

平成18年度予算概算要求等に係る政策アセスメント結果（事前評価書）

平成17年8月26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、平成18年度予算概算要求等にあたって、43件の施策について政策アセスメント（事前評価）を行った。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、有効性、効率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を図るものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策等（予算、規制、税制、財政投融资、法令等）や、既存の施策等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、当該施策が省全体の政策目標（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等について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。

（第三者の知見活用）

評価の運営状況等について、中立的観点からの第三者の意見等を聴取するため、国土交通省政策評価会（座長：金本良嗣東京大学教授）を必要に応じて開催することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/hyouka>）に掲載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18年度予算概算要求にあたって、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心とする43の施策について評価を実施した。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。

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。

以上

政策アセスメント 施策一覧（平成18年度予算概算要求等関係）

No	施策等名	ページ
政策目標 1 . 居住水準の向上		
1	あんしん入居支援事業（仮称）	1
政策目標 2 . バリアフリー社会の実現		
2	乗継利便向上のための広域的な共通ICカードの普及促進	3
3	福祉タクシー普及促進モデル事業の創設	5
政策目標 3 . 子育てしやすい社会の実現		
4	民間賃貸住宅を活用した子育て支援	7
政策目標 4 . 住環境、都市生活の質の向上		
5	中心市街地再生のための新たな取り組み	9
6	地域による低・未利用地管理促進事業	12
政策目標 7 . 水害等による被害の軽減		
7	下水道総合浸水対策緊急事業の創設	14
8	土地利用状況を考慮した効率的・効果的な治水方策の構築	16
9	利水容量の治水容量への緊急活用	17
10	総合的・緊急的な内水浸水被害対策の推進	18
11	河川管理施設の運用最適化	20
12	ソフト対策と連携した砂防施設整備	22
政策目標 8 . 地震・火災による被害の軽減		
13	海岸緊急防災対策事業の創設	24
14	インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化	25
15	地下鉄等災害情報基盤整備事業	27
16	鉄道駅耐震補強事業	28
17	住宅・建築物の耐震改修の促進	29
18	防災公園関連制度の拡充	31
19	密集市街地における地震危険度マップの整備促進	33
20	耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備	35
21	総合的な宅地防災対策の推進	37
22	下水道地震対策緊急整備事業の創設	39
23	津波危機管理対策緊急事業の拡充	41
24	災害時における公共交通情報システムの整備	43
25	沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築	45
政策目標 9 . 交通安全の確保		
26	地方鉄道における安全対策の推進	47
27	航空における安全・セキュリティ対策の強化	49
28	トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進（安全運行パートナーシップの実現）	53
29	利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現（内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化）	55
30	運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備	57

政策目標12．地球環境の保全		
31	地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化	59
政策目標18．国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化		
32	対東アジアとのSCMコリドー構築	61
33	スーパー中樞港湾プロジェクトの推進	63
34	港湾ロジスティクス・ハブの形成	65
政策目標19．物流の効率化		
35	内航効率化等新技術の実用化促進支援	66
36	3PL事業促進のための環境整備	68
政策目標20．都市交通の快適性、利便性の向上		
37	連続立体交差事業の拡充（生活道路中心のミニ連立）	70
政策目標21．地域交通確保		
38	公共交通の利用円滑化に関する取組の促進	72
39	超高速化事業費補助制度（仮称）の創設	75
政策目標22．地域間交流、観光交流等内外交流の推進		
40	通訳ガイドに対するスキルアッププログラムの策定	77
41	この道ニッポン・プロジェクト(仮称)の推進	80
政策目標23．新たな市場の育成		
42	住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備	82
政策目標27．IT革命の推進		
43	宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築	84

事前評価票

施策等名		担当課 (担当課長名)	・・・局・・・課 (・・・課長・・・)
施策等の概要	導入する施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 法令関係の場合は、法令名、予算関係の場合は予算額、税制関係の場合は減収見込額を明記。		
施策等の目的	導入する施策等の目的を簡潔、明確に記述する。		
関連する政策目標	どの政策目標（アウトカム目標）に関連するか <社会資本整備重点計画に関連する目標があれば記載>		
関連する業績指標	どの業績指標に関連するか <社会資本整備重点計画に関連する指標があれば記載>		
指標の目標値等	上記指標に係る目標値 <社会資本整備重点計画に関連する目標値があれば記載>		
施策等の必要性	目標と現状のギャップについて分析 その原因について分析 現状を改善するための課題を特定 導入する施策の具体的内容について説明		
社会的ニーズ	導入する施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明		
行政の関与	行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について説明する。 規制の新設、改変（緩和を含む。）を伴うものについては、費用分析、便益分析に加え、他の代替手段と比較すること等により、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。		
施策等の有効性	目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにする。（可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。）		
その他特記すべき事項	審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの 政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 規制を見直す条件（現行の規制を正当化する理由が成り立たなくなり、見直しが必要となる場合。例：安全性が担保されれば見直す）、レビューを行う時期（具体的な見直しの時期を明記。例： 年後に見直す）等を記載 等		

（注）規制改革・民間開放推進3か年計画（本年3月19日閣議決定）において、「R I A（規制影響分析）導入の推進【16年度以降逐次実施】」が明記されたことを踏まえ、当面、評価票に上記の記載事項を追加することにより規制影響分析を試行的に実施する。

事前評価票【NO. 1】

施策等名	あんしん入居支援事業（仮称）	担当課 （担当課長名）	住宅局住宅総合整備課 マンション管理対策室 （室長 油谷充寿）
施策等の概要	<p>入居者限定がない等の一定の要件に合った民間賃貸住宅（あんしん賃貸住宅）に関する登録制度を整備し、高齢者、障害者、外国人等の住宅弱者に適切な物件情報を提供するとともに、福祉部局やNPO等と連携して、安心できる居住環境を整備する仕組みを構築する。</p> <p>【予算要求額：200百万円】</p>		
施策等の目的	<p>住宅弱者のそれぞれのニーズに合ったより良質な民間賃貸住宅への入居の円滑化を図ることにより、公営住宅をはじめとする公的賃貸住宅と相俟って、重層かつ柔軟な住宅セーフティネットの構築を図る。</p> <p>住宅弱者が安心して居住できる住宅の確保、及び賃貸人のトラブルへの不安解消を図るため、住宅弱者及び賃貸人に対する支援活動を行うNPOと協働し、住宅セーフティネット機能の強化を図る。</p> <p>当面、10箇所程度の地方公共団体において実施。</p>		
関連する政策目標	1) 居住水準の向上 2) バリアフリー社会の実現 3) 子育てしやすい社会の実現		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>高齢者、障害者、外国人等の住宅弱者が、民間賃貸住宅に入居するにあたっては、賃貸人による入居者の制限があること、連帯保証人を確保できない住宅弱者の入居が困難であること、また、賃貸人が住宅弱者を受入れる際に、家賃の支払いや住宅の使用方法等に対する不安を抱えていること等の問題がある。</p> <p>（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>その原因としては、住宅弱者のそれぞれのニーズに合った民間賃貸住宅に関する情報が提供される体制が不十分であること、また、賃貸人及び入居者双方の不安が解消されるような仕組みが整っていないことが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、住宅弱者に対して民間賃貸住宅に関する情報が提供される体制を整備し、また、賃貸人及び入居者双方の居住にあたっての不安が解消されるような仕組みを整える必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>以上のことから、入居者の限定を行わないこと、連帯保証人を確保できない者に対し民間の家賃債務保証会社による保証により入居を認めること等の要件に合った民間賃貸住宅（あんしん賃貸住宅（仮称））に関する登録制度を整備し、高齢者、障害者、外国人等の住宅弱者に対し、それぞれのニーズに合った適切な物件情報を提供するとともに、福祉部局やNPO等と連携して、賃貸人及び入居者双方の不安が解消され、安心できる居住環境を整備する仕組みを構築する。</p> <p>（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>市場では十分な情報提供がなされていないことから民間賃貸住宅に入居することが困難な住宅弱者に対して、円滑に入居できる民間賃貸住宅に関する情報提供についての施策を実施し、また、住宅弱者を受け入れる賃貸人のトラブル等への不安解消を図ることは、住宅セーフティネット機能の強化につながるものである。</p>		

行政の関与	市場では十分な情報提供がなされていないことから、行政の関与が必要である。
国の関与	住宅弱者の態様が多様化しており、これらの者の居住の安定を目的とした住宅のセーフティネット機能の強化を図ることが重要課題となっている一方、地方公共団体による取組みが進んでいない地域も多い状況にあり、また、国においては先例となる事業モデルの知見を有することから、国が責任関与することが有効である。
施策等の効率性	すでに入居支援事業を実施している地方公共団体の事例をベースに事業化し、かつ、物件情報のデータベース化を統一して行うこと等により、地方公共団体 が が個々に取組みを行う場合よりも効率的な事業実施が可能となる。 なお、ベースとなる仕組みが構築された後は、地方公共団体が主体となり、必要に応じて地域住宅交付金を活用することにより事業の自立的な運営が期待できる。
施策等の有効性	市場では十分な情報提供がなされていないことから、民間賃貸住宅に入居することが困難な住宅弱者に対して、適切な物件情報等を提供するとともに、福祉部局やNPO等と連携して、賃貸人及び入居者双方の不安の解消を図り、安心できる居住環境を整備するものであり、民間賃貸住宅のセーフティネット機能の強化を図るうえで有効である。
その他特記すべき事項	「社会資本整備審議会住宅宅地分科会基本制度部会公的賃貸住宅のあり方に関する小委員会」における「公的賃貸住宅のあり方に関する基本的方向（案）」において、以下の事項が記載されている。 ・社会的弱者の居住支援 民間賃貸住宅における社会的弱者に対する入居制限をなくし、住宅セーフティネットとして有効に活用していくためには、民間賃貸住宅への入居に係る賃借人・賃貸人双方の不安解消を図ることが必要である。このため、入居制限を行わないなど一定の要件を満たす賃貸住宅の情報を賃借人に対して広く提供するとともに、福祉政策、NPO等と連携し、入居後の賃借人・賃貸人双方に対する居住支援等を行う体制の整備に取り組むことが必要である。

事前評価票【NO. 2】

施策等名	乗継利便向上のための広域的な共通ICカードの普及促進	担当課 (担当課長名)	自動車交通局総務課企画室 (室長 一見 勝之)
施策等の概要	バスと鉄道相互の共通ICカードのうち、広域的なものであって、乗継利便の向上を図る取組みを行う場合に支援する。 【予算要求額：300,000千円】		
施策等の目的	バスと鉄道相互の共通ICカードを広域的に導入することにより、乗継利便性の向上を図り、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスを提供し、ユニバーサルデザインの実現を図る。		
関連する政策目標	2) バリアフリー社会の実現 20) 都市交通の快適性、利便性の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>乗合バスの乗降の際の運賃支払いは、パスケースからの磁気カードの出し入れや運賃の理解が必要であり、特に移動が困難な高齢者や外国人観光客にとって負担となっている。カードリーダーにかざすだけで運賃の精算が可能であるICカードの導入は、すべての利用者にとってそれらの負担を緩和することに資するため、平成22年度までにはほぼ全国のバス事業者において導入を目指している。しかしながら、現状は依然として乗合バス事業者においてICカードの導入が進まず、シームレスな公共交通サービスを提供できず、ユニバーサルデザインが実現できていない状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>ICカード車載器の導入等には巨額の投資を要することや、競合関係にある事業者相互で利用できる共通ICカード導入は難しい。さらに、改札業務の合理化などのメリットがある鉄道事業と比べ、バス事業においては、投資余力が乏しいうえ、人件費の削減等直接的な事業の効率化に必ずしも結びつかないことから、積極的に取り組みづらいものとなっている。(=原因分析)</p> <p>共通ICカードの普及促進を図るためには、車載器導入等バス事業者の負担を軽減するとともに、各事業者のICカード共通化を誘導する環境を整備する必要がある。(=課題の設定)</p> <p>具体的には、複数の都道府県にまたがるなど広域的であって、バス・鉄道相互の共通ICカードの導入であり、かつ、乗継割引制度の導入等の乗継利便向上を図る取組みを行う場合に、車載器の費用の一部を補助することにより、重点的かつ効率的に支援し、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスを提供し、ユニバーサルデザインの実現を図るよう措置する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	ユニバーサルな社会の実現を通じた国民生活の質の向上の実現のため、すべての人が自由かつ安全に移動できるシームレスな環境づくりが求められている。		
行政の関与	広域かつ面的な移動の円滑化の実現のためには、バスと鉄道相互の共通ICカードの普及促進はきわめて重要であるが、改札業務の合理化などのメリットがある鉄道事業と比べ、バス事業においては、投資余力が乏しいうえ、人件費の削減等直接的な事業の効率化に必ずしも結びつかないことから、積極的に取り組みづらいものとなっているため、ICカードの普及促進による移動円滑化を実現するには行政の支援が不可欠である。		
国の関与	シームレスな公共交通サービスを提供によるユニバーサルデザインの実現は全国的な課題であり、また、複数の都道府県にまたがる広域的なICカードシステ		

	<p>ムの整備促進であることから、地方公共団体やバス事業者のみならず国としても、これらの主体と協力し、責任を持って取り組んでいく必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>現行制度（公共交通移動円滑化事業）における共通ＩＣカードに係る補助を見直し、広域的な共通ＩＣカードに限定し、また乗継運賃割引制度等の乗継利便向上を図る取組みを行う場合に限定することで、補助対象が重点化され、よりシームレスな公共交通サービスの提供が可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>バス・鉄道相互の共通ＩＣカードの普及促進により、１枚のカードで各種交通機関が利用可能（シームレスな公共交通サービスの提供）となるだけでなく、ＩＣカードをパスケースに入れたまま乗降が可能になるため、特に移動が困難な高齢者や外国人観光客にとってバスの利用を容易にする（ユニバーサルデザインの実現）などの実現に資する。それだけでなく、今まで実現不可能だった利用実績に応じた多様な割引や乗継割引が可能となることなどにも資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「ユニバーサルデザイン政策大綱」において、ＩＣカードシステムを全国に普及させ、利用者の利便の向上、サービスの多様化、情報提供の高度化を図るとしている。</p> <p>「国土交通省重点施策」において、異なる事業者間の乗り継ぎ円滑化のため、鉄道・バス等共通ＩＣカード普及に係る補助制度を拡充することとしている。</p>

事前評価票【NO. 3】

施策等名	福祉タクシー普及促進モデル事業の創設	担当課 (担当課長名)	自動車交通局旅客課 (旅客課長 田端 浩)
施策等の概要	<p>本格的な高齢社会の到来を迎え、要介護者等移動制約者が急速に増加している今日、これらの人々の移動手段を確保するため、関係者の協力の下に実施される福祉タクシーの集中的な導入、共同配車センターの設立等の先進的な取り組みに対して、重点的な支援を行う。</p> <p>【予算要求額：150百万円】</p>		
施策等の目的	福祉タクシーの導入等タクシーのバリアフリー化を推進し、要介護者等移動制約者のドア・ツー・ドアの移動を容易にすることで、移動制約者の自立を支援し、より豊かな共生社会を実現する。		
関連する政策目標	2) バリアフリー社会の実現		
関連する業績指標	4) 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数		
指標の目標値等	4) 福祉タクシーの導入数：10,000台(平成17年度)		
施策等の必要性	<p>寝たきりの人や車椅子利用者のような特に重度の障害を有する者は、単独では鉄道・バス等の公共交通機関を利用することが困難であるため、移動の際には車椅子や寝台車(ストレッチャー)に乗ったままドア・ツー・ドアの個別輸送が可能な福祉タクシー等に頼らざるを得ない状況となっている。しかしながら、本格的な高齢社会の到来を迎え要介護者等移動制約者が増加し、今後も増加が見込まれるなか、福祉車両の絶対数が不足していることから、増加する需要に対して充分応えきれない状況にある。</p> <p>(=目標と現状のGAP)</p> <p>福祉タクシーによる輸送は、もっぱら通院等の短距離の輸送が中心であるが、乗降時の介助等に相当の時間を要する等、一般のタクシーに比べ効率の悪い輸送となっているのに加え、車椅子・寝台(ストレッチャー)のまま乗降できるリフトやスロープなどを備えた高額な専用車両を使用しているため、収益効率の悪いものとならざるを得ない。また、利用者側にとっても、事業者のサービスに関する情報が入手しづらいなど、福祉タクシーを利用しにくい状況となっている。(=原因分析)</p> <p>福祉タクシーの普及促進を図るためには、高額な専用車両の購入に係る事業者のコスト負担を軽減するとともに、移動制約者の側にとっても福祉タクシーを利用しやすい環境を整備する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、移動制約者に対して先進的な取り組みを行っている地域において、新たに地方公共団体、タクシー事業者、NPO、運輸局等によって構成される福祉タクシー普及促進モデル地域協議会を設立し、同協議会の策定する導入計画に基づく福祉車両の購入及びタクシー事業者とNPOによる共同配車センターの設立について、福祉タクシー普及促進モデル事業として費用の一部を補助するなど、重点的な支援を行うことにより、移動制約者の需要に対して適確な対応を図る。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>急速な高齢化により、要介護者等移動制約者が急速に増加しているなかで、こうした人々の自発的な社会活動への参加、共生社会の実現が求められており、そのために必要不可欠な移動制約者の移動手段として、利用者の多様なニーズにもっとも柔軟に対応可能であり、安全で安心して利用できる交通機関である福祉タクシーの導入が強く求められている。</p>		

行政の関与	福祉タクシーは、乗降時の介助等に相当の時間を要する上、通院等短距離の非効率な輸送であり、また、購入する福祉車両も高額であることから、事業者にとっては積極的には取り組みづらいものになっており、行政の関与が不可欠である。
国の関与	本格的な高齢社会を迎え要介護者等移動制約者が急速に増加しているなかで、このような人々の移動手段を確保することは全国的な課題であって、地方公共団体やタクシー事業者のみならず、国としてもこれらの主体と協力し、責任をもって取り組んでいく必要がある。
施策等の効率性	急速な高齢化の進展により介護・福祉施策の重要性が増しているなかで、移動制約者の輸送についても一層社会的ニーズが高まってきているが、利用者とサービスの提供者との間に需要と供給のミスマッチが生じている状況にある。福祉タクシーの導入及び共同配車センターの設立等に対する支援は、このミスマッチの解消に資するものであり、タクシーのバリアフリー化を効率的に推進することを可能とするものである。
施策等の有効性	福祉タクシーの普及促進は、要介護者等移動制約者の個々のニーズに応じたドア・ツー・ドアの移動を可能とするものであり、移動制約者の自立及び共生社会の実現に資するものである。
その他特記すべき事項	<p>「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」及び「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」に対する国会附帯決議において、障害者等の個別輸送サービスに関して、タクシーの活用やSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の導入、充実に努めること及びそのための支援措置を講ずることとしている。</p> <p>「ユニバーサルデザイン政策大綱」において、福祉タクシー等、地域の実情に即した新たな形態の運送サービスの提供を促進することとしている。</p> <p>平成17年度の「国土交通省重点施策」において、福祉タクシーの普及促進のための補助制度創設等バス・タクシーのバリアフリー化を推進することとしている。</p>

事前評価票【NO. 4】

施策等名	民間賃貸住宅を活用した子育て支援	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅総合整備課 (住宅総合整備課長 上田健)
施策等の概要	<p>子育て世帯が子育てに適した民間賃貸住宅を確保することを促進するためには、子育て世帯の相対的に重い家賃負担の軽減を図ることが重要かつ効果的である。このため、特定優良賃貸住宅制度等において、子育て世帯に重点をおいた家賃対策補助が実施できるよう制度の見直しを行う。</p> <p>【予算要求額：住まいのあんしん確保 373,419 百万円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>特定優良賃貸住宅制度等において、子育て世帯に重点をおいた家賃対策補助を可能とすることにより、子育て世帯が子育てに適した住宅を確保することを支援し、子育てしやすい社会を実現することを目的とする。</p>		
関連する政策目標	3) 子育てしやすい社会の実現		
関連する業績指標	6) 3人以上世帯の誘導居住水準達成率		
指標の目標値等	6) 43% (平成17年)		
施策等の必要性	<p>子育てしやすい社会を実現するためには、子育て世帯が子育てに適した住宅を確保することを可能とすることが重要であり、特定優良賃貸住宅制度等による建設費等助成及び家賃対策補助により、これを支援してきたところであるが、子育て世帯がニーズに応じた住宅を十分に確保しているといえないのが現状である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>その原因としては、大都市地域等においては、依然としてファミリー向けの優良な賃貸住宅ストックが不足していることが挙げられる。また、特定優良賃貸住宅制度等の施策対象が中堅所得者等と広範で、子育て世帯のみを支援するものではないこと、地域の状況にかかわらず一定の支援を行う硬直的な制度となっていることが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>このため、引き続き、建設費等助成により、特定優良賃貸住宅等の供給を促進することが必要である。また、家賃対策補助については、子育て世帯の家賃負担の軽減を重点的に行う制度とするとともに、地域の状況に応じて地方公共団体が弾力的な支援を行うことを可能とする必要がある。(=課題を特定)</p> <p>具体的には、特定優良賃貸住宅制度等の家賃対策補助について、以下の見直しを行う。</p> <p>補助対象を中堅所得者等から子育て世帯に絞り込む。 一定の範囲において、地方公共団体が自由に家賃の引下げ額を設定できることとし、地方の裁量性を拡大することとする。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>合計特殊出生率が1.29(2004年)と戦後最低水準にとどまるなど少子化傾向が継続しており、早急な対策が望まれている。</p>		
行政の関与	<p>次代の社会を担う子どもを安心して生み、育てることができる適当な費用負担での良質な住宅の供給等については、国民の自助努力に委ねるのではなく、行政の関与・支援が不可欠である。</p>		
国の関与	<p>少子化の進展は、平均寿命の伸長による高齢者の増加とあいまって、人口構造にひずみを生じさせ、国民生活に深刻かつ多大な影響をもたらすこととなることから、少子化対策の一環である民間賃貸住宅を活用した子育て支援については、</p>		

	地方公共団体だけでなく、国の関与が不可欠である。
施策等の効率性	特定優良賃貸住宅制度等の家賃対策補助の補助対象を子育て世帯に絞り込むとともに、地域の状況に精通した地方公共団体が弾力的に運用することを可能とすることにより、的確な支援が可能となる。
施策等の有効性	制度の見直しにより、子育て世帯を対象とした家賃対策補助が可能となれば、より一層子育て世帯のニーズに応じた住宅の確保の推進が図られるため、有効である。
その他特記すべき事項	<p>少子化社会対策大綱（H16.6）（別紙）重点課題に取り組むための28の行動に良質な住宅・居住環境の確保に関する記載あり。</p> <p>社会資本整備審議会住宅宅地分科会基本制度部会の「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みはいかにあるべきか」報告案において、アフォーダブルで、ゆとりある住宅や職住近接した住宅をはじめとした子育てに適した居住環境整備が求められているとされたところ。</p>

