

国土交通省の政策評価
(平成23年度予算概算要求等関係)

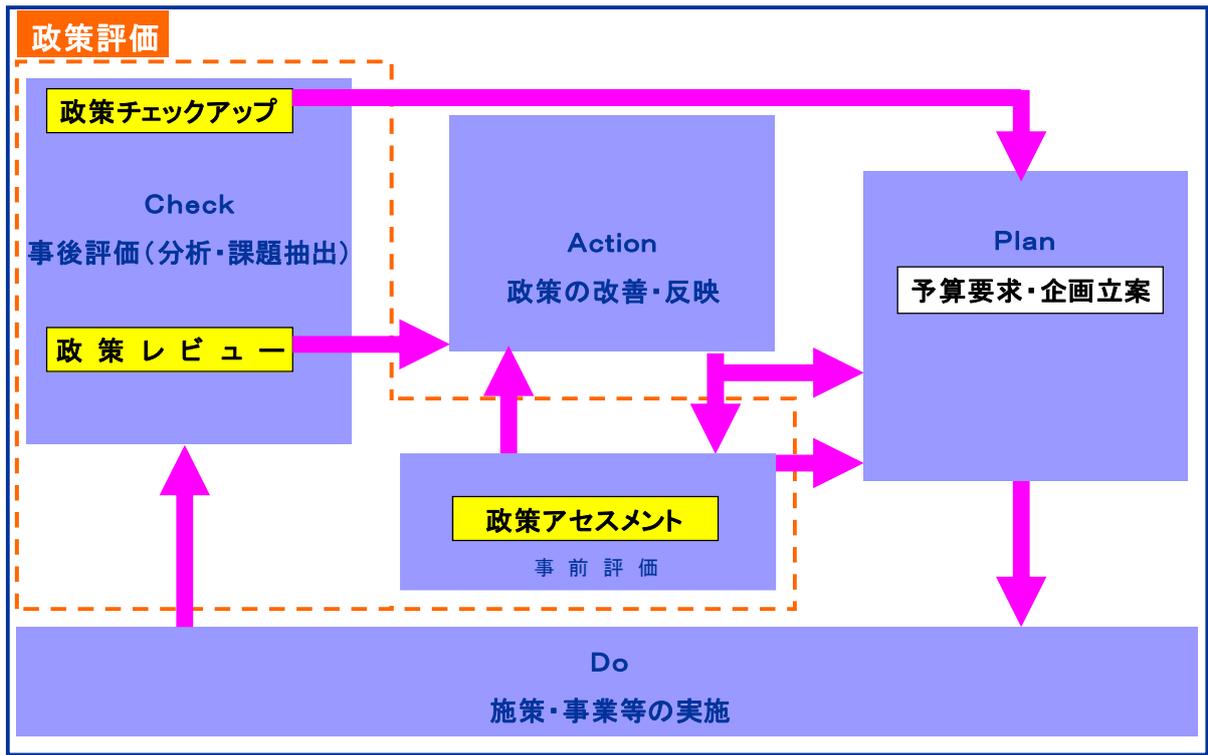
平成22年8月

国土交通省

目 次

1. 平成23年度予算概算要求等に係る評価書について	2
2. 政策アセスメント	3
3. 個別研究開発課題の評価	113
4. 租税特別措置等に係る政策評価	133

平成23年度予算概算要求等に係る評価書について



- 個別公共事業評価 個別研究開発課題評価 規制の事前評価(RIA) 租税特別措置等の政策評価

○平成23年度予算概算要求等に向けて、新規施策を対象とした政策アセスメント、個別研究開発課題評価及び租税特別措置等に係る政策評価（事前・事後）の3つを実施。

1. 政策アセスメント
 新規施策について、真に必要な施策の企画立案を目指し、目標に照らして、必要性、効率性、有効性等をチェックする。
 平成23年度予算概算要求等に係る32の新規施策について評価を実施。
2. 研究開発課題評価
 平成23年度の予算概算要求に反映することを目的として、外部評価を活用しつつ、事前評価を実施。
 事前評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25件
3. 租税特別措置等の政策評価
 平成23年度税制改正要望にあたって、租税特別措置等について政策評価を実施。
 事前評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36件
 (他府省主務の共同要望に係るものを除く。)
 事後評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2件

※この他、個別公共事業評価を実施。(別冊「国土交通省の政策評価（平成23年度予算概算要求等関係その2）」に記載)

平成23年度予算概算要求に係る政策アセスメント

国土交通省政策評価基本計画（平成22年7月23日改正）に基づき、平成23年度予算概算要求等にあたって、32件の施策について政策アセスメント（事業評価方式）を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等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。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策を厳選するものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策等（予算、法令等）を対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

（評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、まず、当該施策が省全体の政策目標（アウトカム目標）のどの目標に関連するものかを明確にした上で、その目標の達成手段としての当該施策の妥当性を、必要性、効率性、有効性の観点等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①から④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。

- ①目標と現状のギャップ分析
- ②現状が目標を達成していないことの原因分析
- ③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
- ④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費用と効果等について説明し、有効性については、導入しようとする施策等の実施が目的、目標を実現する上で、どの程度効果的であるかを説明する。さらに、事後検証又は事後評価の実施方法及び時期を明らかにする。

（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を必要に応じて開催することとしている（国土交通省政策評価会の議事録等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。また、個々の施策ごとにも、必要に応じて学識経験者等の助言を活用することとしている。

2. 今回の評価結果等について

今回は、平成23年度予算概算要求にあたって、予算概算要求等に係る32の施策について評価を実施した。施策の一覧は別添1、様式は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

以上

政策アセスメント 施策一覧（平成23年度予算概算要求等関係）

	施策等名	ページ
政策目標 1. 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進		
1	サービス付き高齢者住宅の供給支援制度等の新設による、高齢者等居住安定化推進事業の拡充	7
2	マンション再生環境整備事業（仮称）の創設	10
政策目標 2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
3	電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業	15
4	節水促進施策の推進	18
5	気候変動の影響による大渇水の被害軽減方策となる基本的な水利用調整方法の構築	20
6	水インフラの国際展開支援と世界的な水問題への対応の推進	23
7	下水道革新的技術実証事業の創設	26
政策目標 3. 地球環境の保全		
8	モーダルシフト等推進事業の創設	29
政策目標 4. 水害等災害による被害の軽減		
9	津波警報、緊急地震速報等の高度化	32
政策目標 5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
10	海洋権益を保全するための海洋調査等の推進（海洋調査能力の向上）	35
政策目標 6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
11	港湾経営の民営化	38
12	内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策の創設	41
13	国際コンテナ戦略港湾における総合的な施策の創設	45
14	着地型旅行商品流通促進支援事業	49
15	スポーツ観光支援事業	52
16	ユニバーサルツーリズムネットワーク構築支援事業	55
17	バランスシートの改善による関西国際空港の積極的強化	58
政策目標 7. 都市再生・地域再生等の推進		
18	交通・まちづくりの一体的、総合的な推進	61
19	環境共生型都市開発プロジェクトの国際展開支援の推進	64
20	大都市の国際競争力強化に向けた戦略的プロジェクトへの支援	67
政策目標 8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
21	地域公共交通確保維持改善事業（仮称）の創設	70
政策目標 9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
22	社会資本の施設横断的な予防保全マネジメントの確立	74
23	官民連携による民間資金を最大限活用した成長戦略の推進	77
24	マクロ経済政策と連携した土地政策推進のための不動産動向指標等の構築	81
25	官民連携による海外プロジェクトの推進	85
26	成長戦略の担い手たる建設産業の育成支援策の創設	88
27	建設工事に係る新たな下請債権保全策の導入	91
28	既存測量成果活用モデル事業（仮称）の創設	94
29	即戦力を備えた船員の養成に向けた内航用練習船の整備	96
政策目標 10. 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
30	大都市圏戦略推進事業の創設	100
31	「新しい公共」育成支援事業の創設 ①地方公共団体が「新しい公共」活動主体の認定を行うための法律の整備 ②「新しい公共」分野への投融資を行うファンド造成支援制度の創設 ③「新しい公共」活動主体に対して経営支援を行う中間支援組織の育成支援制度の創設	103
32	地域の民間団体と地方公共団体の協働による広域的地域戦略の推進	109

※政策目標 11、12、13については、該当する政策アセスメント評価書（個票）が今回なかった。

【No. 】

(1 / 2)

政策アセスメント評価書（個票）

施策等			
担当課	・ ・ 局 ・ ・ 課	担当課長名	課長 ・ ・ ・ ・
施策等の概要	対象施策等の内容を簡潔かつ明確に記載。 予算関係、税制関係、法令関係等の区別を明確に記載。		
施策等の目的	対象施策等の目的を簡潔かつ明確に記載。		
政策目標	どの政策目標の実現に資するかを明記。		
施策目標	どの施策目標の実現に資するかを明記。		
業績指標	どの業績指標に関連するかを明記。		
検証指標	関係する業績指標がない場合、当該施策等が目的を達成したか否かを事後に明らかにするために設定。		
目標値	業績指標又は検証指標の目標値を記載。		
目標年度	業績指標又は検証指標の目標年度を記載。		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 目標と現状のギャップを明示。</p> <p>ii 原因の分析 ギャップが生じている原因を分析。</p> <p>iii 課題の特定 目標を達成するためには、現在のシステムの見直しや改善が必要であること（＝政策課題）を明示。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 政策課題を解決するための具体的手法・手段を提示。</p>		
社会的ニーズ	対象施策等が社会や国民等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を説明。		
国の関与	国の関与の必要性を説明。		

政策アセスメント評価書（個票）

施策等の 効率性		
本案	費用	対象施策等の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	対象施策等の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	対象施策等の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
代替案	概要	対象施策等以外の選択肢（代替案）設定し、その内容を説明。
	費用	代替案の実施のために必要となる費用について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	効果	代替案の実施によって実現すると予測される効果について推計・測定し、可能な限り定量的に説明。
	比較	代替案の実施により費用に見合った効果が得られているか検討。
本案と代替案の比較		対象施策等と代替案の比較を可能な限り定量的に記載。
施策等の 有効性		施策等の実施による効果が、業績指標又は検証指標の目標値の達成にどの程度寄与しているかを明示。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ・ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ・ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ ・ 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 ・ 事後評価又は事後検証の実施方法及び時期 等

【No. 1】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	サービス付き高齢者住宅の供給支援制度等の新設による、高齢者等居住安定化推進事業の拡充		
担当課	住宅局住宅総合整備課 住環境整備室	担当課長名	室長 木下 一也
施策等の概要	<p>急速に少子高齢化が進展する我が国において、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことができる住まいを確保するため、以下の支援制度を新設する。（予算関係）</p> <p>① サービス付き高齢者住宅の供給支援 ② 定期借地権利用による生活支援施設等の導入支援 ③ 市街地整備に伴って整備される生活支援施設の整備支援 ④ 高齢者の生活自立をサポートする住宅設備技術の標準化の普及促進 ⑤ 医療・介護等との連携体制整備支援</p> <p>【予算要求額：35,000百万円】</p>		
施策等の目的	「国土交通省成長戦略」（平成22年5月17日）を踏まえ、医療・介護などのサービスと一体となった住宅の供給を促進し、高齢者が安心して暮らすことができる住まいを確保する。		
政策目標	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進		
施策目標	1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る		
業績指標	—		
検証指標	高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合		
目標値	3～5%		
目標年度	平成32年度（2020年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合は、平成17年（2005年）において0.9%に留まっており、対応が立ち遅れている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>高齢化が急速に進展しているほか、地方公共団体における財政事情が厳しいこともあり、住宅部局と福祉部局の連携した取り組みや、民間誘導施策が不十分であることが挙げられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>急増する単身高齢者・要介護高齢者への対応を中心に対策を講じ、高齢者が安心して暮らし続けることができる社会を構築する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① サービス付き高齢者住宅の建設・改修費に係る助成 ② 公的賃貸住宅団地においてPPPによりサービス付き住宅や医療・福祉・生活支援施設を整備する主体について、地代を対象とした一括助成※を実施することに</p>		

	<p>より、イニシャルコストを軽減（※定期借地に係る地代前払金の一部を助成）</p> <p>③ 再開発等の際に子育て支援施設等を街なかに整備する主体に対する特別な支援</p> <p>④ 高齢者の生活自立をサポートする住宅設備技術の標準化・普及促進に関する支援</p> <p>⑤ サービス付き高齢者住宅の供給事業者と医療・介護事業者との強力な連携体制の構築に取り組む主体について、連携体制構築に向けた調査・計画策定等を重点的に支援</p>	
社会的 ニーズ	高齢化社会において、高齢者が住み慣れた地域で医療・介護を受けながら安心して暮らすことができる住まいを確保することが求められている。	
行政の関与	高齢者の増加、特に単身高齢者や要介護高齢者の増加は本人の自助努力だけでは解決できない社会全体として受け止めるべき課題である。また、行政が適切に関与することにより、要介護者の減少、施設介護から在宅介護へのシフトも期待でき、介護給付の削減にも寄与する。	
国の関与	「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）においても、「急増する高齢者向けの生活支援サービス、医療・福祉サービスと一体となった住宅の供給を拡大する」とされており、国の関与により推進すべき課題とされている。	
施策等の 効率性		
本案	費用	<p>35,000百万円(平成23年度予算要求額)</p> <p>a. 公的賃貸住宅団地において、PPPによりサービス付き住宅や医療・福祉・生活支援施設を整備する主体について、地代を対象とした一括助成の実施に要する費用</p> <p>b. 再開発等の際に子育て支援施設等を街なかに整備する主体に対する特別な支援に要する費用</p> <p>c. 高齢者の生活自立をサポートする住宅設備技術の標準化・普及促進に関する支援に要する費用</p> <p>d. サービス付き高齢者住宅の供給事業者と医療・介護事業者との強力な連携体制の構築に取り組む主体について、連携体制構築に向けた調査・計画策定等を重点的に支援に要する費用</p> <p>e. サービス付き高齢者住宅の建設・改修費に係る助成に要する費用</p>
	効果	公的賃貸住宅団地におけるサービス付き住宅等の整備促進、街なかでの生活支援施設の導入促進、住宅整備技術の標準化・普及促進、住宅と医療・介護事業者間の連携体制の強化、サービス付き高齢者住宅の建設等の促進が期待される。
	比較	費用欄に掲げる費用はかかるものの、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことという観点から、より大きい効果を得ることができる。
	概要	サービス付き高齢者住宅の建設・改修費に係る助成（本案e）を行わずに、本案a.～d.のみを行う。

代替案	費用	<p>5,000百万円</p> <p>a. 公的賃貸住宅団地において、PPPによりサービス付き住宅や医療・福祉・生活支援施設を整備する主体について、地代を対象とした一括助成の実施に要する費用</p> <p>b. 再開発等の際に子育て支援施設等を街なかで整備する主体に対する特別な支援に要する費用</p> <p>c. 高齢者の生活自立をサポートする住宅設備技術の標準化・普及促進に関する支援に要する費用</p> <p>d. サービス付き高齢者住宅の供給事業者と医療・介護事業者との強力な連携体制の構築に取り組む主体について、連携体制構築に向けた調査・計画策定等を重点的に支援に要する費用</p>
	効果	<p>公的賃貸住宅団地におけるサービス付き住宅等の整備促進、街なかでの生活支援施設の導入促進、住宅整備技術の標準化・普及促進、住宅と医療・介護事業者間の連携体制の強化が期待されるが、サービス付き高齢者住宅の建設等の促進については期待できず、居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図ることができない。</p>
	比較	<p>高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことができるという観点から、限定的な効果を得ることはできるが、サービス付き高齢者住宅の建設等の促進については効果を得ることができず、居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図ることができない。</p>
本案と代替案の比較		<p>本案においては、代替案に比べて、サービス付き高齢者住宅について、建設・改修費に係る助成費用を要するものの、サービス付き高齢者住宅の建設等を促進し、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことができる住まいを確保するという観点から、代替案より著しく効果がある。</p> <p>従って、本案のほうがより効率的であると考えられる。</p>
施策等の有効性		<p>サービス付き高齢者住宅の建設等の促進、公的賃貸住宅団地におけるサービス付き住宅等の整備促進、街なかでの生活支援施設の導入促進、住宅整備技術の標準化・普及促進、住宅と医療・介護事業者間の連携体制の強化により、医療・介護などのサービスと一体となった住宅の供給を促進し、高齢者が安心して暮らすことができる住まいを確保することができる。</p> <p>これにより、高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合の増大に寄与し、居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成に資すると考えられるので、本施策は有効である。</p>
その他特記すべき事項		<p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）：「医療・介護などのサービスと一体となった住宅の供給を促進し、高齢者が安心して暮らすことができる住まいを確保する。」</p> <p>○新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）：「急増する高齢者向けの生活支援サービス、医療・福祉サービスと一体となった住宅の供給を拡大する。」</p> <p>○平成28年度までに事後検証シートにより、事後検証を行う。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	マンション再生環境整備事業（仮称）の創設		
担当課	住宅局市街地建築課 マンション政策室	担当課長名	室長 上野 純一
施策等の概要	<p>分譲マンションの管理組合が、適正かつ持続可能なマンションの維持管理を行う環境を整備するため、以下のような施策を講じる。</p> <p>①管理組合による適切な長期修繕計画の策定を支援する専門家団体への支援（予算関係）</p> <p>②マンション再生に係る合意形成を円滑化する相談体制の整備を行う専門家団体の育成・支援（予算関係）</p> <p>【予算要求額：203百万円】</p>		
施策等の目的	<p>① 修繕積立金等のデータを蓄積・公表し、国のガイドラインを精緻化することで、マンション管理組合や管理組合を支援する専門家団体による長期修繕計画の策定・見直しを促進し、修繕を行うために必要な資金の確保、計画的な修繕計画による良好なマンションストックを形成する。</p> <p>② マンションの再生に係る合意形成や権利者調整のサポートを行う専門家団体を育成することで、マンション再生に向けた合意形成を進展させ、良好なマンションストックを形成する。</p>		
政策目標	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進		
施策目標	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する		
業績指標	6 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合		
検証指標	—		
目標値	38%（50%） ※住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）における平成22年度（平成27年度）の目標値		
目標年度	平成22年度（平成27年度）		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>① マンションの良好な住環境の維持のためには、管理組合による長期修繕計画の策定と、必要な修繕積立金の算定・徴収が不可欠である。しかしながら、管理組合側の知識が不足し、長期修繕計画の適正性を判断する情報が不十分であるため、適切な長期修繕計画が策定されていない又は必要な修繕積立金が徴収されていないマンションが多数存在しており、こうした状態を放置すると、マンションストックの劣化が進行する（25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金を設定している管理組合：36.6%、修繕工事実施時に修繕積立金のみで工事費を調達したマンション：60.5%、購入時の長期修繕計画の確認をしている区分所有者：46.1%）。</p>		

- ② 築50年を超えるマンションが今後飛躍的に増加することが見込まれるところ（現在：約1万戸、10年後：約13万戸、20年後：約94万戸）、こうした高経年マンションは、住戸が狭い、耐震性に劣る、バリアフリー化していない等の問題を抱えており、早期に大規模修繕又は建替えが必要となる。

しかし、分譲マンションは区分所有者間の価値観の相違等により合意形成が難しく、建替えをするにしても合意形成がなされるまでに時間が掛かり、また、建替え実施件数も伸びていない（マンション建替え事業の実施状況138件（平成21年10月1日現在））。さらには、マンション再生に向けて、管理組合内部で合意が図られず、維持管理や修繕を怠り管理不全マンションに陥った事例も生じている。

ii 原因の分析

- ① マンション購入時及び長期修繕計画の見直しをする際、管理組合及び区分所有者の知識の不足や、長期修繕計画の適正性を判断する情報が不十分であるため、適切な長期修繕計画が策定されていない又は必要な修繕積立金が徴収されていない。
- ② 一つの建物を多くの人が区分所有するマンションは、各区分所有者等の共同生活に対する意識の相違、多様な価値観を持った区分所有者間の意思決定の難しさ、建物構造上の技術的判断の難しさなどから、区分所有者間だけで合意形成を行うことが困難である。

iii 課題の特定

- ① 管理組合及び区分所有者の長期修繕計画及び修繕積立金に対する情報不足を解消するため、専門家による周知、情報の蓄積・公表を行っていく必要がある。また、入居時に分譲業者が適切な修繕積立金であることを説明するなどのノウハウを広めていくことが必要である。
- ② 利害関係のない中立的な第三者が、マンション再生に向けた合意形成を行うとしている管理組合から相談に乗り、管理組合内に入って直接合意形成を支援するなど、ノウハウを持つ専門家団体を支援・育成することが必要である。

iv 施策等の具体的内容

- ① ・一定の条件を満たす長期修繕計画の策定又は見直しを行う管理組合を支援する専門家団体に対して、計画策定・見直しに係る費用等を支援する。
- ・上記支援に併せて、見直し前後の長期修繕計画及び修繕積立金のデータを収集し、タイプ/築年数/規模/地域ごと等に整理して公表することにより、他のマンションが計画策定・見直しを行う際の参考とするとともに、当該データを活用して、国のガイドラインのさらなる拡充・精緻化に活用する。
- ・新築及び既存のマンションの修繕積立金や長期修繕計画のデータを蓄積・公表し、分譲業者がマンション購入者に説明する際のノウハウの提供やマンション購入者に対して修繕積立金や長期修繕計画の説明、普及啓発に取り組む専門家団体に対して、データの蓄積と公表及び普及啓発に必要な体制整備に要する費用について支援する。
- ② ・マンション再生に向けた合意形成に取り組むマンション等に対して、中立的な立場

	<p>で合意形成の円滑化を支援するために、相談窓口やネットワークを構築し、相談体制の整備し、アドバイスや専門家の派遣等を行う団体に対して、活動費を補助する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・合意形成や権利者調整が必要となっている特定のマンションに対して、合意形成を円滑に行うための事業の進め方の検討や権利者調整等を行う団体に対して、活動費を補助する。 ・これらの事業で得られたノウハウやデータを蓄積し公表することで、合意形成等の支援を行う団体の資質向上や管理組合における合意形成の円滑化を図る。
社会的 ニーズ	<p>分譲マンションは、近年では年間約20万戸が供給され、その累計は平成21年末現在で約562万戸、約1,400万人が暮らす我が国における重要な居住形態であり、その数は着実に増加している。こうした中、少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進の観点からはもとより、都市景観の改善、治安の維持といった観点からもマンションの適正な維持、管理、再生に対する社会的意義が高まっている。また、築50年を超えるマンションが今後飛躍的に増加することが見込まれるところであり、（現在：約1万戸、10年後：約13万戸、20年後：約94万戸）、早期に大規模修繕又は建替えが必要となる。</p>
行政の関与	<p>良質なマンションストックの形成は、区分所有者自らの居住環境の維持のみならず、ひいては周辺環境や都市環境の維持に資する。また、区分所有者等の知識が不足する中、マンションの適切な管理、維持、修繕、老朽マンション再生の促進のためには、ノウハウと資金面の支援が必要であるが、そういった支援を行うNPO等に対する支援も十分でないことから、その立ち上げりを支援する必要がある。また、マンションの再生に際して、長期修繕計画等の基準がバラバラであって、民間レベルでは統一した運用基準がないことから、基本的な指針に関して行政の関与・支援が不可欠である。</p>
国の関与	<p>良質なマンションストックの形成を促進するためには、全国的に存在するストックを対象とし、マンション再生に係る合意形成の促進等、法改正を含めた検討が必要であり、国の関与が必要である。具体的には、これまで管理組合等が準拠すべき基準として国が策定している「長期修繕計画標準様式、長期修繕計画作成ガイドライン・同コメント」と今年度検討中の「修繕積立金及び長期修繕計画に関するガイドライン（仮称）」を、より一層普及啓発させ、適正な長期修繕計画・修繕積立金を設定できるよう、専門家団体等に対する国の関与が必要とされている。</p>
施策等の 効率性	
費用	<p>203百万円（平成23年度予算要求額）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 長期修繕計画の策定・見直しに係る費用 <ul style="list-style-type: none"> ・修繕積立金や長期修繕計画の情報の蓄積・公表に係る費用 ・ガイドライン等の普及啓発に係る費用 ② ・マンション再生への相談体制の整備に係る費用 <ul style="list-style-type: none"> ・マンション再生に向けた合意形成や権利者調整の支援に係る費用

本案	効果	<p>① ・適正な長期修繕計画に係る情報を蓄積・公表することで、管理組合等が長期修繕計画を作成・見直しをする際の参考指標とすることができ、また、専門家団体がガイドラインを全国的に普及啓発することにより、指標としている「25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合」の割合が増加し、良好なマンションストックの形成に資する。</p> <p>② マンション再生に向けた取組みを行う管理組合を対象とした中立的な第三者による相談体制の立ち上げ支援を行うことで、マンション再生に向けた取組みを行う管理組合を増加させ、また、マンション再生に向けた合意形成に参画する団体を誘発し、自立的な相談体制の整備の促進と、管理組合員の資質の向上が図られる。</p>
	比較	<p>① 専門家による支援を受けて長期修繕計画の策定・見直しや、情報の蓄積・公表を行うことにより、適正な長期修繕計画を策定する管理組合の割合を全国的に上げることに大変効果がある。</p> <p>② 中立的な第三者による相談体制を整備することで、老朽化等問題のあるマンションの再生を全国的に促進するなどの効果がある。費用①・②により、効果①・②のような大きな効果が見込まれ、効率的といえる。</p>
代替案	概要	<p>① 長期修繕計画の策定・見直しに対する支援を、専門家団体ではなく、直接管理組合に対して行う。その他は、本案と同様。</p> <p>② マンション再生に向けた合意形成や権利者調整のための支援を、専門家団体ではなく、直接管理組合に対して行う。その他は本案と同様。</p>
	費用	<p>203百万円（仮に本案と同額とする）</p> <p>① 長期修繕計画の策定・見直しに係る費用 ・修繕積立金や長期修繕計画の情報の蓄積・公表に係る費用 ・ガイドライン等の普及啓発に係る費用</p> <p>② マンション再生への相談体制の整備に係る費用 ・マンション再生に向けた合意形成や権利者調整の支援に係る費用</p>
	効果	<p>① 管理組合に対して直接支援をする場合、管理組合が十分な組織を整えず、また、管理組合が専門家団体の選定を誤った場合に、ガイドラインに沿った長期修繕計画が策定されず、マンションにとって適切な長期修繕計画を得られないだけでなく、国も情報の蓄積・公表のデータとして活用することができなくなる可能性がある。</p> <p>② 管理組合に対して直接支援をする場合、専門性・第三者性の確保ができず、意見対立のある管理組合内の特定のグループ（応募をしてきた側）を支援することになりかねず、それにより逆に内部紛争を招き、合意形成が進まなくなる可能性がある。</p>
	比較	<p>① ・② 一定の効果があるものの、管理組合の業務執行能力や、マンション管理に対する知識の不足により、策定された長期修繕計画等の出来不出来に格差が生じ、適正な情報の蓄積・公表ができなくなる可能性がある。</p>

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>① 本案においては、代替案に比べて、マンション管理に係る知識やノウハウに優れた専門家団体を直接選定して支援するため、知識やノウハウの蓄積がまちまちな個別の管理組合を支援するよりも、適正な長期修繕計画の策定・見直しが円滑に進むことが期待できる。また、成果・情報の蓄積・公表を予定しているところ、他のマンションへの情報提供のデータとしても、より効果の高い内容を公表できるとももの考える。</p> <p>② 代替案に比べ、中立性・専門性に優れた専門家団体を選定することができ、合意形成に際して、恣意的な誘導を行うことなく区分所有者の意見調整を行い、マンション再生に向けた取組みを促進できる。</p> <p>したがって、①・②とも本案の方が効果が大きく、効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>① 適正な長期修繕計画の策定・見直しの促進に非常に効果があると期待され、「25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を策定する管理組合の割合」を平成27年度目標の50%に向けて大きく押し上げる効果があり、有効である。</p> <p>② マンション再生に向けた取組みを行う専門家団体を誘発し、自立的な相談体制の整備と、管理組合員の資質の向上に対して大きな効果がある。また、施策目標にも資するものであり、有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）に指標として「25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合【20%（平15）→50%（平27）】」と記載。</p> <p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）に、マンション管理の適正化などによるマンションストックの再生として「適切な長期修繕計画の策定と修繕積立金の積立を行うためのマニュアルの作成や標準管理規約などのマンション管理のルールの見直し、購入予定者に対する適正な管理のための情報提供を行う」と記載。</p> <p>○新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）に、『内需の要である住宅投資の活性化を促す。具体的には、これまでの新築重視の住宅政策からストック重視の住宅政策への転換を促進するため、建物検査・保証、住宅履歴情報の普及促進等の市場環境整備・規制改革、老朽化マンション再生等を盛り込んだ中古・リフォーム市場整備のためのトータルプランを策定する。』と記載。</p> <p>○社会資本整備審議会答申（平成21年3月）「分譲マンションストック500万戸時代に対応したマンション政策のあり方について」を策定。</p> <p>○平成23年度政策チェックアップ結果評価書（平成24年度実施）において事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業		
担当課	自動車交通局 総務課企画室	担当課長名	課長 加藤 隆司 室長 村田 茂樹
施策等の概要	<p>電気自動車（電動バス、EVタクシー）を活用した意欲的な事業展開等を目指す事業者を強力に支援することにより、公共交通への電気自動車の導入を促進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：450百万円】</p>		
施策等の目的	<p>導入コストや充電施設等の制約によって公共交通への導入が進みにくい電気自動車について、支援措置によって公共交通への導入を促進し、喫緊の課題となっている地球温暖化問題等への貢献を果たす。</p>		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	5 快適な道路環境等を創造する		
業績指標	2 5 クリーンエネルギー自動車の普及台数		
検証指標	—		
目標値	6 9 万台以上		
目標年度	平成 2 2 年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 電気自動車はゼロエミッション自動車として環境性能が特に優れており、その普及が期待されるが、公共交通（バス・タクシー）への導入は未だ限定的。</p> <p>ii 原因の分析 電気自動車は導入コストの高さや航続距離、充電施設等の制約があるため、公共交通への導入には困難が伴う。</p> <p>iii 課題の特定 一般的に、電気自動車には航続距離、充電施設等の制約条件が存在するが、路線バスやタクシーは限定されたエリア内で運行する形態であることから、導入適性があり、導入コストの低減が図られれば導入が飛躍的に進むことが期待される。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 電気自動車を活用した意欲的な事業展開を行う運送事業者（バス・タクシー事業者）を強力に支援（車両・電動バス向け充電施設の導入に対する補助）することにより、公共交通への電気自動車の導入を促進。</p>		

	社会的ニーズ	「新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）」においても「次世代自動車（エコカー等）の普及促進」が掲げられる等、運輸分野からのCO2排出のうち約9割を占める自動車交通分野におけるCO2削減は、喫緊の社会的課題となっている。
	行政の関与	ゼロエミッション自動車として環境性能が特に優れた電気自動車は導入コストの高さや航続距離、充電施設等の制約があるため、公共交通への導入には困難が伴うことから、運送事業者の自主努力のみでは早期かつ円滑に導入を進めることが困難であり、行政の関与が不可欠である。
	国の関与	本施策は、「社会的ニーズ」の項に示したとおり、「新成長戦略」において示された施策に沿ったものであり、国が関与すべき施策である。 また、本施策は地球温暖化対策（環境問題）としての位置づけを有するものであり、特定の地域のみに関連した施策ではないことから国が関与すべき施策である。
	施策等の効率性	
本案	費用	450百万円（平成23年度予算要求額） 車両・電動バス向け充電施設の導入に対する補助
	効果	電気自動車を活用した意欲的な事業展開を行う運送事業者に対する支援により、導入コストや充電施設等の制約によって導入が進みにくい公共交通への電気自動車の導入促進が促進され、自動車交通分野におけるCO2削減が図られるとともに、電気自動車の価格低減や性能向上も期待される。また、充電設備の整備や限られた充電設備の有効活用等も同時に期待される。
	比較	電気自動車を活用した意欲的な事業展開を行う運送事業者に対する支援により、電気自動車の導入促進に加え、充電設備の整備や限られた充電設備の有効活用等が同時に図られることとなり、投入費用に対して高い効果が得られることが期待されるため、効率的である。
代替案	概要	電気自動車の製造者側に対する支援を行うことにより、電気自動車の公共交通への導入促進を図る。
	費用	本案と同額と仮定する。
	効果	製造者側に対する支援により、電気自動車の価格低減や性能向上が期待できる。
	比較	電気自動車の価格低減や性能向上は期待されるが、充電設備の設置や限られた充電設備の有効活用（運送事業者の自助努力）等にはつながらず、広く普及させる観点からは、代替案のみでは投入費用に対する効果は限定的となる。

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>代替案に示した製造者側に対する支援は、電気自動車の価格低減や性能向上が期待されるが、公共交通への電気自動車の導入においては、充電設備等の制約もあり、これらの解決にはつながらないことから、運送事業者の意欲的な取り組みに対して支援を行う本案に比べ、代替案のみで解決できる課題は限定的なものとなる。したがって、電気自動車の普及の観点から、本案の方が代替案と比較してより効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>ゼロエミッション自動車として環境性能が特に優れた電気自動車の公共交通への導入に係るボトルネックが解消され、電気自動車の導入が飛躍的に進むことにより、自動車交通分野におけるCO2削減に貢献することとなる本施策は、業績指標の達成に直接寄与することから、有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）」において「次世代自動車（エコカー等）の普及促進」が掲げられている。</p> <p>○平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	節水促進施策の推進		
担当課	土地・水資源局水資源部 水資源政策課	担当課長名	課長 山本 健一
施策等の概要	節水の効果を定量的に把握し、水需給計画における位置づけを整理するとともに、普及目標の設定手法の確立や節水機器の規格化等により、水利用の安定性を確保する。 。（予算関係）【予算要求額：12百万円】		
施策等の目的	<p>近年の降雨形態の変化によりダムの安定供給実力が低下しつつあり、さらに、気候変動の影響による渇水リスクの増大が指摘されている。また、「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換を受け、今後ダム建設の見直しが進む中で、利水計画についての見直しも想定されている。</p> <p>このような情勢のもと、従来の供給面の対策に加えて、需要面の対策を推進することにより水利用の安定性を確保する。</p>		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
業績指標	2 6 渇水影響度		
検証指標	-		
目標値	5,300日・%		
目標年度	平成23年時点の過去5年平均		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 水利用の安定性を確保するためには、需要、供給の両面から対策をとる必要があるが、これまでは供給面の対策に重点がおかれ、需要面の対策は不十分であった。</p> <p>ii 原因の分析 需要面の対策は個人の行動に寄る部分が大きく、ダム等水資源開発施設の整備など供給面の対策に比べ効果が把握しにくいため、実効性の高い対策が取られてこなかった。</p> <p>iii 課題の特定 供給面の対策はほぼ完了しつつあるため、今後は、効果の把握を含め、需要面の対策を推進することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 効果（渇水・事故リスク低減、CO2排出抑制、社会的費用及び家庭におけるコスト縮減等）を定量化し、普及目標の設定や水需給計画への反映手法を確立し、さらに節水技術及び機器の規格化等を検討する。</p>		
社会的ニーズ	水に関する世論調査（平成20年6月調査）においては、水 と のかかわり のある 豊かな暮らし として 約80%が「安心して水 が 飲める暮らし」を挙げている。その実現 のため には、需要面 の 対策が必要 となっている 。		

	行政の関与	水供給は行政が担っているため、水需要管理施策は、行政においてしか実施し得ない。
	国の関与	長期的かつ総合的な見地に立ち、全国同一の基準で実施すべきものであるため、国において実施する。検討成果等をもとに、地方において水需給計画への反映等を行う。
施策等の効率性		
本案	費用	12百万円(平成23年度予算要求額) 節水の実態調査、節水効果の把握、節水基準の検討、普及目標の検討 等
	効果	節水効果の定量化等が可能となり、自治体において普及施策の推進、水需給計画への反映等が可能となる。平成20年度は約140万人が渇水の影響を受けたが、長期的には水利用の安定性を確保することが可能となり、将来、同程度の渇水に対して影響人口を低減させることができる。 産業界において節水の技術開発が促進されるという相乗効果も期待される。
	比較	渇水時の影響人口低減などの効果発現までには時間を要するが、渇水時の影響人口の大幅な低減や経済活動の維持が可能となり、費用に対して多大な効果が期待できる。
代替案	概要	自治体がそれぞれ独自に節水の促進に関する検討を行う。
	費用	12百万円×自治体数(同じ費用がかかるものと仮定する。)
	効果	検討を行った自治体においては、節水効果の定量化や節水施策への反映等が可能となるが、その他の自治体には効果が及ばない。また、定量化手法等が自治体毎に異なるものとなるため、産業界との相乗効果は見込めない。
	比較	実施した自治体においては、費用に対してある程度の効果が期待できる。
本案と代替案の比較		国が一元的に実施する本案の方が費用面で有利である。 また、施策の効果が全国の自治体に及ぶことや産業界との相乗効果も期待できることから、本案の方が効果的である。 従って、本案が効率的である。
施策等の有効性		節水効果の定量化等が可能となり、自治体において、想定される渇水リスクに応じた投資等が可能となる。これにより、自然条件が同じであれば、関連する業績指標である「渇水影響度」を低下させることができ、目標値の達成に向けて大きな寄与が見込まれる。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> 国土審議会水資源開発分科会調査企画部会「総合水資源管理について(中間とりまとめ)」(平成20年10月)において、「渇水に対しては、さまざまな需要側の対策と供給側の対策を平素から講じておくことが重要」と述べられており、また、節水がもたらす外部効果の可視化等が提言されている。 平成26年度政策レビュー「水資源政策」により事後評価を実施予定。 「渇水影響度」は降雨等の自然条件に因るところが大きいため、業績指標のみによる単純な評価は不可能である。 節水機器の普及などを通じて効果が発現するまでには時間を要する。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	気候変動の影響による大渇水の被害軽減方策となる基本的な水利用調整方法の構築		
担当課	土地・水資源局 水資源部水資源計画課	担当課長名	課長 宮崎 正信
施策等の概要	現代社会では水が使えることを前提として社会経済活動が成り立っており、ひとたび大渇水が発生した際の国民生活や経済活動への影響は甚大なものとなる。このような大渇水による影響と被害を想定し、用途(上水・工水・農水)間や水系間の水融通など、渇水被害を回避または軽減可能となる水利用調整の基本的な考え方を構築する。 (予算関係)【予算要求額：22百万円】		
施策等の目的	近年、少雨化や年降水量の変動幅増大などにより渇水が頻発しており、ダム利水容量が枯渇するような大渇水も発生している。さらに、気候変動により渇水の頻度や規模の増大が懸念されているが、国民生活や経済活動に甚大な影響を及ぼす未曾有の渇水時における水利用調整については、ルール化されていない状況である。また、「できるだけダムに頼らない治水」への政策転換を受け、今後、ダム建設の見直しが進む中で、利水計画についての見直しも想定される。このため、被害の回避・軽減が可能となる調整方策を構築し、水利用者間の円滑な合意形成を可能とすることにより、未曾有の渇水による社会経済活動への影響を最小化することを目的とする。		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
業績指標	2 6 渇水影響度		
検証指標	—		
目標値	5, 300 日・%		
目標年度	平成23年度時点の過去5年平均		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 水資源量を確保するための施設整備を進めているが、全国各地において上水道が給水制限となる渇水が頻発している。なお、業績指標の目標値について、平成19年度から平成21年度は、目標値を達成していない。</p> <p>ii 原因の分析 降雨の発生パターンにより利用できる水量は異なる。近年は、水需要が増大する時期の少雨化や無降雨期間の長期化など、ダム貯水量が枯渇しやすくなるような降雨発生パターンが頻出している。</p> <p>iii 課題の特定 今後、気候変動により渇水規模の増大が懸念される一方で、未曾有の渇水時における水利用調整については、ルール化されていない状況であり、流域の特性に適応可能な水利用調整方法の基本的な考え方を設定し、未曾有の渇水時における水利用者間の円滑な合意形成が図られるようにする必要がある。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○水資源を総合的に管理することによる渇水被害軽減の効果と限界の把握 (例) 需要管理、既存施設の効率的利用、地下水・雨水・再生水など水源の適切な配分設定 等</p> <p>○水資源を総合的に管理することによっても対応できない未曾有の渇水時における水利用調整方法の提案 (例) 流域全体のダム等統合運用 等</p>	
社会的ニーズ	近年、少雨化や年降水量の変動幅増大などにより渇水が頻発しており、ダム利水容量が枯渇するような深刻な渇水も発生するなど、国民生活への影響が毎年出ている。	
行政の関与	安定的な水供給に関する施策は、行政においてしか実施し得ない。	
国の関与	将来における気候変動が水資源に与える影響を予測し、その適応策について国が全国的・広域的な検討を行う。検討成果等をもとに、地方における水需給に関する総合的かつ基本的な計画、運用等に反映・適用等を行う。	
施策等の効率性		
本案	費用	22百万円(平成23年度予算要求額) 気候変動等による今までに経験していない渇水規模を想定し、その影響・被害を試算する。この影響・被害に対し、水資源に関する現行施策の限界と、総合的な管理による被害軽減の効果と限界を把握する。さらに、水資源の確保が困難な場合の水利用調整方法を構築する。
	効果	自治体等において、将来気候変動により想定される渇水被害の軽減対策への投資が可能となる。また、水資源の確保が困難な場合の水利用調整方法を示すことにより、節水施策が促進されるという相乗効果も期待される。
	比較	渇水をなくすという効果の発現までには時間を要するが、渇水の被害を軽減する円滑な水利用調整が行えるようになるとともに、節水施策の促進が期待されるなど、少なくとも取水制限緩和となる多大な効果の発現が可能になる。したがって、費用に対し効果の発現は大きい。
代替案	概要	自治体等がそれぞれ独自に気候変動予測と未曾有の渇水の想定を行い、渇水被害軽減方策の構築を行う。
	費用	22百万円(一自治体等当たり本案と同じ費用を要すると仮定)×自治体等数
	効果	検討を行った自治体等においてはある程度の効果が期待できるが、その他の自治体等には効果が及ばない。また、渇水被害軽減方策や水利用調整方法について、自治体等毎に構築するため、流域全体等広域的な効果の発現が困難となるなど、取水制限緩和への効果はさほど期待できない。
	比較	本案と同様、効果の発現までには時間を要するが、実施した自治体等においては、費用に応じたある程度の効果が期待できるものである。
本案と代替案の比較		費用については、国が行った方が安価である。効果については、渇水被害の軽減を図るためには、自治体毎ではさほど期待できないが、国が行うことにより、用途間や水系間の水融通など流域全体での取り組みにより効果的に発現されるものである。このため、本案の方が効率的である。

<p>施策等の有効性</p>	<p>気候変動等による今までに経験していない渇水規模を想定し、その影響・被害を試算する。この影響・被害に対し、水資源に関する現行施策の限界と、総合的な管理による被害軽減の効果と限界を把握する。また、水資源の確保が困難な場合の水利用調整方法を構築する。さらに、水資源の確保が困難な場合の調整方法を自治体等に示すことにより、渇水被害の軽減となる効率的な水利用の施策が促進されるという相乗効果も期待される。これらの施策等により取水制限緩和が期待されることから、業績指標である「渇水影響度」が低下することとなり、目標値達成に向けて寄与することが見込まれる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○国土審議会水資源開発分科会調査企画部会「総合水資源管理について(中間とりまとめ)」(平成20年10月)において、「我が国の気候変動に関する予測研究によれば、夏期については降水量の増加とともに変動幅も拡大することが予測され、大渇水の発生が懸念」され、「水にかかわる関係主体が連携・調整しながら、対策の適切な組合せ、適切な順序での施策を行うことが必要」であると提言されている。</p> <p>○総合科学技術会議 気候変動適応型社会の実現に向けた技術開発方向性立案のためのタスクフォース「気候変動に適応した新たな社会の創出に向けた技術開発の方向性(最終とりまとめ)」(平成22年1月)において、「気候変動の影響に適応するために水害・土砂災害防御や必要な水量・水質制御の要素技術を革新するとともに、気候変動に加え土地利用・人口・産業構造の変化など様々な影響に一体的に対応する水資源・水環境の総合保全利用システムを完成させる。」に合致するものであり、その着実な履行が求められている。</p> <p>○業績指標の渇水影響度は、気象条件に大きく左右されることから、目標年度までの複数年で総合的に評価する必要がある。</p> <p>○平成26年度政策レビュー「水資源政策」により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	水インフラの国際展開支援と世界的な水問題への対応の推進		
担当課	土地・水資源局水資源部 水資源計画課	担当課長名	課長 宮崎 正信
施策等の概要	<p>各種国際会議やワークショップの開催や参加を通じ、我が国のこれまでの効率的な水資源管理の経験や技術を活用しつつ、相手国に対し総合水資源管理（IWRM）の普及や助言、各国がかかえる水資源管理の課題解決策の提案等を行い、水資源管理能力の向上を図る。なおこれらの施策については成長戦略の観点から、水インフラの国際展開支援につなげる。</p> <p>（予算関係）【予算要求額：52百万円】</p>		
施策等の目的	<p>世界では、安全な飲料水や基礎的な衛生施設（トイレ）にアクセスできない人々がそれぞれ全世界の1/8（8億8,400万人）、3/8（25億3,300万人）も存在し、毎年180万人の乳幼児が命を失っている。2000年に「2015年までに、安全な飲料水及び基礎的な衛生施設を継続的に利用できない人々の割合を半減する」ことが国際目標（ミレニアム開発目標（MDGs））とされている。このような国際的な取り組みの中、我が国も世界の水問題解決に貢献するとともに、我が国の経済成長の必要性から、併せて日本の水関連企業の国際展開支援につなげる。</p>		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する		
業績指標	2 7 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数		
検証指標	—		
目標値	1 3 件		
目標年度	平成 2 3 年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>安全な水にアクセスできる人の割合は、発展途上国において、1990年で約23%であったものが、2008年には約13%まで改善され、基礎的な衛生施設を継続して使用出来ない人口割合も、1990年の46%から2008年には39%まで改善できたが、衛生施設を継続的に利用出来ない人の割合を半減にする目標（2015年に約23%）については、今後5ヶ年で、約16%の縮減が必要であり、更なる努力が必要である。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>途上国の人口増加や都市部への人口集中に対し、衛生施設整備が追いつかず、ミレニアム開発目標（MDGs）の達成が遅れているものと考えられる。また、衛生施設に関する改善が遅いことについては、衛生施設は上水施設の整備後に整備されることが多いことが原因として考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>水関連技術を活用した効率的な水管理により、上下水道等水インフラ整備の効率を</p>		

	<p>上げる必要がある。このためには官の有する施策実施、施設の運営・管理などの経験・技術や民の有する建設技術、要素技術などを活用した官民連携による取り組みが有効であると考えられる。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>日本の水関連企業の国際展開支援につながる内容を盛り込みつつ、各種国際会議等において対応する。また、民間企業等が有する技術やノウハウ及びその効果の把握・整理を行った上で、効率的な水資源開発から管理までの構想案を検討し、IWRMワークショップを活用し相手国に提案を行う。</p>	
社会的ニーズ	日本は水と衛生分野におけるこれまでの援助実績から、引き続き世界的な水問題解決のための国際貢献が望まれている。	
行政の関与	各国の水問題解決に向けた水資源管理政策やMDGs達成に向けた国際会議の実施主体、参加者は各国政府関係者であることから行政（国）の関与が必要である。	
国の関与	上記理由により国の関与が必要。	
施策等の効率性		
本案	費用	52百万円（平成23年度概算要求額） 日本の水インフラにおける施工や管理技術等を活用した、流域全体にまたがる複数セクターを包括した効率的な水資源開発から管理までの構想案を検討するための経費、IWRMワークショップの開催経費、各種国際会議関連経費。
	効果	個別プロジェクトが決まる前の相手国の水政策策定に携わり、日本の技術を活用した効率的な水管理を行うことで、安全な水や衛生へのアクセス向上が促進される。 上記により、水インフラの国際展開支援につなげ、我が国の経済成長につながるほか、民間資金を活用した国際貢献が可能となる。 水インフラの国際展開を含む海外インフラプロジェクト全体で見ると、2020年までの海外インフラプロジェクト受注額の合計が10兆円の場合、約2.6兆円の経済効果がある。
	比較	本施策により、各国の貴重な水資源を効率的に利用することが可能となり、世界の水問題解決が図られる。結果として、各国の更なる経済発展が我が国の食料輸入等へ寄与することなども考慮すれば、十分な費用対効果が図られる。
代替案	概要	IWRMワークショップを開催する。また各種国際会議を通じてIWRM普及に向けた情報発信を行う。
	費用	37百万円 IWRMの普及経費、各種国際会議関連経費。
	効果	世界の安全な水や衛生へのアクセス向上が促進される。

	比較	<p>本施策により、各国の貴重な水資源を効率的に利用することが可能となり、世界の水問題解決が図られる。結果として、各国の更なる経済発展が我が国の食料輸入等への寄与なども考慮すれば、十分な費用対効果が図られる。</p>
<p>本案と代替案の比較</p>	<p>15百万円程度の検討費用が発生するが、海外における上下水道の整備、運営・管理は、今後も大きな需要が見込まれ、2025年には約80兆円規模の市場に成長する見通しと言われており、水インフラの国際展開支援が、海外プロジェクトの受注につながり日本の経済波及効果は大きい。このため、経済的かつ合理的と言える。</p>	
<p>施策等の有効性</p>	<p>日本の技術や経験を活用しながら各国において総合水資源管理を進めるにあたり、日本の水関連企業の国際展開支援につなげることにより、民間企業と連携した国際会議への参加機会が増加し、世界的な水資源問題に対応するための国際展開などの開催、参加が増加する。</p>	
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）では「日本の（安全・安心）等の技術のアジアそして世界への普及」という項目で日本の技術・経験をアジアの持続可能な成長のエンジンとして活用することがうたわれている。具体的には、新幹線・都市交通、水、エネルギーなどのインフラ整備支援や、環境共生型都市の開発支援に官民あげて取り組むこととなっている。また同戦略の「アジア展開における国家戦略プロジェクト」では、アジアを中心とする旺盛なインフラ需要に応えるため、パッケージ型インフラ海外展開として、「ワンボイス・ワンパッケージ」でインフラ分野の民間企業の取組を支援する枠組みを整備し、官民連携して海外展開を推進することにより、2020年までに、19.7兆円の市場規模を目指すこととしている。また、2020年までに建設業の新規年間海外受注高1兆円以上を目指すこととしている。これらの政策にも合致しており、その着実な履行が求められている。</p> <p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日国土交通省成長戦略会議報告）では、大きな成長が見込まれるアジアを中心とした海外市場において、我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が活躍の場を拓げ、建設から管理運営までパッケージでの事業展開も行う等、世界市場で大きなプレゼンスを発揮している姿を目指している。2020年における戦略目標として、我が国企業が獲得した海外受注のうち、国土交通省が積極的に働きかけて官民連携により新たに獲得した海外受注高を2020年までの合計で10兆円以上とすることとしており、その着実な履行が求められている。</p> <p>○平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施予定。</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	下水道革新的技術実証事業の創設		
担当課	都市・地域整備局 下水道部下水道事業課	担当課長名	課長 岡久 宏史
施策等の概要	<p>下水汚泥等バイオマスの再生可能エネルギー化や下水処理の高効率化等によるエネルギー自立型下水処理場の構築に向けて、既存技術の壁を打開する革新的技術（高効率のメタン発酵、高効率のガス精製、低コストの固形燃料化、高効率の下水処理等の水・エネルギー再生技術）について実規模レベルのプラントを設置して実証事業を行う。</p> <p>実証事業の成果を踏まえ、全国展開に向けたガイドラインを作成するとともに、水ビジネスの国際競争力強化に向けて、実証施設のサイトセールスの拠点としての活用や技術の国際標準化を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：3,500百万円】</p>		
施策等の目的	<p>革新的技術によりエネルギー自立型下水処理場が構築され、全国展開することにより、下水処理場の建設コストを大幅に低減する。また、下水処理場での省エネ対策等に加え、下水汚泥等のバイオマス利用を通じて温室効果ガスの大幅削減を実現する。さらに、革新的技術を実証し、海外市場への進出に必要なノウハウを蓄積するとともに、実証施設をサイトセールスの拠点とし、また、技術の国際標準化を行うことにより、水ビジネスの国際競争力を強化する。</p>		
政策目標	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
施策目標	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な污水処理の確保、下水道資源の循環を推進する		
業績指標	39 下水道バイオマスリサイクル率		
検証指標	—		
目標値	約39%		
目標年度	平成24年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>下水汚泥はカーボンニュートラルなバイオマスで、再生可能エネルギー供給ポテンシャルは膨大であることから、地球温暖化対策の観点からも、エネルギー利用へと転換を図る必要があるが、平成20年度末の下水道バイオマスリサイクル率は約23%であり、現状では取組みは限定的。また、下水処理においても一層の省エネルギー化が求められているが、依然としてエネルギー消費量は多い。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>従来の処理方法（焼却処分等）から転換してバイオガス精製や固形燃料化等により再生可能エネルギー化する場合、コスト面から事業の採算性確保が難しく、また、ガス精製や燃料化等のコストが商用と比較して割高となる場合が多く、取組みが限定であることが原因として挙げられる。</p>		

		<p>iii 課題の特定</p> <p>下水処理の高効率化や下水汚泥等バイオマスの再生可能エネルギー化等によるエネルギー自立型下水処理場の構築に向けて、汎用性が高く、建設コストの大幅ダウンが期待でき、また、需要家が求める品質・コストに応じた再生可能エネルギーが供給可能な技術の導入を加速する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>エネルギー自立型下水処理場の構築に資する革新的技術を実規模レベルで実証し、全国展開を図る。また、実証された技術の国際標準化等を行い、水ビジネスの国際競争力強化に向けた環境を整備する。</p>
社会的ニーズ		<p>○「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）において、温室効果ガスの大幅削減や、再生可能エネルギー導入拡大、環境エネルギー分野の革新的技術開発の前倒し等が掲げられている。</p> <p>○「エネルギー基本計画」（平成22年6月18日閣議決定）において、バイオマス利用のコスト低減等の措置の実施、バイオガス利用の拡大等が掲げられている。</p> <p>○「京都議定書目標達成計画」（平成20年3月28日閣議決定）において、下水道における省エネルギー・新エネルギー対策及び下水汚泥燃焼の高度化の推進によるCO₂削減が位置付けられている。</p>
行政の関与		<p>下水道事業は地方公共団体が実施しており、下水道分野における省エネルギー化や再生可能エネルギー導入拡大による地球温暖化対策や、わが国の水ビジネスの国際競争力強化に向けた環境整備等には、行政の関与が不可欠。</p>
国の関与		<p>省エネルギー化やバイオマス等の再生可能エネルギー導入拡大によるグリーン・イノベーションの促進には、国による支援が不可欠。</p> <p>また、水ビジネスの国際競争力強化に向けた、革新的技術の一般化や普及拡大支援、国際標準化等は、国が公正な立場で、かつ、国家的視野を踏まえて戦略的に行う必要がある。</p>
施策等の効率性		
本案	費用	<p>3, 500百万円（平成23年度予算要求額）</p> <p>下水道革新的技術実証事業において、実規模レベルのプラントを設置して実証を行い、成果の評価・ガイドライン化を行うために必要な事業費</p>
	効果	<p>革新的技術を国が主体となって実規模レベルで実証することにより、技術が一般化されて、地方公共団体における技術の普及を早期に実現。</p> <p>また、革新的技術により、コストの大幅低減や温室効果ガスの大幅削減を実現する。さらに、実証施設のサイトセールス拠点化、技術の国際標準化等により、水ビジネスの国際競争力を強化する。</p>
	比較	<p>短期間に集中的に実証事業を行い、その結果を踏まえて技術が一般化されるため、実証後は早期に技術が普及して、長期間にわたり施策効果が得られることから、費用に見合った十分な効果が得られる。</p>
代替案	概要	<p>地方公共団体が主体となって、革新的技術の実証を行う。</p>
	費用	<p>地方公共団体が革新的技術の実証に必要な事業費。（仮に同額とする。）</p>

	<p>効果</p>	<p>革新的技術の実証を地方公共団体の主体性に任せることになり、当該地方公共団体のみ技術に関する知見・ノウハウが蓄積される。</p> <p>また、革新的技術が普及すれば、コスト低減や温室効果ガス削減は達成される。</p>
	<p>比較</p>	<p>地方公共団体の主体性に任せるため、技術が一般化されず、全国展開に長期間を要し、施策効果の波及が遅い。</p> <p>また、水ビジネスの国際競争力強化は限定的。</p>
	<p>本案と代替案の比較</p>	<p>本案は、国が主体となって実規模レベルで実証するため、革新的技術の全国展開が急速に進み、施策効果の発現が早い。また、国が国家的観点から戦略的に国際標準化等を推進するため、水ビジネスの国際競争力が強化される。</p> <p>したがって、本案の方が効果が大きく、効率性が高い。</p>
	<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策を実施することにより、革新的技術が一般化されて早期に全国展開が図られるため、下水処理場のコスト低減や温室効果ガス削減、水ビジネスの国際競争力強化等が早期に実現され、また、下水道バイオマスリサイクル率の向上にも寄与することから、十分な有効性を有する。</p>
	<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。</p> <p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）においても、下水道の水・エネルギー再生など日本が技術的優位性を有している分野において、日本の技術・規格の戦略的な国際標準化等を進めることとし、早期に実現を目指すものとして、「B-DASHプロジェクト（下水処理におけるメタン発酵高度化などエネルギー再生技術のシステム開発・国際標準化）」が位置付けられている。</p> <p>○外部要因として、水分野における国際標準化等の海外動向が挙げられる。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	モーダルシフト等推進事業の創設		
担当課	政策統括官付参事官(物流政策)室	担当課長名	参事官 田中照久
施策等の概要	<p>荷主企業、物流事業者、関係自治体等の多様な関係者の連携によるモーダルシフト等の推進の取組みを支援する。(予算関係)</p> <p>【予算要求額：200百万円】</p>		
施策等の目的	<p>モーダルシフトの試行に係る経費の一部を国が負担し、モーダルシフトに関する荷主の不安（出荷ロット・荷役設備の変更等に伴う費用負担、輸送品質）を取り除くことにより、モーダルシフトを推進し、もってCO2等の温室効果ガスの排出抑制を図る。</p>		
政策目標	3 地球環境の保全		
施策目標	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う		
業績指標	—		
検証指標	<p>京都議定書目標達成計画（モーダルシフトに関する指標（①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量（自動車での輸送が容易な貨物（雑貨）量）））</p>		
目標値	鉄道コンテナ：36億トンキロ増、内航雑貨：320億トンキロ		
目標年度	平成24年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>我が国が掲げる温室効果ガスの排出削減に関する目標の達成に資するよう、物流部門においてもより一層のグリーン化が求められている。</p> <p>このため、国土交通省は、物流部門における幅広い環境負荷低減施策を、荷主、物流事業者、地方自治体等の関係者と共同で推進しているが、なかでもモーダルシフトは、エネルギー消費原単位の削減効果が高いことから、その推進に荷主も高い期待を寄せている。</p> <p>しかしながら、総輸送量が減少する中、近年、鉄道コンテナ、内航雑貨ともに、輸送量を減少させている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>総輸送量が減少する中、経済の低迷により、近年、貨物量が一層減少したことが、鉄道コンテナ・内航雑貨輸送量の減少の原因と考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>モーダルシフトを行うには、荷主側に出荷時間・出荷ロット・荷役設備の変更等に伴う費用が発生する。また、輸送品質等を確認するための試行輸送が必要となること</p>		

	<p>も多く、その際にも前述のような費用が同様に発生するため、これがモーダルシフト推進の障害となっている。そこで、荷主側の費用負担軽減を図ることが必要となる。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>荷主企業、物流事業者、関係自治体等からなる「モーダルシフト等推進協議会」が行う「モーダルシフト実証運行(試行運行)」に対し、一定の支援(運行経費の1/2補助)を行うことにより、試行的なモーダルシフトに係る荷主等の負担軽減を図る。</p>	
社会的ニーズ	<p>地球温暖化に関する科学的知見に基づけば、人為起源の温室効果ガスが引き起こす地球の温暖化は、人類の生存基盤に深刻な影響を及ぼすとみなされている。</p> <p>このため、温室効果ガス排出量の削減等による温暖化対策はグローバル規模の課題とされており、我が国も、2020年(平成32年)に1990年(平成2年)比25%削減するとの目標を掲げている。</p> <p>運輸部門が我が国CO2排出量の約2割を占めていることにかんがみれば、低炭素型の物流体系の構築に貢献するよう、エネルギー消費原単位の削減効果の高いモーダルシフトを国家的課題として推進する必要がある。</p>	
行政の関与	<p>モーダルシフトの推進は、物流事業者の自主努力だけでは限界があるため、多様な関係者を集めて進める必要があるが、利害関係も多様であることから、行政が公平・中立の観点から関与しつつ、関係者が問題意識を共有した上で実施する必要がある。</p>	
国の関与	<p>モーダルシフトの推進については、温暖化対策として国全体で考えるべき問題であるとともに、貨物鉄道輸送、内航海運は、複数の地域をまたぐ幹線的な路線が多く、国が関与する必要がある。</p>	
施策等の効率性	<p>以下に示すとおり、本案のほうが、新規モーダルシフト貨物のモーダルシフト定着率が高いことが想定され、効率的な施策であるといえる。</p>	
本案	費用	<p>200百万円(平成23年度予算要求額)</p> <p>「モーダルシフト実証運行(試行運行)」に対する運行経費の1/2補助</p>
	効果	<p>本支援を呼び水に、CO2削減の必要性は感じながらもモーダルシフトの実施に伴う初期費用負担等に躊躇していた荷主のモーダルシフトが促進される。</p>
	比較	<p>本案は、協議会への参加というハードルを課し、モーダルシフトを真剣に行う意思を有する荷主だけを対象に行う予定であるため、モーダルシフト試行運行への補助のみで、新規荷主の掘り起こしだけでなく、高い定着率の確保が可能となる。従って、費用に比して高い効果が得られる。</p>
代替案	概要	<p>モーダルシフトを行った不特定多数の荷主にエコポイントを付与。エコポイントは、各種サービス(鉄道貨物、内航輸送サービスにも使用可)との交換が可能。</p>
	費用	<p>仮に本案と同額とする。</p>
	効果	<p>エコポイント制度が継続する限り、モーダルシフトの推進が可能となる。</p>
	比較	<p>エコポイント制度の終了とともに、一時的な輸送費用の削減を求めた荷主が、トラックに回帰する可能性が高い。</p>

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>モーダルシフトに興味を持つ環境意識の高い荷主は、潜在的には多数存在すると思われる。しかしながら、その多くが、出荷時間・出荷ロット・荷役設備の変更等に伴う追加費用の発生や貨物鉄道・内航海運の輸送品質への不安から、モーダルシフトに躊躇しているのが現状である。</p> <p>本案は、そのような荷主に、モーダルシフトへの試行運行を実施していただき、貨物鉄道・内航運送の輸送品質等を知っていただくことにより、モーダルシフトの推進・定着を目指すものである。</p> <p>一方、代替案は、一時的に輸送費用の削減のみを求める荷主も対象としてしまう可能性が高いため、エコポイント終了後もモーダルシフトが継続される可能性は低くなる。</p> <p>従って、代替案に比し、本案は効果の永続性という点で優れていると言える。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、環境意識は高いがモーダルシフトに伴う初期費用負担等に躊躇していた荷主の発掘・モーダルシフトの定着が可能となることから、検証指標である「京都議定書目標達成計画」の目標値により近づけることができると見込まれる。従って、本施策は有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○ 新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定） 第1章 7つの戦略分野の基本方針と目標とする成果 （1）グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略 モーダルシフトの推進、省エネ家電の普及等により、運輸・家庭部門での総合的な温室効果ガス削減を実現する。</p> <p>○ 交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）（平成22年6月 国土交通省） 交通体系、まちづくり及び乗り物：三位一体の低炭素化の推進 物流でも荷主と運送事業者が連携して、短距離輸送は自家用トラックから営業用トラックへ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運へ転換（モーダルシフト）していくことが必要です。そのためには効率的な輸送機関を荷主に選んでもらう魅力や誘因を充実させることが必要です。</p> <p>○ 平成25年度に、事後検証シートにより事後検証を実施する。ただし、事後検証に関しては、検証指標を業績指標に位置付け、政策チェックアップで対応することを予定している。その場合、平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）で事後評価を実施する予定。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	津波警報、緊急地震速報等の高度化		
担当課	気象庁地震火山部管理課	担当課長名	課長 関田康雄
施策等の概要	<p>平成22年2月のチリ地震津波対応を踏まえ、気象庁は、津波予測データベースの津波高さ予測結果や多地点の潮位予測波形等を任意、随時に表示させ、システム上で実際の津波観測データと比較分析するための津波評価・解析装置を導入し、平成23年度までに津波実況と整合した精度の高い津波警報・注意報・予報（以下「津波警報等」という。）の発表・切替と解除を行うための津波の評価・解析体制を強化する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：230百万円】</p>		
施策等の目的	広域的な津波の発生時にも迅速で的確な津波警報等の発表・切替と解除を行い、津波被害の防止、軽減を図る。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する		
業績指標	—		
検証指標	地震発生から24時間後までの津波予測シミュレーションに要する時間		
目標値	8時間以内（現状約24時間を3分の1以下とする）。		
目標年度	平成23年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>津波被害の防止、軽減のためには、津波到達前に評価結果を活かした精度の高い津波警報等を発表することや迅速な津波警報等の切替や解除が求められているが、現行の地震津波監視システム（※1、以下「EPOS」という。）では平成22年2月28日チリ沿岸中部の地震において、予報内容（大津波：3m）と津波の実況値（1～2m）に乖離が生じたり、切替・解除までに長時間要した津波予報区があるなど、的確な津波防災対策の実施に悪影響を与えた。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>日本周辺や海外での潮位データによる津波評価と、評価結果の津波警報等への現行のEPOSでの反映作業が煩雑で不十分なものとなっている。具体的には、以下のとおり。</p> <p>○津波警報等発表後に、潮位波形と津波予測シミュレーション波形を比較・解析する</p>		

		<p>効率的なソフトが組み込まれていない。特に23年度から比較する海外の検潮所のデータ数を増大（12→99箇所）させるため、さらに状況が悪化するおそれがある。</p> <p>○一部の予報区を切替・解除する作業は、多くを手作業で行わなければならない、煩雑で時間を要する作業となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>実際に観測された津波実況と予測値を効率的に比較・評価できるようにする。また、その結果により津波警報等の発表・解除・切替えを迅速に行えるようにするために、システムの環境を改善する。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>下記の機能を持つ津波評価解析装置を整備し、下記の津波警報等の妥当性、解除のタイミングについて評価、解析を迅速に行えるようにし、その結果について津波警報等へただちに反映させることが可能な環境を構築する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・津波警報等の基礎データとなる津波予測データベースの任意地点の予測値や津波予測波形の表示 ・各潮位観測地点の津波実況データの表示 <p>※1 地震津波監視システム…わが国及びその周辺で発生する地震及び津波を24時間監視し、必要に応じて津波警報や地震情報等を迅速かつ的確に発表するシステム。</p>
社会的ニーズ		日本は世界有数の地震国であり、近年も大規模な地震による地震・津波災害が発生している。このような地震が発生した場合、迅速で正確な津波警報等の発表・切替・解除が求められている。
行政の関与		地震・津波は、国民の安全・安心に影響を及ぼすものであり、これらの被害を軽減するためには行政が責任もって減災につながる情報を提供する必要がある。このため気象庁は、全国に観測機器を整備し、24時間体制で津波警報等の発表を行なっている。
国の関与		地震は地域を問わず発生し、またほとんどの場合、広範囲に影響を及ぼすものである。また同時に津波が発生すれば、被害もより大きくなる。従って、地方ではなく国の責務として気象庁は全国に地震計を整備し、減災につながる津波警報等を提供する必要がある。情報の利用等にあたっては、地方気象台等が地方自治体等と適切に連携し、より効果的な情報活用（適切な避難・安全確保行動の普及）を進める必要がある。
施策等の効率性		
本案	費用	国費：230百万円（平成23年度予算要求額）。津波評価・解析装置の導入費用。
	効果	津波からの適切な避難指示や解除、津波による被災海域の救援・救助活動、復旧活動の早期開始に寄与できる。また、避難指示、交通機関等の規制解除等が過不足なく適切に実施されることは、経済的被害を軽減することにも有効である。

	比較	津波評価・解析装置を導入することで、津波被害の軽減や早期の復旧活動の開始に大きく貢献する。
代替案	概要	現行のEPOSを改修して、本案にある津波評価解析装置と同様の機能をもたせるようにする。
	費用	国費：1,314百万円（21年度EPOS更新時に要した予算額）
	効果	本案と同じ。
	比較	津波災害対策に関して、本案と同様の効果が期待できるが、実機運用中のEPOSを改修することは、EPOSの他の機能、則ち地震情報の発表業務等に影響を与えかねないというリスクを有する。
本案と代替案の比較		津波災害対策上の効果は同じであるが、EPOSを改修する代替案は現行の地震津波業務に支障を来しかねないというリスクを抱えることとなり、費用も割高になることから本案の方がより優れている。
施策等の有効性		津波警報等の発表・切替・解除が適切に運用されることは、津波からの避難や津波防災対策を適切にできるということにつながる。また、津波警報等の解除を迅速に、的確に行うことは、津波による被災海域の救援・救助活動、復旧活動の早期開始にも寄与できる。また、避難指示、交通機関等の規制解除等が過不足なく適切に実施されることは、経済的被害を軽減にもつながる。以上から、自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する、という施策目標に寄与するため有効である。
その他特記すべき事項		○津波予測の高度化に関する様々な課題に対応するため、学識経験者から知見等をいただき、これらの課題解決の方向性を明確にすることを目的とする「津波予測技術に関する勉強会」を設置しており、最近では平成22年5月に遠地地震の津波予測のための量的津波予報データベースの改善について技術的助言をいただいている。 ○平成23年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	海洋権益を保全するための海洋調査等の推進 (海洋調査能力の向上)		
担当課	海上保安庁海洋情報部 海洋調査課	担当課長名	課長 加藤 幸弘
施策等の概要	<p>我が国排他的経済水域（EEZ）等における海洋資源の開発・普及などの海洋権益の保全に資するため、データの不足している海域について、海底地形、地殻構造等の調査を推進する。特に重要な海域について、海底地形等の精密なデータを整備することができる自律型潜水調査機器（AUV）を導入する。</p> <p>※自律型潜水調査機器： 海底近傍まで潜行のうえ、プログラムされた経路を自動航走しつつ、調査を行うことで精密なデータが取得できる無人調査機</p> <p>(予算関係) 【予算要求額 : 368百万円】</p>		
施策等の目的	我が国のEEZ等における海洋権益を保全し、海上交通の安全確保、海洋資源の開発・普及等海洋の総合的管理に資する海洋に関する基盤的情報を整備する。		
政策目標	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する		
業績指標	—		
検証指標	海洋資源の開発・普及等、海洋権益の保全に資するための海底地形等の精密なデータの整備。		
目標値	6 海域		
目標年度	平成27年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>我が国EEZ等、管轄海域の利活用を始めとする海洋に関する様々な施策の企画及び実施並びに我が国の海洋に関する権益を保全する上で不可欠な海洋に関する基盤的情報を整備する必要がある。</p> <p>しかし、海洋権益の保全等海洋の総合的管理に必要な海底地形等の精密なデータの整備が十分ではなく、また、既存の調査能力では精密なデータが整備できない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>現状の測量船は深海の詳細な調査能力が欠如しており、海底地形等の精密なデータが取得できず、海洋資源の開発・普及、海洋権益の保全等海洋の総合的管理に資する海洋に関する基盤的情報の整備が図れない。</p>		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>我が国EEZ等における海洋権益の保全等海洋の総合的管理のために必要な海洋に関する基盤的情報が不足しているため、海底地形調査を精密に実施できる能力を備えた機器を導入する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>従来の機器と比べてより海底地形等の精密なデータが得られる自律型潜水調査機器を導入する。</p>	
社会的ニーズ	<p>海洋基本法では、「我が国が国際的協調の下に、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現することが重要」とされており、そのため、海洋の開発及び利用の計画立案等に必要な海洋に関する基盤的情報の整備が必要とされている。</p> <p>また、「新成長戦略」成長戦略実行計画（工程表）（平成22年6月18日閣議決定）には、「海洋資源、海洋再生可能エネルギー等の開発・普及の推進」が求められている。</p>	
行政の関与	海洋基本法第22条により、国は海洋調査の実施に努めることとなっている。	
国の関与	海洋基本法第22条により、国は海洋調査の実施に努めることとなっている。	
施策等の効率性		
本案	費用	<p>368百万円（平成23年度予算要求額）</p> <p>自律型潜水調査機器整備</p>
	効果	<p>海洋資源が賦存する可能性が高い重要海域の絞込みには、従来から実施している測量船による調査で取得した海底地形データが活用できるものの、その海底熱水鉱床の詳細な位置を特定するためには、より精密な海底地形データを取得できるAUVによる調査が重要であり、このことが、海洋資源の開発・普及につながることとなる。</p> <p>この重要海域には、以下の海洋資源が賦存すると推定されている。</p> <p>（社）日本プロジェクト産業協議会（海洋資源事業化研究会）／三井物産戦略研究所グリーン・イノベーション事業戦略室（平成22年3月）によると</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本の領海・EEZの海底に豊富な鉱物資源の存在が推定され、その中でも、賦存する熱水鉱床は7.5億トン、地金価値に換算すれば80兆円相当。（熱水鉱床の賦存量は海底火山数と推定熱水活動域の比率等により推定） ・これらに含まれる金属成分は、日本の年間消費量と比較すると銅16年分、銀180年分、亜鉛240年分、鉛180年分に相当。 ・その他、金4千トンをはじめとするガリウム、ゲルマニウムなどのレアメタルも含まれている。 ・海底熱水鉱床周辺に生息している生物群集には、遺伝子資源のソースとして、医薬品、化学産業からも期待されている。

