

政策アセスメント 施策一覧(平成29年度予算決定内容を反映)

No	施策名	頁
1	民間賃貸住宅を活用した新たな住宅セーフティネット制度の創設	1
2	安全・環境基準適合性の事後チェック体制の構築	3
3	自動車運送事業の安全総合対策事業	5
4	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	7
5	地方空港におけるCIQ機能強化の促進	10
6	地方管理空港等における国際線新規就航・増便支援及び受入環境の高度化支援	12
7	次世代ステーション創造事業	14
8	全国版空き家・空き地バンクの構築や空き家等の流通促進に取り組む団体等への支援	16
9	広域連携プロジェクト等の推進	18

※下記施策は平成29年度概算要求時に政策アセスメント評価書を作成したが、予算額が1億円未満であったため、今回の作業は行っていない。

- ・「大規模地震に対応した震度予測精度の向上」
(概算要求額：147百万円→予算額：96百万円)
- ・「クラウドファンディング等を活用した空き家・空き店舗等の再生の推進」
(概算要求額：136百万円→予算額：23百万円)

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	民間賃貸住宅を活用した新たな住宅セーフティネット制度の創設	担当 課長名	住宅局 住宅総合整備課 課長 松本 貴久 住宅局 安心居住推進課 課長 北 真夫
施策等の概要・目的	<p>民間の賃貸住宅ストックを活用し、住宅確保要配慮者の居住の安定が円滑に図られるよう、国はセーフティネット住宅の登録制度を設けるとともに、住宅の改修、家賃の低廉化等について、支援措置を講じる。</p> <p>【予算額：42,250百万円の内数、社会資本整備総合交付金等の内数】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</p> <p>1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る</p>		
業績指標（目標値 ・目標年度）	<p>1 最低居住面積水準未達率（目標値：早期に解消）</p>		
検証指標（目標値 ・目標年度）	-		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>高齢者、障害者、外国人、若年・子育て世帯、低額所得者等の住宅確保要配慮者についての一定の居住水準を満たす住居の安定的確保が十分には図られていない。また、最低居住面積水準未達率は平成25年度時点で4.2%、と目標に達成していない状況。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>高齢者世帯や障害者世帯などの住宅確保要配慮者が民間賃貸住宅に入居しようとする場合、保証人を確保できない等の理由で入居を拒否されるなどの問題が存在。</p> <p>若年・子育て世帯は、一定の広さを有する住宅に居住することが望まれるが、収入に比して家賃負担が重くなるなどの課題を抱えている。</p> <p>また、最低居住面積未達である割合は、民間賃貸住宅では約11%、持ち家が約1%であるように民間賃貸住宅は面積が小さい割合が高い。さらに、年収が低いほど、最低居住面積水準未達の住宅に暮らす世帯の割合は多く、賃貸住宅に居住する住宅確保要配慮者の居住環境・面積は低水準である傾向にある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>高齢者、障害者、外国人、若年・子育て世帯、低額所得者等の住宅確保要配慮者の居住の安定を図るため、適切な規模・構造等の一定の要件を満たす住宅への入居の円滑化を図るための施策が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>民間賃貸住宅や空き家を活用した新たな住宅セーフティネット制度を創設し、住宅確保要配慮者向けの住宅の改修や、家賃低廉化補助や家賃債務保証料補助などの入居者負担の軽減等への支援を行う。併せて、居住支援協議会等による住宅確保要配慮者の円滑な入居等を図るための活動への支援を行う。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>住宅確保要配慮者に係る施策はどこの地域においても一定の措置が講じられるべきであり、国が必要な法制度や予算措置等を行う必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>新たな住宅セーフティネット制度においては、空き家や民間賃貸住宅の空き室を活用し、公・民の連携により住宅確保要配慮者に安心して暮らせる住宅を供給するものであり、高い効率性を有する。</p>
<p>代替案との比較</p>	<p>代替案：公営住宅や地域優良賃貸住宅等の整備の促進 今後、人口が減少していく一方、単身高齢者世帯などの住宅確保要配慮者世帯は当面増加傾向にある。また、全国には、民間住宅等の空き家・空き室が数多く存在し、今後とも増加傾向である。 従来の住宅セーフティネット制度である、新たな公営住宅や地域優良賃貸住宅等の整備は、公費負担が大きい。また、長期的には、世帯数の減少に伴い住宅ストック全体の戸数の過剰や地域的な空き家・空き室の増大につながるため、効率性が低い。 一方で、当面は住宅確保要配慮者の世帯数は増加する傾向にあるため、これらの世帯のための住宅を確保することは必要だが、当制度においては、空き家や既存の民間賃貸住宅の空き室を活用することにより、効率的な施策の実施を可能としている。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>住宅確保要配慮者が増加する中で、空き家や民間賃貸住宅の空き室を活用することで円滑に入居できる住宅を確保し、また、居住支援協議会等により住宅確保要配慮者への支援を行うことは、住宅確保要配慮者への居住の安定に効果がある。</p>
<p>参考URL</p>	<p>新たな住宅セーフティネット検討小委員会 http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204_jutakusafetynet01.html</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住生活基本計画（全国計画）（平成28年3月18日閣議決定）第2目標3 「住宅確保要配慮者の増加に対応するため、空き家の活用を促進するとともに、民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みの構築も含めた、住宅セーフティネット機能を強化」 ・ 経済財政運営と改革の基本方針（平成28年6月2日閣議決定）第2章3.（1） 「若者・子育て世帯が、必要な質や広さを備えた住宅に低廉な家賃で入居できるよう、空き家や民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みを構築する。」 ・ 日本再興戦略（平成28年6月2日閣議決定）第2 I 9.（2）iii）① 「既存住宅を活用し、若年・子育て世帯の住居費負担の軽減を図るため、若年・子育て世帯が、必要な質や広さを備えた住宅に低廉な家賃で入居が容易になるよう、空き家等の既存の民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みを構築する。」 ・ 日本一億総活躍プラン（平成28年6月2日閣議決定） 希望出生率1.8の実現③ 「若者・子育て世帯が、必要な質や広さを備えた住宅に低廉な家賃で入居が容易になるよう、空き家や民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みを構築する。」 名目GDP600兆円の実現⑫ 「若年・子育て世帯が、必要な質や広さを備えた住宅に低廉な家賃で入居が容易になるよう、空き家や民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みを構築する。」 ・ 社会資本整備審議会 住宅宅地分科会 新たな住宅セーフティネット検討小委員会において、中間取りまとめ（平成28年7月22日） ・ 平成32年度政策チェックアップ（平成33年度実施）により事後評価を実施

