

平成17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16年8月24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17年度予算概算要求等にあって、50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17年度予算概算要求にあたって、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心とする50の施策について評価を実施した。施策の一覧は別添1、様式の説明は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

なお、今回の政策アセスメントの実施にあたっては、平成16年6月9日に国土交通省政策評価会を開催し、委員から意見を聴取した（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載URL:http://www.mlit.go.jp/hyouka/01_hyoukakai.html）。また、個々の施策の検討にあたって学識経験者等の意見を参考にした場合には、それぞれ個票の「その他特記すべき事項」の欄に記載した。

以上

政策アセスメント 施策一覧（平成17年度予算概算要求等関係）

No	施策等名
政策目標 1 . 居住水準の向上	
1	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築
政策目標 2 . バリアフリー社会の実現	
2	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進
3	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現
政策目標 4 . 住環境、都市生活の質の向上	
4	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進 (まち再生まるごと支援事業(仮称)の創設)
5	まちづくり交付金による支援措置の充実
6	民間が行う市街地開発事業による地域再生・都市再生
7	汚水処理普及対策助成金制度(仮称)の創設
8	建築物に係る事故防止対策
9	街なか居住の推進
政策目標 7 . 水害等による被害の軽減	
10	流域下水道事業の拡充
11	堤防強化対策制度の創設
12	水災防止体制の充実
13	ダム機能向上事業
14	地域防災斜面对策統合事業費補助の創設
15	治水情報基盤総合整備事業の創設
16	雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充
17	気象に関する防災情報の共有化の推進
18	都市型集中豪雨対策の強化
政策目標 8 . 地震・火災による被害の軽減	
19	大規模地震対策等河川事業の創設
20	津波危機管理対策事業(仮称)
21	住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進
22	民間港湾施設の耐震強化支援制度の創設
政策目標 9 . 交通安全の確保	
23	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築
24	リコールに係る不正行為に対する再発防止策
25	放射性物質の海上輸送時のセキュリティ強化
26	港湾施設の出入管理の高度化
27	航空保安対策の総合的推進

政策目標10．海上における治安の確保	
28	海上テロ対策の充実・強化
29	領海警備体制の強化
政策目標12．地球環境の保全	
30	ESTモデル事業の推進
31	住宅・建築物の省エネルギー対策の推進
32	新たな粒子状物質測定法導入のための調査
33	スーパ-エコシップの開発・普及（環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化及び次世代内航船の研究開発）
34	バラスト水からの海洋環境保護
35	海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全（中層フロートの展開及び多層海流計等の整備）
政策目標14．良好な自然環境の保全・再生・創出	
36	水系環境整備事業
政策目標15．良好な水環境への改善	
37	流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進
政策目標16．循環型社会の形成	
38	FRP廃船の高度リサイクルシステムの構築
39	総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）支援の推進（支援制度の拡充）
政策目標18．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	
40	スーパー中樞港湾プロジェクトの推進
政策目標19．物流の効率化	
41	港湾漁港高度利用事業（仮称）の創設
政策目標20．都市交通の快適性、利便性の向上	
42	駅まち協働事業の創設
43	LRTの整備の推進
44	外部監視強化による路上工事の縮減
45	都市鉄道利便増進事業の推進
政策目標21．地域交通確保	
46	地方鉄道の再生
政策目標22．地域間交流、観光交流等内外交流の推進	
47	国際競争力のある観光地づくり
48	スマートIC整備の本格展開
政策目標23．新たな市場の育成	
49	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進
50	マンション管理情報のデータベースシステムの構築

事前評価票

施策等名		担当課 (担当課長名)	・・・局・・・課 (・・・課長・・・)
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 <社会資本整備重点計画に関連する目標があれば記載>		
関連する業績指標	どの業績指標に関連するか <社会資本整備重点計画に関連する指標があれば記載>		
指標の目標値等	上記指標に係る目標値 <社会資本整備重点計画に関連する目標値があれば記載>		
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。 規制の新設、改変（緩和を含む。）を伴うものについては、費用分析、便益分析に加え、他の代替手段と比較すること等により、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。）		
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 規制を見直す条件（現行の規制を正当化する理由が成り立たなくなり、見直しが必要となる場合。例：安全性が担保されれば見直す）、レビューを行う時期（具体的な見直しの時期を明記。例： 年後に見直す）等を記載 等		

（注）規制改革・民間開放推進3か年計画（本年3月19日閣議決定）において、「RIA（規制影響分析）導入の推進【16年度以降逐次実施】」が明記されたことを踏まえ、当面、評価票に上記の記載事項を追加することにより規制影響分析を試行的に実施する。

事前評価票【No.1】

施策等名	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築	担当課 (担当課長名)	住宅局総務課 (総務課長 伊藤 淳) 住宅局住宅総合整備課 (住宅総合整備課長 佐々木 基)
施策等の概要	市町村が主体となって地域の実情に応じた住宅政策の展開を図るため、公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅等の公的賃貸住宅や居住環境整備を支援する総合的な助成制度(住まいの安心確保助成事業(仮称))を創設するとともに、これら住宅の管理の適正化を行う。 【予算要求額：500億円】		
施策等の目的	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による多様な住宅困窮者の居住の安定確保を図ることを目的とする。		
関連する政策目標	1) 居住水準の向上		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>公営住宅は、民間市場において自力では最低居住水準をみたく住宅を確保することが困難な低額所得者のために供給される住宅であり、現在、約 218 万戸のストックが形成されているが、公営住宅の応募倍率は全国で 8 倍を超えるなどそのニーズは依然として高水準であり、入居できない住宅困窮者が数多く存在している。一方、特定優良賃貸住宅は、中堅所得者層向けに供給される優良な賃貸住宅であり現在約 15 万戸のストックが形成されているが、全国平均で 6.2%もの長期空家が存在している。また、高齢者向け優良賃貸住宅は、高齢者の居住の安定の確保を図るために供給される住宅であり、民間借家において高齢者の入居が限定されるなどの問題が見られるなか、現在約 1.4 万戸のストックが形成されており、高齢社会の進展に伴い、その需要は益々増大する状況である。このように、公的賃貸住宅全体で見た場合には、需要と供給(制度)がミスマッチを起こしているのが現状である。</p> <p>また、昨今、高齢者、障害者等の在宅福祉のための公営住宅の活用要請や、母子世帯、DV被害者等社会的弱者への対応など、低所得者以外の新たな住宅困窮者が出てきている。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>公営住宅が需要過剰である理由は、大きく以下の点に拠るものと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入居者の高齢化の進展に伴い入居期間が長期化し、空家発生率が低下している一方で、経済の長期停滞という現下における不安定な社会経済情勢を反映して入居希望者が増加している。 ・収入超過者が入居者の 10.4% (うち高額所得者が 0.6%) を占め、本来入居者の入居が阻害されている。 ・昭和 40 年代に大量供給されたストックが老朽化しているが、国及び地方公共団体の財政上の制約等が強まるなか、建替・改善が遅れている。 (=原因分析) <p>このような現状を改善するためには、公的賃貸住宅ストックを有効活用することによる居住のセーフティネットを早急に再構築し、多様な住宅困窮者の居住の安定を確保することが必要である。 (=課題の特定)</p> <p>多様な住宅困窮者の居住の安定を確保するため、特定優良賃貸住宅の空家を公</p>		

	<p>営住宅として活用するなど、公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅等の運用の連携や計画的な再生を行うことを支援する総合的な助成制度を創設するするとともに、これら住宅の管理の適正化を行う。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>経済が長期的に停滞するなか、公営住宅等へのニーズは依然として高い水準にある。</p>
行政の関与	<p>居住のセーフティネットとして、住宅困窮者や民間賃貸住宅に入居し難い者に対して住宅を供給することは行政の役割である。</p>
国の関与	<p>特に公営住宅制度は、「国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与する」ことを目的としていることから国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>住宅困窮者が依然として多く存在するなか、居住のセーフティネットとして公的賃貸住宅ストックの連携を強化し有効活用を図る制度を構築することが、住宅困窮者の公営住宅等への入居機会の拡大及び特定優良賃貸住宅の空家の活用につながり、より効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅などの公的賃貸住宅の相互連携を強化し有効活用を図るとともに、新たな総合的な助成制度を創設することにより、住宅困窮者の公営住宅等への入居機会の拡大及び特定優良賃貸住宅の空家の活用など、地域や個人の実情に応じた住宅困窮者に対する的確な対応が可能となる。</p>
その他特記すべき事項	<p>「新たな住宅政策のあり方について（社会資本整備審議会住宅宅地分科会建議）」において、住宅におけるセーフティネットをより柔軟で公平なものに見直していくことが重要であると位置付けられている。</p>

事前評価票【No.2】

施策等名	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進	担当課 (担当課長名)	総合政策局交通消費者行政課 (交通消費者行政課長 加藤由起夫)
施策等の概要	国民一般に対する普及啓発、地域と密着した先進的な活動を行う人材等による取り組みの推進等を行う。また、これらを通して明らかとなった課題について、今後の制度化のあり方についての検討を行う。 【予算要求額：154,038千円】		
施策等の目的	高齢者、身体障害者をはじめとする誰もが、公共交通機関を利用して円滑に移動できる社会の実現を図るため、国、地方公共団体、交通事業者、国民一般等のそれぞれの主体が役割や課題を認識し、自発的に、かつ、相互に連携して取り組みを行う「心のバリアフリー」社会を実現し、ハード面のみならずソフト面も含む総合的な交通バリアフリー化を推進する。		
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>現在各公共交通機関におけるバリアフリー化を促進しているところであり、着実に進捗してきている。しかしながら、バリアフリー社会の実現にあたってはハード面での整備を進めることのみで達成されるものではなく、一人ひとりのバリアフリーに対する意識の醸成が欠かせないものとなっているところ、現状としては、公共交通事業者のサービス、対応をとっても未だ十分なものとは言えず、社会全体に心のバリアフリーが浸透しているとは言い難い状況にある。(= 目標と現状 GAP)</p> <p>その原因としては、高齢者や身体障害者等に対しどう対応し、介助すればよいか分からないといった問題が挙げられ、国民一般の交通バリアフリーに対する理解が依然として進んでいないことが原因となっている。(= 原因分析)</p> <p>昨今、バリアフリー施設の整備に伴い、高齢者、身体障害者等の外出機会はますます増えていくものと考えられるが、人的介助に係るニーズが社会全体に伝わっていないことから、今後「心のバリアフリー」社会の形成に向け、ソフト面からのバリアフリー化をより一層推進し、全国的に実効をあげていくことが重要な課題に掲げられる。(= 課題の特定)</p> <p>バリアフリーボランティアモデル事業 NPO やボランティア等の取り組みと十分に連携を図りつつ、ボランティアモデル事業を実施することにより、一般の人々の意識啓発、人的対応及び組織化・活性化を促進するための地域と密着した取り組みを推進する。また、モデル事業を通じて得られた知見を活かし、人的支援のあり方に関する基準等を検討することとし、その結果を交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準やガイドライン等に反映させることとする。</p> <p>バリアフリー人材育成プログラム <公共交通事業者への普及・啓発> ・委員会を設置し、障害者等が必要としている介助等の内容について整理するとともに、各公共交通事業者の現状の分析及び他の業種における先進的な取り組みについての調査等を行い、モデル教育プログラムを作成することにより、公共交通事業者における人材育成の促進を図る。 <バリアフリーリーダーの認定・育成></p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 専門家、障害者団体等からなる委員会を設置し、バリアフリー化に高い貢献が認められる人物等を「バリアフリーリーダー」として選定する。バリアフリーリーダーは、各種バリアフリーイベント等への参加や次世代のバリアフリーリーダーの育成、基本構想策定時等の住民参加時における意見調整等を行う。 < 子供向けバリアフリー人材育成の推進 > ・ 専門家、教育実務者、障害者団体等からなる委員会を設置し、小中学生のバリアフリーに対する理解と主体的な取り組みを促進するための教材等の作成を行う。また、地方運輸局等及び地域の小中学生等が密接に連携し、これらの教材等を活用した効果的な交通バリアフリー教育が実施できるようモデル教育プログラムを作成する。 <p>交通バリアフリー教室の拡充</p> <p>国民一般の交通バリアフリーについての理解を深めるとともに、高齢者、身体障害者の介助の方法（視覚障害者の誘導方法、車いす利用者の介助方法の実体験等）を学ぶことができるよう、交通バリアフリー教室を開催する。また、対象を公共交通事業者、観光事業者等にも拡大する。</p> <p>市町村、交通事業者等に対するセミナーの開催</p> <p>市町村や交通事業者、住民等に対するセミナーの開催等により、交通バリアフリー法に基づく基本構想策定の促進等を行う。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>急速な高齢化や、身体障害者の自立と社会参加の要請の高まりに適切に対応するため、高齢者・身体障害者等が安全かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用して移動できるよう、ハード面のみならず、人的介助の充実が求められている。</p>
行政の関与	<p>公共交通事業者に対しては、これまでセミナーの開催等を通して対策を推進してきたところであるが、人的介助に対するニーズの増大等に向け、普及啓発を益々推進する必要がある。また、ボランティアの一層の活用を検討し、NPO等、地域と密着した先進的な活動を行う人材の育成等が必要となってきた。こうした包括的視点にたった施策が必要となるところ、民間事業者とボランティアを繋ぐ役割として、行政の関与は不可欠なものである。なお、交通バリアフリー法第20条において国及び地方公共団体は、移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努める責務を負う旨規定されている。</p>
国の関与	<p>本施策は、事業者、国民等各関係者のバリアフリーに対する意識の醸成を図り、高齢者、身体障害者等に配慮された交通バリアフリー社会を実現するものであり、高い公益性を有するものであるとともに、本格的な高齢化社会に対応するための緊急性を有し、政府(国)が主体となり自らの責務として実施する必要がある。交通バリアフリー法20条にも規定されているように、国は移動円滑化を促進するため、必要な資金の確保、広報活動、その他の措置を講ずるよう努めなければならない旨規定されている。地方公共団体は、国の施策に準じて、移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととされている。</p>
施策等の効率性	<p>近年、バリアフリー施設の整備に伴い高齢者、身体障害者等の外出機会は増加しているところであるが、外出したくとも外出できない、あるいは外出に踏み切れない者が依然として多く存在しているものと思われるところ、本施策を講じることにより、より多くの人が出歩けるようになる。高齢者、身体障害者等の移動の円滑化により、高齢者、身体障害者の消費活動の活発化や、就業機会の拡大等に伴う経済効果が見込まれる。</p>
施策等の有効性	<p>本施策を講じることにより、公共交通事業者、NPO並びに小中学生等、地域に密着する形で幅広く国民一般にバリアフリーに対する意識の醸成がなされることになり、ハード面での整備と人的支援とが一体的に推進されることにより、「心のバリアフリー」社会の実現、総合的な交通バリアフリー化に資するものとなる。</p>

その他特記すべき事項	<p>バリアフリー化推進要綱（平成 16 年 6 月 1 日閣議決定）</p> <p>「バリアフリー化の推進のためには、施設等の整備だけでは十分ではなくさまざまな状態の利用者を想定すると、高齢者、身体障害者等も含めた利用者の相互理解と、当該施設等の関係者を含めた地域全体としてのサポートが必要な場合も多い。</p> <p>特に、費用面や物理面の問題から直ちに必要な場所に必要な施設がすべて整うとは限らないこと、施設整備の進捗に伴い年々ストックが積み上がるハード施策と継続的な取組みが望まれるソフト施策では、本質的に性格が異なることなどを考えると、ハード面の施策に加えて人材育成や啓蒙活動等ソフト面の施策を有機的に組み合わせつつ、総合的に施策を展開していくことが必要である。」</p>
------------	---

事前評価票【No.3】

施策等名	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現	担当課 (担当課長名)	住宅局市街地建築課 (市街地建築課長 井上俊之)
施策等の概要	<p>旅客施設と建築物のバリアフリー化を一体的に進めるため、関係主体が協調して作成した整備計画に基づき「人にやさしいまちづくり事業」による補助を行う。</p> <p>既存出入口が狭隘な地下鉄駅等に隣接する建築物等、旅客施設のバリアフリー化を一体的に整備する場合に民間建築物におけるエレベーター設置費等を直接支援する。</p> <p>【予算要求額：1,370 百万円】</p>		
施策等の目的	<p>○駅等から目的地までの経路の連続的なバリアフリー化により、高齢者・障害者等に配慮したまちづくりを推進するため、鉄道事業者等の民間事業者、公益的施設管理者等と市町村の市街地整備部局・建築部局が連携して取り組むための枠組の構築及び民間事業者への支援策の強化を図る。</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	<p>2) 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合</p> <p><社会資本整備重点計画第2章に記載あり></p>		
指標の目標値等	○建築物：約4割(平成19年度)		
施策等の必要性	<p>平成6年度から「人にやさしいまちづくり事業(注)」により高齢者・障害者等に配慮したまちづくりの推進を行ってきたものの、依然として整備の不十分な地区が少なくない。(建築物のバリアフリー化率：約3割(H14年度))(=目標と現状のGAP)</p> <p>交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化基本構想」が策定されている地区において本事業を活用する場合には別途計画を策定しなければならないなど地方公共団体にとって負担となっていること、地方公共団体の予算措置による支援を前提としていることが、一体的かつ連続的なバリアフリー化が進まない原因であると考えられる。(=原因分析)</p> <p>地方公共団体の負担を軽減するための計画の総合化・簡素化や、地方公共団体の予算措置の有無に左右されない民間事業者への支援策が必要である。(=課題の特定)</p> <p>○具体的には、以下の施策を実施する。(=施策の具体的内容)</p> <p><u>1. 旅客施設と建築物のバリアフリー化を一体的に進めるため、関係主体が協調して作成した整備計画に基づき「人にやさしいまちづくり事業」の補助対象とする</u></p> <p>・「人にやさしいまちづくり事業」の国庫補助にあたり、交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化基本構想」があれば改めて「人にやさしいまちづくり整備計画」を策定する必要がないこととするなど、計画の総合化・簡素化を図る。</p> <p><u>2. 既存出入口が狭隘な地下鉄駅等に隣接する建築物等、旅客施設のバリアフリー化を一体的に整備する場合に民間建築物におけるエレベーター設置費等を直接支援する</u></p> <p>・鉄道駅等のバリアフリー化に資する民間建築物への直接支援や補助対象事業</p>		

	<p>者に一定の公益的事業者を追加する等の制度拡充を行い、交通バリアフリー法の重点整備地域において、「駅から行き先施設まで」の民間建築物を含む一体的なバリアフリー化を促進する。</p> <p>(注) 長寿社会の到来、都市化の進展等に対応して、都市における高齢者・障害者等の快適かつ安全な移動を確保するための施設の整備、高齢者・障害者等の利用に配慮した建築物の整備等を目的とした事業について助成を行うもの</p>
社会的ニーズ	わが国の人口の高齢化は急速に進んでおり、2015年には高齢化率（65歳以上人口が総人口に占める割合）が25%を超え、世界でも有数の高齢化が進んだ国になると予測されている。そのため、高齢者・障害者等をはじめ全ての人々が、住み慣れた地域社会で安心して暮らしていける社会を築くことは、大きな社会的課題となっている。
行政の関与	「駅等から行き先施設」までのバリアフリー化は過大な費用負担を伴うものであり、民間のみによる事業推進は困難。一方で、急激な少子高齢化社会の進展への対応は喫緊の課題であるため、行政の関与が不可欠。
国の関与	バリアフリー化の推進は国家的課題であり、全国レベルで支援することが必要である。
施策等の効率性	建築物や周辺公共施設に関する「人にやさしいまちづくり事業」と鉄道駅等に関する「交通バリアフリー法」に基づく計画を一体的に活用することで、中心市街地等のバリアフリー化を、事業制度間の整合性を図りつつ総合的・効率的に推進することができる。また、鉄道駅等のバリアフリー化に資する民間建築物への直接支援を行うことで、地方の財政事情に左右されない機動的な支援が可能となる。
施策等の有効性	○交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化基本構想」を作成済みの市町村は156地区（H16/6末現在）である一方、「人にやさしいまちづくり事業」の計画策定済みの地区は53件（H16/3末現在）である。「交通バリアフリー法」に基づく制度と「人にやさしいまちづくり事業」制度の連携を図るとともに、補助制度を拡充することで、「人にやさしいまちづくり事業」の補助を活用できる裾野が広がることとなり、建築物も含めた「まち」全体のバリアフリー化を促進することができる。
その他特記すべき事項	<p>平成15年度の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」 （2）不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・改正ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。</p> <p>H16・17年度に「バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 - 」をテーマとして関係局とともに政策レビューを実施。</p>

事前評価票【No.4】

施策等名	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進 (まち再生まるごと支援事業(仮称)の創設)	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局 まちづくり推進課 (まちづくり推進課長 石井 喜三郎)
施策等の概要	<p>地域再生に資するまちづくりを推進するため、まちづくり交付金等の各種まちづくり支援策と連携し地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを一体的に金融面・税制面等から支援する「まち再生まるごと支援事業(仮称)」を創設する。</p> <p>【予算要求額：33,518百万円】 【減収見込額：試算中】</p>		
施策等の目的	<p>地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを一体的に後方支援するための民間資金誘導の新たな仕組みを、まちづくり交付金等の各種まち再生のための支援措置と連携して構築し、地域に対する施策の「選択と集中」による地域全体の再生を推進する。</p>		
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>地域自らの創意工夫に満ちた地域再生を推進することを目標とする。地域再生のためのまちづくりについては、今年度創設されたまちづくり交付金により公共公益施設の整備等が進み、一定の成果が期待されるが、それだけでまちづくりが完結するものではなく、不可欠である民間プロジェクトの立ち上がり十分実施されていない。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因として、地方都市等の民間プロジェクトの採算が非常に厳しい状況にあることがあげられる。(=原因分析)</p> <p>民間プロジェクト立上のためには民間資金誘導の仕組みによる金融面・税制面等での支援が必要である。(=課題の特定)</p> <p>地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを金融面・税制面等から後方支援するため、まちづくり交付金等の各種まち再生のための支援措置と連携した民間資金誘導の新たな仕組み(まち再生のための金融支援、民間都市開発事業に係る税制特例措置等)を構築する。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>中心市街地の空洞化、遅れる景気回復、急速な高齢化等により疲弊した地域を再生することが求められている。</p>		
行政の関与	<p>地域において民間プロジェクトを行う場合には、採算性の面で限界がある。民間プロジェクトを誘導し地域再生という課題に対応するためには、金融面・税制面等での支援が必要。</p>		
国の関与	<p>地域は我が国の基盤であり、地域の多様な発展なくして国の発展はあり得ないことから、地域再生は国家の重要課題とされている(地域再生本部)。</p>		
施策等の効率性	<p>金融面・税制面等で支援するプロジェクトをまちづくり交付金等と連携して行われるもの等地域再生に資するものに絞り、各種のまちづくり制度と連携した地域に対する施策の「選択と集中」により、効率的に地域全体を再生する。</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>まちづくり交付金等と連携した民間プロジェクトの立ち上がりを金融面・税制面等で支援することにより、官民協働によるまちづくりが誘導されるため、地域全体を効果的に再生することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>地域再生推進のためのプログラム（H16.2.27 地域再生本部決定） 地域は我が国の基盤であり、地域の多様な発展なくして国の発展はあり得ない。それぞれの地域の可能性や潜在力が開花することによる地域の真の自立と再生に向け、各種の制度改革や支援施策等について政府一丸となって取り組む。</p> <p>今後の地域再生の推進にあたっての方向と戦略（H16.5.27 地域再生本部決定） 2．展開の方向 民間のノウハウ、資金等の活用促進 民間の力による地域の再生を一層推進する。 ・地域再生に資する外部経済効果等の高い民間プロジェクトに対する、民間資金の誘導促進</p>

事前評価票【No.5】

施策等名	まちづくり交付金による支援措置の充実	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室(都市総合事業推進室長松井 直人)
施策等の概要	<p>地域の創意工夫を活かしたまちの再生を推進するため、市町村の提案をより一層事業に活かすことができるよう、地域再生計画に位置付けられた事業、民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生を実現するために必要なもの等、一定の要件を満たす事業について、交付限度額算定の基礎となる額に対する市町村の提案による事業(以下、「提案事業」という。)の割合を現行の1割から2割に引き上げる。 【予算要求額: 203,000 百万円の内数】</p>		
施策等の目的	<p>地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国都市再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とする。</p>		
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>地域自らの創意工夫を活かしたまちの再生を推進することを目標とする。今年度創設されたまちづくり交付金により、基幹事業(道路、公園等の従来型の事業)とそれ以外の提案事業の連携により一定の成果が期待されるが、市町村の自主性を活かしたまちづくりの重要性が高まる中、まちづくり交付金の使い勝手の更なる向上が求められている。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因として、基幹事業に比べ、提案事業に対する国からの交付限度額が低いことが挙げられる。(交付限度額算定の基礎となる額に対する基幹事業の限度額9割以上に対し、提案事業の限度額は1割以下)(=原因分析)</p> <p>地域の創意工夫を活かしたまちの再生を推進するためには、提案事業に対する支援を拡充することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>地域再生計画に位置付けられた事業、民間資金の誘導による官民協働まちづくりを実現するために必要なもの等、一定の要件を満たす事業について、交付限度額算定の基礎となる額に対する提案事業の割合を現行の1割から2割に引き上げる。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	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ことが求められている。		
行政の関与	地域の創意工夫を活かしたまちの再生のためには、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。		
国の関与	我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高め、都市再生を実現するためには、公共だけでなく民間など関係者が総力を傾注することが重要である。政府は、都市再生におけるこのような取り組みの共通指針として、都市再生基本方針を定めている(都市再生基本方針)。地域は我が国の基盤であり、地域の多様な発展なくしては国の発展はありえないことから、地域再生は国家の重要課題とされている(地域再生本部)。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>提案事業に対する支援を拡充することにより、基幹事業と提案事業の連携による相乗効果が強化され、まちづくりの目標がより効率的、効果的に実現される。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>基幹事業と提案事業の連携による相乗効果により当該地域の産業振興、地域振興及びそれを通じた雇用の促進等に貢献することができる。さらに、民間資金の誘導によるまちづくりと連携することにより、官民協働のまちづくりが促進され、地域全体を効率的に再生することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「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。 ○ 平成15年11月28日の都市再生本部会合において全国都市再生の支援のための基本的枠組を構築することとされた 平成16年3月1日に決定された地域再生マニュアル(別表2)全国を対象とした支援措置に、まちづくり交付金の創設が位置付けられた。 平成16年4月16日に閣議決定された、都市再生基本方針の一部変更において、都市再生整備計画の作成に関する基本事項が位置付けられた。