事前評価票【NO. 5】

<p>施策等名</p>	<p>中心市街地再生のための新たな取り組み</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>都市・地域整備局まちづくり推進課(まちづくり推進課長 大藤 朗) 都市計画課(都市計画課長 山崎 篤男) 市街地整備課(市街地整備課長 竹内 直文) 住宅局市街地建築課(市街地建築課長 井上俊之) 市街地住宅整備室(市街地住宅整備室長 橋本公博)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>中心市街地の再生を、関係省庁の施策と連携しつつ、人口減少時代を迎えコンパクトなまちづくりを目指すという新たな基本理念のもと、中心市街地振興、都市機能立地適正化の両面から推進することとし、そのための新たな制度的枠組みを構築する。</p> <p>都市計画法・建築基準法の改正、中心市街地活性化法の改正 まちづくり交付金の支援措置の拡充【予算額：260,000百万円の内数】 暮らし・にぎわい再生事業(仮称)の創設【予算額：10,000百万円】 暮らし・にぎわい再生ファンド事業(仮称)の創設【予算額：6,000百万円】 税制上の特例措置【減収見込額：試算中】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>高齢者を含めたすべての住民にとって暮らしやすい、各種都市機能、生活機能へのアクセシビリティの高いコンパクトなまちづくりを目指す。 そのため、都市圏全体として、高齢者も含めた多くの人々にとって暮らしやすいという視点で、各種都市機能の立地の適正性に関し、広域的な観点から「よく判断」された都市構造の実現(都市機能の適正立地)を図る。 また、生活者の視点で、街なかでの居住機能の確保と居住者を支える各種機能の充実により暮らしやすいまちづくりの実現(中心市街地の振興)を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>4) 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>16) 中心市街地人口比率の減少率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>16) 前年度比 0.5%減(平成 21 年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>平成 10 年、商業集積と市街地整備の一体的推進により中心市街地の再活性化を図るため、いわゆる「まちづくり三法」(中心市街地活性化法、改正都市計画法、大店立地法)が制定された。全国 676 の地区で中心市街地活性化基本計画が策定され、まちづくり三法に基づく各種の取組がなされてきたにもかかわらず、中心市街地の衰退は一層深刻化している。人口、商業、事業所関係のいずれの指標でも、大半の都市で、市全体における中心市街地のシェアは低下傾向にあり、中心市街地の再生は喫緊の政策課題となっている。(= 目標と現状の G A P)</p> <p>中心市街地の衰退に歯止めがかからない原因は、中心市街地の中の問題(魅力に乏しい小売商業と地権者の消極的姿勢、そういう問題を抱えながら商業振興施策の実施に偏りがちで活性化に向けた積極的な取組姿勢に乏しい市町村等)もあるが、より根本的には、都市構造全体の問題がある。すなわち、昭和 40 年代以降の人口急増時代を通じて、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 街なか居住人口の減少 2) 病院、社会福祉施設、市役所等、公共公益施設の郊外移転・立地 3) 大型商業施設の郊外立地 		

	<p>など、居住機能、各種都市機能が郊外に拡散、中心市街地が空洞化する。都市計画制度は、人口増加社会を前提にしているため、こうした市街地の外延的拡大を抑制するベクトルが内包されておらず、広域的に都市構造全体に係る判断を行う仕組みも乏しい(市町村分権の進展)ことから、それぞれの機能に係る事業主体が立地のイニシアチブを握っている。この結果、人口減少時代を迎える近年においても、モータリゼーションの進展と併せて、多くの地方都市では、都市機能が無秩序な形で散在する拡散型都市構造となっている。(=原因分析)</p> <p>これまでは、人口増加を前提に、一定の水準を確保しつつ開発と市街地の拡大を容認してきたが、人口減少時代を迎える今後は、都市の内部に多様で優良な都市機能を集約・誘導することが重要な課題となる。具体的には、都市圏の中で、広域的な都市機能が多くの人にとって暮らしやすい形(高齢者等にとって「歩いて暮らせるまちづくり」)、公共交通ネットワークを十分活かした形で立地する「集約型都市構造」(コンパクトなまちづくり)を目指し、都市圏内の都市の中心市街地への機能誘導が、それぞれの役割や集積のポテンシャルに応じて適切になされることを確保する。その際、望ましい都市構造実現に向けた「まちづくりのイニシアチブ」を地域が取り戻し、都道府県、関係市町村、住民も含め、望ましいまちづくりに関し議論するテーブルにつくという仕組みを用意することが重要である。(=課題の特定)</p> <p>このため、都市の外では、無秩序散在型都市構造へ向かう流れにブレーキをかける一方で、都市の中では、街なか居住等都市機能の誘導・集約化により、中心市街地自体の振興を図る、つまりアクセルをかけることを同時に行っていくことが必要で、具体的には以下の施策を実施する。その際、「選択と集中」の観点から、明確な政策目標を持ち、効果的な施策の実施に積極的に取り組む市町村等、振興を図る地域の「選択」と効果的な施策の「集中」を徹底することとする。(=施策の具体的内容)</p> <p>1) 中心市街地の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 街なか居住の促進。 ・ 医療・福祉・文化等の公共公益施設の立地誘導。 ・ 賑わいを確保する効果が大きい地区について、地権者等を巻き込み、空地、空き店舗の有効活用、賑わい機能立地を促進する方策等の導入。 ・ 公共交通機関の利便性向上。 ・ まちづくり事業を行う多様な民間組織に対する支援。 <p>2) 都市機能の適正立地</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模集客施設の立地に際して、都市計画の手續を求め、広域的な観点から適正立地を確保する。 ・ 公共公益施設、大規模開発に関する開発許可制度の見直し。 ・ 農地転用に伴い都市計画規制がないまま市街化が進行する現行制度上の問題点の改善。 ・ イニシアチブを官が独占しないため、民間からの提案制度を充実。
社会的ニーズ	<p>中心市街地活性化に向けたまちづくり三法の見直しについては、日本商工会議所等から要望がなされている。</p> <p>与党において、まちづくり三法見直しに係るワーキングチームが設置され、検討がなされているほか、国会で、まちづくり三法見直しを求める議論が多くなされている。</p> <p>世論調査では、「まちの中心部の賑わいを維持する・取り戻すべき」という意見が多く、大型店規制が必要であるとする意見も6割に及ぶ。</p>
行政の関与	<p>そもそも今まで、まちづくりのイニシアチブを事業者側が有していた状態を改め、コンパクトなまちづくりを目指して都道府県、関係市町村、民間主体、住民等が連携して取り組む仕組みを構築する必要があり、そのための制度的枠組みを整備する必要がある。</p> <p>市場原理のみでは実現しない、都市機能の適正立地に加え、地権者の巻き込み、中心部へ機能集約する際の負担軽減等に関し、公的関与が必要となる。</p>

<p>国の関与</p>	<p>都市計画法を含めた従来の「まちづくり三法」は、市町村のイニシアチブに期待していたが、より広域的な観点からの判断が必要である。都市機能の適正立地に関しては、都市計画制度そのものの見直しという、法制度で対応する必要がある。</p> <p>中心市街地振興策に加え、都市機能の適正立地も含め、コンパクトなまちづくりを推進することが各省の施策を通じた基本理念であることを、国として明確にする必要がある。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>政策転換を行わず現状のまま放置すると、人口減少時代を迎え「パイ」が小さくなる中で地域間競争、事業者間競争が激しくなり、開発・撤退の繰り返しで貴重な自然や緑が失われる。また、公共交通の維持も困難となる。</p> <p>拡散型都市構造よりも、既存ストックの有効活用が社会的に望ましいことが上記の通り明らかであるにもかかわらず、拡散が進行している。よって、規制を伴わない誘導策のみでは、拡散の進行を十分制御できず、回復しがたい社会的コスト（都市資産、自然等の喪失）が拡大する。</p> <p>従来のように市町村が基本計画を作成したら支援する仕組みではなく、都市機能の集約と中心部の振興を図る地域を「選択」し、施策を重点化することで、政策資源の効率的提供が図られる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>これまでの分析結果によれば、都市機能の適正立地と中心市街地の振興の双方に積極的に取り組んできた鹿児島市、旧静岡市で、公共交通機関を活用したコンパクトなまちづくりと中心市街地の活性化が実現しており、目指すべき政策目標実現に向けて、上記の方策が有効であるといえる。</p> <p>欧米でも同様の方策により、効果をあげている。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「都市再生ビジョン」(H15.12.24 社会資本整備審議会答申)において、環境と共生した持続可能(サステナブル)な都市の構築が今後の基本的な方向であるとされ、拡散型都市構造から、超高齢化に対応したコンパクトな集約・修復保存型都市構造への転換の必要があるとされている。</p> <p>「中心市街地再生のためのまちづくりのあり方に関する研究アドバイザリー会議」の報告(本年8月10日公表)で、上記の方向性が提示されている。</p> <p>「民間事業者の能力を活用した市街地の整備を推進するための都市再生特別措置法の一部を改正する法律」の国会審議において、「まちづくり三法等の適切な見直しの必要について早急に検討すること」等との附帯決議がなされた。</p> <p>「経済財政運営と構造改革に関する基本方針」(H17.6.21閣議決定)において、国際的な都市間競争等に対応するための民間都市開発を促進するとともに、中心市街地の活性化をはじめとした地域の創意工夫による自主的・自立的な都市再生を推進するとされている。</p> <p>平成17年6月、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会に対し、「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」について諮問。同年7月、同審議会建築分科会に対し、「人口減少等社会における市街地の再編に対応した建築物整備のあり方」について諮問。</p>

事前評価票【No.6】

<p>施策等名</p>	<p>地域による低・未利用地管理促進事業</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>土地・水資源局土地政策課 (土地政策課長 服部) 土地・水資源局土地情報課 (土地情報課長 大坂) 土地・水資源局土地利用調整課 (土地利用調整課長 中村)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>少子高齢化の進行、産業構造の変化等の要因から低・未利用地(遊休土地を含む。以下同じ。)が多く発生している現状を踏まえ、NPOや地域住民等の主体の参画による適切かつ持続的な管理・有効活用を促進するための安定的な制度のあり方を検討するとともに、そうした管理等を促進するためのガイドライン(指針)を作成する。 予算要求(予定)額 174百万円</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>少子高齢化の進行、産業構造の変化等の要因から空き地や空き家等が多く発生している。このような低・未利用地は、管理されない状態で放置されると、防災・防犯上等の観点から周辺環境の悪化などの弊害をもたらすため、低・未利用地を地域のコミュニティ等で管理する仕組みを構築するための検討を行う。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>4) 住環境、都市生活の質の向上 5) アメニティ豊かな生活環境の形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>土地政策については、「質の高い国民生活と持続的な経済成長の基盤となる土地ストックへの円滑な再編・再生」を目指しているが、空き地や空き家等の低・未利用地が多く発生しており、また、管理されない状態で放置されていることから、土地の資産価値の低下のみならず、環境・景観の悪化を招き、火災・犯罪の温床等となることが懸念される状況にある。</p> <p>具体的には、空地については平成15年で約13万ha(「平成15年土地基本調査」(平成17年 国土交通省))、空家については、空家率(総住宅数に占める空家の割合)が、平成15年で12.2%(「平成15年住宅・土地統計調査」(平成16年 総務省))となっている。</p> <p>少子高齢化の進行、産業構造の変化等の要因から低・未利用地が多く発生しているが、市場原理に委ねたままでは解決できないものが多く、管理されない状態で放置され、周辺環境に影響を与えるような場合であっても、行政・地域住民等により管理を代替する手法が確立されていないのが現状である。</p> <p>行政が直接管理を代替することは、極めて厳しい財政状況等を鑑みると困難であり、環境悪化の影響を直接受ける地域住民やNPO等を主体とした管理代替手段が求められている。</p> <p>地域住民やNPO等の主体の参画による適切かつ持続的な管理・有効活用を促進するための安定的な制度のあり方を検討するとともに、そうした管理等を促進するためのガイドラインを作成する。</p>		
<p>社会的ニーズ</p>	<p>管理されない土地が起因となる環境や治安の悪化に対する不安が増大してきている。事実、国民の生活安全に関する世論調査(平成16年、内閣府)では、犯罪不安感の高い場所として、草むら・空き地が第2位(28.3%)に、廃屋が第</p>		

	6位(12.3%)となっており、適切な土地の管理が求められている。また、既に地域住民やNPO等により空き地等を活用・管理する事例もみられている。
行政の関与	低・未利用地は市場原理に委ねたままでは解決できないものが多いため、土地の有効利用や安全・安心できる国土づくりの観点から、行政による何らかの対応が期待されている。しかしながら、そのような土地を行政が管理するような直接的な手法は効率性・有効性等の面から困難なケースが多いことから、行政は、これらの土地を地域住民やNPO等の民間主体が有効に活用・管理できる基盤を整備する必要がある。
国の関与	多くの地域で低・未利用地が発生しており、管理の必要性があるが、そうした問題に対する制度的基盤が整備されていないため、地方公共団体のみでは明確な手法を確立するのは困難である。従って、多くの地域の取組みについて情報収集し、手法の検討をすることにより、適正な土地管理の促進のための制度的基盤を整備することについては、国が実施することが適切である。
施策等の効率性	低・未利用地を行政による直接的な管理ではなく、NPOや地域住民の参画により管理・有効活用を促進することは、財政面・人的負担面からもより効果的に、国土の有効利用や安全・安心できる国土づくりに資する。
施策等の有効性	地域住民等の参画による低・未利用地の適正な管理により、より効果的に地域のニーズや特性に応じた地域の住環境の質を向上させることができる。 また、規制により管理手法を規定するのではなく、ガイドラインの策定を目標とすることにより、民間主体の自主的な活用の幅が広がることになり、この面からもより効果的な制度の運用が図られることになる。
その他特記すべき事項	国土審議会土地政策分科会企画部会報告(平成17年秋とりまとめ予定)において、同部会における議論を踏まえ、今後の人口・世帯などの社会構造や産業構造の変化により低・未利用地が増加するという認識を踏まえ、地域住民等の参画による低・未利用地の管理の仕組みについての新たな制度の必要性等についての検討の必要性が謳われている。

事前評価票【NO. 7】

施策等名	下水道総合浸水対策緊急事業の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局下水道事業課(課長 江藤 隆)
施策等の概要	地下街や高齢者・障害者等災害時要援護者関連施設等を有する浸水防止を緊急的に実施すべき地区において、重点的なハード対策の他、ソフト対策の強化や自助による取組も盛り込んだ「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民と共に策定し、それに基づく施策を重点的、緊急的に実施する。【予算要求額：下水道事業費 876,459(百万円)(国費)の内数】		
施策等の目的	近年、下水道の計画を超えるような局所的集中豪雨が頻発し、人命や都市機能に甚大な影響を及ぼす被害が顕在化しているため、これを緊急的・重点的に解消する。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
関連する業績指標	25) 下水道による都市浸水対策達成率 23) 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	25) 54%(平成19年度) 23) 6万戸(平成19年度) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<p>下水道では、概ね5年に1度の降雨を目標として、雨水管渠やポンプの整備などによる都市の浸水対策を推進しているが、近年、下水道の計画を超える集中豪雨によって人命や都市機能に甚大な影響を及ぼす被害が発生するなど、ハードのみの対応では被害を食い止められないケースも発生している。(=目標と現実のギャップ)</p> <p>浸水対策を講ずるにあたっては、ハード対策を着実に推進し、起こりうる災害を未然に防止することが重要であるが、その進捗状況は依然として低く、今後も長期間にわたって膨大な費用が必要となり、緊急的にハード対策を完了することは現実的には困難である。(=原因分析)</p> <p>地下街や都市機能集積地区などの重点地区において、達成期間と浸水対策の目標を明らかにした上で、効率的なハード対策の着実な整備に加え、自助の促進と効果的に自助を導くためのソフト対策(例えば、ハザードマップの作成やリアルタイム降雨情報など)を実施することにより緊急的・効率的に被害の最小化を目指す。(=課題の特定)</p> <p>地下街など緊急的に浸水対策を実施すべき地区において、重点的なハード対策の他、ソフト対策の強化や自助による取組も盛り込んだ「下水道総合浸水対策緊急計画」を地域住民と共に策定し、それに基づく施策を重点的、緊急的に実施する「下水道総合浸水対策緊急事業」を創設する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	近年、計画規模を越える集中豪雨の発生回数は増加傾向にある。また、都市化の進展により、雨水の地下浸透率が低下し雨水の流出量が増大している上に、浸水時においては水没の危険性を有する地下街や地下室の設置が増加しており、浸水被害ポテンシャルが増大している。特に、地下施設の発達した地区では、一旦地下空間へ大量の雨水が流入すれば人命に係わる重大な被害につながることから、緊急的な浸水対策が望まれている。		
行政の関与	浸水対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、行政の関与が不可欠である。		

<p>国の関与</p>	<p>浸水対策は国民の生命・財産に関わるものであるため、地方ごとに差が生じるのは望ましくなく、ある程度は全国一律に確保すべきものである。そのため、国として関与が必要である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>地域内一律の目標（５年に１度の降雨等）に対してハード対策を中心として実施している従来の浸水対策に比べ、本制度は、地区と達成期間を限定し、自助やそれを促すためのソフト対策も盛り込んで地域住民と共に浸水対策を実施するため、より効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本制度により、重点地区において緊急的・効率的に浸水対策を実施することが可能となるため、浸水対策にあっては有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成１５年度に実施した政策レビュー（３．流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 - ）における「主な課題等」の中で、ソフト対策が不十分であることが課題としてあがっており、今後の施策へ反映することとされている。</p> <p>「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」（平成 17 年 6 月閣議決定）「第 3 章 新しい躍動の時代を実現するための取組」の中で「治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する」とある。</p> <p>下水道政策研究委員会浸水対策小委員会（委員長：古米弘明）において、平成 17 年 7 月に以下のような最終提言が取りまとめられた。</p> <p>・都市における浸水対策の基本的方向</p> <p>1．浸水対策の今後の目指すべき方向性</p> <p>・・・投資余力が限られてくる状況において、安全性を緊急に確保するためには、多様な主体との連携の一層の強化を図りながら、<u>住民と目標を共有しつつ、ハード整備の着実な推進とあわせて、自助並びにそれを促すためのソフト対策を組み合わせた総合的な施策を推進していくべきである。</u>・・・</p> <p>（１）「人（受け手）」主体の目標設定への転換</p> <p>・・・都市の浸水対策の主たる目的は「生命の保護」「都市機能の確保」「個人財産の保護」であることから、それらの目的に適うように、<u>対象とする地区の浸水に対する特性を考慮し、「人（受け手）」の視点から目標を立てていくべきである。</u>・・・</p> <p>（２）ハード対策の着実な推進とソフト対策の強化、自助の促進</p> <p>・・・行政による浸水対策、いわゆる公助として、<u>ハード対策の強化を着実に進める一方で、住民自らの災害対応、いわゆる自助を促進することにより被害の最小化を図ることが必要である。</u>また、効果的な自助を導くためには、<u>住民の的確な対応を促すため情報提供等のソフト対策が重要となる。</u>・・・</p> <p>（３）整備の重点化（選択と集中）</p> <p>・・・今後の投資余力がますます限られる中、早期に浸水対策の効果を発現させるためには、全ての地区の整備を同じペースで進めるのではなく、<u>まず重点的に投資する地区を設定し、期限を決めて集中投資を行うことが必要である。</u></p>

事前評価票【No.8】

施策等名	土地利用状況を考慮した効率的・効果的な治水方策の構築	担当課 (担当課長名)	河川局河川計画課 (課長 布村 明彦)
施策等の概要	閉鎖型氾濫域等の地域において、従来の連続堤防方式に加え、宅地等については輪中堤や嵩上げ等により、それ以外の土地については建物移転や建築規制により、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効果的・効率的な治水対策を実施する。		
施策等の目的	氾濫域内の土地利用状況も踏まえつつ、従来の画一的な施設整備での防御だけでなく「人的被害を極力低減させることを中心に、土地利用と一体となって防御する」手法を導入し、宅地等の安全度を早期に向上させるもの。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する業績指標	22) 洪水による氾濫から守られる区域の割合 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	22) 目標値：約62%(61.7%)(H19年度) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<p>これまでの治水対策は、防御される氾濫域の将来の土地利用の様々な可能性を考え、現在の土地利用に関わらずほぼすべての河川の区間で同様の安全度を確保すべく、連続した堤防を築造する手法等がとられてきた。しかしながら、このような整備は長時間を要する。【目標と現状のギャップ、原因分析】</p> <p>近年の集中豪雨の頻発や施設能力を超える自然の外力の多発等を踏まえ、また投資余力に限られる中で、災害に対する安全度を確実かつ早急に向上させていく必要がある。今後は、人口減、土地開発圧力の減少といった氾濫域内の土地利用状況等を踏まえ、守るべき対象を明確にして、効果的・効率的な整備を進めることが重要である。【課題の特定】</p> <p>このため、氾濫流が一定範囲内に滞留する閉鎖型氾濫域等の地域において、従来の連続堤防方式に加え、宅地等については輪中堤や嵩上げ等により、それ以外の土地については建物移転や建築規制により、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえた効果的・効率的な治水対策を実施する。【具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	上下流バランス等から早期の治水対策が困難な地域の宅地等について早期の安全度向上が図られるものである。		
行政の関与	国民の生命・財産を守るという水害対策の趣旨から、行政が責任をもって行うべき施策である。		
国の関与	国民の生命・財産を守るという水害対策の趣旨から、国として実施の責務があるものである。河川管理者と地域の総合的な行政主体である地方公共団体は、共同して、それぞれの責務に基づき、河川管理者による治水対策と地方公共団体による防災対策及び土地利用の規制などを効果的に組み合わせた総合的な浸水被害対策を実施するものである。		
施策等の効率性	従来の連続堤防方式による整備が社会的・技術的に困難もしくは長期間を要する場合に、土地利用状況など地域の実情・意向を踏まえ、河川管理者と地方公共団体が共同してハード、ソフト対策を一体的に実施することで、宅地等の安全度を早期に向上させることが可能となる。		
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宅地等の安全度を早期に向上させることが可能。 ・ 従来の連続堤防方式の場合に生じる農地の潰れや集落形態の変更を回避し、営農を中心とする従前の土地利用の維持が可能。 ・ 洪水時の氾濫が極力市街地部では発生しないようにする対策としても有効。 		
その他特記すべき事項	社会資本整備審議会河川分科会豪雨災害対策総合政策委員会の提言「総合的な豪雨災害対策の推進について」(平成17年4月18日)を受け、これを踏まえた施策として取り組むものである。		

事前評価票【No.9】

施策等名	利水容量の治水容量への緊急活用	担当課 (担当課長名)	河川局 河川環境課 (河川環境課長 久保田勝)
施策等の概要	既設ダムにおいて現在のところ需要が発生していない利水容量を治水容量として活用することにより、ダム下流の未改修区間等の治水安全度の向上を図る。当該利水容量を治水容量として利用する事について利水者と協定を締結し、利水者の負担する堰堤維持費を河川管理者が補填する。		
施策等の目的	既設ダムにおいて、現在のところ需要が発生していない利水容量を洪水調節容量として活用することにより、緊急的に治水安全度の向上を図る。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>水害による被災の軽減に取り組んでいるものの、昨年の豪雨災害にみられるように未だ十分な治水安全度は達成されていない。【目標と現状のギャップ】新規のダム建設・河川改修の大幅な促進等は、多額の費用及び長期にわたる整備期間が必要なこと等から時間を要している。【原因分析】既設ダムにおいて貯水容量を有効に活用することにより、早期に治水効果の向上を図る必要がある。【課題の特定】ダム下流において、河川改修等の恒久対策が遅れている箇所等がある場合、利水者の了解を前提に利水容量を治水容量として活用することができれば、下流の治水安全度の向上に大きく貢献する。そのため利水者の負担するダムの管理費用を河川管理者が補填し、緊急的に下流の治水安全度向上を図る。【具体的内容】</p>		
社会的二一ズ	河川改修等の恒久治水対策が進まない中、昨年の豪雨災害等に鑑み早急な治水安全度の向上が急務である。		
行政の関与	河川管理者である行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	国の管理するダムで治水安全度向上に寄与するものについて、利水者の了解が得られるものについて実施する。		
施策等の効率性	低コストでかつ早期に治水安全度の向上が図られる。		
施策等の有効性	当該施策対象ダムの下流河川において流下能力の低い箇所がある場合、早期に治水安全度の向上が図れる。		
その他特記すべき事項	恒久治水対策が完了、あるいは利水の需要が生じるまでの暫定的な措置である。		

