

事前評価票 【No.14】

施策等名	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設	担当課	港湾局開発課 民間活力推進室
施策等の概要	臨海部における都市再生を推進するために、都市再生特別措置法に基づく民間都市再生事業計画の認定事業者が行う公共施設の整備に対する無利子貸付けの対象に港湾施設を追加するための都市再生特別措置法の改正及び予算要求を行う。【平成15年度予算額：11億円の内数（国費）】		
施策等の目的	都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが重要な課題となっていることから、民間都市再生事業と一体的に整備される、港湾施設の整備に対する無利子貸付制度を創設し、臨海部における都市再生を推進する。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 7) 都市内渋滞の緩和 8) アメニティ豊かな生活環境の形成 12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	29) 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長 33) 港湾空間の緑化率		
指標の目標値等	29) 平成18年度までに5,300km 33) 平成18年度までに8.0%（港湾空間の緑化率）		
施策等の必要性	<p>都市の再生を図り、その魅力と国際競争力を高めることが、我が国の経済構造改革の一環として重要課題となっている。都市の抱える慢性的な渋滞、緑やオープンスペースの不足等の多くの課題に対し、臨海部では一定のまとまりをもった土地の確保が比較的容易であるなど、問題解決のポテンシャルを有しているにも係わらず、土地利用転換が円滑に進んでいない。</p> <p>（＝目標と現状のGAP）</p> <p>この原因を考察するに、臨海部において利用転換を行うための様々な港湾施設が不足しており、民間都市開発プロジェクトを導入するためには、これらの港湾施設整備が急務となっている。一方、港湾管理者による施設整備が必ずしも民間都市開発プロジェクトのタイミングと一致して行われるわけではないことから、港湾施設の整備の遅れがプロジェクトの推進を阻害する原因となっていると考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このような原因を解消するために民間都市開発プロジェクトと港湾施設整備のタイミングを合わせることが可能となる施策が必要となる。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>そのため、都市再生特別措置法に基づく民間都市再生事業計画の認定事業者が行う公共施設の整備に対する無利子貸付けの対象に港湾施設を追加するための都市再生特別措置法の改正を行い、港湾施設整備に対する民間立替施行型の無利子貸付制度を創設する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	社会経済情勢の変化に伴い、土地の利用転換等が見込まれる臨海部においても都市再生は喫緊の課題である。		
行政の関与	国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与するものであるため、行政の関与が必要である。		
国の関与	都市再生は我が国の経済構造改革の一環として重要な課題の一つであり、緊急に推進する必要があることから、国が必要な支援を行なう必要がある。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>国が無利子貸付を措置することにより、港湾施設の整備が行われることにより、民間に存在する資金やノウハウなど民間の力が引き出され、臨海部における都市再生の推進が図られる。さらに、公共施設整備が端緒となり、民間都市再生事業が推進され新たな需要が喚起される。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>これまでに都市再生特別措置法に基づき指定された都市再生緊急整備地域の面積の約4割が臨海部を含む地域であったことから、臨海部における民間都市開発プロジェクトに、都市再生特別措置法の枠組みを用いて、国が無利子貸付を行うことにより、民間の時間感覚に合わせた港湾施設の整備が可能となることにより、プロジェクトが促進され、魅力と国際競争力のある臨海部の形成が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.17】

