

平成14年度 評価結果反映状況報告書

平成15年7月15日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）に基づき、平成14年度における政策レビュー（プログラム評価）政策アセスメント（事前評価）個別公共事業の評価及び個別研究開発課題の評価の結果の政策への反映状況について取りまとめた。それぞれの評価結果及び反映状況についての概要は、以下のとおりである。

今後とも、政策評価の結果を、予算要求、法令等による制度の新設・改廃等の企画立案作業における重要な情報として適切に反映していく。

1) 政策レビュー（プログラム評価）

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、平成13年度から平成14年度にかけて11のテーマについて評価を実施し、平成15年4月1日に11の評価書として公表した（平成15年3月27日省議決定）。11の評価書の概要は表1のとおりであり、その結果は予算要求等に反映することとしている。各テーマの措置状況報告票（平成15年6月末現在）は、別添1のとおりである。

（表1）各政策レビューテーマの評価結果の概要及び反映の方向

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
ダム事業 - 地域に与える様々な影響の検証 -	<p>国土交通省所管の治水目的を含むダム事業（建設及び管理）等を対象として、ダムが地域に与える様々な効果と影響について総合的に評価を実施</p> <p>管理中の直轄 公団ダム (93 ダム) の治水投資額は 約 3.7 兆円。これらのダムによる洪水被害軽減効果は、最近の 15 年間 (昭和 62 年～平成 13 年) だけでも約 4.2 兆円 (平成 13 年度価格)</p> <p>ダムにより、新たな都市用水として約166 億 m³/年を開発 (都市用水全体の 55%)</p> <p>地域社会への影響として、ダム建設による水没の発生に伴う集落の消失・縮小、地域の分断等がある。</p> <p>自然環境への影響として、ダム貯水池の出現、原石山の確保、道路の付け替え等大規模な地形の改変等がある。</p> <p>水環境への影響として、貯水池の富栄養化、濁水の長期化、冷水等の放流、流況の変動の喪失、平常時の河川流量の減少等がある</p> <p>堆砂の影響として、一部のダムにおける堆砂の著しい進行による貯水機能の低下等がある</p> <p>ダム事業の実施上の課題として、事業評価の客観性、事業の決定・見直しプロセスの透</p>	<p>治水の段階的な目標に対して、最大の効果を発揮する効率的な操作ルールの設定や既存ダム群の機能の最適化を図る容量再編等、既存施設の徹底した活用</p> <p>少雨化傾向に対応した利水安全度と費用負担の在り方について検討</p> <p>地球温暖化等による気象、降雨特性の変化が治水・利水に与える影響の把握に向けての取組</p> <p>フォローアップ制度の成果を活用し、環境への影響の予測・評価手法、環境保全措置等のノウハウ、データを集約、共有し、フィードバックする仕組みを構築</p> <p>河川整備計画を策定する段階において、環境面の分析結果や環境への配慮を計画に反映</p> <p>事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進</p> <p>利水者等の事業からの撤退時における費用負担の明確化の検討</p> <p>洪水や濁水が国民生活や社会経済活動に及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有</p>

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
<p>都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -</p>	<p>明性、事業の長期化・コストの増大、アウトパビリティの向上がある。</p> <p>都市圏の交通渋滞を緩和・解消するための政策全体、主要な関連施策、代表的な個別事業を対象とし、必要性、有効性、効率性の観点から評価を実施</p> <p>政策全体について、必要性について渋滞発生状況の把握及び利用者の満足度調査に基づき確認するとともに、アウトカム指標「主要渋滞ポイント数」に基づき、都市圏の渋滞対策に一定の効果が得られたことを確認</p> <p>渋滞状況を表す詳細なデータを用いた分析により、主要な施策（ボトルネック対策、道路ネットワーク整備及びTDM（交通需要マネジメント）施策）の必要性及び効果発揮のプロセスについて確認</p> <p>主要な施策に関連する代表事業について、事業の必要性、事業の効率性及び、当該施策の想定するプロセスに従った効果発揮がなされていること（事業の有効性）について確認</p> <p>今後の課題として、より多くの施策、事業を対象としてこれらの評価をより有効に実施するため、必要なデータを収集するとともに、都市圏全体の渋滞対策について、面的な観点から総合的な施策、事業の展開を進めることが必要</p>	<p>平成15年度より、アウトカム指標により政策目標に基づく事業執行プロセスに転換を図る。そのため、「道路行政マネジメント研究会」を設置し、成果重視の道路行政のマネジメントの在り方等について検討</p> <p>必要性、効率性及び有効性の観点を含有した個別事業評価の手法について「道路事業評価手法検討委員会」で検討</p> <p>評価を恒常的に実施し、効果的、効率的な事業執行を行うため、必要な調査を広範に実施し、渋滞状況の詳細な分析が可能となるようなデータの取得を推進</p> <p>都市圏全体の渋滞対策について、面的な観点から総合的な施策、事業の展開を推進するため、「都市圏交通円滑化総合対策」を一層推進する。</p>
<p>都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -</p>	<p>大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和50年法律第67号）（大都市法）に基づく供給基本方針、同方針に定められた供給目標を達成するための関連施策のうち都心の地域に係るものを一括して評価の対象とし、都心回帰の中での都心居住施策の必要性、有効性を実証的に検証</p> <p>大都市圏の郊外部における住宅着工が落ち込む中、都心部における住宅着工は順調に推移</p> <p>容積率緩和等の法令改正が進み、制度的にはある程度確立しているものの、すべての地方公共団体において、十分に活用されているわけではない。</p> <p>立地特性等から都心居住に適した工場跡地等の低未利用地（土地利用転換地）において、土地の有効・高度利用が不十分である。</p> <p>密集市街地の整備は、平成9年の法制定後も十分には進まなかった。</p> <p>既存オフィスビル等の遊休化が進んでいるが、これらの中には立地特性等から住宅への転用が可能なものがみられる。</p>	<p>容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。</p> <p>都市基盤整備等を行う都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。</p> <p>密集市街地の良好な居住環境の場への再生を図るため、柔軟な権利変換手法による公共施設整備等の法改正を行う</p> <p>オフィスビル等の住宅への転用支援を行う</p>
<p>空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -</p>	<p>これまでの空港整備五（七）箇年計画に基づき国内航空ネットワークを充実させるために実施された、滑走路新設・延長事業の施策を対象とし、「どこへでも行けるか」「早く行けるか」「いつでも行けるか、確実に行けるか」の視点から評価を実施。</p> <p>これまでの空港整備はネットワークの拡大</p>	<p>喫緊の課題として羽田空港の再拡張事業を推進。</p> <p>今後の一般空港の整備は、従来の量的拡大のための整備から、就航率の向上、利便性の向上等の既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移行。</p> <p>一般空港の滑走路新設・延長事業の新規</p>

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	<p>に大きく貢献。 就航機材のジェット化・大型化は確実に進展、予約が取りづらい路線も解消。 羽田空港の沖合展開事業により、処理容量の大幅な拡充が図られてきたものの、航空利用者の増大はそれを上回り、処理容量は限界。 本土の空港を中心に安定的な運航をおおむね確保。また、多頻度路線も増加し、利便性が增大。</p>	<p>採択については、長期計画における個別選定を廃止。 透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント等の手続をルール化。</p>
<p>国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代へ向けて -</p>	<p>我が国コンテナ港湾の国際競争力強化のためのハード施策（大水深国際コンテナターミナルの整備）、ソフト施策（港務者手続の情報化、フルオープン化等）を対象とし、その達成度を踏まえ、必要性、有効性、効率性の視点から評価を実施 フィーダーポート化の抑圧効果、輸送コストの削減等投資に見合った効果が得られた。 海外港湾経由比率の上昇等フィーダーポート化の傾向は残っており完全阻止には至らず。 利用者は、港湾の情報化についてワンストップサービスがまだ実現していないと評価 船舶の大型化とともに既存コンテナターミナルが一部陳腐化し利用度が低下している状況が発生</p>	<p>以下の諸施策を充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナターミナルの経営規模拡大によるコスト競争力強化 ・ 行政手続のシングルウィンドウ化、民間の港湾サービス情報との連携等、利用者本位のシステムづくり ・ 企業のサプライチェーンマネジメントに対応するロジスティクスセンター機能の充実 これらに係る先導的・実験的取組として「スーパー中枢港湾」を育成 陳腐化施設の改良による大型化への対応、多機能への利用転換を促進
<p>総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -</p>	<p>総合保養地域整備法（昭和62年法律第71号）（リゾート法）、同法に基づく基本方針、基本構想、各地域における具体的な取組を対象とし、総合保養地域に係る政策の在り方を総合的に評価 需要の見誤りにより巨大・豪華な投資が行われ、経営上問題が生じた事例がみられる。 特定施設の整備や利用、特定施設での雇用は当初見通しと比べバラツキはあるが一般に進んでいない。 体験講座の実施、年間を通じたイベント開催等様々な創意工夫をこらした取組が成果を上げている要因といえる。 特定施設の利用者数や宿泊者数は全国の伸びを上回って推移している。 特定施設の雇用者数や売上が地域経済に対し一定の役割を果たしている地域もある。 自然的特色や歴史・文化的特色をいかすことはもちろん、地域の関係者の積極的な取組により、地域の特色や魅力を更に高めている地域もある。 来訪者の立場に立ったサービスを提供するため、地域住民やNPOが活躍し、ソフト機能の充実が進みつつある。</p>	<p>道府県の基本構想の見直し 現時点での社会経済情勢、ニーズを踏まえ、リゾート施設の基本構想からの削除や規模縮小、さらには実現性の乏しい基本構想自体の廃止も含め見直し 着実な進行管理 国の基本方針を見直し、基本構想における整備の工程表の策定を促進することにより、時間管理概念の導入・徹底 チェック機能の強化 国の基本方針を見直し、道府県において、第三者の参加を得て基本構想に係る透明性の高い政策評価を定期的実施することにより基本構想を適時、適切に見直し 総合保養地域の魅力の向上（特にソフト面の充実）、地域間交流の促進 来訪者の立場に立ったサービスの提供ができるよう、地域の創意工夫をこらした取組の推進を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の独自の魅力の追求、情報流通の円滑化、運営・経営上の工夫、人材の育成 ・ 行政、NPO、地域住民、民間事業者の連携の強化 ・ 地域間交流の促進 ・ 連続休暇を取得しやすい環境づくり
<p>低公害車の開発・普及 - 自動車税のグリーン化等による取組</p>	<p>自動車税のグリーン化、低公害車導入補助、次世代低公害車の開発等、低公害車の開発・普及のための施策を対象とし、どの程度効果を発揮しているか、一層の普及のためにどのような見直しが必要かといった視点から評</p>	<p>自動車税のグリーン化等の対象を環境性能の高い自動車に絞り込むとともに、新たに低PM認定車等に対する措置を創設 道路特定財源も活用したディーゼル微粒子除去装置の装着補助制度の大幅拡充</p>

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	<p>価を実施</p> <p>2002年12月末時点で低公害車約381万台が登録されており、自動車税のグリーン化等の施策は着実な効果を上げている。</p> <p>CNGバス・トラックについて、バスは補助制度創設以降の伸びが著しいが、トラックは導入率が鈍化している一方でディーゼル微粒子除去装置の装着数は大幅に増加</p> <p>燃料電池自動車について大臣認定の指針を策定したことにより、公道走行が実現。大型ディーゼル代替車としてのジメチルエーテル自動車や液化天然ガスの実用化を実証</p>	<p>燃料電池自動車、次世代低公害車の保安基準等を2004年度末までに整備</p>
<p>道路交通の安全施策</p> <p>- 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -</p>	<p>交通事故の未然防止・被害軽減を図る諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす事故多発地点対策事業、事業用自動車の安全対策、車両の安全基準の拡充・強化を対象とし、目標の達成状況や施策の実施状況等について評価を実施</p> <p>事故多発地点対策事業を実施した箇所において、実施していない箇所と比較して約3割の事故抑止効果が得られるなど、事業の有効性等を確認したが、事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所も一部存在</p> <p>事業用自動車に関する監査、運行管理者講習等は管理体制や安全意識向上に効果があることが明らかとなったが、バス、タクシー、トラック等業態ごとに施策の効果にばらつきがあった。</p> <p>前面衝突基準導入により年間36人の死者数低減効果があるなど、車両の安全基準の拡充・強化による効果が明らかとなったが、一方で事故件数、負傷者数は依然高い水準にある</p>	<p>特に事故率が高い事故危険箇所において、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施するとともに、事故分析を充実し、対策のノウハウを活用する仕組みを構築する。</p> <p>件数増加、対象事業者の重点化等効率的な監査の実施、監査処分基準の強化、業態別指導講習の拡大等運行管理者講習等の充実などの改善、検討</p> <p>事故件数、負傷重傷者数等の低減にも考慮した車両の安全基準の強化・拡充</p>
<p>貨物自動車運送のあり方について</p> <p>- いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -</p>	<p>平成2年に施行の貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)及び貨物運送取扱事業法(平成元年法律第82号)に基づき貨物自動車運送に関し実施してきた諸施策を対象とし、利用者利便の増進への寄与状況、市場活性化や輸送の安全性向上の達成状況、必要な改善点等を明らかにする視点から評価を実施</p> <p>トラック事業に関する規制緩和施策は競争促進を通じ結果として利用者利便の増進に寄与した。</p> <p>運賃・料金の事前届出制は事業者によって負担が大きく手続負担の緩和が必要。営業区域規制については事業者の行動範囲の拡大に伴い更なる緩和が可能</p> <p>安全に係る社会的規制の強化策は実効を挙げているが、安全確保に対する社会的要請の高まりを踏まえ更なる政策の推進が必要</p> <p>元請事業者が支配力を背景として行う下請事業者に対する違法行為の強要の禁止規定の整備が必要</p>	<p>経済的規制の見直しとして以下の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 営業区域の廃止 ・ 運賃・料金事前届出・変更命令制度の廃止 <p>社会的規制の見直しとして以下の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 元請事業者による下請事業者の行う輸送の安全確保の阻害行為の禁止 ・ 事後チェック体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> - 監査体制の充実・行政処分基準の見直し - 適性化機関の事業者に対する資料提供請求権限の創設 - 適性化機関と国の連携強化 等

テーマ名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
<p>内航海運のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 - 	<p>内航海運暫定措置事業を対象とし、SB方式の船腹調整事業と比較しつつ、その必要性、有効性、効率性の観点から評価を実施</p> <p>暫定措置事業の導入により、公正で自由な競争環境への移行が図られた。</p> <p>船腹調整事業期に比べて船腹過剰率は低下傾向。最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定等需給調整的な事業規制廃止に向けた環境整備が図られてきている。</p> <p>多額の厚生損失を生じさせていた船腹調整事業を解消した便益が大きく、暫定措置事業による厚生損失は受忍される規模</p> <p>事業を途中で終了することによる多額の残存債務が発生することから、事業の早期終了については慎重な対応が必要</p>	<p>暫定措置事業の着実な実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資金管理計画の導入による事業収支の適正化 ・ 建造納付金の低減の継続 <p>事業規制の見直しを始めとする初施策の具体化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定等需給調整的な事業規制の廃止に向けた検討 ・ 競争市場環境整備方策の検討
<p>河川環境保全のための水利調整</p> <ul style="list-style-type: none"> - 取水による水無川の改善 - 	<p>発電ガイドラインによる河川維持流量の放流を対象として、河川維持流量の放流で河川環境にどのような影響を与えたかという評価を実施</p> <p>アンケート結果から、河川維持流量を新たに放流することにより「改善された」、「少し改善された」という回答が「河川管理者」及び「地元自治体」からの回答の半数以上に上り、本施策に関する良好な評価結果が得られた。</p> <p>モデルダムにおける調査においては、調査を行った3ダムともに多様な魚類相が確認され、魚類にとっての物理環境や景観環境の改善効果が確認できた。</p> <p>河川管理者と地元自治体では、改善効果の評価に若干異なる傾向が見られた。</p> <p>極めて少数であるが、河川維持流量の放流を行うことにより「河川水の冷水化」や「濁水の長期化」が生じ河川環境が悪化したという意見があったが、河川維持流量の放流自体については継続の要望意見であった。</p>	<p>引き続きガイドライン該当発電所において水利権更新に併せて河川維持流量の放流が行われるよう努めていく。また、それ以外の発電所においても、地元自治体と発電事業者の合意により河川維持流量の放流に関する要望がある場合等においては、できるだけ協議会の設置などにより検討が行われ、発電事業者の理解と協力を得るよう努めていく。</p> <p>一定量の放流では、河川にかく乱が起これず、生物の多様性を阻害している一因となっているという指摘もある。可能であれば、季節により放流量を増減させたり、フラッシュ放流を実施する等の放流方法の検討に努めていく。</p> <p>放流による改善効果を効果的に把握するためには、代表的な河川において、放流前の河川の物理環境や生物の生育・生息状況についても十分調査・把握し、定量的に河川維持流量の改善効果を評価できるよう努める。</p>

2) 政策アセスメント(事前評価)

「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成14年8月28日に、平成15年度予算概算要求、税制改正要望等に係る48件の新規施策について政策アセスメントを実施し、その結果を「平成15年度予算概算要求等に係る事前評価書(政策アセスメント結果)」として公表した(平成14年8月26日省議決定)