事前評価票【No.10】

施策等名	総合的・緊急的な内水浸水被害対策の推進	担当課 (担当課長名)	河川局治水課 (治水課長 関 克己)
施策等の概要	対策が本川に劣後していた内水対策を緊急的・先行的に実施するため、人命被害や生活再建が困難となる被害が生じるおそれの高い地区を5年で解消するための補助制度として「総合内水対策緊急事業」を創設し、河川管理者と地方公共団体が共同してハードとソフトの対策を一体的に実施する。		
施策等の目的	本施策は、対策が本川に劣後していた内水対策を緊急的・先行的に実施することによる深刻な内水被害の解消を目的とする。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 <社会資本整備重点計画の「水害等の災害に強い国土づくり」に対応>		
関連する業績指標	22) 洪水による氾濫から守られる区域の割合 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	22) 62% (H19) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<p>円山川(H16)や遠賀川(H15)など、近年頻発する異常豪雨による内水被害においては、急激な内水位の上昇が発生し、避難活動が困難になる等、甚大な被害が見られることから、このような内水への対応が急務となっている。【目標と現状のギャップ】</p> <p>これまで、破堤による被害が甚大であることや外水河川は内水の受け皿となることから、地域の治水安全度を段階的に高める過程で外水対策が優先され、内水対策は被災箇所への対応が中心であったため、外水対策に比べ、内水への対策は劣後となっていた。【原因の分析】</p> <p>内水対策が本川の外水対策に劣後していた地域における深刻な内水被害解消をより効率的、効果的に推進するためには、従来の河川管理者によるハード整備のみではなく、内水河川の河川管理者と地方公共団体が共同してハードとソフトの対策を一体的に実施することが必要である。【課題の特定】</p> <p>このため、内水対策の実施に当たり、地域特性や降雨特性から人命に直結する内水被害を受ける危険性が高い地域を想定して内水被害危険度ランク図を作成し、浸水被害状況及び、地域防災力向上に関する取組状況も考慮して緊急的に実施する地区を定める。</p> <p>また、内水対策として河川管理者が実施するハード対策について、概ね5ヶ年間で対策を完了するために補助をする総合内水対策緊急事業を創設する。【導入する施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	<p>昨年は、新潟・福島豪雨、福井豪雨など梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸等により、全国各地で水害により大きな被害が発生していることから、豪雨災害等への対策は急務である。</p> <p>時間雨量50mm以上の集中豪雨の発生回数が、昭和51～60年の10年間は年平均209回程度であったのに対し、平成8年～15年の8年間ではその1.3倍の271回となるなど、集中豪雨の発生頻度が増加している</p> <p>昭和51年度より継続的に観測している全国1,300箇所のアメダスデータによる。</p> <p>平成16年6月に内閣府により実施された「社会資本の整備に関する世論調査」においても「社会資本整備で重視する成果」として「災害に対する安全性の確保」を掲げる回答者が41.2%に上るなど、災害に対する安全性への不安が大きいことが明らかとなっている。</p>		
行政の関与	国民の生命、身体及び財産を災害から保護することは国及び都道府県等の使命であり、水害・土砂災害対策については、行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	都道府県等が行う緊急的な治水対策に対する財政的な支援等は国として果たすべき責務である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>浸水被害状況及び、地域防災力向上に関する取組状況も考慮して定めた緊急的に実施する地区について、河川管理者と地方公共団体が共同してハード整備とソフト対策を一体的に実施することにより、より効果的・効率的な治水対策が実施できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>河川管理者と地方公共団体が共同してポンプ、貯留施設、二線堤（輪中堤）等のハード対策を一体的に実施することにより、床上浸水を緊急に解消すべき戸数が減少する。また、ハード整備と一体で避難計画、ポンプ運転調整ルールの設定、土地利用規制等のソフト対策を行うことにより被害の軽減が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「基本方針2005」（H17.6.21閣議決定）において、「公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進」と位置づけ。 社会資本整備審議会河川分科会に平成16年11月に設置した「豪雨災害対策総合政策委員会」において「総合的な豪雨災害対策の推進について（提言）」を受けている（H17.4）。</p>

事前評価票【No.11】

施策等名	河川管理施設の運用最適化	担当課 (担当課長名)	河川局治水課 (治水課長 関 克己)
施策等の概要	早期に治水安全度を向上させるため、遊水地、調節池等、既存の河川管理施設を徹底的に有効活用し、運用を最適化できるようにする施設改良に対する支援制度を拡充する。		
施策等の目的	本施策は、操作規則の見直しや運用の変更、小規模な改良等によって既存の河川管理施設の効率的な運用を推進することを目的とする。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>遊水地などの大規模な河川管理施設について、運用が開始されてから、治水施設整備の進捗などにより、施設の治水機能を最大限に発揮する上で、必ずしも最適な運用がなされていない施設が存在する。【目標と現状のギャップ】</p> <p>遊水地などの河川管理施設については、運用開始後の治水施設整備の進捗など周辺状況が変化しているにもかかわらず、多くの施設について、その運用についての見直しが行われていないこと、管理移行した施設については改良等の投資がしにくいことが原因である。【原因の分析】</p> <p>遊水地などの大規模な河川管理施設について、現行の機能や運用の実態、問題点を把握するとともに、操作規則の見直しや運用の変更、小規模な改良等によって効率的な運用が可能となるか分析し、必要であれば対策を実施することが必要である。【課題の特定】</p> <p>主要な河川管理施設の操作規則の総点検を行い、下流河川の改修の進捗に応じて操作規則の最適化を図るもの、施設改良により運用の最適化を図るものを抽出するとともに、都道府県の管理する遊水地や調節池等の洪水調節施設の治水機能を向上させる事業について補助を行う制度を創設する。【導入する施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	<p>昨年は、新潟・福島豪雨、福井豪雨など梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸等により、全国各地で水害により大きな被害が発生していることから、豪雨災害等への対策は急務である。</p> <p>平成16年6月に内閣府により実施された「社会資本の整備に関する世論調査」においても「社会資本整備で重視する成果」として「災害に対する安全性の確保」を掲げる回答者が41.2%に上るなど、災害に対する安全性に対する不安が大きいことが明らかとなっている。</p>		
行政の関与	国民の生命、身体及び財産を災害から保護することは国及び都道府県等の使命であり、水害・土砂災害対策については、行政が主体的に対策を講じる必要がある。		
国の関与	国が管理する河川管理施設の操作規則の見直しや運用の改善は国の責務である。また、都道府県等が行う緊急的な治水対策に対する財政的な支援等は国として果たすべき責務である。		
施策等の効率性	より大きな洪水の場合にピークカットができるような越流堰の改良や、中小洪水への対応も可能となる改良等の小規模な改良や、施設の改良を伴わない運用の変更などにより低コストに治水機能の向上が図られる。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>遊水地、調節池等、既存の河川管理施設の操作規則の最適化を図るもの、施設改良により運用の最適化等により、早期の治水安全度向上が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「基本方針2005」(H17.6.21閣議決定)において、「公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進」と位置づけ。 社会資本整備審議会河川分科会に平成16年11月に設置した「豪雨災害対策総合政策委員会」において「総合的な豪雨災害対策の推進について(提言)」を受けている(H17.4)。</p>

事前評価票【No.12】

施策等名	ソフト対策と連携した砂防施設整備	担当課 (担当課長名)	河川局砂防部砂防計画課 (砂防計画課長 中野泰雄)
施策等の概要	近年、土砂災害が頻発する中で、限られた予算により人命を保全するために、警戒避難体制を整備するソフト対策を推進している。しかし、ソフト対策の前提となる避難場所が、平成16年の災害事例から必ずしも土砂災害に対して安全でない場合があることが分かってきた。他方で、現在の補助事業の採択基準では、避難場所だけでは、事業の採択ができない制度になっており、ソフト対策と連携した効果的・効率的な砂防施設整備ができない状況にある。よって、ソフト対策と連携をとる意味で、避難場所の安全を確保できるよう、砂防関係事業の採択基準を改正する。		
施策等の目的	ハード対策とソフト対策を連携することにより効率的な土砂災害対策を可能とし、ハード・ソフト一体となった減災体制を確立する。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減		
関連する業績指標	28) 土砂災害から保全される戸数 29) 土砂災害から保全される災害時要援護者 関連施設数 < 社会資本整備重点計画第2章に記載あり > 社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載		
指標の目標値等	28) 約140万戸(H19) 29) 約4,100施設(H19) < 社会資本整備重点計画第2章に記載あり >		
施策等の必要性	<p>平成16年に発生した土砂災害は昭和57年の統計開始以来最多の2,537件にも上り、これにより61名の尊い人命が失われるなど甚大な被害が生じた。また、昨年の災害の中には避難場所に避難していた住民が土砂災害により被災した事例があった。【目標と現状のギャップ】</p> <p>市町村防災計画に記載されている避難場所は、地震災害を想定して指定されている事が多いが、地震に対して安全な避難場所が、土砂災害に対しても安全であるとは必ずしも言えない。避難場所の設定に当たっては、地震や土砂災害といった災害の種類毎に、安全な避難場所を設定する必要があるが、立地条件によっては、避難場所がやむを得ず土砂災害危険箇所に含まれる場合がある。【原因分析】</p> <p>近年は、人命保護優先の観点から、警戒避難情報を提供する等のソフト対策を強化しており、その場合避難場所の安全が確保されている事は、ソフト対策の前提として不可欠になっている。一方でこれまでは、公民館等が避難場所に指定されていた場合でも、普段の利用状況や、建物自体の公共施設としての価値からして、単独の保全対象として保全する必要性が低いものとして、砂防関係事業の採択基準には位置づけられていなかったが、これら避難施設についても土砂災害に対する安全性を向上させる必要がある。【課題の特定】</p> <p>よって、土砂災害の発生が懸念される際に、ソフト対策により住民を誘導する避難場所については、避難場所単独でも砂防関係事業で保全できるよう、採択基準を改正する。【施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	毎年約1,000件の土砂災害が発生しており、特に昨年は統計開始以来最多の2,537件の土砂災害が発生し、大きな被害が生じており、土砂災害による被害を軽減することが求められている。		
行政の関与	災害から国民の安全と安心を確保することは、政府の基本的な責務である(経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005より)ため、行政の関与は不可欠である。		
国の関与	災害から国民の安全と安心を確保することは、政府の基本的な責務である(経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005より)ため、国の関与は不可欠であ		

	る。
施策等の効率性	警戒避難体制の整備と連携してハード対策を実施することで、施設整備が効果的に機能発揮できるため効率的である。
施策等の有効性	警戒避難体制の整備（ソフト対策）と避難場所の安全対策（ハード対策）を一体的に実施することで、より効果的に土砂災害から人命を守ることができるため、有効である。
その他特記すべき事項	土砂災害対策検討会『総合的な土砂災害対策について（提言）』（H17.3.31） ・土砂災害に対して安全な避難場所を設定するため、避難場所の安全点検を早急 に実施する必要がある。その結果をもとに、土砂災害に対して安全な避難場所 を設定するよう市町村を指導する必要がある。安全な避難場所が設定できない 場合には、避難場所を守るためのハード対策を重点的に実施する必要がある。

事前評価票【No.13】

施策等名	海岸緊急防災対策事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局海岸室 (海岸室長 岸田 弘之) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村 重昭)
施策等の概要	海と山に囲まれた狭隘な地区において、設計波に対して堤防高が不足している場合、その地形的制約から、従来の堤防嵩上げ方式では、越波により壊滅的被害が及ぶ可能性がある。このような地区においては、堤防嵩上げ方式に替わり、背後地盤の嵩上げを海岸事業として実施。		
施策等の目的	堤防嵩上げに代わり、陸側に海岸保全区域を拡張した面的防護方式を導入し、安全な生活基盤を形成することを目的とする。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>平成16年の台風23号では、計画波高を超える観測史上最大の高波が高知県菜生海岸を襲い、堤防が約30mにわたって倒壊・流失し、家屋13棟が崩壊、3名が死亡、4名が負傷するという惨事となった。【目標と現状のギャップ】堤防を乗り越えた水塊が背後の家屋を被災させるとともに、堤防の倒壊・流失が被害を拡大させるという、これまでに経験のない被災形態であった。【原因分析】</p> <p>海と山に囲まれた狭隘な地区において、設計波に対して堤防高が不足している場合、その地形的制約から、従来の堤防嵩上げ方式では、越波により壊滅的被害が及ぶ可能性がある。【課題の特定】</p> <p>陸側に海岸保全区域を拡張した面的防護方式として、越波した海水が地形上の制約から滞留する地区において、堤防嵩上げに替わり、背後地盤の嵩上げ事業を実施する。【施策の具体的内容】</p>		
社会的ニーズ	平成16年の相次ぐ災害を踏まえ、自然災害に対し、国民にとって安全で安心な社会の形成を図るため、効率的かつ有効な対策が求められている。		
行政の関与	海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要があるため。		
国の関与	海岸法の主たる目的である海岸の「防護」は国として果たすべき責務であり、各種の制度の充実に努める必要がある。		
施策等の効率性	従来の堤防嵩上げ方式を行う場合の事業費を上回らないこととし、また、地盤嵩上げに必要な土砂については、購入土ではなく、他事業による発生土を活用できる場合に限定することにより、投資額の膨張を抑制し効率的な執行が期待できる。		
施策等の有効性	堤防を越波した海水による滞留被害、堤防倒壊による被害等の被害ポテンシャル増大を防ぐことにより、壊滅的な被害を防止し、安全な生活基盤形成を図る		
その他特記すべき事項	菜生海岸災害調査検討委員会において、異常な高波浪が来襲した場合においても壊滅的被害にならない対策を講じる必要性について言及されている。		

事前評価票【NO.14】

施策等名	インド洋・北西太平洋沿岸諸国への津波情報の高度化	担当課 (担当課長名)	気象庁地震火山部管理課 (管理課長 西出則武)
施策等の概要	<p>包括的核実験禁止条約機構（CTBTO）が地下核実験の監視のために全世界に保有する地震観測点のデータを衛星回線（VSAT）経由で確実に収集・処理するシステム及び体制を構築し、インド洋・北西太平洋沿岸諸国及び我が国の防災関係機関に対し、遠地で発生する津波に対する精度の高い津波情報を迅速かつ安定的に発表する。</p> <p>【予算要求額：29百万円】</p>		
施策等の目的	<p>インド洋・北西太平洋沿岸諸国に対し精度の高い津波情報を提供することにより、関係各国の防災対策の改善を通じて我が国の国際貢献の進展を図る。また、我が国においても、遠地で発生する津波に対し、より適切な防災対策を実施し、津波被害の軽減を図る。</p>		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>気象庁では、2004年12月26日に発生したスマトラ島西方沖の地震に伴う津波被害を受け、インド洋における津波早期警戒メカニズムが構築されるまでの暫定的な措置としてインド洋沿岸の関係諸国への「津波監視情報」の提供と、北西太平洋津波情報センターとして、北西太平洋の関係各国への詳細な津波予測情報（「北西太平洋津波情報」）の提供を行っている。正確な津波情報を提供するためには、津波を発生させる地震の震源・規模の正確な把握が必要であるが、現在は、地震データの伝送遅延や安定性の面で課題があり、津波情報の発表に時間を要しているほか、発表される情報の精度も十分とは言えない。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>世界の地震データはインターネット上に公開されたものを利用しているが、インターネットという安定性が保証されない手段で取得しているため、データの欠落や伝送のための遅延が発生するなど、津波発生予測のもととなる地震の震源・規模の正確・確実な把握について保障されていない。（＝原因分析）</p> <p>一方、スマトラ島沖地震による甚大な津波被害を受けて、CTBTOは地下核実験の監視のために自らの所有する全球規模の約90観測点の地震データを、本来の目的外である津波予報のために即時的に提供することを提案している。CTBTOの地震データの伝送には、少ない遅延で確実にデータを取得できるVSATが用いられている。安定した津波情報を発表するためには、これらを利用することにより地震の震源・規模の迅速かつ確実な把握が必要である。（＝課題を特定）</p> <p>CTBTOの地震データを収集するための仕組みを確保するとともに、インターネット経由で収集する地震データも併せた処理をするためのシステム及び体制を構築し、精度の高い震源要素を迅速に決定し、迅速かつ安定的に精度の高い津波予報を発表できるようにする。（＝導入する施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>スマトラ島西方沖地震による甚大な津波災害の発生により、インド洋沿岸各国及び北西太平洋の関係各国において、津波防災に対する社会的ニーズと我が国に対する期待が高まっており、より正確かつ迅速な津波情報の提供が望まれている。</p>		

	また、遠地で発生する津波に対する我が国沿岸についての正確・確実な津波予報の発表についての必要性が再認識されている。
行政の関与	津波情報をはじめとする防災情報の提供は、行政の責任で行うべきものである。
国の関与	我が国において津波予報・津波情報の発表は、気象庁の専管事項である。また、各国への津波情報の提供についても、従来から津波警報の発表に関して豊富な経験を持ち、太平洋津波警報組織においても重要な役割を果たしてきた気象庁に求められているところであり、その技術を有する気象庁自らが実施すべきである。
施策等の効率性	既存の海外の地震データ取得方法や、各国への津波情報を提供するシステムを有効利用することで、より確実で精度の高い津波情報を迅速に提供できることから、新たに海外に地震観測網を展開する等の施策と比べ、極めて効率的な施策である。
施策等の有効性	CTBTOの地震データを迅速かつ安定的に取得し、高精度の震源計算結果から信頼度の高い津波情報を発表することが可能になり、関係各国の防災対策の改善を通じて我が国の国際貢献が進展する。また、我が国においても、遠地で発生する津波に対し、より適切な防災対策を実施し、津波被害の軽減を図ることができる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【NO.15】

施策等名	地下鉄等災害情報基盤整備事業	担当課 (担当課長名)	鉄道局施設課 (施設課長 米澤朗)
施策等の概要	長大な地下路線を有する鉄道事業者が行う地下区間の受信・通信環境の改善に必要な設備の設置に係る事業に対し、その費用の一部を助成する。 予算要求額【200百万円】		
施策等の目的	地下鉄の地下区間においても地上と同等の災害情報が提供できる環境を整備し、地震発生時における情報不足から生じる二次災害の回避を図る。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>地下区間において、約9割の地下駅で携帯電話、都営地下鉄4路線でAMラジオが使用可能であるが、地震発生時に利用者に対して災害情報を十分に提供できない環境である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>各鉄道事業者とも利用者の増加や収益の向上につながらず、多額の経費を要する地下区間の受信・通信環境の改善については消極的であるため。(=原因分析)</p> <p>地下区間の受信・通信環境の改善には大規模な工事と多額の費用が必要であり、短期間における整備が図られるためにも助成制度の創設が急務である。(=課題を特定)</p> <p>鉄道事業者に対して地下区間の受信・通信環境の改善に対する助成制度を創設し、インセンティブを与えてその取り組みを促進する。(=導入する施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	大規模地震の切迫性が中央防災会議において指摘されており、極めて公共性の高い地下鉄に対する安全性確保は必要不可欠。		
行政の関与	鉄道事業者の自主的な取り組みに委ねていたのでは、利益につながりづらい投資の早急な実施は望めないため、行政による支援が不可欠。		
国の関与	近い将来予想される大規模地震発生に対応するためには、早期の整備が求められていることから、国による支援措置が必要である。		
施策等の効率性	本助成制度により、地下鉄の地下区間における受信・通信環境の改善が早期に図られる。鉄道事業者においても、地下区間の受信・通信環境の改善の必要性を感じているものの、利益につながらない投資として優先度は低くなっている状況下で、本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができる		
施策等の有効性	本助成制度により、地下鉄の地下区間においても地上と同等の災害情報が提供され、地震の発生時においても、情報不足から生じる二次災害の回避が図られる。		
その他特記すべき事項	総務省の「地下街等におけるテレビ・ラジオ放送普及事業」(仮称)との連携施策である。中央防災会議において利用者への情報伝達体制の整備強化が指摘されている。		

事前評価票【NO.16】

施策等名	鉄道駅耐震補強事業	担当課 (担当課長名)	鉄道局施設課 (施設課長 米澤朗)
施策等の概要	耐震化が未実施で1日あたり乗降人員が1万人以上の在来線駅(地下駅を除く)について、鉄軌道事業者が行う耐震補強工事に対し、その費用の一部を助成する。 予算要求額【500百万円】		
施策等の目的	地震時における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての役割の確保を図る。		
関連する政策目標	8)地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>鉄道事業者が順次耐震補強を実施してきているが、在来線の進捗率は約6割であり、促進が図られない状況である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>各鉄道事業者とも利用者の増加や収益の向上につながらず、多額の経費を要する耐震補強については消極的であるため。(=原因分析)</p> <p>鉄道駅の耐震補強には大規模な改良工事と多額の費用が必要であり、早期の実施が図られるためにも、助成制度の創設が急務である。(=課題を特定)</p> <p>鉄道事業者に対して駅の耐震補強に対する助成制度を創設し、耐震化が未実施で1日あたり乗降人員が1万人以上の在来線駅(地下駅を除く)について、鉄軌道事業者が行う耐震補強工事に対し、その費用を国と地方が助成することにより、インセンティブを与えてその取り組みを促進する。(=導入する施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	大規模地震の切迫性が中央防災会議において指摘されており、鉄道駅は不特定多数の人々が利用すると共に、地震時に被災者への交通機関に関する情報提供の場、一時的避難や緊急活動の場、交通結節点として既存交通と代替交通のターミナル等の防災拠点としての役割を持つ極めて公共性の高い空間であり、安全・防災拠点としての役割確保への要請は非常に高い。		
行政の関与	鉄道事業者の自主的な取り組みに委ねていたのでは、利益につながりづらい投資の早急な実施は望めないため、行政による支援が不可欠。		
国の関与	上記の施策については都市部における防災対策を考慮すると、早期に広域的かつ一体的に進める必要があり、国の関与が適切である。		
施策等の効率性	鉄道事業者においても、鉄道駅の耐震補強の必要性を感じているものの、利益につながらない投資として優先度は低くなっている状況下で、本制度の創設により効率的に各鉄道事業者の投資を誘発することができる。		
施策等の有効性	本助成制度により、鉄道駅における耐震補強が促進され、地震時における多数の駅利用者の安全、駅の防災拠点としての公共的役割の確保が図られる。		
その他特記すべき事項	中央防災会議においてターミナル駅等不特定多数の者が利用する都市の施設等の安全確保が指摘されている。		

事前評価票【NO.17】

<p>施策等名</p>	<p>住宅・建築物の耐震改修の促進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局住宅総合整備課 (住宅総合整備課長 上田 健) 住宅局建築指導課 (建築指導課長 小川 富由) 住宅局市街地住宅整備室 (市街地住宅整備室長 橋本 公博)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>住宅に係る耐震改修促進税制の創設 住宅(住宅の敷地を含む。)に対する耐震に資するリフォーム工事で工事費用が一定規模のものについて、当該工事に要した費用の一定額(10%程度)を当該年度の所得税額から控除する。 また、区分所有建物である分譲マンションの共用部分について、管理組合が耐震に資する改修工事を行った場合に、対象工事費の各区分所有者の負担分の一定額(10%程度)を、各区分所有者の当該年度の所得税額から控除する。</p> <p>事業用建築物に係る耐震改修促進税制の創設 事業用建築物に対する耐震に資するリフォーム工事で工事費用が一定規模以上のものについて、当該工事に要した費用の一定額(30%程度)の特別償却を所得税及び法人税に対し適用する。</p> <p>緊急輸送道路沿道等の住宅・建築物の耐震化の促進 緊急輸送道路沿道の大規模な建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進。このため、耐震診断・改修に係る国の財政支援の拡充を実施。また、住宅・建築物の耐震改修を全国で推進するため、住宅・建築物耐震改修等事業の地域要件を撤廃する。 【予算要求額:16,000百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>現行の耐震基準を満たしていない1,150万戸の住宅ストック等の耐震改修を促進し、建築物・住宅市街地の地震防災対策の推進を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>8)大規模な地震、火災に強い国土づくり</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>33)多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり></p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>33-1)建築物の耐震化率 約2割(平成19年度) 33-2)住宅の耐震化率 約65%(平成19年度) <いずれも社会資本整備重点計画第2章に記載あり></p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>近年の我が国においては、新潟県中越地震(平成16年)や福岡県西方沖地震(平成17年)など地震災害が頻発し、また東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の切迫性が極めて高い中、平成19年度における耐震化率の目標値は、住宅につき約65%、建築物につき約2割とされているのに対し、平成15年度における実績値は、住宅につき61%、建築物につき16%となっている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>税制による住宅の耐震化支援については、平成14年度に住宅ローン減税の適用対象に耐震改修工事を追加したところであるが、耐震改修費については長期のローンを組むケースが少ないことから、その措置の効果は一定のものにとどまっている。補助制度による住宅・建築物の耐震化支援については、地域要件により支援地域が限定されており、全国において耐震化を促進する体制となっていない。また、特に緊急性を要する緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に対する支援が不十分である。(=原因分析)</p> <p>そのため、長期ローンを組まずに耐震改修を行う者に対して効果的な支援を行うことが必要である。大地震発生の可能性は低いといわれていた地域で起きた福岡県西方沖地震をふまえ、我が国において、大地震はいつでもどこで発生してもおかしくない状況にあることから、全国において住宅・建築物の耐震化を促進することが必要</p>		

