

平成15年度予算概算要求等に係る事前評価書（政策アセスメント結果）

平成14年8月26日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）に基づき、平成15年度予算概算要求等にあたって、48件の施策について政策アセスメント（事前評価）を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

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、新規に導入しようとする施策等について、必要性、有効性、効率性等の観点から評価を行い、施策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明確に説明するものである。新規施策の企画立案にあたり、目標に照らした事前評価を行うことにより、真に必要な質の高い施策の厳選と、目標による行政運営の定着を図るものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策等（予算、規制、税制、財政投融资、法令等）や、既存の施策等のうちその改廃等を図ろうとするものを対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

（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（アウトカム目標）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、有効性等の観点から総合的に評価する。

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。ロジカル・フレームワークとは、具体的には以下の から のそれぞれについて分析し、それらのロジカル（論理的）なつながりを構築するものである。

目標と現状のギャップ分析

現状が目標を達成していないことの原因分析

目標を達成するためには現在のシステムを見直す（改善する）必要があること（＝政策課題）を示す

当該政策課題を実現するための具体的な手法・手段（＝施策、事務事業）を提示する

また、効率性については、施策の実施のために要する社会的費用と効果等について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であること等を説明する。

（第三者の知見活用）

評価書の作成にあたっては、中立的観点からの第三者の意見等を聴取するため、国土交通省政策評価会（座長：金本良嗣東京大学教授）を開催することとしている。また、個々の施策ごとにも、必要に応じて学識経験者等の助言を活用することとしている。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成15年度予算概算要求にあたって、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心とする48の施策について評価を実施した。施策の一覧は別添1、評価結果は別添2のとおりである。また、今回の評価にあたっての改善点と、第三者の意見については、以下のとおりである。

(改善点)

今回の評価にあたっては、昨年度と比べ、以下のような点について改善を図り、ロジカル・フレームワークによる分析の向上に努めた。

ギャップ分析において、ファクトを踏まえて客観性を向上・・・導入しようとする施策が目指すアウトカムを明確化した上で、そのアウトカムが達成された状態と現状との間にギャップが存在することをファクト(事実)に基づき客観的に示すよう努めた。

原因分析/課題の特定において、論理的思考プロセスを強化・・・目標と現状のギャップから原因分析、課題の特定に至るプロセスで論理の飛躍がないように、全体の論理構成を強化した。

全体として、データ・ファクト情報を充実・・・統計データ、提言等の出典をできるだけ明示し、客観的な分析に努めた。

(第三者の意見)

評価書の作成にあたって、平成14年8月9日に国土交通省政策評価会を開催し、委員から意見を聴取した。意見の概要は下記のとおりである(議事概要及び議事録については国土交通省ホームページに掲載)。今後とも、これらを踏まえ適切に政策アセスメントを実施することとしている。

なお、その他に、個々の施策の検討にあたって学識経験者等の意見を参考にした場合には、それぞれの個票の「その他特記すべき事項」の欄に記載してある。

<国土交通省政策評価会委員からの意見の概要>

- ・ 予算制度の場合は、予算額が確定した時点でこれを明示されたい。
- ・ 必要性の欄の「国の関与」においては、なぜ対象施策を地方自治体ではなく国が行うのかが記載されるべきだと思うが、記載が十分でないものが多い。すべてを国がやるべき、地方がやるべきというわけではなく、国と地方との役割分担を踏まえて記載すべき。
- ・ 必要性の欄の「行政の関与」について、現在の書き方は不十分になっているものもある。今後改善してほしい。
- ・ どの施策が新規でどれが拡充なのかを分かりやすく明示されたい。
- ・ 新規や拡充するものだけでなく、廃止・縮小するものも事前評価でもできるだけ取り上げることを検討すべき。
- ・ 効率性評価については、可能なものは代替案を示すなど、説明の充実を検討されたい。
- ・ 大部の検討資料を踏まえてこの評価票に記載しているものに関して、それを評価書に添付する必要はないと思うが、インターネット上でリンクを張る等、公表の仕方を検討してほしい。また、古いものもアーカイブとして残し、情報として蓄積していくべき。

- ・ 個票ごとに見て内容を改善するのも大事だが、施策を目標別に整理するなどして全体の大きな体系から見るのもマネジメントの観点から重要。また、評価結果を誰がどのように活用していくかという観点が重要。
- ・ 必要性の欄の「社会的ニーズ」について、一般的な記述となっているが、各施策ごとに特定の顧客が存在するはずで、その具体的な顧客のニーズについて記載することが必要ではないか。
- ・ 本評価会では、個々の事前評価案件についてまで評価するものではない。関係部局における学識経験者の知見の活用状況があれば記載してほしい。
- ・ 概要版はPR資料であるから、国民とのコミュニケーションツールとして作成し活用することが重要。

以上

政策アセスメント(事前評価)対象施策一覧

No.	施策等名
1)	官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設
2)	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充
3)	土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し
4)	ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施
5)	外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施
6)	ITを活用した観光ポータルサイトの整備
7)	政府登録ホテル・旅館が行う誘導的基準以上の施設・設備の整備に係る税制上の特例措置の創設
8)	業務核都市の整備による首都圏の都市再生
9)	都市再生促進税制(都市再生緊急整備地域における特例措置)の創設
10)	民間の都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設
11)	既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充
12)	都市再生交通拠点整備事業における自由通路等の施設整備に係る国庫補助の充実
13)	都市の緑化を推進するための民間等への支援の実施
14)	都市における緊急的な下水道整備支援制度の創設・拡充
15)	中小市町村における下水道整備支援の拡充
16)	消流雪用水導入事業の拡充
17)	流域貯留浸透事業の拡充
18)	災害関連事業の拡充
19)	火山噴火警戒避難対策事業の拡充
20)	急傾斜地崩壊対策事業の拡充
21)	観光振興に資する海岸事業の拡充
22)	ETC車載器レンタル制度の創設
23)	有料道路密接関連一体整備事業の創設(道路開発資金)
24)	住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充
25)	既存オフィスビル等の住宅への転用
26)	建築物の耐震診断・耐震改修の促進のための制度の拡充
27)	建築分野における省エネルギー対策のための支援制度の創設等
28)	住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進
29)	密集住宅市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生
30)	新たな住宅資金供給システムの構築
31)	ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進
32)	観光地における低公害バスの導入補助の実施(低公害車普及促進対策補助制度の拡充)
33)	最適経路選択支援システムの構築
34)	低公害車取得促進による経済活性化税制の創設

35) 自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築
36) 速度抑制装置の早期装着に係る自動車税の特例措置の創設
37) 燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進
38) 船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進
39) 根幹的な港湾施設のメンテナンスを的確に行うための制度の充実
40) スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成
41) 公共荷捌き施設等整備事業に対するPF税制の拡充
42) 都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設
43) 物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築(環境負荷の小さい物流体系の構築)
44) 大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化
45) 黄砂に関する情報提供の開始
46) 不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化
47) 大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築
48) 海色監視衛星データ処理システムの構築

事前評価票【No. 1】

施策等名	官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設	担当課	官庁営繕部設備課保全指導室
施策等の概要	国家機関の建築物等（以下「官庁施設」）の保全の適正化のため、各省各庁が実施すべき保全の業務等を明確にするための制度を創設し、保全のマネジメントサイクルの確立を図る。		
施策等の目的	各省各庁が実施すべき保全の業務等を明確にし、保全のマネジメントサイクルを確立することにより、官庁施設の保全の適正化を図り、執務環境及び安全性の向上、長期的耐用性の確保、ライフサイクルコストの縮減、環境負荷低減への貢献等を実現する。		
関連する政策目標	22)地球環境の保全		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>官庁施設は約 9,400 万㎡と膨大な量（H13.3 末）であり、劣化が急激に進行する築後 30 年以上の施設は、10 年後には四割に達する見込みである。社会経済情勢の急激な変化を受け、官庁施設に関する新たな政策課題として、既存ストックの有効活用、ライフサイクルコストの低減、環境負荷の低減等が求められている。そのためには、社会資本整備審議会答申「官庁施設のストックの有効活用のための保全の指導のあり方」で示されている通り、施設の運用段階における適正な保全が必要不可欠である。保全基準は、保全計画の作成や必要な点検の内容等について示した「国家機関の建築物等の保全に関する技術的基準の実施について」（昭和 57 年建設省営管発第 224 号）を各省各庁へ通知しているが、国土交通省が行っている保全実態調査結果の評価点で、計画作成状況は 27（満点=100）、点検の実施状況は 35（同）と不十分な状況にある。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>現状の保全業務は多くの場合、必要最低限の日常的な維持管理に留まり、必要な点検や保守等の実施計画等の保全計画が作成されていないなど、計画的な業務は不十分であり、その結果、点検の実施状況も不十分となっている。さらに、効率的な業務実施、コスト縮減、修繕等との連携も改善の余地がある。また、従前の保全指導は技術的支援が中心で、保全状況の評価や改善方策の提示等のフィードバックが不十分である。（＝原因分析）</p> <p>このため、適正な保全を行うために実施すべき内容を明確にするための制度を創設し、保全業務の改善に資するフィードバックシステムを構築することが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、官庁施設として維持すべき状態の水準及び点検の内容等を明確化した適正な保全のための制度を創設し、計画的に保全を実施するため、保全の長期計画、年度計画の作成・実施、履歴等を記録した台帳整備、保全計画の実施状況の自己評価、等の保全のマネジメントサイクルの確立を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	国民の共有財産である官庁施設について、執務環境及び安全性の向上、長期的耐用性の確保、ライフサイクルコストの縮減、環境負荷低減への貢献等が必要である。		
行政の関与	国家機関が使用する官庁施設の適正な保全の実施に関する制度を創設するものである。また、CO2 排出量の削減等、環境負荷低減のためには建築分野の運用段階におけるエネルギー消費量の削減が重要であり、国が率先して削減に努める必要がある。		

国の関与	官公法第 9 条の 3 の規定により、所管する建築物を適正に保全することが各省各庁の長の責任である。また、これに対して、官公法第 12 条第 3 項の規定に基づき保全の実地の指導等を行うことが国土交通大臣の責任である。
施策等の効率性	実施すべき保全業務が明確化され、各省各庁の施設管理者が保全計画の作成、点検、台帳整備、評価等の業務を適正に実施することにより、ストックの長期的耐用性の確保・光熱水費の縮減が図られ、ライフサイクルコストの低減・環境負荷低減への貢献を実現する。
施策等の有効性	実施すべき保全業務を明確化し、保全のマネジメントサイクルを確立することにより、施設管理者が施設の日常の維持管理や点検を適切に実施し保守その他の措置を講じ、保全の実施状況について継続的な改善が図られ、施設機能の劣化の進行を抑えることにより長期的耐用性の確保（耐用年数の延伸年数により効果を把握）、維持管理の継続的な改善によりエネルギー消費量の縮減・適正化（エネルギー消費量の縮減割合により効果を把握）が実現する。なお、エネルギー消費量を含む各省各庁の保全の実施状況について、国土交通省が把握する仕組みの構築を図り、その結果を経年で分析することにより、本施策の効果を把握することが可能となる。
その他特記すべき事項	<p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002（平成 14 年 6 月閣議決定）において、「既存ストックの有効活用」について具体的な取り組みを進めるとしている。</p> <p>社会資本整備審議会答申「官庁施設のストックの有効活用のための保全の指導のあり方」（平成 14 年 3 月）において、保全の目的・意義、保全の業務内容等、保全の適正化・効率化のために必須である基本的事項を明確にする必要があると指摘されている。</p>

事前評価票【No.2】

<p>施策等名</p>	<p>自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>総合政策局環境・海洋課 自動車交通局環境課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地球温暖化問題及び大気汚染問題に対応するため、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置を延長にあわせて、軽減措置の対象として低燃費かつ低排出ガスと認定された「LPG自動車」を新たに追加するとともに、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る特例措置を拡充する。</p> <p>燃料電池自動車：水素と酸素の化学反応により発電し、原理的に水のみを排出する自動車で、環境にやさしい究極の低公害車と言われる。</p> <p>低PM認定車：超低粒子状物質排出車認定制度に基づき認定を受けた自動車。本制度は、車両総重量が3.5tを超えるディーゼル車であって、粒子状物質（PM）の排出量が平成15年規制75%低減レベル以下等の基準に適合しているものを認定しようとする制度で、本年9月1日から実施を予定している。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>燃料電池自動車、低PM認定車及びLPG自動車に対する特例措置を拡充することにより、CO₂、NO_x・PMの排出が少ない自動車の開発・普及をより一層促進し、環境負荷の小さい自動車社会を構築する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地球環境の保全 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国のCO₂排出の約2割が運輸部門から排出されており（うち87%が自動車に起因）、京都議定書により求められた我が国のCO₂削減目標を達成するためには、2000年時点で90年比約21%増と増加している運輸部門からのCO₂排出量を2010年において90年比約17%増（95年並み）の水準まで削減する必要がある。</p> <p>また、大都市部におけるNO_x排出の約5割、PM排出の約4割が自動車から排出されているなか、大都市部における大気環境基準の達成率はNO_xで6割、PMで5割と依然低い状況にある。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>近年、貨物自動車や公共交通機関等からのCO₂の排出量が安定傾向にある一方で、自家用乗用車については、走行量の増加・車両の大型化等により、2000年時点で90年比約33%増と排出量が急増している。</p> <p>また、NO_x・PM排出量の多いディーゼルバス・トラックについて、既存車との価格差が大きいため、CNG自動車等の環境負荷の小さい自動車への代替が進んでいない状況である（平成14年6月末現在のCNGバス・トラック普及台数：5249台（全体の約0.2%）（社）日本ガス協会資料） （＝原因分析）</p> <p>CO₂、NO_x・PMの排出量抑制のため走行量を規制したり、車両の大型化を抑制する規制措置やディスインセンティブ付与を講じることは、国民生活や経済活動への悪影響が懸念される。このことから、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷の小さい自動車の早期実用化・普及をより一層推進することで単位あたりのCO₂、NO_x・PM排出量の削減を図ることが重</p>		

	<p>要である。その際には環境と経済の両立を図るために、直接的な規制措置は極力避け、税制特例措置によるインセンティブ付与によることが適切である。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置を延長し、軽減措置の対象として低燃費かつ低排出ガスと認定された「LPG自動車」を新たに追加するとともに、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る特例措置を拡充する。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年において温室効果ガスの排出について運輸部門において約4600万トン(二酸化炭素換算)の削減が必要である。(出典：地球温暖化対策推進大綱)</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は、NOxで6割、PMで5割であり(出典：平成12年度大気汚染状況について(環境省記者発表資料))、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟等の大気汚染公害訴訟の和解において国としてNOx・PM対策を行うこととされている等喫緊の対応が求められている。</p>
行政の関与	<p>低公害車導入に係る初期投資を軽減することで、民間企業による開発努力を促進し、より円滑に低公害車市場を形成することが重要である。</p> <p>特に、燃料電池自動車については、国としてあらゆる支援を通しその開発・普及を促進することが必要。</p>
国の関与	<p>地球温暖化問題への対応は、京都議定書に定められた国際的な約束の達成が必要であり、また、大気汚染問題は大都市圏のみならず、全国的な広がりを見せているとともに、国民生活に大きな影響を及ぼすものであることから、国が主体的に取り組むべき課題である。</p>
施策等の効率性	<p>地球温暖化問題や地域環境問題の改善は、人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、その便益は、極めて大きなものとなると考えられる。</p>
施策等の有効性	<p>平成13年度には154万台の低公害車が新たに登録されるなど、税制特例措置は大きな効果をあげている。本税制特例措置の拡充により、低公害車の早期実用化・普及を促進することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>地球温暖化対策推進大綱(平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部)総理施政方針演説</p> <p>「燃料電池は、水素をエネルギーとして利用する時代の扉を開く鍵です。自動車の動力や家庭の電源として、3年以内の実用化を目指します。」(平成14年2月4日)</p> <p>「政府は、原則として全ての公用車を低公害車に切り替えてまいります。」(平成13年5月7日)</p> <p>燃料電池プロジェクトチーム報告書(平成14年5月27日副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム)</p> <p>環境自動車開発・普及総合戦略会議報告書(平成13年12月19日国土交通省)</p> <p>低公害車開発普及アクションプラン(平成13年7月11日経済産業省、国土交通省、環境省)</p>

事前評価票 【No.3】

施策等名	土地の流動化・有効利用のための 土地税制の抜本的見直し	担当課	総合政策局宅地課 土地・水資源局総務課
施策等の概要	<p>土地税制に関し、取得、保有、譲渡の各段階において</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地・建物に係る流通課税（登録免許税、不動産取得税）の抜本的見直し（取得段階） ・ 土地・建物に係る固定資産税の抜本的見直し（保有段階） ・ 特別土地保有税の抜本的見直し（保有段階） ・ 土地譲渡益課税制度の抜本的見直し（譲渡段階） <p>により、土地の流動化・有効利用を促進する。</p> <p>平成12年度決算額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録免許税 5,949 億円(うち土地分 4,621 億円、建物分 1,328 億円) ・ 不動産取得税 5,667 億円(うち土地分 2,548 億円、建物分 3,119 億円) ・ 固定資産税 8 兆 9,551 億円(うち土地分 3 兆 7,469 億円、建物 3 兆 4,686 億円) ・ 特別土地保有税 425 億円 		
施策等の目的	<p>土地の流動化・有効利用の促進は、現下喫緊の課題である都市再生、経済活性化のための必要条件。このためには、土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制を抜本的に見直し、土地の流動化・有効利用に対する阻害要因を取り除くことが必要であり、これにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚に寄与する。</p>		
関連する政策目標	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上 15) 公正で競争的な市場環境の整備</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>土地の有効利用を通じた都市の再生は、我が国経済にとって喫緊の課題であると同時に、中・長期的に取り組むべき構造的課題である。</p> <p>現在、都心部において多くの低・未利用地が存在しており、平成3年から8年の東京都特別区における量的推移（5,700ha→5,770ha）でも依然として解消が見られない。しかしながら、これらの土地は、その立地条件等にかんがみると、流動化を通じて、収益性・付加価値の高い敷地として利用転換・有効利用される可能性が見込まれている。</p> <p>これにもかかわらず、土地取引の低迷が10年間以上継続（売買による土地所有権移転登記件数は、平成元年の226万件以降、下落傾向にあり、平成13年には164万件と低迷）するなど、土地の流動化が進んでいないことから、依然として、低・未利用地のまま停滞している場合が多い。したがって、これらをも有効利用するためには、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みが必要である。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>土地税制については、バブルが崩壊した現在でも、取得・保有・譲渡の各段階において依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課がなされている。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 流通課税については、課税根拠が不明確であるにも関わらず、株式等他の資産に比した不動産に対して重課（例えば、株式には流通課税が課されていないのに対して、不動産は登録免許税、不動産取得税、印紙税等が課税）され、流通を阻害していること等。 ・ 固定資産税については、平成6年度に宅地に係る固定資産税評価額の評価水準が引上げられた結果、地価が下落しているにもかかわらず、実効税率は上昇し続け、不動産の収益を圧迫していること等 		

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 譲渡益課税については、上場株式等の譲渡益課税が一律 20% (平成 15 年 1 月 1 日より施行)に引下げられ、土地の譲渡益課税(一律 26%)と不均衡が生じていること等。 ・ 土地の投機的取引の抑制等を図るために創設された法人重課及び特別土地保有税が未だに存在していること等。 <p>こうした土地に対する重課は、市場を通じたあるべき資源配分を歪め、構造的に、土地の流動化・有効利用を阻害する原因となっている。(= 原因分析)</p> <p>本来、土地のような基幹的な資産についての税制は、資源配分を歪めないよう、他の資産に係る税制と比べて出来る限り市場中立的であるべきである。バブル崩壊後の地価下落により「土地は有利な資産である」という国民や企業の意識は薄れ、我が国の土地市場は実需中心の市場へと構造的に変化していることにかんがみると、今後は、土地の有効利用は市場における自由な取引を通じて実現されていくものと考えられる。したがって、右肩上がりの地価上昇を前提に仕組まれた市場の中立性を欠く現行の土地税制は、抜本的な見直しを行う必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、長期安定的かつ市場中立的な土地税制を構築する観点から、土地・建物に係る流通課税の抜本的な見直し、土地・建物に係る固定資産税の抜本的見直し、特別土地保有税の抜本的見直し、土地譲渡益課税制度の抜本的見直しなど、取得・保有・譲渡の各段階における土地税制の抜本的な見直しを行う。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>土地の流動化・有効利用及びこれらを通じた都市再生は、現下の経済状況において最重要課題の一つであり、これに関連する施策に対するニーズは非常に強い。</p> <p>不動産に対する深刻な需要不足等から資産デフレが進行し、不良債権問題が深刻化する中、これに対応した施策に対するニーズが強い。</p> <p>不動産業界等からは、土地税制の見直しについての要望が出されており、見直しにより、土地の流動化・有効利用が進むものと考えられる。</p>
行政の関与	<p>行政が直接関与するものではなく、一般的な土地税制の見直しを通じて、民間の土地市場における取引等を活性化させ、土地の流動化・有効利用を実現しようとするもので、民間活動の阻害要因を取り除こうとするものである。</p>
国の関与	<p>税制改正要望である。</p>
施策等の効率性	<p>不動産の取得・保有コスト等が軽減され、不動産に対する需要が増加することにより、不動産市場が活発化するとともに、土地の流動化・有効利用が促進される。</p> <p>利用価値の高い不動産を遊休地にしておくことは、得べかりし付加価値生産を放棄していることであり、国民経済的に見ても損失である。(経済企画庁「H9 経済白書」)</p>
施策等の有効性	<p>資源配分をゆがめない、市場中立的な税体系を構築することにより、中・長期的には、市場メカニズムを通じた土地の最適利用が実現される。</p> <p>短期的には、以下のプロセスにより、土地市場の活性化が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測されているが、現在は買い手側の投資意欲の減退が大きいため、土地市場における需給の大幅なミスマッチが生じている。したがって、土地市場を活性化させるためには、まず、需要サイドの施策を講じることが重要である。この観点から不動産に係る流通課税の大幅な見直しを行い、不動産に係る取引コストを軽減することにより、土地の投資意欲を喚起する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ これと併せて、土地の譲渡益課税制度の抜本の見直しを行い、不動産の期待収益率を向上させることにより、土地の投資意欲を喚起する。 ・ また、固定資産税を抜本的に見直すことにより、土地に係る保有コストの軽減が図られ、土地保有者の期待収益を向上させるため、土地投資に対する需要が喚起される。 ・ これらにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚というアウトカムが実現される。
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>地価の上昇が期待できなくなっている状況下では、これまで取得後のキャピタルゲインによって吸収できていた流通課税に対する負担感が増大しており、これが不動産の流動化に支障を与えているという指摘も踏まえ、負担能力という観点から負担水準の見直しを行う必要が生じている。(土地政策審議会意見とりまとめ(平成 11 年 1 月 13 日))</p> <p>諸外国に比べ割高で、流動性を阻害している登録免許税、不動産取得税を撤廃する。また、土地の有効利用を促進する観点から、将来的には、建物と土地に対する保有税のバランスを是正するため、建物に係る固定資産税を軽減し、土地に係る固定資産税を引き上げることを検討する。(経済戦略会議答申(平成 11 年 2 月 26 日))</p> <p>特別土地保有税(及び地価税)は、既に役割を終えており、税制の簡素化を図るためにも、廃止することが適当である。(東京都税制調査会答申「21世紀の地方主権を支える税財政制度(平成 12 年 11 月 30 日)」)</p> <p>都市再生、土地の流動化の促進については、これに関連する施策・制度を総合的に推進する中で、これに対応する流通税など関連税制に係る有効な措置について、引き続き協議の上早急に結論を得る。(与党三党・税制協議会「緊急経済対策に係る税制上の措置(平成 13 年 4 月 20 日)」)</p> <p>資産デフレが進行するなか、産業構造の変革に伴う土地市場の受給構造の変化など土地を巡る諸情勢に対応するため、課税の適正、公平を踏まえつつ、土地の流動化・有効利用、都市再生の観点から、登録免許税、不動産取得税、特別土地保有税、事業所税など流通に係る課税をはじめ土地税制全般について、早期に抜本的な見直しを行うよう検討を進める。(与党三党平成 14 年度税制改正大綱)</p> <p>有効利用を促す土地税制を検討する。(経済財政運営と構造改革の基本方針(仮称)(案)第 3 部 税制改革の基本方針)</p>

事前評価票 【No.4】

施策等名	ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施	担当課	総合政策局観光部企画課
施策等の概要	<p>関係民間企業等が参加する実行本部の指揮により、重点市場（韓国、米国、中国、香港、台湾）を対象に、メディアミックスを活用した宣伝活動等による戦略的かつ効果的な訪日キャンペーンを実施する。</p> <p>【概算要求額：3,000百万円】</p>		
施策等の目的	<p>グローバルな外客誘致競争の中で、諸外国並みに海外宣伝事業を本格的かつ戦略的に展開し訪日外国人旅行者を増加させる。</p>		
関連する政策目標	27) 国際交流の推進		
関連する業績指標	112) 訪日外国人旅行者数		
指標の目標値等	743万人（平成18年）		
施策等の必要性	<p>平成12年5月に、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とする「新ウェルカムプラン21」が掲げられ、同年12月の観光政策審議会（当時）の答申において、同プランの速やかな達成を図るべきことが明示された。平成13年に我が国を訪れた外国人旅行者は477万人であり、海外を訪れた日本人旅行者1,622万人の約4分の1にとどまっている。また、諸外国と比較しても、平成11年で世界第35位、先進8カ国では最下位と極めて少ない状況となっている。</p> <p>平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とするためには、今後年平均9%増という極めて高い伸び率となる必要がある。（＝現状と目標のGap）</p> <p>「観光は平和のパスポート」と言われるように外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策として極めて重要であることから、国際的にも国が前面に立ち、中心的な役割を担って自国の観光魅力の宣伝を行っている。また、国際観光の果たす国民経済上の効果を踏まえ、各国は相互に競争して外国人来訪者の誘致活動を行っている。</p> <p>例えば、韓国では、韓国観光公社により金大中大統領が自ら出演し、韓国訪問を呼びかけるテレビコマーシャルを数次にわたり放映しているが、日本において韓国観光公社に相当する国際観光振興会の予算、体制の下でわが国はこのような大規模かつ戦略的な海外におけるテレビや新聞・雑誌広告を活用した日本の文化・観光魅力を宣伝するキャンペーンが行えていない。</p> <p>国際観光振興会が実際に訪日した外国人旅行者に対して行ったアンケート調査において、訪日外国人旅行者増加のために改善すべき施策は何かを聞いてみたところ、最も多かったのが海外宣伝（31.0%）であった。（＝原因分析）</p> <p>このような状況を踏まえると、わが国の文化・観光魅力の宣伝、情報提供、外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、効果的な外国マスメディアの活用等、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。（＝課題の設定）</p> <p>課題の具体化として、目標（＝平成19年に訪日外国人旅行者数800万人）の実現のために、韓国、米国、中国、香港、台湾を重点市場と位置づけた上で、重点市場を中心に、戦略的かつ効果的な訪日促進キャンペーンを展開することが必要である。</p>		

	<p>キャンペーンの実施に当たっては、関係者が広く参画するキャンペーン実施本部（仮称）を設置する。</p> <p>キャンペーンの具体的な内容については、各市場について事前に市場調査を行い、その結果を踏まえて、各市場の実情に応じて、例えば以下のような手法を適宜組み合わせる。また、キャンペーン効果の事後測定も実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テレビ・新聞等のメディアミックスを活用した広告宣伝を実施。 ・ジャーナリストの訪日取材招請を行い、日本の関係記事等の発表を確保。 ・現地において訪日促進イベント、訪日セミナーや商談会を実施。 ・現地旅行会社による訪日ツアーの造成・開発等を支援。 ・日本旅行に関する知識や経験を有する旅行エージェントを育成。 ・ウェブサイトにおいてキャンペーン関連の情報等を発信。 ・キャンペーンに対応したイベントを自治体等と連携して国内で企画・実施。 ・現地の在外公館との連携・協力を強化。（＝施策の具体的内容）
社会的ニーズ	国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、訪日外国人旅行者の増大が社会的に求められている。
行政の関与	外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策であり、国際観光の果たす旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった国民経済上の効果を踏まえると、行政が中心となることが必要である。
国の関与	わが国の文化・観光魅力の宣伝、情報提供、外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、効果的な外国マスメディアの活用等、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。
施策等の効率性	民間や自治体を含む関係者が広く参画するキャンペーン実施本部（仮称）がキャンペーン内容の企画立案や具体的実施の指揮を担当するといった官民挙げてのキャンペーンとすることにより、民間や自治体などが個別に投資することに比して、重点市場における集中的かつ大規模なキャンペーンを行うことが可能となり、直接的な訪日外国人旅行者数の増加に結びつきやすく、目標実現に向けて効率的かつ効果的な事業となる。
施策等の有効性	<p>本事業を実施することにより、わが国の豊かな文化・観光魅力を全世界に紹介し、工業大国、経済大国のみのイメージから文化・観光大国としてのイメージに改革することが可能となり、また、各国が相互に競争して外国人来訪者の誘致活動を行っている状況に対応することが可能となり、訪日外国人旅行者の増加につながる。</p> <p>ワールドカップサッカー大会開催で世界がわが国に注目し、関心をもっている機会、また外国人旅行者を受け入れた際の経験を飛躍台に、訪日外国人旅行者増加のための政策を強化することにより、国際相互理解の増進、国際旅行収入の拡大の観点から、片方向の国際交流を改革することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成13年度観光の状況に関する年次報告（平成14年5月国会報告）</p> <p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002（平成14年6月25日閣議決定）</p> <p>観光振興に関する副大臣会議報告書（平成14年7月4日）</p>

