

平成15年度 政策アセスメント結果（評価書）

平成16年7月30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、政策アセスメント（事前評価）を実施した。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、効率性、有効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の図るものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策（予算、規制、税制、財政投融资、法令等）や、既存の施策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を説明する。

（第三者の知見活用）

評価の運営状況等について、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）を必要に応じて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16年度予算の国会成立等を踏まえ、平成15年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、45の新規施策についての政策アセスメント結果をとりまとめた。施策の一覧は別添1、様式の説明は別添2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

なお、平成15年度の政策アセスメントの実施にあたっては、平成15年6月24日及び平成16年6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（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載 URL:http://www.mlit.go.jp/hyouka/01_hyoukakai.html）。また、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、それぞれ個票の「その他特記すべき事項」の欄に記載した。

政策アセスメント 施策一覧 （平成15年度）

| No | 施策等名 | ページ |
|----------------------------|--|-----|
| 政策目標 1 . 居住水準の向上 | | |
| 1 | 住宅ローン減税の延長 | 6 |
| 政策目標 2 . バリアフリー社会の実現 | | |
| 2 | NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備 | 8 |
| 3 | 離島航路補助金におけるバリアフリー化建造費補助の創設 | 10 |
| 政策目標 4 . 住環境、都市生活の質の向上 | | |
| 4 | 全国都市再生の支援のための基本的枠組の構築 | 12 |
| 5 | 景観に関する基本的な法制の整備 | 14 |
| 6 | 公営住宅の家賃算定に係る利便性係数の改正 | 17 |
| 政策目標 5 . アメニティ豊かな生活環境の形成 | | |
| 7 | 効率的な緑とオープンスペースの確保施策の拡充 | 19 |
| 8 | 都市再生等に資する河川敷地占用許可準則の特例措置の創設 | 21 |
| 9 | 景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充 | 22 |
| 政策目標 7 . 水害等による被害の軽減 | | |
| 10 | 都市型水害対策に資する下水道整備の推進 | 24 |
| 11 | 特定都市河川流域における浸水被害対策の総合的な推進に係る税制の改正及び融資制度の改正 | 26 |
| 12 | 土砂災害の発生のおそれがある区域からの移転促進のための税制の創設 | 29 |
| 13 | 海岸事業における災害弱者対策の推進 | 31 |
| 14 | 総合的な津波・高潮災害対策の強化事業の拡充 | 33 |
| 15 | 北西太平洋津波監視システムの整備 | 35 |
| 政策目標 8 . 地震・火災による被害の軽減 | | |
| 16 | 低地対策河川事業費補助再編による大規模地震対応の推進 | 37 |
| 17 | 密集市街地の緊急整備 | 39 |
| 18 | 耐震性等安全性の低い建築物の改善の促進 | 42 |
| 19 | 地域のニーズに対応した住宅市街地整備の総合的な支援の推進 | 45 |
| 20 | 地下駅の火災対策施設の整備に対する支援制度の創設 | 47 |
| 政策目標 9 . 交通安全の確保 | | |
| 21 | 貨物自動車運送事業安全性評価事業への支援 | 49 |
| 22 | 管制情報処理システムのフェイルセーフ対策の実施 | 51 |
| 政策目標10 . 海上における治安の確保 | | |
| 23 | 国際社会と協調した国際海上運送に従事する船舶及び港湾の保安対策の強化 | 53 |
| 政策目標12 . 地球環境の保全 | | |
| 24 | 新長期規制以降の排出ガス・燃料対策の推進 | 55 |
| 25 | 有害紫外線予測情報の提供 | 57 |
| 政策目標14 . 良好な自然環境の保全、形成及び創出 | | |
| 26 | 放置座礁船対策の推進 | 59 |
| 政策目標15 . 良好な水環境への改善 | | |
| 27 | 合流式下水道の緊急改善 | 61 |

| | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|-------|
| 政策目標16．循環型社会の形成 | | |
| 28 | 港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充 | 6 3 |
| 政策目標17．広域的モビリティの確保 | | |
| 29 | 道路構造令の改正 | 6 5 |
| 30 | 航空産業への総合的支援策の推進 | 6 7 |
| 31 | 東京国際空港（羽田）再拡張事業の推進 | 7 0 |
| 政策目標18．国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化 | | |
| 32 | 造船業の次世代人材養成事業の創設 | 7 3 |
| 33 | スーパー中樞港湾の育成（次世代高規格コンテナターミナルの形成） | 7 5 |
| 政策目標19．物流の効率化 | | |
| 34 | 車両制限令の一部改正 | 7 8 |
| 35 | 海上物流の高度化に資する船舶の建造促進による内航海運活性化 | 8 0 |
| 36 | 海上運送事業の活性化 | 8 2 |
| 37 | 3 P Lに関する人材育成促進事業の推進 | 8 4 |
| 政策目標21．地域交通確保 | | |
| 38 | 鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の拡充 | 8 6 |
| 政策目標22．地域間交流、観光交流等内外交流の推進 | | |
| 39 | 新たな旅行契約の態様の設定等に関する旅行業法の改正 | 8 8 |
| 政策目標24．公正で競争的な市場環境の整備 | | |
| 40 | 新たな民間需要を創出し、資産デフレを克服するための条件整備 | 9 0 |
| 41 | 民活と各省連携による地籍整備の推進 | 9 2 |
| 42 | 地価公示制度・不動産鑑定評価制度の充実 | 9 4 |
| 政策目標27．IT革命の推進 | | |
| 43 | 自動車保有関係手続に係るワンストップサービス制度の構築 | 9 6 |
| 44 | 電子国土W e bシステムの構築 | 9 8 |
| その他 | | |
| 45 | 道路関係四公団民営化法案の制定 | 1 0 0 |

事前評価票（様式）

| | | | |
|------------|--|----------------|------------------------|
| 施策等名 | | 担当課 (担当課長名) | ・・・局・・・課 (・・・課長・・・) |
| 施策等の概要 | 導入する施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 法令関係の場合は、法令名、予算関係の場合は予算額、税制関係の場合は減収見込額を明記。 | | |
| 施策等の目的 | 導入する施策等の目的を簡潔、明確に記述する。 | | |
| 関連する政策目標 | どの政策目標（アウトカム目標）に関連するか | | |
| 関連する業績指標 | どの業績指標に関連するか | | |
| 指標の目標値等 | 上記指標に係る目標値 | | |
| 施策等の必要性 | 目標と現状のギャップについて分析 その原因について分析 現状を改善するための課題を特定 導入する施策の具体的内容について説明 | | |
| 社会的ニーズ | 導入する施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明 | | |
| 行政の関与 | 行政の関与の必要性、官民の役割分担 | | |
| 国の関与 | 国の関与の必要性、国と地方の役割分担 | | |
| 施策等の効率性 | 施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について説明する。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。 | | |
| 施策等の有効性 | 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を説明する。目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにする。（可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。） | | |
| その他特記すべき事項 | 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの 等 | | |

| <p>施策等名</p> | <p>住宅ローン減税の延長</p> | <p>担当課</p> | <p>住宅局住宅政策課 (課長 上田 健) 住宅局住宅総合整備課 (課長 佐々木 基)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|------------|---|-----|-------|-----------------|---------------------------------------|-----------------|---|----------------|------------------------------------|-------|--------|----|-----|--|-------|-------|--------|----|------|-----|-------|------|-------|-------|--------|----|------|-----|-------|------|-------|-------|--------|----|------|-----|-------|------|-------|-------|--------|----|------|-----|-------|------|-------|
| <p>施策等の概要</p> | <p>従来の住宅ローン減税についてその適用期限を1年間延長する。 平成17年度以降については平成20年までの間に、税額控除期間10年間は維持しつつ、中堅層に見合ったローン水準をカバーする制度への重点化を進める。</p> <p>〔住宅ローン減税制度(平成16年から平成20年まで)〕</p> <table border="1" data-bbox="405 573 1430 1066"> <thead> <tr> <th>入居年</th> <th>控除対象限度額</th> <th>控除率</th> <th colspan="2">控除期間</th> <th>最大控除額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成16年</td> <td>5,000万</td> <td>1%</td> <td colspan="2">10年</td> <td>500万円</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">平成17年</td> <td rowspan="2">4,000万</td> <td>1%</td> <td>1~8年</td> <td rowspan="2">10年</td> <td rowspan="2">360万円</td> </tr> <tr> <td>0.5%</td> <td>9~10年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">平成18年</td> <td rowspan="2">3,000万</td> <td>1%</td> <td>1~7年</td> <td rowspan="2">10年</td> <td rowspan="2">255万円</td> </tr> <tr> <td>0.5%</td> <td>8~10年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">平成19年</td> <td rowspan="2">2,500万</td> <td>1%</td> <td>1~6年</td> <td rowspan="2">10年</td> <td rowspan="2">200万円</td> </tr> <tr> <td>0.5%</td> <td>7~10年</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">平成20年</td> <td rowspan="2">2,000万</td> <td>1%</td> <td>1~6年</td> <td rowspan="2">10年</td> <td rowspan="2">160万円</td> </tr> <tr> <td>0.5%</td> <td>7~10年</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">対象ローン金額に上限なし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所得要件 3000万円以下 ・床面積 50㎡以上 | | | | | 入居年 | 控除対象限度額 | 控除率 | 控除期間 | | 最大控除額 | 平成16年 | 5,000万 | 1% | 10年 | | 500万円 | 平成17年 | 4,000万 | 1% | 1~8年 | 10年 | 360万円 | 0.5% | 9~10年 | 平成18年 | 3,000万 | 1% | 1~7年 | 10年 | 255万円 | 0.5% | 8~10年 | 平成19年 | 2,500万 | 1% | 1~6年 | 10年 | 200万円 | 0.5% | 7~10年 | 平成20年 | 2,000万 | 1% | 1~6年 | 10年 | 160万円 | 0.5% | 7~10年 |
| 入居年 | 控除対象限度額 | 控除率 | 控除期間 | | 最大控除額 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成16年 | 5,000万 | 1% | 10年 | | 500万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成17年 | 4,000万 | 1% | 1~8年 | 10年 | 360万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.5% | 9~10年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成18年 | 3,000万 | 1% | 1~7年 | 10年 | 255万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.5% | 8~10年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成19年 | 2,500万 | 1% | 1~6年 | 10年 | 200万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.5% | 7~10年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成20年 | 2,000万 | 1% | 1~6年 | 10年 | 160万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.5% | 7~10年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>長引くデフレ経済の下、雇用・所得環境は依然厳しい状況であるため、無理のない負担での住宅取得を支援するとともに、良質な住宅ストックの形成及び経済効果の大きい住宅投資の促進による景気の下支えを図る。</p> <table border="1" data-bbox="213 1272 1455 1505"> <tr> <td data-bbox="213 1272 379 1352"> <p>関連する政策目標</p> </td> <td data-bbox="379 1272 1455 1352"> <p>1) 居住水準の向上 3) 子育てしやすい社会の実現</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="213 1352 379 1429"> <p>関連する業績指標</p> </td> <td data-bbox="379 1352 1455 1429"> <p>1) 誘導居住水準達成率 5) 3人以上世帯の誘導居住水準達成率</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="213 1429 379 1505"> <p>指標の目標値等</p> </td> <td data-bbox="379 1429 1455 1505"> <p>1) 50%(H15) 5) 40%(H15)</p> </td> </tr> </table> | | | | | <p>関連する政策目標</p> | <p>1) 居住水準の向上 3) 子育てしやすい社会の実現</p> | <p>関連する業績指標</p> | <p>1) 誘導居住水準達成率 5) 3人以上世帯の誘導居住水準達成率</p> | <p>指標の目標値等</p> | <p>1) 50%(H15) 5) 40%(H15)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>1) 居住水準の向上 3) 子育てしやすい社会の実現</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>関連する業績指標</p> | <p>1) 誘導居住水準達成率 5) 3人以上世帯の誘導居住水準達成率</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>1) 50%(H15) 5) 40%(H15)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>住宅政策を進めるにあたっては、多様な選択肢の中から、ライフステージに応じた住まい方を選択し、実現することが必要であるが、我が国の誘導居住水準達成率は46.5%と、目標の50%に届かない状況である(平成10年度住宅・土地統計調査)。特に、30代等の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いる。(=目標と現実のGAP)</p> <p>持家の取得は居住水準の改善に大きな役割を果たしているところであるが、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、住宅取得に係る借入がしにくい状況となっている。</p> <p style="text-align: center;">平均年収の推移(全国)</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>714万円(平成9年)</td> <td>661万円(平成13年)</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">(=原因分析)</p> <p>また、住宅ローンの返済時期は教育費等家計支出が増加する時期と一致するた</p> | | | | | 714万円(平成9年) | 661万円(平成13年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 714万円(平成9年) | 661万円(平成13年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>め、住宅取得による負担を軽減し、住宅取得を支援する必要がある。 消費支出に占める教育費の割合 4.8% (35～39歳) 9.7% (45～49歳) (=課題の特定)</p> <p>具体的には、住宅ローンを有している者に対して、ローン残高の1%を所得税額から控除する現行の住宅ローン減税制度の適用期限を1年間延長し、平成17年度以降については平成20年までの間に、税額控除期間10年間は維持しつつ、中堅層に見合ったローン水準をカバーする制度への重点化を進める。 (=施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | 住宅投資は大きな経済波及効果をもたらす。 国民のマイホーム取得希望は根強いいため、それを支援する本施策に対する社会的ニーズは高い。 |
| 行政の関与 | 雇用・所得環境が悪化するなか、住宅取得を促進するためには、政府の支援が必要。 |
| 国の関与 | 住宅取得支援は、地域に限定されるものではなく、国が関与する必要がある。 |
| 施策等の効率性 | <p>本施策により、持家取得を支援し、もって居住水準の向上が見込まれる。住宅投資による経済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言える。</p> <p>住宅建設による経済波及効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>さらに、今後第2次ベビーブーマー世代が持家を取得する年齢層(35～39歳)となるため、持家取得支援の対象が多く、施策効果が高いと言える。</p> |
| 施策等の有効性 | 住宅ローン減税制度により、平成14年の持家着工ベースで、9.9万戸の着工効果があったと推測される。(経済効果 4.6兆円) 住宅取得を支援する本制度により、持家取得を通じて居住水準の向上が図られる。 |
| その他特記すべき事項 | <p>平成14年度の政策チェックアップ(業績測定)</p> <p>政策目標1「居住水準の向上」 (1)良好な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する</p> <p>政策目標3「子育てしやすい社会の実現」 (1)良質なファミリー向け住宅の供給を促進する</p> <p>の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 (参考)</p> <p>上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <p><政策目標1の(1)関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。 <p><政策目標3の(1)関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。 |

事前評価票【No. 2】

| | | | |
|----------|---|-----|-------------------------|
| 施策等名 | NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備 | 担当課 | 自動車交通局旅客課 (旅客課長 田端浩) |
| 施策等の概要 | <p>安全で安心して利用できる社会福祉法人、NPO等によるボランティア輸送を実現するため、地域の関係者による協議結果を踏まえて組織的に運転者等の人材育成に取り組むNPO等のうち、輸送安全面で特に先進的な取り組みを行うものに対して所要の支援を行う。</p> <p>【平成16年度予算額：27,040(千円)】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者等のSTS(スペシャル・トランスポート・サービス)による移動手段の確保において、社会福祉法人、NPO等が実施するボランティア輸送に係る安全性の向上を推進し、安全で安心して利用できるボランティア輸送の実現を図る。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 2) バリアフリー社会の実現 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>単独では公共交通機関を利用することが困難な重度の移動制約者等の移動手段を確保する観点から、いわゆるSTSを充実するため、NPO等が実施するボランティア輸送については、構造改革特別区域における措置の実施結果を踏まえて当該制度の全国実施を図ることとしているが、14年度に国土交通省が移送サービスを行っているNPO等ボランティア団体を対象に行ったアンケートによると、運転者に対し輸送の安全に関する何らかの講習を受講させている団体は1割に満たない状況となっており、NPO等は、輸送安全に関係して組織的な運転者等の人材育成の体制が必ずしも十分に整っていない状況にある。(=現状と目標のGAP)</p> <p>(これは、NPO等ボランティア団体の多くがその組織的基盤が脆弱であり、組織的に運転者等の人材育成のノウハウを十分に有していないことによるものであると考えられる。(=原因特定))</p> <p>組織的な運転者等の人材育成のあり方については、国において一定の目安を示しつつ、地域の関係者による運営協議の場において改善に向けた具体的な取り組みが決定される仕組みとなっており、運転者の技能や資質の向上に資する人材育成を試みるなどの先進的な取り組みを行うNPO等を国として積極的に支援し、わが国のボランティア輸送に係る輸送安全の向上に向けた自主的な取り組みを推進していく上での呼び水としていく必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、道路運送法に基づく有償運送許可を受けた社会福祉法人、NPO等であって、地域の関係者による協議結果を踏まえて組織的に運転者等の人材育成に取り組むものの中から、輸送安全面で特に先進的な取り組みを行うものに対して所要の支援を行う。(=具体的施策)</p> | | |
| 社会的二一ズ | <p>単独では公共交通機関を利用することが困難な重度の移動制約者等の移動手段を確保し、交通バリアフリーを促進する観点から、いわゆるSTSを充実していくことが求められており、その一環として社会福祉法人、NPO等が実施するボランティア輸送についても、安全で安心して利用できるものとしていくことが社会的に求められている。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>組織的な運転者等の人材育成のあり方については、国において一定の目安を示しつつ、行政機関を含めた地域の関係者による運営協議の場において改善に向けた具体的な取り組みが決定される仕組みとなっており、ボランティア輸送に係る輸送安全の向上に向けた先進的な取り組みに対して、公的に支援していくことが必要である。</p> | | |
| 国の関与 | <p>組織的な運転者等の人材育成のあり方のうち輸送安全に係るものについては、国が全国的な見地から一定の水準を確保し、又は誘導していくことが必要である。</p> | | |

| | |
|-------------------|--|
| <p>施策等の効率性</p> | <p>NPO等が組織的に運転者等の人材育成を行うにあたっては、自動車安全運転センター、自動車事故対策センター等が実施する安全運転研修、適性診断等を活用することを検討しているが、これらのセンター等は全国的に組織されており、全国のNPO等が少ない費用で利用することが可能であることから、これらのセンター等を活用して国が全国的な見地での方向性を示すことで、施策の効率的な導入・促進が図られる。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>支援策の導入により、輸送サービスを行っているNPO等に対して、組織的な運転者等の人材育成において輸送安全に係る先進的な取組みが促進される。 さらに、モデルシステムとして一般に適用可能なものについては、今後5～10年程度で標準モデル化を検討し、輸送サービスを行っている全てのNPO等ボランティア団体について組織的な運転者等の人材育成体制の整備を促進することにより運転者等の安全能力の底上げが図られることから、NPO等の輸送サービスの安全性の向上に資することとなる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>高齢者、身体障害者等を個別に又はこれに近い形で輸送するサービスの充実を図るため、いわゆるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の導入及びタクシーの活用に努めること。〔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案に対する衆議院附帯決議、平成12年4月18日、参議院運輸委員会も同旨〕 また、単独では公共交通機関を利用できないような障害者等の輸送といった、公共交通機関による輸送サービスが十分に提供されないおそれのある分野での移動の確保については、利用者のニーズや地域の実情等を踏まえ、STS（スペシャル・トランスポート・サービス）の活用を含め適切な対応を図る。 (障害者基本計画、平成14年12月24日)</p> |

事前評価票【No. 3】

| | | | |
|--------------|---|-----|---------------------------|
| 施策等名 | 離島航路補助金における バリアフリー化建造費補助の創設 | 担当課 | 海事局国内旅客課 (国内旅客課長 丹上 健) |
| 施策等の概要 | 離島補助航路に就航する船舶を代替建造及び改造工事する場合、船舶建造費及び改造費のうちバリアフリー化にかかる工事費の50%を補助する。 【平成16年度予算額：76百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 離島航路は、離島住民の生活の足であり、船舶による輸送は欠かすことができない生活航路である。離島では、都市に比べ高齢化率が高く、高齢者、身体障害者等の移動の利便性及び安全性を図る。 | | |
| 関連する 政策目標 | 2) バリアフリー社会の実現 | | |
| 関連する 業績指標 | 4) バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合 | | |
| 指標の 目標値等 | 平成22年までに一般旅客定期航路事業に就航している船舶の総隻数のうち約50%を移動円滑化された船舶とすること。 | | |
| 施策等の必要性 | <p>離島航路については、過疎化が進んでいることに加え離島住民の高年齢層の比率が高くなっており、就航船舶のバリアフリー化が強く求められている。また、5トン以上の旅客船については、平成14年5月から交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準が適用されており、バリアフリー化が義務づけられている。しかし、平成14年度のバリアフリー化船の実績値は全体でも2%にとどまっている。(=目標と現実のGAP)</p> <p>離島航路事業者は、経営基盤が脆弱なため代替建造を行うにしても資金繰りが困難な状況にあるうえ、さらに、バリアフリー化に要する費用をも負担することとなったことが離島航路におけるバリアフリー化が進まない原因として考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、バリアフリー化を促進する上で補助金を交付することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、離島補助航路に就航する船舶を代替建造及び改造工事する場合、船舶建造費及び改造費のうちバリアフリー化にかかる工事費の50%を補助することとする。(=具体的施策)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 航路補助の対象となる航路は、離島住民にとって唯一の生活の足であり、離島住民の高齢化も進んでいることから、補助金を交付して当該航路を運航する船舶のバリアフリー化を図ることは離島住民の福祉の向上に資するものであり、社会的ニーズが高い。 | | |
| 行政の関与 | <p>離島航路を含む一般旅客定期航路における船舶のバリアフリー化については、必要な資金の確保について交通バリアフリー法上国の責務として「第20条 国は移動円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない」が規定されており、経営困難な離島航路については、特に政府の関与が必要である。</p> <p>また、平成15年4月に改正された離島振興法では、交通の確保に関する国及び地方の配慮規定「第12条 国及び地方公共団体は、離島振興対策実施地域における島民の生活の利便性の向上、産業の振興等を図るため、海上、航空及び陸上の交通の総合的かつ安定的な確保及びその充実に特別の配慮をするものとする。」が設けられており、改正離島振興法で規定されている国が定める基本方針には「離島航路に就航する船舶の、高齢者・身体障害者に配慮したバリアフリー施設の充実に資することが重要」とされている。</p> | | |
| 国の関与 | 国は地方公共団体の推薦を受けた上で、離島航路事業者に対し補助することと | | |

| | |
|------------|---|
| | している。 |
| 施策等の効率性 | 15年度までの離島航路船舶近代化建造費補助金は、離島航路に就航する船舶の近代化(大型化、高速化、フェリー化の何れかに該当)にあたり建造費の一部を補助する制度であったが、本土と比べ離島では高齢化層の比率が高く、船舶のバリアフリー化に取り組むことが喫緊の課題となっていることから、補助要件をバリアフリー化に特化し、効率化を図った。 |
| 施策等の有効性 | 離島では、高齢者比率が高くバリアフリー化が強く求められているが、経営基盤が脆弱である離島航路事業者においては、旅客船のバリアフリー化に伴う費用増加の資金を調達することが困難となる。このため、本補助金により、就航船舶のバリアフリー化に係る費用について、国が地方公共団体の推薦を受けた上で、離島航路事業者に対し補助することにより、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を促進する。 |
| その他特記すべき事項 | 平成14年度に係る政策チェックアップ(業績測定) 政策目標2「バリアフリー社会の実現」 (3)移動空間をバリアフリー化する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 (参考)上記評価における「今後の取組の方向性」(抜粋) ・上記で分析したように、今後は補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。 ・さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。 |

事前評価票【No.4】

| | | | |
|-----------------|--|------------------------|---|
| <p>施策等名</p> | <p>全国都市再生の支援のための基本的枠組の構築</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>都市・地域整備局 まちづくり推進課 (まちづくり推進課長 石井 喜三郎)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>構造改革特区、観光立国、地域再生等と連携しつつ、全国都市再生のさらなる推進を図るため、平成15年11月の都市再生本部会合において全国都市再生の新たな支援のための基本的枠組を構築することとされたことを受けて、以下の措置を講ずる。</p> <p>(1) 都市再生特別措置法の一部改正 市町村が都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画である都市再生整備計画を作成するとともに、これに基づく事業等の促進を図るため、地方の自主性や裁量性を高めた「まちづくり交付金」の創設、都市計画決定権限等の市町村への移譲等を行う。</p> <p>(2) まちづくり交付金の創設 都市再生整備計画に基づく事業等について、市町村が計画の目標をあらかじめ明確にした上で、交付期間終了時に目標の達成状況等に関する事後評価を行う交付金制度を創設する。</p> <p>【予算額：まちづくり交付金 1,330 億円(国費)】</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国都市再生を効率的に推進することにより、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ことを目的とする。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>4) 住環境、都市生活の質の向上</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>稚内から石垣まで全国の都市を対象として、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都市再生の取組を推進することを目的とする。</p> <p>しかしながら、地方都市をはじめとする各都市については、防災上危険な密集市街地の存在、市街地の中心部の再生、鉄道による市街地分断の解消など、共通する横断的な、かつ、構造的な課題を抱えている。</p> <p>(= 目標と現状のGAP)</p> <p>その原因として、近年における急速な少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないことがあげられる。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>このため、「稚内から石垣まで」を合言葉に国を挙げて取り組んでいる「全国都市再生」を一層推進するため、民間活力が十分でない都市を含む全国の都市において、地域の実情に応じた都市の再生を効果的に進めていく必要がある。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>よって、地域の実情を熟知した市町村のまちづくりに関する権限の拡充と併せて市町村の自主性・裁量性の高い財政支援制度を創設する等の全国都市再生のための基本的枠組を構築することが妥当。</p> <p>具体的には、市町村は地域の特性を踏まえ、まちづくりの目標と目標を実現するために実施する各種事業等を記載した都市再生整備計画を作成し、国は目標達成に相応しいか計画自体を評価し、計画に基づき実施される事業等の費用に充当するための交付金を交付。交付期間終了時、市町村に目標の達成状況等</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>に関する事後評価を求めることとし、その結果等について公表（交付期間は概ね3年から5年）。交付金は市町村の提案事業等も支援対象とするとともに、支援対象の選択を自由とした、地方の自主・裁量性の極めて高い制度である。交付金の創設とあわせてまちづくりに関する権限を地域の実情を熟知した市町村へできる限り一体化する等、全国都市再生の基本的な支援の枠組を構築する。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p> |
| 社会的二一ズ | <p>全国の市町村において、全国都市再生のための地域の特性を活かしたきめの細かい支援を可能とする施策が求められている。</p> |
| 行政の関与 | <p>全国都市再生は、民間やNPOのみで実現することは困難であるため、公的支援を行う必要がある。</p> |
| 国の関与 | <p>全国都市再生は、都市再生本部において国家的な課題として重視されているため、国が支援する必要がある。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>地域の個性や自由な発想を活かした都市再生整備計画に基づき、地域が柔軟に事業等を展開することが可能であるため、公共施設や公益施設の機動的な整備等が可能となり、その結果まちづくりの目標達成に資することとなる。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>まちづくり交付金は、市町村が地域の特性を活かしてまちづくりの目標を達成するための計画を作成し、国は目標達成にふさわしい計画である場合、計画に位置付けられた事業等に対し期間を限って総合的に交付する制度であるため、まちづくりに関する権限を地域の実情を熟知した市町村へ一体化すること等とあわせて全国都市再生の達成に対して有効である。</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」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。</p> <p>平成15年11月28日の都市再生本部会合において全国都市再生の支援のための基本的枠組を構築することとされた。</p> <p>平成16年4月16日に閣議決定された、都市再生基本方針の一部変更において、都市再生整備計画の作成に関する基本事項が位置付けられた。</p> |

