

事前評価票【No.7】

施策等名	海岸耐震対策緊急事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局海岸室 (海岸室長 岸田弘之) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 栗田悟)
施策等の概要	<p>ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等において緊急的に耐震対策を行うため、海岸管理者が策定する5ヶ年程度の「海岸耐震対策緊急事業計画」に基づき、短期間に集中して耐震化を行う海岸耐震対策緊急事業を創設する。 【予算要求額：158百万円】</p>		
施策等の目的	<p>東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震など大規模地震の発生が危惧される地域や浸水被害に対して極めて脆弱な地域であるゼロメートル地帯等において、海岸保全施設の崩壊や沈下により発生する甚大な浸水被害を防ぐことを目的とする。</p>		
政策目標	8) 地震・火山による被害の軽減		
業績指標	32) 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		
業績指標の目標値(目標年次)	32) 約10,000ha(H19年度)		
施策等の必要性	<p>想定される大規模地震に対して耐震性が確保されている海岸堤防は、全国の海岸保全施設延長9,400kmのうち約3割であり、海岸保全施設整備は十分に進んでいるとはいえない。【目標と現状のギャップ】</p> <p>耐震性の調査が未実施な延長が約6割あり、診断及び診断後の対策の両面で対策が追いついていない。【その原因について分析】</p> <p>平成17年度に津波危機管理対策緊急事業を創設(平成18年度にゼロメートル地帯の高潮対策に拡充)し、耐震調査に対する支援を行っており、今後、調査結果を踏まえた耐震対策事業の推進を重点的に進める必要がある。【現状を改善するための課題を特定】</p> <p>ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等において緊急的に耐震対策を行うため、海岸管理者が策定する5ヶ年程度の「海岸耐震対策緊急事業計画」に基づき、短期間に集中して耐震化を行う海岸耐震対策緊急事業を創設する。【導入する施策の具体的内容について説明】</p>		
社会的ニーズ	大規模地震の発生が切迫し、国民の耐震対策に対する関心が強い中で、安全で安心な社会の形成を図るため、各種制度の充実に努める必要がある。		
行政の関与	海岸保全施設の崩壊や沈下により発生する甚大な浸水被害の防止は、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	国民の生命・財産を守るための防災対策の推進は緊急を要する課題であり、国の重要な責務である。		
施策等の効率性	現在推進している耐震調査の結果を踏まえ、海岸管理者が作成する、海岸耐震対策緊急事業計画に基づき、耐震対策を集中的・計画的に実施することにより効率的な事業推進を図る。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>海岸保全施設の耐震対策については、各種委員会によりその必要性が指摘されている。本事業は以下の施策を具体的に推進するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、概ね5年以内に緊急的に対応すべき対策として、重要沿岸域のうち地域中枢機能集積地区において、堤防等の耐震化を促進「津波対策検討委員会提言（平成17年3月）」 ・ 耐震性が十分でない施設の優先的な機能確保「ゼロメートル地帯の高潮対策検討会提言（平成18年1月）」
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成20年度以降の政策チェックアップにおいて事後検証を実施。</p>

