

# 平成26年度予算概算要求に伴う政策アセスメント結果（評価書）

平成26年3月31日

国土交通省

国土交通省政策評価実施要領～政策アセスメント・政策チェックアップ・政策レビューの実施について～（平成25年5月16日最終変更）Ⅱ3（3）に基づき、政策アセスメント（事業評価方式）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。なお、本評価書は、平成26年度予算概算要求に伴う政策アセスメント評価書（平成25年8月27日）に必要な修正を行ってとりまとめたものであるところ、特に修正等のない事前評価書については、掲載を省略した。

## 1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、効率性、有効性等の観点から評価を実施し、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あたり、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、財政投融资等）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、有効性等の観点から総合的に評価する。

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。「ロジカル・フレームワーク」とは、具体的には以下の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社会的費用と効果等について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。さらに、事後検証の実施方法及び時期を明らかにする。

## 2. 今回の評価結果について

今回は、平成25年8月に作成した評価書に修正を加えた。施策の一覧は別添1、評価書の様式は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

## 平成26年度予算概算要求に伴う政策アセスメントの変更施策一覧

No	施策等名	ページ
政策目標4. 水害等災害による被害の軽減		
1	みどりの防災・減災対策推進事業の創設	1
2	緑の防災・減災の推進	4
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		
3	コンビナート港湾の強靱化の推進	6
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		
4	港を核とした国際コンテナ物流網の強化（国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速）	9
5	地方航空路線活性化プログラムの創設	14
政策目標8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
6	旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進	17
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		
7	社会資本情報のプラットフォーム構築	20
8	モニタリング技術の開発・活用検討	23
9	次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進	26
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		
10	新たな地域課題に対応した広域連携の推進 （エンジン都市圏を核とした周辺都市圏との広域連携の推進）	29
11	新たな地域課題に対応した広域連携の推進 （地域資源の相互補完を通じた交流拡大による広域連携の推進）	32

【No.      】

( 1 / 2 )

## 政策アセスメント評価書（個票）

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

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等の 効率性		代替案がない場合に、対象施策等を実施した場合と対象施策等を実施しない場合を比較し、費用に見合った効果が得られているか説明。
	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。
代替案との 比較	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。
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"> <li>・ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</li> <li>・ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ</li> <li>・ 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</li> <li>・ 政策レビュー、政策チェックアップ等との関係</li> <li>・ 事後評価又は事後検証の実施方法及び時期 等</li> </ul>

【No. 1】

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等	みどりの防災・減災対策推進事業の創設		
担当課	都市局公園緑地・景観課	担当課長名	課長 舟引 敏明
施策等の概要	市街地火災等の危険性が高い密集市街地等における地方公共団体や土地所有者による空き地の緑化や避難路となる沿道の生け垣化によるモデル的な防災・減災対策を支援し、発災時の延焼防止や安全な避難行為の確保等を図る。（予算関係） 【予算要求額：100百万円】		
施策等の目的	市街地の大半を占める民有地のきめこまやかな緑化推進に係るモデル的な取組を支援することにより、みどりによる市街地火災等の危険性が高い密集市街地等において、発災時の延焼防止や安全な避難行為の確保等を全国的に波及させる。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	11 住宅・市街地の防災性を向上する		
業績指標	—		
検証指標	三大都市圏における緑化による防災・減災対策を実施した市町村の割合		
目標値	100%		
目標年度	平成30年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 近い将来大地震の発生が予想されるが、密集市街地では発災時の安全確保等に十分な空地の確保が困難な地域が多数存在する。</p> <p><b>ii 原因の分析</b> これまで、密集市街地等における防災・減災対策として、不燃化を進めるための空地の確保に取り組んで来たところであるが、地方公共団体による公園等の整備による空地の確保は財政的に非常に厳しくなっており、空き地等の緑化による不燃化の向上といった従来とは異なる取組が求められている。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> 公共による空地の確保には多大なコストがかかることから、既存の民有地等の空き地等を活用した緑化についてモデル的な取組を国が支援することで成果を波及させ、全国的にみどりによる防災・減災対策を進める必要がある。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>地方公共団体や土地所有者による空き地の緑化や避難路となる沿道の生け垣化を支援する。</p> <p>○空き地の緑化 補助率：緑地整備費の1/2（直接補助）</p> <p>○防災生け垣緑化 補助率：ブロック塀等の除却費及び緑地整備費の1/2（直接補助）または1/3（間接補助）</p>
社会的ニーズ	我が国では、近い将来首都直下型地震等の発生が予想されるところであるが、特に市街地火災等の危険性が高い密集市街地において、発災時の延焼防止や安全な避難行為の確保等により、人的・物的被害を最小限にとどめるための防災・減災対策が求められている。
行政の関与	密集市街地等の安全性の向上のためには、市街地の大半を占める民有地を活用した緑化対策を進める必要があるが、民間による自主的な取り組みだけでは、空き地の緑化やブロック塀等の除去が伴う生け垣緑化の推進は難しいため、行政による助成などの後押しが求められる。
国の関与	喫緊の課題となっている密集市街地等における安全性向上のための防災・減災対策を効率的かつ効果的に進めていくため、密集市街地等における先導的な対策として民有地を活用した緑化対策を国が支援することで事業モデルの構築を図り、その成果を全国の防災・減災対策を必要とする市街地に波及させるものである。

施策等の効率性	災害時に甚大な被害が予想される密集市街地においては、災害時の延焼抑制等のためには不燃化領域率の向上が求められるが、新たに空地を確保するためには小規模な土地の取得に多大な財政を投じる必要があり限定的な実施にとどまることが予想されるため、本施策により空地の確保に代えて緑化の推進を図ることにより、低コストで市街地の防災・減災効果の向上を図ることが効率的である。	
費用	100百万円（平成26年度予算要求額）	
効果	本事業の推進により、密集市街地等における不燃化領域率の低い地域（一般に40%未満では延焼率が高いとされる）において、緑化を施すことにより、新たに空地の確保を図ることなく延焼防止や安全な避難行為の確保などの防災・減災効果の向上が期待できる。	
代替案との比較	概要	密集市街地において、防災・減災効果を高めるために、行政が空地を確保することで、火災の延焼防止、避難路の確保等を図る。
	費用	地方公共団体が土地を購入する費用
	効果	密集市街地等において空地を確保することで、区域の不燃化領域率を高め（一般に40%以上になると延焼率が低下するとされる）、発災時の延焼防止など地域の防災・減災効果を高める。
	比較	行政が土地を購入して防災対策を進めるためには、小規模な土地の取得に多大な財政を投じる必要があり、限定的な実施にとどまることが予想される。

<p>施策等の有効性</p>	<p>本補助制度の創設により、行政が自ら土地を取得して事業を推進するのが難しい密集市街地等において、低コストかつ迅速に防災・減災対策を進めることが可能。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>自民党総合政策集 J-ファイル2013</p> <p>196 都市防災の推進  「特に人口が密集している三大都市圏をはじめとする大都市の機能（政府機能含む）を守るため、通信ネットワークの確保、帰宅困難者対策、木造住宅密集地域における不燃化・耐震化」と記載されている。</p> <p>219 民有地緑化の推進  「都市公園に加えて民有地等の緑化（民有地等における植栽、芝生化、屋上・壁面緑化等）を推進するため、緑化率に関する規制や各種の支援措置等の施策を講じます。」と記載されている。</p> <p>公明党参院選重点政策 Manifesto2013</p> <p>3.防災・減災対策の推進</p> <p>①「防災・減災等国土強靱化基本法」を制定  「道路や学校といった建造物だけでなく、行政機能や医療、エネルギーなどの幅広い分野で防災・減災対策を推進」と記載されている。</p> <p>②首都直下地震と南海トラフ巨大地震対策を推進  「木造密集地域対策や帰宅困難者対策」と記載されている。</p> <p>○平成31年度に事後評価シート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	緑の防災・減災の推進		
担当課	水管理・国土保全局砂防部保全課海岸室 港湾局海岸・防災課	担当課長名	室長 五道 仁実 課長 守屋 正平
施策等の概要	<p>今後の被災地における海岸堤防整備や、南海トラフ巨大地震等に備えた全国の海岸堤防整備において、海岸堤防の背後に盛土して植樹を行う「緑の防潮堤」を整備。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：社会資本整備交付金、防災・安全交付金の内数】</p>		
施策等の目的	津波等により、海水が堤防を越えて侵入した場合の被害を軽減するとともに、景観・自然環境にも資する「緑の防潮堤」を整備することで、緑を活用した防災・減災を推進する。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 3 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する		
業績指標	—		
検証指標	津波等による被害が想定される地域における緑の防潮堤の整備		
目標値	—		
目標年度	平成30年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 平成23年3月11日の東北地方太平洋沖地震で発生した津波は、これまでの津波対策で想定していた規模を大きく上回る津波により、甚大な被害をもたらした。</p> <p><b>ii 原因の分析</b> これまでの津波対策では、主に近い将来同様の地震が発生する可能性が高く切迫性の高いと考えられる地震・津波を想定対象としてきており、従前の規模を大きく上回る地震・津波に対する対策は十分ではなかった。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> 中央防災会議の専門調査会の報告では、従前の想定を大きく上回る東日本大震災の経験を踏まえ、最大クラスの津波に対しては、被害の最小化を主眼とする「減災」の考え方にに基づき、対策を講ずることが重要とされた。また、海岸堤防の復旧にあたっては地域の環境・景観に及ぼす影響に配慮する必要がある。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b> 設計対象の津波高を超えた場合に施設の効果が粘り強く発揮される等の効果が期待される緑の防潮堤を整備する。（直轄2／3、補助1／2等）</p>		



