

平成21年度予算概算要求時に実施した政策アセスメントにおける事後検証

No	施策等名	ページ
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		
1	海岸漂着ゴミによる海岸保全施設の機能低下防止対策の推進	1
政策目標3. 地球環境の保全		
2	内航海運省エネ化促進調査事業	3
政策目標4. 水害等災害による被害の軽減		
3	静止地球環境観測衛星の整備	6
4	火山監視・情報センターシステムの機能強化	9
5	地球温暖化に関する観測・監視体制の強化	12
6	ライフサイクルコストの縮減に向けた河川管理施設の戦略的維持管理	15
7	超過洪水に対応するための既設ダムの治水機能増強	18
8	気候変動に伴う集中豪雨の頻発・激化に対応する流域対策の推進	21
9	甚大な土砂災害が発生した地域における抜本的な土砂災害対策の強化	24
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	国産旅客機の開発に伴う新たな安全審査方式の導入	27
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	観光振興拠点となる旅客船ターミナル等の整備	30
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		
12	モビリティサポートの推進	33
その他		
13	大規模な河川災害対策の推進	36
14	タクシー事業の構造改善に関する調査	39

平成23年度予算概算要求時に実施した政策アセスメントにおける事後検証

No	施策等名	ページ
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		
15	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	42

※平成24年度補正予算に実施した政策アセスメントにおける「災害対応を円滑に実施するための取組を行う地域の建設企業への支援」については、事業実施期間終了後に事後検証を予定していたところであるが、当該事業が平成26年度末まで延長したため、平成26年度に事後検証を実施する時期を先送りし、検証することとする。

平成19年度に実施した規制の事前評価における事後検証

No	施策等名	ページ
16	気象業務法の一部を改正する法律案	46
17	空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案	51

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概要要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 7】		
施策等	海岸漂着ゴミによる海岸保全施設の機能低下防止対策の推進		
担当課	水管理・国土保全局海岸室	担当課長名	五道 仁実
施策等の概要	<p>各海岸によって漂着ゴミの種類等や対応及び地域住民との関わり方などが異なり、画一的な手法で課題の解決を図ることは困難なため、海岸や地域の特性に応じた対応方法の検討が必要である。そのため海岸特性等と対応方法の類型化を図り、各対応方法の課題やその解決方法の検討を行い、各海岸管理者が使いやすいメニューを提示する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：10百万円】</p>		
施策等の目的	海岸漂着ゴミに対し、海岸管理者が効率的な対応をすることにより、海岸漂着ゴミによる海岸保全施設の機能低下を防止する		
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	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な污水处理の確保、下水道資源の循環を推進する		
業績指標	-		
検証指標	効果的な海岸漂着ゴミ対策を行うため、簡易的な方法で海岸漂着ゴミの発生起源等を定量的に評価する手法についてとりまとめる		
目標値	-		
目標年度	-		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>平成21年度7月に、海岸漂着物対策の推進を図ることを目的として、「美しく豊かな自然を保護するための海岸における良好な景観及び環境の保全に係る海岸漂着物等の処理等の推進に関する法律」（海岸漂着物処理推進法）が成立し、本法律及び基本方針に基づき、国や地方公共団体、地域住民、民間団体の多様な主体が連携し、効率的・効果的な漂着ごみの処理に向けた取組を行っているところ。</p> <p>全国の海岸に漂着するゴミの種類や量には、海岸により特性が大きく異なっており、効果的な漂着ゴミ対策を行うためには、まず漂着ゴミの発生起源を含めた種別構成及び量を把握することが重要となる。このため、平成21年度に写真による漂着ゴミの総量把握や種別分類による発生起源（水域・陸域、国内外等）の評価手法等について検討を行い、現地調査による検証や有識者の意見も踏まえ、簡易的な方法で漂着ゴミの発生起源等を定量的に評価する手法についてとりまとめたところ。本手法を活用することにより、海岸管理者等による漂着ゴミ等の発生起源を含めた経年的な簡易調査が可能となり、効率的な海岸漂着物対策の実施に寄与できる。</p>		
その他特記すべき事項	特になし		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 7】

施策等名	海岸漂着ゴミによる海岸保全施設の機能低下防止対策の推進	担当課 (担当課長名)	河川局海岸室 (室長 野田 徹)
施策等の概要	各海岸によって漂着ゴミの種類等や対応及び地域住民との関わり方などが異なり、画一的な手法で課題の解決を図ることは困難なため、海岸や地域の特性に応じた対応方法の検討が必要である。そのため海岸特性等と対応方法の類型化を図り、各対応方法の課題やその解決方法の検討を行い、各海岸管理者が使いやすいメニューを提示する。(予算関係) 【予算要求額：10百万円】		
施策等の目的	海岸漂着ゴミに対し、海岸管理者が効率的な対応をすることにより、海岸漂着ゴミによる海岸保全施設の機能低下を防止する。		
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	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	-		
業績指標の目標値(目標年次)	-		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○海岸に漂着する大規模な流木及びゴミ等処理するため、これまで補助事業(「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」)の拡充を図ってきたが、小規模な漂着ゴミに対しては支援が難しいのが現状。(=目標と現状のギャップ)</li> <li>○漂着ゴミ対策のより一層の充実を図るためには、小規模な漂着ゴミに対する効率的な対応の検討が必要。(=原因分析)</li> <li>○漂着ゴミは海岸により多種多様であり、実態的に対応主体や補助の方法などの制度内容は一律ではないため、その地域に適した対応方法の検討が必要。(=課題の特定)</li> <li>○小規模な漂着ゴミについて、海岸や地域の特性に応じた対応方法の検討を行うとともに各海岸管理者が使いやすいメニューの提示をする。(=施策の具体的内容)</li> </ul>		
社会的二一ズ	○海岸の良好な環境を保全するためのみならず、海岸保全施設の機能低下を防ぐためにも、小規模な漂着ゴミについての対応が望まれている。		
行政の関与	○海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	○海岸保全施設の機能低下を防ぐためにも国の支援が不可欠である。		
施策等の効率性	○各海岸によって漂着ゴミの種類等や対応及び地域住民との関わり方などが異なり、画一的な手法で課題の解決を図ることは困難なため、海岸や地域の特性に応じた対応方法の検討を行うことにより、海岸管理者の効率的な対応が可能となる。		
施策等の有効性	○今後、小規模な漂着ゴミの対応を充実することにより、漂着ゴミ対策のより一層の充実を図り、海岸保全施設の機能低下を防ぐことが可能。		
その他特記すべき事項	平成25年度までに、事後検証を実施。		

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等関係政策アセスメント結果（事前評価票）【No. 12】		
施策等	内航海運省エネ化促進調査事業		
担当課	海事局内航課 海事局海洋・環境政策課	担当課長名	課長 大石英一郎 課長 平原祐
施策等の概要	<p>（1）燃費向上・CO2削減効果のある設備・操船技術の普及促進に資する実証調査や人材の高度化、個別の省エネ診断方法確立の取組を支援する。（予算関係）</p> <p>（2）省エネ効果・環境負荷低減効果の高い船型の調査・開発を行う。</p> <p>【予算要求額：15百万円】【予算額44百万円】</p>		
施策等の目的	燃料油高騰にもかかわらず、内航海運事業者は、荷主に運賃を十分転嫁出来ず、厳しい経営環境にある。また、内航海運は老朽船が多く、省エネ、CO2排出抑制が十分進んでいないので、その普及と促進を図る。		
政策目標	3 地球環境の保全		
施策目標	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う		
業績指標	—		
検証指標	省エネ船舶・省エネ運行の普及・促進		
目標値	—		
目標年度	平成25年度		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>(1) 内航海運省エネ診断推進委員会2回、分科会25回開催し、6隻の実証データに基づく個別船舶の省エネ診断方法の検討等を実施し、「内航船舶における省エネ推進のための実施手順」をとりまとめた。結果、エネルギー削減量年間約40～650Kl、CO2削減効果約3～15%の達成を確認した。加えて、平成22年3月16日に東京において省エネ運航にかかる講習会（内航船舶の省エネ推進セミナー）を開催し、「内航船舶における省エネ推進のための実施手順」及びCO2削減効果のある設備等船舶の省エネ推進に向けた取組みの普及を実施した。</p> <p>(2) 内航海運の環境負荷低減を促進するための船型最適化技術の調査を実施として、研究者、船主団体、オペレータからなる有識者検討会を設置し、オペレータへのヒアリング等を通じて開発する船の主要目等を取りまとめたうえで、499総トン型鋼材運搬船の省エネモデル船型を開発し、水槽試験によって16%以上の二酸化炭素排出量削減を確認した。</p>		
その他特記すべき事項	特になし。		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 12】

施策等名	内航海運省エネ化促進調査事業	担当課 (担当課長名)	海事局内航課 (課長 重田雅史)
施策等の概要	<p>燃費向上・CO<sub>2</sub>削減効果のある設備・操船技術の普及促進に資する実証調査や人材の高度化、個別の省エネ診断方法確立の取組みを支援する。(予算関係) 【予算要求額：15百万円】</p>		
施策等の目的	<p>燃料油価格高騰にもかかわらず、内航海運事業者は、荷主に運賃を十分転嫁出来ず、厳しい経営環境にある。また、内航海運は老朽船が多く、省エネ、CO<sub>2</sub>排出抑制が十分進んでいないので、その普及と促進を図る。</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	検討中		
業績指標の目標値(目標年次)	検討中		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 改正省エネ法においては、省エネ責任者の設置、社内研修の実施、省エネ化できる機器・設備の導入を図ること等によりエネルギー消費原単位を年率1%削減させることを目的としている。内航海運業界では、近年の燃料油高騰にもかかわらず、荷主に運賃を十分転嫁することができず厳しい経営状況となっていること、また、鉄鋼価格の高騰により建造船価格も上昇傾向にあり、代替建造が進まない状況となり、船舶の老朽化が進行。(=目標と現状のギャップ)</li> <li>○ 同法においては、特定輸送事業者(2万総トン数の総船腹量を有する事業者)に限定されているところ、内航海運事業者の99.6%は中小事業者であることから、事業者の自主努力では、十分なCO<sub>2</sub>削減対策が取れない状況。(=原因分析)</li> <li>○ このような現状を踏まえ、有効性かつ即効性のある内航海運における省エネルギー化を推進することが必要である。(=課題の特定)</li> <li>○ これに対応するためには、官民一体となって、内航海運事業者の省エネ診断事業((財)省エネルギーセンターが試行)、社内研修の実施、省エネ化できる機器・設備の導入を図る。(=施策の具体的内容)</li> </ul>		
社会的二一ズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 燃料油価格高騰により、内航海運は、厳しい経営状況にあり、このままでは、燃料消費量を抑えるための減速航行による物流の遅延、運賃転嫁等による物価上昇など、国内経済における生産意欲や消費意欲の減退につながりかねないため、当該施策に対する社会的要請は高い。</li> </ul>		
行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 内航海運は近年の燃料油高騰で大変厳しい経営状況にあるが、内航海運事業者の99.6%は中小事業者であるため、事業者の自助努力のみでは、省エネ化・CO<sub>2</sub>削減を検討・推進するだけの余裕が無い。加えて、技術面、人材面、資金面で大きな制約があるため、省エネ化・CO<sub>2</sub>削減については、ハード・ソフト両面での対策を行政が誘導していく必要がある。</li> </ul>		
国の関与	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本施策は、ほぼ全てを輸入に頼らざるを得ない原油の価格高騰対策であり、国内全体の物流・流通コスト、ひいては物価にも大きく影響を与えるため、国が関与すべき施策である。</li> </ul>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○ 官民が一体となって、燃油価格高騰の影響を少なくする取り組みを行うことにより、内航海運事業者の経営基盤の強化、省エネ化ないし経営努力による物流効率化の推進、物流・流通コスト、ひいては物価の安定化につながる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○ 内航海運事業者にとり、燃油高騰の影響を受けにくくなり、経営基盤の強化が図られることにより、国内物資輸送の安定・物流の効率化に寄与することとなる。また、長距離フェリー業界についても、燃油高騰の影響を受けにくくなることにより、経営基盤の強化が図られ、安定的な国内旅客・貨物輸送に寄与する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○ 経済財政改革の基本方針2008 第5章4. 資源・エネルギーの安定供給（原油価格高騰への抜本的対策）（平成20年7月29日）において取り上げられている。 ○ 平成25年度までに事後検証を実施</p>