施策等名	観光振興に資する海岸事業の拡充	担当課	河川局砂防部保全課海岸室 港湾局海岸・防災課
施策等の概要	<p>都市と農漁村の交流及び観光振興を推進すべき地域において、都市と農漁村の交流に関する各種事業や地元自治体等との連携の下、その一層の推進を図るため、史跡、景勝岩等地域の文化資源及び都市と農漁村の交流に資する施設の防護のための海岸保全施設の整備を行うとともに、景観や利用に配慮した離岸堤の潜堤、人工リーフ化等の海岸保全施設の改良を実施する。</p> <p>【平成15年度予算額：海岸事業費601億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>景観の改善および利用の促進に配慮した海岸整備を実施することで、地域観光を振興し、地域の活性化を図ることを目的とする</p>		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成		
関連する業績指標	29) 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長(km)		
指標の目標値等	5,300km（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>平成11年の海岸法改正により、従来の「防護」に加え、法の目的に「環境」と「利用」が追加されることとなったが、その一方で近年、「なぎさ百選」等の名所に選ばれながら海水浴等に利用される砂浜が海岸侵食により減少している事例（鳥取県弓ヶ浜海岸：11年間に渡り36mの幅で砂浜が侵食し、砂浜の幅が71m→35mに半減）や、海岸侵食対策として設置した離岸堤等が良好な景観を損ねたり、直立堤防が海岸へのアクセスを妨げたりしている事例が増加している。</p> <p>（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、景観や利用に配慮した海岸整備がなされるべき箇所において適切な対応がなされていないことや、海岸侵食対策として設置した離岸堤等が社会状況の変化により地域のニーズに合致しなくなっているにも関わらず、現在の制度では、防護機能の向上を伴った施設の改良を行うことはできるものの、例えば、景観や利用の観点からは問題があっても防護上の問題はない既設の海岸等において、景観や利用を目的とした施設の改良を行うことができなかったこと等が一因と考えられる。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>これらに対処すべく、景観や利用の改善を目的とした構造物の整備、改良を行えるような制度が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、優れた景観や高い利用度を有する海岸について、海岸環境整備事業の採択要件の改正により既設の構造物の改良を行うなどの重点化を図り、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良を推進する。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>海岸は、海水浴や景勝地等の観光資源として重要であり、その保全に対する社会的なニーズが高く、美しい海岸景観の創出を図ることにより、地方の活性化に資する事が期待されている。</p>		
行政の関与	<p>海岸管理者である行政主体が対策を講じていく必要がある。</p>		
国の関与	<p>平成11年に「環境」及び「利用」を新たに法目的に追加し、海岸法を改正したことに鑑み、国として積極的に海岸環境の保全や利用の推進に努めるよ</p>		

	う制度を構築する必要がある。
施策等の効率性	本施策の実施により、既設の構造物を活用することが可能となり、観光振興を通じた地域の活性化を効率的に実施することが出来る。
施策等の有効性	地域の観光を振興し、地域振興を図るためには、美しい海岸景観を保全・創出するとともに、海岸利用に配慮した整備を推進することが重要である。本施策の実施等により、海岸における海辺へのアクセスが確保される延長について、平成18年度までに5,300kmの延長確保を目指すものである。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.19】

<p>施策等名</p>	<p>スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の育成</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局計画課 海事局港運課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>わが国発着コンテナ貨物の取扱い上重要な港湾（中枢国際港湾等）の中からスーパー中枢港湾を指定し、国、港湾管理者、民間事業者が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとら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、次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する。アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、次期長期計画期間中に</p> <p>港湾コストを現状より約3割低減 港湾におけるコンテナ貨物のリードタイムを最速1日以内へ短縮するため、以下のようなソフト・ハード一体となった施策を導入する。</p> <p>（ソフト面） コンテナターミナルの民間ターミナルオペレーターによる効率的な運営を実現するため、単一の主体による複数バースの一体的運営や公共コンテナターミナルの長期リース制度の先導的導入等、低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資する施策を積極的に実施する。</p> <p>（ハード面） 既存ストックを有効に活用しつつ、将来の船舶の大型化への対応性を十分に踏まえた岸壁構造と背後ヤードの奥行き確保や複数バースの連続配置、さらに情報化、自動化を図った荷役システムを確保するための公的支援の検討を行い、利用コストの低廉な次世代高規格コンテナターミナルの整備を重点的に実施する。</p> <p>【平成15年度予算額：スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討：一般行政経費約80百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>日本のコンテナ港湾の国際競争力の強化を通じた産業競争力の強化</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率 45) 船舶航行のボトルネックの解消率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率 平成12年度 10% 平成18年度 20% 45) 船舶航行のボトルネックの解消率 平成12年度 75% 平成18年度 90%</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の産業競争力を向上させ、経済の持続的な発展をもたらすためには、グローバル・スタンダードを意識した物流分野の効率化が必要であり、資源小国ゆえ海外依存度が高く、また島国である我が国の特性に鑑み、海上物流において安く、速く、安全で信頼性の高いサービスの実現は必要不可欠である。このため、国際海上物流の主流となっているコンテナ輸送において、海陸一貫して物流コストを可能な限り低廉化する必要があるが、我が国の主要な国際コンテナ港湾においては、国際的地位の低下（世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下）、大型コンテナ船の抜港の進展（基幹航路寄港便数の減少）により、規模の経済追求の面で海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コストの更なる低減が困難となっている。</p> <p>（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>港湾の国際競争力強化については、これまでも船舶の大型化等に対応した大水深コンテナターミナルの整備やターミナルのフルオープン化、港湾諸手続の迅速化を図るワンストップサービス化といった施策を展開し、メインポー</p>		

