

平成14年度 政策アセスメント結果（評価書）

平成15年7月15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）

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

2. 今回の評価結果について

今回は、平成15年度予算の国会成立等を踏まえ、平成14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、49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14年度の政策アセスメントの実施にあたっては、平成14年8月9日及び平成15年6月24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）。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。

さらに、平成13年度における政策アセスメントに比べ、以下の点に留意しつつ評価の質の向上に努めた。

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

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

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

以上

平成14年度 政策アセスメント施策一覧

| (居住水準の向上) | ページ |
|---|-----|
| 1) マンション建替えの円滑化に係る制度の拡充 | 1 |
| (子育てしやすい社会の実現) | |
| 2) 住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充 | 3 |
| (余暇の充実) | |
| 3) ITを活用した観光ポータルサイトの整備 | 5 |
| (住環境、都市生活の質の向上) | |
| 4) 業務核都市の整備による首都圏の都市再生 | 7 |
| 5) 土地の流動化・有効利用のための土地税制の抜本的見直し | 9 |
| 6) 都市再生促進税制(都市再生緊急整備地域における特例措置)の創設 | 12 |
| 7) 民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設 | 14 |
| 8) 既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充 | 16 |
| 9) 中小市町村における下水道整備支援の拡充 | 18 |
| 10) 消流雪用水導入事業の拡充 | 20 |
| 11) 既存オフィスビル等の住宅への転用 | 22 |
| 12) 住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進 | 24 |
| 13) 密集住宅市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生 | 26 |
| 14) 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 | 28 |
| (公共交通の利便性向上) | |
| 15) ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進 | 30 |
| 16) 最適経路選択支援システムの構築 | 32 |
| (アメニティ豊かな生活環境の形成) | |
| 17) 観光振興に資する海岸事業の拡充 | 34 |
| (広域的モビリティの確保) | |
| 18) 航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正 | 36 |
| (国際競争力の強化) | |
| 19) 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 | 38 |
| 20) 公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充 | 40 |
| 21) 関西国際空港株式会社への補給金制度の創設及び政府保証の拡充 | 42 |
| (新たな市場の育成) | |
| 22) 新たな住宅資金供給システムの構築 | 44 |

(災害による被害の軽減)

| | |
|-----------------------------------|----|
| 23) 都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充 | 46 |
| 24) 都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設 | 48 |
| 25) 流域貯留浸透事業の拡充 | 52 |
| 26) 災害関連事業の拡充 | 54 |
| 27) 火山噴火警戒避難対策事業の拡充 | 56 |
| 28) 建築物の耐震化の促進のための制度の拡充 | 58 |
| 29) 大規模自然災害に備えた初動・危機管理対応の強化 | 60 |

(交通安全の確保)

| | |
|--------------------------------|----|
| 30) 航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設 | 62 |
| 31) 黄砂に関する情報提供の開始 | 64 |

(海上における治安の確保)

| | |
|---------------------------|----|
| 32) 不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化 | 66 |
|---------------------------|----|

(地球環境の保全)

| | |
|--|----|
| 33) 官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設 | 68 |
| 34) 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充 | 70 |
| 35) 燃料電池自動車に係る保安基準等の策定による実用化・普及の促進 | 72 |
| 36) 船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進 | 74 |
| 37) 物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築 (環境負荷の小さい物流体系の構築) | 76 |

(大気、騒音に係る生活環境の改善)

| | |
|--|----|
| 38) 低公害車普及促進対策費補助制度の拡充 (ディーゼル微粒子除去装置の導入関係) | 78 |
|--|----|

(良好な自然環境の保全、形成)

| | |
|--------------------------|----|
| 39) 観光地における低公害バスの導入補助の実施 | 80 |
| 40) 海色監視衛星データ処理システムの構築 | 82 |

(I T 革命の推進)

| | |
|--|----|
| 41) 自動車保有関係手続のワンストップサービス制度の構築 | 84 |
| 42) 港湾諸手続の電子情報処理システム (港湾 E D I システム) の設置及び管理に係る制度の創設 | 86 |

(国際交流の推進)

| | |
|----------------------------------|----|
| 43) ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施 | 88 |
| 44) 外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施 | 90 |

(その他)

| | |
|--|-----|
| 45) 公共事業関係長期計画の一本化 | 92 |
| 46) 道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正 | 95 |
| 47) 直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正 | 97 |
| 48) 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減をはかるために平成十五年度において緊急的に講ずべき特別措置の実施 | 99 |
| 49) 大陸棚の限界画定に向けた海域精査及び関係省庁の連携体制の構築 | 101 |

政策アセスメントの様式の記述について

施策を導入する必要性等を、目標との関連性を明確にしつつ、論理的に分析。
 具体的には、下記の様式により整理。

| | | | |
|------------|---|-----|----------|
| 施策等名 | | 担当課 | ・・・局・・・課 |
| 施策等の概要 | | | |
| 施策等の目的 | | | |
| 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 | | | |
| 行政の関与 | | | |
| 国の関与 | | | |
| 施策等の効率性 | 施策の効果の大きさを客観的かつわかりやすく説明 | | |
| 施策等の有効性 | 施策と目標達成との関連性・結びつきをわかりやすく説明 | | |
| その他特記すべき事項 | | | |

事前評価票【No.1】

| | | | |
|----------|--|-----|-----------|
| 施策等名 | マンションの建替えの円滑化に係る制度の拡充 | 担当課 | 住宅局市街地建築課 |
| 施策等の概要 | <p>マンション建替えの一層の円滑化を図るため、区分所有法の改正に対応して、マンション建替え円滑化法を改正するとともに、支援制度についても拡充を図る。</p> <p>(1)マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部改正を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 組合施行による隣接敷地を含めたマンション建替事業の制度化 ・ 団地内にある建物の建替えの円滑化 <p>(2)マンション建替事業に係る税制の特例措置の拡充を図る。</p> <p>(3)マンションの建替えを支援する助成措置等を講ずるため、以下の拡充を行う。</p> <p>補助制度の要件緩和（優良建築物等整備事業のマンション建替えタイプ、都市再生住宅制度）【平成15年度予算額：優良建築物等整備事業費125億円の内数、住宅市街地整備総合支援事業費542億円の内数】</p> <p>住宅金融公庫の都市居住再生融資の要件緩和</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>良好な居住環境の住宅ストックを形成し、マンションという居住形態についての信頼性の確保を図るとともに、土地利用の高度化や市街地環境の改善を通じた都市再生に資することを目的とする。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上 | | |
| 関連する業績指標 | 2) 住宅に対する評価（満足度） | | |
| 指標の目標値等 | 53%（平成15年度） | | |
| 施策等の必要性 | <p>目標と現状のギャップについての分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存マンションの敷地のみでは、建替えが困難な場合がある。例えば、建替えに伴い床面積が減少する既存不適格マンションにおいては、従前戸数が確保できないため、合意形成が困難である。 ・ 団地の建替えに際して、合意形成を図りにくい場合がある。 ・ 小規模なマンション等において、支援が受けられず、建替えの事業化が難しい場合がある。 <p>原因についての分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 区分所有法の建替え決議に敷地の同一性要件があるため、この決議を前提とし、組合が施行する隣接敷地を含めたマンション建替事業は、マンション建替え円滑化法において定められていない。また、隣接敷地を含めたマンション建替事業に伴い隣接敷地について権利を失う者等への税制特例措置が認められていない。 ・ 区分所有法に、団地型マンションの建替え決議について明確な定めがないため、複数棟のうちの1棟を建替える場合に、敷地共有者全員の同意が必要であり、全体で一括して建替える場合には、棟ごとの建替え決議及び敷地共有者全員の同意が必要である。マンション建替え円滑化法においても、団地型マンションの建替えについて明確な定めがないため、権利変換計画を定めるにあたり、敷地共有者全員の同意が必要となる。 ・ 補助制度等の要件が、一定区域内にある一定規模以上のマンションを想定したものである。 <参考データ：国土交通省調べ> ・ 昭和50年以前に建築されたマンションの半数程度は、既存不適格であると推定されており、建替えると、従前の床面積を確保できない見込み ・ 老朽化等の進行により、建替えを検討しているマンションのうち、団地型は約62% | | |

| | |
|------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ 同マンションのうち、単棟型のものの約43%が50戸未満の規模現状を改善するための課題 ・ 組合施行による隣接敷地を含むマンション建替事業を制度化するとともに、団地内の建物の建替えを円滑化する区分所有法改正に対応し、マンション建替え円滑化法について所要の改正を行う。 ・ 隣接敷地を含めたマンション建替事業に伴い隣接敷地について権利を失う者等についても、税制の特例措置の拡充を図る。 ・ 小規模なマンション等について、助成措置の要件を緩和する。 <p>導入する施策の具体的内容</p> <p>(1) マンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部改正 区分所有法の改正に対応して、以下の措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建替組合が施行するマンション建替事業において、隣接敷地を含めた施行を可能とする。 ・ 権利変換計画について、同意を得る必要がある対象者から、建替え承認決議を行った団地建物所有者を除外する。 ・ 団地内の一括建替え合意者による建替組合設立を可能とする。 <p>(2) マンション建替事業に係る税制の特例措置の要件緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 所得税、法人税、登録免許税、住民税、不動産取得税、特別土地保有税の特例措置を拡充し、隣接敷地を含めたマンション建替事業に伴い隣接敷地について権利を失う者等も対象とする。 <p>(3) マンションの建替えを支援する助成措置の拡充</p> <p>補助制度の要件緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 優良建築物等整備事業(マンション建替えタイプ): 地区面積要件の緩和、空地要件の撤廃 ・ 都市再生住宅制度: 地域要件の緩和、地区面積の緩和、従前戸数の緩和 住宅金融公庫の都市居住再生融資: 敷地面積の緩和、空地要件の撤廃 |
| 社会的ニーズ | 老朽化等が進行した団地型のマンションや小規模マンションにおいて、建替えが検討されているケースが多い。団地型の場合は、各棟の意向に差があり、団地全体での合意形成が難しい場合があるため、建替えの円滑化を図るための制度の導入が望まれている。また、昭和50年以前に建築されたマンションにあっては、既存不適格による建替え後の床面積の減少に対応するための隣接敷地の取り込みや、保留床の不足等による苦しい資金繰りに対する補助・融資等のニーズが高い。 |
| 行政の関与 | マンションの建替えは、区分所有者が自らの意志と責任において実施することが基本であるが、多数の当事者による合意形成の困難性、老朽マンションを放置した場合のスラム化進行による都市居住環境への悪影響等を考慮すると、制度や助成を含めた公共的な支援が必要である。 |
| 国の関与 | 法律の改正、国庫補助制度の拡充である。 |
| 施策等の効率性 | 建替えられるべきマンションが放置され、大量の不良住宅ストックが形成されると、都市環境の劣悪化につながる。そのような住宅の解消のために、将来、膨大な社会的コストが費やされる可能性が高い。居住者による自主的な建替え事業を公的に支援することは、そのような社会的コストの発生を未然に防ぐことになる。 |
| 施策等の有効性 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 隣接敷地の参加が可能となり、既存不適格マンションの建替えを始めとする様々なパターンの建替えが可能になる。 ・ 建替えニーズの高い団地型マンションでの建替えの円滑化が図られる。 ・ 建替えニーズの高い小規模マンションについても、助成制度の適用を受けやすくなるため、建替えの円滑化が図られる |
| その他特記すべき事項 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 「マンション建替え円滑化検討委員会報告書」(平成13年5月、マンション建替え円滑化検討委員会)において、マンション建替えの円滑化のための制度的枠組みが示された。 |

事前評価票【No.2】

| | | | |
|----------|--|-----|-------------|
| 施策等名 | 住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充 | 担当課 | 住宅局 住宅総合整備課 |
| 施策等の概要 | <p>住宅取得資金の贈与を受けた場合に係る贈与税の特例措置について以下の通り拡充する。</p> <p>(1) 住宅取得資金等に係る相続時精算課税制度の特例の創設 (H17.3.31 まで)</p> <p>住宅取得資金等の贈与である場合、 一般の非課税枠 2500 万円に 1000 万円上乘せし、3500 万円まで贈与税を非課税とする。 贈与者 (親) の年齢が 65 歳未満である場合についても適用可能とする。</p> <p>(2) 住宅取得資金等の贈与に係る贈与税額の計算の特例措置については、経過措置として存置する (H17.3.31 まで)。</p> | | |
| 施策等の目的 | 住宅取得資金の贈与に係る特例措置の拡充を行うことにより、高齢者の資産の有効活用による住宅投資の活性化を図るとともに、住宅取得者等の自己資金増による良質な住宅ストック形成と居住水準の向上を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 1)居住水準の向上 3)子育てしやすい社会の実現 | | |
| 関連する業績指標 | 1)誘導居住水準達成率 2)住宅に対する評価 (満足度) 9)3人以上世帯の誘導居住水準達成率 | | |
| 指標の目標値等 | 50% (平成15年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べるようになることを目標としているところであるが、現在全世帯での誘導居住水準達成率は半分にも達しておらず、特に子育てを担う30代等ファミリー世帯の大半が誘導居住水準を満たさない住宅に居住しており、また、約半数の世帯が住宅の広さに対する不満を持っている。</p> <p>全世帯の誘導居住水準達成率：46.5%</p> <p>世帯主の年齢別誘導居住水準達成率 30～34歳の世帯：42.0% 35～39歳の世帯：39.9%</p> <p>家族世帯 (長子11歳以下) の住宅の広さに対する不満率：49.2% (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因として、現在の経済情勢下において所得が伸び悩み、雇用が低迷していることに加え、将来に対する所得・雇用の不安が大きいことから、住宅取得に係る自己資金確保の必要性が増大している一方で、30～40代の世代の貯蓄が少なく、ゆとりのある住宅を購入する頭金に活用するだけの家計の余力がないことが挙げられる。</p> <p>また、高齢化の進展により、相続の発生は平均して住宅取得を最も必要とする時期の約20年後となっていると考えられ、住宅取得の際の自己資金に充てることが困難となっている。</p> <p>平成13年の完全失業者数340万人 (完全失業率5.0%) 京浜葉大都市圏における平均年収の推移 平成10年：849万円 平成13年：796万円 世帯主が30～34歳の平均貯蓄額：647万円 平均負債額：539万円 平成9年の死亡者の最多年齢帯：80歳～84歳 住宅1次取得者の平均年齢：37歳 (＝原因分析)</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>一方、個人の金融資産1386兆円のうち、60歳以上の高齢者の資産はその半数以上(735兆円)を占めている。これらの資産を流動化して若い世代への移転を図ることにより、ファミリー世帯層によるライフステージに対応したゆとりのある住宅の取得を支援し、居住水準の向上を図るとともに、住宅投資による経済の活性化を図る必要がある。</p> <p>個人の金融資産のうち、60歳以上の高齢者の資産が占める割合：53% 世帯主が65歳以上の世帯の平均貯蓄額：2,739万円 平均負債額：183万円</p> <p>(=課題の特定)</p> <p>具体的には、世代間の資産の移転に係る税制上の障壁を取り除くため、新たに創設される相続時精算課税制度において、住宅取得資金等の贈与に係る非課税枠の上乗せするなど、同制度における住宅取得資金等贈与の特例を創設するとともに、現行の住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置を存置する。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>住宅投資は大きな経済波及効果をもたらし、デフレの解消に寄与するものである。</p> <p>H13年度税制改正における本特例の拡充(非課税限度額を300万円から550万円に拡充)により、住宅取得に係る平均贈与額が387万円から514万円に増加しており、本特例が有効に活用されたところであるが、未だ贈与額が非課税限度額の上限(550万円)で留まっているケースが多いことから、さらなる拡充措置を講じることによって、贈与に係る税制上の障壁を取り除くことに対する社会的ニーズは強いと考えられる。</p> |
| 行政の関与 | 行政が直接関与するものではなく、世代間の資産移転に係る税制上の障壁を取り除くものである。 |
| 国の関与 | 税制改正要望である |
| 施策等の効率性 | <p>本特例の拡充により、高齢者の資産を有効に活用したファミリー世帯層によるゆとりのある住宅取得が促進され、居住水準の向上が見込まれる。</p> <p>本特例の拡充による減収額はほとんど発生しないと考えられる一方で、住宅投資による経済波及効果は他の産業に比較しても大きいものであり、施策の効率性は高いと考えられる。</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 <p>(全産業平均：1.82倍 商業：1.48倍 電力：1.67倍)</p> <p>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> |
| 施策等の有効性 | <p>H13年度税制改正における本特例の拡充(非課税限度額を300万円から550万円に拡充)により、住宅取得に係る平均贈与額が387万円から514万円に増加しており、本特例が有効に活用されたところである。</p> <p>住宅取得に係る贈与額の増加による自己資金の増加は、住宅を取得するための必要年収を低下させるほか、よりゆとりのある住宅の取得を促すなど、ライフステージに応じた住宅取得を促進し、居住水準の向上をもたらすと考えられる。</p> <p>高齢者に集中している個人の金融資産を有効に活用し、住宅投資を促進することは、現在のデフレの解消に寄与するものと考えられる。</p> |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票 【No.3】

| | | | |
|----------|--|-----|---------------------|
| 施策等名 | ITを活用した観光ポータルサイトの整備 | 担当課 | 総合政策局観光部 観光地域振興課 |
| 施策等の概要 | <p>高齢者 障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人旅行者の誘致の強化等を推進するために、現在発信されていない宿泊施設のバリアフリー状況、政府登録ホテル・旅館、観光振興のノウハウの情報に係るデータベースを構築するとともに、その効果的な情報発信のためポータルサイトを整備する。</p> <p>【14年度補正予算額：1億円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>高齢者・障害者等の旅行環境整備、訪日外国人旅行者の誘致の強化等を推進し、地域の創意工夫を活かした観光地交流空間を形成する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 4) 余暇の充実 | | |
| 関連する業績指標 | | | |
| 指標の目標値等 | | | |
| 施策等の必要性 | <p>インターネットの普及等社会のIT化が進展している中で、観光関係情報についても、地方自治体、観光関係団体、事業者等が、それぞれの立場からインターネット上で情報提供を行っている状況にあり、多くの情報をインターネット上で入手することができる状態である。しかし、地域の活性化方策として観光が注目される中で、観光を活かして地域活性化に取り組もうとする地域の参考になる情報が不足しているほか、旅行者が必要とする旅行・宿泊サービスに関する情報に関しても、高齢者・障害者等や訪日外国人の利用に資する宿泊サービス等の情報が不足している状況である。特に、高齢者・障害者等を対象にアンケート調査を実施した結果では、車いす利用者の18%、聴覚障害者の16%、内部障害者の11%の人が、事前に宿泊施設のバリアフリー状況に関する情報を得られないことを、旅行を断念する原因として挙げている。余暇の充実を図るために、インターネット上に観光関係情報を構築し、誰もが容易に観光関係情報を入手できる環境を整備することが必要である。(= 現状と目標のGap)</p> <p>観光関係情報について、それぞれの主体が各立場からインターネット上の情報提供を行っている状況では、地域の活性化に資する観光振興については、成功に至るノウハウが不足している。また、旅行業者が提供する旅行商品に関する情報、宿泊事業者が提供する当該施設・宿泊サービスに関する情報は多数ある中で、高齢者・障害者等、訪日外国人が旅行をする際に必要な情報が不足している。(= 原因分析)</p> <p>観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致の強化が推進されていることから、それぞれの主体が各立場からインターネット上の情報提供を行っている現状では情報提供されない情報についても、情報利用者が容易にアクセスできる環境整備が必要である。(= 課題の特定)</p> <p>これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されていない宿泊施設のバリアフリー状況に関する情報、訪日外国人の宿泊に適した政府登録ホテル・旅館に関する情報、観光地づくりの成功事例・ノウハウについては、地域が観光を活かした地域活性化を進める中で早急にこれら情報を提供する環境整備が必要であることから、当該情報のデータベースを構築するとともに、これらの情報発信を効果的に行うため観光関</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | 係情報を集約する観光ポータルサイトを整備する。(= 施策の具体的内容) |
| 社会的ニーズ | 観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致の進展により、国民の余暇の充実、国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大といった大きな効果を我が国にもたらす。 |
| 行政の関与 | これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されておらず、かつ今後の観光振興に必要な情報の構築等は、これまで民間等では整備されてなかったが故に、行政の関与が必要である。 |
| 国の関与 | これまでも多くの観光関係情報が提供されている中で情報提供されてこなかった情報を、全国的に統一的な基準で構築・発信することは、各地方が実施するよりも国が関与することが望ましい。 |
| 施策等の効率性 | これまで多くの観光関係情報が提供されてきているにも関わらず現在情報提供されていない情報で、観光を活かした地域の活性化、高齢者・障害者等の旅行環境の整備、訪日外国人観光客の誘致に必要な情報提供であることから、まず国がそのデータベースを構築することが効率的である。 |
| 施策等の有効性 | 現在情報提供されていない情報に関し、そのデータベースを構築するとともに、これらの情報発信を効果的に行うため観光関係情報を集約する観光ポータルサイトを整備することにより、現在発信されていない宿泊施設のバリアフリー状況、政府登録ホテル・旅館、観光振興のノウハウの情報に係る情報提供が、確実に実施される。 |
| その他特記すべき事項 | <p>観光振興に関する副大臣会議報告書（平成 14 年 7 月 4 日）(抄)</p> <p>提言 2 . ワールドカップ大会開催を飛躍台に文化・観光大国へイメージを改革、訪日外国人旅行者誘致を強化</p> <p>提言 4 . 国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流空間づくりの推進</p> <p>提言 5 . 観光振興に関する関係府省の施策の連携・強力の推進</p> <p>1 . 観光振興のため関係施策・情報のデータベースを整理し、上記の施策を関係府省は連携・協力して実施する。</p> <p>高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄） （平成 14 年 6 月 28 日 衆議院国土交通委員会）(参議院同趣旨)</p> <p>政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。</p> <p>五 . ホテル、旅館、病院、老人ホームなど、宿泊や治療、療養等の滞在型用途に用いられる居室については、その一定の割合のバリアフリー対応が可能となるよう、適切な設計事例や設計方法の周知、利用者に対する情報の提供など必要な措置を講ずること。</p> <p>グローバル観光戦略（平成 14 年 12 月 24 日） 観光立国懇談会報告書（平成 15 年 4 月 24 日）</p> |

