

## 平成17年度 政策アセスメント結果（評価書）

平成18年8月4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、政策アセスメント（事前評価）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

### 1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、効率性、有効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の図るものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策（予算、規制、税制、財政投融资、法令等）や、既存の施策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。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18年度予算の国会成立等を踏まえ、平成17年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、43の新規施策についての政策アセスメント結果をとりまとめた。施策の一覧は別添1、様式の説明は別添2 1、2-2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

また、「規制改革・民間開放推進3か年計画」(平成16年3月19日閣議決定)において、平成16年度より各府省においてRIAを試行的に実施することとされたことを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成16年度の政策アセスメント(新規施策の事前評価)から、規制の新設、改変(緩和を含む)を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行っている(平成17年度実績は、法律6本)。

なお、平成17年度の政策アセスメントの実施にあたっては、平成17年7月11日及び平成17年10月5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](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。

## 政策アセスメント 施策一覧 (平成18年度予算概算要求等関係)

No	施策等名	ページ
政策目標 1 . 居住水準の向上		
1	あんしん入居支援事業(仮称)	1
政策目標 2 . バリアフリー社会の実現		
2	乗継利便向上のための広域的な共通ICカードの普及促進	3
3	福祉輸送普及促進モデル事業の創設	5
政策目標 3 . 子育てしやすい社会の実現		
4	民間賃貸住宅を活用した子育て支援	7
政策目標 4 . 住環境、都市生活の質の向上		
5	中心市街地再生のための新たな取り組み	9
6	地域による低・未利用地管理促進事業	12
政策目標 7 . 水害等による被害の軽減		
7	下水道総合浸水対策緊急事業の創設	14
8	土地利用一体型水防災事業の創設	16
9	事前放流に伴う損失補填制度	17
10	総合内水対策緊急事業の創設	18
11	洪水調節施設機能高度化事業の創設	20
12	警戒避難体制整備と一体となった土砂災害対策(砂防関係事業の採択基準改正)	22
13	地震・高潮等対策河川事業の拡充	24
14	住宅宅地基盤特定治水施設等整備事業の改定(中心市街地等における良好な居住環境創出支援型事業及び住宅・建築物の耐震改修支援型事業)	25
政策目標 8 . 地震・火災による被害の軽減		
15	インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化	27
16	地下鉄等災害情報基盤整備事業	29
17	鉄道駅耐震補強事業	30
18	住宅・建築物の耐震改修の促進	31
19	防災公園関連制度の拡充	34
20	密集市街地における地震危険度マップの整備促進	36
21	耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備	38
22	総合的な宅地防災対策の推進	40
23	下水道地震対策緊急整備事業の創設	42
24	津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設	44
25	災害時における公共交通情報システムの整備	46
政策目標 9 . 交通安全の確保		
26	地方鉄道における安全対策の推進	48
27	航空における安全・セキュリティ対策の強化	50
28	トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進(安全運行パートナーシップの実現)	54
29	利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現(内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化)	56

30	運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備	58
政策目標12．地球環境の保全		
31	地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化	60
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		
32	対東アジアとのSCMコリドー構築	62
33	スーパー中樞港湾プロジェクトの推進	64
34	港湾ロジスティクス・ハブの形成	66
政策目標19．物流の効率化		
35	内航効率化等新技術の実用化促進支援	67
36	3PL事業促進のための環境整備	69
政策目標20．都市交通の快適性、利便性の向上		
37	連続立体交差事業の拡充（生活道路中心のミニ連立）	71
38	連続立体交差事業無利子貸付金制度の創設等	73
政策目標21．地域交通確保		
39	公共交通の利用円滑化に関する取組の促進	75
政策目標22．地域間交流、観光交流等内外交流の推進		
40	通訳ガイドに対するスキルアッププログラムの策定	78
政策目標23．新たな市場の育成		
41	住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備	81
政策目標27．IT革命の推進		
42	宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築	83

No	施策等名	ページ
RIA（規制影響分析）一覧		
1	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の制定	85
2	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案	88
3	駐車場法の一部改正	92
4	建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案	94
5	建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部改正	100
6	道路運送法等の一部改正	103
7	海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案	106
8	運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案	115

## 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、「R I A（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

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（例：届出制の導入、規制の撤廃、税制支援、予算措置）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（平成16年3月19日閣議決定）において、「R I A（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	あんしん賃貸支援事業	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅総合整備課 (課長 上田 健)
施策等の概要	<p>高齢者、障害者、外国人等（以下「高齢者等」という。）の入居を受け入れる民間賃貸住宅等（あんしん賃貸住宅）に関する登録制度を整備し、地方公共団体、社会福祉法人・NPO、仲介事業者等と連携して、高齢者等の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の支援を行う。</p> <p>【予算額：150 百万円】</p>		
施策等の目的	<p>高齢者等のそれぞれのニーズに合ったより良質な民間賃貸住宅への入居の円滑化を図ることにより、公営住宅をはじめとする公的賃貸住宅と相俟って、重層かつ柔軟な住宅セーフティネットの構築を図る。</p> <p>高齢者等が安心して居住できる住宅の確保、及び賃貸人のトラブルへの不安解消を図るため、賃貸人及び賃借人に対する支援活動を行うNPO等と協働し、住宅セーフティネット機能の強化を図る。</p> <p>平成 18 年度は 10 箇所程度の地方公共団体において実施。</p>		
関連する政策目標	1) 居住水準の向上 3) 子育てしやすい社会の実現		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>高齢者等が民間賃貸住宅に入居するにあたっては、賃貸人による入居者の制限があること、賃貸人が高齢者等を受入れる際に、家賃の支払いや住宅の使用方法等に対する不安を抱えていること等の問題がある。( = 目標と現状のギャップ)</p> <p>その原因としては、高齢者等のニーズに合った民間賃貸住宅に関する情報が提供される体制が不十分であること、また、賃貸人及び入居者双方の不安が解消されるような仕組みが整っていないことが考えられる。( = 原因分析)</p> <p>このため、高齢者等に対して民間賃貸住宅に関する情報が提供される体制を整備し、また、賃貸人及び入居者双方の居住にあたっての不安が解消されるような仕組みを整える必要がある。( = 課題の特定)</p> <p>以上のことから、高齢者等の入居を受け入れる民間賃貸住宅（あんしん賃貸住宅）に関する登録制度を整備し、高齢者等に対してニーズに合った適切な物件情報を提供するとともに、福祉部局やNPO等と連携して、賃貸人及び入居者双方の不安が解消され、安心できる居住環境を整備する仕組みを構築する。( = 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>市場では十分な情報提供がなされていないことからニーズに合った民間賃貸住宅に入居することが困難な高齢者等に対して、円滑に入居できる民間賃貸住宅に関する情報提供についての施策を実施し、また、高齢者等を受け入れる賃貸人のトラブル等への不安解消を図ることは、住宅セーフティネット機能の強化につながるものである。</p>		
行政の関与	市場では十分な情報提供がなされていないことから、行政の関与が必要である。		
国の関与	<p>住宅弱者の態様が多様化しており、これらの者の居住の安定を目的とした住宅のセーフティネット機能の強化を図ることが重要課題となっている一方、地方公共団体による取組みが進んでいない地域も多い状況にあり、また、国においては先例となる事業モデルの知見を有することから、国が責任関与することが有効であ</p>		

	る。
施策等の効率性	<p>すでに入居支援事業を実施している地方公共団体の事例をベースに事業化し、かつ、物件情報のデータベース化を統一して行うこと等により、地方公共団体が個々に取組みを行う場合よりも効率的な事業実施が可能となる。</p> <p>なお、ベースとなる仕組みが構築された後は、地方公共団体が主体となり、必要に応じて地域住宅交付金を活用することにより事業の自立的な運営が期待できる。</p>
施策等の有効性	<p>市場では十分な情報提供がなされていないことから、ニーズに合った民間賃貸住宅に入居することが困難な高齢者等に対して、適切な物件情報等を提供するとともに、福祉部局・NPO等と連携して、賃貸人及び入居者双方の不安の解消を図り、安心できる居住環境を整備するものであり、民間賃貸住宅のセーフティネット機能の強化を図るうえで有効である。</p>
その他特記すべき事項	<p>社会資本整備審議会における「新たな住宅政策に対応した制度的枠組み（答申）」において、以下の事項が記載されている。</p> <p>新たな制度的枠組みの下での政策展開</p> <p>2. 重点的に講ずべき施策分野</p> <p>(3) 住宅セーフティネットの機能向上に向けた公的賃貸住宅制度の再構築</p> <p>住宅セーフティネットの再構築</p> <p>）住宅セーフティネットの機能向上に向けた賃貸住宅市場の整備</p> <p>(イ) 民間賃貸住宅への入居制限を受けやすい者の居住支援</p> <p>特に、民間賃貸住宅における高齢者、障害者、小さな子どもがいる世帯等に対する入居制限をなくし、住宅セーフティネットとして有効に活用していくためには、民間賃貸住宅への入居に係る賃借人・賃貸人双方の不安解消を図ることが必要である。このため、入居制限を行わないなど一定の要件を満たす賃貸住宅について、耐震性など住宅の性能に関する情報と併せて、賃借人に広く情報提供を行うとともに、福祉政策、NPO等と連携し、入居後の賃借人・賃貸人双方に対する居住支援等を行う体制の整備に取り組むことが必要である。</p>

事前評価票【NO. 2】

施策等名	乗継利便向上や交通円滑化の実現のための広域的なバス・鉄道共通ICカードの普及促進	担当課 (担当課長名)	自動車交通局総務課企画室 (室長 一見 勝之) 道路局企画課道路経済調査室 (室長 深澤 淳志)
施策等の概要	バスと鉄道相互の共通ICカードのうち、広域的なものであって、乗継利便の向上や都市部の交通円滑化の実現を図る取組みを行う場合に支援する。 【予算要求額：3,250,000千円】		
施策等の目的	バスと鉄道相互の共通ICカードを広域的に導入することにより、乗継利便性の向上や都市部の交通円滑化の実現を図り、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスの提供やバス待ち渋滞の緩和を図り、ユニバーサルデザインの実現、道路混雑の緩和や環境負荷の低減を図る。		
関連する政策目標	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		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○乗合バスの乗降の際の運賃支払いは、パスケースからの磁気カードの出し入れや運賃の理解が必要であり、特に移動が困難な高齢者や外国人観光客にとって負担となっている。カードリーダーにかざすだけで運賃の精算が可能であるICカードの導入は、すべての利用者にとってそれらの負担を緩和することに資するため、平成22年度までにほぼ全国のバス事業者において導入を目指している。しかしながら、現状は依然として乗合バス事業者においてICカードの導入が進まず、シームレスな公共交通サービスを提供できず、ユニバーサルデザインが実現できていない状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○都市部の慢性的渋滞によるバス走行環境の悪化のため、魅力欠如によるバス離れが加速しており、バスの旅客輸送人員及びバスの分担率は減少傾向にある。また、首都圏のバスが走行している道路延長の約8割は片側1車線となっており、そのうち約5割以上の区間が混雑度1以上となっている。さらに、バス停車帯が設置されているのはこのうちわずか2%であるため、バス乗降時の停車が後続車の走行を妨げる要因となっており、この結果、先詰まりによる渋滞発生やそれにとまなう沿道環境の悪化が生じている(=現状と課題)</p> <p>○ICカード車載器の導入等には巨額の投資を要することや、競合関係にある事業者相互で利用できる共通ICカード導入は難しい。さらに、改札業務の合理化などのメリットがある鉄道事業と比べ、バス事業者においては、投資余力が乏しいうえ、人件費の削減等直接的な事業の効率化に必ずしも結びつかないことから、積極的に取り組みづらいものとなっている。(=原因分析)</p> <p>○共通ICカードの普及促進を図るためには、車載器導入等バス事業者の負担を軽減するとともに、各事業者のICカード共通化を誘導する環境を整備する必要がある。(=課題の設定)</p> <p>○具体的には、複数の都道府県にまたがるなど広域的であって、バス・鉄道相互の共通ICカードの導入であり、かつ、乗継割引制度の導入等の乗継利便向上を図る取組みを行う場合に、車載器の費用の一部を補助することにより、また、慢性的な渋滞が発生している首都圏において共通ICカードを導入することにより、重点的かつ効率的に支援し、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスを提供し、ユニバーサルデザインの実現及び交通円滑化の実現を図るよう措置する。(=施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	ユニバーサルな社会の実現を通じた国民生活の質の向上の実現のため、すべての人が自由かつ安全に移動できるシームレスな環境づくりが求められている。
行政の関与	広域かつ面的な移動の円滑化の実現のためには、バスと鉄道相互の共通 IC カードの普及促進はきわめて重要であるが、改札業務の合理化などのメリットがある鉄道事業と比べ、バス事業においては、投資余力が乏しいうえ、人件費の削減等直接的な事業の効率化に必ずしも結びつかないことから、積極的に取り組みづらいものとなっているため、IC カードの普及促進による移動円滑化を実現するには行政の支援が不可欠である。
国の関与	シームレスな公共交通サービスを提供によるユニバーサルデザインの実現や都市部の交通円滑化の実現は全国的な課題であり、また、複数の都道府県にまたがる広域的な IC カードシステムの整備促進であることから、地方公共団体やバス事業者のみならず国としても、これらの主体と協力し、責任を持って取り組んでいく必要がある。
施策等の効率性	現行制度（公共交通移動円滑化事業）における共通 IC カードに係る補助を見直し、広域的な共通 IC カード及び首都圏の共通 IC カードに限定し、また乗継運賃割引制度等の乗継利便向上及び都市部の交通円滑化の実現を図る取組みを行う場合に限定することで、補助対象が重点化され、よりシームレスな公共交通サービスの提供が可能となる。
施策等の有効性	バス・鉄道相互の共通 IC カードの普及促進により、1 枚のカードで各種交通機関が利用可能（シームレスな公共交通サービスの提供）となるだけでなく、IC カードをパスケースに入れたまま乗降が可能になるため、特に移動が困難な高齢者や外国人観光客にとってバスの利用を容易にする（ユニバーサルデザインの実現）などの実現に資する。それだけでなく、今まで実現不可能だった利用実績に応じた多様な割引や乗継割引が可能となることなどにも資する。また、乗降時間の短縮が図られ、バス停でのバス待ち渋滞緩和が実現される。
その他特記すべき事項	○「ユニバーサルデザイン政策大綱」において、IC カードシステムを全国に普及させ、利用者の利便の向上、サービスの多様化、情報提供の高度化を図るとしている。 ○「国土交通省重点施策」において、異なる事業者間の乗り継ぎ円滑化のため、鉄道・バス等共通 IC カード普及に係る補助制度を拡充することとしている。

事前評価票【NO. 3】

施策等名	福祉輸送普及促進モデル事業の創設	担当課 (担当課長名)	自動車交通局旅客課 (旅客課長 田端 浩)
施策等の概要	<p>本格的な高齢社会の到来を迎え、要介護者等移動制約者が急速に増加している今日、これらの人々の移動手段を確保するため、関係者の協力の下に実施される福祉タクシーの集中的な導入、共同配車センターの設立等の先進的な取り組みに対して、重点的な支援を行う。</p> <p>【予算額：124百万円】</p>		
施策等の目的	福祉タクシーの導入等タクシーのバリアフリー化を推進し、要介護者等移動制約者のドア・ツー・ドアの移動を容易にすることで、移動制約者の自立を支援し、より豊かな共生社会を実現する。		
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	4) 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数		
指標の目標値等	4) 福祉タクシーの導入数：10,000台（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>○ 寝たきりの人や車椅子利用者のような特に重度の障害を有する者は、単独では鉄道・バス等の公共交通機関を利用することが困難であるため、移動の際には車椅子や寝台車（ストレッチャー）に乗ったままドア・ツー・ドアの個別輸送が可能な福祉タクシー等に頼らざるを得ない状況となっている。しかしながら、本格的な高齢社会の到来を迎え要介護者等移動制約者が増加し、今後も増加が見込まれるなか、福祉車両の絶対数が不足していることから、増加する需要に対して充分応えきれない状況にある。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>○ 福祉タクシーによる輸送は、もっぱら通院等の短距離の輸送が中心であるが、乗降時の介助等に相当の時間を要する等、一般のタクシーに比べ効率の悪い輸送となっているのに加え、車椅子・寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフトやスロープなどを備えた高額な専用車両を使用しているため、収益効率の悪いものとならざるを得ない。また、利用者側にとっても、事業者のサービスに関する情報が入手しづらいなど、福祉タクシーを利用しにくい状況となっている。（＝原因分析）</p> <p>○ 福祉タクシーの普及促進を図るためには、高額な専用車両の購入に係る事業者のコスト負担を軽減するとともに、移動制約者の側にとっても福祉タクシーを利用しやすい環境を整備する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○ 具体的には、移動制約者に対して先進的な取り組みを行っている地域において、新たに地方公共団体、タクシー事業者、NPO、運輸局等によって構成される福祉輸送普及促進モデル地域協議会を設立し、同協議会の策定する導入計画に基づく福祉車両の購入及びタクシー事業者とNPOによる共同配車センターの設立について、福祉輸送普及促進モデル事業として費用の一部を補助するなど、重点的な支援を行うことにより、移動制約者の需要に対して適確な対応を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>急速な高齢化により、要介護者等移動制約者が急速に増加しているなかで、こうした人々の自発的な社会活動への参加、共生社会の実現が求められており、そのために必要不可欠な移動制約者の移動手段として、利用者の多様なニーズにもっとも柔軟に対応可能であり、安全で安心して利用できる交通機関である福祉タクシーの導入が強く求められている。</p>		

行政の関与	福祉タクシーは、乗降時の介助等に相当の時間を要する上、通院等短距離の非効率な輸送であり、また、購入する福祉車両も高額であることから、事業者にとっては積極的には取り組みづらいものになっており、行政の関与が不可欠である。
国の関与	本格的な高齢社会を迎え要介護者等移動制約者が急速に増加しているなかで、このような人々の移動手段を確保することは全国的な課題であって、地方公共団体やタクシー事業者のみならず、国としてもこれらの主体と協力し、責任をもって取り組んでいく必要がある。
施策等の効率性	急速な高齢化の進展により介護・福祉施策の重要性が増しているなかで、移動制約者の輸送についても一層社会的ニーズが高まってきているが、利用者とサービスの提供者との間に需要と供給のミスマッチが生じている状況にある。福祉タクシーの導入及び共同配車センターの設立等に対する支援は、このミスマッチの解消に資するものであり、タクシーのバリアフリー化を効率的に推進することを可能とするものである。
施策等の有効性	福祉タクシーの普及促進は、要介護者等移動制約者の個々のニーズに応じたドア・ツー・ドアの移動を可能とするものであり、移動制約者の自立及び共生社会の実現に資するものである。
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」及び「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」に対する国会附帯決議において、障害者等の個別輸送サービスに関して、タクシーの活用やSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の導入、充実に努めること及びそのための支援措置を講ずることとしている。</li> <li>○「ユニバーサルデザイン政策大綱」において、福祉タクシー等、地域の実情に即した新たな形態の運送サービスの提供を促進することとしている。</li> <li>○平成17年度の「国土交通省重点施策」において、福祉タクシーの普及促進のための補助制度創設等バス・タクシーのバリアフリー化を推進することとしている。</li> </ul>

事前評価票【NO. 4】

施策等名	民間賃貸住宅を活用した子育て支援	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅総合整備課 (住宅総合整備課長 上田健)
施策等の概要	<p>子育て世帯が子育てに適した民間賃貸住宅を確保することを促進するためには、子育て世帯の相対的に重い家賃負担の軽減を図ることが重要かつ効果的である。このため、特定優良賃貸住宅制度等において、子育て世帯に重点をおいた家賃対策助成が実施できるよう制度の見直しを行う。</p> <p>【予算額：住まいの安心確保 211,631 百万円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>特定優良賃貸住宅制度等において、子育て世帯に重点をおいた家賃対策助成を可能とすることにより、子育て世帯が子育てに適した住宅を確保することを支援し、子育てしやすい社会を実現することを目的とする。</p>		
関連する政策目標	3) 子育てしやすい社会の実現		
関連する業績指標	6) 3人以上世帯の誘導居住水準達成率		
指標の目標値等	6) 43% (平成17年)		
施策等の必要性	<p>○ 子育てしやすい社会を実現するためには、子育て世帯が子育てに適した住宅を確保することを可能とすることが重要であり、特定優良賃貸住宅制度等による建設費等助成及び家賃対策助成により、これを支援してきたところであるが、子育て世帯がニーズに応じた住宅を十分に確保しているといえないのが現状である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ その原因としては、大都市地域等においては、依然としてファミリー向けの優良な賃貸住宅ストックが不足していることが挙げられる。また、特定優良賃貸住宅制度等の施策対象が中堅所得者等と広範で、子育て世帯のみを支援するものではないこと、地域の状況にかかわらず一定の支援を行う硬直的な制度となっていることが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>○ このため、引き続き、建設費等助成により、特定優良賃貸住宅等の供給を促進することが必要である。また、家賃対策助成については、子育て世帯の家賃負担の軽減を重点的に行う制度とするとともに、地域の状況に応じて地方公共団体が弾力的な支援を行うことを可能とする必要がある。(=課題を特定)</p> <p>○ 具体的には、特定優良賃貸住宅制度等の家賃対策助成について、以下の見直しを行う。</p> <p>①助成対象を中堅所得者等から子育て世帯に絞り込む。</p> <p>②一定の範囲において、地方公共団体が自由に家賃の引下げ額を設定できることとし、地方の裁量性を拡大することとする。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>合計特殊出生率が1.29(2004年)と戦後最低水準にとどまるなど少子化傾向が継続しており、早急な対策が望まれている。</p>		
行政の関与	<p>次代の社会を担う子どもを安心して生み、育てることができる適当な費用負担での良質な住宅の供給等については、国民の自助努力に委ねるのではなく、行政の関与・支援が不可欠である。</p>		
国の関与	<p>少子化の進展は、平均寿命の伸長による高齢者の増加とあいまって、人口構造にひずみを生じさせ、国民生活に深刻かつ多大な影響をもたらすこととなることから、少子化対策の一環である民間賃貸住宅を活用した子育て支援については、</p>		

	地方公共団体だけでなく、国の関与が不可欠である。
施策等の効率性	特定優良賃貸住宅制度等の家賃対策助成の助成対象を子育て世帯に絞り込むとともに、地域の状況に精通した地方公共団体が弾力的に運用することを可能とすることにより、的確な支援が可能となる。
施策等の有効性	制度の見直しにより、子育て世帯を対象とした家賃対策助成が可能となれば、より一層子育て世帯のニーズに応じた住宅の確保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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 少子化社会対策大綱（H16.6）（別紙）重点課題に取り組むための28の行動に良質な住宅・居住環境の確保に関する記載あり。</li> <li>○ 社会資本整備審議会住宅宅地分科会基本制度部会の「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みはいかにあるべきか」報告案において、アフォーダブルで、ゆとりある住宅や職住近接した住宅をはじめとした子育てに適した居住環境整備が求められているとされたところ。</li> </ul>

事前評価票【NO. 5】

<p>施策等名</p>	<p>中心市街地再生のための新たな取り組み</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>都市・地域整備局まちづくり推進課（まちづくり推進課長 大藤 朗） 都市計画課（都市計画課長 山崎 篤男） 市街地整備課（市街地整備課長 竹内 直文） 住宅局市街地建築課（市街地建築課長 井上 俊之） 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>中心市街地の再生を、関係省庁の施策と連携しつつ、人口減少時代を迎えコンパクトなまちづくりを目指すという新たな基本理念のもと、中心市街地振興、都市機能立地適正化の両面から推進することとし、そのための新たな制度的枠組みを構築する。</p> <p>○都市計画法・建築基準法の改正、中心市街地活性化法の改正 ○まちづくり交付金の支援措置の拡充【予算額：238,000百万円の内数】 ○暮らし・にぎわい再生事業の創設【予算額：9,000百万円】 ○中心市街地共同住宅供給事業の創設【予算額：5,169百万円の内数】 ○税制上の特例措置【減収見込額：409百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>○ 高齢者を含めたすべての住民にとって暮らしやすい、各種都市機能、生活機能へのアクセシビリティの高いコンパクトなまちづくりを目指す。</p> <p>○ そのため、都市圏全体として、高齢者も含めた多くの人々にとって暮らしやすいという視点で、各種都市機能の立地の適正性に関し、広域的な観点から「よく判断」された都市構造の実現（都市機能の適正立地）を図る。</p> <p>○ また、生活者の視点で、街なかでの居住機能の確保と居住者を支える各種機能の充実により暮らしやすいまちづくりの実現（中心市街地の振興）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>16) 中心市街地人口比率の減少率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>16) 前年度比 0.5%減（平成 21 年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○平成10年、商業集積と市街地整備の一体的推進により中心市街地の再活性化を図るため、いわゆる「まちづくり三法」（中心市街地活性化法、改正都市計画法、大店立地法）が制定された。全国687の地区で中心市街地活性化基本計画が策定され、まちづくり三法に基づく各種の取組がなされてきたにもかかわらず、中心市街地の衰退は一層深刻化している。人口、商業、事業所関係のいずれの指標でも、大半の都市で、市全体における中心市街地のシェアは低下傾向にあり、中心市街地の再生は喫緊の政策課題となっている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>○中心市街地の衰退に歯止めがかからない原因は、中心市街地の中の問題（魅力に乏しい小売商業と地権者の消極的姿勢、そういう問題を抱えながら商業振興施策の実施に偏りがちで活性化に向けた積極的な取組姿勢に乏しい市町村等）もあるが、より根本的には、都市構造全体の問題がある。すなわち、昭和40年代以降の人口急増時代を通じて、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 街なか居住人口の減少</li> <li>2) 病院、社会福祉施設、市役所等、公共公益施設の郊外移転・立地</li> <li>3) 大型商業施設の郊外立地</li> </ol>		

	<p>など、居住機能、各種都市機能が郊外に拡散、中心市街地が空洞化する。都市計画制度は、人口増加社会を前提にしているため、こうした市街地の外延的拡大を抑制するベクトルが内包されておらず、広域的に都市構造全体に係る判断を行う仕組みも乏しい（市町村分権の進展）ことから、それぞれの機能に係る事業主体が立地のイニシアチブを握っている。この結果、人口減少・超高齢社会を迎える近年においても、モータリゼーションの進展と併せて、多くの地方都市では、都市機能が無秩序な形で散在する拡散型都市構造となっている。（＝原因分析）</p> <p>○ これまでは、人口増加を前提に、一定の水準を確保しつつ開発と市街地の拡大を容認してきたが、人口減少・超高齢社会を迎える今後は、都市の内部に多様で優良な都市機能を集約・誘導することが重要な課題となる。具体的には、都市圏の中で、広域的な都市機能が多くの人にとって暮らしやすい形（高齢者等にとって「歩いて暮らせるまちづくり」）、公共交通ネットワークを十分活かした形で立地する「集約型都市構造」（コンパクトなまちづくり）を目指し、都市圏内の都市の中心市街地への機能誘導が、それぞれの役割や集積のポテンシャルに応じて適切になされることを確保する。その際、望ましい都市構造実現に向けた「まちづくりのイニシアチブ」を地域が取り戻し、都道府県、関係市町村、住民も含め、望ましいまちづくりに関し議論するテーブルにつくという仕組みを用意することが重要である。（＝課題の特定）</p> <p>○ このため都市機能の無秩序な拡散に歯止めをかける一方で、都市の中心部においては、街なか居住等都市機能の誘導・集約化により、中心市街地自体の振興を図ることを同時に行っていくことが必要で、具体的には以下の施策を実施する。その際、「選択と集中」の観点から、明確な政策目標を持ち、効果的な施策の実施に積極的に取り組む市町村等、振興を図る地域の「選択」と効果的な施策の「集中」を徹底することとする。（＝施策の具体的内容）</p> <p>1) 中心市街地の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 街なか居住の促進。</li> <li>・ 医療・福祉・文化等の公共公益施設の立地誘導。</li> <li>・ 公共交通機関の利便性向上。</li> <li>・ まちづくり事業を行う多様な主体に対する支援。</li> </ul> <p>2) 都市機能の適正立地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大規模集客施設の立地に際して、都市計画の手続を求め、広域的な観点から適正立地を確保する。</li> <li>・ 公共公益施設、大規模開発に関する開発許可制度の見直し。</li> <li>・ 農地転用に伴い都市計画規制がないまま市街化が進行する現行制度上の問題点の改善。</li> <li>・ イニシアチブを官が独占しないため、民間からの提案制度を充実。</li> </ul>
社会的ニーズ	<p>○ 中心市街地活性化に向けたまちづくり三法の見直しについては、日本商工会議所等から要望がなされている。</p> <p>○ 与党において、まちづくり三法見直しに係るワーキングチームが設置され、検討が進められ、とりまとめが行われているほか、国会で、まちづくり三法見直しを求める議論が多くなされている。</p> <p>○ 内閣府が実施した小売店舗等に関する世論調査では、「まちの中心部の賑わいを維持する・取り戻すべき」という意見が多く、大型店規制が必要とする意見も6割に及ぶ。</p> <p>○ 国土交通省のパブリックコメント（社会資本整備審議会中心市街地再生小委員会報告に対する意見募集）において、大規模店の立地規制を支持する声が多くあった。</p>
行政の関与	<p>○ そもそも今まで、まちづくりのイニシアチブを事業者側が有していた状態を改め、コンパクトなまちづくりを目指して都道府県、関係市町村、民間主体、住民等が連携して取り組む仕組みを構築する必要があり、そのための制度的枠組みを整備する必要がある。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市場原理のみでは実現しない、都市機能の適正立地に加え、中心部へ機能集約する際の負担軽減等に関し、公的関与が必要となる。</li> </ul>
国の関与	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 都市計画法を含めた従来の「まちづくり三法」は、市町村のイニシアチブに期待していたが、より広域的な観点からの判断が必要である。都市機能の適正立地に関しては、都市計画制度そのものの見直しという、法制度で対応する必要がある。</li> <li>○ 中心市街地振興策に加え、都市機能の適正立地も含め、コンパクトなまちづくりを推進することが各省の施策を通じた基本理念であることを、国として明確にする必要がある。</li> </ul>
施策等の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 政策転換を行わず現状のまま放置すると、現状の都市の拡大成長を前提としてきたまちづくりでは、都市が無秩序に拡散し、自動車依存が進行し、高齢者等の利便性の低下や環境負荷の増大、後追いのインフラの整備・維持管理コストの増大、各種公共サービスの効率性の低下等の様々な問題が生じる。</li> <li>○ よって、これからのまちづくりにおいては、都市機能の無秩序な拡散を防止し、都市の既存ストックを有効活用したコンパクトなまちづくりを推進することが重要であり、そのためには、様々な都市機能の適正な立地を確保するための仕組みが必要。</li> <li>○ 従来のように市町村が基本計画を作成したら支援する仕組みではなく、都市機能の集約と中心部の振興を図る地域を「選択」し、施策を重点化することで、政策資源の効率的提供が図られる。</li> </ul>
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ これまでの分析結果によれば、都市機能の適正立地と中心市街地の振興の双方に積極的に取り組んできた鹿児島市、旧静岡市で、公共交通機関を活用したコンパクトなまちづくりと中心市街地の活性化が実現しており、目指すべき政策目標実現に向けて、上記の方策が有効であるといえる。</li> <li>○ イギリス等諸外国でも同様の方策により、効果をあげている。</li> </ul>
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「都市再生ビジョン」（H15.12.24 社会資本整備審議会答申）において、環境と共生した持続可能（サステナブル）な都市の構築が今後の基本的な方向であるとされ、拡散型都市構造から、超高齢化に対応したコンパクトな集約・修復保存型都市構造への転換の必要があるとされている。</li> <li>○ 「中心市街地再生のためのまちづくりのあり方に関する研究アドバイザリー会議」の報告（平成17年8月10日公表）で、上記の方向性が提示されている。</li> <li>○ 「民間事業者の能力を活用した市街地の整備を推進するための都市再生特別措置法の一部を改正する法律」の国会審議において、「まちづくり三法等の適切な見直しの必要について早急に検討すること」等との附帯決議がなされた。</li> <li>○ 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針」（H17.6.21 閣議決定）において、国際的な都市間競争等に対応するための民間都市開発を促進するとともに、中心市街地の活性化をはじめとした地域の創意工夫による自主的・自立的な都市再生を推進するとされている。</li> <li>○ 平成17年6月、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会に対し、「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」について諮問。同年7月、同審議会建築分科会に対し、「人口減少等社会における市街地の再編に対応した建築物整備のあり方」について諮問。平成18年2月に、両分科会における審議を経て、社会資本整備審議会の答申が出され、多くの人にとって暮らしやすい都市構造の実現のために、広域的都市機能の適正立地を図ると共に、都市機能の集約のための支援方策を講じていくことが必要であるとされている。</li> </ul>

事前評価票【No.6】

施策等名	地域による低・未利用地管理促進事業	担当課 (担当課長名)	土地・水資源局土地政策課 (土地政策課長 服部) 土地・水資源局土地情報課 (土地情報課長 大坂) 土地・水資源局土地利用調整課 (土地利用調整課長 中村)
施策等の概要	<p>○少子高齢化の進行、産業構造の変化等の要因から低・未利用地（遊休土地を含む。以下同じ。）が多く発生している現状を踏まえ、NPO や地域住民等の主体の参画による適切かつ持続的な管理・有効活用を促進するための安定的な制度のあり方を検討するとともに、そうした管理等を促進するためのガイドライン（指針）を作成する。</p> <p>○予算額 119百万円</p>		
施策等の目的	<p>少子高齢化の進行、産業構造の変化等の要因から空き地や空き家等が多く発生している。このような低・未利用地は、管理されない状態で放置されると、防災・防犯上等の観点から周辺環境の悪化などの弊害をもたらすため、低・未利用地を地域のコミュニティ等で管理する仕組みを構築するための検討を行う。</p>		
関連する政策目標	<p>4) 住環境、都市生活の質の向上 5) アメニティ豊かな生活環境の形成</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○ 土地政策については、「質の高い国民生活と持続的な経済成長の基盤となる土地ストックへの円滑な再編・再生」を目指しているが、空き地や空き家等の低・未利用地が多く発生しており、また、管理されない状態で放置されていることから、土地の資産価値の低下のみならず、環境・景観の悪化を招き、火災・犯罪の温床等となることが懸念される状況にある。</p> <p>具体的には、空地については平成15年で約13万 ha（「平成15年土地基本調査」（平成17年 国土交通省））、空家については、空家率（総住宅数に占める空家の割合）が、平成15年で12.2%（「平成15年住宅・土地統計調査」（平成16年 総務省））となっている。</p> <p>○ 少子高齢化の進行、産業構造の変化等の要因から低・未利用地が多く発生しているが、市場原理に委ねたままでは解決できないものが多く、管理されない状態で放置され、周辺環境に影響を与えるような場合であっても、行政・地域住民等により管理を代替する手法が確立されていないのが現状である。</p> <p>○ 行政が直接管理を代替することは、極めて厳しい財政状況等を鑑みると困難であり、環境悪化の影響を直接受ける地域住民やNPO等を主体とした管理代替手段が求められている。</p> <p>○ 地域住民やNPO等の主体の参画による適切かつ持続的な管理・有効活用を促進するための安定的な制度のあり方を検討するとともに、そうした管理等を促進するためのガイドラインを作成する。</p>		
社会的ニーズ	<p>管理されない土地が起因となる環境や治安の悪化に対する不安が増大してきている。事実、国民の生活安全に関する世論調査（平成16年、内閣府）では、犯罪不安感の高い場所として、草むら・空き地が第2位（28.3%）に、廃屋が第</p>		

