

平成16年度 政策アセスメント結果（評価書）

平成17年7月29日 省議決定

国土交通省政策評価基本計画（平成14年3月22日省議決定）に基づき、政策アセスメント（事前評価）を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、新規に導入しようとする施策等について、必要性、効率性、有効性等の観点から評価を行い、施策の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を明確に説明するものである。新規施策の企画立案にあたり、目標に照らした事前評価を行うことにより、真に必要な質の高い施策の厳選と、目標による行政運営の定着の図るものである。

政策アセスメントは、新たに導入を図ろうとする施策（予算、規制、税制、財政投融资、法令等）や、既存の施策のうちその改廃等を図ろうとするものを対象として実施する。評価は、各局等及び各外局が実施し、それをもとに政策統括官が評価書を取りまとめる。

（評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、まず、当該施策が全体の政策目標（アウトカム目標）のどの目標に関連するものかを明確にした上で、その目標の達成手段としての当該施策の妥当性を、必要性、効率性、有効性等の観点から総合的に評価する。

施策の必要性については、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いて評価を行うこととしている。「ロジカル・フレームワーク」とは、具体的には以下の①から④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。

- ①目標と現状のギャップ分析
- ②現状が目標を達成していないことの原因分析
- ③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
- ④当該政策課題を実現するための具体的な手法・手段（＝施策、事務事業）を提示する

また、効率性については、施策の実施のために要する社会的費用と効果について説明し、有効性については、目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。

（第三者の知見活用）

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。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17年度予算の国会成立等を踏まえ、平成16年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、49の新規施策についての政策アセスメント結果をとりまとめた。施策の一覧は別添1、様式の説明は別添2-1、2-2、個別の評価結果は別添3のとおりである。

また、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成16年度より各府省においてRIAを試行的に実施することとされたことを受けて、国土交通省の政策評価においても、平成16年度の政策アセスメント（新規施策の事前評価）から、規制の新設、改変（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について試行的に分析を行った（平成16年度実績は、法律6本、政令1本）。

なお、平成16年度の政策アセスメントの実施にあたっては、平成16年6月9日及び平成16年11月24日に国土交通省政策評価会を開催し、委員から意見を聴取した（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載 URL:http://www.mlit.go.jp/hyouka/01_hyoukakai.html）。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。

政策アセスメント 施策一覧 (平成16年度)

No	施策等名	ページ
政策目標 1. 居住水準の向上		
1	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築	P. 1
政策目標 2. バリアフリー社会の実現		
2	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進	P. 3
3	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現	P. 6
政策目標 4. 住環境、都市生活の質の向上		
4	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進 (まち再生総合支援事業の創設)	P. 8
5	まちづくり交付金による支援措置の充実	P. 10
6	民間が行う市街地開発事業による地域再生・都市再生	P. 12
7	汚水処理施設整備交付金制度の創設	P. 14
8	建築物に係る事故防止対策	P. 16
9	街なか居住の推進	P. 18
政策目標 7. 水害等による被害の軽減		
10	流域下水道事業の拡充	P. 20
11	水災・土砂災害防止体制の充実	P. 22
12	ダム機能向上事業(堰堤改良事業の拡充)	P. 25
13	雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充	P. 27
14	気象に関する防災情報の共有化の推進	P. 29
15	都市型集中豪雨対策の強化	P. 31
16	総合流域防災事業の創設	P. 33
政策目標 8. 地震・火災による被害の軽減		
17	津波危機管理対策緊急事業の創設	P. 35
18	住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進	P. 37
19	緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム	P. 39
政策目標 9. 交通安全の確保		
20	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築	P. 41
21	リコールに係る不正行為に対する再発防止対策	P. 43
22	放射性物質の海上輸送時のセキュリティ強化	P. 45
23	港湾施設の出入管理の高度化	P. 47
24	航空保安対策の総合的推進	P. 49
25	航空法の一部改正	P. 52
政策目標10. 海上における治安の確保		
26	海上テロ対策の充実・強化	P. 58

No	施策等名	ページ
27	領海警備体制の強化	P. 60
政策目標12. 地球環境の保全		
28	ESTモデル事業の推進	P. 62
29	住宅・建築物の省エネルギー対策の推進	P. 65
30	新たな粒子状物質測定法導入のための調査事業	P. 67
31	スーパーエコシップの開発・普及（環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化及び次世代内航船の研究開発）	P. 69
32	バラスト水からの海洋環境保護	P. 71
33	海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全	P. 72
政策目標14. 良好な自然環境の保全・再生・創出		
34	直轄総合水系環境整備事業	P. 74
35	統合河川環境整備事業	P. 76
政策目標15. 良好な水環境への改善		
36	流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進	P. 77
政策目標16. 循環型社会の形成		
37	FRP廃船の高度リサイクルシステムの構築	P. 79
38	総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）支援の推進（支援制度の拡充）	P. 81
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		
39	スーパー中核港湾プロジェクトの推進	P. 83
政策目標19. 物流の効率化		
40	港整備交付金の創設	P. 85
41	物流の総合化・効率化の推進	P. 86
政策目標20. 都市交通の快適性、利便性の向上		
42	駅まち協働事業の創設	P. 88
43	LRTの整備の推進	P. 90
44	外部評価強化による路上工事の縮減	P. 92
45	都市鉄道利便増進事業の推進	P. 94
政策目標21. 地域交通確保		
46	地方鉄道の再生	P. 96
政策目標22. 地域間交流、観光交流等内外交流の推進		
47	国際競争力のある観光地づくり	P. 98
政策目標23. 新たな市場の育成		
48	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進	P. 101
49	マンション履歴システムの整備の推進	P. 104

No	施策等名	ページ
R I A (規制影響分析) 一覧		
1	港則法の一部改正	P. 106
2	港湾運送事業法の一部改正	P. 108
3	下水道に接続する事業者に対する事故時の措置の義務付け等	P. 111
4	航空法の一部改正	P. 114
5	水素供給スタンドに係る建築制限の見直し	P. 119
6	エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部改正	P. 121
7	通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案	P. 125

事前評価票（様式）

施策等名		担当課 (担当課長名)	・・・局・・・課 (・・・課長・・・)
施策等の概要	<input type="checkbox"/> 導入する施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> どの政策目標（アウトカム目標）に関連するか		
関連する業績指標	<input type="checkbox"/> どの業績指標に関連するか		
指標の目標値等	<input type="checkbox"/> 上記指標に係る目標値		
施策等の必要性	<input type="checkbox"/> 目標と現状のギャップについて分析 <input type="checkbox"/> その原因について分析 <input type="checkbox"/> 現状を改善するための課題を特定 <input type="checkbox"/> 導入する施策の具体的内容について説明		
社会的ニーズ	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	<input type="checkbox"/> 国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	<input type="checkbox"/> 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。可能なものについては、他の選択肢を考慮し、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	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 <input type="checkbox"/> 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 等		

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（例：届出制の導入、規制の撤廃、税制支援、予算措置）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、「RIA（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	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築	担当課 (担当課長名)	住宅局総務課 (総務課長 伊藤 淳) 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>(1) 地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法の制定 社会経済情勢の変化に伴い、地域における住宅に対する多様な需要に的確に対応するため、国土交通大臣による基本方針の策定、地域住宅計画に基づく公的賃貸住宅等の整備等に関する事業又は事務に充てるための交付金制度の創設等所要の措置を講ずる。</p> <p>(2) 地域住宅交付金の創設 公営住宅等の整備や福祉施設との一体的整備、面的な居住環境の整備など、地方公共団体が自主性と創意工夫を活かし、地域における住宅政策を総合的に推進するための助成制度を創設する【予算額：580億円】</p>		
施策等の目的	○地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による多様な住宅困窮者の居住の安定確保を図ることを目的とする。		
関連する政策目標	1) 居住水準の向上		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○公営住宅は、民間市場において自力では最低居住水準をみたく住宅を確保することが困難な低額所得者のために供給される住宅であり、現在、約 219 万戸のストックが形成されているが、公営住宅の応募倍率は全国で 9 倍を超えるなどそのニーズは依然として高水準であり、入居できない住宅困窮者が数多く存在している。一方、特定優良賃貸住宅は、中堅所得者層向けに供給される優良な賃貸住宅であり現在約 15 万戸のストックが形成されているが、全国平均で 6.2%もの長期空家が存在している。また、高齢者向け優良賃貸住宅は、高齢者の居住の安定の確保を図るために供給される住宅であり、民間借家において高齢者の入居が限定されるなどの問題が見られるなか、現在約 1.4 万戸のストックが形成されており、高齢社会の進展に伴い、その需要は益々増大する状況である。このように、同じ地域内で応募倍率の高い公営住宅と空家の生じている特定優良賃貸住宅が存在していたりと、公的賃貸住宅全体で見た場合には、需要と供給（制度）がミスマッチを起こしているのが現状である。</p> <p>また、昨今、高齢者、障害者等の地域居住の要請や、母子世帯、DV被害者等の多様化する社会的弱者の居住の安定など、地域において多様な住宅に対する需要が生じている。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>○その原因として、近年における急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化があげられる。 (=原因分析)</p> <p>○このような現状を改善するためには、地方公共団体が自主性と創意工夫を活かし、公的賃貸住宅等の整備と既存の公的賃貸住宅ストックの有効活用を効果的に組み合わせ、一体的・計画的に実施していくことが必要である。</p>		

	<p>(=課題の特定)</p> <p>○具体的には、地域における住宅に対する多様な需要に的確に対応するため、地方公共団体が地域の実情に応じて公的賃貸住宅等の整備等と既存の公的賃貸住宅ストックの有効活用を一体的に実施するための計画を作成し、この計画に基づく事業を推進するため、地方公共団体の自主性・裁量性の高い助成制度を創設するとともに、市町村が推進する特定優良賃貸住宅等の整備・管理に必要な都道府県知事の権限の移譲等を実施する。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	○経済が長期的に停滞するなか、公営住宅等へのニーズは依然として高い水準にある。
行政の関与	○居住のセーフティネットとして、住宅困窮者や民間賃貸住宅に入居し難い者に対して住宅を供給することは行政の役割である。
国の関与	○低額所得者等住宅に困窮する者への最低限の生活水準の確保や市場においては十分に供給されない住宅の確保については、所得再分配の観点等も踏まえ、最終的には国が責任をもって行うことが必要である。
施策等の効率性	○住宅困窮者が依然として多く存在するなか、居住のセーフティネットとして公的賃貸住宅ストックの連携を強化し有効活用を図る制度を構築することが、住宅困窮者の公営住宅等への入居機会の拡大及び特定優良賃貸住宅の空家の活用につながり、より効率的である。
施策等の有効性	○公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅などの公的賃貸住宅の相互連携を強化し有効活用を図るとともに、新たな総合的な助成制度を創設することにより、住宅困窮者の公営住宅等への入居機会の拡大及び特定優良賃貸住宅の空家の活用など、地域における住宅に対する多様な需要に対する的確な対応が可能となる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 2】

<p>施策等名</p>	<p>心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局交通消費者行政課 (交通消費者行政課長 加藤由起夫)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>国民一般に対する普及啓発、地域と密着した先進的な活動を行う人材等による取り組みの推進等を行う。また、これらを通して明らかとなった課題について、今後の制度化のあり方についての検討を行う。 【予算要求額：154,038千円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>高齢者、身体障害者をはじめとする誰もが、公共交通機関を利用して円滑に移動できる社会の実現を図るため、国、地方公共団体、交通事業者、国民一般等のそれぞれの主体が役割や課題を認識し、自発的に、かつ、相互に連携して取り組みを行う「心のバリアフリー」社会を実現し、ハード面のみならずソフト面も含む総合的な交通バリアフリー化を推進する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>2) バリアフリー社会の実現</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>現在各公共交通機関におけるバリアフリー化を促進しているところであり、着実に進捗してきている。しかしながら、バリアフリー社会の実現にあたってはハード面での整備を進めることのみで達成されるものではなく、一人ひとりのバリアフリーに対する意識の醸成が欠かせないものとなっているところ、現状としては、公共交通事業者のサービス、対応をとっても未だ十分なものとは言えず、社会全体に心のバリアフリーが浸透しているとは言い難い状況にある。(=目標と現状 GAP)</p> <p>その原因としては、高齢者や身体障害者等に対しどう対応し、介助すればよいか分からないといった問題が挙げられ、国民一般の交通バリアフリーに対する理解が依然として進んでいないことが原因となっている。(=原因分析)</p> <p>昨今、バリアフリー施設の整備に伴い、高齢者、身体障害者等の外出機会はますます増えていくものと考えられるが、人的介助に係るニーズが社会全体に伝わっていないことから、今後「心のバリアフリー」社会の形成に向け、ソフト面からのバリアフリー化をより一層推進し、全国的に実効をあげていくことが重要な課題に掲げられる。(=課題の特定)</p> <p>①バリアフリーボランティアモデル事業 NPO やボランティア等の取り組みと十分に連携を図りつつ、ボランティアモデル事業を実施することにより、一般の人々の意識啓発、人的対応及び組織化・活性化を促進するための地域と密着した取り組みを推進する。また、モデル事業を通じて得られた知見を活かし、人的支援のあり方に関する基準等を検討することとし、その結果を交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準やガイドライン等に反映させることとする。</p> <p>②バリアフリー人材育成プログラム <公共交通事業者への普及・啓発> ・委員会を設置し、障害者等が必要としている介助等の内容について整理するとともに、各公共交通事業者の現状の分析及び他の業種における先進的な取り組みについての調査等を行い、モデル教育プログラムを作成することにより、公共交通事業者における人材育成の促進を図る。 <バリアフリーリーダーの認定・育成></p>		

	<p>・専門家、障害者団体等からなる委員会を設置し、バリアフリー化に高い貢献が認められる人物等を「バリアフリーリーダー」として選定する。バリアフリーリーダーは、各種バリアフリーイベント等への参加や次世代のバリアフリーリーダーの育成、基本構想策定時等の住民参加時における意見調整等を行う。</p> <p><子供向けバリアフリー人材育成の推進></p> <p>・専門家、教育実務者、障害者団体等からなる委員会を設置し、小中学生のバリアフリーに対する理解と主体的な取り組みを促進するための教材等の作成を行う。また、地方運輸局等及び地域の小中学生等が密接に連携し、これらの教材等を活用した効果的な交通バリアフリー教育が実施できるようモデル教育プログラムを作成する。</p> <p>③交通バリアフリー教室の拡充 国民一般の交通バリアフリーについての理解を深めるとともに、高齢者、身体障害者の介助の方法（視覚障害者の誘導方法、車いす利用者の介助方法の実体験等）を学ぶことができるよう、交通バリアフリー教室を開催する。また、対象を公共交通事業者、観光事業者等にも拡大する。</p> <p>④市町村、交通事業者等に対するセミナーの開催 市町村や交通事業者、住民等に対するセミナーの開催等により、交通バリアフリー法に基づく基本構想策定の促進等を行う。 (=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	急速な高齢化や、身体障害者の自立と社会参加の要請の高まりに適切に対応するため、高齢者・身体障害者等が安全かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用して移動できるよう、ハード面のみならず、人的介助の充実が求められている。
行政の関与	公共交通事業者に対しては、これまでもセミナーの開催等を通して対策を推進してきたところであるが、人的介助に対するニーズの増大等に向け、普及啓発を益々推進する必要がある。また、ボランティアの一層の活用を検討し、NPO等、地域と密着した先進的な活動を行う人材の育成等が必要となってきた。こうした包括的視点にたった施策が必要となるところ、民間事業者とボランティアを繋ぐ役割として、行政の関与は不可欠なものである。なお、交通バリアフリー法第20条において国及び地方公共団体は、移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努める責務を負う旨規定されている。
国の関与	本施策は、事業者、国民等各関係者のバリアフリーに対する意識の醸成を図り、高齢者、身体障害者等に配慮された交通バリアフリー社会を実現するものであり、高い公益性を有するものであるとともに、本格的な高齢化社会に対応するための緊急性を有し、政府(国)が主体となり自らの責務として実施する必要がある。交通バリアフリー法20条にも規定されているように、国は移動円滑化を促進するため、必要な資金の確保、広報活動、その他の措置を講ずるよう努めなければならない旨規定されている。地方公共団体は、国の施策に準じて、移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととされている。
施策等の効率性	近年、バリアフリー施設の整備に伴い高齢者、身体障害者等の外出機会は増加しているところであるが、外出したくとも外出できない、あるいは外出に踏み切れない者が依然として多く存在しているものと思われるところ、本施策を講じることにより、より多くの人が外出するようになる。高齢者、身体障害者等の移動の円滑化により、高齢者、身体障害者の消費活動の活発化や、就業機会の拡大等に伴う経済効果が見込まれる。
施策等の有効性	本施策を講じることにより、公共交通事業者、NPO並びに小中学生等、地域に密着する形で幅広く国民一般にバリアフリーに対する意識の醸成がなされることになり、ハード面での整備と人的支援とが一体的に推進されることにより、「心のバリアフリー」社会の実現、総合的な交通バリアフリー化に資するものとなる。

その他特記すべき事項	<p>○バリアフリー化推進要綱（平成 16 年 6 月 1 日閣議決定）</p> <p>「バリアフリー化の推進のためには、施設等の整備だけでは十分ではなくさまざまな状態の利用者を想定すると、高齢者、身体障害者等も含めた利用者の相互理解と、当該施設等の関係者を含めた地域全体としてのサポートが必要な場合も多い。</p> <p>特に、費用面や物理面の問題から直ちに必要な場所に必要な施設がすべて整うとは限らないこと、施設整備の進捗に伴い年々ストックが積み上がるハード施策と継続的な取組みが望まれるソフト施策では、本質的に性格が異なることなどを考えると、ハード面の施策に加えて人材育成や啓蒙活動等ソフト面の施策を有機的に組み合わせつつ、総合的に施策を展開していくことが必要である。」</p>
------------	--

事前評価票【No. 3】

施策等名	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現	担当課 (担当課長名)	住宅局市街地建築課 (市街地建築課長 井上俊之)
施策等の概要	<p>○旅客施設と建築物のバリアフリー化を一体的に進めるため、関係主体が協調して作成した整備計画に基づき「人にやさしいまちづくり事業」による補助を行う。</p> <p>【予算額：212億円の内数】</p>		
施策等の目的	<p>○駅等から目的地までの経路の連続的なバリアフリー化により、高齢者・障害者等に配慮したまちづくりを推進するため、鉄道事業者等の民間事業者、公益的施設管理者等と市町村の市街地整備部局・建築部局が連携して取り組むための枠組の構築及び民間事業者への支援策の強化を図る。</p>		
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	<p>2) 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合</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	○建築物：約4割(平成19年度)		
施策等の必要性	<p>○平成6年度から「人にやさしいまちづくり事業(注)」により高齢者・障害者等に配慮したまちづくりの推進を行ってきたものの、依然として整備の不十分な地区が少なくない。(建築物のバリアフリー化率：約3割(H14年度))(=目標と現状のGAP)</p> <p>○交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化基本構想」が策定されている地区において本事業を活用する場合には別途計画を策定しなければならないなど地方公共団体にとって負担となっていることが、一体的かつ連続的なバリアフリー化が進まない原因の一つであると考えられる。(=原因分析)</p> <p>○地方公共団体の負担を軽減するための計画の総合化・簡素化が必要である。(=課題の特定)</p> <p>○具体的には、以下の施策を実施する。(=施策の具体的内容)</p> <p><u>旅客施設と建築物のバリアフリー化を一体的に進めるため、関係主体が協調して作成した整備計画に基づき「人にやさしいまちづくり事業」の補助対象とする</u></p> <p>・「人にやさしいまちづくり事業」の国庫補助にあたり、交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化基本構想」があれば改めて「人にやさしいまちづくり整備計画」を策定する必要がないこととするなど、計画の総合化・簡素化を図る。</p> <p>(注) 長寿社会の到来、都市化の進展等に対応して、都市における高齢者・障害者等の快適かつ安全な移動を確保するための施設の整備、高齢者・障害者等の利用に配慮した建築物の整備等を目的とした事業について助成を行うもの</p>		
社会的ニーズ	<p>○わが国の人口の高齢化は急速に進んでおり、2015年には高齢化率(65歳以上人口が総人口に占める割合)が25%を超え、世界でも有数の高齢化が進んだ国になると予測されている。そのため、高齢者・障害者等をはじめ全ての人々が、住み慣れた地域社会で安心して暮らしていける社会を築くことは、大きな社会的課題となっている。</p>		

行政の関与	○「駅等から行き先施設」までのバリアフリー化は過大な費用負担を伴うものであり、民間のみによる事業推進は困難。一方で、急激な少子高齢化社会の進展への対応は喫緊の課題であるため、行政の関与が不可欠。
国の関与	○バリアフリー化の推進は国家的課題であり、全国レベルで支援することが必要である。
施策等の効率性	○建築物や周辺公共施設に関する「人にやさしいまちづくり事業」と鉄道駅等に関する「交通バリアフリー法」に基づく計画を一体的に活用することで、中心市街地等のバリアフリー化を、事業制度間の整合性を図りつつ総合的・効率的に推進することができる。
施策等の有効性	○交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化基本構想」を作成済みの市町村は156地区（H16/6末現在）である一方、「人にやさしいまちづくり事業」の計画策定済みの地区は53件（H16/3末現在）である。「交通バリアフリー法」に基づく制度と「人にやさしいまちづくり事業」制度の連携を図るとともに、補助制度を拡充することで、「人にやさしいまちづくり事業」の補助を活用できる裾野が広がることとなり、建築物も含めた「まち」全体のバリアフリー化を促進することができる。
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） 政策目標2「バリアフリー社会の実現」 （2）不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・改正ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。</p> <p>○H16・17年度に「バリアフリー社会の形成－交通バリアフリー法等の検証－」をテーマとして関係局とともに政策レビューを実施。</p>