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	安全・環境基準適合性の事後チェック体制の構築	担当 課長名	自動車局技術政策課長 江坂 行弘
施策等の概要・目的	<p>国内外の自動車メーカーによる燃費・排出ガスに関する不正事案を踏まえ、既に市場を走行している自動車を抜き取り、事後的に安全・環境基準への適合性を確認する体制の構築を図る。（予算関係）</p> <p>【予算額：（独）自動車技術総合機構運営費交付金 2,443百万円の内数】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>3 地球環境の保全</p> <p>9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</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>17 自動車の安全性を高める</p>		
業績指標（目標値 ・目標年度）	—		
検証指標（目標値 ・目標年度）	自動車メーカーによる燃費・排出ガス等の不正行為を防止する。 交通事故による24時間死者数を2,500人以下とする（平成32年）。		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 国内外の自動車メーカーによる燃費・排出ガス不正を発見できなかった。</p> <p>ii 原因の分析 自動車メーカーの申告内容に基づき、基準適合性を確認する体制を敷いてきたが、現在の体制では必ずしも十分とは言えない状況である。</p> <p>iii 課題の特定 型式指定審査時の車両だけでなく、市場で購入・使用されている車両についても、燃費・排出ガス性能が維持されているか、路上走行時でも機能が変わっていないか等の基準適合性についてチェックする必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 国土交通省において、事後チェック体制の整備に必要な道路運送車両法関係省令改正等の所要の措置を講じた上で、自動車技術総合機構（以下「機構」という。）が行う以下の取組に要する費用を措置する。</p> <p>既に市場等を走行している自動車を抜き取り、事後的に</p> <ul style="list-style-type: none"> ○安全・環境基準への適合性を確認する体制の強化を図る ○燃費・排出ガスについて、路上走行検査を実施する。 		
国の関与	市場から抜き取り安全・環境基準への適合性を確認した後、必要に応じ国が型式を指定した車について、自動車製作者等に対し改善のための措置を講じるため、国が関与するべきである。		
施策等の効率性	安全・環境基準への適合性の確認にあたり、国及び機構以外では、公正性・中立性を確保できない。		