社会的ニーズ	東日本大震災の経験を踏まえ、南海トラフ巨大地震等に対する津波被害への防災・減災対策が求められる。
行政の関与	海岸の防護による国土の保全については、行政が主体的に対策を講じる必要がある。
国の関与	津波・高潮等の災害対策については、広域かつ一体的に進める必要があり、国の関与が必要である。

施策等の効率性	費用	緑の防潮堤の整備に要する費用（社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の内数）
	効果	海岸堤防の設計対象となる津波又は高潮の高さを越える外力により海水が堤防を越えて侵入した場合の被害を軽減するとともに、防潮堤整備による環境や景観への影響を低減する。
代替案との比較	概要	海岸堤防の設計対象となる津波又は高潮の高さを越える外力に対し、堤防の嵩上げ等に対応する。
	費用	堤防の嵩上げ等にかかる費用
	効果	嵩上げ後の高さまでの津波等の外力に対し、防護が可能となる。
	比較	<p>本案によって、海岸堤防の設計対象を越える外力を完全に防護するだけの効果は期待できないが、避難までのリードタイム確保等の減災のための効果が期待できる。一方、本案で必要とする盛土と植樹の費用は、堤防の規模拡大に伴う工事費及び土地購入費と比較し、経済的である。</p> <p>また、本案は環境上や景観上の効果を有するが、代替案にはそのような効果はない。</p> <p>以上のことから、本案の方が有利なケースがある。</p>
施策等の有効性	最大クラスの津波に対しては、被害の最小化を主眼とする減災対策が必要とされており、経済的に減災対策を進めることを可能とする本施策により、全国においてハード・ソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波災害に強い地域づくりが推進される点で有効である。	
その他特記すべき事項	平成31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	コンビナート港湾の強靱化の推進		
担当課	港湾局 海岸・防災課	担当課長名	課長 守屋 正平
施策等の概要	<p>大規模地震発生時における港湾機能を確保するため、民間事業者が行う特定技術基準対象施設の耐震改修に対する無利子貸付制度を創設する。 （予算関係） 【予算要求額：200百万円】</p>		
施策等の目的	<p>大規模地震発生時におけるコンビナートの防災・減災を図るとともに、発災後も航路機能を維持し、緊急物資輸送や燃料供給を確保するため、製油所等における災害対応力の強化に向けた取組みと連携しつつ、航路沿いの護岸等の耐震改修をはじめとしたコンビナート港湾の強靱化を推進する。</p>		
政策目標	5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
施策目標	18. 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	製油所が存在する港湾のうち、災害時における航路機能の維持に向けた取組みが講じられている港湾の割合		
目標値	100%（平成24年度末実績値 0%）		
目標年度	平成28年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ巨大地震や首都直下地震が発生した際には、食料・水といった緊急物資と併せて、市民生活や復旧活動に必要な燃油の供給を確保する必要がある、これらの物資を受け入れる耐震強化岸壁や棧橋等の多くは、コンビナートが立地する港湾（以下、コンビナート港湾）に存在している。</li> <li>・一方、コンビナート港湾における航路沿いの護岸等の港湾施設の多くは民間事業者が所有・管理しており、耐震性が十分に確保されていない施設も存在することから、災害発生時にこれらの施設が倒壊し、耐震強化岸壁や棧橋等に至る船舶の航行が困難になる恐れがある。</li> </ul> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者が管理する護岸等の航路沿いの港湾施設の中には、過去の技術基準に基づき建設されている施設も多く存在し、十分な耐震性を有していない施設も存在しているが、民間事業者による護岸等の耐震改修の</li> </ul>		

	<p>優先順位が低いことから、耐震改修が進んでいない状況にある。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における航路機能を維持し、緊急物資輸送や燃油供給を確保するためには、民間事業者が管理する護岸等の港湾施設の耐震改修を促進する支援策が必要である。</li> </ul> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時における航路機能を維持し、緊急物資輸送や燃油供給に要する機能を確保するため、民間事業者が管理する護岸等の航路沿いの港湾施設の耐震改修に対し、国による無利子貸付制度を創設する。</li> </ul>
社会的ニーズ	災害時における航路機能が失われた場合、背後地域への緊急物資や燃油の供給が困難となることから、市民生活や復旧活動に与える影響は大きく、社会的要請は高い。
行政の関与	災害時における緊急物資や燃油は、市民生活や産業活動の復旧に重要な役割を果たすものであり、公共性が高いことから、その供給機能の確保については行政が対策を講じる必要がある。
国の関与	災害時における緊急物資や燃油の供給機能の確保は、その効果が広域に及ぶ対策であることから、国が対策を講じる必要がある。

施策等の効率性	費用	200百万円（平成26年度予算要求額） 民間事業者が管理する護岸等の航路沿いの港湾施設の耐震改修に対する無利子貸付に必要な費用
	効果	災害発生時にも航路機能が維持され、緊急物資や燃油の海上輸送が滞りなく行われることで、災害時における迅速な緊急物資や燃油の供給機能が確保される。
代替案との比較	概要	民間事業者が管理する護岸等の航路沿いの港湾施設の耐震改修について、行政指導により対策の実施を促進する。
	費用	なし
	効果	民間事業者が行政指導に従った場合、災害発生時にも航路機能が維持され、緊急物資や燃油の海上輸送が滞りなく行われることが期待されるが、従わない場合は災害時における航路機能が確保されないこととなり、市民生活や復旧活動に支障が生じる。

	比較	代替案の場合、民間事業者が行政指導に従わない場合は災害時における航路機能が確保されないこととなることから、民間事業者による設備投資を促進する本案の方が、より効率的であると考えられる。
施策等の有効性	当該施策の実施により、民間事業者の管理する護岸等の航路沿いの港湾施設について、民間事業者の主体的な施設の耐震改修が促進されることから、災害時における緊急物資や燃油の供給が確保され、市民生活及び産業活動の復旧の迅速化が図られる。	
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「経済財政運営と改革の基本方針について」 P19(3) 国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）、防災・減災の取組 「切迫する大規模地震が懸念される中、東日本大震災等の教訓を踏まえ、いかなる事態が発生しても人命を守り、行政・経済社会の重要機能に係る致命的損傷を回避すること等の事前防災・減災の考え方に立ち、国土政策・産業政策・エネルギー政策、政府機能のバックアップ、行政の業務継続計画（BCP）の充実、人材の育成等も含めた総合的な対応を進めるため、政府横断的な国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）への取組を行う。」</li> <li>・ 総合物流施策大綱（2013-2017）（平成25年6月25日閣議決定） 2.（3）安全・安心の確保に向けた取組（抄） 「6）大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するために航路機能の確保等の地震・津波対策を推進するとともに、物流、産業、エネルギー供給拠点等の重要施設が隣接しているコンビナート港湾における地震・津波対策と関係者間の連携強化を推進する。」</li> <li>・ 平成29年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</li> </ul>	