さらに、平成15年度予算の国会成立等を踏まえ、平成14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、49件の新規施策に係る「平成14年度政策アセスメント結果(評価書)」として平成15年7月15日に省議決定し、公表した。評価の結果は、表2のとおり、予算要求、税制改正要望、法律案の閣議付議等の意志決定に反映している。各施策についての措置状況報告票(平成15年6月末現在)は、別添2のとおりである。

(表2) 政策アセスメントの評価結果の概要及び反映状況

施策等名	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況		
		予算要求	税制改正要望	法令改正等
	新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析			

(居住水準の向上)

平成15年6月末現在

1	マンション建替えの円滑化に係る制度の拡充	<p>既存マンションの敷地のみでは建替えが困難、団地の建替えに係る合意形成が困難、小規模なマンションの建替え事業化が困難等、マンション建替えが円滑でない状況。</p> <p>原因は、区分所有法の建替え決議の敷地の同一性要件、同法に団地型マンションの建替え決議について明確な定めがないこと等。</p> <p>区分所有法改正に対応し、マンション建替え円滑化法に所要改正を行うことが必要。</p> <p>建替組合が施行する建替え事業において隣接敷地を含めた施行を可能とするマンション建替え円滑化法の改正、関連する税制の特例措置の拡充、助成措置の要件緩和等の措置を講じることが妥当。</p>			
---	----------------------	---	--	--	--

(子育てしやすい社会の実現)

2	住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充	<p>誘導居住水準達成率は半分にも達せず、特に30代等ファミリー世帯の大半が誘導居住水準を満たさない住宅に居住。</p> <p>原因は、30代から40代世帯の貯蓄が少なくゆとりある住宅を購入する余力がないこと、高齢化の進展により相続の発生が遅れていること。</p> <p>個人金融資産の半分以上を占める高齢者の資産を流動化して若い世代への移転を図ることが必要。</p> <p>現行の住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置を大幅に拡充することが妥当。</p>			
---	----------------------------	---	--	--	--

(余暇の充実)

3	ITを活用した観光ポータルサイトの整備	<p>観光をいかにした地或舌性化に関する情報、高齢者・障害者等や訪日外国人の利用に資する宿泊サービス等の情報発信が不足している。</p> <p>原因は、様々な主体がそれぞれの立場から情報提供を行っている現状では情報の対象が偏りがちであること。</p> <p>現状で十分に情報提供されない情報についても、情報利用者が容易にアクセスできる環境整備が必要。</p> <p>これらの観光情報データベースの構築、観光関係情報を集約するポータルサイトの整備が妥当。</p>			
---	---------------------	--	--	--	--

(住環境、都市生活の質の向上)

4	業務核都市の整備による首都圏の都市再生	<p>東京都市圏の諸機能の適正な配置を図るため業務核都市の整備を推進することとされているが、業務核都市の整備は、また途上段階にある。</p> <p>原因は、近年の地方財政の悪化により、第3セクターを主体とした整備が進んでいないこと。</p> <p>更に民間投資を促進する取組の推進が必要。</p> <p>税制の第3セクター要件の撤廃を行うことが妥当。</p>			
5	土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し	<p>土地取引の低迷が続くなど土地の流動化が進んでいないことから、都市部に多くの低・未利用地が依然として存在している。</p> <p>原因としては、右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有用性を前提とした重課が依然として土地に対してなされていることが一つに挙げられる。</p> <p>市場の中立性を欠く現行の土地税制の抜本的な見直しを行う必要。</p> <p>流通課税、固定資産税、特別土地保有税、土地譲渡益課税制度</p>			

		等、取得・保有・譲渡の各段階における土地税制の抜本的な見直しを行うことが妥当。			
6	都市再生促進税制(都市再生緊急整備地域における特例措置)の創設	我が国都市は、インフラ整備の遅れ、交通渋滞、長時間通勤等 20 世紀の負の遺産といえる多くの課題が山積。 原因は、都市開発の太宗を担う民間投資の状況が落ち込み、都市の機能更新が停滞していること。 都市再生特別措置法(平成 14 年法律第 22 号)による措置に加え、民間の都市開発の抑制要因の一つとなっている税制についても措置が必要。 都市再生緊急整備地域において税制上の支援措置を拡充することが妥当。			
7	民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設	都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域で、民間都市開発事業が積極的に実施される状況にない。 原因は、関係者との円滑かつ迅速な意向調整や一体的な都市基盤施設整備等が行われていないことから、民間事業者が積極的に事業を実施する環境が整っていないこと。 民間都市開発事業の進ちょくと歩調を合わせて弾力的かつ柔軟にハード事業からソフト事業まで総合的に支援する必要。 都市再生総合整備事業を改編し、新たな統合補助制度を創設することが妥当。			
8	既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充	依然として中心市街地の活性化や魅力ある都市景観の形成が進んでいない。 原因は、中心市街地や駅周辺における店舗のテナント撤退等による遊休化、都市景観上重要な役割を果たす歴史的建造物が建て替えに伴って解体されること。 地方公共団体等公的機関によるこれらの既存ストックを活用したまちづくりに対する総合的な支援が必要。 まちづくり総合支援事業において、全国都市再生を推進するため、空き店舗や歴史的な建造物などの既存建造物を活用した施設整備への支援を拡充することが妥当。			
9	中小市町村における下水道整備支援の拡充	下水道の処理人口普及率は全国平均で 63.5%、5 万人未満の中小市町村では 29.5%と非常に低い。 原因は、中小市町村は技術的、財政的な面で大都市等比べて不利なこと。また市町村合併により人口が大きくなると合併前よりも補助対象範囲が狭くなる。 中小市町村の技術的、財政的支援を図るとともに、市町村合併による不利益の発生を解消することが必要。 過疎代行制度の対象要件を緩和するとともに、下水道事業の補助について市町村合併の前後で不利益が生じないよう措置することが妥当。			
10	消流雪用水導入事業の拡充	従来の事業では特別豪雪地帯においては豪雪被害が著しく事業の必要性が高いにもかかわらず消流雪用水導入事業が実施できない地域が多い。 原因は、現在の事業の要件が、市街化区域または D D 地区に準じる区域となっており、主に都市部を想定していること。 このため、豪雪被害対応型の消流雪用水導入事業の要件を新たに設けることが必要。 具体的には、特別豪雪地帯に属する市町村にあって、積雪指数が 5 千以上の市街地である場合に、事業実施が可能となるよう新たな要件を設定することが妥当。			
11	既存オフィスビル等の住宅への転用	都心の大型オフィスビルの新規供給が進み、比較的古いビルの空室率が高まっている。 原因は、IT化対応の困難さ等によりテナントのニーズに対応できないこと。 老朽化したビルの放置による都心部等の活力低下を防止し、効率的な都市型住宅を供給するため、既存オフィスビルの住宅への転用を支援することが必要。			

		採光に係る有効面積の算定方法の合理化、市街地住宅への転用支援等を行うことが妥当。			
12	住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進	都市再生緊急整備地域における都市再生事業の促進は、規制緩和と金融支援のみでは緊急に実現できる状況にない。 原因は、都市再生事業に対応した関連事業実施の仕組みがないこと、関係者間の調整が困難であること、都市機能の高度化・防犯対策等の負担が大きいこと。 関連事業の特例措置の適用と重点的实施、関係者間の調整や負担の軽減が必要。 都市再生緊急整備地域において住宅市街地整備総合支援事業の拡充を行うことが妥当。			
13	密集住宅市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生	都市における密集住宅市街地の解消は十分に進まないうちの状況。 原因は、権利関係のふくそう、合意形成の困難さ、民間事業者等の円滑な事業実施が資金面等において困難なこと。 これらに対処し、官民の協力による密集住宅市街地の整備の促進を図る必要。 密集法の改正により防災性能を備えた建築物への建替え及び防災上重要な公共施設等の整備を促進するとともに、それらの事業に対する補助制度を創設する等の措置を講じることが妥当。			
14	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設	臨海部では一定のまとまりをもった土地の確保が比較的容易であるなど都市再生の推進に資する潜在力があるにもかかわらず、土地利用転換が進んでいない。 原因は、港湾管理者による公共施設整備のタイミングの遅れが民間都市開発プロジェクトの推進を阻害していること。 民間都市開発プロジェクトと港湾施設整備のタイミングを合わせることを可能とすることが必要。 港湾施設の整備に対する民間立替施行型の無利子貸付制度を創設することが妥当。			

(公共交通の利便性向上)

15	ICカード乗車券の導入・普及・相互利用促進	乗継円滑化、移動円滑化等のためICカード乗車券の相互利用化が求められる一方、複数のICカードや磁気式カードとの併存等の問題が顕在化。 原因は、複数事業者間でのシステムの相互化は大規模投資となり、多くの鉄道事業者にとって困難であること。 将来的な拡張性に優れた中央集中型システム方式構築のインセンティブを付与することが必要。 当該システムの開発費の一部に対する補助の新設、取得した設備に対する地方税の特例措置を講ずることが妥当。			
16	最適経路選択支援システムの構築	ワンコインバスの導入、コミュニティバス運行等バスの利便性向上の取組が進められているが、バス利用者は毎年数%ずつ減少している状況。 原因は、バス路線の複雑さ、所要時間等に関する確かな情報が不足していること。 利用者が路線情報や道路の混雑状況も踏まえた所要時間等の情報を携帯電話や公共端末等から簡単に得られるシステムの開発が必要。 全国展開が可能なモデルシステムとして、バスロケーションシステム等を活用したバスの最適経路選択支援システムを構築することが妥当。			

(アメニティ豊かな生活環境の形成)

17	観光振興に資する海岸事業の拡充	砂浜が海岸侵食により減少している事例や、海岸侵食対策として設置した離岸堤等が良好な景観を損ねたり、直立堤防が海岸へのアクセスを妨げたりしている事例が散見。 原因は、現在の制度では、防護上の問題はない既設の海岸等において、景観や利用を目的とした施設の改良を行うことができなかった。			
----	-----------------	--	--	--	--

		<p>たこと等</p> <p>これらに対処すべく、景観や利用の改善を目的とした構造物の整備、改良を行えるような制度が必要。</p> <p>具体的には、優れた景観や高い利用度を有する海岸について海岸環境整備事業の採択要件の改正により景観に配慮した既設構造物の改良を行う重点化を図ることが妥当。</p>			
--	--	---	--	--	--

(広域的モビリティの確保)

18	航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正	<p>航空機の就航率の向上、定時性の確保等が求められる中、一部の空港においては欠航、遅延、ダイバート等が多い(全国で年間欠航数は10.6千件(平成13年度))。</p> <p>原因は、特定地域においては季節的に発生する霧による視界不良のための着陸制約によることが多い。</p> <p>視界不良の状況下で運航の確実性を確保するILSの高カテゴリー化のための照明施設の整備等を国と地方の適切な役割分担のもと進める制度の構築が必要。</p> <p>照明施設等を空港の基本的な施設として整備を促進するとともに、これらを地方単独事業で整備できることとし、そのうち利用者利便の向上等に特に資するものについて国が特別の補助を実施することが妥当。</p>			
----	----------------------------	---	--	--	--

(国際競争力の強化)

19	スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成	<p>物流コスト低廉化を目指す一方、我が国主要国際コンテナ港湾の取扱規模の相対的低下等により規模の経済追求の面で海外主要港に遅れをとり、更なるコスト低減が困難。</p> <p>原因は、海外主要港の整備の進展やメガオペレーターの台頭により、コスト・サービス水準が我が国の主要港を上回っていること。</p> <p>海外港湾をしのぐコスト、サービス水準の実現するための先導的・実験的な取組が必要。</p> <p>スーパー中枢港湾を指定し、ターミナル経営規模拡大等のための総合的な施策を展開することが妥当。</p>			
20	公共荷捌施設等整備事業に対するPF 税制の拡充	<p>公共荷捌施設についてPF による整備・運営を行う環境整備を進めているが、現状でPF 導入の取組が行われているのは2港のみ。</p> <p>原因は、整備に係るインセンティブとして固定資産税等の特例があるが、運営面では事業初期負担が大きいためという構造上の問題があり、民間のPF 参入の支障があること。</p> <p>事業初期の負担軽減、事業の低採算性を改善するための措置が必要。</p> <p>不動産取得税について特例措置を新設することが妥当。</p>			
21	関西国際空港株式会社への補給金制度の創設及び政府保証の拡充	<p>関西国際空港を巡る経営・金融環境が厳しい状況となっており、安定的な経営基盤の確立が求められている。</p> <p>テロ等の影響による需要動向の不透明さに加え、現在の厳しい金融情勢に原因がある。</p> <p>有利子債務の確実な償還と当面の資金調達の円滑化を図るための措置が必要。</p> <p>関西国際空港株式会社の経営改善努力等と併せて、新たな補給金制度及び政府保証の拡充を図ることが妥当。</p>			

(新たな市場の育成)

22	新たな住宅資金供給システムの構築	<p>良質な住宅ストック形成を図るためには、国民の住宅取得の際に必要な資金が大量かつ安定的に供給されることが必要だが、民間金融機関だけでは不十分。</p> <p>原因は、民間金融機関は預金等を原資とすることから金利変動等によるリスクを生じるため、長期固定金利の住宅ローンの供給が現状では困難なこと。</p> <p>官民が協力して、市場を最大限に活用した効率的な体制の構築が必要。</p> <p>証券化支援制度の創設、住宅ローン担保証券の流通市場の整備</p>			
----	------------------	---	--	--	--

		等の措置を講じることが妥当。		
--	--	----------------	--	--

(災害による被害の軽減)

23	都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充	<p>都市の基盤である下水道施設の機能向上は依然として不十分。 原因は、大都市において、老朽管きよの増加にも関わらず厳しい財政状況により補助対象以外の管きよまで整備が行き届いていないこと。 地域全体の下水道設備を緊急に再整備改善するための支援が必要。 都市活動の集積地区における浸水に関する指定地域を拡大することが妥当。</p>		
24	都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設	<p>流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は53%となお低い。 原因は、現行法に基づく従来型の河川改修、下水道整備によっては浸水被害の防止が困難な程度にまで市街化が進展したこと。 河川事業者による河川区域以外での治水対策、雨水の浸透を阻害する行為への必要最低限の行為規制、河川行政と下水行政の一元化・一体化のため関係機関による計画策定、現況施設を前提として円滑な避難を可能とするための都市洪水等の想定区域の指定等が必要。 特定都市河川等の指定、流域水害対策計画の策定、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備、雨水の浸透を著しく妨げる行為の規制、都市洪水想定区域の指定等の措置を講じることが妥当。</p>		
25	流域貯留浸透事業の拡充	<p>貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水特定河川においても53%。 原因は、調整池設置を伴わない開発が増えていること、的確な要請が可能な市町村に対する促進策が十分に講じられてこなかったこと。 建物等都市的的確にとらえることができるとともに、機動力のある市町村を活用し、各戸貯留を一層推進するため支援策を講じることが必要。 具体的には、各戸貯留事業の事業主体への市町村の追加、事業主体が助成対象としている各戸貯留の補助対象への追加が妥当。</p>		
26	災害関連事業の拡充	<p>被災を受けた海岸堤防と河川堤防等が接近する場合について、一体的に施行する方が有効な場合でも、一体的に整備できていない。 原因は、災害関連事業に関する採択基準のうち、一括して採択できる地畷型連の工種に、海岸工事が含まれていないこと。 このため、災害関連事業において、海岸工事についても接近する河川等の工事と一体として、再度災害防止のための対策を講じることが必要。 具体的には、災害関連事業の採択基準のうち、地畷型連の工種として海岸工事を追加することが妥当。</p>		
27	火山噴火警戒避難対策事業の拡充	<p>火山ハザードマップを認識しているのは火山周辺人口の49%。 また、噴火等時には一定量の資材を確保しておくことが必要であるが、現状では備蓄できていない。 原因は、平常時から火山に対する地域住民の防災意識を高めるための施策が不十分なこと、緊急時に必要となる資材の備蓄がされてこなかったこと。 被害を最小限にするには、平常時からの住民等への火山監視情報の提供や噴火等時において、機動的に緊急対策を実施するため備蓄による必要資材の確保が必要。 火山噴火警戒避難対策事業を拡充し、火山監視機能、住民等への火山監視情報提供機能及び緊急用資材の備蓄機能がある「火山防災ステーション」の整備を可能にすることが妥当。</p>		
28	建築物の耐震化の促進のための制度の拡充	<p>民間建築物を中心に耐震診断・耐震改修が十分進んでいない。 原因は、費用負担が大きいため、建築物の所有者等が耐震改修の必要性や緊急性を十分認識していないこと。</p>		

		<p>テナントや貸借人、区分所有者が多数であるなど所有・賃貸関係が複雑な建築物の耐震性の向上のため、その前段としての設け計画を推し進める必要。</p> <p>一定の建築物に対する設け計画書を補助対象に追加する等、耐震型優良建築物等整備事業を拡充することが妥当。</p>			
29	大規模自然災害に備えた初動 危機管理対応の強化	<p>大規模自然災害時における初動体制の一層の効率的な立ち上げや被害状況等をリアルタイムで把握するために必要な気象等に関する詳細な予測情報等を官邸等に対して提供できない。</p> <p>原因は、リアルタイムの詳細な予測情報を迅速に作成 提供できないこと、防災活動を支援する気象等の各種データを防災関係省庁間で迅速・確実に共有化する手段がないこと。</p> <p>ナウキャスト防災気象情報を作成しリアルタイムで提供すること、官邸を始めとする省庁間においてこの防災気象情報を共有する手段として最新のITを用いた情報活用環境の整備が必要。</p> <p>ナウキャスト防災気象情報作成のための情報提供装置の整備、予測技術の開発、各種の防災気象情報をリアルタイムで確実に提供するための情報提供サーバの整備等が妥当。</p>			