事前評価票 【No.5】

施策等名	外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施	担当課	総合政策局観光部企画課、観光地域振興課、旅行振興課、自動車交通局総務課企画室
施策等の概要	外国人旅行者が円滑かつ快適に旅行できるよう、言語面の対応を軸とした総合的受入体制を整備するため、受入整備状況の診断及び改善方策の取りまとめ、外国人観光客の接遇能力に長ける人材育成のための研修等を実施する。 【概算要求額：100百万円】		
施策等の目的	外国人旅行者が快適に滞在できるよう、外国人旅行者に対する情報提供、案内表示の充実や受け入れる地域住民のホスピタリティー向上を推進する。		
関連する政策目標	27) 国際交流の推進		
関連する業績指標	112) 訪日外国人旅行者数		
指標の目標値等	743万人(平成18年)		
施策等の必要性	<p>平成12年5月に、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とする「新ウェルカムプラン21」が掲げられ、同年12月の観光政策審議会(当時)の答申において、同プランの速やかな達成を図るべきことが明示された。平成13年に我が国を訪れた外国人旅行者は477万人であり、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とするためには、今後年平均9%増という極めて高い伸び率となる必要がある。国際観光振興会が実際に訪日した外国人旅行者に対して行ったアンケート調査において、訪日外国人旅行者増加のために改善すべき施策は何かを聞いてみたところ、外国語表示や案内等の言語の問題との回答が多かった(17.0%)。(=現状と目標のGap)</p> <p>訪日外国人旅行者数をのばすためには、団体ツアー客のみならず個人・グループ客に対応した受入体制の整備が必要であり、そのためには外国語表示や案内などを整備し、外国人が日本国内において自由に活動することが可能な環境づくりが必要である。特に、従来は日本人の考え方に基づく受入体制の整備が進められてきたため、外国人の目からすれば必ずしも不十分な整備しか行われてこなかった。(=原因分析)</p> <p>「観光は平和のパスポート」と言われるように外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策として極めて重要であることから、訪日外国人旅行者が快適に滞在できるよう、外国人旅行者に対する案内表示の充実や地域住民のホスピタリティー向上を推進することが必要である。(=課題の設定)</p> <p>課題の具体化として、目標(=平成19年に訪日外国人旅行者数800万人)の実現のために、外客受入重点地域整備促進事業及び外客受入人材育成事業を実施することが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「国際観光テーマ地区」内で、特に外客誘致・受入に熱心な地域(外客受入重点地域)を選定し、外国人による受入体制整備状況診断を基に、国際観光地としての整備指針を取りまとめた上で、地域関係者が一体となって受入体制の改善を推進する。 ・各「国際観光テーマ地区」間の競争意識の醸成及び地域の外客受入体制の整備促進を図るため「国際観光シンポジウム」を開催する。 ・我が国観光地における外客接遇体制・コミュニケーション能力のレベル 		

	<p>アップを図り、訪日旅行者のスムーズな旅行が可能となるよう、ボランティアガイド、観光バスのガイド等の養成のための語学研修を実施するとともに、宿泊事業者への外客受入に関する研修を実施する。</p>
社会的ニーズ	<p>国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、訪日外国人旅行者の増大が社会的に求められている。</p>
行政の関与	<p>地域の外客受入体制を整えるためには、地域が一体となった取組が必要であり、また外客受入に関するノウハウを取得している地域が少ないことから、行政が主体となって、外客受入に資するノウハウを注入するなど地域の取組をサポートする必要がある。</p>
国の関与	<p>わが国の外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。</p>
施策等の効率性	<p>国、自治体、民間が結集した外客受入体制の整備が進むことにより、民間や自治体などが個別に投資することに比して、一体的かつ大規模な受入体制整備を進めることが可能となり、直接的な訪日外国人旅行者数の増加に結びつきやすく、目標実現に向けて効率的かつ効果的な事業となる。</p>
施策等の有効性	<p>本事業を実施することにより、わが国の豊かな文化・観光魅力がますます高まり、工業大国、経済大国のみのイメージから文化・観光大国としてのイメージに改革することが可能となり、訪日外国人旅行者の増加につながる。ワールドカップサッカー大会開催で世界がわが国に注目し、関心をもっている機会、また外国人旅行者を受け入れた際の経験を飛躍台に、訪日外国人旅行者増加のための政策を強化することにより、国際相互理解の増進、国際旅行収入の拡大の観点から、片方向の国際交流を改革することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成13年度観光の状況に関する年次報告（平成14年5月国会報告） 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002（平成14年6月25日閣議決定） 観光振興に関する副大臣会議報告書（平成14年7月4日）</p>

事前評価票 【No.6】

施策等名	ITを活用した観光ポータルサイトの整備	担当課	総合政策局観光部 観光地域振興課
施策等の概要	<p>高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人旅行者の誘致の強化等を推進するために、現在発信されていない宿泊施設のバリアフリー状況、政府登録ホテル・旅館、観光振興のノウハウの情報に係るデータベースを構築するとともに、その効果的な情報発信のためポータルサイトを整備する。</p> <p>【概算要求額：99,989千円】</p>		
施策等の目的	<p>高齢者・障害者等の旅行環境整備、訪日外国人旅行者の誘致の強化等を推進し、地域の創意工夫を活かした観光地交流空間を形成する。</p>		
関連する政策目標	4) 余暇の充実		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>インターネットの普及等社会のIT化が進展している中で、観光関係情報についても、地方自治体、観光関係団体、事業者等が、それぞれの立場からインターネット上で情報提供を行っている状況にあり、多くの情報をインターネット上で入手することができる状態である。しかし、地域の活性化方策として観光が注目される中で、観光を活かして地域活性化に取り組もうとする地域の参考になる情報が不足しているほか、旅行者が必要とする旅行・宿泊サービスに関する情報に関しても、高齢者・障害者等や訪日外国人の利用に資する宿泊サービス等の情報が不足している状況である。特に、高齢者・障害者等を対象にアンケート調査を実施した結果では、車いす利用者の18%、聴覚障害者の16%、内部障害者の11%の人が、事前に宿泊施設のバリアフリー状況に関する情報を得られないことを、旅行を断念する原因として挙げている。余暇の充実を図るために、インターネット上に観光関係情報を構築し、誰もが容易に観光関係情報を入手できる環境を整備することが必要である。(=現状と目標のGap)</p> <p>観光関係情報について、それぞれの主体が各立場からインターネット上の情報提供を行っている状況では、地域の活性化に資する観光振興については、成功に至るノウハウが不足している。また、旅行業者が提供する旅行商品に関する情報、宿泊事業者が提供する当該施設・宿泊サービスに関する情報は多数ある中で、高齢者・障害者等、訪日外国人が旅行をする際に必要な情報が不足している。(=原因分析)</p> <p>観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致の強化が推進されていることから、それぞれの主体が各立場からインターネット上の情報提供を行っている現状では情報提供されない情報についても、情報利用者が容易にアクセスできる環境整備が必要である。(=課題の特定)</p> <p>これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されていない宿泊施設のバリアフリー状況に関する情報、訪日外国人の宿泊に適した政府登録ホテル・旅館に関する情報、観光地づくりの成功事例・ノウハウについては、地域が観光を活かした地域活性化を進める中で早急にこれら情報を提供する環境整備が必要であることから、当該情報のデー</p>		

	データベースを構築するとともに、これらの情報発信を効果的に行うため観光関係情報を集約する観光ポータルサイトを整備する。(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致の進展により、国民の余暇の充実、国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大といった大きな効果を我が国にもたらす。
行政の関与	これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されておらず、かつ今後の観光振興に必要な情報の構築等は、これまで民間等では整備されてなかったが故に、行政の関与が必要である。
国の関与	これまでも多くの観光関係情報が提供されている中で情報提供されてこなかった情報を、全国的に統一的な基準で構築・発信することは、各地方が実施するよりも国が関与することが望ましい。
施策等の効率性	これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されていない情報で、観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致に必要な情報提供であることから、まず国がそのデータベースを構築することが効率的である。
施策等の有効性	現在情報提供されていない情報に関し、そのデータベースを構築するとともに、これらの情報発信を効果的に行うため観光関係情報を集約する観光ポータルサイトを整備することにより、現在発信されていない宿泊施設のバリアフリー状況、政府登録ホテル・旅館、観光振興のノウハウの情報に係る情報提供が、確実に実施される。
その他特記すべき事項	<p>観光振興に関する副大臣会議報告書（平成 14 年 7 月 4 日）(抄)</p> <p>提言 2 . ワールドカップ大会開催を飛躍台に文化・観光大国へイメージを改革、訪日外国人旅行者誘致を強化</p> <p>提言 4 . 国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流空間づくりの推進</p> <p>提言 5 . 観光振興に関する関係府省の施策の連携・強力の推進</p> <p>1 . 観光振興のため関係施策・情報のデータベースを整理し、上記の施策を関係府省は連携・協力して実施する。</p> <p>高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄） （平成 14 年 6 月 28 日 衆議院国土交通委員会）(参議院同趣旨)</p> <p>政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。</p> <p>五 . ホテル、旅館、病院、老人ホームなど、宿泊や治療、療養等の滞在型用途に用いられる居室については、その一定の割合のバリアフリー対応が可能となるよう、適切な設計事例や設計方法の周知、利用者に対する情報の提供など必要な措置を講ずること。</p>

事前評価票 【No.7】

施策等名	政府登録ホテル・旅館が行う誘導的基準以上の施設・設備の整備に係る税制上の特例措置の創設	担当課	総合政策局観光部 観光地域振興課
施策等の概要	政府登録ホテル・旅館が行う誘導的基準以上の施設、設備の整備に対し、税額控除（7%）又は特別償却（30%）を行う。 【減税見込み額：1,045,000千円】		
施策等の目的	外国人観光旅客の来訪を促進するためには、その前提として日本国内における滞在の拠点となる、一定水準を満たした宿泊施設の整備が必要である。政府登録ホテル・旅館は外国人観光旅客が宿泊するための施設として一定水準以上の基準（下限）を満たした施設であるが、この登録制度を抜本的に見直すこととしており、その中でより外国人観光旅客に対する接遇や利便性の向上を図るため、ホテル・旅館の設備に、この程度までの設備の導入を図ることが望ましい旨の誘導的基準を設けることにより、その施設整備の一層の充実を図る。		
関連する政策目標	27) 国際交流の推進		
関連する業績指標	112) 訪日外国人旅行者数 113) 国際コンベンションの開催件数		
指標の目標値等	743万人（平成18年） 3,500件（平成18年）		
施策等の必要性	<p>訪日外国人旅行者の増大を図るためには、接遇や利便性の向上を図るため、宿泊施設におけるバリアフリー化や高速通信網によるインターネット接続環境の整備を進める必要がある。例えば、我が国における国際会議の開催に関し、平成14年10月に札幌でDPI（障害者インターナショナル）世界会議が開催予定であること等を踏まえると、宿泊施設のバリアフリー化が必要である。また、企業内LANの構築が進み業務情報を社内LANで共有されている現状では、国際会議において業務情報が必要であれば会社の内部データベースにアクセスして情報を得ることが当然でありことから、宿泊施設の各部屋に情報インフラを整えない限り、国際会議で大規模な団体客を誘致するという事は難しい。</p> <p>しかし、政府登録ホテル・旅館へのアンケート調査の結果では、41.4%の宿泊施設でバリアフリー化整備が行われていない、また、83.1%の宿泊施設でバリアフリー対応の客室が整備されていない状況である。客室内でのインターネット接続環境については、未整備な施設が27%という状況である。（＝現状と目標のGap）</p> <p>政府登録ホテル・旅館へのアンケート調査の結果では、バリアフリーに対応した客室を有する宿泊施設の中で、当該客室の利用頻度が1ヶ月に1度に満たないところが約8割である。また、高速通信網の整備に関しては、高速通信網によるサービス提供に追加料金を求めることができない商業環境である。宿泊施設全体の設備投資が低調な現状において、すぐには収益には結びつかないIT化、バリアフリー化施設の整備は、民間の宿泊事業者にとって困難な状況にあると思料される。（＝原因分析）</p> <p>外国人観光旅客の来訪促進のためには、接遇や利便性の向上を図るため、宿泊施設において、バリアフリー化や情報化への対応等のより充実したサービスを提供することが必要である。（＝課題の特定）</p>		

	<p>中小企業の多いホテル・旅館にとって、外国人観光旅客のニーズに対応したバリアフリー化、IT化の整備はかなりの負担であるが、各地域への外国人観光旅客の来訪は観光消費を通じて地域経済に多大なる効果をもたらし、ひいては地域の活性化に資することを踏まえ、国として外国人観光旅客の増大による地域経済の活性化を図るため、政府登録ホテル・旅館の整備する国際観光ホテル整備法に基づく誘導的基準以上の施設の整備に係る税負担を軽減し、宿泊事業者の負担軽減を図り、投資意欲を持たせることにより、施設の充実を図る。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>訪日外国人旅行者の増大による、国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらす。</p>
行政の関与	<p>民間事業者である宿泊施設のバリアフリー化、IT化は、すぐに収益を生むものではなく、宿泊施設全体の設備投資も低調な状況にある中で、宿泊施設のバリアフリー化、IT化を進めるためには行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>観光振興に関する副大臣会議報告書にもあるとおり、我が国においては、内外の旅行者に対する地域の受け入れ体制が十分に整備されていないことから、国が中心となって、この現状を改革する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>バリアフリー化、IT化の整備を行うのは民間事業者である宿泊事業者であり、宿泊施設全体の設備投資が低調な現状において、すぐには収益には結びつかない設備の整備については、民間事業者の投資にインセンティブを付与することが効果的であり、規制より税制上の特例措置が効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>訪日外国人の我が国の宿泊施設に対する満足度が向上することで、我が国に対する好印象の形成、さらには、国際会議の開催、訪日外国人旅行者増大に資することとなる。</p>
その他特記すべき事項	<p>高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄） （平成 14 年 6 月 28 日 衆議院国土交通委員会）（参議院同趣旨） 政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。</p> <p>五．ホテル、旅館、病院、老人ホームなど、宿泊や治療、療養等の滞在型用途に用いられる居室については、その一定の割合のバリアフリー対応が可能となるよう、適切な設計事例や設計方法の周知、利用者に対する情報の提供など必要な措置を講ずること。</p> <p>「21 世紀はコンベンションの時代」上智大学法学部教授 猪口邦子氏講演 （平成 11 年 3 月 30 日、於：国際文化会館）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>ファックスや e mail をたくさんやらなければならないのはサポートスタッフ。その人たちが泊まる普通の部屋に入ってなければ意味がない。エグゼクティブスイートと同じ水準の光ファイバーシステムが全ての部屋に入っていないのであれば、そういう基本のシステムを完備する必要がある</u> ・ <u>ホテルの各部屋に情報インフラを整えない限り、国際会議で大規模な団体客を誘致するという事は難しい。</u>

事前評価票【No.8】

施策等名	業務核都市の整備による首都圏の都市再生	担当課	国土計画局大都市圏計画課 都市・地域整備局大都市圏整備課
施策等の概要	<p>業務核都市に係る法人税、特別土地保有税、事業所税の適用要件の緩和 減収見込額</p> <p>法人税 260百万円 特別土地保有税 22百万円 事業所税 243百万円</p> <p>公共施設の整備重点化 政策金融による支援の拡充 業務核都市基本方針の見直し</p>		
施策等の目的	東京中心部における諸機能の過度の集中を是正し、東京都市圏における諸機能の適正な配置を図るため、業務核都市の整備を推進する。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 6) 公共交通の利便性向上		
関連する業績指標	24) 東京圏における都市鉄道の混雑率		
指標の目標値等	165%(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>「第5次首都圏基本計画(平成11年3月26日内閣総理大臣決定)」では、目指すべき地域構造として、諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成し、相互の連携・交流によって機能を分担し、補完し高めあう「分散型ネットワーク構造」の形成を目標に掲げ、東京中心部における諸機能の過度の集中の是正、東京都市圏における諸機能の適正な配置を図るため業務核都市の整備を推進することとされているが、業務核都市の整備は未だ途上段階にあり、整備進捗状況も各都市で相当異なっている。具体的には、中核的民間施設の整備状況が、千葉業務核都市では、すべての中核的民間施設が完成しているが、厚木業務核都市では完成している中核的民間施設が33%にとどまっている状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因は、近年の地方財政の悪化により、第3セクターによる中核的民間施設の整備が困難になる等、第3セクターを主体とした整備が進んでいないことによる。(=原因分析)</p> <p>このため、業務核都市の中核となる施設の整備に際し、整備主体を第3セクターに限定した支援措置を拡充する等、さらに、民間投資を促進する取組をより一層推進し、業務核都市を育成・整備する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、税制の第3セクター要件の撤廃、公共施設の整備重点化、日本政策投資銀行による融資比率の拡充、業務核都市基本方針の見直し等を行う。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	地方公共団体から、業務核都市の整備を強力に進めるため、支援制度の拡充に関する強い要望がある。 都市の再生を図ることは、喫緊の課題となっている。		
行政の関与	業務核都市の育成・整備においては、民間の力を引き出すことが有効であり、そのためには、税制の整備、基盤施設の整備等により、民間が投資しやすい環境を整備することが重要である。このため、行政の関与が必要。		
国の関与	国税・地方税をあわせた総合的な税制の拡充等が必要である。		

施策等の効率性	民間事業者による中核的民間施設の整備に対して、税制を拡充する等の支援措置を講じ、民間の力を引き出して、業務核都市を整備することは、行政が直接通勤混雑等の解消のための基盤施設を整備するよりも低コストで進めることができ、効率性が高い。
施策等の有効性	中核的民間施設の整備に対する税制の第3セクター要件撤廃等の措置を講じることにより、既に業務核都市基本構想に位置づけられている27の中核的民間施設の整備促進が見込まれ、さらに、この中核的民間施設の周辺に民間施設が集積することにより、業務核都市の整備が促進される。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.9】

<p>施策等名</p>	<p>都市再生促進税制（都市再生緊急整備地域における特例措置）の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>都市・地域整備局 企画課 まちづくり推進課 市街地整備課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生を推進し、現下の経済情勢に対応していくためには、都市再生の起爆剤として期待される「都市再生緊急整備地域」に、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることが国家戦略として重要。 このため、都市再生緊急整備地域において、国土交通大臣の認定を受けた事業及び法定の市街地再開発事業について 土地・建物の譲渡・取得段階の税負担 原則ゼロ 土地・建物保有段階の税負担 原則1/2、大幅な割増償却 都市再生に向けた事業実施の前提となる土地の整形・集約化を円滑に進めるために必要となる税制上の支援措置の拡充等の措置を講ずる。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>1) 誘導居住水準達成率 2) 住宅に対する評価（満足度） 15) 都心部における住宅供給戸数 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>1) 誘導居住水準達成率 50%（平成15年度） 2) 住宅に対する評価（満足度） 53%（平成15年度） 15) 都心部における住宅供給戸数 100万戸（平成8年度～平成17年度の累計） 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 1,500ha（平成13～17年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の都市は経済活動の大部分が行われ活力の源泉であるにもかかわらず、環状道路や国際空港の整備の遅れ、慢性的交通渋滞、職と住との遠隔化による長時間通勤、中心市街地の空洞化、緑やオープンスペースの不足などの「20世紀の負の遺産」と言える多くの課題が山積している。また、近年の急速な高齢化、情報化、国際化等の進展に都市の再編・整備が追いつかず、都市の活力の低下、引いては我が国経済の低迷を招来している。このため、21世紀に相応しい都市機能や居住環境を備えた都市へと再生を図り、文化と歴史を承継しつつ、豊かで快適な、さらに国際的に見て経済活力にも満ちあふれた都市を実現し、将来の世代に「世界に誇れる都市」として受け継ぐことができるようにしていくことが重要である。（＝目標と現状のGAP） この都市の再生のためには、1400兆円に及ぶ個人金融資産をはじめとした民間の資金とノウハウを都市に振り向けることが必要であるが、都市開発の太宗を担う民間投資の状況は、ピーク時の約37%に落ち込み、都市の機能更新が停滞。（＝原因分析） こうした中で都市再生を推進し、現下の経済情勢に対応していくためには、都市再生の起爆剤として期待される「都市再生緊急整備地域」に、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることが国家戦略として重要であり、政府をあげて予算、規制緩和、税制等の施策を投入していく必要がある。 先般施行された都市再生特別措置法においては、都市再生を強力に推進するため、時間と場所を限定して、既存の用途地域等に基づく規制を全て適用除外とする都市再生特別地区や民間事業者からの都市計画提案制度、認定事業に対す</p>		

	<p>る金融支援といった思い切った措置を講ずることとされたところであるが、バブル崩壊後の経済低迷の中で民間の都市開発を促進するためには、その抑制の要因の一つとなっている税制についても措置が必要。(= 課題の特定)</p> <p>このため、都市再生の起爆剤として期待される都市再生緊急整備地域において、</p> <p>国土交通大臣の認定を受けた事業及び法定の市街地再開発事業について</p> <p>土地・建物の譲渡・取得段階の税負担 原則ゼロ</p> <p>土地・建物保有段階の税負担 原則 1 / 2、大幅な割増償却</p> <p>都市再生に向けた事業実施の前提となる土地の整形・集約化を円滑に進めるために必要となる税制上の支援措置の拡充</p> <p>等の措置を講ずる。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>都市再生は経済構造改革に資する内政上の重要課題であり、この都市再生を図るため、都市再生緊急整備地域における税制上の特例措置についても必要性が高い。</p>
行政の関与	<p>都市再生は経済構造改革に資する内政上の重要課題である。</p>
国の関与	<p>都市再生を推進し、現下の経済情勢に対応していくためには、都市再生の起爆剤として期待される「都市再生緊急整備地域」に、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることが国家戦略として重要である。また、本施策は税制改正要望である。</p>
施策等の効率性	<p>民間都市開発の抑制要因の一つである税制について、特例措置という事業実施のインセンティブ等を付与することにより、大規模な民間都市開発投資が促進され、都市再生の推進に資する。</p>
施策等の有効性	<p>都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域であり、当該地域における認定事業を始めとする優良な都市開発事業に対する税制上の特例措置を講じ、これらの事業実施を促進することにより、当該地域における市街地の整備が図られ、都市再生に資する。</p>
その他特記すべき事項	<p>都市再生特別措置法に対する附帯決議（平成 14 年 3 月 19 日、28 日）</p> <p>都市再生緊急整備地域における都市再生事業の実施等に係る必要な税制上の措置について、引き続き検討すること。</p> <p>デフレ対策について（平成 14 年 7 月 29 日 自由民主党デフレ対策特命委員会）</p> <p>構造改革に資する産業再編税制（設備廃棄・集約化促進、企業再編促進等）都市再生を支援する税制の検討を進める。</p>

事前評価票【No.10】

<p>施策等名</p>	<p>民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室住宅局市街地建築課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生総合整備事業を抜本的に改編し、都市再生緊急整備地域等を対象地域とする新たな統合補助制度を創設する。「時間と場所」を限って民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度を戦略的に実施するとともに、先行的な都市基盤施設等の整備を実施するハード事業からコーディネート業務、民間の都市再生事業等の実現に向けてのソフト事業までをパッケージにして総合的に支援し、民間都市開発事業の円滑かつ迅速な推進を図る。 【予算要求額：都市再生総合整備事業 41 億円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>民間都市開発事業を円滑かつ迅速に推進し、もって都市再生の推進を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 17) 1人あたり都市公園等面積 18) 下水道普及率 19) 都市内の都市計画道路の整備率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積：1,500ha（平成 13～17 年度） 17) 1人あたり都市公園等面積：9.5 m²/人（平成 14 年度、参考） 18) 下水道普及率：66%（平成 14 年度、参考） 19) 都市内の都市計画道路の整備率：60%（平成 14 年度、参考）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>民間都市開発事業の円滑かつ迅速な実施を図ることにより、都市の再生を推進する必要がある。そのため、民間都市開発事業に対する都市計画、金融等の支援を積極的に推進する都市再生特別措置法が公布、施行され、都市再生緊急整備地域における民間都市開発事業の早期実施が図られることとなった。しかしながら、都市再生特別措置法による都市計画、金融等の支援だけではなかなか民間都市開発事業が促進されず、都市再生実現に向けての前捌きや枠組みづくりといった公的な支援を必要としている地域も存在しており、都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき全ての地域において、民間都市開発事業が積極的に実施される状況には至っていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、民間都市開発事業を誘発し促進するためには、当該地域のビジョンを明示する計画策定や多岐にわたる関係者との意向調整、スケジュール調整等を円滑かつ迅速に行う必要があるとともに、民間都市開発事業と一体となった都市基盤施設整備等を実施する必要があるが、民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせた柔軟な対応が行われていないこと、都市基盤施設等が十分整備されているとはいえない地域も多いことなどから、民間事業者が積極的に事業を実施する環境が十分整っていない。（＝原因分析）</p> <p>都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせて戦略的かつ柔軟にハード事業からソフト事業まで総合的に支援する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>都市再生総合整備事業（総合整備型）を抜本的に改編し、都市再生緊急整備地域等を対象地域とする新たな統合補助制度を創設する。本制度において、「時間と場所」を限って先行的な都市基盤施設等の整備を実施するハード事業から都市再生活動推進事業等のソフト事業までをパッケージにした都市再生事業計画（仮称）に基づいて総合的に支援し、民間都市開発事業の円滑</p>		

	<p>かつ迅速な推進を図る。(= 施策の具体的内容)</p> <p>(1) 都市再生緊急整備地域を対象地域に追加 都市・居住環境整備重点地域に加え、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域を対象地域に追加する。</p> <p>(2) 都市再生事業計画(仮称)の策定 特定地区において民間事業者を含む各事業主体が実施する事業を盛り込んだおおむね10ヶ年の都市再生事業計画(仮称)を地方公共団体等が策定し、国は都市再生事業計画(仮称)に基づき年度毎に補助金を一括交付する。</p> <p>(3) 補助メニューとして都市再生活動推進事業を創設 特定地区(特定地区の指定が見込まれる区域を含む。)において、プロジェクト推進組織、民間事業者等が行う民間都市開発事業等の推進に向けた調査や活動に対して支援を行う都市再生活動推進事業を創設する。</p>
社会的ニーズ	我が国の活力の源泉である都市について、急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応して、その魅力と国際競争力を高めることが求められている。
行政の関与	都市再生は我が国の経済構造改革の一環として重要な課題であり、民間だけでは都市再生が推進されない地域において、民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせて公的支援を行う必要がある。
国の関与	都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが国家的な観点から重要であるが、地方だけでは解決困難な課題であるため、国が支援する必要がある。
施策等の効率性	都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、新たな統合補助制度による事業実施が可能となれば、都市基盤施設等の整備について民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせて柔軟に対応できることとなり時間やコストのロスが減少するとともに、多岐にわたる関係者間の円滑な調整が図られることにより事業期間が短縮され、民間都市開発事業を含めた都市再生に資する事業全体の効率的な推進が図られる。
施策等の有効性	都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、都市再生事業計画に基づいた様々なメニューによる総合的かつ柔軟な支援が可能となることから、多岐にわたる関係者間の調整等の円滑化、都市再生に向けた機運の醸成、先行的都市基盤施設整備等の戦略的な実施等が図られるため、民間都市開発事業の積極的な実施が期待され、都市再生の実現に向けて大きく前進することとなる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.11】

施策等名	既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充	担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
施策等の概要	<p>まちづくり総合支援事業において、全国都市再生を推進するため、既存ストックを活用した中心市街地、駅周辺等のリニューアルや都市景観形成に対する支援を拡充する。</p> <p>【予算要求額：まちづくり総合支援事業 800 億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	既存ストックを有効活用した地域活性化を推進し、もって全国都市再生の推進を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 17) 1人あたり都市公園等面積 18) 下水道普及率 19) 都市内の都市計画道路の整備率 20) 都市空間形成河川整備延長		
指標の目標値等	16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積：1,500ha（平成 13～17 年度） 17) 1人あたり都市公園等面積：9.5 m ² /人（平成 14 年度、参考） 18) 下水道普及率：66%（平成 14 年度、参考） 19) 都市内の都市計画道路の整備率：60%（平成 14 年度、参考） 20) 都市空間形成河川整備延長：40%（平成 18 年度）		
施策等の必要性	<p>中心市街地の活性化等、地域だけでは解決困難なまちづくりの課題に対して地域と国が協力して問題の解決に取り組んできており、平成 14 年 4 月に都市再生本部において決定された「全国都市再生のための緊急措置」では、さらなる取組みが必要とされている。</p> <p>しかしながら、中心市街地や駅周辺においては空き店舗等が目立ち、街なか人に呼び戻す賑わいの核になる施設の整備が進まない、都市景観上重要な歴史的建造物等が有効活用されていないなど、依然として中心市街地の活性化や魅力ある都市景観の形成が進んでいないところがある。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>その原因として、中心市街地や駅周辺における空き店舗等既存ストックは立地上重要にもかかわらずテナントの撤退や遊休化により有効に活用されないままになっていること、また都市景観上重要な役割を果たす歴史的建造物等貴重な既存ストックが建て替えに伴って解体される等まちづくりという観点から有効に活かされていないといったことが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、地方公共団体等公的機関が、中心市街地や駅周辺における空き店舗等既存ストックを活用して賑わいの核となる施設として整備、リニューアルしたり、地域の顔ともなる歴史的建造物等都市景観上重要な建造物に関して外観の保全改修を行うような、地域の創意工夫を活かしたまちづくりに対して総合的に支援する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、まちづくり総合支援事業において、中心市街地や駅周辺における空き店舗等を活用し、市町村が地域の活性化のために必要な施設を整備する場合や、民間のノウハウを活用し賑わいの核となる施設を導入するため市町村が施設整備を行う場合に要する費用を補助対象に追加するとともに、歴史的建造物等の都市景観上重要な建造物に関する外観の保全改修に要する費用を補助対象に追加する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	全国の地方都市等において、総合的な取組みによる中心市街地の活性化、全国都市再生の推進が求められている。		