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	港を核とした国際コンテナ物流網の強化（国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速）		
担当課	港湾局 港湾経済課	担当課長名	課長 河原畑 徹
施策等の概要	<p>国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度及び国の出資制度の創設、国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：3,384百万円】</p>		
施策等の目的	<p>コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。</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	19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。		
業績指標	—		
検証指標	国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路の便数		
目標値	欧州航路週3便、北米航路デイリー維持		
目標年度	平成30年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>平成22年8月の国際コンテナ戦略港湾の選定以降、直轄港湾工事の国費負担率の引き上げや港湾運営会社制度の創設を含む港湾法等の改正を行うとともに、大型化するコンテナ船に対応した大水深コンテナターミナル等の整備や、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化、広域からの貨物集約といったハード・ソフト一体となった総合的な施策に取り組んできた。</p> <p>しかしながら、コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編など港湾・海運を取り巻く状況は目まぐるしく変化しており、我が国への基幹航路の寄港状況は依然として厳しく、我が国発着コンテナ貨物の東アジア主要港におけるトランシップ率も大きな改善は見られない。</p>		

## ii 原因の分析

国際基幹航路の寄港地決定には、揚げ積みするコンテナ貨物量の多寡が重要な要因となるが、一括大量輸送によるコスト削減の観点によるコンテナ船の大型化及び国際基幹航路の再編による寄港地の絞り込みが進展する中、国際基幹航路が寄港するためには、より多くの貨物量が必要となっている。

しかしながら、我が国の戦略港湾への集貨状況を見ると、例えば釜山港において国の100%出資の会社による年間40億円以上もの積替・集貨支援事業が実施されていることや、日本国内の地方港においては地方港湾管理者等による海外フィーダー支援が行われていること等により、地方港から国際コンテナ戦略港湾への貨物集約が進まない状況となっている。

さらに、釜山新港では、用地価格（賃貸料）の低廉化、手厚い税制優遇策等により流通加工系企業の誘致を進めており、我が国の主要な物流企業や倉庫企業等も進出しているという実態がある。

## iii 課題の特定

コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

## iv 施策等の具体的内容

国際基幹航路の寄港地決定においては、港湾において揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要であるため、国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に推進する必要がある。

このため、港湾運営会社が内航・外航船社等幅広い関係者に対して、様々な集貨事業等を総合的に展開するため、同運営会社が実施する集貨事業等に対する支援制度の創設等を行う。

### ●想定される事業

- ・ 基幹航路維持・拡大に資する集貨事業
- ・ 渋滞対策のための事業

国際コンテナ戦略港湾等における貨物の需要の創出を図るため、背後に立地する物流施設の整備に対する支援を拡充する。国際コンテナ戦略港湾において、荷さばき施設（上屋）に加えて、保管施設（倉庫）を整備する民間事業者に対する無利子貸付制度を創設する。

国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国出資により、港湾管理者や民間との協働体制を構築し、広域集貨など全国的課題に対応するとともに、会社の財務基盤を強化し、コスト競争力を有するターミナル運営のための設備投資を促進する。

社会的 ニーズ	<p>物流コストの削減、リードタイムの短縮、物流の信頼性の確保を可能とする国際基幹航路の我が国港湾への寄港を維持することは、我が国の企業が、これからも日本に立地し続けるとともに、グローバル競争の中で高い競争力を発揮するために必要不可欠である。</p>
行政の関与	<p>国際コンテナ戦略港湾は、我が国経済の国際競争力強化に必要な広域インフラであることから、国際コンテナ戦略港湾政策の推進にあたっては公共性・公益性を確保する必要がある、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>国際コンテナ戦略港湾である京浜港・阪神港は、全国に立地する我が国企業の多くが利用しており、両港の輸出入貨物の相当程度を直背後の都道府県以外の利用が占める広域インフラである。また、国際コンテナ戦略港湾への広範で多様な集貨活動を行う際の受益者・利害関係者が全国に広がっている。</p> <p>また、更なるコンテナ船の大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が大きく変化するとともに、「日本再興戦略」や「経済財政運営と改革の基本方針」等において、国際コンテナ戦略港湾政策の推進が位置づけられたところである。</p> <p>こうしたことから、本施策は国による具体的な取組みが必要である。</p>

施策等の 効率性	<p>本施策等を行うことにより、国際基幹航路の我が国への寄港が維持・拡大されることで、我が国企業が信頼性及び利便性の高い国際物流網を構築することが可能となり、我が国の企業立地環境の維持・向上につながる。</p> <p>一方で、仮に国際基幹航路の我が国への寄港が失われた場合、①我が国への輸入物資（消費財）の価格上昇による国民生活の圧迫、②輸入物資（中間財）の価格上昇による企業の製造コスト上昇、③輸出品価格の上昇による我が国企業の世界での競争力低下、といった要因により、年間4,000億円の民間投資需要と1.6万人もの国民の雇用が失われるとの試算もある。</p>
	<p>費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社を実施する内航・外航船社や荷主等を対象とした集貨策への支援を行うのに必要な費用</li> <li>・国際コンテナ戦略港湾における貨物の需要に創出を図るため、背後に立地する物流施設の整備を促すために必要な費用</li> <li>・国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国出資に要する費用 等</li> </ul> <p>【予算要求額：3,384百万円】</p>
	<p>効果</p> <p>国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大が図られる。</p>
代替案との 比較	<p>概要</p> <p>全国各地の港湾において、各港それぞれで外航航路を積極的に取り込む。</p>
	<p>費用</p> <p>全国各地の港湾において、各港それぞれで外港航路を誘致・維持するために要する費用。仮に本案と同額と置く。</p>

	効果	各港それぞれにおいて外航航路を取り込むことが可能となる。
	比較	<p>代替案は、各港それぞれにおいて外航航路を積極的に取り込むことを図ることとしているが、その結果として、国際コンテナ戦略港湾への貨物の集積が進まないことになる。これにより国際コンテナ戦略港湾の競争力が失われ、国際基幹航路の我が国への寄港を喪失してしまう可能性が高い。</p> <p>こうしたことと、限られた公共投資を集中的に配分する観点から、本案が効率的である。</p>
施策等の有効性		<p>国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が一元的に実施する集貨策を支援することにより、内航・外航船社や荷主等幅広い関係者のニーズに応じたきめ細かな集貨策を、「民」の視点を有し、港湾の運営を一元的に行う主体である港湾運営会社が一元的に展開することが可能となり、より効果的かつ強力に集貨を推進することが可能となる。</p> <p>また、国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備を支援することで、国際コンテナ戦略港湾における貨物の需要の創出が図られる。</p> <p>更に、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対し、国が出資することにより、国の信用力やネットワークを背景とした全国からの貨物集約や、海外船社への航路誘致活動など、全国的見地から取り組むべき課題等に迅速かつ総合的に対応することが可能となる。加えて、港湾運営会社の財務基盤が強化されることにより、国際競争力を有するターミナル運営のための設備投資の促進等が図られる。</p>
その他特記すべき事項		<p>①政策等における位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日） 第2章2. プログラム14 「港湾については、アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大のため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港及び京浜港）において、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様（水深・広さ）を有する高規格コンテナターミナルの整備、フィーダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等といった、ハード・ソフト一体となった施策を国家戦略として集中して実施する。」</li> <li>・日本再興戦略（平成25年6月14日） 第Ⅱ. 一. 5. ③空港・港湾など産業インフラの整備 「国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾・空港への輸送アクセスを向上させる。（略）2016年度までに国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルを現状の3バースから12バースにするとともに、2015年度までに港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営を実現、海外トランシップ貨物奪還に向けた広域からの集荷や貨物の需要創出を促進することなどにより物流ネットワークの強化を進める。」</li> <li>・経済財政運営と改革の基本方針（平成25年6月14日）</li> </ul>



第3章3. (2) ①選択と集中の徹底実行へ

「国は、国際競争力を強化するインフラ（首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・三大都市圏環状道路等）、民需誘発効果や投資効率の高い社会資本を選択し集中投資する。」

- ・ 総合物流施策大綱（2013-2017）（平成25年6月25日）

2. (1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組  
「グローバル・サプライチェーンの一端を担う我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、物流インフラの整備や運営効率化を図るとともに、国際物流に不可欠な物流インフラ・物流システムの整備・充実を推進する。」