	<p>機構においては、平成28年4月の法人統合により、自動車等の技術基準策定ための研究、型式指定審査、検査及びリコール技術検証を一貫して実施する体制が構築されたことから、この実施には最も適切な組織である。</p>
代替案との比較	なし
施策等の有効性	<p>○自動車メーカーの不正行為は、社会的に大きな代償（重大事故、環境汚染、社会的混乱等）を生じうる。本施策により、社会的費用を低減できる。</p> <p>○また、性能を信頼して自動車を購入するユーザーを保護することができる。</p>
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<p>○排出ガス不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会 中間とりまとめ（平成28年4月21日）</p> <p>3.3 その他</p> <p>（略）また、国土交通省で実施している使用過程での抜き取り調査（サーベイランス）は、排出ガス低減装置の劣化の実態を把握する観点に加え、不正ソフトの使用を防止する対策にも資するものである。米国では大規模なサーベイランスを実施しており、欧州でもRDE規制の一環として法令整備される予定であることから、欧米の動向も鑑み、我が国においてもサーベイランスの実施体制を充実かつ強化すべきである。</p> <p>○平成33年度（独立行政法人自動車技術総合機構中期目標期間（平成28-32年度）終了年度（平成32年度）の次年度）に事後検証シートにより事後検証を実施</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	自動車運送事業の安全総合対策事業	担当 課長名	自動車局 安全政策課 課長 平井 隆志 自動車局 技術政策課 課長 江坂 行弘
施策等の概要・目的	<p>政府目標（第10次交通安全基本計画）の達成に向け、自動車運送事業者に対し、先進安全自動車（ASV）の導入を支援するとともに、ドライブレコーダー等運行管理の高度化に資する機器等の普及を促進する。また、軽井沢スキーバス事故を踏まえ、特に貸切バスに対しては一層の普及促進策を講じる。（予算関係）</p> <p>【予算額：1,140百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<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>16 自動車事故の被害者の救済を図る</p>		
業績指標（目標値 ・目標年度）	<p>①事業用自動車による交通事故死者数（250人・平成30年）</p> <p>②事業用自動車による人身事故件数（30,000件・平成30年）</p>		
検証指標（目標値 ・目標年度）	—		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>自動車運送事業者、特に貸切バスにおいては安全・安心な運行を実現するため、衝突被害軽減ブレーキなどのASV装置の導入、運行管理の高度化に資するドライブレコーダー等の導入を普及促進を行う必要があるが、現状は貸切バスにおける衝突被害軽減ブレーキの装着率が約2割、ドライブレコーダーが装着が約2割となっている</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>貸切バス等の自動車運送業界は、9割以上が中小事業者であることから、資金力等に余裕がない事業者が多く、先進安全自動車（ASV）への代替やドライブレコーダー等を活用した高度な運行管理の導入が進まない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>貸切バスのASV搭載車両への代替促進とともに、運行管理の高度化を図るため、ドライブレコーダー等の一層の普及促進を行い、早期装着を促す必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>貸切バス等の自動車運送事業者に対し、衝突被害軽減ブレーキなどのASV装置の導入、運行管理の高度化に資するドライブレコーダー等の導入に対する支援を実施</p>		
国の関与	<p>貸切バス等の安全・安心な運行を実現するため、軽井沢スキーバス事故を踏まえ、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において平成28年6月3日にとりまとめられた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、国が関与すべき施策である。</p>		
施策等の効率性	<p>貸切バス等の自動車運送業界は、9割以上が中小事業者であることから、資金力等に余裕がない事業者が多く、先進安全自動車（ASV）への代替やドライブレコーダー等を活用した高度な運行管理の導入が進まない状況にあるため、それらの導入支援</p>		

