

国土交通省の政策評価
(平成24年度予算概算要求等関係)

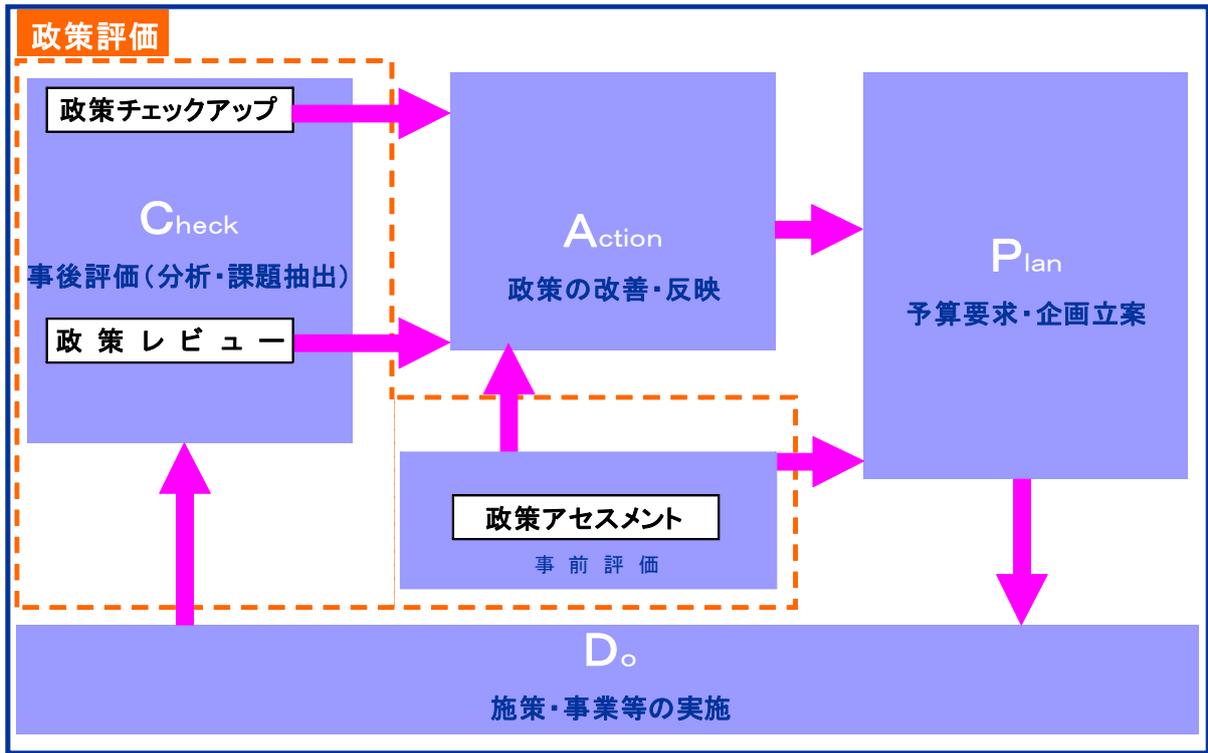
平成23年9月

国土交通省

目 次

1. 平成24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	87
4. 租税特別措置等に係る政策評価	121

平成24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24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24年度予算概算要求等に係る25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24年度の予算概算要求等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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50件

3. 租税特別措置等の政策評価

平成24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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20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24年度予算概算要求等関係その2)」に記載)

政策アセスメント

平成24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24年度予算概算要求等にあたって、25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24年度予算概算要求にあたって、予算概算要求等に係る25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24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	民間賃貸住宅等を活用した住宅セーフティネットの確立	7
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		
2	自動車と家庭・業務の省CO2・省エネルギー管理の一体的推進の創設	10
3	地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進の創設	13
4	都市における地産地消型再生可能エネルギー活用の推進	16
5	震災復興下水道未利用エネルギー活用事業の創設	20
政策目標3. 地球環境の保全		
6	低炭素・循環型社会形成推進事業の創設	23
7	エネルギー面的利用推進事業の創設	26
政策目標4. 水害等災害による被害の軽減		
8	長周期地震動情報の提供	29
9	街区防災性能等向上促進事業の創設	32
10	下水道総合地震対策事業の拡充	35
11	既設昇降機・天井の安全確保の促進	38
12	大規模災害に迅速に対応可能な無人化施工技術の推進	42
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		
13	鉄道施設緊急耐震対策事業の創設	45
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		
14	国際バルク戦略港湾における総合的な施策の創設	47
15	Fly to Japan!事業の創設	51
16	日中国交正常化40周年記念青少年招請事業の創設	54
17	災害時における訪日外国人旅行者に向けた情報提供のあり方に関する調査事業の創設	57
18	ユニバーサルツーリズム促進事業の創設	60
19	歴史的風致維持向上推進等調査の創設	63
20	国管理空港の経営改革の推進	66
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		
21	中古不動産流通市場整備・活性化事業の創設	69
22	代替エネルギー船舶に関する総合対策の創設	72
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		
23	「新しい公共」による地域づくり活動に係るプラットフォーム事業の創設	75
24	地理空間情報ライブラリーの運用	80
25	離島の流通効率化・コスト改善事業費交付金の創設	83

【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	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">i 目標と現状のギャップ</div> 目標と現状のギャップを明示。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">ii 原因の分析</div> ギャップが生じている原因を分析。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">iii 課題の特定</div> 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。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">iv 施策等の具体的内容</div> 政策課題を解決するための具体的手法・手段を提示。		
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	民間賃貸住宅等を活用した住宅セーフティネットの確立		
担当課	住宅局安心居住推進課 ・住宅総合整備課	担当課長名	課長 山口 敏彦 課長 伊藤 明子
施策等の概要	<p>公的賃貸住宅を補完する民間賃貸住宅を活用した重層的な住宅セーフティネットを構築するとともに、災害時において民間賃貸住宅を被災者向け住宅として効果的に活用するため、以下の支援制度を創設する（予算関係）。</p> <p>・管理・契約面で住宅確保要配慮者（高齢者、障害者、子どもを育成する家庭その他住宅の確保に特に配慮を要する者）に配慮する民間賃貸住宅の供給支援</p> <p>【予算要求額】20,000百万円</p>		
施策等の目的	<p>① 現下の厳しい雇用情勢・所得環境のもとで、国民が無理のない負担で居住ニーズに応じた住宅が確保できる環境を整備するとともに、需要が逼迫している公的賃貸住宅を補完する民間賃貸住宅の整備を促進する。</p> <p>② 災害時における民間賃貸住宅の効果的な活用体制を整備する。</p>		
政策目標	1 少子・高齢化等に対応した住生活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	登録住宅戸数		
目標値	10万戸		
目標年度	平成28年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>公営住宅の応募倍率が高い水準で推移するなど（平成21年度・8.8倍）公的賃貸住宅に対する需要は逼迫しているが、住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律（平成19年法律第112号）第1条に規定する目的に掲げられているように、住宅確保要配慮者については、賃貸住宅の供給を促進し、その生活の安定の向上を図る必要がある。</p> <p>また、東日本大震災においては応急仮設住宅の供与に関し一定の期間を要したが、災害時には、住宅を失った被災者に対し迅速かつ大量の住宅を確保する必要がある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>近年、厳しい経済・雇用情勢の下、雇用者の所得水準の低下により住居費負担能力が低下し、住宅に困窮する者が増加する傾向にあることが原因であると考えられる。</p> <p>また、災害時の被災者向けの住宅については、応急仮設住宅の建設だけでなく、民間賃貸住宅の借上げなど既存ストックを有効活用することが必要であるが、このような取組みを実施している地方公共団体は限られている。</p>		

		<p>iii 課題の特定</p> <p>既存の民間賃貸住宅ストックの有効活用を図ることにより、公営住宅等の公的賃貸住宅を補完する重層的な住宅セーフティネットの構築を図ることが必要である。</p> <p>また、災害時に民間賃貸住宅の借上げを迅速かつ円滑に進めるためには、災害の前から都道府県と宅地建物取引業者、賃貸住宅管理業者等の民間賃貸住宅関係団体者との間での体制整備を図ることが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① 住宅確保要配慮者の円滑な入居など、これらの者に配慮した契約・管理を実施するとともに、災害時の被災者向け利用協定に係る制度の創設</p> <p>② ①の制度で登録された住宅の改修費用に係る助成</p>
社会的ニーズ		<p>現下の厳しい雇用情勢・経済情勢において、国民が無理のない負担で居住ニーズに応じた住宅を確保できる環境の整備が求められている。</p> <p>また、災害時には、住宅を失った被災者に対し迅速かつ大量に住宅を供給することが求められている。</p>
行政の関与		<p>低額所得者、被災者、高齢者、障害者、子供を育成する家庭、外国人など住宅の確保に特に配慮を要する者がそれぞれの特性に応じて適切な住宅を確保できるよう、公営住宅等公的賃貸住宅を的確に供給するとともに民間賃貸住宅への円滑な入居の支援を推進し、これらが相まった重層的かつ柔軟な住宅セーフティネットの構築は、社会全体として受け止めるべき課題である。</p>
国の関与		<p>重層的な住宅セーフティネットの構築については、国が地方公共団体と協力して推進すべき課題である。</p>
施策等の効率性		
本案	費用	<p>【20,000百万円（平成24年度予算要求額）】</p> <p>管理・契約面で住宅確保要配慮者に配慮する等の要件を満たす民間賃貸住宅の改修費用に係る助成に要する費用</p>
	効果	<p>既存の民間賃貸住宅空家を活用した、管理・契約面で住宅確保要配慮者に配慮する賃貸住宅の供給が促進されるとともに、災害時に迅速かつ円滑に利用可能な民間賃貸住宅ストックの形成が可能となる。</p>
	比較	<p>費用欄に掲げる費用が必要となるものの、国民が無理のない負担で居住ニーズに応じた住宅を確保できる環境の整備が図られ、結果として重層的な住宅セーフティネットの構築が図られるという観点及び災害時の被災者の居住の安定確保を図る観点から、より大きい効果を得ることができる。</p>
概要		<p>国により全国一律に支援せず、社会資本整備総合交付金を活用し、地方公共団体による公営住宅の借上げに係る補助（借上げの対象となる民間賃貸住宅の改修費用について補助）を実施する場合に助成する。</p>

代替案	費用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 借上公営住宅の改修に要する費用 【20,000百万円（仮に本案と同額とする。）】 ・ 借上公営住宅の家賃低廉化に要する費用
	効果	<p>既存の民間賃貸住宅空家を活用した、管理・契約面で住宅確保要配慮者に配慮する賃貸住宅の供給が促進されるとともに、災害時に迅速かつ円滑に利用可能な民間賃貸住宅ストックの形成が可能となるものの、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 借上公営住宅として活用する場合の義務補助として、後年度において公営住宅家賃の低廉化に対する補助費用が継続的に発生することとなり、 ② 借上公営住宅の供給を行う地方公共団体は限られていることから、施策の効果が及ぶ範囲が限定化される可能性がある。 ③ 借上公営住宅として活用する場合、入居者が低額所得者に限定されることから、施策の対象が限定化される。
	比較	住宅セーフティネット施策は市場では対応が困難な者を対象とする者であり、代替案では、全国的に公的賃貸住宅を補完する民間賃貸住宅を活用した住宅セーフティネットの構築を図ることは困難となる。
本案と代替案の比較	<p>本案は、民間賃貸住宅を活用した重層的な住宅セーフティネットを構築するにあたり、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 借上公営住宅として民間賃貸住宅を活用する代替案に比べ、家賃低廉化に要する国庫負担が軽減される ② 地方公共団体による補助が前提となる代替案に比べ、いつどこで発生するか分からない災害に対応する緊急性の高い施策であることを考慮すると、全国的な効果が早期に得られることが期待できる ③ 借上公営住宅として入居者が低額所得者に限定される代替案に比べ、他の住宅確保要配慮者も施策対象とすることができる <p>ことから、より効率的・効果的であると考えられる。</p>	
施策等の有効性	本施策により、増加する民間賃貸住宅空家を活用した重層的な住宅セーフティネットの構築が可能となるとともに、災害時の効果的な民間賃貸住宅活用が可能となる。これにより、低額所得者、被災者、高齢者、障害者、子供を育成する家庭、外国人など住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定確保を図ることが可能となる。	
その他特記すべき事項	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	自動車と家庭・業務の省CO ₂ ・省エネルギー管理の一体的推進の創設		
担当課	自動車局環境政策課	担当課長名	課長 江角 直樹
施策等の概要	<p>自動車と家庭・業務内のエネルギー消費を一体的に管理する省エネシステムの開発・検証事業に対し、費用を補助。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：120百万円】</p>		
施策等の目的	<p>本施策の実施により、自動車と家庭・業務内のエネルギー消費を一体的に管理する省エネシステムが実用化され、自動車と家庭・業務分野の効果的な省CO₂・省エネ対策の推進に資する。</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	5 快適な道路環境等を創造する		
業績指標	—		
検証指標	乗用車における高度エコドライブ支援機器の搭載車種数		
目標値	全体の15%		
目標年度	平成29年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>今後、電気自動車等の本格的な普及に伴い、自動車と家庭・業務のエネルギー消費を一体的に管理し、省CO₂・省エネ対策を推進することが可能となるため、これらのエネルギー消費を総合的に管理する省エネシステムの実用化が求められている。しかし、現時点で、そのようなシステムの実用化が図られていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>これまで、家庭・業務分野におけるエネルギー管理に関する省エネシステムと自動車分野におけるエネルギー管理に関する省エネシステムの開発は、別々に行われてきたため、既存の両システムを統合するためには追加的な投資が必要となり、各業界において統合のための開発が行われにくい状況となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>自動車と家庭・業務のエネルギー管理を統合的に行うことにより、より合理的に省CO₂・省エネ対策を進めることができるものの、システム開発に追加的な投資が必要なため、民間事業者が行う追加的な投資の負担を軽減することによって、各事業者が連携して開発を行うインセンティブを付与する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>家庭・業務部門との連携による自動車部門のエネルギー管理技術の分野において、特に実現性・効果に優れ、先導性の高い開発・検証事業を外部有識者により評価</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ・選定の上、費用を補助。 補助率：開発及び実証に係る費用の一部
社会的 ニーズ	自動車及び家庭・業務のそれぞれの分野において、エネルギー利用の合理化に関するニーズは、温暖化対策、スマートグリッドの実現等の観点からも非常に高い。
行政の関与	既存のシステムを統合するためには追加的な投資が必要であり、統合のための開発が行われにくい状況である一方で、上記システムの実現により一層の電気自動車等の普及、温室効果ガスの低減等が見込まれることから、行政において投資負担を軽減する必要がある。
国の関与	統合的なシステムの実用化に当たっては、民間事業者のみの開発に任せるとそれぞれ相互に互換性がなく、ひいては電気自動車等の利便性の低下等を招くおそれがあるため、国において互換性に配慮した開発・検証事業を選定しつつ開発を支援する必要がある。

施策等の 効率性		
本案	費用	120百万円（平成24年度予算要求額） 開発及び実証に係る費用の一部。
	効果	自動車と家庭・業務のエネルギー消費を統合的に管理するシステムが実用化されることにより、一層の電気自動車等の普及、温室効果ガス排出の低減等が見込まれる。
	比較	民間事業者が行う開発及び実証の費用の一部を補助することで、これらに必要な費用の一部のみを負担すればよく、代替案に比べ、投入した費用に対して高い効果を得ることができる。
代替案	概要	委託により、国において直接開発・実証を行う。
	費用	開発及び実証に係る費用の全額。
	効果	自動車と家庭・業務のエネルギー消費を統合的に管理するシステムが実用化されることにより、一層の電気自動車等の普及、温室効果ガスの低減等が見込まれる。
	比較	本案に比べて多大な費用負担が必要である。
本案と代替案 の比較		本案は、民間事業者が開発・実証を行うための動機を誘導するための費用を負担すればよく、国が直接実施する場合に比べて少ないの負担で同等の効果を得ることができる。よって、本案の方が効果的であると言える。

<p>施策等の 有効性</p>	<p>自動車分野と家庭・業務のエネルギー管理を一体的に行うことができるシステムを実用化することで、電気自動車等の普及加速と、自動車と家庭・業務の両分野における効果的な省CO₂・省エネ対策を推進することができ、本事業を実施しなかった場合に比べ、合理的に省CO₂・省エネ対策を実施できることから、有効性があるといえる。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成29年度政策チェックアップ（平成30年度実施）により事後検証を実施する。 ・ 新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）において「運輸・家庭部門での総合的な温室効果ガス削減」が掲げられている。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進の創設		
担当課	自動車局 環境政策課	担当課長名	課長 江角 直樹
施策等の概要	<p>電気自動車の導入を図るため、他の地域や事業者による電気自動車の集中的導入を誘発・促進するような地域事業者間連携等による先駆的な取り組みや被災地域における復旧・復興による低炭素型まちづくりとの連携により、バス、タクシー及びトラックの電気自動車の導入を行う自動車運送事業者等を重点的に支援する。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額 777百万円】</p>		
施策等の目的	導入コストや電気施設等の制約によって地域交通への導入が進みにくい電気自動車を大量普及させるための支援措置を図ることにより、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。		
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	27 クリーンエネルギー自動車の普及台数		
検証指標	—		
目標値	69万台以上		
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>電気自動車はゼロエミッション自動車（走行中にCO2やNOx、粒子状物質等を排出しない自動車）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、地域交通への導入は未だ限定的。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>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、地域交通への導入には困難を伴う。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>「原因の分析」にあるとおり導入への制約があるが、コミュニティ輸送や観光地エリア内の輸送等、限定されたエリア内で運行する形態は導入適性があり、導入コストの低減と先駆的事業例の周知が図られれば、他の地域への導入誘発が期待できる。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p>		

	<p>電気自動車の導入を誘発し急速に普及が伝播するような事業者・地域間連携等による先駆的な取り組みや、被災地において復旧・復興による低炭素型まちづくりとの連携により電気自動車の導入事業を行う自動車運送事業者等を重点的に支援する。</p> <p>○電気自動車（プラグインハイブリッド自動車を含む。）の導入 補助率：車両本体価格の1/2（タクシー、トラックについては被災地を除き1/3）</p> <p>○充電施設の導入 補助率：導入費用の1/2（タクシー、トラックについては被災地を除き1/3）</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、地域交通への導入には困難が伴うことから、運送事業者等の自主努力のみでは早期かつ大量普及させ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」にあるとおり「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）としての位置づけも有することから、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	777百万円（平成24年度予算要求額）
	効果	導入コストの高さや航続距離、充電施設等の制約によって導入が進みにくい地域交通への電気自動車の加速度的普及促進により、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。
	比較	電気自動車の導入を誘発し急速に普及が伝播するような地域・事業者間連携等による取り組みや復旧・復興による低炭素型まちづくりとの連携により電気自動車の導入事業を行う自動車運送事業者又は地方自治体を支援することにより、電気自動車の普及促進が図られることに加え、具体的事例を周知することにより、他地域での普及が促進することから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。
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、電気自動車の地域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、充電設備の設置についての制約が残るため、投入費用に対する効果は限定的である。
	本案と代替案の比較	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、地域交通への導入においては、充電設備の設置について制約が残ることから、電気自動車の導入を誘発し急速に普及が伝播するような事業者・地域連携事業に対する支援を行う本案に比べ、代替案で解決できる課題は限定的なものとなる。
	施策等の有効性	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地域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加速度的に普及することにより、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。
	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）」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。 ・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	都市における地産地消型再生可能エネルギー活用の推進		
担当課	都市局公園緑地・景観課	担当課長名	課長 舟引 敏明
施策等の概要	<p>① 都市の公園・街路等から発生する植物廃材（以下「都市由来の植物廃材」という）をエネルギーとして活用するために、都市単位でエネルギー利用を行う上での技術的指針を策定する。（予算関係）【予算要求額：70百万円】</p> <p>② 都市由来の植物廃材を効率的にエネルギー化できるプラントの開発に向けた実証実験を行うとともに、災害時におけるプラントの運用計画を策定する。（予算関係）【予算要求額：400百万円】</p>		
施策等の目的	都市由来の未利用の植物廃材について、地産地消型再生可能エネルギーとしての活用の促進を通じて、災害にも強い低炭素・循環型都市を実現する。		
政策目標	<p>① 3 地球環境の保全</p> <p>② 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</p>		
施策目標	<p>① 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>② 7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する</p>		
業績指標	—		
検証指標	<p>① 都市由来の植物廃材のエネルギー利用に取り組む都市数</p> <p>② 都市由来の植物廃材を効率的にエネルギー化できるプラントを開発するとともに、災害時におけるプラントの運用計画を策定</p>		
目標値	<p>① 10都市以上</p> <p>② 2つの国営公園で、都市由来の植物廃材を効率的にエネルギー化できるプラントが開発されているとともに、災害時におけるプラントの運用計画が策定されている</p>		
目標年度	<p>① 平成28年度</p> <p>② 平成26年度</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>都市由来の植物廃材（約200万t／年〔推計〕）の全てを燃料として活用すれば、年間約45億kWh（約132万世帯／年）に相当する再生可能な電力として利用可能であるが、現状では、その大部分がゴミとして焼却処分されている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>① 都市由来の植物廃材は、都市内に広く薄く分布し発生量の季節変動が大きいいため、植物廃材の収集・発電等に係る金銭的収支、エネルギー利用によるCO₂収支が課題となっているが、それらの課題解決ノウハウが不十分なため、地方公共団体ではエネルギー利用の実用化を躊躇している。なお、平成22年8月30日に策定した「低炭素都市づくりガイドライン」においても、木質バイオマスの再生可能エネルギーとしての活用の重要性等は明記されているものの、現時点では知見が不十分であるため、課題解決ノウハウについては明記されていない。</p>		

	<p>② 都市由来の植物廃材は、発生量が少量で、種類・性状が多岐にわたる等の特有の課題があり、効率的なエネルギー転換技術の開発実績が乏しい。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>① 都市由来の植物廃材の収集・発電等に係る金銭的収支、エネルギー利用によるCO₂収支が成立する方策等の構築が必要。</p> <p>② 都市由来の植物廃材を、安定した電力エネルギーの原料として、効率的にエネルギー転換できる新たな技術の開発が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① 都市由来の植物廃材をエネルギーとして活用するために、収集・運搬、エネルギー転換、副産物の処理など一連のプロセスにおいて金銭的収支及びCO₂収支が成立する方策等を検討するとともに実証実験による検証を通じ、都市単位でエネルギー利用を行う上での技術的指針を策定する。</p> <p>② 広域的な防災に資する国営公園をフィールドに、発生量が少量で種類・性状が多岐にわたる公園由来の植物廃材を、効率的にエネルギー化できるプラントの開発に向けた実証実験を行うとともに、災害時におけるプラントの運用計画を策定する。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>野田内閣総理大臣所信表明演説（平成23年9月13日）において、「大震災の教訓も踏まえて、防災に関する政府の取組を再点検し、災害に強い持続可能な国土づくりを目指します。」、「エネルギー基本計画を白紙から見直し、来年の夏を目途に、新しい戦略と計画を打ち出します。」、「我が国の誇る高い技術力をいかし、（中略）再生可能エネルギーの最先端のモデルを世界に発信します。」、「地球温暖化問題の解決にもつながる環境エネルギー分野（中略）を中心に、新たな産業と雇用が次々と生み出されていく環境を整備します。」と演説。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>都市由来の植物廃材の再生可能エネルギーとしての活用は、植物廃材の収集・発電等に係る金銭的収支、エネルギー利用によるCO₂収支等が課題となっていたため、これまで、ほとんど進んでいない。</p> <p>また、本施策は、都市における、社会資本の維持管理等を通じて発生する植物廃材の再生可能エネルギーとしての活用を促進するために行うものであり、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。</p>
<p>国の関与</p>	<p>国は、社会資本の整備・維持管理に関わる直轄事業を通じて、都市由来の植物廃材の発生主体となっている。また、本政策課題は、国と地方公共団体の区別なく早急に対応していくべき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。</p>
<p>施策等の 効率性</p>	

本案	費用	<p>① 70百万円【平成24年度予算要求額】 都市由来の植物廃材をエネルギーとして活用するために、収集・運搬、エネルギー転換、副産物の処理など一連のプロセスにおいて金銭的収支及びCO₂の収支が成立する方策等を検討するとともに実証実験による検証を通じ、都市単位でエネルギー利用を行う上での技術的指針を策定</p> <p>② 400百万円【平成24年度予算要求額】 広域的な防災に資する国営公園をフィールドに、発生量が少量で種類・性状が多岐にわたる公園由来の植物廃材を、効率的にエネルギー化できるプラントの開発に向けた実証実験を行うとともに、災害時におけるプラントの運用計画を策定</p>
	効果	<p>国が構築した課題解決ノウハウを、地方公共団体が活用できるように全国に普及することで、都市由来の未利用の植物廃材について、全国的に、再生可能エネルギーとしての活用を促進することが可能となる。また、再生可能エネルギーの活用が促進されることにより、平時はもとより、大規模地震の発災時の危機管理として、ライフライン復旧までの数日間における最低限必要な電力等の自立的な確保にも寄与。</p>
	比較	<p>技術的指針の策定等により、上記の効果が期待できるので、効率的である。</p>
代替案	概要	<p>国は、「低炭素都市づくりガイドライン」（平成22年8月30日策定）に基づき、都市における木質バイオマスの再生可能エネルギーとしての活用の重要性等を引き続き地方公共団体等に幅広く周知することとし、都市由来の植物廃材のエネルギー利用を図る上での課題解決ノウハウの構築は、地方公共団体等の自主的な取組みに委ねる。</p>
	費用	<p>国費は無し</p>
	効果	<p>都市由来の植物廃材の再生可能エネルギーとしての活用の重要性等は地方公共団体等に幅広く周知されるが、地方公共団体等の自主的な取組みにより、植物廃材の収集・発電等に係る金銭的収支、エネルギー利用によるCO₂収支に関わる課題が円滑に解決されていくかどうかは不確定。</p>
比較	<p>費用はゼロであるが、効果が限定的。</p>	
本案と代替案の比較	<p>代替案については、都市由来の植物廃材の再生可能エネルギーとしての活用の重要性は地方公共団体等に幅広く周知されるものの、具体的な課題解決ノウハウを提供するものではないため、効果は限定的である。</p> <p>一方、本案については、全国的な課題に対応する観点から、都市由来の植物廃材の再生可能エネルギーとしての活用を図るための課題解決ノウハウを構築し、全国に広く提供することが可能となるとともに、その結果として、大規模地震の発災時の危機管理として、ライフライン復旧までの数日間における最低限必要な電力等の自立的な確保にも寄与することから、効果が非常に大きく、効果的である。</p>	
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、都市由来の植物廃材の収集・発電等に係る金銭的収支、エネルギー利用によるCO₂収支が成立する方策等の構築、都市由来の植物廃材を安定した電力エネルギーの原料として効率的にエネルギー転換できる新たな技術の開発が行われることで、都市由来の未利用の植物廃材について、再生可能エネルギーとしての活用が促進され、本施策の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>我が国は、地球温暖化への対応として、国連気候変動サミット（平成21年9月22日）において、2020年までに温室効果ガスを1990年比で25%削減する日本の中期目標を設定すると表明</p> <p>○目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの</p> <p>「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法」（平成23年法律第108号）に基づく、バイオマスを用いて発電された電気の買取価格等をはじめ本法令の具体的な運用の方法</p> <p>○事後検証の時期及び実施方法</p> <p>①：平成29年度に事後評価シートにより事後検証を実施</p> <p>②：平成27年度に事後評価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	震災復興下水道未利用エネルギー活用事業の創設		
担当課	水管理・国土保全局 下水道部下水道事業課	担当課長名	課長 塩路 勝久
施策等の概要	東日本大震災による被災地域において、下水道の有する未利用エネルギーの活用を推進するため、災害復旧事業とあわせて、下水処理水等を活用した小水力発電、水処理施設等を活用した太陽光発電に必要な施設の整備を支援する。（予算関係） 【予算要求額：社会資本整備総合交付金の内数】		
施策等の目的	東日本大震災により津波の被害を受けた沿岸部の下水処理場、ポンプ場では、機械・電気設備のほとんどが破損し、稼働開始まで時間を要した箇所や応急復旧に遅れが生じた箇所があったことから、被災地域の下水道施設において自然エネルギー対策を推進するものである。		
	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	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、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する	
	業績指標	—	
	検証指標	下水道に係る温室効果ガス排出削減	
	目標値	約216万t-CO2 ※H20-24の5カ年平均値	
	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 下水道施設における大規模災害発生等の非常時の電力不足に対応するため、自然エネルギーを利用した発電設備の整備が必要であるが、自然エネルギー利用はほとんど進んでいない状況である。</p> <p>ii 原因の分析 設備の導入・維持管理を含めたライフサイクルコストにおいて、商用電力に比べて高コストになることが多く、導入が進んでいない。</p> <p>iii 課題の特定 東日本大震災により商用電力の供給が停止し電力が使えなくなったことで、処理施設の応急復旧の遅れが発生したことに加え、原子力発電所の事故の影響で電気需給が逼迫している状況を踏まえ、自然エネルギー対策を推進する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 被災処理場の災害復旧にあわせて、小水力発電、太陽光発電等の自然エネルギー対策を実施する。</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、「再生可能エネルギー（太陽光、小水力等）の普及拡大支援策を促進する。」とされている。</p> <p>○東日本大震災からの復興の基本方針（平成23年7月29日）において「太陽光発電、小水力発電等の導入を促進する。」とされている。</p>
行政の関与	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小水力発電、太陽光発電等の自然エネルギー対策には、行政の関与が不可欠。
国の関与	東日本大震災により下水道施設は甚大な被害を受けたため、国が財政的な支援を行い、災害復旧にあわせて、自然エネルギー対策を推進する必要がある。

施策等の効率性		
本案	費用	<p>社会資本整備総合交付金の内数（平成24年度予算要求額）</p> <p>下水処理水等を活用した小水力発電、水処理施設等を活用した太陽光発電に必要な施設の整備を行うための事業費</p>
	効果	国の補助により自然エネルギー対策を実施するため、事業の進捗状況が向上し、広範な事業実施が可能である。
	比較	国の補助により自然エネルギー対策を実施するため、事業の進捗状況が向上する。
代替案	概要	<p>○バイオマスを利用した発電を実施。</p> <p>○地方公共団体の単独事業として自然エネルギー対策を実施。</p>
	費用	<p>○バイオマス発電に必要な施設の整備を行うための事業費。</p> <p>○地方公共団体の単独財源にて下水処理水等を活用した小水力発電、水処理施設等を活用した太陽光発電に必要な施設の整備を行うための事業費。</p>
	効果	<p>○バイオマス発電については、下水汚泥処理プロセスの一環として実施するため、大規模災害時には施設の稼働停止が懸念される。</p> <p>○厳しい財政状況の中で、地方公共団体の単独事業として自然エネルギー対策を実施するため、事業の進捗が遅れる。</p>
	比較	<p>○バイオマス発電については、下水汚泥処理プロセスの一環として実施するため、大規模災害時には施設の稼働停止が懸念される。</p> <p>○厳しい財政状況の中で、地方公共団体の単独事業として自然エネルギー対策を実施するため、事業の進捗が遅れる。</p>
本案と代替案の比較		代替案では、大規模災害時にはバイオマス発電施設の稼働停止が懸念される。また、厳しい財政状況である地方公共団体が単独で自然エネルギー対策を実施することとなるため、効果が限られる。そのため、本案にて国の補助により自然エネルギー対策を実施することが効果が大きく、効率性が高い。

<p>施策等の 有効性</p>	<p>本施策を実施することにより、東日本大震災で被災した下水処理場等で小水力発電・太陽光発電等の自然エネルギー対策施設の整備が図られることから、十分な有効性を有する。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>○新成長戦略（平成22年6月18日）において、「再生可能エネルギー（太陽光、小水力等）の普及拡大支援策を促進する。」とされている。</p> <p>○東日本大震災からの復興の基本方針（平成23年7月29日）において「太陽光発電、小水力発電等の導入を促進する。」とされている。</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。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	低炭素・循環型社会形成推進事業の創設		
担当課	総合政策局環境政策課	担当課長名	課長 青木 栄治
施策等の概要	<p>国土交通行政におけるゼロエミッションの取組を促進するため、実証実験を実施するとともに、これまで行われてきたゼロエミッション施策について、国土交通分野における効果の把握・検証を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：100百万円】</p>		
施策等の目的	地球規模の環境問題が深刻化する中で、国土交通行政のあらゆる局面で環境負荷の低減に努めることで、低炭素・循環型社会を形成する。		
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	50 環境ポータルサイトへのアクセス件数		
検証指標	—		
目標値	1万件／月（年度平均）		
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>現代は、日常生活や通常の事業活動を通じて様々な面から環境に負荷を与えている状況にあり、持続可能な社会の形成に向けて各分野における環境保全のための取組が着実に進んでいるものの、気候変動問題や資源の枯渇など地球規模での環境制約の限界がますます明らかになり、数多くの課題が未だ解決されていない。国土交通分野においても、家庭部門、オフィス等の業務部門からの二酸化炭素の排出量は1990年比で約3割増加する等、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>各分野での環境保全のための取組が着実に進んでいるものの、引き続き地球規模の環境問題が深刻化しており、取組が追いついていない状況にあることが原因である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>持続可能な社会の形成に向けて低炭素・循環型社会の構築が必要であり、ゼロエミッションの取組を促進する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○国土交通行政におけるゼロエミッションの取組について、実証実験を実施</p> <p>○これまで取り組まれてきたゼロエミッション施策について、国土交通分野における効果を把握・検証</p>		

社会的 ニーズ	地球温暖化の進行が、災害リスクの増大のみならず、生態系の変化等を通じて長期的に人間の生存に大きな影響を及ぼすことが懸念されており、温室効果ガスの排出抑制の取組が求められるとともに、廃棄物の発生抑制、循環的利用、適正処分の推進等による環境負荷の低減を推進していくことも、持続可能な社会の形成のため重要視されている。
行政の関与	実証実験による他地域への波及を通じ地球環境保全に資するため、公益性があり、政府として推進する必要があるとともに、ゼロエミッション施策の国土交通分野における効果の把握についても、実証実験と合わせて活用することにより、より適切な施策の導入につなげることができる。
国の関与	実証実験の結果の他地域への波及を通じ地球環境保全に資するものであるとともに、国土交通分野における効果を把握・検証することで、今後の国土交通行政に反映させることにより、効果の全国展開が可能になる。地方公共団体は、協議会への参画という役割で参加し、地域の知見を供給していただく。

施策等の 効率性		
本案	費用	100百万円（平成24年度予算要求額） ○国土交通行政におけるゼロエミッションの取組について、実証実験を実施 ○これまでに取り組まれてきたゼロエミッション施策について、国土交通分野における効果を把握・検証
	効果	ゼロエミッションの取組について実証実験により導入方法についての経験、その効果を把握することで、全国展開すべきものかを検証することができ、その効果は実証実験を行った地域にとどまるものではなく、全国へ効果を広げることが可能である。 また、震災復興に活用できる案件、被災者支援に貢献する案件についても選定することで、東日本大震災の復興に資する。 さらに、ゼロエミッション施策の国土交通分野における効果の検証により、今後、施策導入の際に分野横断的にその効果を検討し、適切な施策を導入することが可能となるとともに、各事業へもフィードバックすることが可能である。
	比較	費用については、一部地域での既存の施策への上乗せの実証費用のみになるにもかかわらず、その効果は全国展開できるものであり、また、同時に震災復興にも資することから、費用に対して大きな効果が見込まれる。 また、ゼロエミッション施策の国土交通分野における効果の把握についても、全国で利用可能なものとなり、実証実験と合わせて活用することにより、より適切な施策の導入につなげることができる。
代替案	概要	自ら実証実験を実施し、効果の検証を行う。
	費用	自ら実証実験を実施するためには、一から制度を構築する必要があり、既存の制度に上乗せして施策を行う場合に比べて費用が格段に増加する。

	効果	自ら実証実験を実施するため、民間の知恵を取り入れることができなくなり、先導的な施策の導入が困難になる。また、地域の協議会を使うことができなくなるため、その地域にとって適切な施策が導入されにくくなる。
	比較	上記の通り民間の知恵や既存の制度を利用した施策を行うことが困難になる。
	本案と代替案の比較	ゼロエミッションの実証実験は、既存の制度を利用した施策とすることにより、少ない費用で実証実験を行うことができるとともに実現可能性が高まる。また、地域の協議会が実施することで、当該地域での環境への意識の向上を図ることができる。よって、本案の方が効率的かつ効果的である。
	施策等の有効性	<p>ゼロエミッションの取組について実証実験により導入方法についての経験、その効果を把握することで、全国展開すべきものかを検証することができ、その効果は実証実験を行った地域にとどまるものではなく、全国へ効果を広げることが可能である。</p> <p>また、震災復興に活用できる案件、被災者支援に貢献する案件についても採択することで、東日本大震災の復興に資する。</p> <p>さらに、ゼロエミッション施策の国土交通分野における効果の検証により、今後、施策導入の際に分野横断的にその効果を検討し、その地域にとって適切な施策を導入することが可能となるとともに、各事業へもフィードバックすることが可能である。</p>
	その他特記すべき事項	<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>○新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）</p> <p>（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</p> <p>住宅等のゼロエミッション化など、エコ社会形成の取組を支援する。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	エネルギー面的利用推進事業の創設		
担当課	都市局市街地整備課	担当課長名	課長 望月 明彦
施策等の概要	<p>地球温暖化や東日本大震災を契機とした自然エネルギー、未利用エネルギーの活用へのシフトという社会的背景を踏まえ、太陽光や工場排熱等の自然エネルギー、未利用エネルギーの活用促進を図るため、これらエネルギーを地区・街区単位等で面的に活用するシステムを構築するための計画策定、実証実験、施設整備等の事業実施に対して支援を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,000百万円】</p>		
施策等の目的	<p>地球温暖化への対応や東日本大震災を契機とした自然エネルギー、未利用エネルギーの活用を重視したエネルギー基本計画の見直しの動きを受けて、工場排熱等の未利用エネルギーの有効利用や太陽光等の自然エネルギー等の活用促進が求められている。</p> <p>しかしながら、これらエネルギーは気象条件等に左右され供給量が不安定であるほか、系統網への逆潮流等が生じないような受入側の制限、搬送・変換、蓄電放電・蓄熱放熱によるロス等の課題があることから、これらに対応するためには一定規模の需要のまとまりのあるエリアで、地域のエネルギーを搬送、変換、貯蓄しないで消費する需給システムの構築が不可欠である。</p> <p>このため、個々建物にとどまらず、街区単位さらには地区単位で自然エネルギー、未利用エネルギーを面的な利用が促進されるよう、システム構築等への支援を行っていく。</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	未利用・再生可能エネルギーの面的利用の取組みを行う地区・街区数		
目標値	15地区		
目標年度	平成28年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>地球温暖化への対応や東日本大震災を受けた自然エネルギー、未利用エネルギー重視の方向性を受けて、これらエネルギーの利用が望まれているが、現段階で全国的に導入事例は限定的である。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>自然エネルギー、未利用エネルギーは、気象条件等に左右され供給量が不安定であるほか、系統網への逆潮流等が生じないような受入側の制限、搬送・変換、蓄電放電・蓄熱放熱によるロス等の課題があることから、これらに対応するためには一定規模の需要のまとまりのあるエリアで、地域のエネルギーを搬送、変換、貯蓄し</p>		

	<p>ないで消費する需給システムの構築が不可欠である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>自然エネルギー、未利用エネルギーを一定規模の需要のまとまりのあるエリアで導入を図る上では、まちづくりの構想段階からこれらエネルギーの活用を考慮した上で施設整備や建物規制等を行っていくことが必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>自然エネルギー、未利用エネルギーを地区・街区単位等面的に活用していく際の計画策定、事業実施のコーディネート、実証実験、施設整備に対して支援を行い、これらエネルギーの面的利用の促進を図る。</p>
社会的ニーズ	<p>改訂京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日）において、「街区レベルや地区レベルでの面的な対策を導入することにより低炭素型都市の構築を推進する。」及び国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）において、「効果的なエネルギーマネジメントを進めるため、（中略）エネルギーの面的利用に資する市街地整備とあわせた太陽光などの再生可能エネルギーの利用方策を国が提示する。」と掲げられるなど、社会生活におけるCO2削減は、喫緊の課題となっている。</p>
行政の関与	<p>自然エネルギー、未利用エネルギーの面的な利用を実現するには、まちづくりの構想段階から考慮していく必要があり、まちづくりの主体となる行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>本施策は、改訂京都議定書達成目標や国土交通省成長戦略に位置づけられており、国が関与すべき施策である。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	<p>1,000百万円（平成24年度予算要求額）</p> <p>エネルギーの面的利用に係る計画策定、実証実験、共同利用できる熱供給施設の整備に要する費用に対する補助</p>
	効果	<p>CO2削減効果が図られるとともに、下記の事項についても効果が期待される。</p> <p>①エネルギー効率及びエネルギー供給リダンダンシーが確保された市街地の形成</p> <p>②化石燃料利用を抑制することにより、化石燃料輸入代金削減による貿易収支改善、エネルギー安全保障の向上</p> <p>③面的エネルギーシステムという新たな都市開発分野の技術産業の勃興による内需拡大と海外への輸出振興・拡大</p>
	比較	<p>エネルギーの面的利用の促進により、CO2削減による地球温暖化対策が促進される。</p>
代替案	概要	<p>個々建物において、太陽光エネルギー等の自然エネルギーや近隣の工場排熱等の利用等未利用エネルギーの活用を図る。</p>
	費用	<p>個々の建物に対する熱供給施設の整備に要する費用（あるまとまったエリアで熱供給施設を共同利用する場合より高価）</p>

	効果	自然エネルギー、未利用エネルギーの利用が促進されるが、気象条件等に左右され供給量が不安定になるほか、系統網への逆潮流等が生じないような受入側の制限、搬送・変換、蓄電放電・蓄熱放熱によるロス等が生じる。
	比較	供給量の不安定さ、蓄熱放電・蓄熱放熱によるロス等が生じるため、施設整備に見合う費用対応効果が十分上げられない場合が想定される。
本案と代替案の比較	自然エネルギー、未利用エネルギーの活用における、気象条件等に左右され供給量が不安定であるほか、系統網への逆潮流等が生じないような受入側の制限、搬送・変換、蓄電放電・蓄熱放熱によるロス等の課題に対応するためには、街区又は地区単位など需要のまとまりのあるエリア熱需給システムを構築することが効果的であるほか、整備費用面においても効率的。	
施策等の有効性	気象条件等に左右され供給量が不安定であるほか、系統網への逆潮流等が生じないような受入側の制限、搬送・変換、蓄電放電・蓄熱放熱によるロス等の課題に対応するためには、街区又は地区単位など需要のまとまりのあるエリア熱需給システムを構築することが有効である。	
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・改訂京都議定書目標達成計画（H20.3.28）「街区レベルや地区レベルでの面的な対策を導入することにより低炭素型都市の構築を推進する」 ・国土交通省成長戦略（5.住宅・都市分野）Ⅱ地域ポテンシャル発現戦略 2. まちなか居住・コンパクトシティへの誘導 1）将来目指す姿・あるべき姿 「面的なCO2の大幅削減等により、サステナブルな都市・まち経営と人と環境にやさしいまちなか居住・コンパクトシティを実現する。」 ・平成29年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。 	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	長周期地震動情報の提供		
担当課	気象庁地震火山部管理課	担当課長名	課長 上垣内 修
施策等の概要	<p>長周期地震動※に特化した情報の提供を開始する。具体的には、長周期の地震動の発生状況や高層建築物等における被害発生のおそれに関する情報の内容や提供方法などについて検討を行うとともに、長周期地震動情報の提供のための装置を整備する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：60百万円】</p> <p>長周期地震動※・・・地震による揺れの中でも、ゆっくりとした揺れ（長周期の揺れ）をいう。震源から遠く離れた場所まで揺れが伝わること、高層ビル等に大きな揺れを引き起こすといった特徴がある。</p>		
施策等の目的	<p>防災機関、高層ビル等の施設の管理者や住民において、防災体制の確立や高層ビル内の点検等の対応を速やかに実施することに役立つ長周期地震動情報を提供することにより、長周期地震動による被害を軽減する。</p>		
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	長周期地震動情報の認知率		
目標値	三大都市圏（東京23区、名古屋市、大阪市）の住民における認知率を50%以上		
目標年度	平成29年度		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>東海、東南海、南海地震の連動発生に対する社会的不安が増大している。このような大規模な地震が発生すれば、震源近くの地域のみならず、遠く離れた首都圏等においても、長周期地震動により石油タンクのスロッシング※が起これ火災の原因となったり、高層ビルのエレベーターが破損する等の被害が発生するおそれがある。こうした被害の防止・軽減のためには、高層ビルの設計基準の見直し等のハード対策のほか、地震発生時に即時に長周期地震動の発生状況を把握し、身の安全確保や防災機関による警戒・救助体制の早期確立を行うことも有効である。しかし、現在、即時的に長周期地震動の発生状況を把握し情報提供する体制が構築されていない。</p> <p>スロッシング※・・・振動により、容器内の液体が大きくうねる現象。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>長周期地震動を分析する装置が整備されていないことから、長周期地震動の発生状況を迅速に把握することができなかった。</p>		