②外部要因

- ・ 輸出入貨物量に影響する景気動向・為替変動・世界情勢の変化
- ・ 釜山港等東アジア主要港の港湾施策

③政策レビューとの関係

- ・ 「国際コンテナ戦略港湾政策」（平成27年度）

④事後評価又は事後検証の実施方法及び時期

- ・ 平成31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	地方航空路線活性化プログラムの創設		
担当課	航空局航空ネットワーク部 航空事業課	担当課長名	航空事業課長 平岡 成哲
施策等の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体や航空会社等を構成員とする地域の協議会による主体的な路線維持の取組のうち、国として評価したモデル的な取組を支援。</li> <li>対象となる地方路線は、路線需要や代替交通機関（乗継航空便を含む）の利便性等から判断。</li> <li>モデル的取組を実施する際に必要となる経費について、国が支援を実施。モデル的取組の実証効果は、全国の他の地方路線の取組に波及させていくことを想定。（予算関係）</li> </ul> <p>【予算要求額：500百万円】</p>		
施策等の目的	本施策の実施により、3ヶ年の支援期間中に、対象路線に係る収支を改善し、その維持・活性化を図る。		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	24 航空交通ネットワークを強化する		
業績指標	-		
検証指標	対象地方路線に係る維持・活性化の取組を支援する数		
目標値	8 路線		
目標年度	平成28年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 地方路線の維持・確保が困難になっている。（最近の3ヶ年（平成22～24年度）で53路線が廃止）</p> <p><b>ii 原因の分析</b> 人口減少や経済状況の不確実性、LCCの伸張に伴う高収益路線の価格競争の激化等により、従来、大手航空会社の内部補助により維持されてきた赤字路線が休廃止になっている。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> 民間の企業努力のみに頼ることには限界があることから、地域の主体的取組に対し、国が支援を図ることが必要。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b> 支援要件を定めた上で、要件に合致する路線を抱える空港が所在する周辺の自治体や地元企業、空港管理者、航空会社等で構成する地域の協議会（又は協議会の構成員）に対し、一協議会（一路線）あたり3ヵ年、路線維持・活性化のための需要喚起に必要な経費（調査費・広報活動費等）を支援。</p>		
社会的ニーズ	地方路線の維持・充実に関する各自治体等からの要望は年間60件程度（平成24年度）が寄せられている。		
行政の関与	大手航空会社の内部補助により維持されてきた赤字路線を引き続き航空会社の企業努力に依拠することは限界であるため。		

	国の関与	地域や航空会社等による主体的な取組のうち、全国のモデルとなる取組を国が支援するものであるため。
--	------	---

<b>施策等の 効率性</b>	自治体や航空会社等を構成員とする地域の協議会による主体的な路線維持の取組を支援することで、地域自らのニーズに基づく柔軟な発想による対応が可能となるとともに、モデル的取組の実証効果を全国の他の地域にも波及させることが期待できる。
	<b>費用</b> 500百万円(平成26年度予算要求額)
	<b>効果</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交流人口の拡大による路線の維持</li> <li>・ 条件不利地域の交通基盤維持</li> </ul>
	<b>概要</b> 全国一律に地方路線維持のための支援を行う。
<b>代替案との比較</b>	<b>費用</b> 本施策と同額と仮定。
	<b>効果</b> 本施策と同じ。
	<b>比較</b> 本施策に対して、費用対効果の点で劣る。
<b>施策等の 有効性</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域が実施する路線維持のための取組を国が支援することにより、観光振興等による交流人口の拡大が促進され、旅客数の増加による安定した路線の維持が図られる。</li> <li>・ 条件不利地域の必要な交通基盤を維持することで、定住環境の確保、地域経済の活性化が期待される。</li> <li>・ モデル的な取組の実証効果を、全国の他の地方路線の取組に波及させることで、新たな路線維持のための各地域の主体的な取組を促進する効果が期待できる。</li> </ul>
<b>その他特記 すべき事項</b>	<p>○「経済財政運営と改革の基本方針」(平成25年6月14日閣議決定)第2章4(1)、第3章3(2)①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「・・・広域的な交通基盤を通じて、地域独自の資源や伝統文化などを活かした観光振興等により交流人口を増やす。」</li> <li>・ 「また、過疎地域や、離島・奄美等、半島を含む条件不利地域においては、航路、航空路等を含めた必要な交通基盤を維持するとともに、民間活力を導入しながら生活支援機能及び定住環境を確保し、集落の活性化を図る。」</li> </ul> <p>○「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案に対する附帯決議」(平成25年5月24日衆議院国土交通委員会、平成25年6月18日参議院国土交通委員会)</p> <p>五 空港運営の改善に向けた取組と併せて、地方航空ネットワークの維持・充実が図られるような地方航空ネットワークへの支援措置の充実・強化について、欧米等における地方航空ネットワークの維持に関する補助制度を参考にしつつ、離島振興法に規定する「人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化」にも配慮して検討を進め、早急に結論を得て、必要な措置を講ずること。</p> <p>○「交通政策審議会航空分科会基本政策部会 中間とりまとめ」(平成25年7月8日)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4 地方航空ネットワークの安定的な確保を目指して</li> <li>4.1 地方航空ネットワークの維持に係る支援の必要性</li> <li>4.1.1 地方航空ネットワークの維持に係る支援の必要性</li> </ul> <p>(中略)</p> <p>地方航空ネットワーク一般の維持については、国が公租公課の減免等を行うほか、主として高収益路線から得られる収益をもとにした内部補助等の航空会社の企業努力に頼る面が大きかった。・・・(中略)・・・国内航空需要が減少傾向にある一方で、熾烈を極める国際競争や高収益路線における競争激化といった近年の航空を巡る環境変化があり、イベントリスクに左右される産業構造も考え合わせると、今後、航空会社の企業努力に依拠する路線の確保に期待することには限界がある。</p>

また、現在、地域において空港の活用、地方航空路線の維持のための様々な取り組みが行われている。地域資源の活用や関係者間の連携協力により、観光振興や交流人口の増加に他のモデルとなるような成果を上げているところもあるが、地方ネットワークの維持確保のためには、個別地域の取り組みだけでも限界がある。

こうした中、「経済財政運営と改革の基本方針」（平成25年6月14日閣議決定）において、条件不利地域の交通基盤の維持や、地域を再生し、全国隅々に成長の成果を行き渡らせていくことが求められたところである。

したがって、こうした観点から重要な路線についても、代替交通機関（乗継航空便を含む）による可能性も十分考慮した上で、国として、地域の取り組みを支援しつつ、必要な路線を支える様々な施策を講じていくことが必要である。

#### 4. 2 海外における地方航空路線に対する支援の仕組み

我が国における支援制度の充実の検討にあたって参考となる海外における支援制度としては、・・・（中略）・・・米国におけるSCASDP（小地域航空サービス開発プログラム）制度がある。

（中略）

SCASDPは、空港所在のコミュニティが行う、航空路線の市場分析、地域航空会社に対する利益保証、補助金の支払い等に対して米連邦政府から補助金を交付する制度である。SCASDPについては、コミュニティが主体的に行う航空サービス改善の取り組みを支援する仕組みとなっている点で参考になる。

#### 4. 3 地方航空路線に対する支援のあり方

（中略）

##### 4. 3. 2 地方航空路線に対する支援の基本的考え方

条件不利地域の交通基盤の維持や、地域を再生し、全国隅々に成長の成果を行き渡らせる観点から必要な路線について、現行の支援策に加えて国が支援を行う際には、まず、地域の主体的な取り組みを前提として行われるべきである。

（中略）

なお、都道府県庁所在地へのアクセスについて、代替交通機関が著しく不便と認められる等の地域の路線については、すでに地域による様々な支援が行われているが、既存の様々な支援制度のバランスにも配慮しつつ必要な支援のあり方も検討するべきである。

#### 5 おわりに

公租公課等のあり方及び地方航空ネットワークの維持方策に関しては、各種支援措置の期限到来等を踏まえ、平成26年度の予算要求等を見据えて平成25年の夏までの間に一定の結論を得るべく集中的に議論を行った結果をとりまとめたところである。これらについては、本中間とりまとめによって示した方向性を十分に踏まえ、具体策の検討とその適切な実施が望まれる。