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

事前評価票【No.20】

施策等名	公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充	担当課	港湾局民間活力推進室
施策等の概要	<p>PFIによる中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルにおける公共荷捌き施設整備事業の支援及び促進を図るため、PFI事業者が事業用資産を取得した場合に生ずる地方税（不動産取得税）について、現行では減税措置がないことから、特例措置を講ずる。  <b>【減税見込額：17百万円程度（平成15年度）】</b></p>		
施策等の目的	<p>港湾における社会資本整備の分野に民間の資金・能力を活用するための新たな取組として、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル公共荷捌き施設整備についてPFIを導入する。          当該PFIの導入により、施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待され、公共が整備する港湾インフラ施設（岸壁等）の有効活用が図られる。</p>		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化		
関連する業績指標	42) 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率		
指標の目標値等	平成18年度までに20%削減（国際コンテナ貨物）		
施策等の必要性	<p>平成11年度に民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）が施行され、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設について、国際競争力のあるコンテナターミナルを実現するために、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用できるPFIを推進しており、PFIによるコンテナターミナルの整備・運営を行なうための環境整備を講じてきたところである。</p> <p>しかし、現状ではPFI導入の取り組みが行なわれているのは常陸那珂港と北九州港の2港のみとなっている。（＝目標と現状のGAP）          公共荷捌き施設の整備はそもそも採算性が低いため、これまで岸壁等港湾インフラとともに港湾管理者が行ってきたところである。このため、平成14年度より固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例に家屋及び償却資産を対象とする措置を講じることにより、PFIによる公共荷捌き施設の整備に係るインセンティブの向上を図ったところである。しかしながら、運営面においては、貨物取扱量が開業後徐々に増加することから、事業初期における負担が大きいという構造上の問題を残しており、これらの問題が民間のPFI事業への更なる参入の支障となっていると考えられる。（＝原因分析）          上記の課題の解決を図るためには、事業初期における負担を軽減するとともに、事業の低採算性を改善するための措置を講じることが必要である。また、事業主体が港湾管理者の場合には課税負担がないことから、民間事業者との条件のアンバランスを是正する観点からも必要な措置と考えられる。          （＝課題の特定）          具体的には固定資産税及び都市計画税の課税標準額を1/2とする特例措置に加え、北九州港ひびきコンテナターミナルで平成15年度内の供用開始を目指して整備が進められていることから、事業開始時の負担軽減を図り事業計画を早期に軌道に乗せられるように、新たに不動産取得税について特例措置を新設する。（＝施策の具体的内容）</p>		