事前評価票【No.5】

| | | | |
|-----------------|---|------------------------|--|
| <p>施策等名</p> | <p>景観に関する基本的な法制の整備</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>都市・地域整備局 都市計画課 (都市計画課長 山崎 篤男)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>都市、農山漁村等における良好な景観の形成を図るための、我が国で初めての景観に関する総合的な法律である「景観法」を制定する。 景観法の内容は以下のとおり。 良好な景観の形成に関する国としての基本理念を定めるとともに、国・地方公共団体・事業者及び住民の責務を明確化。 景観行政団体による景観計画の策定とその区域の指定、景観農業振興地域整備計画、自然公園法の特例、景観地区の決定、景観協定、及び景観重要建造物等に関する規定を措置。 景観重要公共施設や電線共同溝法の特例を措置。 景観整備機構による支援や景観重要建造物等についての建築基準法の規制緩和などを措置。 また、景観に関する基本的な法制の整備に併せ、以下の措置を講じる。 景観計画区域内における良好な景観の形成に資する建造物等に係る税制上の特例措置を講じる。 良好な景観を創造する公共事業及び調査について、年度途中の追加的需要に対応して積極的に支援・推進するための予算制度を創設する。 【平成16年度予算額：景観形成事業推進費 200 億円（国費）】 さらに、これらの施策と連携して、緑に関する法制の抜本的な見直しと屋外広告物に関する制度の充実を図ることで、美しい景観と豊かな緑を総合的に実現する。</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>都市、農山漁村等における良好な景観の形成を促進し、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図る。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>4) 住環境、都市生活の質の向上 5) アメニティ豊かな生活環境の形成</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>近年、個性のある美しい街並みや景観の形成が求められるようになってきているが、我が国の景観の現状は、街並みが不揃いで、全体として統一感がないこと、都市部をはじめ、電線がはりめぐらされていること、違法広告物が氾濫していることなど、多くの問題を抱えている。 (= 目標と現状の GAP) この原因としては、急速な都市化の中で、まず都市基盤を整備することに重点が置かれ、経済性や効率性、機能性を重視した結果、美しさへの配慮を欠いていたこと等が挙げられる。 (= 原因分析) このような状況を踏まえ、各地で景観条例の制定が進められているが、現行のほとんどの景観条例は届出勧告制による手法であることから、周辺の街並みから著しく不調和なデザインであっても、強制力をもって規制できないという限界がある。また、良好な景観の形成上重要な建造物や樹木を本来の目的に従って利用しつつも保全する手法が不備である。 このような景観をめぐる状況を考えると、良好な景観の形成を国の重要政策課題として位置付け、地方公共団体の取組に法的根拠を与えることが必要である。 (= 課題の特定)</p> | | |

| | |
|---------|---|
| | <p>具体的には、景観に関する基本的な法制の整備により、景観に関する基本理念や国・地方公共団体・事業者・住民の責務を明確化するとともに、景観計画の策定、景観計画区域、景観地区等における良好な景観の形成のための規制、景観重要建造物等の保全、景観整備機構による支援等を行う仕組みを創設し、併せて、良好な景観の形成に資する建築物等に係る税制上の特例並びに良好な景観を創造する公共事業及び調査を支援・推進するための予算措置を講ずるものである。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>経済社会の成熟化に伴う国民の価値観の変化等により、個性ある美しい街並みや景観の形成が求められるようになっており、各地で景観条例の制定（４５０市町村、４９４条例／２７都道府県、３０条例）や景観に配慮した都市整備が進められている。また、各地の地方公共団体からは、景観に関する基本的な法制を整備し、条例だけではできない強制力を含めた法的な仕組みを創設することを要望されている（「全国景観会議」「都市景観形成推進協議会」等）。</p> <p>また、このような価値観の転換点を迎え、国としても、良好な景観の形成を国政上の重要課題として位置付け、総合的な景観施策を強力に進めることとしている（「美しい国づくり政策大綱」等）。</p> <p>なお、観光立国を実現するという観点からも、地域の個性を磨き発揮する「一地域一観光」を推進するための手法として、良好な景観の形成に向けた取組を進めることとしており、「観光立国行動計画」に、景観に関する基本法制の整備を掲げているところ。</p> |
| 行政の関与 | <p>良好な景観は、国民共通の資産であり、地域の自然、歴史、文化等と人々の生活、経済活動等との調和により形成されるものであるため、適正な制限の下にこれらが調和した土地利用がなされること等を通じて、その整備及び保全が図られなければならない。したがって、民意を反映させるための手続を踏んだ上で、行政が必要な制限を定め、建築活動等の行為をコントロールしていく必要がある。</p> <p>また、良好な景観は、観光や地域間の交流の促進に大きな役割を担うものであることから、地域の活性化に資するよう、地方公共団体、事業者及び住民により、その形成に向けて一体的な取組が必要である。</p> |
| 国の関与 | <p>国は、良好な景観の形成に関する基本的かつ総合的な法律及び政省令の整備を行う。</p> <p>良好な景観の形成を国政上の重要課題と位置付け、予算・税制と一体となった総合的な景観施策を強力に推進する。</p> <p>また、法の施行後においても、良好な景観の形成に関する啓発及び知識の普及等を通じて、国民の理解を深めるとともに、景観行政に関する技術的助言、専門家の育成等を行うことにより、地方公共団体の取組を支援する。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>本施策は、これまでの地方公共団体における取組を踏まえ、景観に関する基本理念や各主体の責務を明確化し、規制誘導策を中心とする景観に関する基本的な法制を整備し、国民の社会的規範として示すことにより、地域の実情に沿った良好な景観形成を図ろうとするもの。</p> <p>その際、一度破壊された景観を回復することは大きな社会的コストを伴うものであることにかんがみ、行政が民意を反映しつつ定める計画に基づき、事前明示性を確保しながら、住民や事業者による建築等の行為を、良好な景観の形成に資するものに規制・誘導することを中心とすることにより、主として民間の建築活動等の積み重ねによって、施策の目的の実現を効率的に図るものである。</p> <p>また、歴史的街並みの保存等による良好な景観整備が観光客の大幅増加など地域の活性化につながるほか、建築物の修景等による投資が誘発されるなど、経済的な効果ももたらすものと考えられる。</p> |

| | |
|-------------------|---|
| <p>施策等の有効性</p> | <p>今回の景観に関する基本的な法制の整備により、良好な景観の形成に関する基本理念や、国民や行政等の責務が明確に位置付けられる。また、地方公共団体の取組に法的な強制力を付与するとともに、良好な景観の形成に重要な公共施設の整備・管理に係る特例や電線類の地中化を促進するための措置を設けている。これらに加えて、建築基準法に基づく規制の適用除外や税制上の特例及び予算等の措置が一体的に講じられることによって、良好な景観の形成が促進される。</p> <p>上記の施策と連携して、緑や屋外広告物に関する法制度の見直し・充実が図られることにより、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現が図られる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>「観光立国行動計画」(平成15年7月観光立国関係閣僚会議) 「美しい国づくり政策大綱」(平成15年7月国土交通省) 全国景観会議(43都道府県、8政令指定都市)「要望書」(平成15年7月) 都市景観形成推進協議会(13政令指定都市)「景観形成施策の充実について提言書」(平成15年8月) 「社会資本整備審議会答申『都市再生ビジョン』」(平成15年12月) 「自民党国土交通部会街並み景観小委員会報告」(平成15年12月)</p> |

事前評価票【No.6】

| | | | |
|-----------------|--|------------------------|-------------------------------|
| <p>施策等名</p> | <p>公営住宅の家賃算定に係る利便性係数の改正</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>住宅局総務課 (総務課長 伊藤 淳)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>公営住宅の家賃は、入居者の収入及び公営住宅の立地条件、規模、建設時から経過年数等に応じて定められることとされているが、昨今の経済社会情勢等の変化に伴い、公営住宅の利便性が必ずしも家賃に適切に反映されていない場合もある。このため、公営住宅の家賃の算定に係る利便性を勘案して事業主体が定める数値について、より地域の実情を反映したものになるよう公営住宅法施行令第2条第1項第4号(利便性係数)の改正を行う。</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>公営住宅の利便性係数について、より地域の実情を反映したものとするため、事業主体(公営住宅の供給を行う地方公共団体をいう。以下同じ。)の裁量を拡大して、立地条件等による便益を適切に家賃に反映できるようにする。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>4) 住環境、都市生活の質の向上</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>公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸される住宅であり、家賃は入居者の収入及び公営住宅の立地条件、規模、建設時からの経過年数その他の事項に応じて低額所得者が負担可能な家賃に設定されるものであるが、昨今の経済社会情勢等の変化に伴い必ずしも個々の住宅が有する立地条件や設備等の便益を適切に家賃に反映していないとの指摘があり、公営住宅の入居者相互間、公営住宅の入居者と非入居者との間に生じる不公平感の一因にもなっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、利便性係数は市町村内における立地条件や設備、住環境等の国が客観的な基準で示すことが困難な利便性を家賃に反映するため、0.7～1.0の範囲内で事業主体がその裁量により定める数値としているが、以下のような問題点がある。(=原因分析)</p> <p>利便性が著しく高い商業地等に立地する公営住宅があらわれており、当該公営住宅の入居者と他の公営住宅の入居者・非入居者との間に不公平感が生じており、このような公営住宅については、その立地が有する便益を適正に家賃に反映できるようにすることが必要であること。</p> <p>立地係数(公営住宅法施行令第2条第1項第1号に掲げる市町村ごとの家賃算定のための数値をいう。以下同じ。)が異なる市町村が合併する場合に、合併により立地係数が高い方の市町村の値に統一されるため、立地係数が低い方の市町村において家賃が上昇するケースが生じるが、この家賃上昇を回避・抑制するための措置が必要であること。</p> <p>このため、地域の実情を的確に家賃に反映させるため、利便性係数の上限・下限の見直しを行うことが必要である。(=課題の特定)</p> <p>したがって、利便性が著しく高い商業地等に立地する公営住宅や合併市町村に係る公営住宅などについて、地域の実情を反映した家賃設定を可能とするため、立地係数の上限「1.6」を超えることがないように利便性係数の範囲を以下の通り見直し、事業主体の裁量の幅を拡大する。(=施策の具体的内容)</p> <p>利便性係数の範囲を 以上 以下とする。</p> <p>0.5</p> <p>次に掲げる数値のうち、いずれか小さい数値とする。</p> <p>イ 1.3</p> <p>ロ 1.6 を立地係数で除した数値</p> | | |

| | |
|------------|---|
| 社会的ニーズ | <p>経済が長期的に停滞するなか、公営住宅の新規建設が困難となる一方、公営住宅へのニーズは依然として高い水準にあり、特に利便性が高い地域に立地する公営住宅の入居者と他の公営住宅の入居者・非入居者間の不公平や、公営住宅管理の非効率性について指摘されている。</p> |
| 行政の関与 | <p>公営住宅制度は、住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸される住宅を供給するものであるため、公的関与が必要である。</p> |
| 国の関与 | <p>公営住宅制度は、憲法第 25 条を受けて「国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与する」ことを目的とするものであるため、国の関与が必要である。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>利便性係数の上限・下限を見直すことにより、市町村内における立地条件や設備、住環境等の国が客観的な基準を示すことが困難な利便性を、事業主体の裁量により公営住宅の家賃に反映することは、利便性の著しく高い公営住宅や市町村合併に伴う公営住宅等の地域の実情を反映することになる。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>事業主体の裁量範囲を拡大し、事業主体の自らの判断による、地域の実情に応じた適正な家賃設定を可能とする。</p> <p>立地条件等による便益を適切に家賃に反映させることを可能にし、公営住宅の入居者相互間、公営住宅の入居者と非入居者との間の不公平感の解消、縮小に資する。</p> <p>事業主体の自ら判断により、市町村合併に伴う家賃の上昇を回避、抑制することを可能となる。</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>「新たな住宅政策のあり方について（建議）（平成 15 年 9 月社会資本整備審議会住宅地分科会）」において、真に住宅に困窮する者への的確な対応とともに、運営の透明性・効率性を高めるため、利便性等の地域の実情等を家賃へ適切に反映すること等とされた。</p> |

事前評価票【No.7】

| | | | |
|-----------------|--|------------------------|--|
| <p>施策等名</p> | <p>効率的な緑とオープンスペースの確保施策の拡充</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>都市・地域整備局 公園緑地課 (公園緑地課長 高梨 雅明)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>用地取得の困難な都市既成市街地等において、効率的に緑とオープンスペースを確保するために 民有緑地の公開に必要な施設整備に対する補助制度の創設など、民有緑地の保全・活用に対する支援 立体的に区域を定める都市公園、借地方式の都市公園整備の推進等を可能とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律案」を国会に提出。 都市公園・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助制度「緑地環境整備総合支援事業」の創設【平成 16 年度予算額：50 億円（国費）】等の措置を講じる。</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>都市におけるヒートアイランド現象の進行等の都市環境問題が深刻化している中で、効率的な緑とオープンスペースの確保施策を充実させることによって、緑豊かで快適な都市環境の形成を図ることを目的とする。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>5) アメニティ豊かな生活環境の形成 <社会資本整備重点計画の「水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等」に対応></p> | | |
| <p>関連する業績指標</p> | <p>16) 都市域における水と緑の公的空間確保量</p> | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>13 m²/人(12 m²/人を約 1 割増) (H19)</p> | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>地球温暖化、都市におけるヒートアイランド現象の進行、人口集中に伴う過密な土地利用等、現代社会の抱える喫緊の課題に対応し、良好な都市環境の形成を図ることを目標として公園・緑地の確保を推進している。しかし都市公園整備の長期的な目標としている 1 人当たり都市公園等面積 20 m²/人に対して、平成 14 年度末現在で 8.5 m²/人に留まっていることが示すように、依然として都市における緑とオープンスペースは不足している。(= 目標と現状との GAP) その原因としては、緑化の推進を重点的に行うべき都市部ほど高い地価、密集市街地の存在等により緑とオープンスペースを確保するための用地取得が難しいため、現行の取り組みの枠内では効果的に用地を確保できないことが原因として考えられる。(= 原因分析) 用地の確保が難しい都市部において、緑とオープンスペースを効率的に確保するためには、既存の都市公園整備手法による取り組みだけでは不十分であり、用地費を縮減するためのより柔軟な用地取得施策や、限られた空間を効率的に緑地として確保するとともに、効果的にネットワーク化する施策の充実が必要である。(= 課題の特定) 現行の緑とオープンスペースの確保施策の見直しを行い、 広域的な緑の骨格軸及び緑の拠点、都市内の水と緑のネットワークの形成を支援することを目的とした都市公園・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業の創設 大規模な敷地の建築物を対象とした緑化の義務づけ、市民緑地制度の拡充と支援等、民有緑地の公開に対する補助制度の創設 借地による公園整備の推進、駐車場、店舗等他施設の一部を公園区域として定めることができるような立体公園制度の創設等の都市公園整備施策の充実 等の民間との連携による効率的な都市公園の整備・緑地の保全・都市空間の緑化施策を充実させるとともに、道路・河川事業等との行政間の連携の充実を図り、これら総合的な取り組みによって緑豊かで快適な都市空間の実現を図る。(= 施</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | 策の具体的内容) |
| 社会的ニーズ | 都市においては、人口・産業の集中等によりヒートアイランド現象の進行、良好な自然環境の喪失、居住環境の悪化等、多くの課題が同時に顕在化しており、これらの課題に対応し、緑豊かで快適な都市空間の実現を図るため、緑とオープンスペースを確保することが求められている。 |
| 行政の関与 | 大都市におけるヒートアイランド現象の進行等都市環境問題の深刻化、居住環境の悪化等への対処は国民生活を向上させるものであり、公益性が高く、行政の関与が必要である。 |
| 国の関与 | 地球温暖化等地球環境問題の深刻化、ヒートアイランド現象の進行等都市環境問題の深刻化等、現代社会の抱える喫緊の課題への対処は広域的な取り組みを必要とするものであり、地球温暖化推進大綱(平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部決定)や規制改革推進3か年計画(平成15年3月28日閣議決定)、都市再生プロジェクト等でも都市緑化等の推進、大都市圏における都市環境インフラ再生のためのまとまりのある自然環境の保全・緑の創出等が位置づけられていることから、国としての関与が必要である。 |
| 施策等の効率性 | 立体的に区域を定めることのできる都市公園制度の導入や借地方式の都市公園整備の推進、市民緑地制度の拡充等の施策を導入することによって、既成市街地等の用地確保が困難な地域において安価かつ効率的に公園・緑地を確保することが可能となる。 |
| 施策等の有効性 | 市街地の大半を占める民有地を対象とし、立体的に区域を定めることのできる都市公園制度の創設、市民緑地制度の拡充、大規模建築敷地における緑化面積の割合に対する規制の導入等の都市公園整備、緑地保全、緑化施策を充実し、官民の連携によって緑地をネットワーク化することにより、個々の取り組みでは十分な効果を発揮できないヒートアイランド現象の進行等の都市環境問題に対して効率的・総合的な取り組みが可能になる。 |
| その他特記すべき事項 | <p>社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会公園緑地小委員会報告「今後の緑とオープンスペース確保方策について(平成15年4月)」において、水と緑のネットワーク構築に対応した総合的な指標を設定し、その達成を図るべきであるとされている。</p> <p>平成14年度の政策チェックアップ(業績測定) 政策目標8「アメニティ豊かな生活環境の形成」 (3)公共空間における緑化等を推進する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化の防止、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全等我が国が抱える緊急的な課題に対応し、水と緑豊かで美しい景観を有する生活環境を形成することを目標として、公共空間の緑化を行うための以下の取り組みを総合的に推進する。 明確な事業効果が発現するような事業への重点的投資による事業効果の早期発現等、都市公園事業の重点化の推進 借地方式・立体的な土地利用による都市公園整備の推進 |

事前評価票【 8】

| | | | |
|------------|--|-----|---|
| 施策等名 | 都市再生等に資する河川敷地占用許可準則の特例措置の創設 | 担当課 | 河川局水政課 (課長 長谷川 伸一) 河川局治水課(課長柳川城二) |
| 施策等の概要 | 民間主体による占用や、オープンカフェ、売店等の営利的な施設の設置など、現行の河川敷地占用許可準則(以下「準則」という。)においては認められていない河川敷地の利用について、都市再生、地域活性化等を促進する観点から、より地域の要望に応じた自由な利用が可能となるよう準則の特例措置を創設する。 | | |
| 施策等の目的 | 都市再生、地域活性化等に資するよう河川敷地利用の高度化を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 5) アメニティ豊かな生活環境の形成 <社会資本整備重点計画の「水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等」に対応> | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>近年、都市再生や構造改革特区における地方公共団体の要請等にもあるとおり、ライトアップ施設等の修景施設や、オープンカフェ等の集客施設の設置など、水辺空間を活かした賑わいの創出や魅力あるまちづくりを目的とした河川敷地利用に対する要請が強くなってきており、これらの要請への対応が強求められているところであるが、現行においては、占用許可ができないものもあり、対応することが困難な状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>これは、河川敷地の占用許可に当たっての審査基準を定めている現行の準則においては、ライトアップ施設やオープンカフェ等の設置、また原則として民間主体による占用を認めていないことが原因である。(=原因分析)</p> <p>このため、都市再生等に資すると認められる施設の設置等が可能となることにより、より地域の要望に応じた自由な河川敷地利用が可能となるよう新たな占用許可基準を策定することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、現行の準則では認められていない占用主体や占用施設等について、都市再生、地域活性化等を促進する観点から、その設置が可能となるよう準則の特例措置を創設する。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 広島市や大阪市における「水の都」構想(太田川沿川や道頓堀川において、オープンカフェやイベント実施に係る集客施設等を設置し、賑わいのある水辺空間の創出等を図る)を始め、都市再生等の観点からの河川敷地利用に対する社会的ニーズは高い。 | | |
| 行政の関与 | 河川管理者である行政が主体的に対策を講じることが不可欠である。 | | |
| 国の関与 | 河川敷地の占用許可に当たっての審査基準である現行準則の特例措置を創設し、河川敷地利用の高度化を図れるように占用許可制度の充実に努めるのは、国として果たすべき責務である。 | | |
| 施策等の効率性 | 本施策の実施により、従来では、原則的に認められていなかった占用主体・施設等による占用が可能となることから、水辺と一体となった施設整備等による水辺と周辺施設等の調和を効率的に図ることが可能となる。 | | |
| 施策等の有効性 | 本施策を実施することにより、より地域の要望に応じた自由な河川利用が可能となり、水辺空間を活かした賑わいの創出や魅力あるまちづくりが可能となる。 | | |
| その他特記すべき事項 | <p>都市再生プロジェクト(都市再生本部決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「水都大阪の再生」(大都市圏における都市環境インフラの再生) ・「水の都の再生～広島～」(地方中核都市における先進的で個性ある都市づくり) <p>都市再生緊急整備地域(政令指定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪駅周辺・中の島・御堂筋周辺地域 <p>地域再生推進のためのプログラム(地域再生本部決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「河川占用許可の弾力化」 | | |

事前評価票【No.9】

| | | | |
|-----------------|---|------------|---|
| <p>施策等名</p> | <p>景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充</p> | <p>担当課</p> | <p>河川局砂防部保全課海岸室 (海岸室長 細見寛) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村重昭)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>いきいき・海の子・浜づくりについて、文部科学省の野外教育・社会教育・生涯教育スポーツ活動等の施策と連携し、青少年を中心とする自然・社会教育活動の場(野外活動・体験学習等)、マリンスポーツの場としての利用しやすい海岸づくりを行ってきたことに加えて、大規模地震による災害への対応や都市と農山漁村の共生対流及び観光振興の要望の増大に伴う対応策として、景観や利用、生物の生息・生育環境に配慮した施設の改良ができるよう、事業内容の拡充を行う。</p> <p>【予算額：海岸事業費56,407百万円(国費)の内数】</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>本施策は、青少年が安全に野外教育・社会教育、生涯教育スポーツ活動等を実現できる海岸の形成を図ることを目的とする。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>5) アメニティ豊かな生活環境の形成</p> | | |
| <p>関連する業績指標</p> | <p>15) 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長</p> | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>15) 6,800km(平成19年度)</p> | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>平成11年の海岸法改正により、法の目的として、従来の「防護」に「海岸環境の保全」及び「適正な利用」が加えられる等、日常的に海岸を訪れ、憩い、楽しむ海岸の形成を目標とした海岸整備を行っているところである。また、近年の観光ニーズが体験型や滞在型に多様化するとともに、自然体験を通じた環境教育の充実が必要となっている。しかしながら現状では、海岸の防護のみを目的とした施設整備により海岸の景観を損ねる離岸堤やアクセスを妨げる直立堤防が設置されている地域が見られている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>現行の制度では、防護上の機能を向上させる施設整備は可能であるが、景観や利用を目的とした施設の改良等を行なうことができないことが原因と考えられる。(=原因分析)</p> <p>景観や利用を目的とした海岸の整備ができるよう制度を充実させる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充を行い、安全に野外活動や体験学習等を行なえるよう安全情報伝達施設の整備や文化資源・交流施設の防護を目的とした施設の整備、景観や利用、生物の生息・生育環境に配慮した施設の改良を推進する。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| <p>社会的ニーズ</p> | <p>海岸の持つ良好な自然環境を活用し、体験型観光や野外学習、各種スポーツ活動といった多様な利用に対する社会的なニーズは高い。自然豊かな海岸環境</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | を創出することにより、地域の活性化に資することが期待される。 |
| 行政の関与 | 海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。 |
| 国の関与 | 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促進に努めるよう制度を充実する必要がある。 |
| 施策等の効率性 | 本施策の実施により、自然豊かな海岸環境を充実し、その良好な環境の中で、自然体験や野外活動、スポーツ学習といった多様な利用が可能となり、この活動を通じた地域の活性化を図ることができる。 |
| 施策等の有効性 | 自然体験や野外活動、スポーツ学習等を推進するためには、良好な海岸環境を創造していく必要がある。本施策は、海辺に親しむことのできる海岸の延長を平成 19 年度までに 6,800km とする目標の達成に資するものである。 |
| その他特記すべき事項 | 平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 8 アメニティ豊かな生活環境の形成 （1）海岸における親水空間等を形成する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性に配慮した海岸整備の充実に努める。 |

事前評価票【No.10】

| | | | |
|----------|---|----------------|--|
| 施策等名 | 都市型水害対策に資する下水道整備の推進 | 担当課 (担当課長名) | 都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (下水道事業課長 江藤 隆) |
| 施策等の概要 | <p>頻発する都市型水害への対応等重点的に浸水対策を推進するため、浸水被害緊急改善下水道事業の創設を図る。</p> <p>【平成16年度予算額:下水道事業費及び都市水環境整備事業費 8,749億円(国費)の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>近年頻発している都市型水害では、被害が当該地域のみにとどまらず、社会経済活動に多大な影響を与える事態が見受けられるため、都市活動に重大な影響を及ぼす地域の浸水安全度の向上を図る。</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>7) 水害等による被害の軽減 <社会資本整備重点計画の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応></p> | | |
| 関連する業績指標 | <p>23) 下水道による都市浸水対策達成率</p> | | |
| 指標の目標値等 | <p>54% (平成19年度)</p> | | |
| 施策等の必要性 | <p>浸水被害から国民の生命、身体又は財産を保護するために、都市活動に重大な影響を及ぼす地域の浸水安全度を向上させることが緊急の課題である。しかし、近年頻発している都市型水害では、被害が当該地域のみにとどまらず、社会経済活動に多大な影響が及ぶなど、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。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>都市化の進展に伴い、雨水の浸透量が減少し、短時間に多量の雨が流出すること、および、局所的な集中豪雨の発生により、都市における浸水への危険度が増大している。(=原因分析)</p> <p>都市型水害の解消を図るには、より効率的で効果的な雨水対策を実施するための支援が必要。(=課題の特定)</p> <p>このような現状を踏まえ、また、平成15年に制定された「特定都市河川浸水被害対策法」の円滑な実施を図るため、以下の施策を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下空間利用が高度に発達しており当該空間の浸水のおそれのある地区、都市機能集積地区、床上浸水被害未解消地区、特定都市河川流域の都市浸水想定区域、河川に排水するためのポンプの運転調整を実施する地区について、再度災害防止等の観点から、浸水被害の軽減及び解消を図るため、期限を定めた上で、一定規模以上の雨水貯留・排水施設のほか、ローカルルール導入の一環として雨水浸透施設を補助対象とするとともに、床上浸水被害を被った地区については、迅速に対策を講ずるため、被災年度から予算措置する「浸水被害緊急改善下水道事業」を創設。(=施策の具体的内容) | | |
| 社会的ニーズ | <p>平成15年7月の福岡県飯塚市における浸水被害等、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。浸水対策には、内水と外水の対策を一体的に進める必要があり、下水道事業と河川事業の連携による事業の実施が求められている。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>都市の浸水に対する安全確保は都市活動を支える基盤であり公的関与が不可欠。</p> | | |
| 国の関与 | <p>都市の安全を確保するための下水道整備は、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。</p> | | |
| 施策等の効率性 | <p>下水道事業と河川事業が連携して事業を推進することにより、事業調整による効率的な施設整備が図られる。</p> <p>浸水被害緊急改善下水道事業の対象施設に浸透施設を位置づけることで、地域の実情に応じた施設整備が図られる(ローカルルールの導入)</p> | | |

| | |
|------------|--|
| 施策等の有効性 | 地下空間利用が高度に発達しており当該空間の浸水のおそれのある地区、都市機能集積地区、床上浸水被害未解消地区、特定都市河川流域の都市浸水想定区域、河川に排水するためのポンプの運転調整を実施する地区について、再度災害防止等の観点から、浸水被害の軽減及び解消が図られるとともに、床上浸水被害を被った地区については、迅速に対策を講じることが可能となる。 |
| その他特記すべき事項 | 特定都市河川浸水被害対策法関連（H16年度施行） |

