検討中)                  19) 交通安全の確保</p>												
関連する業績指標	-												
指標の目標値等	-												
施策等の必要性	<p>本年 2 月 18 日の韓国の地下鉄火災事故を受けて、その後に行った我が国の地下駅に関する調査の結果、全地下駅 684 駅のうち、火災対策設備に関する火災対策基準に一部でも適合していないものが 268 駅あった。これらの地下駅では、排煙設備や避難誘導設備等が不備であり、このうち地上までの避難通路が 1 経路しかない、若しくはホーム、コンコース及び事務室に排煙設備がないため火災対策基準に適合しない地下駅が 158 駅あった。これらの駅については、旅客等の安全性を確保するためにも、緊急に施設整備を図る必要がある。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地下駅を有する 鉄道事業者数</th> <th rowspan="2">地下駅数</th> <th colspan="2">火災対策基準に一部不適合</th> </tr> <tr> <th>事業者数</th> <th>地下駅数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40 社</td> <td>684 駅</td> <td>19 社</td> <td>268 駅 (158 駅)</td> </tr> </tbody> </table> <p>( ) は、うち避難通路が 1 経路しかない、若しくはホーム等に排煙設備がない駅数                  ( = 現状と目標の G A P )</p> <p>これらの同基準に不適合の駅の多くは、火災対策基準が制定される前に建設された駅である。                  安全に関わる施設整備は本来、鉄軌道事業者の責務であり、火災という異常時に対し、一刻も早い対策を講じる必要があるが、当該事業者単独で整備する場合、会社の経営状況等を勘案しながら実施することから、整備期間が長期となり、短期間で緊急に施設整備を図ることは困難である。                  ( = 原因分析 )</p> <p>地上までの避難通路が 1 経路しかない地下駅では、その避難通路を塞ぐような火災が発生した場合、旅客は地上までの避難通路を閉ざされ安全な避難が困難となり、また、排煙設備が設置されていない地下駅では、地下空間に煙が充満し、避難する上で危険な状況となる可能性がある。                  このようなことから、旅客等が安全に、かつ速やかに地上へ避難ができるようにするため、排煙設備や避難通路を緊急に整備する必要があるが、これらの施設の整備にあたっては、新たに地上への通路や排煙用の換気口、機械室を設けるため大規模な改良工事となり、多額な費用を要することとなる。短期間における整備が図られるためにも、支援制度の創設が急務である。                  ( = 課題の特定 )</p> <p>このため、これらの火災対策施設の整備に対する支援制度を創設し、整備の促進を図ることにより、地下駅を利用する旅客の安全を確保する必要がある。                  ( = 施策の具体的内容 )</p>			地下駅を有する 鉄道事業者数	地下駅数	火災対策基準に一部不適合		事業者数	地下駅数	40 社	684 駅	19 社	268 駅 (158 駅)
地下駅を有する 鉄道事業者数	地下駅数	火災対策基準に一部不適合											
		事業者数	地下駅数										
40 社	684 駅	19 社	268 駅 (158 駅)										

社会的ニーズ	韓国の地下鉄火災事故の衝撃が我が国に与えた影響は非常に大きく、都市交通として重要な役割を持ち、多くの利用者がいる我が国の地下駅においても、火災に対する安全性の確保への関心は非常に高い。このため、これらの地下駅の火災対策施設の整備を早期に進めることは重要な課題である。
行政の関与	旅客が安全かつ速やかに地上へ避難できるようにするために、排煙設備や避難通路を、緊急に整備する必要がある、これらの施設整備に対する助成制度を用意し、整備の促進を図ることが行政として不可欠である。
国の関与	地下駅は、不特定多数の人々が利用する極めて公共性の高い空間であり、これらの安全性の確保を図り、国民の安全と利益を守ることは国の責務である。
施策等の効率性	不特定多数の人々が利用する地下駅にあっては、火災が発生した場合、火災対策基準を満たしていないと、旅客等が安全、かつ速やかに避難するのに支障を生じる危険性が極めて高くなるが、本支援制度により地下駅において、火災対策施設が整備されることから、安全が確保される。
施策等の有効性	本支援制度により、地下駅における避難通路や排煙設備等の火災対策施設が短期間に整備され、火災対策基準を満たすことにより、地下駅における火災時の安全性の向上が図られる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 28】

施策等名	NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備	担当課	自動車交通局旅客課
施策等の概要	<p>安全で安心して利用できる社会福祉法人、NPO等によるボランティア輸送を実現するため、地域の関係者による協議結果を踏まえて組織的に運転者等の人材育成に取り組むNPO等のうち、輸送安全面で特に先進的な取り組みを行うものに対して所要の支援を行う。</p> <p>【予算要求額：57,918（千円）】</p>		
施策等の目的	<p>単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者等のSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）による移動手段の確保において、社会福祉法人、NPO等が実施するボランティア輸送に係る安全性の向上を推進し、安全で安心して利用できるボランティア輸送の実現を図る。</p>		
関連する政策目標	2) バリアフリー社会の実現		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>単独では公共交通機関を利用することが困難な重度の移動制約者等の移動手段を確保する観点から、いわゆるSTSを充実するため、NPO等が実施するボランティア輸送については、構造改革特別区域における措置の実施結果を踏まえて当該制度の全国実施を図ることとしているが、14年度に国土交通省が移送サービスを行っているNPO等ボランティア団体を対象に行ったアンケートによると、運転者に対し輸送の安全に関する何らかの講習を受講させている団体は1割に満たない状況となっており、NPO等は、輸送安全に関係して組織的な運転者等の人材育成の体制が必ずしも十分に整っていない状況にある。（＝現状と目標のGAP）</p> <p>（これは、NPO等ボランティア団体の多くがその組織的基盤が脆弱であり、組織的に運転者等の人材育成のノウハウを十分に有していないことによるものであると考えられる。（＝原因特定）</p> <p>組織的な運転者等の人材育成のあり方については、国において一定の目安を示しつつ、地域の関係者による運営協議の場において改善に向けた具体的な取り組みが決定される仕組みとなっており、運転者の技能や資質の向上に資する人材育成を試みるなどの先進的な取り組みを行うNPO等を国として積極的に支援し、わが国のボランティア輸送に係る輸送安全の向上に向けた自主的な取り組みを推進していく上での呼び水としていく必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、道路運送法に基づく有償運送許可を受けた社会福祉法人、NPO等であって、地域の関係者による協議結果を踏まえて組織的に運転者等の人材育成に取り組むものの中から、輸送安全面で特に先進的取り組みを行うものに対して所要の支援を行う。（＝具体的施策）</p>		
社会的ニーズ	<p>単独では公共交通機関を利用することが困難な重度の移動制約者等の移動手段を確保し、交通バリアフリーを促進する観点から、いわゆるSTSを充実していくことが求められており、その一環として社会福祉法人、NPO等が実施するボランティア輸送についても、安全で安心して利用できるものとしていくことが社会的に求められている。</p>		
行政の関与	<p>組織的な運転者等の人材育成のあり方については、国において一定の目安を示しつつ、行政機関を含めた地域の関係者による運営協議の場において改善に向けた具体的な取り組みが決定される仕組みとなっており、ボランティア輸送に係る輸送安全の向上に向けた先進的な取り組みに対して、公的に支援していくことが必要である。</p>		
国の関与	<p>組織的な運転者等の人材育成のあり方のうち輸送安全に係るものについては、国が全国的な見地から一定の水準を確保し、又は誘導していくことが必要である。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>NPO等が組織的に運転者等の人材育成を行うにあたっては、自動車安全運転センター、自動車事故対策センター等が実施する安全運転研修、適性診断等を活用することを検討しているが、これらのセンター等は全国的に組織されており、全国のNPO等が少ない費用で利用することが可能であることから、これらのセンター等を活用して国が全国的な見地での方向性を示すことで、施策の効率的な導入・促進が図られる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>支援策の導入により、輸送サービスを行っているNPO等に対して、組織的な運転者等の人材育成において輸送安全に係る先進的な取組みが促進される。さらに、モデルシステムとして一般に適用可能なものについては、今後5～10年程度で標準モデル化を検討し、輸送サービスを行っている全てのNPO等ボランティア団体について組織的な運転者等の人材育成体制の整備を促進することにより運転者等の安全能力の底上げが図られることから、NPO等の輸送サービスの安全性の向上に資することとなる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>高齢者、身体障害者等を個別に又はこれに近い形で輸送するサービスの充実を図るため、いわゆるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の導入及びタクシーの活用に努めること。〔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案に対する衆議院附帯決議、平成12年4月18日、参議院運輸委員会も同旨〕</p> <p>また、単独では公共交通機関を利用できないような障害者等の輸送といった、公共交通機関による輸送サービスが十分に提供されないおそれのある分野での移動の確保については、利用者のニーズや地域の実情等を踏まえ、STS（スペシャル・トランスポート・サービス）の活用を含め適切な対応を図る。 （障害者基本計画、平成14年12月24日）</p>

