

平成22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 4. 水害等災害による被害の軽減		
1	地球温暖化に関する観測・監視体制の強化	1
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		
2	遠隔離島における活動拠点の整備	7
政策目標 8. 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
3	生活支援機能の集積による駅機能高度化～コミュニティ・ステーション化～の推進	10
4	海上交通の低炭素化・利便性向上等総合事業の創設	15

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		
5	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	18
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		
6	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	24

平成24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		
7	「新しい公共」による地域づくり活動に係るプラットフォーム事業の創設	30

平成24年度補正予算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 5. 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
8	鉄道施設の老朽化対策	37
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		
9	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	41

平成25年度予算概算要求時(入れ替え)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 4. 水害等災害による被害の軽減		
10	降灰警報の発表	46
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		
11	情報管理の強化	50
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		
12	東南アジア・訪日100万人プランの展開	54
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		
13	災害に強い国土に向けたランドデザインの策定	58

平成20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
14	建築基準法施行令の一部を改正する政令案	62

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成22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. 8】		
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>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の社会・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に必要となる詳細で確度の高い温暖化の監視・予測情報の提供を行うために、海洋気象観測船や航空機による観測を強化する。さらに、温暖化に伴い増加する気候リスクの軽減に資する気候情報の提供を行うために、その利活用技術を開発し、利用・普及の促進を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：671百万円】 【予算額：642百万円】</p>		
施策等の目的	地球温暖化の監視・予測に関する情報の提供及び気候リスク軽減に資する情報の利活用技術の普及を図り、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により、災害による被害を軽減することを目的とする。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	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	新たに公表する北西太平洋海域における産業革命後からの二酸化炭素の積算蓄積量及び年間蓄積（放出）量に関するデータへの専門家からのHPアクセス数を、関連する既存のデータへのアクセス数と同等以上にする。		
目標値	月平均 700件以上		
目標年度	平成26年度		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>平成22年度に北西太平洋域で二酸化炭素関連物質の高精度な観測を開始した。得られたデータに加えて国際的な観測データも取り入れた解析を行い、その成果を気象庁ホームページ「海洋の健康診断表」において毎年新規コンテンツとして公開してきた。このように本施策により取得した高精度の観測データを利用して「海洋の健康診断表」のコンテンツを拡充してきた結果、平成27年2月末現在、関連するコンテンツのアクセス数は、月1500件（1日平均約50件）となっており、目標値を達成している。</p> <p>新規に公開した情報は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H23年4月、太平洋域の大気-海洋間の二酸化炭素交換量、及び気象庁東経137度定線における海洋の二酸化炭素蓄積量の情報を公開。</li> <li>・H24年3月、大西洋域の大気-海洋間の二酸化炭素交換量、及び気象庁東経165度定線における海洋の二酸化炭素蓄積量の情報を公開。</li> <li>・H24年11月、海洋の酸性化（北西太平洋、海面）に関する情報を公開。</li> <li>・H25年11月、解析海域を全球に拡大した海洋による二酸化炭素吸収量の情報を公開。</li> <li>・H26年3月、全球における海洋による二酸化炭素吸収量の長期変化に関する情報を公開。</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ H26年3月、新たな解析手法の導入により改善した海洋中の二酸化炭素蓄積量に関する情報を公開。</li> <li>・ H26年7月、大気-海洋間の二酸化炭素交換量の格子点データを公開。</li> <li>・ H26年11月、表面海水の二酸化炭素濃度と新たに作成したアルカリ度推定式を用いて海面のpH変動を算出し、海洋酸性化に関する情報として公開。</li> </ul> <p>また、航空機による温室効果ガス観測を開始し、得られたデータを海洋気象観測船や衛星からの観測データと組み合わせて解析した。得られた知見は地球温暖化の実効的な緩和・適応策に必要とされる温暖化予測の高精度化に貢献すると期待されており、それに向けた取組が関連研究者らにより進んでいる。</p> <p>さらに、産業分野を対象に気候予測情報の利活用状況の調査を行い、得られたニーズ分析を基に気象観測データや予測データのダウンロードツールを開発し、気象庁ホームページからの提供を開始した。農研機構との共同研究等を通じて、1か月先までのきめ細かで高精度な農作物生育情報の提供を開始した。これにより農作物の適切なリスク管理を行えるようになった。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>公開している海洋の二酸化炭素に関する情報については、国内外の学会等で発表を行うとともに、数値データは関連する専門家にも提供し、地球温暖化の実態把握や将来予測モデル開発の検証に使用されている。また、IPCCの成果報告書へ引用されるよう、学術雑誌へ投稿し、掲載されている。</p> <p>航空機による温室効果ガス観測データは、平成20年度に打ち上げられた温室効果ガス観測技術衛星「いぶき」(GOSAT)の観測データと組み合わせた解析が進められており、二酸化炭素等の温室効果ガスの収支や空間分布の理解増進に寄与している。</p> <p>農業分野における気候リスク情報の利活用事例として、以下の事例が挙げられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東北農研が提供している「Google Mapによる気象予測データを利用した農作物警戒情報」による水稲栽培管理情報</li> <li>・ 近畿中国四国農研が提供している 赤かび病防除のための「麦の発育ステージ予測システム」の高度化</li> <li>・ 山形県農研センターの水稲刈取適期情報の高精度化</li> </ul>

※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. 8】

政策アセスメント評価書（個票）

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 横山辰夫
施策等の概要	<p>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の社会・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・適応策の確かな策定に必要となる詳細で確度の高い温暖化の監視・予測情報の提供を行うために、海洋気象観測船や航空機による観測を強化する。さらに、温暖化に伴い増加する気候リスクの軽減に資する気候情報の提供を行うために、その利活用技術を開発し、利用・普及の促進を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額 671百万円】</p>		
施策等の目的	地球温暖化の監視・予測に関する情報の提供及び気候リスク軽減に資する情報の利活用技術の普及を図り、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により、災害による被害を軽減することを目的とする。		
政策目標	4 水害等災害による被害の軽減		
施策目標	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	新たに公表する北西太平洋海域における産業革命後からの二酸化炭素の積算蓄積量及び年間蓄積（放出）量に関するデータへの専門家からのHPアクセス数を、関連する既存のデータへのアクセス数と同等以上にする。		
目標値	月平均 700件以上		
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>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策定することが重要である。しかし、現状において、地球温暖化の実効的な緩和策・適応策に必要とされる精度の高い温暖化予測が困難となっている。</p> <p>また、地球温暖化によって増大することが懸念されている異常気象およびそれに伴う気候リスクに対し、リスクを軽減するための適切な対策を講じるにあたって、気候情報（数ヶ月先を対象にした予報など）が十分に利用されていない。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>地球温暖化予測の不確実性の要因の一つとしては、予測モデルに組み込むための大気及び海洋中での正確な二酸化炭素の吸収や放出などの収支が解明されていないことが挙げられる。</p> <p>また、地球温暖化に伴う影響（気候リスク）が産業によって多岐にわたるにもかかわらず、それぞれの分野においてリスクを軽減するために気候情報を利用する技術（例えば農業分野において生育管理に気候情報を利用する技術など）が開発・確立されていないことが、気候情報の利用・普及が進まないことの原因として挙げられる</p>		

	<p>。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>温室効果ガスの収支等を解明するには、温室効果ガスの吸収・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長期継続的に実施する必要がある。</p> <p>また、産業分野ごとに多岐にわたる気候リスクの軽減を目的とした気候情報の利用を普及させるためには、ニーズに即した気候情報を提供するとともに、情報利用の成功事例を活用し広く普及させる必要がある。このためには、各分野ごとに温暖化に伴う気候リスクを調査・分析し、このうち気候情報の利用によって軽減されようる要素を特定したうえで、情報を作成・提供する技術の開発も必要となる。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>二酸化炭素の収支の解明に資するため、海洋気象観測船による海洋中の二酸化炭素濃度等を北西太平洋域で高精度に観測する。また航空機観測のための観測装置を整備し、航空機を利用した厚木～南鳥島間の温室効果ガスの観測を行う。</p> <p>さらに、全球異常気象監視システムを整備し、温暖化監視に関わる情報等の充実を図るとともに、産業分野ごとの気候リスク軽減に資する情報の利活用技術を開発し、気候情報の利用を促進する。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>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及び温暖化監視に関わる情報の充実や各産業分野の気候リスク軽減に資する気候情報の利活用技術の開発が求められている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>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・安心に関わるものであり、地球温暖化対策に必要な温暖化監視に関する情報は、行政が責任を持って提供する必要がある。</p>
<p>国の関与</p>	<p>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。</p> <p>また、関係国際機関と連携を図り、避けられない温暖化に対応するための気候情報サービスの充実や気候応用技術の開発を実施する必要がある。さらに、気象庁は台風・集中豪雨から気候や地球温暖化に至る様々な時間スケールの現象について科学的な手法による観測・監視・予測を国際機関との連携のもと一体的に実施しており、本施策を効果的かつ効率的に実施することができる国内唯一の機関である。</p>
<p>施策等の 効率性</p>	<p>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。温室効果ガス濃度を含む温暖化に関する監視情報は温室効果ガスの排出削減（緩和策）に寄与する。さらに、地球温暖化の影響予測及び産業分野毎の気候リスク軽減に資する情報の利活用技術の普及は適応策を支援する。これらにより地球温暖化による経済的な損失を軽減することができる。</p>

本案	費用	671百万円（平成22年度予算要求額）
	効果	二酸化炭素の収支の解明が進み、地球温暖化予測の不確実性の低減が可能となる。さらに、地球温暖化監視に関する情報の高度化、産業界の気候リスク軽減に資する情報の利活用事例の普及を通じて、地球温暖化に対する適応策、緩和策をよりの確に実施することができる。
	比較	671百万円の費用により、北西太平洋域の人為起源二酸化炭素吸収量の解明による地球温暖化予測の不確実性の低減等、地球温暖化に対する適応策、緩和策のよりの確な実施に資する情報の提供が可能となる。 「地球温暖化問題に関する懇談会第7回中期目標検討委員会」に提出された国立環境研究所の試算によれば、温暖化に伴う雨の強度と頻度の増加に伴い、洪水氾濫による浸水被害コストの増加は、適応策をとらなかった場合、どのような削減策を講じたとしても、2050年頃には最大で年間約5兆円弱に達すると試算されており、本施策によりの確な適応策の策定を支援することによって経済的な損失を軽減できる。
代替案	概要	海洋については、これまでの観測船による観測に加え、海洋二酸化炭素センサーを搭載した中層フロートを開発しこれを運用するとともに既に開発されている二酸化炭素観測用漂流ブイの運用により、北西太平洋での海中及び海上の二酸化炭素観測を強化する。上空については、民間航空機を活用した観測を実施する。これにより北西太平洋域において、海中から上空まで三次元的に二酸化炭素の状況を把握し、北西太平洋が吸収する人為起源の二酸化炭素量を明らかにする。
	費用	約960百万円（本案に約290百万円の追加経費が必要）
	効果	本案同様代替案においても、二酸化炭素の収支の解明が進み、地球温暖化予測の不確実性の低減が可能となる。さらに、地球温暖化監視に関する情報の高度化、産業界の気候リスク軽減に資する情報の利活用事例の普及を通じて、温暖化に対する適応策、緩和策の策定を支援することができる。
	比較	約960百万円の費用により、温暖化に対する適応策、緩和策の策定を支援する情報の提供が可能となる。
本案と代替案の比較		<p>代替案は、二酸化炭素センサーを搭載した中層フロートの技術開発経費、フロート・ブイなどの経費、民間航空機の機体改修及び大気採取装置作成に経費を必要とし、本案より平成22年度で約290百万円追加的な経費を要する。</p> <p>また、本案では、北西太平洋域での人為起源の二酸化炭素蓄積量を明らかにするための高密度高精度観測を平成22年度より開始できる一方、代替案では、二酸化炭素センサーを搭載した中層フロートの技術開発に5年を要することから、海中に蓄積された二酸化炭素量に関する高密度な観測データは、平成27年度以降でなければ取得できず、待ったなしで対応が求められる地球温暖化対策に対して、我が国が遅れをとることとなる。</p> <p>さらに、海洋観測について、北西太平洋は6000mを超える深さがあり、本案では、最新の観測装置を搭載した海洋観測船により、海底から海上まで高密度高精度観測が実施できる一方、代替案では、中層フロートを用いることから、深さ2000mより深い海中の観測データは得られない。これにより、代替案においては、産業革命以降の北西太平洋が吸収した二酸化炭素の正確な積算蓄積量は明らかにできない。</p> <p>航空機観測について、本案は厚木～南鳥島間を定期的に運航している自衛隊機を用いることから、定期的な観測データの取得が可能である一方、代替案の民間航空機を用いる方法においては、長期にわたって同じ航路を定期的に観測機器を搭載した機体で運航する保証は無いことから、北西太平洋域について長期的・定期的な観測データの取得は困難であり、上空と海洋の一体的な解析ができず、二酸化炭素の収</p>