事前評価票【No.11】

| | | | |
|-----------------|--|------------|---|
| <p>施策等名</p> | <p>特定都市河川流域における浸水被害対策の総合的な推進に係る税制の改正及び融資制度の改正</p> | <p>担当課</p> | <p>河川局水政課 (課長 長谷川伸一) 治水課 (課長 柳川城二) 河川環境課 (課長 坪香伸) 都市・地域整備局下水道部 (流域管理官 藤木修)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>「特定都市河川浸水被害対策法(平成15年法律第77号)」に規定する特定都市河川流域内を対象として、雨水貯留浸透施設等の設置の促進に関して、雨水貯留・利用浸透施設にかかる所得税・法人税の割増償却制度(5年間、1割増)について、貯水容量による制限を200m³以上から100m³以上に緩和する。あわせて、雨水貯留浸透施設のうち義務化にかかる施設については日本政策投資銀行の低利融資の対象とする。</p> <p>また、雨水貯留浸透施設に係る固定資産税・都市計画税のうち、義務化された施設については償却資産の課税標準を1/2とするともに、土地については適正に評価するよう通知する。</p> <p>【減収見込額】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所得税・法人税 1百万円 ・固定資産税・都市計画税 2百万円 | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>新法に基づき指定する特定都市河川流域においては、割増償却制度を拡充することにより、住民や事業者等の民間主体による特定都市河川流域内での雨水貯留浸透施設等の設置の促進を図る。</p> <p>また、義務化された施設については政策投資銀行の融資対象とすることにより、施設の適切な設置を図る。</p> <p>なお、特定都市河川流域において民間主体により設置された雨水貯留浸透施設は、流域の浸水被害防止のために設置された公益的機能を有する施設であることから、償却資産について当該固定資産が供されている用途に鑑み固定資産税及び都市計画税の非課税等の負担軽減措置を講ずる。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>7)水害等による被害の軽減 <社会資本整備重点計画の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応></p> | | |
| <p>関連する業績指標</p> | <p>21)「床上浸水を緊急に解消すべき戸数」 23)「下水道による都市浸水対策達成率」</p> | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>21)約6万戸(平成19年度) 23)54%(平成19年度)</p> | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>近年、東海水害(H12)、福岡水害(H11, H15)に見られるように都市部における都市型の浸水被害が頻発しており、これを防止するため「特定都市河川浸水被害対策法」が成立したところ。</p> <p>しかしながら、一定規模未満の開発や宅地等における開発については、雨水の流出抑制に対して法令上努力義務にとどまっており、また、既存の防災調整池について、埋立等の事例が発生している。(=目標と現状のGAP)</p> <p>これは、民間事業者等による義務付け以外の雨水貯留浸透施設や既存の防災調整池について、流域の浸水被害防止に供するなど公共の用として一定の役割を</p> | | |

| | |
|---------------|--|
| | <p>担わせていることに反して十分なインセンティブがないことによる。</p> <p>これには以下のことが要因と考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の雨水貯留・利用浸透施設にかかる割増償却制度（法人税・所得税）は適用にあたっての規模要件があること ・ 雨水貯留浸透施設の設置に関する民間事業者等に対する低利融資制度がないこと ・ 雨水貯留浸透施設に対して、その設置目的が公的機関からの要請により設置されたものであるにもかかわらず固定資産税等が宅地並みに課されている場合があること（＝原因分析） <p>このため、これらの要因に対して、以下の施策を行うことにより流域の浸水被害防止を一層推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定都市河川流域における雨水貯留・利用浸透施設にかかる割増償却制度（法人税・所得税）の規模要件を緩和 ・ 特定都市河川流域における雨水貯留浸透施設の設置に関して民間事業者等に対する低利融資制度を創設 ・ 特定都市河川流域において設置された雨水貯留浸透施設に対して、固定資産税及び都市計画税の特例措置を創設（＝課題の特定） <p>具体的には、以下の施策を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 雨水貯留・利用浸透施設にかかる所得税・法人税の割増償却制度（5年間、1割増）について、新法に規定する特定都市河川流域においては、貯水容量による制限を200m³以上から100m³以上に緩和する。 ・ あわせて、設置が義務づけられた雨水貯留浸透施設に関して日本政策投資銀行の低利融資の対象とする。 ・ 設置が義務づけられた特定都市河川流域に存する雨水貯留浸透施設については、固定資産税及び都市計画税に関して、償却資産の課税標準を1/2とするとともに、土地について適正に評価する。（＝施策の具体的内容） |
| <p>社会的ニーズ</p> | <p>開発の著しい都市地域において、集中豪雨等による浸水被害に対処するためには、適切な役割分担のもと、貯留浸透施設の整備推進や適切な機能維持が必要である。</p> <p>かねてより都市部の河川流域における総合的な治水対策の推進について地方公共団体より要望がある。例えば、神奈川県からは、都市河川について、総合的な治水対策の充実・強化を図るため、遊水池建設等の治水施設の整備に対する支援を積極的に図るとともに、流域における土地利用等を適切に誘導・調整できるようにするため、関係法令を体系的に整備されたいとの要望がある。（平成14年7月）</p> <p>また、新法に対する付帯決議として、「民間の防災調整池については、適切な管理がなされその効用が十分に全うされるよう積極的な助言、支援につとめること」「宅地造成等については、流域住民の安全性の確保を図るため、計画的な整備が行われるよう措置すること」とされている。（平成15年6月）</p> |

事前評価票【No.12】

| | | | |
|----------|--|-----|---|
| 施策等名 | 土砂災害の発生のおそれがある区域からの移転促進のための税制の創設 | 担当課 | 河川局砂防部砂防計画課 (課長：亀江 幸二) 住宅局建築指導課 (課長：小川 富由) |
| 施策等の概要 | 土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域等内にある建築物の移転を促進するため、区域外に新たに建築物を取得する場合の不動産取得税の特例措置を創設する。 【減収見込額】 ・不動産取得税：17百万円 | | |
| 施策等の目的 | 土砂災害特別警戒区域等内から区域外への移転を余儀なくされる者に対し、本課税特例措置により早急かつ円滑な移転の促進を図ることで、土砂災害特別警戒区域等の指定を促進することを目的とする。 | | |
| 関連する政策目標 | 7)水害等による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | 26)土砂災害から保全される戸数 | | |
| 指標の目標値等 | 26)約140万戸(平成19年度) | | |
| 施策等の必要性 | 土砂災害防止法により、土砂災害が生じた場合建築物に損壊が生じ住民等の生命・身体に著しい危害が生じるおそれがあると認められる区域を土砂災害特別警戒区域として指定すること等により、土砂災害のおそれのある区域からの住民等の移転を促してきたところである。しかし、移転に要する費用負担が多いため、既存の建築物の移転の促進が図られず、土砂災害防止対策の推進に著しい支障が生じている。(=目標と現状のGAP) この原因として、土砂災害特別警戒区域等の指定は、ほとんどの場合住民等にとって予想外の事態であるのに加え、本人に何ら責を帰すべき事情がないにもかかわらず、住宅等の新規取得を余儀なくされるが、そのための十分な支援措置が講じられていないことが考えられる。(=原因分析) このため、移転を余儀なくされる住民等に対し、現行の融資制度等のほかに移転費用の負担を軽減するための特例措置を講じる必要がある。(=課題の特定) 具体的には、以下の特例措置を創設する。 不動産取得税の課税標準の特例措置の創設 ・課税標準を4/5に軽減(=施策の具体的内容) | | |
| 社会的ニーズ | 現在、全国には約21万箇所の土砂災害危険箇所が存在するが、その大半が未対策のままとなっており、毎年約1,000件の土砂災害が発生している。平成15年7月に発生した九州地方における梅雨前線豪雨により22名が死亡するなど、土砂災害による死者は自然災害全体の死者の約半分を占めており、一刻も早く土砂災害による生命・財産の損失をなくすことが求められている。 | | |
| 行政の関与 | 税制上の特例措置を講じる。(行政) 建築物の移転等を実施する。(民間) | | |
| 国の関与 | 税制改正が必要である。 | | |
| 施策等の効率性 | 従来、土砂災害防止工事等の実施により土砂災害の危険箇所の整備が進められてきたが、土砂災害による犠牲者は依然後を絶たず、その一方で危険な地区に人家等が立地し続けている状況に鑑み、ハード対策と一体的に被害が生じるおそれがある区域における建築物の移転促進(税制の特例措置)を図ることで、より効率的、効果的な土砂災害防止対策が講じられる。 | | |

| | |
|------------|--|
| 施策等の有効性 | 本特例措置により、早急かつ円滑な移転促進が図られるため、土砂災害による被害が軽減される。 |
| その他特記すべき事項 | 土砂災害から人命を守るため、平成13年4月「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（平成12年法律第57号）」が施行されたところ。 |

| | |
|-------------------|---|
| <p>行政の関与</p> | <p>原則的には、流域の治水安全度を上げることは行政が担当し、現状の治水安全度を下げないために開発による流出増分を抑制することは民間の責務。</p> <p>民間事業者等に対する雨水浸透阻害行為の規制は最低限のものとし、それ以上の部分については、行政による有効なインセンティブのもと、民間が実施することが適切。</p> |
| <p>国の関与</p> | <p>税制、融資制度改正については、流域における浸水被害の防止という政策にかかわる事項であることから、国の関与が必要。</p> |
| <p>施策等の効率性</p> | <p>民間事業者等の設置する雨水貯留浸透施設の設置を促進するためには、補助金による制度ではなく、政策融資、優遇税制によることは各民間主体のもと効率的な施設の設置が期待され、また審査、査定に関する不必要な行政コストを削減することができ、効率的である。</p> <p>また、雨水貯留浸透施設に関する固定資産税等の扱いに関しては、従来市町村により扱いがまちまちであったが、統一して非課税等とすることにより適切な管理に資することとなり、これも補助金等と比較して公平で効率的である。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>本税制、融資制度改正により、特定都市河川流域の民間事業者等による雨水貯留浸透施設の適切な設置、管理に資することとなる。</p> <p>具体的には、</p> <p>税制；特定都市河川流域に存する雨水貯留浸透施設について、固定資産税等を適正に評価することで、調整池の埋め立て等の貯留浸透機能の滅失を防ぐことができ、また雨水貯留浸透施設の設置に係る法人税、所得税の割増償却措置による雨水貯留浸透施設の設置が促進されることにより、浸水被害の軽減が図られる。</p> <p>固定資産税の軽減措置 年平均被害軽減額 約9百万円 所得税、法人税の割増償却 年平均被害軽減額 約3百万円</p> <p>融資；特定都市河川流域に存する雨水貯留浸透施設の設置について、政策融資を行うことにより、適切な設置が図られ、もって浸水被害の軽減が図られる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <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在り方について」(平成12年12月)</p> <p>都市計画中央審議会基本政策部会下水道小委員会報告「今後の下水道制度の在り方について」(平成12年12月)</p> <p>社会資本整備審議会河川分科会答申「新しい時代における安全で美しい国土づくりのための治水政策のあり方について」(平成15年2月)</p> <p>社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会下水道・流域管理小委員会報告「今後の下水道の整備と管理及び流域管理の在り方はいかにあるべきか」(平成15年3月)</p> <p>特定都市河川浸水被害対策法成立(平成15年6月)</p> |

事前評価票【No.13】

| | | | |
|----------|---|-----|---|
| 施策等名 | 海岸事業における災害弱者対策の推進 | 担当課 | 河川局砂防部保全課海岸室 (海岸室長 細見寛) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村重昭) |
| 施策等の概要 | <p>背後浸水想定区域内に学校・老人ホーム・病院等の災害弱者関連施設を有する海岸を対象に、海岸事業に係る採択要件を見直し、更に津波・高潮等の海岸災害から子供、高齢者、障害者等の災害弱者を保護し、安全かつ安心な生活基盤を確保する施設整備等を実施することにより災害弱者対策を緊急的に推進する。</p> <p>【予算額：海岸事業費56,407百万円(国費)の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | 津波や高潮等海岸災害時に自力避難が困難な災害弱者は災害の犠牲となりやすいことから、これに関連した各種施策を実施し、海岸災害から子供、高齢者、病人等の災害弱者を防護し、安全かつ安心な生活基盤を確保する。 | | |
| 関連する政策目標 | 7) 水害等による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | 28) 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 | | |
| 指標の目標値等 | 28) 10万ha(平成19年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>沿岸地域は、津波・高潮等の海岸災害に対し脆弱な特性を有していることから、海岸保全施設の整備により一定の防護水準を確保してきたものの、現在も整備の遅れている地域が存在している。特に、近年、東海地震等の大規模地震の発生が懸念されており、地震により発生する津波対策等に対するニーズも高まりを見せている。</p> <p>このような状況を踏まえ、海岸付近に多数存在する災害時に犠牲になりやすい災害弱者の防護を重点的に行うことが必要であるが、整備の遅れから災害弱者が利用する施設の防護が十分に出来ていないのが現状である。</p> <p>(= 目標と現状のGAP)</p> <p>これらの原因としては、海岸事業における採択要件が、災害弱者が利用する施設の防護を重視するようになっていなかったことが考えられる。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>災害弱者に対する安全性を確保するために、海岸事業の採択要件の見直しや各種施設整備を行うことが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、背後浸水想定区域内に学校・老人ホーム・病院等の施設を有する海岸を対象に、海岸事業に係る採択要件のうち、防護人口要件について災害弱者関連施設利用数に基づき判定するように見直しを行うとともに、災害弱者が安全かつ容易に避難できる緩傾斜堤の整備や既存施設のバリアフリー化、安全情報伝達システムの整備、避難用通路を兼用した管理用通路の整備を行う。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 背後地に災害弱者に関連する施設を有する海岸の整備については、少子高齢化の観点からも社会的ニーズが高い一方で、事業の採択要件に満たない箇所も多く、事業に着手できない場合も多い。 | | |
| 行政の関与 | 海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。 | | |
| 国の関与 | 海岸法の主たる目的である海岸の「防護」は国として果たすべき責務であり、各種の制度の充実に努める必要がある。 | | |
| 施策等の効率性 | 本施策の実施により、災害時に犠牲になりやすい高齢者、病人等の災害弱者を防護することで、災害の被害を効率的に低減することが可能である。 | | |

| | |
|-------------------|---|
| <p>施策等の有効性</p> | <p>子供や高齢者、病人等の災害弱者を防護し、安全かつ安心な生活基盤を確保することが重要である。本施策は、津波・高潮等の災害から防護されていない土地面積を平成 19 年度までに 10 万 ha まで解消するとする目標の達成に資するものである。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 18 「災害による被害の軽減」 （5）津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行うの評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。</p> |

事前評価票【No.14】

| | | | |
|----------|--|-----|---|
| 施策等名 | 総合的な津波・高潮災害対策の強化事業の拡充 | 担当課 | 河川局砂防部保全課海岸室 (海岸室長 細見寛) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村重昭) |
| 施策等の概要 | <p>大規模地震による津波や地震被害の可能性のある地域において、従来の「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」を拡充し、地域住民が迅速に避難できるよう緊急時の対応にも活用できる管理用通路を整備し、災害の未然防止から応急対応、復旧までを含むハード・ソフトが一体となった総合的な取り組みを推進する。</p> <p>【予算額：海岸事業費56,407百万円(国費)の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>本施策は、海岸の防護施設の整備等ハード施策に加えて、地域住民の避難等のソフト施策と一体となった総合的な防災対策を講じることにより、海岸背後で生活する住民の安全・安心を確保する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 7) 水害等による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | 28) 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 | | |
| 指標の目標値等 | 28) 10万ha(平成19年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>海岸事業においては、一定の防護水準を確保することを目標として海岸保全施設の整備により海岸背後で生活する住民の生命等の安全を確保してきたところである。また、平成16年3月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画策定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められている。しかしながら、沿岸域への宅地開発等により、防護されていない面積は依然として多いのが現状である。(昭和60年度末の防護されていない面積約24万ha 平成14年度末の防護されていない面積約15万ha) (= 目標と現状のGAP)</p> <p>大規模地震による津波災害に対応した海岸保全施設の整備は、多額の費用及び長期にわたる整備期間を要することから、津波災害が懸念される地域において、施設の整備が遅れ、防護水準を満たしていないこと等に原因があると考えられる。(=原因分析)</p> <p>災害による被害を軽減するために、施設整備により被害を防止するとともに、被害後の迅速な復旧にも配慮した整備が行える制度が必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、従来の「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」を拡充し、これまで整備ができなかった、津波の即時来襲が懸念される危険地帯を対象とした緊急時の対応にも活用できる管理用通路の整備を行なう。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 大規模地震等による災害に対するこれまでのハード対策はもちろんのこと、避難場所や被害の早期復旧に資する防災活動拠点の確保は社会的ニーズが高い。 | | |
| 行政の関与 | 海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。 | | |
| 国の関与 | 海岸法の主たる目的である海岸の「防護」は国として果たすべき責務であり、各種の制度の充実に努める必要がある。 | | |
| 施策等の効率性 | 本施策の実施により、被災後の迅速な災害復旧が可能となり、災害の未然防止から被災からの復旧も含め、被害を低減することが可能となる。 | | |

| | |
|-------------------|---|
| <p>施策等の有効性</p> | <p>海岸背後において生活している住民の生命や財産を守るため、海岸保全施設の整備とあわせて、災害を未然に防止する対策を講じることは極めて重要である。本施策は、津波・高潮等の災害から防護されていない土地面積を平成 19 年度までに 10 万 ha まで解消するという目標の達成に資するものである。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 18 「災害による被害の軽減」 （5）津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行うの評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛（避難）行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。</p> |

事前評価票【No. 15】

| | | | |
|----------|--|-----|-----------------------------|
| 施策等名 | 北西太平洋津波監視システムの整備 | 担当課 | 気象庁地震火山部管理課 (管理課長 西出 則武) |
| 施策等の概要 | 日本の遠方で発生した地震、津波に対して迅速かつ正確に情報を作成し、日本国内をはじめ北西太平洋域の各国に提供する。 【平成 16 年度予算額：35 百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 日本沿岸のみならず、日本の遠方で発生した地震に関する情報と津波の影響を迅速かつ正確に把握し、情報発表することにより、我が国の津波災害の軽減に資するとともに、この情報を関係諸国に提供することにより国際貢献に資することを目的とする。 | | |
| 関連する政策目標 | 7) 水害等による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | | | |
| 指標の目標値等 | | | |
| 施策等の必要性 | <p>日本周辺で発生する津波については、地震発生後概ね 3 分で情報を発表できる観測・監視体制を確保している。しかし、たとえばマリアナ海溝等で地震が発生した場合は 2～3 時間で津波が日本に襲来するにもかかわらず、津波予報発表までに 1～数時間を要している。(= 目標と現状の G A P)</p> <p>津波の波高、到達時間等の情報は、発生した地震の震源の位置と規模等に基づいて算出するが、遠地で地震が発生した場合は国内の観測データのみではその震源を正確に算出することは困難である。現状では、主として海外の機関が算出した震源等の情報入手を待って予報作業に着手せざるを得ない。 (= 原因分析)</p> <p>このため、国内の観測データだけで遠地の震源を算出する処理手法の精度向上、迅速に海外データを活用するためのオンライン処理等の技術開発を行ってきたが、最近のインターネット利用技術の進展、処理装置の能力向上等により実用化できる段階に至り、その体制確立が必要となった。 また、海外からのデータ入手、情報提供にあたっては、関係諸国との意見交換、技術調整が必要となる。(= 課題の特定)</p> <p>国内の観測データならびに海外の観測、処理データをオンラインで処理し、短時間で遠地地震に関する津波予報が発表できるシステムを導入し、我が国にみならず関係諸国に情報を提供する。 また、外国機関への情報提供、観測データ交換に関する意見交換、技術調整を関係諸国と行う。(= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 遠地での地震、津波に関する迅速かつ正確な情報の提供が求められている。また、平成 5 年 (1993 年) 北海道南西沖地震を契機に、太平洋津波警報組織の加盟国から、津波災害防止のため、わが国が北西太平洋地域のセンターとして津波に関する情報を各国に提供することを強く要請されている。 | | |
| 行政の関与 | 津波の災害から国民の生命・財産を守ることを目的としており、そのための地震・津波監視体制の強化は、行政が自ら責任をもって行う必要がある。 | | |
| 国の関与 | 津波による被害は広範囲に及び人的・経済的被害は甚大になることから、これに係わる防災対策は国を上げて取り組む必要がある。 | | |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>また、太平洋津波警報組織の加盟国から、わが国が北西太平洋地域のセンターとして津波に関する情報を各国に提供することを要請されており、国として対応する必要がある。</p> |
| <p>施策等の効率性</p> | <p>気象庁は、国内の地震、津波の観測、監視及び地震情報発表のためのシステムを維持しており、今回導入するシステムと有機的に接続、運用することによって国内外の地震、津波を効率的に監視、情報提供する体制が確立される。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>日本沿岸のみならず遠地で発生する地震、津波に対する情報を迅速かつ正確に発表することで、我が国の津波に対する被害の軽減が図れる。 また、この情報を関係諸国に伝達することにより国際貢献に資することができる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | |

事前評価票【No.16】

| | | | |
|----------------------|--|------------|-----------------------------|
| <p>施策等名</p> | <p>低地対策河川事業費補助再編による 大規模地震対応の推進</p> | <p>担当課</p> | <p>河川局治水課 (課長 柳川城二)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>低地対策河川事業費補助の事業内容に東海地震、東南海・南海地震等大規模地震の発生が懸念される、或いは過去の地震により津波被害を被った地域における津波対策を追加し、現行制度の中で実施している耐震対策も活用して、一級河川指定区間及び二級河川における大規模地震対応(地震・津波対策)についても計画的且つ効果的に取り組むための制度を整備するとともに、重点投資を行い事業の進捗を図る。</p> <p style="text-align: right;">【予算額：河川事業費 5,074 億円(国費)の内数】</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>本施策は、従来から発生が指摘される東海地震に加え、東南海・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の制定、宮城県沖地震発生確率の公表等が行われる昨今の情勢を踏まえ、一級河川指定区間及び二級河川を対象として立ち後れている大規模地震対策の計画的且つ効果的な実施に向けた制度の整備を行う。</p> | | |
| <p>関連する 政策目標</p> | <p>8) 地震・火災による被害の軽減 <社会資本整備重点計画の「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応></p> | | |
| <p>関連する 業績指標</p> | <p>30) 「地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消」</p> | | |
| <p>指標の 目標値等</p> | <p>30) 約 1 万 ha (平成 19 年度)</p> | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>中央防災会議では、東海地震に関し被害想定を見直し、この結果を踏まえて平成 14 年 4 月に大規模地震対策特別措置法に基づく地震防災対策強化地域が従来の 6 県 167 市町村から 8 都県 263 市町村に拡大され、平成 15 年 5 月 29 日に対策のあり方全般についてとりまとめた「東海地震対策大綱」が決定され、この中で計画的かつ早急な地震・津波等対策を講ずることが求められている。</p> <p>また、東南海・南海地震に関しても、平成 14 年 12 月に中央防災会議東南海・南海地震等に関する専門調査会により被害想定が公表され、平成 15 年 7 月 25 日に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に係る特別措置法」が施行されたことを承けて、制度・計画等作業が急ピッチで進められているところ。</p> <p>更に首都圏直下型地震への対応も急がれるところであり、宮城県沖地震の発生確率も公表された。平成 15 年 5 月 26 日三陸南地震、同 7 月 26 日宮城県北部地震も発生し河川堤防も各所で被災したところ。</p> <p>このように、全国各地で大規模地震とそれに伴う津波の発生の可能性・対策の必要性が指摘され法制度の整備が進められていること、或いは最近東北地方太平洋側を中心に連続して地震が発生している現状を踏まえ、地震に伴う堤防決壊に起因して生じる津波の侵入、河川水の流入による壊滅的な被害を防止す</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>るため、ゼロメートル地帯等河川沿いの低地地域の河川堤防について、堤防強化、地盤改良等の耐震性向上対策や津波対策を、今後、計画的かつ早急に推進する必要があるが未だ地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消には至っていない。(= 目標と現実の GAP)</p> <p>補助河川に関しては、耐震対策については東京・大阪・駿河湾岸地区(東海地震対応)等において限定的に実施されているに過ぎず、また、津波対策についても過去の津波で甚大な被害を被った三陸(チリ地震津波)・北海道後志桧山地区沿岸(北海道南西沖地震津波)で高潮対策の実施に合わせて措置されているのみであり、津波への対応を目的とした補助事業制度は無い現状である。(= 原因分析)</p> <p>地震・津波対策を推進するための補助事業制度を整備することが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、この受け皿として昭和 32 年創設以来、高潮対策、地盤沈下に伴う排水不良への対応、耐震対策など、河川沿川の低地地域における治水上の諸問題に対応してきた低地対策河川事業費補助の対象に津波対策を追加した上で地震・高潮等対策河川事業費補助として再編し、整備を推進する。(= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | 上記のとおり、大規模地震・津波対策に関する社会的ニーズは高い。 |
| 行政の関与 | 河川管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。 |
| 国の関与 | 一級河川における災害の発生の防止、都道府県知事が行う二級河川の改良工事に対する財政的な支援等は、国として果たすべき責務であり、これを行うための制度の拡充・対策の推進に努める必要がある。 |
| 施策等の効率性 | 本施策の実施により、補助河川における地震・津波対策が可能となり、重点化することによる効率的に対策の推進を図ることができる。 |
| 施策等の有効性 | <p>地震とそれに伴う津波、或いは地震後の浸水被害が想定される低地地域の堤防等河川管理施設について、これら災害から人命と財産を防御すべく、今後地震・津波対策を早急かつ計画的に推進することが可能となる。</p> <p>本施策は、地震時に防護施設の崩壊に伴う津波の侵入・河川水の流入等による水害が発生する恐れのある土地面積を平成 14 年度末現在の 1 万 3 千 ha から平成 19 年度までに 1 万 ha まで解消するという目標の達成に資するものである。</p> |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No.17】