	6位(12.3%)となっており、適切な土地の管理が求められている。また、既に地域住民やNPO等により空き地等を活用・管理する事例もみられている。
行政の関与	低・未利用地は市場原理に委ねたままでは解決できないものが多いため、土地の有効利用や安全・安心できる国土づくりの観点から、行政による何らかの対応が期待されている。しかしながら、そのような土地を行政が管理するような直接的な手法は効率性・有効性等の面から困難なケースが多いことから、行政は、これらの土地を地域住民やNPO等の民間主体が有効に活用・管理できる基盤を整備する必要がある。
国の関与	多くの地域で低・未利用地が発生しており、管理の必要性があるが、そうした問題に対する制度的基盤が整備されていないため、地方公共団体のみでは明確な手法を確立するのは困難である。従って、多くの地域の取組みについて情報収集し、手法の検討をすることにより、適正な土地管理の促進のための制度的基盤を整備することについては、国が実施することが適切である。
施策等の効率性	低・未利用地を行政による直接的な管理ではなく、NPOや地域住民の参画により管理・有効活用を促進することは、財政面・人的負担面からもより効果的に、国土の有効利用や安全・安心できる国土づくりに資する。
施策等の有効性	地域住民等の参画による低・未利用地の適正な管理により、より効果的に地域のニーズや特性に応じた地域の住環境の質を向上させることができる。 また、規制により管理手法を規定するのではなく、ガイドラインの策定を目標とすることにより、民間主体の自主的な活用の幅が広がることになり、この面からもより効果的な制度の運用が図られることになる。
その他特記すべき事項	国土審議会土地政策分科会企画部会報告(平成17年10月20日とりまとめ)において、同部会における議論を踏まえ、今後の人口・世帯などの社会構造や産業構造の変化により低・未利用地が増加するという認識を踏まえ、地域住民等の参画による低・未利用地の管理の仕組みについての新たな制度の必要性等についての検討の必要性が謳われている。

事前評価票【NO. 7】

施策等名	下水道総合浸水対策緊急事業の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局下水道事業課 (課長 栗原 秀人)
施策等の概要	地下街や一定規模の浸水実績があるなど、浸水防止に取り組む必要性が高市区において、ハード対策に加え、ソフト対策の強化や自助による取組も盛り込んだ計画期間5年以内の「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民等と共に策定(計画策定期間は平成18年度より3年間以内とする。)し、下水道の浸水対策を緊急かつ重点的に推進する。【予算額：下水道事業費 735,286 (百万円) (国費)の内数】		
施策等の目的	下水道の浸水対策として、効率的なハード対策の着実な整備に加え、効果的な浸水被害軽減を誘導する自助の取組を推進し、そのためのソフト施策の充実を図ることにより緊急かつ重点的に再度災害防止及び浸水被害の最小化を目指す。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞		
関連する業績指標	25) 下水道による都市浸水対策達成率 23) 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＞		
指標の目標値等	25) 54% (平成19年度) 23) 6万戸 (平成19年度) ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞		
施策等の必要性	<p>○下水道では、概ね5年に1度の降雨を目標として、雨水管渠やポンプの整備などによる都市の浸水対策を推進しているが、近年、下水道の計画を超える集中豪雨によって人命や都市機能に甚大な影響を及ぼす被害が発生するなど、ハードのみの対応では被害を食い止められないケースも発生している。(=目標と現実のギャップ)</p> <p>○浸水対策を講ずるにあたっては、ハード対策を着実に推進し、起こりうる災害を未然に防止することが重要であるが、その進捗状況は依然として低く、今後も長期間にわたって膨大な費用が必要となり、緊急的にハード対策を完了することは現実的には困難である。(=原因分析)</p> <p>○地下街や都市機能集積地区などの重点地区において、達成期間と浸水対策の目標を明らかにした上で、効率的なハード対策の着実な整備に加え、自助の促進と効果的に自助を導くためのソフト対策(例えば、ハザードマップの作成やリアルタイム降雨情報など)を実施することにより緊急的・効率的に被害の最小化を目指す。(=課題の特定)</p> <p>○地下街や一定規模の浸水実績があるなど、浸水防止に取り組む必要性が高市区において、ハード対策に加え、ソフト対策の強化や自助による取組も盛り込んだ計画期間5年以内の「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民等と共に策定し、下水道の浸水対策を緊急かつ重点的に推進する「下水道総合浸水対策緊急事業」を創設する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	近年、計画規模を越える集中豪雨の発生回数は増加傾向にある。また、都市化の進展により、雨水の地下浸透率が低下し雨水の流出量が増大している上に、浸水時においては水没の危険性を有する地下街や地下室の設置が増加しており、浸水被害ポテンシャルが増大している。特に、地下施設の発達した地区では、一旦地下空間へ大量の雨水が流入すれば人命に係わる重大な被害につながることから、緊急的な浸水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事業であり、行政の関与が不可欠である。
国の関与	浸水対策は国民の生命・財産に関わるものであるため、地方ごとに差が生じるのは望ましくなく、ある程度は全国一律に確保すべきものである。そのため、国として関与が必要である。
施策等の効率性	地域内一律の目標（５年に１度の降雨等）に対してハード対策を中心として実施している従来の浸水対策に比べ、本制度は、地区と達成期間を限定し、自助やそれを促すためのソフト対策も盛り込んで地域住民と共に浸水対策を実施するため、より効率的である。
施策等の有効性	本制度により、重点地区において緊急的・効率的に浸水対策を実施することが可能となるため、浸水対策にあっては有効である。
その他特記すべき事項	<p>○ 平成１５年度に実施した政策レビュー（３．流域と一体となった総合治水対策－都市型豪雨等への対応－）における「○主な課題等」の中で、ソフト対策が不十分であることが課題としてあがっており、今後の施策へ反映することとされている。</p> <p>○ 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」（平成１７年６月閣議決定）「第３章 新しい躍動の時代を実現するための取組」の中で「治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する」とある。</p> <p>○ 下水道政策研究委員会浸水対策小委員会（委員長：古米弘明）において、平成１７年７月に以下のような最終提言が取りまとめられた。</p> <p>Ⅱ．都市における浸水対策の基本的方向</p> <p>１．浸水対策の今後の目指すべき方向性</p> <p>・・・投資余力が限られてくる状況において、安全性を緊急に確保するためには、多様な主体との連携の一層の強化を図りながら、<u>住民と目標を共有しつつ、ハード整備の着実な推進とあわせて、自助並びにそれを促すためのソフト対策を組み合わせた総合的な施策を推進していくべきである。</u>・・・</p> <p>（１）「人（受け手）」主体の目標設定への転換</p> <p>・・・都市の浸水対策の主たる目的は「生命の保護」「都市機能の確保」「個人財産の保護」であることから、それらの目的に適うように、<u>対象とする地区の浸水に対する特性を考慮し、「人（受け手）」の視点から目標を立てていくべきである。</u>・・・</p> <p>（２）ハード対策の着実な推進とソフト対策の強化、自助の促進</p> <p>・・・行政による浸水対策、いわゆる公助として、<u>ハード対策の強化を着実に進める一方で、住民自らの災害対応、いわゆる自助を促進することにより被害の最小化を図ることが必要である。</u>また、効果的な自助を導くためには、<u>住民の的確な対応を促すため情報提供等のソフト対策が重要となる。</u>・・・</p> <p>（３）整備の重点化（選択と集中）</p> <p>・・・今後の投資余力がますます限られる中、早期に浸水対策の効果を発現させるためには、<u>全ての地区の整備を同じペースで進めるのではなく、まず重点的に投資する地区を設定し、期限を決めて集中投資を行うことが必要である。</u></p> <p>○ 平成１８年３月に「下水道総合浸水対策計画策定マニュアル（案）」「内水ハザードマップ作成の手引き（案）」を作成し、事業の促進を図っているところ。</p>

事前評価票【No.8】

施策等名	土地利用一体型水防災事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局治水課 (課長 関 克己)
施策等の概要	閉鎖型氾濫域等の地域において、従来の連続堤防方式に加え、宅地等については輪中堤や嵩上げ等により、それ以外の土地については建物移転や建築規制により、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効果的・効率的な治水対策を実施する。		
施策等の目的	氾濫域内の土地利用状況も踏まえつつ、従来の画一的な施設整備での防御だけでなく「人的被害を極力低減させることを中心に、土地利用と一体となって防御する」手法を導入し、宅地等の安全度を早期に向上させるもの。		
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	22) 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	22) 目標値：約62% (61.7%) (H19年度) ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞		
施策等の必要性	<p>○これまでの治水対策は、防御される氾濫域の将来の土地利用の様々な可能性を考え、現在の土地利用に関わらずほぼすべての河川の区間で同様の安全度を確保すべく、連続した堤防を築造する手法等がとられてきた。しかしながら、このような整備は長時間を要する。【目標と現状のギャップ、原因分析】</p> <p>○近年の集中豪雨の頻発や施設能力を超える自然の外力の多発等を踏まえ、また投資余力に限られる中で、災害に対する安全度を確実かつ早急に向上させていく必要がある。今後は、人口減、土地開発圧力の減少といった氾濫域内の土地利用状況等を踏まえ、守るべき対象を明確にして、効果的・効率的な整備を進めることが重要である。【課題の特定】</p> <p>○このため、氾濫流が一定範囲内に滞留する閉鎖型氾濫域等の地域において、従来の連続堤防方式に加え、宅地等については輪中堤や嵩上げ等により、それ以外の土地については建物移転や建築規制により、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効果的・効率的な治水対策を実施する。【具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	上下流バランス等から早期の治水対策が困難な地域の宅地等について早期の安全度向上が図られるものである。		
行政の関与	国民の生命・財産を守るという水害対策の趣旨から、行政が責任をもって行うべき施策である。		
国の関与	国民の生命・財産を守るという水害対策の趣旨から、国として実施の責務があるものである。河川管理者と地域の総合的な行政主体である地方公共団体は、共同して、それぞれの責務に基づき、河川管理者による治水対策と地方公共団体による防災対策及び土地利用の規制などを効果的に組み合わせた総合的な浸水被害対策を実施するものである。		
施策等の効率性	従来の連続堤防方式による整備が社会的・技術的に困難もしくは長期間を要する場合に、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえ、河川管理者と地方公共団体が共同してハード、ソフト対策を一体的に実施することで、宅地等の安全度を早期に向上させることが可能となる。		
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宅地等の安全度を早期に向上させることが可能。</li> <li>・ 従来の連続堤防方式の場合に生じる農地の潰れや集落形態の変更を回避し、営農を中心とする従前の土地利用の維持が可能。</li> <li>・ 洪水時の氾濫が極力市街地部では発生しないようにする対策としても有効。</li> </ul>		
その他特記すべき事項	社会資本整備審議会河川分科会豪雨災害対策総合政策委員会の提言「総合的な豪雨災害対策の推進について」（平成17年4月18日）を受け、これを踏まえた施策として取り組むものである。		

事前評価票【No. 9】

施策等名	事前放流に伴う損失補填制度	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (河川環境課長 久保田勝)
施策等の概要	○事前放流は、使用した利水容量を回復させることが原則であるが、利水容量が回復しないことにより従前の機能が著しく低下した場合、利水事業者が実施する機能回復のため講じた措置による損失を補填する。		
施策等の目的	事前放流は、利水容量の一部を治水容量として活用するため、利水者の理解を得ることが必要。本制度により事前放流への理解を得る。		
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>○水害による被災の軽減に取り組んでいるものの、H16年豪雨災害に見られるように未だ十分な治水安全度は達成されていない【目標と現状のギャップ】</p> <p>○新規のダム建設・河川改修の大幅な促進は、多額の費用及び長期にわたる整備期間が必要なことから時間を要している。【原因分析】</p> <p>○既設ダムにおいて容量を有効に活用することにより、治水効果の向上を図る必要がある。【課題の特定】</p> <p>○事前放流により、計画以上の洪水にダムが対応することが可能となる。事前放流を実施可能な場合、利水者と協議の上実施要領を定める必要があることから、利水者の同意を得るために回復しなかった場合に損失補填する制度を創設する。【具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	河川改修等の恒久治水対策が進まない中、早急な治水安全度の向上が急務である。		
行政の関与	ダム管理者として行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	国の管理するダムにおいて、事前放流により水位が回復せずに利水者が機能回復のために行った損失を補填する。		
施策等の効率性	利水者に対して、補填制度があることを説明することにより事前放流を実施できれば、下流河川の治水安全度を向上させることが可能。		
施策等の有効性	事前放流実施により、治水効果の向上を図ることが可能。		
その他特記すべき事項	暫定的な処置であり治水安全度の向上のためには恒久対策が必要		

事前評価票【No. 10】

施策等名	総合内水対策緊急事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局治水課 (治水課長 関 克己)
施策等の概要	対策が本川に劣後していた内水対策を緊急的・先行的に実施するため、人命被害や生活再建が困難となる被害が生じるおそれの高い地区を5年で解消するための補助制度として「総合内水対策緊急事業」を創設し、河川管理者と地方公共団体が共同してハードとソフトの対策を一体的に実施する。		
施策等の目的	本施策は、対策が本川に劣後していた内水対策を緊急的・先行的に実施することによる深刻な内水被害の解消を目的とする。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 ＜社会資本整備重点計画の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応＞		
関連する業績指標	22) 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	22) 62% (H19) ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞		
施策等の必要性	<p>○円山川(H16)や遠賀川(H15)など、近年頻発する異常豪雨による内水被害においては、急激な内水位の上昇が発生し、避難活動が困難になる等、甚大な被害が見られることから、このような内水への対応が急務となっている。【目標と現状のギャップ】</p> <p>○これまで、破堤による被害が甚大であることや外水河川は内水の受け皿となることから、地域の治水安全度を段階的に高める過程で外水対策が優先され、内水対策は被災箇所への対応が中心であったため、外水対策に比べ、内水への対策は劣後となっていた。【原因の分析】</p> <p>○内水対策が本川の外水対策に劣後していた地域における深刻な内水被害解消をより効率的、効果的に推進するためには、従来の河川管理者によるハード整備のみではなく、内水河川の河川管理者と地方公共団体が共同してハードとソフトの対策を一体的に実施することが必要である。【課題の特定】</p> <p>○このため、内水対策の実施に当たり、地域特性や降雨特性から人命に直結する内水被害を受ける危険性が高い地域を想定して内水被害危険度ランク図を作成し、浸水被害状況及び、地域防災力向上に関する取組状況も考慮して緊急的に実施する地区を定める。</p> <p>また、内水対策として河川管理者が実施するハード対策について、概ね5ヶ年間で対策を完了するために補助をする総合内水対策緊急事業を創設する。【導入する施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	<p>○平成16年は、新潟・福島豪雨、福井豪雨など梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸等により、全国各地で水害により大きな被害が発生していることから、豪雨災害等への対策は急務である。</p> <p>○時間雨量50mm以上の集中豪雨の発生回数が、昭和51～60年の10年間は年平均209回程度※であったのに対し、平成8年～15年の8年間ではその1.3倍の271回となるなど、集中豪雨の発生頻度が増加している</p> <p>※昭和51年度より継続的に観測している全国1,300箇所のアメダスデータによる。</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への不安が大きいことが明らかとなっている。</p>		
行政の関与	○国民の生命、身体及び財産を災害から保護することは国及び都道府県等の使命であり、水害・土砂災害対策については、行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	○都道府県等が行う緊急的な治水対策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る。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○浸水被害状況及び、地域防災力向上に関する取組状況も考慮して定めた緊急的に実施する地区について、河川管理者と地方公共団体が共同してハード整備とソフト対策を一体的に実施することにより、より効果的・効率的な治水対策が実施できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○河川管理者と地方公共団体が共同してポンプ、貯留施設、二線堤（輪中堤）等のハード対策を一体的に実施することにより、床上浸水を緊急に解消すべき戸数が減少する。また、ハード整備と一体で避難計画、ポンプ運転調整ルールの設定、土地利用規制等のソフト対策を行うことにより被害の軽減が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「基本方針２００５」（H17.6.21閣議決定）において、「公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進」と位置づけ。</p> <p>○社会資本整備審議会河川分科会に平成１６年１１月に設置した「豪雨災害対策総合政策委員会」において「総合的な豪雨災害対策の推進について（提言）」を受けている（H17.4）。</p>

事前評価票【No. 11】

施策等名	洪水調節施設機能高度化事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局治水課 (治水課長 関 克己)
施策等の概要	早期に治水安全度を向上させるため、遊水地、調節池等、既存の河川管理施設を徹底的に有効活用し、運用を最適化できるようにする施設改良に対する支援制度を拡充する。		
施策等の目的	本施策は、操作規則の見直しや運用の変更、小規模な改良等によって既存の河川管理施設の効率的な運用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	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○遊水地などの大規模な河川管理施設について、運用が開始されてから、治水施設整備の進捗などにより、施設の治水機能を最大限に発揮する上で、必ずしも最適な運用がなされていない施設が存在する。【目標と現状のギャップ】</p> <p>○遊水地などの河川管理施設については、運用開始後の治水施設整備の進捗など周辺状況が変化しているにもかかわらず、多くの施設について、その運用についての見直しが行われていないこと、管理移行した施設については改良等の投資がしにくいことが原因である。【原因の分析】</p> <p>○遊水地などの大規模な河川管理施設について、現行の機能や運用の実態、問題点を把握するとともに、操作規則の見直しや運用の変更、小規模な改良等によって効率的な運用が可能となるか分析し、必要であれば対策を実施することが必要である。【課題の特定】</p> <p>○主要な河川管理施設の操作規則の総点検を行い、下流河川の改修の進捗に応じて操作規則の最適化を図るもの、施設改良により運用の最適化を図るものを抽出するとともに、都道府県の管理する遊水地や調節池等の洪水調節施設の治水機能を向上させる事業について補助を行う制度を創設する。【導入する施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	<p>○平成16年は、新潟・福島豪雨、福井豪雨など梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸等により、全国各地で水害により大きな被害が発生していることから、豪雨災害等への対策は急務である。</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	○国民の生命、身体及び財産を災害から保護することは国及び都道府県等の使命であり、水害・土砂災害対策については、行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	○国が管理する河川管理施設の操作規則の見直しや運用の改善は国の責務である。また、都道府県等が行う緊急的な治水対策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る。		
施策等の効率性	○より大きな洪水の場合にピークカットができるような越流堰の改良や、中小洪水への対応も可能となる改良等の小規模な改良や、施設の改良を伴わない運用の変更などにより低コストに治水機能の向上が図られる。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>○遊水地、調節池等、既存の河川管理施設の操作規則の最適化を図るもの、施設改良により運用の最適化等により、早期の治水安全度向上が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「基本方針2005」(H17.6.21閣議決定)において、「公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進」と位置づけ。</p> <p>○社会資本整備審議会河川分科会に平成16年11月に設置した「豪雨災害対策総合政策委員会」において「総合的な豪雨災害対策の推進について(提言)」を受けている(H17.4)。</p>

事前評価票【No. 12】

施策等名	警戒避難体制整備と一体となった土砂災害対策（砂防関係事業の採択基準改正）	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 中野 泰雄）
施策等の概要	近年、土砂災害が頻発する中で、限られた予算により人命を保全するために、警戒避難体制を整備するソフト対策を推進している。しかし、ソフト対策の前提となる避難場所が、平成16年の災害事例から必ずしも土砂災害に対して安全でない場合があることが分かってきた。他方で、現在の補助事業の採択基準では、避難場所だけでは、事業の採択ができない制度になっており、ソフト対策と連携した効果的・効率的な砂防施設整備ができない状況にある。よって、ソフト対策と連携をとる意味で、避難場所の安全を確保できるよう、砂防関係事業の採択基準を改正する。		
施策等の目的	土砂災害危険箇所の公表や土砂災害警戒情報の提供等のソフト対策の実施とあわせて、砂防えん堤整備等のハード対策により避難場所を保全し、ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害から地域を保全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	26) 土砂災害から保全される戸数		
指標の目標値等	26) 約140万戸(H19)		
施策等の必要性	<p>○平成16年に発生した土砂災害は昭和57年の統計開始以来最多の2,537件にも上り、これにより61名の尊い人命が失われるなど甚大な被害が生じた。また、昨年の災害の中には避難場所に避難していた住民が土砂災害により被災した事例があった。【目標と現状のギャップ】</p> <p>○市町村防災計画に記載されている避難場所は、地震災害を想定して指定されている事が多いが、地震に対して安全な避難場所が、土砂災害に対しても安全であるとは必ずしも言えない。避難場所の設定に当たっては、地震や土砂災害といった災害の種類毎に、安全な避難場所を設定する必要があるが、立地条件によっては、避難場所がやむを得ず土砂災害危険箇所に含まれる場合がある。【原因分析】</p> <p>○近年は、人命保護優先の観点から、警戒避難情報を提供する等のソフト対策を強化しており、その場合避難場所の安全が確保されている事は、ソフト対策の前提として不可欠になっている。一方でこれまでは、公民館等が避難場所に指定されていた場合でも、普段の利用状況や、建物自体の公共施設としての価値からして、単独の保全対象として保全する必要性が低いものとして、砂防関係事業の採択基準には位置づけられていなかったが、これら避難施設についても土砂災害に対する安全性を向上させる必要がある。【課題の特定】</p> <p>○よって、土砂災害の発生が懸念される際に、ソフト対策により住民を誘導する避難場所については、避難場所単独でも砂防関係事業で保全できるよう、採択基準を改正する。【施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	毎年約1,000件の土砂災害が発生しており、特に平成16年は統計開始以来最多の2,537件の土砂災害が発生し、大きな被害が生じており、土砂災害による被害を軽減することが求められている。		
行政の関与	国民の生命、身体及び財産を災害から保護することや、土砂災害に対する警戒避難体制を整備することは、「災害対策基本法」、「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」にも記されているとおり行政機関の責務である。		
国の関与	災害から国民の安全と安心を確保することは、政府の基本的な責務であり（経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005より）、国の主体的関与が必要である。また、都道府県等が行う土砂災害対策に対する適切な財政的支援等は国とし		

	て果たすべき責務である。
施策等の効率性	土砂災害から少なくとも人命を守るという観点からは、従来のように保全人家戸数の多い箇所から順次施設整備を行うよりも、警戒避難体制の整備と組み合わせて、避難所に対して重点的に施設整備を行った方が、限られた予算の中でより効率的に効果を上げることができる。
施策等の有効性	警戒避難体制の整備（ソフト対策）と避難場所の安全対策（ハード対策）を一体的に実施することで、より効果的に土砂災害から人命を守るができる。
その他特記すべき事項	土砂災害対策検討会『総合的な土砂災害対策について（提言）』（H17.3.31）より下記の提言があった。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂災害に対して安全な避難場所を設定するため、避難場所の安全点検を早急に必要な実施がある。その結果をもとに、土砂災害に対して安全な避難場所を設定するよう市町村を指導する必要がある。安全な避難場所が設定できない場合には、避難場所を守るためのハード対策を重点的に実施する必要がある。</li> </ul>

事前評価票【No. 13】

施策等名	地震・高潮等対策河川事業の拡充	担当課 (担当課長名)	河川局治水課 (課長 関 克己)
施策等の概要	津波・高潮による浸水想定区域に係る調査を追加するとともに、津波による被害が想定される指定区間内の一級河川又は二級河川のうち、耐震対策を必要とする河川についての耐震対策事業等を追加		
施策等の目的	近年、東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震について相次いで想定津波高が公表されるなど、大規模地震による津波の危険性が指摘されていることを受け、河川を遡上する津波による水位の上昇に伴う浸水被害に対する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	22) 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	22) 目標値：約 62% (61.7%) (H19 年度) ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞		
施策等の必要性	<p>○大規模地震による津波被害の危険性が指摘されているが、河川を遡上する津波に対する被害軽減対策は行われていない。【目標と現状のギャップ】</p> <p>○河川におけるこれまでの地震対策は、都市区域に係るゼロメートル地帯において、地震後の平常時の満潮位による浸水被害を防ぐことを目的とした耐震対策が優先して実施されてきた。【要因分析】</p> <p>○大規模地震による津波被害を防止するためには、公表されている東海地震、東南海・南海地震等の津波高をもとに、河川を遡上する津波を解析するとともに、ソフト・ハード一体となった対策が必要である。【課題の特定】</p> <p>○津波による浸水被害を防ぐことを目的とした、河川堤防等の耐震対策、及び河川を遡上する津波・高潮による浸水被害にかかる浸水想定区域の調査を実施するため制度を拡充【具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	中心市街地等における安全で快適な居住環境の創出が図られる。		
行政の関与	国民の生命・財産を守るという水害対策の趣旨から、行政が責任をもって行うべき施策である。		
国の関与	国民の生命・財産を守るという水害対策の趣旨から、国として実施の責務があるものである。		
施策等の効率性	・大規模地震による津波被害が想定される地域における耐震対策及び津波・高潮による浸水被害にかかる浸水想定区域の調査を一体的に実施することにより、より効果的・効率的な津波対策が実施できる。		
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多大な費用を要する津波対策に対する補助制度を拡充することにより、津波に対する安全度を向上することが可能となる。</li> <li>・ また、ソフト対策の実施により整備途上の津波に対する被害の軽減が可能である。</li> </ul>		
その他特記すべき事項	H17.3 地震財特法改正、H18.3 地震防災対策特別措置法改正		

事前評価票【No. 14】

施策等名	住宅宅地基盤特定治水施設等整備事業の改定（中心市街地等における良好な居住環境創出支援型事業・住宅・建築物の耐震改修支援型事業）	担当課 （担当課長名）	河川局治水課 （課長 関 克己） 河川局砂防部砂防計画課 （課長 中野 泰雄）
施策等の概要	住宅・宅地の新規供給が見込まれる土地の創出を目的としてきた本事業を見直し、新たに、中心市街地等における安全で快適な居住環境の創出等に資する河川における改良工事、及び大規模地震等の発生するおそれがある地域において、地震時に社会的に重大な被害が起こりうる住宅市街地を土砂災害から保全するために必要な砂防設備、地すべり防止施設、及び急傾斜地崩壊防止施設の整備を目的とする事業に改定。		
施策等の目的	<p>中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律に基づく中心市街地活性化計画等のうち快適な居住環境の創出、美しい市街地景観の形成等を図ることとされている計画の実現を支援する。</p> <p>また、大規模地震等の発生により既存住宅・建築物が著しい被害を受け、緊急輸送道路を閉塞するなど社会的に重大な被害が生じるおそれがあるため、住宅・建築物の耐震改修を促進する必要がある地域において、土砂災害に対する安全性を向上させる。</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	20) 洪水による氾濫から守られる区域の割合 26) 土砂災害から保全される戸数 <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) 目標値：約 62% (61.7%) (H19 年度) 26) 目標値：約 140 万戸 (H19 年度) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<p>○ 昭和30年代から始まった急激な都市への人口、産業、資産の集中や流域における開発によって、流域の保水・遊水機能は低下し、さらに、近年頻発する異常豪雨により都市部における被害が頻発しており、安全で快適な居住環境の創出のため、中心市街地等における浸水被害対策が急務となっている。</p> <p>「東海地震」「東南海・南海地震」「首都圏直下型地震」等の大規模地震の発生が懸念される中、中央防災会議で地震防災戦略が策定され、急傾斜地崩壊対策に関して減災目標が示されるなど、地震に起因する土砂災害対策への重点的な推進が急務となっている。</p> <p>【目標と現状のギャップ、原因分析】</p> <p>○ 中心市街地等における安全で快適な居住環境の創出の為には、中心市街地活性化計画等と河川改修を一体的かつ重点的に実施することが必要であるが、中心市街地等における河川の整備には多額の費用を要するため長時間を要している。</p> <p>大規模地震時における、緊急輸送路の閉塞等の社会的に重大な被害を防止するためには、住宅等の建物の耐震化と併せて宅地や住宅の裏にある崖地等も崩壊を起こさないように対策をとる事が必要であるが、土砂災害に関してはこれまで住宅の耐震化と一体となった対策はとられていない。</p> <p>【課題の特定】</p> <p>○ 中心市街地活性化計画等の対象地域において治水安全度の向上を図る上で必要で、かつ、快適な居住環境の創出、良好な住宅・宅地の整備に資する河川における改良工事を促進するための制度を創設する。</p> <p>大規模地震時における、緊急輸送路の閉塞等の社会的に重大な被害を防止するために、耐震化による住宅の倒壊防止対策に併せて地震に伴う土砂災害対策を促進する制度を創設する。</p> <p>【導入する施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地等における安全で快適な居住環境の創出が図られる。</li> <li>・ 大規模地震の発生が懸念される中、地震に起因する土砂災害対策への重点的な推進が急務となっている。</li> </ul>		

行政の関与	国民の生命・財産を守るという水害・土砂災害対策の趣旨から、行政が責任をもって行うべき施策である。
国の関与	国民の生命・財産を守るという水害・土砂災害対策の趣旨から、国として実施の責務があるものである。
施策等の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地活性化計画等の対象地域の治水安全度の向上を主たる目的としている制度を創設することにより、より効率的・効果的、かつ、重点的な治水対策が実施できる。</li> <li>・ 砂防関係事業を、建築物の耐震改修の促進に関する法律に基づく都道府県耐震改修促進計画等に位置づけて実施するため、地震による災害から効率的に住宅・建築物の保全を図ることができる。</li> </ul>
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地活性化計画等の対象地域の治水安全度を早期に向上することが可能であり、これにより、快適な居住環境の創出、良好な住宅・宅地の整備の実現を支援することができる。</li> <li>・ 耐震化による住宅の倒壊防止対策と併せて地震に伴う土砂災害対策を推進することで、地震に強い街づくりに貢献することができる。</li> </ul>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 15】

施策等名	インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化	担当課 (担当課長名)	気象庁地震火山部管理課 (管理課長 西出則武)
施策等の概要	<p>包括的核実験禁止条約機構（CTBTO）が地下核実験の監視のために全世界に保有する地震観測点のデータを衛星回線（VSAT）経由で確実に収集・処理するシステム及び体制を構築し、インド洋・北西太平洋沿岸諸国及び我が国の防災関係機関に対し、遠地で発生する津波に対する精度の高い津波情報を迅速かつ安定的に発表する。 【予算額：29 百万円】</p>		
施策等の目的	<p>インド洋・北西太平洋沿岸諸国に対し精度の高い津波情報を提供することにより、関係各国の防災対策の改善を通じて我が国の国際貢献の進展を図る。また、我が国においても、遠地で発生する津波に対し、より適切な防災対策を実施し、津波被害の軽減を図る。</p>		
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	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○ 気象庁では、2004 年 12 月 26 日に発生したスマトラ島西方沖の地震に伴う津波被害を受け、インド洋における津波早期警戒メカニズムが構築されるまでの暫定的な措置としてインド洋沿岸の関係諸国への「津波監視情報」の提供と、北西太平洋津波情報センターとして、北西太平洋の関係各国への詳細な津波予測情報（「北西太平洋津波情報」）の提供を行っている。正確な津波情報を提供するためには、津波を発生させる地震の震源・規模の正確な把握が必要であるが、現在は、地震データの伝送遅延や安定性の面で課題があり、津波情報の発表に時間を要しているほか、発表される情報の精度も十分とは言えない。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○ 世界の地震データはインターネット上に公開されたものを利用しているが、インターネットという安定性が保証されない手段で取得しているため、データの欠落や伝送のための遅延が発生するなど、津波発生予測のもととなる地震の震源・規模の正確・確実な把握について保障されていない。（＝原因分析）</p> <p>○ 一方、スマトラ島沖地震による甚大な津波被害を受けて、CTBTO は地下核実験の監視のために自らの所有する全球規模の約 90 観測点の地震データを、本来の目的外である津波予報のために即時的に提供することを提案している。CTBTO の地震データの伝送には、少ない遅延で確実にデータを取得できる VSAT が用いられている。安定した津波情報を発表するためには、これらを利用することにより地震の震源・規模の迅速かつ確実な把握が必要である。（＝課題を特定）</p> <p>○ CTBTO の地震データを収集するための仕組みを確保するとともに、インターネット経由で収集する地震データも併せた処理をするためのシステム及び体制を構築し、精度の高い震源要素を迅速に決定し、迅速かつ安定的に精度の高い津波予報を発表できるようにする。（＝導入する施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>スマトラ島西方沖地震による甚大な津波災害の発生により、インド洋沿岸各国及び北西太平洋の関係各国において、津波防災に対する社会的ニーズと我が国に対する期待が高まっており、より正確かつ迅速な津波情報の提供が望まれている。</p>		

	また、遠地で発生する津波に対する我が国沿岸についての正確・確実な津波予報の発表についての必要性が再認識されている。
行政の関与	津波情報をはじめとする防災情報の提供は、行政の責任で行うべきものである。
国の関与	我が国において津波予報・津波情報の発表は、気象庁の専管事項である。また、各国への津波情報の提供についても、従来から津波警報の発表に関して豊富な経験を持ち、太平洋津波警報組織においても重要な役割を果たしてきた気象庁に求められているところであり、その技術を有する気象庁自らが実施すべきである。
施策等の効率性	既存の海外の地震データ取得方法や、各国への津波情報を提供するシステムを有効利用することで、より確実で精度の高い津波情報を迅速に提供できることから、新たに海外に地震観測網を展開する等の施策と比べ、極めて効率的な施策である。
施策等の有効性	CTBTOの地震データを迅速かつ安定的に取得し、高精度の震源計算結果から信頼度の高い津波情報を発表することが可能になり、関係各国の防災対策の改善を通じて我が国の国際貢献が進展する。また、我が国においても、遠地で発生する津波に対し、より適切な防災対策を実施し、津波被害の軽減を図ることができる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【NO.16】