事前評価票【No.9】

施策等名	海面処分場の計画的な確保のための支援の拡充	担当課 (担当課長名)	港湾局環境整備計画室 (環境整備計画室長 八尋明彦)
施策等の概要	<p>港湾整備により発生する大量の浚渫土砂を適正に処理するとともに、内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れるため、港湾法に規定する廃棄物埋立護岸の整備に対して、国の支援を拡充することにより、海面処分場を計画的に確保する。</p> <p>【平成 19 年度概算要求額】93 億円</p>		
施策等の目的	港湾管理者による海面処分場の整備を促進する。		
政策目標	1 6) 循環型社会の形成		
業績指標	6 8) 可能な限り減量化した上で海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入		
業績指標の目標値(目標年次)	平成 18 年度以降毎年 100%		
施策等の必要性	<p>港湾の国際競争力強化のための整備に伴って発生する浚渫土砂の適正処分を進める必要がある中で、ロンドン条約 96 年議定書への締結に対応するための改正海洋汚染防止法の施行(平成 19 年 4 月 1 日)により、浚渫土砂の海洋投入処分が原則禁止とされる。また、循環型社会の形成を推進する取り組みが求められている中で、一般廃棄物の最終処分場の残余容量が逼迫している。こうした状況の中、海面処分場を計画的に確保していく必要がある。(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>しかしながら、環境問題が近年、ますます多様化・複雑化・広域化・深化してきている中、従来の取組だけでは限界となっている。(= 原因分析)</p> <p>港湾管理者が廃棄物埋立護岸を整備することにより確保される海面処分場について、一層の整備の促進を図っていく必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>このため、港湾法に規定する廃棄物埋立護岸の整備に対して、国の支援を拡充することにより、海面処分場の計画的な確保を図る。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	最終処分場の残余容量が逼迫し、内陸に最終処分場を確保することが困難になっていることから、港湾における海面処分場への依存度が高くなっている。		
行政の関与	行政が公共事業として行う港湾工事に伴い発生する浚渫土砂について、また廃棄物処理法において行政により処理することが求められている一般廃棄物について、港湾の利用・開発等との整合をとりつつ適正に処分するため、行政の関与が必要。		
国の関与	国際競争力の強化、循環型社会の形成といった課題は、国の施策として強力に推進すべき事項であり、また当該地方においてのみ便益をもたらすものではないため、国の関与が必要。		
施策等の効率性	港湾内の貴重な水面の一部を割愛して海面処分場を確保することで、港湾工事に伴って発生する浚渫土砂とともに、一般廃棄物も最終処分することが可能である。内陸に最終処分場を確保することが困難である現状において、海面処分場の計画的な確保は、浚渫土砂の適正な処理及び廃棄物の確実な受け入れの実現性が高く、効率的である。		
施策等の有効性	廃棄物埋立護岸の整備に対する国の支援の拡充をすることにより、海面処分場の計画的な確保が図られるため、国際競争力の強化及び循環型社会の形成の観点から、有効的である。		
その他特記すべき事項	<p>本年度国土交通省重点施策に位置づけ 廃棄物埋立護岸等の建設又は改良に係る国庫負担率又は補助率を引き上げるための港湾法の改正が必要 外部要因：環境省による廃棄物行政（一般廃棄物処理施設の整備）</p>		

	<p>平成 17 年度政策チェックアップ 施策目標 16)循環型社会の形成 業務指標 72)可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な 廃棄物の受入</p> <p>「今後の取組の方向性 今後も実績値を維持できるよう廃棄物海面処分場の整備、廃棄物海面処分 場の延命化対策等を推進する。」 平成 20 年度以降の政策チェックアップにおいて事後検証を実施。</p>
--	--

事前評価票【No.10】

施策等名	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	担当課 (担当課長名)	港湾局港湾経済課 (港湾経済課長 加藤由起夫) 港湾局計画課 (計画課長 富田英治) 港湾局総務課危機管理室 (危機管理室長 北山斉)
施策等の概要	<p>アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、次世代高規格コンテナターミナルの形成等、関係者一丸となって先導的な施策を展開し、総合的に効率化を推進しているスーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を図る。</p> <p>特に、コンテナターミナルに出入りする車輛の集中によるゲート前及び周辺道路の混雑等に対応し、迅速性・利便性・保安性の向上を図るための、出入管理システムの構築を行う。</p> <p>【法令改正】【平成 19 年度概算要求額 524 億円】</p>		
施策等の目的	<p>港湾コストの低減、サービス水準の向上（コンテナターミナルにおける迅速性、利便性、保安性の向上等）を通じて、我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資する。</p>		
政策目標	1 8) 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		
業績指標	7 4) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 社会資本整備重点計画第 2 章活力(1)に記載あり		
業績指標の目標値(目標年次)	平成 14 年度比 5 % 減(平成 19 年度) 社会資本整備重点計画第 2 章活力(1)に記載あり		
施策等の必要性	<p>我が国産業の国際競争力や国民生活水準の維持、向上には効率的な物流が不可欠であり、資源小国で海外依存度が高い島国である我が国においては、安く、速く、安全で信頼性の高い海上物流サービスを確保する必要がある。さらに、改正 SOLAS 条約の発効に伴い、港湾施設の出入管理において、物流の効率性(迅速性・利便性)と保安の確保の両立を図ることが必要となっている。しかし、海上物流の基盤である港湾について、近年、我が国の相対的地位が低下し、基幹航路寄港便数が減少して、アジアの港湾で積み替えて目的地へ輸送されるトランシップ貨物が増大しており、出入管理については、各施設において個々に紙の許可証が発行され、バラバラに運用されており、物流コストの上昇、輸送時間の増加等が懸念される。(= 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、船舶の大型化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 24 時間フルオープン化、港湾諸手続のワンストップサービス化といった施策を実施してきたところであるが、我が国港湾は、アジア諸国の国家戦略としての港湾整備や、グローバル戦略の下で世界的な港湾ネットワーク展開を進めている海外メガオペレーターの台頭等によるアジア主要港の成長により、コスト・サービス水準で遅れを取っている。中でも出入管理については、各施設で共通化された統一的なルール・基準等が存在していないため、迅速性・利便性・保安性がある出入管理の仕組みが構築できていない。(= 原因分析)</p> <p>アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するためには、スケールメリットが発揮されるように、単一の民間事業者により一体的に運営する大規模・高規格なコンテナターミナルの形成を推進するとともに、国内物流ネットワークとの連携を強化して貨物を集め、さらには、迅速性・利便性・保安性を有する出入管理の仕組みを構築する必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>そのため、大規模コンテナターミナルの整備や共同デポ、鉄道積替施設整備に対する補助等の既存施策の充実を図る。また、内航船の高規格化に対応した施設整備に対する支援により国内海上ネットワークを強化するとともに、出入管理システムの制度構築、整備等ゲートの機能向上、搬出入の円滑化に</p>		