事前評価票【No.6】

施策等名	民間が行う市街地開発事業による 地域再生・都市再生	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局 市街地整備課 (市街地整備課長 竹内 直文)
施策等の概要	<p>地価が引き続き下落するなど現下の社会経済情勢に対応するため、民間による一体的なまちづくりを可能とする等、民間による市街地開発事業の迅速化、円滑化のための事業手法改善、新たな支援措置拡充等を行う。</p> <p>【税制改正に伴う減収見込み額：28 百万円】</p> <p>【予算要求額：19,897 百万円の内数】</p>		
施策等の目的	民間のノウハウや資金を活用した持続的なまちづくり等を推進することにより、地域再生・都市再生を実現する。		
関連する 政策目標	4) 住環境、都市生活の質の向上 18) 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		
関連する 業績指標	82) 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量 84) 都市機能更新率(建築物更新関係)		
指標の 目標値等	82) 2,500ha(平成 19 年度) 84) 36%(平成 20 年度)		
施策等の必要性	<p>地域経済を活性化させるとともに、都市の魅力や国際競争力を高めるためには、地域再生・都市再生の実現が不可欠である。しかしながら、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区(都市再開発方針の2号・2項地区等)における4階建以上への建物の更新率は約3割と低い水準にあり、都市再生緊急整備地域を含む区域における「都市基盤の整備に伴う民間の建築投資が可能な床面積」も、平成19年度目標値の半分という水準にとどまっている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因としては、権利の輻輳した地区での事業の増加や引き続き下落する不動産価格等により事業を取り巻く環境が大きく変化していることや、地方公共団体の厳しい財政状況により、社会資本整備に充てる資金が限られてきていることが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>したがって、現下の社会経済状況に対応するため、都市基盤整備、施設整備のみならず、保留地(床)の管理運営まで含めた持続的なまちづくりを推進する仕組み等、民間による市街地開発事業の迅速化、円滑化のための事業手法改善、新たな支援措置拡充を行う必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には次の施策を行い、民間のノウハウや資金を活用したまちづくり等を推進する。</p> <p>1 民間会社による一体的なまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理会社(仮称)による迅速な事業実施を行うための補助及び無利子貸付の創設、税制特例措置。 ・民間主体によるまちの持続的な運営のための保留地の賃貸制度及びそれに対応した無利子貸付の充実、税制特例措置。 ・地方公共団体の支援手段の自由度の向上等、民間主体のニーズに対応するための支援策の拡充。 <p>2 停滞している民間事業の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不動産価格の下落等により組合事業が停滞し未利用地が存在しているなどの問題に対応して、上記1の施策とあわせて経営改善の検討や事業の抜本的見直しを行った組合に対する支援等を実施。 <p>(=施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	人口の減少、超高齢社会の到来、地価の下落等、社会経済状況の変化や都市の成熟化に対応して、経済の持続的成長による都市生活の質の向上を実現するため、持続的なまちづくりが求められている。
行政の関与	土地区画整理事業及び市街地再開発事業等による持続的なまちづくりを推進するためには、民間が創意工夫、活力をより活かしやすい枠組みが必要であり、民間会社によるまちづくりの推進や持続的なまちの運営の支援策等、行政の関与が不可欠である。
国の関与	地域再生は国家の重要課題とされており（地域再生本部）、民間のノウハウや資金を活用したまちづくり等を推進し、地域再生・都市再生を実現するためには、法律改正による事業手法の改善、財政支援等国の関与が必要不可欠である。
施策等の効率性	新たな民間施行主体の追加や民間主体によるまちの持続的な運営に資する各種施策等を総合的に展開することにより、民間等のノウハウや資金を活用した着実かつ効率的な市街地整備の促進が実現する。
施策等の有効性	地域再生・都市再生を実現するためには、新たな民間施行主体の追加や民間主体によるまちの持続的な運営に資する各種施策等の総合的な展開により、民間による市街地開発事業が着実に推進することが有効である。
その他特記すべき事項	<p>地域再生推進のための基本指針（平成15年12月19日地域再生本部決定）</p> <p>1．はじめに それぞれの地域の可能性や潜在力が開花することによる地域の真の自立と再生に向け、各種の制度改革や支援施策等について政府一丸となって取り組む。 今後の地域再生の推進にあたっての方向と戦略（平成16年5月27日地域再生本部決定）</p> <p>2．展開の方向 民間のノウハウ、資金等の活用促進 民間の力による地域の再生を一層促進する。</p> <p>平成15年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標18「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」 （7）都市再生を促進する 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・ 都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。</p>

事前評価票【No.7】

施策等名	汚水処理普及対策助成金制度（仮称）の創設	担当課	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課 （下水道事業課長 江藤 隆）
施策等の概要	汚水処理施設の整備を効果的に推進するために、地域の自主性・裁量性をより発揮できるような予算制度として、汚水処理普及対策助成金制度（仮称）を創設。 【予算要求額：200 億円】		
施策等の目的	「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004」を踏まえ、下水道事業における戦略的・広域的かつ質の高い社会資本整備として国が責務として推進する分野、地方の自主性・裁量性の向上に委ねる分野を整理し、より一層事業の重点化を図る。		
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	10) 汚水処理人口普及率 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 11) 下水道処理人口普及率		
指標の目標値等	10) 86%（平成19年度） 11) 72%（平成19年度）		
施策等の必要性	<p>汚水処理施設には、下水道、農業集落排水、浄化槽等があり、それぞれに目的や特長を有している。これまでも、都道府県構想、汚水処理施設連携整備事業、汚水処理施設共同整備事業等により、地域全体として効率的な整備を進めることとしてきたところであるが地方公共団体からは、以下のような要望がでてきているところ。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>地域再生・特区構想に対する岩手県の提案によると、「汚水処理に関する補助金が3省から交付されており、計画にあたっては事業調整を行っているものの、事業間の流用ができないために非効率である」という指摘がされている。（＝原因分析）</p> <p>このため、市町村の裁量により、事業間で流用可能となる交付金的仕組みが求められている。（＝課題の特定）</p> <p>汚水処理施設の整備をさらに効率的に推進するために、都道府県構想を踏まえ、市町村が策定する汚水処理施設整備の計画について関係省が連携して支援する汚水処理普及対策助成金制度（仮称）を創設する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	汚水処理施設は健康で文化的な生活を送るために必要なナショナルミニマムであり、自主性・裁量性の高い補助金が求められている。		
行政の関与	汚水処理施設は健康で文化的な生活を享受するために必要なナショナルミニマムであるため、緊急に整備すべき施設である。しかしながら、整備のためには短期間に多額の投資が必要となる。そのため、行政が主体となって実施する必要がある。		
国の関与	汚水処理施設は健康な生活を享受するために必要なナショナルミニマムであり、全国的に緊急に整備すべき施設である。そのため、国が関与しつつ事業を進める必要がある。		
施策等の効率性	下水道、農業集落排水、浄化槽等の汚水処理施設については、これまでも都道府県構想に基づき費用が最小限になるように事業を実施してきたところ。汚水処理普及対策助成金制度（仮称）の創設により、地方の自主性・裁量性を活かし、より早急に汚水処理施設の整備を推進できることとなる。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>地方の自主性・裁量性を活かし、より早急に汚水処理施設の整備を推進できることとなるため、業績指標の早期達成に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2004（平成 16 年 6 月閣議決定） 「地域再生の推進に資するよう、地域の視点からの補助金改革を推進し、既存の補助金を見直し、地域が自主裁量性の高い資金を未来への投資として、透明な選定プロセス、複数年度執行、成果の評価なども念頭に、国民に説明できるような形で戦略的に活用できるような仕組みを構築」とされている。</p> <p>事務・事業の在り方に関する意見 - 自主・自立の地域社会をめざして - 地方分権改革推進会議（平成 14 年 10 月） 「汚水処理の衛生処理システムが概成するまでの間は、国庫補助負担事業の継続が必要であると考えられる。」とされている。</p> <p>平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 4 「住環境、都市生活の質の向上」 （ 3 ）下水道等の汚水処理施設を普及させる 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・特に人口 5 万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。</p>

事前評価票【No.8】

施策等名	建築物に係る事故防止対策	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長小川富由)
施策等の概要	<p>建築物に係る重大な事故による被害の軽減を図るため、事故発生時の情報収集や平常時の事故防止対策に係る体制整備などを実施する。</p> <p>(1) 事故発生時の情報収集及び平常時の事故防止対策に係る体制の整備 「建築物事故対策委員会(仮称)」を設置し、建築物に係る重大事故発生後速やかに専門家や利用者の代表等により再発防止策の検討を行うとともに、「技術安全企画官」等の専任の担当職員を置き、事故発生時の関係省庁等との連絡調整や、利用者やビルオーナー等に対する事故防止対策の普及・徹底等による平常時の事故防止対策を図る。 また、事故情報の収集及び収集結果を踏まえた危険情報の周知のあり方について検討を行う。</p> <p>(2) 事故の被害軽減に係る建築物の設計ガイドラインの作成 救急救助活動の円滑化を図り、事故の被害軽減を図ることを目的とした、建築物の設計等に係るガイドラインを作成する。</p>		
施策等の目的	<p>六本木ヒルズでの6歳男児の死亡事故や、ビルの外壁崩落による負傷事故、エスカレーターでの転倒事故など、建築物に係る重大事故が多発しており、その対策のため、建築物の事故についての情報収集システムの構築とあわせ、一般市民が安全に建築物を利用するための意識の向上を図るなどの日常的な安全対策の徹底を図る。</p>		
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>六本木ヒルズでの6歳男児の死亡事故や、ビルの外壁崩落による負傷事故、エスカレーターでの転倒事故など、建築物に係る重大事故が多発している。(= 目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、事前に予兆情報を得るなどの体制が不十分であったことや、利用者に対する危険性の周知が不十分だったことなどが考えられる。(= 原因分析)</p> <p>そのため、重大事故につながる情報を収集するための枠組みや、利用者に対して危険性を十分に周知するための体制を整えることが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>以上のことから、建築物の事故についての情報収集システムの構築とあわせ、一般市民が安全に建築物を利用するための意識の向上を図るための危険情報の周知、普及啓発等により日常的な安全対策の徹底を図る。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	日常的に利用し、安全であるべき建築物において事故が多発しており、その対策が必要		
行政の関与	建築物の所有者、管理者や利用者の事故の危険性に対する認識や事故防止策に関する知見が十分ではなく、専門的・技術的見地から事故防止対策を推進していく必要があり、行政の関与が必要。		
国の関与	事故は類似の建築物が建っているところであれば全国どこでも起こりうるものであり、国が標準となる対応方針等を示す必要がある。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>システム整備や安全教育のためのマニュアル作成などを国が一元的に行うことで、全国レベルでの効率的・効果的な安全対策を進めることができる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>事故情報の収集システムや対策委員会の常設により迅速な事故対応が可能となり、また、通常時からの安全教育等の実施により事故の再発防止に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案に対する衆議院附帯決議（平成 16 年 5 月 18 日） 「自動回転扉等については、安全基準及び管理体制を早急に整備し、事故の防止に努めること。また、建築物の事故についての情報収集システムを早急に構築し、事故情報を建築物の安全対策に的確に反映すること。」</p>

事前評価票【No.9】

<p>施策等名</p>	<p>街なか居住の推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局市街地建築課 (市街地建築課長 井上俊之) 住宅局市街地住宅整備室 (市街地住宅整備室長 橋本公博)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地方都市等における街なかへの人口回帰を図るために、駐車場・空きビル・空き店舗等の遊休地等を核として行う住宅供給事業の立ち上げ期～運営初期を支援する街なか居住再生ファンド(仮称)を創設する。 住宅市街地総合整備事業を拡充し、事業規模の小さい住宅供給や既存ストックの有効活用等による住宅供給や、街なかのバリアフリー整備を推進する。 【予算要求額： 120 億円、 584 億円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>居住人口の街なかへの回帰を促進することにより、中心市街地空洞化のベクトルの逆転を図るとともに、高齢者対策や都市居住の生活の質(クオリティ オブライフ)の創造、中心市街地の持続可能な活力の創出を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>4) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>8) 都心部における住宅供給戸数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>平成 17 年度 100 万戸</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>近年、地方都市等においては、居住機能をはじめ公益施設等様々な機能の空洞化の進展による商業機能の低下、空室率の増加など、活力低下が問題となっており、空洞化の動きに歯止めをかけ、その動きを逆転させることが急務となっているが、これまで商業活性化対策、駐車場整備など様々な施策が講じられてきたものの、必ずしも十分な効果をあげるに至っていない。(=目標と現状のGAP)</p> <p>地方都市等においては、賃貸住宅の経営ノウハウの不足や資金回収効率、分譲のそれよりも劣ることからファミリーや高齢者向け賃貸住宅の供給が進んでおらず、また、小規模、連担した市街地開発については、資金調達が困難な供給主体が多く、地方における民間金融機関の慎重姿勢もあり、円滑な資金調達が困難となっていることなどから進捗が遅れており、その結果、街なかに居住人口が回帰していない。(=原因分析)</p> <p>中心市街地の活性化のためには、中心市街地の居住機能を回復し、人口を回復させることにより、消費活動の活発化や地域コミュニティの再生による賑わいの創出等を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、以下の施策を実施する。 街なか居住再生ファンドの創設(仮称) 地方都市で増加しつつある駐車場、空きビル、空き店舗等小規模な遊休地等を核として行う住宅供給事業(小規模敷地の共同化等による分譲住宅・賃貸住宅、コンバージョンによる住宅等)について、地方公共団体等との連携により、事業の立ち上げ期～運営初期において、事業費と事業者の自己資金に借入金を加えた資金との差額分に対して出資等を行うことで円滑な資金調達と事業の安定化の促進を図る。 また、上記事業の実現・推進に資するソフト事業についても、公的ファンドによる支援を行う。</p>		

	<p>住宅市街地総合整備事業の拡充</p> <p>地方都市の中心市街地において、事業規模の小さい住宅供給や既存ストックの有効活用等による住宅供給に対し支援を行うことにより居住機能の回復を図るとともに、街なかのバリアフリー整備を推進するため、高齢者等が安全で快適に移動できるネットワークの形成等を支援する「人にやさしいまちづくり事業」について一体的に補助を行う。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	平成 14 年度「中心市街地活性化に関するフォローアップ調査」(中心市街地活性化推進室)によると、全国で 76%の市町村の中心市街地で人口が減少しているなど、各地方都市における中心市街地の衰退は深刻であり、街なかの居住人口の回復を図ることにより、中心市街地活性化を図るニーズがある。
行政の関与	中心市街地活性化のための投資は、長期的には様々な外部効果(税収増等)が見込める社会的収益率の高いものであるが、事業者にとって短期的な収益率が低い民間ベースではなかなか進まない。そのため、行政の関与が必要である。
国の関与	地方都市における中心市街地衰退は全国的に広がっており、中心市街地活性化は、国の重要課題である全国都市再生の推進に資するものであり、国の関与が必要である。
施策等の効率性	従来より、都市居住の推進に関しては、各種の補助・融資等による公的支援又は民間ベースの事業によって進められてきたが、広範囲に存在する小規模な遊休地等を活用して、街なか居住の再生を図るためには、公的ファンドによる機動的な支援を行うことが効果的かつ効率的である。 居住人口が減少し拠点的開発の見込めない地方都市の中心市街地において、空き家等を活用した住宅供給事業やまちのバリアフリー化等を支援することにより、既存ストックを有効活用した効率的な住宅市街地の整備が図られる。
施策等の有効性	地方都市等における住宅供給事業は、商業・業務系開発事業に比べて需要が見込めるものであり、適切な資金支援の下で事業が安定化すれば採算性が確保できる事業も多いと考えられるため、円滑な資金調達と事業の安定化を目的とした街なか居住再生ファンド(仮称)による支援を行うことにより、街なかに居住人口を回帰させ、都市生活の質の向上を図ることができる。 居住人口が減少し拠点的開発の見込めない地方都市の中心市街地において、民間等による事業規模の小さい住宅開発事業を推進することにより早期の住宅供給が行われるとともに、バリアフリー等の高齢者対策を支援することにより居住機能の回復・コミュニティの再生が可能となる。
その他特記すべき事項	<p>新たな住宅政策のあり方について(平成 15 年 9 月社会資本整備審議会住宅宅地分科会建議)</p> <p>「地方都市においては、中心部における居住人口の減少や空洞化が進行し、中心市街地における活力の低下・衰退の要因となっている(中略)また、高齢者や子育て世帯を中心に歩いて暮らせるような中心市街地の生活を求めるニーズも少なくない。こうしたことから、大都市、地方都市の街なか居住を進めることが重要である。」</p> <p>地方都市再生の重点分野(平成 13 年 8 月 28 日 都市再生本部決定)</p> <p>「中心市街地における商業機能の活性化と住宅、福祉などの用途の多機能化」が位置付けられている。</p> <p>平成 15 年度の政策チェックアップ(業績測定)</p> <p>政策目標 4「住環境、都市生活の質の向上」</p> <p>(1) 職住近接の住宅市街地を形成する</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"> ・ ・ ・ 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>上記評価における「平成16年度における新規の取組」</p> <ul style="list-style-type: none">・ 住宅市街地整備に対する総合的支援・ オフィスビル等の住宅への転用の促進
--	---

事前評価票【No.10】

施策等名	流域下水道事業の拡充	担当課	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課 (下水道事業課長 江藤 隆)
施策等の概要	<p>近年、頻発している集中豪雨などの対応にあたっては、市町村単位での対応では不十分な面があることから、流域単位での広域的な浸水対策が極めて重要かつ効果的である。このため、複数市町村にまたがる広域的な雨水対策を流域下水道事業として実施できるよう制度を拡充する。</p> <p>【予算要求額：下水道事業費 960,015 百万円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	流域下水道事業における広域的な浸水対策の実施を可能とすることにより、近年頻発している集中豪雨への対応において流域単位での広域的な浸水対策を実施可能となるように措置する。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する業績指標	21) 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 < 社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり > 23) 下水道による都市浸水対策達成率		
指標の目標値等	21) 6 万戸（平成 19 年度） 23) 54%（平成 19 年度）		
施策等の必要性	<p>H11、15 の福岡市の水害、H12 の東海豪雨、H16 年の新潟・福島豪雨、福井豪雨など局所的な集中豪雨による浸水被害が頻発しているが、本来、浸水対策は行政区域界にとらわれずに対策を講じる必要があり、場合によっては広域的な取組みが効率的であるが、下水道においてはそれらの対策が十分に図られていない状況。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>流域下水道事業による広域的な浸水対策が十分に図られていない原因として、主に都道府県が事業主体となって実施する流域下水道事業においては、浸水対策は汚水処理と一体的に行う場合に限定していることが挙げられる。そのため、汚水処理を実施せず浸水対策をする場合や、汚水処理に先行して複数市町村にまたがる浸水対策や汚水の処理区域以外の区域での浸水対策等については、流域下水道事業での実施ができない状況にある。（＝原因分析）</p> <p>浸水に対する安全度を高め、また広域的な取組みによる効果的な浸水対策を実施するため、浸水対策を汚水処理と一体的に行う場合に限定している点を見直すことや、現在の流域下水道事業で浸水対策ができない地域においても実施が可能となるように措置する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、汚水処理を実施せず浸水対策をする場合、汚水処理に先行して複数市町村にまたがる浸水対策を実施する場合、汚水の処理区域以外の区域での浸水対策等を実施する場合、公共下水道事業実施地区同士での広域的な浸水対策等を実施する場合について流域下水道事業で浸水対策を実施できるよう措置する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二一ズ	H11、15 の福岡市の水害、H12 の東海豪雨、H16 年の新潟・福島豪雨、福井豪雨など局所的な集中豪雨による浸水被害が頻発しており、その早急な対策が望まれている。		
行政の関与	浸水対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な役割であり、行政の関与が不可欠。		
国の関与	浸水対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な役割であるとともに、行政区域界にとらわれず広域的な対策を講じる必要があることから、国の関与が不可		

	欠。
施策等の効率性	浸水対策は、本来、行政区域界にとらわれない取組みが必要であるが、流域下水道事業の拡充により、流域単位による整備など地域特性に応じた事業手法を選択できるようになることで、効率的な事業実施が可能となる。
施策等の有効性	流域下水道事業の拡充により流域単位による整備など地域特性に応じた効率的な事業実施が可能となれば、より一層浸水対策事業の推進が図られるため有効である。
その他特記すべき事項	「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2004」(平成 16 年 6 月閣議決定)「大規模地震対策、治山治水対策をはじめとする防災対策については、被害減少に向けた成果目標を設定しそのために、戦略的・重点的に施策を推進する」とある。

事前評価票【No.11】

施策等名	堤防強化対策制度の創設	担当課 (担当課長名)	河川局治水課 (治水課長 柳川城二)
施策等の概要	国管理河川の堤防については、堤防点検を実施し必要な堤防の質的整備を進めているところであるが、都道府県管理河川の堤防においても的確に対応していくため、補助河川事業において必要な措置を講ずる。		
施策等の目的	今年7月の新潟・福島豪雨、福井豪雨では、県管理河川の堤防が各所で破堤し、甚大な被害が発生した。堤防は、長い歴史の中で、これまで繰り返し築造されてきた長大な土構造物であり、基本断面形状が確保されていても浸透等により破堤する危険性が内在している。 本施策は、そのような特性を持つ河川堤防の強化対策を適切に推進するため、都道府県管理河川の堤防強化対策を推進することを目的とする。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する業績指標	20) 「洪水による氾濫から守られる区域の割合」 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	20) 62% (平成19年度)		
施策等の必要性	<p>国土交通省においては、平成8年度より直轄河川堤防において概略点検を実施し、相対的に安全性が低いと評価された区間を中心に、現在詳細点検を実施し、これまで約2,000kmの区間を調査し、そのうちの約4割の区間で、計画の水位に達する規模の洪水が発生した場合、浸透破壊に対する堤防の安全性が確保されていないことを確認しているところ。(目標と現状のギャップ)</p> <p>これらの結果を受け、国土交通省においては、既設堤防の強化対策等質的整備を計画的に図ることとしており、直轄河川堤防については、平成16年度より着手済みであるが、全国の河川の約9割の延長を占める都道府県管理河川については、国庫補助事業の対象とはなっていない。(原因分析・課題の特定)</p> <p>このため、都道府県管理河川の堤防においても的確に対応していく必要があるため、一級河川指定区間及び二級河川を対象とした統合補助金である統合河川整備事業を拡充し、同事業において堤防の質的整備を対象の一つとして位置づける。(施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>今年7月の新潟・福島豪雨、福井豪雨では、県管理河川の堤防が各所で破堤し、甚大な被害が発生した。堤防は、長い歴史の中で、これまで繰り返し築造されてきた長大な土構造物であり、基本断面形状が確保されていても浸透等により破堤する危険性が内在しているところであるが、河川堤防のさらなる信頼性の向上が必要とされている。</p> <p>平成16年6月に内閣府により実施された「社会資本の整備に関する世論調査」においても「社会資本の整備で重視する成果」として「災害に対する安全性の確保」を掲げる回答者が41.2%に上るなど、災害に対する安全性に対する不安が大きいことが明らかとなっている。</p>		
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		

	<p>の制度の拡充・対策の推進に努める必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>これまでの高さや幅等の量的整備に加え、既設堤防の強化対策等質的整備を計画的に図ることで、質・量バランスの取れた堤防整備を効率的に推進することが可能になる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>水害から人命と財産を防御すべく、破堤した場合に甚大な氾濫被害をもたらす恐れのある都道府県管理河川の堤防において、弱部の強化対策を推進することが可能となる。</p> <p>本施策は、洪水による氾濫から守られる区域の割合を平成 14 年度末現在の 58% から平成 19 年度までに 62%まで向上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>「基本方針 2 0 0 4」(H 1 6 . 6 . 4 閣議決定)において、「『重点強化期間』の主な改革」の一つとして「大規模地震対策、治山治水対策をはじめとする防災対策については、被害減少に向けた成果目標を設定し、そのために戦略的・重点的に施策を推進する。」と位置づけ。</p>