事前評価票【No. 29】

施策等名	貨物自動車運送事業安全性評価事業 への支援	担当課	自動車交通局貨物課
施策等の概要	全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（以下「全国実施機関」という。）が、貨物自動車運送事業者の事業所について、輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定・公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業について、事業者データ提供システムの構築などにより行政として支援する。		
施策等の目的	行政の支援により、本評価事業の信頼性及び社会的認知度を高め、貨物自動車運送事業者自身による自主的な安全対策を推進することにより、事業用貨物自動車の事故防止を図る。		
関連する 政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する 業績指標	85) 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合		
指標の 目標値等	50%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>交通事故は、死者数は減少しているものの、発生件数、死傷者数は増加しており、交通安全基本計画においては、今後10年間での死者数半減が新たな目標として掲げられている。事業用トラックの台数当たりの交通事故発生件数は、自家用トラックの2.5倍となっており、事業用自動車の事故防止は、前述の目標を達成する上で必要不可欠であるが、近年の事業用自動車による事故件数（一億走行キロあたり）をみると、平成2年の貨物自動車運送事業法改正以降横這いとなっている。（＝目標と現状とのGAP）</p> <p>これまでは、事業用自動車の輸送の安全確保については、主に貨物自動車運送事業法等による安全規制の徹底によってきたところであるが、現在、トラック事業者は約5万7千社となっており、行政による規制及び監査等による事後チェックのみでは容易に輸送の安全確保が徹底されないことが原因であると考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、今後のトラック事業に係る輸送の安全確保施策は、諸法令等による規制のみによるのではなく、事業者による自主的な安全確保のための取組みが積極的になされるよう事業者のインセンティブを高める観点からも行われる必要があると考えられる。（＝課題の特定）</p> <p>安全性評価事業は、貨物自動車運送事業法（以下「トラック事業法」という。）に規定された全国実施機関が同法に基づき行う事業であり、同機関が、貨物自動車運送事業者の事業所について、輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定・公表することにより、安全確保に対するインセンティブを高めることを目的とするものである（7月より募集開始。）。行政としては、評価に用いる事業者の事故及び行政処分のデータを提供するシステムの構築や適宜適切な指導・助言などにより、本評価事業の円滑な実施を支援していくこととしている。（＝具体的施策の概要）</p>		
社会的ニーズ	事業用自動車の事故防止を図り、もって、交通事故死者数半減を目指した総合的な交通安全対策に資する。		
行政の関与	本評価事業の実施主体はトラック事業法に基づいて指定された全国実施機関であり、本評価事業は同法に規定された同法人の事業として行うものである。行政としては、評価に用いる事業者の事故及び行政処分のデータを提供するシステムの構築や適宜適切な指導・助言などにより、本評価事業の円滑な実施を支援していく必要がある。		
国の関与	本評価事業はトラック事業法第44条第4号の「貨物自動車運送に関する輸送秩序確立のための啓発・広報活動」の一環として実施される事業であり、また、トラック運送の適正化及び事業用トラックの事故防止は、国が取り組むべき重		

	<p>要な施策であるので、国が関与する必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>本評価事業は、民間団体である全国実施機関により実施されるものであり、行政が行うのは、評価に必要不可欠な事業者データのIT活用による提供などの側面的支援であり、必要最小限度の行政費用によるものである。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本評価事業を通じ、トラック事業者の輸送の安全性向上に係るインセンティブが高まり、事業用貨物自動車の事故防止が図られることとなる。また、トラック事業を所管する行政庁が保有する事業者データを適時適切に提供できるシステムを構築するなどの支援を行い、本事業の円滑、着実な実施を確保することにより、本事業の信頼性、社会的認知が向上し、もって、事業用トラックの交通事故防止が図られることになる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成 11 年、運輸技術審議会答申「事業者が安全対策を積極的に実施するようなインセンティブの付与が必要。」  平成 14 年の貨物自動車運送事業法改正審議における衆参両院の附帯決議「貨物自動車運送事業者の安全性を評価するための制度を確立し、その円滑な推進のための環境整備を図ること。」</p>

事前評価票【No. 30】

施策等名	新長期規制以降の排出ガス・燃料対策の推進	担当課	自動車交通局技術安全部環境課
施策等の概要	<p>平成 17 年から導入される世界一厳しい排出ガス規制（以下「新長期規制」という。）以降の排出ガス対策として、低排出ガス認定制度の見直し、次世代低公害車の開発促進等を行うとともに、バイオマス燃料対応車の開発促進、大型車の燃費基準の検討、自動車使用燃料規格の検討等の自動車燃料対策を実施する。</p> <p>【予算要求額：1,496,146（千円）】</p>		
施策等の目的	<p>新長期規制よりさらに低レベルの排出ガス性能の良い自動車を普及・実用化させるとともに、大気汚染物質・二酸化炭素双方の排出に大きな影響を与える自動車燃料に関する諸施策を講じることにより、大都市域を中心とした大気汚染及び地球温暖化の抑止に資する。</p>		
関連する政策目標	<p>22) 地球環境の保全 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>我が国では、これまで規制強化等様々な自動車排出ガス対策が講じられてきたが、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）及び浮遊粒子状物質（SPM）に係る環境基準の達成率は大都市部沿道付近で各約 65%、約 25%と依然厳しい状況にある。（＝現状と目標のGAP）</p> <p>汚染物質の排出量を見ると、大都市部における窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）排出量の約 5 割、粒子状物質排出量の約 4 割を自動車が占めており、自動車の寄与が高い状況にある。2005 年からは世界一厳しい排出ガス規制（新長期規制）が導入されるが、環境基準を達成させるためには、新長期規制よりさらに高いレベルの自動車排出ガス対策が必要となってくる。（＝原因特定）</p> <p>また、地球温暖化問題に対処するために、我が国は京都議定書で定められた温室効果ガス 6%削減（基準年 1990 年比）を達成する必要があるが、温室効果ガス排出量は近年増加しており、2000 年度の温室効果ガス排出量は基準年比で約 7%増となっている。（＝現状と目標のギャップ）</p> <p>京都議定書の 6%削減約束を達成させるためには、より一層の温室効果ガス削減対策を講ずる必要があり、中でも、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の約 9 割、我が国のCO<sub>2</sub>全排出量の約 2 割を占める自動車分野のさらなる削減が重要となってくる。（＝原因特定）</p> <p>これらの問題に対処するためには、自動車の技術開発を積極的に促し新長期規制よりさらに厳しい排ガス低減対策が取られた自動車を実用化・普及させるとともに、大気汚染物質・CO<sub>2</sub>双方の排出性能に大きな影響を与える自動車燃料に関し、環境負荷低減のための対策を講ずることが必要となる。（＝課題の特定）</p> <p>新長期規制以降の排出ガス対策としては、低排出ガス認定制度の見直しにより、新長期規制レベルよりもさらに排出ガス性能の良い自動車の普及を促進させるとともに、環境負荷の特に大きい大型ディーゼル車に代替可能な次世代低公害車の開発を促進させるために、次世代低公害車の環境保全上・安全上の技術基準等を整備する。</p> <p>また、自動車燃料対策については、これまで燃費基準がなかった大型車に対する燃費基準導入の検討、地球温暖化対策として有効なバイオマス燃料を利用した自動車の環境・安全性能評価及び自動車側対応技術の明確化、更なる低硫黄化を含めた自動車使用燃料規格の検討等を行う。（＝具体的施策）</p>		

社会的ニーズ	大都市域の大気汚染問題・地球温暖化問題はともに、社会・国民にとって早急に解決・克服すべき最重要課題であり、自動車に係る環境対策として上述の施策を講ずることは必要不可欠である。
行政の関与	大都市域の大気汚染問題・地球温暖化問題を解決するためには、自動車製作者及び燃料供給者による積極的な取組みが必要であるが、それには行政が主体的、主導的に上述の施策を早急かつ適切に講じていくことが必須となる。
国の関与	大都市域の大気汚染問題は地域レベルでの取組みだけでは根本的な解決ができない、自動車環境政策全体に関わる社会的・構造的なものであり、また、地球温暖化問題についても国家の枠を超えた地球的規模の問題であることから、問題解決のための自動車排ガス対策・自動車燃料対策は、国が主体的に関与し取り組む必要がある。
施策等の効率性	上述の新長期規制以降の排出ガス対策は、開発・普及の両面から効率的に対策を推進させようとするものであり、また、自動車燃料対策は、燃料がCO <sub>2</sub> ・汚染物質双方の排出に大きな影響を与えることから、地球温暖化問題・大気汚染問題の双方の解決に役立つ、効率的な施策であるといえる。
施策等の有効性	本施策に掲げられている各種施策を講ずることにより、自動車側と燃料側の両面の対策が総合的・包括的に実施され、大気汚染問題と地球温暖化問題の双方の効果的な解決に資する。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 31】