	支の解明が充分にできない。 したがって、本案が代替案に比べ、効率的である。
施策等の有効性	<p>北西太平洋海域における産業革命後からの二酸化炭素の積算蓄積量及び年間蓄積（放出）量の提供は、従来からの地球温暖化に関する監視情報を拡充し、温室効果ガスの排出を削減するための意志決定（緩和策）、さらには異常気象による災害等、緩和策を講じたとしても避けることのできない当面の地球温暖化への的確な適応策の策定・実施を促進する重要な材料となる。</p> <p>このような重要な情報の提供は、検証指標である、より多くの専門家からの地球温暖化に関する監視情報へのアクセスに直結するものである。</p>
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「京都議定書目標達成計画」（平成20年3月28日改定案閣議決定）で、「気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化」に取り組むこととされた。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 交通政策審議会第10回気象分科会で了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。</li> <li>・ 総合科学技術会議の「平成22年度の科学技術に関する予算等の資源配分の方針」において「気候変動適応策に資する技術開発を推進」することとされている。</li> <li>・ 平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</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22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. 19】		
施策等	遠隔離島における活動拠点の整備		
担当課	港湾局海洋・環境課	担当課長名	課長 小谷野 喜二
施策等の概要	<p>海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、遠隔離島において、輸送や補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点の整備を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：700百万円】 【予算額：700百万円】</p>		
施策等の目的	我が国における海洋での各種活動を支援し、海洋の円滑かつ持続的な利活用を促進させる。		
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	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	活動拠点の整備に着手した離島の数		
目標値	2島以上		
目標年度	平成26年度		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>平成22年5月、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進に関する取組の一層の推進を図ることを目的として、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」（低潮線保全法）が成立。本法律に基づき、本土から遠隔の地にある離島であって、その周辺に鉱物資源等の天然資源の存在が期待される等により排他的経済水域及び大陸棚の保全と利用に関する活動の拠点として重要な離島を「特定離島」として政令指定。既に南鳥島と沖ノ鳥島の2島が特定離島として指定され、特定離島2島については、平成22年度より海洋資源の開発・利用、海洋調査など排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動の拠点として、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設の整備に着手しており、検証指標の目標は達成している。</p> <p>本土から遠隔の地にある両島において、活動拠点が整備されることにより、海洋資源の開発・利用や海洋調査の実施等への支援が可能となり、我が国海域の円滑かつ持続的な利活用の推進や安定的な海上輸送の確保等に資するなど、排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動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。

【No. 19】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	遠隔離島における活動拠点の整備		
担当課	港湾局振興課	担当課長名	課長 田邊 俊郎
施策等の概要	<p>海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、遠隔離島において、輸送や補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点の整備を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：700百万円】</p>		
施策等の目的	我が国における海洋での各種活動を支援し、海洋の円滑かつ持続的な利活用を促進させる。		
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	活動拠点の整備に着手した離島の数		
目標値	2島以上		
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>我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上を図るためには、海域の円滑かつ持続的な利活用を促進させていく必要がある。しかしながら、我が国の海洋における各種活動を支援する体制が整っているとは言い難いのが現状である。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>我が国の海域に存在する遠隔離島においては、船舶の係留や停泊、待避等が可能となる港湾機能が十分に確保されていないところが大半である。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>我が国は、国土面積（約38万km<sup>2</sup>）の約12倍にも及ぶ広大な排他的経済水域（約447万km<sup>2</sup>）を有しており、我が国の海域に広く点在している離島は、管轄海域の設定上、非常に重要な役割を占めている。さらに、離島は海上交通の安全の確保、海洋資源の開発及び利用、海洋環境の保全等においても重要な役割を果たしている。このため、海洋政策推進上の離島の位置付けを明確化し、その保全・管理を適切に実施することが重要である。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が安全かつ安定的に行われるよう、船舶の係留施設など遠隔離島における活動拠点の形成に必要となる施設を整備する。</p>		

	社会的 ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 海洋基本法（平成19年4月27日法律第33号）において「離島の保全等」が掲げられており、離島に関して、海上交通の安全の確保や海洋資源の開発及び利用のための施設の整備等必要な措置を講ずることとされている。</li> <li>○ 海洋基本計画（平成20年3月18日閣議決定）において、海洋資源の開発及び利用の支援のために、離島に活動拠点の整備を推進することが明記されている。</li> <li>○ 「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」（平成21年3月24日総合海洋政策本部決定）において、遠隔離島における活動拠点の整備について明記されている。</li> </ul> <p>ことから社会的ニーズは高い。</p>
	行政の関与	海上交通の安全の確保、海洋資源の開発及び利用等については、我が国の権益に関わるものであることから、これらを支援するための活動拠点の整備については、行政が積極的に関与していく必要がある。
	国の関与	上記に加えて、海洋基本法第8条に規定の通り、国は「基本理念にのっとり、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する」とされている。
	施策等の 効率性	我が国の広大な海域において、活動拠点が整備されることにより、海洋資源の開発・利用、海洋調査等を効果的・効率的に行うことが可能となる。
本案	費用	700百万円（平成22年度予算要求額：南鳥島等における現地調査・実施設計及び現地着工の費用）
	効果	海域で活動する船舶にとって、燃料や水等の補給、荒天時の待避等が可能となり、運航コストの削減等が見込まれることから、世界で6番目に広大な我が国200海里海域の効果的な利活用（海洋資源開発、海洋調査の推進、海上の安全確保等）が図られる。
	比較	海洋資源の開発・利用や海洋調査等、海洋における多様なニーズに対応することができ、効果は極めて大きい。
代替案	概要	本施策を実施しない場合
	費用	なし
	効果	船舶が燃料や水等の補給、荒天時の待避等を行う際、活動海域から遠く離れた場所への移動を余儀なくされる。
	比較	我が国海域の円滑かつ持続的な利活用が十分には望めない。
	本案と代替案の比較	本案により、我が国海域での各種活動の状況を踏まえた拠点整備が可能となり、船舶の安全かつ効率的な運航が実現することから、本案の方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、海洋資源の開発・利用や海洋調査の実施等への支援が可能となり、結果として我が国海域の円滑かつ持続的な利活用が実現されることから、安定的な海上輸送の確保等に資するなど、施策目標の達成に寄与するものと言える。
	その他特記 すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「海洋基本法フォローアップ研究会」の「新たな海洋立国の実現に関する提言」（平成21年4月総理大臣提出）において、我が国EEZ海域の海洋資源・空間の有効活用や権益確保のため、「無人離島及びその周辺海域の保全・管理と有効活用に資するプロジェクトの実施」が重要課題として掲げられている。</li> <li>○ 平成26年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。</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22年度予算概算要求等に係る政策アセスメント（事前評価書）【No. 23】		
施策等	生活支援機能の集積による駅機能高度化 ～コミュニティ・ステーション化～ の推進		
担当課	鉄道局 都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室	担当課長名	室長 金子 修久
施策等の概要	<p>鉄軌道の駅・停留場（周辺鉄軌道用地を含む。）に社会福祉施設、地域の交流拠点等を併設し、単なる通過点ではなく地域コミュニティの核としての位置づけを付加することにより、鉄軌道利用の促進を図るとともに、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：490百万円】 【予算額：490百万円】</p>		
施策等の目的	従来、交通施設として旅客の流動を円滑にすることを主眼に設置されていた駅・停留場について、鉄軌道事業者が自治体、利用者等と協働して、鉄道利用者ニーズの多様化・高度化等に対応した「コミュニティ・ステーション」へと再構築する取組を支援することにより、生活支援機能（保育施設、行政窓口等）の駅・停留場への集積・集約化を図り、鉄軌道の利用促進・活性化を実現する。		
政策目標	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
施策目標	26 鉄道網を充実・活性化させる		
業績指標	—		
検証指標	コミュニティ・ステーション化に係る計画の策定件数		
目標値	15件		
目標年度	平成26年度		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>駅や高架下への生活支援機能（保育施設等）の整備を行う「コミュニティ・ステーション」化については、これまで14件の計画に対し支援を行っており、概ね当初目標は達成できた。直近では、平成26年度に2件、平成25年度に1件の保育施設の整備に関する事業採択を行った。本施策の実施により、鉄軌道利用の促進を図るとともに、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化の推進が図られ、鉄軌道の利用促進・活性化につながる。</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。

【No. 23】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	生活支援機能の集積による駅機能高度化 ～コミュニティ・ステーション化～ の推進		
担当課	鉄道局 都市鉄道課 財務課	担当課長名	課長 米田 浩 課長 松本 年弘
施策等の概要	<p>鉄軌道の駅・停留場（周辺鉄軌道用地を含む。）に社会福祉施設、地域の交流拠点等を併設し、単なる通過点ではなく地域コミュニティの核としての位置づけを付加することにより、鉄軌道利用の促進を図るとともに、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化を推進する（予算関連）。</p> <p>【予算要求額 490百万円】</p>		
施策等の目的	<p>従来、交通施設として旅客の流動を円滑にすることを主眼に設置されていた駅・停留場について、鉄軌道事業者が自治体、利用者等と協働して、鉄道利用者ニーズの多様化・高度化等に対応した「コミュニティ・ステーション」へと再構築する取組を支援することにより、生活支援機能（保育施設、行政窓口等）の駅・停留場への集積・集約化を図り、鉄軌道の利用促進・活性化を実現する。</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	29 鉄道網を充実・活性化させる		
業績指標	—		
検証指標	コミュニティ・ステーション化に係る計画の策定件数		
目標値	15件		
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>鉄軌道が、今後よりいっそう地域に根ざした存在として地域住民に愛され、地域住民が求めるサービスを展開する存在となるためには、事業者が地域の様々な関係者と議論を重ね、地域と一体となったサービス向上を通して、地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在となっていくことが必要である。</p> <p>このような観点から、特に都市部においては、人に優しく、活力ある都市生活を実現するためにも、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくり等に資する生活支援機能の駅や駅周辺への集積を図り、駅や駅周辺の持つ社会的ポテンシャルを引き出すことにより、鉄軌道利用の促進・活性化を実現する必要がある。</p> <p>しかしながら、鉄軌道事業者又は生活支援サービス事業者が、地域と一体となったサービス向上、特にそのための施設整備に係る費用を自らのみで賄うには至っていない。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>原因として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の求めるサービス向上について鉄軌道事業者が地方公共団体や利用者等と協議する機会があまり設けられていなかったこと</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活支援機能の駅への新設については、初期投資費用が大きく生活支援サービス事業者のみでは費用が賄えないこと</li> <li>・鉄軌道事業者にとって、短期的な利益に直結しないサービス向上のための施設整備に係る費用について、自らのみで賄うインセンティブが低いことが挙げられる。</li> </ul> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>鉄軌道が、地域住民の日常生活や社会生活を支える基盤として地域が求めるサービスを展開する存在となるためには、鉄軌道事業者が地方公共団体や利用者等と協働してサービス向上を図る意欲的な取組を促進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>このため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業者を含む協議会が、地方公共団体や利用者等と協議して策定する地域公共交通総合連携計画に基づき、ホーム拡幅やバリアフリー化等の駅施設改良と併せて行う生活支援機能整備</li> <li>・鉄軌道事業者が、地方公共団体等と連携し、自らの出費により行う既存駅空間リフォームや高架下へのプレハブ設置等による生活支援機能整備</li> </ul> <p>を支援することにより、鉄道利用の促進を図るとともに、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化を推進する。</p>
<p>社会的 ニーズ</p>	<p>少子高齢化・人口減少社会の到来、地域の自立・活性化、低炭素社会づくり等、昨今の我が国の大きな構造変化と重要な諸課題への適確な対応のためにも、駅・停留所（周辺鉄軌道用地を含む。）への保育所・行政窓口等の整備により、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化の推進が求められている。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>地域と一体となったサービス向上、特にそのための施設整備は短期的な利益に直結しないことから、これらに係る費用を鉄軌道事業者又は生活支援サービス事業者のどちらか一方のみで賄うことは困難な状況にある。</p> <p>他方、駅や駅周辺への生活支援機能の集積は、コンパクトなまちづくりへの貢献、待機児童の解消、利用者の時間的ロスの低減等、鉄軌道事業以外の外部に与える効果が高く、公共公益的観点からは、これを積極的推進すべきものと考えられる。</p> <p>したがって、鉄軌道事業者が地方公共団体等と協働してサービス向上を図る意欲的な取組を支援することにより「コミュニティ・ステーション」化の推進を促すことが必要である。</p>
<p>国の関与</p>	<p>生活支援機能整備による裨益は、機能によっては一の地方公共団体に留まらず広く沿線にもたらされるものであるところ、その効果が一企業・一地域に留まらず、少子高齢化・人口減少社会の到来、地域の自立・活性化、低炭素社会づくり等全国的な大きな政策課題に対処するための本施策について、施策目的の全国的な理解・施策効果の広域的波及を推進する観点から、国において、一定程度の支援措置を講じることが適当である。</p>