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 15】		
施策等	静止地球環境観測衛星の整備		
担当課	気象庁観測部気象衛星課	担当課長名	課長 大林 正典
施策等の概要	<p>平成27年夏までの運用を予定している運輸多目的衛星新2号（ひまわり7号）の気象ミッションの後継機として、頻発する豪雨など極端な気象現象の観測機能を向上させ、また地球温暖化など地球環境の監視機能を強化させた静止地球環境観測衛星（静止気象衛星「ひまわり」8号・9号）を整備する（予算関係）。</p> <p>【平成21年度予算要求額：7,732百万円】</p> <p>【平成21年度予算額：7,732百万円、平成22年度予算額：7,546百万円、平成23年度予算額：6,814百万円、平成23年度補正予算額：1,044百万円、平成24年度予算額：7,072百万円、平成25年度予算額：7,029百万円】</p>		
施策等の目的	地球温暖化問題における適応策や緩和策の作成に資するため、次期静止気象衛星ではこれまでの防災機能に加え地球観測機能を大幅に強化し、引き続き気象災害の防止・軽減を図るとともに、地球温暖化予測の精度向上などに資する基礎データを提供する。		
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	—		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>平成21年度以来、静止地球環境観測衛星の整備を行い、平成25年度までにひまわり8号の組み立てを完了した。</p> <p>ひまわり8号では、観測頻度を3倍、水平分解能を2倍にすることにより、台風や積乱雲などの監視機能を強化した。また、観測可能な波長帯の種類を5種類から16種類にすることにより、エアロゾル（黄砂等の大気中の微粒子）や海面水温など地球環境の監視機能を向上させた。さらに気象庁は、質・量ともに改善するひまわりの観測データを、豪雨をもたらす積乱雲の早期検知や、より正確なエアロゾル分布の算出などに活用するための技術開発を進めている。</p> <p>本施策は、台風などの気象監視機能の更なる向上により、引き続き気象災害の防止・軽減に寄与する。また、高精度のエアロゾル・海面水温などの基礎データを提供することで、地球温暖化をはじめとした地球環境の監視・予測の精度向上への寄与が期待されており、国民の安全・安心の向上にとって非常に有効なものである。</p>		
その他特記すべき事項	ひまわり8号は、平成26年度に打上げ平成27年夏に観測運用を開始、ひまわり9号は平成28年度に打上げて平成29年度に待機運用を開始する計画である。		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 15】

施策等名	静止地球環境観測衛星の整備	担当課 (担当課長名)	気象庁観測部気象衛星課 (課長 川津拓幸)
施策等の概要	<p>○平成27年夏までの運用を予定している運輸多目的衛星新2号(ひまわり7号)の気象ミッションの後継機として、頻発する豪雨など極端な気象現象の観測機能を向上させ、また地球温暖化など地球環境の監視機能を強化させた静止地球環境観測衛星(静止気象衛星「ひまわり」8号・9号)を整備する(予算関係)。 【予算要求額：7,732百万円】</p>		
施策等の目的	<p>○地球温暖化問題における適応策や緩和策の作成に資するため、次期静止気象衛星ではこれまでの防災機能に加え地球観測機能を大幅に強化し、引き続き気象災害の防止・軽減を図るとともに、地球温暖化予測の精度向上などに資する基礎データを提供する。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する		
業績指標	—		
業績指標の目標値(目標年次)	—		
施策等の必要性	<p>○静止気象衛星「ひまわり」は、昭和52年の1号機による観測開始以来、30年にわたって宇宙からの気象観測を安定して継続してきた。「ひまわり」は洋上の台風監視にとって欠かすことのできない重要な観測手段であり、台風の進路予測や集中豪雨監視・予測等においても不可欠のものである。</p> <p>○また「ひまわり」の観測結果は、即時に提供され国民の安全・安心においても重要な役割を果たしている。また、アジア太平洋の30カ国における自然災害の防止にも貢献している。</p> <p>○近年、集中豪雨などの局地的な激しい気象現象による災害が頻発しており、こうした災害を防止・軽減するためにはこれらの現象をもたらす積乱雲の発達をいち早く捉えて監視し、適時的確に防災気象情報を発表して警戒を促していく必要がある。</p> <p>また、先般の洞爺湖サミットの成果文書や6月27日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2008」には気候変動等の観測を強化する方針が盛り込まれ、我が国でも地球温暖化をはじめとする地球環境の監視強化が急務となっているが、「ひまわり」が行っている衛星気象観測では地球環境の監視の観点からは必ずしも十分なデータとは言えない。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○現在の衛星では30分間隔で雲の状態を、昼間の観測が可能な可視画像で1km、夜でも観測可能な赤外画像で4kmの水平分解能で観測しているが、これらの頻度・水平分解能での観測では数十分程度で急激に発達する積乱雲を小さな発生段階から捕捉・監視することは困難であることが挙げられる。(なお、気象レーダーやアメダスではそれぞれ雨粒や降った雨そのものを観測するため、これらの観測手段では積乱雲が発達して豪雨になる状態になってからしか探知できない)</p> <p>また、雲や水蒸気の分布といった地球環境監視における基礎的なデータを30年以上にわたって観測・蓄積しているが、それに加え今後はエーロゾル、オゾン全量、雪氷域、海水域や海面水温の分布状況といった地球環境の現状をより詳細に把握するための観測データも重要にな</p>		



	<p>ってきている。(=原因分析)</p> <p>○そのため、平成 27 年度から運用予定の後継衛星については、最新の観測技術に基づいて集中豪雨等の観測機能や地球環境の監視能力を強化・向上させ、気象災害の防止・軽減を図り、地球温暖化予測の精度向上などに資する必要がある。また、後継衛星の製作には最低でも 5 箇年を要するため、平成 21 年度には後継衛星の製作に着手する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○観測頻度を 3 倍 (10 分間隔)、水平分解能を 2 倍 (可視画像 0.5km、赤外画像 2km)に向上させることにより集中豪雨等の観測機能を強化し、観測可能な波長帯の種類を 3 倍以上に増加させてエーロゾル、雪氷域、海水域および海面水温等の分布状況などの地球環境の監視能力を向上させた静止地球環境観測衛星 (静止気象衛星「ひまわり」8号・9号) 整備を 21 年度から着手する必要がある (=施策の具体的内容)。</p>
社会的ニーズ	○静止気象衛星「ひまわり」による観測は注警報等の防災気象情報の適時的確な発表に不可欠であり、また、観測成果である衛星画像は台風接近時はもとより平常時においてもテレビの天気予報等で広く一般に日常的に利用されており、社会的ニーズは高い。
行政の関与	○災害対策基本法及び気象業務法に基づき、災害の予防に不可欠な衛星による気象観測は行政が自ら実施すべき施策である。また、衛星を自ら運用して地球環境を長期間継続的に監視してその成果を社会に還元するのは民間の事業としては成り立ちにくく、引き続き行政として行うのが適当である。
国の関与	○前項記載の通り衛星による気象観測は行政が行うべき施策であり、実施主体としては 30 年に渡り当業務を行ってきた気象庁が適当である。
施策等の効率性	○静止気象衛星「ひまわり」は、アジア・太平洋域の台風や雲等の状態を宇宙から高頻度で観測することにより災害の防止・軽減に寄与することの出来る唯一の観測手段であり、他の施策では代替することは出来ない。 また、静止気象衛星「ひまわり」の機能を強化して行うことでアジア・太平洋域の地球環境観測を高頻度で継続的に行うことが可能であり、その災害防止等に関わる便益は大変大きく、本施策は十分に効率的であるといえる。
施策等の有効性	○観測の頻度・水平分解能の向上および地球環境監視機能の強化により防災及び地球環境監視に資する観測データを質・量ともに大幅に改善し、気象庁が提供する情報の充実を図ることにより、国民の生命・財産を守り、安全・安心に寄与する。
その他特記すべき事項	○ひまわり 8 号は平成 26 年度に打上げ、平成 27 年度から運用を開始する予定。 ○平成 25 年度までに事後検証を実施。

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 16】		
施策等	火山監視・情報センターシステムの機能強化		
担当課	気象庁地震火山部管理課	担当課長名	課長 上垣内 修
施策等の概要	<p>整備後7年以上を経過し老朽化した火山監視・情報センターシステム（火山活動を監視し噴火警報等を発表するシステム、以下「VOIS」と略す。）を更新する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：230百万円】【予算額：225百万円】</p>		
施策等の目的	<p>データ解析能力を向上させ、迅速・的確な噴火警報を発表するためにシステムを更新する。併せて、効率的なデータ処理とバックアップ体制の構築のために、4センターのシステムの機能を統合し、2か所に再配置して2中樞化を実現する。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する		
業績指標	—		
検証指標	—		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>VOISを平成21年度に更新し、システムを気象庁本庁と福岡センターの2カ所に統合・再配置したことにより、システム資源の集中化と効率化を図ると共に、冗長化により業務継続性を確保することができた。</p> <p>これにより、VOISの機器性能が向上し、関係機関のデータを共有する環境が整備され、またデータ処理手法の高度化を図ることで、迅速な火山活動の評価と的確な噴火警報等の発表を行う体制が強化された。</p> <p>実際に、平成23年1月の霧島山の噴火の際には、現地総合観測班事務所へVOIS端末を設置し、迅速・的確な情報発表や解説の支援及び臨時観測の安全確保のための情報提供に貢献した。</p>		
その他特記すべき事項	特になし		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 16】

施策等名	火山監視・情報センターシステムの機能強化	担当課 (担当課長名)	気象庁地震火山部管理課 (課長 宇平幸一)
施策等の概要	○整備後7年以上を経過し老朽化した火山監視・情報センターシステム（火山活動を監視し噴火警報等を発表するシステム、以下「VOIS」と略す。）を更新する。（予算関係） 【予算要求額：230百万円】		
施策等の目的	○データ解析能力を向上させ、迅速・的確な噴火警報を発表するためにシステムを更新する。併せて、効率的なデータ処理とバックアップ体制の構築のために、4センターのシステムの機能を統合し、2か所に再配置して2中枢化を実現する。		
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	—		
業績指標の目標値（目標年次）	—		
施策等の必要性	<p>○気象庁本庁及び3管区（札幌・仙台・福岡）気象台の火山監視・情報センターでは、VOISを用いて、各火山の地震活動、地殻変動等の火山観測データを24時間監視・解析し、火山活動評価を行い、噴火警報等を発表している。</p> <p>○現在、火山観測データは当該火山を管轄する火山監視・情報センターにしか伝送されていないため、大規模災害などによりセンターが被災した場合、管轄区域内の火山活動の監視ができなくなる恐れがある。</p> <p>○気象庁の火山観測施設がない、あるいは少ない火山については、関係機関データを活用することが火山活動監視に有効であるが、現在、関係機関データを十分に共有する環境が整っていないため、火山によっては火山活動評価に時間を要する場合がある。</p> <p>○噴火警報の精度向上や噴火警戒レベル未導入火山へのレベル導入を進めていく上で、火山活動を監視するとともに多種多様なデータを解析する必要があるが、平成13年度に整備したVOISでは、これらの処理を行うことが困難となってきており、噴火警報等の発表や防災対応に重大な影響を与える恐れがある。また、噴火警報等の発表は確実にを行う必要があるが、現在のシステムではバックアップ機能を備えておらず、業務継続性の確保に問題がある。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○現在のVOISは平成13年度整備であるため、多種多様なデータを解析処理するために今後必要となる処理能力を備えていない。また、各センターのデータ等を互いにバックアップできる能力的余裕がない。（＝原因分析）</p> <p>○全国4箇所のVOISを更新し、機器の性能向上及びデータ処理手法の高度化を図ることが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>○全国中枢システムを気象庁本庁と福岡センターの2カ所に整備することにより、システム資源の集中化と効率化を図ると共に、冗長化により業務継続性を確保する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二一 ズ	○日本は世界有数の火山国であり、近年でも有珠山や三宅島噴火により被害を被っている。このように大きな噴火活動が発生した場合、地方		

	自治体による避難区域の設定などの防災対策の実施を支援するとともに、その対策とリンクした迅速で信頼性の高い噴火警報等の発表や火山活動に関する的確な評価・解説が求められている。
行政の関与	○火山噴火等火山活動に関する顕著な現象は、国民の安全・安心に影響を及ぼすものであり、また、顕著現象による被害を軽減するためには、気象庁の責任において、科学的根拠に基づいて減災に資する情報を提供する必要がある。
国の関与	○火山活動を評価するには、各種の観測データを収集して総合的に評価を行う必要がある。また、火山活動には、県をまたいで広範囲に影響を及ぼすものがある。このため、昨年度改正された気象業務法に基づき、気象庁には、活火山を24時間体制で観測監視し、噴火警報の発表・伝達の義務が課せられ、地方公共団体には、住民等への警報の伝達努力が義務付けられている。地方との役割分担と連携協力がより明確となった気象庁には、一層効果的な防災情報の提供と活用を進める必要がある。
施策等の効率性	○火山監視・情報センターシステムの機器性能の向上、データ処理手法の高度化を行うことにより、迅速な火山活動の評価と的確な噴火警報等の発表を行うことができる。
施策等の有効性	○火山噴火災害の発生のおそれがある段階から、火山観測の成果により火山活動を総合評価し、噴火警報等を発表することにより火山噴火災害を低減できる。 ○システム資源の集中化と効率化を図ると共に、冗長化により、各火山監視・情報センターが被災した場合でも、継続して噴火警報等の発表を行うことができる。
その他特記すべき事項	○平成15年度政策レビュー「火山噴火への対応策－有珠山・三宅島の経験から－」において、「気象庁の火山業務は、有珠山、三宅島噴火対応の経験を経て、火山監視・情報センターの設置、火山活動度レベル（注）の設定により高度化された。今後はこれらを活用し、両噴火の際の成功例を他の活火山についても広めるだけでなく、監視、評価・解析、情報発表、防災支援の各面について、総合的に高度化する必要がある。」 （注：平成19年12月以降は噴火警戒レベルに移行）とされている。 ○平成25年度までに事後検証を実施。