行政の関与	全国都市再生は経済構造改革の一環として重要な課題であり、民間単独では困難な中心市街地の活性化等に対して公的支援を行う必要がある。
国の関与	全国都市再生の推進は国家的な課題であり、地方だけでは解決困難な課題であるため、国が支援する必要がある。
施策等の効率性	中心市街地や駅周辺等立地上重要なところにある空き店舗等既存ストックを活用して賑わいの核となる施設等が整備され、中心市街地衰退の代表的事例である大規模店舗等の撤退等の問題が解消の方向に進むことにより、これまで低迷していた民間投資が誘発され、中心市街地活性化等に資する事業全体の効率的な推進が図られる。また、地域の顔ともなる歴史的建造物等の外観の保全改修が進むため、地域のまちづくりに対する気運が高まり、地域住民による街並み保全活動等へと発展することとなり、良好な都市景観が早期に形成されることとなる。
施策等の有効性	立地上重要なところにある空き店舗等既存ストックを有効活用して地域活性化のための施設や賑わいの核となる施設の整備が進む一方で、空き店舗等中心市街地の空洞化の問題が解消の方向に進むため、街なかに人を呼び戻すことが可能となる。また、地域の顔ともなる歴史的建造物等の外観の保全改修が進むため、地域のまちづくりに対する気運が高まり、地域住民による街並み保全活動等へと発展することとなり、良好な都市景観が一体的に形成される。このような既存ストックを活用した「地域が主役のまちづくり」を推進することにより、中心市街地の活性化や魅力ある都市景観の形成が図られることとなり、全国都市再生に資する。
その他特記すべき事項	「全国都市再生のための緊急措置」(平成14年4月8日都市再生本部決定)において「全国」を対象にして、「身の回り」の生活の質の向上と「地域経済・社会」の活性化を図るための緊急措置として、「民間投資」を促進する全国の都市再生の取組みを支援するとされている。

事前評価票【No.12】

<p>施策等名</p>	<p>都市再生交通拠点整備事業における自由通路等の施設整備に係る国庫補助の充実</p>	<p>担当課</p>	<p>都市・地域整備局街路課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生交通拠点整備事業において、自由通路等公共的空間等の整備に関する事業に関し、これまでの敷地の整備費、設計費、施設整備費に加え、施設整備に係る補償費へ補助対象を拡充する。あわせて、自由通路と一体的に整備すべき歩行者のたまり空間等の整備費用への補助対象の拡充を行う。 【予算要求額：都市再生交通拠点整備事業 16億円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>既存施設と一体となった効率的な施設整備を行い、一層の利用者利便性向上を推進し、もって都市の再生、交通結節点周辺の拠点化、バリアフリー化の推進を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>2)バリアフリー社会の実現 5)住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>5)バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合 6) 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>5)バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合 2割（平成14年度、参考） 6) 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合 鉄軌道駅 60%（平成17年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>これまで、駅の交通結節機能を高めることにより、都市の拠点性を向上させるとともに、高齢者を含む歩行者の移動快適性を向上させ、都市の再生を推進すべく、都市再生交通拠点整備事業においては、自由通路やペDESTリアンデッキ等によるスカイウェイネットワーク、バリアフリー交通施設等の整備を積極的に行ってきたところである。 しかしながら、現在整備を実施しているところにおいて、自由通路やスカイウェイネットワークが既存の建築物等に接続していなかったり、鉄道利用客と歩行者が輻輳するなど、利用客、歩行者にとって利便性の面で最適なものとなっていない場合がある。（＝目標と現状のGAP） その原因として、自由通路やペDESTリアンデッキ等によるスカイウェイネットワークの整備を行う場合、既存施設への取り付け・接続を行う箇所には既に店舗等支障物件が立地していることが多く、移転補償費負担の問題が生じていることや、自由通路と一体的にたまり空間を整備する場合における費用負担について、鉄道事業者と地方公共団体の間の協議が円滑に行われていないなどの問題がある。（＝原因分析） このため、既存施設と一体となったバリアフリー化や歩行空間の改善を進める上で、整備の障害となる既存の店舗等支障物件の移転補償の負担について、対策を講じる必要があり、また快適な歩行空間を確保するため、自由通路と一体的に整備すべき歩行者のたまり空間等の費用負担に対し対策を講じ、協議の円滑化を図ることが必要である。（＝課題の特定） 具体的には、都市再生交通拠点整備事業において、自由通路等公共的空間等の整備に関する事業については、これまでの敷地の整備費、設計費、施設整備費に加え、施設整備に係る既存の店舗等支障物件の移転補償費に対して補助を実施する。あわせて、自由通路と一体的に整備すべき歩行者のたまり空間等の整備費用への補助を実施する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	自由通路やスカイウェイネットワークの整備により誰もが快適に利用できる歩行空間を提供し、交通の円滑化を図ることはバリアフリーや都市の再生などの観点から社会のニーズに合致するものである。
行政の関与	自由通路やスカイウェイネットワーク等はいずれも公共空間であり、人々の移動の自由を保障すべく、その整備にあたっては行政が関与する必要がある。
国の関与	バリアフリー化や都市の再生は国がこれを積極的に推進していく立場にあることから、本施策について国が積極的に関与する必要がある。
施策等の効率性	既に高度利用がなされ新たな公共空間の確保が困難な駅周辺における空間確保の一方策として鉄道上空に自由通路と一体的に空間を整備すること等が可能となる。また、自由通路やペDESTリアンデッキ等によるスカイウェイネットワークの整備に係る既存の店舗等支障物件の移転補償費や、歩行者のたまり空間の整備について補助対象とすることで、地方公共団体の費用負担の軽減が可能となり、鉄道事業者との協議の推進が図られることから、整備に要する時間と費用が縮減されて、重点的な整備が図られる。
施策等の有効性	<p>自由通路やペDESTリアンデッキ等によるスカイウェイネットワークの整備に係る既存の店舗等支障物件の移転補償費を補助対象とすることで、既存の建築物との接続等が図られ、歩行距離の増大等の不便は解消される。また歩行者のたまり空間を補助対象とすることで、施設の整備が一層推進され、自由通路の混雑は解消される。</p> <p>こうしたことで高齢者を含む歩行者の移動快適性が向上し、バリアフリー化が推進され、駅の交通結節機能が高まることにより、都市の拠点性を向上させるとともに、都市の再生が推進される。</p>
その他特記すべき事項	<p>「全国都市再生のための緊急措置（平成14年4月8日都市再生本部決定）」において全国都市再生の重点事項として「人の集まる交通結節点」が取り上げられ、その整備に関連する公共施設に重点的に支援を行うことや規制改革など必要な制度改善を図ることとされている。</p> <p>平成12年度に成立した交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」において平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5千人以上である全ての鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルについて原則として移動円滑化を達成することを目指すとしている。</p>

事前評価票【No.13】

施策等名	都市の緑化を推進するための民間等への支援の実施	担当課	都市・地域整備局公園緑地課
施策等の概要	<p>屋上緑化等民有地の緑化を推進するため、緑化重点地区総合整備事業の拡充による、民間の建築敷地における屋上壁面等を含む緑化施設の整備に対して行う地方公共団体等の助成に対する間接補助を実施する。また市民活動等による公益的緑化事業に要する経費に対して行う地方公共団体の助成に対する間接補助を実施する。</p> <p>【予算要求額：緑化重点地区総合整備事業費 72 億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>都市のヒートアイランド現象の緩和や自然的環境の創出など、都市の劣悪な環境の改善を図り、地球温暖化防止や生物多様性の確保に資する、緑豊かな都市環境形成のための民間建築物等における緑化の推進を図る。</p>		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成		
関連する業績指標	31) 都市における公園・緑地の確保量		
指標の目標値等	31) 都市における公園・緑地の確保量 118,000ha（平成 14 年度、参考）		
施策等の必要性	<p>地球温暖化や生物多様性の消失などの地球規模の環境問題がある中で、近年都市におけるヒートアイランド現象が顕在化していることなどを含め、都市の生活環境は劣悪なものとなっている。都市環境改善に資する緑地ストックの確保を目指し、これまでも地方公共団体等が都市公園整備、都市の緑化を推進してきたが、依然として都市における緑地のストックが少ない現状にある。（＝目標と現状とのGAP）</p> <p>地方公共団体等が公園敷地として取得したところにおいては、補助事業の重点化等の取り組みの中で整備がすすめられている。しかしながら、緑化の推進を重点的に図るべき地区である都市部においては、経済産業構造の転換等から既成市街地において遊休土地が発生するものの、いまだ高い地価のため、土地の公有地化には財政上の問題があり、さらに、密集市街地の存在、小規模な開発が進行していること等により、公園緑地の用地の取得が難しくなっていることが原因として考えられる。（＝原因分析）</p> <p>上記の理由から、機動的に用地の取得が進まず、既成市街地の再編に合わせて、新たな手法で緑地空間を創出する必要があり、また都市における緑地の確保を図るためには、公共だけではなく民間における緑化が必要なことから、土地の有効利用を図れる屋上緑化など民間建築物等における緑化を推進する方策が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>屋上緑化等の民間による民有地の緑化を推進するため、以下の施策を展開する。（＝施策の具体的内容）</p> <p>緑化重点地区総合整備事業の拡充によって、民間の建築敷地における屋上壁面等を含む緑化施設の整備に対して行う地方公共団体等の助成に対する間接補助を実施</p> <p>公的空間等における市民活動、企業活動により行う公益的緑化事業に係る経費に対して行う地方公共団体等の助成に対する間接補助を実施</p>		
社会的ニーズ	<p>内閣府の世論調査によると、自然とのふれあう機会を増やす方法として、自宅周辺等の身近な自然を残したり増やしたりすることが求められており、住環境として緑・水辺など自然とのふれあいを求めるなど、都市における緑化の推進への要請が社会的に高まっている。（内閣府大臣官房政府広報室，2001：自然の保護と利用に関する世論調査）</p>		

行政の関与	都市環境に関わる問題は原因が複雑多岐に及び、その対策は公益性が高く、行政の関与なしには解決できない。国民生活の向上につながる都市における緑化の推進は、行政が関与していくことが必要。
国の関与	先般決定された「地球温暖化対策大綱」においても、地球温暖化対策は、国、地方公共団体、事業者、国民といった各主体が取り組む必要があるとされており、その一環として、都市における緑化の推進を国において先導し、その役割を担う必要がある。
施策等の効率性	民間事業者の行う屋上緑化や市民活動等により行う緑化事業に対する間接補助制度であることからコストは少なく、多様な主体による積極的な緑化への取り組みが見込まれることから、その都市環境形成に資する効果は大きい。
施策等の有効性	緑化重点地区総合整備事業の拡充による民間への間接補助の実施により、民間事業者、市民、NPO等の民有地の緑化へのインセンティブが付与され、公共だけではなく多様な主体の参画による都市の緑化が進展することにより、ヒートアイランド現象の緩和をはじめとした緑豊かな都市環境の形成が実現される。
その他特記すべき事項	<p>「規制改革の推進に関する第一次答申」(平成13年12月11日総合規制改革会議)では、「都市のヒートアイランド現象の解消」に関して、「都市政策の観点からもヒートアイランド対策について検討していくべきである。」としている。</p> <p>「規制改革推進3か年計画(改定)」(平成14年3月29日閣議決定)では、「都市のヒートアイランド現象の解消【平成14年度中に措置】」に関して、「都市政策の観点からもヒートアイランド対策について検討していく。」としている。</p>

事前評価票【No.14】

<p>施策等名</p>	<p>都市における緊急的な下水道整備 支援制度の創設・拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>都市・地域整備局下水道部 下水道事業課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生緊急整備地域等で緊急的に下水道の再構築が必要な地区を対象に、下水道管理者が一定期間内に必要十分な整備効果を得るためのエリア・施策等を定めた「整備計画」を策定し、この計画を国が適正に評価し「緊急再構築事業」として採択する。この場合に、その事業計画に基づいて整備する下水道施設の補助対象範囲を拡大する。 現行の緊急都市内浸水対策事業について、都市活動に広く影響を与える施設等（例えば鉄道、ヘリポート、放送局、緊急輸送道路、防災拠点等）がある地域で過去に重大な浸水被害を受けた地域について対象となるよう事業の拡充を図る。 【予算要求額：下水道事業費 10,267 億円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>下水道の整備と都市開発等の事業を一体的に推進することで、効率的な事業推進を図る。 近年、多発化傾向にある都市型水害に対応するため、都市活動等の集積地区を中心に、早急に浸水に対する安全度の向上を図る。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>8) アメニティ豊かな生活環境の形成 18) 災害による被害の軽減</p>		
<p>関連する 業績指標</p>	<p>30) 合流式下水道改善率 67) 下水道雨水対策整備率</p>		
<p>指標の 目標値等</p>	<p>30) 合流式下水道改善率 15%（平成 16 年度） 67) 下水道雨水対策整備率 55%（平成 14 年度、参考）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>都市機能の集積に対応した汚水の適正処理、浸水安全度の確保、都市環境の改善は緊急の課題である。しかしながら、都市部で頻発する浸水被害による都市活動への深刻な影響、下水管きよの老朽化による道路陥没事故の発生等の状況からも、都市の基盤である下水道施設の機能向上は十分に図られているとはいえない。（＝目標と現状のGAP） その大きな要因として、下水道では補助対象となる施設の範囲が定められているが、特に古くから下水道事業に取り組んできた大都市においては老朽管きよの増加にもかかわらず現在の厳しい財政状況などにより補助対象以外の管きよまで整備が行き届かず、改善が著しく遅れていることが挙げられる。（＝原因分析） 都市開発に伴う下水道の再整備や浸水被害の改善を図るには、地域全体の下水道設備を緊急に再整備・改善するための支援が必要。（＝課題の特定） このような現状を踏まえ、都市再生緊急整備地域等で緊急的に下水道の再構築が必要な地区を対象に、下水道管理者がエリア・施策等を定めた「整備計画」を策定し、この計画を国が適正に評価し「緊急再構築事業」として採択する。この場合に、その事業計画に基づいて整備する下水道施設の補助対象範囲を拡大する。また、浸水により都市活動に広域かつ重大な影響を及ぼす施設等がある地域で、過去に甚大な浸水被害を被った地域について緊急都市内浸水対策事業として雨水対策が実施できるよう制度の拡充を行う。（＝施策の具体的内容）</p>		
<p>社会的ニーズ</p>	<p>機能・資産が集積した都市において都市型水害が多発し、日常生活に多大な被害が生じるとともに、経済活動の停滞を招くなど都市の安全確保が緊急の課題。 都市開発等と一体的な下水道整備は地域の基盤整備に必要。</p>		

行政の関与	都市の浸水に対する安全確保や管渠の老朽化対策などの下水道整備は都市活動を支える基盤であり公的関与が不可欠。
国の関与	都市における下水道整備は、安全・環境の両面からみて、国政上の重要課題である都市再生に資する基本的な社会資本整備であり、国の関与が必要である。
施策等の効率性	<p>下水道施設の再構築にあたっては、末端管渠までの補助対象範囲拡大により、早急な整備が可能となり陥没等の事故も未然に防ぐことができる(H11の東京都の道路陥没箇所数 1499 箇所)。さらに再開発等との一体的かつ計画的な整備をおこなうことでトータルコストも縮減される。</p> <p>都市活動の集積地区における浸水に関する指定地域を拡げ、補助対象範囲を拡大することで短期的、集中的に浸水対策を実施可能となり、人的・経済的な浸水被害が軽減される(H12の東京都の内水被害額約 100 億円)。例えば大規模な貯留管とそこへ雨水を導く面整備管を同時に施工することによって、早急な浸水安全度の向上が図られる。</p>
施策等の有効性	<p>下水道の整備と都市再開発等を一体的かつ早急に推進することができる。一体的な工事をおこなうことで工期の短縮トータルコストの縮減が可能である。</p> <p>浸水により都市活動に広く影響を及ぼす施設等を有する地域で過去に重大な浸水被害が発生した地域について、集中的に浸水対策を実施することで都市の安全度をより短期間で向上させ、健全な都市活動を支援する。</p>
その他特記すべき事項	都市再生は、経済財政諮問会議の「経済財政運営と構造改革の基本方針」で重点的に推進すべき分野の1つとして位置付けられている。

事前評価票【No.15】

施策等名	中小市町村における下水道整備支援の拡充	担当課	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課
施策等の概要	<p>下水道の根幹的施設について都道府県が代行して施行する都道府県代行制度について、対象市町村の要件を拡大する。また下水道事業の補助について、市町村合併の前後で不利益が生じないように、措置する。 【予算要求額：下水道事業費 10,267 億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>下水道の普及率は全国平均で 63.5%（H13 末）であるが、人口 5 万人未満の中小市町村に限れば未だ 29.5%と大きな格差があるため、その早期是正を図るため、より効率的かつ円滑に下水道事業を推進。</p>		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	18) 下水道普及率		
指標の目標値等	18) 下水道普及率 66%（平成 14 年度、参考）		
施策等の必要性	<p>汚水処理は国民にとって最も基礎的な生活基盤であるため、他の施策に先駆けて実施すべきものであるが、下水道の処理人口普及率は全国平均で 63.5%であり、特に 5 万人未満の中小市町村では 29.5%と非常に低い状態にある。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>中小市町村における下水道の普及促進が進まない原因の一つは技術的、財政的な面で大都市等に比べて不利な状況にあることが大きい。また、また、現行制度では中小市町村における財政規模を考慮し人口規模が小さいほど補助対象範囲を広くしているが、市町村合併により人口が大きくなると、合併前よりも補助対象範囲が狭くなり、結果としてこれらの市町村における下水道整備が遅れる恐れがある。（＝原因分析）</p> <p>中小市町村における下水道の普及促進を進めるためには、中小市町村の技術的、財政的支援を図る必要がある。また、市町村合併による不利益の発生を解消することについても必要である。（＝課題の特定）</p> <p>このため、中小市町村の中でも特に技術的・財政的に貧弱な過疎市町村を対象とした既存の過疎代行制度について、対象となる市町村の要件（現在は、原則 8,000 人以下の市町村のみ対象）を緩和する。また、市町村合併による不利益回避のために市町村規模により補助対象の範囲が異なる下水道事業において、合併後も合併前の市町村規模と同じとして措置する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	汚水処理は国民にとって最も基礎的な生活基盤であるため、下水道整備に対する要望が非常に高い。		
行政の関与	下水道整備は、公衆衛生上、必要不可欠な行政サービスである。		
国の関与	下水道整備による汚水処理の普及はナショナルミニマムの実現として国が必要な関与を行うべきもの。		
施策等の効率性	<p>財政基盤の貧弱な中小市町村による整備に比べ、都道府県代行では短期的・集中的に整備が図られるため、効果の早期発現による高い投資効果が得られる。</p> <p>また市町村合併による不利益回避により、中小市町村の下水道整備の円滑な実施が図られる。</p>		

施策等の有効性	代行制度の対象市町村を広げることで、更なる技術的・財政的支援を図ることにより、中小市町村の下水道普及の格差を早期に是正するのに極めて有効である。また市町村合併による不利益回避により、中小市町村の合併後における下水道整備の円滑な実施が図られる。
その他特記すべき事項	経済財政諮問会議で取りまとめ中の経済活性化戦略会議で「特色ある地方都市の再生」について重点的な取り組みを記述している。 市町村合併については、経済財政諮問会議で取りまとめた「経済活性化戦略」で「市町村合併を促進し」とあること、また政府において「市町村合併支援本部」を設置して、その支援を図っている。

事前評価票【No.16】

施策等名	消流雪用水導入事業の拡充	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>消流雪用水導入事業（直轄・補助）は、水量の豊富な河川から市街地を流れる中小河川等に導水路等によって水を供給し、河道疎通能力の阻害となっている河道内の堆雪の排除等を図る事業であり、従来、市街地等の都市部における対策であったものに加えて、特に豪雪被害の著しい地域に対応した消流雪用水導入事業の実施を可能とするよう、新たに対象事業の要件を追加する。</p> <p>【予算要求額：河川事業費6,191億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>豪雪地帯対策特別措置法で指定する特別豪雪地帯において、積雪深が大きく積雪日数が多い地域については、除雪による浸水や交通渋滞など豪雪被害が著しく、消流雪用水導入事業の必要性が極めて高い。このような地域においてきめ細かい対策を行うため、従来の都市型の事業に加えて、豪雪被害の特に著しい地域において、消流雪用水導入事業の実施が可能な制度整備を図る。</p>		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>豪雪地帯対策特別措置法においては、積雪が特にはなはだしく、住民の生活水準の向上が阻害されている地域について、雪害の防除等の総合的な対策を樹立することを目的としており、消流雪用水導入事業は、本法律の目的を踏まえ、豪雪地域における冬期の安全で快適な生活環境の確保に大きく貢献してきた。ところが、従来の事業は市街化区域等、都市部における対策を主体としてきたため、豪雪地帯対策特別措置法において指定する、積雪の度が特に高く、住民の生活に著しい支障を生ずる地域である特別豪雪地帯においては、豪雪被害が著しく事業の必要性が高いにもかかわらず、消流雪用水導入事業が実施できない地域が多い。（＝目標と現実のGAP）</p> <p>これは、現在の事業の要件が、市街化区域またはDID地区（人口密度が40人/ha以上及び人口密度が5千人以上）に準じる区域となっており、主に都市部を想定しているためである。（＝原因分析）</p> <p>このため、豪雪被害対応型の消流雪用水導入事業の要件を新たに設ける必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、消流雪の対象となる市街地が特別豪雪地帯に属する市町村にあって、積雪指数（消流雪の対象となる除雪対象戸数に、過去5年間の降雪量が10cm以上観測された日数の最大値を乗じた数）が5千以上の市街地である場合に、事業実施が可能となるよう新たな要件を設定する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>特別豪雪地帯の中でも一部の地域においては、積雪による家屋や宅地の除雪作業や、道路交通の阻害、除雪による水路の溢水など、住民の生活に大きな支障を来しており、社会的ニーズは極めて高い。</p>		
行政の関与	<p>水量の豊富な河川より、市街地を流れる中小河川に導水する事業であり、河川管理行為であるため、行政が主体となって実施すべきである。</p>		
国の関与	<p>豪雪地帯対策特別措置法において指定する特別豪雪地帯における対策については、積雪の度が特に高く地域住民の生活に著しい支障を来していることに鑑み、地方公共団体だけでなく国も積極的に関与すべきである。</p>		
施策等の効率性	<p>流雪溝の閉塞による浸水だけでなく、除雪、排雪作業には多大な労力と時</p>		

	<p>間を要しており、また積雪による自動車走行の長時間化も著しく、豪雪による社会的不経済には大変大きなものがある。</p> <p>消流雪用水導入事業は、市街地を流れる中小河川に、冬期の水量の豊富な河川から導水を行うという経済的で短期間に実施可能な対策によって、このような豪雪被害を解決することができ、極めて効率性が高い事業であるといえる。</p> <p>平成15年度に新規着手を予定している、山形県戸沢村古口地区については、$B/C = 2.34$となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策により、直轄河川に関連する箇所、特に豪雪被害が著しく事業実施の要望が高い地域のうち約20箇所の地域での事業実施が新たに可能となり、これらの地域について冬期の安全で快適な生活の確保が可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.17】

施策等名	流域貯留浸透事業の拡充	担当課	河川局治水課
施策等の概要	<p>都市水害対策として、流域貯留浸透施設の設置を推進するため、各戸貯留事業（個人の住宅の敷地内等に、貯留浸透機能をもつ簡易な施設を設置する工事）の事業主体、補助対象を追加する。</p> <p>事業主体：都道府県、政令指定都市又は東京都特別区 左記に加え市町村</p> <p>補助対象：事業主体が補助対象としている各戸貯留事業についても、国の補助対象とする （助成額の1/3）</p> <p>【予算要求額：河川事業費 6,191億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>都市地域における流域貯留浸透施設の設置により、下流河川の洪水時のピーク流量の低減、下流河川周辺地域の内水の軽減によって、都市水害による浸水被害の軽減を図る。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	64) 床上浸水常襲地区内家屋数		
指標の目標値等	7万戸（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>平成11年の福岡水害、平成12年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお53%にとどまっている（国土交通省調べ）。その原因としては、景気低迷等により民間開発が小規模化傾向にあり、調整池設置を伴わない開発が増えていることが考えられる。これに対し、これまで都道府県、政令市及び特別区が自ら行う各戸貯留事業に対して促進策を講じてきたが、都道府県においては1県で実施されているのみという状況にある。（国土交通省調べ）</p> <p>（＝目標と現実のGAP）</p> <p>その原因としては、住民と直接接する機会が多く、建物建替え時に住民に対して的確に要請することが可能な市町村に対する促進策が十分に講じられてこなかったことにある。</p> <p>また、各戸貯留は建物建替え時に行うことが住民の理解を得やすいので、住民自らが建物建替え時に併せて各戸貯留を行うことは有効な手段であり、市町村による住民が自ら行う各戸貯留施設の設置に補助する事例もあった。しかし、これまでの流域貯留浸透事業は、都道府県等が直接行う各戸貯留のみを補助対象とし、住民が自ら行う各戸貯留事業は補助対象としていなかった。このため、現下の情勢に鑑み、早期目標達成のため、機動性のある市町村が各戸貯留を推進するに当たっての促進策及び建物建替え時を捉える措置を講ずる必要がある。</p> <p>また、これまで住民が各戸に貯留施設を設置する場合には、地方公共団体が独自に助成を行うほかなかったが、地方公共団体の逼迫した財政状況に鑑み、各戸貯留を一層推進するため支援策を講じる必要がある。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、従来、各戸貯留事業の事業主体は、都道府県、政令市及び東京都特別区であったが、これに市町村を加えるものである。また、補助対象に事業主体が助成対象としている各戸貯留を加える。</p>		

	(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>開発の著しい都市地域において、不浸透域の拡大から都市型水害が頻発している。特に近年の集中豪雨による都市部の浸水被害に対処するためには、貯留浸透施設の整備や機能強化が必要である。</p> <p>各戸貯留は、都市型水害対策以外にも地下水涵養や水のリサイクルの可能性もあり社会的に求められているものである。</p>
行政の関与	<p>都市型水害が頻発している地域において、総合的な治水対策を進める一環民間で行う部分：各戸貯留施設の日常の点検、個人が設置する場合には施設の維持管理</p>
国の関与	<p>近年集中豪雨による都市型水害が頻発しており、流出抑制対策が急務となっていること、近年の開発の小規模化傾向を踏まえれば、調整池等だけでなく各戸貯留施設の設置の促進する必要があることに加え、国、地方公共団体が共同して、流域対策等を盛り込んだ流域整備計画を策定している状況に鑑み、地方公共団体が独自に助成を行うだけでなく、各戸貯留を一層推進するため地方公共団体への支援策を国としても講じる必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>総合治水特定河川等都市化が進んだ河川において想定されている流域対策による流出抑制分をダムや河道などの施設整備によって対応しようとするれば、今後莫大な投資と長い時間が必要であり、また、市街化が進展している流域では現実的には不可能である。</p> <p>流域貯留浸透事業（各戸貯留）は、民間が所有する既存の土地に貯留浸透施設を設置するものであり、用地買収を伴わず、少ない事業費で効果的な治水対策を行うものである。</p> <p>例えば、新河岸川流域では、計画上、約 72 万 m³ の各戸貯留を行うのに要する年費用が約 468.8 百万円、年被害軽減額が約 3,128.4 百万円となる。 (B / C = 6.67)</p>
施策等の有効性	<p>流域貯留浸透施設は、都市域からの急激な雨水流出を抑制することで、下流の浸水被害を軽減するものである。</p> <p>各戸貯留事業の事業主体に地域の防災や建築指導を担い、住民と直接接する機会が多く、建物建て替え時に住民に対して的確に要請することが可能な市町村に加え、さらに市町村が行う補助制度にもてこ入れを行うことにより、個人の宅地への施設の設置が促進され、雨水貯留容量、浸透機能の増加を促す。</p> <p>また、地下水涵養や雨水利用の可能性もあり大きな波及効果も期待される。</p> <p>各戸貯留（5m³/戸）が各河川 1 万戸増えれば、総合治水特定河川の貯留浸透施設の目標達成率が 53% から 56% になる。</p> <p>例えば鶴見川水系矢上川で、住宅 1 戸当たり 4m³（住宅 1 戸 = 約 100m² と仮定）の各戸貯留を行った場合、戦後最大降雨に対し、浸水面積が約 40ha から約 20ha に減少する。</p>
その他特記すべき事項	<p>河川審議会の中間答申「流域での対応を含む効果的な治水のあり方について」(平成 12 年 12 月 19 日)において、貯留施設等の機能の担保として、貯留施設等の適正な設置、運用について推進すべきであることを提言している。</p>