○平成29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	旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進		
担当課	自動車局 旅客課	担当課長名	旅客課長 瓦林 康人
施策等の概要	訪日外国人旅行者による利用を促進するため、バス・タクシー・レンタカーにおける外国人旅行者向け利用環境の改善を促進するための調査を実施し、本格的な実施に向けた課題を抽出・検証する。（予算関係） 【予算要求額：27百万円】		
施策等の目的	外国人旅行者がバス・タクシー・レンタカーを利用して国内の様々な観光地に容易にアクセスできれば、旅行の満足度が増すのみならず、インバウンドによる経済効果が全国各地に波及し、地域のバス・タクシー等の活性化にもつながる。このため、バス・タクシー等における外国人旅行者向け利用環境を改善し、地域の活性化を図る。		
政策目標	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
施策目標	27 地域公共交通の維持・活性化を推進する		
業績指標	-		
検証指標	訪日外国人旅行者向けの利用環境の改善のための調査の実施、課題の抽出・検証		
目標値	-		
目標年度	平成31年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 全国各地には豊富な観光資源があり、2次交通による国際観光需要の拡大が見込めるものの、十分に活かすことが出来ていない状況である。</p> <p><b>ii 原因の分析</b> バス・タクシー・レンタカーにおいては、他の2次交通機関と比較して、総じて外国人旅行者向け利用環境の整備が不十分な水準にとどまっている。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> 外国人旅行者がバス・タクシー・レンタカーを利用して国内の様々な観光地に容易にアクセスできれば、旅行の満足度が増すのみならず、インバウンドによる経済効果が全国各地に波及し、地域のバス・タクシー等の活性化にもつながる。このため、バス・タクシー等における外国人旅行者向け</p>		

	<p>利用環境を改善し、地域の活性化を図る。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○空港リムジンバスの利用環境改善に向けた実証実験</p> <p>○外国人用乗り場の確保と連動した外国人旅行者にわかりやすいタクシー車体表示方法等の検討</p> <p>○外国人旅行者のレンタカー利用時における受付時間の短縮及び日本の交通ルールの周知方策の検討</p>
社会的ニーズ	観光立国実現に向けたアクション・プログラム（平成25年6月11日閣議決定）に位置づけられているものであり、地域の活性化という観点からも社会的ニーズは高いものであると考える。
行政の関与	外国人旅行者の利用を促進するには、各地域の様々な観光資源を最大限に活かしたアクセスの改善を行う必要があるため、地域全体の活性化を見据えた公共性の高い取組であることから、行政が主体となって実施する必要がある。
国の関与	外国人旅行者向けの利用環境の改善は全国的な課題があり、国において全国的な見地から調査を実施する必要がある。

施策等の効率性		<p>事業者主体で実施した場合には、多様な関係者がいる中で、アクセスの改善は不十分になりかねず、限定的な効果しか得られない。</p> <p>一方、本施策によれば、リピーター層を中心に有名観光地にとどまらない幅広い観光資源へのアクセスが改善され、インバウンドによる経済効果の全国各地への波及を促進することが可能となる。</p>
	費用	<p>27百万円（平成26年度予算要求額）</p> <p>① 空港リムジンバスの利用環境改善に向けた実証実験に係る費用</p> <p>② 外国人用乗り場の確保と連動した外国人旅行者にわかりやすいタクシー車体表示方法等の検討に係る費用</p> <p>③ 外国人旅行者のレンタカー利用時における受付時間の短縮及び日本の交通ルールの周知方策の検討に係る費用</p>
	効果	外国人旅行者によるバス・タクシー・レンタカーの利用が増加する。
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—

		比較	—
	施策等の有効性		外国人旅行者向けの利用環境の改善を図ることにより、インバウンドによる経済効果を全国各地に波及させるとともに、バス・タクシー等の需要の底上げが可能となり、地域の活性化を図る観点から本施策は有効である。
	その他特記すべき事項		<p>○日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）</p> <p>二．戦略市場創造プラン</p> <p>テーマ4 世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現</p> <p>○観光立国実現に向けたアクション・プログラム（平成25年6月11日閣議決定）</p> <p>3．外国人旅行者の受入の改善</p> <p>○平成32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	社会資本情報のプラットフォーム構築		
担当課	大臣官房技術調査課 総合政策局技術政策課	担当課長名	田村 秀夫（技術調査課） 吉田 正彦（技術政策課）
施策等の概要	<p>社会資本とその維持管理に係る情報を把握するため、設計時、施工時、維持管理時、モニタリング時など、それぞれの分野・段階で整備・収集されたインフラに関する情報を一元的に扱うためのルール等を付与した社会資本情報プラットフォームを構築する。これにより、社会資本の状況の「見える化」を推進し、施設の長寿命化計画等に基づく効率的な維持管理を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：160百万円】</p>		
施策等の目的	<p>国や地方公共団体等が所有する社会資本に対して、全国にある同種構造物のデータ等を統一的に分析することで劣化等を早期に把握し、管理や長寿命化計画に反映することで、社会資本の維持管理コストの削減・平準化の実現や地域防災計画の策定などの行政の企画立案の効率化を促すことで、戦略的な維持管理・更新を推進する。</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	30 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	社会資本情報プラットフォームの構築及び運用の開始	
	目標値	—	
	目標年度	平成27年度	
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期などに集中整備され、今後急速に老朽化することが懸念されることから、真に必要な社会資本整備とのバランスをとりながら、戦略的な維持管理・更新を行うことが喫緊の課題となっている。 しかし、点検情報を含めたインフラに係る情報の管理が共通のルールを持たず、データベースも散在しているため、情報の統一的な取り扱いが困難な状況である。</p> <p><b>ii 原因の分析</b> 社会資本情報は膨大であり、これまで施設毎に管理されていたためデータベース化が施設分類ごとに大きく異なり、施設横断的に情報を共有するに至っていない。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> インフラに係る情報が共通のルールを持たず、データベースも散在してい</p>		



	<p>るため、インフラに係る情報の現状把握と統一的取り扱いのルールを検討が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>社会資本に係る情報の統一的取り扱いのためのルールの検討と社会資本情報プラットフォームの構築を行う。</p>
社会的ニーズ	今後社会資本の維持管理のための費用は増加することが見込まれており、戦略的な維持管理を進める上で施設情報を一元的に把握することが求められている。
行政の関与	大半のインフラの管理者は、国や地方公共団体といった公的主体である。維持管理・更新に関する情報の取り扱い方法等の検討は、行政が管理ニーズを踏まえて行う必要がある。
国の関与	各地方公共団体の管理するインフラを含むプラットフォームの構築は、国が先導して行うほかない。

施策等の効率性	<p>本施策による以外に施設横断的に情報を共有することは、困難である。</p> <p>一方、本施策によれば、情報の統一的な扱いが可能となり、国や地方公共団体等が保有する社会資本の維持・管理コストの縮減、平準化に寄与することになり、限られた財源の中で戦略的な維持管理が可能となる。</p>	
費用	160百万円	
効果	施設横断的な情報の共有が可能となる。	
代替案との比較	概要	—
	費用	—
	効果	—
	比較	—