事前評価票【No.4】

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

| | |
|------------|---|
| 施策等の有効性 | 中核的民間施設の整備に対する税制の第3セクター要件撤廃の措置を講じることにより、既に業務核都市基本構想に位置づけられている27の中核的民間施設の整備促進が見込まれ、さらに、この中核的民間施設の周辺に民間施設が集積することにより、業務核都市の整備が促進される。 |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票 【No.5】

| | | | |
|--------------|---|-----|--------------|
| 施策等名 | 土地の流動化・有効利用のための 土地税制の抜本的見直し | 担当課 | 土地・水資源局土地政策課 |
| 施策等の概要 | <p>土地税制に関し、取得、保有、譲渡の各段階において</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地・建物に係る流通課税（登録免許税、不動産取得税）の抜本的見直し（取得段階） ・ 土地・建物に係る固定資産税の抜本的見直し（保有段階） ・ 特別土地保有税の抜本的見直し（保有段階） ・ 土地譲渡益課税制度の抜本的見直し（譲渡段階） <p>により、土地の流動化・有効利用を促進する。</p> <p>平成 13 年度決算額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録免許税 5,649 億円(うち土地分 4,313 億円、建物分 1,336 億円) ・ 不動産取得税 5,374 億円 ・ 固定資産税 9 兆 1,532 億円(うち土地分 3 兆 7,266 億円、建物分 3 兆 6,205 億円) ・ 特別土地保有税 351 億円 | | |
| 施策等の目的 | <p>土地の流動化・有効利用の促進は、現下喫緊の課題である都市再生、経済活性化のための必要条件。このためには、土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制を抜本的に見直し、土地の流動化・有効利用に対する阻害要因を取り除くことが必要であり、これにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚に寄与する。</p> | | |
| 関連する 政策目標 | <p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上 15) 公正で競争的な市場環境の整備</p> | | |
| 関連する 業績指標 | - | | |
| 指標の目標 値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>土地の有効利用を通じた都市の再生は、我が国経済にとって喫緊の課題であると同時に、中・長期的に取り組むべき構造的課題である。</p> <p>現在、都心部において多くの低・未利用地が存在しており、平成 3 年から 8 年の東京都特別区における量的推移（5,700ha → 5,770ha）でも依然として解消が見られない。しかしながら、これらの土地は、その立地条件等にかんがみると、流動化を通じて、収益性・付加価値の高い敷地として利用転換・有効利用される可能性が見込まれている。</p> <p>これにもかかわらず、土地取引の低迷が 10 年間以上継続（売買による土地所有権移転登記件数は、平成元年の 226 万件以降、下落傾向にあり、平成 13 年には 164 万件と低迷）するなど、土地の流動化が進んでいないことから、依然として、低・未利用地のまま停滞している場合が多い。したがって、これらを有効利用するためには、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みが必要である。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>土地税制については、バブルが崩壊した現在でも、取得・保有・譲渡の各段階において依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課がなされている。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 流通課税については、課税根拠が不明確であるにも関わらず、株式等他の資産に比した不動産に対して重課（例えば、株式には流通課税が課されていないのに対して、不動産は登録免許税、不動産取得税、印紙税等が課税）され、流通を阻害していること等。 ・ 固定資産税については、平成 6 年度に宅地に係る固定資産税評価額の評価水準が引き上げられた結果、地価が下落しているにもかかわらず、実効税率は上昇し続け、不動産の収益を圧迫していること等 ・ 譲渡益課税については、上場株式等の譲渡益課税が一律 20%（平 | | |

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

| | |
|-------------------|---|
| <p>施策等の有効性</p> | <p>資源配分をゆがめない、市場中立的な税体系を構築することにより、中・長期的には、市場メカニズムを通じた土地の最適利用が実現される。短期的には、以下のプロセスにより、土地市場の活性化が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測されているが、現在は買い手側の投資意欲の減退が大きいいため、土地市場における需給の大幅なミスマッチが生じている。したがって、土地市場を活性化させるためには、まず、需要サイドの施策を講じることが重要である。この観点から不動産に係る流通課税の大幅な見直しを行い、不動産に係る取引コストを軽減することにより、土地への投資意欲を喚起する。 ・ これと併せて、土地の譲渡益課税制度の抜本の見直しを行い、不動産の期待収益率を向上させることにより、土地への投資意欲を喚起する。 ・ また、固定資産税を抜本的に見直すことにより、土地に係る保有コストの軽減が図られ、土地所有者の期待収益を向上させるため、土地投資に対する需要が喚起される。 ・ これらにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚というアウトカムが実現される。 |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>地価の上昇が期待できなくなっている状況下では、これまで取得後のキャピタルゲインによって吸収できていた流通課税に対する負担感が増大しており、これが不動産の流動化に支障を与えているという指摘も踏まえ、負担能力という観点から負担水準の見直しを行う必要が生じている。(土地政策審議会意見とりまとめ(平成 11 年 1 月 13 日))</p> <p>諸外国に比べ割高で、流動性を阻害している登録免許税、不動産取得税を撤廃する。また、土地の有効利用を促進する観点から、将来的には、建物と土地に対する保有税のバランスを是正するため、建物に係る固定資産税を軽減し、土地に係る固定資産税を引上げることを検討する。(経済戦略会議答申(平成 11 年 2 月 26 日))</p> <p>特別土地保有税(及び地価税)は、既に役割を終えており、税制の簡素化を図るためにも、廃止することが適当である。(東京都税制調査会答申「21世紀の地方主権を支える税財政制度(平成 12 年 11 月 30 日)」)</p> <p>都市再生、土地の流動化の促進については、これに関連する施策・制度を総合的に推進する中で、これに対応する流通税など関連税制に係る有効な措置について、引き続き協議の上早急に結論を得る。(与党三党・税制協議会「緊急経済対策に係る税制上の措置(平成 13 年 4 月 20 日)」)</p> <p>資産デフレが進行するなか、産業構造の変革に伴う土地市場の需給構造の変化など土地を巡る諸情勢に対応するため、課税の適正、公平を踏まえつつ、土地の流動化・有効利用、都市再生の観点から、登録免許税、不動産取得税、特別土地保有税、事業所税など流通に係る課税をはじめ土地税制全般について、早期に抜本的な見直しを行うよう検討を進める。(与党三党平成 14 年度税制改正大綱)</p> <p>有効利用を促す土地税制を検討する。(経済財政運営と構造改革の基本方針(仮称)(案)第 3 部 税制改革の基本方針)</p> |

事前評価票【No.6】

| | | | |
|----------|--|-----|---------------------------------------|
| 施策等名 | 都市再生促進税制（都市再生緊急整備地域における特例措置）の創設 | 担当課 | 都市・地域整備局 企画課 まちづくり推進課 市街地整備課 |
| 施策等の概要 | 都市再生の拠点となる都市再生緊急整備地域において国土交通大臣が認定する民間都市再生事業を強力に促進するため、事業者の初期負担の軽減を図るとともに、従前地権者の事業協力の確保を図る観点から、認定事業者、地区内残留者及び地区外転出者に係る所得税、法人税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税、特別土地保有税について、思い切った特例措置を講ずる。 | | |
| 施策等の目的 | 近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上 | | |
| 関連する業績指標 | 1) 誘導居住水準達成率 2) 住宅に対する評価（満足度） 15) 都心部における住宅供給戸数 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 | | |
| 指標の目標値等 | 1) 誘導居住水準達成率 50%（平成 15 年度） 2) 住宅に対する評価（満足度） 53%（平成 15 年度） 15) 都心部における住宅供給戸数 100 万戸（平成 8 年度～平成 17 年度の累計） 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 1,500ha（平成 13～17 年度） | | |
| 施策等の必要性 | <p>我が国の都市は経済活動の大部分が行われ活力の源泉であるにもかかわらず、環状道路や国際空港の整備の遅れ、慢性的交通渋滞、職と住との遠隔化による長時間通勤、中心市街地の空洞化、緑やオープンスペースの不足などの「20世紀の負の遺産」と言える多くの課題が山積している。また、近年の急速な高齢化、情報化、国際化等の進展に都市の再編・整備が追いつかず、都市の活力の低下、引いては我が国経済の低迷を招来している。このため、21世紀に相応しい都市機能や居住環境を備えた都市へと再生を図り、文化と歴史を承継しつつ、豊かで快適な、さらに国際的に見て経済活力にも満ちあふれた都市を実現し、将来の世代に「世界に誇れる都市」として受け継ぐことができるようにしていくことが重要である。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>この都市の再生のためには、1400兆円に及ぶ個人金融資産をはじめとした民間の資金とノウハウを都市に振り向けることが必要であるが、都市開発の太宗を担う民間投資の状況は、ピーク時の約37%に落ち込み、都市の機能更新が停滞。（＝原因分析）</p> <p>こうした中で都市再生を推進し、現下の経済情勢に対応していくためには、都市再生の起爆剤として期待される「都市再生緊急整備地域」に、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることが国家戦略として重要であり、政府をあげて予算、規制緩和、税制等の施策を投入していく必要がある。</p> <p>先般施行された都市再生特別措置法においては、都市再生を強力に推進するため、時間と場所を限定して、既存の用途地域等に基づく規制を全て適用除外とする都市再生特別地区や民間事業者からの都市計画提案制度、認定事業に対する金融支援といった思い切った措置を講ずることとされたところであるが、バブル崩壊後の経済低迷の中で民間の都市開発を促進するためには、その抑制の要因の一つとなっている税制についても措置が必要。（＝課題の特定）</p> <p>このため、都市再生の拠点となる都市再生緊急整備地域において国土交通大臣が認定する民間都市再生事業を強力に促進するため、事業者の初期負担の軽減</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | を図るとともに、従前地権者の事業協力の確保を図る観点から、思い切った特例措置を講ずる。 |
| 社会的ニーズ | 都市再生は経済構造改革に資する内政上の重要課題であり、この都市再生を図るため、都市再生緊急整備地域における税制上の特例措置についても必要性が高い。 |
| 行政の関与 | 都市再生は経済構造改革に資する内政上の重要課題である。 |
| 国の関与 | 都市再生を推進し、現下の経済情勢に対応していくためには、都市再生の起爆剤として期待される「都市再生緊急整備地域」に、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることが国家戦略として重要である。また、本施策は税制改正要望である。 |
| 施策等の効率性 | 民間都市開発の抑制要因の一つである税制について、特例措置という事業実施のインセンティブ等を付与することにより、大規模な民間都市開発投資が促進され、都市再生の推進に資する。 |
| 施策等の有効性 | 都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域であり、当該地域における認定事業を始めとする優良な都市開発事業に対する税制上の特例措置を講じ、これらの事業実施を促進することにより、当該地域における市街地の整備が図られ、都市再生に資する。 |
| その他特記すべき事項 | 都市再生特別措置法に対する附帯決議（平成14年3月19日、28日） 都市再生緊急整備地域における都市再生事業の実施等に係る必要な税制上の措置について、引き続き検討すること。 デフレ対策について（平成14年7月29日 自由民主党デフレ対策特命委員会） 構造改革に資する産業再編税制（設備廃棄・集約化促進、企業再編促進等）、都市再生を支援する税制の検討を進める。 |

事前評価票【No.7】

| | | | |
|----------|--|-----|--|
| 施策等名 | 民間都市開発事業を推進する新たな統合補助制度の創設 | 担当課 | 都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室 住宅局市街地建築課 |
| 施策等の概要 | <p>都市再生総合整備事業を改編し、新たな統合補助制度を創設する。「時間と場所」を限って先行的な都市基盤施設等の整備を実施するハード事業からコーディネート業務といったソフト事業までをパッケージにして総合的に支援し、民間都市開発事業の円滑かつ迅速な推進を図る。</p> <p>【平成15年度予算額：都市再生総合整備事業 約42億円（国費）の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | 民間都市開発事業を円滑かつ迅速に推進し、もって都市再生の推進を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 5) 住環境、都市生活の質の向上 | | |
| 関連する業績指標 | 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 17) 1人あたり都市公園等面積 18) 下水道普及率 19) 都市内の都市計画道路の整備率 | | |
| 指標の目標値等 | 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積：1,500ha（平成13～17年度） 17) 1人あたり都市公園等面積：9.5 m ² /人（平成14年度、参考） 18) 下水道普及率：66%（平成14年度、参考） 19) 都市内の都市計画道路の整備率：60%（平成14年度、参考） | | |
| 施策等の必要性 | <p>民間都市開発事業の円滑かつ迅速な実施を図ることにより、都市の再生を推進する必要がある。そのため、民間都市開発事業に対する都市計画、金融等の支援を積極的に推進する都市再生特別措置法が公布、施行され、都市再生緊急整備地域における民間都市開発事業の早期実施が図られることとなった。しかしながら、都市再生特別措置法による都市計画、金融等の支援だけではなかなか民間都市開発事業が促進されず、都市再生実現に向けての前捌きや枠組みづくりといった公的な支援を必要としている地域も存在しており、都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき全ての地域において、民間都市開発事業が積極的に実施される状況には至っていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、民間都市開発事業を誘発し促進するためには、当該地域のビジョンを明示する計画策定や多岐にわたる関係者との意向調整、スケジュール調整等を円滑かつ迅速に行う必要があるとともに、民間都市開発事業と一体となった都市基盤施設整備等を実施する必要があるが、民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせた柔軟な対応が行われていないこと、都市基盤施設等が十分整備されているとはいえない地域も多いことなどから、民間事業者が積極的に事業を実施する環境が十分整っていない。（＝原因分析）</p> <p>都市再生緊急整備地域等都市再生に係る事業を推進すべき地域において、民間都市開発事業の進捗と歩調をあわせて戦略的かつ柔軟にハード事業からソフト事業まで総合的に支援する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>都市再生総合整備事業（総合整備型）を改編し、新たな統合補助制度を創設する。本制度において、「時間と場所」を限って先行的な都市基盤施設等の整備を実施するハード事業からコーディネートといったソフト事業までをパッケージにした都市再生事業計画に基づいて総合的に支援し、民間都市開発事業の円滑かつ迅速な推進を図る。（＝施策の具体的内容）</p> <p>（1）都市再生緊急整備地域における事業の重点的实施とその迅速化 都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内において都市・居住環境整備重点地域を定め、都市再生総合整備事業を実施する場合にあって</p> | | |

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

事前評価票【No.8】

| | | | |
|----------|--|-----|---------------------------|
| 施策等名 | 既存ストックを活用した全国都市再生の推進のためのまちづくり総合支援事業の拡充 | 担当課 | 都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室 |
| 施策等の概要 | まちづくり総合支援事業において、全国都市再生を推進するため、空き店舗や歴史的な建造物などの既存建造物を活用した施設整備への支援を拡充する。 【平成15年度予算額：まちづくり総合支援事業 730億円（国費）の内数】 | | |
| 施策等の目的 | 既存ストックを有効活用した地域活性化を推進し、もって全国都市再生の推進を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 5) 住環境、都市生活の質の向上 | | |
| 関連する業績指標 | 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 17) 1人あたり都市公園等面積 18) 下水道普及率 19) 都市内の都市計画道路の整備率 20) 都市空間形成河川整備延長 | | |
| 指標の目標値等 | 16) 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積：1,500ha（平成13～17年度） 17) 1人あたり都市公園等面積：9.5㎡/人（平成14年度、参考） 18) 下水道普及率：66%（平成14年度、参考） 19) 都市内の都市計画道路の整備率：60%（平成14年度、参考） 20) 都市空間形成河川整備延長：40%（平成18年度） | | |
| 施策等の必要性 | <p>中心市街地の活性化等、地域だけでは解決困難なまちづくりの課題に対して地域と国が協力して問題の解決に取り組んできており、平成14年4月に都市再生本部において決定された「全国都市再生のための緊急措置」では、さらなる取組みが必要とされている。</p> <p>しかしながら、中心市街地や駅周辺においては空き店舗等が目立ち、街なかを人呼び戻す賑わいの核になる施設の整備が進まない、都市景観上重要な歴史的建造物等が有効活用されていないなど、依然として中心市街地の活性化や魅力ある都市景観の形成が進んでいないところがある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因として、中心市街地や駅周辺における空き店舗等既存ストックは立地上重要にもかかわらずテナントの撤退や遊休化により有効に活用されないままになっていること、また都市景観上重要な役割を果たす歴史的建造物等貴重な既存ストックが建て替えに伴って解体される等まちづくりという観点から有効に活かされていないといったことが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、地方公共団体等公的機関が、中心市街地や駅周辺における空き店舗や地域の顔ともなる歴史的な建造物などの既存建造物を利用して施設整備を行うような、地域の創意工夫を活かしたまちづくりに対して総合的に支援する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、まちづくり総合支援事業において、空き店舗や歴史的な建造物などの既存建造物を活用した施設整備への支援を明確化し、事業メニューに「既存建造物活用事業」を追加する。（＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的ニーズ | 全国の地方都市等において、総合的な取組みによる中心市街地の活性化、全国都市再生の推進が求められている。 | | |
| 行政の関与 | 全国都市再生は経済構造改革の一環として重要な課題であり、民間単独では困難な中心市街地の活性化等に対して公的支援を行う必要がある。 | | |
| 国の関与 | 全国都市再生の推進は国家的な課題であり、地方だけでは解決困難な課題であるため、国が支援する必要がある。 | | |

| | |
|-------------------|--|
| <p>施策等の効率性</p> | <p>中心市街地や駅周辺等立地上重要なところにある空き店舗等既存ストックを活用して賑わいの核となる施設等が整備され、中心市街地衰退の代表的事例である大規模店舗等の撤退等の問題が解消の方向に進むことにより、これまで低迷していた民間投資が誘発され、中心市街地活性化等に資する事業全体の効率的な推進が図られる。また、地域の顔ともなる歴史的建造物等の活用が進むため、地域のまちづくりに対する気運が高まり、地域住民による街並み保全活動等へと発展することとなり、良好な都市景観が早期に形成されることとなる。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>立地上重要なところにある空き店舗等既存ストックを有効活用して賑わいの核となる施設等の整備が進む一方で、空き店舗等中心市街地の空洞化の問題が解消の方向に進むため、街なかに人を呼び戻すことが可能となる。また、地域の顔ともなる歴史的建造物等の活用が進むため、地域のまちづくりに対する気運が高まり、地域住民による街並み保全活動等へと発展することとなり、良好な都市景観が一体的に形成される。このような既存ストックを活用した「地域が主役のまちづくり」を推進することにより、中心市街地の活性化や魅力ある都市景観の形成が図られることとなり、全国都市再生に資する。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <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> |

事前評価票【No.9】

| | | | |
|----------|--|-----|------------------------|
| 施策等名 | 中小市町村における下水道整備支援の拡充 | 担当課 | 都市・地域整備局下水道部 下水道事業課 |
| 施策等の概要 | <p>下水道の根幹的施設について都道府県が代行して施行する都道府県代行制度について、対象市町村の要件を拡大する。また下水道事業の補助について、市町村合併の前後で不利益が生じないように、措置する。 【平成15年度予算額：下水道事業費 8,992億円（国費）の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>下水道の普及率は全国平均で63.5%（H13末）であるが、人口5万人未満の中小市町村に限れば未だ29.5%と大きな格差があるため、その早期是正を図るため、より効率的かつ円滑に下水道事業を推進。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 5) 住環境、都市生活の質の向上 | | |
| 関連する業績指標 | 18) 下水道普及率 | | |
| 指標の目標値等 | 18) 下水道普及率66%（平成14年度、参考） | | |
| 施策等の必要性 | <p>汚水処理は国民にとって最も基礎的な生活基盤であるため、他の施策に先駆けて実施すべきものであるが、下水道の処理人口普及率は全国平均で63.5%であり、特に5万人未満の中小市町村では29.5%と非常に低い状態にある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>中小市町村における下水道の普及促進が進まない原因の一つは技術的、財政的な面で大都市等に比べて不利な状況にあることが大きい。また、また、現行制度では中小市町村における財政規模を考慮し人口規模が小さいほど補助対象範囲を広くしているが、市町村合併により人口が大きくなると、合併前よりも補助対象範囲が狭くなり、結果としてこれらの市町村における下水道整備が遅れる恐れがある。（＝原因分析）</p> <p>中小市町村における下水道の普及促進を進めるためには、中小市町村の技術的、財政的支援を図る必要がある。また、市町村合併による不利益の発生を解消することについても必要である。（＝課題の特定）</p> <p>このため、中小市町村の中でも特に技術的・財政的に貧弱な過疎市町村を対象とした既存の過疎代行制度について、対象となる市町村の要件を緩和する。また、市町村合併による不利益回避のために市町村規模により補助対象の範囲が異なる下水道事業において、合併後も合併前の市町村規模と同じとして措置する。（＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的ニーズ | 汚水処理は国民にとって最も基礎的な生活基盤であるため、下水道整備に対する要望が非常に高い。 | | |
| 行政の関与 | 下水道整備は、公衆衛生上、必要不可欠な行政サービスである。 | | |
| 国の関与 | 下水道整備による汚水処理の普及はナショナルミニマムの実現として国が必要な関与を行うべきもの。 | | |
| 施策等の効率性 | <p>財政基盤の貧弱な中小市町村による整備に比べ、都道府県代行では短期的・集中的に整備が図られるため、効果の早期発現による高い投資効果が得られる。</p> <p>また市町村合併による不利益回避により、中小市町村の下水道整備の円滑な実施が図られる。</p> | | |