事前評価票【No.18】

施策等名	災害関連事業の拡充	担当課	河川局防災課
施策等の概要	<p>接近した工事箇所の災害については、複数の災害関連事業を一体的に施行することが有効な場合があるため、一箇所とみなすことができる地域関連の工種要件として、現行の河川、砂防、道路及び橋梁の各工事に加え、海岸工事を新たに対象となるよう事業を拡充する。</p> <p>【予算要求額：災害関連事業費 95 億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>接近して施行される複数の災害関連事業を一体的に施行することにより、改良復旧効果をより向上させ、事業全体の調整がとれた災害復旧を実施する。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>災害関連事業は、被災施設を原形復旧する災害費と、それと同額程度の改良に要する関連事業費を充当することにより、被災箇所の再度災害の防止を目的としている。事業の採択に当たっては、各工種毎の採択基準に加え、地域関連として接近する河川、砂防、道路、橋梁の各工事を一体ととらえ、災害費の合計と関連事業費の合計が同程度であれば採択することができる。そのため地域関連は、関連事業費が災害費と同額を上限とする制限を補完するとともに、接近する河川等の工事を一体的に施行することによる効果が大きい場合、一連区間を一体的に整備することができるため、平成3年度の創設以来23件採択されており有効に活用されている。しかしながら、例えば被災を受けた海岸堤防と河川堤防が接近する場合については、個別の採択基準を満足する整備水準でしか採択せざるを得ず、同一の整備水準で施行できないなど、一体的に施行する方が有効な場合でも、接近した工事箇所を一体的に整備できていないのが現状である。（＝目標と現況のGAP）</p> <p>これは、災害関連事業に関する採択基準のうち、一括して採択できる地域関連の工種に、海岸工事が含まれていないことに基因する。（＝原因分析）</p> <p>このため、災害関連事業において、海岸工事についても接近する河川等の工事と一体として、面的整備の観点も踏まえた再度災害防止のための対策を講じる必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、災害関連事業の採択基準のうち、地域関連の工種として海岸工事を追加し、一括して採択を受けることができる工種要件を拡充することにより、改良復旧事業の効果向上および事業全体が調整のとれたものになる。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	異なる施設について、一連区間で整合の取れた整備を一体的に実施できるため、地域を面的に見るとより災害に強い基盤整備につながる。		
行政の関与	被災した公共土木施設の管理者である行政主体が、災害復旧を実施することが必要である。		
国の関与	災害の発生は常に突発的かつ集中的なものであるため、地方公共団体にとって過度な財政負担とならないように、国が費用を負担し、災害の速やかな復旧と公共の福祉を確保することが必要である。		
施策等の効率性	これまで災害関連事業として採択することができなかった海岸工事について、接近して施行される河川等の工事があり、かつ一体的に施行することによる効果が大きい場合は、一括して採択することができるため、一連区間で整合の取れた整備が一体的に実施できる。		

施策等の有効性	海岸工事が、接近して施行される河川、砂防、道路、橋梁の各工事と一体として採択されることによって、改良復旧事業の復旧効果をより向上させ、事業全体を調整のとれたものとすることができ、より災害に強い地域として対策を行うことができる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.19】

施策等名	火山噴火警戒避難対策事業の拡充	担当課	河川局砂防部砂防計画課
施策等の概要	<p>火山監視機能、火山監視情報の住民等への提供機能及び緊急対策用資材の備蓄機能を有する『火山防災ステーション』の整備について、火山噴火警戒避難対策事業を拡充する。</p> <p>【採択基準の拡充（下線部を追加）】</p> <p>火山地域における住民の安全確保のため、火山活動の状況、異常な土砂の動き等を監視、情報伝達するために必要なワイヤーセンサー、雨量計、監視カメラ、<u>火山防災ステーション</u>等の設置を必要とするもの</p> <p>【予算要求額：火山噴火警戒避難対策事業費 11.19 億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>火山活動による社会的影響の大きい 29 の活火山を対象とした「火山防災ステーション」の整備により、火山噴火時及び噴火後（以下、「噴火等時」という。）の迅速かつ的確な避難や緊急対策の早期実施を可能とし、噴火等時における被害を最小限に抑えることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	68) ハザードマップ認知率(火山)		
指標の目標値等	76% (H18)		
施策等の必要性	<p>土砂災害から国民の生命・財産を保全するため、従来より土砂災害防止施設の整備によるハード対策を進めているところであるが、土砂災害の危険性がある地域に住む人口約 1,210 万人のうち、平成 13 年度末で土砂災害防止施設により保全された人口は約 450 万人で、その割合は約 37%に留まっている（国土交通省砂防部調べ）。特に火山噴火に起因する土砂災害に対しては、重点的なハード対策とあわせて、各種観測機器の設置による火山監視の強化や火山ハザードマップの作成・公表によるソフト対策を進めているが、その内容を認識している人口が火山周辺人口に占める割合は 49%(河川局砂防部調べ)に留まっている。また、一般的にハザードマップ公表・配布から時間が経過するにつれ、その認知率も逡減していくことが懸念されることから、噴火等時における住民等の迅速かつ的確な警戒避難体制が十分整備されているとは言い難い状況下にある。さらに、噴火等時における緊急対策を実施する上では、必要資材等の迅速な確保が必要であり、危機管理対応上は噴火等時における周辺の輸送路の被災等も考慮し、一定量の資材を確保しておくことが必要であるが、現状では備蓄による対応が図られていない。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因として、これまで、火山噴火警戒避難対策事業により、火山監視情報の収集、関係する行政機関への情報提供を進めるとともに、住民等に対しては、火山ハザードマップの作成・公表を進めてはいるものの、平常時から火山監視情報を提供し、火山に対する地域住民の防災意識を高めるための施策が十分に実施されてこなかったことが挙げられる。また、火山地域における住民の安全確保のための施策として、緊急時に必要となる資材の備蓄がこれまで実施されていなかったことも挙げられる。(=原因分析)</p> <p>被害を最小限に抑えるためには、平常時から住民等へ火山監視情報を提供し、住民の火山に対する防災意識を高めるとともに、提供された情報と火</p>		

	<p>山ハザードマップ双方を活用した迅速かつ的確な警戒避難をより確実なものとする必要があり、住民への火山監視情報の提供を可能とすることがソフト対策上最も有効かつ重要である。また、噴火等時においては、発生している現象や発生が見込まれる現象等に対して、機動的に緊急対策を実施することが、被害の発生・拡大を防ぐ上で重要であり、特に初動期においては、対策への早期着手が最重要であり、備蓄による必要資材の確保を可能とすることが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>火山噴火警戒避難対策事業を拡充し、火山監視機能、住民等への火山監視情報の提供機能及び緊急用資材の備蓄機能を有する「火山防災ステーション」の整備を可能にする。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	近年の火山活動の活発化に伴い、全国の 29 活火山において地方自治体による火山ハザードマップの作成・公表が急速に進められる等、火山噴火対策の充実が強く求められている。
行政の関与	火山防災体制の確立は、行政が責任をもって遂行すべき事務であり、行政の関与が必要。
国の関与	火山噴火による被害は甚大であり、またその影響範囲は広範囲に及ぶため、国の関与が必要。また、火山噴火に起因する土砂災害の発生要因は様々であり、その発生の予測には全国的データの蓄積と経験が必要であり、火山噴火警戒避難体制の整備には全国的経験に基づく国の技術的関与が必要。
施策等の効率性	『火山防災ステーション』の整備により、噴火等時はもとより平常時においても、住民等に直接火山監視情報を提供することが可能になり、提供される情報を基にした住民のより迅速かつ的確な避難を可能とする。また、緊急用資材の備蓄が可能となることにより、緊急対策への早期着手による被害の拡大の最小化を図ることができる。
施策等の有効性	噴火等時はもとより平常時から、住民等に火山監視情報を提供することにより、警戒避難に対する住民等の意識・関心を高めることができ、噴火等時における迅速かつ的確な避難が可能となり、噴火等時において人的被害を最小限に抑えることが可能となる。また、噴火等時において、危険地域への人の立入が困難な状況下においても緊急対策の実施を可能とする「無人化施工技術」が開発されており、備蓄による緊急用資材の確保が図られることにより、より早期に緊急対策に着手することが可能となり、二次的被害の軽減を含め、災害による被害の軽減に大きく寄与する。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.20】

施策等名	急傾斜地崩壊対策事業の拡充	担当課	河川局砂防部砂防計画課
施策等の概要	<p>自力避難が困難な高齢者等の災害弱者に関連した災害弱者関連施設に係る急傾斜地崩壊対策事業の採択基準を引き下げることにより、土砂災害の犠牲となりやすい災害弱者の安全確保を図る。</p> <p>【採択基準の拡充】 都道府県が施行する急傾斜地崩壊防止工事のうち、次の各号に該当する場合で事業費7,000万円以上のもの 急傾斜地の高さが10m以上であること(ただし、急傾斜地の崩壊により被害のおそれのある災害弱者関連施設が認められる場合においては、急傾斜地の高さが5m以上であること。) 移転適地がないこと 人家おおむね10戸(公共的建物を含む)以上に倒壊等著しい被害を及ぼすおそれのあるもの(ただし、急傾斜の崩壊により被害のおそれのある災害弱者関連施設が認められる場合においては、人家戸数が5戸以上とする。)</p> <p style="text-align: right;">注)下線部：拡充事項</p> <p>【予算要求額：急傾斜地崩壊対策等事業費484億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>災害弱者関連施設に係る急傾斜地崩壊対策事業の採択基準を引き下げることにより、災害弱者関連施設に係るがけ崩れ対策をハード・ソフト両面から促進し、がけ崩れ災害からの災害弱者の安全確保をより確実なものとする。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	71) 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数		
指標の目標値等	981(H18)		
施策等の必要性	<p>土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設を保全するために土砂災害防止施設の整備が特に必要な箇所約1,850箇所に対して、整備された箇所は、平成13年度末で756箇所(国土交通省政策評価基本計画業績指標71より)に留まっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>既存の災害弱者関連施設に対する急傾斜地崩壊対策事業補助は、高さ10m以上の急傾斜地崩壊危険箇所その他、実際に被害があった場合のみ、高さ5m以上の急傾斜地崩壊危険箇所に対して行われているが、高さ5m以上10m未満の急傾斜地崩壊危険箇所を対象としたがけ崩れ災害の予防対策のための補助事業は行われていない。災害弱者関連施設を保全対象に含む急傾斜地崩壊危険箇所は約4,000箇所あるが、そのうち、現行の補助事業採択基準を満たさない箇所は約460箇所あり、その整備率は約19%と、現行の補助事業採択基準を満たした災害弱者関連施設を保全対象に含む箇所の整備率の約半分にとどまり、整備が進んでいないのが実態である。(=原因分析)</p> <p>平成13年4月から「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」により土砂災害特別警戒区域に指定されると、高さ5m以上の急傾斜地崩壊危険箇所に対して、災害弱者利用施設の新規立地を目的とした開発行為は規制されるようになった。一方、既存の災害弱者関連施設は土砂災害防止法により土砂災害特別警戒区域に指定されると、移転勧告、警戒避難体制の整備等のソフト対策が講じられることになるが、移転勧告を受けても移転適地等がないためにその場に留まらざるを得ない場合があったり、実際に災害弱者関連施設において避難を行う場合手助けが必要であり迅速な避難の実施は難しい等、ソフト対策のみの対応には限界があり、状況により、ソフト対策とあわせハード対策を実施する必要性が生じることとなる。</p>		

	<p>しかし、高さ 5m以上 10m未満の急傾斜地崩壊危険箇所は補助事業の採択条件外になっており、地方財政が厳しい今日にあっては地方単独費によるハード整備はほとんど行われないため、ハード対策の実施は極めて現実ではない。このため、災害弱者関連施設に対するハード・ソフト両面からの総合的な急傾斜地崩壊対策を行う上で障害となっている。(= 課題の特定)</p> <p>災害弱者関連施設に係る急傾斜地崩壊対策事業の採択基準を引き下げることにより、災害弱者関連施設を保全対象に含む急傾斜地崩壊危険箇所において、ハード・ソフト両面からの総合的な急傾斜対策が促進され、がけ崩れ災害から災害弱者の安全確保をより確実なものにする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害弱者関連施設に係る急傾斜地崩壊対策事業の採択基準である急傾斜地の高さの採択下限値を「10m」から「5m」に緩和(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>自力避難が困難であることから、土砂災害による犠牲者に占める災害弱者の割合は依然として高く(約 5.4% : H9~H13 年)、災害の未然防止のための一層の災害弱者対策の推進が求められている。また、高齢化が進展する社会において、安全で安心して生活できる環境の整備の必要性も高まっている。</p>
行政の関与	<p>がけ崩れ災害から人命を保護し、安全を確保することは行政の責務である。</p>
国の関与	<p>急傾斜地崩壊対策事業は、がけ崩れ災害から国民の生命を保護するための事業であり、人命を保護することは国の責務そのものである。</p>
施策等の効率性	<p>災害弱者関連施設に係る急傾斜地崩壊対策事業の急傾斜地の高さの採択下限値を「10m」から「5m」に緩和することにより、ハード・ソフト両面からの急傾斜対策が可能になり、がけ崩れ災害から災害弱者の安全の確保が促進される。</p>
施策等の有効性	<p>災害弱者関連施設に係る急傾斜地崩壊対策事業の採択基準の引き下げにより、災害弱者関連施設を保全対象に含む高さ 5m以上 10m未満の急傾斜地危険箇所約 460 箇所が新たに補助急傾斜地崩壊対策事業の採択可能となり、災害弱者関連施設をがけ崩れ災害から保全する急傾斜地崩壊防止施設の整備が促進され、「土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数(関連する業績指標)」の目標の早期達成に寄与する。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.21】

施策等名	観光振興に資する海岸事業の拡充	担当課	河川局砂防部保全課海岸室 港湾局海岸・防災課
施策等の概要	<p>海岸における美しい景観の保全・再生及び海岸利用の促進を図るため、海岸環境整備事業の採択要件の改正等により、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良（離岸堤の潜堤・人工リーフ化等）を推進する。 【予算要求額：海岸事業費688億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>本施策は、景観の改善および利用の促進に配慮した海岸整備を実施することで、地域観光を振興し、地域の活性化を図ることを目的とする</p>		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成		
関連する業績指標	29) 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長(km)		
指標の目標値等	5,300km（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>平成11年の海岸法改正により、従来の「防護」に加え、法の目的に「環境」と「利用」が追加されることとなったが、その一方で近年、「なぎさ百選」等の名所に選ばれながら海水浴等に利用される砂浜が海岸侵食により減少している事例（鳥取県弓ヶ浜海岸：11年間に渡り36mの幅で砂浜が侵食し、砂浜の幅が71m→35mに半減）や、海岸侵食対策として設置した離岸堤等が良好な景観を損ねたり、直立堤防が海岸へのアクセスを妨げたりしている事例が増加している。 （＝目標と現状のGAP） これは、景観や利用に配慮した海岸整備がなされるべき箇所において適切な対応がなされていないことや、海岸侵食対策として設置した離岸堤等が社会状況の変化により地域のニーズに合致しなくなっているにも関わらず、現在の制度では、防護機能の向上を伴った施設の改良は行うことはできるものの、例えば、景観や利用の観点からは問題があっても防護上の問題はない既設の海岸等において、景観や利用を目的とした施設の改良を行うことができなかったこと等が一因と考えられる。 （＝原因分析） これらに対処すべく、景観や利用の改善を目的とした構造物の整備、改良を行えるような制度が必要である。（＝課題の特定） 具体的には、優れた景観や高い利用度を有する海岸について、海岸環境整備事業の採択要件の改正により既設の構造物の改良を行うなどの重点化を図り、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良を推進する。 （＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>海岸は、海水浴場などの利用面において社会的なニーズが高く、美しい海岸景観の創出を図ることにより、観光面などで地方の活性化に資する事が期待されている。</p>		
行政の関与	<p>海岸管理者である行政主体が対策を講じていくことが必要である。</p>		
国の関与	<p>平成11年に「環境」及び「利用」を新たに法目的に追加し、海岸法を改正したことに鑑み、国として積極的に海岸環境の保全や利用の推進に努めるよう制度を構築する必要がある。</p>		
施策等の効率性	<p>本施策の実施により、既設の構造物を活用することが可能となり、観光振興を通じた地域の活性化を効率的に実施することが出来る。</p>		

施策等の有効性	地域の観光を振興し、地域振興を図るためには、美しい海岸景観を保全・創出するとともに、海岸利用に配慮した整備を推進することが重要である。本施策の実施等により、海岸における海辺へのアクセスが確保される延長について、平成18年度までに5,300kmの延長確保を目指すものである。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.22】

施策等名	ETC 車載器レンタル制度の創設	担当課	道路局有料道路課
施策等の概要	ETC 車載器レンタル事業に対して、国費助成を実施 【要求額：道路事業費 36,386 億円（国費）の内数】		
施策等の目的	ETC 導入当初段階での普及促進による、料金所渋滞緩和、環境改善等、ETC 導入による効果の早期発現を図るとともに、道路ストックの有効活用を図る有料道路の多様な料金施策実施のための環境整備を図ることを目的とする。併せて、「個別販売方式」の価格の低廉化を促進することを目的とする。		
関連する政策目標	7) 都市内渋滞の緩和 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>(1) 現状と目標の GAP 目標：概ね 4 年後を目途に都市高速道路において ETC に限定した利用を目指す（e-Japan 重点計画 2002） 現状：ETC 利用率：約 3%（平成 14 年 7 月末、国土交通省調べ）</p> <p>(2) 原因の分析・課題の特定 ETC を利用しない理由のうち、「初期費用が高い」と答えた人は 38%。次いで、「車載器が高い」が 29%。合わせて 67%が車載器の価格の高さを理由として利用を躊躇っている。（H14.2 実施アンケート結果より）</p> <p>(3) 課題の特定 ETC 車載器の価格は約 3~5 万円であり、これに加えて取付・セットアップの費用（8 千円程度）を要するため、これらの費用の低廉化が普及の必要条件となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 海外では車載器のレンタル制度が主流 <p>(4) 具体的内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 普及台数目標やレンタル料金、利用者サービス等を評価基準として、ETC 車載器レンタル事業を行う主体に助成を実施。 助成額は、車載器レンタルの実績に応じて決定 		
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の解消 料金所渋滞は高速道路における渋滞の約 30%を占めている。ETC 利用率が 50%程度に向上すれば、これらの渋滞が概ね解消。 環境問題 料金所におけるノンストップ化、及び料金所渋滞の解消により、料金所の周辺における CO2 や NOx 等、排出ガスの削減が期待される。 多様な料金施策の実施 ETC の履歴ストック機能を活用すれば、渋滞緩和を目的とした料金施策、沿道環境の改善を目的とした料金施策、既存ストックの有効活用に資する料金施策等、利用者のニーズに応じたきめ細かな料金施策の実施が可能となる。 		
行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> 都市内渋滞の緩和、大気、騒音等に係る生活環境の改善については政策評価基本計画においてもアウトカム目標として掲げている。これらの事項については道路行政としても責任を持って対処することが必要。 また、ETC の普及促進は e-Japan 重点計画 2002 等にも示されており、政府全体としての意志決定事項でもある。 		

<p>国の関与</p>	<p>ETCは個別地域に止まらず、全国的高速道路ネットワークをはじめとする全国統一のサービスであるほか、渋滞解消及び環境改善に対する取組みは国が主導的に進めていくべき施策である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>国費助成により、レンタルでのETC車載器の提供が可能となり、その結果、短期間でのETCの普及が可能となる。レンタルでの利用意向の高い層への普及が期待されることから、有料道路の利用頻度の高い利用者への重点的な普及が進み、早期のETC利用率向上を図ることが可能。 また、「個別販売方式」における販売価格の低下を促進し、更なる普及が見込まれる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本制度の導入を含め、ETC利用者に特化した料金割引制度の導入、ETC対応料金所の拡大、専用レーンの拡充、他の路車間通信サービスとの連携による車載器の付加価値の向上等、ETCに関する各種の普及促進策を実施することにより、H19年のETC利用率を概ね50%にまで向上することが期待される。これにより、現在高速道路において発生する渋滞の約3割を占める料金所渋滞は概ね解消し、また、ETCの活用による各種料金施策の実現も可能になることから、道路ストックのより一層の有効活用が可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>審議会答申等 道路審議会（平成12年11月 答申） 「国・公団等は、ETCの早急な普及が進むよう積極的な取組みを行うことが求められる」 社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会中間報告（8/2 答申） 「ETCを活用した多様な料金施策を展開し、有料道路利用者へのきめ細かなサービスを推進」 「ETC普及促進策を合わせて実施」 目標達成に際して影響を与える外部要因 有料道路の割引制度の導入・見直しの有無</p>

事前評価票【No.23】

施策等名	有料道路密接関連一体整備事業の創設（道路開発資金）	担当課	道路局有料道路課
施策等の概要	<p>道路開発資金による貸付対象事業に有料道路密接関連一体整備事業を追加し、有料道路の整備と密接に関連する道路等の立替施行に際し、有料道路事業者に対して、道路開発資金から資金の貸付を行う。</p> <p>【要求額：道路事業費36,386億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>有料道路の整備とあわせて整備予定の道路等のうち、有料道路の整備と密接に関連する部分の整備について、有料道路事業者が道路開発資金から貸付を受けて立替施行を行うことにより、関連道路等の整備ペースに制約されることなく、有料道路の整備の促進と効率化を図る。</p>		
関連する政策目標	<p>7) 都市内渋滞の緩和 19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>(1) 現状と目標のGAP 目標： 有料道路制度は道路整備の緊急性に鑑み、借入金を用いることにより早期整備を図り、もって渋滞緩和、交通安全、環境改善等の整備効果を早期に発揮することが可能。 本施策は上記の有料道路制度の本来機能を効率的に発揮させるものである。 現状： 都市部の環状道路等に代表されるように、今後も有料道路制度を有効活用して整備促進を図る必要性は高いが、関連する道路事業等の整備遅延により、本来の有料道路制度による整備効果の発揮が遅れるばかりか、利息の増大により有料道路の採算性にも悪影響を与える場合がある。</p> <p>(2) 原因の分析 有料道路の整備とあわせて、同時一体的に整備すべき関連道路等について、有料道路の事業進捗に応じた事業化や、予算措置が、厳しい財政状況にある地方公共団体の事業の場合は、困難なことがある。</p> <p>(3) 課題の特定 有料道路と一体的に整備をすべき関連道路等の整備にかかる現行の事業量や予算枠を勘案すれば、有料道路事業の進捗とあわせて、関連道路等の整備にかかる資金を短期集中的に充当できる新たな仕組みが必要になる。</p> <p>(4) 具体的内容 道路開発資金制度の対象事業の追加 「有料道路密接関連一体整備事業の創設」 有料道路事業者による立替制度の創設</p> <p>道路開発資金制度：道路整備特別会計の道路開発資金貸付金に、これと原則として同額の民間資金を加えて、長期・低利で貸し付ける制度</p>		

<p>社会的ニーズ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環状道路等の整備 先進諸外国の大都市の環状道路はロンドン(整備率 100%)を始め、概ね整備されているのに対し、我が国の環状道路の整備率はわずか 42%であり、特に、首都圏の環状道路整備率は約 20%にとどまっている。これら環状道路の整備により、通過交通を都心部から排除することが、大都市圏の渋滞解消等において急務である。これら環状道路等の早期整備については、有料道路制度の効果的な活用が有効である。 ・ 環境問題 有料道路制度の有効活用により、自動車専用道路の早期整備を進めることに伴う渋滞の解消により、CO2 や NOx 等、排出ガスの削減が期待される。 <p>本施策のニーズ 上記のように、有料道路制度の有効活用に対するニーズは高く、同制度の本来機能を効率的に発揮させるため、本施策が必要</p>
<p>行政の関与</p>	<p>有利子の借入金により道路整備を行う有料道路制度においては、建設期間の延長は採算性の悪化を招く。関連公共事業主体の財政状況に影響されることなく、有料道路の早期整備を図るため、有料道路事業主体による、密接する関連道路事業等の立替施行が必要である。</p> <p>道路行政として、有料道路の整備を促進し、もって渋滞対策、交通安全、環境対策等の推進を図ることが必要。</p>
<p>国の関与</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連公共事業主体の財政状況に影響されることなく、有料道路の整備を促進し、渋滞対策、交通安全、環境対策等を推進することは国の関与が必要。
<p>施策等の効率性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度の導入により、有料道路と関連施設の事業期間の短縮が図られ、整備効果の早期発揮、採算性の向上が可能となる。 ・ また、本施策の導入により関連事業全体を一体的かつ効果的に実施することが可能であり仮設備の兼用などによる、コスト縮減も図れる。
<p>施策等の有効性</p>	<p>本制度の導入により、関連道路等の整備ペースに制約されることなく、有料道路の整備期間短縮・整備コスト低減の効果が得られるとともに、関連道路等の事業主体である地方公共団体の予算措置の平準化が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.24】

施策等名	住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充	担当課	住宅局 住宅総合整備課
施策等の概要	父母又は祖父母から住宅取得資金の贈与を受けた場合に係る贈与税の特例措置を大幅に拡充する。		
施策等の目的	住宅取得資金の贈与に係る特例措置の大幅な拡充を行うことにより、高齢者の資産の有効活用による住宅投資の活性化を図るとともに、住宅取得者等の自己資金増による良質な住宅ストック形成と居住水準の向上を図る。		
関連する政策目標	1) 居住水準の向上		
関連する業績指標	1) 誘導居住水準達成率		
指標の目標値等	50% (平成15年度)		
施策等の必要性	<p>多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べるようになることを目標としているところであるが、現在全世帯での誘導居住水準達成率は半分にも達しておらず、特に子育てを担う30代等ファミリー世帯の大半が誘導居住水準を満たさない住宅に居住しており、また、約半数の世帯が住宅の広さに対する不満を持っている。</p> <p>全世帯の誘導居住水準達成率：46.5% 世帯主の年齢別誘導居住水準達成率 30～34歳の世帯：42.0% 35～39歳の世帯：39.9% 家族世帯（長子11歳以下）の住宅の広さに対する不満率：49.2% （＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因として、現在の経済情勢下において所得が伸び悩み、雇用が低迷していることに加え、将来に対する所得・雇用の不安が大きいことから、住宅取得に係る自己資金確保の必要性が増大している一方で、30～40代の世代の貯蓄が少なく、ゆとりのある住宅を購入する頭金に活用するだけの家計の余力がないことが挙げられる。</p> <p>また、高齢化の進展により、相続の発生は平均して住宅取得を最も必要とする時期の約20年後となっていると考えられ、住宅取得の際の自己資金に充てることが困難となっている。</p> <p>平成13年の完全失業者数340万人（完全失業率5.0%） 京浜葉大都市圏における平均年収の推移 平成10年：849万円 平成13年：796万円 世帯主が30～34歳の平均貯蓄額：647万円 平均負債額：539万円 平成9年の死亡者の最多年齢帯：80歳～84歳 住宅1次取得者の平均年齢：37歳（＝原因分析）</p> <p>一方、個人の金融資産1386兆円のうち、60歳以上の高齢者の資産はその半数以上（735兆円）を占めている。これらの資産を流動化して若い世代への移転を図ることにより、ファミリー世帯層によるライフステージに対応したゆとりのある住宅の取得を支援し、居住水準の向上を図るとともに、住宅投資による経済の活性化を図る必要がある。</p> <p>個人の金融資産のうち、60歳以上の高齢者の資産が占める割合：53% 世帯主が65歳以上の世帯の平均貯蓄額：2,739万円 平均負債額：183万円 （＝課題の特定）</p> <p>具体的には、世代間の資産の移転に係る税制上の障壁を取り除くため、現行の住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置を大幅に拡充する。</p>		

	(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	住宅投資は大きな経済波及効果をもたらし、デフレの解消に寄与するものである。 H13年度税制改正における本特例の拡充（非課税限度額を300万円から550万円に拡充）により、住宅取得に係る平均贈与額が387万円から514万円に増加しており、本特例が有効に活用されたところであるが、未だ贈与額が非課税限度額の上限（550万円）で留まっているケースが多いことから、さらなる拡充措置を講じることによって、贈与に係る税制上の障壁を取り除くことに対する社会的ニーズは強いと考えられる。
行政の関与	行政が直接関与するものではなく、世代間の資産移転に係る税制上の障壁を取り除くものである。
国の関与	税制改正要望である
施策等の効率性	本特例の拡充により、高齢者の資産を有効に活用したファミリー世帯層によるゆとりのある住宅取得が促進され、居住水準の向上が見込まれる。 本特例の拡充による減収額はほとんど発生しないと考えられる一方で、住宅投資による経済波及効果は他の産業に比較しても大きいものであり、施策の効率性は高いと考えられる。 住宅建設による経済波及効果 ・ 生産誘発効果：住宅投資額の1.95倍 (全産業平均：1.82倍 商業：1.48倍 電力：1.67倍) 耐久消費財の消費拡大（1世帯当たり平均226万円） 10万戸の住宅建設で26.3万人の雇用創出
施策等の有効性	H13年度税制改正における本特例の拡充（非課税限度額を300万円から550万円に拡充）により、住宅取得に係る平均贈与額が387万円から514万円に増加しており、本特例が有効に活用されたところである。 住宅取得に係る贈与額の増加による自己資金の増加は、住宅を取得するための必要年収を低下させるほか、よりゆとりのある住宅の取得を促すなど、ライフステージに応じた住宅取得を促進し、居住水準の向上をもたらすと考えられる。 高齢者に集中している個人の金融資産を有効に活用し、住宅投資を促進することは、現在のデフレの解消に寄与するものと考えられる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.25】