施策等の 効率性		<p>鉄軌道事業者が地方公共団体等と協議・連携することにより、地域が真に求めるサービス向上を効率的に実施することが可能となる。</p> <p>また、個別の生活支援サービス事業者ではなく、鉄軌道事業者の取組を支援することにより、外部経済効果をもたらす鉄軌道事業者による種々の取組へのインセンティブを高めるとともに、サービスの性質による縦割りを排除した効率的な支援が行われる。これにより、生活支援サービス事業者単独の取組では採算を取ることが困難な駅・駅周辺への生活支援機能集約について行政・鉄軌道事業者・生活支援サービス事業者の費用分担によりこれを推進することが可能となる。</p>
本案	費用	<p>行政コスト：国費490百万円、その他補助金交付事務に係る費用等。</p> <p>社会的コスト：鉄軌道事業者の自主的取組を支援するものであり、本施策を実施することによる追加コストは発生しない。</p>
	効果	<p>地域住民や鉄軌道利用者にとって利便性の高い駅や駅周辺へ生活支援機能が集積することに伴い、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりへの貢献、待機児童の解消、生活支援機能利用者の時間的ロスの低減等が図られる。これにより、鉄軌道利用に係るインセンティブが高まり、鉄軌道の利用促進・活性化が実現される。</p>
	比較	<p>公共的空間である駅や駅周辺整備に係る一定の支援を行うことにより、鉄軌道事業者による自主的な生活支援機能整備を促進することが可能となり、地域住民や鉄軌道利用者にとって高い経済効果が見込まれることから、本案実施のコストに比べ、その効果が上回るものとする。</p>
代替案	概要	<p>地域住民や鉄軌道利用者にとって利便性の高い駅や駅周辺への生活支援機能集積を促進するため、一定規模以上の駅やその周辺において、鉄軌道事業者に対し、生活支援機能整備を義務付ける。</p>
	費用	<p>行政コスト：法令改正を行い、その執行・監督体制を整備する必要がある。</p> <p>社会的コスト：生活支援機能整備に係る支出を義務付けられることとなる。</p>
	効果	<p>鉄軌道事業者の意向に関わらず、生活支援機能が整備されるため、地域住民や鉄軌道利用者にとっての便益向上が確実に見込まれる。</p> <p>反面、地域のニーズ如何を問わず生活支援機能整備を義務付けることとなるため、地域にとって真に必要ではない施設、採算の成り立たない施設等が作られる懸念がある。</p>
	比較	<p>地域住民や鉄軌道利用者にとっての利便性向上が確実に見込まれる反面、鉄軌道事業者に支出を義務付けることに伴う運賃上昇の懸念や不要な施設整備が行われる懸念が存在する。</p>
本案と代替案の比較		<p>生活支援機能が確実に整備されるという点では代替案が優れているものの、不要な供給がなされる懸念、民間活力の自主性を損なう懸念、地域ニーズは地域が一義的に判断すべきであるにも関わらず一律に義務付けを行うことに対する懸念等が存在する。</p> <p>他方、本案は、民間活力の自主性、地域の判断を尊重した上で、その効果が単に一企業・一地域に留まらず国民生活全体の質の向上につながる意欲的な取組に対し支援を行うこととしており、真に求められる生活支援機能が整備される点で代替案に比べ、優れているものとする。したがって、本案の方が効率的である。</p>

<p>施策等の 有効性</p>	<p>鉄軌道事業者が地方公共団体等と協議する枠組みを有効に活用し、事業者にとっての短期的な利益に直結しないサービス向上のための施設整備に係る費用について支援することで、多種多様な地域独自のニーズに即した意欲的な取組へのインセンティブが高まり、地域と一体となったサービス向上や利用の活性化による「コミュニティ・ステーション」化の推進が図られる。</p> <p>このことから、本施策を実施することにより、検証指標であるコミュニティ・ステーション化に係る計画策定件数の目標値（平成26年度末までに15件）を達成することができると思込まれる。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>○交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会提言（平成20年6月19日）において</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、鉄道事業者及び地方公共団体を中心となって、利用者や住民のニーズを的確に把握して取組みを進めるとともに、関係者が多岐にわたる場合も多いことから、これらの関係者のコンセンサスを円滑に形成するための仕組みづくりについて、更に検討を進めることが重要</li> <li>・ 国において、利用者ニーズを踏まえた各種施設・機能の駅への集積等、多方面における取組みを促すことが求められると指摘されている。</li> </ul> <p>○平成26年度末に事後検証シートにより事後検証を実施。</p> <p>○その他、関連する施策として、高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律に基づくバリアフリー化の推進が挙げられる。</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22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	海上交通の低炭素化・利便性向上等総合事業の創設		
担当課	海事局内航課	担当課長名	課長 新垣慶太
施策等の概要	<p>海上交通の省エネ化、省力化、IT化を通じた効率化の取組みを進めるため、フェリー・RORO船（※）航路5航路に関し、通常の航海と、航海計画支援システムにより作成した最適運航計画（燃料消費量が最小となる航路＋定時性を維持する速度）に基づく運航との比較実証調査を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,000百万円】【予算額：102百万円】</p> <p>※一般の旅客を乗せない貨物フェリー</p>		
施策等の目的	海上輸送事業者は、燃料油高騰及び高速道路料金引下げによりコスト競争力が落ちており、輸送量を大きく減少させている。他方で、海上輸送事業者は老朽船が多く、省エネ、CO2排出抑制が十分進んでいない。このため、海上交通の低炭素化、効率化に資する航海計画支援システムの省エネ効果を実証することを目的とする。		
政策目標	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上		
施策目標	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	フェリーの省エネ化率（航海距離あたりの燃料消費量）		
目標値	平成22年度から5%削減		
目標年度	平成26年度		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>実証航海の結果、潮の影響等により効果の度合いは異なるものの、最適運航計画に基づく最適運航によって5航路の平均で約6%（最大約10%）の燃料消費量削減効果を計測した。また、これによる燃料費削減効果については、最適な航海計画による効果のみではあるが、1航路あたり約2千万円／年が見込まれるなど、所期の効果を確認した。</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。

【No. 25】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	海上交通の低炭素化・利便性向上等総合事業の創設		
担当課	海事局内航課	担当課長名	課長 蝦名邦晴
施策等の概要	海上交通の省エネ化、省力化、IT化を通じた効率化や、ビジネスモデル転換による利便性向上等の取組みに対して支援を行う。（予算関係） 【予算要求額：1,000百万円】		
施策等の目的	海上輸送事業者は、燃料油高騰及び高速道路料金引下げによりコスト競争力が落ちており、輸送量を大きく減少させている。他方で、海上運送事業者は老朽船が多く、省エネ、CO2排出抑制が十分進んでいない。このため、海上交通の低炭素化、利便性向上を図る。		
	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	30 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	フェリーの省エネ化率（航海距離あたりの燃料消費量）	
	目標値	平成22年度から5%削減	
	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>モーダルシフトの主要な担い手であり、地域の重要な交通ネットワークを形成している海上交通の維持・活性化を図ることは重要な目標であるが、近年の燃料油高騰、高速道路料金引下げ等により、陸上輸送への逆モーダルシフトが発生している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>燃料油高騰及び高速道路料金引下げにより、陸上輸送に対するコスト競争力が急激に減少したことが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>このような現状を踏まえ、海上輸送事業者の運航効率化やサービスの向上を図ることが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>このため、船舶の省エネ化・省力化・IT化を通じた効率化に資する設備導入と取組み等への支援、ビジネスモデル転換による利便性向上の設備導入と取組み等（例えば荷主のニーズを先取りした運送設備導入など）への支援を行う。</p>		
	社会的ニーズ	燃料油高騰及び高速道路料金引下げによる影響で、海上輸送事業者は厳しい経営状況にあり、このままでは航路の休廃止等による利用者の利便性低下や、海上貨物輸送の陸上へのシフトによるCO2排出量の増加につながるため、当該施策に対する社会的要請は高い。	

	行政の関与	燃料油高騰や高速道路料金引下げにより、海上運送事業者の経営環境は厳しく、業態の維持に関わる事態であり、個別企業の自主努力だけでは限界があるので、行政の関与が不可欠である。
	国の関与	逆モーダルシフトによるCO2排出量の増加については、地球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、フェリー航路は複数の地域をまたぐ幹線的な航路も多く、国が関与する必要がある。
	施策等の効率性	以下に示すとおり、本案は費用に見合った効果が得られる見込みであり、かつ、代替案に対しても費用対効果が優れており、効率的な施策であると言える。
本案	費用	海上交通の低炭素化・利便性向上事業補助等に要する費用 国費1,000百万円（年間）
	効果	海上交通の低炭素化・利便性向上事業補助金の事業費は年間1992百万円。本案では、省エネによる費用削減効果、利便性向上による収入増収効果は最低でも事業費と同額の効果があることが平成20年度に行った内航海運省エネ化促進調査事業等より分かっており、効果は年間1992百万円以上。
	比較	費用と効果を比較すると、費用の1.99倍以上の施策効果であり、かつ、効果は数カ年に渡って持続する。例えば、3カ年で見た時の費用対効果は5.97。
代替案	概要	本案と同額の費用を、本案と同様の補助率で、事業者の運賃引下げの原資として支援する。
	費用	国費1,000百万円
	効果	事業費は年間1992百万円で、費用削減効果は年間1992百万円。
	比較	費用と効果を比較すると、費用の1.99倍の施策効果であり、かつ、効果は単年度で終了する。例えば、3カ年で見た時の費用対効果は1.99。
本案と代替案の比較		本案と代替案を比較すると、費用対効果の点で本案が優れており、本案がより効率的であると言える。
	施策等の有効性	①本案により、年間1992百万円以上の費用削減効果及び収入増収効果が得られる。 ②上記のうち、省エネによる費用削減効果の分は検証指標の達成に寄与する。また、これにより、海上輸送事業者の経営基盤の強化が図られることにより、海上交通の維持・活性化に寄与することとなる。
	その他特記すべき事項	平成26年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。

## 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. 12】		
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	海事局安全政策課	担当課長名	課長 加藤光一
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】【予算額：14百万円】</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	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	<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</p> <p>②指針策定による航行区域の見直し</p>		
目標値	<p>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</p> <p>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</p>		
目標年度	<p>①平成25年度</p> <p>②平成25年度</p>		

<p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</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 船舶の安全性能の向上と、省力化を両立できる新技術の導入を踏まえた先進的なブリッジの標準設計指針等を策定した。また、新技術を導入した航海機器による操船を再現したシミュレーション実験を行うことにより、有効性を確認した。今後、新技術を導入したブリッジ・航海機器の普及を図ることにより、内航海運の活性化に繋がる。</p> <p>②指針策定による航行区域の見直し 沿海区域拡大のための基本方針及び範囲指針を策定し、それに従って沿海区域の拡大要望のあった海域について検討を行い、沿海区域の一部拡大を行った（平成25年6月28日）。航行区域の拡大による航路短縮によって物流効率化及び省エネ促進が実現している。</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>①特になし ②特になし</p>

※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. 12】

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><b>iv 施策等の具体的内容</b></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>

## 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年度予算概要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	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・建設産業局 企画課 不動産市場整備課	担当課長名	課長 百崎 賢之 課長 小林 靖
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。 （予算関係）</p> <p>【予算要求額：60百万円】 【予算額：55百万円】</p>		
施策等の目的	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。		
政策目標	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
施策目標	31 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する		
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		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>① 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（土地＋建物）に合わせるべく、毎月の不動産価格の動向を表す「不動産価格指数（住宅）」を開発し、平成24年8月より毎月、試験運用として国土交通省ホームページで公表を行っており、不動産価格の動向指標の構築・提供を達成している。平成27年3月には本格運用へ移行し、引き続き毎月の公表を行う予定である。不動産価格指数（住宅）に関するホームページの年間アクセス件数は約44,000件である。</p> <p>不動産価格指数（住宅）の公表により、不動産市場の透明性向上・活性化の観点から不動産市場の整備に寄与するとともに、不動産価格の動向を迅速に把握し、金融・マクロ経済政策へ活用することで適正な土地利用につながる。</p> <p>② 有識者ヒアリングや研究会等の実施を経て、マクロ経済（GDP等）の変化が不動産市場（地価等）に与える影響や、政策変更や不動産市場の変化がマクロ経済に与える影響を定量的に分析することができる「マクロ経済モデル」を平成23年度に構築し、平成24、25年度にその改良を行った。これらの成果を、各年度、国土交通省ホームページを通じて公表した。本モデルを用いて、土地関連税制をはじめとする各種施策の効</p>		

	果分析を行っている。また、分析により得られた結果を、平成25年版以降の土地白書に掲載している。
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. 24】

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

	比較	上記の費用が発生するものの、不動産価格の動向指標とマクロ経済モデルを構築することにより、不動産価格の動向がマクロ経済に与える影響や不動産価格の動きが示す問題点を適切に把握することが可能となり、マクロ経済政策と連携した土地政策の実施が可能となるとともに、不動産市場の透明性が向上し、活性化されるため、その効果は極めて大きい。
代替案	概要	民間で作成されている不動産価格指数を用いて不動産市場の動向を把握した上で、マクロ経済モデルによらず土地政策を行う。
	費用	不動産市場とマクロ経済の関係の分析費用 (不動産価格指数の使用については国費なし)
	効果	民間で作成されている不動産価格指数は、国際的に比較可能な品質を十分に備えていないため、国際ハンドブックに対応する指数の整備にはなりえず、目標と現状のギャップを解消することができない。また、民間で作成されている不動産価格指数は、対象地域が限定されているため、全国エリアでの土地政策を行う上で効果的であるとはいえない。 また、マクロ経済モデルを活用しない場合、不動産市場の変化が国民生活や国民経済に与える影響を部分的に把握した上で土地政策を立案することは可能であるが、マクロ経済全体に係る影響を把握することは困難である。このため、マクロ経済政策と連携した土地政策立案が困難であり、効果は限定的である。
	比較	施策に投じる国費は少額で済むが、国際ハンドブックに対応した不動産価格指数を整備できないことに加え、不動産価格指数から得られる情報が限られる。また、不動産市場とマクロ経済との関係を的確に把握することは困難であり、マクロ経済政策と連携した土地政策の推進という施策の目的は達成されず、その効果は小さい。
本案と代替案の比較		本案は、代替案と比較して、より効率的に不動産価格の動向や不動産市場とマクロ経済の関係を把握・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。