	比較	地形の起伏等の精密なデータを得ることにより、それが海底熱水鉱床等によるものが判別が可能となり、海洋資源の開発及び利用の推進等、海洋権益の保全や管轄海域の利活用に資することが出来るため効果が大きく、効率的といえる。
代替案	概要	従来どおり、既存の設備で実施する。
	費用	なし（既存の設備・経費のみで実施）
	効果	海洋権益の保全や管轄海域の利活用に必要とされる精密なデータの取得が困難である。
	比較	海洋権益の保全や管轄海域の利活用に資する精密なデータを整備できず、効果は限定的となる。
本案と代替案の比較		代替案では、海底地形等の精密なデータを取得するには限界があり、効果が限られる。本案では、海洋資源の開発・普及などの海洋権益の保全などの海洋の利活用に資するための精密なデータの整備を行うことが出来るため、効果が著しく大きい。
施策等の有効性		自律型潜水調査機器を導入することにより、より詳細な海底地形等の精密なデータが整備され、海底熱水鉱床等の海洋資源確保に向けた探査、海洋権益の保全や管轄海域の利活用に資する海洋に関する基盤的情報を整備することが出来、施策目標の達成に資するため有効である。
その他特記すべき事項		○「新成長戦略」成長戦略実行計画（工程表）（平成22年6月18日閣議決定）に明記されている「海洋資源、海洋再生可能エネルギー等の開発・普及の推進」に資することが出来る。 ○平成28年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	港湾経営の民営化		
担当課	港湾局総務課	担当課長名	課長 村上玉樹
施策等の概要	<p>我が国港湾の国際競争力強化を図る観点から、公設民営の考え方のもと、港湾の経営に関する業務に民の視点を取り込み、港湾の一体経営を実現する制度を創設するとともに、国有港湾施設の港湾管理者への管理委託義務の見直しを行う。また、港湾の選択と集中を進め、直轄港湾整備事業に係る国費負担率及び対象施設の見直し、高能率ガントリークレーン整備に対する支援制度の創設等、施策の重点化を行う。（予算関係、税制関係、法令関係）</p> <p>【予算要求額：183,402百万円の内数】、【減収見込額：約100百万円】、【港湾法等の一部を改正する法律案】</p>		
施策等の目的	<p>港湾経営に民の視点を取り込み、公設民営の考え方のもとに、経営の一層の効率化による我が国港湾の国際競争力強化を図る。</p>		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
業績指標	122 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率		
検証指標	—		
目標値	平成19年度比 5%減		
目標年度	平成24年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>日本の港湾は、埠頭毎に様々な関係者により運営されており、港湾全体において効率的な経営がなされているとは言い難い状態である。この結果、日本の港湾は、東アジア諸国に比べ集荷力でも運営効率化でも遅れを取り、近年その国際的地位が大きく低下している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>現在の港湾管理者制度は、地方公共団体が港湾の整備、管理、経営を一元的に担うことを基本的な考え方としており、特に公平性、平等性の確保を重視して管理・運営を実施してきたが、公共性・公平性を重視する結果、効率性が低下するなど、港湾経営上の課題が見られる。</p>		

		<p>iii 課題の特定</p> <p>民の視点を活用した効率的な港湾運営を実施し、港湾コストの低減、サービスの向上を図り、我が国港湾の国際競争力強化を図っていく必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>このため、公設民営の考え方のもと、港湾の経営に関する業務に民の視点を取り込み、港湾の一体経営を実現する制度を創設するとともに、国有港湾施設の港湾管理者への管理委託義務の見直しを行う。また、港湾の選択と集中を進め、直轄港湾整備事業に係る国費負担率及び対象施設の見直し、高能率ガントリークレーン整備に対する支援制度の創設等、施策の重点化を行う。</p> <p>○港湾経営に関する業務を一元的に担う港湾経営会社を設立し、民の視点による港湾の一体経営を実施</p> <p>○公設民営を徹底するため、国有港湾施設の港湾管理者への管理委託義務制度を見直し、国及び港湾管理者から港湾経営会社に対し行政財産を長期一体で直接貸し付ける制度を一般化</p> <p>○港湾の選択と集中を図るため、直轄港湾整備事業の国費負担率及び対象施設の見直し</p> <p>○港湾経営会社が行う高能率ガントリークレーンの整備に対する支援制度の創設</p>
社会的ニーズ		港湾コストの低減・サービス水準の向上は、港湾利用者である船社等のほか、物流コスト全体の低廉化により、不特定多数の荷主の利益や我が国産業競争力の強化につながるため、社会的要請は高い。
行政の関与		国際競争力強化を図るため、国家戦略上必要な施設については、国（行政）で整備を実施。
国の関与		国際競争力強化を図るため、国家戦略上必要な施設については、国で整備を実施。
施策等の効率性		
本案	費用	183,402百万円の内数（平成23年度予算要求額） 港湾経営会社に対する各種支援措置に要する費用（高能率ガントリークレーンの整備に対する支援等）
	効果	民の視点を活かし、効率的な港湾経営を行うことにより、港湾コストの低減・サービス水準の向上が図られ、物流コスト全体が低廉化し、不特定多数の荷主の利益や、我が国産業の競争力の強化につながる。
	比較	港湾コストの低減・サービス水準の向上により、物流コスト全体が低廉化し、不特定多数の荷主の利益や、我が国産業の競争力の強化につながるため、本案は効率的である。
代替案	概要	既存制度（特定埠頭運営事業、指定管理者制度等）の枠組みの中で、民の視点を活用した港湾運営の効率化を実施。
	費用	仮に本案と同額と仮定する。

	効果	埠頭毎の運営が効率化され、港湾コストの低減につながる。
	比較	港湾コストの低減・サービス水準の向上により、物流コストの低減につながるため、一定の効果はある。
本案と代替案の比較		既存制度の枠組みでは、埠頭毎に効率的な運営をしているに過ぎず、港湾を一体的に経営するには至らないため、効果は限定的である。本案により、港湾の一体経営を推進することにより、民の視点を十分に活かした港湾経営が可能となり、より一層の港湾コストの低減が図られ、我が国港湾の国際競争力強化につながる。よって、本案の方が効率的である。
施策等の有効性		港湾経営会社（仮称）は、民の視点を活かし、港湾を一体的に経営し、集荷、運営コスト削減等に取り組むとともに、各種支援を受けることにより、港湾コストの低減が図られる。このため、本施策は、物流全体のコスト低減に寄与することから、本施策は十分な有効性を有する。
その他特記すべき事項		<p>○「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）において以下の記述がある。 《21世紀の日本の復活に向けた21の国家戦略プロジェクト》 11. 総合特区制度の創設と徹底したオープンスカイの推進等 港湾の「選択と集中」を進め、民間の知恵と資金を活用した港湾経営の実現等を図る。</p> <p>○成長戦略実効計画（工程表）において以下の記述がある。 Ⅲ アジア経済戦略 ～ヒト・モノ・カネの流れ倍増（アジアの成長を取り込むための改革の推進）～ ・「選択と集中」による国際コンテナ・バルク戦略港湾の選定 ・港湾法改正法案の提出</p> <p>○「国土交通省成長戦略」（平成22年5月策定）において以下の記述がある。 2. インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用（PPP/PFI）～民間の資金とノウハウで社会資本の充実を～ <港湾経営の民営化等> ①港湾経営の民営化 ・埠頭公社の株式会社化をはじめとして、港湾経営の民営化について平成23年通常国会における法改正を含め検討 ・平成23年度より、順次外貿埠頭公社を株式会社化（平成25年までに完了予定）。</p> <p>○平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策の創設		
担当課	海事局 安全環境政策課 安全基準課	担当課長名	課長 坂下 広朗 課長 久保田 秀夫
施策等の概要	<p>①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定 人間工学的な視点を取り入れたブリッジの構造・配置設計や省力化効果のある新技術について、安全性・有効性を検証し、これらを活用したブリッジの構造・配置や搭載機器の標準設計指針等を策定する。</p> <p>②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定 より省エネに資する運航を行うことが可能となるよう、安全性を確保した上で航行区域の見直しを行うための調査、指針策定等を実施する。 （予算関係）【予算要求額：15百万円】</p>		
施策等の目的	<p>内航海運の競争力強化の観点から、船舶の安全・環境性能の向上や省力化・省エネ化を推進する。</p> <p>①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定 内航海運の高コスト体質を改善するとともに、商船の海難事故原因の大半を占めるヒューマンエラー防止を図るため、内航海運の省力化と安全性向上を図る。</p> <p>②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定 船舶の航行区域について、安全性を確保できる範囲で見直しを行うことにより、内航船の航行距離の短縮を実現し、燃料消費抑制等の面から物流効率化、省エネルギー対策を図り、内航海運の活性化・グリーン化を推進する。</p>		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
業績指標	—		
検証指標	①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定 ②指針策定による航行区域の見直し		
目標値	①省力化効果のある新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等が策定されている状態 ②新たな指針策定による航行区域の見直しが為された状態		
目標年度	①平成25年度 ②平成25年度		

施策等の必要性

①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定

i 目標と現状のギャップ

国土交通省では、基幹航路である欧米航路の寄港頻度を維持し、わが国産業の国際競争力を維持・強化する施策として、スーパー中枢港湾政策を推進している。このスーパー中枢港湾が本来の機能を発揮するためには、最寄りの港湾と繋ぐ内航フィーダーの役割が極めて重要であるが、釜山や香港等の近隣諸国の港湾でトランシップされ、外航フィーダーにより日本国内の港湾へ運ばれるコンテナが一般的であるのが実状である。

ii 原因の分析

これは我が国内航海運が外航フィーダーと比べ競争力が低く（例えば、トータルのフィーダーコストは、釜山港トランシップの場合、我が国中枢港湾を利用した場合に比べ1～4割安と言われている）、荷主から見て内航フィーダー網を活用するコスト面のメリットがないことが主な原因と指摘されている。

iii 課題の特定

この内航海運の高コスト構造については、船員費が大きな要因であることが以前より指摘されている。そのため、可能な限りの省力化運航が求められるが、単純な配員数の削減は安全性低下に直結するため到底認められるものではなく、海運事業者独自の取り組みでは極めて困難と思われる。問題解決のためには、これまで二律背反の関係と見られてきた安全性向上と省力化の課題を両立できる革新的な方策を国が主体的に導き出すことが必要である。

iv 施策等の具体的内容

そのため、安全性を十分確保しながら、併せて省力化を図ることができるブリッジ・航海機器の標準設計指針を策定し、さらに、これに対応した操船ガイドラインを策定する。

②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定

i 目標と現状のギャップ

船舶の航行区域は、船舶安全法及び関係法令に規定されており、船舶には、航行区域に応じた設備・構造を施設することが必要である。限定近海は、国内主要港間を直線的に航行する船舶のための区域であり、沿海区域は、陸岸から原則20海里までの陸、灯台等を視認した航法が可能な海域である。

沿海区域に対応した設備・構造しか有していない船舶は、沿海区域を超えた海域（近海区域）を航行することは出来ないため、地形が入り組んでいる陸地の沖合を通過する場合に直線的に航行することができないこと、また、沿海船を限定近海船に変更するには大規模な改造工事が必要となることから、燃料消費等の面において物流効率化、省エネルギー対策の妨げとなっている。

ii 原因の分析

内航船の大部分が沿海区域を航行区域としているため、国内主要港間を直線的に航行することが困難な場合がある。

一方、沿海船を限定近海船に変更することにより、さらに沖合の直線航行が可能となるが、この場合、現状の設備・構造によっては大規模な改造工事が必要となり、大きな費用負担が生じてしまう。

iii 課題の特定

		<p>沿海区域の凹入部について、安全性を確保しつつ、沿海区域を拡大することが出来るか否か検討を行うことが必要である。また、併せて、沿海船から限定近海船への変更を容易にするための設備・構造要件を設定することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>安全性を確保しつつ航行区域を見直すための、沿海区域等の気象・海象データの収集・分析、事故解析に基づいた指針策定及び沿海船から限定近海船への変更を容易にするための設備・構造に係る代替基準の策定等を実施する。</p>
	社会的ニーズ	<p>①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定 内航フェリー、内航フィーダーコンテナ船を含む我が国内航海運は、我が国の内航物流を担う重要な役割を担っており、これらのコスト競争力の強化は、内航海運の活性化や物流コストの低減、モーダルシフトの推進等に資するものである。</p> <p>②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定 例年規制改革要望等において、沿海区域等の航行区域拡大の要望が内航海運関係団体から出されている。特に、ここ数年は高速道路料金の値下げや原油価格の急激な高騰等により、内航海運・フェリー事業者からの拡大要望が増加（平成21年：1件、平成22年：6件）しており、内航海運活性化のための航行区域見直しが求められている。</p>
	行政の関与	船舶の安全・環境に関する必要最低限の基準は行政によって定められており、これらの見直し等による安全・環境性能の向上と省力化の評価・検証は行政によって実施されるべきものである。
	国の関与	船舶の最低限の安全基準は国によって担保されるべきものであり、国による施策の実施が必要である。
施策等の効率性		
本案	費用	<p>15百万円（平成23年度予算要求額）</p> <p>①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定 ○安全性向上・省力化のためのブリッジ・航海機器の標準設計指針の策定 ○新技術導入船における操船ガイドラインの検討</p> <p>②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定 ○沿海船、限定近海船の航行区域を見直すための調査・解析、指針策定 ○沿海船から限定近海船への変更を容易にするための調査・検討</p>
	効果	<p>①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定 新技術を導入したブリッジ・航海機器が普及することで、内航海運の安全性向上・省力化がなされ、我が国の内航フェリーや中枢港湾と地方港を結ぶ内航フィーダーの活性化・競争力強化が図られる。</p> <p>②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定 航行区域の見直しにより、内航海運・フェリー事業者の航路が短縮されることによる燃料消費抑制等の面から物流効率化、省エネルギー対策を図ることが可能となる。</p>

	比較	<p>①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定 省力化効果等のある新技術を導入したブリッジ・航海機器の普及が図られることで、輸送の安全性を向上させつつ、内航海運の省力化・活性化を図ることが可能となることから、費用に比べ効果が大きいと見られ、効率的である。</p> <p>②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定 航行区域が見直された際には、内航海運・フェリー事業者が航路短縮による物流効率化、省エネルギー対策を恒常的に図ることが可能となることから、費用に比べ効果が大きいと見られ、効率的である。</p>
代替案	概要	各事業者の自助努力に委ねる。
	費用	なし。
	効果	内航海運・フェリー事業者による安全性向上や競争力強化のための取り組みの促進が図られない。個別事業者の自助努力の範囲内で安全性向上や競争力強化のための取り組みの促進が図られるが、業界全体には及ばない。
	比較	内航海運・フェリー事業者の安全性向上や競争力強化のための取り組みが、現状の内航海運の高コスト構造が維持され、利便性の向上が図られないこととなり、利用者の利益を大きく損なうおそれがある。
本案と代替案の比較		代替案では内航海運の改善等が図られず利用者の利益を大きく損なうおそれがあるが、本案では物流効率化、省エネルギー対策の恒常的な実現等、得られる効果が大きいと見られ、費用が若干かかるものの、本案の方が効率的である。
施策等の有効性		<p>①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定 新技術を導入したブリッジ・航海機器が普及することで、内航海運の安全性向上・省力化が図られ、我が国の内航フェリーや中枢港湾と地方港を結ぶ内航フィーダーの活性化・競争力強化が図られることが予測されることから、有効である。</p> <p>②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定 本施策の実施により安全性を確保した上での航行区域見直しが図られた場合、内航海運・フェリー事業者の航路短縮による物流効率化、省エネルギー対策を推進することが可能となり、内航海運の活性化・グリーン化が実現されるため、海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進が図られることから、有効である。</p>
その他特記すべき事項		<p>○「国土交通省成長戦略会議最終とりまとめ（22年5月）」においては、内航フィーダー事業の輸送コスト低減による抜本的な生産性向上、効率化は、「我が国港湾の国際競争力の確保のために一刻の猶予も許されない」と指摘したうえで、コスト低減のために全ての関係者が総合的に取り組みを進めるべきと提言している。</p> <p>○事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p> <p>①平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p> <p>②平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	国際コンテナ戦略港湾における総合的な施策の創設		
担当課	港湾局 港湾経済課 計画課	担当課長名	課長 若林 陽介 課長 高橋 浩二
施策等の概要	<p>「民」の視点の港湾経営、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸びしろを重視する選定基準により選定された国際コンテナ戦略港湾において、総合的な施策を推進する。</p> <p>（予算関係、税制関係、法令関係）</p> <p>【予算要求額：40,087百万円】、【減収見込額：約100百万円】、【港湾法の一部を改正する法律案】</p>		
施策等の目的	<p>我が国を支える産業の競争力強化を図るため、欧米向け基幹航路のわが国への就航を目指す。</p> <p>「基幹航路就航の維持・強化」と、「我が国の荷主に高水準のサービスを提供」するため、釜山港等に伍するサービスを目指す。</p> <p>○目標</p> <p>2015年（平成27年）</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内貨物の集約による基幹航路を核とした国際コンテナ戦略港湾の競争力強化により、アジア向けも含む日本発着コンテナ貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減。 国際コンテナ戦略港湾における北米航路についてアジア主要港並みのサービスを実現。 <p>2020年（平成32年）</p> <ul style="list-style-type: none"> アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進。東アジア主要港として選択される港湾を目指す。 <p>（*「トランシップ」とは、海上輸送される貨物が途中港で積み替えられること。また「日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率」とは、日本発着コンテナ貨物のうち東アジア主要港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の割合。）</p>		
政策目標	6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	20. 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する		
業績指標	—		
検証指標	日本発着コンテナ貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率		
目標値	現行の半分（現行：10%（平成20年））		
目標年度	平成27年		

i 目標と現状のギャップ

- 我が国にとっては、急成長するアジアに位置する優位性や卓越する技術力を活かして、アジア諸国の成長を取り込み、我が国を核とした最適生産体制を構築し、我が国経済の底上げを図る必要がある、そのためにも世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築することが必要である。
我が国のコンテナ貨物取扱量は、1998年（平成10年）から2008年（平成20年）にかけて1.8倍に増加しており、また全航路寄港回数も、2000年（平成12年）から2008年（平成20年）にかけて増加傾向にある。
- 一方、基幹航路寄港回数に着目すると、2000年（平成12年）から2008年（平成20年）にかけて、上海港、釜山港における年間寄港回数は増加する一方、東京港は微減、横浜港は横ばい、名古屋港、大阪港は微減、神戸港は減少となっている。
特に、我が国から国際トランシップされる貨物が増加している。
- 経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量はアジア～欧米間を中心に急拡大しており、コンテナ輸送船の大型化や、中国等新興国の港湾も含めた東アジアにおけるコンテナ港湾間競争の激化と相俟って、基幹航路のコンテナ船の我が国への就航が喪失してしまう可能性もある。この場合世界各地との間の低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークが失われ、わが国を支える産業競争力が喪失され、わが国企業の海外流出が進む等の危機感を持つべき状態である。

ii 原因の分析

- 基幹航路寄港回数が我が国の港で減少しているのは、相対的にわが国の取扱コンテナ貨物数が減少しており、船会社がわが国の港を寄港地として選択しなくなっていることに起因する。わが国の取扱コンテナ貨物数が減少していることについては、瀬戸内海を中心に釜山フィーダーに貨物が流出していることが要因のひとつと考えられる。
特に、平成18年度に新たに供用を開始した釜山新港は、廉価な港湾コスト等高いサービス水準をもって我が国にも積極的に集荷を働きかけている。一方、わが国の港湾サイドからの働きかけは不十分であった。

iii 課題の特定

- そこで、欧米向け基幹航路の就航やアジアを含めた国際コンテナネットワークのサービス強化を目指すべく、釜山港等に伍するサービスを目指す。
- 国内の貨物を集中させるメインポートを「選択」し、そこに「港湾におけるコスト低減策」及び「基幹航路貨物の国内貨物の集荷」を集中させる。このことにより、国内の貨物を国際コンテナ戦略港湾に集中させるとともに、民の視点からの経営を促進し、荷主へのサービス向上を図り、戦略的な港湾経営を実現する。
このようなメインポートとしての強化を通じ、中長期的には、国際コンテナ物流の動向を見極めた上で、国際トランシップ港としての位置づけも視野におく。

iv 施策等の具体的内容

- 国際コンテナ戦略港湾について、船社から見た魅力の向上のための港湾コスト低減及び集荷体制の強化、荷主、物流企業から見たサービス向上、民の視点による効率的な経営、さらにはそれを実現するための体制を整備する。

		<p>また港湾政策は、流通政策、産業政策等と密接不可分の関係にあり、「国際コンテナ戦略港湾」の実現のためにはこれらも含めたトータルな取り組みを行う。</p> <p>○ 具体的には次のとおり。</p> <p>(1) 基幹航路維持・強化のためのサービス向上</p> <p>(2) 基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約</p> <p>(3) 24時間化の推進等、荷主へのサービス向上</p> <p>(4) 環境、セキュリティ対策</p> <p>(5) 戦略的な港湾経営の実現</p>
	社会的ニーズ	<p>海洋インフラの大幅な効率化・サービスの向上をはかっていくことにより、より物流サービスの低コスト化を実現することになる。これによってわが国産業の競争力強化を高めることができ、これはわが国の経済成長に大きなプラスとなる。</p>
	行政の関与	<p>港湾インフラの使い勝手を国際的に競争力のある水準まで引き上げるために、行政が政策の大胆な選択と集中を行う必要がある。また、内航サービスも含めた港湾サービスの抜本的向上をはかるために、民間の知恵と創意工夫を導入するとともに、必要な制度改革・規制改革に行政が取り組む必要がある。</p>
	国の関与	<p>港湾インフラの使い勝手を国際的に競争力のある水準まで引き上げるために、国として政策の大胆な選択と集中を行う必要がある。また、内航サービスも含めた港湾サービスの抜本的向上をはかるために、民間の知恵と創意工夫を導入するとともに、必要な制度改革・規制改革に国として取り組む必要がある。</p>
	施策等の効率性	
本案	費用	<p>40,087百万円（平成23年度予算要求額）</p> <p>国際コンテナ戦略港湾において、総合的な対策を行うための費用。</p>
	効果	<p>「基幹航路の維持・強化」と「我が国の荷主に高水準のサービスを提供」するため、釜山港等に伍するサービスを実現する。これにより、世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築でき、我が国を支える産業の競争力強化につなげることができる。</p>
	比較	<p>欧米向け基幹航路の就航やアジアを含めた国際コンテナネットワークのサービス強化を図ることができるため、本案は効率的である。</p>
代替案	概要	<p>全国各地の港湾について、港湾整備を総花式に実施することで、各港それぞれにおいてアジアを含めた国際コンテナネットワークのサービス強化を図り、アジアの成長を積極的に取り込めるような基盤づくりを行う。</p>
	費用	<p>全国各地の港湾について、港湾整備を総花式に実施するための費用。仮に本案と同額と置く。</p>
	効果	<p>各港においてアジアの成長を積極的に取り込むことを図ることができる。一方で、我が国から釜山へトランシップされることが想定される。また、基幹航路貨物の国内貨物が拠点港湾に集荷されなくなるにより、基幹航路のコンテナ船の我が国への就航が喪失してしまう可能性が高い。</p>

	比較	各港においてアジアの成長を積極的に取り込むことを図ることにより、費用に見合った程度の効果は得られると考えられる。一方、基幹航路のコンテナ船の我が国への就航が喪失してしまう可能性が高い。また厳しい財政状況にあって公共投資のみに頼ることは、「国土の均衡ある発展」に代表されるばらまき行政・再配分政策にあたることも否めない。
	本案と代替案の比較	欧米向け基幹航路の就航やアジアを含めた国際コンテナネットワークのサービス強化を図ることが可能となることから、本案がより効率的である。また公共投資減少の中、限られた投資を費用対効果に応じて集中的に配分する観点からも、本案がより効率的である。
	施策等の有効性	日本発着コンテナ貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分にする（検証指標。将来的に業績指標に位置づけることを検討する。）について、当該施策の実施によって、その目標の達成が可能となると見込まれるので、有効である。
	その他特記すべき事項	<p>○「総合物流施策大綱（2009-2013）」（平成21年7月14日閣議決定） 第1の1の（1）の①国際拠点港湾・空港の機能向上 において、以下の記述がある。 「港湾については、スーパー中枢港湾の重点的整備及び運営の効率化のため、東京港・横浜港で水深16mの大水深コンテナバースを新規着工するなどの機能強化が進められ、港湾コスト・リードタイムは一定程度改善してきている。しかしながら、我が国の外貿コンテナ取扱貨物量は増大しているものの、コンテナ船の大型化やアジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大により、我が国においては、欧米との長距離基幹航路の輸送サービス頻度が減少している。このため、欧米基幹航路を始めとする多方面・多頻度・ダイレクト輸送といった高質な港湾サービスの強化が求められている。加えて、原材料等の一括大量輸送を目的として大型化している船舶の入港が困難な港湾もあり、産業競争力を支えるインフラとしての機能強化が求められている。」</p> <p>○「新成長戦略（基本方針）～輝きのある日本へ～」（平成21年12月30日閣議決定） 2の（3）アジア経済戦略 及び 「新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～」（平成22年6月18日閣議決定）第3章の（3）アジア成長戦略 において、以下の記述がある。 「ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等により、外国人観光客やビジネスマン等のヒトの流れやモノの流れを作り出す。」</p> <p>○第174回国会施政方針演説（平成22年1月29日） において、以下の記述がある。 「アジア、さらには世界との交流の拠点となる空港、港湾、道路など、真に必要なインフラ整備については、厳しい財政事情を踏まえ、民間の知恵と資金も活用し、戦略的に進めてまいります。」</p> <p>○平成27年度に検証シートを作成し事後検証を実施する。ただし平成23年度から、検証指標を業績指標に位置づけ、政策チェックアップで対応することを検討中（平成23年3月までに検討予定）。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	着地型旅行商品流通促進支援事業		
担当課	観光庁観光地域振興部観光資源課	担当課長名	課長 和田浩一
施策等の概要	<p>各地域において、地域固有の資源を活用した着地型旅行商品の造成の取組みが進められているが、旅行商品の市場において広く流通しておらず、これらの情報が一般消費者に広く伝達され、消費者が商品に関心を持つに至っていない。</p> <p>このため、実際に着地型旅行商品が市場で流通する先事例を構築し、市場を活用した着地型旅行商品の普及促進を図る。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額：30百万円】</p>		
施策等の目的	地域固有の資源を活用した着地型旅行商品の情報を広く効果的に消費者に発信する仕組みを構築し、着地型旅行商品の認知度向上と旅行需要の喚起を図る。また、着地型旅行商品が市場に流通する事例を創出することにより、交流人口の増加による地域活性化を図る。		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	2 1 観光立国を推進する		
業績指標	1 3 4 訪日外国人旅行者数 1 3 5 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数 1 3 7 国内における観光旅行消費額		
検証指標	—		
目標値	1 3 4 1 0 0 0 万人 1 3 5 4 泊 1 3 7 3 0 兆円		
目標年度	1 3 4 平成 2 2 年 1 3 5 平成 2 2 年度 1 3 7 平成 2 2 年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>着地型観光は、観光地の魅力を向上させるとともに、地域経済の活性化や雇用の創出等の地域活性化を促進するものである。また、従来の物見遊山的な観光から体験・参加型観光へのニーズの高まりを踏まえ、各地域において、多様な観光資源を活用した着地型旅行商品の造成の取組みが進められているが、消費者の認知度が低いのが現状である。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>着地型旅行商品の多くが円滑に流通せず、消費者が商品に関心を持つに至っていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>着地型旅行商品の特徴から、従来の発地型旅行商品の流通構造には乗らないという構造的な問題があるため、官民共同で、着地型旅行商品の情報が一般消費者に広く伝達</p>		

		<p>され、消費者が商品に関心を持つよう、流通の円滑化を促進する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① 地域関係者、旅行会社、学識経験者等を集めた検討会を開催する。</p> <p>② 地域関係者や民間事業者との連携により、着地型旅行商品の流通モデルを策定・検証する。</p> <p>③ 実際に着地型旅行商品が市場で流通する先行事例を構築し、市場を活用した着地型旅行商品の普及促進を図る。</p>
	社会的ニーズ	着地型旅行商品の流通の円滑化を促進することは、観光地の魅力を向上させるとともに、地域経済の活性化や雇用の創出等の地域活性化を促進するため、社会的ニーズは高い。
	行政の関与	着地型観光の促進等による国際競争力の高い魅力ある観光地の創出は、観光立国推進基本計画に掲げられており、その実現のため、国として強力に着地型旅行商品の流通促進に向けた施策を推進していく必要がある。
	国の関与	上記に加え、着地型旅行商品の流通の円滑化を促進するためには、各地域の自主的な取り組みだけに委ねるのではなく、国が全国的な見地から一定の関与を行うことで、地域関係者や民間事業者等との連携を通じ、着地型旅行商品の全国的な流通モデルを構築する必要がある。
	施策等の効率性	
本案	費用	30百万円（平成23年度予算要求額）：検討会を開催し、着地型旅行商品への情報アクセスの向上に必要な施策の実証事業等を実施。
	効果	着地型旅行商品の情報が一般消費者に広く伝達されていないため、関心を持つに至っておらず、各地域の自主的な取り組みだけでは限界のあった着地型旅行商品の流通ルートの構築に対して、本施策によって、国としての全国的な見地からの支援が可能となり、流通の円滑化が促進される。
	比較	上記の費用で、着地型旅行商品の円滑な流通が可能になるという大きな効果が見込まれるため、効率的であると言える。
代替案	概要	国の関与なく自治体・地域関係者が個別に実施した場合。
	費用	仮に本案と同額と仮定する。
	効果	着地型旅行商品は多品種、低収益、期間限定等の理由から、従来の発地型旅行商品の流通構造には乗らないという構造的な問題があるため、各地域の自主的な取り組みだけでは、着地型旅行商品の流通ルートの構築に限界がある。
	比較	各地域の自助努力だけでは、着地型旅行商品の流通ルートの構築に限界があるとともに、各地が流通ルートの構築のために同額の費用を投じると、国全体としては膨大な出費を要するため、必ずしも効率的であるとは言えない。
本案と代替案の比較		本案と代替案を比較すると、費用を同額と仮定した場合であっても、代替案では着地型旅行商品の流通の円滑化の促進にあたって、各地域の自助努力だけでは、着地型旅行商品の流通ルートの構築に限界があるとともに、各地が流通ルートの構築のために同額の費用を投じると、国全体としては膨大な出費を要することから、本案の方がより効率的である。

<p>施策等の 有効性</p>	<p>本施策は、着地型旅行商品の流通の円滑化を促進するため、①地域関係者、旅行会社、学識経験者等を集めた検討会を開催する、②地域関係者や民間事業者との連携により、着地型旅行商品の流通モデルを策定・検証する、③実際に着地型旅行商品が市場で流通する先行事例を構築し、市場を活用した着地型旅行商品の普及促進を図るものである。</p> <p>これにより、着地型旅行商品の認知度を向上させ、旅行需要の喚起を図ることができるとともに、観光地の魅力を向上し、地域経済の活性化や雇用の創出等の地域活性化を促進することができ、訪日外国人旅行者数、国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数、国内における観光旅行消費額の増加という目標に大きく寄与することができる。</p> <p>目標の達成は、景気動向等の外部要因に影響されるものの、当施策は、訪日外国人旅行者数、国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数、国内における観光旅行消費額の確実な達成にも資するので、有効である。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>○関連する閣議決定、施政方針演説等における位置付け</p> <p>【施政方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第174国会における鳩山内閣総理大臣施政方針演説（平成22年1月29日）「アジアの方々を中心に、もっと多くの外国人の皆さんに日本を訪問していただくことは、経済成長のみならず、幅広い文化交流や友好関係の土台を築くためにも重要です。日本の魅力を磨き上げ、訪日外国人を2020年までに2,500万人、さらに3,000万人まで増やすことを目標に、総合的な観光政策を推進します。」 <p>【閣議決定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光立国推進基本計画（平成19年6月29日） ・観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成20年法律第39号） ・新成長戦略（基本方針）～輝きのある日本へ～（平成21年12月30日）「2.（4）」に記載あり ・新成長戦略（平成22年6月18日）「第3章（4）」、及び「IV 12.」に記載あり <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光立国推進本部の設置（平成21年12月9日） ・国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）「2. 観光分野」に記載あり <p>○外部要因</p> <p>景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等の経済・社会動向</p> <p>○政策チェックアップ等との関係</p> <p>平成21年度政策チェックアップ（平成22年度実施、140訪日外国人旅行者数、141国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数、143国内における観光旅行消費額）</p> <p>○事後検証の実施方法及び時期</p> <p>平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	スポーツ観光支援事業		
担当課	観光庁観光地域振興部観光資源課	担当課長名	課長 和田 浩一
施策等の概要	<p>海外からのスポーツ観光客の飛躍的増加と国内スポーツ観光旅行の促進を図るため、各地域が主体的に企画立案・調整したスポーツ観光プランを、自治体・民間・協議会等から広く公募し、企画競争により最優秀なものについて、観光庁が共催することにより支援を行う。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額：30百万円】</p>		
施策等の目的	各主体が自発的にスポーツ観光に取り組み、全国的なスポーツ観光の機運醸成を図るとともに、スポーツ観光における成功事例の形成と、優良企画及び事業結果（成功事例）の全国発信を行う。		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	2 1 観光立国を推進する		
業績指標	1 3 4 : 訪日外国人旅行者数 1 3 5 : 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数 1 3 7 : 国内における観光旅行消費額		
検証指標	—		
目標値	1 3 4 : 1 0 0 0 万人 1 3 5 : 4 泊 1 3 7 : 3 0 兆円		
目標年度	1 3 4 : 平成 2 2 年 1 3 5 : 平成 2 2 年度 1 3 7 : 平成 2 2 年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>観光立国の実現のために、訪日外国人数の拡大及び国内観光振興の起爆剤として、スポーツと観光の相互乗り入れによる観光振興が期待されているが、各地では効果的な取り組みがなされていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>魅力的な観光資源であるはずのスポーツを観光資源として活用しきれていないのは、各スポーツ団体の縦割り、スポーツ団体と観光業者・チケット業者および行政との連携不足が原因と考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>上記各主体が自発的に相互の連携強化を進め、自律的にスポーツを観光資源として活用できる環境・体制づくりが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>スポーツ観光に係る優良企画を支援し、成功事例等の全国発信を行うことで、全</p>		

		国的なスポーツ観光の機運醸成を図る。
	社会的 ニーズ	各地で集客のためのスポーツ大会等のイベントが行われているが、観光等との連携が不足しており、十分な観光資源としての活用がなされていない例が多い。
	行政の関与	これまで縦割りであった組織を連携させるためには、公共的な観点からの関与が必須。
	国の関与	スポーツ観光においては、地域性と同時に広域的な連携も重要な要素であり、成功事例の形成においては、国が支援し、広く成功事例として共有すべきものである。
施策等の 効率性		
本案	費用	30百万円（平成23年度予算要求額） 企画選定・成功事例展開、インバウンド部門支援、国内観光部門支援、スポーツ観光商品造成支援
	効果	本案により各種スポーツ観光プランが実行され、事業結果（成功事例）の全国発信が行われることにより、全国的な消費額の拡大等、観光振興が期待できる。スポーツ観光における経済波及効果は、地方開催された12,000人規模のマラソン大会で、宿泊や飲食を含めて5.7億円との試算もある。
	比較	上記のように、費用と効果を比較すると効果の方が大きいことから効率的であるといえる。
代替案	概要	スポーツと観光を連動させたスポーツイベント自体を開催した場合。
	費用	150百万円（例：1万人規模のマラソン大会）
	効果	マラソン大会の開催による、経済効果の発現。
	比較	特定の地域において、一定の経済波及効果が見込める。
本案と代替案の比較		全国的な機運醸成が図られ、各地で成功事例を参考とした事業が増加することが期待されることから、一地域においてスポーツイベントを開催する場合より効果が大きいと考えられるため、本案がより効率的であると判断できる。
施策等の 有効性		支援はそれぞれインバウンド、国内観光、スポーツ観光商品造成に関わる企画に対して行われ、それを観光庁が広く成功事例として共有し情報提供することで、各地でのスポーツイベントと観光の連携が促進され、訪日外国人旅行者数、国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数の増加に寄与し、結果的に国内における観光旅行消費額の増加が期待されることから、業績指標の目標達成に寄与し、有効である。

<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○有識者の意見 スポーツ・ツーリズム推進連絡会議（スポーツ団体、観光関係団体、放送局や広告代理店等関係企業からの有識者39名と関係行政機関が参加する会議体）においてスポーツ・ツーリズム推進基本方針（仮称）の年内策定に向けて取り組んでいるところ。</p> <p>○閣議決定、施政方針演説等 新成長戦略（平成22年6月18日）の工程表（別表）2. に「文化、芸術、スポーツ、環境、医療等をきっかけとした新たな需要開拓など、日本における新たな観光資源のポテンシャルについての検討」と記載あり</p> <p>国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）の2. に「関係省党の連携を通じ、文化・スポーツなどをきっかけとした新たな訪日需要の開拓を行う。また、医療観光、美容観光、スポーツ観光などを連携させ、健康産業を観光の大きな柱とする。」と記載有り</p> <p>○外部要因として考えられるもの 景気動向、為替相場等の社会・経済動向、スポーツ界の動向等</p> <p>○事後評価や事後検証の実施方法及び時期 平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後検証を実施。</p>
-------------------	---

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	ユニバーサルツーリズムネットワーク構築支援事業		
担当課	観光庁観光産業課	担当課長名	課長 鈴木 昭久
施策等の概要	<p>地域における移動制約者等の受入れを円滑化するため、必要となる情報の共有を促進しつつ、ユニバーサル観光の受入れを実践する地域グループのネットワーク化を図る。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額：30百万円】</p>		
施策等の目的	<p>観光振興を図る上では、ユニバーサルデザインの観点から、誰もが観光に参加しやすくなるような環境づくりを進め、移動制約者等の旅行の機会を拡大することも重要な課題のひとつである。</p> <p>そこで、近年、旅行先の地域でNPOが移動制約者向けに宿泊や移動、介助サービスのコーディネートを行うなどの取組みも見られるようになったところ、こうした取組みを実践する地域グループを育成するとともに、そのネットワーク化を図る。</p>		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	2 1 観光立国を推進する		
業績指標	1 3 5：国内観光旅行における国民一人当たり年間宿泊数 1 3 7：国内における観光旅行消費額		
検証指標	—		
目標値	1 3 5：4泊 1 3 7：30兆円		
目標年度	平成22年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>観光立国の実現のためには、高齢者をはじめとする移動制約者等の旅行の機会を拡大する必要があるが、移動制約者等が旅行しやすい環境が整備されていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>○ユニバーサル観光に取り組んでいる地域グループが少ない。</p> <p>○移動制約者等が円滑に旅行するため、事前に旅行先に情報（旅行する移動制約者の障害の程度等）を伝達する必要があるが、旅行先側が必要とする情報にばらつきがあるため、移動制約者側に負担が生じている。</p> <p>○地域間のネットワークができていないため、移動制約者等は旅行毎に情報を旅行先に提供する必要がある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>○ユニバーサル観光に取り組んでいる地域グループの数を増やす必要がある。</p> <p>○移動制約者が円滑に旅行するための情報共有方策の検討を行う必要がある。</p> <p>○ユニバーサル観光に取り組んでいる地域グループ間を結ぶネットワークを構築する必要がある。</p>		

	iv 施策等の具体的内容 ○ユニバーサル観光に取り組もうとする団体の立ち上げ支援 ○移動制約者が円滑に旅行するための情報共有方策の検討 ○ユニバーサル観光に取り組む団体間のネットワーク化	
社会的 ニーズ	我が国における少子高齢化の進展により、何らかの移動制約を受ける高齢者数の増加の可能性は高く、障害を持つことは誰にとっても身近な事柄になりうることから、本施策の社会的ニーズは高い。	
行政の関与	地域における移動制約者等の受入れを円滑化するための地域グループのネットワーク化等は、それ自体が収益を生むものではないことから、民営化・外部委託にはなじまない。	
国の関与	ユニバーサル観光の促進は、観光立国推進基本計画において政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策に掲げられており、特定の地域・企業のみ委ねるべきものではなく、国として積極的に関与することが必要である。	
施策等の 効率性		
本案	費用	30百万円（平成23年度予算要求額） ○ユニバーサル観光に取り組もうとする団体の立ち上げ支援 ○移動制約者が円滑に旅行するための情報共有方策の検討 ○ユニバーサル観光に取り組む団体間のネットワーク化
	効果	本案は、地域における移動制約者等の受入を円滑化するため、必要となる情報の共有を促進しつつ、ユニバーサル観光の受入れを実践する地域グループをネットワーク化するもので、移動制約者の旅行参加機会の拡大に資する。
	比較	期間を区切って、全国各地で並行的に、地域における移動制約者等の受入を円滑にする、ユニバーサル観光の受入を実践する地域グループの立ち上げるとともに、そのネットワーク化に必要な情報の共有を促進することで、費用に見合った十分な効果が比較的早期に得られる。
代替案	概要	各地域や民間団体などが個別に実施した場合。
	費用	国費なし。
	効果	各地域や民間団体が個別に必要なと思われる移動制約者等の受入環境の整備が推進される。
	比較	費用はゼロであるが、それぞれに独自の取組みとなるため、一定水準以上の受入環境の整備を担保することが困難である。また、団体間のネットワーク化が不確実なため、移動制約者等にとって利便性の高い体制の構築が進まない可能性がある。
本案と代替案の比較	本案は、地域における移動制約者等の受入を円滑化するため、必要となる情報の共有を促進しつつ、ユニバーサル観光の受入れを実践する地域グループをネットワーク化する取組みであり、代替案のようにそれぞれの地域で行う取組みと比較して波及効果が高く、また早期に効果が得られるため、より効率的に推進できる。	

<p>施策等の 有効性</p>	<p>今後の高齢化社会の進展により、何らかの移動制約を受ける高齢者数の増加の可能性は高く、移動制約者等の旅行環境の整備に資する本施策は、移動制約者等の旅行参加機会が拡大されることから、国内観光旅行における一人当たり年間宿泊数が増加し、全体としての観光旅行消費額も増加することが期待される。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>○関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ 国土交通省成長戦略（観光分野）</p> <p>「7. 国民的な観光マインドの育成」 （早期の実現を目指すもの）</p> <p>③ ICT を活用した高齢者・障害者向け移動支援の取組みと並行して、高齢者・障害者や乳幼児を抱える家族などが観光に参加しやすくなるよう、情報提供の充実や旅行商品・宿泊商品づくりを促進するとともに、ユニバーサル観光の受入れを実践する地域グループのネットワーク化を図る。</p> <p>○外部要因 景気動向、余暇時間、自由時間、家計収支等の経済・社会動向等</p> <p>○事後検証の実施方法及び時期 平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	バランスシートの改善による関西国際空港の積極的強化		
担当課	航空局空港部 近畿圏・中部圏空港政策室	担当課長名	参事官 岡西 康博
施策等の概要	<p>関空会社が抱える巨額の債務を返済し、健全なバランスシートを構築するため、関西国際空港と伊丹空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース（いわゆるコンセッション契約）する手法を基本にその可能性を追求することとし、先行的に持株会社設立による両空港の経営統合を行う。</p> <p>（予算関係、税制関係、法令関係）</p> <p>【予算要求額：1,160百万円】</p>		
施策等の目的	<p>関西国際空港について、抜本的にバランスシートを改善し、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、貨物ハブ化、LCCの拠点化に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を可能ならしめ、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。</p> <p>また、それにより関西全体の航空需要の拡大及び航空ネットワークの充実を図り、我が国の国際競争力を強化する。</p>		
政策目標	6	国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化	
施策目標	25	航空交通ネットワークを強化する	
業績指標	—		
検証指標	持株会社設立による関空・伊丹の経営統合の実現		
目標値	持株会社の設立		
目標年度	平成24年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>関西国際空港は我が国を代表する国際拠点空港であり、完全24時間運航が可能で、空港島内のスペースに余裕があるという優位性を有しているが、LCC誘致や貨物ハブ機能強化等の国際競争力強化策の実施が困難な状況であり、本来の強みを活かしていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>関空会社は、海上空港建設のために多額の事業費を要した経緯から、巨額の負債を抱えており、経営が圧迫された状態にある。このことにより、関西国際空港の空港利用料はアジアの諸空港の中でも高水準となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>関空会社が抱える1.3兆円の巨額の負債により、毎年度200億円以上の利払いが発生し、会社経営を圧迫していることから、巨額の負債を返済し、バランスシートを改善</p>		

		<p>することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>関西国際空港及び伊丹空港の事業価値を一体で民間にアウトソース(いわゆるコンセッション契約)する手法を基本にその可能性を追求することとし、先行的に持株会社設立による両空港の経営統合を行う。</p>
	社会的ニーズ	<p>我が国の国際競争力強化のため、関西国際空港の施設使用料・着陸料等の戦略的引き下げ、LCC専用ターミナルの整備等が求められている。</p> <p>また、昨年「事業仕分け」においても、関空の需要拡大を通じた経営改善を図ることにより、近い将来補給金が不要となるような抜本的解決策を実現する必要性が指摘されたところである。</p>
	行政の関与	<p>関西国際空港は我が国の交通を担う重要な公共インフラであり、その活性化により我が国の国際競争力強化につながることから、行政が積極的に関与する必要がある。</p>
	国の関与	<p>関西国際空港は我が国を代表する国際拠点空港であるとともに、本案は国管理空港である伊丹空港と一体的に解決すべき課題であることから、国において施策を講じる必要がある。</p>
	施策等の効率性	
本案	費用	<p>1,160百万円(平成23年度予算概算要求額)</p> <p>持株会社設立による関空・伊丹の経営統合を実施するための資産評価や企業会計準備、業務システムの調達等の費用。</p>
	効果	<p>持株会社設立による関空・伊丹の経営統合を先行的に実施し、民間にアウトソース(いわゆるコンセッション契約)する手法を基本として、「民間の知恵と資金」を活用することにより、関空会社の抱える1.3兆円の負債を返済でき、抜本的にバランスシートの改善を図ることができる。</p>
	比較	<p>持株会社設立による関空・伊丹の経営統合を実施するための費用は発生するものの、民間へのアウトソース(いわゆるコンセッション契約)によって「民間の知恵と資金」を活用でき、1.3兆円の巨額の負債が返済できるため、本案は効率的である。</p>
代替案	概要	<p>従来に関空会社補給金制度で対応。</p>
	費用	<p>毎年度発生する関空会社の利払い等を考慮し、安定的な経営基盤を確保するために必要な費用。(過去の予算措置状況 平成15年度:90億円、平成16年度:90億円、平成17年度:90億円、平成18年度:90億円、平成19年度:90億円、平成20年度:187.5億円(連絡橋移管に伴う措置としての97.5億円を含む)、平成21年度:90億円、平成22年度:75億円)</p>
	効果	<p>関空会社の安定的な経営基盤は確保できるが、巨額の負債について抜本的にバランスシートを改善することはできない。</p>

	比較	<p>本代替案は、毎年度発生する有利子負債の利払い等に対し、継続的に補給金を措置する必要があるが、関空会社の経営基盤を抜本的に改善できるものではない。また、その内容については、昨年の「事業仕分け」においても指摘されたところ。</p>
	本案と代替案の比較	<p>代替案では、継続的な補給金の措置が必要となり、バランスシートを抜本的に改善することができないが、本案については、持株会社設立による関空・伊丹の経営統合を実施し、民間へのアウトソース（いわゆるコンセッション契約）することでバランスシートの抜本的改善を図ることが可能となるため、効率的である。</p>
	施策等の有効性	<p>本案は、関空会社のバランスシートの抜本的な改善、関空の本来の優位性を活かした競争力強化策、既存の伊丹空港の一層の活用という相互に関連する諸課題について抜本的な解決を図り、関西全体の航空需要の拡大及び航空ネットワークの充実を通じ、我が国の国際競争力を強化するという観点から、有効な施策である。</p>
	その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ○「新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）」の成長戦略実行計画（工程表）において、関空の再生と国際競争力の強化を図るために実施すべき事項として、関空・伊丹の経営統合に係る制度改正とコンセッション契約の検討が明記されている。 ○「国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）」において、バランスシートの抜本的改善による関空の積極的強化が、航空分野における優先実施事項として明記されている。 ○平成25年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	交通・まちづくりの一体的、総合的な推進		
担当課	都市・地域整備局 街路交通施設課	担当課長名	課長 松井 直人
施策等の概要	コンパクトで集約型のまちづくりの実現を図る上で、公共交通や徒歩・自転車等による移動を前提とした居住、業務、公益的施設等の配置・集積を計画的に進めるため、交通・まちづくり計画の策定に必要な調査を行う。（予算関係） 【予算要求額：150百万円】		
施策等の目的	コンパクトで集約型のまちづくりの実現を図るための公共交通の利用等を前提とした都市機能の集積等を推進するために、まちづくりの観点から土地利用や居住、業務、公益的施設の計画と交通に関する計画を一体的に策定し、これに基づき将来都市像実現に向け、交通・まちづくりを一体的、総合的に推進する。		
政策目標	7 都市再生・地域再生等の推進		
施策目標	26 都市再生・地域再生を推進する		
業績指標	150 都市再生誘発量		
検証指標	—		
目標値	9, 200ha		
目標年度	平成23年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 今後、少子超高齢社会や人口減少社会において、活力ある都市を構築するためには、公共交通の利用を前提としたコンパクトで集約型の都市構造へ転換することが必要であるが、現状では十分に図れていない。</p> <p>ii 原因の分析 コンパクトで集約型の都市構造へ転換するためには、将来の目指すべき都市像を実現するため、土地利用や居住、業務、公益的施設の計画と交通に関する計画を一体的に策定し、一体的、総合的な取組を推進する必要がある。しかし、こうしたまちづくりと交通を一体的、総合的に計画、整備している事例が少ない。さらに関係する市民、交通事業者等の合意形成が困難であることが多い。</p> <p>iii 課題の特定 各都市が目指す将来都市像実現の観点から、地方公共団体が交通・まちづくりを一体的、総合的に推進するためのシステムが必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 以下の項目について実証的な調査を通じて検討し、地方公共団体が交通・まちづくり</p>		

		<p>計画を策定し、交通・まちづくりを一体的、総合的に推進するためのシステムの構築を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通を前提とした都市機能の配置、集積を進めるための都市計画の策定、都市整備の推進 ○将来都市像を実現するために必要な交通の計画・サービス水準等のまちづくりの計画への位置づけ ○交通事業者、住民等との合意形成
	社会的ニーズ	人口減少、超高齢社会、環境負荷の軽減等の社会経済動向に対応するためには、過度な自動車利用に依存した拡散型都市構造から、公共交通の利用を前提としたコンパクトで集約型の都市構造へ転換することが必要不可欠である。
	行政の関与	まちづくりの中で公共交通を含む一体的、総合的な取組を推進するためにはまちづくりの中心的な役割を担う行政が主体となって、交通事業者等の関係者と連携しながら推進することが必要不可欠である。
	施策等の効率性	
本案	費用	<p>150百万円（平成23年度予算要求額）</p> <p>将来都市像実現の観点から、交通事業者、住民等の合意形成を図りつつ、交通・まちづくり計画を策定し、一体的、総合的な取組を推進するシステムを構築する</p>
	効果	<p>関係者の合意形成の下に、交通・まちづくり計画を策定し、一体的、総合的な取組を行うことにより、将来都市像実現に向けたコンパクトなまちづくりにむけた具体的取組が進む。</p> <p>また、これらの取組に対する重点的な支援が可能となる。</p>
	比較	<p>上記の費用によって、交通・まちづくりを、一体的、総合的に取組むことが可能となり、コンパクトなまちづくりに資する具体的取組が推進されることから、投資に対して得られる効果は高い。</p> <p>また、高い効果を得ることが可能である取組に重点支援できるため、投資に対して得られる効果は高い。したがって、効率性が高い。</p>
代替案	概要	既存のまちづくり計画と交通計画を調整して、一体的、総合的に実施できる取組を抽出して実施するシステムを構築する
	費用	150百万円（仮に本案と同額とおく）
	効果	まちづくり計画と交通計画それぞれの計画策定の目標が異なるため、関係者間の合意形成が困難となり、実施可能な取組も本案に比べて限定的となり、十分な最適化が図れない。
	比較	得られる効果が低いため、投資に対する効果は高いとはいえない。

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>本案の方が、代替案と比較して、交通・まちづくりへの取組にかかる費用の縮減、かつ、事業効果の高い取組の実施が可能となるため、コンパクトで集約型のまちづくりを効率的に推進することができる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>当施策の推進を行うことで、公共交通の利用を前提としたコンパクトで集約型のまちづくりにより、健全で活力ある市街地の整備が促進されるため、業績指標である都市再生誘発量の目標達成に寄与出来る。 したがって、当施策は有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）（住宅・都市分野）において、自治体が交通・まちづくり計画の立案を図るため、国がこれを支援する仕組みを検討する旨提示された。</p> <p>○平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により、事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	環境共生型都市開発プロジェクトの国際展開支援の推進		
担当課	都市・地域整備局 都市・地域政策課 都市計画課	担当課長名	課長 橋本 晃 課長 樺島 徹
施策等の概要	<p>環境共生型都市開発の海外展開に向けて、新興国の都市開発プロジェクトに対する我が国民間コンソーシアムによるアプローチを支援するため、自然条件や社会経済条件の異なる地域を対象に、新興国の都市開発ニーズ等を総合的に調査・分析した上で、環境共生型都市の基本構想を作成し、都市開発協力に関する二国間政策対話に活用するとともに、我が国の先進技術・ノウハウ等を情報発信する海外セミナー等を開催する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：257百万円】</p>		
施策等の目的	<p>急速な成長を続けるアジア等の新興国においては、人口増加や都市化、工業化、それに伴う環境問題の発生が課題となっており、これらの課題を解決するための環境共生型都市開発のニーズが高まっている。このため、日本の技術や基準・規格を国際社会へ発信・提案すること等により、我が国がこれまで培ってきた都市開発に係る技術・ノウハウをトータルなソリューションとして新興国に展開・浸透させるとともに、新興国の経済成長に伴う地球環境への負荷を軽減し、日本の技術・経験を新興国の持続可能な成長のエンジンとして活用する。</p>		
政策目標	7 都市再生・地域再生等の推進		
施策目標	26 都市再生・地域再生を推進する		
業績指標	—		
検証指標	新興国の環境共生型都市開発プロジェクトにおける我が国企業の受注額		
目標値	年間880億円程度		
目標年度	平成27年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 日本の技術や基準・規格を国際社会へ発信・提案することや、我が国がこれまで培ってきた都市開発に係る技術・ノウハウをトータルなソリューションとして新興国に展開・浸透させることができていない。</p> <p>ii 原因の分析 ○新興国の都市開発ニーズ等に関する情報の不足 ○我が国の技術や基準・規格等の国際社会への発信・提案する機会が不十分 等</p> <p>iii 課題の特定 ○環境共生型都市開発のニーズ等について総合的な調査・分析を行った上で、環境共生型都市開発に関するビジョンやソリューションを取りまとめた基本構想を作成し、新興国中央政府との二国間政策対話や中央・地方政府関係者等を集めた海外セ</p>		

		<p>ミナーにおいて、新興国政府関係者等に対して情報発信を行う必要がある。これらの取組を通じて、環境共生型都市開発に関する我が国の技術や基準・規格等を国際社会へ発信・提案し、新興国の都市開発プロジェクトに対する我が国民間コンソーシアムによるアプローチの支援を行うことが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○基本構想の作成 自然条件や社会経済条件の異なる地域を対象に、新興国の都市開発ニーズ等を総合的に調査・分析した上で、環境共生型都市の基本構想を作成し、都市開発協力に関する二国間政策対話等に活用する。</p> <p>○海外セミナー開催 新興国において、我が国の先進技術・ノウハウ等を統合した環境共生型都市開発の構想を紹介する。</p> <p>○国内シンポジウム開催 新興国における都市開発の責任者等を日本に招聘し、官民連携によるプロモーションを実施する。</p>
	社会的 ニーズ	<p>新成長戦略（平成22年6月18日）において、「環境技術において日本が強みを持つインフラ整備をパッケージでアジア地域に展開させるとともに、アジア諸国の経済成長に伴う地球環境への負荷を軽減し、日本の技術・経験をアジアの持続可能な成長のエンジンとして活用する。具体的には、新幹線・都市交通、水、エネルギーなどのインフラ整備支援や、環境共生型都市の開発支援に官民あげて取り組む」とこととされている。</p>
	行政の関与	<p>環境共生型都市開発に関するビジョンやソリューションを取りまとめた基本構想を作成し、新興国をはじめとする国際社会へ発信・提案するためには、中央政府間での政策対話等の機会を活用することが重要であり、行政の関与が必要である。</p>
	国の関与	<p>環境共生型都市開発に関するビジョンやソリューションを取りまとめた基本構想を作成し、新興国をはじめとする国際社会へ発信・提案するためには、中央政府間での政策対話等の機会を活用することが重要であり、国レベルの関与が必要である。</p>
	施策等の 効率性	
本案	費用	<p>257百万円（平成23年度概算要求額）</p> <p>○基本構想の作成 ○海外セミナー開催 ○国内シンポジウム開催</p>
	効果	<p>新興国の都市開発に対する我が国民間コンソーシアムによるアプローチを支援し、幅広い日本の技術・システムを活用した環境共生型都市開発の海外展開が促進されることにより、我が国がこれまで培ってきた都市開発に係る技術・ノウハウをトータルなソリューションとして新興国に展開・浸透させることができ、我が国企業による受注が相当額見込まれるとともに、地球環境への負荷軽減、新興国の持続可能な成長への貢献につながる。</p>
	比較	<p>本施策により、幅広い日本の技術・システムを活用した環境共生型都市開発の海外展開が実現し、費用に見合った効率的で十分な効果が得られる。</p>

代替案	概要	国が本施策を実施せず、個々の民間事業者に委ねる場合
	費用	個々の民間事業者が負担
	効果	<p>国が本施策を実施せず、個々の民間事業者に委ねる場合、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新興国の都市開発ニーズ等に関する情報の不足 ○我が国の都市開発に係る技術・ノウハウをトータルなソリューションとすることが困難 ○我が国の技術や基準・規格等の国際社会への発信・提案の機会が不十分 ○新興国との二国間政策対話等の機会の欠如 等 <p>の問題が解決されず、幅広い日本の技術・システムを活用した環境共生型都市開発の海外展開を実現することは困難。</p>
	比較	国費は抑制できるが、幅広い日本の技術・システムを活用した環境共生型都市開発の海外展開を実現することが困難であるため、効率的とは言えない。
本案と代替案の比較		<p>本案と代替案を比較すると、本案では新興国の都市開発に対する我が国民間コンソーシアムによるアプローチを支援することにより、幅広い日本の技術・システムを活用した環境共生型都市開発の海外展開が促進されるため、その効果は極めて大きく、我が国企業による受注増効果も見込まれる。よって、本案の方が、効率的である。</p>
施策等の有効性		<p>本施策を通じて幅広い日本の技術・システムを活用した環境共生型都市開発の海外展開が促進され、我が国の都市再生・地域再生の推進に資するものと見込まれる。</p>
その他特記すべき事項		<p>○閣議決定、施政方針演説等</p> <p>新成長戦略（平成22年6月18日）の第3章（3）に「環境共生型都市の開発支援に官民あげて取り組む」、<<21世紀日本の復活に向けた21の国家戦略プロジェクト>>に「パッケージ型インフラの海外展開」と記載あり。</p> <p>国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）の4.1.政策1に「環境共生型都市開発プロジェクトの海外展開を支援するため、官民連携体制を整備」、5.1.3)④に「高度なICTを活用した低炭素型環境共生都市づくりのノウハウを情報発信するセミナーをアジアの拠点都市で開催する」と記載あり。</p> <p>第174回国会における管内閣総理大臣の所信表明演説において、「急速な成長を続けるアジアの多くの地域では、都市化や工業化、それに伴う環境問題の発生が課題となっています。・・・世界に先駆けて、これらの課題を解決するモデルを提示することで、アジア市場の新たな需要に応えることができます。」と発言あり。</p> <p>○平成28年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	大都市の国際競争力強化に向けた戦略的プロジェクトへの支援		
担当課	都市・地域整備局 まちづくり推進課	担当課長名	課長 栗田 卓也
施策等の概要	<p>我が国の都市の国際競争力強化等の観点から、都市再生特別措置法により国が指定する特定都市再生緊急整備地域（仮称）において作成される整備計画に基づき、国家的・広域的な観点から国として支援すべき都市基盤や都市拠点施設の整備について補助を行う。（予算関係、法令関係）</p> <p>【予算要求額：6, 100百万円】</p> <p>【都市再生特別措置法の一部を改正する法律案】</p>		
施策等の目的	<p>成長著しいアジア各国の都市との競争の中で、中国、シンガポール、韓国等においては、特区を指定するなど国を挙げて積極的な都市開発を推進しており、我が国の都市においてはアジアの中核拠点としての競争力が急激に低下しつつある。このため、我が国の国際競争力の強化を目指して、国家的・広域的な観点から大都市の都市基盤や都市拠点施設の整備を早急に進め、国際的に魅力ある国際競争拠点都市の形成を図る。</p>		
政策目標	7 都市再生・地域再生等の推進		
施策目標	26 都市再生・地域再生を推進する		
業績指標	—		
検証指標	都市再生緊急整備地域において国際競争拠点都市整備事業等により民間開発事業等を促進した地域の総面積		
目標値	1, 200ha		
目標年度	平成27年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>成長著しいアジア各国の都市と比較して、我が国の都市は空港アクセス、災害リスク等において低い評価となっており、上海、シンガポール等の都市が躍進する一方で、アジアの中核拠点としての国際競争力が急激に低下しつつある状況である。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>上海、シンガポール等の都市は、特区を指定するなど国を挙げて積極的な都市開発を推進しているが、我が国においては現在、国際競争力の強化に寄与する都市基盤整備等の事業を短期間に集中的に実施する国の取り組みが十分ではないこともあり、アジア諸国に比べて遅れをとっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>我が国の国際競争力の強化を目指して、国家的・広域的な観点から大都市の都市基盤や都市拠点施設の整備を早急に進め、国際的に魅力ある国際競争拠点都市の形成を図る必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p>		

		国際競争力強化等の観点から、都市再生特別措置法により国が指定する特定都市再生緊急整備地域（仮称）において作成される整備計画に基づき、国家的・広域的な観点から国として支援すべき都市基盤・都市拠点施設（広域交通拠点施設、国際コンファレンス施設等）の整備について補助を行う。
	社会的 ニーズ	新成長戦略（平成22年6月18日）において、大都市は国の成長の牽引役としての役割を果たしてきており、他のアジア都市は国を挙げて競争力向上のための取組を推進していることから、国として国際的、広域的な視点を踏まえ、成長の足がかりとなる、投資効果の高いインフラの重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指す必要があること等が示されている。
	行政の関与	国家的・広域的な観点から必要となる公共性の高い都市基盤や都市拠点施設の整備については、行政の関与が必要不可欠である。
施策等の 効率性		
本案	費用	6, 100百万円（平成23年度予算要求額） 国際競争拠点都市整備事業推進に係る事業費
	効果	国際的・広域的な見地から、民間開発等と連携しつつ都市基盤や都市拠点施設の整備を短期間に集中的に実施することにより、効率的・効果的に国際競争拠点都市の形成が図られ、国際競争力が強化される。
	比較	地域を限定して短期間に集中的に事業を実施することにより、国際的に魅力ある国際競争拠点都市の形成を早期に実現することができ、事業完了後、長期間にわたり施策効果が得られるため、費用に見合った十分な効果が得られる。
代替案	概要	社会資本整備総合交付金事業により、都市基盤や都市拠点施設の整備を行う。
	費用	社会資本整備総合交付金事業により、都市基盤や都市拠点施設の整備に必要な事業費。
	効果	地方公共団体が策定する計画に基づき、平均的なペースで都市基盤や都市拠点施設の整備が行われ、一定の都市拠点の形成が図られる。
	比較	事業完了後は、都市基盤や都市拠点施設の整備により、都市拠点の形成が図られ、費用に見合った効果は得られる。 しかし、事業期間等は地方公共団体の財政状況等に影響されるため、事業効果が必ずしも早期に発揮されるとは限らない。

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>本案は、国際競争力の強化等の観点から、都市再生特別措置法により国が指定する特定都市再生緊急整備地域（仮称）において作成される整備計画に基づき、国家的・広域的な観点から国として支援すべき施設整備に限定して、短期間・集中的に補助を行うものである。</p> <p>したがって、代替案と比較して効率的・効果的に国際的に魅力ある国際競争拠点都市の形成が図られ、国際競争力の維持・向上に資することができる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策を実施することにより、民間の活力やノウハウを活かしつつ、国際的に魅力ある国際競争拠点都市の形成に向けて都市基盤整備等が推進されるため、都市再生・地域再生の推進に寄与し、十分な有効性を有する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○平成27年度に事後検証シートにより事後検証を実施。 ○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）においても、我が国のポテンシャルの高さを世界に発信可能な大都市において、多様な機能が備わった都市拠点の形成により、激化する国際都市間の競争に勝ち抜き、人、モノ、カネ、情報と呼び込むアジアの拠点、イノベーションセンターを目指すこと等が示されている。 ○外部要因として、民間開発事業等は経済情勢の影響を受けやすいこと等があげられる。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地域公共交通確保維持改善事業（仮称）の創設		
担当課	総合政策局交通計画課	担当課長名	参事官 城福 健陽
施策等の概要	<p>移動権の保障をめざす第一歩として、全国のどこでも誰にでも移動手段が提供され、また、移動に当たってのバリアがより解消されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額：45,300百万円】</p>		
施策等の目的	<p>高齢化時代に社会経済の活力を維持し続けるためには、すべての人が移動しやすい環境を整えることが不可欠。これにより、社会参加の拡大、外出の増加による健康増進、「買い物難民」の解消と地域での消費の活発化等を実現する。また、これにより、あわせて、環境負荷の少ない交通体系の構築が促進される。</p>		
政策目標	8 都市、地域交通等の快適性、利便性の向上		
施策目標	30 地域公共交通の維持・活性化を推進する		
業績指標	169 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数		
検証指標	—		
目標値	800件		
目標年度	平成24年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するため、移動権の保障をめざす第一歩として、全国のどこでも誰にでも移動手段が提供され、また、移動に当たってのバリアがより解消されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することが非常に重要である。しかしながら、地域によっては公共交通の運行便数の減少などによる公共交通サービス水準の低下や、公共交通事業者の不採算路線からの撤退による交通空白地帯が出現している状況等がみられ、公共交通のバリアフリー化についても、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく移動等円滑化目標の達成に向けて進めているが、例えば、低床バスの導入率ではH20年度末で約40%という状況である。国民の公共交通に対する満足度は非常に低く、これらの課題に今後も引き続き取り組まねばならない状況にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>自家用乗用車の普及、宅地の郊外化により自家用自動車による移動の機会は大きく増大している一方で、公共交通については利用者の減少による収益環境の悪化等を背景に運行便数・路線の削減の負のスパイラルに陥っていることが原因である。</p>		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>不採算路線、特に人口の集積していない地域の路線については、交通事業者の自主的な経営努力だけでは路線の維持が不可能である。また、交通施設のバリアフリー化など移動に当たってのバリア解消に向けた取組みや地球温暖化対策については収益増加につながらないため、事業者の自主的な取組だけに委ねてははその取組みが進まず、国による支援が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の交通ネットワークのうち、国による継続的な支援が必要なバス交通、デマンド交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保維持について、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みへの支援 ○ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナル等のバリアフリー化等の支援 ○ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の高度化のための事業の支援 ○ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>鉄道路線やバス路線の廃止・縮小等により公共交通の利用機会が消滅・減少した者、モータリゼーションが進行する一方で高齢化の進展により自ら自動車を運転することが困難となっている者等が増加しており、これらの人々が地域で生活する上での交通手段の確保・維持及び車両・交通施設のバリアフリー化等移動に当たってのバリア解消は喫緊の課題となっている。</p> <p>また、ポスト京都議定書に向けて温室効果ガスの削減が更に求められており、環境負荷の低い交通体系の構築が緊急の行政課題となっている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>不採算路線の確保・維持やバリアフリー化等の公共交通機関のバリア解消の促進、環境負荷低減は、それらが収益の増加に直接結びつかないことから、公共交通事業者による経営判断に委ねるだけでなく、行政が積極的な対応を行う必要がある。</p>
<p>国の関与</p>	<p>移動権の保障をめざす第一歩として、全国のどこでも誰にでも移動手段が提供され、また、移動に当たってのバリアがより解消されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することは国の責務である。</p> <p>この支援にあたっては、地方分権の趣旨も踏まえ、具体的な取組みが地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される仕組みを構築する。</p>
<p>施策等の 効率性</p>	
<p>費用</p>	<p>国費 45,300 百万円（平成 23 年度予算要求額）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の交通ネットワークのうち、国による継続的な支援が必要なバス交通、デマンド交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保維持について、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを支援 ○ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナル等のバリアフリー化等を支援 ○ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の高度化のための事業を支援 ○ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

本案	効果	<p>バス交通、デマンド交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保維持や、バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナル等のバリアフリー化等について、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組み等を支援することで、全国のどこでも誰もが利用できる移動手段の確保が可能となる社会が実現するとともに、併せて環境負荷の低い交通体系が構築されるといった大きな効果が見込まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・非人口集中地域に居住する高齢者、離島居住者等（約1100万人）を中心とした生活交通を確保する。 ・地方圏（三大都市圏以外の道県）における公共交通の満足度を23.2%（平成20年度調査）から80%程度に向上させる。 ・経済効果 約4,900億円 ・雇用創出効果 約3万人 （平成17年産業連関表をベースに推計。）
	比較	<p>上記のとおり、費用に対して大きな効果が見込まれるとともに、施策の実施により、不採算路線の維持、バリアフリー化に要する交通事業者の負担を抑制し、経営への影響が抑えられるため、運賃・料金の値上げ等による利用者への過剰な負担を強いることなく、全国のどこでも誰でも利用できる移動手段を確保することができ、効率的に、政策効果を得ることが可能である。</p>
代替案	概要	<p>鉄道会社、バス会社等の交通事業者の経営努力による不採算路線の維持や、車両や施設のバリアフリー化を求める。</p>
	費用	<p>交通事業者が、路線維持、バリアフリー化への投資を行うために、運賃・料金の値上げ等、利用者への過剰な負担を強いることとなる。</p>
	効果	<p>不採算路線の維持が困難となり、全国のどこでも誰もが移動手段を確保できる社会の実現が困難になる。またバリアフリー化は収益向上に結び付かないことから取組が進まず、高齢者等の社会参加の機会が減少する。</p>
	比較	<p>交通事業者の経営努力だけでは不採算路線の維持は困難であり、収益に結び付かないバリアフリー化も進まない。仮にこれらを実現するためには、路線維持や施設整備のための投資に見合う運賃料金の値上げを行うこととなり、それが却って利用者の減少を招き、路線の維持が困難となるといった負のスパイラルを断ち切ることができない。</p>
本案と代替案の比較		<p>地域公共交通の維持・バリアフリー化は、交通事業者の経営努力や利用者の追加的負担だけでは実現できず、移動手段の確保に係る地域間格差が発生する等代替案では施策の目的の実現は困難であるが、本案では、費用に対して大きな効果が見込まれ、全国のどこでも誰でも利用できる移動手段の確保が可能となる社会の実現という十分な効果を得ることができる。よって、本案の方が効率的である。</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策により、公共交通が全国のすべての地域において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を総合的に行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援を一体的に行うことで、採算性の低い路線の維持が図られるとともに、公共交通のバリアフリー化が進む。地域のニーズの高い本支援策の前提として、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画が策定されることになることから、業績指標である（「地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数」の目標値800件（目標年度：平成24年度）を達成することができると思込まれるので有効と言える。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 民主党マニフェスト2010 人々の社会参加の機会確保、環境にやさしい交通体系の実現をめざして、「交通基本法」（仮称）を制定し、公共交通を含む総合的な交通体系を構築します。〔10 交通政策・公共事業〕 ○ 新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定） 交通基本法の制定と関連施策の実施〔成長戦略実行計画（工程表I1）〕 ○ 平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	社会資本の施設横断的な予防保全マネジメントの確立		
担当課	総合政策局 事業総括調整官室	担当課長名	事業総括調整官 平井 秀輝
施策等の概要	社会資本全体の維持管理・更新に係る費用を平準化（ピークの分散化）するために、施設横断的なマネジメントを行う際の留意事項や検討事項について指針の作成を行う。（予算関係） 【予算要求額：5百万円】		
施策等の目的	社会資本全体の維持管理・更新に係る費用をより一層平準化する。		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する		
業績指標	—		
検証指標	社会資本の施設横断的な予防保全マネジメントに関する指針の策定		
目標値	社会資本の施設横断的な予防保全マネジメントに関する指針が策定されている。		
目標年度	平成24年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 各施設の長寿命化計画について未策定のところが多く、社会資本全体としてのライフサイクルコストの検証もされていない。</p> <p>ii 原因の分析 予防保全型の取り組みとして、施設毎の長寿命化計画の策定の動きが始まったところであり、社会資本全体としてのライフサイクルコストの検証は今後の課題である。</p> <p>iii 課題の特定 個々の社会資本における予防保全型維持管理・更新にとどまらず、社会資本全体としての最適な予防保全型維持管理・更新を実現可能なものにするため、個々の社会資本を横断的に予防保全マネジメントする体系を構築することが有効であると考えられる。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 各施設の現況等についてのデータ整理、とりまとめ及び技術的分析を実施し、施設横断的な評価尺度（健全度等）やそれを踏まえたマネジメント手法、施設相互での連携・調整手法について検討する。</p>		

	社会的 ニーズ	新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）」において、「社会資本ストックが今後急速に老朽化することを踏まえ、維持修繕、更新投資等の戦略的な維持管理を進め、国民の安全・安心の確保の観点からリスク管理を徹底することが必要である」と記載されている。
	行政の関与	本施策は、社会資本の維持管理・更新に関する指針を策定するものであり、社会資本の管理者である行政機関が実施すべき内容である。
	国の関与	国は社会資本の維持管理・更新の実施主体であるとともに、国と地方公共団体の区別なく全国的な課題でもあるため、国が主体的・先進的に検討を進めるべきである。
施策等の 効率性		
本案	費用	5百万円【平成23年度予算要求額】 ※各管理施設の維持管理・更新に関するデータの整理、効果の検証等を行う。
	効果	社会資本全体の維持管理・更新に係る費用をより一層平準化することが可能となる。また、国が主体的に作成した指針を地方公共団体にも活用できるように全国的に展開することで、効果が広域的に波及することが期待できる。
	比較	指針の作成により、上記の効果が期待できるので、効率的である。
代替案	概要	施設毎の予防保全型維持管理・更新の取り組みを強化しつつ、個々の施設の管理者同士の個別の連携を深めることで対応する。
	費用	国費はなし
	効果	個々の施設ではライフサイクルコストが考慮されていても、個々の施設同士の連携について、連携の考え方・内容が明確ではないため、実効性のある取り組みが困難であり、社会資本全体として見れば、ある特定の時期に維持・更新にかかる費用が集中する恐れがあることに対しては有効な解決策にならない。
	比較	費用はゼロであるが効果は限定的である。
本案と代替案の比較		代替案は、施設毎・地方公共団体毎の取組にとどまるが、本案は、全国的な課題に対応するための、社会資本全体のコスト平準化を図る取組であり、効果が広域的に波及し社会資本全体の維持管理・更新に係るコスト平準化を図ることが可能となることから、効果が非常に大きく、効率的である。