		<p>iii 課題の特定</p> <p>強震波形観測データを収集し長周期地震動の発生状況を即時に分析し情報発表するためのシステムを整備する。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>長周期地震動を含む強震動を観測する地震計については、全国約600カ所に計測震度計が整備されている。</p> <p>このため、平成24年度は、計測震度計における地震波形データを収集し長周期地震動の発生状況を即時に分析し情報発表するためのシステムを整備する。また、長周期地震動情報のあり方（内容や提供手段など）についての検討を進め、平成24年度中に情報提供を開始する。</p>
	社会的ニーズ	<p>日本は世界的な地震多発国であり、実際、平成15年（2003年）十勝沖地震における石油タンクのスロッシングによる火災発生や、平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震における高層ビルでのエレベータ停止など、長周期地震動に特有の被害の事例が多くある。中央防災会議の首都直下地震対策大綱では、このような長周期地震動対策の充実・強化が求められている。</p>
	行政の関与	<p>地震は、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、行政が責任を持って被害防止・軽減につながる情報を提供する必要がある。</p>
	国の関与	<p>地震は地域を問わず発生し、特に長周期地震動は震源から遠い地域にも大きな影響を及ぼすものである。こうした特徴を持つ長周期地震動の早期把握には全国規模の地震観測ネットワークが必要である。また、情報の提供先についても、震源付近の地域だけではなく、広範囲に提供し対応策をとってもらう必要がある。従って、地方ではなく国の責務として実施する必要がある。</p>
施策等の効率性		
本案	費用	60百万円（平成24年度予算要求額）
	効果	<p>地震発生時に、長周期地震動情報を提供することにより、ビル等の高層建築物、橋梁等の長大構造物、石油タンクといった、長周期地震動の影響を受けやすい建築物において、迅速な被災者の救助や火災発生などの被害の軽減を図ることができる。</p>
	比較	<p>地震発生時に長周期地震動情報が提供されず、対応が後手に回れば、高層ビル内での傷病者の重篤化や石油タンクで火災が発生するおそれが高くなり、その場合の人的被害や経済的損失は計り知れない。</p>
代替案	概要	<p>現行の地震津波監視システムを改修して、本案にある長周期地震動分析装置と同様の機能をもたせるようにする。</p>
	費用	<p>1,314百万円 （平成21年度地震津波監視システム更新時に要した予算額）</p>
	効果	<p>本案と同じ。</p>

	比較	長周期地震動対策に関して、本案と同様の効果が期待できるが、実記運用中の地震津波監視システムを改修することは、地震津波監視システムの他の機能、即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	長周期地震動対策上の効果は同じであるが、地震津波監視システムを改修する代替案は現行の地震津波監視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	<p>①対象施策等の効果</p> <p>地震発生時に、長周期地震動情報を速やかに提供することにより、ビル等の高層建築物、橋梁等の長大構造物、石油タンクといった、長周期地震動の影響を受けやすい建築物における被害の軽減を図ることができる。</p> <p>②関連する業績指標等との関係</p> <p>これまでにない、長周期地震動情報提供を行うことは、地震による被害を軽減するための情報充実であり、施策目標に合致する。</p>	
その他特記すべき事項	<p>○首都直下地震対策大綱（平成22年1月 中央防災会議）には、「国、関係機関は、長周期地震動、及びそれが高層建築物や長大構造物に及ぼす影響についての専門的な検討を引き続き進めるとともに、必要に応じて長周期地震動対策の充実・強化を図る。」と記載されている。</p> <p>○平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。</p>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	街区防災性能等向上促進事業の創設		
担当課	都市局まちづくり推進課	担当課長名	課長 清瀬和彦
施策等の概要	災害時における都市の事業継続性を確保するため、都市機能が集積する街区における防災性能・事業継続性能の向上に資する対策への支援制度を創設する。（予算関係）【予算要求額：1,000百万円】		
施策等の目的	人口・機能等が集中している交通結節点のビル群等において大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等を抑制し、都市機能の維持・継続性の確保を図る。		
	政策目標	4 水害等災害による被害の軽減	
	施策目標	1 1 住宅・市街地の防災性を向上する	
	業績指標	—	
	検証指標	街区防災性能等向上促進事業を実施している地区の数 （主に、三大都市、政令指定都市、中核市で交通結節点にビル群が立地している地域を想定）	
	目標値	50地区	
	目標年度	平成28年度	
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>首都直下型地震など将来の大規模災害を想定すると、我が国経済の牽引役となる都市の機能を維持するためには、交通結節点のビル群等における被災者や帰宅困難者等を発生させないこと等が求められるが、都市機能が集積する交通結節点のビル群等における災害予防対策は、ソフト・ハード両面にわたって不十分。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>管理者の異なる様々な施設が集積する地域においては、ビル単体の防災対策にとどまらず、ビルの所有者・管理者間や地方公共団体との十分な連携が必要だが、現状においては、広域的な観点からの一体的な防災対策が十分ではない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>人口・機能等が集中している大規模ビル群等の地域において、地方公共団体や大規模ビル所有者・管理者等による連携を促進し、当該地域が一体となった広域的な災害予防対策を推進する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>【ソフト対策】</p> <p>○地方公共団体や大規模ビル所有者・管理者等からなる街区防災に関する協議会による街区防災計画（仮称）の作成に対する補助</p> <p>○建築物・市街地防災性能調査の実施に対する補助</p>		

		<p>○災害発生時のシミュレーションの作成に対する補助</p> <p>○避難訓練、啓発イベントの実施に対する補助 等</p> <p>【ハード対策】</p> <p>○避難者、帰宅困難者等のための一時滞在施設や備蓄倉庫等の整備に対する補助 等</p>
	社会的ニーズ	大規模災害が発生した場合に我が国経済の牽引役となる都市の機能を維持するためには必要不可欠である。
	行政の関与	大規模災害により都市機能が大きく損なわれることを防ぐためには、大規模ビルの所有者・管理者等の民間主体のみによる取組みだけでは不十分であることから、ソフト・ハードの両面にわたって行政が積極的に対応する必要がある。
	国の関与	都市機能が集積している地域における大規模災害による被害は、人的・経済的に甚大であり、我が国の社会経済に与える影響が大きいことから、民間や地方公共団体だけではなく、国も含めた関係者全てが連携することにより、より効果的な取組みを促進する必要がある。
施策等の効率性		
本案	費用	<p>1, 000百万円（平成24年度予算要求額）</p> <p>○地方公共団体や大規模ビル所有者・管理者等からなる街区防災に関する協議会による街区防災計画（仮称）の作成に対する補助</p> <p>○建築物・市街地防災性能調査の実施に対する補助</p> <p>○災害発生時のシミュレーションの作成に対する補助</p> <p>○避難訓練、啓発イベントの実施に対する補助</p> <p>○避難者、帰宅困難者等のための一時滞在施設や備蓄倉庫等の整備に対する補助 等</p>
	効果	都市機能が集積する街区における防災性能・事業継続性能の向上に資する対策が講じられることにより、大規模災害が発生した場合における人的・経済的被害が抑制されるとともに、都市機能の維持・継続性の確保が図られる。
	比較	街区における防災性能・事業継続性能の向上を図る取組みが全国的に広がるとともに、国も含めた関係者の連携による、より効果的な取組みが期待される。
代替案	概要	街区における防災性能・事業継続性能の向上に資する取組みについて、国は関与せず地方公共団体や民間主体に委ねることとする。
	費用	国費はなし
	効果	交通結節点など都市機能が特に集積している地域は、当該地域を管轄する地方公共団体の枠を超えた社会・経済への影響力（人的移動を含む。）を有することが多く、当該地方公共団体や当該地域に所在する民間事業者に防災対策等を委ねることとした場合、十分な対策のための負担が地方公共団体や民間主体にとって相対的に過大になる可能性があるとともに、阪神・淡路大震災等様々な災害対応経験を有する国の技術・知見等を十分に活かすことができなくなり、我が国の社会・経済を支える機能を損失するおそれがある。
	比較	費用はゼロであるが、効果は限定的。

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>本案は、国も含めた関係者の協働による取組みを促進し、各都市の街区における防災性能・事業継続性能の向上を図ることにより、我が国経済の牽引役となる都市の経済活動の継続を図るものであることから、代替案よりも効果的なものである。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策は、我が国経済の牽引役となる都市の機能維持を図るという国家的な課題に対応しており、大規模災害が発生した場合における都市の甚大な人的・経済的被害等を抑制し、都市機能の維持・継続性の確保を図るものであることから、有効であるといえる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○東日本大震災からの復興の基本方針（平成23年7月29日東日本大震災復興対策推進本部決定）において、東日本大震災の教訓を踏まえた今後の災害への備えとして、国民の生命・身体・財産が守られ、経済社会活動が円滑に行われることを確保すること、防災拠点（災害に強い施設）・情報伝達体制等の整備、企業の事業継続の取組みの促進等を行うこととされている。</p> <p>○平成29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	下水道総合地震対策事業の拡充		
担当課	水管理・国土保全局 下水道部下水道事業課	担当課長名	課長 塩路 勝久
施策等の概要	ターミナル駅周辺などの都市機能集積地区内の道路に埋設されているマンホールの浮上防止対策等及び下水道施設の応急復旧のための可搬式ポンプ・可搬式非常用発電施設等の整備を支援する。（予算関係） 【予算要求額：社会資本整備総合交付金の内数】		
施策等の目的	東日本大震災において、液状化によりマンホールの隆起などの被害が発生し、また、下水道施設の応急対応時には多くの資機材・設備の確保が不可欠であることから、マンホールの浮上防止対策等及び災害用施設の整備を行うものである。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 1 住宅・市街地の防災性を向上する		
業績指標	7 0 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率		
検証指標	—		
目標値	約56%		
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 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率とは、耐震化もしくは計画的な減災対策が行われている割合であり、計画的な減災対策として行う下水道施設の応急復旧に必要な災害用施設の整備等が必要であるが、現行の制度では交付対象外である。</p> <p>ii 原因の分析 東日本大震災の教訓を踏まえると、現行制度による下水道施設の地震対策だけでは、十分な対応は困難である。</p> <p>iii 課題の特定 今後の発生が予測される大規模地震への備えとして、マンホールの浮上防止対策等及び災害用施設の整備が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 都市機能集積地区内の道路に埋設されているマンホールの浮上防止対策等及び下水道施設の応急復旧のための可搬式ポンプ・可搬式非常用発電施設等の整備を支援する。</p>		

社会的 ニーズ	<p>○「経済財政改革の基本方針2009」においても、大規模地震への防災・減災対策等を戦略的・重点的に実施することが求められている。安全・安心の確保については、社会的ニーズが大きい。</p> <p>○東日本大震災からの復興の基本方針（平成23年7月29日）において、「上下水道の耐震化を推進する」とされている。</p>
行政の関与	地震対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、行政の関与が不可欠である。
国の関与	地震対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、全国民が等しく享受すべきものである。また、地方公共団体単独では短期間に多額の負担は困難であるため、国の補助制度が有効である。

施策等の 効率性		
本案	費用	<p>社会資本整備総合交付金の内数（平成24年度予算要求額）</p> <p>マンホールの浮上防止対策等及び下水道施設の応急復旧のための可搬式ポンプ・可搬式非常用発電施設等の整備を行うための事業費</p>
	効果	国の補助により地震対策を実施するため、事業の進捗状況が向上し、広範な事業実施が可能である。
	比較	国の補助により地震対策を実施するため、事業の進捗状況が向上する。
代替案	概要	地方公共団体の単独事業としてターミナル駅周辺などの地震対策を実施
	費用	地方公共団体の単独財源にてマンホールの浮上防止対策等及び下水道施設の応急復旧のための可搬式ポンプ・可搬式非常用発電施設等の整備を行うための事業費。
	効果	厳しい財政状況の中で、地方公共団体の単独事業として地震対策を実施するため、事業の進捗が遅れる。
	比較	厳しい財政状況の中で、地方公共団体の単独事業として地震対策を実施するため、事業の進捗が遅れる。
本案と代替案 の比較		代替案では、厳しい財政状況である地方公共団体が単独で地震対策を実施することとなるため、効果が限られる。そのため、本案にて国の補助により地震対策を実施することが効果が大きく、効率性が高い。

<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策を実施することにより、東日本大震災の教訓を踏まえて、マンホールの浮上防止対策等及び下水道施設の応急復旧のための可搬式ポンプ・可搬式非常用発電施設の整備など今後予測される大規模地震の対策が行われることから、十分な有効性を有する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「経済財政改革の基本方針2009」においても、大規模地震への防災・減災対策等を戦略的・重点的に実施することが求められている。安全・安心の確保については、社会的ニーズが大きい。</p> <p>○東日本大震災からの復興の基本方針（平成23年7月29日）において、「上下水道の耐震化を推進する」とされている。</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。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	既設昇降機・天井の安全確保の促進		
担当課	住宅局建築指導課	担当課長名	課長 井上勝徳
施策等の概要	<p>住宅・建築物ストックの最低限の安全性確保を総合的かつ効率的に促進するため、以下のような施策を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅・建築物安全ストック形成事業に「既設昇降機防災改修緊急支援事業（仮称）」を新たに創設し、緊急に防災対策が必要な特定建築物・分譲マンションの既設エレベーターにおける防災対策改修（地震時管制運転装置、主要機器耐震補強措置、戸開走行保護装置）に対して補助（予算関係） ・建築物の天井脱落に関する基準のあり方について、規制の強化も含めて検討。 ・建築物の天井の脱落対策の補助（予算関係） <p>【予算要求額：10,000百万円】</p>		
施策等の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・地震による長時間の閉じ込めに配慮する必要がある建築物（病院、老人ホーム等）及び合意形成が困難な分譲マンションの既設エレベーターに安全装置（地震時管制運転装置、主要機器耐震補強、戸開走行保護装置）を設置することで、閉じ込め時間の短縮を図る。 ・東日本大震災では、体育館、劇場、空港などの大規模空間を有する建築物の天井について、比較的新しい建築物も含め、部分的にまたは全面的に脱落する被害が多く見られた。今後の天井脱落の被害を防ぐため、既存建築物について、構造躯体の所要耐力の有無にかかわらず、天井の安全性に問題がある場合には、天井の改修を促進する。 		
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		
業績指標	—		
検証指標	<ul style="list-style-type: none"> ・EV：平成21年9月27日以前に着工された建築物の既設エレベーターへの安全装置（地震時管制運転装置、主要機器耐震補強措置、戸開走行保護装置）の設置台数 ・天井：大規模空間を持つ建築物において天井の脱落防止対策を実施する建築物の数 		
目標値	<ul style="list-style-type: none"> ・EV：地震による長時間の閉じ込めに配慮する必要がある建築物（病院、老人ホーム等）及び合意形成が困難な分譲マンションの既設エレベーターのうち約7万5千台に安全装置を設置。 ・天井：2,500棟の脱落対策 		
目標年度	平成28年度		

施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約70万台の既設エレベーターへ安全装置を普及させることが緊急課題であるが、現状は平成21年9月28日以降に着工された建築物のエレベーターについては、安全装置の設置が一体として義務付けられているものの、それ以前に着工された建築物の既設エレベーターのほとんどに設置されていない。 ・天井については、建築基準法施行令第39条第1項に基づき、風圧並びに地震その他の振動及び衝撃によって脱落しないようにしなければならないが、東日本大震災では多くの建築物で天井脱落の被害が見られた。また、今後の地震の際にも、同様の被害が発生するおそれがある。 <p>ii 原因の分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既設エレベーターについては、撤去新設する以外の場合において建築基準法上の現行基準が遡及適用されることがないため、安全装置の設置が進んでいない。 ・天井脱落防止について法令上規定されているが、具体的対策については技術的助言（平成15年国住指第2402号）により示すにとどまっている。また、天井への補助制度を整備している地方公共団体は限られている。 <p>iii 課題の特定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既設エレベーターへの安全装置の設置には多額の費用・工期を要することから、資金不足や合意形成が困難なことが課題となっており、インセンティブを与えることが必要。 ・天井脱落に関する具体的対策の明確化と普及を図る必要がある。また、天井の脱落対策の取り組みを緊急的に加速させる必要がある。 <p>iv 施策等の具体的内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅・建築物安全ストック形成事業に「既設昇降機防災改修緊急支援事業（仮称）」を新たに創設し、緊急に防災対策が必要な特定建築物・分譲マンションの既設エレベーターにおける防災対策改修（地震時管制運転装置、主要機器耐震補強措置、戸開走行保護装置）に対して、国が直接、改修費用の3分の1（補助限度額：1台設置の場合は70万円、複数台設置の場合は100万円）まで補助を行う。併せて安全装置を設置していないエレベーターについては、マーク表示により差別化を図り所有者へ設置の動機付けも行う。 ・東日本大震災による被害を踏まえ、建築物の天井脱落に関する基準のあり方について、規制の強化も含めて検討。また、建築物の天井の脱落対策の補助制度（事業費の3分の1を補助）を創設する。 	
	社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年3月に発生した東日本大震災において、震源地から離れた東京都内だけでも少なくとも65件の閉じ込めが発生し新聞やテレビニュース等により繰り返し報道される等、エレベーター閉じ込めについての社会的ニーズや関心は高く安全装置設置による既設エレベーターの安全性確保が求められている。 ・東日本大震災では、体育館、劇場、空港などの大規模空間を有する建築物の天井について、比較的新しい建築物も含め、部分的にまたは全面的に脱落する被害が多く見られ、死傷者が発生しており、天井の脱落対策による建築物の安全性確保が求められている。
	行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> ・既設エレベーターについては、撤去新設する以外の場合において建築基準法上の現行基準が遡及適用されることがないため、安全装置の設置が進んでいないが、エレベーターの安全を早期に確保するため、約70万台の既設エレベーターへ安

	<p>全装置を普及させることが行政の責務であり緊急課題である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災の天井脱落被害を鑑みると、天井の脱落対策は建築物のストックの最低限の安全性確保に必要不可欠であり、緊急的に天井の脱落対策を促進するため、行政による支援が必要である。
国の関与	<ul style="list-style-type: none"> ・平成28年における目標達成に対し、緊急課題である安全装置の設置はまだこれからであり、現状では既設エレベーターへの補助制度を整備している地方公共団体はほとんどないことから、全国一律に緊急的に既設エレベーターの防災対策改修を促進するため国の関与による公共団体の枠を超えた対応が必要である。 ・天井の脱落対策を促進するためには、民間事業者等の取り組みを支援、規制するもので、法令改正を含めた検討が必要である。また、全国的に存在する建築物に対して支援が必要である。

施策等の効率性		
本案	費用	<p>10,000百万円（平成24年度予算要求額）</p> <p>①既設エレベーターの防災対策改修に係る費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急に防災対策が必要な特定建築物・分譲マンションの既設エレベーターにおける防災対策改修（地震時管制運転装置、主要機器耐震補強措置、戸開走行保護装置）の支援に係る費用 <p>②建築物の天井の脱落対策に係る費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物の天井の除却・改修の支援に係る費用
	効果	<p>①特に長時間の閉じ込めの際に配慮する必要がある建築物及び建物管理者による早期の救出が期待できない分譲マンションに設置されている既設エレベーターの50%に相当する約7万5千台に対し安全装置を設置することで、上記建築物を最優先に救出した場合の閉じ込め時間を現在の半分に短縮することができる。</p> <p>②天井脱落の被害を防ぐことにより、天井の耐震性という建築物のストックの最低限の安全性を確保することができる。また、国により全国一律に緊急的に支援することで、今後いつ起こるかわからない地震に対しても早期に備えることができる。</p>
	比較	<p>①国により全国一律に緊急的に支援することで、既設エレベーターの防災対策改修を全国的に促進する効果がある。費用①により、効果①のような大きな効果が見込まれ、効率的と言える。</p> <p>②国により全国一律に緊急的に支援することで、建築物のストックの天井の脱落対策を全国的に促進する効果がある。費用②により、効果②のような大きな効果が見込まれ、効率的と言える。</p>
	概要	<p>①国により全国一律に支援せず、社会資本整備総合交付金を活用し、地方公共団体が既設エレベーターの防災改修を補助する場合に支援する。その他は、本案と同様。</p> <p>②国により全国一律に支援せず、社会資本整備総合交付金を活用し、地方公共団体が建築物の天井の脱落対策を補助する場合に支援する。その他は、本案と同様。</p>

代替案	費用	10,000百万円（仮に本案と同額とする。） ①既設エレベーターの防災対策改修に係る費用 ・地方公共団体が既設エレベーターの防災対策改修を補助する場合に支援する費用 ②建築物の天井の脱落対策に係る費用 ・地方公共団体が建築物の天井の除却・改修を補助する場合に支援する費用
	効果	①国により全国一律に支援せず、社会資本整備総合交付金を活用し、地方公共団体が既設エレベーターの防災対策改修を補助する場合に支援する場合、現状では既設エレベーターへの補助制度を整備している地方公共団体はほとんどないことから、全国一律に緊急的に既設エレベーターの防災対策改修を促進できない可能性がある。 ②国により全国一律に支援せず、社会資本整備総合交付金を活用し、地方公共団体が建築物の天井の脱落対策を補助する場合に支援する場合、現状では天井への補助制度を整備している地方公共団体は限られており、全国一律に緊急的に天井の脱落対策を促進できない可能性がある。
	比較	①一定の効果はあるものの、現状では既設エレベーターへの補助制度を整備している地方公共団体はほとんどないことから、全国一律に緊急的に既設エレベーターの防災対策改修を促進できず、今後いつ起こるかかわからない地震に対しても早期に備えることができなくなる可能性がある。 ②一定の効果はあるものの、現状では天井への補助制度を整備している地方公共団体は限られており、全国一律に緊急的に天井の脱落対策を促進できず、今後いつ起こるかかわからない地震に対しても早期に備えることができなくなる可能性がある。
本案と代替案の比較	①代替案に比べ、全国一律に緊急的に既設エレベーターの防災対策改修を促進でき、今後いつ起こるかかわからない地震に対しても早期に備えることができる。 ②代替案に比べ、全国一律に緊急的に天井の脱落対策を促進でき、今後いつ起こるかかわからない地震に対しても早期に備えることができる。 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。	
施策等の有効性	①緊急に防災対策が必要な特定建築物・分譲マンションの既設エレベーターにおける防災対策改修を全国的に緊急的に促進でき、今後の地震時のエレベーター閉じ込め被害防止、既設エレベーターの最低限の安全性確保に対し、大きな効果がある。 ②建築物のストックの天井の脱落対策を全国的に緊急的に促進でき、今後の天井脱落の被害防止、建築物ストックの最低限の安全性確保に対し、大きな効果がある。	
その他特記すべき事項	平成29年度までに事後検証シートにより、事後検証を行う。	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	大規模災害に迅速に対応可能な無人化施工技術の推進		
担当課	総合政策局 公共事業企画調整課	担当課長名	課長 尾藤 勇
施策等の概要	<p>無人化施工技術とは、ラジコン装置等を取り付けた建設機械をオペレータが遠隔地から操作することで、危険区域に人が立ち入らずに施工することができる技術であり、主に二次災害の危険性が高い災害現場での復旧工事において活用される技術である。</p> <p>現在は、各企業が施工現場毎に無人化施工システム（無線を用いて建設機械を遠隔操作するときに必要な通信や映像伝送等を含めた一連のシステム）を構築しているが、大規模災害に対応するためには、使用する無線が混信しないよう調整が必要であり、災害復旧の初動体制としては課題がある。そこで、遠隔操作式建設機械を迅速に災害現場に集めて稼働させるため、国が保有する通信や映像伝送等のシステムに、民間保有の遠隔操作式建設機械が接続できるように接続仕様（インタフェース）の標準規格を作り、直轄工事で標準的に使用するとともに、業界の標準規格化を目指す。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：12百万円】</p>		
施策等の目的	遠隔操作式建設機械と国が保有する通信や映像伝送等のシステムとの接続仕様の標準化を行い、民間保有の機械が標準化した仕様に対応することで、民間保有の遠隔操作式建設機械を活用する場合において、短時間で無人化施工システムを構築し、迅速な災害復旧を可能とする。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	88 大規模災害時に対応可能な無人化施工機械の台数		
検証指標	—		
目標値	20台		
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>地震や火山等の災害復旧現場においては、二次災害の危険性が高い災害現場も多く、作業員の安全を確保しながら迅速な復旧活動を行うためには、速やかに無人化施工システムを構築する必要があるが、現状は現場毎にシステム構築をしているため調整に時間を要している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>現在の無人化施工システムは、企業毎、施工現場毎に構築しているため、複数社の機械を同時に使用するためには混信しないように調整する必要があることから、無人化施工システムの構築に時間を要するものとなっている。</p>		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>短時間で機械の稼働を開始させ、迅速な災害復旧活動を行うために、各社が共用できる無人化施工システムを構築する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>国や民間が保有している遠隔操作式建設機械を、国が保有する通信装置に統一された仕組みで接続して同時並行で操作し、無人化施工に対応出来るようにする必要がある。そのため物理的なコネクタ形状や電気信号の形式等を決めること（インタフェースの標準化）で仕様の統一化を図り、短時間で無人化施工システムの構築を可能とする。</p>	
社会的ニーズ	災害の復旧・復興には建設技術がきわめて重大な役割を担っているが、とりわけ災害復旧の初期対応を迅速に実施するためには、災害復旧に必要な建設機械の調達を迅速に行うことが不可欠であり、また人の立ち入りが困難な区域で二次災害の危険を避けて災害復旧を行うために、無人化施工システムの稼働準備を迅速に行うことが求められている。	
行政の関与	災害の復旧・復興の対策については、民間企業のみで行っても採算がとれず、対策が進まないため、行政の関与が必要である。	
国の関与	災害時の調達の迅速化のためには、全国で統一したシステムを構築する必要があることから、国が主体的に進める必要がある。	
施策等の効率性		
本案	費用	12百万円【平成24年度予算要求額】
	効果	遠隔操作式建設機械と国が保有する通信や映像伝送等のシステムとの接続仕様の標準化を行い、短時間で無人化施工システム構築を可能とし、民間保有の遠隔操作式建設機械を活用した迅速な災害復旧活動を実現する。
	比較	接続仕様の標準化を行うことで、無人化施工システムの稼働までの時間短縮が図られることから、迅速な災害復旧に貢献する。
代替案	概要	災害復旧に必要な無人化施工システムを短時間で稼働させるため、国で保有する機械を増やし、現場までの輸送時間の短縮を図る。
	費用	機械1台購入あたり 50百万円 目標値20台分で 1,000百万円
	効果	保有する遠隔操作式建設機械が多ければ、災害現場までの輸送時間を短くできるため、国で保有する台数を増やすことで、結果として、稼働までの時間短縮が図られる。
	比較	機械の購入費用は高いが、費用をかけることで、迅速な災害復旧に貢献する。
本案と代替案の比較		本案は民間の遠隔操作式建設機械を有効に使用することができ、また、費用も代替案よりもかなり安価であることから、本案が効率的である。

<p>施策等の 有効性</p>	<p>遠隔操作式建設機械と国が保有する通信や映像伝送等のシステムとの接続仕様の標準化を行うことで、短時間で無人化施工システムを構築し、遠隔操作式建設機械を活用した迅速な災害復旧活動を実現することができる。この施策により、無人化施工システムに対応する民間保有の機械を増やすことができ、業績指標の目標値を達成することが出来ると見込まれる。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>○平成27年度政策チェックアップ（平成28年度実施）により事後評価を実施。 ○東日本大震災からの復興基本方針（平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部決定）には、以下の記述がある。 5（4）⑤（vi） 「今回の地震・津波災害、原子力災害に対する、・・・装備や活動等を踏まえ、災害応急対策の能力を強化し、後方支援を含む災害対処能力を向上させる・・・」</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	鉄道施設緊急耐震対策事業の創設		
担当課	鉄道局 施設課	担当課長名	課長 潮崎 俊也
施策等の概要	東日本大震災の被害を踏まえ、東海・東南海・南海地震の3連動地震や首都直下地震の想定地域などにおける、鉄道の橋りょう・高架橋の耐震対策の費用の一部を補助することにより耐震対策の進捗を図る。（予算関係） 【予算要求額：300百万円】		
施策等の目的	東海・東南海・南海地震の3連動地震や首都直下地震等の切迫性が中央防災会議等において指摘されていることから、これらの想定地域において列車の安全運行などを図るため、鉄道施設の耐震対策の更なる緊急的实施を図る。		
	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	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	
	業績指標	—	
	検証指標	橋りょう・高架橋の耐震対策実施箇所数	
	目標値	50箇所	
	目標年度	平成28年度	
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>東日本大震災の被害を踏まえ、東海・東南海・南海地震の3連動地震や首都直下地震の想定地域などにおいて、橋りょう・高架橋の耐震対策が求められているが、鉄道事業者の財政事情により現状は進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>耐震対策については、これまでも各鉄道事業者において進めてきているものの、利用者の増加や収益の向上にはつながらないこと、多額の経費を要することから緊急的に進めることは困難であるため。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>耐震対策には多額の費用が必要であり、早期の実施が図られるためには、助成制度の創設が急務である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>補助対象となる施設：東海・東南海・南海地震及び首都直下地震の想定地域などにおける、鉄道の橋りょう及び高架橋の耐震対策</p>		
	社会的ニーズ	東海・東南海・南海地震の3連動地震や首都直下地震等の切迫性が中央防災会議等において指摘されており、東日本大震災を踏まえ、一度に大量の旅客を運ぶ輸送機	

		関である鉄道について、施設の耐震対策による輸送の安全確保がより一層求められている。
	行政の関与	地震の発生時において、多数の国民が利用する列車の安全確保のために、耐震補強を早期に実施する必要がある、これに対する助成制度を用意して実施の促進を図ることが行政として不可欠である。
	国の関与	上記の施策については、鉄道ネットワーク全体の防災対策を考慮すると、広域的かつ一体的に進める必要がある、国の関与が適切である。
施策等の効率性		
本案	費用	300百万円【平成24年度予算要求額】 鉄道施設緊急耐震対策事業に必要な費用
	効果	本助成制度の創設により、東海・東南海・南海地震や首都直下地震の想定地域などにおける影響エリアの耐震対策が促進され、大規模地震発生時に、列車の安全運行が確保される。
	比較	耐震対策が早期に実現すること、大規模地震発生時の影響を最小限にとどめることにより、高い効果が期待される。
代替案	概要	東海・東南海・南海地震や首都直下地震の想定地域などにおける影響エリアの耐震対策を、鉄道事業者自らの資金だけで行わせることとする。
	費用	国及び地方自治体の補助がなかった場合、補助金相当額が全額鉄道事業者の負担となる。
	効果	鉄道事業者にはインセンティブが与えられず、また自己資金での事業となるため、耐震対策の推進はあまり図られない。
	比較	耐震対策にかかる鉄道事業者の負担が多くなり、耐震対策の進捗が遅れる。
本案と代替案の比較		補助事業を創設し事業を行うことにより耐震対策の進捗が図られることから、本案のほうが勝っている。
施策等の有効性		今後発生が予測されている大規模地震に備え、「鉄道施設緊急耐震対策事業」を創設して耐震対策を推進することにより、地震時の鉄道のより一層の安全性向上が図られ、「鉄道の安全性向上」という施策目標の達成に資することから有効である。
その他特記すべき事項		○「東日本大震災からの復興の基本方針」（平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部決定）において以下の記述がある。 「最大規模の外力に対するリスク評価、防災拠点（災害に強い施設）・情報伝達体制・警戒避難体制の整備、社会基盤の防災対策の強化とルート多重化、必要な技術開発、災害に強い供給網の構築、企業の事業継続の取組みの促進等を行う。」 ○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。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	国際バルク戦略港湾における総合的な施策の創設		
担当課	港湾局 計画課	担当課長名	課長 松原 裕
施策等の概要	<p>資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある中で、大型船舶の活用等により、アジア主要港湾と比べて遜色のない輸送コスト・サービスを実現するため、選択と集中の観点から選定された「国際バルク戦略港湾」において、大型船舶に対応した港湾施設の整備、国際バルクターミナルに設置する荷役機械の大型化・高機能化の推進、企業連携促進税制の創設、「民」の視点による埠頭運営の効率化、船舶の運行効率改善のための制限の緩和等の施策を行う。（予算関係、税制関係）</p> <p>【予算要求額：4,669百万円】</p> <p>【減収見込額：年間 約78.3百万円】</p>		
施策等の目的	<p>大型船舶の活用等により、アジア主要港湾と比べて遜色のない輸送コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給する。</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	19. 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	119. 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> <ul style="list-style-type: none"> 世界人口の急増や中国やインド等諸国の急激な経済成長に伴い、穀物、鉄鉱石、石炭等のバルク貨物については、国際的な獲得競争が激化しており、今後とも安定的かつ安価な供給を確保するためには、大型船舶の活用等による効率的な物流体系を早急に確立することが必要である。 一方、現状では、我が国へのバルク貨物の輸入においては、荷主企業が立地する港湾に対して小型船舶を利用して海外から直接原料を輸入する、小ロットかつ多頻度の輸送となっており、非効率な物流体系となっている。 <p>ii 原因の分析</p> <ul style="list-style-type: none"> バルク貨物を受け入れる港湾施設の大部分は民間企業の専用施設となっており、そのほとんどが老朽化・陳腐化が進んでおり大型船舶の入港に対応できていない。 また、専用施設を有さない民間企業は公共埠頭を使用しているものの、現状でバルク貨物を取り扱う公共埠頭についても、水深14mのものが最大であり、大型船舶に対応出来ているとは言い難い。 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一方、バルク貨物の調達についても、各企業が必要に応じて輸送船舶を手配しさらばらに資源の輸入を行っており、一回の輸送で大型船を満載にするほどの貨物の集約ができていない。 ・ また、夜間入出港制限や積荷重量に応じた弾力的な運用ができていない港湾もあり、入港待ち等による非効率な港湾利用が強いられている。 <p>iii 課題の特定</p> <p>人口減少、少子高齢化の進展、財政状況の逼迫等の我が国を取り巻く環境を勘案し、品目毎に拠点となる港湾として選定した国際バルク戦略港湾において、以下の施策に集中して取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在就航している、または、今後登場する最大級の輸送船舶が満載で入港可能な港湾機能（ハード・ソフト）の確保。 ・ 民間企業の連携による原料輸入の協働化を図り、貨物の集約を進めることにより、大型船舶の多頻度輸送を実現。 ・ 埠頭運営や船舶運航における非効率性を解消するための各種規制・制限の緩和。 <p>iv 施策等の具体的内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際バルク戦略港湾において、船舶の大型化に対応した規模、機能、能力を備えた航路、泊地、岸壁等の整備。 ・ 船舶の大型化への対応や埠頭運営の効率化のため、民間事業者等による荷役機械・荷さばき施設等の上物施設の大型化・高度化に対する財政上、税制上の支援。 ・ 港湾毎に計画を推進するための協議会を設置し、港湾管理者、荷主等の地元関係者が一丸となった企業連携施策を展開。 ・ バルク埠頭を運営する「港湾運営会社」または「ターミナル会社」の設立。 ・ 船舶の運行効率改善のための制限の緩和（夜間入出港制限の緩和、船舶入港における潮位利用の活用等を想定）。
<p>社会的 ニーズ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 我が国は、国民の暮らしや産業活動に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等のほとんどを海外からの輸入に依存しており、これら物資を安定的かつ安価に供給することは、我が国の最も基本的な課題の一つ。 ・ 資源獲得競争が激化する中で、資源、エネルギー、食糧等の原料価格が急上昇し、国民生活や産業活動を逼迫している状況であり、物流コストの低減による国内価格の引き下げが求められている。 ・ このまま、物流のコスト・サービスの水準が改善されない状況が続けば、企業は生産拠点を海外への移転を一層進めざるを得ず、これまで我が国を支えてきた国内産業や雇用を守れなく可能性がある。 ・ さらに、海外進出した企業が海外拠点で生産した商品を輸入するといった事態が常態化すれば、原材料価格の上昇や雇用機会の喪失に伴う国内消費の低迷、さらには海外情勢が不安定化した際の供給不安等も懸念される。 ・ このため、本施策は我が国産業の国際競争力の強化や国民生活の安心・安全の観点からも、社会的ニーズは高いといえる。

行政の関与	国際バルク戦略港湾の施策の推進にあたっては、行政が航路・泊地等の公共性を有する下物施設等についての整備主体となって取り組むとともに、荷主等地元関係者からなる協議会を主導し、バルク貨物の輸入にかかる企業連携に向けた調整を行うなど、港湾全体としての機能強化を図る。
国の関与	国際バルク戦略港湾施策の推進にあたっては、広域的なバルク貨物輸送ネットワークの構築に必要な航路・泊地等の公共性を有する下物施設等の整備についての国が整備主体となって積極的に取り組む。また、施策の実現のために必要な制度改革・規制改革に取り組む。

施策等の 効率性		
本 案	費用	【4,669百万円（平成24年度予算要求額）】 国際バルク戦略港湾において、総合的な対策を行うための費用。
	効果	国際バルク戦略港湾への施策と投資の「選択」と「集中」を行い、大水深ターミナルや荷さばき施設等の整備により、バルク貨物の共同輸配送や船舶の複数寄港等による効率的な物流体系が構築される。
	比較	施策と投資の「選択」と「集中」により、船舶の大型化への迅速な対応が可能となり、物資の共同輸配送や船舶の複数寄港等による物流体系の強化を図ることができるため、本案は効率的である。
代 替 案	概要	全国各地の主要なバルク貨物取扱港湾（穀物25港、鉄鉱石13港、石炭38港）において、バルク船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を総花式に実施することで、各港それぞれにおいて、アジア主要港湾と比べて遜色のない輸送コスト・サービスを実現する。
	費用	全国各地の主要なバルク貨物取扱港湾において、バルク船舶の大型化に対応した港湾施設の整備を総花式に実施するための費用。
	効果	各港において、港湾整備を行うことで、輸送船舶の大型化への対応が可能となるが、一方で、大型船舶を満載にするための貨物集約が進まないことから、大型船舶による大量一括輸送による物流コストの削減が発揮できない可能性がある。
比較	各港において、港湾整備を総花式に行うことで、輸送船舶の大型化への対応が可能となるが、効率的な物流体系の構築が進まず、大型船舶の導入が進まない可能性が高い。また、限られた公的資金の中で、全てのバルク港湾に対して総花的に投資することは、輸送船舶の大型化の進展スピードに迅速に対応できない可能性が高い。	
本案と代替案 の比較		物資の共同輸配送や船舶の複数寄港等の効率的な物流体系の構築が図られることから、本案がより効率的であるとともに、限られた公共投資を減少の中、限られた投資を、費用対効果に応じて、迅速かつ集中的に配分する観点からも、本案がより効率的である。

<p>施策等の有効性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際バルク戦略港湾への施策の「選択」と「集中」を行い、大水深ターミナルや荷さばき施設等の整備を行うとともに、バルク貨物の共同輸配送や船舶の複数寄港等による効率的な物流体系を構築することにより、バルク貨物の輸入における輸送コストの削減効果が見込まれる。 ・ 本施策を実施することにより、社会資本整備重点計画の業績指標である「平成24年度までに、国際海上貨物輸送コスト低減率3%減（平成19年度比）」とも方向性は合致しており、その達成に向けて大きく前進する。
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）」において、「第3章（3） アジア経済戦略」における「アジア市場一体化のための国内改革、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れ倍増」において、以下の記載がある。 ・ 「ヒト・モノ・カネの日本への流れを倍増させることを目標とし、例えば、その流れの阻害要因となっている規制を大胆に見直すなど、日本としても重点的な国内改革も積極的に進める。具体的には、羽田の24時間国際拠点空港化やオープン・スカイ構想の推進、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。」 ・ 「産業構造ビジョン2010」（経済産業省：平成22年6月3日公表）において、「IV. 日本の産業を支える横断的施策」における「1. 日本のアジア拠点化総合戦略」において、国際戦略港湾の競争力強化に向けたバルク船の巨大化への対応投資の集中実施等について記載 ・ 「『食』に関する将来ビジョン」（農林水産省：平成22年12月21日「食」に関する将来ビジョン検討本部決定）において、「プロジェクト10 総合的な食糧安全保障の確立」の取組内容として、「港湾等の物流インフラの確保」について記載 ・ 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	Fly to Japan!事業の創設		
担当課	観光庁国際交流推進課	担当課長名	課長 亀山 秀一
施策等の概要	<p>震災支援への感謝の意を伝えるとともに、放射能等への不安により躊躇する外国人の訪日を後押しするため、全世界から10,000人の外国人を日本へ招致する。事業を通じ、日本での新鮮で具体的な旅行計画を募集し、来日後は、日本滞在記のリアルタイムの発信を求め、「口コミ」による「安全・安心な観光地・日本」と「新しい日本の観光スタイル」を全世界へ訴求する。</p> <p>併せて、応募者への訪日イメージ調査の結果を活用し、訪日イメージの回復策を実施するほか、宿泊や買物等による国内旅行支出（約13.1億円）について、帰国後の補足・分析を実施する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,186百万円】</p>		
施策等の目的	<p>震災後落ち込んだ訪日外客数について、躊躇する外国人のうち発信力の高い者、日本への関心の高い者を日本へ招致し、それらを核とした訴求を行うことで外国人の訪日への不安の払拭を図る。また、海外消費者から直接の募集を通じて、新しい訪日旅行スタイルの発掘・展開を図り、傷ついた訪日イメージの回復、反転を図る。</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 観光立国を推進する		
業績指標	126 訪日外国人旅行者数 129 国内における観光旅行消費額		
検証指標	—		
目標値	126 1,000万人 129 30兆円	〔本目標を設定している観光立国推進基本計画は現在見直しの作業中であり、新たな目標が決まり次第更新する。〕	
目標年度	126 平成22年 129 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>日本が観光立国を目指し、訪日外国人旅行者数の拡大を図る一方で、依然として東日本大震災後に落ち込んだ訪日外客数の回復が図られていない。また、一部市場において、訪日旅行に対するイメージが画一的で、いわゆるゴールデンルート（東京→大阪）が大半となっている状況があり、日本の尽きることのない多様な魅力を活かしきれていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>震災後の放射能等に起因する訪日への不安がまだ払拭されていない。メディアや旅行会社への浸透は一定程度図られているものの、併せて一般消費者への直接の働きかけが必要な状況にある。また、震災により低下した訪日イメージを反転させ</p>		

	<p>る日本の多様な魅力が十分に知れ渡っておらず、訪日の魅力が十分に生かされていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>放射能等への不安により訪日へ躊躇する外国人に対し、現在の安全・安心な日本旅行を効果的に訴求するとともに、震災で傷ついた訪日イメージについて、早急な回復を図ること。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① 新しい訪日旅行のスタイルを全世界から募集するFly to Japan事業</p> <p>② 審査を経て選定された外国人の訪日の際のブログ・SNS等によるリアルタイムの情報発信</p> <p>③ 応募の際に実施する訪日イメージに関する調査</p> <p>④ 訪日イメージ向上に向けた戦略の検討、実施</p>
社会的 ニーズ	<p>訪日外国人旅行者の拡大による観光立国の実現は、地域経済の活性化、雇用機会の増大などをもたらすことから、将来の豊かな国民生活に対する貢献度が高い。また、震災とそれに続く原子力発電事故による放射能への不安は、日本全国の観光地へ大きな打撃を与えており、特に訪日旅行はいまだ震災前水準への回復に至っていない。</p>
行政の関与	<p>訪日イメージの公示にあたっては、民間企業や地方自治体が単独でばらばらに行うよりも、それら各主体の取組を踏まえ、「日本」としてのイメージを全世界に向けて訴求していく必要がある。また、訪日外客を受け入れる主体は震災後の訪日外客の落ち込みで経済的にも打撃を受けており、外国人への訪日を促す事業を実施する体力に乏しい主体が少なくない。</p>
国の関与	<p>震災による風評被害は日本の特定の地域のみでなく、日本全体が被害を被っているところであり、新しい訪日の魅力の発掘・発信、訪日イメージの向上にあたっては、日本全体を対象として施策を実施できる国が関与するのが適切である。</p>

施策等の 効率性		
本案	費用	<p>1,186百万円（平成24年度予算要求額）</p> <p>① 新しい訪日旅行のスタイルを全世界から募集するFly to Japan事業</p> <p>② 審査を経て選定された外国人の訪日の際のブログ・SNS等によるリアルタイムの情報発信</p> <p>③ 応募の際に実施する訪日イメージに関する調査</p> <p>④ 訪日イメージ向上に向けた戦略の検討、実施</p>
	効果	<p>外国人の訪日への不安が払拭されるほか、訪日旅行スタイルの多様化や訪日イメージの向上が図られ、継続的な訪日につながる土台が築かれる。</p> <p>また、招致した10,000人による宿泊や買物等による国内旅行支出として約13.1億円が見込まれる。</p>

	比較	上記の費用で、訪日旅行者の回復・拡大のほか、国内旅行支出の創出が期待できるので、効率的であると言える。
代替案	概要	国の関与が無く、地方公共団体・民間主体が個別に実施した場合。
	費用	仮に総額が本案と同額であると仮定する。
	効果	特定地域における観光魅力が発信され、特定地域の認知が向上する。
	比較	特定の地方公共団体が実施すると、訪日する外国人旅行者が偏る可能性があり、また、特定地域の観光魅力のみが紹介され、日本の多様な魅力の認知が進まないため、様々な国からの継続的な訪日による訪日旅行者の拡大が困難になる恐れがある。
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、訪日する外国人旅行者が偏る可能性があるほか、日本の多様な魅力の発掘や日本としての統一のイメージ向上が難しく、訪日外国人旅行者数を増やし、観光立国を目指すという観点からは、本案の方がより効率的である。
施策等の有効性		外国人の訪日への不安が払拭されるほか、新たな訪日旅行スタイルの提案・情報発信により、訪日旅行の更なる可能性が発掘・認知され、継続的な訪日旅行者の拡大、国内における旅行消費額の増加が期待できる。
その他特記すべき事項		<p>○【観光立国推進基本計画】（平成19年6月29日 閣議決定）</p> <p>【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）</p> <p>○事後評価や事後検証の実施方法及び時期</p> <p>平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	日中国交正常化40周年記念青少年招請事業の創設		
担当課	観光庁国際交流推進課	担当課長名	課長 亀山 秀一
施策等の概要	<p>「日中国交正常化40周年」を記念して、中国より青少年200名を日本へ招請し、歓迎・交流イベントを実施する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：100百万円】</p>		
施策等の目的	<p>本年5月、中国・温家宝首相訪日を受け実現した被災中学生の海南島への招請事業に対し、日本側の感謝の意を示すとともに、日中関係の次代を担う青少年間の国際相互理解を増進し、中長期的な日中間双方向交流の拡大につなげる。</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 観光立国を推進する		
業績指標	<p>126 訪日外国人旅行者数</p> <p>129 国内における観光旅行消費額</p>		
検証指標	—		
目標値	<p>126 1,000万人</p> <p>129 30兆円</p>	<p>〔本目標を設定している観光立国推進基本計画は現在見直しの作業中であり、新たな目標が決まり次第更新する。〕</p>	
目標年度	<p>126 平成22年</p> <p>129 平成22年度</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>中国からの海外旅行者は拡大の一途をたどっており、その成長を確実に訪日旅行者として取り込む必要がある一方で、震災の影響もあり、中国からの旅行者は、2011年1月～8月は対前年同期比で37.2%減となっている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>中国からの旅行者に震災後の日本の現状が十分に伝わっておらず、また、日本の様々な魅力が的確に伝えられていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>中国の一般消費者に対して、日本の現状に関する正確な情報発信と日本の様々な観光魅力に対する認知度を向上させる必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① 中国海南島から青少年100名、その他中国全土から100名を招請。</p> <p>② 旅行行程中、感謝の意を示す歓迎・交流イベントを実施。</p>		