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

事前評価票【No.10】

| | | | |
|----------|--|-----|----------|
| 施策等名 | 消流雪用水導入事業の拡充 | 担当課 | 河川局河川環境課 |
| 施策等の概要 | <p>消流雪用水導入事業（直轄・補助）は、水量の豊富な河川から市街地を流れる中小河川等に導水路等によって水を供給し、河道疎通能力の阻害となっている河道内の堆雪の排除等を図る事業であり、従来、市街地等の都市部における対策であったものに加えて、特に豪雪被害の著しい地域に対応した消流雪用水導入事業の実施を可能とするよう、新たに対象事業の要件を追加する。</p> <p>【平成15年度予算額：河川事業費5,306億円（国費）の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>豪雪地帯対策特別措置法で指定する特別豪雪地帯において、積雪深が大きく積雪日数が多い地域については、除雪による浸水や交通渋滞など豪雪被害が著しく、消流雪用水導入事業の必要性が極めて高い。このような地域においてきめ細かい対策を行うため、従来の都市型の事業に加えて、豪雪被害の特に著しい地域において、消流雪用水導入事業の実施が可能な制度整備を図る。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 5) 住環境、都市生活の向上 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>豪雪地帯対策特別措置法においては、積雪が特にはなはだしく、住民の生活水準の向上が阻害されている地域について、雪害の防除等の総合的な対策を樹立することを目的としており、消流雪用水導入事業は、本法律の目的を踏まえ、豪雪地域における冬期の安全で快適な生活環境の確保に大きく貢献してきた。ところが、従来の事業は市街化区域等、都市部における対策を主体としてきたため、豪雪地帯対策特別措置法において指定する、積雪の度が特に高く、住民の生活に著しい支障を生ずる地域である特別豪雪地帯においては、豪雪被害が著しく事業の必要性が高いにもかかわらず、消流雪用水導入事業が実施できない地域が多い。（＝目標と現実のGAP）</p> <p>これは、現在の事業の要件が、市街化区域またはDID地区（人口密度が40人/ha以上及び人口密度が5千人以上）に準じる区域となっており、主に都市部を想定しているためである。（＝原因分析）</p> <p>このため、豪雪被害対応型の消流雪用水導入事業の要件を新たに設ける必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、消流雪の対象となる市街地が特別豪雪地帯に属する市町村にあって、積雪指数（消流雪の対象となる除雪対象戸数に、過去5年間の降雪量が10cm以上観測された日数の最大値を乗じた数）が5千以上の市街地である場合に、事業実施が可能となるよう新たな要件を設定する。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>特別豪雪地帯の中でも一部の地域においては、積雪による家屋や宅地の除雪作業や、道路交通の阻害、除雪による水路の溢水など、住民の生活に大きな支障を来しており、社会的ニーズは極めて高い。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>水量の豊富な河川より、市街地を流れる中小河川に導水する事業であり、河川管理行為であるため、行政が主体となって実施すべきである。</p> | | |
| 国の関与 | <p>豪雪地帯対策特別措置法において指定する特別豪雪地帯における対策については、積雪の度が特に高く地域住民の生活に著しい支障を来していることに鑑み、地方公共団体だけでなく国も積極的に関与すべきである。</p> | | |

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

事前評価票【No.11】

| | | | | | | | | | | |
|----------------|---|-----|-----|--|-------------|----------|----------------|----------|-------------|--------------|
| 施策等名 | 既存オフィスビル等の住宅への転用 | 担当課 | 住宅局 | 住宅総合整備課 建築指導課 市街地建築課 市街地住宅整備室 | | | | | | |
| 施策等の概要 | <p>都心部等における効率的な都市型住宅の供給を支援するため、既存オフィスビルを住宅として有効に活用する施策を講じる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 住宅等の建築物に適用される、採光に係る有効面積の算定方法の合理化に向けた検討を実施する。 2 既存オフィスビル等の住宅の転用を推進するための改修工事の設計施工指針の検討等を行う。 3 市街地整備において、既存オフィスビル等を住宅へ転用するための費用を補助する。 【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費 673 億円（国費）の内数】 4 既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合の改良工事費について、10%の特別償却を認める。 | | | | | | | | | |
| 施策等の目的 | <p>今後のオフィスビルの空室率の増加による都心部等の活力低下を防止するとともに、都心部等を生活拠点として快適に居住したいという潜在的なニーズに対応し、効率的に都市型住宅を供給するため、既存オフィスビル等の住宅への転用を支援する。</p> | | | | | | | | | |
| 関連する政策目標 | <p>5) 住環境、都市生活の質の向上 14) 新たな市場の育成 25) 循環型社会の形成</p> | | | | | | | | | |
| 関連する業績指標 | <p>15) 都心部における住宅供給戸数</p> | | | | | | | | | |
| 指標の目標値等 | <p>都心部における住宅供給戸数 100 万戸（平成17年度）</p> | | | | | | | | | |
| 施策等の必要性 | <p>都心部等を生活拠点として生活するニーズが高まっている一方で、競争力のある大型オフィスビルの新規供給が進む中、比較的古いビルでは空室率が高まっていく傾向が見られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大型オフィスビルストック面積予測 [千代田区、中央区、港区、新宿区、渋谷区、品川区] 2,444 万㎡（2000 年末） 2,851 万㎡（2005 年末） ・ 竣工年別空室率想定（2005 年末） <table border="1" style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>96 年以降竣工の物件</td> <td>空室率 1～3%</td> </tr> <tr> <td>84 年～95 年竣工の物件</td> <td>空室率 3～5%</td> </tr> <tr> <td>83 年以前竣工の物件</td> <td>空室率 10～12.7%</td> </tr> </table> <p>一方、通勤・通学の利便性や日常生活の利便性から都心部等を生活拠点とするニーズは高いが、都心居住の条件として「住居費負担の軽減」を挙げる人が多い。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>老朽化した既存オフィスビル等で空室率が高まっている原因として、IT化等を進めたくても電気容量や床の積載荷重等の問題によりテナントのニーズに十分な対応ができなくなっていることが大きい。また、積極的なリフォーム等、ストックの有効活用が図られない状況にあり、一部の特殊な事例を除き、住宅への転用は進んでいない。（＝原因分析）</p> <p>このため、老朽化したビルが放置され、都心部等の活力が低下すること等を防止するとともに、効率的な都市型住宅の供給にも資するため、既存オフィスビル等の住宅への転用を容易にするための措置が必要である。具体的には、供給者側と需要者側双方のニーズを満たす観点から以下の課題に対応する必要がある。</p> <p>法制面からの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 居室の採光に関する規制は、既存オフィスビル等を住宅へ転用する | | | | 96 年以降竣工の物件 | 空室率 1～3% | 84 年～95 年竣工の物件 | 空室率 3～5% | 83 年以前竣工の物件 | 空室率 10～12.7% |
| 96 年以降竣工の物件 | 空室率 1～3% | | | | | | | | | |
| 84 年～95 年竣工の物件 | 空室率 3～5% | | | | | | | | | |
| 83 年以前竣工の物件 | 空室率 10～12.7% | | | | | | | | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>場合の制約となることがあることから、合理化の検討が必要。 建築コストの低減（ローコスト工法の開発）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住まい手はオフィスビル等の住宅への転用により、良質で低廉な住宅が供給されることに期待しており、ローコストでの住宅転用が可能な工法を検討することが必要。 <p>経済面での支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 改良費等に対する助成や税制面での支援等により、適正な規模の住宅やバリアフリー住宅等、良質な住宅への転用を誘導することが必要。 （＝課題の特定） <p>上記課題に対応するため、以下の施策を講ずることとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ）採光に係る有効面積の算定について、都心部における建築物の立地状況を勘案して、合理的な算定方法を検討する。 ）既存オフィスビル等の住宅等への転用を推進するため、改修工事の設計施工指針の検討等を行う。 ）市街地整備において、良好な市街地環境の創出等を図るために、既存オフィスビル等の住宅への転用に係る補助を追加。 ）既存オフィスビル等を優良な賃貸住宅として転用した場合について、改良工事費の10%の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設。 （＝施策の具体的内容） |
| 社会的ニーズ | 2005年末時点の東京主要6区の大型オフィスビルの空室率5.8%～7.6%の水準になると予想されており、事業の安定性や将来性等により、住宅への転用に関心があるオフィスビルオーナーは約2割存在する。一方で、都市基盤整備公団のアンケートによると、通勤や日常生活において利便性の高い東京区部居住志向層は全体で88.2%と高く、転用に関する社会的ニーズは高いものと考えられる。 |
| 行政の関与 | <p>都心居住の推進は、大都市地域における住宅立地の遠隔化による通勤時間の長時間化等による「外部不経済の是正」、業務機能への偏りや産業の空洞化の目立つ都心部で多世代にわたる居住を中心とした生活機能を回復し、各種機能のバランスのとれた複合的でコンパクトな都市機能及び均衡のとれた圏域構造の実現、すなわち「都市の再生」の観点からこれまでも各種施策を実施。</p> <p>空室率が高まっていく傾向が見受けられる「既存オフィスビル等の住宅への転用」は、上記の他、既存ストックの有効活用による循環型社会の形成に資することから、規制の見直しや技術指針の明示による市場の条件整備を図る必要があるとともに、良質な住宅の供給を誘導する観点から、国庫補助や税制特例の拡充を実施する。</p> |
| 国の関与 | 建築基準に関する事項や国庫補助制度の拡充、ならびに税制改正要望項目である。 |
| 施策等の効率性 | <p>都心居住を促進する観点からは、新規の建設のみならず、既存ストックを有効活用し、良質な住宅の供給を図ることが必要である。</p> <p>また、競争力を失った既存オフィスビル等を転用する際、建替えを行うよりも、改修による転用を図るほうが効率的であり、また建設廃棄物の減少にもつながる。</p> |
| 施策等の有効性 | 本施策により、都心居住に資する良質な住宅が効率的に供給されると同時に、老朽化したオフィスビル等が密集する地域などにおける都心部等の活力の低下を防止することができる等の効果が期待される。 |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No.12】

| | | | |
|----------|--|-----|-------------------|
| 施策等名 | 住宅市街地の総合的整備による都市再生の推進 | 担当課 | 住宅局市街地建築課市街地住宅整備室 |
| 施策等の概要 | <p>都市再生緊急整備地域等において関連事業の重点的实施や防犯まちづくりにより都市再生の推進を図るため、住宅市街地整備総合支援事業等の拡充を行う。</p> <p>都市再生緊急整備地域内で大都市居住環境整備推進制度における都市・居住環境整備重点地域を定める場合にあつては地域整備方針を当該重点地域の基本計画とすることとする。</p> <p>犯罪の発生を 방지、入居者等の身体・財産の保護を図るため、共同施設整備費の補助対象として、監視装置設置費に係る規定を整備する。</p> <p>【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費673億円(国費)の内数等】</p> | | |
| 施策等の目的 | 都市再生緊急整備地域等における市街地の整備を推進し、もって社会経済構造の転換の円滑化を図るとともに、職住近接型の良質な市街地住宅の供給と良好な住宅市街地の整備を総合的に行う。 | | |
| 関連する政策目標 | 5) 住環境、都市生活の質の向上 | | |
| 関連する業績指標 | 15) 都心部における住宅供給戸数 | | |
| 指標の目標値等 | 都心部における住宅供給戸数： 100万戸（平成8年度～平成17年度） | | |
| 施策等の必要性 | <p>21世紀における我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高めることは喫緊の課題である。そのため、都市再生特別措置法が施行され、都市再生緊急整備地域における都市開発事業が促進されることとなったが、規制緩和と金融支援のみでは地域の特性に応じた効果的な事業実施が困難な地域や、都市再生に民間を誘導するための公的支援を必要とする課題を持つ地域もあり、緊急に都市再生を実現できる状況には至っていない。 (= 目標と現状のGAP)</p> <p>都市再生緊急整備地域等においては、関連する各種事業の連携及び重点実施を行う必要があるが、都市再生に必要となる都市基盤の整備が進んでいないことや、都市機能の高度化等にかかる負担が大きいこと等により、民間事業者等の積極的な事業実施が困難になっている。(= 原因分析)</p> <p>このため、都市再生緊急整備地域等において、関連事業の特例措置の適用と重点的实施を行い、民間事業者等の円滑な事業施行を確保することにより、都市再生の促進を図る必要がある。 (= 課題の特定)</p> <p>都市再生緊急整備地域等において関連事業の重点的实施や防犯まちづくりにより都市再生の推進を図るため、住宅市街地整備総合支援事業等の拡充を行う。</p> <p>都市再生緊急整備地域内で大都市居住環境整備推進制度における都市・居住環境整備重点地域を定める場合にあつては地域整備方針を当該重点地域の基本計画とすることとする。</p> <p>犯罪の発生を防止、入居者等の身体・財産の保護を図るため、共同施設整備費の補助対象として、監視装置設置費に係る規定を整備する。 (= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 都市開発事業の円滑な施行を支援することにより、都市に豊かな居住環境を実現し、都心居住に対するニーズに応えるものである。 | | |
| 行政の関与 | 都市再生は民間、公的主体が総力を傾注すべき重要課題であり、行政の関与による事業推進は不可欠。 | | |
| 国の関与 | 国庫補助制度の拡充である。 | | |

| | |
|------------|--|
| 施策等の効率性 | 関連事業の重点的実施を行うことにより、都市開発事業の円滑な施行に必要な都市基盤の整備が効率的に行われ、都市再生の推進が図られる。 |
| 施策等の有効性 | 関連事業の重点的な実施により都市基盤の整備が行われ、都市再生の迅速な実現が可能となる。 民間事業者等の防犯対策等に要する費用に対する補助を行うことにより、良好な居住環境の確保が図られる。 |
| その他特記すべき事項 | 都市再生は経済財政諮問会議、都市再生本部等で最重要施策の一つとして位置づけられている。 |

事前評価票【No.13】

| | | | |
|-----------------|--|------------|--|
| <p>施策等名</p> | <p>密集市街地の緊急整備による安全・安心な都市居住の再生</p> | <p>担当課</p> | <p>住宅局市街地建築課市街地住宅整備室 都市・地域整備局都市計画課</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り、安全・安心な都市居住の再生を実現するため、以下の措置を講ずる。</p> <p>(1) 事業等 防災街区整備事業に対する補助制度を創設する。 【平成15年度予算額：密集住宅市街地整備促進事業費150億円(国費)の内数】 都市再生住宅の入居対象者に「密集事業の整備計画区域内で行われる防災街区整備事業とそれに関連する公共施設整備により住宅等を失う者」を新たに追加する等の居住の安定の確保のための措置を講じる。 【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費673億円(国費)の内数】 組合再開発促進基金による債務保証制度について防災街区整備事業を含め、密集住宅市街地整備促進事業全体を対象とする。 都市基盤整備公団が密集市街地整備促進のために取得する土地の用地取得費に都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)を充当し、出資金充当率を100%以内とする。</p> <p>(2) 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災公共施設等の整備に関する計画の防災街区整備方針への位置付け ・ 特定防災街区整備地区の創設 ・ 防災街区整備事業の創設 ・ 防災都市施設の整備のための特別の措置等の整備 | | |
| <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し、もって安全・安心な都市居住の再生を図る。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>5) 住環境、都市生活の質の向上</p> | | |
| <p>関連する業績指標</p> | | | |
| <p>指標の目標値等</p> | | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集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、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) 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、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を促進すること等により、官民の協力による密集市街地整備の促進を図る必要がある。 (= 課題の特定) 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、安全・安心な都市居住の再生を実現するため、以下の措置を講ずる。</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>(1)事業等 防災街区整備事業に対する補助制度を創設するとともに、都市再生住宅制度の拡充、組合再開発促進基金による債務保証制度の拡充、都市基盤整備公団に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）の創設等を行う。</p> <p>(2)密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部改正 防災性能を備えた建築物への建替え及び防災上重要な公共施設等の整備を促進することにより、密集市街地の防災に関する機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用を図る。（＝施策の具体的内容）</p> |
| 社会的二一ズ | 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「震災復興グランドデザイン」）発生するなど社会的な損失は多大であり、東京都における「東京構想2000」や、大阪府における「災害に強いすまいとまちづくり」など、地方公共団体も積極的な取り組みを行っているところ。 |
| 行政の関与 | 密集市街地では、敷地規模が小さいことや零細な地権者が多いこと等の特性から自力更新が困難。一方で、防災上課題のある市街地の再生は喫緊の課題である。 |
| 国の関与 | 国庫補助制度の拡充である。 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の改正である。 都市計画制度、建築基準に関連する事項である。 |
| 施策等の効率性 | 老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、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解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命の保護の上で最も有効。 災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが必要である。 |
| 施策等の有効性 | 都市再生住宅制度の対象事業を拡充することにより、従前居住者の居住安定の確保が図られる。 組合再開発促進基金の債務保証を行うことにより、民間事業者等が密集市街地において建替え等を円滑に行うことが可能となる。 都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）により取得した土地を種地として活用し、拠点的開発や公共施設整備を行うことにより、密集市街地整備の促進が図られる。 防災街区整備方針に防災上重要な公共施設の整備及びその周辺における建築物等の整備に関する計画の概要を定めることにより、防災公共施設とその周辺の建築物等が一体となって、延焼遮断帯、避難地や避難路としての機能を確保するための措置が図られる。 特定防災街区整備地区において、一定の防災性能を有する建築物の建築を誘導することにより、当該地区の防災機能の確保と土地利用の合理化・健全化を図るとともに、当該地区が延焼遮断効果等を発揮することにより密集市街地全体の防災性能の向上が図られる。 老朽化した建築物を除却して防災性能を備えた建築物に更新するための柔軟かつ強力な事業手法を用いる防災街区整備事業を創設するとともに当該事業に補助を行うことにより、密集市街地の整備促進が図られる。 密集市街地の公共施設整備について、防災街区整備方針に位置付けられた防災公共施設のうち、都市施設として整備すべきものについて、事業の施行予定者及び通常より厳しい建築の規制を適用する期間を定めることにより、迅速な都市計画事業の施行が可能となる。 |
| その他特記すべき事項 | 都市再生プロジェクト（第三次決定）において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地（東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha）を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられている。 第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。 地域の実情を踏まえた密集住宅市街地解消のアウトカム目標を設定。 |

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.15】

| | | | |
|----------|--|-----|---------------------------|
| 施策等名 | ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進 | 担当課 | 鉄道局技術企画課技術開発室 総務課鉄道企画室 |
| 施策等の概要 | ICカード乗車券の相互利用化に必要なシステムに係る経費等の一部に対して、国が支援を行うことにより、ICカード乗車券の導入・普及及び相互利用化の促進を図る。【平成15年度予算額 120百万円、税制改正：地方税（固定資産税）の特例措置（拡充、減税見込額 19百万円）】 | | |
| 施策等の目的 | ICカード乗車券の導入・普及、相互利用化促進を図ることにより、乗り継ぎ時間の短縮、券売機での混雑、不便の解消、乗換の簡便化等の乗継円滑化、移動円滑化等の利用者利便の向上を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 2) バリアフリー社会の実現 6) 公共交通の利便性向上 26) IT革命の推進 | | |
| 関連する業績指標 | | | |
| 指標の目標値等 | | | |
| 施策等の必要性 | <p>乗り継ぎ時間の短縮、券売機での混雑、不便の解消、乗換の簡便化等の乗継円滑化、移動円滑化等の利用者利便の向上のため、運輸政策審議会第20号答申等において、ICカード乗車券の相互利用化への取組みが求められている。</p> <p>しかしながら、ICカード乗車券導入に対する取組みに係る現状は 導入自体に消極的な事業者が存在すること、 単独の事業者でのICカードの導入が検討されていること、 一部の事業者間のみで相互利用の検討がなされているものであり、このままでは複数事業者間でのICカードの相互利用化が進まないのみならず、複数のICカードの併存、磁気式カードとの併存等、弊害が大きい状況が現出する。利用者は複数枚のカードを所有しなければならず、かえって、利用者に混乱を生じさせるとともに、乗継円滑化、移動円滑化を損ない利用者利便を低下させるおそれ大きい。(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因として、以下のことが考えられる。</p> <p>ICカード乗車券を利用できる出改札システムの導入に当たっては、駅間ネットワークの構築、自社サーバの整備、改札機、券売機等の設置等多額の投資が必要となるが、旅客需要の低迷している現状において、多くの鉄道事業者にとっては大規模な投資が極めて困難である。</p> <p>相互利用化するための部分（広域対応、事業者間精算方式等）に対する開発、投資コストが自社のみでのICカード乗車券システムの導入に対して追加的な投資であるとともに多額であること、相互利用化するメリットは主に利用者であり、事業者側には投資に見合うだけの相互利用化のメリットが見出しにくいこと等の理由により、各事業者において投資インセンティブが発生しにくい状況となっている。</p> <p>2社間や少数事業者間であれば、比較的投資が抑制できる単純にシステムを相互に接続するだけの方式が採用される傾向があるが、このような相互接続方式は、将来的な拡張性に限界があること、事業者が新たに加わる度に先行事業者及び新規参入事業者の双方に多額の追加投資が必要なこと、一度システムが構築されてしまった後のシステム形態の変更により、先行事業者のシステムに大変大きな手戻りが生じ、実質的に後からのシステム形態の変更は不可能であること等の理由により広域、複数事業者間での相互利用化の実現には不適當なシステムである。(= 原因分析)</p> | | |

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

事前評価票【No.16】

| | | | |
|----------|---|-----|--------------|
| 施策等名 | 最適経路選択支援システムの構築 | 担当課 | 自動車交通局総務課企画室 |
| 施策等の概要 | <p>バスロケーションシステム等を活用してリアルタイムな運行状況を把握しつつ、これらと有機的に連動した最適経路選択支援システムを構築し、2004年に名古屋市において開催される ITS 世界会議及び 2005 年の愛知万博等において導入・評価等を行うことにより、公共交通の利用者利便の格段の向上を図る。</p> <p>【平成 15 年度予算額：103 百万円（国費）】</p> <p>バスロケーションシステムとは、GPS 等を用いてバスのリアルタイムな運行状況を把握し、この情報を利用者に提供するシステムである。</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>ITS の導入により公共交通機関の利便性を格段に高め、その利用を促進することにより、自家用車の過度な使用を抑制し、渋滞の緩和や大気汚染問題の解決を図る</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>6) 公共交通の利便性向上 7) 都市内渋滞の緩和 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善 26) IT 革命の推進</p> | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>都市部における渋滞の緩和、自動車排出ガスによる大気汚染問題の解決を図るため、自家用車から公共交通機関へのシフトを図ることが求められており、バスの利便性を向上させ、その利用促進を図ることが必要とされている。バス事業者においても、ワンコインバスの導入、ノンステップバスの導入、コミュニティバスの運行等バスの利便性向上に対する取組が進められており、一定の成果をあげているところであるが、全体としては、バス利用者は毎年数%ずつ減少してきており、バスの利用促進が図られていない状況にある。(= 現状と目標の GAP)</p> <p>過去に行ったアンケートによると、バスは、路線が複雑で分かりづらい、所要時間が読めない、といったことから敬遠されている場合が多い。バスの利用促進が図られないのは、道路混雑の状況により、バスがいつ頃来るのか、所要時間がどれくらいで、目的地にいつ頃到着するのか不明確であること、バス路線が複雑で目的地に行くためにはどのバスに乗ればよいかについての情報が不足していることなどが原因であると考えられる。(= 原因分析)</p> <p>このため、バスの利用者が、道路混雑の状況等も踏まえたバスの到着時間、目的地までのルートや所要時間等の情報を、パソコンや携帯電話、公共端末などから簡単に、かつ気軽に得られるようなシステムを開発する必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、バスロケーションシステムを活用してリアルタイムな運行状況を把握し、これと連動した最適経路選択支援システムを構築するとともに、2004 年に名古屋市等において開催される ITS 世界会議及び 2005 年の愛知万博等において試験的な導入と評価を行い、当該システムの有用性を示すこと</p> | | |