施策等名	地下鉄等災害情報基盤整備事業	担当課 (担当課長名)	鉄道局施設課 (施設課長 米澤朗)
施策等の概要	長大な地下路線を有する鉄道事業者が行う地下区間の受信・通信環境の改善に必要な設備の設置に係る事業に対し、その費用の一部を助成する。 予算額【100百万円】		
施策等の目的	地下鉄の地下区間においても地上と同等の災害情報が提供できる環境を整備し、地震発生時における情報不足から生じる二次災害の回避を図る。		
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	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地下区間において、約9割の地下駅で携帯電話、都営地下鉄4路線でAMラジオが使用可能であるが、地震発生時に利用者に対して災害情報を十分に提供できない環境である。(=目標と現状のギャップ)</li> <li>○ 各鉄道事業者とも利用者の増加や収益の向上につながらず、多額の経費を要する地下区間の受信・通信環境の改善については消極的であるため。(=原因分析)</li> <li>○ 地下区間の受信・通信環境の改善には大規模な工事と多額の費用が必要であり、短期間における整備が図られるためにも助成制度の創設が急務である。(=課題を特定)</li> <li>○ 鉄道事業者に対して地下区間の受信・通信環境の改善に対する助成制度を創設し、インセンティブを与えてその取り組みを促進する。(=導入する施策の具体的内容)</li> </ul>		
社会的ニーズ	大規模地震の切迫性が中央防災会議において指摘されており、極めて公共性の高い地下鉄に対する安全性確保は必要不可欠。		
行政の関与	鉄道事業者の自主的な取り組みに委ねていたのでは、利益につながりづらい投資の早急な実施は望めないため、行政による支援が不可欠。		
国の関与	近い将来予想される大規模地震発生に対応するためには、早期の整備が求められていることから、国による支援措置が必要である。		
施策等の効率性	本助成制度により、地下鉄の地下区間における受信・通信環境の改善が早期に図られる。鉄道事業者においても、地下区間の受信・通信環境の改善の必要性を感じているものの、利益につながらない投資として優先度は低くなっている状況下で、本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができる		
施策等の有効性	本助成制度により、地下鉄の地下区間においても地上と同等の災害情報が提供され、地震の発生時においても、情報不足から生じる二次災害の回避が図られる。		
その他特記すべき事項	総務省の「地下街等におけるテレビ・ラジオ放送普及事業」(仮称)との連携施策である。中央防災会議において利用者への情報伝達体制の整備強化が指摘されている。		

事前評価票【NO.17】

施策等名	鉄道駅耐震補強事業	担当課 (担当課長名)	鉄道局施設課 (施設課長 米澤朗)
施策等の概要	耐震化が未実施で、かつ、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する、1日あたり乗降人員が1万人以上の在来線駅（地下駅を除く）について、鉄軌道事業者が行う耐震補強工事に対し、その費用の一部を助成する。 予算要求額【300百万円】		
施策等の目的	地震時における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての役割の確保を図る。		
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	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道事業者が順次鉄道施設の耐震補強を実施してきているが、在来線の進捗率は約6割であり、促進が図られない状況である。(=目標と現状のギャップ)</li> <li>○ 各鉄道事業者とも利用者の増加や収益の向上につながらず、多額の経費を要する耐震補強については消極的であるため。(=原因分析)</li> <li>○ 特に駅の耐震補強には大規模な改良工事と多額の費用が必要であり、早期の実施が図られるためにも、助成制度の創設が急務である。(=課題を特定)</li> <li>○ 鉄道事業者に対して駅の耐震補強に対する助成制度を創設し、耐震化が未実施で、かつ、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する、1日あたり乗降人員が1万人以上の在来線駅（地下駅を除く）について、鉄軌道事業者が行う耐震補強工事に対し、その費用を国と地方が助成することにより、インセンティブを与えてその取り組みを促進する。(=導入する施策の具体的内容)</li> </ul>		
社会的ニーズ	大規模地震の切迫性が中央防災会議において指摘されており、鉄道駅は不特定多数の人々が利用すると共に、地震時に被災者への交通機関に関する情報提供の場、一時的避難や緊急活動の場、交通結節点として既存交通と代替交通のターミナル等の防災拠点としての役割を持つ極めて公共性の高い空間であり、安全・防災拠点としての役割確保への要請は非常に高い。		
行政の関与	鉄道事業者の自主的な取り組みに委ねていたのでは、利益につながりづらい投資の早急な実施は望めないため、行政による支援が不可欠。		
国の関与	上記の施策については都市部における防災対策を考慮すると、早期に広域的かつ一体的に進める必要があり、国の関与が適切である。		
施策等の効率性	鉄道事業者においても、鉄道駅の耐震補強の必要性を感じているものの、利益につながらない投資として優先度は低くなっている状況下で、本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができる。		
施策等の有効性	本助成制度により、鉄道駅における耐震補強が促進され、地震時における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての公共的役割の確保が図られる。		
その他特記すべき事項	中央防災会議においてターミナル駅等不特定多数の者が利用する都市の施設等の安全確保が指摘されている。		

事前評価票【NO.18】

<p>施策等名</p>	<p>住宅・建築物の耐震改修の促進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局住宅総合整備課 (住宅総合整備課長 上田 健) 住宅局建築指導課 (建築指導課長 小川 富由) 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>○住宅に係る耐震改修促進税制の創設 個人が、平成20年12月31日までに、一定の区域内において、旧耐震基準(昭和56年5月31日以前の耐震基準)により建設された住宅の耐震改修工事を行った場合、当該耐震改修工事に要した費用の10%相当額(20万円を上限)を所得税額から控除する。</p> <p>○事業用建築物に係る耐震改修促進税制の創設 事業者が、平成20年3月31日までに、特定建築物(事務所、百貨店、ホテル、賃貸住宅等の多数の者が利用する一定規模以上の建築物)について、耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合で、当該特定建築物につき耐震改修に係る所管行政庁の指示を受けていないものを対象として、耐震改修工事費の10%の特別償却ができる措置を講ずる。</p> <p>○緊急輸送道路沿道等の住宅・建築物の耐震化の促進 緊急輸送道路沿道の大規模な建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進。このため、耐震診断・改修に係る国の財政支援の拡充を実施。また、住宅・建築物の耐震改修を全国で推進するため、住宅・建築物耐震改修等事業の地域要件を撤廃する。 【予算額：13,000百万円の内数】</p> <p>○建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律 建築物の耐震改修の一層の促進を図るため、基本方針及び都道府県耐震改修促進計画の策定、所管行政庁による指導及び助言等の対象となる特定建築物の範囲の拡大、所管行政庁の認定を受けた計画に係る特定建築物の耐震改修に必要な資金の貸付けに係る耐震改修支援センターによる債務保証の実施等の措置を講ずる。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>現行の耐震基準を満たしていない1,150万戸の住宅ストック等の耐震改修を促進し、建築物・住宅市街地の地震防災対策の推進を図るとともに、大規模災害など災害時において救援活動、緊急物資輸送等に極めて重要な役割を担う緊急輸送道路の防災機能の確保を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>8) 地震・火災による被害の軽減 &lt;社会資本整備重点計画第2章に記載あり&gt;</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>33) 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 &lt;社会資本整備重点計画第2章に記載あり&gt;</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>33-1) 建築物の耐震化率 約2割(平成19年度) 33-2) 住宅の耐震化率 約65%(平成19年度) &lt;いずれも社会資本整備重点計画第2章に記載あり&gt;</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○近年の我が国においては、新潟県中越地震(平成16年)や福岡県西方沖地震(平成17年)など地震災害が頻発し、また東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の切迫性が極めて高い中、平成19年度における耐震化率の目標値は、住宅につき約65%、建築物につき約2割とされているのに対し、平成15年度における実績値は、住宅につき61%、建築物につき16%となっている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○税制による住宅の耐震化支援については、平成14年度に住宅ローン減税の適用対象に耐震改修工事を追加したところであるが、耐震改修費については長期のローンを組むケースが少ないことから、その措置の効果は一定のものにとどまっている。補助制度による住宅・建築物の耐震化支援については、地域要件により支援地域が</p>		

	<p>限定されており、全国において耐震化を促進する体制となっていない。また、特に緊急性を要する緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に対する支援が不十分である。(＝原因分析)</p> <p>○そのため、長期ローンを組まずに耐震改修を行う者に対して効果的な支援を行うことが必要である。大地震発生の可能性は低いといわれていた地域で起きた福岡県西方沖地震をふまえ、我が国において、大地震はいつでもどこで発生してもおかしくない状況にあることから、全国において住宅・建築物の耐震化を促進することが必要である。特に地震発生後の救急・医療活動等に必要な人員や緊急物資等を輸送する道路としての機能を担う緊急輸送道路沿道の建築物については、倒壊・崩壊により道路の機能が失われることのないよう緊急に耐震化を図る必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>○以上のことから、以下の制度の創設を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅（住宅の敷地を含む。）に対する耐震に資するリフォーム工事で工事費用が一定規模のものについて、当該工事に要した費用の一定額（10%程度）を当該年度の所得税額から控除する。 また、区分所有建物である分譲マンションの共用部分について、管理組合が耐震に資する改修工事を行った場合に、対象工事費の各区分所有者の負担分の一定額（10%程度）を、各区分所有者の当該年度の所得税額から控除する。</li> <li>・事業用建築物に対する耐震に資するリフォーム工事で工事費用が一定規模以上のものについて、当該工事に要した費用の一定額（30%程度）の特別償却を所得税及び法人税に対し適用する。</li> <li>・緊急輸送道路沿道の大規模な建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進。 このため、耐震診断・改修に係る国の財政支援の拡充を実施。また、住宅・建築物の耐震改修を全国で推進するため、住宅・建築物耐震改修等事業の地域要件を撤廃。(＝施策の具体的内容)</li> </ul>
社会的ニーズ	東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の切迫性が指摘される中、約1,150万戸の住宅、約120万棟の建築物の耐震化が急務となっており、その改善が必要である。
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ては耐震化が進まない状況にあり、国土の安全性を確保するために政策的な誘導が必須である。
国の関与	<p>○耐震性等安全性が不十分なものが住宅で約1,150万戸、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である。</p> <p>○耐震改修に係る税制、補助制度等を連携させつつ、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。</p>
施策等の効率性	<p>○ローンを組まずに行う耐震改修や直接収益に結びつかない事業用建築物の耐震改修にも税制上のインセンティブを付与することにより、住宅・建築物の所有者の主体的な取組みを促し、効率的に耐震改修を促進することが可能となる。</p> <p>○大地震が発生すると巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により、事前に住宅・建築物の耐震化を進めることが公共投資の観点からも効率的である。</p> <p>○特に、緊急輸送道路沿道建築物の倒壊等は、速やかな救援・復興を妨げ、巨額の行政需要を発生させることから、事前に当該建築物の耐震化を進めることが効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>○ローンを組まずに耐震改修工事を行う者が多いことから、それらの者に対して支援を行うことにより、効果的に住宅の耐震改修を促進することが可能となる。</p> <p>○先行的に耐震化を促進することで、大地震発生時の人的被害及び住宅・建築物の被害を軽減するとともに、緊急輸送道路の機能を確保し、速やかな救援・復興が可能となる。</p>
その他特記すべき事項	<p>○平成17年3月の中央防災会議で閣議決定された地震防災戦略で東海地震等の大規模地震対策の主要な柱として耐震改修が位置づけられた。</p> <p>○平成17年6月10日の「住宅・建築物の地震防災推進会議」の提言においても、住宅及び学校・病院などの特定建築物の耐震化率の目標として、現在の75%か</p>

	<p>ら今後10年間で9割に引き上げることが示された。(業績指標における耐震化率は、建築物については、新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震性を有する建築物数の実数の割合、住宅については、住宅総数に対する耐震性を有する住宅数の実数の割合を用いている。一方で、上記会議において示された耐震化率の考え方は、建築物は、特定建築物総数のうち耐震性を有すると推計される建築物数の割合であり、住宅についても、住宅総数に対する耐震性を有すると推計される住宅数の割合である。)</p>
--	--

事前評価票【NO. 19】

施策等名	防災公園関連制度の拡充	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局公園緑地課 (公園緑地課長 小川陽一)
施策等の概要	<p>都市の防災機能の向上を図るため、救援部隊の前線基地、物資輸送の中継基地となる都市公園の整備や既存の防災公園・市民緑地を活用した災害応急対策施設の整備・施設の耐震化等の防災機能強化を支援する施策を講じるなど、防災公園関連制度の拡充を行う。</p> <p>【予算額：都市公園等事業 116,587百万円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>地震災害時に避難地・防災拠点等となる防災公園の緊急整備を実施することによって安全で安心できる都市づくりを推進する。</p>		
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	<p>34) 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合</p> <p>&lt;社会資本整備重点計画第2章に記載あり&gt;</p>		
指標の目標値等	<p>34) 約25%(平成19年度)</p> <p>&lt;社会資本整備重点計画第2章に記載あり&gt;</p>		
施策等の必要性	<p>○わが国では、平成16年10月の新潟県中越地震、平成17年3月の福岡県西方沖地震等、大規模地震が頻発しており、さらに近い将来には首都直下地震や東海地震の発生が想定されていること等をふまえ、国民の生命・財産を守る観点から、地震災害時に避難地・防災拠点等となる都市公園の整備を推進しているところである。しかしながら、近年の大規模地震においては、避難地とともに、救援・復旧の拠点となるオープンスペースの不足により、円滑な救援・復旧活動に支障が生じた事例もあり、一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合についても、平成19年度目標値の約25%に対して、平成16年度実績値では約12%となっている状況。</p> <p>また、中央防災会議首都直下地震対策専門調査会報告(平成17年7月)においては、災害時に円滑な救援物資の輸送等を行うためには、広域防災拠点と地域住民の避難地との間をつなぐオープンスペースが必要との報告があったところである。(=目標と現状のギャップについて分析)</p> <p>○都市公園事業においては、これまでも地震災害時に避難地・防災拠点等となる都市公園の整備を推進してきたところであるが、既存の防災公園の体系では、市街地周辺部で円滑な救援活動、物資輸送の中継基地となる都市公園を防災公園として位置付けできていなかったこと、既存の都市公園における災害応急対策施設の整備や公園施設の耐震化などへの取り組みが必ずしも十分でなかったこと等が原因と考えられる。(=原因分析)</p> <p>○このため、円滑な救援活動、物資輸送の中継基地となる都市公園の整備推進や既存の防災公園・市民緑地の防災機能の向上を目的とした災害応急対策施設の整備・公園施設の耐震化を支援する防災公園関連制度の拡充を行うことが必要である。(=課題の特定)</p> <p>○具体的には、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 市街地周辺部における救援部隊の前線基地、物資輸送の中継基地となる都市公園を防災公園として新たに位置付けることによる整備支援</li> <li>② 既存の防災公園や防災公園と一体となった市民緑地における災害応急対策施設の整備及び公園施設の耐震化などの防災機能強化事業について、緊急的に推進を図る事業を創設</li> </ol> <p>等の施策を講じることにより、効率的・効果的な都市の防災機能向上を図る。(=具体的手段)</p>		

社会的ニーズ	<p>○新潟県中越地震や福岡県西方沖地震等、近年大規模地震が頻発しているとともに、近い将来には東海地震、首都直下地震等の発生が予想されていること等をふまえ、避難地や防災拠点等の早急な確保が必要となっている。</p> <p>○平成16年10月に発生した新潟県中越地震においても、都市公園は地域の避難場所や防災活動拠点として活用されるとともに、自衛隊等による被災市町村への物資配送の支援活動拠点となる等、復旧・復興の拠点としての機能を発揮した。</p>
行政の関与	公園管理者である行政が防災関係部局等との連携をとりつつ、主体的に推進する必要がある。
国の関与	国民の生命・財産を守るための防災対策の推進は緊急を要する課題であり、国の重要な責務である。
施策等の効率性	防災公園関連制度の拡充により、救援部隊の前線基地、物資輸送の中継基地となる都市公園の整備や既存の防災公園・市民緑地を活用した災害応急対策施設の整備及び公園施設の耐震化等を緊急的に実施することが可能となる。
施策等の有効性	救援部隊の前線基地、物資輸送の中継基地となる都市公園の整備や既存の防災公園・市民緑地を活用した効率的な災害応急対策施設の整備が可能になることで、避難地・防災拠点等となる都市公園の確保が図られ、都市の防災機能の向上が推進される。
その他特記すべき事項	基本方針2005においても「国民の安全・安心の確保」として、公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策を総合的に推進する旨記載されている。

事前評価票【NO. 20】

施策等名	密集市街地における地震危険度マップの整備促進	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防災対策室 (大竹 亮 室長)
施策等の概要	重点密集市街地内において地震災害による延焼危険性や道路閉塞の可能性を図示した地震危険度マップを緊急整備するために、その対象要件を拡充する。 【予算額：都市防災総合推進事業費 1,520 百万円（国費）の内数】		
施策等の目的	地震を原因とする市街地大火災害に対して最も脆弱な市街地（密集市街地）の効果的な防災性向上を目的とした事業の促進および、地震災害の危険性についての市民意識の向上を図ることで、密集市街地での最低限の安全確保を進めることを目的とする。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減 ＜社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり＞		
関連する業績指標	36) 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約 8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 ＜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	36) 約 3 割（平成 19 年度） ＜社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり＞		
施策等の必要性	<p>○ 我が国では、平成 16 年の新潟県中越地震、平成 17 年の福岡県西方沖地震など近年地震災害が頻発しており、さらに近い将来には首都直下地震や東海地震など大地震の発生が想定され、防災対策は喫緊の課題といえる。特に、地震時において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（重点密集市街地）のうち安全性が確保される市街地の割合は平成 14 年度で 0%となっており、その対策は急務である。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○ 阪神淡路大震災から 10 年が過ぎ、その経験の風化が見られ住民自身が当事者意識を十分に持っていないこと、そして防災事業は普段の生活で効果を楽しむにくい側面があることで、防災の重要性に対して十分な理解が得られていないことが密集市街地の整備・改善の課題としてあげられる。（＝原因分析）</p> <p>○ このため、地震の危険性を顕在化し広く市民に周知することで住民の地震災害に対する意識を高め、住民の自主的な取り組みを促す事が必要である。また、密集市街地内の危険箇所を顕在化し、地区の抱える危険性に応じた防災事業の展開を進めていく必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○ そのために、地震危険度マップ作成を重点的に支援しマップを策定することで、市民の防災意識の向上と市街地の危険箇所の顕在化をはかり、防災事業を進めるための環境の整備を行う。具体的には、3 箇年で重点密集市街地内における地震危険度マップを緊急整備するために、都市防災総合推進事業の対象要件を拡充し、重点密集市街地を包含するすべての自治体に対して地震危険度マップの整備に対する支援を可能とすると共に、財政面・技術面から重点的にその整備を支援する。（＝具体的手段）</p>		
社会的ニーズ	H7 阪神淡路大震災、H16 新潟県中越地震、H17 福岡県西方沖地震など、我が国は地震によって大きな被害を受けており、さらに、近い将来には東海地震、首都直下地震など大規模地震の発生が現実視されていることから、密集市街地についてその早急な対策が望まれている。		
行政の関与	密集市街地の改善にあたっては、不足している公共施設の充実が必須である上に、多数の関係者が存在し、円滑な事業推進のためには、行政の関与が不可欠である。		
国の関与	近い将来に大規模地震が想定されるなど地震対策は急務であり、特に甚大な被害が想定される密集市街地の整備を強力かつ広域的に推進するためには国の支援が不可欠である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>地震危険度マップの策定は、地震危険度について国民が一見して理解可能となるため、防災意識の向上を図るために非常に効果的な施策である。また、密集市街地内の危険箇所を地震危険度マップに顕在化することで、地区の抱える危険性に応じた防災事業の展開を進めていくことが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>密集市街地の整備には、関連する多数の住民の理解が必要であり、本事業によって防災意識の向上が図られることにより、事業の円滑な推進が大いに図られることとなる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>中央防災会議における平成 18 年度防災対策の重点において、「国民の防災意識の向上」が掲げられ、災害に対する備えを実践できるよう、防災に関する正確な知識のさらなる普及を図る、と位置づけられている。</p>

事前評価票【NO. 21】

施策等名	耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備	担当課 (担当課長名)	住宅局市街地住宅整備室 (市街地住宅整備室長 橋本公博)
施策等の概要	密集市街地において防災上安全な市街地の形成を促進するため、防火の規制を強化する一方、形態規制等の合理化を図る規制誘導措置と連携し、地区防災施設の整備と一体となった沿道の建築物等の建替えに対し支援を行う。 【予算額：42,295百万円の内数】		
施策等の目的	防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地において、地区防災施設の沿道の建築物を耐火建築物・準耐火建築物へと建替えることにより、市街地の延焼遮断機能を高め、地震、火災等から生命・財産の安全性を確保する。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
関連する業績指標	36) 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 <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	36) 約3割(平成19年度) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<p>○大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。従来より密集市街地の再生に向けた取組みを実施しているものの、密集市街地の解消は十分に進捗していない状況であり、当該市街地における延焼遮断機能は低いレベルのままである。(目標と現状のギャップについての分析)</p> <p>○密集市街地では、権利関係の輻輳や、住民の高齢化等の特性から合意形成が困難であること、民間事業者等の円滑な事業実行が資金面等において困難なこと等が原因となり、延焼防止上及び避難上必要な防災機能が確保されるべき区域において個別の建替えや防災上必要な基盤施設の整備が進まず、密集市街地の整備は、十分進捗していなかった。(その原因について分析)</p> <p>○密集市街地の解消に向けての取組みは継続していくものの、近い将来大規模地震の発生が予想される中で、極めて緊急度の高い公共施設等の整備及び建築物の防火性能の向上を図り、可能な限り密集市街地のリスクを軽減することが必要である。(現状を改善するための課題を特定)</p> <p>○密集市街地において、地区防災施設となる道路等の整備及び道路に面する建築物の耐震化・不燃化を強力に推進し、延焼遮断機能を高める。(導入する施策の具体的内容について説明)</p>		
社会的ニーズ	<p>○阪神淡路大震災(平成7年)、新潟県中越地震(平成16年)、福岡県西方沖地震(平成17年)など、我が国は地震によって大きな被害を受けており、さらに、近い将来には東海地震、首都直下型地震など大規模地震の発生が確実視されていることから、密集市街地についてその早急な対策が望まれている。</p> <p>○中央防災会議によれば「首都圏直下地震による死者の62%(8000人)は火災が原因と想定される」など、社会的な損失は甚大であり、東京都における「防災都市づくり推進計画」など、地方公共団体も積極的な取組みを行っているところ。</p>		
行政の関与	防災上重要な公共施設整備であること、また、これと一体となって、防災性能が強化された建築物への建替えを促進する必要があるため、行政の関与が不可欠である。		

国の関与	近い将来に大規模地震が想定されるなど地震対策は急務であり、特に甚大な被害が想定される密集市街地の整備を強力かつ広域的に推進するためには国の支援が不可欠である。
施策等の効率性	<p>○防災上重要な公共施設等の整備及び防災性能を強化する建築物への建替えにより延焼遮断機能を高めることにより、効率的に密集市街地の安全性の確保を実現することができる。</p> <p>○大規模地震等の災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが公共投資の観点からも効率的である。</p>
施策等の有効性	老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足する密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、延焼遮断機能の確保、避難路の確保、緊急車両の進入路確保による消防活動困難区域の解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命及び財産の保護を図る上で最も有効である。
その他特記すべき事項	<p>○都市再生プロジェクト（第3次決定）において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地（東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha）を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられている。</p> <p>○第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。</p> <p>○密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保することが見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地を「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」として把握し、平成15年7月に公表している。（東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha）</p>

事前評価票【NO. 22】

施策等名	総合的な宅地防災対策の推進	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局都市計画課 (開発企画調査室長 澁谷和久)
施策等の概要	<p>地震の際に崩壊する危険性の高い大規模盛土宅地について、その耐震性を確保するため、宅地造成等規制法の改正や宅地耐震化推進事業の創設により以下の施策を導入する。</p> <p>1) 大地震の際に盛土宅地が崩壊・変状をおこして壊滅的被害を生じないように、盛土宅地の耐震性に係る技術基準を明確化するとともに、新規の宅地造成においてその水準を確保する。</p> <p>2) 既存の盛土宅地について、地方公共団体が変動予測マップ（宅地ハザードマップ）を作成することを推進する。[予算額 100 百万円]</p> <p>3) 地震時の危険度が高い大規模盛土造成地について、所有者等が耐震補強工事を実施することを促進する。（工事を実施する場合の税制特例措置、財政支援）[予算額 200 百万円]</p>		
施策等の目的	地震時の大規模盛土宅地造成地の崩壊・変状による被害の軽減		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減 4) 住環境・都市生活の質の向上（良好な環境を備えた宅地整備）		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>○住宅の耐震化促進と同様、宅地の耐震化も併せて取り組む必要があることは論をまたず、特に発生が懸念される首都直下地震、宮城県沖地震、東海・東南海・南海地震等の大規模地震災害においては、多くの盛土造成地が崩壊・変動するとの危険性が指摘されている。しかしながら、大規模な盛土宅地だけでも耐震化が必要な危険宅地が全国で約 1,000 箇所も存在し、減災対策は進んでいない。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>○従来の宅地防災は集中豪雨等に対するのり面崩壊等を念頭においた対策が中心であり、盛土に係る耐震基準が法令上明確にされていない。結果として、既存の宅地についても、その危険性がまったくと言ってよいほど認識されていない。なお、この問題に係る技術的知見は、阪神・淡路大震災以来の研究が新潟県中越地震等で検証されたものが中心であり、これからそれを施策に反映する必要がある。（＝原因分析）</p> <p>○宅地造成等規制法は、一定の指定区域内においてのみ、許可制による安全性確保を行うものであるが、地震は全国どこでも起こりうること、被災可能性の高い大規模盛土宅地が大都市近郊を中心に大量に存在していることから、従来の枠組みを越えた、新たな宅地防災対策を総合的に構築する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○このため、耐震基準の明確化と新規造成に係る耐震性の確保、既存宅地に係る地方公共団体による適切なリスク開示と所有者等による減災対策の誘導方策を導入し、危険な大規模盛土造成地（全国で約 1,000 箇所）について、今後 10 年間で半減させることを目指す。（＝施策の具体的内容）：上記施策等の概要参照</p>		

社会的ニーズ	<p>○阪神淡路大震災以来、地震による大規模盛土の地すべり性変動への対策の必要性が指摘され、一昨年の新潟県中越地震で、その要請が強まった。</p> <p>○各地の防災関係者との意見交換会等において、住宅の耐震化だけではなく、宅地の耐震性確保も同様に重要であるとの声が多く寄せられている。</p> <p>○首都直下地震対策専門委員会報告においても大規模盛土造成地の危険性が指摘されている。新潟県中越地震等で宅地造成された盛土の被害がクローズアップされており、宅地の被害軽減に関する社会的ニーズは高い。</p>
行政の関与	<p>○過去の災害事例を見ると、盛土が大規模に地すべり性変動を起こすのは、一定規模以上の大規模な盛土であり、大量の土塊が変動すると、上部の住宅、建築物を壊滅させることはもとより、広範囲にわたり被災することから、道路等の公共的施設にも被害をもたらす、早期復旧に著しい障害となる。実際、原状復旧を断念し、集団移転を余儀なくされるほか、現場を公園等として整備して宅地としては使用できなくなる等、事後の対応に大きな社会的コストがかかるものである。</p> <p>○よって、こうした危険性のある盛土宅地について、適切なリスク情報開示を行うことで、所有者等による減災対策を促進することには大きな公共性があるものである。また、宅地の耐震改修工事については、これまでも実績等が必ずしも多くなく、民間により適切な工法が提供される環境整備を行うため、改修工事に係る財政、税制上の支援措置を講じることとするものである。</p>
国の関与	<p>想定される首都直下地震への対策等、国家戦略として取り組む地震防災対策の一環である。</p>
施策等の効率性	<p>○新たな施策を導入しないで、盛土宅地が被災した場合、回復しがたい社会的損失を生じさせる恐れがある。一方、導入する施策は、基準を明確化することにより、本来宅地造成が具備すべき安全性を明確にすること、自助による減災対策を誘導するためのリスク開示と支援措置であり、社会的な費用対効果は極めて高いものである。</p> <p>○なお、災害発生後は、震災により変状した宅地の復旧費用について、被災者支援法による支援金の対象経費（国費1/2）となっているほか、雑損控除の対象となっている。</p>
施策等の有効性	<p>○宅地ハザードマップ作成 外見上危険性が必ずしも明らかではない盛土宅地に係るリスク情報を開示することで、警戒避難等の防災意識を醸成すること、宅地の耐震性確保を、所有者等による補強工事実施と市場取引等を通じて行うことが可能となる。</p> <p>○宅地耐震補強工事の促進 大規模盛土が崩壊すると、住宅、建築物が壊滅、広範囲にわたる被害をもたらす、早期復旧に著しい障害となるほか、集団移転を余儀なくされる等、事後の対応に大きな社会的コストがかかる。事前の耐震補強工事の実施を促進することで、事後の社会的コストを軽減することが可能となることから、所有者等の自助による工事実施を支援、促進する。</p>
その他特記すべき事項	<p>内閣府が取りまとめた「平成18年度防災重点施策」（昨年7月中央防災会議決定）において、「地震時に、建築物の基盤である宅地の安全性を確保するため、宅地の危険度評価や耐震性の向上等を促進する総合的な宅地防災対策を推進する。」と明記されている。</p>

事前評価票【NO. 23】

施策等名	下水道地震対策緊急整備事業の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課 (課長 栗原 秀人)
施策等の概要	地震対策に取り組む必要性が高い地域において、計画期間5年間以内の「下水道地震対策緊急整備計画」を策定（計画策定期間は平成18年度より3年間以内とする。）し、下水道地震対策を緊急かつ重点的に推進する。【予算額：下水道事業費 735,286（百万円）（国費）の内数】		
施策等の目的	地震時においても下水道が最低限有すべき機能を確保する耐震化を緊急かつ重点的に促進するとともに、被災した場合における下水道機能のバックアップ対策等を進める。		
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	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○下水道施設の耐震化は兵庫県南部地震を契機として平成9年に改定された「下水道施設の耐震対策指針と解説」に基づいて進められているところであるが、新潟県中越地震等の大規模地震においては、下水道施設に甚大な被害が発生し、市民生活に深刻な影響を及ぼした。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○下水道施設のお大半が地下埋設物という特徴もあり、技術的予算的制約から、既設構造物の耐震化については改築更新時期に合わせて実施することが多く、なかなか進まないのが実情である。（＝原因分析）</p> <p>○緊急的に耐震化の向上を図るべき施設については、地方公共団体の耐震化に対するインセンティブを高める制度が求められる。（＝課題の特定）</p> <p>○地震対策に取り組む必要性が高い地域において、計画期間5年間以内の「下水道地震対策緊急整備計画」を策定（計画策定期間は平成18年度より3年間以内とする。）し、下水道地震対策を緊急かつ重点的に推進する「下水道地震対策緊急整備事業」を創設する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>○新潟県中越地震では、下水道施設が甚大な被害を受け、住民の避難生活に支障を生じたほか、マンホールの浮上や道路陥没による交通障害が発生するなど、下水道施設の緊急的な耐震化が求められている。</p> <p>○下水道の被災は、トイレが使用できないなど市民生活に直接大きな影響を与えるばかりでなく、汚水の滞留や未処理下水の流出に伴う公共用水域の汚染による伝染病の発生や、雨水排水機能等の喪失による甚大な浸水被害の発生など、多くの住民の生命・財産を危険にさらす重大な二次災害を発生させるため、耐震化を促進することが喫急の課題である。</p>		
行政の関与	ライフラインである下水道施設の耐震対策は、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である。		
国の関与	地震対策は国民の生命・財産に関わるものであるため、地方ごとに差が生じるのは望ましくなく、ある程度は全国一律に確保すべきものである。そのため、国として関与が必要である。		
施策等の効率性	地震対策に取り組む必要性が高い地域において緊急的に耐震性の向上を図るべき施設を重点的に耐震化することにより、効率的に下水道施設の耐震化を推進することができる。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>地震対策に取り組む必要性が高い地域において重点的に支援することにより、緊急的に耐震性の向上を図るべき施設から耐震化を図ることができ、有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>下水道地震対策技術検討委員会(委員長:田中和博日本大学教授)において以下のとおり、最終的な提言がとりまとめられる予定。(今後、最終委員会で議論され確定公表)</p> <p>第2章 地震対策を進めるにあたっての基本的考え方</p> <p>(1) 基本的考え方</p> <p>・・・下水道施設の耐震化をはじめ、体制面の対策を含む下水道の地震対策が推進されてきているものの、依然として多くの自治体においてその取り組みが進まない状況にある。新設の構造物に対して、指針に沿って耐震化することは当然のこととして、<u>既存の施設の耐震化を促進することが喫緊の課題である。</u></p> <p>・・・<u>国は地震時において下水道が有すべき機能を踏まえて、・・・地方公共団体における重点的な取り組みを促すとともに、財政的支援等地震対策の促進に向けた支援措置を講じ、下水道地震対策を推進すべきである。</u>・・・</p> <p>(5) 防災目標</p> <p>②緊急の目標 (5年程度)</p> <p>1) 管路施設</p> <p><u>処理場と災害対策本部施設(役場等)や特に大規模な広域避難所等の防災拠点をつなぐ管路の流下機能を確保するとともに、軌道や緊急輸送路等下の埋設管路の被災により通行止め等の重大な交通障害を及ぼさないよう、これらの管路について耐震補強を行う。</u></p> <p>2) 処理場・ポンプ場</p> <p><u>処理場については、沈殿処理機能及び消毒処理機能が確保できるよう所要の施設の耐震補強を行い、耐震性を向上する。</u>・・・</p> <p><u>ポンプ場については、処理場と災害対策本部施設(役場等)や特に大規模な広域避難所等の防災拠点をつなぐ管路に接続する汚水ポンプ場の耐震補強を行い、揚排水機能の耐震性を向上する。また、雨水ポンプ場の耐震補強を行い、揚排水機能の耐震性を向上する。</u>・・・</p> <p>3) トイレ</p> <p><u>地域防災計画に位置づけられた仮設トイレの汚水受入施設を整備するなど、避難所等防災拠点におけるトイレの使用を確保する。</u></p> <p>第3章 下水道地震対策の推進に向けた取り組み</p> <p>(3) 具体的な防災対策例</p> <p>②緊急の目標に対する耐震対策</p> <p>3) トイレ</p> <p>・・・<u>○関係部局と連携した公共下水道接続型マンホールトイレの設置</u></p> <p>(5) 下水道施設・資源の活用による地域防災支援</p> <p>・・・<u>下水道施設を地域防災計画等に位置づけ、地域防災と連携した下水道施設の防災拠点化を積極的に推進すべきである。特に、ヘリポートや避難施設、消化施設等の整備は重要である。</u>・・・</p>