事前評価票【No. 4】

施策等名	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進 (まち再生総合支援事業の創設)	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局 まちづくり推進課 (まちづくり推進課長 石井 喜三郎)
施策等の概要	地域再生に資するまちづくりを推進するため、都市再生特別措置法を改正し、まちづくり交付金等の各種まちづくり支援策と連携し地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを一体的に金融面・税制面等から支援する「まち再生総合支援事業」を創設する。 【予算額：16,000百万円】 【減収見込額：100百万円】		
施策等の目的	地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを一体的に後方支援するための民間資金誘導の新たな仕組みを、まちづくり交付金等の各種まち再生のための支援措置と連携して構築し、地域に対する施策の「選択と集中」による地域全体の再生を推進する。		
関連する政策目標	4) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域自らの創意工夫に満ちた地域再生を推進することを目標とする。地域再生のためのまちづくりについては、平成16年度創設されたまちづくり交付金により公共公益施設の整備等が進み、一定の成果が期待されるが、それだけでまちづくりが完結するものではなく、不可欠である民間プロジェクトの立ち上がりが十分実施されていない。 (=目標と現状のGAP) ○ その原因として、地方都市等の民間プロジェクトの採算が非常に厳しい状況にあることがあげられる。(=原因分析) ○ 民間プロジェクト立上のためには民間資金誘導の仕組みによる金融面・税制面等での支援が必要である。(=課題の特定) ○ 地方と民間のパートナーシップによるまちづくりを金融面・税制面等から後方支援するため、まちづくり交付金等の各種まち再生のための支援措置と連携した民間資金誘導の新たな仕組み(まち再生のための金融支援、民間都市開発事業に係る税制特例措置等)を構築する。 (=施策の具体的内容) 		
社会的ニーズ	○ 中心市街地の空洞化、遅れる景気回復、急速な高齢化等により疲弊した地域を再生することが求められている。		
行政の関与	○ 地域において民間プロジェクトを行う場合には、採算性の面で限界がある。民間プロジェクトを誘導し地域再生という課題に対応するためには、金融面・税制面等での支援が必要。		
国の関与	○ 地域は我が国の基盤であり、地域の多様な発展なくして国の発展はあり得ないことから、地域再生は国家の重要課題とされている(地域再生本部)。		
施策等の効率性	○ 金融面・税制面等で支援するプロジェクトをまちづくり交付金等と連携して行われるもの等地域再生に資するものに絞り、各種のまちづくり制度と連携した地域に対する施策の「選択と集中」により、効率的に地域全体を再生する。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>○まちづくり交付金等と連携した民間プロジェクトの立ち上がりを金融面・税制面等で支援することにより、官民協働によるまちづくりが誘導されるため、地域全体を効果的に再生することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「今後の地域再生の推進に当たっての方向と戦略」(H16.5.27 地域再生本部決定)において、地域再生に資する外部経済効果等の高い民間プロジェクトに対する、民間資金の誘導を促進し、民間の力による地域の再生を一層促進することとされた。</p> <p>○「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2004」(H16.6.4 閣議決定) 第2部 経済活性化に向けた重点施策において、民間のノウハウ、資金等の活用促進等の地域再生の積極的展開が位置づけられた。</p> <p>○地域再生推進のためのプログラム 2005 (H17.2.15 地域再生本部決定)において、地域再生に資する施策として位置づけられた。</p>

事前評価票【No. 5】

施策等名	まちづくり交付金による支援措置の充実	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総合事業推進室(都市総合事業推進室長 望月 明彦)
施策等の概要	<p>地域の創意工夫を活かしたまちの再生を推進するため、市町村の提案をより一層事業に活かすことができるよう、公共公益施設の整備に係る事業に代えて、市町村の提案に基づく事業(以下、「提案事業」という。)を実施することにより、まちづくりの目標がより効率的・効果的に実現する見込みのあるもの等、一定の要件を満たす事業について、交付限度額算定の基礎となる額に対する提案事業の割合を現行の1割から2割に引き上げる。</p> <p>【予算額：193,000百万円の内数】</p>		
施策等の目的	<p>地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国都市再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とする。</p>		
関連する政策目標	4) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域自らの創意工夫を活かしたまちの再生を推進することを目標とする。平成16年度創設されたまちづくり交付金により、基幹事業(道路、公園等の従来型の事業)とそれ以外の提案事業の連携により一定の成果が期待されるが、市町村の自主性を活かしたまちづくりの重要性が高まる中、まちづくり交付金の使い勝手の更なる向上が求められている。 (=目標と現状のGAP) ○ その原因として、基幹事業に比べ、提案事業に対する国からの交付限度額が低いことが挙げられる。(交付限度額算定の基礎となる額に対する基幹事業の限度額9割以上に対し、提案事業の限度額は1割以下)(=原因分析) ○ 地域の創意工夫を活かしたまちの再生を推進するためには、提案事業に対する支援を拡充することが必要である。(=課題の特定) ○ 基幹事業に代えて提案事業を実施することにより、まちづくりの目標がより効率的・効果的に実現する見込みのあるもの、地域振興に貢献する見込みがあるもの等、一定の要件を満たす事業について、交付限度額算定の基礎となる額に対する提案事業の割合を現行の1割から2割に引き上げる。(=施策の具体的内容) 		
社会的ニーズ	○ 身の回りの生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることが求められている。		
行政の関与	○ 地域の創意工夫を活かしたまちの再生のためには、民間のみで実現することは困難であるため、公的支援を行う必要がある。		
国の関与	<ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高め、都市再生を実現するためには、公共だけでなく民間など関係者が総力を傾注することが重要である。政府は、都市再生におけるこのような取り組みの共通指針として、都市再生基本方針を定めている(都市再生基本方針)。 ○ 地域は我が国の基盤であり、地域の多様な発展なくしては国の発展はありえないことから、地域再生は国家の重要課題とされている(地域再生本部)。 		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○ 提案事業に対する支援を拡充することにより、基幹事業と提案事業の連携による相乗効果が強化され、まちづくりの目標がより効率的、効果的に実現される。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○ 民間事業者等の民間まちづくり主体との協働や、基幹事業と提案事業の連携による相乗効果により当該地域の産業振興及びそれを通じた雇用の促進等、地域振興に貢献することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○ 「全国都市再生のための緊急措置」(平成14年4月8日都市再生本部決定)において「全国」を対象にして、「身の回り」の生活の質の向上と「地域経済・社会」の活性化を図るための緊急措置として、「民間投資」を促進する全国の都市再生の取組みを支援するとされている。</p> <p>○ 平成15年11月28日の都市再生本部会合において全国都市再生の支援のための基本的枠組を構築することとされた</p> <p>○ 平成16年4月16日に閣議決定された、都市再生基本方針の一部変更において、都市再生整備計画の作成に関する基本事項が位置付けられた。</p> <p>○ 平成17年2月15日に決定された、地域再生推進のための「プログラム2005」において、地域再生に資する施策として位置付けられた。</p>

事前評価票【No.6】

施策等名	民間が行う市街地開発事業による 地域再生・都市再生	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局 市街地整備課 (市街地整備課長 竹内 直文)
施策等の概要	<p>地価が引き続き下落するなど現下の社会経済情勢に対応するため、民間による一体的なまちづくりを可能とする等、民間による市街地開発事業の迅速化、円滑化のための事業手法改善、新たな支援措置拡充等を行う。</p> <p>【税制改正に伴う減収見込み額：28 百万円】 【予算額：16,903 百万円の内数】</p>		
施策等の目的	民間のノウハウや資金を活用した持続的なまちづくり等を推進することにより、地域再生・都市再生を実現する。		
関連する政策目標	<p>4) 住環境、都市生活の質の向上 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</p>		
関連する業績指標	<p>82) 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量 84) 都市機能更新率（建築物更新関係）</p>		
指標の目標値等	<p>82) 2,500ha（平成 19 年度） 84) 36%（平成 20 年度）</p>		
施策等の必要性	<p>○ 地域経済を活性化させるとともに、都市の魅力や国際競争力を高めるためには、地域再生・都市再生の実現が不可欠である。しかしながら、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区（都市再開発方針の 2 号・2 項地区等）における 4 階建以上への建物の更新率は約 3 割と低い水準にあり、都市再生緊急整備地域を含む区域における「都市基盤の整備に伴う民間の建築投資が可能な床面積」も、平成 19 年度目標値の半分という水準にとどまっている。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○ この原因としては、権利の輻輳した地区での事業の増加や引き続き下落する不動産価格等により事業を取り巻く環境が大きく変化していることや、地方公共団体の厳しい財政状況により、社会資本整備に充てる資金が限られてきていることが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>○ したがって、現下の社会経済状況に対応するため、都市基盤整備、施設整備のみならず、保留地（床）の管理運営まで含めた持続的なまちづくりを推進する仕組み等、民間による市街地開発事業の迅速化、円滑化のための事業手法改善、新たな支援措置拡充を行う必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○ 具体的には次の施策を行い、民間のノウハウや資金を活用したまちづくり等を推進する。</p> <p>1 民間会社による一体的なまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地区画整理事業における区画整理会社施行制度の導入及び当該会社に対する補助及び無利子貸付の創設、税制特例措置。 ・ 民間主体による持続的なまちづくりの推進のための無利子貸付の充実、税制特例措置。 <p>2 停滞している民間事業の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 不動産価格の下落等により組合事業が停滞し未利用地が存在しているなどの問題に対応して、上記 1 の施策とあわせて経営改善の検討や事業の抜本的見直しを行った組合に対する支援等を実施。（＝施策の具体的内容） 		
社会的ニーズ	○ 人口の減少、超高齢社会の到来、地価の下落等、社会経済状況の変化や都市の成熟化に対応して、経済の持続的成長による都市生活の質の向上を実現するため、持続的なまちづくりが求められている。		

行政の関与	○ 土地区画整理事業及び市街地再開発事業等による持続的なまちづくりを推進するためには、民間が創意工夫、活力をより活かしやすい枠組みが必要であり、民間会社によるまちづくりの推進や持続的なまちの運営の支援策等、行政の関与が不可欠である。
国の関与	○ 地域再生は国家の重要課題とされており（地域再生本部）、民間のノウハウや資金を活用したまちづくり等を推進し、地域再生・都市再生を実現するためには、法律改正による事業手法の改善、財政支援等国の関与が必要不可欠である。
施策等の効率性	○ 新たな民間施行主体の追加や民間主体によるまちの持続的な運営に資する各種施策等を総合的に展開することにより、民間等のノウハウや資金を活用した着実かつ効率的な市街地整備の促進が実現する。
施策等の有効性	○ 地域再生・都市再生を実現するためには、新たな民間施行主体の追加や民間主体によるまちの持続的な運営に資する各種施策等の総合的な展開により、民間による市街地開発事業が着実に推進することが有効である。
その他特記すべき事項	<p>○地域再生推進のための基本指針（平成15年12月19日地域再生本部決定）</p> <p>1. はじめに それぞれ地域の可能性や潜在力が開花することによる地域の真の自立と再生に向け、各種の制度改革や支援施策等について政府一丸となって取り組む。</p> <p>○今後の地域再生の推進にあたっての方向と戦略（平成16年5月27日地域再生本部決定）</p> <p>2. 展開の方向</p> <p>③民間のノウハウ、資金等の活用促進 民間の力による地域の再生を一層促進する。</p> <p>○平成15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」 （7）都市再生を促進する 上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。

事前評価票【No.7】

施策等名	汚水処理施設整備交付金制度の創設	担当課	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課 (下水道事業課長 江藤 隆)
施策等の概要	地域再生の観点から、地域の自主性・裁量性を高めてより効率的に汚水処理施設整備を推進する制度として、汚水処理施設整備交付金を創設。 【300億円（内閣府へ一括計上）】		
施策等の目的	「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004」を踏まえ、下水道事業における戦略的・広域的かつ質の高い社会資本整備として国が責務として推進する分野、地方の自主性・裁量性の向上に委ねる分野を整理し、より一層事業の重点化を図る。		
関連する政策目標	4) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	10) 汚水処理人口普及率 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 11) 下水道処理人口普及率		
指標の目標値等	10) 86%（平成19年度） 11) 72%（平成19年度）		
施策等の必要性	<p>○汚水処理施設には、下水道、農業集落排水、浄化槽等があり、それぞれに目的や特徴を有している。これまで、都道府県構想、汚水処理施設連携整備事業、汚水処理施設共同整備事業等により、地域全体として効率的な整備を進めることとしてきたところであるが、地方公共団体から地域再生の観点から地方の自主性・裁量性を高めて効率的に汚水処理施設整備の推進を求める声がある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>○汚水処理に関する補助金は、施設毎に所管省庁から交付されており、事業間での流用を可能とするものではない。また、補助金は各所管省庁から交付されるため、事務手続きも多い。 （＝原因分析）</p> <p>○地域の状況によっては各事業の進捗を調整しつつ一体的な整備を図ることが有効であり、このような地域においては、市町村の裁量により事業間で流用可能となる交付金の仕組みが効率的な場合がある。また、この際、事務手続きの窓口を一元化することによって事務手続きを簡素化できる。（＝課題の特定）</p> <p>○汚水処理施設の整備をさらに効率的に推進するために、市町村が策定する汚水処理施設整備の計画について関係省が連携して支援する汚水施設整備交付金を創設する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	汚水処理施設は健康で文化的な生活を送るために必要なナショナルミニマムであり、自主性・裁量性の高い補助金が求められている。		
行政の関与	汚水処理施設は健康で文化的な生活を享受するために必要なナショナルミニマムであるため、緊急に整備すべき施設である。しかしながら、整備のためには短期間に多額の投資が必要となる。そのため、行政が主体となって実施する必要がある。		
国の関与	汚水処理施設は健康な生活を享受するために必要なナショナルミニマムであり、全国的に緊急に整備すべき施設である。そのため、国が関与しつつ事業を進める必要がある。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>下水道、農業集落排水、浄化槽等の汚水処理施設については、これまでも都道府県構想に基づき費用が最小限になるように事業を実施してきたところ。しかしながら、汚水処理施設整備交付金制度においては、現時点で最も効率的な整備手法を選択し、結果は次回の都道府県構想見直しに反映することとなる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>地方の自主性・裁量性を活かし、より早急に汚水処理施設の整備を推進できることとなるため、業績指標の早期達成に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</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 月閣議決定） 「類似機能の事業については、府省間の一層の連携・調整を図る」とされている。</p> <p>○事務・事業の在り方に関する意見－自主・自立の地域社会をめざして－地方分権改革推進会議（平成 14 年 10 月） 「汚水処理の衛生処理システムが概成するまでの間は、国庫補助負担事業の継続が必要であると考えられる。」とされている。</p> <p>○平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 4 「住環境、都市生活の質の向上」 （3）下水道等の汚水処理施設を普及させる 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・特に人口 5 万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。</p>

事前評価票【No. 8】

施策等名	建築物に係る事故防止対策	担当課 (担当課長名)	住宅局建築指導課 (建築指導課長小川富由)
施策等の概要	<p>○ 建築物に係る重大な事故による被害の軽減を図るため、事故発生時の情報収集や平常時の事故防止対策に係る体制整備などを実施する。</p> <p>(1) 事故発生時の情報収集及び平常時の事故防止対策に係る体制の整備 社会資本整備審議会建築分科会に「建築物等事故防止対策部会」を設置し、建築物等において生じた日常的な事故情報について、継続的に分析・調査し、再発防止対策を検討するとともに、「安全技術調査官」等の担当職員を置き、事故発生時の関係省庁等との連絡調整や、利用者やビルオーナー等に対する事故防止対策の普及・徹底等による平常時の事故防止対策を図る。 また、事故情報の収集及び収集結果を踏まえた危険情報の周知のあり方について検討を行う。</p> <p>(2) 大型自動回転ドアの事故防止対策に関するガイドラインの作成 大型自動回転ドアによる死亡事故等の重大事故を発生させず、また、その他の事故の頻度も可能な限り低減させることを目的とした、大型自動回転ドアの事故防止対策に関するガイドラインを作成する。</p>		
施策等の目的	<p>○ 六本木ヒルズでの6歳男児の死亡事故や、ビルの外壁崩落による負傷事故、エスカレーターでの転倒事故など、建築物に係る重大事故が多発しており、その対策のため、建築物の事故についての情報収集システムの構築とあわせ、一般市民が安全に建築物を利用するための意識の向上を図るなどの日常的な安全対策の徹底を図る。</p>		
関連する政策目標	4) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○六本木ヒルズでの6歳男児の死亡事故や、ビルの外壁崩落による負傷事故、エスカレーターでの転倒事故など、建築物に係る重大事故が多発している。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○その原因としては、事前に予兆情報を得るなどの体制が不十分であったことや、利用者に対する危険性の周知が不十分だったことなどが考えられる。(=原因分析)</p> <p>○そのため、重大事故につながる情報を収集するための枠組みや、利用者に対して危険性を十分に周知するための体制を整えることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>○以上のことから、建築物の事故についての情報収集システムの構築とあわせ、一般市民が安全に建築物を利用するための意識の向上を図るための危険情報の周知、普及啓発等により日常的な安全対策の徹底を図る。(=施策の具体的な内容)</p>		
社会的ニーズ	○日常的に利用し、安全であるべき建築物において事故が多発しており、その対策が必要		
行政の関与	○建築物の所有者、管理者や利用者の事故の危険性に対する認識や事故防止策に関する知見が十分ではなく、専門的・技術的見地から事故防止対策を推進していく必要があり、行政の関与が必要。		
国の関与	○事故は類似の建築物が建っているところであれば全国どこでも起こりうるものであり、国が標準となる対応方針等を示す必要がある。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○システム整備や安全確保のためのマニュアル作成などを国が一元的に行うことで、全国レベルでの効率的・効果的な安全対策を進めることができる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○事故情報の収集システムの整備や建築物等における事故防止対策に関する専門の機関の設置等により、迅速かつ継続的な事故対応が可能となり、また、通常時からの安全教育等の実施により事故の再発防止に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案に対する衆議院附帯決議（平成16年5月18日） 「自動回転扉等については、安全基準及び管理体制を早急に整備し、事故の防止に努めること。また、建築物の事故についての情報収集システムを早急に構築し、事故情報を建築物の安全対策に的確に反映すること。」</p>

事前評価票【No. 9】

<p>施策等名</p>	<p>街なか居住の推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局市街地建築課 (市街地建築課長 井上俊之) 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>①中心市街地等で行われる民間の多様な住宅等の整備事業に対して出資による支援を行う「街なか居住再生ファンド」を創設する。 ②住宅市街地総合整備事業を拡充し、事業規模の小さい住宅供給や既存ストックの有効活用等による住宅供給や、街なかのバリアフリー整備を推進する。 【予算額：①25億円、②439億円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>○居住人口の街なかへの回帰を促進することにより、中心市街地空洞化のベクトルの逆転を図るとともに、高齢者対策や都市居住の生活の質（クオリティ オブ ライフ）の創造、中心市街地の持続可能な活力の創出を図る。</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>8) 都心部における住宅供給戸数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>平成17年度100万戸</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○近年、地方都市等においては、居住機能をはじめ公益施設等様々な機能の空洞化の進展による商業機能の低下、空室率の増加など、活力低下が問題となっており、空洞化の動きに歯止めをかけ、その動きを逆転させることが急務となっているが、これまで商業活性化対策、駐車場整備など様々な施策が講じられてきたものの、必ずしも十分な効果をあげるに至っていない。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○地方都市等においては、賃貸住宅等の経営ノウハウの不足や資金回収効率が、分譲のそれよりも劣ることからファミリーや高齢者向け賃貸住宅等の供給が進んでおらず、また、小規模、連担した事業実施については、資金調達が困難な供給主体が多く、地方における民間金融機関の慎重姿勢もあり、円滑な資金調達が困難となっていることなどから進捗が遅れており、その結果、街なかには居住人口が回帰していない。(=原因分析)</p> <p>○中心市街地の活性化のためには、中心市街地の居住機能を回復し、人口を回復させることにより、消費活動の活発化や地域コミュニティの再生による賑わいの創出等を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○具体的には、以下の施策を実施する。</p> <p>①街なか居住再生ファンドの創設 中心市街地等で行われる、街なか居住の再生に資する民間の多様な住宅等の整備事業（既存建築物の改修によるものを含む。）を対象として、それらの事業を主な目的として設立される有限会社、株式会社、特定目的会社等に対し出資により支援を行う。</p> <p>②住宅市街地総合整備事業の拡充 地方都市の中心市街地において、事業規模の小さい住宅供給や既存ストックの有効活用等による住宅供給に対し支援を行うことにより居住機能の回復を図るとともに、街なかのバリアフリー整備を推進するため、高齢者等が安全で快適に移動できるネットワークの形成等を支援する「人にやさしいま</p>		

	ちづくり事業」との連携を図る。(=施策の具体的内容)
社会的ニーズ	○平成14年度「中心市街地活性化に関するフォローアップ調査」(中心市街地活性化推進室)によると、全国で76%の市町村の中心市街地で人口が減少しているなど、各地方都市における中心市街地の衰退は深刻であり、街なかの居住人口の回復を図ることにより、中心市街地活性化を図るニーズがある。
行政の関与	○中心市街地活性化のための投資は、長期的には様々な外部効果(税収増等)が見込める社会的収益率の高いものであるが、事業者にとって短期的な収益率が低いため民間ベースではなかなか進まない。そのため、行政の関与が必要である。
国の関与	○地方都市における中心市街地衰退は全国的に広がっており、中心市街地活性化は、国の重要課題である全国都市再生の推進に資するものであり、国の関与が必要である。
施策等の効率性	①民間活力を活用して、街なか居住の再生を図るためには、公的ファンドによる機動的な支援を行うことが効果的かつ効率的である。 ②居住人口が減少し拠点的開発の見込めない地方都市の中心市街地において、空き家等を活用した住宅供給事業やまちのバリアフリー化等を支援することにより、既存ストックを有効活用した効率的な住宅市街地の整備が図られる。
施策等の有効性	①地方都市等における住宅等の整備事業は、商業・業務系開発事業に比べて需要が見込めるものであり、適切な資金支援の下で事業が安定化すれば採算性が確保できる事業も多いと考えられるため、円滑な資金調達と事業の安定化を目的とした街なか居住再生ファンドによる支援を行うことにより、街なかに居住人口を回帰させ、都市生活の質の向上を図ることができる。 ②居住人口が減少し拠点的開発の見込めない地方都市の中心市街地において、民間等による事業規模の小さい住宅開発事業を推進することにより早期の住宅供給が行われるとともに、バリアフリー等の高齢者対策を支援することにより居住機能の回復・コミュニティの再生が可能となる。
その他特記すべき事項	○新たな住宅政策のあり方について(平成15年9月社会資本整備審議会住宅地分科会建議) 「地方都市においては、中心部における居住人口の減少や空洞化が進行し、中心市街地における活力の低下・衰退の要因となっている(中略)また、高齢者や子育て世帯を中心に歩いて暮らせるような中心市街地の生活を求めるニーズも少なくない。こうしたことから、大都市、地方都市の街なか居住を進めることが重要である。」 ○ 地方都市再生の重点分野(平成13年8月28日 都市再生本部決定) 「中心市街地における商業機能の活性化と住宅、福祉などの用途の多機能化」が位置付けられている。 ○ 平成15年度の政策チェックアップ(業績測定) 政策目標4「住環境、都市生活の質の向上」 (1) 職住近接の住宅市街地を形成する 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・ ・ ・ 魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある 上記評価における「平成16年度における新規の取組」 ・ 住宅市街地整備に対する総合的支援 ・ オフィスビル等の住宅への転用の促進

