

令和2年度予算概算要求及び

令和元年度補正予算に係る政策アセスメント（修正）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実施要領に基づき、令和2年度予算概算要求2件、令和元年度補正予算2件及び令和2年度予算案に係る追加2件の計6件の政策アセスメント評価書について施策内容の変更の有無等について確認したところ、以下1～3の評価書について修正すべき点があったため、今般、別添のとおり修正する。

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 （令和2年度予算概算要求）
2	マンションストック長寿命化等モデル事業 （令和2年度予算概算要求） ※概算要求時の「老朽化マンション再生モデル事業の創設」を名称変更
3	安全運転サポート車普及促進事業 （令和元年度補正予算） ※補正予算案時の「自動車運送事業の安全総合対策事業（サポカー補助金）」を名称変更
4	マイナンバーカード・マイナポータルと建設キャリアアップシステム（CCUS）の連携推進 （令和元年度補正予算）
5	国際競争力の高いスノーリゾート形成促進事業 （令和2年度予算案に係る追加）
6	ナイトタイム等の活用による新たな時間市場の創出 （令和2年度予算案に係る追加）

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>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</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>鉄道局 都市鉄道政 策課 課長 吉田 昭二</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<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。 【予算額案：鉄道施設総合安全対策事業費補助4,631百万円の内数】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<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 3 総合的なバリアフリー化を推進する 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<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） ※令和2年度中に交通政策基本計画（閣議決定）を見直し、新計画を作成する予定であり、新計画を踏まえ、業績指標を再設定することとする。</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 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ることを認識した上で、更なる整備を推進することとしている。 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。（駅の中で1番線以上にホームドアが設置されている場合に、整備されていることとしている。） その内訳は、利用者数が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。（「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめにおいて、利用者数が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、整備条件を満たしている駅の数については把握していない。） また、利用者数が10万人未満の全駅9,188駅について見ると、平成31年3月末時点で、整備状況は660駅／9,188駅（整備率7%）である。 （利用者数が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程度に優先的な整備が必要と認められる場合に</p>		

	<p>整備することとしているが、その対象となる駅数については把握していない。) 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>※今後、令和2年度中に予定される業績指標の見直しにおいて、新たに設定される目標値及びその達成のための施策方針を踏まえ、目標と現状の乖離状況について改めて分析を行い、その記載について修正を行うものとする。</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</p> <p>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</p> <p>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>
<p>国の関与</p>	<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>
<p>施策等の効率性</p>	<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>
<p>代替案との比較</p>	<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>
<p>施策等の有効性</p>	<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
<p>その他特記すべき事項</p>	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・・・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。 <p>○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。</p>

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>マンションストック長寿命化等モデル事業</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、再生検討から長寿命化に資する改修や、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、長寿命化に資する改修又は建替え等（以下、「長寿命化等」という。）のモデルを構築し、その促進を図る「マンションストック長寿命化等モデル事業」を創設する。 【予算額：1,700百万円】</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>14 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、長寿命化等の対応が求められるにもかかわらず、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、老朽化マンションの長寿命化等の促進が必要な状況である。</p> <p>ii 原因の分析 ・マンションの長寿命化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、必要なマンション長寿命化等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、長寿命化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。 ・これまでマンションの長寿命化等が行われたノウハウが全国に浸透していない。 ・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</p>		

	<p>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長寿命化等へのハードルとなっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>マンション特有の難しさがある高経年マンションについて長寿命化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、成功モデルを創出することにより、長寿命化等の事業手法や合意形成のプロセス等を全国に展開し、長寿命化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</p> <p>老朽化マンションの再生検討から長寿命化等を行うモデル的なプロジェクトに対して支援を行うマンションストック長寿命化等モデル事業を創設し、成功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>
国の関与	<p>マンションの長寿命化等に係る、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>
施策等の効率性	<p>マンション長寿命化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、他のマンションの長寿命化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>
代替案との比較	<p>代替案：個々のマンションに対する支援</p> <p>今後、高経年マンションが急増する中で、長寿命化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>
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、老朽化マンションの長寿命化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>
参考URL	<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>社会資本整備審議会 住宅宅地分科会 マンション政策小委員会 http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204_manssyon01.html</p>
その他特記すべき事項	<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。

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>安全運転サポート車普及促進事業</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>自動車局技術政策課 野津 真生</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>交通事故による死亡事故全体に占める75歳以上の高齢運転者の割合は年々増加傾向にあり、高齢運転者による事故の防止を図ることは喫緊の課題であることから、政府では、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」をとりまとめ、その対策の一環として、高齢運転者による事故防止と事故時の被害軽減の効果が期待される先進安全技術を搭載した安全運転サポート車の普及を一層促進することとしている。</p> <p>一般的に、安全運転サポート車は、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載し高機能であるため価格が高く、そもそも買替え需要の低い高齢運転者の買替えが進まない構造にあるところ、65歳以上の高齢運転者の平均保有年数が10年であることを踏まえ、65歳以上の高齢運転者による安全運転サポート車の購入を支援する必要がある。</p> <p>一方、事業用自動車については、旅客輸送や貨物輸送といった国民の日常生活や社会経済活動を支える基盤としての機能を担うものであることから、高度な安全性が求められるという特性を有している。このため、事業に用いる車両及び運行管理について、これまでも一般の自動車より厳しい基準に基づく安全管理を行ってきたところであり、特に、65歳以上の高齢のタクシー等運転者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下の状況について、確認するため個々の運転者に対して適性診断の受診を義務付けていることから、これまでのソフト面の対策に加え、そうした高齢者の運転する自動車の安全性を高めるハード面における措置も講じることにより、高齢のタクシー等運転者による事故の未然防止に万全を期することが必要である。</p> <p>このため、タクシー等の自動車運送事業者が保有する事業用自動車（タクシー及び3.5トン以下の軽貨物自動車を供用する自動車運送事業者を言う。）について、その従業員の中に65歳以上の高齢運転者を雇用する事業者を対象に、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載する安全運転サポート車等の購入補助を実施し、高齢運転者が運転する自動車について、より安全性の高い安全運転サポート車への乗り換えを促進する。</p> <p>【補正予算額 1,249百万円】</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 17 自動車の安全性を高める</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>安全運転サポート車普及促進事業による安全運転サポート車の導入台数 （目標値）1. 27万台 （目標年度）令和2年度</p>		