事前評価票【No. 24】

施策等名	津波・高潮危機管理対策緊急事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局海岸室 (海岸室長 岸田弘之) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村重昭)
施策等の概要	<p>○津波・高潮から人命の優先的防護を図るため、「津波危機管理対策緊急事業」(平成17年度創設)をゼロメートル地帯における高潮対策にも拡充し、水門の自動化・遠隔操作化、堤防護岸の破堤防止、津波・高潮ハザードマップ作成支援(耐震調査、浸水想定区域調査等)などのハード整備・ソフト施策を一体的に推進する。</p> <p>【平成18年度予算額：3,094百万円】</p>		
施策等の目的	○津波・高潮から人命の優先的防護を図ること。		
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	30) 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 32) 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 くいずれも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	30) 約10万ha(H19年度) 32) 約10,000ha(H19年度) くいずれも社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<p>○三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)を中心としたゼロメートル地帯を防護する海岸保全施設は、老朽化による機能劣化や耐震性の不足が指摘されている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○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。一方で、伊勢湾台風後に整備した防護施設の中には築造後長年月が経過し、老朽化の進行しているものや、東海、東南海・南海地震等の大規模地震に対して耐震性を十分有していないものがある。(=その原因について分析)</p> <p>○浸水防止に万全の対策を講じるために、投資余力が限られている中であって防護施設の着実な整備及び信頼性の確保に重点をおくとともに、不測の事態に備えたリスクマネジメント対応のセーフティネットとして大規模浸水を想定した被害最小化対策を講じることが必要である。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>○津波・高潮危機管理対策緊急事業を創設し、ゼロメートル地帯の堤防等防護施設の信頼性を確保するための施設の耐震調査等を実施し、緊急に対策が必要な箇所については、堤防護岸の破堤防止措置等により応急対策を行う。また、不測の事態に備え、水門の自動化・遠隔操作化を進めることにより開口部の確実な閉鎖機能の確保に努めるほか、浸水想定区域調査等により津波・高潮ハザードマップの作成を支援する。(=導入する施策の具体的内容について説明)</p>		
社会的ニーズ	○米国ではハリケーンカトリーナに伴う高潮によりニューオーリンズ市のゼロメートル地帯が壊滅的な被害を受けたところであり、我が国においても、特に三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)のゼロメートル地帯等においては、一旦大規模な浸水被害が生じると壊滅的な被害に結びつくことから、津波と同様に高潮においても人命の優先的な防護が喫緊の課題である。		
行政の関与	○海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	○国民の生命・財産を守るための防災対策の推進は緊急を要する課題であり、国の重要な責務である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○相当程度の費用と時間を要する海岸保全施設の整備のみならず、人命を最優先に防護する施策を推進することにより、被災者数の軽減といった観点から大きな成果が期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○『ゼロメートル地帯の今後の高潮対策のあり方について（平成18年1月 ゼロメートル地帯の高潮対策検討会提言）』においても、大規模浸水を想定した被害最小化対策を講じることが不可欠であり、以下の施策を具体的に推進すべきとされている。本事業は、以下の具体的施策を促進するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防護施設の信頼性を確保するため、堤防等防護施設の高さ、耐震性・老朽化の度合い、水門・陸閘等の開閉機能等について確実に再点検する。</li> <li>・点検に基づき、緊急的に対策を講じる必要がある施設については、応急対策計画を策定し計画的に実施する。</li> <li>・高潮ハザードマップの作成を促進する。</li> </ul>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No. 25】

施策等名	災害時における公共交通情報システムの整備	担当課 (担当課長名)	総合政策局 技術安全課 (技術安全課長 三谷泰久) 情報管理部 情報企画課 (情報企画課長 山内一良)
施策等の概要	<p>大規模災害等発生時に、公共交通機関の利用者に対して、公共交通機関の被害状況や運行情報等を、一元的にリアルタイムに携帯サイト等で提供するシステムの整備について検討する。さらに、公共交通情報システムの整備においては、大規模災害等発生時の情報基地局へのアクセス集中等の対応が必要であり、このための検討も行う。</p> <p>【予算額：40,387千円】</p>		
施策等の目的	<p>大規模災害等発生時において、公共交通手段の確保等は極めて重要な課題である。このため、公共交通機関の運行状況等を迅速に把握するとともに、これらの情報を一元的にリアルタイムに利用者に対して提供すること。</p>		
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	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○ 近年、新潟県中越地震、福岡県西方沖地震等、震度6クラスの大規模地震、多数の台風上陸等の災害が多発しているため、大規模災害等発生時における公共交通分野の取り組み強化が求められている。</p> <p>現在、大規模災害等発生時に国土交通省に報告される公共交通機関関係の情報は、利用者によりリアルタイムに提供されていない。また、民間事業者により情報提供はなされているが、モード横断的でないことや、代替輸送等の情報が不十分など総合性や一覽性に限界がある。(=目標と現状のギャップの分析)</p> <p>○ 平時の公共交通機関の運行情報等については、民間の情報提供サイトにより部分的に提供されている状況である。一方、大規模災害等が発生した場合においてはモード横断的な情報を、迅速かつ容易に取り纏め、提供する仕組みが官民を通してないことに原因がある。(=原因分析)</p> <p>○ 今年3月の中央防災会議で公表された首都直下地震被害想定で約650万人もの帰宅困難者が発生するとされている等、大規模災害が発生した場合、公共交通機関の乱れにより、帰宅困難者が発生することが十分考えられる。その際、モード横断的な運行情報等を被災者等へ提供することが重要な課題として挙げられる。(=課題の特定)</p> <p>○ 大規模災害等発生時に、公共交通機関の利用者に対して、公共交通機関の被害状況や運行情報等を、一元的にリアルタイムに携帯サイト等で提供するシステムに関して、提供される内容、方法等について検討する。さらに、公共交通情報システムの整備においては、大規模災害等発生時の情報基地局へのアクセス集中、バックアップ体制への対応が必要であり、このための検討も行う。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的二一 ズ	<p>中央防災会議において帰宅困難者の問題について公表されたところである。その問題点を解消するひとつの手段として、公共交通機関の情報提供が求めら</p>		

	れている。
行政の関与	大規模災害等発生時の緊急事態において、複数の公共交通機関の情報を一元的に入手して、リアルタイムに提供するためには、行政の積極的な関わりがなければ困難である。
国の関与	公共交通情報システムは、大規模災害等発生時の緊急事態を想定しており、国内の多数の公共交通機関を対象とするものであるとともに、その提供する公共交通情報は県域を越えて広域的なものとなる可能性があり、関係機関との協力体制の整備の観点から、国が取り組むことが必要である。
施策等の効率性	大規模災害等発生時、公共交通機関の運行情報を提供することにより、代替輸送機関等の利用が可能となり、利用者の混乱・混雑が最小限にとどめられ、その対応等に係る関係機関への負担が軽減されるとともに、帰宅困難者の職場等への早期復帰により、社会の早期復旧にも寄与し、経済的損失を最小限に抑えられる。
施策等の有効性	大規模災害等発生時、公共交通機関の運行情報を提供することにより、代替輸送機関等の利用が可能となり、利用者の混乱・混雑が最小限にとどめられる。
その他特記すべき事項	大規模災害等発生時における公共交通機関の被害の状況や運行情報等のあり方について、学識経験者、有識者からなる委員会を設置し、検討する。

事前評価票【NO. 26】

施策等名	地方鉄道における安全対策の推進	担当課 (担当課長名)	鉄道局財務課 (財務課長 櫻井俊樹)
施策等の概要	平成17年4月のJR西日本福知山線の脱線事故を踏まえ、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う速度超過防止用ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する近代化補助について、補助率のかさ上げ等制度の拡充を行うとともに、当該施設整備に係る固定資産税の優遇措置を図り、総合的な支援措置を講じる。 予算額：2,618百万円		
施策等の目的	平成17年4月のJR西日本福知山線の脱線事故を踏まえ、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する取組みを促進することによって地方鉄道の安全性確保を図る。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	47) 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)		
指標の目標値等	47) 平成21年度 100%		
施策等の必要性	<p>○ 平成17年4月25日のJR西日本の福知山線脱線事故により、鉄道の安全対策設備整備の重要性について再認識されたところである。この事故を踏まえ、速度超過防止用ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備は緊急に推進される必要がある。</p> <p>鉄道の安全性確保のためには速度超過防止用ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備は不可欠であるが、特に地方鉄道においては、厳しい経営状況が続いており鉄道事業を運営するうえで不可欠な安全対策を含めた施設の整備が思うように進められない状況にある。</p> <p style="text-align: right;">(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ 原因としては、地方鉄道を取り巻く経営環境は、近年の少子・高齢化、過疎化及び道路整備の進捗によるマイカーの増等により、漸次輸送人員の減少が続いておりその収益性の低下からコスト削減が進められ、収益性向上に向けたサービス改善に対する設備投資はもとより、安全対策の設備投資に対する余力を失っていることが挙げられる。</p> <p>その結果、利用者利便について利用者の要求に対応できず、ますます利用者の鉄道離れが進むという悪循環に陥っている。</p> <p style="text-align: right;">(=原因の分析)</p> <p>○ 鉄道事業者としての最大の使命である安全輸送の確保は、一義的には事業者が取り組むべき課題ではあるが、これまでも国としても経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う安全対策設備整備に対しては、近代化補助等により支援してきたところであり、さらに今回の脱線事故を踏まえ、ATSを始めとする安全対策設備整備は緊急を要するものとなり、経営基盤の脆弱な鉄道事業者について、これまでの支援措置に加え、早期に速度超過防止用ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を可能とする制度を構築し、総合的に支援することで当該施設整備の推進を図る必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(=課題の特定)</p> <p>○ 具体的には、</p> <p>① 今回の脱線事故を踏まえ、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う、速度超過防止用ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備の促進のために、近代化補助の拡充等を行う。</p> <p>② 経営基盤の脆弱な鉄道事業者が、速度超過防止用ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を行った際には、近代化補助金により取得したこれらの鉄道施設に係る固定資産税について特例措置を拡充する。(課税標準：5年間 1/2→1/4)</p> <p style="text-align: right;">(=具体的施策の内容)</p>		

社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 今回の脱線事故を踏まえて、鉄道利用者が安心して鉄道を利用できる環境づくりが強く求められている。</li> <li>○ 日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会等から、地方鉄道の安全対策に対する公的支援措置の拡充の要望が強く出されている。</li> </ul>
行政の関与	<p>鉄道の安全輸送の確保に必要な事業を行うには、相当の投資額が必要であり、経営基盤の脆弱な鉄道事業者については、現状のままではそれを賄える収入増は期待できない。</p> <p>一義的には鉄道事業者が様々な経営努力を行うことによって取り組むべき課題ではあるが、自主的な整備に委ねるだけでは思うような施設の整備は困難であり、ひいては鉄道の安全性が危惧されることとなる。</p> <p>そこで、今回の事故を踏まえ、速度超過防止用A T Sの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備については安全性確保のために効果的な支援を行うという行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>鉄道の安全は、国民の生命、身体及び財産に関わる基本的な事項であること、鉄道は大量輸送機関であり一度事故が発生すると被害は甚大となることから、早期に安全性を確保すべきであることを社会的に求められている。国はこの社会的要請に応じ積極的に関与する必要がある、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う速度超過防止用A T Sの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を総合的に推進させる必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>総合的な支援により、収益性の低下している経営基盤の脆弱な鉄道事業者の負担軽減になり安全性向上のための取り組みが期待される。また、各事業者の速度超過防止用A T Sの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する意識は高いことから、総合的な支援を行うことで早期の整備が期待される。</p>
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う速度超過防止用A T Sの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対し総合的に支援することにより、事業者の自己負担が軽減し当該施設整備に対するインセンティブが強く働くこととなる。</li> <li>○ 地方鉄道の安全性が高まり、鉄道を安心して利用できる環境が全国的に整備できる。</li> </ul>
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第162回通常国会（「国土交通委員会」等）においても、「JR西日本福知山線列車脱線事故問題に関する質疑」として、当該整備に係る質問が数多くなされた。</li> <li>○ 平成17年8月2日に鉄道局より発表された「急曲線に進入する際の速度制限に関する対策について～速度超過防止用A T S等緊急整備～」の中においても、『脱線事故を防止するためには、速度超過防止用A T S等だけでなく、鉄道施設及び車両が適切に維持・改修される必要がある』ということが指摘されている。</li> </ul>

事前評価票【NO. 27】

<p>施策等名</p>	<p>航空における安全・セキュリティ対策の強化</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>航空局 技術部運航課 (課長 宮下 徹) 技術部航空機安全課 (課長 高岡 信) 技術部乗員課 (課長 高橋 和弘) 管制保安部保安企画課 (課長 鈴木 昭久) 飛行場部計画課 (課長 須野原 豊) 監理部航空保安対策室 (参事官 島村 淳)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>航空輸送や航空管制に係る相次ぐトラブルや引き続き不安定な国際情勢等を踏まえ、誰もが安心して利用できる航空サービスを実現するため、航空における安全・セキュリティ対策の強化として以下の施策を講じる。 【予算額：128億円の内数】</p> <p>(1) 航空会社に対する輸送安全対策の強化 ①航空会社に対する安全監督の強化 ②航空安全情報の収集・分析強化による予防的安全行政の推進 ③ヒューマンエラー対策の強化</p> <p>(2) 航空管制業務等の安全性の向上</p> <p>(3) 航空保安対策の強化 ①航空保安監査に係るデータ管理システムの構築 ②貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助制度の導入</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>航空輸送・管制に関してトラブルが続発した状況を踏まえ、ヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止するため、航空会社に対する輸送安全対策を一層強化するとともに、航空管制のためのシステム改善等といった総合的な安全向上のための施策を推進する。 また、依然として厳しいテロ情勢を踏まえ、航空保安対策の一層の強化を図り、安心して利用できる航空輸送を実現する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>9) 交通安全の確保〈総合的な交通安全対策及び危機管理の強化〉</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>39) 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 40) 国内航空における事故発生件数 ((注) 国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故の年間発生件数(5年間の平均))</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>39) 0件(平成16年度以降毎年度) 40) 16.6件(平成15～19年平均)((注) 国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故の年間発生件数(5年間の平均))</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○目標と現状のギャップ</p> <p>(1) 大量の旅客の人命を預かる公共交通機関である航空輸送にとって、事故を防止することはもとより、事故につながりかねないトラブルを未然に防止し、誰もが安心して利用できる安全な航空サービスを提供することが求められている。しかしながら、最近、我が国の航空会社においてはヒューマンエラーや機材不具合に起因して、航空事故につながりかねない安全上のトラブルが続発しており、事故を未然に防止するためには、このようなトラブルの発生を防止する対策が必要である。</p> <p>(2) 管制官の適切な指示により航空機の安全な離着陸を確保することは国民の生命・財産を保護する上で極めて重要である。しかしながら、平成17</p>		

年4月29日に羽田空港において、閉鎖中の滑走路に航空機を着陸させるという事態が発生した。このようなミスは、航空機事故につながりかねない極めて重大な事案であることから、適切なヒューマンエラー対策を講じる必要がある。

- (3) 航空保安対策としては、平成17年4月1日より、従来の空港警戒態勢の最高レベルの恒久化、航空保安対策基準の強化等を内容とする新しい航空保安体制を導入したところである。しかし、先ごろロンドンで発生した同時テロ事件に見られるように、国際的なテロの脅威レベルは依然高く、わが国においても、より高レベルかつ確実な航空保安対策の推進が求められているところである。

#### ○原因の分析

- (1) 国内外の航空会社との競争の拡大に伴い利用者利便やサービスの向上及び国際競争力強化のための事業運営の効率化・合理化が急速に進展したことや、既存の航空会社の分社化や外部委託の進展、新規の航空会社の参入など航空会社の経営・事業形態が多様化・複雑化している中で、航空会社の情報伝達処理能力の不備、教育訓練や技術伝承の不十分さなど安全な業務遂行に係る管理能力や、航空会社内の安全への意識が相対的に低下しているおそれがある。
- (2) 滑走路の閉鎖情報が、当時管制業務を担当していたチーム全員に適切に伝達されていなかったことによる。
- (3) ハイジャック・航空機テロを未然に防止すべく、新たな航空保安体制を導入したところであるが、国際的にテロの脅威が増大し、より徹底した航空保安対策が要請される中で、現行の航空保安体制の更なる強化の必要が生じたところである。

#### ○課題の特定

- (1) 航空会社の複雑化・多様化した事業形態に的確に対応していくため行政の監査・監督手法及び体制を強化する必要がある。また、最近の一連のトラブルを踏まえ、体系的に安全情報を収集・整理し、トラブル発生の潜在原因や傾向の技術的分析等に基づく予防的安全対策を積極的に講じる。
- (2) 航空情報が適切に伝達されていなかった状況に鑑み、必要な情報をより確実に航空管制官に伝達するシステム等を整備し、ヒューマンエラー等によるトラブルを未然に防止するための措置を講じる。
- (3) テロの脅威レベルが依然高い中で、航空保安対策をより確実なものとするため、貨物ターミナルの警備体制に対する補助を行うとともに、航空保安監査の結果を今後の航空保安対策にフィードバックするための措置を講じる。

#### ○施策の具体的内容

- (1) ①航空会社に対する安全監督の強化のため、監査専従部門の新設により監査体制を抜本的に強化するとともに、担当職員の研修の充実等を図る。
- ②航空安全情報管理システムの整備等により事故・インシデントや機材不具合などの航空安全に係る情報を集約し、継続的に分析することにより、航空会社に対する安全対策の指示や安全基準の見直し等トラブルを未然に防止するための予防的安全行政を推進する。
- ③ヒューマンエラーを防止するため、航空従事者等の教育訓練方式のあり方について検討を行うとともに、操縦士のコミュニケーション能力向上のため航空英語能力証明制度を導入する。
- (2) 管制官の適切な指示により航空機の安全な離着陸を確保するため、滑走路閉鎖情報等の確認が容易なグラフィックで管制卓に表示するシステムや、航空情報の交換を円滑に行うための航空情報(AIS)センター等を整備する。

	<p>(3) ①貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助を行う。 ②航空保安監査の結果を電子的に記録・管理するデータ管理システムを構築する。</p>
社会的ニーズ	<p>(1) いったん航空事故が発生した場合には、搭乗者のみならず地上の第三者にも被害が及ぶことが考えられるなどその被害の甚大さから、事故を防止することは社会的要請である。事故にもつながりかねない安全上のトラブルが続発している状況に鑑みれば、事故を防止するため、トラブルそのものの発生を未然に防止し、安全・安心な航空輸送を確保することに対する社会的ニーズは大きい。</p> <p>(2) 管制の指示ミスは航空機の安全運航に影響を及ぼす重大な事象であり、航空機に対する管制指示を含めた安全確保に対する社会的ニーズは大きい。</p> <p>(3) 航空機を利用する機会が増大する一方で、我が国を巡るテロ情勢は依然として厳しいことから、磐石な航空保安体制、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大きい。</p>
行政の関与	<p>(1) 航空運送事業者に対する監督、国際標準を踏まえた安全基準の策定等の安全対策を講じることについては、国際的にも国の責務とされているため、行政の関与が必要である。</p> <p>(2) 日本が所管する空域においては、航空局が一元的に航空管制の責任を有している。安全且つ円滑な航空交通の確保は、行政の基本的責務であり、本施策の実施には行政の関与が必要である。</p> <p>(3) ICAOの国際標準等に基づき、ハイジャック・航空機テロ防止対策等の航空保安対策を確保し、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任であることから、行政の関与は必要である。</p>
国の関与	<p>(1) 航空運送は、地域的な輸送モードではなく、広域的なものであり、また、その安全基準等は国際的な標準に準拠したものである必要があることから、航空会社の監督や安全基準等の策定等の安全対策の実施については、国で一元的に実施する必要がある。</p> <p>(2) 航空管制等による航空交通安全のための指示及び情報提供は、国が専管して一元的に行っているものであることから、当該業務を行う管制官のヒューマンエラー等を防止するためのシステムの構築は、国で実施する必要がある。</p> <p>(3) 国が設置・管理する空港の貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助は、国自らの責任で実施する必要があるため、国の関与が必要である。また、航空保安監査は国が行うものであり、かつ機密事項を含む内容であることから、データ管理システム構築に当たり国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>(1) 航空事故や重大なトラブルが生じたときの社会的な損失は甚大であり、これらを未然に防止し、社会的な損失を防ぐため、航空会社の監視・監督を強化することや予防的安全行政の推進、ヒューマンエラー対策を強化することは社会的意義が大きく、極めて効率的に実行可能な施策である。</p> <p>(2) 本施策は、航空管制システム等の既存ストックを有効活用した上で、安全対策の機能向上を図るものであり、航空機を利用する国民等の生命と財産の保護のために必要な施策である。ヒューマンエラー等に起因する航空機事故等が発生した場合の、国家的な損失は計り知れないことから、当該施策は極めて効率的に実行可能な施策である。</p> <p>(3) 膨大な航空保安監査の結果をデータベース化して管理することにより、改善点等について、監査を含めた今後の航空保安対策に正確かつ迅速に反映させることが可能となるなど極めて効率的に実行可能な施策である。</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>(1) 事故のみならず事故の予兆となるトラブルを未然に防止するためには、航空会社の監視・監督を強化することや予防的安全行政の推進、ヒューマンエラー対策を強化することが極めて有効である。</p> <p>(2) 航空管制官の業務に必要な情報を電子化されたデータと自動表示機能、ダブルチェック機能を組み合わせることで、確実に管制官に情報伝達を行う事が可能となることから、ヒューマンエラー等によるトラブルを未然に防止し航空管制業務の安全性の向上に極めて有効である。</p> <p>(3) 貨物ターミナルにおける警備体制を強化することができ、また、航空保安監査で得られた情報を今後の航空保安対策に正確かつ迅速に反映できることから、ハイジャック・航空機テロ防止に有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>(1) 航空会社に関する安全対策の強化については、航空輸送安全対策委員会において、平成17年8月にとりまとめ</p> <p>(2) 監察チームを派遣し、ミスが発生した要因の調査を行い、再発防止策を策定した。</p>

事前評価票【NO. 28】

施策等名	トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進（安全運行パートナーシップの実現）	担当課 （担当課長名）	自動車交通局貨物課 （貨物課長 奈良平博史）
施策等の概要	<p>荷主とトラック事業者（以下「事業者」という。）が協働して貨物輸送の安全確保に取り組むことができるようにするため、各関係団体等により議論する検討会を設け、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 荷主と事業者の現実的に協働可能な取組みの実施</li> <li>・ 荷主と事業者による先進的な取組みの検討・実施</li> <li>・ 安全運行に努める荷主のインセンティブ方策の検討</li> <li>・ 安全運行に関する広報・普及</li> <li>・ 総合的な安全評価システムの構築に向けた検討</li> </ul> <p>など荷主（メーカー等）、元請事業者（利用運送及び実運送）、下請事業者（実運送）のパートナーシップを醸成するための施策について検討・実施等を行う。 【予算額：6百万円】</p>		
施策等の目的	<p>貨物輸送の安全確保は、事業者だけでなく、荷主の理解と協力が不可欠であることから、荷主と事業者が相互に理解し、協働して取り組むことが可能な施策を策定、推進することによって、安全運行に向けた民間レベルでの自主的・積極的な取組みの実現を図る。</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	43) 50%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>○トラック事業については、法令に基づき、事業者は、運行管理者を置き、輸送の安全確保のための必要な運行管理を行うことが求められており、行政においてもトラックに対するスピードリミッター装置義務付けなどの対策のほか、事後チェック体制を強化し、適正な監査・行政処分に努めているところである。しかしながら、貨物輸送に伴う速度超過や過労運転などの違反及びそれらに起因する交通事故は多発している現状にある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>○物流に関しては、荷主から元請事業者、下請事業者に至るサプライチェーンが構成されているが、下位になるほど経営体力が弱くなる反面、ライバル事業者数は増えることから、貨物輸送に関しては、荷主や元請事業者が運送契約内容の決定に係るイニシアティブをもっており、事業者（特に下請事業者）との間で適正な取引関係が構築されないのが実状である。特に、荷主側では、ジャスト・イン・タイムでの材料・製品の納入を求める傾向が広まるなど、事業者の運行管理に大きな影響を及ぼしている。</p> <p>このようにサプライチェーンの各層に位置する荷主、元請事業者、下請事業者は、経営環境が異なること等から、それぞれの立場等について相互に理解できている状況にあるとは言えない。（＝原因分析）</p> <p>○このような荷主、元請事業者、下請事業者との関係を踏まえると、貨物輸送の安全を確保するためには、行政が、事業者に対し、個別的に適正な運行管理を求めることは重要であるものの、それだけでは限界があり、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実運送を担う下請事業者の実態について、荷主や元請事業者に理解を求めること</li> <li>・ 安全な運行を阻害する要因について、荷主や元請事業者側に抑制と自律を促す仕組みを設けること</li> </ul> <p>が必要である。こうしたことから、各関係団体等により議論する場を設け、サプライチェーンを一体として捉え、かつ、相互のパートナーシップを醸成する</p>		

	<p>ための施策について検討する必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>○具体的には、荷主と事業者の関係団体、行政等により構成するパートナーシップ検討会(仮称)及びワーキンググループを設置し、平成18年度から平成20年度までの3カ年度で、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主と事業者の現実的に協働可能な取組みの実施</li> <li>・荷主と事業者による先進的な取組みの検討・実施</li> <li>・安全運行に努める荷主のインセンティブ方策の検討</li> <li>・安全運行に関する広報・普及</li> <li>・総合的な安全評価システムの構築に向けた検討</li> </ul> <p>について具体的な取組み等の策定のための調査・検討及び実証実験等を行い、最終的にはそれらの普及、協働取組事業に対する支援の実施等を行うことにより、荷主と事業者が協働して安全運行に向けた民間レベルでの自主的・積極的な取組みの実現を図る。(＝施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>貨物輸送に伴う速度超過や過労運転などの違反及びそれらに起因する交通事故を減少させるために、荷主と事業者が相互に理解し、協働して取り組むことが必要不可欠である。</p>
行政の関与	<p>貨物輸送の安全を確保するためには、荷主、元請事業者、下請事業者が協働して取り組む必要があるが、荷主が運送契約の内容に係るイニシアティブを持っている状況にあるため、荷主と事業者だけでは、相互理解と協働による取組みが困難であること、また、貨物輸送の安全確保は社会全体の交通安全に資するため公益性が高いことから、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>物流は全国的な経済活動であり、荷主、元請事業者、下請事業者の協働による取組みについても、全国的な見地に立って推進する必要があることから、国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>荷主と事業者の各関係団体等による、安全運行のパートナーシップ構築のための施策の検討・実施等により、民間レベルでの自主的・積極的な取組みで安全確保を図るものであり、施策の効率性は高い。</p>
施策等の有効性	<p>貨物輸送の実態にかんがみると、事業者に適正な運行管理を求めるだけでは限界があり、荷主の理解と協力を求めることが不可欠であることから、荷主と事業者によるパートナーシップ構築のための施策の検討・実施等により、サプライチェーン単位での安全運行の確保に関する効率的・総合的な取組みがなされ、もって、事業用トラックの交通事故防止が図られることになる。</p>
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>(7) 事業用自動車の安全運行を確保する</p> <p>の評価結果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「目標の達成状況に関する分析」(抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年度の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は56%であり、目標を達成するためには一層の改善が必要である。</li> </ul>

事前評価票【No.29】

施策等名	利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現 (内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化)	担当課 (担当課長名)	港湾局総務課危機管理室 (室長 北山 斉)
施策等の概要	<p>○平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえて、テロにより人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある内航フェリーターミナルにおいて、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、監視施設等の整備を支援する。</p> <p>【平成18年度予算額:3億円(事業費6億円)】</p>		
施策等の目的	○大量旅客輸送に供する公共施設であるフェリーターミナルにおける保安対策の強化。		
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>○平成17年7月の英国同時爆破テロ事件に対応して採択されたG8 グレンイーグルズサミットのテロ対策共同声明や、国際テロ組織アルカイダ等から我が国が敵国視されていることを踏まえて、人命に直接多大な影響を及ぼす大量旅客輸送に供する公共交通機関における保安対策の重要性が指摘されている。しかしながら、内航フェリーターミナルにおいては、十分な保安対策が講じられていない。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○内航フェリーターミナルは、改正 SOLAS 条約及びその国内法である国際船舶港湾保安法の対象外であり、保安対策への投資は収益につながりにくいことから十分な水準に達していない。(=原因分析)</p> <p>○内航フェリーターミナルにおいて施設管理者が監視施設等を整備する際の支援制度が必要である。(=課題の特定)</p> <p>○テロにより直接人命に多大な影響を及ぼすおそれのある内航長距離フェリーターミナルにおいて、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、フェリー埠頭公社が実施する監視施設の整備を支援する制度を創設する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	平成17年7月の英国同時爆破テロ事件の事例からも、大量旅客輸送に供する公共交通機関における保安対策の強化を図る必要性は高いものがある。		
行政の関与	収益につながりにくい保安対策は、フェリー埠頭公社の自主的な取組にゆだねるのみでは十分な水準を期待することが困難であり、行政による支援が必要である。		
国の関与	内航フェリーは我が国の内貿貨物の多くを取り扱っており、国内の経済活動の根幹をなしていることから早期に保安対策を講じる必要があり、国内海上輸送ネットワークの安定性確保の観点からも国の関与が不可欠である。		
施策等の効率性	内航フェリーターミナルにおける保安対策を十分に講じなければ、テロにより直接人命に多大な影響を及ぼすおそれがある。本施策の実施により、テロにより生じる甚大な被害を防止することができ効率的。		
施策等の有効性	平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえ、大量旅客輸送に供する内航フェリーターミナルにおいてはその保安対策の実施が急務であると認識。国が奨励的に保安施設の整備に対する支援制度を創設することで、内航フェリーターミナルにおける保安対策の実施が推進される。		

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 2005」（平成 17 年 6 月閣議決定）に、P22 「治安対策に取り組む要員・施設等の充実や法制の整備に引き続き取り組むとともに、・・・・」と記述されている。
------------	--

事前評価票【NO. 30】

施策等名	運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備	担当課 (担当課長名)	政策統括官付政策調整官付 (政策調整官 大島啓太郎)
施策等の概要	最近、運輸事業の各モードにおいて、事故等が相次いで起きていることから、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図る。 【予算額：48,160千円】		
施策等の目的	運輸事業において、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図ることにより、利用者の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復するため。		
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>○昨年末以来、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空事業においては、日本航空（JAL）グループの管制指示違反等の一連の安全上のトラブル等が、</li> <li>・鉄道事業においては、JR西日本福知山線列車脱線事故、東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故等が、</li> <li>・自動車事業においては、近鉄バスの横転事故等が</li> </ul> <p>起きているように、運輸事業の各モードにおいて、運輸事業者の基本ともいべき「安全」を揺るがす事故等が相次いで起きている。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○これらの事故等の背景として、安全確保に対するトップを含む企業全体の認識の欠如や事故・不祥事等を容認するような企業風土、情報を迅速に共有する仕組みが欠如している等の不十分な危機管理態勢等、企業の安全に対するマネジメントのあり方が問題視されている。（＝原因分析）</p> <p>○このことから、安全確保を担保することができる企業の態勢のあり方について早急に検討し、企業態勢の改善を図ることにより、利用者の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復することが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>○具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸事業者にとって有効な安全マネジメントシステムの枠組みを構築するとともに、その取組方法を示したガイドラインを策定する。その上で、安全に関する内部管理態勢の適切性を検証するプロセスチェック（安全マネジメント評価）を実施する。</li> <li>・また、本ガイドラインの事業者への浸透を図るため、各事業者において安全マネジメントシステム構築のための社内指導を行う人材を育成するための研修を実施するとともに、安全マネジメントに積極的に取り組む事業者が市場で評価される有効な仕組みについて、他分野や海外等における先進事例、或いは、ISO、JIS等の品質管理やリスクマネジメントの規格を参考にしつつ調査研究をしていく。（＝施策の具体的内容）</li> </ul>		
社会的ニーズ	運輸事業の各モードにおいて、運輸事業者の基本ともいべき「安全」を揺るがす事故等が頻発しており、その早急な対策が望まれている。		
行政の関与	運輸安全上重大な事故が続発している状況に鑑み、各社の安全対策を促進するため、行政が関与し早急な安全確立を目指す必要がある。		

国の関与	モード横断的に、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図る必要があるが、このことは国しか行うことができないものである。
施策等の効率性	モード横断的なガイドラインの策定、事業者における人材育成支援及び市場評価システムの整備を行うことにより、安全マネジメントの構築への取組みが事業者において進展し、効率的な安全行政の取組みが可能となる。
施策等の有効性	運輸事業において、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図ることが可能となれば、利用者の安全を確保し、運輸に対する社会的信頼を回復するために有効である。
その他特記すべき事項	事務次官を委員長とする「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」において平成17年8月4日に決定した「中間とりまとめ」では、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の安全を確保するためには、経営トップのリーダーシップの下で各交通事業者が企業風土の確立に取り組むことが重要であるとともに、</li> <li>・国の果たすべき役割として、安全マネジメント評価を含む事後チェックや事業者が事故防止に取り組むための環境整備</li> </ul> について述べられている。