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

事前評価票【No.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.18】

| | | | |
|----------|--|-----|---------------------|
| 施策等名 | 航空機の運航の確実性向上に関する空港整備法の一部改正 | 担当課 | 航空局 飛行場部 管理課 計画課 |
| 施策等の概要 | <p>空港の利便性、信頼性等を高めるため、空港の高質化に資する照明施設等（航空灯火、無線施設用地等）の位置付けを附帯的な施設から基本的な施設へ変更し、その整備を促進する。</p> <p>運航の確実性を高度に確保することができる一定の照明施設等を地方公共団体が地方単独事業で整備できるとし、そのうち、利用者利便の向上等に特に資するものについては、国が40%以内の特別な補助を実施する。</p> <p>以上を内容とする空港整備法の一部改正を行う。</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>ILS（計器着陸施設）の効果を発揮するために必要な照明施設等の整備を促進することにより、航空機の運航の確実性を一層向上させる。</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>6) 公共交通の利便性の向上 11) 広域的モビリティの確保</p> | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>航空需要の増大に対応して、ジェット化・大型化、空港新設等の整備を進めてきた結果、供用空港数は全国で94を数え、アクセス時間1時間圏内人口も約75%（同2時間圏内約97%）に達しており、空港の配置的側面からの整備は事業中の空港も加えると全国的に見れば概成するものと考えられる。そのため、今後の空港整備のあり方として、就航率の改善や定時性の確保等による信頼性の向上を含む高質化のための措置を重視していくことが求められている。</p> <p>しかしその一方で、一部の空港においては欠航、遅延、ダイバート等が多いという現状があり、日本全国の平成13年度における年間欠航数は10.6千件に達している。（＝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多い。</p> <p>そのうち、積雪や凍結については、滑走路を延長することにより一定程度の制約を緩和することができ、我が国においても、必要に応じ、積雪や凍結による航空機の離着陸の制約を緩和するための滑走路延長を実施している。</p> <p>強風については、有効な対策はないものの、風向きに合わせて滑走路の離着陸の方向を変更する等の対応を実施している。</p> <p>霧については、特定地域において季節的に発生することが多く、当該地域にある空港においては、欠航の原因の大半を占めている（例えば、広島空港の場合、欠航の原因の54%が霧によるもの）。霧による欠航が多い原因としては、霧による視界不良のための着陸の制約への対応が不十分であることが考えられる。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>このような状況に対処するには、必要に応じて国と地方が適切な役割分担のもとに、視界不良の天候下において、着陸する航空機の運航の確実性の確保に高い効果を発揮するILSについて、その設置及び高カテゴリー化に必要な照明施設等の整備を推進していくことができる制度を構築することが、重要な課題であると考えられる。（＝課題の特定）</p> <p>航空機の運航の確実性の向上に資する照明施設等の位置付けを附帯的な施設から基本的な施設へ変更し、その整備を促進するとともに、運航の確実性を高度に確保することができる一定の照明施設等を地方公共団体が地方単独事業で整</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | 備できることとし、そのうち、利用者利便の向上等に特に資するものについては、国が40%以内の特別な補助を行うことができるよう、空港整備法の改正を行う。(=施策の具体的内容) |
| 社会的ニーズ | 航空機の運航の確実性を向上させることにより、国民の時間の損失を軽減させることができるため、社会的必要性が高い。 |
| 行政の関与 | 航空事業者による航空機の運航の確実性を向上させるため、ILSに対応した航空機の普及や夜間離着陸便の増加に対応し、空港の設置管理者である国及び地方公共団体(行政)として適切な空港施設の整備を進める必要がある。 |
| 国の関与 | 国が自ら管理する空港の機能を向上させるとともに、地方公共団体がその管理する空港において実施する主体的な取組みを支援する必要がある。 |
| 施策等の効率性 | 今回の法改正は、既存ストックの有効活用を図る観点から、航空機の運航の確実性を向上させる照明施設等の整備の推進を主旨としている。なお、照明施設等の工事には一定の費用を要するが、工事費用とそれに伴う便益の大きさについては各空港によって異なるため、それぞれの空港で費用対効果を勘案してから実施について判断されることとなる。 |
| 施策等の有効性 | 照明施設等の整備は、航空機の欠航を大幅に減少させることにより、運航の確実性の向上に有効である。(釧路空港の例では、ILSの高カテゴリー化を行う直前の平成6年において、744便中欠航は60便であるが、高カテゴリー化後の平成13年では、930便中欠航は3便であり、高カテゴリー化により欠航便数は大幅に減少した。) |
| その他特記すべき事項 | 交通政策審議会航空分科会答申(平成14年12月6日)において、「従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していく必要がある」とされた。 |

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

事前評価票【No.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。 【減税見込額：17百万円程度（平成15年度）】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>港湾における社会資本整備の分野に民間の資金・能力を活用するための新たな取組として、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル公共荷捌き施設整備について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.21】

| | | | |
|--------------|--|-----|-----------------------------|
| 施策等名 | 関西国際空港株式会社への補給金 制度の創設および政府保証の拡充 | 担当課 | 航空局飛行場部 関西国際空港・中部国際空港監理官 |
| 施策等の概要 | <p>関西国際空港株式会社の安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すとともに当面の資金調達の円滑化を確保するため、平成15年度から補給金制度を設けるとともに、政府保証の拡充を図る。</p> <p>平成15年度予算額：関空会社への補給金 90億円 (現行の政府保証(10年)に加え) 政府保証債(5年未満) 1,749億円</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>関空会社の安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化の確保を目的とする。</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 | 43) 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量 | | |
| 指標の 目標値等 | 旅客容量 5,700万人(平成17年度)・貨物容量 410万ト(平成17年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>関西国際空港は、環境に配慮して海上に建設された空港であり、多額の建設資金を要したこと等から、関空会社においては、約1兆円の有利子債務を有している(平成14年度末時点)。関空会社の営業損益は開港以来一貫して黒字、また償却前損益も開港2年目から黒字であり、長期的には十分な採算性を有し、債務の償還を進めているところであるが、昨今、関西国際空港を巡る経営・金融環境が厳しい状況となっており、安定的な経営基盤の確立が求められている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>その原因としては、昨年の米国同時多発テロ等の影響により、今後の需要動向が不透明となっていることに加え、現在の金融情勢は、機会があれば資金を引き上げようとする状態にあることが考えられる。(=原因の分析)</p> <p>このため、関空会社の抜本的な経営改善等を前提としつつ、仮に将来の需要が予測を大きく乖離した場合においても、安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すための施策や、当面の資金調達の円滑化を図るための措置が必要な状況。(=課題の特定)</p> <p>よって、会社の経営改善努力、地元自治体・民間と一体となった利用促進、二期事業の取扱いといった内容と併せて、新たな補給金制度の創設及び政府保証の拡充を図ることとする。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>我が国が国際社会における重要な地位を確保していく上で、関西圏における国際交流のためにはなくてはならない諸外国との空の玄関口として、24時間運用の関西国際空港の果たす役割は、将来にわたって極めて重要なものがあり、当空港を運営・管理している関空会社の安定的な経営基盤を確立することは、極めて重要。</p> | | |

| | |
|------------|--|
| 行政の関与 | 関西国際空港を巡る経営・金融環境が厳しい状況にある中、関空会社の安定的な経営基盤を確立するため行政が関与。 |
| 国の関与 | 関西国際空港を巡る経営・金融環境が厳しい状況にある中、関空会社の安定的な経営基盤を確立するため国が関与。 |
| 施策等の効率性 | 関西国際空港は、我が国が国際社会における重要な地位を確保していく上で大きな役割を果たしているが、本施策により、同空港を管理・運営する関空会社の安定的な経営基盤を確立し、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることが可能となる。 |
| 施策等の有効性 | 30億円の経費削減等を内容とする関空会社の抜本的な経営改善等を前提として、継続的に90億円の補給金を交付することにより、昨年6月に交通政策審議会航空分科会に示した新たな需要予測通りに航空需要が推移する場合には、約20年後に有利子負債を完済することが可能となり、さらに仮に予測と将来の需要が大幅に乖離した場合にあっても、約30年後には有利子債務を完済することが可能となる。 |
| その他特記すべき事項 | 交通政策審議会航空分科会最終答申（抄） （平成14年12月6日） ．今後の空港整備の基本的方針 3．国際空港 （3）国際拠点空港の民営化 <u>関西国際空港株式会社については</u> 、民間も出資する株式会社（特殊会社）として設立されていること等を踏まえると、現在の経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化を目指すことが適切である。その際、海上空港であり巨額の用地造成費等を要したために過大な有利子債務を有していることから、将来の完全民営化に向けて、 <u>経営改善につながる条件整備を行うことが必要である。</u> |

事前評価票【No.22】

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

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

事前評価票【No.23】

| | | | |
|----------|--|-----|------------------------|
| 施策等名 | 都市における緊急的な下水道整備支援制度の拡充 | 担当課 | 都市・地域整備局下水道部 下水道事業課 |
| 施策等の概要 | <p>現行の緊急都市内浸水対策事業について、都市活動に広く影響を与える施設等（例えば鉄道、ヘリポート、放送局、緊急輸送道路、防災拠点等）がある地域で過去に重大な浸水被害を受けた地域について対象となるよう事業の拡充を図る。</p> <p>【平成15年度予算額：下水道事業費 8,992億円（国費）の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>近年、多発化傾向にある都市型水害に対応するため、都市活動等の集積地区を中心に、早急に浸水に対する安全度の向上を図る。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 18) 災害による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | 67) 下水道雨水対策整備率 | | |
| 指標の目標値等 | 67) 下水道雨水対策整備率 55%（平成14年度、参考） | | |
| 施策等の必要性 | <p>都市機能の集積に対応した汚水の適正処理、浸水安全度の確保、都市環境の改善は緊急の課題である。しかしながら、都市部で頻発する浸水被害による都市活動への深刻な影響、下水管きよの老朽化による道路陥没事故の発生等の状況からも、都市の基盤である下水道施設の機能向上は十分に図られているとはいえない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その大きな要因として、下水道では補助対象となる施設の範囲が定められているが、特に古くから下水道事業に取り組んできた大都市においては老朽管きよの増加にもかかわらず現在の厳しい財政状況などにより補助対象以外の管きよまで整備が行き届かず、改善が著しく遅れていることが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>都市開発に伴う下水道の再整備や浸水被害の改善を図るには、地域全体の下水道設備を緊急に再整備・改善するための支援が必要。（＝課題の特定）</p> <p>このような現状を踏まえ、浸水により都市活動に広域かつ重大な影響を及ぼす施設等がある地域で、過去に甚大な浸水被害を被った地域について緊急都市内浸水対策事業として雨水対策が実施できるよう制度の拡充を行う。（＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>機能・資産が集積した都市において都市型水害が多発し、日常生活に多大な被害が生じるとともに、経済活動の停滞を招くなど都市の安全確保が緊急の課題。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>都市の浸水に対する安全確保のための下水道整備は都市活動を支える基盤であり公的関与が不可欠。</p> | | |
| 国の関与 | <p>都市における下水道整備は、安全・環境の両面からみて、国政上の重要課題である都市再生に資する基本的な社会資本整備であり、国の関与が必要である。</p> | | |
| 施策等の効率性 | <p>都市活動の集積地区における浸水に関する指定地域を拡げ、補助対象範囲を拡大することで短期的、集中的に浸水対策を実施可能となり、人的・経済的な浸水被害が軽減される（H12の東京都の内水被害額約100億円）。例えば大規模な貯留管とそこへ雨水を導く面整備管を同時に施工することによって、早急な浸水安全度の向上が図られる。</p> | | |

| | |
|-------------------|--|
| <p>施策等の有効性</p> | <p>浸水により都市活動に広く影響を及ぼす施設等を有する地域で過去に重大な浸水被害が発生した地域について、集中的に浸水対策を実施することで都市の安全度をより短期間で向上させ、健全な都市活動を支援する。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>都市再生は、経済財政諮問会議の「経済財政運営と構造改革の基本方針」で重点的に推進すべき分野の1つとして位置付けられている。</p> |

事前評価票【No.24】

| | | | |
|----------|--|-----|-------------------------------|
| 施策等名 | 都市部における浸水被害対策の総合的な推進に係る法制度の創設 | 担当課 | 河川局水政課、治水課、河川環境課、都市・地域整備局下水道部 |
| 施策等の概要 | <p>都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害が発生し、又はそのおそれがあり、かつ、河道等の整備による浸水被害の防止が市街化の進展により困難な地域について、浸水被害から国民の生命、身体又は財産を保護するため、</p> <p>特定都市河川及び特定都市河川流域の指定 流域水害対策計画の策定 河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備 雨水貯留浸透施設に関する他の地方公共団体の負担 条例による排水設備の貯留浸透機能の義務付け 雨水の浸透を著しく妨げる行為の規制 都市洪水想定区域、都市浸水想定区域の指定 等の措置を講じる。</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害が発生し、又はそのおそれがあり、かつ、河道等の整備による浸水被害の防止が市街化の進展により困難な地域について、浸水被害から国民の生命、身体又は財産を保護するため、当該河川及び地域をそれぞれ特定都市河川及び特定都市河川流域として指定し、浸水被害対策の総合的な推進のための流域水害対策計画の策定、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備その他の措置を定めることにより、特定都市河川流域における浸水被害の防止のための対策の推進を図り、もって公共の福祉の確保に資することを目的とする。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 18)災害による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | 65)床上浸水常襲地区内家屋数 67)下水道雨水対策整備率 | | |
| 指標の目標値等 | 65)7万戸(平成18年度) 67)55%(平成14年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>【目標と現実のGAP】</p> <p>近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお53%にとどまっている(国土交通省調べ)。</p> <p>また、長年にわたる治水事業により、水害による死者数や浸水面積は確実に減少している一方で、都市化の影響等の原因もあり、水害被害額はなお増大傾向にある。例えば、平成12年9月の東海豪雨では、新川をはじめ各地で破堤、浸水が発生し、東海道新幹線、地下鉄等の鉄道の長時間にわたる運転不能や、高速道路、幹線国道の通行止めにより流通網が麻痺した他、ガス、電気、電話といったライフラインの停止により多くの人々の生活に影響を及ぼした。</p> <p><参考>平成12年東海水害における被害状況 浸水戸数：約68,900戸(愛知県) 被害額：約6560億円(愛知県) 死者数：10名(中部圏) 負傷者数：約100名(中部圏)</p> <p>【原因分析】</p> <p>その原因としては、都市部においては、近年、ヒートアイランド化等により集中豪雨が頻発しており、都市部の河川流域において浸水被害の危険度が高まっており、早急に対策を講じる必要性が生じているにもかかわらず、</p> <p>河道又は洪水調節ダムの整備など、現行法に基づく従来型の河川改修、下水道整備によっては浸水被害の防止を行うことが困難な程度にまで市街化が進</p> | | |

| | |
|--------|--|
| | <p>展してきたこと</p> <p>宅地開発等指導要綱により設置された防災調整池は、法的拘束力がないため、埋め立てられる事例がでてきていること</p> <p>総合治水対策や地方自治体の各戸貯留も、法律に基づかない行政の任意の行為にすぎず拘束力がないこと、</p> <p>等が考えられる。</p> <p>【課題の特定】</p> <p>上記の原因に対応するためには、</p> <p>市街化の進展により河川区域内の整備だけでは十分かつ効率的な浸水被害対策を講ずることができないことにかんがみ、河川区域以外の流域内でも河川事業者が治水対策を行うことができるようにすること</p> <p>特定の都市部の河川流域は、従来型の河川改修が困難な地域であることにかんがみ、河川管理者等による新たな浸水被害対策とあわせて、民間事業者等の行為により対策の効果が減殺されることがないように、雨水の浸透を阻害する行為について必要最小限の行為規制を行うこと。すなわち、河川管理者や下水道管理者による対策だけでなく、民間事業者についても一定の責任を明確化し、雨水貯留浸透施設の設置の義務付けなどを行うこと</p> <p>浸水被害対策を合理的・効果的に行っていくためには、河川行政と下水行政の一元化・一体化が不可欠であることにかんがみ、関係機関が一体となった計画を策定することとし、それぞれの責任の明確化を行うこと</p> <p>上記の措置を講じても、即座に被害が解消されるものではなく、計画目標が達成されるまでの間は浸水被害が頻発するおそれがあることから、現況施設を前提に、計画降雨時に発生する浸水を明らかにし、円滑な避難を可能とする都市洪水・都市内水が想定される区域を指定すること</p> <p>が必要である。</p> <p>【施策の具体的内容】</p> <p>具体的には、以下の施策を講じる。</p> <p>国土交通大臣又は都道府県知事は、一定の要件に該当する河川及びその流域を特定都市河川及び特定都市河川流域として指定する。</p> <p>特定都市河川の河川管理者、関係下水道管理者、関係都道府県知事及び関係市町村長は、共同して、浸水被害対策の総合的な推進のための流域水害対策計画を策定する。</p> <p>特定都市河川の河川管理者は、特定都市河川流域において雨水貯留浸透施設を整備することができる。</p> <p>雨水の浸透を著しく妨げるおそれのある行為をしようとする者は、都道府県知事等の許可を要することとする等により、特定都市河川流域における雨水の流出を抑制する。</p> <p>浸水被害を防ぐべき目標となる降雨が生じた場合の浸水が想定される区域を都市洪水想定区域又は都市浸水想定区域として指定し、円滑かつ迅速な避難を確保するための措置を講ずる。</p> |
| 社会的二一ズ | <p>開発の著しい都市地域において、不浸透域の拡大から都市型水害が頻発している。特に近年の集中豪雨による都市部の浸水被害に対処するためには、貯留浸透施設の整備推進や機能強化が必要である。</p> <p>開発に伴って整備された暫定調整池のうち、小規模なものについては補助事業による改良ができないことから、十分な管理が行われず治水機能が低下したり、所有者の移転により埋め立てられるケースもあり、町田市、横浜市等から、機能保全の制度化が要望されている。</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、遊水地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</p> |

| | |
|---------|--|
| | がある。(平成14年7月) |
| 行政の関与 | <p>水害は、一度発生すると被害が甚大な上、官・民含めて多くの活動が被害を被ることから、行政の関与が必要。</p> <p>民間事業者等に対する雨水浸透阻害行為の規制は私権の制限であり、法律の根拠が必要。</p> |
| 国の関与 | <p>広域にわたり重要な役割を果たす治水に関する事務は、国が本来果たすべき責務に係る事務として法定受託事務と位置付けられており(地方分権推進計画)新法に係る事務のうち「特定都市河川の指定」、「流域水害対策計画の策定」等については、国の関与が必要。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>市街化が進んだ河川において想定されている流域対策による流出抑制分をダムや河道などの施設整備によって対応しようとするれば、今後莫大な投資と長い時間が必要であり、また、市街化が進展している流域では現実的には不可能である。</p> <p>一方、このような河川においては、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備は、堤防整備等通常の河川改修と比較して少ない費用で高い治水上の効果を得られるものであることから、本法案に基づく対策は効率的な事業を促進するものである。例えば、従来型の河川改修である引堤方式と本法により措置される流域に河川管理者が整備する雨水貯留浸透施設による方式では同じ効果に対して大幅なコストダウンと工期の短縮が可能となることが予想される。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>本法案により、特定都市河川の流域における外水対策・内水対策及びハード対策・ソフト対策を含めた、特定都市河川流域における河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が一体となった総合的な浸水被害対策が可能。</p> <p>流域水害対策計画の策定</p> <p>外水対策として河川管理者が行う河川整備、内水対策として下水道管理者が行う下水道整備及び住民の生命・財産を守る観点から地方公共団体が行う流出抑制対策について、三者が連携して当該計画を策定することにより、短期間で効果的に内水被害と外水被害を解消させようとするものである。</p> <p>河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備</p> <p>市街化が進展しているため、引堤や放水路整備といった従来の河川整備の手法では事業費が莫大なものとなり、予算上の制約から短期間で被害解消を図ることが困難な特定都市河川の流域において、雨水を一時的に貯留し、特定都市河川への流出を抑制する雨水貯留浸透施設の整備を河川管理者が行うことを可能とすることにより、短期間かつ効率的に被害解消を図ろうとするものである。</p> <p>雨水貯留浸透施設に関する他の地方公共団体の負担</p> <p>地方公共団体界を超え流域全体を視野に入れて雨水貯留浸透施設を設置することが効率的となることが多いことから、地方公共団体間の費用負担調整が円滑に行われ効率的に浸水の軽減を図ろうとするものである。</p> <p>条例による排水設備の貯留浸透機能の義務付け</p> <p>市街化の進展等によって、雨水貯留浸透施設の設置が困難な場合には、当該施設の地質が雨水浸透に適している場合などにおいて排水設備に貯留浸透機能を義務付けることにより、短期間かつ効率的に浸水被害の軽減を図ろうとするものである。</p> <p>雨水の浸透を著しく妨げる行為の規制</p> <p>特定都市河川では、流域の浸水被害の防止をはかることを目的として河川管理者、下水道管理者、地方公共団体が共同して流域水害対策計画を策定することとしているが、本法による雨水貯留浸透機能阻害行為に対する雨水貯留浸透施設設置の義務付けは、当該計画の前提となるものであり、河川管理者等が行う浸水被害軽減対策の効果をも有効に発揮させるものである。</p> <p>都市洪水想定区域、都市浸水想定区域の指定</p> <p>流域水害対策計画の計画規模以下の降雨時に、都市洪水(河川の氾濫)により浸水が想定される区域を都市洪水想定区域、都市浸水(内水による溢水又は湛水等の浸水)が想定される区域を都市浸水想定区域として指定・公表し、</p> |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>市町村防災計画において浸水情報の伝達方法、避難場所、地下街への情報伝達方法等を定めること等の、浸水被害の軽減を図るための必要な対策を講じることを可能とするものである。</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あり方について」(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あり方について」(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作りのための治水施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あり方はいかにあるべきか」(平成15年4月)</p> |