事前評価票【No. 10】

施策等名	流域下水道事業の拡充	担当課	都市・地域整備局下水道部 下水道事業課 (下水道事業課長 江藤 隆)
施策等の概要	<p>近年、頻発している集中豪雨などの対応にあたっては、複数市町村において一体的に対策を実施することにより効率的となる場合があることから、広域的な浸水対策が極めて重要かつ効果的である。このため、複数市町村にまたがる広域的な雨水対策を流域下水道事業として実施できるよう制度を拡充する。</p> <p>【予算額：下水道事業費 798,119 百万円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	流域下水道事業における広域的な浸水対策の実施を可能とすることにより、近年頻発している集中豪雨への対応において流域単位での広域的な浸水対策を実施可能となるように措置する。		
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	21) 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> 23) 下水道による都市浸水対策達成率		
指標の目標値等	21) 6万戸（平成19年度） 23) 54%（平成19年度）		
施策等の必要性	<p>○ 本来、浸水対策は行政区域界にとらわれずに対策を講じる必要があり、場合によっては広域的な取組みが効率的な場合があるが、下水道においてはこれらの地域への対応が十分に図られていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>○ 流域下水道による広域的な浸水対策が十分に図られていない原因は、主に都道府県が事業主体となって実施する流域下水道においては、浸水対策は汚水処理と一体的に行う場合に限定していることが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>○ 流域下水道において浸水対策を汚水処理と一体的に行う場合に限定している点を見直し、現在、流域下水道で浸水対策ができない地域においても実施が可能となるように措置する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○ 流域下水道で汚水処理を実施していない地域について、流域下水道で浸水対策を実施できるよう措置する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	H11、15の福岡市の水害、H12の東海豪雨、H16年の新潟・福島豪雨、福井豪雨など局所的な集中豪雨による浸水被害が頻発しており、その早急な対策が望まれている。		
行政の関与	浸水対策は、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。		
国の関与	浸水対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な役割であるとともに、行政区域界にとらわれず広域的な対策を講じる必要があることから、国の関与が不可欠。		
施策等の効率性	浸水対策は、本来、行政区域界にとらわれない取組みが必要であるが、流域下水道事業の拡充により、広域的な整備など地域特性に応じた事業手法を選択できるようになることで、効率的な事業実施が可能となる。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>流域下水道事業の拡充により広域的な整備など地域特性に応じた効率的な事業実施が可能となれば、より一層浸水対策事業の推進が図られるため有効である。</p>
<p>その他特記すべき事項</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月閣議決定）「大規模地震対策、治山治水対策をはじめとする防災対策については、被害減少に向けた成果目標を設定しそのために、戦略的・重点的に施策を推進する」とある。</p>

事前評価票【No. 11】

<p>施策等名</p>	<p>水災・土砂災害防止体制の充実</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>河川局防災課 (防災課長 宮本 博司) 河川局砂防部砂防計画課 (砂防計画課長 亀江幸二)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○ 水防法を一部改正し、以下の措置を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の洪水予報河川のみならず、主要な中小河川でも浸水想定区域を指定 ・ 浸水想定区域調査に対する補助規定の創設 ・ 洪水予報等の伝達方法、避難場所などの洪水ハザードマップ等による周知措置の徹底 ・ 毎年水防計画に検討を加え、必要があると認めるときは、変更 ・ 量水標等の示す水位が警戒水位を超えるときは、その水位の状況を公表 ・ 洪水予報河川以外の主要な中小河川で特別警戒水位へ達した旨の情報を提供 ・ 国土交通大臣が気象庁長官と共同してはん濫による浸水に係る洪水予報を実施 ・ 公益法人等が消防機関、水防団と連携し、水防活動に協力する水防協力団体制度の創設 ・ 非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定の創設 ・ 市町村地域防災計画に位置付けた浸水想定区域内の地下街等において、避難確保計画を作成 ・ 浸水想定区域内の主として高齢者、乳幼児等が利用する施設への洪水予報等の伝達方法を市町村地域防災計画に規定 <p>○ 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律を一部改正し、以下の措置を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土砂災害情報等の伝達方法、避難場所などの土砂災害ハザードマップ等による周知の徹底 ・ 土砂災害警戒区域内の主として高齢者、乳幼児等が利用する施設への土砂災害情報等の伝達方法を市町村地域防災計画に規定 <p>○ 水防法の一部改正にあわせ、浸水想定区域内の地下街等において避難確保計画に基づいて設置する避難対策施設に係る税制の特例措置を創設する。 【減収見込額】固定資産税・都市計画税：9百万円</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>平成 16 年 7 月新潟・福島豪雨では高齢者 12 名が犠牲となり、水災時における高齢者等の避難支援の必要性が明確となり、平成 11 年の福岡水害等では、地下空間の浸水被害が顕在化するなど、地域の水災防止体制充実の必要性が明確となったところ。近年の水災防災体制を取り巻く環境の変化を踏まえ、水災防止体制を充実する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>7) 水害等による被害の軽減</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>○治水対策の進展により大河川の破堤の頻度は減少する一方で、相対的に治水安全度が低く、局所的な集中豪雨の影響を受けやすい中小河川における浸水被害が一向に解消されていない。また、土砂災害については、毎年約 1, 000 件の土砂災害が発生しており、高齢者等の災害時要援護者の被災割合が高い。 (=目標と現状との GAP)</p> <p>○洪水による氾濫及び土砂災害から地域を守る為には、河川、ダム、砂防設備等</p>		

	<p>の整備を行うことが必要であるが、これらには計画から完成までには長時間を要することが多いため、整備途上に起こる災害への対応が必要。また、これら治水施設等の整備水準を上回る洪水による浸水被害が発生する可能性をゼロにすることは不可能であり、また、土砂災害のおそれのある全ての箇所において施設を整備することは不可能であるため、施設整備のみによる対策には限界がある。</p> <p>(=原因分析)</p> <p>○住民等の避難や水災防止活動の充実を図る上で、中小河川は浸水想定区域の指定対象となっていないこと、避難等の参考となるような水位情報を提供するようになっていないこと、はん濫水の到達に長時間を要するような地域における円滑な避難にとって必要なはん濫水の予報が出されていないこと、水防団員等の減少、高齢化、サラリーマン化で災害時の共助体制が脆弱化していること、地下街などで浸水被害が多数発生していること、水害・土砂災害による死者・行方不明者のうち、高齢者等の災害時要援護者の占める割合が高いこと等の課題がある。</p> <p>(=課題の特定)</p> <p>○地域の水災及び土砂災害の防止力の向上を図るため、浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大、ハザードマップ作成の義務づけ、中小河川における洪水情報等の提供の充実、水防協力団体制度の創設、非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実等所要の法改正等を行う。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	平成 16 年 7 月新潟・福島豪雨等では特に局所的な集中豪雨の影響を受けやすい中小河川で破堤等による浸水被害が発生したこと、また、人的被害も多く、特に高齢者に多くの犠牲が生じたこと、平成 11 年の福岡水害をはじめ、地下空間の浸水被害により犠牲者が発生したこと等、水災及び土砂災害の防止対策が求められているところである。
行政の関与	水災・土砂災害を防止することは、行政の責任で行われるものであり行政の関与が不可欠。
国の関与	国として取り組むべき課題である。また、法改正及び税制の拡充であり国が実施する必要がある。
施策等の効率性	○洪水による氾濫及び土砂災害から地域を守る為には、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらには計画から完成までには長時間を要することが多い。また、これら治水施設等の整備水準を上回る洪水による浸水被害が発生する可能性をゼロにすることは不可能であり、また、土砂災害のおそれのある全ての箇所において施設を整備することは不可能であるため、施設整備のみによる対策には限界がある。このような中で人的被害の低減を図るためには、本施策により警戒避難体制や水災・土砂災害防止活動の充実を図ることが効率的である。
施策等の有効性	○治水事業の着実な進展により水災・土砂災害被害は減少しているものの、土地の高度利用、高齢化などにより水災・土砂災害に対する潜在的な危険性は増加している。引き続き治水事業を進めるとともに、水災・土砂災害防止活動を充実し、地域の水災・土砂災害防止力を向上することで、減災対策を行うことが有効。
その他特記すべき事項	<p>○ 河川審議会答申『今後の水災防止の在り方について』(H12.12.19)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 団員数の減少、団員の高齢化、サラリーマン化等の課題を抱える水防団の活性化と近年組織化が進んでいる自主的な防災組織の積極活用 ・ 災害時要援護者対策の充実・強化 ・ 都市型水害への対応、特に地下空間の浸水対策の推進 <p>○ 平成 16 年梅雨前線豪雨災害対策関係省庁局長会議『豪雨災害に対する防災対策推進のため検討すべき課題』(H16.7.26)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 水防活動における避難誘導支援の充実：高齢者等の避難誘導活動を充実

	<p>できるように水防活動内容の明確化。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 企業・NPO等の防災活動への参画の検討：企業、NPO等の協力のあり方について検討。 <p>○ 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『総合的な豪雨災害対策についての緊急提言』（H16.12.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各地域で発生する可能性のある災害についての情報及び災害時にとるべき行動についての情報が平常時から共有される社会への転換を図る。 ・ 多様な主体の参加による水防体制、平常時から地域の住民が参加する様々な防災活動、広域的な支援体制などの展開により、自助、共助、公助のバランスのとれた地域の防災力の再構築を図る。 <p>○ 集中豪雨時等における情報伝達及び高齢者等の避難支援に関する検討会『集中豪雨時等における情報伝達及び高齢者等の避難支援に関する検討報告』（H17.3.28）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難勧告等の発令・伝達 ・ 災害時要援護者等の避難支援 <p>○ 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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の土砂災害に対する意識向上を図るため、土砂災害警戒区域等を記載したハザードマップ等を配布する必要がある。 ・ 災害時要援護者関連施設への土砂災害に関する情報の伝達方法、手段について支援方法を検討する必要がある。
--	---

事前評価票【No. 12】

施策等名	ダム機能向上事業 (堰堤改良事業の拡充)	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (河川環境課長 坪香伸)
施策等の概要	過去に建設されたダムは、建設当時の技術レベルの未熟さから、環境対策や放流設備等に不十分なものがある。 ダム運用の見直しにより治水機能の向上と河川環境の改善を総合的に実施するために必要な事前放流用施設(小規模放流管)等を設置し、ダム機能の改良及び下流の無水区間の解消など、治水機能の向上と河川環境の改善を図る。		
施策等の目的	ダムにおける治水機能の向上や河川環境の改善を図る施設を整備する。		
関連する政策目標	7) 水害等による被害の軽減 1 4) 良好な自然環境の保全、再生及び創出 1 5) 良好な水環境への改善		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○既設ダムの事前放流や弾力的運用を実施することにより、洪水調節量の増大や下流の河川環境を改善できる可能性があるものの、既存施設においてこれらを実施するためには、短時間できめ細かく放流量を調節できる施設が必要である。(=目標と現況のGAP)</p> <p>○過去に建設されたダムにはコンジットゲート(最小開度でも放流量が多いため、短時間できめ細かく放流量を調整することが困難)のみを有するダムが多い。(=原因分析)</p> <p>○短時間できめ細かく放流量を調節できる事前放流用施設(小規模放流管)を新設し、治水機能を向上するとともに、ダム下流の河川環境の改善を図る。(=課題の特定)</p> <p>○直轄及び都道府県が管理するダムにおいて、治水機能の向上や河川環境の改善を総合的に実施する必要があるものについて、その機能の改良目的として大規模な整備を実施する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	過去に建設されたダムは、建設当時の技術レベルの未熟さから、環境対策や放流設備等に不十分なものがある。		
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	直轄管理中のダム、一級河川及び二級河川において都道府県の管理するダムで、治水機能の向上や河川環境の改善を図る必要があるもの、若しくは環境悪化のおそれがあるものについて、その機能の改良目的として大規模な整備を必用とするものに対して対策を講じる必要がある。		
施策等の効率性	治水機能の向上と河川環境の改善を総合的に実施するために必要な事前放流用施設(小規模放流管)等を設置し、ダム機能の改良及び下流の無水区間の解消など治水機能の向上と河川環境の改善を図ることから、効率的に対策の推進を図ることができる。		

施策等の有効性	治水機能の向上や河川環境の改善を総合的に実施する必要があるものについて、その機能の改良目的として総合的な整備を計画的に推進することが可能となる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 13】

<p>施策等名</p>	<p>雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>河川局治水課 (治水課長 関克己) 河川局河川環境課 (河川環境課長 坪香伸) 都市・地域整備局下水道部 (流域管理官 藤木 修)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>雨水を貯留する施設と同等の雨水流出抑制効果を有する透水性舗装等の雨水浸透施設についても所得税・法人税の割増償却制度の対象とする。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>透水性舗装等の雨水浸透施設は、雨水の流出を抑制することから治水上効果的であるだけでなく、雨水の地下への浸透を促進することにより、地下水位の低下や湧水の枯渇、河川流量の減少等への対策として有効であるとともに、ヒートアイランド現象の緩和にも効果的(透水性舗装等に保水されている雨水が蒸発散するとき生じる気化熱が温度上昇を抑制)とされている。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>7) 水害等による被害の軽減</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>2 1) 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 2 3) 下水道による都市浸水対策達成率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>2 1) 約6万戸(平成19年度) 2 3) 54%(平成19年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○毎年河川管理者等による河川改修工事等により浸水被害等は減少する傾向にあるものの、都市部における浸水被害については、気象状況の多様化等により東海豪雨等の浸水被害が頻発している。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○都市部における浸水被害対策は、河川管理者や下水道管理者等による対策工事だけでなく、民間事業者による雨水流出抑制対策が必要不可欠である。(=原因分析)</p> <p>○平成15年度に成立し昨年5月より施行された特定都市河川浸水被害対策法の規定により特定都市河川流域での一定規模以上の宅地開発等の雨水浸透阻害行為については、雨水流出抑制対策として雨水貯留浸透施設の設置等を義務付けることとされたが、これ以外の流域では民間事業者等による浸水被害防止対策に対するインセンティブが働きにくい。(=課題を特定)</p> <p>○民間事業者等の浸水被害防止対策に対するインセンティブとしての現行の割増償却制度を延長するとともに、現在適用されていない雨水を貯留する施設と同等の機能を有する透水性舗装等の雨水浸透施設を特例措置の対象とするよう拡充を行う。(=施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 開発の著しい都市地域において、集中豪雨等による浸水被害に対処するためには、適切な役割分担のもと、貯留浸透施設の整備推進や適切な機能維持が必要である。 ○ かねてより都市部の河川流域における総合的な治水対策の推進について地方公共団体より要望がある。例えば、神奈川県からは、都市河川について、総合的な治水対策の充実・強化を図るため、遊水池建設等の治水施設の整備に対する支援を積極的に図るとともに、流域における土地利用等を適切に誘導・調整できるようにするため、関係法令を体系的に整備されたいとの要望がある。(平成14年7月) ○ また、新法に対する付帯決議として、「民間の防災調整池については、適切な管理がなされその効用が十分に全うされるよう積極的な助言、支援につとめること」「宅地造成等については、流域住民の安全性の確保を図るため、計画的な整備が行われるよう措置すること」とされている。(平成15年6月)
行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> ○ 原則的には、流域の治水安全度を上げることは行政が担当し、現状の治水安全度を下げないために開発による流出増分を抑制することは民間の責務。 ○ 民間事業者等に対する雨水浸透阻害行為の規制は最低限のものとし、それ以上の部分については、行政による有効なインセンティブのもと、民間が実施することが適切。
国の関与	<p>税制改正については、流域における浸水被害の防止という政策にかかわる事項であることから、国の関与が必要。</p>
施策等の効率性	<p>民間事業者等の設置する雨水貯留浸透施設の設置を促進するためには、補助金による制度ではなく、政策融資、優遇税制によることは各民間主体のもと効率的な施設の設置が期待され、また審査、査定に関する不必要な行政コストを削減することができ、効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>本税制改正により、流域の民間事業者等による透水性舗装等の雨水浸透施設の設置に資する。</p> <p>具体的には、</p> <p>税制；三大都市圏の既成市街地等に存する雨水貯留浸透施設について、法人税、所得税の割増償却措置による雨水貯留浸透施設の設置が促進されることにより、浸水被害の軽減が図られる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 14】

施策等名	気象に関する防災情報の共有化の推進	担当課 (担当課長名)	気象庁予報部業務課 (業務課長 瀬上 哲秀)
施策等の概要	<p>消防庁及び都道府県との連携を図り、衛星通信や県防災情報ネットワークの利用やインターネット等の最新のIT・情報通信インフラを活用した気象に関する防災情報の共有のためのシステム（防災気象情報提供システム）を整備し、市町村の担当者や地域防災リーダー等（以下、「防災担当者」）が気象に関する防災情報を共有できる環境を構築し、気象災害時の防災活動の早期立ち上がり、防災担当者の適切な防災対応判断を支援する。 【予算額：97百万円】</p>		
施策等の目的	<p>防災担当者における気象に関する防災情報の共有環境を構築することにより、防災活動の早期立ち上がり、防災担当者の適切な防災対応判断を支援し、気象災害による被害の防止・軽減を図る。</p>		
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>○ わが国は台風や集中豪雨雪等による洪水や土砂災害が起こりやすい自然条件下にあり、国民生活や経済・産業の高度化・複雑化とあいまって都市型災害の頻発など気象災害に対する社会の脆弱性が増大している。このため、集中豪雨等の激しい気象現象が発生した場合には、住民の避難指示等の災害応急対策を実施するなど、防災担当者が豪雨等の実況・見通しを早期に把握して状況に応じた対応判断を迅速・的確にできるよう、これまで以上に早い時点で警報等の発表を行うとともに、気象庁が発表する防災気象情報を迅速・確実に入手・利用できるような情報共有体制を確立することが必要とされている。しかしながら、このような情報共有体制が不十分であり、防災担当者への気象情報の伝達の遅れによる防災活動の立ち上がりの遅れ等が課題となっている。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○ 市町村等における気象情報の入手・利用は、気象台から県等へ気象情報を提供した後、県等から電話ファックスで市町村等へ提供することが多い。このため、気象台で作成した気象資料の内容が送信の過程で見難くなったり、県等から送られる様々な大量の資料に気象情報の資料が埋もれたり、夜間・休日では防災担当者への連絡ルートが複雑化するなどの原因により、防災担当者において防災対策上必要となる気象情報を入手できない、または入手が遅れる状況が発生している。（＝原因分析）</p> <p>○ 中央防災会議「防災情報の共有化に関する専門調査会」では、防災関係機関全体が迅速かつ的確に情報の収集・伝達・提供できる体制を確立する重要性を指摘し（平成15年7月同調査会報告）、その手段として信頼性の高い大容量通信ネットワークによる防災情報システムの整備を推進しており（平成15年3月「防災情報システム整備の基本方針」）、県や市町村等における防災情報の共有のためのシステム環境整備が進められている。また、近年のIT・情報通信インフラの進展により、汎用的なシステムの標準化、高性能化が図られているとともに、インターネットや衛星通信サービスなど様々な通信媒体の利用が普及してきていることにより、防災担当者が場所・時間等を問わず簡便に大容量の画像情報も迅速に入手・利用できる環境が整ってきている。更に、気象庁では、</p>		

	<p>平成 17 年度に高性能数値予報モデル用スーパーコンピュータの整備及び次世代気象情報通信網（東日本アデス）の整備を行い、台風から集中豪雨までの気象予測の精度向上を図り、市単位程度の警報などきめ細かくわかりやすい気象情報の作成・発表を実現する計画である。このため、利用可能な様々な情報通信インフラ等を活用して、防災対応の判断に有効なきめ細かくわかりやすい気象情報を防災担当者が迅速・確実に入手・利用できる環境を構築する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○ このため、消防庁及び都道府県との連携を図り、衛星通信や県防災情報ネットワーク、インターネットなどの最新の情報通信インフラを活用して、警報や津波予報等の緊急情報を市町村等へ迅速・確実に提供するとともに、時々刻々変化する豪雨・暴風の状況、警戒すべき気象の地域・時間帯などのポイントが一目で把握できるような地域特性を考慮した詳細な気象情報コンテンツを作成し、防災担当者が必要なものを峻別して利用できる情報共有環境（防災気象情報提供システム）を整備する。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>○ 昨年 7 月の熊本県水俣市の土砂災害や平成 16 年 7 月新潟・福井豪雨での堤防の決壊による浸水災害など、気象災害による死者・行方不明、家屋の損壊等の多くの被害が毎年のように発生している。特に、新潟での豪雨禍では高齢者の犠牲者が多かったこともあり、住民への避難指示等の早期実施が大きな課題となっている。このため、住民の避難指示等の災害応急対策を実施する防災担当者が気象の状況に応じた対応判断を迅速・的確に行えるよう、気象に関する防災情報の迅速・確実な入手・利用環境の強化が求められている。</p>
行政の関与	<p>○ 豪雨災害などの防止・軽減のために行う警報・注意報等防災気象情報の提供に不可欠なシステムの整備であり、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>○ 災害対策基本法及び気象業務法に基づき、災害の予防に必要な気象情報の提供は国（気象庁長官）自らが実施すべき施策である。</p>
施策等の効率性	<p>○ 消防庁が推進する衛星通信や県等の防災情報システム等、防災を目的として整備・計画されている防災情報システムを有効に活用することにより、防災担当者における気象情報の共有を推進する極めて効率的な施策である。</p>
施策等の有効性	<p>○ 防災気象情報提供システムの導入により、ほとんどの市町村等の防災担当者が防災対応判断に有効な気象情報の入手・利用が可能になり、住民への避難勧告・指示などの迅速・適切な判断を支援し、高齢者等の災害要援護者にも配慮した防災活動の早期立ち上がりに寄与する。さらに、公助だけでなく自助・共助も含めた適切な地域防災を支援し、気象災害に伴う被害の防止・軽減を図ることが可能となる。</p>
その他特記すべき事項	<p>○ e-Japan 重点計画-2004（平成 16 年 6 月）のⅢ. 4. (2) ⑦ キ) 気象防災情報の共有化の推進において、「気象台と地域防災担当者との間での気象等に関する情報の共有を行う情報システムを 2006 年度までに整備する」とされている。</p>