| | | | |
|-----------------|--|------------------------|---|
| <p>施策等名</p> | <p>密集市街地の緊急整備</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>都市・地域整備局 まちづくり推進課都市防災対策室 (都市防災対策室長 安藤 尚一) 都市計画課 (都市計画課長 山崎 篤男) 市街地整備課 (市街地整備課長 竹内 直文) 街路課(街路課長 斉藤 親) 公園緑地課 (公園緑地課長 高梨 雅明) 住宅局 市街地建築課市街地住宅整備室 (市街地住宅整備室長 井上 俊之) 住宅総合整備課住環境整備室 (住環境整備室長 後藤 隆之)</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市街地の整備改善を図るため、密集市街地整備法の改正を踏まえつつ、一層の施策の推進とそのための制度の充実を図る。</p> <p>(1) 事業 特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援するとともに、都市再生機構を活用した密集市街地における街路、都市公園整備を促進するための出資金制度の創設等や都市防災総合推進事業等による防災環境軸形成のための支援の拡充、住宅地区改良事業による民間事業者の活用のための支援の拡充を実施。【平成16年度予算額：2,749億円(国費)の内数】</p> <p>(2) 税制 防災街区整備事業に係る税制上の支援措置を創設するとともに、防災都市施設の施行予定者制度における土地の買取に係る特例措置の創設、防災街区整備推進機構による土地の先買い等を支援するための税制上の支援措置の拡充等を行う。 等の措置を講ずる。</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市街地において、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の防災性の向上等により、地震、火災等から生命・財産の安全性を確保する。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>8) 地震・火災による被害の軽減 < 社会資本整備重点計画の「大規模な地震、火災に強い国土づくり」に対応 ></p> | | |
| <p>関連する業績指標</p> | <p>34) 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合</p> | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>約3割(平成19年度)</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) 密集市街地では、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</p> | | |

| | |
|---------|---|
| | <p>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、延焼防止上及び避難上必要な防災機能が確保されるべき区域において個別の建替えや防災上必要な基盤施設の整備が進まず、密集市街地の整備は十分進捗していなかった。 (= 原因分析)</p> <p>このため、密集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、特定防災街区整備地区や道路閉塞のおそれがある地区等における防災性能を備えた建築物への建替えや、防災上重要な公共施設等の整備を促進すること等により、密集市街地整備の促進を図る必要がある。</p> <p>(= 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市街地の整備改善を図り、密集市街地整備法の改正を踏まえつつ、以下の施策の推進とそのための方針の充実を図る。</p> <p>(1) 事業</p> <p>特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えについて、調査設計計画費、除却等費及び耐火等構造費に対し補助を実施。 震災時に住宅の倒壊による道路閉塞が生じるおそれのある地区において行われる耐震改修を促進すべき建築物の建替えについて、調査設計計画費、除却等費及び耐火等構造費に対し補助を実施。 街路事業、都市公園事業について、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いに対する補助を実施。 密集市街地の整備改善を図る街路、都市公園事業において、都市再生機構を活用するため出資金制度を創設する等の措置を講ずる。 都市防災総合推進事業等において密集市街地における防災環境軸形成に対する支援を拡充。 住宅地区改良事業等において周辺の密集市街地の地域住民と共同して分譲改良住宅等を含む整備計画の策定を行う民間事業者に対して補助を実施。</p> <p>(2) 税制</p> <p>防災街区整備事業に係る税制上の支援措置を創設。 防災都市施設の施行予定者制度における土地の買取に係る特例措置の創設 防災街区整備推進機構による土地の先買い等を支援するための税制上の支援措置の拡充。</p> <p>等 (= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>仮に東京で地震が発生すれば、密集市街地を中心に、約 38 万棟の建物が焼失、避難所生活者が 91 万人 (東京都「震災復興ランドデザイン」) 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 2 0 0 0 」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。</p> |
| 行政の関与 | <p>密集市街地では、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民間のみによる自力更新が困難。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るため、行政の関与が不可欠。</p> |
| 国の関与 | <p>国庫補助制度・税制の拡充である。 都市再生プロジェクト (第三次決定) である「密集市街地の緊急整備」を促進するものであり、国の関与が不可欠。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>権利移転等の円滑化、民間事業者等の円滑な事業施行の確保、防災性能を備えた建築物への建替え、防災上重要な公共施設等の整備促進等を通じた官民の協力による効率的な密集市街地の整備促進が実現。 一旦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公共投資の観点からも効率的。</p> |

| | |
|-------------------|--|
| <p>施策等の有効性</p> | <p>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、このような密集市街地の早急な整備改善を図り、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。</p> <p>特に、防災性能を備えた建築物の建替え、公共施設の整備が促進され、面的な整備改善と防災環境軸の形成が図られることにより、密集市街地の総合的な安全性が向上。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保することが見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地を「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」として把握し、平成15年7月に公表している。（東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha）</p> <p>平成14年度の政策レビュー（プログラム評価）</p> <p>「都心居住の推進 良好な居住環境の形成」の評価結果及び政策への反映の方向を踏まえた新規施策である。</p> <p>（参考）</p> <p>上記評価における「政策への反映の方向」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。 <p>平成14年度の政策チェックアップ（業績測定）</p> <p>政策目標5「住環境、都市生活の質の向上」</p> <p>（2）密集住宅市街地を改善する</p> <p>の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>（参考）</p> <p>上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後は、密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保する。 |

事前評価票【No.18】

| | | | |
|----------|---|-----|------------------------|
| 施策等名 | 耐震性等安全性の低い建築物の改善の促進 | 担当課 | 住宅局建築指導課 (課長 小川 富由) |
| 施策等の概要 | <p>密集住宅市街地整備促進事業や優良建築物等整備事業等の支援制度の拡充及び建築物の安全性の確保のための建築基準法の改正により、耐震性等安全性の低い建築物の改善の促進を図る。</p> <p>(平成16年度予算関連事項)</p> <p>住宅市街地総合整備事業に係る拡充【予算額：825億円の内数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐震改修に対する補助対象地域の追加 ・特に大規模地震が切迫しているとされる地域における支援の拡充 <p>優良建築物等整備事業に係る拡充【予算額：825億円の内数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐震型優良建築物等整備事業における耐震診断費補助の追加、補助対象地域要件の緩和等 | | |
| 施策等の目的 | 住宅・建築物の耐震診断・改修等に対し支援すること等により、耐震診断・改修等を促進し、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。 | | |
| 関連する政策目標 | <p>8)地震・火災による被害の軽減</p> <p><社会資本整備重点計画の「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応></p> | | |
| 関連する業績指標 | <p>31)多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率</p> <p><社会資本整備重点計画の「安全(2)大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応></p> | | |
| 指標の目標値等 | <p>31) 建築物：約2割(H19)</p> <p>住宅：約65%(H19)</p> | | |
| 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・避難安全性の確保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GAP)</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建築物の安全確保のための診断・改修の必要性や緊急性を十分に認識していないこと、耐震診断・改修費用について社会的ニーズに十分対応できていないこと、大規模な増改築時に即座に全基準に適合させる必要があるため負担が大きい</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>こと等が挙げられる。(= 原因分析)</p> <p>住宅・建築物の耐震診断・改修等に対しては、耐震改修促進法に基づく助言・指示等の制度を活用して必要性や緊急性の認識を高めるほか、耐震診断・改修費用に対する補助制度の対象区域を拡充するとともに、耐震性・避難安全性等を確保するための改修を円滑に行えるよう法制度を改正することにより効果的に既存建築物の耐震性等安全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、耐震改修促進法に基づく指示・助言等の積極的活用の促進、特に大規模地震が切迫しているとされる地域における支援の拡充、耐震診断・改修費用に対する補助制度の補助対象地域要件の緩和、大規模増改築時の建築基準の適用の合理化等により、既存住宅・建築物の耐震性・避難安全性等の安全性確保を促進させる。(= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>阪神・淡路大震災の経験からも、建築物の耐震性等安全性の確保は、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の社会的ニーズが高く、最近の各地での地震発生などの状況から、幅広い地域における耐震診断・改修への支援・円滑化が求められている。</p> |
| 行政の関与 | <p>震災時に重要な役割を果たす住宅・建築物や多数の者に危険が及ぶおそのある建築物の耐震改修、多数の者が出入りする建築物の避難安全性の確保は、社会性・公益性が極めて高いため、建築物の所有者等の行う診断・改修に係る負担に対し、一定の補助を行うことや、大規模増改築時の建築基準の適用の合理化は適正である。</p> |
| 国の関与 | <p>地方公共団体の財政状況等をかんがみると、独自制度等のみでは支援が困難であり、国庫補助制度による地方公共団体への財政的支援の拡充等が必要である。</p> <p>また、大規模増改築時の建築基準の適用の合理化は、建築基準法の改正が必要であるため、国の関与が必要である。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>地震発生時には、倒壊等をした建築物の処理や被災者対策のため、膨大な費用が必要となるが、補助制度等により耐震性の確保を事前に図ることにより、その費用の軽減を図ることができ、効率的である。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>これまで既存建築物の所有者に対し、耐震診断・改修のインセンティブを付与するために、耐震診断・改修に対する補助制度等を整備し、その普及・啓発を図ってきたが、建築物の耐震性等安全性の改善のために、さらにその円滑な運用を図るとともに、大規模増改築時の建築基準の適用の合理化により、耐震性・避難安全性等の低い建築物について改修の円滑化を図ることにより、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ることが有効である。</p> |
| その他特記すべき事項 | <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)。</p> |

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（平成 14 年 7 月公布）、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法（平成 15 年 3 月公布）が成立し、それぞれの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。

東海地震対策大綱（平成 15 年 5 月中央防災会議決定）とこれを踏まえた東海地震緊急対策（平成 15 年 7 月 29 日閣議決定）、東南海・南海地震大綱（平成 15 年 12 月中央防災決定）により、住宅や多数の者の利用する建築物等の耐震化の促進を図ることとされた。

平成 15 年 7 月に宮城県北部を震源とする震度 6 強の地震が、9 月に十勝沖を震源とする震度 6 弱の地震が発生し、住宅等に対して多くの被害が生じた。社会資本整備審議会においてなされた「既存建築物の改善と有効活用のための建築行政のあり方に関する答申」（平成 16 年 2 月）により、既存建築物の安全・衛生の性能確保に係る制度の見直しが必要とされたことを踏まえ、「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」案を第 159 回国会に提出した（平成 16 年 3 月）。

平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定）

政策目標 18 「災害による被害の削減」

（7）多数の者が利用する建築物を耐震化する

（8）住宅を耐震化する

の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。

（参考）

上記評価における「今後の取組の方向性」（抜粋）

< 政策目標 18 の（7）関係 >

- ・ 今後は、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策の活用を推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。

< 政策目標 18 の（8）関係 >

- ・ 耐震診断・改修の方法について、検討を図り、その結果の普及促進を行う。

事前評価票【No.19】

| | | | |
|----------|---|-----|-----------------------------|
| 施策等名 | 地域のニーズに対応した住宅市街地整備の総合的な支援の推進 | 担当課 | 住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 井上 俊之） |
| 施策等の概要 | <p>地域の政策課題により機動的に対応するため、住宅市街地の再生・整備の総合的な推進を図る。</p> <p>住宅市街地整備総合支援事業及び密集住宅市街地整備促進事業並びに、これらに係る住宅宅地関連公共施設等総合整備事業を統合・整理し、住宅市街地総合整備事業を創設し、その整備地区内において行われる公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅の整備及び、住宅地区改良事業等の実施に要する費用について一体的に補助を行う。【予算額：574億円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新など都市再生の推進に必要な政策課題に、より機動的に対応するため、住宅市街地の再生・整備を総合的に行う。</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>4) 住環境、都市生活の質の向上 8) 地震・火災による被害の軽減 <社会資本整備重点計画の「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応></p> | | |
| 関連する業績指標 | <p>8) 都心部における住宅供給戸数 34) 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約 8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 <社会資本整備重点計画の「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」に対応></p> | | |
| 指標の目標値等 | <p>8) 100 万戸（平成 17 年度） 34) 約 3 割（平成 19 年度）</p> | | |
| 施策等の必要性 | <p>既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、密集市街地の防災性の向上など都市再生の推進に必要な政策課題に対応するため、良好な住宅市街地の整備を推進することは重要な課題である。そのため、都市再生プロジェクトの推進や、都市再生緊急整備地域等における各種事業の重点化により積極的な取り組みが行われているところである。しかしながら、住宅市街地の整備については様々な事業を総合的に推進する必要があるため、既存の事業の枠組みにおいて事業間の効率的な連携を行うことが困難となることがある。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因としては、公営住宅の整備や公共施設の整備等の様々な事業をそれぞれ別個に推進する場合には、地域ニーズに対応した機動的な予算配分が困難であることや、都市再生の推進に係る政策課題のもとに計画的に整備を進めるための枠組みが十分ではないことが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>地域のニーズに応じて事業の進捗を調整しつつ迅速に質の高い居住環境を実現するため、住宅市街地整備にかかる様々な事業について一元的に補助を行う制度的枠組みを整備する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>地域の政策課題により機動的に対応するため、住宅市街地の再生・整備の総合的な推進を図る。</p> <p>住宅市街地整備総合支援事業及び密集住宅市街地整備促進事業並びに、これらに係る住宅宅地関連公共施設等総合整備事業を統合・整理し、住宅市街地総合整備事業を創設し、市街地住宅の整備、公共施設の整備、老朽建築物の建替え等に加え、整備地区内において行われる公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅の整備及び、住宅地区改良事業等の実施に要する費用について一体的に補助を行う。（＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>住宅市街地整備の円滑な推進により、快適な居住環境や職住近接に対するニーズに応えるものである。</p> | | |

| | |
|------------|---|
| 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、行政の関与が必要である。 |
| 国の関与 | 都市の魅力と国際競争力を高めるため、都市構造の再編を行う都市再生に資する施策を推進するため、国の関与が必要である。 |
| 施策等の効率性 | 既成市街地のうち、快適な居住環境の創出、都市機能の更新など都市再生の推進に必要な政策課題を有する地域において、住宅市街地総合整備事業を実施することにより、各種事業の進捗にあわせて柔軟に対応できることとなり、迅速かつ効率的に事業の推進が図られることとなる。 |
| 施策等の有効性 | 既成市街地のうち、快適な居住環境の創出、都市機能の更新等の政策課題を有する地域において、住宅市街地総合整備事業を実施することにより、早期の住宅宅地供給が行われ、都心居住を推進することが可能となるとともに、重点的な基盤整備が行われ、質の高い居住環境の実現が可能となる。 |
| その他特記すべき事項 | <p>平成14年度の政策レビュー（プログラム評価） 「都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 - 」の評価結果及び政策への反映の方向を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「政策への反映の方向」（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。 <p>平成14年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標5「住環境、都市生活の質の向上」 （1）職住近接の市街地を形成する （2）密集市街地を改善する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「今後の取組の方向性」（抜粋）</p> <p><政策目標5の（1）関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。 ・都市再生に民間を誘導することを目的として設立される独立行政法人都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。 <p><政策目標5の（2）関係></p> <p>今後は、密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保する。</p> |

事前評価票【No. 20】

| 施策等名 | 地下駅の火災対策施設の整備に対する支援制度の創設 | 担当課 | 鉄道局施設課 (施設課長 福代倫男) | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|--------------|-----------------------|-------------------|------|--------------|--|------|------|------|-------|------|-------|
| 施策等の概要 | <p>韓国で発生した地下鉄火災事故を踏まえ、地下鉄道の火災対策基準を満たしていない地下駅の火災対策施設の整備を促進するための支援として、地下駅火災対策施設整備事業費補助(補助率 1/3(5年間))を新設するとともに、固定資産税、都市計画税の特例措置(課税標準 2/3軽減(5年間))を設ける。</p> <p>【平成 16 年度予算額：3,000 百万円】【平成 16 年度減収見込額：36 百万円】</p> | | | | | | | | | | | | |
| 施策等の目的 | <p>火災対策基準を満たしていない地下駅の火災対策施設の整備について、税財政上の支援を講じることにより、短期間で緊急に火災対策施設の整備を実施することで、旅客等の安全の確保を図る。</p> | | | | | | | | | | | | |
| 関連する政策目標 | <p>8) 地震・火災による被害の軽減 9) 交通安全の確保</p> | | | | | | | | | | | | |
| 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 15 年 2 月 18 日に発生した韓国の地下鉄火災事故を受け、我が国の地下駅における火災対策設備の整備状況について調査した結果、全地下駅 684 駅のうち、268 駅が「地下鉄道の火災対策基準(昭和 50 年制定)」を一部満たしていなかった。また、不備となっている火災対策設備の多くは、排煙設備や避難誘導設備であり、地上までの避難経路が1経路しかない、若しくはホーム、コンコース及び事務室に排煙設備がない駅が多かった。利用者の安全性を確保するためにも、これらの駅については早期に整備を図る必要がある。</p> <table border="1" data-bbox="475 1146 1406 1256"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地下駅を有する 鉄道事業者数</th> <th rowspan="2">地下駅数</th> <th colspan="2">火災対策基準に一部不適合</th> </tr> <tr> <th>事業者数</th> <th>地下駅数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40 社</td> <td>684 駅</td> <td>19 社</td> <td>268 駅</td> </tr> </tbody> </table> <p>(= 現状と目標の G A P)</p> <p>地下鉄道の火災対策基準を満たしていない駅の多くは、同基準が制定される前に建設された駅である。 安全に関わる施設整備は本来、鉄軌道事業者の責務であり、火災という異常時に対し、一刻も早い対策を講じる必要があるが、当該事業者単独で整備する場合、会社の経営状況等を勘案しながら実施することから、整備期間が長期となり、短期間で緊急に施設整備を図ることは困難である。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>地上までの避難通路が1経路しかない地下駅では、その避難通路を塞ぐような火災が発生した場合、旅客は地上までの避難通路を閉ざされ安全な避難が困難となり、また、排煙設備が設置されていない地下駅では、地下空間に煙が充満し、避難する上で危険な状況となる可能性がある。 このようなことから、旅客等が安全に、かつ速やかに地上へ避難ができるようにするためには、排煙設備や避難通路を緊急に整備する必要があり、平成 20 年度末までに地下駅等の火災対策設備の整備を義務付けた。また、これらの施設の整備にあたっては、新たに地上への通路や排煙用の換気口、機械室を設けるため大規模な改良工事となり、多額な費用を要することとなる。短期間における整備が図られるためにも、支援制度の創設が急務である。</p> <p>(= 課題の特定)</p> | | | 地下駅を有する 鉄道事業者数 | 地下駅数 | 火災対策基準に一部不適合 | | 事業者数 | 地下駅数 | 40 社 | 684 駅 | 19 社 | 268 駅 |
| 地下駅を有する 鉄道事業者数 | 地下駅数 | 火災対策基準に一部不適合 | | | | | | | | | | | |
| | | 事業者数 | 地下駅数 | | | | | | | | | | |
| 40 社 | 684 駅 | 19 社 | 268 駅 | | | | | | | | | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>このため、平成 20 年度末までに地下駅等の火災対策設備の整備を義務付けるとともに、これらの火災対策施設の整備に対する支援制度を創設し、整備の促進を図ることにより、地下駅を利用する旅客の安全を確保する必要がある。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>韓国の地下鉄火災事故の衝撃が我が国に与えた影響は非常に大きく、都市交通として重要な役割を持ち、多くの利用者がある我が国の地下駅においても、火災に対する安全性の確保への関心は非常に高い。このため、これらの地下駅の火災対策施設の整備を早期に進めることは重要な課題である。</p> |
| 行政の関与 | <p>旅客が安全かつ速やかに地上へ避難できるようにするために、排煙設備や避難通路を、緊急に整備する必要がある、これらの施設整備に対する助成制度を用意し、整備の促進を図ることが行政として不可欠である。</p> |
| 国の関与 | <p>地下駅は、不特定多数の人々が利用する極めて公共性の高い空間であり、これらの安全性の確保を図り、国民の安全と利益を守ることは国の責務である。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>不特定多数の人々が利用する地下駅にあっては、火災対策基準を満たしていない場合、火災が発生した際、旅客等の安全、かつ速やかな避難に支障が生じる可能性が極めて高くなるが、整備の義務付け及び本支援制度により地下駅において、火災対策施設が整備されることから、安全が確保される。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>平成 20 年度末までの整備の義務付け及び本支援制度により、地下駅における避難通路や排煙設備等の火災対策施設が短期間に整備され、火災対策基準を満たすことにより、地下駅における火災時の安全性の向上が図られる。</p> |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No. 21】

| | | | |
|----------|--|-----|---------------------------|
| 施策等名 | 貨物自動車運送事業安全性評価事業への支援 | 担当課 | 自動車交通局貨物課 (貨物課長 大黒伊勢夫) |
| 施策等の概要 | 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(以下「全国実施機関」という。)が、貨物自動車運送事業者の事業所について、輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定・公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業について、事業者データ提供システムの構築などにより行政として支援する。 | | |
| 施策等の目的 | 行政の支援により、本評価事業の信頼性及び社会的認知度を高め、貨物自動車運送事業者自身による自主的な安全対策を推進することにより、事業用貨物自動車の事故防止を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 9) 交通安全の確保 | | |
| 関連する業績指標 | 43) 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 | | |
| 指標の目標値等 | 50% (平成17年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>交通事故は、死者数は減少しているものの、発生件数、死傷者数は増加しており、交通安全基本計画においては、今後10年間での死者数半減が新たな目標として掲げられている。事業用トラックの台数当たりの交通事故発生件数は、自家用トラックの2.5倍となっており、事業用自動車の事故防止は、前述の目標を達成する上で必要不可欠であるが、近年の事業用自動車による事故件数(一億走行キロあたり)をみると、平成2年の貨物自動車運送事業法改正以降横這いとなっている。(=目標と現状とのGAP)</p> <p>これまでは、事業用自動車の輸送の安全確保については、主に貨物自動車運送事業法等による安全規制の徹底によってきたところであるが、現在、トラック事業者は約5万7千社となっており、行政による規制及び監査等による事後チェックのみでは容易に輸送の安全確保が徹底されないとことが原因であると考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、今後のトラック事業に係る輸送の安全確保施策は、諸法令等による規制のみによるのではなく、事業者による自主的な安全確保のための取組みが積極的になされるよう事業者のインセンティブを高める観点からも行われる必要があると考えられる。(=課題の特定)</p> <p>安全性評価事業は、貨物自動車運送事業法(以下「トラック事業法」という。)に規定された全国実施機関が同法に基づき行う事業であり、同機関が、貨物自動車運送事業者の事業所について、輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定・公表することにより、安全確保に対するインセンティブを高めることを目的とするものである(7月より募集開始。)。行政としては、評価に用いる事業者の事故及び行政処分のデータを提供するシステムの構築や適宜適切な指導・助言などにより、本評価事業の円滑な実施を支援していくこととしている。(=具体的施策の概要)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 事業用自動車の事故防止を図り、もって、交通事故死者数半減を目指した総合的な交通安全対策に資する。 | | |
| 行政の関与 | 本評価事業の実施主体はトラック事業法に基づいて指定された全国実施機関であり、本評価事業は同法に規定された同法人の事業として行うものである。行政としては、評価に用いる事業者の事故及び行政処分のデータを提供するシステムの構築や適宜適切な指導・助言などにより、本評価事業の円滑な実施を支援していく必要がある。 | | |
| 国の関与 | 本評価事業はトラック事業法第44条第4号の「貨物自動車運送に関する輸送秩序確立のための啓発・広報活動」の一環として実施される事業であり、また、トラック運送の適正化及び事業用トラックの事故防止は、国が取り組むべき重 | | |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>要な施策であるので、国が関与する必要がある。</p> |
| <p>施策等の効率性</p> | <p>本評価事業は、民間団体である全国実施機関により実施されるものであり、行政が行うのは、評価に必要不可欠な事業者データのIT活用による提供などの側面的支援であり、必要最小限度の行政費用によるものである。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>本評価事業を通じ、トラック事業者の輸送の安全性向上に係るインセンティブが高まり、事業用貨物自動車の事故防止が図られることとなる。また、トラック事業を所管する行政庁が保有する事業者データを適時適切に提供できるシステムを構築するなどの支援を行い、本事業の円滑、着実な実施を確保することにより、本事業の信頼性、社会的認知が向上し、もって、事業用トラックの交通事故防止が図られることになる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>平成 11 年、運輸技術審議会答申「事業者が安全対策を積極的に実施するようなインセンティブの付与が必要。」 平成 14 年の貨物自動車運送事業法改正審議における衆参両院の附帯決議「貨物自動車運送事業者の安全性を評価するための制度を確立し、その円滑な推進のための環境整備を図ること。」</p> |