社会的ニーズ	訪日外国人旅行者の拡大による観光立国の実現は、地域経済の活性化、雇用機会の増大などをもたらすことから、将来の豊かな国民生活に対する貢献度が高い。
行政の関与	本年5月、中国・温家宝首相訪日を受け実現した被災中学生の海南島への招請事業に対し、日本側の感謝の意を示す意味合いがあり、民間企業による実施は困難であり、行政の関与が必要。
国の関与	中国政府の事業に対応する事業であり、日本の特定地域に限られるものではない。

施策等の効率性		
本案	費用	100百万円（平成24年度予算要求額） ① 中国海南島から青少年100名、その他中国全土から100名を招請。 ② 旅行行程中、感謝の意を示す歓迎・交流イベントを実施。
	効果	本事業により、日中関係の次代を担う青少年間の国際相互理解が増進され、中長期的な日中間双方向交流の拡大につながる。
	比較	上記の費用で、中国からの訪日旅行者の拡大が期待できるので、効率的であると言える。
代替案	概要	国の関与が無く、地方公共団体・民間主体が個別に実施した場合。
	費用	仮に総額が本案と同額であると仮定する。
	効果	中国において、日本の特定地域における観光魅力が発信され、特定地域の認知が向上する。
	比較	特定地域の特定の観光魅力のみが紹介され、日本の多様な魅力の認知が進まないため、継続的な訪日による訪日旅行者の拡大が困難になるとともに、中国政府としての事業に対応する日本政府としての事業と位置付けることができない。
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、日本の多様な魅力の発掘が困難となり、中国人旅行者に日本の多様な魅力を知らしめることができない。また、本案は中国政府の事業に対応する日本政府の事業と位置付けられることから、両国が共同歩調で交流拡大を進める形が明確になるため、訪日中国人旅行者数を拡大するという観点からは、本案の方がより効率的である。
施策等の有効性		日中間の交流促進が図られ、中国からの継続的な訪日旅行者の拡大、国内における旅行消費額の増加が期待できる。

その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none">○【観光立国推進基本計画】（平成19年6月29日 閣議決定） 【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）○事後評価や事後検証の実施方法及び時期 平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後検証を実施。
------------	---

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	災害時における訪日外国人旅行者に向けた情報提供のあり方に関する調査事業の創設		
担当課	観光庁国際観光政策課	担当課長名	課長 柏木 隆久
施策等の概要	<p>東日本大震災等の緊急時においては、正確な情報を迅速に提供することが重要であるが、訪日外国人旅行者に対しては、言語面での障害やアクセス可能なメディアに制約があるため、正確な情報の提供が難しくなっている。</p> <p>このため、自然災害等緊急時において、訪日外国人を対象に正確な情報を迅速に提供するための情報提供のあり方について調査検討を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：30百万円】</p>		
施策等の目的	自然災害時において訪日旅行者が情報難民となるリスクを低減するため、情報提供体制を整え日本滞在における安全・安心を提供することで、今後の訪日旅行需要の維持・拡大を図る。		
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	20 観光立国を推進する		
業績指標	126 訪日外国人旅行者数 129 国内における観光旅行消費額		
検証指標	—		
目標値	126 1,000万人 129 30兆円	〔本目標を設定している観光立国推進基本計画は現在見直しの作業中であり、新たな目標が決まり次第更新する。〕	
目標年度	126 平成22年 129 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>自然災害の多い日本において、外国人旅行者が安心して観光を楽しむ環境が、現状では十分に整っていない。災害時においても訪日外国人旅行者に必要な情報提供を行う体制を整え、安心して観光を楽しむ環境をPRすることで、訪日外国人旅行者の増加を期待することができる。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>災害時においても訪日外国人旅行者が正確な情報を得られる環境が、現状では十分に整備されていないため、外国人旅行者が日本を訪れるにあたって、十分な安心を提供できていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>国、地方公共団体、民間主体が連携し、災害時にあっても外国人旅行者へ必要な情報を迅速に提供できる体制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 外国人旅行者に対する情報提供についての基礎調査</p>		

	<p>(東日本大震災時の対応状況の整理、及び国内外の先進事例の調査)</p> <p>② 地域関係者、観光業界関係者、学識関係者等を集めた検討会の開催</p> <p>③ ガイドラインに基づいた、地方公共団体や民間主体との連携による情報提供実施体制の構築</p>
社会的ニーズ	訪日外国人旅行者数を増やし日本の観光立国を目指すために、災害時においても、旅行者に正確な情報を提供するための体制を整備することが必要である。
行政の関与	観光立国実現を目指す中で、災害時における訪日外国人旅行者に向けた情報提供は、民間企業等による事業ベースでの実施は難しく、行政の関与が必要。
国の関与	国の情報提供のあり方は日本国全体の共通課題であり、提供すべき情報の内容等を調査・整理した上で、一定の方向性を提示し、国、地方自治体、民間主体が連携して取り組むことが必要。

施策等の効率性		
本案	費用	<p>30百万円（平成24年度予算要求額）</p> <p>① 外国人旅行者に対する情報提供についての基礎調査</p> <p>② 検討会の開催</p> <p>③ ガイドラインの策定</p>
	効果	本事業により、災害時における情報提供実施体制を構築することで、訪日外国人旅行者に対して訪日前及び訪日時の安心を提供することができ、訪日旅行者数の維持・拡大が期待できる。
	比較	上記の費用で、観光立国実現に向け訪日旅行者数の維持・拡大が期待できるので、効率的であると言える。
代替案	概要	国の関与なく、各都道府県が個別に実施した場合。
	費用	仮に各都道府県が本案の半分の規模で個別に実施した場合、約7億円の費用がかかる。
	効果	各地域の特性に応じた情報提供が可能となる。
	比較	各地域で独自に実施した場合は、費用が膨大となるため、非効率的である。また地域ごとの判断による情報提供体制となることから、日本国として統一的な多言語による情報提供が困難となるおそれがある。
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、多言語による情報提供が困難となり、訪日外国人旅行者が安心して旅行できる体制にならない。訪日外国人旅行者数を増やし観光立国を目指すという観点からは、本案の方がより効率的である。

<p>施策等の有効性</p>	<p>本事業において、訪日外国人旅行者への情報提供体制を構築することにより、自然災害の多い日本においても外国人旅行者が安心して観光を楽しむ環境が整い、訪日外国人旅行者数、及び国内における観光旅行消費額の増加を期待することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定） ・新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定） 「第3章（4）観光立国・地域活性化戦略」に「観光立国に不可欠な要素として、交通アクセスの改善と合わせて安全・安心なまちづくりを進める必要がある」と記載あり。 ・事後評価や事後検証の実施方法及び時期 平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後検証を実施。

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促進事業の創設		
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>移動制約者（車椅子利用者などの障害者や高齢者）の旅行の機会を拡大することにより誰もが旅行に参加しやすい環境づくりを進めるべく、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、障害者等も含めた全ての観光客が同等の楽しみを享受できる観光旅行（ユニバーサルツーリズム）を促進するため、観光地におけるユニバーサルツーリズムの先進事例のモデル化や、移動制約者のニーズを踏まえた観光地のユニバーサルツーリズムの旅行環境改善を行うことで、地域の自治体やNPO法人の取組みを側面支援する。</p> <p>（予算関係） 【予算要求額：19百万円】</p>		
施策等の目的	<p>観光地における移動制約者の利便性を向上させる取組みの成功事例を収集・モデル化することにより他の観光地への横の展開を図るとともに、移動制約者目線で観光地の旅行環境をチェックしてその結果を地元へフィードバックし魅力ある観光地づくりを支援することにより、旅行環境の改善を図る。</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 観光立国を推進する		
業績指標	<p>127 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数</p> <p>129 国内における観光旅行消費額</p>		
検証指標	—		
目標値	<p>127 4泊</p> <p>129 30兆円</p>	<p>〔本目標を設定している観光立国推進基本計画は現在見直しの作業中であり、新たな目標が決まり次第更新する。〕</p>	
目標年度	<p>127 平成22年度</p> <p>129 平成22年度</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>国内観光旅行の促進のため、誰もが旅行に参加しやすい環境を整える必要があるが、移動制約者については旅行に参加し観光地において円滑に観光できる環境が整っていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>観光地において移動制約者が円滑に移動して観光できる取組みはNPO等の地域的な取組みに限られ全国に一般化していない。</p> <p>iii 課題の特定</p>		

	<p>○観光地において移動制約者が円滑に移動できる取組みはホテル等の施設や公共交通機関といった、点での取組みが主流であり、線や面での取組みの広がりが必要である。</p> <p>○移動制約者が旅行するにあたり障害となっている事項についての理解不足や具体的な取組方策について知見が偏在している。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○ユニバーサルツーリズムの先進事例のモデル化 ユニバーサルツーリズムの先進事例を評価・分析・モデル化し、他の観光地での取組みを行いやすい環境を整える。</p> <p>○移動制約者のニーズを踏まえた観光地の旅行環境改善 移動制約者のニーズの高い観光地の現在の問題点や改善点を利用者により評価してもらい、自治体やNPO法人へフィードバックすることにより、魅力ある観光地づくりを支援する。</p>	
社会的 ニーズ	移動制約者の社会参加の拡大が望まれ、また、少子高齢化社会が進んでいることから、誰もが旅行に参加しやすい環境を整え、国内観光旅行を促進する観点から、社会的ニーズが高い事業である。	
行政の関与	ユニバーサルツーリズムの取組みは、福祉事業関係者や幅広い観光関係者の参加による線や面での取組みが必要であることから、行政が関与する必要がある。	
国の関与	ユニバーサルツーリズムの先進的な取組みは全国に偏在しており、また、移動制約を受ける旅行者も全旅行者の中で一部となるため関係者の中で知見が蓄積しにくいことから、国が関与して各地の先進的な取組みを支援し、さらなる環境整備を図る必要がある。そのため、本事業において国がユニバーサルツーリズムの取組方策を示し、各地域において具体的に取組みを実施する自治体やNPO法人を支援する。	
施策等の 効率性		
本案	費用	19百万円（平成24年度予算要求額） ○ユニバーサルツーリズムの先進事例のモデル化 ○移動制約者のニーズを踏まえた観光地の旅行環境改善
	効果	○ユニバーサルツーリズムの先進事例のモデル化により、他の観光地へユニバーサルツーリズムの取組みが展開され、移動制約者の旅行の機会が拡大し、誰もが旅行に参加しやすい環境整備が進む。 ○移動制約者の旅行ニーズの高い観光地のユニバーサルツーリズムの旅行環境を利用者目線でチェックしてその結果を地元へフィードバックすることにより、旅行環境が改善され、移動制約者の旅行の機会が拡大し、誰もが旅行に参加しやすい環境整備が進む。
	比較	本事業の実施により、各地のユニバーサルツーリズムの旅行環境の改善につながり、また、移動制約者のニーズの高い観光地のユニバーサルツーリズムに係る旅行環境が改善されることから、本事業は効率的であり、費用に見合った効果が得られる。
	概要	全国の観光地の自治体やNPO法人が実施するユニバーサルツーリズムの旅行環境を改善する取組みに助成金を支給する。

代替案	費用	13億円 移動制約者のニーズを踏まえた観光地の旅行環境改善
	効果	全国の観光地のユニバーサルツーリズムの旅行環境が改善され、移動制約者の旅行の機会が拡大する。
	比較	全国の自治体やNPO法人に助成金を支給することにより、全国の観光地の旅行環境が確実に改善される。
本案と代替案の比較		代替案は、多額の費用が必要であるうえ、各々の取組みによる知見が当該観光地にとどまることになる。一方、本案は各地のユニバーサルツーリズムの旅行環境の改善に向け、モデル化と他地域への展開を見据えた全国的な取組みを代替案より少額で実施することから、本案の方が費用や知見の拡大の観点から効率的である。
施策等の有効性		ユニバーサルツーリズムの先進事例のモデル化、移動制約者のニーズを踏まえた観光地の旅行環境の改善及び他の観光地への展開により、ユニバーサルツーリズムの旅行環境が改善し、移動制約者の旅行の機会が拡大することから、本事業は、国内観光旅行における国民一人当たり年間宿泊数及び国内における観光旅行消費額の増加に有効である。
その他特記すべき事項		○観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）第3-4.（三）① ○外部要因として、景気動向、余暇時間・自由時間の動向、家計収支等の経済・社会動向、災害・事件・事故の発生等がある。 ○平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	歴史的風致維持向上推進等調査の創設		
担当課	都市局公園緑地・景観課	担当課長名	課長 舟引 敏明
施策等の概要	<p>市町村による歴史まちづくりにおける以下のような共通課題について、課題に対応した取り組みを公募、特定して、行政、民間等が連携し実施する。</p> <p>① 民間資金の導入による歴史的建造物の修理・活用等の推進 町家等の歴史的建造物の修理・活用等を促進するため、先行事例が少ない民間資金を活用した取組を先導的に行うことによって、実証によるスキームの確立と、国として定めるべき基準、制度を構築する。</p> <p>② 広域的な歴史まちづくりの専門家組織の育成 全国各地において、地域の歴史的建造物の保存・活用を担う専門家組織の育成を行うことによって、各地域の人材不足を解消し、各地域の組織間での連携による、災害等の緊急時体制の基礎をつくる。</p> <p>（予算関係）【予算要求額：130百万円】</p>		
施策等の目的	<p>人材や民間資金導入といった構造的な課題に対し国、地方公共団体、民間等が連携して集中的に取り組むことにより、市町村が行う歴史的まち並みを活用したまちづくりの取り組みを推進し、景観に優れた国土・観光地づくりにつなげる。</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	21 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する		
業績指標	133 歴史的風致の維持及び向上に取り組む市町村の数		
検証指標	－		
目標値	100団体		
目標年度	平成29年度		
	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>多くの市町村で歴史的なまち並みを活用したまちづくりに取り組んでいるが、歴史的な風情・情緒・たたずまいを著しく損なう事例が多く発生している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>公的な支援等がされている文化財以外の歴史的建造物が老朽化や所有者の高齢化に伴って失われて駐車場や空地になったり、歴史的なまち並みとは不釣り合いなマンション等が建築されている。</p> <p>町家等歴史的建造物を修理・活用するための専門家が不足していると共に専門家が活用される枠組みが構築されていない。</p>		

施策等の必要性	<p>iii 課題の特定</p> <p>数の多い町家等の歴史的建造物を公的な事業制度で守るには限界があり、また民間資金の活用は先行事例が少なく、保全・活用するための修理費用に導入されない。民間資金活用のためのノウハウの蓄積や活用スキームの構築を行い、歴史まちづくりに取り組む市町村へ共有していくことが必要である。</p> <p>歴史的建造物の構造は地域ごとに特色があるが、伝統的工法や材料、各地域の建造物の様式等の専門的知識をもった人材が不足しており、また人材を活用する枠組みの構築が必要である。</p>
	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>民間の資金を町家等の歴史的建造物の修理等に導入しやすくするためのスキームづくりや制度構築、空家化等による景観悪化対策、歴史的建造物保存の専門家組織の育成など、地方都市の歴史まちづくりの隘路となっている共通課題に対して、国と地方公共団体、民間等が連携して直接的に対応する調査で実証し、ノウハウの蓄積や必要な体制の構築を行い、歴史まちづくりを推進する。</p>
	<p>社会的ニーズ</p> <p>町家等の歴史的建造物を活用したまちづくりにより、地域の活性化や観光振興に取り組む市町村が増加している。</p>
	<p>行政の関与</p> <p>町家等の歴史的建造物は地域の個性を活かしたまちづくりのための貴重な財産であり、町家等の歴史的建造物の保全・活用はまちづくりを行う行政機関が実施すべき。</p>
	<p>国の関与</p> <p>平成16年に景観法、平成20年に歴史まちづくり法を制定してきたところであり、全国的に活用可能なノウハウの蓄積や枠組みの構築を行うべき。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	130百万円（平成24年度予算要求額）
	効果	例えば京都市内で空家となっている町家が5,000軒ほどあり、修理をする場合には1軒につき数百万の費用が想定されるが、民間資金の活用により、歴史的建造物が修理・活用される。
	比較	民間資金の活用によって修理・活用が可能。
代替案	概要	歴史的建造物の修理等を公的資金で補助する。
	費用	例えば、京都市内で空家となっている町家が5,000軒ほどあり、その1/10を修理（1軒約3百万円とする）するには、1/3補助を行った場合500百万円
	効果	公的資金の導入により町家等歴史的建造物の修理が進む。
	比較	多額の予算を要する上に、予算の範囲内でしか修理・活用ができない。

<p>本案と代替案の比較</p>	<p>数の多い町家等の歴史的建造物に対し、代替案では修理件数が限られるが、本案では公的資金の調査費、仕組みづくりへの投入のみにより、民間資金の導入による継続的な修理・活用が可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>歴史的まち並みの保存・活用を行う市町村は数多くあるが、歴史的建造物の保存・活用は個々の市町村の財政的制約により限りがある。</p> <p>本案では、全国的に活用可能なノウハウの蓄積や枠組みの構築により民間資金の活用と専門家組織の育成により、公的な資金を投入によることなく、継続的に多くの歴史的建造物が修理・活用される。</p> <p>景観法に基づく景観計画策定団体が約300団体、また歴史まちづくり計画の認定が26件あり、国で歴史まちづくりが進展するなか、本施策は幅広く展開が可能。</p> <p>歴史的建造物が修理・活用されることによって、地域全体で歴史まちづくりへの取り組みが促進される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○平成29年度政策チェックアップ（平成30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	国管理空港の経営改革の推進		
担当課	航空局 航空ネットワーク企画課	担当課長名	課長 平垣内 久隆
施策等の概要	<p>国管理空港は、航空系事業（滑走路等：国）と非航空系事業（空港ターミナルビル等：民間）の経営が分離しており、空港整備勘定による全国プール制により運営されているため、非航空系事業の収益による着陸料等の低廉化により利用者増を図る経営ができず、地域と向き合った自立的な空港活性化や空港単位での経営効率化に向けた取り組みが不十分となっている。そのため、平成23年7月29日に取りまとめられた「空港運営のあり方に関する検討会」報告書を踏まえ、国管理空港の経営改革を推進し、航空系事業と非航空系事業の一体的な運営、可能な限り個別空港単位での運営、空港運営への民間の知恵と資金の導入により、真に魅力ある空港の実現と国民負担の軽減を目指す。</p> <p>具体的には、平成26年度より円滑に経営一体化と運営委託の手続きを開始し、概ね平成32年度までに空港経営改革の実現を目指す。これに先立ち、平成24年度においては、各空港の個別事情を踏まえた運営形態や経営手法に関する提案を幅広く募集（マーケット・サウンディング）し、その結果を踏まえ、民営化手法等の具体的検討に着手する。</p> <p>なお、伊丹空港（国管理空港）については、先行して関西国際空港との経営統合により民間的手法による両空港の経営等を進め、できるだけ早期に事業運営権の売却（コンセッション契約）の実現を目指している。</p> <p>（予算関係、税制関係、法令関係） 【予算要求額：593百万円】</p>		
施策等の目的	本施策の実施により、国管理空港（伊丹空港を除く27空港）について、平成32年度までに空港経営改革の実現を進めることで、真に魅力ある空港の実現と国民負担の軽減を図る。		
	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	24 航空交通ネットワークを強化する	
	業績指標	—	
	検証指標	国管理空港の経営改革の実現	
	目標値	国管理空港（伊丹空港を除く27空港）の経営改革の実現	
	目標年度	平成32年度	

施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>国管理空港において、非航空系事業の収益による着陸料等の低廉化により利用者増を図る必要があるが、現状においてそれができておらず、また地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みが不十分となっている。</p>
	<p>ii 原因の分析</p> <p>国管理空港の航空系事業と非航空系事業の経営が分離しており、また、空港整備勘定により全国プール制の下で運営されている。</p>
	<p>iii 課題の特定</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 航空系事業と非航空系事業の一体的運営 ○ 可能な限り個別空港単位での運営 ○ 空港運営の民間委託等により民間の知恵と資金の導入
	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>平成24年度夏頃を目途に「空港経営改革の実行方針」を策定し、その後速やかに各空港について、それぞれの個別事情を踏まえた運営形態や経営手法に関する提案を幅広く募集する（マーケット・サウンディング）。また、その結果を踏まえ、民営化手法等の具体的検討に着手する。</p> <p>その後、マーケット・サウンディングを踏まえた民営化手法等の具体的な検討や経営一体化に向けた空港関連企業との円滑な交渉等を経て、平成26年度より円滑に運営委託等の手続きを開始し、概ね平成32年度までに国管理空港（伊丹空港を除く。）について空港経営改革を実現していくことを目指す。</p>
社会的ニーズ	空港経営改革を実現することで、就航路線・便数の拡大や利用者数の増大等を通じた地域経済の活性化や、利用者利便の向上等が期待される。
行政の関与	本案は国管理空港（伊丹空港を除く27空港）を対象としていることから、国において施策を講じる必要がある。
国の関与	本案は国管理空港（伊丹空港を除く27空港）を対象としていることから、国において施策を講じる必要がある。

施策等の効率性		
本案	費用	593百万円（平成24年度予算概算要求額） 関係者からの提案募集（マーケット・サウンディング）及び空港経営改革の推進体制の整備のための費用。
	効果	国管理空港の航空系事業と非航空系事業の経営が一体化され、自立的な空港経営の実現を図ることが可能。

	比較	空港経営改革を推進するための費用は発生するものの、運営委託等を実施することにより「民間の知恵と資金」を活用した空港運営が行われることにより、空港の役割を一層高めていくことで真に魅力ある空港の実現を図ることができる。
代替案	概要	引き続き国が航空系事業を運営することを前提として、その効率化のための調査を行う。
	費用	本案と同額と仮定する。
	効果	調査結果を活用することで航空系事業の効率化を通じた着陸料等の低廉化により、一定程度利用者増が図られる可能性がある。一方、引き続き国が直接空港運営を行うことから、地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みについての改善効果は期待されない。
	比較	調査費用が発生するものの、その効果は航空系事業の効率化を図ることに限定され、非航空系事業の収益による着陸料等の低廉化により利用者増を図る経営、地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みの強化といった効果までは期待されない。
本案と代替案の比較		代替案では、航空系事業の効率化が一定程度期待されるものの、本案による非航空系事業の収益による着陸料等の低廉化による利用者増と比較すると、その効果は限定的と考えられる。また、地域と向き合った自立的な空港活性化や、空港単位での経営効率化に向けた取り組みについては、代替案ではそもそも効果が期待されない。
施策等の有効性		航空系事業と非航空系事業の経営一体化や民間への運営委託等に際して、空港経営改革に関する提案を公募し地域の視点を取り込むこととしており、有効な施策である。
その他特記すべき事項		<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成23年7月29日に取りまとめられた「空港運営のあり方に関する検討会」報告書において、国管理空港（伊丹空港を除く27空港）について経営一体化と運営委託を進めて行くべきといった考え方が示されている。 ○ 「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、「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化と航空ネットワーク維持方策の見直し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）」の「戦略3 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化」において、空港関連企業と空港との経営一体化、民間への運営委託・民営化の検討が明記されている。 ○ 平成32年度政策チェックアップ（平成33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	中古不動産流通市場整備・活性化事業の創設		
担当課	土地・建設産業局 不動産課	担当課長名	建設流通政策審議官 佐々木 基
施策等の概要	<p>中古住宅を中心とした不動産流通市場の活性化のため、以下の施策を実施</p> <p>1. 消費者利益増進のための不動産事業者と関連事業者との連携等の強化（予算関係）</p> <p>2. 消費者が安心して円滑に中古住宅取引を行うための情報提供体制の整備（予算関係）</p> <p>【予算要求額：120百万円】</p>		
施策等の目的	消費者が安心して中古住宅を購入できるようにするため、不動産事業者の総合的なコンサルティング能力の向上や、中古住宅に関する情報提供体制の整備を進めることにより、中古流通市場の活性化を図る。		
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	3 1 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	新規の参画不動産事業者数		
目標値	50,000社／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>消費者が、中古住宅に関する不安を解消し、安心して中古住宅を購入できるようにするためには、取引の中核を担う不動産事業者が、専門工事業者、リフォーム業者等とマッチング・連携を十分に行い、顧客ニーズを踏まえた相談、提案等の総合的なコンサルティング能力を備えた対応を行うことにより、消費者利益の増進を図ることが必要である。</p> <p>一方、現状では、中古住宅の流通のためのマッチング・連携を関連団体の自主的な取組みに任せては十分に進まず、消費者が中古住宅に関する情報を適切かつ容易に入手しやすい環境が整備されておらず、中古住宅の品質や価格等に対して消費者が不安を感じている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>高度化・多様化する消費者ニーズに対して不動産事業者が的確に対応できず、消費者が中古物件を適正に評価できていない。</p> <p>iii 課題の特定</p>		

	<p>以下の点について改善が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不動産事業者の知見や関係事業者との連携が不十分である。 ・インスペクション（建物点検・検査）やリフォームの実施を望んでも、不動産事業者（仲介業者）から適切な相談・助言を受けられない。 ・不動産ポータルサイトを見ても、中古住宅の品質や劣化の状態等に関する情報が十分に得られない。 <p>iv 施策等の具体的内容</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 不動産事業者とリフォーム事業者とのマッチング・連携の取組みを希望する関連団体の提案を募集し、当該取組みを支援。また、優良な取組み事例について広く周知し、今後のネットワーク形成の取組みを拡大。 ② 不動産事業者・消費者に対するインスペクション、リフォーム等に関する講習・研修会を実施。 ③ 経年劣化等の情報を含め中古住宅を安心して売買するために必要な情報をインターネット上で提供する提案を募集し、当該取組みを支援。また、当該取組みの成果を周知し、情報提供体制の整備を促進。
社会的ニーズ	本施策は、質の高い中古住宅の流通の活性化を図るための施策であり、消費者が安心できる中古住宅の取引が円滑に行われるような流通市場の整備を図ることは社会的ニーズが高い。
行政の関与	ストック重視の市場整備、中古住宅流通市場の拡大の必要性が指摘される中、国際的に見ても中古住宅の取引が新築に比べて低い状況を改善し、質の高い中古住宅の流通を支援するための事業であり、行政が関与する必要がある。
国の関与	本施策は、不動産事業者の専門性向上を図るための機会の付与や、消費者が的確に中古住宅の質に関する判断を行うことができる情報提供体制の整備により、国としての長年の課題である良質なストックとしての中古住宅の流通を進めるものであり、このような市場整備は国として実施する必要がある。

施策等の効率性		
本案	費用	120百万円（平成24年度予算要求額） 不動産事業者と関連事業者のマッチング・連携の場の創出、講習・研修会の実施や情報提供体制の整備事業等に係る費用
	効果	不動産業者・消費者のリフォームやインスペクションへの理解を深め、情報提供体制の整備により、中古住宅取引の活性化が図られる。
	比較	購入者が中古住宅の購入時に求めるものとして、物件に関する知識や購入対象としている物件の欠点についての情報等がある。本施策に国費を充てることにより、確実に中古住宅取引の活性化がなされる。
	概要	関連する全業界団体加盟会社の中古流通市場の活性化に資する取組みに対する継続的な支援を行う。

代替案	費用	国費の積極的な活用
	効果	関連業界団体に対する継続的な支援を実施した場合、消費者利益の増進を図る観点からは、十分な効果が期待できる。
	比較	相当規模（約数十億円単位）の国費が毎年かかってしまい、効率的でない。
本案と代替案の比較		本案は国費を必要とするが、募集による特定の問題意識の高い関連団体のモデル的な取組みに対する限定的な支援とし、消費者利益の増進を重視した中古住宅情報の提供が確実になされ、業界団体内に当該取組みが波及することが期待される。代替案では相当規模の国費が継続的に必要となる。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、消費者が自ら又は不動産事業者を通して適切な中古物件情報を入手することが可能となる。これにより、消費者の中古物件に対する不安が解消され、中古流通市場の活性化が図られるため、有効である。
その他特記すべき事項		○ 平成27年度政策チェックアップ（平成28年度実施）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	代替エネルギー船舶に関する総合対策の創設		
担当課	海事局 安全・環境政策課	担当課長名	課長 坂下広朗
施策等の概要	<p>天然ガスを燃料とした船舶（天然ガス燃料船）に係る、ハード（船舶）・ソフト（燃料供給・船員教育等）の安全基準の検討、国際基準化等を戦略的に推進することにより、国際海運における天然ガス燃料船の早期実用化・導入に向けた環境を整備する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：647百万円】</p>		
施策等の目的	<p>天然ガス燃料船については、船舶構造や機関などのハード面や、燃料供給や船員教育などの運用・ソフト面の安全基準等が未整備であるため、その実用化・導入が妨げられている。このため、これらの基準の策定等により天然ガス燃料船の実用化・導入を促進する環境を整備し、地球温暖化・大気汚染等の環境問題へ対処するとともに、我が国海事産業の国際競争力の強化を図る。</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	36 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	天然ガス燃料船に関する安全基準の策定 燃料供給、船員訓練等に関する安全基準の策定		
目標値	天然ガス燃料船に関する安全基準が策定されている 燃料供給、船員訓練等に関する安全基準が策定されている		
目標年度	平成28年度		
	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>天然ガスは重油と比較して、CO₂、NO_x、SO_xの排出量が少なく環境性能が優れており、既に陸上においては、世界的に石油から天然ガスへの燃料転換が進展している。また、近年の天然ガス採掘技術の向上等により、シェールガス等の採掘が可能となったことから、その価格も下落傾向が見られる。</p> <p>このような動向を追い風として、海事産業界（海運・造船・船用）において、液化天然ガス（LNG）を燃料とした天然ガス燃料船の導入機運が高まっており、近い将来における導入が見込まれるところ、事業者が実用化を決断する際には、スムーズに建造が可能となるような環境整備が行われていることが必要。</p> <p>一方で、天然ガス燃料船については、安全基準が未整備である、国内外での燃料供給システムが未整備である等の理由により、実用化に至っていないのが現状である。</p>		

施策等の必要性	<p>このまま我が国が何らの対応をとらない場合には、今後ますます厳しい対応が求められる環境問題に我が国海事産業が適切に対処できなくなるだけでなく、コスト競争力の面においても世界との格差が一段と広がることとなり、我が国海事産業が厳しい局面に立たされることとなる。</p>	
	<p>ii 原因の分析</p> <p>船舶構造・機関・設備などのハード面、燃料供給・船員訓練などの運用・ソフト面の安全基準が未整備であるため、仮に天然ガス燃料船を建造する際には個船ごとに安全評価を行うなどケースバイケースの対応が必要となる。そのため、海運事業者（船主）においては運航経済性の評価、詳細設計の実施などが難しく、また寄港地における燃料供給の可否なども不透明であることから実船建造のための最終判断材料が整わず、これらが最終的な天然ガス燃料船の建造の妨げとなっていると考えられる。</p>	
	<p>iii 課題の特定</p> <p>天然ガス燃料船のハード(船舶)・ソフト(燃料供給・船員教育等)両面について合理的な安全基準を検討することが必要である。また、諸外国と連携・協調し、燃料供給システムの安全基準、関係設備の国際化(共通・標準化)等を推進していく必要がある。</p>	
	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>シミュレーションや模擬試験、実船検証等により、天然ガス燃料船に係るハード・ソフト両面の合理的な安全基準の検討を行うとともに、併せて、関係国政府間の連携・協調により安全基準の国際標準化等を戦略的に推進する。</p>	
社会的ニーズ	<p>天然ガス燃料船の導入により、環境問題への対応とコスト競争力の確保を実現することで、我が国海事産業の国際競争力の強化を図ることが求められている。</p> <p>なお、「総合的な新造船政策(平成23年7月6日新造船政策検討会)」においても、造船力を強化するため、天然ガス燃料船の実用化・導入に取り組む必要があるとされている。</p>	
行政の関与	<p>船舶の安全・環境に関する基準は行政(国)が定めるものであることから行政の関与が不可欠。また、検討した安全基準を、他国に先駆けて国際海事機関(IMO)に提案し、国際的な基準とすることも国際戦略上必要となるが、当該作業についても、国際的に協調を図りつつ、行政(国)が取り組む必要がある。</p>	
国の関与	<p>上記理由により国の関与が必須である。</p>	
施策等の効率性		
	費用	<p>647百万円(平成24年度予算要求額)</p> <p>シミュレーションや模擬試験、実船検証等により、ハード(船舶)及びソフト(燃料供給・船員訓練等)に関する安全基準の検討を行うとともに、国際協調により天然ガス燃料船の実用化・導入のための環境整備を行うための費用。</p>

本案	効果	<p>本案により、安全基準が策定された場合、事業者による運航経済性の評価や詳細設計の実施が容易となる。更に、国際協調により主要航路の寄港地における燃料供給システムの標準化等がなされれば、実船建造を阻害する要因が減り、天然ガス燃料船の実用化・導入が促進される事が期待され、我が国海事産業の国際競争力の強化に資するとともに、地球環境の保全への貢献が期待できる。</p>
	比較	<p>合理的な基準策定・国際標準化等を進めることで、天然ガス燃料船導入の阻害要因を取り除くことができ、天然ガス燃料船の実用化・導入、さらには地球環境保全の観点から大きな効果が期待できる。</p>
代替案	概要	<p>国が本施策を実施しない場合。</p>
	費用	<p>国費なし。</p>
	効果	<p>統一的な安全基準がないため、天然ガス燃料船を建造する場合には、事業者が個別に当該船舶の安全評価を実施しなければならない。</p>
	比較	<p>国費の負担はないものの、個別毎の安全評価に際しては、特別な委員会の開催などが必要となり、時間コストを含めて事業者に多大な負担となる。</p>
本案と代替案の比較		<p>代替案では、個別事業者に多大な負担を掛けることとなり、事実上、天然ガス燃料船の実用化が進まない。このため、我が国海事産業において、世界的な燃料転換に対応することができず、環境問題への適切な対処が困難となるとともに国際競争力の低下・衰退を招く。</p>
施策等の有効性		<p>本施策の実施により、天然ガス燃料船に係る合理的な安全基準の策定や燃料供給システムの国際標準化が実現されることで、実船建造に係る阻害要因が取り除かれ、環境整備が行われることとなり、天然ガス燃料船の実用化・導入が促進されることが期待される。これは、上記の政策目標に合致しており有効である。</p>
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）工程表：Ⅲアジア経済戦略 日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化、船員（海技者）の確保・育成、造船業の国際競争力強化</p> <p>○エネルギー基本計画（平成22年6月18日閣議決定） 上流権益獲得による安定供給確保や産業部門の燃料転換、コージェネレーション利用、燃料電池の技術開発の促進と内外への普及拡大など天然ガスシフトを推進すべきである。</p> <p>○「革新的エネルギー・環境戦略」策定に向けた中間的な整理（平成23年8月5日閣議決定） 中期の戦略における優先課題]：クリーン化の加速と戦略的活用 ・天然ガス等の戦略的活用</p> <p>○平成29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	「新しい公共」による地域づくり活動に係るプラットフォーム事業の創設		
担当課	国土政策局地方振興課	担当課長名	課長 山本 克也
施策等の概要	<p>条件不利地域等においてボランティアベースで行う地域づくり活動等について、寄付を集めやすくする環境を整備することにより、行政からの助成金など公的資金による支援に依存した経営からの脱却を支援する。このため、活動内容を審査・助言し優良な活動等を紹介する事業を実施することにより、寄付を通じて民間資金が集まりやすくなるスキームの構築を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：30百万円】</p>		
施策等の目的	<p>条件不利地域におけるコミュニティの維持・再生・活性化は国土保全上の観点からも重要であるが、従来その役割を担ってきた行政では、現状では対応が困難となっているものも多く見られる。このため、こうした地域等において、地域の有する多面的機能の発揮、新規産業への取り組みを含めた働く場の確保等の取り組み、地域の活性化や暮らしの安全の確保を行政からの支援に頼るのではなく、自立的に行える環境を整備することが必要である。</p> <p>その中で、平成23年6月に寄付税制が改正され、寄付者のメリットが増えたことにより、「新しい公共」（※）の担い手に対する寄付の市場が大幅に拡大することが期待されている。ついては、条件不利地域等における「新しい公共」の担い手による地域づくり活動に対し、地域の魅力の評価によって地域内外からの寄付による資金的支援を掘り起こすことにより、活動資金が継続的に提供され、活動の自立性、安定性、及び継続性を確保する仕組みを検討する。</p> <p>（※）「新しい公共」とは、人を支えるという役割を行政のみが担うのではなく、教育や子育て、街づくり、防犯や防災、医療や福祉などに関わる地域の人々も参加するという新しい価値観。</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	37 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	—		
検証指標	<p>①「新たな公」による地域づくり活動進展度 （地方自治体を対象としたアンケート調査において、多様な民間主体の主体的な地域づくりへの参加が進んでいる」と回答した地方自治体の割合）</p> <p>②「新たな公」による地域づくり活動参加率 （一般国民を対象としたアンケート調査において、「活動に参加している」と回答した一般国民の割合）</p>		
目標値	現状維持または増加		
目標年度	平成25年度		

i 目標と現状のギャップ

公共交通、医療、福祉などの社会的サービスの継続が困難な条件不利地域においては、「新しい公共」の担い手による地域づくり活動等（たとえば高齢者見守りや移動型商店サービスなど）が重要な役割を担っており、その重要性は増している。

しかし、その活動は、行政からの助成金などの公的資金による支援によってようやく成り立っており、今後、多くの財政出動が見込まれない中、継続した地域づくり活動を自立的に行うためには、公的資金に依存した現状を脱却しなければならない。

ii 原因の分析

公的資金に依存した現状から脱却するには、寄付を通じた民間資金を独自に集めることが必要である。また、その寄付を多く集めるためには、条件不利地域内だけでなく、大都市圏からの資金還流を促す必要がある。

東日本大震災における寄付の状況を見れば、自分の「思い」によって寄付を希望する者は一定の割合で存在すると思われるが、一方で、知識や経験の乏しい寄付を希望する者が、自分の「思い」に合う寄付先を自力で見つけるのは難しい。

また、寄付を希望する者と寄付を受けたい者を仲介するプラットフォーム（ここでは、寄付を募集している団体をリストアップし、不特定多数に幅広く寄付を募るような媒体を指す。）は現状でも存在するものの、リストに掲載された団体の活動状況等の分析が不十分であるなどの理由により、寄付を希望する者が「思い」に合う寄付先を見つけるのは難しい。

施策等の必要性

iii 課題の特定

地域づくり活動を行う団体の活動内容の透明性を高めるとともに、その活動と寄付を希望する者の「思い」をマッチングさせることにより、寄付を通じて民間資金が集まりやすくなるようなスキームが必要である。

iv 施策等の具体的内容

既存のプラットフォームに有識者等により構成される第三者機関による審査機能を設け、寄付を希望する者に対してその審査内容を積極的に公表するようなスキームを構築する。

具体的には、プラットフォームに登録を希望する地域づくり活動団体に対し、プラットフォームの運営主体が独自に設置する有識者等により構成される第三者機関が審査・助言を行い、登録する団体を精査することにより、その団体の活動内容の信頼性を高め、あわせてその内容の情報開示を支援することにより、透明性を高める。加えて、審査済み団体がプラットフォームへ登録する際に必要な費用を補助することにより、まだ登録されていない団体の登録を促す。

これらの取り組みによってプラットフォームの信頼性が上がり、全国の寄付を希望する者の「思い」のある寄付がその「思い」にあった活動に集まりやすくなるができる。また、地域づくり活動のノウハウ・知見が蓄積され、各地での地域づくり活

		動等の発展を図ることができる。
	社会的 ニーズ	<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、「個人の地域貢献意欲などによる「志」ある投資の推進を通じた資金の確保」への一層の支援を進めることが記載されている。</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。</p> <p>○「新しい公共」円卓会議（平成22年6月4日）においても、「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>
	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る。そのためには、「新しい公共」の担い手が自立的な活動を行うための環境整備が必要であり、その実現のためには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、条件不利地域等における活動に対し、寄付を通じて民間資金を全国から集める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、「地域出身者、地域在住者などの個人の持つ地域貢献意欲を顕在化させることを通じた資金の確保、いわば「『志』ある投資」を進めることが有効である」ことが記載されているところである。</p> <p>「新しい公共」推進会議（平成22年11月12日）においても、国の「新しい公共」に関連する予算についての考え方として、「政府の取組は、担い手が財政に過度に依存することなく、資金面、活動面からの自立を促す基盤整備に重点を置く」等が示されている。</p>
	施策等の 効率性	
本案	費用	<p>30百万円（平成24年度予算要求額）</p> <p>○「新しい公共」による地域づくり活動に係るプラットフォーム事業</p>
	効果	<p>知識や経験の乏しい寄付を希望する者にとっては、自らの「思い」に合う寄付先を容易に見つけることができるようになり、寄付による具体的な効果の可視化によって、単発に終わらない継続的な寄付が行われることが見込まれる。また、地域づくり活動を行う団体にとって、自分たちの活動にマッチした「思い」のこもった寄付を基盤とした、公的資金に頼らない自立的な活動ができるようになり、加えて、有識者等による助言によって自らの活動をブラッシュアップできる。</p> <p>さらに、この事業を参考にした多くの事業が積極的に行われることが期待でき、効果が早く広がる。</p>
	比較	<p>有識者等により構成される第三者機関と連携した「審査機能付きプラットフォーム」のスキームが構築されることにより、地域づくり活動団体の活動内容が客観的に審査され、信頼性及び透明性が高まることにより、「思い」のこもった寄付が集まりやすくなるため、効率的である。</p>

代替案	概要	プラットフォームの運営主体が自ら、登録された団体の活動内容の審査・助言及び公表を行う。
	費用	国費なし
	効果	活動内容を公表することにより、地域づくり活動団体の活動内容の透明性が高まる。
	比較	プラットフォームの運営主体による自主的な審査では、専門性・客観性の点から、各地域づくり活動団体の活動状況等の分析が不十分となる可能性がある。
本案と代替案の比較		<p>本案は代替案に比べ、第三者機関の審査という点から客観性の確保、及び有識者等による審査という点から専門性の確保がなされるとともに、有識者等による活動内容に対する助言も受けることができ、これらによるプラットフォームの信頼性の向上により、寄付が集まりやすくなる。</p> <p>また、本案を参考にした多くの事業が実施されることにより、速やかに効果が広がることが期待できるが、代替案では事業の実施の広がりには期待できず、したがって効果の広がりも期待できない。</p>
施策等の有効性		<p>本施策の実施により、条件不利地域等における「新しい公共」の担い手による地域づくり活動が、公的資金に頼らない、自立的な運営を継続的に行うことが可能となる。</p>
その他特記すべき事項		<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、『地域出身者、地域在住者などの個人の持つ地域貢献意欲を顕在化させること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。 <p>○第173回国会における鳩山内閣総理大臣所信表明演説（平成21年10月26日）</p> <p>私が目指したいのは、人と人が支え合い、役に立ち合う「新しい公共」の概念です。「新しい公共」とは、人を支えるという役割を、「官」と言われる人たちだけが担うのではなく、教育や子育て、街づくり、防犯や防災、医療や福祉などに地域でかかわっておられる方々一人ひとりにも参加していただき、それを社会全体として応援しようという新しい価値観です。</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。 <p>○「新しい公共」宣言（平成22年6月4日）</p> <p>「新しい公共」とは、「支え合いと活気のある社会」を作るための当事者たちの「協働の場」である。そこでは、「国民、市民団体や地域組織」、「企業やその他の事業体」、「政府」等が、一定のルールとそれぞれの役割をもって当事者として参加し、協働する。その成果は、多様な方法によって社会的に、また、市場を通じて経済的に評価されることになる。その舞台を作るためのルールと役割を協働して定めることが「新しい公共」を作る事に他ならない。</p> <p>○「新しい公共」円卓会議における提案と制度化等に向けた政府の対応（平成22年6月4日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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> <ul style="list-style-type: none">・「新しい公共」が目指すのは、一人ひとりに居場所と出番があり、人に役立つ幸せを大切にする社会である。そこでは、国民の多様なニーズにきめ細かく応えるサービスを、市民、企業、NPO 等がムダのない形で提供することで、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。「新しい公共」を通じて、このような新しい成長を可能にする。 <p>○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	地理空間情報ライブラリーの運用		
担当課	地理空間情報部 企画調査課	担当課長名	課長 明野 和彦
施策等の概要	<p>東日本大震災時には、地方公共団体の測量データが失われたり、すぐに活用できないなど等、災害復興に支障がでている。これまで国土地理院では、様々な機関が整備した地理空間情報を集約し検索用目録データの整備・管理・提供を実施していたが、本施策では、目録だけではなくデータそのものも入手・利用できる仮想的な情報ライブラリーを運用し、災害時のバックアップ機能や災害復興時に向けて様々な公共測量成果の共有化を図り効率的な復興等に資するものである。</p> <p>（予算関係）【予算要求額：141百万円】</p>		
施策等の目的	<p>地理空間情報の統合的な検索・入手・利用を可能とする環境を整備・運用することにより、様々な目的での利活用が可能な地理空間情報の流通を促進し、共用・活用を進めるとともに、非常時の地理空間情報のバックアップ機能を果たす。</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	38 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する		
業績指標	—		
検証指標	国・地方公共団体の地理空間情報ライブラリー閲覧数（アクセス数）		
目標値	24,000件/年（平成26年度）		
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>東日本大震災のような大きな災害時には、被災状況の把握、復興のために政府や地方公共団体で即時に被災地の地理空間情報が使えるようになっていないことが不可欠であるが、東日本大震災に際しては、津波による被災によって地方公共団体等の保有していた地図資料が失われてしまったり、関係する台帳付図の整理が不備であったり、紙地図でしか整理できていないため、直ぐに多くの機関で利用できる環境にはなく、被害状況の把握や復興に支障が生じた。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>地方公共団体等では、測量の目的を達すれば測量成果は不要となるため、測量成果が必ずしも適切に管理できているわけではない。また、基本的に、部外の他者の活用を想定したデータの積極的な公開のインセンティブがない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>広く地理空間情報の検索・入手・利用できる環境を既存の枠組みなどを活用しな</p>		