<p>施策等の 有効性</p>	<p>本施策の実施により、社会資本の施設横断的な予防保全マネジメントに関する指針が策定されることで、施設横断的なマネジメントを行う際の留意事項や検討事項が提示され、社会資本全体の維持管理・更新に係る費用をより一層平準化し、効率的な維持管理・更新が可能となるため、本施策目標の達成に資する。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>【関連する閣議決定、施策方針演説等における位置づけ】</p> <p>○「全国知事会 地方の社会資本整備PT提言（平成22年5月6日）」において、「維持修繕、更新投資費の戦略的な予防保全型管理を進め、ライフサイクルコストの更なる削減を図るべく、地方の判断による適切な維持管理を可能とする新たな事業の枠組みが必要」とされている。</p> <p>○「地方の社会資本整備におけるコスト縮減に関する提言～地域の発想を最大限活用する「新たなコスト縮減」の取り組み～（平成22年4月）」において、「戦略的予防への転換」として、「アセットマネジメントに関する技術的指針を定めること」とされている。</p> <p>○「国土交通省政策集2010（平成22年6月22日）」において、「施設横断的な予防保全マネジメント方策を検討する」と記載されている。</p> <p>【事後評価の実施方法及び時期】</p> <p>平成24年度に事後検証シートにより事後検証を実施</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	官民連携による民間資金を最大限活用した成長戦略の推進		
担当課	総合政策局政策課	担当課長名	課長 澁谷和久
施策等の概要	<p>厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の整備及び維持管理を着実にを行うとともに、経済成長や雇用創出等に資するため、コンセッション方式等による新たなPPP/PFI事業の導入、インフラファンドの形成促進等の支援を行う。（予算関係）</p> <p>コンセッション方式の導入に伴う償却方法の創設（事業権（仮称）の償却可能化）、PFI法に規定する選定事業者が取得する一定の公共施設等に係る特例措置の拡充（税制関係）</p> <p>【予算要求額：1,410百万円】 【増収額28百万円】</p>		
施策等の目的	<p>厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に進めていくため、従来のPFI制度に基づく事業を拡大するとともに、新たなPPP/PFI制度の構築を図る。</p>		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する		
業績指標	—		
検証指標	国土交通省関連のPPP/PFI事業費		
目標値	2兆円		
目標年度	2020年（平成32年）まで		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>国土交通省所管PFI実施件数は91件（平成22年1月現在）に上っており、PFIは公共施設等に関する事業を行う場合の一手法として着実に定着してきている。</p> <p>しかし、事業内容は、土木施設がほとんどなく建物が中心となっており、また、事業形態はサービス購入型が全体の約8割を占めているなど、現状のPFI事業は、小規模・ハコモノが主流となっており、民間の創意工夫、ノウハウを十分に活用し、国民に対して低廉かつ良好なサービスが提供されることを旨とするPFI法の基本理念が必ずしも十分には実現されているとは言えない。</p> <p>また、都市・まちのリニューアル・維持管理において、NPOやまちづくり会社等の新しい公共が主体となった官民連携の取組が各地域で出始めているものの、資金調達や各種の手続き等において課題があり、手探り状態となっているため、新しい公共が主体となったまちづくりが十分に実現されているとは言えない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>民間企業等の積極的な参加や創意工夫を最大限に引き出すためのPPP/PFI制度が十</p>		

	<p>分整っていないため。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>従来のPFI制度に基づく事業拡大に加えて、経済的インフラの領域での活用や社会的インフラでの更なるリスク移転を妨げているボトルネックや新しい公共が直面している課題を探し出し、これらを解決できる新たなPPP/PFI制度を構築する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○先進事例となる新たなPPP/PFI事業を対象とし、官民で構成される協議会及び公共施設の管理者である自治体、独立行政法人、直轄事業等（国交省所管施設）に対し、事業化を支援する。また、制度的課題の検討・ノウハウの蓄積、地方公共団体への普及啓発を行う。</p> <p>○PPPインフラファンド造成支援・促進を実施する。</p> <p>○新たな事業創出及び維持管理費の縮減を実現するために、クリーンエネルギー発電及び光ファイバネットワークの整備・管理等におけるPPP/PFI事業の導入を推進する。</p> <p>○高速道路等とその周辺の民間開発の協働が図れる場合に、民間からの収益還元を活用した新たな官民連携によるインフラの整備・管理を展開する。あわせて、都市の道路空間を活用し、賑わいの空間等の新たなビジネスチャンスを生み出す。</p> <p>○NPO、まちづくり会社等の新しい公共による都市・まちのリニューアルや維持管理の具体的な取組や新たな仕組みづくり（事業スキーム、手続きの基準等）を支援するため、新しい公共が主体となったまちづくりの立ち上げ段階に補助するとともに、各種の課題解決に資する実証実験を実施する。</p> <p>○公営住宅整備事業において、PFI手法を導入するために必要な業務に要する費用について支援を行う。</p> <p>○コンセッション方式の導入に伴う償却方法の創設（事業権（仮称）の償却可能化）、PFI法に規定する選定事業者が取得する一定の公共施設等に係る特例措置の拡充を行う。</p>
社会的 ニーズ	<p>今後も厳しい財政状況が続く中で、民間資金も活用して必要な財源を確保し、真に必要な社会資本の新規投資や維持更新を行うとともに、新しい公共の取組を支援して雇用拡大に資することが、我が国の持続可能な成長に不可欠である。</p>
行政の関与	<p>民間資金等を活用した新たなPPP/PFI制度の構築は、PFI法や公物管理関連法等を所管している国（行政）主導で行う必要がある。</p>
国の関与	<p>民間資金等を活用した新たなPPP/PFI制度の構築は、PFI法や公物管理関連法等を所管している国主導で行う必要があり、制度の揺籃期に具体的な事業案件の発掘・形成・事業化を支援することについても、国主導で行うことが必要であるため。</p>
施策等の 効率性	

本案	費用	<p>14.1億円（平成23年度予算要求額）（官民連携による効率的な社会資本の整備・管理推進費）</p> <p>○新たなPPP/PFI事業の先進事例を形成することを目的として、自治体・企業等から提案の募集も行い、具体的な事業案件の発掘・形成・事業化を支援</p> <p>○PPP/PFIの活用を強力に推進するとともに、PPPインフラファンド造成支援・促進、制度的課題解決の検討・ノウハウを蓄積</p>
	効果	<p>民間の創意工夫に基づくPPP/PFIの活用が飛躍的に進み、国内外の資金が公共事業費削減を補って、社会資本の整備及び維持管理が適切に行われる。また、官が独占していた領域を「公」に開くことにより、新規の雇用創出効果も期待される。</p> <p>生産誘発効果 約4500億円 雇用創出効果 約3万5000人 （12件程度、総額約2400億円規模のPFI事業が追加的に創出されると仮定）</p>
	比較	<p>上記費用により新たな制度を構築することで、民間企業の積極的な参加や創意工夫を最大限に引き出し、民間のリターンと国民・利用者の負担抑制を両立しつつ、より高いサービスの提供を実現でき、本来必要な社会資本整備及び維持管理に係る財政負担を軽減することになり、また、新規雇用も創出される。これらの大きな効果から、効率的といえる。</p>
代替案	概要	既存の手法による社会資本の新規投資及び維持管理を実施
	費用	既存の手法による社会資本の新規投資及び維持管理の実施に必要な事業費
	効果	社会資本の整備及び維持管理が適切に行われる。
	比較	費用に見合った効果が得られるが、厳しい財政事情の中で、維持管理のみならず新設も効果的・効率的に進めることは困難。
本案と代替案の比較		<p>新たな制度を構築することで、民間企業等の積極的な参加や創意工夫を最大限に引き出し、PPP/PFIを活用できる環境を作り出すことができる。これにより、優良なPPP/PFI事業が創生され、財政負担の軽減に資する。よって、本案の方が効率的である。</p>

<p>施策等の 有効性</p>	<p>民間の創意工夫に基づくPPP/PFIの活用が飛躍的に進み、国内外の資金が公共事業費削減を補って、社会資本の整備及び維持管理が適切に行われる。</p> <p>また、民間のノウハウと経営努力により、民間のリターンと国民・利用者の負担抑制を両立しつつ、より高いサービスの提供を実現できる。</p> <p>従って、施策目標の、社会資本整備・管理等を効果的に推進することにつながるため、有効であるといえる。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>○「新成長戦略」（平成21年6月18日閣議決定）において、「厳しい財政事情の中で、維持管理のみならず新設も効果的・効率的に進めるため、PFI、PPP等の積極的な活用を図る。」「官だけでなく、市民、NPO、企業などが積極的に公共的な財・サービスの提供主体となり、教育や子育て、まちづくり、介護や福祉などの身近な分野において、共助の精神で活動する「新しい公共」を支援する。」としている。</p> <p>○「国土交通省成長戦略」（平成22年5月17日）において、「厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実にやっていくため、従来のPFI制度に基づく事業を拡大するとともに、新たなPPP/PFI制度の構築を図る必要がある。」とし、「国土交通省関連のPPP/PFI事業費について2020年までの合計で新たに2兆円実施する」との戦略目標が設定されている。また、「新たな担い手による自発的・戦略的な地域・まちづくりの促進」に向けた戦略目標として、「都市・まちのリニューアル・維持管理における官民連携の取組（PPP）を大幅に促進する。」が設定されている。</p> <p>○内閣府民間資金等活用事業推進委員会（PFI推進委員会）の中間的とりまとめ（平成22年5月25日）において、「PFIを推進するための制度の見直しを行うことを通じて、2020年までの次の11年間で、従来と比較して少なくとも2倍以上の事業規模の拡大を目指す。」とされている。</p> <p>○「新しい公共」宣言（平成22年6月4日）において、「国や自治体等の業務実施にかかわる市民セクター等との関係の再編成について、依存型の補助金や下請け型の業務委託ではなく、新しい発想による民間提案型の業務委託、市民参加型の公共事業等についての新しい仕組みを創設することを進めるべきである。」とされている。</p> <p>○平成27年度までに事業検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	マクロ経済政策と連携した土地政策推進のための不動産動向指標等の構築		
担当課	土地・水資源局 土地政策課 土地市場課	担当課長名	課長 開出 英之 課長 田尻 直人
施策等の概要	<p>不動産価格の動向を的確に把握する指標を構築し安定的・継続的に提供するとともに、不動産市場とマクロ経済の関係を的確に把握・分析できるマクロ経済モデルを構築する。</p> <p>（予算関係）【予算要求額：60百万円】</p>		
施策等の目的	<p>不動産価格の動向を把握し、不動産市場とマクロ経済との関係を的確に把握・分析した上で、マクロ経済政策と連携した土地政策を推進する。</p>		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する		
業績指標	—		
検証指標	不動産価格の動向指標とマクロ経済モデルの構築・提供		
目標値	<p>① 不動産価格の動向指標が構築され、国土交通省ホームページ上で、定期的に公表されている。</p> <p>② 不動産市場を考慮したマクロ経済モデルが構築され、当該モデルを用いた政策効果分析等が実施されている。</p>		
目標年度	平成26年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>現在、国際機関が協力しながら不動産バブルに対するEarly Warning Signalとして、国際的に比較可能な不動産価格指数の作成に関する指針（以下「国際ハンドブック」という。）の作成が進められている。また、金融安定理事会（FSB）・国際通貨基金（IMF）からG20に対して、金融危機に対応するため、国際ハンドブックの完成や、各国が協調して金融政策を実施するために整備された主要世界指標（PGI）のウェブサイト各国の不動産価格を掲載するよう検討することが勧告されている。しかし、我が国においては、国際的に比較可能な品質を備えた不動産価格の動向指標が整備されていない。また、不動産の金融商品化により不動産市場と金融市場の連関が強まり、不動産市場とマクロ経済とが相互に与える影響が変化するなかで、既存の分析手法では、関係を的確に把握・分析することが困難な状況にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>国際的に比較可能な品質を備えた不動産価格の動向指標とは、土地と建物を合わせた不動産の成約価格に基づく価格動向指標であるが、我が国において公的に整備されている不動産価格の動向指標は、鑑定評価に基づく土地のみの価格の指標である。ま</p>		

		<p>た、内閣府における既存のマクロ経済モデルは、オフィス市場や不動産投資市場等が十分に考慮されておらず、地価が企業行動に与える影響も十分に考慮されていない等の課題があり、不動産市場とマクロ経済との関係を分析し、土地政策の効果の検証を適切に行うことができない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>成約価格に基づく不動産価格の動向指標を構築するとともに、不動産市場とマクロ経済の関係を的確に把握・分析し、土地政策の効果の分析が可能となるマクロ経済モデルを構築する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>成約価格に基づく不動産価格の動向指標については、平成23年度に指標作成手法の比較検討等を行い、平成24年度以降早期に運用体制の整備に着手し、試験運用を経て公表する。また、不動産市場を考慮したマクロ経済モデルについては、平成23年度及び平成24年度中に構築し、これを活用した政策効果分析等を実施する。</p>
社会的ニーズ		<p>○ 現在、国際通貨基金（IMF）、国際労働機関（ILO）、経済協力開発機構（OECD）等多数の国際機関が協力しながら、不動産バブルに対するEarly Warning Signalとして、国際ハンドブックを作成している（国際ハンドブックは、2011年5月に最終取りまとめ）。</p> <p>○ 金融安定理事会（FSB）・国際通貨基金（IMF）からG20に対して、国際ハンドブックを完成させること、主要世界指標（PGI）のウェブサイト不動産価格（居住用及び商業用）を掲載するよう検討することを勧告している。</p> <p>○ 我が国には不動産価格の動向を把握するために使用される標準的な指標が存在していないことから、不動産市場の透明性について相対的に評価が低い。例えば、米国の投資マネジメント会社ジョーンズラングラサルが発行している「2008年不動産透明度インデックス」では、我が国の不動産市場の透明性は世界で26位（82市場中）。</p>
行政の関与		<p>本施策は、不動産価格の動向指標とマクロ経済モデルの活用により、マクロ経済政策と連携した土地政策を推進することを目的としているため、指標等を安定的・継続的に提供できる行政の関与が必要である。</p>
国の関与		<p>各国・国際機関が連携して推進する取り組みに対し、我が国においても積極的にその役割を果たす必要がある。</p>
施策等の効率性		
本案	費用	<p>60百万円（平成23年度予算要求額）</p> <p>国際ハンドブックに関する情報収集・整理費用、指標作成手法の比較検討費用、指標算定システムの設計費用、マクロ経済モデルの構築費用、各種施策の効果等の分析費用</p>
	効果	<p>金融政策などのマクロ経済政策におけるEarly Warning Signalとなる指標を構築し、地価高騰等の土地政策上の問題に対しマクロ経済政策との連携により適切な対応を行うとともに、標準的な不動産価格の動向指標の提供により不動産市場の透明性が向上し、活性化される。</p>

	比較	上記の費用が発生するものの、不動産価格の動向指標とマクロ経済モデルを構築することにより、不動産価格の動向がマクロ経済に与える影響や不動産価格の動きが示す問題点を適切に把握することが可能となり、マクロ経済政策と連携した土地政策の実施が可能となるとともに、不動産市場の透明性が向上し、活性化されるため、その効果は極めて大きい。
代替案	概要	民間で作成されている不動産価格指数を用いて不動産市場の動向を把握した上で、マクロ経済モデルによらず土地政策を行う。
	費用	不動産市場とマクロ経済の関係の分析費用 (不動産価格指数の使用については国費なし)
	効果	民間で作成されている不動産価格指数は、国際的に比較可能な品質を十分に備えていないため、国際ハンドブックに対応する指数の整備にはなりえず、目標と現状のギャップを解消することができない。また、民間で作成されている不動産価格指数は、対象地域が限定されているため、全国エリアでの土地政策を行う上で効果的であるとはいえない。 また、マクロ経済モデルを活用しない場合、不動産市場の変化が国民生活や国民経済に与える影響を部分的に把握した上で土地政策を立案することは可能であるが、マクロ経済全体に係る影響を把握することは困難である。このため、マクロ経済政策と連携した土地政策立案が困難であり、効果は限定的である。
	比較	施策に投じる国費は少額で済むが、国際ハンドブックに対応した不動産価格指数を整備できないことに加え、不動産価格指数から得られる情報が限られる。また、不動産市場とマクロ経済との関係を的確に把握することは困難であり、マクロ経済政策と連携した土地政策の推進という施策の目的は達成されず、その効果は小さい。
本案と代替案の比較		本案は、代替案と比較して、より効率的に不動産価格の動向や不動産市場とマクロ経済の関係性を把握・分析できるとともに、マクロ経済政策と連携した土地政策のより効果的な実施、不動産市場の透明性の向上・活性化が可能である。
施策等の有効性		本施策の実施によって不動産価格の動向指標とマクロ経済モデルが構築されることで、不動産市場とマクロ経済の関係を把握した上で土地政策を立案することが可能となり、より透明性が高く、適切に機能する不動産市場を整備することができるため、本施策目標の達成に資する。
その他特記すべき事項		<p>■関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ</p> <p>○ 新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）において、「国際的な金融危機等に機動的に対応するため国際協調体制の強化を進める必要がある。」と指摘されている。また、「成長戦略実行計画（工程表）」において、7つの戦略分野のうち「Ⅶ 金融戦略」の「国際的な金融規制改革への積極的な対応」が早期実施事項として掲げられている。</p> <p>○ 国土交通省政策集2010（平成22年6月）の「不動産投資市場の活性化（別紙26）」において、「不動産市場に関する情報（住宅価格指数などの新たな不動産価格の動向指標、地価公示等）や不動産の質・リスクに関する情報（土壌汚染に関する情報等）の整備・提供の充実」の推進が主要政策として掲げられている。</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

○ 不動産価格の動向指標の構築にあたっては、①国際ハンドブックの完成が遅れる場合や、②既存のデータ収集システムでは、指標の品質を十分に確保できない場合に、データ収集システムそのものの見直し、あるいは新たなデータ収集システムの構築が必要となる場合が想定され、平成26年度において指標を安定的・継続的に提供できる体制が整っていない可能性がある。

○ 不動産市場を考慮したマクロ経済モデルの構築にあたっては、ベースとなる既存の分析モデルの見直し等により、構築したモデルの大幅な修正が生じる場合も想定され、平成26年度において政策効果分析手法として確立されていない可能性がある。

■事後検証の時期及び実施方法

○ 平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	官民連携による海外プロジェクトの推進		
担当課	総合政策局国際建設市場室 国際建設推進室	担当課長名	参事官 河田 浩樹 国際建設管理官 名波 義昭
施策等の概要	官民連携による海外プロジェクトの実現に向けて、プロジェクトの構想段階から受注・実施段階に至るまで、総合的・戦略的な支援・推進体制を整備する。（予算関係） 【予算要求額：460百万円】		
施策等の目的	国内建設市場が縮小する中、アジア等の新興国等において、経済成長に伴い膨大なインフラ需要の発生が見込まれていることから、我が国建設業等の国際競争力を強化し、積極的な海外展開の促進を図り、もって、我が国経済の成長に貢献する。		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	35 建設市場の整備を推進する		
業績指標	190 我が国建設企業の海外受注実績		
検証指標	—		
目標値	5兆円		
目標年度	平成26年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>アジアには2010年から2020年までの期間に約8兆ドルを超える膨大なインフラ需要が存在するといわれているが、日本の建設業大手5社の海外売上比率は10%から24%程度であり、同業の海外大手5社（37～90%）や国内の大手自動車メーカー5社（60～83%）と比較してもかなり小さく、また、我が国建設業の海外受注実績は2008年度以降急激に減少している（2009年度は2007年度から約59%減）など、国際展開は進んでいない状況にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>○欧米、中国、韓国等は官民が一体となって市場獲得を目指しているが、我が国においては、政府との連携が必ずしも十分だったとはいえ、個々の技術等は優れているものの、パッケージ化する力が弱いといわれている。</p> <p>○我が国建設企業はこれまで培った優れた技術等を有するにも関わらず、海外における実績・知見・ノウハウが不足しており、厳しい競争環境の下、海外展開が進んでいない。</p> <p>○近年、PPP等の官民連携による新たな手法が求められている事例も増えているなど、プロジェクトの推進方策が多様化している中で、プロジェクトの情報収集から実施に至るまで官民が連携をとる必要がある。</p> <p>○経済発展が進む開発途上国では、今後膨大なインフラ需要が見込まれているが、途上国における自国資金やODA予算ではこれらを整備するための財源を賅いきることが</p>		

		<p>できないため、今後、民間のノウハウや資金力を活用したインフラの整備手法が益々重要性を増してくることが指摘されている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>○官民連携の下、アジア等の新興国等における市場の獲得に向けて、他国企業に対して競争できる体制を構築し、プロジェクト獲得の成否を左右する事業早期の段階から積極的な対応を行っていくとともに、我が国の技術やノウハウを活用しつつ、事業の上流から下流までを「ジャパン・パッケージ」とする体系的な支援を行うことにより、「パッケージ化する力が弱い」とされる我が国企業によるプロジェクト獲得を実現していくことが必要。</p> <p>○トラブル・リスク情報、プロジェクト情報等を一元的に収集・分析して広く提供し、相手国政府への戦略的働きかけ等を実施できる体制を構築していくことが必要。</p> <p>○今後、我が国の企業が海外市場で大きなプレゼンスを発揮していくためには、海外事業の様々なノウハウを蓄積し、企業の組織・人材をグローバル化していくことが必要。</p> <p>○民間資金を活用しつつ、これを円滑かつ適切に運用するため、先行する諸外国の事例を踏まえ、その導入方策の検討が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○構想段階から官民連携による水インフラ、高速道路、都市開発等のパッケージ型インフラ・プロジェクトの案件発掘・案件形成やコンソーシアム形成等を支援</p> <p>○海外プロジェクトの一元的な情報収集・分析体制の確立</p> <p>○海外事業のノウハウを有する国内外企業との人材交流制度の構築</p> <p>○インフラファンド等の民間資金投資の検討</p> <p style="text-align: right;">等</p>
社会的ニーズ		国内建設市場が縮小する傾向にある中、海外のインフラ整備プロジェクトの受注の獲得を通じ、新規市場の開拓を図ることは我が国建設業等の健全かつ継続的な発展、ひいては我が国全体の経済成長につながるものであり、その社会的ニーズは大きい。
行政の関与		官民が一体となって市場獲得を目指している他国企業と競争できる体制を構築するためには、民間企業のみで上記の施策を実施することは困難であるため、行政が関与することが必要。
国の関与		官民が連携してアジア等の新興国等のインフラ整備プロジェクトを推進するためには、相手国との交渉、官民の多様な関係者の利害調整、枠組みの構築等が必要であり、これらを適切に実施するためには、国が主導的な役割を果たすことが必要である。
施策等の効率性		
本案	費用	460百万円（平成23年度予算要求額） 案件発掘・案件形成の調査に係る費用、コンソーシアム支援に係る費用、プロジェクト情報の一元的な収集・分析と戦略の策定に係る費用、人材交流制度の構築に係る費用、インフラファンド等の民間資金投資の検討に係る費用等
	効果	経済効果 約2.6兆円 雇用創出効果 約17万人 (2020年までの海外インフラ・プロジェクト受注額の合計が10兆円であることを前提)

	比較	本施策により、インフラ整備に係るプロジェクトに関わる我が国建設企業等の効率的かつ効果的な海外展開が可能になり、その効果は極めて大きい。
代替案	概要	個別の企業が自助努力のみを行う。
	費用	国費なし
	効果	経済成長に伴う膨大なインフラ整備ニーズが予測されるアジア等の新興国において他国企業が官民一体となって市場の獲得を目指している中で、我が国企業が案件を受注することが更に困難になり、海外展開が図られないこととなる。また、実績・知見・ノウハウが我が国企業に何ら蓄積されないことから、国際競争力について、他国企業等との差が更に拡大することとなる。
	比較	海外インフラ・プロジェクトの積極的な展開が不可能となり、効果が認められないことから、効率的とはいえない。
本案と代替案の比較		本案により、他国企業と競争できる体制が構築され、我が国建設企業のビジネス機会が拡大することとなるため、本案の方がより効率的である。
施策等の有効性		本施策を通じて、我が国建設企業等の国際競争力が強化され、アジア等の新興国等におけるインフラ・プロジェクトに係る受注の機会が拡大されることとなり、業績指標である海外受注実績の増加につながると見込まれる。
その他特記すべき事項		<p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日国土交通省成長戦略会議）において、人口減少や政府の公共投資の圧縮によって主力とする国内市場の縮小を余儀なくされる我が国の建設企業にとって、アジアを中心とした新興国における「新たな成長市場は今後の主戦場であり、他国企業に対して競争できる体制を整え、成長の果実を取り込む仕組みを作ることは喫緊の課題である」、「大きな成長が見込まれるアジアを中心とした海外市場において、我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が活躍の場を拓げ、製品の輸出にとどまらず、的確な状況分析の上でリスクテイクが可能な案件については、建設から管理運営までパッケージでの事業展開も行う等、世界市場で大きなプレゼンスを発揮している姿を目指す」とされている。また、「国土交通省が積極的に働きかけて官民連携により新たに獲得した海外受注高を2020年までの合計で10兆円以上とする」とされているところ。</p> <p>○新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）において、「新幹線・都市交通、水、エネルギーなどのインフラ整備支援や、環境共生型都市の開発支援に官民あげて取り組む。同時に、土木・建築等で高度な技術を有する日本企業のビジネス機会も拡大する。さらには、建築士等の資格の相互承認も推進し、日本の建設業のアジア展開を後押しする。また、アジアにおけるこれらの分野のビジネス拡大につながる途上国産業人材の育成を官民が協力して進めていく。これらにより日本も輸出や投資を通じて相乗的に成長するという好循環を作り出す。また、日本の「安全・安心」の製品の輸出を促進するとともに、インフラ・プロジェクトの契約・管理・運営ノウハウの強化に取り組む。」とされている。また、「2020年までに実現すべき成果目標」として、「建設業の新規年間海外受注高1兆円以上」、「2020年までに、19.7兆円の市場規模を目指す」とされているところ。</p> <p>○平成26年度政策チェックアップ（平成27年度実施）により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	成長戦略の担い手たる建設産業の育成支援策の創設		
担当課	総合政策局建設市場整備課建設産業振興室	担当課長名	室長 小笠原憲一
施策等の概要	<p>以下の取り組みの実施により、PPP、エコ建築、耐震、リフォーム、農林業等の成長戦略の担い手たる建設産業を育成し、建設企業の事業転換を促進する。</p> <p>①国・地方自治体・専門家が連携し、事業転換に至る出口までのきめ細やかな課題解決支援を実施（予算関係）</p> <p>②大手・異分野企業等が有するノウハウ・技術を集約し、紹介する拠点を設置（予算関係）</p> <p>③リフォーム協業化等による市場開拓や地方自治体の公物管理業務等の包括的受注を行おうとする取組を支援（予算関係）</p> <p>④成長分野に対応した技能労働者育成のためのカリキュラム教材の作成等を実施（予算関係）</p> <p>【予算要求額：353百万円】</p>		
施策等の目的	PPP、エコ建築、耐震、リフォーム、農林業等の成長戦略の担い手たる建設産業を育成し、建設企業の建設企業の事業転換を促進することにより、厳しい環境に直面する建設産業の構造改善と成長戦略関連分野への対応力向上、雇用の維持・確保を図る。		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	35 建設市場の整備を推進する		
業績指標	196 事業転換を行う建設企業数		
検証指標	———		
目標値	5千社		
目標年度	平成27年度		

施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p><目標> 公共事業受注中心の建設企業の事業転換を促し、PPP、エコ建築、耐震、リフォーム、農林業等の成長戦略関連分野への展開が図られていること。</p> <p><現状> 公共事業の大幅縮減の中、新事業分野への参入に意欲を有する企業は1万社以上いるものの、現状では十分に進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>・建設企業の99.4%は中小企業であり、新事業参入に係る経営資源やノウハウ・技術が十分でないこと。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>中小建設企業が事業転換を図るための経営資源や成長戦略関連のノウハウ・技術の補完が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>①国・地方自治体・専門家が連携し、事業転換に至る出口までのきめ細やかな課題解決支援を実施（予算関係）</p> <p>②大手・異分野企業等が有するノウハウ・技術を集約し、紹介する拠点を設置（予算関係）</p> <p>③リフォーム協業化等による市場開拓や地方自治体の公物管理業務等の包括的受注を行おうとする取組を支援（予算関係）</p> <p>④成長分野に対応した技能労働者育成のためのカリキュラム教材の作成等を実施（予算関係）</p>	
	社会的ニーズ	<p>本施策は、人材、技術等を有する建設産業を成長戦略の担い手として育成し、建設産業の事業転換を実現していくものであり、成長戦略の推進、雇用の維持・確保に寄与するものであることから、社会的ニーズが高い。（国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）、新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定））</p>
	行政の関与	<p>本施策は、中小企業対策として、厳しい環境に直面している中小建設企業の事業転換を促進するものであるから、行政の関与が必要である。</p>
	国の関与	<p>本施策は、国の公共事業の大幅縮減という政策転換に伴うソフトランディングとして、事業転換に取り組む建設企業に対して支援するものであり、特定の地域に偏在する課題ではなく、国としての共通課題に対処するために講じるものであり、国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性		
本案	費用	<p>国費：353百万円（平成23年度予算要求額）</p> <p>建設企業の事業転換促進策の実施に必要な以下の費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノウハウ・技術の提供等に係る事務局運営経費、専門家謝金等 ・共同事業体に対する連携体構築費用の一部等 ・成長分野に対応した技能労働者育成のためのカリキュラム教材の検討・作成費等
	効果	<p>ノウハウ・技術の提供等により、事業転換を実施した建設企業の新事業分野での売上・利益の増加効果、雇用の維持・創出効果が見込まれる。</p>

	比較	新事業の立ち上げに必要なノウハウ・技術の効果的な提供等により、その後、継続的に売上・利益の増加効果、雇用の維持・創出効果が見込まれるため、施策の費用対効果は大きい。
代替案	概要	個別の建設企業の自助努力による事業転換の実施
	費用	国費なし
	効果	本案で実施するノウハウ・技術の提供等により、解決されるであろう課題が解決されず、よって、その効果も期待できない。
	比較	国費を必要としないが、効果もないので効率的ではない。
本案と代替案の比較		本案は国費を必要とするが、投じる国費以上に、事業転換にあたって取り組む必要がある課題が解決され、建設企業の事業転換が促進される効果が期待できる。代替案は国費を必要としないが、その分本案で期待される効果が得られない。よって、本案の方が代替案と比較して効率的である。
施策等の有効性		本施策の実施により、事業転換にあたって取り組む必要がある課題が解決され、建設企業の事業転換が促進される。これにより、事業転換を行う建設企業の数の増加が見込まれ、業績指標の達成に資するため、有効である。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ○ 外部要因 建設投資の動向等 ○ 新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定） 建設企業の転業・事業転換支援策の検討・実施 〔成長戦略実行計画（行程表Ⅳ2）〕 ○ 平成23年度政策チェックアップ結果評価書において事後検証を実施

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	建設工事に係る新たな下請債権保全策の導入		
担当課	総合政策局建設業課 建設市場整備課	担当課長名	課長 谷脇暁 課長 松本大樹
施策等の概要	<p>建設工事に係る新たな下請債権保全策を導入するために必要な助成・支援措置を講じる。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：620百万円の内数】</p>		
施策等の目的	下請建設企業が元請建設企業に対して有する工事請負代金債権の保全を促進することにより、下請建設企業の経営及び雇用の安定、連鎖倒産の防止を図る。		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	35 建設市場の整備を推進する		
業績指標	—		
検証指標	建設企業の倒産件数		
目標値	2,500件/年以下		
目標年度	平成27年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p><目標> 下請建設企業の経営及び雇用の安定、連鎖倒産の防止を図ること。</p> <p><現状> 元請建設企業の倒産に伴う関係者の被害発生、立場の弱い下請建設企業や労働者へのしわ寄せ（連鎖倒産等）が生じている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>公共事業の大幅縮減、金融機関の厳しい融資態度等に加え、建設産業に特有の重層下請構造を要因として、建設企業の経営環境は極めて厳しくなっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>下請建設企業が元請建設企業に対して有する工事請負代金債権の保全を促進し、下請建設企業の連鎖倒産の防止を図ることが必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p>		

		抜本的な下請債権保全対策として、新たな下請債権保全策を導入するために必要な助成・支援措置を講じる。
	社会的ニーズ	本施策は、下請建設企業の経営及び雇用の安定、連鎖倒産の防止を目的としたセーフティネットの構築に寄与するものであるが、中小企業憲章（平成22年6月18日閣議決定）においても「中小企業は、経済や社会の変化の影響を受け易いので、金融や共済制度などの面で、セーフティネットを整える。」とされており、社会的ニーズが高い。
	行政の関与	重層下請構造を特徴とする建設産業においては、下請建設企業は相対的に弱い立場にあり、民間企業による取組だけでは限界があることから、行政の関与が必要である。
	国の関与	本施策は、下請建設企業の経営及び雇用の安定、連鎖倒産の防止という特定の地域に偏らない課題について、セーフティネットを構築するものであるとともに、国による公共事業の大幅縮減という政策転換に伴うソフトランディングとして実施することから、国の関与が必要である。
施策等の効率性		
本案	費用	国費：620百万円の内数（平成23年度予算要求額） 下請建設企業が元請建設企業に対して有する工事請負代金債権の保全を促進するため、建設企業が負担する費用の一部
	効果	下請建設企業が元請建設企業に対して有する工事請負代金債権の保全が促進され、下請建設企業の経営及び雇用の安定、連鎖倒産の防止が図られる。
	比較	建設企業が負担する費用の一部について国費を充てることにより、下請建設企業が元請建設企業に対して有する工事請負代金債権の保全が確実に促進され、建設企業の倒産件数（平成21年度：3,325件）の減少に寄与することから効率的である。
代替案	概要	個別の建設企業の自助努力による債権保全の実施
	費用	国費なし
	効果	個別の建設企業の自助努力に完全に依拠した場合、重層下請構造を特徴とする建設産業においては、下請建設企業は相対的に弱い立場にあり、民間企業による取組だけでは限界があることなどから、効果は期待できない。
	比較	国費を必要としないが、効果は期待できないので効率的でない。

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>本案は国費を必要とするが、下請建設企業が元請建設企業に対して有する工事請負代金債権の保全が確実に促進される。代替案は国費を必要としないが、その分本案で期待される効果が得られない。よって、本案の方が代替案と比較して効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、下請建設企業が元請建設企業に対して有する工事請負代金債権の保全が促進される。これにより、建設企業の倒産件数の減少が見込まれるなど、下請建設企業の経営の安定等が図られるため、有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 外部要因 建設投資動向、景気動向等 ○ 平成28年度までに事業検証シートにより事後検証を実施

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	既存測量成果活用モデル事業（仮称）の創設		
担当課	土地・水資源局 国土調査課	担当課長名	課長 角南 国隆
施策等の概要	<p>土地取引等の基礎として利活用される登記所備え付けの図面のうち、一部については明治時代に作成された図面（公図）が利用されていることから、国土交通省が保有する公共事業等の用地取得図の一部を対象として追加的な調査・測量等をモデル的に実施し、それらの図面を公図と差し替えることで、より精度の高い図面として活用を図る。（地籍が一定程度明らかになることから、地籍調査実施済に準ずる地域として位置付け、当面は地籍調査の実施が不要となる。）（予算関係）</p> <p>【予算要求額 30百万円】</p>		
施策等の目的	公共事業の際に整備される精度の高い測量成果を地籍整備に有効活用し、登記所備付の図面をより精度の高い図面へと差し替えることにより、土地取引や各種開発事業等の実施の円滑化を図ることが可能となる。		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	37 地籍の整備等の国土調査を推進する		
業績指標	199 地籍が明確化された土地の面積		
検証指標	—		
目標値	161千km ²		
目標年度	平成31年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 公共事業等の際には、精度の高い測量が行われているものの、その成果が地籍整備に有効活用されておらず、登記所には依然として精度の低い図面が公図として備え付けられたままとなっている。</p> <p>ii 原因の分析 公共事業等の際に整備される境界情報は、そのままでは登記所に備え付ける図面としての条件を満たしていないため、地籍整備に活用されていない。</p> <p>iii 課題の特定 既存測量成果を活用して、登記所備付図面をより精度の高い図面へと差し替えることにより、地籍整備の促進を図ることが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 国土交通省保有の用地取得図に追加的な調査・測量等を行うことで、登記所備付の図面をより精度の高いものへと差し替える。</p>		
社会的ニーズ	地籍調査の進捗が遅れているため、早急に地籍の整備を促進し、土地取引等の円滑化を図る必要がある。		

	行政の関与	地籍整備で調査を行う筆界は元々行政が定めた土地の境界であり、これらを明確にするためには、行政の関与が不可欠である。
	国の関与	全国の地籍整備を計画的に実施することは国の責務であり、国が保有する既存の情報を地籍整備に活用し、土地境界をめぐるトラブルを未然に防止するため、国が主体となり施策を講じる必要がある。
施策等の効率性		
本案	費用	既存測量成果を収集し、精度確認、補正等を実施し、精度の高い図面を作成するための経費（約150万円/km ² ）
	効果	既存の測量成果を活用するため、安価で精度の高い図面を早期に登記所に備え付けることができ、土地取引等における境界紛争の未然防止等が図られる。また、当面は地籍調査の実施が不要となる。
	比較	既存成果を活用するため、低コストで精度の高い境界情報を早期に整備することができる。
代替案	概要	地籍調査を実施する。
	費用	地籍調査に要する費用・時間がかかる。（約1400万円/km ² ：地籍調査の全国平均）
	効果	土地取引の際に境界紛争の未然防止等が図られる。
	比較	地籍調査の実施により、精度の高い境界情報を整備することができる。
本案と代替案の比較		既存測量成果の活用により、当該区域における境界情報をより小さい費用で実施することが可能となる。また、代替案に比べ効率的に境界情報が明確化されるため、土地取引の際の境界紛争防止効果が早期に発現する。よって費用が小さく効果が大きいことから本案がより効率的である。
施策等の有効性		本施策の実施により、効率的に正確な境界情報を整備することができ、地籍が明確化された土地の面積を増加させるという業績指標の達成に寄与することが見込まれる。
その他特記すべき事項		<p>○第6次国土調査事業十箇年計画（平成22年5月25日閣議決定）（抄）</p> <p>・「国土調査の成果と同等以上の精度又は正確さを有する国土調査以外の測量及び調査の成果等についても、活用を促進する。」</p> <p>○行政事業レビュー公開プロセス（平成22年6月8日）</p> <p>・取引等の機会をとらえた取組により効率化ができないか検討が必要とされた</p> <p>○平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	即戦力を備えた船員の養成に向けた内航用練習船の整備		
担当課	海事局海技課	担当課長名	課長 尾形 強嗣
施策等の概要	<p>内航海運の安全で安定的な海上輸送を支えるため、即戦力を備えた若手船員（国際条約の基準を満たす有資格者）の効果的・効率的な養成に向けた訓練体制の拡充に必要な練習船の整備を図る（練習船大成丸の代替建造）。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：900百万円】</p>		
施策等の目的	<p>内航海運は、</p> <p>①基礎産業物資の8割を輸送する我が国産業の大動脈</p> <p>②離島における唯一の移動手段（ライフライン）</p> <p>③国内フィーダー輸送網を構築することにより外航海運の国際競争力の基盤</p> <p>④モーダルシフトの主要な担い手として温室効果ガスを削減</p> <p>との特長を持つ極めて重要な輸送モードである。</p> <p>しかしながら、内航海運の運航を担う船員（21年度29,228人）は、慢性的な高齢化等から平成29年には4,500人程度不足すると見込まれており、内航海運へ安定的に優秀な若手船員を供給する体制を早急に整備・維持することが内航海運の存続に不可欠である。また、内航特有のふくそう海域での航海や頻繁な出入港などの海技能力を速やかに伝承する必要がある、即戦力を備えた若手船員を効果的・効率的に養成するための内航用練習船の早急な整備が是非とも必要である。</p>		
	政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護	
	施策目標	3 9 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る	
	業績指標	—	
	検証指標	内航特有の運航海域における訓練実績の差	
	目標値	6,000人日数	
	目標年度	平成26年度	
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>従来、航海訓練所では、船舶職員の資格を取得しようとする学生等に対し、「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」の要求基準を満たす訓練内容により一定期間の乗船履歴を付与することを目的として、大型練習船による訓練を実施してきているが、内航海運は総トン数1,000トン未満の小型船が太宗を占めていることから、大型練習船では、内航海運の運航実態に即した効果的な若手船員の養成ができない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>現在、航海訓練所は、内航海運の運航実態に即した練習船を保有しておらず(大型</p>		

		<p>練習船5隻を保有)、内航海運に必要な若手船員の効果的な養成ができていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>安全で安定的な国内輸送の確保のために、極めて重要な輸送モードである内航海運の運航実態に即し、即戦力を備えた若手船員を効果的・効率的に養成するための内航用練習船の整備が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>従来の航海訓練所練習船より小型化した内航用練習船を導入し、瀬戸内海等の喫水の浅い内航船が頻繁に航行する海域での訓練、タグボートを使用しない出入港などのこれまでできなかった内航海運の運航実態に即した教育訓練を繰り返し実施する。</p>
社会的ニーズ		<p>内航海運は、</p> <p>①基礎産業物資の8割を輸送する我が国産業の大動脈</p> <p>②離島における唯一の移動手段（ライフライン）</p> <p>③国内フィーダー輸送網を構築することにより外航海運の国際競争力の基盤</p> <p>④モーダルシフトの主要な担い手として温室効果ガスを削減</p> <p>との特長を持つ極めて重要な輸送モードである。</p> <p>しかしながら、内航海運の運航を担う船員（21年度29,228人）は、慢性的な高齢化等から平成29年には4,500人程度不足すると見込まれており、内航海運へ安定的に優秀な若手船員を供給する体制を早急に整備・維持することが内航海運の存続に不可欠である。また、内航特有のふくそう海域での航海や頻繁な出入港などに対応できる海技能力を速やかに伝承する必要がある。</p>
行政の関与		<p>内航船員不足という課題を克服するためには、一定規模の船員を一定レベル以上の質で輩出する必要があり、仮に民間事業として船員養成を実施することとなった場合、採算をとるために教育の質が低下したり、供給される船員数が不安定となることが懸念されるため、行政の関与が必要である。</p>
国の関与		<p>内航海運は、</p> <p>①基礎産業物資の8割を輸送する我が国産業の大動脈</p> <p>②離島における唯一の移動手段（ライフライン）</p> <p>③国内フィーダー輸送網を構築することにより外航海運の国際競争力の基盤</p> <p>④モーダルシフトの主要な担い手として温室効果ガスを削減</p> <p>との特長を持つ極めて重要な輸送モードを担っており、安全で安定的な国内輸送を確保するための即戦力を備えた若手船員を効果的・効率的に養成することは、特定の地方自治体との利害関係はないことから、国が主体となって実施すべきものである。</p>
施策等の効率性		
	費用	<p>900百万円（総建造費50億円）</p> <p>内航用練習船の建造費補助金</p>

本案	効果	<p>内航用練習船(耐用年数30年)を50億円で建造することによる直接的な経済効果として600人程度の雇用効果と155億円の生産波及効果が創出される。</p> <p>一方、老朽化した大型練習船を内航用練習船に代替することにより、燃料費の半減、人件費の縮減等による運航経費年1億円の削減に加え、優秀な内航船員延べ14,000人が安定的に供給され、安全で安定的な国内輸送が確保されることとなる。また、乗船訓練を効率的に行うために、一部外航向け実習生も乗船することから、延べ11,000人の外航船員養成にも寄与する。</p> <p>さらに、モーダルシフトの主要な担い手である内航海運の維持・発展につなげ、もって総合的な温室効果ガス削減を可能として、地球環境の保全に寄与する。</p>
	比較	<p>極めて重要な輸送モードである内航海運の安全で安定的な国内輸送の確保が図られることから非常に大きな効果が得られる。</p> <p>また、老朽化した大型練習船を代替することにより、大幅な運航経費が削減できるとともに、即戦力を備えた優秀な若手船員を供給することができる。</p> <p>なお、船員の養成を行うことは、多数の教員や練習船のような大がかりな実習用施設を投入し、長い時間をかけて教育することを要するため、莫大な費用がかかるが、航海訓練所のみで乗船訓練を実施することは、実質的に国民の負担軽減につながる。</p>
代替案	概要	<p>船齢30年を迎え老朽化している練習船「大成丸」(大型タービン船)の延命措置が可能とされる10年程度維持するための最低限の改修工事(経年劣化による主機・航海計器、船体外板及び甲板等の整備・更新)を行い、既存の教育訓練を維持する。</p>
	費用	<p>1,200百万円</p> <p>経年劣化による主機・航海計器、船体外板及び甲板等の整備・更新費</p>
	効果	<p>内航海運の運航実態に即した教育訓練は行えないものの、若手船員延べ14,000人が安定的に供給され、極めて重要な輸送モードである国内輸送は確保される。また、乗船訓練を効率的に行うために、一部外航向け実習生も乗船することから、延べ11,000人の外航船員養成にも寄与することとなる。</p>

	比較	<p>極めて重要な輸送モードである内航海運の安全で安定的な国内輸送の確保が図られる。</p> <p>また、船員の養成を行うことは、多数の教員や練習船のような大がかりな実習用施設を投入し、長い時間をかけて教育することを要するため、莫大な費用がかかるが、航海訓練所のみで乗船訓練を実施することは、実質的に国民の負担軽減につながる。</p>
	本案と代替案の比較	<p>本案は、内航特有のふくそう海域での航海や頻繁な出入港などに対応できる海技能力を速やかに伝承することが可能となることから、喫緊の課題である内航海運の運航実態に即した即戦力を備えた若手船員を効果的・効率的な養成をすることができ、さらに、内航用練習船に建造することにより、燃料費・人件費等の縮減効果により、国費負担の低減及び総合的な温室効果ガスの削減を可能として、地球環境の保全にも寄与することができることから、非常に効果的である。</p> <p>一方、代替案は、船齢30年である老朽化した練習船（大型タービン船）での養成となるため、内航海運の運航実態に即した即戦力を備えた若手船員の養成が難しく、喫緊の課題への対応ができないことに加え、運航経費、燃料費等にかかる費用の削減ができない。さらに、10年程度の延命後には、練習船の代替が必要となることから、財政負担が増える。</p>
	施策等の有効性	<p>内航用練習船を整備し、内航海運の運航実態に即した教育訓練の実施が可能となることによって、即戦力を備えた若手船員の養成が可能となり、国内輸送の安定性・安全性の向上が図られる。</p> <p>したがって、内航海運による国内輸送が確保されるとともに、海事産業の活性化及び人材の確保に大きく貢献することになる。</p> <p>また、内航用練習船を50億円で建造することにより、直接的な経済効果として、600人程度の雇用効果と155億円の生産波及効果が創出される。</p>
	その他特記すべき事項	<p>○国土交通省成長戦略(平成22年5月27日) 海洋分野 1-17-③ 優秀な船員(海技士)の確保育成のための基盤整備。</p> <p>・「即戦力を備えた新人船員の効果的な養成に向けた教育体制の拡充及び練習船隊の整備を図る。」</p> <p>○規制改革推進のための3か年計画(平成20年3月25日閣議決定)</p> <p>・「内航船員教育を効率的に実施するため、大型タービン練習船を代替するに当たっては、その費用をできる限り抑制するよう努めつつ、<u>小型練習船への代替を実現する等運営合理化を積極的に実施する。</u>」</p> <p>○平成27年度までに事業検証シートにより、事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	大都市圏戦略推進事業の創設		
担当課	国土計画局 広域地方整備政策課	担当課長名	課長 中井川 誠
施策等の概要	<p>我が国の国際競争力向上のため、大都市圏戦略基本法（仮称）を制定し、国家戦略としての大都市圏戦略や戦略核都市（仮称）等を定めるとともに、戦略推進のための戦略核都市等周辺の市区町村が共同して設立する戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）を創設することとしている。</p> <p>当該機構による我が国の国際競争力向上を目的に決定される大都市圏戦略（閣議決定）または大都市圏戦略計画（国土交通大臣決定）の推進に資するマスタープランの策定やプロジェクトの発掘に向けた検討等や地方公共団体や民間団体等が共同で設立した協議会等による大都市圏戦略の目的に資する地域の多様な主体の発意に基づく広域的なマスタープランの策定につながる取り組みなどに対し、当該マスタープラン策定等に要する費用の一部を支援する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：136百万円】</p>		
施策等の目的	<p>戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）等による大都市圏戦略の目的に資する広域的かつ施設横断的なインフラの維持更新の実施など、大都市圏における広域的なマスタープランの策定を支援することにより、国際競争力向上、インフラ整備・維持更新、緑地保全を支える大都市圏の機能向上など、大都市圏戦略の一層の推進を図ることを目的とする。</p>		
政策目標	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
施策目標	40 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	—		
検証指標	大都市圏戦略の目的に資するマスタープランの策定件数		
目標値	10件		
目標年度	平成27年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>少子高齢化が進む中、国として国際的、広域的視点を踏まえた戦略を推進し、国際競争力を高めていくことが、日本の成長を実現する上で不可欠である。一方、我が国の大都市は、これまで国の成長の牽引役としての役割を果たしてきたが、シンガポールや上海など他の都市は国を挙げて国際競争力向上のための取組を推進しており、我が国の国際競争力の相対的低下が懸念されている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>我が国の国際競争力が相対的に低下している理由の一つとして、国際競争力強化の視点をもった広域的な連携や取組が十分に機能していないこと、またこれら取り組みに</p>		

	<p>対するインセンティブが少ないことが挙げられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>国際競争力の向上等の目標を達成するためには、国際的な視点をもった広域的な連携や取り組みが必要であり、また、事業展開には広域的なマスタープランの策定が不可欠である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>大都市圏戦略基本法（仮称）において、新たな広域連携組織（戦略核都市圏広域連携推進機構）の設置が位置付けられることとなっており、こうした組織等に対して広域的かつ施設横断的なインフラの維持更新の実施など、大都市圏戦略の目的に資する広域的なマスタープランの策定等の支援を実施する。</p>	
社会的 ニーズ	<p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）</p> <p>「東京をはじめとする大都市の国際競争力を強化し、世界のイノベーションセンターになることを目指す」とされており、また早期に実現を目指すものとして、「大都市圏戦略基本法（仮称）」が位置付けられている。</p> <p>○新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）</p> <p>「国として国際的、広域的視点を踏まえた都市戦略がなければ、少子高齢化もあいまって東京でさえ活力が失われ、国の成長の足を引っ張ることになりかねない」と大都市の再生を掲げている。</p>	
行政の関与	<p>本施策は、関係市町村等から構成される戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）等が策定する大都市圏戦略の目的に資するマスタープランの策定等を支援するものであり、プラン策定には行政の関与が必要である。</p>	
国の関与	<p>国際競争力向上という国家戦略的観点等から策定される大都市圏戦略基本法（仮称）に基づく施策を推進するために、広域の活動を支える戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）等の取り組みを支援するものであり、国の関与が必要である。</p>	
施策等の 効率性	<p>大都市圏戦略基本法（仮称）に基づき閣議決定される大都市圏戦略を効果的に推進するためには、圏域の実態を踏まえ、新たな主体（戦略核都市圏広域連携推進機構）や戦略核都市等により共同で設立された協議会等が積極的に活動することが必要であり、当該主体に対して、支援を行うことで圏域の実情に応じた効率的な事業実施が可能となる。</p>	
本案	費用	<p>136百万円（平成23年度予算要求額）</p> <p>大都市圏戦略の目的に資する広域的なマスタープラン策定やマスタープラン策定につながる取り組みを行う戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）や地方公共団体、民間団体等の共同で設立された協議会等（10事業主体程度）への国費の1/2補助</p>
	効果	<p>戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）等にインセンティブを与えることで国際的、広域的視点を踏まえたマスタープランの策定等が進展し、ひいては大都市圏戦略の目的に寄与する。大都市圏戦略の推進を通じて、年間6兆円の経済波及効果、2万人の雇用創出効果が見込まれる。</p>
	比較	<p>マスタープランは、戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）等が実施する事業を規定するものであるため、今後の当該機構の事業の進展にあわせた効果が期待される。</p>

代替案	概要	本施策を実施せず、自治体等が独自で大都市圏戦略の目的を考慮せずマスタープラン等を作成する。
	費用	戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）等がマスタープランを策定するインセンティブがない場合、広域的な連携に十分配慮しないまま個々の自治体が独自にマスタープランの策定を進める可能性があることから、結果として非効率となる場合がある。
	効果	各自治体等が単独で事業を実施することから、必ずしも広域的で整合性のとれたマスタープランの策定が実施されるとは限らない。
	比較	個々の自治体が独自にマスタープランを策定することにより、大都市圏戦略の推進に資する広域的視点等が欠落し、各々の調整や大都市圏戦略の推進に資するマスタープランの再策定が必要になることなどから、効率的・効果的な大都市圏の整備が妨げられる要因となる。
本案と代替案の比較		関係市町村等が連携・協力して総合的・一体的な取り組みを行うことで、広域的な観点からの事業の実施が図られるとともに、各市町村等が独自にマスタープランを策定する場合と比較して、大都市圏戦略の目的に合致した施策が推進される。よって本案の方が効率的かつ効果的に目的達成が可能である。
施策等の有効性		<p>戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）等がマスタープランを策定すること等に対してインセンティブを与えることで、国際的、広域的視点を踏まえたマスタープランの策定が進展し、また、連携主体の構築が推進される。</p> <p>したがって、本施策は「総合的な国土形成を推進する」という施策目標に資するものであるほか、大都市圏戦略の目標である国際競争力の向上、インフラ整備・維持更新、緑地保全の推進を実現する上で有効である。</p>
その他特記すべき事項		<p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）</p> <p>「東京をはじめとする大都市の国際競争力を強化し、世界のイノベーションセンターになることを目指す」とされており、また早期に実現を目指すものとして、「大都市圏戦略基本法（仮称）」が位置付けられている。</p> <p>○新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）</p> <p>「国として国際的、広域的視点を踏まえた都市戦略がなければ、少子高齢化もあいまって東京でさえ活力が失われ、国の成長の足を引っ張ることになりかねない」と大都市の再生を掲げている。</p> <p>○平成27年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>「新しい公共」育成支援事業の創設</p> <p>①地方公共団体が「新しい公共」活動主体の認定を行うための法律の整備</p> <p>②「新しい公共」分野への投融資を行うファンド造成支援制度の創設</p> <p>③「新しい公共」活動主体に対して経営支援を行う中間支援組織の育成支援制度の創設</p>		
<p>担当課</p>	<p>国土計画局 広域地方整備政策課</p>	<p>担当課長名</p>	<p>課長 中井川 誠</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○「新しい公共」の担い手がコミュニティ活動を行うことで社会的課題の解決に資すると認められる場合に地方公共団体がそれを認定し、共同して課題解決のための計画を作成する法制度を整備（法令関係）【広域的地域活性化法の一部を改正する法律案】</p> <p>○「新しい公共」の担い手が、（投融資の受け手として）適切な経営を行うことを支援する中間支援法人の育成を行う広域中間支援法人への必要経費の補助（予算関係）【予算要求額：100百万円】</p> <p>○「新しい公共」ファンドの組成、管理・運営に係る経費を広域中間支援法人が支援する場合の当該法人への補助（予算関係）【予算要求額：100百万円】</p> <p>○「新しい公共」活動主体に対して投融資を行う「新しい公共」ファンドに対する投資に対し、投資者の所得税（法人税）を投資額の一定割合（10%を想定）を上限とし、税額を控除（税制関係）【減収見込額：200百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>これまで、行政、市場という「公式」の活動領域の外で活動していた「新しい公共」の担い手による活動を、社会的課題を解決する「公式」のものとして位置づけるのが「新しい公共」の考え方である。そのため、担い手を地方公共団体が適切に認定した上で、共同で社会的課題に取り組むことを促す必要がある。また、「新しい公共」による活動が、公的な支援に過度に依存することなく、地域の自発的な支援により持続的な活動を可能とするような環境整備を行う必要がある。そのため法制度によりコミュニティの主体を「新しい公共」の担い手という公式の組織として認知し、それらの担い手による自発的なコミュニティ活動が地域の志あるお金による支援を得て自律的に発展していくための環境を官民が協働してつくるために、</p> <p>①志あるコミュニティ主体を公式な主体として地方公共団体が認定する仕組みの構築</p> <p>②個人の金融資産、地域の志あるお金が「新しい公共」の担い手に活用され、そのような資金が地域で循環する地域金融の仕組みの構築</p> <p>③活動の担い手が、地域の資金を有効に活用して地域活動につなげるための経営支援を受けられる環境の整備</p> <p>をあわせて行うことを目的とする。</p>		
<p>政策目標</p>	<p>10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</p>		

施策目標	40 総合的な国土形成を推進する
業績指標	—
検証指標	「新しい公共」の担い手のうち、行政とも連携して責任と権限を持って地域づくり活動を実施している主体の数及び経済効果
目標値	約80,000主体、経済効果約100億円（20億円／年）
目標年度	平成27年度

施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>「新しい公共」円卓会議（内閣府）は以下のように指摘している。「当事者のひとりひとりがそれぞれの役割でかかわることで課題を解決するという「コミュニティ・ソリューション」を促進することが重要である。それぞれの地域でさまざまな社会的ネットワーク活動が展開され、多くの人に参加し、成果を共有し実感することで、ひとりひとりの潜在力が発揮され、絆が強まり、相互信頼が育つ。それによって一層、社会ネットワーク活動が盛んになるという好循環が生まれる。」</p> <p>NPO法施行後、NPOの数は増加した（約4万）。また、商店街、自治会等による「まちづくり」活動等も、関係府省の支援策等を受けて、各地で展開されている。しかし、それらの活動の多くは、公的資金による支援等に支えられ、上記で指摘されている「好循環」を必ずしも生んでいない。</p>
	<p>ii 原因の分析</p> <p>わが国における「新しい公共」による活動は、以下の理由で地域の自発的な支援を受けるための環境が十分に整備されていない。</p> <p>① 地方公共団体の施策が、「『NPO』の育成」「商店街活動への支援」「PTA活動への支援」「自治会活動への支援」等、主体別、行政分野別の支援となっており、それらの活動の中で、「新しい公共の考え方によるコミュニティソリューション」に資するものを目利きする仕組みがそもそもできていない。</p> <p>② 多くのコミュニティ活動が地域の様々な主体によって支えられている米国では、コミュニティ開発投資というリスクマネーの受け皿としてコミュニティ開発金融機関(CDFI)が存在し、個人や企業からCDFIへの投資に対しては減税措置があるとともに、連邦政府からの補助金が投入されており、CDFIによるコミュニティ活動への活発な投資に繋がっている。しかし日本においては、リスクマネーの受け皿はほとんどなく、地域金融機関は、その原資が預金であるが故にリスクを取ることができず、収益を上げることを目的としない活動への資金提供は規模が拡大しにくい。</p> <p>③ 「新しい公共」の担い手側でも、経営技術の集積が不十分な場合が多く、外部からの資金支援が得にくいものとなっている。また、経営技術を支援する中間支援組織が地域レベルで十分に育成されておらず、その多くは定型的・初歩的な支援しか行っていない。</p>

	<p>iii 課題の特定</p> <p>① 「新しい公共」の担い手の中から、「コミュニティソリューション」に資するものを地方公共団体が認定する仕組みが必要である。</p> <p>② 地域金融を活用したファンド等を通じて、地域コミュニティ振興に資する「地域の志ある投資」を促進することが必要である。</p> <p>③ 多様な主体が地域づくりを担っていけるよう、自発的な地域づくり活動の支援の他、中間支援組織の育成支援に取り組むことが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① 「新しい公共」の考え方に基づくコミュニティ活動の担い手が、その活動内容について地方公共団体に対して提案することができ、当該提案を受けた地方公共団体は、一定の要件を満たす担い手を認定することとするとともに、当該認定を受けた担い手は、提案したコミュニティ活動の実施に向けて当該地方公共団体とコミュニティ活動連携協定を締結することができることとする（法改正）。</p> <p>② 「新しい公共」活動主体に対して投融資を行う「新しい公共」ファンドに対する投資に対し、投資者の所得税（法人税）を投資額の一定割合を上限として税額を控除するほか、「新しい公共」ファンドの組成、管理・運営に関わる経費等に係る補助制度を創設。</p> <p>③ 中間支援組織の育成支援事業の受け皿となる団体（広域的中間支援組織）への支援策を創設。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>○国土審議会計画部会自立地域社会専門委員会において、「新しい公共」に対して経営支援等を行う「中間支援組織」が育成されるような環境整備の必要性は、国土形成計画策定の過程で議論され、計画にも位置づけられている。</p> <p>○国土形成計画（全国計画）（平成20年7月4日閣議決定）において、「地域の資金が地域に再投資される「資金の小さな循環」などによる「志」ある投資の推進を通じた資金の確保」及び「中間的支援組織が育成されるよう環境整備を行うとともに、当該組織を担う人材の育成等も行うことが必要である」と記載されている。</p> <p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）においては、基本的な考え方を財政出動に頼らない成長の実現としており、そのため民間資金の活用が重要視されている。また「新しい公共」の考え方に即した地域づくり活動を金融・税制面で支援」することが記載されている。</p> <p>○「新しい公共」円卓会議（平成22年6月4日）においても、「地域コミュニティのソーシャルキャピタルを高める先進的な活動を促進・支援」するべきとの提案がなされており、提案に対する政府の対応として、「地域金融を活用したファンド等を通じて、地域コミュニティ振興に資する「地域の志ある投資」を促進することを年内を目途に検討する。」、「多様な主体が地域づくりを担っていけるよう、平成23年度から、自発的な地域づくり活動を支援する取組の他、中間支援組織の育成支援に取り組む。」と記載されている。</p> <p>○政府の新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）においても、日本経済の成長力と</p>

	<p>政策対応の基本的考え方の中で「社会的企業・NPO等に対する資金供給」が必要であり、「リスク・マネーの供給やNPO等への資金供給を円滑化するため、規制・制度や税制の改革を進める」とされ、さらにそのための金融戦略として「国民金融資産を成長分野や地域に活用する」ため、「ファンドスキームの活用」などにより「官民総動員による対応を進める」としている。工程表にも、「資金の流れを変え、国民が支える公共を構築」するための施策として「地域金融を活用したファンドを通じた、「地域の志ある投資」の促進を年内を目途に検討」と記載されている。</p>
行政の関与	<p>さまざまな当事者が自発的な協働の場としての「新しい公共」を実現することは我が国にとって重要な目標であり、そのために「新しい公共」に対し投資活動を行うために基金を造成する者に対し、資金を集める環境や「新しい公共」活動主体がハンズオン支援を受けられる環境整備が必要であり、行政の関与が必要である。また、「新しい公共」円卓会議における「新しい公共」宣言（平成22年6月4日）においても、「国や自治体による、従来型の補助金ではない新しい発想による事業活動支援スキームの導入」等がうたわれている。</p>
国の関与	<p>本施策は、地域金融の新しい仕組みを作ることを目的としたものであり、国が取り組むべき課題である。国土形成計画（全国計画）においても、「地域の資金が地域に再投資される「資金の小さな循環」などによる「志」ある投資の推進を通じた資金の確保」及び「中間的支援組織が育成されるよう環境整備を行うとともに、当該組織を担う人材の育成等も行うことが必要である」ことが記載されているところである。</p> <p>政府の新成長戦略においても、「リスクマネー供給の促進・成長戦略分野への重点的な資金供給・地域金融の活性化」が明記されており、特に「地域金融を活用したファンドを通じた、「地域の志ある投資」の促進」は、金融庁と連携して国土交通省が主体的に取り組むこととされている。</p>
施策等の効率性	<p>政府の新成長戦略においても、「新しい公共」は、「これまで官が独占してきた領域を「公(おおやけ)」に開く」ことであるとしており、その活動環境を整備することで、多くの財政出動を伴わずに活発な経済活動が展開され、その果実が社会や生活に還元されることにつながる。また、それを支える地域金融の仕組みを構築することは、新成長戦略で「国民金融資産を成長分野や地域に活用するための方策として、民間金融機関の積極的な取組を促す。さらに、政府系金融機関・財政投融資等の活用やファンドスキームの活用・検討など、官民総動員による対応を進める。」とされていることと合致するものである。</p>
費用	<p>100百万円（平成23年度予算要求額） ○「新しい公共」活動主体に対して投融資を行う「新しい公共」ファンドの組成、管理・運営に係る経費等の補助</p> <p>100百万円（平成23年度予算要求額） ○広域的中間支援組織が、「新しい公共」活動主体に対して経営支援を行う中間支援組織の育成する事業への支援</p> <p>200百万円（平成23年度減収見込額） ○「新しい公共」活動主体に対して投融資を行う「新しい公共」ファンドに対する投資に対し、投資者の所得税（法人税）を投資額の一定割合（10%を想定）を上限とした税額控除に伴う減収</p>

本案	効果	年間の減収見込みが2億円であることから、約20億円がコミュニティ活動に直接投資されたこととなり、これが経済効果となる。一方、本施策を通じて地域の志あるお金が地域で循環する仕組みが構築されることで、本施策対象外のファンドも含め、年間に200億円強のファンド造成が見込まれる。
	比較	国土計画局が昨年度まで実施してきた「『新たな公』によるコミュニティ創生支援モデル事業」を仮に今後5年間継続すると、15～20億円程度の予算が必要となる。本施策のうち、予算措置は、活動環境が整備されるまでの時限的措置である。従って、費用を抑えつつ、大きな効果を生むことができる。
代替案	概要	地域金融機関に対し利子補給を実施し、「新しい公共」活動主体に対する低利融資の実施を可能とする。
	費用	地域金融機関に対する利子補給金
	効果	「新しい公共」活動主体への民間資金の流れが生まれ、「新しい公共」の活動促進が期待。
	比較	金融機関の融資は、預金を原資としているため、利子補給実施による、「新しい公共」分野への資金提供の規模の拡大は限定的。
本案と代替案の比較		本案は、代替案に比べ、地域金融機関への利子補給など国の資金に極力依存せず、地域にある様々な資源（資金、知恵等）の「新しい公共」分野への動員を促し、地域における持続的資金循環を作り出すことができる。
施策等の有効性		<p>本施策によるファンド形成の活発化及び中間支援組織による「新しい公共」活動主体に対するハンズオン支援の促進により、個人の金融資産、地域の志あるお金が「新しい公共」の担い手に活用され、そのような資金が地域で循環し、地域活動の自律的な発展や、それに伴う地域活性化の実現が期待される。</p> <p>これにより、本施策等を新たに実施することで、関連する検証指標である「「新しい公共」の担い手のうち、行政とも連携して責任と権限を持って地域づくり活動を実施している主体及び経済効果」の目標値約80,000主体及び100億円（目標年度：平成27年度）を達成することができると見込まれる。「総合的な国土形成を推進する」という中には、「「新しい公共」の担い手による地域づくりの推進」ということを含んでおり、本施策を実施することで、施策目標の推進に資する。</p>
その他特記すべき事項		<p>○国土審議会計画部会自立地域社会専門委員会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「新しい公共」に対して経営支援等を行う「中間支援組織」が育成されるような環境整備の必要性が、国土形成計画策定の過程で議論され、計画にも位置づけられている。 <p>○国土形成計画（全国計画）（平成20年7月4日閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・戦略目標『「新たな公」を基軸とする地域づくり』 ・国は、多様な民間主体による自発的な地域づくりに対し、自力では解決できない課題として、『地域の資金が地域に再投資される「資金の小さな循環」などによる「志」ある投資の推進を通じた資金の確保』に係る必要な支援を進めることとしている ・中間的支援組織が育成されるよう環境整備を行うとともに、当該組織を担う人材

	<p>の育成等も行うことが必要である。</p> <p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本的な考え方は、財政出動に頼らない成長を実現することであり、そのため民間資金の活用が重要視されている。 ・多様な主体が「新しい公共」として地域づくりを担い、新産業を創出する。 ・また、「新しい公共」の考え方に即した地域づくり活動を金融・税制面で支援することが言われている。 <p>○「新しい公共」円卓会議（平成22年6月4日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域金融を活用したファンド等を通じて、地域コミュニティ振興に資する「地域の志ある投資」を促進することを年内を目途に検討する。 ・多様な主体が地域づくりを担っていけるよう、平成23年度から、自発的な地域づくり活動の支援の他、中間支援組織の育成支援に取り組む。 <p>○「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）</p> <p>7つの戦略分野の主な施策</p> <p>地域金融を活用したファンドを通じた、「地域の志ある投資」の促進を年内を目途に検討等【内閣府、◎金融庁、◎国土交通省】</p> <p>○平成27年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。</p>
--	--

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地域の民間団体と地方公共団体の協働による広域的地域戦略の推進		
担当課	国土計画局 広域地方整備政策課 調整課	担当課長名	課長 中井川 誠 課長 藤井 元生
施策等の概要	<p>経済団体、NPO、大学など地域活性化に自発的に取り組もうとする地域の民間団体が主導して、地方公共団体と連携をすることにより、地域の自発的な広域的地域活性化戦略の提案とその推進を促すための仕組みを法制度も含めて構築する。具体的には、広域的・府省横断的な政策課題に関する地域戦略の提案を募集し、一定の要件を満たすものの提案主体を国が認定した上で、国・地方公共団体と共同して地域活性化戦略が円滑に策定されるよう、認定された主体に対して国が一定の権限（例えば、国等との協議権）を付与すること等とするほか、策定した地域活性化戦略を推進するための予算措置を創設する。（法令関係、予算関係）</p> <p>【広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部を改正する法律案】、【予算要求額：社会資本整備総合交付金の内数及び3,032百万円】</p>		
施策等の目的	<p>国は地方公共団体の財政制約が厳しい中、地域を活性化するためには、自発的・自立的に地域の個性と強みを活かして地域のポテンシャルを発現させることを促す必要がある。</p> <p>本施策は、地域の民間団体と地方公共団体が共同して、地域の個性や強みを活かした広域的な地域戦略の提案から実行までを行うことを支援するもので、それによって各地域で自立した特色ある成長を実現することを目指すものである。</p>		
政策目標	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
施策目標	40 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	—		
検証指標	民間団体と地方公共団体が連携して広域的地域活性化戦略の提案から実施までを行う主体の数、及び地域戦略の実現による経済効果		
目標値	主体の数＝200、経済効果＝3兆円		
目標年度	平成32年		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>国土形成計画法に基づき、ブロックごとに広域地方計画が策定されている。また、企業立地促進法に基づく基本計画、観光圏整備法に基づく観光圏整備実施計画等、個別法に基づき地方公共団体等が策定する計画、さらには各地方公共団体が策定する総合計画や各種地域振興計画や「ビジョン」等が数多く策定されているが、各地域の経済の疲弊は続いており、また大都市圏への人口流入は依然として続いている。</p>		

ii 原因の分析

現状の地域振興計画、ビジョンの多くは、総花的な観点から、「こうありたい」ということは網羅されているものの、計画で定めた事項の実施主体（Who）や具体的な実施方策（How）が不明確な場合が多い。それは、多くの場合、計画を策定する主体（シンクタンク）と実施主体（ドウタンク）が異なることに起因するほか、現実の実施段階において、各府省の所管（縦割り）や地方公共団体の行政界（横割り）により広域的、分野横断的な対応がとりにくいという問題がある。

そもそも、地域活性化に必要なのは、域外の住民に対して「（その）地域のモノやサービスを買いたい、事業・土地に投資したい」「（その）地域に旅したい、あるいは就学・就職してみたい」という気持ちを抱かせるだけの魅力を提示することが基本であるのに、現実の計画策定にあたっては、地元の見聞調整が優先され、結果として域外の人々にとって魅力的な戦略が打ち出せないでいる。

iii 課題の特定

今後は民間的な「地域経営」の視点で、「何か面白そう」「行ってみたい」「これから伸びそう」と思われるような取り組みを、単発ではなく、戦略的に実施していくことが必要である。

そのためには、課題が2つある。

- 1) 地域が目指すべき目標を、域内外の人々と共有し、それを具現化しようとする道筋を具体的に描き、それを実施することが必要である。そのためには、そのような戦略を、民間を中心とした地域の多様な主体が連携して、提案から実行までを担う（シンク&ドウタンク）ことを促す必要がある。
- 2) 上記の戦略は、総花的ではなく特定の政策課題レベルでなるべく具体的なものとすることが望ましい。また、他の地域から企業・大学等を誘致することで地域活性化を図ろうとする「外発的発展」戦略に過度に依存することなく、地域にある資源・産業等を活用する「内発的発展」戦略を基本とすることが望ましい。

iv 施策等の具体的内容

「広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律」の一部を改正し、以下の措置を創設する。

- 1) 民間団体が地方公共団体と共同して、地域連携推進協議会（仮称）を組織することができることとする。
- 2) 国土交通大臣は、上記協議会のうち一定の要件を満たすものを認定することができることとするとともに、当該認定を受けた協議会は、国又は関係する地方公共団体と共同して、広域的な地域戦略を作成することができることとする。その際、認定を受けた協議会は、必要な範囲で、国等と協議をすることができることとする。

これに際し国は、多様な主体の取り組みによる広域的な地域戦略の成果が得られる

		<p>ように、地域戦略に位置付けられ、民間の投資の拡大に重要で費用対効果が高く、かつ確実に効果が期待できる事業に対し機動的な予算措置を講じるとともに、上記協議会が広域的な地域戦略を推進する上で必要となる事務について財政的支援を行う。</p> <p>また、都道府県が、広域的な地域戦略を踏まえて広域的な地域活性化基盤整備計画を作成した場合は、その実施に当たり、国は社会資本整備総合交付金の交付を行うこととする。</p>
	社会的ニーズ	「国土交通省成長戦略」（平成22年5月17日公表）において、「地域ポテンシャル発現戦略」として位置付けられている。
	行政の関与	民間の「知恵」と「実行力」を活かした地域活性化を可能とするための法制度を構築する必要があるため、行政の関与（国の関与）が必要である。
	国の関与	本施策は、国土交通大臣が決定した広域地方計画の実現を目指して、都道府県の区域を超える広域的な地域活性化戦略の提案を促し、その実施を支援するものであり、国の関与が必要である。
施策等の効率性		
本案	費用	社会資本整備総合交付金の内数及び3,032百万円（平成23年度予算要求額）
	効果	2020年には広域的な地域連携推進協議会の数が200主体にのぼり、それらにより地域戦略が実現されることによる経済効果が3兆円と見込まれる。
	比較	<p>広域的な地域連携推進協議会により地域戦略が実現されることにより、経済効果が3兆円にのぼることになる。</p> <p>なお、これまで地方公共団体が策定して実施してきた広域的な地域活性化基盤整備計画を支援する現行制度と比較して、それを含めた広域的な地域戦略の提案から実施まで、民間団体との連携により行うことを促すことで、民間の「知恵」と「実行力」を反映させることができる。</p>
代替案	概要	従来通り各府省の個別法に基づき、各府省及び各地方公共団体が主導した地域活性化関連施策を充実、展開する。
	費用	各府省毎の個別の地域活性化関連施策による現行予算の増額
	効果	各府省の個別法の目的の範囲内で、地域活性化がより促される。
	比較	各府省の個別の地域活性化施策が増額されたことによる一定の効果は見込まれるが、従来通りの行政主導による地域活性化施策であるため、「iii 課題の特定」で詳説したように、地域活性化施策を実施する上で民間的な「地域経営」の視点が十分に活かされなくなる。

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>代替案では、「iii 課題の特定」で記述したような、問題の本質が何ら改善されずに、各府省や地方公共団体の施策が実施されることになり、効果（3兆円の経済効果が実現されない）、行政コスト（府省毎の縦割りによる地域活性化施策が継続する）の両面から望ましくないことから、本案のとおり、民間団体と地方公共団体との協働による広域的な地域戦略の提案及び実行を促すことが必要。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策は地域の創意工夫による成長を促進するため、行政の枠にとらわれない、民間の新しい提案による「知恵」と「実行力（やる気）」のある地域活性化戦略を支援するものであり、「総合的な国土形成を推進する」という施策目標に資するものであるほか、公共事業費等が減少する中、限られた公的資金を集中的に配分する「財政に頼らない成長」を実現する上で有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日） 5. 住宅都市分野 II 地域ポテンシャル発現戦略 2) 現状の課題・問題点（抜粋） 「地域づくりに関する計画の多くは、各府省の所管毎に策定され（縦割り）、実施面での連携が不十分である。また、地方公共団体が策定する総合計画は対象区域が行政界の範囲にとどまり（横割り）、広域的な連携戦略がないことが多く、策定段階においても地域の多様な主体の参画が不十分である。加えて、計画で定めた事項の実施主体（Who）や具体的な実施方策（How）が不明確な場合が多い。」 ○平成27年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