事前評価票【No.22】

| | | | |
|----------|---|-----|--------------------------------|
| 施策等名 | 管制情報処理システムのフェイルセーフ対策の実施 | 担当課 | 航空局管制保安部保安企画課 (保安企画課長 蒲生 猛) |
| 施策等の概要 | <p>平成15年3月1日に発生した飛行計画情報処理システム(FDP)障害を踏まえ、障害が起りにくく、また、障害が発生してもその影響を最小限に抑えるシステムを目指し、必要な改善策を実施する。</p> <p>【平成16年度予算額：1,070百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>航空交通量が着実に増加する状況下において、管制情報処理システムに万一障害が発生した場合にその影響を最小限に食い止め、システム全体がダウンすることのないよう、管制情報処理システムの信頼性のより一層の向上を図ることにより、航空機の運航における定時性の確保及び航空の安全の確保を図る。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 9)交通安全の確保 社会資本整備重点計画の「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」に対応 | | |
| 関連する業績指標 | 38)国内航空における事故発生件数 | | |
| 指標の目標値等 | 16.6件(平成15~19年の平均) | | |
| 施策等の必要性 | <p>航空輸送は、国際輸送分野、国内の中・長距離輸送分野を中心として、個人の旅行ニーズを満たすほか、企業活動を支え、国民生活や我が国の経済活動に不可欠なものとなっており、航空機の運航における定時性の確保及び航空の安全の確保をする必要があることから、障害が起りにくく、障害が発生してもその影響を最小限に抑えるシステムを構築することは極めて重要である。</p> <p>しかし、現状においても欠航や遅延が無くなった訳ではなく、中でも、平成15年3月1日には、東京航空交通管制部においてFDPシステム障害が発生し、その結果215便が欠航し、1462便が遅延するなど社会的に大きな影響が生じている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>欠航等は、強風、雪、霧又は相手空港の事情等に起因するところが大きく、これらに対応するため滑走路の延長、計器着陸施設の整備等を実施してきているが、3月1日の欠航等はプログラムミスによるFDPシステム障害が原因で発生したものであり、このような状況に至らないような対策が不十分であったものと考えられる。(=原因分析)</p> <p>このような状況に対処するには、管制情報処理システムに万一障害が発生した場合にその影響を最小限に抑え、システム全体がダウンすることのないよう対策を講じることが緊急の課題であると考えられる。(=課題の特定)</p> <p>このため、航空機の運航における定時性の確保及び航空の安全の確保を図ることを目標として、従前より実施してきた管制情報処理システムの整備に加え、以下の施策を行う。</p> <p>プログラムの変更の際して新プログラムで障害が発生した場合に、旧プログラムで飛行計画が継続的に使用できるようにする。</p> <p>システム障害が発生した場合に、当該システムを迂回することによりシステム全体へ影響を与えないようにする機能及び、システムのデータ欠損を防止するためにあらかじめデータを蓄積する簡易代替機能を加える。</p> <p>システム要員を養成するための研修施設を充実する。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p> | | |

| | |
|------------|---|
| 社会的ニーズ | 今回のFDPシステム障害を原因とする欠航等は社会に大きな影響を与えたことから、その再発防止に対する社会的ニーズは高いと考えられる。 |
| 行政の関与 | 安全かつ円滑な航空交通の確保は行政の基本的責務であり、本施策の実施には行政の関与が必要である。 |
| 国の関与 | 管制情報処理システムは、ネットワークで構成され、日本全国を航行する航空機に対して航空交通管制を行うために使用されるものであり、本施策の実施には国の関与が必要である。 |
| 施策等の効率性 | 本施策は、既存ストックの有効活用を図る観点から、現在のシステムの性能を向上し、フェイルセーフ機能を付加することから、効率的である。 |
| 施策等の有効性 | 平成17年度までに整備を実施し、これにより、システムに万一障害が発生した場合であっても、その影響を最小限に食い止め、システム全体がダウンすることがなくなり、航空機の運航における定時性の確保及び航空の安全の確保に資することができるため、当施策は有効である。 |
| その他特記すべき事項 | 平成16年3月3日の「第6回航空交通管制情報処理システムのフェイルセーフのあり方等に関する技術検討委員会」において、FDP障害の再発を防止するために緊急に実施すべき対策、今後の組織・体制及び訓練について、平成16年度実施内容を確認した。 |

事前評価票【No.23】

| | | | |
|-----------------|--|------------|--|
| <p>施策等名</p> | <p>国際社会と協調した国際海上運送に従事する船舶及び港湾の保安対策の強化</p> | <p>担当課</p> | <p>大臣官房 SOLAS 条約改正等対策推進室 (参事官 野俣光孝) 海事局総務課海事保安・事故保障対策室 (海事保安・事故保障対策室長 露木伸宏) 海事局安全基準課(安全基準課長 石田育男) 海事局検査測度課(検査測度課長 澤山健一) 海事局船員労働環境課 (船員労働環境課長 寺西達弥) 港湾局管理課 (港湾保安対策室長 難波喬司) 海上保安庁警備救難部警備課 (警備課長 山下政晴)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>改正 SOLAS 条約を担保する以下の内容の国内法を制定する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶及び港湾施設に保安レベルを設定 ・ 国際航海に従事する船舶及び港湾施設に対して保安計画(立入禁止区域の設定等) の策定を義務付け、当該保安計画を国が承認 ・ 保安計画を実施するための保安設備(警報装置等) の設置を義務付け。 ・ 保安計画に基づく保安措置の実施等を義務付け。 ・ 保安措置の実施に当たる保安職員の選任を義務付け。 ・ 日本船舶について、上記の要件に関する検査を実施し、条約証書を発給。 ・ 我が国の港に入港しようとする船舶に対して、事前の通報を義務付けるとともに、基準に適合せず、かつ、急迫した脅威があり、他に手段がない場合は、入港拒否等を実施。 ・ 基準に適合していない船舶に対しては、従来からの PSC で行なっている航行停止等の措置を実施。 <p>港湾施設における保安対策の強化を促進するため、必要な施設整備に対する支援措置を講ずる。【予算：平成 15 年度補正予算 2 3 2 億円(国費) などを措置、交付税措置等、日本政策投資銀行等による低利融資(政策金利)】</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>改正 SOLAS 条約を担保する国内法令を制定することにより、国際社会と協調して国際海上運送に従事する船舶及び港湾施設の保安対策の強化を図る。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>9) 交通安全の確保 10) 海上における治安の確保 < 社会資本整備重点計画の「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」に対応。 > 18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力などの確保・強化</p> | | |
| <p>関連する業績指標</p> | <p>47)重要港湾において不正侵入を防止する施設を完備している外航船用の公共港湾施設の割合</p> | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>100% (H17)</p> | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>平成 13 年 9 月の米国同時多発テロ事件等を契機として、国際海事機関(IMO)において海事分野の保安対策の強化について検討が重ねられ、その成果として平成 14 年 12 月に SOLAS 条約(海上人命安全条約) の改正が行なわれたところである。</p> <p>改正 SOLAS 条約は平成 16 年 7 月 1 日から発効するため、それまでに船舶及び港湾施設について改正 SOLAS 条約が求める保安対策の強化を行う必要がある。これらの保安対策の強化が行われない場合は、日本籍船及び我が国の港を出港した船舶が、外国において入港を拒否され、我が国の国際海上運送システムの信頼性を損なうおそれがあるが、現時点では船舶及び港湾施設の保安対策の強化が十分行われていない状況にある。(= 目標と現状のギャップ)</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>これは、海上運送の分野では改正 SOLAS 条約が求める保安対策が全く新しい試みであることから、それに対応する国内法令、支援措置等がないことに起因している。(= 原因分析)</p> <p>このため、国際海上運送の保安対策の強化を図るといふ条約の目的を達成するため、国、船舶所有者、港湾管理者等の役割分担を明確にし、各々が必要な保安対策を講じる必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、できる限り早期に国内法令等を整備するとともに、港湾施設の保安対策の強化を促進するため、港湾管理者等の施設整備に係る支援措置を講じる。(= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>国際航海に従事する船舶及びこれらの用に供する港湾施設は、我が国の物流システムの根幹をなすものであるため、これらに危害が加えられた場合は、国民生活に重大な影響を及ぼすおそれがある。そのため、国際社会と協調して船舶及び港湾施設における保安対策を充実する必要がある。</p> |
| 行政の関与 | <p>船舶及び港湾施設において実施すべき保安措置に係る基準の設定及び保安計画の承認は、国の責務である我が国全体に及ぶ人命、財産の保護を目的としたものであることから、行政の責任において行う必要がある。</p> <p>上記保安措置の実施等に関する日本船舶の検査及び条約証書の発給等は、国の責務である我が国全体に及ぶ人命、財産の保護を目的としたものであることから、行政の責任において行う必要性がある。</p> <p>改正 SOLAS 条約に定める保安要件に関する外国船舶の監督は国の責務である我が国全体に及ぶ人命、財産の保護を目的としたものであることから、行政の責任において行う必要がある。</p> |
| 国の関与 | <p>同上。国際条約の履行に関することであること、船舶及び港湾施設の保安対策に係る基準の策定に関することであることから国の関与が必要。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>船舶所有者及び港湾施設の管理者に自己警備を実施させることにより、効率的に船舶及び港湾施設の保安向上を達成する。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>改正 SOLAS 条約担保法に基づく保安措置の実施等を義務付けることにより、船舶及び港湾施設における保安の確保を図り、もって我が国に係る国際海上運送システムの信頼性の向上を図る。</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>平成 14 年 12 月に開催された第 5 回海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 締約国政府会議において SOLAS 条約が改正され、同改正 SOLAS 条約が平成 16 年 7 月 1 日に発効する。</p> |

事前評価票【No. 24】

| | | | |
|----------|---|----------------|---------------------------|
| 施策等名 | 新長期規制以降の排出ガス・燃料対策の推進 | 担当課 (担当課長名) | 自動車交通局技術安全部環境課(環境課長 江口稔一) |
| 施策等の概要 | <p>平成 17 年から導入される世界一厳しい排出ガス規制(以下「新長期規制」という。)以降の排出ガス対策として、低排出ガス認定制度の見直し、次世代低公害車の開発促進等を行うとともに、バイオマス燃料対応車の開発促進、大型車の燃費基準の検討、自動車使用燃料規格の検討等の自動車燃料対策を実施する。</p> <p>【平成 16 年度予算額：1,387,023(千円)】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>新長期規制よりさらに低レベルの排出ガス性能の良い自動車を普及・実用化させるとともに、大気汚染物質・二酸化炭素双方の排出に大きな影響を与える自動車燃料に関する諸施策を講じることにより、大都市域を中心とした大気汚染及び地球温暖化の抑止に資する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>12) 地球環境の保全 13) 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>我が国では、これまで規制強化等様々な自動車排出ガス対策が講じられてきたが、二酸化窒素(N₂O)及び浮遊粒子状物質(SPM)に係る環境基準の達成率は大都市部沿道付近で各約65%、約25%と依然厳しい状況にある。(=現状と目標のGAP)</p> <p>汚染物質の排出量を見ると、大都市部における窒素酸化物(N_xO)排出量の約5割、粒子状物質排出量の約4割を自動車が占めており、自動車の寄与が高い状況にある。2005年からは世界一厳しい排出ガス規制(新長期規制)が導入されるが、環境基準を達成させるためには、新長期規制よりさらに高いレベルの自動車排出ガス対策が必要となってくる。(=原因特定)</p> <p>また、地球温暖化問題に対処するために、我が国は京都議定書で定められた温室効果ガス6%削減(基準年1990年比)を達成する必要があるが、温室効果ガス排出量は近年増加しており、2000年度の温室効果ガス排出量は基準年比で約7%増となっている。(=現状と目標のGAP)</p> <p>京都議定書の6%削減約束を達成させるためには、より一層の温室効果ガス削減対策を講ずる必要があり、中でも、運輸部門のCO₂排出量の約9割、我が国のCO₂全排出量の約2割を占める自動車分野のさらなる削減が重要となってくる。(=原因特定)</p> <p>これらの問題に対処するためには、自動車の技術開発を積極的に促し新長期規制よりさらに厳しい排ガス低減対策が取られた自動車を実用化・普及させるとともに、大気汚染物質・CO₂双方の排出性能に大きな影響を与える自動車燃料に関し、環境負荷低減のための対策を講ずることが必要となる。(=課題の特定)</p> <p>新長期規制以降の排出ガス対策としては、低排出ガス認定制度の見直しにより、新長期規制レベルよりもさらに排出ガス性能の良い自動車の普及を促進させるとともに、環境負荷の特に大きい大型ディーゼル車に代替可能な次世代低公害車の開発を促進させるために、次世代低公害車の環境保全上・安全上の技術基準等を整備する。</p> <p>また、自動車燃料対策については、これまで燃費基準がなかった大型車に対する燃費基準導入の検討、地球温暖化対策として有効なバイオマス燃料を利用した自動車の環境・安全性能評価及び自動車側対応技術の明確化、更なる低硫黄化を含めた自動車使用燃料規格の検討等を行う。(=具体的施策)</p> | | |

| | |
|------------|---|
| 社会的ニーズ | 大都市域の大気汚染問題・地球温暖化問題はともに、社会・国民にとって早急に解決・克服すべき最重要課題であり、自動車に係る環境対策として上述の施策を講ずることは必要不可欠である。 |
| 行政の関与 | 大都市域の大気汚染問題・地球温暖化問題を解決するためには、自動車製作者及び燃料供給者による積極的な取組みが必要であるが、それには行政が主体的、主導的に上述の施策を早急かつ適切に講じていくことが必須となる。 |
| 国の関与 | 大都市域の大気汚染問題は地域レベルでの取組みだけでは根本的な解決ができない、自動車環境政策全体に関わる社会的・構造的なものであり、また、地球温暖化問題についても国家の枠を超えた地球的規模の問題であることから、問題解決のための自動車排ガス対策・自動車燃料対策は、国が主体的に関与し取り組む必要がある。 |
| 施策等の効率性 | 上述の新長期規制以降の排出ガス対策は、開発・普及の両面から効率的に対策を推進させようとするものであり、また、自動車燃料対策は、燃料がCO ₂ ・汚染物質双方の排出に大きな影響を与えることから、地球温暖化問題・大気汚染問題の双方の解決に役立つ、効率的な施策であるといえる。 |
| 施策等の有効性 | 本施策に掲げられている各種施策を講ずることにより、自動車側と燃料側の両面の対策が総合的・包括的に実施され、大気汚染問題と地球温暖化問題の双方の効果的な解決に資する。 |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No.25】

| | | | |
|----------|---|-----|---------------------------|
| 施策等名 | 有害紫外線予測情報の提供 | 担当課 | 気象庁観測部管理課 (管理課長 羽鳥 光彦) |
| 施策等の概要 | <p>オゾン層破壊等に伴う有害紫外線による健康への影響対策の高まりを踏まえ、紫外線の観測・監視を強化し、実況及び予測情報を国民等に提供するための所用の準備を進める。 【平成 16 年度予算額：107 百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 有害紫外線の実況及び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 | 12) 地球環境の保全 13) 大気、騒音等に係る生活環境の保全 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>フロン等によるオゾン層破壊に伴い有害紫外線が増加し、皮膚がんや白内障などの増加が懸念されており、米国、カナダ、オーストラリアをはじめとする各国でその対策が取り組まれている。国際的にオゾン層破壊物質の生産・排出・輸出入の規制は実施されているものの、オゾン層は今後 10 年程度は現状のままであるとされており、現在の規制を維持しても、オゾン層破壊が進行する前の 1980 年以前の状況に戻るには、2050 年頃とされている。</p> <p>わが国においても、オゾン層破壊問題を契機として、ライフスタイルの変化や新しい知見に基づき有害紫外線対策の必要性が認識されつつも、国民に対して適切な紫外線情報が提供されていない。(= 目標と現状の G A P)</p> <p>紫外線観測の成果がリアルタイムで収集されておらず、紫外線の正確な実況情報が不足しており、また、日々のオゾン層の変動状況の予測を反映した高精度の紫外線予測技術が確立していない。このため、健康への影響などを考慮した紫外線対策に必要な実況・予測情報が国民に提供されていない。(= 原因分析)</p> <p>適切な有害紫外線対策を実施するためには、オゾン層の状態を踏まえた紫外線の実況把握と予測など有害紫外線の情報提供体制を確立する必要がある。そのためには、紫外線を高精度で観測し、その結果をリアルタイムで収集するとともに、オゾン層での化学変化を取り込んだオゾン輸送モデルと放射伝達モデルの数値予報モデルを用いて紫外線を予測する体制を確立する必要がある。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>高精度で有害紫外線が観測できる波長別紫外線観測装置を整備し、観測データをリアルタイムで収集するとともに、オゾン輸送モデルと放射伝達モデルにより翌日のオゾン層の状態と有害紫外線の強度を予測し、実況及び予測をわかりやすい分布図情報として国民に提供する。(= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 2002 年 7 月に世界保健機関 (WHO) は「UV インデックス運用ガイド」を作成し、国内でも今年 6 月環境省が紫外線保健指導マニュアルを作成するなど、紫外線対策を呼びかけおり、国民の紫外線情報に対するニーズが高まっている。 | | |
| 行政の関与 | 本施策で行う有害紫外線の実況及び予測に関する情報は国民の安全かつ快適な生活の支援で有効であるばかりでなく、環境省や厚生労働省など関係行政機関が紫外線対策のための政策立案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> | <p>オゾン層保護対策はモントリオール議定書に基づいて実施されており、地球規模の監視は世界気象機関（WMO）の枠組みで実施されている。また、予測を行うためのソフトウェア（輸送モデル等）、ハードウェア（スーパーコンピュータ）、観測設備、通信網を維持しつつ継続的かつ現業的に運用できるのは各国気象機関のみである。加えて、観測された紫外線観測データはWMO世界オゾンUVデータセンター（WODC）に登録され、オゾン破壊の科学アセスメントをはじめ、世界的な紫外線の実況監視や研究のために各国気象機関などによって有効に利用されており、このように情報利用のための基盤は国や国際機関の連携のもと整備されている。このため、紫外線対策に係る基盤的な観測及び予測情報の作成は国が行う必要がある。</p> |
| <p>施策等の効率性</p> | <p>既存の気象資料伝送網や気象予報のための数値予報モデル及びその技術を活用することにより、新型の観測装置の整備など国費総額 1.1 億円により、有害紫外線の対策に有効な紫外線の実況・予測に関する情報の作成・提供が可能である。</p> <p>提供する情報は、目に見えない有害紫外線に対して国民の効果的な対策を通じて有害紫外線被曝の防止・軽減、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> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>本施策により、近年増加が懸念されている皮膚がんや白内障など有害紫外線の被曝について、世界標準にあわせたUVインデックスの形式で実況や予測に関する情報を提供することが可能になる。</p> <p>これにより、外出時間の調整や衣服の選択、帽子やサングラスの着用などの、的確な有害紫外線対策が可能となる。</p> <p>また、高精度の観測データを、各国気象機関に提供することにより、わが国はもとより諸外国のオゾン層保護対策の推進に繋がるほか、米国の衛星によるオゾン観測（TOMS）データの検証データとして活用され、オゾン層の正確な実況把握につながるなど国際貢献を果たすことができる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律（昭和 63 年法律第 53 号）」に基づき、気象庁長官は、オゾン層の状況及び大気中における特定物質の濃度の状況を観測し、その成果を発表することとなっている。</p> |

事前評価票【No.26】

| | | | |
|-----------------|--|------------|--|
| <p>施策等名</p> | <p>放置座礁船対策の推進</p> | <p>担当課</p> | <p>海事局総務課海事保安・事故保障対策室 (海事保安・事故保障対策室長 露木 伸宏) 河川局砂防部保全課海岸室 (海岸室長 細見 寛) 港湾局環境整備計画室 (環境整備計画室長 牛嶋 龍一郎)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>一定規模以上の船舶所有者等に対し船主責任保険等に加入することを義務付ける制度の導入 【平成 16 年度予算額：33 百万円】 座礁船撤去等に関する国の支援措置の創設並びに海域浄化対策事業及び沈没船処理事業の拡充 【平成 16 年度予算額：139 百万円】 第 159 回国会に提出した油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案が成立し(平成 16 年法律第 37 号) 平成 16 年 4 月 21 日公布</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>一定規模以上の船舶の所有者等に保険加入等を義務付けるとともに、船舶の座礁に伴う油回収や船舶の撤去に関し国の支援措置の創設等必要な措置を講じることにより、座礁等による損害の補償を確実なものとするとともに、座礁船が撤去されずに放置されること等による海洋環境の保全・形成を図る。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>9) 交通安全の確保 12) 地球環境の保全 14) 良好な自然環境の保全、形成及び創出</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>船舶の座礁等が発生した場合には、それによる油濁損害の賠償や船舶の撤去等は、船舶所有者等の責任により対応されるのが原則である。しかしながら、現在、我が国沿岸において、10 隻の座礁外国船が、船主による対応がなされないまま、放置されているほか、船舶所有者等に代わって地方公共団体がやむを得ず船体の撤去等を行なっている場合もある。(= 目標と現状の G A P) 上記のような問題が発生する原因としては、有効な保険に加入していない等の理由により船舶所有者等に費用を負担する能力がないことが挙げられる。(平成 14 年に我が国に入港した外国籍船の平均保険加入率は、約 73%。一部の船籍の船舶については、極めて保険加入率が低い。)(= 原因分析) したがって、船舶所有者等がその責任を負担できる能力を確保させることが課題である。また、領海を通過するのみの船舶に対しては国際法上、航行を規制することが出来ないことから、そのような船舶が座礁した場合でも、円滑に撤去等必要な措置が行なわれるような制度が必要である。(= 課題の特定) このため、一定規模以上の船舶の所有者等に対し有効な保険に加入することを義務付け、保険未加入の船舶に対しては入港を認めない等の措置を講じるとともに、やむを得ず船舶の座礁に伴う油回収や船舶の撤去を行う地方公共団体に対し一定の支援を行う制度を創設する必要がある。(= 施策の具体的内容)</p> | | |
| <p>社会的ニーズ</p> | <p>座礁船による経済上、自然環境上の損害への対策の必要性について、自治体等からの要望があるほか、度々報道がなされる等、本件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 | 現状では船舶所有者等が油濁損害の賠償や船舶の撤去作業を行わない場合があるため、行政が関与し保険の加入を義務付ける必要があるとともに、船舶所有者等に代わって対応を行う地方公共団体を支援する必要がある。 |
| 国の関与 | <p>国境・県境等をまたいで往来する船舶に関する保険の義務付けは国が統一的に実施すべきものである。</p> <p>また、国際法上、領海内での外国船に対し無害通航が認められているところ、地方公共団体は通航の制限等自衛手段を有さない等の理由から、船舶等が座礁した場合における船舶撤去等に要した費用の全額を地方公共団体の負担とするのは適当でないことを踏まえ、当該地方公共団体へ国による一定の支援を行うことが必要である。</p> |
| 施策等の効率性 | 本制度の導入により、座礁等が生じた場合に、損害の賠償や船舶の撤去等について、本来責任を負うべき者に費用等を負担させるためには、その費用を担保する保険等に加入させることが経済効率性にも合致する。 |
| 施策等の有効性 | <p>保険未加入の船舶に対しては入港を認めない等の措置を講じることにより、事故が発生した場合に保険から確実に補償が行われるようになる。</p> <p>やむを得ず地方公共団体により対応が行なわれる場合でも、国の支援により円滑に撤去等の作業が行なわれる。</p> |
| その他特記すべき事項 | 昨年の北朝鮮籍貨物船「チルソン」の座礁事故による多大な社会的影響を踏まえ、地方公共団体から、今後このような事象が発生せぬように早急な対策を講じるよう強く要請されているところ。 |

事前評価票【No.27】

| | | | |
|----------|---|----------------|--|
| 施策等名 | 合流式下水道の緊急改善 | 担当課 (担当課長名) | 都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 (下水道事業課長 江藤 隆) |
| 施策等の概要 | <p>「合流式下水道緊急改善事業」を拡充し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きょへの雨水流入量を低減するための雨水放流きょを補助対象に追加するとともに、下水道法施行令を改正し、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化することで、全体事業費の低減及び事業のスピードアップを図るものである。</p> <p>【平成16年度予算額:下水道事業費及び都市水環境整備事業費 8,749億円(国費)の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>合流式下水道を採用している市町村は下水道実施市町村の約1割、整備面積の約2割、普及人口の約3割を占めている。近年、合流式下水道から雨天時に公共用水域に流出する未処理下水により、水質汚濁上、公衆衛生上の問題が発生しているため、その改善をより効果的・効率的に推進。</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>15) 良好な水環境への改善 <社会資本整備重点計画の「良好な水環境への改善」に対応></p> | | |
| 関連する業績指標 | <p>65) 合流式下水道改善率</p> | | |
| 指標の目標値等 | <p>40% (平成19年度)</p> | | |
| 施策等の必要性 | <p>都市における良好な水環境に対するニーズが高いにもかかわらず、東京湾におけるオイルボールの問題等、合流式下水道から雨天時に流出する下水により、水質汚濁や悪臭の発生等の被害が発生している。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>合流式下水道は、汚水と雨水を一つの管きょで排除する方式であり、早くから事業に着手した都市に多くみられるが、これは、合流式の整備に要する費用が分流式に比べて経済的であるため、早期の普及促進を優先するといった時代の要請から整備が図られたものである。しかし、時代の変化により環境保全への要請が高まった結果、雨天時に未処理下水が流出し、公共用水域の水質汚濁等を構造的に引き起こしている合流式下水道の問題が顕在化するに至ったものである。(=原因分析)</p> <p>合流式下水道の改善にあたっては公共用水域への影響の大きさから緊急的な改善が必要であるため、平成14年度には、5年間に緊急的かつ集中的に合流式下水道の改善を実施するために「合流式下水道緊急改善事業」を創設しており、現在、各都市においては、鋭意モニタリングを実施し「合流式下水道緊急改善計画」を策定しているところであるが、計画策定の過程で、浸透側溝の導入やオンサイトによる雨水の排除等により、遮集管への流入雨水量を低減させることが効果的かつ効率的な地域があることが明らかになった。</p> <p>また、改善対策を推進するための根拠を明確化することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>このことを踏まえ、国庫補助対象となる施設に、「合流式下水道緊急改善計画」に位置づけられた以下の施設を追加。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸透側溝等の雨水浸透施設 ・遮集管きょへの雨水流入量を低減するための雨水放流管きょ <p>なお、当該施設の設置にあたっては、雨水貯留施設および遮集管きょ等による整備より効率的かつ効果的であることを計画への位置づけの条件とする。</p> <p>また、平成15年9月に下水道法施行令を改正し、以下の基準を明確化。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雨水吐の構造基準 ・合流式下水道からの雨水の影響が大きい時の放流水質基準 | | |

| | |
|------------|---|
| | あわせて、合流式下水道を採用する全ての都市において原則10年間で改善対策を完了する旨を明記。 (= 施策の具体的内容) |
| 社会的ニーズ | 合流式下水道からの公共用水域への未処理下水流入により、水質汚濁上、公衆衛生上の問題が発生しており、改善への要望が非常に高い。 |
| 行政の関与 | 合流式下水道の改善は、公共用水域の水質汚濁防止および公衆衛生上、必要不可欠な行政サービスである。 |
| 国の関与 | 合流式下水道の改善は、公共用水域の水質保全および公衆衛生の向上に資するものであり、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。 |
| 施策等の効率性 | 今回の施策の対象である遮集管への流入雨水量を低減させることが効果的かつ効率的な地域については、補助事業として浸透側溝やオンサイト施設の整備を図ることが可能となり、その他の手法による対策を実施する場合に比較して低コストでの事業実施が可能となる。また、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化することにより、合流式下水道の緊急改善が促進され、合流式下水道の早期改善が図られる。 |
| 施策等の有効性 | 補助対象を拡充し、改善対策を推進するための根拠を明確化することで、合流式下水道の緊急改善が促進され、合流式下水道の早期改善が図られるとともに、未処理下水の公共用水域への流出を防ぎ、公共用水域の水質保全、公衆衛生の向上が図られる。 |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No.28】

| | | | |
|----------|--|-----|------------------------------------|
| 施策等名 | 港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充 | 担当課 | 港湾局環境整備計画室 (環境整備計画室長 牛嶋 龍一郎) |
| 施策等の概要 | 港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)における静脈物流拠点形成に資するものについては、より金利の低い利率に拡充する(財投制度の拡充)。 | | |
| 施策等の目的 | 循環型社会の構築を図るため、港湾における静脈物流拠点の形成を支援する。 | | |
| 関連する政策目標 | 25) 循環型社会の形成 <社会資本整備重点計画(案)の「循環型社会の形成」に対応> | | |
| 関連する業績指標 | 105) 港湾における廃棄物の取扱い比率(産業廃棄物) (「循環資源の国内輸送コスト低減率」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「循環資源の国内輸送コスト低減率」に対応> | | |
| 指標の目標値等 | 105) 14%(平成18年度) (平成14年度比約1割削減(H19)) <平成14年度比約1割削減(H19)> | | |
| 施策等の必要性 | <p>循環型社会の構築が求められている中で、広域的なりサイクル拠点としてのポテンシャルが高い港湾を核として、低コストかつ環境負荷の小さい海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進するに当たり、静脈物流拠点の形成が必要とされている。しかしながら、積替・保管施設等、循環資源に対応した物流施設が不足しており、循環資源の海上輸送が進んでいない。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因を考察するに、循環資源は運賃負担力が低く、リサイクル物流に資する物流基盤施設自体の収益性が極めて低いことが、民間事業者による基盤施設の確保が進まない要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、民間事業者による施設整備を推進するための施策が必要である。(=課題の特定)</p> <p>このため、港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業(政策金利)のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、政策金利とする(財投制度の拡充)。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的二ーズ | 産業廃棄物の場合であれば、全国で約4年、首都圏で約1年の最終処分場の残余年数であり、残余容量の逼迫など深刻な状況にあることから、効率的なりサイクルシステムの構築が不可欠となっている。 | | |
| 行政の関与 | 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築については、循環型社会形成推進基本計画(平成15年3月閣議決定)等にも位置づけられており、積極的な行政の関与が必要である。 | | |
| 国の関与 | 静脈物流システムの構築は、地域で発生した廃棄物等を広域的に輸送することにより資源として活用することを支援するための施策であり、都道府県の域を越えた広域的な観点から必要な施策であることから、国が積極的に関与する必要がある。 | | |
| 施策等の効率性 | 総合静脈物流拠点港においてのみ支援制度の拡充を図ることにより、集中的かつ選択的投資が可能となる。 | | |
| 施策等の有効性 | 平成16年度に循環資源の取扱いに関するガイドラインの作成、官民の連携促進等の諸施策との連携及び本施策の活用によって静脈物流基盤を確保することにより、海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築が促進され、循環資源の国内輸送コスト低減を図ることができる。 また、当該施策を推進することにより、約500人の雇用が見込まれる。 | | |

| | |
|------------|---|
| その他特記すべき事項 | <p>平成14年度の政策チェックアップ（業績測定）</p> <p>政策目標25 循環型社会の形成</p> <p>（4）循環資源の輸送コストを低減する</p> <p>の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>（参考）</p> <p>上記評価における「施策の実施状況」及び「今後の取組の方向性」（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 静脈物流拠点の形成に向け、積替・保管施設等必要な基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については運賃負担力が低いことから、基盤施設整備に対する支援制度の構築が不可欠となっている。・ 引き続き上記施策を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。 |
|------------|---|