	<p>がら効率的に実現する。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>測量法等の枠組みを活用して、様々な機関が整備した地理空間情報を集約し、関係行政機関等で必要な地理空間情報のバックアップデータとして管理し、いつでも多くの機関でそのデータが活用できるような仮想的な情報ライブラリーを運用する。</p>
社会的ニーズ	<p>地理空間情報は、今後発生が予想される東海・東南海地震等への対策等の目的においても非常に有用であるだけでなく、平時においても、重複のない整備、効果的な活用は、地理空間情報活用推進基本法や測量法の意図するところであり、その適切な収集・提供が求められている。</p>
行政の関与	<p>行政がサービスを継続的・安定的に提供することによって、様々な機関からの情報公開が促進され、サービス水準の向上が期待されるとともに、地理空間情報の共有・利活用が進展する。</p>
国の関与	<p>国土地理院は、明治以来の基本測量成果を保有するとともに、国・地方公共団体等の実施する公共測量の成果についても、測量法に基づき成果の保管委託や供覧ができることとなっており、過去の測量成果及び今後整備される測量成果等を集約して、国、地方公共団体をはじめ広く国民に提供する責務がある。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	<p>141百万円（平成24年度予算要求額）</p> <p>地理空間情報ライブラリー運用経費</p>
	効果	<p>様々な機関が整備した多様な地理空間情報を統合的に検索・入手・利用することが可能となるとともに、非常時の地理空間情報のバックアップ機能を果たすことが可能となる。</p>
	比較	<p>地理空間情報の共有が進むことにより、重複・類似した情報整備が不要となるため、行政コストの低減が可能となり、費用に対して多大な効果が期待できる。</p>
代替案	概要	<p>それぞれの機関で独自に、地理空間情報の検索・入手・利用を可能とする仮想的なデータセンターを整備する。</p>
	費用	<p>最低でも20億円</p> <p>※ 1百万円（サーバ購入経費）×2千団体（国、地方公共団体等）</p> <p>なお、ソフトウェアの初期整備・運用経費は含まれていない。</p>
	効果	<p>整備をした機関に限定して、地理空間情報を検索・入手・利用することが可能となる。</p>
	比較	<p>整備をした機関に限定して、効果が期待できるが、災害時等に、国、県等の他者が被災地に関する情報を、総合的に入手・利用することは困難。</p>
本案と代替案の比較		<p>一元的に整備する本案の方が費用面で有利である。また、総合的に、様々な目的での利活用が可能な地理空間情報の流通を促進し、共用を進めることも期待できることから、本案の方が効果的である。</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>様々な機関が整備した多様な地理空間情報を統合的に検索・入手・利用することが可能となるため、迅速な情報収集が可能となる。これにより、地理空間情報活用推進基本法の意図するところでもある、地理空間情報の重複のない整備、効果的な活用を促進する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「東日本大震災からの復興の基本方針」（平成 23 年 7 月 29 日）において、防災・復旧の観点からの地理空間情報の利活用を検討することが示されている。平成 24 年度を初年度とする次期地理空間情報活用推進基本計画（策定中）において、地理空間情報の流通及び活用推進は、重要な施策となる予定である。 ・平成 26 年度末に事後検証シートにより、事後検証を行う。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	離島の流通効率化・コスト改善事業費交付金の創設		
担当課	国土政策局離島振興課	担当課長名	課長 大野 淳
施策等の概要	<p>離島における物価高の是正及び島内産業の振興により定住を促進するため、流通の効率化に資する施設等の整備を行う団体又は生活必需品や島内産品について輸送コスト補助を行う地方公共団体に対し、国が必要な予算の支援を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,000百万円】</p>		
施策等の目的	<p>離島への生活必需品の移入や離島からの産品の移出には海上輸送コストの負担を伴うことから物価高や産業競争力の低下を招いている。</p> <p>このため、離島への定住促進に資するよう物価高の是正と島内の産業競争力強化を目的として、流通の効率化に資する施設等の整備や輸送コストへの支援を行い、離島の自立的発展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	39 離島等の振興を図る		
業績指標	200 離島地域の総人口		
検証指標	—		
目標値	402千人以上		
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>離島において定住を促進するためには、生活必需品に係る消費支出額を本土並みに抑制するとともに島内産業の振興が不可欠であるが、生活必需品の移入や生産品の移出に関しては輸送コストがかかるため、物価高や産業競争力の低下を招いている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>島と本土、島と島を結ぶため、必ず海上輸送コスト等が発生する。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>このため著しい人口減少や高齢化の進行と相まって、離島で住み続けていくことが厳しい状況となっており、従来の離島振興法に基づく地域活性化等の取組に加え、新たに流通の効率化や輸送コストの支援の必要性が高まっている。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>①流通構造改善への支援</p> <p>海上輸送、保管、荷さばき、流通加工の過程で流通の効率化に効果のある機材導入又は施設整備を支援。</p>		

		<p>②輸送コストへの支援</p> <p>既に輸送コスト補助を行っている自治体又は新たに取り組む自治体に対し輸送コストを支援。</p>
	社会的ニーズ	平成25年3月に終期を迎える離島振興法の改正に向けた与野党の議論や地方公共団体の要望書の中で、輸送コストの低減に関する内容が数多く取り上げられている他、平成23年5月にとりまとめた「離島振興計画フォローアップ」で、輸送コストに関しての国への支援の期待が大きいことが明らかになっており社会的要請は高い。
	行政の関与	輸送コストを低減することは民間事業者や個人の自助努力だけでは限界があるので、行政の関与が不可欠である。
	国の関与	地方公共団体もこれらの問題を重視しているものの、輸送コストの補助を財政難から出来ない、あるいは限定的な補助しか出来ず効果が十分に得られないといった地方公共団体も多いことから、国が支援し、関与すべき施策である。
施策等の効率性		
本案	費用	1,000百万円（平成24年度予算要求額） 流通構造改善及び輸送コストへの支援に要する費用
	効果	離島の流通効率化・コスト改善事業の事業費は年間2,760百万円であり、輸送コストの低減の効果は、最低でも事業費と同額の効果がある。 流通構造改善については、島内人口が多く、施設が整備されれば必ず利用され、輸送の効率化が図られ、輸送コストが低減されるような離島に導入すること、また、事業の効果が数年に渡って継続されることから施設整備の事業費と同額以上の効果が見込まれる。したがって、これら2つの事業による効果は事業費と同額以上の効果がある。
	比較	費用と効果を比較すると、費用と同額以上の効果であり、かつ、その一部は数年に渡って継続的に効果を発揮する。
代替案	概要	物価高の是正のため、生活必需品の消費税の減免措置を行う。
	費用	全国の離島の消費税相当額（試算では16億円程度） （小売業の仕入率80%とした場合、離島住民の平均消費支出額の1%程度）
	効果	効果は、費用と同額分だけ価格が下がることとなり、平均では消費支出額の1%程度の減額となる。
	比較	費用と効果を比較すると、費用と全く同じ効果であり、その効果は単年度で終了する。
本案と代替案の比較		本案と代替案を比較すると、費用と効果の点で本案が優れており、本案が代替案より効果的である。

<p>施策等の 有効性</p>	<p>輸送コストが低減されることにより、生活物資の移入品については本土との価格差が抑制されるとともに、離島産品の移出については価格面での競争力が向上することから、離島住民の方々が安心して生活できる環境が整い、定住が促進される。</p>
<p>その他特記 すべき事項</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>

個別研究開発課題の評価

平成24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24年度予算概算要求等にあたって、50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日内閣総理大臣決定）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24年度予算概算要求等に反映することを目的として、50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)	交通分野における高度な制御・管理システムの総合的な技術開発の推進	90
2)	電車線柱および駅舎天井等の耐震性評価と対策	91
3)	鉄道路線の大規模地盤・構造物群モデル化手法の開発	92
4)	遠隔非接触測定による岩塊スケールと支持状態の推定	93
5)	低損失電力供給システムの構築	94
6)	トンネル内車両火災時の煙流動性状と乗客の避難方法に関する研究	95
7)	自律型台車健全性監視システムの開発	96
8)	局所的短時間集中豪雨による鉄道施設への氾濫影響評価手法の研究	97
9)	レール、まくらぎ交換計画支援システムの開発	98
10)	在来線車軸の信頼性評価手法の開発	99
11)	車両用非接触給電システムの開発	100
12)	材料技術を活用した騒音・振動低減対策の開発	101
13)	空力騒音の実験的評価手法の開発	102
14)	走行時における運転操縦負荷のシミュレータの開発	103
15)	貨物運用管理システムの開発	104
16)	ICTを活用した人の移動情報の基盤整備及び交通計画への適用に関する研究	105
17)	超過外力と複合的自然災害に対する危機管理に関する研究－想定外に備えて－	106
18)	外装材の耐震安全性の評価手法・基準に関する研究	107
19)	建物火災時における避難安全性能の算定法と目標水準に関する研究	108
20)	沿岸都市の防災構造化支援技術に関する研究	109
21)	沿岸域における港湾・水産・環境協調型統合的管理方策の研究	110
22)	空港の津波対策の評価方法等に関する研究	111
23)	地殻変動監視能力向上のための電子基準点誤差分析の高度化に関する研究	112
24)	建築生産における三次元データを用いた維持管理データの管理・描画技術の開発	113
25)	コンクリート構造物に塩害劣化自己防衛機能を付与するための新しい混和材料の開発	113
26)	被災堤防緊急対応のための3次元堤防可視化ツール及び対策設計システムの開発	113
27)	ミリ波・マイクロ波を用いた住宅大壁内の非破壊診断装置の開発	113
28)	地震時の超高層建物の室内安全対策技術の開発	113
29)	A S R劣化構造物の力学性能推定技術の確立	113

30)	総合的な社会資本の戦略的維持管理システムの開発	113
31)	防災、長寿命化実現のための超高強度高靱性モルタルを用いた水中ライニング工法の設計・施工法の開発	113
32)	サンゴ礁州島形成場のモデルの開発	114
33)	既設落石防護擁壁工に関する三層緩衝構造を用いた耐衝撃性能の高度化に関する技術開発	114
34)	最近の豪雪を踏まえた効率化・効果的克雪対策技術開発に関する研究	114
35)	新燃岳火山灰の有効利用が可能な土木技術の開発	114
36)	電波の位相差計測による広域岩盤崩落・崩壊リアルタイムモニタリングシステムの開発	114
37)	組立式台船を利用した自己投下式土運船	114
38)	竹材等の低利用資源を用いた高性能壁土の開発	114
39)	戸建住宅・小規模建築用地中熱ヒートポンプシステムの開発	116
40)	高齢者居住の既存戸建住宅における断熱改修によるEBC, NECB効果定量評価手法の技術開発	116
41)	サステイナブル技術を活かした枠組壁工法によるエコスクールの標準システムの開発	116
42)	住宅における電力による総利用光束量を最小化する照明制御システムの技術開発	117
43)	「見える化」を有効活用する設備運用モデルの策定とユーザーインターフェースの技術開発	117
44)	住宅の環境負荷を削減する先導的評価および普及技術の開発	117
45)	常設としてリユース可能な複層の応急仮設住宅をホテルとして備蓄することに関する技術開発	117
46)	既存建物に対する梁部材のせん断破壊遅延型補強工法の技術開発	118
47)	大規模地震時の耐火木造建築物の安全性の向上と実用化開発	118
48)	碎石による住宅等の液状化対策工法に関する技術開発	118
49)	先端及び中間拡径部を有する場所打ちコンクリート杭工法の技術開発	118
50)	靱性確保型低層鉄骨造の大規模地震時の損傷抑制用DIY制震補強に関する技術開発	119

事前評価【No. 1】

研究開発課題名	交通分野における高度な制御・管理システムの総合的な技術開発の推進	担当課 (担当課長名)	総合政策局技術政策課 (課長：池田 陽彦)
研究開発の概要	<p>陸上交通分野における衛星測位等の活用にあたり、電波が正常・安定的に受信できない場合に対応するため、測位誤差・信頼性の向上のための研究開発やトンネル内等での衛星測位の代替・補完システムの研究開発を行う。また、航空・海上交通分野における衛星測位等の活用にあたり、国際基準に則ったサービスの提供を日本近辺以外でも受けられるようにするため、測位補強情報の研究開発を行う。</p> <p>【研究期間：平成24～26年度 研究費総額：約120百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>GPS等の衛星測位を用いた高速移動体の位置把握技術は汎用性の高い技術であり、この技術が確立すれば、公共交通・物流の安全性・利便性を維持・向上しつつ、省力化・効率化にも資する。しかしながら、まだ基礎研究の段階にあって技術的課題も多く残っていることから、本研究開発を実施し、民間における実用化の取組みを促進する。</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>例えば、鉄道における運行管理システムは地上施設の設置・運用費用の負担の大きさ、維持管理を支える人材の高齢化と減少といった課題があり、こうした課題を解決できるシステムが求められている。このようなシステムの中核となる移動体の位置把握技術は、高い安全性・信頼性・連続測位が要求される重要な技術であり、この点について研究開発を行うことは必要不可欠である。</p> <p>【効率性】</p> <p>海外調査も含めて既存の知見・技術を幅広く調査・評価したうえで技術的検討を行うこととしており、効率的な研究開発を行うことができる。また、本研究開発の成果は、既存のシステムからの安全性の向上やコストの削減につながり得るものであり、活用できる事業者は広範にわたるため、費用対効果は高い。</p> <p>【有効性】</p> <p>本研究開発により、新しい技術が開発され、民間による実用化の取組みが促進されることから、衛星測位を用いた新しいアプリケーション（新しい列車の運行管理システム、低緯度地域での補強情報のサービス活用）の創出に繋がる可能性が高いため、有効である。</p>		
外部評価の結果	<p>「準天頂衛星による高精度測位補正に関する技術開発」(H15～H22)で得られた成果の活用を図り、陸上交通関係での実際の利用を目指した研究開発であること、航空・海上交通関係では国際貢献の観点も含まれていることから社会的な価値が高く、実施すべきと評価する。</p> <p>実用化を目指すにあたって重要な観点は、開発される技術が利用者が実際に使えるのかどうかという観点であり、またどの程度の安全性を確保できるのか、どの程度の信頼性があるのかを明確にすることが望まれる。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月3日、運輸技術研究開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 大聖 泰弘 早稲田大学 教授</p> <p>委員 北条 正樹 京都大学 教授</p> <p>〃 中村 英夫 日本大学 教授</p> <p>〃 安田 明夫 東京海洋大学 特任教授</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	電車線柱および駅舎天井等の耐震性評価と対策	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>本研究では、土木構造物と電車線柱および駅舎天井等の接合方法や連成挙動を考慮した電車線柱および駅舎天井等の耐震性評価と、耐震性向上手法の開発を行う。</p> <p>【開発期間：平成24～25年度 技術開発費総額：127百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>本技術開発では、大地震時に損傷の危険性がある電車線柱および駅舎天井等について、接合方法や連成挙動を考慮した地震時入力を用いることで、その耐震性を評価することを目的とする。また、電車線柱および駅舎天井等の耐震性向上を目的とした対策手法についても検討する。</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>東北地方太平洋沖地震では、電車線柱および駅舎天井等において損傷が見られた。このような電車線柱および駅舎天井等の損傷は、列車や旅客との衝突など重大な事故となる可能性がある。</p> <p>また、電車線柱および駅舎天井等は、設置数量が多いが個別に設計・施工されることが多く、主構造と一体的な評価がほとんど行われていない。このため、主構造との接合方法や連成挙動を考慮した地震時入力を用いて、それらを一体として評価できる手法の開発が必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>高架橋と付帯構造物を一体として耐震性評価を行うには、それぞれの相互作用に関する成果を活用するとともに、大型振動試験装置の活用や鉄道事業者と連携し東日本大震災に関する測定記録の収集などを行い効率的に開発を行う。</p> <p>【有効性】</p> <p>電車線柱および駅舎天井等の耐震性評価及び耐震性の向上が可能となることにより、震災が発生した場合における鉄道施設の被害を低減することができ、早期復旧が可能となるとともに、駅にいる旅客や列車内の乗客の安全性が向上する。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車線支柱同士を連結するという手もあるのではないか。 ・コスト削減と耐震性の兼ね合いになると思われるので、その点を十分注意して研究開発を進めて頂きたい。 ・東日本大震災の経験に基づき着実かつ迅速に検討を進めるべき課題と考える。事業者独自の検討と重複して無駄を生じぬよう情報交換・連携を重視しつつ効率的に研究を進めて欲しい。 ・東日本大震災からの復興に関連する重要なテーマと考えられる。土木構造物と建築、さらには電車線という、分野にまたがるテーマのため、部分最適化ではなく、全体最適という観点で研究を進めてほしい。 <p>○是非とも実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	鉄道路線の大規模地盤・構造物群モデル化手法の開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>地震等の自然災害が鉄道システムに与える影響を事前に評価する際に使用する鉄道路線を作成するための、大規模な地盤・構造物群のモデル化手法を構築する。また、鉄道路線モデルを試作し、視覚的に理解しやすいモデルの可視化手法の開発も行う。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：109百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>自然災害時の鉄道システムの挙動を事前に評価する際に活用できる鉄道路線全体の大規模な地盤・構造物群モデルを効率的かつ適切に行えるように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>地震などの自然災害時の鉄道システムの安全性を評価する場合、考え得るあらゆる事態を想定し、それらの影響を事前に評価することが重要であるが、長大な鉄道構造物を建設して検証するには膨大な時間とコストが必要となる。このため、シミュレーションにより、効率的に地震等の耐震性の評価が可能となる鉄道路線の大規模な地盤・構造物群のモデル化手法を構築することが必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>既存の地盤および構造物の挙動シミュレーション技術を活用し、それらを統合、高精度化することにより、効率的なモデル化手法を構築する。また、地盤・構造物データベースを最大限に活用できるシステム作りを目指す。</p> <p>【有効性】</p> <p>鉄道路線モデルを作成し、様々なシナリオを想定したシミュレーション及びそれら情報の可視化により、自然災害時に鉄道システムが遭遇する危険性を各主体において事前評価を行うことが可能となる。また、実際に災害が発生した際にも、被害が発生した可能性のある箇所や被害状況を早急に推定することが可能となる。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来の研究の関係とこの研究の効果を現らかにして欲しい。 ・そのプロジェクト終了後も、このソフトウェアが広く使えるような形態を模索しながら、プロジェクトを進めて頂きたい。 ・中央リニアの設計に役立つものであれば優先度をあげてよい。 ・防災対策として重要な課題であり、そのための研究課題として評価できる。一方で、全ての災害に対応できるということではなく、得られる成果が防災に対してどのような位置づけであるのか、という観点から、本研究のポジションをより明確にして進める必要がある。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p> 古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p> 中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	遠隔非接触測定による岩塊スケールと支持状態の推定	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>崩落の危険がある鉄道沿線の岩塊を遠隔地から非接触で計測して安定性を評価する手法およびシステムを開発する。特に、岩塊のスケールおよび支持状態の推定法を検討することによって、安定性評価の精度向上を図る。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：43百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>落石被害を引き起こす危険のある鉄道沿線の岩盤斜面の安定性を安全、効率的、かつ定量的に評価するための手法とシステムを確立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>鉄道沿線の岩盤斜面からの岩塊崩落は、本年発生した磐越西線の事故に見られるように、ひとたび発生すると列車脱線や長期運休などの大きな被害をもたらす可能性がある。地震や豪雨による災害が頻発する昨今においては、特に注意が必要である。崩落岩塊による被害を防止するためには、岩盤斜面中の不安定岩塊を検出して監視・対策する必要がある。しかし、不安定岩塊を定量的かつ効率的に検出することは容易ではなく、鉄道沿線の数多くの岩盤斜面を監視するためには膨大なコストが必要である。</p> <p>このため、レーザ等を用いた非接触計測によって、岩盤斜面に立ち入ること無く遠隔地から不安定岩塊を抽出する手法およびシステムを開発するものである。</p> <p>【効率性】</p> <p>既開発の遠隔非接触振動計測システム、振動特性による岩塊の安定性評価手法の技術を活用するとともに、鉄道事業者と連携を取り、実際に崩落の危険性がある箇所において現地調査や実証試験を実施することにより効率的な開発を進める。</p> <p>【有効性】</p> <p>安定性の評価には、岩塊の振動特性を指標として用いるが、振動特性に影響を与える岩塊のスケールおよび支持状態を遠隔推定し、安定性の評価精度を向上する手法が採用され、鉄道沿線の岩塊安定性評価作業の安全化、効率化、定量化に有効かつ不可欠なシステムの開発が期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提案されている手法にやや曖昧さが残るので、提案手法の有効性についても確認を行って頂きたい。 ・これまでの技術・検討成果の延長上に一定の進展、成果が期待できる。 ・地震災害を未然に防ぐための研究テーマであり、防災という観点から評価できる。一方で、道路、架線など、その他の分野においても必要な研究テーマと考えられ、他の分野での研究事例などをあらかじめ十分評価してから進めることが望ましい。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	低損失電力供給システムの構築	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>自然エネルギーを利用した電気鉄道用電力変換システムを開発するとともに、直流電気鉄道のき電電圧を高圧化するための電力供給方式、絶縁方式及び保護方式を検証する。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：148百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>鉄道の環境性能を更に向上させることを目的として、自然エネルギーの鉄道への適用、送電ロスを低減させるためのき電電圧の高圧化を実施することにより直流電気鉄道の低損失化、電力供給安定化を目指す。</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>近年、地球環境保全の意識の高まりとともに、太陽光発電や風力発電をはじめとする自然エネルギー発電導入の推進が著しい。だが、発電出力が気象条件によって変動するケースが多いため、自然エネルギーによる発電を鉄道事業に使用する場合には、気象条件の変化に影響を受けることなく安定した電力を供給することが課題である。また、直流電気鉄道は電線の損失や電圧降下が大きくなるという課題がある。これらの解決を図るため、自然エネルギーを考慮した低損失電力供給システムを開発する必要がある。</p> <p>【効率性】</p> <p>近年、直流電気鉄道の電圧安定化、電車のブレーキ使用時に発生する回生エネルギーの有効活用を目的とした地上用電力貯蔵装置が実用化されており、これらと自然エネルギー利用発電の連携を図り総合的に効率的な開発を目指す。</p> <p>【有効性】</p> <p>き電電圧を高圧化した電力供給方式、ならびに自然エネルギー利用発電と蓄電装置を併用したシステムの適用により、隣接する電気鉄道用変電所のエネルギー消費を5%程度削減できるものと期待できるほか、変電所を削減することが可能となれば、設備投資や保守費用を低減させることが可能であり有効性は高い。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・システム構成のコンセプトに関して、ややあいまいさを感じるので、運輸分野に特化したシステムに構築に関して検討を続けて頂きたい。 ・パワーストレージの有効活用という意味で、技術開発の重要性は高いと思う。 ・東日本大震災の発生以来重要視されている電力関連の研究テーマのため、必要性はある課題を取り扱っている。しかし、全体のコンセプトが明確ではないように思われ、多くの研究者が着目しているスマートグリッドとの関係も明確にしていく必要がある。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	トンネル内車両火災時の煙流動性状と乗客の避難方法に関する研究	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>本研究では、トンネル内火災時の煙のシミュレーションによる流動予測手法の開発および実物大モックアップを用いた乗客の避難時間の予測等をもとに適切な避難誘導方法の検討を行う。</p> <p>【開発期間：平成24～25年度 技術開発費総額：68百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>本技術開発では、トンネル内での車両火災を想定し、車内外の煙の流動予測から避難が困難になると思われる時間を求めるとともに、乗客が車両から避難するのに要する時間を推定する。また、乗務員に対する避難誘導支援手法を検討することにより、鉄道輸送においては原則としてトンネル内に停止させないこととなっているが、より安全な避難誘導方法を提案する。</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>北陸トンネルの火災事故以降、国鉄では火災発生時には車両をトンネル内に停車させないこととなり、また、車両の難燃化が進み火災の可能性が低くなったものの、平成23年度に北海道でトンネル内列車脱線・火災事故が発生した。</p> <p>トンネル内で火災等が発生し、車両が停止した場合について乗客の有効な避難方法等の研究は乗客の被害を最小限にするために必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>実際に火災事故を再現することは難しいことから、既存の数値シミュレーションを活用するとともに、青函トンネル建設時の知見の応用、また、運転シミュレーターを利用すること、海外の事例も参考にすることによって効率的な開発を進めることが可能である。</p> <p>【有効性】</p> <p>日本国内においては原則としてトンネル内に車両は停車させないこととなっているが、万が一の脱線や操作ミス等によってトンネル内停車した場合を想定し、乗客の安全で速やかな避難が可能となる本技術開発を実施することは有効である。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員会における委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・得られた成果は、一般に公開することを前提として、研究開発を進めて欲しい。 ・タイムリーな課題設定となっている。・トンネル内の車両火災に対する研究であり、最近発生した事故に鑑み重要な研究課題である。ただし、想定される災害は、トンネル状態、トンネル延長、車両構造など、様々であり、一般化した成果を得るのは相当ハードルが高いと考えられる。よって、本研究の成果が有意義な結果をもたらすためには、設定する条件が大変重要である。最悪条件を想定するというのも一つの方策であるが、現実的に起こりうる条件を、実データから類推するなどをして、研究成果が最も効果的に役立てられる条件を見定めることを事前に確認してから進めてほしい。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	自律型台車健全性監視システムの開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>台車内に実装し、センシング機能、発電機能、制御・判定機能、通信機能を統合して、無電源かつ車体との接続点なしに台車状態および故障兆候等を車上に伝送する自律的な監視システムを開発する。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：30百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>台車の振動・磁界変化等をエネルギー源として、測定した台車状態を車上に無線通信で伝送する実用的なシステムを開発し、車両の安全性・信頼性を向上する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】 車両の構造及び装置については定期的に検査・修繕を実施し安全性を確保しているところである。しかしながら、走行装置である台車や車軸については、突発的に破損した際には脱線など重大な事故になる可能性がある。突発的な破損という課題を解決するため、故障の兆候を検出するなど多数のセンサを用いて自律的に状態の継続的な監視を行う自律型台車健全性監視システムの開発を行う。</p> <p>【効率性】 通信、ネットワーク等については自動車、航空分野で行われている技術を参考にしつつこれまで行ってきた要素技術を活用するなど効率的な技術開発が実施可能である。</p> <p>【有効性】 台車状態の継続的な監視により、事故の未然防止が可能となることから、安全輸送、安定輸送に資するものであり有効性は高い。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監視システム自体の信頼性が問題になるのではないかと。 ・システム構成のコンセプトに関して、ややあいまいさを感じるため、これを整理してから、研究開発を進めて頂きたい。 ・具体的研究開発のイメージが捉えにくい。どのような技術的意味があるかを具体的に説明する必要がある。 ・車両の安全性を担保するためのメンテナンスは鉄道の安全と信頼性を保つために重要な課題であり、今後展開が期待できる状態監視方式の基礎的な研究であるため、意義深いテーマである。一方で、メンテナンスをどのように置き換えていくのか、そのためのロードマップをどう構築するのか、コストダウンと安全性の関係をどう明確にするなど、コンセプトの確立が大変重要である。本提案では、要素技術開発という位置づけは評価できるが、実現性という観点から、再度、コンセプトを吟味し、実現可能性があることを明確にしてから進めてほしい。また、システムの信頼性も大変重要であるため、開発の評価についても、十分配慮してほしい。 <p>○実施してもよい課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	局所的短時間集中豪雨による鉄道施設への氾濫影響評価手法の研究	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>地形データ、降雨データ等をもとに山間地、中山間地における中小河川からの豪雨時流出モデルを作成するとともに、鉄道および周辺構造物等をモデル化した氾濫シミュレーション手法を確立し、局所的短時間集中豪雨時の被災形態に対する氾濫影響評価手法を提案する。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：85百万円】</p>		
研究開発の目的	局所的短時間集中豪雨が沿線および鉄道施設に及ぼす影響を評価する氾濫影響評価手法を提案することを目的とする。		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】</p> <p>鉄道では、近年頻発している局所的短時間集中豪雨により、中小河川の氾濫や既設の排水設備からの溢水などが生じ、これらを原因とした道床流失、橋りょうの閉塞、盛土の侵食・崩壊など、これまでに見られなかった被災形態が年々増加する傾向を示している。都市域の湛水被害を対象とした氾濫影響評価手法は確立しているが、山間地・中山間地における鉄道施設に及ぼす影響を評価する手法は確立されていない。このため、局所的短時間集中豪雨が発生した場合には、鉄道施設への被害が大きくなり、復旧に時間を要する等の課題があることから、鉄道特有の施設を考慮した流出・氾濫モデルを作成し、鉄道施設に及ぼす影響を評価する氾濫影響評価手法を確立する。</p> <p>【効率性】</p> <p>鉄道沿線で発生した降雨災害事例を数多く収集・分析し、被災形態の推定や鉄道構造物の影響を考慮した手法の開発を効率的かつ的確に行う。また、既存モデルを活用するなど、鉄道事業者と連携をとりながら開発を行う。</p> <p>【有効性】</p> <p>本手法の確立により、鉄道沿線の危険地域を効率良く抽出することが可能となり、適切な維持管理の継続および効果的な設備改修等が図られ、防災強度を有効的に向上させることが可能となることに加えハザードマップとして活用することによって更に有効性が向上することが期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地方の保線区でも使えるような評価方法を開発していく必要がある。 ・研究開発終了後に、ソフトウェアを公開することを念頭に置いた計画を実施して頂きたい。 ・既存技術の成果の上で鉄道用に効率的な開発を進める必要がある。 ・中小河川を対象とした、従来あまり検討されてこなかった条件での氾濫影響評価手法であり、意義がある研究テーマと考える。一方で、大規模河川との違い、河川での取り組み、具体的な解析結果をどのように検証するのか、といった観点から、本研究の価値を明確にした上で進めてほしい。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	レール、まくらぎ交換計画支援システムの開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>レール、木まくらぎの状態や線形、軌道構造、車両、運転条件、軌道変位履歴データ等を考慮して各箇所安全性を評価し、これらの交換計画を適切に作成する数理計画モデル及び計画支援システムを開発する。</p> <p>【開発期間：平成24～25年度 技術開発費総額：21百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>限られた修繕費を安全性向上効果の高い箇所への保守や改良に有効活用するための手法とツールを開発し、安全輸送の継続を支援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>レールや木まくらぎは経年劣化するため、適切な時期に交換する必要があるが、予算上の制約から毎年の交換数量には上限がある。現状の交換計画の策定は、担当者の経験や技能に拠るところが大きい。熟練社員の減少や経費削減のために要員減少が進み安全レベルを維持、向上することが課題である。このため、安全性の向上や保守担当者の支援が可能で優先度の高い交換箇所が判断できるレール、まくら木交換計画支援システムの開発が必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>鉄道事業者と連携を取り、実際の線路やまくら木のデータを収集するとともに保守担当者と現場検証をしながら効率的に開発を行うことができる。</p> <p>【有効性】</p> <p>特に中小事業者に対して、既存の軌道保守計画等の技術を加味したシステムとすることで軌道の保守～交換までを一体としてシステム化が出来る。また、輸送高度化計画の策定においても有効であり、軌道の状態が原因となる列車脱線事故などを防止に寄与し、ひいては乗客の安全を守ることが可能となる。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中小事業者に使いやすいものを開発して欲しい。 ・誰もが使えるような形態のソフトウェアまで、持って行って頂きたい。 ・中小事業者の公的支援という意味で問題意識は明解である。 ・中小民鉄、第三セクター鉄道などにおいては、基本的な事柄についても技術支援が求められていることから、本研究テーマの意義が認められる。 <p>○是非とも実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	在来線車軸の信頼性評価手法の開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>実物大車軸の回転曲げ疲労試験が実施可能な疲労試験機を新設し、試験片レベルでのき裂進展試験や模擬車軸での疲労試験を実施するとともに、実物大車軸を用いた疲労試験を実施する。これらの結果と数値解析を組み合わせることにより、在来線車軸のき裂進展性評価手法について検討する。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：75百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>欠陥等の存在下における在来線車軸の信頼性評価について、車両の使用実態や材料のき裂進展性を考慮した評価手法を提案する。</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>鉄道車軸は走行安全上の重要部品であるため、打痕や腐食などの外的損傷だけでなく、著大な材料欠陥などの「想定外の欠陥」の存在下においても、その信頼性を担保する必要がある。国内においては、車軸折損に起因した重大事故が発生していないこともあり、使用中の損傷や欠陥の存在下における車軸の信頼性評価手法について、これまで検討されていない。一方で、海外においては、独 ICE 車軸の折損脱線事故や伊貨車軸折損事故等の経験もあり、車軸の信頼性評価に関する検討が行われているため、我が国の鉄道技術の競争力維持の観点から、信頼性のあるデータの積み上げが不可欠である。</p> <p>また、更なる安全性向上の観点から、車両の使用実態や材料のき裂進展性を考慮した信頼性評価手法が必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>試験片や模擬車軸を用いた試験では、既存設備や従来の無限寿命設計時におけるこれまでの知見を活かすことにより、効率的なデータ取得を行う。また、これらと実物大車軸での試験結果および数値解析を組み合わせることにより、効率的に研究開発を進める。</p> <p>【有効性】</p> <p>車両の使用実態やき裂進展性を考慮した車軸の信頼性評価を行うことにより、使用中に発生する外的損傷や材料欠陥等の存在下においても、車軸の信頼性を担保できる。また、適切な検査体系や検査周期の評価にも活用できる可能性がある。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基礎的データを取り、事前に安全を確保する必要がある。 ・地味でコストと時間のかかる研究であるが、必要な研究と思われる。 ・本当に期待される成果が十分に理解できなかった。 ・軸受けの損傷対策は、鉄道車両の走行安全性を担保する上で大変重要であり、本研究意義は大きいと考えられる。しかし、今回は在来線車両を対象にしており、より必要度の高い新幹線についても、将来的には成果が結びつけられるような配慮が必要と思われる。また、試験期間内にて成果が得られるような工夫も十分検討してほしい。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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】

研究開発課題名	車両用非接触給電システムの開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>非接触給電システムは接触方式に比べてエネルギー密度が低いという特徴があり、給電装置のスケールアップと効率向上を行い、実用化を目指した技術開発を実施する。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：30百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>安全性が高く、低保守なシステムを構築するため、鉄道車両に適用できる、非接触給電装置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>移動体への電力供給は従来接触方式で行われていたが、接触部には感電・漏電・騒音の原因となることや、保守に手間が掛かるといった問題があった。また、電池バスでは、試験運用を行った実績があり、海外においては、LRTを駆動する試作・走行試験も開始されている。このため、より安全・安心な鉄道システムを構築するとともに、鉄道の競争力向上といった観点も踏まえ非接触給電システムを開発するものである。</p> <p>【効率性】</p> <p>近年、パワーエレクトロニクス的发展により、電力供給分野にもおいても高い周波数の使用が可能となってきており、これらの知見を活用するなど、先行する外国や他の交通モードでの既存事例を参考にしながら効率的に技術開発を実施する。</p> <p>【有効性】</p> <p>感電のリスクを低減し、かつ、メンテナンス費用を抑えることが可能となることから有効性は高い。</p> <p>非接触給電装置の大容量化には低損失、低コストな線材や磁性材料が必要であり、それらを検討する段階で得られた機器設計手法により、大容量高周波電源の進歩につながるなど、他分野への応用が可能となる。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証実験をする時の電源容量をよく検討してから実験計画を立てるべきと思われる。扱うパワーによってシステム構成の制約条件が異なると思う。 ・非接触集電は、様々な分野において重要な課題として取り上げられており、そのものの研究は意義深いものと考えられる。しかし、既存の鉄道において、非接触にするメリットがどこにあるのかを明確にするべきであり、既存の集電方式に比べて、コスト、安全性、信頼性など、どのような優位性があるのか定量的な評価が必要と思われる。また、多くの先行研究事例が存在するため、それらと比較して、本研究の成果イメージを明確にし、学術的にも意義があるかを十分に吟味する必要がある。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	材料技術を活用した騒音・振動低減対策の開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>開発が進められている風圧緩和型防音工やレール防音材等の材料デバイスの改良を行い、これらを効果的に組み合わせることにより、沿線騒音の低減材料を開発する。</p> <p>また、使用環境や経年の影響が少ない低弾性素材を適用した軌道弾性材の開発を進めることにより安定・効果的に軌道振動の伝搬を低減できる対策の実現を図る。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：56百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>既存鉄道の沿線環境の向上のための騒音および振動低減材料を開発することを目的とする。また、同時に新幹線及び在来線の高速化の際にもそれらに適用可能な技術開発の実施を目指すこととしている。</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>鉄道沿線において、近年静寂な住環境への志向が一層高まるとともに、高階の建造物が増加しており高架上など高所空間に対する騒音対策は重要な課題である。このため、走行時の騒音の低減とともに沿線環境の維持・向上のため騒音・振動対策を材料開発により行う。</p> <p>本開発では、通常時では防音性能を保持しつつ強風時には風圧を緩和して大幅な防音壁のかさ上げを可能にする防音工など、従来にはない視点からの対策材料の開発を進める。</p> <p>【効率性】</p> <p>これまでに蓄積した騒音・振動低減材料開発のノウハウを活用して効率化を図るとともに、新たに材料解析技術を導入して効率的・効果的な材料設計のもとでの材料開発を目指す。</p> <p>【有効性】</p> <p>列車走行時の騒音を低減させることは、沿線環境の維持・向上につながることから有効性は高い。また、既存鉄道の更なる沿線騒音・振動低減対策に資するほか、新幹線において360 km/h化、在来線において160km/h化が可能とするような沿線騒音・振動低減対策の実現が期待され、鉄道の競争力強化にも有効となる。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標に関しては必要不可欠なテーマ設定であるが、具体的なアプローチに関しては、コストのかねあいもあるので、実用性を加味した研究開発成果に期待したい。 ・具体的研究手法にあいまいさが感じられる。 ・騒音・振動低減対策は重要な課題であるため、研究開発を進めることは意義深い。しかし、今回の研究では、具体的なイメージが明確ではなく、また、対策が別の弊害を引き起こさないかという懸念も払拭されていない。よって、これらを明確にしてから進めるべきである。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	空力騒音の実験的評価手法の開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口 秀二)
研究開発の概要	<p>高速で走行する新幹線車両から発生する空力騒音（車間部、集電系、車両下部空力音など）の予測精度向上のため、車体まわりの流れ場の性状把握と再現方法の確立、音源と受音点との間の伝搬経路の考慮、などが必要であり、そのために必要な技術開発を進める。</p> <p>【開発期間：平成24～25年度 技術開発費総額：22百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>新幹線車両から発生する空力騒音の予測精度の向上に必要な技術開発を進め、評価手法を確立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】 新幹線から発生する騒音のうち、車両機器等の凹凸部で空気の流れが乱されることによって発生する空力音は、列車速度の6乗に比例して急激に大きくなる。そのため、高速鉄道網の延伸に伴い、空力音の低減は最重要課題の一つである。現在、空力音の定量的評価は、風洞試験や音源探査による音源評価と、沿線受音点における環境測定（実測）を組み合わせることによって行っているが、空力音源の性状（指向特性、周波数特性）が評価結果に対して正しく反映されないという課題があり、現車と風洞試験における空力音源の性状をより正しくとらえ、受音点における評価値に正しく反映されるための技術開発を進めることが必要である。</p> <p>【効率性】 特定の車両形状から発生する空力音の評価に捉われるのではなく、広範な種類の空力音源の性状に対応できるような測定方法や評価モデルを検討することで、今後の高速鉄道の開発に対して、長期にわたって柔軟に対応可能な評価手法の構築を目指す。</p> <p>【有効性】 新幹線車両から発生する空力騒音の予測精度を上げることによって、沿線騒音の推定精度も向上させることが可能となり、今後の新幹線の速度向上によって空力音の寄与度が大きくなった場合の沿線騒音の評価が可能になるため、低減対策の開発に役立てることが期待できる。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パンタグラフだけに限定すれば、もう少し理論的な検討が可能なような印象がある。このような研究開発は、非常に効果がある空力騒音対策になると思われる。 ・風洞試験が優れた試験装置であることは認識しているので、国としてはその価値を高めるための支援を積極的に行うのがよいと考える。 ・空力騒音の低下につながる研究は重要であり、その意味では評価できる。しかし、従来の研究との差異が明確ではなく、実車試験、風洞試験、シミュレーションをどのように役割分担していくのかなど、研究の根本思想が明確に理解できなかった。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p>＜外部評価委員会委員一覧＞（平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会） 委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授 委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授 古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授 中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	走行時における運転操縦負荷のシミュレ ータの開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口秀二)
研究開発の概要	<p>貨物列車を運転操縦する際の線路状況等の周辺環境と、走行時の運転士の生理状態について測定等を行い、これらに関する変化を把握し、貨物列車の運転操縦時における負荷のシミュレーションが可能となるシステムの開発を行う。</p> <p>【開発期間：平成24～25年度 技術開発費総額：100百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>従来は概念的に扱われてきた労働負荷に関して実測等を行いシミュレーションを可能とすることにより、走行中の運転士への効果的な注意喚起の仕組みの確立や、乗務員行路作成時の参考とするなど、さらなる安全輸送の推進を図る。</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>貨物列車の運転操縦は、総重量が1400トンにも及ぶなど熟練した技術が要求される。その一方で、深夜を含む長時間のワンマン運転であり、疲労や慣れによる気の緩みがおきる可能性がある。</p> <p>現在、点呼等によって運転士の運転前の心身状況の把握は行われているが、乗務中のストレスや疲れがどのように変動するのかについては、経験則に頼るしかないという課題があることから、運転士の心身への負荷を把握し、必要な箇所では注意喚起を行えるようなシミュレータの開発が必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>線路条件や設備等については、既存の運転曲線作成システムによる計算データを活用していく。また、乗務中の疲労や慣れに関する評価については、労働科学の知見を有する第三者機関と連携を図り客観性を確保するとともに、実際に乗務をしている運転士と密に意見交換を行う。</p> <p>【有効性】</p> <p>概念的に取り扱われている運転操縦の負荷を分析することにより、例えば眠くなりやすい等の要注意箇所だけでなく、どのような条件でストレスや疲労が蓄積されていくのかといった経緯が把握でき、走行中の運転士に対する注意喚起を効果的に進めていくことが可能になる。あわせて、乗務員行路作成時にもこれらのデータを参考にすることが可能となる。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転監視記録計（ドライブレコーダ）の設置も考えるべきではないか。 ・地味ではあるが、非常に大事な研究開発である。 ・重要性は理解できるが、予算計画は精査すべき。 ・貨物列車の機関士という特定の条件について、運転者の特性を調べることは安全性の向上や、労働環境の向上につながるため社会的に意義の高い研究テーマと評価できる。一方、航空機、自動車などでも操縦者の特性を調べるためのシミュレータやモデルの研究、操縦者をモニターする研究など、多方面に研究されており、これらの成果も参照して、実際に利用できる成果を出してほしい。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>（平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会）</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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	貨車運用管理システムの開発	担当課 (担当課長名)	鉄道局技術企画課技術開発室 (室長：江口秀二)
研究開発の概要	<p>貨車所在データを活用しながら、貨車の検査周期や検修設備の状況などを把握し、貨車の適正な運用を図ることが可能となるシステムを開発する。</p> <p>【開発期間：平成24～26年度 技術開発費総額：120百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>「貨車運用管理システム」は、全国のコンテナ貨車（以下「貨車」という）の運用を常時監視しながら、定期検査施行貨車の捕捉を全国一括で計画的に実施させることで、貨物輸送力の安定供給を実現し、鉄道へのモーダルシフトを促進するものである。</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>貨車の運用は、原則として全国共通運用となっている。また、貨車の定期検査は、動力車と違い定期検査を配置区において実施するのではなく、拠点駅において、指定された列車単位で、検査期限に近づいた貨車を検索、捕捉することで実施している。</p> <p>そのため、貨車運用の順序は一定せず、予めその計画ができないことから、予備車の配備状況にも波動を生じており、輸送力を安定的に確保する上で障害となっている。</p> <p>そのほか、貨車を捕捉する駅の入換作業や、貨車検修箇所の業務量にも波動を生じている。これらは、環境への影響を踏まえモーダルシフトをさらに進める上で課題となっていることから、効率的な運用システムを開発するものである。</p> <p>【効率性】</p> <p>これまでの貨車所在データなどを活用するとともに、既存の貨物輸送管理システムに付加するシステムとすることにより、効率的な開発を行う。</p> <p>【有効性】</p> <p>貨車の使用効率を向上することにより、現在保有する貨車の安定供給の実現や輸送力の弾力的な増加など、他の輸送モードに比べて環境負荷の少ない鉄道貨物輸送へ、モーダルシフトを行うことが可能となる。また、貨物鉄道事業の実施に当たって必要となる消費エネルギーが節減でき、環境へ与える負荷が軽減される。</p>		
外部評価の結果	<p>評価委員のコメントは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この課題も難しいテーマであり、少しずつ、進歩することを期待したい。 ・鉄道貨物輸送の合理化という意味でその運用支援システムの開発を政府が支援する意味は大きいと思う。 ・貨物車両の運用管理を合理化し、コストダウンと信頼性の向上を図るシステム構築して運用していくことは大変社会的に意義深いと考えられる。貨物輸送においては、我が国よりも大規模に展開している海外での貨物鉄道の事例や国内外の物流事業者の事例なども参考になると考えられる。開発によって得られる効果がどれくらいであるのか、具体的に試算した上で目標を設定し、開発を進めてほしい。 <p>○実施すべき課題である。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年8月12日、平成23年度鉄道技術開発課題評価委員会)</p> <p>委員長 吉本 堅一 埼玉工業大学 客員教授</p> <p>委員 岩倉 成志 芝浦工業大学 教授 河村 篤男 横浜国立大学 教授</p> <p>古関 隆章 東京大学大学院 准教授 須田 義大 東京大学 教授</p> <p>中村 芳樹 東京工業大学大学院 准教授</p>		