事前評価票【No.31】

施策等名	地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化	担当課 (担当課長名)	気象庁地球環境・海洋部 地球環境業務課 (地球環境業務課長 中井公太)
施策等の概要	<p>近年頻発している異常気象は、地球温暖化の進行により発生が増加が懸念されることから、以下の情報提供を開始する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 今後増加が懸念される異常高温や低温といった異常天候の発生・終息を、その2週間程度前に予測する「異常天候早期警戒情報」の提供を行う。</li> <li>○ 現在及び地球温暖化が進行した場合の各地域における異常気象の発生確率を示した「異常気象リスクマップ」を作成し、第一段階として代表的な観測地点毎の情報を提供する。</li> </ul> <p>【予算額：51百万円】</p>		
施策等の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 社会経済活動の基盤であるエネルギー供給や食糧生産などの分野において、異常天候に対する対策を事前にとることを可能とすることで、安定した社会経済活動に資することを目的とする。</li> <li>○ 各地域の長期間にわたる異常気象の発生頻度情報、特に今後地球温暖化が進行した場合の異常気象発生頻度の変化に関する情報の提供により、地域の防災計画の立案・見直しや堤防等の防災施設の建設・補強において長期的な異常気象対策を可能にする。</li> </ul>		
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2週間先の気温の予測情報は現在「低い」「並」「高い」の3つの段階の確率情報が提供されているのみで、対策が必要となるような顕著な異常天候についての確率情報は提供されていない。このため、農業やエネルギー産業において、事前の対策をとるのに有用な予測情報となっていない。</li> </ul> <p>地域の防災計画の立案・見直しや堤防等の防災施設の建設・補強等の長期的な防災対策は、数十年に一度の異常気象に対応する必要があるが、地域に応じた、異常気象の規模や発生頻度についての情報が無い。(=目標と現状のギャップ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2週間先の異常天候の発生確率や、長期間の異常気象発生傾向を求めるには、発現回数の少ない異常気象の特性を、長期間の気候データや気象予測モデルによる過去長期間の再現・予測データを蓄積して分析することが必要であるが、これまで計算機的能力や予測モデル等の限界により実現が難しかった。(=原因分析)</li> <li>○ 異常気象の発生特性を把握するために、長期間の気候データの解析を行うとともに、予測モデルによる過去長期間の再現実験を行い、これらのデータを用いて長期間にわたる異常気象の発生特性を解析する必要がある。また、地球温暖化の進行に伴う異常気象の発生頻度の変化について面的に把握するために、気象研究所で高度化が取り組まれている予測モデルを活用する。(=課題の特定)</li> <li>○ 長期間の気候データ等と気象予測モデルの計算結果を解析する計算機を整備</li> </ul>		

	し、2週間後の異常天候の発生・終息の予測を地域ごとに行うとともに、現在及び地球温暖化が進行した際の異常気象の発生確率を地域ごとに面的に作成する。(=施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 異常天候の対策には、農業においては水田の水管理、エネルギー分野においては発電所の運用計画変更等のため、10日以上時間を要する。近年、このような天候等に影響を受けやすい部門の対応技術・体制は整ってきており、事前に異常天候に関する情報を入手できれば、経済的損失回避の対策が可能となってきたことから、二週間程度先の異常天候に関する情報提供への要望が強まっている。</li> <li>○ 地域の防災対策等では、現在、地域ごとの長期的な異常気象の発生傾向が不明であり、突然の異常気象発生に対応できない事例も所々見られている。特に地球温暖化進行による異常気象増加の懸念が強まる中で、異常気象の発生傾向の長期変化に関する情報提供が強く求められている。</li> </ul>
行政の関与	異常天候早期警戒情報や異常気象リスクマップは、社会経済活動の基盤分野や地域の防災等に寄与する等、国民生活全般を支える基盤的情報であり、行政の責任で継続的に提供する必要がある。
国の関与	これらの情報は、わが国全土を対象として作成される情報であるため、国が責任を持って作成する必要がある。また、情報の利用に当たっては、管区・地方气象台が窓口となり、地方自治体等と密接な連携を保つ必要がある。
施策等の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 気象庁は、すでに6か月先までの季節予報及び地球温暖化予測について気象予測モデルを活用している上、長期間の過去気候データの作成等にも取り組んでおり、これらを活用すれば少ない追加投資で必要な情報提供を行うことができる。</li> <li>○ 天候等に影響を受けやすい部門の対応技術は整ってきており、異常天候に関する情報を事前に提供することによる経済的損失回避の効果は大きい。</li> </ul>
施策等の有効性	異常天候の発生・終息を二週間前から予測する情報や、各地域の長期間にわたる異常気象の発生頻度に関する情報を提供することにより、これまでにない新たな異常気象対策を、関係分野においてとることが可能となり、その効果は大きい。
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国土交通省環境行動計画において、「平成18年度より、異常気象の発生頻度に関する解析情報をGISに準拠した「気候変動に伴う異常気象リスクマップ」として公開」と規定されている。</li> <li>○ 平成18年度国土交通省重点施策の「環境対策の強化」における「全地球観測システムの構築等気候変動に関する観測・情報提供の強化」に含まれる。</li> </ul>

事前評価票【No. 32】

施策等名	対東アジアとのSCMコリドー構築	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	対東アジア輸送の準国内輸送化に伴い増加した小口貨物の海上輸送と他の輸送モードとの円滑な接続を図るため、貨物の積替機能やコンテナ・シャーシ蔵置機能を有する小口貨物積替円滑化支援施設の整備に対する補助制度を創設する。【平成18年度予算額：[その他施設費] [国費：0.7億円]】		
施策等の目的	中国、韓国等との対東アジア地域との交流拡大に対応し、物流コストの削減等を通じた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。		
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	78) 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	78) 平成14年比5%減 ＜社会資本整備重点計画の第2章に記載あり＞		
施策等の必要性	<p>○国際物流のトータルコスト、リードタイム、輸送品質を改善し、物流ニーズの高度化、多様化に適確に対応していくことは、産業の我が国の立地を確保するとともに、我が国企業の国際競争力の維持・強化を図るために緊喫な課題となっている。特に、アジアとの間の物流は、距離的に見ても我が国の国内物流と大差のない圏域で行われていることから、「アジア域内の物流が準国内物流化する」ことを踏まえた対応が必要となっており、港湾から荷主・消費者の間の在庫を含めた国内物流のコストやリードタイムを更に縮減することが求められている。(=目標と現状とのギャップ)</p> <p>○港湾まで陸上輸送される小ロット貨物は、海上輸送されるコンテナ・シャーシにスムーズな積替えができないため、余分な輸送コスト・輸送時間が発生している。また、輸送頻度が低い場合は、荷主で在庫を抱えざるを得ない状況が生じる。(=その原因についての分析)</p> <p>○このような不経済な物流を解消するためには、小ロット貨物を集荷・保管し、コンテナ・シャーシへの円滑に積替させるための施設整備が必要となっている。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>○そこで、コンテナ・シャーシ蔵置施設や貨物の一時保管施設の整備に要する経費の一部を補助する制度を創設し、国際物流のサプライチェーンマネジメント(SCM)の実現を図る。(=導入する施策の具体的内容についての説明)</p>		
社会的ニーズ	対東アジアとの準国内輸送化に対応した物流体系を構築することにより、物流コストの削減、迅速な物流サービスの実現が達成され、我が国の産業の国際競争力が向上される。		
行政の関与	小口貨物の積替により、港湾貨物の海上輸送と他の輸送モード接続が円滑に行われ、効率的な物流体系が構築されるが、物流事業者が共同で利用する基礎的施設は収益性が低く、事業者による施設整備が困難であり、行政による支援が必要。		
国の関与	対東アジアSCM港湾を対象とした支援については、国際海運ネットワークの地理的条件、地域での広域的な連携等の視点に立った支援措置であることから、国による関与が適当である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>対東アジアSCM港湾において、小ロット・多頻度貨物を集約し輸送効率を高めることにより、中国・韓国等からの物流コストが低減され、物流サービスが向上する。また、強いては民間による事業活動・新規航路開設等を誘発することが期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>対東アジア地域との準国内輸送化に対応した、迅速でかつ低廉な物流体系の構築するためには、海上輸送とその他の輸送モードとの接続を円滑することが重要である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成17年7月に国際物流施策推進本部で策定された「今後の国際物流施策の課題と具体的な対応について」に、海上輸送を含めた総合的な物流ネットワークの中で、迅速性を活かしつつ荷主が状況に応じて最適な輸送ルート及び輸送手段を選択できるようなシステムの構築、北部九州・日本海側等の「東アジアゲートウェイ港湾」におけるコンテナ船・RORO船・国際フェリー航路の充実を図るための、ターミナル施設の機能高度化が位置づけられている。</li> <li>○ 平成17年11月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2005-2009)」の「今後推進すべき物流施策の基本的方向性」には、アジア域内物流が準国内化する中で「ジャストインタイムに対応して多頻度・小ロットで輸送する必要性」が掲げられており、「物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化」を推進していく必要があると示されている。</li> </ul>

事前評価票【No.33】

施策等名	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	担当課 (担当課長名)	港湾局港湾経済課 (課長 田村明比古)
施策等の概要	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。 【平成18年度予算額：385億円】		
施策等の目的	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。		
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	78) 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	78) 平成14年比5%減(平成19年度) 〈社会資本整備重点計画の第2章に記載あり〉		
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、次世代高規格コンテナターミナルの効率的な運営を推進するとともに、国内物流ネットワークとの連携を強化する必要がある。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>○スーパー中枢港湾の目標の早期達成を目指し、これまでの施策に加えて、埠頭公社ターミナルの管理運営効率化を図るための支援制度や鉄道積み替え施設整備のための補助制度の創設を図る。(=導入する施策の具体的内容について説明)</p>		
社会的ニーズ	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我が国の国際競争力の確保のため必要不可欠である。		

行政の関与	官民が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとらわれず、ソフト面を中心とした施策の導入等を図ることによって、コンテナターミナルの整備・管理運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する次世代高規格コンテナターミナルを育成し、アジア主要港を凌ぐコスト・サービスの実現を図るためには、制度等の改革及び環境整備等の支援の両面から国の関与が必要。
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	埠頭公社の管理運営の効率化を図ることによって、次世代高規格コンテナターミナルだけでなく、他の埠頭公社ターミナルにおけるコストサービス水準の向上を図ることが可能となる他、国内物流ネットワークの強化を図ることにより、スーパー中枢港湾の国内ハブ機能の向上を誘導し、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、平成 17 年 7 月 4 日には港湾法に基づき上記（京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港）を指定特定重要港湾として指定した。</p> <p>平成 16 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」  75 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」  ・今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、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. 34】

施策等名	港湾ロジスティクス・ハブの形成	担当課 (担当課長名)	港湾局 振興課 (振興課長 山口清一)
施策等の概要	港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）の整備に対する支援 【平成 18 年度予算額：無利子貸付 4.3 億円】		
施策等の目的	産業のグローバル化の中、流通加工機能など高度化・多様化する荷主ニーズへの的確な対応を図り、我が国産業の国際競争力の強化に資するとともに、環境負荷の軽減などに資するため、国際物流と国内物流の結節点として、高度な物流サービスを提供できる港湾ロジスティクス・ハブを形成する。		
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		
関連する業績指標	78) 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	78) 平成 14 年比 5% 減 〈社会資本整備重点計画の第 2 章に記載あり〉		
施策等の必要性	<p>○我が国とアジア地域の経済活動との一体化の進展により、従来国内の諸地域間でやりとりされていた諸物資の輸送が、港湾を介したアジアとの輸送に転換し、対アジア輸送と国内輸送の一体化が顕著となっている。一方、リードタイムの短縮、在庫コスト・輸送コストの削減など荷主のニーズが多様化しており国際的な競争力確保のためにも、国際・国内の物流全体の効率化への対応が急務。（⇒目標と現状のギャップについて分析）</p> <p>○国際貨物量の大半を港湾が占める状況にあり、港湾における物流の効率化が重要な課題となっている。このようななか、国際物流と国内物流の結節点の強化については、釜山・上海で同様の計画があるとともに、海外の最新のものに相当する高規格コンテナターミナルに相応したロジスティクス・ハブは大規模かつ高機能であることから、多大な費用を要する。（⇒原因について分析）</p> <p>○このため、物流全体の効率化に資する且つ荷主の多様なニーズに対応する港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）の整備促進を政策的に誘導する必要がある。（⇒現状を改善するための課題を特定）</p> <p>○高度な物流サービスの提供が可能な港湾物流高度化基盤施設の整備に対する支援を行う。（⇒導入する施策の具体的内容について説明）</p>		
社会的ニーズ	我が国とアジア地域の経済活動との一体化の進展により、従来国内の諸地域間でやりとりされていた諸物資の輸送が、港湾を介したアジアとの輸送に転換し、対アジア輸送の準国内輸送化が顕著となっている。 国際・国内の物流の効率化が進まなければ、空洞化が進む国内経済が一層進展しかねず、我が国の国際競争力確保の観点からも必要な施策である。		
行政の関与	国際的な競争力が相対的に低下している中、民間による自主的な投資にゆだねるのではなく、行政による早期のテコ入れが必要である。		
国の関与	港湾が存する地域を越えた国内物流及び国際拠点に対する支援であり、国による関与が適当である。		
施策等の効率性	国と地方の適切な役割分担の下、広域的観点に立った国の関与による施策を推進することで、民間による効率的な事業活動を誘発する効果が期待できる。		
施策等の有効性	国際貨物量の大半を占める港湾において多様化する荷主のニーズに対応する港湾物流高度化基盤施設（高度荷さばき施設及び附帯する基盤施設）の整備を促進し、ロジスティクス・ハブを形成促進することが有効である。		
その他特記すべき事項	総合物流政策大綱（2005-2009）に位置づけられた。		

事前評価票【NO. 35】

施策等名	内航効率化等新技術の実用化促進支援	担当課 (担当課長名)	海事局企画課 (企画課長 坂下 広朗)
施策等の概要	<p>内航船建造の担い手である中小造船事業者等に対する、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた高度船舶技術の実用化のための支援（一番船等の設計費用、信頼性向上等に係る費用の支援）制度を創設し、海上輸送システムの一層の改革・向上を図る。</p> <p>【法令：海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律】 【予算額：100百万円】</p>		
施策等の目的	<p>中小造船事業者に対して、内航海運の効率化、安全確保等に資する技術の実用化を促進するために必要な支援措置を講じることにより、中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の安全確保・物流効率化等活性化を図り、もって海上物流システムの一層の改革・向上を実現する。</p>		
関連する政策目標	<p>9) 交通安全の確保 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 19) 物流の効率化</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○ 国際競争力の強化、豊かな国民生活の実現による活力ある日本を構築するためには海上物流効率化が必要不可欠である。特に、内航海運は、大量の物資を輸送することから物流コストの低減に貢献し、さらにトラック輸送にくらべて二酸化炭素排出量が少なく、地球的規模での環境保全の取り組みにも対応可能な輸送モードである。さらに、近年においては、バブル経済崩壊後の長引く景気の低迷、経済のグローバル化の進展に伴う企業の国際競争の激化等、内航海運を取り巻く我が国経済の環境は大きく変化しており、産業界からの効率化要請は高まっている。このため、内航船についての新技術の開発・実用化及び普及を円滑に推進することが強く要請される場所であるが、現状では実用化支援のための有効な制度が存在していないこととあいまって開発から普及に至るサイクルが停滞するケースが少なくない。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○ 新技術の実用化支援策を必要とする理由として以下が存在する。</p> <p>①内航船舶の建造を支える中小造船事業者の多くは、バブル経済崩壊後長年にわたる内航船建造量の低迷等により、内航船建造のノウハウの散逸や熟練設計者・技術者等の引退等による対応能力の不足が表面化しており、新技術を使用した船舶を建造することが困難となっている。</p> <p>②多くの内航海運事業者は新技術のリスク（故障等による費用負担）を受け入れる経営体力がなく、新技術船を積極的に導入する内航海運事業者は極めて少ないのが実態である。さらに、このことが、新技術船の将来の受注を不確定にし、設計・開発経費の転嫁を少数の船舶に集中させることになる結果、当該船舶の価格を引き上げ、一層、新技術船の実用化を妨げている。（＝その原因について分析）</p> <p>○ 新技術（内航効率化等新技術）の実用化を妨げる要因となっている費用（新技術を使用した初期の船舶・船用品の高船価、故障費用等）による事業者負担を軽減する必要がある。（＝現状を改善するための課題を特定）</p> <p>○ 具体的な施策は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中小造船事業者又は船用機器製造事業者に対して、新技術に係る設計費用、新技術の導入等に要する費用に対する助成</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中小造船事業者、船用機器製造事業者又は内航海運事業者に対して、新技術の信頼性向上に要する費用（故障発生時の対応等に要する費用）に対する助成（＝導入する施策の具体的内容について説明）</li> </ul>
社会的ニーズ	内航海運は国内貨物輸送（トンキロベース）の約4割を担うとともに産業基礎物資の約8割を支える基幹的輸送モードとして、さらには環境負荷の小さな輸送モードとして、四方を海に囲まれた我が国における経済活動及び国民生活に重要な役割を果たしている。新技術の実用化の促進を通じた活性化施策により、内航海運が、企業の国際競争の激化、地球環境対策の必要等経済・社会の諸情勢の変化に的確かつ柔軟に対応し、引き続き物流の大動脈としての役割を担い、もって海上物流システムの改革・向上が実現することは、社会・国民のニーズ、期待に応えるものである。
行政の関与	海上物流効率化、安全確保、地球環境対策（環境負荷低減）など公益性が高く、特に初期において市場性が弱い新技術の実用化の促進には、行政による支援が必要である。
国の関与	海上物流効率化、安全確保、地球環境対策（環境負荷低減）など我が国における喫緊の諸課題への有効な対策としての新技術の果たすべき役割については、新総合物流施策大綱（平成13年7月6日閣議決定）、京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定）、次世代内航ビジョン（平成14年4月24日次世代内航海運懇談会）等で謳われているところであり、地域的な課題として地方自治体が取り組むことが適当とは言えず、国としての関与が必要なものである。
施策等の効率性	中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の安全確保・物流効率化等活性化があわせて実現し、さらに、新技術の普及後には、助成金額の返還を事業者に求めることから費用対効果の点で効率的な施策である。
施策等の有効性	新技術を使用した一番船等初期の船舶についての高価格を是正し、さらに故障等による経済的リスクを軽減することで、新技術の実用化を促進し、新技術の開発から普及に至るまで円滑なサイクルが実現し、これにより、中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の輸送効率化、安全確保等活性化を図り、もって海上物流システムの一層の改革・向上を実現することができる。
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、新技術の例として高度安全管理システムについては「内航船の安全性・信頼性・効率性を飛躍的に向上させるものである」との結論を得ているところである。</li> <li>○ 規制の見直しに関しては、新技術の実用化の時期にあわせて、安全検査や船員乗組み体制の見直しに向けた検討を行い、新技術のもつ効果を最大化し得る環境の整備を図ることとする。</li> </ul>

事前評価票【NO. 36】

施策等名	3PL事業促進のための環境整備	担当課 (担当課長名)	総合政策局貨物流通施設課 (貨物流通施設課長 山口裕視)
施策等の概要	地球温暖化問題、地域雇用の創出等の効果が期待できる3PL事業を促進するために、中小の物流事業者が3PLに進出するに当たって障害となる問題点に対応するため、契約書のガイドラインの策定等を行い、3PL事業促進のための環境整備を行う。 【予算額：12,391千円】		
施策等の目的	物流事業者は中小企業者が大宗を占め、荷主との契約において物流改善効果が物流事業者に還元されないケースや、3PL受託に当たって多額の投資をしたうえで失敗するケースなど、中小物流事業者が3PL事業へ進出に当たって障害となる状況があるため、それら問題点に対応するための環境整備を行う。		
関連する政策目標	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 物流事業者は中小企業者が大宗を占めているが、これら中小企業者による物流の効率化は十分図られていない状況にある。(=目標と現状のギャップ)</li> <li>○ 荷主との契約において立場が弱い中小物流事業者に物流改善効果が還元されないケースや、荷主企業が重要視している情報セキュリティへの対応が中小物流事業者では進んでいないケース、3PL受託に当たって多額の投資をしたうえで失敗するケースなど、中小物流事業者が3PL事業へ進出に当たって障害となる状況があるため、中小企業者の物流効率化が十分に進んでいない。(=原因分析)</li> <li>○ 荷主との契約において物流改善効果が物流事業者に還元されるよう、また荷主企業が重要視している情報セキュリティに物流事業者が対応できるよう指針を示す必要がある。また、中小物流事業者が、失敗事例の分析等が進んでいない3PL事業へ進出しやすい環境を整備する必要がある。(=課題を特定)</li> <li>○ ・中小物流事業者が荷主との関係で契約上対等な地位を確保するための契約書のガイドラインの策定 ・荷主企業が重要視しているのに対して受託者たる物流事業者では対応が進んでいない情報セキュリティに関するガイドラインの策定 ・なかなか公表されない3PL事業の失敗事例の調査・分析 (=導入する施策の具体的内容)</li> </ul>		
社会的ニーズ	3PL事業の促進により、新たなサービス分野の拡大による地域雇用の創出効果、物流拠点の集約化や在庫の削減等による地球温暖化対策に資するCO2排出削減効果がある。		
行政の関与	中小企業者が大宗を占める物流事業者では、荷主との関係で契約上対等な地位を確保するための契約書の作成や、荷主企業が重要視しているのに対して受託者たる物流事業者では対応が進んでいない情報セキュリティの確立等、中小企業者では必要性を感じていてもなかなか整備できない問題点が多数あり、それらを行政において整備する必要がある。また3PL事業の失敗事例はなかなか公表されないため、行政が関与して調査、分析する必要がある。		

国の関与	物流事業については、広域的に行われる事業特性を踏まえると、1つの地方公共団体では全容をみることができないため、国の関与が必要である。
施策等の効率性	3PL事業促進のための環境整備を行うことにより、中小物流事業者の3PL事業進出を促進する効果が見込まれる。また、ガイドライン等を策定することにより、広く周知を行うことが出来ると共に、3PL人材育成研修においても、カリキュラムに追加し、研修の充実を図ることが出来る。事業環境を整えた後は、中小物流事業者の自立的な活動が期待できるものであり、効率性の高い施策といえる。
施策等の有効性	3PL事業の物流効率化への効果は高く、また、物流事業者の大宗を占める中小物流事業者が3PL事業へ進出する意義は大きいものがあり、事業環境を整える効果は大きいといえる。
その他特記すべき事項	平成15年6月10日にとりまとめられた「530万人雇用創出プログラム」及び同年6月27日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」において、3PLの人材育成促進が政策プログラムの一つとして盛り込まれている。

事前評価票【NO. 37】

施策等名	連続立体交差事業の拡充 (生活道路中心のミニ連立)	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局街路課 (松谷課長)
施策等の概要	生活道路を中心とした「開かずの踏切」対策を推進するため、連続立体交差事業制度の拡充を図る。		
施策等の目的	社会問題化している「開かずの踏切」等の対策を充実し、抜本対策のスピードアップを図る。		
関連する政策目標	20) 都市交通の快適性・利便性の向上 ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞ 9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	92) 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＞		
指標の目標値等	92) 約1割削減(平成19年度) ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞ ※社会資本整備重点計画において、「ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指した連続立体交差化を進める」とこととされている。		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 我が国には、「開かずの踏切」をはじめ、諸外国と比較して極めて多くの踏切が存在しており、都市部における交通渋滞の主たる要因となっているとともに、毎年多くの踏切事故を引き起こしている。 －全国の踏切による1日当たり損失時間は約140万人・時間(約1兆5千億円相当/年)。そのうち箇所数で3%に過ぎないボトルネック踏切の損失時間は全体の4割弱(平成11年度データによる試算結果) －平成16年においては、約400件の踏切事故が発生し、約300名が死傷。</li> <li>○ 平成17年3月には東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において4名が死傷する事故が発生したこと等を背景に、踏切問題の早期解消を求める国民のニーズは極めて高まっている。連続立体交差事業等による踏切除却の推進が不可欠であるが、大都市圏において既に立体交差化された幹線道路の間に取り残された生活道路の「開かずの踏切」に代表されるように、抜本対策が立ち遅れている箇所が多く存在しており、そのような生活道路の踏切に対する抜本対策が必要である。(＝目標と現状のギャップ)</li> <li>○ 連立事業はこれまで幹線道路のボトルネック踏切対策を中心に取り組んできたところであり、踏切事故の発生した竹ノ塚駅付近の踏切のような、生活道路中心の「開かずの踏切」などへの取り組みは必ずしも十分でなかった。(＝原因分析)</li> <li>○ 以上を踏まえ、幹線道路のボトルネック踏切対策に加え、これまで連立事業の対象として位置付けられていなかった生活道路の踏切に対する抜本対策を推進することが必要である。(＝課題の特定)</li> <li>○ このため、歩行者交通の多い生活道路への取り組みを強化し踏切対策の推進を図る。(＝具体的手段)</li> </ul>		
社会的ニーズ	平成15年度のJR中央線での「開かずの踏切」問題、平成16年度末の東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近での踏切事故など、踏切問題への早急な対策が強く求められている。		

行政の関与	踏切対策は、道路交通円滑化の観点から、鉄道会社のみならず、行政が主導して対応すべき課題である。
国の関与	「開かずの踏切」をはじめ、踏切は、交通渋滞による多大な経済損失、著しい環境負荷や、踏切事故による人命の喪失など、深刻な問題を引き起こしており、本問題を早期に解決し、国民の安全と安心を確保することは政府の基本的責務である。なお、交通対策本部（関係省庁次官会議）における「踏切事故防止総合対策」において、踏切対策を「強力的に推進」するものとされ、国家的な課題となっており、国の支援が必要である。
施策等の効率性	これまで対策の遅れてきた生活道路の「開かずの踏切」等の除却を本施策により推進出来る。
施策等の有効性	幹線道路の渋滞対策主眼をおいたこれまでの対策の中で、生活道路の踏切に対しては取り組みが遅れが生じているため、本施策によりこうした歩行者交通の多い生活道路の踏切を解消することが有効である。
その他特記すべき事項	交通対策本部（関係省庁次官会議）において「踏切事故防止総合対策」において、踏切対策を「強力的に推進」するものとされている。

事前評価票【No.38】

施策等名	連続立体交差事業無利子貸付金制度の創設等	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局街路課 (松谷課長) 道路局路政課 (日原課長)
施策等の概要	社会問題化している「開かずの踏切」などの踏切問題に対し、連続立体交差事業のスピードアップをはかるため、意欲・能力のある事業者の積極的な参画を得て事業促進を図るインセンティブとして、事業者に対し地方公共団体が無利子で資金を貸し付ける場合に、当該地方公共団体に対して無利子資金を貸し付ける融資制度を創設するとともに、立替施行者を特別目的会社（SPC）、第三セクター、機構等に拡大する。		
施策等の目的	事業者への無利子貸付制度の創設及び立替施行者の対象の拡大により、連続立体交差事業による踏切除却を早期に推進する。		
関連する政策目標	20) 都市交通の快適性・利便性の向上 ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞ 9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	92) 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＞  ※社会資本整備重点計画第2章「事業の概要」のボトルネック踏切箇所数		
指標の目標値等	92) 約1割削減（平成19年度） ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞ ※社会資本整備重点計画において、「ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指した連続立体交差化を進める」こととされている		
施策等の必要性	<p>○ 我が国には、「開かずの踏切」をはじめ、諸外国と比較して極めて多くの踏切が存在しており、都市部における交通渋滞の主たる要因となっているとともに、毎年多くの踏切事故を引き起こしている。</p> <p>－全国の踏切による1日当たり損失時間は約140万人・時間（約1兆5千億円相当／年）。そのうち箇所数で3%に過ぎないボトルネック踏切の損失時間は全体の4割弱（平成11年度データによる試算結果）</p> <p>－平成16年度においては、約400件の踏切事故が発生し、約300名が死傷。</p> <p>○ 平成17年3月には東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において4名が死傷する事故が発生したこと等を背景に、踏切問題の早期解消を求める国民のニーズは極めて高まっており、連続立体交差事業等による踏切除却の推進が不可欠である。一方、踏切除却による上述の損失時間の縮減量は、この5年間で、全体の約2%に相当する約3万人時間／日にとどまっている。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○ この原因として、連続立体交差事業はその事業構造から多くの費用と長期の事業期間を要する事業であり、地方公共団体や事業者の資金・体制面での負担も大きいこと等の課題が挙げられる（＝原因分析）</p> <p>○ 上述のような課題に対し、意欲、能力のある事業者の積極的な参画を得て事業促進を図る制度の充実が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>○ このため、地方公共団体の委託を受けて連続立体交差事業の工事を行う事業者に対するインセンティブとして、無利子貸付制度の創設及び立替施行者の対象の拡大を図り、これにより事業の前倒し・効果の早期発現を推進する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	平成 15 年度の JR 中央線での「開かずの踏切」問題、平成 16 年度末の東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近での踏切事故などを契機に、踏切問題への早急な対策が強く求められている。
行政の関与	踏切問題は、道路交通円滑化の観点から、鉄道会社のみならず行政が主導して対応すべき課題である。
国の関与	交通対策本部（関係省庁次官会議）において「踏切事故防止総合対策」が決定されており、国としても踏切対策は「強力に推進」すべきである。
施策等の効率性	融資の活用により事業の前倒しが可能となり、これにより踏切除却による交通円滑化などの事業効果の早期発現、事業期間短縮による事業者負担の軽減が図られる。
施策等の有効性	<p>竹ノ塚駅付近の踏切事故等を踏まえ、今後、「開かずの踏切」等への対策のスピードアップを図る必要があり、連続立体交差事業による踏切除却を積極的に推進する必要がある。</p> <p>一方、連続立体交差事業はその事業構造から多くの事業費と長期の事業期間を必要とするものであり、事業費の一部を負担する事業者の負担も大きい。</p> <p>このため、当該融資制度の活用を図ることにより、意欲、能力ある事業者の参画を得て、連続立体交差事業による踏切対策のスピードアップを図り、ボトルネック踏切約 1,000 箇所について H22 年度までに半減を目指す。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成 13 年 4 月 19 日に交通対策本部（関係省庁次官会議）「踏切事故防止総合対策」が決定されており、その中で「踏切事故防止総合対策を強力に推進する」と位置づけられている。</p> <p>第 8 次交通安全基本計画（H17 年度中に中央交通安全対策会議において計画決定予定）の策定に向け、関係省庁連絡会議において、現在検討を進めている。</p> <p>国土交通省重点施策（平成 17 年 8 月省議決定） 「連続立体交差事業の事業者を支援し、事業のスピードアップを推進する融資制度の充実」と位置づけられている。</p> <p>平成 16 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 （参考） 上記評価書における「今後の取組の方向性」 ・引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を実施。</p>

事前評価票【No. 39】

<p>施策等名</p>	<p>公共交通の利用円滑化に関する取組の促進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局交通計画課 (交通計画課長 佐々木良)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地域における公共交通の維持・改善に関する取組を促進し、我が国の公共交通の利用円滑化を図るため、関係者の協働に向けた合意形成の促進、関係者の協働の取組に対する補助制度の創設等の措置を講ずる。</p> <p>【予算額：124百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>公共交通の維持・改善は、地域再生、高齢社会への対応、地球温暖化問題等の21世紀の我が国が抱える主要な政策課題の解決に当たって極めて重要な役割を果たすものであるという認識の下、関係者の協働による取組の促進を通じ、公共交通の利用の促進及び利便性の向上を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>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>○ 公共交通の維持・改善は、高齢社会、地球温暖化問題、地域再生等の課題への対応や「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」のユニバーサルデザインの考え方に基づく国民生活の質の向上の実現という観点から重要な役割を有する。</p> <p>このため、従来から公共交通政策の分野においてその活性化等を目的とする様々な施策を講じてきたところであるが、一方で、以下のような原因により公共交通が有する高い社会的役割が十分に発揮できなくなっている事態が生じている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ 公共交通の維持・改善に関する取組については、関係者の利害のふくそうにより自然状態に委ねていたのではその取組がなかなか進まない、国・地方とも財政難の中で財政的支援に依存するのみではその取組にも限界がある、NPO等地域住民が公共交通の維持・改善に主体的に参画する事例が各地で見られるようになってきているにもかかわらず、従来の交通政策の枠組は十分な受け皿足りえていないなどにより、その推進が図られにくいなどの課題がある。(=原因分析)</p> <p>○ このため、「交通事業者の取組を必要に応じて国、地方自治体が支える」という従来からの枠組に加え、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の公共交通の維持・改善における地域住民等の主体的な参画</li> <li>・ 駅など交通結節点における地域の関係者や異なる交通事業者相互の協力・連携によるサービス改善の取組</li> </ul> <p>を促進するための協働スキームを構築し、必要な支援措置を講ずる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○ 上記の認識の下、地域における公共交通の維持・改善に関する</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①交通事業者と地域住民との協働による利便性向上</li> <li>②交通結節点の関係者の協働による交通結節点の利用改善</li> </ol> <p>などの取組を促進するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の利用に関する情報提供の促進</li> </ul>		