施策等名	海上物流の高度化に資する船舶の建造促進等による内航海運活性化	担当課	海事局海事産業課
施策等の概要	<p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が共有建造を行う船舶（モーダルシフト船、CO2 排出削減船、物流効率化船、ダブルハルタンカー等）のうち、政策効果のより高いものを「物流高度化船」として位置付け、支援措置を講じることによりその建造を促進するとともに、経営再建を目指すものであって、実質的に優良な経営基盤を持つ共有事業者の再建を支援することにより、内航海運の活性化を図ることとする。そのため、当該支援措置に必要な資金を鉄道・運輸機構に対して補給するものである。【予算要求額：内航海運活性化事業補給金 4 億円（国費）】</p>		
施策等の目的	<p>海上物流システム改革の一環として上記の支援措置を講じることにより、内航海運の活性化を図り、内航海運の物流効率化の促進、環境保全対策等の政策目標を達成することを目的とする。</p> <p>以上の支援措置を平成 16 年度から 20 年度までの間継続することにより、海上物流の利用のより一層の拡大とモーダルシフトによる CO2 排出量低減を図る。</p>		
関連する政策目標	<p>13) 物流の効率化 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること</p> <p>22) 地球環境の保全 地球環境保全への取り組みがなされること</p>		
関連する業績指標	90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率		
指標の目標値等	47%（平成 18 年度）		
施策等の必要性	<p>内航海運は、我が国経済活動と国民生活の安定に重要な役割を果たしてきているのみならず、大量に物資を輸送できることから、物流コストの低減に貢献するとともに、1 トンキロあたりの CO2 の排出量がトラックと比べて 1 / 5 という特性を活かすことにより、地球的規模での環境保全の取り組みにも対応できる輸送モードでもある。</p> <p>一方、内航海運を取り巻く我が国経済の環境は大きく変化しており、産業界からの物流効率化に対する要請、及び優良な経営基盤を持った事業者により構成される国内海運市場の形成の必要性が高まっているにも関わらず、内航海運業界は中小事業者が大多数を占め、現下の厳しい経済情勢にも直接的にさらされていることから、物流システムの高度化に資する船舶の建造が進まず、また、実質的に優良な経営基盤を有する事業者であっても経営不振に陥る状況が生じている。</p> <p>また、地球温暖化等の環境問題では、「京都議定書」において 1990 年比で 6 % の削減が求められているにもかかわらず、物流を含めた運輸部門の二酸化炭素排出量は年々増加傾向にあることから、モーダルシフトの推進のための施策を早急に講じる必要に迫られている。（＝目標と現実の G A P）</p> <p>このようなギャップが生じている原因としては、早期の代替建造の意欲はあるが、それに伴う早期償還や既存船の売船コストが増加すること、モーダルシフト船等の建造は従来型船舶に比べて高価である一方、直ちに収入増には結びつかないこと等の理由から、事業者の経営判断のみに任せていても代替建造がなかなか進まないこと、実質的に優良な経営基盤を有する事業者であっても長引く景気低迷等の煽りを受け、事業者単独での事業再建を遂行することは困難なこと等が挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>したがって、適正な内航海運市場の基盤を形成し、現在検討を進めている内航海運に関する競争的な新たな制度的枠組みが十分にその効果を発揮することにより海上物流システムの高度化を実現するためには、内航海運事業の社会的な貢献度に鑑みた支援スキームによる物流高度化に資する船舶の建造を促進し、実質的に優良な経営基盤を持つ事業者の事業再建を促進するための支援措</p>		

	<p>置を講じることが必要である。( = 課題の特定 )</p> <p>具体的には、鉄道・運輸機構が共有建造を行う船舶のうち政策効果のより高い「物流高度化船」の建造促進のための支援措置、及び経営再建を目指すものであって実質的に優良な経営基盤を持つ共有事業者の再建のための支援措置を講じることとする。このため、当該支援措置に必要な資金を鉄道・運輸機構に対して補給することが必要である。( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的ニーズ	<p>内航海運は、国内における貨物輸送の約 4 割を占め、鉄鋼、石油、セメントといった産業基幹物資の大部分を輸送しているため、公益性が極めて高い。また、トラックと比較した CO2 の排出量が 1 / 5 であるなど、内航海運は地球的規模で人類が取り組むべき課題である地球温暖化問題にも対応できる輸送モードであるため、その社会的ニーズは高い。</p>
行政の関与	<p>国内海運業界は、中小事業者が大多数を占め、船舶以外の担保を所有していないので高額な船舶を建造するための多額の資金調達が困難である、船舶の建造機会が少なく、建造に必要な技術力に乏しい、等の特性をもっていることから、鉄道・運輸機構がこれらの事業者に無担保で長期・固定・低利の建造資金を措置し、併せて技術支援も実施するという共有建造業務によって、はじめて内航海運の活性化が図られるものである。</p>
国の関与	<p>国内海上輸送に携わる船舶の建造は、年間 200 隻強と数量的に少ない上、事業者が全国に分散していることから、国内海運政策上、地方において行うことは非効率である。また、鉄道・運輸機構には国内の船舶需要及び業界の動向、技術支援等のノウハウが蓄積しており、新規建造及び既共有船の代替建造及び共有事業者への再建支援を通じて内航海運の活性化を促進することができるため、鉄道・運輸機構において一元的に本業務を実施することが効率的、合理的である。そのため、国が鉄道・運輸機構に対して支援を行うことが適切である。</p>
施策等の効率性	<p>税制による建造支援は、船価に比して減税額が少額であり効果が低い。</p> <p>国内海運事業者は、中小事業者が大多数を占め、(a)高額な船舶を建造するための資金調達が困難であること、(b)船舶建造に必要な技術力に乏しい等の特性を有していることを考慮して、無担保で長期・固定・低利の建造資金を措置することが必要である。</p> <p>以上のことから、長期・固定・低利の財政融資資金を原資にして独立採算で業務を行う船舶共有建造制度を活用して内航海運の活性化を促進するための支援措置を講じることが最も適当である。従って、当該支援措置に必要な資金を鉄道・運輸機構に対して補給することが必要である。</p>
施策等の有効性	<p>支援措置を講じることによって物流高度化船の建造促進及び実質的に優良な経営基盤を持つ事業者の再建が可能となるため、内航海運に関する競争的な新たな制度的枠組みが十分にその効果を発揮し、内航海運の活性化が実現される。これにより物流コストが低減され、わが国経済の再活性化が図られるとともに、トラックと比較した CO2 の排出量が 1 / 5 という特性を活かして地球的規模での環境保全の取り組みにも対応することで、CO2 排出量削減に関して京都議定書に定められた目標達成に貢献することが可能である。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 32】

施策等名	離島航路補助金における バリアフリー化建造費補助の創設	担当課	海事局国内旅客課
施策等の概要	<p>離島補助航路に就航する船舶を代替建造及び改造工事する場合、船舶建造費及び改造費のうちバリアフリー化にかかる工事費の50%を補助する。 【予算要求額：115百万円】</p>		
施策等の目的	<p>離島航路は、離島住民の生活の足であり、船舶による輸送は欠かすことができない生活航路である。離島では、都市に比べ高齢化率が高く、高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性を図る。</p>		
関連する 政策目標	2) バリアフリー社会の実現		
関連する 業績指標	8) バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合		
指標の 目標値等	平成22年までに一般旅客航路事業に就航している船舶の総隻数のうち約50%を移動円滑された船舶とすること。		
施策等の必要性	<p>離島航路については、過疎化が進んでいることに加え離島住民の高年齢層の比率が高くなっており、就航船舶のバリアフリー化が強く求められている。また、5トン以上の旅客船については、平成14年5月から交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準が適用されており、バリアフリー化が義務づけられている。しかし、平成14年度のバリアフリー化船の実績値は全体でも2%にとどまっている。(=目標と現実のGAP)</p> <p>離島航路事業者は、経営基盤が脆弱なため代替建造を行うにしても資金繰りが困難な状況にあるうえ、さらに、バリアフリー化に要する費用をも負担することとなったことが離島航路におけるバリアフリー化が進まない原因として考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、バリアフリー化を促進する上で補助金を交付することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、離島補助航路に就航する船舶を代替建造及び改造工事する場合、船舶建造費及び改造費のうちバリアフリー化にかかる工事費の50%を補助することとする。(=具体的施策)</p>		
社会的ニーズ	<p>航路補助の対象となる航路は、離島住民にとって唯一の生活の足であり、離島住民の高齢化も進んでいることから、補助金を交付して当該航路を運航する船舶のバリアフリー化を図ることは離島住民の福祉の向上に資するものであり、社会的ニーズが高い。</p>		
行政の関与	<p>離島航路を含む一般旅客定期航路における船舶のバリアフリー化については、必要な資金の確保について交通バリアフリー法上国の責務として「第20条 国は移動円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない」が規定されており、経営困難な離島航路については、特に政府の関与が必要である。</p> <p>また、平成15年4月に改正された離島振興法では、交通の確保に関する国及び地方の配慮規定「第12条 国及び地方公共団体は、離島振興対策実施地域における島民の生活の利便性の向上、産業の振興等を図るため、海上、航空及び陸上の交通の総合的かつ安定的な確保及びその充実に特別の配慮をするものとする。」が設けられており、改正離島振興法で規定されている国が定める基本方針には「離島航路に就航する船舶の、高齢者・身体障害者に配慮したバリアフリー施設の充実を図ることが重要」とされている。</p>		
国の関与	国及び地方公共団体がその責務を踏まえ、協調して補助することとしている。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>現行の離島航路船舶近代化建造費補助金は、離島航路に就航する船舶の近代化（大型化、高速化、フェリー化の何れかに該当）にあたり建造費の一部を補助する制度であるが、本土と比べ離島では高齢化層の比率が高く、船舶のバリアフリー化に取り組むことが喫緊の課題となっていることから、補助要件をバリアフリー化に特化し、効率化を図ることとした。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>離島では、高齢者比率が高くバリアフリー化が強く求められているが、経営基盤が脆弱である離島航路事業者においては、旅客船のバリアフリー化に伴う費用増加の資金を調達することが困難となる。このため、本補助金により、就航船舶のバリアフリー化に係る費用について、国と地方が協調して補助することとし、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を促進する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成 14 年度に係る政策チェックアップ（業績測定）  政策目標 2 「バリアフリー社会の実現」  （ 3 ）移動空間をバリアフリー化する  の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。  （参考）上記評価における「今後の取組の方向性」（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記で分析したように、今後は補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。</li> <li>・ さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。</li> </ul>