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成24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. 23】		
施策等	「新しい公共」による地域づくり活動に係るプラットフォーム事業の創設		
担当課	国土政策局 総務課	担当課長名	課長 角南 国隆 企画室長 近藤 共子
施策等の概要	<p>条件不利地域等においてボランティアベースで行う地域づくり活動等について、寄付を集めやすくする環境を整備することにより、行政からの助成金など公的資金による支援に依存した経営からの脱却を支援する。このため、「地域の志ある資金」を集めて地域の資金循環を作り出す、いわゆるコミュニティファンドのうち、一定の要件を満たすものを国が認定する仕組みの在り方を検討し、寄付を通じて民間資金が集まりやすくなるスキームの構築を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：30百万円】 【予算額：25百万円】</p>		
施策等の目的	<p>条件不利地域におけるコミュニティの維持・再生・活性化は国土保全上の観点からも重要であるが、従来その役割を担ってきた行政では、現状では対応が困難となっているものも多く見られる。このため、こうした地域等において、地域の有する多面的機能の発揮、新規産業への取り組みを含めた働く場の確保等の取り組み、地域の活性化や暮らしの安全の確保を行政からの支援に頼るのではなく、自立的に行える環境を整備することが必要である。</p> <p>その中で、平成23年6月に寄付税制が改正され、寄付者のメリットが増えたことにより、「新しい公共」（※）の担い手に対する寄付の市場が大幅に拡大することが期待されている。ついては、条件不利地域等における「新しい公共」の担い手による地域づくり活動に対し、地域の魅力の評価によって地域内外からの寄付による資金的支援を掘り起こすことにより、活動資金が継続的に提供され、活動の自立性、安定性、及び継続性を確保する仕組みを検討する。</p> <p>（※）「新しい公共」とは、人を支えるという役割を行政のみが担うのではなく、教育や子育て、街づくり、防犯や防災、医療や福祉などに関わる地域の人々も参加するという新しい価値観。</p>		
政策目標	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
施策目標	37 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	-		
検証指標	<p>①「新たな公」による地域づくり活動進展度 （地方自治体を対象としたアンケート調査において、多様な民間主体の主体的な地域づくりへの参加が進んでいる」と回答した地方自治体の割合）</p> <p>②「新たな公」による地域づくり活動参加率 （一般国民を対象としたアンケート調査において、「活動に参加している」と回答した一般国民の割合）</p>		
目標値	現状維持または増加		
目標年度	平成25年度		

<p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p>	<p>本事業の当初構想では、寄付を希望する者と寄付を受けたい者を仲介するプラットフォームに第三者機関による審査機能を設け、寄付を希望する者に対してその審査内容を積極的に公表するスキームを構築することを想定していた。</p> <p>しかしながら、検討の結果、最終的には、地域づくり活動に対する寄付を集めやすくする環境整備のよりよい手法として、プラットフォームを構成する主体の一つである、「地域の志ある資金」を集めて地域の資金循環を作り出す、いわゆるコミュニティファンドのうち、一定の要件を満たすものを国が認定することにより、「新しい公共」の担い手に対する投資の仕組みの認知度及び信頼性の向上を図ることとした。具体的には、有識者や市民の視点から重要と考えられる事項についてのアンケート調査、海外も含めた代表事例の調査やヒアリング等を行い、認定制度の必要性と基本的な考え方、認定要件や認定主体、制度の運営に関する基本的な考え方を整理した。</p> <p>本事業の効果については、①地方自治体に対し、多様な民間主体の主体的な地域づくりへの参加が進んでいるか、②一般国民に対し、「新たな公」による活動に参加しているかについてのアンケート調査から、活動資金の確保も含め、「新たな公」による地域づくり活動の促進スキームの構築が図られ、地域づくり活動の進展度や活動参加率は概ね維持が図られていると考えられる。</p> <p>①「新たな公」による地域づくり活動進展度 59.3% (H24年度調査) → 58.4% (H25年度調査)</p> <p>②「新たな公」による地域づくり活動参加率 33.1% (H24年度調査) → 34.5% (H25年度調査)</p>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>特になし</p>

※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. 23】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	「新しい公共」による地域づくり活動に係るプラットフォーム事業の創設		
担当課	国土政策局地方振興課	担当課長名	課長 山本 克也
施策等の概要	<p>条件不利地域等においてボランティアベースで行う地域づくり活動等について、寄付を集めやすくする環境を整備することにより、行政からの助成金など公的資金による支援に依存した経営からの脱却を支援する。このため、活動内容を審査・助言し優良な活動等を紹介する事業を実施することにより、寄付を通じて民間資金が集まりやすくなるスキームの構築を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：30百万円】</p>		
施策等の目的	<p>条件不利地域におけるコミュニティの維持・再生・活性化は国土保全上の観点からも重要であるが、従来その役割を担ってきた行政では、現状では対応が困難となっているものも多く見られる。このため、こうした地域等において、地域の有する多面的機能の発揮、新規産業への取り組みを含めた働く場の確保等の取り組み、地域の活性化や暮らしの安全の確保を行政からの支援に頼るのではなく、自立的に行える環境を整備することが必要である。</p> <p>その中で、平成23年6月に寄付税制が改正され、寄付者のメリットが増えたことにより、「新しい公共」（※）の担い手に対する寄付の市場が大幅に拡大することが期待されている。ついては、条件不利地域等における「新しい公共」の担い手による地域づくり活動に対し、地域の魅力の評価によって地域内外からの寄付による資金的支援を掘り起こすことにより、活動資金が継続的に提供され、活動の自立性、安定性、及び継続性を確保する仕組みを検討する。</p> <p>（※）「新しい公共」とは、人を支えるという役割を行政のみが担うのではなく、教育や子育て、街づくり、防犯や防災、医療や福祉などに関わる地域の人々も参加するという新しい価値観。</p>		
政策目標	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
施策目標	37 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	—		
検証指標	<p>①「新たな公」による地域づくり活動進展度 （地方自治体を対象としたアンケート調査において、多様な民間主体の主体的な地域づくりへの参加が進んでいる」と回答した地方自治体の割合）</p> <p>②「新たな公」による地域づくり活動参加率 （一般国民を対象としたアンケート調査において、「活動に参加している」と回答した一般国民の割合）</p>		
目標値	現状維持または増加		
目標年度	平成25年度		

#### i 目標と現状のギャップ

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

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

#### ii 原因の分析

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

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

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

施策等の必要性

#### iii 課題の特定

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

#### iv 施策等の具体的内容

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

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

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

		動等の発展を図ることができる。
	社会的 ニーズ	<p>○国土形成計画（全国計画）（平成20年7月4日閣議決定）において、「個人の地域貢献意欲などによる「志」ある投資の推進を通じた資金の確保」への一層の支援を進めることが記載されている。</p> <p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）においては、基本的な考え方を財政出動に頼らない成長の実現としており、そのため民間資金の活用が重要視されている。</p> <p>○「新しい公共」円卓会議（平成22年6月4日）においても、「多様な主体が地域づくりを担っていけるよう、平成23年度から、自発的な地域づくり活動を支援する取組の他、中間支援組織の育成支援に取り組む。」と記載されている。</p>
	行政の関与	<p>さまざまな当事者が自発的な協働の場としての「新しい公共」を実現することは我が国にとって重要な目標である。そのためには、「新しい公共」の担い手が自立的な活動を行うための環境整備が必要であり、その実現のためには行政の関与が必要である。また、「新しい公共」円卓会議における「新しい公共」宣言（平成22年6月4日）においても、「国や自治体による、従来型の補助金ではない新しい発想による事業活動支援スキームの導入」等がうたわれている。</p>
	国の関与	<p>本施策は、条件不利地域等における活動に対し、寄付を通じて民間資金を全国から集める新しい仕組みを作ることを目的としたものであり、国が取り組むべき課題である。国土形成計画（全国計画）においても、「地域出身者、地域在住者などの個人の持つ地域貢献意欲を顕在化させることを通じた資金の確保、いわば「『志』ある投資」を進めることが有効である」ことが記載されているところである。</p> <p>「新しい公共」推進会議（平成22年11月12日）においても、国の「新しい公共」に関連する予算についての考え方として、「政府の取組は、担い手が財政に過度に依存することなく、資金面、活動面からの自立を促す基盤整備に重点を置く」等が示されている。</p>
	施策等の 効率性	
本案	費用	<p>30百万円（平成24年度予算要求額）</p> <p>○「新しい公共」による地域づくり活動に係るプラットフォーム事業</p>
	効果	<p>知識や経験の乏しい寄付を希望する者にとっては、自らの「思い」に合う寄付先を容易に見つけることができるようになり、寄付による具体的な効果の可視化によって、単発に終わらない継続的な寄付が行われることが見込まれる。また、地域づくり活動を行う団体にとって、自分たちの活動にマッチした「思い」のこもった寄付を基盤とした、公的資金に頼らない自立的な活動ができるようになり、加えて、有識者等による助言によって自らの活動をブラッシュアップできる。</p> <p>さらに、この事業を参考にした多くの事業が積極的に行われることが期待でき、効果が早く広がる。</p>
	比較	<p>有識者等により構成される第三者機関と連携した「審査機能付きプラットフォーム」のスキームが構築されることにより、地域づくり活動団体の活動内容が客観的に審査され、信頼性及び透明性が高まることにより、「思い」のこもった寄付が集まりやすくなるため、効率的である。</p>

代替案	概要	プラットフォームの運営主体が自ら、登録された団体の活動内容の審査・助言及び公表を行う。
	費用	国費なし
	効果	活動内容を公表することにより、地域づくり活動団体の活動内容の透明性が高まる。
	比較	プラットフォームの運営主体による自主的な審査では、専門性・客観性の点から、各地域づくり活動団体の活動状況等の分析が不十分となる可能性がある。
本案と代替案の比較		<p>本案は代替案に比べ、第三者機関の審査という点から客観性の確保、及び有識者等による審査という点から専門性の確保がなされるとともに、有識者等による活動内容に対する助言も受けることができ、これらによるプラットフォームの信頼性の向上により、寄付が集まりやすくなる。</p> <p>また、本案を参考にした多くの事業が実施されることにより、速やかに効果が広がることが期待できるが、代替案では事業の実施の広がりには期待できず、したがって効果の広がりも期待できない。</p>
施策等の有効性		<p>本施策の実施により、条件不利地域等における「新しい公共」の担い手による地域づくり活動が、公的資金に頼らない、自立的な運営を継続的に行うことが可能となる。</p>
その他特記すべき事項		<p>○国土形成計画（全国計画）（平成20年7月4日閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・戦略目標『「新たな公」を基軸とする地域づくり』</li> <li>・国は、多様な民間主体による自発的な地域づくりに対し、自力では解決できない課題として、『地域出身者、地域在住者などの個人の持つ地域貢献意欲を顕在化させることを通じた資金の確保』に係る必要な支援を進めることとしている。</li> </ul> <p>○第173回国会における鳩山内閣総理大臣所信表明演説（平成21年10月26日）</p> <p>私が目指したいのは、人と人が支え合い、役に立ち合う「新しい公共」の概念です。「新しい公共」とは、人を支えるという役割を、「官」と言われる人たちだけが担うのではなく、教育や子育て、街づくり、防犯や防災、医療や福祉などに地域でかかわっておられる方々一人ひとりにも参加していただき、それを社会全体として応援しようという新しい価値観です。</p> <p>○国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>○「新しい公共」宣言（平成22年6月4日）</p> <p>「新しい公共」とは、「支え合いと活気のある社会」を作るための当事者たちの「協働の場」である。そこでは、「国民、市民団体や地域組織」、「企業やその他の事業体」、「政府」等が、一定のルールとそれぞれの役割をもって当事者として参加し、協働する。その成果は、多様な方法によって社会的に、また、市場を通じて経済的に評価されることになる。その舞台を作るためのルールと役割を協働して定めることが「新しい公共」を作る事に他ならない。</p> <p>○「新しい公共」円卓会議における提案と制度化等に向けた政府の対応（平成22年6月4日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

	<p>○「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・「新しい公共」が目指すのは、一人ひとりに居場所と出番があり、人に役立つ幸せを大切にする社会である。そこでは、国民の多様なニーズにきめ細かく応えるサービスを、市民、企業、NPO 等がムダのない形で提供することで、活発な経済活動が展開され、その果実が社会や生活に還元される。「新しい公共」を通じて、このような新しい成長を可能にする。</li></ul> <p>○平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>
--	---

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成24年度補正予算に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No.3】		
施策等	鉄道施設の老朽化対策		
担当課	鉄道局 施設課	担当課長名	課長 江口 秀二
施策等の概要	<p>鉄道事業者は鉄道施設について定期的に点検を行い必要な維持・更新を実施しているが、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者は、進展しつつある老朽化に対する抜本的な対策を講じることが困難な状況にあり、対策の加速が喫緊の課題となっている。このため、老朽化施設の更新を緊急的かつ抜本的に行うことが可能となるよう支援措置を講ずるとともに、施設の戦略的維持管理が可能となるような取り組みを行い、中小鉄道の施設の老朽化対策を総合的に推進する。（予算関係）</p> <p>【補正予算案：4,499百万円】【補正予算額：4,499百万円】</p>		
施策等の目的	進展しつつある鉄道施設の老朽化に対する対策を着実に進めるため、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者の施設の老朽化対策を総合的に推進する。		
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	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
業績指標	—		
検証指標	当事業により、老朽化施設の安全性向上に向けた取組がなされる事業者数		
目標値	約50事業者		
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>○平成24年度補正予算により、中小鉄軌道事業者を対象として、緊急老朽化対策事業、安全性評価・対策検討緊急事業、戦略的維持更新に向けたデータベース化を実施した。</p> <p>○緊急老朽化対策事業では、50事業者において減価償却資産の耐用年数を超えて使用している又は老朽化が認められる施設の補強、改良を実施し、鉄道施設の健全性の確保に寄与した。</p> <p>○安全性評価・対策検討緊急事業では、17事業者において鉄道施設の健全度の詳細評価や補修・補強等の対策方法の検討を支援し、鉄道施設の適切な維持管理に寄与した。</p> <p>○戦略的維持更新に向けたデータベース化では、中小鉄道事業者が保有する施設の点検状況をデータベース化し、鉄道施設の適切な維持管理に寄与した。</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。