(交通安全の確保)

30	航空機内における安全阻害行為等の禁止 処罰規定の創設	<p>トイレにおける喫煙等の航空機内安全阻害行為の発生件数が最近急増しており、行為者を降機させるため地上滑走中の引き返すなど悪質かつ重大な事象が増加。</p> <p>原因は、現行法上、禁止・処罰規定が不十分であること。</p> <p>安全阻害行為等を一律禁止するとともに、刑法の処罰の対象とされていないもの一部について処罰の対象とすることが必要。</p> <p>機内安全阻害行為等を禁止する規定を創設する等を内容として航空法を一部改正することが妥当。</p>			
31	黄砂に関する情報提供の開始	<p>大陸からの黄砂の飛来は近年急増しており、今後も継続すると見られるが、黄砂に対する抜本的な改善策はとられていない。</p> <p>原因は、黄砂の飛来や今後の推移等に関する正確な情報が不足しているとともに、黄砂により影響を及ぼす交通機関関係者等や国民に提供されていないこと。</p> <p>黄砂の実況を観測し情報を収集するための機能整備と黄砂の移動 拡散を精度良く予測できるモデルの開発等が必要。</p> <p>黄砂の実況及び予測に関する情報を作成 提供するためのシステムを整備し、図解情報など分かりやすい情報として編集し提供開始することが妥当。</p>			

(海上における治安の確保)

32	不審船事案 テロ事案対処のための体制の強化	<p>米国同時多発テロ、不審船による巡視船攻撃など従来の想像を超える事態の発生により、政府としていかなる事態にも対応できるための緊急事態対処の見直しを行うこととなった。</p> <p>原因は、政府全体として現在の対応態勢が必ずしも十分でないことが認識されたこと。</p> <p>不審船事案の検証結果や生物化学テロ関係閣僚会議決定等を踏まえた運用面・装備面の充実を中心とした施策の緊急実施が必要。</p> <p>高速大型巡視船等の整備、航空輸送能力の強化、巡視船艇等の防弾対策の強化、搭載武器の高機能化、職員救護体制の確立、不審船 テロ事案に対する業務体制強化等が妥当。</p>			
----	-----------------------	--	--	--	--

(地球環境の保全)

33	官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設	<p>官庁施設のライフサイクルコストの低減等のため施設運用における適正な保全が不可欠だが、計画作成状況、点検実施の現況は不十分。</p> <p>原因は、保全業務が必要最低限の日常的な維持管理にとどまりがちなこと、従来の保全指導は、技術的支援が中心で保全状況の評価や改善方策の提示等が十分でなかったこと。</p> <p>適正な保全のために実施すべき内容を明確にするための制度創</p>			
----	------------------------	---	--	--	--

		<p>設が必要。</p> <p>保全の長期計画等の作成、履歴等を記録した台帳整備、保全計画の実施状況の自己評価等保全のマネジメントサイクルを確立することが妥当。</p>			
34	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充	<p>運輸部門のCO₂排出量削減目標は2010年で90年比約17%増に対し2000年時点で同約21%増。大都市部の大気環境基準の達成率はNOxで6割、PMで5割。</p> <p>原因は、自家用車の走行量増加、車両大型化等によるCO₂排出量の急増、ディーゼルス・トラックのCNG車への代替が割合差により進まないこと。</p> <p>自動車単位当たりのCO₂、NOx・PM排出量削減を図るため、低環境負荷自動車への転換を促進するインセンティブが必要。</p> <p>自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の対象の超・低排出ガスかつ低燃費車のみへの重点化、LPG自動車の対象への追加、燃料電池自動車・低PM認定車に係る特例措置の拡充が妥当。</p>			
35	燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進	<p>大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車について、2010年までに5万台の普及という目標に対し、現在数台が試験走行を行っているのみ。</p> <p>原因は、保安基準が整備されていないため、メーカーが市販目的の生産を行わず、また型式指定等を取得できないため、大量生産ができないこと。</p> <p>燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することにより、メーカーの型式指定等取得を可能にすることが必要。</p> <p>衝突実験等の試験の実施、その結果を用いた技術評価等の実施により、燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することが妥当。</p>			
36	船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進	<p>2010年までに長距離貨物輸送分野のモーダルシフト比率50%、旅客船のバリアフリー化率約50%といった目標については現在途上である。</p> <p>原因は、海運の利用のための初期投資負担が大きいこと、バリアフリー化船等の船価が高い一方で、直ちに収入増には結び付きにくいこと等。</p> <p>共有期間中の資金余力の確保を可能とし、代替需要が確実にモーダルシフト船、バリアフリー化船等の高度化船舶の建造に結びつくよう支援策を講じる必要がある。</p> <p>これらの支援を行うために必要な資金を運輸施設整備事業団に補給することが妥当。</p>			
37	物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築	<p>物流分野においては、地球温暖化対策推進大綱でモーダルシフト等により約440万トンのCO₂排出削減が求められているが、進捗は芳しくない。</p> <p>原因は、大量輸送機関の利用や輸送の集約化はルート・頻度等の制約が大きく、自由な市場メカニズムの下では荷主や物流事業者にとって経営上のデメリットがあり実現が困難なこと。</p> <p>荷主や物流事業者の負担を軽減するため、荷主・物流事業者等による環境負荷低減に資する実証実験実施計画のうちCO₂排出削減効果が高いものは一部費用負担をする仕組みが必要。</p> <p>幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」の規模の拡大を図ることが妥当。</p>			

(大気、騒音等に係る生活環境の改善)

38	低公害車普及促進対策費補助制度の拡充(ディーゼル微粒子除去装置の導入関係)	<p>大都市のPM排出の43%はディーゼル車からの排出によるものであるが、大都市部における大気環境基準の達成率は51.2%(平成13年度)と低い状況。</p> <p>原因は、全国の使用過程のディーゼル貨物車の約70%が自動車NOx、PM法の車種規制を満たしていないこと。</p> <p>使用過程車に装着するディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の導入に対するインセンティブを全国の運送事業者に付</p>			
----	---------------------------------------	--	--	--	--

		<p>与することが必要。</p> <p>低公害車普及促進対策費補助の対象を従来の大都市部に使用の本拠を置く運送事業者から対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者へと拡充することが妥当。</p>			
--	--	--	--	--	--

(良好な自然環境の保全、形成)

39	観光地における低公害バスの導入補助の実施	<p>美しい自然環境・観光資源の保全のためマイカーの乗り入れを規制しバスへの利用転換を図っている地域において、低公害バスへの転換が進まない。</p> <p>原因は、既存のディーゼルバスに比べて価格の高い低公害バスを導入する際のバス事業者の負担が大きいため。</p> <p>観光地における低公害バスの導入に係るインセンティブを付与することが必要。</p> <p>国立公園等の観光地においてバス事業者が低公害バス(低PM認定車)を導入する際の経費の一部を補助することが妥当。</p>			
40	海色監視衛星データ処理システムの構築	<p>東京湾再生のため水質改善等を通じた環境保全・再生等を図ろうとしているが、汚染メカニズムが解明できていないため効果的な施策の実施や評価ができない状況。</p> <p>原因は、正確なデータ把握、汚染メカニズムの解明のために必要な広範囲にわたる連続的な監視を行う手段がなく、航空機や船舶等による赤潮等の把握を目視によっていること。</p> <p>同時性、広域性、連続性を兼ね備え、面としてデータを収集できる観測システムの構築が必要。</p> <p>平成14年打上げの海色センサーを搭載した人工衛星を活用して広域にわたる常時監視を行い、汚染メカニズム解明のための海色監視衛星データ処理システムを構築することが妥当。</p>			

(I T 革命の推進)

41	自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築	<p>自動車検査・登録等国民の多くが頻繁に行う行政手続は誰もが簡便に行えるべきであるが、窓口が多岐にわたる上、手続が複雑である。</p> <p>原因は、複数の関係行政機関のほか行政機関以外の主体まで関係主体が多岐にわたること、それぞれ窓口に向かう必要があること等。</p> <p>自動車保有関係手続をオンラインで一括して行えるようにすることが必要。</p> <p>申請端末から一括して受けた申請を関係機関に振り分けて情報接続業務を行うシステムの構築、関係手続の電子化に向けた仕組みの整備が必要。</p>			
42	港湾諸手続の電子情報処理システム(港湾EDIシステム)の設置及び管理に係る制度の創設	<p>我が国港湾の相対的な地位低下の要因の一つとして、輸出入手続きが複雑で長時間を要することが挙げられる。</p> <p>原因は、港湾管理者毎に入港届等の様式等が不統一であること、行政機関毎に港湾関係の諸手続を個別に行う必要があること。</p> <p>港湾管理者毎に異なる入港届等の様式の統一、さらに各行政機関に係る港湾関係の諸手続の電子化及び様式の統一化・ワンストップサービス化が不可欠。</p> <p>各行政機関の行政手続きの電子情報処理を可能とし、港湾EDIシステムに係る手続の様式を国が統一的に定め、各システム相互の接続・連携により、ワンストップサービス化の実現をすることが妥当。</p>			

(国際交流の推進)

43	ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施	<p>平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とする目標に対し、14年度においては524万人。</p> <p>原因は、各国が外国人来訪者の誘致競争を行う中、我が国は海外での大規模かつ戦略的な観光宣伝が行えていないこと。</p> <p>国が中心となった観光宣伝の飛躍的な強化が必要。</p> <p>重点市場を中心に、テレビ・新聞等のメディアミックスを活用した広告宣伝の実施等、戦略的訪日促進キャンペーンを展開することが妥</p>			
----	---------------------	--	--	--	--

		当			
44	外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施	<p>訪日外国人旅行者に対するアンケートにおいて、訪日外国人旅行者を増加させるためには外国語表示や案内等の言語の問題があるとの回答が多かった。</p> <p>原因は、個人グループ客まで含めた外国人旅行者の観点に沿った受入体制の整備が行われてこなかったこと。</p> <p>外国人旅行者を対象とした案内表示の充実、地域住民のホスピタリティの向上を図ることが必要。</p> <p>外国人による受入体制状況診断に基づく体制整備の推進、宿泊事業者への外客受入に関する研修の実施等が妥当。</p>			

(その他)

45	公共事業関係長期計画の一本化	<p>公共事業については、必要性の低い事業が行われがち、事業を止める仕組みがない、予算が硬直的等の指摘がある。</p> <p>原因は、長期計画が縦割りであるため、事業横断的な改革を規定し得なかったこと、事業量への偏重、事業間の連携の不十分さ等。</p> <p>長期計画を抜本的に見直し、必要な法整備を行い、新たな計画を計画を策定する必要。</p> <p>社会資本整備重点計画(仮称)の策定、その根拠として社会資本整備重点計画法を新法として制定、従来の緊急措置法は原則廃止等の措置を講じることが妥当。</p>			
46	道路整備費の財源確保等に関する道路整備緊急措置法の改正	<p>道路整備緊急措置法により安定的な道路財源を確保してきたが、渋滞による経済損失が年間1.2兆円など、依然として良好な生活空間の創出、経済活力の発揮に大きな支障。</p> <p>原因は、我が国の道路整備は、モータリゼーションの急激な進展や、近年では少子高齢化、地球環境問題の顕在化など新たな課題に対応する必要性が高まっていること。</p> <p>引き続き安定的な道路財源を確保し、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する必要な道路整備を進めることが必要。</p> <p>平成15年度以降5箇年間は、揮発油税・石油ガス税の全部又は一部を道路整備費の財源に充てるとともに、その使途に、道路事業に密接に関連する環境対策事業等を含める法律改正案を提出することが妥当。</p>			
47	直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正	<p>国幹道法等に基づき整備計画が策定された9,342kmは、早期整備が必要。一方、道路関係四公団の民営化の議論に伴い、新たな組織が整備しない路線の整備のため、補完措置が必要。</p> <p>原因は、道路公団の民営化、道路公団への国費不投入により、必要な路線の整備が困難となること。</p> <p>新たな組織において整備することは困難だが、一方で整備の必要性があるものの、有料道路としての整備に馴染まない道路についての新たな整備手法の導入が必要。</p> <p>必要な高速自動車国道建設のため、国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を可能にする法律案の提出が妥当。</p>			
48	本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年において緊急的に構すべき特別措置の実施	<p>本四道路事業の平成13年度財務状況において、当期員失金65.5億円が発生する等、一刻も早く財務状況の改善を図り、将来における国民負担の膨張を避けることが必要。</p> <p>原因は、景気低迷による需要の低迷等による計画と実績交通量の乖離、また、利益が収入を超えていることが当期員失の要因。</p> <p>平成57年度末までに有利子負債を償還するためには、債務引離しを行うとともに、国及び地方からの出資金を延長することが必要。</p> <p>本四公団の長期借入金等で政令で定めるもの(約1.34兆円)を一般会計にて承継するものとする法律案の提出及び国及び地方からの出資金を10年間延長することが妥当。</p>			
49	大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省	<p>大陸棚調査を平成21年までに完了させて証拠資料を国連に提出しなければ、大陸棚拡張により確保可能な海底資源を喪失することとなる。</p>			

庁の連携体制の構築	<p>原因は、新たに策定された国連の「科学的・技術的ガイドライン」が非常に精密なデータを要求していること。</p> <p>科学的・技術的ガイドライン」が要求する調査の実施に必要な地震計・ボーリング装置等の資機材及び現在測量船2隻で実施している調査体制の早急な充実・強化が必要。</p> <p>調査能力を有する関係省庁との連携、人員・資機材の早急な整備による調査体制の充実・強化等が妥当。</p>	
-----------	---	--

3) 個別公共事業の評価

「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」等に基づき、平成15年度予算等に向け、個別公共事業の新規事業採択時評価及び再評価を実施し、平成15年4月1日に「個別公共事業評価書」として公表した（平成15年3月27日省議決定）。評価の結果は、平成15年度予算等に反映した。評価結果及びその政策への反映状況の概要については、表3-1から表3-3に示したとおりである。

なお、個別箇所で予算内示される事業に係るものについては、平成14年8月28日に「平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業の新規事業採択時評価」及び「平成15年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価」として公表し、評価結果を平成15年度予算概算要求に反映させた（平成14年8月26日省議決定）。（表3-4及び表3-5参照）

（表3-1）平成15年度予算に向けた個別公共事業の新規事業採択時評価【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	直轄事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	14件
	補助事業等		23件
ダム事業	直轄・公団事業		8件
	補助事業等		4件
砂防事業等	補助事業等		186件
海岸事業	補助事業等		32件
道路・街路事業	直轄・公団事業		19件
	補助事業等		105件
土地区画整理事業			29件
市街地再開発事業等			27件
都市再生推進事業			26件
まちづくり総合支援事業			79件
港湾整備事業	直轄事業	10件	
	補助事業等	14件	
空港整備事業	直轄・公団事業	1件	
	補助事業等	1件	
都市・幹線鉄道整備事業		82件	
鉄道防災事業		34件	

航路標識整備事業		6件
住宅地区改良事業		5件
住宅宅地関連公共施設等総合整備事業		8件
住宅市街地整備総合支援事業		8件
密集住宅市街地整備促進事業		4件
下水道事業		43件
都市公園事業		96件
	計	864件

【その他施設費】

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
官庁営繕事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成15年度予算に反映した。	9件
小笠原諸島振興開発事業	住民ニーズなどの基本的要件と小笠原の特殊性を考慮した評価基準による評価を実施し、採択が妥当		2件
船舶建造事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当		3件
		計	14件

- (注) 1 市街地再開発事業等の箇所数は、市街地再開発事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業の箇所数の合計数
2 都市再生推進事業の箇所数は、都市再生総合整備事業、都市再生区画整理事業、都市再生交通拠点整備事業、都市防災総合推進事業の合計数
3 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業の評価を1件実施

(表3-2) 平成14年度予算に係る個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
道路・街路事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成14年度予算に反映した。	6件
都市・幹線鉄道整備事業			1件
都市公園事業			1件
		計	8件

(表3-3) 平成15年度予算に向けた個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗の視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業 直轄・公団事業 : 35件	継続34件、中止1件が妥当	平成15年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 34件 ・事業を中止 : 1件