事前評価票【No. 33】

施策等名	造船業の次世代人材養成事業の創設	担当課	海事局造船課
施策等の概要	<p>新卒・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修、技能人材データベースの構築・運用といった造船業における就業・研修サービスを支援する。 【予算要求額：55百万円】</p>		
施策等の目的	<p>円滑に技能を伝承し技術基盤を維持するとともに、製造拠点を国内に維持することにより、我が国造船業の国際競争力を確保する。</p>		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>我が国造船産業は、ほぼ100%の国内生産比率を維持しながら、半世紀にわたり世界トップのシェアを確保してきた。これは、高度な状況判断と自己裁量性に基づく高度技能に対応できる優秀な人的資源を有するという、他国にはない「強み」を有してきたところが大きい。しかし近年、高齢技能者の大量退職等により人材面の「強み」が失われる危機に直面しており、今後、急速な世代交代の中で対策を講じなければ、競争力の低下によりスパイラル的に産業が崩壊し、地域経済への深刻な打撃や海上輸送技術の停滞が生じることが懸念される。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>技能伝承が円滑に進まず人材面の「強み」が失われる危機に直面している理由として、近年、技能者が高齢化したこと(我が国造船技能者の約5割が50歳以上)や下請け依存率が拡大したこと(主要造船所の社外工比率が65%)、一人作業化の進展と教える側教えられる側の年齢ギャップの大きさにより現場教育機会が減少したこと、新規採用者の質を確保することが困難になったこと(工業高校造船科が3校までに減少)、中小造船業においては、1社あたりの採用者数が数人レベルに減り効率的に教育ができないことなどをあげることが出来る。 (=原因分析)</p> <p>今後も我が国造船産業が、「国内構造問題による産業崩壊」を事前に回避し、「ものづくり振興」のモデル的産業として成長を持続していくためにも、産官が一体となって、新卒・中途採用者の即戦力化による技術基盤低下の防止や高齢技能者の指導者としての再雇用、効率的な訓練方式の活用による技能の円滑な伝承といった対策に早急に取り組んでいく必要がある。(=課題の特定)</p> <p>そのため、具体的には産官が連携して以下の施策を実施する。 造船業集積地域で共同研修等を行うことにより若手技能者等を即戦力化する。 造船技能人材データベースを構築し、高齢技能者を指導者として活用する。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>平成14年度に造船事業者に対して行ったアンケートでは、63%が技能伝承に問題ありとするとともに、61%が産官連携して人材育成に取り組むべきとしており、本施策に対する社会ニーズは非常に高い。</p>		
行政の関与	<p>地域経済発展の観点及び安全性かつ環境保全性の高い海上輸送手段の確保の観点から、造船業を振興することが不可欠であるが、造船技能者の約7割が中小造船事業者や下請事業者に所属しており、これらの事業者は、厳しい経営状況から、技能伝承等を行う余裕がなくなっている。このため、円滑な技能伝承を推進していくため、本施策に行政が関与していく必要がある。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>造船集積地は関東から西日本に分散しており、仮に生産規模が縮小した場合にはその影響は広範囲に及ぶことや、技能指導者の招集やカリキュラムの作成には全国レベルの知識・ノウハウを活用する必要があることから、我が国造船業全体の技能向上を図るためには、国が全国レベルで施策を講じていく必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>造船の人材養成にあたっては、一般の職業訓練は通常の製造業で必要とされる技能（部屋の中でできる作業）のみに対応しており、実際のサイズの部材で訓練することが必要な造船固有技能の修得は不可能であることや、技能指導者の招集やカリキュラムの作成の際には全国レベルの知識・ノウハウを活用することが必要であることから、本施策を通じて、業個別的でかつ全国規模の仕組み作りを行うことが最も効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策により、高齢者から新人・若手への技能伝承が円滑に行われ、我が国造船業の技術基盤及び国際競争力が維持される。また、造船技能者の雇用のみならず、船用工業やサービス産業における雇用も創出するなど、地域経済の発展にも大きく寄与する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「530万人雇用創出プログラム」(平成15年6月策定)のプログラムの一つとして盛り込まれた。  「経済財政と構造改革に関する基本方針2003(仮称)[略称:骨太の方針第3弾]」において具体的手段の一つとして盛り込まれた。</p>

事前評価票【No.34】

<p>施策等名</p>	<p>スーパー中枢港湾の育成（次世代高規格コンテナターミナルの形成）</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局計画課 海事局港運課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>わが国発着コンテナ貨物の取扱い上重要な港湾（中枢国際港湾等）の中からスーパー中枢港湾を指定し、国、港湾管理者、民間事業者が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとらわれない特例的な措置の導入を図ることによって、コンテナターミナルの管理・運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する。</p> <p>アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、社会資本整備重点計画期間中に</p> <p style="padding-left: 20px;">港湾コストを現状より約3割低減</p> <p style="padding-left: 20px;">港湾におけるコンテナ貨物のリードタイムを最速1日以内へ短縮するため、以下のようなソフト・ハード一体となった施策を導入する。</p> <p>コンテナターミナルの管理運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進するため、次世代高規格コンテナターミナルの形成に資する荷役機械等の整備について、財政投融資のより金利の低い利率を拡充（政策金利 から政策金利 ）するとともに、次世代高規格コンテナターミナルについて、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等のための管理・運営システムの開発等に対する実験的な措置を講じる。</p> <p>【予算要求額：ターミナル運営の共同化、高質化に向けた社会実験等 582百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>日本のコンテナ港湾の国際競争力の強化を通じた産業競争力の強化</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化 （「国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上」に変更することで検討中） &lt;社会資本整備重点計画（案）の「国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上」に対応&gt;</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率 （「国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率」に変更することで検討中） &lt;社会資本整備重点計画（案）の「国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率」に対応&gt;</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>42) 平成12年度10% 平成18年度20% （平成14年比5%減（H19）） &lt;平成14年比5%減（H19）&gt;</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の産業競争力を向上させ、経済の持続的な発展をもたらすためには、グローバル・スタンダードを意識した物流分野の効率化が必要であり、資源小国ゆえ海外依存度が高く、また島国である我が国の特性に鑑み、海上物流において安く、速く、安全で信頼性の高いサービスの実現は必要不可欠である。このため、国際海上物流の主流となっているコンテナ輸送において、海陸一貫して物流コストを可能な限り低廉化する必要があるが、我が国の主要な国際コンテナ港湾においては、国際的地位の低下（世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下）、大型コンテナ船の抜港の進展（基幹航路寄港便数の減少）により、規模の経済追求の面で海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コストの更なる低減が困難となっている。</p> <p style="text-align: right;">（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>港湾の国際競争力強化については、これまでも船舶の大型化等に対応した大</p>		

	<p>水深コンテナターミナルの整備やターミナルのフルオープン化、港湾諸手続の迅速化を図るワンストップサービス化といった施策を展開し、メインポート機能の喪失に一定の歯止めをかけてはきたが、韓国等における国家戦略としてのコンテナ港湾の整備やグローバル経営戦略の下に世界的な港湾ネットワーク展開を進めつつある海外のメガオペレーターの台頭など海外主要港の更なる進展により、港湾サービスレベル面で日本の港湾は世界水準に達していない（港湾コスト3割高（個別港湾比較事例）、リードタイム1日に対し3～4日）（＝原因分析）</p> <p>海外港湾を凌ぐコスト、サービス水準の実現を課題とし、このため具体的な目標を設定し、これを実現するためターミナル運営の規模拡大促進等の措置の導入を図ることとし、先導的・実験的な取り組みを開始する。（＝課題の特定）</p> <p>スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナルの育成に向けコスト・サービス競争力に向けた具体的環境整備等の条件が整う港湾をスーパー中枢港湾として指定し、次世代高規格コンテナターミナルについて、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等のための管理・運営システムの開発等に対する実験的な措置を実施する。また、次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る財政投融資の金利の引き下げ等を行う。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>港湾諸料金等港湾の高コストの是正、港湾サービスの向上は、港湾利用者である船社やその顧客である荷主が我が国港湾を利用するメリットを高め、その結果として規模の経済メリット等も相まった物流コスト全体の低廉化が荷主を通して地域経済、国民へ還元されることが社会全体のニーズと認識。</p>
行政の関与	<p>港湾諸料金の低減と港湾サービスの向上を実現するためには官民一体となった取り組みが必要であり、特に環境整備のための措置及び実現にむけたインセンティブの特例的導入に行政の関与は不可欠</p>
国の関与	<p>広域的な視点</p> <p>スーパー中枢港湾の育成には、国際海運ネットワークの中での地理的条件、海外港湾との競争の可能性、地域での広域的な港湾機能の連携等の視点にたった行政が求められていることから、個々の港の整備・運営の観点では不十分であり、国と地方との適切な役割分担に留意しつつ港湾管理者の枠を越えた国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>スーパー中枢港湾の指定によって、選択的・集中的な投資及び、ハード・ソフトの施策の特例的導入が可能となる。また、国策として行う実験的な施策の展開であることから、民間による大胆な事業活動を誘致する可能性が生まれる。</p>
施策等の有効性	<p>スーパー中枢港湾において先導的、実験的に実施された施策・技術を他の港湾にも移転することによって、我が国の港湾コストの引き下げとサービス水準の向上を誘導し、中継コンテナ貨物の誘致や基幹航路の寄港頻度の維持等日本の港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成14年11月29日の交通政策審議会において「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方（答申）」がとりまとめられ、スーパー中枢港湾の育成が提案された。</p> <p>平成14年度の政策チェックアップ（業績測定）  政策目標12「国際競争力の強化」  （1）国際海上貨物の輸送コストを低減する  の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。  （参考）</p>

上記評価における「今後の取組の方向性」

・世界の主要港との間で国際港湾としての競争が激化していることを踏まえ、陸上輸送だけでなく、トータルの輸送コストを削減する必要があることから、ハード面だけでなく、低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資するソフト施策を実施する。