事前評価票【No.29】

| | | | |
|----------|--|----------------|-----------------------|
| 施策等名 | 道路構造令の改正 | 担当課 (担当課長名) | 道路局路政課 (路政課長 日原洋文) |
| 施策等の概要 | <p>道路構造令の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来も交通量が多くないと見込まれる高規格幹線道路等について、一定のサービス速度（例えば 80 km/h）で走行できる、「追越区間付き 2 車線構造」を導入 ・土地利用や用地、工費などの問題が懸案となって、抜本的な渋滞対策を行うことができないところについて、一般の乗用車と小型の貨物車等、一定の規模以下の自動車のみが走行可能な「小型道路」を導入 | | |
| 施策等の目的 | <p>道路利用者からみた「成果」を重視する道路行政の進め方の改革を進める中で、「道路の多様性の重視」、「地域の裁量性の拡大」、「厳格な事業評価の実施とその結果の反映」を推進するために、地域に応じた多様な道路整備の推進を目的として基準を改正するもの。</p> <p>あわせて、道路の整備効果の早期発現、整備コストの縮減が図られる。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 17) 広域的モビリティの確保 20) 都市交通の快適性、利便性の向上 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>道路利用者からみた「成果」を重視する道路行政の進め方の改革を進める中で、「道路の多様性の重視」、「地域の裁量性の拡大」、「厳格な事業評価の実施とその結果の反映」を推進するために、地域に応じた多様な道路整備の推進を図ることが必要。(= 目標と現状の GAP)</p> <p>用地や工費が懸案となって抜本的な渋滞対策が行えない都市部等における小さい規格の道路や、将来も交通量が多くないと見込まれる地方部等における高規格幹線道路の 2 車線構造など、新しい道路構造の導入に関するニーズがあるものの、現段階では導入が困難。(= 原因分析)</p> <p>必要な道路構造の導入を可能とするため、基準の整備が必要。(= 課題の特定)</p> <p>地域に応じた多様な道路整備の推進を目的として、道路構造令の一部を改正する。(= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | ・当該道路で重視すべき機能から必要な道路構造を、技術基準の改正や弾力的な運用により実現 | | |
| 行政の関与 | ・道路の選択肢を広げるため、道路構造に関する技術基準である道路構造令を改正する。 | | |
| 国の関与 | ・道路の選択肢を広げるため、道路構造に関する技術基準である道路構造令を改正する。 | | |
| 施策等の効率性 | <ul style="list-style-type: none"> ・小型道路の整備により、通常の構造による整備に対して、トンネル構造で 2 ～ 3 割、高架構造で 1 ～ 2 割程度のコスト縮減が図られるほか、場所によっては用地買収が不要となり、ひいては 1 ～ 2 割程度の工期短縮となる。 ・追越区間付き 2 車線構造の高規格幹線道路の整備により、4 車線による整備に対して、3 ～ 4 割のコスト縮減が図られるほか、2 ～ 3 割の工期短縮となる。 | | |
| 施策等の有効性 | <ul style="list-style-type: none"> ・小型道路の整備により、通常の構造による整備に対して、トンネル構造で 2 ～ 3 割、高架構造で 1 ～ 2 割程度のコスト縮減が図られるほか、場所によっては用地買収が不要となり、ひいては 1 ～ 2 割程度の工期短縮となる。 ・追越区間付き 2 車線構造の高規格幹線道路の整備により、4 車線による整備に対して、3 ～ 4 割のコスト縮減が図られるほか、2 ～ 3 割の工期短縮となる。 | | |

| | |
|------------|--|
| その他特記すべき事項 | ・ 社会資本整備審議会道路分科会答申（平成14年8月）において、高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入など、地域の実情に応じた最適な道路構造の採用について提言。 |
|------------|--|

事前評価票【No.30】

| | | | |
|-----------------|--|------------|--|
| <p>施策等名</p> | <p>航空産業への総合的支援策の推進</p> | <p>担当課</p> | <p>航空局監理部総務課ハイジャック・テロ防止対策室 (ハイジャック・テロ防止対策室長 新田 慎二) 航空事業課 (航空事業課長 門野 秀行)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>我が国航空会社の経営の健全性の確保及び航空ネットワークの維持の重要性に鑑み、航空会社の自助努力を前提として、航空産業を強化するため以下の措置を講ずる。</p> <p>税制措置の戦略的見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空の果たしている公共性に鑑み、税負担の公平性を図るため、固定資産税の見直しを実施【平成16年度減収見込み額：792百万円】 ・効率性の高い機材への更新を促進するため、特別償却制度の見直しを実施【平成16年度減収見込み額：5,231百万円】 <p>航空保安措置強化に対応した支援策【平成16年度予算額：7,300百万円】</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>航空は、国民の足として高い公共性を有するのみならず、我が国経済社会の活性化や国際競争力の向上の実現に不可欠な戦略的基盤であり、その機能を十全に発揮させるために、航空輸送サービスの提供に不可欠の主体である航空会社の経営の健全性の確保及び我が国航空ネットワークの維持を目的とする総合的支援策を実施する。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>17)広域的モビリティの確保 社会資本整備重点計画の「国内幹線交通モビリティの向上」に対応</p> <p>18)国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化 社会資本整備重点計画の「国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上」に対応</p> <p>9)交通安全の確保 社会資本整備重点計画の「総合的な交通安全対策及び危機管理の強化」に対応</p> | | |
| <p>関連する業績指標</p> | <p>73)国内航空サービス提供レベル 75)国際航空サービス提供レベル 37)航空機に対するハイジャック・テロの発生件数</p> | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>73) 1,500億座席扣(平成19年度) 75) 4,800億座席扣(平成19年度) 300億ト扣(平成19年度) 37) 0件(平成15年度以降毎年度)</p> | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>我が国が経済の発展を図り国際競争力を強化させるためには、諸外国とのヒト・モノの活発な交流を実施するための輸送手段を有することが不可欠であり、航空輸送は、このための重要な役割を果たしている。また、我が国において広域的モビリティを確保するためには、短時間で長距離を移動できる輸送手段が不可欠であるが、この分野でも航空輸送は不可欠な役割を果たしている。このような特性を持つ航空輸送が、今後ともその威力を発揮し続けるためには、その提供主体である航空会社が健全な経営を維持し続けることが前提であるが、近年、国際線についてはかつてない需要減に直面(我が国航空会社の国際線輸送実績の推移 H12:1,945万人、H13:1,691万人、H14:1,789万人(速報値))し、国内線でも旅客単価が大きく減少するなど(イールド(旅客キロあたり収入)H元:21.0円 H14:14.9円)航空会社を取り巻く経営環境は極めて厳しい状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、米国同時多発テロ、イラク戦争、新型肺炎SARSの影響</p> | | |

| | |
|---------|---|
| | <p>によって、国際情勢の影響を受けやすい国際線は大幅な減収になったこと、また、長らく国内経済の停滞に伴う国内ビジネス需要の低迷により、国内線収入が減少したこと、があげられる。</p> <p>また、米国同時多発テロ以降、航空会社等による空港警戒態勢を最も厳しいフェーズ E（非常体制）に強化しているが、航空会社の独自負担によって保安検査機器の増設、検査員、監視員の増員が行われている。イラク戦争、テロ組織アル・カイダによる航空機利用テロ計画の報道など、我が国の航空保安をめぐる情勢は依然厳しく、また、航空機ハイジャック・テロは益々精緻化、巧妙化していることから、これらに対応した航空保安対策の強化、高度化を図る必要があるが、このためには航空会社による更なる負担が必要となっている。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>このような厳しい経営環境の下でも、引き続き、航空会社がその役割を果たし続けるためには、航空会社の自助努力を前提として、政府としても、従来の措置に加えて必要な総合的支援策を実施していく必要がある。</p> <p>また、このような厳しい航空保安をめぐる情勢に対応した航空保安対策の強化、高度化を図るためには、保安対策に係る従来からの航空会社への補助に加えて、国としてより積極的に保安対策を推進し、また航空会社への支援を拡大する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>以上を踏まえ、税制措置の戦略的見直し等をはじめとする航空産業に対する総合的支援策を実施することで、航空会社の経営基盤の強化を図り、もって安定的な国際競争力の向上及び広域的モビリティの確保を実現することとする。（＝施策の具体的内容）</p> |
| 社会的ニーズ | <p>我が国を訪れる外国人旅行者の倍増、観光立国、国際物流の増大、地域経済の活性化の観点から、国際航空ネットワークの拡充とサービス向上及び安全性の向上が求められている。</p> <p>都市と地方の交流、地域間交流の拡大、国内観光の振興、地域経済の活性化の観点から、国内航空ネットワークの拡充とサービス向上及び安全性の向上が求められている。</p> <p>経済のボーダーレス化が進展し、都市間の国際競争が激化する中、都市の国際競争力向上のために、航空は必須の戦略的基盤となっている。</p> |
| 行政の関与 | <p>航空会社は、現在極めて厳しい経営状況に直面している。このような状況に対しては、民間企業である航空会社が自助努力を行うことが前提であるが、自助努力を超えた部分については、行政により必要な施策を講じることが求められている。</p> |
| 国の関与 | <p>航空輸送は、国民の足として高い公共性を有しており、国としても、全国的なネットワークが維持されるよう政策的に関与する必要がある。</p> <p>米国同時多発テロ事件以降、航空市場では国際的なコスト競争が進行しているが、航空会社が経営合理化などの自助努力で対応できない分野において不利な競争条件がある場合には、国がそのイコールフィッティングを図って我が国の国際競争力を強化させる必要がある。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>税制措置の戦略的見直しにより、航空会社の経営の自主性を損なうことなく経営の効率化のインセンティブを付与することが可能であると同時に、自主的な新規機材の導入を促進し、二酸化炭素排出の抑制やバリアフリー基準適合率の向上にも寄与する。</p> <p>航空保安対策の強化は、航空産業支援の観点から緊急を要するものであるが、国が積極的に支援することにより迅速な対応を実現させることが可能である。</p> |

| | |
|------------|---|
| 施策等の有効性 | <p>当該税制措置によって、我が国航空会社の経営基盤の安定化が図られることになる。この結果、我が国航空会社が国際競争力を発揮して輸送力を拡大させることや全国的なネットワークを維持していくことが可能となる。</p> <p>航空保安の確保は安定的な航空輸送の土台である。従って、航空保安の確保により、安定的な航空輸送を通じて、広域的モビリティの確保及び国際競争力の向上を実現させることが可能となる。</p> |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No.31】

| | | | |
|----------|--|----------------|---|
| 施策等名 | 東京国際空港（羽田）再拡張事業の推進 | 担当課 （担当課長名） | 航空局飛行場部管理課 （管理課長 又野己知） 航空局飛行場部計画課 大都市圏空港計画室 （室長 戸田和彦） |
| 施策等の概要 | <p>東京国際空港（羽田）に新たに4本目の滑走路等を整備する再拡張事業を推進するため、以下の措置を講ずる。</p> <p>(1) 平成16年度予算における再拡張事業の事業化 ・新設滑走路等の入札・契約手続、環境影響評価手続、国際線地区のPFI検討調査等の実施【予算額：107億円】</p> <p>(2) 東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法の制定 ・国による緊急整備事業に必要な資金の確保 ・緊急整備事業に対する地方公共団体の無利子貸付け等</p> <p>(3) 新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特例措置の創設 ・供用開始後10年度分の交付金算定標準1/4（現行1/2） 【減収見込額（平年度）：約25億円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>地方公共団体からの無利子貸付けを可能とするなどの特例措置を講ずることによって羽田空港再拡張事業を推進することにより、羽田空港の発着容量の制約の解消等を図るとともに、その発着余裕枠を活用して国際定期便の就航を可能とする。これにより、航空需要の増大に対する円滑かつ効率的な航空サービスを提供することを目的とする。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 17) 広域的モビリティの確保 社会資本整備重点計画の「国内幹線交通モビリティの向上」に対応 | | |
| 関連する業績指標 | 73) 国内航空サービス提供レベル | | |
| 指標の目標値等 | 1,500億座席キロ(平成19年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>羽田空港は、国内航空旅客利用者の約60%が利用する国内航空輸送ネットワークの要であり、今後の同空港の国内旅客数の需要予測についても、2012年度は7,320万人、2017年度は8,030万人と、堅調な増加が予測されている。一方で、同空港の発着容量については、既に能力の限界に達しており、今後も増大が見込まれる航空需要に的確に対応することが不可能な状況にある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、人口が集積し、経済活動の中心である大都市圏においては、我が国の国土・環境上の制約から航空需要に対応した空港整備を行うのに多額の事業費・長期の時間を要する一方で、「国土の均衡ある発展」といった国土政策の下、国内航空ネットワークの拡充のための地方空港の整備が進められ、大都市圏との路線拡充が求められた結果、大都市圏拠点空港においてより一層の容量制約を招くこととなったことによるものと考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このような状況の中、今後とも増大が見込まれる航空需要に的確に対応し、利用者利便に應えるためには、再拡張事業による羽田空港の容量拡大が喫緊の課題となっている。しかしながら、同事業は多額の事業費を要するプロジェクトであるため、国の財源のみでは、早期に実施することが困難な状況にある。また、同事業により整備される新設滑走路等は大規模な海上構築物であるため、現行制度通りに交付金を交付することとすると、供用開始後に空港整備特別会計が支払う交付金の負担は、通常の空港に比べ著しく重くなるが見込まれている。（＝課題の特定）</p> <p>このため、再拡張事業を推進するためには、同事業により大きな経済波及効果が生じる地方公共団体から無利子貸付けによる協力を得ること等により同事業に必要な財源を確保するとともに、同事業によって整備される新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特例措置を講ずることにより、交付金額</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>の適正化を図り、空港整備特別会計の負担を軽減する必要がある。具体的には、再拡張事業を推進するため、以下の措置を講ずる。</p> <p>(1) 平成16年度予算における再拡張事業の事業化</p> <p>(2) 東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法の制定</p> <p>(3) 新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特例措置の創設 (= 施策の具体的な内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>再拡張事業により空港容量が増加すると、首都圏と全国各地を結ぶ航空ネットワークが拡充され、機材の小型化・多頻度化が可能となるとともに、航空会社間の競争が一層促進され、運賃の低廉化による利用者負担の軽減、航空サービスの向上による利用者利便の向上等が図られる。さらに、国際定期便の就航により、首都圏の国際競争力の強化、観光振興等が図られるものであり、社会的必要性が高い。</p> <p>なお、同事業については、経済界、航空業界、関係自治体等多方面から強い要望がある。</p> |
| 行政の関与 | <p>羽田空港の再拡張事業は、国土交通大臣が設置し、及び管理する第一種空港を整備する事業であり、行政の関与が必要である。</p> |
| 国の関与 | <p>羽田空港の再拡張事業は、国土交通大臣が設置し、及び管理する第一種空港を整備する事業であり、国の関与が必要である。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>再拡張事業については、学識経験者、関係地方公共団体等からなる首都圏第3空港調査検討会(平成13年7月)において検討した結果、羽田空港の再拡張案が、他の候補と比較して、既存ストックの有効活用、アクセス等の旅客利便等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進することとされており、施策の効率性は高い。</p> <p>なお、時間短縮効果、費用低減効果、供給者便益等を考慮した費用対効果は、約6.5となることが見込まれている。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>再拡張事業により大きな経済波及効果が生じる地方公共団体からの無利子貸付けを可能とすることにより、再拡張事業に必要な財源を確保することができ、同事業の早期完成を図ることができる。</p> <p>新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特例措置により、交付金額の適正化、空港整備特別会計の交付金負担の軽減が可能となる。</p> <p>これらの特例措置を講ずることによって再拡張事業を推進することにより、羽田空港の発着容量が現在の28.5万回/年(782回/日)から約1.4倍の40.7万回/年(1114回/日)に大幅に増加させることができ、これによって、羽田空港の発着容量制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上が図られるとともに、その発着余裕枠を活用して約3万回の国際定期便の就航が可能となる。</p> <p>なお、再拡張事業に伴う経済波及効果は、全国で、生産額の増加が年間約1兆8,000億円、雇用の増加が年間約18万人となる。(国土交通省試算)</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>都市再生プロジェクト第二次決定(平成13年8月都市再生本部決定)に選定され、「国際化を視野に入れつつ東京国際空港(羽田空港)の再拡張に早急に着手し4本目の滑走路を整備する」こととされた。</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月閣議決定)において、「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る」こととされた。</p> <p>「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」(平成14年12月交通政策審議会航空分科会答申)において、「財源について見通しをつけた上で、羽田空港再拡張のできる限りの早期着工・早期完成を図り、国際定期便の就航を図る」こととされた。</p> <p>平成14年度の政策レビュー(プログラム評価) 「空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 - 」の評価結果及び政策への反映の方向を踏まえた新規施策である。</p> |

(参考)

上記評価における「政策への反映の方向」

- ・羽田空港の処理容量の大幅な増加は、首都圏の経済社会活動を支え、都市としての魅力と国際競争力を高めるとともに、国内航空ネットワークの拡充を通じて我が国全体に大きな便益を及ぼすことになるため、喫緊の課題として再拡張事業を推進する。

平成14年度の政策チェックアップ(業績測定)

政策目標11「広域的モビリティの確保」

(3)国内航空ネットワークを充実させる

の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。

(参考)

上記評価における「今後の取組の方向性」

- ・東京国際空港(羽田)の再拡張事業を2000年代後半までの供用開始を目途に推進する。

事前評価票【No. 32】

| | | | |
|----------|--|----------------|------------------------|
| 施策等名 | 造船業の次世代人材養成事業の創設 | 担当課 (担当課長名) | 海事局造船課 (造船課長 丸山 研一) |
| 施策等の概要 | <p>新卒・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修、技能人材データベースの構築・運用といった造船業における就業・研修サービスを支援する。 【平成 16 年度予算額：5 5 百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>円滑に技能を伝承し技術基盤を維持するとともに、製造拠点を国内に維持することにより、我が国造船業の国際競争力を確保する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・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>我が国造船産業は、ほぼ 100%の国内生産比率を維持しながら、半世紀にわたり世界トップのシェアを確保してきた。これは、高度な状況判断と自己裁量性に基づく高度技能に対応できる優秀な人的資源を有するという、他国にはない「強み」を有してきたところが大きい。しかし近年、高齢技能者の大量退職等により人材面の「強み」が失われる危機に直面しており、今後、急速な世代交代の中で対策を講じなければ、競争力の低下によりスパイラル的に産業が崩壊し、地域経済への深刻な打撃や海上輸送技術の停滞が生じることが懸念される。 (= 目標と現状の G A P)</p> <p>技能伝承が円滑に進まず人材面の「強み」が失われる危機に直面している理由として、近年、技能者が高齢化したこと(我が国造船技能者の約 5 割が 50 歳以上)や下請け依存率が拡大したこと(主要造船所の社外工比率が 65%)、一人作業化の進展と教える側教えられる側の年齢ギャップの大きさにより現場教育機会が減少したこと、新規採用者の質を確保することが困難になったこと(工業高校造船科が 3 校までに減少)、中小造船業においては、1 社あたりの採用者数が数人レベルに減り効率的に教育ができないことなどをあげることが出来る。 (= 原因分析)</p> <p>今後も我が国造船産業が、「国内構造問題による産業崩壊」を事前に回避し、「ものづくり振興」のモデル的産業として成長を持続していくためにも、産官が一体となって、新卒・中途採用者の即戦力化による技術基盤低下の防止や高齢技能者の指導者としての再雇用、効率的な訓練方式の活用による技能の円滑な伝承 といった対策に早急に取り組んでいく必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>そのため、具体的には産官が連携して以下の施策を実施する。 造船業集積地域で共同研修等を行うことにより若手技能者等を即戦力化する。 造船技能人材データベースを構築し、高齢技能者を指導者として活用する。 (= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>平成 14 年度に造船事業者に対して行ったアンケートでは、63%が技能伝承に問題ありとするとともに、61%が産官連携して人材育成に取り組むべきとしており、本施策に対する社会ニーズは非常に高い。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>地域経済発展の観点及び安全性かつ環境保全性の高い海上輸送手段の確保の観点から、造船業を振興することが不可欠であるが、造船技能者の約 7 割が中小造船事業者や下請事業者に所属しており、これらの事業者は、厳しい経営状況にあるため、技能伝承等を行う余裕がなくなっている。このため、円滑な技能伝承を推進していくため、本施策に行政が関与していく必要がある。</p> | | |

| | |
|-------------------|---|
| <p>国の関与</p> | <p>造船集積地は関東から西日本に分散しており、仮に生産規模が縮小した場合にはその影響は広範囲に及ぶことや、技能指導者の招集やカリキュラムの作成には全国レベルの知識・ノウハウを活用する必要があることから、我が国造船業全体の技能向上を図るためには、国が全国レベルで施策を講じていく必要がある。</p> |
| <p>施策等の効率性</p> | <p>造船の人材養成にあたっては、一般の職業訓練は通常の製造業で必要とされる技能（部屋の中でできる作業）のみに対応しており、実際のサイズの部材で訓練することが必要な造船固有技能の修得は不可能であることや、技能指導者の招集やカリキュラムの作成の際には全国レベルの知識・ノウハウを活用することが必要であることから、本施策を通じて、業個別的でかつ全国規模の仕組み作りを行うことが最も効率的である。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>本施策により、高齢者から新人・若手への技能伝承が円滑に行われ、我が国造船業の技術基盤及び国際競争力が維持される。また、造船技能者の雇用のみならず、船用工業やサービス産業における雇用も創出するなど、地域経済の発展にも大きく寄与する。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>「530万人雇用創出プログラム」(平成15年6月策定)のプログラムの一つとして盛り込まれた。 「経済財政と構造改革に関する基本方針2003(仮称)[略称:骨太の方針第3弾]」において具体的手段の一つとして盛り込まれた。</p> |

事前評価票【No.33】

| | | | |
|-----------------|---|------------------------|---|
| <p>施策等名</p> | <p>スーパー中枢港湾の育成(次世代高規格コンテナターミナルの形成)</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>港湾局計画課 (課長 林田 博) 海事局港運課 (課長 田村明比古)</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わ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。</p> <p>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、社会資本整備重点計画期間中に</p> <p style="padding-left: 40px;">港湾コストを現状より約3割低減</p> <p style="padding-left: 40px;">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>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ため、次世代高規格コンテナターミナルの形成に資する荷役機械等の整備について、財政投融資のより金利の低い利率を拡充(政策金利)するとともに、次世代高規格コンテナターミナルについて、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等のための管理・運営システムの開発等に対する実験的な措置を講じる。</p> <p>【予算額：ターミナル運営の共同化、高質化に向けた社会実験等 527百万円】</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 (「国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上」に対応></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 (「国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率」に対応></p> | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>42) 平成12年度10% 平成18年度20% (平成14年比5%減(H19)) <平成14年比5%減(H19)></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 style="text-align: right;">(=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</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>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、次世代高規格コンテナターミナルについて、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等のための管理・運営システムの開発等に対する実験的な措置を実施する。また、次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る財政投融資の金利の引き下げ等を行う。（＝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> |
| 国の関与 | <p>広域的な視点</p> <p>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港湾管理者の枠を越えた国の関与が必要である。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>スーパー中枢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11月29日の交通政策審議会において「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（答申）」がとりまとめられ、スーパー中枢港湾の育成が提案された。</p> <p>平成14年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標12「国際競争力の強化」 （1）国際海上貨物の輸送コストを低減する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考）</p> |

上記評価における「今後の取組の方向性」

・世界の主要港との間で国際港湾としての競争が激化していることを踏まえ、陸上輸送だけでなく、トータルの輸送コストを削減する必要があることから、ハード面だけでなく、低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資するソフト施策を実施する。