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 17】		
施策等	地球温暖化に関する観測・監視体制の強化		
担当課	気象庁地球環境・海洋部地球環境業務課	担当課長名	課長 佐々木 喜一
施策等の概要	<p>IPCC第4次評価報告書で疑う余地がないとされた地球温暖化に関する監視・予測の情報提供を行うために、海洋気象観測船及び南鳥島等に温室効果ガス等の地球環境に係る観測装置を整備するとともに、地球温暖化対策に資するための気候情報作成・提供システムを整備する（予算関係）。【予算要求額：1,300百万円】【予算額：870百万円】</p>		
施策等の目的	<p>地球温暖化に関する観測・監視体制の強化により、地球温暖化の監視・予測に関する情報を提供し、緩和策・適応策の推進による地球温暖化対策に貢献することを目的とする。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する		
業績指標	—		
検証指標	—		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>平成21年度に、海洋気象観測船に温室効果ガス関連観測装置を整備するとともに、全国5か所に精密日射放射観測装置を整備し、地球温暖化の監視に不可欠である海洋中の二酸化炭素濃度や海水温、日射や赤外放射などの観測体制を強化した。</p> <p>また、同じく平成21年度に整備した気候情報処理システムを活用し、55年間にわたる均質な気候解析データを作成した。</p> <p>これにより、平成22年度以降、順次、日射や海洋の二酸化炭素に関する情報を提供し、地球温暖化予測に不可欠な現象のメカニズム解明に貢献するとともに、地球温暖化により頻度が増加するとされている大雨や猛暑等の極端現象の変化等の評価や季節予報の精度向上に貢献した。また、海洋の二酸化炭素に関する観測、解析結果は、平成25年に公表された気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第5次評価報告書にも引用された。</p>		
その他特記すべき事項	特になし。		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 17】

施策等名	地球温暖化に関する観測・監視体制の強化	担当課 (担当課長名)	気象庁地球環境・海洋部 地球環境業務課 (課長 橋田俊彦)
施策等の概要	<p>○IPCC 第4次評価報告書で疑う余地がないとされた地球温暖化に関する監視・予測の情報提供を行うために、海洋気象観測船及び南鳥島等に温室効果ガス等の地球環境に係る観測装置を整備するとともに、地球温暖化対策に資するための気候情報作成・提供システムを整備する(予算関係)。 【予算要求額：1,300百万円】</p>		
施策等の目的	<p>○地球温暖化に関する観測・監視体制の強化により、地球温暖化の監視・予測に関する情報を提供し、緩和策・適応策の推進による地球温暖化対策に貢献することを目的とする。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する		
業績指標	—		
業績指標の目標値(目標年次)	—		
施策等の必要性	<p>○地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの排出量を削減する緩和策と、温暖化による影響・被害を軽減するための適応策を的確に実施することが重要である。このためには、地域的に詳細で確度の高い温暖化予測が必要であるが、提供されていない。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○地球温暖化の実効的な緩和策・適応策に必要とされる温暖化予測が困難なのは、現状の予測に不確実性があるためである。その不確実性の要因としては、予測モデルに組み込むための温室効果ガスの大気及び海洋中での正確な循環過程等に関する理解不足が挙げられる。また、温暖化予測モデルの出力(ある時刻の気温等)のみでは、地域における具体的な適応策策定のニーズに応じた大雨等の極端現象を含む温暖化の影響等の情報が提供できないという問題がある。(=原因分析)</p> <p>○温室効果ガスの循環等の理解不足を補うためには、その吸収・放出に大きな影響を及ぼす海洋や、大気中における温室効果ガスの高精度な観測を実施する必要がある。また、地域ごとの適応策策定に資するため、予測モデルの出力結果から地域的に詳細でニーズに対応した温暖化の影響等に関する監視・予測情報を作成し適応策策定・実施機関に提供する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○温室効果ガス循環の理解を深めるために、海洋気象観測船に温室効果ガス関連の観測装置を整備し、海洋中の二酸化炭素濃度や水温を北西太平洋域で高精度に観測するとともに、南鳥島等に地球環境にかかる観測装置等を整備し大気中の温室効果ガスの観測を行う。また、気候情報の作成・提供システムを気象庁本庁に整備し、地域ごとの治水・農業等の適応策策定に資する気温・降水量等の情報を提供する。(=施策の具体的内容)</p>		

社会的二一 ズ	○地球温暖化の進行に伴い、気温の上昇や異常気象の増加といった気候変動とともに、社会・経済活動への影響が世界的に懸念されている。地球温暖化の緩和策・適応策の的確な策定が必要であり、そのために詳細で確度の高い温暖化予測が求められている。
行政の関与	○地球温暖化による影響・被害は、治水・利水対策や食料需給対策など国民の安全・安心に影響を及ぼすものであり、地球温暖化対策は複数分野の行政機関が連携・協力して行う必要がある。そのために必要な基礎的情報である温暖化予測情報は、行政が責任をもって提供する必要がある。
国の関与	○地球温暖化による影響・被害は地球上の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、そのような広範囲に及ぶ情報の作成にあたっては、国内外の関係機関と緊密に連携・協力して、国の責務として統一的な手法により行う必要がある。さらに世界的な動きの中で IPCC や気候変動枠組み条約等の関係機関に必要な情報を提供し、途上国等の適応策を支援するのは国の責務である。
施策等の効率性	○地球温暖化がこのまま進行した場合の経済的な損失は、世界の国の国内総生産の5～20%に及ぶという報告があり、また、温室効果ガスの排出を削減したとしても、当分は温暖化が継続し様々な影響が出るとされる。温室効果ガスの濃度を含む温暖化に関する監視情報は削減（緩和策）に寄与するとともに、温暖化による様々な影響を予測することで適応策を支援し、これにより温暖化による経済的な損失を軽減できる。
施策等の有効性	○地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの濃度を含む温暖化に関する監視情報や大雨等の極端現象を含む温暖化による影響の予測情報は、温室効果ガスの排出を削減するための意志決定（緩和策）を促進する重要な材料を提供するものである。 ○また、緩和策を講じたとしても当面の地球温暖化やそれに伴う極端現象の頻発は避けることができないことから、温暖化により影響のある各分野に対して具体的に予想される影響等の情報を提供することは、異常気象等による災害軽減を含む温暖化への的確な適応策の策定・実施を可能とするものである。
その他特記すべき事項	○「経済財政改革の基本方針 2008」で、「気候変動とその影響等把握のための全球の観測・監視体制の強化」に取り組むこととされた。 ○北海道洞爺湖サミットの成果文書では、「気候変動及び水資源管理に関し、観測・予測及びデータ共有を強化」することが言及された。 ○交通政策審議会第10回気象分科会です承された気象庁の今後の地球環境業務の重点施策において、「地球温暖化等の監視・予測には、衛星、観測船・アルゴフロート、地上観測等の信頼性の高い観測が必要不可欠であることから、国内外の関係機関と連携しつつ観測網の維持・強化を図ること」とされた。 ○平成 25 年度までに事後検証を実施。

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 23】		
施策等	ライフサイクルコストの縮減に向けた河川管理施設の戦略的維持管理		
担当課	水管理・国土保全局 治水課	担当課長名	治水課長 山田 邦博
施策等の概要	<p>○ 長寿命化計画の策定に係る補助制度及び河川管理施設機能確保事業費補助を創設する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,278百万円】</p> <p>【予算額：平成21年度1,748百万円、平成22年度：社会資本整備総合交付金2,200,000百万円の内数、平成23年度：社会資本整備総合交付金1,753,900百万円、地域自主戦略交付金の内数、平成24年度：社会資本整備総合交付金1,439,530百万円、地域自主戦略交付金及び沖縄振興公共投資交付金の内数、平成25年度：社会資本整備総合交付金903,136百万円、防災・安全交付金1,045,953百万円及び沖縄振興公共投資交付金の内数】</p>		
施策等の目的	○ ライフサイクルコストを最小化する観点から、既存ストックの長寿命化への取り組みを一層強化するため、河川構造物の長寿命化計画を策定し、一元的に管理する。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	-		
検証指標	河川構造物の必要な機能水準等を確保し、浸水被害を軽減。		
目標値	-		
目標年度	-		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>○長寿命化計画については、平成21年度は全国99施設で策定されており、補助金を一つの交付金に一括した平成22年度以降は社会資本整備総合交付金等により、平成25年度は防災・安全交付金等により支援している。</p> <p>○ 本施策の実施により、河川構造物の必要な機能水準が確保され、浸水被害の軽減に寄与できる。</p>		
その他特記すべき事項			



事前評価票【No. 23】

施策等名	ライフサイクルコストの縮減に向けた河川管理施設の戦略的維持管理	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (課長 中嶋章雅)
施策等の概要	○ 長寿命化計画の策定に係る補助制度及び河川管理施設機能確保事業費補助を創設する。(予算関係) 【予算要求額：1,278百万円】		
施策等の目的	○ ライフサイクルコストを最小化する観点から、既存ストックの長寿命化への取り組みを一層強化するため、河川構造物の長寿命化計画を策定し、一元的に管理する。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	-		
業績指標の目標値(目標年次)	-		
施策等の必要性	<p>○頻発・激化する洪水に対して、水害を最小化するためには、水門、ポンプ設備等の河川構造物の機能を確保していることが必要となる。しかし、河川管理施設の多くは、高度成長時代に整備しており老朽化が進展している状況。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○限られた予算の中で、今後、増大化・集中化する改築・更新費用に対して、計画的に実施する必要があるが、地方財政が悪化する中、その対応には限界がある。(=原因分析)</p> <p>○河川構造物の長寿命化への取り組みを一層強化し、ライフサイクルコストを最小化することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>○河川管理施設の長寿命化計画の策定に必要な補助制度を創設するとともに、更新費用の縮減に向けて事業補助の一元的な管理を実施する。(施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>○近年、集中豪雨の頻発により激甚な浸水被害が発生。</p> <p>○平成17年6月に内閣府により実施された「水害・土砂災害等に関する世論調査」においても「他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在よりもさらに進めるべき」と答えた者の割合が33.1%、「他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在と同程度は進めるべき」と答えた者の割合が34.9%となっており、水害・土砂対策に対するニーズが高いことが明らかとなっている。</p>		
行政の関与	○河川構造物の改築にあたっては、一定の技術基準に基づく必要があり行政の関与が必要である。		
国の関与	○河川構造物の改築を計画的に平準化して推進するためには国の財政及び技術的な関与が不可欠。		
施策等の効率性	○本施策は、長寿命化計画を策定しライフサイクルコストが安価であることを確認して実施することとしており、事業の効率性は確保されている。		
施策等の有効性	○本施策の実施により、河川構造物の必要な機能水準が長期間にわたり確保されること、また、河川構造物の改築にあたっては、一定の技術水準が確保されることから、浸水被害の軽減に寄与する。		

その他特記すべき事項	○社会資本整備審議会河川分科会より、「中期的な展望に立った今後の治水対策のあり方について（答申）」（平成19年6月15日）を受けている。 ○平成25年度までに事後検証を実施
------------	---

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 24】		
施策等	超過洪水に対応するための既設ダムの治水機能増強		
担当課	水管理・国土保全局河川環境課	担当課長名	河川環境課長 渥美雅裕
施策等の概要	<p>○ 地球温暖化に伴う気候変動で発生する豪雨による超過洪水に対応して、堤体の嵩上げ、放流設備の増強など、既設ダムの治水機能向上を目的として堰堤改良事業を拡充する。（予算関係）</p> <p>【予算額：平成21年度 274百万円、平成22年度 358百万円、平成23年度 260百万円、平成24年度 156百万円、平成25年度 92百万円】</p>		
施策等の目的	<p>○ 当該施策導入前の堰堤改良事業は、管理中のダムにおいてダム本体、貯水池、放流設備及び各種のダム管理設備が老朽化等により機能発揮に支障がある場合に、その機能回復や機能向上のために管理設備等の改良を行うことを目的としている。</p> <p>○ 当該施策は堰堤改良事業を地球温暖化に伴う気候変動に対応するための改良にも拡充するものである。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	—		
検証指標	超過洪水が発生した場合のダムの安全性確保を推進		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>○ 平成25年度までに、1ダムにおいて経年劣化による放流設備の機能回復にあわせて、放流設備の増強を完了させ、超過洪水が発生した場合のダムの安全性を確保した。</p> <p>○ 気候変動に伴い現況の施設規模や計画規模を上回る外力の発生頻度の増大が予測されることから、社会資本整備審議会河川分科会（気候変動に適応した治水対策検討小委員会）において議論が進められている。今後も、超過洪水への対応のため、操作規則の見直しなどのソフト対策とあわせて、必要に応じて、堰堤改良事業により堤体の嵩上げや放流設備の増強などの対策を実施していく。</p>		
その他特記すべき事項			