※技術開発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】

研究開発課題名	ICT を活用した人の移動情報の基盤整備及び交通計画への適用に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所 高度情報化研究センター (グリーンイノベーション研究官：濱田俊一)
研究開発の概要	<p>人の移動情報は、これまではパーソントリップ調査等により把握していたが、数年間のうちのある1日のデータ(静的なデータ)であるため、社会情勢に柔軟かつ機動的に対応するためには、既存の統計調査を補完する支援策の確立が望まれる。</p> <p>一方、ICTの進展により、GPS付の携帯電話やカーナビ、鉄道・バスの交通系ICカード等から、デジタル化された鮮度の高い人の移動情報が大量かつ広範囲にわたって24時間365日収集可能になった。これら人の移動情報を組み合わせて分析することにより、交通行動(人の動き)を個々かつリアルタイムに近い形で捉えること(見える化)が可能となり、社会情勢に柔軟かつ機動的に対応した行政サービスの提供が期待できる。</p> <p>これらを踏まえ、本研究では、ICTにより取得できる人の移動情報を収集・分析できる基盤(プラットフォーム)を整備し、交通計画等の施策への適用可能性を明らかにする。</p> <p>【研究期間：平成24～26年度 研究費総額：約50百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>ICTにより取得できる人の移動情報を収集・分析できる基盤(プラットフォーム)を整備し、交通計画等の施策への適用可能性を明らかにする。具体的には、鮮度の高い複数の人の移動情報を低コストで収集・分析できるプラットフォーム(運用や制度面の仕組みも含む)を構築することで、効率よく安価に時宜を得た調査が可能となり、既存の統計資料を補完した行政サービスの支援に加え、民間サービスの効率化・高度化にも寄与する。</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>各組織で保有する人の移動情報を収集・分析する仕組み(プラットフォーム)は、組織・分野横断的な協調領域であることから、公益性が高く政府が関与して構築していく必要がある。また、本研究の対象範囲は、広域かつ複数の組織(事業者)が関係することから、国が総括して地方公共団体や民間各社と共に取り組む必要がある。</p> <p>【効率性】</p> <p>国総研では、平成17年度から当該分野の研究に携わっており、産学官研究会や地整・地方公共団体との意見交換会を設置し、活動してきた実績がある。本研究では、この経験を活かすとともに、人の移動情報は各主体で収集・利用されていることを踏まえ、官民の連携した実施体制による実践的なアプローチとし、意見交換会や研究会の設置も視野に入れて活動することが望まれる。また、研究を効率的に推進するために、地方公共団体及び民間各社と人の移動情報の分野で連携を行う。</p> <p>【有効性】</p> <p>人の移動情報を収集・分析する基盤(プラットフォーム)の整備により、効率よく安価に時宜を得た調査が可能となり、安全で快適な交通行動の実現、少子高齢化時代に即した都市構造設計、交通結節点の情報連携によるマルチモーダルサービスの実現、観光立国の支援及び新たな情報提供サービスの実現等への寄与が期待できる。</p>		
外部評価の結果	<p>ICTにより取得できる人の移動情報を収集・分析できる基盤(プラットフォーム)の整備、及び交通計画等の施策への適用可能性を明らかにする為の重要な研究であり、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、実施にあたっては個人情報の扱い、データベースの公開のあり方について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23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 古米 弘明 東京大学大学院教授</p> <p>委員 岡本 直久 筑波大学准教授 執印 康裕 宇都宮大学准教授</p> <p>西村 修 東北大学大学院教授 林山 泰久 東北大学大学院教授</p> <p>野本 昌弘 (社)建設コンサルタンツ協会技術委員会委員長 (株)長大取締役上席執行役員構造事業本部長</p> <p>野城 智也 東京大学生産技術研究所長・教授 中野 晋 徳島大学大学院教授</p> <p>※ 詳細は、国土技術政策総合研究所HP>国総研について>国総研の紹介>研究評価>評価委員会報告>平成23年度(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. 17】

研究開発課題名	超過外力と複合的自然災害に対する危機管理に関する研究 ―想定外に備えて―	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所河川研究部・危機管理技術研究センター (河川研究室：服部敦、地震災害研究官：運上茂樹)
研究開発の概要	<p>地震、豪雨、火山による自然災害を対象に、従来十分に考慮されてこなかった想定を超える超過外力と地震と洪水などの複合的な自然災害の発生とその影響を明らかにし、超過外力と複合的自然災害に対する靱性の高い危機管理と基幹防災施設の整備・管理に関する手法を提案する。</p> <p>【研究期間：平成24～26年度 研究費総額：約110百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>東日本大震災は、従来想定されてきた地震の規模や様相をはるかに上回るものであり、既往の経験的な知識だけに基づいて災害に立ち向かうには限界があることが明らかにされた。従来考慮されていなかったレベルの超過外力や複合的災害に対して、災害の種類、規模、強さに柔軟にねばり強く対応し、災害の影響の最小化に資する対策の提案を目的とする。</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>首都直下地震や東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生が切迫するとともに、巨大台風による洪水や火山噴火災害が毎年のように発生している現在、東日本大震災で得られた教訓をすぐにも生かしていくことが求められている。本研究は、従来想定外とされてきた超過外力と複合的な自然災害に備え、国の所管施設の効果的な整備方策と危機管理を実現するための研究であり、今回の大震災からの復旧・復興についても、それらの中長期的な計画を具体化していくための検討に対して、基本的な考え方や手法を提供するものであり必要性は高い。</p> <p>【効率性】</p> <p>超過外力や複合的な自然災害は、発生頻度は低いがひとたび起こると備えが十分なされていない分、激甚な社会経済的な影響を及ぼす。本研究では、地震、豪雨、火山の異なる災害分野を専門とする研究者が連携するとともに、所管施設の災害対応と研究成果の実務への反映方法の検討について国土交通本省及び地方整備局と連携を図り国として効率的に研究を実施することで、研究成果を全国的に反映できるため、本研究成果の便益は、研究費に比較して格段に大きいと考えられる。</p> <p>【有効性】</p> <p>本研究によって、従来考慮されてこなかったレベルの超過外力や複合的災害に対して、災害の種類、規模、強さに柔軟にねばり強く対応し、想定外の事象に対してもその影響を最小化できるように備えるための防災施設の整備と危機管理方策の適切な組み合わせによって、国と地域の災害対応力の効果的な向上が期待される。</p>		
外部評価の結果	<p>従来十分に考慮されてこなかった想定を超える超過外力と地震と洪水などの複合的な自然災害の発生とその影響を明らかにし、超過外力と複合的自然災害に対する靱性の高い危機管理と基幹防災施設の整備・管理に関する手法を確立する為の重要な研究であり、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、災害対策のコスト面の評価や他省庁や他の研究所との連携に留意しつつ進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23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 古米 弘明 東京大学大学院教授</p> <p>委員 岡本 直久 筑波大学准教授 執印 康裕 宇都宮大学准教授</p> <p>西村 修 東北大学大学院教授 林山 泰久 東北大学大学院教授</p> <p>野本 昌弘 (社)建設コンサルタンツ協会技術委員会委員長 (株)長大取締役上席執行役員構造事業本部長</p> <p>野城 智也 東京大学生産技術研究所長・教授 中野 晋 徳島大学大学院教授</p> <p>※ 詳細は、国土技術政策総合研究所HP>国総研について>国総研の紹介>研究評価>評価委員会報告>平成23年度 (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. 18】

研究開発課題名	外装材の耐震安全性の評価手法・基準に関する研究	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>従来からタイル・モルタル等の湿式外装材（以下、外装材と略す）は大地震でなくても建物のわずかな変形で被害が発生する事が知られており、東日本大震災では剥離・剥落等の損傷が多く発生した。これを踏まえ本研究では、(1)耐震安全性の評価技術・手法に関する調査、(2)耐震安全性の評価手法に関する実験的検討、(3)耐震安全性を評価するために必要な各種材料・工法の特性値の確認、(4)既往の地震等による外装材の被害調査、(5)外装材の耐震安全性評価に関わる各種技術資料の整備、(6)外装材の地震後の健全性診断技術の整備、を行う。</p> <p>【研究期間：平成24～26年度 研究費総額：約70百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>耐震安全性に関して法令や技術指針類では整備が不十分な外装材を対象に、①外装材の耐震安全性を考慮した剥離防止のための技術基準類の確立、及び②地震後の外装材の健全性を評価する方法の確立、を目指す。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】外装材の構造については、建築基準法施行令第39条及び昭和46年建設省告示第109号で規定されているが、取付け方法を含め技術的基準については、十分には整備されていないため、東日本大震災のような大地震では、人命に関わる非構造部材の落下事故が多数発生した。更に、東海・東南海地震の発生率は今後30年で87%と予想され、建築物の「安全・安心」確保の観点から、これらの技術基準の整備は社会的な要望が高い。</p> <p>【効率性】学協会等で取り纏められた非構造部材の耐震設計方法や施工方法等の指針類は対象データの陳腐化が進み、必ずしも現在の外壁施工を反映していない場合もあり、見直しが必要となっている。耐震安全性に関する技術基準類の整備を行うため、公的試験・研究機関や民間関連団体等との共同研究を含めた連携を行うことが効果的かつ効率的である。また、これら技術基準類を現行法令や標準仕様書等へ反映するためには、本省住宅局や官庁営繕部との連携を図りながら行うことが効率的である。</p> <p>【有効性】これまで不十分だった外装材についての技術基準等の整備を行うことにより、設計段階においては、建築基準法に基づく外装材の耐震安全性に関する技術基準類への反映が図られる。例えば、国交省通知等による技術的助言や技術ガイドライン、公共建築工事標準仕様書等への反映、が考えられる。地震後においては、外装材の健全性評価に関する技術基準類への反映が図られる。例えば、建築基準法第12条における調査・報告の実施基準、応急危険度判定マニュアルへの反映が考えられる。</p>		
外部評価の結果	<p>外装材の耐震安全性を考慮した剥離防止のための技術基準類の確立、地震後の外装材の健全性を評価する方法の確立のための重要な研究であり、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、新築建物だけでなく、既存建物の外装材の耐震安全性の評価にも資することを留意しつつ進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23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 野城 智也 東京大学生産技術研究所長・教授 委員 伊香賀 俊治 慶応義塾大学教授 大村 謙二郎 筑波大学教授 園田 真理子 明治大学教授 野口 貴文 東京大学大学院准教授 岡本 直久 筑波大学准教授 中野 晋 徳島大学大学院教授 ※ 詳細は、国土技術政策総合研究所HP>国総研について>国総研の紹介>研究評価>評価委員会報告>平成23年度 (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. 19】

研究開発課題名	建物火災時における避難安全性能の算定法と目標水準に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所建築研究部 (建築研究部長：西山 功)
研究開発の概要	<p>建物火災時の避難安全性能について、工学的火災リスクを指標として確率論に基づく算定法の開発のための検討を行う。また、上記の火災リスク算定法を用いて、現行の仕様規定及び避難安全検証法で達成される避難安全性能をもとに、建築物が備えるべき避難安全性能の水準を提示する。</p> <p>【研究期間：平成24～26年度 研究費総額：約61百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>建築物の利用形態や在館者特性等の実態に応じた合理的な避難安全性能の確保に向けて、建築物が有する避難安全性能の算定法を確立し、避難安全性能の目標水準を提示すること目的とする。</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>近年老人ホームや雑居ビル等での火災及び死傷者が増加し、高齢化・用途の多様化・既存不適格建築物の避難安全上の問題が顕在化してきている。また、建築基準法の技術基準全般の再編・合理化に向けての検討が本省住宅局を中心に進行中である。技術基準に関する知見の提供は国総研が取り組むべき課題であり、法で定める技術基準に合理性を与えるために、本研究は必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>国総研では、これまでに本省住宅局及び(独)建築研究所とともに、性能規定化に向けて建築物が備えるべき火災安全性能のあり方について検討を進めてきた。本研究においても、これらの機関と連携を図りながら、検討を進める。また、(独)建築研究所及び日本火災学会ではリスクベースの性能検証法又は設計法に関する検討を実施しており、これらの知見を活かすことで効率的な研究開発を図る。総務省消防庁がとりまとめている全国の火災報告の情報を入手することにより、研究で必要となる多量の統計データが入手可能である。</p> <p>【有効性】</p> <p>本研究の成果を反映して性能規定化が進めば、実態に応じた避難安全対策の合理的選択、新技術の導入促進による設計自由度の拡大、社会状況の変化に対して見落とされていたリスクの低減につながり、高齢化社会・既存雑居ビル改修等への対応の円滑化に寄与する。また、ISO TC92/SC4(火災安全工学)やSFPE(防火技術者協会)に向けて発信することにより、我が国の建築分野の国際競争力を向上させることができる。</p>		
外部評価の結果	<p>建築物の利用形態や在館者特性等の実態に応じた合理的な避難安全性能の確保に向けて、工学的火災リスクを指標とした避難安全性能の算定法を確立し、避難安全性能の目標水準を提示する為の重要な研究であり、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、実施に当たっては、ヒューマンファクターを評価・考慮しつつ、既存ストックの実態をふまえた火災リスクの実効的な低減につながる研究となるよう留意しつつ進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>(平成23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 野城 智也 東京大学生産技術研究所長・教授 委員 伊香賀 俊治 慶応義塾大学教授 大村 謙二郎 筑波大学教授 園田 真理子 明治大学教授 野口 貴文 東京大学大学院准教授 岡本 直久 筑波大学准教授 中野 晋 徳島大学大学院教授</p> <p>※ 詳細は、国土技術政策総合研究所HP>国総研について>国総研の紹介>研究評価>評価委員会報告>平成23年度 (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. 20】

研究開発課題名	沿岸都市の防災構造化支援技術に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所 都市研究部 総合技術政策研究センター (都市研究部長：柴田 好之)
研究開発の概要	<p>東北地方太平洋沖地震は、被災した沿岸の都市において、津波に対する避難、防災拠点施設の機能確保、広範囲の液状化など、巨大地震に対する防災上の脆弱性を明白にした。今後、巨大地震が想定される沿岸地域の都市においては、これらの課題に対する備えを検討し、防災に関するまちづくり計画に反映させながら、防災構造化を進めていく必要があるが、これまでの想定を超えるものであったことから、計画策定や支援策の充実にあたって拠り所となる技術的な指針・基準類や計画手法が確立されていない。</p> <p>このため、巨大地震時の津波被害と宅地液状化という新たに浮上した我が国の沿岸都市の脆弱性の克服に当たり、国の技術指針類の整備に先立ってその中核となる技術的データや計画策定支援技術を整備する。</p> <p>【研究期間：平成24～26年度 研究費総額：約87百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>シミュレーションによる避難施設の配置や避難の隘路などの評価手法をはじめ、巨大地震に備える防災構造化に関する計画策定（避難施設や防災拠点施設の配置見直し、避難路網等の整備、面的液状化抑制等）の支援・評価技術を開発するとともに、宅地における液状化対策の技術指針類の根拠データを整備する。</p>		
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】 東日本大震災を契機に、同様の被害が予想される沿岸都市では、従来の想定を超えた対策に対応する適切な計画立案方法のニーズが共通的に求められており、津波避難対策の見直しや、共通的な沿岸都市の防災構造化の計画支援技術の整備が必要とされている。また、既造成宅地の液状化に対する対策の推進体制を確立するために、その技術的な基礎となる基準類の整備を早急に行う必要がある。</p> <p>【効率性】 防災構造化計画策定支援技術については、沿岸都市の各自治体が必要とするノウハウが共通的に整備されることで、対策推進の効率化が図られる。避難シミュレーションモデルの開発は、開発済みの市街地火災及び避難のシミュレーション技術を元に効率的に行う。液状化対策の技術基準や耐液状化改修工法の検討についても、時間とコストのかかる実験に代えて電算解析を中心に効率的に行う。</p> <p>【有効性】 津波対策、液状化対策とも、現在不十分な国の基準・指針類が整備されることにより、国内における対策が適切かつ効率的に進められる基盤ができる。</p>		
外部評価の結果	<p>シミュレーションによる避難施設の配置や避難の隘路などの評価手法をはじめ、巨大地震に備える防災構造化に関する計画策定の支援・評価技術を開発する為の重要な研究であり、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、実施に当たっては、既往研究やツール類の成果を活用しつつ、被害の許容性の整理や液状化対策を都市計画等へどう反映させていくかなど焦点を絞り、かつ現実の都市への適用を留意しつつ進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23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 野城 智也 東京大学生産技術研究所長・教授 委員 伊香賀 俊治 慶応義塾大学教授 大村 謙二郎 筑波大学教授 園田 真理子 明治大学教授 野口 貴文 東京大学大学院准教授 岡本 直久 筑波大学准教授 中野 晋 徳島大学大学院教授</p> <p>※ 詳細は、国土技術政策総合研究所HP>国総研について>国総研の紹介>研究評価>評価委員会報告>平成23年度 (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. 21】

研究開発課題名	沿岸域における港湾・水産・環境協調型統合的管理方策の研究	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(沿岸海洋新技術研究官：古川恵太)																									
研究開発の概要	<p>沿岸環境の再生・保全のためには、多くの主体の連携による協働と多様な利用・利害の調整が必要である。そのためには、海辺の保全・再生における再生目標・具体的施策に関する考え方や技術情報の共有による統合的な沿岸域管理手法を適用することが有効と考えられる。</p> <p>そこで、プロジェクト研究「沿岸域の統合的管理による港湾環境の保全・再生に関する研究」の一部として港湾・水産・環境協調型の統合的沿岸域管理をめざし、事例研究や統合沿岸域管理のあり方の整理を通して協働による包括的な湾域環境再生の推進を目的とする「海の再生」の目標の可視化手法の開発を行う。</p> <p>【研究期間：平成24～26年度 研究費総額：約12百万円】</p>																											
研究開発の目的	<p>統合的な沿岸域管理推進に資する以下の研究テーマに関する整理・検討を行い、海の再生の目標を可視化したマップとして統合する手法を提案する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・統合的管理のための海域区分のあり方の整理(環境条件、生物データの解析) ・統合的管理のための具体事例の整理(推進体制のあり方・里海づくりを想定した個別メニューの開拓・災害復旧・地域振興を目指した取り組みの連携方策の検討) 																											
必要性、効率性、有効性等の観点からの評価	<p>【必要性】 閉鎖性海域の水環境の改善を図るため、関係省庁や地方自治体等と連携して、H14年東京湾から始まった「海の再生プロジェクト」は、第1期計画の終了が東京湾H25年、大阪湾H26年、伊勢三河湾・広島湾がH29年に迫っており、現計画の更なる推進と次期計画の立案が緊急の課題として挙げられている。</p> <p>国内外(海洋基本計画、PEMSEA(東アジア海域環境管理パートナーシップ)等)において、統合的な沿岸域管理推進の方向性を打ち出すためには、多くの主体の利害を調整する必要であり、そのためには本研究開発が必要不可欠である。</p> <p>【効率性】 統合沿岸域管理の基盤となる情報、技術を多く蓄積してきているとともに、他分野の中核的研究機関との連携の実績もある国総研が中心となり検討を進めることは効率的であり、研究資源の有効活用の視点からも有効である。</p> <p>【有効性】 本研究の確立により、海の再生プロジェクトの次期計画の策定やより多くの関係者を包含した統合沿岸域管理型の事業体系への展開等が望める。</p>																											
外部評価の結果	<p>海の再生プロジェクトの次期計画の策定や統合沿岸域管理型の事業体系への展開等が望める重要な研究であり、その成果は東北地方太平洋沖地震の津波で被災した内湾域の再生にも活かすことができることから、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、研究目的・内容の明確化、関連研究との連携・棲み分け、研究成果の公開・共有化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23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> <table border="0" data-bbox="422 1668 1468 1848"> <tr> <td>主査</td> <td>柴山 知也</td> <td>早稲田大学教授</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>窪田 陽一</td> <td>埼玉大学大学院教授</td> <td>佐藤 尚次</td> <td>中央大学教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中野 晋</td> <td>徳島大学大学院教授</td> <td>兵藤 哲朗</td> <td>東京海洋大学教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>山内 弘隆</td> <td>一橋大学大学院教授</td> <td>岡本 直久</td> <td>筑波大学准教授</td> </tr> <tr> <td></td> <td>園田 真理子</td> <td>明治大学教授</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>※ 詳細は、国土技術政策総合研究所 HP>国総研について>国総研の紹介>研究評価>評価委員会報告>平成23年度(http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/hyouka/index.htm)に掲載(予定)。</p>			主査	柴山 知也	早稲田大学教授			委員	窪田 陽一	埼玉大学大学院教授	佐藤 尚次	中央大学教授		中野 晋	徳島大学大学院教授	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授		山内 弘隆	一橋大学大学院教授	岡本 直久	筑波大学准教授		園田 真理子	明治大学教授		
主査	柴山 知也	早稲田大学教授																										
委員	窪田 陽一	埼玉大学大学院教授	佐藤 尚次	中央大学教授																								
	中野 晋	徳島大学大学院教授	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授																								
	山内 弘隆	一橋大学大学院教授	岡本 直久	筑波大学准教授																								
	園田 真理子	明治大学教授																										

※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. 22】

研究開発課題名	空港の津波対策の評価方法等に関する研究	担当課 (担当課長名)	国土技術政策総合研究所 空港研究部(空港新技術研究官：中島由貴)
研究開発の概要	<p>東日本大震災を事例とした全国一律の応急的な津波対策が進展中であるが、本来は、空港又は施設の特性を踏まえ、優先順位の付与など一律ではないメリハリのある対策が必要であり、これにより空港群及び施設群の全体として対策の最適化が図れる。そのため、応急的な対策を見直し、対策の優先順位を導く「新しい評価方法」の開発を行う。</p> <p>また、マニュアルである「評価のガイドライン」、対策の事例集である「対策の雛形」を作成し、多様な空港管理者への普及を図る。</p> <p>【研究期間：平成24～25年度 研究費総額：約24百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>空港の津波対策の最適化を図るため、「新しい評価方法」を提案し、空港管理の多様な主体が対策を容易に見直せるよう、普及のため、マニュアルである「評価のガイドライン」及び対策の事例集である「対策の雛形」を作成する。</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>東北地方太平洋沖地震に伴う津波により仙台空港が甚大な被害を受けたことにより、沿岸部の空港における津波対策の見直しが必要となった。しかし、全国一律の応急的な津波対策では、立地条件や施設の規模など個々の空港の特性を踏まえていないため、空港によっては最適な対策になるとは限らない。したがって、個々の空港に適した津波対策の策定を可能とする「新しい評価方法」の開発が求められている。</p> <p>また、対策に投入するヒト、モノ、カネといった資源に制約があることから、ハード対策の限界、重要な施設(ハード)の要求性能、ソフト対策の分担などについて、明確化を図るための検討が、合意形成の困難性を踏まえつつも、必要である。</p> <p>空港の津波対策をより確実なものとするために、国、県、市、株式会社など多様な空港管理者が対策の見直しを容易に行うことができる工夫が必要である。</p> <p>【効率性】</p> <p>検討に際し、現場と机上の分析とのフィードバックが大切であり、現場関係者と良好な関係を構築の上、検討を進める。</p> <p>再生・代替困難性など空港・施設の特性等を踏まえ、対策に空港間や施設間で優先順位の付与などを目指すため、標準的な応急対策にメリハリを付け、より深化した対策を提案できる。</p> <p>【有効性】</p> <p>国、県、市、株式会社など多様な空港管理者が、既往の対策を評価し新しい対策を容易に作成できるよう、マニュアルである「評価のガイドライン」及び対策の事例集である「対策の雛形」を提案し配布する。</p> <p>このことにより、空港毎の対策の見直しを促すだけでなく、空港毎の対策が積み重なることにより、沿岸部の空港群全体における対策の最適化を図る。</p>		
外部評価の結果	<p>沿岸部に位置する空港の津波対策の最適化を図るために必要な新しい評価方法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、東北地方太平洋沖地震の津波災害事例を踏まえた事態想定や研究成果の普及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23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 柴山 知也 早稲田大学教授</p> <p>委員 窪田 陽一 埼玉大学大学院教授 佐藤 尚次 中央大学教授</p> <p>中野 晋 徳島大学大学院教授 兵藤 哲朗 東京海洋大学教授</p> <p>山内 弘隆 一橋大学大学院教授 岡本 直久 筑波大学准教授</p> <p>園田 真理子 明治大学教授</p> <p>※ 詳細は、国土技術政策総合研究所HP>国総研について>国総研の紹介>研究評価>評価委員会報告>平成23年度 (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. 23】

研究開発課題名	地殻変動監視能力向上のための電子基準点誤差分析の高度化に関する研究	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：齊藤 隆)
研究開発の概要	<p>地面反射マルチパスによる GPS 時系列誤差を定量的に評価する手法を開発するとともに、電子基準点観測データの総合的な誤差特性情報を分析するシステムを構築する。 【研究期間：平成24～26年度 研究費総額：約21百万円】</p>		
研究開発の目的	<p>地面反射マルチパスなどによる GPS 時系列誤差を分析することにより得られる電子基準点観測データの総合的な誤差特性情報に基づき、観測された変動が誤差かどうかの判断材料を提供することで、中・長期的な地殻変動監視やプレート固着状態の監視の能力向上に資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】 海溝型巨大地震等による被害軽減には、地震の発生と準備過程の解明を通じた発生予測の推進が必要とされ、プレート境界面上の非地震性すべりの時空間変化を地殻変動観測から高精度に監視する必要がある。そのため、誤差特性分析に基づき、電子基準点観測からの地殻変動情報の信頼性評価により監視能力を向上させることが必要である。</p> <p>【効率性】 電子基準点の誤差分析には、多様な誤差について総合的な知見や情報が必要である。電子基準点誤差分析システムの開発は、これまで国土地理院が実施した GPS 時系列の誤差低減研究の成果を統合することで実現されるため、最も効率的である。</p> <p>【有効性】 中・長期的な地殻変動の監視においては、通常と異なる変動が検出された際に誤差かどうか見極めることが必要となる。本研究により電子基準点観測データの多様な誤差特性分析を実現することで、判断材料が提供されるとともに、地殻変動情報から推定されたすべり分布の信頼性を評価することが可能となり、中・長期的な地殻変動監視やプレート固着状態の監視の能力向上にとって有効である。</p>		
外部評価の結果	<p>本研究は、電離層遅延誤差から始まってさまざまな誤差を取り除く一連の研究が、だんだん目標課題が収斂してきた中での研究だが、この研究を行うことによってプレート境界での固着状況把握の精度を高める、あるいは地震活動の予知その他につなげていくという意味で必要不可欠の研究であるので、大いに進められたい。</p> <p><外部評価委員会委員一覧> (平成23年6月21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顧問 齊藤享治 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>詳細は、国土地理院 HP>研究開発>国土地理院の研究評価を参照 http://www.gsi.go.jp/REPORT/HYOKA/hyoka-1.html</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. 24～38】

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)}
建築生産における三次元データを用いた維持管理データの管理・描画技術の開発	建築生産段階で利用した意匠、構造、設備のBIMを統合し維持管理段階で活用するシステムを開発する。 【研究期間：平成23年度 研究費総額：約12.00百万円】 【交付申請者：大成建設株式会社 藤井俊二】	新規性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果・事業化計画) 優れている ヒアリング評価) 優れている
コンクリート構造物に塩害劣化自己防衛機能を付与するための新しい混和材料の開発	$\text{CaO} \cdot 2\text{Al}_2\text{O}_3$ を成分とする混和材を開発し、コンクリート中で塩分を無害化して構造物の自己防衛機能を高め、長寿命化を図る。 【研究期間：平成23年度 研究費総額：約15.18百万円】 【交付申請者：鹿児島大学大学院理工学研究科 武若耕司】	新規性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果・事業化計画) 優れている ヒアリング評価) 優れている
被災堤防緊急対応のための3次元堤防可視化ツール及び対策設計システムの開発	集中豪雨等で被災した河川堤防の効果的な対策工立案を可能にする3次元堤体可視化装置及び対策工選定支援システムを開発する。 【研究期間：平成23年度 研究費総額：約11.05百万円】 【交付申請者：京都大学大学院工学研究科 松岡俊文】	新規性) 優れている 実現可能性) 良好である 導入効果・事業化計画) 優れている ヒアリング評価) 優れている
ミリ波・マイクロ波を用いた住宅大壁内の非破壊診断装置の開発	電磁波を用いて非接触・非破壊で住宅の壁体内の構造や劣化を診断する反射型の2次元イメージング装置を開発する。 【研究期間：平成23年度 研究費総額：約18.60百万円】 【交付申請者：京都大学大学院農学研究科 藤井 義久】	新規性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果・事業化計画) 良好である ヒアリング評価) 優れている
地震時の超高層建物の室内安全対策技術の開発	強震時の避難行動や家具の転倒限界から室内安全性を評価し、超高層建物の改修を通して安全な社会資本形成へ繋げる。 【研究期間：平成23年度 研究費総額：約11.70百万円】 【交付申請者：千葉大学大学院工学研究科 高橋 徹】	新規性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果・事業化計画) 優れている ヒアリング評価) 良好である
ASR劣化構造物の力学性能推定技術の確立	非破壊診断や数値構造解析を協働させたASR劣化構造物に対する定量的力学性能評価システムの構築。 【研究期間：平成23年度 研究費総額：約11.70百万円】 【交付申請者：京都大学大学院工学研究科 宮川 豊章】	新規性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果・事業化計画) 優れている ヒアリング評価) 優れている
総合的な社会資本の戦略的維持管理システムの開発	本研究は、蓄積された各種構造物の点検結果を分析・集約、統一的健全度評価尺度を開発し、社会資本の戦略的維持管理法を提案する。当面岐阜県内の道路関連施設を対象とする。 【研究期間：平成23年度 研究費総額：約9.23百万円】 【交付申請者：岐阜大学工学部社会基盤工学科 本城勇介】	新規性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果・事業化計画) 優れている ヒアリング評価) 優れている
防災、長寿命化実現のための超高強度高靱性モルタルを用いた水中ライニング工法の設計・施工法の開発	栈橋等のインフラの防災、長寿命化を実現するため、超高強度高靱性モルタルを利用した水中施工法を開発するものである。 【研究期間：平成23年度 研究費総額：約14.36百万円】 【交付申請者：名古屋大学大学院工学研究科 國枝 稔】	新規性) 優れている 実現可能性) 優れている 導入効果・事業化計画) 良好である ヒアリング評価) 良好である

サンゴ礁州島形成場のモデルの開発	<p>サンゴ礁州島形成モデルを現地調査と水槽実験によって構築して、州島の保全・創成のための生態工学技術を開発する。</p> <p>【研究期間:平成23年度 研究費総額:約10.40百万円】 【交付申請者:東京大学大学院理学系研究科 茅根 創】</p>	<p>新規性)優れている 実現可能性)優れている 導入効果・事業化計画)優れている ヒアリング評価)優れている</p>
既設落石防護擁壁工に関する三層緩衝構造を用いた耐衝撃性能の高度化に関する技術開発	<p>既設無筋コンクリート製落石防護擁壁の耐衝撃性を1,000kJ級に向上させるための緩衝システムの開発</p> <p>【研究期間:平成23年度 研究費総額:約9.75百万円】 【交付申請者:㈱構研エンジニアリング 大島 紀房】</p>	<p>F/Sに係る実施計画の妥当性)優れている 技術の優位性)優れている 技術開発への展開可能性)優れている 事業化計画の信頼性)優れている 費用対効果)優れている ヒアリング評価)優れている</p>
最近の豪雪を踏まえた効率的・効果的克雪対策技術開発に関する研究	<p>地形や気象条件によって様々な発生形態をとる雪崩から、人命・財産・道路交通を守るため、予測される危険性ごとに随時対応可能な応急対策技術の開発と経済的評価手法の確立を目指す。</p> <p>【研究期間:平成23年度 研究費総額:約9.94百万円】 【交付申請者:町田建設株式会社 町田誠】</p>	<p>F/Sに係る実施計画の妥当性)良好である 技術の優位性)優れている 技術開発への展開可能性)優れている 事業化計画の信頼性)良好である 費用対効果)優れている ヒアリング評価)優れている</p>
新燃岳火山灰の有効利用が可能な土木技術の開発	<p>現地での実行性が高く、速効性を持ち合わせた総合的な火山灰利用技術を構築する。</p> <p>【研究期間:平成23年度 研究費総額:約8.80百万円】 【交付申請者:和光コンクリート工業株式会社 金丸和生】</p>	<p>F/Sに係る実施計画の妥当性)優れている 技術の優位性)良好である 技術開発への展開可能性)優れている 事業化計画の信頼性)良好である 費用対効果)良好である ヒアリング評価)良好である</p>
電波の位相差計測による広域岩盤崩落・崩壊リアルタイムモニタリングシステムの開発	<p>岩盤変位を精密にモニタリングできる電波位相差変位計測技術の実用化に向け、実現場における計測などを実施する。</p> <p>【研究期間:平成23年度 研究費総額:約9.49百万円】 【交付申請者:株式会社地層科学研究所 里 優】</p>	<p>F/Sに係る実施計画の妥当性)良好である 技術の優位性)優れている 技術開発への展開可能性)優れている 事業化計画の信頼性)良好である 費用対効果)良好である ヒアリング評価)優れている</p>
組立式台船を利用した自己投下式土運船	<p>汎用品の組立式台船を用いた土運船で、船体内の水を移動することにより横転させ、積載した土砂を投下するシステムを開発する。</p> <p>【研究期間:平成23年度 研究費総額:約2.00百万円】 【交付申請者:松原建設株式会社 佐川 信夫】</p>	<p>F/Sに係る実施計画の妥当性)優れている 技術の優位性)良好である 技術開発への展開可能性)良好である 事業化計画の信頼性)良好である 費用対効果)良好である ヒアリング評価)良好である</p>
竹材等の低利用資源を用いた高性能壁土の開発	<p>壁土の補強材に竹材等の低利用資源による繊維を用いることで強度性能を安定かつ向上させる。</p> <p>【研究期間:平成23年度 研究費総額:約6.50百万円】 【交付申請者:有限会社田園都市設計 大西 泰弘】</p>	<p>F/Sに係る実施計画の妥当性)優れている 技術の優位性)優れている 技術開発への展開可能性)優れている 事業化計画の信頼性)優れている 費用対効果)優れている ヒアリング評価)優れている</p>
外部評価の結果	<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111課題のうち、実施すべき課題として上記15課題が採択された。</p> <p><外部評価委員会委員一覧>(平成23年6月7日、建設技術研究開発助成制度評価委員会)</p> <p>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 林 良嗣 名古屋大学大学院環境学研究科教授 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 新宮 清志 日本大学理工学部教授 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</p>	

	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
	二羽 淳一郎	東京工業大学大学院理工学研究科教授
	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
	竹之内 博行	(社)日本建設機械化協会施工技術総合研究所技師長
	村西 正実	国土交通省大臣官房技術調査課建設技術政策分析官
	足立 徹	国土交通省国土技術政策総合研究所企画部評価研究官

※注) 評価について

研究開発課題ごとに下記の評価項目について、「優れている」、「良好である」、「やや劣っている」、「劣っている」の4段階で評価を実施。

○新規性

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、当該技術の優位性などについて審査します。

○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、技術開発体制を整えているか、費用対効果の妥当性などについて審査します。

○導入効果・事業化計画

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、コスト縮減、環境への影響、安全性）が期待できるか、また、当該研究開発成果の事業化計画（現場への採用予定や、具体的な販売計画、「地域再生法」に基づく地域再生計画への位置づけ等）などについて審査します。

○F/S（技術開発を行うための事前調査）に係る実施計画の妥当性

設定された技術開発課題を解決・克服するための技術的方法に関し、提案する解決手法の根拠となる理論、データ等が示されており、F/S（技術開発を行うための事前調査）に係る実施計画の内容が技術開発課題に対応した妥当なものとなっているかについて審査します。

○技術の優位性

設定された技術開発課題を解決・克服するための技術的方法が、他の解決手法に比べて優位性があるかについて審査します。

○技術開発への展開可能性

F/S（技術開発を行うための事前調査）終了後の技術開発に係る計画を有し、実際に技術開発へ展開できる見込みについて審査します。

○事業化計画の信頼性

技術開発終了後3年以内に実用化が達成される可能性について審査します。

○費用対効果

申請されたF/S（技術開発を行うための事前調査）に係る実施計画、実施体制の費用対効果の妥当性について審査します。

※評価項目は公募区分により異なる。

(事前評価)【No. 39～50】

<p>制度の概要</p>	<p>住宅・建築関連先端技術開発助成事業は、環境問題等の住宅政策上緊急に対応すべき政策課題について、先導的技術の導入により効果的に対応するため、民間事業者等から技術開発課題を公募し、優れた技術開発に対し支援を行うことにより、当該技術の開発とそれを用いた住宅等の供給の促進を図る制度である。</p>	
<p>担当課(担当課長名)</p>	<p>住宅局住宅生産課 (課長：橋本 公博)</p>	
<p>研究開発課題名</p>	<p>研究開発概要</p>	<p>評価※注)</p>
<p>戸建住宅・小規模建築用地中熱ヒートポンプシステムの開発</p>	<p>戸建住宅や小規模建築で経済性の確保できる地中熱ヒートポンプシステム(以下 HPS)を開発する。国内初の直膨方式(100m)地中熱HPSを試作開発することにより、高い熱効率とコストダウンを実現する。 【研究期間】平成23年度 【研究費総額】40百万円 【事業者】 ・株式会社萩原ポーリング ・株式会社東亜利根ポーリング ・A-MEC株式会社 ・高橋豊</p>	<p>必要性、緊急性：良好である 先導性：優れている 実現可能性：良好である 実用化・市場化の見通し：良好である</p>
<p>高齢者居住の既存戸建住宅における断熱改修によるEB、NEB効果定量評価手法の技術開発</p>	<p>高齢者が居住し、断熱性能が劣っている既存戸建住宅における断熱改修前後各1年間の消費エネルギー及び居住者の健康状況の推移を実測し、EBとNEB双方の便益を定量的に評価する手法を開発する。 【研究期間】平成23年度～平成25年度 【研究費総額】83百万円 【事業者】 ・東京ガス株式会社 榎本淳史 リビング企画部 主幹 ・旭ファイバーグラス株式会社 布井洋二 営業本部 担当部長 ・株式会社JSP 小浦孝一 第二事業本部 部長 ・旭化成建材株式会社 宮内亨 断熱材技術開発部 部長 ・アキレス株式会社 永井敏彦 断熱資材販売部 課長</p>	<p>必要性、緊急性：良好である 先導性：良好である 実現可能性：良好である 実用化・市場化の見通し：良好である</p>
<p>サスティナブル技術を活かした枠組壁工法によるエコスクールの標準システムの開発</p>	<p>学校建築について枠組壁工法による大架構で構成し大量のCO2固定化とサスティナブル性を実現する構造システムとし、環境に配慮した自然エネルギー利用を含むエネルギー高効率のエコスクール、サスティナブル総合システムを開発する。 【研究期間】平成23年度～平成24年度 【研究費総額】30百万円 【事業者】 ・学校法人昭和女子大学 生活科学部 環境デザイン学科 教授 木村信之 ・三井ホーム株式会社 技術企画部 技術開発グループグループ長 松尾和午</p>	<p>必要性、緊急性：良好である 先導性：良好である 実現可能性：良好である 実用化・市場化の見通し：良好である</p>

<p>住宅における電力による総利用光束量を最小化する照明制御システムの技術開発</p>	<p>住宅を対象に、昼光照明・電灯照明の相互移行時における居住者の眼の順応変化を有効に利用することで、住宅一戸当たりの電力由来の総利用光束量を最小化する設計、制御技術を開発する。 【研究期間】平成23年度～平成24年度 【研究費総額】9.1百万円 【事業者】 ・株式会社ビジュアル・テクノロジー研究所 ・旭化成ホームズ株式会社</p>	<p>必要性、緊急性：良好である 先導性：良好である 実現可能性：良好である 実用化・市場化の見通し：良好である</p>
<p>「見える化」を有効活用する設備運用モデルの策定とユーザーインターフェースの技術開発</p>	<p>「見える化システム」に、省エネモデル化された効率的な設備の運転・運用情報なども組み込み、施設管理者に対して運転管理をわかりやすくアシストする「ユーザーインターフェース」を開発する。 【研究期間】平成23年度～平成24年度 【研究費総額】32.4百万円 【事業者】 ・半澤久 北海道尚志学園北海道工業大学 空間創造学部 建築学科 教授 ・吉田稔 パナソニック電工エンジニアリング株式会社 ソリューション開発部 部長 ・落合総一郎 株式会社システック環境研究所 所長</p>	<p>必要性、緊急性：良好である 先導性：良好である 実現可能性：良好である 実用化・市場化の見通し：良好である</p>
<p>住宅の環境負荷を削減する先導的評価および普及技術の開発</p>	<p>我が国の住宅の環境負荷低減技術レベルをボトムアップするため、工務店等の建設事業者や施主を対象とした低環境負荷要素技術の導入を促進する設計技術、居住者の省エネ行為など需要抑制方法の普及技術の開発を行う。 【研究期間】平成23年度 【研究費総額】29.6百万円 【事業者】 ・一般社団法人日本サステナブル建築協会（青木正諭） ・株式会社砂川建築環境研究所（代表取締役 砂川雅彦）</p>	<p>必要性、緊急性：やや劣っている 先導性：良好である 実現可能性：良好である 実用化・市場化の見通し：良好である</p>
<p>常設としてリユース可能な複層の応急仮設住宅をホテルとして備蓄することに関する技術開発</p>	<p>リユース可能な仮設住宅を開発することで、期限後解体される応急仮設住宅の廃棄量を減らし、災害時の応急仮設住宅に対する投資額の減少を目指す。また複層化することで用地不足問題の解消を図る。 【研究期間】平成23年度～24年度 【研究費総額】18.2百万円 【事業者】 ・株式会社吉村靖孝建築設計事務所 ・株式会社マイプランニング</p>	<p>必要性、緊急性：良好である 先導性：やや劣っている 実現可能性：良好である 実用化・市場化の見通し：良好である</p>

<p>既存建物に対する梁部材のせん断破壊遅延型補強工法の技術開発</p>	<p>既存集合住宅の耐震補強は、住みながら補強が多く、建物外側のみを補強することが要求される。</p> <p>そこで、室内に立ち入らない外側からの部分的な補強を施すことにより、梁部材のせん断破壊を遅延させ、設計クライテリア内での早期せん断破壊を防止する工法を開発する。</p> <p>【研究期間】平成23年度～平成24年度</p> <p>【研究費総額】20百万円</p> <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東亜建設工業株式会社 ・飛鳥建設株式会社 ・国立大学法人大阪大学 	<p>必要性、緊急性：良好である</p> <p>先導性：良好である</p> <p>実現可能性：良好である</p> <p>実用化・市場化の見通し：良好である</p>
<p>大規模地震時の耐火木造建築物の安全性向上と実用化開発</p>	<p>本開発では、市場の大きい大規模建築（スパン9m程度の事務所、商業等）を木造化する耐震・火災性能に優れた大断面耐火集成材技術を開発し、木造建築の安全性の向上、物件数の飛躍的增加、林業再生による地方雇用の創出、CO2固定による環境貢献を図る。</p> <p>【研究期間】平成23年度～平成24年度</p> <p>【研究費総額】108百万円</p> <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・株式会社竹中工務店 先進構造エンジニアリング本部 課長 五十嵐信哉 ・齋藤木材工業株式会社 建築事業部 課長 齋藤潔 	<p>必要性、緊急性：良好である</p> <p>先導性：良好である</p> <p>実現可能性：良好である</p> <p>実用化・市場化の見通し：良好である</p>
<p>砕石による住宅等の液状化対策工法に関する技術開発</p>	<p>狭小地でも施工可能な、液状化対策に効果的な砕石の地盤改良技術を開発する。</p> <p>【研究期間】平成23年度～平成25年度</p> <p>【研究費総額】55百万円</p> <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国立大学法人三重大学 ・株式会社尾鍋組 ・株式会社サムシング 	<p>必要性、緊急性：良好である</p> <p>先導性：良好である</p> <p>実現可能性：良好である</p> <p>実用化・市場化の見通し：良好である</p>
<p>先端及び中間拡径部を有する場所打ちコンクリート杭工法の技術開発</p>	<p>杭基礎の中間部及び先端部に拡径部を設けることで支持力及び引き抜き抵抗を確保し、省資源化、低コスト化とともに建築物の耐震安全性の向上や長寿命化をはかる場所打ちコンクリート杭工法を開発を行う。</p> <p>【研究期間】平成23年度～平成25年度</p> <p>【研究費総額】110百万円</p> <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・株式会社熊谷組 ・ジャパンパイル株式会社 ・大豊建設株式会社 ・大洋基礎株式会社 ・東急建設株式会社 ・東洋テクノ株式会社 ・戸田建設株式会社 ・西松建設株式会社 ・三井住友建設株式会社 	<p>必要性、緊急性：やや劣っている</p> <p>先導性：良好である</p> <p>実現可能性：良好である</p> <p>実用化・市場化の見通し：良好である</p>