【No. 3】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	鉄道施設の老朽化対策		
担当課	鉄道局 施設課	担当課長名	潮崎 俊也
施策等の概要	<p>鉄道事業者は鉄道施設について定期的に点検を行い必要な維持・更新を実施しているが、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者は、進展しつつある老朽化に対する抜本的な対策を講じることが困難な状況にあり、対策の加速が喫緊の課題となっている。このため、老朽化施設の更新を緊急的かつ抜本的に行うことが可能となるよう支援措置を講ずるとともに、施設の戦略的維持管理が可能となるような取り組みを行い、中小鉄道の施設の老朽化対策を総合的に推進する。（予算関係）</p> <p>【補正予算案：4,499百万円】</p>		
施策等の目的	進展しつつある鉄道施設の老朽化に対する対策を着実に進めるため、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者の施設の老朽化対策を総合的に推進する。		
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	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する		
業績指標	—		
検証指標	当事業により、老朽化施設の安全性向上に向けた取組がなされる事業者数		
目標値	約50事業者		
目標年度	平成25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>近年、社会資本ストックの急速な老朽化が指摘されており、鉄道においても開業後70年以上を経過した路線が多数存在しているが、特に中小鉄道事業者においては老朽化対策が進んでいないことが懸念されている。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>中小鉄道事業者は資金力や組織力に一定の限界があるため、その抜本的な対策が進まない状況にある。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>抜本的な老朽化対策の実施が図られるためには、国による資金面での支援や中小鉄道事業者の組織、ノウハウ等の不足を補うための取り組みが必要である。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>老朽化施設の更新を緊急的かつ抜本的に行うことが可能となるよう、中小鉄道事業</p>		

	<p>者が保有する鉄道施設の詳細評価や対策方法の検討を促進する。また、老朽化対策の必要性が既に判明している施設のうち、緊急に対応が必要な中小鉄道事業者の施設の老朽化対策を促進する。更に、国が老朽化の現状や点検状況等を把握し、全国の施設の戦略的維持管理へ向けた取組みが可能となるよう、中小鉄道事業者が保有する鉄道施設を対象として、定期点検結果のデータベースを作成する。</p>
社会的ニーズ	<p>笹子トンネル天井板落下事故以降、交通インフラの老朽化が強く懸念され、鉄道においても安全・安心を求める声が高まっている。</p>
行政の関与	<p>鉄道事業者は、列車の安全運行を確保するため、省令・告示に基づいて定期的に施設等の点検を実施しているが、資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者は、自社の取り組みだけでは多額の費用を要する老朽化対策の進捗は難しいため、行政が適切な支援や取り組みを行い、老朽化対策の促進を図るべきである。</p>
国の関与	<p>大量輸送機関である鉄道の安全確保は、国民の生命、財産にかかわる基本的な事項であって、常に一定以上の安全水準を全国統一的に確保することは、国の責務である。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	<p>鉄道施設の老朽化対策 【平成24年度補正予算案】4,499百万円</p>
	効果	<p>資金力等に一定の限界がある中小鉄道事業者の鉄道施設の老朽化対策が促進されることで、鉄道の安全・安定輸送を確保する。</p>
	比較	<p>緊急に対応が必要な老朽化対策が実施されることで、列車の安全運行が確保される。</p>
代替案	概要	<p>鉄道施設の老朽化対策を、鉄道事業者自らの資金だけで行わせることとする。</p>
	費用	<p>国及び地方自治体の補助が無かった場合、補助金相当額が全額鉄道事業者の負担となる。</p>
	効果	<p>鉄道事業者にはインセンティブが与えられず、また、自己資金での事業となるため、老朽化対策の推進はあまり図られず、鉄道の安全・安定輸送を妨げる可能性がある。</p>
	比較	<p>老朽化対策にかかる鉄道事業者の負担が多くなり、老朽化対策の推進は困難である。</p>
本案と代替案の比較		<p>鉄道施設の老朽化対策をより一層推進することにより、より多くの列車の安全運行が確保されることから、本案の方が勝っている。</p>
施策等の有効性		<p>近年、急速な老朽化が指摘されている鉄道施設において、老朽化対策が推進されることにより、鉄道のより一層の安全が確保されることから、本施策は有効である。</p>

その他特記すべき事項	<p>「日本経済再生に向けた緊急経済対策について」(平成25年1月11日閣議決定)：事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等</p> <p>社会資本整備重点計画（平成24年8月31日閣議決定）：定期的な巡視、点検等による施設状態の的確な把握</p> <p>平成26年度に事後検証シートにおいて事後検証を実施。</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24年度補正予算に係る政策アセスメント結果（事前評価書）【No. 8】		
施策等	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		
担当課	土地・建設産業局 建設市場整備課	担当課長名	課長 屋敷 次郎
施策等の概要	<p>○ 地域防災への備えの観点から、災害時において使用される代表的な建設機械を保有しようとする建設企業の取組を支援する制度を創設。（予算関係）</p> <p>○ 具体的には、</p> <p style="margin-left: 20px;">① 国又は地方公共団体と災害協定を締結している地域の建設業団体に加盟している中小・中堅建設企業（これらの協力会社を含む。）</p> <p style="margin-left: 20px;">② 国又は地方公共団体と直接災害協定を締結している中小・中堅建設企業（これらの協力会社を含む。）</p> <p>が災害協定で定められている活動をする際に使用する建設機械（※）を購入する際の資金の調達金利を助成（初年度1年分。2／3補助。上限4％）</p> <p style="margin-left: 40px;">※ 対象となる建設機械：建設機械抵当法施行令別表に規定する建設機械のうち41機種</p> <p>○ なお、東日本大震災により建設機械を滅失し、かつ、国又は地方公共団体と災害協定を締結している建設企業に対しては、上記の建設機械に限定せず（建設機械抵当法に規定する全ての建設機械）、購入に係る調達金利を助成。（初年度1年分。2／3補助。上限4％）</p> <p>【補正予算案：1,049百万円】 【補正予算額：1,049百万円】</p>		
施策等の目的	<p>大規模災害への対応にあたり、重要な役割を担う建設企業の災害対応能力の維持・向上を図る。</p> <p>具体的には、国又は地方公共団体と災害協定を締結している地域建設企業による災害対応で使用する一定の建設機械の保有を促進する。</p> <p>加えて、東日本大震災の被災地では、建設機械の滅失により全国に比較して地域防災力が低下しているため、本施策により、被災地の地域建設企業による建設機械の保有を促進するとともに、全国に比較して低下している被災地の防災力を震災前の水準まで引き戻す。</p> <p>上記により、実際の大規模災害時において建設企業が地域社会への貢献を果たすことが、ひいては、建設企業のイメージアップ等を通じた建設産業の振興に資するものである。</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	32 建設市場の整備を推進する		
業績指標	—		
検証指標	本事業により支援する建設企業が購入する建設機械の台数		
目標値	2,000台		
目標年度	平成26年度		

<p>施策等の効果 の測定及び結果 (実際の有効性)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本事業は、平成25年3月よりショベル系掘削機、ブルドーザー、トラクターショベルの3機種において助成の申請受付を開始。平成26年2月からは「好循環実現のための経済対策」（平成25年12月5日閣議決定）に関連し、災害対応能力の更なる向上を図るため、対象機種を建設機械抵当法施行令別表に規定する建設機械のうち41機種に拡充するとともに、事業期間を1年間延長。</li> <li>○ 平成27年2月末現在で台数1,877台、本体価格446億円（いずれも累計）の建設機械で助成を決定。</li> <li>○ 当初予定であった平成25年度までには目標を達成できなかったものの、事業が終了する平成26年度末までには、累計の助成台数は目標値の2,000台を超過する見込みであり、当初の目標どおり建設企業の建設機械保有を促進するとともに、建設機械への設備投資の促進に寄与しているところ。</li> </ul>
<p>その他特記 すべき事項</p>	<p>特になし</p>

※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. 8】

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>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</p>		
<p>担当課</p>	<p>土地・建設産業局 建設市場整備課 建設産業振興室</p>	<p>担当課長名</p>	<p>室長 高橋謙司</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○ 地域防災への備えの観点から、災害時において使用される代表的な建設機械を保有しようとする建設企業の取組を支援する制度を創設（予算関係）。</p> <p>○ 具体的には、</p> <p>① 国又は地方公共団体と災害協定を締結している地域の建設業団体に加盟している中小・中堅建設企業（これらの協力会社を含む。）</p> <p>② 国又は地方公共団体と直接災害協定を締結している中小・中堅建設企業（これらの協力会社を含む。）</p> <p>が災害協定で定められている活動をする際に使用する建設機械（※）を購入する際の資金の調達金利を助成（初年度1年分。2／3補助。上限4％）</p> <p>※ 対象となる建設機械：建設機械抵当法第2条に規定する「建設機械」のうち、ショベル系掘削機、ブルドーザー、トラクターショベル（地域防災への備えの観点から、災害時において使用される代表的な建設機械として、経営事項審査の審査対象としている3建設機械に限定。）</p> <p>○ なお、東日本大震災により建設機械を滅失し、かつ、国又は地方公共団体と災害協定を締結している建設企業に対しては、上記の建設機械に限定せず（建設機械抵当法上の建設機械）、購入に係る調達金利を助成。（初年度1年分。2／3補助。上限4％）</p> <p>【補正予算案：1,049百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>大規模災害への対応にあたり、重要な役割を担う建設企業の災害対応能力の維持・向上を図る。</p> <p>具体的には、国又は地方公共団体と災害協定を締結している地域建設企業による災害対応で使用する一定の建設機械の保有を促進する。</p> <p>加えて、東日本大震災の被災地では、機械の滅失により全国に比較して地域防災力が低下しているため、本施策により、被災地の地域建設企業による建設機械の保有を上記の建設機械に限定せずに促進し、全国に比較して低下している被災地の防災力を震災前の水準まで引き戻す。</p> <p>上記により、実際の大規模災害時において建設企業が地域社会への貢献を果たすことが、ひいては、建設企業のイメージアップ等を通じた建設産業の振興に資するものである。</p>		
<p>政策目標</p>	<p>9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護</p>		
<p>施策目標</p>	<p>32 建設市場の整備を推進する</p>		
<p>業績指標</p>	<p>—</p>		

	検証指標	本事業により支援する建設企業が購入する建設機械の台数
	目標値	2000台
	目標年度	平成25年度
施策等の必要性	i 目標と現状のギャップ	建設企業は大規模災害時において、迅速な初動対応や応急復旧対応等を担っているが、これまで建設機械を保有していた建設企業が建設工事の施工時のみ建設機械をリースする動きが進んでおり、災害時の応急復旧活動に支障が生じることが懸念される。
	ii 原因の分析	建設機械の保有にはコストがかかるため、建設企業が保有からリースに切り替えているものと思われる。
	iii 課題の特定	建設機械の保有を妨げる原因の一つとして、建設機械の保有に係る初期投資の負担が重いことが挙げられ、その緩和が必要。
	iv 施策等の具体的内容	建設機械の保有に係る初期投資の負担を軽減するため、建設企業が建設機械を購入する際の資金の調達金利を初年度分助成。（初年度1年分。2/3補助。上限4%）
社会的ニーズ	平成21年度建設機械動向調査によると、平成21年度に建設企業は約11,023台の建設機械を購入しており、また、多くの建設企業が耐用年数を過ぎた建設機械を使用している実態もあることから、建設企業が機械を購入するニーズは一定程度存在する。	
行政の関与	民間の主体である建設企業は、機械を保有するに際して災害時の応急復旧活動を主な目的とすることはなく、単に企業の利益を求めて機械を保有するか、リースするかを判断するのであり、市場原理に委ねるとその結果として建設機械保有台数は、大規模災害時に緊急に必要となる台数より少なくなる。 よって、災害時の応急復旧活動を適切に実施するためには、行政が関与する必要がある。	
国の関与	本施策は、建設産業振興の観点から、産業政策の一環として、建設機械を購入しようとする建設企業の資金繰りを支援するという側面があり、国が関与する必要がある。	