	<p>である。特に地震発生後の救急・医療活動等に必要な人員等を輸送する道路としての機能を担う緊急輸送道路沿道の建築物については、倒壊・崩壊により道路の機能が失われることのないよう緊急に耐震化を図る必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>以上のことから、以下の制度の創設を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅(住宅の敷地を含む。)に対する耐震に資するリフォーム工事で工事費用が一定規模のものについて、当該工事に要した費用の一定額(10%程度)を当該年度の所得税額から控除する。 また、区分所有建物である分譲マンションの共用部分について、管理組合が耐震に資する改修工事を行った場合に、対象工事費の各区分所有者の負担分の一定額(10%程度)を、各区分所有者の当該年度の所得税額から控除する。 ・事業用建築物に対する耐震に資するリフォーム工事で工事費用が一定規模以上のものについて、当該工事に要した費用の一定額(30%程度)の特別償却を所得税及び法人税に対し適用する。 ・緊急輸送道路沿道の大規模な建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進。このため、耐震診断・改修に係る国の財政支援の拡充を実施。また、住宅・建築物の耐震改修を全国で推進するため、住宅・建築物耐震改修等事業の地域要件を撤廃。(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の切迫性が指摘される中、約1,150万戸の住宅、約120万棟の建築物の耐震化が急務となっており、その改善が必要である。
行政の関与	耐震性の改善が直接に生活の利便や利益の向上に結びつきにくいいため、国民の自発的な取組みに任せては耐震化が進まない状況にあり、国土の安全性を確保するために政策的な誘導が必須である。
国の関与	耐震性等安全性が不十分なものが住宅で約1,150万戸、建築物で約120万棟と膨大かつ全国に遍在しており、それらの耐震化の促進のため国の関与が必要である。耐震改修に係る税制、補助制度等を連携させつつ、膨大な耐震改修の必要性に堪え、国による支援を強化する必要がある。
施策等の効率性	ローンを組まずに行う耐震改修や直接収益に結びつかない事業用建築物の耐震改修にも税制上のインセンティブを付与することにより、住宅・建築物の所有者の主体的な取組みを促し、効率的に耐震改修を促進することが可能となる。大地震が発生すると巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により、事前に住宅・建築物の耐震化を進めることが公共投資の観点からも効率的である。特に、緊急輸送道路沿道建築物の倒壊等は、速やかな救援・復興を妨げ、巨額の行政需要を発生させることから、事前に当該建築物の耐震化を進めることが効率的である。
施策等の有効性	ローンを組まずに耐震改修工事を行う者が多いことから、それらの者に対して支援を行うことにより、効果的に住宅の耐震改修を促進することが可能となる。先行的に耐震化を促進することで、大地震発生時の人的被害及び住宅・建築物の被害を軽減するとともに、緊急輸送道路の機能を確保し、速やかな救援・復興が可能となる。
その他特記すべき事項	<p>本年3月の中央防災会議で閣議決定された地震防災戦略で東海地震等の大規模地震対策の主要な柱として耐震改修が位置づけられた。</p> <p>本年6月10日の「住宅・建築物の地震防災推進会議」の提言においても、住宅及び学校・病院などの特定建築物の耐震化率の目標として、現在の75%から今後10年で9割に引き上げることが示された。(業績指標における耐震化率は、建築物については、新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震性を有する建築物数の実数の割合、住宅については、住宅総数に対する耐震性を有する住宅数の実数の割合を用いている。一方で、上記会議において示された耐震化率の考え方は、建築物は、特定建築物総数のうち耐震性を有すると推計される建築物数の割合であり、住宅についても、住宅総数に対する耐震性を有すると推計される住宅数の割合である。)</p>

事前評価票【NO.18】

施策等名	防災公園関連制度の拡充	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局公園緑地課(公園緑地課長 小川陽一)
施策等の概要	<p>都市の防災機能の向上を図るため、救援部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園の整備や一定の区域内で実施される災害応急対策施設の整備・施設の耐震化等の防災機能強化を総合的に支援する施策を講じるなど、防災公園関連制度の拡充を行う。</p> <p>【予算要求額：都市公園等事業 135,190 百万円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>地震災害時に避難地・防災拠点等となる防災公園の緊急整備を実施することによって安全で安心できる都市づくりを推進する。</p>		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	<p>34) 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合</p> <p><社会資本整備重点計画第2章に記載あり></p>		
指標の目標値等	<p>34) 約25%(平成19年度)</p> <p><社会資本整備重点計画第2章に記載あり></p>		
施策等の必要性	<p>わが国では、平成16年10月の新潟県中越地震、平成17年3月の福岡県西方沖地震等、大規模地震が頻発しており、さらに近い将来には首都直下地震や東海地震の発生が想定されていること等をふまえ、国民の生命・財産を守る観点から、地震災害時に避難地・防災拠点等となる都市公園の整備を推進しているところである。しかしながら、近年の大規模地震においては、避難地とともに、救援・復旧の拠点となるオープンスペースの不足により、円滑な救援・復旧活動に支障が生じた事例もあり、一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合についても、平成19年度目標値の約25%に対して、平成16年度速報値では約12%となっている状況。</p> <p>また、中央防災会議首都直下地震対策専門調査会報告(平成17年7月)においては、災害時に円滑な救援物資の輸送等を行うためには、広域防災拠点と地域住民の避難地との間をつなぐオープンスペースが必要との報告があったところである。(=目標と現状のギャップについて分析)</p> <p>都市公園事業においては、これまでも地震災害時に避難地・防災拠点等となる都市公園の整備を推進してきたところであるが、既存の防災公園の体系では、市街地周辺部で円滑な救援活動、物資輸送の拠点となる都市公園を防災公園として位置付けてきていなかったこと、既存の都市公園における災害応急対策施設の整備や公園施設の耐震化などへの取り組みが必ずしも十分でなかったこと等が原因と考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、円滑な救援活動、物資輸送の拠点となる都市公園の整備推進や一定の区域内の防災機能の向上を目的とした災害応急対策施設の整備・公園施設の耐震化を支援する防災公園関連制度の拡充を行うことが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、 市街地周辺部における救援部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園を防災公園として新たに位置付けることによる整備支援 一定の区域内で行われる災害応急対策施設の整備・公園施設の耐震化等、都市公園の防災機能強化事業について一括採択による総合的な支援等の施策を講じることにより、効率的・効果的な都市の防災機能向上を図る。 (=具体的手段)</p>		

社会的ニーズ	新潟県中越地震や福岡県西方沖地震等、近年大規模地震が頻発しているとともに、近い将来には東海地震、首都直下地震等の発生が予想されていること等をふまえ、避難地や防災拠点等の早急な確保が必要となっている。 平成 16 年 10 月に発生した新潟県中越地震においても、都市公園は地域の避難場所や防災活動拠点として活用されるとともに、自衛隊等による被災市町村への物資配送の支援活動拠点となる等、復旧・復興の拠点としての機能を発揮した。
行政の関与	公園管理者である行政が防災関係部局等との連携をとりつつ、主体的に推進する必要がある。
国の関与	国民の生命・財産を守るための防災対策の推進は緊急を要する課題であり、国の重要な責務である。
施策等の効率性	防災公園関連制度の拡充により、地域特性に応じた救援部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園の整備や一定の区域内で実施される災害応急対策施設の整備及び公園施設の耐震化等を総合的かつ緊急的に実施することが可能となる。
施策等の有効性	地域特性に応じた救援部隊の前線基地、物資輸送拠点となる都市公園の整備や地区単位での災害応急対策施設の整備が可能になることで、避難地・防災拠点等となる都市公園の確保が図られ、地域特性に応じた都市の防災機能の向上が推進される。
その他特記すべき事項	基本方針 2 0 0 5 においても「国民の安全・安心の確保」として、公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策を総合的に推進する旨記載されている。

事前評価票【NO.19】

施策等名	密集市街地における地震危険度マップの整備促進	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局まちづくり推進課都市防災対策室 (大竹 亮 室長)
施策等の概要	重点密集市街地内において地震災害による延焼危険性や道路閉塞の可能性を 図示した地震危険度マップを緊急整備するために、その対象要件を拡充する。 【予算要求額：都市防災総合推進事業費 2,670 百万円(国費)の内数】		
施策等の目的	地震を原因とする市街地大火災害に対して最も脆弱な市街地(密集市街地)の 効果的な防災性向上を目的とした事業の促進および、地震災害の危険性につい ての市民意識の向上を図ることで、密集市街地での最低限の安全確保を進める ことを目的とする。		
関連する 政策目標	8)地震・火災による被害の軽減 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
関連する 業績指標	36)地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市 街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の 目標値等	36)約3割(平成19年度) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<p>我が国では、平成16年の新潟県中越地震、平成17年の福岡県西方沖地震 など近年地震災害が頻発しており、さらに近い将来には首都直下地震や東海 地震など大地震の発生が想定され、防災対策は喫緊の課題といえる。特に、 地震時において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街 地(重点密集市街地)のうち安全性が確保される市街地の割合は平成14年 度で0%となっており、その対策は急務である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>阪神淡路大震災から10年が過ぎ、その経験の風化が見られ住民自身が当事 者意識を十分に持っていないこと、そして防災事業は普段の生活で効果を受 受しにくい側面があることで、防災の重要性に対して十分な理解が得られて いないことが密集市街地の整備・改善の課題としてあげられる。(=原因分 析)</p> <p>このため、地震の危険性を顕在化し広く市民に周知することで住民の地震災 害に対する意識を高め、住民の自主的な取り組みを促す事が必要である。ま た、密集市街地内の危険箇所を顕在化し、地区の抱える危険性に応じた防災 事業の展開を進めていく必要がある。(=課題の特定)</p> <p>そのために、地震危険度マップ作成を重点的に支援しマップを策定するこ とで、市民の防災意識の向上と市街地の危険箇所の顕在化をはかり、防災事業 を進めるための環境の整備を行う。具体的には、3箇年で重点密集市街地内 における地震危険度マップを緊急整備するために、都市防災総合推進事業の 対象要件を拡充し、重点密集市街地を包含するすべての自治体に対して地震 危険度マップの整備に対する支援を可能とすると共に、財政面・技術面から 重点的にその整備を支援する。(=具体的手段)</p>		
社会的ニーズ	H7 阪神淡路大震災、H16 新潟県中越地震、H17 福岡県西方沖地震など、我が国 は地震によって大きな被害を受けており、さらに、近い将来には東海地震、首 都直下地震など大規模地震の発生が現実視されていることから、密集市街地に ついてその早急な対策が望まれている。		
行政の関与	密集市街地の改善にあたっては、不足している公共施設の充実が必須である上 に、多数の関係者が存在し、円滑な事業推進のためには、行政の関与が不可欠 である。		
国の関与	近い将来に大規模地震が想定されるなど地震対策は急務であり、特に甚大な被 害が想定される密集市街地の整備を強力かつ広域的に推進するためには国の 支援が不可欠である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>地震危険度マップの策定は、地震危険度について国民が一見して理解可能となるため、防災意識の向上を図るために非常に効果的な施策である。また、密集市街地内の危険箇所を地震危険度マップに顕在化することで、地区の抱える危険性に応じた防災事業の展開を進めていくことが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>密集市街地の整備には、関連する多数の住民の理解が必要であり、本事業によって防災意識の向上が図られることにより、事業の円滑な推進が大いに図られることとなる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>中央防災会議における平成 18 年度防災対策の重点において、「国民の防災意識の向上」が掲げられ、災害に対する備えを实践できるよう、防災に関する正確な知識のさらなる普及を図る、と位置づけられている。</p>

事前評価票【NO.20】

施策等名	耐震性・耐火性の顕著に劣る密集市街地の緊急整備	担当課 (担当課長名)	住宅局市街地住宅整備室 (市街地住宅整備室長 橋本公博)
施策等の概要	密集市街地において防災上安全な市街地の形成を促進するため、防火の規制を強化する一方、形態規制等の合理化を図る規制誘導措置と連携し、地区防災施設の整備と一体となった沿道の建築物等の建替えに対し支援を行う。 【予算要求額：52,950 百万円】		
施策等の目的	防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地において、地区防災施設の沿道の建築物を耐火建築物・準耐火建築物へと建替えることにより、市街地の延焼遮断機能を高め、地震、火災等から生命・財産の安全性を確保する。		
関連する政策目標	8)地震・火災による被害の軽減 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
関連する業績指標	36)地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(約8,000ha)のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	36)約3割(平成19年度) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<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組みを実施しているものの、密集市街地の解消は十分に進捗していない状況であり、当該市街地における延焼遮断機能は低いレベルのままである。(目標と現状のギャップについての分析)</p> <p>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実行が資金面等において困難なこと等が原因となり、延焼防止上及び避難上必要な防災機能が確保されるべき区域において個別の建替えや防災上必要な基盤施設の整備が進まず、密集市街地の整備は、十分進捗していなかった。(その原因について分析)</p> <p>密集市街地の解消に向けての取組みは継続していくものの、近い将来大規模地震の発生が予想される中で、極めて緊急度の高い公共施設等の整備及び建築物の防火性能の向上を図り、可能な限り密集市街地のリスクを軽減することが必要である。(現状を改善するための課題を特定)</p> <p>密集市街地において、地区防災施設となる道路等の整備及び道路に面する建築物の耐震化・不燃化を強力に推進し、延焼遮断機能を高める。(導入する施策の具体的内容について説明)</p>		
社会的二ーズ	<p>H7阪神淡路大震災、H16新潟県中越地震、H17福岡県西方沖地震など、我が国は地震によって大きな被害を受けており、さらに、近い将来には東海地震、首都直下型地震など大規模地震の発生が確実視されていることから、密集市街地についてその早急な対策が望まれている。</p> <p>中央防災会議によれば「首都圏直下地震による死者の62%(8000人)は火災が原因と想定される」など、社会的な損失は甚大であり、東京都における「防災都市づくり推進計画」など、地方公共団体も積極的な取組みを行っているところ。</p>		
行政の関与	防災上重要な公共施設整備であること、また、これと一体となって、防災性能が強化された建築物への建替えを促進する必要があるため、行政の関与が不可欠である。		

<p>国の関与</p>	<p>近い将来に大規模地震が想定されるなど地震対策は急務であり、特に甚大な被害が想定される密集市街地の整備を強力かつ広域的に推進するためには国の支援が不可欠である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>防災上重要な公共施設等の整備及び防災性能を強化する建築物への建替えにより延焼遮断機能を高めることにより、効率的に密集市街地の安全性の確保を実現することができる。</p> <p>大規模地震等の災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが公共投資の観点からも効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足する密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、延焼遮断機能の確保、避難路の確保、緊急車両の進入路確保による消防活動困難区域の解消を図り、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、人命及び財産の保護を図る上で最も有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>都市再生プロジェクト（第3次決定）において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地（東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha）を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられている。</p> <p>第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。</p> <p>密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保することが見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地を「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」として把握し、平成15年7月に公表している。（東京、大阪各々約2,000ha、全国で約8,000ha）</p>

事前評価票【NO.21】

施策等名	総合的な宅地防災対策の推進	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局都市計画課 (開発企画調査室長 澁谷和久)
施策等の概要	<p>地震の際に崩壊する危険性の高い大規模盛土宅地について、その耐震性を確保するため、以下の施策を導入する。</p> <p>1) 大地震の際に盛土宅地が崩壊・変状をおこして壊滅的被害を生じないよう、盛土宅地の耐震性に係る技術基準を明確化するとともに、新規の宅地造成においてその水準を確保する。</p> <p>2) 既存の盛土宅地について、地方公共団体が変動予測マップ(宅地ハザードマップ)を作成することを推進する。[予算要求額 100 百万円]</p> <p>3) 地震時の危険度が高い大規模盛土造成地について、所有者等が耐震補強工事を実施することを促進する。(工事を実施する場合の税制特例措置、財政支援) [予算要求額 1,000 百万円]</p>		
施策等の目的	地震時の大規模盛土宅地造成地の崩壊・変状による被害の軽減		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減 4) 住環境・都市生活の質の向上(良好な環境を備えた宅地整備)		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>住宅の耐震化促進と同様、宅地の耐震化も併せて取り組む必要があることは論をまたず、特に発生が懸念される首都直下地震、宮城県沖地震、東海・東南海・南海地震等の大規模地震災害においては、多くの盛土造成地が崩壊・変動するとの危険性が指摘されている。しかしながら、大規模な盛土宅地だけでも耐震化が必要な危険宅地が全国で約 1,000 箇所も存在し、減災対策は進んでいない。(= 目標と現状の G A P)</p> <p>従来の宅地防災は集中豪雨等に対するのり面崩壊等を念頭においた対策が中心であり、盛土に係る耐震基準が法令上明確にされていない。結果として、既存の宅地についても、その危険性がまったくと言ってよいほど認識されていない。なお、この問題に係る技術的知見は、阪神・淡路大震災以来の研究が新潟県中越地震等で検証されたものが中心であり、これからそれを施策に反映する必要がある。(= 原因分析)</p> <p>宅地造成等規制法は、一定の指定区域内においてのみ、許可制による安全性確保を行うものであるが、地震は全国どこでも起こりうること、被災可能性の高い大規模盛土宅地が大都市近郊を中心に大量に存在していることから、従来の枠組みを越えた、新たな宅地防災対策を総合的に構築する必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>このため、耐震基準の明確化と新規造成に係る耐震性の確保、既存宅地に係る地方公共団体による適切なリスク開示と所有者等による減災対策の誘導方策を導入し、危険な大規模盛土造成地(全国で約 1,000 箇所)について、今後 10 年間で半減させることを目指す。(= 施策の具体的内容): 上記施策等の概要参照</p>		
社会的ニーズ	<p>阪神淡路大震災以来、地震による大規模盛土の地すべり性変動への対策の必要性が指摘され、昨年の新潟県中越地震で、その要請が強まった。</p> <p>各地の防災関係者との意見交換会等において、住宅の耐震化だけではなく、宅</p>		

	<p>地の耐震性確保も同様に重要であるとの声が多く寄せられている。</p> <p>首都直下地震対策専門委員会報告においても大規模盛土造成地の危険性が指摘されている。新潟県中越地震等で宅地造成された盛土の被害がクローズアップされており、宅地の被害軽減に関する社会的ニーズは高い。</p>
行政の関与	<p>過去の災害事例を見ると、盛土が大規模に地すべり性変動を起こすのは、一定規模以上の大規模な盛土であり、大量の土塊が変動すると、上部の住宅、建築物を壊滅させることはもとより、広範囲にわたり被災することから、道路等の公共的施設にも被害をもたらす、早期復旧に著しい障害となる。実際、原状復旧を断念し、集団移転を余儀なくされるほか、現場を公園等として整備して宅地としては使用できなくなる等、事後の対応に大きな社会的コストがかかるものである。</p> <p>よって、こうした危険性のある盛土宅地について、適切なリスク情報開示を行うことで、所有者等による減災対策を促進することには大きな公共性があるものである。また、宅地の耐震改修工事については、これまでも実績等が必ずしも多くなく、民間により適切な工法が提供される環境整備を行うため、改修工事に係る財政、税制上の支援措置を講じることとするものである。</p>
国の関与	<p>想定される首都直下地震への対策等、国家戦略として取り組む地震防災対策の一環である。</p>
施策等の効率性	<p>新たな施策を導入しないで、盛土宅地が被災した場合、回復しがたい社会的損失を生じさせる恐れがある。一方、導入する施策は、基準を明確化することにより、本来宅地造成が具備すべき安全性を明確にすること、自助による減災対策を誘導するためのリスク開示と支援措置であり、社会的な費用対効果は極めて高いものである。</p> <p>なお、災害発生後は、震災により変状した宅地の復旧費用について、被災者支援法による支援金の対象経費（国費 1 / 2）となっているほか、雑損控除の対象となっている。</p>
施策等の有効性	<p>宅地ハザードマップ作成</p> <p>外見上危険性が必ずしも明らかではない盛土宅地に係るリスク情報を開示することで、警戒避難等の防災意識を醸成すること、宅地の耐震性確保を、所有者等による補強工事実施と市場取引等を通じて行うことが可能となる。</p> <p>宅地耐震補強工事の促進</p> <p>大規模盛土が崩壊すると、住宅、建築物が壊滅、広範囲にわたる被害をもたらす、早期復旧に著しい障害となるほか、集団移転を余儀なくされる等、事後の対応に大きな社会的コストがかかる。事前の耐震補強工事の実施を促進することで、事後の社会的コストを軽減することが可能となることから、所有者等の自助による工事実施を支援、促進する。</p>
その他特記すべき事項	<p>内閣府が取りまとめた「平成 18 年度防災重点施策」(本年 7 月中央防災会議決定)において、「地震時に、建築物の基盤である宅地の安全性を確保するため、宅地の危険度評価や耐震性の向上等を促進する総合的な宅地防災対策を推進する。」と明記されている。</p>

事前評価票【NO.22】

施策等名	下水道地震対策緊急整備事業の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課 (課長 江藤 隆)
施策等の概要	地震対策に取り組む必要性が高い地域において、「下水道緊急地震対策計画」を策定した場合に、下水道事業としての地震対策を重点的に支援する。【予算要求額：下水道事業費 876,459(百万円)(国費)の内数】		
施策等の目的	下水道施設のうち機能上耐震化が緊急的に必要な施設(例えば、最低限の機能を確保するための処理施設、雨水ポンプ場、軌道下などの重要管渠等)の耐震対策、万一被災した場合における最低限の下水道機能を果たすためのバックアップ対策、下水処理場等の防災拠点への活用等を早急に進める。		
関連する政策目標	8)地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>下水道施設の耐震化は兵庫県南部地震を契機として平成9年に改定された「下水道施設の耐震対策指針と解説」に基づいて進められているところであるが、新潟県中越地震等の大規模地震においては、下水道施設に甚大な被害が発生し、市民生活に深刻な影響を及ぼした。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>下水道施設の大半が地下埋設物という特徴もあり、技術的予算的制約から、既設構造物の耐震化については改築更新時期に合わせて実施することが多く、なかなか進まないのが実情である。(=原因分析)</p> <p>緊急的に耐震化の向上を図るべき施設については、地方公共団体の耐震化に対するインセンティブを高める制度が求められる。(=課題の特定)</p> <p>地震対策に取り組む必要性が高い地域において、「下水道緊急地震対策計画」を策定した場合に、下水道事業としての地震対策を重点的に支援する。通常の下水道事業に加え、処理場の最低機能確保 軌道下、緊急輸送路などに埋設された重要管渠の耐震化 防災拠点と処理場を結ぶ重要管渠の耐震化 処理場等下水道施設の防災拠点化<ヘリポート・避難施設・消火施設等> 広域避難所など防災拠点におけるマンホールトイレ整備について補助する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>新潟県中越地震では、下水道施設が甚大な被害を受け、住民の避難生活に支障を生じたほか、マンホールの浮上や道路陥没による交通障害が発生するなど、下水道施設の緊急的な耐震化が求められている。</p> <p>下水道の被災は、トイレが使用できないなど市民生活に直接大きな影響を与えるばかりでなく、汚水の滞留や未処理下水の流出に伴う公共用水域の汚染による伝染病の発生や、雨水排水機能等の喪失による甚大な浸水被害の発生など、多くの住民の生命・財産を危険にさらす重大な二次災害を発生させるため、耐震化を促進することが喫急の課題である。</p>		
行政の関与	ライフラインである下水道施設の耐震対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な役割であり、行政の関与が不可欠である。		
国の関与	地震対策は国民の生命・財産に関わるものであるため、地方ごとに差が生じるのは望ましくなく、ある程度は全国一律に確保すべきものである。そのため、国として関与が必要である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>地震対策に取り組む必要性が高い地域において緊急的に耐震性の向上を図るべき施設を重点的に耐震化することにより、効率的に下水道施設の耐震化を推進することができる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>地震対策に取り組む必要性が高い地域において重点的に支援することにより、緊急的に耐震性の向上を図るべき施設から耐震化を図ることができ、有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>下水道地震対策技術検討委員会(委員長:田中和博日本大学教授)において以下のとおり、最終的な提言がとりまとめられる予定。(今後、最終委員会で議論され確定公表)</p> <p>第2章 地震対策を進めるにあたっての基本的考え方</p> <p>(1) 基本的考え方</p> <p>・・・下水道施設の耐震化をはじめ、体制面の対策を含む下水道の地震対策が推進されてきているものの、依然として多くの自治体においてその取り組みが進まない状況にある。新設の構造物に対して、指針に沿って耐震化することは当然のこととして、<u>既存の施設の耐震化を促進することが喫緊の課題</u>である。</p> <p>・・・国は地震時において下水道が有すべき機能を踏まえて、・・・地方公共団体における重点的な取り組みを促すとともに、<u>財政的支援等地震対策の促進に向けた支援措置を講じ、下水道地震対策を推進すべきである。</u>・・・</p> <p>(5) 防災目標</p> <p>緊急の目標(5年程度)</p> <p>1) 管路施設</p> <p><u>処理場と災害対策本部施設(役場等)や特に大規模な広域避難所等の防災拠点をつなぐ管路の流下機能を確保するとともに、軌道や緊急輸送路等下の埋設管路の被災により通行止め等の重大な交通障害を及ぼさないよう、これらの管路について耐震補強を行う。</u></p> <p>2) 処理場・ポンプ場</p> <p><u>処理場については、沈殿処理機能及び消毒処理機能が確保できるよう所要の施設の耐震補強を行い、耐震性を向上する。</u>・・・</p> <p><u>ポンプ場については、処理場と災害対策本部施設(役場等)や特に大規模な広域避難所等の防災拠点をつなぐ管路に接続する汚水ポンプ場の耐震補強を行い、揚排水機能の耐震性を向上する。また、雨水ポンプ場の耐震補強を行い、揚排水機能の耐震性を向上する。</u>・・・</p> <p>3) トイレ</p> <p><u>地域防災計画に位置づけられた仮設トイレの汚水受入施設を整備するなど、避難所等防災拠点におけるトイレの使用を確保する。</u></p> <p>第3章 下水道地震対策の推進に向けた取組み</p> <p>(3) 具体的な防災対策例</p> <p>緊急の目標に対する耐震対策</p> <p>3) トイレ</p> <p>・・・ <u>関係部局と連携した公共下水道接続型マンホールトイレの設置</u></p> <p>(5) 下水道施設・資源の活用による地域防災支援</p> <p>・・・ <u>下水道施設を地域防災計画等に位置づけ、地域防災と連携した下水道施設の防災拠点化を積極的に推進すべきである。特に、ヘリポートや避難施設、消化施設等の整備は重要である。</u>・・・</p>