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 24】

施策等名	超過洪水に対応するための既設ダムの治水機能増強	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (課長 中嶋章雅)
施策等の概要	<p>○ 地球温暖化に伴う気候変動で発生する豪雨による超過洪水に対応して、堤体の嵩上げ、放流設備の増強など、既設ダムの治水機能向上を目的として堰堤改良事業を拡充する。(予算関係)</p> <p>【予算要求額:23 百万円】</p>		
施策等の目的	<p>○ 現在の堰堤改良事業は、管理中のダムにおいてダム本体、貯水池、放流設備及び各種のダム管理設備が老朽化等により機能発揮に支障がある場合に、その機能回復や機能向上のために管理設備等の改良を行うことを目的としている。</p> <p>○ 今回の施策は堰堤改良事業を地球温暖化に伴う気候変動に対応するための改良にも拡充するものである。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	—		
業績指標の目標値(目標年次)	—		
施策等の必要性	<p>○ 地球温暖化の影響により、豪雨の激化・頻発が予想されるが、ダム等の洪水調節施設は計画上一定規模の洪水に対応するように整備されていることから、現状の設備の状態では将来予測されている洪水激化には対応できていない。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ 地球温暖化の影響により今後下記の傾向になることが予測されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最大日降水量は全国的に増加の傾向で、概ね1から1.5倍程度</li> <li>・日降水量が100mm以上となる豪雨日数は、現在の年3回程度から増加し、年最大10回程度にまで増加すると予測</li> <li>・降水量の増加とともに変動幅が増大。(無降雨日数も増加)</li> <li>・大洪水の可能性が増加する。(一方、渇水の可能性も増大)(気候変動に適応した治水対策検討小委員会資料より)</li> </ul> <p>(=原因分析)</p> <p>○ 上記のような気候変動により、計画規模を越える洪水発生の危険度も増加することが予測されるが、既存設備の状態では対応できず設備の改良等が必要である。(=課題の特定)</p> <p>○ 既存施設の放流設備増強等の改良を施すことで、施設能力を超える超過洪水にも対応可能とする。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>○ 超過洪水発生時においても、国民の生命・財産を守る必要があり、既存施設が有効に機能を発揮できるよう対策が求められている。また、越流等によりダム本体の機能が損なわれた場合には、治水・利水機能が発揮できないばかりか、国民生活に甚大な影響を与える恐れがある。</p>		

行政の関与	○ 水害から国民の生命・財産を守ることは行政が責任をもって行うべきものである。
国の関与	○ 水害から国民の生命・財産を守ることは国の基本的義務である。また、直轄管理ダムは国民に与える影響が極めて大きいことから国が直接管理を行っているダムであり、国で対策を行うべきものである。
施策等の効率性	○ 既設ダムを改良することは、新たなダムを建設することに比べ早期に治水機能増強の効果を発揮することができ効率的である。 ○ また、超過洪水が発生した場合の被害及びダム機能が損なわれた場合の被害は甚大であり、事前対策である改良を行う仕組みを確立することで、地球温暖化によるリスク増大に対して予防が可能となり効率的である。
施策等の有効性	○ 地球温暖化による豪雨の頻発に対応した治水機能増強策として、増加が予想される降雨量分を既設ダムの改良によりカバーすることは国民の生命・財産を守る上で極めて有効である。
その他特記すべき事項	○ 平成25年度までに事後検証を実施

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 25】		
施策等	気候変動に伴う集中豪雨の頻発・激化に対応する流域対策の推進		
担当課	水管理・国土保全局 治水課	担当課長名	治水課長 山田 邦博
施策等の概要	<p>○ 地方自治体の流域対策を促進するため、流域治水対策費補助を創設するとともに、流域対策の取組みに応じた河道整備や排水ポンプの整備等を重層的に推進するため、総合内水緊急対策事業費を創設する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：26,300百万円】</p> <p>【予算額】 （流域治水対策費補助関係） 平成21年度18,896百万円、平成22年度：社会資本整備総合交付金2,200,000百万円の内数、平成23年度：社会資本整備総合交付金1,753,900百万円、地域自主戦略交付金の内数、平成24年度：社会資本整備総合交付金1,439,530百万円、地域自主戦略交付金及び沖縄振興公共投資交付金の内数、平成25年度：社会資本整備総合交付金903,136百万円、防災・安全交付金1,045,953百万円及び沖縄振興公共投資交付金の内数</p> <p>（総合内水緊急対策事業費関係） 平成21年度：50百万円、平成22年度：235百万円、平成23年度：737百万円、平成24年度：1,139百万円、平成25年度：1,203百万円</p>		
施策等の目的	<p>○ 地方自治体を実施する土地利用規制や流出抑制策、河川管理者が実施する貯留浸透施設等の流域対策を促進する。</p> <p>○ また、これらの取組を行う地区において、優先的に河道整備や排水施設機能を向上させ、移動式排水施設の整備などの対策を重層的に実施することにより総合的な治水対策を推進する。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	-		
検証指標	洪水量及び低地への開発行為を抑制し、床上浸水等の浸水被害を軽減。		
目標値	-		
目標年度	-		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>○ 平成21年度以降、4河川において河川管理者と地方公共団体が協力して、ハード対策とソフト対策を一体的に推進する総合内水計画を策定して対策を実施。</p> <p>○ 河川管理者は排水機場の整備を分担として行い、地方公共団体は土地利用規制などの対策を進めているところ。</p> <p>○ 排水機場については、いずれの河川も現在、整備中であり、平成26年度出水期以降整備が完了した施設から順次稼働予定。</p> <p>○ 本施策により、今後洪水量を抑制するなど、浸水被害を軽減することができる。</p>		
その他特記すべき事項			

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 25】

施策等名	気候変動に伴う集中豪雨の頻発・激化に対応する流域対策の推進	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (課長 中嶋章雅) 河川局治水課 (課長 青山俊行)
施策等の概要	<p>○ 地方自治体の流域対策を促進するため、流域治水対策費補助を創設するとともに、流域対策の取組みに応じた河道整備や排水ポンプの整備等を重層的に推進するため、総合内水緊急対策事業費を創設する。 (予算関係)</p> <p>【予算要求額：26,300百万円】</p>		
施策等の目的	<p>○ 地方自治体を実施する土地利用規制や流出抑制策、河川管理者が実施する貯留浸透施設等の流域対策を促進する。</p> <p>○ また、これらの取組を行う地区において、優先的に河道整備や排水施設機能を向上させ、移動式排水施設の整備などの対策を重層的に実施することにより総合的な治水対策を推進する。</p>		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	検討中		
業績指標の目標値(目標年次)	検討中		
施策等の必要性	<p>○ 従来の治水対策は、主に河道改修や排水ポンプの整備など「河川で安全を確保する対策」を推進してきたが、集中豪雨の頻発による激甚な浸水被害の発生状況や地球温暖化に伴うリスク要因の増加による水害激化に対応することが困難な状況。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ 「河川で安全を確保する対策」に加えて、流域自治体等による「流域における対策で安全を確保する治水対策」(土地利用規制・誘導策や調節地等の整備による流出抑制策)を重層的に実施することが必要である。(=原因分析)</p> <p>○ 今後、流域対策の取り組み状況に応じて、「河川で安全を確保する対策」を実施することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>○ 流域対策を強力に推進するため、総合内水緊急対策事業(直轄)、流域治水対策事業費(補助)を創設し、流域自治体等による流域対策と連携した河川整備を重点的に推進する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>○ 近年、集中豪雨の頻発により激甚な浸水被害が多発。</p> <p>○ 平成17年6月に内閣府により実施された「水害・土砂災害等に関する世論調査」においても「他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在よりもさらに進めるべき」と答えた者の割合が33.1%、「他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在と同程度は進めるべき」と答えた者の割合が34.9%となっており、水害・土砂対策に対するニーズが高いことが明らか。</p>		
行政の関与	○ 流域対策は、市町村界を越えて実施する必要があること。また、民間施設をも対象としていることから、事業調整のため、行政の関与が不可欠。		
国の関与	○ 近年の集中豪雨の激化などリスク要因の増加を踏まえ、地域特性に応じた対策を機動的、集中的及び効果的に推進するためには国の財政及び技術的な関与が不可欠。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○本施策は、地方自治体等により土地利用規制策等の流域対策を実施し、併せて河川管理者による河道整備や調整池整備・排水施設機能向上などの対策を必要最小限の事業費で重層的に実施するため、早期に治水安全度を向上させる施策であるといえる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○本施策を推進することにより、調節池等の整備による洪水量抑制及び災害危険区域の指定に伴う低地への開発行為を抑制し、床上浸水等の浸水被害を軽減することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○社会資本整備審議会河川分科会より、「中期的な展望に立った今後の治水対策のあり方について（答申）」を受けている。（平成19年6月15日） ○平成25年度までに事後検証を実施</p>



## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 27】		
施策等	甚大な土砂災害が発生した地域における抜本的な土砂災害対策の強化		
担当課	水管理・国土交通省砂防部砂防計画課	担当課長名	砂防計画課長 西山 幸治
施策等の概要	<p>○甚大な土砂災害の発生に伴い、高度な技術力を必要とすること等により、国が応急対策を実施した地域において、応急対策に引き続く一連工事を一定計画に基づき、国直轄により短期・集中的に実施する。（予算関係）</p> <p>【平成21年度予算要求額：1,189百万円】</p> <p>【平成21年度予算額：2,353百万円、平成22年度予算額：2,013百万円、平成23年度予算額：1,899百万円、平成24年度予算額：10,276百万円、平成25年度予算額：11,330百万円】</p>		
施策等の目的	○甚大な土砂災害が発生した地域において、次期出水等による再度災害を防止・軽減し、早期復興を図る。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	12 水害・土砂災害の防止・軽減を推進する		
業績指標	—		
検証指標	甚大な土砂災害が発生した地域において、次期出水期等の大規模土砂災害による再度災害を防止・軽減する		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	○特定緊急砂防事業費を平成21年度に創設し、平成20年の岩手・宮城内陸地震により発生した河道閉塞（天然ダム）の決壊等を防止し、下流域の安全を確保するため、本事業により対策工事に着手し、地域の安全度向上を図った。また、平成22年度以降は、平成21年7月中国・九州北部豪雨、平成23年台風第12号による豪雨等により甚大な土砂災害が発生した地域において、次期出水等による再度災害の発生が懸念される状況であったが、本事業により短期的・集中的な砂防設備の整備に着手し、地域の安全度向上を図った。その結果、いずれの箇所においても、これまでに再度災害による被害は発生していない。		
その他特記すべき事項	特になし		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 27】

施策等名	甚大な土砂災害が発生した地域における抜本的な土砂災害対策の強化	担当課 (担当課長名)	河川局砂防部砂防計画課 (課長 牧野裕至)
施策等の概要	<p>○甚大な土砂災害の発生に伴い、高度な技術力を必要とすること等により、国が応急対策を実施した地域において、応急対策に引き続く一連工事を一定計画に基づき、国直轄により短期・集中的に実施する。 (予算関係) 【予算要求額：1,189百万円】</p>		
施策等の目的	○甚大な土砂災害が発生した地域において、次期出水等による再度災害を防止・軽減し、早期復興を図る。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する		
業績指標	検討中		
業績指標の目標値(目標年次)	検討中		
施策等の必要性	<p>○ 甚大な土砂災害が発生した地域における早期復興を図るためには、次期出水等による再度災害を防止・軽減するため、応急対策に引き続き、速やかに計画的な砂防設備の整備を図る必要があるが、現在は、直轄砂防災害関連緊急事業と一体となって砂防設備を短期・集中的に直轄事業により整備する予算制度がない。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ しかしながら、高度な技術力を要する河道閉塞(天然ダム)の安定化対策や地震により脆弱化した流域からの大量の土砂流出に対する対策等を補助事業により短期・集中的に実施することは困難。(=原因分析)</p> <p>○ 河道閉塞(天然ダム)等が直轄事業施工区域に関わらず発生するものであるから、直轄砂防災害関連緊急事業により緊急対策を行った後も、脆弱化した流域において迅速かつ的確に砂防設備の整備を行うため、高度な技術力を要する場合には、国直轄により短期・集中的に実施することが必要。(=課題の特定)</p> <p>○ このような箇所について、特に技術的に困難であるとの理由等により国直轄で実施した応急工事に引き続く工事を一定計画に基づき、国直轄で短期・集中的に行えるよう、新たな制度を創設する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	○大規模地震等により河道閉塞(天然ダム)が形成されるなど荒廃の著しい流域などでは、国直轄による早期復興が求められている。		
行政の関与	○国民の生命、身体及び財産を災害から保護することは、災害対策基本法に記されている通り行政機関の責務である。		
国の関与	○国民の安全安心の確保は、国の最も重要な責務の一つであるとともに、技術的・財政的に著しく困難な場合や広域にわたる国土保全については砂防法第6条により、国自らが対処すべき責務である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○大規模地震等に伴う河道閉塞（天然ダム）が形成されるなど荒廃の著しい流域などにおいて、早期の抜本対策を怠れば下流域において大規模な被害が発生する恐れがあり、国直轄により短期・集中的に抜本対策を実施することにより、被害を未然に防止することで復旧にかかる費用を大幅に節約でき、施策の効率性は高い。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○大規模地震等に伴う河道閉塞（天然ダム）が形成されるなど荒廃の著しい流域などにおいて、国直轄により短期・集中的に抜本対策を実施することにより、被害を未然に防止することができ、有効であるといえる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○平成25年度までに事後検証を実施</p>