事前評価票【No.12】

施策等名	水災防止体制の充実	担当課 (担当課長名)	河川局防災課 (防災課長 中村 眞)
施策等の概要	豪雨災害等への対応強化を図るため、NPO等の水防協力団体への位置付け、水防活動における避難誘導體制の強化、浸水した場合に被害が大きい地下空間の浸水対策の促進等水災防止体制を充実する。		
施策等の目的	平成 16 年 7 月新潟・福島豪雨では高齢者 12 名が犠牲となり、水災時における高齢者等の避難支援の必要性が明確となり、平成 11 年の福岡水害等では、地下空間の浸水被害が顕在化するなど、地域の水災防止体制充実の必要性が明確となったところ。近年の水災防災体制を取り巻く環境の変化を踏まえ、水災防止体制を充実する。		
関連する 政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する 業績指標	-		
指標の 目標値等	-		
施策等の必要性	<p>治水対策の進展により大河川の破堤の頻度は減少する一方で、相対的に治水安全度が低い中小河川における浸水被害が一向に解消されていない。 (= 目標と現状との GAP)</p> <p>洪水による氾濫から地域を守る為には、河川、ダム等の整備を行うことが必要であるが、これらには計画から完成までには長時間を要することが多い。また、これら治水施設等の整備水準を上回る洪水による浸水被害が発生する可能性をゼロにすることは不可能であり、施設整備のみによる対策には限界がある。 (= 原因分析)</p> <p>水災防止において、治水事業と両輪と位置付けられてきた水防活動の担い手である水防団の弱体化、近年多発する集中豪雨に際して、高齢者等の避難支援、地下空間への浸水被害など新たな課題が指摘されている。 水災防止活動の中心的な担い手である水防団において、団員確保の困難、後継者難による高齢化、団員のサラリーマン化による災害時の参集困難等地域の水防活動の担い手確保が困難になっている。一方、高齢化社会の進展等により、高齢者等の避難支援などを充実する必要がある。(水防団員数(専任・兼任) S35:160万人 H15:94万人、65歳以上のいる世帯数 S50:712万世帯 H14:1,685万世帯)</p> <p>地下空間の浸水は人命に関わる深刻な被害につながる可能性が高いため、その対策は重要な課題であるが、地下空間管理者が新たに避難対策施設等の設置等する場合、資金面等から実施が困難である。 (= 課題の特定)</p> <p>従来水防団が専門的に行ってきた水災防止活動を支援するため、水防協力団体として、NPO等を指定し、水防団と連携して水防活動を実施できる制度を創設するとともに、この水防協力団体等水防活動に係る法人に対する寄付金について、税制上の優遇措置を講ずる。また、水防活動において高齢者等の避難支援の基準を明確化し、高齢者等の避難支援を充実する。 浸水想定区域内の地下街その他不特定多数の者が利用する地下空間において、地下浸水時の利用者の安全を確保するため、避難経路の確保のための避難対策施設を新設又は改良した場合の税制上の特例措置を創設し、地下空間管理者の安全対策施設設置を促進する。 (= 施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	平成 16 年 7 月新潟・福島豪雨では多くの破堤浸水被害が発生し、高齢者に多くの犠牲が生じ、平成 11 年の福岡水害では、地下空間の浸水被害により犠牲者が発生している。政府としても『豪雨対策に対する防災対策推進のために検討すべき課題及びその対策について』(H16.7.26 平成 16 年 7 月梅雨前線豪雨災害対策関係省庁局長会議)として、必要な対策を検討しているところ。
行政の関与	水災を防止することは、行政の責任で行われるものであり行政の関与が不可欠。
国の関与	国として取り組むこととされた課題である。もしくは、税制の拡充であり国が実施する必要がある。
施策等の効率性	<p>地域の水災防止力を向上するには、従来の水防団組織を活性化することに加え、NPO 等と連携することで水防活動の担い手の裾野を広げるとともに活動内容の充実を図ることが効率的。</p> <p>地下空間の浸水被害を軽減するためには、浸水した場合に人命に関わる被害を防止するための避難対策施設の整備促進が効率的。</p>
施策等の有効性	治水事業の着実な進展により水災被害は減少しているものの、土地の高度利用、高齢化などにより水災に対する潜在的な危険性は増加している。引き続き治水事業を進めるとともに、水災防止活動を充実し、地域の水災防止力を向上することで、減災対策を行うことが有効。
その他特記すべき事項	<p>河川審議会答申『今後の水災防止の在り方について』(H12.12.19)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 団員数の減少、団員の高齢化、サラリーマン化等の課題を抱える水防団の活性化と近年組織化が進んでいる自主的な防災組織の積極活用 ・ 災害時要援護者対策の充実・強化 ・ 都市型水害への対応、特に地下空間の浸水対策の推進 <p>平成 16 年梅雨前線豪雨災害対策関係省庁局長会議『豪雨災害に対する防災対策推進のため検討すべき課題』(H16.7.26)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 水防活動における避難誘導支援の充実：高齢者等の避難誘導活動を充実できるように水防活動内容の明確化。 ・ 企業・NPO 等の防災活動への参画の検討：企業、NPO 等の協力のあり方について検討。

事前評価票【No.13】

施策等名	ダム機能向上事業	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (河川環境課長 坪香伸)
施策等の概要	過去に建設されたダムは、建設当時の技術レベルの未熟さから、環境対策や放流設備等に不十分なものがある。 ダム運用の見直しにより治水機能の向上と河川環境の改善を総合的に実施するために必要な事前放流用施設（小規模放流管）等を設置し、ダム機能の改良及び下流の無水区間の解消など、治水機能の向上と河川環境の改善を図る。		
施策等の目的	ダムにおける治水機能の向上や河川環境の改善を図る施設を整備する。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 14) 良好な自然環境の保全、再生及び創出 15) 良好な水環境への改善		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>事前放流を実施することにより、洪水調節量を増大できる可能性があるものの、既存施設において治水機能を向上させるためには、短時間でスムーズに放流できる施設が必要である。(= 目標と現況のGAP)</p> <p>過去に建設されたダムにはコンジットゲート（最小開度でも放流量が多）のみを有するダムが多い。(= 原因分析)</p> <p>治水機能の向上に必要な事前放流用施設（小規模放流管）を新設し、ダム機能の改良を実施するとともに、ダム下流の河川環境の改善を図る。(= 課題の特定)</p> <p>直轄及び都道府県が管理するダムにおいて、治水機能の向上や河川環境の改善を図る必要があるもの、若しくは環境悪化のおそれがあるものについて、その機能の改良目的として大規模な整備を実施する。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	過去に建設されたダムは、建設当時の技術レベルの未熟さから、環境対策や放流設備等に不十分なものがある。		
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	直轄管理中のダム、一級河川及び二級河川において都道府県の管理するダムで、治水機能の向上や河川環境の改善を図る必要があるもの、若しくは環境悪化のおそれがあるものについて、その機能の改良目的として大規模な整備を必用とするものに対して対策を講じる必要がある。		
施策等の効率性	治水機能の向上と河川環境の改善を総合的に実施するために必要な事前放流用施設（小規模放流管）等を設置し、ダム機能の改良及び下流の無水区間の解消など治水機能の向上と河川環境の改善を図ることから、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	治水機能の向上や河川環境の改善を図る必要があるもの、若しくは環境悪化のおそれがあるものについて、その機能の改良目的として総合的な整備を計画的に推進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.14】

施策等名	地域防災斜面对策統合事業費補助の創設	担当課 (担当課長名)	河川局砂防部砂防計画課 (砂防計画課長 亀江 幸二)
施策等の概要	<p>急傾斜地崩壊対策事業の一部と雪崩対策事業及び情報基盤緊急整備事業、土砂災害情報相互通報システム整備事業を統合補助金化し、地域防災斜面对策統合事業を創設する。</p> <p>【予算要求額：急傾斜地崩壊対策等事業費 42,898 百万円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>急傾斜地崩壊対策事業の一部と雪崩対策事業及び情報基盤緊急整備事業、土砂災害情報相互通報システム整備事業を統合化することで、斜面对策にかかわる施設整備及び情報収集・処理の効率的な事業実施を図り、あわせて地域の裁量を高め、地域のニーズにあった土砂災害対策を実施することを目的とする。</p>		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する業績指標	2.6) 土砂災害から保全される戸数		
指標の目標値等	2.6) 約140万戸(H19)		
施策等の必要性	<p>「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」により急傾斜地の崩壊を防止するために必要な施設整備等を行ってきているところである。しかし、急傾斜地崩壊危険箇所の整備率は2割程度であり、未整備箇所は依然として多いため、毎年多くの急傾斜地の崩壊による土砂災害が発生し、人命に被害が生じている。また、急傾斜地の崩壊と雪崩はともに急傾斜地上で発生する土砂や雪の崩落に対する防災対策であるが、別々に整備を進め、効率の悪い面がある。 （目標と現状のギャップ）</p> <p>危険箇所が多く、整備率が低いため被害が多発している。また、急傾斜地崩壊対策事業と雪崩対策事業は別事業として整備が進められてきた。（原因分析）</p> <p>危険箇所が多いので施設整備を完了するには多くの時間が必要なため、整備期間中に発生する土砂災害に対しては、少なくとも人命を守るためのソフト対策が必要である。小規模かつ保全対象の公共性が低い斜面整備については、地域の裁量を拡大し、地域のニーズあわせて急傾斜地崩壊対策と雪崩対策を一体的に効率良く整備し地域の安全度を向上させることが必要である。（課題の特定）</p> <p>具体的には、急傾斜地崩壊対策事業の一部と雪崩対策事業及び情報基盤緊急整備事業、土砂災害情報相互通報システム整備事業を統合補助金化し、地域防災斜面对策統合事業を創設する。（施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	毎年多発する土砂災害に対して、平成13年に「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」が施行されるなど、土砂災害から被害を軽減するための施策に対するニーズは高い。		
行政の関与	急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護するため、急傾斜地の崩壊を防止するために必要な措置を講じることは、行政の責務である。		
国の関与	急傾斜地崩壊対策等事業は国庫補助事業であり、その改正要望である。		
施策等の効率性	<p>急傾斜地崩壊対策と雪崩対策を一体的に整備することにより効率的な斜面整備が可能となる。</p> <p>地域の裁量を高めることにより地域のニーズにあった事業の円滑な実施が可能となる。</p> <p>ハード・ソフト一体的な整備により人命を守る総合的な土砂災害対策が可能と</p>		

	なる。
施策等の有効性	本事業の実施によりハード・ソフト両面から総合的な斜面对策が可能となり、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	

事前評価票【No.15】

<p>施策等名</p>	<p>治水情報基盤総合整備事業の創設</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>河川局河川計画課 (河川計画課長 布村明彦)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>河川事業、ダム事業、砂防事業及び地すべり対策事業において実施している雨量計、水位計等の観測施設及び観測された情報を収集・処理するシステムの整備等について統合補助金化し、防災に関する各データを一元化・統合化する。 具体的には、都道府県は治水事業に係る観測施設及び観測された情報を収集・処理するシステムの整備等についての全体事業計画を策定し、それに応じて、国土交通省が統合的な補助金を一括して交付する。なお、都道府県は、事業計画の内容の範囲で、事業執行上の諸課題やニーズに柔軟に対応し裁量的に整備を実施する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>防災に関する情報の収集・処理に係る補助金を統合化することにより、行政の危機管理体制の強化、雨量計データの相互共有による観測精度の向上等、一体的な整備による効率化の推進を図ることを目的とする。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>7) 水害等による被害の軽減</p>		
<p>関連する業績指標</p>			
<p>指標の目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>豪雨水害等の災害時には、雨量や水位等の観測情報を総合的に把握し、適切な防災判断を行うための観測情報に関する基盤システムが確立されていることが必要である。しかし、現在、河川事業、ダム事業、砂防事業及び地すべり対策事業のそれぞれにおいて、雨量計、水位計等の観測施設を整備するための補助金制度が存在しているものの、都道府県から市町村への配信システムが個別になっている等、豪雨水害等における河川及び周辺域の観測状況を総体的に把握することができず、危機管理のための情報基盤が不足している。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>その原因としては、河川事業、ダム事業、砂防事業及び地すべり対策事業のそれぞれで個別に補助金事業が行われており、全体を捉えたシステムになっていないことが原因として考えられる。(=原因分析)</p> <p>現在、河川事業、ダム事業、砂防事業及び地すべり対策事業のそれぞれの補助金事業を統合し、防災に関するデータを一元化・統合化することにより、総体的かつ正確な状況把握及びそれに基づいた的確な避難勧告等の防災判断を行うことを可能とするシステムを確立することが必要である。(=現状を改善するための課題の特定)</p> <p>都道府県が定める全体事業計画に基づき整備する次の各号の一に該当する治水情報収集処理システム等(総事業費3億円以上)の整備を行う。 指定区間内の一級河川及び二級河川において、雨量、水位、若しくは水質の観測施設及び観測されたデータを収集・処理するシステム並びに立体電子地図の整備 一級又は二級河川において都道府県が管理するダムに係る地震計、漏水量計等の観測装置及びデータを収集・処理するシステムの整備 過去に土石流災害を受けた地区、又は受けるおそれの高い地区に係る雨量計、ワイヤセンサー、監視カメラ及びこれらの情報を処理・伝達する監視装置等により構成される土石流予警報システムの整備</p>		

	<p>過去に地すべり災害を受けた地区、又は受けるおそれの高い地区に係る雨量計、水位計、伸縮計等の観測装置及びこれらの情報を処理・伝達する監視装置等により構成される地すべり予警報システムの整備</p> <p>なお、都道府県は、事業計画の内容の範囲で、事業執行上の諸課題やニーズに柔軟に対応し裁量的に整備を実施する。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>豪雨水害等の災害は、河川の上流域から下流域までの様々な地域に生じた降雨等の状況が相互に関連しながら発生することから、総合的な防災・危機管理体制の確立が求められており、地域の全体的な観測情報に基づいた的確な避難勧告等の防災判断を可能とするシステムの確立が喫緊の課題として求められている。</p>
行政の関与	<p>観測情報の収集・処理は河川、ダム、砂防及び地すべり対策の管理事務の一貫であって、的確な避難勧告等の防災判断に必要な基盤的システムの確立は、責任ある体制の下で行われる必要があり、行政の関与が不可欠。</p>
国の関与	<p>豪雨水害等はその原因から対策に至るまで広域的な対応が不可欠であり、観測情報の収集・処理には国としての関与が必要である。なお、本件は補助金事業であり、国と地方とが応分の負担割合により実施するものである。</p>
施策等の効率性	<p>これまで個別の事業毎に実施してきた補助金事業を統合化し一体的な整備を行うことによって、雨量計データの相互共有による観測精度の向上や、全体的な整備コストやメンテナンスコストに関するスケールメリットが生じるとともに、都道府県における実情に応じた柔軟な運用が可能となる。</p>
施策等の有効性	<p>災害時における雨量や水位等の観測情報を総合的に把握することにより、避難勧告等の防災判断を的確に行うことが可能となり、豪雨水害等から国民の生命と財産を守ることにつながるものである。また、都道府県は、事業計画の内容の範囲で、事業執行上の諸課題やニーズに柔軟に対応し裁量的な整備を実施することが可能となる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.16】

<p>施策等名</p>	<p>雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>河川局治水課 (治水課長 柳川城二) 河川局河川環境課 (河川環境課長 坪香伸) 都市・地域整備局下水道部 (流域管理官 藤木 修)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>雨水を貯留する施設と同等の雨水流出抑制効果を有する透水性舗装等の雨水浸透施設についても所得税・法人税の割増償却制度の対象とする。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>透水性舗装等の雨水浸透施設は、雨水の流出を抑制することから治水上効果的であるだけでなく、雨水の地下への浸透を促進することにより、地下水位の低下や湧水の枯渇、河川流量の減少等への対策として有効であるとともに、ヒートアイランド現象の緩和にも効果的（透水性舗装等に保水されている雨水が蒸発散するとき生じる気化熱が温度上昇を抑制）とされている。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>7) 水害等による被害の軽減</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>2 1) 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 2 3) 下水道による都市浸水対策達成率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>2 1) 約 6 万戸（平成 19 年度） 2 3) 5 4 %（平成 19 年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>毎年河川管理者等による河川改修工事等により浸水被害等は減少する傾向にあるものの、都市部における浸水被害については、気象状況の多様化等により東海豪雨等の浸水被害が頻発している。(= 目標と現状の G A P)</p> <p>都市部における浸水被害対策は、河川管理者や下水道管理者等による対策工事だけでなく、民間事業者による雨水流出抑制対策が必要不可欠である。(= 原因分析)</p> <p>昨年成立し本年 5 月より施行された特定都市河川浸水被害対策法の規定により特定都市河川流域での一定規模以上の宅地開発等の雨水浸透阻害行為については、雨水流出抑制対策として雨水貯留浸透施設の設置等を義務付けることとされたが、この以外の流域では民間事業者等による浸水被害防止対策に対するインセンティブが働きにくい。(= 課題を特定)</p> <p>民間事業者等の浸水被害防止対策に対するインセンティブとしての現行の割増償却制度を延長するとともに、現在適用されていない雨水を貯留する施設と同等の機能を有する透水性舗装等の雨水浸透施設を特例措置の対象とするよう拡充を行う。(= 施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	<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>
行政の関与	<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。</p> <p>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>
国の関与	<p>税制改正については、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>
施策等の効率性	<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。</p>
施策等の有効性	<p>本税制改正により、流域の民間事業者等による透水性舗装等の雨水浸透施設の設置に資する。</p> <p>具体的には、</p> <p>税制；三大都市圏の既成市街地等に存する雨水貯留浸透施設について、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。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.17】

施策等名	気象に関する防災情報の共有化の推進	担当課 (担当課長名)	気象庁予報部業務課 (業務課長 瀬上 哲秀)
施策等の概要	<p>消防庁及び都道府県との連携を図り、衛星通信や県防災情報ネットワークの利用やインターネット等の最新のIT・情報通信インフラを活用した気象に関する防災情報の共有のためのシステム(防災気象情報提供システム)を整備し、市町村の担当者や地域防災リーダー等(以下、「防災担当者」)が気象に関する防災情報を共有できる環境を構築し、気象災害時の防災活動の早期立ち上がり、防災担当者の適切な防災対応判断を支援する。 【予算要求額：118百万円】</p>		
施策等の目的	<p>防災担当者における気象に関する防災情報の共有環境を構築することにより、防災活動の早期立ち上がり、防災担当者の適切な防災対応判断を支援し、気象災害による被害の防止・軽減を図る。</p>		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>わが国は台風や集中豪雨雪等による洪水や土砂災害が起こりやすい自然条件下にあり、国民生活や経済・産業の高度化・複雑化とあいまって都市型災害の頻発など気象災害に対する社会の脆弱性が增大している。このため、集中豪雨等の激しい気象現象が発生した場合には、住民の避難指示等の災害応急対策を実施するなど、防災担当者が豪雨等の実況・見通しを早期に把握して状況に応じた対応判断を迅速・的確にできるよう、これまで以上に早い時点で警報等の発表を行うとともに、気象庁が発表する防災気象情報を迅速・確実に入手・利用できるような情報共有体制を確立することが必要とされている。しかしながら、このような情報共有体制が不十分であり、防災担当者への気象情報の伝達の遅れによる防災活動の立ち上がりの遅れ等が課題となっている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>市町村等における気象情報の入手・利用は、気象台から県等へ気象情報を提供した後、県等から電話ファックスで市町村等へ提供することが多い。このため、気象台で作成した気象資料の内容が送信の過程で見難くなったり、県等から送られる様々な大量の資料に気象情報の資料が埋もれたり、夜間・休日では防災担当者への連絡ルートが複雑化するなどの原因により、防災担当者において防災対策上必要となる気象情報を入手できない、または入手が遅れる状況が発生している。(=原因分析)</p> <p>中央防災会議「防災情報の共有化に関する専門調査会」では、防災関係機関全体が迅速かつ的確に情報の収集・伝達・提供できる体制を確立する重要性を指摘し(平成15年7月同調査会報告)その手段として信頼性の高い大容量通信ネットワークによる防災情報システムの整備を推進しており(平成15年3月「防災情報システム整備の基本方針」)、県や市町村等における防災情報の共有のためのシステム環境整備が進められている。また、近年のIT、情報通信インフラの進展により、汎用的なシステムの標準化、高性能化が図られているとともに、インターネットや衛星通信サービスなど様々な通信媒体の利用が普及してきていることにより、防災担当者が場所・時間等を問わず簡単に大容量の画像情報も迅速に入手・利用できる環境が整ってきている。更に、気象庁では、</p>		

	<p>平成 17 年度に高性能数値予報モデル用スーパーコンピュータの整備及び次世代気象情報通信網（東日本アデス）の整備を行い、台風から集中豪雨までの気象予測の精度向上を図り、市単位程度の警報などきめ細かくわかりやすい気象情報の作成・発表を実現する計画である。このため、利用可能な様々な情報通信インフラ等を活用して、防災対応の判断に有効なきめ細かくわかりやすい気象情報を防災担当者が迅速・確実に入手・利用できる環境を構築する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>このため、消防庁及び都道府県との連携を図り、衛星通信や県防災情報ネットワーク、インターネットなどの最新の情報通信インフラを活用して、警報や津波予報等の緊急情報を市町村等へ迅速・確実に提供するとともに、時々刻々変化する豪雨・暴風の状況、警戒すべき気象の地域・時間帯などのポイントが一目で把握できるような地域特性を考慮した詳細な気象情報コンテンツを作成し、防災担当者が必要なものを峻別して利用できる情報共有環境（防災気象情報提供システム）を整備する。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>昨年 7 月の熊本県水俣市の土砂災害や平成 16 年 7 月新潟・福井豪雨での堤防の決壊による浸水災害など、気象災害による死者・行方不明、家屋の損壊等の多くの被害が毎年のように発生している。特に、新潟での豪雨禍では高齢者の犠牲者が多かったこともあり、住民への避難指示等の早期実施が大きな課題となっている。このため、住民の避難指示等の災害応急対策を実施する防災担当者が気象の状況に応じた対応判断を迅速・的確に行えるよう、気象に関する防災情報の迅速・確実な入手・利用環境の強化が求められている。</p>
行政の関与	<p>豪雨災害などの防止・軽減のために行う警報・注意報等防災気象情報の提供に不可欠なシステムの整備であり、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>災害対策基本法及び気象業務法に基づき、災害の予防に必要な気象情報の提供は国（気象庁長官）自らが実施すべき施策である。</p>
施策等の効率性	<p>消防庁が推進する衛星通信や県等の防災情報システム等、防災を目的として整備・計画されている防災情報システムを有効に活用することにより、防災担当者における気象情報の共有を推進する極めて効率的な施策である。</p>
施策等の有効性	<p>防災気象情報提供システムの導入により、ほとんどの市町村等の防災担当者が防災対応判断に有効な気象情報の入手・利用が可能になり、住民への避難勧告・指示などの迅速・適切な判断を支援し、高齢者等の災害要援護者にも配慮した防災活動の早期立ち上がりに寄与する。さらに、公助だけでなく自助・共助も含めた適切な地域防災を支援し、気象災害に伴う被害の防止・軽減を図ることが可能となる。</p>
その他特記すべき事項	<p>e-Japan 重点計画-2004（平成 16 年 6 月）の . 4. (2) キ)気象防災情報の共有化の推進において、「気象台と地域防災担当者との間での気象等に関する情報の共有を行う情報システムを 2006 年度までに整備する」とされている。</p>

事前評価票【No.18】

施策等名	都市型集中豪雨対策の強化	担当課 (担当課長名)	気象庁観測部管理課 (管理課長 羽鳥 光彦)
施策等の概要	<p>都市型気象災害が頻発していることから、雨に加え風の3次元分布を詳細に把握できる気象ドップラーレーダーを順次導入・整備することにより、激しい気象現象の原因となる積乱雲の構造や盛衰などの監視・予測能力を向上させ、大雨などの予測精度向上に資する。</p> <p>【予算要求額：1,107百万円】</p> <p>気象ドップラーレーダーとは、雨雲の範囲や強さの観測を行っている従来の気象レーダーの機能に加えて、電波のドップラー効果を利用して雨粒の動きから風の詳細な分布状況が面的・立体的に観測できるレーダーである。</p>		
施策等の目的	気象ドップラーレーダーにより風の詳細な3次元分布を把握し、大雨などの予測精度を向上させ、都市型気象災害の防止・軽減を図る。		
関連する 政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
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、都市部における浸水被害が増加・深刻化してきており、こうした被害を防止・軽減するためには、地下街からの避難など具体的な対策を的確に実施する必要がある。また、進展する情報化社会は落雷や誘導雷に脆く、首都圏をはじめ都市部では落雷による信号機故障のため電車が運休するなど、毎年のように都市機能が麻痺しており、雷雨対策が緊急の課題となっている。このように、都市化の進展による気象災害への脆弱性が増大しており、都市型気象災害を防止・軽減するためには避難等の具体的な対策を実施する必要があるものの、対策の実施に必要な高精度で地域を絞った予測情報が不十分である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>豪雨や雷雨などの激しい気象現象は狭い地域に発現し、こうした小スケールの現象を予測するための気象予測技術や計算機資源が十分ではなく、また、予測に必要な風の詳細な分布を観測することができなかつたため、発生場所や強さを詳しく高精度に予測することができなかつた。(=原因分析)</p> <p>近年、数値予報モデルによる気象予測技術の進展等により、積乱雲など小さいスケールの気象現象の発達・盛衰の予測が可能となり、平成17年度にはスーパーコンピュータの更新により詳細な予測に必要な計算機資源が確保できる見込みである。豪雨などを予測するために必要な詳細な風の分布の観測については、今般、気象庁気象研究所の研究により、面積にして従来の4倍以上の広範囲の風の分布を気象ドップラーレーダーで観測することが可能となり、また、レーダーで観測した風の3次元分布データの数値予報モデルへの最適な入力方法も世界に先駆けて実用化した。このため、豪雨などの激しい気象現象の予測を高精度にきめ細かく予測するには、都市型気象災害の著しい地域に、順次、気象ドップラーレーダーを整備し、詳細な風の分布を観測することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>都市型気象災害が頻発している地域に、気象ドップラーレーダーを順次整備し、風の詳細な3次元分布を取得し、激しい気象現象の原因となる積乱雲の構造や盛衰などの監視・予測能力を向上させ、大雨などの高精度できめの細かい</p>		

	<p>予測情報を提供することにより、都市型気象災害の防止・軽減を図る。平成 17 年度には、地下街をはじめ地下空間の増大、雨水の保水機能の低下等、都市化の進展による気象災害に対する脆弱化が顕著な東京、名古屋、仙台及び札幌に気象ドップラーレーダーを整備する。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>近年、東京や名古屋などの都市域では、東海豪雨をはじめ集中豪雨による浸水や地下街への雨水の侵入、交通の遮断などの都市型気象災害が顕著になっている。また、台風などに伴う暴風による被害や雷雨に伴う都市機能の麻痺など、激しい気象現象による都市型災害が多発している。こうした都市型気象災害を防止・軽減するため、激しい気象現象をきめ細かく高精度で監視・予測するための情報が求められている。</p>
行政の関与	<p>豪雨災害などの防止・軽減のために行う警報・注意報等、防災気象情報の充実に不可欠な観測システムの整備であり、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>災害対策基本法及び気象業務法に基づき、災害の予防に必要な気象観測は国（気象庁長官）自らが実施すべき施策である。</p>
施策等の効率性	<p>従来の気象レーダー（1か所約 2.3 億円）の 5 分の 1 の追加的経費（1か所約 0.4 億円）で、気象ドップラーレーダーを導入することにより、降雨状況に加え、積乱雲の発達・衰弱を左右する風の分布の観測が可能となる。また、気象庁気象研究所で開発した、風の探知範囲の拡大及び数値予報モデルへの風観測データの入力技術により、都市域の降雨予測に必要な広域の風観測が可能となるとともに、数値予報精度の飛躍的な向上にも寄与する極めて効率的な施策である。</p>
施策等の有効性	<p>本施策は、雨の観測に加えて風の詳細な 3 次元分布を観測し、都市型気象災害の原因となる集中豪雨等の激しい気象現象の監視能力を強化し、取得したデータを数値予報モデルに入力することで、平成 17 年に整備予定の高性能スーパーコンピュータの導入効果及び数値予報モデルの改良効果と合わせて集中豪雨等の短時間予測精度を飛躍的に向上させる。これらにより、自治体をはじめ交通機関等の防災関係機関や都市住民各般の的確な防災対策等が実現し、都市型気象災害による被害の防止・軽減に有効である。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.19】