<p>施策等名</p>	<p>既存オフィスビル等の住宅への転用</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局 住宅総合整備課 建築指導課 市街地建築課 市街地住宅整備室</p>						
<p>施策等の概要</p>	<p>都心部等における効率的な都市型住宅の供給を促進するため、既存オフィスビルを住宅として有効に活用する施策を講じる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 住宅等の建築物に適用される、採光上の有効面積算定方法の合理化に向けた検討を実施する。 既存オフィスビル等の住宅の転用を推進するための技術開発を行い、その結果に基づき改修工事の設計施工指針を作成、広く建築士等へ普及等を行う。 高齢者向け優良賃貸住宅への転用に伴う費用（住宅としての機能確保のための費用）を補助対象に追加する。 【予算要求額：公営住宅等 3,869 億円（国費）の内数】 市街地整備において、既存オフィスビル等を住宅へ転用するための費用を補助する。 【予算要求額：住宅市街地整備総合支援事業費 1,005 億円（国費）の内数】 公的賃貸住宅への転換に関する税制上の支援を行う。 								
<p>施策等の目的</p>	<p>今後のオフィスビルの空室率の増加による都心部等の活力低下を防止するとともに、都心部等を生活拠点として快適に居住したいという潜在的なニーズに対応し、効率的に都市型住宅を供給するため、既存オフィスビル等の住宅への転用を促進する。</p>								
<p>関連する政策目標</p>	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上 14) 新たな市場の育成 25) 循環型社会の形成</p>								
<p>関連する業績指標</p>	<p>15) 都心部における住宅供給戸数</p>								
<p>指標の目標値等</p>	<p>都心部における住宅供給戸数 100 万戸（平成 17 年度）</p>								
<p>施策等の必要性</p>	<p>都心部等を生活拠点として生活するニーズが高まっている一方で、競争力のある大型オフィスビルの新規供給が進む中、比較的古いビルでは空室率が高まっていく傾向が見られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 大型オフィスビルストック面積予測 [千代田区、中央区、港区、新宿区、渋谷区、品川区] 2,444 万㎡（2000 年末） 2,851 万㎡（2005 年末） 竣工年別空室率想定（2005 年末） <table border="1" data-bbox="571 1458 1214 1574"> <tr> <td>96 年以降竣工の物件</td> <td>空室率 1～3%</td> </tr> <tr> <td>84 年～95 年竣工の物件</td> <td>空室率 3～5%</td> </tr> <tr> <td>83 年以前竣工の物件</td> <td>空室率 10～12.7%</td> </tr> </table> <p>一方、通勤・通学の利便性や日常生活の利便性から都心部等を生活拠点とするニーズは高いが、都心居住の条件として「住居費負担の軽減」を挙げる人が多い。 （＝目標と現状の GAP）</p> <p>老朽化した既存オフィスビル等で空室率が高まっている原因として、IT 化等を進めたくても電気容量や床の積載荷重等の問題によりテナントのニーズに十分な対応ができなくなっていることが大きい。また、積極的なリフォーム等、ストックの有効活用が図られない状況にあり、一部の特殊な事例を除き、住宅への転用は進んでいない。 （＝原因分析）</p> <p>このため、老朽化したビルが放置され、都心部等の活力が低下すること等を防止するとともに、効率的な都市型住宅の供給にも資するため、既存オフィスビル等の住宅への転用を容易にするための措置が必要である。具体的には、供給者側と需要者側双方のニーズを満たす観点から以下の課題に対応する必要がある。</p>			96 年以降竣工の物件	空室率 1～3%	84 年～95 年竣工の物件	空室率 3～5%	83 年以前竣工の物件	空室率 10～12.7%
96 年以降竣工の物件	空室率 1～3%								
84 年～95 年竣工の物件	空室率 3～5%								
83 年以前竣工の物件	空室率 10～12.7%								

	<p>法制面からの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 居室の採光に関する規制は、下層階に住戸を設ける場合の制約となることがあることから、さらなる合理化の検討が必要。 <p>建築コストの低減（ローコスト工法の開発）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住まい手はオフィスビル等の住宅への転用により、良質で低廉な住宅が供給されることに期待しており、ローコストでの住宅転用が可能な工法を検討することが必要。 <p>経済面での支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 改良費等に対する助成や税制面での支援等により、適正な規模の住宅やバリアフリー住宅等、良質な住宅への転用を誘導することが必要。 (= 課題の特定) <p>上記課題に対応するため、以下の施策を講ずることとする。</p> <ul style="list-style-type: none">) 採光上の有効面積算定にあたり、上下方向の条件のみでなく、前面道路の存在等による水平方向の条件も考慮できる計算方法を検討。) 既存オフィスビル等の住宅等への転用を推進するための技術開発を行い、その結果に基づき改修工事の設計施工指針を作成、広く建築士等への普及を図る。) 都心部等における高齢者向け優良賃貸住宅への転用について、住宅としての機能確保のための費用を補助対象に追加) 市街地整備において、良好な市街地環境の創出等を図るために、既存オフィスビル等の住宅への転用に係る補助を追加。) 既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合の特別償却制度を創設。 (= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>2005 年末時点の東京主要 6 区の大型オフィスビルの空室率 5.8% ~ 7.6% の水準になると予想されており、事業の安定性や将来性等により、住宅への転用に関心があるオフィスビルオーナーは約 2 割存在する。一方で、都市基盤整備公団のアンケートによると、通勤や日常生活において利便性の高い東京区部居住志向層は全体で 88.2% と高く、転用に関する社会的ニーズは高いものと考えられる。</p>
行政の関与	<p>都心居住の推進は、大都市地域における住宅立地の遠隔化による通勤時間の長時間化等による「外部不経済の是正」、業務機能への偏りや産業の空洞化の目立つ都心部で多世代にわたる居住を中心とした生活機能を回復し、各種機能のバランスのとれた複合的でコンパクトな都市機能及び均衡のとれた圏域構造の実現、すなわち「都市の再生」の観点からこれまでも各種施策を実施。</p> <p>空室率が高まっていく傾向が見受けられる「既存オフィスビル等の住宅への転用」は、上記の他、既存ストックの有効活用による循環型社会の形成に資することから、規制の見直しや技術指針の明示による市場の条件整備を図る必要があるとともに、良質な住宅の供給を誘導する観点から、国庫補助や税制特例の拡充を実施する。</p>
国の関与	<p>建築基準に関する事項や国庫補助制度の拡充、ならびに税制改正要望項目である。</p>
施策等の効率性	<p>都心居住を促進する観点からは、新規の建設のみならず、既存ストックを有効活用し、良質な住宅の供給を図ることが必要である。</p> <p>また、競争力を失った既存オフィスビル等を転用する際、建替えを行うよりも、改修による転用を図るほうが効率的であり、また建設廃棄物の減少にもつながる。</p>
施策等の有効性	<p>本施策により、都心居住に資する良質な住宅が効率的に供給されると同時に、老朽化したオフィスビル等が密集する地域などにおける都心部等の活力の低下を防止することができる等の効果が期待される。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.26】

施策等名	建築物の耐震診断・耐震改修の促進 のための制度の拡充	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>耐震型優良建築物等整備事業において、次の内容を拡充することにより、既存建築物の耐震診断・耐震改修を促進させる。</p> <p>【予算要求額：住宅市街地整備総合支援事業費 1,005 億円（国費）の内数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物に対する耐震診断等を補助対象に追加する。 ・本事業の補助対象となる地域を拡大する。 		
施策等の目的	<p>建築物の耐震診断・耐震改修に対し支援することにより、耐震診断・耐震改修を促進し、大地震時における国民の安全の確保、建築ストックの適切な維持を図る。</p>		
関連する 政策目標	18)災害による被害の軽減		
関連する 業績指標	74)新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合		
指標の 目標値等	特定建築物：20%（平成 17 年度）		
施策等の必要性	<p>阪神・淡路大震災においては、建築物に多数の被害が生じ、多くの貴重な人命が失われた。</p> <p>特に昭和 56 年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない建築物の被害が顕著であり、このような既存建築物の耐震性の強化が喫緊の課題となっている。</p> <p>このため「建築物の耐震改修の促進に関する法律」の制定や、支援制度など、各種の施策を実施しているが、特に民間建築物を中心に耐震診断・耐震改修が十分に進んでいない（＝目標の現状と G A P）</p> <p>その理由としては、費用負担が大きいこと、建築物の所有者等が耐震改修の必要性や緊急性を十分に認識していないこと及び情報不足等が挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>建築物の耐震改修工事に対しては、耐震型優良建築物等整備事業により補助制度が設けられているが、建築物の耐震性の向上を促進させるためには、その前段としての耐震診断等を「緊急」に推し進める必要があり、そのための補助制度の導入が不可欠である。</p> <p>また、地震被害想定を行い、それぞれの施策に反映している地方公共団体もあることから、これらの地方公共団体が強い揺れを予想する危険な地域等についても補助の対象地域に加えることにより、より効果的に既存建築物の耐震性の向上を促進する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>このため、具体的には、耐震型優良建築物等整備事業において、次の内容を拡充することにより、既存建築物の耐震診断・耐震改修を促進させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物に対する耐震診断等を補助対象に追加する。 ・本事業の補助対象となる地域を拡大する。（＝施策の具体的内容） 		
社会的ニーズ	<p>阪神・淡路大震災の経験からも、建築物の耐震性能の強化は、建築ストックの適切な維持、災害時における人命・財産の保護、社会経済の混乱の回避のために必要不可欠である。</p>		
行政の関与	<p>震災時に重要な役割を果たす建築物や多数の者に危険が及ぶおそれのある建築物の耐震改修は、社会性・公益性が極めて高いため、建築物の所有者等の耐震診断・耐震改修に係る負担に対し、一定の補助を行うことは適正である。</p>		
国の関与	<p>国庫補助制度の拡充である。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>耐震改修に係る補助制度の有効な活用を促し、大量に存在する耐震性の劣る建築物の耐震性の向上を促進させるためには、その前段としての耐震診断の実施を施策的に誘導することが効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>これまで既存建築物の所有者に対し、耐震改修のインセンティブを付与するために、耐震改修に対する補助制度を整備し、その普及・啓発を図ってきたが、さらにその前段として実施される耐震診断等についても補助することにより、所有者の建築物の安全性向上に対する潜在的欲求を惹起させ、耐震改修の促進を図る。</p> <p>また、地方公共団体の地震被害想定に基づく地域等を補助対象地域に加えることにより、これまで以上に効果的に耐震改修の潜在的な需要に対応することが可能となり、既存建築物の耐震性の大幅な向上が促進される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>東海地震に係る地震防災対策強化地域について、新たな地震被害想定の結果を受けて、震度6弱以上となる地域が拡大指定された（平成14年4月）、東南海及び南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が成立し（平成14年7月）、同地震の発生により生ずる地震被害に対する地震防災対策の推進を図ることとされた。</p>

事前評価票【No.27】

<p>施策等名</p>	<p>建築分野における省エネルギー対策のための支援制度の創設等</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局建築指導課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>建築分野における総合的な環境対策のための施策を講じる。</p> <p>制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギーに配慮した建築物に関する誘導的な基準の策定、誘導的基準に適合する旨の認定制度の創設、当該認定を受けた建築物に関する表示制度、容積率の特例制度の創設等の支援を行う。 ・改正省エネ法の施行を踏まえて、届出制度の周知徹底、届出を踏まえた指示及び公表の実施促進、わかりやすい省エネ基準、政策融資等の助成制度の周知、普及、充実、設計・施工に係る技術者の育成、建築主への情報提供、既存建築物の改修の促進等により、より一層の省エネルギー対策を推進する。 <p>税制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギーへの配慮に優れた旨を認定された建築物について割増償却制度（割増償却率 20%、5 年間）を創設する。【減税見込額： 3 億】 <p>政策融資</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギーへの配慮に優れた旨を認定された建築物について低利融資を行う。 		
<p>施策等の目的</p>	<p>地球温暖化対策の観点から、地球温暖化ガスである CO2 の排出量の削減が国際的に求められている。建築物の省エネルギー性能の向上を図ることにより、CO2 の排出量の削減を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地球環境の保全</p>		
<p>関連する業績指標</p>			
<p>指標の目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>1997 年に締結された京都議定書において、わが国は地球温暖化ガスを 1990 年比 6%に削減することを求められており、平成 14 年 3 月の地球温暖化対策推進大綱において、住宅・建築物の省エネルギーの具体的な目標は原油換算で 860 万 kl とされた。</p> <p>建築物分野においては、目標達成のために、省エネ法の改正等を行い、さらなる省エネルギー対策を講じることで、平成 18 年度、新規着工の建築物のうち 80%が現行の省エネ基準に適合することを見込んでいるところであるが、現在、省エネ基準への適合率は 30%程度（省エネ法に基づく報告徴収により国土交通省推計）で横ばい状態である。また、平成 18 年度には、新規着工建築物のうち 20%が、省エネ基準を超える誘導的な基準に適合することを見込んでいるところであるが、現在の適合率は約 5%（省エネ法に基づく報告徴収により国土交通省推計）と低いものになっている。</p> <p style="text-align: right;">（＝目標と現実の GAP）</p> <p>省エネ基準への適合率が低い水準にとどまっている原因としては、省エネルギー化のためのイニシャルコストが大きく、建築主に経済的負担が重すぎることが考えられる。</p> <p style="text-align: right;">（＝原因分析）</p> <p>平成 18 年度、省エネ基準適合率 80%を達成するために今般省エネ法を改正し、特定建築物の建築主に対し、省エネルギー措置に関する届出を義務付けたところであるが、省エネ基準を超える高い省エネ性能を備えた建築物に対する誘導施策が、政策融資だけであり不十分である。そこで省エネ基準を超える誘導的な基準適合率 20%の達成に向けて、現行の対策に加え、省エネ基準を超える省エネ措置を講じた建築物の建築を支援する新たな施策を行う必要がある。</p> <p style="text-align: right;">（＝課題の特定）</p>		

	<p>具体的には、建築分野における総合的な環境対策のための施策を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギーに配慮した建築物に関する誘導的な基準の策定、誘導的基準に適合する旨の認定制度の創設、当該認定を受けた建築物に関する表示制度、容積率の特例制度の創設等の支援 ・改正省エネ法の施行を踏まえて、届出制度の周知徹底、届出を踏まえた指示及び公表の実施促進、わかりやすい省エネ基準、政策融資等の助成制度の周知、普及、充実、設計・施工に係る技術者の育成、建築主への情報提供、既存建築物の改修の促進等により、より一層の省エネ対策を推進 ・省エネルギーへの配慮に優れた旨を認定された建築物について割増償却制度（割増償却率 20%、5 年間）の創設 ・省エネルギーへの配慮に優れた旨を認定された建築物について低利融資の実施（＝施策の具体的内容）
社会的ニーズ	<p>平成 14 年 6 月我が国が受諾することを決定した京都議定書に位置付けられた目標を達成するため、地球温暖化対策推進大綱において、住宅・建築物分野の対策の一つとして、日本政策投資銀行融資、税制等による誘導が位置付けられている。</p> <p>さらに、平成 14 年 6 月の「経済財政運営と構造改革の基本方針」において、関係府省は、環境配慮型の住宅、建築物の開発・普及に係る民間企業の取組を促進することとされている。</p>
行政の関与	<p>建築物の省エネルギー化は、ライフサイクルコストを考えれば採算が合うが、イニシャルコストの段階では、建築主に経済的な負担を強いる。</p> <p>一方で、地球温暖化対策の観点から CO2 排出量の削減に寄与するなど外部性・公益性が大きいことから、その推進に向けては行政側からの積極的な指導・支援が必要。</p>
国の関与	税制上の特例措置、政策融資の創設等である。
施策等の効率性	<p>建築物の省エネルギー化は、イニシャルコストの増大を招くものの、ライフサイクルコストで見ると採算があうものであるため、イニシャルコストの軽減を図ることにより建築主の省エネ措置を促進するのが効率的である。</p> <p>また、地球温暖化対策の観点からも、全エネルギー消費量の 1/4 を占める民生部門は 1990 年比 23%増となっており、その中でも大きな伸びを示している建築分野において省エネルギーの推進を図り、CO2 排出量の削減を図ることが効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>平成 14 年 6 月公布の改正省エネ法において、特定建築物の建築主に省エネルギー措置に関する報告を義務付けたことにより、建築物の省エネ基準適合率が平成 18 年度に 80%になることを見込んでおり、建築物の省エネルギーの推進を図っているところである。</p> <p>さらに、建築主に対して、省エネ基準を超える省エネルギー措置を講じることを経済的にも容易にするため、現行の日本政策投資銀行の政策融資制度等を始めとする支援措置に加え、税制上の特例措置、容積率の特例等を行うことで、さらに省エネルギー化に係る初期コストの回収が早まり、平成 18 年度に省エネ基準を超える誘導的な基準適合率 20%の達成が見込まれる。これにより、本年 6 月わが国が受諾することを決定した京都議定書における目標達成に貢献する。</p>
その他特記すべき事項	<p>省エネ・リサイクル支援法が平成 15 年 3 月 31 日までに廃止されることとされている。</p> <p>平成 14 年 1 月の社会資本整備審議会の「高齢化対策、環境対策、都市再生等、21 世紀における新たな課題に対応するための建築行政のあり方に関する第一次答申」において、住宅・建築物の省エネルギー対策について早急に講じるべき施策として、日本政策投資銀行の低利融資制度等を始めとする助成措置の拡充を検討すべきことが指摘されている。</p>

事前評価票【No.28】

<p>施策等名</p>	<p>住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局市街地建築課市街地住宅整備室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生緊急整備地域において都市再生の推進を図るため、補助制度を創設するとともに、都市再生事業や防犯まちづくりを推進するため、住宅市街地整備総合支援事業の拡充を行う。</p> <p>都市再生緊急整備地域において都市再生事業を行う民間事業者等に対する補助制度を創設する。</p> <p>都市再生緊急整備地域のうち地域整備方針において良好な住宅市街地の整備を図るべきとされた地域を大都市居住環境整備推進制度の対象地域に追加する。</p> <p>都市再生緊急整備地域の緊急かつ重点的な市街地整備の推進を図るため、都市基盤整備公団が行う地域整備促進のためのコーディネート等に関する事業に対して助成する。</p> <p>都市や住宅における犯罪発生件数の急増に対応するため、住宅市街地整備総合支援事業等の拡充を行う。</p> <p>【予算要求額：住宅市街地整備総合支援事業費1,005億円(国費)の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進し、もって社会経済構造の転換を円滑化するとともに、職住近接型の良質な市街地住宅の供給と良好な住宅市街地の整備を総合的に行う。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>15) 都心部における住宅供給戸数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>都心部における住宅供給戸数： 100万戸（平成8年度～平成17年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>21世紀における我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高めることは喫緊の課題である。そのため、都市再生特別措置法が施行され、都市再生緊急整備地域における都市再生事業が促進されることとなったが、規制緩和と金融支援のみでは地域の特性に応じた効果的な事業実施が困難な地域や、都市再生に民間を誘導するための公的支援を必要とする課題を持つ地域もあり、緊急に都市再生を実現できる状況には至っていない。</p> <p style="text-align: right;">(= 目標と現状の G A P)</p> <p>都市再生緊急整備地域の都市再生事業においては、関連する各種事業の連携及び重点実施を行う必要があるが、都市再生事業に対応した事業実施を行う仕組みがないこと、公的主体、民間等の関係者間の調整が困難であること、都市再生に必要な都市機能の高度化、防犯対策等にかかる負担が大きいこと等により、民間事業者等の積極的な事業実施が困難になっている。</p> <p style="text-align: right;">(= 原因分析)</p> <p>このため、都市再生緊急整備地域において、関連事業の特例措置の適用と重点的実施を行うとともに、関係者間の調整や負担の軽減等によって民間事業者等の円滑な事業施行を確保することにより、都市再生の促進を図る必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、都市再生緊急整備地域において都市再生の推進を図るため、補助制度を創設するとともに、都市再生事業や防犯まちづくりを推進するため、住宅市街地整備総合支援事業の拡充を行う。</p> <p>都市再生緊急整備地域において都市再生事業を行う民間事業者等に対する補助制度を創設する。</p> <p>都市再生緊急整備地域のうち地域整備方針において良好な住宅市街地の整備を図るべきとされた地域を大都市居住環境整備推進制度の対象地域に追加する。</p> <p>都市再生緊急整備地域の緊急かつ重点的な市街地整備の推進を図るため、都市基盤整備公団が行う地域整備促進のためのコーディネート等</p>		

	<p>に関する事業に対して助成する。 都市や住宅における犯罪発生件数の急増に対応するため、住宅市街地整備総合支援事業等の拡充を行う。 (= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	都市再生事業の円滑な施行を支援することにより、都市に豊かな居住環境を実現し、都心居住に対するニーズに応えるものである。
行政の関与	都市再生は民間、公的主体が総力を傾注すべき重要課題であり、行政の関与による事業推進は不可欠。
国の関与	国庫補助制度の拡充である。
施策等の効率性	各種事業の重点的实施を行うことにより、都市再生事業の円滑な施行に必要な都市基盤の整備が効率的に行われ、また、事業の隘路となる関係者間の調整等を都市基盤整備公団が担うことや事業施行に当たって負担の軽減を行うことにより、効率的な都市再生の推進が図られる。
施策等の有効性	各種事業の重点的な実施により都市基盤の整備が行われ、都市再生の迅速な実現が可能となる。 都市基盤整備公団によるコーディネート等を行うことにより、民間事業者等による都市再生事業を円滑に行うことが可能となる。 都市再生事業を行う事業者に対する補助を行うことにより、都市機能の高度化、防犯対策により、良好な居住環境の確保が図られる。
その他特記すべき事項	都市再生は経済財政諮問会議、都市再生本部等で最重要施策の一つとして位置づけられている。

事前評価票 【No.29】

<p>施策等名</p>	<p>密集住宅市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局市街地建築課市街地住宅整備室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>都市再生プロジェクトに位置付けられた密集住宅市街地の早急な解消を図り、安全・安心な都市居住の再生を実現するため、以下の措置を講ずる。</p> <p>密集住宅市街地整備促進事業の整備計画区域内等の街路等の整備により住宅に困窮する者を都市再生住宅の入居対象者に追加する。 【予算要求額：住宅市街地整備総合支援事業費1,005億円（国費）の内数】</p> <p>密集住宅市街地整備促進事業の施行者に対して事業の初動段階・建設段階の資金に係る債務保証を行う制度を創設する。 【予算要求額：密集住宅市街地整備促進事業費176億円（国費）の内数】</p> <p>官民の協力により密集住宅市街地の重点的な整備を行う制度を創設するとともに、都市基盤整備公団の活用による円滑な事業施行のための措置を講じる。 【予算要求額：密集住宅市街地整備促進事業費176億円（国費）の内数】 （＝施策の具体的内容）</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地において、老朽建築物等の除却、建替え、道路等の地区施設の整備等を総合的に行い、住宅市街地の防災性の向上により災害による生命・財産・生活に係る被害を軽減し、また居住環境の改善を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>5) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>			
<p>指標の目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。従来より密集住宅市街地の再生に向けた取り組みを実施しているものの、例えば東京においては、このような密集住宅市街地は山手線の外側に広く環状に分布しており、山手線の内側に相当する規模が未だ存在するなど、密集住宅市街地の解消は十分に進捗していない状況。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>密集住宅市街地では、権利関係の輻輳や、住民の高齢化等の特性から合意形成が困難であること、民間事業者等の円滑な事業施行が資金面等において困難なこと等のため、密集住宅市街地整備が促進されず、事業の進捗が十分でなかった。（＝原因分析）</p> <p>このため、密集住宅市街地における地域の実情を勘案しつつ、権利移転等を円滑に進めるとともに、民間事業者等の円滑な事業施行を確保すること等により、官民の協力による密集住宅市街地整備の促進を図る必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、都市再生プロジェクトに位置付けられた密集住宅市街地の早急な解消を図り、安全・安心な都市居住の再生を実現するため、以下の措置を講ずる。</p> <p>密集住宅市街地整備促進事業の整備計画区域内等の街路等の整備により住宅に困窮する者を都市再生住宅の入居対象者に追加する。 密集住宅市街地整備促進事業の施行者に対して事業の初動段階・建設段階の資金に係る債務保証を行う制度を創設する。 官民の協力により密集住宅市街地の重点的な整備を行う制度を創設する。（＝施策の具体的内容）</p>		
<p>社会的ニーズ</p>	<p>仮に東京で地震が発生すれば、密集住宅市街地を中心に、約38万棟の建</p>		

	物が焼失、避難所生活者が91万人(東京都「震災復興グランドデザイン」)発生するなど社会的な損失は多大であり、東京都における「東京構想2000」や、大阪府における「災害に強いすまいとまちづくり」など、地方公共団体も積極的な取り組みを行っているところ。
行政の関与	密集住宅市街地では、敷地規模が小さいことや零細な地権者が多いこと等の特性から自力更新が困難。一方で、防災上課題のある市街地の再生は喫緊の課題であり、行政の関与による事業推進は不可欠。
国の関与	国庫補助制度の拡充である。 税制特例の拡充である。
施策等の効率性	老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集住宅市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、このような密集住宅市街地において、密集住宅市街地の早急な解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命の保護の上で最も有効。 また、災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが必要である。
施策等の有効性	建替え等に際し、居住者の権利移転等の円滑化等を図ることにより、密集住宅市街地整備の大幅な促進が図られる。 民間事業者等の債務保証を行うことにより、民間事業者等による密集住宅市街地整備を円滑に行うことが可能となる。 危険性の高い地域を指定し、当該地域において官民の協力による密集住宅市街地の集中的、連鎖的な整備を行うことにより、密集住宅市街地の早急な改善が図られる。
その他特記すべき事項	都市再生プロジェクト(第三次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地(東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha)を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられている。 第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。 今年度中に、地域の実情を踏まえた密集住宅市街地解消のアウトカム目標を設定することとしており、現在住宅宅地分科会企画部会において当該アウトカム目標を検討中。

事前評価票【No.30】

施策等名	新たな住宅資金供給システムの構築	担当課	住宅局住宅資金管理官室
施策等の概要	<p>民間住宅ローンの証券化支援制度の創設やその前提となる住宅ローン担保証券の流通市場の整備、利用者への情報提供等を行うとともに、公庫の直接融資については一層の重点化に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・証券化支援制度の創設 <p>【事業計画：戸数1万戸、買取金額2,000億円】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅ローン担保証券の流通市場の整備 ・魅力的な民間住宅ローンの供給を実現するための条件整備 ・住宅ローン利用者への情報提供・教育の充実 ・公庫融資の一層の重点化 		
施策等の目的	<p>良質な住宅ストック形成を金融面から支えるため、市場機能を活用した効率的かつ国民が安心して利用できる住宅資金供給システムを構築する。</p>		
関連する政策目標	<p>1) 居住水準の向上 14) 新たな市場の育成</p>		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>良質な住宅ストック形成を図るためには、国民の住宅取得の際に必要な資金が大量かつ安定的に供給されることが必要である。 特に、計画的な返済が可能な長期・固定の住宅ローンの供給が求められている。 (= 目標と現状のGAP)</p> <p>この点について、最近、民間金融機関の住宅ローンへの積極的な取組みも見られるものの、民間金融機関は預金等を原資とすることから金利変動等によるリスクを生じるため、長期・固定の住宅ローンの供給は現状では困難である。 (= 原因分析)</p> <p>良質な住宅ストック形成を図っていく上では、長期・固定の住宅ローンの大量かつ安定的な供給といった国民が安心して利用できる住宅資金供給システムが求められており、官民が協力して、市場を最大限に活用した効率的な体制の構築が必要である。 (= 課題の特定)</p> <p>したがって、以下の措置を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・証券化支援制度の創設 民間住宅ローンを買取り、そのローンを担保に証券化を実施すること等を通じて民間の長期・固定の住宅ローンの供給支援を行う制度を創設する。 ・住宅ローン担保証券の流通市場の整備 良質な住宅ローンの円滑な供給のため、関係省庁・関係業界と連携して住宅ローン担保証券(MBS)の流通市場の整備に向けた取組を実施する。 ・魅力的な民間住宅ローンの供給を実現するための条件整備 住宅ローン供給者の実態把握とともに、預金等の資金調達手段を持たない住宅ローン供給者(モーゲージ・バンカー)等が魅力的な住宅ローンを供給しやすくするためのルール作り等を行う。 ・住宅ローン利用者への情報提供・教育の充実 今後、多様な形態の住宅ローンの供給が見込まれることから、利用者からの意見も反映しつつ、公庫等を活用しローン利用者が正確な情報を把握するための適切な提供等を行う。 ・公庫融資の一層の重点化 (= 施策の具体的内容) 		

社会的ニーズ	長期・固定の住宅ローンに対する国民のニーズは極めて高い。 (住宅展示場来場者に対する調査：約7割が全期間固定金利を希望)
行政の関与	民間金融機関における安定的かつ相対的低利の資金調達を可能とするため、政府の信用力を背景にした証券発行が必要である。
国の関与	日本における証券化市場は未成熟であるため、国の関与による市場形成の牽引が必要である。
施策等の効率性	証券化を活用した民間による長期・固定の住宅ローンの供給を実施することにより、金利変動リスクや期限前償還リスクを市場参加者が分担して負担することが可能となる。
施策等の有効性	民間金融機関が長期・固定の住宅ローンの安定的に供給するためには、市場機能を活用した「証券化」が必要である。これにより、長期・固定の住宅ローンに伴うリスクを市場参加者が分担して負担することが可能となる。
その他特記すべき事項	「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月19日閣議決定)において、住宅金融公庫が先行して証券化支援業務を行うこととされた。 国土交通省に設置された「市場機能を積極的に活用した住宅金融のあり方懇談会」(座長八田達夫東京大学教授)による報告(平成14年4月)において、長期・固定の住宅ローンを民間金融機関によって提供するには住宅ローンの証券化が不可欠とされた。