	<p>・公共交通利用円滑化に関する新たな支援制度の創設、既存交通関係支援の優先・同時採択等の措置を講ずる。(=施策の具体的内容①)</p> <p>○ あわせて、地域における公共交通の活用・維持・活性化・改善に向けた取組について、地方運輸局が中心となって関係者間の合意形成を図る「公共交通活性化総合プログラム」の策定について、従来対象としてきた施策に加えて、公共交通利用円滑化に向けた取組における関係者間の事前調整の実施、心のバリアフリーに係るバリアフリーボランティアの本格実施に向けた事前調整の実施などを新たに施策の対象とする。(=施策の具体的内容②)</p>
社会的ニーズ	<p>公共交通について、多様なサービス展開を図る事業者が多数出現し利用者利便が増進してきている一方で、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存の交通事業者が不採算路線から撤退しようとする動きに対し、国、地方とも財政難である中で、財政的支援に依存するのみでは生活交通の維持確保にも限界があるほか、地域住民の主体的かつ積極的に利用しようとする意欲の向上にも必ずしも結びつかない</li> <li>・ 競争関係にある事業者相互間では、異なる交通事業者間の乗継等に問題が生じやすい状況も見られる</li> </ul> <p>などの課題が生じてきており、これらの課題の解決が望まれている。</p>
行政の関与	<p>公共交通の利用円滑化に向けた取組の促進に当たっては、そのメインプレイヤーである交通事業者、地域住民、自治体等の協働が促進されるよう、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 先進事例等の紹介などにより取組レベルの向上を図る</li> <li>・ 当事者からの求めに応じて必要な調整役を務める</li> <li>・ 関係者の協働は、自然状態ではなかなか進まない面も大きいことから、公共交通の維持・改善の取組の核となる人材の育成、関係者間における建設的な提案が出やすい環境づくり、交通事業者等との協働の促進に向けた支援の充実を図る</li> </ul> <p>ことが必要であり、行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>国は、公共交通の維持・改善が国の主要な政策課題の実現の上で不可欠な手段となっているとの認識の下、これらの政策課題との関わりを踏まえた公共交通施策に関する基本的な理念を示しながら施策を進めていくという基本的な役割を担っており、公共交通の利用円滑化に向けた取組の促進に当たっては、国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>本施策の実施に当たっては、原則として「公共交通活性化総合プログラム」を活用し、事業実施に係る関係者間の役割分担等に関する合意形成を促進することとしており、こうした関係者間の自主性に基づいた役割分担が前提とされることにより、課題の解決・目標の達成に向けた実効性の高い取組が期待されるとともに、単に国や地方公共団体からの継続的な財政的な支援に依存した形での取組から、持続可能な公共交通利用推進の取組へと転換が図られることも期待される。</p>
施策等の有効性	<p>先般閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」において、NPO等の活動を通じた「地域再生の取組の強化」が掲げられており、地域再生を図る上では、本施策を通じた域内外の交流促進を図ることが極めて重要である。</p> <p>また、2007年からの人口減少社会の到来を契機に急速な高齢社会の進展に拍車がかかることから、幅広い移動手段の確保に向けた地域の取組を促進する必要がある。</p> <p>さらに、京都議定書の発効とこれに伴う京都議定書目標達成計画の策定により、同議定書に基づくCO2排出削減目標の達成に向けた具体的取組が急務とな</p>

	っていることから、本施策を早急に必要ながある。
その他特記すべき事項	○「公共交通の利用円滑化に関する懇談会報告書」（平成17年5月） ○「ユニバーサルデザイン政策大綱」（平成17年7月）

事前評価票【NO. 40】

施策等名	通訳ガイドに対するスキルアッププログラムの策定	担当課 (担当課長名)	総合政策局旅行振興課 (旅行振興課長 橋本 武)
施策等の概要	<p>○観光立国の実現に向けて、有資格通訳ガイドが外国人旅行者のニーズに適切に対応したサービスを提供することを促し、外国人旅行者の受け入れ環境の更なる改善を図るため、最新のニーズ動向を反映した標準的なスキルアッププログラムを策定・普及することで、有資格通訳ガイドの知識・能力の底上げ及び外国人旅行者による個々の通訳ガイドの技能レベルの判定の容易化を図る。 【予算額：17百万円】</p>		
施策等の目的	<p>○有資格通訳ガイドが外国人旅行者のニーズに適切に対応したサービスを提供することを促し、外国人旅行者の受け入れ環境の更なる改善を図る。</p>		
関連する政策目標	22) 地域間交流、観光交流等内外交流の推進		
関連する業績指標	96) 訪日外国人旅行者数		
指標の目標値等	96) 訪日外国人旅行者数 平成18年 743万人		
施策等の必要性	<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16年の訪日外国人旅行者数は614万人であり、日本人海外旅行者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。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○上記の目標を実現するにあたり、外国人旅行者の受け入れ環境を改善し、リピーターを確保することが重要であるところ、外国人に対し、直接、我が国・地域の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドは重要な役割を持つ。しかし、外国人旅行者数は年々増加し、また、通訳ガイドサービスに対するニーズも旅行者の国籍、旅行形態、旅行の種類ごとに多様化しており、現在のところ、個々の通訳ガイドはその多様化するニーズに対応できていないため、通訳ガイドサービスに関する需給のミスマッチが指摘されている。そこで、通訳ガイドサービスに対する外国人旅行者のニーズの量・質両面での変化に適切に対応し、このミスマッチを解消することが求められている。(=原因について分析)</p> <p>○上記原因への制度的対応として、今般の通常国会では、通訳案内業法及び外客誘致法の一部改正法案が成立し、通訳ガイド数の増加及びサービス内容の適正化、多様化を図るため、同法に基づき、通訳ガイドに係る参入規制の緩和、地域限定通訳ガイド制度の創設等の措置が平成18年度当初より講じられることとなっている。</p> <p>改正法の下では、通訳ガイド試験の内容・レベルは抜本的に見直され、通訳ガイドに求められる必要最低限度の知識・能力を試すものという位置付けがなされるところ、通訳ガイドが実際に、多様な外国人旅行者のニーズに適切に対応していく上では、そのニーズに応じた内容・レベルの実践的な知識・能力を事後的に身に付けていくことが不可欠である。そのため、改正法においては、通訳ガイドが、資格取得後も、通訳ガイドとして必要な知識・能力の維持向上を図ることを努力義務化するとともに、国は、必要に応じ、そのために必要な講習の実施、資料の提供その他の措置を講ずるものとされた。</p> <p>しかしながら、実態上は、通訳ガイドが個人事業者との位置付けがなされてきており、その技能の維持向上は個々の取り組み任せだったこともあって、改</p>		

	<p>正法の下で研修の実施が義務付けられる通訳ガイド団体においても研修プログラムが体系的に整理されていない。</p> <p>また、通訳ガイド試験には等級が設けられておらず、また、業界標準的で段階的な研修プログラムも無いことから、その修了度合いによって、外国人旅行者が個々の通訳ガイドの技能レベルを認識し、自らのニーズに見合ったサービス（料金、内容等）を提供する通訳ガイドを選択することが事実上不可能となっている。これが通訳ガイドサービスの多様化を妨げている要因ともなっている。</p> <p>このため、外国人旅行者の通訳ガイドサービスに対するニーズの実態把握・体系化を行った上で、標準的で段階的なスキルアッププログラムを策定・普及する事業を行い、通訳ガイドの自助努力による知識・能力の維持向上を促すとともに、外国人旅行者にとっても、個々の通訳ガイドの技能レベルの判定を容易化する必要がある。（＝現状を改善するための課題を特定）</p> <p>○そのため、以下の事業を実施する。</p> <p>①外国人旅行者ニーズの国籍、旅行形態、旅行目的等ごとの実態を正確に把握するため、外国人旅行者のほか、通訳ガイド団体、旅行業者や宿泊業者、地方自治体などの通訳ガイドサービスに関わる幅広い関係者の意見を聴取しつつ、通訳ガイドに求められている実践的な知識・能力を体系的に整理する。</p> <p>②①の分析結果を踏まえ、業界標準的で、かつ、初級・中級・上級といった段階別の研修プログラム・研修教本を策定し、通訳ガイド団体、地方自治体等の関係者に配布する。</p> <p>③改正法において研修の実施を義務付けられる通訳ガイド団体が、この標準的なスキルアッププログラムを採用するとともに、自らその更新を行っていくことができるよう、通訳ガイドサービスについて指導・教育的立場にある者を対象として、本プログラムの周知、定着を図るセミナーを全国複数箇所で開催する。（＝導入する施策の具体的内容について説明）</p>
社会的ニーズ	<p>○国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興・雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、国際観光の振興が求められているところ、その実現のためにも外国人旅行者に対し、直接、我が国・地域の魅力を正確かつ適切に伝える通訳ガイドサービスの高度化による外国人旅行者の受け入れ環境のさらなる向上と、リピーターの確保が求められている。</p>
行政の関与	<p>○通訳ガイドの知識、能力の維持向上の取組みについては、関係者の間におけるこれまでの蓄積が乏しく、外国人旅行者の増加に向け、いち早く新制度の円滑かつ実効的な実施を確保するためには、改正法の規定にもあるとおり、政府が関与してスキルアッププログラムを整備し、普及・定着させることが必要である。</p> <p>また、外国人旅行者による技能レベルの判定を容易化し、通訳ガイドサービスの多様化を促す上では、業界標準的で段階的なプログラムを整備する必要がある。この観点からも、中立的な立場の政府の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>○政府の主要施策の一つである観光立国の実現を目的として、国家資格を付与し、その人材の育成・確保を効率的に行うことを目的とする事項であることから、国自ら実施することが適当である。</p> <p>○また、外国人旅行者のニーズの動向や社会、経済情勢の情報、外国語能力や事務処理能力等の維持向上については、地域ごとの特性が認められるものではなく、国の事業として統一的に実施することが適切かつ効率的である。</p>
施策等の効率性	<p>○通訳ガイドサービスに関する標準的で、かつ初級・中級・上級といった段階別の研修プログラム・研修教本を策定し、これを定着させることで、通訳ガイドの能力の底上げが図られ、通訳ガイドサービスの高度化・多様化が図られることは、国際観光の振興につながるものである。これは我が国における旅行消費</p>

	<p>の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大など地域の活性化といった大きな経済効果をもたらすことになるため、本施策は費用対効果の観点から十分に効率的なものであるといえる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○外国人旅行者に対し、直接、我が国・地域の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドが、外国人旅行者のニーズの量・質両面での変化に適切に対応することで、外国人旅行者の受け入れ環境が改善され、リピーターの確保につながる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○小泉総理大臣施政方針演説（平成15年1月31日） 「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す。」</p> <p>○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。」</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。」</p>

事前評価票【NO. 41】

施策等名	住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅生産課 (住宅生産課長高井憲司)
施策等の概要	<p>悪質リフォーム、アスベストによる健康被害、構造計算書偽装等の問題に対応し、消費者が安心して、住宅を取得し、適切なリフォームを実施できるよう環境整備を図るため、地域ごとのきめ細かな相談体制等の整備を支援する。 【予算額：200百万円】</p>		
施策等の目的	<p>住宅リフォームに関する高齢者世帯を中心とした悪質な訪問販売事業者による被害やアスベストによる健康被害、構造計算書偽装問題が社会問題化しているため、消費者が安心して、住宅を取得し、適切なリフォームを実施できるよう環境を整備し、住宅市場及び住宅リフォーム市場の整備を図る。</p>		
関連する政策目標	23) 新たな市場の育成		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ (財)住宅リフォーム・紛争処理支援センターにおいて、リフォームに関する情報提供や住宅相談を実施しているが、リフォームに関する相談件数は増加しつづけており、特に高齢者世帯を中心に、悪質な訪問販売事業者による被害が社会問題化している。(=目標と現状のGAP)</li> <li>○ その原因としては、消費者が住宅リフォームに関して相談できる相手が身近にいないこと、(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター等により提供された情報が幅広くいきわたっていないことなどが考えられる。(=原因分析)</li> <li>○ 上記原因と、アスベストによる健康被害や構造計算書偽装問題等の新たな問題の発生を考え合わせると、消費者に身近なところで住宅の取得や住宅リフォームについてアドバイスできる体制を充実させるため、各地域ごとのきめ細かな体制の整備を支援することが必要である。(=課題の特定)</li> <li>○ このため、(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター、各地方公共団体における相談体制の充実・強化に加え、すまい・まちづくりセンター、工務店団体、設計関係団体、消費者団体等による地域協議会の設立を促し、当該協議会による消費者向けの情報提供、相談窓口担当者向けの研修、事業者向け技術講習会等の実施を支援するとともに、その基礎となる情報の整備を行う。(=具体的内容)</li> </ul>		
社会的ニーズ	<p>循環型社会への移行が求められる中、既存住宅ストックの質の向上を図るため、住宅リフォーム市場の整備を推進することが重要である。しかし、高齢者世帯を中心に悪質な訪問販売事業者による被害事例が多数報告されていること、今後リフォーム市場が拡大し、それに伴いトラブルの発生件数の増加が予想されること、アスベストによる健康被害や構造計算書偽装問題等の新たな社会問題も発生していることから、地域ごとのきめ細かな相談体制の整備が社会的に求められている。</p>		
行政の関与	<p>地域ごとの相談体制の整備においては、提供する情報や提供者自体の公平性及び専門性が求められることから、行政の関与が必要である。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>住宅リフォームに関するトラブルやアスベストによる健康被害等は全国的に生じていること、リフォーム技術、トラブル事例、相談対応方法等については、全国共通であり、個別の地域や団体には、情報収集能力に限りがあることから、国の関与が必要である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>消費者の身近なところでアドバイスできる体制の充実を図るためには、リフォーム技術、トラブル事例、相談対応方法等の全国共通の情報の整備及び全国的な相談体制整備の支援については国が行い、地域組織が行う個別の相談や講習会の開催を支援することが効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>住宅リフォームに関するトラブルが増加している原因は、主に消費者が住宅リフォーム等に関して相談できる相手が身近にいないこと等であることから、各地域ごとに地域協議会を設立すること等により、きめ細かい相談体制を整備するとともに、情報収集・提供の面から国が相談体制の整備を支援することが効果的である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>(参考) これまでの対応</p> <p>(1) リフォーム相談窓口の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各都道府県、政令市毎に1ヶ所以上のリフォーム相談窓口を設置（平成17年7月8日（金））</li> <li>・ 各相談窓口の担当者向けの研修を実施（平成17年7月22日（金））</li> </ul> <p>(2) 「悪質リフォーム対策検討委員会」の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学識経験者、弁護士、消費者団体、関係団体等によって構成</li> <li>・ 平成17年9月6日に総合的な対策をとりまとめ。</li> </ul>

事前評価票【No.42】

施策等名	宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築	担当課 (担当課長名)	総合政策局 不動産業課 (課長 松脇 達朗)
施策等の概要	<p>宅地建物取引業及び取引主任者に係る免許等手続について、電子申請が可能なシステムを開発する。併せて既存の宅建OAシステム（免許業者の情報を全国一元化して免許の審査、免許業者の指導監督事務等に資するシステム）を電子申請システムと連携させるため改修する。</p> <p>【予算額：99百万円】</p>		
施策等の目的	<p>宅地建物取引業等及び取引主任者に係る免許等手続について、国と都道府県が共に使用できる電子申請システムを構築し、行政事務の効率化等を目指すとともに、民間事業者の利便を図るもの。</p>		
関連する政策目標	27) IT 革命の推進		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○ 宅地建物取引業を営もうとする者は、二以上の都道府県に事務所を設置して事業を営む場合は国土交通大臣の、一の都道府県に事務所を設置して事業を営む場合は都道府県知事の免許を受けなければならないこととされている。</p> <p>国土交通省では、「e-Japan 戦略」等に基づき、国への申請届出を行う手続を対象にする汎用受付システムを構築し、平成13年度から運用を開始してきた。宅地建物取引業に係る申請等は、国と都道府県の連携が不可欠であるため、共に使用できる仕組みが必要であるが、汎用受付システムは、都道府県の利用は想定していないことから、システムが構築されていない状況である。また、電子申請システムは、宅建OAシステムと接続することで宅地建物取引業に係るシステムとして一体化することを目指しているが、各都道府県が電子申請システムを構築した場合、それぞれのシステムと宅建OAシステムを接続しなければならない、作業及び経費が多大となる可能性がある。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○ 「電子政府・電子自治体推進プログラム」において、国と都道府県は個々に電子申請システムを構築することとしているが、都道府県がそれぞれの電子申請システム内に宅地建物取引業に係るシステムを構築した場合、利用手順、申請画面等の相違から複数の都道府県に申請等を行う事業者等の利便性が損なわれることが想定される。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>○ したがって、宅地建物取引業法に係る免許審査、指導監督における国と都道府県の連携及び申請者の利便性の観点から、国と都道府県が共用できる電子申請システムの構築が不可欠である。（＝課題の特定）</p> <p>○ 電子申請が可能となるシステムを開発し、併せて宅建OAシステムを電子申請システムと連携させるため改修する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>申請者にとっては、国や都道府県の窓口に出向くことなく、24時間365日申請が可能となる等のメリットが生じる。</p>		
行政の関与	<p>宅地建物取引業の免許及び届出並びに取引主任者の登録といった許認可に係るシステム構築であることから、行政が関与する必要がある。</p>		
国の関与	<p>宅地建物取引業法の解釈・運用に指導的役割を果たしている国が主体的に全国一律のシステムを整備する必要がある。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>宅地建物取引業のように国と都道府県が同一の手続きを行うものについては、国と都道府県で同一システムを構築する方が、利用者視点に立ったシステム整備を図る上でより効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>①業務の効率化  申請等の受付や補正依頼への対応、問い合わせ対応の省力化が想定される。また、ペーパーレス化に寄与する。</p> <p>②申請者の利便性向上  24時間365日、都道府県窓口に出向くことなく申請が可能となることで経済的メリットが生ずる。また、システム上で審査経過の把握が可能となる。</p> <p>③宅建OAシステムとの連携  電子データが電子申請システムから直接宅建OAシステムへ送信されることから、入力について省力化、迅速化を図ることができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

## 事前評価票【No.1】

施策等名	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の制定	担当課 (担当課長名)	総合政策局 政策課 (課長 瀧口敬二) 交通消費者行政課 (課長 奥田哲也) 住宅局 建築指導課 (課長 小川富由)
施策等の概要	高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。		
施策等の目的	高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保し、一体的・総合的な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	(2) 1日当たりの平均利用者数が5000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 (3) 不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合 (4) 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 (5) バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合		
指標の目標値等	(2) 旅客施設の段差解消…7割強(平成19年度) 視覚障害者誘導用ブロック…8割強(平成19年度) 道路…約5割(平成19年度) 建築物…約4割(平成19年度) 住宅…約1割(平成19年度) (3) 建築物…30%(平成20年度) (4) 低床バス…30%(平成17年度) ノンステップバス…10%(平成17年度) 福祉タクシー…10000両(平成17年度) (5) 鉄軌道車両…20%(平成17年度) 旅客船…25%(平成17年度) 航空機…35%(平成17年度)		
施策等の必要性	<p>○目標と現状とのギャップ</p> <p>平成6年にハートビル法が、平成12年に交通バリアフリー法がそれぞれ制定されたことに伴い、高齢者、障害者等を対象とするバリアフリー化の取組みは着実に進められてきたところであるが、我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展していること、障害者が社会の様々な活動に参加する機会を確保することが求められていること等から、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が増大している。一方本年は、交通バリアフリー法施行5年後の見直しの年に当たり、より総合的・一体的な法制度を構築することにより、高齢者、障害者等の日常生活及び社会生活における移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図ることが必要となっている。</p> <p>○原因分析</p> <p>今般、交通バリアフリー法附則第3条の規定を踏まえ、同法の施行から5年を経過するに当たり、検討を行った結果、</p> <p>① 高齢者、障害者等の日常生活及び社会生活において通常移動手段として用いられるもの又は通常利用されると考えられる施設のうち、新設又は改良時にバリアフ</p>		

り化のための基準に適合することが求められるものが、旅客施設及び車両等並びに建築物に限られていること

② 交通バリアフリー法に基づき市町村が策定する基本構想において、既存施設等を中心に重点的にバリアフリー化を図る事業（特定事業）を実施する重点整備地区が、旅客施設とその周辺の徒歩圏に限られていること

③ 特定事業の対象が旅客施設、道路等に限定されており、道路から建築物に至る経路のバリアフリー化と一体的に実施されることまでが制度的に担保されておらず、境界線に段差が残っていたりする等、連続的なバリアフリー化の確保が十分ではないこと

が明らかになった。

○課題の特定

上記問題点に対応するため、

① 現行法で対象とされている旅客施設、車両等及び建築物に限らず、高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において移動手段として使い得るもの、あるいは日常生活及び社会生活において利用し得る施設については幅広くバリアフリー化の対象とすることが必要。

② 旅客施設とその周辺の徒歩圏に限らず、旅客施設が周辺に存在しないものの、高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用すると考えられる施設が徒歩圏内に集合している地区においてもバリアフリー化の対象とすることが必要。

③ 連続的なバリアフリー化を確保するための地域住民等の主体的な協定に対して特別な効力を付与するなど、公的な規制のみならず民間の力も活用することが必要。

○導入する施策の具体的内容

交通バリアフリー法及びハートビル法の施策に加えて以下の施策を実施する。

① 移動等円滑化のための施設等の構造等に関する基準への適合を義務付ける対象として、現行の交通バリアフリー法とハートビル法で定める旅客施設、車両等及び建築物に加え、新たに道路、路外駐車場及び公園施設を定める。

② バリアフリー化を重点的に進めていく重点整備地区を定めるに当たり、移動のための施設及び当該旅客施設から徒歩圏にある目的地の施設との間の経路のみならず、利用を目的とした施設及びこれらとの間の経路についても、重点整備地区を設定できるように要件を改める。また、市町村が定める重点整備地区において移動等円滑化のための特定事業を実施することとなる者として、現行の交通バリアフリー法で定める公共交通事業者、道路管理者及び公安委員会に加え、新たに路外駐車場管理者、公園管理者及び建築主等を定める。

③ 重点整備地区内の土地所有者等は、移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定を締結し、市町村長の認可を受けることができることとする。その認可を受けた協定に対しては承継効を付与することとする。

社会的ニーズ	ハートビル法及び交通バリアフリー法によってバリアフリー化の取組みは着実に進められてきたところであるが、急速な高齢化の進展に対応するためには、旅客施設、車両及び建築物に加え、その他の高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用しうる施設についても幅広く移動等円滑化を図る必要がある。
行政の関与	地方公共団体が中心となって地域住民や事業者と共同して構想を作成し、事業を実施することによって、個々の地域の実情に応じたバリアフリー化を進展させることが可能になる。また、それら事業の適確な実施を担保するために、行政による施設設置管理者への適切な関与が必要。
国の関与	本施策は、高齢者や障害者等に配慮したバリアフリー社会の構築を目指すものであり、非常に高い公益性を有するとともに、本格的な高齢社会に対応するための緊急性をも有するものであるため、法律という形で一定のルールを定めておくことが必要である。

<p><b>施策等の効率性</b></p>	<p>&lt;効果&gt;</p> <p>①高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる施設についてより幅広くバリアフリー化が促進されることで、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用が確保される。</p> <p>②移動等円滑化の必要な一定の地区について、既存の施設をも含めた一体的かつ連続的なバリアフリー化を促進することで、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用がより一層確保される。</p> <p>③施設間の境界線部分の段差が無くなることや地下から地上までの垂直移動が確保されること等が期待でき、一体的かつ連続的なバリアフリー化された経路が安定的・永続的に確保される。</p> <p>&lt;負担&gt;</p> <p>①公共交通事業者及び建築主等については、従来からハートビル法及び交通バリアフリー法により新設等に際し基準適合義務が課されていたところ。一方、民間事業者に対する負担としては、新たに路外駐車場管理者に対し基準適合義務が課されることとなるが、全ての路外駐車場に対してではなく、移動等円滑化が必要なものに限って課されるものであるから、負担は必要最小限のものである。</p> <p>②公共交通事業者については従来から交通バリアフリー法において同様の基本構想制度に基づく特定事業の実施が求められていたところ。また、市町村が基本構想を作成する際には、特定事業を行うこととなる者が参加する協議会における協議を経るか、又は、これらの者と個別に協議を行わなければならないこととされており、協議が調った事項についてのみ基本構想に定められることとなるので、施設設置管理者に一方的な負担を課すものではない。</p> <p>③協定の締結は義務ではなく当事者間の合意によるものであり、また、協定内容についても一定の要件を満たしていれば市町村長は認可しなければならないこととされていることから、負担は必要最小限のものである。</p> <p>&lt;代替手段との比較考量&gt;</p> <p>①現行の交通バリアフリー法及びハートビル法においても公共交通事業者及び建築主等に対する基準適合義務を規定している。</p> <p>②現行の交通バリアフリー法においても基本構想が定められた場合には、公共交通事業者等は特定事業を実施することとされている。</p> <p>③行政による認可制度により当事者間の協定に特別な効力を付与する類似の制度として、建築協定（建築基準法）、緑地協定（都市緑地法）、景観協定（景観法）がある。</p>
<p><b>施策等の有効性</b></p>	<p>主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等をとることによって、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進し、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することができる。</p>
<p><b>その他特記すべき事項</b></p>	<p>○高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（抄）附則第3条</p> <p>政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。</p> <p>※本法においても同様の規定を設ける。</p>

## 事前評価票【No.2】

<p>施策等名</p>	<p>海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局環境・海洋課海洋室 (海洋室長 馬場崎靖) 港湾局環境・技術課環境整備計画室 (環境整備計画室長 森川雅行) 海上保安庁警備救難部環境防災課 (環境防災課長 野俣光孝)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>「二千年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書（以下「OPRC-HNS 議定書」という。）」の実施等のため、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下「海防法」という。）の一部を改正する。</p> <p>改正の概要は以下のとおり。</p> <p>1 海洋汚染の防止</p> <p>(1) 未査定液体物質の輸送の禁止</p> <p>(2) 海洋施設からの有害液体物質の排出の規制</p> <p>(3) 海洋施設等から有害液体物質の排出があった場合等の通報の義務付け</p> <p>(4) 大量の油（特定油を除く）又は有害液体物質の排出があった場合の防除措置の義務付け等</p> <p>(5) 有害液体物質汚染防止緊急措置手引書の備置き義務付け</p> <p>2 海上災害の防止</p> <p>(1) 海上保安庁長官による排出された危険物の火災の発生防止等の措置命令</p> <p>(2) 海上保安庁長官による消火、延焼の防止等の措置命令</p> <p>(3) 危険物の排出が生ずるおそれがある場合の通報の義務付け及び海上保安庁長官による当該危険物の抜取り等の措置命令</p> <p>【第 164 回通常国会において、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案」として提出】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>OPRC-HNS 議定書の実施等に伴い、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立等を図る。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>1 2) 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>○目標と現状のギャップについて分析</p> <p>OPRC-HNS 議定書において、締約国に対し危険物質及び有害物質による汚染事件に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制を確立することが要求されているところである。</p> <p>しかしながら、海防法においては、特定油に関しては、海防法第 39 条において、船長、船舶所有者、荷送人等関係者の講ずべき措置が明記されているが、特定油以外の油及び有害液体物質に関しては、海防法第 40 条に基づき発せられる海上保安庁長官の命令に従い所要の措置を講ずることとされているに止まり、海洋環境に有害な物質や海上災害を惹起する危険性のある物質を日常的に取り扱うことを生業としている事業者の社会的責任を十分に果たす仕組みとはなっておらず、汚染事件に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制が確立されて</p>		

	<p>いない。</p> <p>このため、有害液体物質等の防除に係る船長、船舶所有者等が講ずべき措置、すなわち法律上の義務を海防法において明確にすることが必要かつ不可欠である。</p> <p>また、OPRC-HNS 議定書が対象としている「汚染事故」については、危険物質及び有害物質が排出された場合のみならず、そのおそれがある場合や排出に伴う火災や爆発についてもその対象とされていることから、国家的な体制の確立に際しては、排出のおそれがある場合の措置や火災や爆発への対処についても明確にする必要がある。</p> <p>○その原因について分析</p> <p>これまで特定油以外の油及び有害液体物質については、その性状等が判明していないもの多く防除手法が必ずしも確立していなかったことから、従来、海防法第 40 条において海上保安庁長官による防除措置命令が法定されているのみで、一義的な義務付けはされておらず、迅速かつ効果的な防除を実施し得る国家的な体制が確立されていないことが挙げられる。</p> <p>○現状を改善するための課題を特定</p> <p>有害液体物質の不適正な排出があった場合等のマニュアルである「緊急措置手引書」の船舶への備置きが義務付けられ、また、特定油以外の油及び有害液体物質の防除に必要なデータベースが構築されたことから、海上保安庁長官の命令を待つことなく船長、船舶所有者等が自らの責任において応急措置、防除措置を実施すべきことを義務付けることが可能となってきており、OPRC-HNS 議定書の要請、近年の技術の向上等を踏まえ、特定油に係る現行の規制体系を基本に所要の規定の整備を行い、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制を確立する必要がある。</p> <p>○導入する施策の具体的内容について説明</p> <p>有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制を確立するため、船長、船舶所有者等にする防除措置の義務付け、当該防除措置の実施に必要な資材、要員等の確保、対応マニュアルの備付け等の義務付け、排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による船舶所有者等に対する措置命令を新設するほか、海洋環境保全の見地から、環境大臣の査定を受けていない未査定液体物質の輸送を禁止する等海洋汚染及び海上災害に関する規制の強化を図る。</p>
社会的ニーズ	<p>ケミカルタンカー等による事故の多発に伴い有害液体物質及び危険物の流出事故等に対する対応体制強化の必要性が求められる中、国際的にも OPRC-HNS 議定書が平成 19 年前半にも発効することが見込まれていることから、我が国としても早期の議定書の締結及び国内対応体制の強化が必要である。</p>
行政の関与	<p>OPRC-HNS 議定書において、締約国に対し危険物質及び有害物質による汚染事件に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制を確立することが要求されており、国際約束の適確な履行を確保するためには、行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>OPRC-HNS 議定書の実施等のための施策であり、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立等のため船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け、未査定液体物質の輸送禁止等について定めるほか、特定油に係る現行の規制体系を基本に所要の規定の整備を行うものであり、国際約束の適確な履行を確保するために必要不可欠な規制であることから、特定油に係る規制体系と同様に国の関与が不可欠である。</p>

<p>施策等の効率性</p>	<p>有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立等のための今般新設する規制については、その対象範囲を OPRC-HNS 議定書により国際的に対応が求められている危険物質及び有害物質にまで拡大するものであり、特定油に係る規制体系を基本に、現行の規制体系と均衡が図られているところであることから、船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け、未査定液体物質の輸送禁止等について定めることにより、国際約束の適確な履行が確保されることとなる。</p> <p>&lt;効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 未査定液体物質の輸送の禁止により、その排出による海洋汚染の危険性が低減される。(施策等の概要欄 1 (1)関連)</li> <li>○ 海洋施設において管理されている有害液体物質の排出による海洋汚染の危険性が低減される。(施策等の概要欄 1 (2)関連)</li> <li>○ OPRC-HNS 議定書の担保並びに特定油以外の油及び有害液体物質による海洋汚染に迅速かつ効果的に対処する体制の確立が図られる。(施策等の概要欄 1 (3)～(5)関連)</li> <li>○ OPRC-HNS 議定書の担保及び危険物による海上災害に迅速かつ効果的に対処する体制の確立が図られる。(施策等の概要欄 2 (1)～(3)関連)</li> </ul> <p>&lt;負担&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現行法においても、未査定液体物質を輸送しようとする者は、国土交通大臣に届け出る必要があり、実態として環境大臣による査定が行われた後に当該液体物質を輸送していることから、実質的な負担増となるものではない。(施策等の概要欄 1 (1)関連)</li> <li>○ 有害液体物質記録簿を新たに備え付ける必要があるが、負担は必要最小限である。(施策等の概要欄 1 (2)関連)</li> <li>○ 海上保安庁の事務所への通報義務であり、実質的な負担となるものではない。(施策等の概要欄 1 (3)及び 2 (3)関連)</li> <li>○ 海洋汚染発生時の応急措置、防除措置を義務付けるものであるが、今までは状況に応じた海上保安庁長官による命令により防除措置を実施していたものであり、その措置があらかじめ義務付けられたとしても過度の負担となるものではない。(施策等の概要欄 1 (4)関連)</li> <li>○ 油又は有害液体物質の排出のおそれがある場合に必要な措置の実施を命ずるものであるが、油及び有害液体物質への対応としては、その有害性等の観点から、一度排出されると危険が増加し、その除去等海洋汚染及び海上災害の防止のための措置の実施には多大な時間と労力を要することとなり、より安全かつ適確に当該措置を実施するためには、いまだ流出していない段階における措置が最も効果的であることから過度の負担となるものではない。(施策等の概要欄 1 (4)関連)</li> <li>○ 船舶の沈没又は乗揚げに起因して海洋が著しく汚染され、又は汚染されるおそれがある場合に当該船舶の撤去等を命ずるものであるが、海難により有害液体物質を積載したまま沈没等した船舶についてはその状況により貨物の通常の抜取り作業が困難な場合があり、安全かつ適確に防除措置を実施するには船体と一緒に引き揚げるのが適当であるとともに、現在日本に入港する 100トンの以上の外航船舶には船体撤去に係る費用を担保した PI 保険等に加入することが義務付けられていることから過度の負担となるものではない。(施策等の概要欄 1 (4)関連)</li> <li>○ 海洋汚染発生に備え、防除資材の備付け等を求めるものであり、負担は増加するが、海洋汚染を防止するために必要なものであり、今後学識経験者に加え規制を受ける当事者等を交えた委員会を開催し、その整備のあり方を検討することとしており、その結果を踏まえ決定することとしていることから適正な負担となるものと考えている。(施策等の概要欄 1 (4)関連)</li> </ul>
----------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 有害液体汚染防止緊急措置手引書を新たに備え置く必要があるが、同手引書は現在消防法等で規定される「予防規程」等と矛盾抵触するものではなく、既存の規程の記載内容を修正して同手引書の記載事項を盛り込むことにより、本法に基づく同手引書としても扱うことができるため、負担は必要最小限である。 (施策等の概要欄 1 (5) 関連)</li> <li>○ 危険物の排出のおそれがある場合等に必要な措置の実施を求めるものであるが、危険物への対応としては、その引火性の観点から流出した場合には、その除去等海上災害の防止のための措置の実施には多大な時間と労力を要することから、より安全かつ適確に当該措置を実施するためには、いまだ流出していない段階における措置が最も効果的であること等から過度の負担となるものではない。 (施策等の概要欄 2 (1)～(3) 関連)</li> </ul> <p>&lt;代替手段との比較考量&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け等を行うことにより、義務付け等を行わない場合（現状維持）と比べ、有害液体物質及び危険物並びに特定油以外の油による海洋汚染及び海上災害に対して迅速かつ効果的に対処し得ることができる。</li> </ul>
<p>施策等の有効性</p>	<p>特定油以外の油又は有害液体物質の排出があった場合の船長、船舶所有者等に対する防除措置の義務付け、当該防除措置の実施に必要な資材、要員等の確保、対応マニュアルの備付け等の義務付け、排出のおそれがある場合の海上保安庁長官による船舶所有者等に対する措置命令を新設するほか、海洋環境保全の見地から、環境大臣の査定を受けていない未査定液体物質の輸送を禁止する等海洋汚染及び海上災害に関する規制の強化を図ることができれば、危険物質及び有害物質による汚染事件に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制が確立されるとともに、海洋環境の保全並びに人の生命及び身体並びに財産の保護に資するために有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「2000 年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書」の実施に資するため、海上保安庁、(社)日本海難防止協会及び(独)海上災害防止センターは、関係分野の有識者等の参加を得て、平成 17 年 8 月に「HNS 汚染事故への準備及び対応に関する調査研究委員会（委員長 藤野正隆 東京大学名誉教授）」を設置し、HNS 事故に対する我が国の防災体制の現状と課題、対策等について検討が行われ、国家的体制の整備、海上保安庁の体制強化等についての提言が平成 17 年 10 月に取りまとめられており、これを踏まえた施策となっている。</li> <li>○ 施策等の概要欄 1 (2) について、施行後 5 年を目途として、状況を勘案して検討を行う予定である。 改正海防法案附則第 5 条 (検討) 第五条 政府は、この法律の施行後五年を目途として、新法第十八条及び第十九条の規定の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、これらの規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。</li> </ul>