施策等名	大規模地震対策等河川事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局治水課 (治水課長 柳川城二)
施策等の概要	都道府県管理河川を対象とした大規模地震対策等河川事業を創設し、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震やこれに起因する津波への対策を推進する。		
施策等の目的	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・南海地震防災対策推進地域の指定、日本海溝・千島海溝沿岸域地震防災対策特別措置法の成立等が行われる昨今の情勢を踏まえ、一級河川指定区間及び二級河川を対象として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。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	30) 「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」		
指標の目標値等	30) 約1万ha(平成19年度)		
施策等の必要性	<p>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。一方、平成8年に実施した一斉点検に基づく要対策区間計757.4kmのうち、整備済・整備中の延長は約219.4km(29%)に留まる(H14.7中央防災会議・今後の地震対策のあり方に関する専門調査会報告による)等、必要な大規模地震対策が進んでいないのが現状。(目標と現状のギャップ)</p> <p>補助河川に関しては、津波への対応及び耐震対策を目的とした補助事業制度として「地震・高潮等対策河川事業」があるものの、都道府県等の費用負担割合が6/10~7/10と通常の河川改修事業(1/2)に比べ高く、都道府県の財政事情の厳しさ等により事業の進捗が進まないことが原因。(原因分析・課題の特定)</p> <p>このため、地震・高潮等対策河川事業を再編し、都道府県等の費用負担割合を6/10~7/10から1/2に引き下げるとともに、地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策推進地域、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域、南関東地域直下の地震対策に関する大綱の地域等に対象を限定した「大規模地震対策等河川事業」を創設する。(施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	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。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		

	<p>されたことをうけて、東南海・南海地震防災対策推進地域の指定がなされたところ。</p> <p>加えて、平成 16 年 3 月 26 日に「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進特別措置法」が成立し、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災対策を推進する必要がある地域の日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域としての指定等に向けた制度が講じられているところ。</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、平成 10 年 6 月 23 日に「南関東地域直下の地震対策に関する大綱」が中央防災会議で決定されているところ。</p>
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	大規模地震対策の重点的推進を図るため、地震防災対策強化地域、東南海・南海地震防災対策推進地域、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域、南関東直下型地震に関する大綱の地域等に対象を限定することで、より重点的かつ効率的な事業の推進を図る。
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	「基本方針 2004」(H16.6.4閣議決定)において、「『重点強化期間』の主な改革」の一つとして「大規模地震対策、治山治水対策をはじめとする防災対策については、被害減少に向けた成果目標を設定し、そのために戦略的・重点的に施策を推進する。」と位置づけ。

事前評価票【No.20】

施策等名	津波危機管理対策事業（仮称）の創設	担当課 （担当課長名）	河川局海岸室 （室長 細見寛） 港湾局海岸・防災課 （海岸・防災課長 内村重昭）
施策等の概要	地方が作成する津波防災対策計画に基づき、海岸保全施設の機能確保、水門等の自動化・遠隔操作化、安全情報伝達施設の整備、海岸保全施設の耐震性調査、津波ハザードマップ作成などの対策を総合的に実施すべく、関係省庁が連携して助成を行い、都道府県の裁量に基づき、その計画の範囲内で一連海岸の各事業に充当することを可能とする制度を創設する。		
施策等の目的	津波に対して、人命を最優先に防護する危機管理対策として、一連区間の海岸における既存の海岸保全施設の防災機能の確保及び避難対策を促進することを目的とする。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	2.8) 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		
指標の目標値等	2.8) 約10万 ha (H19)(高潮対策によるものを含む)		
施策等の必要性	<p>津波（高潮を含む）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を長期的にゼロを目指すこととしているが、全国で約17%の海岸堤防等が想定津波高より低く、また、約30%が高いか低いかの調査が未実施である。更に、想定津波が到達するまでに閉鎖が完了しない水門等が約18%、閉鎖が完了するか不明なものが約55%と、海岸保全施設整備は十分に進んでいない。（目標と現状のギャップ）</p> <p>堤防等の海岸保全施設の整備には相当程度の時間と費用を要する。（原因分析）</p> <p>明日にでも起こるかも知れない大規模地震による津波に対しては、既存施設を最大限有効活用し、緊急的に防災機能を確保することが必要である。（課題の特定）</p> <p>地方が作成する津波防災対策計画に基づき、海岸保全施設の機能確保、水門等の自動化・遠隔操作化、安全情報伝達施設の整備、海岸保全施設の耐震性調査、津波ハザードマップ作成などの対策を総合的に実施すべく、関係省庁が連携して助成を行い、都道府県の裁量に基づき、その計画の範囲内で一連海岸の各事業に充当することを可能とする。（施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>東南海・南海地震対策大綱（中央防災会議決定）においては、津波による被害軽減のためには的確な避難が重要であり、ハード・ソフトが一体となった津波対策を構築する必要があると定められている。</p> <p>「三位一体の改革」に資する国庫補助負担金の整理及び合理化に伴い、地方の裁量を高め自主性を大幅に拡大し、その適正な利用を図ることが求められている。</p>		
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ため。		
国の関与	本事業は、地方が作成する津波防災対策計画に基づき、地方の裁量性を高め一連海岸において事業を実施するものであり、制度を拡充するものであることから国の関与が必要。		
施策等の効率性	地方が作成する津波防災対策計画は、一連の海岸毎に、事業着手から概ね5年以内に整備目標の達成を図ることとしており、効率的な執行が期待できる。		

施策等の有効性	地方が作成する津波防災対策計画は、各種の的確な施策をパッケージ化するものであることから、これを緊急的に実施することにより、実効性が担保される。
その他特記すべき事項	東南海・南海地震対策大綱（中央防災会議決定）においては、津波による被害軽減のためには的確な避難が重要であり、ハード・ソフトが一体となった津波対策を構築する必要があると定められている。

事前評価票【No.21】

<p>施策等名</p>	<p>住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局建築指導課 (建築指導課長小川富由)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>住宅・建築物の耐震化等の戦略的、重点的な推進を図るため、耐震化等を促進するプログラムを国が策定するとともに、その推進のため次のような補助制度の見直し等により、大規模地震発生等に対して安心して暮らせる社会を実現する。</p> <p>(1) 耐震関係補助に係る総合的な支援制度の創設 大規模地震に備え、既存の住宅・建築物の耐震性の向上を図るため、耐震診断及び改修に係る補助制度の一元化等を図ることにより、補助制度をわかりやすくするとともに、地方公共団体の状況等に応じた柔軟な対応を容易とする。</p> <p>【予算要求額：20億円】</p> <p>(2) 税制の見直しによる耐震改修の促進 既存住宅ストック等についての耐震改修工事に係る工事費を対象として一定率の減税ができるよう、特例措置を創設する。(所得税、法人税)</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>大規模地震の発生の危険が指摘される中、住宅、建築物の耐震化の向上、火災に対する避難安全性の向上を促進するため、耐震改修促進法の施行(H7)、改修等に対する補助・融資等による支援などを講じてきたが、戦略的、重点的な推進を図るため、耐震化等を促進するプログラムを策定するとともに、その推進のための枠組みの整備を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>8) 大規模な地震、火災に強い国土づくり</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>31) 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり></p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>建築物の耐震化率 約2割(H19) 住宅の耐震化率 約65%(H19)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>住宅の耐震化の促進のための密集住宅市街地整備事業などの補助制度等について地方公共団体への周知を図るとともに、特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置の実施や、耐震改修促進法の円滑な施行のための地方公共団体等への対応及び補助等の円滑な実施を図ったが(H16年度：16億円)、いまだ耐震性が不十分な住宅・建築物が非常に多く残っている。(民間建築物の耐震化：約16%(H14年度))(=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、耐震化のための普及、広報が不十分であることのほか、耐震診断や改修に対する支援制度が様々な補助事業制度にまたがっていて複雑でわかりにくく、かつ柔軟な対応が困難となるため、地方公共団体によって円滑に活用されていないことなどが考えられる(=原因分析)</p> <p>そのため、普及、広報や支援制度などを総合的に推進する体制づくりを行うとともに、支援制度を簡素で、かつ柔軟に対応しやすいものに改め、地方公共団体が導入しやすい制度とすることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>以上のことから、耐震改修等のハード施策や広報等のソフト施策を組み合わせた施策を、時間を限った目標設定とともに計画したプログラムを国や地方公共団体において策定するとともに、耐震診断・改修に対する支援を、地域の状況等に応じて適切に組み合わせることができる制度に改めるなど、総合的に支援制度の見直しを図る。(=施策の具体的内容)</p>		
<p>社会的二一ズ</p>	<p>東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝等周辺海溝型地震、首都圏直下型地震など大規模地震の切迫性が指摘される中、約1,400万戸の住宅、約</p>		

	120万棟の建築物の耐震化が急務となっており、その改善が必要。
行政の関与	耐震性の改善が直接に生活の利便や利益の向上に結びつきにくいいため、国民の自発的な取組みに任せるのではなく、国土の安全性を確保するために政策的な誘導が必須。
国の関与	耐震性等安全性が不十分なものが住宅で約1,400万戸、建築物で約120万棟と膨大かつ全国に遍在しており、それらの耐震化の促進のため国の関与が必要 地方公共団体における相談窓口の設置や、普及活動などと連携しつつ、膨大な耐震改修の必要性にかんがみ、国による支援を強化する必要がある。
施策等の効率性	補助制度等の見直し等により、地方の状況に応じた柔軟な住宅・建築物の耐震化のための取組みが可能となるとともに、目標設定を伴う計画策定を行うことで効率的かつ効果的な耐震化の促進を図ることが可能となる。
施策等の有効性	耐震化の促進のためのプログラムを策定し、支援策を総合的に見直すことで、地方の状況に応じて柔軟に耐震化の推進を図ることが可能となる。 時間を限った目標設定により、大規模地震対策の緊急対策を確実に進めることができる。
その他特記すべき事項	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004(平成16年6月4日閣議決定) 「被害減少に向けた成果目標を設定し、大規模地震対策を戦略的・重点的に実施」</p> <p>新たな防災戦略の策定について(平成16年6月29日中央防災会議幹事会決定) 「住宅やオフィスビル等の耐震化を促進するプログラムの策定及びこれを踏まえた総合的な耐震診断・耐震補強の促進」</p> <p>平成15年度の政策チェックアップ(業績測定) 政策目標8「大規模な地震、火災に強い国土づくり」 (3)多数の者が利用する一定の建築物を耐震化する 上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後は、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、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を総合的に見直すなど活用の推進を図るとともに、所有者等の意識を啓発すべく広報を図っていく必要がある。

事前評価票【No.22】

施策等名	民間港湾施設の耐震強化支援制度の創設	担当課 (担当課長名)	港湾局 海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村重昭)
施策等の概要	民間が所有する港湾施設の耐震強化事業に対して新たな財政投融资による低利融資制度を創設する。		
施策等の目的	官・民の施設が一体として機能する港湾の耐震性強化を図る。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	33) 港湾による緊急物資供給可能人口 < 社会資本整備重点計画第2章に記載あり >		
指標の目標値等	33) 約2,600万人(平成19年度)		
施策等の必要性	<p>港湾は生活物資、産業の原材料や生産品の輸送拠点であることから、大規模地震による港湾施設の被害は、被災地域の早期復興等に大きな影響を及ぼすが、耐震強化された岸壁は全体の数%に留まっている等、港湾施設の耐震強化が十分となっていない状況にある。(目標と現実のギャップ)</p> <p>港湾施設を所有する民間事業者については、大規模地震の切迫性から施設の耐震強化の意向が強いものの、施設の収益性及び採算性が低く、投資回収に長期を有するため、民間金融機関のみでの融資は困難な状況となることから、事業の着手に至らない場合がある。(原因分析)</p> <p>このような原因を解消し、民間所有港湾施設の耐震強化を推進するための施策が必要である。(課題特定)</p> <p>このため、民間が所有する港湾施設の耐震強化事業に対して新たな財政投融资による低利融資制度を創設する。(施策の具体的内容)</p>		
社会的二一ズ	東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震が切迫しており、我が国において大規模地震対策の推進が喫緊の課題となっている。		
行政の関与	民間事業者の港湾施設の耐震強化整備にあたっては、民間金融機関のみでの融資では民間事業者への負担が大きくなるため、民間事業者が事業に着手できるよう積極的な行政の関与が必要である。		
国の関与	港湾施設の被害による物流の停滞は、地方自治体の域を超えて広域的な影響が発生するため、国の積極的な関与が必要である。		
施策等の効率性	国内外の海上輸送網の拠点である特定重要港湾及び重要港湾に対する制度の創設を図ることにより、大規模地震発生後の物流の確保が効率的に図られる。		
施策等の有効性	港湾は官・民の施設が一体として機能することから、民間港湾施設の耐震強化も推進することにより、大規模地震発生後も港湾を利用した物流が確保され、被災地域の早期復興が図られる。		
その他特記すべき事項	平成15年度政策チェックアップ(業績測定) 政策目標8.「地震・火災による被害の軽減」 (6) 震災時の緊急物資の供給を確保する の今後の取組を踏まえた新規施策である。		

事前評価票【No.23】

施策等名	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築	担当課 (担当課長名)	自動車交通局総務課安全対策室 (安全対策室長 清谷清吾)
施策等の概要	<p>自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告書の申請の電子化及び自動車事故報告データベースによる同種事故等の再発防止のための分析システムの構築を図ることとあわせて、故障等による運行不能事故について自動車リコールシステムへの情報の提供を行う。 【予算要求額：20,488(千円)】</p>		
施策等の目的	<p>旅客自動車運送事業の需給調整規制の撤廃(平成14年2月)や貨物自動車運送事業の区域規制の廃止(平成15年4月)により、事後チェックの徹底を図る必要性(附帯決議に記載)があり、事故対策等の総合的な安全対策を強化し、事業用自動車の輸送の安全確保を目的とする。</p>		
関連する政策目標	9)交通安全の確保		
関連する業績指標	43)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>事業用自動車の保有台数は約170万台と登録自動車の2.2%に過ぎないが、一台当りの走行距離が比較的長い事業用自動車の交通事故死者数は全死者数の約9%を占めており、大きな社会問題である。</p> <p>現在、事業用自動車の事故については、自動車事故報告規則に基づき事故報告書の提出があり、その情報を分析することにより、運行管理者や乗務員教育に提供しているものの、事業用自動車の事故発生を減少させる上では情報の分析がまだ不十分である。また、これらの報告書の審査及び入力については全て手作業で行っているため担当者の負担も大きい。さらに、それらの事故データや故障データが自動車リコールシステムと共有化されていないため、欠陥車の効果的な発見につながっていない。(=目標と現状とのGAP)</p> <p>現在の事故報告書の提出件数は平成15年で3,700件となっているが、重大事故件数は約6,000件あると予測される。これが全て提出されない理由としては行政からの適切な督促がないこと、また、事故報告書の提出に向けた作業が煩雑であること、また欠陥車の効果的な発見につながらない等作業の実益が認識されていないことが考えられる。(=原因分析)</p> <p>事故報告書の提出対象を全て提出させるには、報告書の記載にかかる事業者の作業負担を軽減させること、報告対象を確実に把握すること、事故報告書の有用性についての事業者の認識を深めることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>自動車事故報告書のインターネットブラウザ上での作成を可能とし、また、事故時の略図の作成に簡易作図システム等を採用し作成の際の負担を軽減する。また、事故報告書提出対象の把握のために警察通報・労基通報データベースと連携させるとともに、リコール情報システムとも連携させその情報をリコール業務にも活用する。さらに、提出された事故報告書により自動車事故データベースを構築するとともに、さまざまな角度から分析を加えることにより、事故の再発防止について事業者や運転者に対し効果的な指導を行うことを可能にする。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>事業用自動車の事故は一旦発生すると重大事故となる恐れが大きく、事故防止は国民の安全にとって極めて重要である。</p>		
行政の関与	<p>事業用自動車の安全運行のためには、運転者に対する指導監督が不可欠であり、自動車事故報告書を分析し、事故のパターンを運転者に指導することにより事故の未然・再発防止を図る必要である。</p>		

国の関与	輸送という広域性を踏まえ、また法に基づき、監査・処分等を実施していることから、国の関与は必要である。
施策等の効率性	一旦事故が発生するとその社会的影響が大きいことは勿論、その生命や多額の物的損失が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが効率的であり、また、情報分析システムの構築により、より一層の事故低減が見込まれる
施策等の有効性	自動車事故を分析し、その対策について検討し、自動車運送事業者に対する確かな指導をし、同種事故を未然に防ぐことにより効果的に交通事故を減らすことが可能となる。 自動車リコール情報との不具合事例情報の共有化により、より高度な車両欠陥情報とすることが出来る。
その他特記すべき事項	「自動車運送事業における事故防止対策に関する行政評価・監視結果報告書（平成16年5月総務省行政評価局）において、同一事業者における同一原因・同一内容の事故の再発防止対策の徹底等について指摘を受けている。

事前評価票【No.24】

施策等名	リコールに係る不正行為に対する再発防止対策	担当課 (担当課長名)	自動車交通局技術安全部審査課 (審査課長 増井潤)
施策等の概要	<p>今般の三菱ふそう及び三菱自動車のリコール問題を踏まえ、自動車メーカーによる隠蔽、虚偽報告、データ改ざん等の不正行為を排除し、リコールの迅速、確実な実施を図るため、国の情報収集、監査体制を強化し、国から自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するための体制を整備する。</p> <p>【予算要求額：487,347(千円)】</p>		
施策等の目的	<p>今般の悪質なリコール隠し問題等を踏まえ、欠陥車による自動車事故等を未然に防止するため、情報収集体制の強化、実証的な検討体制の整備を行うことにより、自動車メーカーによるリコール届出を迅速かつ確実に行わせることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>リコール制度は、本来、同一の型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認める場合において、自動車メーカーの判断により、国土交通省に届出を行うとともに、その内容を公表のうえ、市場にある自動車を自主的に回収し修理する制度であるが、今般の三菱製大型車に係る事案においては、虚偽報告、リコール隠しといった悪質な不正行為が判明している。しかも、三菱は、平成12年にも同様な不正行為を行っている。(=目標と現状とのGAP)</p> <p>その原因としては、自動車メーカーの中に、自社の製品の安全性よりも、経済面や企業イメージを優先する社が存在したことが考えられる。(=原因分析)</p> <p>平成12年の三菱の不正行為の事案を受け、国土交通省では、14年に道路運送車両法を改正し、15年1月から、虚偽報告、リコール隠しを行った者に対する懲役刑の導入、罰金額の引き上げ等の罰則の強化を図り、これらリコールに係る不正行為に対する抑止力の強化を図るとともに(今般の三菱製大型車に係る不正事案は改正法の施行前の行為)国によるリコール命令制度を創設したところであるが、リコール命令制度を有効に活用するだけの運用体制が十分に整備されていない。(=課題の特定)</p> <p>このため、国から自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するための体制を整備することで、自動車メーカーによる不正行為の再発防止を図る必要がある。具体的には、以下の施策を実施することとする。(=施策の具体的内容)</p> <p>【情報収集体制の強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ メーカーからの定期報告のを求める ・ 警察庁、JAF等メーカー以外からの国内関係機関や諸外国政府からの情報収集 ・ ユーザーからの不具合情報収集の強化 ・ 監査の強化による情報収集 ・ 疑義案件は、交通安全環境研究所等において現車確認を実施 等 <p>【専門性・透明性のある、実証的なリコール案件検討体制の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 設計・製造に起因するかどうか判断が難しい案件について、専門的知識 		

	による実証的、統一的な検討が行える体制とする。
社会的ニーズ	今般のリコールに係る不正行為は、タイヤ脱落や車両火災に至るおそれがある案件等リコール届出の必要なものが長期間にわたり放置されていたという極めて悪質な行為である。このような悪質な事件の発生を徹底的に防止することにより、自動車交通の安全を確保することが社会的に要請されている。
行政の関与	リコール制度はメーカーの自主的な対応を基本としているが、今般のリコールに係る不正行為の再発防止を図るためには、行政の積極的な関与が必要不可欠である。
国の関与	リコール制度はメーカーの自主的な対応を基本としているが、今般のリコールに係る不正行為の再発防止を図るためには、車検を実施している国の積極的な関与が必要不可欠である。
施策等の効率性	国の情報収集、実証的な検討体制を強化し、国から自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するための体制を整備することで、リコールに係る不正行為の再発を防止し、リコールの迅速かつ確実な実施が可能となる。
施策等の有効性	リコールの迅速かつ確実な実施により、欠陥車による事故を未然に防止することは、自動車交通の安全を確保する上で有効な手段である。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.25】

施策等名	放射性物質の海上輸送時のセキュリティ強化	担当課 (担当課長名)	海事局検査測度課 (検査測度課長 澤山 健一)
施策等の概要	放射性物質の海上輸送時におけるセキュリティの観点から強化すべき措置について調査研究を行い、セキュリティを定量的に評価できる手法を確立する。 【実施期間 平成17年度～平成19年度 初年度予算額 約31百万円】		
施策等の目的	現在年間100回を超え、将来的に増大・多様化する放射性物質の海上輸送に関しては、運搬船の構造・設備について、既に一般貨物船に比べより高い安全(セイフティー)基準を要求しているところであるが、それに加えセキュリティの観点から強化すべく適切な措置について調査研究を行い、セキュリティを定量的に評価できる手法を確立し(平成20年度)、放射性物質の海上輸送における一層の安全対策に資することを目的とする。		
関連する政策目標	9)交通安全の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>○米国の同時多発テロを契機に放射性物質の拡散を目的とした新たなテロの脅威が指摘され、輸送を含む原子力関連施設はより高いレベルのセキュリティ対策が求められているが、海上輸送時は、陸上施設以上にセキュリティ対策が困難であり、テロの標的となりやすい状況にある。</p> <p>一方、わが国においては、放射性物質の安全輸送がエネルギーの安定供給に不可欠となっており、原子力発電所使用の新燃料、使用済核燃料等の海上輸送も年間100回を超える実態がある。今後もプルトニウムを含んだ返還MOX燃料の海上輸送、解体原子炉からの大量の汚染廃材の輸送、中間貯蔵施設への放射性廃棄物輸送等により放射性物質の輸送は更に増大・多様化することが見込まれており、2010年以降には新規に放射性物質輸送専用船の代替建造が控えている。</p> <p>このような状況において、適切なセキュリティ強化を図るためには、一般商品の輸送のように過去の経験・感覚のみに基づく措置ではなく、科学的・統計的知見に基づく評価・対策を実施していく必要があるが、現在この科学的な手法によるセキュリティ対策は行なわれていない。</p> <p style="text-align: right;">(= 目標と現状とのGAP)</p> <p>○テロの脅威は過去の実績等から容易に分析・想定できるものではないため、現在のセキュリティ対策は科学的手法にもとづくものではなく、自己警護の観点から自らの経験・感覚に基づき講じられている。また、その評価についても、個々の措置に対し個々の評価を行なわざるを得ない状況となっている。</p> <p style="text-align: right;">(= 原因分析)</p> <p>○予想される多くのリスクを的確に把握・判断、脆弱箇所を発見し、その改善に適切な対策を客観的・定量的にセキュリティ評価できる手法を開発し、より高いレベルのセキュリティ対策の実現を図る必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(= 課題の特定)</p> <p>○「確率論的方法(GO-FLOW手法)」を用いたセキュリティの定量的評価手法の開発を行う。</p> <p>本施策の成果を用いて、放射性物質の輸送実態が多く、輸送の先進国であるわが国としてIAEA輸送規則改正を含むIAEAプロジェクトに積極的に貢献する。</p>		

	<p>本施策で開発する評価手法を国が行なう放射性物質の運送方法等の安全審査のツールとして活用し、セキュリティーに対する審査・監督能力の向上に役立てる。</p> <p>(= 施策の具体的な内容)</p>
社会的ニーズ	<p>○「ダーティーボム」を例にみるように、放射性物質の拡散を目的とした新たなテロの脅威が指摘されており、輸送を含む原子力関連施設はより高いレベルのセキュリティー確保が求められているが、海上輸送時は、陸上施設以上にセキュリティー確保が困難であり、その対策が強く求められている。</p>
行政の関与	<p>わが国では、放射性物質の安全輸送がエネルギー安定供給に不可欠となっていることから、輸送の安全確保は公益性が高く、また、放射性物質の特殊性から事故が一度発生すれば大惨事につながるため、公共の安全を確保する観点からも行政が関与していく必要がある。</p>
国の関与	<p>本施策の成果は、IAEA 輸送規則改正等に反映させる他、開発された手法を国が行なう放射性物質の運送方法等の安全審査のツールとして用い、セキュリティーに対する審査・監督能力の向上に役立てることとしている。</p>
施策等の効率性	<p>○2010 年以降、わが国では放射性物質輸送専用船の代替建造が計画がされていることから、本施策で開発する評価手法をこれら代替建造の設計段階から活用させることにより、万全な海上輸送の安全確保の実現とともに建造コスト削減に対しても効果をもたらすことができる。</p>
施策等の有効性	<p>○わが国においては、現在でも放射性物質の海上輸送が年間 100 回を超える実態があり、今後もプルトニウムを含んだ返還 MOX 燃料の海上輸送、解体原子炉からの大量の汚染廃材の輸送等により放射性物質の輸送は更に増大・多様化することが見込まれているため、本施策の成果の反映は、万全な海上輸送の安全確保の実現に対して有効性は高い。</p>
その他特記すべき事項	<p>○IAEA (国際原子力機関)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ IAEA 総会において「放射性物質の海上安全輸送のためのセキュリティーの必要性」が確認された <2002 年 3 月> ・ セキュリティーに関する技術会合が設置され、リスク評価の検討を行なうプロジェクトが開始された <2003 年 10 月> ・ 米国よりテロ対策に対する新しいイニシアティブが提案された <2004 年 5 月> <p>○第 29 回原子力委員会定例会議 <平成 16 年 7 月></p> <p>「IAEA でのテロ対策プロジェクトの検討に対して、わが国の協力が期待されており、また、(本施策が) 将来に向けて非常に大事なテーマであることから、今後着実に取り組んでいく必要がある。」との見解。</p>