事前評価票【No.23】

施策等名	津波危機管理対策緊急事業の拡充	担当課 (担当課長名)	河川局海岸室 (海岸室長 岸田弘之) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村重昭)
施策等の概要	<p>津波に対して、人命を最優先に防護する危機管理対策として、一連区間の海岸における既存の海岸保全施設の防災機能の確保及び避難対策を促進するため、津波危機管理対策緊急事業の補助対象を以下のものについて拡充する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海岸利用者が避難するための施設（海岸避難塔等） ・ 津波・高潮防災ステーションにおける避難機能、資機材備蓄機能 		
施策等の目的	<p>津波に対して、人命を最優先に防護する危機管理対策として、一連区間の海岸における既存の海岸保全施設の防災機能の確保及び避難対策を促進し、津波による孤立化地区、避難困難地区の解消を図ることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	8) 地震・火山による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>想定される大規模地震に対して耐震性が確保されている海岸堤防は、全国の海岸保全施設延長 11,000km のうち約 33% であり、また、海岸線における開口部の閉鎖機能を確保している施設は 27% であり、海岸保全施設整備は十分に進んでいるとは言えない。【目標と現状のギャップ】 堤防等の海岸保全施設の整備には相当程度の時間と費用を要する。【原因分析】 明日にでも起こるかもしれない大規模地震による津波に対しては、既存施設を最大限有効活用し緊急的な防災機能を確保するとともに、地域の状況にあった避難地の整備、及び施設被災後の二次的な高潮災害等の防止等の対策を総合的に推進し、人命を最優先に防護する必要がある。一方で、現在、海岸利用者が利用できる海岸付近の避難施設は限られており、また、災害復旧のための資材を備蓄するような施設が不足している。【課題の特定】 津波危機管理対策緊急事業を拡充することにより、海岸利用者が避難するための施設を整備するとともに、津波防災ステーションへの避難階段の設置・避難スペースの確保、及び資機材備蓄機能の確保を図る。【施策の具体的な内容】</p>		
社会的ニーズ	<p>大地震の発生が切迫している状況や昨年インド洋大津波の被害等により、国民の津波対策に対する関心が強い中で、安全で安心な社会の形成を図るため効果的かつ有効な津波対策として、各種制度の充実に努める必要がある。</p>		
行政の関与	<p>海岸管理者である行政が主体的に対策を講じる必要があるため。</p>		
国の関与	<p>津波危機管理対策緊急事業は国庫補助事業であり、本施策はそれを拡充するものであるため。</p>		
施策等の効率性	<p>相当程度の費用と時間を有する海岸保全施設の整備のみならず、人命を最優先に防護する施策を推進することにより、被災者数の軽減といった観点から大きな成果が期待できる。</p>		
施策等の有効性	<p>本施策により、海岸利用者が円滑に安全な場所に避難することが出来るようになり、地域全体の防災力が向上する。 津波・高潮防災ステーションが資材の備蓄機能を有することで、災害時に早期の応急復旧が可能となり地域全体の防災力が向上する。</p>		

その他特記すべき事項	<p>津波対策検討委員会の提言において、『海岸、港湾の利用者等が円滑に避難できるよう、対策を強化』するとされている。</p> <p>津波対策検討委員会の提言において、『重要沿岸域の必要な地区において、津波・高潮防災ステーション、河川防災ステーション、道の駅、臨海部防災拠点等、防災拠点となり得る施設を機能拡充するとともに整備促進』するとされている。</p>
------------	--

事前評価票【No.24】

施策等名	災害時における公共交通情報システムの整備	担当課 (担当課長名)	総合政策局 技術安全課 (技術安全課長 三谷泰久) 情報管理部 情報企画課 (情報企画課長 山内一良)
施策等の概要	<p>大規模災害等発生時に、公共交通機関の利用者に対して、公共交通機関の被害状況や運行情報等を、一元的にリアルタイムに携帯サイト等で提供するシステムの整備について検討する。さらに、公共交通情報システムの整備においては、大規模災害等発生時の情報基地局へのアクセス集中等の対応が必要であり、このための検討も行う。</p> <p>【予算要求額：89,000千円】</p>		
施策等の目的	<p>大規模災害等発生時において、公共交通手段の確保等は極めて重要な課題である。このため、公共交通機関の運行状況等を迅速に把握するとともに、これらの情報を一元的にリアルタイムに利用者に対して提供すること。</p>		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>近年、新潟県中越地震、福岡県西方沖地震等、震度6クラスの大規模地震、多数の台風上陸等の災害が多発しているため、大規模災害等発生時における公共交通分野の取り組み強化が求められている。</p> <p>現在、大規模災害等発生時に国土交通省に報告される公共交通機関関係の情報は、利用者によりリアルタイムに提供されていない。また、民間事業者により情報提供はなされているが、モード横断的でないことや、代替輸送等の情報が不十分など総合性や一覽性に限界がある。(=目標と現状のギャップの分析)</p> <p>平時の公共交通機関の運行情報等については、民間の情報提供サイトにより部分的に提供されている状況である。一方、大規模災害等が発生した場合においてはモード横断的な情報を、迅速かつ容易に取り纏め、提供する仕組みが官民を通してないことに原因がある。(=原因分析)</p> <p>今年3月の中央防災会議で公表された首都直下地震被害想定で約650万人もの帰宅困難者が発生するとされている等、大規模災害が発生した場合、公共交通機関の乱れにより、帰宅困難者が発生することが十分考えられる。その際、モード横断的な運行情報等を被災者等へ提供することが重要な課題として挙げられる。(=課題の特定)</p> <p>大規模災害等発生時に、公共交通機関の利用者に対して、公共交通機関の被害状況や運行情報等を、一元的にリアルタイムに携帯サイト等で提供するシステムに関して、提供される内容、方法等について検討する。さらに、公共交通情報システムの整備においては、大規模災害等発生時の情報基地局へのアクセス集中、バックアップ体制への対応が必要であり、このための検討も行う。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的二一 ズ	中央防災会議において帰宅困難者の問題について公表されたところである。その問題点を解消するひとつの手段として、公共交通機関の情報提供が求めら		

	れている。
行政の関与	大規模災害等発生時の緊急事態において、複数の公共交通機関の情報を一元的に入手して、リアルタイムに提供するためには、行政の積極的な関わりがなければ困難である。
国の関与	公共交通情報システムは、大規模災害等発生時の緊急事態を想定しており、国内の多数の公共交通機関を対象とするものであるとともに、その提供する公共交通情報は県域を越えて広域的なものとなる可能性があり、関係機関との協力体制の整備の観点から、国が取り組むことが必要である。
施策等の効率性	大規模災害等発生時、公共交通機関の運行情報を提供することにより、代替輸送機関等の利用が可能となり、利用者の混乱・混雑が最小限にとどめられ、その対応等に係る関係機関への負担が軽減されるとともに、帰宅困難者の職場等への早期復帰により、社会の早期復旧にも寄与し、経済的損失を最小限に抑えられる。
施策等の有効性	大規模災害等発生時、公共交通機関の運行情報を提供することにより、代替輸送機関等の利用が可能となり、利用者の混乱・混雑が最小限にとどめられる。
その他特記すべき事項	大規模災害等発生時における公共交通機関の被害の状況や運行情報等のあり方について、学識経験者、有識者からなる委員会を設置し、検討する。

事前評価票【No.25】

施策等名	沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築	担当課 （担当課長名）	国道・防災課(鈴木課長) 地方道・環境課(祢屋課長)
施策等の概要	防災機能の向上・景観の形成・バリアフリー歩行者空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、沿道建築物所有者が道路と一体的に建築物及び建築敷地の計画・整備を行う場合、建築物の耐震補強・建替・意匠の整備・公共用通路の整備に対して、一部助成を行う。		
施策等の目的	大規模地震など災害時において救援活動、緊急物資輸送等に極めて重要な役割を担う緊急輸送道路等の沿道において、道路と建築物が一体となって、防災機能の確保を図る。また、道路区域等の管理区域にとられない沿道と一体となった景観整備により、より美しく味わいのある魅力的な沿道空間の創出、バリアフリーネットワークの構築を図る。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>緊急輸送道路等の道路は、救援活動、緊急物資輸送等に極めて重要な役割を担っており、通行の確保を図ることが不可欠であるが、建築物等の耐震化はまだ不十分なことから、沿道建築物の倒壊による緊急輸送道路の閉塞のおそれがある。また、景観形成において調和が図られていない、歩行空間のバリアフリー化が図られていない等の問題がある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>現行制度では、官民空間を峻別し道路と建築物の一体的整備が困難。 （＝原因分析）</p> <p>防災機能の向上、景観形成、バリアフリー歩行空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、シームレスに整備・管理する柔軟な仕組みが必要。 （＝課題の特定）</p> <p>このため、防災機能の向上・景観の形成・バリアフリー歩行者空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、沿道建築物所有者が道路と一体的に建築物及び建築敷地の計画・整備を行う場合、建築物の耐震補強・建替・意匠の整備・公共用通路の整備に対して一部助成を行い、これらを重点的に推進する。 （＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>大規模地震対策は、社会全体で取り組まなければならない緊急課題であるため、「地震防災戦略」（中央防災会議平成17年3月）においては、緊急に取り組むべき事項と目標を国、地方公共団体、関係機関、住民等が共有し、その達成に向け、対策の強化、充実を図るものとされている。</p> <p>急速に高齢化が進むわが国では、高齢者や障害者はもちろん、歩行者の誰もが安心してスムーズに移動できるような、ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備が急務となっている。そのために、平成12年度に施行された「交通バリアフリー法」に基づき、道路から歩行者の通行に障害となるものをなくす「バリアフリー歩行空間」の整備事業を総合的に進めている。</p>		
行政の関与	<p>公共施設の管理は行政が責任を持って行うものであり、災害発生時に、建築物等の倒壊により緊急輸送道路の機能に大きな影響を及ぼす可能性がある建築物の耐震化は建築物所有者の自主的な努力に任せていては、十分な効果が望めないことから、行政の関与が不可欠である。</p> <p>道路法第42条により、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維</p>		

	<p>持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めることとされている。</p> <p>災害対策基本法第34条に基づき中央防災会議にて策定された防災基本計画において、震災時に、救助・救急・医療・消火活動を迅速に行い、緊急物資を供給するために、交通を確保し、緊急輸送を行う必要があるとされている。「交通バリアフリー法（平成12年5月17日法律第68号）」に基づき、道路から歩行者の通行に障害となるものをなくす「バリアフリー歩行空間」の整備事業を総合的に進める必要がある。</p>
国の関与	<p>災害対策基本法第3条において、国は国土並びに国民の生命、身体及び財産を災害から保護する使命を有することにかんがみ、防災に関し万全の措置を講ずる責務を有するとされている。</p> <p>平成16年12月に施行された景観法第3条において、国の責務として、景観法の基本理念にのっとり、国は良好な景観の形成に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有するとされている。</p>
施策等の効率性	<p>災害により被害が生じた場合、迅速な救援活動に支障が生じ、二次再災害が拡大するおそれがあるとともに、その復旧に要する費用も増大することから、事前に防災対策を講じておくことは、結果としてコストを抑えることに繋がる。</p> <p>道路と一体的に整備を行うことにより、効率的に良好な景観形成、バリアフリー空間の確保が図られる。</p> <p>別途バイパス整備により緊急輸送道路を確保するよりも経済的かつ効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>道路と沿道施設が一体的に対策を講じることにより、災害に強い道路や地域の実現が早期に図られる。</p> <p>道路と沿道建築物の一体的な整備・管理を行うことにより、緊急輸送道路の通行の確保など防災機能の向上、良好な景観の形成、バリアフリーネットワークの構築等が図られる。</p>
その他特記すべき事項	<p>災害対策基本法第34条に基づき中央防災会議にて策定された防災基本計画において、震災時に、救助・救急・医療・消火活動を迅速に行い、緊急物資を供給するために、交通を確保し、緊急輸送を行う必要があるとされている。</p>

事前評価票【NO.26】

施策等名	地方鉄道における安全対策の推進	担当課 (担当課長名)	鉄道局財務課 (財務課長 櫻井俊樹)
施策等の概要	平成17年4月のJR西日本福知山線の脱線事故を踏まえ、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する近代化補助について、補助率のかさ上げ等制度の拡充を行うとともに、当該施設整備に係る法人税及び固定資産税の優遇措置を図り、総合的な支援措置を講じる。		
施策等の目的	平成17年4月のJR西日本福知山線の脱線事故を踏まえ、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する取組みを促進することによって地方鉄道の安全性確保を図る。		
関連する政策目標	9)交通安全の確保		
関連する業績指標	47)急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率(緊急整備計画に基づくもの)		
指標の目標値等	47)平成21年度 100%		
施策等の必要性	<p>平成17年4月25日のJR西日本の福知山線脱線事故により、鉄道の安全対策設備整備の重要性について再認識されたところである。この事故を踏まえ、ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備は緊急に推進される必要がある。</p> <p>鉄道の安全性確保のためにはATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備は不可欠であるが、特に地方鉄道においては、厳しい経営状況が続いており鉄道事業を運営するうえで不可欠な安全対策を含めた施設の整備が思うように進められない状況にある。</p> <p style="text-align: right;">(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>原因としては、地方鉄道を取り巻く経営環境は、近年の少子・高齢化、過疎化及び道路整備の進捗によるマイカーの増等により、漸次輸送人員の減少が続いておりその収益性の低下からコスト削減が進められ、収益性向上に向けたサービス改善に対する設備投資はもとより、安全対策の設備投資に対する余力を失っていることが挙げられる。</p> <p>その結果、利用者利便について利用者の要求に対応できず、ますます利用者の鉄道離れが進むという悪循環に陥っている。</p> <p style="text-align: right;">(= 原因の分析)</p> <p>鉄道事業者としての最大の使命である安全輸送の確保は、一義的には事業者が取り組むべき課題ではあるが、これまでも国としても経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う安全対策設備整備に対しては、近代化補助等により支援してきたところであり、さらに今回の脱線事故を踏まえ、ATSを始めとする安全対策設備整備は緊急を要するものとなり、経営基盤の脆弱な鉄道事業者について、これまでの支援措置に加え、早期にATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を可能とする制度を構築し、総合的に支援することで当該施設整備の推進を図る必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、 今回の脱線事故を踏まえ、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行う、ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備の促進のために、近代化補助の拡充等を行う。 経営基盤の脆弱な鉄道事業者が、ATSの緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を行った際には、法人税について特別償却又は税額控除を行う特例措置を創設するとともに、近代化補助金により取得したこれらの鉄道施設に係る固定資産税について特例措置を拡充する。</p> <p style="text-align: right;">(= 具体的施策の内容)</p>		

社会的ニーズ	<p>今回の脱線事故を踏まえて、鉄道利用者が安心して鉄道を利用できる環境づくりが強く求められている。</p> <p>日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会等から、地方鉄道の安全対策に対する公的支援措置の拡充の要望が強く出されている。</p>
行政の関与	<p>鉄道の安全輸送の確保に必要な事業を行うには、相当の投資額が必要であり、経営基盤の脆弱な鉄道事業者については、現状のままではそれを賄える収入増は期待できない。</p> <p>一義的には鉄道事業者が様々な経営努力を行うことによって取り組むべき課題ではあるが、自主的な整備に委ねるだけでは思うような施設の整備は困難であり、ひいては鉄道の安全性が危惧されることとなる。</p> <p>そこで、今回の事故を踏まえ、A T S の緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備については安全性確保のために効果的な支援を行うという行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>鉄道の安全は、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、鉄道は大量輸送機関であり一度事故が発生すると被害は甚大となることから、早期に安全性を確保すべきであることを社会的に求められている。国はこの社会的要請に応じ積極的に関与する必要がある、経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うA T S の緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備を総合的に推進させる必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>総合的な支援により、収益性の低下している経営基盤の脆弱な鉄道事業者の負担軽減になり安全性向上のための取り組みが期待される。また、各事業者のA T S の緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対する意識は高いことから、総合的な支援を行うことで早期の整備が期待される。</p>
施策等の有効性	<p>経営基盤の脆弱な鉄道事業者が行うA T S の緊急整備等脱線防止対策に資する施設の整備に対し総合的に支援することにより、事業者の自己負担が軽減し当該施設整備に対するインセンティブが強く働くこととなる。</p> <p>地方鉄道の安全性が高まり、鉄道を安心して利用できる環境が全国的に整備できる。</p>
その他特記すべき事項	<p>第162回通常国会(「国土交通委員会」等)においても、「JR西日本福知山線列車脱線事故問題に関する質疑」として、当該整備に係る質問が数多くなされた。</p> <p>平成17年8月2日に鉄道局より発表された「急曲線に進入する際の速度制限に関する対策について～速度超過防止用A T S等緊急整備～」の中においても、『脱線事故を防止するためには、速度超過防止用A T S等だけでなく、鉄道施設及び車両が適切に維持・改修される必要がある』ということが指摘されている。</p>

事前評価票【NO.27】

<p>施策等名</p>	<p>航空における安全・セキュリティ対策の強化</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>航空局 技術部運航課 (課長 宮下 徹) 技術部航空機安全課 (課長 高岡 信) 技術部乗員課 (課長 高橋 和弘) 管制保安部保安企画課 (課長 鈴木 昭久) 飛行場部計画課 (課長 須野原 豊) 監理部航空保安対策室 (参事官 島村 淳)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>航空輸送や航空管制に係る相次ぐトラブルや引き続き不安定な国際情勢等を踏まえ、誰もが安心して利用できる航空サービスを実現するため、航空における安全・セキュリティ対策の強化として以下の施策を講じる。 【予算要求額：158億円の内数】</p> <p>(1) 航空会社に対する輸送安全対策の強化 航空会社に対する安全監督の強化 航空安全情報の収集・分析強化による予防的安全行政の推進 ヒューマンエラー対策の強化</p> <p>(2) 航空管制業務等の安全性の向上</p> <p>(3) 航空保安対策の強化 航空保安監査に係るデータ管理システムの構築 貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助制度の導入</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>航空輸送・管制に関してトラブルが続発した状況を踏まえ、ヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止するため、航空会社に対する輸送安全対策を一層強化するとともに、航空管制のためのシステム改善等といった総合的な安全向上のための施策を推進する。 また、依然として厳しいテロ情勢を踏まえ、航空保安対策の一層の強化を図り、安心して利用できる航空輸送を実現する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>9) 交通安全の確保 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>39) 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 40) 国内航空における事故発生件数((注)国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故の年間発生件数(5年間の平均))</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>39) 0件(平成16年度以降毎年度) 40) 16.6件(平成15～19年平均)((注)国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故の年間発生件数(5年間の平均))</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>目標と現状のギャップ</p> <p>(1) 大量の旅客の人命を預かる公共交通機関である航空輸送にとって、事故を防止することはもとより、事故につながりかねないトラブルを未然に防止し、誰もが安心して利用できる安全な航空サービスを提供することが求められている。しかしながら、最近、我が国の航空会社においてはヒューマンエラーや機材不具合に起因して、航空事故につながりかねない安全上のトラブルが続発しており、事故を未然に防止するためには、このようなトラブルの発生を防止する対策が必要である。</p> <p>(2) 管制官の適切な指示により航空機の安全な離着陸を確保することは国民の生命・財産を保護する上で極めて重要である。しかしながら、平成17</p>		

年4月29日に羽田空港において、閉鎖中の滑走路に航空機を着陸させるという事態が発生した。このようなミスは、航空機事故につながりかねない極めて重大な事案であることから、適切なヒューマンエラー対策を講じる必要がある。

- (3) 航空保安対策としては、平成17年4月1日より、従来の空港警戒態勢の最高レベルの恒久化、航空保安対策基準の強化等を内容とする新しい航空保安体制を導入したところである。しかし、先ごろロンドンで発生した同時テロ事件に見られるように、国際的なテロの脅威レベルは依然高く、わが国においても、より高レベルかつ確実な航空保安対策の推進が求められているところである。

原因の分析

- (1) 国内外の航空会社との競争の拡大に伴い利用者利便やサービスの向上及び国際競争力強化のための事業運営の効率化・合理化が急速に進化したことや、既存の航空会社の分社化や外部委託の進展、新規の航空会社の参入など航空会社の経営・事業形態が多様化・複雑化している中で、航空会社の情報伝達処理能力の不備、教育訓練や技術伝承の不十分さなど安全な業務遂行に係る管理能力や、航空会社内の安全への意識が相対的に低下しているおそれがある。
- (2) 滑走路の閉鎖情報が、当時管制業務を担当していたチーム全員に適切に伝達されていなかったことによる。
- (3) ハイジャック・航空機テロを未然に防止すべく、新たな航空保安体制を導入したところであるが、国際的にテロの脅威が増大し、より徹底した航空保安対策が要請される中で、現行の航空保安体制の更なる強化の必要が生じたところである。

課題の特定

- (1) 航空会社の複雑化・多様化した事業形態に的確に対応していくため行政の監査・監督手法及び体制を強化する必要がある。また、最近の一連のトラブルを踏まえ、体系的に安全情報を収集・整理し、トラブル発生の潜在原因や傾向の技術的分析等に基づく予防的安全対策を積極的に講じる。
- (2) 航空情報が適切に伝達されていなかった状況に鑑み、必要な情報をより確実に航空管制官に伝達するシステム等を整備し、ヒューマンエラー等によるトラブルを未然に防止するための措置を講じる。
- (3) テロの脅威レベルが依然高い中で、航空保安対策をより確実なものとするため、貨物ターミナルの警備体制に対する補助を行うとともに、航空保安監査の結果を今後の航空保安対策にフィードバックするための措置を講じる。

施策の具体的内容

- (1) 航空会社に対する安全監督の強化のため、監査専従部門の新設により監査体制を抜本的に強化するとともに、担当職員の研修の充実等を図る。航空安全情報管理システムの整備等により事故・インシデントや機材不具合などの航空安全に係る情報を集約し、継続的に分析することにより、航空会社に対する安全対策の指示や安全基準の見直し等トラブルを未然に防止するための予防的安全行政を推進する。
ヒューマンエラーを防止するため、航空従事者等の教育訓練方式のあり方について検討を行うとともに、操縦士のコミュニケーション能力向上のため航空英語能力証明制度を導入する。
- (2) 管制官の適切な指示により航空機の安全な離着陸を確保するため、滑走路閉鎖情報等の確認が容易なグラフィックで管制卓に表示するシステムや、航空情報の交換を円滑に行うための航空情報(AIS)センター等を整備する。