事前評価票【No.34】

| | | | |
|----------|--|-----|-----------------------|
| 施策等名 | 車両制限令の一部改正 | 担当課 | 道路局路政課 (路政課長 日原洋文) |
| 施策等の概要 | 車両制限令の一部を改正する政令の制定 | | |
| 施策等の目的 | 安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しを実施することを目的として、車両制限令の改正を行う。 | | |
| 関連する政策目標 | 19) 物流の効率化 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>道路を通行する車両の高さの最高限度については、改正前の車両制限令第3条第1項第3号の規定により3.8メートルと定められ、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと道路管理者が認めるときに限り、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、当該車両の通行を認めており、例外としてISO背高海上コンテナ積載車両(高さ4.1メートル)についてのみ、貨物が特殊であるためやむを得ない(分割できない)ものとして特殊車両通行許可の対象とするとともに許可を得て走行できる経路を指定していたところであり、民間事業者団体から物流の効率化を目的とした規制緩和要望が多くなされていたところ。(=目標と現実のGAP)</p> <p>このような規制緩和要望があがってきた理由としては自動車運搬用車両に関しては運搬する車にRV車や大型車の割合が増加し積載効率が悪くなっていたこと、これまでISO背高海上コンテナ積載車両が安全に通行している実態からするとそれ以外の高さ4.1メートル以内の車両が通行しても問題ないのではないかという声があったことがある。(=原因分析)</p> <p>「規制改革推進3か年計画(再改定)」において、全国を対象として積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車を運搬する車高4.1メートルの車両等)の通行に関する規制の見直しを平成15年度中に検討・実施することと位置付けられた。(=課題の特定)</p> <p>車両制限令の改正により、道路構造上及び交通安全上問題ないとして道路管理者が指定する道路について、高さ4.1メートルの車両の自由走行を認める。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 車高規制については、総合規制改革会議及び構造改革特区推進室に対し複数の民間事業者団体から物流の効率化を目的とする規制緩和要望があがっていた。 | | |
| 行政の関与 | 道路構造の保全をはかり、道路構造と高さの関係に起因する交通の危険を防止する観点から一定の車高の規制は必要。 | | |
| 国の関与 | 車両構造に係る規制は公平性の観点から全国的制度とすべきものであり、その点で国の関与が必要。 | | |
| 施策等の効率性 | 背高海上コンテナを含む高さ4.1メートルまでの車両について、特別車両通行許可が不要となり、申請者の利便性が向上するとともに道路管理者の事務負担も軽減。 | | |
| 施策等の有効性 | 車高規制の緩和を実施することで、例えば、完成自動車を運搬する場合、積載効率が約10%向上し、輸送便数が約5%減少することにより、運送コストが低減。 | | |

| | |
|------------|--|
| その他特記すべき事項 | 「規制改革推進3カ年計画(再改定)」(平成15年3月28日閣議決定)(抄) 分野別措置事項 11 運輸関係 (3) 個別事項 ア トラック事業等 車高規制 ・ 積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車を運搬する車高4.1メートルの車両等)の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて検討し、実施する【平成15年度検討・実施】 |
|------------|--|

事前評価票【No. 35】

| | | | |
|----------|---|----------------|-------------------------|
| 施策等名 | 海上物流の高度化に資する船舶の建造促進による内航海運活性化 | 担当課 (担当課長名) | 海事局総務課参事官 (参事官 荒井 伸) |
| 施策等の概要 | <p>独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が共有建造を行う船舶(モーダルシフト船、CO2 排出削減船、物流効率化船、ダブルハルタンカー等)のうち、政策効果のより高いものを「物流高度化船」として位置付け、支援措置を講じることによりその建造を促進することにより、内航海運の活性化を図ることとする。そのため、当該支援措置に必要な資金を鉄道・運輸機構に対して補給するものである。【予算額：内航海運活性化事業補給金1.86億円(国費)】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>海上物流システム改革の一環として上記の支援措置を講じることにより、内航海運の活性化を図り、内航海運の物流効率化の促進、環境保全対策等の政策目標を達成することを目的とする。</p> <p>以上の支援措置を平成16年度から20年度までの間継続することにより、海上物流の利用のより一層の拡大とモーダルシフトによるCO2 排出量低減を図る。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 12) 地球環境の保全 19) 物流の効率化 | | |
| 関連する業績指標 | 53) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 | | |
| 指標の目標値等 | 47%(平成18年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>内航海運は、我が国経済活動と国民生活の安定に重要な役割を果たしてきているのみならず、大量に物資を輸送できることから、物流コストの低減に貢献するとともに、1トンキロあたりのCO2の排出量がトラックと比べて1/5という特性を活かすことにより、地球的規模での環境保全の取り組みにも対応できる輸送モードでもある。</p> <p>一方、近年においては、バブル経済崩壊後の長引く景気の低迷、経済のグローバル化の進展に伴う企業の国際競争の激化等の結果、企業の合併や業務提携による事業再編の動きが活発化する等、内航海運を取り巻く我が国経済の環境は大きく変化しており、産業界からの物流効率化に対する要請が高まっている。また、地球温暖化等の環境問題では、「京都議定書」において1990年比で6%の削減が求められているにもかかわらず、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、モーダルシフトの推進のための施策を早急に講じる必要に迫られている。(=目標と現実のGAP)</p> <p>このようなギャップが生じている原因としては、早期の代替建造の意欲はあるが、それに伴う早期償還や既存船の売船コストが増加すること、モーダルシフト船等の建造は従来型船舶に比べて高価である一方、直ちに収入増には結びつかないこと等の理由から、事業者の経営判断のみに任せていても代替建造がなかなか進まないこと等が挙げられる。(=原因分析)</p> <p>したがって、適正な内航海運市場の基盤を形成し、現在検討を進めている内航海運に関する競争的な新たな制度的枠組みが十分にその効果を発揮することにより海上物流システムの高度化を実現するためには、内航海運事業の社会的な貢献度に鑑みた支援スキームによる物流高度化に資する船舶の建造を促進するための支援措置を講じることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、鉄道・運輸機構が共有建造を行う船舶のうち政策効果のより高い「物流高度化船」の建造促進のための支援措置を講じることとする。このため、当該支援措置に必要な資金を鉄道・運輸機構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いるため、公益性が極めて高い。また、トラックと比較したCO2の排出量が1/5であるなど、内航海運は地球的規模で人類が取り組むべき課題である地球温暖化問題にも対応できる輸送モード</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | であるため、その社会的ニーズは高い。 |
| 行政の関与 | 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、鉄道・運輸機構がこれらの事業者に無担保で長期・固定・低利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、はじめて内航海運の活性化が図られるものである。 |
| 国の関与 | 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、鉄道・運輸機構には国内の船舶需要及び業界の動向、技術支援等のノウハウが蓄積しており、新規建造及び既共有船の代替建造及び共有事業者への再建支援を通じて内航海運の活性化を促進することができるため、鉄道・運輸機構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、国が鉄道・運輸機構に対して支援を行うことが適切である。 |
| 施策等の効率性 | 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。国内海運事業者は、中小事業者が大多数を占め、(a)高額な船舶を建造するための資金調達が困難であること、(b)船舶建造に必要な技術力に乏しい等の特性を有していることを考慮して、無担保で長期・固定・低利の建造資金を措置することが必要である。 以上のことから、長期・固定・低利の財政融資資金を原資にして独立採算で業務を行う船舶共有建造制度を活用して内航海運の活性化を促進するための支援措置を講じることが最も適当である。従って、当該支援措置に必要な資金を鉄道・運輸機構に対して補給することが必要である。 |
| 施策等の有効性 | 支援措置を講じることによって物流高度化船の建造促進が可能となるため、内航海運に関する競争的な新たな制度的枠組みが十分にその効果を発揮し、内航海運の活性化が実現される。これにより物流コストが低減され、わが国経済の再活性化が図られるとともに、トラックと比較した CO2 の排出量が 1 / 5 という特性を活かして地球的規模での環境保全の取り組みにも対応することで、CO2 排出量削減に関して京都議定書に定められた目標達成に貢献することが可能である。 |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No. 36】

| | | | |
|-----------------|--|------------------------|---|
| <p>施策等名</p> | <p>海上運送事業の活性化</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>海事局国内貨物課 (国内貨物課長 矢下忠彦) 船員政策課 (船員政策課長 内波謙一) 船員労働環境課 (船員労働環境課長 寺西達弥)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>内航海運業に係る参入規制の緩和、船員の移動の円滑化及び船員の時間外労働に係る制度の見直し等の相互に密接に関連する施策を総合的かつ一体的に推進することにより、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、海上運送事業の活性化を促進していくこととし、以下の法改正を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内航海運業法の一部改正 ・船員職業安定法の一部改正 ・船員法の一部改正 <p>第159回国会に提出した海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案が成立し(平成16年法律第71号)平成16年6月2日公布。</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>我が国の海上運送事業をめぐる近年の厳しい経営環境等に対応して、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、同事業の活性化を促進する必要がある。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>11) 船員災害の防止 12) 地球環境の保全 19) 物流の効率化</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>バブル経済崩壊以降の長引く景気の低迷、経済のグローバル化の進展に伴う企業の国際競争の激化等による荷主産業界からの物流コスト低減要請の高まり等を受けて、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、競争の促進、需給に応じた船員の移動及び船員の弾力的な時間外労働等の実現による内航海運業等の活性化を図ることが求められているが、現行の事業規制及び社会的規制の下では、このようなニーズに十分に対応することが困難になっている。(= 目標と現状のG A P)</p> <p>安定的な輸送手段の確保等のために設けられた参入規制が競争制限的な市場構造を維持し、内航海運業界の活性化を妨げてきた面がある。また、我が国の海上運送事業においては、予備船員まで含めた船員を自社で雇用することが経営的に困難な状況にあることから、需給に応じて必要な乗組員を確保する場合には、事業者間において一々船員を転籍させる等の煩雑な対応が行われており、この場合には、船員の雇用の安定を確保することが困難となっている。加えて、新たに船員を雇用する場合にも即戦力となる中高年の熟練した船員を雇用する傾向にあることから、船員の高齢化が進行している。さらに、臨時の必要がある場合を除いて時間外労働をさせることができないこととされているため、時間外労働を弾力的に行わせることができない状況にある。(= 原因分析)</p> <p>事業者の創意工夫により質の高い海上輸送サービスを提供できる環境を整備し、併せて、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図ることが必要。(= 現状を改善するための課題)</p> <p>○ 具体的には、航行の安全確保及び船員の労働保護を図りつつ、海上運送事業の活性化を促進するために、以下の内容の法改正を行う。</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>【内航海運業法の一部改正】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 参入規制の許可制から登録制への緩和 ・ 事業区分の廃止（内航運送業と内航船舶貸渡業の事業区分を廃止する。） ・ 適正船腹量・最高限度量制度及び標準運賃・標準貸渡料制度の廃止 ・ 運航の安全の確保のための運航管理制度及び荷主保護のための運送約款制度の導入 <p>【船員職業安定法の一部改正】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 常用雇用型船員派遣事業の制度化 ・ 無料船員職業紹介事業の拡充 ・ 国土交通大臣による船員派遣元事業主等に対する監督等について所要の規定を整備 <p>【船員法の一部改正】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船員の労働時間規制の見直し ・ 船員の雇入契約の公認制から届出制への緩和 ・ 船員法等に違反した船舶所有者等に対する船員労務官の監督権限の強化（＝導入する施策の具体的内容） |
| 社会的ニーズ | バブル経済崩壊以降の長引く景気の低迷、経済のグローバル化の進展に伴う企業の国際競争の激化等による荷主産業界からの物流コスト低減要請の高まり等を受けて、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、我が国の海上運送事業の活性化を促進していく必要がある。 |
| 行政の関与 | 内航海運業の円滑かつ適確な運営、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図る観点から、今後とも行政の関与は必要である。 |
| 国の関与 | 海上運送事業は、各地方自治体の区域内において完結するものではなく、全国レベルで運送行為を行っているものであるため、全国的に一律の規制を行うことが不可欠である。 |
| 施策等の効率性 | 本件施策の実施による追加コストは微少である。一方で、事業者の創意工夫により質の高い海上輸送サービスを提供できる環境が整備されるとともに、併せて、航行の安全の確保及び船員の労働保護が図られる。 |
| 施策等の有効性 | 船員の時間外労働に係る制度の見直し、船員の移動の円滑化及び内航海運業に係る参入規制の緩和等の相互に密接に関連する施策を総合的かつ一体的に推進することにより、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、海上運送事業の活性化を促進することが可能である。 |
| その他特記すべき事項 | <p>船員派遣事業の制度化及び内航海運業に係る参入規制の見直しに関する閣議決定等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「規制改革推進3か年計画（再改定）」（平成15年3月28日閣議決定） ・ 「規制改革の推進に関する第3次答申」（平成15年12月22日） ・ 「総合規制改革会議の「規制改革の推進に関する第3次答申」に関する対処方針について」（平成15年12月26日閣議決定） ・ 「規制改革・民間開放推進3か年計画について」（平成16年3月19日閣議決定） <p>船員法及び船員職業安定法の改正案を国会へ提出するにあたっては、船員中央労働委員会へ平成15年11月17日に諮問し、平成16年1月16日にそれぞれ答申を得ている。</p> |

事前評価票【No. 37】

| | | | |
|----------|--|-----|--|
| 施策等名 | 3 P Lに関する人材育成促進事業の推進 | 担当課 | 総合政策局貨物流通施設課 (貨物流通施設課長 濱勝俊) 複合貨物流通課 (複合貨物流通課長 福内直之) |
| 施策等の概要 | <p>意欲ある中小規模の物流事業者が新分野である3 P L(荷主から物流を一貫して請負う高品質のサービス)に進出することを促進するため、新規進出を促進する上で効果的と認められる人材育成促進事業を実施する。 【平成16年度予算額：53百万円(国費)】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>荷主企業の本業への経営資源の集中や物流部門における規制緩和の進展、荷主のニーズの多様化・高度化等を背景として、3 P Lの高い成長が期待されているところであり、その促進のための施策を講じることを目的とする。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 19) 物流の効率化 23) 新たな市場の育成 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>米国で90年代に新たな物流サービスとして登場した3 P Lは、モード横断的で荷主から消費者まで一貫した形の高度な物流サービスを提供するものであり、その誘導・普及を図ることによって物流全体のコスト削減(経済の再生・国際競争力の強化)や、CO₂の削減等による地球環境対策の推進に資することができるが、わが国の3 P Lは、一部の大手事業者が中心であり、物流事業者の大半を占める中小事業者の取り組みは進んでいない。(=目標と現実のGAP)</p> <p>中小規模の事業者にとっては、新分野である3 P Lに進出するためには、新たな人材育成等が求められることからコストの問題等から困難な面がある。(=原因分析)</p> <p>3 P Lの不可欠な要素となっているのが情報システム等の専門的な知識や提案・コンサルティング能力をもった人材の育成であるが、中小規模の物流事業者にとっては人材育成はコストの負担等が大きく、自社だけの取り組みでは限界があるのが現状である。このため、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」及び「530万人雇用創出プログラム」(平成15年6月策定)においても、中小物流業における人材の育成支援の必要性が指摘されている。(=課題の特定)</p> <p>人材育成に関して、3 P Lに必要な知識を系統立てて取得できるような効果的な教育プログラムの研究・開発を行うとともに、意欲ある中小規模の物流事業者が3 P Lに進出することを促進する上で効果的と認められる研修事業を実施する。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>3 P Lは高い成長が期待されている分野であり、その促進による物流の効率化や新市場育成による雇用の創出は社会的課題であり、早急に取り組むことが求められている。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>人材育成は、特に中小規模の事業者にとっては、コスト等の問題があり、民間事業者だけでは対応できない。また、3 P L事業への誘導・普及を図ることによって物流全体のコスト削減(経済の再生・国際競争力の強化)や、CO₂の削減等による地球環境対策の推進に資することとなる。そのため、行政による支援が必要である。</p> | | |
| 国の関与 | <p>物流は1つの地方公共団体で完結するものではなく、複数の地方公共団体にまたがる事項であり、今回の事業の実施についても広域的・総合的な観点から国が実施する必要がある。また、地球環境対策や新総合物流施策大綱(平成13年7月閣議決定)で定められている物流の効率化等、国として責務を負っている課題の実現にも役立つものである。</p> | | |

| | |
|-------------------|---|
| <p>施策等の効率性</p> | <p>人材育成促進事業を通じて、事業者による新規参入を促進する効果が見込まれ、また、物流全体のコスト削減（経済の再生・国際競争力の強化）が図られることから、施策の効率性は高いと考えられる。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>人材育成促進事業を通じて、3PL事業への誘導・普及を図ることによって物流全体のコスト削減（経済の再生・国際競争力の強化）や、CO₂の削減等による地球環境対策の推進に資することとなり、施策の有効性は高いと考えられる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>「530万人雇用創出プログラム」(平成15年6月策定)において、3PLについて、各種の施策の推進により2000年時点から2005年度までに概ね約21万人の雇用が創出されることが見込まれる(参考:2007年度までに約36万人)とされている。</p> <p>新総合物流施策大綱において、「高齢化やeコマースの進展に即応した付加価値の高い物流サービスなど国民生活の多様化に的確に対応したサービスの提供を促進する」ことや「荷主に対して物流改善を行う提案型物流サービスを物流事業者が行う場合の環境整備を行う」こととされている。</p> |

事前評価票【No.38】

| 施策等名 | 鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の拡充 | 担当課 | 鉄道局財務課 (財務課長 室谷正裕) 施設課 (施設課長 福代倫男) 技術企画課 (技術企画課長 山下廣行) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|------|---|--|----|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 施策等の概要 | <p>地方鉄道における安全性確保の充実を図るため、14～15年度に行った安全性緊急評価による指摘を踏まえて緊急的・時限的に行う、橋梁・トンネルの改修等の設備整備及び教育指導等について、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度を拡充し、支援するとともに、固定資産税の特例措置を拡充する。 【平成16年度予算額：2,701百万円】【平成16年度減収見込額：3百万円(拡充分)】</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策等の目的 | <p>鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の拡充により、鉄軌道事業者が安全性緊急評価報告に基づき行う地方鉄道に係る緊急安全対策の促進を図る。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関連する政策目標 | 21) 地域交通確保 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関連する業績指標 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 指標の目標値等 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策等の必要性 | <p>地方鉄道は地域の公共交通としての役割を担っているが、財務状況の悪化等から安全対策を含めた施設整備が進まず、また施設の老朽化が進んでいる。このような状況において、平成12、13年には京福電気鉄道の2度にわたる衝突事故が発生したほか運転事故件数の推移を見ても地方鉄道はJR、民鉄の約3倍の発生頻度となっており、重大事故の発生が懸念されている。さらに、重大事故に結びつく可能性のある列車事故についても総事故件数の約1/4が地方鉄道で発生している。</p> <p style="text-align: center;">列車100万キロ当たりの運転事故件数の推移</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>JR</th> <th>民鉄</th> <th>地方鉄道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H 10</td> <td>0.75</td> <td>0.66</td> <td>2.27</td> </tr> <tr> <td>H 11</td> <td>0.84</td> <td>0.58</td> <td>2.12</td> </tr> <tr> <td>H 12</td> <td>0.80</td> <td>0.59</td> <td>2.44</td> </tr> <tr> <td>H 13</td> <td>0.78</td> <td>0.56</td> <td>1.91</td> </tr> <tr> <td>H 14</td> <td>0.77</td> <td>0.68</td> <td>1.83</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">(= 現状と目標のGAP)</p> <p>鉄道の安全対策は、本来、鉄軌道事業者自らが行う必要があるが、経営状況の厳しい地方鉄道事業者単独では投資に係る負担が過大となり、投資に見合う増収も期待出来ないため、事業者に安全確保を求めるだけでは実効ある対策の実施は困難な状況である。</p> <p>原因としては、地方鉄道の多くが輸送人員の減少に伴い、その収益構造が悪化しており、設備投資に対する余力を失っていることが挙げられる。輸送実績は、平成14年度では対4年度比の19%減となっており、財務状況についても、72%の事業者が赤字計上となっている。</p> <p style="text-align: right;">(= 原因の分析)</p> <p>以上のことから、国としては、鉄軌道事業者に安全性の確保を指導する一方、緊急安全評価を踏まえ事業者が行う設備改修等の取組みに対して緊急的・時限的な措置として財政的支援を行い、確実に安全対策を履行させる必要があ</p> | | | | JR | 民鉄 | 地方鉄道 | H 10 | 0.75 | 0.66 | 2.27 | H 11 | 0.84 | 0.58 | 2.12 | H 12 | 0.80 | 0.59 | 2.44 | H 13 | 0.78 | 0.56 | 1.91 | H 14 | 0.77 | 0.68 | 1.83 |
| | JR | 民鉄 | 地方鉄道 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H 10 | 0.75 | 0.66 | 2.27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H 11 | 0.84 | 0.58 | 2.12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H 12 | 0.80 | 0.59 | 2.44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H 13 | 0.78 | 0.56 | 1.91 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H 14 | 0.77 | 0.68 | 1.83 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>る。</p> <p>また、これらの投資による資産価額の増大に伴う固定資産税の増加が鉄道事業者に多大な負担となっている状況に鑑み、税制上の特例措置をさらに拡充する必要がある。</p> <p style="text-align: center;">(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、</p> <p>安全性緊急評価を踏まえ、緊急に改善を要する橋梁・トンネル等の設備の整備について、国、地方公共団体が 2 / 5 ずつ補助する。 (5 年間に限る)</p> <p>安全性緊急評価を踏まえ、運転、電気、土木等に関する知識、技能の維持、向上を図るための教育指導について、国、地方公共団体が 1 / 3 ずつ補助する。(3 年間に限る)</p> <p>により取得した資産に係る課税標準の特例措置を拡充する。 (= 具体的施策の内容)</p> |
| 社会的ニーズ | 最近の地方鉄道の事故等を踏まえて、鉄道利用者が安心して鉄道を利用できる環境づくりが強く求められている。 |
| 行政の関与 | 鉄道の安全輸送の確保には相当の投資額が必要であり、現状のままではそれを賄える収入増は期待出来ず、事業者による自主的な整備に委ねるだけでは、安全の確保は困難な状況であり、地域住民の足の安全確保に関わる問題となることから支援について行政の関与が必要と言える。 |
| 国の関与 | 鉄道は、大量輸送機関であり、ひとたび事故が発生するとその被害が甚大となること、安全への努力が短期的な経営評価に現れにくいこと等から、鉄軌道事業者の経営努力のみでは事業として成立し難いこと、また地方中小鉄道は健全な経営や技術力の維持において厳しい環境にあること等から、事業者の自己責任のみに委ねることは適切ではなく、特に、安全性の確保については、国が積極的に関与すべきものである。 |
| 施策等の効率性 | この措置により、設備の改修、教育指導等が容易となり地方鉄道の安全性確保の実効性が担保される。 本件に関連し、国(地方運輸局)、地方公共団体及び事業者による安全対策に係る協議を通じて、関係者の地方鉄道に対する相互理解、連携が深まる。 |
| 施策等の有効性 | 経営状況の厳しい地方鉄軌道事業者に対して、安全輸送に関する事業に係る経費を国及び地方公共団体が補助することで、当該事業に対する投資インセンティブが働くようになる。 |
| その他特記すべき事項 | 日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会等から、鉄道輸送の安全対策に対する公的支援措置の拡充の要望が強く出されている。 |

事前評価票【No.39】

| | | | |
|----------|--|----------------|--------------------------|
| 施策等名 | 新たな旅行契約の態様の設定等に関する旅行業法の改正 | 担当課 (担当課長名) | 総合政策局旅行振興課 (課長 村野 清文) |
| 施策等の概要 | 旅行業法の一部を改正する法律の制定 | | |
| 施策等の目的 | 公益法人改革を推進するとともに、近年の旅行需要の多様化等を踏まえ、旅行者利便の増進及び旅行者保護の拡充を図るための所要の措置を講ずる。 | | |
| 関連する政策目標 | 22) 地域間交流、観光交流等内外交流の推進 | | |
| 関連する業績指標 | 94) 訪日外国人旅行者数 95) 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 | | |
| 指標の目標値等 | 94) 訪日外国人旅行者数 平成18年743万人 95) 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 平成18年2回 | | |
| 施策等の必要性 | <p>旅行業法は、旅行者が安心して旅行できるよう、旅行業者の登録制度、営業保証金を供託する制度をはじめとする規制を定めているところであるが、近年、旅行形態や旅行者ニーズは多様化しており、この状況を踏まえ、旅行者利便の増進及び旅行者保護の拡充を図る必要がある。</p> <p>また、平成14年3月に閣議決定された「公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画」(以下「公益法人改革計画」という。)に基づき、官民の役割分担の見直し及び規制改革の推進等の観点から、制度の見直しを行う必要がある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>従来の旅行業法上の制度においては、「主催旅行」以外の旅行においては、旅行業者に対して、旅程管理(計画通り旅行が円滑に実施できるよう行程管理や代替手配などを実施すること)を行う義務が課せられていなかった等、旅行者保護が不十分であったことが指摘されている。</p> <p>また、「公益法人改革計画」においては、「旅行業務取扱主任者試験」について、旅行業を巡る状況の変化を踏まえた制度の見直しを行うこととされ、「旅程管理研修」(旅程管理業務に関する研修)については、研修を実施する機関を国が指定する制度を改め、登録機関において実施することとされている。(=原因分析)</p> <p>上記の課題の解決を図るため、新たな旅行契約の態様を設定し、旅行業者に旅程管理業務を講じさせることとする等、旅行者保護の拡充のための措置を講ずるとともに、「公益法人改革計画」に基づく所要の措置を講ずる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、以下の措置を行う。</p> <p>新たな旅行契約の態様として「企画旅行契約」を設定し、旅行業者は、企画旅行を実施する場合には、旅程管理業務を講じなければならないこととする。</p> <p>「旅行業務取扱主任者」の業務範囲を拡大するとともに、それに伴い、その名称を「旅行業務取扱管理者」に変更する。</p> <p>旅程管理研修を実施する機関について、国が指定する制度を登録制度に改める。</p> <p>旅行業者が供託した営業保証金及び弁済業務保証金による弁済の対象から、運送機関・宿泊機関等を除外し、旅行者のみに限定する。(=施策の具体的内容)</p> | | |

| | |
|------------|--|
| 社会的ニーズ | 近年、旅行者自身が旅行計画の策定に参画し、旅行業者とともに商品造成していく旅行パターンの需要が増えてきており、それに伴い旅程管理の有無を巡る苦情・トラブルが多数報告されている。その他にも、旅行契約を巡る旅行者からの苦情・トラブルが多数報告されており、旅行者の一層の保護を図るニーズが高まっている。 |
| 行政の関与 | 旅行業法第3条の規定により、旅行業等を営む者の登録は行政が行うこととなっており、国及び地方自治体は、旅行業務に関する取引の公正の維持、旅行の安全確保及び旅行者の利便の増進を図るため、旅行業等を営む者の業務の適正な運営を確保する責任を負っている。 |
| 国の関与 | 旅行業等に関する全国統一的な制度の整備には、国の関与が不可欠である |
| 施策等の効率性 | 本施策により、旅程管理研修の実施主体の間に競争原理が導入され、一層質の高い研修の実施環境が整備される。それと併せて、旅程管理業務の範囲の拡充、旅行業務取扱主任者の業務範囲の拡大、営業保証金・弁済業務保証金による弁済の対象を旅行者に限定すること等により、旅行者保護の拡充を図ることができる。 |
| 施策等の有効性 | 今般の法改正により、近年の旅行需要の多様化等、旅行契約を巡る環境の変化を踏まえつつ、旅行者保護が拡充されることから、苦情・トラブルの減少、ひいては旅行需要の増大につながることを期待される。 |
| その他特記すべき事項 | 「旅行業法等検討懇談会報告書」(平成16年2月)において、企画旅行契約の設定、旅行業務取扱主任者の業務範囲の拡大、登録機関による旅程管理研修の実施、営業保証金・弁済業務保証金の弁済対象の旅行者への限定等が提言されている。 |