事前評価票【No.26】

施策等名	港湾施設の出入管理の高度化	担当課 (担当課長名)	港湾局管理課 港湾保安対策室 (室長 難波喬司)
施策等の概要	港湾内の高規格コンテナターミナル、内貿コンテナターミナル、内航フェリーターミナル（以下、「高規格コンテナターミナル等」という。）において、出入管理の高度化に資する施設の整備に係る支援措置等を講ずる。 【予算要求額：港湾施設の出入管理の高度化に係る経費 350 百万円】		
施策等の目的	港湾内の高規格コンテナターミナル等において、保安性と業務の効率性を高めるため出入管理の高度化を図る。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>改正SOLAS条約、国際船舶・港湾保安法が発効、施行した平成16年7月1日以降、対象となる高規格コンテナターミナルにおいては、人の出入は主として紙の許可証でゲートの出入管理が実施されているが、紙の許可証では本人かどうかの確認に限界があることから、なりすまし防止のためにはIDが付与された個人認証付身分証明が必要となるとともに、利用者が複数のターミナル、港湾に出入りすることから共通化された許可証が必要となっている。（目標と現実のギャップ）</p> <p>また、内貿コンテナターミナル、内航フェリーターミナル等については、改正SOLAS条約で出入管理が義務付けられる対象となっていないものの、保安対策を適確かつ確実に実施していくためには、高規格コンテナターミナルにフィーダー輸送している実態や多数の人、車輛が出入する実態を踏まえると、同様の措置が必要となる。</p> <p>しかしながら、現在、複数のターミナル、港湾間で共通化され、身分証明がなされた出入管理について統一のルール、基準等が存在していないため、共通化・ID化された個人認証付身分証明による出入管理の高度化は実施できない状況である。（原因分析）</p> <p>したがって、高規格コンテナターミナル等において、複数のターミナル、港湾で共通的に身分証明がなされた証明書を利用できるようなルール作りを行い、これらに対応したゲート施設の整備が行われるとともに、複数のターミナル、港湾においてID化された個人認証付身分証明の発効等を行うための施設の整備を行っていく必要がある。（課題特定）</p> <p>このため、高規格コンテナターミナル等において、出入管理の高度化を実現するために港湾管理者が行うゲート施設の整備に対する支援を行うとともに、これを円滑に進めるための仕組みの検討等を行う。（施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	高規格コンテナターミナル等において、保安性を高め、物流の効率化を行うことについては、当該ターミナルの管理者、利用者、荷主等にとり、喫緊の課題である。我が国にとっても国際競争力を高めるとともに、国内の保安対策の強化		

	につながることから、実施する意義は極めて高い。
行政の関与	対象となる高規格コンテナターミナル等は複数のターミナル、港湾に存在するため、出入管理の高度化を行うためには、特に保安性の確保の観点からは行政の関与が必要不可欠である。
国の関与	対象となる高規格コンテナターミナル等は複数のターミナル、港湾に存在することから、個々のターミナルの管理者、港湾管理者の観点では不十分であり、保安対策の緊急性、内容を全国的な見地、国際競争力の観点から客観的に把握・分析し、支援・整備を講ずることが必要なため国の関与が必要である。
施策等の効率性	高規格コンテナターミナル等において、個々の管理者が別々に保安性の向上と物流の効率性の確保を行う場合、全国の該当するターミナル、港湾におけるトータルコストは結果として増大し、統一のとれた出入管理の高度化を図ることができないことから、統一的なルールのもとで出入管理の支援を行うことにより、効率的に全国の該当するターミナル、港湾における出入管理の高度化を実現することが可能となる。
施策等の有効性	高規格コンテナターミナル等において施策を実施することにより、円滑かつ適確に出入管理の高度化が図られ、保安性の向上と物流の効率性を確保することができる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.27】

<p>施策等名</p>	<p>航空保安対策の総合的推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>航空局監理部総務課ハイジャック・テロ防止対策室 (ハイジャック・テロ防止対策室長 新田 慎二) 航空局飛行場部管理課空港管理室(空港管理室長 佐々木 良)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>平成16年4月28日に羽田空港において発生した不法侵入事案等を教訓とし、また昨今の航空保安を巡る脅威状況及び国際的動向を踏まえ、更なる保安対策の強化を図るべく、下記の措置を講じる。【予算要求額：104億円の内数】 空港における保安対策の強化 空港危機管理情報システムの拡充 貨物用X線検査装置の整備 空港関係者等検査機器の整備 航空保安関係組織の強化</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>現下の航空保安を巡る厳しい情勢を踏まえ、空港管理者、航空事業者等による保安体制を強化することにより、ハイジャック・航空機テロ等の発生を防止する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>9) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>37) 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>0件(平成15年度以降毎年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>航空機の安全な運航を確保するため、空港では、一般的に立ち入りを規制する制限区域を設定しており、当該区域に許可のない人や車両が立ち入ることを防止するため、場周柵を設置するとともに、侵入された場合には直ちにこれを検知するため、センサーの設置等を行ってきたところである。しかし、このような措置がとられていたにもかかわらず、平成16年4月28日には、羽田空港において制限区域に車両が侵入して暴走するという事案が発生し、欠航便5便、遅延便97便、約31,000人の旅客が影響を受け、社会的に大きな影響が生じた。</p> <p>また、現在の空港管理者や航空事業者等に対する保安体制は、最高レベルの警戒態勢であるフェーズEを指示しており、今般、フェーズEの恒久化と特定対象への脅威が高まった場合の追加的な措置を指示したところである。さらに、ICAOの保安基準に基づいたRegulated Agent Systemの導入、非特定貨物について爆発物検査を義務付ける等、総合的な航空保安体制の強化を図っている。しかし、わが国に対するテロ予告や、国際的にもテロの脅威レベルが高まりを見せていることから、より一層の航空保安対策の推進が求められているところである。(=目標と現状のGAP)</p> <p>空港への不法侵入対策に関しては、4月28日の事案により、既存の場周柵は車両の衝突に対して十分な強度を有していないことが明らかとなり、また、車両の突入がセンサーの設置されていない箇所において発生したため、制限区域への侵入を認知するのが遅れ、適時適切な対応をとることが出来なかったため、大きな影響が生じたものである。</p> <p>また、米国同時多発テロ事件以降、空港警戒体制を最高レベルにするなど、ハイジャック・航空機テロを未然に防止すべく諸対策を講じてきたところであるが、テロの脅威レベルが高まっていること、国際的に、航空貨物及び空港関係者に対する保安検査体制が厳しくなってきたこと等の事情から、十分な保安体制が整っていなかったところである。(=原因の分析)</p> <p>そこで、空港への不法侵入対策に関しては、人と車両に対する物理的な対</p>		

	<p>策を強化し、不法侵入の発生を防止するとともに、万が一不法侵入が発生した場合には、直ちにこれを認知し、その影響を最小限に抑える対策を講じられるようにする必要がある。</p> <p>また、空港において不法侵入その他の非常事態が発生した際に、現場の状況把握、関係機関への情報伝達及び現場への指示を円滑に行うための仕組みを強化する必要がある。</p> <p>さらに、航空貨物や空港関係者に対する保安検査体制を脅威レベルの高まりに対応したものとすべく、国が検査機器の導入に対して補助を行うことにより、保安検査に必要な機器を早急に整備するとともに、航空保安関係組織の強化を図る必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、以下の措置を講じることとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模空港から順次、以下の対策を実施していく。 <ul style="list-style-type: none"> 場周柵に沿って杭等を設置するなどして、車両の突入を防止。 フェンスの材質を強化し、柵の損壊による人の侵入を防止。 制限区域への出入り口であるゲートを廃止・撤去し、場周柵化するなどして、ゲートからの人と車両の進入を防止。 万が一制限区域に侵入された場合に備え、侵入者等を直ちに検知できるよう、センサー等を整備。 ・危機管理のための現場の状況把握及び指示システムの拡充を図る。 ・航空貨物及び空港関係者の検査強化のため、航空会社及びフォワーダー(航空貨物利用事業者)が設置する航空貨物用 X 線検査機器の導入に対する補助を行い、また、保安区域に出入りする空港関係者の保安検査のための金属探知機、X 線検査装置の導入に対する補助を行う。・本省航空局及び地方局における航空保安関係組織を強化する。(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>羽田事案を原因とする航空機の欠航・遅延は、社会に大きな影響を与えたことから、同種事案の再発防止策に対する社会的ニーズは高い。</p> <p>航空機を利用する機会が増大する一方で、わが国を巡るテロ情勢は依然として厳しいことから、盤石な航空保安体制、ハイジャック・航空機テロの発生防止に対する社会的ニーズは高い。</p>
行政の関与	<p>I C A O の保安基準等に基づき、ハイジャック・航空機テロ防止対策等の航空保安を確保し、利用者の航空輸送に対する信頼性を高めることは行政の責務であることから、行政の関与は必要である。</p>
国の関与	<p>空港への不法侵入対策は国土交通大臣が設置・管理する空港において行うものであり、その他施策は事業者の保安検査機器導入に対する補助等を行うものであるから、国自らの責任として実施する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>空港の不法侵入対策に関しては、立ち入りが制限されている区域とされていない区域の境界を物理的に強化するという、最も直接的なものであるとともに、既存ストックの活用の観点から、可能な限り既に設置されている場周柵を改良することにより実施するので、効率的である。また、危機管理のためのシステムにより、非常事態の際に T V 画面等を用いてリアルタイムで情報収集・指示を行えるため、効率的である。</p> <p>保安検査機器の導入等により、航空貨物や空港関係者に対する正確かつ迅速な保安検査を行うことができ、非常に効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>空港の不法侵入対策に関しては、制限区域への不法侵入を物理的に防止するとともに、万が一不法侵入が発生した場合でも、センサー等によってこれを感知し、直ちに適切な対応をとることにより、安全な航空交通の確保に資することができるため、有効である。また、危機管理のためのシステムにより、T V 画面等により速やかに現場の状況を手し、指示できるので、危機管理対応として有効である。</p> <p>保安検査機器の導入等により、保安検査の徹底、空港等における保安対策の実効性を高めることができ、ハイジャック・航空機テロ防止に有効である。</p>

その他特記すべき事項	<p>平成15年度の政策チェックアップ（業績測定）</p> <p>政策目標9「交通安全の確保」</p> <p>（3）ハイジャック・航空機テロの発生を防止する 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> <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">・高性能機器の導入促進等ハイジャック・テロ対策の強化。・I C A Oの取組に対する財政的貢献等国际協力の推進。・航空保安対策に関する体制の整備・充実。
------------	--

事前評価票【No.28】

<p>施策等名</p>	<p>海上テロ対策の充実・強化</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>海上保安庁警備救難部管理課 (管理課長 城野功) 海上保安庁警備救難部警備課 (警備課長 山下政晴)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>テロの発生を事前に察知し、これを未然に防止する観点から、テロに関する情報収集体制の強化を図るとともに、テロ発生の際には迅速かつ的確にこれに対処し、被害を極限化せしめるために要員の拡充等を図る必要がある。</p> <p>とりわけ我が国海運物流の要衝である五大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）においては危機管理体制を強化し、港湾におけるテロの発生及び港湾からのテロリストの国内侵入等を阻止するための警備専門要員の配置が急務である。</p> <p>テロ対策に係る各種国際会議等、国際的なテロ対策の枠組み・活動に積極的に参画し、各国関係機関との連携を強化することにより国際社会の安定と平和に貢献していくこととする。</p> <p>テロに対して的確に対応するための警備能力を強化した巡視艇及び警備取締艇、輸送能力を重視した航空機を整備するとともに、既存の航空機の監視能力、防弾対策の強化等を図りテロ事案への対応能力を強化する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>国民の生命、財産を脅かすテロ事案の未然防止、テロ事案発生時の対処体制を強化することにより、もって我が国海上における治安の維持を確保する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>10) 海上における治安の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>50) 海上及び海上からのテロ活動による被害発生件数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>0 (H15年度以降毎年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>これまで我が国海上でのテロ事件発生件数は0件を維持している。しかし、9・11米国同時多発テロ発生以降、イスラム系テロ組織の活動は一向に沈静化の兆しを見せずにいるばかりか、イラク南部のバスラ沖自爆テロやマラッカ海峡石油タンカー乗っ取り事件等、その脅威はまさに海上にまで及びつつある。(=目標と現実のGAP)</p> <p>これは、昨今のテロ情勢が一層緊迫化している現れと分析でき、海上保安庁としては、時々刻々と変化する状況に的確に対処するため、現在の危機管理体制、国際的な連携、資機材の整備等を一層強化する必要がある。(=原因分析)</p> <p>このため引き続き原子力発電所等の国内重要施設の警備強化をはかるとともに、港湾の危機管理体制を強化し、テロの発生及びテロに係るヒト・モノ等の国内流入を遮断し、もって国内でのテロ発生を阻止する必要がある。加えて国際的なテロ対策の枠組みや動向に積極的に参画し、各国関係機関と連携を強化することにより、上記対策を一層効果的なものとする必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、以下の施策を実施する必要がある。</p> <p>第五、七管区に公安課を設置し、テロに関する情報等の収集・分析体制の強化を図るとともに、我が国海運物流の要衝である五大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）に警備専門要員を配置し、港湾におけるテロの発生及び港湾からのテロリストの国内侵入等を阻止する。</p> <p>原子力発電所等の沿岸部に立地する重要施設に対しては、小型船舶による自爆攻撃や武器を用いた攻撃、海上から当該施設に侵入し破壊活動を行うこと等が想定される。このようなテロ活動に対応するため、防弾措置を施し、武器を搭載した高速かつ高機動力を有する警備能力強化巡視艇及び警備取締</p>		

	<p>艇を配備し、原子力発電所等の警戒に当たる。</p> <p>P S I 等国際的なテロ対策に係る活動に積極的に参画し、各国関係機関との連携を強化する。</p> <p>テロ鎮圧部隊及び資機材を迅速に現場へ輸送するため、輸送能力を重視した航空機を整備し、テロ鎮圧体制の強化を図る。</p> <p>既存の航空機の監視能力、防弾対策の強化等のテロ事案への対応能力の強化を図る。</p> <p>(= 具体的な施策の内容)</p>
社会的ニーズ	我が国における海上及び海上からのテロによる被害を未然に防止することは、国民から強く求められている。
行政の関与	我が国における海上テロの危険を未然に防止するための措置は、海上における我が国の主権の行使であることから、行政の関与なくしては成り立たない。
国の関与	海上における我が国の主権の行使は、国の専管事項である。
施策等の効率性	上記施策を推進することにより、テロに関する情報を事前に察知し、当該テロを未然に防止できるとともに万が一テロが発生した時も迅速・的確にこれに対応できる体制が強化される。
施策等の有効性	テロに関する情報収集体制を強化することは、テロ発生時の未然防止に大いに役立つ。また、我が国海運物流の要衝である五大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）における警備体制を強化することにより、港湾からのテロリストの国内侵入等を阻止するとともに、万が一テロが発生してもこれに的確に対応することができる。
その他特記すべき事項	<p>平成 15 年度政策チェックアップ</p> <p>政策目標 10 「海上における治安の確保」</p> <p>(1)海上からのテロによる被害を防止する</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>上記評価結果における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「S O L A S 対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。

事前評価票【No.29】

施策等名	領海警備体制の強化	担当課 (担当課長名)	海上保安庁警備救難部管理課 (管理課長 城野功) 海上保安庁警備救難部警備課 (警備課長 山下政晴)
施策等の概要	<p>平成16年3月、領有権主張活動家を乗せた活動船が尖閣諸島配備中の巡視船の警告・規制を無視し、魚釣島に接近後、搭載していた手漕ぎゴムボートにより同島に上陸し、長時間不法に滞在するという事態が発生した。</p> <p>当該行為は我が国主権に対する明確な侵害行為であり、今後、海上保安庁は、海上における法令執行機関として、同種事案が発生しないよう政府方針に則り、関係機関との連携を一層緊密にするとともに、対応要員の増員、複数の機動力のあるボートの搭載・巡視船艇への補給機能等の拠点機能を強化した巡視船の整備、規制装備等の拡充を図り尖閣諸島周辺海域等における領海警備体制を盤石なものとする必要がある。</p>		
施策等の目的	領海警備を万全なものとし、尖閣諸島への外国人の不法な上陸・占拠等を防止し、我が国の主権の確保及び海洋権益の保全を図る。		
関連する政策目標	10) 海上における治安の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>近年、尖閣諸島（魚釣島）への不法上陸事案をはじめ、中国海洋調査船の活動の問題など、我が国の海洋権益の保全に支障を来す問題が生起している。(= 目標と現状のGAP)</p> <p>活動家の行動形態の変化、海洋権益を巡る状況等、時々刻々と変化する状況・事案に的確に対応するため、警備体制及び資機材を一層強化する必要がある。(= 原因分析)</p> <p>このような事態に適切に対処していくには、現場への迅速な警備勢力の投入・運用と関係省庁との緊密な連絡調整がこれまで以上に重要となるため、組織体制の充実を図る必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>このため、本庁に「領海警備対策官」、第十一管区に「専門官(領海警備担当)」を設置し、中央レベルと現場レベルでの一元的な業務執行体制の強化を図るとともに、領有権主張活動家等の不法入国や不法上陸を阻止するため、複数の機動力のあるボートの搭載・巡視船艇への補給機能等の拠点機能を強化した巡視船を整備、規制装備等の充実を図ることにより、尖閣諸島周辺海域等における領海警備を強化する必要がある。(= 具体的な施策の内容)</p>		
社会的ニーズ	我が国海洋権益の保全は、国民から強く求められている。		
行政の関与	我が国海洋権益の保全は、行政の関与なくしては成り立たない。		
国の関与	我が国海洋権益の保全は、国の専管事項である。		
施策等の効率性	上記施策を推進することにより、尖閣諸島等における領海警備体制の強化を図り、もって我が国海洋権益を保全することができる。		

施策等の有効性	上記施策を推進することにより、中央レベルと現場レベルでの一元的な業務執行体制の強化、事案への対処能力の強化が可能となり、我が国の海洋権益の保全につながる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.30】

施策等名	EST モデル事業の推進	担当課 (担当課長名)	総合政策局環境・海洋課 (環境・海洋課長 玉木 良知)
施策等の概要	公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しないなど、環境的に持続可能な交通（EST）の実現をめざす先導的な地域を募集し、革新的かつ総合的な取組に対して、支援策を集中的に講じる等、地域の意欲ある具体の取組に対して連携施策を進める。（なお、先進事例を全国展開するための調査・広報活動を行う。【予算要求額：1.57 億円】）		
施策等の目的	地球温暖化対策を含む環境施策の連携により環境的に持続可能な交通（EST）を目指す先進事例を支援し、これを全国的に展開していくことにより、我が国の地球温暖化施策を推進し、地球温暖化対策推進大綱に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成に寄与する。		
関連する政策目標	1 2) 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>我が国は、京都議定書において、第一約束期間（2008～12年）における温室効果ガス排出量を1990年比で6%削減することが求められているが、2002年時点で7.6%増加しているのが現状である。</p> <p>このうち、我が国のCO2排出量の21%を占める交通分野からの排出量は、地球温暖化対策推進大綱において2010年段階で対1990年比17%増に抑制するという目標が設定されているが、現段階では20.4%増とこれを上回っている状態となっている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因としては、貨物自動車や公共交通機関等からの排出量の伸びはさほど大きくないのに対し、自家用自動車の利用が対90年比50.3%増と大きく伸びていることが挙げられる。自家用自動車の燃費は向上する傾向にあるが、引き続き排出量が増加している背景には、自家用車利用が増加する一方、乗車効率が低下していることが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>このような現状を改善するためには、自家用自動車からの排出抑制を検討する必要があり、その手法として、公共交通機関の利用を促進し過度に自家用自動車に依存しないなど「環境的に持続可能な交通」に向けた取組を進め、交通分野における環境負荷の低減を推進していくことが挙げられる。（＝課題の特定）</p> <p>こうした取組を進めていく手法のひとつとして、当該取組を進めようとする地域を募集し、これに対して関係部局が有する各種の支援策を集中的に講じることにより、先進事例としてのモデル事業を推進し、その先進的取組を全国的に展開していくことで全国にESTを広め、ひいては我が国の地球温暖化対策の推進に資することとする。具体的には、次世代型路面電車システム（LRT）の整備やバスの活性化等の公共交通機関の利用促進、自転車利用環境の整備、道路整備や交通規制等の交通流の円滑化対策、あるいは低公害車の導入促進等の分野における支援策が挙げられる。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	地球温暖化対策の推進が、京都議定書が定める我が国の責務を果たすために必要であることは社会的にも認識されているところであり、モデル事業を通じてその実現を図る本施策は、社会的ニーズに合致している。		

行政の関与	<p>地域においてESTの取組を進めるためには、地方自治体、交通事業者、地元経済界、地域住民等、多岐にわたる関係者の協力が不可欠であり、これらの調整を行うための先導役が不可欠であることから、行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>本施策の主要目的である地球温暖化対策は、地球温暖化対策推進大綱に基づいて進められるいわば国策であり、国が責任を持って施策を推進していく必要がある。また、地域におけるモデル事業の先進的取組を全国的に展開していくことは国の役割であることから、国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>地域にとって、個別に一つずつ事業を講じていくよりも、一つの目的・目標のもとに関連施策を集中的に、一度に連携して実施することが効率的である。</p> <p>また、国の観点からは、先進的な事例に集中的に支援策を講じることにより、成功事例を広く知らしめることによる取組の波及効果を狙うという点で、限りある政策資源を効率的に活用することが可能となる。</p>
施策等の有効性	<p>地域における交通環境の改善に当たっては、交通事業者を含め多くの関係者間の合意形成が必要であるが、共通の目的のもとに施策をパッケージ化することにより、関係者の合意を得やすい環境を提供できる。</p> <p>また、施策効果の観点からも、集中的支援というインセンティブにより複数の施策の連携を実現することにより、施策の相乗効果が期待できる。</p> <p>環境目標の設定・検証、事業終了後の継続性等を求めることで、施策の計画的な推進が図られる。</p> <p>先進的な事例を選定し、これを宣伝することにより新たな取組を誘発するという手法は、地域に根ざした自発的取組を喚起するという観点から効果が高い。</p>
その他特記すべき事項	<p>「国土交通省環境行動計画」(平成16年6月策定)において、主要施策として位置づけられている。</p> <p>(参考)</p> <p>第1章 国土交通省環境行動計画策定に際しての基本的な考え方と主な取組</p> <p>・国土交通行政のグリーン化を進めるための6つの改革</p> <p>(2)環境負荷の小さい交通への転換)</p> <p>環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業(仮称)の実施</p> <p>公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しないなど、環境的に持続可能な交通(EST)の実現をめざす先導的な地域を募集し、革新的かつ総合的な取組に対して、次世代型路面電車システム(LRT)の整備やバスの活性化等の公共交通機関の利用促進、自転車利用環境の整備、道路整備や交通規制等の交通流の円滑化対策、あるいは低公害車の導入促進等の分野における支援策を集中的に講じるなど、地域の意欲ある具体の取組(トップランナー)に対する連携施策を強化します。</p> <p>交通政策審議会交通体系分科会環境部会の中間取りまとめ(平成16年5月)において、地域との連携について指摘されており、これを踏まえた施策となっている。</p> <p>(参考)</p> <p>第5章 運輸部門における温暖化対策の見直しの視点</p> <p>3. 連携対策・施策の検討の視点</p> <p>(2) 地域との連携(抜粋)</p> <p>・・・まちづくりにおける環境的に持続可能な交通(EST)の取組を普及し、地域に根付かせていくことが必要である。・・・</p> <p>・・・地域の特性に応じたESTの取組を根付かせるためには、地域の関係者による主体的・一体的な取組を誘導する制度的枠組みの構築が必要である。例えば、特区制度などを活用して、このような地域にお</p>

	<p>ける取組について、その自主性を最大限活かしながら関係者が連携して重点的に支援するスキームを構築すべきである。</p> <p>地球温暖化対策推進大綱(平成14年3月19日 地球温暖化対策推進本部決定)における目標(平成22年における自然体ケースとの比較) 運輸部門におけるエネルギー需要面のCO2排出削減: 4,530万t</p>
--	---

事前評価票【No.31】

<p>施策等名</p>	<p>住宅・建築物の省エネルギー対策の推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局住宅生産課 (住宅生産課長 高井憲司) 住宅局建築指導課 (建築指導課長 小川富由)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>新築住宅・建築物の省エネ化促進のための税制上の特例措置の創設 省エネ法に基づく省エネ基準に適合する新築住宅・建築物を建築、購入した場合に、所得税、法人税等に係る特例措置を創設する。 既存ストックに係る省エネ改修促進のための税制上の特例措置の創設 既存住宅・建築物において、省エネリフォームを行う場合に、所得税、法人税に係る特例措置を創設するほか、省エネリフォームに関する情報提供を充実させることにより、省エネリフォームをしやすい環境を整備する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>住宅・建築物の省エネルギー性能を向上させることにより、民生部門のエネルギー消費の削減に貢献する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 地球環境の保全</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>54) 住宅、建築物の省エネルギー化率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>住宅 35% (H17) 建築物 60% (H17)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>中央環境審議会地球環境部会の 2010 年における温室効果ガスの排出量の見通しでは、約 7%程度の伸びが見込まれており、京都議定書の 1990 年比で 6%という削減約束を達成できない恐れがある。京都議定書の目標を達成するためには、民生部門全体でエネルギー起源 CO2 の排出量を 1990 年比で 2%削減する必要があるが、現行の施策を実施しただけでは 1990 年比で約 30%も増加すると推計されている。特に、住宅については、平成 17 年度に省エネルギー基準に適合する新築住宅の割合を 35%とすることを目標として掲げているが、平成 14 年度では住宅が 21.5%となっており、さらなる省エネルギー性能の向上が必要である。</p> <p style="text-align: right;">(= 目標と現状の GAP)</p> <p>民生部門のエネルギー消費が増加している原因については、産業構造の変化等によるオフィスビル、商業施設等の床面積や就業者数の増加(業務部門)や、世帯数の増加や家電製品の保有台数の増加、大型化の進展、ライフスタイルの変化等に伴う暖冷房需要の増加(家庭部門)が挙げられる。また、これらの社会的要因の他に、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上があまり進んでいないことも原因の一つとして挙げられる。</p> <p style="text-align: right;">(= 原因の分析)</p> <p>民生部門のエネルギー消費を削減するためには、住宅・建築物の省エネルギー性能を向上させることが重要であるが、これらの省エネルギー対策は社会全体には大きな恩恵をもたらすものの、省エネルギー対策を実行する個々の住宅の所有者や居住者等に短期間では回収できない初期負担を強いるため、敬遠されがちである。このため、住宅・建築物における省エネルギー対策の実施に対する経済的インセンティブの付与が必要である。</p> <p style="text-align: right;">(= 課題の特定)</p> <p>そのため、次世代省エネ基準に適合する新築住宅を建築、購入した場合、当該基準に適合させるための増加費用に対する税額控除、固定資産税の軽減を措置するとともに、新築建築物については割増償却を適用する。また、既存住宅・建築物の省エネリフォームについて、その工事費に対する減税を行う特例措置を講ずる。</p> <p style="text-align: right;">(= 施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	京都議定書における削減目標の達成を目指す中、地球温暖化対策としての省エネ対策は社会的に必要とされている。また、国民の環境問題への意識の高まり、住宅・建築物の省エネ性能の向上に対する関心の高まりの中で、コスト面からの支援策が求められている。
行政の関与	住宅・建築物における省エネルギー対策は、効果が各主体に止まらず社会全体に及び、外部性を有するものであり、個人や企業の自主的な取組に委ねるのみでは十分な進展が期待できない。一方で、住宅・建築物における省エネルギー対策の促進は喫緊の課題であるため、行政による関与が不可欠である。
国の関与	地球温暖化対策を推進するための省エネ対策は、京都議定書の6%削減約束という国際的な公約を守るために実施するものであり、国家的な課題である。このため、国が主体的に対処する必要がある。また、支援策の公平性の観点からも、国が一元的に施策を実施することが望ましい。
施策等の効率性	住宅・建築物の省エネルギー対策を促進するために税制上の特例措置を講ずることは、既存の手续を活用することにより、新たに発生する事務処理コストを比較的安く抑えることができる。一方、幅広く国民、企業に経済的なインセンティブを与えることができるため、エネルギー消費量の削減効果は大きい。
施策等の有効性	エネルギー消費の総量を削減するためには、できるだけ多くの住宅・建築物の省エネルギー化を推進することが重要であり、幅広く国民、企業に経済的なインセンティブを与えることができる税制上の特例措置を講じることが有効である。
その他特記すべき事項	<p>社会資本整備審議会環境部会中間とりまとめ（H16.6）「新築住宅・建築物の省エネルギー化を引き続き進めるとともに、住宅の省エネリフォームを推進するための支援策等のストック対策を強化する必要がある」</p> <p>総合資源エネルギー調査会省エネルギー部会中間とりまとめ（H16.7）「新築時点における省エネルギー措置の徹底に加えて、既築の住宅・建築物に対して省エネリフォームを促進することが有効と考えられる」</p> <p>中央環境審議会「地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する中間とりまとめ（素案）」において、住宅・建築物の省エネ性能の向上対策を確実に進めるため、次のような施策を講じることが適当であるとして、「省エネ性能の高い住宅・建築物に対する税制等の誘導措置の拡充」等が掲げられている。</p> <p>平成15年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標12「地球環境の保全」</p> <p>（3）住宅・建築物の省エネルギー化を推進する</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"> ・ 民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。 ・ 平成16年度は地球温暖化対策推進大綱における第1ステップの終了年であるため、現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を行うとともに、社会資本整備審議会環境部会等における議論を踏まえ、必要な見直しを行う必要がある。 <p>上記評価における「平成16年度における新規の取組」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ法に基づく建築物（非住宅）の新築時等における省エネルギー措置の届出の徹底及び地方公共団体による指示・公表制度の活用促進