平成23年度予算概算要求等に係る個別研究開発課題評価書

国土交通省政策評価基本計画（平成22年7月23日改正）に基づき、平成23年度予算概算要求等にあたって、25件の個別研究開発課題について評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別研究開発課題評価の概要について

個別研究開発課題評価は、研究開発に係る重点的・効率的な予算等の資源配分に反映するために行うものである。

国土交通省においては、研究開発機関等（国土技術政策総合研究所、国土地理院、気象研究所、海上保安庁海洋情報部及び海上保安試験研究センターをいう。以下同じ。）が重点的に推進する個別研究開発課題及び本省又は外局から民間等に対して補助又は委託を行う個別研究開発課題のうち、新規課題として研究開発を開始しようとするものについて事前評価を、研究開発が終了したものについて終了時評価を、また、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない課題については、3年程度を目安として中間評価を行うこととしている。評価は、研究開発機関等、本省又は外局が実施する。

（評価の観点、分析手法）

個別研究開発課題の評価にあたっては、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」（平成20年10月31日閣議決定）を踏まえ、外部評価を活用しつつ、研究開発の特性に応じて、必要性、効率性、有効性の観点から総合的に評価する。

（第三者の知見活用）

評価にあたっては、その公正さを高めるため、個々の課題ごとに積極的に外部評価（評価実施主体にも被評価主体にも属さない者を評価者とする評価）を活用することとしている。外部評価においては、当該研究開発分野に精通している等、十分な評価能力を有する外部専門家により、研究開発の特性に応じた評価が行われている。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載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23年度予算概算要求等に反映することを目的として、25件の個別研究開発課題について事前評価を実施した。課題の一覧は別添1、評価結果は別添2のとおりである。

個々の課題ごとの外部評価の結果については、別添2の「外部評価の結果」の欄に記載のとおりである。今後とも、これらを踏まえ適切に個別研究開発課題の評価を実施することとしている。

対象研究開発課題一覧

○事前評価

No.	評価課題名	ページ
1)	高度な国土管理のための複数の衛星測位システム（マルチGNSS）による高精度測位技術の開発	115
2)	中古住宅流通促進・ストック再生に向けた既存住宅等の性能評価技術の開発	116
3)	浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発	117
4)	地域における資源・エネルギー循環拠点としての下水処理場の技術的ポテンシャルに関する研究	118
5)	災害対応を改善する津波浸水想定システムに関する研究	119
6)	大規模広域型地震被害の即時推測技術に関する研究	120
7)	再生可能エネルギーに着目した建築物への新技術導入に関する研究	121
8)	高齢者の安心居住に向けた新たな住まいの整備手法に関する研究	122
9)	都市計画における戦略的土地利用マネジメントに向けた土地適正評価技術に関する研究	123
10)	港湾地帯における高潮被害評価と対策に関する研究	124
11)	国際バルク貨物輸送効率化のための新たな港湾計画手法の開発に関する研究－超大型バルクキャリアに対応した合理的な計画基準の検討－	125
12)	測地観測に基づく地殻活動イベントの検知能力に関する研究	126
13)	プレート境界の固着状態及びその変化の推定に関する研究	127
14)	公共的屋内空間における三次元GISデータの基本的仕様と効率的整備方法の開発	128
15)	航空レーザーデータを用いた土地の脆弱性に関する新たな土地被覆分類の研究	129
16)	道路空間上の移動体に対する局所的大雨情報の伝達システムの開発	130
17)	山間遊水池としての洪水調節専用（流水型）ダムの高機能化に関する研究	130
18)	フェイルセーフ機構付き積層ゴム免震装置の開発	130
19)	全層梁降伏型メカニズムを形成する中低層鉄骨ラーメン構造の開発	130
20)	アジア諸国を対象とした社会資本アセットマネジメントのデファクト標準化戦略	130
21)	大面積非構造材落下被害を有効に防ぐためのネット構造施工方法の開発	130
22)	無線センサネットワークによる多点型土砂災害予測システム	130
23)	非線形疲労応答解析に基づくコンクリート系橋梁床版の余寿命推定システム	130
24)	X線ライナックを搭載した量子ビームロボットを用いた橋梁部材の計測システムの開発	130
25)	実在文教施設の加力実験に基づく低コスト耐震補強法の開発	131

事前評価【No. 1】

研究開発課題名	高度な国土管理のための複数の衛星測位システム（マルチ GNSS）による高精度測位技術の開発	担当課 （担当課長名）	大臣官房技術調査課 （課長：横山 晴生）
研究開発の概要	<p>従来の GPS 衛星（米国）のほかに、準天頂衛星（日本）や、GLONASS（ロシア）、Galileo（EU）の打上げにより、平成 25～26 年頃までに衛星測位システムを用いた測量の環境が大きく変化する。そのため、複数の衛星測位システム（マルチ GNSS（Global Navigation Satellite System））を統合的に利用し、短時間に高精度測位が可能な技術を開発するとともに、測量の実施のための観測・解析手法の標準化を行う。</p> <p>【研究期間：平成 23～26 年度 研究費総額：約 440 百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>これまで GPS 測量が困難であった都市部等を含め、国土管理に必要な高精度測位を効率的に実施するため、マルチ GNSS を統合的に利用して、短時間に高精度の位置情報を取得し、測量等に適用するための技術開発及び標準化を行う。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】</p> <p>測量、地殻変動量の把握等国土管理に必要な高精度測位の方法として GPS による方法が普及しているが、①都市部等ではビル陰等のため観測に利用できる衛星の数が十分確保できない、②災害時の地殻変動情報の迅速な提供等には高精度測位の短時間化が必要、といった課題があるため、マルチ GNSS 高精度測位技術を開発してこれらの課題を解決し、公共測量等に適用するために必要な作業規程等を確立する必要がある。</p> <p>【効率性】</p> <p>本技術開発は、GNSS に関する技術情報を有する（独）宇宙航空研究開発機構・大学や、受信機等の技術情報を有する民間、並びに関係省庁との共同研究・連携等により、産学官が一体となって進めることとしている。</p> <p>【有効性】</p> <p>本技術開発により、従来の GPS 測量が困難なビル街等において短時間に高精度測位を常時実現しうること、GNSS 測量技術の円滑な遂行、災害時の地殻変動量解析の時間短縮化の実現等、高度な国土管理が達成される。さらに、マルチ GNSS 解析・利用技術のアジア地域等への国際展開に寄与することが期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>ビル陰等により GPS 衛星からの電波の受信が困難な都市部等においても、複数の衛星測位システムのデータを統合的に利用し、短時間で安定的な位置情報を取得し、測量や地殻変動量の把握等に適用するための技術開発を行う本研究は、必要性が高い課題であると評価する。</p> <p>研究の実施にあたっては、これまでに蓄積されている測位衛星を測量等に活用する技術や知見を生かしながら、国際展開も視野に産学との連携のもと効率的に進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>（平成 22 年 7 月 21 日、技術研究開発評価委員会）</p> <p>委員長 嘉門 雅史 香川高等専門学校長</p> <p>委員 魚本 健人 芝浦工業大学工学部教授</p> <p>神田 順 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授</p> <p>見城 美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>清水 英範 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授</p> <p>菅原 進一 東京理科大学総合研究機構教授</p> <p>土屋 幸三郎 （社）日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>戸河里 敏 （社）建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>松村 秀一 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻教授</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 2】

研究開発課題名	中古住宅流通促進・ストック再生に向け た既存住宅等の性能評価技術の開発	担当課 (担当課長名)	大臣官房技術調査課 (課長：横山 晴生)
研究開発の概要	<p>中古住宅流通市場やリフォーム市場の規模を倍増させるとともに、良質な住宅ストックの形成を図る（「新成長戦略」（H22.6閣議決定））ため、3次元計測技術等を活用して既存住宅の構造・材料等を容易に把握し、その性能を効率的に評価する技術を開発する。</p> <p>【研究期間：平成23～26年度 研究費総額：約400百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>中古・リフォーム市場の環境整備に資するため、設計図書等が散逸した既存住宅の性能を効率的に評価する技術等を開発することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】</p> <p>流通・リフォームを通じて既存住宅等の長寿命化を図る際には、その住宅性能の的確な評価が求められるが、現状では設計図書等が散逸していることが多く、現況検査による住宅の部材の形状・寸法の把握などに多大な労力・時間を要する。このため、劣化状況の把握も含めた既存住宅の効率的性能評価技術の開発が必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>3次元計測等の活用技術の開発は大学との連携、ソフトウェアの開発や実務での実効性の検討は民間企業等との連携により実施するなど、産学官が適切に連携・役割分担しながら、効率的に技術開発を進める。</p> <p>【有効性】</p> <p>本研究の成果を住宅性能表示制度やリフォーム瑕疵保険における現況検査基準等の見直しに反映させることにより、既存住宅の性能評価が容易になり、良質な住宅ストックの形成、さらには中古・リフォーム市場の活性化が期待できる。</p>		
外部評価の結果	<p>設計図書が散逸した既存住宅等の性能を効率的に評価する技術を開発し、中古・リフォーム市場の活性化等を実現させようとする本研究は、必要性が高いと評価する。</p> <p>研究の実施にあたって、現況検査手法の検討には形状や仕様だけでは判らない施工状態の確認の観点も加えることを検討されたい。また、本研究の成果がより効果的に活用されるよう、一般の工務店等にとっても使い勝手のいいシステムとなるよう留意されたい。さらに、本研究と合わせて、所有者にとって資産価値向上のインセンティブとなるような仕組みの検討にも取り組んでほしい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>（平成22年7月21日、技術研究開発評価委員会）</p> <p>委員長 嘉門 雅史 香川高等専門学校長</p> <p>委員 魚本 健人 芝浦工業大学工学部教授</p> <p>神田 順 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授</p> <p>見城 美枝子 青森大学社会学部教授</p> <p>清水 英範 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授</p> <p>菅原 進一 東京理科大学総合研究機構教授</p> <p>土屋 幸三郎 (社) 日本土木工業協会土木工事技術委員会副委員長</p> <p>戸河里 敏 (社) 建築業協会技術研究部会部会長</p> <p>松村 秀一 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻教授</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 3】

研究開発課題名	浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発	担当課 (担当課長名)	海事局総務課 (技術企画官：吉田稔)
研究開発の概要	<p>浮体式洋上風力発電施設を洋上という厳しい自然環境条件において安全に稼働させるため、技術的課題として考えられる、風車と浮体の連成動揺（振動）の解明及び制御、転覆安全性の確保等を目的とした安全性に関する研究開発等を実施する。</p> <p>【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約46百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>浮体式洋上風力発電施設を安全に稼働させるための研究開発等を実施し、安全確保の観点から風力発電の普及拡大に必要な環境整備を行うことを通じ、我が国の海事産業の振興を図る。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】</p> <p>風力発電を設置するには、広大な空間と安定した風環境を有する洋上が適切であり、我が国が風力発電を石油・天然ガス等の化石燃料に代わる電力源とするためには、洋上沖合への展開は必然である。</p> <p>しかし、浮体式洋上風力発電施設については技術的実績が皆無であり、安全性に係る技術的課題も未解決のままである。よって、海洋再生可能エネルギーの普及拡大等のため、安全性に係る技術開発等により環境整備を行う必要がある。</p> <p>【効率性】</p> <p>学術関係者、専門家等から構成される連絡会を設置し、研究開発の方針等について審議するとともに、技術的課題に応じてWGを設置し、具体的な技術開発の内容等について審議することにより、関係者と連携しつつ効率的に研究開発を実施する。</p> <p>【有効性】</p> <p>研究成果を安全ガイドラインとして取りまとめ、風力発電事業者等の浮体式洋上風力発電への参入を支援するとともに、他省庁で実施されている風力発電実証事業に対しても成果等の提供を行うことで、我が国の風力発電の普及拡大を一体的に推進するための基礎となるものである。</p> <p>これにより、我が国の海洋再生可能エネルギーの普及拡大に寄与するとともに、浮体・係留等の中核技術を担う我が国「造船業の国際競争力強化（新成長戦略）」に資するものである。</p>		
外部評価の結果	<p>風力発電の普及拡大のためには、洋上沖合への展開が必然である。また、高い造船技術を持つ我が国は、浮体式洋上風力発電施設に対しても大きな技術的な優位を持つ。</p> <p>しかし、その安全性に関する技術基準等については未検討である。また、騒音等の環境影響についても配慮が必要である。</p> <p>海外において洋上風力発電の標準化の動きがあるものの、海洋国家である我が国の浮体式洋上風力発電施設に係る安全基準等は、台風、地震、潮流・海流など我が国固有の状況を踏まえ、我が国で定めるべきである。</p> <p>本研究により、民間企業が洋上風力発電に参入するための環境が整備されると考える。</p> <p>本研究の必要性、効率性、有効性はいずれも適切と認められる。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>（平成22年8月18日、外洋上プラットフォーム研究開発連絡会）</p> <p>座長 吉田宏一郎 東京大学名誉教授</p> <p>委員 磯崎 芳男 海洋研究開発機構</p> <p>大野 健二 石油天然ガス・金属鉱物資源機構</p> <p>塩川 智 石油天然ガス・金属鉱物資源機構</p> <p>鈴木 英之 東京大学</p> <p>高木 健 東京大学</p> <p>和田 時夫 水産総合研究センター</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

(事前評価)【No. 4】

研究開発課題名	地域における資源・エネルギー循環拠点としての下水処理場の技術的ポテンシャルに関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所下水道研究部 (部長：堀江 信之)
研究開発の概要	<p>下水処理場における資源・エネルギーの循環利用状況調査等を実施し、地域特性等の条件別シナリオに基づいたフィージビリティについて検討するとともに、循環利用技術の複合化による効率化・省力化、技術導入インセンティブ付与のあり方等について広く検討し、ガイドラインを策定することにより、循環利用技術の積極的な導入を推進する。</p> <p style="text-align: center;">【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約75百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>本研究は、京都議定書に定められた目標の達成のため、(a)下水処理場における資源・エネルギーの利用可能性及び循環利用技術について評価し、(b)資源・エネルギー循環利用技術の適用を検討する際のガイドラインを策定することにより、地域における資源・エネルギー循環拠点として大きなポテンシャルを有する下水処理場における、資源・エネルギー循環利用技術の導入を促進しようとするものである。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】今年6月18日に閣議決定された「新成長戦略」では、グリーン・イノベーションによる成長とそれを支える資源確保のため、リサイクルの推進による国内資源の循環的な利用の徹底や、レアメタル・レアアース等の代替材料などの技術開発の推進とともに、総合的な資源エネルギー確保戦略の推進が掲げられている。また、平成19年6月の「社会資本整備審議会下水道小委員会報告」においても、下水道事業の今後の整備目標と講ずべき施策の一つとして、「下水道の有する資源回収・供給機能を駆使して下水道が有する資源・エネルギーポテンシャルの活用を図り、地域の状況に応じて各種バイオマス等を一体的に集約処理するとともに、排熱を受け入れ、さらには有用鉱物である燐等を回収するなど、都市の資源・エネルギーの回収・再生・供給施設として循環型社会の構築に貢献していく」ことが掲げられている。</p> <p>【効率性】本研究では、資源・エネルギー循環利用技術の導入に当たって課題とされる循環利用技術の評価や施設運転管理の効率化・省力化についての対策を検討するため、技術の複合化や一体的運用などを実施した場合の効果について分析する。また、ガイドラインの構成についても、地域特性等の諸条件を踏まえた循環利用技術の適用性について明示する等により、下水道事業者が適切な循環利用技術について判断しやすいものとする。国総研においては、毎年「下水汚泥等の資源有効利用状況に関する調査」を実施してきており、当該調査で得られたデータ等を活用できることから、本研究を国総研で実施することが効率的である。なお、研究の実施に当たっては、本省下水道企画課などと連携して効率的に進める。</p> <p>【有効性】下水処理場における資源・エネルギーの循環利用技術について評価し、導入促進策について検討する。地域特性等を踏まえたガイドラインを策定し、指針類等への反映を図るほか、各種会議・研修等での活用を図る。これらの取組により、下水道事業者の循環型社会構築への積極的な取組を国として推進・支援するものである。</p>		
外部評価の結果	<p>下水処理場における資源・エネルギーの循環利用技術の評価、導入促進策等に関する重要な研究であり、国土技術政策総合研究所において実施すべきと評価する。</p> <p>なお、実施にあたっては、地域特性の反映、フィージビリティ・スタディーのための評価シナリオの設定、ガイドラインにおいてメリットの見える化、成果の普及方法などに留意して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成22年7月21日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会)</p> <p>主査 石田 東生 筑波大学教授 委員 中村 太士 北海道大学大学院教授 藤田 正治 京都大学防災研究所教授 古米 弘明 東京大学大学院教授 松村 友行 (社)建設コンサルタンツ協会技術委員長 パシフィックコンサルタント(株)常務取締役 大村 謙二郎 筑波大学大学院教授 日下部 治 東京工業大学大学院教授</p> <p>※ 詳細については、国土技術政策総合研究所ホームページ (http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm) に掲載(予定)。</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

(事前評価)【No. 5】

研究開発課題名	災害対応を改善する津波浸水想定システムに関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所河川研究部 (部長：山本 聡)
研究開発の概要	<p>津波警報への施設管理者等による災害対応を改善するため、最新の防潮堤等の耐震化進捗状況を反映し、津波警報で予測される津波波高に対応する津波浸水の範囲・深さが迅速に想定できる「津波高別浸水データベース」とともに、津波警報発表から解除までの間、水門閉鎖状況等の実態を反映して浸水想定範囲を的確なタイミングで精度良く更新できる「リアルタイム津波浸水計算システム」を構築するものである。</p> <p style="text-align: center;">【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約90百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>「津波高別浸水データベース」や「リアルタイム津波浸水計算システム」の構築により、地震直後から津波の危険性がなくなるまでの間、適切なタイミングで浸水の範囲・深さを予測することで、河川、道路等の施設管理者がパトロールの是非・範囲の判断、立入規制等の災害対応を改善することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】東南海・南海地震等による大津波の発生が全国的に懸念されている中で、国土交通省が設置した「津波対策検討委員会」の提言において、講ずべき対策の一つとして即時浸水地域予測情報の提供システムの確立・高精度化が挙げられており、津波警報への適切な対応に資する津波浸水想定を可能とする本研究が必要である。</p> <p>【効率性】全国的に発生が懸念される津波災害に対し、国として浸水想定の基本的な考え方やシステムを示した上で、地方の実状に応じて浸水想定を実施することが効率的である。なお、研究の実施にあたっては、本省、気象庁等の関係機関と連携して効率的に進める。</p> <p>【有効性】本研究の成果である「津波高別浸水データベース」及び「リアルタイム津波浸水計算システム」は、海岸管理者等へのシステムプログラムの提供により、全国での津波浸水想定の実施が容易に図られるものである。また、避難指示・勧告の適切な発令を通じて津波による人的被害を軽減する点でも有効である。</p>		
外部評価の結果	<p>津波警報への施設管理者等による災害対応を改善するため、「津波高別浸水データベース」「リアルタイム津波浸水計算システム」「津波浸水減衰想定モデル」の構築等に関する重要な研究であり、国土技術政策総合研究所において実施すべきと評価する。</p> <p>なお、実施にあたっては、システムの活用方法、伝達方法などに留意して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成22年7月21日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会)</p> <p>主査 石田 東生 筑波大学教授</p> <p>委員 中村 太士 北海道大学大学院教授 藤田 正治 京都大学防災研究所教授 古米 弘明 東京大学大学院教授 松村 友行 (社)建設コンサルタンツ協会技術委員長 パシフィックコンサルタンツ(株) 常務取締役 大村 謙二郎 筑波大学大学院教授 日下部 治 東京工業大学大学院教授</p> <p>※ 詳細については、国土技術政策総合研究所ホームページ (http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm) に掲載 (予定)。</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

(事前評価)【No. 6】

研究開発課題名	大規模広域型地震被害の即時推測技術に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所危機管理技術研究センター (センター長：寺田 秀樹)
研究開発の概要	<p>地震発生直後に地震計ネットワーク等で得られる強震記録から地震動分布を推定する手法、ならびに地震動分布と河川施設・道路施設等の所管施設のデータをもとに被害状況を精度良く推測する手法を開発するとともに、災害対策本部での広域支援策検討など、推測結果の活用場面に応じた情報提供内容・情報共有方法を提案する。</p> <p>【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約90百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>本年2月に発生したチリ地震では500kmにわたって被害が多発し、被害状況を早期に把握できなかったことが政府の対応の遅れを招いたと指摘されている。首都直下地震や東海・東南海・南海地震など被害が広域で多発するような地震では、点検情報が集まるまでの情報の空白期が長期化する一方で初動対応がますます重要になるため、迅速な初動対応の実現を目的として、地震発生直後に所管施設の被災度を十分な精度で推測する技術を開発する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】首都直下地震や東海・東南海・南海地震の発生が切迫している現在、地震発生直後に所管施設の被害状況を把握する手法を開発、実用化し、迅速な初動対応を実現することは、所管施設の早期復旧を責務とする管理者として喫緊の課題である。首都直下地震応急対策活動要領（中央防災会議、平成18年4月決定、平成22年1月修正）等には、発災当初に土砂災害、道路被害等、推計結果を含む被害の概況に関する情報の収集に努めることが規定されており、本研究によって被害の推計情報を即時に提供することを目指すものである。</p> <p>【効率性】被害推測情報をもとに、広域支援体制の構築、重点箇所を想定した点検、人員・資機材の手配など、初動対応が迅速に進められる結果、経済活動の早期回復が図られる。その便益は、研究費より格段に大きいと予想される。なお、研究の実施にあたっては、(独)防災科学技術研究所および本省河川局、道路局等の関係機関と連携して効率的に進める。</p> <p>【有効性】本研究により、点検情報が集まるまでの情報空白期が長期化する大規模地震の発生直後でも、所管施設の被害推測情報を提供できるようになる。さらに、活用場面ごとのニーズに合った情報を災害対策本部等に提供することにより、災害対策本部での広域支援策検討など、初動対応の迅速化と高度な危機管理の実現が期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>地震発生直後に得られる強震記録から地震動分布を推定する手法、地震動による河川・道路等の施設の被害状況を推測する手法、被害状況推測結果の情報提供方法等に関する重要な研究であり、国土技術政策総合研究所において実施すべきと評価する。</p> <p>なお、実施にあたっては、活用方針に留意して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成22年7月21日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会)</p> <p>主査 石田 東生 筑波大学教授</p> <p>委員 中村 太士 北海道大学大学院教授 藤田 正治 京都大学防災研究所教授</p> <p>古米 弘明 東京大学大学院教授 松村 友行 (社)建設コンサルタンツ協会技術委員長</p> <p>パシフィックコンサルタンツ(株) 常務取締役</p> <p>大村 謙二郎 筑波大学大学院教授 日下部 治 東京工業大学大学院教授</p> <p>※ 詳細については、国土技術政策総合研究所ホームページ (http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm) に掲載(予定)。</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

(事前評価)【No. 7】

研究開発課題名	再生可能エネルギーに着目した建築物への新技術導入に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所建築研究部 (部長：西山功)
研究開発の概要	<p>建築物のさらなる低炭素化に向けて再生可能エネルギーの利活用が政策的に重要性を増していることを踏まえて、本研究では下記の内容を実施する。</p> <p>(1) 建築物における再生可能エネルギー利活用の可能性の調査 (2) 建築物における再生可能エネルギー利活用のための実証実験 (3) 再生可能エネルギー利活用施設の使用・保全に関する留意点の検討</p> <p style="text-align: right;">【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約78百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>省エネ法に基づく住宅、ビル等の技術基準や助成制度に太陽光や地中熱等の再生可能エネルギーを位置づける。また、官公庁施設などに導入して社会への普及を図る。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】</p> <p>建築物の低炭素化を図る上で敷地内に存在する再生可能エネルギーの利活用と市場開拓は重要な視点である。再生可能エネルギーの関連機器の省エネ評価については効率的運転方法の工夫や評価尺度の検討など技術的課題がいくつか残されており、海外と普及状況等が異なり、導入コストの回収年数など消費者への情報開示も十分ではない。</p> <p>【効率性】</p> <p>再生可能エネルギーの関連機器の性能を評価する場合、メーカーのカatalog値を用いた推計によると誤差が大きく、一方、実在の建物における調査は大規模になってしまう上に建物の条件が不揃いになる恐れがある。本研究では省エネルギー効果を効率よく把握するため、複数のモデル住宅において太陽光、地中熱等の機器システムを構築し、再生可能エネルギーの実証実験を実施するものである。再生可能エネルギー関連の国内外の事例調査も踏まえて省エネ法への反映を念頭に実証実験の実施要件を検討する。なお、研究の実施にあたっては、本省住宅局、営繕部と連携して効率的に進める。</p> <p>【有効性】</p> <p>本研究の実施により、省エネ法告示の技術基準において、再生可能エネルギーに関連する項目の追加が可能になり、住宅エコポイント、CASBEE等の国の政策の技術根拠を得ることができる。また、本研究の成果は、官公庁施設への再生可能エネルギー施設導入の検討資料として用いられる。</p>		
外部評価の結果	<p>建築物における低炭素化のため、再生可能エネルギーの利活用のため省エネ効果の適切な評価手法、利活用施設の使用・保全等に関する重要な研究であり、国土技術政策総合研究所において実施すべきと評価する。</p> <p>なお、実施にあたっては、海外の事例や既往研究、コスト、新たな市場開拓に繋がるといった視点、公共建築物での活用などに留意して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成22年7月21日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会)</p> <p>主査 村上 周三 (独) 建築研究所理事長 委員 大村 謙二郎 筑波大学大学院教授 高田 光雄 京都大学大学院教授 辻本 誠 東京理科大学教授 野口 貴文 東京大学大学院准教授 根本 敏則 一橋大学大学院教授 井口 典夫 青山学院大学教授</p> <p>※ 詳細については、国土技術政策総合研究所ホームページ (http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm) に掲載 (予定)。</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

(事前評価)【No. 8】

研究開発課題名	高齢者の安心居住に向けた新たな住まいの整備手法に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所 住宅研究部 (部長：大竹 亮)
研究開発の概要	<p>急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保が重要な政策的課題となっていることを踏まえ、本研究では、国土交通本省の施策と連携し、①医療・介護等のサービス付き高齢者住宅の技術基準に関する研究、②高齢者の多様な心身特性に応じた持ち家のバリアフリー化等の改修手法に関する研究、を実施する。</p> <p>【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約75百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>本格的な超高齢社会の到来が目前に迫っている中で、今後さらに在宅の要介護高齢者が増加することが見込まれている。要介護状態になっても安心して住み続けられる高齢者向け住宅が必要とされているが、医療・介護サービス等を必要とする高齢者の居住を前提とした住宅としての技術基準（ハード基準）が十分に確立していないことから、安全性や居住性等の観点から技術基準について研究する。また、高齢者の急増の中で、在宅介護の必要性が増大しており、自宅に安心して住み続けられるためには持ち家のバリアフリー改修等が必要となるが、高齢者の心身特性等によって効果的な改修手法は異なりその技術手法が確立していないことから、多様な身体特性に応じたバリアフリー改修や認知症対応改修の効果的な手法について研究する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保が重要な政策的課題となっている状況において、本研究は、「新成長戦略（基本方針）」や「国土交通省政策集 2010」等に位置づけられている「バリアフリー住宅の供給促進」、「医療、介護等と一体となった高齢者住宅の供給促進」を図るための技術的課題を解決するために実施するものであることから、喫緊に研究を行う必要がある。</p> <p>【効率性】需要の急増が見込まれる医療・介護等のサービス付き高齢者賃貸住宅の供給支援策の検討が予定されている。このため、国総研において、医療・介護サービス等を必要とする高齢者が安心して住み続けられるための高齢者向け住宅のハード技術基準について、技術的・学術的視点や市場での実現性等を踏まえつつ社会的妥当性に配慮して検討し、本省住宅局と連携を図りながら、民間への普及を図っていくことが効果的かつ効率的である。また、高齢者の多様な心身特性に応じたバリアフリー化等の考え方については、サービス付き高齢者住宅と既存持ち家の改修とに共通の部分もあるため、両者の検討を一体的に進めることが効率的である。なお、研究の実施にあたっては、本省住宅局と連携して効率的に進める。</p> <p>【有効性】医療・介護サービス等を必要とする高齢者が安心して住み続けられるための高齢者向け住宅の技術基準に関する研究成果は、「高齢者住まい法」に基づいて供給される高齢者住宅に関する技術指針等として活用し、これにより、安心して住み続けられる高齢者向け住宅の普及を図る。また、持ち家のバリアフリー等の改修手法に関する研究成果は、同法に基づく「高齢者の居住の安定の確保に関する基本的な方針」に位置づけられる技術指針等として公表し、これにより、持ち家の適切なバリアフリー改修の普及を図る。</p>		
外部評価の結果	<p>高齢者が安心して自立可能な住まいの確保のため、医療・介護等のサービス付き高齢者住宅の技術基準、心身特性に応じた持ち家の改修手法等に関する重要な研究であり、国土技術政策総合研究所において実施すべきと評価する。</p> <p>なお、実施にあたっては、市場に受け入れられるようコストなども踏まえた基準の設定、耐震化などと一体的な改修の有効性の視点などに留意して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>（平成22年7月21日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会） 主査 村上 周三（独）建築研究所理事長 委員 大村 謙二郎 筑波大学大学院教授 高田 光雄 京都大学大学院教授 辻本 誠 東京理科大学教授 野口 貴文 東京大学大学院准教授 根本 敏則 一橋大学大学院教授 井口 典夫 青山学院大学教授</p> <p>※ 詳細については、国土技術政策総合研究所ホームページ (http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm) に掲載（予定）。</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

(事前評価)【No. 9】

研究開発課題名	都市計画における戦略的土地利用マネジメントに向けた土地適性評価技術に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所都市研究部 (部長：山下 浩一)
研究開発の概要	<p>わが国の都市計画・開発規制は、都市計画法に基づき実施されている。わが国の都市は、拡大成長の時代を過ぎ、すでに安定化・人口減少の時代に入ったが、都市計画制度の骨格は未だ拡大成長時代から転換できていない。本格的な転換のためには、新しい発想による技術基準類の整備が不可欠である。特に現下の都市政策上の課題である都市のコンパクト化には、中心部の活性化だけでなく、未だ続く都市外延部への拡散的開発を確実に止める方策が必要である。それには、最大の手段である開発規制をしっかりと活用できるかどうかがかぎになるが、現状の行政実務においては開発の立地判断等における説明力が不足しており、適切な対応が出来ていない。この問題を改善するには、開発行為にかかる立地上の可否について、行政判断に即地的な根拠を付与できる政策技術の整備が必要である。このため本研究は、都市計画法第6条による都市計画基礎調査の結果を用いて各土地の開発と保全にかかる潜在的な土地利用適性の分析・評価を行うことのできる汎用的な手法の開発を目指すものである。</p> <p>【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約110百万円】</p>		
研究開発の目的	都市計画・開発規制を成長前提の大枠設定方式から、縮退も視野に入れた土地利用の効率化推進へと転換するため、すべての基礎となる土地の多角的・定量的な適性・優先度評価技術の確立を図る。		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】「平成23年度科学・技術重要施策アクションプラン」(科学技術政策担当大臣及び総合科学技術政策会議有識者議員)では「社会インフラのグリーン化」が提示され、この中で「環境に配慮した、コンパクトで便利な都市生活」等の推進のため「都市計画技術・制度などを開発・創成」することが記載されている。また、国土交通省成長戦略では、「コンパクトシティへの誘導」のため、市街地の拡大の抑制、都市機能・サービスの集約化に取り組むとともに、2～3年後の実現を目指して都市計画制度のあり方を検討するとされている。これらから、この「都市計画技術の開発」に23年度から着手し、都市計画制度の検討と並行して実施することが必要である。</p> <p>【効率性】研究開発に必要なデータ類は、都市計画基礎調査において現況調査を詳細に行っている自治体からの提供を受けて使用するとともに、その他国土地理院など原則既存データを活用する。ただし、これら各土地の多様な状況データ(例えば、各種インフラへのアクセス、各種利便施設との距離、傾斜度等の地形、災害危険度、生態系特性、周辺土地利用など)は総合的な判断に資するデータとするには相対的な演算が可能な点数指標への変換が必要である。本研究では、こうした演算などにおける適切な算定式や係数等を見出す方法によって、効率的な研究開発とする予定である。また、近年の重要課題に対する土地適性評価手法の適用として、①都市基盤の非効率地区の抽出、②市街地内のみどりの機能評価、③水害に強い都市づくりに向けた土地の保全優先度評価、の3つのテーマを特に取り上げる。それぞれのテーマに対して評価手法の改良やデータ加工手法の検討とケーススタディによる知見の蓄積を行うことにより、評価手法全体の適用性・実用性の向上を目指す。なお、研究の実施にあたっては、本省都市・地域整備局都市計画課や、上記の都市計画基礎調査を実施している地方公共団体等と連携して効率的に進める。</p> <p>【有効性】都市のコンパクト化は、様々な方策を複合的に講じて推進する必要があるが、現実に都市の人口が増えないにもかかわらず拡散を続けている事実を見ると、開発規制のあり方が成否のカギを握っている。土地利用の拡散防止と集約化を開発規制における立地判断を通じて行うには、将来の即地的な土地利用のあり方に関するマスタープランレベルでのコンセンサス形成と、地域地区や条例等による区域指定を経て個別開発の審査基準に反映するプロセスとなるが、そのいずれの段階においても本来求められる客観的な根拠資料を作成する方法が、未整備である。本研究の成果は、その問題への解法を直接構築しようとするものである。</p>		
外部評価の結果	<p>土地利用の効率化推進のため、都市計画基礎調査の結果を用いて土地利用適性の分析・評価を行う汎用的な手法の開発に関する重要な研究であり、国土技術政策総合研究所において実施すべきと評価する。</p> <p>なお、実施にあたっては、法・制度との関係、社会的な要因との関係を含めた研究の発展などに留意して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>(平成22年7月21日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会)</p> <p>主査 村上 周三 (独)建築研究所理事長 委員 大村 謙二郎 筑波大学大学院教授 高田 光雄 京都大学大学院教授 辻本 誠 東京理科大学教授 野口 貴文 東京大学大学院准教授 根本 敏則 一橋大学大学院教授 井口 典夫 青山学院大学教授</p> <p>※ 詳細については、国土技術政策総合研究所ホームページ (http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm)に掲載(予定)。</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 10】

研究開発課題名	港湾地帯における高潮被害評価と対策に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所沿岸海洋研究部(沿岸防災研究室長：根木貴史)
研究開発の概要	<p>海岸堤防等より海側位置し、高潮に対して無防備な港湾地帯では、昨年の台風18号による三河港のコンテナ散乱被害等近年浸水被害が顕在化しており、早急な対策が必要となってきているが、船舶が接岸する岸壁近傍では従来の堤防等による対策は困難であり、港湾特有の被害に対する評価手法、対策の体系化等の課題も多い。このため本研究では、港湾地帯の位置づけや求められる防護水準を明確にした上で、港湾地帯における高潮被害の評価手法の開発を行うとともに、高潮被害を低減するための対策をハード・ソフト両面から幅広く体系的にとりまとめ、モデル港湾においてケーススタディを実施し、新たな管理制度の検討を行い、その成果を提言としてとりまとめることにより、港湾地帯における高潮対策の促進を図るものである。</p> <p>【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約35百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>本研究は、港湾地帯を対象として、高潮被害の評価手法の開発、対策の体系化、新たな事業制度の提案を通じて、費用対効果分析手法の向上と港湾地帯における高潮対策のより適正な事業執行を図ることを目的とするものである。その結果として、港湾地帯における高潮対策の促進を図り、我が国の物流・産業・地域の活性化、国際競争力の強化と自然災害に対して安全・安心な国土・地域社会の構築に資するものである。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】</p> <p>国土形成計画において、災害に強いしなやかな国土の形成が謳われており、近年の港湾利用の多様化、昨年の三河港における高潮被害やその他の港湾における浸水被害の顕在化やハリケーン・カトリナ等の諸外国における高潮被害、地球温暖化による台風の大規模化や高潮の増大の可能性を踏まえると、港湾地帯の高潮対策を推進するために、一刻も早く成果を得る必要がある。</p> <p>【効率性】</p> <p>本研究の実施にあたっては、高潮に関してこれまでに国総研が実施した研究成果を活用し、沿岸防災研究室が主体となって実施するが、研究領域が多岐にわたるため、関係機関と連携して実施する。なお、未防護地帯を有していない港湾は皆無であり、本研究の成果が無駄になる可能性はない。</p> <p>【有効性】</p> <p>研究成果に基づき、海岸事業の費用便益分析指針を改訂し、国土交通省港湾局や全国の港湾管理者等が効果的な高潮対策を企画立案・選定する際の重要な判断材料として活用できる。</p>		
外部評価の結果	<p>浸水被害が顕在化している港湾堤外地の高潮被害の評価手法の開発等に関する研究であり、国土技術政策総合研究所において実施すべきと評価する。</p> <p>なお、実施にあたっては、港湾堤外地の位置付けや法制度などに留意して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成22年7月21日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会)</p> <p>主査 三村 信男 茨城大学教授 柴山 知也 早稲田大学教授 委員 井口 典夫 青山学院大学教授 根本 敏則 一橋大学教授 窪田 陽一 埼玉大学教授 辻本 誠 東京理科大学教授</p> <p>※詳細については、国土技術政策総合研究所ホームページ (http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm) に掲載 (予定)</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 11】

<p>研究開発課題名</p>	<p>国際バルク貨物輸送効率化のための新たな港湾計画手法の開発に関する研究 -超大型バルクキャリアに対応した合理的な計画基準の検討-</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>国土技術政策総合研究所港湾研究部 (部長：鈴木 武)</p>
<p>研究開発の概要</p>	<p>・ 中国等の旺盛な資源需要を背景に、バルクキャリアの大型化が急速に進展している。一方で、我が国港湾のバルク貨物対応施設の多くは、高度成長期に整備されており、既に水深等能力の不足が生じ、輸送効率の低下を招いてきている。</p> <p>・ そのため、国交省成長戦略会議において、超大型船に対応した拠点港湾の選定が進められているが、従来の港湾の計画手法を適用すると、非常に大きな施設規模となり、多大な費用が必要となる。</p> <p>・ 以上を踏まえ、本研究では、拠点港湾に対して、安全性を担保しつつ、船体運動の定式化により施設規模を縮小する計画手法を開発する。さらに、一部の貨物を卸した減載状態での寄港となる港湾に対して、その運用を前提として、更に規模を縮小した計画手法も開発する。</p> <p>【研究期間：平成23～26年度 研究費総額：約38百万円】</p>		
<p>研究開発の目的</p>	<p>・ 我が国産業の国際競争力や国民の食生活の安定を維持・強化するために、今後就航する超大型船が、我が国港湾へ寄港可能とする必要がある。</p> <p>・ そのため、従来の船型を大きく超える超大型船に対応し、限られた財源において、効率的な港湾施設の整備を可能とする新たな港湾の計画手法を開発する。</p>		
<p>必要性、効率性、有効性等の観点からの評価</p>	<p>【必要性】</p> <p>『新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）』では、「ポスト・パナマックス船対応のバルク戦略港湾の整備等により、（中略）モノの流れを作り出す」とされており、超大型船に対応した拠点港湾の整備が急務となっている。しかし、現状の計画手法では、施設規模が大きくなり、費用が多いため、限られた財源で十分な整備が進められない可能性が懸念される。本研究は、安全性に支障のない範囲で施設規模を縮小させ、効率的な港湾整備を促進するものであり、その必要性は、非常に高い。</p> <p>【効率性】</p> <p>港湾の計画手法をまとめた技術基準は、従来から国総研が主体となり、操船や造船分野の研究者等のノウハウと人脈を活かすとともに、船社、荷主、港湾管理者、国土交通省港湾局・地方整備局との連携・協力を確保することにより、効率的に研究を進めることができる。</p> <p>【有効性】</p> <p>本研究により開発される超大型船対応の新計画手法は、技術基準の改訂案となるものであり、民間による整備を含め、今後の我が国の港湾施設整備全般に適用されるため、研究成果の有効性は非常に高い。</p>		
<p>外部評価の結果</p>	<p>我が国のバルク貨物輸送における国際競争力強化のため、超大型船に対応した港湾施設の整備にあたっての合理的な計画手法の開発に関する研究であり、国土技術政策総合研究所において実施すべきと評価する。</p> <p>なお、実施にあたっては、諸外国の事例などに留意して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>（平成22年7月21日、国土技術政策総合研究所研究評価委員会分科会）</p> <p>主査 三村 信男 茨城大学教授 柴山 知也 早稲田大学教授 委員 井口 典夫 青山学院大学教授 根本 敏則 一橋大学教授 窪田 陽一 埼玉大学教授 辻本 誠 東京理科大学教授</p> <p>※詳細については、国土技術政策総合研究所ホームページ (http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm)に掲載（予定）</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 12】

研究開発課題名	測地観測に基づく地殻活動イベントの検知能力に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土地理院 地理地殻活動研究センター (センター長：政春 尋志)
研究開発の概要	<p>地震・火山噴火に先行する地殻変動を捉え被害の軽減に資するため、これらに先行して発生すると想定される前兆すべり、スロースリップ、力源の膨張・収縮・移動等の現象によって引き起こされる、GPS連続観測、水準測量、験潮、傾斜・歪み測定等の測地観測の変動量を明らかにする。また、これら測地観測の変動量を用いて先行現象を含む地殻活動イベントを検知する能力の検証を行い、測地観測で検知可能なイベントの場所と大きさを明らかにする。</p> <p>【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約53百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>地震・火山噴火等による被害の軽減を目指して、これらの先行現象を含む地殻活動イベントの測地観測の変動量把握と検知可能なイベントの場所と大きさを明らかにすることによる検知能力の検証を通じて、地殻活動モニタリングの高度化を行い、地震などによる被害の軽減に寄与することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】 科学技術・学術審議会建議「地震及び火山噴火予知のための観測研究計画の推進について」では、大地震発生前等に発生が予測される地殻変動等の先行現象を検知することが防災・減災上重要なテーマとされている。先行現象の検知のためには、測地観測結果が通常と異なるか否かを過去の事例とも比較しつつ評価する方法を確立することが必要である。また、測地観測で検知可能なイベントの場所と大きさを明らかにし、検知能力の検証をすることも必要である。</p> <p>【効率性】 本研究は、GPS連続観測、水準測量、験潮、傾斜・歪み測定等の多種の測地観測の特性及び観測精度に関する知見や情報を総合的に必要とすることから、これらの測地観測を長年に渡って実施・管理・運用を行っている国土地理院が実施することで、最も効率的に研究を進めることができる。</p> <p>【有効性】 現行の測地観測により検知可能な地殻活動イベントの場所と大きさを示し、現在の検知能力を明らかにすることで、通常とは異なる変動が検出された際に迅速かつ客観的にそれが先行現象によるものであるか否かを判断でき、効率的・効果的な地殻活動の監視に活用され、防災・減災への寄与が期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>基本的に研究を進めることが望ましい。</p> <p>その場合、しっかりとした計画を立てて進められたい。特に想定する地震のモデルを明確にし、実用に耐え得る成果を出していただきたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成22年8月3日、国土地理院研究評価委員会)</p> <p>委員長 大森博雄 東京大学名誉教授</p> <p>委員 巖 網林 慶應義塾大学環境情報学部教授</p> <p>大野邦夫 職業能力開発総合大学校通信システム工学科教授</p> <p>斉藤享治 埼玉大学教育学部教授</p> <p>里村幹夫 静岡大学理学部教授</p> <p>鹿田正昭 金沢工業大学環境・建築学部教授</p> <p>田部井隆雄 高知大学教育研究部教授</p> <p>中村浩美 科学ジャーナリスト</p> <p>日置幸介 北海道大学理学部教授</p> <p>詳細については、国土地理院ホームページに掲載予定</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 13】

研究開発課題名	プレート境界の固着状態及びその変化の推定に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土地理院 地理地殻活動研究センター (センター長：政春尋志)
研究開発の概要	<p>地震被害の防止・軽減に資するため、GPS 連続観測点のデータから、プレート境界における固着域（プレートの境界にあって大地震発生前までは固着していて、このはがれが大地震を発生させる領域）の状態の時空間的推移を短時間に検出し、高頻度に解析する手法を開発し、一日ごとの短い間隔でプレート境界型地震の発生域における固着のはがれなどの状態の変化の推定ができるようにする。また、開発した手法を用いて、東南海・南海地震等巨大地震の発生が懸念されている西南日本のプレート境界の固着域の状態の時空間的推移を推定する。</p> <p>【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約53百万円】</p>		
研究開発の目的	プレート境界域の固着のはがれ等の現象を早期に検出し、プレート境界型地震発生予測の向上を目的とする。		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】 科学技術・学術審議会の建議「地震及び火山噴火予知のための観測研究計画の推進について」では、地震被害の防止・軽減に向け推進すべき研究課題の一つとして、地震に至る準備過程の解明を挙げており、これにはプレート境界における固着状態の時空間的推移の解明が含まれている。東海・東南海・南海地震等のプレート境界型地震発生域では、大地震発生の前に、通常は固着している海側と陸側のプレートの境界が少しずつはがれ出す（滑り出す）可能性が、最近の研究で指摘されている。このような固着のはがれ等をGPS 連続観測による地殻変動から早期に捉えることができれば、地震発生予測の向上につながると思われる。しかし現状の解析技術では、約3ヶ月間の平均の固着域の状態が推定されているのみで、より高い時間分解能（一日ごと）での固着域の状態の推定が必要である。</p> <p>【効率性】 国土地理院は GEONET を構築し、その管理・運用を日々行うとともに、観測に伴う誤差に関してその原因を究明し、誤差を除去する手法の開発を行うなど観測精度の向上に向け様々な取組みを実施し、このような中で GPS 観測に関する知識と経験を蓄えてきた。GPS 観測・解析にこのように長年に渡って取り組んでいる機関は他になく、また、本研究は過去 15 年に及ぶ膨大な量の GEONET 観測データを必要とすることから、これらのデータを保管している国土地理院が実施するのが最も効率的である。</p> <p>【有効性】 プレート境界における固着のはがれが生じた場合に、これをより短時間で検出し、高頻度に解析を実施できるようになり、地震発生時期の予測の精度向上が期待できる。</p>		
外部評価の結果	<p>基本的に研究を進めることが望ましい。 その場合、これまで数ヶ月単位で処理していた GPS のデータを日単位で処理する上での技術的な課題・問題を明確にして研究を進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>（平成22年8月3日、国土地理院研究評価委員会）</p> <p>委員長 大森博雄 東京大学名誉教授 委員 巖 網林 慶應義塾大学環境情報学部教授 大野邦夫 職業能力開発総合大学校通信システム工学科教授 斉藤享治 埼玉大学教育学部教授 里村幹夫 静岡大学理学部教授 鹿田正昭 金沢工業大学環境・建築学部教授 田部井隆雄 高知大学教育研究部教授 中村浩美 科学ジャーナリスト 日置幸介 北海道大学理学部教授</p> <p>詳細については、国土地理院ホームページに掲載予定</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 14】

研究開発課題名	公共的屋内空間における三次元 GIS データの基本的仕様と効率的整備方法の開発	担当課 (担当課長名)	国土地理院 地理地殻活動研究センター (センター長：政春 尋志)
研究開発の概要	<p>三次元 GIS データの整備と利活用を促進するため、公共的屋内空間における三次元 GIS データの基本的な仕様案を作成するとともに、三次元 GIS データを効率的に整備する方法を開発し、整備マニュアル案にまとめる。</p> <p>【研究期間：平成 23～25 年度 研究費総額：約 29 百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>三次元 GIS データの基本的な仕様とこれを効率的に整備するためのマニュアル案を示すことにより、三次元 GIS データの整備を促進するとともに、その利活用を促進し、高度な地理空間情報社会を実現することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】 都市部では地下街や建物内の通路が広範囲に立体的に整備され、多くの人に利用されており、道路と同様の公共的空間となっている。このような公共的屋内空間において、例えば避難計画を策定するには、屋内の状況と屋外の周辺状況を一体として扱うベースとなる三次元 GIS データが求められる。一方公共的屋内空間の三次元 GIS データについては、そのデータ項目や位置の表し方、精度等に関する基本的仕様が定められておらず、データの整備は進んでいない。また、屋内空間は視通がききにくく測量に手間がかかるため効率的な三次元 GIS データ整備が難しいことも課題となっている。これらの課題に対応し、三次元 GIS データの整備と利活用を促進するため、屋内空間における三次元 GIS データの基本的な仕様や屋外データとの整合性を確保する仕組み、既存の設計図面等を活用して効率的に整備する方法が必要である。</p> <p>【効率性】 本研究は、標準的な屋内三次元 GIS データの基本仕様とデータ作成方法に関するマニュアルの案を作成するものであり、測量法を所管し、測量における GIS データの作成方法や品質管理等について幅広い経験と知見を有し、国の機関や地方公共団体等が行う測量のための様々な作業マニュアルを策定している国土地理院が実施することが最も効率的である。</p> <p>【有効性】 基本的な仕様と効率的な整備方法をマニュアル案として示すことで、屋内外一体となった三次元 GIS データの整備が進むことが期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>二次元データの整備が進んでいる中で、今後は必然的に三次元データの整備を進めるという点でこの研究を進めるのは望ましい。</p> <p>その場合、公共的屋内空間のデータと既存の屋外のデータとの整合性が取れるよう、また、検証が出来るよう進められたい。また、この研究に関しては外部の意見も取り入れる形で研究を進めることも検討されたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成 22 年 8 月 3 日、国土地理院研究評価委員会)</p> <p>委員長 大森博雄 東京大学名誉教授 委員 巖 網林 慶應義塾大学環境情報学部教授 大野邦夫 職業能力開発総合大学校通信システム工学科教授 斉藤享治 埼玉大学教育学部教授 里村幹夫 静岡大学理学部教授 鹿田正昭 金沢工業大学環境・建築学部教授 田部井隆雄 高知大学教育研究部教授 中村浩美 科学ジャーナリスト 日置幸介 北海道大学理学部教授</p> <p>詳細については、国土地理院ホームページに掲載予定</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 15】

研究開発課題名	航空レーザーデータを用いた土地の脆弱性に関する新たな土地被覆分類の研究	担当課 (担当課長名)	国土地理院 地理地殻活動研究センター (センター長：政春 尋志)
研究開発の概要	<p>斜面崩壊等の災害の発生には地形や地質だけでなく植生も影響を与えており、土地の脆弱性の適切な評価には樹木の成長度合いや密度に関わる情報が必要である。近年整備されつつある航空レーザーデータは樹高や植生の疎密度に関わる情報を取得できることから、これを活用して樹高や疎密度等の植生関連情報を加えた新たな土地被覆分類手法を構築するとともに、この手法による土地被覆分類情報が土地の脆弱性に対して与える影響を評価する手法を提示し、これらをマニュアルとして取りまとめる。</p> <p>【研究期間：平成23～25年度 研究費総額：約40百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>樹高及び植生の疎密度を取り入れた新たな土地被覆分類を加味した土地の脆弱性に関する評価手法を示すことにより、地方自治体のハザードマップ等の信頼性の向上に貢献することを目的とする。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】 斜面崩壊等の災害が発生する場所については、地形や地質だけでなく樹木の成長度合いや密度等植生の状態が関連していることが森林関係の研究成果により指摘されているが、このような情報の収集には、現地における調査に多大な労力を要することから、土地の脆弱性の評価に取り入れられてこなかった。このため、樹高や植生の疎密度に関する情報を取得することができる航空レーザー技術を活用して、新たな土地被覆分類手法を構築し、土地の脆弱性の評価に取り込むことが必要である。</p> <p>【効率性】 国土地理院は、これまでに航空レーザー測量で取得した地形データによる斜面崩壊予測のための地形分類手法の開発や土地被覆分類の研究などを長年実施しており、これらを通じて、航空レーザーデータの特性やその取扱いに関するノウハウ、地形と斜面崩壊の関係等に関する知見及び空中写真等による土地被覆の判読技術等を有している。さらに国土地理院が過去に取得した航空レーザーデータが活用できることから、本研究は国土地理院が実施することが最も効率的である。</p> <p>【有効性】 従来の植生分類に樹高や植生の疎密度等を加えた新たな土地被覆分類情報を土地の脆弱性の評価に反映させる手法をマニュアル化することで、地方自治体のハザードマップ等への適用が促進され、斜面災害対策がより適切なものになることが期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>航空レーザーデータを用いた土地の分類というのは非常に広い応用性を持つ。崩壊に関して研究を進める場合、日本は北海道から九州まで範囲が広いので、その中で一般性が得られるようにモデル地域を明確にし、広く応用できるよう研究されたい。また、地形、地質、その他のデータを丁寧に集め、それらを総合的に加味して進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成22年8月3日、国土地理院研究評価委員会)</p> <p>委員長 大森博雄 東京大学名誉教授 委員 巖 網林 慶應義塾大学環境情報学部教授 大野邦夫 職業能力開発総合大学校通信システム工学科教授 斉藤享治 埼玉大学教育学部教授 里村幹夫 静岡大学理学部教授 鹿田正昭 金沢工業大学環境・建築学部教授 田部井隆雄 高知大学教育研究部教授 中村浩美 科学ジャーナリスト 日置幸介 北海道大学理学部教授</p> <p>詳細については、国土地理院ホームページに掲載予定</p>		

※研究費総額は現時点の予定であり、今後変わりうるものである。

事前評価【No. 16～25】

競争的研究資金制度の概要	建設技術研究開発助成制度は、研究者から課題を公募し、複数の候補の中から優れた研究開発課題を競争的に採択し、補助金を交付する制度である。採択にあたっては外部専門家による評価を実施する。	
担当課 (担当課長名)	大臣官房技術調査課 (課長：横山 晴生)	
研究開発課題名	研究開発概要	評価※注)
・道路空間上の移動体に対する局所的大雨情報の伝達システムの開発	本研究は、移動中の個人に対して、携帯電話やカーナビ等を利用し、必要な防災関連情報を必要な時に提供するための仕組み（マイクロメディア）を構築するものである。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約12.32百万円】	社会性) 優れている 応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 優れている ヒアリング評価) 優れている
・山間遊水池としての洪水調節専用（流水型）ダムの高機能化に関する研究	複数の流水型ダムを山間河道内遊水池とみなして計画・設計・管理することで大型ダムに依らない治水を実現する。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約10.53百万円】	社会性) 優れている 応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 優れている ヒアリング評価) 優れている
・フェイルセーフ機構付き積層ゴム免震装置の開発	設計時の想定を超える巨大地震を受けても損傷することなく、上部建屋の安全性を確保することが可能な免震装置を開発する。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約8.15百万円】	社会性) 優れている 応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 優れている ヒアリング評価) 優れている
・全層梁降伏型メカニズムを形成する中低層鉄骨ラーメン構造の開発	大地震時の終局状態でも、柱降伏を防ぎ、梁のみを損傷させる全層梁降伏型メカニズムを形成するラーメン構造を確立する。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約6.44百万円】	社会性) 優れている 応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 優れている ヒアリング評価) 優れている
・アジア諸国を対象とした社会資本アセットマネジメントのデファクト標準化戦略	我が国のアセットマネジメント技術をデファクト標準化するため、「知識、システム、技術」の3視点から検討する。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約10.50百万円】	社会性) 優れている 応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 優れている ヒアリング評価) 優れている
・大面積非構造材落下被害を有効に防ぐためのネット構造施工方法の開発	既設の大規模集客施設の非構造材（吊り天井等）に対し、施工が容易で、補強および落下防止の両方に有効なケーブルネット工法を開発する。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約9.00百万円】	社会性) 良好である 応用性・革新性) 良好である 実現可能性) 優れている ヒアリング評価) 優れている
・無線センサネットワークによる多点型土砂災害予測システム	集中豪雨による土砂災害を未然に防ぐために、対象斜面を多点でリアルタイムに観測できるコンパクトな監視システムを開発する。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約11.16百万円】	社会性) 優れている 応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 優れている ヒアリング評価) 優れている
・非線形疲労応答解析に基づくコンクリート系橋梁床版の余寿命推定システム	直接経路積分法に基づく数値損傷解析と検査技術を組み合わせて、コンクリート系橋梁床版の余寿命推定システムを構築する。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約18.72百万円】	応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果) 良好である ヒアリング評価) 優れている
・X線ライナックを搭載した量子ビームロボットを用いた橋梁部材の計測システムの開発	線形加速器X線源と新型検出器および光学的カメラを組み合わせた、橋梁構造物のCTスキャンシステムの開発。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約百19.89万円】	応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 良好である 導入効果) 良好である ヒアリング評価) 優れている

<p>・実在文教施設の加力実験に基づく低コスト耐震補強法の開発</p>	<p>優れた施工性と補強効果を有する耐震補強法を開発し、これを実在文教施設に用いた場合の性能を実験により検証する。 【研究期間：平成22年度 研究費総額：約18.00百万円】</p>	<p>応用性・革新性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果) 優れている ヒアリング評価) 良好である</p>
<p>外部評価の結果</p>	<p>建設技術研究開発助成制度評価委員会の審査の結果、新規応募課題88課題のうち、実施すべき課題として上記10課題が採択された。 ＜外部評価委員会委員一覧＞（平成22年6月3日、建設技術研究開発助成制度評価委員会） 委員長 神田 順 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 副委員長 魚本 健人 芝浦工業大学工学部教授 委員 北田 俊行 大阪市立大学名誉教授 久保 猛志 金沢工業大学環境建築学部教授 菅原 進一 東京理科大学総合研究機構火災科学研究センター教授 田中 仁 東北大学大学院工学研究科教授 津野 洋 京都大学大学院工学研究科教授 東畑 郁生 東京大学大学院工学系研究科教授 林 良嗣 名古屋大学大学院環境学研究科教授 深尾 精一 首都大学東京都市環境学部教授 松藤 泰典 北九州市立大学国際環境工学部教授 道奥 康治 神戸大学大学院工学研究科教授 吉田 治典 岡山理科大学総合情報学部教授 和田 章 東京工業大学建築物理研究センター教授</p>	

※注) 評価について

○社会性

研究開発の成果が、地域が抱える建設技術に関する課題解決に資するなど、社会的ニーズがあるか、また、地域社会の生活、経済活動等への波及効果が期待できるかなど。

○応用性・革新性

技術研究開発の成果が実用化されることにより、他地域への応用が図れるか、また、既存の技術に比べてどの程度の新規技術研究開発要素が認められるかなど。

○実現可能性

提案された技術研究開発の目標の達成及び実用化が技術的に可能であるか、提案者が技術研究開発を実施するだけの技術研究開発計画、経費、技術研究体制を整えているかどうかなど。

○導入効果

提案された技術研究開発が実用化となった場合に想定される、導入効果（品質確保、工期短縮、コスト、環境、安全、当該技術研究開発の建設業界への普及等）が期待できるかなど。

※評価項目は公募区分により異なる。

租税特別措置等に係る政策評価

国土交通省政策評価基本計画（平成22年7月23日改正）に基づき、租税特別措置等（国税における租税特別措置及び地方税における税負担軽減措置等をいう。以下同じ。）に係る政策評価（事業評価方式）を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 租税特別措置等に係る政策評価の概要について

租税特別措置等に係る政策評価は、租税特別措置等の透明化を図るとともに、政府における税制改正作業に有用な情報を提供し、もって国民への説明責任を果たすために実施するものである。

事前評価は、租税特別措置等の新設又は拡充・延長要望を行う際に実施するものであり、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等の新設又は拡充・延長要望を行う際には、必ず実施しなければならないこととされている。

事後評価は、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等について、事後評価実施計画に定めるものについて実施する。

（評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、各府省共通の様式により、租税特別措置等の必要性等（政策目的及びその根拠、達成目標及び測定指標等）、有効性等（適用数等、減収額及び効果・達成目標の実現状況）、相当性（租税特別措置等によるべき妥当性等）等を明らかにする。

（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を必要に応じて開催することとしている（国土交通省政策評価会の議事録等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。また、個々の施策ごとにも、必要に応じて学識経験者等の助言を活用することとしている。

2. 今回の評価結果等について

今回は、平成23年度税制改正要望にあたって、新設又は拡充・延長要望を行う法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等について事前評価を実施するとともに、平成22年度事後評価実施計画に定める2の租税特別措置等について事後評価を実施した。評価を実施した租税特別措置等の一覧（他府省主務の共同要望に係るものを除く。別添3において同じ。）は別添1、様式は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

以上

租税特別措置等に係る政策評価書 一覧

事前評価

ページ

(総合政策局)

- | | | |
|---|---------------------------------------|-----|
| 1 | 海外インフラプロジェクト準備金の創設 | 138 |
| 2 | コンセッション方式の導入に伴う償却方法の創設(事業権(仮称)の償却可能化) | 149 |

(国土計画局)

- | | | |
|---|---|-----|
| 3 | 戦略核都市圏広域連携推進機構(仮称)に係る特例措置の創設 | 151 |
| 4 | 「新しい公共」によるコミュニティ活動支援ファンドへの投資に対する特例措置の創設 | 156 |

(都市・地域整備局)

- | | | |
|----|--|-----|
| 5 | 大都市圏の新たな政策区域に係る事業用資産の買換特例措置 | 160 |
| 6 | 関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設に係る特別償却制度 | 163 |
| 7 | 半島振興対策実施地域における工業用機械等の特別償却制度 | 167 |
| 8 | 特定都市再生緊急整備地域(仮称)に係る課税の特例措置 | 170 |
| 9 | 都市再生促進税制 | 173 |
| 10 | まち再生促進税制 | 177 |
| 11 | 都市の再生を図るための新たな金融支援に関連する特例措置 | 181 |
| 12 | 認定事業用地適正化計画に基づく土地等の交換等に係る特例措置 | 184 |
| 13 | まちづくりを担う法人に対する支援税制 | 187 |
| 14 | エネルギーの共同利用のための設備等を取得した場合の特別償却又は税額の特別控除 | 190 |
| 15 | 市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置 | 193 |
| 16 | 特定民間再開発事業の建築物等における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長 | 196 |
| 17 | 市街地再開発事業により建築された施設建築物の取得者に対する割増償却制度 | 199 |
| 18 | 離島振興対策実施地域における工業用機械等に係る特別償却制度 | 202 |
| 19 | 奄美群島における工業用機械等に係る特別償却制度 | 206 |
| 20 | 小笠原諸島における旅館業建物等に係る特別償却制度 | 210 |
| 21 | 下水道資源の利活用のための設備等を取得した場合の税制上の特例措置 | 213 |

(河川局)

- | | | |
|----|----------------------|-----|
| 22 | 雨水貯留浸透施設に係る割増償却制度の延長 | 216 |
|----|----------------------|-----|

(住宅局)	
23	サービス付き高齢者住宅(仮称)供給促進税制 221
24	バリアフリー法に基づく認定特定建築物に係る特例措置 224
25	認定建替計画(特定防災機能向上型)に係る事業用資産の買換特例の延長 228
26	防災街区整備事業に係る事業用資産の買換特例等の延長 231
(海事局)	
27	特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の延長及び拡充 234
28	内航環境低負荷船の特別償却制度の延長及び拡充 244
29	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数標準税制)の拡充 250
30	国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための特別償却制度の創設 256
31	国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の拡充 264
(航空局)	
32	持株会社の設立による関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合に係る特例措置の創設 269
33	特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長 272
(政策統括官)	
34	国際競争力強化及び環境負荷低減に資する物流効率化施設に係る割増償却制度 276
35	特定の事業用資産の買換え等の特例措置 281
(気象庁)	
36	地震防災対策用資産の取得に関する特例措置 284

事後評価

(鉄道局)	
1	新幹線鉄道大規模改修準備金 291
(海事局)	
2	船舶の定期検査に係る特別修繕準備金 293

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした 租税特別措置等の名称		
2	要望の内容		
3	担当部局		
4	評価実施時期		
5	租税特別措置等の創設 年度及び改正経緯		
6	適用又は延長期間		
7	必要性 等	① 政策目的 及びその 根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 《政策目的の根拠》
		② 政策体系 における 政策目的 の位置付 け	
		③ 達成目標 及び測定 指標	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》
8	有効性 等	① 適用数等	

		②: 減収額	
		③: 効果・達成目標の実現状況	《政策目的の実現状況》(分析対象期間:〇〇~〇〇)
			《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:〇〇~〇〇)
			《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:〇〇~〇〇)
			《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:〇〇~〇〇)
9	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	
		③: 地方公共団体が協力する相当性	
10	有識者の見解		
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	海外インフラプロジェクト準備金の創設
2	要望の内容	我が国企業が、海外インフラプロジェクトを受注する場合、当該プロジェクトの損失に備えるため、当該プロジェクトの収入額の1%を準備金として積み立てた場合、当該金額を損金に算入する。 我が国企業が、海外インフラプロジェクトを行う法人に出融資する場合、当該出融資の損失（株式の価格の低落等）に備えるため、当該出融資額の30%を準備金として積み立てた場合、当該金額を損金に算入する。 （平成23年4月1日から平成25年3月31日まで）【新設】
3	担当部局	総合政策局国際建設市場室、総合政策局国際建設推進室、総合政策局国際企画室、総合政策局国際業務室、土地・水資源局水資源計画課、都市・地域整備局都市・地域政策課、都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室、都市・地域整備局下水道部下水道企画課、河川局河川計画課、河川局砂防部砂防計画課、道路局企画課、住宅局建築指導課、鉄道局総務課企画室、鉄道局鉄道国際戦略総室、港湾局国際・環境課国際企画室
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	なし
6	適用又は延長期間	2年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>国内インフラ市場の拡大が見込めない中、アジア諸国等の海外インフラ市場では長期的なインフラ需要が見込まれているところ、我が国の優れたインフラシステムを展開することにより、二国間関係の強化に寄与するとともに、これらの地域におけるインフラ整備需要を、我が国の優れたインフラ関連産業が獲得し、国際競争力を確保しつつ、積極的に国際展開し、アジア等の成長力を取り込み、我が国の成長に貢献するとともに、開発途上国等への国際貢献を図る。</p> <p>（達成目標）</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国建設企業の平成22～26年度における海外受注実績を累計で5兆円とする 我が国国土交通関連企業（海外現地法人を含む。）が官民連携を通じて獲得した新規海外受注実績を平成22年度から平成32年度までの合計で10兆円以上とする <p>《政策目的の根拠》</p> <p>○「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）</p> <p>新幹線・都市交通、水、エネルギーなどのインフラ整備支援や、環境共生型都市の開発支援に官民あげて取り組む。同時に、土木・建築等で高度な技術を有する日本企業のビジネス機会も拡大する。さらには、日本の建設業のアジア展開を後押しする。</p>

		<p>○「国土交通省成長戦略」(平成22年5月17日国土交通省成長戦略会議) 我が国の優れたインフラ関連産業が、海外市場において活躍の場を拡げ、世界市場で大きなプレゼンスを発揮している姿を目指す。</p>
	<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 施策目標 35 建設市場の整備を推進する 及び 政策目標 12 国際協力、連携等の推進 施策目標 45 国際協力、連携等を推進する に包含</p>
	<p>③ 達成目標及び測定指標</p>	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 ・我が国建設企業の平成22～26年度における海外受注実績を累計で5兆円とする ・我が国国土交通関連企業（海外現地法人を含む。）が官民連携を通じて獲得した新規海外受注実績を平成22年度から平成32年度までの合計で10兆円以上とする 【参考】 ○新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定） （インフラ分野）「官民連携して海外展開を推進することにより、2020年までに、19.7兆円の市場規模を目指す」、「建設業の新規年間海外受注高1兆円以上」 ○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日国土交通省成長戦略会議報告） （戦略目標）「我が国企業が獲得した海外受注のうち、国土交通省が積極的に働きかけて官民連携により新たに獲得した海外受注高を2020年までの合計で10兆円以上とする」</p>
		<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 ・我が国建設企業の海外受注実績 ・我が国国土交通関連企業（海外現地法人を含む。）が官民連携を通じて獲得した新規海外受注実績</p>
		<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 当該租税特別措置によって、プロジェクト実施後における様々なリスクによる損失を、準備金を用いて会計上平準化し、企業側における適切なリスク管理を促進することによって、我が国の優れたインフラ関連産業が、自ら適切なリスク管理を行いながら、海外のインフラ整備需要を獲得し、国際競争力を確保しつつ、積極的に国際展開する効果が見込まれる。このため、我が国建設企業の海外受注実績及び我が国国土交通関連産業の海外受注実績の目標が達成されることにより、我が国の優れたインフラ関連産業が、海外のインフラ整備需要を獲得したことが確認され、我が国インフラ関連産業が、国際競争力を確保しつつ、積極的に国際展開し、アジア等の成長力を取り込み、我が国の成長に貢献するとともに、開発途上国等への国際貢献を図るといふ政策目的に寄与する。</p>

8	有効性等	① 適用数等	<p>平年度 約200件</p> <p>(1) 受注額ベース (平年度)</p> <p>建設業 (海外土木案件) については、海外土木案件の 2009 年度実績が、196 件、3,129 億円であるため、平年並みとして、<u>196 件</u>。</p> <p>鉄道については、計 4 件。(ヒアリングによる)</p> <p>(2) 出資額ベース (平年度)</p> <p>道路、水インフラ、鉄道、港湾、都市開発で 4 件程度。(ヒアリングによる)</p>
		② 減収額	<p>平年度 2,296 百万円</p> <p>(別添参照)</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成23年度～平成24年度) 政策目的として、我が国の優れたインフラシステムを展開することにより、アジア等の成長力を取り込み、我が国の成長に貢献し、二国間関係の強化及び開発途上国等への国際貢献を図ることとし、目標として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国建設企業の平成 22～26 年度における海外受注実績を累計で 5 兆円とする ・我が国国土交通関連企業 (海外現地法人を含む。) が官民連携を通じて獲得した新規海外受注実績を平成 22 年度から平成 32 年度までの合計で 10 兆円以上とする <p>とされているところ、当該租税特別措置の適用期間である平成 23 年度及び 24 年度において、当該 2 年間の我が国建設企業の累計海外受注実績は約 2 兆円が見込まれる。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成23年度～平成24年度)</p> <p>我が国建設企業の海外受注実績 (平成 21 年度) は 6,969 億円であるため、現状では達成目標には到達していないが、当該租税特別措置によって、我が国の優れたインフラ関連産業が海外のインフラ整備需要を獲得し、達成目標の実現に寄与することが見込まれる。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成23年度～平成24年度)</p> <p>当該租税特別措置等が新設されない場合、企業は、プロジェクト実施後における様々なリスクによる損失により経営に悪影響を及ぼす可能性が高まり、我が国の優れたインフラ関連産業が海外インフラプロジェクトを躊躇し、ないしはリスクを極端に回避する行動にでることが懸念され、海外のインフラ整備需要を獲得できず、積極的な国際展開は進まないと考えられることから、我が国の優れたインフラシステムを展開することにより、アジア等の成長力を取り込み、我が国の成長に貢献し、二国間関係の強化及び開発途上国等への国際貢献を図るとする政策目的の実現が困難となる。</p>

			<p>《税込減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成23年度～平成24年度)</p> <p>当該租税特別措置によって、プロジェクト実施後における様々なリスクによる損失を、準備金を用いて会計上平準化し、企業側における適切なリスク管理を促進することによって、我が国の優れたインフラ関連産業が、自ら適切なリスク管理を行いながら、海外のインフラ整備需要を獲得し、国際競争力を確保しつつ、積極的に国際展開する効果が見込まれる。</p> <p>具体的には、当該租税特別措置の適用期間である平成23年度及び24年度において、当該2年間の我が国建設企業の累計海外受注実績は約2兆円が見込まれ、我が国の優れたインフラシステムを展開することにより、アジア等の成長力を取り込み、我が国の成長に貢献し、二国間関係の強化及び開発途上国等への国際貢献を図るとする政策目的の実現に寄与することが見込まれる。</p>
9	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <p>③ 地方公共団体が協力する相当性</p>	<p>プロジェクトのリスクは本来企業活動の中で吸収すべきものであるところ、プロジェクト実施後における様々なリスクによる損失を、会計上平準化し、企業側における適切なリスク管理を促進する効果を持つのは準備金制度しかない。</p> <p>予算上の措置は、我が国インフラ関連産業のトップセールスの実施など、主としてプロジェクトの実施前における支援である。また、国際協力銀行（JBIC）の先進国向け投資金融（高速鉄道は措置済み。都市鉄道、上下水道や工業用水等は措置予定。）による金融上の措置は、長期・多額の資金調達の高難性をカバーするものである。一方、本税制は、プロジェクト実施後における様々なリスクによる損失を、準備金を用いて会計上平準化し、企業側における適切なリスク管理を促進するものであることから役割が異なる。</p> <p>海外インフラプロジェクトを地域のインフラ関連産業が受注することにより、地域経済の活性化に資する。また、インフラプロジェクト受注の効果は幅広い産業に広く裨益するものであり、広く地域の活性化にも資するものである。</p>
10	有識者の見解		<p>○インフラチームジャパンを世界へ！～Think Globally, Act Locally～(平成22年3月社団法人土木学会建設マネジメント委員会提言)</p> <p>2. 戦略その1;「しくみ」づくり</p> <p>(1)チームジャパンの始動</p> <p>②チームジャパン推進機関の創設</p> <p>CO₂削減効果の高い海外建設プロジェクトに対する税制上の特例措置などをこの推進機関を通じて行うことなどが考えられる。</p>
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

減収見込額積算根拠

項目 海外インフラプロジェクト損失準備金の創設（建設業）

1. 法人税の減収見込み

（現状）

我が国建設業者（本邦法人）の海外土木案件の受注実績は、約 3,000 億円
（2009 年度実績）

（減収見込み）

$$\begin{array}{rccccccc} 3,000 \text{ 億} & & \times & & 1 / 100 & \times & 30 \% \\ \text{(初年度及び平年度収入額予想)} & & & & \text{(損金算入率)} & & \text{(税率)} \\ = & & & & & & 900 \text{ 百万円} \end{array}$$

2. 地方税の減収見込み

（初年度及び平年度）

法人住民税法人税割

$$\begin{array}{rccccccc} 900 \text{ 百万} & & \times & & 17.3 \% & = & 156 \text{ 百万円} \\ \text{(国税減収額)} & & & & \text{(税率)} & & \end{array}$$

減収見込額積算根拠 (収入額)

項目 海外インフラプロジェクト損失準備金の創設 (鉄道)

1. 法人税の減収見込み

(現状)

我が国鉄道関連メーカー及び商社 (本邦法人) の鉄道インフラプロジェクトの受注実績は、約 1,059 億円

(2009 年度実績)

(減収見込み)

$$\begin{array}{rcll} 1,865 \text{ 億} & \times & 1 / 100 & \times 30 \% \\ \text{(平年度収入額予想)} & & \text{(損金算入率)} & \text{(税率)} \\ = & & & 560 \text{ 百万円} \end{array}$$

$$\begin{array}{rcll} 1,300 \text{ 億} & \times & 1 / 100 & \times 30 \% \\ \text{(初年度収入額予想)} & & \text{(損金算入率)} & \text{(税率)} \\ = & & & 390 \text{ 百万円} \end{array}$$