事前評価票【No.35】

施策等名	港湾における静脈物流拠点形成支援 制度の拡充	担当課	港湾局環境整備計画室
施策等の概要	港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港における静脈物流拠点形成に資するものについては、より金利の低い利率に拡充する（財投制度の拡充）。		
施策等の目的	循環型社会の構築を図るため、港湾における静脈物流拠点の形成を支援する。		
関連する 政策目標	25) 循環型社会の形成 < 社会資本整備重点計画（案）の「循環型社会の形成」に対応 >		
関連する 業績指標	105) 港湾における廃棄物の取扱い比率（産業廃棄物） （「循環資源の国内輸送コスト低減率」に変更することで検討中） < 社会資本整備重点計画（案）の「循環資源の国内輸送コスト低減率」に対応 >		
指標の 目標値等	105) 14%（平成18年度） （平成14比約1割削減（H19）） < 平成14比約1割削減（H19） >		
施策等の必要性	<p>循環型社会の構築が求められている中で、広域的なリサイクル拠点としてのポテンシャルが高い港湾を核として、低コストかつ環境負荷の小さい海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進するに当たり、静脈物流拠点の形成が必要とされている。しかしながら、積替・保管施設等、循環資源に対応した物流施設が不足しており、循環資源の海上輸送が進んでいない。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>この原因を考察するに、循環資源は運賃負担力が低く、リサイクル物流に資する物流基盤施設自体の収益性が極めて低いことが、民間事業者による基盤施設の確保が進まない要因となっていると考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このような原因を解消するため、民間事業者による施設整備を推進するための施策が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>このため、港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、政策金利 から政策金利 へ金利の引き下げ措置を要求する（財投制度の拡充）。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二ーズ	産業廃棄物の場合であれば、全国で約4年、首都圏で約1年の最終処分場の残余年数であり、残余容量の逼迫など深刻な状況にあることから、効率的なリサイクルシステムの構築が不可欠となっている。		
行政の関与	循環型社会実現のための静脈物流システムの構築については、循環型社会形成推進基本計画（平成15年3月閣議決定）等にも位置づけられており、積極的な行政の関与が必要である。		
国の関与	静脈物流システムの構築は、地域で発生した廃棄物等を広域的に輸送することにより資源として活用することを支援するための施策であり、都道府県の域を越えた広域的な観点から必要な施策であることから、国が積極的に関与する必要がある。		
施策等の効率性	総合静脈物流拠点港においてのみ支援制度の拡充を図ることにより、集中的かつ選択的投資が可能となる。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>平成15年度に実施する循環資源利用に関する港湾の運用改善や、官民の連携促進等の諸施策と連携して、本施策の活用により静脈物流基盤を確保することにより、海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築が促進され、循環資源の国内輸送コスト低減を図ることができる。 また、当該施策を推進することにより、約500人の雇用が見込まれる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成14年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標25 循環型社会の形成 （4）循環資源の輸送コストを低減する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「施策の実施状況」及び「今後の取組の方向性」（抜粋） ・静脈物流拠点の形成に向け、積替・保管施設等必要な基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については運賃負担力が低いことから、基盤施設整備に対する支援制度の構築が不可欠となっている。 ・引き続き上記施策を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。</p>

事前評価票【No.36】

施策等名	港湾施設統合補助における施策の拡充	担当課	港湾局環境・技術課
施策等の概要	<p>既存の港湾施設をより有効に活用するとともに、港湾物流の効率化を図るため、「港湾空間の再開発・高度化」のための施設整備に、高次基盤施設整備事業として港湾管理者が構築する情報システム整備を補助対象として加える。 【予算要求額：港湾整備事業費 328,937 百万円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>港湾管理者が港湾施設の利用状況（空き状況）、工事予定等の港内規制情報、入港船舶の動静情報、コンテナ等の貨物搬出可否情報、ターミナルゲート渋滞情報等を提供可能なポータルサイトの構築し、港湾利用者に対して情報提供を行うことで、既存施設の有効活用・物流の効率化を図ることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	<p>12) 国際競争力の強化          （「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」に変更することで検討中）          &lt; 社会資本整備重点計画（案）の「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」に対応 &gt;</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>コンテナターミナル周辺においては、ゲート待ちトラックの渋滞が問題となっており、その原因として、コンテナ搬出可否情報が陸運事業者に行かず、搬出できるかわからないままゲート待ちをするトラックがいることがあげられる。また、入港する船舶の動静やターミナルゲート前の渋滞状況等がわからないため、ターミナルでの貨物の処理、トラックの配車、荷主の在庫管理等に非効率な状況が発生している。【目標と現状のギャップ】          こういった問題が発生するのは、タイムリーに必要な関係者に港湾における必要な各種情報が伝達されていないことが原因と考えられる。【原因分析】          こうした課題を解決し、効率的な貨物の処理・配送、港湾施設の有効活用を図るためには、関係者がタイムリーに必要な情報を入手し、それによって貨物の処理や手続を行うことが有効と考えられる。          このため、港湾における各種情報提供を行うことが可能なシステム構築が喫緊の課題となっている。【課題の特定】          港湾管理者が港湾施設の利用状況（空き状況）、工事予定等の港内規制情報、入港船舶の動静情報、コンテナ等の貨物搬出可否情報、ターミナルゲート渋滞情報等を提供可能なポータルサイトの構築し、港湾利用者に対して情報提供を行うことで、既存施設の有効活用・物流の効率化を図る。          港湾管理者が上記のような港湾の有効活用に資する情報を提供するシステムを構築する際に、補助（港湾施設統合補助）を行う。【施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	<p>港湾物流の効率化を図ることによって、物流コストの低減を図ることができる。これにより物流コスト全体の低廉化が荷主を通して地域経済、国民へ還元されることとなる。          コンテナターミナルゲート前でのトラックの渋滞は、物流の非効率だけではなく、CO<sub>2</sub> 排出などの地球環境に与える影響も大きい。</p>		

行政の関与	既存施設の有効活用を図り、港湾サービスの向上を実現することは、行政の責務である。
国の関与	我が国港湾のサービスレベルの低下は、我が国経済に影響するものであり、現下の緊急課題の解決を図るためのシステム整備を推進することは国の責務である。
施策等の効率性	情報提供システムは、トラックの渋滞の解消やターミナルの運営の効率化等に大きな効果があるものと考えられる。例えば、渋滞削減のためには、新たなゲートの設置、駐車スペースの拡張等の施策も考えられるが、これらに比べてシステムの構築は、費用が小さく、効果が大きいものと考えられる。
施策等の有効性	本施策を遂行し、港湾における各種情報提供を行うことで、既存港湾施設の有効活用を図り、物流の効率化等に資することが可能となる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.37】

<p>施策等名</p>	<p>航空産業への総合的支援策の推進</p>	<p>担当課</p>	<p>航空局監理部総務課危機管理室、航空事業課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>我が国航空会社の経営の健全性の確保及び航空ネットワークの維持の重要性に鑑み、航空会社の自助努力を前提として、航空産業を強化するため以下の措置を講ずる。</p> <p>税制措置の戦略的見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空の果たしている公共性に鑑み、税負担の公平性を図るため、固定資産税の見直しを実施【減収見込み額：3,321百万円】</li> <li>・効率性の高い機材への更新を促進するため、特別償却制度の見直しを実施【減収見込み額：7,062百万円】</li> </ul> <p>航空保安措置強化に対応した支援策【予算要求額：8,650百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>航空は、国民の足として高い公共性を有するのみならず、我が国経済社会の活性化や国際競争力の向上の実現に不可欠な戦略的基盤であり、その機能を十全に発揮させるために、航空輸送サービスの提供に不可欠の主体である航空会社の経営の健全性の確保及び我が国航空ネットワークの維持を目的とする総合的支援策を実施する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>11)広域的モビリティの確保 社会資本整備重点計画（案）の「国内幹線交通モビリティの向上」に対応</p> <p>12)国際競争力の強化 （「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」に変更することで検討中） 社会資本整備重点計画（案）の「国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上」に対応</p> <p>19)交通安全の確保 社会資本整備重点計画（案）の「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」に対応</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>41)主要空港（1種空港及び地域拠点空港）と地方空港を結ぶ航空路線数 （「国内航空サービス提供レベル」に変更することで検討中） 社会資本整備重点計画（案）の「国内幹線交通モビリティの向上」に対応</p> <p>43)三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量 （「国際航空サービス提供レベル」に変更することで検討中） 社会資本整備重点計画（案）の「国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上」に対応</p> <p>78)航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 社会資本整備重点計画（案）の「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」に対応</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>41)228路線（平成18年度） （「1,268億座席扣（平成13年度） 1,500億座席扣（平成19年度）」）</p> <p>43)5,700万人（平成17年度） 410万トン（平成17年度） （「3,177億座席扣（平成13年度） 4,800億座席扣（平成19年度）」） （「207億ト扣（平成13年度） 300億ト扣（平成19年度）」）</p> <p>78)0件（平成14年度以降毎年度） （「0件（平成15年度以降毎年度）」）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国が経済の発展を図り国際競争力を強化させるためには、諸外国とのヒト・モノの活発な交流を実施するための輸送手段を有することが不可欠であり、航空輸送は、このための重要な役割を果たしている。また、我が国において広域</p>		

