

令和2年度予算概算要求に係る政策アセスメントについて

1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき実施するものであり、新規に導入しようとする施策等のうち、社会的影響の大きいもの等を対象として評価を実施し、施策等の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を説明するものである。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策を厳選する。

(評価の観点、分析手法)

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

2. 今回の評価結果について

国土交通省政策評価基本計画（平成31年3月27日策定）に基づき、令和2年度予算概算要求にあたって、予算概算要求等に係る以下の2件の施策について評価を実施した。個別の評価結果は別添のとおりである。

1	鉄道施設総合安全対策事業費補助における鉄道駅のホームドア整備に対する支援
2	老朽化マンション再生モデル事業の創設

【No. 1】

政策アセスメント評価書（個票）

施策等	鉄道施設総合安全対策事業費補助における鉄道駅のホームドア整備に対する支援	担当 課長名	鉄道局 都市鉄道政 策課 課長 吉田 昭二
施策等の概要・目的	<p>政府目標（交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定））等の達成に向け、鉄道事業者が実施するホームドア整備に対して支援を行うことで、鉄道駅における更なる安全性向上につなげる。</p> <p>【予算要求額：鉄道施設総合安全対策事業費補助9,291百万円の内数】</p>		
	政策目標・ 施策目標	<p>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</p> <p>3 総合的なバリアフリー化を推進する</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>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>	
	業績指標（目標値 ・目標年度）	<p>15 公共施設等のバリアフリー化率等（ホームドアの整備駅数） （800駅・令和2年度）</p>	
	検証指標（目標値 ・目標年度）	検討中	
施策等の必要性	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>鉄道駅におけるホームドアは、視覚障害者等のためのバリアフリー施設であるとともに、全ての利用者の安全性向上を図るための施設でもあり、利用者の多い駅において優先整備を進めることとしている。</p> <p>特に利用者数10万人以上の駅については、整備条件（車両の扉位置が一定である、ホーム幅を確保できる等）を満たしている場合、原則として令和2年度までにホームドアを整備することを目標としているが、利用者数10万人以上の全駅279駅について見ると、平成31年3月末時点で、整備状況は123駅／279駅（整備率44%）にとどまっており、今後整備が必要な駅が相当数存在している。</p> <p>利用者数10万人未満の駅については、駅の利用者及び施設の状況等を勘案した上で10万人以上の駅と同様に優先的に整備することとしており、平成31年3月末時点で、整備状況は660駅である。</p> <p>なお、ホームドアの整備目標を定めた交通政策基本計画は、令和2年度までに約800駅を整備する目標が設定されており、平成31年3月末現在における整備状況は783駅であるが、現在、次期整備目標の方向性について検討しているところである。今後もバリアフリー化の促進及び全ての利用者の安全性向上のため、今後もより一層のホームドア整備が求められる。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>ホームドア整備には、ホームドア本体費用、設置費用のほか、ホームの補強費用等を要し、一駅当たり数億円から十数億円にのぼる多額な費用がかかることから、鉄道</p>		

	<p>事業者の負担が大きく、整備を進める上での課題となっている。</p> <p>iii 課題の特定 ホームドアの整備は、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、鉄道事業者の負担のみでは整備が進まないため、国の支援により、事業者の費用負担を低減させ、整備を促進する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 ホームドアを全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として位置づけ、鉄道事業者が実施するホームドア整備費用の1/3を上限として補助することで、更なる整備を促進する。</p>
国の関与	<p>バリアフリー法において、国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者と協力して、移動等円滑化の促進のため、必要な措置を講じるとともに、必要な資金の確保に努めなければならないとされている。</p> <p>さらに、ホームドアは視覚障害者等のためのバリアフリー施設であるとともに、一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設であるが、ホームドアの設置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いため、国としても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>ホームドア整備は多額の費用が必要となるため、国が事業費の一部(1/3)を支援し鉄道事業者にインセンティブを与えることで、鉄道駅におけるホームドア整備が推進され、利用者の安全性の向上につながることから、費用に見合った効果が得られるものである。</p>
代替案との比較	<p>バリアフリー法及び同法に基づく省令では、鉄道駅の新設または大規模改良を行う際にホームドアの整備を義務づけており、既存駅に対しても整備を義務づけることが考えられるが、ホームドアの整備は、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、既存駅へのホームドア整備にはホームの補強費用等に多額の費用を要するため、優先的にホームドアの整備が必要である全国の多数の既存駅に対してホームドアの整備を義務づけることは現実的ではない。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、鉄道事業者によるホームドア整備が促進されることにより、全ての鉄道利用者の安全性向上を図ることができ、施策目標である「総合的なバリアフリー化の推進」及び「鉄道の安全性向上の推進」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>○交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）</p> <p>○社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定） ホームドアの設置数【初期値 2013年度 583駅 目標値 2020年度 約800駅】</p> <p>○ホームドアの更なる整備促進に向けた提言（令和元年7月31日） 【駅のホームにおける安全性向上のための検討会 ホームドア整備に関するWGとりまとめ】</p> <p>・・・ホームドアは視覚障害者等のためのバリアフリー施設であるとともに、一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設でもあることを認</p>