2. 地方税の減収見込み

法人住民税法人税割

(平年度)

$$\begin{array}{rcll} 560 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = 97 \text{ 百万円} \\ \text{(国税減収額)} & & \text{(税率)} & \end{array}$$

(初年度)

$$\begin{array}{rcll} 390 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = 67 \text{ 百万円} \\ \text{(国税減収額)} & & \text{(税率)} & \end{array}$$

減収見込額積算根拠

項目 海外インフラプロジェクト損失準備金の創設（道路）

1. 法人税の減収見込み

（減収見込み）

$$\begin{array}{rcll} 250 \text{ 百万円} & \times & 30 / 100 & \times 30 \% \\ \text{（平年度出資額予想）} & & \text{（損金算入率）} & \text{（税率）} \\ = & & & 23 \text{ 百万円} \end{array}$$

$$\begin{array}{rcll} 500 \text{ 百万円} & \times & 30 / 100 & \times 30 \% \\ \text{（初年度出資額予想）} & & \text{（損金算入率）} & \text{（税率）} \\ = & & & 45 \text{ 百万円} \end{array}$$

2. 地方税の減収見込み

法人住民税法人税割

（平年度）

$$\begin{array}{rcll} 23 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = 4 \text{ 百万円} \\ \text{（国税減収額）} & & \text{（税率）} & \end{array}$$

（初年度）

$$\begin{array}{rcll} 45 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = 8 \text{ 百万円} \\ \text{（国税減収額）} & & \text{（税率）} & \end{array}$$

減収見込額積算根拠

項目 海外インフラプロジェクト損失準備金の創設（水）

1. 法人税の減収見込み

（減収見込み）

$$\begin{array}{rcll} 500 \text{ 百万円} & \times & 30 / 100 & \times 30 \% \\ \text{（平年度出資額予想）} & & \text{（損金算入率）} & \text{（税率）} \\ = & & & 45 \text{ 百万円} \end{array}$$

$$\begin{array}{rcll} 0 \text{ 百万円} & \times & 30 / 100 & \times 30 \% \\ \text{（初年度出資額予想）} & & \text{（損金算入率）} & \text{（税率）} \\ = & & & 0 \text{ 百万円} \end{array}$$

2. 地方税の減収見込み

法人住民税法人税割

（平年度）

$$\begin{array}{rcll} 45 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = 8 \text{ 百万円} \\ \text{（国税減収額）} & & \text{（税率）} & \end{array}$$

（初年度）

$$\begin{array}{rcll} 0 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = 0 \text{ 百万円} \\ \text{（国税減収額）} & & \text{（税率）} & \end{array}$$

減収見込額積算根拠 (出資額)

項目 海外インフラプロジェクト損失準備金の創設 (鉄道)

1. 法人税の減収見込み

(現状)

我が国鉄道関連メーカー及び商社 (本邦法人) の鉄道インフラプロジェクトへの出資額は、約7億円

(2009 年度実績)

(減収見込み)

$$\begin{array}{rcll} 5 \text{ 百万円} & \times & 30 / 100 & \times 30 \% \\ \text{(平年度出資額予想)} & & \text{(損金算入率)} & \text{(税率)} \\ = & 0 & \text{百万円} & \end{array}$$

$$\begin{array}{rcll} 5 \text{ 百万円} & \times & 30 / 100 & \times 30 \% \\ \text{(初年度出資額予想)} & & \text{(損金算入率)} & \text{(税率)} \\ = & 0 & \text{百万円} & \end{array}$$

2. 地方税の減収見込み

法人住民税法人税割

(平年度)

$$\begin{array}{rcll} 0 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = 0 \text{ 百万円} \\ \text{(国税減収額)} & & \text{(税率)} & \end{array}$$

(初年度)

$$\begin{array}{rcll} 0 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = 0 \text{ 百万円} \\ \text{(国税減収額)} & & \text{(税率)} & \end{array}$$

減収見込額積算根拠

項目 海外インフラプロジェクト損失準備金の創設（港湾）

1. 法人税の減収見込み

（減収見込み）

$$\begin{array}{rcll} 3,775 \text{ 百万円} & \times & 30 / 100 & \times & 30 \% \\ \text{（平年度出資額予想）} & & \text{（損金算入率）} & & \text{（税率）} \\ = & & & & 340 \text{ 百万円} \end{array}$$

$$\begin{array}{rcll} 3,300 \text{ 百万円} & \times & 30 / 100 & \times & 30 \% \\ \text{（初年度出資額予想）} & & \text{（損金算入率）} & & \text{（税率）} \\ = & & & & 297 \text{ 百万円} \end{array}$$

2. 地方税の減収見込み

法人住民税法人税割

（平年度）

$$\begin{array}{rcll} 340 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = & 59 \text{ 百万円} \\ \text{（国税減収額）} & & \text{（税率）} & & \end{array}$$

（初年度）

$$\begin{array}{rcll} 297 \text{ 百万} & \times & 17.3 \% & = & 51 \text{ 百万円} \\ \text{（国税減収額）} & & \text{（税率）} & & \end{array}$$

減収見込額積算根拠

項目 海外インフラプロジェクト損失準備金の創設（都市開発）

1. 法人税の減収見込み

我が国都市開発関連業者（本邦法人）が都市開発事業を行う法人に1件あたり20億円の出資を行うものとして試算。

（減収見込み）

$$\begin{array}{l} 10 \text{ 億円} \quad \times \quad 30 / 100 \quad \times \quad 30 \% \\ \text{（平年度出資額予想）} \quad \text{（損金算入率）} \quad \text{（税率）} \\ = 90 \text{ 百万円} \end{array}$$

$$\begin{array}{l} 20 \text{ 億円} \quad \times \quad 30 / 100 \quad \times \quad 30 \% \\ \text{（初年度出資額予想）} \quad \text{（損金算入率）} \quad \text{（税率）} \\ = 180 \text{ 百万円} \end{array}$$

2. 地方税の減収見込み

法人住民税法人税割

（平年度）

$$\begin{array}{l} 90 \text{ 百万円} \quad \times \quad 17.3 \% \quad = \quad 16 \text{ 百万円} \\ \text{（国税減収額）} \quad \quad \quad \text{（税率）} \end{array}$$

（初年度）

$$\begin{array}{l} 180 \text{ 百万円} \quad \times \quad 17.3 \% \quad = \quad 31 \text{ 百万円} \\ \text{（国税減収額）} \quad \quad \quad \text{（税率）} \end{array}$$

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	コンセッション方式の導入に伴う償却方法の創設(事業権(仮称)の償却可能化)
2	要望の内容	<p>PFI 法※第2条第5項に規定する選定事業者が、同法第10条第1項に規定する事業計画又は協定に従って実施する同法第2条第4項に規定する選定事業において、施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営や開発に関する権利を事業権(仮称)として付与される場合に、当該事業権(仮称)を事業期間(今後検討)で償却できるよう要望するもの。</p> <p>※民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律 (新設)</p>
3	担当部局	総合政策局政策課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	初
6	適用又は延長期間	無期限
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 民間の創意工夫に基づく PPP/PFI の活用が飛躍的に進み、維持管理を含め、真に必要な社会資本整備が戦略的かつ重点的に行われている姿を目指す。</p> <p>《政策目的の根拠》 民間の創意工夫に基づく PPP/PFI の活用が飛躍的に進み、維持管理を含め、真に必要な社会資本整備が戦略的かつ重点的に行われている姿を目指す。(国土交通省成長戦略(平成22年5月17日))</p>
		<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 施策目標33 社会資本整備・管理等を効率的に推進する に包含</p>
		<p>③ 達成目標及び測定指標</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 国土交通省関連の PPP/PFI 事業費について 2020 年までの合計で新たに2兆円実施する。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 国土交通省所管 PFI 事業の事業費</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 幅広い投資家の参加を促す要素を組み込んだ、新たな制度を構築することで、PPP/PFI の活用が飛躍的に進む。</p>
8	有効性等	① 適用数等 平成23年度 2件

		② 減収額	コンセッション方式を導入し、民間のビジネス機会の増大を図れば、法人税・所得税の増収が図られる(地方港共同体等が実施していた事業をコンセッション方式で民間事業者に発注した場合には増収となる)。
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 32 年度) 幅広い投資家の参加を促す要素を組み込んだ、新たな制度を構築することで、PPP/PFI の活用が飛躍的に進む。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 32 年度) 国土交通省関連の PPP/PFI 事業費について 2020 年までの合計で新たに 2 兆円実施。 ※国土交通省所管 PFI 事業の事業費 平成 17 年度～21 年度平均 1071 億円。これを約 2 倍。なお、事業費には公費で賄わない費用も含めてカウントすることが必要。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 32 年度) コンセッション方式を活用する PPP/PFI 事業を行う民間事業者においては、事業権(仮称)に大きな投資を行うため、償却方法を明確に定めなければコンセッション方式の普及が図れない。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 32 年度) コンセッション方式を導入し、民間のビジネス機会の増大を図れば、法人税・所得税の増収が図られる(地方公共団体等が実施していた事業をコンセッション方式で民間事業者に発注した場合には増収となる)。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	コンセッション方式を活用する PPP/PFI 事業を行う民間事業者においては、事業権(仮称)に大きな投資を行うため、償却方法を明確に定めることはコンセッション方式の普及を図るための的確かつ必要。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の整備及び維持管理を着実に行うとともに、経済成長や雇用創出等に資するため、コンセッション方式等による新たな PPP/PFI 事業の導入、インフラファンドの形成促進等を支援する。</p> <p>予算措置と税制措置が車の両輪として働くことにより、優良な PFI 事業が創生され、財政負担の軽減に資する。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		国土交通省成長戦略会議において、コンセッション方式における事業実施権を、たとえば「事業権」等のように、対抗要件を具備し、民間の資金・ノウハウが活用しやすい包括的な一つの財産権として位置づけるとともに、財産権の税法上の償却が必要との指摘を受けた。
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称）に係る特例措置の創設
2	要望の内容	<p>大都市圏の国際競争力強化に向けて、国家戦略プロジェクトによる都市の再構築とそれを実現するため、国家戦略的観点から「大都市圏戦略基本法（仮称）」を制定し（首都圏整備法等を抜本改正）、国が国家戦略として「大都市圏戦略」を策定する（平成23年度）こととしている。</p> <p>この戦略を推進する観点から、戦略核都市（仮称）への中核的大都市圏機能（仮称）の集積、戦略核都市圏内におけるインフラの更新及び緑地の保全等を、戦略核都市圏内の市町村が軌を一にして推進することができるよう、広域的な観点から調整・推進する必要がある事務（※）を実施する法人（戦略核都市圏広域連携推進機構（仮称））を、戦略核都市及びその周辺市町村等は共同して設立することができることとする。</p> <p>当該機構の行う業務は大都市圏戦略を推進する観点から行われる公益性の高い業務であり、かつ、当該業務により収益を上げることが想定していないことから、当該機構を税法上「公共法人」と位置づけ、法人税等を非課税とすることで、同機構の設立を促進し、大都市圏戦略の推進に向けた戦略核都市圏内の市町村間の広域連携を促進することとする。</p> <p><国税> ○法人税 非課税 <地方税> ○事業税 非課税</p> <p>※広域的な観点からの調整・推進を要する事務の例 ・戦略核都市が策定する戦略核都市圏基本構想等の策定・変更に係る提案 ・戦略核都市圏における中核的大都市圏機能の集積等に関するマスタープランの策定 ・機構を構成する市町村（構成団体）の委託に基づく、構成団体間等の財政調整 ・中核的大都市圏機能の集積に必要な土地の造成、広域的な緑地保全に係る提案・調整・普及啓発 など</p>
3	担当部局	国土計画局 広域地方整備政策課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	—
6	適用又は延長期間	恒久措置
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 アジア諸都市の台頭による日本の国際競争力の相対的低下への懸念がされる中、国の成長を牽引するエンジンである大都市圏の国際競争力を強化するため、国の主導により、大都市圏に関する戦略を明確にし、大都市圏の成長を促す仕組みを更に発展させる。</p> <p>《政策目的の根拠》 新成長戦略（H22.6.18.閣議決定）では、大都市のインフラ整備のマスタープランとなる「大都市圏戦略基本法（仮称）案」の提出を早期に実施するとともに、2011年度までに「大都市圏戦略基本法（仮称）」を施</p>

		<p>行ずるとしている。</p> <p>また、「国土交通省成長戦略」(H22.5.17公表)においても、「国の成長を牽引するエンジンである大都市圏について、国の主導により、戦略を明確にする」とし、「国家戦略的観点から、大都市圏戦略基本法(仮称)」を制定し、国が国家戦略として大都市圏戦略を23年度に策定することを目指すとしている。</p>	
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標：10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</p> <p>施策目標：40 総合的な国土形成を推進するに包含。</p>	
	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>「大都市圏戦略基本法案(仮称)」に基づき国家戦略的観点から策定される大都市圏戦略を推進するために、戦略核都市及びその周辺市町村が、その行政界に捉われることのない広域的な観点から適切に連携しつつ同戦略を推進するための調整・提案を一括して担う戦略核都市圏広域連携推進機構の創設を促す。</p>	
		<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>—</p>	
		<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>戦略核都市圏広域連携推進機構が創設されることで、戦略核都市への中核的大都市圏機能の集積、戦略核都市圏内におけるインフラの更新及び緑地の保全等を、戦略核都市圏内の市町村が軌を一にして推進することができるようになり、これによって大都市圏の成長が促され、政策目的に掲げる「大都市圏の国際競争力」が強化される。</p>	
8	有効性等	① 適用数等	2件/年
		② 減収額	—
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》</p> <p>中核的大都市圏機能の戦略市街地及び戦略核都市への新規立地が推進されることにより、国の成長を牽引するエンジンである大都市圏について、さらなる機能の集積が図られ、世界のイノベティブな企業や人材を磁石のように引き付けることができる。</p> <p>国際競争力の強化に資する中核的大都市圏機能の新規立地が促進されることのほか、各府省の政策ともあいまって、大都市圏の成長が促され、大都市圏戦略の策定後10年間にわたる経済波及効果約60億円、新規雇用者数約23万人が見込まれる。</p>
			<p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》</p> <p>本特例措置により、戦略核都市及びその周辺市町村が、その行政界に捉われることのない広域的な観点から適切に連携しつつ大都市圏戦略を推進するための調整・提案を一括して担う戦略核都市圏広域連携推進機構の創設が促進される。</p>

		<p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》</p> <p>仮に、本特例措置が新設されず、戦略核都市圏広域連携推進機構の創設が進まなかった場合、都市計画の策定権限の多くが各市町村に委ねられている現状にかんがみ、戦略核都市圏内の市町村の協力の下、戦略核都市への中核的大都市圏機能の集積、戦略核都市圏内におけるインフラの更新、緑地の保全等が促されず、結果として戦略核都市圏における集約型の都市圏構造の実現に支障が生ずる。</p>
		<p>《税込減を是認するような効果の有無》</p> <p>本機構は、大都市圏戦略を推進し、諸外国から様々な投資や人材を引き付けることを可能とするような魅力ある都市圏構造を実現するために必要となる、中核的大都市圏機能の集積に必要な土地の造成等を実施することとなるが、本事業は当然のことながら営利目的でなされるものではないが、単年度では事業収益が上がる可能性がある。この収益に対して課税することとした場合、本機構による広域的な観点からの様々な事業の促進を抑制することになってしまう。</p> <p>また、本機構は、その構成団体たる戦略核都市圏内の市町村（構成団体）の委託に基づき、構成団体間等の財政調整を行うことができることとすることを検討中である。</p> <p>したがって、本機構の活動に対して法人税等を非課税とする措置は、戦略核都市圏内の関係市町村の意思の広域的かつ自発的な統一を促すための調整・提案を一括して担う主体の創設を促す上で有効性が認められる。</p>
9	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>大都市圏戦略には国家戦略的視点から必要とされる施策が盛り込まれることとなるとはいえ、そのために必要となる地方公共団体相互の広域連携を国が指示・強制することは、地域主権の考え方に反するものであり、結果的に大都市圏戦略の実効性ある推進が危ぶまれることとなる。</p> <p>したがって、既述のような大都市圏戦略の推進のために必要となる施策について、経済活動を担う多様な民間主体も含めた形での戦略核都市圏内の市町村による広域連携を、あくまで各市町村の「発意」により促す仕組みの創設は、地域主権の考え方に沿った形での大都市圏戦略の実現を目指す上で不可欠であり、またそのような広域連携は長期的に継続して初めて意味をもつものであることから、短期かつ即効性のある施策の実現を狙う補助金等との政策手段と比較して、本特例措置は相当性が認められる。</p>
		<p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <p>—</p>
		<p>③ 地方公共団体が協力する相当性</p> <p>大都市圏戦略を推進し、中核的大都市圏機能の集積、戦略核都市圏内におけるインフラの更新、緑地の保全等のための施策を実現するためには、大都市圏内の関係地方公共団体との調整を行い、意見の統一を図っていく必要がある、当該地方公共団体の協力がなければ、大都市圏戦略の推進のための施策の実現に影響が生じるため。</p>
10	有識者の見解	特になし

11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—
----	--------------------	---

戦略核都市圏広域連携推進機構(仮称)に係る特例措置の創設 適用見込みの推計

○適用見込み件数

初年度に戦略核都市圏広域連携推進機構(仮称)を創設する意思がある団体としては下記の2件が該当し、翌年度以降も同程度の創設が見込まれることから、年間2件と推計する。

(参考)

要望書を提出した団体

九都県市首脳会議・茨城県

首都圏業務核都市首長会議

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	「新しい公共」によるコミュニティ活動支援ファンドへの投資に対する特例措置の創設
2	要望の内容	「新しい公共」の考え方に基づく地域経営活動を行う主体に対して投融資を行う基金に対する投資に対し、投資者の法人税を投資額の10%を上限として税額を控除
3	担当部局	国土計画局 広域地方整備政策課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	—
6	適用又は延長期間	恒久措置
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 個人の金融資産、地域の志あるお金が「新しい公共」の担い手に活用され、そのような資金が地域で循環する地域金融の仕組みを構築することで、地域活動の自律的な発展と、それによる地域の活性化を実現することを目的とする。</p> <p>《政策目的の根拠》 国土形成計画(全国計画)(平成20年7月4日閣議決定)において、「地域の資金が地域に再投資される「資金の小さな循環」などによる「志」ある投資の推進を通じた資金の確保」が必要であることが記載されている。 国土交通省成長戦略報告書(平成22年5月17日決定・発表)においては、基本的な考え方を財政出動に頼らない成長の実現としており、そのため民間資金の活用が重要視されている。また「新しい公共」の考え方に即した地域づくり活動を金融・税制面で支援することが記載されている。 「新しい公共」円卓会議(平成22年6月4日)においても、「地域コミュニティのソーシャルキャピタルを高める先進的な活動を促進・支援」するべきとの提案がなされており、提案に対する政府の対応として、「地域金融を活用したファンド等を通じて、地域コミュニティ振興に資する「地域の志ある投資」を促進することを年内を目途に検討する。」、「多様な主体が地域づくりを担っていけるよう、平成23年度から、自発的な地域づくり活動を支援する取組の他、中間支援組織の育成支援に取り組む。」と記載されている。 政府の新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)においても、日本経済の成長力と政策対応の基本的考え方の中で「社会的企業・NPO等に対する資金供給」が必要であり、「リスク・マネーの供給やNPO等への資金供給を円滑化するため、規制・制度や税制の改革を進める」とされ、さらにそのための金融戦略として「国民金融資産を成長分野や地域に活用する」ため、「ファンドスキームの活用」などにより「官民総動員による対応を進める」としている。工程表にも、「資金の流れを変え、国民が支える公共を構築」するための施策として「地域金融を活用したファンドを通じた、「地域の志ある投資」の促進を年内を目途に検討」と記載されている。</p>

		② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標:10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</p> <p>施策目標:40 総合的な国土形成を推進するに包含。</p>
		③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>「新しい公共」の担い手のうち、行政とも連携して責任と権限を持って地域づくり活動を実施している主体が増加し、またコミュニティ活動への投資が増加することにより、地域の志あるお金が地域で循環する地域金融の仕組みが構築されることを目標とする。</p>
			<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>「新しい公共」の担い手のうち、行政とも連携して責任と権限を持って地域づくり活動を実施している主体の数及び経済効果。</p> <p>(目標値)</p> <p>○主体の数:約 80,000 主体(2015 年を目途)</p> <p>○経済効果:約 20 億円(年間)</p> <p>-----</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>本特例措置により、ファンド形成が活発化し、個人の金融資産、地域の志あるお金が「新しい公共」の担い手に活用されることで、地域の志あるお金が地域で循環する地域金融の仕組みが構築され、「新しい公共」の担い手による地域づくり活動が促進されることにより、政策目的に掲げる「地域活動の自律的な発展」と、それによる「地域の活性化」を実現する。</p>
8	有効性等	① 適用数等	新たに認定が想定される「新しい公共」ファンドの数:約 50 件/年
		② 減収額	約 1 億円(各年度)
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》</p> <p>各府省の政策ともあいまって、「新しい公共」の活動促進により、2015 年を目途に、1500 億円の資金需要が見込まれ、この資金需要に対応するため、資金の流れをつくるファンドを支援し、地域活動の自律的な発展と、それによる地域の活性化が実現する。</p> <p>-----</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》</p> <p>「新しい公共」の担い手のうち、行政とも連携して責任と権限を持って地域づくり活動を実施している主体数が 2015 年を目途に約 80,000 主体に増加する。また、経済効果としては、他の租税特別措置も含めた年間の減収見込みが 2 億円であることから、約 20 億円がコミュニティ活動に投資されることとなる。</p> <p>-----</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》</p> <p>本特例措置がなければ、コミュニティ活動に対するリスクマネーの受け皿が育ちにくいと、地域に存在する志ある個人の金融資産が地域の中で有効活用されないおそれがある。</p>

			<p>《税込減を是認するような効果の有無》</p> <p>本特例措置により、地域金融機関への利子補給など国の資金に極力依存せず、地域にある様々な資源(資金、知恵等)の「新しい公共」分野への動員を促し、地域における持続的資金循環を作り出すことができる。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本特例措置は、国の資金に極力依存せず、地域にある様々な資源(資金、知恵等)の「新しい公共」の考え方に基づくコミュニティ活動への動員を促すものであり、地域の経済成長とそれを考えるコミュニティづくり、その前提となる持続的資金循環を作り出すことを目的とした措置であり、的確かつ必要最小限な措置である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>本特例措置は、ファンドに対する投資者を直接の対象とするものであるが、同措置の創設に加え、①広域中間支援組織を通じた、ファンド設立時の義務的経費等の支援、②広域中間支援組織を通じた、中間支援組織を育成することによる資金の借り手側に対するハンズオン支援※機能の強化を実施することにより、資金面、ソフト面両面からの支援により、「借り手側」、「貸し手側」それぞれの抱える問題を解決するための環境が整備され、地域における持続的資金循環の創出と、それに伴う「新しい公共」活動の一層の促進されることが期待される。</p> <p>※ハンズオン支援:事業計画策定、資金計画策定、税務、法人設立、各種申請、協力・提携機関の紹介、情報提供等</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		特になし
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

「新しい公共」によるコミュニティ活動支援ファンドへの

投資に対する特例措置の創設

適用見込みの積算根拠

税制特例の対象として想定しているファンド

○大規模なファンド（広域的なものを想定、1件あたり約3億円）

※ある県がメインとなり、周辺県も対象とする。6件を想定。

$$6 \times 3 = \underline{18 \text{ 億円}}$$

○中規模なファンド（範囲が都道府県程度を想定、1件あたり約5,000万円）

※各県に1つのイメージであるが、大規模なファンドがある県は必要性が低い

$$47 - 6 = 41, 41 \times 0.5 = \underline{20.5 \text{ 億円}}$$

よって、

- ・税制特例の対象としているファンドの総額は、 $18 + 20.5 = \underline{38.5 \text{ 億円}}$
- ・適用見込み（件数）は、47件 → 約50件

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	大都市圏の新たな政策区域に係る事業用資産の買換特例措置
2	要望の内容	次に掲げる事業用資産の買い換えの場合における課税の特例措置の創設 ① 大都市圏戦略基本法(仮称)に位置づけられる戦略市街地及び戦略核都市のうち、緊急かつ重点的に都市機能を集積・高度化すべき区域(都市再生緊急整備地域等)への買換 内容:譲渡益の一部(80%)について課税の繰延べ ② 工業団地造成事業敷地の区域外から、これらの区域への買換 内容:譲渡益の一部(80%)について課税の繰延べ
3	担当部局	都市・地域整備局 都市・地域政策課 広域都市圏整備室
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	—
6	適用又は延長期間	適用期間:5年間
7	必要性等	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>これまでの大都市圏政策は、高度経済成長期に既成市街地への人口・産業の過度な集中を抑制する観点から市街地及び都市圏を拡大してきたが、今後は、国際競争力の強化に向けた業務機能の効率的集積及び人口減少・少子高齢化に対応した郊外市街地のコンパクト化へ向けた都市構造の再編へ向けて、大きく方向転換を図ることが必要である。</p> <p>そのため、本特例の措置により、戦略市街地及び戦略核都市のうち、緊急かつ重点的に都市機能を集積・高度化すべき区域(都市再生緊急整備地域等)へ業務・商業等を誘導し、国際競争力の強化に資する都市機能が効率的かつ高度に集積した都市圏構造の再編を図り、もって都市圏全体の秩序ある発展を目指すものである。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>○国土交通省成長戦略(平成22年5月)以下抜粋 国家戦略的観点から「大都市圏戦略基本法(仮称)」を制定し(首都圏整備法等を抜本改正)、国が国家戦略として「大都市圏戦略」を策定する(平成23年度)。</p> <p>○新成長戦略(平成22年6月)～地域資源の活用による地方都市再生、成長の牽引役としての大都市の再生～ 「大都市圏戦略基本法(仮称)」の施行(平成23年度)。</p>
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標:7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標:26 都市再生・地域再生を推進する に包含。</p>

		③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 戦略核都市等において、業務・商業等機能が、緊急かつ重点的に都市機能を集積・高度化すべき区域（都市再生緊急整備地域等）に集積された効率的な都市圏構造への再編を図ることを目標とする。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 戦略核都市のうち、緊急かつ重点的に都市機能を集積すべき区域における業務・商業等機能の伸び率が、当該区域を除く戦略区域全体よりも安定的に上回ることを目標とする。</p> <p>具体的には、経済センサス基礎調査により算出された事業所数及び従業者数における伸び率について、緊急かつ重点的に都市機能を集積・高度化すべき区域（都市再生緊急整備地域等）が位置する市域等における伸び率を当該区域を除く戦略区域の市域等における伸び率で除した数値が、100を安定的に上回ることを目標とする。</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 戦略核都市等へ国際競争力の強化に資する業務・商業等の都市機能を誘導することにより、効率的な都市圏構造の再編が図られ、ひいては大都市圏全体の秩序ある発展に寄与するものである。</p>
8	有効性等	① 適用数等	① : (所得税) 17 件 (法人税) 23 件 ② : (所得税) - 件 (法人税) 5 件 適用されると見込まれる対象の過去の実績(平成19年度から3ヵ年)から平成23年度から平成27年度における平年度の適用数を推計。
		② 減収額	① : (所得税)643 百万円 (法人税)1,739 百万円 ② : (所得税) - 百万円 (法人税) 703 百万円 【算定根拠】 譲渡相当額×80%×所得税率・法人税率×適用数
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:H23年度~H27年度) 本特例措置により、事業者の新規投資意欲を促す重要なインセンティブとなり効果的に資産の買い換えが行われることが期待でき、国際競争力の強化に資する業務・商業等機能が集積した効率的な都市圏構造への再編が促進され、ひいては大都市圏全体の秩序ある発展に寄与するものである。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:H23年度~H27年度) 本特例措置は、適用されると見込まれる対象の過去の実績から相当程度の適用が想定され、戦略核都市等へ業務・商業等の都市機能が集積することにより、測定指標となる事業所数及び従業者数の伸びが見込まれたため、当該区域を除く戦略区域全体の伸び率より安定的に上回り、達成目標は実現されると考えられる。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:H23年度~H27年度) 激化する国際都市間の競争に勝ち抜くべく、本特例措置は、民間事業者に対し、戦略核都市等へ業務・商業等機能を移転・集積する際のインセンティブを提供することで大都市圏の国際競争力の強化を図るものであり、本特例が措置されない場合、戦略核都市等への集積に向け早期の達成が不可能となることが想定される。また工業団地への集積に対する特例措置は、地方公共団体が企業を誘致する際、事業者の新規投資意欲を促進する重要なインセンティブとなるため、必要不可欠である。</p>

			《税込減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:H23年度~H27年度) 本特例の措置により、都市機能が高度に集積した効率的な都市圏構造への再編が図られ、税込減とはなるものの、大都市圏が国の成長を牽引するエンジンとして国際競争力の強化が図られることにより、我が国の経済発展に寄与するものである。
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	本特例は、戦略核都市等のうち、緊急かつ重点的に都市機能を集積・高度化すべき区域(都市再生緊急整備地域)に限定し、事業用資産の買い換えを対象として機能の集積を図るものであり、買い換えを行う民間事業者に直接に届く税制上のインセンティブを与え、企業の新規投資意欲の促進に寄与するものである。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	各圏域に広がった国際競争力の強化に資する機能(事業用資産)を、移転・集積させるための支援措置は本特例のみである。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設に係る特別償却制度
2	要望の内容	<p>関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設のうち研究所用施設に係る建物及び附属設備並びに機械及び装置で一定の規模以上の償却資産については普通償却に加え、初年度の特別償却を認めているところであるが、この特別償却制度を2年間延長する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物及び付属施設（取得金額 2億円以上）特別償却率 8/100 ・機械及び装置（取得金額 240万円以上）特別償却率 16/100
3	担当部局	都市・地域整備局都市・地域政策課広域都市圏整備室
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>昭和62年新規・特別償却率（文化学術研究施設）建物及び附属設備 15/100 機械及び装置 30/100 （文化学術研究交流施設）建物及び附属設備 15/100</p> <ul style="list-style-type: none"> ・適用期限 建設計画承認の日から平成元年3月31日迄 <p>平成元年 適用期限2年延長 平成3年 適用期限2年延長 平成5年 適用期限2年延長 平成6年 文化学術研究交流施設に対する適用廃止 特別償却率の削除 建物及び附属設備 13/100 機械及び装置 28/100</p> <p>平成7年 適用期限2年延長 平成9年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 13/100 機械及び装置 26/100</p> <p>平成11年 適用期限2年延長 資金額要件の緩和（5億円以上→2億円以上） 面積要件の撤廃（3,000㎡→撤廃）</p> <p>平成13年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 13/100 機械及び装置 25/100</p> <p>平成15年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 13/100 機械及び装置 24/100</p> <p>平成17年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 12/100 機械及び装置 24/100</p> <p>平成19年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 10/100 機械及び装置 20/100</p> <p>平成21年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 8/100 機械及び装置 16/100</p>
6	適用又は延長期間	平成25年3月31日まで2年間の延長
7	必要性等 ① 政策目的及びその根拠	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>関西文化学術研究都市建設法に基づき、文化、学術及び研究の中心となるべき都市を建設し、もって我が国及び世界の文化等の発展並びに国民経済の発達に資することを目的としている。</p> <p>平成22年4月1日現在、文化学術研究施設用地857haのうち、305ha(約36%)が施設整備済となっているところであり、文化学術研究施設の集積メリットを発揮するに至っていない。集積メリットの発揮のためには、すべての地区で施設整備率をおおむね50%以上とすることが最低限必要であると考えている。</p>

		<p>《政策目的の根拠》</p> <p>関西文化学術研究都市建設促進法第3条に基づき国土交通大臣が決定する関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針（平成19年4月24日）の序章において、建設の目的が記載されている。</p>																						
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標26 都市再生・地域再生を推進するに含有。</p>																						
	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>本都市にふさわしい文化学術研究施設の立地を促進し集積度を高め、学研都市としての総合的な集積メリットが発揮されることによって、我が国のみならず世界を代表する文化・学術・研究の拠点を形成することを目標とする。</p>																						
		<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>拠点形成、集積メリットの発揮のためには一定の施設立地数が必要なことから、研究所用施設等の施設立地数を目標としており、平成24年度までの施設立地目標は156施設である。</p>																						
		<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>本特例により、研究所用施設を新規に立地する企業の初期運営を優位にさせ、立地のインセンティブを与えることで、研究所用施設の集積を誘導する。また、研究所用施設の集積による共同研究の実施等により、新産業創出等国民経済の活性化が期待される。</p>																						
8	有効性等	① 適用数等	<p style="text-align: right;">(単位:件数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H19(実績)</th> <th>H20(実績)</th> <th>H21(実績)</th> <th>H22(推計)</th> <th>H23(推計)</th> <th>H24(推計)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建物及び付属施設</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>機械及び装置</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <p>前回要望時の適用想定件数は年間3件程度となっており、想定を大きく外れるものではない。 実績については本都市内に立地する企業に対して実施したアンケート調査によるものである。また推計値は過去5カ年実績の平均値である。 なお、本特例は、適用の際に促進法に基づく建設計画に適合しているか等により判断されるものであり、また対象となる研究分野の制限を設けていないことから、特定のもののみに優遇が受けられるものではない。</p>		H19(実績)	H20(実績)	H21(実績)	H22(推計)	H23(推計)	H24(推計)	建物及び付属施設	2	1	0	1	1	1	機械及び装置	3	3	2	3	3	3
			H19(実績)	H20(実績)	H21(実績)	H22(推計)	H23(推計)	H24(推計)																
建物及び付属施設	2	1	0	1	1	1																		
機械及び装置	3	3	2	3	3	3																		
② 減収額	<p style="text-align: right;">(単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H19(実績)</th> <th>H20(実績)</th> <th>H21(実績)</th> <th>H22(推計)</th> <th>H23(推計)</th> <th>H24(推計)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建物及び付属施設</td> <td>21</td> <td>32</td> <td>0</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>機械及び装置</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>14</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>実績については本都市内に立地する企業に対して実施したアンケート調査によるものである。また推計値は過去5カ年実績の平均値等</p>		H19(実績)	H20(実績)	H21(実績)	H22(推計)	H23(推計)	H24(推計)	建物及び付属施設	21	32	0	9	9	9	機械及び装置	10	8	14	12	12	12		
	H19(実績)	H20(実績)	H21(実績)	H22(推計)	H23(推計)	H24(推計)																		
建物及び付属施設	21	32	0	9	9	9																		
機械及び装置	10	8	14	12	12	12																		

			により算定したものである。 【算定根拠】 取得価額(建物・機械)×適用数×特別償却率×法人税率
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間：H19年度～H24年度) 平成19年度から平成21年度までの間に大学、研究所等が96施設から114施設へと増加し、着実に文化学術研究施設等の集積が形成されつつあり、今後もさらなる立地促進が期待される。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間：H19年度～H24年度) 平成18年までの立地施設数は96施設、平成21年度までには114施設となっており、増加傾向を示しているものの、156施設という平成24年度末までの目標数の達成は困難な状況にあるが、本特例により施設の立地を誘導し、今後も引き続き立地数を増加させていく必要がある。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間：H23～24年度) 同都市の主要なクラスターである木津地区は現在土地造成中で、今後2年間において本格的な研究所用施設の進出が見込まれており、本特例措置の延長がされなかった場合、施設の進出への影響が懸念される。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間：H19～24年度) 本特例により、税収は減少するものの、地域の雇用創出などの経済効果が見込まれるばかりか、研究所用施設の集積により、共同研究の実施等により産業の高度化等の効果が期待される。なお、過去3カ年において5社が本特例措置の適用を受けている。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>研究所用施設は、一般的に収益性が低く、初期投資も大きくなる。本特例は資金調達形態にかかわらず初期負担の軽減が図られることから、立地誘導する上で有効に機能しており手段としての的確である。</p> <p>また、本特例は、対象となる研究分野の制限を設けておらず、特定のもののみに優遇が受けられるものではない。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>関西文化学術研究都市に限定した支援措置としては、税制に関する他の支援措置(文化学術研究施設のうち一定規模以上の新設されたものについては事業所税のうち資産割の課税標準の特例を設けている。また、文化学術研究施設を設置した者に対して、同都市に係る府県及び市町が不動産取得税又は固定資産税の不均一課税をした場合、減収額に対して国が交付税により一定の補填を行う。)があるが、税目は重複していない。また税制以外に関西文化学術研究都市に限定した支援措置等(補助金等)はない。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—

10	有識者の見解	—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	半島振興対策実施地域における工業用機械等の特別償却制度	
2	要望の内容	半島振興対策実施地域における、製造業及び旅館業の用に供する設備に係る特別償却制度を拡充の上、2年間延長する。 延長：・機械・装置 10/100(旅館業を除く)、建物・附属設備 6/100 拡充：・対象業種に農林水産物等販売業及び情報サービス業等を追加する (情報サービス業等：有線放送業、情報サービス業、インターネット附随サービス業、コールセンター) ・旅館業に係る過疎地域に類する地区の要件を廃止 (現行で過疎地域に類する地区の要件があるのは旅館業のみ)	
3	担当部局	都市・地域整備局地方振興課半島振興室	
4	評価実施時期	平成22年8月	
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	(製造業)昭和61年度：創設 昭和63年度、平成2,4年度：適用期間の2年延長 平成6年度：適用期間の1年延長 平成7,9,11,13,15,17,19,21年度：適用期間の2年延長 (旅館業)平成17年度：創設 平成19,21年度：適用期間の2年延長	
6	適用又は延長期間	2年間	
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 半島振興法に基づき、半島振興対策実施地域において、交通・生活基盤の整備と併せて、地域における産業を振興することにより、地域の活性化を図ることを政策目的とする。 また、その達成目標として、平成19年度に策定した指標である半島地域の交流人口の増加(対平成17年度比で102%(平成24年度に集計見込))を目指すものとする。 ----- 《政策目的の根拠》 ・半島振興法(昭和60法第63号) 第13条の2(農林水産業の振興) 第15条の2(地域間交流の促進) 第16条(税制措置) ・国土形成計画(平成20年7月4日閣議決定。観光振興、都市や他の半島地域との交流の促進)
		② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標： 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標： 26 都市再生・地域再生を推進する に包含。
		③ 達成目標及び測定指標	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 ・半島地域の交流人口の増加

			<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 平成19年度に策定した指標半島地域の交流人口(対平成17年度比で102%(平成24年度に集計見込))</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 製造業、旅館業等の特別償却制度を措置することにより、半島地域内における企業や旅館等の立地を促進し、地域間交流の増大及び産業振興を通じ、半島地域の活性化に寄与する。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>平成19年度:適用57件 平成20年度:適用69件 平成21年度:適用53件 平成22年度:適用64件 平成23年度:適用72件 平成24年度:適用69件 (関係道府県からの聞き取り調査。平成22年度～平成24年度の数字については見込みである。)</p>
		② 減収額	<p>平成19年度: 652百万円 平成20年度: 760百万円 平成21年度: 1,065百万円 平成22年度: 760百万円 平成23年度: 805百万円 平成24年度: 825百万円 (関係道府県からの聞き取り調査。平成22年度～平成24年度の数字については見込みである。) 【算定根拠】 建物・附属設備及び機械・装置の設備投資額×特別償却率×所得税率・法人税率</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:H17年度～H24年度) 本税制措置については、特別償却を適用した企業が地元の特産物等を原料に加工工場等を新設し、直接雇用創出につながった事例もあり、現行制度により半島地域の産業活力の維持・向上、他の地域との人やモノの交流の活発化が図られている。 ただし、地域経済状況は、半島地域の住民1人当たり課税対象所得の直近値(平成20年)は109万円(全国平均の72.2%)、半島地域の市町村の財政力指数の直近値(平成20年度)は0.40(全国平均の76.9%)となっており、依然大きな格差があることから、その是正に努めていく必要がある。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:H17年度～H24年度) 半島地域の交流人口は、制度創設時の数値(昭和60年113,690千人)から長期間着実に増加してきたが、景気低迷等の影響もあり、直近値(平成20年)は133,986千人、平成17年度対比98.9%となっている。 工場等の新規立地件数は、平成17年(86件)から平成20年(93件)まで80～90件台で順調に推移してきたが、景気の低迷の影響により最新の数値(平成21年度)は47件と減少に転じた。ただし、全国の新規立地件数も対前年度比でほぼ半減している中、本税制措置の適用件数は安定しており、利用率で見ると新規立地件数中の特別償却適用件数は21.4%(平成19年度)から44.7%(平成21年度)に向上しており、特別償却を適用した企業が地元の特産物等を原料に加工工場等を新設し、直接雇用創出につながった事例もある。 現行措置は企業誘致効果の極めて高い制度であり、これにより半島地域の産</p>

			<p>業活力の維持・向上、他の地域との人やモノの交流の活発化が図られている。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:H17年度~H24年度) 当該特例が措置されない場合、その地理的条件不利性により、半島地域内での新規立地が他地域に比べ抑制されることとなり、半島地域全体の産業振興が停滞し、その自立的発展に支障を生じる恐れがある。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:H17年度~H24年度) 当該特例が措置されることにより、企業の新規立地が増加し、当該企業からの税収に加え、地元の雇用の増大、地場製品の加工等による高付加価値化や、旅館業の新規立地に伴う地域における観光収入の増大等の、地域経済への効果が見込まれる。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>実需者のニーズに対応した機械等の新設・増設、旅行者の動向に合わせた宿泊設備の新築等は、社会経済情勢の変化に伴い随時行われるため、数多くの事業者による随時の投資に対応する措置として、租税特別措置は的確かつ効果的な手段である。</p> <p>また、特例措置の対象を全業種としているのではなく、半島振興に特に重要な業種を対象としており、必要最小限の特例措置である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>半島振興対策実施地域では公共事業のかさ上げ措置等を実施しているが、これは都道府県等に対して地域の社会基盤の整備の推進を支援するものである。一方、本税制措置は法人や個人を対象に、直接民間投資の誘発にインセンティブを与え、民間活力の発揮、民間雇用の創出などを後押しするものであり、予算上の措置とは適切かつ明確に役割分担されている。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	特定都市再生緊急整備地域(仮称)に係る課税の特例措置
2	要望の内容	<p>国際的機能など高度な都市機能を備え、国際競争力の強化など我が国全体の経済成長に貢献することが期待される地域として新たに設定する特定都市再生緊急整備地域(仮称)において、国土交通大臣の認定を受けて事業を実施する事業者に対する以下の特例措置を創設する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業により整備された建築物について、5年間5割増償却
3	担当部局	<p>都市・地域整備局まちづくり推進課</p> <p>国土計画局広域地方整備政策課</p>
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	新規
6	適用又は延長期間	2年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 東京をはじめとする我が国の大都市において、オフィス機能の単なる拡大でなく、国際的機能など多様な機能が備わった魅力が高く世界に発信可能な都市拠点を形成するとともに、国の主導により、大都市圏に関する戦略を明確にし、我が国経済の活性化を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》 「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)において、投資効果の高い大都市圏における魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指すことが基本方針として掲げられており、民間都市開発プロジェクトに係る規制緩和・金融措置等のための法案を早期に提出し、2011年度以降、その立上げ支援を行うこととされている。加えて、大都市のインフラ整備のマスタープランとなる「大都市圏戦略基本法(仮称)案」を早期に提出し、2011年度以降、「大都市圏戦略基本法(仮称)」を施行することとされている。</p> <p>「国土交通省成長戦略」(平成22年5月17日)においても、都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)の前倒し延長・拡充するとともに、各種の規制緩和や税制措置、金融措置を総合的に講じる地域を新たに設定し、大都市の再生や成長を一層促すことや、国家戦略的観点から、「大都市圏戦略基本法(仮称)」を制定し、国が国家戦略として大都市圏戦略を策定することが、優先的に実施すべき事項として掲げられている。</p>
		<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標 26 都市再生・地域再生を推進する</p> <p>政策目標：10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 施策目標：40 総合的な国土形成を推進するに包含。</p>
		<p>③ 達成目標及び測定指標</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 新たに設定する特定都市再生緊急整備地域において、国際競争力強化等に資する優良な民間都市再生事業を推進し、国際的機能など多様な機能が備わった魅力が高く世界に発信可能な都市拠点を形成するとともに、我が国経済の活性化を図る。</p>

		<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市再生特別措置法に基づき、国の認定を受けた民間都市開発事業※による経済波及効果 目標値：平成 24 年度 6.8 兆円 ※ 特定都市再生緊急整備地域、都市再生緊急整備地域又は都市再生整備計画区域内における事業が認定の対象。 都市機能更新率（建築物更新関係） 目標値：平成 25 年度 41% <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>特定都市再生緊急整備地域（仮称）において、割増償却の特例を措置することで事業者インセンティブを与えることにより、公共施設整備を伴う優良な都市開発事業を誘発するとともに、世界のイノベティブな企業や人材を引き付け、上記政策目的の実現に寄与することができる。</p>
8	有効性等	① 適用数等 (推計) 平成 23 年度 3 件 平成 24 年度 5 件 ※ 民間都市再生事業の年間平均認定件数を参考に推計。
		② 減収額 (推計) 平成 23 年度 764 百万円 平成 24 年度 1,366 百万円 ※ 認定都市再生事業における割増償却の特例の適用額を参考に推計。
		③ 効果・達成目標の実現状況 <p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間：平成 23 年度～平成 24 年度)</p> <p>都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域は、現在までに 65 地域、6,612ha が指定されており、同地域における認定民間都市再生事業（平成 22 年 4 月 1 日現在、35 件を認定済み）を含む各種プロジェクト等により、一定の経済的効果が得られている。</p> <p>一方、アジアの他の主要な国際都市と比較した場合に「交通・アクセス」「文化・交流」「居住」等の面が「弱み」とされている上に、5～10 年後には高い経済成長等を背景に上海や仁川等が台頭し、東京でさえその地位が大きく後退する可能性も指摘されている。</p> <p>こうした状況を踏まえ、日本の経済成長を実現するためには、東京をはじめとした我が国の大都市の国際競争力強化やその魅力向上に向けて、早急に国を挙げて取組を強化することが必要である。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間：平成 23 年度～平成 24 年度)</p> <p>民間都市再生事業計画は、平成 22 年 4 月現在 35 件が認定され、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上に向けた民間都市開発事業の促進が着実に図られており、都市機能更新率（建築物更新関係）は平成 21 年度までに 37.7%となるなど、目標達成に向けて順調に推移している。</p> <p>今後は、本特例措置を通じて、国として戦略的に指定する特定都市再生緊急整備地域（仮称）の地域内における優良な民間都市開発事業を推進するとともに国際競争力強化等に資する中核的大都市圏機能の新規立地が促進されることで、目標達成に向けた効果を発現していく見通しである。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間：平成 23 年度～平成 24 年度)</p> <p>上海や仁川等のアジア諸都市が成長してきており、5～10 年後には東京の地位さえ大きく後退することが懸念される中、国家戦略として我が国の大都市の国際競争力強化等を推進し、世界に発信可能な拠点整備を行うことは、「新成長戦略」や「国土交通省成長戦略」でも重要な施策として掲げられているところ、本特例措置が新設されなければ、事業者の優良な都市開発事業に対するインセンティブを欠くこととなるので、国として戦略的に指定する特定都市再</p>

			生緊急整備地域(仮称)の地域内における優良な民間都市開発事業を推進することができず、また、中核的大都市圏施設の新規立地が促進されないため、大都市の国際競争力強化等の推進を図ることができない。
			《税込減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成23年度～平成24年度) 本特例措置の創設により、国として戦略的に指定する特定都市再生緊急整備地域(仮称)における優良な都市開発事業を推進するとともに国際競争力強化等に資する中核的大都市圏機能の新規立地が促進することができ、ひいては国際的機能など多様な機能が備わった魅力が高く世界に発信可能な都市拠点を形成することができるとともに、我が国経済の活性化を図ることができる。
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	本特例措置は割増償却であり、最終的な納税額に変化は生じないため、補助金に比して国庫への負担が少なく、効率的な措置である。 また、本特例措置は、国として戦略的に指定する特定都市再生緊急整備地域(仮称)の地域内における、優良な民間都市開発事業に限って適用されるものであり、大都市の国際競争力強化等の政策目的の達成のための手段としての確かつ必要最小限の措置である。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	本特例措置と併せて金融支援を行うことを予定しているが、当該金融支援は事業の立ち上げ支援を行うものであり、一方、本特例措置は不動産の取得に係るコストを軽減するとともに、建築物の竣工後の事業に係る初期コストを軽減し、投下資本の早期回収を可能にすることで事業の採算性を高めるものである。これらの支援措置は、ともに当該事業の成立に必要なものであるが、上記のとおり、明確な役割分担がなされている。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	都市再生促進税制
2	要望の内容	都市再生特別措置法に基づき国土交通大臣の認定を受けた民間都市再生事業に係る以下の特例措置の適用期限を延長する。 <認定事業者に係る税制特例> 当該事業により整備される建築物について、5年間5割増償却 <地区内残留者に係る税制特例> 当該事業の用に供するために土地等を譲渡し、当該事業に係る代替資産を取得する場合、当該土地等の譲渡所得に係る80%課税繰延 <地区外転出者に係る税制特例> 当該事業の用に供するために土地等を譲渡し、やむを得ない事情により地区外に転出して代替資産を取得する場合、当該土地等の譲渡所得に係る80%課税繰延
3	担当部局	都市・地域整備局まちづくり推進課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<認定事業者に係る税制特例> 平成15年度 創設 平成17年度 適用期限の2年延長 平成19年度 適用期限の2年延長 平成21年度 適用期限の2年延長 <地区内残留者・地区外転出者に係る税制特例> 平成15年度 創設 平成18年度 適用期限の5年延長
6	適用又は延長期間	<認定事業者に係る税制特例> 2年延長 <地区内残留者・地区外転出者に係る税制特例> 5年延長
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 我が国の活力の源泉である都市について、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(=都市再生)を図り、都市の魅力を高める。</p> <p>《政策目的の根拠》 「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)において、投資効果の高い大都市圏における魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指すことが基本方針として掲げられている。 「国土交通省成長戦略」(平成22年5月17日)において都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)の前倒し延長・拡充が早期の実現を目指すものとして掲げられている。</p>
		<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標 26 都市再生・地域再生を推進するに包含</p>

		③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>我が国の活力の源泉である都市について、都市再生緊急整備地域において、優良な民間都市再生事業を推進することにより、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(＝都市再生)を図り、都市の魅力を高める。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市再生特別措置法に基づき、国の認定を受けた民間都市開発事業※による経済波及効果 目標値：平成 24 年度 6.8 兆円 ※ 特定都市再生緊急整備地域、都市再生緊急整備地域又は都市再生整備計画区域内における事業が認定の対象。 都市機能更新率(建築物更新関係) 目標値：平成 25 年度 41% <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>都市再生の拠点となる都市再生緊急整備地域において、国が、認定事業を対象とした税制上の特例措置を引き続き戦略的・重点的に講じることによって、事業者に対するインセンティブが生じるため、都市再生緊急整備地域内における優良な都市開発事業を誘発することができ、上記政策目的の実現に寄与することができる。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>(実績)</p> <p>割増償却：平成 19 年度 8 件 平成 20 年度 8 件 平成 21 年度 8 件 課税繰延：平成 19 年度～平成 21 年度 0 件 ※ 認定事業者に対する適用状況調査により集計。</p> <p>(推計)</p> <p>割増償却：平成 22 年度 10 件 平成 23 年度 10 件 平成 24 年度 8 件 課税繰延<地区内残留者>：平成 22 年度～平成 24 年度 1 件/年度 課税繰延<地区外転出者>：平成 22 年度～平成 24 年度 1 件/年度 ※ 適用実績を参考に推計。</p> <p><割増償却(認定事業者)></p> <p>○ 本特例措置は、都市の再生の拠点として重点的に市街地の整備を推進すべき地域である都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発事業を推進するための制度であって、当該事業を施行する能力のある民間事業者であれば一律に適用されるものである。実際の適用事例を見ても様々な事業者が本特例措置の適用を受けており、想定外に特定の者に偏っているということはない。</p> <p><課税繰延(従前地権者)></p> <p>○ 本特例措置は、都市再生緊急整備地域における都市の再生に資する優良な民間都市開発事業を行うための種地の供給者のコストを低減することによって事業実施の円滑化を図る制度であって、そのような種地の所有者であれば全員に適用の可能性があるため、想定外に特定の者に偏ることはない。</p>
		② 減収額	<p>(実績)</p> <p>割増償却：平成 19 年度 4,264 百万円 平成 20 年度 5,376 百万円 平成 21 年度 4,794 百万円 課税繰延：平成 19 年度～平成 21 年度 0 百万円 ※ 認定事業者に対する都市再生促進税制の適用状況調査により集計。</p> <p>(推計)</p>

		<p>割増償却:平成 22 年度 4,274 百万円 平成 23 年度 3,657 百万円 平成 24 年度 2,555 百万円</p> <p>課税繰延<地区内残留者>:平成 22 年度~平成 24 年度 56 百万円/年度 課税繰延<地区外転出者>:平成 22 年度~平成 24 年度 56 百万円/年度</p> <p>※ 都市再生促進税制の適用実績を参考に推計。</p>
	③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 19 年度~平成 24 年度)</p> <p>都市再生については、その拠点となる都市再生緊急整備地域において、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることを国家戦略として取り組んできており、これまでも三大都市圏を中心に、35 件(平成 22 年 4 月現在)の民間都市再生事業を認定し、推進してきたところである。</p> <p>しかしながら、金融機関等からの資金調達が依然として困難な状況にあるなど不動産業の経営状況は停滞しており、オフィスビルの老朽化や建築物の着工床面積の減少もみられるなど、我が国の都市再生をめぐる環境は、改善の傾向は見られるものの、引き続き厳しい状況にある。</p> <p>また、「新成長戦略」(平成 22 年 6 月 18 日閣議決定)において、投資効果の高い大都市圏における魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指すことが、基本方針として掲げられている。</p> <p>このような状況下においては、国が、認定事業を対象とした税制上の特例措置や民間都市開発推進機構による金融支援を引き続き戦略的・重点的に講ずることにより、都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発を引き続き促進し、不動産市場活性化の呼び水とすることが必要不可欠であるので、本特例措置は上記の政策目的の達成に寄与するものと言える。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 19 年度~平成 24 年度)</p> <p>民間都市再生事業計画は、平成 22 年 4 月現在 35 件が認定され、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上に向けた民間都市開発事業の促進が着実に図られており、都市機能更新率(建築物更新関係)は平成 21 年度までに 37.7%となるなど、目標達成に向けて順調に推移している。</p> <p>今後も認定建築物が順次整備される予定であり、当該特例も順次適用され、目標達成に向けた効果を発現していく見通しである。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 19 年度~平成 24 年度)</p> <p>資金流入の減少等による不動産市場の停滞など、引き続き都市再生については様々な課題がある中、都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発事業を推進する本措置が延長されなければ、我が国の活力の源泉である都市の活性化を図ることができなくなる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 19 年度~平成 24 年度)</p> <p>本特例措置を引き続き戦略的・重点的に講ずることにより、都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発を誘発し、不動産市場活性化の呼び水とすることができ、我が国の活力の源泉である都市の活性化を図ることができる。</p>
9	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p><認定事業者></p> <p>本特例措置は割増償却であり、最終的な納税額に変化は生じないため、補助金に比して国庫への負担が少なく、効率的な措置である。</p> <p>本特例措置は、これまで多数の事業者への適用実績があり、また、都市再</p>

		<p>生の拠点として重点的に市街地の整備を推進すべき地域である都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発事業に限って適用されるものであり、都市再生の推進による都市の魅力向上という政策目的の達成のための的確かつ必要最小限の措置である。</p> <p><地区内残留者・地区外転出者に係る税制特例> 土地の譲渡に当たっては、その譲渡に係る所得について課税されることとなるが、上記の政策目的を達成するためには当該譲渡に係る課税の負担を軽減することで足り、あえて補助金等の別途の手段を設ける必要はない。 本特例措置は、民間事業者の事業用地の取得の促進及びそれに伴う民間都市開発事業の推進に寄与するものであり、都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発事業に限って適用されるものであるため、上記の政策目的の達成のための的確かつ必要最小限の措置である。</p>
	② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p><認定事業者> 本特例措置と併せて金融支援を行うこととしているが、当該金融支援は事業の立ち上げ支援を行うものであり、一方、本特例措置は不動産の取得に係るコストを軽減するとともに、建築物の竣工後の事業に係る初期コストを軽減し、投下資本の早期回収を可能にすることで事業の採算性を高めるものである。これらの支援措置は、ともに当該事業の成立に必要なものであるが、上記のとおり、明確な役割分担がなされている。</p> <p><地区内残留者・地区外転出者> 本特例措置に類する税制特例以外の支援措置は講じられていない。</p>
	③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解	—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	まち再生促進税制	
2	要望の内容	<p>都市再生特別措置法第 63 条に基づき国土交通大臣の認定を受けた民間都市再生整備事業に係る以下の特例措置について、事業区域が認定中心市街地の区域内等にある場合は、事業区域の面積を 0.5 ヘクタール以上とする要件を廃止することとした上で、適用期限を 2 年間延長する。</p> <p><認定整備事業者に係る税制特例> 当該事業により整備される建築物について、5 年間 5 割増償却</p> <p><地区内残留者に係る税制特例> 当該事業の用に供するために土地等を譲渡し、当該事業に係る代替資産を取得する場合、当該土地等の譲渡所得に係る 80%課税繰延</p> <p><地区外転出者に係る税制特例> 当該事業の用に供するために土地等を譲渡し、やむを得ない事情により地区外に転出して代替資産を取得する場合、当該土地等の譲渡所得に係る 80%課税繰延</p>	
3	担当部局	都市・地域整備局まちづくり推進課	
4	評価実施時期	平成22年8月	
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p><認定整備事業者に係る税制特例> 平成 17 年度 創設 平成 19 年度 適用期限の 2 年延長 平成 21 年度 適用期限の 2 年延長</p> <p><地区内残留者・地区外転出者に係る税制特例> 平成 17 年度 創設 平成 18 年度 適用期限の 5 年延長</p>	
6	適用又は延長期間	<p><認定整備事業者に係る税制特例> 2 年延長</p> <p><地区内残留者・地区外転出者に係る税制特例> 5 年延長</p>	
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 全国における民間投資を促進する全国都市再生を推進し、地域活性化を図る。</p> <p>-----</p> <p>《政策目的の根拠》 「国土交通省成長戦略」(平成 22 年 5 月 17 日)において、都市再生特別措置法(平成 14 年法律第 22 号)の前倒し延長・拡充が早期の実現を目指すものとして掲げられている。</p>
		② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標 26 都市再生・地域再生を推進するに包含</p>
		③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 全国都市再生に資する民間プロジェクトの立ち上がりを推進することにより、地域活性化を図る。。</p>

		<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市再生特別措置法に基づき、国の認定を受けた民間都市開発事業※による経済波及効果 目標値：平成 24 年度 6.8 兆円 ※ 特定都市再生緊急整備地域、都市再生緊急整備地域又は都市再生整備計画区域内における事業が認定の対象。 都市機能更新率（建築物更新関係） 目標値：平成 25 年度 41% <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>市町村が定める都市再生整備計画の区域内における優良な民間都市開発事業について、引き続き重点的な支援を行うことにより、事業者に対するインセンティブが生じるため、地方都市等の不動産市場活性化の呼び水とすることができ、上記政策目的の実現に寄与することができる。</p>
8 有効性等	① 適用数等	<p>(実績)</p> <p>割増償却：平成 19 年度 0 件、平成 20 年度 0 件、平成 21 年度 1 件 課税繰延：平成 19 年度～平成 21 年度 0 件 ※ 認定事業者に対する税制適用状況調査により集計。</p> <p>(推計)</p> <p>割増償却：平成 22 年度 2 件 平成 23 年度 4 件 平成 24 年度 6 件 課税繰延＜地区内残留者＞：平成 22 年度～平成 24 年度 1 件/年度 課税繰延＜地区外転出者＞：平成 22 年度～平成 24 年度 1 件/年度 ※ 適用実績を参考に推計。</p> <p><割増償却(認定事業者)></p> <p>○ 本特例措置は、市町村が定める都市再生整備計画の区域内における優良な民間都市開発事業を推進するための制度であって、当該事業を施行する能力のある民間事業者であれば一律に適用されるものであり、想定外に特定の者に偏ることはない。</p> <p><課税繰延(従前地権者)></p> <p>○ 本特例措置は、市町村が定める都市再生整備計画の区域内における都市の再生に資する優良な民間都市開発事業を行うための種地の供給者のコストを低減することによって事業実施の円滑化を図る制度であって、そのような種地の所有者であれば全員に適用の可能性があるため、想定外に特定の者に偏ることはない。</p>
	② 減収額	<p>(実績)</p> <p>割増償却：平成 19 年度 0 百万円、平成 20 年度 0 百万円、 平成 21 年度 102 百万円 課税繰延：平成 19 年度～平成 21 年度 0 百万円 ※ 認定整備事業者に対するまち再生促進税制の適用状況調査により集計。</p> <p>(推計)</p> <p>割増償却：平成 22 年度 307 百万円 平成 23 年度 447 百万円 平成 24 年度 595 百万円 課税繰延＜地区内残留者＞：平成 22 年度～平成 24 年度 4 百万円/年度 課税繰延＜地区外転出者＞：平成 22 年度～平成 24 年度 4 百万円/年度 ※ まち再生促進税制の適用実績を参考に推計。</p>

	<p>③ 効果・達成目標の実現状況</p>	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成19年度～平成24年度)</p> <p>地域活性化のためのまちづくりについては、平成17年度に、市町村が作成する都市再生整備計画の区域内において都市再生整備計画に記載された事業と一体的に施行される民間都市再生整備事業に係る税制上の特例が創設されるなど、官民一体となった取組が推進されているところである。</p> <p>地方都市における民間プロジェクトの採算性は引き続き厳しい状況である上、リーマンショック以降の不動産における景気後退は、改善しつつあるものの依然として深刻であり、建築物の着工床面積の減少もみられるなど、全国都市再生の推進については様々な課題が山積しており、引き続き、本特例措置により、地方都市等の不動産市場活性化の呼び水としていくことが必要不可欠であるので、本特例措置は上記の政策目的の達成に寄与するものと言える。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成19年度～平成24年度)</p> <p>民間都市再生整備事業計画は、平成22年4月末現在23件が認定され、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上に向けた民間都市開発事業の促進が着実に図られており、都市機能更新率(建築物更新関係)は平成21年度までに37.7%となるなど、目標達成に向けて順調に推移している。</p> <p>今後も認定建築物が順次整備される予定であり、当該特例も順次適用され、目標達成に向けた効果を発現していく見通しである。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成19年度～平成24年度)</p> <p>公共投資の縮減等により地方経済全体が収縮するとともに、リーマンショック以降の景気後退が依然として深刻であるなど、地方における民間プロジェクトの採算性は引き続き厳しい状況に置かれている中、優良な民間都市開発事業の支援を行う本措置が延長されなければ、全国における地域活性化を図ることができなくなる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成19年度～平成24年度)</p> <p>本特例措置を引き続き戦略的・重点的に講ずることにより、市町村が定める都市再生整備計画の区域内における優良な民間都市開発事業を誘発し、地方都市等の不動産市場活性化の呼び水とすることができ、地域の活性化を図ることができる。</p>
<p>9 相当性</p>	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p>	<p><認定事業者></p> <p>本特例措置は割増償却であり、最終的な納税額に変化は生じないため、補助金に比して国庫への負担が少なく、効率的な措置である。</p> <p>本特例措置は、市町村が定める都市再生整備計画の区域内における優良な民間都市開発事業に限って適用されるものであり、全国都市再生の推進による地域経済の活性化という政策目的の達成のための的確かつ必要最小限の措置である。</p> <p><地区内残留者・地区外転出者></p> <p>土地の譲渡に当たっては、その譲渡に係る所得について課税されることとなるが、前述した政策目的を達成するためには当該譲渡に係る課税の負担を軽減することで足り、あえて補助金等の別途の手段を設ける必要はない。</p> <p>本特例措置は、民間事業者の事業用地の取得の促進及びそれに伴う民間都市開発事業を推進するため、市町村が定める都市再生整備計画の区域内における優良な民間都市開発事業に限って適用されるものであり、政策目的の達成のための的確かつ必要最小限の措置である。</p>

		<p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p>	<p><認定整備事業者> 本特例措置と併せて金融支援を行うこととしているが、当該金融支援は事業の立ち上げ支援を行うものであり、一方、本特例措置は不動産の取得に係るコストを軽減するとともに、建築物の竣工後の事業に係る初期コストを軽減し、投下資本の早期回収を可能にすることで事業の採算性を高めるものである。これらの支援措置は、ともに当該事業の成立に必要なものであるが、上記のとおり、明確な役割分担がなされている。</p> <p><地区内残留者・地区外転出者> 本特例措置に類する税制特例以外の支援措置は講じられていない。</p>
		<p>③ 地方公共団体が協力する相当性</p>	<p>—</p>
10	有識者の見解	<p>—</p>	
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	<p>—</p>	

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	都市の再生を図るための新たな金融支援に関連する特例措置
2	要望の内容	都市再生特別措置法に基づき国土交通大臣の認定を受けた民間都市再生事業について、新たに創設する金融支援(特定目的会社(以下「TMK」という。))に対する貸付け)に関する以下の特例措置を創設する。 ・ 当該TMKの利益について損金算入し法人税を非課税とする措置 ※ 本特例措置は、金融支援を受けてTMKが行う事業に係る利益が投資家に届くまでに、法人税、配当課税という二重の課税によって目減りすることを防ぐため、TMKの利益を損金算入することで法人税を非課税とし、二重課税を回避するもの。
3	担当部局	都市・地域整備局まちづくり推進課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	新規
6	適用又は延長期間	恒久措置
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠 《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 我が国の活力の源泉である都市について、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(=都市再生)を図るとともに、我が国経済の活性化を図る。 《政策目的の根拠》 「新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)」においては、「早期実施事項(2010年度に実施する事項)」として「民間都市開発プロジェクトに係る規制緩和・金融措置等(法案提出)」とされている。 「国土交通省成長戦略」(平成22年5月17日)においては、「開発が長期にわたる優良プロジェクトについて、民間金融機関の長期融資が付かない現状を踏まえ、特に調達が困難なミドルリスク資金供給の円滑化など安定的な金利で長期に資金調達ができる方策を検討する。」とされている。また、「各地域の都市・まちにおいては、財政制約が厳しい中、公共事業依存から脱却し、自発的・自立的に地域の個性と強みを活かして地域のポテンシャルを活性化させていく必要がある。」としている。
		② 政策体系における政策目的の位置付け 政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標 26 都市再生・地域再生を推進するに包含
		③ 達成目標及び測定指標 《租税特別措置等により達成しようとする目標》 我が国の活力の源泉である都市について、都市の再生が特に必要な地域において、優良な民間都市開発事業を推進することにより、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(=都市再生)を図るとともに、我が国経済の活性化を図る。 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 民間都市開発の誘発係数 目標値 : 16倍(平成19年から平成23年までの5ヶ年平均) 平成21年度末 : 12.8倍(平成19年から平成21年までの実績)

			<p>※ 民間都市開発の誘発係数とは、民間都市開発に関し、民間都市開発推進機構が関わることにより、公共施設整備を伴う優良な都市開発が誘発された係数 (民間都市開発推進機構が関わった案件の総事業費 / 当該案件の国費投入額)</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 当該特例措置により民間都市開発推進機構から貸付を受けて都市開発を行うTMKの利益に対する二重課税を回避することが可能になることで、TMKに対する金融支援(貸付け)が有効な金融手段となり、その金融支援によって当該指標を上昇させることを通じて、必要最小限の財政支出により複数の優良な民間都市開発プロジェクトが実施されることになるため、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上が促進される。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>(推計) 平成 23 年度 0 件 平成 24 年度 2 件 平成 25 年度 4 件 ※ 金融支援に対する相談件数を参考に算出。</p>
		② 減収額	<p>(推計) 平成 23 年度 ~ 平成 25 年度 0 万円 ※ 本特例措置は、民間都市開発機構からの貸付けを有効にすることを目的としており、新たな減収が発生するものではない。</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度~平成 25 年度) 金融機関等からの資金調達が依然として困難な状況にあるなど、不動産業の経営状況は停滞しており、我が国の都市再生をめぐる環境は、改善の傾向は見られるものの、引き続き厳しい状況にある。 このような状況下においては、国が金融支援を戦略的・重点的に講ずることにより、都市の再生が特に必要な地域(都市再生特別措置法における特定都市再生緊急整備地域(仮称)、都市再生緊急整備地域、都市再生整備計画の区域)における民間都市開発を促進し、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図る必要があり、本特例措置は当該金融支援を有効に行う上で必要不可欠であるので、上記の政策目的の達成に寄与するものと言える。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度~平成 25 年度) 本特例措置により都市開発を行うTMKに対する金融支援(貸付け)が有効な金融手段となることから、民間都市開発が一層促進され、優良な都市開発が誘発されていくことになるため、目標達成に向けた効果を発現していく見通しである。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 23 年度~平成 25 年度) 本特例措置が講じられないことにより、貸付けに関し民間都市開発推進機構を通じた支援のインセンティブがなくなり、その限りにおいて優良な都市開発プロジェクトが支援されなくなることや、都市開発事業そのものは実施されたとしても、都市の機能の高度化や都市の居住環境の向上が図られるような施設についての支援が行われず、結果としてこれらの施設の整備が行われないことになる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 23 年度~平成 27 年度) 本特例措置により、民間都市開発推進機構から貸付を受けて都市開発を行うTMKの利益に対する二重課税を回避することが可能になることで、TMKに対する金融支援(貸付け)が有効な金融手段となることから、安定的な金利で長期に資金調達が可能となり、一層都市開発事業が促進され、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上が図られる。</p>

9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	本特例措置は、特定都市再生緊急整備地域等の政策的な地域における優良な都市開発事業に限って行われるものであり、金融支援措置に付随して実施されるものであるため、都市の再生を図るという政策目的の達成のための的確かつ必要最小限の措置である。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	本特例措置は、金融支援措置(貸付け)に付随して実施されるものであるが、当該金融支援措置は事業立ち上げ支援を行うためのものであり、一方、本特例措置は事業継続に当たっての利益配分の円滑化を意図して行われるものであるため、これらの措置は明確な役割分担がなされている。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	認定事業用地適正化計画に基づく土地等の交換等に係る特例措置
2	要望の内容	<p>民間都市開発の推進に関する特別措置法(昭和 62 年法律第 62 号)により国土交通大臣の認定を受けた事業用地適正化計画(認定計画)に定められた事業用地の区域内に存する隣接土地又は当該隣接土地上の権利と、当該認定計画に係る認定事業者の有する土地建物等で区域外にあるものとの交換等をした場合の課税の特例措置として、100%課税の繰延が認められているところである。</p> <p>本特例の適用対象区域を、都市再生特別措置法に基づき指定された都市再生緊急整備地域に限定することとした上で、適用期限を 2 年間延長する。</p>
3	担当部局	都市・地域整備局まちづくり推進課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成 11 年度 創設</p> <p>平成 14 年度 適用期限の 3 年延長</p> <p>平成 17 年度 適用期限の 2 年延長</p> <p>平成 18 年度 計画の対象に中心市街地活性化法に基づき内閣総理大臣が認定した基本計画の区域を追加</p> <p>平成 19 年度 適用期限の 2 年延長 適用要件から三大都市圏の既成市街地等を除外</p> <p>平成 21 年度 適用期限の 2 年延長</p>
6	適用又は延長期間	2 年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 我が国の活力の源泉である都市について、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(=都市再生)を図り、都市の魅力を高める。</p> <p>《政策目的の根拠》 都市再生特別措置法(平成 14 年法律第 22 号)第 1 条において、「情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(以下「都市の再生」という。)を図る」とされている。 また、民間都市開発の推進に関する特別措置法(昭和 62 年法律第 62 号)第 1 条において、「良好な市街地の形成と都市機能の維持及び増進を図り、もって地域社会の健全な発展に寄与する」とされている。</p>
		<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標 26 都市再生・地域再生を推進するに包含</p>
		<p>③ 達成目標及び測定指標</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 我が国の活力の源泉である都市について、優良な民間都市開発事業を行うための土地の集約・整形化を進めることで、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(=都市再生)を図り、都市の魅力を高める。</p>

			<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 都市機能更新率(建築物更新関係) 目標値:平成 25 年度 41.0%</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 国が認定事業用地適正化計画に基づく土地等の交換等に係る税制上の特例措置を引き続き戦略的・重点的に講じることによって、都市の再構築を図る民間都市開発事業を誘発することができ、上記政策目的の実現に寄与することができる。</p>																								
8	有効性等	① 適用数等	<p>(実績)</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 11 年度</td><td>2 件</td> <td>平成 12 年度</td><td>3 件</td> <td>平成 13 年度</td><td>4 件</td> </tr> <tr> <td>平成 14 年度</td><td>4 件</td> <td>平成 15 年度</td><td>1 件</td> <td>平成 16 年度</td><td>1 件</td> </tr> <tr> <td>平成 17 年度</td><td>0 件</td> <td>平成 18 年度</td><td>0 件</td> <td>平成 19 年度</td><td>0 件</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td><td>1 件</td> <td>平成 21 年度</td><td>0 件</td> <td>合計</td><td>16 件</td> </tr> </table> <p>※ 事業用地適正化計画認定実績から集計。</p> <p>(推計) 平成 22 年度～平成 24 年度 1 件/年度 ※ 事業用地適正化計画の認定実績から推計。</p>	平成 11 年度	2 件	平成 12 年度	3 件	平成 13 年度	4 件	平成 14 年度	4 件	平成 15 年度	1 件	平成 16 年度	1 件	平成 17 年度	0 件	平成 18 年度	0 件	平成 19 年度	0 件	平成 20 年度	1 件	平成 21 年度	0 件	合計	16 件
平成 11 年度	2 件	平成 12 年度	3 件	平成 13 年度	4 件																						
平成 14 年度	4 件	平成 15 年度	1 件	平成 16 年度	1 件																						
平成 17 年度	0 件	平成 18 年度	0 件	平成 19 年度	0 件																						
平成 20 年度	1 件	平成 21 年度	0 件	合計	16 件																						
		② 減収額	<p>(実績)</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 11 年度</td><td>43 百万円</td> <td>平成 12 年度</td><td>25 百万円</td> <td>平成 13 年度</td><td>102 百万円</td> </tr> <tr> <td>平成 14 年度</td><td>10 百万円</td> <td>平成 15 年度</td><td>8 百万円</td> <td>平成 16 年度</td><td>4 百万円</td> </tr> <tr> <td>平成 17 年度</td><td>0 百万円</td> <td>平成 18 年度</td><td>0 百万円</td> <td>平成 19 年度</td><td>0 百万円</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td><td>11 百万円</td> <td>平成 21 年度</td><td>0 百万円</td> <td>合計</td><td>203 百万円</td> </tr> </table> <p>※ 事業用地適正化計画の認定実績から推計。</p> <p>(推計) 平成 22 年度 25 百万円 平成 23 年度～平成 24 年度 31 百万円/年度 ※ 事業用地適正化計画認定実績から推計。但し、平成 22 年度は全国の平均地価、平成 23 年・平成 24 年は三大都市圏の平均地価を基に算出。</p> <p>○ 本特例措置は、都市の再生の拠点として重点的に市街地の整備を推進すべき地域である都市再生緊急整備地域の地域内における優良な民間都市開発事業を推進するために、当該事業の事業用地となる土地の交換等による集約・整形化を促進する制度であり、当該土地の所有者や当該事業を施行しようとする能力のある民間事業者であれば一律に適用されるものであるため、想定外に特定の者に偏っていることはない。</p>	平成 11 年度	43 百万円	平成 12 年度	25 百万円	平成 13 年度	102 百万円	平成 14 年度	10 百万円	平成 15 年度	8 百万円	平成 16 年度	4 百万円	平成 17 年度	0 百万円	平成 18 年度	0 百万円	平成 19 年度	0 百万円	平成 20 年度	11 百万円	平成 21 年度	0 百万円	合計	203 百万円
平成 11 年度	43 百万円	平成 12 年度	25 百万円	平成 13 年度	102 百万円																						
平成 14 年度	10 百万円	平成 15 年度	8 百万円	平成 16 年度	4 百万円																						
平成 17 年度	0 百万円	平成 18 年度	0 百万円	平成 19 年度	0 百万円																						
平成 20 年度	11 百万円	平成 21 年度	0 百万円	合計	203 百万円																						
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 24 年) 資金流入の減少等による不動産市場の停滞など、引き続き都市再生については様々な課題がある中、都市の再構築を図る民間都市開発事業を推進することを通じて我が国の活力の源泉である都市の活性化を図っていくことは、今日的な政策として合理的であるので、本税制特例により引き続き都市の再構築を図る民間都市開発事業を推進していくことが不可欠である。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 24 年) 本特例措置の適用などにより、都市機能更新率(建築物更新関係)は、平成 21 年度までに 37.7%となっているなど、順調に推移しているが、引き続き本特例措置を活用すること等により、都市の再構築等を通じた都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上の実現を図っていく必要がある。</p>																								