施策等の効率性		
本案	費用	1,049百万円（平成24年度補正予算案）

	効果	建設機械の購入における阻害要因の一つである過大な購入費用について、本事業によりその購入費用に係る金利負担を緩和させることで建設機械の購入を促進する。
	比較	本施策により建設機械の購入に係る費用のうち、初年度の金利負担が緩和されることで、平成25年度末まで建設機械の購入が促進されることが期待される。
代替案	概要	今回の調達金利に対する助成と同程度の直接補助又は税制優遇措置
	費用	今回の調達金利に対する助成と同程度の費用がかかる。
	効果	建設機械の購入における阻害要因の一つである過大な購入費用について、本事業によりその購入費用に係る負担を緩和させることで建設機械の購入を促進する。
	比較	本施策により建設機械の購入に係る費用が一定程度緩和されることで、平成25年度末まで建設機械の購入が促進されることが期待される。
本案と代替案の比較	<p>本案は代替案と異なり調達金利に対する助成であり、金融機関が融資すると判断した企業のみが支援対象となるため、実際の災害時に活動できないような不健全な建設企業は支援の対象とはならない点で効率的である。</p> <p>なお、現状では、国又は地方公共団体が建設企業に災害対応や工事発注を行う際には、基本的には事業発注して費用を支払っている。その費用には、当該事業期間内における機械の償却費用も含まれており、建設企業が補助金や税制優遇措置を利用し機械を購入する場合は、2重に税金が投入されるといった批判を招く恐れがある。</p>	
施策等の有効性	本施策の実施により、これまで行われていなかった建設企業による災害対応のための建設機械の購入促進が実施され、建設企業がより災害対応時にその能力を発揮することが期待できる。その結果、建設企業のイメージアップ等を通じた建設産業の振興に資する。	
その他特記すべき事項	<p>○日本経済再生に向けた緊急経済対策（平成25年1月11日閣議決定）</p> <p>○平成25年度に事後評価シートにより事後評価を実施。</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25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. 3】		
施策等	降灰警報の発表		
担当課	気象庁地震火山部管理課	担当課長名	課長 土井 恵治
施策等の概要	噴煙の高度を正確・迅速に算出する噴煙観測システムを整備する。（予算関係） 【予算要求額：62百万円】【予算額：45百万円】		
施策等の目的	噴煙観測システムにより得られる噴煙高度データを、平成26年度以降の導入を計画している降灰警報の基礎データとし、また、既存の降灰予報の精度向上にも資する。		
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	噴煙観測システムにより噴煙高度を推定する火山数		
目標値	47火山		
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>平成25年度に噴煙観測システムを整備することにより、28火山について噴煙高度を迅速かつ精度良く推定することが可能となった。残る19火山についても、平成26年度補正予算により措置することとしている。</p> <p>これらにより、降灰警報を行うのに必要な精度の高い降灰量の予測が可能となり、全国の常時観測火山について精度の高い降灰量に関する情報の提供を実施出来る見込みであり、降灰に対する事前対策を一層支援する情報を適時・的確に発表することができ、降灰による被害の防止・軽減につながるようになる。</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。

【No. 3】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	降灰警報の発表		
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	噴煙の高度を正確・迅速に算出する噴煙観測システムを整備する。（予算関係） 【予算要求額：62百万円】		
施策等の目的	噴煙観測システムにより得られる噴煙高度データを、平成26年度以降の導入を計画している降灰警報の基礎データとし、また、既存の降灰予報の精度向上にも資する。		
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	噴煙観測システムにより噴煙高度を推定する火山数		
目標値	47火山		
目標年度	平成25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>噴火により放出された火山灰は、降灰として降り積もって交通、産業、農業、人体等へ重大な影響を与える。降灰に見舞われる前から必要な対応をとり被害を防止・軽減するためには、降灰に関する迅速かつ正確な情報の発表が効果的である。</p> <p>このため、気象庁では噴火時等に降灰予報を発表しているが、現在の降灰予報は降灰範囲の予想はしているが、事前対策を支援する情報として、どの程度の量の火山灰が降るかの予想（量的降灰予報）も行う必要がある。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>量的降灰予報を行うためには、噴火により放出された火山灰の量を正確に見積もる必要がある。噴火時の噴煙高度を推定できれば、火山灰の量を見積もることが可能である。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>火山噴火時に速やかに、かつ正確に噴煙高度を推定するための設備を導入する必要がある。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>遠望カメラによる火山噴火時の噴煙画像から、噴煙高度を解析・算出する噴煙観測システムを整備する。</p>		
社会的 ニーズ	平成23年1月下旬の霧島山新燃岳の噴火、平成21年末からの桜島の活発な噴火活動、平成16年の浅間山の噴火等において、周辺市町村に多量の降灰をもたらし、家屋		

		破損、交通障害、農業被害等の被害が発生した。また、富士山の噴火による首都圏への降灰被害も懸念されている。これらの被害を防止・軽減するための情報提供に対する社会的ニーズは大きい。
	行政の関与	火山噴火は国民の安心・安全に影響を及ぼすものであり、行政が責任を持って被害の防止・軽減につながる情報を提供する必要がある。
	国の関与	降灰予報を提供するためには、火山周辺への観測機器の設置、火山活動の分析、予測等を速やかに行う必要がある。当該知見・施設を有しているのは気象庁のみであることから、地方ではなく気象庁が国の責務として実施する必要がある。
施策等の効率性		
本案	費用	62百万円（平成25年度予算要求額）
	効果	噴煙高度を速やかに、かつ正確に推定することができ、これを基に、量的降灰予報及び降灰警報に必要な噴火時の火山灰放出量を精度良く見積もることが可能となる。これにより、降灰に対する事前対策を支援する情報を適時・的確に発表することができ、降灰による被害の防止・軽減につながる。
	比較	例えば、1707年富士山宝永噴火を想定した降灰によるライフラインや農作物等の被害は1兆円を超え、目や気管支の異常等の健康障害は最大1千万人を超えると想定されている（富士山ハザードマップ検討委員会報告書（平成16年6月）被害想定結果から積算）。このように想定される莫大な被害を防止・軽減できる。
代替案	概要	<p>現行の火山遠望観測装置※を改修して、本案にある噴煙観測システムと同等の機能を持たせるようにする。</p> <p>※遠望カメラの映像をオンライン収集・画面表示するシステム。</p>
	費用	559百万円 （平成21年度火山遠望観測装置の更新及び機能強化時に要した予算額）
	効果	本案と同じ。
	比較	本案と同じ。
本案と代替案の比較		火山噴火時に速やかに、かつ正確に噴煙高度を推定することの効果は同じであるが、既存のシステムを改修する代替案の方が費用が割高となることから、本案の方が優れている。
施策等の有効性		<p>①対象施策等の効果</p> <p>噴煙観測システムを整備することにより、噴煙高度を速やかに、かつ正確に推定することができ、これを基に、量的降灰予報及び降灰警報に必要な噴火時の火山灰の放出量を精度良く見積もることが可能となる。これにより、降灰に対する事前対策を支援する情報を適時・的確に発表することができ、降灰による被害の防止・軽減につながる。</p> <p>②関連する業績指標等との関係</p> <p>噴煙観測システムを整備することにより、遠望カメラが設置されている火山が噴火した際の噴煙高度をより正確に推定することができるようになる。</p>

<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 中央防災会議防災対策推進検討会議報告（平成24年7月31日）には、「大規模噴火に備えて、現地対策本部の運営体制、広域避難計画、広域に降り積もる火山灰への対応策等の検討を進めるべきである。」と記載されている。</li> <li>○ 内閣府の火山防災対策の推進に係る検討会とりまとめ（平成24年3月）には、「火山灰による影響・被害を最小限に抑えるためにも、広域火山灰の監視・観測体制の確立及び関係機関や住民等への警報等を含めた火山灰に関する情報提供のあり方・・・（中略）・・・についての検討が必要である。」と記載されている。</li> <li>○ 平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施する。</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25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. 7】		
施策等	情報管理の強化		
担当課	海上保安庁総務部情報通信課	担当課長名	課長 勢良 俊也
施策等の概要	<p>サイバー攻撃の悪質・巧妙化等を背景として深刻化する情報セキュリティ環境に適確に対応するため、情報や文書の作成・保存等に常用するシステムのクローズ系システム化を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,911百万円】【予算額：1,911百万円】</p>		
施策等の目的	海上保安庁の情報管理体制の強化		
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	クローズ系システム規模の拡大及びオープン系システム規模の縮小		
目標値	クローズ系システム端末台数をオープン系システム端末台数の3倍以上となるように整備を行う。		
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>機密性の高い情報を取り扱う海上保安庁においては、サイバー攻撃等の外部からの脅威に対して、適確に対応する観点から、行政文書の作成・管理、職員間の情報共有等の常用システム機能はクローズ系システムにおいて処理することが適当であるが、一方では、一般行政事務の遂行も必要不可欠であり、オープン系システムを常用システムとしていた。</p> <p>平成25年度から開始した本施策は、海上保安庁の情報システムの強化等により万全な情報管理体制を実現するためのもので、深刻化する昨今の情報セキュリティ環境の中、クローズ系システムの規模の拡大、オープン系システムの規模の縮小により、クローズ系システム端末機台数をオープン系システム端末機台数の3倍以上にした結果、常用システムがクローズ系システムとなり、外部からの脅威に対し、万全の情報管理体制を確立することができるようになった。</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。

【No. 7】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	情報管理の強化		
担当課	海上保安庁総務部 情報通信課	担当課長名	課長 坪上 浩治
施策等の概要	<p>サイバー攻撃の悪質・巧妙化等を背景として深刻化する情報セキュリティ環境に適切に対応するため、情報や文書の作成・保存等に常用するシステムのクローズ系システム化を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,911百万円（5ヵ年総額 約7,900百万円）】</p>		
施策等の目的	海上保安庁の情報管理体制の強化		
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	クローズ系システム規模の拡大及びオープン系システム規模の縮小		
目標値	クローズ系システム端末台数をオープン系システム端末台数の3倍以上となるよう整備を行う。		
目標年度	平成25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>深刻化する昨今の情報セキュリティ環境の中、機密性の高い情報を取り扱う海上保安庁においては、コンピュータウィルスの感染、不審メール、サイバー攻撃等の外部からの脅威に対して適切に対応する観点から、行政文書の作成・管理、職員間の情報共有等の常用システム機能をクローズ系システムにより処理することが適当であるが、現状としては、オープン系システムを常用システムとして使用している。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>海上保安庁は、広範な管轄海域における様々な事案に組織全体として迅速適切に対処しなければならないという業務の特質から、部内外における「情報共有」の必要性が高い。また、電子申請の受付や府省共通システムの運用等による一般行政事務の遂行も必要不可欠である。このため、オープン系システムを常用システムとして整備してきたところである。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>コンピュータウィルスの感染、不審メール、サイバー攻撃等の外部からの脅威に対して適切に対応する観点からは、オープン系システムはクローズ系システムに比べ万全ではない。したがって、クローズ系システムの規模を拡大するとともに、情報収集、外部メール等に必要な範囲でオープン系システムを縮小整備することにより、業務に常用するシステムをクローズ系システムとすることが課題となっている。</p>		

	iv 施策等の具体的内容 ○ クローズ系システム規模の拡大 ○ オープン系システム規模の縮小
社会的ニーズ	海上保安庁は業務の性質上、機密性の高い情報を取り扱うため、こうした情報が破壊、流出等した場合、治安の維持、外交等に与える影響が大きいことから、社会的ニーズは高い。
行政の関与	海上保安庁の情報システムの強化等により万全な情報管理体制を実現する施策であるため、海上保安庁において実施する必要がある。
国の関与	海上保安庁は業務の性質上、国の機密性の高い情報を取り扱うため、こうした情報が破壊、流出等した場合、国益にも関わることから、当該施策は国において実施する必要がある。

施策等の効率性		
本案	費用	1,911百万円（平成25年度予算要求額） （5ヵ年総額：総額約7,900百万円）
	効果	常用システムを外部ネットワークから遮断することにより、サイバー攻撃等の外部脅威に対し、万全の対策を講じることが可能となる。
	比較	クローズ系システムを常用システム化することにより、低コストで高いセキュリティ効果を得ることができる。
代替案	概要	引き続きオープン系システムを常用システムとし、当該常用システムに対して必要なセキュリティ対策を施す。
	費用	5ヵ年総額：総額約8,900百万円
	効果	コンピュータウィルスの感染、不審メール、サイバー攻撃等外部からの脅威に対して適確に対応する観点からは、オープン系システムはクローズ系システムに比べ万全ではなく、情報セキュリティに対する脅威は依然として残ることとなる。
	比較	持続的標的型攻撃に対する対応のため、情報セキュリティ対策に大規模なコストを要するとともに、今後、情報セキュリティコストは年々増加するものと考えられる。
本案と代替案の比較		海上保安庁が扱う情報の性質、システムセキュリティの強度、整備・運用コスト等を考慮し、本案を採用することとする。
施策等の有効性		機密性の高い情報を取り扱う海上保安庁としては、本施策の実施により、コンピュータウィルスの感染、不審メール、サイバー攻撃等外部からの脅威に対し最大限の対策を講じることが可能となり、もって万全の情報管理体制を確立することができる。

その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 特に機密性の高い情報を取り扱う政府機関の情報保全システムに関し必要と考えられる措置について (平成23年7月1日 保全情報システムに関する有識者会議／事務局：内閣官房)</li><li>○ 情報流出再発防止対策検討委員会 最終報告書 (平成24年5月25日 情報流出再発防止対策検討委員会／事務局：国土交通省・海上保安庁)</li><li>○ 平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施</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25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. 11】		
施策等	東南アジア・訪日100万人プランの展開		
担当課	観光庁日本ブランド発信・外客誘致担当 参事官付	担当課長名	参事官 飯嶋 康弘
施策等の概要	<p>今後顕著な成長拡大が見込める東南アジア市場において、「日ASEAN交流40周年」を契機に、クールジャパン等と連携したオールジャパンによる訪日促進プロモーションを本格的に展開する。東南アジア市場を5大市場（韓国、中国、台湾、アメリカ、香港）に並ぶ主要市場へと飛躍させる。</p> <p>（予算関係） 【予算要求額：599百万円】【予算額：599百万円】</p>		
施策等の目的	<p>東南アジア市場からの訪日外国人旅行者については、震災後一早く回復し、さらに高い伸び率を維持しており、訪日促進プロモーションを本格的に展開することにより、東南アジア市場を韓国、中国等の5大市場に並ぶ主要市場へと成長させ、「2016年1800万人」目標達成のエンジンにするとともに、日本経済再生の実現に向けた取組を確実に実施する。そのためには送客元の多様化により、特定市場に過度に依存しない構造を作り上げ、訪日外客促進のリスク分散を図る。</p>		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	20 観光立国を推進する		
業績指標	—		
検証指標	東南アジアからの訪日外国人旅行者数		
目標値	東南アジアからの訪日外国人旅行者数100万人		
目標年度	平成25年（2013年）		
施策等の効果の測定及び結果（実際の有効性）	<p>○平成25年の訪日外国人旅行者数は、1036.4万人（前年比24.0%増）となり、2003年のビジット・ジャパン事業開始以来の政府目標であった年間1000万人を史上初めて達成した。</p> <p>○東南アジアについては、東南アジア6か国（タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム）：114.9万人（48.3%、37.4万人増）と目標としていた100万人を達成した。本施策の実施により、人気観光コンテンツを活用した機動的・効果的な訪日促進プロモーションを展開することで、東南アジア市場において、観光地としての日本の認知度向上に寄与したといえる。</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。