事前評価票【No.31】

施策等名	ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進	担当課	鉄道局技術企画課技術開発室 総務課鉄道企画室
施策等の概要	ICカード乗車券を相互利用化可能なシステムとする場合に必要となる経費等の一部に対して、国が支援を行うことにより、ICカード乗車券の導入・普及及び相互利用化の促進を図る。【平成15年度概算要求予定 259百万円、税制改正要望予定：地方税（固定資産税、都市計画税）の特例措置（拡充、減税見込額18百万円）】		
施策等の目的	ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進を図ることにより、乗り継ぎ時間の短縮、券売機での混雑、不便の解消、乗換の簡便化等の乗継円滑化、移動円滑化等の利用者利便の向上を図る。		
関連する政策目標	2) バリアフリー社会の実現 6) 公共交通の利便性向上 26) IT革命の推進		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>乗り継ぎ時間の短縮、券売機での混雑、不便の解消、乗換の簡便化等の乗継円滑化、移動円滑化等の利用者利便の向上のため、運輸政策審議会第20号答申等において、ICカード乗車券の相互利用化への取組みが求められている。</p> <p>しかしながら、ICカード乗車券導入に対する取組みに係る現状は 導入自体に消極的な事業者が存在すること、 単独の事業者でのICカードの導入が検討されていること、 一部の事業者間のみで相互利用の検討がなされているものであり、このままでは複数事業者間でのICカードの相互利用化が進まないのみならず、複数のICカードの併存、磁気式カードとの併存等、弊害が大きい状況が現出する。利用者は複数枚のカードを所有しなければならず、かえって、利用者に混乱を生じさせるとともに、乗継円滑化、移動円滑化を損ない利用者利便を低下させるおそれ大きい。(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因として、以下のことが考えられる。</p> <p>ICカード乗車券を利用できる出改札システムの導入に当たっては、駅間ネットワークの構築、自社サーバの整備、改札機、券売機等の設置等多額の投資が必要となるが、旅客需要の低迷している現状において、多くの鉄道事業者にとっては大規模な投資が極めて困難である。</p> <p>相互利用化するための部分（広域対応、事業者間精算方式等）に対する開発、投資コストが自社のみでのICカード乗車券システムの導入に対して追加的な投資であるとともに多額であること、相互利用化するメリットは主に利用者であり、事業者側には投資に見合うだけの相互利用化のメリットが見出しにくいこと等の理由により、各事業者において投資インセンティブが発生しにくい状況となっている。</p> <p>2社間や少数事業者間であれば、比較的投資が抑制できる単純にシステムを相互に接続するだけの方式が採用される傾向があるが、このような相互接続方式は、将来的な拡張性に限界があること、事業者が新たに加わる度に先行事業者及び新規参入事業者の双方に多額の追加投資が必要なこと、一度システムが構築されてしまった後のシステム形態の変更により、先行事業者のシステムに大変大きな手戻りが生じ、実質的に後からのシステム形態の変更は不可能であること等の理由により広域、複数事業者間での相互利用化の実現には不適当なシステムである。(= 原因分析)</p>		

	<p>以上のことから、広域的な相互利用化に配慮したシステムを構築することが求められている。センターシステム（中央集中型）方式は将来的な拡張性に優れたシステムであるが、当該方式の構築は各社毎に相互に接続する方式と比較して、初期投資が莫大な額となる、現状ではＩＣカード乗車券の導入を予定している事業者がまだ少なく、先行する数事業者だけでは投資意欲は起きないといった課題がある。このため、センターシステム方式を構築するためのインセンティブを付与し、将来的な利用者利便性を確保することが必須である。（＝課題の特定）</p> <p>以上の観点から、ＩＣカード乗車券を相互利用化可能なシステムとする場合に必要となるセンターシステムの開発費の一部に対して、国が補助を行う。既存の「公共交通移動円滑化設備整備補助」の対象事業に、異なる鉄道事業者間の相互利用可能なカードシステムの整備を追加するとともに、補助対象事業者に、ＩＣカードシステムの導入・普及及び相互利用化を目的とする、鉄軌道事業者等により設立された法人を追加する。また、取得した設備について地方税（固定資産税・都市計画税）の特例措置を講じることにより、ＩＣカード乗車券の導入・普及及び相互利用化促進を図る。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>S u i c aのモニタテスト時のアンケート結果から、88%の利用者が民鉄との相互利用化を望んでおり、社会的ニーズは高いと言える。</p> <p>また、国土交通省の実施したバリアフリー調査から、高齢者の53%が券売機が利用しづらいと回答している等、相互利用化により、鉄道を乗り継ぐ際の切符購入の手間がなくなることによるバリアフリー効果も高いと言える。</p>
行政の関与	<p>相互利用化に伴う莫大な投資に見合うだけのメリットは鉄軌道事業者側にはなく、相互利用化を促進するためには、行政によるインセンティブの付与が必要である。</p>
国の関与	<p>鉄軌道は全国に跨る交通手段であり、その全国規模での相互利用化の実現のためには、国自らが主導して相互利用化を促進する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>ＩＣカード乗車券の相互利用化の実現によって、乗継時間が527秒から68秒に短縮されるとのシミュレーション結果が示されており、1利用者あたり8分弱の乗継時間の短縮は、利用者利便性の向上には大きく資するが、事業者の収益には直接繋がらないことから、国費を投入して相互利用化に向けたインセンティブを事業者に付与する効果の高い施策である。</p> <p>また、ＩＣカード乗車券の相互利用化に向けた事業者間の意思統一、情報交換をするためのＩＣカードシステム共通化連絡会を開催する等、行政による指導も実施してきているが、実際に相互利用化を実現するためには、多額の投資が必要となることから、多数の事業者から財政支援等が求められている。</p>
施策等の有効性	<p>本施策により、鉄軌道事業者に対して、ＩＣカード乗車券の導入及び相互利用化に向けたインセンティブが働き、本施策によりＩＣカード乗車券の導入及び相互利用化が期待される。さらに、本施策は将来的な相互利用化も念頭においたセンターシステムを構築する場合のみを支援対象としており、目先の安易なシステム構築をし、利用者の利便性が損なわれた磁気式カードの状況の再来を防止する効果も期待される。</p>
その他特記すべき事項	<p>運輸政策審議会第20号答申において、汎用電子乗車券の導入の促進等によるシームレス施策が提言されている。</p> <p>移動円滑化の促進に関する基本方針において、複数の事業者間を乗り継ぐ際の移動円滑化への配慮が求められている。</p> <p>次世代交通フォーラム提言〔第1次〕（平成14年4月）において、ＩＣカードの共通化を図ることが必要と報告されている。</p>

事前評価票【No.32】

<p>施策等名</p>	<p>観光地における低公害バスの導入補助の実施（低公害車普及促進対策補助制度の拡充）</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局総務課企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>国立公園等の観光地における低公害バスの導入を促進するため、既存の低公害車普及促進対策費補助金の補助対象に、観光地における低公害バスの導入を追加する。 【予算要求額：38億円（国費）の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>国立公園等の観光地における低公害バスの導入を促進することにより、自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間を実現する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>4) 余暇の充実 24) 良好な自然環境の保全、形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>1999年8月の総理府の世論調査によれば、国内旅行の目的として、美しい自然・風景をあげる人が61.9%と最も高いことが示されているように、近年、観光における自然への関心は高まりを見せているところである。 このような状況において、国立公園等の観光地については、豊かな自然、良好な景観の保全を図り、美しく快適な観光交流空間を形成することが重要な課題となっている。その一環として、尾瀬、上高地、立山などの地域をはじめとして、多数のマイカーの流入による景観の悪化を防止するとともに、自動車排出ガスによる大気汚染を防止し、美しく豊かな自然環境・観光資源の保全を図ることにより、観光地としての魅力を高めていくため、当該地域へのマイカーの乗り入れを規制し、バスへの転換を図る動きが活発化しているところである。 このような地域においては、美しい自然環境を有する観光地としての魅力をより一層高めるため、マイカーに代わる移動手段となるバスについても、従来のディーゼルバスから低公害バスへの転換を促進することが強く求められているところであるが、現状においては進んでいない。 (=現状と目標のGAP) その原因としては、既存のディーゼルバスに比べ低公害バスは価格が高く（約2倍）低公害バスを導入する際のバス事業者の負担が大きくなることとがあげられる。(=原因分析) このため、観光地における低公害バスの導入に対する支援措置を新たに講じることにより、バス事業者に対し、低公害バスを導入するインセンティブを付与する必要がある。(=課題の特定) 具体的には、既存の低公害車普及促進対策費補助金の補助対象を拡充し、新たに国立公園等の観光地においてバス事業者が低公害バスを導入する際の経費の一部を補助することにより、低公害バスの導入を促進して当該地域の自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間を実現することとする。(=具体的施策)</p>		

社会的ニーズ	過去の世論調査において、旅行の目的として美しい自然・風景に対する関心が最も高いことが示されているように、自然環境に対する国民的な意識は高まりを見せており、特に観光地の良好な自然環境・観光資源を保全することが強く求められているところである。
行政の関与	観光地の良好な自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間を形成することは、行政にとっての重要課題となっている。 低公害バスは既存のディーゼルバスに比べて価格が高いため、低公害バスの導入に係る初期投資負担を軽減することにより、事業者に対し低公害バスを導入するインセンティブを付与し、低公害バスの導入の促進を図る必要がある。
国の関与	世界観光機関（WTO）によれば、全世界の観光による消費額は2020年には1995年の約5倍の規模に拡大すると見込まれており、観光は21世紀のリーディング産業の1つとして期待されている。また、我が国の旅行・観光消費額22.6兆円がもたらす生産波及効果は53.8兆円に上ると推計され、幅広い経済波及効果を有する観光振興への関心もこれまでに高く高まってきており、国としても観光振興が重要な課題となっている。 国と地方公共団体が協調して補助を行うこととしている。
施策等の効率性	本施策により、観光地における自動車排出ガスによる大気汚染が防止され、後世にも受け継いでいくべき美しく良好な自然環境・観光資源の保全が図られることから、その便益は大きなものとなる。 また、国民の多様なニーズにも対応した、魅力ある、美しく快適な観光交流空間の形成が図られることにより、長期滞在客も含めた観光客の増大が期待でき、観光振興にも資するものである。
施策等の有効性	美しく良好な自然環境・観光資源を保全し、観光地としての魅力を高めるためバス事業者においても低公害バスを導入しようとする意向があるところ、本施策の実施により、バス事業者が低公害バスを導入する際の初期投資負担が軽減され、低公害バスの導入が促進されることから、ひいては良好な自然環境・観光資源が保全され、美しく快適な観光交流空間の形成につながるものとなる。
その他特記すべき事項	「経済財政運営と構造改革の基本方針2002」（平成14年6月25日閣議決定）において、観光産業の活性化が位置付けられている。 「観光振興に関する副大臣会議報告書」（平成14年7月4日）において、国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流の空間づくりの推進が提言されている。

事前評価票【No.33】

<p>施策等名</p>	<p>最適経路選択支援システムの構築</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局総務課企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>バスロケーションシステム等を活用してリアルタイムな運行状況を把握しつつ、これらと有機的に連動した最適経路選択支援システムを構築し、2004年に名古屋市において開催される ITS 世界会議及び 2005 年の愛知万博等において導入・評価等を行うことにより、公共交通の利用者利便の格段の向上を図る。 【予算要求額：3億円（国費）】</p> <p>バスロケーションシステムとは、GPS等を用いてバスのリアルタイムな運行状況を把握し、この情報を利用者に提供するシステムである。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>ITSの導入により公共交通機関の利便性を格段に高め、その利用を促進することにより、自家用車の過度な使用を抑制し、渋滞の緩和や大気汚染問題の解決を図る</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>6) 公共交通の利便性向上 7) 都市内渋滞の緩和 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善 26) IT革命の推進</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>都市部における渋滞の緩和、自動車排出ガスによる大気汚染問題の解決を図るため、自家用車から公共交通機関へのシフトを図ることが求められており、バスの利便性を向上させ、その利用促進を図ることが必要とされている。バス事業者においても、ワンコインバスの導入、ノンステップバスの導入、コミュニティバスの運行等バスの利便性向上に対する取組が進められており、一定の成果をあげているところであるが、全体としては、バス利用者は毎年数%ずつ減少してきており、バスの利用促進が図られていない状況にある。(= 現状と目標のGAP)</p> <p>過去に行ったアンケートによると、バスは、路線が複雑で分かりづらい、所要時間が読めない、といったことから敬遠されている場合が多い。バスの利用促進が図られないのは、道路混雑の状況により、バスがいつ頃来るのか、所要時間がどれくらいで、目的地にいつ頃到着するのかが不明確であること、バス路線が複雑で目的地に行くためにはどのバスに乗ればよいかについての情報が不足していることなどが原因であると考えられる。(= 原因分析)</p> <p>このため、バスの利用者が、道路混雑の状況等も踏まえたバスの到着時間、目的地までのルートや所要時間等の情報を、パソコンや携帯電話、公共端末などから簡単に、かつ気軽に得られるようなシステムを開発する必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、バスロケーションシステムを活用してリアルタイムな運行状況を把握し、これと連動した最適経路選択支援システムを構築するとともに、2004年に名古屋市等において開催される ITS 世界会議及び 2005 年の愛知万博等において試験的な導入と評価を行い、当該システムの有用性を示すこと</p>		

	により、事業者の導入リスクを低減し、当該システムの全国的普及を図る。 (= 具体的施策)
社会的ニーズ	バスは地域に密着した生活の足としての役割を担っているが、前述の路線が複雑で分かりづらく、所要時間が読めないとの見方がバス離れの一因になっている。このような問題を解決していくことでバスの利便性を高め、その利用を促進することにより、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減を図ることが社会的に求められている。
行政の関与	バスの利便性を向上し、その利用を促進することは、渋滞対策や環境対策に資するものであり、重要な行政課題となっている。本システムの構築は、これらの課題を解決していく上で必要不可欠である。 バスは、路線が複雑多岐にわたり、また、道路状況等により到着時刻や所要時間が変動するものであり、こうした要因を加味した情報を提供する本システムの開発については、コスト、リスクも高いことから、民間事業者による開発が進まない状況にある。 このため、行政がモデルシステムを開発することにより、導入のリスクを軽減し、普及を促進する必要がある。
国の関与	地方自治体は、地域内での協力体制や地域の交通ニーズの吸い上げ等を行い、一方国においては、全国展開が可能なモデルシステムの要件を検討する。
施策等の効率性	全国への展開が可能な、モデルシステムの開発により、導入リスクが低減され、効率的な普及が期待でき、また、それぞれの地域に対して補助等を実施するのに比べ効率的である。 本システムの開発により、バスの利便性が向上しその利用が促進されることで、渋滞の解消や大気汚染問題の解決が図られるのみならず、公共交通情報と観光情報との融合による観光振興等の効果も期待できる。
施策等の有効性	本施策の実施により、全国の地域への展開が可能なモデルシステムが開発されることにより、導入コストが軽減されるとともに、その有用性が広く一般に示され、併せて導入に当たって留意すべき点などが明らかになることで、各地域での導入のリスクが格段に低くなることから、自治体や民間での取り組みが加速化されるものと期待される。 本システムの導入により、道路状況等も踏まえた最適な経路選択等が可能となることから、バス利用者の利便性が格段に向上し、これまでバスの路線が分かり難い、バスは所要時間が読めないで利用したくないと考えていた潜在的利用者の掘り起こしに寄与し、自家用車の過度な使用も抑制され、交通渋滞の緩和や大気汚染問題の解決が図られることとなる。
その他特記すべき事項	「e-Japan 重点計画 - 2002」(平成14年6月18日 IT戦略本部決定)において、以下のとおり記述。 ・公共交通の円滑化と利便性向上を図るため、2005年を目途にバスのリアルタイム位置情報の提供や、最適な経路選択・交通機関選択が可能となるシステムの全国主要都市への導入を目指す。(警察庁、国土交通省)

事前評価票【No.34】

<p>施策等名</p>	<p>低公害車取得促進による経済活性化 税制の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局総務課企画室 " 技術安全部環境課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>所得税・法人税に関し、以下の特例措置を創設する。 (要望内容) 電気自動車、ハイブリッド自動車、CNG自動車、メタノール自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車、低PM認定車を取得した場合に、取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除 (対象者) 青色申告書を提出する個人又は法人 減収見込額は積算中。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>経済波及効果の高い自動車分野において、特に低公害車の取得について税制上の特例措置を講じることにより、我が国の経済活性化を図るとともに、環境負荷の小さい自動車社会を構築する。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>14) 新たな市場の育成 22) 地球環境の保全 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
<p>関連する 業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の 目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国経済の長期低迷を打開するため、政府・与党においては、本年2月の「早急に取り組むべきデフレ対応策」をはじめ、数度にわたりデフレ対策・経済活性化策を取りまとめてきたところであるが、失業率は高水準で推移し、個人消費も横ばいの状態が続くなど、景気回復の見通しは依然としてたっていない状況にある。</p> <p>一方、京都議定書の批准を受け、2010年までに低公害車の開発・普及等により2060万トンのCO2削減が求められており、また、大都市圏を中心とした自動車の排ガスに起因する大気汚染問題は、依然として深刻な状況にある。</p> <p>このような状況にあって、低公害車の普及を促進することは、環境負荷の低減のみならず、低公害車の新たな市場を創出・熟成するとともに、低公害車に関連する産業への大きな波及効果をもたらすことから、経済の活性化という観点からも大いに期待されているところであり、昨年7月に経済産業省・国土交通省・環境省で策定した「低公害車開発普及アクションプラン」に掲げる、2010年度までのできるだけ早い時期に低公害車1000万台以上の普及という目標を、早期に達成する必要がある。</p> <p>しかしながら、低公害車の普及台数は、目標の約2割に過ぎないという状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、既存車に比べて低公害車は価格が高く、民間における低公害車の購買意欲がわからないため、自動車メーカーでも低公害車の生産投資を抑制せざるを得ない状況にあるという悪循環に陥っており、低公害車の市場が広がらないことがある。(=原因分析)</p> <p>そのため、低公害車の取得に対するインセンティブを付与し、その投資を促進する必要がある。現状においては、エネルギー需給構造改革推進投資促進税制や中小企業投資促進税制による措置が講じられているが、適用できる事業者が限定されていることなどから不十分であり、より一層低公害車の取得に対する</p>		

	<p>投資促進を図るべく、低公害車を取得するすべての事業者について適用できる税制の支援措置が必要である。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、青色申告書を提出する個人又は法人を対象として、電気自動車、ハイブリッド自動車、CNG自動車、メタノール自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車、低PM認定車を取得した場合に、所得税・法人税に関し、取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除を講じることにより、既存の税制特例や補助制度と相まって、低公害車の普及を加速的に進めることとする。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>デフレ状態の克服のための経済活性化対策が必要である。</p> <p>地球温暖化防止の取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年においてCO2の排出について低公害車の開発・普及等により2060万トンの削減が必要である。</p> <p>大都市地域における自動車の排ガスに起因する大気汚染対策を早急に講じる必要がある。</p>
行政の関与	<p>低公害車に係る初期投資を軽減し、低公害車の取得に対する投資を促進することで、民間により円滑に低公害車市場が形成されるインセンティブを付与する。</p>
国の関与	<p>既に地方税において導入されている低公害車への税制支援措置に加え、個人・法人事業者による低公害車の導入に際し、国税においても税制支援措置を講じる必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>低公害車の取得に対する税制支援措置を講じ、経済波及効果が最も高い自動車分野への投資を活発化させることにより、関連産業への波及効果も含め、大きな経済効果がもたらされることとなる。</p> <p>生産誘発の大きさ(逆行列係数の列和): 2.96(乗用車分野) 2.63(その他の自動車分野) 1.92(全産業平均)</p> <p>〔経済産業省資料〕</p> <p>地球温暖化問題や地域環境対策の改善による便益の大きさについては、最終的には人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、極めて大きなものになると考えられる。</p>
施策等の有効性	<p>個人・法人事業者に対して、低公害車の取得に対する税制特例措置を講じることにより、低公害車の導入負担が軽減され、低公害車を導入するインセンティブの向上が図られることで、低公害車への投資が活発化し、メーカーの量産インセンティブもあがることから、低公害車の市場の早期熟成が達成されることとなる。また、関連産業への波及効果も含めて大きな経済効果がもたらされることとなる。</p>
その他特記すべき事項	<p>「デフレ対策」についての緊急提言(平成14年4月2日与党政策責任者会議)において、低公害車等省エネ・環境対策に資する税制措置などの拡充を図ることとされている。</p> <p>平成14年第13回経済財政諮問会議(平成14年5月21日)において、扇臨時議員より、景気対策の面からも低公害車に係る税制措置を講じる必要がある旨説明。</p> <p>「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」(平成14年6月25日閣議決定)において、環境投資促進税制措置の見直しを検討することとされている。</p>

事前評価票【No.35】

施策等名	自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築	担当課	自動車交通局技術安全部管理課
施策等の概要	<p>自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続について、概ね平成17年を目途に、電子化によるワンストップサービス（各種の行政サービスを一括の手続で提供）の実現を図る。そのため、平成15年度において、ワンストップサービス・システム構築のための予算措置を講ずるとともに、自動車保有関係手続のワンストップサービス制度を構築する。</p> <p>【平成15年度概算要求額：4億6千万円】</p>		
施策等の目的	<p>自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続（検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税の納付等）について、手続の電子化によるワンストップサービスを実現することにより、国民負担の軽減及び行政事務の効率化等を図る。</p>		
関連する政策目標	26) IT革命の推進		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>我が国の自動車の保有台数は7千6百万台（出典：自動車保有車両数月報平成14年6月末現在）を超え、国民2人に1台以上の普及となっており、今や自動車は国民生活や経済活動に不可欠のものとなっている。この自動車を保有し、使用するためには、検査・登録、車庫証明、自動車諸税の納付等様々な行政手続が必要である。</p> <p>こうした国民の多くが、頻繁に行う可能性の高い行政手続については、本来誰もが簡単に行える手続であるべきである（目標）。</p> <p>しかし、自動車の保有者は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等の多数の場所に赴かなければならず、手続が煩雑との声もある。その上、手続の流れは、検査・登録申請を基準に見ても、事前に手続しなければならないもの、事後的に手続するもの等順序性が求められる等、申請者にとって煩雑であり、多大な負担となっている（現状）。（＝現状と目標のギャップ）</p> <p>この煩雑さの根本の原因は、関係行政機関及び行政機関以外の手続関係主体が多岐にわたっていること、それぞれの窓口に出向かなければ手続ができないこと等にあると考えられる。（＝原因分析）</p> <p>こうした申請者の負担を軽減するため、自動車保有関係手続を、オンラインで、しかも一括して行えるようにする必要がある（自動車保有関係手続のワンストップサービス化）。（＝課題の設定）</p> <p>具体的には、申請端末からの申請を一括して受け付けて、それを関係機関に振り分け、各システム間の情報の接続業務を行うシステムの構築を行うとともに、国民・行政機関・関係業者等の役割及び手続の明確化、自動車保有関係手続の電子化に特有な仕組みの整備等を行うこととする。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続を、電子化によるワンストップサービスの実現により、出頭回数の軽減、手続の簡素化といった国民</p>		

	負担の軽減が求められている。
行政の関与	電子政府の実現の一環として施策を推進する必要がある、行政が主体的に関与することが適当である。
国の関与	自動車保有関係手続のワンストップサービス・システムの構築には国の関与が不可欠である。 全国統一的な仕組み等の整備には国の関与が不可欠である。
施策等の効率性	本件施策は、国民の自動車保有関係手続における負担が従来と比べ、大幅に軽減され、その効果も継続するものと思慮する。 さらに、行政機関等においても、定型的な審査・確認事務が電子化されることにより、事務の合理化・効率化が期待される。
施策等の有効性	本件施策により申請者は複数の行政機関等に出頭する必要がなくなり、一括して自動車保有関係手続を行うことができるようになる。これにより申請者の時間的、経済的、精神的負担が大きく削減されるとともに重複していた記入事項の一本化等、申請そのものが簡素化される。
その他特記すべき事項	平成11年12月、バーチャル・エージェンシーから総理大臣への最終報告を受け、高度情報通信社会推進本部において「バーチャル・エージェンシーの検討結果を踏まえた今後の取組について」で政府としての取組方針を決定。これに基づき、平成12年4月、「自動車保有関係手続のワンストップサービス推進関係省庁連絡会議」が設置され、関係省庁連携の下、現在ワンストップサービス・システムの構築の推進を図っている。 平成13年1月、内閣に「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部(IT戦略本部)」が設置される。同年3月同本部第3回会合で「e-Japan重点計画」が決定される。同計画中の「行政の情報化及び公共分野における情報通信技術の活用の推進」中、「自動車保有関係手続について、概ね2005年を目標に手続の電子化によるワンストップサービス・システムの稼働開始を目指す。」と目標達成期限が明示された。

事前評価票【No.36】

施策等名	速度抑制装置の早期装着車に係る自動車税の特例措置の創設	担当課	自動車交通局技術安全部技術企画課
施策等の概要	大型貨物自動車については、平成 15 年以降順次速度抑制装置の装着が義務付けられることとなるが、規制適用以前に速度抑制装置を装着した使用過程自動車について、規制適用の年まで自動車税を 1/3 減じることとする。(規制適用年における減税額は、 $1/3 \times$ 規制適用日までの月数 / $12 \times$ 自動車税の額を減額することとする。) 【減税見込額：370.4 百万(平成 15 年)】		
施策等の目的	大型貨物自動車(使用過程車)への速度抑制装置の早期の装着を促進し、大型貨物自動車の事故による死傷者数を一刻も早く削減する。		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保 22) 地球環境の保全		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>第 7 次交通安全基本計画(平成 13 年 3 月 16 日中央交通安全対策会議作成)の中で、平成 17 年までに、年間の 24 時間死者数を、交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和 54 年の 8,466 人以下とすることが目標とされており、死亡事故件数を削減する方策が求められている。</p> <p>高速道路における死亡事故の約 23%は大型貨物自動車の原因となって発生しており、その内約 51%が大型貨物自動車による追突事故である。さらに、その 85%は制限速度(80km/h)を超えた速度での走行時に発生しており(平成 10 年、(財)交通事故総合分析センターデータ)大型貨物自動車の高速度走行に対応した事故防止策を講じることが急務となっているため、大型貨物自動車(最大積載量 5 t 以上又は車両総重量 8 t 以上の貨物自動車)に対し速度が 90km/h となった場合にアクセル操作により加速できない構造の速度抑制装置の装着を義務付けることとしており、新車については平成 15 年 9 月 1 日から適用される。また、使用過程にある自動車の一部についても、その初度登録年に応じて、平成 15 年 9 月 1 日からの 3 カ年間のうちに順次適用されることとなる(各年平均約 14 万台)。</p> <p>しかし、速度抑制装置の装着の普及による効果としては、高速道路での大型貨物自動車による死亡事故件数を 20~40%削減することが期待されており、義務付け前であっても可能な限り早期に装着が進むことが望まれるが、使用過程自動車の使用者が、義務付けの対象となる前に、自主的に装着を行う可能性は低い。(=現状と目標の GAP)</p> <p>この理由は、使用過程自動車への速度抑制装置の装着に約 20 万円の費用がかかるが、近年の不況の影響を大きく受けていることもあって運送事業者等大型貨物自動車の使用者にとっての負担が大きいため、早期に装着することのインセンティブが働かないためである。(=原因分析)</p> <p>このため、速度抑制装置の早期装着を促進するために、早期に装着した方が、大型貨物自動車(使用過程自動車)の使用者の装着に係る費用負担が、より軽減される仕組みを設けることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、規制適用以前に速度抑制装置を装着した使用過程自動車について、規制適用の年まで自動車税を 1/3 減じることとする。(規制適用年における減税額は、$1/3 \times$ 規制適用日までの月数 / $12 \times$ 自動車税の額を減額することとする。)(=具体的施策)</p>		
社会的ニーズ	交通事故による死亡者数は、平成 8 年以降減少傾向にあるが、未だ年間 9 千人近い死者が出ており、引き続き対策が必要である。		
行政の関与	交通事故の削減は重要な行政課題となっており、このためには速度抑制装置の早期装着を促進することが必要であるが、運送事業者等により自主的に早		

	<p>期装着される可能性は低く、行政による早期装着推進施策の実施が必要。</p>
国の関与	<p>速度抑制装置の早期装着のためには、全国一律に税制の特例措置を実施することが有効であり、国による施策の実施が必要。</p>
施策等の効率性	<p>交通事故による死亡者 1 人当たりの社会的・経済的損失額は約 3,500 万円と試算（平成 9 年 9 月 16 日交通事故の発生と人身傷害及び社会的経済的損失に係る総合的分析に関する調査研究委員会報告）されている。大型貨物自動車への速度抑制装置の装着による効果としては、高速道路における大型貨物自動車による死亡事故件数が年間 20～40%（12 件～23 件）削減されることが予想されており（平成 12 年 12 月大型貨物自動車事故防止対策検討会報告書）、死亡事故 1 件にあたり 1.12 名死亡する（平成 10 年の高速道路での死亡事故件数 326 件、死者数 366 名）と仮定すれば、大型貨物自動車への速度抑制装置の装着により約 4.7～9.0 億円の社会的・経済的損失を削減できると予想され、重傷事故件数の削減効果を考慮すれば、更なる削減効果が期待される。</p> <p>この効果を早期に実現するために、新車が使用過程車にかかわらず、経過措置を設けずに義務付けを行う方法もあるが、使用過程車については、車両の使用者に 1 台あたり約 20 万円の費用負担が生じるため、例えば多数の大型自動車を保有する事業者にとっては、同時期に全ての車両に速度抑制装置を装着することは過度の経済的負担となる等の理由から、この方法は現実的ではない。</p> <p>したがって、使用過程車については、初度登録年度に応じて、平成 15 年 9 月 1 日からの 3 年間のうちに順次装着義務付けの対象とすることとしており、上記効果の早期実現のためには、税制の優遇措置による早期装着のインセンティブの付与が適当である。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、大型貨物自動車の使用過程車への速度抑制装置の早期装着が促進される。これにより、高速道路における大型貨物自動車による死亡事故件数を 20～40%削減させるという効果の早期実現が図られ、第 7 次交通安全基本計画や運輸技術審議会答申（平成 11 年 6 月）「安全と環境に配慮した今後の自動車交通事故政策のあり方について」における死亡事故低減目標の実現に寄与する。</p> <p>また、被害者の減少のみならず、燃費が向上による二酸化炭素の排出量の低減（年間約 80 万 t）（平成 12 年 12 月大型貨物自動車事故防止対策検討会報告書）の実現が前倒しされることとなる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成 11 年 6 月 14 日の運輸技術審議会による答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通事故政策のあり方について」（安全部分）において、2010 年を目途に車両の安全対策及び事業用自動車の安全対策に加え、安全に考慮した交通システムの形成等のその他の施策を総合的に推進することにより、死者数を 1,500 人削減することを目標とすることが適当であるとされた。また、同答申において、「大型車等を対象とした速度制限装置は、技術的には開発済の装置であり、事故防止等の観点から一部先進国において一定の車種に装備を義務付けている例もある。このような点を勘案しつつ、規制の導入、経済的な誘導策の導入等様々な角度から関係者間で早急に検討する必要がある」とされた。</p> <p>平成 12 年 6 月 9 日の大型貨物自動車事故防止対策検討会において、「平成 11 年 6 月の運輸技術審議会答申で指摘された速度抑制装置の義務付けは、高速道路における制限速度違反による重大事故発生防止効果、燃費向上の環境面での効果などが期待されることから妥当である。なお、速度抑制装置の義務付けにあたっては、環境性能が高い新車への代替の遅延の防止、貨物自動車運送事業者の競争条件の平準化などの観点から使用過程車も対象とすることなどに留意する必要がある。」との結論が出された。</p>