事前評価票【No. 15】

施策等名	都市型集中豪雨対策の強化	担当課 (担当課長名)	気象庁観測部管理課 (管理課長 羽鳥 光彦)
施策等の概要	<p>○都市型気象災害が頻発していることから、雨に加え風の3次元分布を詳細に把握できる気象ドップラーレーダーを順次導入・整備することにより、激しい気象現象の原因となる積乱雲の構造や盛衰などの監視・予測能力を向上させ、大雨などの予測精度向上に資する。</p> <p>【予算要求額：1,107百万円】</p> <p>※気象ドップラーレーダーとは、雨雲の範囲や強さの観測を行っている従来の気象レーダーの機能に加えて、電波のドップラー効果を利用して雨粒の動きから風の詳細な分布状況が面的・立体的に観測できるレーダーである。</p>		
施策等の目的	○気象ドップラーレーダーにより風の詳細な3次元分布を把握し、大雨などの予測精度を向上させ、都市型気象災害の防止・軽減を図る。		
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>○近年、都市部における浸水被害が増加・深刻化してきており、こうした被害を防止・軽減するためには、地下街からの避難など具体的な対策を的確に実施する必要がある。また、進展する情報化社会は落雷や誘導雷に脆く、首都圏をはじめ都市部では落雷による信号機故障のため電車が運休するなど、毎年のように都市機能が麻痺しており、雷雨対策が緊急の課題となっている。このように、都市化の進展による気象災害への脆弱性が増大しており、都市型気象災害を防止・軽減するためには避難等の具体的な対策を実施する必要があるものの、対策の実施に必要な高精度で地域を絞った予測情報が不十分である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○豪雨や雷雨などの激しい気象現象は狭い地域に発現し、こうした小スケールの現象を予測するための気象予測技術や計算機資源が十分ではなく、また、予測に必要な風の詳細な分布を観測することができなかつたため、発生場所や強さを詳しく高精度に予測することができなかつた。(=原因分析)</p> <p>○近年、数値予報モデルによる気象予測技術の進展等により、積乱雲など小さいスケールの気象現象の発達・盛衰の予測が可能となり、平成17年度にはスーパーコンピュータの更新により詳細な予測に必要な計算機資源が確保できる見込みである。豪雨などを予測するために必要な詳細な風の分布の観測については、今般、気象庁気象研究所の研究により、面積にして従来の4倍以上の広範囲の風の分布を気象ドップラーレーダーで観測することが可能となり、また、レーダーで観測した風の3次元分布データの数値予報モデルへの最適な入力方法も世界に先駆けて実用化した。このため、豪雨などの激しい気象現象の予測を高精度にきめ細かく予測するには、都市型気象災害の著しい地域に、順次、気象ドップラーレーダーを整備し、詳細な風の分布を観測することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>○都市型気象災害が頻発している地域に、気象ドップラーレーダーを順次整備し、風の詳細な3次元分布を取得し、激しい気象現象の原因となる積乱雲の構造や盛衰などの監視・予測能力を向上させ、大雨などの高精度できめの細かい</p>		

	<p>予測情報を提供することにより、都市型気象災害の防止・軽減を図る。平成17年度には、地下街をはじめ地下空間の増大、雨水の保水機能の低下等、都市化の進展による気象災害に対する脆弱化が顕著な東京、名古屋、仙台及び札幌に気象ドップラーレーダーを整備する。（＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	<p>○近年、東京や名古屋などの都市域では、東海豪雨をはじめ集中豪雨による浸水や地下街への雨水の侵入、交通の遮断などの都市型気象災害が顕著になっている。また、台風などに伴う暴風による被害や雷雨に伴う都市機能の麻痺など、激しい気象現象による都市型災害が多発している。こうした都市型気象災害を防止・軽減するため、激しい気象現象をきめ細かく高精度で監視・予測するための情報が求められている。</p>
行政の関与	<p>○ 豪雨災害などの防止・軽減のために行う警報・注意報等、防災気象情報の充実に不可欠な観測システムの整備であり、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>○ 災害対策基本法及び気象業務法に基づき、災害の予防に必要な気象観測は国（気象庁長官）自らが実施すべき施策である。</p>
施策等の効率性	<p>○ 従来の気象レーダー（1か所約2.3億円）の5分の1の追加的経費（1か所約0.4億円）で、気象ドップラーレーダーを導入することにより、降雨状況に加え、積乱雲の発達・衰弱を左右する風の分布の観測が可能となる。また、気象庁気象研究所で開発した、風の探知範囲の拡大及び数値予報モデルへの風観測データの入力技術により、都市域の降雨予測に必要な広域の風観測が可能となるとともに、数値予報精度の飛躍的な向上にも寄与する極めて効率的な施策である。</p>
施策等の有効性	<p>○ 本施策は、雨の観測に加えて風の詳細な3次元分布を観測し、都市型気象災害の原因となる集中豪雨等の激しい気象現象の監視能力を強化し、取得したデータを数値予報モデルに入力することで、平成17年に整備予定の高性能スーパーコンピュータの導入効果及び数値予報モデルの改良効果と合わせて集中豪雨等の短時間予測精度を飛躍的に向上させる。これらにより、自治体をはじめ交通機関等の防災関係機関や都市住民各般的確かな防災対策等が実現し、都市型気象災害による被害の防止・軽減に有効である。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No16】

施策等名	総合流域防災事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局河川計画課 (河川計画課長 布村明彦)
施策等の概要	<p>豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性をより高めるため、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対策の施設整備等及び災害関連情報の提供等のソフト対策を行う事業に対して補助する</p> <p>【平成17年度予算額：総合流域防災事業費 72,928 百万円（国費）】</p>		
施策等の目的	豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策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	20) 洪水による氾濫から守られる区域の割合 26) 土砂災害から保全される戸数		
指標の目標値等	20) 62% (H19) 26) 約140万戸 (H19)		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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、土砂災害により大きな被害が発生している。(目標と現状のギャップ) ○ その原因としては、局所的な集中豪雨が頻発し、その影響を受けやすい流域面積が比較的小さい中小河川における洪水や、土砂災害が多く発生したこと、これまでの記録を超えるような降雨により、施設能力を超える洪水等が発生したことが考えられる。 また、高齢者や保育園の園児といった災害時要援護者の被災が目立っており、少子高齢化の進展、生活・就業形態の変化等を踏まえた警戒避難体制の確立等が必要である。(原因について分析) ○ 上記のような現状の改善のためには、これまでは、洪水予測等があまり行われてこなかった小流域である中小河川や土砂災害危険箇所等においても、情報提供の充実をはじめ迅速な警戒避難体制の確立が必要である。 また、ハード整備とソフト対策があいまって効果を発揮するものであることから、施設の機能をより効果的に発揮させることも踏まえた本格的なソフト対策の展開と守るべき対象により手法を選択するなどのハード整備の質的転換が重要である。(現状を改善するための課題を特定) ○ このため、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進するため、流域単位を原則として、包括的に改修のみならず堤防質的整備や治水情報基盤等を含む水害・土砂災害対策の施設整備や、災害関連情報の提供等のソフト対策を行う総合流域防災事業を創設し、上下流や左右岸バランスを確保しながら、流域全体の安全度の向上を図る。 (施策内容) 		
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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、土砂災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。 ○ 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。 		
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。		

<p>国の関与</p>	<p>○流域における水害・土砂災害対策は、国及び都道府県等が行う事業の連携が必要不可欠であり、また、都道府県等が行う水害・土砂災害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>
<p>施策等の効率性</p>	<p>○流域単位でハード整備とソフト対策を一体的に整備することにより、より効果的・効率的な治水対策が実施できるとともに、地方の自主性・裁量性が高まり、地域の特性にあわせたより効果的、効率的な治水対策が期待できる。</p> <p>○事業内容が事業計画と整合がとれている場合には、国は予算の範囲内で年度ごとの補助金を一括交付する。また、事業計画の範囲内では自由に予算流用が可能とする。また、総合流域防災事業の創設にあわせ、H17年度より原則として流域毎に設置する総合流域防災協議会で確認・調整されたものは、原則としてヒアリングを廃止し、最低限必要な書面確認のみを行うこととしている。これらにより事務手続きが大幅に簡素化され、事業執行の効率性の向上が期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>○国と都道府県等が流域における治水対策を緊密に調整し効果的・効率的に事業を実施することにより、洪水による氾濫から守られる区域の割合や土砂災害から保全される戸数が減少する。また、ハード整備と一体で災害関連情報の提供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>○「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> <p>○「土砂災害対策検討会」において「総合的な土砂災害対策について（提言）」を受けている（H17.3）。</p>

事前評価票【No. 17】

施策等名	津波危機管理対策緊急事業の創設	担当課 (担当課長名)	河川局海岸室 (海岸室長 細見寛) 港湾局海岸・防災課 (海岸・防災課長 内村重昭)
施策等の概要	地方公共団体が作成する津波危機管理対策緊急事業計画に基づき、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。 【平成17年度予算額：2,000百万円(国費)】		
施策等の目的	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	28) 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 30) 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消		
指標の目標値等	28) 約10万ha(H19) 30) 約10,000ha(H19)		
施策等の必要性	<p>○ 想定される大規模地震に対する耐震性が確認された海岸堤防は、全国の海岸保全施設延長1万1千kmのうちの約33%であり、全国の海岸線延長のうちの約18%の海岸堤防等が想定津波高より低く、また、約30%が高いか低いかの調査が未実施である。更に、想定津波が到達するまでに閉鎖が完了しない水門等が約18%、閉鎖が完了するか不明なものが約55%と、海岸保全施設整備は十分に進んでいない。(目標と現状のギャップ)</p> <p>○ 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)</p> <p>○ 明日にでも起こるかも知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、緊急的に防災機能を確保することが必要である。(課題の特定)</p> <p>○ 地方公共団体が作成する津波危機管理対策緊急事業計画に基づき、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。 (施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>○ 東南海・南海地震対策大綱(中央防災会議決定)においては、津波による被害軽減のためには的確な避難が重要であり、ハード・ソフトが一体となった津波対策を構築する必要があると定められている。</p> <p>○ 「三位一体の改革」に資する国庫補助負担金の整理及び合理化に伴い、地方の裁量を高め自主性を大幅に拡大し、その適正な利用を図ることが求められている。</p>		
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	国は、地方公共団体が作成する津波危機管理対策緊急事業計画に基づき、統合補助金として補助することとしている。		
施策等の効率性	地方公共団体が作成する津波危機管理対策緊急事業計画は、一連の海岸毎に、事業着手から概ね5年以内に整備目標の達成を図ることとしており、効率的な執行が期待できる。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>地方公共団体が作成する津波危機管理対策緊急事業計画は、各種の的確な施策をパッケージ化するものであることから、これを緊急的に実施することにより、実効性が担保される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>東南海・南海地震対策大綱（中央防災会議決定）においては、津波による被害軽減のためには的確な避難が重要であり、ハード・ソフトが一体となった津波対策を構築する必要があると定められている。</p>

事前評価票【No. 18】

<p>施策等名</p>	<p>住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局建築指導課 (建築指導課長小川富由)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○ 住宅・建築物の耐震化等の戦略的、重点的な推進を図るため、耐震化等を促進するプログラムを国が策定するとともに、その推進のため次のような補助制度の見直し等により、大規模地震発生等に対して安心して暮らせる社会を実現する。</p> <p>(1) 耐震関係補助に係る総合的な支援制度の創設 地域住宅交付金により、地方公共団体が自主性と創意工夫に基づき実施する住宅の耐震改修等の支援事業に対する助成を行なう。【予算額：580億円】 大規模地震に備え、既存の住宅・建築物の耐震性の向上を図るため、耐震診断及び改修に係る補助制度の一元化等を行うことにより、補助制度をわかりやすくするとともに、地方公共団体の状況等に応じた柔軟な対応を容易とする。 【予算額：20億円】</p> <p>(2) 税制の見直しによる耐震改修の促進 住宅ローン減税等について、築後年数要件を撤廃するかわりに、耐震基準への適合化を要件化する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>○大規模地震の発生の危険が指摘される中、住宅、建築物の耐震化の向上、火災に対する避難安全性の向上を促進するため、耐震改修促進法の施行(H7)、改修等に対する補助・融資等による支援などを講じてきたが、戦略的、重点的な推進を図るため、耐震化等を促進するプログラムを策定するとともに、その推進のための枠組みの整備を図る。</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>31) 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>建築物の耐震化率 約2割(H19) 住宅の耐震化率 約65%(H19)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○住宅の耐震化の促進のための密集住宅市街地整備事業などの補助制度等について地方公共団体への周知を図るとともに、特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置の実施や、耐震改修促進法の円滑な施行のための地方公共団体等への対応及び補助等の円滑な実施を図ったが(H16年度：16億円)、いまだ耐震性が不十分な住宅・建築物が非常に多く残っている。(民間建築物の耐震化：約16%(H14年度))(=目標と現状のGAP)</p> <p>○その原因としては、耐震化のための普及、広報が不十分であることのほか、耐震診断や改修に対する支援制度が様々な補助事業制度にまたがっていて複雑でわかりにくく、かつ柔軟な対応が困難となるため、地方公共団体によって円滑に活用されていないことなどが考えられる(=原因分析)</p> <p>○そのため、普及、広報や支援制度などを総合的に推進する体制づくりを行うとともに、支援制度を簡素で、かつ柔軟に対応しやすいものに改め、地方公共団体が導入しやすい制度とすることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>○以上のことから、耐震改修等のハード施策や広報等のソフト施策を組み合わせた施策を、時間を限った目標設定とともに計画したプログラムを国や地方公共団体において策定するとともに、耐震診断・改修に対する支援を、地域の状況等に応じて適切に組み合わせることができるとする制度に改めるなど、総合的に支援制度の見直しを図る。(=施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	○東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝等周辺海溝型地震、首都圏直下型地震など大規模地震の切迫性が指摘される中、約1,400万戸の住宅、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。
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るのではなく、国土の安全性を確保するために政策的な誘導が必須。
国の関与	○耐震性等安全性が不十分なものが住宅で約1,400万戸、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 ○地方公共団体における相談窓口の設置や、普及活動などと連携しつつ、膨大な耐震改修の必要性にかんがみ、国による支援を強化する必要がある。
施策等の効率性	○補助制度等の見直し等により、地方の状況に応じた柔軟な住宅・建築物の耐震化のための取組みが可能となるとともに、目標設定を伴う計画策定を行うことで効率的かつ効果的な耐震化の促進を図ることが可能となる。
施策等の有効性	○耐震化の促進のためのプログラムを策定し、支援策を総合的に見直すことで、地方の状況に応じて柔軟に耐震化の推進を図ることが可能となる。 ○時間を限った目標設定により、大規模地震対策の緊急対策を確実に進めることができる。
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2004(平成16年6月4日閣議決定) 「被害減少に向けた成果目標を設定し、大規模地震対策を戦略的・重点的に実施」 ○新たな防災戦略の策定について(平成16年6月29日中央防災会議幹事会決定) 「住宅やオフィスビル等の耐震化を促進するプログラムの策定及びこれを踏まえた総合的な耐震診断・耐震補強の促進」 ○平成15年度の政策チェックアップ(業績測定) 政策目標8「大規模な地震、火災に強い国土づくり」 (3)多数の者が利用する一定の建築物を耐震化する 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・ 今後は、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策を総合的に見直すなど活用の推進を図るとともに、所有者等の意識を啓発すべく広報を図っていく必要がある。

事前評価票【No.19】

施策等名	緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3箇年プログラム	担当課 (担当課長名)	道路局 国道・防災課 (国道・防災課長 鈴木克宗)
施策等の概要	<p>○兵庫県南部地震クラスの地震に対しても、橋梁の損傷を限定的なものにとどめ、緊急輸送道路としての機能を確保するよう、橋梁の耐震補強を重点的に実施する。</p> <p>○平成17年度予算額 288億円</p>		
施策等の目的	○地震災害発生時において、被災地の救援活動や緊急物資の輸送に不可欠な緊急輸送道路としての機能を確保する。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	29) 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 <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	29) 76% (H19)		
施策等の必要性	<p>○緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、兵庫県南部地震において、昭和55年の設計基準よりも古い基準で設計した橋梁に大きな被害があったことから、この基準より古い橋梁等を対象に、耐震補強を推進しているところであり、平成16年度末における「跨線橋」や「跨道橋」の進捗は、直轄国道については約9割、都道府県管理道路については、約6割が完了している。一方、河川橋については、直轄国道で約3割、都道府県管理道路で約5割と進捗が遅れている状況である。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>○特に、鉄筋コンクリート製の「1本の柱からなる、いわゆる単柱橋脚」について、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として、対策を実施してきたことから、河川橋の対策の進捗が遅れている。 (=原因分析)</p> <p>○このため、被災地の救援活動や緊急物資の輸送に不可欠な、緊急輸送道路としての機能が確保されていない状況にあり、耐震補強の重点的実施が必要。 (=課題の特定)</p> <p>○国と都道府県が連携して、平成17年度から平成19年度を対象とする「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」を策定し、これに基づき、橋梁の耐震補強を重点的に実施。 高速道路及び直轄国道について概ね完了、都道府県道について「優先確保ルート」を選定し概ね完了することとしている。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	○昨今の新潟県中越地震の発生や、首都直下地震等の大規模地震の逼迫性が指摘されていること等を踏まえ、被災地の救援活動や緊急物資輸送に資する緊急輸送道路としての機能を確保するため、より効率的な耐震対策を推進する必要がある。		
行政の関与	<p>○道路法第四十二条により、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（昭和三十六年十一月十五日法律第二百二十三号）第三十四条に基づき作成された防災基本計画において、主要な道路について耐震性の確保に努めるものとされている。</p>		

国の関与	○地震時における広域的な幹線道路ネットワーク等を確保するため、国、県、市町村等が連携しプログラムを策定する必要がある。
施策等の効率性	○国と地方が連携して耐震補強が必要な橋梁について計画的に対策を実施することから、効率的かつ短期間に緊急輸送道路としての機能確保が図られる。
施策等の有効性	○国と地方が連携しプログラムを策定することにより、着実かつ計画的に橋梁の耐震補強を推進できる。
その他特記すべき事項	○新幹線上の跨線橋や高速道路上の跨道橋についても耐震補強を進める必要があり、緊急輸送道路と同様に、平成17年度から3箇年プログラムを策定して重点的に推進する。

事前評価票【No. 20】

施策等名	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築	担当課 (担当課長名)	自動車交通局総務課安全対策室 (安全対策室長 清谷清吾)
施策等の概要	<p>自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告書の申請の電子化及び自動車事故報告データベースによる同種事故等の再発防止のための分析システムの構築を図ることとあわせて、故障等による運行不能事故について自動車リコールシステムへの情報の提供を行う。</p> <p>【予算要求額：20,488(千円)】</p>		
施策等の目的	<p>旅客自動車運送事業の需給調整規制の撤廃(平成14年2月)や貨物自動車運送事業の区域規制の廃止(平成15年4月)により、事後チェックの徹底を図る必要性(附帯決議に記載)があり、事故対策等の総合的な安全対策を強化し、事業用自動車の輸送の安全確保を目的とする。</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	50% (平成17年度)		
施策等の必要性	<p>○ 事業用自動車の保有台数は約170万台と登録自動車の2.2%に過ぎないが、一台当りの走行距離が比較的長い事業用自動車の交通事故死者数は全死者数の約9%を占めており、大きな社会問題である。</p> <p>現在、事業用自動車の事故については、自動車事故報告規則に基づき事故報告書の提出があり、その情報を分析することにより、運行管理者や乗務員教育に提供しているものの、事業用自動車の事故発生を減少させる上では情報の分析がまだ不十分である。また、これらの報告書の審査及び入力については全て手作業で行っているため担当者の負担も大きい。さらに、それらの事故データや故障データが自動車リコールシステムと共有化されていないため、欠陥車の効果的な発見につながっていない。(=目標と現状とのGAP)</p> <p>○ 現在の事故報告書の提出件数は平成15年で3,700件となっているが、重大事故件数は約6,000件あると予測される。これが全て提出されない理由としては行政からの適切な督促がないこと、また、事故報告書の提出に向けた作業が煩雑であること、また欠陥車の効果的な発見につながらない等作業の実益が認識されていないことが考えられる。(=原因分析)</p> <p>○ 事故報告書の提出対象を全て提出させるには、報告書の記載にかかる事業者の作業負担を軽減させること、報告対象を確実に把握すること、事故報告書の有用性についての事業者の認識を深めることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>○ 自動車事故報告書のインターネットブラウザ上での作成を可能とし、また、事故時の略図の作成に簡易作図システム等を採用し作成の際の負担を軽減する。また、事故報告書提出対象の把握のために警察通報・労基通報データベースと連携させるとともに、リコール情報システムとも連携させその情報をリコール業務にも活用する。さらに、提出された事故報告書により自動車事故データベースを構築するとともに、さまざまな角度から分析を加えることにより、事故の再発防止について事業者や運転者に対し効果的な指導を行うことを可能にする。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>事業用自動車の事故は一旦発生すると重大事故となる恐れが大きく、事故防止は国民の安全にとって極めて重要である。</p>		
行政の関与	<p>事業用自動車の安全運行のためには、運転者に対する指導監督が不可欠であり、自動車事故報告書を分析し、事故のパターンを運転者に指導することにより事故の未然・再発防止を図る必要である。</p>		

国の関与	輸送という広域性を踏まえ、また法に基づき、監査・処分等を実施していることから、国の関与は必要である。
施策等の効率性	一旦事故が発生するとその社会的影響が大きいことは勿論、その生命や多額の物的損失が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが効率的であり、また、情報分析システムの構築により、より一層の事故低減が見込まれる
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車事故を分析し、その対策について検討し、自動車運送事業者に対する確な指導をし、同種事故を未然に防ぐことにより効果的に交通事故を減らすことが可能となる。 ○ 自動車リコール情報との不具合事例情報の共有化により、より高度な車両欠陥情報とすることが出来る。
その他特記すべき事項	「自動車運送事業における事故防止対策に関する行政評価・監視結果報告書」(平成16年5月総務省行政評価局)において、同一事業者における同一原因・同一内容の事故の再発防止対策の徹底等について指摘を受けている。

事前評価票【No. 21】

施策等名	リコールに係る不正行為に対する再発防止対策	担当課 (担当課長名)	自動車交通局技術安全部審査課 (審査課長 増井潤)
施策等の概要	<p>今般の三菱ふそう及び三菱自動車のリコール問題を踏まえ、自動車メーカーによる隠蔽、虚偽報告、データ改ざん等の不正行為を排除し、リコールの迅速、確実な実施を図るため、国の情報収集、監査体制を強化し、国から自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するための体制を整備する。</p> <p>【予算要求額：487,347（千円）】</p>		
施策等の目的	<p>今般の悪質なリコール隠し問題等を踏まえ、欠陥車による自動車事故等を未然に防止するため、情報収集体制の強化、実証的な検討体制の整備を行うことにより、自動車メーカーによるリコール届出を迅速かつ確実に行わせることを目的とする。</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	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○ リコール制度は、本来、同一の型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認める場合において、自動車メーカーの判断により、国土交通省に届出を行うとともに、その内容を公表のうえ、市場にある自動車を自主的に回収し修理する制度であるが、今般の三菱製大型車に係る事案においては、虚偽報告、リコール隠しといった悪質な不正行為が判明している。しかも、三菱は、平成12年にも同様な不正行為を行っている。(=目標と現状とのGAP)</p> <p>○ その原因としては、自動車メーカーの中に、自社の製品の安全性よりも、経済面や企業イメージを優先する社が存在したことが考えられる。(=原因分析)</p> <p>○ 平成12年の三菱の不正行為の事案を受け、国土交通省では、14年に道路運送車両法を改正し、15年1月から、虚偽報告、リコール隠しを行った者に対する懲役刑の導入、罰金額の引き上げ等の罰則の強化を図り、これらリコールに係る不正行為に対する抑止力の強化を図るとともに(今般の三菱製大型車に係る不正事案は改正法の施行前の行為)、国によるリコール命令制度を創設したところであるが、リコール命令制度を有効に活用するだけの運用体制が十分に整備されていない。(=課題の特定)</p> <p>○ このため、国から自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するための体制を整備することで、自動車メーカーによる不正行為の再発防止を図る必要がある。具体的には、以下の施策を実施することとする。(=施策の具体的内容)</p> <p>【情報収集体制の強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ メーカーからの定期報告の義務付け ・ 警察庁、JAF等メーカー以外からの国内関係機関や諸外国政府からの情報収集 ・ ユーザーからの不具合情報収集の強化 ・ 監査の強化による情報収集 ・ 疑義案件は、交通安全環境研究所等において現車確認を実施 等 <p>【専門性・透明性のある、実証的なリコール案件検討体制の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 設計・製造に起因するかどうか判断が難しい案件について、専門的知識 		