事前評価票【No.25】

| | | | |
|----------|--|-----|--------|
| 施策等名 | 流域貯留浸透事業の拡充 | 担当課 | 河川局治水課 |
| 施策等の概要 | <p>都市水害対策として、流域貯留浸透施設の設置を推進するため、総合治水対策特定河川の流域における各戸貯留事業（個人の住宅の敷地内等に、貯留浸透機能をもつ簡易な施設を設置する工事）の拡充を行う。</p> <p>・都道府県が、事業に要する費用の3分の2に相当する額を公布して、市町村に当該事業の実施を委ねることができるようにする。</p> <p>【平成15年度予算額：河川事業費 5,306億円（国費）の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | 都市地域における流域貯留浸透施設の設置により、下流河川の洪水時のピーク流量の低減、下流河川周辺地域の内水の軽減によって、都市水害による浸水被害の軽減を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 18) 災害による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | 64) 床上浸水常襲地区内家屋数 | | |
| 指標の目標値等 | 7万戸（平成18年度） | | |
| 施策等の必要性 | <p>平成11年の福岡水害、平成12年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、流域対策を積極的に推進している総合治水特定河川においても調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお53%にとどまっている（国土交通省調べ）。</p> <p>（＝目標と現実のGAP）</p> <p>その原因としては、住民と直接接する機会が多く、建物建替え時に住民に対して的確に要請することが可能な市町村に対する促進策が十分に講じられてこなかったことにある。</p> <p>また、各戸貯留は建物建替え時に行うことが住民の理解を得やすいので、住民自らが建物建替え時に併せて各戸貯留を行うことは有効な手段であり、市町村が、住民が自ら行う各戸貯留施設の設置を支援する事例もあった。しかし、これまでの流域貯留浸透事業は、都道府県等が直接行う各戸貯留のみを補助対象とするにとどまっていた。（＝原因分析）</p> <p>このため、現下の情勢に鑑み、早期目標達成のため、機動性のある市町村が各戸貯留を推進するに当たっての促進策及び建物建替え時を捉える措置を講ずる必要がある。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、従来、各戸貯留事業の施行主体は、都道府県、政令市及び東京都特別区であったが、これに市町村を加えるものであり、都道府県が、総合治水対策特定河川の流域において、市町村に当該事業の実施を委ねることができるようにする。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>開発の著しい都市地域において、不浸透域の拡大から都市型水害が頻発している。特に近年の集中豪雨による都市部の浸水被害に対処するためには、貯留浸透施設の整備や機能強化が必要である。</p> <p>各戸貯留は、都市型水害対策以外にも地下水涵養の可能性もあり社会的に求められているものである。</p> | | |
| 行政の関与 | 都市型水害が頻発している地域において、総合的な治水対策を進める一環民間で行う部分：各戸貯留施設の日常の保守点検 | | |

| | |
|-------------------|--|
| <p>国の関与</p> | <p>近年集中豪雨による都市型水害が頻発しており、流出抑制対策が急務となっていること、近年の開発の小規模化傾向を踏まえれば、調整池等だけでなく各戸貯留施設の設置を促進する必要があることに加え、国、地方公共団体が共同して、流域対策等を盛り込んだ流域整備計画を策定している状況に鑑み、地方公共団体が独自に助成を行うだけでなく、各戸貯留を一層推進するため地方公共団体への支援策を国としても講じる必要がある。</p> |
| <p>施策等の効率性</p> | <p>総合治水特定河川等都市化が進んだ河川において想定されている流域対策による流出抑制分をダムや河道などの施設整備によって対応しようとするれば、今後莫大な投資と長い時間が必要であり、また、市街化が進展している流域では現実的には不可能である。</p> <p>流域貯留浸透事業（各戸貯留）は、民間が所有する既存の土地に貯留浸透施設を設置するものであり、用地買収を伴わず、少ない事業費で効果的な治水対策を行うものである。</p> <p>例えば、新河岸川流域では、計画上、約 72 万m^3の各戸貯留を行うのに要する年費用が約 468.8 百万円、年被害軽減額が約 3,128.4 百万円となる。 (B / C = 6.67)</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>流域貯留浸透施設は、都市域からの急激な雨水流出を抑制することで、下流の浸水被害を軽減するものである。</p> <p>各戸貯留事業の施行主体に地域の防災や建築指導を担い、住民と直接接する機会が多く、建物建て替え時に住民に対して的確に要請することが可能な市町村を加えることにより、個人の宅地への施設の設置が促進され、雨水貯留容量、浸透機能の増加を促す。</p> <p>また、地下水涵養の可能性もあり大きな波及効果も期待される。</p> <p>各戸貯留（5m^3/戸）が各河川 1 万戸増えれば、総合治水特定河川の貯留浸透施設の目標達成率が 53%から 56%になる。</p> <p>例えば鶴見川水系矢上川で、住宅 1 戸当たり 4m^3（住宅 1 戸 = 約 100m^2 と仮定）の各戸貯留を行った場合、戦後最大降雨に対し、浸水面積が約 40ha から約 20ha に減少する。</p> |
| <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あり方について」(平成 12 年 12 月 19 日)において、貯留施設等の機能の担保として、貯留施設等の適正な設置、運用について推進すべきであることを提言している。</p> |

事前評価票【No.26】

| | | | |
|----------|---|-----|--------|
| 施策等名 | 災害関連事業の拡充 | 担当課 | 河川局防災課 |
| 施策等の概要 | <p>接近する複数の関連事業を一体的に施行することが有効な場合、事業の採択に当たり一箇所とみなすことができる地域関連の工種要件として、現行の河川工事、砂防工事、道路工事及び橋梁工事に、新たに海岸工事を追加し、災害関連事業を拡充する。</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>接近して施行される複数の災害関連事業を一体的に施行することにより、改良復旧効果をより向上させ、事業全体の調整がとれた災害復旧を実施する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 18) 災害による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>災害関連事業は、被災施設を原形復旧する災害費と、それと同額程度の改良に要する関連事業費を充当することにより、被災箇所の再度災害の防止を目的としている。事業の採択に当たっては、各工種毎の採択基準に加え、地域関連として接近する河川、砂防、道路、橋梁の各工事を一体ととらえ、災害費の合計と関連事業費の合計が同程度であれば採択することができる。そのため地域関連は、関連事業費が災害費と同額を上限とする制限を補完するとともに、接近する河川等の工事を一体的に施行することによる効果が大きい場合、一連区間を一体的に整備することができるため、平成3年度の創設以来23件採択されており有効に活用されている。しかしながら、例えば被災を受けた海岸堤防と河川堤防が接近する場合については、個別の採択基準を満足する整備水準でしか採択せざるを得ず、同一の整備水準で施行できないなど、一体的に施行する方が有効な場合でも、接近した工事箇所を一体的に整備できていないのが現状である。(=目標と現況のGAP)</p> <p>これは、災害関連事業に関する採択基準のうち、一括して採択できる地域関連の工種に、海岸工事が含まれていないことに基因する。(=原因分析)</p> <p>このため、災害関連事業において、海岸工事についても接近する河川等の工事と一体として、面的整備の観点も踏まえた再度災害防止のための対策を講じる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、災害関連事業の採択基準のうち、地域関連の工種として海岸工事を追加し、一括して採択を受けることができる工種要件を拡充することにより、改良復旧事業の効果向上および事業全体が調整のとれたものになる。(=施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的二一ズ | 異なる施設について、一連区間で整合の取れた整備を一体的に実施できるため、地域を面的に見るとより災害に強い基盤整備につながる。 | | |
| 行政の関与 | 被災した公共土木施設の管理者である行政主体が、災害復旧を実施することが必要である。 | | |
| 国の関与 | 災害の発生は常に突発的かつ集中的なものであるため、地方公共団体にとって過度な財政負担とならないように、国が費用を負担し、災害の速やかな復旧と公共の福祉を確保することが必要である。 | | |
| 施策等の効率性 | これまで災害関連事業として採択することができなかった海岸工事について、接近して施行される河川等の工事があり、かつ一体的に施行することによる効果が大きい場合は、一括して採択することができるため、一連区間で整合の取れた整備が一体的に実施できる。 | | |

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

事前評価票【No.27】

| | | | |
|----------|---|-----|-------------|
| 施策等名 | 火山噴火警戒避難対策事業の拡充 | 担当課 | 河川局砂防部砂防計画課 |
| 施策等の概要 | <p>火山噴火警戒避難対策事業とは、火山地域の住民の安全確保及び市町村が整備する火山防災ステーションにおける火山噴火時等の緊急対策の実施に資するために、火山災害予想区域図の作成、火山活動の状況および異常な土砂の動き等の監視を行うためのワイヤーセンサー、雨量計、昼夜兼用監視カメラ、情報伝達装置等の整備を実施する事業をいう。</p> <p>【平成15年度予算額：火山噴火警戒避難対策事業費7.66億円（国費）の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>火山活動による社会的影響の大きい29の活火山を対象とした「火山防災ステーション」の整備により、火山噴火時及び噴火後（以下、「噴火等時」という。）の迅速かつ的確な避難や緊急対策の早期実施を可能とし、噴火等時における被害を最小限に抑えることを目的とする。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 18) 災害による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | 68) ハザードマップ認知率（火山） | | |
| 指標の目標値等 | 76%（H18） | | |
| 施策等の必要性 | <p>土砂災害から国民の生命・財産を保全するため、従来より土砂災害防止施設の整備によるハード対策を進めているところであるが、土砂災害の危険性がある地域に住む人口約1,210万人のうち、平成13年度末で土砂災害防止施設により保全された人口は約450万人で、その割合は約37%に留まっている（国土交通省砂防部調べ）。特に火山噴火に起因する土砂災害に対しては、重点的なハード対策とあわせて、各種観測機器の設置による火山監視の強化や火山ハザードマップの作成・公表によるソフト対策を進めているが、その内容を認識している人口が火山周辺人口に占める割合は49%（河川局砂防部調べ）に留まっている。また、一般的にハザードマップ公表・配布から時間が経過するにつれ、その認知率も逡減していくことが懸念されることから、噴火等時における住民等の迅速かつ的確な警戒避難体制が十分整備されているとは言い難い状況下にある。さらに、噴火等時における緊急対策を実施する上では、必要資材等の迅速な確保が必要であり、危機管理対応上は噴火等時における周辺の輸送路の被災等も考慮し、一定量の資材を確保しておくことが必要であるが、現状では備蓄による対応が図られていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>この原因として、これまで、火山噴火警戒避難対策事業により、火山監視情報の収集、関係する行政機関への情報提供を進めるとともに、住民等に対しては、火山ハザードマップの作成・公表を進めてはいるものの、平常時から火山監視情報を提供し、火山に対する地域住民の防災意識を高めるための施策が十分に実施されてこなかったことが挙げられる。また、火山地域における住民の安全確保のための施策として、緊急時に必要となる資材の備蓄がこれまで実施されていなかったことも挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>被害を最小限に抑えるためには、平常時から住民等へ火山監視情報を提供し、住民の火山に対する防災意識を高めるとともに、提供された情報と火山ハザードマップ双方を活用した迅速かつ的確な警戒避難をより確実なも</p> | | |

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

事前評価票【No.28】

| | | | |
|----------|--|-----|----------|
| 施策等名 | 建築物の耐震化の促進のための制度の拡充 | 担当課 | 住宅局建築指導課 |
| 施策等の概要 | <p>耐震型優良建築物等整備事業において、次の内容を拡充することにより、既存建築物の耐震化を促進させる。</p> <p>【平成15年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費 667 億円（国費）の内数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テナントや賃借人と区分所有者の合計が 10 名以上の建築物に対する設計計画費を補助対象に追加する。 ・本事業の補助対象となる地域を拡大する。 | | |
| 施策等の目的 | <p>建築物の耐震化に対し支援することにより、耐震診断・耐震改修を促進し、大地震時における国民の安全の確保、建築ストックの適切な維持を図る。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 18) 災害による被害の軽減 | | |
| 関連する業績指標 | 74) 新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 | | |
| 指標の目標値等 | 特定建築物：20%（平成 17 年度） | | |
| 施策等の必要性 | <p>阪神・淡路大震災においては、建築物に多数の被害が生じ、多くの貴重な人命が失われた。</p> <p>特に昭和 56 年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない建築物の被害が顕著であり、このような既存建築物の耐震性の強化が喫緊の課題となっている。</p> <p>このため「建築物の耐震改修の促進に関する法律」の制定や、支援制度など、各種の施策を実施しているが、特に民間建築物を中心に耐震診断・耐震改修が十分に進んでいない（＝目標の現状と G A P）</p> <p>その理由としては、費用負担が大きいこと、建築物の所有者等が耐震改修の必要性や緊急性を十分に認識していないこと及び情報不足等が挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>建築物の耐震改修工事に対しては、耐震型優良建築物等整備事業により補助制度が設けられているが、テナントや賃借人、区分所有者が多数であるなど所有・賃貸関係が複雑な建築物の耐震性の向上を促進させるためには、その前段としての設計計画をに推し進める必要があり、そのための補助制度の導入が不可欠である。</p> <p>また、平成 14 年 7 月に成立した東南海・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に基づく東南海・南海地震防災対策推進地域についても補助の対象地域に加えることにより、より効果的に既存建築物の耐震性の向上を促進する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>このため、具体的には、耐震型優良建築物等整備事業において、次の内容を拡充することにより、既存建築物の耐震化を促進させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テナントや賃借人と区分所有者の合計が 10 名以上の建築物に対する設計計画費を補助対象に追加する。 ・本事業の補助対象となる地域を拡大する。（＝施策の具体的内容） | | |
| 社会的二ーズ | <p>阪神・淡路大震災の経験からも、建築物の耐震性能の強化は、建築ストックの適切な維持、災害時における人命・財産の保護、社会経済の混乱の回避のために必要不可欠である。</p> | | |

| | |
|------------|---|
| 行政の関与 | 震災時に重要な役割を果たす建築物や多数の者に危険が及ぶおそれのある建築物の耐震改修は、社会性・公益性が極めて高いため、建築物の所有者等の耐震化に係る負担に対し、一定の補助を行うことは適正である。 |
| 国の関与 | 国庫補助制度の拡充である。 |
| 施策等の効率性 | 耐震改修に係る補助制度の有効な活用を促し、大量に存在する耐震性の劣る建築物の耐震性の向上を促進させるためには、特に所有・賃貸関係が複雑な建築物について、その前段としての設計計画の実施を施策的に誘導することが効率的である。 |
| 施策等の有効性 | <p>これまで既存建築物の所有者に対し、耐震改修のインセンティブを付与するために、耐震改修に対する補助制度を整備し、その普及・啓発を図ってきたが、さらにその前段として実施される耐震診断等についても補助することにより、所有者の建築物の安全性向上に対する潜在的欲求を惹起させ、耐震改修の促進を図る。</p> <p>また、地方公共団体の地震被害想定に基づく地域等を補助対象地域に加えることにより、これまで以上に効果的に耐震改修の潜在的な需要に対応することが可能となり、既存建築物の耐震性の大幅な向上が促進される。</p> |
| その他特記すべき事項 | 東海地震に係る地震防災対策強化地域について、新たな地震被害想定の結果を受けて、震度6弱以上となる地域が拡大指定された（平成14年4月）。東南海及び南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が成立し（平成14年7月）同地震の発生により生ずる地震被害に対する地震防災対策の推進を図ることとされた。 |

事前評価票【No.29】

| | | | |
|--------------|---|-----|------------|
| 施策等名 | 大規模自然災害に備えた初動・危機管理 対応の強化 | 担当課 | 気象庁 予報部業務課 |
| 施策等の概要 | <p>本施策では、我が国の大規模自然災害への初動体制の強化及び危機管理対応を図るため、官邸等の初動体制の迅速な立ち上げを支援するためのナウキャスト防災気象情報を新たに開発（平成 15 年度に提供開始）するとともに、この情報等を官邸や内閣府をはじめとする防災関係省庁等に迅速・確実に提供するための環境整備を行う。</p> <p>【平成 15 年度予算額：560 百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>官邸・防災関係省庁等に対する迅速・確実な情報提供体制を構築することによる危機管理対応の強化を通じて、大規模自然災害から国民の生命を守り、財産・生活に係る被害の軽減を図る。</p> | | |
| 関連する 政策目標 | 18) 災害による被害の軽減 | | |
| 関連する 業績指標 | | | |
| 指標の 目標値等 | | | |
| 施策等の必要性 | <p>国等が防災に関し講ずべき措置及びその役割分担等について規定する防災基本計画（平成 14 年 4 月修正）の中で、平成 11 年広島豪雨、平成 12 年東海豪雨等の近年の風水害による大規模な被害発生を踏まえ、大規模な自然災害に対応するため官邸を中心とした初動体制の強化を図っている。</p> <p>実際の大規模自然災害時に官邸を中心に政府が一体となった危機管理対応を行うにあたっては、初動体制の立ち上げを一層効率的に行うとともに、大災害の前や災害発生中に被害の状況（ハザードマップ）をリアルタイムで予測・把握した対応を行うことが不可欠であるが、そのための気象等に関する詳細な予測等の情報を官邸等に対して提供できる状況とはなっていない。</p> <p>（＝目標と現状の G A P）</p> <p>これは、災害時の効率的な初動体制の立ち上がりや、的確な防災活動を支援するリアルタイムのハザードマップの作成に必要な気象等の詳細な予測情報を作成できず、また迅速に提供できないこと、さらに、その詳細な予測情報を含め防災活動を支援する気象等の各種データを防災関係省庁間で迅速・確実に共有化する手段がないことによる。（＝原因分析）</p> <p>このため、気象状況等の詳細な予測情報として、観測直後から 10 分間隔で 1 時間先までの雨量とこれに伴う土壌雨量指数（土砂災害の危険度を表す指数）等を予測するナウキャスト防災気象情報を新たに作成し、リアルタイムで提供する必要がある。また、官邸をはじめ省庁間の情報共有の手段として、最新の I T を用いた情報の活用環境を整備する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、ナウキャスト防災気象情報を作成するための情報提供装置の整備を予測技術の開発とともに進め、平成 15 年度においてその情報の提供を開始する。また、G I S（地理情報システム）、次世代の W e b 記述言語である X M L 等の最新の I T 技術を用いて、気象庁が有する各種の防災気象情報を官邸及び防災関係省庁に対してリアルタイムで確実に提供するための情報提供サーバを整備する。あわせて、災害時等における確実な情報提供に必要な非常用電源の強化等バックアップ環境も整備する。（＝施策の具体的内容）</p> | | |

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

事前評価票【No.30】

| | | | |
|----------|---|-----|-----------------|
| 施策等名 | 航空機内における安全阻害行為等の禁止・処罰規定の創設 | 担当課 | 航空局監理部総務課 危機管理室 |
| 施策等の概要 | <p>機内安全阻害行為等の禁止規定を創設 機長は安全阻害行為等をした者に対し、反復・継続して当該行為をしてはならない旨の命令をすることができる。 命令に違反した者は罰金に処することとする。 以上を内容とする航空法の一部改正を行う。</p> | | |
| 施策等の目的 | 機内安全阻害行為等の発生行為を軽減し、航空の安全を確保する。 | | |
| 関連する政策目標 | 19) 交通安全の確保 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>トイレにおける喫煙、携帯用電子機器の使用、離着陸時におけるシートベルトの不着用など機内安全阻害行為等（いわゆる機内迷惑行為）は、航空の安全に支障を生じさせるおそれがあることからこれを抑止すべきであるが、これらの行為の発生件数は1997年から2000年にかけて3年で7倍（76件 570件）に急増しており、行為者を降機させるために地上滑走中の引き返しを強いられるなど、悪質かつ重大な事象も増加している。（19件 54件）（＝目標と現状のGAP）</p> <p>平成14年2月に「機内迷惑防止行為に関する行動指針」（ガイドライン）を航空局長から航空業界あて通達し、各航空会社において、同指針に基づいて対策を実施し、さらに航空業界をあげて「機内迷惑行為撲滅キャンペーン」を行い、現行法上できる限り機内安全阻害行為等の防止に努めたが、機内安全阻害行為等は後を絶たない状況である。これらの行為が後を絶たない原因としては、現行法上、禁止・罰則規定が不十分であることが考えられる。（＝原因の分析）</p> <p>このため、安全阻害行為等を一律禁止するとともに、これらの行為のうち、刑法（特別刑法を含む。）において処罰の対象とされていないものの一部について、処罰の対象とすることが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、航空法を一部改正し、機内安全阻害行為等を禁止する規定を創設するとともに、機長は安全阻害行為等をした者に対し、反復・継続して当該行為をしてはならない旨の命令をすることができることとし、機長の命令に違反した者は罰金に処することとする。（＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>国土交通省、航空会社及び労働組合から成る「機内迷惑安全行為防止検討委員会」において、平成14年5月及び6月に国内線及び国際線の旅客に対するアンケート調査を行ったところ、迷惑行為に関して特別な法律が必要であるとする回答が過半数を占めた。また、平成13年11月の国際民間航空機関（ICAO）総会において、乗務員に対する暴行等の機内での安全を阻害する行為等を犯罪とする立法モデルが承認されるなど、国際的にも機内安全阻害行為等の予防・防止の必要性への認識が急速に高まってきており、米国、英国、豪州、韓国などで既にこのような行為に罰則を課すなどの立法がなされている。</p> | | |

| | |
|------------|--|
| 行政の関与 | <p>これまでも航空会社において毅然とした対応を講じてきているところであるが、現実として機内安全行為等は後を絶たない状況にあり、また、そもそも航空の安全を阻害するおそれのある行為については、私人である航空会社のみに対応を任せておくのは不適當であることから、行政の関与が必要である。</p> |
| 国の関与 | <p>航空の安全は、国民の生命、身体及び財産に関わる基本的な事項であることから、全国的に一定以上の安全水準を常に確保するため、国は積極的に関与する必要がある。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>一般への周知、乗務員への教育・訓練が必要になるが、これらは、従来行われていることに追加するもので、少ない追加コストに留まる一方、本施策の実施により、航空機利用者に航空の安全への理解・協力を促すこととなり、機内安全阻害行為等の未然防止に大きな効果がある。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>今後、法律改正の内容を十分に周知することにより、機内安全阻害行為等の予防が期待できるとともに、安全阻害行為等をした者に対しては、機長が禁止命令を適切に行うことにより、当該行為の反復・継続を抑止することが可能になる。</p> |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No.31】

| | | | |
|----------|--|-----|-----------|
| 施策等名 | 黄砂に関する情報提供の開始 | 担当課 | 気象庁観測部管理課 |
| 施策等の概要 | <p>大気に係る環境の変化から、国民の安全かつ快適な生活及び社会活動を確保するため、大陸から飛来して地上に降下する黄砂について、分布や降下量などに関する実況及び予測に関する情報提供を行う。</p> <p>また、特に深刻な影響が発生している中国、韓国などの気象機関に対して有効となる情報提供を行う。</p> <p>【平成15年度予算額：3百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 大陸から飛来する黄砂の分布や降下の実況、予測に関する情報を国民等に提供し、安全かつ快適な社会を実現する。 | | |
| 関連する政策目標 | 19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善 | | |
| 関連する業績指標 | | | |
| 指標の目標値等 | | | |
| 施策等の必要性 | <p>我が国では、毎年春期（概ね2月～5月）において大陸から飛来する黄砂が西日本を中心に観測され、この黄砂に伴う視程障害等が発生することがある。特に、平成14年の春には、我が国における黄砂の観測回数（気象庁による観測）は延べ1141回（日・観測地点）となり、1971年から2000年の年平均値の254回を大きく上回って、観測開始以来最高を記録した。</p> <p><平成14年の主な記録></p> <p> 最多観測日：4月10日（91地点、全国74%の地点）</p> <p> 最多観測地点：松江（延べ31日）</p> <p> 延べ20日以上観測した地点：14地点（全国で1割以上の地点）</p> <p>このような、風によって運ばれる土埃など大気に含まれる物質によって影響を受ける交通や生活環境を守り、安全で快適な交通・生活を確保する必要があるが、平成14年の状況は、視程障害による航空機の離発着へ影響（例えば、4月8日に福岡空港では11便が欠航、80便で最大3時間の遅れなど）を及ぼすなど社会生活に深刻な影響が頻発し、また、黄砂粒子及び付着物質による健康障害などの懸念が広がった。この大陸からの黄砂の飛来は、近年急増しており、この増加傾向からは今後も継続するとみられるが、黄砂に対する抜本的な改善策が執られていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、黄砂の飛来や今後の推移などに関する正確な情報が不足しており、また、それらの情報が黄砂によって影響を受ける交通機関関係者や国民に提供されず、運行計画の策定、防塵対策の準備など黄砂の飛来に対して十分な予防・応急対策を講じることができないことが原因である。（＝原因分析）</p> <p>黄砂に対する十分な予防・応急対策を講じるためには、黄砂の分布・降下の実況や今後の移動などに関する予測など黄砂に関する情報の提供体制を確立する必要がある。そのためには、黄砂の実況を観測し情報を収集するための機能の整備と、黄砂の移動・拡散を精度良く予測できるモデルの開発とともに、これらの結果をわかりやすい情報に編集して提供するための機能が必要となる。（＝課題の特定）</p> <p>このため、大陸の砂漠地帯で強風により舞い上がり、上空の風で輸送され地上に降下する黄砂について、実況及び予測に関する情報を作成し提供するためのシステムを気象庁に整備する。具体的には、このシステムを用いて、平成16</p> | | |