			<p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成19年度～平成24年)</p> <p>優良な民間都市開発事業を行うための土地の集約・整形化が進まず、その結果、都市の活性化が促進されない。</p>
			<p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成19年度～平成24年)</p> <p>本特例措置により、優良な民間都市開発事業を行うための土地の集約・整形化が進み、都市の再構築等を通じた都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上が図られ、都市が活性化する。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>土地の譲渡に当たっては、その譲渡に係る所得について課税されることとなるが、都市再生のための事業用地の集約・整形化の促進という政策目的を達成するためには、当該譲渡に係る課税の負担を軽減することで足り、あえて補助金等の別途の手段を設ける必要はない。</p> <p>また、本特例措置は、事業用地となる土地の交換等による集約・整形化を促進し、都市の再構築を図るため、都市の再生の拠点として重点的に市街地の整備を推進すべき地域である都市再生緊急整備地域の地域における民間都市開発事業に限って適用されるものであり、政策目的の達成のための確かつ必要最小限の措置である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	本特例措置に類する税制特例以外の支援措置は講じられていない。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	まちづくりを担う法人に対する支援税制
2	要望の内容	まちづくりを担う法人(都市再生特別措置法第73条第1項に規定する都市再生整備推進法人を想定。)に対して寄付金の拠出を行った法人について、当該寄付金を法人税法第37条の別枠損金算入の対象とする特例措置を創設する。
3	担当部局	都市・地域整備局まちづくり推進課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	新規
6	適用又は延長期間	恒久措置
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠 《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 まちづくりを担う法人による地域の特色を活かしたまちづくり活動を推進することによって、当該地域における自立したまちづくりの実現を図る。 《政策目的の根拠》 「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)においては、これからの国の地域振興策は、NPO等の「新しい公共」との連携の下で、地方の「創造力」と「文化力」の芽を育てる施策に転換しなければならないとされている。 「新しい公共」円卓会議や政府税調・市民公益税制PTにおいても、「新しい公共」の基盤を支える制度整備について、税額控除の導入等の税制改革を速やかに進めることが期待されている。
		② 政策体系における政策目的の位置付け 政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標 26 都市再生・地域再生を推進するに包含
		③ 達成目標及び測定指標 《租税特別措置等により達成しようとする目標》 本特例措置により、まちづくりを担う法人に対する寄付金の拠出を促進することにより、これらの法人の活用を進めることで、地域の特色を活かしたまちづくり活動を推進する。 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 都市再生整備推進法人の数 目標値: 平成25年度 47法人 《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 本特例措置により、まちづくりを担う法人として想定される都市再生整備推進法人に対する寄付が促され、都市再生整備推進法人の活用が進み、上記政策目的の実現に寄与することができる。
8	有効性等	① 適用数等 (推計) 平成23年度 24法人、平成24年度 49法人、平成25年度 73法人 ※ まちづくり団体に対するアンケート調査の結果を参考に推計。
		② 減収額 (推計) 平成23年度 2百万円、平成24年度 3百万円、平成25年度 4百万円 ※ まちづくり団体に対するアンケート調査の結果を参考に推計。

	<p>③ 効果・達成目標の実現状況</p>	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 25 年度) これまでの地域づくりは、地方公共団体が主体となって行われ、まちづくりのための計画等の策定段階においても地域の多様な主体の参画が不十分であった。 こうした状況を踏まえ、まちづくりを担う法人に対する寄付金の拠出を促し、その活動を支援することによって、地域の特色を活かした、自立したまちづくりを実現していくことが必要であり、本特例措置は上記の政策目的の達成に寄与するものと言える。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 25 年度) 平成 19 年の都市再生特別措置法改正により、地域の活性化を図る観点から、まちづくりの担い手の裾野を拡大し、NPO等多様な主体が参画する官民連携の取組を推進するため、都市再生整備推進法人制度や市町村都市再生整備協議会制度を創設したところであるが、現在これらの制度の活用は進んでいない状況にある。 本特例措置により、まちづくりを担う法人として想定される都市再生整備推進法人に対する寄付が促され、都市再生整備推進法人制度の活用が進むものと見込まれる。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 25 年度) 地方公共団体が主体となって行われ、まちづくりのための計画等の策定段階においても地域の多様な主体の参画が不十分である状況の中、地域の特色を活かしたまちづくりが必要不可欠であるにもかかわらず、まちづくりを担う法人への寄付金について本特例措置が創設されなければ、まちづくりを担う法人が活用されず、地域の特色を活かした自立したまちづくりを実現することができない。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 25 年度) 本特例措置により、市町村が指定する都市再生整備推進法人の活用が促進され、当該法人による地域の特色を活かしたまちづくり活動が推進され、当該地域における自立したまちづくりの実現が図られる。</p>
9	<p>相当性</p> <p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <p>③ 地方公共団体が協力する相当性</p>	<p>寄付金については、原則として法人税の課税対象となるが、地域における自立したまちづくりの実現を図るといふ政策目的を達成するためには、当該寄付金に係る課税の負担を軽減することで足り、あえて補助金等の別途の手段を設ける必要はない。 本特例措置は、まちづくりを担う法人に寄付を行う者に限って、当該寄付金を寄付金控除の対象とするものであり、政策目的の達成のために的確かつ必要最小限の措置である。</p> <p>本特例措置に類する税制特例以外の支援措置は講じられていない。</p> <p>—</p>
10	<p>有識者の見解</p>	<p>—</p>

11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	エネルギーの共同利用のための設備等を取得した場合の特別償却又は税額の特別控除	
2	要望の内容	エネルギーの共同利用に資する対象設備を取得し、一年以内に事業の用に供した場合、当該事業年度において、その取得価額の 30%に相当する額の特別償却(中小企業者は、取得価額の 7%の税額控除との選択が可能)を認める措置の新設。	
3	担当部局	都市・地域整備局 市街地整備課	
4	評価実施時期	平成 22 年 8 月	
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	—	
6	適用又は延長期間	5 年間	
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>日本の都市を、温室効果ガスの排出が少ない「緑の都市」としていくため、中長期的な環境基準の在り方を明らかにしていくとともに、都市計画の在り方や都市再生・再開発の在り方を環境・低炭素化の観点から抜本的に見直す。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)において、「グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略」として位置づけられている。</p>
		② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標3 地球環境の保全</p> <p>施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>に包含。</p>
		③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>我が国の国際的な約束として掲げられた温室効果ガス削減目標を達成するため、土地の高度利用とエネルギーの共同利用を一体的に解決し、低炭素都市の形成を促進する。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>エネルギーの共同利用を促進する区域において新たに敷設される導管の距離を、平成 27 年度を目途に 5km 延長することを目標とする。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>都市の低炭素化を促進するためには、都市におけるエネルギー利用の効率化を図ることが必要であるが、本措置によって、設備投資の負担が軽減され、一定の区域内においてエネルギーの面的な利用が進むことで、効率的なエネルギーの利用が実現することとなり、温室効果ガスの排出削減という政策目的の達成に寄与する。</p>

8	有効性等	① 適用数等	本措置は都市機能が集積し土地が高度利用されている一定のエリアにおいて、エネルギーの共同利用を図るための制度であり、その適用区域は熱供給事業の実施区域と大きく異なるものではないと想定されるため、熱供給事業の新規地区数と同程度に、平成23年度～平成27年度において、各年度1地区の適用を見込んでいる。
		② 減収額	平成23年度～平成27年度:133百万円/年(見込み) 算定根拠:設備価額の合計×特別償却率×法人税率
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成23年度～平成27年度)</p> <p>都市の低炭素化については、これまで市街地開発事業を契機に環境性にすぐれた地域冷暖房等の導入が進められてきたところであり、エネルギーの共同利用への関心は高いが必ずしも十分に普及していない。現状、温室効果ガスの排出削減については、京都議定書に掲げられた目標を大きく下回っており、エネルギーの共同利用の促進により低炭素都市の形成を推進し、温室効果ガスの排出削減を一層進めていく必要がある。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成23年度～平成27年度)</p> <p>本措置は、エネルギーの供給プラントや個々の建築物への供給導管といったエネルギーの共同利用の実現において不可欠な資産への設備投資の負担を軽減するものであり、都市機能が集積しエネルギー消費が密集するエリア内におけるエネルギーの共同利用が促進され、温室効果ガスの排出削減に寄与することとなる。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成23年度～平成27年度)</p> <p>エネルギーの共同利用については、設備投資額が大きいことから、その負担の軽減を目的とする本措置が新設されない場合、建築物の更新等を契機とした地域におけるエネルギーの共同利用による低炭素都市の形成が促進されず、温室効果ガスの排出削減がなされないこととなる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成23年度～平成27年度)</p> <p>エネルギーの共同利用の典型である地域冷暖房は、個別熱源方式でのエネルギー消費に比べ、平均して約1割の効率改善を生み出すなど、地球温暖化対策に大きく寄与するものであり、長期的広域的な都市づくりの観点から、都市機能の更新に合わせて、広範なエリアにおけるエネルギーの効率的な利用を誘導し、政府の国際的約束を実現していくために、本措置のような支援策を適切に講じていく必要がある。</p>

9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	個々の資産取得者を個別に捕捉し、予算上補助していくことは行政の効率性の観点から非効率的であり、税制上の特例措置によることが相当である。また、区域を限定した上で、一定期間継続して利用されるものに限って税制特例の対象とするものであることから、エネルギーの共同利用を促進するための必要最小限の措置といえる。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	本措置は、多額の設備投資が必要となるエネルギーの共同利用の促進にあたって、その制約となっている開業初期のキャッシュフローの改善を通じて、事業の立ち上がりを支援するものであり、同様の目的に資する支援措置は他にない。なお、都市計画手法の活用等がエネルギー事業者の採算性へ間接的に寄与する場合はあるものの、面整備と連携した場合に限定されていることから、明確な役割分担がなされているといえる。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置
2	要望の内容	既成市街地等内の資産を譲渡して施設建築物及びその敷地を取得した場合の事業用資産の買換え特例(繰延割合 80%)の適用期限(平成 23 年 3 月 31 日)を 5 年間延長する。
3	担当部局	都市・地域整備局 市街地整備課
4	評価実施時期	平成 22 年 8 月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和 44 年新規、昭和 50、55、60、平成 2、3、8、13、18 年度適用期限の延長(平成 2 年は 1 年延長、その他は 5 年延長) 平成 10 年対象地域の拡大及び認定再開発事業の追加
6	適用又は延長期間	5 年間
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠 《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 都市における合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図り、もって公共の福祉に寄与する ----- 《政策目的の根拠》 都市再開発法(昭和四十四年六月三日法律第三十八号)において、市街地再開発事業の目的が位置づけられている。
		② 政策体系における政策目的の位置付け 政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標 26 都市再生・地域再生等を推進するに包含。
		③ 達成目標及び測定指標 《租税特別措置等により達成しようとする目標》 社会経済情勢の構造的変化に対応し、都市機能の高度化等により自立した競争力のあるまちづくりを実現するため、民間事業者の活力を最大限に活用した市街地再開発事業の促進を図る。 ----- 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区(都市再開発方針に位置づけられたいわゆる 2 号地区及び 2 項地区等の区域)における宅地面積のうち、4 階建て以上の建築物の宅地面積の割合(「都市機能更新率」)を平成 27 年度に 42.6%(暫定値)とすることを目標とする。 ----- 《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 本措置は市街地再開発事業の事業資金の多くを捻出することとなる保留床取得者に税制上のインセンティブを与えるものであり、これにより民間事業者等の早期の保留床取得が促され、もって市街地再開発事業が推進されることで都市再生の実現に寄与するものである。

8	有効性等	① 適用数等	<p>過年度の適用数は、平成 20 年度:0 件、平成 21 年度:0 件、平成 22 年度:1 件となっている。本措置の適用対象となる買換資産は、事業の用に供されるものに限定されており、再開発事業における保留床のうちの一部であることから、適用数が想定外に僅少とはいえない。</p> <p>平成 23 年度から平成 27 年度においては、過年度とおおむね同程度の市街地再開発事業の実施が見込まれているため、各年度 1 地区の適用件数があると想定する。なお、本措置は、事業の用に供するために保留床を取得する民間事業者全般に利用されるため、適用が想定外に特定の者に偏ることはない。</p>
		② 減収額	<p>過年度の減収額は、平成 20 年度:0 百万円、平成 21 年度:0 百万円、平成 22 年度:27 百万円であった。</p> <p>平成 23 年度から平成 27 年度においては、各年度あたり 27 百万円を見込んでいる。</p> <p>算定根拠:一件あたりの繰延額×法人税率×件数</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 27 年度)</p> <p>特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区として、全国で約 34,600ha が指定されており、このうち半数あまりのエリアにおいて、依然として都市機能の更新が求められているところであり、引き続き市街地再開発事業を推進することで政策目的の実現を図る必要がある。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 27 年度)</p> <p>平成 19 年度に 35.6%であった都市機能更新率が平成 21 年度には 37.7%に上昇しており、本措置等によって市街地再開発事業を促進することによる政策効果が現れている。本指標については平成 27 年度に 42.6%(暫定値)とすることを目標としており、その達成にあたり、引き続き本措置の継続が必要である。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 27 年度)</p> <p>本措置は、事業の用に供するために保留床を取得する民間事業者全般に利用されるものであることから、本措置が延長されないことで、市街地再開発事業の事業期間が長期化し、事業の確実かつ円滑な推進に支障をきたすことになる。</p>

			<p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成19年度～平成27年度)</p> <p>本措置は、防災上危険な密集市街地の解消や地方都市等における中心市街地の活性化といった市街地整備における今日的課題に対し特に効果的な手法である市街地再開発事業において、その事業資金の多くを捻出することとなる保留床取得者に税制上のインセンティブを与えるもので、民間事業者等による早期の保留床取得が促される。これにより、現在事業中の全国約160の地区及び今後事業化が予定されている地区における、円滑な事業の推進と早期の事業効果の波及に寄与するものである。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	市街地再開発事業の保留床取得者を個別に捕捉して予算上補助していくことは、行政の効率性の観点から非効率であり、税制上の特例措置によることが相当である。また、保留床を取得する者に対して一律に適用されるものであるため、公平原則の観点から問題はない。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	市街地再開発事業に関しては、本措置の他に、従前権利者の権利保護に資する各種の税制や公共公益施設の整備促進を主たる目的とした補助制度等が存在する。一方で、本措置は保留床取得者を支援することで、事業資金の確実な確保という観点から事業の円滑な推進に寄与するものであり、他の政策手段と明確な役割分担がなされている。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	特定民間再開発事業の建築物等における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長	
2	要望の内容	特定民間再開発事業により資産を譲渡して中高層の耐火建築物等を取得した場合の事業用資産の買換特例(繰延割合 80%)の適用期限(平成 23 年 3 月 31 日)を 5 年間延長する。	
3	担当部局	都市・地域整備局 市街地整備課	
4	評価実施時期	平成 22 年 8 月	
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和 59 年新規、昭和 60 年、平成 2 年、3 年、8 年、13 年適用期限の延長(平成 2 年は 1 年延長、その他は 5 年延長) 平成 3 年適用買換資産の追加、平成 10 年、15 年、17 年適用対象区域の拡大	
6	適用又は延長期間	5 年間	
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高め、都市再生を実現する。 《政策目的の根拠》 「都市再生基本方針」(平成 14 年 7 月 19 日閣議決定)において、都市再生における民間活力の活用が位置づけられている。
		② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標 26 都市再生・地域再生等を推進するに包含。
		③ 達成目標及び測定指標	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 民間の活力を有効に活用し、市街地の土地の合理的な高度利用と都市機能の更新を図る。 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区(都市再開発方針に位置づけられたいわゆる 2 号地区及び 2 項地区等の区域)における宅地面積のうち、4 階建て以上の建築物の宅地面積の割合(「都市機能更新率」)を平成 27 年度に 42.6%(暫定値)とすることを目標とする。

		<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>本措置は、現状の土地建物を譲渡し、事業により新たに建築される資産を取得する場合等において、従前権利者に課税の繰延を認めることで建替資金や買換資金の調達を容易にするものであり、これにより従前権利者の特定民間再開発事業への参画が促され、もって都市再生の実現に寄与するものである。</p>
8	有効性等	<p>① 適用数等</p> <p>過年度の適用数は、平成 20 年度:2 地区 20 件、平成 21 年度:0 件、平成 22 年度:1 地区(見込)である。本措置の適用対象となる事業は、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区等における優良な民間開発事業に限定されていることから、適用数が想定外に僅少とはいえない。</p> <p>平成 23 年度から平成 27 年度においては、過年度とおおむね同程度の特定民間再開発事業の実施が見込まれているため、各年度 1 地区の適用件数があると想定する。なお、本措置は、特定民間再開発事業の事業区域における従前地権者全般に利用されるため、適用が想定外に特定の者に偏ることはない。</p>
		<p>② 減収額</p> <p>過年度の減収額は、平成 20 年度:104 百万円、平成 21 年度:0 百万円、平成 22 年度:52 百万円(見込)であった。</p> <p>平成 23 年度から平成 27 年度においては、各年度あたり 52 百万円の減収を見込んでいる。</p> <p>算定根拠:一件あたりの繰延額×法人税率×件数</p>
		<p>③ 効果・達成目標の実現状況</p> <p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 27 年度)</p> <p>特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区として、全国で約 34,600ha が指定されており、このうち半数あまりのエリアにおいて、依然として都市機能の更新が求められているところであり、引き続き特定民間再開発事業を推進することで政策目的の実現を図る必要がある。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 27 年度)</p> <p>平成 19 年度に 35.6%であった都市機能更新率が平成 21 年度には 37.7%に上昇しており、本措置等によって特定民間再開発事業を促進することによる政策効果が現れている。本指標については平成 27 年度に 42.6%(暫定値)とすることを目標としており、その達成にあたり、引き続き本措置の継続が必要である。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 27 年度)</p> <p>本措置は、民間による任意の再開発の実施にあたっての税制上の有効な選択肢となっており、また特定民間再開発事業に対して他の支援措置が存在しないことから、本措置が延長されないことで、特定民間再開発事業の実施地区が減少し、民間の活力を活用した都市再生の実現に支障をきたすことになる。</p>

			<p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成19年度～平成27年度)</p> <p>本措置は、防災上危険な密集市街地の解消や地方都市等における中心市街地の活性化といった市街地整備における今日的課題に対し有効な手法である特定民間再開発事業の推進に寄与している。同様の政策目的に資する事業手法として、市街地再開発事業があるが、同事業はその制度上、施行される地区が限定的であり、より広範な既成市街地の更新にあたっては、法定と任意の事業を組み合わせる行うことが効果的である。都市機能の更新が必要な市街地は、現在なお多数存在しており、その政策的意義は依然として高いといえ、また、国・地方自治体の財政について抜本的な見直しが行われている中においては、民間事業者が持つ資金やノウハウを引き出し、各都市の実情に応じた再開発事業を早期に促進していく必要がある。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>特定民間再開発事業における従前権利者を個別に捕捉して予算上補助していくことは、行政の効率性の観点から非効率であるため、税制上の特例措置によることが相当である。なお、特定民間再開発事業は税制上の支援措置であり、直接的に関連する補助金等は存在しない。また、要件に該当するものとして知事の認定を受けた事業における従前権利者に一律に適用されるものであるため、公平原則の観点から問題はない。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>本措置は、複数地権者の共同化を目的とする民間の任意事業を支援することで、既存市街地の改善という政策目的の実現を図るものであり、都市再開発法に基づく市街地再開発事業への支援措置や、共同化を目的としないその他の買換特例等の政策手段とは明確な役割分担がなされている。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	市街地再開発事業により建築された施設建築物の取得者に対する割増償却制度	
2	要望の内容	市街地再開発事業により建築された施設建築物の取得者(権利床取得者、再開発会社の取得する保留床及び住宅の用に供する部分を除く。)に対する割増償却(5年間10%割増)の適用期限(平成23年3月31日)を2年間延長する。	
3	担当部局	都市・地域整備局 市街地整備課	
4	評価実施時期	平成22年8月	
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和60年度 創設 昭和62、平成元、3、5、7、9、11、13、15、17、19、21年度 延長	
6	適用又は延長期間	2年間	
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 都市における合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図り、もって公共の福祉に寄与する 《政策目的の根拠》 都市再開発法(昭和四十四年六月三日法律第三十八号)において、市街地再開発事業の目的が位置づけられている。
		② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標7 都市再生・地域再生等の推進 施策目標26 都市再生・地域再生等を推進するに包含。
		③ 達成目標及び測定指標	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 社会経済情勢の構造的変化に対応し、都市機能の高度化等により自立した競争力のあるまちづくりを実現するため、民間事業者の活力を最大限に活用した市街地再開発事業の促進を図る。 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区(都市再開発方針に位置づけられたいわゆる2号地区及び2項地区等の区域)における宅地面積のうち、4階建て以上の建築物の宅地面積の割合(「都市機能更新率」)を平成24年度に40.2%(暫定値)とすることを目標とする。 《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 本措置は市街地再開発事業の事業資金の多くを捻出することとなる保留床取得者に税制上のインセンティブを与えるものであり、これにより民間事業者等の早期の保留床取得が促され、もって市街地再開発事業が推進されることで都市再生の実現に寄与するものである。

8	有効性等	① 適用数等	<p>過年度の適用数は、平成 19 年度：81 件、平成 20 年度：55 件、平成 21 年度：152 件となっている。</p> <p>平成 22 年度から平成 24 年度においては、各年度 96 件程度の適用を見込んでいる。また、本措置は、商業・業務用途等の保留床を取得する民間事業者全般に利用されるため、適用が想定外に特定の者に偏ることはない。</p>
		② 減収額	<p>過年度の減収額は、平成 19 年度：54 百万円、平成 20 年度：39 百万円、平成 21 年度：39 百万円であった。</p> <p>平成 22 年度から平成 24 年度においては、各年度あたり約 44 百万円の減収を見込んでいる。</p> <p>算定根拠：年あたりの割増償却額の合計 × 法人税率</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間：平成 19 年度～平成 24 年度)</p> <p>特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区として、全国で約 34,600ha が指定されており、このうち半数あまりのエリアにおいて、依然として都市機能の更新が求められているところであり、引き続き市街地再開発事業を推進することで政策目的の実現を図る必要がある。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間：平成 19 年度～平成 24 年度)</p> <p>平成 19 年度に 35.6%であった都市機能更新率が平成 21 年度には 37.7%に上昇しており、本措置等によって市街地再開発事業を促進することによる政策効果が現れている。本指標については平成 24 年度に 40.2% (暫定値) とすることを目標としており、その達成にあたり、引き続き本措置の継続が必要である。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間：平成 19 年度～平成 24 年度)</p> <p>本措置は、商業・業務用途等の保留床を取得する民間事業者全般に利用されるものであることから、本措置が延長されないことで、市街地再開発事業の事業期間が長期化し、事業の確実かつ円滑な推進に支障をきたすことになる。</p> <hr/> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間：平成 19 年度～平成 24 年度)</p> <p>本措置は、防災上危険な密集市街地の解消や地方都市等における中心市街地の活性化といった市街地整備における今日的課題に対し特に効果的な手法である市街地再開発事業において、その事業資金の多くを捻出することとなる保留床取得者に税制上のインセンティブを与えるもので、民間事業者等による早期の保留床取得が促される。これにより、現在事業中の全国約 160 の地区及び今後事業化が予定されている地区における、円滑な事業の推進と早期の事業効果の波及に寄与するものである。</p>

9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	市街地再開発事業の保留床取得者を個別に捕捉して予算上補助していくことは、行政の効率性の観点から非効率であり、税制上の特例措置によることが相当である。また、保留床を取得する者に対して一律に適用されるものであるため、公平原則の観点から問題はない。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	市街地再開発事業に関しては、本措置の他に、従前権利者の権利保護に資する各種の税制や公共公益施設の整備促進を主たる目的とした補助制度等が存在する。一方で、本措置は保留床取得者を支援することで、事業資金の確実な確保という観点から事業の円滑な推進に寄与するものであり、他の政策手段と明確な役割分担がなされている。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	離島振興対策実施地域における工業用機械等に係る特別償却制度
2	要望の内容	<p>離島振興対策実施地域における、製造業、農林水産物等販売業及び旅館業の用に供する設備に係る特別償却制度を拡充の上、2年間延長する。</p> <p>延長：・機械・装置 10/100(旅館業を除く)、建物・附属設備 6/100</p> <p>拡充：・対象業種に情報サービス業等を追加 (情報サービス業等：有線放送業、情報サービス業、インターネット附属サービス業、コールセンター)</p> <p>・旅館業に係る過疎地域に類する地区の要件を廃止 (現行で過疎地域に類する地区の要件があるのは旅館業のみ)</p>
3	担当部局	都市・地域整備局 離島振興課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成5年度 製造業及び旅館業について要望(製造業のみ○)</p> <p>平成7年度 適用期限の2年延長</p> <p>平成9年度 適用期限の2年延長 拡充(過疎に類する地区における旅館業を追加)</p> <p>平成11年度 適用期限の2年延長</p> <p>平成13年度 適用期限の2年延長 拡充(過疎に類する地区におけるソフトウェア業を追加)</p> <p>平成15年度 適用期限の2年延長 拡充(農林水産物等販売業を追加) 除外(ソフトウェア業を除外)</p> <p>平成17年度 適用期限の2年延長</p> <p>平成19年度 適用期限の2年延長 拡充(取得価額要件を2,500万円超から2,000万円超に引下げ)</p> <p>平成21年度 適用期限の2年延長</p>
6	適用又は延長期間	平成23年4月1日から平成25年3月31日までの2年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 離島の振興は、離島振興法において、基礎条件の改善や産業振興等がその目的とされている他、海洋基本法においても、離島の保全が位置づけられ、海洋基本計画においては「地域における創意工夫をいかした定住・雇用促進等の施策を推進する必要がある。」と規定されている。一方で、離島は、定住人口の減少や高齢化の進行が著しく、離島の基幹産業である公共事業、農林水産業は低迷し、産業再生や雇用の確保が喫緊の課題となっている。 このため、離島において、地域の特性を生かした産業の育成を図り、地域の雇用創出を図ることを政策目的とする。 具体的な達成目標等については、③を参照。</p> <p>《政策目的の根拠》 離島振興法(昭和28年法第72号)第19条「租税特別措置法の定めるところにより、離島振興対策実施地域の振興に必要な措置を講ずるものとする」</p>

		② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 施策目標 41 離島等の振興を図る
		③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>当該措置(離島振興対策実施地域の製造業、農林水産販売業、旅館業及び情報サービス業等の特別償却)等を実現した結果、多くの雇用につながることで、離島振興対策実施地域の人口減少傾向を改善する。</p> <p>離島振興対策実施地域の人口 H16:452 千人→H23 目標値:402 千人 (H24 目標値:395 千人)※</p> <p>※()は、H23 目標値と同様の考え方で H24 目標値を推定した場合の値</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>離島振興対策実施地域の人口</p> <p>-----</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>当該措置は、離島振興に必要な離島振興対策実施地域の製造業、農林水産販売業、旅館業及び情報サービス業等を対象としている。</p> <p>特別償却の実施により、多くの雇用創出や産業の育成を図ることが可能となり、離島の活力を取り戻し離島住民の生活の安定化が図られ、もって離島振興対策実施地域の人口の減少を抑えることに寄与する。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>当該措置は、離島振興に必要な、離島地域全体の製造業、農林水産物等販売業、旅館業及び情報サービス業等を対象としているものであり、特定の者に偏っているものではない。</p> <p>離島地域は、そもそも海で隔絶されているために交通、土地等の制約により他の条件不利地域の中でもさらに不利な状況下であることに加え、一昨年来の原油価格高騰の影響を直接的に大きく受け、特に新たな投資をする者は少ない状況である。以上の状況下にあつて、もともと離島地域は事業者自体が少なく企業立地のポテンシャルが低い地域であるが、僅少なながらも着実な実績がある。</p> <p>さらに、H23 要望においては、人件費、土地等の費用が比較的安価である離島において今後も伸びが期待できる情報サービス業等を対象業種として新たに拡充要望することとしており、今後さらなる実績が見込めるのではないかと考えられる。</p> <p style="text-align: center;">適用件数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H19 1件 ・H20 1件 ・H21 2件 ・H22 5件 ・H23 5件 ・H24 5件 <p>※ H19～H21は適用実績について関係都道府県より聞き取った結果、H22～H24は過去の適用実績を関係都道府県より聞き取った結果からの推計値である。</p>

	② 減収額	<p style="text-align: center;">減収額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H19 1百万円 ・H20 4百万円 ・H21 19百万円 ・H22 18百万円 ・H23 15百万円 ・H24 16百万円 <p>※ H19～H21は、関係都道県から過去の設備投資額の適用実績を聞き取り、以下の計算式で計算した値。H22～H24は、関係都道県から、一般の延長及び拡充内容に該当するであろう過去の設備投資額を聞き取り、以下の計算式で推算した値</p> <p style="text-align: center;">計算式：建物・附属設備及び機械・装置の設備投資額×特別償却率×所得税率・法人税率</p>
	③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間：H16～H24)</p> <p>離島地域は、海で隔絶されているために交通、土地等の制約により他の条件不利地域と比較して条件が不利な中でも、これまで民間投資等による各種産業の再生や雇用の創出が行われている他、離島の特性を活かした取組により、都市との交流が盛んに行われている(交流人口の増加)。また、離島における地方公共団体の財政力も回復の兆しを見せている(財政力指数の増加)。</p> <p>しかしながら、離島地域は、高齢者の割合が増加していることに加え、経済の長引く低迷や近年の燃油高騰などにより、産業をとりまく状況が依然厳しく、停滞している状況にある(高齢者比率の増加、一人当たり平均課税所得の減少)。</p> <p>以上のように、全体としては、離島の産業をとりまく環境は依然として厳しい状況にあることから、離島振興法の趣旨を踏まえ、今後も引き続き離島地域の活性化や地域の特性を生かした産業の育成を図る必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流人口(観光客数) 10,274千人(H16) → 10,429千人(H18) ・財政力指数※ 0.20(H16) → 0.25(H20) ・高齢者比率 29.4%(H12) → 32.8%(H17) ・一人当たり平均課税所得※ 3,001千円(H16)→2,715千円(H19) (伸び率 全国 0.98 離島 0.94) <p>※ すべての地域が離島である市町村について算出</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間：H16～H24)</p> <p>これまでの当該措置等により、当初離島振興対策実施地域の人口をH19時点で430千人に抑制するとしていたところ、結果として436千人に抑制できた。以上のように、当該措置は離島地域の人口減少の底支えに寄与していると考えられる。</p> <p>こうした状況から、当該措置等により、今後も、離島地域の人口減少の歯止めを寄与するものと考えられる。</p> <p>離島振興対策地域の総人口※</p> <p style="text-align: center;">H16 実績値:452千人 → H19 実績値:436千人 (H19 目標値:430千人)</p> <p>※()は、H23 目標値と同様の考え方で推定した場合の値</p>

			<p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:H16~H24)</p> <p>当該措置が拡充・延長されなかった場合、離島振興対策実施地域の総人口が直ちに極端な減少に転じることはないものと考えられるが、人口は従来にも増して減少していく傾向になるものと想定される。</p> <p>当該措置がなされていない平成元年~平成5年の平均人口減少率が平成16年度以降続いたと仮定した場合、人口は目標値を相当下回ると想定される。</p> <p>・H16 実績値:452千人→H24 想定値 378千人 (H24 目標値:395千人)</p> <p>※()は、H23 目標値と同様の考え方で推定した場合の値</p>
			<p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:H16~H24)</p> <p>特別償却を適用した企業によると、設備投資に当たって、初期投資初年度の税金が優遇されることにより安心して設備投資ができた、雇用創出が図られたなどのメリットがあったと聞いており、継続して適用している企業も存在することから、ニーズは高く有効な特例措置であると考えられる</p> <p>また、特に今回の拡充要求のうち情報サービス業等については、コールセンターをはじめとして、多くの雇用が発生すると見込まれ、地域の雇用や産業に与える影響は大きく、離島においても、そのニーズは高く、拡充の効果は大きいと考えられる。</p> <p>よって、当該措置は、企業の進出等において不利な条件を抱える離島地域への民間企業の立地等の促進に向けた有効かつ妥当な手段である。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>海で隔絶されているために交通、土地等の制約により他の条件不利地域の中でもさらに不利な状況下の離島において、各種産業活動を活性化させるため、法人や個人の設備投資を行う事業者を対象に投資を喚起することが必要であることから、これを実現する施策として、当該税制措置が妥当なものである。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>離島振興策の他の支援措置として公共事業の一括計上や非公共事業等を行っているが、これらは行政に対する支援であり、雇用を創出し、直接民間需要を喚起する本特例措置との明確な役割分担はなされている。また、特例措置の対象を全業種としているものでなく、離島振興に特に重要な業種を対象としており、必要最小限の特例措置である。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	奄美群島における工業用機械等に係る特別償却制度
2	要望の内容	<p>・奄美群島における、製造業、農林水産物販売業、情報サービス業等の用に供する設備に係る特別償却制度（取得価額 2,000 万円超、機械・装置 10/100、建物等 6/100）及び旅館業の用に供する設備に係る特別償却制度（取得価額 2,000 万円超、建物等 6/100）について適用期間を2年間延長。</p> <p>・旅館業に関する地区要件（過疎に類する地区）を撤廃し、奄美群島全域に適用対象を拡大。</p>
3	担当部局	都市・地域整備局特別地域振興官
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成10年度 創設（機械等 13/100 建物等 8/100 2,300 万円超）</p> <p>平成11年度 適用期限の2年延長（機械等 12/100 建物等 7/100）</p> <p>平成12年度 拡充（過疎に類する地区におけるソフトウェア業を追加）</p> <p>平成13年度 適用期限の3年延長 （機械等 11/100 建物等 7/100 2,500 万円超）</p> <p>平成16年度 適用期限の2年延長 拡充（離島振興対策実施地域に類する地区における農林水産物を小売する追加）</p> <p>〃 除外（過疎に類する地区におけるソフトウェア業を除外）</p> <p>平成17年度 離島振興対策実施地域に類する地区における特別償却率の引下げ（機械等 10/100 建物等 6/100）</p> <p>平成18年度 適用期限の1年延長</p> <p>平成19年度 適用期限の2年延長</p> <p>〃 取得価格要件の引き下げ（2,500 万円超→2,000 万円超）</p> <p>平成21年度 適用期限の2年延長 離島振興対策実施地域に類する地区における情報通信産業等を追加（機械等 10/100 建物等 6/100）</p>
6	適用又は延長期間	・平成24年度まで、2年延長
7	必要性等	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</p> <p>・奄美群島における産業振興を支援し、就業機会の確保、交流人口の拡大、本土並で安定的な所得水準の確保を図ることにより、奄美群島の自立的発展を推進する。</p>
	① 政策目的及びその根拠	

		<p>《政策目的の根拠》</p> <p>・奄美群島振興開発特別措置法(昭和29年法律第189号)</p> <p>第1条 この法律は、奄美群島(鹿児島県奄美市及び大島郡の区域をいう。以下同じ。)の特殊事情にかんがみ、奄美群島振興開発基本方針に基づき総合的な奄美群島振興開発計画を策定し、及びこれに基づく事業を推進する等特別の措置を講ずることにより、その基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した奄美群島の振興開発を図り、もつて奄美群島の自立的発展並びにその住民の安定及び福祉の向上に資することを目的とする。</p>
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</p> <p>施策目標42 離島等の振興を図るに包含。</p>
	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>・奄美群島における定住人口の減少傾向の改善</p>
		<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>奄美群島の総人口 平成20年度末:122千人 → 平成24年度末:116千人</p> <hr/> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 産業振興に資する事業活動への支援により、奄美群島内における雇用創出・安定的な給与水準の確保等を図ることで、定住人口の減少傾向が改善されることにより、地域経済を支える地場産業の成長及び人材の育成が見込まれ、奄美群島の自立的発展に寄与する。</p>
8 有効性等	① 適用数等	<p>自治体ヒアリングによる平成17年度以降の実績値及び将来の適用見込みは以下のとおりである。</p> <p>平成17年度:3件(実績) 平成19年度:2件(実績) 平成22年度:1件(見込)</p> <p>平成23年度:3件(推計) 平成24年度:3件(推計)</p> <p>なお、本特例措置は産業振興に資する事業活動を支援するため、製造業、農林水産物等販売業、情報サービス業等、旅館業を対象としており、特定の者に偏っているものではない。</p> <p>奄美群島は海で隔絶されており、交通、土地等の制約により他の条件不利地域の中でもさらに不利な状況下にある。もともと事業者自体が少なく企業立地のポテンシャルが低い地域であるため、適用数が想定外に僅少なものではない。</p>
	② 減収額	<p>自治体ヒアリングによる過去5年の奄美群島における製造業、旅館業、農林水産物等販売施設、情報通信サービス業等に係る主な設備投資は、年平均で2件、407百万円であり、これを所得税・法人税の適用割合を同等として試算すると、延長分に係る1年あたりの減収額は3.8百</p>

		<p>万円となる。</p> <p>また、今回拡充を要望する過疎地域に類する地区以外の旅館業に係る主な設備投資は年平均で1件、315百万円であり、これを所得税・法人税の適用割合を同等として試算すると、拡充分に係る1年あたりの減収額は2.8百万円となる。</p> <p>平成17年度:6.3百万円（実績） 平成19年度:4.5百万円（実績） 平成22年度:3.8百万円（見込）</p> <p>平成23年度:6.6百万円 平成24年度:6.6百万円</p>
	<p>③ 効果・達成目標の実現状況</p>	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:H17年度～H24年度)</p> <p>平成17年度に黒糖焼酎製造業者が本特例措置を活用し機械を増設したことにより、人口2千人の村において8名の雇用創出につながり、また地元黒糖を原料とするため、農家の経営安定にも寄与するなど奄美群島における雇用創出・安定的な所得水準の確保に貢献している事例がある。</p> <p>一方で奄美群島における一人あたり所得額は全国平均の7割程度(H18年度)、有効求人倍率も全国平均1.02に対して0.39(H19年度)と厳しい状況にあり、引き続き奄美群島における産業振興に資する事業活動を支援することにより、就業機会の確保と地域における人材の育成を促進していく必要がある。</p> <p>また、旅館業に関する地区要件を拡大することにより、近年スポーツ合宿や、花粉症の避粉地として注目されつつある奄美群島内の旅館業の設備投資が促進され、観光業の成長と雇用創出が推進されることが見込まれる。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:H17年度～H24年度)</p> <p>奄美群島の総人口の推移をみると、高齢化の進展と若年層を中心とした人口流出により、人口減少に歯止めがかかっていない状況にあり、平成21年度末時点の奄美群島の総人口は120,869人(対前年度比△1,170人)であった。このままの減少率で推移すると仮定して算出した平成22年末推計人口は119.7千人となり、前回要望時の目標値である平成22年度末120千人以上を若干下回る見込みであるが、平成21年度末の奄美群島の人口減少率は前年度に比べ若干ではあるが改善しており、今回要望の目標値である平成24年度末総人口116千人以上を達成するためには、一層の経済活性化及び就業機会の拡充、交流人口の拡大が必要であり、本特例措置をはじめとした各種支援措置を引き続き実施していく必要がある。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:H17年度～H24年度)</p> <p>奄美群島における一人あたり所得額は全国平均の7割程度(H18年度)、有効求人倍率も全国平均1.02に対して0.39(H19年度)と厳しい状況にあり、本特例措置が延長・拡充されなかった場合には本土との経済的格差の拡大や人口流出の一層の加速が見込まれ、地域経済の自立的経済社会構造への転換を阻害することとなる。</p>

			<p>《税込減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:H17年度~H24年度)</p> <p>奄美群島は人口12万人の外海により隔絶された地域であり、地理的・自然的条件不利性を抱えることから企業の新規投資そのものが限られており、一人あたり所得額や生活保護率、有効求人倍率など各種経済指標からみる奄美群島の経済状況は依然として厳しい状況にある。</p> <p>こうした中、本特例措置は群島内の体力のある企業による設備投資活動の際に利用され、平成17年度には8名、平成19年度には17名の雇用創出につながっており、奄美群島における雇用創出・安定的な所得水準の確保に貢献している。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本税制特例は、民間事業者を対象に各種産業活動を活性化させる優遇措置として設けるものである。</p> <p>経営収支の如何に関わらず事業者が恩恵を受ける補助金よりも、投下資本の早期回収による経営安定化、事業活動の充実に繋がる本制度は、産業振興の観点から有効である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>本制度による事業者支援に加え、(独)奄美群島振興開発基金による金融支援を実施しているが、当該支援は事業者が事業実施にあたって必要な資金の供給等を行うことにより一般の金融機関が行う金融を補完又は奨励するものであり、事業により取得した建物等への課税軽減を目的とする本特例措置とは明確に役割分担がなされている。</p> <p>また、奄美群島における振興開発施策として公共事業等を実施しているが、当該事業は行政への支援であり、直接民間需要を喚起する本特例措置とは明確に役割分担がなされている。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	小笠原諸島における旅館業建物等に係る特別償却制度
2	要望の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・小笠原諸島における、旅館業の用に供する設備に係る特別償却制度(取得価額 2,000 万円超、建物・附属設備 6/100)の新設 ・小笠原諸島における、農林水産物等販売業の用に供する設備に係る特別償却制度(取得価額 2,000 万円超、機械・装置 10/100、建物・附属設備 6/100)の新設
3	担当部局	都市・地域整備局特別地域振興官
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	—
6	適用又は延長期間	平成 23 年4月1日から平成 25 年3月 31 日までの2年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小笠原諸島振興開発特別措置法の趣旨にのっとり、小笠原諸島の魅力と資源を活用した振興開発を進め、旅館業、農林水産物販売の活性化を図ることにより、村民の定着、増加を目指すこととする。 ・小笠原村の総人口 平成 20 年度末 2.3 千人 → 平成 25 年度末 2.5 千人以上 <p>-----</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小笠原諸島振興開発特別措置法(昭和44年法律第79号) <p>第一条 この法律は、小笠原諸島の復帰に伴い、小笠原諸島の特殊事情にかんがみ、小笠原諸島振興開発基本方針に基づき総合的な小笠原諸島振興開発計画を策定し、及びこれに基づく事業を実施する等特別の措置を講ずることにより、その基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した小笠原諸島の振興開発を図り、併せて帰島を希望する旧島民の帰島を促進し、もって小笠原諸島の自立的発展並びにその住民の生活の安定及び福祉の向上に資することを目的とする。</p>
		<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 施策目標42 離島等の振興を図る に包含。</p>
		<p>③ 達成目標及び測定指標</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・租税特別措置により、小笠原諸島における観光業、農林水産業の活性化、併せて、雇用機会の拡充を図る。 <p>-----</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宿泊施設の数 70 件(H21 年度)→77 件(H24 年度) ・農作物の生産額 102,715 千円(H20 年度)→116,500 千円(H24 年度) <p>-----</p>

			《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 ・当該租税特別措置は、初期投資負担の軽減により、投資インセンティブをもたらすものであり、それによる小笠原村の主要産業である観光業や農林水産業の活性化により、村民の定着、増加に資する。								
8	有効性等	① 適用数等	<p>旅館業(推計)</p> <table border="0"> <tr> <td>H23年度</td> <td>2.2 件</td> </tr> <tr> <td>H24年度</td> <td>2.2 件</td> </tr> </table> <p>※過去の実績を基に推計</p> <p>農林水産物等販売施設(推計)</p> <table border="0"> <tr> <td>H23年度</td> <td>0件</td> </tr> <tr> <td>H24年度</td> <td>1件</td> </tr> </table> <p>※今後予定されているものによる推計</p>	H23年度	2.2 件	H24年度	2.2 件	H23年度	0件	H24年度	1件
H23年度	2.2 件										
H24年度	2.2 件										
H23年度	0件										
H24年度	1件										
		② 減収額	<p>旅館業(建物・附属設備)</p> <table border="0"> <tr> <td>H23年度</td> <td>1.1 百万円</td> </tr> <tr> <td>H24年度</td> <td>1.1 百万円</td> </tr> </table> <p>農林水産物等販売施設(建物・附属設備)</p> <table border="0"> <tr> <td>H23年度</td> <td>0 百万円</td> </tr> <tr> <td>H24年度</td> <td>0.4 百万円</td> </tr> </table> <p>【算定根拠】 建物・附属設備及び機械・装置の設備投資額×特別償却率×所得税率・法人税率</p>	H23年度	1.1 百万円	H24年度	1.1 百万円	H23年度	0 百万円	H24年度	0.4 百万円
H23年度	1.1 百万円										
H24年度	1.1 百万円										
H23年度	0 百万円										
H24年度	0.4 百万円										
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:H23 年度~H24 年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅館業、農林水産物販売業の活性化及び雇用機会の拡充を図ることにより、小笠原諸島の魅力と資源を活用した内発的産業の振興を図り、地域経済社会を自立的経済社会構造に転換する。達成度を定量的かつ端的に示す指標として「総人口」を用いる。 ・小笠原村の総人口 平成 20 年度末 2.3 千人 → 平成 25 年度末 2.5 千人以上 <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:H23 年度~H24 年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界自然遺産登録にタイミングを合わせた租税特別措置により、宿泊施設や農林水産物販売施設への投資が進み、宿泊施設の数、農林水産物の生産額が増加すると考えられる。 <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:H23 年度~H24 年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界自然遺産に登録された場合、観光客の増加が見込まれ、受け入れる宿泊施設の増加、改善や観光客向けの農林水産物販売の拡大が行われなければ、観光業や農林水産業の活性化を進める機会を逃すこととなる。 <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:H23 年度~H24 年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界自然遺産登録されれば、観光客の増が見込まれ、たとえ税収減となったとしても、当該措置により、それを上回る経済効果等が予想される。 ・東京都調査によれば、観光客一人一回あたりの支出額は約5万円であり、例えば観光客が1割増加すれば約1億円の経済効果と試算される。 								

9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>・税制特例は、民間事業者を対象に各種産業活動を活性化させるための優遇措置（インセンティブ）として設けるものである。零細事業者が多い小笠原諸島において、設備投資をした民間事業者を直接税制面から支援する本特例措置は効率的かつ効果的である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>・小笠原諸島の振興開発に関する予算上の措置は、地方公共団体等が港湾・ほ場などの経済社会基盤を整備する事業や人材育成等を支援する事業の実施に必要な経費として計上するものである。</p> <p>・上記予算措置は、直接民間需要を喚起する税制特例とは明確に役割分担がなされており、事業者を対象に、各種産業活動を活性化させるための優遇措置として設けるものである。よって、予算上の措置を代替するものではなく、税制特例と公共事業等の予算上の措置が、小笠原諸島振興開発特別措置法の下で相互に補完し合いながら、小笠原諸島の自立的発展等に寄与するものである。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解	—	
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—	

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	下水道資源の利活用のための設備等を取得した場合の税制上の特例措置
2	要望の内容	<p>・特例措置の内容(支援措置を必要とする制度の概要) 対象設備を適用期間内に取得し、その後1年以内に事業の用に供した場合に、その取得価額の40%の特別償却(中小企業者は、取得価額の7%の税額控除との選択が可能)を認める。</p> <p>・特例措置の対象 下水汚泥燃料及び下水汚泥バイオガスの下水道資源の利活用の促進のため、以下の設備に対して上記の特例措置を講じる。</p> <p>①下水汚泥燃料利用関係 下水汚泥燃料貯蔵タンク、払出コンベア、集じん処理装置、計量装置、計測制御装置、その他</p> <p>②下水汚泥バイオガス利用関係 バイオガス精製装置、発電装置、精製ガス導管、精製ガス運搬車両、ボイラー、その他</p>
3	担当部局	都市・地域整備局下水道部下水道企画課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	—
6	適用又は延長期間	平成26年3月31日までの3年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 生物性資源に由来する再生可能エネルギーである下水汚泥燃料及び下水汚泥バイオガスの利活用のための投資を促進することにより、温室効果ガスの削減として2005年から2020年にかけての約940万t-CO2削減を達成すること、エネルギー供給源の多様化として2020年までに再生可能エネルギーの国内一次エネルギー供給に占める割合を10%とすることに寄与する。</p> <p>《政策目的の根拠》 政府の新成長戦略(H22.6.18閣議決定)において、2020年に、温室効果ガスを1990年比25%削減するとの目標を踏まえ、再生可能エネルギーの普及拡大支援等を講じることとされている。バイオガスについては、エネルギー基本計画(H22.6.18閣議決定)で、下水処理場と連携した利用拡大が位置付けられている。 また、国土交通省成長戦略(H22.5.17)においても、未利用資源(汚泥消化ガス等)の有効活用促進のために必要な制度を検討することが位置付けられている。</p> <p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標3 地球環境の保全 施策目標8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な污水处理の確保、下水道資源の循環を推進するに包含。</p> <p>③ 達成目標及び測定指標</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 再生可能エネルギーの普及拡大を図るため、下水道バイオマスについて、下水汚泥燃料及び下水汚泥バイオガスとしての有効利用を推進する。</p>

			<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 平成 26 年 3 月 31 日までの間に、下水道バイオマスリサイクル率※を 39%とする(平成 19 年度末:22%)。 (社会資本整備重点計画)</p> <p>※下水汚泥中の有機物のうち、ガス発電等エネルギー利用や緑農地利用等、有効利用された割合(固形物ベース)</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 多額の初期投資が必要なため制約要因となっている開業初期のキャッシュ・フローの改善を支援し、下水道資源を利活用する事業の立ち上がりを推進することにより、再生可能エネルギーの利用拡大と化石燃料の利用減少が促進され、温室効果ガスの削減とエネルギー供給源の多様化が図られる。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>12(平年度)(平成 23 年度～平成 25 年度) (対象期間中に、終末処理場の改築に合わせバイオマス利用が行われると想定した場合の単年度あたりの対象件数(推計)について、黒字法人比率を乗じた数値。)</p>
		② 減収額	<p>415 百万円(平年度)(平成 23 年度～平成 25 年度) 【算定根拠】 (制度適用の総取得設備価額×特別償却率×法人税率)+(制度適用の総設備取得価額×税額控除率)</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:H23 年度～H25 年度) 租税特別措置により、下水汚泥燃料及び下水汚泥バイオガスの利活用のための投資が促進され、約 18.6 万 t-CO₂/年の削減に資する。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:H23 年度～H25 年度) 多額の初期投資が必要なため制約要因となっている開業初期のキャッシュ・フローの改善を支援し、下水道資源を利活用する事業の立ち上がりを推進することにより、平成 19 年度に 22%であった下水道バイオマスリサイクル率を平成 25 年度までに、39%に向上させる。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:H23 年度～H25 年度) 下水道資源の利活用のための投資が進まなくなることから、下水道バイオマスの有効利用が図られず、温室効果ガスの削減も進まなくなる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:H23 年度～H25 年度) 下水汚泥燃料、下水汚泥バイオガスに係る投資が拡大し、125 億円/年程度の投資誘発効果が見込まれる。また、約 18.6 万 t-CO₂/年の削減に資する。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>個々の資産取得者を個別に捕捉し、予算上補助していくことは行政の効率性の観点から非効率的であり、税制上の特例措置によることが相当である。 また、本特例の対象は再生可能エネルギーとして下水道資源を利活用するための設備に限定している。</p>

		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>社会資本整備総合交付金により、下水道管理者(地方公共団体)が、下水汚泥由来の再生可能エネルギーの外部供給のために行う下水道施設の整備を支援している。</p> <p>本特例は、民間事業者が、下水道施設から供給される汚泥由来のエネルギーを利活用する際に必要な設備投資を支援するものである。</p>
		③: 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	雨水貯留浸透施設に係る割増償却制度の延長
2	要望の内容	河川管理者以外の者が設置する雨水貯留浸透施設に係る法人税・所得税の割増償却制度(5年間1割増)について、適用期限(平成23年3月31日)を2年間延長する。
3	担当部局	河川局治水課、都市・地域整備局下水道部下水道企画課、住宅局建築指導課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成10年度 税制創設 貯留施設 規模要件 貯水容量 100m ³ 以上 平成11年度 2年延長 平成13年度 2年延長、 規模要件 貯水容量 100m ³ 以上→200m ³ 以上 平成14年度 償却率 1.2割増→1割増 平成15年度 2年延長 平成16年度 特定都市河川流域における貯留施設について、 規模要件 貯水容量 200m ³ 以上→100m ³ 以上 平成17年度 2年延長 貯留施設 規模要件 貯水容量 200m ³ →300m ³ 以上 浸透施設 浸透性舗装規模要件 3,000 m ² 以上を追加 平成19年度 2年延長 平成21年度 2年延長
6	適用又は延長期間	平成25年3月31日までの2年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>本政策の政策目的は雨水貯留浸透施設の整備促進である。</p> <p>近年、台風や前線による災害のほか、とりわけ都市部ではいわゆる「ゲリラ豪雨」による浸水被害が多発するようになってきている。ゲリラ豪雨は局地的・短時間・高強度(降雨規模 100mm/h 以上も多い)が特徴で、総雨量は小さいがピーク雨量は非常に大きい。また、発生場所等の予測が困難で、短時間に急激な雨水の流出が生じるため、被害軽減のための事前の対応がとりにくく、地下空間の利用者や水路工事従事者に犠牲者が出たケースもある。</p> <p>河川整備は整備計画に基づき実施中だが、完成までには多額の費用と長期間を要する。特に都市部の中小河川では市街化の進展により用地買収等を含めて河川整備の進捗が進まず、低い整備水準(1/5以下)にとどまっている状況にある。下水道の整備目標も概ね時間雨量 50mm 対応であることから、河川、下水道ともに時間雨量 100mm といったゲリラ豪雨には対応できない。都市部にひとたびゲリラ豪雨が降れば、中小河川の流下能力や下水道の排水能力を超える雨水流入に伴う氾濫等(外水や内水)による被害が発生する可能性が高い状況にある。</p> <p>このようなゲリラ豪雨による浸水被害の発生を減少させていくためには、広く流域全体にわたって面的に雨水貯留施設等の整備を進めるなど分散型の流出抑制対策を進める必要がある。公的主体では、河川、下水道の整備とあわせて学校の校庭等も活用して雨水貯留等の対策を進めているが、利用できる敷地は限られることから、公共による対策のみでは不十分であり、民間の協力が不可欠である。民間が設置する雨水貯留浸透施設は、広く流域内に分散して存在しており、公共による対策とあわせて実施することで流域内の浸水被害</p>

		<p>の解消という政策目標の早期達成に寄与できるものであることから、税によるインセンティブを民間に付与することで雨水貯留浸透施設の整備促進を図り、流域からの雨水の流出量を緩和・削減して、流域内の治水安全度を向上させる。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>○社会資本整備重点計画(平成 21 年 3 月 31 日閣議決定)</p> <p>第 5 章 事業分野別の取組</p> <p>〈治水事業〉</p> <p>1. 治水事業を巡る課題と今後の方向性</p> <p>(1)安全で安心できる国土の保全</p> <p>「…ハード・ソフト一体となった対策、地域特性を踏まえた都市計画や道路、住宅等と連携した水害・土砂災害に強いまちづくりの構築及び農地の多面的機能の活用など流域における対策を含む多様な治水手法を重層的に実施する」</p> <p>2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組</p> <p>(1)ハード・ソフト一体となった防災・減災対策の推進</p> <p>「水害・土砂災害から人命と財産を守るために、…、ハード整備が未対策のところやハード整備で対応が困難なところについても、少なくとも人的被害を回避・軽減するため、ハザードマップ、土砂災害警戒情報等の情報提供や河川の水位、浸水状況等のリアルタイム情報の提供等のソフト対策を充実させることにより、可能な限り早期の安全確保に努める。」</p> <p>〈下水道事業〉</p> <p>3. 今後取り組む具体的な施策</p> <p>(1)安全で安心な暮らしの実現</p> <p>①浸水被害の軽減</p> <p>「…貯留浸透施設を含めたハード整備やソフト対策、さらには自助を組み合わせた総合的な対策を推進する。」</p>
②	政策体系における政策目的の位置付け	<p>○本政策の政策目的は、</p> <p>国土交通省政策評価基本計画(平成 22 年 3 月)</p> <p>・政策目標 4「水害等災害による被害の軽減」</p> <p>・施策目標 12「水害・土砂災害の防止・減災を推進する」</p> <p>に包含されている。</p>
③	達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>○政策目標 4 水害等災害による被害の軽減</p> <p>施策目標 12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>業績指標 74 中枢・拠点機能を持つ地域で床上浸水の恐れがある戸数</p> <p>長期的には 0 戸を目指す、当面の目標として</p> <p>平成 19 年度約 525 万戸→平成 24 年度約 235 万戸</p> <p>平成 21 年度実績値 約 420 万戸</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>雨水貯留浸透施設は流域からの雨水の流出抑制に資するものであり、公益性が高いものの経済性が低く、その設置・管理には追加的な費用を要する。流域対策を進める上で、民間による雨水貯留浸透施設の整備は必要であり、事業者による雨水貯留浸透施設の設置を促進するためのインセンティブとして本件税制を存置することで、民間事業者による雨水貯留浸透施設の設置促進が期待できる。</p>

8	有効性等	① 適用数等	H10:3件、H11:23件、H12:142件、H13:257件、H14:211件、H15:562件、H16:285件、H17:367件、H18:287件、H19:427件、H20:275件、H21:417件、H22:411件、H23:435件、H24:458件 【積算根拠】 H20年度以前については(社)雨水貯留浸透技術協会が、H21年度については国土交通省河川局がデベロッパー等に対して行った雨水貯留浸透施設に関するアンケート調査結果から、河川局において推計。
		② 減収額	H10年度:0.4百万円、H11年度:3百万円、H12年度:19百万円、H13年度:35百万円、H14年度:28百万円、H15年度:76百万円、H16年度:38百万円、H17年度:49百万円、H18年度:62百万円、H19年度:73百万円、H20年度:46百万円、H21年度:83百万円、H22年度:75百万円、H23年度:79百万円、H24年度:83百万円 【積算根拠:】 上記積算根拠に同じ。
		③ 効果・達成目標の実現状況	《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成19年度～平成24年度) 社会資本整備重点計画における重点目標「(5)水害等の災害に強い国土づくり」で「地球温暖化の影響による大規模水害等の災害リスクの高まりを踏まえ、ハード・ソフト一体となって、洪水、土砂災害、津波・高潮等から国土を保全することにより、災害時の経済社会活動を支え国民の生命・財産・生活を守る」ことが謳われている。 また、事業の概要として「都市の浸水対策について、貯留施設等のハード整備を着実に推進し、重大な被害が生じる恐れのある地下街や都市機能が集積する地区を「重点地区」として優先的に整備を行う。さらに、地下街管理者による止水板の設置など住民自身や地域コミュニティによる災害対応(いわゆる自助)を支援するために情報提供等を行うソフト対策を組み合わせた総合的な浸水対策を推進する。」ことが明記されている。 本税制により、民間による雨水貯留浸透施設は着実に設置されるなど、政策目標「水害等災害による被害の軽減」等の達成に向けて、都市部における治水安全度の向上を図るべく、鋭意取り組みが進められており、また、業績指標の実績からも着実に整備が進んでいるところである。 しかし、近年の気候変動等の影響に伴う都市部におけるいわゆるゲリラ豪雨による浸水被害は増加しており、平成22年7月5日に板橋区で発生したゲリラ豪雨でも床上浸水被害が発生した。このような新たな要因による浸水被害が増加する中、政策目的を達成していくためには、発生場所等の予測が困難といったゲリラ豪雨の特性に合わせた分散型の流出抑制対策を一層推進していくことが重要であり、公的主体のみならず、広く分散型の対応が可能となる民間と協働して浸水対策に取り組んでいくことが不可欠である。 《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》 (分析対象期間:平成19年度～平成24年度) 上記の実現状況は、ハード・ソフト、公共・民間による包括的な対策により達成されているものであり、本件税制の効果はそれら達成状況の一部に包含されて発現している。 社会資本整備重点計画において、中枢・拠点機能を持つ地域での床上浸水の恐れがある戸数については、平成24年度までに約235万戸にする目標を掲げているところ、平成21年度時点の実績は約420万戸であり、政策目標が既に達成されているとは言えない。都市部でのゲリラ豪雨頻発による浸水被害軽減をさらに効果的に進めるためには、流域全体に渉る面的な対策、既存市街地における対策、官民連携した対策を行っていくことが必要である。

		<p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》 (分析対象期間:平成10年度～平成24年度)</p> <p>平成10年度の税制創設後、民間による雨水貯留浸透施設整備量が増加傾向にある。税制創設後の整備量の推移について新川(愛知県)を例にとると、税制がない場合の整備進度に対して約9年前倒しで整備が促進される見込みであるなど、税制による誘引効果と相まって民間設置の雨水貯留浸透施設の整備が促進されていると考えられる。つまり、本件税制が廃止されれば、例えば新川流域においては民間による雨水貯留浸透施設の整備の進捗が約9年遅れることになる。</p> <p>なお、新河岸川(東京都・埼玉県)、大和川(奈良県・大阪府)等においても、新川と同様の効果発現が見込まれている。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》 (分析対象期間:平成10年度～平成24年度)</p> <p>本件税制の存置により、総合治水対策特定河川流域及び特定都市河川流域では、税制適用対象となる民間の雨水貯留浸透施設によって年間約20,000m³程度の対策容量が確保されている。これと同程度の対策量を公共事業により整備する場合、例えば東大阪市にある中鴻池調節池(貯留量20,100m³)の整備では施工期間5年、建設費約57億円(用地費含まず。)を要し、また、寝屋川市にある御幸西調節池(貯留量20,000m³)の整備では施工期間5年、建設費約28億円(用地費含まず。)を要している。さらに土地利用の高度化した都市部においては、用地確保が困難なことが多く、土地価格も高価になることから、公的主体が整備を進めていくことは時間及びコストの両面から困難である。それらに対して、本税制では、税収の減額は約0.8億円であり、税制を存置することの効果は高い。</p>
9	<p>相当性</p> <p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p>	<p>民間が設置する雨水貯留浸透施設は、浸水被害軽減という公共の用に資するものであり、支援措置が必要である。仮に公共(国・地方公共団体)が雨水貯留浸透施設を設置するにしても、都市部では土地利用が高度化しており、公共が新たに土地を取得して施設を設置する場合には用地取得も含めて事業費がかさみ、整備にも時間を要することになる。一方、民間が商業施設やマンション等を設置する際に、自主的な雨水貯留浸透施設の導入を促進する本件税制は、上記のとおり公費負担が少ないにも関わらず、浸水対策を効果的に発現させることが可能となることから、租税特別措置による対応が妥当である。</p> <p>○ゲリラ豪雨等による浸水被害のおそれがあるにもかかわらず、ダム、河道整備等従来型の河川改修等を実施することが困難な都市部においては、特に雨水貯留浸透施設により浸水被害対策を進める必要性が高い。</p> <p>○本件税制は、民間事業者等の雨水貯留浸透施設設置・管理に伴う経済的負担を軽減するものであり、必要最小限のものである。</p> <p>○予算補助については、社会資本整備総合交付金により、下水道管理者である地方公共団体が行う下水道施設の整備を支援しているが、本特例は、民間事業者が行う施設整備を支援するものである。</p> <p>○特定都市河川浸水被害対策法に基づき、特定都市河川流域においては民間事業者等が一定規模以上の宅地開発などの雨水浸透阻害行為を行う際には雨水貯留浸透施設の設置が義務づけられる。ただし、私権の制限は必要最小限であるべきとの観点から、特定都市河川流域以外の区域では努力義務と</p>

		<p>している。また、公共による対策だけでは設置場所が限定されるなど浸水防止には不十分であり、民間も含めて広く流域で雨水貯留浸透施設の設置を推進させ、流出抑制を図る必要があることから、その部分について本件税制の対象としているものである。</p>
	③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解	<p>○国土交通省政策評価基本計画に基づき、平成 21 年度に下記の政策レビュー(総合評価方式)を実施し、その結果を評価書として取りまとめたところ。</p> <p>(1)政策レビュー結果(評価書)名 「総合的な水害対策－特定都市河川浸水被害対策法の施行状況の検証－」 (平成 22 年 3 月国土交通省)」</p> <p>(2)政策レビュー評価書取りまとめに当たって意見聴取を行った有識者 小幡 純子 (上智大学法科大学院院長) 城戸 由能 (京都大学防災研究所准教授) 小池 俊雄 (東京大学大学院工学系研究科教授) 重川 希志依 (富士常葉大学大学院環境防災研究科教授) 清水 義彦 (群馬大学大学院工学研究科教授)</p> <p>(3)具体的提言等 評価書 31 頁 11～14 行目 局地的集中豪雨による浸水被害が頻発するなかで、これまでの取り組みを一層推進し、各戸貯留浸透施設等住民による自助・共助の取り組みを組み合わせていく必要がある。 同・31 頁 32～36 行目 今後、人口減少下で活力を維持し、限られた財政のなかで、合意形成を図りながら、ハード対策、法規制に自助、共助の取り組み等を加えたソフト対策及び既成市街地対策等を行政と民間を含めた住民が一体となって総合的な水害対策に取り組むことが重要であり、これらに対応した対策を検討していくべきである。</p>
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	サービス付き高齢者住宅(仮称)供給促進税制
2	要望の内容	<p><現行制度の概要> 高齢者の居住の安定確保に関する法律(平成13年法律第26号。以下「高齢者住まい法」という。)第41条第1項の規定による地方公共団体の補助を受けて、新築された同法第34条に規定する高齢者向け優良賃貸住宅を取得し、又は高齢者向け優良賃貸住宅を新築して、これを賃貸の用に供した場合には、5年間2.0割増(耐用年数35年以上のものについては2.8割増)で償却することができる。 また、生活支援施設付き高齢者向け優良住宅の場合は、5年間4.0割増(耐用年数35年以上のものについては5.5割増)で償却することができる。</p> <p><要望内容> ・上記制度の対象を改正予定の高齢者住まい法に規定するサービス付き高齢者住宅(仮称)とする。 ・併せて適用要件の拡充を行う。 ① 床面積の要件を35㎡から30㎡に引き下げる。 ② 床面積の要件に、共同住宅にあつては、各独立部分に係る廊下、階段その他その共用に供されるべき部分の床面積を、各独立部分の床面積の割合により配分して算入する。 ③ 補助受給要件を廃止し、代わってバリアフリー構造等の基準を設ける。</p>
3	担当部局	住宅局 住宅総合整備課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成13年度 創設 平成15年度 延長・縮減 平成17年度 延長 平成19年度 延長・縮減 平成21年度 延長・拡充
6	適用又は延長期間	平成25年3月31日まで2年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 我が国の住宅ストックのうち、高齢者が安心して自立して暮らせるバリアフリー化された住宅は極めて限られているなど、高齢者に適した住まいが不足していることから、バリアフリー化された居住空間で医療・介護等のサービスが受けることができる高齢者住宅の整備促進を図る。 《政策目的に係る達成目標》 2020年を目途に、高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合を欧米並み(3~5%)とする。 ※各国における高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合 日本 0.9%(2005)、デンマーク 8.1%(2006)、スウェーデン 2.3%(2005)、イギリス 8.0%(2001)、アメリカ 2.2%(2000)</p> <p>《政策目的の根拠》 新成長戦略(平成22年6月閣議決定)において、「民間事業者等による高齢者向けのバリアフリー化された賃貸住宅の供給促進等に重点的に取り組む」こと、地域活性化戦略として、「急増する高齢者向けの生活支援サービス、医療・福祉サービスと一体となった住宅の供</p>

		<p>給を拡大する」ことが挙げられている。</p> <p>国土交通省成長戦略(平成22年5月17日公表)において、「医療・介護などのサービスと一体となった住宅の供給を促進するため、民間事業者等によるサービス付き高齢者賃貸住宅の法律上の位置づけを明確化し、その供給支援や適切な運営の確保を図る」ことが位置づけられている。</p> <p>また、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定)において、基本的施策として、「住宅のバリアフリー化や見守り支援等のハード・ソフト両面の取組を促進するとともに、高齢者、障害者等に配慮した賃貸住宅の供給・・・を推進する」ことが挙げられている。</p>
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標 「1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進」</p> <p>施策目標 「11 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る」に包含。</p>
	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 2020年を目途に、高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合を欧米並み(3~5%)とする。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 サービス付き高齢者住宅(仮称)の供給を促進し、高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合を2020年を目途に欧米並み(3~5%)とすることで、バリアフリー化された居住空間で医療・介護等のサービスを受けることができる高齢者向け住宅の計画的な整備促進が図られる。</p>
8	有効性等	<p>① 適用数等</p> <p>平成19年度：35戸 平成20年度：162戸 平成21年度：50戸 (国土交通省アンケートにより算出)</p> <p>将来の推計としては、達成目標を実現するために供給されるべきサービス付き高齢者住宅(仮称)を毎年2万5千戸とした場合、本租税特別措置の対象となりうる民間法人による供給割合等を考慮すると、適用件数は約3000戸程度と見込まれる。</p>
	② 減収額	<p>平成19年度：1百万円 平成20年度：6百万円 平成21年度：1百万円 (国土交通省アンケートにより算出)</p> <p>将来の推計としては、達成目標を実現するために供給されるべきサービス付き高齢者住宅(仮称)を毎年2万5千戸とした場合、本租税特別措置の対象となりうる民間法人による供給割合等を考慮すると、減収額は平年度111百万円と見込まれる。</p>
	効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間：平成19年度～平成24年度)</p> <p>現在、高齢者が居住する住宅のバリアフリー化率は、9.5%にとどまっているなど、高齢者の暮らしに適した良好な住宅ストックは絶対的に不足している状況にある。</p> <p>本租税特別措置等により、サービス付き高齢者住宅(仮称)の供給を促進し、高齢者人口に対する高齢者向けの住まいの割合を欧米並み(3~5%)とすることで、バリアフリー化された居住空間で医療・介護等のサービスを受けることができる高齢者向け住宅の整備促進を図ることができる。</p>

			<p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成19年度～平成24年度)本租税特別措置は、平成13年に、高齢者向け優良賃貸住宅に係る認定制度と同時に施行され、平成22年3月末には認定件数にして39,034件の供給に寄与し、高齢者が居住する住宅のバリアフリー化率は、一定のバリアフリー化で29%(H15)から37%(H20)、高度のバリアフリー化で6.7%(H15)から9.5%(H20)となっており、向上している。</p> <p>なお、平成21年度においては高齢者が居住する住宅のバリアフリー化率を達成目標としていたが、安心して暮らすことができる住まいを確保するためには、バリアフリー化によるハードの質的向上のみならず、介護等のサービスが受けられる住宅の絶対量の確保が重要であることから、国土交通省の成長戦略において2020年を目処に高齢者人口に対する高齢者向け住まいの割合を欧米並みの3～5%に引き上げることを目標とすることとし、これに合わせ、達成目標を変更した。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成23年度～平成24年度)</p> <p>租税特別措置が拡充・延長されなかった場合、サービス付き高齢者住宅(仮称)の供給に向けた投資意欲が弱まる等により、高齢者に適した住まいの確保が困難になる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成19年度～平成24年度)</p> <p>今後急増する単身高齢者や要介護高齢者(※)に適した住まいを確保することが喫緊の課題であり、税制特例の誘因措置を通じて、事業者により供給される物件を、医療・介護などのサービスと一体となった高齢者向けの良質な住宅に誘導する必要がある。</p> <p>※参考 単身高齢者は約1.5倍(2005年→2015年) 要介護高齢者は約1.7倍(2005年→2025年) 要支援1及び2、要介護1の高齢者は平成12年と平成19年を比較すると約2.3倍に増加</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	割増償却は、減価償却の前倒しによる事業初期の資金繰り支援を図るものであり、事業者が支払うべき納税額について変動を与えるものではないことから、政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限である。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	専用部分の整備に対する支援措置は本特例のみである。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	租税特別措置の拡充・延長により、民間活力を利用した高齢者向けの住宅の供給に更なる供給が促進されることとなり、各地方公共団体における高齢者の居住の安定の確保に寄与することとなる。
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	バリアフリー法に基づく認定特定建築物に係る特例措置
2	要望の内容	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく認定特定建築物(床面積(増改築の場合は、当該増改築に係る部分の床面積)が2,000㎡以上であり、かつ、認定に係る基準に適合する昇降機が設置されているもの)の割増償却制度(現行割増償却率10%、5年間)の適用期限を2年延長する。
3	担当部局	住宅局建築指導課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成6年度 新設 平成7年度 適用期限の2年延長 平成8年度 償却率2割→1.8割 平成9年度 適用期限の2年延長 平成10年度 償却率1.8割→1.4割 平成11年度 適用期限の2年延長 平成13年度 償却率1.4割→1.2割 適用期限の2年延長 平成14年度 償却率1.2割→1割 適用対象の拡充(老人ホーム等、増改築) 平成15年度 適用期限の2年延長 平成17年度 適用期限の2年延長 平成19年度 適用期限の2年延長 平成21年度 適用期限の2年延長
6	適用又は延長期間	平成25年3月31日までの2年間
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 デパート、劇場、ホテル等不特定かつ多数の者が利用する建築物又は老人ホーム等主として高齢者、障害者等が利用する建築物のバリアフリー化の促進を図る。 《政策目的に係る達成目標》 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 12%(平成15年度)→30%(平成24年度)(暫定値※) ※今後の政策評価の見直しと併せて検討しているため暫定値とする。</p> <p>《政策目的の根拠》 ○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律91号) ○バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱(平成22年3月28日、バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する関係閣僚会議において決定) 「不特定多数の者や主に障害者、高齢者等が利用する特別特定建築物な</p>

