

平成23年度予算概算要求に係る政策アセスメント

平成22年8月27日 国土交通省

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

1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策を厳選するものである。

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

（評価の観点、分析手法）

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

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。ロジカル・フレームワークとは、具体的には以下の①から④のそれぞれについて分析し、それらのロジカル（論理的）なつながりを構築するものである。

- ①目標と現状のギャップ分析
- ②現状が目標を達成していないことの原因分析
- ③目標を達成するためには現在のシステムを見直す（改善する）必要があること（＝政策課題）を示す
- ④当該政策課題を実現するための具体的な手法・手段（＝施策、事務事業）を提示する

また、効率性については、施策の実施のために要する費用と効果等について説明し、有効性については、導入しようとする施策等の実施が目的、目標を実現する上で、どの程度効果的であるかを説明する。さらに、事後検証又は事後評価の実施方法及び時期を明らかにする。

（第三者の知見活用）

評価の運営状況等について、中立的観点からの第三者の意見等を聴取するため、国土交通省政策評価会を必要に応じて開催することとしている（国土交通省政策評価会の議事録等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。また、個々の施策ごとにも、必要に応じて学識経験者等の助言を活用することとしている。

2. 今回の評価結果等について

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

以上

政策アセスメント 施策一覧（平成23年度予算概算要求等関係）

	施策等名	ページ
政策目標 1. 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進		
1	サービス付き高齢者住宅の供給支援制度等の新設による、高齢者等居住安定化推進事業の拡充	1
2	マンション再生環境整備事業（仮称）の創設	4
政策目標 2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
3	電気自動車による公共交通のグリーン化促進事業	9
4	節水促進施策の推進	12
5	気候変動の影響による大渇水の被害軽減方策となる基本的な水利用調整方法の構築	14
6	水インフラの国際展開支援と世界的な水問題への対応の推進	17
7	下水道革新的技術実証事業の創設	20
政策目標 3. 地球環境の保全		
8	モーダルシフト等推進事業の創設	23
政策目標 4. 水害等災害による被害の軽減		
9	津波警報、緊急地震速報等の高度化	26
政策目標 5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
10	海洋権益を保全するための海洋調査等の推進（海洋調査能力の向上）	29
政策目標 6. 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
11	港湾経営の民営化	32
12	内航海運の競争力強化に向けた安全・環境性能向上対策の創設	35
13	国際コンテナ戦略港湾における総合的な施策の創設	39
14	着地型旅行商品流通促進支援事業	43
15	スポーツ観光支援事業	46
16	ユニバーサルツーリズムネットワーク構築支援事業	49
17	バランスシートの改善による関西国際空港の積極的強化	52
政策目標 7. 都市再生・地域再生等の推進		
18	交通・まちづくりの一体的、総合的な推進	55
19	環境共生型都市開発プロジェクトの国際展開支援の推進	58
20	大都市の国際競争力強化に向けた戦略的プロジェクトへの支援	61
政策目標 8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
21	地域公共交通確保維持改善事業（仮称）の創設	64
政策目標 9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
22	社会資本の施設横断的な予防保全マネジメントの確立	68
23	官民連携による民間資金を最大限活用した成長戦略の推進	71
24	マクロ経済政策と連携した土地政策推進のための不動産動向指標等の構築	75
25	官民連携による海外プロジェクトの推進	79
26	成長戦略の担い手たる建設産業の育成支援策の創設	82
27	建設工事に係る新たな下請債権保全策の導入	85
28	既存測量成果活用モデル事業（仮称）の創設	88
29	即戦力を備えた船員の養成に向けた内航用練習船の整備	90
政策目標 10. 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
30	大都市圏戦略推進事業の創設	94
31	「新しい公共」育成支援事業の創設 ①地方公共団体が「新しい公共」活動主体の認定を行うための法律の整備 ②「新しい公共」分野への投融資を行うファンド造成支援制度の創設 ③「新しい公共」活動主体に対して経営支援を行う中間支援組織の育成支援制度の創設	97
32	地域の民間団体と地方公共団体の協働による広域的地域戦略の推進	103

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

【No. 】

(1 / 2)

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

ii 原因の分析

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

iii 課題の特定

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

iv 施策等の具体的内容

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

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

施策等の必要性

①新技術導入を踏まえたブリッジ・航海機器の標準設計指針等の策定

i 目標と現状のギャップ

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

ii 原因の分析

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

iii 課題の特定

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

iv 施策等の具体的内容

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

②航行区域の見直しを行うための調査、指針等の策定

i 目標と現状のギャップ

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

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

ii 原因の分析

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

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

iii 課題の特定

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

i 目標と現状のギャップ

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

ii 原因の分析

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

iii 課題の特定

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

iv 施策等の具体的内容

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

■目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの

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

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

■事後検証の時期及び実施方法

○ 平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

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

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

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

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

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

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

政策アセスメント評価書（個票）

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

ii 原因の分析

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

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

iii 課題の特定

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

そのためには、課題が2つある。

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

iv 施策等の具体的内容

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

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

これに際し国は、多様な主体の取り組みによる広域的な地域戦略の成果が得られる

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

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