<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、社会資本情報にひも付けた検索機能を有する社会資本情報プラットフォームが構築され、日本全国から各自治体が保有する社会資本と同ケースの社会資本の事例を探ることができるようになることから、効率的に維持管理手法等の比較・検討が可能となり効果的な維持管理の企画を促す効果が期待される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）において、インフラ情報のデータベース化を推進し、インフラ維持管理・更新情報プラットフォームの一部運用開始、2015年以降機能強化を図りつつ、本格運用へ移行するとされている。</p> <p>○世界最先端IT国家創造宣言（平成25年6月14日閣議決定）において、社会インフラの維持管理・更新に必要なデータを統一的に扱うプラットフォームを構築、2015年以降機能強化を図りつつ、本格運用へ移行すると共に施設管理者や国民への「見える化」を推進するとされている。</p> <p>○社会資本整備審議会・交通政策審議会中間答申（平成25年5月）において、国は大きな視野を持った検討や地域共通の課題の検討等、維持管理・更新に係る技術開発の中心を担うべきとされている。</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	モニタリング技術の開発・活用検討		
担当課	大臣官房技術調査課 総合政策局技術政策課	担当課長名	田村 秀夫（技術調査課） 吉田 正彦（技術政策課）
施策等の概要	<p>我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期などに集中整備され、今後急速に老朽化することが懸念されることから、真に必要な社会資本整備とのバランスをとりながら、戦略的な維持管理・更新を行うことが喫緊の課題となっている。</p> <p>このため、モニタリング技術について、社会資本の維持管理等に対するニーズを踏まえたIT等の先端的技術の適用性等を、インフラでの実証等により検証する。（予算関係） 【予算要求額：30百万円】</p>		
施策等の目的	IT等を活用したモニタリング技術の適用性を検証することで、現場への導入を促進し、インフラ管理の安全性、信頼性、効率性の向上を図る。		
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	30 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	モニタリング技術の実証、検証の取組の着実な実施		
目標値	—		
目標年度	平成30年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>高度経済成長期に集中的に整備したインフラについては老朽化が進んでおり、モニタリング技術等を活用した適切かつ効率的な維持管理・更新を実施する環境を整備する必要がある。このような中、センサー等の活用により、様々なインフラの損傷度等をデータとして把握・蓄積・活用し、早期の異常検知により事故を未然に防ぎ最適な時期に最小限のコストによる補修によってトータルライフサイクルコストが最小化されている社会の実現が求められている。</p> <p>しかし、現実には、データを把握するためのセンサーの導入が試行的に始まったばかりであり、データの蓄積が進んでいない。新技術の安全性・信頼性・経済性も確立しておらず、点検・補修の大宗は人によって行われている状況にある。</p>		

	<p><b>ii 原因の分析</b> 現状は、センシング技術等の要素技術の開発は進んでいるものの、現場における活用は不十分である。センシング技術等の要素技術が必ずしもインフラの特性を踏まえたものとなっておらず、加えてモニタリングによって得られるデータと構造物等の変状との関係性が不明確である。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> モニタリング技術がインフラの維持管理の安全性・信頼性・効率性にどのように寄与するかを明らかにする必要がある。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b> モニタリング技術について、社会資本の維持管理等に対するニーズを踏まえたIT等の先端的技術の適用性等を、インフラでの実証等により検証する。</p>
社会的 ニーズ	高度経済成長期などに集中整備されたインフラが今後急速に老朽化することが懸念されることから、インフラ管理の安全性、信頼性、効率性の向上を実現することが求められている。
行政の関与	大半のインフラの管理者は、国や地方公共団体といった公的主体であることから、維持管理・更新に関する検討は、管理責任を有する行政が管理ニーズを踏まえて行う必要がある。
国の関与	インフラの老朽化対策は全国的な課題であるため、国が主体的に取り組む必要がある。また、社会資本整備審議会・交通政策審議会中間答申（平成25年5月）においても、国は大きな視野を持った検討や地域共通の課題の検討等、維持管理・更新に係る技術開発の中心を担うべきとされている。

施策等の 効率性	<p>国が本施策による先端的技術の検証等を行わず、地方公共団体や民間の取組に委ねた場合には、先導的技術の導入が十分に進むことはない。</p> <p>一方、本施策によれば、国や地方公共団体等が保有する社会資本の維持・管理コストの縮減、平準化に寄与することになり、限られた財源の中で戦略的な維持管理が可能となる。</p>	
費用	30百万円	
効果	モニタリング等に係る先導的技術の導入が進む。	
代替案との比較	概要	—
	費用	—

	効果	—
	比較	—
施策等の有効性		本施策の実施により、モニタリング技術のインフラ分野における適用性が明らかとなり、現場での活用促進が見込まれる。
その他特記すべき事項		<p>○科学技術イノベーション総合戦略（平成25年6月7日閣議決定）において、効率的に構造物の劣化・損傷等を点検・診断する技術やインフラを補修・更新する技術等の開発を推進し、近年進むインフラ老朽化にもコスト・安全性のバランスを鑑みて戦略的に対処することが可能となり、長期にわたり安心してインフラを利用できる社会を目指すとされている。</p> <p>○日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）において、インフラ情報のデータベース化を推進し、インフラ維持管理・更新情報プラットフォームの一部運用開始、2015年以降機能強化を図りつつ、本格運用へ移行すること、非破壊検査等の新技術を点検・保守に順次導入すること、及びモニタリング技術の高度化、ロボットによる点検・補修技術の開発等による効率的・効果的なインフラ維持管理・更新を実現するとされている。</p> <p>○世界最先端IT国家創造宣言（平成25年6月14日閣議決定）において、社会インフラの維持管理・更新に必要なデータを統一的に扱うプラットフォームを構築、2015年以降機能強化を図りつつ、本格運用へ移行すると共に施設管理者や国民への「見える化」を推進及び劣化・損傷箇所の早期発見、維持管理業務の効率化つながるセンサー、ロボット、非破壊検査等の技術の研究開発・実証等を推進するとされている。</p> <p>○平成31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	次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進		
担当課	総合政策局 公共事業企画調整課	担当課長名	課長 山内 正彦
施策等の概要	<p>社会インフラの老朽化対策や大規模災害対応のため、社会インフラの現場ニーズに基づき、国内外の異分野も含めた技術シーズを踏まえ、「維持管理・災害対応（調査・施工）」の3つの重要な場面におけるロボットについて、現場での検証を通じ、開発・導入を推進する。（予算関係） 【補正予算額：330百万円】</p>		
施策等の目的	<p>2030年までに、持続的に生活や産業を支えるインフラを低コストで実現し、また災害による被害を最小化できる社会の実現を目指す。</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	30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	次世代社会インフラ用ロボットの現場への導入		
目標値	-		
目標年度	平成29年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b> 社会インフラの適確な維持管理・災害対応を進めるためには、厳しい財政状況の中で、より効果的・効率的な維持管理・災害対応を実現する技術の導入を推進することが重要である。しかしながら、現状では、足場設置による橋梁点検や、潜水土によるダムの中点検等、時間とコストを要し、さらに危険を伴う方法で維持管理を行っている。</p> <p><b>ii 原因の分析</b> このような時間とコストを節減し、危険を回避するためには、社会インフラ用ロボットの導入が求められるが、社会インフラ用ロボット等の効果的・効率的な維持管理・災害対応の実現が期待される新技術については、現場への導入が十分でない。</p> <p><b>iii 課題の特定</b> 効果的・効率的な社会インフラ用ロボットの開発・導入には、現場ニーズを適確に把握し、より実態に即した研究開発を行うことが</p>		

	<p>求められるが、民間業者には短期的に利益が見込めない研究開発に投資する経済的余裕がない。このため、経済的問題により社会インフラ用ロボットの研究開発に投資できない民間業者に対し、現場ニーズを適確に踏まえ、現場での検証を通じた研究開発・導入を支援するための実施方策を確立することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>社会インフラ（道路及び河川・砂防等）の現場のニーズと共に、国内外の異分野も含めたロボット技術に係る技術シーズを調査・整理し、維持管理及び災害用のロボット開発・導入重点分野を設定する。設定したロボット開発・導入重点分野について、開発・導入目標を明確化し、ロボット開発提案を公募・選抜する。選抜した開発提案について、現場への適用性の評価・検証を行い、実戦で役立つロボットへの改良を促進、支援する。</p>
社会的 ニーズ	<p>なお、日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）においても、「センサーやロボット、非破壊検査技術等による点検・補修の信頼性・経済性が実証出来たことから、順次、これらの新技術を導入する」としている。東日本大震災や笹子トンネル天井板落下事故を受けて、社会インフラの全国的な老朽化の進行及び地震・風水害等の災害に対する備えは喫緊の課題であるため、社会的な要請は大きい。</p>
行政の関与	<p>本施策は社会インフラの維持管理及び災害対応を如何に効果的・効率的に行うかを検討するものであり、管理者である行政機関が実施すべきである。</p>
国の関与	<p>社会インフラの老朽化及び大規模災害への対応として、地方公共団体等の各管理者が個別にロボット開発を行うことは非効率であり、国が共通的なニーズ・シーズに基づく開発・導入を率先して行い、他の管理者へ普及を図ることが必要。</p>