事前評価票【No.3】

施策等名	駐車場法の一部改正	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局街路課 (松谷春敏)
施策等の概要	<p>駐車場法第2条第4号の「自動車」の定義に大型自動二輪車及び普通自動二輪車（以下両者をあわせ「自動二輪車」という。）を加える。【第164国会において、駐車場法（昭和32年法律第106号）の一部改正を含む「都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律案」として提出】</p>		
施策等の目的	<p>都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与する。</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><b>○目標と現状との間の問題点</b>            自動二輪はその大きさや道路交通法上の取扱いなど自動車と同等の影響を道路交通に与えるものであるが、これまで駐車場整備地区等の施策対象にされておらず、地域によっては都市機能に悪影響を及ぼす可能性がある。</p> <p><b>○原因分析・課題の特定</b>            しかしながら、自動二輪車の駐車需要に対する駐車場供給量は、絶対的に不足している状況であり、自動二輪車を施策対象とする必要がある地域においては、自動二輪車の駐車場の整備推進と適正な管理運営を図ることにより、自動二輪車の駐車対策を早急に講じる必要がある。</p> <p><b>○導入する施策の具体的内容</b>            自動車二輪車の駐車場の整備を促進するために、駐車場の整備対象に大型二輪車及び普通自動二輪車を含めることとする。</p>		
社会的ニーズ	<p>駐車場法上の「自動車」に自動二輪車を含めるよう改正してほしい旨の要望を各方面から受けているほか、先の道路交通法の改正の際の国会における質疑で自動二輪車の駐車場所確保に関する国の取り組みが質されているほか、テレビ・新聞でも自動二輪車の駐車問題が取り上げられている。</p>		
行政の関与	<p>駐車場利用者の生命・身体の安全、財産権の保護、周辺道路交通の安全確保に寄与するため、一定の駐車場について、構造及び設備の基準に適合する義務、設置の届出義務、管理規程の届出義務等を課し、都道府県知事等の監督に服させることにより、駐車場の適正な管理運営を確保する必要がある（従来からの規制の対象に自動二輪車の駐車場が加わる。）。</p>		
国の関与	<p>駐車場整備地区内等の駐車場の管理者等に対して規制を行うものであることから、国において法整備を行う必要がある。</p>		
施策等の効率性	<p>&lt;期待される効果&gt;            駐車場整備地区の都市計画決定及び市町村による駐車場整備計画の策定に当たり、自動二輪車の駐車需要を加味することができるようになること、駐車施設の附置義務（一定の建築物の新築等について駐車施設を附置する義務。地方公共団体が条例で課すことができる。）の対象車種に自動二輪車を加えることができるようになること等により、自動二輪車の駐車場の整備が促進され、都市機能の快適性、利便性の向上が図られる。</p> <p>&lt;想定される負担&gt;            ○ 駐車場管理者に対して、駐車場の設置に係る必要事項、業務運営に係る管理規定等について、都道府県知事への届出義務等が生じるが、これらは、</p>		

	<p>自動二輪車以外の自動車の駐車場には従前から適用されていたものである。</p> <p>○ 地方公共団体が定める条例に基づき、自動二輪車を含めた駐車施設の附置義務が課されるが、駐車需要を生じさせる程度の大きい一定の建築物の新設等をする者に限定し、かつ、発生が予想される駐車需要の範囲内で必要最小限の規制が実施されるものであり、負担は最小限のものである。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>上記のとおり、自動二輪車の駐車場の整備推進と適正な管理運営を図ることにより、自動二輪車の駐車対策が図られる。</p> <p>また、駐車場整備地区を定める等に際しては、円滑な道路交通を確保するため、公安委員会の意見を聴いていることから、道路交通取締りとの相乗効果が見込まれる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>—</p>

## 事前評価票【No.4】

<b>施策等名</b>	建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案	<b>担当課 (担当課長名)</b>	住宅局建築指導課 (小川課長) 総合政策局建設業課 (吉田課長) 総合政策局不動産業課 (松脇課長)
<b>施策等の概要</b>	建築物の安全性の確保を図るため、建築基準法等の一部を改正し、都道府県知事による構造計算適合性判定の実施、指定確認検査機関の欠格事由の拡充、建築物の構造耐力に関する建築基準法の規定に違反する建築物の設計者等に対する罰則の強化、建築士が構造計算によって建築物の安全性を確かめた場合における証明書等の交付等の措置を講ずる。		
<b>施策等の目的</b>	今般の構造計算書偽装問題の再発を防止し、法令遵守を徹底することにより、建築物の安全性の確保を図る。		
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	—		
指標の目標値等	—		
<b>施策等の必要性</b>	<p>○ <b>目標と現状のギャップ</b>                  今回の構造計算書偽装の問題は、多数のマンション等の耐震性に大きな問題を発生させ、多くの住民の安全と居住の安定に大きな支障を与えただけでなく、国民の間に建築物の安全性に対する不安と建築界への不信を広げている。                  また、今般の問題では、構造計算書の偽装を、元請け設計者、指定確認検査機関、建築主事いずれもが見抜けなかったことから、建築確認・検査制度等への国民の信頼も大きく失墜している。</p> <p>○ <b>原因分析</b>                  これを受けて、社会資本整備審議会建築分科会のもとに基本制度部会が設置され、建築物の安全性確保を図るための建築行政のあり方について議論がなされた。その結果、平成18年2月24日に提出された中間報告において、次のような課題が指摘された。</p> <p>(1) 建築確認・検査制度の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今回の偽装の一部は、迅速な審査で偽装を見破ることは困難。</li> <li>・ 膨大なコンピューターによる構造計算の全過程を書面のみで迅速に審査することは困難。</li> </ul> <p>(2) 指定確認検査機関制度の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指定確認検査機関の公正中立性の確保など、要件の強化が必要。</li> <li>・ 役員、株主、確認検査員等の情報開示が必要。</li> <li>・ 特定行政庁による指定確認検査機関に対する監督権限の強化が必要。</li> </ul> <p>(3) 建築士制度の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 違法行為を行った建築士に対する罰則が不十分。</li> <li>・ 建築士事務所の業務実績、所属する全ての建築士の氏名、実務経験等について情報開示がなされていない。</li> <li>・ 建築士の専門分化の実態に対応して分野別の資格者の位置付けと責任分担等について十分な検討が必要。</li> </ul> <p>(4) 瑕疵担保責任制度の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅の売主等による瑕疵担保責任の確実な履行を担保するための措置が必要。</li> </ul> <p>(5) 住宅性能表示制度の課題</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅性能表示制度の利用は任意であるため適用率が低い。</li> <li>・住宅性能評価においても、指定住宅性能評価機関が構造計算書の偽装を見抜けなかった。</li> </ul> <p>(6) 確認申請書等の保存期間の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定行政庁等における建築確認申請書等の長期の保存が必要。</li> </ul> <p>○ 課題の特定</p> <p>この中間報告を踏まえ、今回の事件の再発を防止し、法令遵守を徹底することにより、建築物の安全性の確保を図り、一日も早く国民が安心して住宅の取得や建築物の利用ができるよう、早急に制度の見直しを行い、関連する法律の改正を行う必要がある。</p> <p>○ 施策の具体的内容</p> <p>そこで、早急に講ずべき施策として、関連する4法律（建築基準法、建築士法、建設業法及び宅地建物取引業法）の一部改正法案を平成18年3月31日に閣議決定し、同日、第164回通常国会へ提出することとした。この法律案の概要は以下の通りである。</p> <p>(1) 建築確認・検査の厳格化</p> <p>一定規模の建築物について第三者機関による構造計算適合性判定を義務付けるとともに、3階建て以上の共同住宅について中間検査を義務付ける。</p> <p>(2) 指定確認検査機関の業務の適正化</p> <p>指定要件を強化するとともに、特定行政庁が立入検査を行えるようにするなど指定確認検査機関に対する監督を強化する。</p> <p>(3) 建築士等の業務の適正化</p> <p>建築士に対して構造安全性の証明を義務付けるほか、構造規定違反等の重大な違反について最高で3年以下の懲役又は3百万円以下の罰金を科すなど建築士等に対する罰則を大幅に強化する。</p> <p>(4) 建築士事務所、指定確認検査機関等の情報開示の徹底</p> <p>建築士事務所、指定確認検査機関等の業務・財務の状況に関する書類の閲覧等の措置を講ずる。</p> <p>(5) 住宅の売主などによる瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の徹底</p> <p>宅地建物取引業者に対し、契約締結前に保険加入の有無などについて相手方への説明を義務付ける。</p>
社会的ニーズ	<p>今回の構造計算書偽装事件は、多数のマンション等の耐震性に大きな問題を発生させ、多くの住民の安全と居住の安定に大きな支障を与えただけでなく、国民の間に建築物の安全性に対する不安と建築界への不信を広げているため、早急に対策を講じ、建築物の安全性の確保を図ることが求められている。</p>
行政の関与	<p>今般の事件では、構造計算書の偽装を、元請け設計者、指定確認検査機関、建築主事いずれも見抜けなかったことから、建築確認・検査制度への国民の信頼も大きく失墜しているため、第三者機関による構造計算適合性判定を義務づけるなど建築確認・検査制度の厳格化を図るとともに、特定行政庁による立入検査の導入等の指定確認検査機関に対する指導監督を強化するなど、行政として事件の再発防止策を講じ、建築物の安全性の確保を図る必要がある。</p>
国の関与	<p>今般の事件を踏まえ、国土交通大臣の策定する確認審査等の指針に従って確認審査等を行うことを義務づけること、3階建て以上の共同住宅について中間検査を全国一律に義務づけること等の措置によって確認検査制度の厳格化を図るとともに、建築基準法令に違反する建築物の設計者等に対する罰則を強化するなど、国として事件の再発防止策を講じ、建築物の安全性の確保を図る必要がある。</p>
施策等の効率性	<p><b>【総論】</b></p> <p>社会資本整備審議会の中間報告の提言を踏まえ、事件の再発防止と法令遵守の徹底により、建築物の安全性の確保を図るためには制度的な改善を早期に図ることが効率的である。以下、個別の措置ごとに、①措置の概要、②措置の効率性、③代替手段（規制を措置しなかった場合）との比較について述べる。</p>

**【建築基準法関係】**

**○ 構造計算適合性判定制度及び指定構造計算適合性判定機関制度の創設**

- ① 建築主事や指定確認検査機関が、一定規模以上の建築物について建築確認の審査を行う場合には、都道府県知事又は都道府県知事の指定する者（指定構造計算適合性判定機関）が行う構造計算適合性判定を求めることを義務づける（改正建築基準法第6条第5項、第6条の2第3項、第18条の2、第77条の35の2～第77条の35の15）。
- ② 構造計算書の偽装を確実に見抜き、構造計算の法規適合性を完全なものとするためには、建築主事や指定確認検査機関が行う審査とは別途、一定の技術力を有する第三者が構造計算の過程等の審査や再計算を実施することにより、その適法性のチェックを複層的に行う体制を整備することが効率的である。
- ③ 仮にこの措置を行わない場合、構造計算書の偽装の有無を水漏れなくチェックするためには、現在の審査に加え、構造計算の過程等の詳細な審査や再計算を、建築主事や指定確認検査機関が単独で行うことになる。しかし、これは、人員・技術力も限られ、かつ、可能な限り迅速な審査が求められている中で、実質的に不可能であるため、第三者機関による構造計算のチェックを行うことが適切である。

**○ 3階建て以上の共同住宅に対する中間検査の義務づけ**

- ① 3階建て以上の共同住宅の一定の工程について、全国一律に中間検査を義務づける（改正建築基準法第7条の3第1項第1号）。
- ② 今回の事件を通じ、建築物の安全性に対する懸念が増大しているところであり、倒壊等の事態が生じた際の人的被害や社会的影響が大きい建築物については、安全性の確保が特に求められるところである。このため、今回の偽装事件において問題が発生した共同住宅については、全国一律に中間検査を実施し、完了検査以前の段階で違反建築物の出現を未然に防ぐ措置を強化することが効率的である。
- ③ 仮に措置を行わない場合、現行の中間検査制度に従うことになるが、倒壊等の事態が生じた際の人的被害や社会的影響が大きい建築物について、地域によって中間検査に係る取扱いが異なることは適切でない。このため、共同住宅については中間検査を義務づけることが適切である。

**○ 確認・検査等に係る指針の策定**

- ① 建築主事、指定確認検査機関等に対して、国土交通大臣が定めた指針に従って、建築確認、中間検査等を実施することを義務づける（改正建築基準法第18条の3）。
- ② 今回の事件においては、建築主事及び指定確認検査機関における審査の過程で偽装が見過ごされたことから、今回の偽装事件の再発や更なる不正事案の発生を未然に防止するためには、建築確認や中間検査等を行うに当たって拠るべき方法を予め一律かつ厳密に定めておき、これに従わせることが必要であるとともに、建築主事又は指定確認検査機関に対し、この指針に基づいて事務を行わせることが効率的である。
- ③ 仮にこの措置を行わない場合、現行の建築基準法に基づく指定資格検定機関等に関する省令第23条に規定する確認検査の方法に依拠することになるが、これは指定確認検査機関の確認検査員のみを対象としたものとなっている。このため、今回これを見直した上で、新たに国が一律に確認・検査等に係る指針を策定することが適切である。

**○ 指定確認検査機関の欠格事由の拡充及び指定要件の強化**

- ① 指定確認検査機関の指定を取り消された者等が指定を受けることができない期間を2年から5年へ延長するなど欠格事由を拡充するとともに、経理的基礎、親会社等の兼業制限等の指定要件を強化する（改正建築基準法第77

条の19、第77条の20)。

- ② 今般の事件においては、指定確認検査機関が偽装を見抜けず、指定確認検査機関制度の信頼が失墜したところである。事件の再発防止と指定確認検査機関の業務適正化を図るためには、確認検査の業務の公共的な性質にも鑑み、指定の取消しを受けた者等の不適格者を長期にわたり排除することとともに、業務の運転や損害賠償に必要な資金額の確保、建築関連業務を行う親会社等による不当な支配の排除等の措置を講ずることが効率的である。
- ③ 仮にこれらの措置を行わない場合、現行法では、指定を取り消された者について当該事実があった日から2年を経過するのみで再び指定を受けられることになるほか、指定確認検査機関において違反が見過ごされた場合の確認検査を受けた者に対する財政的な保護が十分に図られないおそれがあるなどの課題がある。このため、今回の偽装事件の再発防止を徹底する上で、指定確認検査機関の欠格事由及び指定要件の強化を措置することが適切である。

#### ○ 指定確認検査機関の業務実績等に係る書類の閲覧制度の創設

- ① 指定確認検査機関は、その事務所に、業務の実績や損害賠償保険に入っている場合の保険内容等を記載した書類を備え置き、確認を受けようとする者等の求めに応じ、これを閲覧させなければならないこととする（改正建築基準法第77条の29の2）
- ② 今般の事件においては、一部の指定確認検査機関の不十分な審査により、本来法令に適合しない建築物に対し確認済証が交付され、建築主等に被害が生じたところである。違反建築物について故意のない建築主等をこのような被害から守るためには、建築主が、公正で技術的能力が高く、かつ、万が一不適確な確認審査が原因となって建築主等に被害が生じた場合であっても相当の賠償を行える指定確認検査機関を選択できるようにするためには、指定確認検査機関に関する十分な情報を得られる制度を構築することが効率的である。
- ③ 仮にこの措置を行わない場合、現行法の情報公開制度では、指定確認検査機関の所在、取り扱う業務等の基本的な情報当該機関の業務・財務に関する情報は含まれていないため、建築主においては、確認検査の依頼をし得る機関の存在は把握できたとしても、どの指定確認検査機関に依頼をすることが適切かという判断する際に有用なものとはなっていない。このため、指定確認検査機関に対して業務実績等に係る書類の閲覧を義務づけることが適切である。

#### ○ 特定行政庁の指定確認検査機関に対する立入検査等の監督権限の強化

- ① 特定行政庁は、管内の建築物に係る確認検査の適正な実施を確保するため必要があると認めるときは、その職員に、指定確認検査機関の事務所に立入検査させること等ができることとする（改正建築基準法第77条の31）。
- ② 今般の事件においては、一部の指定確認検査機関の不十分な審査により、本来法令に適合しない建築物に対し確認済証が交付され、建築主等に被害が生じたところであり、指定確認検査機関が確認・検査を行った管内の建築物については是正命令権等を有している特定行政庁に対して、十分な監督権限を付与することが事件の再発防止を図る上で効率的である。
- ③ 仮にこの措置を行わない場合、現行法では、特定行政庁は、指定確認検査機関の行った確認検査の適確性を監督する立場にありながら、報告徴収や指示権のみしか有しておらず、指定確認検査機関に対する指定権者の行政処分にも何ら関与できないことから、その監督権限は実効性に欠けるところがある。このため、迅速かつ即地的な監督を行うために、特定行政庁の指定確認検査機関に対する監督権限を強化することが適切である。

**【建築士法関係】**

**○ 建築士免許の欠格事由及び建築士事務所登録の登録拒否事由の拡充**

- ① 建築士の免許や建築士事務所の登録を取り消された者が免許や登録を受けることができない期間を2年から5年へ延長すること等とする（改正建築士法第7条、第23条の4）。
- ② 今回の事件の再発防止を図り、建築士制度の信頼を回復するには、建築士の免許や建築士事務所の登録に当たって、建築士の免許の取消しを受けた者や建築士事務所の登録の取消しを受けた者などの不適格者を適確かつ長期にわたり排除する措置を講じることが効率的である。
- ③ 仮にこの措置を行わない場合、現行法では、免許権者の裁量次第で、建築士の免許や建築士事務所の登録を取り消された者が当該事実があった日からわずか2年を経過したのみで再び免許や事務所の登録を受けられる場合がある等の課題がある。このため、建築士免許の欠格事由及び建築士事務所登録の登録拒否事由を拡充することが適切である。

**○ 建築士・建築士事務所に対する禁止行為等の追加**

**◇ 建築士に対する構造安全性の証明の義務づけ**

- ① 建築士は、構造計算によって建築物の安全性を確かめた場合には、設計の委託者に対して、その旨の証明書交付を義務づける（改正建築士法第20条第2項）
- ② 今回の事件の再発を防止する上で、建築士から設計の委託者に対し、その安全性が適確に示される制度を設けることが効率的である。
- ③ 仮にこの措置を行わない場合、現行法では構造安全性の証明制度が位置づけられていないため、法律上明確に位置づけることが適切である。

**◇ 名義貸しの禁止**

- ① 建築士は、非建築士等に自己の名義を利用させてはならないこととするほか、建築士事務所の開設者は、自己の名義をもって、他人に建築士事務所の業務を営ませてはならないこととする（改正建築士法第21条の2、第24条の2）
- ② 無資格者等による違反行為の防止を図り、建築士制度の社会的な信頼の回復・維持を図るため、建築士は、非建築士等に自己の名義を利用させてはならないこととすることが効率的である。
- ③ 仮にこの措置を行わない場合、現行法ではこうした行為を明確に禁止する規定がない。このため、無資格者による違反行為の防止等を図る上で、名義貸しの禁止を明確に規定することが適切である。

**◇ 違反行為の指示等の禁止**

- ① 建築士は、建築基準法の定める基準に適合しない建築物の建築等の違反行為について指示・相談等の行為をしてはならないこととする（改正建築士法第21条の3）。
- ② 建築士は違反建築物の建築など違反行為についての指示・相談等を容易に行い得る立場にあることから、こうした行為を防止するために違反行為の指示等を法律上明確に禁止することが効率的である。
- ③ 仮にこの措置を行わない場合、現行法ではこうした指示等を明確に禁止する規定がないため、違反行為の指示等を法律上明確に位置づけることが適切である。

**◇ 建築士事務所に係る定期的な業務報告書の作成・提出及び閲覧の義務づけ**

- ① 建築士事務所の開設者に対し、事業年度ごとに、業務の実績の概要等を記載した業務報告書の作成・提出を義務づけるとともに、当該書類等を、都道府県知事が一般の閲覧に供しなければならない書類に追加する（改正建築士法第23条の6、第23条の9）。
- ② 事件の再発防止を図る上で、国民の情報開示に係るニーズに応えるとともに、建築士及び建築士事務所に対しても適正な業務を行うインセンティブを与えるためには、建築主や住宅の購入者等に対して、建築士の氏名や

	<p>実務経験等に関する情報を幅広く公開することが効率的である。</p> <p>② 仮にこの措置を行われない場合、現行法では、都道府県における閲覧については、建築士事務所の名称や管理建築士の実務経験等は閲覧することができても、管理建築士以外の所属建築士の実務経験等は知ることができない状況にある。このため、都道府県に対する定期報告及び都道府県における閲覧対象の拡充により情報公開の充実を図ることが適切である。</p> <p><b>【建設業法関係】</b></p> <p>○ <b>建設業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務づけ</b></p> <p>① 建設工事の請負契約の当事者が瑕疵担保責任等に関する定めをするときについて、その内容の請負契約への記載を義務づける（改正建設業法第19条第1項第12号）。</p> <p>② 今回の事件を契機として、同様の事件の再発を防止する観点から、請負人が瑕疵担保責任の内容を意識した施工を行うようにする等のため、保険加入に関する情報開示を義務づけることが効率的である。</p> <p>③ 仮にこの措置を行わない場合、現行の建設業法第19条において施工業者の瑕疵担保に関する責任関係は請負契約の必要的記載事項とされておらず、瑕疵担保責任を明確化できない場合が生じ、消費者の保護に欠けることになってしまう。このため、保険加入に関する情報開示の義務づけを行うことが適切である。</p> <p><b>【宅地建物取引業法関係】</b></p> <p>○ <b>宅地建物取引業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務付け</b></p> <p>① 宅地建物取引業者に対し、宅地又は建物の瑕疵を担保すべき責任の履行に関する保証保険契約等の措置の有無等の説明及び当該措置の内容を記載した書面の交付を義務付ける。（改正宅地建物取引業法第35条第1項第13号、第37条第1項第11号）</p> <p>② 今般の事件で、消費者は分譲業者の瑕疵担保責任の履行に関して大きな関心と不安を抱くようになっている状況を踏まえ、消費者保護の観点から、消費者が事後に不測の損害を被ることを防ぐため、契約締結前に重要事項として保証保険契約の締結の有無等を説明すること等により瑕疵担保責任の履行に関する情報を消費者に開示することが効率的である。</p> <p>③ 仮に義務付けを行わない場合、現行法では、契約締結前に瑕疵担保責任の履行に関する情報を消費者への開示することとされていないため、消費者の購入時の適切な意志決定を確保することや、事後の不測の損害を防止することは困難である。このため、宅地建物取引業者の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示の義務づけを行うことが適切である。</p>
<p><b>施策等の有効性</b></p>	<p>今回の構造計算偽装事件を踏まえ、本法律案においては、一定規模以上の建築物についての第三者機関による構造計算適合性判定の義務づけ、特定行政庁による立入検査の導入など指定確認検査機関に対する指導監督の強化、危険な建築物を設計した建築士等に対する罰則の大幅な強化等の措置を講ずることとしており、これらの施策を通じ、事件の再発防止と法令遵守の徹底を図ることにより、効果的に建築物の安全性の確保を図ることができる。</p>
<p><b>その他特記すべき事項</b></p>	<p>○ 社会資本整備審議会建築分科会の中間報告「建築物の安全性確保のための建築行政のあり方について」が平成18年2月24日に提出された。</p> <p>○ この中間報告を踏まえて作成された本法律案は、同年3月31日に閣議決定され、同日国会へ提出された。</p> <p>○ 本法律案は施行から5年後に、施行状況を踏まえ、必要な見直しを行うこととしている（法案附則第8条）。</p>

事前評価票【No.5】

施策等名	建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部改正	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (課長 小川 富由)
施策等の概要	<p>建築物の耐震改修の一層の促進を図るため、基本方針及び都道府県耐震改修促進計画の策定、所管行政庁による指導及び助言等の対象となる特定建築物の範囲の拡大、所管行政庁の認定を受けた計画に係る特定建築物の耐震改修に必要な資金の貸付けに係る耐震改修支援センターによる債務保証の実施等の措置を講ずる。</p> <p>【第163回国会において、「建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律案」として提出】</p>		
施策等の目的	建築物の耐震改修を促進するための措置を講ずることにより、建築物の地震に対する安全性の向上を図る。		
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	多数の者が利用する建築物を耐震化する		
指標の目標値等	多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率 約2割（H19年度）		
施策等の必要性	<p>(1) 指示対象となる特定建築物の対象の拡大に伴う報告徴収及び立入検査の対象範囲の拡大</p> <p><u>○目標と現状との間の問題点</u>          現行法上、耐震診断又は耐震改修の指示対象となる建築物は、不特定かつ多数の者が利用する特定建築物に限られており、①学校、老人ホーム等②危険物の貯蔵場又は処理場の用途に供する建築物が対象とされていない。</p> <p><u>○原因分析</u>          特定建築物の中でも不特定かつ多数の者が利用するものについては、公共的な性格が強く、これらの利用者の安全性を確保する社会的要請が特に強いと考えられるため、所管行政庁による関与を強くしたものであるが、学校、老人ホーム等は不特定かつ多数の者が利用するとは言えないことから、現行法上、指示対象とはされていない。          また、大規模地震対策特別措置法第7条において、強化地域内において地震防災応急計画の作成が義務づけられている施設として、不特定かつ多数の者が出入する施設、地震防災上の措置を講ずる必要があると認められる重要な施設（同法施行令第4条において、学校、児童福祉施設、老人福祉施設、有料老人ホーム等を規定）に加え、石油類、火薬類、高圧ガス等の製造、貯蔵、処理又は取扱いを行う施設が規定されているが、現行法上、こうした施設は指示対象とされていない。</p> <p><u>○課題の特定</u>          小学校や老人ホームは多数の者が利用する建築物であると同時に、地震の際の避難確保上特に配慮を要する者が主として利用するものであり、これら建築物の耐震化が急務となっている。          また、危険物の貯蔵場又は処理場の用途に供する建築物についても耐震性を確保する必要がある。</p> <p><u>○導入する施策の具体的内容</u>          こうした状況にかんがみ、今般、学校、老人ホーム等の施設及び一定の危険物であって一定数量以上のものの貯蔵場又は処理場の用途に供する建築物について、指示対象となる特定建築物として追加する。また、指示対象となる特定建築</p>		

物の拡大に伴い、指示の適正な執行を確保するため、報告徴収及び立入検査の対象範囲もあわせて拡大する。

(2) 特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律（特定優良賃貸住宅法）の特例

○目標と現状との間の問題点

特定優良賃貸住宅制度は、民間市場において特にストックが不足しているファミリー向け賃貸住宅の供給を促進し、中位所得の世帯の居住の安定を図ることを目的としているが、地域によって空家が増加しており、その利用促進が強く求められている。

また、住宅の耐震改修の工事を行うに際し、その内容によっては、工事期間中、当該住宅を居住の用に供することができなくなってしまうケースがあり、この場合の仮住居を円滑に確保できる見込みがないことが、耐震改修を実施する上での障害となってしまうことがある。

○原因分析

特定優良賃貸住宅の有効活用が進まない原因としては、特定優良賃貸住宅の入居対象者が厳格に限られていることが考えられる。

また、現在、特定優良賃貸住宅には多数の空家が見られるものの、耐震改修の間の一時的な住居としては認められておらず、住居確保が困難な一因となっている。

○課題の特定

特定優良賃貸住宅の空家の有効活用及び耐震改修の促進という2つの目的を同時に達成するため、特定入居者に対し、特定優良賃貸住宅の空家を一定期間（耐震改修工事の期間）賃貸することができるようにする必要がある。

一方で、特定優良賃貸住宅は、特定優良賃貸住宅法第3条の規定により都道府県知事（地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項に規定する指定都市又は同法第252条の22第1項に規定する中核市の区域内にあっては、当該指定都市又は中核市の長。）による計画の認定を受けた認定事業者が特定優良賃貸住宅法に基づく各種支援措置を受けて供給するものであり、中堅所得者等の居住の用に供する居住環境が良好な賃貸住宅の供給という本来目的を逸脱して野放図に特定入居者に賃貸することは適切ではないと考えられる。

○導入する施策の具体的内容

認定事業者が特定入居者に特定優良賃貸住宅の空家を一定期間賃貸するに際し、特定優良賃貸住宅の認定に係る権限を有する都道府県知事による承認を得なければならないこととする。

(3) 耐震改修支援センターの創設

○目標と現状との間の問題点

耐震改修を行うにあたって、十分な自己資金がない建築物の所有者は、耐震改修資金について銀行等の金融機関から融資を受ける必要があるが、現状では、耐震改修資金が融資されない傾向にある。

○原因分析

耐震改修を実施しても、将来的な収益増加につながり資金回収できる見込みがないと金融機関が判断し、耐震改修資金の融資を躊躇している。

○課題の特定

耐震改修資金貸付けに係る金融機関のリスクが高く、資金が貸付けされない傾

	<p>向にある。</p> <p>○導入する施策の具体的内容</p> <p>耐震改修に関する知識・経験を有し、債務保証業務を適確に行うことができる組織を「耐震改修支援センター」として国土交通大臣が指定することにより、金融機関の貸付けリスクを軽減し、貸付けされやすい環境を整える必要がある。</p>
社会的ニーズ	大規模地震が切迫する状況にある中、想定される被害を未然に防止する必要性は社会的に認識されているところであり、制度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	民間建築物に耐震化を求めるものであり、中立的な観点からチェックを行う必要があるため、行政の関与が不可欠である。
国の関与	大規模地震が切迫する状況にある中、想定される被害を未然に防止するためには、国家的課題として、建築物の耐震改修を強力に推進していくことが必要不可欠であり、国の関与が不可欠である。
施策等の効率性	耐震化率の向上のためには、建築物の耐震改修が不可欠である。耐震改修の指示対象の範囲の拡大や特定優良賃貸住宅への入居促進、耐震改修支援センターによる債務保証等は、既存制度の有効活用や必要最小限の規制の実施・拡大により耐震改修の促進を図るものであり、効率的である。
施策等の有効性	基本方針及び都道府県耐震改修促進計画の策定、所管行政庁による指導及び助言等の対象となる特定建築物の範囲の拡大、所管行政庁の認定を受けた計画に係る特定建築物の耐震改修に必要な資金の貸付けに係る耐震改修支援センターによる債務保証の実施等、耐震改修を促進するための多様な措置を講ずることにより、施策全体の実効性が高まる。
その他特記すべき事項	<p>○見直しについて</p> <p><b>改正法附則第5条</b></p> <p>(検討)</p> <p>第五条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、新法の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。</p> <p>施行後5年経過後、状況を勘案して検討を行う予定である。</p>

事前評価票【No. 6】

<p>施策等名</p>	<p>道路運送法等の一部改正</p>	<p>担当課 (担当課 長名)</p>	<p>自動車交通局旅客課 (田端 浩) 自動車交通局技術安全部管理課 (花角 英世) 自動車交通局技術安全部審査課 (増井 潤) 自動車交通局技術安全部整備課 (清谷 伸吾)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>自動車交通における利便性及び安全性の向上を図るため、 ①自家用自動車による有償旅客運送制度の創設 (道路運送法の一部改正) ②乗合旅客の運送に係る規制の適正化 (道路運送法の一部改正) ③二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長 (道路運送車両法の一部改正) ④電子化に対応した自動車登録制度の見直し (道路運送車両法の一部改正) 等の措置を講ずる「道路運送法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>自家用自動車による有償旅客運送制度の創設等により、少子高齢化等を背景とした運送形態の多様化に柔軟に対応し、ニーズに応じた安全・安心な旅客輸送サービスの普及を促進するとともに、二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長、電子化に対応した自動車登録制度の見直し等により、安全対策の適切な推進、車両情報の適切な利活用等を図り、自動車交通の利便性及び安全性の向上を図る。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>9) 交通安全の確保 2 1) 地域交通確保 2 7) IT 革命の推進</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>①自家用自動車による有償旅客運送制度の創設 ②乗合旅客の運送に係る規制の適正化 <b>○目標と現状との間の問題点</b> 過疎化の進行等により生活交通の確保が大きな課題となり、また、少子高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対し個別運送サービスを提供するSTS (スペシャル・トランスポート・サービス) への需要が急増する中、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通、市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送など地域の実情や利用者のニーズに応じた多様な形態の旅客運送サービスの提供が求められてきている。 <b>○原因分析</b> しかしながら、輸送の安全や旅客の利便を確保しつつ、こうした多様な形態の旅客運送サービスの普及を促進していく上で、現行の制度が実態にそぐわないものとなっている。 <b>○課題の特定</b> 地域の実情や利用者のニーズに応じた、安全・安心な旅客輸送サービスの普及を促進するため、多様化する運送形態に柔軟に対応できるよう、所要の制度の見直しを行う必要がある。 <b>○導入する施策の具体的内容</b> ① バス、タクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要と合意した場合に、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送を可能とする制度を創設する (登録制)。</p>		