		ど建築物における移動等円滑化の促進」
	② 政策体系における政策目的の位置付け	「国土交通省 政策評価体系」 政策目標2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 施策目標3 総合的なバリアフリー化を促進するに包含。
	③ 達成目標及び測定指標	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 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 12%(平成15年度)→30%(平成24年度)(暫定値※) ※今後の政策評価の見直しと併せて検討しているため暫定値とする。 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 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 《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 誘導的なバリアフリー化の基準に適合した新築が進むことで、多くの高齢者・障害者が利用する建築物全体のバリアフリー化の促進が図られる。
8	有効性等	① 適用数等 適用実績 平成15年度 33件 平成16年度 24件 平成17年度 12件 平成18年度 29件 平成19年度 29件 平成20年度 19件 平成21年度 15件 平成22年度～平成24年度 21件(見込み) ※適用実績は地方公共団体からのアンケート調査結果による。 ※平成18年度以降については、当該年度に認定を受けたもののうち、これまで租税特別措置が適用された件数(適用見込みを含む)を記載している。 ※平成22～24年度については、過去3年間の適用実績の平均。 上記のとおり、平成21年度までの過去3年間の平均適用件数は21件(見込みも含む。)であり、おおむね想定どおり有効に活用されている。 なお、平成18～20年度の調査では、物販・医療・福祉といった複数の用途の建築物に適用されており、特定の者への大きな偏りはない。
	② 減収額	減収額 平成15年度 63百万円 平成16年度 51百万円 平成17年度 28百万円

		<p>平成 18 年度 62 百万円 平成 19 年度 79 百万円 平成 20 年度 53 百万円 平成 21 年度 42 百万円 平成 22 年度～平成 24 年度 58 百万円(見込み)</p> <p>※適用実績は地方公共団体からのアンケート調査結果による。</p>
	<p>③ 効果・達成目標の実現状況</p>	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 15 年度～平成 24 年度) 多くの高齢者・障害者が利用する建築物の建築に当たり、誘導的なバリアフリー基準に適合させるためには、多大な追加的コスト負担を必要とする。本税制特例(割増償却)は、当該追加的コスト負担を行う民間事業者の投資直後における税負担を軽減させるものであり、負担に対するインセンティブとなることで、多くの高齢者等が利用する建築物のバリアフリー化を促進しようとするものである。</p> <p>実際に、本税制特例は、1 件当たりの面積規模が大きい施設(大規模ショッピングセンター等の集客力のある施設や病院、老人センター等の高齢者等が主に利用する施設)について、毎年度 20 件程度適用されており、多くの高齢者等が利用する建築物のバリアフリー化の促進に大きく寄与している。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 15 年度～平成 24 年度) 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 平成 15 年度:約 12% → 平成 20 年度:約 15%</p> <p>直近の評価である「平成 21 年度政策チェックアップ評価書」において、「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」について評価を行い、本税制特例をはじめとした関連施策が、目標達成に向けて貢献していることを確認している。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 15 年度～平成 24 年度) 床面積 2,000 m²以上の特別特定建築物(病院、百貨店等不特定多数の者又は高齢者・障害者が主に利用する建築物)のフロアのうち、誘導基準に適合するものの割合を平成 24 年度末までに 30%以上(暫定値)とする目標の達成が困難となる。</p> <p>誘導的なバリアフリー基準を満たさない建築物が新たに建築され、不特定多数の者が利用する建築物のバリアフリー化が進まない結果、高齢者等の社会参加・自立が促進されないことになる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 15 年度～平成 24 年度) 本税制特例は、多くの高齢者等が利用する建築物の建築に当たって、特定の者に偏りなく、毎年度確実に適用され、その結果、新築の建築物における誘導的なバリアフリー基準を満たした建築物の割合も着実に増加しており、多くの高齢者等が利用する建築物のバリアフリー化の促進が図られていることから、税収減を是認する効果が認められる。</p>

9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>高齢者等の自立した生活に不可欠な一定規模以上の特別特定建築物のバリアフリー化を推進するため、用途を問わず、建築物の整備に適用される支援策は本特例措置のみである。</p> <p>本特例の適用要件として用いられている誘導基準に係る目標は、高齢者、障害者等の円滑化にとってより望ましい建築物を増加させようとするものであり、民間事業者に対するインセンティブ措置の特例として割増償却(10%5年間)が的確かつ必要最小限な措置である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>高齢者等の自立した生活に不可欠な一定規模以上の特別特定建築物のバリアフリー化を推進するため、用途を問わず、建築物の整備に適用される支援策は本特例のみである。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解	—	
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—	

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	認定建替計画（特定防災機能向上型）に係る事業用資産の買換特例の延長
2	要望の内容	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第3条第1項第1号に規定する防災再開発促進地区内の資産を譲渡し認定建替計画に係る事業に伴う買い換えを行った一定の場合の事業用資産の買換特例（繰延割合80%）の適用期限を5年間延長する。
3	担当部局	住宅局市街地建築課・市街地住宅整備室
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成19年度 創設
6	適用又は延長期間	5年間
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠
		② 政策体系における政策目的の位置付け
		③ 達成目標及び測定指標
		<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>密集市街地において、民間による任意の建替事業の機会を捉え、一定規模以上の敷地面積を確保した上で防災性の高い建築物を建築するとともに防災上有効な空を整備するよう誘導することにより、特定防災機能の向上と土地の合理的かつ健全な利用を図り、もって都市の安全性を確保する。</p> <p>《政策目的に係る達成目標》</p> <p>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る重点的に改善すべき密集市街地8,000ヘクタールについて、平成23年度までに最低限の安全性※が確保されることを目指す。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>密集市街地は、狭小な敷地に老朽木造建築物が密集し、細街路、行き止まり路が多い等公共施設の整備が不十分であること等により、地震等により一旦火災が発生した場合には、広範かつ甚大な被害が想定される市街地であり、その整備改善は喫緊の課題となっている。</p> <p>このような密集市街地について、社会資本整備重点計画（平成21年閣議決定）、住生活基本計画（平成18年閣議決定、平成21年変更）、都市再生プロジェクト（第12次決定、平成19年都市再生本部決定）等において緊急整備の必要性が位置付けられ、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地については、平成23年度までに市街地の大規模な延焼を防止し、最低限の安全性を確保することとされているところである。</p> <p>政策目標 「4 水害等災害による被害の軽減」 施策目標 「11 住宅・市街地の防災性を向上する」 に包含。</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>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る重点的に改善すべき密集市街地8,000ヘクタールについて、平成23年度までに最低限の安全性※が確保されることを目指す。</p> <p>※ 最低限の安全性：市街地火災の際、避難困難者が生じず人的被害がほとんど生じない水準（不燃領域率※※が40%以上であ</p>

			ること。)
			<p>※※ 不燃領域率：幅6メートル以上の道路、短辺40メートル以上かつ面積1,500平方メートル以上の公園等、耐火建築物の敷地の合計面積が地区全体面積に占める割合</p>
			<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 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</p>
			<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 本特例の継続により、政策目的と合致した建替えについて立体建て替えを行う者の税負担を軽減することによって民間の建替えにインセンティブを与え、密集市街地の整備を促進する。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>H19年度 0件 H20年度 0件 H21年度 0件 H22年度 0件 H23年度 1件(見込み) ※適用数は国交省の調査による。</p>
		② 減収額	<p>H19 0万円 H20 0万円 H21 0万円 H22 0万円 H23 8百万円(見込み)</p> <p>※算出根拠は、下記のとおり仮定し、試算する。 年間事業数見込み: 2事業 地価: 23年度に着工予定の3地区の平均値=59.9万円/㎡ 従前敷地面積: 75㎡ <試算> $0.599 \text{ 百万円} \times 75 \text{ ㎡} \times (1-0.05) \times 30\% \times (2 \text{ 事業} \times 10 \text{ 人} \times 4\%) \times 80\% = 8.19 \text{ 百万円}$</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成19年度～平成27年度) 重点的に改善すべき密集市街地8,000ヘクタールにおける最低限の安全性確保の取組みについては、任意の建替え等が容易な地区を中心に約35%(H19年度実績値)の進捗が見られるところである。しかし、残された約65%については、公共施設の整備の遅れ、権利関係が著しく輻輳している等の隘路を抱えていることから、認定建替計画制度の活用等、より一層の取組みの加速が求められている。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》重点的に改善すべき密集市街地8,000ヘクタールにおける最低限の安全性確保の取組みについては、任意の建替え等が容易な地区を中心に約35%(H19年度実績値)の進捗が見られる。</p>

			<p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 27 年度)</p> <p>本特例が延長されなかった場合、民間の建替えへのインセンティブが低下することにより、政策目的と合致した建替えが進まなくなる可能性がある。</p>
			<p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 19 年度～平成 27 年度)</p> <p>直近の評価である平成 21 年度の政策チェックアップ評価書において、「住宅・市街地の防災性」についての政策評価を行い、本特例をはじめとした関連施策が、目標達成に向けた改善に貢献していることを確認している。(H19 年度実績値 約 35%)</p>
9	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>密集市街地の整備を促進するため、政策目的と合致した建替えを行う者の税負担を軽減することによって民間事業者による建替えにインセンティブを与える本特例措置は的確かつ必要最小限な措置である。</p>
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>建替計画に基づく事業において、個々の事業参加者に建替えのインセンティブを与えるための支援措置は本特例のみである。</p>
		③: 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	防災街区整備事業に係る事業用資産の買換特例等の延長
2	要望の内容	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第3条第1項に規定する防災街区整備方針に定める防災再開発促進地区内の資産を譲渡して防災施設建築物及びその敷地を取得した一定の場合の事業用資産の買換特例（繰延割合 80%）の適用期限（平成 23 年 12 月 31 日）を 5 年間延長する。
3	担当部局	住宅局市街地建築課・市街地住宅整備室
4	評価実施時期	平成 22 年 8 月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成 16 年度 創設 平成 18 年度 延長
6	適用又は延長期間	5 年間
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠
		② 政策体系における政策目的の位置付け
		③ 達成目標及び測定指標
		<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>特に大火の可能性が高い防災上危険な密集市街地において、防災街区整備事業を強力に促進することにより、当該密集市街地の防災に関する機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用を図り、もって都市の再生を推進する。</p> <p>《政策目的に係る達成目標》</p> <p>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重点的に改善すべき密集市街地 8,000 ヘクタールについて、平成 23 年度までに最低限の安全性※が確保されることを目指す。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>密集市街地は、狭小な敷地に老朽木造建築物が密集し、細街路、行き止まり路が多い等公共施設の整備が不十分であること等により、地震等により一旦火災が発生した場合には、広範かつ甚大な被害が想定される市街地であり、その整備改善は喫緊の課題となっている。</p> <p>このような密集市街地について、社会資本整備重点計画（平成 21 年閣議決定）、住生活基本計画（平成 18 年閣議決定、平成 21 年変更）、都市再生プロジェクト（第 1 次決定、平成 19 年都市再生本部決定）等において緊急整備の必要性が位置付けられ、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地については、平成 23 年度までに市街地の大規模な延焼を防止し、最低限の安全性を確保することとされているところである。</p> <p>政策目標 「4 水害等災害による被害の軽減」 施策目標 「11 住宅・市街地の防災性を向上する」 に包含。</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>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重点的に改善すべき密集市街地 8,000 ヘクタールについて、平成 23 年度までに最低限の安全性※が確保されることを目指す。 ※ 最低限の安全性：市街地火災の際、避難困難者が生じず人的被害がほとんど生じない水準（不燃領域率※※が 40%以上であること。）</p>

			<p>※※ 不燃領域率:幅6メートル以上の道路、短辺 40 メートル以上かつ面積 1,500 平方メートル以上の公園等、耐火建築物の敷地の合計面積が地区全体面積に占める割合</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 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</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 密集市街地の整備を促進するための防災街区整備事業の成立には、保留床の処分が不可欠。保留床の取得を支援する本特例の継続により、保留床の処分を円滑にし、事業参加者の負担軽減を図る。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>H16年度 0件 H17年度 0件 H18年度 0件 H19年度 0件 H20年度 0件 H21年度 0件 H22年度 13件(見込み) H23年度 13件(見込み)</p> <p>※適用数は国土交通省の調査による。</p>
		② 減収額	<p>H19 0万円 H20 0万円 H21 0万円 H22 54 百万円(見込み) H23 54 百万円(見込み)</p> <p>※算出根拠は、下記のとおり仮定し、試算する。 市街地再開発事業における平均繰延額:136 百万円 年間適用地区:2地区 個人:法人=1:2 <試算> $136 \text{ 百万円} \times 30\% \times 2/3 \times 2 = 54.4 \text{ 百万円}$</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 18 年度～平成 27 年度)</p> <p>重点的に改善すべき密集市街地 8,000 ヘクタールにおける最低限の安全性確保の取組みについては、任意の建替え等が容易な地区を中心に約 35% (H19 年度実績値) の進捗が見られるところである。しかし、残された約 65%については、公共施設の整備の遅れ、権利関係が著しく輻輳している等の隘路を抱えていることから、防災街区整備事業の活用等、より一層の取組みの加速が求められている。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》</p> <p>重点的に改善すべき密集市街地 8,000 ヘクタールにおける最低限の安全性確保の取組みについては、任意の建替え等が容易な地区を中心に約 35% (H19 年度実績値) の進捗が見られる。</p>

			<p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成23年度～27年度)</p> <p>密集市街地の整備を促進するための防災街区整備事業の成立には、保留床の処分が不可欠。本特例が延長されなかった場合、保留床の円滑な処分が進まず、事業参加者の負担が増大することとなるため、防災街区整備事業が成立しなくなる恐れがある。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成18年度～平成27年度)</p> <p>直近の評価である平成21年度の政策チェックアップ評価書において、「住宅・市街地の防災性」についての政策評価を行い、本特例をはじめとした関連施策が、目標達成に向けた改善に貢献していることを確認している。(H19年度実績値 約35%)</p>
9	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	密集市街地の整備を促進するための防災街区整備事業の成立には、保留床の処分が不可欠であるが、本特例の継続により、事業参加者の負担軽減が図られ、保留床の処分が円滑になる。
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	防災街区整備事業における保留床の取得に関する支援措置は本特例のみである。
		③: 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の延長及び拡充
2	要望の内容	<p>(外航)</p> <p>【拡充要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度の適用期限を5年間とする。 ・ 環境要件を撤廃する。 ・ 圧縮記帳比率を以下のとおりとする。 <ul style="list-style-type: none"> ①日本商船隊を維持するための措置 対象：外航船舶 圧縮記帳比率：70/100 ②外航日本船舶を増加するための措置 対象：外航日本船舶 圧縮記帳比率：「日本商船隊を維持するための措置」に20/100加算（外航日本船舶90/100） <p>【特例措置の対象】</p> <p>外航船舶から外航船舶への買換え及び交換</p> <p>(内航)</p> <p>海運事業者による内航船舶から内航船舶への買換え及び交換について5年間延長する。</p>
3	担当部局	海事局総務課財務企画室、外航課、内航課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>昭和49年度 創設（船舶→船舶）</p> <p>昭和50年度 延長</p> <p>昭和55年度 延長</p> <p>昭和59年度 拡充（船舶→減価償却資産）</p> <p>昭和60年度 延長</p> <p>平成2年度 延長</p> <p>平成8年度 延長</p> <p>平成11年度 拡充（船腹調整事業→内航海運暫定措置事業への移行に伴う見直し）</p> <p>平成17年度 拡充（内航海運業に係る参入規制：許可制→登録制）</p> <p>平成18年度 延長</p>
6	適用又は延長期間	平成23年4月1日から平成28年3月31日まで（5年間）
7	<p>必要性等</p> <p>① 政策目的及びその根拠</p>	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>(外航)</p> <p>日本商船隊に対する国内船主の船舶供給を支援するとともに、経済安全保障確立の観点から外航日本船舶の増加を図り、以て我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現するものである。</p> <p>(内航)</p> <p>国内貨物輸送の約3分の1、石油、セメント、鉄鋼等産業基礎物資</p>

		<p>輸送の約8割を担い、また、離島航路をはじめ国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関である内航海運は、我が国経済と国民生活にとって必要不可欠な産業インフラ、ライフラインとして、極めて重要な役割を果たしている。トラックと比べた場合の輸送効率の高さを生かしつつ内航海運の安全・安定かつ効率的な輸送サービスの確保を図ることは、物資の安定供給面、コスト面、環境面等で国民生活に直結する極めて重要な課題である。</p> <p>そのため、輸送の安定性・効率性の低下リスクが高まる老朽船について安全・環境面で優れた良質な船舶への代替を促進することが急務であり、船価が高騰し代替建造が困難な状況であっても、新造船や良質な中古船への代替促進を図ることにより、モーダルシフトの担い手としての内航海運の競争力を強化する。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省成長戦略（平成22年5月17日 1. 海洋分野） 新成長戦略（平成22年6月18日 成長戦略実行計画（工程表）Ⅲアジア経済戦略） 海洋基本法（平成19年4月27日法律第33号）第24条 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 老朽船の安全・環境面で優れた良質な船舶への代替を促進していくことについては、平成18年3月に代替建造の推進に有効な施策を取りまとめた「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」が策定されており、政策体系の中で明確に位置づけられている。 国土交通省の政策評価体系においても、施策目標「海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進」として位置づけられている。
②	政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標： 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標： 20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p> <p>に包含</p>
③	達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%を維持 我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね450隻とすることを目標とし、5年間（平成23年度から平成27年度まで）で概ね260隻とすることを目標とする。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成27年度における内航船舶の老齢船の割合を68% 船舶の平均総トン数について600G/T以上の維持 省エネ船舶・新造船によるCO₂排出削減量を平成23年度から平成27年度までの5年間で約5.6万トン <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率（世界の海上荷動量における我が国商船隊による輸送の割合） 我が国商船隊における外航日本船舶数 <p>(内航)</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・ 内航船舶の老齢船の割合 ※老齢船：船齢 14 年以上の船舶 ・ 船舶の平均総トン数 ・ 省エネ船舶・新造船によるCO₂排出削減量 ※省エネ船舶：スーパーエコシップ、16%CO₂排出削減船等一定以上の省エネ・CO₂削減効果を有する船舶 <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>(外航)</p> <p>①平成 19 年 12 月の交通政策審議会海事分科会国際解除委輸送部会答申において、経済安全保障の確立に必要な外航日本船舶数は 450 隻とされており、外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、5 年間（平成 23 年度から平成 27 年度まで）で概ね 260 隻とすることは経済安全保障の確立に資する。</p> <p>②世界の海上荷動量が今後も年約 4%の伸びが見込まれる中、我が国商船隊の輸送比率を平成 27 年度まで概ね 12%を維持することは、日本商船隊に対する国内船主の船舶供給が可能になり、船隊規模の維持・拡大が実現されたといえる。</p> <p>(内航)</p> <p>リーマンショックの影響や産業構造の変化等により内航船舶の建造需要が伸び悩む中で、租税特別措置等により、老朽船の解撤を図りつつ代替建造量を一定（毎年 70 隻）程度維持していくことで、バブル後に大量に建造され、14 年以上経過した老齢船を着実に新造船等へ代替することができる。その結果、内航船舶の老齢船割合の上昇を食い止め、さらには低下させることができ、内航海運の安全・安定輸送の確保につなげることができる。</p> <p>また、老朽船の良質な船舶への代替によって燃費効率の改善やCO₂排出削減が図られ、内航海運の一層の効率化により、モーダルシフトの担い手としてふさわしい内航海運の競争力を強化することができる。</p>														
8 有効性等	① 適用数等	<p>(外航)</p> <p>(1) 実績</p> <p>(単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="544 1794 1441 2016"> <thead> <tr> <th></th> <th>H17 年度</th> <th>H18 年度</th> <th>H19 年度</th> <th>H20 年度</th> <th>H21 年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第 65 条の 7～9 適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>		H17 年度	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	合計	租税特別措置法第 65 条の 7～9 適用船舶 (外航日本船舶)	2	1	3	1	2	9
	H17 年度	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	合計										
租税特別措置法第 65 条の 7～9 適用船舶 (外航日本船舶)	2	1	3	1	2	9										

租税特別措置法 第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶)	26	12	28	15	30	111
--	----	----	----	----	----	-----

※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。

オーナーは日本商船隊の約 3 分の 1 にあたる約 800 隻の外航船舶を保有しているが、年間約 50～60 隻程度が代替建造の対象となっている。平成 21 年度における本制度の適用実績は 32 隻であり、年間建造数を考慮すると適用数が僅少であるとはいえない。

(2) 今後の見込み

(単位：隻数)

	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	合計
租税特別措置法 第 65 条の 7～9 適用船舶 (外航日本船舶)	3	3	3	3	3	15
租税特別措置法 第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶)	24	24	24	24	24	120

※過去の実績をもとに推計

本制度の措置により、競争力のある日本商船隊の整備及び早期に経済安全保障を確立するための外航日本船舶の維持・増加が可能となり、我が国経済の発展に不可欠な国際海上輸送の確保が実現され、広く国民に裨益するものであることから、特定の者への偏りはない。

(内航)

(1) 実績

	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22 年度※	合計
事業者数	11	16	20	11	(12)	57 (69)
隻数	11	16	20	11	(12)	57 (69)

※海事局による調査結果

※平成 22 年度は見込み (合計のカッコ内は平成 22 年度見込みを算入)

(2) 今後の見込み

	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	合計
事業者 数・隻数	12	12	12	12	12	60

※見込みは過去の実績をもとに推計

平成 21 年度の適用実績は 11 隻であるが、リーマンショック後の世界的景気後退の影響により例年以上に建造数が落ち込んでいるとともに、同年の新造船の隻数は 73 隻であり、分母である適用対象の数を考慮すると、適用数が僅少とはいえず、また、利用できる事業者に何ら制限を課しているものではないことから、特定の者に偏っているとはいえない。

② 減収額

(外航)

(1) 実績

(単位：百万円)

	H17 年度	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度
租税特別措置法 第 65 条の 7～9 適用船舶 (外航日本船舶)	571	26	1,612	315	119
租税特別措置法 第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶)	5,043	4,598	10,300	8,211	9,280

※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。

(2) 今後の見込み

(単位：百万円)

	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度
租税特別措置法 第 65 条の 7～9 適用船舶 (外航日本船舶)	991	991	991	991	991
租税特別措置法 第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶)	7,179	7,179	7,179	7,179	7,179

※過去の実績をもとに推計

(内航)

(1) 実績

(単位：百万円)

	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22 年度	合計
減収見込額	427	503	933	320	(436)	2,183 (2,619)

※海事局による調査結果

※平成 22 年度は見込み(合計のカッコ内は平成 22 年度見込みを算入)

(2) 今後の見込み

(単位：百万円)

	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	合計
減収見込額	436	436	436	436	436	2,180

※見込みは過去の実績をもとに推計

③ 効果・達成
目標の実
現状況

《政策目的の実現状況》

(外航)

(分析対象期間：平成 18 年度～平成 27 年度)

オペレーターが必要とする規模の船舶の代替建造が可能となる水準である 70/100 を圧縮記帳比率とする買換特例制度により、平成 20 年度で 11.2%である我が国商船隊の輸送比率について、平成 27 年度まで概ね 12%を維持することで、日本商船隊の船隊規模の維持の実現が可能。

外航海運は非常時の経済安全保障を担っているところ、日本の管轄権が及ぶ一定の外航日本船舶を保有することによる経済安全保障を担

保しつつ、平常時から国際競争力のある日本商船隊の維持が必要不可欠であるとともに、外航日本船舶の維持・拡大を図ることによる海事関係の国際機関等における日本の発言力の強化等の観点から、外航日本船舶の建造サイクルを加速し、早期に代替建造させるための追加的措置として、外航日本船舶の圧縮記帳比率を 90/100（外航日本船舶については、「日本商船隊を維持するための措置」に圧縮記帳比率 20/100 を加算）とし、経済安全保障を確立するために必要最低限な外航日本船舶 450 隻の早期達成を加速化することが可能。

（内航）

（分析対象期間：平成 18 年度～平成 27 年度）

21 年度においては、平均総トン数が 618 総トンとなっており、船舶の大型化については近年増加傾向である。一方、最近の建造数については、19 年度の 100 隻をピークに 21 年度は 73 隻まで低下しており、このままの傾向が続き、50 隻を大幅に割り込むような場合には、内航船舶の老齢船割合の上昇に歯止めをかけることは困難となる。

CO₂削減については、21 年度の CO₂ 排出量が 656.7 万トンであり、前年度に比べ 10%以上減少しているものの、排出原単位については平成 16 年度以前 5 年間の移動平均値比で約 2%悪化している。これは、輸出货量・積載率の減少や船舶の老朽化による輸送効率の悪化の影響が大きいと考えられるが、内航海運の競争力強化の観点から省エネ船舶・新造船の建造による CO₂削減を一層推進する必要がある。

このため、本特別措置の延長によって、老朽船の解撤を図りつつ代替建造量を一定（毎年 70 隻）程度確保することで、内航船舶の老齢船割合の上昇を食い止め、さらには低下させる必要がある。また、老朽船の良質な船舶への代替によって燃費効率の改善や CO₂の排出削減が図られ、内航海運の一層の効率化により、モーダルシフトの担い手としてふさわしい内航海運の競争力を強化する必要がある。

《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》

（外航）

（分析対象期間：平成 18 年度～平成 27 年度）

オーナーは、「日本商船隊への船舶供給を維持するための措置」（圧縮記帳比率 70/100）を適用することにより、

- ・ 船舶建造時のキャッシュフローを確保することができる。この結果、船舶の建造サイクルが短縮化され、オーナーが保有する外航船舶約 800 隻の維持・拡大を図ることができる。
- ・ 日本商船隊の船隊規模の維持・拡大が図られることにより、年約 4%の船隊規模の拡大が実現され、平成 20 年度で 11.2%である我が国商船隊の輸送比率について、平成 27 年度まで概ね 12%を維持することで、我が国外航海運企業のシェアを維持することが可能となる。

オーナーは、「外航日本船舶を増加させるための措置」（圧縮記帳比率 90/100）を適用することにより、

- ・ 外航日本船舶の建造サイクルを更に加速することができ、平成 21 年央で 107 隻の外航日本船舶を、政策目的である経済安全保障を確立するために必要な 450 隻まで増加させることを加速化することができる。

（内航）

（分析対象期間：平成 18 年度～平成 27 年度）

船舶の平均総トン数は、18年度において596総トンであったのに対し、21年度においては618総トンとなっており、船舶の大型化については租税特別措置等により着実に成果を上げている。

本租税特別措置の延長により、船舶の大型化が進むとともに、老齢船の代替建造や新造船の建造によるCO₂の排出削減を促進することができる。

なお、年間建造量について過去10年程度の平均値である70隻程度を維持することを前提とし、内航船舶の老齢船の割合を平成21年度の72%から平成27年度には68%まで引き下げることを新たな目標とする。

また、毎年度の省エネ船舶や新造船の建造によるCO₂排出削減量を算出し、平成27年度までの5年間で5.6万トンの削減を行うことを新たな目標とする。

《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》

(外航)

(分析対象期間：平成23年度～平成27年度)

仮に本制度が認められなかった場合、

- ①船舶の代替建造がスムーズに行われず、外航日本船舶の増加及び日本商船隊の維持・拡大に支障を来すこととなる。
- ②オーナーは、船隊整備の際に必要なキャッシュフローを確保できず、保有する船舶の船隊整備を円滑に行うことができなくなり、安定的に日本商船隊への船舶の供給ができなくなる恐れがあり、日本商船隊の国際競争力の維持・確保に影響を及ぼす。
- ③経済安全保障確立の観点から必要最低限な外航日本船舶450隻とされているが、オーナーの外航日本船舶建造のインセンティブが失われ、早期達成が困難になる。

(内航)

(分析対象期間：平成23年度～平成27年度)

内航海運は、物流効率化や高度化、環境負荷低減を一層進める必要があるという課題を抱える一方、その担い手は中小事業者が多く、長期に渡る運賃水準の低迷や近年の燃油高騰の影響の中、船舶の代替建造を行うために必要な内部留保の確保が困難となるなど、安全・安定的かつ環境にやさしく効率的な輸送サービスを確保する上で厳しい環境が続いている。

本租税特別措置により、船価が高騰し、新造船の建造や中古船の取得が困難となる市場環境にあっても老朽船の代替建造の促進を図ることが必要である。

仮に本租税特別措置が認められなかった場合、

- ①老朽船の代替が進まないことにより経済効率性が悪化し、品目によっては陸上輸送へ移行するため、モーダルシフトの推進に逆行する
- ②船員の高齢化が進行しており、若年船員の雇用が急務であるが、船内設備の陳腐化・老朽化に伴う居住環境の悪化により、若年層の船員離れが進む可能性がある
- ③建造量が低下し、中小造船所において新造船事業の廃業等に追い込まれるとともに、優秀な技能者散逸による我が国造船業の技術力低下が進む可能性がある
- ④建造量が低下し、規制・制度改革に係る対処方針（平成22年6月18

		<p>日閣議決定)において早期解消に向けた方策を検討することとされている内航海運暫定措置事業の収入が減少し、早期解消が困難となるなどの影響が考えられる。</p> <p>《税込減を是認するような効果の有無》 (外航) (分析対象期間：平成23年度～平成27年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の船舶に対する再投資の促進が図られる効果や事業者の資金繰りの安定にも効果が高い。 本租税特別措置により、船舶の建造サイクルを加速することができ、日本商船隊に対するオーナーの船舶供給維持に大きな効果を及ぼす。これにより日本商船隊の船隊規模の維持・拡大を図り、日本商船隊の国際競争力を強化することができ、年約4%の船隊規模の拡大を実現することで、約11.2%である我が国海外航海運企業のシェアを維持することが可能となる。また、経済安全保障を確立するために必要な外航日本船舶450隻の実現を加速化することができる。 本租税特別措置により、日本商船隊の船隊整備が図られることにより、荷主との長期契約締結による輸送コスト削減や定期航路サービスの確立による輸送コストの削減が見込まれる。 <p>(内航) (分析対象期間：平成23年度～平成27年度)</p> <p>リーマンショックの影響や産業構造の変化等により内航船舶の建造需要が伸び悩む中で、租税特別措置等により、老朽船の解撤を図りつつ代替建造量を一定(毎年70隻)程度維持していくことで、バブル後に大量に建造され、14年以上経過した老齢船を着実に新造船等に代替することができる。その結果、内航船舶の老齢船割合の上昇を食い止め、さらには低下させることができ、内航海運の安全・安定輸送の確保につなげることができる。</p> <p>また、老朽船の良質な船舶への代替によって燃費効率の改善やCO₂排出削減が図られ、内航海運の一層の効率化により、モーダルシフトの担い手としてふさわしい内航海運の競争力を強化することができる。</p> <p>さらに、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の資金繰りの安定にも効果を発揮。</p>
9	相当性 ① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>(外航)</p> <p>外航船舶については、経済協力開発機構(OECD)において、造船に関して、1994年に「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定」(造船協定)が合意されており、同協定において、船舶取得時に国の補助を受けることは禁止されている。</p> <p>また、本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の船舶に対する再投資の促進が図られる効果や事業者の資金繰りの安定にも効果が高いものと考えられるため、租税特別措置によるこ</p>

		<p>とが妥当であると考えられる。</p> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少ない。 ・ 課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の資金繰りの安定にも効果を発揮。
	② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>(外航)</p> <p>外航海運業に対する支援措置として以下のとおり役割分担が明確化されており、これらの制度の効果が相俟って、外航日本船舶を中核とした経済安全保障の確立及び日本国商船隊の国際競争力の強化を図っている。</p> <p>これらの制度の充実の必要性については、第 169 回国会 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（法律第 53 号）審議における附帯決議では、「船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン税以外の税制（中略）の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。」とされており、本措置はこれを実現するものとして相当性を有するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶特別償却制度：船主（オーナー）の船舶建造支援による日本商船隊の維持・拡大 ・ 固定資産税非課税措置：オーナーの外航日本船舶保有コスト低減による外航日本船舶の建造促進 ・ 登録免許税の税率軽減措置：オーナーの外航日本船舶保有コスト低減による外航日本船舶の建造促進 <p>なお、規制、補助金等はない。</p> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特別償却制度は、投資余力のある事業者が 300 トン以上の高度環境低負荷船等の建造を行うことを促進するもの。 ・ 中小企業投資促進税制は、投資余力の小さな中小企業者を対象に、環境低負荷船や 300 トン以上という要件なしに、老朽船の代替建造を誘導するもの。 ・ 固定資産税の軽減（課税標準 1 / 2 の特例）は、船舶の保有コストを削減し、代替建造を促進するもの。 ・ 一方、本租税特別措置は、船価高騰により代替建造が困難な場合においても、より性能の高い中古船へ代替することや 300 トン未満の船舶を含む船舶の代替建造を行うことを促進するもの。 ・ 船舶共有建造制度は、荷主・オペレーターの使用船保証を前提に、長期・低利の資金的支援と技術的支援が一体となったものであるのに対し、本租税特別措置は、使用船保証なしに自己資金を厚くして借入を少なくできるもの。 <p>なお、補助金等の予算措置や規制はない。</p>
	③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解	<p>(外航)</p> <p>「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申」（平成 19 年 12 月答申）では、非常時における最低限必要な日本籍船は 450 隻と試算しており、経済安全保障の観点からの日本籍船の重要性に鑑み、日本籍</p>

		<p>船の増加を図ることが至急の課題となっている。</p> <p>(内航) なし</p>
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	内航環境低負荷船の特別償却制度の延長及び拡充
2	要望の内容	【拡充要望】 内航海運における環境低負荷船の特別償却率を16/100とし、環境低負荷船のうち、特に省エネ・CO ₂ 削減に資する船舶については、特別償却率を30/100に引き上げたうえで5年間延長する。
3	担当部局	国土交通省海事局総務課財務企画室、内航課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和26年度 創設 平成17年度 縮減・延長(環境負荷低減型に対象を限定、二重構造タンカーの上乗せ(19/100、18/100)廃止、船員訓練設備(6/100)除外) 平成19年度 延長 平成21年度 拡充・延長(スーパーエコシップ等の高度環境低負荷船について16%から18%に引上げ)
6	適用又は延長期間	平成23年4月1日から平成28年3月31日まで(5年間)
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 国内貨物輸送の約3分の1、石油、セメント、鉄鋼等産業基礎物資輸送の約8割を担い、また、離島航路をはじめ国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関である内航海運は、我が国経済と国民生活にとって必要不可欠な産業インフラ、ライフラインとして、極めて重要な役割を果たしている。トラックと比べた場合の輸送効率の高さを生かしつつ内航海運の安全・安定かつ効率的な輸送サービスの確保を図ることは、物資の安定供給面、コスト面、環境面等で国民生活に直結する極めて重要な課題である。 そのため、構造的な原油高に対応し、輸送の安定性・効率性の低下リスクが高まる老朽船を安全・環境面で優れた良質な船舶へ代替建造するとともに、スーパーエコシップを始めとする省エネ・CO₂削減効果の高い新技術を活用した次世代内航船の建造を促進し、モーダルシフトの担い手としてふさわしい競争力のある省エネ型の輸送システムに転換する。 また、地球温暖化対策基本法案の国会提出やNO_xのIMO規制の強化など環境負荷低減に向けた国内外の社会的要請が高まる中、京都議定書目標達成計画等で求められているCO₂やNO_xの排出削減に資するため、内航海運の環境負荷低減を一層推進する。</p> <p>《政策目的の根拠》 ・地球温暖化対策の推進に関する法律第8条に基づく京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定、平成20年3月28日全部改定)において、エネルギー効率の良い次世代内航船(スーパーエコシップ)等新技術の開発・普及等を進めることとされている。 ・海洋基本法第16条に基づく海洋基本計画(平成20年3月18日閣議決定)において、内航船舶の競争力強化を図るため、省エネルギー型船舶や省人型船舶への転換等による経営体質強化を促進することとされている。</p> <p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標： 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標： 20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 に包含</p>

	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネ船舶・新造船によるCO₂排出削減量を平成23年度から平成27年度までの5年間で約5.6万トン ・NO_xの対IMO一次規制値比22%削減を誘導 ・船舶の平均総トン数について600G/T以上の維持 ・平成27年度における内航船舶の老齢船の割合を68% <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネ船舶・新造船によるCO₂排出削減量 ※省エネ船舶:スーパーエコシップ、16%CO₂排出削減船等一定以上の省エネ・CO₂削減効果を有する船舶 ・本租税特別措置の適用船舶の隻数 ・船舶の平均総トン数 ・内航船舶の老齢船の割合 ※老齢船:船齢14年以上の船舶 <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>リーマンショックの影響や産業構造の変化等により内航船舶の建造需要が伸び悩む中で、租税特別措置等により、老朽船の解撤を図りつつ代替建造量を一定(毎年70隻)程度維持していくことで、バブル後に大量に建造され、14年以上経過した老齢船を着実に新造船に代替することができる。その結果、内航船舶の老齢船割合の上昇を食い止め、さらには低下させることができ、内航海運の安全・安定輸送の確保につなげることができる。</p> <p>また、老朽船の良質な船舶への代替建造や船舶の大型化に加え、スーパーエコシップを始めとする省エネ・CO₂削減効果の高い新技術を活用した次世代内航船が新造船に占める比率を増やしていくことにより燃費効率の改善やCO₂排出削減を促進するとともに、NO_xの排出削減を更に強化していくことにより、内航海運の一層の効率化や国内外の社会的要請への対応が図られ、モーダルシフトの担い手としてふさわしい内航海運の競争力を強化することができる。</p>																																										
8 有効性等	① 適用数等	<p>(1)実績</p> <table border="1" data-bbox="544 1279 1442 1422"> <thead> <tr> <th></th> <th>H18年度</th> <th>H19年度</th> <th>H20年度</th> <th>H21年度</th> <th>H22年度※</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業者数</td> <td>13</td> <td>8</td> <td>14</td> <td>5</td> <td>(9)</td> <td>40(49)</td> </tr> <tr> <td>隻数</td> <td>14</td> <td>8</td> <td>15</td> <td>6</td> <td>(9)</td> <td>43(52)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局による調査結果</p> <p>※平成22年度は見込み(合計のカッコ内は平成22年度見込みを算入)</p> <p>(2)今後の見込み</p> <table border="1" data-bbox="544 1559 1442 1702"> <thead> <tr> <th></th> <th>H23年度</th> <th>H24年度</th> <th>H25年度</th> <th>H26年度</th> <th>H27年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業者</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>数・隻数</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※見込みは過去の実績等をもとに推計</p> <p>平成21年度の適用実績は6隻であるが、リーマンショック後の世界的景気後退の影響により例年以上に建造数が落ち込んでいることに加え、同年の新造船の隻数は73隻であり、分母である適用対象の数や適用に当たりトプランナーとしての環境低負荷設備等の要件を必要としていることを考慮すると、適用数が僅少とはいえず、また、利用できる事業者に何ら制限を課しているものではないことから、特定の者に偏っているとはいえない。</p>		H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度※	合計	事業者数	13	8	14	5	(9)	40(49)	隻数	14	8	15	6	(9)	43(52)		H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計	事業者	7	7	7	7	7	35	数・隻数						
	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度※	合計																																						
事業者数	13	8	14	5	(9)	40(49)																																						
隻数	14	8	15	6	(9)	43(52)																																						
	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計																																						
事業者	7	7	7	7	7	35																																						
数・隻数																																												

② 減収額	(1)実績 (単位:百万円)													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H18年度</th> <th>H19年度</th> <th>H20年度</th> <th>H21年度</th> <th>H22年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>減収見込額</td> <td>643</td> <td>407</td> <td>765</td> <td>332</td> <td>(429)</td> <td>1,815 (2,244)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局による調査結果 ※平成22年度は見込み(合計のカッコ内は平成22年度見込みを算入)</p>		H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	合計	減収見込額	643	407	765	332	(429)
	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	合計								
減収見込額	643	407	765	332	(429)	1,815 (2,244)								
③ 効果・達成目標の実現状況	(2)見込み (単位:百万円)													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H23年度</th> <th>H24年度</th> <th>H25年度</th> <th>H26年度</th> <th>H27年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>減収見込額</td> <td>599</td> <td>599</td> <td>599</td> <td>599</td> <td>599</td> <td>2,995</td> </tr> </tbody> </table> <p>※見込みは過去の実績等をもとに推計</p> <p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成21年度～平成27年度)</p> <p>21年度においては、平均総トン数が618総トンとなっており、船舶の大型化については近年増加傾向である。一方、最近の建造数については、19年度の100隻をピークに21年度は73隻まで低下しており、このままの傾向が続き、50隻を大幅に割り込むような場合には、内航船舶の老齢船割合の上昇に歯止めをかけることは困難となる。</p> <p>CO₂削減については、21年度のCO₂排出量が656.7万トンであり、前年度に比べ10%以上減少しているものの、排出原単位については平成16年度以前5年間の移動平均値比で約2%悪化している。これは、輸出力・積載率の減少や船舶の老朽化による輸送効率の悪化の影響が大きいと考えられるが、内航海運の競争力強化の観点から新造船に占める省エネ・CO₂削減効果の高い次世代内航船の比率を増加させ、省エネ船舶・新造船の建造によるCO₂の排出削減を一層推進する必要がある。スーパーエコシップ(電気推進船)については、平成17年度から平成20年度までに限り認められた一般会計出資金を活用した船舶共有建造制度の船舶使用料軽減によって建造量が増えてきたものの、船価が通常の船舶に比べ2割程度高いため、今後の建造量の増加が見込みにくくなっている。</p> <p>このため、本租税特別措置の延長及び拡充によって、老朽船の解撤を図りつつ代替建造量を一定(毎年70隻)程度確保することで、内航船舶の老齢船割合の上昇を食い止め、さらには低下させる必要がある。また、老朽船の良質な船舶への代替建造や船舶の大型化に加え、スーパーエコシップを始めとする省エネ・CO₂削減効果の高い新技術を活用した次世代内航船の比率を増やしていくことにより燃費効率の改善やCO₂の排出削減を促進するとともに、NO_xの排出削減を更に強化していくことにより、内航海運の一層の効率化や国内外の社会的要請への対応を図り、モーダルシフトの担い手としてふさわしい内航海運の競争力を強化する必要がある。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成21年度～平成27年度)</p> <p>前回の要望時における平成21年度から22年度までの政策目標は次の①～④のとおり。</p> <p>①平均100隻以上の建造レベルの維持 ②大型化の推進:船舶の平均総トン数につき、600G/T以上の維持 ③CO₂削減:3%の削減(2004年度以前5年間の移動平均値比。排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む) ④NO_x削減:新造船について33%の削減(2004年度比)</p> <p>21年度においては、平均総トン数が618総トンとなっており、船舶の大型化については目標の水準を維持しているが、建造数は73隻と目標には</p>		H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計	減収見込額	599	599	599	599	599
	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計								
減収見込額	599	599	599	599	599	2,995								

達していない。この理由としては、リーマンショック後の世界的景気後退の影響により輸送需要が落ち込み、また、石油元売り会社の合併や公共事業の削減等産業構造の変化により先行きが不透明となったため、事業者が新造船の建造決定を先延ばししていることなどが考えられる。

CO₂削減については、排出原単位が平成16年度以前5年間の移動平均値比で約2%悪化しているが、これは、輸血量・積載率の減少や船舶の老朽化による輸送効率の悪化が大きく影響しているものと考えられる。

NO_x削減については、少なくとも6隻の新造船が目標を達成している。

なお、前回の政策目標①については、リーマンショックの影響等により今後100隻以上の建造レベルの維持は困難と見られるため、過去10年程度の平均値である70隻程度を維持することを新たな目標とし、それを踏まえ、内航船舶の老朽船の割合を平成21年度の72%から平成27年度には68%まで引き下げることを目指す。

政策目標③については、輸送量や積載率の影響が大きく、また、ソフト施策の効果と租税特別措置等による設備改善効果を特定して分析・評価できない等の欠点がある。このため、毎年度の新造船について一定の省エネ設備を備えているかどうかをアンケート等で個別に把握することにより、省エネ船舶や新造船の建造によるCO₂排出削減量を算出し、平成27年度までの5年間で5.6万トンの削減を行うことを新たな目標とする。

政策目標④については、IMO一次規制値を約20%上回る二次規制が導入されたため、二次規制値を一定程度上回る水準に目標を設定する。

《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成23年度～平成27年度)

内航海運は、物流効率化や高度化、環境負荷低減を一層進める必要があるという課題を抱える一方、その担い手は中小事業者が多く、長期に渡る運賃水準の低迷や近年の燃油高騰の影響の中、船舶の代替建造のために十分な内部留保の確保が困難となるなど、安全・安定かつ環境にやさしく効率的な輸送サービスを確保する上で厳しい環境が続いている。

同時に、地球温暖化対策に貢献していくための船舶の低炭素化や将来のNO_x規制強化に向けたNO_x削減対策を加速させる必要性が高まっており、こうした社会的・国際的要請の変化に的確に対応しつつ、老朽船の代替建造を進めていくため、省エネ化やCO₂・NO_x排出削減等の環境負荷低減に対応する機能を有する船舶の建造に対して特別償却制度によるインセンティブを与えることが必要である。

仮に本租税特別措置が認められなかった場合、

- ①スーパーエコシップ等の普及が進まなくなり、内航海運の競争力が低下する可能性がある。また、老朽船の代替が進まないことにより経済効率性が悪化し、品目によっては陸上輸送へ移行するため、モーダルシフトの推進に逆行する
- ②船員の高齢化が進行しており、若年船員の雇用が急務であるが、船内設備の陳腐化・老朽化に伴う居住環境の悪化により、若年層の船員離れが進む可能性がある
- ③建造量が低下し、中小造船所において新造船事業の廃業等に追い込まれるとともに、優秀な技能者散逸による我が国造船業の技術力低下が進む可能性がある
- ④建造量が低下し、規制・制度改革に係る対処方針(平成22年6月18日閣議決定)において早期解消に向けた方策を検討することとされている内航海運暫定措置事業の収入が減少し、早期解消が困難となるなどの影響が考えられる。

		<p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成23年度～平成27年度)</p> <p>リーマンショックの影響や産業構造の変化等により内航船舶の建造需要が伸び悩む中で、本租税特別措置の延長・拡充により、老朽船の解撤を図りつつ代替建造量を一定(毎年70隻)程度維持していくことで、バブル後に大量に建造され、14年以上経過した老齢船を着実に代替することができる。その結果、内航船舶の老齢船割合の上昇を食い止め、さらには低下させることができ、内航海運の安全・安定輸送の確保につなげることができる。</p> <p>また、老朽船の良質な船舶への代替建造や船舶の大型化に加え、スーパーエコシップを始めとする省エネ・CO₂削減効果の高い新技術を活用した次世代内航船が新造船に占める比率を増やしていくことにより燃費効率の改善やCO₂排出削減を促進するとともに、NO_xの排出削減を更に強化していくことにより、内航海運の一層の効率化や国内外の社会的要請への対応が図られ、モーダルシフトの担い手としてふさわしい内航海運の競争力を強化することができる。</p> <p>特に、スーパーエコシップ等の次世代内航船については、今後一層の普及を図っていくためには、これまで財務基盤が弱く船価が高いスーパーエコシップ等の建造が困難であった中小企業まで対象を拡大して支援策を充実させる必要がある。具体的には、中小企業投資促進税制適用対象事業者のうち比較的余力のある企業に対し、中小企業投資促進税制を上回るインセンティブを与える必要がある。これにより、新造船に占めるスーパーエコシップ等の次世代内航船の比率が高まることが期待される。</p>
9	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少ない。 ・課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の資金繰りの安定にも効果を発揮。 ・事業者が船舶の代替建造を行う際に不可欠な本租税特別措置に一定のCO₂削減等に資する設備要件を組み込むことにより、内航海運の環境負荷低減を誘導することが可能。
		<p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中小企業投資促進税制は、投資余力の小さな中小企業者を対象に、環境低負荷船や300トン以上という要件なしに、老朽船の代替建造を誘導するもの。 ・特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置は、船価高騰により代替建造が困難な場合においても、より性能の高い中古船へ代替することや300トン未満の船舶を含む船舶の代替建造を行うことを促進するもの。 ・固定資産税の軽減(課税標準1/2の特例)は船舶の保有コストを削減し、代替建造を促進するもの。 ・一方、本租税特別措置は、投資余力のある事業者が300トン以上の高度環境低負荷船等の建造を行うことを促進するもの。 ・船舶共有建造制度は、荷主・オペレーターの用船保証を前提に、長期・低利の資金的支援と技術的支援が一体となったものであるのに対し、本租税特別措置は、用船保証なしに自己資金を厚くして借入を少なくできるもの。 <p>なお、補助金等の予算措置や規制はない。</p>
		<p>③ 地方公共団体が協力する相当性</p> <p>—</p>
10	有識者の見解	なし

11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—
----	--------------------	---

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数標準税制)の拡充
2	要望の内容	<p>経済安全保障の確立の観点から外航日本船舶の増加を早期に図るとともに、国際競争条件の均衡化を図ることにより日本商船隊の国際競争力を強化するため、これまでの制度で対象としていた日本の船舶運航事業者が所有又は借受する外航日本船舶に加え、当該事業者の海外子会社が所有し当該事業者が運航する船舶に限り外航日本船籍の隻数の3倍の範囲内まで対象を拡充する。</p> <p>① 特例措置の対象</p> <ul style="list-style-type: none"> 課税の特例を受けられる対象船舶について、これまでの制度で対象としていた日本の船舶運航事業者が所有又は借受する外航日本船舶に加え、当該事業者の海外子会社が所有し当該事業者が運航する船舶に限り外航日本船籍の隻数の3倍の範囲内まで対象を拡充する。 <p>② 特例措置の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 外航海運企業が、法人税、法人住民税、法人事業税について、利益に応じた納税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じたみなし利益に基づいて納税額を算出することができる。
3	担当部局	海事局外航課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成20年度創設</p> <p>平成22年3月31日までの間に、日本船舶・船員確保計画を作成し認定を受けた事業者は計画期間(5年間)内において、外航日本船舶にかかる利益について、みなし利益課税を選択することができる。</p>
6	適用又は延長期間	平成23年4月1日から平成28年3月31日まで(5年間)
7	必要性等	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>① 非常時の経済安全保障の確立のため、外航日本船舶数増加を加速化し、450隻の早期実現を図ること</p> <p>② 世界の外航海運の成長を日本の産業界等への成長へと取り込むため、競争力を持った日本商船隊の規模を世界の成長と同様に拡大させること</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省成長戦略(平成22年5月17日 1. 海洋分野) 新成長戦略(平成22年6月18日 成長戦略実行計画(工程表) III アジア経済戦略) 海洋基本法(平成19年4月27日法律第33号)第24条
	②: 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標: 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>施策目標: 20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p> <p>に包含。</p>

	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率を平成 27 年度まで概ね 12%を維持 我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、5年間(平成 23 年度から平成 27 年度まで)で概ね 260 隻とすることを目標とする。 <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率(世界の海上荷動量における我が国商船隊による輸送の割合) 我が国商船隊における外航日本船舶数 <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>①平成 19 年 12 月の交通政策審議会海事分科会国際解除委輸送部会答申において、経済安全保障の確立に必要な外航日本船舶数は 450 隻とされており、外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、5年間(平成 23 年度から平成 27 年度まで)で概ね 260 隻とすることは経済安全保障の確立に資する。</p> <p>②世界の海上荷動量が今後も年約 4%の伸びが見込まれる中、我が国商船隊の輸送比率を平成 27 年度まで概ね 12%を維持することは、競争力を持った日本商船隊の規模が世界の成長と同様に拡大されたといえる。</p>																																						
8 有効性等	① 適用数等	<p>(1)実績</p> <p>(トン数標準税制認定事業者数)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年 4 月時点 認定数:10 社 平成 22 年 4 月時点 認定数:11 社 <table border="1" data-bbox="544 1173 1190 1408"> <thead> <tr> <th></th> <th>計画開始時</th> <th>第 1 期実績</th> <th>増減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航日本船舶の確保計画</td> <td>76.4 隻</td> <td>95.4 隻</td> <td>+19 隻</td> </tr> <tr> <td>外航日本人船員の訓練計画</td> <td>-</td> <td>87 人</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td> うち社船実習</td> <td>-</td> <td>47 人</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>外航日本人船員の確保計画</td> <td>1,050 人</td> <td>1,084 人</td> <td>+34 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>※認定事業者合計 11 社のうち、1 社については計画期間が異なり、第 1 期が終了していないため、認定事業者 10 社の状況としている。</p> <p>(2)今後の見込み</p> <p>(適用隻数)</p> <table border="1" data-bbox="544 1574 1425 1715"> <thead> <tr> <th></th> <th>H23 年度</th> <th>H24 年度</th> <th>H25 年度</th> <th>H26 年度</th> <th>H27 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航日本船舶</td> <td>160</td> <td>180</td> <td>200</td> <td>230</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td>外国籍船</td> <td>480</td> <td>540</td> <td>600</td> <td>690</td> <td>780</td> </tr> </tbody> </table> <p>※他の外航海運税制措置等と相俟って達成。</p> <p>※日本船舶・船員確保計画及び過去の実績をもとに推計。</p>		計画開始時	第 1 期実績	増減	外航日本船舶の確保計画	76.4 隻	95.4 隻	+19 隻	外航日本人船員の訓練計画	-	87 人	-	うち社船実習	-	47 人	-	外航日本人船員の確保計画	1,050 人	1,084 人	+34 人		H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	外航日本船舶	160	180	200	230	260	外国籍船	480	540	600	690	780
	計画開始時	第 1 期実績	増減																																					
外航日本船舶の確保計画	76.4 隻	95.4 隻	+19 隻																																					
外航日本人船員の訓練計画	-	87 人	-																																					
うち社船実習	-	47 人	-																																					
外航日本人船員の確保計画	1,050 人	1,084 人	+34 人																																					
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度																																			
外航日本船舶	160	180	200	230	260																																			
外国籍船	480	540	600	690	780																																			
	② 減収額	<ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年度の 10 社の減税額合計:23 億 7200 万円 減収見込額 <table border="1" data-bbox="549 1899 1422 1946"> <thead> <tr> <th></th> <th>23 年度</th> <th>24 年度</th> <th>25 年度</th> <th>26 年度</th> <th>27 年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	合計																															
	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	合計																																		

改正による 減税額	▲4,270	▲5,120	▲6,113	▲8,291	▲10,495	▲34,288
改正による 税収増額	1,887	4,181	6,552	8,877	11,225	32,722
改正減収 見込額	▲2,383	▲939	439	586	730	▲1,566

※過去の実績をもとに推計。

・改正減収見込額＝改正による減税額＋改正による税収増額となることから、5年間の減収合計額は15億6600万円となる。よって改正減収見込額の単年度平均は、15億6600万円÷5年＝3億1300万円となる。

※外航日本船舶の増加によりトン数標準税制対象外国籍船も増加し、減税額が増加するが、船隊規模拡大により通常課税の外国籍船も増加し、納税額は増加することにより、税収中立を確保。

③ 効果・達成
目標の実
現状況

《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成20年～平成27年)

トン数標準税制を適用している「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者11社について、以下が計画され、政策目的の実現に向けた進捗を示しているが、一方外航日本船舶数増加を加速し、非常時の経済安全保障の確立に必要な規模の外航日本船舶(450隻)の早期確保を図るとともに、外航日本船舶に準じる外国籍船による輸送も含めた我が国の安定的な海上輸送の確保を図る必要性に迫られている。このため、今般、トン数標準税制の適用範囲を拡大することにより、外航日本船舶の更なる増加及び外航海運企業の船隊投資の促進を通じた日本商船隊の国際競争力強化による年約4%の船隊規模の拡大を図り、経済安全保障の確立及び競争力を持った日本商船隊の規模の拡大を実現する。

(トン数標準税制認定事業者数)

・平成21年4月時点 認定数:10社

・平成22年4月時点 認定数:11社

(認定事業者の計画の概要)(11社)

・外航日本船舶の確保計画:77.4隻⇒158.9隻(約2.1倍)

・外航日本人船員の訓練計画:5年間 688人(うち社船実習 352人)

・外航日本人船員の確保計画:1,072人⇒1,162人(約1.1倍)

○ 日本船舶・船員確保計画第1期(平成22年3月)における同計画認定事業者10社の状況

	計画開始時	第1期実績	増減	第1期計画	第5期計画
外航日本船舶の確保計画	76.4隻	95.4隻	+19隻	95.4隻	156.9隻
外航日本人船員の訓練計画	-	87人	-	87人	159人
うち社船実習	-	47人	-	47人	77人
外航日本人船員の確保計画	1,050人	1,084人	+34人	1,087人	1,139人

※認定事業者合計11社のうち、1社については計画期間が異なり、第1期が終了していないため、認定事業者10社の状況としている。

《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成20年～平成27年)

(本制度の創設時における達成目標)

①外国の外航海運事業者と本邦外航海運事業者との間の国際的な競争条件の均衡化

②日本籍船・日本人船員の確保・育成

①については、外航海運の世界では国際標準となっている制度を導入するも、外国が全ての支配船舶を適用範囲としている一方、日本は、トン数標準税制の適用対象を外航日本船舶に限定しており、国際的な競争条件の均衡化は実現していない。

②については、トン数標準税制を適用している「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者11社について、上欄が計画され、政策目的の実現に向けた進捗を示しているが、一方外航日本船舶数増加を加速し、非常時の経済安全保障の確立に必要な規模の外航日本船舶(450隻)の早期確保を図るとともに、外航日本船舶に準じる外国籍船による輸送も含めた我が国の安定的な海上輸送の確保を図る必要性に迫られている。

(租税特別措置等による効果)

①トン数標準税制の適用対象を外航日本船舶の数を基準として一定範囲内の外国籍船にも拡大することは、事業者による外航日本船舶増加のインセンティブを与えることとなり、平成21年央で107隻の外航日本船舶を概ね450隻とすることを目標とし、当初5年間(平成23年度から平成27年度まで)で概ね260隻とすることの実現に寄与する。

②トン数標準税制の適用対象を拡大することにより、減税額を元手にした外航海運企業の船隊投資を促進し、国際海上輸送需要量が今後も年約4%の伸びが見込まれる中で年約4%の船隊規模の拡大を実現することにより、平成20年で11.2%である我が国海運企業の輸送比率について、平成27年まで概ね12%程度を維持することに寄与する。

《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成23年～平成27年)

仮に本制度が認められなかった場合、以下の効果等が失われることが考えられる。

(1)外航日本船舶の増加による経済安全保障の確立

(2)外航日本船舶及び外航日本船舶に準じる外国籍船による我が国の安定的な海上輸送の確保

(3)課税の特例によるキャッシュフローを減資とした日本商船隊の船隊規模の拡大による以下の効果

①日本の産業界に輸送コストの削減や日本を中心とする輸送ネットワークの維持・拡充、我が国産業界のニーズに即した船型開発による輸送の効率化等、我が国経済への裨益

②船隊投資による日本の造船業等の海事産業クラスターへの経済波及効

			<p>果</p> <p>③本社課税である外航海運企業の世界市場での成長により、税収という形で中長期的に世界の成長を日本に取り込むこと</p> <hr/> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成23年～平成27年)</p> <p>本租税特別措置について、以下のとおり税収減を是認する効果が期待される。</p> <p>(1)外航日本船舶の増加による経済安全保障の確立</p> <p>(2)外航日本船舶及び外航日本船舶に準じる外国籍船による我が国の安定的な海上輸送の確保</p> <p>(3)課税の特例によるキャッシュフローを減資とした日本商船隊の船隊規模の拡大による以下の効果</p> <p>①日本の産業界に輸送コストの削減や日本を中心とする輸送ネットワークの維持・拡充、我が国産業界のニーズに即した船型開発による輸送の効率化等、我が国経済への裨益</p> <p>②船隊投資による日本の造船業等の海事産業クラスターへの経済波及効果</p> <p>③本社課税である外航海運企業の世界市場での成長により、税収という形で中長期的に世界の成長を日本に取り込むこと</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>【日本商船隊の国際競争力確保と我が国の経済成長の達成について】</p> <p>外航海運の国際競争条件の均衡化を図り、日本商船隊全体の国際競争力を強化することにより初めて、過去10年間で1.5倍、世界全体でも今後年4%の伸びが見込まれる国際海上輸送需要を取り込むことが可能となり、日本の経済成長に貢献すると見込まれることから、要望の措置の妥当性が認められる。</p> <p>【経済安全保障の確立について】</p> <p>四面を海に囲まれた我が国にとって、非常時における物資の安定輸送の確保のため、日本政府の管轄権が及ぶ一定数の外航日本船舶の確保が必要である。現状の自国籍船数では非常時における経済安全保障の確立に支障を来す恐れがあるため、外航日本船舶の隻数を基準として一定範囲の外国籍船を適用対象に追加することにより外航日本船舶増加のインセンティブを事業者に与えることは、我が国の経済安全保障を確保するために必要な施策であり妥当性を有するものである。</p> <p>【政策目的達成手段として、的確かつ必要最低限な措置か】</p> <p>経済協力開発機構(OECD)において、造船に関して、1994年に「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定」(造船協定)が合意されており、同協定において、船舶取得時に国の補助を受けることは禁止されているため、本租税特別措置による支援が妥当である。</p>

	②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>本要望は、オペレーターに対する租税特別措置であるトン数標準税制を拡充するものである。</p> <p>なお、規制、補助金等はない。</p>
	③: 地方公共団体が協力する相当性	<p>本租税特別措置により、世界の成長にキャッチアップし、日本商船隊が競争力を持って拡大し、世界の海上荷動量と同様に成長することは、直接的には外航海運企業による安定的な雇用・納税、間接的には地域の造船業等の海事産業クラスターへの経済波及効果といった効果を有するため、地方公共団体が政策目的の実現に協力することは相当である。</p>
10	有識者の見解	<p>「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申」(平成 19 年 12 月答申)では、非常時における最低限必要な日本籍船は 450 隻と試算しており、経済安全保障の観点からの日本籍船の重要性に鑑み、日本籍船の増加を図ることが至急の課題となっている。</p>
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための特別償却制度の創設
2	要望の内容	<p>(外航船舶)</p> <p>日本商船隊に対する国内船主の船舶供給を支援するとともに、経済安全保障確立の観点から外航日本船舶の増加を図り、以て我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現するため、本制度を創設する。</p> <p>【特例措置の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度の適用期限を5年間とする。 ・ 特別償却率を以下のとおりとする。 <ul style="list-style-type: none"> ①日本商船隊への船舶供給を維持するための措置 対象：外航船舶 特別償却率：16/100 ②外航日本船舶を増加させるための措置 対象：外航日本船舶 特別償却率：「日本商船隊への船舶供給を維持するための措置」に14/100加算（外航日本船舶30/100） <p>(国際航空)</p> <p>我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化により、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航空サービスの安定的提供を実現するため、本制度を創設する。</p> <p>【特例措置の内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度の適用期限を3年間とする。 ・ 特別償却率は30/100とする。
3	担当部局	海事局外航課、航空局監理部航空事業課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	
6	適用又は延長期間	<p>(外航船舶)</p> <p>平成23年4月1日から平成28年3月31日まで（5年間）</p> <p>(国際航空)</p> <p>平成23年4月1日から平成26年3月31日まで（3年間）</p>
7	必要性等	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>日本商船隊に対する国内船主の船舶供給を支援するとともに、経済安全保障確立の観点から外航日本船舶の増加を図り、以て我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現するものである。</p> <p>また、航空分野においては、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化により、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航空サービスの安定的提供を実現するものである。</p>
	① 政策目的及びその根拠	

		<p>《政策目的の根拠》 (外航船舶)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省成長戦略(平成22年5月17日 1. 海洋分野) 新成長戦略(平成22年6月18日 成長戦略実行計画(工程表) III アジア経済戦略) 海洋基本法(平成19年4月27日法律第33号)第24条 <p>(国際航空)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省成長戦略(平成22年5月17日 3. 航空分野) 新成長戦略(平成22年6月18日 第3章(3)アジア経済戦略)
	<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>政策目標:6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、 みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。 施策目標:25 航空交通ネットワークを強化する に包含。</p>
	<p>③ 達成目標及び測定指標</p>	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 (外航船舶)</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%を維持。 我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね450隻とすることを目標とし、5年間(平成23年度から平成27年度まで)で概ね260隻とすることを目標とする。 <p>(国際航空)</p> <ul style="list-style-type: none"> グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェアを集中改革期間中は概ね3%程度で維持しつつ、6%程度に倍増することを目標とする。 <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 (外航船舶)</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率(世界の海上荷動量における我が国商船隊による輸送の割合) 我が国商船隊における外航日本船舶数 <p>(国際航空) グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェア</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 (外航船舶)</p> <p>①平成19年12月の交通政策審議会海事分科会国際解除委輸送部会答申において、経済安全保障の確立に必要な外航日本船舶数は450隻とされており、外航日本船舶数を概ね450隻とすることを目標とし、5年間(平成23年度から平成27年度まで)で概ね260隻とすることは経済安全保障の確立に資する。</p> <p>②世界の海上荷動量が今後も年約4%の伸びが見込まれる中、我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%を維持することは、日本商船隊に対する国内船主の船舶供給が可能になり、船隊規模の維持・拡大が実現されたといえる。</p>

		<p>(国際航空)</p> <p>世界の国際航空輸送が今後も年約4%の伸びが見込まれる中、我が国航空会社のシェアを集中改革期間中は概ね3%程度で維持しつつ、6%に倍増することは、我が国航空会社の抜本的な競争力強化が図られ、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航空サービスの安定的提供が実現されたといえる。</p>																		
8 有効性等	① 適用数等	<p>(外航船舶)</p> <p>【適用隻数 (見込み)】 (単位:隻数)</p> <table border="1" data-bbox="544 555 1426 875"> <thead> <tr> <th></th> <th>H23 年度</th> <th>H24 年度</th> <th>H25 年度</th> <th>H26 年度</th> <th>H27 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法 第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>租税特別措置法 第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶)</td> <td>32</td> <td>32</td> <td>32</td> <td>32</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table> <p>※過去の実績をもとに推計</p> <p>本制度により、競争力のある日本商船隊の整備及び早期に経済安全保障を確立するための外航日本船舶の増加が可能となり、我が国経済の発展に不可欠な国際海上輸送の確保が実現され、広く国民に裨益するものであることから、特定の者への偏りはない。</p> <p>(国際航空)</p> <p>【適用数 (見込み)】</p> <p>我が国航空会社の抜本的な国際競争力の強化を実現するため、平成 23 年度から 25 年度までの 3 年間で「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社が人件費、燃料費、機材費等あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施することを前提として、航空機燃料税について大幅な負担の軽減を図る緊急的支援を実施する。</p> <p>併せて、本制度により、集中改革期間において、我が国航空会社が保有する国際線就航機の 1 / 5 を効率性の高い機材に更新しつつ全体のフリート規模を維持・拡大する。</p> <p>これにより、経営改革中の縮小均衡を回避しつつ我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化が図られ、集中改革期間後の首都圏空港の容量拡大と本格的なオープンスカイの実現を千載一遇のビジネスチャンスとして、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航空サービスの安定的提供が実現され、広く国民に裨益するものであることから、特定の者への偏りはない。</p>		H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	租税特別措置法 第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)	5	5	5	5	5	租税特別措置法 第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶)	32	32	32	32	32
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度															
租税特別措置法 第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)	5	5	5	5	5															
租税特別措置法 第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶)	32	32	32	32	32															
	② 減収額	<p>(外航船舶)</p> <p>【減収見込み】 (単位:百万円)</p> <table border="1" data-bbox="544 1921 1426 2009"> <thead> <tr> <th></th> <th>H23 年度</th> <th>H24 年度</th> <th>H25 年度</th> <th>H26 年度</th> <th>H27 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法</td> <td>1,837</td> <td>1,837</td> <td>1,837</td> <td>1,837</td> <td>1,837</td> </tr> </tbody> </table>		H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	租税特別措置法	1,837	1,837	1,837	1,837	1,837						
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度															
租税特別措置法	1,837	1,837	1,837	1,837	1,837															

		第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)					
		租税特別措置法 第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶)	6,270	6,270	6,270	6,270	6,270
※過去の実績をもとに推計 (国際航空) 【減収見込み】 平成23年度から25年度までの3年間、平年度ベース 2,179 百万円。(事業者からのヒアリングによる。)							
③	効果・達成 目標の実 現状況	《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 27 年度) (外航船舶) オペレーターが必要とする規模の船舶の供給が可能となる償却水準である 16/100 を特別償却率とする船舶特別償却制度により、日本商船隊の船隊規模の維持・拡大の実現が可能。 外航海運は非常時の経済安全保障を担っているところ、日本の管轄権が及ぶ一定の外航日本船舶を保有することによる経済安全保障を担保しつつ、平常時から国際競争力のある日本商船隊の維持が必要不可欠であるとともに、外航日本船舶の増加を図ることによる海事関係の国際機関等における日本の発言力の強化等の観点から外航日本船舶を増加させるための追加的措置として、外航日本船舶の特別償却率を 30/100(外航日本船舶については、「日本商船隊への船舶供給を維持するための措置」に特別償却率 14/100 を追加)とし、経済安全保障を確立するために必要最低限な外航日本船舶 450 隻の実現を加速化することが可能。 (国際航空) 我が国航空会社の抜本的な国際競争力の強化を実現するため、平成 23 年度から 25 年度までの 3 年間で「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社が人件費、燃料費、機材費等あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施することを前提として、航空機燃料税について大幅な負担の軽減を図る緊急的支援を実施する。 併せて、国際線就航機の特別償却率を 30/100 とするキャッシュフロー効果の高い特別償却制度により、集中改革期間において、効率性の高い機材更新を促進しつつ全体のフリート規模を維持・拡大する。 これにより、経営改革中の縮小均衡を回避しつつ我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化が図られ、集中改革期間後の首都圏空港の容量拡大と本格的なオープンスカイの実現を千載一遇のビジネスチャンスとして、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航空サービスの安定的提供の実現が可能。 《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 27 年度) (外航船舶)					

オーナーは、「日本商船隊への船舶供給を維持するための措置」(特別償却率 16/100)を適用することにより、

- ・ 船舶建造時のキャッシュフローを確保することができる。この結果、船舶の建造サイクルが短縮化され、オーナーが保有する外航船舶約 800 隻の維持・拡大を図ることができる。
- ・ 日本商船隊の船隊規模の維持・拡大が図られることにより、年約4%の船隊規模の拡大が実現され、平成 20 年度で 11.2%である我が国商船隊の輸送比率について、平成 27 年度まで概ね 12%を維持することが可能となる。

オーナーは、「外航日本船舶を増加させるための措置」(特別償却率 30/100)を適用することにより、

- ・ 外航日本船舶の建造サイクルを更に加速することができ、政策目的である経済安全保障を確立するために必要な外航日本船舶 450 隻の実現を加速化することができる。

(国際航空)

我が国航空会社の抜本的な国際競争力の強化を実現するため、平成 23 年度から 25 年度までの 3 年間を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社が人件費、燃料費、機材費等あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施することを前提として、航空機燃料税について大幅な負担の軽減を図る緊急的支援を実施する。

併せて、国際線就航機の特別償却率を 30/100 とするキャッシュフロー効果の高い特別償却制度により、集中改革期間において、効率性の高い機材更新を促進しつつ全体のフリート規模を維持・拡大することにより、グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェアを概ね3%程度で維持することができる。

これにより、経営改革中の縮小均衡を回避しつつ我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化が図られ、集中改革期間後の首都圏空港の容量拡大と本格的なオープンスカイの実現を千載一遇のビジネスチャンスとして、グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェアを概ね6%程度に倍増することができる。

《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 27 年度)

(外航船舶)

仮に本制度が認められなかった場合、

- ① オーナーの船舶の建造サイクルが長期化し、外航日本船舶の増加及び日本商船隊の維持・拡大に支障を来すこととなる。
- ② オーナーは、船隊整備の際に必要なキャッシュフローを確保できず、保有する船舶の船隊整備を円滑に行うことができなくなり、安定的に日本商船隊への船舶の供給ができなくなる恐れがあり、日本商船隊の国際競争力の維持・確保に影響を及ぼす。
- ③ 経済安全保障確立の観点から必要最低限な外航日本船舶 450 隻とされ

ているが、オーナーの外航日本船舶建造のインセンティブが失われ、早期達成が困難になる。

(国際航空)

仮に本制度が認められなかった場合、航空機投資には巨額の投資が必要であることから、十分なフリーキャッシュフローが生み出されるまでの経営改革の途上においては積極的な機材投資に消極的になり、縮小均衡型のビジネスモデルを余儀なくされる可能性がある。

この結果、早ければ平成26年度中にも見込まれる首都圏空港の容量拡大と本格的なオープンスカイの実現による千載一遇のビジネスチャンスを逸し、グローバルマーケットに占めるシェアの一層の低下を招き、縮小均衡のスパイラルに陥ることにより、我が国の経済成長の足かせとなる。

《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成23年度～平成27年度)

(外航船舶)

- ・ 本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の船舶に対する再投資の促進が図られる効果や事業者の資金繰りの安定にも効果が高い。
- ・ 本租税特別措置により、船舶の建造サイクルを加速することができ、日本商船隊に対するオーナーの船舶供給維持に大きな効果を及ぼす。これにより日本商船隊の船隊規模の維持・拡大を図り、日本商船隊の国際競争力を強化することができ、年約4%の船隊規模の拡大を実現することで、我が国海外航海運企業のシェアを維持することが可能となる。また、経済安全保障を確立するために必要な外航日本船舶450隻の実現を加速化することができる。
- ・ 本租税特別措置により、日本商船隊の船隊整備が図られることにより、荷主との長期契約締結による輸送コスト削減や定期航路サービスの確立による輸送コストの削減が見込まれる。

(国際航空)

- ・ 本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、機材更新を促進しつつ全体のフリート規模の維持・拡大が図られる効果や航空会社の資金繰りの安定にも効果が高い。
- ・ 本租税特別措置により、集中改革期間において、効率性の高い機材更新を促進しつつ全体のフリート規模を維持・拡大することができ、経営改革中の縮小均衡を回避しつつ我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化が図られ、集中改革期間後の首都圏空港の容量拡大と本格的なオープンスカイの実現を千載一遇のビジネスチャンスとして、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航

			空サービスの安定的提供の実現が可能となる。
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>(外航船舶)</p> <p>外航船舶については、経済協力開発機構(OECD)において、造船に関して、1994年に「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定」(造船協定)が合意されており、同協定において、船舶取得時に国の補助を受けることは禁止されている。</p> <p>また、本特例制度は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の船舶に対する再投資の促進が図られる効果や事業者の資金繰りの安定にも効果が高いものと考えられるため、租税特別措置によることが妥当であると考えられる。</p> <p>(国際航空)</p> <p>本特例制度は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、機材更新を促進しつつ全体のフリート規模の維持・拡大が図られる効果や航空会社の資金繰りの安定にも効果が高いものと考えられるため、租税特別措置によることが妥当であると考えられる。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>(外航船舶)</p> <p>外航海運業に対する支援措置として以下のとおり役割分担が明確化されており、これらの制度の効果が相俟って、外航日本船舶を中核とした経済安全保障の確立及び日本国商船隊の国際競争力の強化を図っている。</p> <p>これらの制度の充実の必要性については、第169回国会 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律(法律第53号)審議における附帯決議では、「船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン税以外の税制(中略)の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。」とされており、本措置はこれを実現するものとして相当性を有するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 買換特例制度: 船主(オーナー)の船舶建造支援による日本商船隊の維持・拡大 ・ 固定資産税非課税措置: オーナーの外航日本船舶保有コスト低減による外航日本船舶の建造促進 ・ 登録免許税の税率軽減措置: オーナーの外航日本船舶保有コスト低減による外航日本船舶の建造促進 <p>なお、規制、補助金等はない。</p> <p>(国際航空)</p> <p>我が国航空会社に対する支援措置として以下のとおり役割分担を明確化し、これらの制度の効果が相俟って、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化が図られることとなる。</p> <p>○税制</p>