事業区分の名称 (箇所数)		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗の見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
	補助事業等 : 123 件 [評価手続中 4 件]	継続 118 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 118 件 ・事業を中止 : 1 件
ダム事業	直轄・公団事業	継続 12 件、中止 6 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 12 件 ・事業を中止 : 6 件
	補助事業等	継続 16 件、中止 8 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 16 件 ・事業を中止 : 8 件
砂防事業等	直轄事業	継続 18 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 18 件
	補助事業等	継続 42 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 42 件 ・事業を中止 : 1 件
海岸事業	直轄事業	継続 2 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 2 件
	補助事業等	継続 40 件、中止 2 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 40 件 ・事業を中止 : 2 件
道路・街路事業	直轄・公団事業	継続 109 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 109 件
	補助事業等	継続 180 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 180 件 ・事業を中止 : 1 件
土地区画整理事業		継続 55 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 55 件
市街地再開発事業		継続 18 件、中止 4 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 18 件 ・事業を中止 : 4 件
都市再生推進事業		継続 2 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 2 件
港湾整備事業	直轄事業	継続 11 件、中止 3 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 11 件 ・事業を中止 : 3 件
	補助事業等	継続 60 件、中止 7 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 60 件 ・事業を中止 : 7 件
空港整備事業	直轄・公団事業	継続 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 1 件
航空路整備事業		継続 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 1 件
都市・幹線鉄道整備事業		継続 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 1 件
公営住宅整備事業		継続 10 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 10 件
住宅地区改良事業		継続 2 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 2 件
住宅地関連公共施設等総合整備事業		継続 28 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 28 件 ・事業を中止 : 1 件

事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗の見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
住宅市街地整備総合支援事業	継続 11 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 11 件
密集住宅市街地整備促進事業	継続 28 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 28 件 ・事業を中止 : 1 件
下水道事業 [評価手続中 2 件]	継続 160 件、中止 1 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 160 件 ・事業を中止 : 1 件
都市公園事業	継続 83 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 83 件
都市基盤整備公団事業 (土地区画整理事業:再掲)	継続 2 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 2 件
合 計	継続 1,042 件、中止 37 件が妥当	平成 15 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 1,042 件 ・事業を中止 : 37 件

- (注) 1 「うち土地区画整理事業(再掲)」は、「土地区画整理事業」の内数の再掲
2 都市再生推進事業の箇所数は、都市防災総合推進事業
3 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団が自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業 7 件、地域振興整備公団事業として、地方公共団体からの事業要請を受け国の認可を得て実施する事業の評価 2 件を実施した。
4 「個別公共事業評価書」(平成 15 年 3 月 27 日省議決定)において評価手続中であった事業について、平成 15 年 7 月 15 日までに道路事業(補助事業等) 4 件、下水道事業 1 件、都市公園事業 3 件について評価が終了し、いずれも継続が妥当との結論を得て、事業を継続することとした。

(表 3 - 4) 平成 15 年度予算概算要求に係る個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
ダム事業	直轄・公団事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成 15 年度予算概算要求に反映した。	3 件
	補助事業等			4 件
道路・街路事業	補助事業			6 件
港湾整備事業	直轄事業			7 件
	補助事業等			1 件
都市公園事業・港湾整備事業				1 件
空港整備事業	直轄事業	1 件		
計			23 件	

【その他施設費】

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
官庁営繕事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成
		8 件

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況	
海上保安官署施設整備事業	事業の緊急性、計画の妥当性、事業の効果ごとに評価指標により評点方式で評価し、採択が妥当	15年度予算概算要求に反映した。	2 件
船舶建造事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当		3 件
		計	13 件

(注) 1 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業を 1 件実施

(表 3 - 5) 平成 15 年度予算概算要求に係る個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称 (箇所数)		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗の見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
ダム事業	直轄・公団事業 : 11件	継続8件、中止3件が妥当	平成15年度予算概算要求に反映した。 ・継続8件 ・中止3件
	補助事業等 : 2件	継続1件、中止1件が妥当	平成15年度予算概算要求に反映した。 ・継続1件 ・中止1件
航空路整備事業 : 1件		継続1件が妥当	平成15年度予算概算要求に反映した。 ・継続1件
合 計		継続10件、中止4件が妥当	平成15年度予算概算要求に反映 ・継続10件 ・中止4件

(注) 1 「平成 15 年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書」(平成 14 年 8 月 26 日省議決定)において評価手続き中であったダム事業(直轄・公団事業)2件、ダム事業(補助事業等)1件について評価が終了し、いずれも継続が妥当との結論を得て、事業を継続することとした。

4) 個別研究開発課題の評価

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について事前評価を、研究開発期間が 5 年以上の課題及び期間の定めのない個

別研究開発課題について中間評価を、研究期間が終了した個別研究開発課題を対象として事後評価を実施し、平成15年4月1日に、「個別研究開発課題評価書」として公表した(平成15年3月27日省議決定)。評価の結果は、事前評価及び中間評価にあつては予算要求等に、事後評価にあつては今後の研究開発の実施にあたり反映している。評価を実施した対象課題の名称と評価結果の政策への反映状況は、表4-1から表4-3のとおりである。

(表4-1) 個別研究開発課題の事前評価

	研究開発課題の名称
1	リアルタイム災害情報システムの開発
2	準天頂衛星測位・通信システムの開発
3	ロボット等によるIT施工システムの開発
4	準天頂衛星による高精度測位補正に関する研究開発
5	低環境負荷型外航船(グリーンシップ)の開発
6	船舶の生涯価値(LCV)評価・格付システムの確立
7	人工衛星による海面変動・重力場の解析手法に関する研究
8	レーザー光の反射強度を活用した地理情報取得の可能性に関する研究
9	地震火山活動に関連した地殻変動数値モデル最適化に関する研究
10	GPS時系列データに含まれる誤差に関する研究
11	東南海・南海地震域の地殻変動特性に関する研究
12	地域の価値向上のためのゲートウェイ空間整備手法に関する研究
13	都市臨海部に干潟を取り戻すプロジェクト
14	地球規模水循環変動に対応する水管理技術に関する研究
15	水域における化学物質リスクの総合管理に関する研究
16	マルチモーダル交通体系の構築に関する研究
17	かっこいい建築・住まいの実現のための建築技術体系に関する研究
18	東アジアの航空ネットワークの将来展開に対応した空港整備手法に関する研究
19	ペンシルビルの連結による街並み再生手法の研究
20	バルコニー一体型ソーラー利用集合住宅換気空調システムの開発
21	室内科学物質空気汚染の事前評価と健康影響防止技術の開発
22	地上測量ゼロを可能にする航空測量機器及びソフトの研究
23	環境中における雨天時下水道由来のリスク因子の変容と動態
24	社会基盤施設の高精度情報化診断・寿命予測技術に関する研究開発

新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について、外部評価を活用して必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、採択が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成15年度予算等に反映した。

(表4-2) 個別研究開発課題の中間評価

	研究開発課題の名称
1	ITを活用した運航支援のための技術開発
2	地震発生過程の詳細なモデリングによる東海地震発生の推定精度向上に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を踏まえつつ必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、継続が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成15年度予算に反映した。

(表4-3) 個別研究開発課題の事後評価

	研究開発課題の名称
1	生態系の保全・生息空間の創造技術の開発
2	建設事業の品質管理体系に関する技術開発
3	投資効率向上・長期耐用都市型集合住宅の建設・再生技術の開発
4	災害等に対応した人工衛星利用技術に関する研究
5	外部コストを組み入れた建設事業コストの低減技術の開発

	研究開発課題の名称
6	工業化インフィル住宅の工法等の開発
7	マイクロセンシング技術の建設工学への応用研究開発
8	既存建物の標準的構造性能評価法の開発
9	地震火災から木造都市を守る環境防災水利整備に関する研究開発
10	データアシミレーションによる海況把握手法の研究
11	外洋域の潮流を考慮した漂流予測モデルの開発
12	火山性地殻変動のダイナミックモデルに関する研究
13	ニューラルネットによる画像情報の判別手法に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を確認し、必要性、効率性、有効性等の観点からその妥当性について評価した結果、一部成果について不十分な点や研究体制に関する課題等の指摘があった。その結果を踏まえ、今後の研究開発の実施に当たり適切に反映する。

平成13～14年度 政策レビュー

措置状況報告票 目次

ダム事業	
- 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	24
都市圏の交通渋滞対策	
- 都市再生のための道路整備 -	25
都心居住の推進	
- 良好な居住環境の形成 -	26
空港整備	
- 国内航空ネットワークの充実 -	27
国際ハブ港湾のあり方	
- グローバル化時代へ向けて -	28
総合保養地域の整備	
- リゾート法の今日的考察 -	29
低公害車の開発・普及	
- 自動車税のグリーン化等による取り組み -	30
道路交通の安全施策	
- 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -	31
貨物自動車運送のあり方	
- いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -	32
内航海運のあり方	
- 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -	33
河川環境改善のための水利調整	
- 取水による水無川の改善 -	34

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -	担当部局	河川局
評価結果	措置状況		
・治水の段階的な目標に対して、最大の効果を発揮する効率的な操作ルールの設定や既存ダム群の機能の最適化を図る容量再編等、既存施設の徹底した活用。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置済み 利根川水系等において、ダム群連携事業、ダム群再編事業に着手済み。鬼怒川上流ダム群連携事業を実施中。筑後川水系ダム群連携事業、利根川上流ダム群再編事業の実施計画調査を実施中。		
・少雨化傾向に対応した利水安全度と費用負担のあり方について検討。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置済み 学識経験者から構成される水マネジメント懇談会を設置・開催し、確保すべき利水安全度に着目したダム貯水池の運用・管理方法及び渇水時における各利水者の投資に見合ったダム貯水池の運用・管理方法等の検討に着手済み。		
・地球温暖化等による気象、降雨特性の変化が治水・利水に与える影響の把握に向けての取り組み。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置予定 これまで収集整理した資料を活用するとともに、学識者等で構成する検討会を設置し、気象、降雨特性の変化が治水・利水に与える影響について検討を行う予定。		
・フォローアップ制度の成果を活用し、環境への影響の予測・評価手法、環境保全措置等のノウハウ、データを集約、共有し、フィードバックする仕組みを構築。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置済み 「ダム等の管理に係るフォローアップ制度」を試行から本格的実施に改めるとともに、環境面を含む評価の内容の充実を図った。		
・フォローアップ制度の成果を活用し、環境への影響の予測・評価手法、環境保全措置等のノウハウ、データを集約、共有し、フィードバックする仕組みを構築。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置予定 同フォローアップ制度における年次報告、定期報告（五年ごと）の内容の充実を図る予定。		
・河川整備計画を策定する段階において、環境面の分析結果や環境への配慮を計画に反映。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置済み 河川整備計画の策定に際し、動植物の生息・生育環境や水環境への影響等の環境面からの分析を行うよう措置済み。		
・河川整備計画を策定する段階において、環境面の分析結果や環境への配慮を計画に反映。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置予定 学識経験者で構成される委員会において、「河川整備計画の計画段階における環境影響の分析手法に関する考え方」について提言を取りまとめていただいた。		
・河川整備計画を策定する段階において、環境面の分析結果や環境への配慮を計画に反映。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置予定 今後、上記提言に盛り込まれた考え方を適用し、実効性と有効性を検証するとともに、課題を取りまとめ、適宜内容を充実させるなど、河川整備計画策定に際し、広く適用できる考え方の確立を目指す事としている。		
・事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置済み 事業のコスト管理・工程管理の強化を着手済み。		
・事業のコスト管理・工程管理の強化、コスト縮減のための技術開発等の推進。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置予定 コスト縮減に関する技術開発等を引き続き実施予定。		
・利水者等の事業からの撤退時における費用負担の明確化の検討。	<ul style="list-style-type: none"> ・措置済み 「独立行政法人水資源機構法」を制定し、同機構が実施するダムに関して、利水者等の事業からの撤退時の費用負担について位置付けたところ。		
・洪水や渇水が国民生活や社会経済活動に及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有。	<ul style="list-style-type: none"> ・検討中 洪水や渇水が国民生活や社会経済活動に及ぼす影響やその深刻さについて、国民が実感できるような情報の提供・共有のあり方等について検討中。		
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -	担当部局	道路局
評価結果		措置状況	
・ 渋滞対策の評価に必要なデータの収集体制の確立		・ 措置予定 プローブカー等を用いた詳細な渋滞状況データをより頻繁に取得する体制を整える。（平成 15 年度中）	
・ 面的な観点からの総合的な渋滞対策の推進		・ 措置済み 警察庁と連携した都市圏交通円滑化総合計画の策定のより一層の推進。平成 14 年度までに 12 都市圏で策定済み。	
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -	担当部局	住宅局、都市・地域整備局、国土計画局
評価結果	措置状況		
・容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。	<p>・一部措置済み</p> <p>同趣旨を内容に含む都市計画運用指針を各地方公共団体等に通知（15年3月）</p> <p>都心型住宅供給の誘導措置等を紹介するホームページを立ち上げるにより、地方公共団体等へ各種特例措置を周知（15年度予定）</p>		
・都市基盤整備等を行う都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。	<p>・措置済み</p> <p>都市再生に民間を誘導するため、事業施行権限を有する新たな独立行政法人の設置等を内容とする独立行政法人都市再生機構法案を国会に提出し（平成15年2月）成立した（同年6月）</p>		
・都市基盤整備公団及び新設される独立行政法人都市再生機構が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」の推進を図る。	<p>・措置済み</p> <p>民間供給支援型賃貸住宅制度による敷地公募戸数の拡大（6,100戸分、前年度比+2,100戸分）（平成15年度事業計画）</p>		
・密集市街地において、防災機能の向上等による居住環境の整備を図るための法改正を行う。	<p>・措置済み</p> <p>防災街区整備事業の創設等を内容とする密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律案を国会に提出し（平成15年3月）成立した（同年6月）</p>		
・オフィスビル等の転用による住宅供給について、規制面、財政面等からの支援を行う。	<p>・措置済み</p> <p>住宅の居室に係る床面積に対する窓等の有効面積の算定方法を合理化するため、平成15年国土交通省告示第303号を定めた。（平成15年3月）</p> <p>・措置済み</p> <p>優良建築物等整備事業や住宅市街地整備総合支援事業において、既存オフィスビル等を市街地住宅に転用する際に必要となる共同施設の整備費を補助対象に追加。（平成15年度予算、住宅市街地総合整備支援事業費補助673億円の内数（国費））</p> <p>・措置済み</p> <p>既存オフィスビル等をファミリー向け又は高齢者向けの優良賃貸住宅として再生し供給する場合の改良工事費について10%の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設。</p>		
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -	担当部局	航空局
評価結果	措置状況		
<p>・喫緊の課題として羽田空港の再拡張事業を推進。</p>	<p>・措置予定 平成16年度以降の再拡張事業の着工に備えて、早期かつ円滑な事業実施が行えるよう、着工準備調査として環境影響調査、土質調査等必要な調査を実施予定。</p>		
<p>・今後の一般空港の整備は、従来の量的拡大のための整備から、就航率の向上、利便性の向上等の既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移行。</p>	<p>・措置予定 一般空港については離島を除き新設を抑制すること、また、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進することについて、今年度策定する社会資本整備重点計画に明記することを検討。</p> <p>・措置済み 既存空港の質的向上に資する照明施設等を空港の基本施設に位置づけるとともに、地方公共団体が管理する空港において、照明施設等を地方単独事業で整備可能とする空港整備法改正法案を国会に提出し(平成15年2月)、平成15年5月に成立した。</p>		
<p>・一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、長期計画における個別選定をとりやめ、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要や必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味等を行って、真に必要なかつ有用なものに限って事業化。</p>	<p>・措置予定 今年度策定する社会資本整備重点計画において、長期計画における個別選定をとりやめる予定。</p> <p>・措置済み 学識経験者等からなる研究会を設置し検討を進め、「一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針(案)」を策定し(平成15年4月)、平成15年度から試行。</p>		
<p>・透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント等の手続きをルール化。</p>	<p>・措置済み 一般空港の構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメントの手続きをルール化するため、学識経験者等からなる研究会を設置し検討を進め、「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメント・ガイドライン(案)」を策定し(平成15年4月)、平成15年度以降新たに検討しようとする案件を対象に試行。</p>		
<p>その他特記事項： ・交通政策審議会航空分科会答申(平成14年12月6日)にも沿った形で措置。</p>			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代に向けて -	担当部局	港湾局、海事局
評価結果	措置状況		
・コンテナターミナルの経営の大規模化によるコスト競争力の強化	<p>・措置済み スーパー中枢港湾育成（アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスレベルの実現を目指し、先導的・実験的に施策を展開する国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）に向けた具体的措置の検討に係る予算を要求し（平成14年8月）、スーパー中枢港湾の指定に向け、基準との適合判定等に必要な経費が認められた（80,312千円）。</p> <p>・措置予定（一部措置済み） 平成15年度末以降、スーパー中枢港湾育成の対象地域の指定を予定。（指定基準の公表と候補の公募（平成14年12月）候補の選定（平成15年3月）については措置済み。）</p>		
・行政手続きのシングルウィンドウ化や民間の持つ港湾サービス情報との連携等、利用者本位のシステムづくり	<p>・措置済み 港湾諸手続きの電子情報処理システム（港湾EDIシステム）の国による管理運営制度を創設するため、港湾法の一部改正法案を国会提出し（平成15年2月）、平成15年5月に成立した。</p> <p>・検討中 物流情報を共有化できる「港湾物流情報プラットフォーム」を構築するため、関係する民間事業者や行政機関と協力し、プラットフォームのグランドデザイン等を検討中。</p>		
・企業が推進するサプライチェーンマネジメント構築の支援に対応するロジスティクスセンター機能等の充実	<p>・措置予定 スーパー中枢港湾の育成対象地域の指定基準として、港湾を核としたロジスティクス機能の拡充を掲げ、スーパー中枢港湾の育成を通じてサプライチェーンマネジメント構築を支援予定。</p>		
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -	担当部局	都市・地域整備局、 総合政策局、観光部、港湾局
評価結果	措置状況		
<p>次の内容に関して基本方針及び基本構想の見直しを行う。</p> <p>基本構想の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点でのニーズを踏まえて、特定施設・重点整備地区・基本構想自体の廃止や削除も含めた再検討 <p>チェック機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策評価の定期的実施 <p>時間管理概念の導入・徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備の工程表の策定 <p>総合保養地域の魅力の向上、地域間交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の独自の魅力の追求、情報流通の円滑化、運営・経営上の工夫、人材の育成、行政、NPO、地域住民、民間事業者の連携の強化、地域間交流の促進 	<p>・措置予定</p> <p>評価結果を踏まえて基本方針の見直しを実施する予定（平成 15 年度中）</p> <p>また、円滑な基本構想の見直しが促進されるよう「総合保養地域運用指針」（仮称）を策定する予定（平成 15 年度中）</p> <p>これらを通じて、平成 15 年度以降、各道府県において基本構想の見直しが進められる見込み。（平成 15 年度以降）</p>		
<p>・道府県と国の協議の手續の見直しによる変更に係る協議期間の短縮等、協議に係る事務負担の軽減措置について検討し対応する。</p>	<p>・措置予定</p> <p>協議に係る事務負担の軽減措置に関して、変更申請時の書類の簡素化、標準処理期間の設定、事前協議及び正式協議のオンライン化等を行うことについて、主務省（総務省、農林水産省、経済産業省及び国土交通省）及び関係省庁間で結論を得たところ。これらの内容について、各道府県に対し周知する予定（平成 15 年度中）</p>		
<p>その他特記事項：</p>			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	低公害車の開発・普及 - 自動車グリーン化等による取り組み -	担当部局	総合政策局、 自動車交通局
評価結果	措置状況		
<p>・ 今後は、税制措置の対象を、より環境性能の優れた自動車に重点化する</p>	<p>・ 措置済み 平成15年度税制改正において、ガソリン自動車については、優遇措置の対象を「<input type="text"/>かつ低燃費車」のみに重点化。また、新たに普及が見込まれることとなった環境負荷の小さい自動車（燃料電池自動車、LPG自動車（<input type="text"/>かつ低燃費車）、低PM認定車）についても、税制上の優遇措置の対象に追加。</p>		
<p>・ 使用過程のディーゼル車に起因する環境対策が喫緊に求められていること、CNG自動車などの既に実用段階にある低公害車の短期集中的な導入に取り組むこと、都市部への流入車についても対応が求められていることから、より一層の導入を促進させるため、対象車両及び対象地域等を拡充し、引き続き導入に対する補助制度が必要</p>	<p>・ 措置済み 以下を内容とする予算要求を行った（平成14年8月） 低公害車導入補助については、従来の補助対象車両に低PM認定バス・トラックを追加し、対象地域を全国に拡大。また、ディーゼル微粒子除去措置導入補助については、補助対象事業者を「大型ディーゼル車を保有する者」とし、自動車NOx・PM法対策地域内を走行する車両を補助対象車両とする等拡充。 平成15年度導入予定数は、低公害バス約170台、低公害トラック約1,900台、低PM認定車約650台、ディーゼル微粒子除去措置約29,500基 ・ 上記の予算が認められた。 【平成15年度予算額 6,507百万円(道路特定財源の一部を活用したディーゼル微粒子除去装置装着に対する補助 4,000百万円を含む)】</p>		
<p>・ 燃料電池自動車や大型ディーゼル車から代替可能な次世代低公害車について普及促進に向けた技術基準の整備等が必要</p> <p>・ 燃料電池自動車、次世代低公害車の保安基準等を2004年度末までに整備する。</p>	<p>・ 措置済み 以下の予算要求を行った（平成14年8月） 「燃料電池自動車実用化促進プロジェクト」において、自動車メーカーによる一般的な市販が想定される平成17年度までに、大量生産するために必要となる保安基準の整備を行うため、衝突試験・耐水試験等の各種試験を実施する。 「次世代低公害車開発促進事業」において、平成16年末を目途に、大型ディーゼル車から代替可能な次世代低公害車（ジメチルエーテル自動車等）の試作車を開発し、安全上・環境保全上の技術基準の整備等を行い、早期実用化を促す。 ・ 上記の予算が認められた。 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト 【平成15年度予算額 350百万円】 次世代低公害車開発促進事業 【平成15年度予算額 995百万円】</p>		
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -	担当部局	道路局、 自動車交通局、総合政策局
評価結果		措置状況	
事故多発地点緊急対策事業			
・事故危険箇所対策の推進		・措置予定 特に事故率の高い事故危険箇所の選定作業中	
・事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築 ・事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入		・検討中 学識経験者からなる事故対策評価システムに関するアドバイザー会議（委員長：越正毅東京大学名誉教授）において、事故分析の充実及び事故対策のノウハウの蓄積・活用のあり方等について検討中	
事業用自動車の安全対策			
(監査) ・監査件数の増加や悪質な事業者を対象とする重点化などを検討することが必要 ・中立性があり、教育を受け質の高い要員を揃えた第三者機関的な組織を設立し、自主的な指導を行わせるなどの方法を考える必要がある		・措置予定 ITを活用した運送事業に対する監査体制の強化に係る予算要求（16年度要求） 事故情報や過去の監査・処分情報等をデータベース化することにより、安全規制が遵守されていないおそれがあり重点的な監査を行うべき事業者及び監査項目を迅速に抽出できるようにし、安全対策が不十分と考えられる事業者や新規参入事業者等に重点的な監査・処分等を実施し、効果的な安全対策の改善を図る。今後、さらにデータベースを拡充し、関係機関とより一層連携を強化した監査・処分ができるようにする。	
(指導講習) ・「業態別に特化したきめこまやかな講習」「テーマ別のカリキュラム」「実態に即した指導」等を実施することが有効		・検討中	
(適性診断) ・「診断結果に基づく安全対策の情報の提供」、「事故惹起者に対するきめこまかな診断」、「土曜日、日曜日、祝祭日の診断開催」等を検討 ・職場での活用を促すための情報提供や診断結果の具体的な活用方法の説明などソフト面の充実を図る		・検討中	
車両の安全基準の拡充・強化			
・安全基準の強化・拡充		・措置予定 大型トラックへのスピードリミッタ装着義務付け（9月） 歩行者の事故時の頭部保護基準の導入 RV車等の運転視界基準の導入 高齢者に配慮した車両安全対策の推進	
・医学的データ等を含めた事故分析の実施 ・より精度の高い事前効果分析手法の開発		・検討中	
・基準化した車両の構造・装置等について、その効果が充分発揮できるよう、必要に応じシートベルトの着用のような正しい使用方法をソフト面・ハード面から自動車使用者に徹底させる施策の実施		・検討中 シートベルト等の車両安全対策の適正な活用の推進	
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	貨物自動車運送のあり方 - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -	担当部局	自動車交通局 総合政策局
評価結果	措置状況		
・営業区域規制の廃止	・措置済み 「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(第154回通常国会) により措置(平成15年4月1日施行)		
・運賃料金事前届出・変更命令制度の廃止	・措置済み 「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(第154回通常国会) により措置(平成15年4月1日施行)		
・元請事業者の責任の明確化	・措置済み 「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(第154回通常国会) により措置(平成15年4月1日施行)		
・事後チェック体制の強化	・措置済み 「鉄道事業法等の一部を改正する法律」(第154回通常国会) による貨物自動車運送適正化事業実施機関の権限強化のほか、 行政処分基準の見直し等を内容とする関係通達の発出、貨物自 動車運送適正化事業実施機関の事業実施体制の見直し等を行っ た(平成15年4月1日より実施)		
その他特記事項：			