	を通じて普及させることにより、多くの事業者で安全な運行が可能になり、更なる事故削減の効果が期待される。
代替案との比較	先進安全自動車（ASV）等の導入について全て事業者の負担とした場合、装置等の装着率が上がらず、更なる事故防止・削減効果等が見込めない。
施策等の有効性	自動車運送事業者において、安全性の高い先進安全自動車（ASV）の増加や、運行管理の高度化が図られることにより、業績指標である「事業用自動車による交通事故死者数」及び「事業用自動車による人身事故件数」の更なる削減に寄与するとともに、特に貸切バスに対しては、一層の普及促進させることにより、安全・安心な運行を実現することが見込まれる。
参考URL	http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/esc_28.html http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/jikoboushi.html
その他特記すべき事項	<p>「経済財政運営と改革の基本方針2016について」（平成28年6月2日閣議決定） （抜粋） 第3章5.（2）暮らしの安全・安心（治安・消費者行政等） ・<u>良好な治安を確保するため、「『世界一安全な日本』創造戦略」に基づき、</u>・・・ （一部省略）・・・<u>交通安全対策、宇宙インフラの整備・活用、水資源の安全確保に向けた「水循環基本計画」等を推進する。</u></p> <p>「日本再興戦略2016」（平成28年6月2日閣議決定） （抜粋） 第2 4.（2）ii）⑥観光関係の規制・制度の総合的な見直し ・<u>近隣アジア諸国からの訪日旅行者数の増加への受入体制整備、軽井沢スキーバス事故を踏まえた旅行における安全確保、</u>・・・（一部省略）・・・<u>に実施する。</u></p> <p>「未来への投資を実現する経済対策」について」（平成28年8月2日閣議決定） （抜粋） 第2章 Ⅲ.（3）②生活密着型インフラの整備 ・<u>鉄道立体交差化やホームドアの設置の推進、高齢者や障害者が住みやすい街をつくるためのバリアフリー化を進める。また、無電柱化、交通安全対策等を促進するとともに、上下水道の整備などの生活密着型インフラの整備を進める。</u></p> <p>平成32年度政策チェックアップ（平成33年度実施）により事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	担当 課長名	観光庁参事官(外客 受入)原田修吾
施策等の概要・目的 政策目標・ 施策目標 業績指標（目標値 ・目標年度） 検証指標（目標値 ・目標年度）	<p>訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人の実現に向けて、外国人旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、滞在時の快適性・観光地の魅力向上や、観光地までの移動円滑化等を計るとともに、SNS等のビッグデータも活用した外国人旅行者の不満・要望の把握・検証や、地域における新たな課題の調査検討を行い、具体的な改善を図る。（予算関係）</p> <p>【予算額：8,530百万円】</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 20 観光立国を推進する</p> <p>79 訪日外国人旅行者数（4,000万人・平成32年度） 80 訪日外国人旅行消費額（8兆円・平成32年度） 81 地方部での外国人延べ宿泊者数（7,000万人泊・平成32年度） 82 外国人リピーター数（2,400万人・平成32年度）</p> <p>—</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>2012年に836万人だった訪日外国人旅行者数が2015年には1974万人まで急増した状況を踏まえ、「2,000万人時代」の課題解決のため、受入環境整備の緊急対策の促進に取り組んできたが、「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げられた4,000万人、6,000万人の実現に向けて、滞在時の快適性・観光地の魅力向上や、観光地までの移動円滑化等を計るとともに、SNS等のビッグデータも活用した外国人旅行者の不満・要望の把握・検証や、地域における新たな課題の調査検討を行い、具体的な改善を図る必要が生じている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>2020年、さらにはその先を見据えて、多くの訪日外国人旅行者を受け入れていくためには、外国人旅行者の不便や障害等を徹底的に解消するとともに、満足度を一層高めることが重要だが、訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人を見据えれば、これまでの「2,000万人時代」の課題解決のための取組だけでは不十分であり、受入環境の整備が急務である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>訪日外国人旅行者の滞在・移動等の受入環境に関する不満・要望も踏まえつつ、これまで取り組んできた支援に加え、対象範囲を拡充する。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>訪日外国人旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できるよう、滞在時の快適性</p>		

	<p>・観光地の魅力向上を図るため、観光案内所等の機能向上や観光地までの移動円滑化等のため、鉄道駅・バスターミナル等における情報発信・利便性向上を支援する。</p> <p>あわせて、SNS等のビッグデータも活用した外国人旅行者の不满・要望の把握・検証や、地域における新たな課題の調査検討を行い、具体的な改善を図る。</p>
国の関与	<p>訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人の実現に向けて、訪日外国人旅行者の受入環境の整備が急務となっているところ、満足度を一層高める取組が迅速かつ全国的に進められ、観光ビジョン等に掲げられた「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に」との目標を全国津々浦々で達成できるよう、国としてその取組を支援する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人の実現に向けて、訪日外国人旅行者の受入環境の整備が急務となっているところ、国が外国人旅行者の不满・要望を踏まえた上で、全国共通の課題を主なターゲットとして、外国人旅行者の不便や障害等を解消するための取組について支援することとすることにより、外国人旅行者の満足度の向上に資する取組が迅速かつ全国的に展開されることとなり、地域等において独自に取り組むよりも効果的かつ効率的であり、費用を正当化するものである。</p>
代替案との比較	<p>地域等が独自、独力で訪日外国人旅行者の受入環境整備を進めることとした場合、同じ課題に対する取組が地域等で異なり、地域等によっては要した費用に対し十分な効果が得られないという問題が生じる。また、独力で事業を行うことが困難な地域等においては受入環境整備が進まないという問題が生じる。</p> <p>本施策によれば、外国人旅行者の満足度の向上に資する総合的、統一的な取組が、全国展開されることとなり、面的な相乗効果を生むことができる。</p>
施策等の有効性	<p>本事業により、訪日外国人旅行者の受入環境が向上し、訪日外国人旅行者数やリピーター数の増加、及びそれに伴う旅行消費額や地方部での外国人延べ宿泊者数の増加（業績指標79から82の達成）が期待できることから、施策目標である「観光立国を推進する」に寄与する。</p>
参考URL	なし
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> <ul style="list-style-type: none"> ・「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定） 視点3 すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に ・「観光ビジョン実現プログラム2016」（平成28年5月13日観光立国推進閣僚会議決定） 視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に ・「日本再興戦略2016」（平成28年6月2日閣議決定） 第1Ⅱ1-2（9） 「新たな目標が絵に描いた餅にならないようにするためには、宿泊施設やCIQ、交通、通信等の受入環境整備を早急に進めることも必要である。国としても全国ベースでの環境整備を進めるとともに、地域ごとに、何が課題で、それにいつまでに対応していくのか、今後の観光需要を見込んだ対応が不可欠である。」 第2Ⅰ4.（2）iii）⑤

「急増する訪日外国人旅行者を受け入れる体制を充実させるべく、国土交通省の地方の出先機関を中心に昨年3月に設置した地方ブロック別連絡会について、更なる勢いで増加する訪日外国人旅行者により一層の対応を図るべく、本年末を目途に各地方ブロックにおいて取りまとめを行うとともに、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」を活用し、課題解決を強力に図る。」

・「国土交通省重点政策2016」

Ⅱ 1.