事前評価票【No.32】

施策等名	新たな粒子状物質測定法導入のための調査事業	担当課 (担当課長名)	自動車交通局技術安全部 環境課 (環境課長 江口稔一)
施策等の概要	<p>累次の排出ガス規制の強化により、これまで主たる測定・規制対象とされていなかったナノ粒子（粒子状物質のうち粒径 100nm 以下程度の微小粒子をいう。）の排出量について焦点を当てて精密な測定を行い規制する必要性が生じていること、また、ナノ粒子が気管支疾患等に甚大な影響を及ぼしているとの指摘が社会的関心を集めていることに対応するため、自動車から排出されるナノ粒子を計測し、評価するための手法を確立するための調査を行う。</p> <p>【予算要求額：49,499（千円）】</p>		
施策等の目的	自動車から排出される排出ガス中のナノ粒子について、リアルタイムに計測できる非正常ナノ粒子数濃度計測器を用いた測定法をはじめ、革新的な測定・評価手法等を確立することを目的とする。		
関連する政策目標	12) 地球環境の保全 13) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>累次の排出ガス規制の強化により、これまで主たる測定・規制対象となっていなかったナノ粒子の排出量について焦点を当てて精密な測定を行い、規制する必要性が生じており、また、ナノ粒子が気管支疾患等に甚大な影響を及ぼしていると指摘されている一方、ナノ粒子について効果的な測定・規制が行われていない状況にある。（＝目標と現状の GAP）</p> <p>その原因は、自動車から排出されるナノ粒子が微細で測定が困難であり、その排出量を測定し、評価するための手法が未だ確立されていない状況にあるためである。（＝原因分析）</p> <p>このため、自動車から排出されるナノ粒子を計測し、評価するための手法の確立が急務となっている。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、自動車からの排出ガス中のナノ粒子をリアルタイムに計測できる非正常ナノ粒子数濃度計測器を用いた手法をはじめ、排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な評価手法等を確立することにより、排出ガス規制の見直しについて検討していくものとする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	自動車 NOx・PM 法が成立したこと等、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市地域における大気汚染問題、特に粒子状物質の環境基準達成状況は 20%程度となっているとともに、ナノ粒子が気管支疾患等に甚大な影響を及ぼしているとの指摘がなされており、社会的関心を集めている。		
行政の関与	自動車から排出される排出ガス中のナノ粒子をリアルタイムに計測できる非正常ナノ粒子数濃度計測器を用いた手法等のディーゼル車の排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な測定・評価手法等を確立し、排出ガス規制の見直しを行うことは、排出ガス規制の実施主体である行政が行う必要がある。		
国の関与	大気汚染対策は国が取り組むべき広域的かつ重要な課題であり、自動車の排出ガス規制は全国一律に行われるものであることから、国が排出ガス規制の見直しのためにこれらの手法の確立を行う必要がある。		
施策等の効率性	大気汚染問題は最終的には人類の生存そのものを脅かしかねない深刻な課題であり、また、本件調査により測定・評価手法の確立が見込まれるため、その便益・は極めて大きい。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>自動車から排出される排出ガス中のナノ粒子をリアルタイムに計測できる非定常ナノ粒子数濃度計測器を用いた手法等のディーゼル車の排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な評価手法等を確立することにより、気管支疾患等の原因とされるナノ粒子の排出を抑制する排出ガス規制の実施が可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」(平成15年7月中央環境審議会第7次答申)において、ディーゼル自動車から排出される超微小粒子については、その数等の排出実態の把握、測定方法の確立及び健康への影響に関する研究を推進し、今後、その結果を踏まえ、規制の導入の必要性について検討する旨、指摘を受けている。</p>

事前評価票【No.33】

<p>施策等名</p>	<p>スーパーエコシップの開発・普及 (環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化及び次世代内航船の研究開発)</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>海事局総務課参事官 (総務課参事官 荒井 伸) 海事局企画課参事官 (企画課参事官 坂下 広朗)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>内航海運活性化を通じた海上物流システム改革の一環として、環境負荷軽減・物流効率化に資する新技術の普及を促進するため、高効率船用ガスタービンエンジン・新船型・二重反転ポッドプロペラ等の革新的技術を採用入れた次世代内航船(スーパーエコシップ(SES))を開発してきた。 H17年度からは、これらの要素技術の一部を活用した経済的な船舶(「SES フェーズ1」)の建造促進のため、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した経済的・技術的な支援措置(船舶使用料の軽減措置等)を新規に講じるとともに、省人化を含めた究極の効率・環境負荷低減を目指す SES フェーズ2の開発・実用化を図る。 【予算要求額 2,040(普及)+164(研究開発)百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>次世代内航船(スーパーエコシップ(SES))の要素技術を活用した経済的な船舶(「SES フェーズ1」)の導入に必要な環境整備を行い、かつ、省人化を含めた究極の効率・環境負荷低減を目指す SES フェーズ2の開発・実用化を図ることにより、内航海運の活性化や中小造船の産業競争力強化を図るとともに、モーダルシフトの促進及び物流合理化による環境負荷の低減を図ることを目的とする。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 地球環境の保全</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>54) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>47%(平成18年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>モーダルシフト化率の向上は、地球温暖化防止の観点から必要とされているが、逆に低下してきており、運輸部門におけるエネルギー需要面のCO₂排出の削減は進んでいない。(=目標と現状のGAP) その原因としては、内航海運の貨物輸送量の増加(H10:4080万トン H13:4090万トン)以上に自動車貨物輸送量の伸びが大きい(H10:7560万トン H13:10180万トン)ためであるが、これは内航海運の競争力がコスト等の点から自動車と比較して弱いからである。(=原因分析) このため、内航物流における大幅なコスト削減による競争力の強化が期待できる次世代内航船の実用化が待たれているところであるが、スーパーマリンガスタービンを始めとする新技術をフルに搭載した次世代内航船(スーパーエコシップフェーズ2)については、内航海運への普及を図るため安全運航を確保しつつ極限の高効率運航を実現することを目標に、平成17年度から実証実験の実施を予定しており、未だ実用段階にいたっていない。 更に、新技術の一部を導入したスーパーエコシップフェーズ1についても、現時点では商業利用が本格的に開始されておらず、量産効果が働かないため船価が高止まりしていることに加え、造船所等や内航事業者の側における技術的な知見やノウハウの蓄積も乏しいことから、純民間ベースでの普及がほとんど進まない状況にある。(=課題の特定) したがって、普及の当初段階では政府等が経済的・技術的な支援を行うことで、内航事業者の導入障壁を除去し市場への早急な浸透を促進することが必要であることから、平成17年度からスーパーエコシップフェーズ1普及促進事業を開始すると共に、船舶勘定の共有建造業務及び技術支援業務の一環として具体的な措置(共有船舶使用料の軽減やスーパーエコシップフェーズ1に係る技術的指導の実施等)を講じることとしたほか、「スーパーエコシッ</p>		

	<p>プフェーズ1」普及のための環境整備及び需要拡大のための調査、研究開発を行うこととしたものである。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>内航海運業の現状は、慢性的な構造不況にあって過剰船腹の削減や構造改善による経営基盤の強化が求められる一方、船員の居住・労働環境が劣悪であること、また、今後、若年層の3K産業離れや少子化による船員の高齢化が進展する中で中長期的に労働力の確保が重要な問題であること、物流の効率化・情報化への対応が遅れていること等、課題が山積みされている。したがって、低環境負荷型のスーパーエコシップを開発することにより、内航輸送コストの低減及び船員の労働環境の大幅な改善を図り、これにより内航海運の活性化、中小造船の産業競争力強化を図るとともにモーダルシフトを促進させて物流分野における環境負荷を低減させることが求められている。</p>
行政の関与	<p>内航海運における環境負荷軽減・物流効率化等への対処は国民生活を向上させるためのものであり、地球環境の保全に資するものであるため、公益性が高く、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>地球温暖化等地球環境問題の深刻化や内航海運における環境負荷軽減・物流効率化等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）や新総合物流施策大綱（平成13年7月6日閣議決定）、改革工定表（平成13年9月26日経済財政諮問会議）、次世代内航海運ビジョン（平成14年4月24日次世代内航海運懇談会）等で、スーパーエコシップの開発・普及促進が謳われていることから、国としての関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>スーパーエコシップフェーズ1の普及支援策により、量産効果が働き高止まりしている船価が既存船程度に下がることに加え、造船所等や内航事業者の側における技術的な知見やノウハウも蓄積されることにより、純民間ベースでの普及が進むため、費用対効果の点で効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>スーパーエコシップフェーズ1の普及の当初段階では政府等が経済的・技術的な支援を行うことで、内航事業者の導入障壁を除去し市場への早急な浸透を促進し、平成17～22年度の間、既存船からのリプレース約5.1万GT（約60隻）、モーダルシフトによる新造約0.9万GT（約10隻）が見込まれ、約10万t-CO₂（平成22年度）の削減に貢献し、地球温暖化防止に資する</p>
その他特記すべき事項	<p>交通政策審議会海事分科会答申「内航海運活性化による海上物流システムの高度化について」（平成15年12月）において、スーパーエコシップは物流の効率化、環境負荷の低減等に画期的な効果をもたらすことが期待される船舶であり、今後の内航海運を担う主力船舶の一つとして着実に開発・普及させていくことが必要であるとされている。</p> <p>NOx や SOx の排出規制強化により、スーパーエコシップは既存船より更に優位になり普及が加速される。</p> <p>平成15年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標12「地球環境の保全」 （2）モーダルシフトを促進する 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。</p> <p>（参考）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物鉄道・内航海運の競争力が自動車と比較して弱いというモーダルシフトの阻害要因を踏まえ、実施中の施策の有効性を適切に評価した上で見直し、CO₂削減に向けた物流分野における施策の拡充・強化に取り組んでいく。

事前評価票【No.34】

施策等名	バラスト水からの海洋環境保護	担当課 (担当課長名)	海事局安全基準課 (安全基準課長 石田 育男)
施策等の概要	<p>○本年 2 月 IMO において船舶バラスト水管理条約が採択され、船舶のバラスト水（船舶の傾きの調整や復原性確保のために積み込む海水）を介した水生生物の拡散による海洋生態系の破壊を防ぐことの重要性が世界的に確認されたところであるが、今後、この条約を早期に実施に移していくことが必要である。</p> <p>このため、学識経験者からなる検討委員会を設置し、バラスト水管理条約の実施ガイドラインの作成に向けた検討を行い I M O へ提案していくとともに、バラスト水処理装置の認証試験の実施に係る課題の抽出及び検討を行い、認証体制の早期の確立を図る。</p>		
施策等の目的	○バラスト水管理条約を早期に実施することにより、バラスト水を介した水生生物の移動を抑制し、海洋生態系の保全を図る。		
関連する政策目標	12) 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>○バラスト水を介した水生生物の移動による海洋生態系への悪影響が以前より懸念され、これを抑制するためには世界的な規制の導入が必要としてバラスト水管理条約が本年 2 月に採択された。今後、同条約の円滑な実施が必要となっているが、現段階では発効の見通しが明確になっていない。(= 目標と現状の GAP)</p> <p>○この原因は、条約の実施に必要なガイドラインの作成が未作成であること、また、条約で定めるバラスト水の排出基準に適合する機器の認証方法も現段階では確立されていないからである。(= 原因分析)</p> <p>○このため、条約の実施ガイドラインを早期に作成するとともに、バラスト水処理装置の認証が円滑に行われるような体制整備を図る必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>○以上より、予算措置等を講じることにより、バラスト水管理条約の実施ガイドラインの作成及び同条約実施のために必要となるバラスト水処理装置の認証体制の整備を行い、同条約の円滑な実施を図る。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	この施策は、バラスト水が海洋生態系に及ぼす影響を抑制することとなるので、海洋環境保護に関する社会・国民のニーズに適っている。		
行政の関与	条約に関するガイドラインの作成及び国による機器認証体制の整備に関することであり、行政が行うべき施策である。		
国の関与	条約の実施に関することであり国が実施すべき施策である。		
施策等の効率性	この施策により、条約が早期に実施されることとなり、海洋生態系の破壊がより深刻となる前に抑制され、環境保全の観点から効率的である。		
施策等の有効性	この施策により、条約が早期に実施されることとなり、バラスト水からの海洋環境保護に資することとなる。		
その他特記すべき事項	○条約の実施を推進することは、国際貢献を果たすことともなる。		

事前評価票【No.35】

<p>施策等名</p>	<p>海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全（中層フロートの展開及び多層海流計等の整備）</p>	<p>担当課 （担当課長名）</p>	<p>気象庁気候・海洋気象部 海務課 （海務課長 加納裕二）</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>関係機関との連携や国際協力により得られる海洋観測データに加えて、日本近海において中層フロート及び多層海流計により水温・塩分や海流等の観測を行い、海洋環境の適確な実況監視を行うとともに、海洋のメカニズム解明を図る。これらの過去から現在までの観測成果や海洋数値モデルを用いた解析・予測結果等をもとに、水温・塩分・海流等の海洋の基本的な状態、海洋の二酸化炭素吸収量、海洋汚染の状況等を取りまとめた「海洋の健康診断表」を海洋環境保全にかかわる関係機関等や一般国民に提供する。 【予算要求額：171 百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>海洋環境に関する総合的な実況・予測等の診断情報を「海洋の健康診断表」として提供することにより、関係省庁・地方自治体等の海洋環境保全対策や地球温暖化防止対策等の策定・実施を促進するとともに、国民に対して海洋の利用・保全に関する意識の啓発を促す。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>12) 地球環境の保全</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>海洋環境保全対策、地球温暖化防止対策、海洋汚染防止対策等の適切な策定・実施のためには、詳細かつ高精度の海洋環境情報の提供とその総合的評価・解説が必要であるが、現状では、海洋環境に関する評価基準が未整備であることから、海洋環境保全対策の策定・実施に必要な判断材料が極めて不足している。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>評価基準が未整備である理由として、現在の観測船・ブイ等による海洋の現場観測データ（国内外関係機関による観測データを含む。）は時空間的密度が十分ではないこと、特に、黒潮や親潮等により、海洋環境の変動が激しいわが国近海では観測データの不足が顕著であるため、海洋の現況の把握や海洋環境変動のメカニズム解明が不十分なものとなっていることが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>わが国近海の水温・塩分や海流等の観測データを質・量ともに充実させるとともに、海洋数値モデルに用いる初期値の精度向上を図り、海洋環境を適確に評価する基準を設定し、海洋環境に関する様々な要素の診断を行うことが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、日本近海に中層フロートを年間15個ずつ展開し、深さ2000mまでの水温・塩分の観測を行うとともに、気象庁の海洋気象観測船3隻に多層海流計を設置し、黒潮等の海流を詳細に（深さ700mまで、128層）観測することにより、わが国近海の海洋観測データの充実を図る。これと他機関のデータと合わせて海洋環境の適確な実況監視を行うとともに、数値予測モデルに用いる初期値の精度を向上させることにより、海洋環境の予測精度の向上を図る。これにより、海洋環境に関する評価基準を設定し、海洋環境に関する様々な要素（水温・海流等の基本情報、汚染状況、二酸化炭素等温室効果ガスの吸収量等）の診断結果を「海洋の健康診断表」として総合的に取りまとめ、関係機関等や一般国民に広く提供する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	海洋は、運輸・水産業のみならず、資源開発・観光・レクリエーション等多様な分野で利用されるとともに、気候変動・地球温暖化や生物の多様性維持にも重要な役割を果たしている。わが国は、周囲を海洋に囲まれた「海洋国家」であることから、持続可能な社会を構築する上で重要な要素である海洋環境の保全に必要な診断情報についての社会的ニーズは大きい。
行政の関与	海洋環境情報は、運輸・水産業等特定の業種に限らず、海洋環境の保全を通じて国民全体の利益となるため、公益性が高く、行政が責任をもって提供する必要がある。
国の関与	「海洋の健康診断表」は、海洋環境保全対策、地球温暖化防止対策、海洋汚染防止対策等の基盤となる情報であり、国全体の基本的な施策に係るものである。また、世界気象機関等の国際的枠組みのもとで各国が協力して海洋の現場観測データや衛星データの収集・交換を行っており、これらのデータを基にした広大な海洋に関する情報の提供及び解説は国が責任を持って行う必要がある。
施策等の効率性	気象庁は、これまでも観測船やブイ・衛星等の観測データを取得・蓄積しており、気象、気候、および海洋に関する各種数値モデルの開発・運用の実績もある。中層フロートや多層海流計等のデータを加えることにより、既存データセットの充実及び海洋数値モデルの高精度化を少ない経費で実現でき、海洋環境に関する情報を総合的に取りまとめた「海洋の健康診断表」の効率的な提供が可能である。 海流や海面水温等、海洋環境の変動には気象の変化が密接に関係している。また逆に、海洋環境の変動が気候変動に大きく影響している。こうしたことから、海洋環境と気象・気候双方を所掌している気象庁が総合的に情報を取りまとめ、「海洋の健康診断表」として提供することは極めて効率的である。
施策等の有効性	海洋環境に関する様々な情報を「海洋の健康診断表」として総合的かつ客観的に診断することにより、海洋環境の状況把握が極めて容易なものとなり、客観的基準の下での海洋環境保全対策、地球温暖化防止対策、海洋汚染防止対策等の策定・実施が可能になるとともに、海洋の利用・保全に関する国民の意識の普及・啓発が促される等、海洋環境の保全に対して効率的・総合的な取り組みが可能となる。
その他特記すべき事項	国土交通省環境行動計画（平成 16 年 6 月）第一章（４）において、「海洋環境の詳細な実況を把握するとともに、それらの変化の状況や要因などを分析し、その成果を「海洋の健康診断表」に取りまとめて提供する」とされている。

事前評価票【No.36】

施策等名	水系環境整備事業	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (河川環境課長 坪香伸)
施策等の概要	ダムにおける環境整備と河川における環境整備についてそれぞれ調整を図りながら環境整備を実施する。		
施策等の目的	河川における環境整備については、流域全体の視点からの整備が重要であり、特に上流ダムを有する水系についてはダムとの連携が必要である。したがって、上流ダムにおける環境整備と河川における環境整備を総合化して整備することにより、ダム貯水池での水質改善と河川での水質浄化により効果的な河川の水質浄化を図る。ダムから河口まで連続して水辺に近づきやすくすることができる。ダムから河口まで連続した魚道整備により、魚類の遡上・降下環境の改善を図る。上流ダムから下流への環境向上のための放流と河川における自然再生の整備を連携することにより生物の生息・生育環境の改善を図る。		
関連する政策目標	3) 子育てしやすい社会の実現 6) 良質で安全な水の安定した利用の確保 14) 良好な自然環境の保全、再生及び創出		
関連する業績指標	6) 自然体験活動拠点数 19) 河川における汚濁負荷削減率 61) 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合		
指標の目標値等	6) 420箇所(平成18年度) 19) 78%(65%を13%削減)(平成19年) 61) 約3割(平成19年度)		
施策等の必要性	<p>上流ダム周辺環境整備と河川環境整備は別々に実施しているため、効率的な環境整備がされていない。(=目標と現況のGAP)</p> <p>上流ダム周辺環境整備と河川環境整備の連携がなされていない。(=原因分析)</p> <p>このため、水系一貫とした効率的な環境整備をするためには、上流ダム周辺環境整備と河川環境整備が連携して環境整備を実施することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、上流ダム周辺環境整備と河川環境整備を連携して実施することにより、効果的な水質浄化、連続した親水空間の創出、魚類の遡上・降下環境の改善、生物の生息・生育環境の改善が図れるよう、水系環境整備事業を創設する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	近年潤いの空間、安らぎの空間として河川空間に対する期待が高まっている。		

行政の関与	ダム貯水池内及び、河川区域を整備するには、河川管理者としての行政の関与が不可欠
国の関与	国の管理区間はもとより都府県の管理区間についても、水系一貫として整備する上で、国の関与が不可欠
施策等の効率性	ダム流入河川の浄化事業を実施することが可能となり、流入河川とダムを同時に効率的に浄化ができる。 ダム貯水池の浄化事業と下流河川浄化事業を連携して実施する事により、個別に実施する場合に比べ、工期の短縮と事業費の縮減が図れる。
施策等の有効性	ダム貯水池における水質保全対策、ダム下流への環境整改善放流及び河川での水質浄化による汚濁負荷対策を連携して行うことによる、効果的な水質浄化 ダム貯水池と河川をつなぐ散策路等の整備による、連続した親水空間の創出 ダムから河口まで堰に連続して魚道を設置することによる、魚類の遡上・降下環境の改善 下流河川への環境向上のためのダムからの放流や、河川の自然環境の再生のための整備を連携して行なうことによる、生物の生息・生育環境の改善
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.37】

施策等名	流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進	担当課	都市・地域整備局下水道部 流域管理官 (流域管理官 藤木 修)
施策等の概要	流域別下水道整備総合計画（流総計画）制度の抜本的な見直しを行い、広域重要水域（複数都府県に係る重要水域）を対象とする流総計画について国が基本方針（仮称）を示すこととするほか、下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を創設することにより、高度処理施設の整備を促進する。 【予算要求額：下水道事業費 960,015 百万円（国費）の内数】		
施策等の目的	下水道の高度処理を積極的に推進する必要がある三大湾、指定湖沼等の流域において、高度処理施設の整備を促進する。		
関連する政策目標	15) 良好な水環境への改善		
関連する業績指標	63) 環境基準達成のための高度処理人口普及率 < 社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり >		
指標の目標値等	63) 17% (平成 19 年度)		
施策等の必要性	<p>わが国の閉鎖性水域の環境基準達成率は、三大湾においては 60%前後、湖沼においては 40%前後と横這いで推移しており、達成率の向上のために下水道の高度処理が強く求められている。しかし、下水道の高度処理人口普及率は平成 15 年度末で 12.2%と非常に低い状況にあることから、今後さらに高度処理施設の整備を促進する必要がある。(= 目標と現状の G A P)</p> <p>下水道の高度処理は、市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理導入コストが割高であること等の理由により、計画的な施設整備が進みにくい状況にある。(= 原因分析)</p> <p>そのため、流域の地方公共団体が互いに協力しつつ、効率的に下水道の高度処理を推進するための新たな施策が必要となっている。(= 課題の特定)</p> <p>広域重要水域を対象とする流総計画については、国が基本方針（仮称）を策定するとともに、流総計画に基づき下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を導入する。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	例えば三大湾では毎年赤潮・青潮が発生し、生態系に悪影響を及ぼしているなど、全国の閉鎖性水域において水環境の改善が焦眉の急となっていることから、この課題の抜本的な対策である下水道の高度処理に対する社会的ニーズは高い。		
行政の関与	都市の特定汚染源から排出される汚水は、下水道により処理されるものと個々の民間事業者等が個別に処理するものがあるが、閉鎖性水域をはじめとする水域の水環境の改善を進めるうえで、一般に大量の汚水を処理する下水道の高度処理は、個々の民間事業者等が行う場合と比較して相対的に大きな費用対効果が期待できるため行政の関与が必要である。		
国の関与	広域重要水域について国が基本方針（仮称）を示すこととするほか、「高度処理共同負担事業」の制度化を図るなど、流総計画の実効性を高めるために必要な制度の整備を行う必要があるため国の関与が必要である。		
施策等の効率性	流域全体における下水道の高度処理費用の削減が期待される。なお、東京湾を対象とした試算では、流域全体で年間約 6 6 0 億円のうち最大約 3 割の費用削減効果が見込まれる。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>「高度処理共同負担事業」の制度化により下水道管理者の選択肢が広がるとともに、高度処理について下水道管理者間の負担の均等化が図られることから、着実な高度処理施設整備の促進が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>都市再生プロジェクト 「東京湾再生のための行動計画（平成 15 年 3 月）」、「大阪湾再生行動計画（平成 16 年 3 月）」が策定されている。</p> <p>国土交通省環境行動計画（平成 16 年 6 月） 「下水道の高度処理を進めるため、経済的インセンティブの付与を介し、経済合理性に沿った排出負荷量の調整配分を行う計画制度の法制化を措置」とされている。</p> <p>国土交通省重点施策（平成 16 年 7 月） 「下水道の高度処理を進めるため、流総計画に基づく共同負担制度を導入」とされている。</p> <p>平成 15 年度の政策チェックアップ（業績指標） 政策目標 15 「良好な水環境への改善」 （1）水質保全上重要な地域における水質を改善する 上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高度処理の普及率は着実に上昇しているが、全体的に依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進が必要。 ・高度処理の普及促進を図るため、下水道事業のマスタープランである流域別下水道整備総合計画制度を抜本的に見直す。