	による実証的、統一的な検討が行える体制とする。
社会的ニーズ	今般のリコールに係る不正行為は、タイヤ脱落や車両火災に至るおそれがある案件等リコール届出の必要なものが長期間にわたり放置されていたという極めて悪質な行為である。このような悪質な事件の発生を徹底的に防止することにより、自動車交通の安全を確保することが社会的に要請されている。
行政の関与	リコール制度はメーカーの自主的な対応を基本としているが、今般のリコールに係る不正行為の再発防止を図るためには、行政の積極的な関与が必要不可欠である。
国の関与	リコール制度はメーカーの自主的な対応を基本としているが、今般のリコールに係る不正行為の再発防止を図るためには、車検を実施している国の積極的な関与が必要不可欠である。
施策等の効率性	国の情報収集、実証的な検討体制を強化し、国から自動車メーカーに対してリコールを促し、必要に応じてリコール命令制度を活用するための体制を整備することで、リコールに係る不正行為の再発を防止し、リコールの迅速かつ確実な実施が可能となる。
施策等の有効性	リコールの迅速かつ確実な実施により、欠陥車による事故を未然に防止することは、自動車交通の安全を確保する上で有効な手段である。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 22】

施策等名	放射性物質の海上輸送時のセキュリティー強化	担当課 (担当課長名)	海事局検査測度課 (検査測度課長 澤山 健一)
施策等の概要	放射性物質の海上輸送時におけるセキュリティーの観点から強化すべき措置について調査研究を行い、セキュリティーを定量的に評価できる手法を確立する。 【実施期間 平成17年度～平成19年度 初年度予算額 約8百万円】		
施策等の目的	現在年間100回を超え、将来的に増大・多様化する放射性物質の海上輸送に関しては、運搬船の構造・設備について、既に一般貨物船に比べより高い安全（セイフティー）基準を要求しているところであるが、それに加えセキュリティーの観点から強化すべく適切な措置について調査研究を行い、放射性物質の海上輸送における一層の安全対策に資することを目的とする。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>○米国の同時多発テロを契機に放射性物質の拡散を目的とした新たなテロの脅威が指摘され、輸送を含む原子力関連施設はより高いレベルのセキュリティー対策が求められているが、海上輸送時は、陸上施設以上にセキュリティー対策が困難であり、テロの標的となりやすい状況にある。</p> <p>一方、わが国においては、放射性物質の安全輸送がエネルギーの安定供給に不可欠となっており、原子力発電所使用の新燃料、使用済核燃料等の海上輸送も年間100回を超える実態がある。今後もプルトニウムを含んだ返還MOX燃料の海上輸送、解体原子炉からの大量の汚染廃材の輸送、中間貯蔵施設への放射性廃棄物輸送等により放射性物質の輸送は更に増大・多様化することが見込まれており、2010年以降には新規に放射性物質輸送専用船の代替建造が控えている。</p> <p>このような状況において、適切なセキュリティー強化を図るためには、テロを想定した被害影響を把握し、必要となる強化策を講ずることとなるが、海上輸送に関しては、これまでにテロの脅威を想定した輸送容器や船舶の健全性に関する知見が十分に得られていない状況にある。</p> <p style="text-align: right;">(＝目標と現状とのGAP)</p> <p>○放射性物質の輸送容器に収納されている放射エネルギーは原子力施設に比べて小さく、また、破壊時の駆動力も小さいとはいえ、テロの手に渡ったときの脅威には大きなものがあり、新たなテロの脅威に対応するために、より高いレベルのセキュリティー対策が求められているところである。</p> <p style="text-align: right;">(＝原因分析)</p> <p>○予想される多くのリスクを的確に評価し、その改善に適切な対策を講じ、総合的評価を行うことにより、具体的な安全・保安対策の実現を図る必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(＝課題の特定)</p> <p>○輸送物及び船舶の耐爆破性能を定量的に評価するとともに、輸送容器の追跡システム等セキュリティー強化のための調査研究を行う。</p> <p>本施策の成果を用いて、放射性物質の輸送実態が多く輸送の先進国であるわが国としてIAEA輸送規則改正を含むIAEAプロジェクトに積極的に貢献する。</p> <p>また、国が行う放射性物質の運送方法等の安全審査のツールとして本施策の成果を活用し、セキュリティーに対する審査・監督能力の向上に役立てること</p>		

	とする。 (=施策の具体的な内容)
社会的ニーズ	○「ダーティーボム」を例にみるように、放射性物質の拡散を目的とした新たなテロの脅威が指摘されており、輸送を含む原子力関連施設はより高いレベルのセキュリティ確保が求められているが、海上輸送時は、陸上施設以上にセキュリティ確保が困難であり、その対策が強く求められている。
行政の関与	○わが国では、放射性物質の安全輸送がエネルギー安定供給に不可欠となっていることから、輸送の安全確保は公益性が高く、また、放射性物質の特殊性から事故が一度発生すれば大惨事につながるため、公共の安全を確保する観点からも行政が関与していく必要がある。
国の関与	○本施策の成果は、IAEA 輸送規則改正等に反映させる等、セキュリティに対する審査・監督能力の向上に役立てることとしている。
施策等の効率性	○2010 年以降、わが国では放射性物質輸送専用船の代替建造が計画されていることから、本施策で開発する評価手法をこれら代替建造の設計段階から活用させることにより、万全な海上輸送の安全及び保安の確保を実現させる。
施策等の有効性	○わが国においては、現在でも放射性物質の海上輸送が年間 100 回を超える実態があり、今後もプルトニウムを含んだ返還 MOX 燃料の海上輸送、解体原子炉からの大量の汚染廃材の輸送等により放射性物質の輸送は更に増大・多様化することが見込まれているため、本施策の成果の反映は、万全な海上輸送の安全確保の実現に対して有効性は高い。
その他特記すべき事項	○IAEA（国際原子力機関） ・ IAEA 総会において「放射性物質の海上安全輸送のためのセキュリティの必要性」が確認された <2002 年 3 月> ・ セキュリティに関する技術会合が設置され、リスク評価の検討を行なうプロジェクトが開始された<2003 年 10 月> ・ 米国よりテロ対策に対する新しいイニシアティブが提案された <2004 年 5 月> ○第 29 回原子力委員会定例会議<平成 16 年 7 月> 「IAEA でのテロ対策プロジェクトの検討に対して、わが国の協力が期待されており、また、(本施策が) 将来に向けて非常に大事なテーマであることから、今後着実に取り組んでいく必要がある。」との見解。

事前評価票【No. 23】

施策等名	港湾施設の出入管理の高度化	担当課 (担当課長名)	港湾局管理課 港湾保安対策室 (室長 池上正春)
施策等の概要	<p>港湾内の高規格コンテナターミナル等において、出入者・車両の出入資格の正当性の確認等に要している時間を短縮し、人と貨物のゲート通過の迅速性の向上及び保安性の確保を行うことを目的に、ターミナルゲートシステムの自動化及び共通化に向けた実証実験を行う。</p> <p>【平成17年度予算額：ゲート効率化に関する実証実験の実施 0.6億円】</p>		
施策等の目的	港湾内の高規格コンテナターミナル等において、保安性と物流の効率性を高めるために、出入管理の高度化を図る。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○改正SOLAS条約発効等に伴い、高規格コンテナターミナル等において出入管理が義務づけられ、なりすまし防止等保安性の向上のためには本人確認が必要となった。利用者は複数の港湾・ターミナルに出入りすることから、物流の効率性向上には共通化された通行証等の導入が効果的であるが、現在、紙の通行証を各施設がバラバラで運用している。(目標と現実のギャップ)</p> <p>○各施設で共通化された、出入管理についての統一的なルール・基準等が存在していないため、保安性が高くかつ共通化された出入管理の仕組みが構築できない状況である。(原因分析)</p> <p>○したがって、複数の港湾・ターミナルで身分証明がなされる仕組みを共通化し、これに対応したゲート施設の整備を検討する必要がある。(課題特定)</p> <p>○上記に基づき、港湾施設における出入管理の高度化を実現するため、本人確認の自動化や共通化に関する実証実験を行う。(施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	高規格コンテナターミナル等において、保安性の向上と物流の効率化の両立を図ることは、当該ターミナルの管理者、利用者等にとり、喫緊の課題であり、当該港湾の国際競争力にも資することから、実施する意義は高い。		
行政の関与	港湾、ターミナルに存在する高規格コンテナターミナル等の出入管理の高度化により、周辺地域における保安性が確保されるとともに、当該港湾の国際競争力が向上することから行政の関与が必要。		
国の関与	対象となる高規格コンテナターミナル等は、複数の港湾・ターミナルに存在しており、個々のターミナルの管理者、港湾管理者の観点では出入管理の共通化を行うことが困難であることから国の関与が必要。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>高規格コンテナターミナル等において、個々の管理者が別々に保安性の向上と物流の効率性の確保を目的とした出入管理の高度化を行う場合、全国の該当する港湾・ターミナルに必要なトータルコストは結果として増大し、統一のとれた方法を導入することが困難。国が、出入管理についての統一的なルール・基準等を確立することで、効率的に全国共通の出入管理の高度化を実現することが可能となる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策を実施することにより、港湾施設における出入管理の高度化に関するモデルケースが策定され、全国共通の出入管理の高度化の実現に向けた取り組み（国による高度化ゲートに対する支援等）を推進できる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No. 24】

<p>施策等名</p>	<p>航空保安対策の総合的推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>航空局 監理部航空保安対策室 (航空保安対策室長 新田 慎二) 飛行場部管理課空港管理室 (空港管理室長 佐々木 良)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>平成16年4月28日に羽田空港において発生した不法侵入事案等を教訓とし、また昨今の航空保安を巡る脅威状況及び国際的動向を踏まえ、更なる保安対策の強化を図るべく、下記の措置を講じる。【平成17年度予算額：102億円の内数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①空港における保安対策の強化 ②空港危機管理情報システムの拡充 ③貨物用X線検査装置の整備 ④空港関係者等検査機器の整備 ⑤航空保安関係組織の強化 ⑥航空法施行規則の一部改正 ⑦スカイ・マーシャルの導入 		
<p>施策等の目的</p>	<p>現下の航空保安を巡る厳しい情勢を踏まえ、空港管理者、航空事業者等による保安体制を強化することにより、ハイジャック・航空機テロ等の発生を防止する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>9) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>37) 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>0件(平成15年度以降毎年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○ 航空機の安全な運航を確保するため、空港では、一般的に立ち入りを規制する制限区域を設定しており、当該区域に許可のない人や車両が立ち入ることを防止するため、場周柵を設置するとともに、侵入された場合には直ちにこれを検知するため、センサーの設置等を行ってきたところである。しかし、この様な措置がとられていたにもかかわらず、平成16年4月28日には、羽田空港において制限区域に車両が侵入して暴走するという事案が発生し、欠航便5便、遅延便97便、約31,000人の旅客が影響を受け、社会的に大きな影響が生じた。</p> <p>また、現在の空港管理者や航空事業者等に対する保安体制は、最高レベルの警戒態勢であるフェーズEを指示しており、今般、フェーズEの恒久化と特定対象への脅威が高まった場合の追加的な措置を指示したところである。さらに、ICAOの保安基準に基づいた Regulated Agent System の導入、非特定貨物について爆発物検査を義務付ける等、総合的な航空保安体制の強化を図っている。しかし、わが国に対するテロ予告や、国際的にもテロの脅威レベルが高まりを見せていることから、より一層の航空保安対策の推進が求められているところである。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○ 空港への不法侵入対策に関しては、4月28日の事案により、既存の場周柵は車両の衝突に対して十分な強度を有していないことが明らかとなり、また、車両の突入がセンサーの設置されていない箇所において発生したため、制限区域への侵入を認知するのが遅れ、適時適切な対応をとることが出来なかったため、大きな影響が生じたものである。</p> <p>また、米国同時多発テロ事件以降、空港警戒体制を最高レベルにするなど、ハイジャック・航空機テロを未然に防止すべく諸対策を講じてきたところであるが、テロの脅威レベルが高まっていること、国際的に、航空貨物及び空港関係者に対する保安検査体制が厳しくなっていること等の事情から、十分な保安体制が整っていなかったところである。(=原因の分析)</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ○ そこで、空港への不法侵入対策に関しては、人と車両に対する物理的な対策を強化し、不法侵入の発生を防止するとともに、万が一不法侵入が発生した場合には、直ちにこれを認知し、その影響を最小限に抑える対策を講じられるようにする必要がある。 また、空港において不法侵入その他の非常事態が発生した際に、現場の状況把握、関係機関への情報伝達及び現場への指示を円滑に行うための仕組みを強化する必要がある。 さらに、航空貨物や空港関係者に対する保安検査体制を脅威レベルの高まりに対応したものとすべく、国が検査機器の導入に対して補助を行うことにより、保安検査に必要な機器を早急に整備するとともに、航空保安関係組織の強化を図る必要がある。(＝課題の特定) ○ 具体的には、以下の措置を講じることとする。 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模空港から順次、以下の対策を実施していく。 <ol style="list-style-type: none"> ①場周柵に沿って杭等を設置するなどして、車両の突入を防止。 ②フェンスの材質を強化し、柵の損壊による人の侵入を防止。 ③制限区域への出入り口であるゲートを廃止・撤去し、場周柵化するなどして、ゲートからの人と車両の進入を防止。 ④万が一制限区域に侵入された場合に備え、侵入者等を直ちに検知できるよう、センサー等を整備。 ・危機管理のための現場の状況把握及び指示システムの拡充を図る。 ・航空貨物及び空港関係者の検査強化のため、航空会社及びフォワーダー(航空貨物利用事業者)が設置する航空貨物用 X 線検査機器の導入に対する補助を行い、また、保安区域に出入りする空港関係者の保安検査のための金属探知機、X 線検査装置の導入に対する補助を行う。 ・本省航空局及び地方局における航空保安関係組織を強化する。 ・空港管理者、航空会社等に対し、ハイジャック・航空機テロ防止のための保安プログラムの作成・提出を法令上義務付ける。 ・スカイ・マーシャル(航空機に警察官を警乗させる制度)を導入する。(＝施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 羽田事案を原因とする航空機の欠航・遅延は、社会に大きな影響を与えたことから、同種事案の再発防止策に対する社会的ニーズは高い。 ○ 航空機を利用する機会が増大する一方で、わが国を巡るテロ情勢は依然として厳しいことから、盤石な航空保安体制、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高い。
行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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務であることから、行政の関与は必要である。
国の関与	<ul style="list-style-type: none"> ○ 空港への不法侵入対策は国土交通大臣が設置・管理する空港において行うものであり、その他施策は事業者の保安検査機器導入に対する補助等を行うものであるから、国自らの責任として実施する必要がある。
施策等の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 空港の不法侵入対策に関しては、立ち入りが制限されている区域とされていない区域の境界を物理的に強化するという、最も直接的なものであるとともに、既存ストックの活用の観点から、可能な限り既に設置されている場周柵を改良することにより実施するので、効率的である。また、危機管理のためのシステムにより、非常事態の際にTV画面等を用いてリアルタイムで情報収集・指示を行えるため、効率的である。 ○ 保安検査機器の導入等により、航空貨物や空港関係者に対する正確かつ迅速な保安検査を行うことができ、非常に効率的である。
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 空港の不法侵入対策に関しては、制限区域への不法侵入を物理的に防止するとともに、万が一不法侵入が発生した場合でも、センサー等によってこれを感知し、直ちに適切な対応をとることにより、安全な航空交通の確保に資することができるため、有効である。また、危機管理のためのシステムにより、TV画面等により速やかに現場の状況入手し、指示できるので、危機管理

	<p>対応として有効である。</p> <p>○ 保安検査機器の導入等により、保安検査の徹底、空港等における保安対策の実効性を高めることができ、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>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>（3）ハイジャック・航空機テロの発生を防止する</p> <p>の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。</p> <p>（参考）</p> <p>上記評価における「今後の取組の方向性」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高性能機器の導入促進等ハイジャック・テロ対策の強化。 ・I C A Oの取組に対する財政的貢献等国际協力の推進。 ・航空保安対策に関する体制の整備・充実。

事前評価票【NO. 25】

<p>施策等名</p>	<p>航空法の一部改正</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>航空局 管制保安部 保安企画課 (保安企画課長 蒲生 猛) 技術部 運航課 (運航課長 宮下 徹) 技術部 航空機安全課 (航空機安全課長 高岡 信) 技術部 乗員課 (乗員課長 高橋 和弘)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>改正の概要 航空法の一部を改正し、以下の施策を実施する。</p> <p>(1) 一定高度以上の空域における航空機の垂直管制間隔を短縮するため、当該空域における有視界飛行方式による飛行の禁止、及び特別な方式による航行を実施するための航空機に係る許可制度を創設する。</p> <p>(2) 空域の適正な利用の確保及び安全かつ円滑な航空交通の確保を図るため、航空交通の管理を実施する。</p> <p>(3) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策を強化するため、これらの空域において航行を行う場合、航空機に対し、他の航空機の航行に関する情報を入手することを義務づける。</p> <p>(4) 今後の航空機の検査の量的拡大及び質的高度化に対応可能な体制を構築するため、民間能力の活用による航空機検査制度の合理化を図る。</p> <p>(5) 操縦士と管制機関のコミュニケーション能力不足による事故を防止するため、国際航行を行う操縦士に対する英語能力証明制度を導入する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>増加が続く航空需要とこれに伴う航空交通量の増大に対応し、空域の安全かつ効率的な利用並びに航空機及びその航行の安全の一層の向上を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>9) 交通安全の確保 17) 広域的モビリティの確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>—</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>—</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>(1) 航空機の垂直間隔の短縮</p> <p>○目標と現状のギャップ 航空機は、飛行高度が高くなるにつれて空気抵抗が小さくなることから、通常長距離を飛行する場合は29000 f t以上の高さでの飛行を計画し、燃料効率の向上を図っている。しかしながら、実際には航空機が希望する高度で飛行することができないケースも多い。</p> <p>○原因分析 航空機の巡航高度は、国際標準として、29000 f t以下の高さにおいては垂直方向に1000 f tの間隔を空けて設定されているが、29000 f t以上の高さにおいては2000 f tの間隔を空けて設定されている。これは、飛行高度が高くなるにつれて航空機の高度測定装置の精度が低下するための安全措置であるが、このため29000 f t以上の高度で飛行する場合は選択できる巡航高度が限られる</p>		

こととなる。さらには、近年の航空交通量の増大により、空域が混雑し、航空機の希望高度が競合するケースが多くなっている。

○現状を改善するための課題

上記の状況を改善するためには、国際的に順次導入されている29000 f t以上の高さの垂直方向の間隔の1000 f tへの短縮（以下「RVSM」という。）を我が国でも導入する必要がある、その導入に際して国際標準として規定されている要件を確保するための法的整備を行う必要がある。

○導入する施策の具体的内容

航空機の垂直間隔の短縮を実施に際し、上記の要件を満たすため、以下の措置を講ずる。

- ・29000 f t以上の高さにおける有視界飛行方式による飛行を禁止する。
- ・RVSMにより飛行する航空機の許可制度を創設する。

(2) 航空交通の管理の実施

○目標と現状のギャップ

航空機運航者が希望する時刻・高度・経路での航行を、安全を損なうことなく、最小限の制約で実現させることが航空交通サービスの目標であるが、実際には近年の航空交通量の増加に伴う遅延の発生など、航空機が希望する時刻・高度・経路での運航を実現することが困難となっている。今後羽田空港の再拡張事業等により航空交通量が増加した場合は更に遅延が増加することが懸念される。

○原因分析

航空交通需要の増大に伴い、羽田空港の発着枠の拡大、成田空港の暫定平行滑走路の共用開始、中部国際空港の開港など、空港容量の拡大を図ってきたが、一方で交通量の増加により空域が既に飽和状態にあるため、交通量の調整のための出発待機指示などを課す必要が生じている。

○現状を改善するための課題

空域の容量を拡大するため、現在固定的に設定されている航空機の飛行経路を空域の航空交通状況及び気象状況に応じて柔軟に変更し、より多くの航空機の飛行を可能とする必要がある。また、国内定期航空運送事業者等と情報を共有し、緊密に連絡及び協力することにより、航空機運航者がより効率的な飛行計画を作成できるようにするとともに、航空機運航者のニーズを踏まえた交通量の調整を実施することにより、運航効率の向上を図る必要がある。

○導入する施策の具体的内容

福岡航空交通管制部において、我が国が管轄する空域の航空交通状況を一元的に管理し、交通状況及び気象状況に応じた柔軟な飛行経路の設定、交通量の監視及び調整、これらに関する情報の国内定期航空運送事業者等への提供など必要な措置を講じる。また、これらの措置を講じるため、防衛庁、気象庁及び国内定期航空運送事業者等と緊密に連絡し、及び相互に協力することとする。

(3) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策

○目標と現状のギャップ

主に地方空港や離島の空港周辺の空域においては、交通量が比較的多くないことから航空交通管制が行われていないが、近年、これら空港周辺の空域において航空機が接近する事例が増加している。また、平成13年には、桑名市上空の民間訓練試験空域において訓練機同士の衝突事故が起こっており、これらの空域の安全確保が喫緊の課題となっている。

○原因分析

このような空域では、空港からの離陸後の上昇飛行若しくは空港への着陸のための降下飛行又は訓練飛行など特別な飛行が行われており、パイロットの目視だけでは安全を確保することが困難である。このような特性に加え、近年の航空交通量の増加や小型航空機の高速度化など航空機の性能向上がこれらの空域における航空機の接近事例の増加等の一因となっている。