(3) すべての旅行者がストレスなく快適に観光できる環境の整備

Ⅱ 3. (2)

「観光案内所その他観光拠点情報・交流施設の整備・改良、外国人旅行者が利用しやすい二次交通の充実や、多言語対応、無料公衆無線LAN環境の整備などハード・ソフト両面からの受入環境整備を通じた訪問時・滞在時の利便性向上を図り、世界最高水準の観光拠点の整備を加速化する。」

【2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応】 (3)

「・・・外国人観光客の快適性・利便性の向上のため、観光案内所その他観光拠点情報・交流施設の整備・改良、無料公衆無線LAN環境の整備、多言語対応ガイドラインに基づく多言語対応、・・・宅配サービス等を活用して手ぶらで観光できる環境の整備を推進する。」

○政策チェックアップ（平成31年度実施）により事後評価を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地方空港におけるC I Q機能強化の促進	担当 課長名	航空局 空港施設課 課長 長谷川 武
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>訪日誘客支援空港の認定を受けた地方空港において、空港ビル会社等が実施するC I Q施設整備に係る費用の一部を補助することにより、地方空港におけるC I Q機能強化を促進し、地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C等の国際定期便等の地方空港就航を強力に推進する。</p> <p>【予算額：（一般空港等）83,838百万円の内数】</p> <p>※訪日誘客支援空港</p> <p>地方空港（羽田、新千歳、福岡以外の国管理空港及び地方管理空港でコンセッション方式を採用した空港を含む）のうち、地元（自治体、協議会等）が一定水準以上の訪日誘客目標・計画を持つものを、国が認定した空港。</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</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>24 航空ネットワークを強化する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>地方空港の入国外国人数（目標値：300万人、目標年度：平成32年）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>訪日外国人旅行者が急増する中で、成田、羽田、関空等の主要空港に90%が集中し、地方空港の受入シェアは、わずか6%となっており、現状のままでは、観光が地方創生につながらない可能性がある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>地方空港におけるC I Q施設について、訪日外国人旅客者が急増する中で、施設規模が不足していることから、入国時の混雑発生要因となっており、L C C等の国際定期便等の就航促進の足かせとなっている空港がある。また、地方空港の一部においては、C I Q施設がないことから、L C C等の国際定期便等の就航が出来ない空港がある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>C I Q施設は、空港ビル機能の一部であり、空港ビルと一体的に整備する必要があるため、C I Q機能を強化するためには、空港ビル会社等の費用負担は大きくなるを得ない。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>地方空港におけるC I Q機能強化を促進するため、訪日誘客支援空港の認定を受けた地方空港において、空港ビル会社等が実施するC I Q施設整備に係る費用の一部を補助する。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>C I Q施設は、本質的に国が検査等を実施するための施設であり、空港ビル会社等に収益をもたらすものではないため、地方空港におけるC I Q機能強化の促進を図るためには、空港ビル会社等の費用負担軽減に資する支援が必要である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>地方空港におけるC I Q施設について、訪日外国人旅客者が急増する中で、一定水準以上の訪日誘客目標・計画を持つ訪日誘客支援空港のC I Q機能強化の促進をする本施策は、従前のおり、空港ビル会社等の負担のみでC I Q機能強化に取り組むよりも、効率的に、地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C等の国際定期便等の地方空港就航促進を図ることが可能となるため、効果は費用を正当化するものである。</p>
<p>代替案との比較</p>	<p>代替案として、C I Q機能強化を実施する空港ビル会社等への無利子貸付が想定されるが、C I Q施設が空港ビル会社等に収益をもたらすものではないため、空港ビル会社等の費用負担軽減に資さない。よって、国が補助金を支出する方が、確実に地方空港のC I Q機能強化を促進することが可能であり、地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C等の国際定期便等の地方空港就航促進を図ることにつながる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>一定水準以上の訪日誘客目標・計画を持つ訪日誘客支援空港に限り支援することとしており、本施策の実施により、「平成32年の地方空港の入国外国人数300万人」の達成に確実に寄与する。</p>
<p>参考URL</p>	<p>なし</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○ 関連する閣議決定、施政方針演説等における位置付け</p> <p>・明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）</p> <p>視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に 地方空港のゲートウェイ機能強化とL C C就航促進 C I Q機能の強化</p> <p>○ 平成33年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	地方管理空港等における国際線新規就航・増便支援及び受入環境の高度化支援	担当 課長名	航空局 航空戦略課 課長 木村 典央