	<p>的モビリティを確保するためには、短時間で長距離を移動できる輸送手段が不可欠であるが、この分野でも航空輸送は不可欠な役割を果たしている。このような特性を持つ航空輸送が、今後ともその威力を発揮し続けるためには、その提供主体である航空会社が健全な経営を維持し続けることが前提であるが、近年、国際線についてはかつてない需要減に直面(我が国航空会社の国際線輸送実績の推移 H12: 1,945 万人、H13: 1,691 万人、H14: 1,789 万人(速報値))し、国内線でも旅客単価が大きく減少するなど(イールド(旅客キロあたり収入)H元: 21.0 円 H14: 14.9 円)航空会社を取り巻く経営環境は極めて厳しい状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、米国同時多発テロ、イラク戦争、新型肺炎SARSの影響によって、国際情勢の影響を受けやすい国際線は大幅な減収になったこと、また、長引く国内経済の停滞に伴う国内ビジネス需要の低迷により、国内線収入が減少したこと、があげられる。</p> <p>また、米国同時多発テロ以降、航空会社等による空港警戒態勢を最も厳しいフェーズE(非常体制)に強化しているが、航空会社の独自負担によって保安検査機器の増設、検査員、監視員の増員が行われている。イラク戦争、テロ組織アル・カイダによる航空機利用テロ計画の報道など、我が国の航空保安をめぐる情勢は依然厳しく、また、航空機ハイジャック・テロは益々精緻化、巧妙化していることから、これらに対応した航空保安対策の強化、高度化を図る必要があるが、このためには航空会社による更なる負担が必要となっている。(=原因分析)</p> <p>このような厳しい経営環境の下でも、引き続き、航空会社がその役割を果たし続けるためには、航空会社の自助努力を前提として、政府としても、従来の措置に加えて必要な総合的支援策を実施していく必要がある。</p> <p>また、このような厳しい航空保安をめぐる情勢に対応した航空保安対策の強化、高度化を図るためには、保安対策に係る従来からの航空会社への補助に加えて、国としてより積極的に保安対策を推進し、また航空会社への支援を拡大する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>以上を踏まえ、税制措置の戦略的見直し等をはじめとする航空産業に対する総合的支援策を実施することで、航空会社の経営基盤の強化を図り、もって安定的な国際競争力の向上及び広域的モビリティの確保を実現することとする。(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>我が国を訪れる外国人旅行者の倍増、観光立国、国際物流の増大、地域経済の活性化の観点から、国際航空ネットワークの拡充とサービス向上及び安全性の向上が求められている。</p> <p>都市と地方の交流、地域間交流の拡大、国内観光の振興、地域経済の活性化の観点から、国内航空ネットワークの拡充とサービス向上及び安全性の向上が求められている。</p> <p>経済のボーダーレス化が進展し、都市間の国際競争が激化する中、都市の国際競争力向上のために、航空は必須の戦略的基盤となっている。</p>
行政の関与	<p>航空会社は、現在極めて厳しい経営状況に直面している。このような状況に対しては、民間企業である航空会社が自助努力を行うことが前提であるが、自助努力を超えた部分については、行政により必要な施策を講じることが求められている。</p>
国の関与	<p>航空輸送は、国民の足として高い公共性を有しており、国としても、全国的なネットワークが維持されるよう政策的に関与する必要がある。</p> <p>米国同時多発テロ事件以降、航空市場では国際的なコスト競争が進行しているが、航空会社が経営合理化などの自助努力で対応できない分野において不利な競争条件がある場合には、国がそのイコールフィッティングを図って我が国の国際</p>

	競争力を強化させる必要がある。
施策等の効率性	<p>税制措置の戦略的見直しにより、航空会社の経営の自主性を損なうことなく経営の効率化のインセンティブを付与することが可能であると同時に、自主的な新規機材の導入を促進し、二酸化炭素排出の抑制やバリアフリー基準適合率の向上にも寄与する。</p> <p>航空保安対策の強化は、航空産業支援の観点から緊急を要するものであるが、国が積極的に支援することにより迅速な対応を実現させることが可能である。</p>
施策等の有効性	<p>当該税制措置によって、我が国航空会社の経営基盤の安定化が図られることになる。この結果、我が国航空会社が国際競争力を発揮して輸送力を拡大させることや全国的なネットワークを維持していくことが可能となる。</p> <p>航空保安の確保は安定的な航空輸送の土台である。従って、航空保安の確保により、安定的な航空輸送を通じて、広域的モビリティの確保及び国際競争力の向上を実現させることが可能となる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価表【No.38】

<p>施策等名</p>	<p>管制情報処理システムのフェイルセーフ対策の実施</p>	<p>担当課</p>	<p>航空局管制保安部保安企画課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>平成15年3月1日に発生した飛行計画情報処理システム（FDP）障害を踏まえ、障害が起こりにくく、また、障害が発生してもその影響を最小限に抑えるシステムを目指し、必要な改善策を実施する。</p> <p>【予算要求額：1,070百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>航空交通量が着実に増加する状況下において、管制情報処理システムに万一障害が発生した場合にその影響を最小限に食い止め、システム全体がダウンすることのないよう、管制情報処理システムの信頼性のより一層の向上を図ることにより、航空機の運航における定時性の確保及び航空の安全の確保を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>11)広域的モビリティの確保 社会資本整備重点計画（案）の「国内幹線交通モビリティの向上」に対応 19)交通安全の確保 社会資本整備重点計画（案）の「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」に対応</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>航空輸送は、国際輸送分野、国内の中・長距離輸送分野を中心として、個人の旅行ニーズを満たすほか、企業活動を支え、国民生活や我が国の経済活動に不可欠なものとなっており、航空機の運航における定時性の確保及び航空の安全の確保をする必要があることから、障害が起こりにくく、障害が発生してもその影響を最小限に抑えるシステムを構築することは極めて重要である。</p> <p>しかし、現状においても欠航や遅延が無くなった訳ではなく、中でも、平成15年3月1日には、東京航空交通管制部においてFDPシステム障害が発生し、その結果215便が欠航し、1462便が遅延するなど社会的に大きな影響が生じている。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>欠航等は、強風、雪、霧又は相手空港の事情等に起因するところが大きく、これらに対応するため滑走路の延長、計器着陸施設の整備等を実施してきているが、3月1日の欠航等はプログラムミスによるFDPシステム障害が原因で発生したものであり、このような状況に至らないような対策が不十分であったものと考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このような状況に対処するには、管制情報処理システムに万一障害が発生した場合にその影響を最小限に抑え、システム全体がダウンすることのないように対策を講じることが緊急の課題であると考えられる。（＝課題の特定）</p> <p>このため、航空機の運航における定時性の確保及び航空の安全の確保を図ることを目標として、従前より実施してきた管制情報処理システムの整備に加え、以下の施策を行う。</p> <p>プログラムの変更の際して新プログラムで障害が発生した場合に、旧プログラムで飛行計画が継続的に使用できるようにする。 システム障害が発生した場合に、当該システムを迂回することによりシステ</p>		

	<p>ム全体へ影響を与えないようにする機能及び、システムのデータ欠損を防止するためにあらかじめデータを蓄積する簡易代替機能を加える。 システム要員を養成するための研修施設を充実する。 ( = 施策の具体的内容 )</p>
社会的ニーズ	<p>今回のFDPシステム障害を原因とする欠航等は社会に大きな影響を与えたことから、その再発防止に対する社会的ニーズは高いと考えられる。</p>
行政の関与	<p>安全かつ円滑な航空交通の確保は行政の基本的責務であり、本施策の実施には行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>管制情報処理システムは、ネットワークで構成され、日本全国を航行する航空機に対して航空交通管制を行うために使用されるものであり、本施策の実施には国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>本施策は、既存ストックの有効活用を図る観点から、現在のシステムの性能を向上し、フェイルセーフ機能を付加することから、効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>平成17年度までに整備を実施し、これにより、システムに万一障害が発生した場合であっても、その影響を最小限に食い止め、システム全体がダウンすることがなくなり、航空機の運航における定時性の確保及び航空の安全の確保に資することができるため、当施策は有効である。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成15年6月23日の「航空交通管制情報処理システムのフェイルセーフのあり方等に関する技術検討委員会」において、FDP障害の再発を防止するために緊急に実施すべき対策、今後の組織・体制及び訓練のあり方についての中とりまとめが行われた。</p>