<p>社会的ニーズ</p>	<p>より、スーパー中樞港湾プロジェクトの深化を図る。(=施策の具体的内容) 港湾コストの低減・サービス水準の向上は、港湾利用者である船社等のほか、物流コスト全体の低廉化により、不特定多数の荷主の利益や我が国産業競争力の強化につながる。 また、出入管理システムの整備等ゲートの機能向上により、当該ターミナルにおいて迅速性・利便性・保安性が向上する。 さらには、周辺道路の混雑緩和、環境負荷の軽減にもつながり、本施策は社会的ニーズに適うものである。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>ターミナルの統合、大規模化、高規格化等、従来の枠組みにとられない関係者一丸となったプロジェクトであり、負担とリスクの大きい先導的な取り組みを行うことや、制度等の改革及び環境整備等の支援の両面が必要であることから行政の関与が必要である。</p>
<p>国の関与</p>	<p>スーパー中樞港湾プロジェクトでは、複数港の連携や国内から幅広く貨物を集めるためのネットワーク強化といった広域的な取り組みが必要である。 また、迅速性・利便性・保安性がある出入管理の仕組みを構築するためには、各施設で共通化された、出入管理についての統一的なルール・基準等が必要であるが、個々のターミナルの管理者では共通化されたルール等を作成することが困難であり、個々の港湾の枠を越えた国の関与が必要である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>スーパー中樞港湾プロジェクトは、投資を選択的・集中的に行うものであることに加え、既存ターミナルの一体的運営等、既存ストックを民間事業者の能力を活用して有効利用することとしており、国内海上ネットワークの強化により物流ネットワークも向上する。 また、個々のコンテナターミナルの管理者が許可証を発行し、バラバラに運用する現状と比較して、出入管理システムの制度の構築、整備等ゲートの機能向上により、迅速性・利便性・保安性の向上を、より効率的かつ迅速に実現できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>大規模コンテナターミナルの整備、共同デポや鉄道積替施設整備に対する補助等により、円滑な物流サービスやスケールメリットによる港湾コストの低減が図られ、国内海上ネットワークの強化により、国内貨物の集積によるスーパー中樞港湾の国際物流拠点機能が向上する。 また、出入管理システムに関する制度の構築、整備等ゲートの機能向上により、迅速性・利便性・保安性が高まり、我が国港湾の国際競争力の強化を図ることができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成 14 年 11 月 29 日交通政策審議会答申「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」において、スーパー中樞港湾の育成が位置づけられている。 平成 17 年度政策チェックアップ 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 業績指標 78) 国際海上コンテナ輸送等輸送コスト低減率 「今後の取組の方向性 今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中樞港湾プロジェクトを推進する。」 平成 14 年度政策レビュー 「政策への反映の方向 先導的・実験的な取り組みとして「スーパー中樞港湾の育成」を図る。」 平成 20 年度以降の政策チェックアップにおいて事後検証を実施。</p>