【No. 11】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	東南アジア・訪日100万人プランの展開		
担当課	観光庁国際交流推進課	担当課長名	課長 亀山 秀一
施策等の概要	<p>今後顕著な成長拡大が見込める東南アジア市場において、「日ASEAN交流40周年」を契機に、クールジャパン等と連携したオールジャパンによる訪日促進プロモーションを本格的に展開する。東南アジア市場を5大市場（韓国、中国、台湾、アメリカ、香港）に並ぶ主要市場へと飛躍させる。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額：599百万円】</p>		
施策等の目的	<p>東南アジア市場からの訪日外国人旅行者については、震災後一早く回復し、さらに高い伸び率を維持しており、訪日促進プロモーションを本格的に展開することにより、東南アジア市場を韓国、中国等の5大市場に並ぶ主要市場へと成長させ、「2016年1800万人」目標達成のエンジンにするとともに、日本経済再生の実現に向けた取組を確実に実施する。そのためには送客元の多様化により、特定市場に過度に依存しない構造を作り上げ、訪日外客促進のリスク分散を図る。</p>		
政策目標	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化		
施策目標	20 観光立国を推進する		
業績指標	—		
検証指標	東南アジアからの訪日外国人旅行者数		
目標値	東南アジアからの訪日外国人旅行者数100万人		
目標年度	平成25年（2013年）		
施策等の必要性	<p><b>i 目標と現状のギャップ</b></p> <p>観光立国推進基本計画（平成24年3月30日閣議決定）に盛り込まれた訪日外国人旅行者数の目標（2016年1800万人）を達成するためには、これまでの5大市場に加え、中間層の拡大が見込まれる東南アジアからの海外旅行需要を確実に取り込む必要がある。また、日本経済再生に向け、観光振興による地域活性化に取り組むためには、今後さらなる成長が見込まれる東南アジアからの誘客を強化する必要がある。このため、2013年の東南アジアからの訪日旅行者数100万人（2011年の2倍）を目指して、東南アジア市場に集中・特化した施策を展開する必要がある。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>東南アジア市場における訪日旅行促進については、特にインドネシア、ベトナム、フィリピンにおいて、当地で本格的なプロモーションをすでに実施している韓国</p>		

	<p>等の競合国に訪問者の獲得で差をつけられている状況にある。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <p>東南アジアの中でも特に顕著な訪日外国人旅行者数の拡大が見込め、相応の市場規模を抱えるタイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナムを対象市場として、訪日旅行の認知度や選好度の向上を図ること。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>① 日ASEAN交流40周年、クールジャパン、日本食の海外展開等のイベントと連携した上で、日本に関心を持つ東南アジア人が立ち寄る訪日観光ポータルサイトにより、日本の観光魅力の総合的な発信</p> <p>② 人気観光コンテンツを活用した機動的・効果的な訪日促進プロモーションの展開</p> <p>③ ハラルフード※1対応等の受入環境整備※2</p> <p>④ 日本政府観光局の体制強化※2</p> <p>⑤ 外国人観光旅客の出入国に関する措置の改善※2</p> <p>※1 イスラム教の法律に則った食べ物</p> <p>※2 ③～⑤については、本事業の予算措置とは別に実施するもの。</p>
社会的ニーズ	<p>震災とそれに続く原子力発電所事故による放射能への不安は、日本全国の観光地へ大きな打撃を与えており、一部の市場においては未だ震災前水準への回復に至っていないことから、訪日外国人旅行者の拡大による観光立国の実現により、地域経済の活性化、雇用機会の増大などをもたらすことが求められている。</p>
行政の関与	<p>訪日外国人旅行者の拡大を図る上で、顕著な増加を見込める東南アジア市場であるが、現時点では、訪日旅行そのものの認知度が高くないことから、個々の企業による特定商品のPRではなく、行政が先頭に立って、日本ブランドの発信、観光地としての日本全体の認知度向上から進めていく必要がある。</p>
国の関与	<p>観光立国及び日本経済再生の実現にあたっては、競合国との競争に対抗するため、各主体それぞれではなく、国、地方、民間が一体となって、日本ブランド全体の発信を行う必要がある。また、東南アジア市場からの誘客については、日本の魅力発信のみならず受入環境を整備することなど他の施策との連携が必要となるため、多様な取組を国が主体となり実施することが必要である。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	<p>599百万円（平成25年度予算要求）</p> <p>① 日本に関心を持つ東南アジア人が立ち寄るポータルサイトにより、日本の観光魅力の総合的な発信。</p> <p>② 人気観光コンテンツを活用した機動的・効果的な訪日促進プロモーション。</p>
	効果	<p>東南アジア市場において、観光地としての日本の認知度向上、訪日選好度の向上、旅行商品の造成や販売促進が図られ、訪日旅行者の増加につながる土台が築かれる。</p>

	比較	上記の費用で、訪日外国人旅行者の拡大及び震災後の訪日外国人旅行者の落ち込みからの回復が図られるほか、それに伴う日本国内での旅行支出の創出が期待でき、地域の活性化につながるため、効率的であると言える。
代替案	概要	国の関与が無く、地方公共団体・民間主体が個別に実施した場合。
	費用	仮に総額が本案と同額であると仮定する。
	効果	特定地域における観光魅力が発信されるものの、規模が小さいほか、地域間の連携や日ASEAN交流40周年、クールジャパン等、他の取組との連携による相乗効果は期待できない。
	比較	個別の地方公共団体や民間団体が実施すると、日本全体としての認知度向上が図られず、特定地域の観光魅力のみが紹介されること等、国として観光立国を図る上、また日本経済再生を実現する上では不十分かつ非効率にならざるを得ない。
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、特定地域における観光魅力は発信されるものの、規模が小さく、地域間の連携や日ASEAN交流40周年、クールジャパン等、他の取組との連携による相乗効果も期待できないこと等、国として観光立国を図る上、また観光の振興による地域の活性化を実現する上では不十分かつ非効率にならざるを得ない。そのため、日本の多様な魅力の発信や日本としての統一のイメージ向上等により、東南アジアからの訪日外国人旅行者数を増やし、観光立国及び日本経済再生の実現を目指すという観点からは、本案の方がより効率的である。
施策等の有効性		観光地としての日本の認知度向上、旅行商品の造成や販売の促進により、訪日旅行の裾野が広がり、継続的かつ安定的な訪日外国人旅行者の拡大、国内における旅行消費額の増加、観光振興による地域の活性化が期待できる。
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付け</p> <p>【観光立国推進基本計画】（平成24年3月30日 閣議決定）</p> <p>【日本経済再生に向けた緊急経済対策】（平成25年1月11日 閣議決定） （成長のための戦略の実行・実現）</p> <p>「また、人材育成の強化や若者雇用の拡大、再チャレンジを可能とする環境を整備するとともに、中小企業・小規模事業者等の活性化、農林水産業や観光の振興等による地域の活性化に取り組む。」</p> <p>・訪日外国人旅行者の誘致強化:個人旅行の促進、東南アジアからの誘客強化、ビジネス観光(MICE)への取組強化等</p> <p>平成26年度に事後検証シートにより、事後検証を実施。</p>

## 事後検証シート（政策アセスメント関係）

対象評価書	平成25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. 21】		
施策等	災害に強い国土に向けたグランドデザインの策定		
担当課	国土政策局総合計画課 総合政策局政策課	担当課長名	課長 白石 秀俊 課長 青木 由行
施策等の概要	<p>国民の生命と財産を守るための国土強靱化を計画的に進めるため、国土強靱化担当大臣など関係大臣と協力しつつ、国土のメンテナンスの視点から、国土と地域の将来ビジョンを踏まえた災害に強い国土に向けたグランドデザインの策定を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：事項要求】 【予算額：126百万円】</p>		
施策等の目的	<p>災害に強い国土に向けたグランドデザインの策定にあたり、巨大災害が発生した場合にも、それを国土全体で受け止め、国全体としての被害が出来る限り軽減されるような災害に強い国土に向けて、優先的かつ喫緊に解決すべき課題を具体的に検討し、それに向けて有効な施策を明らかにする。</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	37 総合的な国土形成を推進する		
業績指標	－		
検証指標	「災害に強い国土に向けたグランドデザイン」の策定		
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>巨大災害の切迫や急速に進む人口減少等、国土を巡る大きな状況の変化を踏まえ、2050年を見据えて、災害への対応のみならず、より包括的な国土づくりの理念や考え方を示す、新たな「国土のグランドデザイン」の検討を平成25年10月に開始した。9回にわたる有識者懇談会を開催し、平成26年7月に「国土のグランドデザイン2050」をとりまとめ、公表した。なお、本グランドデザインは、災害に強い国土づくりを包含する、より広範なビジョンであり、平成25年度内は、平成26年3月にグランドデザインの骨子のとりまとめまで行い、その後、地方も含めた幅広い関係者から、しっかりと意見を聞いたうえで、とりまとめを行った。</p> <p>グランドデザインの策定により、将来起こると予測されている大規模災害等に対して、国土全体での備えを総合的かつ計画的に進められることとなり、より効果的かつ効率的に、災害に強いしなやかな国土が形成される。</p> <p>また、平成26年10月には、国土審議会に計画部会を設置し、「国土のグランドデザイン2050」等を踏まえ、今後10年間の国土づくりの基本的方針等を示す「国土形成計画（全国計画）」の改定作業に着手した。平成27年夏頃を目途に最終報告をとりまとめる予定。</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。

【No. 21】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	災害に強い国土に向けたグランドデザインの策定		
担当課	国土政策局総合計画課 総合政策局政策課	担当課長名	課長 北本 政行 課長 田村 計
施策等の概要	国民の生命と財産を守るための国土強靱化を計画的に進めるため、国土強靱化担当大臣など関係大臣と協力しつつ、国土のメンテナンスの視点から、国土と地域の将来ビジョンを踏まえた災害に強い国土に向けたグランドデザインの策定を行う。（予算関係） 【予算要求額：事項要求】		
施策等の目的	災害に強い国土に向けたグランドデザインの策定にあたり、巨大災害が発生した場合にも、それを国土全体で受け止め、国全体としての被害が出来る限り軽減されるような災害に強い国土に向けて、優先的かつ喫緊に解決すべき課題を具体的に検討し、それに向けて有効な施策を明らかにする。		
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する		
業績指標	—		
検証指標	「災害に強い国土に向けたグランドデザイン」の策定		
目標値	—		
目標年度	平成25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>災害に強いしなやかな国土の形成を図るためには、ハード・ソフト両面から各地域や個々の施設をまず単体として強化するとともに、巨大災害が生じた場合であっても、国土全体で受け止め、国全体としての被害が出来る限り軽減されるような災害に強い国土構造へ計画的に再構築することが重要であるが、まだ十分実現されているとは言い難い。</p> <p><b>ii 原因の分析</b></p> <p>計画的に災害に強い国土構造への再構築を進めるためのグランドデザインが示されていない。</p> <p><b>iii 課題の特定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○経済社会の諸機能が広域的に相互補完・分散している国土（多極分散等）</li> <li>○交通・通信基盤の代替性・多重性が確保されている国土</li> <li>○災害リスクがより低い地域に人口・諸機能が集積している国土</li> </ul>		

	<p>○エネルギー供給源が分散型で、供給網が発達している国土</p> <p>○産業の維持継続が図られている国土</p> <p>○社会資本の的確な維持管理・更新が行われている国土</p> <p>等の災害に強い国土のイメージや災害に強い国土・地域づくりに向けて優先的かつ喫緊に解決すべき課題やボトルネック等を特定することが必要。</p> <p><b>iv 施策等の具体的内容</b></p> <p>上記課題に対し、今後の人口・社会・経済等を展望しつつ、以下の調査等を実施。</p> <p>○大災害に備えた国土の広域的な機能分担・バックアップに関する検討調査</p> <p>○巨大災害時に経済活動や救援活動を支える交通基盤調査</p> <p>○強靱な土地利用の実現方策検討調査</p> <p>○災害時の安定的なエネルギー確保が可能な国土形成に関する調査</p> <p>○災害に対する産業の強靱化に向けた課題の検討調査</p> <p>○官民連携のもと、インフラ維持管理について、IT活用による効率的な手法の開発等に関する検討調査</p> <p>これらの調査等において、災害に強い国土に向けて、優先的かつ喫緊に解決すべき課題を具体的に検討し、それに向けて有効な施策を明らかにし、ランドデザインを策定する。</p>
社会的ニーズ	<p>将来起こると予測されている首都直下地震、東海・東南海・南海地震等の大規模災害に対して、国民が安全で安心できる生活が保障された災害に強いしなやかな国土の形成を計画的に進めることは極めて重要である。</p>
行政の関与	<p>国民の生命と財産を守るための災害に強いしなやかな国土の形成は、行政が行うべき最も基本的な施策であり、行政が中心となって民間企業や地域住民等と連携しながら実施すべきである。</p>
国の関与	<p>国民の生命と財産を守るための災害に強いしなやかな国土の形成を計画的に進めることは、全国的な課題であり、国が関与すべきである。</p>