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求関係政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 31】		
施策等	国産旅客機の開発に伴う新たな安全審査方式の導入		
担当課	航空局安全部航空機安全課	担当課長名	川勝 弘彦
施策等の概要	<p>平成22年3月に事業化が決定された新たな国産旅客機（MRJ）について、同機に取り入れられる新技術に対応した安全性審査方式の導入に関する調査研究や審査に必要な環境整備を行う。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【平成21年度予算要求額：72百万円】</p> <p>【平成21年度予算額：53百万円、平成22年度予算額：60百万円、平成23年度予算額：76百万円、平成24年度予算額：85百万円、平成25年度予算額：87百万円】</p>		
施策等の目的	<p>新たな国産旅客機の開発に伴い、適切かつ迅速な安全性審査を実現することにより、事故の未然防止など製造国政府としての責任を果たすとともに、審査の遅延等による国内外の航空会社への販売活動に対する悪影響を防止する。</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	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空テロ防止を推進する。		
業績指標	—		
検証指標	—		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>複合材を使用した構造部材の安全性評価、コックピットにおけるヒューマンファクター評価など、MRJに取り入れられる新技術に関する調査研究を実施し、これらに対応した適合性証明の要件や証明手法等を設定することができた。</p> <p>また、専門家を招聘した研修の実施や、米国連邦航空局等に職員を派遣して研修することにより、審査担当職員の能力を国際的にも通用するレベルまで向上させることができた。</p> <p>MRJの開発計画は、申請者による開発計画の見直しにより、当初より遅れが生じているが、航空局としては申請者の提出する技術文書等について適切かつ迅速に安全性審査を実施しているところ。今後も安全性審査を適確に実施するために必要な調査研究や環境整備を引き続き行っていく。</p>		
その他特記すべき事項	特になし		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 31】

施策等名	国産旅客機の開発に伴う新たな安全審査方式の導入	担当課 (担当課長名)	航空局技術部航空機安全課 (課長 島村 淳)
施策等の概要	<p>平成20年3月に事業化が決定された新たな国産旅客機（MRJ）について、同機に取り入れられる新技術に対応した安全性審査方式の導入に関する調査研究や審査に必要な環境整備を行う。</p> <p>(予算関係) 【予算要求額：72百万円】</p>		
施策等の目的	<p>新たな国産旅客機の開発に伴い、適切かつ迅速な安全性審査を実現することにより、事故の未然防止など製造国政府としての責任を果たすとともに、審査の遅延等による国内外の航空会社への販売活動に対する悪影響を防止する。</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	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空テロ防止を推進する。		
業績指標	—		
業績指標の目標値（目標年次）	—		
施策等の必要性	<p>○ 昨年10月、我が国では約半世紀ぶりとなる新たな国産旅客機の型式証明が申請され、本年3月には開発の事業化が正式に決定された。この国産旅客機の開発は、国家的プロジェクトとして位置付けられており、国土交通省としてもプロジェクトが成功を収めるよう、その安全性を確保すべく万全の体制を整え、滞りのない審査を行う必要がある。このため、現在の小型機を対象とした国産航空機の審査体制から、旅客機にも対応可能な審査体制を整備することが求められている。（＝目標と現状のギャップの分析）</p> <p>○ 旅客機は、小型機と比べて構造規模や各システムの複雑さが大きく異なり、また、より厳しい安全基準が適用される。さらに、開発される新たな国産旅客機には、多くの先進的な技術が用いられることとなっており、これらに対応するための適切な措置を講ずる必要がある。（＝原因分析）</p> <p>○ このような旅客機の審査に対応するためには、現在の小型機を対象とした審査体制では要員の質・量が共に不足していることのみならず、先進的な技術に対する審査基準・手法を確立することや審査に必要な環境を整備することが課題となる。（＝課題の特定）</p> <p>○ したがって、旅客機の審査に対応可能な要員の質・量の充実を図るだけでなく、新たな国産旅客機に取り入れられる新技術に対する審査基準・手法を確立するための調査研究や審査に必要な環境整備を行うことにより、適切かつ迅速な安全性審査の実現を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	航空事故は搭乗者のみならず地上の第三者にも影響を及ぼすものであり、また、航空事故の発生に対する社会の関心はきわめて高いことから、適切かつ迅速な安全性審査を実現することにより、日本をはじめとする世界に対し安全な国産旅客機を送り出すことは、大きな社会的ニーズを有するものである。
行政の関与	国際民間航空条約（シカゴ条約）において、製造国政府は型式証明やその後の安全性評価等を通じ、航空機の安全性等について全世界に対し第一義的責任を負うことが規定されていることから、国産旅客機の適切かつ迅速な安全性審査を実現するための施策は、国自らの責任において実施する必要がある。
国の関与	航空機の安全運航の確保は国の責務であるため、国産旅客機の適切かつ迅速な安全性審査を実現するための施策は、国自ら実施することが必要である。
施策等の効率性	国産旅客機の開発は、産業界の活性化、雇用需要の拡大、新技術の他分野への適用など極めて波及効果の高い事業であり、また、本プロジェクトの成否は計画通りに型式証明を取得して運航に供することができるかに大きく依存することから、本施策により迅速な安全性審査を実現することは、国の事業として効率的なものである。
施策等の有効性	新たな国産旅客機については、小型機と比べて構造規模や各システムの複雑さが大きく異なるだけでなく、欧米でもこれまでに例がない新技術が採用されることとなっており、これらの技術に対する審査基準・手法を確立するための調査研究や審査に必要な環境整備を実施することは、当該国産旅客機の適切かつ迅速な安全性審査を実現するための施策として極めて有効である。
その他特記すべき事項	平成25年度までに事後検証を実施。

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 33】		
施策等	観光振興拠点となる旅客船ターミナル等の整備		
担当課	港湾局計画課	担当課長名	菊地 身智雄
施策等の概要	<p>観光圏整備法に基づく観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルを対象として、快適で利便性の高いターミナルビル等の整備を支援する。</p> <p>【予算要求額：8,900百万円】【予算額：6,000百万円】</p>		
施策等の目的	観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルを、来訪者を迎えるに相応しいホスピタリティーのあるものとする事で、国際競争力の高い魅力のある観光地の形成、観光立国の実現に資する。		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の促進、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	支援制度の創設による観光交流支援基盤施設の整備		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>平成21年度より港湾機能高度化施設整備費補助金の対象に、観光交流支援基盤施設を新設（補助率4/10）し、「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」（観光圏整備法）に規定される観光圏の玄関口となる港湾（概ね年間10万人以上の乗降人員数が見込まれる港湾に限る）において、国際競争力の高い魅力ある観光地を形成するために、旅客の乗降、待合等を快適にする施設を整備。平成25年度末までに以下の2事業が供用。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・博多港（福岡県福岡市、平成24年4月供用）</li> </ul> <p>国際定期貨客船ターミナル施設の改修（待合ホール等の改装等）により観光交流基盤を充実・強化するとともに、ボーディングブリッジの設置により利用者の利便性を向上。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別府港（島根県隠岐郡西ノ島町、平成25年9月供用）</li> </ul> <p>観光圏整備法に基づく観光圏に指定される隠岐諸島の玄関口として、フェリーターミナルの増築により機能を強化。</p>		
その他特記すべき事項	特になし		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 33】

施策等名	観光振興拠点となる旅客船ターミナル等の整備	担当課 (担当課長名)	港湾局計画課 (課長 難波喬司)
施策等の概要	○観光圏整備法に基づく観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルを対象として、快適で利便性の高いターミナルビルの整備を支援する。 【予算要求額：8,900百万円】		
施策等の目的	○観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルを、来訪者を迎えるに相応しいホスピタリティーのあるものとする事で、国際競争力の高い魅力のある観光地の形成、観光立国の実現に資する。		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の促進、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	-		
業績指標の目標値(目標年次)	-		
施策等の必要性	<p>○訪日外国人等の観光旅客の増加、観光立国の実現は、地域経済の活性化、雇用の機会の増大、国際相互理解の増進等の意義を有するものである。訪日外国人の増加を目的としたビジット・ジャパン・キャンペーン開始から5年が経ち、今後も持続的に訪日外国人旅行者を増加させるためには、訪日旅行の満足度を高めリピーターを増加させることが不可欠である。さらに、平成20年5月には地域における創意工夫を活かし国内外の観光旅客の来訪および滞在を促進させる観光圏整備法が施行され、観光圏への玄関口である旅客ターミナルも快適で満足度の高いものとする事が求められている。しかし、例えば国際フェリーターミナルのターミナルビルは、狭隘で、さらにバリアフリーでなく、ボーディングデッキが設置されていないなど、旅客の利便性・快適性が劣るものが多く見られる。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○旅客船ターミナルは、観光立国の社会的意義・我が国の玄関口としてのホスピタリティーの必要性が謳われる前に整備されたものが多く、快適性・利便性への配慮が不十分。(=原因分析)</p> <p>○訪日外国人等の観光旅客の持続的な増加、観光立国の実現のためには、旅行者が円滑かつ快適に利用できる旅行関連施設及び公共施設の整備が必要である。(=課題の特定)</p> <p>○観光圏整備法に基づく観光圏への玄関口となる旅客船ターミナルを対象として、快適で利便性の高いターミナルビルの整備を促進する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的二一 ズ	○国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、訪日外国人等の観光旅客の増大に寄与する社会資本整備が求められている。		



行政の関与	○旅客ターミナルビルの利便性・快適性向上のための施設整備は、収益性が低く、民間事業者による投資が期待できない。しかし、我が国の玄関口の施設整備という公共性の高いものであることに加え、観光立国の実現に不可欠な施設整備であることから、行政として積極的に支援し民間の投資を促す。
国の関与	○観光立国の実現は国が推進している国策であり、観光立国推進基本法においても、国が観光旅行者の利便の増進に必要な施策を講ずることとされており、旅客ターミナルの利便性・快適性向上のための施設整備を国が積極的に支援する。
施策等の効率性	○観光圏への玄関口である旅客船ターミナルビルは、訪日外国人等の観光旅客にとって、観光圏へのファースト・ラストコンタクトポイントである。旅客船ターミナルビルの利便性・快適性の向上は、旅行の最初と最後という特に印象に残りやすい行程の印象を高めるものでもあることから、魅力ある観光地の形成を効率的に実現することができる。
施策等の有効性	○旅客船ターミナルビルを訪日外国人等の観光旅客を迎えるに相応しいホスピタリティーのあるものとすることは、魅力ある観光地の形成を効率的に行えることから、我が国の観光立国としての発展に有効である。
その他特記すべき事項	<p>○観光立国推進基本法（平成 18 年法律第 117 号）（一部抜粋）</p> <p>第二条（施策の基本理念） 観光立国の実現に関する施策は、将来にわたる豊かな国民生活の実現のため特に重要であるという認識の下に講ぜられなければならない。</p> <p>第三条（国の責務） 国は、観光立国の実現に関する施策を総合的に策定し、実施する責務を有する。</p> <p>第十四条（観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備） 国は、観光旅行者の国際競争力の高い魅力ある観光地への来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備を図るため、国際交通機関及びこれに関連する施設の整備等に必要な施策を講ずるものとする。</p> <p>第二十一条（観光旅行者の利便の増進） 国は、観光旅行者の利便の増進を図るため、外国人その他特に配慮を要する観光旅行者が円滑に利用できる旅行関連施設及び公共施設の整備及びこれらの利便性の向上等に必要な施策を講ずるものとする。</p> <p>○観光立国推進基本計画（平成 19 年 6 月）の中で、観光立国の実現に向け政府が講ずべき施策等として、以下のように明記されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点空港・港湾は、訪日外国人旅行者にとっては我が国に入国するための玄関に相当する施設であり、おもてなしの心で迎えるためには、旅客の快適性の保持に特に配慮する必要がある。このため、旅客ターミナル等の施設を充実させるとともに、サービス機能の多様化・高度化を図る。</li> <li>・高齢者、障害者、外国人その他特に配慮を要する観光旅行者が円滑に利用できる旅行関連施設の整備及びこれらの利便性の向上を図る。</li> </ul> <p>○平成 25 年度までに事後検証を実施</p>