○現状を改善するための課題

このような空域を航行する航空機には、他の航空機の位置に関する情報を確実に入手させるとともに、民間訓練試験空域においては同一の時間帯に複数の航空機が同じ空域で訓練飛行等を実施しないように空域の利用調整を実施する必要がある。

○導入する施策の具体的内容

- ・航空交通情報圏及び民間訓練試験空域を航行しようとする航空機に対し、他の航空機の航行に関する情報を提供する機関への連絡を義務付ける。
- ・民間訓練試験空域において訓練飛行等を行う航空機に対し、訓練試験等計画の提出を義務づける。

(4) 航空機の設計検査制度の合理化

○目標と現状のギャップ

今後の航空交通量の増大、新技術を活用した特別な航行の開発・導入及び約40年ぶりとなる国産ジェット旅客機の開発などに伴い、航空機の検査についても量的拡大及び質的高度化が見込まれるが、現行の航空機の検査体制は、小型プロペラ機・ヘリコプターに対応したものであり、詳細かつ厳しい検査を必要とする最新のジェット旅客機の開発等に係る検査申請者の要望に、適時適切に対応するには限界がある。

○原因分析

航空機の検査は基本的に国が実施するものであるが、特に航空機の設計検査については全て国が実施することとしてきていた。しかしながら、現行の体制では、今後見込まれる新技術に係る設計の検査や、詳細かつ厳しい検査が必要となるジェット旅客機の開発の検査による航空機設計検査の量的拡大・質的高度化に対して人員が不十分であり、対応することが困難となっている。

○現状を解決するための課題

国は、航空機検査体制を強化するとともに、航空機の新技术への対応に重点を置いた検査体制を構築する必要がある。

○導入する施策の具体的内容

民間の能力を活用し、航空機の設計検査の体制を強化するため、事業場が認定を受けることのできる能力に、航空機又は装備品の設計及び設計後の検査の能力を追加する。

(5) 国際航行を行う操縦士に対する英語能力証明制度の導入

○目標と現状のギャップ

国際民間航空条約附属書で定める国際標準が改正され、国際航行を行う操縦士は、一定の語学能力を有していることの証明を受け、かつ、定期的に評価しなければならないこととされた。我が国においては、現在、操縦士の技能証明の過程で操縦士の管制機関とのコミュニケーション能力を確認しており、また、我が国において操縦士の英語能力が一因となった事故は生じていないが、能力

	<p>判定の基準が新たに制定された国際標準に対応しておらず、また、定期的に評価する制度となっていない。</p> <p>○原因分析 国際標準の改正は、1996年にインドで発生し312人の乗員乗客の命が奪われた空中衝突事故をはじめ、操縦士の英語能力が不十分であったことが一因である事故が我が国以外の航空会社で発生していることを受けたものである。</p> <p>○現状を解決するための課題 平成20年3月より、国際航行を行う操縦士には、国際標準として、各締約国による語学能力の証明が求められることから、我が国においても操縦士の英語能力証明制度を導入する必要がある。</p> <p>○導入する施策の具体的内容 操縦士に対し、航空に関する英語の能力を証明する制度を設けるとともに、当該証明を受けていない操縦士の国際航行を禁止する。</p>
社会的ニーズ	<p>(1) 航空機の垂直管制間隔の短縮 RVSMを導入することにより、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加するため、燃費を削減することが可能となることから、早期に実施することを求められている。 また、航空機が選択できる高度が増加することから、航空交通容量を拡大することが可能となる。</p> <p>(2) 航空交通の管理の実施 航空交通の管理を実施することにより、航空交通容量を拡大し、航空機が希望する時刻・高度・経路での運航を最小限の制約で実現することが期待されることから、早期に実施することを求められている。</p> <p>(3) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域において、航空機の接近事例や衝突事故が発生していることから、これらの空域における安全対策の強化を早期に実施することを求められている。</p> <p>(4) 航空機の検査制度の合理化 今後の新技術の導入や国産ジェット旅客機の開発といった、航空機の量的拡大や質的高度化が予想されることから、これに円滑に対応可能な航空機の検査体制を構築することが必要である。</p> <p>(5) 操縦士の英語能力証明制度の導入 平成20年3月より、国際航行を行う操縦士には、国際標準として、各締約国による語学能力の証明が求められる。当該標準を履行しない場合、他のシカゴ条約締約国により我が国操縦士の乗り入れを拒否される可能性があることから、我が国においても操縦士の英語能力証明制度を導入する必要がある。</p>
行政の関与	<p>(1)～(3) 航空交通の安全確保のため、国土交通大臣が航空交通管制及び情報の提供等を実施していることから、行政の関与が必要である。</p> <p>(4) 航空機の設計の検査については航空機の安全の根幹であり、国土交通大臣が実施するものであることから、民間の事業者が航空機の設計検査を行わせるにあたっては、一定の能力を有する者により行われる必要があり、その検査能力の審査及びその後の常時監視について行政の関与が必要である。</p>

	<p>(5) 操縦士の技能証明は、免許当局として、国土交通大臣が実施するものであることから、行政の関与が必要である。ただし、民間能力を活用する観点から、国土交通大臣が指定した航空運送事業者が英語能力について判定した者については、試験を省略することができる制度としている。</p>
<p>国の関与</p>	<p>(1) ~ (3) 航空交通の安全確保のために行われる航空交通管制や情報の提供等は、その業務の性質上一元的に実施される必要があることから、引き続き地方ではなく国が実施する必要がある。</p> <p>(4) 航空機の設計における安全の確保は航空交通の安全確保に直結するものであり、航空機の検査については基本的に国が実施していることから、民間の事業者が航空機の設計検査を行わせるにあたってはその検査能力の審査を統一的に行うことが必要である。</p> <p>(5) 操縦士の技能証明は国が実施しており、航空英語能力証明についても、引き続き地方ではなく国が実施することが適切である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>(1) 有視界飛行方式の禁止及び特別な航行の許可制度の創設は、RVSMを導入するためにシカゴ条約に基づく国際標準に規定されている要件である。RVSMの導入により、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加し、燃料費削減等の効果がある。</p> <p>一方、29000 f t 以上の高さの空域を有視界飛行方式で飛行する民間の航空機は実際にはほとんどなく、やむを得ず有視界飛行方式で飛行する必要がある場合は管制機関の許可を得れば飛行することが可能であることから、当該規制による社会的費用はほとんど発生しない。</p> <p>(2) 交通状況を踏まえた経路や気象状況を考慮した最適な飛行経路の設定などの航空交通の管理を実施することにより、航空交通容量の拡大、遅延の削減及び燃費の削減などの効果が期待される。</p> <p>一方、新たに航空交通の管理を国が実施するにあたっては、既存の組織を活用してそのサービス提供体制を整備することとしていることから、社会的費用は必要最小限のものである。</p> <p>(3) 他の航空機の航行に関する情報提供は既存の施設を用いて実施するため、新たな整備費用が発生するものではなく、また、航空機は飛行場の情報提供機関等に連絡して情報を入手するのみであることから、社会的費用は必要最小限のものである。</p> <p>また、民間訓練試験空域における訓練飛行等の承認についても、新たな施設整備を要するものではなく、訓練飛行等を行おうとする者が国土交通省令に規定する事項を通報するのみであり、社会的費用は必要最小限のものである。</p> <p>(4) 認定事業場が行った設計及び設計後の検査によって国の検査の一部又は全部の省略を受けることを可能にすることにより、より迅速な航空機の検査が可能となり、開発費用を削減する効果がある。</p> <p>一方、事業場の認定に際して必要となる手続きとしては、当該事業場が法律で定める要件に適合するものである旨の申請をするだけで足り、申請者に係る負担は必要最小限のものである。</p> <p>(5) 航空英語能力証明制度では、国際標準で定められた最低基準に適合していれば証明を行うこととしており、申請者の負担は必要最小限のものである。</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>(1) RVSMを導入することにより、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加する。また、航空機が選択できる高度が増加することから、航空交通容量を拡大することが可能となる。</p> <p>(2) 交通状況を考慮した柔軟な飛行経路の設定など航空交通の管理を実施することにより、航空交通容量の拡大が可能となり、航空機運航者が希望する時刻・高度・経路での運航を最小限の制約で実現することを目標とする航空交通サービスの向上が図られる。</p> <p>(3) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域において航行する航空機は、当該空域を航行する他の航空機の情報入手することが可能となり、航空機の接近を防止することが可能となる。また、訓練試験等計画の承認を義務づけることにより、民間訓練試験空域の利用の重複を排除することができ、当該空域における衝突事故の防止が可能となる。</p> <p>(4) 一定の能力を有する事業者の能力を活用することにより、官民あわせた国全体の検査の体制の強化及び国の検査の新技術への重点化など、航空機検査制度の合理化が図られる。</p> <p>(5) 国際航行を行う操縦士の英語能力が確保されることにより、英語でのコミュニケーション能力が一因となる航空機の事故が減少し、航空機の航行の安全性が向上する。また、国際標準に従って証明を行うことにより他のシカゴ条約締約国においても有効な証明と認められるため、乗り入れる外国におけるこれに相当する証明が不要となり、我が国操縦士の負担軽減に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>・平成6年の航空審議会第23号答申において、次世代の航空保安システムのあり方の基本方針として、航空交通の管理を実施すべき旨が答申されている。</p>

事前評価票【No. 26】

<p>施策等名</p>	<p>海上テロ対策の充実・強化</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>海上保安庁警備救難部管理課 (管理課長 城野功) 海上保安庁警備救難部警備課 (警備課長 山下政晴)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○テロの発生を事前に察知し、これを未然に防止する観点から、テロに関する情報収集体制の強化を図るとともに、テロ発生の際には迅速かつ的確にこれに対処し、被害を極限化せしめるために要員の拡充等を図る必要がある。 とりわけ我が国海運物流の要衝である五大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）においては危機管理体制を強化し、港湾におけるテロの発生及び港湾からのテロリストの国内侵入等を阻止するための警備専門要員の配置が急務である。</p> <p>○テロ対策に係る各種国際会議等、国際的なテロ対策の枠組み・活動に積極的に参画し、各国関係機関との連携を強化することにより国際社会の安定と平和に貢献していくこととする。</p> <p>○テロに対して的確に対応するための警備能力を強化した巡視艇及び警備取締艇、輸送能力を重視した航空機を整備するとともに、既存の航空機の監視能力、防弾対策の強化等を図りテロ事案への対応能力を強化する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>○国民の生命、財産を脅かすテロ事案の未然防止、テロ事案発生時の対処体制を強化することにより、もって我が国海上における治安の維持を確保する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>10) 海上における治安の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>50) 海上及び海上からのテロ活動による被害発生件数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>0（H15年度以降毎年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○これまで我が国海上でのテロ事件発生件数は0件を維持している。しかし、9.11米国同時多発テロ発生以降、イスラム系テロ組織の活動は一向に沈静化の兆しを見せずにいるばかりか、イラク南部のバスラ沖自爆テロやマラッカ海峡石油タンカー乗っ取り事件等、その脅威はまさに海上にまで及びつつある。（＝目標と現実のGAP）</p> <p>○これは、昨今のテロ情勢が一層緊迫化している現れと分析でき、海上保安庁としては、時々刻々と変化する状況に的確に対処するため、現在の危機管理体制、国際的な連携、資機材の整備等を一層強化する必要がある。（＝原因分析）</p> <p>○このため引き続き原子力発電所等の国内重要施設の警備強化をはかるとともに、港湾の危機管理体制を強化し、テロの発生及びテロに係るヒト・モノ等の国内流入を遮断し、もって国内でのテロ発生を阻止する必要がある。加えて国際的なテロ対策の枠組みや動向に積極的に参画し、各国関係機関と連携を強化することにより、上記対策を一層効果的なものとする必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○具体的には、以下の施策を実施する必要がある。</p> <p>①第五、七管区に公安課を設置し、テロに関する情報等の収集・分析体制の強化を図るとともに、我が国海運物流の要衝である五大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）に警備専門要員を配置し、港湾におけるテロの発生及び港湾からのテロリストの国内侵入等を阻止する。</p> <p>②原子力発電所等の沿岸部に立地する重要施設に対しては、小型船舶による自爆攻撃や武器を用いた攻撃、海上から当該施設に侵入し破壊活動を行うこと等が想定される。このようなテロ活動に対応するため、防弾措置を施し、武器を搭載した高速かつ高機動力を有する警備能力強化巡視艇及び警備取締</p>		

	<p>艇を配備し、原子力発電所等の警戒に当たる。</p> <p>③ P S I 等国際的なテロ対策に係る活動に積極的に参画し、各国関係機関との連携を強化する。</p> <p>④ テロ鎮圧部隊及び資機材を迅速に現場へ輸送するため、輸送能力を重視した航空機を整備し、テロ鎮圧体制の強化を図る。</p> <p>⑤ 既存の航空機の監視能力、防弾対策の強化等のテロ事案への対応能力の強化を図る。</p> <p>(=具体的な施策の内容)</p>
社会的ニーズ	○我が国における海上及び海上からのテロによる被害を未然に防止することは、国民から強く求められている。
行政の関与	○我が国における海上テロの危険を未然に防止するための措置は、海上における我が国の主権の行使であることから、行政の関与なくしては成り立たない。
国の関与	○海上における我が国の主権の行使は、国の専管事項である。
施策等の効率性	○上記施策を推進することにより、テロに関する情報を事前に察知し、当該テロを未然に防止できるとともに万が一テロが発生した時も迅速・的確にこれに対応できる体制が強化される。
施策等の有効性	○テロに関する情報収集体制を強化することは、テロ発生 of 未然防止に大いに役立つ。また、我が国海運物流の要衝である五大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）における警備体制を強化することにより、港湾からのテロリストの国内侵入等を阻止するとともに、万が一テロが発生してもこれに的確に対応することができる。
その他特記すべき事項	<p>○平成 15 年度政策チェックアップ 政策目標 10「海上における治安の確保」 (1)海上からのテロによる被害を防止する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 (参考)</p> <p>上記評価結果における「今後の取組の方向性」 ・「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「S O L A S 対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上テロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。</p>

事前評価票【No. 27】

施策等名	領海警備体制の強化	担当課 (担当課長名)	海上保安庁警備救難部管理課 (管理課長 城野功) 海上保安庁警備救難部警備課 (警備課長 山下政晴)
施策等の概要	<p>○平成16年3月、領有権主張活動家を乗せた活動船が尖閣諸島配備中の巡視船の警告・規制を無視し、魚釣島に接近後、搭載していた手漕ぎゴムボートにより同島に上陸し、長時間不法に滞在するという事態が発生した。 当該行為は我が国主権に対する明確な侵害行為であり、今後、海上保安庁は、海上における法令執行機関として、同種事案が発生しないよう政府方針に則り、関係機関との連携を一層緊密にするとともに、対応要員の増員、複数の機動力のあるボートの搭載・巡視船艇への補給機能等の拠点機能を強化した巡視船の整備、規制装備等の拡充を図り尖閣諸島周辺海域等における領海警備体制を盤石なものとする必要がある。</p>		
施策等の目的	○領海警備を万全なものとし、尖閣諸島への外国人の不法な上陸・占拠等を防止し、我が国の主権の確保及び海洋権益の保全を図る。		
関連する政策目標	10) 海上における治安の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○近年、尖閣諸島（魚釣島）への不法上陸事案をはじめ、中国海洋調査船の活動の問題など、我が国の海洋権益の保全に支障を来す問題が生起している。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>○活動家の行動形態の変化、海洋権益を巡る状況等、時々刻々と変化する状況・事案に的確に対応するため、警備体制及び資機材を一層強化する必要がある。（＝原因分析）</p> <p>○このような事態に適切に対処していくには、現場への迅速な警備勢力の投入・運用と関係省庁との緊密な連絡調整がこれまで以上に重要となるため、組織体制の充実を図る必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○このため、本庁に「領海警備対策官」、第十一管区に「専門官（領海警備担当）」を設置し、中央レベルと現場レベルでの一元的な業務執行体制の強化を図るとともに、領有権主張活動家等の不法入国や不法上陸を阻止するため、複数の機動力のあるボートの搭載・巡視船艇への補給機能等の拠点機能を強化した巡視船を整備、規制装備等の充実を図ることにより、尖閣諸島周辺海域等における領海警備を強化する必要がある。（＝具体的な施策の内容）</p>		
社会的ニーズ	○我が国海洋権益の保全は、国民から強く求められている。		
行政の関与	○我が国海洋権益の保全は、行政の関与なくしては成り立たない。		
国の関与	○我が国海洋権益の保全は、国の専管事項である。		
施策等の効率性	○上記施策を推進することにより、尖閣諸島等における領海警備体制の強化を図り、もって我が国海洋権益を保全することができる。		

施策等の有効性	○上記施策を推進することにより、中央レベルと現場レベルでの一元的な業務執行体制の強化、事案への対処能力の強化が可能となり、我が国の海洋権益の保全につながる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 28】

施策等名	EST モデル事業の推進	担当課 (担当課長名)	総合政策局環境・海洋課 (環境・海洋課長 玉木 良知)
施策等の概要	公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しないなど、環境的に持続可能な交通 (EST) の実現をめざす先導的な地域を募集し、革新的かつ総合的な取組に対して、支援策を集中的に講じる等、地域の意欲ある具体の取組に対して連携施策を進める。(なお、先進事例を全国展開するための調査・広報活動を行う。【予算額：0.94 億円】)		
施策等の目的	地球温暖化対策を含む環境施策の連携により環境的に持続可能な交通 (EST) を目指す先進事例を支援し、これを全国的に展開していくことにより、我が国の地球温暖化施策を推進し、京都議定書目標達成計画に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成に寄与する。		
関連する政策目標	1 2) 地球環境の保全		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○我が国は、京都議定書において、第一約束期間 (2008～12 年) における温室効果ガス排出量を 1990 年比で 6 %削減することが求められているが、2002 年時点で 7.6%増加しているのが現状である。</p> <p>このうち、我が国の CO2 排出量の 21%を占める交通分野からの排出量は、京都議定書目標達成計画において、2010 年時点で運輸部門からの排出量を 2 億 5,000 万 t-CO2 (1990 年比 15.1%) に抑制することを目標としているが、2002 年度の実績値は 2 億 6,100 万 t-CO2 (20.4%) とこれを上回っている状態となっている。(=目標と現状の GAP)</p> <p>○その原因としては、貨物自動車や公共交通機関等からの排出量の伸びはさほど大きくないのに対し、自家用自動車の利用が対 90 年比 50.3%増と大きく伸びていることが挙げられる。自家用自動車の燃費は向上する傾向にあるが、引き続き排出量が増加している背景には、自家用車利用が増加する一方、乗車効率が低下していることが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>○このような現状を改善するためには、自家用自動車からの排出抑制を検討する必要があり、その手法として、公共交通機関の利用を促進し過度に自家用自動車に依存しないなど「環境的に持続可能な交通」に向けた取組を進め、交通分野における環境負荷の低減を推進していくことが挙げられる。(=課題の特定)</p> <p>○こうした取組を進めていく手法のひとつとして、当該取組を進めようとする地域を募集し、これに対して関係部局が有する各種の支援策を集中的に講じることにより、先進事例としてのモデル事業を推進し、その先進的取組を全国的に展開していくことで全国に EST を広め、ひいては我が国の地球温暖化対策の推進に資することとする。具体的には、次世代型路面電車システム (LRT) の整備やバスの活性化等の公共交通機関の利用促進、自転車利用環境の整備、道路整備や交通規制等の交通流の円滑化対策、あるいは低公害車の導入促進等の分野における支援策が挙げられる。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	地球温暖化対策の推進が、京都議定書が定める我が国の責務を果たすために必要であることは社会的にも認識されているところであり、モデル事業を通じてその実現を図る本施策は、社会的ニーズに合致している。		

行政の関与	<p>地域においてESTの取組を進めるためには、地方自治体、交通事業者、地元経済界、地域住民等、多岐にわたる関係者の協力が不可欠であり、これらの調整を行うための先導役が不可欠であることから、行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>本施策の主要目的である地球温暖化対策は、京都議定書目標達成計画に基づいて進められるいわば国策であり、国が責任を持って施策を推進していく必要がある。また、地域におけるモデル事業の先進的取組を全国的に展開していくことは国の役割であることから、国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>地域にとって、個別に一つずつ事業を講じていくよりも、一つの目的・目標のもとに関連施策を集中的に、一度に連携して実施することが効率的である。</p> <p>また、国の観点からは、先進的な事例に集中的に支援策を講じることにより、成功事例を広く知らしめることによる取組の波及効果を狙うという点で、限りある政策資源を効率的に活用することが可能となる。</p>
施策等の有効性	<p>地域における交通環境の改善に当たっては、交通事業者を含め多くの関係者間の合意形成が必要であるが、共通の目的のもとに施策をパッケージ化することにより、関係者の合意を得やすい環境を提供できる。</p> <p>また、施策効果の観点からも、集中的支援というインセンティブにより複数の施策の連携を実現することにより、施策の相乗効果が期待できる。</p> <p>環境目標の設定・検証、事業終了後の継続性等を求めることで、施策の計画的な推進が図られる。</p> <p>先進的な事例を選定し、これを宣伝することにより新たな取組を誘発するという手法は、地域に根ざした自発的取組を喚起するという観点から効果が高い。</p>
その他特記すべき事項	<p>○京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定）において、政府における横断的施策として位置づけられている。</p> <p>（参考）</p> <p>第3章 目標達成のための対策と施策 第2節 地球温暖化対策及び施策 1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策 (1) 温室効果ガスの排出削減対策・施策 ①エネルギー起源二酸化炭素 ア. 省CO₂型の地域・都市構造や社会経済システム ○環境的に持続可能な交通（EST）の実現 旅客部門の二酸化炭素排出量増加の主因となっている自家用乗用車への過度の依存を抑制し、環境的に持続可能な交通（EST:Environmentally Sustainable Transport）を実現するため、ESTの推進を目指す先導的な地域を募集し、公共交通機関の利用促進、交通流の円滑化対策、低公害車の導入促進、普及啓発等の分野における支援策を集中して講ずる等、関係省庁が連携して地域特性に応じた意欲ある具体的な取組に対する施策を強化する。</p> <p>○「国土交通省環境行動計画」（平成16年6月策定）において、主要施策として位置づけられている。</p> <p>（参考）</p> <p>第1章 国土交通省環境行動計画策定に際しての基本的な考え方と主な取組 II. 国土交通行政のグリーン化を進めるための6つの改革 (2) 環境負荷の小さい交通への転換 ②環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業（仮称）の実施 公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しないなど、</p>