措置状況報告票（政策レビュー）

テーマ名	内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -		担当部局	海事局
評価結果	措置状況			
<ul style="list-style-type: none"> ・暫定措置事業について、資金管理計画の導入による事業収支の適正化、建造納付金額の低減の継続を通じて着実に実施する 	<ul style="list-style-type: none"> ・措置済み 資金管理計画の導入により、事業収支の適正化を図るとともに（平成14年2月）、平成14年11月には、平成15年度以降3年間の建造等納付金単価の引き下げを決定した。 			
<ul style="list-style-type: none"> ・次世代内航海運ビジョンに盛り込まれた事業規制の見直しをはじめとする諸施策の具体化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・検討中 次世代内航海運ビジョンの具体化を図るため、14年5月に「内航海運制度検討会」を設置し、最高限度量の設定、標準運賃・貸渡料の設定といった需給調整的な事業規制の見直し、参入規制の緩和等の具体的制度設計について検討しており、今夏を目途に取りまとめを行う予定。 			
<p>その他特記事項：</p>				

措置状況報告標（政策レビュー）

テーマ名	河川環境改善のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -	担当部局	河川局
評価結果		措置状況	
・無水区間解消の促進		<ul style="list-style-type: none"> ・措置予定 発電ガイドライン該当発電所以外の発電所においても、地域自治体と発電事業者の合意により河川維持流量の放流に関する要望がある場合等においては、できるだけ、協議会の設置などにより検討が行われ、河川維持流量の放流について発電事業者の理解と協力が得られるよう努めていく。	
・流況の改善を目指した放流パターンの検討		<ul style="list-style-type: none"> ・措置済み これまでもモデル的にフラッシュ放流の手法について学識経験者からなる研究会において検討しているところである。 <ul style="list-style-type: none"> ・措置予定 可能であれば、季節により放流量を増減させたり、フラッシュ放流を実施したりする等の放流方法についての検討にも努めていく。	
・事前調査の実施		<ul style="list-style-type: none"> ・措置予定 モデル的に事前調査を行うことを考えている。	
その他特記事項：			

平成14年度 政策アセスメント
措置状況報告票

(居住水準の向上)	ページ
1) マンション建替えの円滑化に係る制度の拡充	37
(子育てしやすい社会の実現)	
2) 住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充	38
(余暇の充実)	
3) ITを活用した観光ポータルサイトの整備	39
(住環境、都市生活の質の向上)	
4) 業務核都市の整備による首都圏の都市再生	40
5) 土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し	41
6) 都市再生促進税制(都市再生緊急整備地域における特例措置)の創設	42
7) 民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設	43
8) 既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充	44
9) 中小市町村における下水道整備支援の拡充	45
10) 消流雪用水導入事業の拡充	46
11) 既存オフィスビル等の住宅への転用	47
12) 住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進	48
13) 密集住宅市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生	49
14) 都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設	50
(公共交通の利便性向上)	
15) ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進	51
16) 最適経路選択支援システムの構築	52
(アメニティ豊かな生活環境の形成)	
17) 観光振興に資する海岸事業の拡充	53
(広域的モビリティの確保)	
18) 航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正	54
(国際競争力の強化)	
19) スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成	55
20) 公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充	56
21) 関西国際空港株式会社への補給金制度の創設及び政府保証の拡充	57
(新たな市場の育成)	
22) 新たな住宅資金供給システムの構築	58

(災害による被害の軽減)

23) 都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充	59
24) 都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設	60
25) 流域貯留浸透事業の拡充	61
26) 災害関連事業の拡充	62
27) 火山噴火警戒避難対策事業の拡充	63
28) 建築物の耐震化の促進のための制度の拡充	64
29) 大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化	65

(交通安全の確保)

30) 航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設	66
31) 黄砂に関する情報提供の開始	67

(海上における治安の確保)

32) 不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化	68
---------------------------	----

(地球環境の保全)

33) 官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設	69
34) 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充	70
35) 燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進	71
36) 船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進	72
37) 物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築 (環境負荷の小さい物流体系の構築)	73

(大気、騒音に係る生活環境の改善)

38) 低公害車普及促進対策費補助制度の拡充 (ディーゼル微粒子除去装置の導入関係)	74
--	----

(良好な自然環境の保全、形成)

39) 観光地における低公害バスの導入補助の実施	75
40) 海色監視衛星データ処理システムの構築	76

(I T 革命の推進)

41) 自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築	77
42) 港湾諸手続の電子情報処理システム (港湾 E D I システム) の設置及び管理に係る制度の創設	78

(国際交流の推進)

43) ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施	79
44) 外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施	80

(その他)

45) 公共事業関係長期計画の一本化	81
46) 道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正	82
47) 直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正	83
48) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減をはかるために平成十五年度において緊急的に講ずべき特別措置の実施	84
49) 大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築	85

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.1】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	マンションの建替えの円滑化に係る制度の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>(1)マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部改正案を国会に提出した。(平成14年11月)</p> <p>(2) マンション建替事業に係る税制の特例措置の拡充を要望した。(平成14年8月)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 隣接敷地を含めたマンション建替事業に伴い隣接敷地について権利を失う者等に拡充 <p>(3)マンションの建替えを支援する助成措置等を講ずるため、以下の拡充を要望した。</p> <p>補助制度の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 優良建築物等整備事業(マンション建替えタイプ)の要件緩和(平成14年8月) ・ 都市再生住宅制度の要件緩和(平成14年8月) <p>住宅金融公庫の都市居住再生融資の要件緩和(平成14年8月)</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「1.魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会」の実現に資する施策であると判断 ・ 都市再生の推進の観点から、緊急性が高いと判断
現状と今後の予定	<p>(1)マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部改正法案が成立し(平成14年12月)、平成15年6月1日から施行された。</p> <p>(2)マンション建替事業に係る税制の特例措置の拡充が図られた。(平成15年4月)</p> <p>(3)マンションの建替えを支援する助成措置等を講ずるため、以下の拡充が認められた。</p> <p>助制度の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 優良建築物等整備事業(マンション建替えタイプ)の要件緩和(平成15年4月)【平成15年度予算額：優良建築物等整備事業費125億円の内数】 ・ 都市再生住宅制度の要件緩和(平成15年4月)【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費542億円の内数】 <p>住宅金融公庫の都市居住再生融資の要件緩和(平成15年4月)</p>
その他特記事項	平成15年1月の「住宅局関係予算概要」における「新重点4分野」のうち、「1.魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会」に位置づけられている。

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.2】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充
評価結果に基づく 措置	住宅取得資金の贈与を受けた場合に係る贈与税の特例措置を拡充する税制 改正要望を行った（平成14年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題への対応」 のうち「経済の活性化（デフレの反転、民需の自律的拡大に向けて）」に資 する施策であると判断。
現状と今後の予定	住宅取得資金の贈与を受けた場合に係る贈与税の特例措置について以下の 通り拡充が認められた。 （1）住宅取得資金等に係る相続時精算課税制度の特例の創設（H17.3.31ま で） 一般の非課税枠2500万円に1000万円上乘せし、3500万円まで贈 与税を非課税とする。 贈与者（親）の年齢が65歳未満である場合についても適用可能 とする。 （2）住宅取得資金等の贈与に係る贈与税額の計算の特例措置については、 経過措置として存置する（H17.3.31まで）。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.3】

担当部局	総合政策局
事前評価票の 施策等名	ITを活用した観光ポータルサイトの整備
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> 観光ポータルサイトの整備のために平成15年度予算要求を行った。 (平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> 観光振興に関する副大臣会議報告書(平成14年7月4日)の提言5「観光振興に関する関係府省の施策の連携・協力の推進」の1.に「観光振興のため関係施策・情報のデータベースを整理し、上記の施策を関係府省は連携・協力して実施する。」とされたため、緊急的にポータルサイトを整備することが必要と判断。 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する付帯決議(平成14年6月28日衆議院国土交通委員会)(参議院同趣旨)において、政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきであるとされ、その5において「ホテル、旅館、病院、老人ホームなど、宿泊や治療、療養等の滞在型用途に用いられる居室については、その一定の割合のバリアフリー対応が可能となるよう、適切な設計事例や設計方法の周知、利用者に対する情報の提供など必要な措置を講ずること。」とされたため、高齢者・障害者等の旅行環境の整備に資する本ポータルサイトの整備が必要と判断。 平成14年11月「改革加速プログラム」における「創業・新規開業の支援等」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> 観光ポータルサイト整備のための補正予算が認められた。 【平成14年度補正予算額：1億円(情報処理業務庁費)】
その他特記事項	<ul style="list-style-type: none"> グローバル観光戦略(平成14年12月24日) 観光立国懇談会報告書(平成15年4月24日)

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.4】

担当部局	国土計画局
事前評価票の 施策等名	業務核都市の整備による首都圏の都市再生
評価結果に基づく 措置	業務核都市において整備される中核的民間施設について、法人税、事業所税及び特別土地保有税の特例措置の対象を拡充(適用対象となる第三セクター要件の撤廃)する税制改正要望を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが必要と判断。</p> <p>平成14年7月に首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律(工場等制限法)が廃止されたことから、大都市中心部における人口及び諸機能の過度な集中の改善のため、業務核都市の一層の整備が必要と判断。</p> <p>制度制定以来、業務核都市はその拠点性を高めてきているものの、業務核都市の一部の地域において、近年の経済状況により、第三セクターや民間企業等による中核的民間施設の整備に遅れが見られ、緊急に措置を講じることが必要と判断。</p>
現状と今後の予定	業務核都市において整備される中核的民間施設について、特別土地保有税の特例措置の対象が拡充(第三セクター要件の撤廃)された(平成15年3月)
その他特記事項	