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求関係政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 58】		
施策等	モビリティサポートの推進		
担当課	総合政策局総務課	担当課長名	野村 正史
施策等の概要	<p>地域の発意による、ユビキタス技術等を活用して、あらゆる歩行者が移動に関する情報を手に入れることができる環境を街づくりの中に構築するための地域の先進的な取組のうち、全国的課題の解決に資するものなどについて、「モビリティサポートモデル事業」を創設し、地方公共団体等に対して支援する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：140百万円】【予算額：104百万円】</p>		
施策等の目的	<p>地域の活性化を図るためには、より多くの人々が地域内外を快適にかつ安全で安心して移動し、積極的に活動することが重要である。このため、ユビキタス技術等を活用することによって、あらゆる歩行者の移動に関連する必要な情報をいつでも、どこでも手に入れることができる環境を街づくりの中に構築す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	39 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	—		
検証指標	モビリティサポートに取り組む地域の全国的な展開を図るため、移動支援システムを構築するためのノウハウや要素技術を取りまとめ、広く周知、提供する。		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>地方公共団体が、移動支援システムの構築を行うためのノウハウや技術が乏しいという課題に対し、本事業の実施により、システムを構成する要素技術を確認するとともに、精度や活用方法について外部有識者の意見を踏まえたうえで、事業の成果をノウハウ集として公開した。併せて、全国の地方公共団体の交通施策担当者への情報提供などにより、システム構築のノウハウの広報周知を図った。それにより、地方公共団体等が移動支援システムの導入を検討する際に必要となるノウハウや技術の導入が図られ、3箇所において移動支援システムの導入や機能拡充が行われているところ。</p>		
その他特記すべき事項			

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 58】

施策等名	モビリティサポートの推進	担当課 (担当課長名)	政策統括官付参事官付 (参事官 川西 寛)
施策等の概要	地域の発意による、ユビキタス技術等を活用して、あらゆる歩行者が移動に関する情報を手に入れることができる環境を街づくりの中に構築するための地域の先進的な取組のうち、全国的課題の解決に資するものなどについて、「モビリティサポートモデル事業」を創設し、地方公共団体等に対して支援する。(予算関係) 【予算要求額：140百万円】		
施策等の目的	地域の活性化を図るためには、より多くの人々が地域内外を快適にかつ安全で安心して移動し、積極的に活動することが重要である。このため、ユビキタス技術等を活用することによって、あらゆる歩行者の移動に関連する必要な情報をいつでも、どこでも手に入れることができる環境を街づくりの中に構築す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	39 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	検討中		
業績指標の目標値(目標年次)	検討中		
施策等の必要性	<p>○ 我が国では急速な少子高齢化の進展により、地方では移動手段を自動車に極度に依存した地域構造が形成され、これまで地域の活動の中心部であった中心市街地は著しい人口減少と高齢化、生活機能の衰退を招いている。また、大都市部においても、国際・国内交流を増加することにより地域経済を活性化するため、外国人を含むその地域に不案内な来訪者の移動の円滑化が課題となっている。こういったことから、ユニバーサル社会の形成に向けたインフラづくりや都市中心部での魅力あるまちづくりのニーズは高く、その一環としてその地域を訪れる人々やあらゆる居住者の移動や交流を促進するため、ユビキタス技術を活用した移動支援システムの構築が強く求められている。しかしながら、どの地域においても、システムを構築するまでには至らない状況である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○ その原因は、移動支援システムを構築するためのノウハウや技術が地方公共団体等には乏しく、また、財政状況等からも取り組む余力がないからであると考えられる。(=原因分析)</p> <p>○ このため、ユビキタス技術等を活用することによって、あらゆる歩行者の移動に関連する必要な情報をいつでも、どこでも手に入れることができる環境を街づくりの中に構築するためには、国が意欲のある地方公共団体等を支援して、上記のような街づくりを全国的に展開する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○ 従って、地域の先進的な取組のうち、全国的課題の解決に資するもの、あるいは、多くの地域に共通する課題の解決に資するものについて、「モビリティサポートモデル事業」を創設し、地方公共団体等に対して支援する。また、その成果を取りまとめ、全国への水平展開を図る。(=施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	ユニバーサル社会の形成に向けたインフラづくりや都市中心部での魅力あるまちづくりのニーズは高い。その一環としてその地域を訪れる人々やあらゆる居住者の移動や交流を促進するため、ユビキタス技術を活用した移動支援システムの構築が強く求められている。
行政の関与	ユビキタス技術等を活用することによって、あらゆる歩行者の移動に関連する必要な情報をいつでも、どこでも手に入れることができる環境を街づくりの中に構築するためには、行政の関与が必要不可欠である。
国の関与	地域の発意を受け地方公共団体や地域の関係者による協議会等が実施するモビリティをサポートする様々な取組に対して、立ち上がり段階の諸活動を支援することにより、地域の先進的な取組を推進するとともに、その成果を水平展開することで、全国的に普及・促進を図ることが必要不可欠であることから、国の関与が必要である。
施策等の効率性	モビリティサポートに係る計画の策定・事業の遂行において、地方公共団体、地元商工会、地元企業、地元研究機関など地域の連携が図られ、効率的な計画の遂行が可能となる。
施策等の有効性	モビリティサポートモデル事業により得られた成果を、広く周知、提供することにより、モビリティサポートに関する取組の水平展開を促進することができ、全国的な普及・促進を図ることが可能となる。
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国土形成計画（平成20年7月4日閣議決定）において、「科学技術の振興に加え、既存制度の積極的見直しや、GIS、電子タグやセンサーネットワークなどの人・物・車と情報を結びつける基盤等、汎用性の高い社会的な基盤の構築をスピード感を持って行うことで、様々な分野においてイノベーションを同時に推進する。」と記載されている。</li> <li>○ IT新改革戦略（平成18年1月19日IT戦略本部決定）において、「電子タグを含むユビキタス技術等の最新技術を活用して、高齢者、障害者、外国人を含むあらゆる人が、自律的に円滑な移動を行うことを支援するシステムを実用化し、地域への展開を図る。」と記載されている。</li> <li>○ 平成25年度までに事後検証を実施。</li> </ul>

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 61】		
施策等	大規模な河川災害対策の推進		
担当課	水管理・国土保全局 治水課	担当課長名	治水課長 山田 邦博
施策等の概要	<p>○ 現在の整備水準を大きく上回る洪水による大規模災害に対し、再度災害防止に十分な効果が得られるよう、従前の災害復旧と合併して行う災害要因を除去する効果的・効率的な河川大規模災害関連事業を創設する。（予算関係）</p> <p>【概算要求額：1,100百万円】</p> <p>【平成21年度予算額：1,275百万円、平成22年度予算額：735百万円、平成23年度予算額：735百万円、平成24年度予算額：1,288百万円、平成25年度予算額：1,287百万円】</p>		
施策等の目的	○ 地球温暖化に伴う記録的な豪雨による大規模災害に対し、効果的・効率的に災害要因を除去する本施策を創設・実施することにより再度災害防止に十分な効果を発揮し、地域住民の生命の安全の確保と民生の安定を図る。		
政策目標	-		
施策目標	-		
業績指標	-		
検証指標	大規模災害に対し、再度災害防止に十分な効果を得られるよう従前の災害復旧とあわせ対策を実施。		
目標値	-		
目標年度	-		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>○ 平成24年7月（台風14号）に発生した九州豪雨において、矢部川水系矢部川では計画洪水位を上回る出水となり右岸川裏堤防法尻部などで漏水が発生し、堤防が決壊、甚大な浸水被害が発生したため、本施策により以下の対応が行われているところ。</p> <p>○ 災害要因である洪水位を抜本的に低減させる必要があり、被災した堤防等の復旧（漏水対策など）と合わせ、本事業により大規模な河積拡大対策として引堤、高水敷掘削することで水位低減させ再度災害を防止する。（事業期間：H24～概ね5年間）</p>		
その他特記すべき事項			

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

事前評価票【No. 61】

施策等名	大規模な河川災害対策の推進	担当課 (担当課長名)	河川局 治水課 (課長 青山 俊行)
施策等の概要	<p>○現在の整備水準を大きく上回る洪水による大規模災害に対し、再度災害防止に十分な効果が得られるよう、従前の災害復旧と合併して行う災害要因を除去する効果的・効率的な河川大規模災害関連事業を創設する。(予算関係)</p> <p>【概算要求額：1,100百万円】</p>		
施策等の目的	<p>○地球温暖化に伴う記録的な豪雨による大規模災害に対し、効果的・効率的に災害要因を除去する本施策を創設・実施することにより再度災害防止に十分な効果を発揮し、地域住民の生命の安全の確保と民生の安定を図る。</p>		
政策目標	—		
施策目標	—		
業績指標	—		
業績指標の目標値(目標年次)	—		
施策等の必要性	<p>○地球温暖化に伴う記録的な豪雨が頻発し、現在の整備水準を大きく上回る洪水が頻発しており、従前の災害復旧事業のみでは再度災害防止に十分な効果を発揮することが困難である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○これまでの災害復旧事業は、原形復旧のみの対応となり、次期出水で重大な被害に繋がる恐れが高い場合や再度災害防止に十分な効果が期待できない場合においても災害要因を除去することができない。(=原因分析)</p> <p>○計画規模を超えるような大洪水では、例えば堤防の決壊が発生していなくとも越水や長期間にわたる洪水で一連区間の堤防等が実質上効用を失っている。(=課題の特定)</p> <p>○河川大規模災害関連事業により、これらの大規模災害に対し、再度災害防止に十分な効果が得られるよう従前の災害復旧と合併して効果的・効率的に災害要因の除去を実施する。(=施設の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>○近年の地球温暖化により、現在の整備水準を大きく上回る洪水が頻発。</p> <p>○大規模災害に対応するには、現行制度の災害復旧費等では再度災害防止対策を実施することは困難。</p>		
行政の関与	<p>○水害等の災害から、国民の生命・財産を守ることは国の基本的な責務であり、それら対策については行政が主体的に対策を講じる必要がある。</p>		
国の関与	<p>○国直轄で管理している区間の大規模災害関連事業であり、国に実施の責務がある。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○大規模災害に対し、再度災害防止に十分な効果を得られるよう従前の災害復旧とあわせ対策を実施することから、結果として長期的な視点で災害やそれに係る災害復旧費用の抑制が期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○大規模災害に対し、再度災害防止に十分な効果を得られるよう従前の災害復旧とあわせ対策を実施するため、国民生活の安定が図られると共に、一定規模の次期出水による重大災害を回避できる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○平成 25 年度までに事後検証を実施</p>

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成21年度予算概算要求関係政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 63】		
施策等	タクシー事業の構造改善に関する調査		
担当課	自動車局旅客課	担当課長名	瓦林 康人
施策等の概要	<p>タクシー事業における競争促進を通じた利便性の向上に向け、事業者に対する評価制度の確立等に係る調査を行う。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【平成21年度予算要求額：31百万円】</p> <p>【平成21年度予算額：15万円】</p>		
施策等の目的	<p>交通政策審議会の議論等を踏まえ、利用者に良質のサービスを提供することはもとより、産業としての健全性、労働者の生活確保、地域社会への貢献等の視点から、すべての関係者にとって望ましいタクシー事業の在り方に関する調査を行い、タクシー事業の更なる発展を目指す。</p>		
政策目標	—		
施策目標	—		
業績指標	—		
検証指標	—		
目標値	—		
目標年度	—		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>平成21年度から学識経験者、タクシー事業者、業界団体等により構成される「利用者によるタクシーの選択性向上に関する検討委員会」において、利用者の選択性の向上を通じたサービスの向上を促進するため、タクシー事業者の評価制度の基本設計と利用者による評価制度の活用の可能性を高める方策について検討を行い、平成22年2月に報告書を取りまとめた。</p> <p>本報告書の内容を踏まえ、平成25年4月より神奈川タクシーセンターにおいて、タクシー事業者のサービス等に関するランク評価制度が開始された。</p> <p>これにより、ユニバーサルデザインタクシー導入に係る支援を実施するとともに、チャイルドシートを設置して送迎を行う子育て支援タクシーの普及や空港定額運賃の導入事業者数が562者（平成21年度）から1,243者（平成24年度）まで増加するなど、利用者の利便性の増進に向けた取組が行われている。</p>		
その他特記すべき事項			