事前評価票【No. 39】

施策等名	3 P Lに関する人材育成促進事業の推進	担当課	総合政策局貨物流通施設課 複合貨物流通課
施策等の概要	<p>意欲ある中小規模の物流事業者が新分野である3 P L（荷主から物流を一貫して請負う高品質のサービス）に進出することを促進するため、新規進出を促進する上で効果的と認められる人材育成促進事業を実施する。</p> <p>【予算要求額：63百万円（国費）】</p>		
施策等の目的	<p>荷主企業の本業への経営資源の集中や物流部門における規制緩和の進展、荷主のニーズの多様化・高度化等を背景として、3 P Lの高い成長が期待されているところであり、その促進のための施策を講じることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	<p>13) 物流の効率化 14) 新たな市場の育成</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>米国で90年代に新たな物流サービスとして登場した3 P Lは、モード横断的で荷主から消費者まで一貫した形の高度な物流サービスを提供するものであり、その誘導・普及を図ることによって物流全体のコスト削減（経済の再生・国際競争力の強化）や、CO<sub>2</sub>の削減等による地球環境対策の推進に資することができるが、わが国の3 P Lは、一部の大手事業者が中心であり、物流事業者の大半を占める中小事業者の取り組みは進んでいない。（＝目標と現実のGAP）</p> <p>中小規模の事業者にとっては、新分野である3 P Lに進出するためには、新たな人材育成等が求められることからコストの問題等から困難な面がある。（＝原因分析）</p> <p>3 P Lの不可欠な要素となっているのが情報システム等の専門的な知識や提案・コンサルティング能力をもった人材の育成であるが、中小規模の物流事業者にとっては人材育成はコストの負担等が大きく、自社だけの取り組みでは限界があるのが現状である。このため、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」及び「530万人雇用創出プログラム」（平成15年6月策定）においても、中小物流業における人材の育成支援の必要性が指摘されている。（＝課題の特定）</p> <p>人材育成に関して、3 P Lに必要な知識を系統立てて取得できるような効果的な教育プログラムの研究・開発を行うとともに、意欲ある中小規模の物流事業者が3 P Lに進出することを促進する上で効果的と認められる研修事業を実施する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>3 P Lは高い成長が期待されている分野であり、その促進による物流の効率化や新市場育成による雇用の創出は社会的課題であり、早急に取り組むことが求められている。</p>		
行政の関与	<p>人材育成は、特に中小規模の事業者にとっては、コスト等の問題があり、民間事業者だけでは対応できない。また、3 P L事業への誘導・普及を図ることによって物流全体のコスト削減（経済の再生・国際競争力の強化）や、CO<sub>2</sub>の削減等による地球環境対策の推進に資することとなる。そのため、行政による支援が必要である。</p>		
国の関与	<p>物流は1つの地方公共団体で完結するものではなく、複数の地方公共団体にまたがる事項であり、今回の事業の実施についても広域的・総合的な観点から国が実施する必要がある。また、地球環境対策や新総合物流施策大綱（平成13年7月閣議決定）で定められている物流の効率化等、国として責務を負っている課題の実現にも役立つものである。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>人材育成促進事業を通じて、事業者による新規参入を促進する効果が見込まれ、また、物流全体のコスト削減（経済の再生・国際競争力の強化）が図られることから、施策の効率性は高いと考えられる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>人材育成促進事業を通じて、3PL事業への誘導・普及を図ることによって物流全体のコスト削減（経済の再生・国際競争力の強化）や、CO<sub>2</sub>の削減等による地球環境対策の推進に資することとなり、施策の有効性は高いと考えられる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「530万人雇用創出プログラム」(平成15年6月策定)において、3PLについて、各種の施策の推進により2000年時点から2005年度までに概ね約21万人の雇用が創出されることが見込まれる(参考:2007年度までに約36万人)とされている。</p> <p>新総合物流施策大綱において、「高齢化やeコマースの進展に即応した付加価値の高い物流サービスなど国民生活の多様化に的確に対応したサービスの提供を促進する」ことや「荷主に対して物流改善を行う提案型物流サービスを物流事業者が行う場合の環境整備を行う」こととされている。</p>

事前評価票【No.40】

施策等名	有害紫外線予測情報の提供	担当課	気象庁観測部管理課
施策等の概要	オゾン層破壊等に伴う有害紫外線による健康への影響対策の高まりを踏まえ、紫外線の観測・監視を強化し、実況及び予測情報を国民等に提供する。 【予算要求額：140 百万円】		
施策等の目的	有害紫外線の実況及び予測に関する情報を国民等に提供し、安全かつ快適な社会を実現する。		
関連する政策目標	22) 地球環境の保全 23) 大気、騒音等に係る生活環境の保全		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>フロン等によるオゾン層破壊に伴い有害紫外線が増加し、皮膚がんや白内障などの増加が懸念されており、米国、カナダ、オーストラリアをはじめとする各国でその対策が取り組まれている。国際的にオゾン層破壊物質の生産・排出・輸出入の規制は実施されているものの、オゾン層は今後 10 年程度は現状のままであるとされており、現在の規制を維持しても、オゾン層破壊が進行する前の 1980 年以前の状況に戻るには、2050 年頃とされている。</p> <p>わが国においても、オゾン層破壊問題を契機として、ライフスタイルの変化や新しい知見に基づき有害紫外線対策の必要性が認識されつつも、国民に対して適切な紫外線情報が提供されていない。( = 目標と現状の G A P )</p> <p>紫外線観測の成果がリアルタイムで収集されておらず、紫外線の正確な実況情報が不足しており、また、日々のオゾン層の変動状況の予測を反映した高精度の紫外線予測技術が確立していない。このため、健康への影響などを考慮した紫外線対策に必要な実況・予測情報が国民に提供されていない。( = 原因分析 )</p> <p>適切な有害紫外線対策を実施するためには、オゾン層の状態を踏まえた紫外線の実況把握と予測など有害紫外線の情報提供体制を確立する必要がある。そのためには、紫外線を高精度で観測し、その結果をリアルタイムで収集するとともに、オゾン層での化学変化を取り込んだオゾン輸送モデルと放射伝達モデルの数値予報モデルを用いて紫外線を予測する体制を確立する必要がある。</p> <p>( = 課題の特定 )</p> <p>高精度で有害紫外線が観測できる波長別紫外線観測装置を整備し、観測データをリアルタイムで収集するとともに、オゾン輸送モデルと放射伝達モデルにより翌日のオゾン層の状態と有害紫外線の強度を予測し、実況及び予測をわかりやすい分布図情報として国民に提供する。( = 施策の具体的内容 )</p>		
社会的ニーズ	2002 年 7 月に世界保健機関 ( WHO ) は「 UV インデックス運用ガイド」を作成し、国内でも今年 6 月環境省が紫外線保健指導マニュアルを作成するなど、紫外線対策を呼びかけおり、国民の紫外線情報に対するニーズが高まっている。		
行政の関与	本施策で行う有害紫外線の実況及び予測に関する情報は国民の安全かつ快適な生活の支援で有効であるばかりでなく、環境省や厚生労働省など関係行政機関が紫外線対策のための政策立案にも活用されることから、行政が責任を持って情報提供を行う必要がある。		
国の関与	オゾン層保護対策はモントリオール議定書に基づいて実施されており、地球規模の監視は世界気象機関 ( WMO ) の枠組みで実施されている。また、予測を		

	<p>行うためのソフトウェア（輸送モデル等）、ハードウェア（スーパーコンピュータ）、観測設備、通信網を維持しつつ継続的かつ現業的に運用できるのは各国気象機関のみである。加えて、観測された紫外線観測データはWMO世界オゾンUVデータセンター(WOUDC)に登録され、オゾン破壊の科学アセスメントをはじめ、世界的な紫外線の実況監視や研究のために各国気象機関などによって有効に利用されており、このように情報利用のための基盤は国や国際機関の連携のもと整備されている。このため、紫外線対策に係る基盤的な観測及び予測情報の作成は国が行う必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>既存の気象資料伝送網や気象予報のための数値予報モデル及びその技術を活用することにより、新型の観測装置の整備など国費総額 1.4 億円により、有害紫外線の対策に有効な紫外線の実況・予測に関する情報の作成・提供が可能である。</p> <p>提供する情報は、目に見えない有害紫外線に対して国民の効果的な対策を通じて有害紫外線被曝の防止・軽減、国民の快適な生活の維持・確保などに貢献し、投資に比べて大きな効果が期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策により、近年増加が懸念されている皮膚がんや白内障など有害紫外線の被曝について、世界標準にあわせたUVインデックスの形式で実況や予測に関する情報を提供することが可能になる。</p> <p>これにより、外出時間の調整や衣服の選択、帽子やサングラスの着用などの、的確な有害紫外線対策が可能となる。</p> <p>また、高精度の観測データを、各国気象機関に提供することにより、わが国はもとより諸外国のオゾン層保護対策の推進に繋がるほか、米国の衛星によるオゾン観測(TOMS)データの検証データとして活用され、オゾン層の正確な実況把握につながるなど国際貢献を果たすことができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律（昭和 63 年法律第 53 号）」に基づき、気象庁長官は、オゾン層の状況及び大気中における特定物質の濃度の状況を観測し、その成果を発表することとなっている。</p>

事前評価票【No. 41】

施策等名	北西太平洋津波監視システムの整備	担当課	気象庁地震火山部管理課
施策等の概要	<p>日本の遠方で発生した地震、津波に対して迅速かつ正確に情報を作成し、日本国内をはじめ北西太平洋域の各国に提供する。 【予算要求額：124 百万円】</p>		
施策等の目的	<p>日本沿岸のみならず、日本の遠方で発生した地震に関する情報と津波の影響を迅速かつ正確に把握し、情報発表することにより、我が国の津波災害の軽減に資するとともに、この情報を関係諸国に提供することにより国際貢献に資することを目的とする。</p>		
関連する政策目標	<p>18) 災害による被害の軽減 (7)「水害等による被害の軽減」に変更することで検討中)</p>		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>日本周辺で発生する津波については、地震発生後概ね3分で情報を発表できる観測・監視体制を確保している。しかし、たとえばマリアナ海溝等で地震が発生した場合は2～3時間で津波が日本に襲来するにもかかわらず、津波予報発表までに1～数時間を要している。(＝目標と現状のGAP)</p> <p>津波の波高、到達時間等の情報は、発生した地震の震源の位置と規模等に基づいて算出するが、遠地で地震が発生した場合は国内の観測データのみではその震源を正確に算出することは困難である。現状では、主として海外の機関が算出した震源等の情報入手を待って予報作業に着手せざるを得ない。 (＝原因分析)</p> <p>このため、国内の観測データだけで遠地の震源を算出する処理手法の精度向上、迅速に海外データを活用するためのオンライン処理等の技術開発を行ってきたが、最近のインターネット利用技術の進展、処理装置の能力向上等により実用化できる段階に至り、その体制確立が必要となった。 また、海外からのデータ入手、情報提供にあたっては、関係諸国との意見交換、技術調整が必要となる。(＝課題の特定)</p> <p>国内の観測データならびに海外の観測、処理データをオンラインで処理し、短時間で遠地地震に関する津波予報が発表できるシステムを導入し、我が国にみならず関係諸国に情報を提供する。 また、外国機関への情報提供、観測データ交換に関する意見交換、技術調整を関係諸国と行う。(＝施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>遠地での地震、津波に関する迅速かつ正確な情報の提供が求められている。また、平成5年(1993年)北海道南西沖地震を契機に、太平洋津波警報組織の加盟国から、津波災害防止のため、わが国が北西太平洋地域のセンターとして津波に関する情報を各国に提供することを強く要請されている。</p>		
行政の関与	<p>津波の災害から国民の生命・財産を守ることを目的としており、そのための地震・津波監視体制の強化は、行政が自ら責任をもって行う必要がある。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>津波による被害は広範囲に及び人的・経済的被害は甚大になることから、これに係わる防災対策は国を上げて取り組む必要がある。 また、太平洋津波警報組織の加盟国から、わが国が北西太平洋地域のセンターとして津波に関する情報を各国に提供することを要請されており、国として対応する必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>気象庁は、国内の地震、津波の観測、監視及び地震情報発表のためのシステムを維持しており、今回導入するシステムと有機的に接続、運用することによって国内外の地震、津波を効率的に監視、情報提供する体制が確立される。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>日本沿岸のみならず遠地で発生する地震、津波に対する情報を迅速かつ正確に発表することで、我が国の津波に対する被害の軽減が図れる。 また、この情報を関係諸国に伝達することにより国際貢献に資することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No. 42】