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

事前評価票【No.32】

| | | | |
|-----------------|---|------------|----------------------|
| <p>施策等名</p> | <p>不審船事案・テロ事案対処のための体制の強化</p> | <p>担当課</p> | <p>海上保安庁警備救難部管理課</p> |
| <p>施策等の概要</p> | <p>不審船事案・テロ事案への対応能力の強化を図るため、次の施策を実施する。 巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化 荒天の影響を受けにくい高速大型巡視船の整備を行うとともに、能登半島沖不審船事案後進めた高速特殊警備船の整備をさらに推進する。また、航空輸送能力等の強化を行う。 情報・通信・監視能力の強化 不審船・テロ事案への対処能力の強化のため、情報通信システムの整備、巡視船艇・航空機の昼夜間の監視能力の強化等を行う。 職員の安全確保 巡視船・航空機の防弾対策、遠距離からの正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化等及び職員の救護体制の確立を図り、職員の安全を確保する。 不審船・テロ対応体制の強化 不審船事案・テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整等事案対応を迅速確実にを行うための体制の整備を行う。 また、不審船・テロ事案の捜査及び多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制を整備する。 【平成15年度予算額 13,751百万円(国費)】</p> | | |
| <p>施策等の目的</p> | <p>国民の生命・財産を脅かす不審船事案、テロ事案への対応能力の強化を図り、我が国の主権及び国民の安全の確保を図る。</p> | | |
| <p>関連する政策目標</p> | <p>20) 海上における治安の確保</p> | | |
| <p>関連する業績指標</p> | <p>-</p> | | |
| <p>指標の目標値等</p> | <p>-</p> | | |
| <p>施策等の必要性</p> | <p>国家の緊急事態に対する対処は、国の最も重要な責務であり、政府は、これまで、様々な緊急事態に対して、対処体制の整備を図ってきた。海上保安庁においても、我が国の秩序・安全を脅かす不審船事案・テロ事案に効果的かつ安全に対処するため、高速特殊警備船の整備、海上保安庁法の改正等の体制整備を行ってきたところである。 しかしながら、平成13年9月の米国同時多発テロは想像を超える態様と事態が現実になりうることを示し、平成13年12月に発生した九州南西海域不審船事案では、不審船が巡視船に対し自動小銃及びロケットランチャーのようなもので攻撃し海上保安官3名が負傷するなど、武装不審船の存在を明らかにし、国民に大きな不安を与えた。このような現実を踏まえ、政府としては、いかなる事態にも対応できる安全な国づくりを進めるため、政府全体で我が国の緊急事態対処の見直しを行うこととなった(平成14年4月16日内閣総理大臣談話、内閣官房長官談話)。(=目標と現状のGAP) これは、米国同時多発テロ及び九州南西沖不審船事案を通じて、政府全体としての現在の対応態勢が必ずしも十分ではないことが認識されたためである。(=原因分析) これを解決するためには、九州南西沖不審船事案を踏まえた検証結果(平成14年4月5日)、生物化学テロ関係閣僚会議決定(平成13年11月8日)等の</p> | | |

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

事前評価票【No.33】

| | | | |
|----------|---|-----|---------------|
| 施策等名 | 官庁施設の適正な保全の実施に関する制度の創設 | 担当課 | 官庁営繕部設備課保全指導室 |
| 施策等の概要 | 国家機関の建築物等（以下「官庁施設」）の保全の適正化のため、各省各庁が実施すべき保全の業務等を明確にするための制度を創設し、保全のマネジメントサイクルの確立を図る。 | | |
| 施策等の目的 | 各省各庁が実施すべき保全の業務等を明確にし、保全のマネジメントサイクルを確立することにより、官庁施設の保全の適正化を図り、執務環境及び安全性の向上、長期的耐用性の確保、ライフサイクルコストの縮減、環境負荷低減への貢献等を実現する。 | | |
| 関連する政策目標 | 22)地球環境の保全 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>官庁施設は約 9,400 万㎡と膨大な量（H13.3 末）であり、劣化が急激に進行する築後 30 年以上の施設は、10 年後には四割に達する見込みである。社会経済情勢の急激な変化を受け、官庁施設に関する新たな政策課題として、既存ストックの有効活用、ライフサイクルコストの低減、環境負荷の低減等が求められている。そのためには、社会資本整備審議会答申「官庁施設のストックの有効活用のための保全の指導のあり方」で示されている通り、施設の運用段階における適正な保全が必要不可欠である。保全基準は、保全計画の作成や必要な点検の内容等について示した「国家機関の建築物等の保全に関する技術的基準の実施について」（昭和 57 年建設省営管発第 224 号）を各省各庁へ通知しているが、国土交通省が行っている保全実態調査結果の評価点で、計画作成状況は 27（満点=100）、点検の実施状況は 35（同）と不十分な状況にある。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>現状の保全業務は多くの場合、必要最低限の日常的な維持管理に留まり、必要な点検や保守等の実施計画等の保全計画が作成されていないなど、計画的な業務は不十分であり、その結果、点検の実施状況も不十分となっている。さらに、効率的な業務実施、コスト縮減、修繕等との連携も改善の余地がある。また、従前の保全指導は技術的支援が中心で、保全状況の評価や改善方策の提示等のフィードバックが不十分である。（＝原因分析）</p> <p>このため、適正な保全を行うために実施すべき内容を明確にするための制度を創設し、保全業務の改善に資するフィードバックシステムを構築することが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、官庁施設として維持すべき状態の水準及び点検の内容等を明確化した適正な保全のための制度を創設し、計画的に保全を実施するため、保全の長期計画、年度計画の作成・実施、履歴等を記録した台帳整備、保全計画の実施状況の自己評価、等の保全のマネジメントサイクルの確立を図る。（＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的二一ズ | 国民の共有財産である官庁施設について、執務環境及び安全性の向上、長期的耐用性の確保、ライフサイクルコストの縮減、環境負荷低減への貢献等が必要である。 | | |
| 行政の関与 | 国家機関が使用する官庁施設の適正な保全の実施に関する制度を創設するものである。また、CO2 排出量の削減等、環境負荷低減のためには建築分野の運用段階におけるエネルギー消費量の削減が重要であり、国が率先して削減に努める必要がある。 | | |

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

事前評価票【No.34】

| | | | |
|----------|--|-----|--------------------------|
| 施策等名 | 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置の拡充 | 担当課 | 総合政策局環境・海洋課 自動車交通局環境課 |
| 施策等の概要 | <p>地球温暖化問題及び大気汚染問題に対応するため、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を超 - 低排出ガスかつ低燃費車だけに重点化する。また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するほか、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る所要の特例措置を拡充する。</p> <p>燃料電池自動車：水素と酸素の化学反応により発電し、原理的に水のみを排出する環境にやさしい究極の低公害車とされる自動車 低PM認定車：低排出ガス車認定制度に基づき、車両総重量が3.5tを超えるディーゼル車であって、粒子状物質（PM）の排出量が平成15年規制75%低減レベル以下等の基準に適合しているものについて認定を受けた自動車</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>燃料電池自動車、低PM認定車及びLPG自動車（かつ低燃費）に対する特例措置を拡充することにより、CO₂、NO_x・PMの排出が少ない自動車の開発・普及をより一層促進し、環境負荷の小さい自動車社会を構築する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>22) 地球環境の保全 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善</p> | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>我が国のCO₂排出の約2割が運輸部門から排出されており（うち87%が自動車に起因）、京都議定書により求められた我が国のCO₂削減目標を達成するためには、2000年時点で90年比約21%増と増加している運輸部門からのCO₂排出量を2010年において90年比約17%増（95年並み）の水準まで削減する必要がある。</p> <p>また、大都市部におけるNO_x排出の約5割、PM排出の約4割が自動車に起因しているところ、大都市部における大気環境基準の達成率はNO_xで6割、PMで3割と依然低い状況にある。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>近年、貨物自動車や公共交通機関等からのCO₂の排出量が安定傾向にある一方で、自家用乗用車については、走行量の増加・車両の大型化等により、2000年時点で90年比約33%増と排出量が急増している。</p> <p>また、NO_x・PM排出量の多いディーゼルバス・トラックについて、既存車との価格差が大きいため、CNG自動車等の環境負荷の小さい自動車への代替が進んでいない状況である（平成15年3月末現在のCNGバス・トラック普及台数：5927台（全体の約0.2% 出典：国土交通省作成資料）） （＝原因分析）</p> <p>CO₂、NO_x・PMの排出量抑制のため走行量を規制し、車両の大型化を抑制する規制措置やディスインセンティブ付与を講じることは、国民生活や経済活動への悪影響が懸念される。このことから、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷の小さい自動車の早期実用化・普及をより一層推進することで単位あたりのCO₂、NO_x・PM排出量の削減を図ることが重要で</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>ある。その際には環境と経済の両立を図るために、直接的な規制措置は極力避け、税制特例措置によるインセンティブ付与によることが適切である。 (= 課題の特定)</p> <p>自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を超 - 低排出ガスかつ低燃費車のみ重点化する。また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するほか、「燃料電池自動車」及び「低PM認定車」に係る所要の特例措置を拡充する。 (= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的ニーズ | <p>地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年において温室効果ガスの排出について運輸部門において約4600万トン(二酸化炭素換算)の削減が必要である。(出典：地球温暖化対策推進大綱)</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は、NOxで6割、PMで3割であり(出典：平成13年度大気汚染状況について(環境省記者発表資料))、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟等の大気汚染公害訴訟の和解において国としてNOx・PM対策を行うこととされている等喫緊の対応が求められている。</p> |
| 行政の関与 | <p>低公害車導入に係る初期投資を軽減することで、民間企業による開発努力を促進し、より円滑に低公害車市場を形成することが重要である。 特に、燃料電池自動車については、国としてあらゆる支援を通しその開発・普及を促進することが必要。</p> |
| 国の関与 | <p>地球温暖化問題への対応は、京都議定書に定められた国際的な約束の達成が必要であり、また、大気汚染問題は大都市圏のみならず、全国的な広がりを見せているとともに、国民生活に大きな影響を及ぼすものであることから、国が主体的に取り組むべき課題である。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>地球温暖化問題や地域環境問題の改善は、人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、その便益は、極めて大きなものとなると考えられる。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>平成14年度には約242万台の低公害車が新たに登録されるなど、税制特例措置は大きな効果をあげている。本税制特例措置の拡充により、低公害車の早期実用化・普及を促進することができる。</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>地球温暖化対策推進大綱(平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部)総理施政方針演説 「燃料電池は、水素をエネルギーとして利用する時代の扉を開く鍵です。自動車の動力や家庭の電源として、3年以内の実用化を目指します。」(平成14年2月4日) 「政府は、原則として全ての公用車を低公害車に切り替えてまいります。」(平成13年5月7日) 燃料電池プロジェクトチーム報告書(平成14年5月27日副大臣会議燃料プロジェクトチーム) 環境自動車開発・普及総合戦略会議報告書(平成13年12月19日国土交通省) 低公害車開発普及アクションプラン(平成13年7月11日経済産業省、国土交通省、環境省)</p> |

事前評価票【No.35】

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

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

事前評価票【No.36】

| | | | |
|----------|--|-----|----------|
| 施策等名 | 船舶共有建造業務を活用した物流効率化等の国内海運政策の実現に資する船舶の建造促進 | 担当課 | 海事局海事産業課 |
| 施策等の概要 | <p>運輸施設整備事業団（平成15年秋頃を目途に「独立行政法人鉄道・運輸施設整備機構（仮称）」に再編予定）の行う船舶共有建造業務は、物流効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化等の少子高齢化対策、離島航路の維持確保等の国内海運政策の実現に資する船舶を円滑に建造させるための最も適切な政策的措置である。上記政策の実現に資する船舶の建造を一層推進させるためには、既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減を行うことにより、高金利負担を解消し、建造意欲のある事業者が船舶建造資金を確保できる環境を整え、引き続き船舶共有建造業務を活用したこれら政策課題に対応した船舶の建造の促進を図ることが必要である。そのため、当該支払利息の負担軽減に必要な資金を事業団に対して補給するものである。【平成15年度予算額：独立行政法人鉄道・運輸施設整備機構補給金1.82億円（国費）】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>既共有船のうち高金利船に係る支払利息の負担軽減に必要な資金を補給することにより、事業者が引き続き船舶共有建造制度を活用して船舶の建造を行う環境を整え、もって物流効率化等の国内海運政策上の諸課題に沿った船舶の建造を促進し、我が国経済社会の向上・発展に資する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>2) バリアフリー社会の実現 22) 地球環境の保全</p> | | |
| 関連する業績指標 | <p>8) バリアフリー化された旅客船の割合 90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率</p> | | |
| 指標の目標値等 | <p>8) バリアフリー化された旅客船の割合：25%（平成17年度） 90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率：47%（平成18年度）</p> | | |
| 施策等の必要性 | <p>1997年に採択された「京都議定書」において、我が国は地球温暖化ガスを2010年までに1990年比で6%削減することを求められているが、物流を含めた運輸部門の二酸化炭素排出量は、年々増加傾向にあることから、今後の年間排出量を減少させることが必要である。また、平成12年11月に施行された交通バリアフリー法においては、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することとしている。</p> <p>このため、現在国内海運分野においては、より効率的な船舶の建造による物流効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化の推進による少子高齢化対策、離島航路維持・確保等の政策課題に沿ったより高度化された船舶を円滑に建造させるよう、運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務において船舶の高度化の内容に応じて適切な共有比率を適用し、政策的誘導を行う等、取り組みを行っているところである。</p> <p>具体的に目指すべき状態としては、平成13年7月6日に閣議決定された「新総合物流施策大綱」において掲げられている通り、2010年までに長距離雑貨輸送分野のモーダルシフト化率を50%（2006年度までに47%）とすること、また、平成12年11月の「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の基本方針」において掲げられている通り、2010年までに総隻数約1100隻のうち約50%に当たる約550隻（2005年度までに25%）をバリアフリー化船とすることである。</p> <p>しかしながら、現状における当該モーダルシフト化率は43%に過ぎず、また、バリアフリー化船の普及も途上にある。（目標と現実のGAP）</p> <p>このようなGAPが生じている原因としては、国内海運業界が有する、大多数が中小事業者で、船舶以外の担保を所有していない、船舶の建造機会が少なく、中小事業者には技術的蓄積が乏しい、荷主優位性が強く、需給ギャップが生じ易い、等の市場特性のもと、モーダルシフト船、バリアフリー化船等高度化船舶の建造は従来型船舶に比してコストがかかる一方、直ちに収入増には結びつかないため、事業者単独ではなかなか建造されにくい</p> <p>船齢が共有契約期間である15年に至るまでは代替需要そのものが少ないため、高度化船舶への代替が進まない、すなわち共有船の早期償還は事業経営や金利負担等の観点から事業者にとっては困難であること等が挙げられる。（原因分析）</p> | | |

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

事前評価票【No.37】

| | | | |
|----------|---|-----|-------------------|
| 施策等名 | 物流の環境負荷低減に向けた支援制度の構築（環境負荷の小さい物流体系の構築） | 担当課 | 政策統括官付政策調整官（物流担当） |
| 施策等の概要 | 2010年までに物流分野の二酸化炭素排出量を削減するため、平成14年度から開始した「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」に対する支援制度の拡充を図る。 【平成15年度予算額：318百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 物流分野においてCO ₂ 削減に向けた取組を行うことにより、京都議定書に定められている温室効果ガスの削減目標の達成に寄与する。 | | |
| 関連する政策目標 | 22) 地球環境の保全 | | |
| 関連する業績指標 | 90) 国内長距離雑貨貨物輸送のモーダルシフト化率 | | |
| 指標の目標値等 | 約47%（平成18年） | | |
| 施策等の必要性 | <p>我が国は、本年3月に地球温暖化対策推進大綱を決定し、具体的なCO₂排出削減目標量を対外的に初めて約束するとともに、6月に京都議定書を批准、すなわち温室効果ガス排出量削減に関する国際約束を遵守するとの我が国の意思決定を確実なものにした。これを踏まえ、行政、民間問わず、CO₂排出抑制に向けた取組を行っている。</p> <p>このような動きの中、運輸分野ではCO₂排出量の増加を続けており、物流分野においても、このような社会状況に適切に対応することは喫緊に取り組むべき課題である。</p> <p>この京都議定書において、我が国は、温室効果ガス全体の基準年排出量である12億2900万トンの6%削減、すなわち11億5000万トンへの削減を約束しており、運輸部門においては、2010年時点に見込まれる温室効果ガスの総排出量である約2億9600万トンから4600万トンを削減し、約2億5000万トンとする必要がある。このうち、物流分野においては、2002年3月に決定された地球温暖化対策推進大綱において、モーダルシフト等で約440万トンを削減することとしている。（＝目標と現実のギャップ）</p> <p>幹線物流部門のCO₂排出量削減策として、従来より様々な場面でモーダルシフトや共同輸配送の重要性が唱えられてきたところであるが、そもそもCO₂排出原単位が低い大量輸送機関の利用や輸送の集約化は、ルート・頻度等の制約が大きいことから、自由な市場メカニズムに任せている、荷主や物流事業者が経営上のデメリットを与えることになるため、その実現が極めて難しいものである。（＝原因分析）</p> <p>国では、平成14年度に「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」への支援制度を導入した。これは、荷主・物流事業者等が策定した環境負荷低減に資する実証実験実施計画の中で特にCO₂排出削減効果が高いと考えられるものについて国が実験費用の一部を負担することとしたものである。なお、申請基準は有識者からなる幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験検討会において、「中央環境審議会地球環境部会 目標達成シナリオ小委員会 中間とりまとめ（平成13年7月）」を参考とし、CO₂排出削減への有効性が十分に認められる水準として10炭素トン/百万円と設定された。</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>本実証実験については、申請基準をクリアする、すなわちCO₂排出削減効果の高い事業計画が既に数多く申請されており、この中から、荷主と物流事業者間の運送契約を前提にCO₂排出削減効果の特に高い事業計画を選定することとしている。こうした基準設定の考え方や事業推進のプロセスを通じ、基準以上の削減効果が実現されることが明らかとなっており、本制度がCO₂排出削減手段として有効な施策であることは証明されている。 (= 課題の特定)</p> <p>したがって、京都議定書に基づく2010年までの物流分野におけるCO₂排出削減目標量の達成に大きく寄与するため、今後は、本制度の規模を拡大していく必要がある。(= 施策の具体的内容)</p> |
| 社会的二一 ズ | 大気中のCO ₂ 等の温室効果ガス濃度が上昇することによって引き起こされる地球温暖化問題は、人類の生存に直接関わってくる深刻な問題であり、地球規模で人類が取り組むべき課題である。 |
| 行政の関与 | 地球環境問題に対応して物流分野におけるCO ₂ 排出量を削減していくためには、共同化や船舶・鉄道の活用は、時間的に不利な条件を抱えており、市場の失敗が見られるため、政府が関与することが必要である。 |
| 国の関与 | 地球環境問題に対応した環境負荷の小さい物流体系を構築するためには、特定地域だけの対策を行うだけでは不十分であり、国が総合的な視点から施策を推進していく必要がある。 |
| 施策等の効率性 | 「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」により、本施策の実効性が相当程度証明されている。したがって、本制度を拡充することは、物流分野における他のCO ₂ 排出削減施策と比較しても十分効率的である。 |
| 施策等の有効性 | 「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」により、本制度が十分に機能し、CO ₂ 排出削減効果が確実、かつ、大きいことは明らかである。このため、本制度の規模を拡大することは、京都議定書における約束期限である2010年までに、モーダルシフト等によるCO ₂ 排出削減目標量(約440万トン)を達成することに大きく寄与する有効な施策である。 |
| その他特記すべき事項 | 「経済活性化戦略」(平成14年6月閣議決定)の中で環境負荷低減型物流への転換を勧めることとされている。この戦略は早急な効果が求められるものであるため、喫緊に本施策を推進する必要がある。 |