措置状況報告票 (政策アセスメント)【No.5】

担当部局	土地・水資源局
事前評価票の 施策等名	土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し
評価結果に基づく 措置	<p>以下の税制改正要望を行った(平成14年8月)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地・建物に係る流通課税の大幅な負担軽減等の抜本的見直し ・特別土地保有税の廃止又は課税停止 ・大都市の商業地等を中心とする土地等に係る固定資産税等の負担軽減 ・個人の土地長期譲渡所得に係る税率の引下げなど土地譲渡益課税制度の再構築
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>バブル崩壊以後、不動産市場は実需中心の市場へと構造変化しており、右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制を抜本的に見直す必要がある。</p> <p>また、平成15年度国土交通省重点施策として、「当面する課題」のうち「経済の活性化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断した。</p> <p>現下の厳しい経済情勢の中、資産デフレが進行し、不動産に対する深刻な需要不足から不良債権問題が深刻化しており、それらに早急に対応する必要がある。</p>
現状と今後の予定	<p>平成15年度税制改正にあっては、以下の項目について措置されることとされた。(平成15年4月)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登録免許税については、恒久措置として、全般的に本則税率を大幅に下げるとともに、平成15年4月1日から平成18年3月31日までの間は、さらに税率を恒久措置の1/2とした ・不動産取得税については、平成15年4月1日から平成18年3月31日までの間、税率を4%から3%に下げるとともに、土地についての課税標準の特例(1/2)を3年間延長した ・特別土地保有税については、平成15年度以降、当分の間、課税を停止した土地に係る固定資産税のあり方については、平成15年度税制改正大綱(与党三党)において「今後の土地を巡る諸情勢や地方税体系全体のあり方等を踏まえつつ、幅広い観点から、直ちに具体的な検討を進めるものとする」とされた。 <p>今後も引き続き、土地の流動化・有効利用の実現のため、土地税制の抜本的な見直しに向けた要望を行っていく予定。</p> <p>また、深刻な経済情勢の中、資産デフレを克服し、経済の活性化を促すための土地税制のあり方についても併せて検討を行っていく。</p>
その他特記事項	<p>保有課税については、応益負担の原則から、(中略)受益と負担とのバランスが取れるように税負担を抜本的に見直すべきである。流通課税、譲渡所得課税等のその他の税制については、不動産を差別的に取り扱って重い負担を課す前提が崩れている以上、他の資産と同等の税負担となるよう見直す必要がある。(国土審議会土地政策分科会企画部会中間報告「21世紀の社会・経済に対応した土地税制の構築」(平成14年10月))</p>

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.6】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	都市再生促進税制（都市再生緊急整備地域における特例措置）の創設
評価結果に基づく 措置	・認定民間都市再生事業に関し、事業者、事業に協力する地権者を中心に税制上の特例措置を講ずるための税制改正要望を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生特別措置法に対する附帯決議（平成14年3月）において、都市再生緊急整備地域における都市再生事業の実施等に係る必要な税制上の措置について、引き続き検討することとされた。 ・デフレ対策について（平成14年7月 自由民主党デフレ対策特命委員会）において、構造改革に資する産業再編税制（設備廃棄・集約化促進、企業再編促進等）都市再生を支援する税制の検討を進めることとされた。 ・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」及び「経済活性化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講ずることが適当と判断。
現状と今後の予定	都市再生の拠点となる都市再生緊急整備地域において国土交通大臣が認定する民間都市再生事業を強力に促進するため、事業者の初期負担の軽減を図るとともに、従前地権者の事業協力の確保を図る観点から、認定事業者、地区内残留者及び地区外転出者に係る所得税、法人税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税、特別土地保有税について、特例措置の創設が認められた。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.7】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設
評価結果に基づく 措置	<p>都市再生総合整備事業（総合整備型）を改編し、ハード事業からソフト事業までをパッケージにして総合的に支援する新たな統合補助制度を創設するための予算要求を行った。具体的な内容は下記2点。（平成14年8月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内において都市・居住環境整備重点地域を定め、都市再生総合整備事業を実施する場合にあっては、地域整備方針を当該重点地域の基本計画とみなすことができる。 ・特定地区において、民間事業者を含む各事業主体が実施する事業を盛り込んだおおむね10ヶ年の都市再生事業計画を地方公共団体等が策定し、国は都市再生事業計画に基づき年度毎に補助金を一括交付する。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」及び「経済活性化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断
現状と今後の予定	<p>都市再生総合整備事業（総合整備型）を改編し、新たな統合補助制度を創設することは財務省平成15年度予算内示において認められた。 【平成15年度予算額：約42億円（国費）の内数】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.8】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>空き店舗や歴史的な建造物などの既存建造物を活用した施設整備への支援を明確化するため下記の予算要求を行った。（平成14年8月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業メニューに「既存建造物活用事業」を追加する。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年4月都市再生本部決定「全国都市再生のための緊急措置」における「全国都市再生への支援」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	<p>事業メニューに「既存建造物活用事業」を追加することは、財務省平成15年度予算内示において認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：730億円（国費）の内数】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.9】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	中小市町村における下水道整備支援の拡充
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・下水道の根幹的施設について都道府県が代行して施行する都道府県代行制度について、対象市町村の要件を拡大するよう要求した。また下水道事業の補助について、市町村合併の前後で不利益が生じないよう、措置することを要求した。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要政策の展開」のうち「地域 魅力と活力にあふれた自立的な地域経済社会の形成」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県代行制度の拡充は財務省平成15年度予算内示において認められた。 ・市町村合併にかかる下水道の補助対象範囲にかかる不利益回避措置は平成15年度予算内示において認められた。 【平成15年度予算額：下水道事業費 8,992億円（国費）の内数】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.10】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	消流雪用水導入事業拡大
評価結果に基づく 措置	・従来、市街地等の都市部における対策であったものに加えて、特に豪雪被害の著しい地域に対応した消流雪用水導入事業の実施を可能とするよう、採択基準を拡充する予算要求を行った。（平成 14 年 8 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	・豪雪地帯対策特別措置法で指定する特別豪雪地帯において、積雪深が大きく積雪日数が多い地域については、家屋の除雪が道路脇に積まれ、歩道や車道が狭くなり通学路の確保困難や交通渋滞など深刻な社会問題となっており、消流雪用水導入事業の必要性が極めて高いと判断。このような地域での被害状況に対して適切な対策を行うため、従来の市街地に限定されていた事業区域に加えて、豪雪被害の特に著しい地域において、消流雪用水導入事業の実施が可能な制度の整備を図る必要があった。
現状と今後の予定	・消流雪用水導入事業の採択基準の拡充が認められ、特別豪雪地帯の中でも市街地以外の積雪深が大きく積雪日数が多い地域についても事業実施が可能となった。 【平成 15 年度予算額：河川事業費 5,306 億円（国費）の内数】 ・平成 15 年 4 月より当該拡充内容を消流雪用水導入事業実施基準に定めて実施。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.11】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	既存オフィスビル等の住宅への転用
評価結果に基づく 措置	<p>）採光に係る有効面積の算定について、都心部における建築物の立地状況を勘案して、合理的な算定方法を定めた。</p> <p>）既存オフィスビル等の住宅等への転用を推進するため、改修工事の設計施工指針の検討等を行った。</p> <p>）都心部等における高齢者向け優良賃貸住宅への転用について、住宅としての機能確保のための費用を補助対象に追加する要求を行った（平成 14 年度 8 月）。</p> <p>）既存オフィスビル等を市街地住宅に転用するために必要となる経費の一部を補助対象に追加する要求を行った（平成 14 年度 8 月）。</p> <p>）既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合について、改良工事費の 30%の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設する要望を行った（平成 14 年度 8 月）。</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>・平成 14 年 8 月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断</p>
現状と今後の予定	<p>）住宅の居室の窓等について採光に有効な面積の算定方法を合理化するため、平成 15 年国土交通省告示 303 号を定めた。</p> <p>）既存オフィスビル等を市街地住宅に転用するために必要となる経費の一部を補助対象に追加することが認められた。【平成 15 年度予算額： 673 億円（国費）（住宅市街地整備総合支援事業費の内数）】</p> <p>）既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合について、改良工事費の 10%の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設した。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票 (政策アセスメント) 【No.12】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進
評価結果に基づく 措置	都市再生緊急整備地域等において関連事業の重点的实施や防犯まちづくりにより都市再生の推進を図るため、住宅市街地整備総合支援事業の拡充等の予算要求を行った(平成14年8月)。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>「都市再生基本方針」(平成14年7月閣議決定)において、都市再生緊急整備地域における施策の集中的実施を行う旨、位置付けられているため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p> <p>第八期住宅建設五箇年計画において、都市居住の推進と地域活性化に資する住宅・住環境の整備を行う旨、位置付けられているため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p> <p>平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p>
現状と今後の予定	<p>都市再生緊急整備地域内で都市・居住環境整備重点地域を定める場合にあっては地域整備方針を当該重点地域の基本計画とすることを内容とする大都市居住環境整備推進制度の拡充が認められた。</p> <p>共同施設整備費の補助対象における監視装置設置費に係る規定の整備等を内容とする住宅市街地整備総合支援事業等の拡充が認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費 673 億円(国費)の内数等】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票 (政策アセスメント)【No.13】

担当部局	住宅局 都市 地域整備局
事前評価票の 施策等名	密集市街地の緊急整備による安全 安心な都市居住の再生
評価結果に基づく 措置	密集市街地の集中的、連鎖的な整備を行う新制度の創設等の予算要求を行った(平成14年8月)。 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律案を国会に提出した(平成15年3月11日閣議決定)。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	都市再生プロジェクト(第三次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地(東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha)を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられているため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 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ため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 国際化、情報化、高齢化、人口減少等21世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか(中間とりまとめ)(平成14年2月、社会資本整備審議会都市計画分科会)等で今回の法改正と同趣旨の内容の提言がされたため、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	防災街区整備事業に対する補助制度の創設等を内容とする密集住宅市街地整備促進事業の拡充が認められた。 【平成15年度予算額:密集住宅市街地整備促進事業費150億円(国費)】 都市再生住宅の入居対象者への「密集事業の整備計画区域内で行われる防災街区整備事業とそれに関連する公共施設整備により住宅等を失う者」の追加等を内容とする住宅市街地整備総合支援事業の拡充が認められた。 【平成15年度予算額:住宅市街地整備総合支援事業費673億円(国費)】 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律は平成15年6月5日に成立。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.14】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生緊急整備地域において、都市再生特別措置法に基づき認定事業者が整備する公共施設に港湾施設を追加し、無利子貸付けを行うための予算要求を行った。（平成14年8月） 都市再生特別措置法の無利子貸付け対象施設に港湾施設を追加するための都市再生特別措置法の改正を含む港湾法等の一部を改正する法律案を国会に提出した。（平成15年2月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 平成15年2月民間事業者による港湾施設の整備の促進により臨海部における円滑かつ着実な土地利用の転換を進める必要があると判断。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生無利子貸付制度に港湾施設を追加する予算が認められた。 【平成15年度予算額：11億円の内数（国費）】 港湾法等の一部を改正する法律が成立した。（平成15年5月） 都市再生特別措置法施行令の一部を改正する政令を公布した。（平成15年5月）
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.15】

担当部局	鉄道局
事前評価票の 施策等名	ＩＣカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ ＩＣカード乗車券の共通化・相互利用化に必要なシステムに係る経費の一部に対して、国が補助する補助制度を創設するため、予算要求を行った。（平成１４年８月） ・ ＩＣカード乗車券の共通化・相互利用化に必要なシステムに対して、税制上の特例制度を要望した。（平成１４年１２月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成１４年８月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開」のうち「少子・高齢化への対応」に資する施策であるとして、早急に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄軌道事業者から構成される「ＩＣカードシステム共通化連絡会」を開催して、地域レベル又は全国レベルでの共通化を目指すため、各地域における動向を把握して情報の共有化を図り、また、事業者が共通化する際に手戻りやトラブルを生じないよう課題の整理などを行っている。 ・ 各地方運輸局において、各地域におけるＩＣカード乗車券の導入・共通化に関して検討会などを開催している。 ・ 関西圏におけるＩＣカード乗車券の共通化・相互利用化実施のための予算が認められた。これによって、阪急電鉄と京阪電鉄が１５年度末までにはＩＣカード乗車券を導入する予定であり、現在ＪＲ西日本との相互利用化についても検討中である。【平成１５年度予算額：１．２億円】 <p>【地方税（固定資産税）の特例措置（拡充・減税見込額１９百万円）】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.16】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	最適経路選択支援システムの構築
評価結果に基づく 措置	「最適経路選択支援システム」の構築・評価を行うための予算要求を行った。 (平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年8月「国土交通省の重点施策」において、「主要施策の展開」「暮らし 快適な生活空間や交流促進等を通じた豊かな生活の実現」「移動空間や公共交通の利便性向上」に位置づけている施策であり、重点的に措置を講じることが適当と判断。 特に都市部における渋滞の緩和や自動車排出ガスによる大気汚染問題の解決を図るために、自家用車から公共交通機関へのシフトを図ることが喫緊の課題であり、早期に解決を図る必要があるため。
現状と今後の予定	上記システムの実施のための予算が認められた。 【15年度予算 103百万円】 15年度において名古屋地区を実験フィールドとしてシステムの実証実験を実施する予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.17】

担当部局	河川局、港湾局
事前評価票の 施策等名	観光振興に資する海岸事業の拡充
評価結果に基づく 措置	・「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」の新規制度 要求を行った（平成 14 年 8 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年 8 月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「観光振興」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 ・平成 11 年に「環境」及び「利用」を新たに法目的に追加し、海岸法を改正したことに鑑み、国として積極的に海岸環境の保全や利用の推進に努めるよう制度を構築する必要があると判断。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」の新規創設が認められた。（平成 15 年 4 月） ・景観や利用に配慮した離岸堤の潜堤、人工リーフ化等の海岸保全施設の改良を実施するため、海岸環境整備事業の採択基準の改訂を行った。（平成 15 年 4 月）
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.18】

担当部局	航空局
事前評価票の 施策等名	航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正
評価結果に基づく 措置	照明施設等（航空灯火、無線施設用地等）の位置付けの変更、一定の照明施設等の整備を地方単独事業でできる（国は40%以内の補助が可能）ようにすることを内容とした「空港整備法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成15年2月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>交通政策審議会航空分科会答申（平成14年12月6日）において、「従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実重点を移していく必要がある」とされた。</p> <p>「国土交通省の重点施策」（平成14年8月）における「国土交通行政の改革」のうちの「既存ストックの活用と適切な維持管理・更新の推進」、</p> <p>「主要施策の展開」のうちの「移動空間や公共交通の利便性向上」に沿うものである。</p> <p>以上を踏まえて判断した。</p>
現状と今後の予定	「空港整備法の一部を改正する法律」については平成15年5月9日に成立し、本法改正に伴う政省令改正とともに同年5月16日に公布・施行された。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.19】

担当部局	港湾局 海事局
事前評価票の 施策等名	スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の 育成
評価結果に基づく 措置	スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討に必要な経費を予算要求。 (平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	スーパー中枢港湾の育成については、プログラム評価として行った「国際ハ ブ港湾のあり方」における検討内容等を交通政策審議会における議論に活用 し、同審議会港湾分科会の中間報告(平成14年7月)において提案された施 策であり、我が国の国際競争力の強化に係る重要性と緊急性から、育成に向 けた措置に早急に着手することが必要と判断。
現状と今後の予定	スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討に必要な経費が認められた。 【平成15年度予算額：約80百万円(一般行政経費)】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.20】

担当部局	港湾局民間活力推進室
事前評価票の 施策等名	公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充
評価結果に基づく 措置	・公共荷捌き施設等整備事業に対する不動産取得税の特例措置について税制改正要望を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年6月「基本方針2002」における「第4部 歳出の主要分野における構造改革 1. 社会資本整備のあり方について」の中で「(1) 国から地方へ、官から民へ」として P F I の推進があげられており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 ・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開」のうち「経済 民間が主導する経済の基盤強化」「円滑な人の交流と効率的な物流の実現」の中で「国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上物流サービスの提供」として「中枢・中核国際港湾の国際コンテナターミナルにおける P F I の導入による国際的なサービス水準の確保」があげられており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	・公共ふ頭における荷捌き施設等の整備に P F I の導入を推進するため、不動産取得税について課税標準を 1 / 2 とする特例措置が認められた。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.21】