	<p>(3) 貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助を行う。 航空保安監査の結果を電子的に記録・管理するデータ管理システムを構築する。</p>
社会的ニーズ	<p>(1) いったん航空事故が発生した場合には、搭乗者のみならず地上の第三者にも被害が及ぶことが考えられるなどその被害の甚大さから、事故を防止することは社会的要請である。事故にもつながりかねない安全上のトラブルが続発している状況に鑑みれば、事故を防止するため、トラブルそのものの発生を未然に防止し、安全・安心な航空輸送を確保することに対する社会的ニーズは大きい。</p> <p>(2) 管制の指示ミスは航空機の安全運航に影響を及ぼす重大な事象であり、航空機に対する管制指示を含めた安全確保に対する社会的ニーズは大きい。</p> <p>(3) 航空機を利用する機会が増大する一方で、我が国を巡るテロ情勢は依然として厳しいことから、磐石な航空保安体制、ハイジャック・航空機テロの発生防止に対する社会的ニーズは大きい。</p>
行政の関与	<p>(1) 航空運送事業者に対する監督、国際標準を踏まえた安全基準の策定等の安全対策を講じることについては、国際的にも国の責務とされているため、行政の関与が必要である。</p> <p>(2) 日本が所管する空域においては、航空局が一元的に航空管制の責任を有している。安全且つ円滑な航空交通の確保は、行政の基本的責務であり、本施策の実施には行政の関与が必要である。</p> <p>(3) ICAOの保安基準等に基づき、ハイジャック・航空機テロ防止対策等の航空保安対策を確保し、利用者の航空輸送に対する信頼性を高めることは行政の責任であることから、行政の関与は必要である。</p>
国の関与	<p>(1) 航空運送は、地域的な輸送モードではなく、広域的なものであり、また、その安全基準等は国際的な標準に準拠したものである必要があることから、航空会社の監督や安全基準等の策定等の安全対策の実施については、国で一元的に実施する必要がある。</p> <p>(2) 航空管制等による航空交通安全のための指示及び情報提供は、国が専管して一元的に行っているものであることから、当該業務を行う管制官のヒューマンエラー等を防止するためのシステムの構築は、国で実施する必要がある。</p> <p>(3) 国が設置・管理する空港の貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助は、国自らの責任で実施する必要がある、国の関与が必要である。また、航空保安監査は国が行うものであり、かつ機密事項を含む内容であることから、データ管理システム構築に当たり国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>(1) 航空事故や重大なトラブルが生じたときの社会的な損失は甚大であり、これらを未然に防止し、社会的な損失を防ぐため、航空会社の監視・監督を強化することや予防的安全行政の推進、ヒューマンエラー対策を強化することは社会的意義が大きく、極めて効率的に実行可能な施策である。</p> <p>(2) 本施策は、航空管制システム等の既存ストックを有効活用した上で、安全対策の機能向上を図るものであり、航空機を利用する国民等の生命と財産の保護のために必要な施策である。ヒューマンエラー等に起因する航空機事故等が発生した場合の、国家的な損失は計り知れないことから、当該施策は極めて効率的に実行可能な施策である。</p> <p>(3) 膨大な航空保安監査の結果をデータベース化して管理することにより、改善点等について、監査を含めた今後の航空保安対策に正確かつ迅速に反映させることが可能となるなど極めて効率的に実行可能な施策である。</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>(1) 事故のみならず事故の予兆となるトラブルを未然に防止するためには、航空会社の監視・監督を強化することや予防的安全行政の推進、ヒューマンエラー対策を強化することが極めて有効である。</p> <p>(2) 航空管制官の業務に必要な情報を電子化されたデータと自動表示機能、ダブルチェック機能を組み合わせることで、確実に管制官に情報伝達を行う事が可能となることから、ヒューマンエラー等によるトラブルを未然に防止し航空管制業務の安全性の向上に極めて有効である。</p> <p>(3) 貨物ターミナルにおける警備体制を強化することができ、また、航空保安監査で得られた情報を今後の航空保安対策に正確かつ迅速に反映できることから、ハイジャック・航空機テロ防止に有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>(1) 航空会社に関する安全対策の強化については、現在、航空輸送安全対策委員会において検討中。(8月下旬にとるべき措置について最終とりまとめ)</p> <p>(2) 監察チームを派遣し、ミスが発生した要因の調査を行い、再発防止策を策定した。</p>

事前評価票【NO.28】

施策等名	トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進（安全運行パートナーシップの実現）	担当課 （担当課長名）	自動車交通局貨物課 （貨物課長 奈良平博史）
施策等の概要	<p>荷主とトラック事業者（以下「事業者」という。）が協働して貨物輸送の安全確保に取り組むことができるようにするため、各関係団体等により議論する検討会を設け、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷主と事業者の現実的に協働可能な取組みの実施 ・荷主と事業者による先進的な取組みの検討・実施 ・安全運行に努める荷主のインセンティブ方策の検討 ・安全運行に関する広報・普及 ・サプライチェーン安全評価システムの構築に向けた検討 <p>など荷主（メーカー等）元請事業者（利用運送及び実運送）下請事業者（実運送）のパートナーシップを醸成するための施策について検討・実施等を行う。 【予算要求額：14百万円】</p>		
施策等の目的	<p>貨物輸送の安全確保は、事業者だけでなく、荷主の理解と協力が不可欠であることから、荷主と事業者が相互に理解し、協働して取り組むことが可能な施策を策定、推進することによって、安全運行に向けた民間レベルでの自主的・積極的な取組みの実現を図る。</p>		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	43) 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合		
指標の目標値等	43) 50%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>トラック事業については、法令に基づき、事業者は、運行管理者を置き、輸送の安全確保のための必要な運行管理を行うことが求められており、行政においてもトラックに対するスピードリミッター装置義務付けなどの対策のほか、事後チェック体制を強化し、適正な監査・行政処分に努めているところである。しかしながら、貨物輸送に伴う速度超過や過労運転などの違反及びそれらに起因する交通事故は多発している現状にある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>物流に関しては、荷主から元請事業者、下請事業者に至るサプライチェーンが構成されているが、下位になるほど経営体力が弱くなる反面、ライバル事業者数は増えることから、貨物輸送に関しては、荷主や元請事業者が運送契約内容の決定に係るイニシアティブをもっており、事業者（特に下請事業者）との間で適正な取引関係が構築されないのが実状である。特に、荷主側では、ジャスト・イン・タイムでの材料・製品の納入を求める傾向が広まるなど、事業者の運行管理に大きな影響を及ぼしている。</p> <p>このようにサプライチェーンの各層に位置する荷主、元請事業者、下請事業者は、経営環境が異なること等から、それぞれの立場等について相互に理解できている状況にあるとは言えない。（＝原因分析）</p> <p>このような荷主、元請事業者、下請事業者との関係を踏まえると、貨物輸送の安全を確保するためには、行政が、事業者に対し、個別的に適正な運行管理を求めることは重要であるものの、それだけでは限界があり、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実運送を担う下請事業者の実態について、荷主や元請事業者に理解を求めること ・安全な運行を阻害する要因について、荷主や元請事業者側に抑制と自律を促す仕組みを設けること <p>が必要である。こうしたことから、各関係団体等により議論する場を設け、サプライチェーンを一体として捉え、かつ、相互のパートナーシップを醸成する</p>		

	<p>ための施策について検討する必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、荷主と事業者の関係団体、行政等により構成するパートナーシップ検討会(仮称)及びワーキンググループを設置し、平成18年度から平成20年度までの3カ年度で、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷主と事業者の現実的に協働可能な取組みの実施 ・荷主と事業者による先進的な取組みの検討・実施 ・安全運行に努める荷主のインセンティブ方策の検討 ・安全運行に関する広報・普及 ・サプライチェーン安全評価システムの構築に向けた検討 <p>について具体的な取組み等の策定のための調査・検討及び実証実験等を行い、最終的にはそれらの普及、協働取組事業に対する支援の実施等を行うことにより、荷主と事業者が協働して安全運行に向けた民間レベルでの自主的・積極的な取組みの実現を図る。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>貨物輸送に伴う速度超過や過労運転などの違反及びそれらに起因する交通事故を減少させるために、荷主と事業者が相互に理解し、協働して取り組むことが必要不可欠である。</p>
行政の関与	<p>貨物輸送の安全を確保するためには、荷主、元請事業者、下請事業者が協働して取り組む必要があるが、荷主が運送契約の内容に係るイニシアティブを持っている状況にあるため、荷主と事業者だけでは、相互理解と協働による取組みが困難であること、また、貨物輸送の安全確保は社会全体の交通安全に資するため公益性が高いことから、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>物流は全国的な経済活動であり、荷主、元請事業者、下請事業者の協働による取組みについても、全国的な見地に立って推進する必要があることから、国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>荷主と事業者の各関係団体等による、安全運行のパートナーシップ構築のための施策の検討・実施等により、民間レベルでの自主的・積極的な取組みで安全確保を図るものであり、施策の効率性は高い。</p>
施策等の有効性	<p>貨物輸送の実態にかんがみると、事業者に適正な運行管理を求めるだけでは限界があり、荷主の理解と協力を求めることが不可欠であることから、荷主と事業者によるパートナーシップ構築のための施策の検討・実施等により、サプライチェーン単位での安全運行の確保に関する効率的・総合的な取組みがなされ、もって、事業用トラックの交通事故防止が図られることになる。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成15年度の政策チェックアップ(業績測定)</p> <p>政策目標9 交通安全の確保</p> <p>(7) 事業用自動車の安全運行を確保するの評価結果を踏まえた新規施策である。</p> <p>(参考)</p> <p>上記評価における「目標の達成状況に関する分析」(抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は56%であり、目標を達成するためには一層の改善が必要である。

事前評価票【No.29】

施策等名	利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現（内航フェリーターミナルにおける保安対策の強化）	担当課（担当課長名）	港湾局総務課港湾保安対策室（室長 池上正春）
施策等の概要	平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえて、テロにより人命に直接多大な影響を及ぼすおそれがある内航フェリーターミナルにおいて、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、監視施設等の整備を支援する。		
施策等の目的	大量旅客輸送に供する公共施設であるフェリーターミナルにおける保安対策の強化。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保 19) 物流の効率化		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>平成17年7月の英国同時爆破テロ事件に対応して採択されたG8 グレンイーグルズサミットのテロ対策共同声明や、国際テロ組織アルカイダ等から我が国が敵国視されていることを踏まえて、人命に直接多大な影響を及ぼす大量旅客輸送に供する公共交通機関における保安対策の重要性が指摘されている。しかしながら、内航フェリーターミナルにおいては、十分な保安対策が講じられていない。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>内航フェリーターミナルは、改正 SOLAS 条約及びその国内法である国際船舶港湾保安法の対象外であり、保安対策への投資は収益につながりにくいことから十分な水準に達していない。（＝原因分析）</p> <p>内航フェリーターミナルにおいて施設管理者が監視施設等を整備する際の支援制度が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>テロにより直接人命に多大な影響を及ぼすおそれのある内航長距離フェリーターミナルにおいて、不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営を確保するため、フェリー埠頭公社が実施する監視施設の整備を支援する制度を創設する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	平成17年7月の英国同時爆破テロ事件の事例からも、大量旅客輸送に供する公共交通機関における保安対策の強化を図る必要性は高いものがある。		
行政の関与	収益につながりにくい保安対策は、フェリー埠頭公社の自主的な取組にゆだねるのみでは十分な水準を期待することが困難であり、行政による支援が必要である。		
国の関与	内航フェリーは我が国の内貿貨物の7割を取り扱っており、国内の経済活動の根幹をなしていることから早期に保安対策を講じる必要があり、国内海上輸送ネットワークの安定性確保の観点からも国の関与が不可欠である。		
施策等の効率性	内航フェリーターミナルにおける保安対策を十分に講じなければ、テロにより直接人命に多大な影響を及ぼすおそれがある。本施策の実施により、テロにより生じる甚大な被害を防止することができ効率的。		
施策等の有効性	平成17年7月の英国同時爆破テロ事件を踏まえ、大量旅客輸送に供する内航フェリーターミナルにおいてはその保安対策の実施が急務であると認識。国が奨励的に保安施設の整備に対する支援制度を創設することで、内航フェリーターミナルにおける保安対策の実施が推進される。		

その他特記すべき事項	「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」(平成 17 年 6 月閣議決定)に、P22 「治安対策に取り組む要員・施設等の充実や法制の整備に引き続き取り組むとともに、・・・」と記述されている。
------------	---

事前評価票【NO.30】

施策等名	運輸安全マネジメント評価の実施及び事業者が事故防止に取り組むための環境整備	担当課 (担当課長名)	政策統括官付政策調整官付 (政策調整官 大島啓太郎)
施策等の概要	最近、運輸事業の各モードにおいて、事故等が相次いで起きていることから、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図る。 【予算要求額：70百万円】		
施策等の目的	運輸事業において、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図ることにより、利用者の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復するため。		
関連する政策目標	9) 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>昨年末以来、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空事業においては、日本航空（JAL）グループの管制指示違反等の一連の安全上のトラブル等が、 ・鉄道事業においては、JR西日本福知山線列車脱線事故、東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故等が、 ・自動車事業においては、近鉄バスの横転事故等が <p>起きているように、運輸事業の各モードにおいて、運輸事業者の基本ともいべき「安全」を揺るがす事故等が相次いで起きている。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>これらの事故等の背景として、安全確保に対するトップを含む企業全体の認識の欠如や事故・不祥事等を容認するような企業風土、情報を迅速に共有する仕組みが欠如している等の不十分な危機管理態勢等、企業の安全に対するマネジメントのあり方が問題視されている。（＝原因分析）</p> <p>このことから、安全確保を担保することができる企業の態勢のあり方について早急に検討し、企業態勢の改善を図ることにより、利用者の安全を確保し、運輸事業に対する社会的信頼を回復することが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運輸事業者にとって有効な安全マネジメントシステムの枠組みを構築するとともに、その取組方法を示したガイドラインを策定する。その上で、安全に関する内部管理態勢の適切性を検証するプロセスチェック（安全マネジメント評価）を実施する。 ・また、本ガイドラインの事業者への浸透を図るため、各事業者において安全マネジメントシステム構築のための社内指導を行う人材を育成するための研修を実施するとともに、安全マネジメントに積極的に取り組む事業者が市場で評価される有効な仕組みについて、他分野や海外等における先進事例、或いは、ISO、JIS等の品質管理やリスクマネジメントの規格を参考にしつつ調査研究をしていく。（＝施策の具体的内容） 		
社会的ニーズ	運輸事業の各モードにおいて、運輸事業者の基本ともいべき「安全」を揺るがす事故等が頻発しており、その早急な対策が望まれている。		
行政の関与	運輸安全上重大な事故が続発している状況に鑑み、各社の安全対策を促進するため、行政が関与し早急な安全確立を目指す必要がある。。		

国の関与	モード横断的に、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図る必要があるが、このことは国しか行うことができないものである。。
施策等の効率性	モード横断的なガイドラインの策定、事業者における人材育成支援及び市場評価システムの整備を行うことにより、安全マネジメントの構築への取組みが事業者において進展し、効率的な安全行政の取組みが可能となる。
施策等の有効性	運輸事業において、安全確保を担保することが出来る企業の態勢の枠組みを構築するとともに、これを行政が評価することで、企業態勢の改善を図ることが可能となれば、利用者の安全を確保し、運輸に対する社会的信頼を回復するために有効である。
その他特記すべき事項	事務次官を委員長とする「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」において平成17年8月4日に決定した「中間とりまとめ」では、 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の安全を確保するためには、経営トップのリーダーシップの下で各交通事業者が企業風土の確立に取り組むことが重要であるとともに、 ・国の果たすべき役割として、安全マネジメント評価を含む事後チェックや事業者が事故防止に取り組むための環境整備 について述べられている。

事前評価票【NO.31】

<p>施策等名</p>	<p>地球温暖化による異常気象リスク軽減のための情報強化</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>気象庁地球環境・海洋部 地球環境業務課 (地球環境業務課長 加納裕二)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>近年頻発している異常気象は、地球温暖化の進行により発生が増加が懸念されることから、以下の情報提供を開始する。 今後増加が懸念される異常高温や低温といった異常天候の発生・終息を、その2週間程度前に予測する「異常天候早期警戒情報」の提供を行う。 現在及び地球温暖化が進行した場合の各地域における異常気象の発生確率を示した「異常気象リスクマップ」を作成し、第一段階として代表的な観測地点毎の情報を提供する。 【予算要求額：175百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>社会経済活動の基盤であるエネルギー供給や食糧生産などの分野において、異常天候に対する対策を事前にとることを可能とすることで、安定した社会経済活動に資することを目的とする。 各地域の長期間にわたる異常気象の発生頻度情報、特に今後地球温暖化が進行した場合の異常気象発生頻度の変化に関する情報の提供により、地域の防災計画の立案・見直しや堤防等の防災施設の建設・補強において長期的な異常気象対策を可能にする。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>12) 地球環境の保全</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>2週間先の気温の予測情報は現在「低い」「並」「高い」の3つの段階の確率情報が提供されているのみで、対策が必要となるような顕著な異常天候についての確率情報は提供されていない。このため、農業やエネルギー産業において、事前の対策をとるのに有用な予測情報となっていない。</p> <p>地域の防災計画の立案・見直しや堤防等の防災施設の建設・補強等の長期的な防災対策は、数十年に一度の異常気象に対応する必要があるが、地域に応じた、異常気象の規模や発生頻度についての情報が無い。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>2週間先の異常天候の発生確率や、長期間の異常気象発生傾向を求めるには、発現回数の少ない異常気象の特性を、長期間の気候データや気象予測モデルによる過去長期間の再現・予測データを蓄積して分析することが必要であるが、これまで計算機の能力や予測モデル等の限界により実現が難しかった。(=原因分析)</p> <p>異常気象の発生特性を把握するために、長期間の気候データの解析を行うとともに、予測モデルによる過去長期間の再現実験を行い、これらのデータを用いて長期間にわたる異常気象の発生特性を解析する必要がある。また、地球温暖化の進行に伴う異常気象の発生頻度の変化について面的に把握するために、気象研究所で高度化が取り組まれている予測モデルを活用する。(=課題の特定)</p> <p>長期間の気候データ等と気象予測モデルの計算結果を解析する計算機を整備し、2週間後の異常天候の発生・終息の予測を地域ごとに行うとともに、現</p>		

	在及び地球温暖化が進行した際の異常気象の発生確率を地域ごとに面的に作成する。(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>異常天候の対策には、農業においては水田の水管理、エネルギー分野においては発電所の運用計画変更等のため、10 日以上の時間を要する。近年、このような天候等に影響を受けやすい部門の対応技術・体制は整ってきており、事前に異常天候に関する情報を入手できれば、経済的損失回避の対策が可能となってきたことから、二週間程度先の異常天候に関する情報提供への要望が強まっている。</p> <p>地域の防災対策等では、現在、地域ごとの長期的な異常気象の発生傾向が不明であり、突然の異常気象発生に対応できない事例も所々見られている。特に地球温暖化進行による異常気象増加の懸念が強まる中で、異常気象の発生傾向の長期変化に関する情報提供が強く求められている。</p>
行政の関与	異常天候早期警戒情報や異常気象リスクマップは、社会経済活動の基盤分野や地域の防災等に寄与する等、国民生活全般を支える基盤的情報であり、行政の責任で継続的に提供する必要がある。
国の関与	これらの情報は、わが国全土を対象として作成される情報であるため、国が責任を持って作成する必要がある。また、情報の利用に当たっては、管区・地方气象台が窓口となり、地方自治体等と密接な連携を保つ必要がある。
施策等の効率性	<p>気象庁は、すでに6 か月先までの季節予報及び地球温暖化予測について気象予測モデルを活用している上、長期間の過去気候データの作成等にも取り組んでおり、これらを活用すれば少ない追加投資で必要な情報提供を行うことができる。</p> <p>天候等に影響を受けやすい部門の対応技術は整ってきており、異常天候に関する情報を事前に提供することによる経済的損失回避の効果は大きい。</p>
施策等の有効性	異常天候の発生・終息を二週間前から予測する情報や、各地域の長期間にわたる異常気象の発生頻度に関する情報を提供することにより、これまでにない新たな異常気象対策を、関係分野においてとることが可能となり、その効果は大きい。
その他特記すべき事項	<p>国土交通省環境行動計画において、「平成 18 年度より、異常気象の発生頻度に関する解析情報を GIS に準拠した「気候変動に伴う異常気象リスクマップ」として公開」と規定されている。</p> <p>平成 18 年度国土交通省重点施策の「環境対策の強化」において「全地球観測システムの構築等気候変動に関する観測・情報提供の強化」に含まれる。</p>

事前評価票【No.32】

施策等名	対東アジアとのSCMコリドー構築	担当課 (担当課長名)	港湾局計画課 (計画課長 林田 博)
施策等の概要	対東アジア輸送の準国内輸送化に伴い増加した小口貨物の海上輸送と他の輸送モードとの円滑な接続を図るため、貨物の積替機能やコンテナ・シャーシ蔵置機能を有する小口貨物積替円滑化支援施設の整備に対する補助制度を創設する。		
施策等の目的	中国、韓国等との対東アジア地域との交流拡大に対応し、物流コストの削減等を通じた我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資する。		
関連する政策目標	18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化		
関連する業績指標	78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 <社会資本整備重点計画の第2章に記載あり>		
指標の目標値等	78) 平成14年比5%減 <社会資本整備重点計画の第2章に記載あり>		
施策等の必要性	<p>国際物流のトータルコスト、リードタイム、輸送品質を改善し、物流ニーズの高度化、多様化に適確に対応していくことは、産業の我が国の立地を確保するとともに、我が国企業の国際競争力の維持・強化を図るために緊喫な課題となっている。特に、アジアとの間の物流は、距離的に見ても我が国の国内物流と大差のない圏域で行われていることから、「アジア域内の物流が準国内物流化する」ことを踏まえた対応が必要となっており、港湾から荷主・消費者の間の在庫を含めた国内物流のコストやリードタイムを更に縮減することが求められている。(=目標と現状とのギャップ)</p> <p>港湾まで陸上輸送される小ロット貨物は、海上輸送されるコンテナ・シャーシにスムーズな積替えができないため、余分な輸送コスト・輸送時間が発生している。また、輸送頻度が低い場合は、荷主で在庫を抱えざるを得ない状況が生じる。(=その原因についての分析)</p> <p>このような不経済な物流を解消するためには、小ロット貨物を集荷・保管し、コンテナ・シャーシへの円滑に積替させるための施設整備が必要となっている。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>そこで、コンテナ・シャーシ蔵置施設や貨物の一時保管施設の整備に要する経費の一部を補助する制度を創設し、国際物流のサプライチェーンマネジメントの実現を図る。(=導入する施策の具体的内容についての説明)</p>		
社会的ニーズ	対東アジアとの準国内輸送化に対応した物流体系を構築することにより、物流コストの削減、迅速な物流サービスの実現が達成され、我が国の産業の国際競争力が向上される。		
行政の関与	小口貨物の積替により、港湾貨物の海上輸送と他の輸送モード接続が円滑に行われ、効率的な物流体系が構築されるが、物流事業者が共同で利用する基礎的施設は収益性が低く、事業者による施設整備が困難であり、行政による支援が必要。		
国の関与	対東アジアSCM港湾を対象とした支援については、国際海運ネットワークの地理的条件、地域での広域的な連携等の視点に立った支援措置であることから、国による関与が適当である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>対東アジアSCM港湾において、小ロット・多頻度貨物を集約し輸送効率を高めることにより、中国・韓国等からの物流コストが低減され、物流サービスが向上する。また、強いては民間による事業活動・新規航路開設等を誘発することが期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>対東アジア地域との準国内輸送化に対応した、迅速でかつ低廉な物流体系の構築するためには、海上輸送とその他の輸送モードとの接続を円滑することが重要である。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>平成17年7月に国際物流施策推進本部で策定された「今後の国際物流施策の課題と具体的な対応について」に、海上輸送を含めた総合的な物流ネットワークの中で、迅速性を活かしつつ荷主が状況に応じて最適な輸送ルート及び輸送手段を選択できるようなシステムの構築、北部九州・日本海側等の「東アジアゲートウェイ港湾」におけるコンテナ船・RORO船・国際フェリー航路の充実を図るための、ターミナル施設の機能高度化が位置づけられている。</p>