施策等名	地球気候システム再現データベースの構築	担当課	気象庁気候・海洋気象部海務課
施策等の概要	過去数十年にわたる地球規模の気候システムとその変動の実態を適切に再現できるデータベースを構築し、アジア太平洋諸国の関係機関へデータを提供する。 【予算要求額：19 百万円】		
施策等の目的	地球気候システム再現データベースを構築するとともに、そのデータをアジア太平洋諸国の関係機関に提供し、これら各国における気候変化の実態解明、異常気象の実態把握及び機構解明に貢献することにより、アジア太平洋地域の防災・水資源対策の策定に寄与する。		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減 (7)「水害等による被害の軽減」に変更することで検討中) 22)地球環境の保全		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>アジア太平洋地域における、水害や干ばつ等の気象災害の緩和対策や水資源対策を策定するためには、過去における異常気象の規模と災害発生との関連を詳細かつ正確に把握することが必要不可欠である。しかしながら現在は、十分な対策がとられておらず、災害や水不足が頻発している。(=目標と現状のGAP)</p> <p>これは、長期的な観測データから一貫した手法で世界の各種気象・気候現象を正確に再現した、空間的・時間的に均質な気候データベースが整備されておらず、比較検証ができないためである。(=原因分析)</p> <p>このため、既存の観測や衛星などの新しい観測から気候を再現する技術が近年開発されたことを背景として、様々な異常気象の比較検証を可能とするため、過去から現在にわたる気候を再現し、その成果をアジア太平洋地域に提供する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>1979 年から 2004 年を対象とした約 110 km メッシュの地球気候システム再現データベースを構築し、アジア太平洋諸国の関係機関に提供する。さらに、この地球気候システム再現データベースを利用した過去の異常気象の解析・検証技術をアジア太平洋気候センターを通して移転し、各国が独自に防災・水資源対策を策定するための体制構築を図る。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>モンスーン、干ばつ等による自然災害に未だに脆弱である一方、社会・経済的發展に伴って水需要が急速に伸びているアジア太平洋諸国においては、防災計画や水資源管理計画の策定の基礎情報となる、過去に発生した災害（長期緩慢災害を含む）と発生時の気象状況の関係を解析するのに必要なデータが依然不十分である。このため、安全な暮らしと安定した水・食糧供給を保障するための各国の政策立案に必要な不可欠な、長期間にわたる均質な気候データベースの構築が強く求められている。</p>		
行政の関与	<p>本施策で構築するデータベースは、アジア太平洋地域における主に防災行政・環境行政機関における政策立案に活用されることから、行政が実施する必要がある。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>本施策は、アジア太平洋諸国に対してデータの提供を行うものであり、国際協力の枠組みのもと、国が実施する必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>本施策により、アジア太平洋地域で観測が不十分な地域における降水分布などの気候情報が利用可能となり、過去の水害・干ばつなどの発生状況及び現在の防災・水資源管理施策の改善点が明確となり、将来の方策を効率的に企画・立案することが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>大きな災害をもたらした過去の大雨等の異常気象について、その空間的・時間的規模と災害発生との関連を詳細かつ正確に把握することが可能となることから、堤防やダムの効果的な建設計画の策定に貢献できる。</p> <p>アジア太平洋域全体の降水量の分布とその長期間にわたる変化を流域規模で把握することにより、同地域の水資源の長期的な監視と評価が可能となり、ひいては、当該地域の水資源の安定化を通じて、同地域の持続可能な開発に貢献する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>世界気象機関の全球気候観測システム運営委員会第 11 回会合（平成 15 年 4 月 7 ～ 10 日）において地球気候システム再現データベース構築の推進が求められている。</p>

事前評価票【No.43】

施策等名	電子国土 Web システムの構築	担当課	国土地理院総務部政策調整室 企画部企画調整課
施策等の概要	<p>電子国土 Web システムの構築</p> <p>多くの者がより簡便で優れた GIS コンテンツを利活用し、IT 社会の実現に資するため、基盤的な地理情報をもとにして、さまざまな整備主体が保有する地理情報を位置情報に基づいて統合し、有効に活用するための電子国土 Web システムを構築する。</p> <p>電子国土・・・各種の位置情報や地理情報について、その変化を可能な限りリアルタイムに取得し、統合利用できるようコンピュータ上に現実の国土を再現したもの。国土地理院が提唱。</p> <p>【予算要求額：37 百万円（国費）】</p>		
施策等の目的	<p>最新の地理情報の電子化を促進し、産学官がそれぞれ所有する地理情報を有効に利用するため、迅速かつ効率的な流通の促進、GIS の普及などの基盤環境の整備を行う。</p>		
関連する政策目標	26) I T 革命の推進		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>行政の情報化を通じた公共サービスの向上や新しいビジネスモデルの創造等を通じて、安心して快適な国民生活と先導的・継続的な産業活動を支えるためには、最新の技術で国土情報インフラを整備し、電子政府の確実な実現に寄与することが政府の重要な役割である。政府においては、1995 年に「地理情報システム（GIS）関係省庁連絡会議」を設置し、数値地図等の主要な地理情報の電子化を進め、その一部についてはインターネットによる無償提供を開始してきたところである。一方で、GIS の利用は、技術進歩の著しいインターネット、携帯端末、GPS 等関連分野との連携により、特別な知識を持たない一般の人々も簡便に利用できるような環境になっている。しかし、行政、産業、国民生活の各分野で、地理情報の相互利用は遅れており、GIS を活用して各種情報を位置情報に結びつけた質の高い活動を実現させるところにまでは至っていない。</p> <p>（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>その原因は、産学官がそれぞれ所有する地理情報が分散しており、GIS を用いても各主体間を横断するような効率的な運用が困難であったためであると考えられる。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>地理情報へのニーズが拡大し、その内容が多様化しているが、特定の機関がすべての情報を整備し、供給する手法では、多様な情報ニーズを満たすことは難しい。従って、地理情報基盤をもとに各種の地理情報を位置情報に基づいて統合し、共同利用を進めるシステムの開発が必要である。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>インターネット等を利用して、全国約 38 万 km<sup>2</sup> の最新の地形図などの基盤的な地理情報の上にさまざま地理情報を統合利用し、コンピュータ上に現実の国土を再現した電子国土 Web システムを構築する。さらに、国、地方公共団体、教育機関、民間企業等への普及を図るため、システムの機能拡張を行う。これらにより、多様なニーズに応える電子国土の快適な利用環境の構築を推進し、電子国土 Web システムの産学官における共同利用の推進を図る。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	平成 14 年度情報通信白書によればインターネットの人口普及状況は、その利用者が平成 9 年度末 1,155 万人から、平成 14 年度末 6,942 万人と急増している。そのような社会の IT 化が進む中で、インターネットを活用した電子国土の構築は、国民生活全般における安価で質の高いサービスの享受を我が国にもたらしてくれる。
行政の関与	中核となるシステムの構築は、公共機関、民間企業、研究機関、さらには個人といった多様な GIS の利用主体のニーズを満たす社会共通の基盤となることから、ISO で作成された地理情報標準の国際規格などをもとに国が行う必要がある。
国の関与	国民全体の社会基盤としての中核となるシステムは、特定地域を対象とした整備を行うだけでは不十分であることから、国が先導して整備を進める必要がある。
施策等の効率性	国として電子国土 Web システムという基盤環境を集中的に整備することにより、個別分野ごとのシステム開発における重複投資を避けることができる。
施策等の有効性	電子国土 Web システムの構築により、産官学の地理情報の交換が活発になり、いつでも、どこでも、だれでも必要な精度で必要な地理情報が重ね合わせて閲覧できるようになる。その結果、国、地方公共団体、民間企業、個人等で地理情報を有効に活用することができ、測量分野のみならず、モバイル GIS、ナビゲーション、レジャー、障害者支援等の分野で活用できる。
その他特記すべき事項	平成 15 年 4 月 17 日地理情報システム(GIS)関係省庁連絡会議「GIS アクションプログラム 2002-2005」では、「GIS を用いた質の高い行政サービスの実現」を進めることとしている。 平成 15 年 7 月 31 日観光立国関係閣僚会議「観光立国行動計画」では、「日本ブランドの海外への発信」として、「ホームページ、データベース等コンテンツ等の整備」を行うこととなっている。