担当部局	航空局
事前評価票の 施策等名	関西国際空港株式会社への補給金制度の創設
評価結果に基づく 措置	関空会社の安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の各自な償還を期すため、平成15年度から補給金（90億円）を継続的に交付する制度を創設するための予算要求（改要求）を行った。（平成14年12月）
関連して講じた措置	<p>上記と同時に以下の措置を講ずることとした。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 会社の抜本的な経営改善 今後3年間を経営改善集中期間と位置付け、経費・人員の削減、需要喚起等を内容とする経営改善計画を平成14年度末までに策定する。 2. 需要喚起策 関空会社においては、関係地方公共団体及び民間と一体となって、一層の利用促進に引き続き取り組む。 3. 二期事業の取扱い 2007年を供用開始を目標として進められている二期事業については、予定通り用地造成を進めることとし、供用開始に必要な施設の整備については、今後の需要動向や会社の経営状況等を見つつ行う。 4. 政府保証の拡充 会社を巡る現下の厳しい経営・金融環境に鑑み、当面の資金調達の円滑化を図るため、短期の政府保証を付与。 （現行の政府保証（10年間）に加え） 【政府保証債（5年未満）： 1,749億円】
政策判断の理由	<p>平成14年12月に閣議決定された「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」の方針を踏まえ、会社の経営改善努力、地元自治体・民間と一体となった利用促進、二期事業の取扱い及び新たな補給金制度の創設と政府保証の拡充を行うこととしたもの。</p> <p>（参考） 「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」（抄） （平成14年12月17日閣議決定）</p> <p>関西国際空港株式会社については、現在の特許会社としての経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化に向けて、安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることとする。</p>
現状と今後の予定	<p>新たな補給金制度の創設が認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：90億円（国費）】</p>
その他特記事項	財務・国土交通大臣間合意（平成14年12月18日）

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.22】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	新たな住宅資金供給システムの構築
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間住宅ローンを買取り、そのローンを担保に証券化を実施すること等を通じて民間の長期・固定金利の住宅ローンの供給支援を行う証券化支援制度を創設するための予算要求を行った。（平成14年8月） ・ 資産担保証券の発行量の拡大を通じ、住宅ローン債権の証券化市場の活性化を図るための予算要求を行った。（平成14年8月） ・ 住宅金融公庫の特別割増融資額を縮減するなど融資業務の重点化を図るための予算要求を行った。（平成14年8月） ・ 住宅ローン減税における所得税の特例措置の対象を、住宅金融公庫が住宅ローン債権を買取り証券化した住宅ローンにも適用する等の税制改正要望を行った。（平成14年8月） ・ 証券化支援制度を新たに導入するための住宅金融公庫法等の改正法案を国会に提出した。（平成15年2月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」及び「経済の活性化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 ・ 平成13年12月「特殊法人等整理合理化計画」において、公庫融資の段階的縮小と証券化支援事業の実施が位置づけられており、特殊法人改革の観点からも緊急に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 証券化支援制度を創設した。 【平成15年度証券化支援事業に係る戸数：1万戸】 ・ 住宅金融公庫法等の改正法が成立した。（平成15年6月）
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.23】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充
評価結果に基づく 措置	現行の緊急都市内浸水対策事業について、都市活動に広く影響を与える施設等（例えば鉄道、ヘリポート、放送局、緊急輸送道路、防災拠点等）がある地域で過去に重大な浸水被害を受けた地域について対象となるよう事業の拡充を要求した。（平成14年8月）
----- 関連して講じた措置	
政策判断の理由	・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策、「主要政策の展開」のうち「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	・緊急都市内浸水対策事業の拡充は財務省平成15年度予算内示において認められた 【平成15年度予算額：下水道事業費 8,992億円（国費）の内数】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.24】

担当部局	河川局、都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設
評価結果に基づく 措置	都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害が発生し、又はそのおそれがあり、かつ、河道等の整備による浸水被害の防止が市街化の進展により困難な地域について、浸水被害から国民の生命、身体又は財産を保護するため、当該河川及び地域をそれぞれ特定都市河川及び特定都市河川流域として指定し、浸水被害対策の総合的な推進のための流域水害対策計画の策定、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備、雨水の浸透を著しく妨げる行為の許可その他の措置を講ずるため、特定都市河川浸水被害対策法案を国会に提出した。（平成15年3月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成11年の福岡水害、平成12年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっているが、市街化の進展により、従来型の対策では限界が来ている。</p> <p>平成12年9月の東海豪雨では、新川をはじめ各地で破堤、浸水が発生し、東海道新幹線、地下鉄等の鉄道の長時間にわたる運転不能や、高速道路、幹線国道の通行止めにより流通網が麻痺した他、ガス、電気、電話といったライフラインの停止により多くの人々の生活に影響を及ぼした。</p> <p>これらを受け、社会資本整備審議会河川分科会答申「新しい時代における安全で美しい国土作りのための治水施策のあり方について」（平成15年2月）において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総合的な治水対策をより強力かつ幅広く進めるためにも、地元自治体における連携を強化する枠組みの検討を行っていくべきである。 ・ その際には、都市域の雨水対策や保水・雨水機能の確保の面から、都市計画行政、下水道行政、公園緑地行政等と適切に連携を図ることができるような工夫が必要である。 <p>等との指摘あり。</p> <p>社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会下水道・流域管理小委員会報告「今後の下水道の整備と管理及び流域管理のあり方はいかにあるべきか」（平成15年3月）において、講ずべき具体的な施策として</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 浸水被害防除を目的とした下水道及び河川の計画及び管理に関する統合的な制度を整備 <p>等との指摘あり。</p>
現状と今後の予定	新法は平成15年6月に成立し、今後は、公布から一年を越えない範囲内で政令で定める施行日までの間に、政令、省令、指定基準、マニュアル等の整備を行うとともに、関係行政機関との調整、地方整備局、地方公共団体などに周知を図っていく予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.25】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	流域貯留浸透事業の拡充
評価結果に基づく 措置	流域貯留浸透事業のうち各戸貯留事業を拡充する予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお53%にとどまっている（国土交通省調べ）。</p> <p>各戸貯留は建物建替え時に行うことが住民の理解を得やすいことから、建物建替時を的確に捉えることができる機動性のある市町村に対して促進策を講ずる必要がある。</p> <p>河川審議会の中間答申「流域での対応を含む効果的な治水のあり方について」（平成12年12月19日）においても、「貯留施設等の機能の担保として、貯留施設等の適正な設置、運用について推進すべき」との指摘あり。</p>
現状と今後の予定	<p>流域貯留浸透事業を拡充し、都道府県が、総合治水対策特定河川の流域において、各戸貯留施設の設置事業に要する費用の3分の2に相当する額を交付して、市町村に当該事業の実施を委ねることが認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：河川事業費 5,306億円（国費）の内数】</p> <p>平成15年度4月より当該拡充内容を流域貯留浸透事業実施要領に定めて実施。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.26】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	災害関連事業の拡充
評価結果に基づく 措置	・災害関連事業における地域関連の工種要件として、現行の河川、砂防、道路、橋梁の各工事箇所に加え、海岸工事箇所を追加する制度拡充要求を行った。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年8月「国土交通省重点施策」における「主要施策の展開」のうち、「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に該当する施策として重視。 ・海岸工事について接近する河川等の工事と一体として、面的整備の観点も踏まえた再度災害防止のための対策を講じることが必要と判断。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・制度拡充が認められた。 ・公共土木施設災害復旧事業査定方針の一部改正について、平成15年4月1日付通知（平成15年4月1日施行）。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.27】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	火山噴火警戒避難対策事業の拡充
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> 火山監視、火山監視情報の提供および緊急対策用資材の備蓄を行う拠点として市町村が整備する火山防災ステーションにおいて、火山監視用に必要な機器の設置等を内容とする火山噴火警戒避難対策事業を拡充するための予算要求を行った（平成 14 年 8 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年 8 月「国土交通省の重点施策」における「 . 主要施策の展開」のうち「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断 近年の火山活動の活発化に伴い、特に全国の活火山のうち文部省測地学審議会等において影響が大きいと判断されている 29 火山において、火山噴火対策の充実が強く求められている。 火山噴火時及び噴火直後には、必要資材をあらかじめ確保・備蓄しておくことにより、対策の初動時に大きな効果を上げることができる。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> 火山噴火警戒避難対策事業の拡充が認められた。 平成 15 年度 4 月より当該拡充内容を火山噴火警戒避難対策事業実施要領に定めて実施。 <p>【平成 15 年度予算の火山噴火警戒避難対策事業費 7.66 億円（国費）の内数】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.28】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	建築物の耐震化の促進のための制度の拡充
評価結果に基づく 措置	耐震型優良建築物等整備事業において、内容を拡充するための予算要求を行った（平成14年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	耐震型優良建築物等整備事業において、次の内容の拡充が認められた。 <ul style="list-style-type: none"> ・テナントや賃借人と区分所有者の合計が10名以上の建築物に対する耐震診断等設計計画費を補助対象に追加する。 ・本事業の補助対象となる地域を拡大し、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づく東南海・南海地震防災対策推進地域を追加する。 【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費667億円（国費）の内数】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.29】

担当部局	気象庁
事前評価票の 施策等名	大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化
評価結果に基づく 措置	<p>官邸等の初動体制の迅速な立ち上げを支援するためのナウキャスト防災気象情報の開発、この情報等を官邸や内閣府をはじめとした防災関係省庁等への迅速・確実に提供するための環境整備に必要な予算要求を行った。</p> <p style="text-align: right;">（平成14年8月）</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>省全体の戦略的・重点の方針に沿って判断 平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「 .主要施策の展開」の「安全 国土交通における高度な安全保障・防災の推進」に沿い、リアルタイムで詳細な気象等に関する予測情報の迅速な作成・提供と情報の共有化により、官邸・防災関係省庁の初動・危機管理対応の強化が図られ、大規模自然災害に係る被害の軽減に資すると判断。</p> <p>政府全体の基本的方針に沿う 「平成15年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について1 . (1)[1]」に沿い、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」において、重点的に推進すべきとされている新重点4分野の一つ「人間力の向上・発揮 - 教育・文化、科学技術、IT」該当施策として重点化して要求。</p>
現状と今後の予定	<p>ナウキャスト防災気象情報の開発・提供を行うためのリアルタイム情報提供システムの整備等に要する予算が認められた。</p> <p style="text-align: right;">【平成15年度予算5.6億円】</p> <p>平成15年度において、観測直後から10分間隔で1時間先までの雨量等を予測するナウキャスト防災気象情報の開発を行なう予定。</p> <p>平成15年度において、最新のIT技術を用いてナウキャスト防災気象情報をはじめ気象庁が有する各種の防災気象情報を迅速・確実に提供するためのリアルタイム情報提供システム等の環境整備を行なう予定。</p> <p>平成16年度から、官邸をはじめとした防災関係省庁に対しての情報提供を開始する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.30】

担当部局	航空局
事前評価票の 施策等名	航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設
評価結果に基づく 措置	航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設等を内容とする 「航空法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成15年3月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>近年、トイレにおける喫煙等航空機内における安全阻害行為等が急増しており、行為者を降機させるために地上滑走中の引返しを強いられるなど、悪質かつ重大な事象も増加しているため、各航空会社においては、「機内迷惑行為防止に関する行動指針」（航空局長から各航空会社あて通達）に基づいて対策を実施し、現行法上できる限り安全阻害行為等の防止に努めたが、安全阻害行為等は後を絶たない状況である。</p> <p>航空機内における安全阻害行為等は、航空の安全に支障を生じさせるおそれがあることから早急に抑止することが必要であるため、同行為の禁止・処罰規定の創設が必要であると判断した。</p>
現状と今後の予定	「航空法の一部を改正する法律」については、平成15年7月11日に成立した。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.31】

担当部局	気象庁
事前評価票の 施策等名	黄砂に関する情報提供の開始
評価結果に基づく 措置	国民の安全かつ快適な生活及び社会活動の確保を目的に、大陸から飛来する黄砂の実況、予測に関する情報を国民等に提供するための機器類の整備等に必要 な予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>社会経済情勢等からの緊急性があると判断 平成14年の春には、我が国における黄砂観測回数がこれまでの最高を記録 するなど、近年、黄砂の飛来の頻度が急増し、一般の生活等への影響が発生 している。このため、黄砂の飛来に関する実況、予測情報の提供など、黄砂 問題に対する取組みの強化が、国内外ともに求められている。</p> <p>省全体の戦略的・重点の方針に沿って判断 14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開「環境地球 環境から身近な生活環境までの保全・創造」に沿って、情報の発信を行う。</p>
現状と今後の予定	<p>黄砂の実況及び予測に関する情報を作成し提供するためのシステム整備等 に要する予算が認められた。 【平成15年度予算額：3百万 円】</p> <p>黄砂の移動、拡散を精度良く予測できるモデルの開発を行い、15年度黄砂 期（16年春期）より黄砂の飛来に関する実況・予測についての情報の提供 を開始する。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.32】

担当部局	海上保安庁
事前評価票の 施策等名	不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化
評価結果に基づく 措置	不審船事案・テロ事案への対応能力の強化を図るための予算要求、組織定員 要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成13年9月に発生した米国同時多発テロ事件、平成13年12月に発生 した九州南西海域不審船事案を踏まえ、政府としては、いかなる事態にも対 応できる安全な国づくりを進めるため、政府全体で我が国の緊急事態対処の 見直しを行うこととなり（平成14年4月16日内閣総理大臣談話、内閣官房 長官談話）九州南西沖不審船事案を踏まえた検証結果（平成14年4月5 日）生物化学テロ関係閣僚会議決定（平成13年11月8日）等の政府方針 に基づき、運用面、装備面の充実を中心とした施策を緊急に実施していくこ とが必要となった。 このため、平成14年8月の「国土交通省の重点施策」の「当面する課題へ の対応」に掲げられた「領海警備・国際協調の下での交通保安の強化」にお いて、「不審船対策、テロ対策の強化」を位置付け、緊急的に措置を講じる ことが適当と判断した。
現状と今後の予定	高速高機能巡視船の整備のための予算が認められた。 【平成15年度予算額：10、661百万円（国費）】 巡視船・ヘリコプターの防弾対策、武器の高機能化、赤外線捜索監視装置、 高性能レーダー、昼間信号装置等の装置の整備のための予算が認められた。 【平成15年度予算額：3、090百万円（国費）】 救護士、不審船舶対策官の設置、テロ対応特殊部隊の増員等が認められた。 引き続き不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化を実施し、改正 S O L A S 条約の国内法制化に伴う、必要な体制整備を行う予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.33】

担当部局	官庁営繕部
事前評価票の 施策等名	官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設
評価結果に基づく 措置	国家機関の建築物等（以下「官庁施設」という。）の保全の適正化を図るため、各省各庁が実施すべき保全の業務等を明確にするための制度の創設作業中。（平成15年度予定）
関連して講じた措置	上記内容を含む保全に対する支援の充実を図るためのITを活用した「保全業務支援システム」等の構築を作業中。（平成15年度中） 保全の長期計画の作成、履歴等を記録した台帳整備等の実施要領の制定を作業中。（平成15年度制定予定）
政策判断の理由	平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「国土交通行政の改革」のうち、「既存ストックの活用と適切な維持管理・更新の推進」に資する施策であるため、早急に対応することが適当と判断。
現状と今後の予定	平成15年度中に、保全計画の作成、点検、台帳整備、評価等の業務基準を整備する予定。 制度の普及を促進するため、平成15年度中に保全業務支援システムの構築を行い、保全に関する情報のデータベース等を整備することにより、保全のマネジメントサイクルの確立を図る。
その他特記事項	経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002（平成14年6月閣議決定）において、「既存ストックの有効活用」について具体的な取り組みを進めるとしている。 社会資本整備審議会答申「官庁施設のストックの有効活用のための保全の指導のあり方」（平成14年3月）において、保全の目的・意義、保全の業務内容等、保全の適正化・効率化のために必須である基本的事項を明確にする必要があると指摘されている。

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.34】

担当部局	総合政策局、自動車交通局
事前評価票の施策等名	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充
評価結果に基づく措置	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置を延長にあわせて、軽減措置の対象として低燃費かつ低排出ガスと認定された「LPG自動車」を新たに追加するとともに、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る特例措置を拡充するための税制改正要望を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	上記と同時に、車両総重量が3.5tを超えるディーゼル車であって、粒子状物質（PM）の排出量が平成15年規制75%低減レベル以下等の基準に適合しているものについて認定する低排出ガス車認定制度（低PM認定制度）を創設した。（平成14年7月）
政策判断の理由	<p>地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年において温室効果ガスの排出について運輸部門において約4600万トン（二酸化炭素換算）の削減が必要である。（出典：地球温暖化対策推進大綱）</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は、NOxで6割、PMで3割であり（出典：平成13年度大気汚染状況について（環境省記者発表資料））、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟等の大気汚染公害訴訟の和解において国としてNOx・PM対策を行うこととされている等喫緊の対応が求められている。</p> <p>CO2、NOx・PMの排出量抑制のため走行量を規制し、車両の大型化を抑制する規制措置やディスインセンティブ付与を講じることは、国民生活や経済活動への悪影響が懸念される。このことから、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷の小さい自動車の早期実用化・普及をより一層推進することで単位あたりのCO2、NOx・PM排出量の削減を図ることが重要である。その際には環境と経済の両立を図るために、直接的な規制措置は極力避け、税制特例措置によるインセンティブ付与によることが適切である。</p>
現状と今後の予定	平成15年度より、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を超-低排出ガスかつ低燃費車だけに重点化し、また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するほか、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る所要の特例措置を拡充した。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.35】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料電池自動車について、平成17年度からの普及に向けて車両の安全・環境に関する基準等を検討する「燃料電池自動車実用化促進プロジェクト」を推進するための予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年4月総理大臣・国土交通大臣等の「燃料電池自動車市販第一号車の政府率先導入について」において、2005年度を目途に、燃料電池自動車の安全性等の確保を図るために必要となる基準を整備するよう指示があった。 ・副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム報告書において、2005年度を目処に燃料電池自動車の型式指定が可能となるよう保安基準の整備を行うべきであるとの提言がなされた。 ・以上により、早急に措置すべきと判断した。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料電池自動車の保安基準等の策定に係る予算が認められた。 【平成15年度予算額：3.5億円（国費）】 ・独立行政法人交通安全環境研究所に対し、衝突試験・耐水試験・燃焼試験・公道走行試験などの各種試験及び得られた試験結果等に基づく保安基準、審査方法案の検討を委託し、その検討結果を基に保安基準、審査方法を策定する。なお、平成16年度中に保安基準、審査方法について整備する予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.36】