事前評価票【No.37】

施策等名	燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進	担当課	自動車交通局技術安全部 技術企画課・審査課・環境課
施策等の概要	平成 17 年にも一般への市販が予定されている燃料電池自動車について、その安全性等の技術評価を行うとともに、燃料電池自動車の大量普及に備えて、一般の乗用車と同様の型式指定審査手続きで対応できるよう、安全・環境に関する基準を整備する。【予算要求額：350 百万円（国費）】		
施策等の目的	わが国の二酸化炭素排出の約 2 割、大都市部における窒素酸化物排出の約 5 割が自動車に起因することに鑑み、自動車からの大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車の実用化・普及を通じて環境負荷の小さい自動車社会を構築する		
関連する政策目標	22) 地球環境の保全 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>我が国全体のCO₂の約 2 割（出典：気候変動に関する国際連合枠組み条約に基づく第 2 回日本国報告書）、大都市部におけるNO_xの約 5 割が自動車から排出（出典：自動車排出ガス原単位及び総量に関する調査報告書（環境省））されているところであり、地球温暖化対策及び地域環境対策を推進するために、これらの排出量削減が喫緊の政策課題となっている。このため、自動車からの大気汚染物質等の排出の少ない低公害自動車の開発・普及が重要な課題となっているが、その中でも自動車からの大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車は次世代低公害車の本命と目されており、その実用化・普及が必要となっている。</p> <p>しかし、経済産業省、国土交通省、環境省で策定した「低公害車開発普及アクションプラン（平成 13 年 7 月 11 日）」や副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム報告書において掲げる、2010 年度において 5 万台の普及という目標に対し、現状は、数台が試験走行を行っているだけに過ぎず、現状のままの取り組みでは目標達成は困難と考えられている。</p> <p>(= 目標と現状の G A P)</p> <p>この原因として、燃料電池自動車を不特定多数の人間が利用する際に満たすべき安全性の基準が整備されていないことから、自動車メーカーが市販目的の生産を行えず、また、型式指定等を取得できないことから、燃料電池自動車を大量に製作することができないことが挙げられる。(= 原因分析)</p> <p>このため、燃料電池自動車が不特定多数に利用による安全性を確保できる実用性を具備し、一般への導入が開始されると目される平成 17 年度を目途に、燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することにより、型式指定等が取得できるよう措置する。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、燃料電池自動車について、平成 15 年に衝突試験・耐久性試験・耐水性試験等の種々の試験を実施し、平成 16 年にそれらの結果を用いて技術評価等を行うことにより、燃料電池自動車に係る保安基準等を策定・整備することとする。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010 年において温室効果ガ		

	<p>スの排出について運輸部門において 4600 万トン(二酸化炭素換算)の削減が必要である(出典:地球温暖化対策推進大綱(平成 14 年 3 月 19 日地球温暖化対策推進本部))。</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市地域における大気環境基準の達成率は、窒素酸化物で 6 割、粒子状物質では 5 割であり(出典:平成 12 年度大気汚染状況について(環境省記者発表資料))、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。</p>
行政の関与	<p>自動車の安全性等に関する規制の実施主体である行政が、燃料電池自動車に関する基準を整備する必要がある。</p>
国の関与	<p>燃料電池自動車等の自動車に係る基準は、全国統一的に定める必要があることから、国が基準を整備する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>いったん基準を作成すれば、型式指定による量産化により、以後の燃料電池自動車の開発コストが抑えられ、燃料電池自動車の開発へのメーカーの参入が促進される効果が期待でき、燃料電池自動車の普及が促進される。</p> <p>地球温暖化問題や地域環境問題の改善による便益の大きさについては、最終的には人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、極めて大きなものとなると考えられる。</p>
施策等の有効性	<p>燃料電池自動車に係る基準の策定により型式指定等の取得が可能となることで、燃料電池自動車の大量生産が可能となり、量産効果による価格の低減も相まって、実用化・普及が促進される。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成 13 年 12 月 19 日に環境自動車開発・普及総合戦略会議において、燃料電池自動車の実用化を促進するための施策を講じるべきであるという報告書が出された。</p> <p>燃料電池自動車市販第一号車の政府率先導入について(総理大臣・国土交通大臣等発言:平成 14 年 4 月 26 日)において、2005 年度を目途に、燃料電池自動車の安全性等の確保を図るために必要となる基準を整備するよう指示があった。</p> <p>副大臣会議燃料電池プロジェクトチ・ム報告書(平成 14 年 5 月 27 日)において、2005 年を目途に燃料電池自動車の型式指定が可能となるよう保安基準の整備を行うべきであるという提言がなされた。</p>

事前評価票【No.38】

施策等名	船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進	担当課	海事局海事産業課
施策等の概要	<p>運輸施設整備事業団（平成15年秋頃を目途に「独立行政法人鉄道・運輸施設整備機構（仮称）」に再編予定）の行う船舶共有建造業務は、物流効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化等の少子高齢化対策、離島航路の維持確保等の国内海運政策の実現に資する船舶を円滑に建造させるための最も適切な政策的措置である。上記政策の実現に資する船舶の建造を一層推進させるためには、既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことにより、高金利負担を解消し、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保できる環境を整え、引き続き船舶共有建造業務を活用したこれら政策課題に対応した船舶の建造の促進を図ることが必要である。そのため、当該支払利息の負担軽減に必要な資金を事業団に対して補給するものである。【予算要求額：独立行政法人鉄道・運輸施設整備機構補給金2億円（国費）】</p>		
<p>施策等の目的</p> <p>関連する政策目標</p> <p>関連する業績指標</p> <p>指標の目標値等</p>	<p>既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減に必要な資金を補給することにより、事業者が引き続き船舶共有建造制度を活用して船舶の建造を行う環境を整え、もって物流効率化等の国内海運政策上の諸課題に沿った船舶の建造を促進し、我が国経済社会の向上・発展に資する。</p> <p>2) バリアフリー社会の実現 22) 地球環境の保全</p> <p>8) バリアフリー化された旅客船の割合 90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率</p> <p>8) バリアフリー化された旅客船の割合：25%（平成17年度） 90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率：47%（平成18年度）</p>		
施策等の必要性	<p>1997年に採択された「京都議定書」において、我が国は地球温暖化ガスを2010年までに1990年比で6%削減することを求められているが、物流を含めた運輸部門の二酸化炭素排出量は、年々増加傾向にあることから、今後の年間排出量を減少させることが必要である。また、平成12年11月に施行された交通バリアフリー法においては、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することとしている。</p> <p>このため、現在国内海運分野においては、より効率的な船舶の建造による物流効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化の推進による少子高齢化対策、離島航路維持・確保等の政策課題に沿ったより高度化された船舶を円滑に建造させるよう、運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務において船舶の高度化の内容に応じて適切な共有比率を適用し、政策的誘導を行う等、取り組みを行っているところである。</p> <p>具体的に目指すべき状態としては、平成13年7月6日に閣議決定された「新総合物流施策大綱」において掲げられている通り、2010年までに長距離雑貨輸送分野のモーダルシフト化率を50%（2006年度までに47%）とすること、また、平成12年11月の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の基本方針」において掲げられている通り、2010年までに総隻数約1100隻のうち約50%に当たる約550隻（2005年度までに25%）をバリアフリー化船とすることである。</p> <p>しかしながら、現状における当該モーダルシフト化率は43%に過ぎず、また、バリアフリー化船の普及も途上にある。（目標と現実のGAP）</p> <p>このようなGAPが生じている原因としては、国内海運業界が有する、大多数が中小事業者で、船舶以外の担保を所有していない、船舶の建造機会が少なく、中小事業者には技術的蓄積が乏しい、荷主優位性が強く、需給ギャップが生じ易い、等の市場特性のもと、</p> <p>モーダルシフト船、バリアフリー化船等高度化船舶の建造は従来型船舶に比してコストがかかる一方、直ちに収入増には結びつかないため、事業者単独ではなかなか建造されにくい</p> <p>船齢が共有契約期間である15年に至るまでは代替需要そのものが少ないため、高度化船舶への代替が進まない、すなわち共有船の早期償還は事業経営や金利負担等の観点から事業者にとっては困難であること等が挙げられる。（原因分析）</p>		

	<p>したがって、この原因を解消・克服しつつ、目指すべき状態を早期に実現するためには、共有期間中の資金余力の確保が可能となる支援をし、かつ、代替需要が確実に高度化船舶建造に結びつくよう誘導することが必要である。(課題の特定)</p> <p>具体的には、特に、高金利期に船舶を建造した事業者が適切に船舶建造資金を確保できるようにするため、平成15年度において、既共有船のうち一定の条件に該当する高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことにより高金利の負担を解消して、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保できる環境を整備するとともに、船舶共有建造業務を活用してこれら政策課題に対応した船舶が建造されるよう政策誘導を行う必要がある。</p> <p>このため、当該負担軽減に必要な資金を事業団に対して補給することが必要である。(施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>内航海運は、国内における貨物輸送の約4割を占め、鉄鋼、石油、セメントといった産業基幹物資の大部分を輸送しており、また、旅客航路事業は中長距離フェリーが旅客及び貨物の輸送に欠くことのできない公共輸送機関となっているほか、離島航路が島民の足としての生活航路であるなど、我が国の社会経済活動にとって重要な役割を果たしており、公共性が極めて高い。</p>
行政の関与	<p>国内海運業界は、中小事業者が大多数を占め、船舶以外の担保を所有していないので高額な船舶を建造するための多額の資金調達が困難である、船舶の建造機会が少なく、建造に必要な技術力に乏しい、等の特性をもっていることから、事業団がこれらの事業者は無担保で長期かつ低利・固定の建造資金を措置し、併せて技術支援も実施するという共有建造業務によって、はじめてより効率的な船舶の建造等の推進が図られるものである。</p>
国の関与	<p>国内海上輸送に携わる船舶の建造は、年間200隻強と数量的に少ない上、事業者が全国に分散していることから、国内海運政策上、地方において行うことは非効率である。また、事業団には国内の船舶需要及び業界の動向、技術支援等ノウハウが蓄積しており、既共有船の代替建造を通じて、物流効率化、環境対策等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造を促進することができるため、事業団において一元的に本業務を実施することが効率的、合理的である。そのため、国が事業団に対して支援を行うことが適切である。</p>
施策等の効率性	<p>新たに建造する船舶に対する建造費補助や使用料軽減は、船舶は一隻あたりの建造船価が高いため、膨大な所要額が必要。</p> <p>既共有船の早期償還に係る解約手数料の減免は、一隻あたりの解約手数料額が高くなるため、膨大な所要額が必要。</p> <p>税制による建造支援は、船価に比して減税額が少額であり効果が低い。</p> <p>規制緩和については、国内海運において需給調整の撤廃等を行っているが、船舶建造の資金調達力のある事業者の参入は事業環境に左右されることから、直ちに十分な国内船舶の需要を満たすことは困難。</p> <p>以上のことから、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保しつつ船舶共有建造方式を活用して国内海運政策の実現に資する船舶の建造を促進させるための手法としては、既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことが最も適当である。</p>
施策等の有効性	<p>既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことにより高金利の負担を解消して、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保できる環境を整備するとともに、船舶共有建造業務を活用して国内海運政策上の政策課題に対応した船舶が建造されるよう政策誘導を行うことにより、バリアフリー化率、モーダルシフト化率、船舶のエネルギー消費効率の向上が図られるとともに、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化等の少子高齢化対策、離島航路の維持確保等の国内海運政策を実現し、もって我が国経済社会の向上・発展に貢献することが可能である。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.39】

施策等名	根幹的な港湾施設のメンテナンスを的確に行うための制度の充実	担当課	港湾局管理課・計画課 (国際競争力強化チーム)
施策等の概要	<p>港湾ストック量の増加や厳しい財政事情といった状況の下で、国内外の海上輸送ネットワークの拠点としての港湾の機能の維持・向上等を図る観点から、根幹的な外郭施設(防波堤等)・水域施設(航路等)などの港湾施設について、国が自ら維持工事を行う制度等を創設する。 【平成15年度予算要求額：港湾整備事業費 338,074 百万円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>既存港湾施設に対する計画的な維持・修繕工事の実施により施設のライフサイクルコストの低減等を図る。 国内外の海上輸送ネットワークの維持・向上により、我が国経済の国際競争力の強化を図る。</p>		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>資源が少なく対外依存度の高い島国である我が国においては、輸出入物資の99.7%、国内貨物の43%が港湾で取り扱われており、港湾は国民生活や産業活動を支えるために不可欠の社会資本である。最近では、経済のグローバル化に伴い物流の一層の多様化や広域化が進んでいることを受けて、港湾が、複数の港湾や後背地とのアクセスを結びつけるネットワークの核として機能していることが改めて認識されているところである。</p> <p>他方、我が国の港湾は1960年代以降に整備されており、約10年後の2010年以降には相次いで設計上の耐用年数を迎え、通常量を超える更新需要が発生することが見込まれている。</p> <p>近年の限られた財政事情の中で、今後とも国内外の海上輸送ネットワークの拠点としての港湾の機能を確保していくためには、既存の港湾ストックを活かしながら、これを効率的に利用していくという視点が必要であり、そのためには、港湾施設に対して維持・修繕等の措置を適時適切に講じてその延命化を図り、施設のライフサイクルコストを低減していく必要がある。(目標)</p> <p>しかしながら、平成13年秋に港湾局が実施した実態調査においては、緊急に維持・修繕・更新が必要な施設が数多く存在することが判明しており、現時点でも施設の維持・修繕等が適切に行われているとは言い難い状況にあることが明らかになっている。(=現状と目標とのGAP)</p> <p>港湾施設については、施設利用料などを徴収できるものが限られているため収益性が極めて低いにもかかわらず、国が直轄事業によって建設・改良した施設についても全て港湾管理者に管理が委託され、その後の維持に対する制度が充分でないことから、港湾管理者である地方自治体はその保有する全ての施設の維持工事等を単独で実施しなければならない状況となっており、このような制度が施設の適切な維持を妨げてきたことが考えられる。 (=原因分析)</p> <p>このような制度上の問題に対応するためには、地方分権改革推進会議において「直轄事業の基準の運用に当たっては、今後の維持管理主体と整備主体をできるだけ一致させる」との方針が打ち出されていることも踏まえながら、根幹的な施設の維持工事等が国と地方自治体との適切な役割分担のもとで適時適切に行われるような新しい制度を構築していく必要がある。</p>		

	<p>(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、国が建設した根幹的な外郭施設（防波堤等）や水域施設（航路等）についての新しい管理制度を設けるとともに、維持工事に関して国が一定の負担を行うこととし、国の果たすべき責務の明確化を図ることとする。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>厳しい財政事情の中で、既存の港湾ストックの有効活用を図ることは、国民経済からも、また港湾管理者や利用者からも強く求められるところ。既存ストックの活用を図ることにより、施設の維持・修繕費に充当するために使用料等を引き上げることなく施設の適切な維持管理を実施することができる。とともに、更新投資の縮減により港湾管理者が新たな投資的経費を確保することができることから、結果として、使用料等を引き上げることなく良好な状態での施設の提供、船社等利用者のニーズに適合した施設の提供等が可能となる。これは港湾サービスの向上という利用者ニーズにかなうものである。</p>
行政の関与	<p>本施策は、港湾にとって根幹的な構成要素でありながら、施設利用料が徴収できないなど収益性がほとんど期待できない港湾施設を対象とするものであり、行政としての関与が必要である。</p>
国の関与	<p>効用が広域に及ぶ根幹的な港湾施設のサービスレベルの低下は、海上輸送網を構築する全ての港湾と我が国内外の物流システム全体の機能を低下させ、結果として我が国全体の競争力の低下や輸送コストの上昇等につながってしまう。このため、根幹的な港湾施設のサービスレベルを国全体として統一的に確保することは、国全体の効率的で安定的な物流システムの構築やナショナルセキュリティ確保等の観点から、国として重要な責務である。なお、本施策の内容については、地方自治体からも強い要望を受けている。</p>
施策等の効率性	<p>港湾局の調査によると、今後 25 年間に現状の 3 倍程度の維持修繕費が必要になると試算されている。港湾施設の維持・修繕が適切に行われないと、将来更に多額の更新投資が必要となる事態が生じるが、既存港湾施設の維持・修繕を計画的に行うことにより、更新投資を行う場合と比較してライフサイクルコスト（ ）が 4 割程度削減できる。</p> <p>() 構造物が計画・建設されてからその役割を終えて撤去されるまでの過程において生じた費用、あるいは生じると予想される費用の総和のことであり、本評価ではこのうち一定の施設の供用期間において生じる維持・修繕・更新費を対象としている。</p>
施策等の有効性	<p>根幹的な港湾施設の維持・修繕を適切に行うことにより、国内外の海上輸送ネットワークを構成する根幹的な港湾施設のサービスレベルを国全体として統一的に確保することができ、これらネットワークを活用した効率的で安定的な広域物流システムの構築により我が国経済の国際競争力の強化に資する。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成 14 年 7 月、交通政策審議会港湾分科会(座長須田熙八戸工業大学教授) において「島国日本の生命線となる国際・国内の基幹的な海上輸送ネットワークの機能維持・向上を図り、効率的かつ安定的な輸送サービスを提供することは、国としても重要な責務であることに鑑み、根幹的な港湾施設については国が維持・修繕・更新を行う。」との中間報告が取りまとめられた。</p> <p>平成 14 年 7 月、港湾施設の維持管理のあり方に関する懇談会（座長須田熙八戸工業大学教授）において、「海上輸送ネットワークを構成する根幹的な国有施設については、港湾管理者に管理委託せず、日常的な管理を含め、当該施設の維持管理（特にかねてから管理委託を行っていない航路・泊地等の維持管理）に国が責任を持って取り組むことを検討する必要がある。」との最終報告が取りまとめられた。</p>

事前評価票【No.40】

<p>施策等名</p>	<p>スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局計画課 海事局港運課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>わが国発着コンテナ貨物の取扱い上重要な港湾（中枢国際港湾等）の中からスーパー中枢港湾を指定し、国、港湾管理者、民間事業者が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとられない特例的な措置の導入を図ることによって、コンテナターミナルの管理・運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する、次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する。アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、次期長期計画期間中に</p> <p>港湾コストを現状より約3割低減 港湾におけるコンテナ貨物のリードタイムを最速1日以内へ短縮するため、以下のようなソフト・ハード一体となった施策を導入する。</p> <p>（ソフト面） コンテナターミナルの民間ターミナルオペレーターによる効率的な運営を実現するため、単一の主体による複数バースの一体的運営や公共コンテナターミナルの長期リース制度の先導的導入等、低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資する施策を積極的に実施する。</p> <p>（ハード面） 既存ストックを有効に活用しつつ、将来の船舶の大型化への対応性を十分に踏まえた岸壁構造と背後ヤードの奥行き確保や複数バースの連続配置、さらに情報化、自動化を図った荷役システムを確保するための公的支援の検討を行い、利用コストの低廉な次世代高規格コンテナターミナルの整備を重点的に実施する。</p> <p>【予算要求額：スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討：一般行政経費約90百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>日本のコンテナ港湾の国際競争力の強化を通じた産業競争力の強化</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率 45) 船舶航行のボトルネックの解消率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率 平成12年度 10% 平成18年度 20% 45) 船舶航行のボトルネックの解消率 平成12年度 75% 平成18年度 90%</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の産業競争力を向上させ、経済の持続的な発展をもたらすためには、グローバル・スタンダードを意識した物流分野の効率化が必要であり、資源小国ゆえ海外依存度が高く、また島国である我が国の特性に鑑み、海上物流において安く、速く、安全で信頼性の高いサービスの実現は必要不可欠である。このため、国際海上物流の主流となっているコンテナ輸送において、海陸一貫して物流コストを可能な限り低廉化する必要があるが、我が国の主要な国際コンテナ港湾においては、国際的地位の低下（世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下）、大型コンテナ船の抜港の進展（基幹航路寄港便数の減少）により、規模の経済追求の面で海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コストの更なる低減が困難となっている。</p> <p>（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>港湾の国際競争力強化については、これまでも船舶の大型化等に対応した大水深コンテナターミナルの整備やターミナルのフルオープン化、港湾諸手続の迅速化を図るワンストップサービス化といった施策を展開し、メインポー</p>		

	<p>ト機能の喪失に一定の歯止めをかけてはきたが、韓国等における国家戦略としてのコンテナ港湾の整備やグローバル経営戦略の下に世界的な港湾ネットワーク展開を進めつつある海外のメガオペレーターの台頭など海外主要港の更なる進展により、港湾サービスレベル面で日本の港湾は世界水準に達していない（港湾コスト3割高（個別港湾比較事例）、リードタイム1日に対し3～4日）。（＝原因分析）</p> <p>海外港湾を凌ぐコスト、サービス水準の実現を課題とし、このため具体的な目標を設定し、これを実現するためターミナル運営の規模拡大促進等の措置の導入を図ることとし、先導的・実験的な取り組みを開始する。（＝課題の特定）</p> <p>スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナルの育成に向けコスト・サービス競争力に向けた具体的環境整備等の条件が整う港湾をスーパー中枢港湾として指定し、下記に措置の例として示した内容等について検討し、港湾管理者や民間事業者の施策・活動とともに総合的に展開する。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>港湾諸料金等港湾の高コストの是正、港湾サービスの向上は、港湾利用者である船社やその顧客である荷主が我が国港湾を利用するメリットを高め、その結果として規模の経済メリット等も相まった物流コスト全体の低廉化が荷主を通して地域経済、国民へ還元されることが社会全体のニーズと認識。</p>
行政の関与	<p>港湾諸料金の低減と港湾サービスの向上を実現するためには官民一体となった取り組みが必要であり、特に環境整備のための措置及び実現にむけたインセンティブの特例的導入に行政の関与は不可欠</p> <p>[措置の例]</p> <p>コンテナターミナルの集約をモデル的に実施することによるターミナル経営規模の拡大</p> <p>公共港湾施設の使用料の引き下げに向けた公的支援措置の拡大</p> <p>トランシップ貨物誘致の為の優遇措置提供のための公的支援</p> <p>タグ等マリンサービスの料金・サービスの改善に向けた構造改革支援</p> <p>C I Qも含めた24時間フルオープン化にむけた関係官署の支援</p> <p>ロジスティクス産業の集積促進のための支援の実施</p>
国の関与	<p>広域的な視点</p> <p>全国のコンテナ港湾に先駆けて実験的な試みを行う役割を担うスーパー中枢港湾の育成には、国際海運ネットワークの中での地理的条件、海外港湾との競争の可能性、地域での広域的な港湾機能の連携等の視点にたった行政が求められていることから、個々の港の整備・運営の観点では不十分であり、国と地方との適切な役割分担に留意しつつ国が強力なイニシアティブを發揮する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>スーパー中枢港湾（国際コンテナ港湾における構造改革モデル港湾）の指定によって、選択的・集中的な投資及び、ハード・ソフトの施策の特例的な導入が可能となる。また、国策として行う実験的な施策の展開であることから、民間による大胆な事業活動を誘致する可能性が生まれる。</p>
施策等の有効性	<p>スーパー中枢港湾において先導的、実験的に実施された施策・技術を他の港湾にも移転することによって、我が国の港湾コストの引き下げとサービス水準の向上を誘導し、中継コンテナ貨物の誘致や基幹航路の寄港頻度の維持等日本の港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成14年7月12日の交通政策審議会港湾分科会（分科会長：須田教授（八戸工業大学））において「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方（中間報告）」がとりまとめられ、スーパー中数港湾の育成が提案された。</p>

事前評価票【No.41】

施策等名	公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充	担当課	港湾局民間活力推進室
施策等の概要	<p>P F I による中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルにおける公共荷捌き施設整備事業の支援及び促進を図るため、P F I 事業者が事業用資産を取得した場合に生ずる国税（登録免許税）及び地方税（不動産取得税、事業所税）について、現行では減税措置がないことから、特例措置を講ずる。 【減税見込額：64 百万円程度（平成 15 年度）】</p>		
施策等の目的	<p>港湾における社会資本整備の分野に民間の資金・能力を活用するための新たな取組として、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル公共荷捌き施設整備について P F I を導入する。 当該 P F I の導入により、施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待され、公共が整備する港湾インフラ施設（岸壁等）の有効活用が図られる。</p>		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	42) 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率		
指標の目標値等	平成 18 年度までに 20% 削減（国際コンテナ貨物）		
施策等の必要性	<p>平成 11 年度に民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（P F I 法）が施行され、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設について、国際競争力のあるコンテナターミナルを実現するために、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用できる P F I を推進しており、P F I によるコンテナターミナルの整備・運営を行なうための環境整備を講じてきたところである。</p> <p>しかし、現状では P F I 導入の取り組みが行なわれているのは常陸那珂港と北九州港の 2 港のみとなっている。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>公共荷捌き施設の整備はそもそも採算性が低いため、これまで岸壁等港湾インフラとともに港湾管理者が行ってきたところである。このため、平成 14 年度より固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例に家屋及び償却資産を対象とする措置を講じることにより、P F I による公共荷捌き施設の整備に係るインセンティブの向上を図ったところである。しかしながら、運営面においては、貨物取扱量が開業後徐々に増加することから、事業初期における負担が大きいという構造上の問題を残しており、これらの問題が民間の P F I 事業への更なる参入の支障となっていると考えられる。（＝原因分析）</p> <p>上記の課題の解決を図るためには、事業初期における負担を軽減するとともに、事業の低採算性を改善するための措置を講じることが必要である。また、事業主体が港湾管理者の場合には課税負担がないことから、民間事業者との条件のアンバランスを是正する観点からも必要な措置と考えられる。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>具体的には固定資産税及び都市計画税の課税標準額を 1 / 2 とする特例措置に加え、北九州港ひびきコンテナターミナルで平成 15 年度内の供用開始を目指して整備が進められていることから、事業開始時の負担軽減を図り事業計画を早期に軌道に乗せられるように、新たに登録免許税、不動産取得税、事業所税について特例措置を新設する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	民間の経営能力を活かして、コンテナターミナルの利用効率を向上させることにより、直接の利用者である船社の港湾コストが低減し、社会全体の物流コストが引き下げられることから、国民に利益がもたらされる。
行政の関与	当該事業は、公共コンテナターミナルとして港湾管理者が整備した岸壁等の港湾インフラ施設と一体的に運営・経営されるものであり、行政が整備について支援するとともに、その運営について一定の関与をすることが必要である。
国の関与	経済構造改革を進める上で民間の能力を活用して公共施設等を効率的かつ効果的に整備することが重要な課題の一つであり、国として所要の支援等を行う必要がある。
施策等の効率性	行政が当該事業を行った場合税収は発生しないため、本税制特例措置によりただちに税収減額負担が発生するものではない。 一方で、公共荷捌き施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待される。
施策等の有効性	本施策が実施されることにより、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設整備についてPFIの導入が促進され、当該施設の効率的な運営や質の高いサービスの提供がなされる。
その他特記すべき事項	PFI法第16条に国及び地方公共団体は、法制上及び税制上の措置を講じ、財政上及び金融上の支援を行なうものとされている。

事前評価票 【No.42】

施策等名	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設	担当課	港湾局開発課 民間活力推進室
施策等の概要	臨海部における都市再生を推進するために、港湾施設の整備に対する無利子貸付制度を創設する予算要求を行う。【予算要求額：5億円】		
施策等の目的	都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが重要な課題となっていることから、民間都市再生事業と一体的に整備される、港湾施設の整備に対する無利子貸付制度を創設し、臨海部における都市再生を推進する。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 7) 都市内渋滞の緩和 8) アメニティ豊かな生活環境の形成 12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	29) 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長 33) 港湾空間の緑化率		
指標の目標値等	29) 平成18年度までに5,300km 33) 平成18年度までに8.0% (港湾空間の緑化率)		
施策等の必要性	<p>都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが、我が国の経済構造改革の一環として重要課題となっている。都市の抱える慢性的な渋滞、緑やオープンスペースの不足等の多くの課題に対し、臨海部では一定のまとまりをもった土地の確保が比較的容易であるなど、問題解決のポテンシャルを有しているにも係わらず、土地利用転換が円滑に進んでいない。</p> <p>(= 目標と現状のGAP)</p> <p>この原因を考察するに、臨海部において利用転換を行うための様々な公共施設が不足しており、民間都市開発プロジェクトを導入するためには、これらの公共施設整備が急務となっている。一方、港湾管理者による施設整備が必ずしも民間都市開発プロジェクトのタイミングと一致して行われるわけではないことから、公共施設の整備の遅れがプロジェクトの推進を阻害する原因となっていると考えられる。(= 原因分析)</p> <p>このような原因を解消するために民間都市開発プロジェクトと港湾施設整備のタイミングを合わせる事が可能となる施策が必要となる。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>そのため、港湾施設の整備に対する民間立替施行型の無利子貸付制度を創設する予算要求を行なう。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的二一ズ	社会経済情勢の変化に伴い、土地の利用転換等が見込まれる臨海部においても都市再生は喫緊の課題である。		
行政の関与	国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与するものであるため、行政の関与が必要である。		
国の関与	都市再生は我が国の経済構造改革の一環として重要な課題の一つであり、緊急に推進する必要があることから、国が必要な支援を行なう必要がある。		

