

事前評価票【No.9】

施策等名	景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」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	○ 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な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。 【予算額：海岸事業費56,407百万円（国費）の内数】		
施策等の目的	○ 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。		
関連する政策目標	5) アメニティ豊かな生活環境の形成		
関連する業績指標	15) 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長		
指標の目標値等	15) 6,800km（平成19年度）		
施策等の必要性	○ 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） ○ 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） ○ 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） ○ 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が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）		
社会的ニーズ	○ 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		

	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.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	○ 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。 【予算額：海岸事業費56,407百万円(国費)の内数】		
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	○ 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。 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。 (=目標と現状のGAP) ○ 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。 (=原因分析) ○ 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) ○ 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。 (=施策の具体的内容)		
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。		

施策等の有効性	○ 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。
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 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。

施策等の有効性	○ 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。
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 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。

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	○ 大規模地震による津波や地震被害の可能性がある地域において、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。 【予算額：海岸事業費56,407百万円(国費)の内数】		
施策等の目的	○ 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。		
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	○ 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が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) ○ 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) ○ 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) ○ 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)		
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。		

事前評価票【No.23】

施策等名	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	担当課	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)
施策等の概要	○改正 SOLAS 条約を担保する以下の内容の国内法を制定する。 ・ 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。 ○ 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 232 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Ⅲ)】		
施策等の目的	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。		
関連する政策目標	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		
関連する業績指標	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		
指標の目標値等	100% (H17)		
施策等の必要性	○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。 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、日本籍船舶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)		

	○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) ○このため、国際海上運送の保安対策の強化を図るという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) ○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)
社会的ニーズ	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。
行政の関与	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。 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。 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。
国の関与	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。
施策等の効率性	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。
施策等の有効性	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。
その他特記すべき事項	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。

事前評価票【No.26】

施策等名	放置座礁船対策の推進	担当課	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)
施策等の概要	○ 一定規模以上の船舶所有者等に対し船主責任保険等に参加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		
施策等の目的	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。		
関連する政策目標	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		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	○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）		
社会的ニーズ	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。		

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	○ 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。 ○ 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。
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参加させることが経済効率性にも合致する。
施策等の有効性	○ 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。 ○ 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。
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.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	○循環型社会の構築が求められている中で、広域的なリ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） ○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） ○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） ○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Ⅰ）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Ⅱとする（財投制度の拡充）。（＝施策の具体的内容）		
社会的ニーズ	○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、効率的なリ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	○平成14年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標25 循環型社会の形成 （4）循環資源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） 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） ・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.33】

施策等名	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)	担当課 (担当課長名)	港湾局計画課 (課長 林田 博) 海事局港運課 (課長 田村明比古)
施策等の概要	○ 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。 ○ 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 ① 港湾コストを現状より約3割低減 ② 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。 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Ⅱ)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。 【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】		
施策等の目的	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		
関連する政策目標	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＞		
関連する業績指標	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＞		
指標の目標値等	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)＞		
施策等の必要性	○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。 (=目標と現状のギャップ) ○港湾の国際競争力強化については、これまでも船舶の大型化等に対応した大		

	水深コンテナターミナルの整備やターミナルのフルオープン化、港湾諸手続の迅速化を図るワンストップサービス化といった施策を展開し、メインポー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） ○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） ○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资の金利の引き下げ等を行う。（＝施策の具体的内容）
社会的ニーズ	○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。
行政の関与	○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
国の関与	○広域的な視点 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。
施策等の効率性	○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。
施策等の有効性	○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。
その他特記すべき事項	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。 ○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）

	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。
--	---