担当部局	海事局
事前評価票の 施策等名	船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進
評価結果に基づく 措置	政策課題に対応した船舶の建造の促進を図るため、既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減に必要な資金を運輸施設整備事業団に対して補給するための予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年8月の「国土交通省の重点施策」中「構造改革を通じた産業基盤強化 所管産業の再編・効率性の向上を通じた競争力の強化 」において、物流コストの低減を図りつつ安全で環境にやさしい内航海運を構築するため、次世代内航海運ビジョンに基づき船舶共有建造を活用することとしており、緊急的に措置を講ずることが適当であると判断した。
現状と今後の予定	既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減に必要な資金を事業団に対して補給するための予算が認められた。 【平成15年度予算額：1.82億円】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.37】

担当部局	政策統括官（物流）
事前評価票の 施策等名	物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築(環境負荷の小さい物流体系の構築)
評価結果に基づく 措置	・荷主・物流事業者等が策定した環境負荷低減に資する実証実験実施計画の中で特に CO2 排出効果が高いと考えられるものについて国が一部を負担することを内容とする「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」への支援制度を拡充するための予算要求を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化対策推進大綱(平成14年3月閣議決定)で、物流分野においてモーダルシフト等により2010年までに440万トン削減することとされており、喫緊に取り組む課題となっていると判断。 ・「経済活性化戦略」(平成14年6月閣議決定)の中で環境負荷低減型物流への転換を進めることとされている。この戦略は早急な効果が求められるものであるため、喫緊に推進する必要があると判断。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・上記実証実験への支援制度の拡充が認められた。(「環境負荷の小さい物流体系の構築に向けた実証実験」) <p style="text-align: center;">【平成15年度予算額：318百万円(国費)】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.38】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	低公害車普及促進対策費補助制度の拡充 (ディーゼル微粒子除去装置の導入関係)
評価結果に基づく 措置	平成15年度に向けて、自動車NOx・PM法の対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者であって、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)を一定基数装着しようとする場合に、地方公共団体等と協調して、当該装置装着費用の一部を補助するための予算要求した。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>大都市部におけるPM排出の43%はディーゼル車から排出されているなか、大都市部における大気環境基準の達成率は、平成13年度においては、51.2%と依然低い状況にある。</p> <p>自動車NOx・PM法をはじめ、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は著しく低く、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟における大気汚染問題の和解や東京大気汚染公害訴訟の判決等、国としてNOx・PMに対する喫緊の対応が求められている。</p> <p>一方、PMの排出量抑制のため走行量の規制や車両の大型化を抑制する規制措置のみを講じることは、国民生活や経済活動へ悪影響が懸念される。</p> <p>このことから、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷も軽減させるといふ環境と経済の両立を図る観点、また、平成14年度の導入実績から、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の導入に対する政策的なインセンティブを付与することは、PM対策に有効な手段であることは明らかであり、より一層の導入促進を図るため、補助制度の拡充が必要であると判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>低公害車普及促進対策費補助制度の拡充に伴う予算が認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：65億円(国費)のうち、道路特定財源の一部を活用した、ディーゼル微粒子除去装置装着に対する補助40億円(国費)】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.39】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	観光地における低公害バスの導入補助の実施(低公害車普及促進対策費補助制度の拡充)
評価結果に基づく 措置	国立公園等の観光地における低公害バスの導入を促進するため、既存の低公害車普及促進対策費補助金の補助対象に、観光地における低公害バスの導入を追加するとともに、補助対象車両に低PM認定車を追加した上で予算要求を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成15年度国土交通省重点施策において、 ・低公害車導入への助成等自動車単体対策を位置付けている。 「経済財政運営と構造改革の基本方針2002」(平成14年6月25日閣議決定)において、観光産業の活性化が位置付けられている。 「観光振興に関する副大臣会議報告書」(平成14年7月4日)において、国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流の空間づくりの推進が提言されている。 以上のことから、自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間の形成による観光産業の振興を図るため、観光地における低公害バスの導入補助の実施が必要であると判断した。
現状と今後の予定	低公害車普及促進対策費補助制度の拡充が認められた。 【平成15年度予算額：25億円(国費)の内数】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.40】

担当部局	海上保安庁
事前評価票の 施策等名	海色監視衛星データ処理システムの構築
評価結果に基づく 措置	人工衛星「みどり」を利用して赤潮等の挙動を常時監視するシステムの整備を行うための予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	千葉灯標にモニタリングポストを設置し、東京湾奥部における水質データをリアルタイムに計測できるシステムを整備した。（平成15年3月）
政策判断の理由	<p>内閣官房都市再生本部において、平成13年12月に都市再生プロジェクト（第3次）として「大都市圏における都市環境のインフラの再生」が決定され、その中で、水質汚濁が慢性化している大都市圏の「海の再生」を図ることとし、まず先行的に東京湾について、関係省庁等が連帯して、その水質改善のための行動計画を策定し、その効果的かつ効率的な推進を図ることとされた。</p> <p>このため、海上保安庁では、国土交通省を事務局として設置された「東京湾再生推進会議」において、具体的な施策をとりまとめた中間報告に基づき、東京湾奥部における水質モニタリングの強化を図るとともに、人工衛星を活用した赤潮等の監視体制の整備を優先的に行うこととした。</p>
現状と今後の予定	<p>海色監視衛星データ処理システムの整備のための予算が認められた。 【平成15年度予算額：17百万円（国費）】。 平成15年10月までにシステムを整備し、試験運用する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.41】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築
評価結果に基づく 措置	・システム開発、整備の推進、実際の運用と併用した試験運用を実施するための 予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	・自動車保有関係手続のワンストップサービスのグランドデザインを策定した。 （平成14年8月） ・自動車保有関係手続のワンストップサービスシステム要件定義を策定した。 （平成15年4月）
政策判断の理由	・ e - Japan 重点計画「高度情報通信ネットワーク社会の形成に関する重点 計画」の4.「行政の情報化及び公共分野における情報通信技術の活用の推 進」の中で「自動車保有関係手続のワンストップサービスについて、概ね 2005年を目標に稼働開始を目指す」とあり、新たな制度が必要であると判 断した。
現状と今後の予定	・システム開発・試験運用実施のための予算が認められた。 【平成15年予算額 4億円】 ・平成15年度においてシステム開発・試験運用を実施する予定。 ・平成16年度において試験運用の対象地域を拡大して実施する予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.42】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	港湾諸手続の電子情報処理システム（港湾 EDI システム）の設置及び管理に係る制度の創設
評価結果に基づく 措置	港湾 EDI システムの設置及び管理に係る制度を新たに導入するための港湾法改正法案を国会に提出した。（平成 15 年 2 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	「新総合物流施策大綱」において、『このため、輸出入及び港湾諸手続に関する電子化（ペーパーレス化）を平成 15 年度までに実施し、引き続き、できる限り早期に、ワンストップサービス化を完了する。』とされており、港湾管理者が行う手続きの電子化を早急に行うためには、標記施策を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	港湾法等の一部を改正する法律案が成立した。（平成 15 年 5 月） 港湾 EDI システムの設置及び管理の運用を開始。（平成 15 年 6 月） ワンストップサービスの供用開始。（15 年 7 月中予定）
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.43】

担当部局	総合政策局
事前評価票の 施策等名	ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施
評価結果に基づく 措置	ビジット・ジャパン・キャンペーンを実施するための予算要求を行った。 (平成14年8月)
関連して講じた措置	グローバル観光戦略を取りまとめた。(平成14年12月)
政策判断の理由	<p>平成14年6月閣議決定「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」中、「国土交通省は、関係府省と協力して、平成14年度から、外国人旅行者の訪日を促進するグローバル観光戦略を構築し、個性ある日本の文化、自然環境などの国際PRや、地域の特性、創意工夫を活かした観光地作りを推進する。」とされたことから、訪日外国人旅行者を増加させるための施策を行うことが適当と判断。</p> <p>観光振興に関する副大臣報告書(平成14年7月)の提言2の2.に「～我が国の文化・観光魅力の宣伝、情報提供、外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、効果的な外国マスメディアの活用等、量、質の面で飛躍的に強化する。」とされたため、措置を行うことが必要と判断。</p> <p>平成14年11月「改革加速プログラム」における「創業・新規開業の支援等(新産業育成)」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p>
現状と今後の予定	<p>ビジット・ジャパン・キャンペーン実施のための予算が認められた。</p> <p>【平成14年度補正予算額：2.5億円(地方振興対策調査費)】</p> <p>【平成15年度予算額：20億円(地方振興対策調査費)】</p>
その他特記事項	観光立国懇談会報告書(平成15年4月24日)

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.44】

担当部局	総合政策局
事前評価票の 施策等名	外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> 外国人旅行者が円滑かつ快適に旅行できるよう、言語面の対応を軸とした総合的受入体制を整備するため、受入整備状況の診断及び改善方策の取りまとめのための予算要求を行った。（平成14年8月） 外国人観光客の接客能力に長ける人材育成を内容とする研修実施等のための予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	<ul style="list-style-type: none"> グローバル観光戦略を取りまとめた。（平成14年12月）
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> 平成14年6月閣議決定「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」中、観光産業の活性化・休暇の長期連続化において、「国土交通省は、平成14年度から観光地の魅力度の分析、診断、公表の仕組みを構築することにより、観光地の地域間競争を促進させ、地域自らの努力を喚起し、地域独自の取り組みを促す」とされたため、緊急的に外国人旅行者の受入体制の整備を行うことが必要と判断。 平成14年11月「改革加速プログラム」における「創業・新規開業の支援等（新産業育成）」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> 外客受入に係る重点地域整備促進事業実施のための予算が認められた。 【平成14年度補正予算額：1104万円（地方振興対策調査費）】 【平成15年度予算額：1000万円（地方振興対策調査費）】 訪日外国人対応マニュアルの作成、宿泊事業者に対する研修実施のための補正予算が認められた。 【平成14年度補正予算額：1014万円（地方振興対策調査費）】 外国人観光客の接客能力に長ける人材育成のための研修等実施のための予算が認められた。 【平成15年度予算額：1000万円（地方振興対策調査費）】
その他特記事項	<ul style="list-style-type: none"> 観光立国懇談会報告書（平成15年4月24日）

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.45】

担当部局	総合政策局
事前評価票の 施策等名	公共事業関係長期計画の一本化
評価結果に基づく 措置	<p>これまでの事業分野別の長期計画を一本化し、社会資本整備重点計画の策定等の措置を通じて横断的な取組みや事業関連携のさらなる強化を図る社会資本整備重点計画法を国会に提出した。（平成15年2月4日閣議決定）</p> <p>上記の社会資本整備重点計画法に併せ、従来の事業分野別計画の根拠法である6本の緊急措置法の原則廃止等について定めた社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案を国会に提出した。（平成15年2月4日閣議決定）</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成13年6月、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改善に関するの基本方針」（いわゆる「骨太の方針」）において、公共事業関係の長期計画について、各計画の必要性も含め見直し、各計画の目標についてはアウトカム目標を重視し、異なる分野の計画間の整合性を確保する等の方向性が示された。</p> <p>さらに、平成14年11月、「平成15年度予算編成の基本方針」において、平成14、15年度を期限とする9本の国土交通関係の公共事業関係計画については、計画策定の重点を従来の「事業量」から達成される成果（アウトカム目標）に変更すると同時に、原則として事業費総額を計画内容としない等、社会資本整備の重点化・効率化を一層推進するとともに一本化し、現行の緊急措置法に基づく体系を見直し、必要な法整備を行う、こととされた。</p> <p>これらを踏まえ、公共事業関係長期計画制度について、横断的な取組みや事業間連携を強化しつつ、事業の重点的、効果的かつ効率的な推進を図るものへと見直すことが必要と判断。</p>
現状と今後の予定	<p>社会資本整備重点計画法公布（平成15年3月31日）及び施行（平成15年4月1日）。</p> <p>社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律公布（平成15年3月31日）及び施行（平成15年4月1日）。</p> <p>社会資本整備重点計画については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年5月に社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会合同会議を開催し、計画骨子案の審議、審議の進め方を決定 ・今後、平成15年夏頃を目途に都道府県・国民への意見聴取を行い、同年秋頃を目途に閣議決定を行う予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.46】

担当部局	道路局
事前評価票の 施策等名	道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正
評価結果に基づく 措置	<p>道路整備緊急措置法の改正案（社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案において措置）を国会に提出した（平成15年2月）。</p> <p>道路整備緊急措置法施行令について、この政令の題名を道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令に改めるとともに、道路整備費の財源等の特例に関する法律第2条の政令で定める事業に、自動車への粒子状物質の排出を抑制する装置の装着に対して助成を行う事業、有料道路の料金の自動収受システムの高度化に関する調査を行う事業を規定した。（平成15年3月）</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「既存制度の見直し」において、納税者の理解が得られる範囲で道路特定財源の用途の多様化を図ることとしている。 ・また与党3党「平成15年度税制改正大綱」（平成14年12月）においては、「道路特定財源は、受益者負担の原則により、自動車利用者等に負担を求めている」として、「納税者である自動車利用者の理解・納得を得るべく、道路整備に充てることを原則とする」とされている。 ・さらに、経済財政諮問会議では「道路特定財源については、受益と負担の観点から納税者の理解・納得を得つつ、環境や都市交通への活用等用途の多様化を検討する」（平成15年度予算の基本答申）とされている。
現状と今後の予定	社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律が成立（平成15年3月28日）し、施行（同年4月1日）された。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.47】

担当部局	道路局
事前評価票の 施策等名	直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正
評価結果に基づく 措置	(1) 高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律案を国会に提出した。(平成15年2月) (2) 直轄方式による高速自動車国道建設費を予算要求。(平成15年12月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年12月「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせにおいて、平成15年度予算に関連する事項として決定されており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。 「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ(平成14年12月12日)(抄) 2. 平成15年度予算に関連する事項 新直轄方式の導入 新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担(国:地方=3:1)による新たな直轄事業を導入する。 この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、1. のコスト縮減や新会社による投資可能額を踏まえ、約3兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費を賄えない区間など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間とする。
現状と今後の予定	(1) 高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律が成立(平成15年4月25日)し、施行(同年5月12日)された。 (2) また、平成15年度予算において、直轄方式による高速自動車国道建設費として、事業費1,323億円(国費1,000億円)を計上した。 なお、具体的に、直轄方式で整備する個別の路線・区間は、今後、国土交通省において、整備効果、交通量の見直し、収支見通し等を精査して、関係地方公共団体の意見も聴取し、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定する予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.48】

担当部局	道路局
事前評価票の 施策等名	本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置の実施
評価結果に基づく 措置	<p>(1) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案を国会に提出した。(平成15年2月)</p> <p>(2) 本州四国連絡橋公団の債務の一部(約1.34兆円)を一般会計に承継することを前提として、平成15年度予算において約2245億円を要求。(平成15年12月)</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成14年12月「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせにおいて、平成15年度予算に関連する事項として決定されており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</p> <p>「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ(平成14年12月12日)(抄)</p> <p>2. 平成15年度予算に関連する事項 本州四国連絡橋公団の債務処理等 有利子債務の一部(約1.3兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成34年度まで10年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせず本四架橋として自立的経営を可能なものとする。</p>
現状と今後の予定	<p>(1) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律が成立(平成15年4月25日)し、施行(同年5月12日)された。</p> <p>(2) また、本州四国連絡橋公団の債務の一部(約1.34兆円)を一般会計に承継することを前提として、平成15年度予算において約2245億円を計上した。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.49】

担当部局	海上保安庁海洋情報部
事前評価票の 施策等名	大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築
評価結果に基づく 措置	平成11年度に策定された国連の「科学的・技術的ガイドライン」を充足する専門的で詳細な調査を行うための予算要求を行った。（平成14年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>国連海洋法条約に基づき200海里を超えて大陸棚を設定するためには、遅くとも平成21年までに証拠資料を「国連大陸棚の限界に関する委員会」に提出することとされている。</p> <p>我が国においては、拡張の可能性のある海域がこれまでの調査により65万平方キロにわたることが判明しており、平成21年までに提出期限に間に合わなかった場合は、我が国大陸棚の限界の拡張により確保することができる海底及び海底下の生物・鉱物・エネルギー資源を喪失することとなる。</p> <p>このため、平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開」のうち「経済・民間が主導する経済の基盤強化」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>大陸棚の限界画定のための調査が予算として認められた。</p> <p>【平成15年度予算額：224百万円（国費）】</p>
その他特記事項	平成14年6月、内閣に「大陸棚調査に関する関係省庁連絡会議」が設置された。