	<p>② 定期定路線以外の乗合旅客の運送についても、乗合事業の許可により行うことを可能とするとともに、地域のニーズに応じた旅客輸送の確保等を図るため、コミュニティバス、乗合タクシー等の導入に当たり、地域の関係者の合意がある場合に運賃・料金規制を緩和する（上限認可制→事前届出制）。</p> <p><b>③二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長</b></p> <p><b>○目標と現状との間の問題点</b> 自動車ユーザーの負担軽減のために要望のある自動車検査証の有効期間の延長については、安全・環境面への影響等を検討の上、問題が無いと確認された場合に限り延長が可能であるが、二輪の小型自動車の自動車検査証の有効期間の延長が課題となっている。</p> <p><b>○原因分析・課題の特定</b> 二輪の小型自動車の自動車検査証の初回の有効期間については、現行の2年よりも長い3年間に延長しても不具合率の増分は少ない等の結論が得られたため、自動車ユーザーの負担軽減のために、その有効期間について、見直しを行う必要がある。</p> <p><b>○導入する施策の具体的内容</b> 二輪の小型自動車の自動車検査証については、初回の有効期間を3年に延長する。</p> <p><b>④電子化に対応した自動車登録制度の見直し</b></p> <p><b>○目標と現状との間の問題点</b> 情報技術の発展等を背景に、自動車交通に対するニーズが急速に多様化していることを踏まえ、可能な限り電子サービスを実施する方針であるが、電子化に対応した自動車登録制度の見直しに関する要望が増してきている。</p> <p><b>○原因分析・課題の特定</b> 情報技術の発展を踏まえ、自動車の登録情報を簡便に確認・利用したいニーズなどに的確に応える必要があり、電子化に対応した自動車登録制度の見直しを行う必要がある。</p> <p><b>○導入する施策の具体的内容</b> 現在、国土交通大臣が書面で行っている自動車の登録情報の提供について、国土交通大臣の登録を受けた機関が個人情報保護対策のため請求者の本人確認を行った上で電子的に提供する制度を創設する。</p>
社会的ニーズ	上述のとおり、①②過疎化の進行や少子高齢化の進展を受けた運送形態の多様化への柔軟な対応、③自動車検査証の有効期間の延長、④情報技術の発展に伴う利便性の向上、が求められているところである。
行政の関与	①②他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ることが必要不可欠であり、そのための所要の措置を求める必要がある。③④道路運送車両の安全性の確保、登録情報に係る個人情報保護対策等のため、所要の措置が必要である。また、制度改正後の運用にあたり、事業者等への指導監督が必要。
国の関与	①②輸送の安全及び旅客の利便の確保又は自動車検査証の有効期間及び登録情報に係る個人情報保護対策に関する措置は、地域によって粗密を生じさせるべきものではなく、全国一律の基準に基づくべきものであることから、国が関与する必要がある。 ③④自動車検査証の有効期間及び登録情報に係る個人情報保護対策に関する措置は、地域によって粗密を生じさせるべきものではなく、全国一律の基準に基づくべきものであり、また、国民の権利義務に直接影響を及ぼし、公正中立な立場で業務を行う必要があることから、国が関与する必要がある。
施策等の効率性	①自家用自動車による有償旅客運送制度の創設 自家用自動車による有償旅客運送は例外的な許可制とされているところ、今回の改正により、地域住民の移動手段の確保のため、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送については、安全の確保等最低限必要な客観的

	<p>要件を満たせばこれを可能とする登録制としたところである。</p> <p><b>②乗合旅客の運送に係る規制の適正化</b>      現行においては、定期定路線以外の乗合旅客の運送については、貸切事業の許可を受けた上で、さらに乗合旅客の運送許可を必要としているところ、今回の改正により、乗合事業の許可を受ければ、こうした運送が行えることとなる。また、コミュニティバスや乗合タクシー等の導入にあたり、地域の関係者の合意がある場合には、乗合事業の運賃・料金を上限認可制から事前届出制に緩和することとしている。</p> <p><b>③二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長</b>      自動車検査証の有効期間の延長により、自動車ユーザーの一層の負担の軽減が図られている。</p> <p><b>④電子化に対応した自動車登録制度の見直し</b>      一般ユーザーに特段の負担を課すものではなく、また、登録情報提供機関の登録には、申請者が電子計算機及び情報提供業務に必要なプログラムを有するという必要最小限の条件を求めている。</p> <p>&lt;代替手段との比較考量&gt;      これらの施策を導入することにより、現状を維持した場合と比べて、地域の実情や利用者のニーズに応じた安全・安心な旅客輸送サービスの普及、安全対策の適切な推進、車両情報の適切な利活用を図ることが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p><b>①自家用自動車による有償旅客運送制度の創設</b>      自家用自動車による有償旅客運送制度の創設により、過疎地の住民や要介護者等の移動制約者の安全・安心な移動手段の確保が図られる。</p> <p><b>②乗合旅客の運送に係る規制の適正化</b>      コミュニティバス、乗合タクシーなど、地域のニーズに応じた多様な形態の乗合旅客輸送サービスの導入・普及が促進され、生活交通の確保、旅客の利便の増進が図られる。</p> <p><b>③二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長</b>      初めて自動車検査証の交付を受けた時点から継続検査までの期間が従来よりも1年延長され、国民負担の軽減が図られる。</p> <p><b>④電子化に対応した自動車登録制度の見直し</b>      書面により登録情報の提供を行っていたものを、電子的手段による提供を可能とすることで、登録情報の簡便な確認・利用を可能とし、自動車の登録情報の適切な利活用が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p><b>①自家用自動車による有償旅客運送制度の創設</b>      「特区において講じられた規制の特例措置の評価及び今後の政府の対応方針（平成18年2月15日構造改革特別区域推進本部決定）」において、福祉有償運送について使用車両の限定にかかわらずセダン型等の一般の車両を使用することができる「NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大事業」については、「地域を限定することなく全国において実施する」とされた。</p> <p><b>③二輪の小型自動車に係る自動車検査証の有効期間の延長</b>      規制改革・民間開放推進3か年計画（改定）（平成17年3月25日閣議決定）において「検査・点検整備制度の在り方について検査対象車種全般に亘り総合的に検討を行った結果、小型二輪車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長が可能」とされた。</p>

事前評価票【No.7】

<p>施策等名</p>	<p>海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>港湾局総務課 (課長 内波謙一) 港湾局港湾経済課 (課長 田村明比古) 海事局海技資格課 (課長 羽尾一郎)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p><b>【港湾法】</b></p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止：津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等の観点から、臨港地区等の陸域においても船舶等の放置等を禁止する。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定：重要港湾において民間事業者による長期・安定的な埠頭運営を図るため、特定埠頭の運営の事業を行う者に対して当該埠頭を構成する行政財産の貸付けを行う制度の創設に際し、この支援措置を適用すべき特定埠頭の運営者を認定する。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認：コスト縮減を図る観点から、技術基準を性能規定化するとともに、標準的でない設計方法の技術基準との適合性確認を、国又は登録確認機関が実施するための枠組みを整備する。</p> <p><b>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</b></p> <p>特定外貿埠頭の管理運営の効率化を図るため、特定外貿埠頭の管理運営主体である埠頭公社（財団法人）を株式会社化するとともに、管理運営主体に対する規制緩和（岸壁等の貸付けに係る規制の緩和や整備計画の認可制の廃止等）を実施する。</p> <p><b>【水先法】</b></p> <p>(1) 水先人の免許の要件を、船長経験を有しない者にも緩和し、一級から三級までの三段階の等級制とするとともに、国土交通大臣の登録を受けた養成施設の課程の修了を免許の要件とする。</p> <p>(2) 国土交通大臣の登録を受けた更新講習の課程の修了を免許更新の要件とするとともに、海難事故等により危険が生じた水域等において一定の船舶に対し水先人の乗船を義務付ける。</p> <p>(3) 水先料金について、省令で一律に定める料金制度を上限認可制に緩和するほか、水先人会を法人化するとともに、全国の水先人会からなる日本水先人会連合会に係る規定を設ける。</p> <p>第164回国会において、「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」として提出。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>港湾機能の強化、特定外貿埠頭の管理運営の効率化、水先制度の充実・強化等により、港湾の国際競争力の強化並びに海運の効率化及び安全性の向上を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p><b>【港湾法】</b></p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 7) 水害等による被害の軽減 9) 交通安全の確保 10) 海上における治安の確保</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 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 19) 物流の効率化</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 9) 交通安全の確保 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</p>		

	<p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</p> <p>1 8) 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</p> <p>【水先法】</p> <p>9) 交通安全の確保</p> <p>1 8) 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</p>
<p>関連する 業績指標</p>	<p>【港湾法】</p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止</p> <p>5 0) 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定</p> <p>—</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認</p> <p>—</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</p> <p>—</p> <p>【水先法】</p> <p>3 8) ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数</p> <p>7 8) 国際海上貨物の輸送コスト低減率</p>
<p>指標の 目標値等</p>	<p>【港湾法】</p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止</p> <p>5 0) 55% (H18)</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定</p> <p>—</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認</p> <p>—</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</p> <p>—</p> <p>【水先法】</p> <p>3 8) 毎年度 0 件</p> <p>7 8) H14 比 5%減 (H19)</p>
<p>施策等の必要性</p>	<p>【港湾法】</p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止</p> <p>○目標と現状の間の問題点</p> <p>現行港湾法第 37 条の 3 においては、物件の放置や投棄が禁止され、港湾管理者による監督処分ができる放置等禁止区域の指定は、港湾区域（水域）内に限定されている。</p> <p>しかし、平成 16 年のスマトラ沖地震による津波時には、陸上にあった小型船舶や自動車等が流出し、家屋等の損傷、住人の負傷等の大きな被害につながったことから、津波等の災害時の流出による被害拡大防止のため、陸域においても船舶、自動車等の放置対策を講ずる必要性が高まっている。</p> <p>また、平成 16 年 7 月の国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律の施行後、各国際港湾施設において保安対策の強化が図られている中で、放置艇、放置自動車等が監視の視界を妨げ、不法侵入者の隠れ場所となるという懸念から、陸域においてもこれらの撤去等の必要性も高まっている。</p> <p>加えて、平成 16 年の景観法の制定等に伴う景観形成への取組において、景観の観点からも、陸域においても無秩序に存在する放置艇や放置自動車等の対策の必要性が高まっている。</p>

以上を踏まえ、陸域においても放置等禁止区域を指定できるようにする必要がある。

#### ○原因分析

港湾法では、港湾管理者が放置物件に対して監督処分を行う権限は港湾区域において港湾管理者が指定した放置等禁止区域内の放置物件に対するものに限られており、陸域においては港湾の管理運営のために港湾管理者が所要の措置をとることができないことが原因として考えられる。

#### ○現状を改善するための課題

放置等禁止区域を指定できる範囲を港湾区域だけでなく臨港地区等の陸域に拡大し、港湾管理者により陸域における放置物件の監督処分ができるようにする必要がある。

#### ○導入する施策の具体的内容

放置等禁止区域を指定可能な範囲を港湾区域だけでなく、港湾の管理運営上重要な陸域である臨港地区、港湾隣接地域、港湾法第2条第6項の規定により国土交通大臣が認定した港湾施設の区域に拡大し、陸域においても港湾の管理運営のために港湾管理者により放置物件の監督処分ができるようにする。

### (2) 特定埠頭の運営者の認定

#### ○目標と現状の間の問題点

重要港湾は、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾であることから、重要港湾の埠頭は、港湾政策上特にその効率的な運営の実現が求められている。

現状では、埠頭の利用者である民間事業者は、港湾管理者から使用許可を受け、施設の使用頻度に応じて条例で定められた料金を港湾管理者に支払うこととなっている。

しかしながら、埠頭を一体的に利用することによって効率的な運営が期待できる場合には、埠頭の利用者である民間事業者にとって集荷のインセンティブが働きにくいという問題がある。

#### ○原因分析

埠頭の使用に係る料金を使用頻度によらない定額制にすることが、埠頭を使用する民間事業者に対して集荷のインセンティブとなるが、埠頭を構成する行政財産は、国有財産法や地方自治法によりその貸付けが禁止されている。

#### ○現状を改善するための課題

埠頭を構成する行政財産を貸し付けられるようにする必要がある。

#### ○導入する施策の具体的内容

港湾管理者は、特定埠頭の運営を行う事業者をその申請に基づき認定し、国有財産法及び地方自治法の特例として特定埠頭を構成する行政財産を当該事業者に貸し付けることができることとする。

### (3) 技術基準の性能規定化と適合性確認

#### ○目標と現状の間の問題点

「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）では、「基準の内容が、技術革新に対して柔軟に対応できるものとなるよう、現在仕様規定となっている基準については、原則としてこれをすべて性能規定化するよう検討を行う。」と明記されているが、現在の港湾の技術基準は仕様規定であり性能規定化が行われていない。

#### ○原因分析

技術基準を性能規定化すると、設計の自由度が高まり、創意工夫を活かした

様々な設計方法が生み出されるが、一方で、技術基準との適合性確認に高度な技術力を要する設計方法も同時に生み出される可能性がある。そのため、そのような高度な設計方法の安全性を確認する手段が講じられていない現状を踏まえると、技術基準を性能規定化することは困難である。

○現状を改善するための課題

標準的でない高度な設計方法の提案がなされた場合、この設計方法の技術基準との適合性を確認するための枠組みが必要である。

○導入する施策の具体的内容

公共の安全又は公益上重要な施設を標準的でない設計方法を用いて設計する場合、この設計方法が技術基準に適合しているか否かを国又は国と同程度の高度な技術力を有する登録確認機関が確認する制度を設ける。

**【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】**

○目標と現状の間の問題点

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、我が国港湾の国際競争力の強化により、コンテナ輸送コストの更なる低減を図ることが必要不可欠となっている。

○原因分析

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、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。

○現状を改善するための課題

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、我が国国際海上物流の中核的機能を担う埠頭公社のコンテナターミナルの管理運営の効率化を図る必要がある。

○導入する施策の具体的内容

国の指定を受けて特定外貿埠頭の管理運営を行う者を埠頭公社（財団法人）から株式会社に変更するとともに、特定外貿埠頭の管理運営主体に対する規制緩和や無利子貸付制度の創設を図る。

**【水先法】**

（１）水先人の養成・確保

○目標と現状の間の問題点

船舶交通の安全確保を図るために不可欠な水先業務を円滑に遂行するためには、質の高い水先人を養成・確保することが必要であるが、現在の水先人の主な供給源である外航日本人船長の減少に伴って、数年後には水先人の供給源が枯渇するおそれがある。

○原因分析

水先人の免許の要件として、三年以上船長として総トン数三千トン以上の船舶に乗り組んでいたことを要件としており、その要件を満たす者が減少してい

る。

○現状を改善するための課題

水先人の資格要件を緩和して、船長経験を有しない若年者にも水先人となる門戸を開くとともに、水先業務の適確性を確保するために、総合的な養成教育を行う必要がある。

○導入する施策の具体的内容

水先人の免許の要件を、船長経験を有しない者にも緩和し、一級から三級までの三段階の等級制とするとともに、国土交通大臣の登録を受けた養成施設の課程の修了を免許の要件とする。

(2) 船舶交通の安全確保

○目標と現状の間の問題点

船舶の大型化、高速化等の進展に伴って、水先人に必要とされる知識技能が日々進化している。また、現行の強制水先区以外の水域においても、海難事故発生時等においては船舶交通の危険が増大するおそれがある。

○原因分析

現行制度においては、水先人の免許を取得した後には特段の知識技能の確認は行われていない。また、強制水先の対象となる船舶及び区域は、総トン数を基準に政令で定められ、固定的なものとなっており、緊急時の対応ができない。

○現状を改善するための課題

水先人の免許の更新時に定期的に最新の知識技能を確認する必要がある。また、海難事故発生時等船舶交通に一時的に支障が生じている水域等について、臨時的に強制水先の特例を認める必要がある。

○導入する施策の具体的内容

国土交通大臣の登録を受けた更新講習の課程の修了を免許更新の要件とするとともに、海難事故等により危険が生じた水域等において一定の船舶に対し水先人の乗船を義務付ける。

(3) 水先業務運営の効率化・適確化

○目標と現状の間の問題点

港湾の国際競争力向上のためには、水先業務運営の一層の効率化を図る必要があり、併せて水先業務をより適正かつ円滑に遂行するとともに、水先業務の透明化を図る必要がある。

○原因分析

水先料金については、国が一律の基準により定めることに起因して、水先人の業務効率化へのインセンティブが働きにくい状況にある。また、より適正かつ円滑な水先業務の実施及び水先業務の透明性を確保する必要性がある。

○現状を改善するための課題

水先料金について、水先人が自主的に決定することにより、水先業務運営の効率化を図る必要がある。また、より適正かつ円滑な水先業務の実施及び水先業務の透明性を確保するためには、法人格を有しない水先人会を法人化し、その機能を強化するとともに、全国的な見地から水先人自身が自主自律的に水先人を監督するための組織が必要である。

○導入する施策の具体的内容

水先料金について、省令で一律の基準により定める料金制度を上限認可

	<p>制に緩和するほか、水先人会を法人化するとともに、全国の水先人会からなる日本水先人会連合会に係る規定を設ける。</p>
<p><b>社会的ニーズ</b></p>	<p><b>【港湾法】</b></p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等現在の社会・国民ニーズの観点から重要と考えられている問題を改善するものと考えられる。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 民間事業者による長期・安定的な埠頭運営を通じた港湾機能の強化・国際競争力の強化が強く求められているところである。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 技術基準の性能規定化は、港湾の設計分野における技術革新をもたらすとともに、新たな設計方法による一層のコスト削減を可能とすることから、社会・国民のニーズに応えるものである。</p> <p><b>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</b> 岸壁等の貸付料の低減や利用者ニーズに則したサービス提供を通じた利便性の向上による我が国港湾の国際競争力の強化が強く求められているところである。</p> <p><b>【水先法】</b></p> <p>(1) 水先人の養成・確保 質の高い水先人を養成するとともに、若年者等にもその門戸を開くことは、国民のニーズに合致する。</p> <p>(2) 船舶交通の安全確保 船舶交通の安全確保を図ることは、国民のニーズに合致する。</p> <p>(3) 水先業務運営の効率化・適確化 港湾の国際競争力の向上に資するため、水先業務運営を効率化・適確化することは、国民のニーズに合致する。</p>
<p><b>行政の関与</b></p>	<p><b>【港湾法】</b></p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 本施策においては、港湾の管理運営を担う港湾管理者が、港湾全体の管理運営に資するよう適切に船舶等の放置等を禁止する必要がある。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 港湾は港湾管理者により一元的に管理されるべきものであるから、特定埠頭が公正かつ効率的に利用されることを確保するため、最低限度の行政の関与が必要である。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 技術基準の性能規定化によって生み出される新たな設計方法の中には、技術基準との適合性確認に高度な技術力を要するものが出てくる可能性があることから、公共の安全又は公益上重要な施設に限り、技術基準との適合性を国又は国と同程度の高度な技術力を要する登録確認機関が確認する必要がある。</p> <p><b>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</b> 埠頭公社ターミナルは、多くのコンテナ貨物を取り扱うことから極めて公共</p>

	<p>性の高いものであり、その管理運営による影響は国民生活にも及ぶことから、ターミナルの管理運営が適切に行われるよう行政が関与する必要がある。</p> <p><b>【水先法】</b> 船舶交通の安全確保等に不可欠である水先業務が適正かつ円滑に行われるようにするため、水先人の資格について引き続き免許制を採用するとともに、その適切な監督を担保する必要があることから、行政の最低限の関与は必要である。</p>
<p><b>国の関与</b></p>	<p><b>【港湾法】</b> (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 港湾管理者は、地方公共団体等が担っており、本施策の実施は地方が行うものである。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 港湾管理者が貸し付けることとなる特定埠頭を構成する行政財産には、国が港湾管理者に管理委託した国有財産が含まれることから、当該国有財産が適正に管理されることを確保するため、国は、港湾管理者が特定埠頭の運営者の認定をする際に同意する必要がある。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認 国の業務を代行する登録確認機関が存在する場合、国はその業務を実施しないことを港湾法に明記していることから、国の直接的な関与はない。</p> <p><b>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</b> 港湾の管理運営については、港湾法に基づき港湾管理者が行うこととされているところであるが、東京湾及び大阪湾にある港湾は、全国向けの外貿雑貨貨物の搬出入の拠点であり、他地域の港湾がローカルの需要に対応したものであることに対し、その影響が全国に及ぶものであること、また、埠頭公社ターミナルでは全国の外貿コンテナ貨物の約半分を取り扱うことから、埠頭公社ターミナルの管理運営が適切かつ確実に遂行されることを担保するため、国による一定の関与が必要である。</p> <p><b>【水先法】</b> 水先区の範囲は広域であるとともに、船舶交通の安全確保のためには、統一的な基準が必要であることから、今後とも国が関与していく必要がある。</p>
<p><b>施策等の効率性</b></p>	<p><b>【港湾法】</b> (1) 陸域における船舶等の放置等の禁止 本施策により、津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等が図られる。また、本施策により、港湾法上、船舶等の放置等が禁止されることとなるが、自己の管理下でない場所への物件の放置等はそもそも何らかの権原に基づくものとして認められたものではなく、実質的には負担となるものではない。 本施策を導入せずに津波災害等により人命や港湾機能への被害があった場合、その損害は多大なものになり得ることから、放置等の禁止による社会的費用は比較上小さいと考えられる。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定 今般の認定制度は、特定埠頭の運営の事業を行う者が特定埠頭を構成する行政財産の貸付けを受けるためのものであるところ、認定に際して必要となる手続としては、当該事業が国土交通省令で定める要件に該当するものである旨の</p>

	<p>申請をするだけで足り、負担は必要最小限のものである。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認  確認を要するのは現行基準においては認められない設計方法等を用いる場合であり、かつ、これによる設計の自由度の向上により建設コスト等の低減が期待できるものであり、このことに照らせば過度の負担となるものではない。また、登録確認機関の登録申請に際して必要となる手続は、申請者が登録機関として適正に業務を行うことができるかどうかの必要最低限の資料等の提出に限られ、他法においても採用されている登録制度と比べても同様のものである。</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】  岸壁等の貸付けに係る規制の緩和により、貸付業務に係る負担が軽減されるとともに、岸壁等の貸付先や貸付料設定の自由化により、効率的なターミナル運営が期待できる。また、整備計画や事業計画に係る規制の緩和により、当該申請に係る負担が軽減されるとともに、他の申請手続についても負担は必要最小限のものとしている。</p> <p>【水先法】  今回の改正による規制緩和により国民の負担が軽減するものもあり、また、新設される手続は、改正の趣旨に鑑みて必要最小限とすることとしており、改正により国民の負担が過度に増えることはない。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>【港湾法】</p> <p>(1) 陸域における船舶等の放置等の禁止  港湾管理者により適切に放置等禁止区域が指定され、当該区域内における放置等の禁止や監督処分が行われることにより、津波等災害時の被害拡大の防止、保安対策の強化、良好な景観の創出等が図られる。</p> <p>(2) 特定埠頭の運営者の認定  特定埠頭を構成する行政財産の貸付けにより、特定埠頭の運営の効率化が図られ、港湾機能の強化・国際競争力の強化に資する。</p> <p>(3) 技術基準の性能規定化と適合性確認  安全性を維持しつつ、施設の設計の自由度の向上による建設コスト等の低減が図られる。</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】  埠頭公社ターミナルの管理運営の効率化によって、既存のコンテナターミナルのコスト・サービス水準の向上を図ることが可能となるとともに、次世代高規格コンテナターミナルの形成等の施策の総合的な推進により、スーパー中樞港湾の国内ハブ機能の向上を誘導し、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。</p> <p>【水先法】  免許要件の緩和、等級別免許制度の導入及び水先人養成施設の登録に係る制度の導入により質の高い水先人の安定的かつ継続的な供給が図られるとともに、料金規制の緩和及び水先人会の法人化等により水先業務運営の効率化・適確化が図られ、併せて免許更新要件の追加及び臨時的な場合の強制水先の適用により船舶交通の安全が確保される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <p>【港湾法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会答申「地震に強い港湾のあり方」（平成 17 年 3 月 22 日 港湾分科会）</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会答申「今後の港湾環境政策の基本的な方向」（平成17年3月29日 港湾分科会 環境部会）</li> <li>・津波対策検討委員会 提言（平成17年3月 津波対策検討委員会）</li> <li>・交通政策審議会答申「安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について」（平成17年12月26日 港湾分科会 安全・維持管理部会）</li> <li>・「特区において講じられた規制の特例措置の評価及び今後の政府の対応方針について」（平成18年2月15日 構造改革特別区域推進本部決定）</li> </ul> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中枢港湾選定委員会 港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会報告（平成17年4月 スーパー中枢港湾選定委員会）</li> </ul> <p>【水先法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策審議会答申「水先制度の抜本改革のあり方について」（平成17年11月28日 海事分科会 水先制度部会）</li> <li>・「水先制度のあり方に関する懇談会報告」（平成17年6月24日）</li> </ul> <p>○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</p> <p>【港湾法】 特になし。</p> <p>【外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律】 経済情勢の変化 等</p> <p>【水先法】 特になし。</p> <p>☆規制を見直す条件 法律施行後7年以内に必要な検討を行う旨を法律に規定している。</p>
--	---

事前評価票【No.8】

施策等名	運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案	担当課 (担当課長名)	政策統括官付政策調整官付 (大島政策調整官)
施策等の概要	<p>最近の運輸分野における事故等の発生状況にかんがみ、運輸の安全性の向上を図るため以下の措置を講ずる。</p> <p><b>【事業法関係】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○運輸事業者に対し、安全管理規程の作成・届出義務付け、安全統括管理者等の選任・届出義務付けを行うとともに、安全管理規程の変更命令、安全統括管理者等の解任命令を設ける。(鉄道事業法第18条の3、軌道法第26条で準用する鉄道事業法第18条の3、道路運送法第20条の2、貨物自動車運送事業法第16条、海上運送法第10条の3、内航海運業法第9条、航空法第103条の2等)</li> <li>○運輸事業者に対し、安全に関する自らの取組状況等についての公表を義務付ける。(鉄道事業法第19条の4、軌道法第26条で準用する鉄道事業法第19条の4、道路運送法第29条の3、貨物自動車運送事業法第24条の3、海上運送法第19条の2の3、内航海運業法第25条の3、航空法第111条の6等)</li> <li>○鉄道事業者等及び本邦航空運送事業者から業務の管理の委託を受けた者に対する改善命令、受委託の許可取消しを行えるようにする。(鉄道事業法第25条第3項、軌道法第26条で準用する鉄道事業法第25条第3項、航空法第113条の2第3項等)</li> <li>○鉄道事業者等から業務の委託を受けた者に対し、報告徴収・立入検査を行えるようにする。(鉄道事業法第55条第2項及び第56条第2項、軌道法第26条で準用する同法第55条第2項及び第56条第2項)</li> <li>○大型事業用航空機について、認定事業場における整備等を義務付ける。(航空法第19条第1項)</li> <li>○本邦航空運送事業者等に対し、航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態についての国土交通大臣への報告を義務付ける。(航空法第111条の4)</li> </ul> <p><b>【踏切道改良促進法関係】</b></p> <p>国土交通大臣は、鉄道事業者又は国土交通大臣以外の道路管理者に対し、踏切道の改良の実施状況等について報告を求められることができることとする。(踏切道改良促進法第11条)</p> <p><b>【海難審判法関係】</b></p> <p>勧告を受けた者に対して、理事官が主体となって報告徴収制度を設ける。(海難審判法第63条第2項)</p> <p><b>【航空・鉄道事故調査委員会関係】</b></p> <p>委託事務に関して知り得た秘密について守秘義務を課す。(航空・鉄道事故調査委員会設置法第15条の2第2項)</p>		

施策等の目的	運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組みの強化、踏切道の安全性の向上及び運輸の安全に関する国の機能強化により、運輸の安全性の向上を図る。
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>○昨年末以来、J R 西日本福知山線列車脱線事故、東武鉄道伊勢崎線踏切事故、航空分野における各種トラブルの多発等、運輸事業の各モードにおいて事故・トラブルが多発し、運輸事業者の基本ともいべき「安全」が揺るがされている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○これらの事故等の背景として、運輸事業者における安全最優先の意識の形骸化、経営部門と現場間及び部門間の意思疎通・情報共有の欠如等に起因するヒューマンエラー等が背景にあるとも言われている。(=原因分析)</p> <p>○このことから、輸送の安全を確保するために必要な事業者の態勢のあり方について早急に検討し、企業態勢の改善を図ることにより、輸送の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>○具体的には、各事業法を改正して運輸事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者等の選任・届出等を義務付けることにより運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組みを強化するとともに、踏切道改良促進法改正による踏切道の安全性の向上や、航空・鉄道事故調査委員会設置法等の改正による運輸の安全に関する国の機能強化を図る。(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	運輸事業の各モードにおいて、運輸事業者の基本ともいべき「安全」を揺るがす事故・トラブルが多発しており、その早急な対策が望まれている。
行政の関与	運輸事業の各モードにおいて、事故・トラブルが多発している状況に鑑み、運輸事業者の安全対策を促進するため、行政が関与し早急な安全確立を目指す必要がある。
国の関与	運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組みのあり方を構築するとともに、国の機能強化を図る必要があるが、このことは国が行うことが適切である。
施策等の効率性	<p>【事業法関係】</p> <p>○運輸事業者に対する安全管理規程の作成・届出義務付け、安全統括管理者等の選任・届出義務付け等により、安全管理体制が構築され、運輸事業者内部における安全意識の浸透、安全風土の構築が図られる。一方、運輸事業者は、各事業法及びそれに基づく国土交通省令に規定する事項を記載した安全管理規程と安全統括管理者等の選任の届出を行う必要が生ずる。</p>

	<p>○運輸事業者に対する情報の公表義務付けにより、利用者からの監視が強化され、ひいては、運輸事業者の輸送の安全確保に対する意識を向上させる。一方、運輸事業者は、公表のため必要な文書作成やホームページへの掲載作業等を行う必要が生ずる。</p> <p>○鉄道事業者等から業務の管理の委託を受けた者に対する改善命令、受委託の許可取消し、鉄道事業者から業務の委託を受けた者に対する報告徴収・立入検査の規定を整備することにより、委託先も含めた安全管理体制が適切に機能するようになり、輸送の安全が確保される。一方、鉄道事業者等から業務の委託を受けた者は、国土交通大臣が行う報告の徴収、立入検査を受ける必要が生ずる。</p> <p>○大型事業用航空機について、認定事業場における整備等を義務付けることにより、適確な品質管理の下での作業の実施が担保され、航空輸送の安全性の向上が図られる。一方、大型事業用航空機を使用する事業者は、当該航空機の使用にあたっては、認定事業場による航空機の整備等を受ける必要が生ずる。</p> <p>○航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態についての国土交通大臣への報告を義務付けることで、これを受けた国が所要の安全対策を講じることが可能になり、航空輸送の安全性の向上が図られる。一方、本邦航空運送事業者等は、航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態について、国土交通大臣に報告する必要が生ずる。</p> <p><b>【踏切道改良促進法関係】</b></p> <p>国土交通大臣が鉄道事業者又は国土交通大臣以外の道路管理者に対し、踏切道の改良の実施状況等について報告を求めることにより、立体交差化計画等の協議・作成や実施に係る状況等を的確に把握し、実施の勧告等の必要な措置を講じることにより、早急かつ確実な踏切道の改良が図られる。一方、鉄道事業者又は国土交通大臣以外の道路管理者は、国土交通大臣が行う踏切道の改良の実施状況等についての報告の徴収を受ける必要が生ずる。</p> <p><b>【海難審判法関係】</b></p> <p>理事官が必要と認める場合に、勧告を受けた者に対し、当該勧告を受けて執った措置について報告を求めることにより、当該勧告の実効性がより一層高まり、ひいては海難の防止に資することになる。一方、勧告裁決を受けた者は、理事官が行う報告徴収を受ける必要が生ずる。</p> <p><b>【航空・鉄道事故調査委員会設置法関係】</b></p> <p>調査情報の秘匿性に関する関係者の信頼が高まることにより、関係者の任意協力を基礎とする事故等調査業務の円滑化が図られ、その結果、事故等調査が充実し、ひいては航空・鉄道事故防止施策への反映を通じた航空・鉄道事故の防止に資することになる。</p> <p>&lt;代替手段との比較考量&gt;</p> <p><b>【事業法関係】</b></p>
--	--

	<p>○運輸事業者に対する安全管理規程の作成・届出義務付け、安全統括管理者等の選任・届出義務付け等により、義務付け等を行わない場合と比べ、安全管理体制が構築され、運輸事業者内部における安全意識の浸透、安全風土の構築が図られる。</p> <p>○運輸事業者に対する情報の公表義務付けにより、義務付けを行わない場合と比べ、利用者からの監視が強化され、ひいては、運輸事業者の輸送の安全確保に対する意識を向上させる。</p> <p>○鉄道事業者等から業務の管理の委託を受けた者に対する改善命令、受委託の許可取消し、鉄道事業者から業務の委託を受けた者に対する報告徴収・立入検査の規定を整備することにより、規定を設けない場合と比べ、委託先も含めた安全管理体制が適切に機能するようになる。</p> <p>○大型事業用航空機について、認定事業場における整備等を義務付けることにより、義務付けを行わない場合と比べ、適確な品質管理の下での整備の実施が担保され、航空輸送の安全性の向上が図られる。</p> <p>○航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態についての国土交通大臣への報告を義務付けることにより、義務付けを行わない場合と比べ、これを受けた国が所要の安全対策を講じることが可能になり、航空輸送の安全性の向上が図られる。</p> <p><b>【踏切道改良促進法関係】</b> 国土交通大臣が立体交差化計画等の協議・作成や実施に係る状況等を的確に把握し、実施の勧告等の必要な措置を講じることにより、当該措置を講じない場合と比べ、早急かつ確実な踏切道の改良が図られることとなる。</p> <p><b>【海難審判法関係】</b> 理事官が必要と認める場合に、勧告を受けた者に対し、当該勧告を受けて執った措置について報告を求めることができるようにすることにより、報告制度を設けない場合と比べ、当該勧告の実効性がより一層高まることとなる。</p> <p><b>【航空・鉄道事故調査委員会設置法関係】</b> 調査情報の秘匿性に関する関係者の信頼が高まることにより、守秘義務を課さない場合と比べ、関係者の任意協力を基礎とする事故等調査業務の円滑化が図られる。</p>
<p><b>施策等の有効性</b></p>	<p>運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組みを強化するとともに、踏切道改良促進法改正による踏切道の安全性の向上や、航空・鉄道事故調査委員会設置法等の改正による運輸の安全に関する国の機能強化を図ることができれば、輸送の安全を確保し、運輸に対する社会的信頼を回復するために有効である。</p>
<p><b>その他特記すべき事項</b></p>	<p>○審議会等 外部有識者を含む「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の中間とりまとめにおいて、事業者における安全マネジメント態勢の構築と国による「安全マネジメント評価」によるチェック体制の重要性が述べられ</p>

	<p>ている。</p> <p>○見直し条項</p> <p>本法律の附則において、施行後5年目途で検討と必要な措置を講じることを規定している。</p>
--	--