環境的に持続可能な交通（EST）の実現をめざす先導的な地域を募集し、革新的かつ総合的な取組に対して、次世代型路面電車システム（LRT）の整備やバスの活性化等の公共交通機関の利用促進、自転車利用環境の整備、道路整備や交通規制等の交通流の円滑化対策、あるいは低公害車の導入促進等の分野における支援策を集中的に講じるなど、地域の意欲ある具体の取組（トップランナー）に対する連携施策を強化します。

○交通政策審議会交通体系分科会環境部会の中間取りまとめ（平成16年5月）において、地域との連携について指摘されており、これを踏まえた施策となっている。

（参考）

第5章 運輸部門における温暖化対策の見直しの視点

3. 連携対策・施策の検討の視点

(2) 地域との連携（抜粋）

・・・まちづくりにおける環境的に持続可能な交通（EST）の取組を普及し、地域に根付かせていくことが必要である。・・・

・・・地域の特性に応じたESTの取組を根付かせるためには、地域の関係者による主体的・一体的な取組を誘導する制度的枠組みの構築が必要である。例えば、特区制度などを活用して、このような地域における取組について、その自主性を最大限活かしながら関係者が連携して重点的に支援するスキームを構築すべきである。

事前評価票【No. 29】

施策等名	住宅・建築物の省エネルギー対策の推進	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) 住宅局建築指導課 (建築指導課長 小川富由)
施策等の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新築住宅・建築物の省エネ化促進のための税制上の特例措置の創設 省エネ法に基づく省エネ基準に適合する新築住宅・建築物を建築、購入した場合に、所得税、法人税等に係る特例措置を創設する。 ○ 既存ストックに係る省エネ改修促進のための税制上の特例措置の創設 既存住宅・建築物において、省エネリフォームを行う場合に、所得税、法人税に係る特例措置を創設するほか、省エネリフォームに関する情報提供を充実させることにより、省エネリフォームをしやすい環境を整備する。 		
施策等の目的	○ 住宅・建築物の省エネルギー性能を向上させることにより、民生部門のエネルギー消費の削減に貢献する。		
関連する政策目標	12) 地球環境の保全		
関連する業績指標	54) 住宅、建築物の省エネルギー化率		
指標の目標値等	住宅 35% (H17) 建築物 60% (H17)		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中央環境審議会地球環境部会の 2010 年における温室効果ガスの排出量の見通しでは、約 7%程度の伸びが見込まれており、京都議定書の 1990 年比で 6%という削減約束を達成できない恐れがある。京都議定書の目標を達成するためには、民生部門全体でエネルギー起源 CO2 の排出量を 1990 年比で 2%削減する必要があるが、現行の施策を実施しただけでは 1990 年比で約 30%も増加すると推計されている。特に、住宅については、平成 17 年度に省エネルギー基準に適合する新築住宅の割合を 35%とすることを目標として掲げているが、平成 14 年度では住宅が 21.5%となっており、さらなる省エネルギー性能の向上が必要である。 <p style="text-align: right;">(=目標と現状の GAP)</p> ○ 民生部門のエネルギー消費が増加している原因については、産業構造の変化等によるオフィスビル、商業施設等の床面積や就業者数の増加(業務部門)や、世帯数の増加や家電製品の保有台数の増加、大型化の進展、ライフスタイルの変化等に伴う暖冷房需要の増加(家庭部門)が挙げられる。また、これらの社会的要因の他に、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上があまり進んでいないことも原因の一つとして挙げられる。 <p style="text-align: right;">(=原因の分析)</p> ○ 民生部門のエネルギー消費を削減するためには、住宅・建築物の省エネルギー性能を向上させることが重要であるが、これらの省エネルギー対策は社会全体には大きな恩恵をもたらすものの、省エネルギー対策を実行する個々の住宅の所有者や居住者等に短期間では回収できない初期負担を強いるため、敬遠されがちである。このため、住宅・建築物における省エネルギー対策の実施に対する経済的インセンティブの付与が必要である。 <p style="text-align: right;">(=課題の特定)</p> ○ そのため、次世代省エネ基準に適合する新築住宅を建築、購入した場合、当該基準に適合させるための増加費用に対する税額控除、固定資産税の軽減を措置するとともに、新築建築物については割増償却を適用する。また、既存住宅・建築物の省エネリフォームについて、その工事費に対する減税を行う特例措置を講ずる。 <p style="text-align: right;">(=施策の具体的内容)</p> 		

社会的ニーズ	○ 京都議定書における削減目標の達成を目指す中、地球温暖化対策としての省エネ対策は社会的に必要とされている。また、国民の環境問題への意識の高まり、住宅・建築物の省エネ性能の向上に対する関心の高まりの中で、コスト面からの支援策が求められている。
行政の関与	○ 住宅・建築物における省エネルギー対策は、効果が各主体に止まらず社会全体に及び、外部性を有するものであり、個人や企業の自主的な取組に委ねるのみでは十分な進展が期待できない。一方で、住宅・建築物における省エネルギー対策の促進は喫緊の課題であるため、行政による関与が不可欠である。
国の関与	○ 地球温暖化対策を推進するための省エネ対策は、京都議定書の6%削減約束という国際的な公約を守るために実施するものであり、国家的な課題である。このため、国が主体的に対処する必要がある。また、支援策の公平性の観点からも、国が一元的に施策を実施することが望ましい。
施策等の効率性	○ 住宅・建築物の省エネルギー対策を促進するために税制上の特例措置を講ずることは、既存の事務を活用することにより、新たに発生する事務処理コストを比較的安く抑えることができる。一方、幅広く国民、企業に経済的なインセンティブを与えることができるため、エネルギー消費量の削減効果は大きい。
施策等の有効性	○ エネルギー消費の総量を削減するためには、できるだけ多くの住宅・建築物の省エネルギー化を推進することが重要であり、幅広く国民、企業に経済的なインセンティブを与えることができる税制上の特例措置を講じることが有効である。
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ○ 社会資本整備審議会環境部会中間とりまとめ(H16.6)「新築住宅・建築物の省エネルギー化を引き続き進めるとともに、住宅の省エネリフォームを推進するための支援策等のストック対策を強化する必要がある」 ○ 総合資源エネルギー調査会省エネルギー部会中間とりまとめ(H16.7)「新築時点における省エネルギー措置の徹底に加えて、既築の住宅・建築物に対して省エネリフォームを促進することが有効と考えられる」 ○ 中央環境審議会「地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する中間とりまとめ(素案)」において、住宅・建築物の省エネ性能の向上対策を確実に進めるため、次のような施策を講じることが適当であるとして、「省エネ性能の高い住宅・建築物に対する税制等の誘導措置の拡充」等が掲げられている。 ○ 平成15年度の政策チェックアップ(業績測定) 政策目標12「地球環境の保全」 (3)住宅・建築物の省エネルギー化を推進する 上記評価における「今後の取組の方向性」 <ul style="list-style-type: none"> ・ 民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。 ・ 平成16年度は地球温暖化対策推進大綱における第1ステップの終了年であるため、現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を行うとともに、社会資本整備審議会環境部会等における議論を踏まえ、必要な見直しを行う必要がある。 <p>上記評価における「平成16年度における新規の取組」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ法に基づく建築物(非住宅)の新築時等における省エネルギー措置の届出の徹底及び地方公共団体による指示・公表制度の活用促進

事前評価票【No. 30】

施策等名	新たな粒子状物質測定法導入のための調査事業	担当課 (担当課長名)	自動車交通局技術安全部 環境課 (環境課長 江口稔一)
施策等の概要	<p>累次の排出ガス規制の強化により、これまで主たる測定・規制対象とされていなかったナノ粒子（粒子状物質のうち粒径 100nm 以下程度の微小粒子をいう。）の排出量について焦点を当てて精密な測定を行い規制する必要性が生じていること、また、ナノ粒子が気管支疾患等に甚大な影響を及ぼしているとの指摘が社会的関心を集めていることに対応するため、自動車から排出されるナノ粒子を計測し、評価するための手法を確立するための調査を行う。</p> <p>【予算要求額：49,499（千円）】</p>		
施策等の目的	自動車から排出される排出ガス中のナノ粒子について、リアルタイムに計測できる非定常ナノ粒子数濃度計測器を用いた測定法をはじめ、革新的な測定・評価手法等を確立することを目的とする。		
関連する政策目標	12) 地球環境の保全		
関連する業績指標	13) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○累次の排出ガス規制の強化により、これまで主たる測定・規制対象となっていなかったナノ粒子の排出量について焦点を当てて精密な測定を行い、規制する必要性が生じており、また、ナノ粒子が気管支疾患等に甚大な影響を及ぼしていると指摘されている一方、ナノ粒子について効果的な測定・規制が行われていない状況にある。（＝目標と現状の GAP）</p> <p>○その原因は、自動車から排出されるナノ粒子が微細で測定が困難であり、その排出量を測定し、評価するための手法が未だ確立されていない状況にあるためである。（＝原因分析）</p> <p>○このため、自動車から排出されるナノ粒子を計測し、評価するための手法の確立が急務となっている。（＝課題の特定）</p> <p>○具体的には、自動車からの排出ガス中のナノ粒子をリアルタイムに計測できる非定常ナノ粒子数濃度計測器を用いた手法をはじめ、排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な評価手法等を確立することにより、排出ガス規制の見直しについて検討していくものとする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	自動車 NOx・PM 法が成立したこと等、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市地域における大気汚染問題、特に粒子状物質の環境基準達成状況は 20%程度となっているとともに、ナノ粒子が気管支疾患等に甚大な影響を及ぼしているとの指摘がなされており、社会的関心を集めている。		
行政の関与	自動車から排出される排出ガス中のナノ粒子をリアルタイムに計測できる非定常ナノ粒子数濃度計測器を用いた手法等のディーゼル車の排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な測定・評価手法等を確立し、排出ガス規制の見直しを行うことは、排出ガス規制の実施主体である行政が行う必要がある。		
国の関与	大気汚染対策は国が取り組むべき広域的かつ重要な課題であり、自動車の排出ガス規制は全国一律に行われるものであることから、国が排出ガス規制の見直しのためにこれらの手法の確立を行う必要がある。		
施策等の効率性	大気汚染問題は最終的には人類の生存そのものを脅かしかねない深刻な課題であり、また、本件調査により測定・評価手法の確立が見込まれるため、その便益・は極めて大きい。		

<p>施策等の有効性</p>	<p>自動車から排出される排出ガス中のナノ粒子をリアルタイムに計測できる非定常ナノ粒子数濃度計測器を用いた手法等のディーゼル車の排出ガス中に含まれるナノ粒子の革新的な評価手法等を確立することにより、気管支疾患等の原因とされるナノ粒子の排出を抑制する排出ガス規制の実施が可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（平成15年7月中央環境審議会第7次答申）において、ディーゼル自動車から排出される超微小粒子については、その数等の排出実態の把握、測定方法の確立及び健康への影響に関する研究を推進し、今後、その結果を踏まえ、規制の導入の必要性について検討する旨、指摘を受けている。</p>

事前評価票【No. 31】

<p>施策等名</p>	<p>スーパーエコシップの開発・普及 (環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化及び次世代内航船の研究開発)</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>海事局総務課参事官 (総務課参事官 大塚 洋) 海事局企画課参事官 (企画課参事官 坂下 広朗)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○ 内航海運活性化を通じた海上物流システム改革の一環として、環境負荷軽減・物流効率化に資する新技術の普及を促進するため、高効率船用ガスタービンエンジン・新船型・二重反転ポッドプロペラ等の革新的技術を採用入れた次世代内航船(スーパーエコシップ(SES))を開発してきた。</p> <p>○ H17年度からは、これらの要素技術の一部を活用した経済的な船舶(「SESフェーズ1」)の建造促進のため、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した経済的・技術的な支援措置(船舶使用料の軽減措置等)を新規に講じるとともに、省人化を含めた究極の効率・環境負荷低減を目指すSESフェーズ2の開発・実用化を図る。</p> <p>【予算額 4,031(普及)+164(研究開発)百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>○ 次世代内航船(スーパーエコシップ(SES))の要素技術を活用した経済的な船舶(「SESフェーズ1」)の導入に必要な環境整備を行い、かつ、省人化を含めた究極の効率・環境負荷低減を目指すSESフェーズ2の開発・実用化を図ることにより、内航海運の活性化や中小造船の産業競争力強化を図るとともに、モーダルシフトの促進及び物流合理化による環境負荷の低減を図ることを目的とする。</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>54) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>47%(平成18年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○ モーダルシフト化率の向上は、地球温暖化防止の観点から必要とされているが、逆に低下してきており、運輸部門におけるエネルギー需要面のCO₂排出の削減は進んでいない。(=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因としては、内航海運の貨物輸送量の増加(H10:4080万トン⇒H13:4090万トン)以上に自動車貨物輸送量の伸びが大きい(H10:7560万トン⇒H13:10180万トン)ためであるが、これは内航海運の競争力がコスト等の点から自動車と比較して弱いからである。(=原因分析)</p> <p>○ このため、内航物流における大幅なコスト削減による競争力の強化が期待できる次世代内航船の実用化が待たれているところであるが、スーパーマリンガスタービンを始めとする新技術をフルに搭載した次世代内航船(スーパーエコシップフェーズ2)については、内航海運への普及を図るため安全運航を確保しつつ極限の高効率運航を実現することを目標に、平成17年度から実証実験の実施を予定しており、未だ実用段階にいたっていない。</p> <p>更に、新技術の一部を導入したスーパーエコシップフェーズ1についても、現時点では商業利用が本格的に開始されておらず、量産効果が働かないため船価が高止まりしていることに加え、造船所等や内航事業者の側における技術的な知見やノウハウの蓄積も乏しいことから、純民間ベースでの普及がほとんど進まない状況にある。(=課題の特定)</p> <p>○ したがって、普及の当初段階では政府等が経済的・技術的な支援を行うことで、内航事業者の導入障壁を除去し市場への早急な浸透を促進することが必要であることから、平成17年度からスーパーエコシップフェーズ1普及促進事業を開始すると共に、船舶勘定の共有建造業務及び技術支援業務の一環として具体的な措置(共有船舶使用料の軽減やスーパーエコシップフェーズ1に係る技術的指導の実施等)を講じることとしたほか、「スーパーエコシッ</p>		

	<p>プフェーズ1」普及のための環境整備及び需要拡大のための調査、研究開発を行うこととしたものである。(＝施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>○内航海運業の現状は、慢性的な構造不況にあって過剰船腹の削減や構造改善による経営基盤の強化が求められる一方、船員の居住・労働環境が劣悪であること、また、今後、若年層の3K産業離れや少子化による船員の高齢化が進展する中で中長期的に労働力の確保が重要な問題であること、物流の効率化・情報化への対応が遅れていること等、課題が山積みされている。したがって、低環境負荷型のスーパーエコシップを開発することにより、内航輸送コストの低減及び船員の労働環境の大幅な改善を図り、これにより内航海運の活性化、中小造船の産業競争力強化を図るとともにモーダルシフトを促進させて物流分野における環境負荷を低減させることが求められている。</p>
行政の関与	<p>○内航海運における環境負荷軽減・物流効率化等への対応は国民生活を向上させるためのものであり、地球環境の保全に資するものであるため、公益性が高く、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>○地球温暖化等地球環境問題の深刻化や内航海運における環境負荷軽減・物流効率化等喫緊の課題への対応は広域的な取り組みを必要とするものであり、京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定)や新総合物流施策大綱(平成13年7月6日閣議決定)、改革工定表(平成13年9月26日経済財政諮問会議)、次世代内航海運ビジョン(平成14年4月24日次世代内航海運懇談会)等で、スーパーエコシップの開発・普及促進が謳われていることから、国としての関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>○スーパーエコシップフェーズ1の普及支援策により、量産効果が働き高止まりしている船価が既存船程度に下がることに加え、造船所等や内航事業者の側における技術的な知見やノウハウも蓄積されることにより、純民間ベースでの普及が進むため、費用対効果の点で効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>○スーパーエコシップフェーズ1の普及の当初段階では政府等が経済的・技術的な支援を行うことで、内航事業者の導入障壁を除去し市場への早急な浸透を促進し、平成17～22年度の間、約5.1万GT(約60隻)以上が見込まれ、地球温暖化防止等に資する</p>
その他特記すべき事項	<p>○ 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、スーパーエコシップは物流の効率化、環境負荷の低減等に画期的な効果をもたらすことが期待される船舶であり、今後の内航海運を担う主力船舶の一つとして着実に開発・普及させていくことが必要であるとされている。</p> <p>○ NOx や SOx の排出規制強化により、スーパーエコシップは既存船より更に優位になり普及が加速される。</p> <p>○ 平成15年度の政策チェックアップ(業績測定) 政策目標12「地球環境の保全」 (2)モーダルシフトを促進する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 (参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物鉄道・内航海運の競争力が自動車と比較して弱いというモーダルシフトの阻害要因を踏まえ、実施中の施策の有効性を適切に評価した上で見直し、CO2削減に向けた物流分野における施策の拡充・強化に取り組んでいく。

事前評価票【No. 32】

施策等名	バラスト水からの海洋環境保護	担当課 (担当課長名)	海事局安全基準課 (安全基準課長 石田 育男)
施策等の概要	<p>○本年2月IMOにおいて船舶バラスト水管理条約が採択され、船舶のバラスト水（船舶の傾きの調整や復原性確保のために積み込む海水）を介した水生生物の拡散による海洋生態系の破壊を防ぐことの重要性が世界的に確認されたところであるが、今後、この条約を早期に実施に移していくことが必要である。</p> <p>このため、学識経験者からなる検討委員会を設置し、バラスト水管理条約の実施ガイドラインの作成に向けた検討を行いIMOへ提案していくとともに、バラスト水処理装置の認証試験の実施に係る課題の抽出及び検討を行い、認証体制の早期の確立を図る。</p>		
施策等の目的	○バラスト水管理条約を早期に実施することにより、バラスト水を介した水生生物の移動を抑制し、海洋生態系の保全を図る。		
関連する政策目標	12) 地球環境の保全		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○バラスト水を介した水生生物の移動による海洋生態系への悪影響が以前より懸念され、これを抑制するためには世界的な規制の導入が必要としてバラスト水管理条約が本年2月に採択された。今後、同条約の円滑な実施が必要となっているが、現段階では発効の見通しが明確になっていない。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○この原因は、条約の実施に必要なガイドラインの作成が未作成であること、また、条約で定めるバラスト水の排出基準に適合する機器の認証方法も現段階では確立されていないからである。(=原因分析)</p> <p>○このため、条約の実施ガイドラインを早期に作成するとともに、バラスト水処理装置の認証が円滑に行われるような体制整備を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○以上より、予算措置等を講じることにより、バラスト水管理条約の実施ガイドラインの作成及び同条約実施のために必要となるバラスト水処理装置の認証体制の整備を行い、同条約の円滑な実施を図る。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	○この施策は、バラスト水が海洋生態系に及ぼす影響を抑制することとなるので、海洋環境保護に関する社会・国民のニーズに合っている。		
行政の関与	○条約に関するガイドラインの作成及び国による機器認証体制の整備に関することであり、行政が行うべき施策である。		
国の関与	○条約の実施に関することであり国が実施すべき施策である。		
施策等の効率性	○この施策により、条約が早期に実施されることとなり、海洋生態系の破壊がより深刻となる前に抑制され、環境保全の観点から効率的である。		
施策等の有効性	○この施策により、条約が早期に実施されることとなり、バラスト水からの海洋環境保護に資することとなる。		
その他特記すべき事項	○条約の実施を推進することは、国際貢献を果たすことともなる。		

事前評価票【No. 33】

<p>施策等名</p>	<p>海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>気象庁気候・海洋気象部 海務課 (海務課長 加納裕二)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○関係機関との連携や国際協力により得られる海洋観測データに加えて、日本近海において中層フロートにより水温・塩分の観測を行い、海洋環境の適確な実況監視を行うとともに、海洋のメカニズム解明を図る。これらの過去から現在までの観測成果や海洋数値モデルを用いた解析・予測結果等をもとに、水温・塩分・海流等の海洋の基本的な状態、海洋の二酸化炭素吸収量、海洋汚染の状況等を取りまとめた「海洋の健康診断表」を海洋環境保全にかかわる関係機関等や一般国民に提供する。 【予算額：40 百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>○海洋環境に関する総合的な実況・予測等の診断情報を「海洋の健康診断表」として提供することにより、関係省庁・地方自治体等の海洋環境保全対策や地球温暖化防止対策等の策定・実施を促進するとともに、国民に対して海洋の利用・保全に関する意識の啓発を促す。</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>○海洋環境保全対策、地球温暖化防止対策、海洋汚染防止対策等の適切な策定・実施のためには、詳細かつ高精度の海洋環境情報の提供とその総合的評価・解説が必要であるが、現状では、海洋環境に関する評価基準が未整備であることから、海洋環境保全対策の策定・実施に必要な判断材料が極めて不足している。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>○評価基準が未整備である理由として、現在の観測船・ブイ等による海洋の現場観測データ(国内外関係機関による観測データを含む)は時空間的密度が十分ではないこと、特に、黒潮や親潮等により、海洋環境の変動が激しいわが国近海では観測データの不足が顕著であるため、海洋の現況の把握や海洋環境変動のメカニズム解明が不十分なものとなっていることが考えられる。(=原因分析)</p> <p>○わが国近海の水温・塩分の観測データを質・量ともに充実させるとともに、海洋数値モデルに用いる初期値の精度向上を図り、海洋環境を適確に評価する基準を設定し、海洋環境に関する様々な要素の診断を行うことが必要である。 (=課題の特定)</p> <p>○具体的には、日本近海に中層フロートを年間15個ずつ展開し、深さ2000mまでの水温・塩分の観測を行うことによりわが国近海の海洋観測データの充実を図る。これと他機関のデータと合わせて海洋環境の適確な実況監視を行うとともに、数値予測モデルに用いる初期値の精度を向上させることにより、海洋環境の予測精度の向上を図る。これらをもとに、海洋環境に関する評価基準を設定し、海洋環境に関する様々な要素(水温・海流等の基本情報、汚染状況、二酸化炭素等温室効果ガスの吸収量等)の診断結果を「海洋の健康診断表」とし</p>		