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。



事前評価票【No. 63】

施策等名	タクシー事業の構造改善に関する調査	担当課 (担当課長名)	自動車交通局旅客課 (課長 奥田哲也)
施策等の概要	<p>タクシー事業における競争促進を通じた利便性の向上に向け、事業者に対する評価制度の確立等に係る調査を行う。(予算関係) 【予算要求額：31百万円】</p>		
施策等の目的	<p>交通政策審議会の議論等を踏まえ、利用者に良質のサービスを提供することはもとより、産業としての健全性、労働者の生活確保、地域社会への貢献等の視点から、すべての関係者にとって望ましいタクシー事業の在り方に関する調査を行い、タクシー事業の更なる発展を目指す。</p>		
政策目標	検討中※		
施策目標	検討中※		
業績指標	検討中		
業績指標の目標値(目標年次)	検討中		
施策等の必要性	<p>○少子高齢化・過疎化等の近年の社会情勢の変化により、利用者のニーズが多様化する中で、多様な利用者のニーズにきめ細かく応えうる交通機関として、過疎地における高齢者等の生活に密着した移手段として、また、鉄道やバスとともに総合的な公共交通体系を構築する交通機関として、安全で安心なタクシーサービスの提供が求められている。しかしながら、需要の増加が見られない、過剰な輸送力が供給されているなどによりタクシー事業者の経営は大変厳しい状況にあり、その結果、安全性・サービスの質の低下が懸念されている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○タクシー事業においては、利用者によるサービスの選択を通じた事業者の淘汰が進みづらく、また、利用者を選択されるためのサービスの向上というインセンティブが事業者に起きづらいという構造的な課題を抱えている。(=原因分析)</p> <p>○こうした課題を克服し、利用者の選択性の向上を通じた不良事業者の淘汰、サービスの向上を促進するため、例えば、事業者に対する評価制度を確立し、利用者がこうした評価情報を踏まえてタクシーを選択する仕組みを創設すること等により、サービスの向上や不良事業者の淘汰を促進することが求められている。 また、福祉輸送をはじめ新たなタクシー需要に適切に対応し、地域交通の重要な一翼を担う主体としてさらなる利便性の増進を図ることが求められている。(=課題の特定)</p> <p>○このため、タクシー事業における競争促進を通じた利便性の向上に向け、こうしたテーマに関する調査を行っていくものである。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>タクシーは、年間21億人の輸送を担い、各地域の経済、社会、日常生活を支える公共交通機関であり、その利用者サービスの向上は、社会・</p>		

	国民から望まれる重要な課題である。
行政の関与	本調査は、公共交通機関としてのタクシー事業全体の構造的な課題を解決していくことを目的とした極めて公共性の高いものであり、行政において調査を行う必要がある。
国の関与	タクシー事業における輸送の安全や利用者の利便の確保については全国的な課題となっているものであり、国において全国的な見地から調査を行う必要がある
施策等の効率性	タクシー事業における様々な構造的な問題を把握した上で、競争促進を通じた利便性向上を図るための具体的手法を採るためには、調査という手段をとることが効率的である。
施策等の有効性	本調査により、競争促進を通じたタクシー事業の構造改善のための基本的手法を指導することが可能となり、すべての関係者にとって望ましいタクシー事業の実現が図られる。
その他特記すべき事項	<p>○「物価問題に関する関係閣僚会議（平成19年10月18日）」において、タクシー問題について政府として早急に検討することとされたことを踏まえ、国土交通大臣が交通政策審議会にタクシー事業を巡る諸問題について諮問。</p> <p>○平成20年7月、交通政策審議会に国土交通省の現時点での「考え方」を示したところ。今後、年末までに具体的な制度設計の審議が行われ、平成20年12月に答申の予定。</p> <p>○平成25年度までに事後検証を実施。</p> <p>※新たに施策目標を立てることを含め検討中。</p>

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成23年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 17】		
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	航空局航空ネットワーク部 近畿圏・中部圏空港政策室	担当課長名	参事官 城福 健陽
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】【予算額：1,013百万円】</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	24 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		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成24年4月に、関空・伊丹両空港を一体的に運営する新関西国際空港株式会社が設立された。</li> <li>○ 関西国際空港・大阪国際空港については、関西国際空港の国際拠点空港としての再生及び強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、平成24年7月に新関西国際空港株式会社の下で経営統合され、一体的に運用されている。</li> <li>○ 新関西国際空港株式会社は、LCCをはじめとする旅客ネットワークの拡大や貨物ハブ化、平成25年12月27日の大阪国際空港ターミナル株式会社の全株式取得によるターミナルビルの一統運営等、積極的な取組みを進めている。</li> </ul>		
その他特記すべき事項	特になし		

※事後検証の対象となった政策アセスメントの評価書（個票）については、次ページ参照。

【No. 17】

## 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><b>i 目標と現状のギャップ</b></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><b>ii 原因の分析</b></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><b>iii 課題の特定</b></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><b>iv 施策等の具体的内容</b></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"> <li>○「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。</li> <li>○「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。</li> <li>○平成25年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</li> </ul>

R I A 事後検証シート

事後検証実施日：平成 26 年 3 月 31 日

対象政策	気象業務法の一部を改正する法律	事前評価実施日	平成 19 年 10 月 11 日
		事後検証実施予定年度	I 平成 22 年度 II 平成 25 年度
担当課	気象庁地震火山部管理課 気象庁観測部計画課	担当課長名	(課長 上垣内 修) (課長 赤枝 健治)
規制の目的、内容及び必要性等	<p>① 法令等の名称・関連条項とその内容</p> <p>I (地震動及び火山現象の予報及び警報)</p> <p>近年における気象業務に関する技術の進展及び観測体制の充実に対応し、地震及び噴火による被害の軽減を図るため、気象庁に、発生した断層運動による地震動及び火山現象についての一般の利用に適合する予報及び警報を義務付けることとする等所要の措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・気象庁による発生した断層運動による地震動（以下「地震動」という。）及び火山現象の予報及び警報の実施【気象業務法第 13 条】</li> <li>・気象庁以外の者に対する地震動及び火山現象の予報業務の許可【気象業務法第 18 条】</li> <li>・気象庁以外の者による地震動及び火山現象の警報の制限【気象業務法第 23 条】</li> </ul> <p>II (電気事業者が行う気象観測)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電気事業者が行う気象観測のうち、成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測以外について、国土交通省令で定める技術上の基準に従って観測を行わなければならない対象から除外する。【気象業務法第 6 条】</li> </ul> <p>② 規制の目的</p> <p>I (地震動及び火山現象の予報及び警報)</p> <p>地震動及び火山現象の予想の情報の予報・警報化を図ることにより、国が責任をもって予報・警報を発表してこれらを確実に伝達するとともに、気象庁以外の者の警報の制限を行い、かつ、一定の技術基準のもとで気象庁以外の者による地震動及び火山現象の予報業務を許可することによって、情報の適切性を担保しつつ、個々の国民のニーズに即した地震及び火山現象に関するきめ細やかな情報提供を実現することで、地震災害及び火山災害の防止・軽減に寄与する。</p> <p>II (電気事業者が行う気象観測)</p> <p>我が国で行う気象観測について、国土交通省令で定める技術上の基準に従わなければならない対象を緩和することで電気事業者の負担を軽減する。</p> <p>③ 規制の目的に係る目標</p> <p>a 関連する政策目標</p> <p>4 水害等災害による被害の軽減</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p>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</p> <p>c 規制により達成を目指した状況についての具体的指標</p> <p>—</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>I (地震動及び火山現象の予報及び警報)</p>		

規制の創設。国が地震動及び火山現象の予報・警報を行いこれらを確実に伝達するとともに、気象庁以外の者の警報の制限を行う。また、一定の技術基準の下で事業者による地震動及び火山現象の予報業務を許可する。

## II（電気事業者が行う気象観測）

規制の緩和。電気事業者が行う気象観測のうち、成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測以外について、国土交通省令で定める技術上の基準に従って観測を行わなければならない対象から除外する。

### ⑤ 規制の必要性

#### I（地震動及び火山現象の予報及び警報）

- 近年、気象業務に関する技術の進展及び観測体制の充実によって、地震の最初のわずかな揺れを地震計でとらえて震源や地震の規模をただちに推定し、ある地点における強い地震動が始まる時刻やその震度を予想したり、火山において地下のマグマの位置やその変化をとらえ、それが地表に噴出する前に噴火の予想をしたりすることが可能となってきた。しかし、これらの予想を防災情報として発表しても、一般社会において、それが生命・財産に関わる重要な情報であるとは必ずしも認識されないため、防災に十分活かされる状況とはなっていない。（＝目標と現状のギャップ）
- 新たな予想の情報を作成して単に発表するだけでは、防災上の緊急性や重要性が容易には理解されずに、情報伝達が十分に行われなかったり、適切な行動がとられなかったりするためと考えられる。（＝原因分析）
- 一般に、防災対応に直結する重要な予想の情報とは、予報及び警報のことであると認識され、予報及び警報に応じて関係機関への伝達やとるべき防災対応、国民への周知等が実施されているところである。加えて、警報については国による一元的な提供等混乱防止の措置も担保されているところである。地震動及び火山現象の予想の情報についても、予報及び警報として発表することにより、防災に十分活かされるものと期待される。しかし、地震動及び火山現象の予想についてこれまで技術的に困難であったことから、地震動及び火山現象は気象業務法において予報及び警報の対象から除外されており、予報及び警報として発表できるよう措置を講ずる必要がある。（＝課題の特定）
- 気象業務法を改正し、地震動及び火山現象を予報及び警報の対象とする。

その上で、

- ・気象庁が、地震動及び火山現象の予報及び警報を行わなければならないこととし、当該予報及び警報実施の責任体制を明確にする。
- ・既存の警報と同様、地震動及び火山現象の警報についても、気象庁が関係機関に伝達しなければならないこととし、気象庁からの伝達を受けた関係機関は、伝達や国民への周知に努めなければならないこととする。これにより、当該警報の国民への提供体制を確立する。
- ・既存の予報と同様、気象庁以外の者が行う地震動及び火山現象の予報の業務についても許可の対象とし、これによりきめ細かなニーズに応じた予報が適切な予報業務事業者により国民に提供されるよう措置する。
- ・既存の警報と同様、気象庁以外の者による地震動及び火山現象の警報を制限し、複数の異なる内容の警報が発表されることによって適切な防災対応の判断ができなくなる等の社会的混乱を回避する。ことを、気象業務法を改正することにより実現する。（＝施策の具体的内容）



	<p>Ⅱ（電気事業者が行う気象観測）</p> <p>○気象業務法では、国土交通省令で定める技術上の基準に従って観測を行わなければならない対象として、成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測の他に、電気事業の運営に利用するための気象の観測も規定している。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○法制定時において、電気事業者は水力発電ダムの水位・流量を把握するため、水源地の雨量を得るために気象観測を行っており、多くの観測施設を有していた。観測網が発達していなかった当時において、気象庁以外の政府機関、地方公共団体と並び、その観測成果を活用し、観測網を構築する必要があった。しかし、近年、アメダスや国土交通省や都道府県による観測の成果と気象レーダーの降水分布の観測成果を組み合わせることにより、全国を網羅した精密な雨量等の把握が可能となり、平成18年には1キロ四方の地域毎の雨量データが得られるようになった。（＝原因分析）</p> <p>○成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測に対し技術上の基準を課すことは、社会的な混乱を防止するために引き続き必要性は失われていない一方で、電気事業者による観測の成果に頼る割合は近年相当低くなっているにも関わらず電気事業の運営に利用するための気象の観測が国土交通省令で定める技術上の基準に従って観測を行わなければならない対象とされていることは、電気事業者にとって負担となっている。（＝課題の特定）</p> <p>○電気事業者が行う気象観測について、国土交通省令で定める技術上の基準に従わなければならない対象を緩和し、政府機関及び地方公共団体以外の機関と同様に、成果を発表するための気象の観測又は成果を災害の防止に利用するための気象の観測のみについて、国土交通省令で定める技術上の基準を課すこととする。（＝施策の具体的内容）</p>
事後検証の結果	<p>本規制は、当初想定した範囲内での費用で、それを上回る便益を上げた結論できる。</p>
規制の費用	<p>① 遵守費用</p> <p>I（地震動及び火山現象の予報及び警報）</p> <p>当初想定した遵守費用は、地震動又は火山現象の予報業務を行う事業者が技術基準を満たすために実施するプログラム改修費用（数十～数千万円程度）及び予報業務許可申請時に必要な登録免許税（9万円）としていた。</p> <p>本事後検証にあたって、技術基準を満たすために要した費用については、法改正時に地震動又は火山現象の予報業務を行っていた許可事業者28社に対しアンケート調査を行い、23社から回答を得た。その結果、21社について、技術基準を満たすための費用が1千万円未満であり、残りの2社が1千万円以上5千万円未満であった。また、登録免許税については、各社、規定の金額を支払っていることは自明である。</p> <p>このことから、事前評価において想定した額とほぼ同額の遵守費用であった。</p> <p>Ⅱ（電気事業者が行う気象観測）</p> <p>当初遵守費用の増加は無いと想定しており、実際にも費用の増加は生じなかった。</p> <p>② 行政費用</p> <p>I（地震動及び火山現象の予報及び警報）</p> <p>本規制により新たに、地震動予報許可に関する事務の取りまとめ等を行うための要員（係長1名）が増員された。また、事業者への立入検査を実施するための旅費が年間数十万円程度発生した。これらをまとめる</p>