施策等の 効率性	<p>本施策により次世代社会インフラロボットを開発・導入することで、社会インフラの効率的・効果的な維持管理の実現及び予防保全的措置によるライフサイクルコストの低減及び、災害への迅速且つ的確な対応による被害の軽減が図られる。以下のような研究開発に費用がかかったとしても、従来の方法とした場合のトータルとしての膨大な維持管理コストに鑑みれば、本施策を実施することが効率的である。</p>	
費用	<p>330百万円（平成25年度補正予算額） 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進</p>	
効果	<p>社会インフラの効率的・効果的な維持管理の実現及び予防保全的措置によるライフサイクルコストの低減及び、災害への迅速且つ的確な対応による被害の軽減が図られる</p>	
代替案との比較	概要	—
	費用	—

	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、社会インフラの効率的・効果的な維持管理の実現及び予防保全的措置によるライフサイクルコストの低減及び、災害への迅速且つ的確な対応による被害の軽減が図られることが想定される。</p> <p>したがって、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>	
その他特記すべき事項	<p>○科学技術イノベーション総合戦略（平成25年6月7日閣議決定）において、「効果的、効率的に構造物の劣化・損傷等を点検・診断する技術やインフラを補修・更新する技術、インフラの構造材料の耐久性を向上させる技術等の開発を推進する。」としており、今後は社会実装に向けた主な取組として、フィールドを活用した技術開発の実用性の検証と公共調達における先導的導入を図っていく必要がある。</p> <p>○日本再興戦略（平成25年6月14日閣議決定）において、「センサーやロボット、非破壊検査技術等による点検・補修の信頼性・経済性が実証出来たことから、順次、これらの新技術を導入する」としており、安全で強靱なインフラが低コストで実現されている社会に向け、IT等を活用したインフラ点検・診断システムの構築を推進していく必要がある。</p> <p>○世界最先端IT国家創造宣言（平成25年6月14日閣議決定）において、「センサー、ロボット、非破壊検査等の技術も活用することにより、社会インフラの実態を正確に把握・蓄積し、それらを活用することにより、社会インフラを安全により長く利用できることにつなげ、世界でもっとも安全で経済的な社会インフラを実現する」とし、「劣化・損傷個所の早期発見、維持管理業務の効率化につながるセンサー、ロボット、非破壊検査等の技術の研究開発・導入を推進する」との方針が示されている。</p> <p>○平成30年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>	



政策アセスメント評価書（個票）

施策等	新たな地域課題に対応した広域連携の推進 （エンジン都市圏を核とした周辺都市圏との広域連携の推進）		
担当課	国土政策局 広域地方政策課	担当課長名	課長 白石 秀俊
施策等の概要	<p>これまでの広域圏における交流・連携に加え、地域ブロックの成長の核となるエンジン都市圏と周辺都市圏との交流・連携や、産学金官による先進的な広域連携主体による取組を支援し、新たな地域課題に対応した広域連携による地域づくりを推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：100百万円】</p>		
施策等の目的	<p>平成21年度の国土形成計画策定時から、国土を取り巻く状況が大きく変わっている中で、今後の国土政策を考えるにあたっては、これまでの2層（生活圏・地域ブロックレベル）の広域圏における施策に加え、地域ブロックの成長の核となるエンジン都市圏と周辺都市圏が互いに交流・連携を促進することにより、ブロック全体を成長させていくための施策や、産学金官が参画する広域連携主体による取組の推進を図っていくことにより、新たな地域課題に取り組む先導的な広域連携を促進することが必要とされているところである。</p> <p>このため、各都市圏が持つ強みを可視化し、その強みを効果的に活かすための新たな広域連携への取組み方を示し、各都市圏・主体が有機的に連携した地域づくりを推進することを目的としている。</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	37 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	—		
検証指標	エンジン都市圏を核とした周辺都市圏との広域連携の取組状況		
目標値	—		
目標年度	平成31年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>各地域・主体が有機的に連携し、相互に強みを活かす地域づくりが必要とされるが、地域のイニシアティブによる多様かつ戦略的な地域づくりへの対応という新たな地域課題に対応した広域連携がなされていない。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>各都市圏の現状評価が不十分であり強みが可視化されていないこと、及び他都市圏との連携について分析・整理が不十分であるとともに、地域ブロックにとらわれず、かつ多様な先進的な主体によって実施されている広域連携に関する取組の効果検証が不足していること等により、新たな地域課題に対応した広域連携が果たされていない。</p>		

	<p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>各都市圏の現状評価により強みを可視化し、また都市圏間の連携を分析することにより、抽出された強みを効果的に活かす新たな広域連携のあり方について検討を行う必要がある。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>各都市圏の現状分析等を行うとともに、地域の成長の核となるエンジン都市圏及び周辺都市圏の持つ強み・弱みを抽出し、それら各都市圏の特徴を活かした広域連携施策について定量的な分析を含め検討を行う。</p> <p>また、その広域連携施策に取り組む主体として、産学金官で組織された先進的な協議会等による地域づくりの推進を支援し、新たな地域課題に対応した新たな広域連携による地域づくりを推進する。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>○「経済成長のエンジンとしての大都市の国際競争力を高めるとともに、地域の生活・経済活動の中心となる地方都市の活力を維持・向上することが重要。」（「第7回経済財政諮問会議（平成25年3月26日開催）」資料4 太田臨時議員提出資料）</p> <p>○「国は、英国のLEP制度を参考に、産学金官が参画する協議会等による優先順位付を前提に地域の総意工夫を国が支援する仕組みを検討する必要がある。」（「第10回経済財政諮問会議（平成25年5月7日開催）」資料4 21世紀型の社会資本整備に向けて（有識者議員提出資料））</p> <p>○「国際競争力のある大都市を形成する。官民の地域の多様な関係者が連携して地域の戦略に基づき、民間の知恵や資金を活かした都市再生を、多様な支援策を通じて推進する。人口減少や高齢化が進展する地方都市においては、上記の連携を活かし、民間の知恵や資金を活用しつつ、それぞれの地域戦略に基づき、地域活性化や持続可能な地域づくりに向けた取組を推進する」（「経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～」第2章4.(1)（平成25年6月14日閣議決定））</p> <p>○「産学金官が参画する協議会等を活用し地域のイニシアティブにより、ハードとソフトの施策をパッケージ化する戦略を明確化する。優先順位を付けて民間資金の活用を含め関係者の連携により、戦略を推進する。国は、地域の創意工夫を支援する効果的な仕組みを検討する」（「経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～」第3章3.(2)①（平成25年6月14日閣議決定））</p>
<p>行政の関与</p>	<p>各都市圏の評価を幅広い観点から実施し、産学金官の多様な主体を活用した新たな広域連携主体のあり方を検討するためには、行政側からの客観的な視点が必要。</p>
<p>国の関与</p>	<p>異なる強みや弱みを持つ各地域に対して、国として総合的な指針を示すことが重要であるとともに、各地域に共通する広域連携に係る隘路を抽出し、共有していく上で国の関与が必要。</p>

<p>施策等の 効率性</p>	
---------------------	--

	費用	【100百万円（平成26年度予算要求額）】 各都市圏の現状評価を各種統計やヒアリングなどから定量的に調査するとともに、産学金官で組織された先進的な協議会等による広域連携地域づくりの推進を支援し、新たな地域課題に対応した広域連携による地域づくりの推進に係る調査費
	効果	各都市圏が持つ強みを可視化し、その強みを効果的に活かすための新たな広域連携への取り組み方について示すことにより、各地域・主体が有機的に連携した地域づくりが期待される。
代替案との比較	概要	各地方公共団体や民間企業等による自己評価や広域連携について、現行制度等を活用した各主体による自主的な取組に委ねることとする。
	費用	各地方公共団体等による自主財源
	効果	各都市圏の強みを活かした広域連携の重要性等については、地方公共団体等においても理解されており、各地域において自主的に実施されている場合もあるが、各都市圏が個別単体に取り組んでいることから、広域的な取組によって解決され得る新たな地域課題に対してアプローチが不足しており、課題が円滑に解決されるとは言い難い。
	比較	全都市圏共通の評価項目によって評価を行うことにより、各都市圏が他の都市圏との優位性を正確に把握でき、各々が強みを活かした広域連携が活発的に行われることが期待されるとともに、先進的な広域連携主体の取組事例について支援を行うことで、同様の取組を行っている他の地域ブロックの広域連携主体への知見の活用・応用が果たされることから、効果的な広域連携の推進を図ることが可能。
施策等の有効性		本施策の実施により、各都市圏が持つ強みを活かした広域連携が主体的に実施されることが期待され、新たな地域課題に対応した広域連携の推進を図る上で有効であるといえる。
その他特記すべき事項		○平成32年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。