事前評価票【No.40】

| | | | |
|-----------------|--|------------|--|
| <p>施策等名</p> | <p>新たな民間需要を創出し、資産デフレを克服するための条件整備</p> | <p>担当課</p> | <p>土地・水資源局土地政策課 土地市場企画室 (土地市場企画室長 藤井健)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>土地税制に関し、保有及び譲渡の各段階において以下の見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業地等に係る固定資産税等の負担軽減。 ・ 個人の土地長期譲渡所得に係る税率を引き下げることにより、株式等の資産との均衡を図る。 <p>平成14年度決算額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 固定資産税収 9兆0,685億円 ・ 分離長期譲渡所得申告納税額 4,697億円 | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>土地に係る保有コストを軽減することにより、土地に対する投資意欲を喚起し土地市場に対する人々の将来期待を高めることで、資産デフレを克服するための条件整備を図る。</p> <p>他の資産に比べて重課されている現行の土地の譲渡所得課税を株式等の資産との均衡が図られるように見直すことにより、資源配分を歪めず出来る限り市場中立的で安定的な恒久税制を構築する。これにより、投資対象として他の資産と同等な扱いとすることで、土地に対する投資を促進し資産デフレを克服するための条件整備を図るとともに、土地の流動化・有効利用の促進を図る。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>24)公正で競争的な市場環境の整備</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>長期にわたる地価の下落は、資産の担保価値を引き下げるなど企業の実質債務負担を増加させ、不良債権問題の解決を妨げており、資産デフレと不良債権は密接に関連しつつ、近年の日本経済を低迷させてきた。このような背景の中、資産デフレの進行が不良債権問題の深刻化や企業及び家計のバランスシートの悪化による消費・投資意欲の減退を引き起こし、それがさらに資産デフレを引き起こしている。こうした悪循環を断ち切るためにも、資産デフレを早期に克服することは喫緊の課題である。このため、土地関連税制について必要な見直しを行い、土地に対する投資意欲を喚起する施策が必要である。(= 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、保有及び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"> ・ 固定資産税については、平成6年度以降、宅地に係る固定資産税評価額の評価水準が引き上げられてきた結果、現下の厳しい経済情勢下にもかかわらず、特に大都市の商業地において実効税率は上昇し続けており、収益に占める負担も高くなっていることから土地に対する投資意欲を阻害している。 ・ 土地譲渡所得課税については、株式等の他の資産と比べて重課されることで将来のキャピタルゲインに対する期待が低下することとなるため、土地に対する投資意欲を阻害している。 <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るとともに、人々の土地に対する投資意欲を阻害し、現下の資産デフレの加速要因となっている。(= 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、他の資産にかかる税制と比べて出来る限り市場中立的であるべきであ</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>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、わ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、土地に対する投資意欲を阻害する制度は早急に見直される必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>そこで、土地市場における投資需要を喚起するとともに土地の流動化・有効利用を促進するため、土地に係る固定資産税の負担軽減、土地長期譲渡益課税の見直しなど、保有及び譲渡の各段階における税目を中心にその見直しを図る。(= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>資産デフレを克服することは、政府全体を挙げての喫緊の課題であり、その一つ的手段として、土地に対する投資意欲を喚起する施策のニーズは非常に強いと考えられる。</p> |
| 行政の関与 | <p>行政が直接関与するものではなく、土地税制の見直しを通じて、土地市場の環境を整備し、民間の土地市場における取引等を活性化させようとするもので、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>土地に対する投資意欲を喚起し、資産デフレを克服することは国家的な観点から重要である。また、国税、地方税を含めて根幹的な税制についての見直しは国の役割であるから、国が行う必要がある。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>土地に対する投資意欲の喚起によって資産デフレすなわち継続的な地価下落に歯止めをかけることで、地価の上昇による固定資産税の増収や土地取引件数の増加による譲渡所得税の増収も期待できる効率性の高い施策である。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>商業地等に係る固定資産税等の軽減を実施することにより土地に係る保有コストが軽減されれば、地価の押し上げ要因となり、資産デフレの克服が図られるものと期待される(例えば、固定資産税・都市計画税を20%減額すれば、地価を3%押し上げるとの試算もある)。</p> <p>個人の土地長期譲渡所得に係る税率を株式等の他の資産と同等の扱いとされるよう税率の引下げ(恒久化)を実施することにより、将来の譲渡時における税負担が軽減され、税引後の所得に対する期待が上昇するため、土地への投資意欲が喚起される(例えば、平成8年に個人の土地長期譲渡所得税の税率が引き下げられた(譲渡所得4000万円以下の税率:32.5% 26%)際には、譲渡件数が約8.7%増加している)。</p> <p>以上のことから、本施策を実施することにより、土地に対する投資意欲が喚起され、資産デフレを克服するための条件が整備されることが期待できる。</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>現在の固定資産税と都市計画税の税収を合わせた水準は、不動産価値を高めるような行政サービスの受益に対する負担の水準を大きく超えている。そのため、税負担の高い土地について税負担を大幅に引き下げることによって、受益と負担のバランスを適正にする必要がある。また、税負担の水準の設定に当たっては、税負担が重いことにより事業の「収益性」が損なわれること等により産業の国際競争力など経済活力に悪影響を与えているという点も十分に考慮すべきである。(中略)土地譲渡所得についてのみ他の所得よりも重課することや軽課することは不合理である。土地についても他の資産(例えば、株式等の金融資産、金、絵画等の資産)と同等の税負担とし、市場における資産選択に対して中立的な税制を構築する必要がある。(国土審議会土地政策分科会企画部会中間報告「21世紀の社会・経済に対応した土地税制の構築(平成14年10月)」)</p> <p>土地に係る固定資産税のあり方については、今後の土地を巡る諸情勢や地方税体系全体のあり方等を踏まえつつ、幅広い観点から、直ちに具体的な検討を進めるものとする。(与党三党平成15年度税制改正大綱)</p> <p>デフレと不良債権処理問題は密接に関連しつつ、近年の日本経済を低迷させてきた。こうした状況の下で、これら2つの問題への対応を含め、総合的な取組みを今こそ強化する必要がある。(「改革と展望 - 2002年度改定(平成15年1月24日閣議決定)」)</p> |

事前評価票【No.41】

| | | | |
|----------|---|-----|-------------------------------|
| 施策等名 | 民活と各省連携による地籍整備の推進 | 担当課 | 土地・水資源局国土調査課 (国土調査課長 國弘 実) |
| 施策等の概要 | <p>都市再生の円滑な推進のために、街区の座標調査や地積測量図等の既存図面の組み合わせにより地籍調査素図の整備を行うなど、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して、全国の都市部における地籍整備を実施する。 【予算額：372億円(事業費総額)】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>都市部における地籍整備の実施により、土地取引の円滑化や公共事業における用地取得のスピードアップ等に役立つものであり、都市再生の円滑な推進に資する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 24) 公平で競争的な市場環境の整備 | | |
| 関連する業績指標 | 107) 地籍が明確化された土地の面積 | | |
| 指標の目標値等 | 141 千 k m ² (平成 16 年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>都市再生の推進のためには、土地の境界、面積等の地籍を明確にすることが重要であり、昭和 26 年より地籍調査を実施しているところであるが、地籍調査の進捗率は、平成 14 年度末現在において、全国の調査対象面積の 45%、うち都市部においては 18%にとどまっている。(= 目標と現状の G A P)</p> <p>地籍調査の進捗が遅れている原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であることや地籍調査の重要性の認識不足が考えられる。 また、都市部においては、一筆の土地の細分化、土地の権利関係の輻輳、頻繁な土地の異動等により、調査・測量が他の地域に比べて困難であることから、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。(= 原因分析)</p> <p>そのため、特に進捗が遅れている都市部において地籍の整備を積極的に推進していく必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>そこで、街区の座標調査や民間で作成された地積測量図等の既存図面の組み合わせにより地籍調査素図の整備を行うなど、法務省と連携しつつ、民間活力を活用して、全国の都市部における地籍整備を推進する。(= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>地籍を整備することによって、土地取引や公共事業の円滑化、適正な土地利用計画の策定、災害の際の迅速な復旧など土地に関する施策に資するものとなり、社会・国民のニーズが高い。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>土地の基本的な情報である地籍の整備は、我が国の経済構造改革の一環として重要な課題である都市再生を円滑に進めるために必要なものであり、また、個人の権利関係に深く関わるものであることから、行政が関与して行う必要である。</p> | | |
| 国の関与 | <p>地籍整備の結果、正式な地図として登記所に備え付けられることとなり、また、都市再生の推進は国家的観点から重要であることから、国が関与する必要がある。</p> | | |

| | |
|-------------------|--|
| <p>施策等の効率性</p> | <p>公共事業や民間開発を行う場合、地籍が不明確なためなかなか事業が進まず、境界確定に長期間を費やすケースがあるが、地籍が明確化された場合には、境界確定等が容易に行われ公共事業や民間開発を円滑に進めることが可能となり、社会全体のコストから見て効率的な手段といえることができる。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>地籍が明確化されることにより、土地に関する権利関係が明確になるため、将来にわたって境界をめぐる紛争が減少するとともに、正確な土地の状況が登記簿に反映され、安心して土地取引ができることになるため、経済活動全般の円滑化・活性化に資する。</p> <p>地図を電子化・共有化することにより、地理情報システム（GIS）のベースマップとして、都市計画や防災計画、税務等の分野で活用することが可能となり、行政の効率化に役立つ。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>平成 15 年 6 月に開催された都市再生本部会合において、「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針が報告され、全国の都市部における地籍の整備を強力に推進することとされた。</p> <p>平成 14 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 1 5 「公正で競争的な市場環境の整備」</p> <p>（４）基礎的な土地情報を整備する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>（参考） 上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後は、「第 5 次国土調査事業十箇年計画」に基づき、民間の能力・成果の活用を図りつつ地籍調査事業を着実に実施していくとともに、都市部等進捗率が低い地域においても地籍調査を積極的に促進することにより、基礎的な土地情報の整備を推進していく。 ・ 都市再生本部において「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針が報告されたことから、これを受けて、都市再生の円滑な推進のために、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図を整備しこれを正式地図化することにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。 |

事前評価票【No.42】

| | | | |
|----------|---|----------------|--------------------------------|
| 施策等名 | 地価公示制度・不動産鑑定評価制度の充実 | 担当課 (担当課長名) | 土地・水資源局地価調査課 (地価調査課長 岩本 千樹) |
| 施策等の概要 | 地価公示の対象区域の拡大、不動産鑑定士等の行う業務の適正な遂行の確保、不動産鑑定士の資格取得制度の簡素合理化等を実施する。 | | |
| 施策等の目的 | 不動産市場への情報提供の制度である地価公示制度・不動産鑑定評価制度の充実により、市場の条件整備を推進し、不動産取引の円滑化を図り、もって土地の流動化・有効利用に資する。 | | |
| 関連する政策目標 | 23) 新たな市場の育成 24) 公正で競争的な市場環境の整備 26) 消費者利益の保護 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>土地の有効利用は、市場メカニズムを通じて、すなわちそれを有効利用しようとする意思のある者に円滑に移転していくプロセスを通じて実現されることが望ましいが、土地取引件数は近年減少傾向にあるなど土地の流動化は進んでいない。(= 目標と現状の G A P)</p> <p>土地の流動化が進んでいない原因としては様々な要因が考えられ、企業のリストラ・倒産の増加、雇用情勢の悪化、景気の低迷などの経済状況や、人口動態や産業構造の変化などの社会状況の変化などにより土地に対する需要が全体的に乏しくなっていることも大きな原因であると考えられるが、それに加え、不動産市場において市場参加者に不動産に関する十分な情報がないために不動産に対する需要が顕在化していない面もあると考えられる。特に、バブル崩壊を経て現在の不動産市場はキャピタルゲイン期待の投機的要素は解消され、利便性・収益性といった不動産の利用価値に応じて価格形成が行われる実需中心の市場へと構造的に変化しており、このため、不動産の取引に当たって不動産の利用価値に見合った価格を見極める必要性は増しており、従来以上に不動産に関する情報の必要性が増している。(= 原因分析)</p> <p>このため、土地の流動化を進めるためには、不動産市場に対して有用な情報を提供する必要がある。そのためには、不動産市場に情報を提供する制度である地価公示制度及び不動産鑑定評価制度を充実させ、市場の求める情報をよりの確に提供することを可能としなければならない。</p> <p>現在地価公示については都市計画区域を対象としているが、宅地の取引の約1割は都市計画区域外で行われ、既存集落のほか、幹線道路の沿道、高速道路のIC等を中心にスポット的に都市的土地利用が行われるようになっており、こうした区域では土地取引が相当程度行われる可能性がある。このため、土地取引を円滑化する観点から、都市計画区域内外を問わず公示価格に関する情報を提供する必要がある。</p> <p>また、不動産市場の構造変化により、市場では複合不動産の収益分析等の技術的に高度な評価や投資判断のための不動産に関する多様な情報が求められるようになってきている。こうした市場の高度かつ多様なニーズに応え、市場の求める情報を的確に提供していくために、不動産の評価を担う優秀な人材の確保・育成や不動産の評価に係る多様なサービスが適正に提供される環境を整える必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>このため、具体的には以下の施策を講じる。 地価公示の対象区域の範囲を見直し、都市計画区域外においても地価公示を行</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>えることとする。</p> <p>不動産鑑定士資格取得制度を簡素合理化し、優秀な人材が不動産鑑定士の資格取得に挑戦しやすい環境を整える。</p> <p>不動産鑑定士の行う業務全般について守秘義務、懲戒処分等の対象とし、その業務の信頼性を高める。</p> <p>(= 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資産デフレ対策は、現下の経済状況において喫緊の課題である。</p> |
| 行政の関与 | <p>不動産は、財としての個別性が強いことや、取引が相対で行われ、特別な事情を伴うことが多いなどの特徴があるため、市場に提供される不動産の価格情報は不足することから、市場のインフラとして行政が地価情報の提供を行う必要がある。また、不動産鑑定評価制度は、不動産の適正な価格形成を目的として、不動産鑑定評価の適正な運営を確保すべく業規制及び資格規制を行うものであり、その制度運営及び改善は行政が行う必要がある。</p> |
| 国の関与 | <p>土地の流動化・有効利用や資産デフレ対策は、国全体として対応が必要。</p> <p>地価公示は土地基本法において適正な地価の形成と課税の適正化に資する役割を有するとされており、国が実施する必要がある。また、不動産鑑定士等の資格は全国的に同一の水準で試験が行われる必要があるため国家資格とすべきこと、不動産鑑定業は都道府県の範囲を越えて営まれうることを踏まえ、不動産鑑定評価制度は国が担うこととされており、その制度改善も国が行う必要がある。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>地価公示については、都市計画区域外での公示地点配置を都市計画区域内の地点の再配置とともに数年かけて調整することにより、基本的に追加的な費用が生じないようにする予定である。</p> <p>不動産鑑定評価制度についても、不動産鑑定士資格取得制度の改正は既存の試験制度の簡素合理化であり、費用は軽減されると見込まれるし、守秘義務・懲戒処分の対象拡大についても、可能な限り効率的に対応する予定である。</p> <p>一方で、これらにより不動産市場への情報提供を充実することによる不動産取引の円滑化し、土地の流動化・有効利用が促進される。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>地価公示については、土地取引の際最も役立つ情報であるとの調査結果があり、国土交通省HP内に設けられた公示価格等検索システムには月平均100万件のアクセスがあることなどから、相当程度土地取引の際に有用な情報として利用されていると考えられ、地価公示を都市計画区域外でも行うことで、都市計画区域内外を問わず土地取引の際の有用な情報が提供されることとなる。</p> <p>不動産鑑定評価制度については、不動産鑑定士資格取得制度の簡素合理化により資格取得に最低限必要な期間が4年から2年程度に短縮され、受験者の負担が相当軽減されることにより、多様な人材がチャレンジしやすくなり、優秀な人材の確保につながることを期待できるとともに、不動産鑑定士等の守秘義務等の及び範囲をその業務全般とすることにより、不動産鑑定評価以外のサービスについても適正に行われることが期待される。これらにより、不動産鑑定評価を中心とした不動産の評価に係る多様なサービスについて、その質の向上が図られ、市場が求める情報の提供が促進されることが期待される。</p> <p>これらによって不動産市場における情報環境が改善されることにより、不動産取引が行いやすくなり、不動産に対する需要が顕在化し、もって土地の流動化・有効利用が促進されることが期待される。</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>規制改革推進3か年計画（平成13年3月閣議決定）</p> <p>今後の不動産鑑定評価のあり方（平成15年11月国土審議会土地政策分科会不動産鑑定評価部会とりまとめ）</p> <p>土地市場の条件整備の推進について（平成15年12月国土審議会土地政策分科会建議）</p> <p>規制改革・民間開放推進3か年計画（平成16年3月閣議決定）</p> |

事前評価票【No.43】

| | | | |
|-----------------|---|------------------------|---------------------------------------|
| <p>施策等名</p> | <p>自動車保有関係手続に係るワンストップサービス制度の構築</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>自動車交通局技術安全部管理課 (管理課長 花角英世)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>「自動車関係手続における電子情報処理組織の活用のための道路運送車両法等の一部を改正する法律」により自動車保有関係手続に係るワンストップサービス制度のための手続き整備を行う。 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、平成17年中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16年度においては、平成15年度に開始した試験運用を踏まえたシステムの改良、支局等接続サーバーシステムの導入、及び試験運用等のための予算措置を講ずる。 【平成16年度予算額：582,953(千円)】</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <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> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>27) 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>我が国の自動車の保有台数は7千7百万台(出典：自動車保有車両数月報平成16年1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。 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) 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、事前に手続を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GAP) 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) 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) 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。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| <p>社会的ニーズ</p> | <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負担の軽減が求められている。</p> | | |
| <p>行政の関与</p> | <p>電子政府の実現の一環として施策を実施する必要があり、行政が主体的に関与することが適当である。</p> | | |

| | |
|------------|---|
| 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、定型的な書類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、オンラインで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添付書類の簡素化、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年を目指す。」と目標達成期限が明示された。 |

事前評価票【No.44】

| | | | |
|-----------------|---|------------------------|---|
| <p>施策等名</p> | <p>電子国土 Web システムの構築</p> | <p>担当課 (担当課長名)</p> | <p>国土地理院総務部政策調整室 (政策調整室長 桐内 勉) 企画部企画調整課 (企画調整課長 斉藤 隆)</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>電子国土 Webシステムの構築 多くの者がより簡便で優れた GIS コンテンツを利活用し、IT 社会の実現に資するため、基盤的な地理情報をもとにして、さまざまな整備主体が保有する地理情報を位置情報に基づいて統合し、有効に活用するための電子国土 Web システムを構築する。 電子国土・・・各種の位置情報や地理情報について、その変化を可能な限りリアルタイムに取得し、統合利用できるようコンピュータ上に現実の国土を再現したもの。国土地理院が提唱。 【予算要求額：24 百万円(国費)】</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>最新の地理情報の電子化を促進し、産学官がそれぞれ所有する地理情報を有効に利用するため、迅速かつ効率的な流通の促進、GIS の普及などの基盤環境の整備を行う。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>27) I T 革命の推進</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>行政の情報化を通じた公共サービスの向上や新しいビジネスモデルの創造等を通じて、安心して快適な国民生活と先導的・継続的な産業活動を支えるためには、最新の技術で国土情報インフラを整備し、電子政府の確実な実現に寄与することが政府の重要な役割である。政府においては、1995 年に「地理情報システム (GIS) 関係省庁連絡会議」を設置し、数値地図等の主要な地理情報の電子化を進め、その一部についてはインターネットによる無償提供を開始してきたところである。一方で、GIS の利用は、技術進歩の著しいインターネット、携帯端末、GPS 等関連分野との連携により、特別な知識を持たない一般の人々も簡便に利用できるような環境になっている。しかし、行政、産業、国民生活の各分野で、地理情報の相互利用は遅れており、GIS を活用して各種情報を位置情報に結びつけた質の高い活動を実現させるところにまでは至っていない。 (= 目標と現状の GAP) その原因は、産学官がそれぞれ所有する地理情報が分散しており、GIS を用いても各主体間を横断するような効率的な運用が困難であったためであると考えられる。 (= 原因分析) 地理情報へのニーズが拡大し、その内容が多様化しているが、特定の機関がすべての情報を整備し、供給する手法では、多様な情報ニーズを満たすことは難しい。従って、地理情報基盤をもとに各種の地理情報を位置情報に基づいて統合し、共同利用を進めるシステムの開発が必要である。 (= 課題の特定) インターネット等を利用して、全国約 38 万 km²の最新の地形図などの基盤的な地理情報の上にさまざま地理情報を統合利用し、コンピュータ上に現実の国土を再現した電子国土 Web システムを構築する。さらに、国、地方公共団体、教育機関、民間企業等への普及を図るため、システムの機能拡張を行う。これらにより、多様なニーズに応える電子国土の快適な利用環境の構築を推進し、電子国土 Web システムの産学官における共同利用の推進を図る。 (= 施策の具体的内容)</p> | | |

| | |
|------------|--|
| 社会的ニーズ | 平成 14 年度情報通信白書によればインターネットの人口普及状況は、その利用者が平成 9 年度末 1,155 万人から、平成 14 年度末 6,942 万人と急増している。そのような社会の IT 化が進む中で、インターネットを活用した電子国土の構築は、国民生活全般における安価で質の高いサービスの享受を我が国にもたらしてくれる。 |
| 行政の関与 | 中核となるシステムの構築は、公共機関、民間企業、研究機関、さらには個人といった多様な GIS の利用主体のニーズを満たす社会共通の基盤となることから、ISO で作成された地理情報標準の国際規格などをもとに国が行う必要がある。 |
| 国の関与 | 国民全体の社会基盤としての中核となるシステムは、特定地域を対象とした整備を行うだけでは不十分であることから、国が先導して整備を進める必要がある。 |
| 施策等の効率性 | 国として電子国土 Web システムという基盤環境を集中的に整備することにより、個別分野ごとのシステム開発における重複投資を避けることができる。 |
| 施策等の有効性 | 電子国土 Web システムの構築により、産官学の地理情報の交換が活発になり、いつでも、どこでも、だれでも必要な精度で必要な地理情報が重ね合わせて閲覧できるようになる。その結果、国、地方公共団体、民間企業、個人等で地理情報を有効に活用することができ、測量分野のみならず、モバイル GIS、ナビゲーション、レジャー、障害者支援等の分野で活用できる。 |
| その他特記すべき事項 | 平成 15 年 4 月 17 日地理情報システム(GIS)関係省庁連絡会議「GIS アクシヨンプログラム 2002-2005」では、「GIS を用いた質の高い行政サービスの実現」を進めることとしている。 平成 15 年 7 月 31 日観光立国関係閣僚会議「観光立国行動計画」では、「日本ブランドの海外への発信」として、「ホームページ、データベース等コンテンツ等の整備」を行うこととなっている。 |

事前評価票【No.45】

| | | | |
|----------|---|----------------|-----------------------|
| 施策等名 | 道路関係四公団民営化法案の制定 | 担当課 (担当課長名) | 道路局路政課 (路政課長 日原洋文) |
| 施策等の概要 | <p>道路関係四公団民営化のための以下の法案の制定(かつこ内はそれぞれの法律の内容)</p> <p>高速道路株式会社法(会社の設立、業務等に関すること)</p> <p>独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(機構の設立、業務等に関すること)</p> <p>日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律(会社が有料道路事業を行う場合の手続等に関すること)</p> <p>日本道路公団等民営化関係法施行法(民営化に伴う経過措置等に関すること)</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>「民間にできることは民間に委ねる」との原則に基づき、道路関係四公団を民営化し、以下の実現を図る。</p> <ul style="list-style-type: none">) 債務の確実な返済を図ること) 真に必要な道路について、会社の自主性を尊重しつつ、できるだけ少ない国民負担の下で造ること) 民間のノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定やSA、PAや関連情報を活用した多様なサービスを提供すること | | |
| 関連する政策目標 | 高速道路事業に関連する政策目標の達成に寄与する。 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>従来の方団方式については、</p> <ul style="list-style-type: none">) 建設に歯止めがない) 建設・管理コストの削減努力が不十分) 「天下り」などファミリー企業との関係が不明朗 <p>等の問題点について批判や指摘がある。(= 目標と現実の GAP)</p> <p>上記の問題点については、国による一方的命令の仕組みの下、経営努力の有無が公団の業績に反映されていないという点が問題の根底にある。(= 原因分析)</p> <p>このため、コスト等に関わる民間企業の経営センス、会社の自主性、市場規律が活かされる仕組みを導入し、以下の事項を達成するため、公団を民営化することが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none">) 債務の確実な返済を図る) 真に必要な道路について、会社の自主性を尊重しつつ、できるだけ少ない国民負担の下で造る) 民間のノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定やSA、PAや関連情報を活用した多様なサービスを提供する。(= 課題の特定) <p>よって、道路関係四公団を民営化するため、道路関係四公団民営化法案を制定する。(= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的二ーズ | 「民間にできることは、できるだけ民間に委ねる」という原則の下に、国民の利益の観点に立って、特殊法人等の見直し、民営化を推進することが求められている。 | | |
| 行政の関与 | 高速道路の建設・管理は、本来、国、地方公共団体が実施すべき公共性の高い事業であるが、このような事業においても民間のノウハウを十分に発揮することが求められているため、特殊会社が行うこととする一方で、債務返済期間中の高 | | |

| | |
|------------|--|
| | 速道路の保有及び債務の返済は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が行うこととする。 |
| 国の関与 | 公団の民営化においては、従来の施行命令や基本計画指示といった、国からの一方的命令の枠組みを廃止する等、先行する他の特殊会社を参考としつつ、新会社の自主性を最大限尊重することとし、国の関与をできるだけ小さなものとする。 |
| 施策等の効率性 | 公団を民営化することにより、民間の経営センスが発揮され、コスト意識の向上や地域の実情に即したサービスの提供の充実を図ることができる等、施策目的を効率的に実現することが可能となる。 |
| 施策等の有効性 | 従来の公団方式に対する批判を踏まえ、公団を民営化することにより、従来の公団方式の問題点を解消することができ、債務の確実な返済、真に必要な高速道路の早期整備等の施策目的を効果的に実現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18日） 道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（平成15年12月22日政府・与党申し合わせ） |