事前評価票【No.38】

施策等名	F R P 廃船の高度リサイクルシステムの構築	担当課 (担当課長名)	海事局船用工業課 (船用工業課長 田中 護史)
施策等の概要	F R P (繊維強化プラスチック) 廃船の適正な処理手段を提供するため、メーカーによるリサイクルの実施を内容とする F R P 廃船のリサイクルシステムの構築を図る。		
施策等の目的	F R P 廃船の適正な処理体制を確立することにより、循環型社会の構築及び資源の有効活用等の社会的要請に応えるとともに、F R P 船の不法投棄、放置船の沈廃船化等の社会的問題に対処する。		
関連する政策目標	16) 循環型社会の形成		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>F R P 船は、軽くて長持ちすることから木船に代わり昭和 4 0 年台以降急速に広まり、わが国におけるモーターボート・ヨット等の保有隻数約 4 0 万隻のうち、約 3 0 万隻を占める。</p> <p>現在、所有者により適正な廃船処理が行われず、水域等に不法投棄 (海洋不法投棄 F R P 船約 1,200 隻) や放置される F R P 船が増加しており、航行上の障害や、沈廃船化して油流出等の問題を起こしている。</p> <p>今後数年のうちに、年間約 7,000 ~ 12,000 隻の F R P 船が廃船時期を迎えると予想されており、その対策が急務となっている。(= 目標と現状の GAP)</p> <p>こうした現状は、F R P 船はその高強度から処理が困難であり、再生資源として有価性が乏しい上に、F R P 廃船が全国に広く薄く分布していることから、法的な処理責務を有する市町村でも実態的に受け入れることができず、廃船処理システムが確立されないままに至っていることが原因である。(= 原因分析)</p> <p>したがって、所有者に対して F R P 廃船の適正な処理手段を提供するため、F R P 廃船の経済的な処理システムを技術的・制度的に確立することが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、メーカーによるリサイクルシステムの導入等を行う。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>放置沈廃船の処理を行っている水域管理者、所有者から F R P 廃船の引き取りを要求されている地方公共団体、老朽船を抱える所有者等から、F R P 廃船の適正な処理を実現するシステムの構築を要望する意見・陳情等が多数出されている。</p> <p>埋立処分場の逼迫等から大型廃棄物のリサイクルシステム確立が社会的に要請されている。</p>		
行政の関与	<p>F R P 船は、既存の技術では破碎が困難なうえ、廃船処理量を確保することが難しいため、現状下では民間において F R P 廃船の処理システムが確立される見込みはなく、行政により F R P 廃船の処理システムの確立を政策的に誘導していくことが必要である。</p>		
国の関与	<p>F R P 廃船の法的な処理責務を有する市町村には、F R P 船の技術的な処理困難性等から、個々に取り組んでも解決が難しい問題であることから、国が、技術的・制度的な基盤を整備していくことにより、解決を図ることが必要である。</p>		
施策等の効率性	<p>水域管理者の放置船撤去費用や地方公共団体の処分場整備費用の負担が払拭されるなど社会的費用の節減が図られるとともに、構築されるシステムでの広域一括処理を通じて、ユーザーの処理費用の負担も大幅に低減される。</p>		
施策等の有効性	<p>本施策により、F R P 廃船の適正な処理システムが提供され、F R P 廃船の</p>		

	処理コストが大幅に低減される。これにより不法投棄・放置沈廃船の発生が抑制されることが期待される。また、FRP廃船がセメント原燃料等として再利用されることから、循環型社会の構築や資源の有効活用等にも寄与する。
その他特記すべき事項	リサイクルシステム構築に向けた課題の整理・分析結果を、FRP廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト平成15年度実施報告書として、平成16年6月4日にとりまとめた。

事前評価票【No.39】

施策等名	総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）支援の推進（支援制度の拡充）	担当課 （担当課長名）	港湾局環境整備計画室 （環境整備計画室長 牛嶋龍一郎）
施策等の概要	静脈物流拠点の形成、静脈物流ネットワークの構築の推進に向け、総合静脈物流拠点港における循環資源を取り扱う岸壁等の重点的な施設整備を行うとともに、港湾管理者・民間事業者による施設整備に対する支援を拡充する。		
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し、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。		
関連する政策目標	16) 循環型社会の形成		
関連する業績指標	70) 循環資源国内輸送コスト低減率		
指標の目標値等	70) 平成14年度比約1割削減（平成19年度）		
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、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、広域的なり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、静脈物流拠点の形成が必要とされている。しかしながら、循環資源に対応した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>港湾管理者や民間事業者による施設整備が進まない要因としては、循環資源を取り扱うための静脈物流基盤は収益性が低いことが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>課題の解決に向け、港湾管理者や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、循環資源を取り扱う岸壁等の重点的な施設整備を引き続き行う。あわせて、荷さばき・保管施設及び排水処理施設等の施設整備を行う港湾管理者への新規補助制度の創設、民間事業者による積替・保管施設等の循環資源を取り扱う施設の整備に対する低利融資の拡充を検討し、静脈物流拠点の形成を推進する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二ーズ	産業廃棄物の場合では、全国で約4年、首都圏で約1年の最終処分場の残余年数（H14.4 現在）であり、残余容量のひっ迫が深刻な状況にあるなど、効率的なりサイクルシステムの構築が必要とされている。		
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（H15.3 閣議決定）等にも位置づけられており、推進に向け積極的な行政の関与が必要である。		
国の関与	地域で発生した廃棄物等を広域的に輸送し資源として有効活用を利用するために静脈物流システムが活用されるなど、都道府県の域を越えた広域的な観点が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	<p>総合静脈物流拠点港に対する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> <p>平成16年度に作成した循環資源の取扱いに関するガイドラインの運用、官民の連携促進等の諸施策及び本施策の活用によって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。</p>		

<p>その他特記すべき事項</p>	<p>循環資源国内輸送コスト低減率 実績値：平成 14 年度比約 2%減（H15 年度） 海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られ、静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後期待される。</p> <p>平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 16 「循環型社会の形成」 （3）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。</p> <p>（参考）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 静脈物流拠点の形成に向け、民間が整備する積替・保管施設等、基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については基盤施設の収益性が低いことが想定されるため、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。・ 引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、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。
-------------------	--

事前評価票【No.40】

施策等名	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	担当課	港湾局計画課 (計画課長 林田 博) 海事局港運課 (港運課長 田村 明比古)
施策等の概要	<p>スーパー中枢港湾において、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するため、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形成に係る支援等の措置を講ずる。</p> <p>【予算要求額：次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る支援事業等 364 億円】</p>		
施策等の目的	<p>物流コストの削減等を通じて、我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資する。</p>		
関連する政策目標	18) 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		
関連する業績指標	74) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 < 社会資本整備重点計画の第2章に記載あり >		
指標の目標値等	74) 平成14年比5%減(平成19年度)		
施策等の必要性	<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、我が国の主要な国際コンテナ港湾は、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必要不可欠となっている。(=目標と現状のギャップについて分析)</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に対応した大水深コンテナターミナルの整備やターミナルの24時間フルオープン化、港湾諸手続の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きたが、韓国等での国家戦略による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メガオペレーターの台頭等による海外主要港の成長により、コスト・サービスの面において我が国港湾は世界水準に達していない(アジア主要港と比較して我が国港湾は港湾コスト3割高であり、リードタイムはアジア主要港の1日に対し3日である)。(=その原因について分析)</p> <p>このため、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現するためには、スーパー中枢港湾においてスケールメリットを活かした大規模で効率的な次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する必要がある。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>次世代高規格コンテナターミナルの運営を引き受けることとなる民間ターミナルオペレーターが整備する荷捌き施設等に対する無利子貸付制度の創設、24時間フルオープン化への支援等のハード・ソフト一体となった施策を導入するほか、内航フィーダー輸送の活性化に関する社会実験を行う。(=導入する施策の具体的内容について説明)</p>		
社会的二重	<p>港湾諸料金等港湾の高コストの是正及び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</p>		

	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。
行政の関与	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組が必要であり、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。
国の関与	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進にあたっては、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。
施策等の効率性	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な導入が可能となる。また、国策として行う先導的・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発する可能性が生まれる。
施策等の有効性	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展開することによって、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、我が国港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。
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答申された「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」において、スーパー中枢港湾の育成が位置付けられている。</p> <p>平成 16 年 7 月 23 日には、京浜港、伊勢湾及び阪神港の 3 港をスーパー中枢港湾として指定したところである。</p> <p>平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 18「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」 74 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 （参考） 上記評価書における「今後の取組の方向性」 ・我が国の国際競争力の強化を図るためスーパー中枢港湾プロジェクトを推進する。</p>

事前評価票【No.41】

施策等名	港湾漁港高度利用事業（仮称）の創設	担当課 （担当課長名）	港湾局計画課 （計画課長 林田 博）
施策等の概要	第1種漁港に隣接する地方港湾において、防波堤等の整備や放置艇対策などの共通する課題を解決するため、地方が作成する全体事業計画に基づき、事業実施主体による裁量的かつ円滑な事業実施を可能とするための助成制度を創設する。		
施策等の目的	港湾及び漁港に共通する課題に対し、地域が自らの計画に基づき適切かつ柔軟に対応可能とすることで、地域再生を推進する。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保 19) 物流の効率化		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>漁港と隣接する港湾においては、管理者の相違等のため、港湾施設に対しても効果を持つ漁港区域内の防波堤の計画・整備が進まないなど、地域の実情にあった施設整備が行われていない事例が存在。（目標と現状のギャップ）</p> <p>異なる予算措置により整備を実施している港湾・漁港間での事業調整には相当の期間を要する。（原因分析）</p> <p>地方の自主性・裁量性をより高めつつ、円滑な事業実施を可能とする連携策が必要。（課題特定）</p> <p>第1種漁港に隣接する地方港湾において、防波堤等の整備や放置艇対策などの共通する課題を解決するため、地方が作成する全体事業計画に基づき、事業実施主体による裁量的かつ円滑な事業実施を可能とするための助成制度を創設する。（施策の具体的内容）</p>		
社会的二一ス	地域の真の自立を目的とした「三位一体の改革」を進めるため、地方の裁量性を高め自主性を大幅に拡大する改革の実施が求められている（「骨太の方針2004」）。		
行政の関与	港湾管理者、漁港管理者の各行政が主体的に対策を講ずる必要がある。		
国の関与	本事業は、港湾・漁港における課題に対応するための事業を全体事業計画として地方がとりまとめ、国がこの計画を審査し、計画の範囲内において地方の自主性・裁量性のもと事業実施を認めるものであり、国の関与が必要。		
施策等の効率性	本事業で地方が作成する全体事業計画は、概ね5年間に実施する事業及び施策とともに、達成を目指す成果目標を記載し、中間評価・事後評価を実施することとしており、効率的な事業執行が期待できる。		
施策等の有効性	本事業で地方が作成する全体事業計画は、概ね5年間に実施する事業及び施策を適切にパッケージ化したものであり、これを地方の高い自主性・裁量性のもとで緊急に実施することで、有効性が担保される。		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.42】

施策等名	駅まち協働事業の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局街路課 (街路課長 斉藤 親)
施策等の概要	<p>交通拠点の整備において、地方自治体や鉄道事業者等から構成される協議会を設置し、関係者が協調し利用者にとって最適な整備計画を策定するとともに、これに基づく整備を鉄道側と都市側が連携して推進する。</p> <p>【予算要求額：1,950百万円の内数】</p>		
施策等の目的	<p>施設ごとではなく利用者にとって最適な交通拠点の全体計画の策定 関係事業者間の調整をルール化することによる計画調整の迅速化</p>		
関連する 政策目標	<p>2) バリアフリー社会の実現 20) 都市交通の快適性、利便性の向上</p>		
関連する 業績指標	-		
指標の 目標値等	-		
施策等の必要性	<p>都市再生、中心市街地活性化およびバリアフリー化等の観点から交通拠点の整備に対して地方自治体からの要望は高い。しかし、交通拠点周辺は関係者が多岐にわたり、権利関係が輻輳していることなどから、事業者間の調整および計画策定に課題を抱えている地区が多く、複雑解となった駅ほど整備が進んでいない状況である。 (= 目標と現状の GAP)</p> <p>交通拠点周辺は関係者が多岐にわたり、権利関係が複雑な場合において、個別の施設や管理者に対して支援する従来までの補助制度では計画調整が困難である。また、鉄道事業者等は自らの経営状況を最優先して意思決定するため、事業スケジュールの調整が図りづらい。 (= 原因分析)</p> <p>交通拠点の全体計画の策定において、個別の施設や管理者に対して支援する従来までの考えにとらわれず、関係者が連携し、利用者にとって最適な整備計画の策定を最優先する仕組みを整えたうえで、計画に基づく施設整備に対して鉄道側と都市側が協調して包括的に助成を行うことが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>そのため、以下の流れに沿った制度を創設 関係者(都道府県、市町村、鉄道事業者等)による協議会の設置 協議会が施設ごともしくは事業者ごとではなく全体として最適な計画とスケジュールを策定 最適な計画に基づき、事業を実施する関係者(各事業主体)間で施工区分と費用負担の協定を締結 都市整備に要する費用を上限とした限度額方式による助成(限度額の範囲内で同等の効果を発現する代替設備を整備する事も可能とする) 鉄道局による助成制度と連携した総合的、一体的な整備の促進 (= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>交通拠点の整備により、都市交通の円滑化を図るとともに、都市施設整備や土地利用の再編による都市再生を推進するため、地方自治体の整備意欲は強く、全国の乗降者数 10,000 人 / 日以上以上の駅においては約 200 箇所での整備の意向あり。</p>		
行政の関与	<p>関係者が多岐にわたり、権利関係が輻輳している交通拠点の整備を行うにあたっては、都道府県および関係市町村と鉄道事業者をはじめとした民間事業者が連携することで、駅および駅周辺の最適な計画の策定が実現する。</p>		

国の関与	本施策は、国の政策目標である都市再生、中心市街地活性化およびバリアフリー化を推進するものであり、国が積極的に関与する必要がある。
施策等の効率性	<p>成果主義の考え方にに基づき、交通拠点の利便性や快適性等の改善の度合いに応じて助成するため、効率性は一定水準を下回ることはない。また、従来の補助制度は個別の施設に着目していたが、本施策では全体として最適化した整備計画を策定しているため、施設に過不足がなく効率性はきわめて高い。</p> <p>さらに、関係者間で計画策定の調整に要する時間が大幅に短縮され、社会的便益が向上する。</p>
施策等の有効性	本施策を講じることで、利用者にとって理想的な交通拠点の全体計画が策定でき、かつ計画策定に至るまでの関係者間の調整が迅速化する。これにより、交通拠点の整備が一層促進され、整備箇所が重点化することで事業効果の早期発現が可能となる。
その他特記すべき事項	<p>「高齢者、身体障害者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」の成立（平成 12 年法律第 68 号）</p> <p>全国 147 市町村（平成 16 年 6 月末現在）において 156 のバリアフリー基本構想が策定され、交通拠点整備が計画されている。</p>

事前評価票【No.43】

<p>施策等名</p>	<p>L R Tの整備の推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>鉄道局財務課 (財務課長 室谷 正裕) 道路局路政課 (路政課長 日原 洋文) 都市・地域整備局街路課 (街路課長 斉藤 親)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>鉄軌道事業者、関係自治体等から構成される「L R Tプロジェクト推進協議会」を設立し、同協議会が策定したL R T整備計画に基づき実施されるL R Tの整備に対して、関係部局の連携により新たに創設する「L R T総合整備事業」により、総合的な支援を行う。 【予算要求額：36,413百万円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>まちづくりと連携したL R Tの整備を促進することにより、環境にやさしく利用者本位の都市交通体系を構築することを目的とする。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>20) 都市交通の快適性、利便性の向上 21) 地域交通確保</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>少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境負荷への軽減などの都市内交通における課題の解決に向け、低床式で乗り降りがやすく、高い速達性や定時性を有し、環境にも優しいことなど、優れた特長を持った都市公共交通システムとして、まちづくりと一体となったL R Tの整備が期待されており、全国各地において、導入に向けた構想や計画の策定が進められているが、現在まで、国内で実際にL R Tが新規に整備された例はなく、既存の路面電車のL R T化についても、順調に進んでいるとはいえない。 (= 目標と現状の GAP)</p> <p>L R Tの導入に向けて多大な初期投資が必要となる一方、地方自治体の財政状況や既存事業者の経営状況における投資余力が限られていることから、導入に向けたインセンティブが働きにくく、また、導入に向けた関係者間の利害調整やコンセンサス形成が困難。 (= 原因分析)</p> <p>既に構想、計画を有する都市において事業化に向けたブレイクスルーの手段として、また、新たに導入を検討する都市においてはその動機付けとして、L R T導入の際の初期投資を軽減する財政支援の拡充と、地域の一元的な協議・推進体制の整備が必要。 (= 課題の特定)</p> <p>「L R Tプロジェクト」の実施 地域におけるL R T導入に向けた合意形成、推進のための体制として、鉄軌道事業者、関係自治体、国土交通省（地方運輸局、地方整備局）、公安委員会、有識者・N P O等から構成する「L R Tプロジェクト推進協議会」を設置し、協議会が策定したL R T整備計画に基づく整備に対し、補助制度の同時採択など総合的な支援を行う。</p> <p>「L R T総合整備事業」の創設 L R Tプロジェクトの中核的支援策として、L R Tの導入に向けて、協議会が</p>		

	<p>策定した計画に基づく事業に対して、関係部局の連携による補助の同時採択と一体的支援が可能となるよう下記の各支援等から成る総合整備事業を創設する。 (具体的な支援策) 協議会が策定したLRT整備計画に基づき、鉄軌道事業者が行う低床式車両その他LRTシステムの整備に不可欠な施設の整備に対する補助制度の創設(鉄道局) LRTの導入に対する限度額方式による補助制度の創設(都市・地域整備局) 道路管理者による導入空間の整備(都市・地域整備局、道路局) (=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>人と環境に優しい都市公共交通としてのLRTの有する優位性への認識が浸透しつつあり、また、地下鉄や都市モノレールなどと比較して低廉な整備が可能であることなどから、例えば富山、熊本など、全国約60都市において、導入の検討(市民団体等によるものを含む)がなされるなど、LRT導入に向けた社会的要請が強まっている。</p>
行政の関与	<p>少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境への負荷の軽減といった都市交通問題の解決に資するものであることから、公益性が高く、行政が支援する必要がある。</p>
国の関与	<p>まちづくりと一体的に取り組まれるLRTの導入により、少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境への負荷の軽減といった課題に対応し、都市再生・地域再生の促進が期待されるものであることから、国が積極的に関与する必要がある。</p> <p>なお、平成16年6月に策定した国土交通省環境行動計画においても、公共交通機関の利用促進による環境的に持続可能な交通(EST)の実現に向けた施策として、「LRTの導入促進等」を位置付けている。</p>
施策等の効率性	<p>LRT整備は、道路空間や鉄道路線などの既存ストックを活用できるため、整備に要する建設コストが地下鉄、都市モノレール等、他の都市公共交通機関と比較して低廉であり、地方中核都市における都市中量輸送システムとして非常に有効である。</p>
施策等の有効性	<p>LRTプロジェクト推進協議会の設置により地域における一元的な推進体制が整備されるとともに、関係部局の連携による財政支援が拡充されることにより、LRTの導入が加速的に促進されることが見込まれる。</p>
その他特記すべき事項	<p>運輸政策審議会第19号答申 今後取り組むべき鉄道整備のあり方の中で、大都市圏の域内や地方中核都市圏における新たな軌道系交通システムとして、トランジットモール等のまちづくりと一体となった導入に対する期待が近年高まっているLRT(ライトレールトランジット)の整備推進の必要性が指摘されている。</p>

事前評価票【No.44】

施策等名	外部監視強化による路上工事の縮減	担当課 (担当課長名)	道路局国道・防災課 (国道・防災課長 鈴木克宗)
施策等の概要	「問合せ番号」の導入による路上工事情報への簡単アクセスなど、路上工事情報提供の充実・徹底を図るとともに、「不人気投票」の実施など道路利用者による外部監視を強化することにより、路上工事の縮減を図る。		
施策等の目的	路上工事に伴う車線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	20) 都市内交通の快適性・利便性の向上		
関連する業績指標	90) 道路渋滞による損失時間 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 92) 路上工事時間の縮減率 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	90) 約1割削減(H19) 92) 約2割削減(H19)		
施策等の必要性	<p>国土交通省道路局の実施する「道路利用者満足度調査」において、道路工事のやり方に対する満足度は平成14年度調査から3年連続して11の設問中2番目に低い結果となっており、路上工事の実施に対する道路利用者の批判に応えるため、様々な路上工事縮減施策に取り組んでいる。その結果、平成15年度は、全国の直轄国道において、年間路上工事時間を対前年度比約7%縮減した。また、東京23区における直轄国道と都道においては、年末・年度末の路上工事ストップや工事実施者別路上工事時間の公表等により、年間路上工事時間を対前年度比約5%縮減し、一定の成果をあげている。しかし、占用企業者による路上工事時間が大幅に縮減される一方で、道路管理者の道路補修工事による路上工事時間は増加するなど、路上工事縮減の取組みはまだ不十分である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因として、道路利用者への路上工事に関する情報提供が不十分であることに加え、工事実施者に路上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、道路利用者への路上工事に関するきめ細かな情報提供の徹底を行うとともに、道路管理者及び占用企業者に路上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"> ・路上工事情報のリアルタイム化 ・「問合せ番号」をインデックスとして路上工事情報の特定、検索等を簡素化 ・道路利用者が「問合せ番号」を使って路上工事について意思表示<不人気投票> ・路上工事モニター<路上工事Gメン>によるチェック ・「不人気投票結果」及び毎月の路上工事時間について公表 <p>(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	平成16年4月～5月にかけて、国土交通省道路局で実施した「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	路上工事の縮減は、道路管理者（国、地方公共団体）、占用企業者、交通管理者がそれぞれの工事予定の場所、内容、時期を調整する調整会議等において連携して推進する施策であり、国は調整会議メンバーとして他機関と協働で施策の推進を図る責務がある。
施策等の効率性	路上工事は道路管理者（官）および占用企業者等（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事等から、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	<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、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。</p> <p>平成 15 年 6 月に「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」を設置し、従来の関係者間における「内部調整型」の縮減施策から、道路利用者等によって工事実施状況のチェックを行うなどの「外部評価型」の縮減施策への転換に向けた具体的検討を行っているところ。</p> <p>平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 20「都市交通の快適性・利便性の向上」 （3）都市内の交通渋滞を緩和する の評価結果及び今後の取組みの方向性を踏まえた新規施策である。 ・工事情報の開示等を通じて、道路利用者による工事実施状況のチェックを行うなどの外部監視や毎月の路上工事時間を直ちに公表する等のマネジメントの強化を図り、一層の路上工事の縮減に取り組む。</p>

事前評価票【No.45】

施策等名	都市鉄道利便増進事業の推進	担当課 (担当課長名)	鉄道局都市鉄道課 (都市鉄道課長 渡邊一洋)
施策等の概要	<p>都市鉄道の既存ストックを有効活用して、速達性の向上及び駅施設等の利用の改善を図ることにより、利用者の利便を増進するため、 都市鉄道利便増進計画の策定、関係者の利害関係の調整等を目的とする制度を創設 都市鉄道利便増進計画に基づく事業に対する補助制度及び税制上の特例措置の創設 等の措置を講じる。 【予算要求額：1,019百万円】</p>		
施策等の目的	<p>都市鉄道は、都市の社会経済活動や生活水準を支える都市の装置であり、これを整備することは都市の活力の維持・増進に直結する。本施策は、需要対応型の都市鉄道整備が一段落した現在、貴重な既存ストックを有効活用することにより、都市鉄道ネットワークの利用者利便を増進させ、活力ある社会の実現に資することを目的とする。</p>		
関連する政策目標	20) 都市交通の快適性・利便性の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>これまでの都市鉄道整備は、増加する輸送需要への対応という観点から、鉄道事業者ごとの企業戦略の下、利用者負担を原則として、新線建設や複線化・複数線化等が行われており、これにより必要な輸送力の確保や混雑緩和が図られてきた。しかしその一方で、他事業者との接続性が不十分なことによる迂回の必要性、混雑時間帯における速達性の低下、駅周辺地域との一体性が不十分などの問題があり、概成しつつある都市鉄道ネットワーク機能は十分に活かされていない状況にある。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>これは、都市部における事業には多額の費用を要することに加え、近年の輸送需要の頭打ちもあり、鉄道事業者は設備投資を抑制する傾向にあるためと考えられる。また、都市の空間制約等により多数の関係者の利害が錯綜すること、創出される需要の多くは他の既存路線からの転移であること等から、鉄道事業者による利便増進事業の発案や関係者間の調整が困難な状況になっていることも原因と考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、利用者や地域の声を反映しながら関係者の利害調整の仕組みを確立するとともに、鉄道事業者等民間の投資を効果的に引き出すため、既存ストックを有効活用した都市鉄道の整備に対する支援を充実する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、概成しつつあるネットワーク(既存ストック)を有効活用した都市鉄道の利便増進のため、 都市鉄道ネットワークの速達性の向上又は駅施設等の利用の改善に関する都市鉄道利便増進計画の策定、関係者の利害関係の調整等を目的とした都市鉄道利便増進法案(仮称)の策定 都市鉄道利便増進計画に基づく事業の推進を支援する都市鉄道利便増進事業費補助(仮称)の創設 都市鉄道利便増進計画に基づく事業により取得する鉄道施設に係る課税標準の特例措置の創設</p>		