			<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機燃料税の税率の引き下げ（新設要望） ・ 国際線就航機の固定資産税の非課税化（拡充要望） ・ 航空機に使用する部品等に係る関税の免除（延長要望） <p>○財政投融资</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機に係る国際協力銀行による輸入保証
		③ 地方公共 団体が協 力する相 当性	—
10	有識者の見解		<p>（外航船舶）</p> <p>「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申」(平成 19 年 12 月答申)では、非常時における最低限必要な日本籍船は 450 隻と試算しており、経済安全保障の観点からの日本籍船の重要性に鑑み、日本籍船の増加を図ることが至急の課題となっている。</p> <p>（国際航空）</p> <p>なし</p>
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の拡充
2	要望の内容	<p>現行の「国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置」を拡充し、以下の制度を時限的に追加することにより、国際船舶の集中的な増加を図ることとする。</p> <p>【要望措置】 所有権保存登記 1/1000(本則 4/1000) 抵当権保存登記 1/1000(本則 4/1000)</p> <p>【要望期間】 平成 23 年 4 月 1 日～平成 24 年 3 月 31 日(1年間)</p> <p>【措置対象】 以下の対象事業者が建造もしくは取得(建造後5年以内)した国際船舶のうち、日本の船舶運航事業者に貸し渡される船舶 ・海上運送法第2条第7項に規定する船舶貸渡業を営む者 (ただし、平成 23 年 3 月 31 日までに同法に規定する船舶貸渡業の届出を行った事業者に限る。) ※上記措置対象以外の者が保有する国際船舶については、現行の国際船舶に係る登録免許税軽減措置(所有権の保存登記:3/1000、抵当権の設定登記:3/1000、適用期限:平成 24 年 3 月 31 日まで)を適用</p>
3	担当部局	海事局外航課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成8年度創設 平成9年度拡充要望(認められず) 平成 10 年度拡充・延長要望(延長のみ) 平成 11 年度拡充(海外から譲渡を受けた国際船舶を追加、国際船舶の定義の見直し) 平成 12 年度延長 平成 14 年度縮減・延長(税率 1/1000→1.5/1000) 平成 16 年度縮減・延長(税率 1.5/1000→2/1000) 平成 18 年度縮減・延長(税率 2/1000→2.5/1000) 平成 20 年度延長 平成 22 年度延長(税率 2.5/1000→3/1000)</p>
6	適用又は延長期間	平成 23 年 4 月 1 日から平成 24 年 3 月 31 日まで(1年間)
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 本要望は、現行の「国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽</p>

	根拠	<p>減措置」を拡充し、日本商船隊への船舶供給を支えているオーナーを対象として、「国際船舶」を建造・保有する際の登録免許税を現行制度よりも更に軽減（税率 1/1000）する制度を追加することにより、外航日本船舶の中でも特に効率性等に優れ、競争力のある「国際船舶」の建造・保有を集中的に促進するものであり、日本商船隊の国際競争力を強化するとともに、経済安全保障確立の観点から外航日本船舶の増加を図り、以て我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現するものである。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省成長戦略(平成 22 年 5 月 17 日 1. 海洋分野) 新成長戦略(平成 22 年 6 月 18 日 成長戦略実行計画(工程表) III アジア経済戦略) 海洋基本法(平成 19 年 4 月 27 日法律第 33 号)第 24 条 														
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標:6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p> <p>に包含。</p>														
	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率を平成 27 年度まで概ね 12%を維持 我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、1年間(平成 23 年度)で概ね 160 隻とすることを目標とする。 <p>に包含。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率 我が国商船隊における外航日本船舶数 <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>①平成 19 年 12 月の交通政策審議会海事分科会国際解除委輸送部会答申において、経済安全保障の確立に必要な外航日本船舶数は 450 隻とされており、外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、1年間(平成 23 年度)で概ね 160 隻とすることは経済安全保障の確立に資する。</p> <p>②世界の海上荷動量が今後も年約 4%の伸びが見込まれる中、我が国商船隊の輸送比率を平成 27 年度まで概ね 12%を維持することは、競争力を持った日本商船隊の規模が世界の成長と同様に拡大し、国際競争力が強化したことといえる。</p>														
8 有効性等	① 適用数等	<p>(1)国際船舶の隻数の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 19 年 央</th> <th>平成 20 年 央</th> <th>平成 21 年 央</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国際船舶</td> <td>85</td> <td>95</td> <td>106</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局外航課における国際船舶手続実績</p> <p>(2)今後の見込み (単位:隻数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>H23 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>所有権保存</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>抵当権設定</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>		平成 19 年 央	平成 20 年 央	平成 21 年 央	国際船舶	85	95	106	年 度	H23 年度	所有権保存	16	抵当権設定	4
	平成 19 年 央	平成 20 年 央	平成 21 年 央													
国際船舶	85	95	106													
年 度	H23 年度															
所有権保存	16															
抵当権設定	4															

		<p>※平成23年度要望分(拡充分)のみ計上</p>																						
	<p>② 減収額</p>	<p>(1)国際船舶の適用実績 (単位:百万円(隻数))</p> <table border="1" data-bbox="544 286 1150 479"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成19年度</th> <th>平成20年度</th> <th>平成21年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNG船</td> <td>0(0)</td> <td>9(1)</td> <td>0(0)</td> </tr> <tr> <td>油送船</td> <td>0(0)</td> <td>0(0)</td> <td>60(3)</td> </tr> <tr> <td>その他貨物船</td> <td>35(7)</td> <td>67(9)</td> <td>140(15)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局外航課における国際船舶手続実績</p> <p>(2)今後の見込み (単位:百万円)</p> <table border="1" data-bbox="544 568 967 710"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>H23年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>所有権保存</td> <td>67</td> </tr> <tr> <td>抵当権設定</td> <td>27</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成23年度要望分(拡充分)のみ計上 ※過去の実績をもとに推計</p> <p>③ 効果・達成目標の実現状況</p> <p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成20年度～平成23年度)</p> <p>平成21年央で、外航日本船舶は107隻、うち国際船舶は106隻と増加傾向にあるが、一方外航日本船舶数増加を加速し、非常時の経済安全保障の確立に必要な規模の外航日本船舶(450隻)の早期確保を図るとともに、我が国の安定的な海上輸送の確保を図る必要性に迫られている。</p> <p>経済安全保障の確立と日本商船隊の国際競争力の確保の観点から日本商船隊への船舶供給を支えているオーナーを対象として、外航日本船舶の中でも効率性の高く競争力のある「国際船舶」の登録免許税を現行制度よりも更に軽減し、外航日本船舶の保有コストを引き下げることにより、オーナーが外航日本船舶を建造・保有しやすい環境を整備することで、外航日本船舶の中でも特に技術革新等に対応した質の高い船舶の増加が図られ、日本商船隊の競争力の強化に寄与するとともに、安定的な輸送の確保を図ることが可能となる。</p> <p>なお、諸外国においては、「第二船籍制度」等外航船舶に係る税負担の軽減を図る措置が導入されていることもあり、外航日本船舶に係る登録免許税については、外国における船舶の登録に係る税・手数料等と比較した場合、高い水準となっていることから、国際競争条件の均衡化による日本商船隊の国際競争力強化の観点からも登録免許税の軽減は必要不可欠である。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成20年度～平成27年度)</p> <p>本租税特別措置については、当初平成23年度に国際船舶を約150隻まで増加させるとの目標を掲げてきたところであり、平成21年央で外航日本船舶は107隻、うち国際船舶は106隻と増加傾向にあるが、一方外航日本船舶数増加を加速し、非常時の経済安全保障の確立に必要な規模の外航日本船舶(450隻)の早期確保を図るとともに、我が国の安定的な海上輸送の確保を図る必要性に迫られている。</p> <p>経済安全保障の確立と日本商船隊の国際競争力の確保の観点から日本</p>		平成19年度	平成20年度	平成21年度	LNG船	0(0)	9(1)	0(0)	油送船	0(0)	0(0)	60(3)	その他貨物船	35(7)	67(9)	140(15)	年 度	H23年度	所有権保存	67	抵当権設定	27
	平成19年度	平成20年度	平成21年度																					
LNG船	0(0)	9(1)	0(0)																					
油送船	0(0)	0(0)	60(3)																					
その他貨物船	35(7)	67(9)	140(15)																					
年 度	H23年度																							
所有権保存	67																							
抵当権設定	27																							

		<p>商船隊への船舶供給を支えているオーナーを対象として、外航日本船舶の中でも効率性の高く競争力のある「国際船舶」の登録免許税を現行制度よりも更に軽減し、外航日本船舶の保有コストを引き下げることにより、オーナーが外航日本船舶を建造・保有しやすい環境を整備することで、外航日本船舶の中でも特に技術革新等に対応した質の高い船舶の増加が図られ、平成 20 年度で 11.2%である我が国外航海運企業の輸送比率について、平成 27 年度まで概ね 12%程度を維持すること及び平成 21 年央で 107 隻の外航日本船舶を概ね 450 隻とすることを目標とし、平成 23 年度までに概ね 160 隻とすることが可能となる。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 20 年度～平成 23 年度)</p> <p>仮に本制度が認められなかった場合、</p> <p>① 日本の船舶登録に係る費用負担は、諸外国と比して高い水準にあることから、日本商船隊は、国際競争条件が不均衡な中で他国商船隊との競争を強いられるとともに、外航日本船舶の中でも質の高い船舶の増加が図られず、日本商船隊の競争力が低下することとなり、安定的な輸送を確保することが困難となる。</p> <p>② 経済安全保障確立の観点から必要最低限な外航日本船舶 450 隻とされているが、外航日本船舶建造のインセンティブが失われ、早期達成が困難になる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 20 年度～平成 23 年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経済安全保障の確立と日本商船隊の国際競争力の確保の観点からオーナーの外航日本船舶の建造・保有を促進するため、外航日本船舶の中でも効率性の高く競争力のある「国際船舶」の登録免許税を軽減し、外航日本船舶の保有コストを引き下げることにより、オーナーが外航日本船舶を建造・保有しやすい環境を整備することにより、外航日本船舶を増加させることが可能となる。 ・ 本租税特別措置により、外航日本船舶を中核とした日本商船隊の船隊整備が図られることにより、荷主との長期契約締結による輸送コスト削減や定期航路サービスの確立による輸送コストの削減が見込まれる。 ・ 四国等を中心とするオーナーは、現時点では外航日本船舶を保有していないが、本制度を利用して外航日本船舶を建造した場合、新たな税収が発生することとなる。
9	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>外航船舶については、経済協力開発機構(OECD)において、造船に関して、1994 年に「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定」(造船協定)が合意されており、同協定において、船舶取得時に国の補助を受けることは禁止されているため、本租税特別措置による支援が妥当である。</p> <p>② 他の支援措置や義務付け等</p> <p>外航海運業に対する支援措置として以下のとおり役割分担が明確化されており、これらの制度の効果が相俟って、外航日本船舶を中核とした経済安全</p>

	との役割 分担	<p>保障の確立及び日本国商船隊の国際競争力の強化を図っている。</p> <p>これらの制度の充実の必要性については、第 169 回国会 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律(法律第 53 号)審議における附帯決議では、「船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン税以外の税制(中略)の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。」とされており、本措置はこれを実現するものとして相当性を有するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶特別償却制度・買換特例制度:外航船舶貸渡事業者(オーナー)船舶の船舶取得時のキャッシュフローを確保 ・ 固定資産税非課税措置:オーナーの外航日本船舶保有コストを低減 ・ 登録免許税の税率軽減措置:オーナーの外航日本船舶保有コストを低減 <p>なお、規制、補助金等はない。</p>
	③: 地方公共 団体が協 力する相 当性	—
10	有識者の見解	「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申」(平成 19 年 12 月答申)では、非常時における最低限必要な日本籍船は 450 隻と試算しており、経済安全保障の観点からの日本籍船の重要性に鑑み、日本籍船の増加を図ることが至急の課題となっている。
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	持株会社の設立による関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合に係る特例措置の創設
2	要望の内容	<p>1. 持株会社・関空会社における準備金制度 関空会社（関西国際空港の運営を行う株式会社）並びに持株会社（関空会社及び伊丹会社（大阪国際空港の運営を行う株式会社）の株式保有等を行う株式会社）において、空港用地造成費用を累積限度額として積み立てた金額の損金算入を認めることにより、持株会社及び関空会社における法人税の課税を猶予する整備準備金を創設する。（関西国際空港整備準備金の拡充）。</p> <p>2. 法人事業税（資本割）の軽減措置の創設 持株会社、関空会社及び伊丹会社に係る法人事業税（資本割）の課税標準の軽減措置を創設する。（関西国際空港株式会社及び指定造成事業者に対する事業税の資本割の課税標準の特例（現行：6分の5控除）の拡充）</p>
3	担当部局	国土交通省大臣官房参事官（近畿圏・中部圏空港担当）
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>昭和59年度 関西国際空港整備準備金制度（租税特別措置法第57条の7第1項）の創設</p> <p>平成16年度 法人事業税の軽減措置（地方税法附則第9条第4項）の創設</p> <p>平成21年度 法人事業税の軽減措置の5年延長</p>
6	適用又は延長期間	<p>持株会社・関空会社における準備金制度：恒久措置</p> <p>法人事業税（資本割）の軽減措置：平成29年3月31日まで</p>
7	<p>必要性等</p> <p>① 政策目的及びその根拠</p>	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 関西空港の我が国の国際拠点空港としての再生並びに関西空港及び伊丹空港の一層の活用により、近畿圏の航空需要を拡大し、我が国の成長に寄与する。</p> <p>《政策目的の根拠》 ○国土交通省成長戦略会議航空分野報告書（平成22年5月17日）（抜粋） 関空について、抜本的にバランスシートを改善し、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、貨物ハブ化、LCCの拠点化に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を可能ならしめ、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。 具体的には、関空の事業価値に加え、伊丹（大阪国際空港）の事業価値や不動産価値も含めてフル活用することとし、持株会社の設立といった方式により両空港の経営統合を先行させつつ、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソースする手法を基本に、価値最大化に向けた民間の経営提案を募集・検討していく。</p> <p>○新成長戦略（平成22年6月22日閣議決定）（抜粋） 成長戦略実行計画（工程表） Ⅲ アジア経済戦略 ～ヒト・モノ・カネの流れ倍增（アジアの成長を取り込むための改革の推進）～①</p>

		② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標6「国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化」 施策目標25「航空交通ネットワークを強化する」に包含
		③ 達成目標及び測定指標	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 関空会社及び伊丹会社の経営の安定化を図るとともに、国際競争力強化に向けた機能強化等を行う。
			《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 関空会社及び伊丹会社の安定的な業務の提供が行われること。
<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 持株会社・関空会社における準備金制度により、空港用地造成費用を累積限度額とし、整備準備金として積み立てた金額の損金算入を認めることにより、持株会社及び関空会社における法人税の課税を猶予し、会社の財務体質の健全化を通じて、今後のLCC専用ターミナルの整備、貨物ハブ強化等の国際競争力の強化策を円滑に実施することが可能となる。</p> <p>また、法人事業税（資本割）の軽減措置により、持株会社、関空会社及び伊丹会社の適正な事業税負担を図ることにより、経営統合後の会社の経営の安定化を図ることが可能となる。</p> <p>これにより、関西国際空港の我が国の国際拠点空港としての再生並びに関西国際空港及び大阪国際空港の一層の活用が図られ、近畿圏の航空需要が拡大し、我が国の成長に寄与することとなる。</p>			
8	有効性等	① 適用数等	<p>①適用実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西国際空港整備準備金 : 0件/年 ・ 関空会社に係る法人事業税（資本割）の軽減措置 : 3件/年 <p>②将来推計</p> <p>将来の適用数等については、現在検討している経営統合スキームの詳細が確定し次第、早急に推計することとしたい。</p>
		② 減収額	<p>①実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西国際空港整備準備金 : 0百万円/年 ・ 関空会社に係る法人事業税（資本割）の軽減措置 : 548百万円/年 <p>②将来推計</p> <p>将来の減収額については、現在検討している経営統合スキームの詳細が確定し次第、早急に推計することとしたい。</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》（分析対象期間：平成21年度～平成28年度） 持株会社・関空会社における準備金は、空港用地造成費用を累積限度額とし、整備準備金として積み立てた金額の損金算入を認めることにより、持株会社及び関空会社における法人税の課税を猶予し、会社の財務体質の健全化を通じて整備の推進を図るものであることから、今後のLCC専用ターミナルの整備、貨物ハブ強化等の国際競争力の強化策を円滑に実施することが可能となる。</p> <p>また、法人事業税（資本割）の軽減措置により、持株会社、関空会社及び伊丹会社の適正な事業税負担を図ることにより、経営統合後の会社の経営の安定化を図ることが可能となる。</p> <p>これにより、関西国際空港の我が国の国際拠点空港としての再生並びに関西国際空港及び大阪国際空港の一層の活用が図られ、近畿圏の航空需要が拡大し、我が国の成長に寄与することとなる。</p>

			<p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》 (分析対象期間：平成21年度～平成28年度) 空港用地造成費用を累積限度額として積立てた準備金の損金算入を認めることにより、持株会社及び関空会社における法人税の課税を猶予し、LCC専用ターミナルの整備、貨物ハブ強化等の国際競争力の強化策を円滑に実施することが可能となる。 また、法人事業税（資本割）の軽減措置により、持株会社、関空会社及び伊丹会社の適正な事業税負担を図ることにより、経営統合後の会社の経営の安定化を図ることが可能となる。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》 (分析対象期間：平成21年度～平成28年度) 本措置が認められなければ、経営統合後の関空会社及び伊丹会社の経営の安定化、LCC専用ターミナルの整備、貨物ハブ強化等の国際競争力強化の強化策実施の支障となり、近畿圏の航空需要の拡大を図り、我が国の成長へ寄与することが困難となる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》 (分析対象期間：平成21年度～平成28年度) 関空会社及び伊丹会社の経営の安定化、国際競争力強化に向けた機能強化等を図り、関西国際空港の国際拠点空港としての再生及び大阪国際空港の一層の活用による近畿圏の航空需要の拡大を図ることは、我が国の成長戦略に大きく寄与するものである。</p>
9	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <p>③ 地方公共団体が協力する相当性</p>	<p>空港用地造成費用を累積限度額として積立てた準備金の損金算入を認めることにより、持株会社及び関空会社における法人税の課税を猶予、会社の財務体質の健全化を通じて整備の推進を図るものであることから、今後のLCC専用ターミナルの整備、貨物ハブ強化等の国際競争力の強化策を円滑に実施する上で妥当な措置である。</p> <p>法人事業税（資本割）については、持株会社、関空会社及び伊丹会社の資本金が国から出資を受けた公共財産等に由来する等、その性質及び目的が他の課税法人と明らかに相違することから、事業税負担の適正化を図り、会社の安定的な経営を確保する上で妥当な措置である。</p> <p>本措置は、新成長戦略及び国土交通省成長戦略会議報告を受けて実施する持株会社方式による関西空港及び伊丹空港の円滑な経営統合と経営統合後の経営の安定化を図るための措置であり、既存の措置との重複はない。</p> <p>持株会社・関空会社における準備金制度により、持株会社及び関空会社に課される法人事業税（付加価値割・所得割）及び法人住民税の税額に影響することとなる。</p> <p>しかしながら、関西国際空港及び大阪国際空港は、近畿圏における国際線・国内線の中核的なネットワークを構成し、地域に多大な社会的・経済的便益をもたらしており、本租税特別措置を講ずることにより実現する両空港の一体的運営及び国際競争力の強化は、地域に更なる便益をもたらすものである。</p>
10	有識者の見解		
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長																				
2	要望の内容	個人又は法人が公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（以下「騒防法」という）第9条第1項に規定する第2種区域内及び特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法第4条第1項に規定する航空機騒音障害防止特別地区内にある土地等を当該区域外の土地等と買換え又は交換した場合の譲渡所得の課税の特例措置（80%の圧縮記帳等）の適用期限を延長する。																				
3	担当部局	航空局 空港部 首都圏空港課、環境・地域振興課																				
4	評価実施時期	平成22年8月																				
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<table border="0"> <tr> <td>昭和44年度</td> <td>創設（6年間）</td> <td>平成3年度</td> <td>5年間延長</td> </tr> <tr> <td>昭和50年度</td> <td>5年間延長</td> <td>平成8年度</td> <td>5年間延長</td> </tr> <tr> <td>昭和55年度</td> <td>5年間延長</td> <td>平成13年度</td> <td>5年間延長</td> </tr> <tr> <td>昭和60年度</td> <td>5年間延長</td> <td>平成18年度</td> <td>5年間延長</td> </tr> <tr> <td>平成元年度</td> <td>1年間延長</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	昭和44年度	創設（6年間）	平成3年度	5年間延長	昭和50年度	5年間延長	平成8年度	5年間延長	昭和55年度	5年間延長	平成13年度	5年間延長	昭和60年度	5年間延長	平成18年度	5年間延長	平成元年度	1年間延長		
昭和44年度	創設（6年間）	平成3年度	5年間延長																			
昭和50年度	5年間延長	平成8年度	5年間延長																			
昭和55年度	5年間延長	平成13年度	5年間延長																			
昭和60年度	5年間延長	平成18年度	5年間延長																			
平成元年度	1年間延長																					
6	適用又は延長期間	5年間																				
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 第2種区域（騒防法）及び航空機騒音障害防止特別地区（特騒法）の住民の移転を促進することにより、当該住民の生活の安定及び福祉の向上を目指し、周辺地域との調和ある発展を図ることを目的とする。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>①公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和42年8月1日法律第百十号） ②特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（昭和53年4月20日法律第26号）</p> <p>①（移転の補償等） 第九条 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより第一種区域のうち航空機の騒音により生ずる障害が特に著しいと認めて国土交通大臣が指定する区域（以下「第二種区域」という。）に当該指定の際現に所在する建物、立木竹その他土地に定着する物件（以下「建物等」という。）の所有者が当該建物等を第二種区域以外の地域に移転し、又は除却するときは、当該建物等の所有者及び当該建物等に関する所有権以外の権利を有する者に対し、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、当該移転又は除却により通常生ずべき損失を補償することができる。</p> <p>2 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより、第二種区域に所在する土地の所有者が当該土地の買入れを申し出るときは、予算の範囲内において、当該土地を買入れることができる。</p> <p>②（移転の補償等） 第九条 特定空港の設置者は、航空機騒音障害防止特別地区に関する都市計画が定められた際現に当該航空機騒音障害防止特別地区に所在する第五条第一項各号に掲げる建築物及び当該建築物と一体として利用されている当該建築物以外の建築物、立木竹その他土地に定着する物件（以下「建築物等」という。）の所有者が当該建築物等を航空機騒音障害防止特別地区以外の地域に移転し、又は除却するときは、当該建築物等の所有者その他の権原を有する者に対し、予算の範囲内において、当該移転又は除却により通常生ずべき損失を補償することができる。</p> <p>2 特定空港の設置者は、前条第一項の規定による買入れをする場合のほか、政令で定めるところにより、前項の規定による補償を受けることとなる者からその者の所有に属する土地で航空機騒音障害防止特別地区に所在するものの買入れの申出があつた場合においては、予算の範囲内において、当該土地を買入れることができる。</p>																				

	② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標6「国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化」 施策目標25「航空交通ネットワークを強化する」に包含
	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 (特定飛行場) ・ 飛行場周辺に残存する移転対象 644 件の移転をできる限り促進する。</p> <p>(成田国際空港) ・ 成田国際空港周辺に残存する移転対象 619 件の移転をできる限り促進する。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 (特定飛行場) ・ 平成 22 年度から平成 26 年度までに約 130 件の移転を行う</p> <p>(成田国際空港) ・ 平成 22 年度から平成 26 年度までに約 120 件の移転を行う</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 本特例措置により、移転の際の税負担をできる限り軽減し、住民の移転を促進することにより、移転先における当該住民への航空機による騒音障害が解消され、生活の安定及び福祉の向上が図られるとともに、空港を運営していく上で地元住民に大きな負担をもたらす騒音問題が解消されることにより、空港の周辺地域との調和ある発展が図られる。</p>
	① 適用数等	<p>(特定飛行場) ・ 平成 18 年度 43 件 (43 者), 平成 19 年度 39 件 (39 者), 平成 20 年度 34 件 (34 者), 平成 21 年度 16 件 (16 者) 平成 22 年度見通し 26 件, 平成 23 年度見込み 26 件, 平成 24 年度見込み 26 件, 平成 25 年度見込み 26 件, 平成 26 年度見込み 26 件, 平成 27 年度見込み 26 件,</p> <p>(成田国際空港) ・ 平成 18 年度 50 件 (50 者), 平成 19 年度 38 件 (38 者), 平成 20 年度 32 件 (32 者), 平成 21 年度 36 件 (36 者) 平成 22 年度見通し 24 件, 平成 23 年度見込み 24 件, 平成 24 年度見込み 24 件, 平成 25 年度見込み 24 件, 平成 26 年度見込み 24 件, 平成 27 年度見込み 24 件, 移転補償により買取った土地であることを証明する証明書 (買取り証明書) の実績件数及び実績額に基づく。</p>
② 減収額	<p>(特定飛行場) ・ 平成 18 年度 1,135 百万円, 平成 19 年度 326 百万円, 平成 20 年度 293 百万円, 平成 21 年度 522 百万円 平成 22 年度見込み 570 百万円, 平成 23 年度見込み 570 百万円, 平成 24 年度見込み 570 百万円, 平成 25 年度見込み 570 百万円, 平成 26 年度見込み 570 百万円, 平成 27 年度見込み 570 百万円</p> <p>(成田国際空港) ・ 平成 18 年度 223 百万円, 平成 19 年度 60 百万円, 平成 20 年度 300 百万円, 平成 21 年度 216 百万円</p>	
8 有効性等		

		<p>平成 22 年度見込み 173 百万円, 平成 23 年度見込み 200 百万円, 平成 24 年度見込み 200 百万円, 平成 25 年度見込み 200 百万円, 平成 26 年度見込み 200 百万円, 平成 27 年度見込み 200 百万円</p> <p>移転補償により買取った土地であることを証明する証明書（買取り証明書）の実績件数及び実績額に基づく。</p>
	<p>③ 効果・達成目標の実現状況</p>	<p>《政策目的の実現状況》（分析対象期間：平成 18 年度～平成 27 年度） 平成 18 年度から平成 21 年度において、特定飛行場で 132 件、成田国際空港で 156 件の移転を実施。当該区域に居住していた住民の方々の生活の安定及び福祉の向上並びに空港の周辺地域との調和ある発展に寄与してきている。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》（分析対象期間：平成 18 年度～平成 27 年度） 前回税制改正要望時に、移転の達成目標を、平成 18 年度から平成 22 年度までの間に、特定飛行場において 130 件、成田国際空港において 92 件と設定。実際には、平成 18 年度から平成 22 年 5 月までの間に、特定飛行場において 138 件、成田国際空港において 180 件の移転を達成し、目標を上回る移転を実施した。 第 2 種区域（騒防法）及び航空機騒音障害防止特別地区（特騒法）には、未だ移転対象となる居住者が残存しており、また、航空機の低騒音化が進んでいるものの、便数の増加等により、未だ航空機騒音による障害は大きいと考えられるため、引き続き、移転を促進する必要がある。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》（分析対象期間：平成 18 年度～平成 27 年度） 空港周辺における騒音被害を解消するために移転を促進するには、移転の際に譲渡する土地建物等の譲渡所得に係る税負担による資産の目減りが移転の障害となり得ることから、本特例措置により、税負担をできる限り軽減することが有効である。本特例措置の延長が認められなければ、第 2 種区域及び航空機騒音障害防止特別地区内の住民の移転の促進が困難となり、当該住民の生活の安定及び福祉の向上、空港と周辺地域との調和ある発展に多大な影響を与える。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》（分析対象期間：平成 18 年度～平成 27 年度） 航空機騒音障害区域からの移転については、空港という公共施設を設置するため特定の住民が受けている不利益である騒音による障害を根本的に解決する手段であり、これにより、当該区域に居住していた住民の方々の生活の安定及び福祉の向上並びに空港と周辺地域との調和ある発展が図られるものである。 このように、移転の促進は大きな政策的意義を有しているが、実際に住民が移転を行う際には、住民が譲渡する土地建物等の譲渡所得について、税負担が発生してしまうという問題があり、税負担を軽減する措置を何ら講じない場合には、税負担による資産の目減りを嫌う住民が、移転をためらうということが想定される。本特例措置は、移転の実施の際に大きな障害となり得る税負担による資産の目減りを軽減するものであり、移転の促進のために非常に効果的であり、税収減を是認するような効果を有しているものであると言える。</p>

9	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	国税である本税を課税しつつ、さらに国の補助金で課税額を補てんする仕組みは非効率であり、また、土地の買換え等を個別に捕捉して予算上補助していくことは、行政の効率性の観点から非効率であるため、税制上の特例措置によることが相当である。
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	他の支援措置等はない。
		③: 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	国際競争力強化及び環境負荷低減に資する物流効率化施設に係る割増償却制度
2	要望の内容	<p>流通に関わる事業者における流通業務の総合化及び効率化の促進を図ることによって我が国産業の国際競争力を強化するとともに、物資の流通に伴う環境の負荷の低減を図ることを目的として平成17年に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（以下、「物流総合効率化法」という。）が施行された。</p> <p>物流総合効率化法の施行に併せ、これまでは、同法による総合効率化計画の認定を受けた倉庫業者（同法に規定する「特定流通業務施設」の確認を受けた者を含む。）が、倉庫用建物等の施設（特定流通業務施設に限る。）を建設又は取得した場合に、当該施設に対し割増償却制度（5年間10%）の適用を受けることができることとし、同法の目的達成を促進してきたところ。</p> <p>物流総合効率化法が施行後5年を迎え、同法に基づく流通業務の総合化及び効率化に向けた取り組みをこれまで以上に促進することにより、流通に関わる事業者の国際競争力の強化及びその事業活動に伴う環境負荷の低減をより一層図っていくため、今般、以下の通り対象施設、対象者、設備要件、割増償却率を変更する。</p> <p>〈現行の対象施設〉 <u>物流総合効率化法の認定もしくは確認を受けた倉庫業の用に供される倉庫用の建物及びその附属設備若しくは構築物のうち立地要件等を満たすもの</u></p> <p>〈新たな対象施設〉 <u>物流総合効率化法の認定もしくは確認を受けた特定流通業務施設（倉庫、トラックターミナル、上屋、インランドポート）及びその附属設備若しくは構築物のうち立地要件等を満たすもの</u></p> <p>〈現行の対象者〉 <u>物流総合効率化法による総合効率化計画の認定を受けた倉庫業者（特定流通業務施設の確認を受けた者を含む。）</u></p> <p>〈新たな対象者〉 <u>物流総合効率化法による総合効率化計画の認定を受けた者（特定流通業務施設の確認を受けた者及び改正港湾法による経営計画の認定を受けた国際コンテナ戦略港湾における港湾経営会社を含む。）</u></p> <p>〈倉庫用の建物に係る現行の設備要件〉 <u>垂直型連続運搬装置・電動式密集棚装置・自動化保管装置のいずれかを有しなければならない</u></p> <p>〈倉庫用の建物に係る新たな設備要件〉 <u>自動仕分装置・自動搬送装置・垂直型連続運搬装置・電動式密集棚装置・自動化保管装置のいずれかを有しなければならない</u></p> <p>〈現行の割増償却率〉 <u>5年間、10%</u></p> <p>〈新たな割増償却率〉 <u>5年間、20%（物流総合効率化法の認定もしくは確認を受けた倉庫業の用に供される倉庫用の建物及びインランドポート）</u></p> <p><u>5年間、10%（物流総合効率化法の認定もしくは確認を受けた特定流通業務施設（倉庫（上記以外）、トラックターミナル、上屋）</u></p>
3	担当部局	政策統括官付参事官（物流施設）室 港湾局港湾経済課、振興課

4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>昭和49年度 創設</p> <p>平成8年度 延長 (20/100) 地区要件の追加</p> <p>平成10年度 延長 (18/100) ランプウェイ構造追加</p> <p>平成12年度 延長 (16/100)</p> <p>平成14年度 延長 (12/100) 規模要件の引き上げ</p> <p>平成16年度 延長 (10/100) 輸入対応型倉庫用建物等の廃止</p> <p>平成17年度 延長 (10/100) 要件の見直し</p> <p>平成18年度 延長 (10/100)</p> <p>平成19年度 延長 (10/100)</p> <p>平成21年度 延長 (10/100) 要件の見直し</p>
6	適用又は延長期間	5年間(平成23年度～平成27年度)
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>本制度の目的は、物流総合効率化法に基づき、流通業務（輸送・保管・荷さばき・流通加工等）を総合的・効率的に実施する事業者に対する支援措置を講ずることにより、我が国産業の国際競争力の強化や多様化する消費者ニーズへの対応を図るとともに、物流分野における地球温暖化対策（CO2排出量の削減）を図るものである。</p> <p>同法が施行されて約5年が経過しようとしているが、「国土交通省成長戦略」、「地球温暖化対策基本法案」、「新成長戦略」においても明記されているように、上記目的に対する政策的要請は制定時以上に高まっていることから、今後、これらの措置を講ずることにより、我が国産業の国際競争力の強化及び環境の負荷の低減を積極的に推進する。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流総合効率化法において、流通に係わる事業者における流通業務の総合化及び効率化の促進を図ることによって我が国産業の国際競争力を強化するとともに物資の流通に伴う環境の負荷の低減を図るとされている。 ・新成長戦略(H22.6閣議決定)において、7つの戦略分野の1つである「グリーン・イノベーション」には、「2020年における温室効果ガスの25%削減目標を掲げた地球温暖化対策も含まれる。」とされている。 ・地球温暖化対策基本法案において、我が国における1年間の温室効果ガスの排出量に関し、中期目標として2020年までに1990年における温室効果ガスの排出量から25%の削減を図ることを掲げている。 ・国土交通省成長戦略において、国際競争力のある港湾サービスの実現（「港湾力の発揮」）が戦略の柱の一つと位置づけられており、国際コンテナ戦略港湾への集荷のため「鉄道フィーダー及びトラックフィーダーの抜本的強化のためのインランドポート等の形成」、「海上コンテナ貨物の円滑な輸送に資するインランドポート等の抜本的強化」に取り組むことが必要とされている。 <p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>施策目標 20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>

	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>「物流総合効率化法（平成 17 年施行）」による物流効率化をさらに促進させ、環境負荷低減等の課題に対応した物流施設に対する投資を促進し、平成 32（2020）年度末までに CO2 排出量を 1990 年比 25%削減する。</p> <p>また、国際コンテナ戦略港湾においては、インランドポート等を活用した集荷促進を通じて、以下の目標を達成することとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2015 年までに、東アジア主要港等でのトランシップ率半減 ・2020 年までに、国際トランシップも視野 																										
		<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>環境負荷低減等の課題に対応した物流施設に対する投資を促進し、延長後の期限である平成 27 年度末までに、CO2 排出量を 1990 年比 13%削減する。</p> <p>インランドポートの活用により、今後 5 年間で、国際コンテナ戦略港湾へ年間 15 万 T E U 以上の集荷増を図る。</p>																										
		<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>「物流総合効率化法（平成 17 年施行）」による物流効率化をさらに促進させ、環境負荷低減等の課題に対応した物流施設に対する投資を促進し、平成 32（2020）年度末までに CO2 排出量を 1990 年比 25%削減することにより、政府の地球温暖化対策の中期目標である温室効果ガスの排出量を 1990 年比 25%削減に寄与する。</p> <p>また、国際コンテナ戦略港湾においては、インランドポート等を活用した集荷促進を通じて、以下の目標を達成することにより、政策目的である、国際競争力強化のための港湾力の発揮に寄与する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2015 年までに、東アジア主要港等でのトランシップ率半減 ・2020 年までに、国際トランシップも視野 																										
8 有効性等	① 適用数等	<p>(1)実績 (件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>H17 年度</th> <th>H18 年度</th> <th>H19 年度</th> <th>H20 年度</th> <th>H21 年度</th> <th>H22 年度※</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6</td> <td>17</td> <td>23</td> <td>28</td> <td>37</td> <td>(38)</td> <td>111(149)</td> </tr> </tbody> </table> <p>税制利用証明書（地方運輸局発行）に基づく実績</p> <p>※平成 22 年度は見込み（合計のカッコ内は平成 22 年度見込みを算入）</p> <p>(2)今後の見込み (件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>H23 年度</th> <th>H24 年度</th> <th>H25 年度</th> <th>H26 年度</th> <th>H27 年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50</td> <td>68</td> <td>87</td> <td>102</td> <td>119</td> <td>426</td> </tr> </tbody> </table> <p>過去の実績等を基に推計</p> <p>平成 17 年度から 21 年度の物流総合効率化法による認定件数は 140 件あり、約 26%が本制度を利用していることから僅少とは言えず、また、利用できる事業者には何ら要件を課しているものではないため、特定の者に偏っているとは言えない。</p>	H17 年度	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22 年度※	合計	6	17	23	28	37	(38)	111(149)	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	合計	50	68	87	102	119	426
	H17 年度	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22 年度※	合計																					
6	17	23	28	37	(38)	111(149)																						
H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	合計																							
50	68	87	102	119	426																							
② 減収額	<p>(1)実績 (百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>H17 年度</th> <th>H18 年度</th> <th>H19 年度</th> <th>H20 年度</th> <th>H21 年度</th> <th>H22 年度※</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	H17 年度	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22 年度※	合計																				
H17 年度	H18 年度	H19 年度	H20 年度	H21 年度	H22 年度※	合計																						

		6	31	51	66	88	(101)	242(343)												
		税制利用証明書（地方運輸局発行）に基づく実績 ※平成 22 年度は見込み（合計のカッコ内は平成 22 年度見込みを算入） (2) 今後の見込み (件)																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>H23 年度</th> <th>H24 年度</th> <th>H25 年度</th> <th>H26 年度</th> <th>H27 年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>144</td> <td>194</td> <td>247</td> <td>294</td> <td>344</td> <td>1,222</td> </tr> </tbody> </table>						H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	合計	144	194	247	294	344	1,222	
H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	合計															
144	194	247	294	344	1,222															
		過去の実績等を基に推計																		
③	効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》（分析対象期間：H17 年度～H27 年度）</p> <p>平成 17 年 10 月 1 日の「物流総合効率化法」施行後、平成 22 年 3 月末現在で 140 件の総合効率化計画認定があり、1 件あたりの CO2 排出削減率は 26%となっている。（140 件の排出削減量 84 千トン／1990 年比△7%）</p> <p>なお、本制度利用率（平成 17 年 10 月～平成 22 年 3 月末現在）は 26%となっている。</p> <p>今後は、現行制度の拡充・延長により効率的で環境負荷の低減に資する物流拠点施設の整備をさらに促進し、平成 32（2020）年度末までに CO2 排出量を 1990 年比 25%削減する。</p> <p>また、我が国の国際コンテナ港湾の競争力強化を図るため平成 22 年 8 月に国際コンテナ戦略港湾を選定し、インランドポート等を活用した国際コンテナ戦略港湾への集荷促進を通じて、以下の目標を達成することとしている。</p> <p>2015 年までに、東アジア主要港等でのトランシップ率半減 2020 年までに、国際トランシップも視野</p> <hr/> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》（分析対象期間：H17～H27 年度）</p> <p>平成 17 年 11 月に閣議決定された「総合物流施策大綱（2005-2009）」に基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」の進捗状況を把握する指標（平成 18 年 3 月物流施策推進会議決定）において、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく総合効率化計画の認定件数については平成 21 年までに 110 件と目標を定めており、達成している。</p> <p>今後は、環境負荷低減の課題に対応すべく、現行制度の拡充・延長により効率的で環境負荷の低減に資する物流拠点施設の整備をさらに促進し、平成 27 年度末までに CO2 排出量を 1990 年比 13%削減する。</p> <p>また、インランドポートの整備を促進することで、今後 5 年間で、国際コンテナ戦略港湾へ年間 15 万 T E U 以上の集荷増を図る。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》（分析対象期間：H17～27 年度）</p> <p>拡充されない場合、平年度においての適用件数は 7 件、減収見込みは 19 百万円と見込まれるが、CO2 削減について、従来と同程度の削減しか見込めず、2020 年度までに 25%削減（1990 年比）という政府の地球温暖化対策の中期目標を達成できない。</p> <p>また、インランドポートの整備促進等による国際コンテナ戦略港湾への集荷増を図ることが困難となり、国際コンテナ戦略港湾の国際競争力の強化が達成できない。</p>																		

			<p>《税込減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:H17~H27年度)</p> <p>平成20年度末における総合効率化計画の認定件数は122件と、上記目標による倉庫用建物等の整備は行われており、所期の効果を上げているところであるが、我が国産業の国際競争力の強化をしつつ、環境負荷の低減を促進する物流効率化をさらに推進する必要がある。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本件特例措置は、現行の物流事業の効率性の向上、環境負荷の低減等を更に進めることが、事業運営上避けて通れなくなっている物流事業者に対し、その効率性の向上等に向けた自発的な取り組みを後押しするために、既存施設の集約、高機能化のためのインセンティブを与えるためのものである。このような目的のための特例という性質上、事業者の規模に拘わらない、既存事業者の更なる取り組みへの初期負担の軽減を図ることのできる最小限の特例措置として割増償却を選択しているところである。したがって本件特例措置は、本件目的達成のために取り得る、施設整備に対する補助金といった直接的な支援と比べ、手段として妥当性が認められる。</p> <p>なお、租税特別措置においては法令に規定された明確かつ形式的な要件に基づいて、これを満たす事業者が等しく租税特別措置の適用を受けることが可能であることから、予算の範囲内で対象者が限定的となる補助金等と異なり、適用の可否についての予見可能性が高い点、また、流通業務施設の整備にあたっては、計画から土地の取得、施設整備まで一定期間を要することから、単年度の予算措置の場合には物流事業者が施設整備計画を立てることが容易ではない点からも本件特例措置には補助金等に比して、手段としての妥当性が認められる</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	他の支援措置等はない。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	該当無し
10	有識者の見解		
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	特定の事業用資産の買換え等の特例措置
2	要望の内容	<p>特定の事業用資産の買換え及び交換の場合等の課税の特例措置を5年間延長する。</p> <p>〔特例内容〕 対象地域 ・既成市街地等の内から外への買換え及び交換 ・誘致区域の外から内への買換え及び交換 ・農村地域等の外から農村工業導入地区内への買換え及び交換 譲渡資産：土地、建物又は構築物 買換資産：土地、建物、構築物又は機械装置 (買換資産を取得した日から1年以内に倉庫業の用に供したとき又は供する見込みのあるとき) 圧縮記帳比率：80/100</p>
3	担当部局	政策統括官付参事官（物流施設）室 自動車交通局貨物課 港湾局港湾経済課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和45年度 創設 平成3年度 延長 平成8年度 延長 平成13年度 延長 平成18年度 延長
6	適用又は延長期間	5年間(平成23年度～平成27年度)
7	必要性等	① 政策目的及びその根拠
		② 政策体系における政策目的の位置付け
		<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>民間事業者の活力を最大限に活用しつつ、誘致区域の外から内への買換え等を図ることにより、倉庫、トラックターミナル、上屋を利用した物流業務に伴う都市部における交通混雑や環境問題への対応を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>「総合物流施策大綱(2009-2013)」(平成21年7月閣議決定)において、「輸送コストや情報伝達コストの低減のため、また、最適立地戦略が進む中で日本が事業活動を行う魅力的な拠点として選ばれ続けるために、社会資本と連携した物流施設の整備及び当該施設を利用した物流の総合化・効率化に取り組む必要がある。」また、CO2排出量の削減について「今後はサプライチェーン全体からの環境負荷を低減していくこと等、更に進んだ取組みが求められる。」とされている。</p> <p>政策目標：6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標：20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進するに包含。</p>

	③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 倉庫、トラックターミナル、上屋は物流の結節点にあって、国民生活及び産業活動に欠くことのできない重要物資の荷さばき・保管行為により、物資の安定的供給に不可欠な機能を果たしているが、特に、物流の効率化等の要請への対応が求められており、物流施設に起因する都市部における交通混雑や環境問題への対応を図るために、施設の移転等に伴う再投資意欲の喚起及び経済的、社会的要請に対応した倉庫、トラックターミナル、上屋の適切な立地誘導を図る。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 過去5年間の実績では5件の適用があったことから、今後、安定的に買換え等が行われることを指標とする。</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 施設の移転に伴う再投資意欲の喚起及び経済的、社会的要請に対応した倉庫、トラックターミナル、上屋の適切な立地誘導を図ることにより、これら物流施設に起因する都市部における交通混雑の緩和や、騒音、排ガス等の環境問題への対応に寄与する。</p>																										
8 有効性等	① 適用数等	<p>(1)実績 (件)</p> <table border="1" data-bbox="547 927 1439 1039"> <thead> <tr> <th>H17年度</th> <th>H18年度</th> <th>H19年度</th> <th>H20年度</th> <th>H21年度</th> <th>H22年度※</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>(1)</td> <td>5(6)</td> </tr> </tbody> </table> <p>政策統括官、自動車交通局、港湾局によるアンケート調査 ※平成22年度は見込み(合計のカッコ内は平成22年度見込みを算入)</p> <p>(2)今後の見込み (件)</p> <table border="1" data-bbox="547 1176 1310 1272"> <thead> <tr> <th>H23年度</th> <th>H24年度</th> <th>H25年度</th> <th>H26年度</th> <th>H27年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>過去の実績等を基に推計</p> <p>平成17年度から21年度の本制度利用件数は5件であるが、1件当たり4千万円の実績は効果が大きく、僅少とは言えず、また、利用できる事業者に何ら要件を課しているものではないため、特定の者に偏っているとは言えない。</p>	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度※	合計	2	0	2	1	0	(1)	5(6)	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計	1	1	1	1	1	5
H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度※	合計																						
2	0	2	1	0	(1)	5(6)																						
H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計																							
1	1	1	1	1	5																							
	② 減収額	<p>(1)実績 (百万円)</p> <table border="1" data-bbox="547 1543 1439 1655"> <thead> <tr> <th>H17年度</th> <th>H18年度</th> <th>H19年度</th> <th>H20年度</th> <th>H21年度</th> <th>H22年度※</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>76</td> <td>0</td> <td>136</td> <td>9</td> <td>0</td> <td>(44)</td> <td>221(265)</td> </tr> </tbody> </table> <p>過去の実績等を基に推計 ※平成22年度は見込み(合計のカッコ内は平成22年度見込みを算入)</p> <p>(2)今後の見込み (件)</p> <table border="1" data-bbox="547 1783 1310 1879"> <thead> <tr> <th>H23年度</th> <th>H24年度</th> <th>H25年度</th> <th>H26年度</th> <th>H27年度</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>44</td> <td>44</td> <td>44</td> <td>44</td> <td>44</td> <td>220</td> </tr> </tbody> </table> <p>過去の実績等を基に推計</p>	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度※	合計	76	0	136	9	0	(44)	221(265)	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計	44	44	44	44	44	220
H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度※	合計																						
76	0	136	9	0	(44)	221(265)																						
H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	合計																							
44	44	44	44	44	220																							

		③: 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:H17年度~H27年度)</p> <p>本制度による優遇措置が行われることにより、倉庫等の流通業務地区等の誘致区域内への誘致が促進されつつある。 今後も、更なる再投資意欲の喚起及び経済的、社会的要請に対応した施設の整備を図る必要がある。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:H17年度~H27年度)</p> <p>物流施設に起因する都市部における交通混雑や環境問題への対応を図るために、施設の移転等に伴う再投資意欲の喚起及び経済的、社会的要請に対応した倉庫、トラックターミナル、上屋の適切な立地誘導が図られている。 今後も、更なる再投資意欲の喚起及び経済的、社会的要請に対応した施設の整備を図る必要がある。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:H17年度~H27年度)</p> <p>延長されない場合、施設の移転等に伴う再投資意欲の喚起がなされず、社会的要請に対応した倉庫、トラックターミナル、上屋の適切な立地誘導が図れないことから、これら物流施設に起因する都市部における交通混雑や環境問題への対応ができないこととなる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:H17年度~H27年度)</p> <p>上記目標による倉庫、トラックターミナル、上屋の移転等が行われてきているが、更なる再投資意欲の喚起及び経済的、社会的要請に対応した施設の整備を図る必要がある。</p>
9	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本制度は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少ない。</p> <p>課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の資金繰りの安定にも効果を発揮する。</p>
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	他の支援措置等はない。
		③: 地方公共団体が協力する相当性	該当無し
10	有識者の見解		
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	地震防災対策用資産の取得に関する特例措置
2	要望の内容	地震防災対策用資産の取得に関する特別償却制度の適用期限を延長する。 ①対象地域 ア. 東海地震に係る地震防災対策強化地域 イ. 東南海・南海地震防災対策推進地域 ウ. 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域 ②対象者 大規模地震対策特別措置法施行令第4条各号に掲げる不特定多数の者が利用する施設や危険物施設の管理者等 例 病院、劇場、百貨店、旅館、学校、火薬類・薬品等の工場、電気・ガス等の事業所等 ③対象資産：緊急地震速報受信装置及び関連設備 ④特別償却率：100分の20
3	担当部局	気象庁地震火山部管理課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和 58 年度 創設 昭和 60 年度 適用期限2年延長、特別償却率の引き下げ 昭和 62 年度 適用期限2年延長、特別償却率の引き下げ 平成元年度 適用期限2年延長、特別償却率の引き下げ 平成3年度 適用期限2年間延長、対象資産の拡充、特別償却率の引き下げ 平成5年度 適用期限2年間延長 平成7年度 適用期限2年間延長 平成8年度 対象地域の拡充 平成9年度 適用期限2年延長 平成 11 年度 適用期限2年延長、特別償却率の引き下げ 平成 12 年度 特別償却率の引き下げ 平成 13 年度 適用期限2年延長、特別償却率の引き下げ、適用対象者の限定 平成 14 年度 特別償却率の引き下げ 平成 15 年度 適用期限2年延長、対象地域の拡充・廃止、特別償却率の引き下げ 平成 17 年度 適用期限2年間延長、対象地域の拡充・廃止、特別償却率の引き下げ 平成 19 年度 適用期限2年間延長 平成 21 年度 適用期限2年間延長、対象資産の改組、対象地域の拡充、特別償却率の引き上げ
6	適用又は延長期間	3年間
7	必要性等 ① 政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 「大規模地震対策特別措置法」、「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」及び「日本海溝・千島海溝周辺海溝型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、東海地震に係る地震防災対策強化地域（以下「強化地域」という。）と東南海・南海地震防災対策推進地域及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域（以下「推進地域」という。）は、特に大規模地震の発生の切迫性が高く、甚大な被害が予

			<p>想されることから、行政だけでなく当該地域に存する事業者、地域住民等を巻き込んだ総合的な地震防災対策を強力に推進する必要がある。</p> <p>このため、地震の発生直後に、各地での強い揺れ(主要動)の到達時刻や震度を予測し、可能な限り素早く知らせる緊急地震速報の受信装置の累計出荷台数を13万台(平成20年12月時点)から25年度までに26万台とすることを目標とする。</p> <p>《政策目的の根拠》 大規模地震対策特別措置法、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、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法</p>
		② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>国土交通省政策評価基本計画</p> <p>【政策目標】4. 水害等災害による被害の軽減</p> <p>【施策目標】10. 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実に包含。</p>
		③ 達成目標及び測定指標	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 全国における大規模地震が発生した場合に予想される甚大な被害を最小限に抑えることを目標とする。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 緊急地震速報の利活用を促進させるために、特性や減災のための活用方策について各方面各地域に普及させるべく、関係省庁や各種団体と連携、協力して、講演会や受信端末展示会等のイベントを開催等して、緊急地震速報の受信装置の累計出荷台数を13万台(平成20年12月時点)から25年度までに26万台とする。</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 当該租税特別措置により、取得時の負担が軽減され、緊急地震速報の受信端末等の導入が増えることで、達成目標の到達に寄与し、政策目的である地震被害軽減にも寄与する。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>162件(1年あたり推計)(別紙参照)</p> <p>21年度より対象資産を変更しており、その実績件数は調査中。</p>
		② 減収額	<p>10百万円(1年あたり)(別紙参照)</p>
		③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成20年度～平成25年度) 目標の達成に向けて、施設の利用者の生命・身体の安全の確保、機械停止等による被害拡大防止が図られるよう、強化地域及び推進地域に存する事業者による緊急地震速報受信装置等の設置を促進しているところ。緊急地震速報の受信装置の累計出荷台数は22年3月時点で21万台。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成20年度～平成25年度) 地震防災対策を推進するため、不特定多数の者が利用しており被災時に大きな混乱が生じ被害が拡大するおそれがある施設や、危険物取扱施設等周辺地域に大きな被害を及ぼす蓋然性の高い施設など、対策実施の優先度が高い施設等に対象を絞って、地震防災対策を戦略的に実施していくことが重要である。また、災害対策を進める上で、今後は国等による「公助」だけでなく、国民一人ひとりや企業が自ら考えて取り組む「自助」、地域の多様な主体が協働する「共助」が重要であり、「自助・共助」の取組を喚起するためのインセンテ</p>

		<p>イブを与える施策が求められている。</p> <p>このような考え方に立ち、強化地域・推進地域に存する、病院・劇場・百貨店・旅館等の不特定多数の者が出入りする施設を管理する者、石油類・火薬類・高圧ガス等の危険物の製造・貯蔵等を行う施設を管理する者、鉄道事業等の一般旅客運送に関する事業を運営する者、学校・社会福祉施設・電気事業・ガス事業・水道事業・大人数が勤務する工場等の重要な施設又は事業を管理・運営する者を優先対象として、本租税特別措置により一定の地震防災対策用資産の取得を促し、各地域での地震防災体制の構築を進めてきたところであるが、平成20年10月に内閣府(防災担当)が実施した、本租税特別措置の対象地域内の企業に対するアンケート調査によると、既に緊急地震速報受信装置を導入済みの事業者は7.0%にとどまり、引き続き本租税特別措置を講じて導入を促進させる必要がある。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成20年度～平成25年度)</p> <p>緊急地震速報受信装置の導入により、主要動到達前の避難経路確保や製造機械の停止などの措置をとることができたケースが、平成20年の岩手・宮城内陸地震などで見られた。本租税特別措置が延長されない場合、緊急地震速報受信装置の普及が遅れ、近く発生する可能性のある東海地震や東南海・南海地震などが発生した場合の被害の発生、拡大を抑制することができない恐れがある。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成20年度～平成25年度)</p> <p>緊急地震速報の利活用の実態として、平成21年8月11日の駿河湾を震源とする地震や平成22年3月14日の福島県沖の地震の際に、デパートや小売店で館内放送を行い客の誘導に生かされたケースや、工場や倉庫において従業員の安全確保、機械の停止による被害防止策が取られたケースなどがあった。今後、より普及が進むことでこういった予防策がとられやすくなり、被害拡大の防止に資するものと考えられる。</p>
9	<p>相当性</p> <p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p>	<p>平成19年3月の中央防災会議で内閣総理大臣より「緊急地震速報を政府一体となって、国民への普及・啓発に取り組んでいただくようお願いしたい」とのご発言があったことを踏まえ、「緊急地震速報の周知・広報及び利活用推進関係省庁連絡会議」が設置された。同会議を中心に政府一体となった取組を展開しているところであるが、一般に災害対策を進める上では国等による「公助」だけでなく、国民一人ひとりや企業が自ら考えて取り組む「自助」、地域の多様な主体が協働する「共助」が重要とされており、そういった「自助・共助」の取組を喚起するインセンティブを与える必要がある。ここで租税特別措置というインセンティブを与えることにより、地震防災対策用資産の取得時コストを軽減し、当該資産の導入を通じた地域防災力向上を図ることが可能となる。</p> <p>また、法的規制や義務付けについては以下の考え方により行わない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策誘導により自発的意思による設置・取得を促すことが、「自助・共助」の取組を喚起するという考え方に沿うものであり、法的規制はその次のステップであること。 ・緊急地震速報受信装置により地震の揺れを速やかに受信できる状態にすることに加えて、受信者がその情報をもとに被害防止や軽減のための行動をとることが必要である。そのため、積極的に防災対策を講じようとする者が、自

			発的に導入すべきものであって、一律の義務付けにはなじまない。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	他の支援措置は現在のところ講じられていない。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		<p>気象庁「緊急地震速報の本運用開始に係る検討会」や、それを受けた平成 19 年 3 月の中央防災会議において、阿部勝征東大名誉教授(前述の検討会座長)より「緊急地震速報の利活用の促進、利活用に伴う混乱防止に向けた政府一丸の取組が必要」とのご発言があった。</p> <p>また、同氏を会長とする緊急地震速報利用者協議会より、平成 21 年度税制改正に際して「緊急地震速報の受配信に係る設備・機器等」を対象資産としてほしい旨の要望書が提出された。この中で、緊急地震速報受信装置が地震防災に役立つほか、特別償却制度の適用により法人等の対象資産の設置に弾みがつくと述べられている。</p>
11	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

【法人税】

「地震防災対策用資産の取得に関する特例措置」の適用見込について

1. 試算の前提条件（毎年の適用件数等）

（※今後、調査を実施する予定）

(1) 緊急地震速報受信装置の適用件数

① 平成 20 年 10 月に内閣府防災担当の直営でアンケート調査を実施し、東海、東南海・南海、日本海溝・千島海溝の各強化地域・推進地域（以下「対象地域」という。）に所在する大規模地震対策特別措置法施行令（昭和 53 年政令第 385 号）第 4 条各号に掲げる施設又は事業を運営・実施する事業者（以下「対象事業者」という。）のうち、**5,331 社**へ調査票を郵送し、**2,521 社**から回収した。

② 回収した**2,521 社**について見ると、現時点で既に導入済みの事業者は**7.0%**。緊急地震速報の整備目標では、**今後 10 年で約 3 割**まで引き上げることとしているため、今後 10 年で**20%**整備率を引き上げることとする。

③ 上記**20%**は、自発的に受信装置を購入する事業者や、本税制特例をはじめとした今後の官民一体での普及促進の取組の結果新たに購入することとなる事業者など、様々な場合が含まれるが、このうち、

- 赤字企業（欠損法人）については税制特例の適用を受けられないため、税制以外の取組によって取得を促すこととする。そして、その割合については、国税庁の「平成 18 年会社標本調査結果（税務統計から見た法人企業の実態（4～3 月決算）」で全法人の**66.3%**とされているから、これを控除し、

$$20 (\%) \times 0.337 = \mathbf{6.74\%}$$

④ 次に、**6.74%**の事業者の中には、

- ・ 税制特例をはじめから当てにしないで、自発的・積極的に購入する事業者
 - ・ 低価格の受信装置（数万円～10 数万円程度）を購入する事業者で、（減税見込み額と申請の手間との兼ね合いで）税制を活用せずに購入する事業者
 - ・ 税制について無知・無関心であるため、税制を活用せずに購入する事業者
- など、何らかの理由により税制を活用しないで購入する事業者が一定割合含まれる。しかし、その割合は把握困難であるため、便宜上、上記 **6.74%**の約**1/3**(※)が税制特例を利用すると仮定し、**2.25%**を税制特例の活用による購入分とする。

※ 平成 20 年 10 月に内閣府が実施したアンケート調査では、本税制特例の認知度は1%未満であり、今後周知・広報の推進によりこの割合を大幅に引き上げることを見込んで約 1 / 3 と仮定する。

⑤ ここで、総務省消防庁の統計によると、対象地域に所在する対象事業者の総数は、**118,964 社**。したがって、対象地域全体の全対象事業者のうち、税制特例の活用により緊急地震速報受信装置の導入を促す事業者数（10 年間）を算出すると、

$$118,964 \times 0.0225 = \underline{2,677} \quad \text{よって、} \quad \boxed{\text{年平均 268 件}}$$

(2) 感震装置及び緊急遮断装置の適用件数

平成 20 年度以前から対象資産である「感震装置及び緊急遮断装置」の平成 19～20 年度の適用実績は年平均 3 件(※1)であり、新たな税制への衣替えによる P R 効果等で 4.4 倍(※2) 程度に適用件数が増加すると仮定すると、その適用件数は、

$$3 \times 4.4 = \boxed{\text{年平均 13 件}}$$

※1 感震装置及び緊急遮断装置の適用実績（最近 5 年間）

平成 15 年度…0 件、平成 16 年度…1 件、平成 17 年度…2 件、平成 18 年度…2 件、平成 19 年度…5 件

※2 本税制特例の創設時からの 5 年間（昭和 58～62 年度）の適用実績は 137 件（27.4 件／年）、最近 5 年間（平成 16～20 年度）は 31 件（6.2 件／年）であり、平成 21 年度改正による税制の一新により当初は創設時と同様の利用増加が見込まれることから、その増加率を 27.4 ÷ 6.2 ≒ 4.4 倍 と仮定。

2. 適用見込

以上を踏まえた上で、本税制特例による最初の1年間の減税額とは、対象資産の総取得価額に係る特別償却額相当分に対応する所得税額・法人税額であると考え、以下の四角囲みの条件を基に計算すると、

● **特別償却率：20%**

● **個人事業者（所得税対象）と法人（法人税対象）の割合：**

・国税庁の「平成18年申告所得税標本調査結果（税務統計から見た申告所得税の実態）」より事業所得者数が1,904（千人）、

・国税庁の「平成18年会社標本調査結果（税務統計から見た法人企業の実態（4～3月決算）」より法人数が2,592（千社）であるから、

⇒ **所得税：法人税 = 1,904 : 2,592 = 42.3 : 57.7**

よって、1.において試算した適用見込みより、法人税での適用件数は

● **緊急地震速報受信装置の適用件数：268 × 0.577 = 155（件）**

● **感震装置及び緊急遮断装置の適用件数：13 × 0.577 = 7（件）**

租税特別措置等に係る政策の事後評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	新幹線鉄道大規模改修準備金
2	租税特別措置等の内容	<p>全国新幹線鉄道整備法の指定所有営業主体である法人が、適用事業年度において、承認積立計画に係る新幹線鉄道施設の大規模改修の実施に要する費用の支出に備えるため、その積立期間にわたって、積立限度額以下の金額を準備金として積み立てたときは、その積立額の損金算入を認める。</p> <p>この準備金は、積立期間の末日を含む事業年度後の翌事業年度から、10年間で均等額(工事予定期間が10年間に満たない場合には、工事予定期間に占める当該事業年度の月数分)を益金に算入する。(この制度は課税の繰り延べであり、積み立て開始から取り崩し終了までの期間全体で見ると、納税額に変化は生じない。)</p>
3	担当部局	国土交通省鉄道局 総務課、財務課
4	評価実施時期	平成22年8月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成14年度創設
6	適用期間	承認積立計画に記載された積立期間内の日を含む各事業年度 平成14年10月～平成40年3月(東海道新幹線)
7	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 かけがえのない公共交通インフラである新幹線鉄道について、将来必要となる大規模改修に向けて万全な備えを行い、その安定的な輸送を将来的に確保するため、新幹線鉄道の大規模改修を円滑に実施する。</p> <p>《政策目的の根拠》 全国新幹線鉄道整備法第15条～第23条</p>
		<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>政策目標5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する。 政策目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標29 鉄道網を充実・活性化させる。 に包含。</p>
		<p>③ 達成目標及び測定指標</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 新幹線鉄道の大規模改修の円滑な実施</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 積み立てるべき新幹線鉄道大規模改修引当金の総額 5000億円(東海道新幹線の大規模改修)</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 準備金を確実に積み立てることで、新幹線大規模改修を円滑に行い、安定的な輸送を将来的に確保する。</p>

8	有効性等	① 適用数等	1件(JR東海 東海道新幹線)
		② 減収額	平成14年度の減収額は▲50億円 (損金算入額166億円×法人税率30%=50億円) 平成15年度以降、各年減収額は▲100億円(平成21年度見込み含む) (損金算入額333億円×法人税率30%=100億円) ※なお、平成30年度以降、準備金は10年間で均等額を益金算入するため、積み立て開始から取り崩し終了までの期間全体で見ると、納税額に変化は生じない。
		③ 効果・達成目標の実現状況	《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成14年10月～平成22年8月) 東海道新幹線における大規模改修は平成30年から平成40年にかけて行うものであり、安定的な輸送を将来的に確保するという政策目的は、大規模改修終了後に発現していく。 ----- 《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》 (分析対象期間:平成14年10月～平成22年8月) 東海道新幹線の大規模改修は平成14年より平成29年まで15年間で準備金の積み立てを行い、平成30年から平成40年の10年間で工事を行う計画であり、既に7年半以上が経過し、その間、準備金の積立は着実に進んでいる。 ※目標額5,000億円に対して、2,500億円まで積立が進んでいる。 ----- 《税収減を是認するような効果の有無》(平成14年10月～平成22年8月) 東海道新幹線における大規模改修は平成30年以降に行うものであり、その時点で効果が発現していく。
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	全国新幹線鉄道整備法に基づく大規模改修費用の支出に備えるための引当金の積立を義務づけるとともに、同法に基づき積立を行った際の損金算入及び大規模改修時の取り崩し・益金算入が認められる租税特別措置を合わせて行う制度は、民間事業者である鉄道事業者には、巨額の費用を必要とする新幹線の大規模改修を確実に進めるとともに、大規模改修が行われる際の利用者負担の平準化を図るための措置として、的確である。なお、この制度は課税の免除ではなくあくまで課税の繰り延べであり、積み立て開始から取り崩し終了までの期間全体で見ると、納税額に変化は生じない。このことから、本特例は、補助金による大規模改修よりも国庫への負担が確実に少なくなると考えられることから、効率的なものであり、政策手段としての確かなものである。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	本特例については他の支援措置はない。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—
11	評価結果の反映の方向性		全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、国土交通大臣の承認を受けた引当金積立計画に従って、現在、我が国の大動脈を担う東海道新幹線の大規模改修に向けて、着実に準備金の積立が行われているところであり、かけがえのない公共交通インフラである新幹線鉄道の大規模改修を行うことにより、安定的な輸送を将来的に確保するという目的を確実に達成するための制度として、本租税特別措置は欠かせないものとなっていること、並びに、今後、山陽新幹線、東北新幹線、上越新幹線の大規模改修の際にも必要となることから、引き続き存続すべき制度である。
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—

租税特別措置等に係る政策の事後評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	船舶の定期検査に係る特別修繕準備金
2	租税特別措置等の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶の定期検査を受けるための修繕(以下、「特別修繕」という。)に要する費用を準備金として積み立てたときは、その一定限度額(3/4)以下の積立額の損金算入を認める。 ・ 特別修繕が完了した場合には、その全額を取り崩して益金に算入する。
3	担当部局	海事局総務課財務企画室、外航課、内航課
4	評価実施時期	平成 22 年 7 月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成 10 年度 創設
6	適用期間	-
7	必要性等 ① 政策目的及びその根拠	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>四面環海である日本では、外航海運がエネルギー資源等の輸入や工業製品等の輸出における貿易量の 99.7%を担っており、日本の社会・経済を支える基盤として重要な役割を果たしているとともに、このような物資の大半を日本の外航海運事業者が運航する船舶(日本商船隊)によって輸送している。</p> <p>外航海運は世界単一の市場が形成され、グローバル化する世界経済の中で、本邦外航海運事業者と諸外国の外航海運事業者との間の競争は激化の方向にあり、平時より競争力のある日本商船隊を維持・強化する必要性が増している。</p> <p>一方、内航海運は、国内貨物輸送の約1/3、鉄鋼、セメント等の産業基礎物資の約8割を輸送するとともに、離島航路をはじめとする国内旅客輸送にとって重要な公共交通機関であり、我が国の国民生活や産業活動に必要不可欠な役割を果たしており、引き続き安定的な輸送サービスの維持が必要である。</p> <p>海上輸送に不可欠な輸送手段である船舶は、安全性を確保するため、船舶安全法に基づき5年毎の定期検査を義務付けている。船舶は、その使用に伴い経年劣化することから、検査に際しては、多額の費用をかけて大規模な特別修繕(例えば、外航船は一隻あたり平均で約1.5億円)を行うことが必要となっている。</p> <p>このため、特別修繕費用を平準化し、適切に修繕が行われることにより、外航海運については、競争力のある日本商船隊の維持・強化を図り、概ね12%の我が国商船隊の輸送比率を平成 23 年度まで維持する。また、内航海運については、船舶の運航に支障を来さないようにし、国内輸送需要の中で海運</p>

		<p>に求められる輸送量の維持を図り、概ね3割の内航海運の国内輸送比率を平成 25 年度まで維持する。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>[外航]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「国土交通省成長戦略」(平成 22 年 5 月 17 日) 1. 海洋分野 ・「新成長戦略」(平成 22 年 6 月 18 日閣議決定) 成長戦略実行計画(工程表)Ⅲ アジア経済戦略 ・「海洋基本法」(平成 19 年 4 月 27 日法律第 33 号) 第 24 条 <p>[内航]</p> <p>国土交通省政策評価体系において、施策目標「海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進」として位置づけられている。</p>
	<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>政策目標:6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標:20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p> <p>に包含</p>
	<p>③ 達成目標及び測定指標</p>	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>[外航]</p> <p>我が国商船隊の輸送比率を平成 23 年度まで概ね 12%を維持</p> <p>[内航]</p> <p>内航海運の国内輸送比率を平成 25 年度まで概ね 3割を維持</p>
		<p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>[外航]</p> <p>我が国商船隊の輸送比率(世界の海上荷動量における我が国商船隊による輸送量の割合)</p> <p>[内航]</p> <p>内航海運の国内輸送比率(国内貨物輸送量における内航海運による輸送量の割合)</p>
		<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>特別修繕が適切に行われ定期検査に合格し日本船舶が支障なく運航されることにより、外航海運については中国やインド等の新興国の経済成長等を背景とした世界の海上輸送量が増える中、「我が国商船隊の輸送比率を平成 23 年度まで概ね 12%」となることで、競争力のある日本商船隊の維持・強化が図られたといえる。また、内航海運については「内航海運の国内輸送比率を平成 25 年度まで概ね 3割を維持」されることで、国内輸送需要の中で海運に求められる輸送量の維持が図られたといえる。</p>

8	有効性等	① 適用数等	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成18年度</th> <th>平成19年度</th> <th>平成20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航</td> <td>109者</td> <td>111者</td> <td>16者</td> </tr> <tr> <td>内航</td> <td>343者</td> <td>338者</td> <td>334者</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>452者</td> <td>449者</td> <td>350者</td> </tr> </tbody> </table> <p>外航海運実績:平成18・19年度については事業者団体調査による集計値を 基に推計 平成20年度については事業者団体調査及び海事局調査 内航海運実績:平成18・19年度については事業者団体調査による集計値を 基に推計 平成20年度については海事局調査</p>		平成18年度	平成19年度	平成20年度	外航	109者	111者	16者	内航	343者	338者	334者	計	452者	449者	350者
			平成18年度	平成19年度	平成20年度														
		外航	109者	111者	16者														
内航	343者	338者	334者																
計	452者	449者	350者																
② 減収額	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成18年度</th> <th>平成19年度</th> <th>平成20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航</td> <td>902百万円</td> <td>976百万円</td> <td>474百万円</td> </tr> <tr> <td>内航</td> <td>3,927百万円</td> <td>4,401百万円</td> <td>2,190百万円</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>4,829百万円</td> <td>5,377百万円</td> <td>2,664百万円</td> </tr> </tbody> </table> <p>外航海運実績:平成18・19年度については事業者団体調査による集計値を 基に推計 平成20年度については事業者団体調査及び海事局調査 内航海運実績:平成18・19年度については事業者団体調査による集計値を 基に推計 平成20年度については海事局調査</p>		平成18年度	平成19年度	平成20年度	外航	902百万円	976百万円	474百万円	内航	3,927百万円	4,401百万円	2,190百万円	計	4,829百万円	5,377百万円	2,664百万円		
	平成18年度	平成19年度	平成20年度																
外航	902百万円	976百万円	474百万円																
内航	3,927百万円	4,401百万円	2,190百万円																
計	4,829百万円	5,377百万円	2,664百万円																
③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成18年度～平成20年度)</p> <p>本税制特別措置により、特別修繕費用を計画的に準備金として積み立て、適切な修繕が行われる結果として、外航海運については競争力のある日本商船隊の維持・強化が、内航海運については船舶の運航に支障を来さないことにより、国内輸送需要の中で海運に求められる輸送量の維持が図られている。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成18年度～平成20年度)</p> <p>外航海運については、測定指標である「我が国商船隊の輸送比率」について、平成18年度～20年度実績がそれぞれ11.4%、11.2%、11.2%である。</p> <p>内航海運については、測定指標である「内航海運の国内輸送比率」について、平成18年度～20年度実績がそれぞれ35.9%、34.9%、33.7%である。</p> <p>[出典]</p>																		

			我が国商船隊の輸送比率実績：REVIEW2008(Fernleys)、海事局外航課調査 内航海運の国内輸送比率実績：交通関連統計資料集(国土交通省総合政策 局情報安全・調査課)
			《税込減を是認するような効果の有無》(分析対象期間：平成18年度～平成2 0年度) 仮に、本租税特別措置が廃止されることになれば、5年に1回の定期検査 時の巨額な支出となる大規模な特別修繕のための資金を計画的に積み立て ることによる費用の平準化ができなくなること及びキャッシュフロー等の面で経 営の安定化を阻害することとなり、外航海運については競争力のある日本商 船隊の維持・強化に、内航海運については船舶の運航に支障を来し国内輸送 需要の中で海運に求められる輸送量の維持に大きな影響が出ることから、本 租税特別措置は税込減を是認するに足る効果が認められると考えられる。
9	相当性	① 租税特別 措置等によ るべき 妥当性等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本税制特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的に国庫負担は少なくなる。 ・ 課税の繰り延べによりキャッシュフローが確保され、事業者の資金繰りにも効果がある。 ・ 5年毎に多額の特別修繕費用が生じることとなるため、この負担を平準化させ、海運事業者に適切な修繕を実施させることができる。
		② 他の支援 措置や義務 付け等との 役割分担	海上運送の安全確保のため船舶安全法に基づき5年以内に1回の定期検査が義務づけられている一方、本租税特別措置は、1回の支出としては巨額の費用を要する大規模な特別修繕を実施し、船舶の運航を確保するため、必要な資金を計画的に準備金として積み立て、海運事業者のキャッシュフロー等経営の安定化を図るもの。
		③ 地方公共 団体が協力 する相当性	-
10	有識者の見解		-
11	評価結果の反映の方向性		本租税特別措置により、特別修繕費用を計画的に準備金として積み立て、適切な修繕が行われる結果として、外航海運については競争力のある日本商船隊の維持・強化が、内航海運については、船舶の運航に支障を来さないことにより、国内輸送需要の中で海運に求められる輸送量の維持が図られているので、引き続き存続させる必要がある。
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		-