## 政策アセスメント評価書（個票）

施策等	新たな地域課題に対応した広域連携の推進 （地域資源の相互補完を通じた交流拡大による広域連携の推進）		
担当課	国土政策局 広域地方政策課	担当課長名	白石 秀俊
施策等の概要	<p>災害対応を含めた多様で柔軟な広域連携体制の構築・推進を図るため、各地域が有する資源の相互補完を通じた交流の拡大を図り、地域が自立・発展するネットワーク型の広域連携による地域づくりを推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：84百万円】</p>		
施策等の目的	各地域が抱える課題の特性に応じた交流拡大を促進し、災害対策を含めた多様で柔軟な広域連携体制の構築・推進を図ることを目的とする。		
政策目標	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
施策目標	37 総合的な国土形成を推進		
業績指標	-		
検証指標	地域資源の相互補完を通じた交流拡大による広域連携の取組状況		
目標値	-		
目標年度	平成26年度		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>近い将来、南海トラフの巨大地震や、首都直下地震等の発生が懸念されている中、日頃から各地域の多様な主体が相互に連携し、資源を補完し合う広域的な連携体制の構築が必要であるが、各地域においては広域的な連携を行うに当たり、ノウハウ不足、連携主体が見つからない等、多様な課題に直面している。</p> <p>特に、広域的な連携を目指すに当たっては、各地域そのものが広域災害に対する意識を日頃より高める必要があるとともに、連携を継続していくためには各地域が抱える課題の特性に応じた体制を構築することが重要である。</p> <p>昨今の地域をとりまく状況においては、限られた地域資源を活用しながら、人口減少下を意識した地域活性化を目指す必要があり、その解決方法として交流人口の促進が地域活性化の有効な解決策となり得ると考えられる。</p> <p>具体的には「都市の高齢者の人材・資産を活用した広域連携」や「都市の若者（大学等）の人材・知識を活用した広域連携」といった人材の送り手側、受け手側のより具体的かつ個別のニーズに基づき互いの資源を補完し合う連携の取組については、案件の醸成・作り込みによって高い連携効果が期待できるものの、現在、他地域のニーズの包括的な情報収集が困難</p>		

	<p>であることや、連携ニーズのマッチング等の観点から先進的な取組が一部において検討されているに留まり、普及には至っていない。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>各地域・多様な主体が相互に連携し、資源を補完し合う新たな地域連携が進まない理由として、効果の見えにくさ、各地域の課題や必要な資源等に関する情報不足やマッチングの機会の欠如、人材不足等の原因がある。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>広域的な巨大災害に備えるためには、日頃から各地域・多様な主体が相互に連携し、資源を補完し合う広域的な連携体制の構築が必要であり、そのためには目標とするモデル事例の着実な実施、ノウハウの共有等や各地域のニーズのマッチング等の環境整備が必要である。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>平成25年度に実施中の「広域的な地域間共助推進事業」の取組において取り上げた「日頃からの地域活性化の取組において顔の見える関係を構築し災害時の助け合いの取組を進めるための調査」を発展させ、複数都市間での広域連携を念頭に置いた、より規模の大きい多様な主体間の連携について対象とした調査を行う。日頃からの連携にあたっては、米国等海外で実績があり地域連携に貢献している「都市の高齢者の人材・資産を活用した広域連携」や「都市の若者（大学等）の人材・知識を活用した広域連携」についてテーマとして新たに加え、交流人口の拡大を念頭においた調査を実施する。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>○「地域活性化策を推進することにより、地域がそれぞれの特色を発揮し有機的な交流・連携を深め、地域が直面している危機を突破し、地方の経済を取り戻し、国土の近郊のとれた発展を実現することを目指す必要がある。」（日本経済再生に向けた緊急経済対策（H. 25. 1. 11閣議決定））</p> <p>○「地方公共団体だけでなく、多様な階層で地域間連携を図っていくことが防災力の向上に向け有効であると考えられる。」「被災地の支援を検討する場合、国、地域ブロック、地方公共団体、企業、個人等の各段階における主体同士が連携した広域的な取組が重要であり、その実効性を高めるには防災協定の締結など災害時のための準備だけではなく、通常時からの交流・連携が有効であると考えられる。」（災害に強い国土づくりへの提言（H. 23. 7. 26. 国土審議会政策部会防災国土づくり委員会））</p> <p>○「大規模な災害においては、国や地方公共団体が行う「公助」、国民一人一人や企業等が自ら取り組む「自助」、地域の人々や企業、団体が力を合わせて助け合う「共助」がともに重要である。」（復興への提言（H. 23. 6. 25東日本大震災復興構想会議））</p> <p>○アクションプランのテーマとして「国民の健康寿命の延伸」「若者・高齢者の活躍推進」が取り上げられている。また、都市部での高齢者対策としての地域包括ケアシステムの構築として「都市部での急速な高齢化の進</p>

	<p>展に対して、住まい、生活支援、介護などのサービス提供確保方策（民間企業や互助の活用、住宅・施設サービス整備の課題等）、地方での都市部高齢者の受入時の課題と対応策等について、有識者と自治体関係者で構成する検討会で検討を進める必要がある」（日本再生戦略（H. 25. 6. 14 閣議決定））</p> <p>○「地域における課題解決や地域活性化の上で重要役割を果たしているNP0の活動、ソーシャルビジネス等を、人材、資金、信頼性向上の点から支援するため、中間支援組織の体制強化や地域における協力・連携体制の整備等を推進する必要がある」（経済財政運営と改革の基本方針（H. 25. 6. 14 閣議決定））</p>
行政の関与	<p>広域連携に関する効果の見えにくさや各地域ニーズやマッチングに関する情報の不足があり、成功事例の育成・普及の観点から行政の関与が不可欠。</p>
国の関与	<p>広域的な巨大災害に備えた防災や地域間交流及び地域活性化の促進等、地域を越えた広域的観点から、各地域・多様な主体が地域間で日頃から相互に連携・交流する関係を構築し、全国に普及させることが重要であるとともに、各地域に共通する広域連携に係る隘路を抽出し、共有していく上で国の関与が必要。</p>

施策等の 効率性		<p>地方公共団体間の自主的な取組に委ねた場合、広域的な地域間連携の重要性等は地方公共団体等でも理解されており、個別の取組がなされているところであるが、災害に強い国土・地域づくり等の観点を含め、多様な主体と共同した「地域間連携」は、その効果の見えにくさ、他地域の地域資源に関する情報不足、人材不足等の理由から課題が円滑かつ効果的に解決されるとは言い難い。自治体間の取組によっても、ある程度広域連携の取組は進展することは考えられるが、その結果の全国への展開・普及という観点が希薄であり、効果は限定的である。一方、本施策によれば、下記費用はかかるものの、国が地域間連携、交流人口拡大の推進の観点から全国各地の事例を対象とした検討、比較を行うことにより、各案件の長所、短所等も相対的かつ客観的に把握可能となり、全国への効率的かつ効果的な普及施策の展開が期待できる。</p>
	費用	<p>【84百万円（平成26年度予算要求額）】 協議会設立（ワークショップ等）、活動計画の策定（データ収集・分析、専門家招聘、アンケート等）、活動計画に基づく具体的取り組みの実施（活動周知のための広報、運営費等）のための費用</p>
	効果	<p>国としてモデル案件の調査を実施し、ノウハウの・課題等を抽出、事例集の作成や報告会を通じ、全国への普及が図られるが、今後、全国で地域資源の相互補完を通じた交流拡大による広域連携の取組を行う際、効果的かつ効率的な実施が期待される。</p>
	概要	—

代替案との比較	費用	—
	効果	—
	比較	—
施策等の有効性	本施策の実施により、多様な主体による広域的な地域間連携が促進され、地域活性化や災害に強い国土形成の推進を図ることが可能。	
その他特記すべき事項	平成27年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。	