	等の施策を地方公共団体とともに実施することにより、都市鉄道ネットワークの利便を増進し、もって都市の活力の増進を図る。(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	都市部においては、鉄道事業者が互いに競争をしながら輸送需要の増加への対応を主眼に事業展開を図ってきた結果、他事業者との接続性や鉄道駅周辺地域との一体性が不十分であるとともに、混雑時において速達性が低下するという問題が生じてきており、これにより三大都市圏だけでも約 2 . 4 兆円の経済損失があるという試算もある。これらの問題に対応するため、都市鉄道ネットワークの効用を最大化し、都市鉄道の利便を増進させることが強く求められている。
行政の関与	都市鉄道は、都市の社会経済活動や生活水準を支える都市の装置であり、その利用環境の改善が強く求められている一方で、鉄道事業者にとって乗換利便や速達性の向上、駅施設等の利用改善は増収に直結する事業ではないこと等から積極的に取り組まれるものではないため、行政の関与が不可欠である。
国の関与	利便増進型の都市鉄道整備は、経済効果の帰属先が一義的には当該地域であり、直接の受益者が鉄道利用者であるため、地方公共団体や鉄道事業者がその責務を負うのは当然である。しかしながら、都市鉄道ネットワークの広域性、都市の社会経済活動が我が国全体の活性化に果たす役割、さらには国際競争力強化への貢献を考えると、地方公共団体や鉄道事業者のみに委ねることは許されず、国の関与が不可欠である。
施策等の効率性	我が国の都市鉄道は世界に類をみない規模・頻度で利用されているため、その利便増進は、都市の集積メリットを強化し極めて大きな便益を生み出すとともに、駅周辺開発の誘発による波及効果も大きい。また、既存ストックの有効活用により費用対効果が高く、さらに都市の空間制約や地球規模・地域レベルの環境制約を考慮すると、鉄道整備は目的達成の極めて効率的な手段である。
施策等の有効性	目標実現に向けての主な障害は、輸送需要の頭打ちによる鉄道事業者の投資抑制、都市部における多数の関係者の利害錯綜である。このため、関係者間の利害調整制度と利便増進事業に対する支援制度とを「車の両輪」として創設するものである。また、同様の問題からプロジェクトの発案すらされないという課題に対応して、計画の提案制度を設けるものである。
その他特記すべき事項	平成 15 年度の政策レビュー（プログラム評価） 「都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニーズへの対応 - 」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) <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送力の増強から既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良へ施策の重点を移行。 ・ 引き続き空港アクセス鉄道の整備を促進。 ・ まちづくりと一体となった駅機能の強化。 ・ 速達性の向上、乗換利便性の向上や移動のシームレス化など、公共交通機関としての機能を向上すべく、ハード、ソフト両面からの一層の取組みを強化。

事前評価票【No.46】

施策等名	地方鉄道の再生	担当課	鉄道局 財務課 (財務課長 室谷正裕)
施策等の概要	<p>地方鉄道事業者による利用者利便の向上に向けた取組みとそれに対する地域の主体的・積極的な関与について、再生計画の策定を求め、近代化補助により重点的かつ効果的な支援を図るとともに、固定資産税の特例措置を拡充する。</p> <p>【予算要求額：3,015百万円】【減収見込額：22百万円(拡充分)】</p>		
施策等の目的	<p>鉄道事業者と地域の一体的な取組みを通じて利用促進と事業基盤の強化を図り、地方鉄道の再生、地域の活性化等を推進する。</p>		
関連する政策目標	21) 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>交通ネットワークの維持、地域の再生、人と環境にやさしい社会への貢献等の観点から、地方鉄道が事業者の経営努力と地域の支援によって維持・安定化が図られ、今後とも地域の重要な交通手段としてその機能を持続的に果たしていくことが、求められている。</p> <p>しかしながら、近年特に地方鉄道を巡っては、少子高齢化が進み、また道路整備の進展等に伴いマイカーへの依存が高まる一方で鉄道の利用者は一層減少し厳しい経営状況に追い込まれており、地域のネットワーク維持等にも問題が生じてきている。</p> <p>(= 目標と現状のG A P)</p> <p>原因としては、少子高齢化、モータリゼーションの進展等の環境の変化に加え、鉄道事業に内在する要因として、輸送人員の減少に伴う収益性の低下からコスト削減が進められ、そのため利便性向上のための設備投資等が進まず、所要時間の短縮が図れない、また、運行本数も減らされる等、利便性において多くの問題が生じ、結果として沿線住民等の鉄道離れが一層進んでいると考えられる。</p> <p>(= 原因の分析)</p> <p>よって、利便性向上に向けた鉄道事業者の努力とそれに対する、関係自治体、地元経済界、住民等、地域の主体的・積極的な関与を促し、利用促進と事業基盤の強化につながる施策の実施が必要である。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、鉄道事業者による利用者利便向上に資する取組みやそれに対する地域の関与について再生計画の策定を求め、以下の通り重点的かつ効果的な支援を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 再生計画に基づく鉄道施設等の整備について優先的に補助採択 ・ 再生計画に基づき補助採択された事業について、計画期間中に限り黒字転換事業者を補助対象化 ・ 補助対象設備の追加 ・ まちづくり事業との連携を図るなど再生計画の実現に著しい効果が期待できる設備整備について、補助率の嵩上げ ・ 固定資産税の課税標準の特例措置の対象に「再生計画に基づき整備される利便性向上に資する設備」を追加する <p>(= 具体的施策の内容)</p>		

社会的ニーズ	地方鉄道が地域の重要な交通手段として、その機能を持続的に果たしていくことが、交通ネットワークの維持、地域再生、人と環境にやさしい社会への貢献等の観点から求められている。
行政の関与	利用者利便の向上、環境改善、バリアフリー化の推進、地域再生、等を図ることは、公益性が高く行政の関与が必要である。
国の関与	利用者利便の向上、地方鉄道の中小性・脆弱性に対する対応等は、国の鉄道施策として取り組むべき課題であり、さらに、環境改善、バリアフリー化の推進、地域再生等は、目下の喫緊の国家的課題であることから、国の関与は不可欠である。
施策等の効率性	地方鉄道の再生計画の策定、実施を通じて事業者と地域の連携が図られ、利用促進に向けた効率的・効果的な一体的な取組みが可能となる。
施策等の有効性	地方鉄道の再生に向け、事業者と地域の一体的な取組みに対して、国が重点的・効果的に支援するとともに、その効果についても検証することとしており、これにより利用促進等を画した地方鉄道の再生に向けた効率的・総合的な取組みが可能となる。
その他特記すべき事項	運輸政策審議会第19号答申 今後取り組むべき鉄道整備のあり方の中で、地方鉄道の近代化について、地域の重要な交通機関として位置づける場合には、必要に応じ、地域が中心となって鉄道を支え、鉄道の魅力を高める取組みについての必要性が指摘されている。

事前評価票【No.47】

<p>施策等名</p>	<p>国際競争力のある観光地づくり (観光ルネサンス事業等)</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局観光地域振興課 (観光地域振興課長 若林 陽介) 都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室(都市総合事業推進室長 松井 直人)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>観光立国の実現に向けて、各地域がそれぞれの創意工夫を活かして行う外国人観光旅客にも魅力ある多様な観光地づくりを促すとともに、外国人観光旅客が快適に旅行できる環境を整備することで、わが国の観光地としての魅力を総合的に高めていくため、民間を主体とした地域の観光振興組織が行う地域の魅力の発信、観光地づくりに資する施設の整備・運営等の事業に対する補助制度の創設、外客の移動円滑化措置の実施に係る公共交通事業者等の責務の明示、特定の地域に限定した通訳案内業についての都道府県による試験制度の創設(外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部改正)等、所要の措置を講ずる。</p> <p>【予算要求額：1,326 百万円】 【減収見込み額：35 百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>観光立国の実現に向けて、各地域がそれぞれの創意工夫を活かして行う外国人観光旅客にも魅力ある多様な観光地づくりを促すとともに、外国人観光旅客が快適に旅行できる環境を整備する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地域間交流、観光交流等内外交流の推進</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>96) 訪日外国人旅行者数 97) 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>96) 訪日外国人旅行者数 平成18年 743万人 97) 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 平成18年2回</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>現在、ビジット・ジャパン・キャンペーンをはじめとする諸施策によって、外国人観光旅客の来訪を促進している。しかし、平成15年の訪日外国人旅行者数は521万人であり、日本人海外旅行者数1330万人と比較しても極めて低い数字となっている。訪日外国人旅行者数の平成18年における目標値である743万人を達成するためには、今後も外国人旅客の来訪を促進し、高い伸び率を維持する必要がある。また、経済不況等により国民一人あたりの平均宿泊旅行回数も減少しており、国内観光が低迷している。(=目標と現状のGAP)</p> <p>国際・国内観光の振興にあたっては、ビジット・ジャパン・キャンペーンによる戦略的な日本ブランドの発信と、国際競争力ある観光地づくりという二つの要素が車の両輪として機能する必要があるが、この点、ビジット・ジャパン・キャンペーンについては、一定の成果がみられるものの、国際競争力ある観光地づくりという点については、民間セクターや地方自治体等の連携が不十分等の理由で観光地の魅力の十分な向上が行われてこなかった。また、外国語による表示や情報提供が不十分なこと、外国人旅行者に対する対応能力を持った人材が不足していること等が外国人観光旅客が日本国内を快適に旅行する上で障害となっている。(=原因分析)</p> <p>観光地の魅力を高める上で各地の観光地づくりの成功例を参考にすることが有益であるが、それらによると民間主導による創意工夫を生かした戦略的な取り組みが不可欠であることが分かる。それぞれの地域が、民間のアイデア・活力を積極的に活用して、総合的な戦略のもとに、民間を主体とした観光地域振興</p>		

	<p>組織と地方自治体との密接な連携により、一体的・総合的に取り組むことが必要である。また、外国人観光旅客の利便性を高め、外国人観光旅客の増大を図る上で公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等を充実させることが必要となる。さらに、多様化・個性化する地域の魅力を外国語を用いて外国人に紹介することができる人材の確保が必要である。現行の国の行う通訳案内業試験を合格して通訳案内業を営む者は、その知識・能力は高いものの、都市部に集中するとともに特定言語に偏っている等の現状があり、また、多様化する個人旅行者のニーズに対応しきれていない、という問題点がある。(＝課題の特定)</p> <p>具体的には、以下の措置を行う。</p> <p>市町村は、外客誘致に資する観光地域づくりに関する基本構想として、「観光地域振興構想」を策定することができる。また、市町村長は、同構想の一部の事業を行おうとする民間を主体とした法人を、「観光地域振興機構」として指定することができることとし、同機構は、観光地としての魅力の発信、観光地域づくりに資する施設の整備・運営等の事業を実施するものとし、併せて、同事業に対する国の補助制度を創設するものとする。</p> <p>公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等を国が定める外客移動円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととする。</p> <p>都道府県は、国の同意を得て特定の地域に限定した通訳案内業の試験制度を設けた場合には、当該試験に合格した者について、通訳案内業を営むことができる地域を限定して免許を付与することができることとする。</p> <p>(＝施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>国際相互理解の増進、わ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わが国にもたらすことから外国人観光旅客の多様な地域への来訪促進による国際観光の振興が求められている。</p>
行政の関与	<p>国際観光の振興を図ることは、国際間の相互理解の増進に資するもので、公益性が高い。また、本施策は、観光産業の再生や地域の再生に資すると共に、経済効果、雇用効果を地域にもたらし、国民生活にゆとりや潤いをもたらすもので、公益性が高いため、行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>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、全国的な観点から実施すべき業務であることから、国が主体的に推進すべきものである。</p>
施策等の効率性	<p>民間を主体とした観光地域振興組織と地方自治体との密接な連携により、総合的・一体的な取り組みを行うことを通じて、外国人観光旅客にも魅力ある観光地域づくりが可能となるため、国の補助制度の創設等の施策は十分効率的なものといえる。</p> <p>意欲のある都道府県が、独自の外客誘致戦略と絡めた形で、それぞれの地域の魅力を外国語を用いて案内できる人材を育成・確保できるようになることから、国際競争力ある観光地づくり及び外国人の旅行環境の整備の双方に大きく資することとなる。</p>
施策等の有効性	<p>民間を主体とした観光地域振興組織と地方自治体との密接な連携により、総合的・一体的な取り組みを行うことを通じて、外国人観光旅客にも魅力ある多様な観光地域づくりを促すことができ、また、外国人観光旅客への情報提供の充実、地域の魅力に精通した通訳案内業者の増加により、訪日外国人が滞在中の快適性・利便性が増し、訪日外国人旅行者の増加につながるのみならず、国内観光の振興にもつながる。</p>
その他特記すべき事項	<p>小泉総理大臣施政方針演説(平成15年1月31日)</p> <p>「観光の振興に政府を挙げて取り組みます。現在、日本からの海外旅行者が年間約1600万人を超えているのに対し、日本を訪れる外国人旅行者は約500万人にとどまっています。2010年にこれを倍増させることを目標としま</p>

す。」

小泉総理大臣施政方針演説（平成 16 年 1 月 19 日）

「2010 年に日本を訪れる外国人旅行者を倍増し、『住んでよし、訪れてよしの国づくり』を実現するため、日本の魅力を海外に発信し、各地域が美しい自然や良好な景観をいかした観光を進めるなど、『観光立国』を積極的に推進します。」

観光立国懇談会報告書（平成 15 年 4 月 24 日）

4. 魅力を活かす環境整備 (5) 地域に根ざした魅力を高めよう

「日本では、それぞれの地域が美しい自然景観や文化資産をもち、食文化や祭などの伝統行事を伝えるものが多い。しかしながら、地元の安くておいしい食を、おしゃれなレストラン等で外国人が味わう機会は、ことに地方の場合、極めて少ないといっている。

生活文化を軸にこれらを整備し、創造し、さらに、周辺の地域とのネットワーク化を進めることによってさらに魅力を高めることが必要であろう。地域の観光振興に先導的な役割を果たしている「観光カリスマ」にも、その期待が高まっている。それぞれの地域が魅力を競い合い、セールスポイントを高め、自律的な努力を促す意味を込めて、『一地域一観光』の国民運動を展開することを提案したい。」

経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2004(平成 16 年 6 月 3 日閣議決定)

第2部 経済活性化に向けた重点施策

1. 地域再生 (3) 地域の基幹産業等の再生・強化 (観光戦略の強化)

「観光立国による地域再生のための地域自らの取組を促進するとともに、観光産業の進展を図る。このため、新たに設けられた観光立国推進戦略会議を活用しつつ平成 16 年度から観光戦略を強化する。」

平成 15 年度の政策チェックアップ (業績測定)

政策目標 22 「地域間交流、観光交流等内外交流の推進」

(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」

・地域が自主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みを、ハード・ソフト両面から総合的に支援していく必要がある。

事前評価票【No.48】

施策等名	スマートIC整備の本格展開	担当課 (担当課長名)	道路局高速国道課 (高速国道課長 菊川滋)
施策等の概要	<p>高速自動車国道の有効活用のために、ICの追加を推進している中で、建設・維持管理コストを削減可能なスマートICを導入は有効であると考えられる。平成16年度においては、「SA・PAを利用したスマートICの社会実験」を実施するところであり、平成17年度においては、平成16年度の社会実験の結果を勘案しつつ、新たな公的支援により、スマートICの本格導入を図る。</p>		
施策等の目的	<p>建設・維持管理コストを削減可能なスマートICの本格導入を通じたIC追加により、利便性の向上による高速道路の有効活用を図り、人、物の移動を円滑化させる。</p>		
関連する政策目標	<p>17) 広域的モビリティの確保 22) 地域間交流・観光交流等内外交流の推進</p>		
関連する業績指標	<p>72) 規格の高い道路を使う割合</p>		
指標の目標値等	<p>72) 15%(H19)</p>		
施策等の必要性	<p>長距離トリップは全国各地に20~30%程度存在するものの、それを担うべき高速道路などの利用率は13%に過ぎない。このように、本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ることで、渋滞、沿道環境、交通安全等に弊害が発生している。具体的には、仮に日本の高速道路利用率がドイツ並みの30%であったとしたら、CO2排出量が年間約1,100万トン減少、交通事故による死者数が年間約900人減少すると試算されている。(=目標と現状のGAP) 高速道路の利用率が低水準である原因の一つとして、高速自動車国道のIC間隔は10kmと、独、英、米等の4~5kmと比較して長い点が考えられる。また、高速自動車国道が通過する市町村916市町村のうち、約4割(363市町村)はIC無し市町村であるのも原因と考えられる。(=原因分析) また、ICのない地域においては、地域の活性化を図るためにも、ICの設置に対する要望が強い。そのためには、建設・維持管理コストが削減可能なIC整備として、スマートICの本格導入が求められているところ。(=現状を改善するための課題) 以上の必要性から、スマートICの本格導入を図ることとする。(=施策の具体的な内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ることによって発生する渋滞、沿道環境、交通安全等の弊害の緩和及び地域の活性化という観点から、IC設置に対する要望が強い中で、建設コスト・維持管理コストが相対的に安価なスマートICの本格導入に対する社会的なニーズは極めて高い。</p>		
行政の関与	<p>スマートICの本格導入にあたって行政が公的支援を行うことにより、IC追加に伴う利便性の向上による高速道路の有効活用が図られ、人、物の移動の円滑化が達成される。</p>		
国の関与	<p>本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ることによる渋滞、沿道環境、交通安全等の公益に対する弊害を解消して、より身近な、使いやすいハイウェイの実現を目指して、国がスマートIC追加に対して公的支援を行う。公的支援を行うことにより、IC追加に伴う利便性の向上による高速道路の有効活用が図られ、人、物の移動の円滑化が達成される。</p>		
施策等の効率性	<p>IC追加による直接便益は1箇所あたり毎年2億円と試算。</p>		
施策等の有効性	<p>スマートICの導入により、従来のICと比較して建設コストの約3割削減、管理コストの約5割削減が見込まれる。また、並行する一般道から高速道路へ</p>		

	の交通分散、人、物の移動の円滑化による地域の生活の充実及び経済の活性化が達成されるため有効であると考えられる。
その他特記すべき事項	「使える」ハイウェイ推進会議（平成 16 年 7 月）において、スマート IC など、高速道路の利便性の向上を図ることを検討中。 平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 17「広域的モビリティの確保」 （ 1 ）地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する の評価結果及び今後の取組みの方向性を踏まえた新規施策である。

事前評価票【No.49】

施策等名	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進	担当課 (担当課長名)	土地・水資源局土地情報課 (土地情報課長 周藤 利一) 土地・水資源局地価調査課 (地価調査課長 岩本 千樹)
施策等の概要	<p>法務省から登記異動情報を得て、地価公示制度の枠組みを活用して、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、公示価格の判定に活用するとともに、物件が特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行なう。 【予算要求額：546百万円】</p>		
施策等の目的	<p>土地の取引価格等の情報提供により、市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図ることが本施策の目的である。</p>		
関連する政策目標	<p>23)新たな市場の育成 24)公正で競争的な市場環境の整備</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>透明性や、取引の円滑性が確保された市場メカニズムが適正に機能する市場の形成のためには、市場参加者間に情報格差がなく、財の価値と価格の関係が明確であることが必要である。しかしながら、不動産取引について約8割の人が不安感を抱いているなど、市場参加者に提供される情報が不十分であり、取引当事者間に情報格差が存在している状況にある。(=目標と現状GAP)</p> <p>その原因として、土地市場は「土地」という元来個別性が極めて高いという特性を有する財の市場であることなどから、市場メカニズムが適正に機能する上で一定の制約があることに加え、土地取引は通常相対で行われるため、取引に関する情報が市場に提供されにくいと考えられる。(=原因分析)</p> <p>近年、特に地価の個別化に見られるように、土地市場が利便性、収益性を重視するものへと構造的に変化したことにより、取引当事者は土地・建物に関する正確で、分かりやすい、より詳細な情報を求めるようになっており、こうしたニーズに対応していくためには、取引価格等の土地に関する情報の把握・提供の体制を充実させる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>このため、法務省から登記異動情報を得て、地価公示制度の枠組みを活用して、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、公示価格の判定に活用するとともに、物件が特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行なう。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>土地市場が利便性、収益性を重視するものへと構造的に変化したことにより、取引や投資に当たっては、土地の利用価値に見合った価格を見極める必要性が高まっており、市場において、正確で、分かりやすい、より詳細な情報が求められている。</p>		
行政の関与	<p>不動産取引については、取引当事者からの信頼が確保されなければ円滑な遂行は不可能となるため、中立的な機関が、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、物件が特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行なう必要があり、行政の関与が不可欠。</p>		

国の関与	本施策の目的である土地市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図ることは、国家的な政策課題であるため、国の関与が不可欠。
施策等の効率性	不動産取引に対する不安感から取引に入ることを躊躇させるケースがあるが、本施策を講じることにより、取引当事者間の情報格差が縮小され、取引しようとする者の不安感が軽減されることとなり、市場の透明化、取引の円滑化・活性化等に資するため、社会全体のコストから見て効率的と考えられる。
施策等の有効性	国が取引価格等の土地に関する情報を収集し、市場参加者に提供することにより、土地市場の透明性が向上し、土地取引の円滑化・活性化につながるのと同時に、土地に関する政策の企画、立案及び適時的確な発動に資するものとなる。
その他特記すべき事項	<p>国土審議会土地政策分科会建議（平成 15 年 12 月） 本制度は、個々の国民や関係者が制度の意義を理解し、後から取引する人のために自分自身の取引価格を提供することなどによって成り立つものである。世論調査の結果から、制度の意義については、国民一般に基本的には支持されていると考えられる。その一方で、自分自身の取引価格の開示に対する国民感情の分布状況や、プライバシー等についてパブリック・コメントで寄せられた意見から、個別の物件が特定されることについて国民の間で懸念もあると判断されるので、今般の制度導入に際しては、物件が特定できないように配慮した情報提供が、現時点では、最も国民の理解が得られやすい方法であると考えられる。</p> <p>規制改革・民間開放推進 3 か年計画（平成 16 年 3 月閣議決定） 正確な取引価格情報の提供は、市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るために早急に実現しなければならない重要な政策課題であり、このような制度を、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ構築し、さらに充実していくためには、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく必要がある。</p> <p>平成 15 年度の政策レビュー（プログラム評価） 「土地の有効利用 - 土地の流動化への取組み - 」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」 ・市場の透明化、取引の円滑化・活性化等に資するため、取引価格情報については、まず、現行制度の枠組みを活用して市場に提供する仕組みの構築を図り、これにより、価格情報の収集・提供に対する国民の理解を高める中で、法制化を目標に制度のあり方を検討する。</p> <p>平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 23 「新たな市場の育成」 （2）中古住宅・不動産流通を促進する 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」 ・不動産取引価格情報の開示について、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ制度を構築し、さらに充実していくため、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく。</p>

事前評価票【No.50】

<p>施策等名</p>	<p>マンション管理情報のデータベースシステムの構築</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局 住宅政策課 (住宅政策課長 上田 健) 住宅総合整備課マンション管理対策室 (マンション管理対策室長 大坂 正)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>マンションの管理情報の登録・閲覧システムの構築、管理情報データベースの整備を図るとともに、管理情報の評価に資する管理状況評価指針の策定、管理状況のよいマンション(優良管理マンション(仮称))を認定し、公表を行う。 【予算要求額：166百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>管理組合が後に参照できるような管理情報を整理、登録することで、マンション管理組合や購入予定者がマンション管理情報に容易にアクセスできるようにし、マンションの適切な維持・修繕の実施を促すとともに、管理状況を踏まえてマンションを選択できるようにすることで、循環型マンション市場を構築する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 23) 新たな市場の育成</p>		
<p>関連する業績指標</p>			
<p>指標の目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>マンションのストック戸数が約 447 万戸に達し、マンション適正管理の重要性が高まり維持管理を考慮してマンションを選定する人の割合が 51%に及ぶという調査(注1)がある一方で、マンション管理情報の整理、登録等に対する管理組合の意識は低い状況にある(注2)。(= 目標と現状の GAP)</p> <p>(注1)マンション総合調査(平成15年度・国土交通省) (注2)マンションの管理情報データベースに係る利用調査(平成14年度・国土交通省)</p> <p>その原因の1つとして、マンションの管理状況が市場における価格形成要因とはなっていないことが考えられる。(= 原因分析)</p> <p>そのため、マンションが適正に管理され、適正な管理が市場で評価される「循環型マンション市場」を構築するためには、管理組合のマンション管理の適正化を促進するとともに、市場が管理組合の管理状況を適正に評価できる環境づくりを行う必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>以上のことから、マンションの管理情報の登録・閲覧システムを構築することで、適正管理を促進する環境を整備し、管理情報データベースの整備により管理情報へのアクセス向上を図るとともに、管理状況評価指針を策定することにより管理情報を評価できる環境整備を図る。(= 施策の具体的内容)</p>		
<p>社会的ニーズ</p>	<p>マンションの管理状況については、潜在的にはマンション購入を検討する者の中に、購入予定マンションの管理状況を事前に把握・評価し、合理的な選択をしたいというニーズが存在する。</p>		
<p>行政の関与</p>	<p>マンションの管理状況が市場における価格形成要因とはなっておらず、このままでは、良質なマンションが円滑に循環する市場が構築される状況にないため、マンションの管理情報の蓄積、アクセス向上に必要な基本インフラを整備するなど、行政の関与の必要がある。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>マンションの適正管理、マンションの円滑な流通に資するマンションの管理情報の蓄積、アクセス向上は、地域差や地理的限定が存在しないことにかんがみ、管理情報の登録・閲覧システムの構築、管理状況評価指針の策定等に国が関与することが適切である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>マンションの管理情報の蓄積、アクセス向上に必要な登録・閲覧システムが構築された後は、関係者の費用負担の下、市場において自律的に運営されることを予定しており、効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>マンションの管理情報へのアクセス向上や優良管理マンション（仮称）の公表は、管理組合にとっては、良質なマンションストックを維持することへのインセンティブ機能を有するものであり、マンションの適正管理の推進に資するとともに、マンション購入予定者にとっては、管理情報を評価することによりマンションを安心して選択できるようになり、ひいては良質なマンションストックの市場における円滑な循環に資する。したがって、本施策は循環型マンション市場の構築にとって有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>公的 direct 供給重視・フロー重視から市場重視・ストック重視への住宅政策の転換、マンション管理組合の円滑な運営の確保、管理組合による適切な修繕等の推進、建物の維持修繕に係る履歴情報等の活用による適切な市場評価の確立等について、平成15年9月に社会資本審議会住宅地分科会から建議されている。</p>