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>訪日誘客支援空港の認定を受けた地方空港のうち、地方自治体が管理する空港等において、地方自治体等の同規模・同期間支援と協調して、国際線の新規就航等に係る支援額の一部を補助する。また、グランドハンドリング費用など新規就航等に係る経費についても一部を支援する。更に、訪日誘客支援空港の認定を受けた地方空港等において、空港ビル会社等が実施するボーディングブリッジ等の整備に係る費用の一部を補助する。これらにより地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC等の国際定期便等の地方空港就航を強力に推進する。</p> <p>【予算額： 1000百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>地方空港の入国外国人数（目標値：300万人、目標年度：平成32年）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>訪日外国人旅行者が急増する中で、成田、羽田、関空等の主要空港に90%が集中し、地方空港の受入シェアは、わずか6%となっている。「明日の日本を支える観光ビジョン」では地方部への宿泊者数の目標を立てているが、首都圏と関西を結ぶ「ゴールデンルート」に観光客が集中する現状のままでは、多様な観光ルートの形成が進まない恐れがある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>平成28年度から国管理空港等を対象に、地域の支援策と協調し、新規就航等に係る着陸料を1/2軽減している。ただし、広域周遊観光において、到着空港が地方管理空港等である場合、着陸料が十分に軽減されないことがあるため、就航・増便や旅行商品造成の足かせとなっていた。また、ボーディングブリッジ等が整備されていないため、増大する航空旅客を受け入れる際のボトルネックになっていた。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>広域周遊観光においてイン・アウトの空港が国管理空港等と地方管理空港等に分かれている場合、国が直接着陸料を軽減できるのは国管理空港等に限られる。地方管理空港等については着陸料に相当する額を補助する形が考えられるが、無制限に補助すればバラマキとなるため、対象空港を絞り込む必要がある。また、航空旅客を受け入れる体制を強化する必要がある。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>① 地方管理空港等の新規就航・増便等において、地域の同規模・同期間支援策と協調して、訪日誘客支援空港の認定を受けた地方管理空港等において、航空会社に対し、着陸料や新規就航等にかかる経費を支援する。</p> <p>【補助率】 1 / 3 最長三年間</p> <p>② 地方空港における航空旅客の受入環境整備を促進するため、訪日誘客支援空港の認定を受けた地方空港等において、空港ビル会社等が実施するボーディングブリッジ等の整備に係る費用の一部を補助する。</p> <p>【補助率】 1 / 3</p>
国の関与	<p>訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とする目標は国が定めたものであるが、国内に存在する97空港のうち、65空港は地方自治体が管理している。目標達成へ向け、意欲と具体的な計画のある自治体に絞って支援をすることで、効果的に空港のゲートウェイ機能を強化することができる。</p>
施策等の効率性	<p>対象空港を訪日誘客支援空港に認定された地方管理空港等とすることでバラマキを回避できる。また、訪日誘客支援空港においてはCIQの強化など他省庁とも連携して機能充実を図るため、一気に国際線対応を進められる。</p>
代替案との比較	<p>代替案として、地方創生推進交付金を使った空港利用・活用への補助が想定されるが、当該交付金はプロモーション費用等への助成である。本施策は地域から航空会社等への支援に対する補助であり、就航初期のコスト負担軽減による航空ネットワーク強化に直接貢献する。</p>
施策等の有効性	<p>訪日誘客支援空港に限り支援することとしており、本施策の実施により、「平成32年の地方空港の入国外国人人数300万人」の達成に寄与する。</p>
参考URL	なし
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>・ 明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）（抄）</p> <p>視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に</p> <p>地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進</p> <p>地方空港の着陸料軽減を実施</p> <p>○平成33年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	次世代ステーション創造事業	担当 課長名	鉄道局都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室 室長 日野祥英
施策等の概要・目的 政策目標・ 施策目標 業績指標（目標値 ・目標年度） 検証指標（目標値 ・目標年度）	<p>駅の改良や駅の改良にあわせてバリアフリー施設、生活支援機能施設、観光案内施設等の整備を行う鉄道事業者に対して支援することにより、まちとの一体感があり、すべての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりのある駅（「次世代ステーション」）の創造を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算額：1,643百万円】</p> <p>8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる</p> <p>15 公共施設等のバリアフリー化率等（②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合） （目標値：約100%、目標年度：平成32年度）</p> <p>—</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>鉄道駅は、交通網の結節点としての役割とともに、「まちの顔」、賑わいの拠点としての重要性が増大しており、今後、駅を中心としたまちづくりの一環として、「次世代ステーション」の創造を図っていくことが求められている。</p> <p>バリアフリー化については、段差解消率が85%（3,000人以上駅、H26年度）に達しているが、さらなる着実な取組が必要であるとともに、個々の駅の特性に応じた駅の容量・空間の質の改善、子育てや地域交流、観光案内をはじめとする地域住民や観光客の様々なニーズへの対応については、必ずしも十分になされていない現状にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>鉄道事業者にとって、駅の改良や多様なニーズに対応した施設整備を行うことは、収益力の向上に必ずしも結びつくものではなく、また、駅の空間的な制約等から多額の費用が必要となり、こうした駅の改良や施設整備に対するインセンティブは低い。また、特に大規模な駅については、複数の鉄道事業者、地方公共団体、多数の施設管理者等関係者が多岐にわたっており、こうした関係者間相互の連携も十分とは言えない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>鉄道事業者に対して、駅の改良や施設整備に関する適切なインセンティブを付与するとともに、個別の駅ごとに関係者が連携・調整して、当該駅のニーズに即した事業を実施していく仕組みが必要である。</p>		