事前評価票【No.38】

| | | | |
|----------|---|-----|-----------|
| 施策等名 | 低公害車普及促進対策費補助制度の拡充（ディーゼル微粒子除去装置の導入関係） | 担当課 | 自動車交通局環境課 |
| 施策等の概要 | 自動車NOx・PM法の対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者であって、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）を一定基数装着しようとする場合に、地方公共団体等と協調して、当該装置装着費用の一部を補助する。 【平成15年度予算額：65億円（国費）のうち、道路特定財源の一部を活用した、ディーゼル微粒子除去装置装着に対する補助40億円（国費）】 | | |
| 施策等の目的 | 大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題は依然として厳しい状況にあることから、バス・トラック事業者を中心にディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入に対する補助を行うことにより、地域環境の改善を図る。 | | |
| 関連する政策目標 | 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善 | | |
| 関連する業績指標 | | | |
| 指標の目標値等 | | | |
| 施策等の必要性 | <p>大都市部におけるPM排出の43%はディーゼル車から排出されているなか、大都市部における大気環境基準の達成率は、平成13年度においては、51.2%と依然低い状況にある。（出典：環境省資料より） （＝目標と現状のGAP）</p> <p>現在、全国で運行の用に供しているディーゼル貨物車（使用過程車）の約70%（うち、東京都に使用の本拠の位置を置くディーゼル貨物車は約50%）が、自動車NOx・PM法の車種規制を満たしていないことから、大都市部を走行するディーゼル車から排出されるPMについても大気環境基準を達成できない1つの要因と考えられる。 （＝原因分析）</p> <p>PMの排出量抑制のため走行の規制や車両の大型化を抑制する規制措置のみを講じることは、国民生活や経済活動へ悪影響が懸念される。このため、自動車交通の利便性を維持しつつ、環境負荷も軽減させるという環境と経済の両立を図る観点から、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入に対し、大都市部に使用の本拠の位置を置く運送事業者のディーゼル車に限らない政策的なインセンティブ付与することが適切である。 （＝課題の特定）</p> <p>このことから、従来の低公害車普及促進対策費補助制度（ディーゼル微粒子除去装置導入関係）の補助対象者を対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者に拡充する。 （＝施策の具体的内容）</p> | | |
| 社会的ニーズ | 自動車NOx・PM法をはじめ、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市部における大気環境基準の達成率は著しく低く、これらの地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。また、尼崎公害訴訟における大気汚染問題の和解や東京大気汚染公害訴訟の判決等、国としてNOx・PMに対する喫緊の対応が求められている。 | | |

| | |
|------------|--|
| 行政の関与 | ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）に係る投資負担の一部を軽減することで、より一層の普及を促進する。 |
| 国の関与 | 大気汚染問題は大都市圏のみならず、全国的な広がりを見せており、国民生活に多大な影響を及ぼすものであることから、国が主体的に取り組み、地方公共団体等と協力して実施していく必要がある。 |
| 施策等の効率性 | ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入と同時に施行されている自動車NOx・PM法や東京都の環境保護条例と相まって施策を講じることにより、より一層の普及が進む。 |
| 施策等の有効性 | 平成14年度においては、当初の予想を大幅に上回る511事業者からの申請があり、5600基のディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入に対し、補助を実施した。また、東京大気汚染公害訴訟等、国民の大気汚染問題（PM対策）に対する関心度は依然として極めて高く、15年度予算において、装置装着補助制度の予算規模の大幅増額、制度の拡充が図られたことから、一層の地域環境の改善が進むものと考えられる。 |
| その他特記すべき事項 | |

事前評価票【No.39】

| | | | |
|----------|---|-----|--------------|
| 施策等名 | 観光地における低公害バスの導入補助の実施（低公害車普及促進対策補助制度の拡充） | 担当課 | 自動車交通局総務課企画室 |
| 施策等の概要 | <p>国立公園等の観光地における低公害バスの導入を促進するため、既存の低公害車普及促進対策費補助金の補助対象に、観光地における低公害バスの導入を追加するとともに、補助対象車両に低PM認定車を追加する。</p> <p>【平成15年度予算額：25億円（国費）の内数】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>国立公園等の観光地における低公害バスの導入を促進することにより、自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間を実現する。</p> | | |
| 関連する政策目標 | <p>4) 余暇の充実 24) 良好な自然環境の保全、形成</p> | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>1999年8月の総理府の世論調査によれば、国内旅行の目的として、美しい自然・風景をあげる人が61.9%と最も高いことが示されているように、近年、観光における自然への関心は高まりを見せているところである。</p> <p>このような状況において、国立公園等の観光地については、豊かな自然、良好な景観の保全を図り、美しく快適な観光交流空間を形成することが重要な課題となっている。その一環として、尾瀬、上高地、立山などの地域をはじめとして、多数のマイカーの流入による景観の悪化を防止するとともに、自動車排出ガスによる大気汚染を防止し、美しく豊かな自然環境・観光資源の保全を図ることにより、観光地としての魅力を高めていくため、当該地域へのマイカーの乗り入れを規制し、バスへの転換を図る動きが活発化しているところである。</p> <p>このような地域においては、美しい自然環境を有する観光地としての魅力をより一層高めるため、マイカーに代わる移動手段となるバスについても、従来のディーゼルバスから低公害バスへの転換を促進することが強く求められているところであるが、現状においては進んでいない。</p> <p>(= 現状と目標のGAP)</p> <p>その原因としては、既存のディーゼルバスに比べ低公害バスは価格が高く（約2倍）低公害バスを導入する際のバス事業者の負担が大きくなることとがあげられる。また、CNGスタンドの不足、車両そのものの使い勝手の悪さなどの制約要因も存在している。(= 原因分析)</p> <p>このため、低公害バスの導入に対する支援措置について、対象地域に観光地を追加するとともに、対象車両にCNGバスに準ずる低公害性能を有する車両を追加することにより、バス事業者に対し、低公害バスを導入するインセンティブを付与する必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、既存の低公害車普及促進対策費補助金の補助対象を拡充し、新たに国立公園等の観光地においてバス事業者が低公害バス（低PM認定車を含む）を導入する際の経費の一部を補助するとことにより、低公害バスの導入を促進して当該地域の自然環境・観光資源を保全し、美しく快適な観光交流空間を実現することとする。(= 具体的施策)</p> | | |

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

事前評価票【No.40】

| | | | |
|----------|--|-----|---------------------|
| 施策等名 | 海色監視衛星データ処理システムの構築 | 担当課 | 海上保安庁 海洋情報部環境調査課 |
| 施策等の概要 | <p>海洋汚染の監視 人工衛星搭載の海色センサーを利用して、河川水流入による海洋汚染や赤潮・青潮の発生、挙動を把握し、東京湾の現状把握、汚染メカニズムの解明を行うための海色監視衛星データ処理システムを構築する。 【平成15年度予算額 1.7百万円(国費)】</p> | | |
| 施策等の目的 | 東京湾奥部の魅力のある水辺を再生する | | |
| 関連する政策目標 | 24) 美しく良好な環境の保全と創造 | | |
| 関連する業績指標 | - | | |
| 指標の目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>平成13年12月に内閣官房都市再生本部において決定された都市再生プロジェクト第3次決定「大都市圏における都市環境インフラの再生」(海の再生)を受け、東京湾再生推進会議において策定された「東京湾再生のための行動計画」において、陸域からの汚濁負荷流入の着実な削減、海域での浄化対策などを通じて、海の水質の改善を図るとともに、貧酸素水塊の発生を少なくし青潮の発生を抑制する等により、生態系を回復し、多くの生物が棲みやすい水環境となるよう環境の保全・再生・創造を図っていくこととされている。このためには、汚染状況の正確なデータの収集及び汚染メカニズムの解明を行い、それに基づく浄化対策等を実施し効果を確認していくことが不可欠であるが、現状では汚染メカニズムの解明ができていないため、効果的な施策の実施及び事後評価ができない状況にある。</p> <p>(= 目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、正確なデータの把握及び汚染メカニズムの解明のためには、同時に広範囲にわたり連続的な監視を行う観測システムが不可欠であるが、現在、赤潮・青潮の把握及び河川水の湾内での動向は、当庁の航空機や地方自治体の船舶等により目視で観測している状況であり、赤潮等の発生や挙動等を常に広範囲に監視する手段が存在しなかったためである。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>このような原因を解消するためには、同時性、広域性、連続性を兼ね備え、面としてデータを収集できる観測システムの構築が必要である。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>平成14年に海色センサーを搭載した人工衛星ADEOS-IIが打ち上げられ、広域にわたる赤潮等の発生や挙動、消滅などを同時に把握することが可能となることから、この衛星を利用して広域にわたる常時監視を行い、汚染メカニズムの解明を行うための海色監視衛星データ処理システムを構築する。</p> <p>(= 施策の具体的内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>東京湾はこれまで、我が国の中枢を担う一大貿易拠点及び産業空間として発展し、船舶交通、漁業、水浴場など様々に利用されてきたが、最近では業務機能を中心とした拠点やレジャー・レクリエーション拠点、海釣り施設などの親水空間の整備も進み、人々の海への回帰とともに、水質改善の必要性が改めて求められている。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>日本の人口の1/4を流域人口として抱える東京湾の水質改善等の取り組みは、一地方自治体のみで解決できるものではなく、国及び地方自治体等の関係機関が連携し、取り組む必要がある。</p> | | |

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

事前評価票【No.41】

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

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

事前評価票【No.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> | |

事前評価票 【No.43】

| | | | |
|----------|--|-----|-----------------|
| 施策等名 | ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施 | 担当課 | 総合政策局観光部国際観光推進課 |
| 施策等の概要 | <p>国及び関係民間企業等が参加するビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部の指揮により、重点市場（韓国、米国、中国、香港、台湾）を対象に、メディアミックスを活用した宣伝活動等による戦略的かつ効果的な訪日キャンペーンを実施する。</p> <p>【15年度予算額：2,000百万円、14年度補正予算額：251百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>グローバルな外客誘致競争の中で、諸外国並みに海外宣伝事業を本格的かつ戦略的に展開し訪日外国人旅行者を増加させる。</p> | | |
| 関連する政策目標 | 27) 国際交流の推進 | | |
| 関連する業績指標 | 112) 訪日外国人旅行者数 | | |
| 指標の目標値等 | 743万人（平成18年） | | |
| 施策等の必要性 | <p>平成12年5月に、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とする「新ウェルカムプラン21」が掲げられ、同年12月の観光政策審議会（当時）の答申において、同プランの速やかな達成を図るべきことが明示された。さらに、平成15年1月の第156回国会における小泉内閣総理大臣施政方針演説においては、観光の振興に政府を挙げて取り組み、2010年に訪日外国人旅行者数を倍増（1000万人）させることを表明したところである。平成14年に我が国を訪れた外国人旅行者は524万人であり、海外を訪れた日本人旅行者1,652万人の3分の1以下にとどまっている。また、諸外国と比較しても、平成13年で世界第35位、先進8カ国では最下位と極めて少ない状況となっている。</p> <p>平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とするためには、今後年平均9%増という極めて高い伸び率となる必要がある。（＝現状と目標のGap）</p> <p>「観光は平和のパスポート」と言われるように外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策として極めて重要であることから、国際的にも国が前面に立ち、中心的な役割を担って自国の観光魅力の宣伝を行っている。また、国際観光の果たす国民経済上の効果を踏まえ、各国は相互に競争して外国人来訪者の誘致活動を行っている。</p> <p>例えば、韓国では、韓国観光公社により金大中大統領が自ら出演し、韓国訪問を呼びかけるテレビコマーシャルを数次にわたり放映しているが、日本において韓国観光公社に相当する国際観光振興会の予算、体制の下でわが国はこのような大規模かつ戦略的な海外におけるテレビや新聞・雑誌広告を活用した日本の文化・観光魅力を宣伝するキャンペーンが行えていない。</p> <p>国際観光振興会が実際に訪日した外国人旅行者に対して行ったアンケート調査において、訪日外国人旅行者増加のために改善すべき施策は何かを聞いてみたところ、最も多かったのが海外宣伝（31.0%）であった。（＝原因分析）</p> <p>このような状況を踏まえると、わが国の文化・観光魅力の宣伝、情報提供、外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、効果的な外国マスメディアの活用等、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。（＝課題の設定）</p> <p>課題の具体化として、目標（＝平成19年に訪日外国人旅行者数800万人）</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>の実現のために、韓国、米国、中国、香港、台湾を重点市場と位置づけた上で、重点市場を中心に、戦略的かつ効果的な訪日促進キャンペーンを展開することが必要である。</p> <p>キャンペーンの実施に当たっては、関係者が広く参画するビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部を設置する。</p> <p>キャンペーンの具体的な内容については、各市場について事前に市場調査を行い、その結果を踏まえて、各市場の実情に応じて、例えば以下のような手法を適宜組み合わせる。また、キャンペーン効果の事後測定も実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テレビ・新聞等のメディアミックスを活用した広告宣伝を実施。 ・ジャーナリストの訪日取材招請を行い、日本の関係記事等の発表を確保。 ・現地において訪日促進イベント、訪日セミナーや商談会を実施。 ・現地旅行会社による訪日ツアーの造成・開発等を支援。 ・日本旅行に関する知識や経験を有する旅行エージェントを育成。 ・ウェブサイトにおいてキャンペーン関連の情報等を発信。 ・キャンペーンに対応したイベントを自治体等と連携して国内で企画・実施。 ・現地の在外公館との連携・協力を強化。(= 施策の具体的内容) |
| 社会的ニーズ | 国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、訪日外国人旅行者の増大が社会的に求められている。 |
| 行政の関与 | 外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策であり、国際観光の果たす旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった国民経済上の効果を踏まえると、行政が中心となって行うことが必要である。 |
| 国の関与 | わが国の文化・観光魅力の宣伝、情報提供、外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、効果的な外国マスメディアの活用等、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。 |
| 施策等の効率性 | 民間や自治体を含む関係者が広く参画するビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部がキャンペーン内容の企画立案や具体的実施の指揮を担当するといった官民挙げてのキャンペーンとすることにより、民間や自治体などが個別に投資することに比して、重点市場における集中的かつ大規模なキャンペーンを行うことが可能となり、直接的な訪日外国人旅行者数の増加に結びつきやすく、目標実現に向けて効率的かつ効果的な事業となる。 |
| 施策等の有効性 | <p>本事業を実施することにより、わが国の豊かな文化・観光魅力を全世界に紹介し、工業大国、経済大国のみのイメージから文化・観光大国としてのイメージに改革することが可能となり、また、各国が相互に競争して外国人来訪者の誘致活動を行っている状況に対応することが可能となり、訪日外国人旅行者の増加につながる。</p> <p>ワールドカップサッカー大会開催で世界がわが国に注目し、関心をもっている機会、また外国人旅行者を受け入れた際の経験を飛躍台に、訪日外国人旅行者増加のための政策を強化することにより、国際相互理解の増進、国際旅行収入の拡大の観点から、片方向の国際交流を改革することができる。</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002(平成 14 年 6 月 25 日閣議決定)</p> <p>観光振興に関する副大臣会議報告書(平成 14 年 7 月 4 日)</p> <p>グローバル観光戦略(平成 14 年 12 月 24 日)</p> <p>観光立国懇談会報告書(平成 15 年 4 月 24 日)</p> |

事前評価票 【No.44】

| | | | |
|----------|---|-----|-------------------------------|
| 施策等名 | 外客受入に係る重点地域整備促進事業及び人材育成事業の実施 | 担当課 | 総合政策局観光部国際観光推進課、観光地域振興課、旅行振興課 |
| 施策等の概要 | 外国人旅行者が円滑かつ快適に旅行できるよう、言語面の対応を軸とした総合的受入体制を整備するため、受入整備状況の診断及び改善方策の取りまとめ、外国人観光客の接遇能力に長ける人材育成のための研修等を実施する。 【14年度補正予算額：2118万円、15年度予算額：2000万円】 | | |
| 施策等の目的 | 外国人旅行者が快適に滞在できるよう、外国人旅行者に対する情報提供、案内表示の充実や受け入れる地域住民のホスピタリティー向上を推進する。 | | |
| 関連する政策目標 | 27) 国際交流の推進 | | |
| 関連する業績指標 | 112) 訪日外国人旅行者数 | | |
| 指標の目標値等 | 743万人(平成18年) | | |
| 施策等の必要性 | <p>平成12年5月に、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とする「新ウェルカムプラン21」が掲げられ、同年12月の観光政策審議会(当時)の答申において、同プランの速やかな達成を図るべきことが明示された。さらに、平成15年1月の第156回国会における小泉内閣総理大臣施政方針演説においては、観光の振興に政府を挙げて取り組み、2010年に訪日外国人旅行者数を倍増(1000万人)させることを表明したところである。平成14年に我が国を訪れた外国人旅行者は524万人であり、平成19年に訪日外国人旅行者数を800万人とするためには、今後年平均9%増という極めて高い伸び率となる必要がある。国際観光振興会が実際に訪日した外国人旅行者に対して行ったアンケート調査において、訪日外国人旅行者増加のために改善すべき施策は何かを聞いてみたところ、外国語表示や案内等の言語の問題との回答が多かった(17.0%)。(=現状と目標のGap)</p> <p>訪日外国人旅行者数をのばすためには、団体ツアー客のみならず個人・グループ客に対応した受入体制の整備が必要であり、そのためには外国語表示や案内などを整備し、外国人が日本国内において自由に活動することが可能な環境づくりが必要である。特に、従来は日本人の考え方に基づく受入体制の整備が進められてきたため、外国人の目からすれば必ずしも不十分な整備しか行われてこなかった。(=原因分析)</p> <p>「観光は平和のパスポート」と言われるように外国人来訪者の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策として極めて重要であることから、訪日外国人旅行者が快適に滞在できるよう、外国人旅行者に対する案内表示の充実や地域住民のホスピタリティー向上を推進することが必要である。(=課題の設定)</p> <p>課題の具体化として、目標(=平成19年に訪日外国人旅行者数800万人)の実現のために、外客受入重点地域整備促進事業及び外客受入人材育成事業を実施することが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「国際観光テーマ地区」内で、特に外客誘致・受入に熱心な地域(外客受入重点地域)を選定(選定箇所：中部、北陸地域)し、外国人による受入体制整備状況診断を基に、国際観光地としての整備指針を取りまとめた上で、地域関係者が一体となって受入体制の改善を推進している。 | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>・我が国観光地における外客接遇体制・コミュニケーション能力のレベルアップを図り、訪日旅行者のスムーズな旅行が可能となるよう、ボランティアガイド等の養成のための語学研修を実施するとともに、宿泊事業者への外客受入に関する研修を実施する。</p> |
| 社会的ニーズ | <p>国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらしことから、訪日外国人旅行者の増大が社会的に求められている。</p> |
| 行政の関与 | <p>地域の外客受入体制を整えるためには、地域が一体となった取組が必要であり、また外客受入に関するノウハウを取得している地域が少ないことから、行政が主体となって、外客受入に資するノウハウを注入するなど地域の取組をサポートする必要がある。</p> |
| 国の関与 | <p>わが国の外客誘致活動は、諸外国と比較して不十分であり、かつ、見劣りがすることから、国が中心となって、量、質の両面で飛躍的に強化することが必要である。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>国、自治体、民間が結集した外客受入体制の整備が進むことにより、民間や自治体などが個別に投資することに比して、一体的かつ大規模な受入体制整備を進めることが可能となり、直接的な訪日外国人旅行者数の増加に結びつきやすく、目標実現に向けて効率的かつ効果的な事業となる。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>本事業を実施することにより、わが国の豊かな文化・観光魅力がますます高まり、工業大国、経済大国のみのイメージから文化・観光大国としてのイメージに改革することが可能となり、訪日外国人旅行者の増加につながる。ワールドカップサッカー大会開催で世界がわが国に注目し、関心をもっている機会、また外国人旅行者を受け入れた際の経験を飛躍台に、訪日外国人旅行者増加のための政策を強化することにより、国際相互理解の増進、国際旅行収入の拡大の観点から、片方向の国際交流を改革することができる。</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002（平成 14 年 6 月 25 日閣議決定） 観光振興に関する副大臣会議報告書（平成 14 年 7 月 4 日） グローバル観光戦略（平成 14 年 12 月 24 日） 観光立国懇談会報告書（平成 15 年 4 月 24 日）</p> |