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



事前評価票【No.42】

施策等名	港湾諸手続の電子情報処理システム（港湾 EDI システム）の設置及び管理に係る制度の創設	担当課	港湾局管理課、環境・技術課
施策等の概要	入港届等の港湾施設の利用に係る手続きについて、国土交通大臣が一元的に設置し、及び管理する電子情報処理組織を使用して、迅速かつ的確に処理することができるようにするための措置 港湾法等の一部を改正する法律案		
施策等の目的	我が国の国際競争力強化のための施策の一環として、既存の港湾施設の効率的な利用を図ることを目的に、港湾関係の諸手続きの電子化及び様式の統一化、ワンストップサービス化を推進する。		
関連する政策目標	26) I T 革命の推進		
関連する業績指標	107) 港湾 E D I システムの普及率		
指標の目標値等	17年度までに100%		
施策等の必要性	<p>我が国の港湾は、アジア諸国との激しい国際競争においてその相対的な地位を低下させているが、この要因の一つとして、輸出入手続きが煩雑で長時間を要することが挙げられる。リードタイム（船舶の入港からコンテナをヤードから取り出すことが可能となるまでの時間）の比較では、我が国の港湾においては3～4日を要し、諸外国（欧米2日程度、アジア主要港1～2日）と比べ長い状況にある。（目標と現況のGAP）</p> <p>手続きが煩雑化している原因として、港湾管理者毎に入港届等の様式等が不統一であること、港湾管理者、港長、検疫所（船舶関係）、税関、入管等の行政機関毎に港湾関係の諸手続を個別に行わなくてはならないことが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>上記の課題の解決を図るためには、港湾管理者毎に異なる入港届等の様式の統一、さらに各行政機関に係る港湾関係の諸手続の電子化及び様式の統一化・ワンストップサービス化を進め、利用者の利便性の向上を図ることが不可欠である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、全国共通のシステムである港湾 EDI システムを設置及び管理し、港湾管理者、港長及び検疫所（船舶関係）に係る行政手続きの電子情報処理を可能とし、港湾管理者の業務に係る手続を迅速かつ的確に処理するため、港湾 EDI システムを利用して行われる手続の様式について、他の行政機関の業務に関わる手続とのワンストップサービス化の実現や国際標準への対応も視野に入れつつ、国が統一的に定め、平成15年度のできるだけ早い時期に、港湾 EDI システムと通関情報処理システム（SEA-NACCS）等の各システムとを相互に接続、連携することにより、ワンストップサービス化（シングルウィンドウ化）を実現させることとする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	港湾諸手続の現状を踏まえ、港湾利用者（船社・船舶代理店等）から、手続きの電子化及び様式の統一化、ワンストップサービス化を強く求められている。		
行政の関与	港湾管理者毎に異なる入港届等の様式の統一、さらに港湾管理者、港長及び検疫所（船舶関係）に係る港湾関係の諸手続の電子化及び様式の統一化・ワンストップサービス化を進め、利用者の利便性の向上を図ることは行政の責務である。		
国の関与	港湾 EDI システムは以下の理由から国土交通大臣が設置及び管理し、各港湾管理者が関係手続きを処理するために利用することとしている。 港湾 EDI システム		

	<p>は、国際競争を展開している船社など利用者の利便性を向上させるものであり、国の責務である我が国港湾の国際競争力の強化を図るものであること。新総合物流施策大綱など政府レベルの決定などにおいて、平成15年度のできるだけ早い時期に、ワンストップサービス化（シングルウインドウ化）を実現することとされており、その一翼を担う港湾 EDI システムについても、円滑に設置・管理して各システムとの接続、連携を実現することが求められていること。港湾 EDI システムを利用して行われる手続の様式については、従来のように港湾管理者毎の条例等に委ねるのではなく、他の行政機関の業務に関わる手続とのワンストップサービス化の実現や国際標準への対応も視野に入れつつ、統一的に定めること必要であること。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>港湾 EDI システムの導入による申請者側の効果として、船社・船舶代理店が行う港湾管理者に対する行政手続に限ってみると、手続に要する時間が3割程度短縮され、時間を金額に換算すると年間約2億円のコストが削減される。一方、行政側の効果は、行政手続が電子化されることにより、船会社・船舶代理店等に対するサービス水準を低下させることなく、複数ある港湾管理者の窓口を整理・統合することが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>港湾 EDI システムを国が設置及び管理し、手続の様式を統一化することにより、港湾管理者の参加を促進し、利用可能な港湾の拡大に寄与する。港湾管理者、港長及び検疫に関する手続を迅速かつ的確に処理することが可能となり、港湾諸手続の利便性を向上させ、我が国港湾の国際競争力を強化することとなる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.14】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	都市再生の推進に資する港湾施設整備に対する無利子貸付制度の創設
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生緊急整備地域において、都市再生特別措置法に基づき認定事業者が整備する公共施設に港湾施設を追加し、無利子貸付けを行うための予算要求を行った。（平成14年8月）</li> <li>都市再生特別措置法の無利子貸付け対象施設に港湾施設を追加するための都市再生特別措置法の改正を含む港湾法等の一部を改正する法律案を国会に提出した。（平成15年2月）</li> </ul>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「都市再生」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> <li>平成15年2月民間事業者による港湾施設の整備の促進により臨海部における円滑かつ着実な土地利用の転換を進める必要があると判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生無利子貸付制度に港湾施設を追加する予算が認められた。 【平成15年度予算額：11億円の内数（国費）】</li> <li>港湾法等の一部を改正する法律が成立した。（平成15年5月）</li> <li>都市再生特別措置法施行令の一部を改正する政令を公布した。（平成15年5月）</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.17】