	<p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>地方公共団体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会において策定された整備計画に基づいて、ホームやコンコースの拡幅等の駅の改良、エレベーターやホームドア等のバリアフリー施設、生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の質的進化に資する施設の整備を実施する鉄道事業者に対して支援する。(補助率：国1/3、地方1/3)</p>
国の関与	<p>鉄道事業者にとって、駅の改良や多様なニーズに対応した施設整備に対するインセンティブは低いことから、国の関与として、補助事業による適切なインセンティブ付与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>施策の実施のためには、国の補助(=費用)が必要となるが、駅の改良や多様なニーズに対応した施設整備は、鉄道事業者の収益力の向上に必ずしも結びつくものではなく、また、多額の費用が必要となるため、鉄道事業者が自主的に実施することは基本的には想定されず、事業費の一部(1/3)の補助により、鉄道事業者に事業実施を促す本施策は、効率性が高いと考えられる。</p>
代替案との比較	なし
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、鉄道事業者による駅の改良、施設整備が促進され、早急かつ効果的に、次世代ステーションの創造の推進が図られるとともに、「8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上」の達成に寄与する。</p>
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」(平成28年4月20日 交通政策審議会第198号答申) 駅については、交通ネットワークのノード(節)としての役割に加えて、まちづくりの拠点としても重要性が増大しているが、駅に係る関係者間の連携が取れていないなど、改善の余地は大きい。今後駅については、様々な主体が参画し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある「次世代ステーション」の創造を図ることが重要である。 ・平成32年度政策チェックアップ(平成33年度実施)により事後評価を実施。

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	全国版空き家・空き地バンクの構築や空き家等の流通促進に取り組む団体等への支援	担当 課長名	土地・建設産業局 不動産課 課長 中田裕人
施策等の概要・目的	<p>需給のミスマッチの解消や新たな需要の創出等により、空き家・空き地等の流動性を高め、有効活用を推進する必要がある。</p> <p>このため、全国の空き家・空き地等の検索が可能な全国版空き家・空き地バンクを構築するとともに、関係者が連携して空き家・空き地等の流通促進のために先進的な取組を行う不動産団体等への支援を行う。</p> <p>（予算関係）【予算額：110百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<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>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</p>		
業績指標（目標値 ・目標年度）	120 指定流通機構（レイズ）における売却物件に係る各年度の成約報告件数（目標値：165千件、目標年度：平成28年度）		
検証指標（目標値 ・目標年度）	—		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>全国の空き家の総数は、近年、増加の一途をたどり、2013年（平成25年）時点で約820万戸に及び、住宅ストック総数の13.5%を占める。また、空き地についても、世帯所有の空き地面積は2003年（平成15年）からの10年間で約1.4倍に増加している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>空き家・空き地等の流通・利活用が進みにくい背景には、①空き家・空き地等の物件情報を提供する仕組みとして空き家・空き地バンクがあるが、地方自治体ごとに仕様が異なり、一覧性がなく、検索しづらいこと、②空き家・空き地等の有効活用・管理には、不動産取引の専門家である宅地建物取引業者の協力が不可欠であり、地方自治体と宅地建物取引業者等が連携・協力した対策が必要であること等が挙げられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>全国の空き家・空き地等の検索が可能な全国版空き家・空き地バンクを構築するとともに、関係者が連携して空き家・空き地等の流通促進のために先進的な取組を行う不動産団体等への支援を行う必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>物件情報の掲載項目を標準化し、全国の物件が掲載され、ワンストップで多数の物件が検索可能な全国版空き家・空き地バンクを構築する。また、空き家・空き地等の活用・相談・助言、啓発活動、マッチング、調査等の先進的な取組を行う不動産団体等に対する支援や、地方に空き家・空き地等を所有している大都市圏の居住者向けの空き家活用フェア相談会、地元の宅地建物取引業者によるコンサルティング等に対する支援を行う。</p>		
国の関与	物件情報の掲載項目を標準化した全国版空き家・空き地バンクを構築するには、国		