施策等の効率性	国が無利子貸付を措置することにより、港湾施設の整備が行われることにより、民間に存在する資金やノウハウなど民間の力が引き出され、臨海部における都市再生の推進が図られる。さらに、公共施設整備が端緒となり、民間都市再生事業が推進され新たな需要が喚起される。
施策等の有効性	臨海部における民間都市開発プロジェクトに、国が無利子貸付を行いインセンティブを与えることにより、プロジェクトの着手が可能となり、魅力と国際競争力のある臨海部空間の形成が図られる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.43】

<p>施策等名</p>	<p>物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築（環境負荷の小さい物流体系の構築）</p>	<p>担当課</p>	<p>政策統括官付政策調整官（物流担当）</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>2010年までに物流分野の二酸化炭素排出量を削減するため、平成14年度から開始した「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」に対する支援制度を、荷主・物流事業者等が実施する環境負荷低減に資する輸送事業に対する補助制度へと拡張する。 【予算要求額：1,500百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>物流分野においてCO₂削減に向けた取組を行うことにより、京都議定書に定められている温室効果ガスの削減目標の達成に寄与する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地球環境の保全</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>90) 国内長距離雑貨貨物輸送のモーダルシフト化率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>約47%（平成18年）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国は、本年3月に地球温暖化対策推進大綱を決定し、具体的なCO₂排出削減目標量を対外的に初めて約束するとともに、6月に京都議定書を批准、すなわち温室効果ガス排出量削減に関する国際約束を遵守するとの我が国の意思決定を確実なものにした。これを踏まえ、行政、民間問わず、CO₂排出抑制に向けた取組を行っている。</p> <p>このような動きの中、運輸分野ではCO₂排出量の増加を続けており、物流分野においても、このような社会状況に適切に対応することは喫緊に取り組むべき課題である。</p> <p>この京都議定書において、我が国は、温室効果ガス全体の基準年排出量である12億2900万トンの6%削減、すなわち11億5000万トンへの削減を約束しており、運輸部門においては、2010年時点に見込まれる温室効果ガスの総排出量である約2億9600万トンから4600万トンを削減し、約2億5000万トンとする必要がある。このうち、物流分野においては、2002年3月に決定された地球温暖化対策推進大綱において、モーダルシフト等で約440万トンを削減することとしている。（＝目標と現実のギャップ）</p> <p>幹線物流部門のCO₂排出量削減策として、従来より様々な場面でモーダルシフトや共同輸配送の重要性が唱えられてきたところであるが、そもそもCO₂排出原単位が低い大量輸送機関の利用や輸送の集約化は、ルート・頻度等の制約が大きいことから、自由な市場メカニズムに任せていると、荷主や物流事業者に経営上のデメリットを与えることになるため、その実現が極めて難しいものである。（＝原因分析）</p> <p>国では、平成14年度に「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」への支援制度を導入した。これは、荷主・物流事業者等が策定した環境負荷低減に資する実証実験実施計画の中で特にCO₂排出削減効果が高いと考えられるものについて国が実験費用の一部を負担することとしたものである。なお、申請基準は有識者からなる幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験検討会において、「中央環境審議会地球環境部会 目標達成シナリオ小委員会 中間とりまとめ（平成13年7月）」を参考とし、CO₂排出削減への有効性が十分に認められる水準として10炭素トン/百万円と設定された。本実証実験については、申請基準をクリアする、すなわちCO₂排出削減効</p>		

	<p>果の高い事業計画が既に数多く申請されており、この中から、荷主と物流事業者間の運送契約を前提にCO₂排出削減効果の特に高い事業計画を選定することとしている。こうした基準設定の考え方や事業推進のプロセスを通じ、基準以上の削減効果が実現されることが明らかとなっており、本制度がCO₂排出削減手段として有効な施策であることは証明されている。 (= 課題の特定)</p> <p>したがって、京都議定書に基づく2010年までの物流分野におけるCO₂排出削減目標量の達成に大きく寄与するため、今後は、本制度を実験的な位置付けから制度的なものに移行するとともに、その規模を拡大していく必要がある。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的二一 ズ	<p>大気中のCO₂等の温室効果ガス濃度が上昇することによって引き起こされる地球温暖化問題は、人類の生存に直接関わってくる深刻な問題であり、地球規模で人類が取り組むべき課題である。</p>
行政の関与	<p>地球環境問題に対応して物流分野におけるCO₂排出量を削減していくためには、共同化や船舶・鉄道の活用は、時間的に不利な条件を抱えており、市場の失敗が見られるため、政府が関与することが必要である。</p>
国の関与	<p>地球環境問題に対応した環境負荷の小さい物流体系を構築するためには、特定地域だけの対策を行うだけでは不十分であり、国が総合的な視点から施策を推進していく必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」により、本施策の実効性が相当程度証明されている。したがって、実証実験の成果を踏まえた制度の構築を行うことが、物流分野における他のCO₂排出削減施策と比較しても十分効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」により、本制度が十分に機能し、CO₂排出削減効果が確実、かつ、大きいことは明らかである。このため、本制度を実験的な位置付けから制度的なものに移行するとともにその規模を拡大することは、京都議定書における約束期限である2010年までに、モーダルシフト等によるCO₂排出削減目標量(約440万トン)を達成することに大きく寄与する有効な施策である。</p>
その他特記すべき事項	<p>地球温暖化対策推進大綱においては、2002年から2004年までの「第1ステップ」、2005年から2007年までの「第2ステップ」、2008年から2012年までの「第3ステップ」に区分し、第2ステップ及び第3ステップの前に対策・施策の進捗状況等を評価し、必要な追加的対策を講じていくステップバイステップのアプローチを採用している。これに対して、平成15(2003)年度から施策を開始することができなければ、施策実施が早くとも平成16(2004)年度となり、その結果は平成17(2005)年度にならないと判明しないため、第2ステップに向けた検討が困難となる。このため、平成15年度からの施策開始が必要である。</p> <p>「経済活性化戦略」(平成14年6月閣議決定)の中で環境負荷低減型物流への転換を勧めることとされている。この戦略は早急な効果が求められるものであるため、喫緊に本施策を推進する必要がある。</p>

事前評価票【No.44】

<p>施策等名</p>	<p>大規模自然災害に備えた初動・危機管理 対応の強化</p>	<p>担当課</p>	<p>気象庁 予報部業務課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>本施策では、我が国の大規模自然災害への初動体制の強化及び危機管理対応を図るため、官邸等の初動体制の迅速な立ち上げを支援するためのナウキャスト防災気象情報を新たに開発（平成 15 年度に提供開始）するとともに、この情報等を官邸や内閣府をはじめとする防災関係省庁等に迅速・確実に提供するための環境整備を行う。 【予算要求額：1,792百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>官邸・防災関係省庁等に対する迅速・確実な情報提供体制を構築することによる危機管理対応の強化を通じて、大規模自然災害から国民の生命を守り、財産・生活に係る被害の軽減を図る。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>18) 災害による被害の軽減</p>		
<p>関連する 業績指標</p>			
<p>指標の 目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>国等が防災に関し講ずべき措置及びその役割分担等について規定する防災基本計画（平成14年4月修正）の中で、平成11年広島豪雨、平成12年東海豪雨等の近年の風水害による大規模な被害発生を踏まえ、大規模な自然災害に対応するため官邸を中心とした初動体制の強化を図っている。 実際の大規模自然災害時に官邸を中心に政府が一体となった危機管理対応を行うにあたっては、初動体制の立ち上げを一層効率的に行うとともに、大災害の前や災害発生中に被害の状況（ハザードマップ）をリアルタイムで予測・把握した対応を行うことが不可欠であるが、そのための気象等に関する詳細な予測等の情報を官邸等に対して提供できる状況とはなっていない。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、災害時の効率的な初動体制の立ち上がりや、的確な防災活動を支援するリアルタイムのハザードマップの作成に必要な気象等の詳細な予測情報を作成できず、また迅速に提供できないこと、さらに、その詳細な予測情報を含め防災活動を支援する気象等の各種データを防災関係省庁間で迅速・確実に共有化する手段がないことによる。（＝原因分析）</p> <p>このため、気象状況等の詳細な予測情報として、観測直後から10分間隔で1時間先までの雨量とこれに伴う土壌雨量指数（土砂災害の危険度を表す指数）等を予測するナウキャスト防災気象情報を新たに作成し、リアルタイムで提供する必要があり、また、官邸をはじめ省庁間の情報共有の手段として、最新のITを用いた情報の活用環境を整備する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、ナウキャスト防災気象情報を作成するための情報提供装置の整備を予測技術の開発とともに行い、平成15年度においてその情報の提供を開始する。また、GIS（地理情報システム）、次世代のWeb記述言語であるXML等の最新のIT技術を用いて、気象庁が有する各種の防災気象情報を官邸及び防災関係省庁に対してリアルタイムで確実に提供するための情報提供サーバを整備する。あわせて、災害時等における確実な情報提供に必要な非常用電源の強化等バックアップ環境も整備する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	大規模災害時における初動体制等を強化することとされた防災基本計画では、迅速な避難の判断等に必要となる詳細な気象情報の速報が求められている。また、平成12年東海豪雨の被災住民への調査では、被害やその予測情報、避難に関する情報とともに、その時々降水量や今後の雨の見通し等の速報が求められている。
行政の関与	防災情報の提供及び防災関係省庁との情報共有は、防災という国の危機管理に直結することであり、行政が関与する必要がある。
国の関与	官邸・防災関係省庁との対応であり、国が関与する必要がある。
施策等の効率性	大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化を行うためには、国費約18億円が必要である。 大規模自然災害による年間の施設関係等被害額（政府及び政府関係機関等がその施策として災害復旧等に関与している施設関係等の被害額）は約1兆円（平成12年までの3年平均）であり、死者・行方不明者も50名以上となっているが、官邸及び防災関係省庁等への防災情報の迅速な提供を可能とするこの施策を進めることにより、官邸における迅速な初動体制の確立、迅速な情報の共有化による官邸を中心とした政府一体となった防災対応が可能となる。これにより、大規模自然災害による生命・財産の被害の軽減を図る効果がある。
施策等の有効性	ナウキャスト防災気象情報を観測後10分以内に提供することにより、官邸対策室の設置、関係閣僚会議の開催等官邸の初動体制の迅速・効率的な立ち上げに資する。また、ナウキャスト防災気象情報は、防災に極めて有効であるリアルタイムハザードマップ（時々刻々と被害状況を把握・予測した図）の作成に必須なものであり、防災関係省庁との迅速な情報共有化を図ることにより、その効果的・効率的な初動体制の確立に資する。本施策の有効性については、自然災害時等において本施策によって提供された情報の利用状況を検証することで、その効果を評価する。 また、関係機関との連携により、ナウキャスト防災気象情報が、国民に広く提供されることにより、国民一人一人の自助による人的・経済的災害の防止・軽減にも資するものとなる。
その他特記すべき事項	<p>防災基本計画（中央防災会議）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・迅速な避難の判断等に必要となる気象情報等の収集体制を強化し、情報提供の推進を図る 防災体制の強化に関する提言（中央防災会議防災基本計画専門調査会） ・官邸への連絡体制の強化、情報の共有化、災害を発生させる自然現象のメカニズムの解明等 <p>新官邸を契機とした防災・危機管理について～中間提言～ 副大臣PT（13年12月）:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・危機管理情報を集約する施設における情報通信システム等のバックアップ体制 e - J a p a n 重点計画 - 2 0 0 2 ・地理情報システム（GIS）の推進（防災分野） ・防災分野の情報化（防災情報の共有化）

事前評価票【No.45】

施策等名	黄砂に関する情報提供の開始	担当課	気象庁観測部管理課
施策等の概要	<p>大気に係る環境の変化から、国民の安全かつ快適な生活及び社会活動を確保するため、大陸から飛来して地上に降下する黄砂について、分布や降下量などに関する実況及び予測に関する情報提供を行う。</p> <p>また、特に深刻な影響が発生している中国、韓国などの気象機関に対して有効となる情報提供を行う。</p> <p>【予算要求額：14 百万円】</p>		
施策等の目的	大陸から飛来する黄砂の分布や降下の実況、予測に関する情報を国民等に提供し、安全かつ快適な社会を実現する。		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>我が国では、毎年春期（概ね 2 月～ 5 月）において大陸から飛来する黄砂が西日本を中心に観測され、この黄砂に伴う視程障害等が発生することがある。特に、平成 14 年の春には、我が国における黄砂の観測回数（気象庁による観測）は延べ 1141 回（日・観測地点）となり、1971 年から 2000 年の年平均値の 254 回を大きく上回って、観測開始以来最高を記録した。</p> <p><平成 14 年の主な記録></p> <p> 最多観測日：4 月 10 日（91 地点、全国 74%の地点）</p> <p> 最多観測地点：松江（延べ 3 1 日）</p> <p> 延べ 2 0 日以上観測した地点：14 地点（全国で 1 割以上の地点）</p> <p>このような、風によって運ばれる土埃など大気に含まれる物質によって影響を受ける交通や生活環境を守り、安全で快適な交通・生活を確保する必要があるが、平成 14 年の状況は、視程障害による航空機の離発着へ影響（例えば、4 月 8 日に福岡空港では 11 便が欠航、80 便で最大 3 時間の遅れなど）を及ぼすなど社会生活に深刻な影響が頻発し、また、黄砂粒子及び付着物質による健康障害などの懸念が広がった。この大陸からの黄砂の飛来は、近年急増しており、この増加傾向からは今後も継続するとみられるが、黄砂に対する抜本的な改善策が執られていない。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>これは、黄砂の飛来や今後の推移などに関する正確な情報が不足しており、また、それらの情報が黄砂によって影響を受ける交通機関関係者や国民に提供されず、運行計画の策定、防塵対策の準備など黄砂の飛来に対して十分な予防・応急対策を講じることができないことが原因である。（＝原因分析）</p> <p>黄砂に対する十分な予防・応急対策を講じるためには、黄砂の分布・降下の実況や今後の移動などに関する予測など黄砂に関する情報の提供体制を確立する必要がある。そのためには、黄砂の実況を観測し情報を収集するための機能の整備と、黄砂の移動・拡散を精度良く予測できるモデルの開発とともに、これらの結果をわかりやすい情報に編集して提供するための機能が必要となる。（＝課題の特定）</p> <p>このため、大陸の砂漠地帯で強風により舞い上がり、上空の風で輸送され地上に降下する黄砂について、実況及び予測に関する情報を作成し提供するためのシステムを気象庁に整備する。具体的には、このシステムを用いて、平成 16</p>		

	<p>年の春期の黄砂シーズンから、既存の観測網によって得られる観測データの収集及び分布・降下の実況情報を作成するとともに、大気の流れ等を予測する数値予報モデルを活用して黄砂物質の分布や降下量などに関する予測情報を作成し、これらを図情報などわかりやすい情報として編集し提供を開始する。また、黄砂による深刻な影響が発生している中国、韓国などの国家気象機関に対しても、これらの情報を提供する。(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>近年、黄砂の発生が急増し、生活に対する影響が発生していることから、国民からは黄砂の飛来や降下に関する実況・予測情報の提供など、黄砂問題への取組強化を求める声が寄せられている(内閣府行政モニター等気象庁に対する要望)。</p>
行政の関与	<p>本施策で行う黄砂の実況及び予測に関する情報提供は国民の安全かつ快適な生活の支援に有効であるばかりでなく、環境省など関係行政機関が行う被害軽減等のための政策立案などにも活用されることから、行政が責任を持って情報提供を行う必要がある。</p>
国の関与	<p>黄砂は発生源が外国であり、国境を越えて広域に移動することから、観測データの入手や収集などには国際的な協力体制が必要である。このため、国際協力の枠組みのもと、国が実施する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>既存の観測網や数値予報モデル及びその技術の活用により、若干の技術開発と機能の付加という少ない資源の投入をもって、黄砂の対策に有効な黄砂の実況・予測に関する情報の作成・提供が可能である。 提供する情報は、交通の安全、産業における影響の回避、国民の快適な生活の維持・確保などに貢献し、投資に比べて大きな効果が期待できる。</p>
施策等の有効性	<p>本施策により、近年発生の頻度や規模が大きくなっている黄砂について、分布・降下の実況や予測に関する情報を提供することが可能になる。 これにより、交通機関の関係者や国民などは、運行計画の策定など安全確保のための予防・応急対策、防塵対策の準備など各産業における影響の事前回避のための予防措置、外出時期の調整など健康な生活を確保するための予防・応急策などを的確に講じることが可能となる。このような黄砂に関する情報の有効性についてアンケート調査を実施して効果を把握する。 なお、必要な情報を中国や韓国など近隣諸国の気象機関に提供することにより、東アジアの一員として国際貢献を果たすことができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>第4回日中韓三カ国環境大臣会合(TEMM)において、最近の黄砂の大発生を契機としてモニタリングの強化などを共通認識とすることが確認されるなど、国際的な取り組みの強化が急務となっている。</p>

事前評価票【No.46】

<p>施策等名</p>	<p>不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化</p>	<p>担当課</p>	<p>海上保安庁警備救難部管理課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>不審船事案・テロ事案への対応能力の強化を図るため、次の施策を実施する。 巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化 荒天の影響を受けにくい高速大型巡視船の整備を行うとともに、能登半島沖不審船事案後進めた高速特殊警備船の整備をさらに推進する。また、航空輸送能力等の強化を行う。 情報・通信・監視能力の強化 不審船・テロ事案への対応能力の強化のため、情報通信システムの整備、巡視船艇・航空機の昼夜間の監視能力の強化等を行う。 また、不審な船舶を早期に識別・照合できる船舶画像データベースを整備することにより分析能力の一層の強化を図る。 職員の安全確保 巡視船・航空機の防弾対策、遠距離からの正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化等及び職員の救護体制の確立を図り、職員の安全を確保する。 不審船・テロ対応体制の強化 不審船事案・テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整等事案対応を迅速確実にを行うための体制の整備を行う。 また、不審船・テロ事案の捜査及び多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制を整備する。 【予算要求額 21,407百万円(国費)】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>国民の生命・財産を脅かす不審船事案、テロ事案への対応能力の強化を図り、我が国の主権及び国民の安全の確保を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>20) 海上における治安の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>国家の緊急事態に対する対処は、国の最も重要な責務であり、政府は、これまで、様々な緊急事態に対して、対処体制の整備を図ってきた。海上保安庁においても、我が国の秩序・安全を脅かす不審船事案・テロ事案に効果的かつ安全に対処するため、高速特殊警備船の整備、海上保安庁法の改正等の体制整備を行ってきたところである。 しかしながら、平成13年9月の米国同時多発テロは想像を超える態様と事態が現実になりうることを示し、平成13年12月に発生した九州南西海域不審船事案では、不審船が巡視船に対し自動小銃及びロケットランチャーのようなもので攻撃し海上保安官3名が負傷するなど、武装不審船の存在を明らかにし、国民に大きな不安を与えた。このような現実を踏まえ、政府としては、いかなる事態にも対応できる安全な国づくりを進めるため、政府全体で我が国の緊急事態対処の見直しを行うこととなった(平成14年4月16日内閣総理大臣談話、内閣官房長官談話)。(=目標と現状のGAP) これは、米国同時多発テロ及び九州南西沖不審船事案を通じて、政府全体としての現在の対応態勢が必ずしも十分ではないことが認識されたためである。 (=原因分析)</p>		

	<p>これを解決するためには、九州南西沖不審船事案を踏まえた検証結果（平成14年4月5日）、生物化学テロ関係閣僚会議決定（平成13年11月8日）等の政府方針に基づき、運用面、装備面の充実を中心に必要な施策を緊急に実施していくことが必要となる。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、高速大型巡視船の整備、高速特殊警備船整備のさらなる推進、航空輸送能力の強化、巡視船艇・航空機の防弾対策の強化、巡視船搭載武器の高機能化、職員救護体制の確立、不審船・テロ事案に対する業務体制強化のための要員の増強等を実施することとする。（＝具体的な施策の内容）</p>
社会的ニーズ	不審船を確実に停船させて的確な措置を実施することにより、我が国領域内における重大凶悪犯罪の未然防止をはかることは国民から強く求められている。
行政の関与	不審船に対する措置は、海上における我が国の主権の行使であることから、行政の関与なくしては成り立たない。
国の関与	海上における我が国の主権の行使は、国の専管事項である。
施策等の効率性	不審船事案、テロ事案は国民の生命・財産を脅かすものであることから、こうした事案に職員の安全を確保しつつ迅速・的確に対応し、国民の安全を確保するための措置を実施するものである。
施策等の有効性	当該体制の整備により、不審船・テロ事案に関する情報の早期入手、監視・追跡能力の向上、職員の安全を確保した上での停船措置等が可能となり、その結果として「テロによる被害の防止」、「不審船の実態の解明」を行うことにより、以後の不審船・テロ事案の防止を図り、我が国の主権の確保と国民の安全の確保を図ることができる。
その他特記すべき事項	平成13年9月11日発生の米国同時多発テロ及び同年12月21日発生の九州南西海域不審船事案を踏まえ、国家の緊急事態への対処態勢に関する内閣総理大臣談話において、政府としては、我が国の緊急事態対処の全般を見直して、いかなる事態にも対処できる安全な国造りを進めることとし、武装不審船に対して効果的かつ安全に対処できる態勢を整えること、NBCテロ対策の強化等テロ対策を引き続きの推進すること等が述べられている。また、いわゆる武力攻撃事態法等の閣議決定に際し国土交通大臣からも不審船等の緊急事態について、海上保安庁の運用面、装備面の充実を中心に、その未然防止及び対処のための体制の一層の強化、改善に努めるなど必要な施策を推進することが述べられている。

事前評価票【No.47】

施策等名	大陸棚の限界画定に向けた海域精査 及び関係省庁の連携体制の構築	担当課	海上保安庁海洋情報部 海洋調査課大陸棚調査室
施策等の概要	<p>国連海洋法条約及び国連の科学的・技術的ガイドラインに基づき、大陸棚の限界を画定するための調査を政府一体として実施。 大陸棚の境界の係争に備えた調査の実施。 【予算要求額 261百万円(国費)】</p>		
施策等の目的	我が国の大陸棚を画定することにより、当該海域における我が国の排他的な海底資源に関する探査・開発権を確保する。		
関連する 政策目標	海底資源に関する主権的権利の確保		
関連する 業績指標	-		
指標の 目標値等	-		
施策等の必要性	<p>国連海洋法条約に基づき200海里を超えて大陸棚を設定するためには、遅くとも平成18年までに証拠資料を「国連大陸棚の限界に関する委員会」に提出することとされていた。</p> <p>しかしながら、平成11年に国連が科学的・技術的ガイドラインを制定した。ガイドラインでは極めて専門的かつ詳細な調査を求めていることから、平成13年5月の国連海洋法条約締約国会合において、提出期限が平成21年に延長された。我が国においては、拡張の可能性のある海域がこれまでの調査により65万平方キロにわたることが判明しており、この広大な海域(44海域)を対象に、ガイドラインを充足する専門的で詳細な調査を平成21年の期限内に完了させることが極めて困難となった。(平成14年度末まで2海域分進捗率5%)平成21年までに提出期限に間に合わなかった場合は、我が国大陸棚の限界の拡張により確保することができる海底及び海底下の生物・鉱物・エネルギー資源を喪失することとなる。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、平成11年に策定された国連の「科学的・技術的ガイドライン」が、非常に精密なデータを要求していること、また、資料の提出期限が平成21年まで延長されたことにより、各国がより詳細な調査を実施できることとなり、承認されるためにはより詳細な調査の実施が必要となったことが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>これを解決するためには、ガイドラインが要求する調査を実施するために必要なボーリング装置等の資機材及び現在測量船2隻で実施している調査体制等を早急に充実・強化することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、調査能力を有する関係省庁との連携及び必要な人員・資機材等を早急に整備することにより、調査体制の充実・強化を図り、平成21年までに科学的な精度の高い証拠資料を国連に提出することとする。 (=具体的な施策内容)</p>		
社会的ニーズ	国連海洋法条約の規定に基づき、我が国の大陸棚を200海里を超えて設定することにより、我が国が排他的な探査・開発権を有する海域を拡大し、また調査成果		

	<p>を海底下の資源・エネルギー開発の基礎資料として海洋開発等に寄与させることにより、我が国の長期的な資源・エネルギー安全保障を確保することが求められている。</p>
行政の関与	<p>我が国の管轄海域の確保は国益そのものであり、当該管轄海域を確保するための基礎資料の整備及び提供は行政が自ら責任をもって実施する必要がある。</p>
国の関与	<p>管轄権の確保という国益を左右する国際交渉にかかるものであり、国の専管事項である。</p>
施策等の効率性	<p>当庁が保有しない海底ボーリング装置及び同装置の運用が可能な調査船を保有する金属鉱業事業団や、精度の高い音波探査能力を有する海洋科学技術センター等と連携することにより既存のストックを活用することができるが、当庁が独自にそれら資機材を整備する場合には、当庁測量船の船体の大改造や新たな資機材整備が必要になるため、新たな予算措置が必要となる。</p> <p>また測量船の改造のため調査業務の中断が生じ、提出期限が迫っている大陸棚調査の実施に重大な影響を及ぼす。</p>
施策等の有効性	<p>大陸棚調査を政府一体として実施することにより、「科学的・技術的ガイドライン」に従って200海里を超えて大陸棚を設定するための精密調査を期限内に100%実施することが可能となり、我が国が排他的な海底資源に関する探査・開発権を有する海域が拡大する。また、調査で得られるデータが、海底下の資源・エネルギー開発の基礎資料として活用できる</p> <p>なお、平成21年の提出期限に間に合わなかった場合は、我が国は大陸棚を拡張する権利を今後互いに互いに一切失うものである。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.48】

施策等名	海色監視衛星データ処理システムの構築	担当課	海上保安庁 海洋情報部環境調査課
施策等の概要	<p>海洋汚染の監視 人工衛星搭載の海色センサーを利用して、河川水流入による海洋汚染や赤潮・青潮の発生、挙動を把握し、東京湾の現状把握、汚染メカニズムの解明を行うための海色監視衛星データ処理システムを構築する。 【予算要求額 30百万円(国費)】</p>		
施策等の目的	東京湾奥部の魅力のある水辺を再生する		
関連する政策目標	24) 美しく良好な環境の保全と創造		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>平成13年12月に内閣官房都市再生本部において決定された都市再生プロジェクト第3次決定「大都市圏における都市環境インフラの再生」(海の再生)を受け、東京湾再生推進会議において策定中の「東京湾再生のための行動計画」において、陸域からの汚濁負荷流入の着実な削減、海域での浄化対策などを通じて、海の水質の改善を図るとともに、貧酸素水塊の発生を少なくし青潮の発生を抑制する等により、生態系を回復し、多くの生物が棲みやすい水環境となるよう環境の保全・再生・創造を図っていくこととされている。このためには、汚染状況の正確なデータの収集及び汚染メカニズムの解明を行い、それに基づく浄化対策等を実施し効果を確認していくことが不可欠であるが、現状では汚染メカニズムの解明ができていないため、効果的な施策の実施及び事後評価ができない状況にある。</p> <p>(= 目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、正確なデータの把握及び汚染メカニズムの解明のためには、同時に広範囲にわたり連続的な監視を行う観測システムが不可欠であるが、現在、赤潮・青潮の把握及び河川水の湾内での動向は、当庁の航空機や地方自治体の船舶等により目視で観測している状況であり、赤潮等の発生や挙動等を常に広範囲に監視する手段が存在しなかったためである。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>このような原因を解消するためには、同時性、広域性、連続性を兼ね備え、面としてデータを収集できる観測システムの構築が必要である。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>平成14年に海色センサーを搭載した人工衛星ADEOS-IIが打ち上げられ、広域にわたる赤潮等の発生や挙動、消滅などを同時に把握することが可能となることから、この衛星を利用して広域にわたる常時監視を行い、汚染メカニズムの解明を行うための海色監視衛星データ処理システムを構築する。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>東京湾はこれまで、我が国の中枢を担う一大貿易拠点及び産業空間として発展し、船舶交通、漁業、水浴場など様々に利用されてきたが、最近では業務機能を中心とした拠点やレジャー・レクリエーション拠点、海釣り施設などの親水空間の整備も進み、人々の海への回帰とともに、水質改善の必要性が改めて求められている。</p>		
行政の関与	<p>日本の人口の1/4を流域人口として抱える東京湾の水質改善等の取り組みは、一地方自治体のみで解決できるものではなく、国及び地方自治体等の関係機関が連携し、取り組む必要がある。</p>		

国の関与	都市再生プロジェクト「海の再生」の東京湾再生推進会議のもとで関連省庁と連携していく。
施策等の効率性	河川水流入による汚染状況や赤潮・青潮の広域にわたるモニタリングを正確に実施することは、多数の航空機や船舶、人員を使用しても困難であったが、衛星のデータを活用することにより、効率よく正確にその発生や挙動を把握することができる。
施策等の有効性	人工衛星による赤潮・青潮や河川水等の監視に加え、地方自治体等が実施する汚染調査の結果とを結合することにより、東京湾の汚濁の解明が促進され、施策の効果を検証することが可能となる。
その他特記すべき事項	都市再生プロジェクト第3次決定「海の再生」を推進するため、先行的に東京湾奥部について関係省庁及び東京湾を囲む7都県市が連携して、平成14年度中に水質改善による東京湾再生に向けた行動計画を策定