事前評価票【No.33】

施策等名	スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	担当課 (担当課長名)	港湾局港湾経済課 (課長 田村明比古)
施策等の概要	スーパー中枢港湾において、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するため、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形成に係る支援等の措置を講ずる。		
施策等の目的	物流コストの削減等を通じて、我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資する。		
関連する政策目標	18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化		
関連する業績指標	78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 社会資本整備重点計画の第2章に記載あり		
指標の目標値等	78) 平成14年比5%減(平成19年度) 社会資本整備重点計画の第2章に記載あり		
施策等の必要性	<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、我が国の主要な国際コンテナ港湾は、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必要不可欠となっている。(=目標と現状のギャップについて分析)</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に対応した大水深コンテナターミナルの整備やターミナルの24時間フルオープン化、港湾諸手続のワンストップサービス化といった施策を展開し、メインポート機能の喪失に一定の歯止めをかけてきたが、韓国等での国家戦略による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メガオペレーターの台頭等による海外主要港の成長により、コスト・サービスの面において我が国港湾は世界水準に達していない(アジア主要港と比較して我が国港湾は港湾コスト3割高であり、リードタイムはアジア主要港の1日に対し3日である)。(=その原因について分析)</p> <p>このため、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現するためには、次世代高規格コンテナターミナルの効率的な運営を推進するとともに、国内物流ネットワークとの連携を強化する必要がある。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>スーパー中枢港湾の目標の早期達成を目指し、これまでの施策に加えて、埠頭公社ターミナルの管理運営効率化を図るための支援制度や鉄道積み替え施設整備のための補助制度の創設を図る。(=導入する施策の具体的内容について説明)</p>		
社会的二一ズ	港湾諸料金等港湾の高コストの是正及び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我が国の国際競争力の確保のため必要不可欠である。		

行政の関与	官民が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとらわれず、ソフト面を中心とした施策の導入等を図ることによって、コンテナターミナルの整備・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育成し、アジア主要港を凌ぐコスト・サービスの実現を図るためには、制度等の改革及び環境整備等の支援の両面から国の関与が必要。
国の関与	スーパー中樞港湾プロジェクトの推進にあたっては、国際海運ネットワークの中での地理的条件、海外港湾との競争の可能性、地域での広域的な港湾機能の連携等の視点にたった行政が求められていることから、個々の港の整備・運営の観点では不十分であり、国と地方との適切な役割分担に留意しつつ港湾管理者の枠を越えた国の関与が必要。
施策等の効率性	スーパー中樞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、国策として行う先導的・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発する可能性が生まれる。
施策等の有効性	埠頭公社の管理運営の効率化を図ることによって、次世代高規格コンテナターミナルだけでなく、他の埠頭公社ターミナルにおけるコストサービス水準の向上を図ることが可能となる他、国内物流ネットワークの強化を図ることにより、スーパー中樞港湾の国内ハブ機能の向上を誘導し、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、我が国港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。
その他特記すべき事項	<p>平成 14 年 11 月 29 日の交通政策審議会において答申された「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」において、スーパー中樞港湾の育成が位置付けられている。</p> <p>平成 16 年 7 月 23 日には、京浜港、伊勢湾及び阪神港の 3 港をスーパー中樞港湾として指定し、平成 17 年 7 月 4 日には港湾法に基づき上記（京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港）を指定特定重要港湾として指定した。</p> <p>平成 16 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 18「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」 75 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 （参考） 上記評価書における「今後の取組の方向性」 ・今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中樞港湾プロジェクトを推進する。</p>

事前評価票【No.34】

施策等名	港湾ロジスティクス・ハブの形成	担当課 (担当課長名)	港湾局 開発課 (開発課長 山口清一)
施策等の概要	<p>中核的な高度保管荷さばき施設の整備に対する支援 無利子貸付(4.1億円) 補助制度(0.5億円) 税制特例(0.3億円) 港湾流通高度化に資する区画道路、緑地などの港湾施設の整備に対する支援 無利子貸付(3億円)</p>		
施策等の目的	<p>産業のグローバル化の中、流通加工機能など高度化・多様化する荷主ニーズへの的確な対応を図り、我が国産業の国際競争力の強化に資するとともに、環境負荷の軽減などに資するため、国際物流と国内物流の結節点として、高度な物流サービスを提供できる港湾ロジスティクス・ハブを形成する。</p>		
関連する政策目標	18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保		
関連する業績指標	78) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 社会資本整備重点計画の第2章に記載あり		
指標の目標値等	78) 平成14年比5%減 社会資本整備重点計画の第2章に記載あり		
施策等の必要性	<p>我が国とアジア地域の経済活動との一体化の進展により、従来国内の諸地域間でやりとりされていた諸物資の輸送が、港湾を介したアジアとの輸送に転換し、対アジア輸送と国内輸送の一体化が顕著となっている。一方、リードタイムの短縮、在庫コスト・輸送コストの削減など荷主のニーズが多様化しており国際的な競争力確保のためにも、国際・国内の物流全体の効率化への対応が急務。(目標と現状のギャップについて分析)</p> <p>国際貨物量の大半を港湾が占める状況にあり、港湾における物流の効率化が重要な課題となっている。このようななか、国際物流と国内物流の結節点の強化については、釜山・上海で同様の計画があるとともに、海外の最新のものに相当する高規格コンテナターミナルに相応したロジスティクス・ハブは大規模かつ高機能であることから、多大な費用を要する。(原因について分析)</p> <p>このため、物流全体の効率化に資する且つ荷主の多様なニーズに対応する中核的な高度保管荷さばき施設の整備促進を政策的に誘導する必要がある。(現状を改善するための課題を特定)</p> <p>高度な物流サービスの提供が可能な中核的な高度保管荷さばき施設の整備及び港湾流通高度化に資する区画道路、緑地などの港湾施設の整備に対する支援を行う。(導入する施策の具体的内容について説明)</p>		
社会的ニーズ	<p>我が国とアジア地域の経済活動との一体化の進展により、従来国内の諸地域間でやりとりされていた諸物資の輸送が、港湾を介したアジアとの輸送に転換し、対アジア輸送の準国内輸送化が顕著となっている。</p> <p>国際・国内の物流の効率化が進まなければ、空洞化が進む国内経済が一層進展しかねず、我が国の国際競争力確保の観点からも必要な施策である。</p>		
行政の関与	国際的な競争力が相対的に低下している中、民間による自主的な投資にゆだねるのではなく、行政による早期のテコ入れが必要である。		
国の関与	港湾が存する地域を越えた国内物流及び国際拠点に対する支援であり、国による関与が適当である。		
施策等の効率性	国と地方の適切な役割分担の下、広域的観点に立った国の関与による施策を推進することで、民間による効率的な事業活動を誘発する効果が期待できる。		
施策等の有効性	国際貨物量の大半を占める港湾において多様化する荷主のニーズに対応する中核的な高度保管荷さばき施設の整備を促進し、ロジスティクス・ハブを形成促進することが有効である。		
その他特記すべき事項	総合物流政策大綱(2005-2009)に位置づけを予定		

事前評価票【NO.35】

施策等名	内航効率化等新技術の実用化促進支援	担当課 (担当課長名)	海事局企画課 (企画課長 坂下 広朗)
施策等の概要	<p>内航船建造の担い手である中小造船事業者等に対する、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた高度船舶技術の実用化のための支援(一番船等の設計費用、信頼性向上等に係る費用の支援)制度を創設し、海上輸送システムの一層の改革・向上を図る。</p> <p>【法令：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律】 【予算要求額：200百万円】</p>		
施策等の目的	<p>中小造船事業者に対して、内航海運の効率化、安全確保等に資する技術の実用化を促進するために必要な支援措置を講じることにより、中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の安全確保・物流効率化等活性化を図り、もって海上物流システムの一層の改革・向上を実現する。</p>		
関連する政策目標	<p>9) 交通安全の確保 18) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化 19) 物流の効率化</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>国際競争力の強化、豊かな国民生活の実現による活力ある日本を構築するためには海上物流効率化が必要不可欠である。特に、内航海運は、大量の物資を輸送することから物流コストの低減に貢献し、さらにトラック輸送にくらべて二酸化炭素排出量が少なく、地球的規模での環境保全の取り組みにも対応可能な輸送モードである。さらに、近年においては、バブル経済崩壊後の長引く景気の低迷、経済のグローバル化の進展に伴う企業の国際競争の激化等、内航海運を取り巻く我が国経済の環境は大きく変化しており、産業界からの効率化要請は高まっている。このため、内航船についての新技術の開発・実用化及び普及を円滑に推進することが強く要請されることであるが、現状では実用化支援のための有効な制度が存在していないこととあいまって開発から普及に至るサイクルが停滞するケースが少なくない。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>新技術の実用化支援策を必要とする理由として以下が存在する。 内航船舶の建造を支える中小造船事業者の多くは、バブル経済崩壊後長期にわたる内航船建造量の低迷等により、内航船建造のノウハウの散逸や熟練設計者・技術者等の引退等による対応能力の不足が表面化しており、新技術を使用した船舶を建造することが困難となっている。 多くの内航海運事業者は新技術のリスク(故障等による費用負担)を受け入れる経営体力がなく、新技術船を積極的に導入する内航海運事業者は極めて少ないのが実態である。さらに、このことが、新技術船の将来の受注を不確定にし、設計・開発経費の転嫁を少数の船舶に集中させることになる結果、当該船舶の価格を引き上げ、一層、新技術船の実用化を妨げている。(=その原因について分析)</p> <p>新技術(内航効率化等新技術)の実用化を妨げる要因となっている費用(新技術を使用した初期の船舶・船用品の高船価、故障費用等)による事業者負担を軽減する必要がある。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>具体的な施策は以下のとおり。 ・中小造船事業者又は船用機器製造事業者に対して、新技術に係る設計費用、新技術の導入等に要する費用に対する助成</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ・中小造船事業者、船用機器製造事業者又は内航海運事業者に対して、新技術の信頼性向上に要する費用（故障発生時の対応等に要する費用）に対する助成（＝導入する施策の具体的内容について説明）
社会的ニーズ	内航海運は国内貨物輸送（トンキロベース）の約４割を担うとともに産業基礎物資の約８割を支える基幹的輸送モードとして、さらには環境負荷の小さな輸送モードとして、四方を海に囲まれた我が国における経済活動及び国民生活に重要な役割を果たしている。新技術の実用化の促進を通じた活性化施策により、内航海運が、企業の国際競争の激化、地球環境対策の必要等経済・社会の諸情勢の変化に的確かつ柔軟に対応し、引き続き物流の大動脈としての役割を担い、もって海上物流システムの改革・向上が実現することは、社会・国民のニーズ、期待に応えるものである。
行政の関与	海上物流効率化、安全確保、地球環境対策（環境負荷低減）など公益性が高く、特に初期において市場性が弱い新技術の実用化の促進には、行政による支援が必要である。
国の関与	海上物流効率化、安全確保、地球環境対策（環境負荷低減）など我が国における喫緊の諸課題への有効な対策としての新技術の果たすべき役割については、新総合物流施策大綱（平成 13 年 7 月 6 日閣議決定）京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月 28 日閣議決定）次世代内航ビジョン（平成 14 年 4 月 24 日次世代内航海運懇談会）等で謳われているところであり、地域的な課題として地方自治体が取り組むことが適当とは言えず、国としての関与が必要なものである。
施策等の効率性	中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の安全確保・物流効率化等活性化があわせて実現し、さらに、新技術の普及後には、助成金額の返還を事業者に求めることから費用対効果の点で効率的な施策である。
施策等の有効性	新技術を使用した一番船等初期の船舶についての高価格を是正し、さらに故障等による経済的リスクを軽減することで、新技術の実用化を促進し、新技術の開発から普及に至るまで円滑なサイクルが実現し、これにより、中小造船事業者等の技術力の高度化、内航海運の輸送効率化、安全確保等活性化を図り、もって海上物流システムの一層の改革・向上を実現することができる。
その他特記すべき事項	交通政策審議会海事分科会答申「内航海運活性化による海上物流システムの高度化について」（平成 15 年 12 月）において、新技術の例として高度安全管理システムについては「内航船の安全性・信頼性・効率性を飛躍的に向上させるものである」との結論を得ているところである。 規制の見直しに関しては、新技術の実用化の時期にあわせて、安全検査や船員乗組み体制の見直しに向けた検討を行い、新技術のもつ効果を最大化し得る環境の整備を図ることとする。

事前評価票【NO.36】

施策等名	3 P L 事業促進のための環境整備	担当課 (担当課長名)	総合政策局貨物流通施設課 (貨物流通施設課長 山口裕視)
施策等の概要	地球温暖化問題、地域雇用の創出等の効果が期待できる3 P L 事業を促進するために、中小の物流事業者が3 P L に進出するに当たって障害となる問題点に対応するため、契約書のガイドラインの策定等を行い、3 P L 事業促進のための環境整備を行う。 【予算要求額：15百万円】		
施策等の目的	物流事業者は中小企業者が大宗を占め、荷主との契約において物流改善効果が物流事業者に還元されないケースや、3 P L 受託に当たって多額の投資をしたうえで失敗するケースなど、中小物流事業者が3 P L 事業へ進出に当たって障害となる状況があるため、それら問題点に対応するための環境整備を行う。		
関連する政策目標	19) 物流の効率化		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>物流事業者は中小企業者が大宗を占めているが、これら中小企業者による物流の効率化は十分図られていない状況にある。(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>荷主との契約において立場が弱い中小物流事業者に物流改善効果が還元されないケースや、荷主企業が重要視している情報セキュリティへの対応が中小物流事業者では進んでいないケース、3 P L 受託に当たって多額の投資をしたうえで失敗するケースなど、中小物流事業者が3 P L 事業へ進出に当たって障害となる状況があるため、中小企業者の物流効率化が十分に進んでいない。(= 原因分析)</p> <p>荷主との契約において物流改善効果が物流事業者に還元されるよう、また荷主企業が重要視している情報セキュリティに物流事業者が対応できるよう指針を示す必要がある。また、中小物流事業者が、失敗事例の分析等が進んでいない3 P L 事業へ進出しやすい環境を整備する必要がある。(= 課題と特定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中小物流事業者が荷主との関係で契約上対等な地位を確保するための契約書のガイドラインの策定 ・ 荷主企業が重要視しているのに対して受託者たる物流事業者では対応が進んでいない情報セキュリティに関するガイドラインの策定 ・ なかなか公表されない3 P L 事業の失敗事例の調査・分析 <p>(= 導入する施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	3 P L 事業の促進により、新たなサービス分野の拡大による地域雇用の創出効果、物流拠点の集約化や在庫の削減等による地球温暖化対策に資するCO2排出削減効果がある。		
行政の関与	中小企業者が大宗を占める物流事業者では、荷主との関係で契約上対等な地位を確保するための契約書の作成や、荷主企業が重要視しているのに対して受託者たる物流事業者では対応が進んでいない情報セキュリティの確立等、中小企業者では必要性を感じていてもなかなか整備できない問題点が多数あり、それらを行政において整備する必要がある。また3 P L 事業の失敗事例はなかなか公表されないため、行政が関与して調査、分析する必要がある。		

国の関与	物流事業については、広域的に行われる事業特性を踏まえると、1つの地方公共団体では全容をみることができないため、国の関与が必要である。
施策等の効率性	3PL事業促進のための環境整備を行うことにより、中小物流事業者の3PL事業進出を促進する効果が見込まれる。また、ガイドライン等を策定することにより、広く周知を行うことが出来ると共に、3PL人材育成研修においても、カリキュラムに追加し、研修の充実を図ることが出来る。事業環境を整えた後は、中小物流事業者の自立的な活動が期待できるものであり、効率性の高い施策といえる。
施策等の有効性	3PL事業の物流効率化への効果は高く、また、物流事業者の大宗を占める中小物流事業者が3PL事業へ進出する意義は大きいものがあり、事業環境を整える効果は大きいといえる。
その他特記すべき事項	平成15年6月10日にとりまとめられた「530万人雇用創出プログラム」及び同年6月27日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」において、3PLの人材育成促進が政策プログラムの一つとして盛り込まれている。

事前評価票【NO.37】

施策等名	連続立体交差事業の拡充 (生活道路中心のミニ連立)	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局街路課 (松谷課長)
施策等の概要	生活道路を中心とした「開かずの踏切」対策を推進するため、連続立体交差事業制度の拡充を図る。		
施策等の目的	社会問題化している「開かずの踏切」等の対策を充実し、抜本対策のスピードアップを図る。		
関連する政策目標	20) 都市交通の快適性・利便性の向上 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	93) 道路渋滞による損失時間 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	93) 約1割削減(平成19年度) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 社会資本整備重点計画において、「ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指した連続立体交差化を進める」とこととされている		
施策等の必要性	<p>大都市圏を中心に全国で約600箇所存在している「開かずの踏切」は、朝夕のラッシュ時に長時間解放されず、地域分断や鉄道横断交通の阻害等が生じている。また、平成17年3月には東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の歩行者交通の多い「開かずの踏切」において4名が死傷する事故が発生するなど踏切問題が社会問題化していることから、「開かずの踏切」などの解消は喫緊の課題であり、それら問題の解消のため連立事業等の抜本対策の推進が求められておりその対応が不可欠である。これらの踏切問題の抜本的な解決策は、連続立体交差事業などによる立体交差化であるが、大都市圏においては既に立体交差化された幹線道路の間に取り残された生活道路の「開かずの踏切」に代表されるように、抜本対策が立ち遅れている箇所が多く存在しており、そのような生活道路の踏切に対する抜本対策が必要である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>連立事業はこれまで幹線道路のボトルネック踏切対策を中心に取り組んできたところであり、踏切事故の発生した竹ノ塚駅付近の踏切のような、生活道路中心の「開かずの踏切」などへの取り組みは必ずしも十分でなかった。 (=原因分析)</p> <p>以上を踏まえ、幹線道路のボトルネック踏切対策に加え、これまで連立事業の対象として位置付けられていなかった生活道路の踏切に対する抜本対策を推進することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>このため、歩行者交通の多い生活道路への取り組みを強化し踏切対策の推進を図る。(=具体的手段)</p>		
社会的ニーズ	平成16年度末の東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近での踏切事故など、踏切問題への早急な対策が強く求められている。		

行政の関与	踏切対策は、道路交通円滑化の観点から、鉄道会社のみならず、行政が主導して対応すべき課題である。
国の関与	「開かずの踏切」をはじめ、踏切は、交通渋滞による多大な経済損失、著しい環境負荷や、踏切事故による人命の喪失など、深刻な問題を引き起こしており、本問題を早期に解決し、国民の安全と安心を確保することは政府の基本的責務である。なお、交通対策本部（関係省庁次官会議）における「踏切事故防止総合対策」において、踏切対策を「強力的に推進」するものとされ、国家的な課題となっており、国の支援が必要である。
施策等の効率性	これまで対策の遅れてきた生活道路の「開かずの踏切」等の除却を本施策により推進出来る。
施策等の有効性	幹線道路の渋滞対策主眼をおいたこれまでの対策の中で、生活道路の踏切に対しては取り組みが遅れが生じているため、本施策によりこうした歩行者交通の多い生活道路の踏切を解消することが有効である。
その他特記すべき事項	交通対策本部（関係省庁次官会議）において「踏切事故防止総合対策」において、踏切対策を「強力的に推進」するものとされている。

事前評価票【No.38】

<p>施策等名</p>	<p>公共交通の利用円滑化に関する取組の促進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局交通計画課 (交通計画課長 佐々木良)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地域における公共交通の維持・改善に関する取組を促進し、我が国の公共交通の利用円滑化を図るため、関係者の協働に向けた合意形成の促進、関係者の協働の取組に対する補助制度の創設等の措置を講ずる。</p> <p>【予算要求額：860百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>公共交通の維持・改善は、地域再生、高齢社会への対応、地球温暖化問題等の21世紀の我が国が抱える主要な政策課題の解決に当たって極めて重要な役割を果たすものであるという認識の下、関係者の協働による取組の促進を通じ、公共交通の利用の促進及び利便性の向上を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>21) 地域交通確保</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>公共交通の維持・改善は、高齢社会、地球温暖化問題、地域再生等の課題への対応や「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」のユニバーサルデザインの考え方に基づく国民生活の質の向上の実現という観点から重要な役割を有する。</p> <p>このため、従来から公共交通政策の分野においてその活性化等を目的とする様々な施策を講じてきたところであるが、一方で、以下のような原因により公共交通が有する高い社会的役割が十分に発揮できなくなっている事態が生じている。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>公共交通の維持・改善に関する取組については、関係者の利害のふくそうにより自然状態に委ねていたのではその取組がなかなか進まない、国・地方とも財政難の中で財政的支援に依存するのみではその取組にも限界がある、NPO等地域住民が公共交通の維持・改善に主体的に参画する事例が各地で見られるようになってきているにもかかわらず、従来の交通政策の枠組は十分な受け皿足りえていないなどにより、その推進が図られにくいなどの課題がある。(=原因分析)</p> <p>このため、「交通事業者の取組を必要に応じて国、地方自治体が支える」という従来からの枠組に加え、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の公共交通の維持・改善における地域住民等の主体的な参画 ・ 駅など交通結節点における地域の関係者や異なる交通事業者相互の協力・連携によるサービス改善の取組 <p>を促進するための協働スキームを構築し、必要な支援措置を講ずる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>上記の認識の下、地域における公共交通の維持・改善に関する交通事業者と地域住民との協働による利便性向上 交通結節点の関係者の協働による交通結節点の利用改善 複数の交通事業者の協働による乗継円滑化 の取組を促進するため、</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通大臣による計画作成促進措置 ・公共交通の利用円滑化に関する協議会の設置 ・公共交通の利用に関する情報提供の促進 ・公共交通利用円滑化に関する新たな支援制度の創設、既存交通関係支援の優先・同時採択 <p>等の措置を講ずる。(= 施策の具体的内容)</p> <p>あわせて、地域における公共交通の活用・維持・活性化・改善に向けた取組について、地方運輸局が中心となって関係者間の合意形成を図る「公共交通活性化総合プログラム」の策定について、従来対象としてきた施策に加えて、公共交通利用円滑化に向けた取組における関係者間の事前調整の実施、心のバリアフリーに係るバリアフリーボランティアの本格実施に向けた事前調整の実施などを新たに施策の対象とする。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>公共交通について、多様なサービス展開を図る事業者が多数出現し利用者利便が増進してきている一方で、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の交通事業者が不採算路線から撤退しようとする動きに対し、国、地方とも財政難である中で、財政的支援に依存するのみでは生活交通の維持確保にも限界があるほか、地域住民の主体的かつ積極的に利用しようとする意欲の向上にも必ずしも結びつかない ・競争関係にある事業者相互間では、異なる交通事業者間の乗継等に問題が生じやすい状況も見られる <p>などの課題が生じてきており、これらの課題の解決が望まれている。</p>
行政の関与	<p>公共交通の利用円滑化に向けた取組の促進に当たっては、そのメインプレイヤーである交通事業者、地域住民、自治体等の協働が促進されるよう、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先進事例等の紹介などにより取組レベルの向上を図る ・当事者からの求めに応じて必要な調整役を務める ・関係者の協働は、自然状態ではなかなか進まない面も大きいことから、公共交通の維持・改善の取組の核となる人材の育成、関係者間における建設的な提案が出やすい環境づくり、交通事業者等との協働の促進に向けた支援の充実を図る <p>ことが必要であり、行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>国は、公共交通の維持・改善が国の主要な政策課題の実現の上で不可欠な手段となっているとの認識の下、これらの政策課題との関わりを踏まえた公共交通施策に関する基本的な理念を示しながら施策を進めていくという基本的な役割を担っており、公共交通の利用円滑化に向けた取組の促進に当たっては、国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>本施策の実施に当たっては、原則として「公共交通活性化総合プログラム」を活用し、事業実施に係る関係者間の役割分担等に関する合意形成を促進することとしており、こうした関係者間の自主性に基づいた役割分担が前提とされることにより、課題の解決・目標の達成に向けた実効性の高い取組が期待されるとともに、単に国や地方公共団体からの継続的な財政的な支援に依存した形での取組から、持続可能な公共交通利用推進の取組へと転換が図られることも期待される。</p>
施策等の有効性	<p>先般閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」において、NPO等の活動を通じた「地域再生の取組の強化」が掲げられており、地域再生を図る上では、本施策を通じた域内外の交流促進を図ることが極めて重要である。</p> <p>また、2007年からの人口減少社会の到来を契機に急速な高齢社会の進展に拍車がかかることから、幅広い移動手段の確保に向けた地域の取組を促進する必要</p>