<p>靱性確保型低層鉄骨造の大規模地震時の損傷抑制用 DIY 制震補強に関する技術開発</p>	<p>鉄骨ラーメン造など靱性確保型の低層鉄骨造建築物の大規模地震時の損傷を抑制するために、耐震補強として相性のよい粘性減衰装置を後付けで所有者自ら簡単に取り付けられる（DIY）制震補強工法を開発する。 【研究期間】平成23年度～平成24年度 【研究費総額】12.8百万円 【事業者】 ・早稲田大学 創造理工学部建築学科（教授 曾田五月也） ・株式会社えびす建築研究所（代表取締役 花井勉）</p>	<p>必要性、緊急性：良好である 先導性：やや劣っている 実現可能性：良好である 実用化・市場化の見通し：良好である</p>																																	
<p>外部評価の結果</p>	<p>応募課題については、住宅・建築関連先導技術開発審査委員会において、次の点から総合的に審査を実施。新規応募課題35課題のうち、上記12課題を採択した。</p> <p><外部審査委員一覧>（平成23年7月、住宅・建築関連先導技術開発審査委員会）</p> <table border="0"> <tr> <td>委員長</td> <td>坂本 功</td> <td>東京大学名誉教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>柏木 孝夫</td> <td>東京工業大学総合研究院教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>久保 哲夫</td> <td>東京大学大学院工学系研究科教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>坂本 雄三</td> <td>東京大学大学院工学系研究科教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>榎田 佳寛</td> <td>宇都宮大学大学院工学研究科教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>本橋 健司</td> <td>芝浦工業大学工学部建築工学科教授</td> </tr> <tr> <td>委員</td> <td>水流 潤太郎</td> <td>国土交通省国土技術政策総合研究所副所長</td> </tr> <tr> <td>専門委員</td> <td>足永 靖信</td> <td>国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 環境安心基準研究室長</td> </tr> <tr> <td>専門委員</td> <td>小豆畑 達哉</td> <td>国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 構造基準研究室長</td> </tr> <tr> <td>専門委員</td> <td>高橋 暁</td> <td>国土交通省国土技術政策総合研究所 住宅研究部 住宅瑕疵研究官</td> </tr> <tr> <td>専門委員</td> <td>棚野 博之</td> <td>国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 建築品質研究官</td> </tr> </table> <p>※詳細は、国土交通省HP>政策・仕事>住宅・建築>住宅>主な施策>住宅・建築関連先導技術開発助成事業を参照 http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/sendou/02_sendou.html</p>		委員長	坂本 功	東京大学名誉教授	委員	柏木 孝夫	東京工業大学総合研究院教授	委員	久保 哲夫	東京大学大学院工学系研究科教授	委員	坂本 雄三	東京大学大学院工学系研究科教授	委員	榎田 佳寛	宇都宮大学大学院工学研究科教授	委員	本橋 健司	芝浦工業大学工学部建築工学科教授	委員	水流 潤太郎	国土交通省国土技術政策総合研究所副所長	専門委員	足永 靖信	国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 環境安心基準研究室長	専門委員	小豆畑 達哉	国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 構造基準研究室長	専門委員	高橋 暁	国土交通省国土技術政策総合研究所 住宅研究部 住宅瑕疵研究官	専門委員	棚野 博之	国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 建築品質研究官
委員長	坂本 功	東京大学名誉教授																																	
委員	柏木 孝夫	東京工業大学総合研究院教授																																	
委員	久保 哲夫	東京大学大学院工学系研究科教授																																	
委員	坂本 雄三	東京大学大学院工学系研究科教授																																	
委員	榎田 佳寛	宇都宮大学大学院工学研究科教授																																	
委員	本橋 健司	芝浦工業大学工学部建築工学科教授																																	
委員	水流 潤太郎	国土交通省国土技術政策総合研究所副所長																																	
専門委員	足永 靖信	国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 環境安心基準研究室長																																	
専門委員	小豆畑 達哉	国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 構造基準研究室長																																	
専門委員	高橋 暁	国土交通省国土技術政策総合研究所 住宅研究部 住宅瑕疵研究官																																	
専門委員	棚野 博之	国土交通省国土技術政策総合研究所 建築研究部 建築品質研究官																																	

※注）評価について

研究開発課題ごとに下記の評価項目について、「優れている」、「良好である」、「やや劣っている」、「劣っている」の4段階で評価を実施。

○必要性、緊急性

本助成制度として行われることの必要性、他の技術開発よりも先んじて行う緊急性について審査します。

○先導性

既存の技術と比較しての技術革新性や技術開発の方向性など技術開発の先導性について審査します。

○技術開発の実現可能性

目標達成の技術的可能性及び技術開発を実施するために必要な資金、体制等に係る計画など技術開発の実現可能性について審査します。

○実用化・市場化の見通し

実用化・市場化に向けた生産体制の整備、関連する規制等への対応、低コスト化の見通しなど実用化・市場化の見通しについて審査します。

租税特別措置等に係る政策評価

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24年度税制改正要望にあたって20の租税特別措置等について事前評価を実施した。評価を実施した租税特別措置等の一覧は別添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

租税特別措置等に係る政策評価書一覧

	事前評価	ページ
(大臣官房)		
1	試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除	126
(総合政策局)		
2	バリアフリー施設等に係る特別償却制度の創設	130
(土地・建設産業局)		
3	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の1500万円の特別控除の延長	134
4	特定の事業用資産の買換えの場合の譲渡所得の課税の特例の延長	138
5	投資法人が買換特例等を適用した場合の導管性要件の見直し	141
6	投資法人等に係る法人住民税均等割の減免措置の導入	143
(都市局)		
7	特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の拡充	145
8	民間都市開発推進機構の行う業務を収益事業の範囲から除外する特例措置の拡充	148
9	街区防災計画(仮称)に基づく事業の推進のための特例措置の創設	152
(水管理・国土保全局)		
10	津波防護施設に関する収用代替資産の取得に係る課税特例等の適用を受ける際の簡易証明書制度の適用	157
(住宅局)		
11	街区防災計画(仮称)区域内における特定建築物の耐震改修に係る軽減措置の創設	161
12	マンション建替事業に係る特例措置の適用範囲の拡大	164
13	大規模空間を有する建築物における天井落下予防改修に係る軽減措置の創設	168

租税特別措置等に係る政策評価書一覧

	事前評価	ページ
(鉄道局)		
14	モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車を取得するための事業用固定資産の買換え等に関する特例措置の延長	170
(自動車局)		
15	中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度(中小企業投資促進税制)の延長	173
(海事局)		
16	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	177
(航空局)		
17	国庫補助金等の総収入金額不算入等の特例措置の拡充	181
18	関西国際空港土地保有会社の用地整備準備金制度	186
19	新関西国際空港株式会社及び関西国際空港土地保有会社に係る課税標準の特例措置の拡充	190
(観光庁)		
20	沖縄の国際戦略観光振興地域(仮称)及び自然・文化観光振興地域(仮称)における税制上の特例措置の創設	194

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		

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	試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除(法人税)	
2	要望の内容	我が国経済再生のため、民間企業の研究開発投資を最大限に下支えする観点から、増加型・高水準型の恒久化を図る。	
3	担当部局	大臣官房技術調査課	
4	評価実施時期	平成23年9月	
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和42年度 創設(増加型) 平成20年度 創設(高水準型)	
6	適用又は延長期間	・増加型・高水準型: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》 平成32年度までに、官民合わせた研究開発投資をGDP比4%以上にする。 《政策目的の根拠》 「平成32年度までに、官民合わせた研究開発投資をGDP比4%以上にする。」 (新成長戦略:平成22年6月18日閣議決定)
		② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進 施策目標41 技術研究開発を推進する 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》 民間研究開発投資の対GDP比率を、主要先進諸国の中で最高水準(第1位)に維持する。
			《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 民間研究開発投資の対GDP比率の国際比較 《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》 我が国全体の研究開発投資の7割以上を占める企業の研究開発投資を押し上げることにより、国全体の研究開発投資の対GDP比率を高めることに大きく寄与することが可能となる。
8	有効性等	① 適用数等	利用実績(うち、税法上の中小企業分) 〈本租税特別措置全体〉 平成19年度 8,479事業年度(5,747事業年度) 平成20年度 7,912事業年度(4,657事業年度) 平成21年度 7,182事業年度(4,411事業年度) 〈増加型・高水準型〉 平成20年度 907事業年度(430事業年度) 平成21年度 1,544事業年度(1,019事業年度) (出典:国税庁 会社標本調査結果「税務統計から見た法人企業の実態」) (注)上記統計及び同統計における決算期間別の法人数から見て、研究開発税制の利用企業数では、中小企業が5~6割を占めると推測される。なお、平

		成18年度以前の会社標本調査においては、事業年度に係るデータが表記されていない。																																																																													
	② 減収額	<p>実績（うち、税法上の中小企業分）</p> <p>〈本租税特別措置全体〉 平成15年度 1,046億円(21億円) 平成16年度 4,235億円(167億円) 平成17年度 5,663億円(309億円) 平成18年度 5,820億円(305億円) 平成19年度 6,269億円(167億円) 平成20年度 2,881億円(246億円) 平成21年度 2,565億円(131億円) (出典:国税庁 会社標本調査結果「税務統計から見た法人企業の実態」) (参考) 平成22年度 2,358億円(225億円)(財務省による減収額試算) 平成23年度 3,044億円(-)(財務省による減収額試算)</p> <p>〈増加型・高水準型〉 平成20年度 178億円(14億円) 平成21年度 133億円(6億円) (出典:国税庁 会社標本調査結果「税務統計から見た法人企業の実態」) (参考) 平成22年度 85億円(3億円)(財務省による減収額試算)</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15年～平成20年) 我が国は、主要先進諸国の中で最高水準の対GDP研究開発投資比率を維持しているが、4%には届いていない。</p> <p>主要国の対GDP研究開発投資比率(単位:%)</p> <table border="1" data-bbox="544 1440 1426 1910"> <thead> <tr> <th></th> <th>2003年</th> <th>2004年</th> <th>2005年</th> <th>2006年</th> <th>2007年</th> <th>2008年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日本</td> <td>3.20</td> <td>3.17</td> <td>3.32</td> <td>3.41</td> <td>3.44</td> <td>3.42</td> </tr> <tr> <td>中国</td> <td>1.13</td> <td>1.23</td> <td>1.34</td> <td>1.42</td> <td>1.44</td> <td>1.54</td> </tr> <tr> <td>韓国</td> <td>2.49</td> <td>2.68</td> <td>2.79</td> <td>3.01</td> <td>3.21</td> <td>3.37</td> </tr> <tr> <td>アメリカ</td> <td>2.61</td> <td>2.54</td> <td>2.57</td> <td>2.61</td> <td>2.66</td> <td>2.77</td> </tr> <tr> <td>イギリス</td> <td>1.75</td> <td>1.68</td> <td>1.73</td> <td>1.75</td> <td>1.79</td> <td>1.77</td> </tr> <tr> <td>カナダ</td> <td>2.04</td> <td>2.08</td> <td>2.05</td> <td>1.97</td> <td>1.90</td> <td>1.84</td> </tr> <tr> <td>ロシア</td> <td>1.28</td> <td>1.15</td> <td>1.07</td> <td>1.07</td> <td>1.12</td> <td>1.04</td> </tr> <tr> <td>フランス</td> <td>2.17</td> <td>2.15</td> <td>2.10</td> <td>2.10</td> <td>2.04</td> <td>2.02</td> </tr> <tr> <td>ドイツ</td> <td>2.52</td> <td>2.49</td> <td>2.49</td> <td>2.53</td> <td>2.53</td> <td>2.64</td> </tr> <tr> <td>イタリア</td> <td>1.11</td> <td>1.10</td> <td>1.09</td> <td>1.13</td> <td>1.18</td> <td>1.19</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典:OECD「Main Science and Technology Indicators 2010/01」</p> <p>現在、我が国の官民合わせた研究開発投資のGDP比率は3.42%(200</p>		2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	日本	3.20	3.17	3.32	3.41	3.44	3.42	中国	1.13	1.23	1.34	1.42	1.44	1.54	韓国	2.49	2.68	2.79	3.01	3.21	3.37	アメリカ	2.61	2.54	2.57	2.61	2.66	2.77	イギリス	1.75	1.68	1.73	1.75	1.79	1.77	カナダ	2.04	2.08	2.05	1.97	1.90	1.84	ロシア	1.28	1.15	1.07	1.07	1.12	1.04	フランス	2.17	2.15	2.10	2.10	2.04	2.02	ドイツ	2.52	2.49	2.49	2.53	2.53	2.64	イタリア	1.11	1.10	1.09	1.13	1.18	1.19
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年																																																																									
日本	3.20	3.17	3.32	3.41	3.44	3.42																																																																									
中国	1.13	1.23	1.34	1.42	1.44	1.54																																																																									
韓国	2.49	2.68	2.79	3.01	3.21	3.37																																																																									
アメリカ	2.61	2.54	2.57	2.61	2.66	2.77																																																																									
イギリス	1.75	1.68	1.73	1.75	1.79	1.77																																																																									
カナダ	2.04	2.08	2.05	1.97	1.90	1.84																																																																									
ロシア	1.28	1.15	1.07	1.07	1.12	1.04																																																																									
フランス	2.17	2.15	2.10	2.10	2.04	2.02																																																																									
ドイツ	2.52	2.49	2.49	2.53	2.53	2.64																																																																									
イタリア	1.11	1.10	1.09	1.13	1.18	1.19																																																																									

8年)であり、当該目標は政府による研究開発投資と民間研究開発投資とを合わせて達成すべきものであるところ、本租税特別措置は、民間研究開発投資の促進に資するものである。また、民間研究開発投資の対GDP比率は2008年時点で2.69%という世界最高水準にあることからすれば、主要先進諸国との研究開発投資拡充競争の中で、本租税特別措置の効果により、民間研究開発投資の対GDP比率を世界最高水準に維持し続けることができれば、政策目標の達成に大きく寄与することが可能と考えられる(当然、政府の研究開発予算の拡充も必要であることからすれば、本租税特別措置のみで達成可能な目標とは言えない)。

《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～平成20年)

我が国は、主要先進諸国の中で最高水準の対GDP民間研究開発投資比率を維持している。

主要国の対GDP民間研究開発投資比率(単位:%)

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
日本	2.40	2.38	2.54	2.63	2.68	2.69
中国	0.71	0.82	0.91	1.01	1.04	1.13
韓国	1.89	2.06	2.15	2.33	2.45	2.54
アメリカ	1.81	1.76	1.80	1.86	1.92	2.01
イギリス	1.11	1.05	1.06	1.08	1.12	1.10
カナダ	1.16	1.18	1.15	1.11	1.04	1.00
ロシア	0.88	0.79	0.73	0.72	0.72	0.65
フランス	1.36	1.36	1.30	1.32	1.29	1.27
ドイツ	1.76	1.74	1.72	1.77	1.77	1.85
イタリア	0.52	0.52	0.55	0.55	0.61	0.60

出典:OECD「Main Science and Technology Indicators 2010/01」

《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22年度～平成31年度)

平成24年度減収額は平成22年度の減収額とほぼ同額と仮定。また、23年度分の減税による投資押上げ効果を現時点で算出するのも不可能であることから、減税による投資押上げ効果も22年度と同程度と仮定。その上で、拡充要望に相当する内容について、22年度の減税額及び投資押上げ効果に基づき、今回の拡充要望が実現しなかった場合のGDP押し下げ効果を試算する。尚、今回の要望は恒久措置を求めるものであるが、経済波及効果を分析するに当たっては、モデルを用いて計算をする前提として、一定の期間を区切る必要があり、分析対象期間は平成22年度～平成31年度までの10年間とした。)

平成22年度の減税試算額における、各租税特別措置の効果

・増加型・高水準型効果:85億円程度

↓ GDP 押下げ効果(マクロモデルによる計算)

・増加型・高水準型:約459億円(うち中小企業分:20億円)

		<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)</p> <p>経済波及効果の試算 (※23年度の経済産業省実施アンケートに基づく)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年度減収額 3,044億円(財務省資産) ↓ 研究開発税制による研究開発投資押上げ効果:1.22倍 ・研究開発投資押上げ額 3,714億円(3,044億円×1.22) ↓ GDP押上げ効果(マクロモデルによる計算) ・平成22年度の研究開発税制による減税が、平成23年度～平成32年までの10年間に及ぼすGDP押上げ効果:約1兆4,359億円 	
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"> ・ 我が国においては、 <ul style="list-style-type: none"> ①企業が実施する研究開発費は、国全体の研究開発費総額に占める割合が高く(72.5%。韓国に次いで2番目)、 ②企業が実施する研究開発費をほとんど企業自身の資金で賄い(98.5%)、 ③政府による企業への直接支援が少ない(0.9%、主要国中最低)。 ・ すなわち、我が国のイノベーションは、企業が牽引しており、かつ、企業が自らの負担で推進していることから、企業の創意工夫ある自主的な研究開発を促進することが、成長力・国際競争力強化の観点から極めて重要である。 ・ 研究開発税制は、企業の法人税額負担を減少させることにより、創意工夫あふれる自主的な研究開発投資を直接促すことが可能な措置であり、妥当性があると言える。 ・ 予算上の措置(委託費等)は、それぞれ国の政策に基づき助成等の対象者及び研究テーマ等を設定することで、より特定された分野又は研究開発段階における成果の獲得を目指す制度であることからすれば、あくまで誘導的な政策支援であり、民間活力による自主的な研究開発投資を幅広く促進することにより、我が国の経済成長を実現するためには、本税制措置による支援が適切と考えられる。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算上の措置(委託費等)は、それぞれ国の政策に基づき助成等の対象者及び研究テーマ等を設定することで、より特定された分野又は研究開発段階における成果の獲得を目指す制度であり、民間活力による研究開発投資を幅広く促進する制度である税制措置とは支援目的と対象が異なる。 ・ また、諸外国においても、民間研究開発投資に対し、予算・税制両面から積極的な支援が行われている。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解	—	

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	バリアフリー施設等に係る特別償却制度の創設 (法人税)
2	要望の内容	<p>高齢者・障害者等が安全かつ容易に公共交通機関を利用できるよう、公共交通事業者が行う、ホームドアシステムの設置等の高度なバリアフリー化工事及びホームドアシステムの設置に伴う鉄軌道車両の整備、ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等の導入に対する特別償却制度を創設する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホームドアシステム、エレベーター、多機能トイレ等、駅の高度な改良 特別償却率: 取得価額の20% ・ホームドアシステムの設置に伴い整備される鉄軌道車両 特別償却率: 基準取得価額の20% ・リフト付きバス、ノンステップバス、福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む) 特別償却率: 基準取得価額の20%
3	担当部局	総合政策局安心生活政策課
4	評価実施時期	平成 23 年 9 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	3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>高齢化が進む我が国において、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保するため、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動する際の利便性・安全性を高める施策を講じることが喫緊の課題となっていることから、バリアフリー法に基づき公共交通機関のバリアフリー化を推進しているところ。同法に基づく基本方針では各施設等の整備目標を定めており、本年 3 月、今後 10 年間(平成 32 年度末)までの新たな目標を定めたところ。</p> <p>これに基づき、鉄軌道駅の高度なバリアフリー化、ホームドアシステムの設置に伴う鉄軌道車両の整備、リフト付きバス・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーの導入を促進し、公共交通機関のバリアフリー化を一層推進する。</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 年法律第 91 号)</p>
	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>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》 本租税特別措置の適用期間中において、より一層集中的・効果的に駅施設のバリアフリー整備及びバリアフリー対応車両等の導入を促進する。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 旅客施設、鉄軌道車両のバリアフリー化率及びノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む)の導入率 【基本方針に定める整備目標(平成 32 年度末まで)】 旅客施設(※):100% ※1日平均利用客数 3,000 人以上の駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、段差解消に関する目標。 鉄道車両:70% ノンステップバス:70%、リフト付きバス:25% 福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む):28,000 台</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》 公共交通機関のバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多大な費用がかかるが、特別償却制度を導入することにより、需要増が見込まれない中で、投下資金を早期に回収でき、経営の安定が図られることから、施設等の整備・導入に対するインセンティブになることが見込まれる。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>一年度当たり:66 社 ※ 適用事業者数を、鉄道事業者 19 社、バス事業者 47 社と見積もり、その合計を算出。</p>
		② 減収額	<p>一年度当たり:1,026 百万円 ※ 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において設定された平成 32 年度末までの整備目標及び現在の整備状況から、整備が必要となる施設・車両数等を算出し、整備・取得価額を推計して、以下の減税見込額を試算。 ・駅施設:591 百万円 ・ホームドアシステムの導入に伴い導入される車両:220 百万円 ・リフト付きバス、ノンステップバス、福祉タクシー:215 百万円 これらを合計し、1,026 百万円の減税見込額を算出。</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 24 年～平成 26 年) バリアフリー法に基づく基本方針において、平成 32 年度末までに以下のとおり旅客施設及び車両等のバリアフリー整備目標を定めているところ、租税特別措置の適用期間においては、当該制度がインセンティブとなり、鉄軌道駅のバリアフリー整備が促進されるとともに、バリアフリー化された鉄軌道車両、ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む)の導入が促進されると見込まれる。 【基本方針に定める整備目標(平成 32 年度末まで)】 旅客施設(※):100% ※1日平均利用客数 3,000 人以上の駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、段差解消に関する目標。 鉄道車両:70% ノンステップバス:70%、リフト付きバス:25% 福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む):28,000 台 【現在のバリアフリー化状況(平成 21 年度末時点)】 旅客施設(※):70% ※1日平均利用客数 3,000 人以上の駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航</p>

			<p>空旅客ターミナルについて、段差解消に関する目標。</p> <p>鉄道車両: 45.7% ノンステップバス: 25.8% 福祉タクシー: 11,165 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 24 年～平成 26 年)</p> <p>平成 21 年度末における旅客施設及び車両等のバリアフリー化率は以下のとおりであるが、租税特別措置の適用期間においては、当該制度の活用により、鉄軌道駅(約 40 駅)がバリアフリー化されるとともに、バリアフリー化された鉄軌道車両(約 3,000 両)、ノンステップバス(約 5,000 台)、リフト付きバス(約 750 台)、ユニバーサルデザインタクシー(約 4,500 台)が導入されると推計される。</p> <p>※「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において設定された平成 32 年度末までの整備目標及び現在の整備状況から、3 年間に整備が必要と見込まれる施設・車両数等を算出。</p> <p>【現在のバリアフリー化状況(平成 21 年度末時点)】</p> <p>旅客施設(※): 70%</p> <p>※1 日平均利用客数 3,000 人以上の駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、段差解消に関する目標。</p> <p>鉄道車両: 45.7% ノンステップバス: 25.8% 福祉タクシー: 11,165 台</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 24 年～平成 26 年)</p> <p>バリアフリー施設及び車両の整備は、公共交通事業者にとって、導入費用がかさむ一方、直接的な需要増に結びつかない投資であり、また、事業者はこれまで設置した施設等の維持管理のための負担が増え、今後更新するための費用も発生する見込みである。少子高齢化に伴う生産人口減により、公共交通機関の利用者の増加が見込まれない中、租税特別措置等の創設によるインセンティブがなければ、事業者のバリアフリー整備に対する投資意欲が減退し、高齢者、障害者等の円滑な移動に必要な公共交通機関のバリアフリー化が停滞するおそれがある。</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 24 年～平成 26 年)</p> <p>当該制度により、公共交通事業者のバリアフリー整備に対する投資が促進され、利用者の要望の強い鉄道駅におけるホームドア・可動式ホーム柵の設置や高齢者、障害者等が利用しやすい鉄道・バス・タクシー車両の導入が進むという効果が見込まれる。また、既に超高齢社会に突入しており、平成 27 年には高齢者が人口の 1/4 以上を占めると推計されているが、公共交通機関のバリアフリー化によって高齢者が自立して移動することが可能になれば、高齢者による外出機会やそれに伴う消費活動を将来にわたって確保する効果が見込まれる。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>都市部における整備困難な旅客施設等の整備やホームドアの設置等の機能の向上には多額の費用がかかるため、これらの整備を促進するためには、需要増が見込まれない中で、早期に償却完了を可能とし、経営の安定を支援することによるインセンティブを与えることが必要である。なお、特別償却制度は、課税の繰延効果があるものの全体で見れば納税額は同じであり、比較的</p>

			<p>負担力のある公共交通事業者が自己資金で行う整備に対する支援として妥当である。</p>
	②	<p>他の支援措置や義務付け等との役割分担</p>	<p>公共交通機関のバリアフリー化については、都市部においては整備困難な旅客施設の整備やホームドアの設置等の一層の機能の向上が求められている一方、地方部においては基礎的なバリアフリー化が進んでおらず、そのバリアフリー化を実施していく必要がある。</p> <p>当該特別措置は、都市部等において、比較的負担力のある公共交通事業者が自己資金で整備を行うにあたり、新たなインセンティブとすることを想定しており、一方、負担力のない地域や事業者においては、上記予算措置が活用されることを想定している。</p>
	③	<p>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>

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	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の1500万円の特別控除の延長(法人税、法人住民税、法人事業税)
2	要望の内容	特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合に係る譲渡所得の1500万円特別控除のうち、一団の宅地造成に関する事業及び土地区画整理事業として行われる宅地造成事業に係るものについて適用期限(平成23年12月31日まで)を3年延長する。
3	担当部局	土地・建設産業局企画課 都市局市街地整備課 住宅局住宅総合整備課
4	評価実施時期	平成23年9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 創設 平成8年度 拡充・延長 平成10年度 延長 平成13年度 延長 平成16年度 延長 平成19年度 延長 平成21年度 延長
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
		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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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促進する。 ・ 都市再生・地域再生を推進する。 <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)において、「1,000兆円の住宅・土地等実物資産の有効利用を図る」とされており、本特例は不動産市場の活性化を目指す政府の方針に沿う特例である。</p> <p>【3号イ関係】</p> <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</p> <p>に包含</p> <p>【3号ロ関係】</p> <p>政策目標7 都市再生・地域再生等の推進</p> <p>施策目標26 都市再生・地域再生を推進する</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>【3号イ関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最低居住面積水準未達率 4.3%（平成20年）を早急に解消する。 ・一戸あたり住宅地面積が一定水準に満たないものの割合 26.7%（平成18年度）を20%（平成25年度）とする。 <p>【3号ロ関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生誘発量 3,878ha（平成18年度）を9,200ha（平成23年度）とする。 <hr/> <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"> ・最低居住面積水準未達率 4.3%（平成20年）→早急に解消 ・都市再生誘発量 3,878ha（平成18年度）→9,200ha（平成23年度） <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》</p> <p>本措置のインセンティブによって、居住面積や住宅地面積の増加により良好な居住環境の形成が実現する。また、都市再生・地域再生の推進が図られる。</p>
<p>8 有効性等</p>	<p>① 適用数等</p>	<p>【3号イ関係】</p> <p>平成20年度 4件（地権者数：個人 167、法人 5） 平成21年度 3件（地権者数：個人 72、法人 1） 平成22年度 0件 平成23年度 2件（見込み） 平成24年度 2件（見込み） 平成25年度 2件（見込み） （国土交通省における認定件数による。平成23年度以降は、平成20年度から平成22年度までの平均値とした）</p> <p>【3号ロ関係】</p> <p>平成20年度 1件（地権者数：個人 3、法人 0） 平成21年度 2件（地権者数：個人 34、法人 0） 平成22年度 0件 平成23年度 1件（見込み） 平成24年度 1件（見込み） 平成25年度 1件（見込み） （国土交通省における認定件数による。平成23年度以降は、平成20年度から平成22年度までの平均値とした）</p>
	<p>② 減収額</p>	<p>平成20年度 国税 23百万円 地方税 10百万円 平成21年度 国税 5百万円 地方税 2百万円 平成22年度 国税 0百万円 地方税 0百万円 平成23年度 国税 8百万円 地方税 4百万円（見込み） 平成24年度 国税 8百万円 地方税 4百万円（見込み） 平成25年度 国税 8百万円 地方税 4百万円（見込み） （推計方法は別紙に記載）</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～平成22年)</p> <p>【3号イ関係】 平成20年度における最低居住面積水準未満率は4.3%となっている。なお、建設統計年報(新たに着工される建築物等についての統計)によれば、50㎡(4人の世帯の最低居住水準)未満の住宅(持家)は、平成22年度は1.5%となっており、居住水準の改善が進んでいると推測される。 また、平成19～21年度における一戸あたり住宅地面積が一定水準に満たないものの割合の平均は、24.5%である。</p> <p>【3号ロ関係】 都市再生誘発量は平成22年度末時点で7,605haとなっており、目標値の達成に向け順調に推移している。 本政策目標を達成するため、引き続き本特例の継続が必要である。</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15年～平成25年)</p> <p>【3号イ関係】 平成20年度における最低居住面積水準未満率は4.3%であるが、本特例により早急な解消が図られると見込まれる。</p> <p>【3号ロ関係】 都市再生誘発量は平成22年度末に7,605haとなっており、目標値の達成に向け順調に推移している。 本政策目標を達成するため、引き続き本特例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15年～平成25年)</p> <p>本特例が実施されなかった場合、事業者の土地取得に係るコストが増大することにより優良な住宅地等の造成が停滞し、良質な住宅ストックの形成や都市再生の推進を阻害するおそれがある。</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15年～平成25年)</p> <p>上記のように、本特例は事業者の土地取得を円滑化することにより、優良な宅地の供給を促進するものであることから、税収減を十分に是認できると考えられる。</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>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>土地所有者に優良な住宅地造成事業等のために土地を譲渡するインセンティブを与える等の目的を有する措置として、本措置は的確かつ必要最小限の措置である。</p> <p>・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例措置(所得税・法人税・住民税) 本特例措置と相まって、優良な住宅地等の造成が実現される。</p> <p>本特例により、各地域において良好な居住環境の形成、都市再生・地域再生の推進が図られるものであることから、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	<p>有識者の見解</p>	<p>—</p>

減収見込額推計

項目 特定住宅地造成事業のために土地等を譲渡した場合の1,500万円特別控除の延長
(法人税、法人住民税、法人事業税)

国税（法人税） ▲ 8 百万円

地方税（法人住民税、法人事業税） ▲ 4 百万円

【推計方法】

一団の住宅地造成事業（第3号イ）、土地区画整理事業として行われる宅地造成事業（第3号ロ）に係る1,500万円特別控除の適用実績は、以下の通り。

第3号イ	事業件数	個人 地権者数	法人 地権者数	第3号ロ	事業件数	個人 地権者数	法人 地権者数
平成20年度	4	167	5	平成20年度	1	3	0
平成21年度	3	72	1	平成21年度	2	34	0
平成22年度	0	0	0	平成22年度	0	0	0
平均	2	80	2	平均	1	12	0

平成24年度以降も平成20～22年度と同程度の事業が行われると仮定すると、

適用実績は2+1=3件、地権者数は、個人：80+12=92人、法人：2+0=2人となる。

各地権者は1,500万円まで控除を受けるものと仮定すると、法人に係る譲渡益の減収額は、

法人： 2 × 1,500 = 3,000万円

よって、各税目の減収見込額は以下の通りとなる。

①国税

法人税： 3,000 × 0.255 = 765万円

②地方税

法人住民税： 3,000 × 0.255 = 765万円（法人税の減収見込額）

→ 765 × 0.173 = 132万円 → 132万円

法人事業税 所得割分 3,000 × 0.041 = 123万円

地方法人特別税分 123 × 1.05 = 129万円 123+129=252 → 252万円

→法人住民税+法人事業税： 132+252= 384万円

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の場合の譲渡所得の課税の特例の延長 (法人税)	
2	要望の内容	長期保有(10年超)の土地等を譲渡し、新たに事業用資産(買換資産)を取得した場合において、譲渡した事業用資産の譲渡益について課税の繰延べ(繰延率80%)を認めている現行措置(平成23年12月31日まで)を3年延長する。	
3	担当部局	土地・建設産業局企画課	
4	評価実施時期	平成23年9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 拡充 平成7年度 延長 平成8年度 延長・拡充 平成9年度 延長・拡充 平成10年度 延長・拡充 平成13年度 延長 平成16年度 延長 平成19年度 延長 平成21年度 延長	
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》 企業の所有する長期保有土地等を活用した設備投資需要を喚起することにより、企業の事業再編の促進、産業空洞化の防止を図るとともに、土地取引を活性化し、土地の有効利用及び地域の活性化を促進する。 《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、「1,000兆円の住宅・土地等実物資産の有効利用を図る」こととされており、本特例は不動産市場の活性化を目指す政府の方針に沿う特例である。
		② 政策体系における政策目的の位置付け	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31 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 に包含 また、「日本再生のための戦略に向けて(平成23年8月5日閣議決定)」においては、日本再生に向けた戦略の方針として、「空洞化防止・海外市場開拓」が掲げられている。
		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》 ・低未利用地の面積(平成15年度:13.1万ha→平成25年度:13.1万ha) ・土地取引件数(平成22年:115万件→平成26年150万件)

			<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"> ・低未利用地の面積 平成15年度：13.1万ha→平成25年度：13.1万ha ・土地取引件数 平成22年：115万件→平成26年150万件 <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》 本措置のインセンティブにより、低未利用地の有効活用及び土地取引の活性化を通じて、地域経済の活性化が図られる。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>平成20年度 1,069件の内数 平成21年度 549件の内数 平成22年度 809件の内数 平成23年度 809件の内数（見込み） 平成24年度 809件の内数（見込み）</p> <p>国税庁「会社標本調査」による。平成22年度以降は、平成20年度及び平成21年度の平均値とした。</p>
		② 減収額	<p>平成20年度 94,137百万円の内数 平成21年度 73,635百万円の内数 平成22年度 83,836百万円の内数 平成23年度 71,514百万円の内数（見込み） 平成24年度 71,514百万円の内数（見込み）</p> <p>国税庁「会社標本調査」による適用件数（平成22年度以降は、平成20年度及び平成21年度の平均値）に、法人税率（平成22年度までは、大企業30%、中小企業22%。平成23年度以降は、大企業25.5%、中小企業19%）を乗じて推計。</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15年～平成22年）</p> <p>低未利用地の面積 平成15年度：13.1万ha → 平成20年度：12.2万ha 売買による土地取引件数 平成15年：161万件 → 平成22年：115万件 いわゆるリーマンショックを契機とする平成20年後半以来の景気後退の影響により、土地取引件数は115万件（平成22年）まで落ち込んでいるが、本特例をはじめとした各種施策の効果により、足下 の下落幅は縮小している。</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～平成26年）</p> <p>本特例により、企業の所有する長期保有土地等を活用した設備投資需要が喚起され、順調に低未利用地の面積が減少している。 他方、いわゆるリーマンショックを契機とする平成20年後半以来の景気後退の影響により、土地取引件数は115万件（平成22年）まで落ち込んでいるが、本特例をはじめとした各種施策の効果により、足下 の下落幅は縮小しており、平成26年に土地取引件数が150万件（平成18年度と平成19年度の平均値）まで回復する見込みである。</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15年～平成26年)</p> <p>本特例が実施されなかった場合、土地取引件数が減少するとともに、低未利用地が増加し、地域経済の停滞等に繋がることとなる。</p>
			<p>《税收減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成15年～平成26年)</p> <p>上記のように、本特例は企業の所有する長期保有土地等を活用した設備投資需要を喚起することにより土地取引を活性化し、土地の有効利用及び地域の活性化を促進するものであることから、税收減を十分に是認できると考えられる。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>事業用資産の買換えについては、その税負担が重要な判断要素のひとつとなっている実情から、他の手段で代替することが困難なものであり、税制上の特別措置を講じていくことが適当である。</p> <p>また、一定の政策目的が認められる事業用資産の買換えの場合に限定している。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	なし
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—

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	投資法人が買換特例等を適用した場合の導管性要件の見直し (法人税、法人住民税、法人事業税)
2	要望の内容	投資法人が買換特例等を適用した場合について、導管性要件(支払相当を損金算入するための要件)である利益の90%超配当要件の見直しを行う。
3	担当部局	土地・建設産業局不動産市場整備課不動産投資市場整備室
4	評価実施時期	平成23年9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
		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> <ul style="list-style-type: none"> ・投資法人を活用した不動産証券化の促進により不動産投資市場を活性化する。 ・投資法人による不動産証券化を推進し、豊富な民間資金により投資法人による不動産の購入・その後の長期間に渡る適切な維持管理・バリューアップ等が促進されることで、①優良な都市ストック(住宅・オフィスビル・商業施設等)の形成・維持・バリューアップ(耐震改修、省エネ改修等)、②工場跡地など未利用地の有効利用や開発の促進等による地域経済の活性化、③投資法人が有力な買い手として機能し、透明性の高い適正価格での取引を推進することによる資産デフレの防止を図る。 <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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)(抜粋) 「金融自身も成長産業として発展できるよう、市場や取引所の整備、金融法制の改革等を進め、ユーザーにとって信頼できる利便性の高い金融産業を構築することによって、金融市場と金融産業の国際競争力を高める。」 ・国土交通省政策集2010(平成22年6月策定) 「不動産投資市場の活性化」 <p>政策目標9 市場の環境整備、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 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>投資法人が物件売却による資金を買換え等の資金として有効に活用できる環境を整備することにより、多様な資金調達・運用の機会を提供し、不動産証券化実績を拡大する。</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>投資法人の圧縮記帳の適用実績</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》 投資法人にインセンティブを与えることにより、不動産投資市場の活性化、我が国金融・資本市場の競争力強化が図られる。
8	有効性等	① 適用数等	上場不動産投資法人 35 社（平成 23 年 7 月末）
		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：平成 18 年 4 月～平成 23 年 3 月） 投資法人について買換特例等を適用する場合に利益の 90%超配当要件を満たしやすくなることにより、売却物件の譲渡益を買換え等の資金として有効に活用することが可能になる。
			《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 18 年 4 月～平成 23 年 3 月） 投資法人について買換特例等を適用する場合に利益の 90%超配当要件を満たしやすくなることにより、圧縮記帳の適用実績が増える見込み。
		《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 24 年 4 月～） 物件売却による資金を買換え等の資金として有効に活用することが制約される。	
		《税収減を是認するような効果の有無》（分析対象期間：平成 24 年 4 月～） 税収減は生じないと考えられる。	
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	買換特例等により課税繰延が認められる譲渡益については、利益の 90%超配当要件の判定において配当可能利益から控除し、内部留保を可能とすることで、投資法人の資金調達方法が多様化し、また、多様な資金調達方法の提供により、投資法人による物件取得が積極化することで、不動産投資市場の活性化へと繋がることから、要望している措置は妥当である。
		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	税収減は生じないと考えられるので、相当である。
10	有識者の見解		—

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	投資法人等に係る法人住民税均等割の減免措置の導入（法人住民税）
2	要望の内容	投資法人・特定目的会社に係る法人住民税均等割について、減免措置を導入する。
3	担当部局	土地・建設産業局不動産市場整備課不動産投資市場整備室
4	評価実施時期	平成 23 年 9 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》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・投資法人・特定目的会社（以下、投資法人等）を活用した不動産証券化の促進により不動産投資市場を活性化する。 ・投資法人等による不動産証券化を推進し、豊富な民間資金により投資法人等による不動産の購入・その後の長期間に渡る適切な維持管理・バリューアップ等が促進されることで、①優良な都市ストック（住宅・オフィスビル・商業施設等）の形成・維持・バリューアップ（耐震改修、省エネ改修等）、②工場跡地など未利用地の有効利用や開発の促進等による地域経済の活性化、③投資法人等が有力な買い手として機能し、透明性の高い適正価格での取引を推進することによる資産デフレの防止を図る。 <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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）（抜粋） 「金融自身も成長産業として発展できるよう、市場や取引所の整備、金融法制の改革等を進め、ユーザーにとって信頼できる利便性の高い金融産業を構築することによって、金融市場と金融産業の国際競争力を高める。」 ・国土交通省政策集 2010(平成 22 年 6 月策定) 「不動産投資市場の活性化」
		<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 市場の環境整備、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 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>投資家のビークルを通じたりスクマネー供給促進により、多様な資金調達・運用の機会を確保し、不動産証券化実績を拡大する。</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>投資法人等を用いた不動産証券化の実績総額</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》 投資法人にインセンティブを与えることにより、不動産投資市場の活性化、我が国金融・資本市場の競争力強化が図られる。
8	有効性等	① 適用数等	上場不動産投資法人 35 社(平成 23 年 7 月末) 特定目的会社の届出件数 964 件(平成 23 年 3 月末)
		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:平成 24 年 4 月～平成 29 年 3 月) 法人住民税の均等割課税を減免することにより、投資法人等の投資家の投資収益が向上し、投資家のビークルを通じたリスクマネー供給が促進される。 《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 24 年 4 月～平成 29 年 3 月) 法人住民税の均等割課税を減免することにより、投資法人等の投資家の投資収益が向上し、ビークルを通じたリスクマネー供給が促進される見込み。具体的には、投資法人・特定目的会社を用いた不動産証券化の案件実績や資産規模の増加が見込まれる。 《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 24 年 4 月～平成 29 年 3 月) 法人住民税の均等割課税が引き続きなされることにより、投資法人等の投資家の投資収益が損なわれ、投資家のビークルを通じたリスクマネー供給が阻害されている状況が継続する。 《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 24 年 4 月～平成 29 年 3 月) 税収減は生じないと考えられる。なお、投資法人等に係る課税の特例(租税特別措置法第 67 条の 14、15)についても、税収減は生じていないとの整理がなされている。
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	投資法人等について、ビークル段階での課税が行われなくなることで、配当の損金算入制度との整合性がとれる。また、投資家による投資法人等を通じたリスクマネー供給が促進され、多様な資金調達・運用の機会が確保されるため、要望している措置は妥当である。
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		税収減は生じないと考えられるので、相当である。	
10	有識者の見解		—

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に係る課税の特例措置の拡充(法人税)
2	要望の内容	<p>特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置を、都市再生特別措置法第19条の10第2項の規定により都市再生事業の実施主体に対する同法第20条第1項の認定があったものとみなされる場合にも認める。</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	都市局まちづくり推進課
4	評価実施時期	平成23年9月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成23年度 創設
6	適用又は延長期間	1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》 昨今の成長が著しいアジア諸国と比較し、我が国都市の国際競争力が低下している中、国全体の成長を牽引する大都市について、官民が連携して市街地の整備を強力に推進し、海外から企業、人等呼び込むことができるような魅力ある都市拠点を形成することにより、その国際競争力の強化を図る。</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。</p> <p>また、「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 25 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》 整備計画の作成と民間都市再生事業計画の認定手続を一体化し、個別の認定を不要とする制度(ワンストップ化)について認定事業と同様の税制特例を適用することにより、優良な民間都市開発事業を支援する。</p> <p>これにより、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開発事業を推進し、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し、我が国全体の成長を牽引する大都市の国際競争力の強化を図る。</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 24 年度 40.2% <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において、法人税の特例（割増償却）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、優良な民間都市開発事業を誘発するとともに、魅力ある市街地を形成し、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>平成 24 年度 1 件</p> <p>※ 特定都市再生緊急整備地域における民間都市再生事業計画の認定件数として見込まれている年2件のうち半分が今回拡充充分のワンストップ化を活用するものと推計。</p>
		② 減収額	<p>平成 24 年度 0 百万円</p> <p>※ 今回拡充充分の適用対象は、既に特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の適用対象として見込まれている事業であることから、減収額の見込みをゼロと推計。</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 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 23 年 7 月 1 日現在、41 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>しかし、アジア地域では、上海やシンガポールなどの成長が著しい一方で、我が国の都市の国際競争力が相対的に低下している。こうした状況を踏まえ、我が国の経済成長を実現するためには、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。そのためにも、整備計画の作成と民間都市再生事業計画の認定手続を一体化し、個別の認定を不要とする制度（ワンストップ化）について認定事業と同様の税制特例を適用することにより、優良な民間都市開発事業を支援する必要がある。</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 24 年度）</p> <p>民間都市再生事業計画は、平成 23 年 7 月現在 41 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 22 年度までに 38.5%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、拡充される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における優良な民間都市開発事業を推進することで、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 24 年度）</p> <p>アジア地域では、上海やシンガポールなどの成長が著しい一方で、我が国の都市の国際競争力が相対的に低下している。このような状況において、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、本特例措置が拡充されなければ、優良な</p>