	<p>の関与が不可欠である。また、空き家・空き地等の有効活用は、我が国が人口減少社会を迎える中で、既存ストックの有効活用や、需給のミスマッチの解消、新たな需要の創出による生産性の向上という観点から国として取り組むべき重要な施策である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>移住者に売却・賃貸、起業等の場として提供することによる空き家・空き店舗等の再生、新たな消費・投資の喚起が見込まれるほか、地域活動の拠点として活用することによる地域コミュニティの活性化等の効果が見込まれる。</p>
<p>代替案との比較</p>	<p>各地方自治体が自ら運用している空き家・空き地バンクの増強を支援するといった代替案が想定されるが、登録物件の一覧的な検索・マッチングができず、物件の需要者に対して効率的に情報発信できない。また、地方自治体による空き家・空き地等の有効活用に関する取組に対し支援するといった代替案も想定されるが、ネットワークやノウハウを有する民間事業者等との密接な連携が必ずしも促進されるとは限らず、効果は限定的なものにとどまる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>国民の未利用資産である空き家・空き地等の流動性を高め、有効活用することにより、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」ことに寄与し、空き家・空き地の増加を抑制できるものと見込まれる。</p>
<p>参考URL</p>	<p>なし</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成31年度に実施する政策チェックアップにより事後評価を実施。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	広域連携プロジェクト等の推進	担当 課長名	国土政策局 広域地方政策課 課長 中川雅章
施策等の概要・目的	<p>広域的な地域の生産性を高め、日本経済の持続的な成長に貢献するため、平成28年3月に決定した国土形成計画（広域地方計画）に基づく広域連携プロジェクトを官民が連携し早急に具体化する。このため、広域地方計画協議会の下に官民のプロジェクトチームを設置し、ネットワーク整備等を踏まえた広域連携のポテンシャルと地域資源等を組み合わせた地域発の成長戦略（地図に落とし込んだ成長戦略）及びその実現に向けたソフト・ハード両面の具体的な施策について検討を行う。</p> <p>（予算関係）【予算額： 115百万円】</p>		
政策目標・ 施策目標	<p>10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</p> <p>37 総合的な国土形成を推進する</p>		
業績指標（目標値 ・目標年度）	—		
検証指標（目標値 ・目標年度）	<p>プロジェクトチームを立ち上げ、広域連携プロジェクトの推進に取り組む案件数 （目標値：10、目標年度：平成31年度）</p>		
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ 広域連携プロジェクトは産官学金等の幅広い主体による参画のもと、ハード・ソフト両施策を一体的に展開することにより、プロジェクトの効果が最大限に発現されるものであるが、各主体間による調整が十分になされない場合においては、各々の取組による相乗効果が発揮されず、地域の経済成長に及ぼす効果が限定的となることが想定される。</p> <p>ii 原因の分析 広域連携プロジェクトを推進する各主体間の調整を行う仕組みが無い。</p> <p>iii 課題の特定 広域連携プロジェクトを推進するにあたり、複数主体間の調整を行うための具体的な仕組み、体制が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 広域地方計画協議会の下に産学官金の幅広い主体からなるプロジェクトチームを設置し、プロジェクトの企画立案、民間主導のソフト施策の具体化、プロジェクトチームの自立に向けた側面的支援を図る。 なお、広域連携プロジェクトのうち、経済成長や生産性向上への貢献、インフラのストック効果の拡大、幅広い主体の参画等の観点において、熟度の高いものから早急に具体化する。</p>		

国の関与	<p>日本経済の成長に貢献するため、国土形成計画（広域地方計画）に示された「広域連携プロジェクト」を地域主導のもと、推進する必要がある。</p> <p>また、国の側面的な支援により、広域連携・官民連携のもと、産官学金の幅広い主体を巻き込み、プロジェクトを効率的・効果的に推進することが可能となる。</p>
施策等の効率性	<p>国の側面的関与により広域連携・官民連携のもと、地域主導の広域連携プロジェクトの具体化が加速されることによって、プロジェクトの実施により期待される効果が早期に発現され、広域的な地域の生産性やストック効果の最大化を図ることが可能となることから、経済成長に大きく寄与することが可能。</p>
代替案との比較	—
施策等の有効性	<p>本施策を通じて、広域的な地域の生産性やストック効果の最大化が図られ、広域ブロックにおける国土形成の推進に貢献する。</p>
参考URL	http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudokeikaku_tk5_000029.html
その他特記すべき事項	<p>○経済財政運営と改革の基本方針2016 第2章2.（4） ③（地域の活性化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域連携プロジェクト等を通じ「対流促進型国土」の形成を目指す新たな「国土形成計画」等を推進し、各地域の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展の実現につなげていく。 <p>○平成31年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p>