<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>高齢運転者による死亡事故の未然防止や被害軽減に効果を有する運転支援機能を導入することにより、高齢運転者の安全運転を支える対策を推進することが求められている。</p> <p>しかし、高齢運転者による事故防止や被害軽減に効果を有する衝突被害軽減ブレーキ等の運転支援機能を導入するには、そのような機能を有する車両等を新たに購入する必要があるため、十分に導入が進んでいるとは言えず、その状況は、経営環境が厳しい事業者が多いタクシー等の自動車運送事業者においても同様であると考えられる。(統計データは保有していない。)</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>高齢運転者による死亡事故の未然防止を図るため、政府として衝突被害軽減ブレーキ等の運転支援機能を備えた安全運転サポート車の普及啓発に取り組んできたが、購入補助を行うには至っていなかったところ、令和元年6月の「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に、安全運転サポート車の普及を一層加速させることが盛り込まれた。しかし、安全運転サポート車は高機能であるため価格が高く、買い替え等を行う上での負担となることが、代替が進まない要因となっている。さらに、タクシー等の自動車運送事業者については、経営環境が厳しい事業者が多いことに加え、安全運転サポート車の導入が必ずしも運賃収入の増加に結びつくものではないことも要因と考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>衝突被害軽減ブレーキ等の運転支援機能を備えた安全運転サポート車の導入は必ずしもタクシー等の自動車運送事業者の運賃収入の増加に結びつくものではなく事業者の負担のみでは導入が進みくいものであるため、国の支援により、事業者の費用負担を低減させ、安全運転サポート車の導入を促進する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>65歳以上の高齢のタクシー等運転者を雇用する自動車運送事業者が保有する事業用自動車について、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載する安全運転サポート車や後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の購入補助を実施する。</p>
<p>国の関与</p>	<p>「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」(令和元年6月、関係閣僚会議決定)がとりまとめられる等、高齢運転者の交通安全対策は国民の命に関わる課題として政府全体で取り組む喫緊の課題であり、国が関与するべき施策である。さらに、衝突被害軽減ブレーキ等の整備は必ずしも運賃収入の増加に結びつくものではなく、事業者には負担となることから、国が一部を補助して速やかに進める必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>安全運転サポート車への代替等の一部補助を通じて普及を加速化させることにより自動車の安全性が高まり、タクシー等自動車運送事業者の65歳以上の高齢運転者によるブレーキやペダル踏み間違い等による死亡事故や被害が軽減され、社会問題となっている高齢運転者による交通事故を抑止し安全安心な交通の確保につながることから、費用に見合った効果が期待される。</p>

<p>代替案との比較</p>	<p>衝突被害軽減ブレーキの装着を義務化する代替案が考えられるが、乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに関する国際基準は日本の提案に基づき令和元年6月末に成立し、令和2年1月に発効した。それを受けて日本も国内基準を策定し、世界に先駆けて令和3年以降国産新モデルから段階的に義務付けを行うこととしているところである。しかしながら、段階的義務付けが行われた場合にも、買い換えが進まないと言及が促進されない状態が続くこととなる。</p> <p>もう一つの代替案として、高齢者に限らず、全世代を対象に安全運転サポート車の購入補助を実施する手法が考えられるが、高齢運転者による交通事故の発生状況やその対策が政府全体で取り組む喫緊の課題とされていることを踏まえると、限られた予算の下、高齢運転者の対策に重点化する必要がある。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>車両や歩行者との衝突事故防止を図る装置を備える安全運転サポート車を国が一部補助することにより買い換え等の促進を図り、安全運転サポート車の保有率を向上させ、65歳以上の高齢のタクシー等運転者を雇用する自動車運送事業者が保有する事業用自動車の安全性を高めることにより、施策目標「自動車の安全性を高める」の達成に寄与する。</p>
<p>参考URL</p>	<p>なし</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（令和元年6月18日「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」決定）</p> <p>2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進</p> <p>（1）安全運転サポート車の普及推進等</p> <p>「安心と成長の未来を開く総合経済対策」（令和元年12月5日閣議決定）</p> <p>Ⅲ. 1. （1）Society 5.0実現の加速に向けて、・・・早期普及を図る。また、<u>高齢運転者による交通事故対策に向け、新車を対象とした衝突被害軽減ブレーキの義務付けや高齢者の限定免許の創設検討等を進めるとともに、65歳以上の高齢者による安全運転サポート車（サポカー）の購入等を支援する。</u></p> <p>事後検証シート（令和4年度実施）による事後検証を実施。</p>