			<p>民間都市開発事業の施行者がワンストップ化を活用するインセンティブを失うことから、特定都市再生緊急整備地域内における市街地の円滑かつ迅速な整備に支障が生じることが懸念される。</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24年度) 本特例措置の拡充による税込減は生じない見込みである。 なお、本特例措置の効果として、国として戦略的に指定する特定都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発事業を推進し、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ことにより、我が国経済の活性化を図ることができる。</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、特に我が国の国際競争力の強化を図るべき地域として指定する特定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、大都市の国際競争力の強化という政策目的の達成のための手段として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>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、民間金融機関からの調達が困難なミドルリスクの部分を補充し、事業の立上げを支援するものである。一方、本特例措置は、最も厳しい開発段階において、採算性を向上させ、事業実施を決断するインセンティブを与えるものである。したがって、両者の役割分担は明確である。</p>
		③: 地方公共団体が協力する相当性	—
10	有識者の見解		—

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	民間都市開発推進機構の行う業務を収益事業の範囲から除外する特例措置の拡充（法人税、法人住民税、法人事業税）
2	要望の内容	民間都市開発推進機構（以下「民都機構」という。）が、都市再生特別措置法に基づく都市再生事業支援業務又は都市再生整備事業支援業務において行う金銭貸付業を収益事業の範囲から除外する。
3	担当部局	都市局まちづくり推進課
4	評価実施時期	平成 23 年 9 月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>昭和 62 年度 参加業務（不動産販売業・不動産貸付業）、融通業務（金銭貸付業）を収益事業から除外</p> <p>平成 6 年度 土地取得譲渡業務（不動産販売業）を収益事業から除外 ※平成 11 年度、平成 14 年度に延長</p> <p>平成 15 年度 都市再生支援業務（金銭貸付業・信用保証業）を収益事業から除外 認定事業用地適正化計画に基づく業務（不動産販売業）を収益事業から除外</p> <p>平成 20 年度 日本政策投資銀行の民営化により、収益事業から除外されている融通業務の寄託先を拡大</p>
6	適用又は延長期間	恒久措置
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>民都機構が、都市再生特別措置法に基づく都市再生事業支援業務又は都市再生整備事業支援業務において行うメザニン支援業務を通じて、優良な民間都市開発事業への資金調達の円滑化を図り、都市再生・地域再生等を推進する。</p> <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、民間都市開発プロジェクトに係る金融措置等を早期に行うこととされたことを踏まえ、環境にも配慮した新規の優良な民間都市開発事業について、民間金融機関を補完する観点から、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による長期的な資金調達を支援する手法として、平成 23 年の都市再生特別措置法改正により、都市再生事業支援業務及び都市再生整備事業支援業務としてメザニン支援業務が創設された。</p> <p>メザニン支援業務の実施に必要なコストの一部について低減を図ることにより、都市機能の高度化、都市の居住環境の向上等に資する優良な民間都市開発事業の立上げ支援等を円滑に行い、都市再生・地域再生を推進することが必要である。</p>
	② 政策体系における政策目的	<p>政策目標 7 都市再生・地域再生等の推進</p> <p>施策目標 25 都市再生・地域再生を推進する に包含</p>

		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達成しようとする目標》 都市機能の高度化、都市の居住環境の向上に寄与するとともに、経済波及効果も非常に大きい優良な民間都市開発事業を着実に促進する。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 民間都市開発誘発計数 16.0 倍（平成24年度～平成28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》 都市機能の高度化、都市の居住環境の向上に寄与するとともに、投資の直接効果や波及効果も非常に大きい優良な民間都市開発事業に対する民都機構の金融支援について、実施に係るコストが軽減されることにより円滑に実施されるため、民間資金を着実に呼び込むことを通じて、優良な民間都市開発事業の立上げを促進する。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>毎年度 1件 ※民都機構の指定実績に基づき推計。</p>
		② 減収額	<p>平成24年度 法人税：27百万円、法人住民税：5百万円、法人事業税：10百万円 平成25年度 法人税：181百万円、法人住民税：31百万円、法人事業税：68百万円 平成26年度 法人税：314百万円、法人住民税：54百万円、法人事業税：118百万円 平成27年度 法人税：458百万円、法人住民税：79百万円、法人事業税：173百万円 平成28年度 法人税：586百万円、法人住民税：101百万円、法人事業税：221百万円 ※算定根拠は別紙参照</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24年度～平成28年度） 都市開発事業は、都市機能の高度化や都市の居住環境の向上という事業そのものの実現による効果に加え、経済波及効果も非常に大きく、政策的必要性の高いものだが、民間金融機関からは時間リスクや採算性のリスクの高い貸付対象とみられており、融資判断も厳しくみられるものとなっているため、公的機関による支援を実施し、これを補完する必要がある。 このため、環境にも配慮した新規の優良な民間都市開発事業について、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による長期的な資金調達を支援することにより、事業の立上げ支援を実施する必要がある。</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24年度～平成28年度） 本特例措置の適用により、メザニン支援業務の実施に係るコストが軽減され、当該業務を円滑に実施することをもって、民都機構による民間都市開発事業への立上げ支援を円滑に行うことが可能となる。民都機構の支援が円滑に行われる事業においては、民間資金を誘発しやすい環境が整うことから、民間都市開発誘発計数16倍以上を目標とし、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24年度～平成28年度)</p> <p>民都機構によるメザニン支援業務の実施に係るコストが増加することから、優良な民間都市開発事業に対する支援について、貸付金利の上昇が生じる、リスクに見合う適切な内部留保が確保されない等、円滑な支援に支障が生じる事態の発生が想定され、これらにより、都市機能の高度化と都市の居住環境の向上の実現に支障をきたすこととなる。</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24年度～平成28年度)</p> <p>本特例措置により相当の減収が見込まれるが、一方、メザニン支援業務の支援対象は、民間事業者による都市開発事業の中でも公共の用に供する施設の整備や高い環境性能を有する建築物の建築等を要件としていることから、このような事業の立上げ支援を円滑に実施することにより、一層の都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上の実現が図られる。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本特例措置は、我が国の活力の源泉である都市における民間都市開発事業の中でも特に公益性の高い事業に対してメザニン支援業務を実施する民都機構に限って適用されるものであり、都市再生、地域再生等の推進という政策目的のための手段として、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>メザニン支援業務の実施に当たっては、予算制度が存在するが、これは優良な民間都市開発事業に対して金融支援を行うための資金調達を確実に行うためのものである。一方、本特例措置は、金融支援の実施にかかるコストを軽減することにより、円滑な支援を実施するためのものであるため、明確に役割が分担されている。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	<p>本特例措置は、地域における優良な民間都市開発事業の中でも、特に公益性の高いものに限って金融支援を実施する事業に関するものであり、全国の都市は我が国の成長の源泉であることから、地方税に係る特例を講じることを通じて地方公共団体が協力する相当性が認められる。</p>
10	有識者の見解		-

(別紙)

【減収見込額】
 民間都市開発推進機構の行う業務を収益事業の範囲から除外する特例措置の拡充
 (法人税、法人住民税、法人事業税)

○法人税

(単位:百万円)

	貸付利息 収入	借入利息 支払	貸倒 引当金	事務経費	繰越損失	課税標準	法人税率	減収見込額
平成24年度	2233	884	993	75	177	104	25.5%	27
平成25年度	3596	1393	1417	75	0	711	25.5%	181
平成26年度	4964	1950	1708	75	0	1231	25.5%	314
平成27年度	6349	2570	1907	75	0	1797	25.5%	458
平成28年度	7826	3327	2125	75	0	2299	25.5%	586

○法人住民税

(単位:百万円)

	法人税額	法人税率	減収見込額
平成24年度	27	17.3%	5
平成25年度	181	17.3%	31
平成26年度	314	17.3%	54
平成27年度	458	17.3%	79
平成28年度	586	17.3%	101

○法人事業税

(単位:百万円)

	貸付利息 収入	借入利息 支払	貸倒 引当金	事務経費	繰越損失	課税標準	法人税率	減収見込額
平成24年度	2233	884	993	75	177	104	9.6%	10
平成25年度	3596	1393	1417	75	0	711	9.6%	68
平成26年度	4964	1950	1708	75	0	1231	9.6%	118
平成27年度	6349	2570	1907	75	0	1797	9.6%	173
平成28年度	7826	3327	2125	75	0	2299	9.6%	221

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	街区防災計画（仮称）に基づく事業の推進のための課税の特例措置の創設 （法人税）
2	要望の内容	<p>人口や都市機能が集中する大都市において、大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等の抑制による都市機能の維持・継続性の確保を図るため、都市部のエリア全体の視点からハード・ソフト両面での対策に係る街区防災計画（仮称）の作成及び当該計画に基づく関係者の取組を促進する新たな枠組を検討中。</p> <p>本枠組みの下、地方公共団体等が作成する街区防災計画（仮称）に基づき次に掲げる施設等を取得した場合の課税の特例措置（特別償却30%）を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難施設 ・ 防災用備蓄倉庫 ・ 非常用発電設備（オイルタンク、設備設置スペース等を含む。） ・ 耐震エレベーター
3	担当部局	国土交通省都市局まちづくり推進課、住宅局住宅企画官、市街地建築課 内閣官房地域活性化統合事務局
4	評価実施時期	平成23年9月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成24年度 創設
6	適用又は延長期間	2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>人口や都市機能が集中する大都市の特性にかんがみ、エリア全体の視点からのエリアの関係者によるハード・ソフト両面での一体的な防災対策の取組の促進を通じて、大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等を抑制し、都市機能の維持・継続性の確保を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>「東日本大震災からの復興の基本方針（平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部）」において、大震災の教訓を踏まえた今後の災害への備えとして、国民の生命・身体・財産が守られ、経済社会活動が円滑に行われることを確保すること、防災拠点（災害に強い施設）・情報伝達体制等の整備、企業の事業継続の取組の促進等を行うこととされている。</p>
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標 4 水害等災害による被害の軽減</p> <p>施策目標 11 住宅・市街地の防災性を向上する 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>交通結節点にビル群が立地している大都市において、街区防災計画（仮称）の作成を通じて、街区単位で避難施設、備蓄倉庫、非常用発電設備等の整備を促進することにより、市街地の防災性向上による都市機能の維持・継続性の確保を図る。</p> <hr/> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>街区防災計画（仮称）の作成数 平成 25 年度 58 件</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》</p> <p>本特例措置の創設がインセンティブとなり、避難施設、防災用備蓄倉庫等の防災設備が整備されていくことで、エリア全体の視点からの防災性向上による都市機能の維持・継続性の確保に寄与することができる。</p>
8 有効性等	① 適用数等	<p>（適用件数）</p> <p>平成 24 年度 26 件 平成 25 年度 26 件</p> <p>街区防災計画（仮称）は、2 年間で三大都市以外の都市については 38 都市で作成の見込み。1 都市につき、1 計画、1 建物と想定。三大都市（東京・大阪・名古屋）については 20 計画、20 建物を想定。2 年間で合計 58 件の適用件数見込み。1 年間 29 件のうち、法人税対象適用件数は 26 件（三大都市、政令都市、中核市でそれぞれ 1 件（合計 3 件）の所得税適用件数）。</p>
	② 減収額	<p>（減収額）</p> <p>平成 24 年度 法人税：▲165 百万円 平成 25 年度 法人税：▲165 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 24 年度～平成 25 年度）</p> <p>東日本大震災は我が国の経済の牽引役となる大都市の都市機能にも大きな影響を与え、例えば、新宿駅周辺は、超高層ビルからの避難者と交通結節点に向かう帰宅困難者等により、人があふれ、大きな混乱を引き起こした。</p> <p>一方で、一体的に防災対策が講じられている六本木ヒルズのエリアでは、帰宅困難者の対応も含め、大きな混乱は発生せず災害への対応が行われたほか、自立型のエネルギー源が確保されていたため、都市機能の大きな低下も防がれた。</p> <p>本特例措置を講じることにより、大都市における市街地の防災性向上による都市機能の維持・継続性の確保が図られることとなる。</p>

			<p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》</p> <p>大都市においては、人口や都市機能が集中する特性を有しているため、1都市につき少なくとも1つの街区防災計画（仮称）の作成が見込まれ、当該計画に基づく本特例措置のインセンティブにより避難施設、備蓄倉庫、非常用発電設備等の防災設備が整備される。</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>先般の東日本大震災における混乱状況を踏まえると、今後、大規模災害が大都市において発生した場合、交通結節点周辺の高層ビル、地下街等が集積するエリアにおいては、避難者の集中等による大混乱により、甚大な人的被害が発生するとともに、大都市の都市機能が大きく損なわれる恐れがある。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》</p> <p>本特例措置により相当の減収が見込まれるが、一方、人口や都市機能が集中する特性を有する大都市では、1都市につき少なくとも1つの街区防災計画（仮称）の作成が見込まれ、本特例措置をインセンティブとして避難施設、備蓄倉庫、非常用発電設備等が整備されることにより、大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等を抑制し、我が国の経済を牽引する大都市の都市機能の維持・継続性が確保される効果が見込まれる。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本件特例措置は特別償却であり、最終的な納税額に変化は生じないため、補助金に比べて国庫への負担がなく効率的な措置である。</p> <p>本特例措置は、街区防災計画（仮称）に基づき整備される設備等に限って適用されるものであり、政策目的達成のためのインセンティブとして、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>予算支援措置である街区防災性能等向上促進事業（仮称）は、街区防災計画（仮称）の作成に係る調査、コーディネート活動等に対する支援措置である一方、本件特例措置は、計画に基づく施設整備を促進するものであり、両者の役割分担は明白である。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	<p>本特例措置は、地域の防災性向上及び都市機能の維持・継続性の確保を図るものだが、同時に我が国の経済を牽引する、大都市を支援するものであることから、地方税法による課税の特例措置を講じることにより、地方公共団体が協力する相当性は認められる。</p>
10	有識者の見解		—

減収見込額調書

街区防災計画(仮称)に基づく事業の推進のための特例措置の創設 (法人税)

減収見込額:平成24年度 165 百万円
:平年度 165 百万円

(適用件数見込)

・ 三大都市	10 件	〈1〉
新築	5 件	〈2〉
改修	5 件	〈3〉
・ 政令都市	9 件	〈4〉
新築	0 件	〈5〉
改修	9 件	〈6〉
・ 中核市	11 件	〈7〉
新築	0 件	〈8〉
改修	11 件	〈9〉

(*)上記の内、個人施行にかかるもの

・ 三大都市	1 件	〈1〉'
・ 政令都市	1 件	〈4〉'
・ 中核市	1 件	〈7〉'

(想定建築物)

・ 三大都市における対象ビルの延べ床面積	20,000 坪	〈10〉
・ 政令都市における対象ビルの延べ床面積	5,000 坪	〈11〉
・ 中核市における対象ビルの延べ床面積	5,000 坪	〈12〉
・ 三大都市における対象ビルの建築費(〈10〉×坪単価80万円)	13,000 百万円	〈13〉
・ 政令都市における対象ビルの建築費(〈11〉×坪単価80万円)	3,250 百万円	〈14〉
・ 中核市における対象ビルの建築費(〈12〉×坪単価80万円)	3,250 百万円	〈15〉
・ 三大都市における対象ビルの固定資産税評価額(〈13〉×70%)	9,100 百万円	〈16〉
・ 政令都市における対象ビルの固定資産税評価額(〈14〉×70%)	2,275 百万円	〈17〉
・ 中核市における対象ビルの固定資産税評価額(〈15〉×70%)	2,275 百万円	〈18〉

(軽減対象面積・割合)

・ 三大都市	1,025 m ²	〈18〉
非常用発電機+オイルタンク	200 m ²	
自律復旧型耐震性エレベーター	225 m ²	
防災備蓄倉庫	200 m ²	
避難スペース	400 m ²	
軽減面積割合(〈18〉÷(〈10〉÷0.3025))	1.6%	〈19〉
・ 政令都市	359 m ²	〈20〉
非常用発電機+オイルタンク	200 m ²	
自律復旧型耐震性エレベーター	9 m ²	
防災備蓄倉庫	50 m ²	
避難スペース	100 m ²	
軽減面積割合(〈20〉÷(〈11〉÷0.3025))	2.2%	〈21〉
・ 政令都市	359 m ²	〈22〉
非常用発電機+オイルタンク	200 m ²	
自律復旧型耐震性エレベーター	9 m ²	
防災備蓄倉庫	50 m ²	
避難スペース	100 m ²	
軽減面積割合(〈22〉÷(〈12〉÷0.3025))	2.2%	〈23〉

**①法人税
＜建築物＞**

(1棟当たりの法人税優遇額①＜建築物＞)

建築費×軽減面積割合×15%(特別償却率)×25.5%(税率)

- ・ 三大都市における対象ビル1棟当たりの法人税優遇額＜建築物＞ 8 百万円 <24>
- ・ 政令都市における対象ビル1棟当たりの法人税優遇額＜建築物＞ 3 百万円 <25>
- ・ 中核市における対象ビル1棟当たりの法人税優遇額＜建築物＞ 3 百万円 <26>

(法人税優遇額①＜建築物＞)

24年度

115 百万円 <27>

ビル1棟当たりの法人税優遇額×適用件数(法人施行分)

- ・ 三大都市における対象ビル法人税優遇額＜建築物＞((<1>-<1>')×<24> 69 百万円 <28>
- ・ 政令都市における対象ビル法人税優遇額＜建築物＞(<4>-<4>'×<25> 20 百万円 <29>
- ・ 中核市における対象ビル法人税優遇額＜建築物＞(<7>-<7>'×<26>) 26 百万円 <30>

＜償却資産＞

(軽減対象投資額)

- 非常用発電機+オイルタンク 15 百万円 <31>
- 自律復旧型耐震性エレベーター 10 百万円 <32>

(1棟当たりの法人税優遇額②＜償却資産＞)

- 非常用発電機+オイルタンク(<31>×30%(特別償却率)×25.5%(税率) 1.1 百万円 <33>
- 自律復旧型耐震性エレベーター(<32>×30%(特別償却率)×25.5%(税率) 0.8 百万円 <34>

(法人税優遇額①＜建築物＞)

24年度

50 百万円 <35>

- 非常用発電機+オイルタンク(<33>×82件(適用件数)) 30 百万円 <36>
- 自律復旧型耐震性エレベーター(<34>×82件(適用件数)) 20 百万円 <37>

法人税減収見込

24年度(<27>+<35>)

165 百万円 <38>

平年度(<38>×3÷2)

165 百万円 <39>

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	津波防護施設に関する収用代替資産の取得に係る課税特例等の適用を受ける際の簡易証明書制度の適用（法人税、法人住民税、法人事業税）
2	要望の内容	津波防災まちづくり法案（仮称）に基づく津波浸水想定区域において、収用等又は交換処分等があった場合の特例措置の適用を受ける際の簡易証明書制度（公共事業施行者が証明することで足りるとする制度）の対象に、津波防護施設を追加する。
3	担当部局	水管理・国土保全局水政課
4	評価実施時期	平成23年9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》</p> <p>津波防護施設の整備に係る用地交渉を円滑化することにより、津波防護施設の迅速な整備を図り、内陸部における津波による浸水被害の拡大を防止・軽減する。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>○津波対策の推進に関する法律（平成23年法律第77号） （平成23年6月17日成立、同月24日公布・施行） （津波対策を推進するに当たっての基本的認識） 第2条 津波対策は、次に掲げる津波に関する基本的認識の下に、総合的かつ効果的に推進されなければならない。 二 津波は、その発生に際して国民が迅速かつ適切な行動をとることにより、人命に対する被害を相当程度軽減することができることから、防潮堤、水門等津波からの防護のための施設の整備・・・を推進する・・・ことが特に重要であること。 （津波対策のための施設の整備等） 第10条 国及び地方公共団体は、津波対策に係る施設の整備等においては、次の事項に特に配慮して取り組むよう努めなければならない。 一 最新の知見に基づく施設の整備の推進 二 既存の施設の維持及び改良</p> <p>○東日本大震災復興構想会議「復興への提言～悲慘のなかの希望」（平成23年6月25日） 第1章 新しい地域のかたち （2）地域づくりの（まちづくり、むらづくり）の考え方 ①「減災」という考え方 「・・・さらに、防潮堤等に加え、交通インフラ等を活用した地域内部の第二の堤防機能を充実させ、・・・」 （4）既存復興関係事業の改良・発展 「今後の津波対策は、これまでの防波堤・防潮堤等の「線」による防御から、河川、道路、まちづくりも含めた「面」による「多重防御」への転換が必要である。このため、既存の枠組みにとられない総合的な対策を進めなければならない。例えば、道路や鉄道などの公共施設の盛土を防災施設である二線堤として位置付けるべきである。」</p>

		<p>○社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会緊急提言「津波防災まちづくりの考え方」（平成23年7月6日）</p> <p>3 上記考え方に照らし今後解決すべき課題</p> <p>(4) 津波防災のための施設の整備等</p> <p>②「上記の海岸保全施設や港湾施設等による防御効果に加え、例えば、二線堤（浸水の拡大を防止する機能を持つ道路等の盛土等）、宅地、公共施設の盛土等、津波防護（津波被害の軽減）に寄与する施設を「津波防護施設（仮称）」として位置づけ、活用すること等について検討すべき。」</p> <p>○東日本大震災復興対策本部「東日本大震災からの復興の基本方針」（平成23年7月29日）</p> <p>5 復興施策</p> <p>(1) 災害に強い地域づくり</p> <p>②「減災」の考え方に基づくソフト・ハードの施策の総動員</p> <p>(ii) 具体的には、今回のような大規模な津波リスクを考慮に入れ、例えば、①平地に都市機能が存在し、ほとんどが被災した地域、②平地の市街地が被災し、高台の市街地は被災を免れた地域、③斜面が海岸に迫り、平地の少ない市街地及び集落、④海岸平野部といった地域の状況に応じて、地盤沈下等の現況も踏まえつつ、以下のハード・ソフトの施策を柔軟に組み合わせ実施する。</p> <p>(二) 二線堤の機能を有する道路、鉄道等の活用</p>	
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<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13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進するに包含</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>津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積を減少させる。</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>津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積</p> <p>長期的には0haを目指す、当面の目標として、平成19年度約11万ha→平成24年度約9万ha</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>上記の政策目標の達成状況は、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、本特例措置の効果は、それら達成状況に直接発現されるものではないものの、円滑な達成のために有効な措置として効果を発揮している。</p> <p>津波防護施設は、内陸部における津波による浸水被害の拡大の防止・軽減を図る上で重要な施設であり、円滑な用地交渉によりその整備を推進する必要があることから、本特例措置は非常に有効な手段であると考えられる。</p>	
8	有効性等	① 適用数等	<p>平成24年度：10件（東日本で各1件）</p> <p>平成25年度：10件（西日本で各1件）</p> <p>（今回の被災地域及び東海、東南海、南海地震で津波被害が予想される</p>

			地域の都道府県単位)
		② 減収額	平成24年度：なし 平成25年度：なし
		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24年度～平成25年度)</p> <p>津波防護施設に関する収用代替資産の取得に係る課税特例等の適用を受ける際の簡易証明書制度の適用によって、津波防護施設の整備に係る用地交渉を円滑化することにより、津波防護施設の迅速な整備を図り、内陸部における津波による浸水被害の拡大を防止・軽減する。</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：平成24年度～平成25年度)</p> <p>上記の政策目標の達成状況は、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るが、本特例措置の効果は、それら達成状況に直接発現されるものであり、円滑な達成のために有効な措置として効果を発揮している。</p> <p>また、津波防護施設は、津波による浸水被害の拡大の防止・軽減を図る上で重要な施設であり、市街地の地形等によって当該施設の整備規模は大きく異なるが、特に内陸部において津波による浸水被害の恐れがある地域については、津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保される地域に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24年度～平成25年度)</p> <p>本特例措置が新設されなかった場合、津波防護施設の整備に係る用地交渉を円滑化することができず、これにより津波防護施設の迅速な整備を図り、内陸部における津波による浸水被害の拡大を防止・軽減することができなくなる恐れがあり、日本近海で発生することが予測されている大地震が近年中に発生し、これに伴い大津波が発生した場合、内陸部における津波による浸水被害の拡大の防止・軽減が手遅れになる。</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24年度～平成25年度)</p> <p>本特例措置は、税込減を伴わない措置である。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>津波防護施設は、客観的な基礎調査と津波浸水想定の設定、地域の関係者間の調整手続きを経て、地域の意向として、当該施設以外の公共施設の整備、市街地の面的整備、防災拠点の整備等の各種関連施策を盛り込んだ、津波防災まちづくりのための総合的な推進計画の中に位置づけられることによりその新設、改良等が実施されるものとなることから、新設、改良等は推進計画に基づいて計画的かつ確実に実施されるものであり、その上で簡易証明書制度の適用により円滑な用地交渉を推進していくことは、内陸部における津波による浸水被害の拡大の防止・軽減を図るという政策目的を迅速に達成するための政策手段としての確である</p>

			と考えられる。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	平成23年度3次補正において、津波防護施設の新設又は改良に要する費用の一部を国が負担する予算上の措置を要求する方向で検討中であり、かつ、津波防護施設に関する収用代替資産の取得に係る5,000万円特別控除等及び本特例措置の適用という2つの税制上の措置により、事業用地の取得がより一層円滑化し、当該施設の整備が推進されることとなる。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	本特例措置は、税収減を伴わない措置であり、地方税収の減少も伴わない。
10	有識者の見解		—

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	街区防災計画(仮称)区域内における特定建築物の耐震改修に係る軽減措置の創設(法人税)
2	要望の内容	<p>人口や都市機能が集中する大都市において、大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等の抑制による都市機能の維持・継続性の確保を図るため、都市部のエリア全体の視点からハード・ソフト両面での対策に係る街区防災計画(仮称)の作成及び当該計画に基づく関係者の取組を促進する新たな枠組みを検討中。</p> <p>本枠組みの下、地方公共団体等が作成した街区防災計画(仮称)の区域内において耐震改修工事を実施した特定建築物(耐震改修促進法第6条に該当する建築物)について、事業の用に供した年度において当該工事に要した費用の25%の特別償却を求める特例措置を新設する。</p>
3	担当部局	住宅局建築指導課
4	評価実施時期	平成23年9月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>事業用建築物については、 平成 8 年度 耐震改修法関連特別措置 平成 11 年度 廃止</p> <p>平成 17 年度 要望 平成 18 年度 再要望 平成 20 年度 延長要望 平成 22 年度 延長要望(→廃止)</p>
6	適用又は延長期間	2年間
7	① 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》 人口や都市機能が集中する大都市の特性にかんがみ、エリア全体の視点からのエリアの関係者によるハード・ソフト両面での一体的な防災対策の取組の促進を通じて、大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等を抑制し、都市機能の維持・継続性の確保を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》 ○「東日本大震災からの復興の基本方針(平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部)」において、大震災の教訓を踏まえた今後の災害への備えとして、国民の生命・身体・財産が守られ、経済社会活動が円滑に行われることを確保すること、防災拠点(災害に強い施設)・情報伝達体制等の整備、企業の事業継続の取組の促進等を行うこととされている。 ○建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成7年法律第123号)</p>
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<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>

		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》 多数の者が利用する一定の建築物を耐震化する。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率 平成 20 年度 約 80%→ 平成 27 年度 90%</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》 街区防災計画(仮称)区域内の特定建築物への耐震改修が確実に実施されることにより、建築物ストックの安全性が確保され、大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等の抑制による都市機能の維持・継続性の確保が図られる。</p>
8	有効性等	① 適用数等	<p>平成 24 年度 32 件 (見込み) 平成 25 年度 29 件 (見込み)</p> <p>【算定根拠】 特定建築物の改修必要棟数を見込み、街区防災計画(仮称)区域内において、法人税の特例措置の対象となる件数を推計</p>
		② 減収額	<p>平成 24 年度 102 百万円 (見込み) 平成 25 年度 93 百万円 (見込み)</p> <p>【算定根拠】 件数×1棟あたり工事費×特別償却 25%×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 15 年度～平成 27 年度) 税制の活用により耐震改修年度のキャッシュフローが改善することから、資金的余裕のない法人について、早期の改修を促す効果があり、平成 27 年度における耐震化率 90%の達成に資する。</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:平成 15 年度～平成 27 年度) 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率 平成 15 年度 約 75% → 平成 20 年度 約 80%→ 平成 27 年度 90% (27年度は、15年度から20年度の伸び率に一定の伸びしろを加算した目標)</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 24 年度～平成 27 年度) 既存建築物の耐震改修は、他の機能更新投資とは異なり、それ自体が直接の収益に結びつかないことから、公益上の要請に比して耐震改修への経済的インセンティブがかなり低い状況にある。税制がない場合には、資金的余裕のない法人における耐震改修の取組が進みにくい状態が継続し、耐震化率の向上を阻害する。</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 24 年度～平成 27 年度) 街区防災計画(仮称)区域内の特定建築物への耐震改修が確実に実施されることにより、建築物ストックの安全性が確保され、大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等の抑制による都市機能の維持・継続性の確保が図られる。</p>

9	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	本特例は、耐震基準に適合したより安全な建築物を増加させようとするものであり、民間事業者等に対するインセンティブ措置の特例として、特別償却が的確かつ必要最小限な措置である。
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	建築物の所有者等に補助等を行う地方公共団体へは、社会資本整備総合交付金による支援を実施しているが、地方公共団体における補助を前提としており、支援を受けられる地域に限られる。また、既存建築物については、建築基準法上、改修が義務づけられてはいない。
		③: 地方公共団体が協力する相当性	街区防災計画(仮称)区域内の特定建築物への耐震改修促進は、都市機能の維持・継続性の確保に資することから、地方公共団体の防災体制へのメリットも非常に大きい。
10	有識者の見解		—

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	マンション建替事業に係る特例措置の適用範囲の拡大（法人税、法人住民税、法人事業税）
2	要望の内容	<p>「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」（以下「法」という。）に基づくマンション建替事業に適用される以下の税制上の特例措置について、マンション建替組合の設立認可等を定めた国土交通省令の改正（平成24年4月1日施行）に伴い、新たに法に基づくマンション建替事業の施行が可能となる事業についても、同特例措置の対象となるよう、特例措置の適用範囲を拡大する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例（平成25年12月31日まで） ・換地処分に伴い資産を取得した場合の課税の特例（恒久措置） ・特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特別控除（恒久措置） ・土地の譲渡等がある場合の特別税率（平成25年12月31日まで）
3	担当部局	住宅局市街地建築課マンション政策室
4	評価実施時期	平成23年9月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例 平成14年度 創設 平成15年度 拡充 平成16年度 延長 平成17年度 拡充 平成21年度 延長 ・換地処分に伴い資産を取得した場合の課税の特例 平成14年度 創設 ・特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特別控除 平成14年度 創設 平成15年度 拡充 ・土地の譲渡等がある場合の特別税率 平成14年度 創設 平成15年度 拡充 平成16年度 延長 平成17年度 拡充 平成21年度 延長
6	適用又は延長期間	<ul style="list-style-type: none"> ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例：平成25年12月31日まで ・換地処分に伴い資産を取得した場合の課税の特例：恒久措置 ・特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特別控除：恒久措置 ・土地の譲渡等がある場合の特別税率：平成25年12月31日まで
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》 今後の老朽化したマンションの急増に対応して、マンションの建替えの円滑化等に関する法律に基づくマンション建替事業における費用負担を軽減することにより、耐震性に劣る等の不良マンションストックを解</p>

			<p>消し、安全・安心で良好な居住環境を確保したマンションへの建替えを円滑化し、周辺の住環境や都市環境の向上を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》 ○マンションの建替えの円滑化等に関する法律（平成14年法律第78号）</p>																					
	②	政策体系における政策目的の位置付け	<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</p> <p>施策目標 3 総合的なバリアフリー化を推進する</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 11 住宅・市街地の防災性を向上するに包含</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>① 住宅及び住宅市街地における高齢者等の生活の利便性の向上を図るとともに、住生活にゆとりと豊かさをもたらす、美しい街並みや景観の維持及び形成を図る。</p> <p>② また、大規模な地震時等において危険な住宅及び住宅市街地の安全性の確保等により、安全・安心な住宅及び居住環境の整備を図る。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>① 関連の指標 ・共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率 16%（平成20年）→28%（平成32年）</p> <p>② 関連の指標 ・新耐震基準（昭和56年基準）が求める耐震性を有する住宅ストックの比率 79%（平成20年）→95%（平成32年）</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》 「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」に基づくマンション建替事業が促進されることにより、共同住宅の高齢者等の生活利便性の向上、耐震化の促進による安全・安心な住宅・居住環境の整備に資する。</p>																					
8	有効性等	① 適用数等	<p>直近3年の特例措置の適用件数（登記件数）は以下のとおり。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成20年度</th> <th>平成21年度</th> <th>平成22年度</th> <th>平成23年度（見込み）</th> <th>平成24年度（見込み）</th> <th>平成25年度（見込み）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>売渡請求・買取請求数</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>28</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>権利変換件数</td> <td>190</td> <td>50</td> <td>231</td> <td>300</td> <td>350</td> <td>350</td> </tr> </tbody> </table> <p>国土交通省推計</p> <p>・売渡請求・買取請求数・・・マンション建替え円滑化法を活用したマンション建替えの見込み件数（H23:6件、H24:7件、H25:7件）×建替え1件あたりの平均売渡請求・買取件数1件（直近5ヶ年分の実績平均）</p> <p>・権利変換件数・・・マンション建替え円滑化法を活用したマンション建替えの見込み件数（H23:6件、H24:7件、H25:7件）×建替え1件あたりの平均権利変換件数4件（直近5ヶ年分の実績平均）</p>		平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度（見込み）	平成24年度（見込み）	平成25年度（見込み）	売渡請求・買取請求数	3	3	28	6	7	7	権利変換件数	190	50	231	300	350	350
	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度（見込み）	平成24年度（見込み）	平成25年度（見込み）																		
売渡請求・買取請求数	3	3	28	6	7	7																		
権利変換件数	190	50	231	300	350	350																		
		③ 減収額	<p>平成24年度 1,219百万円（見込み） 平成25年度 1,219百万円（見込み） マンション建替え円滑化法を活用したマンション建替えの見込み件数（H23:6件、H24:7件、H25:7件）×1件あたりの平均減収額を基に算出</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32年度) 建替えの必要性を考慮して基準を緩和することができるよう省令を改正しており、それにより新たに適用されることとなるマンション建替え事業を税制の特例措置の対象とすることにより、マンションの建替えの円滑化等に関する法律に基づくマンション建替事業における費用負担を軽減し、耐震性に劣る等の不良マンションストックを解消することで、安全・安心かつ良好な居住環境を確保したマンションへの建替えの円滑化、周辺の住環境や都市環境の向上に資する。</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:平成20年度～平成32年度) ・共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率 16% (平成20年) ・新耐震基準(昭和56年基準)が求める耐震性を有する住宅ストックの比率 79% (平成20年)</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32年度) 特例措置が適用されなければ、マンション建替えの合意形成が困難になり、建替えが実現しなくなるおそれがある。その場合、当該マンションの居住者のみならず、周辺の市街地環境にも悪影響を及ぼす懸念がある。また、マンション建替え円滑化法に基づく事業に対して認められている税制特例措置は、建替組合や転出者を対象にしているものがあり、仮にマンション内に1戸でも基準緩和によってはじめて最低住宅面積要件を満たすことになる住戸が存した場合に、当該事業全体を特例措置の適用対象外とすれば、現行の基準に適合する住宅を取得する区分所有者や、転出する区分所有者も併せて特例を受けられなくなり、不合理である。また、このことから、建替え後の住宅の取得を希望する資力の低い者等に対し、転出するよう圧力が及ぶ恐れがあり、こうしたことはマンション建替え円滑化法の趣旨に反することになる。</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20年度～平成32年度) 建替えが必要な状況となっているマンションについて、建替え後のマンションに求める最低住宅面積の要件が厳しすぎるあまり、建替えができなくなれば、倒壊等により、マンションの居住者のみならず、周辺の市街地環境にも悪影響を及ぼす懸念があるため、建替えの促進が必要である。</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>これまでに実施されたマンション建替えは、余剰容積を活用して戸数を増やし、これを第三者に譲渡することで、区分所有者の費用負担を軽減して合意形成を行ったものが多かった。しかしながら、このような建替えが可能な地域は、マンションの需要が高い都市部に限られる上、既に住宅の数が世帯数を上回っている現在において、戸数増を前提とした方式は持続可能なものではない。むしろ、今後の世帯数の本格的な減少を考慮すると、規模の小さな建物への更新をすすめていくことが重要となる。このため、容積率緩和等の施策ではなく、租税特例措置等による支援が妥当である。</p> <p>なし</p>

		③: 地方公共 団体が協 力する相 当性	「建替えの必要性」や「合意形成の困難性」は、各地の住宅事情によって大きく変動するため、今般、国土交通省令を改正して、認可権者である地方公共団体が各地の住宅事情を勘案して別途基準を定めることができることとしており、地方公共団体の意向を踏まえ、マンション建替えに取り組むことが可能となる。
10	有識者の見解		-

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	大規模空間を有する建築物における天井落下予防改修に係る軽減措置の創設(法人税)	
2	要望の内容	多数の者が利用する建築物(耐震改修促進法第6条第1号に規定する建築物)で500㎡以上の大規模空間を有するものについて、天井に係る構造基準に適合するための改修を行った場合、事業の用に供した年度において当該工事に要した費用の25%の特別償却を認める特例措置を新設する。	
3	担当部局	住宅局建築指導課	
4	評価実施時期	平成23年9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	3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>大規模空間を有する建築物について、天井の耐震化に係る具体的な技術基準を策定する予定であるが、既存建築物には当該基準が遡及適用されないことから、これらの既存建築物についても当該基準に適合するよう改修を促進し、今後の更なる大規模地震の危険性を踏まえた建築物ストックの安全性の確保を図る。</p> <p>-----</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>○建築物の耐震改修の促進に関する法律(平成7年法律第123号)</p>
		② 政策体系における政策目的の位置付け	<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11 住宅・市街地の防災性を向上するに包含</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>多数の者が利用し、大規模空間を有する建築物における天井の耐震化を進める。</p> <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> <p>多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率</p> <p>平成20年度 80% → 平成27年度 90%</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>天井の耐震化に係る具体的な技術基準の策定と併せ、税制特例による支援を行うことで、天井の改修における建築主の負担を軽減し、既存の大規模空間を有する建築物における天井の耐震化を緊急に促進することにより、建築物ストックの安全性の確保に資する。</p>

8	有効性等	① 適用数等	平成 24 年度 16 件 (見込み) 平成 25 年度 16 件 (見込み) 平成 26 年度 16 件 (見込み) 【算定根拠】 天井落下防止対策に問題がある建築物数をベースに、法人税の特例措置の対象となる件数を推計
		② 減収額	平成 24 年度 21 百万円 (見込み) 平成 25 年度 21 百万円 (見込み) 平成 26 年度 21 百万円 (見込み) 【算定根拠】 16 棟×1 棟あたり工事費×特別償却 25%×税率
		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 15 年度～平成 27 年度) 税制の活用により耐震改修年度のキャッシュフローが改善することから、資金的余裕のない法人について、早期の改修を促す効果があり、天井の耐震化に資する。 《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 24 年度～平成 27 年度) 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率 平成 15 年度 約 75% → 平成 20 年度 80% → 平成 27 年度 90% (27 年度は、15 年度から 20 年度の伸び率に一定の伸びしろを加算した目標) 《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 24 年度～平成 27 年度) 既存建築物の耐震改修は、他の機能更新投資とは異なり、それ自体が直接の収益に結びつかないことから、公益上の要請に比して耐震改修への経済的インセンティブがかなり低い状況にある。税制がない場合には、資金的余裕のない法人における耐震改修の取り組みが進みにくい状態が継続し、耐震化割合の向上を阻害する。 《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成 24 年度～平成 27 年度) 多数の者が利用し、大規模空間を有する建築物における天井への耐震改修が確実に実施されることにより、今後予想される大地震が発生した場合においても、天井落下による死傷者の発生を防ぐ効果がある。
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、耐震基準に適合したより安全な建築物を増加させようとするものであり、民間事業者等に対するインセンティブ措置の特例として、特別償却が的確かつ必要最小限な措置である。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	住宅・建築物安全ストック形成事業について、大規模空間を有する建築物の天井の脱落対策の支援創設を要求中であるが、地方公共団体における取組みを前提としていることから、支援を受けられる地域に限られる。また、既存建築物については、建築基準法上、改修が義務づけられてはいない。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	今後予想される大地震が発生した場合において、天井落下による死傷者の発生を防ぐ効果があることから、地方公共団体にとっても、当該耐震改修が進むことは大きな意義がある。
10	有識者の見解		—

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	モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車を取得するための事業用固定資産の買換え等に関する特例措置の延長（法人税）	
2	要望の内容	JR貨物が国内にある事業用の土地を譲渡し、機関車・コンテナ貨車を取得して鉄道事業の用に供した場合に、その取得価額の80%の圧縮記帳を認める特例措置の延長（平成26年12月31日まで）	
3	担当部局	鉄道局総務課、財務課	
4	評価実施時期	平成23年9月	
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成8年度創設 平成9年度延長、対象に機関車を追加 平成10年度延長、圧縮率を80%に拡充 平成13年度延長 平成16年度延長 平成19年度延長 平成21年度延長	
6	適用又は延長期間	3年間（平成26年12月31日まで）	
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》 環境対策、エネルギー対策の観点から推進されるモーダルシフト施策の受け皿として重要な役割を担う鉄道貨物輸送の近代化等のためモーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入を促進する。 ----- 《政策目的の根拠》 鉄道貨物へのモーダルシフトの推進及びそのための鉄道輸送増強については、京都議定書目標達成計画（平成20年3月閣議決定）に盛り込まれている。
		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 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26 鉄道網を充実・活性化させる 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》 機関車およびコンテナ貨車の新製割合を増加させる。 ----- 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 当面の目標として、平成27年度期首までに機関車の新製割合を概ね70%、コンテナ貨車の新製割合を概ね84%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》 課税の繰延べ措置を講ずることにより、土地の譲渡益を活用した機関車・コンテナ貨車の買換えが円滑に行われることが期待される。
8	有効性等	① 適用数等	(1)実績 平成18年度 機関車6両 平成19年度 機関車3両 平成20年度 機関車2両 平成21年度 機関車6両 平成22年度 機関車7両 (2)今後の見込み 平成23年度 機関車1両、コンテナ貨車22両 平成24年度 機関車2両、コンテナ貨車27両 平成25年度 機関車4両、コンテナ貨車34両

			平成 26 年度 機関車 4 両、コンテナ貨車 30 両 (JR 貨物からの聴き取りによる。)
		② 減収額	(1)実績 (法人税率 30%で算出) 平成 18 年度 474 百万円 平成 19 年度 209 百万円 平成 20 年度 136 百万円 平成 21 年度 546 百万円 平成 22 年度 583 百万円 (2)今後の見込み (法人税率 25.5%で算出) 平成 23 年度 100 百万円 平成 24 年度 204 百万円 平成 25 年度 355 百万円 平成 26 年度 338 百万円 (JR 貨物からの聴き取りによる。)
		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 18 年度～平成 26 年度) 平成 23 年度期首における機関車の新製割合は 47%となっている。 平成 23 年度期首におけるコンテナ貨車の新製割合は 69%となっている。 《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 18 年度～平成 26 年度) 機関車の新製割合は平成 18 年度期首 25%から平成 23 年度期首 47%と なっている。 コンテナ貨車の新製割合は平成 18 年度期首 59%から平成 23 年度期首 69%となっている。 また、現時点の見込みでは、平成 24 年度期首において、機関車の新製 割合が 51%、コンテナ貨車の新製割合が 72%に達する見込みである。(JR 貨物からの聴き取りによる。) 《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 24 年度～平成 26 年度) 機関車・コンテナ貨車への設備投資は多額の資金を必要とするが、JR 貨物は厳しい経営状況下であり、当該資金を全て内部留保から確保す ることは困難であることから、輸送の効率化の過程で生み出された事業 用資産(土地)の売却でこれらの一部を捻出している。 このため、本特例措置が延長されなかった場合、経営の効率化に伴う 積極的な土地売却及びこれを原資とした機関車・コンテナ貨車の取得・ 更新が困難となる。 《税収減を是認するような効果の有無》 (分析対象期間：平成 18 年度～平成 26 年度) 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、 モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入が促進される。 なお、本特例措置は課税の免除ではなく課税の繰り延べであり、最終 的な納税額に変化は生じない。
9	相当性	① 租税特別 措置等によるべき 妥当性等	税制上の優遇措置の対象となる買換えの範囲については、一定の政策 目的が認められる事業用資産の買換えの場合に限定しているところである。
		② 他の支援 措置や義務付け等 との役割 分担	本特例措置は課税の繰り延べによって、キャッシュフローが確保され、 モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車への投資を促すものであ る。 本特例措置の他に「JR 貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得し た機関車・コンテナ貨車に係る固定資産税の課税標準の特例措置」があ るが、これは、車両を購入した後に増大する固定資産税負担を軽減する

			<p>ことにより、JR貨物にモーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車 を取得するインセンティブを与えるものである。 よって、適切かつ明確に役割分担はなされている。</p>
		③ 地方公共 団体が協 力する相 当性	—
10	有識者の見解		—