	<p>と、新たに発生した行政費用は年間数百万円程度であり、事前評価において想定した額とほぼ同額であった。</p> <p>II（電気事業者が行う気象観測） 当初行政費用の増加は無いと想定しており、実際にも費用の増加は生じなかった。</p> <p>③ その他の社会的費用</p> <p>I（地震動及び火山現象の予報及び警報） なし。</p> <p>II（電気事業者が行う気象観測） 当初想定したとおり、社会的な負の影響は生じなかった。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>I（地震動及び火山現象の予報及び警報） 地震動及び火山現象の警報について、国として気象庁から一元的に発表し、自治体やNHK等を通じて国民へ伝達する体制が構築された。また、事業者による地震動及び火山現象の予報業務についても、一定の技術基準の下で適切に実施されている。これにより、地震や火山による災害の防止・軽減に寄与する適切な情報提供体制が構築された。</p> <p>II（電気事業者が行う気象観測） 当初想定した規制緩和の対象となる観測所の数は250箇所程度（雨量観測の場合）、便益は1年あたり1,500～2,000万円であり、実際には430箇所、2,600万円程度であった。</p>
<p>費用と便益の関係の分析等</p>	<p>I（地震動及び火山現象の予報及び警報） 規制の費用は当初想定したとおりであり、便益についても、当初予測していた国民の生命や財産に係る被害を軽減するため情報の適切性や、地震や火山噴火発生時における社会的混乱を防止する効果が担保できていることから、費用に比して便益の方が明らかに大きい。</p> <p>II（電気事業者が行う気象観測） 規制の事前評価においては、規制緩和によって得られる便益が、規制緩和による費用より明らかに大きいことから、便益が費用を上回ると評価した。事後に確認したところ、費用は生じず、便益は2,600万円となったことから、規制の事前評価の結果と同様に、規制の便益は費用を上回った。</p>
<p>有識者の見解や関連データ</p>	<p>① 規制実施後の有識者等の意見</p> <p>I（地震動及び火山現象の予報及び警報） 地震動について、平成24年度に実施したアンケート調査の結果、「役にたっている」または「どちらかといえば役にたっている」と考えている人が全国で65%、緊急地震速報の発表回数が多い東北・関東では70%を超えていることが分かった。 火山現象について、内閣府が開催した「噴火時等の避難に係る火山防災対策懇談会」の第3回会合（平成24年3月27日開催）において、有識者より、「地方公共団体にとって、市町村単位で警報対象地域が記載されている噴火警報は有用である」旨の意見をいただいている。</p> <p>II（電気事業者が行う気象観測） 規制緩和に伴い、経費の大幅な削減がなされたとともに、付随する届出管理に関する業務の負担軽減にもつながった（電気事業者の意見）。</p> <p>② 目標未達成に際して影響を与えた外部要因とその具体的内容</p> <p>I（地震動及び火山現象の予報及び警報） II（電気事業者が行う気象観測） なし。</p> <p>③ 評価において用いたデータや文献等の概要や所在に関する情報</p> <p>I（地震動及び火山現象の予報及び警報） 規制の事前評価に基づき、5年経過した平成24年12月に、地震動及</p>

	<p>び火山現象の予報事業者に対して、遵守費用についてアンケートを実施した。アンケートの集計資料は、気象庁民間事業振興課で保管している。</p> <p>Ⅱ（電気事業者が行う気象観測）</p> <p>規制の事前評価に基づき、規制緩和から5年経過した平成24年12月～平成25年1月にかけて、主要な電気事業者11社に対して、規制の対象外となった観測所数等についてアンケートを実施。全社から回答を得た。アンケートの集計資料は、気象庁観測部計画課で保管。</p>
その他	<p>Ⅰ（地震動及び火山現象の予報及び警報）の事後検証については、平成22年度政策レビューにおいて実施予定であったが、第24回政策評価会において、東日本大震災の発生を踏まえて改めて評価を行うこととされた。このため、平成24年度に改めて実施した同レビューでは、緊急地震速報の利用拡大に関する取り組み状況の評価と今後の利用の拡大のための方策の考察を目的とすることが第27回政策評価会において承認された。これを受けて、火山現象の予報及び警報の部分に関する事後検証は、Ⅱ（電気事業者が行う気象観測）と併せて、事後検証シートにより実施することとした。</p>

RIA事後検証シート

事後検証実施日：平成26年3月31日

対象政策	空港整備法及び航空法の一部を改正する法律	事前評価実施日	平成20年3月6日
		事後検証実施予定年度	平成25年度
担当課	航空局 航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課 安全部 空港安全・保安対策課	担当課長名	久保田 雅晴 酒井 洋一
規制の目的、内容及び必要性等	<p>① 法令等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 空港整備法及び航空法の一部を改正する法律</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <p>(1) 空港法第15条第1項 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設</p> <p>(2) 航空法47条の2 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付け</p> <p>② 規制の目的 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設、空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付けにより、空港の効果的かつ効率的な利活用や適切な管理を図り、空港における利用者利便の向上及び安全の確保を図る。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標</p> <p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p>14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する。</p> <p>24 航空交通ネットワークを強化する。(施策目標番号25から変更)</p> <p>c 規制により達成を目指した状況についての具体的指標</p> <p>—</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>(1) 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設 空港の設置及び管理に関する基本方針に従って空港機能施設事業を行うことについて適正かつ確実な計画を有すると認められること等の要件を備えていると認められるものを国管理空港において空港機能施設事業を行う者として指定できることとする。</p> <p>(2) 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付け 空港の設置者は、空港保安管理規程を定め、国土交通大臣へ届け出なければならないこととする。</p> <p>⑤ 規制の必要性</p> <p>(1) 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港機能の適確な発現は、滑走路等の基本的施設のみによって果たされるものではなく、基本施設に準ずる重要性を有する空港ターミナル等を提供する事業（以下「空港機能施設事業（※）」という。）が適確に実施されることが不可欠であるところ、近年、空港に対する利用者のニーズが多様化・高度化する中、空港機能に占める空港機能施設事業のウェイトが空港</li> </ul>		

	<p>整備法等の制定当時に比べて飛躍的に増している一方で、空港利用者に対する満足度調査等によると、空港機能施設事業に対する不満に係る事案が多数存在する。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>※各空港においてその機能を確保するために必要な航空旅客若しくは航空貨物の取扱施設又は航空機給油施設をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これは、空港機能施設事業の適正性を担保するための制度が十分に構築されていないためであると考えられる。（＝原因分析）</li> <li>・このため、空港機能施設事業の適正性を担保する制度の構築が必要であるが、空港機能施設事業については、国土交通大臣が自ら実施する場合と同等程度の高度な公益性の担保が求められること、また、国管理空港における空港機能施設事業を行う者は国の事業を代行するものであることから、指定制度を創設し、必要な規制を設けることが適切である。（＝課題の特定）</li> <li>・空港機能施設事業を行う者に係る指定制度を創設することとする。（＝施策の具体的内容）</li> </ul> <p>(2) 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付け</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港の適切な管理を図り、利用者利便の向上を図るためには空港の保安を確保することが強く求められているところ、航空機事故や車両侵入事案など空港の設置者として適切な対応が求められる重大な事態が多発しており、空港利用者の安全・安心という観点から空港の保安を確保することが強く求められている。（＝目標と現状のギャップ）</li> <li>・現行では、空港の設置者が空港の保安を確保するために講じるべき措置に係る制度的担保が不十分であるためである。（＝原因分析）</li> <li>・空港の保安の確保のためには、空港の設置者に対し空港保安管理規程の作成を義務付けるとともに、その内容の適切性を担保するための措置を講ずる必要がある。（＝課題の特定）</li> <li>・空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び国土交通大臣への届出の義務付け及び国土交通大臣による変更命令について規定することとする。（＝施策の具体的内容）</li> </ul>
事後検証の結果	<p>(1) 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設</p> <p>空港機能施設事業を行う者に係る指定制度（指定件数：旅客取扱施設 27 社、航空貨物取扱施設 26 社、航空機給油施設 4 社）により、空港機能施設事業者を適切に指導・監督することが可能となり、また、空港経営改革の推進等の空港政策の実態に即した対応を行うことが可能となったことから、国の施設同様にユニバーサルデザイン・耐震化を推進、CS 調査等を実施し顧客満足の向上を図る等、空港の利用者利便の向上が図られた。</p> <p>(2) 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付け</p> <p>我が国の空港については、国際民間航空機関（ICAO）の附属書等の安全基準に基づき安全への対策が講じられているところであるが、安全基準の内容は毎年のように頻繁に改正されている状況である。</p> <p>空港保安管理規程には、安全基準に則り適切に管理するための方法について規定することが求められており、届出られた空港保安管理規程を国が事前に審査することで、最新の安全基準への適合性を確認し、空港の適切な管理及び利用者の安全確保等に寄与している。</p>

<p>規制の費用</p>	<p>(1) 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設</p> <p>① 遵守費用 —</p> <p>② 行政費用 —</p> <p>③ その他の社会的費用 当初国自らが実施する場合と同等程度の高度な公益性の担保を求めることとすることから、弊害が生じるおそれは少ないとしていたところ、制度創設以降、弊害が生じたことにより指定の取消しを実施した例はない。</p> <p>(2) 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付け</p> <p>① 遵守費用 空港の設置者に空港保安管理規程を作成し届け出る負担が生じているものの、従来、空港を含む飛行場には、飛行場の管理のための具体的な方法を文書化した「飛行場手引書」の備え付けが航空法施行規則（省令）において義務付けられていたことから、費用の増加は僅少であると考えられる。</p> <p>② 行政費用 空港保安管理規程の届出受付事務の負担が生じているが、当該事務は特段の体制強化等を行うことなく対応できるものであり、費用の増加は僅少である。</p> <p>③ その他の社会的費用 —</p>
<p>規制の便益</p>	<p>(1) 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設 空港機能施設事業者の指定の際に期限及び条件を付すことにより、指定空港機能施設事業者を適切に指導・監督することが可能となり、また、空港経営改革の推進等の空港政策の実態に即した対応を行うことが可能となったことから、国の施設同様にユニバーサルデザイン・耐震化を推進、CS調査等を実施し顧客満足の向上を図る等、空港の利用者利便の向上が図られた。</p> <p>(2) 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付け 空港保安管理規程の作成を義務付け、内部で周知・共有するとともに国土交通大臣への届出を義務付けることにより、保安上の基準及び空港法の基本方針に従った空港の管理が確保されることとなった。空港の保安は空港利用者の安全・安心に関わるものであり、当該便益は極めて大きい。</p>
<p>費用と便益の関係の分析等</p>	<p>(1) 国管理空港における空港ターミナル等の建設及び管理を国土交通大臣の指定を受けた者が行う制度の創設 費用がほとんど発生していないのに対し、空港の利用者利便の向上が図られるという便益が得られており、便益が費用を明らかに上回っていると判断される。</p> <p>(2) 空港の設置者に対する空港保安管理規程の作成及び届出の義務付け 一定の費用が発生しているものの、空港利用者の安全・安心に関わる空港の保安が確保されるという重大な便益が得られていることから、便益が費用を明らかに上回る。作成義務のみを課し、届出義務を課さない場合と比較すると、本制度の方が費用については僅かに大きいものの、空港の保安が確実に確保される点で便益が大きく、優れている。</p>
<p>有識者の見解や関連データ</p>	<p>① 規制実施後の有識者等の意見 本法律に基づき、空港の中長期的な整備及び運営のあり方を明示するため、国土交通大臣が空港の設置及び管理に関する基本方針を定めることとされ、平成20年7月に交通政策審議会に対して、「空港の設置及び管理に関する基本方針の策定について」の諮問を行い、これを受け、交通政策審議会航空分科会において審議が行われた。 その結果、同年12月2日の第6回航空分科会において意見がとりまとめられ、同月24日、「空港の設置及び管理に関する基本方針」を策定・公表した。</p>

	② 目標達成未達成に際して影響を与えた外部要因とその具体的内容 — ③ 評価において用いたデータや文献等の概要や所在に関する情報 —
その他	特になし