識した上で、ホームドアの更なる整備を推進していくことが必要である。

・・・これまで優先整備の対象としてきた1日当たりの平均利用者数が10万人以上の駅については、コストや車両の扉位置が揃っていない等の課題から整備済み駅数が123駅／279駅（2018年度末時点）となっており、引き続きその整備を鋭意推進していくことが求められている。

○令和2年度政策評価チェックアップ（令和3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）

<p>施策等</p>	<p>老朽化マンション再生モデル事業の創設</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>住宅局 市街地建築 課マンション政策室 室長 磯貝 敬智</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>今後急増が見込まれる老朽化マンションについて、再生検討から改修や、建替え又は敷地売却（以下、「建替え等」という）までの課題を解決する先導的な取組みに対して国が直接支援することにより、再生のモデルを構築し、その促進を図る「老朽化マンション再生モデル事業」を創設する。 【予算要求額：2,000百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<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 2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>1.4 マンションの建替え等の件数（昭和50年からの累計）（388件・令和2年度）</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ マンションストックは約655万戸、1500万人超が居住（平成30年末時点推計）と都市部を中心に無くてはならない居住形態として定着しているため、今後とも良質なマンションストックとして維持していくことが必要である。 一方、築40年超のマンションにおいては、これまでの調査結果により、老朽化問題を議論した経験のあるマンションにおいては、その25%が不具合の発生を契機として老朽化問題を議論していることが判明している。このような老朽化への対応が必要となる、築40年超のマンションは現在約81万戸、また10年後には198万戸に上る見込みであり、適切な維持管理、改修や建替え等の対応が求められるもかわらず、H30時点でマンションの建替え等の件数は325件にとどまっている（改修の件数は、データがない）。 今後、良好なマンションストックを維持するためには、改修や建替え等を含めた老朽化マンションの再生促進が必要な状況である。</p> <p>ii 原因の分析 ・マンションの改修や建替え等に関する意思決定には、区分所有者間の合意形成が必要であるが、区分所有者の多くは、必要なマンション再生のノウハウを必ずしも有していない。 ・マンションの経年とともに、居住者の高齢化率や空き住戸、第三者への賃貸が増加しており、改修や建替え等の合意形成が困難化。 ・築30年以上のマンションにおいて老朽化対策の議論を行ったことが無いマンションも3割を超えている。 ・これまで改修や建替え等が行われたマンション再生のノウハウが全国に浸透していない。</p>		

	<p>・高経年マンション特有の課題として、既存不適格や形態規制による容積率制限など建替えへの制約が多い環境にある建物が多く存在すると考えられ、老朽化マンションの再生へのハードルとなっている。</p> <p>iii 課題の特定 マンション特有の再生の難しさがある高経年マンションについて、改修や建替え等の合意形成が困難な案件や建替えの制約条件が多い環境下にある案件について、国が先導的なプロジェクトを支援し、再生の成功モデルを創出することにより、再生の事業手法や合意形成のプロセス等を全国に展開し、改修や建替え等を促進することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 老朽化マンションの再生検討から改修や建替え等を行うモデル的な再生プロジェクトに対して支援を行う老朽化マンション再生モデル事業を創設し、成功した再生事例のノウハウを全国で同様の課題を抱える老朽化マンションに水平展開することにより、再生を促進する。</p>
<p>国の関与</p>	<p>マンションの再生に係る、先導的なモデル事例を国が直接支援することで事例の収集を行い、全国に水平展開をすることにより制度の浸透を図る必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>マンション再生等に係るモデル事例を支援し、成功事例を創出して示し、その事業手法や合意形成のプロセス等を水平展開することにより、他のマンションの改修や建替え等の促進が図られるため、費用に見合った効果が見込まれる。</p>
<p>代替案との比較</p>	<p>代替案：個々のマンションに対する支援 今後、高経年マンションが急増する中で、改修や建替え等に課題を有する全ての老朽化マンションに対し、個別に補助等により支援することも考えられるが、限られた予算の下、費用に見合う効果を最大限得るためには、本手法が最適である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、老朽化マンションの改修や建替え等が促進されることから、施策目標「住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する」の達成に寄与する。</p>
<p>参考URL</p>	<p>住宅団地の再生のあり方に関する検討会（第2期） http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk5_000068.html</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>（閣議決定による位置付け）</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） 目標5 建替えやリフォームによる安全で質の高い住宅ストックへの更新（基本的施策） （7）マンションに関しては、総合的な施策を講じることにより、適切な維持管理や建替え・修繕を促進 ・ 未来投資戦略2019 成長戦略フォローアップ 6.（2）i）⑤ マンションストックやその敷地の有効活用のため、管理組合による適正な管理

を促す仕組みや建替え・売却による更新を円滑化する仕組み等の検討し、方向性を2019年中に取りまとめ、所要の制度的措置を講ずる。

(事後評価)

- ・ 令和2年度政策チェックアップ（令和3年度実施）による事後評価を実施する。