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	中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度(中小企業投資促進税制)の延長(法人税、法人住民税、法人事業税)
2	要望の内容	<p>中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度の適用期限を延長する。(2年延長)</p> <p>[特例内容] 取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除</p> <p>[対象設備] 機械装置(160万円以上) 器具備品(120万円以上) ソフトウェア(70万円以上) 貨物自動車(車両総重量3.5t以上) 内航貨物船(基準取得価額:取得価額の75%)</p>
3	担当部局	<p>自動車局貨物課</p> <p>土地・建設産業局建設市場整備課建設産業振興室</p> <p>総合政策局公共事業企画調整課</p> <p>総合政策局参事官(物流産業)室</p> <p>自動車局旅客課</p> <p>自動車局整備課</p> <p>海事局総務課財務企画室</p> <p>海事局内航課</p> <p>海事局船舶産業課</p> <p>港湾局港湾経済課</p> <p>港湾局技術企画課技術監理室</p> <p>観光庁観光産業課</p>
4	評価実施時期	平成23年9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 総合経済対策の一環として創設(平成11年5月31日まで)</p> <p>平成11年度 1年間延長(貨物自動車8トン以上を3.5トン以上に拡充)</p> <p>平成12年度 1年間延長</p> <p>平成13年度 1年間延長</p> <p>平成14年度 2年間延長(機械装置160万円以上に拡充)</p> <p>平成16年度 2年間延長(器具備品120万円以上に縮減)</p> <p>平成18年度 2年間延長(対象器具備品縮小、ソフトウェア追加)</p> <p>平成20年度 2年間延長</p> <p>平成22年度 2年間延長</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》</p> <p>建設業、道路貨物運送業(集配利用運送業を含む。以下同じ。)、倉庫業、港湾運送業、自動車整備業、一般旅客自動車運送業、海洋運輸業・沿海運輸業、内航船舶貸渡業、造船・船用工業、旅行業等の国土交通関係事業者は、経営基盤の脆弱な中小企業者が大宗を占めており、長引く景気低迷による荷動きの減少等の影響を受け、依然として厳しい経営状</p>

		<p>況にある。</p> <p>これらの中小企業者が機械等を導入することを促進し、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図り、もって、多様で効率的なサービスの提供を可能にする等公的使命の達成に資することを目的とする。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>中小企業基本法では、「中小企業の施設又は設備の導入を図るため、中小企業者の事業の用に供する施設の設置又は整備を促進すること」等が定められている。</p> <p>本税制措置は特定の中小企業者が機械等を導入することを促進し、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図り、もって、多様で効率的なサービスの提供を可能にする等公的使命の達成に資することを目的に創設されたものであり、上記施策体系の中で、中小企業の活性化を図るための重要な手段として位置づけられているもの。</p>	
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性の向上、消費者利益の保護</p> <p>施策目標 32 建設市場の整備を推進する</p> <p>施策目標 35 自動車運送業の市場環境整備を推進する</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</p> <p>施策目標 19 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> <p>建設業、道路貨物運送業、倉庫業、港湾運送業、自動車整備業、一般旅客自動車運送業、海洋運輸業・沿海運輸業、内航船舶貸渡業、造船・船用工業、旅行業等の用に供する機械装置等の導入を促進し、中小企業の生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図る。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》</p> <p>国土交通関係中小企業の生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るため、以下の通り、これら中小企業の設備投資を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 営業トラックの新車登録台数 対平成 10 年度比 100%以上（又は全車種の対平成 10 年度比を上回ること） ・ 内航船舶の代替建造隻数 年平均 75 隻程度の建造隻数レベルの維持 ・ 老齢内航船舶比率 対平成 9 年度比 115% (4,050 隻) 程度以下に維持 <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>本制度の適用により一部の事業者においては、機械装置等の導入が促進され、経営の近代化・合理化が図られつつある。しかしながら、国土交通関係事業者は、経営基盤の脆弱な中小企業者が大宗を占めており、長引く景気低迷による荷動きの減少等の影響を受け、依然として厳しい経営状況にあり、引き続き本税制措置による支援が必要である。</p>	
8	有効性等	① 適用数等	<p>適用事業者数</p> <p>平成 22 年度 28,260 者</p> <p>平成 23 年度 26,696 者</p> <p>平成 24 年度 26,539 者</p>

		適用事業者の範囲 中小企業者																																										
②	減収額	<p>制度自体の減収額 132,200 百万円</p> <p>過去3年間の減税見込額の推移 平成20年度 2,560 億円 平成21年度 2,500 億円 平成22年度 1,288 億円 (出典：財務省による試算)</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：18年度～22年度) 国土交通関係事業者は、経営基盤の脆弱な中小企業者が大宗を占めており、長引く景気低迷による荷動きの減少等の影響を受け、依然として厳しい状況にあるが、本制度の適用により一部の事業者においては、機械装置等の導入が促進され、経営の近代化・合理化が図られつつある。</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18年度～22年度) ・営業トラックの新車登録台数</p> <p>平成18年度・19年度は本特例措置導入当初の平成10年度実績を上回っており、平成20年度は平成10年度実績を下回るものの全車種の対平成10年度比を上回っているが、平成21年度・22年度は、世界的金融危機による荷動きの減少に加え、軽油価格高騰等により、平成10年度実績及び全車種の対平成10年度比のいずれをも下回っている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>10年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> <th>22年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>営業トラック</td> <td>52,850 (100.0)</td> <td>78,830 (149.2)</td> <td>62,969 (119.1)</td> <td>47,469 (89.8)</td> <td>27,012 (51.1)</td> <td>36,450 (69.0)</td> </tr> <tr> <td>全車種</td> <td>4,234 (100.0)</td> <td>3,608 (85.2)</td> <td>3,447 (81.4)</td> <td>2,912 (68.8)</td> <td>3,194 (75.4)</td> <td>2,987 (70.5)</td> </tr> </tbody> </table> <p>単位：営業トラック（台）、全車種（千台），下段の括弧内は10年度比（％）</p> <p>・内航船舶の代替建造隻数及び老齢内航船舶隻数（船齢14歳以上） 代替建造隻数については、平成19年度には本特例措置導入当前の平成9年度を上回ったが、燃料油価格の高騰、世界的金融危機・景気後退の影響等による荷動きの急減といった要因もあり、平成20年度以降は減少が続いた。老齢船舶（船齢14歳以上）の隻数については増加傾向が続いている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>9年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> <th>22年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替建造隻数</td> <td>89 (100.0)</td> <td>76 (85.4)</td> <td>100 (112.4)</td> <td>87 (97.8)</td> <td>73 (82.0)</td> <td>59 (66.3)</td> </tr> <tr> <td>老齢内航船舶隻数</td> <td>3,497 (100.0)</td> <td>3,610 (103.2)</td> <td>3,839 (109.8)</td> <td>3,897 (111.4)</td> <td>3,930 (112.4)</td> <td>3,968 (113.5)</td> </tr> </tbody> </table> <p>下段の括弧内は9年度比（％）</p>		10年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	営業トラック	52,850 (100.0)	78,830 (149.2)	62,969 (119.1)	47,469 (89.8)	27,012 (51.1)	36,450 (69.0)	全車種	4,234 (100.0)	3,608 (85.2)	3,447 (81.4)	2,912 (68.8)	3,194 (75.4)	2,987 (70.5)		9年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	代替建造隻数	89 (100.0)	76 (85.4)	100 (112.4)	87 (97.8)	73 (82.0)	59 (66.3)	老齢内航船舶隻数	3,497 (100.0)	3,610 (103.2)	3,839 (109.8)	3,897 (111.4)	3,930 (112.4)	3,968 (113.5)
	10年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度																																						
営業トラック	52,850 (100.0)	78,830 (149.2)	62,969 (119.1)	47,469 (89.8)	27,012 (51.1)	36,450 (69.0)																																						
全車種	4,234 (100.0)	3,608 (85.2)	3,447 (81.4)	2,912 (68.8)	3,194 (75.4)	2,987 (70.5)																																						
	9年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度																																						
代替建造隻数	89 (100.0)	76 (85.4)	100 (112.4)	87 (97.8)	73 (82.0)	59 (66.3)																																						
老齢内航船舶隻数	3,497 (100.0)	3,610 (103.2)	3,839 (109.8)	3,897 (111.4)	3,930 (112.4)	3,968 (113.5)																																						

			<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:24年度~25年度)</p> <p>長引く景気低迷による荷動きの減少等に加え原油価格高騰により経営環境が悪化する中で、中小企業者が機械等を導入することが困難になり、生産性の向上及び経営の近代化・合理化が進まなくなることが予想される。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:18年度~22年度)</p> <p>トラック運送事業、内航海運業等は経営基盤の脆弱な中小企業が大宗を占め、老朽化した車両や船舶等の設備を更新するなどの新たな投資を行う意欲を有していても、十分な資金を確保できないために、これに踏み切れない者が多い。</p> <p>このような状況の下、意欲ある中小企業の設備投資を後押しすることにより、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るために本税制措置は極めて有効である。</p>
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	中小企業による機動的な設備投資を促進するためには、対象者が限定的となる補助金等と異なり、一般的な適用条件を設け対象者を特定しない税制措置による支援は効果的かつ効率的である。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	なし
		③ 地方公共団体が協力する相当性	地域経済は厳しい状況にあり、景気は冷え込んでいる。全国に広く存在する中小企業者の設備投資の下支えにより当該業種の活性化・健全化を図ることは地域経済の回復につながる。
10	有識者の見解		—

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(法人税、法人住民税、法人事業税)
2	要望の内容	<p>日本商船隊の競争力を確保することにより、日本商船隊の規模拡大を図りつつ、我が国経済安全保障の早急な確立を図るため、従来の適用対象である外航日本船舶に加え、日本商船隊のうち経済安全保障の観点から特に重要な一定の外国籍船を対象に追加する。</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は、現行制度で対象となっている外航日本船舶に加え、我が国外航海運企業が支配する特に重要な一定の船舶（日本商船隊のうち、日本の輸出入の輸送に従事する一定要件を満たす船舶）に限り、対象を拡充することとする。 <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を損金算入した後の利益に応じて納税額を算出することができる制度。
3	担当部局	海事局外航課
4	評価実施時期	平成 23 年9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	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》</p> <p>日本商船隊の競争力を確保することにより、日本商船隊の規模拡大を図りつつ、外航日本船舶増加のペースアップを図り、日本商船隊のうち、経済安全保障の観点から特に重要な一定の船舶により、外航日本船舶の必要隻数（450 隻）を補完し、以て経済安全保障の早急な確立を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」) ・ 復興への提言～悲慘のなかの希望～(平成 23 年6月「東日本大震災復興構想会議」) <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 19 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 24 年度から平成 28 年度まで）で概ね 250 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"> 我が国商船隊における外航日本船舶数 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 24 年度から平成 28 年度まで）で概ね 250 隻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> <ul style="list-style-type: none"> 平成 19 年 12 月の交通政策審議会海事分科会国際海上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 隻とされていることから、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 24 年度から平成 28 年度まで）で概ね 250 隻とすることは、政策目的の実現に資する。 										
8	有効性等	① 適用数等	<p>(1) 実績 (トン数標準税制認定事業者数)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年 4 月時点：認定事業者 10 社 <table border="1" data-bbox="566 891 1433 1012"> <thead> <tr> <th></th> <th>計画開始時</th> <th>第 1 期実績</th> <th>第 2 期実績</th> <th>増減 (計画開始時 →第 2 期実績)</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>118.9 隻</td> <td>+42.5 隻</td> </tr> </tbody> </table> <p>※日本籍船 136 隻のうち、認定事業者 10 社で 119 隻の適用があり、適用数は僅少とはいえない。</p> <p>(2) 今後の見込み 適用対象とする船舶は、外航日本船舶及び我が国外航海運企業が支配する特に重要な一定の外国籍船の必要隻数</p>		計画開始時	第 1 期実績	第 2 期実績	増減 (計画開始時 →第 2 期実績)	外航日本船舶の確保計画	76.4 隻	95.4 隻	118.9 隻	+42.5 隻
	計画開始時	第 1 期実績	第 2 期実績	増減 (計画開始時 →第 2 期実績)									
外航日本船舶の確保計画	76.4 隻	95.4 隻	118.9 隻	+42.5 隻									
		③ 減収額	<ul style="list-style-type: none"> 平成 21 年度のトン数税制認定事業者 10 社の減税額合計：2,372 百万円 平成 22 年度のトン数税制認定事業者 10 社の減税額合計：12,033 百万円 増減収見込額（平成 24 年度から平成 28 年度までの 5 年間の平年度） +176 百万円 (いずれも国税・地方税の合計額) 										
		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～平成 28 年)</p> <p>「日本船舶・船員確保計画(以下、『計画』という)」の認定を受けたトン数標準税制認定事業者 10 社について、下記の通り計画が実施され、政策目的の実現に向けた進捗を示しているが、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の早期確保を図る必要性に迫られている。</p> <p>(トン数標準税制認定事業者数)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年 4 月時点 認定数:10 社 <p>(認定事業者の計画の概要)(10 社)</p> <ul style="list-style-type: none"> 外航日本船舶の確保計画：77.4 隻⇒161.8 隻(約 2.1 倍) 										

		<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～平成28年)</p> <p>(本制度の創設時における達成目標)</p> <p>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</p> <p>②外航日本船舶・日本人船員の確保・育成</p> <p>①については、外航海運の世界では多くの国が導入し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いる。</p> <p>②については、トン数標準税制を適用している計画の認定を受けた事業者10社について、上記計画が実施され、政策目的の実現に向けた進捗を示しているが、東日本大震災や原発事故を契機として、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の早期確保を図る必要性に迫られている。(現在の実現状況については、8①(1)参照)</p> <p>(租税特別措置等による効果)</p> <p>トン数標準税制の適用対象を、日本商船隊のうち経済安全保障の観点から重要な一定の船舶に拡大することは、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22年央で119隻の外航日本船舶を概ね450隻とすることを目標とし、計画期間中の当初5年間(平成23年度から平成27年度まで)で概ね250隻とすることの実現に寄与する。</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24年～平成28年)</p> <ul style="list-style-type: none"> 仮に本租税特別措置の拡充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。 <p>(1) 外航日本船舶のペースアップ及びこれを補完する一定の重要な船舶の確保による、経済安全保障の早急な確立</p> <p>(2) 日本商船隊の競争力確保・規模拡大</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20年～平成28年)</p> <ul style="list-style-type: none"> 過去の減収額及び達成状況の実現状況は8①及び②のとおりであり、本制度の創設時における達成目標の実現に向けての一定程度の効果が確認されているところ。 本租税特別措置の拡充により、以下のとおり効果が期待される。 <p>(1) 外航日本船舶のペースアップ及びこれを補完する一定の重要な船舶の確保による、経済安全保障の早急な確立</p> <p>(2) 日本商船隊の競争力確保・規模拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> なお、本租税特別措置の拡充により、5年間の適用期間全体で増収となる。
9	相当性 ① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>国の補助金による支援措置は、WTOサービス貿易協定(内国民待遇※)に抵触するおそれ。また、経済協力開発機構(OECD)において、造船に関して、平成6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>※…他の加盟国のサービス提供者に対して、自国と同種のサービス提供者に</p>

			与える待遇よりも不利でない待遇を与えなければならない。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	本要望は、船舶運航事業者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。 なお、規制、補助金等はない。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	本租税特別措置により、外航日本船舶増加のペースアップがなされ、また、日本商船隊の規模が拡大されることは、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。
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外航日本船舶は 450 隻と試算しており、経済安全保障の観点からの外航日本船舶の重要性に鑑み、外航日本船舶の増加を図ることが至急の課題となっている。

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	国庫補助金等の総収入金額不算入等の特例措置の拡充(法人税、所得税)		
2	要望の内容	<p>(独)空港周辺整備機構(以下「機構」という。)は、大阪国際空港及び福岡空港において、公共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5条及び第8条の2に規定する住宅等の騒音防止工事(以下「騒音防止工事」という。)の助成業務を実施してきたところ。</p> <p>今般、関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合により、大阪国際空港において機構が行っている騒音防止工事の個人又は法人に対する助成業務については、新関西国際空港株式会社(以下「新会社」という。)に承継することとなっている。</p> <p>このため、機構からの個人又は法人に対する騒音防止工事の助成金に係る特例措置と同様に新会社からの騒音防止工事の助成金について、所得税法上においては、国庫補助金等の総収入金額不算入の特例措置を法人税法上においては、固定資産の帳簿価格を損金経理により減額する特例措置をそれぞれ要望する。</p>		
3	担当部局	航空局航空ネットワーク部環境・地域振興課		
4	評価実施時期	平成23年9月		
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>所得税法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和39年度 創設 ・昭和52年度 国庫補助金等に「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」に基づく空港周辺整備機構又は新東京国際空港公団(現成田国際空港株式会社)の補助金を加える。 <p>法人税法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和39年度 創設 ・昭和52年度 国庫補助金等に「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」に基づく空港周辺整備機構又は新東京国際空港公団(現成田国際空港株式会社)の補助金を加える。 		
6	適用又は延長期間	<p>(所得税)恒久措置(新会社設立日から適用)</p> <p>(法人税)恒久措置(新会社設立日から適用)</p>		
7	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">必要性等</td> <td style="width: 15%;">① 政策目的及びその根拠</td> <td style="width: 70%;"> <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>空港の周辺における住宅及び教育施設等(学校・病院及び保育所等)に必要な騒音防止工事に対し助成の措置をとることにより、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減させることを目的とする。</p> </td> </tr> </table>	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>空港の周辺における住宅及び教育施設等(学校・病院及び保育所等)に必要な騒音防止工事に対し助成の措置をとることにより、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減させることを目的とする。</p>
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>空港の周辺における住宅及び教育施設等(学校・病院及び保育所等)に必要な騒音防止工事に対し助成の措置をとることにより、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減させることを目的とする。</p>		

		<p>《政策目的の根拠》</p> <p>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年法律第110号） （学校等の騒音防止工事の助成）</p> <p>第五条 特定飛行場の設置者は、地方公共団体その他の者が当該飛行場の周辺における航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため、次の施設について必要な工事を行なうときは、その者に対し、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、その費用の全部又は一部を補助するものとする。</p> <p>一 学校教育法（昭和二十二年法律第二十六号）第一条 に規定する学校 二 医療法（昭和二十三年法律第二百五号）第一条の五第一項 に規定する病院 三 前二号の施設に類する施設で政令で定公共用飛行場周辺における航空機 （住宅の騒音防止工事の助成）</p> <p>第八条の二 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより航空機の騒音により生ずる障害が著しいと認めて国土交通大臣が指定する特定飛行場の周辺の区域（以下「第一種区域」という。）に当該指定の際現に所在する住宅（人の居住の用に供する建物又は建物の部分をいう。以下同じ。）について、その所有者又は当該住宅に関する所有権以外の権利を有する者が航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため必要な工事を行なうときは、その工事に関し助成の措置をとるものとする。</p>	
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<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24「航空交通ネットワークを強化する」 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>騒音防止工事未実施の住宅等（約700世帯）に対し航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減させるために必要な防音工事及び既に防音工事を実施した住宅等の静穏性を保持するための更新工事に関し助成の措置をとることで、関係住民の生活の安定を図る。</p> <p>《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 （大阪国際空港）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年から平成27年までの住宅騒音防止工事見込み約16,700件 ・平成23年度から平成27年度までの教育施設等騒音防止工事見込み約10件 <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>本特例措置により住宅等の騒音防止工事を促進することにより、住宅等における航空機の騒音障害が解消され、生活の安定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>	
8	有効性等	① 適用数等	<p>（大阪国際空港）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅騒音防止工事 平成20年：4,102件 平成21年：2,277件 平成22年：1,068件

		<p>平成 23 年見込み:約 1,890 件 平成 24 年見込み:約 3,770 件 平成 25 年見込み:約 3,730 件 平成 26 年見込み:約 3,690 件 平成 27 年見込み:約 3,650 件</p> <p>※過去の実績等件数を基に推計</p> <p>・教育施設等騒音防止工事(学校、保育所、病院、診療所等) 平成 20 年度:4 件 平成 21 年度:1 件 平成 22 年度:3 件 平成 23 年度見込み:約 2 件 平成 24 年度見込み:約 2 件 平成 25 年度見込み:約 2 件 平成 26 年度見込み:約 2 件 平成 27 年度見込み:約 2 件</p> <p>※過去の実績等件数を基に推計</p>
	<p>② 減収額</p>	<p>(大阪国際空港)</p> <p>・住宅騒音防止工事(所得税) 平成 20 年:約 271 百万円(1,358 百万円×20%)※ 平成 21 年:約 167 百万円(835 百万円×20%)※ 平成 22 年:約 102 百万円(513 百万円×20%)※ 平成 23 年見込み約 139 百万円(697 百万円×20%)※ 平成 24 年見込み約 278 百万円(1,390 百万円×20%)※ 平成 25 年見込み約 274 百万円(1,374 百万円×20%)※ 平成 26 年見込み約 271 百万円(1,359 百万円×20%)※ 平成 27 年見込み約 269 百万円(1,345 百万円×20%)※</p> <p>※過去の実績等額を基に推計した当該年の助成金の額に所得税率(20%)を乗じて推計</p> <p>・教育施設等騒音防止工事(学校、保育所、病院、診療所等)(法人税) 平成 20 年度:約 47 百万円(159 百万円×30%)※ 平成 21 年度:約 5 百万円(19 百万円×30%)※ 平成 22 年度:約 75 百万円(252 百万円×30%)※ 平成 23 年度見込み:約 107 百万円(358 百万円×30%)※ 平成 24 年度見込み:約 107 百万円(358 百万円×30%)※ 平成 25 年度見込み:約 107 百万円(358 百万円×30%)※ 平成 26 年度見込み:約 107 百万円(358 百万円×30%)※ 平成 27 年度見込み:約 107 百万円(358 百万円×30%)※</p> <p>※過去の実績等額を基に推計した当該年度の助成金の額に法人税率(30%)を乗じて推計</p>

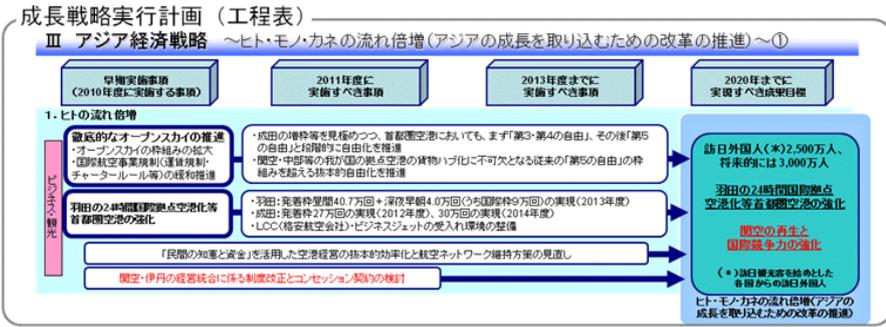
	<p>③ 効果・達成目標の実現状況</p>	<p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 20 年度～平成 27 年度)</p> <p>本特別措置により、大阪国際空港の周辺に所在する住宅の騒音防止工事については、平成 20 年から平成 22 年において 7,447 件、教育施設等の騒音防止工事については、平成 20 年度から平成 22 年度において 8 件が実施されており、空港の周辺における関係住民の生活の安定に寄与した。</p> <p>また、平成 21 年度国土交通省政策チェックアップ評価書(平成 22 年 7 月)において、「空港周辺において環境改善が実現できた。」とされているところである。</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 20 年度～平成 27 年度)</p> <p>住宅騒音防止工事においては、平成 20 年に 4,102 件、平成 21 年に 2,277 件、平成 22 年に 1,068 件を実施し、教育施設等騒音防止工事においては、平成 20 年度に 4 件、平成 21 年度に 1 件、平成 22 年度に 3 件を実施した。</p> <p>大阪国際空港の周辺には未だ騒音対策が未実施の住宅や教育施設等があるほか、屋内環境基準を達成するため、引き続き、騒防法第 5 条及び第 8 条の 2 に規定する助成制度及び当該税制の特例措置を講じ、騒音防止工事を着実に実施することで、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減し、住宅等の静穏性が保持されることで、関係住民の生活の安定が図られる。</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 24 年度～平成 27 年度)</p> <p>本特例措置による拡充が認められなければ、騒音防止工事の円滑な実施に支障が生じ、特定飛行場周辺の住宅等の静穏性を保持し、関係住民の生活の安定を図ることの実現が難しくなる。</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 20 年度～平成 27 年度)</p> <p>本特例措置により住宅等の騒音防止工事を促進することにより、住宅等における航空機の騒音障害が解消され、生活の安定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ものである。</p> <p>航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するために必要な住宅及び教育施設等の騒音防止工事に対し、助成の措置を行うことは、騒防法第 5 条及び第 8 条の 2 の規定により、特定飛行場の設置者の責務として実施するものであり、これにより個人又は法人の所得が増えることに対し、本特例措置を行うことは、政策目標を達成するために必要な手段として効果的であり、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	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>騒防法第 5 条及び第 8 条の 2 の規定による助成の措置をとる一方で、本税を課税することは、騒音防止工事に係る助成の政策効果を減殺することになるので、騒音防止工事に係る助成金に対し、税制上の特例措置を課すること</p>

		が適当。
	② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>騒音防止工事の助成金と税制の特例措置については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒音防止工事：騒防法第5条及び第8条の2の規定により、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため必要な工事を行うときに個人又は法人に対し、その費用を助成 ・税制特例措置：騒音防止工事に係る助成金の交付を受けた場合、総収入金額(所得税)又は益金(法人税)に算入され、税負担が生じてしまうため、税制の特例措置を講じることにより、助成金に税負担がかからないようにし、騒音防止工事の助成金の政策効果が減殺されないようにする。 <p>という役割分担がなされており、この2つの措置が存在することで、騒音防止工事の円滑な実施が可能となり、政策目標の達成が可能となる。</p>
	③ 地方公共団体が協力する相当性	航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減することは、空港周辺住民の生活の安定に寄与するものである。
10	有識者の見解	—

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	関西国際空港土地保有会社の用地整備準備金制度（法人税）
2	要望の内容	現行の関西国際空港整備準備金について、現関空会社が関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律第12条及び附則第20条の規定により、指定会社（以下、土地保有会社）となることから、第15条の規定により整備準備金として空港用地の整備に備えるために積み立てる金額のうち、過去の用地造成費を基礎とした一定金額の損金算入を認める法人税の特例措置とし、その対象を土地保有会社に改める形で拡充する。
3	担当部局	航空局航空ネットワーク部近畿圏・中部圏空港政策室
4	評価実施時期	平成23年9月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和59年度：関西国際空港整備準備金制度の創設 平成8年度：積立対象拡充（二期島造成費用を追加） 平成23年度：土地保有会社に係る整備準備金の拡充を要望
6	適用又は延長期間	土地の造成工事の費用に充てるために要した借入金その他の債務の返済の完了が予定されている日まで
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》 関西国際空港及び大阪国際空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション（公共施設等運営権の設定）を実現し、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化する。</p> <p>----- 《政策目的の根拠》 ・ 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律（平成23年5月25日公布）（抄） 第1条 この法律は、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針の策定、新関西国際空港株式会社の事業の適正な運営を確保するために必要な措置、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の規定により両空港に係る特定事業が実施される場合における関係法律の特例その他の両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に必要な措置を定めることにより、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図りつつ、関西国際空港の我が国の国際拠点空港としての機能の再生及び強化並びに両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与することを目的とする。</p>

・新成長戦略（平成22年6月22日閣議決定）



・国土交通省成長戦略会議報告（平成22年5月17日）（抜粋）

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。

具体的には、関西国際空港の事業価値に加え、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、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。

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24 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》
関西国際空港及び大阪国際空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション（公共施設等運営権の設定）を実現し、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化する。

《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》
・土地保有会社の経営指標としての総資本経常利益率
・土地保有会社のBSの改善状況

《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》
土地保有会社の経営の安定性を確保することで、新関西国際空港株式会社の経営基盤の強化に繋がる適切な地代が設定されることにより、両空港の事業価値が増大し、その結果早期のコンセッション（公共施設等運営権の設定）の実現し、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化することが可能となる。

8 有効性等

① 適用数等

① 適用実績
なし
② 将来推計
土地保有会社の繰越欠損金が解消され次第、適用が見込まれる。

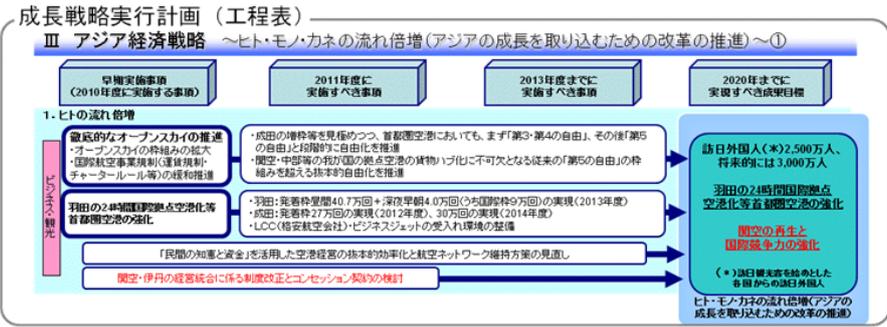
	① 減収額	<p>① 適用実績 なし</p> <p>② 将来推計 土地保有会社の繰越欠損金が解消され次第、減収が見込まれる。</p>
	③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》 H23.5 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の成立、公布</p> <p><今後の予定> H24.4 新関空会社設立 H24.7 関空・伊丹の経営統合の実施</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》 本措置により、整備準備金として積み立てる金額の一定額の損金算入を認めることで、土地保有会社における法人税の課税が猶予され、将来の整備支出の需要に備えるとともに債務の円滑な償還を可能となり、国100%の新関空会社が支払う地代が適当な水準に設定され、空港の基盤が確保されることから、両空港の事業価値が増大し、その結果早期のコンセッション（公共施設等運営権の設定）の実現が見込まれる。</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》 将来の整備支出のリスクが顕在化するとともに、債務の償還に支障を来し、国100%の新関空会社が支払う地代を適切な水準に設定できず、両空港の事業価値の減少要因となり、早期のコンセッション（公共施設等運営権の設定）実現が困難となることから、関空の債務解消及び国際拠点空港としての再生・強化が果たせなくなる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》 本措置により、関西国際空港及び大阪国際空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション（公共施設等運営権の設定）を実現し、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化することで、関西における航空輸送需要の拡大が図られ、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与するという効果が見込まれる。</p>
9 相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本措置により、土地保有会社における法人税の課税が猶予され、将来の整備支出の需要に備えるとともに債務の円滑な償還を可能とし、国100%の新関空会社が支払う地代が適当な水準に設定され、空港の基盤が確保されることで、両空港の事業価値が増大し、その結果早期のコンセッション（公共施設等運営権の設定）の実現が見込まれることから、関西国際空港の債務解消及び国際拠点空港としての再生・強化という関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の目的に鑑み、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>政府補給金等による、資金調達の際の信用力の補完等により、空港及び周辺環境の整備・運営を支援することと、本要望を含めた税制上の支援措置による税負担の軽減とが相まって政策目的を達成することができる。</p>

		③ 地方公共 団体が協 力する相 当性	—
10	有識者の見解		—

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	新関西国際空港株式会社及び関西国際空港土地保有会社に係る課税標準の特例措置の拡充（法人事業税）
2	要望の内容	<p>新関西国際空港株式会社（以下、新関西空会社）及び関西国際空港土地保有会社（以下、土地保有会社）に係る事業税の特例措置を以下のとおり拡充する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新関西空会社：資本割の課税標準について、資本金等の額から、当該資本金等の額の全額を控除する。 ・土地保有会社：資本割の課税標準について、資本金等の額から当該資本金等の額に5/6を乗じた額を控除する
3	担当部局	航空局航空ネットワーク部近畿圏・中部圏空港政策室
4	評価実施時期	平成23年9月
5	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成16年度：法人事業税の課税標準の軽減措置の創設 平成21年度：法人事業税の課税標準の軽減措置の5年延長 平成23年度：新関西空会社及び土地保有会社に係る法人事業税の特例措置の拡充を要望</p>
6	適用又は延長期間	2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>関西国際空港及び大阪国際空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション（公共施設等運営権の設定）を実現し、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化する。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律（平成23年5月25日公布）（抄） <p>第1条この法律は、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針の策定、新関西国際空港株式会社の事業の適正な運営を確保するために必要な措置、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の規定により両空港に係る特定事業が実施される場合における関係法律の特例その他の両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に必要な措置を定めることにより、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図りつつ、関西国際空港の我が国の国際拠点空港としての機能の再生及び強化並びに両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与することを目的とする。</p>
	① 政策目的及びその根拠	

・新成長戦略（平成22年6月22日閣議決定）



・国土交通省成長戦略会議報告（平成22年5月17日）（抜粋）

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。

具体的には、関西国際空港の事業価値に加え、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、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。

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 2 4 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》
 関西国際空港及び大阪国際空港の運営を行う新関空会社及び土地保有会社の負担を軽減し、両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション（公共施設等運営権の設定）を実現する。

《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》
 ・新関空会社及び土地保有会社の経営指標としての総資本経常利益率

《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》
 新関空会社及び土地保有会社の負担が軽減されることにより、LCCの拠点化、貨物ハブ強化等の国際競争力の強化策の円滑な実施や両空港の事業価値の増大を通じたコンセッション（公共施設等運営権の設定）の早期実現が図られ、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化することが可能となる。

8	有効性等	① 適用数等	<p>① 適用実績 平成18年度～平成22年度 3件／年 (関西国際空港(株):大阪府、東京都) (関西国際空港用地造成(株):大阪府)</p> <p>② 将来推計 現在の組織体系がそのまま移行すると仮定して 3件／年 (新関空会社:大阪府、東京都) (土地保有会社:大阪府)</p>																					
		③ 減収額	<p>① 過去の実績</p> <p style="text-align: right;">(単位:千円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>平成18年度</th> <th>平成19年度</th> <th>平成20年度</th> <th>平成21年度</th> <th>平成22年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>関西国際空港株</td> <td>資本割</td> <td>546,315</td> <td>546,893</td> <td>546,928</td> <td>547,337</td> <td>547,747</td> </tr> <tr> <td>関西国際空港用地造成株</td> <td>資本割</td> <td>875</td> <td>875</td> <td>875</td> <td>875</td> <td>875</td> </tr> </tbody> </table> <p>② 将来推計 現在の資本金等の額がそのまま移行すると仮定して 平成24年度 549百万円 平成25年度 549百万円</p>			平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	関西国際空港株	資本割	546,315	546,893	546,928	547,337	547,747	関西国際空港用地造成株	資本割	875	875	875	875	875
				平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度																
関西国際空港株	資本割	546,315	546,893	546,928	547,337	547,747																		
関西国際空港用地造成株	資本割	875	875	875	875	875																		
③ 効果・達成目標の実現状況	<p>《政策目的の実現状況》 H23.5 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の成立、公布 <今後の予定> H24.4 新関空会社設立 H24.7 関空・伊丹の経営統合の実施</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》 本措置により、新関空会社及び土地保有会社の負担が軽減されること、経営指標が上向き、また、債務償還原資を最大限確保できることから円滑に債務が解消されていき、より有利な条件を設定できる環境を整備されること、両空港の事業価値の増大を通じたコンセッション(公共施設等運営権の設定)の早期実現が見込まれる。</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》 新関空会社及び土地保有会社に過大な負担が発生することで、LCCの拠点化、貨物ハブ強化等の国際競争力の強化策を含めた積極的な投資が困難になると共に、両空港の事業価値の減少要因にもなり、早期のコンセッション(公共施設等運営権の設定)実現が難しくなる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》 本措置により、関西国際空港及び大阪国際空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション(公共施設等運営権の設定)を実現し、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化することで、関西における航空輸送需要の拡大が図られ、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与するという効果が見込まれる。</p>																							
9	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本措置により、LCCの拠点化、貨物ハブ強化等の国際競争力の強化策の円滑な実施や両空港の事業価値の増大を通じたコンセッション(公共施設等運営権の設定)の早期実現が図られることから、関西国</p>																					

			<p>際空港の債務解消及び国際拠点空港としての再生・強化という関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の目的に鑑み、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>政府補給金等による、資金調達の際の信用力の補完等により、空港及び周辺環境の整備・運営を支援することと、本要望を含めた税制上の支援措置による税負担の軽減とが相まって政策目的を達成することができる。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	<p>本措置により、関西国際空港及び大阪国際空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッション(公共施設等運営権の設定)を実現し、関西国際空港を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化することで、関西における航空輸送需要の拡大が図られ、関西における経済の活性化に寄与するという効果が見込まれる。</p>
10	有識者の見解		—

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	沖縄の国際戦略観光振興地域（仮称）及び自然・文化観光振興地域（仮称）における税制上の特例措置の創設（法人税、法人住民税、法人事業税、事業所税）																		
2	要望の内容	<p>沖縄振興特別措置法(平成 14 年法律第 14 号)が平成 24 年 3 月 31 日に期限を迎えることから、次期法制においては、外国人観光客の誘客、観光の高付加価値化等の課題に対応し、地域の特性に応じたきめ細かな観光振興を図るため、同法に基づく「観光振興地域」を、「国際戦略観光振興地域（仮称）」及び「自然・文化観光振興地域（仮称）」に分割することとし、各地域に観光関連施設を新・増設した場合に税制優遇を行うことにより、質の高い観光施設の立地を促進する。</p> <p>(1)国税(法人税)</p> <p>次期法制の下で、観光関連施設(一定の要件を満たした、スポーツ・レクリエーション施設、教養文化施設、休養施設、集会施設、販売施設、宿泊施設(スポーツ・レクリエーション施設等の附帯施設と一体的に設置される等の要件を満たすものに限る。))の新・増設に係る投資税額控除を創設する。具体的内容としては、現行の「観光振興地域」に係る特例(投資税額控除)を拡充する。</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">現行の「観光振興地域」に係る特例</th> <th style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">→</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">要望内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・機械等 25%</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td>拡充</td> </tr> <tr> <td>・建物等 15%</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td>拡充</td> </tr> <tr> <td>・法人税額の 20%限度額</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td>緩和</td> </tr> <tr> <td>・投資上限額 20 億円</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td>緩和</td> </tr> <tr> <td>・建物と附属設備の同時取得要件</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td>緩和</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※対象施設は、上記各地域の特性を踏まえたものとする。</p> <p>(2)地方税</p> <p>①上記の観光関連施設に係る事業所等の事業所税の特例 資産割 課税標準 1/2 (5 年)</p> <p>②法人住民税及び法人事業税について、上記の法人税と同等の内容</p>	現行の「観光振興地域」に係る特例	→	要望内容	・機械等 25%	→	拡充	・建物等 15%	→	拡充	・法人税額の 20%限度額	→	緩和	・投資上限額 20 億円	→	緩和	・建物と附属設備の同時取得要件	→	緩和
現行の「観光振興地域」に係る特例	→	要望内容																		
・機械等 25%	→	拡充																		
・建物等 15%	→	拡充																		
・法人税額の 20%限度額	→	緩和																		
・投資上限額 20 億円	→	緩和																		
・建物と附属設備の同時取得要件	→	緩和																		
3	担当部局	観光庁観光地域振興部観光地域振興課																		

4	評価実施時期	平成 23 年9月	
5	租税特別措置等の創設 年度及び改正経緯	新設 (参考)現行「観光振興地域」における租税特別措置の経緯 平成 10 年4月 制度創設 平成 14 年4月 地域指定要件、対象施設要件の緩和 平成 19 年4月 制度の延長及び対象施設の拡充	
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》 外国人観光客の誘客、観光の高付加価値化、観光資源の持続的利用を通じた観光産業の一層の振興により、沖縄の自立型経済の更なる発展を目指す。 ----- 《政策目的の根拠》 沖縄振興審議会総合部会専門委員会「沖縄の振興についての調査審議結果報告」(平成 23 年7月)の「Ⅱ 今後の沖縄振興の在り方」及び「Ⅲ 今後の沖縄振興を進めるに当たって検討すべき課題と方向性」の「1 アジアに開かれた自立型経済の発展に向けた産業の振興」において、沖縄の自立的発展のため、リーディング産業である観光産業について、外国人観光客の誘客、観光の高付加価値化、環境保全との両立等の課題が指摘されている。
		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 観光立国を推進する 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》 平成 28 年度における沖縄県の入域観光客数約 780 万人、観光収入約 7,000 億円、1人当たりの観光消費額 85,000 円、平均滞在日数 4.28 日の達成。 ----- 《租税特別措置等による達成目標に係る測定指標》 沖縄県における入域観光客数、観光収入、1 人当たりの観光消費額、平均滞在日数 ----- 《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》 入域観光客数、観光収入、1人当たりの観光消費額、平均滞在日数の増加により、観光産業の更なる発展が図られ、沖縄の自立型経済の確立に寄与する。
8	有効性 等	① 適用数等 5施設／年 沖縄県が把握した今後見込まれる観光関連施設の内容を検討した上で、将来の予測を記載。	

		<p>② 減収額</p>	<p>国税：(平年度)62 百万円 地方税：(平年度)79 百万円 沖縄県が把握した今後見込まれる観光関連施設の内容を検討した上で、各施設ごとに見込まれる減収額を積み上げることにより算定(根拠は別添)。</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》 (平成 22 年度の実績) ・入域観光客数：572 万人(うち外国人観光客数：28 万人) ・観光収入：4,033 億円 ・観光客一人当たりの県内消費額：70,536 円 ・平均滞在日数：3.78 日</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 24～28 年度) 分析対象期間における当該租税特別措置の政策目的の達成への効果指標として、税制措置適用施設の利用者数を検証。 また、前記平成 28 年度における沖縄県の入域観光客数、観光収入、1 人当たりの観光消費額、平均滞在日数の達成目標の実現状況を検証。</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 24～28 年度) 観光振興への後押しがなくなり、沖縄振興審議会総合部会専門委員会の審議結果報告及びこれに基づいた同審議会会長の内閣総理大臣への意見具申で述べられている沖縄の自立型経済のさらなる発展に支障が生ずる。</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 24～28 年度) 入域観光客数、観光収入、観光客の平均滞在日数の増加を通じて、地元雇用の拡大、立地企業からの税収増、観光メニューの高度化、観光客増加による観光資源への負荷の緩和等の効果が見込まれるほか、特例措置の対象に外国人観光客への対応や周辺環境の保全、伝統的景観への配慮等を要件とすることにより、観光関連施設の外国人対応の促進や持続的観光資源の利用等の効果が見込まれる。成長著しいアジアにおいて、国際的な観光地としての地位を強化していくには、質の高いサービスの提供、観光客の利便性の向上が求められおり、上記の効果発生に資するため、沖縄において観光の高付加価値拠点を整備に向けた、投資に係るインセンティブが必要。</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>観光産業の振興に当たっては、民間の創意を活用することが極めて重要であるが、他方、観光産業は気象や社会情勢の変動など外的要因の影響を受けやすく、不安定であることが課題。 こうした中、本制度は、①民間の創意を活かした投資を促進するものであること、②リスクが大きい初期投資を低減し、将来的に安定した事業を展開する意思がある事業者にとって、中期的な優遇を保証するものであることから、最低限のコストで大きな効果が見込めるものとなっている。加えて、特例措置の対象に外国人観光客への対応や周辺環境の保全、伝統的景観への配慮等を</p>

			要件とすることにより、観光関連施設の外国人対応の促進や持続的な観光資源の利用に向けた自発的な取組に誘導できるものとなっている。以上のことから、本措置は妥当。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	沖縄県及び市町村による減税措置とあいまって、初期投資のリスクを軽減する多面的な支援措置により、インセンティブの効果を上げる。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	質の高い観光関連施設の立地を促進することで、観光客数、観光収入の増加が見込まれ、これにより地元経済や雇用の改善が図られることにより、将来の沖縄県、市町村における税収の増加が期待できる。
10	有識者の見解		沖縄振興審議会総合部会専門委員会「沖縄の振興についての調査審議結果報告」(平成 23 年7月)の「Ⅱ 今後の沖縄振興の在り方」及び「Ⅲ 今後の沖縄振興を進めるに当たって検討すべき課題と方向性」の「1 アジアに開かれた自立型経済の発展に向けた産業の振興」において、沖縄の自立的発展のため、リーディング産業である観光産業について、外国人観光客の誘客、観光の高付加価値化、環境保全との両立等の課題が指摘されている。

減収見込み額積算【国税】

○適用見込み件数

1 宿泊施設	2 件／年
2 宿泊施設以外	3 件／年
① スポーツ・レクリエーション施設	1 件／年(ゴルフ場)
② 休養施設	1 件／年(温浴施設)
③ 販売施設	1 件／年(デパート)

法人税		
	宿泊施設控除額(2施設) + 宿泊施設以外控除額(各1施設)	
	9,919 千円	3,030 千円①
		1,275 千円②
		48,031 千円③
	※税額控除率は現行税制を前提として算出、取得額は20億限度、法人税額控除額は20/100を限度、控除しきれない場合は翌年度以降4年繰越	
	特例控除額(初年度)	62,255 千円

減収見込額積算【地方税】

○適用見込み件数

1 宿泊施設	2 件／年
2 宿泊施設以外	3 件／年
① スポーツ・レクリエーション施設	1 件／年(ゴルフ場)
② 休養施設	1 件／年(温浴施設)
③ 販売施設	1 件／年(デパート)

法人県民税 (税割)	(法人税自動連動)	
	宿泊施設控除額(2施設) 575 千円	+ 宿泊施設以外控除額(各1施設) 176 千円 ① 74 千円 ② 2,786 千円 ③
	特例控除額(初年度) 3,611 千円	
法人市町村民税 (税割)	(法人税自動連動)	
	宿泊施設控除額(2施設) 1,220 千円	+ 宿泊施設以外控除額(各1施設) 373 千円 ① 157 千円 ② 5,908 千円 ③
	特例控除額(初年度) 7,658 千円	
法人事業税	(法人税自動連動)	
	宿泊施設控除額(2施設) 10,308 千円	+ 宿泊施設以外控除額(各1施設) 3,149 千円 ① 1,325 千円 ② 49,915 千円 ③
	特例控除額(初年度) 64,697 千円	
事業所税	(法人税自動連動)	
	宿泊施設控除額(1施設) 6,300 千円	
	特例控除額(初年度) 3,150 千円	

※税額控除率は現行税制を前提として算出、取得額は20億限度、法人税額控除額は20/100を限度、控除しきれない場合は翌年度以降4年繰越

本冊子の内容に対するご意見をお寄せください。

国土交通省 政策統括官付 政策評価官室

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3

電子メール：hyouka@mlit.go.jp

ファクス：03-5253-1708

ホームページ：

<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/>

(この冊子は、再生紙を使用しています。)