事前評価票【No.45】

| | | | |
|----------|--|-----|----------|
| 施策等名 | 公共事業関係長期計画の一本化 | 担当課 | 総合政策局政策課 |
| 施策等の概要 | 平成 14、15 年度を期限とする 9 本の国土交通関係の公共事業関係計画を一本化し、事業横断的な公共事業の改革方針、事業の実施により達成される成果目標と事業の概要（事業費は内容としない）等を内容とする社会資本整備重点計画を新たに定め、横断的な取組みや事業間連携を強化しつつ、事業の重点的、効果的かつ効率的な推進を図る。このため、社会資本整備重点計画の根拠法を定めるとともに、従来の緊急措置法に基づく事業別長期計画の体系を廃止する。 | | |
| 施策等の目的 | 社会資本整備事業について、横断的な取組みや事業間連携を強化しつつ、事業の重点的、効果的かつ効率的な推進を図ることにより、厳しい経済財政状況の下、わが国が直面する国際競争力の確保、環境問題の深刻化、少子高齢化への対応など 21 世紀型の新たな諸課題に対する的確に対応するとともに、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するといった公共事業に対する今日の時代の要請に応える。 | | |
| 関連する政策目標 | （社会資本の整備に関連するすべての政策目標の効果的・効率的な達成に寄与する） | | |
| 関連する業績指標 | | | |
| 指標の目標値等 | | | |
| 施策等の必要性 | <p>厳しい経済財政状況の下、わが国が直面する国際競争力の確保、環境問題の深刻化、少子高齢化への対応など 21 世紀型の新たな諸課題に対する的確に対応するとともに、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するといった公共事業に対する今日の時代の要請があるところ。しかし、公共事業については、必要性の低い事業が行われがち、事業を止める仕組みがない、予算が硬直的、事業の重点化、効率化がなされていない、地方公共団体や国民の声を十分に聴いていない等の指摘がなされている。（＝目標と現状の G A P）</p> <p>○ 従来の長期計画については、計画が縦割りで、事業評価、コスト縮減、住民参加の推進等の公共事業横断的な改革を規定し得なかったこと、事業量（総事業費）に偏重し分野別の配分を硬直化していたこと、事業間の連携が不十分であったこと等が指摘されている。（＝原因分析）</p> <p>○ 上記に対応するため、公共事業関係長期計画を以下の方針の下、抜本的に見直すこととし、必要な法整備を行い、新たな計画を策定する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>事業分野別の長期計画を一本化し、計画のコンセプトを個別施設の「緊急的」な整備から、事業横断的な「重点的、効果的かつ効率的」整備へと転換する。事業横断的な公共事業改革の取組みを示す。 計画策定の重点を「事業費」から「成果」へと転換する。 事業間連携を強化する。 国と地方の連携の下、国民に開かれた計画策定プロセスを実現する。</p> <p>○ 具体的には以下の措置を行う。（＝施策の具体的内容）</p> <p>（1） 長期計画の一本化</p> | | |

| | |
|---------|--|
| | <p>平成14・15年度を期限とする9本の長期計画を一本化した「社会資本整備重点計画（仮称）」を策定する。</p> <p>(2) 一本化する長期計画の法的根拠として、社会資本整備重点計画法（仮称）を新法として制定。</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象とする社会資本整備事業として、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸（事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策を含む）を定め、地方分権の徹底、地域特性・民間活力活用等への配慮等を計画の基本理念とする 計画事項として、以下を定める。 <ul style="list-style-type: none"> 計画期間（5年）における事業実施に関する重点目標とその達成のため実施すべき事業の概要 成果（アウトカム）目標に重点（総事業費は内容としない） 事業を効果的かつ効率的に実施するための措置 地域住民等の理解と協力の確保、事業間連携の確保、コスト縮減、既存ストックの有効活用、入札・契約の適正化等社会資本整備の改革の取組み方針を明示 その他事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に関し必要な事項 計画策定・実施プロセスとして以下の事項を定める。 <ul style="list-style-type: none"> 主務大臣等（国家公安委員会、農林水産大臣、国土交通大臣）が、計画案の作成に当たり、パブリック・インボルブメントや都道府県の意見を聴く措置を講ずることとし、その後、計画を閣議決定。 計画期間中は、社会経済情勢の変化に対応した計画の見直しや、計画に定められた事業の政策評価を義務付けるほか、計画の最終年度には、計画に係る制度について検討し、所要の措置を講ずる。 <p>(3) 従来の事業分野別計画の根拠法である6本の緊急措置法は原則廃止。</p> <p>上記の社会資本整備重点計画法と併せ「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」を提出し、都市公園、下水道及び港湾の緊急措置法は廃止。治山治水緊急措置法は治水事業に係る規定を廃止。交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正等その他関係法律について所要の改正。</p> |
| 社会的ニーズ | <p>厳しい経済財政状況の下、わが国が直面する国際競争力の確保、環境問題の深刻化、少子高齢化への対応など21世紀型の新たな諸課題に対して的確に対応するとともに、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するといった公共事業に対する今日の時代の要請に応えるため、社会資本整備事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進することが必要。（「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」（平成13年6月26日閣議決定）等において、公共事業関係長期計画の抜本的見直しが課題とされている。）</p> |
| 行政の関与 | <p>公共事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するための計画である。</p> |
| 国の関与 | <p>公共事業に関する全国的な計画の立案は国の役割である。</p> |
| 施策等の効率性 | <p>社会資本整備事業のコスト縮減や事業連携の推進等、事業を一層効率的に実施するための計画を定めるものである。</p> <p>また、従来の9本の事業分野別計画を一本化することにより、計画策定作業も効率化する。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>従来の縦割り計画では、盛り込むことが難しかった、コスト縮減、事業評価の徹底、住民参加の推進など事業横断的な公共事業の改革の方針を策定することが</p> |

| | |
|-------------------|---|
| | <p>でき、これにより改革を横断的に推進、例えば、大幅な公共工事コストの縮減等が可能となる。</p> <p>高知県十和吉野地区の例では、1.5車線の道路整備により、2車線整備の場合に比べ、コストを1/3に縮減。このような全国一律の企画・基準のローカル・ルール化の方針により国民、地域のニーズに沿った事業を推進。</p> <p>計画の目標を、従来の事業費から、成果に転換し、事業費については、これまでの計画が事業費偏重、予算を拘束するという批判もあり、計画の内容とせず、国民が受ける便益を社会資本整備の成果目標として重視。公共事業においても、顧客重視、成果主義のNPMの考え方を取り入れ、国民の目から見て分かりやすく、効率的で効果的な事業を推進することが可能となる。</p> <p>また、厳しい財政状況の下、必要性の高い事業に重点化することにより、弾力的でメリハリのある予算編成を推進する態勢が確立される。</p> <p>目標では、従来の縦割り計画では設定し得なかった事業間連携を念頭においた目標を設定し、これまで以上に効率的な整備を可能とする。</p> <p>〔 東京都渋谷川・古川の例では、河川事業と下水道事業のそれぞれで必要な水貯留空間を一体のものとして整備し、約3割のコスト縮減を実現 〕</p> <p>計画案の作成に際し、国民や地方公共団体の意見を聴くこととすることにより、情報公開を図り、透明な手続きで計画策定を進めることとし、公共事業に対する国民の一層の理解と協力を確保できるよう努めることとしている。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>公共事業関係長期計画の見直しを指摘している閣議決定等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の経済財政運営及び経済社会の構造改善に関する基本方針（平成13年6月26日閣議決定） ・ 構造改革と経済財政の中期展望（平成14年1月25日閣議決定） ・ 今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針2002（平成14年6月25日閣議決定） ・ 事務・事業の在り方に関する意見 - 自主・自立の地域社会をめざして - （平成14年10月30日地方分権改革推進会議） ・ 平成15年度予算編成の基本方針（平成14年11月29日閣議決定） |

事前評価票【No.46】

| | | | |
|----------|--|-----|--------|
| 施策等名 | 道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正 | 担当課 | 道路局路政課 |
| 施策等の概要 | 道路整備緊急措置法の改正 | | |
| 施策等の目的 | 生活環境の改善、経済活力の回復等の主要課題に対応した道路整備を推進するための財源を安定的に確保するため。 | | |
| 関連する政策目標 | (道路整備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>(1) 目標と現状のギャップ 道路整備緊急措置法により安定的な道路財源の確保を図ってきたところであるが、 渋滞による損失は全国で年間38億人時間。 首都圏の環状道路整備率は22%(ロンドン100%、ベルリン96%、パリ:74%) 拠点的な空港・港湾へのアクセス率:59%(米国91%、欧州84%) 電線類地中化(市街地等):1.6%(ロンドン、パリ:100%、ニューヨーク:72%) など、依然として、良好な生活空間の創出、経済活力の発揮に大きな支障。</p> <p>(2) 原因の分析 我が国の道路整備は、欧米諸国より遅れてスタートしたため、緊急かつ計画的に道路整備を進めてきたが、モータリゼーションの急激な進展や、近年では少子高齢化、地球環境問題の顕在化など新たな課題に対応する必要性が高まっているため。</p> <p>(3) 課題の特定 引き続き安定的な道路財源を確保し、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する必要な道路整備を重点的、効率的に進める。</p> <p>(4) 施策の具体的内容 平成15年度以降5箇年間は、揮発油税収入額の全額と石油ガス税収入額の2分の1に相当する金額の合計額を道路整備費の財源に充てるとともに、道路整備費の用途に、道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業に密接に関連する環境対策事業等を含める法律改正案を提出する。 また、国土交通大臣は、平成15年度以降5箇年間に進むべき道路の整備に関する事業の量の案を作成して閣議の決定を求める。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 道路整備に関する国民の要望は依然として高く、内閣府『道路に関する世論調査』(平成13年1月)では、特に身の回りの生活道路や都市圏環状道路への要望が高い割合を占めている。また社団法人日本自動車連盟のアンケート(平成14年8月)によれば、一般道路における交通渋滞や道路構造に対して6割強の自動車ユーザーが不満を抱いているなど、必要な道路整備のための財源確保は、社会・国民のニーズを反映するものである。 | | |
| 行政の関与 | 最も基幹的な社会資本の一つである道路の着実な整備には、安定した財源の確保が不可欠であり、道路整備の必要性にかんがみ、法律により積極的に道路財源の確保を図ることが必要。 | | |
| 国の関与 | 活力ある都市・地域の基盤形成を支援するためには、国家的観点からの広域的なネットワーク網形成が必要であり、その財源確保についても国が責任を負うことが | | |

| | |
|------------|--|
| | 妥当。 |
| 施策等の効率性 | <p>厳しい財政状況の下、道路整備財源を一般財源に依存することは、安定的に財源が確保できないおそれがあるため、引き続き必要な道路整備のための財源を法律上確保することにより、より重点的・効率的な整備が可能となる。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>本法律により、平成15年度以降5箇年間は、揮発油税収入額の全額と石油ガス税収入額の2分の1に相当する金額の合計額を道路整備費の財源に充てることとされる。さらに、これを踏まえた道路関係諸税の暫定税率適用期限の5年間延長により、今後5箇年間に必要となる道路整備の財源確保が可能となり、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する。</p> |
| その他特記すべき事項 | <p>社会資本整備審議会・道路分科会基本政策部会中間答申（平成14年8月）においては、道路整備の現状認識として、「一次的な改良という意味において一定の量的ストックは形成された」とするものの、渋滞・交通事故・環境など「地域に応じた解決すべき課題は依然として存在している」とされている。</p> <p>また、同中間答申において、今後の道路行政の使命として、「活力ある経済社会を実現し、美しく安全で持続可能な誇りの持てる国づくりという究極の目的を果たすため、国土を有効活用・適正管理し、安全で効率的に利用できる国土形成を実現するハード・ソフトのインフラ整備が必要」とされている。</p> |

事前評価票【No.47】

| | | | |
|----------|---|-----|--------|
| 施策等名 | 直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正 | 担当課 | 道路局路政課 |
| 施策等の概要 | 高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律の制定 | | |
| 施策等の目的 | 道路関係四公団の民営化後の新たな会社による高速自動車国道の整備の補完措置として、必要な高速自動車国道を建設するため、国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を行うことができることとする等所要の措置を規定する。 | | |
| 関連する政策目標 | (高速自動車国道の整備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>(1)目標と現状のギャップ</p> <p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された 9,342km は、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、早期整備が必要。</p> <p>一方、高速自動車国道の建設を行っている日本道路公団をはじめとする道路関係四公団の民営化の議論に伴い、現行整備計画 9,342km のうち、日本道路公団に代わる新たな組織が整備しない路線の整備のために、補完措置が必要となっている。</p> <p>(2)原因の分析</p> <p>「特殊法人等整理合理化計画」によって、日本道路公団が民営化されること、日本道路公団には平成 14 年度以降国費を投入しないこと等が定められたことにより、新たな組織による整備のみでは必要な高速道路をすべて整備することが、困難となるため、あわせて補完措置を行うものである。</p> <p>(3)課題の特定</p> <p>日本道路公団に代わる新たな組織において整備することは困難であるが、一方で整備の必要性があるものの、有料道路としての整備に馴染まない道路についての新たな整備手法の導入が必要。</p> <p>(4)施策の具体的内容</p> <p>必要な高速自動車国道を建設するため、国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を行うことができるようにする法律案を提出する。</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>高速道路の整備水準について、諸外国と比較してみると、各国の首都の環状道路整備率は、欧米で 75～100%に達しているのに対して日本は 23%となっているほか、1 から 10 分以内に到達できる拠点的な空港・港湾の割合は、欧米で 8 割以上に対して、日本では 6 割となっているなど、国際競争力の確保の観点からも高速道路の整備が必要。</p> | | |
| 行政の関与 | <p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された 9,342km は、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、国土交通省として、その早期整備に責任があると認識。</p> <p>高速自動車国道の整備にあたっては、日本道路公団にかわる新たな(民営化された)組織による整備の補完措置として、国と地方の負担による直轄方式による整備が必要。</p> | | |

| | |
|-------------------|---|
| <p>国の関与</p> | <p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された 9,342km は、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、国土交通省として、その早期整備に責任があると認識。</p> <p>高速自動車国道の整備にあたっては、日本道路公団にかわる新たな(民営化された)組織による高速道路整備の補完措置として、国と地方の負担による直轄方式による整備が必要。</p> <p>その際、整備主体を定めた基本計画、整備計画の変更を、国土開発幹線自動車建設会議の議を経て、行う予定。</p> |
| <p>施策等の効率性</p> | <p>直轄方式の導入にあたっては、予算費目として「高速自動車国道建設費」を新規に創設することで、毎年度の予算編成における透明性を確保しつつ、重点的・効率的な整備を進める。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>本法改正により、国と地方の負担による直轄方式での高速自動車国道整備が可能となり、整備の必要性はあるものの有料道路としての整備に馴染まない道路の円滑な整備が可能になる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>審議会答申等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「道路関係四公団民営化推進委員会意見書」(平成 14 年 12 月 6 日) (抄) 7 新たな組織のあり方 (2) 今後の道路建設について <ul style="list-style-type: none"> エ 新会社の採算を超える部分について、その財源は国及び地方公共団体が負担する。このため、高速自動車国道や都市高速道路の建設において、合併施行方式による建設など、国、地方公共団体等の費用負担等を前提にした新たな制度を、政府において早急に検討する。 ・「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ (平成 14 年 12 月 12 日) (抄) <p>2.平成 15 年度予算に関連する事項</p> <p>新直轄方式の導入</p> <p>新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担(国 地方 = 3 : 1)による新たな直轄事業を導入する。</p> <p>この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、1. のコスト縮減や新会社による投資可能額を踏まえ、約 3 兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費を賄えない区間など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間とする。</p> |

事前評価票【No.48】

| | | | |
|----------|---|-----|--------|
| 施策等名 | 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置の実施 | 担当課 | 道路局路政課 |
| 施策等の概要 | 本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律の制定 | | |
| 施策等の目的 | 本州四国連絡橋公団の厳しい財務状況にかんがみ、同公団の債務の負担の軽減を図るため、政府による政令で定める同公団の債務（約1.34兆円）の承継に関する特別措置について定める。 | | |
| 関連する政策目標 | （本州四国連絡道路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>（1）目標と現状のギャップ</p> <p>本四道路事業の平成13年度財務状況において、当期損失金655億円が発生し、損失金の累積である欠損金は1兆600億円に達しており、平成14年度末には有利子負債が3.5兆円になる見込みであり、一刻も早く財務状況の改善を図り、将来における国民負担の膨張を避けることが必要。</p> <p>（2）原因の分析</p> <p>景気低迷の影響による本四間輸送需要の低迷、フェリーの料金値下げなどによる競争力の低下などにより、平成13年度の交通量が、平成9年度償還計画における計画交通量の68%の達成にとどまるなど、計画と実績交通量の乖離が大きな原因。</p> <p>また、管理費が249億円で、これを上回る収入843億円があるものの、利払いが1250億円と収入を大きく超えていることが、当期損失の要因。</p> <p>（3）課題の特定</p> <p>平成57年度末までに有利子負債を償還するためには、債務切り離しを行うとともに、国及び地方からの出資金を延長することが必要。</p> <p>（4）施策の具体的内容</p> <p>本州四国連絡橋公団の長期借入金及び本州四国連絡橋債券に係る債務で政令で定めるもの（約1.34兆円）を一般会計において承継するものとする法律案を提出する。</p> <p>また、国及び地方からの出資金800億円/年を平成34年度まで10年間延長する。</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>本州四国連絡橋の整備効果としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直接効果（時間短縮便益等）：2500億円/年、40年間で8.7兆円（H12年度価格） ・間接効果（架橋によるGDPの増加効果）：全国で1.21兆円/年（H12年） 関係8府県で0.89兆円/年（同） ・四国の工場立地件数が架橋前の1.9倍（全国は1.5倍）に増加等があり、この資産を長期にわたり適切に維持管理していくことが必要。 | | |
| 行政の関与 | 本四公団の債務処理は、公共財である本四道路の建設に伴い生じた債務による将来の国民負担の膨張をくい止め、債務を確実に返済しようとするものである。 | | |
| 国の関与 | 本四公団の債務処理については、国において同公団の債務の切り離しを行うとともに、現在、国と地方が2：1の負担割合で800億円/年出資している出資金を平成34年度まで継続することとしている。 | | |

| | |
|-------------------|--|
| <p>施策等の効率性</p> | <p>当該措置により、本四公団の有利子債務約1.34兆円を切り離すとともに、国及び地方からの出資金800億円/年を平成34年度まで10年間延長することにより、平成57年度末までに有利子負債を償還することが可能となり、将来における国民負担の膨張を避けることができる。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>当該措置により、本四公団の有利子債務約1.34兆円を切り離すとともに、国及び地方からの出資金800億円/年を平成34年度まで10年間延長することにより、平成57年度末までに有利子負債を償還することが可能。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>審議会答申等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「道路関係四公団民営化推進委員会意見書」(平成14年12月6日)(抄) <ul style="list-style-type: none"> 4 新たな組織のあり方 (2) 本州四国連絡橋公団に係る債務の処理等 <ul style="list-style-type: none"> ア 料金収入、国の出資、地方自治体の出資(現行よりも15年延長)及び他の道路関係公団の道路料金の活用、並びに所要の債務切り離しにより、本州四国連絡道路の通行料金の大幅な引き下げ(2分の1程度)と債務の適切な処理を同時に進める。 イ 債務の切り離しの財源は、国の道路特定財源とする。債務の切り離しについては、次の五カ年計画の期間内において早期に処理することとし、その額については2003年度予算編成過程において、政府において適切に決定する。 ・「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ(平成14年12月12日)(抄) <ul style="list-style-type: none"> 2. 平成15年度予算に関連する事項 <ul style="list-style-type: none"> 本州四国連絡橋公団の債務処理等 有利子債務の一部(約1.3兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成34年度まで10年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせず本四架橋として自立的経営を可能なものとする。 |

事前評価票【No.49】

| | | | |
|--------------|--|-----|---------------------------|
| 施策等名 | 大陸棚の限界画定に向けた海域精査 及び関係省庁の連携体制の構築 | 担当課 | 海上保安庁海洋情報部 海洋調査課大陸棚調査室 |
| 施策等の概要 | <p>国連海洋法条約及び国連の科学的・技術的ガイドラインに基づき、大陸棚の限界を画定するための調査を政府一体として実施。 大陸棚の境界の係争に備えた調査の実施。 【平成15年度予算額 224百万円(国費)】</p> | | |
| 施策等の目的 | 我が国の大陸棚を画定することにより、当該海域における我が国の排他的な海底資源に関する探査・開発権を確保する。 | | |
| 関連する 政策目標 | (海底資源に関する主権的権利の確保) | | |
| 関連する 業績指標 | - | | |
| 指標の 目標値等 | - | | |
| 施策等の必要性 | <p>国連海洋法条約に基づき200海里を超えて大陸棚を設定するためには、遅くとも平成18年までに証拠資料を「国連大陸棚の限界に関する委員会」に提出することとされていた。</p> <p>しかしながら、平成11年に国連が策定した科学的・技術的ガイドラインでは極めて専門的かつ詳細な調査を求めていることから、平成13年5月の国連海洋法条約締約国会合において、提出期限が平成21年に延長された。我が国においては、拡張の可能性のある海域がこれまでの調査により65万平方キロにわたることが判明しており、この広大な海域を対象として調査を実施する必要があるが、ガイドラインを充足する専門的で詳細な調査を平成21年の期限内に完了させることが極めて困難となった。平成21年までの提出期限に間に合わなかった場合は、我が国大陸棚の限界の拡張により確保することができる海底及び海底下の生物・鉱物・エネルギー資源を喪失することとなる。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、平成11年に策定された国連の「科学的・技術的ガイドライン」が、非常に精密なデータを要求していること、また、資料の提出期限が平成21年まで延長されたことにより、各国がより詳細な調査を実施できることとなり、承認されるためにはより詳細な調査の実施が必要となったことが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>これを解決するためには、ガイドラインが要求する調査を実施するために必要な地震計・ボーリング装置等の資機材及び現在測量船2隻で実施している調査体制等を早急に充実・強化することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、調査能力を有する関係省庁との連携及び必要な人員・資機材等を早急に整備することにより、調査体制の充実・強化を図り、平成21年までに科学的な精度の高い証拠資料を国連に提出することとする。 (=具体的な施策内容)</p> | | |
| 社会的ニーズ | 国連海洋法条約の規定に基づき、我が国の大陸棚を200海里を超えて設定することにより、我が国が排他的な探査・開発権を有する海域を拡大し、また調査成果を海底下の資源・エネルギー開発の基礎資料として海洋開発等に寄与させ | | |

| | |
|------------|--|
| | ることにより、我が国の長期的な資源・エネルギー安全保障を確保することが求められている。 |
| 行政の関与 | 我が国の管轄海域の確保は国益そのものであり、当該管轄海域を確保するための基礎資料の整備及び提供は行政が自ら責任をもって実施する必要がある。 |
| 国の関与 | 管轄権の確保という国益を左右する国際交渉にかかるものであり、国の専管事項である。 |
| 施策等の効率性 | 当庁が保有しない海底ボーリング装置及び同装置の運用が可能な調査船を保有する金属鉱業事業団や、精度の高い音波探査能力を有する海洋科学技術センター等と連携することにより既存のストックを活用することができるが、当庁が独自にそれら資機材を整備する場合には、当庁測量船の船体の大改造や新たな資機材整備が必要になるため、新たな予算措置が必要となる。 また測量船の改造のため調査業務の中断が生じ、提出期限が迫っている大陸棚調査の実施に重大な影響を及ぼす。 |
| 施策等の有効性 | 大陸棚調査を政府一体として実施することにより、「科学的・技術的ガイドライン」に従って200海里を超えて大陸棚を設定するための精密調査を期限内に100%実施することが可能となり、我が国が排他的な海底資源に関する探査・開発権を有する海域が拡大する。また、調査で得られるデータが、海底下の資源・エネルギー開発の基礎資料として活用できる なお、平成21年の提出期限に間に合わなかった場合は、我が国は大陸棚を拡張する権利を今後に互り一切失うものである。 |
| その他特記すべき事項 | |