担当部局	河川局、港湾局
事前評価票の 施策等名	観光振興に資する海岸事業の拡充
評価結果に基づく 措置	・「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」の新規制度 要求を行った（平成 14 年 8 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 14 年 8 月「国土交通省の重点施策」における「当面する課題」のうち「観光振興」に資する施策であるとして、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> <li>・平成 11 年に「環境」及び「利用」を新たに法目的に追加し、海岸法を改正したことに鑑み、国として積極的に海岸環境の保全や利用の推進に努めるよう制度を構築する必要があると判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」の新規創設が認められた。（平成 15 年 4 月）</li> <li>・景観や利用に配慮した離岸堤の潜堤、人工リーフ化等の海岸保全施設の改良を実施するため、海岸環境整備事業の採択基準の改訂を行った。（平成 15 年 4 月）</li> </ul>
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.19】

担当部局	港湾局 海事局
事前評価票の 施策等名	スーパー中枢港湾(国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾)の 育成
評価結果に基づく 措置	スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討に必要な経費を予算要求。 (平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	スーパー中枢港湾の育成については、プログラム評価として行った「国際ハ ブ港湾のあり方」における検討内容等を交通政策審議会における議論に活用 し、同審議会港湾分科会の中間報告(平成14年7月)において提案された施 策であり、我が国の国際競争力の強化に係る重要性と緊急性から、育成に向 けた措置に早急に着手することが必要と判断。
現状と今後の予定	スーパー中枢港湾育成に向けた具体措置等の検討に必要な経費が認められた。 【平成15年度予算額：約80百万円(一般行政経費)】
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.20】

担当部局	港湾局民間活力推進室
事前評価票の 施策等名	公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充
評価結果に基づく 措置	・公共荷捌き施設等整備事業に対する不動産取得税の特例措置について税制改正要望を行った。(平成14年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年6月「基本方針2002」における「第4部 歳出の主要分野における構造改革 1. 社会資本整備のあり方について」の中で「(1) 国から地方へ、官から民へ」として P F I の推進があげられており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> <li>・平成14年8月「国土交通省の重点施策」における「主要施策の展開」のうち「経済 民間が主導する経済の基盤強化」「円滑な人の交流と効率的な物流の実現」の中で「国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上物流サービスの提供」として「中枢・中核国際港湾の国際コンテナターミナルにおける P F I の導入による国際的なサービス水準の確保」があげられており、緊急的に措置を講じることが適当と判断。</li> </ul>
現状と今後の予定	・公共ふ頭における荷捌き施設等の整備に P F I の導入を推進するため、不動産取得税について課税標準を 1 / 2 とする特例措置が認められた。
その他特記事項	

措置状況報告票（政策アセスメント）【No.42】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	港湾諸手続の電子情報処理システム（港湾 EDI システム）の設置及び管理に係る制度の創設
評価結果に基づく 措置	港湾 EDI システムの設置及び管理に係る制度を新たに導入するための港湾法改正法案を国会に提出した。（平成 15 年 2 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	「新総合物流施策大綱」において、『このため、輸出入及び港湾諸手続に関する電子化（ペーパーレス化）を平成 15 年度までに実施し、引き続き、できる限り早期に、ワンストップサービス化を完了する。』とされており、港湾管理者が行う手続きの電子化を早急に行うためには、標記施策を講じることが適当と判断。
現状と今後の予定	港湾法等の一部を改正する法律案が成立した。（平成 15 年 5 月） 港湾 EDI システムの設置及び管理の運用を開始。（平成 15 年 6 月） ワンストップサービスの供用開始。（15 年 7 月中予定）
その他特記事項	