施策等の効率性		
本案	費用	事項要求（平成25年度予算要求額）
	効果	将来起こると予測されている大規模災害等に対する国土全体での備えを総合的かつ計画的に進めることが可能となり、国民の安全・安心を確保した災害に強いしなやかな国土が形成される。
	比較	ランドデザインが策定されることにより、効果的かつ効率的に災害に強い国土構造が再構築される。

代替案	概要	将来起こると予測されている大規模災害等に備えて、災害に強い国土に向けて優先かつ喫緊に解決すべき課題等の検討を行わず、ランドデザインを策定しない。
	費用	国費はなし。
	効果	将来起こると予測されている大規模災害等への備えとして、国・地方公共団体、企業等により個々にハード・ソフト対策が実施される。
	比較	将来起こると予測されている大規模災害等に対して、国土全体で対応できる体制の構築が十分に進まず、真に国民の安全・安心を確保した災害に強いしなやかな国土を構築することはできない。
本案と代替案の比較		本案を採用しなければ、ランドデザインの策定により将来起こると予測されている大規模災害等に対して、総合的かつ計画的に災害に強い国土構造が再構築することはできない。
施策等の有効性		本施策を実施することにより、災害に強い国土の再構築に向けて優先的かつ喫緊に解決すべき課題やボトルネック等が特定でき、将来起こると予測されている大規模災害等に対して、より効果的かつ効率的に国民の安全・安心を確保した災害に強いしなやかな国土が形成されることが見込まれる。
その他特記すべき事項		<p>○国土形成計画（全国計画）（平成20年7月4日閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・戦略的目標『災害に強いしなやかな国土の形成』</li> </ul> <p>減災の観点も重視した災害対策や災害に強い国土構造への再構築を進めることによって、安全で安心した生活が保障される災害に強いしなやかな国土を形成していく。</p> <p>○災害に強い国土づくりへの提言 （平成23年7月国土審議会防災国土づくり委員会）</p> <p>巨大災害が生じた場合にあっても、国土やそれを構成する地域が総体として対応し、互いに支え合える体制の構築等を通じて、安全・安心を確保した災害に強いしなやかな国土の形成を図る。</p> <p>○平成26年度末に事後検証シートにより、事後検証を行う。</p>

R I A 事後検証シート

事後検証実施日：平成 27 年 3 月 31 日

対象政策	建築基準法施行令の一部を改正する政令	事前評価実施日	平成 20 年 8 月 13 日
		事後検証実施予定年度	平成 26 年度
担当課	住宅局建築指導課	担当課長名	木下 一也 ( 課長 )
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            建築物におけるエレベーターの安全性の確保を図るため、建築基準法施行令の一部改正により、以下の措置を講ずる。</p> <p>(1) 制御器等に不具合が発生した場合にエレベーターの戸開走行による挟まれ事故を防止する安全装置（戸開走行保護装置）の設置義務付け【建築基準法施行令第 129 条の 10 第 3 項第 1 号】</p> <p>(2) 地震等が発生した場合にかご内の閉じ込めを防止するための管制運転装置（地震時等管制運転装置）の設置義務付け【建築基準法施行令第 129 条の 10 第 3 項第 2 号】</p> <p>② 規制の目的            近年の、エレベーター戸開走行による挟まれ事故等、及び千葉県北西部地震時におけるエレベーターかご内閉じ込め事故等を踏まえ、エレベーターの安全性の確保が求められている。そのため、上記(1)及び(2)の施策の導入により、全国におけるエレベーターの安全装置を強化し、戸開走行事故再発防止策及び地震防災対策を図る。</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            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            11 住宅・市街地の防災性を向上する</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            戸開走行保護装置を設置したエレベーターにおいて、戸開走行事故を発生させない。また、地震時管制運転装置を設置したエレベーターにおいて、中規模な地震が発生した場合において、閉じ込め事故を発生させず、大規模な地震が発生した場合においても、閉じ込め事故を防止する。</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>(1) 制御器等に不具合が発生した場合にエレベーターの戸開走行による挟まれ事故を防止する安全装置（戸開走行保護装置）の設置義務付け【建築基準法施行令第 129 条の 10 第 3 項第 1 号】            建築物において新たにエレベーターの設置等をする際に、駆動装置や制御器に不具合が発生し、かごに人が乗り又は物が積み込まれた場合にかごの停止位置が著しく移動したとき、又は、かご及び昇降路のすべての出入口の戸が閉じる前にかごが昇降したときに自動的にかごを制止する装置の設置を義務付けることとする。</p> <p>(2) 地震等が発生した場合にかご内の閉じ込めを防止するための管制運転装置（地震時等管制運転装置）の設置義務付け【建築基準法施行令第 129 条の 10 第 3 項第 2 号】            建築物において新たにエレベーターの設置等をする際に、地震等の発生時におけるかご内閉じ込め防止のため、地震等を検知し、自動的にかごを最寄り階に停止させ、かごの戸と昇降路の戸を開くこと等を可能とする装置の設</p>		

置を義務付けることとする。

⑤ 規制の必要性

(1) 戸開走行保護装置の設置義務付け

- ・ 現行の建築基準法施行令では、利用者の昇降路内への落下やかご床と昇降路の戸の上枠との間への挟まれ防止等のため、エレベーターかごの戸開走行防止装置の設置義務付けの規定（建築基準法施行令第129条の10第3項第1号。改正案においては第129条の8第2項第2号）がある。これにより、エレベーターの戸開走行防止対策が図られているにも関わらず、平成18年6月、東京都港区シティハイツ竹芝のエレベーターにおいて、エレベーターのかご及び昇降路の出入口の戸が開いたまま昇降して乗客が挟まれて死亡する事故が発生した。近年のエレベーター制御における電子化の進展に伴い、これ以外にも近年、エレベーターの戸が開いたまま昇降する重大事故が発生している。（＝目標と現状のギャップ）
- ・ 考えられる原因として、平成18年9月の社会資本整備審議会建築分科会の中間報告「エレベーターの安全確保について」において、次のような指摘がなされている（なお、事故原因の究明については、警察当局によって調査中）。
  - ・ 電磁ブレーキのブレーキパッドの摩耗、オイルの付着又は電磁コイルの性能低下によって、本来利くはずであった電磁ブレーキが十分に利かなかったこと。
  - ・ 「戸が開いているときはかごを昇降させない」（戸開走行防止）という制御に何らかの異常があったこと。（＝原因分析）
- ・ 現在の規定では、上述のような故障による戸開走行を完全には防止できない可能性があることが明らかになったことから、このような故障が発生した場合においても、人が挟まれて死亡するような重大事故が生じないような安全装置を設置する必要がある。（＝課題の特定）
- ・ 以上を踏まえ、新たに設置されるエレベーター等に対し、駆動装置又は制御器に故障が生じ、かごに人が乗り又は積み込まれた場合にかごの停止位置が著しく移動したとき又はかご及び昇降路のすべての出入口の戸が閉じる前にかごが昇降したときに自動的にかごを制止する装置の設置を義務付けることとする。（＝施策の具体的内容）

(2) 地震時等管制運転装置の設置義務付け

- ・ 建築物において、エレベーターは縦の動線として日常的に利用されるものであり、建築物における重要性が高い一方で、地震等に対する安全対策が講じられる必要がある。このため、現行の建築基準法施行令では、かご及び主要な支持部分の構造に関する基準（建築基準法施行令第129条の4第3項第3号及び第4号）、昇降路内の突出物への主策等の引っ掛かり防止に関する基準（同令第129条の7第4号。改正案においては第129条の7第5号）、駆動装置等の地震等による転倒防止に関する基準（同令第129条の8第1項）等がある。また、非常の場合の閉じ込め対策に関しては、かご内の人を安全にかご外に救出することができる開口部をかごの天井部に設けなければならない（同令第129条の6第4号）、かつ、停電等の非常の場合においてかご内からかご外に連絡することができる装置を設けなければならない（同令第129条の10第3項第3号）といった基準が定められている。これらの措置により、エレベーターにおける一定の地震防災対策が図られているにも関わらず、平成17年7月に発生した千葉県北西部地震において、78台のエレベーターにおいて閉じ込め事故が発生し、救出活動に長時間を要する事態が多発した。閉じ込め覚知まで最大85分要したケースや救出まで最大で185分要したケースがあるなど、中規模以上の地震が発生した場合にエレベーターにおいて長時間の閉じ込め事故が発生する可能性が高いことが明らかになった。（＝目標と現状のギャップ）

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原因として、次のようなことが挙げられる。</li> <li>・ 地震の揺れによりかごや昇降路の出入口の戸が開いて、ドア開放を検知したため、かごの昇降を防止する装置が反応し、緊急停止したことにより、かご内閉じ込め事故が発生したこと。</li> <li>・ 広範にわたって被害の及ぶ可能性の高い中規模以上の地震時において、閉じ込め状態からの早期の救出が困難であること。(＝原因分析)</li> <li>・ 上述のことから、地震の到達が予想される場合は可能な限り早期に最寄りの階へ移動・着床して、乗客を避難させる措置を講ずることにより、閉じ込め事故の発生リスクを低減する必要がある。(＝課題の特定)</li> <li>・ 以上を踏まえ、新たに設置されるエレベーター等について、地震の初期の微振動を検知し、かご内の人々が安全に避難できるように、自動的にかごを昇降路の出入口の戸の位置に停止させ、かご及び昇降路の出入口の戸を開き、又はかご内の人々がこれらの戸を開くことができることとする装置の設置を義務づけることとする。(＝施策の具体的内容)</li> </ul>
事後検証の結果	<p>新たに設置され、又は更新により撤去新設されるエレベーターには、原則として戸開走行保護装置及び地震時管制運転装置が設置されることで、戸開走行事故は発生しておらず、また地震時において、閉じ込め防止・安全確保等に寄与しており、規制の目的の達成に寄与していると考えられるため、この結果については概ね順調と判断できる。</p>
規制の費用	<p>① 遵守費用</p> <p>(1) 戸開走行保護装置の設置義務付け 当初想定した遵守費用は、新たにエレベーターの設置等をしようとする者への戸開走行保護装置の設置に係る費用負担であり、実際に発生した遵守費用も当初想定していた通り、新たにエレベーターの設置等をしようとする者以外への費用負担は発生しなかった。</p> <p>(2) 地震時等管制運転装置の設置義務付け 当初想定した遵守費用は、新たにエレベーターの設置等をしようとする者への地震時等管制運転装置の設置に係る費用負担であり、実際に発生した遵守費用も当初想定していた通り、新たにエレベーターの設置等をしようとする者以外への費用負担は発生しなかった。</p> <p>② 行政費用</p> <p>(1) 戸開走行保護装置の設置義務付け 当初想定した行政費用は、特定行政庁において、建築確認審査等を行う際の費用負担であり、実際に発生した行政費用も当初想定していた通り、特定行政庁において、建築確認審査等を行う際以外の費用負担は発生しなかった。</p> <p>(2) 地震時等管制運転装置の設置義務付け 当初想定した行政費用は、特定行政庁において、建築確認審査等を行う際の費用負担であり、実際に発生した行政費用も当初想定していた通り、特定行政庁において、建築確認審査等を行う際以外の費用負担は発生しなかった。</p> <p>③ その他の社会的費用 —</p>
規制の便益	<p>(1) 特定行政庁から国土交通省へ定期的に報告されている昇降機等の不具合情報において、戸開走行保護装置を設置したエレベーターについては戸開走行が発生した事例はないことから、当初想定した通り、人命につながる重大事故を防止することができた。</p> <p>(2) 平成23年に発生した東北地方太平洋沖地震時に最大震度5強の中規模地震を観測した東京都内において、65件のエレベーターの閉じ込めが発生したが、東京都が実施した調査によると、地震時管制運転装置等の耐震措置を講じたエレベーターにおいて、閉じ込めが発生した事例はないことから、当初想定していた</p>

	通り、地震時における安全性を確保することができた。
費用と便益の関係の分析等	<p>規制の事前評価においては、本規制により発生が想定される費用は僅少である一方で、(1)については、戸開走行によるかご床と昇降路の戸の上枠との間への挟まれ事故や、利用者の昇降路内への落下といった、人命につながりうる事故の重大性、(2)については、地震時の被害の規模や、かご内閉じ込め者の心身の影響、救出のための人員の動員等の必要性に鑑み、規制による便益は大きく費用を上回ると評価した。</p> <p>実際の遵守費用及び行政費用は、(1)(2)ともに、当初想定したものと同様であり、実際の便益は本規制の措置後、(1)については、戸開走行保護装置を設置したエレベーターにおいて戸開走行事故は発生していないこと、(2)については、地震時において、閉じ込め防止・安全確保等に寄与していることから、本規制は、当初想定した範囲内の費用で、当初想定した便益と同じ便益が得られたと考えられる。</p>
有識者の見解や関連データ	<p>① 規制実施後の有識者等の意見 —</p> <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 —</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 (1) 特定行政庁から国土交通省へ定期的に報告されている昇降機等の不具合情報 (2) 東京都都市整備局による東北地方太平洋沖地震時におけるエレベーターの閉じ込め被害に係る調査結果（リーフレットにて公表）</p>
その他	特になし