	<p>がある。</p> <p>さらに、京都議定書の発効とこれに伴う京都議定書目標達成計画の策定により、同議定書に基づくCO₂排出削減目標の達成に向けた具体的取組が急務となっていることから、本施策を早急に実施する必要がある。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「公共交通の利用円滑化に関する懇談会報告書」(平成17年5月27日)</p> <p>「ユニバーサルデザイン政策大綱」(平成17年7月)</p>

事前評価票【NO.39】

施策等名	超高速化事業費補助制度 (仮称)の創設	担当課 (担当課長名)	海事局造船課 (造船課長 丸山 研一) 海事局国内旅客課 (国内旅客課長 岡田 光彦)
施策等の概要	交通利便性が極めて劣悪な航路に導入する超高速船の超高速運航に必要な経費の一部に関して補助を実施する。 【平成 18 年度予算額：150 百万円】		
施策等の目的	船舶による航路の他に代替する定期的な交通手段が存在せず超高速船の導入が不可欠な長大航路に対し、超高速船導入の障害となる超高速船の超高速運航に要する経費の一部について補助を行うことにより、島住民の必要最低限の交通利便性を確保し、その生活環境を改善する。		
関連する政策目標	21) 地域交通確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>我が国の交通利便性は、新幹線、航空路等の高速公共交通網の整備及び高速道路網等の整備により急速に進展し、日本全国の殆どの地域が高速公共交通機関を用いることにより東京から 5 時間以内で結ばれている。</p> <p>これに対し、船舶による航路の他に代替する定期的な交通手段が存在せず、片道の移動で丸一日を船内で拘束されるような長大航路が島住民の唯一の生活の足となっており、極めて劣悪な交通環境に置かれている地域も存在する。(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>離島における交通利便性は、本土や近隣の島との距離等の地理的な条件や航路や航空路の開設に必要な社会的インフラの整備状況に左右される。このため、航空路を含めて他に代替交通手段を持たず、島住民の唯一の生活の足を長大航路に依存している地域においては、超高速船の導入による海上交通の超高速化が交通利便性の向上のための唯一の手段となる。しかしながら、超高速船の超高速運航に要する経費が、零細な航路運航事業者にとって過重な負担となり、超高速船の導入に対する障害となっていることから、劣悪な交通環境の改善が図られていない。(= その原因について分析)</p> <p>超高速船の超高速運航にかかる追加的な経費が航路事業の収支を悪化させることから、この経費が事業者にとって過重な負担となり、超高速船導入の障害となっている。このため、島住民の必要最低限の交通利便性を確保し、生活環境を改善するためには、超高速船運航事業の基本的な収支構造を改善するための支援が必要となっている。(= 現状を改善するための課題を特定)</p> <p>このため、船舶による航路が島住民の移動のための唯一の定期的な交通手段であり、且つ、航路の長さが他の航路に比較して極めて長いことため交通利便性が極めて劣悪な航路に関して、超高速船の超高速運航に必要な経費の一部に関する補助を実施し、もって事業の基本的な収支構造を改善することで、超高速船の長期・安定的な運航を実現する。(= 導入する施策の具体的内容について説明)</p>		
社会的二一ズ	日本国の殆どの地域は高速公共交通機関により 5 時間以内の時間距離で東京都と結ばれている一方で、船舶による航路の他に代替する定期的な交通手段が存在しないため、片道の移動で丸一日を船内で拘束されるような長大航路が島住民の唯一の生活の足となっている極めて交通環境が劣悪な地域が存在しており、その		

	交通利便性の向上が求められている。
行政の関与	超高速船の導入による航路の超高速化により極めて交通環境が劣悪な長大航路の交通利便性を改善する必要がある。一方、超高速運航に要する経費が、零細な航路運航事業者にとって過重な負担となり、事業者の自主的な努力のみでは超高速船の導入が困難。このため、行政による支援が必要。
国の関与	超高速船の導入による航路の超高速化により、極めて交通環境が劣悪な長大航路の交通利便性を改善し、島民の必要最低限の生活の足を確保することによって生活環境を改善するための施策であり、国が関与する必要がある。
施策等の効率性	他に代替交通手段を持たず、島住民の唯一の生活の足を長大航路に依存している地域においては、超高速船の導入による海上交通の超高速化が交通利便性の向上のための唯一の手段となる。本施策によりこの超高速船導入のための直接的な障害を取り除くことが可能であり、島住民の最低限の交通手段を確保可能となることから、その生活環境を改善する効果は絶大である。
施策等の有効性	本施策により、船舶による航路の他に代替する定期的な交通手段が存在せず超高速船の導入が不可欠な長大航路への超高速船の就航が実現し、島住民の必要最低限の交通利便性を確保することが可能。また、交通利便性の向上に伴って、超高速船が就航する地域の振興にも資する。
その他特記すべき事項	

事前評価票【NO.40】

施策等名	通訳ガイドに対するスキルアッププログラムの策定	担当課 (担当課長名)	総合政策局旅行振興課 (旅行振興課長 橋本 武)
施策等の概要	<p>観光立国の実現に向けて、有資格通訳ガイドが外国人旅行者のニーズに適切に対応したサービスを提供することを促し、外国人旅行者の受け入れ環境の更なる改善を図るため、最新のニーズ動向を反映した標準的なスキルアッププログラムを策定・普及することで、有資格通訳ガイドの知識・能力の底上げ及び外国人旅行者による個々の通訳ガイドの技能レベルの判定の容易化を図る。</p> <p>【予算要求額：27百万円】</p>		
施策等の目的	有資格通訳ガイドが外国人旅行者のニーズに適切に対応したサービスを提供することを促し、外国人旅行者の受け入れ環境の更なる改善を図る。		
関連する政策目標	22) 地域間交流、観光交流等内外交流の推進		
関連する業績指標	96) 訪日外国人旅行者数		
指標の目標値等	96) 訪日外国人旅行者数 平成18年 743万人		
施策等の必要性	<p>現在、ビジット・ジャパン・キャンペーンをはじめとする諸施策によって、外国人観光旅客の来訪を促進している。しかし、平成16年の訪日外国人旅行者数は614万人であり、日本人海外旅行者万人と比較しても極めて低い数字となっている。訪日外国人旅行者数の平成18年における目標値である743万人を達成するためには、今後も外国人旅客の来訪を促進し、高い伸び率を維持する必要がある。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>上記の目標を実現するにあたり、外国人旅行者の受け入れ環境を改善し、リピーターを確保することが重要であるところ、外国人に対し、直接、我が国・地域の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドは重要な役割を持つ。しかし、外国人旅行者数は年々増加し、また、通訳ガイドサービスに対するニーズも旅行者の国籍、旅行形態、旅行の種類ごとに多様化しており、現在のところ、個々の通訳ガイドはその多様化するニーズに対応できていないため、通訳ガイドサービスに関する需給のミスマッチが指摘されている。そこで、通訳ガイドサービスに対する外国人旅行者のニーズの量・質両面での変化に適切に対応し、このミスマッチを解消することが求められている。(=原因について分析)</p> <p>上記原因への制度的対応として、今般の通常国会では、通訳案内業法及び外客誘致法の一部改正法案が成立し、通訳ガイド数の増加及びサービス内容の適正化、多様化を図るため、同法に基づき、通訳ガイドに係る参入規制の緩和、地域限定通訳ガイド制度の創設等の措置が平成18年度当初より講じられることとなっている。</p> <p>改正法の下では、通訳ガイド試験の内容・レベルは抜本的に見直され、通訳ガイドに求められる必要最低限度の知識・能力を試すものという位置付けがなされるところ、通訳ガイドが実際に、多様な外国人旅行者のニーズに適切に対応していく上では、そのニーズに応じた内容・レベルの実践的な知識・能力を事後的に身に付けていくことが不可欠である。そのため、改正法においては、通訳ガイドが、資格取得後も、通訳ガイドとして必要な知識・能力の維持向上を図ることを努力義務化するとともに、国は、必要に応じ、そのために必要な講習の実施、資料の提供その他の措置を講ずるものとされた。</p> <p>しかしながら、実態上は、通訳ガイドが個人事業者との位置付けがなされてきており、その技能の維持向上は個々の取り組み任せだったこともあって、改</p>		

	<p>正法の下で研修の実施が義務付けられる通訳ガイド団体においても研修プログラムが体系的に整理されていない。</p> <p>また、通訳ガイド試験には等級が設けられておらず、また、業界標準的で段階的な研修プログラムも無いことから、その修了度合いによって、外国人旅行者が個々の通訳ガイドの技能レベルを認識し、自らのニーズに見合ったサービス(料金、内容等)を提供する通訳ガイドを選択することが事実上不可能となっている。これが通訳ガイドサービスの多様化を妨げている要因ともなっている。</p> <p>このため、外国人旅行者の通訳ガイドサービスに対するニーズの実態把握・体系化を行った上で、標準的で段階的なスキルアッププログラムを策定・普及する事業を行い、通訳ガイドの自助努力による知識・能力の維持向上を促すとともに、外国人旅行者にとっても、個々の通訳ガイドの技能レベルの判定を容易化する必要がある。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>そのため、以下の事業を実施する。</p> <p>外国人旅行者ニーズの国籍、旅行形態、旅行目的等ごとの実態を正確に把握するため、外国人旅行者のほか、通訳ガイド団体、旅行業者や宿泊業者、地方自治体などの通訳ガイドサービスに関わる幅広い関係者の意見を聴取しつつ、通訳ガイドに求められている実践的な知識・能力を体系的に整理する。</p> <p>その分析結果を踏まえ、業界標準的で、かつ、初級・中級・上級といった段階別の研修プログラム・研修教本を策定し、通訳ガイド団体、地方自治体等の関係者に配布する。</p> <p>改正法において研修の実施を義務付けられる通訳ガイド団体が、この標準的なスキルアッププログラムを採用するとともに、自らその更新を行っていくことができるよう、通訳ガイドサービスについて指導・教育的立場にある者を対象として、本プログラムの周知、定着を図るセミナーを全国複数箇所で開催する。(=導入する施策の具体的内容について説明)</p>
社会的ニーズ	<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・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、国際観光の振興が求められているところ、その実現のためにも外国人旅行者に対し、直接、我が国・地域の魅力を正確かつ適切に伝える通訳ガイドサービスの高度化による外国人旅行者の受け入れ環境のさらなる向上と、リピーターの確保が求められている。</p>
行政の関与	<p>通訳ガイドの知識、能力の維持向上の取組みについては、関係者の間におけるこれまでの蓄積が乏しく、外国人旅行者の増加に向け、いち早く新制度の円滑かつ実効的な実施を確保するためには、改正法の規定にもあるとおり、政府が関与してスキルアッププログラムを整備し、普及・定着させることが必要である。</p> <p>また、外国人旅行者による技能レベルの判定を容易化し、通訳ガイドサービスの多様化を促す上では、業界標準的で段階的なプログラムを整備する必要があり、この観点からも、中立的な立場の政府の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>政府の主要施策の一つである観光立国の実現を目的として、国家資格を付与し、その人材の育成・確保を効率的に行うことを目的とする事項であることから、国自ら実施することが適当である。</p> <p>また、外国人旅行者のニーズの動向や社会、経済情勢の情報、外国語能力や事務処理能力等の維持向上については、地域ごとの特性が認められるものではなく、国の事業として統一的に実施することが適切かつ効率的である。</p>
施策等の効率性	<p>通訳ガイドサービスに関する標準的で、かつ初級・中級・上級といった段階別の研修プログラム・研修教本を策定し、これを定着させることで、通訳ガイドの能力の底上げが図られ、通訳ガイドサービスの高度化・多様化が図られることは、国際観光の振興につながるものである。これは我が国における旅行消費</p>

	<p>の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大など地域の活性化といった大きな経済効果をもたらすことになるため、本施策は費用対効果の観点から十分に効率的なものであるといえる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>外国人旅行者に対し、直接、我が国・地域の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドが、外国人旅行者のニーズの量・質両面での変化に適切に対応することで、外国人旅行者の受け入れ環境が改善され、リピーターの確保につながる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>小泉総理大臣施政方針演説（平成15年1月31日） 「観光の振興に政府を挙げて取り組みます。現在、日本からの海外旅行者が年間約1600万人を超えているのに対し、日本を訪れる外国人旅行者は約500万人にとどまっています。2010年にこれを倍増させることを目標とします。」</p> <p>小泉総理大臣施政方針演説（平成16年1月19日） 「2010年に日本を訪れる外国人旅行者を倍増し、『住んでよし、訪れてよしの国づくり』を実現するため、日本の魅力を海外に発信し、各地域が美しい自然や良好な景観をいかした観光を進めるなど、『観光立国』を積極的に推進します。」</p> <p>経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004（平成16年6月3日閣議決定） 第2部 経済活性化に向けた重点施策 1．地域再生（3）地域の基幹産業等の再生・強化（観光戦略の強化） 「観光立国による地域再生のための地域自らの取組を促進するとともに、観光産業の進展を図る。このため、新たに設けられた観光立国推進戦略会議を活用しつつ平成16年度から観光戦略を強化する。」</p>

事前評価票【No.41】

施策等名	この道ニッポン・プロジェクト(仮称)の推進	担当課 (担当課長名)	道路局地方道・環境課道路 環境調査室(吉崎室長)
施策等の概要	シーニックバイウェイをはじめとして、美しく、様々な地域活動の舞台となるような道づくりを積極的に推進するとともに、地域住民やNPO等による美しく味わいのある道づくり計画の企画立案や、この計画に基づくボランティアによる植栽などの道路景観の保全、オープンカフェなどの道路の多目的利用などに対して支援を行う。		
施策等の目的	地域や民間の主導により、地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用し、美しく味わいのある道づくりを目指す。		
関連する 政策目標	22) 地域間交流・観光交流等内外交流の推進		
関連する 業績指標	-		
指標の 目標値等	-		
施策等の必要性	<p>地域住民と行政が連携し、美しい景観や活力ある地域づくりを目指すシーニックバイウェイの活動や、地域住民と行政がともに道路を育て、守る「未知普請」の活動などが一部地域において開始されており、今後これを全国的連携体制の下で強力に推進していく必要がある。しかしながら、現段階においては、必ずしも全国的広がりを見るに至っておらず、又、各地域間の連携も不十分であるため、各地域限定的な活動に止まっている状況である。更に、国・地方の担当官や地域のリーダーが変われば、このような取組自体が消滅することが危惧されるところ。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因として、現状においては、これらの取組に関する基本的なルールやスキームもなく、又、個々の担当者や関係者に共通・横断的な方向性が示されていないこと、これらの取組を人的・資金的に支援するための制度が未構築であること等が考えられる。(=原因分析)</p> <p>従って施策の目的を実現するためには、各地域での取組の自主性・独自性を尊重しつつ、それを妨げない範囲で、地域や民間の主導による美しい景観づくりや、NPO等の活動に関する共通・横断的な方向性を明示すると共に、行政が支援する場合の基本的ルール、手続き等を整理の上提示し、支援措置内容の拡充(助成対象とする活動範囲の拡大等)を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>そのため、H17中に委員会を立ち上げ、これらの課題について整理、企画を行った上で、「この道ニッポン」の指定後、各地の協議会が行う道づくり計画の企画立案や、協議会が策定したプログラムに基づく活動(モデルルートの修景活動やビューポイントの整備等)に対して支援を行う。また、協議会等による修景活動やビューポイントの整備については、道路区域内に限定せず道路区域外も支援の対象とする。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	各地で未知普請や道守りなどの地域住民による積極的な道路への働きかけが進展している。また、地域再生本部で認められた地域再生計画においては、全278件のうち、78件は観光振興をテーマにしたものである(H17.3)		
行政の関与	NPOや地域住民との協働による活動に対する支援体制を構築することにより、地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活		

	用し、美しく味わいのある道づくりを目指す。
国の関与	国は各地域横断的・共通的方向性の明示、支援制度の拡充（予算規模、スキームの確立等）、道路関係法制の機動的、弾力的運用等を通じて支援を行う。これらの取組みは国が関与する必要がある。
施策等の効率性	各地域横断的方向性、スキームを構築することにより、現在の各地域限定的取組が横断的連携へ進展することが期待される他、試行錯誤的に行われていた非効率な手続き、プロセスを省略しうる。
施策等の有効性	道路区域等の管理区域にとらわれない沿道と一体となった景観整備を行うことにより、美しく味わいのある魅力的な道路空間の再生を図ることができる。行政と地域住民やNPOとの協働が整序化された穏やかなルールの下で整然と展開され、利用者の視点に立った使いやすい道の整備を行うことが可能。
その他特記すべき事項	「美しい国づくり施策大綱」（平成15年7月策定）において、公共事業について良好な景観形成を図るため、景観形成ガイドラインを分野ごとに策定することとなっている。 「道路デザイン指針検討委員会」での検討を経て、「道路デザイン指針（案）」を策定。平成17年4月に、関係各機関に通知。

事前評価票【NO.42】

施策等名	住まいの安心確保のための地域ごとの相談体制等の整備	担当課 (担当課長名)	住宅局住宅生産課 (住宅生産課長高井憲司)
施策等の概要	悪質リフォーム等に対応し、消費者が安心して適切なリフォームを実施できるよう環境整備を図るため、各地域毎のきめ細かな相談体制等の整備を支援する。 【予算要求額：400百万円】		
施策等の目的	住宅リフォームに関して、高齢者世帯を中心に、悪質な訪問販売事業者による被害が社会問題化しているため、消費者が安心して適切なリフォームを実施できるよう環境を整備し、住宅リフォームの推進を図る。		
関連する政策目標	23) 新たな市場の育成		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センターにおいて、リフォームに関する情報提供や住宅相談を実施しているが、リフォームに関する相談件数は増加しつづけており、特に高齢者世帯を中心に、悪質な訪問販売事業者による被害が社会問題化している。(=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、消費者が住宅リフォームに関して相談できる相手が身近にいないこと、(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター等により提供された情報が幅広くいきわたっていないことなどが考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、消費者に身近なところで住宅リフォームについてアドバイスできる体制を充実させるため、各地域ごとのきめ細かな体制の整備を支援することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター、各地方公共団体における相談体制の充実・強化に加え、すまい・まちづくりセンター、工務店団体、設計関係団体、消費者団体等による地域協議会の設立を促し、当該協議会による消費者向けの情報提供、相談窓口担当者向けの研修、事業者向け技術講習会等の実施を支援するとともに、その基礎となる情報の整備を行う。(=具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	循環型社会への移行が求められる中、既存住宅ストックの質の向上を図るため、住宅リフォーム市場の整備を推進することが重要である。しかし、高齢者世帯を中心に悪質な訪問販売事業者による被害事例が多数報告されていること、今後リフォーム市場が拡大し、それに伴いトラブルの発生件数の増加が予想されることから、各地域ごとのきめ細かな相談体制の整備が社会的に求められている。		
行政の関与	地域ごとの相談体制の整備においては、提供する情報や提供者自体の公平性及び専門性が求められることから、行政の関与が必要である。		
国の関与	住宅リフォームに関するトラブルは全国的に生じていること、リフォーム技術、トラブル事例、相談対応方法等については、全国共通であり、個別の地域や団体には、情報収集能力に限りがあることから、国の関与が必要である。		
施策等の効率性	消費者の身近なところでアドバイスできる体制の充実を図るためには、リフォーム技術、トラブル事例、相談対応方法等の全国共通の情報の整備及び全国的な相談体制整備の支援については国が行い、地域組織が行う個別の相談や講習会の開		

	催を支援することが効率的である。
施策等の有効性	住宅リフォームに関するトラブルが増加している原因は、主に消費者が住宅リフォームに関して相談できる相手が身近にいないこと等であることから、各地域ごとに地域協議会を設立すること等により、きめ細かい相談体制を整備するとともに、情報収集・提供の面から国が相談体制の整備を支援することが効果的である。
その他特記すべき事項	<p>(参考) これまでの対応</p> <p>(1) リフォーム相談窓口の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各都道府県、政令市毎に1ヶ所以上のリフォーム相談窓口を設置(7月8日(金)) ・ 各相談窓口の担当者向けの研修を実施(7月22日(金)) <p>(2) 「悪質リフォーム対策検討委員会」の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 学識経験者、弁護士、消費者団体、関係団体等によって構成 ・ 9月上旬を目途に、総合的な対策をとりまとめ予定

事前評価票【No.43】

施策等名	宅地建物取引業免許等電子申請システムの構築	担当課 (担当課長名)	総合政策局 不動産課 (課長 松脇 達朗)
施策等の概要	<p>宅地建物取引業及び取引主任者に係る免許等手続について、電子申請が可能なシステムを開発する。併せて既存の宅建OAシステム(免許業者の情報を全国一元化して免許の審査、免許業者の指導監督事務等に資するシステム)を電子申請システムと連携させるため改修する。 【予算要求額：134百万円】</p>		
施策等の目的	<p>宅地建物取引業等及び取引主任者に係る免許等手続について、国と都道府県が共に使用できる電子申請システムを構築し、行政事務の効率化等を目指すとともに、民間事業者の利便を図るもの。</p>		
関連する政策目標	27) 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>宅地建物取引業を営もうとする者は、二以上の都道府県に事務所を設置して事業を営む場合は国土交通大臣の、一の都道府県に事務所を設置して事業を営む場合は都道府県知事の免許を受けなければならないこととされている。</p> <p>国土交通省では、「e-Japan 戦略」等に基づき、国への申請届出を行う手続を対象にする汎用受付システムを構築し、平成13年度から運用を開始してきた。宅地建物取引業に係る申請等は、国と都道府県の連携が不可欠であるため、共に使用できる仕組みが必要であるが、汎用受付システムは、都道府県の利用は想定していないことから、システムが構築されていない状況である。また、電子申請システムは、宅建OAシステムと接続することで宅地建物取引業に係るシステムとして一体化することを目指しているが、各都道府県が電子申請システムを構築した場合、それぞれのシステムと宅建OAシステムを接続しなければならず、作業及び経費が多大となる可能性がある。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>「電子政府・電子自治体推進プログラム」において、国と都道府県は個々に電子申請システムを構築することとしているが、都道府県がそれぞれの電子申請システム内に宅地建物取引業に係るシステムを構築した場合、利用手順、申請画面等の相違から複数の都道府県に申請等を行う事業者等の利便性が損なわれることが想定される。 (=原因分析)</p> <p>したがって、宅地建物取引業法に係る免許審査、指導監督における国と都道府県の連携及び申請者の利便性の観点から、国と都道府県が共用できる電子申請システムの構築が不可欠である。(=課題の特定)</p> <p>電子申請が可能となるシステムを開発し、併せて宅建OAシステムを電子申請システムと連携させるため改修する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>申請者にとっては、国や都道府県の窓口に出向くことなく、24時間365日申請が可能となる等のメリットが生じる。</p>		
行政の関与	<p>宅地建物取引業の免許及び届出並びに取引主任者の登録といった許認可に係るシステム構築であることから、行政が関与する必要がある。</p>		
国の関与	<p>宅地建物取引業法の解釈・運用に指導的役割を果たしている国が主体的に全国一律のシステムを整備する必要がある。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>宅地建物取引業のように国と都道府県が同一の手続きを行うものについては、国と都道府県で同一システムを構築する方が、利用者視点に立ったシステム整備を図る上でより効率的である。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>業務の効率化 申請等の受付や補正依頼への対応、問い合わせ対応の省力化が想定される。また、ペーパーレス化に寄与する。</p> <p>申請者の利便性向上 24時間365日、都道府県窓口に出向くことなく申請が可能となることで経済的メリットが生ずる。また、システム上で審査経過の把握が可能となる。</p> <p>宅建OAシステムとの連携 電子データが電子申請システムから直接宅建OAシステムへ送信されることから、入力について省力化、迅速化を図ることができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	