	て総合的に取りまとめ、関係機関等や一般国民に広く提供する。(=施策の具体的内容)
社会的ニーズ	○海洋は、運輸・水産業のみならず、資源開発・観光・レクリエーション等多様な分野で利用されるとともに、気候変動・地球温暖化や生物の多様性維持にも重要な役割を果たしている。わが国は、周囲を海洋に囲まれた「海洋国家」であることから、持続可能な社会を構築する上で重要な要素である海洋環境の保全に必要な診断情報についての社会的ニーズは大きい。
行政の関与	○海洋環境情報は、運輸・水産業等特定の業種に限らず、海洋環境の保全を通じて国民全体の利益となるため、公益性が高く、行政が責任をもって提供する必要がある。
国の関与	○「海洋の健康診断表」は、海洋環境保全対策、地球温暖化防止対策、海洋汚染防止対策等の基盤となる情報であり、国全体の基本的な施策に係るものである。また、世界気象機関等の国際的枠組みのもとで各国が協力して海洋の現場観測データや衛星データの収集・交換を行っており、これらのデータを基にした広大な海洋に関する情報の提供及び解説は国が責任を持って行う必要がある。
施策等の効率性	○気象庁は、これまでも観測船やブイ・衛星等の観測データを取得・蓄積しており、気象、気候、および海洋に関する各種数値モデルの開発・運用の実績もある。中層フロートのデータを加えることにより、既存データセットの充実及び海洋数値モデルの高精度化を少ない経費で実現でき、海洋環境に関する情報を総合的に取りまとめた「海洋の健康診断表」の効率的な提供が可能である。 ○海流や海面水温等、海洋環境の変動には気象の変化が密接に関係している。また逆に、海洋環境の変動が気候変動に大きく影響している。こうしたことから、海洋環境と気象・気候双方を所掌している気象庁が総合的に情報を取りまとめ、「海洋の健康診断表」として提供することは極めて効率的である。
施策等の有効性	○海洋環境に関する様々な情報を「海洋の健康診断表」として総合的かつ客観的に診断することにより、海洋環境の状況把握が極めて容易なものとなり、客観的基準の下での海洋環境保全対策、地球温暖化防止対策、海洋汚染防止対策等の策定・実施が可能になるとともに、海洋の利用・保全に関する国民の意識の普及・啓発が促される等、海洋環境の保全に対して効率的・総合的な取り組みが可能となる。
その他特記すべき事項	○国土交通省環境行動計画（平成16年6月）第一章Ⅱ（4）⑥において、「海洋環境の詳細な実況を把握するとともに、それらの変化の状況や要因などを分析し、その成果を「海洋の健康診断表」に取りまとめて提供する」とされている。

事前評価票【No. 34】

施策等名	直轄総合水系環境整備事業	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (河川環境課長 坪香伸)
施策等の概要	ダムにおける環境整備と河川における環境整備についてそれぞれ調整を図りながら環境整備を実施する。		
施策等の目的	河川における環境整備については、流域全体の視点からの整備が重要であり、特に上流ダムを有する水系についてはダムとの連携が必要である。したがって、上流ダムにおける環境整備と河川における環境整備を総合化して整備することにより、①ダム貯水池での水質改善と河川での水質浄化により効果的な河川の水質浄化を図る。②ダムから河口まで連続して水辺に近づきやすくすることができる。③ダムから河口まで連続した魚道整備により、魚類の遡上・降下環境の改善を図る。④上流ダムから下流への環境向上のための放流と河川における自然再生の整備を連携することにより生物の生息・生育環境の改善を図る。		
関連する政策目標	3) 子育てしやすい社会の実現 6) 良質で安全な水の安定した利用の確保 14) 良好な自然環境の保全、再生及び創出		
関連する業績指標	6) 自然体験活動拠点数 19) 河川における汚濁負荷削減率 61) 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合		
指標の目標値等	6) 420箇所(平成18年度) 19) 78%(65%を13%削減)(平成19年) 61) 約3割(平成19年度)		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 上流ダム周辺環境整備と河川環境整備は別々に実施しているため、効率的な環境整備がされていない。(=目標と現況のGAP) ○ 上流ダム周辺環境整備と河川環境整備の連携がなされていない。(=原因分析) ○ このため、水系一貫とした効率的な環境整備をするためには、上流ダム周辺環境整備と河川環境整備が連携して環境整備を実施することが必要である。(=課題の特定) ○ 具体的には、上流ダム周辺環境整備と河川環境整備を連携して実施することにより、効果的な水質浄化、連続した親水空間の創出、魚類の遡上・降下環境の改善、生物の生息・生育環境の改善が図れるよう、水系環境整備事業を創設する。(=施策の具体的内容) 		
社会的ニーズ	近年潤いの空間、安らぎの空間として河川空間に対する期待が高まっている。		

行政の関与	ダム貯水池内及び、河川区域を整備するには、河川管理者としての行政の関与が不可欠
国の関与	国の管理区間はもとより都府県の管理区間についても、水系一貫として整備する上で、国の関与が不可欠
施策等の効率性	<p>○ダム流入河川の浄化事業を実施することが可能となり、流入河川とダムを同時に効率的に浄化ができる。</p> <p>○ダム貯水池の浄化事業と下流河川浄化事業を連携して実施する事により、個別に実施する場合に比べ、工期の短縮と事業費の縮減が図れる。</p>
施策等の有効性	<p>○ダム貯水池における水質保全対策、ダム下流への環境整改善放流及び河川での水質浄化による汚濁負荷対策を連携して行うことによる、効果的な水質浄化</p> <p>○ダム貯水池と河川をつなぐ散策路等の整備による、連続した親水空間の創出</p> <p>○ダムから河口まで堰に連続して魚道を設置することによる、魚類の遡上・降下環境の改善</p> <p>○下流河川への環境向上のためのダムからの放流や、河川の自然環境の再生のための整備を連携して行なうことによる、生物の生息・生育環境の改善</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No. 35】

施策等名	統合河川環境整備事業	担当課 (担当課長名)	河川局河川環境課 (河川環境長 坪香伸)
施策等の概要	河川環境整備事業費補助の統合補助金化(補助)		
施策等の目的	指定区間内の一級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合補助金化することにより、現地の状況に即応した予算運用等が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高めるとともに、事務の簡素化を図る。		
関連する政策目標	3) 子育てしやすい社会の実現 6) 良質で安全な水の安定した利用の確保 1 4) 良好な自然環境の保全、再生及び創出		
関連する業績指標	6) 自然体験活動拠点数 1 9) 河川における汚濁負荷削減率 6 1) 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合		
指標の目標値等	6) 4 2 0箇所(平成18年度) 1 9) 7 8% (6 5%を1 3%削減)(平成19年) 6 1) 約3割(平成19年度)		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○各河川の事業箇所毎に予算が配分されており、地方において河川環境整備事業で実施している河川間の予算運用等が容易に出来なかった。(=目標と現況のGAP) ○地方が管理する河川の現地状況に即応した河川間の予算運用等には相当の期間を要する。(=原因分析) ○このため、現地の状況に即応した予算運用等が可能になるなど地方の自主性・裁量性をより高めつつ事務の簡素化を図ることが必要である。(=課題の特定) ○地方において河川環境整備事業で実施している河川間の予算運用等が容易に出来るようにするため、地方が作成する事業計画に基づき、事業実施主体による裁量的かつ事務の簡素化を可能とするための河川環境整備事業を統合補助金化する。(施策の具体的内容) 		
社会的ニーズ	地方の自主性・裁量性を高め、国と地方を通じた簡素で効率的な体系の構築が求められている。		
行政の関与	河川区域を整備するには、河川管理者としての行政の関与が不可欠		
国の関与	本事業は、事業計画を地方がとりまとめ、国がこの計画を審査し、計画の範囲内において地方の自主性・裁量性のもと事業実施を認めるものであり、国の関与が不可欠		
施策等の効率性	本事業で地方が作成する事業計画は、概ね5年間に実施する事業であり、毎年度の整備を計画的に実施することで効率的な事業執行が期待できる。		
施策等の有効性	本事業で地方が作成する事業計画は、概ね5年間に実施する事業であり、これを地方の高い自主性・裁量性のもとで計画的に実施することで、有効性が担保される。		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.36】

施策等名	流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進	担当課	都市・地域整備局下水道部 流域管理官 (流域管理官 藤木 修)
施策等の概要	<p>三大湾、湖沼等の閉鎖性水域の水質を改善するため、下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を創設することにより、高度処理施設の整備を促進する。</p> <p>【予算額：下水道事業費 798, 119 百万円（国費）の内数】</p> <p>【第 162 回国会において、「下水道法の一部を改正する法律」が成立】</p>		
施策等の目的	下水道の高度処理を積極的に推進する必要がある三大湾、指定湖沼等の流域において、高度処理施設の整備を促進する。		
関連する政策目標	15) 良好な水環境への改善		
関連する業績指標	63) 環境基準達成のための高度処理人口普及率 <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	63) 17% (平成 19 年度)		
施策等の必要性	<p>○わが国の閉鎖性水域の環境基準達成率は、三大湾においては 60%前後、湖沼においては 40%前後と横這いで推移しており、達成率の向上のために下水道の高度処理が強く求められている。しかし、下水道の高度処理人口普及率は平成 15 年度末で 12.2%と非常に低い状況にあることから、今後さらに高度処理施設の整備を促進する必要がある。(=目標と現状の G A P)</p> <p>○下水道の高度処理は、市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理導入コストが割高であること等の理由により、計画的な施設整備が進みにくい状況にある。(=原因分析)</p> <p>○そのため、流域の地方公共団体が互いに協力しつつ、効率的に下水道の高度処理を推進するための新たな施策が必要となっている。(=課題の特定)</p> <p>○流総計画に基づき下水道管理者が共同して高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を導入する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	例えば三大湾では毎年赤潮・青潮が発生し、生態系に悪影響を及ぼしているなど、全国の閉鎖性水域において水環境の改善が焦眉の急となっていることから、この課題の抜本的な対策である下水道の高度処理に対する社会的ニーズは高い。		
行政の関与	都市の特定汚染源から排出される汚水は、下水道により処理されるものと個々の民間事業者等が個別に処理するものがあるが、閉鎖性水域をはじめとする水域の水環境の改善を進めるうえで、一般に大量の汚水を処理する下水道の高度処理は、個々の民間事業者等が行う場合と比較して相対的に大きな費用対効果が期待できるため行政の関与が必要である。		
国の関与	「高度処理共同負担事業」の制度化を図るなど、流総計画の実効性を高めるために必要な制度の整備を行う必要があるため国の関与が必要である。		
施策等の効率性	流域全体における下水道の高度処理費用の削減が期待される。なお、東京湾を対象とした試算では、流域全体で年間約 660 億円のうち最大約 3 割の費用削減効果が見込まれる。		
施策等の有効性	「高度処理共同負担事業」の制度化により下水道管理者の選択肢が広がるとともに、高度処理について下水道管理者間の負担の均等化が図られることから、着実な高度処理施設整備の促進が図られる。		

<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○都市再生プロジェクト 「東京湾再生のための行動計画（平成 15 年 3 月）」、「大阪湾再生行動計画（平成 16 年 3 月）」が策定されている。</p> <p>○国土交通省環境行動計画（平成 16 年 6 月） 「下水道の高度処理を進めるため、経済的インセンティブの付与を介し、経済合理性に沿った排出負荷量の調整配分を行う計画制度の法制化を措置」とされている。</p> <p>○国土交通省重点施策（平成 16 年 7 月） 「下水道の高度処理を進めるため、流総計画に基づく共同負担制度を導入」とされている。</p> <p>○平成 15 年度の政策チェックアップ〔業績指標〕（平成 16 年 7 月） 政策目標 15 「良好な水環境への改善」 （1）水質保全上重要な地域における水質を改善する 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・高度処理の普及率は着実に上昇しているが、全体的に依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進が必要。 ・高度処理の普及促進を図るため、下水道事業のマスタープランである流域別下水道整備総合計画制度を抜本的に見直す。</p> <p>○ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 平成 16 年 9 月の下水道政策研究委員会法制度小委員会報告「今後の下水道法制度の方向性」において、「流総計画に基づき汚濁負荷量の削減を行おうとする下水道管理者は、必要な費用の負担を前提として、他の下水道管理者の設置する高度処理施設において汚濁負荷量の削減を行うことができるものとする」が法改正の方向性として記載されている。</p>
-------------------	--

事前評価票【No.37】

施策等名	FRP廃船の高度リサイクルシステムの構築	担当課 (担当課長名)	海事局船用工業課 (船用工業課長 和田 昌雄)
施策等の概要	FRP（繊維強化プラスチック）廃船の適正な処理手段を提供するため、メーカーによるリサイクルの実施を内容とするFRP廃船のリサイクルシステムの構築を図る。		
施策等の目的	○ FRP廃船の適正な処理体制を確立することにより、循環型社会の構築及び資源の有効活用等の社会的要請に応えるとともに、FRP船の不法投棄、放置船の沈廃船化等の社会的問題に対処する。		
関連する政策目標	16) 循環型社会の形成		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○ FRP船は、軽くて長持ちすることから木船に代わり昭和40年台以降急速に広まり、わが国におけるモーターボート・ヨット等の保有隻数約40万隻のうち、約30万隻を占める。</p> <p>現在、所有者により適正な廃船処理が行われず、水域等に不法投棄（海洋不法投棄FRP船約1,200隻）や放置されるFRP船が増加しており、航行上の障害や、沈廃船化して油流出等の問題を起こしている。</p> <p>今後数年のうちに、年間約7,000～12,000隻のFRP船が廃船時期を迎えると予想されており、その対策が急務となっている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>○ こうした現状は、FRP船はその高強度から処理が困難であり、再生資源として有価性が乏しい上に、FRP廃船が全国に広く薄く分布していることから、法的な処理責務を有する市町村でも実態的に受け入れることができず、廃船処理システムが確立されないままに至っていることが原因である。（＝原因分析）</p> <p>○ したがって、所有者に対してFRP廃船の適正な処理手段を提供するため、FRP廃船の経済的な処理システムを技術的・制度的に確立することが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>○ 具体的には、メーカーによるリサイクルシステムの導入等を行う。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>○ 放置沈廃船の処理を行っている水域管理者、所有者からFRP廃船の引き取りを要求されている地方公共団体、老朽船を抱える所有者等から、FRP廃船の適正な処理を実現するシステムの構築を要望する意見・陳情等が多数出されている。</p> <p>○ 埋立処分場の逼迫等から大型廃棄物のリサイクルシステム確立が社会的に要請されている。</p>		
行政の関与	○ FRP船は、既存の技術では破碎が困難なうえ、廃船処理量を確保することが難しいため、現状下では民間においてFRP廃船の処理システムが確立される見込みはなく、行政によりFRP廃船の処理システムの確立を政策的に誘導していくことが必要である。		
国の関与	○ FRP廃船の法的な処理責務を有する市町村には、FRP船の技術的な処理困難性等から、個々に取り組んでも解決が難しい問題であることから、国が、技術的・制度的な基盤を整備していくことにより、解決を図ることが必要である。		
施策等の効率性	水域管理者の放置船撤去費用や地方公共団体の処分場整備費用の負担が払拭されるなど社会的費用の節減が図られるとともに、構築されるシステムでの広域一括処理を通じて、ユーザーの処理費用の負担も大幅に低減される。		
施策等の有効性	○ 本施策により、FRP廃船の適正な処理システムが提供され、FRP廃船の		

	<p>処理コストが大幅に低減される。これにより不法投棄・放置沈廃船の発生が抑制されることが期待される。また、FRP廃船がセメント原燃料等として再利用されることから、循環型社会の構築や資源の有効活用等にも寄与する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○ リサイクルシステム構築に向けた課題の整理・分析結果を、FRP廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト平成15年度実施報告書として、平成16年6月4日にとりまとめた。</p>

事前評価票【No. 38】

施策等名	総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）支援の推進（支援制度の拡充）	担当課 （担当課長名）	港湾局環境整備計画室 （環境整備計画室長 牛嶋龍一郎）
施策等の概要	静脈物流拠点の形成、静脈物流ネットワークの構築の推進に向け、総合静脈物流拠点港における循環資源を取り扱う岸壁等の重点的な施設整備を行うとともに、港湾管理者・民間事業者による施設整備に対する支援を拡充する。		
施策等の目的	循環型社会の構築を図るため、港湾における静脈物流拠点の形成を支援し、海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進する。		
関連する政策目標	16) 循環型社会の形成		
関連する業績指標	70) 循環資源国内輸送コスト低減率		
指標の目標値等	70) 平成14年度比約1割削減（平成19年度）		
施策等の必要性	<p>○循環型社会の構築が求められている中で、低コストかつ環境負荷の小さい海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進するに当たり、広域的なりサイクル拠点としてのポテンシャルが高い港湾を核として、静脈物流拠点の形成が必要とされている。しかしながら、循環資源に対応した施設が不足しており、循環資源の海上輸送が進んでいない。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○港湾管理者や民間事業者による施設整備が進まない要因としては、循環資源を取り扱うための静脈物流基盤は収益性が低いことが考えられる。（＝原因分析）</p> <p>○課題の解決に向け、港湾管理者や民間事業者による施設整備を推進するための施策が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>○このため、循環資源を取り扱う岸壁等の重点的な施設整備を引き続き行う。あわせて、荷さばき・保管施設及び排水処理施設等の施設整備を行う港湾管理者への新規補助制度の創設、民間事業者による積替・保管施設等の循環資源を取り扱う施設の整備に対する低利融資を拡充し、静脈物流拠点の形成を推進する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	産業廃棄物の場合では、全国で約4年、首都圏で約1年の最終処分場の残余年数（H14.4現在）であり、残余容量のひっ迫が深刻な状況にあるなど、効率的なりサイクルシステムの構築が必要とされている。		
行政の関与	循環型社会実現のための静脈物流システムの構築については、循環型社会形成推進基本計画（H15.3閣議決定）等にも位置づけられており、推進に向け積極的な行政の関与が必要である。		
国の関与	地域で発生した廃棄物等を広域的に輸送し資源として有効に利用するために静脈物流システムが活用されるなど、都道府県の域を越えた広域的な観点が必要な施策であることから、国が積極的に関与する必要がある。		
施策等の効率性	<p>○総合静脈物流拠点港に対する支援制度の拡充を図ることにより、集中的かつ選択的投資が可能となる。</p> <p>○平成16年度に作成した循環資源の取扱いに関するガイドラインの運用、官民の連携促進等の諸施策及び本施策の活用によって静脈物流基盤を確保することにより、海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築が促進され、循環資源の国内輸送コスト低減を図ることができる。</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>○循環資源国内輸送コスト低減率 実績値：平成14年度比約2%減（H15年度） 海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られ、静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後期待される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○平成15年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標16「循環型社会の形成」 （3）循環資源の輸送コストを低減する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） ・静脈物流拠点の形成に向け、民間が整備する積替・保管施設等、基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については基盤施設の収益性が低いことが想定されるため、基盤施設整備に対する支援制度の構築が不可欠となっている。 ・引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。</p>

事前評価票【No. 39】

<p>施策等名</p>	<p>スーパー中枢港湾プロジェクトの推進</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局計画課 (計画課長 林田 博) 港湾局港湾経済課 (港湾経済課長 田村 明 比古)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>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。 【平成17年度予算額：次世代高規格コンテナターミナルの形成に係る支援事業等 283 億円】 【港湾法改正】特定国際コンテナ埠頭を有する特定重要港湾のうち、コンテナ取扱量その他の事情を勘案し、特定国際コンテナ埠頭の高度化等により国際競争力の強化を図ることが特に重要であるものを指定特定重要港湾として国土交通大臣が指定する。この指定特定重要港湾において特定国際コンテナ埠頭の運営者を認定し、以下の支援制度を創設する。 ・特定国際コンテナ埠頭を構成する行政財産（岸壁及びヤード敷地）等の貸付制度 ・無利子資金の貸付制度 【税制改正】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において整備される荷捌き施設等にかかる地方税の減額。（固定資産税：課税標準1/2、都市計画税：課税標準1/2）</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>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。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1 8) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>7 4) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 <社会資本整備重点計画の第2章に記載あり></p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>7 4) 平成14年比5%減（平成19年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○我が国の産業競争力を向上させ、経済の持続的な発展をもたらすためには、グローバル・スタンダードを意識した物流分野の効率化が必要であり、資源小国ゆえ海外依存度が高く、また島国である我が国の特性に鑑み、海上物流において安く、速く、安全で信頼性の高いサービスの実現は必要不可欠である。このため、国際海上物流の主流となっているコンテナ輸送において、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、スーパー中樞港湾においてスケールメリットを活かした大規模で効率的な次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する必要がある。(=現状を改善するための課題を特定)</p> <p>○港湾法の改正により認定運営者に対する行政財産の長期貸付制度や無利子資金の貸付制度の創設に加え、税制特例を設けるとともに、24時間フルオープン化への支援等ハード・ソフト一体となった施策を導入するほか、内航フィーダー輸送の活性化に関する社会実験を行う。(=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>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荷主を通して地域経済、国民へ還元されることが社会全体のニーズと認識。</p>
行政の関与	<p>港湾諸料金の低減と港湾サービスの向上を実現するためには官民一体となった取組が必要であり、特に環境整備のための措置及び実現にむけたインセンティブの特例的導入に行政の関与は不可欠。</p>
国の関与	<p>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。</p>
施策等の効率性	<p>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。</p>
施策等の有効性	<p>スーパー中樞港湾において先導的、実験的に実施された施策・技術を他の港湾にも展開することによって、我が国の港湾コストの引き下げとサービス水準の向上を誘導し、中継コンテナ貨物の誘致や基幹航路の寄港頻度の維持等、我が国港湾の国際競争力の底上げを図ることができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>○平成14年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たところである。</p> <p>○平成17年7月1日に「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」の一部が施行</p> <p>○平成17年7月4日に指定特定重要港湾を指定</p> <p>○平成15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」 74 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」 ・我が国の国際競争力の強化を図る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. 40】

施策等名	港整備交付金の創設	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	地域の交流促進や防災安全といった地域レベルで共通する課題に適切に対応するために、地方港湾の港湾施設と第一種漁港の漁港施設の総合的な事業を支援するための助成制度を創設する。		
施策等の目的	地域における海上輸送及び水産業を通じて地域経済の振興を図るとともに、地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進する。		
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>○第一種漁港と共通の課題を有する地方港湾においては、管理者の相違等のため、港湾施設に対しても効果を持つ漁港区域内の防波堤の計画・整備が進まないなど、地域の特性に応じた施設整備が効果的に行われていない事例が存在。(目標と現状のギャップ)</p> <p>○異なる予算措置により整備を実施している港湾・漁港間での事業調整には相当の期間を要する。(原因分析)</p> <p>○地域の創意工夫を生かしつつ、総合的かつ効果的な事業実施を可能とする連携策が必要。(課題特定)</p> <p>○地方港湾と第一種漁港において、地方公共団体が港湾施設及び漁港施設を総合的かつ効果的に整備するための助成制度を創設する。(施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	地域の真の自立を目的とした「三位一体の改革」を進めるため、地方の裁量性を高め自主性を大幅に拡大する改革の実施が求められている(「骨太の方針2004」)。		
行政の関与	港湾管理者、漁港管理者の各行政が主体的に対策を講ずる必要がある。		
国の関与	地域再生法に基づき、地方公共団体が地域再生計画に港整備交付金に係る事業を記載し、国がこの計画を審査し、計画の範囲内において地方公共団体の自主的かつ自立的な取組を認めるものであり、国の関与が必要。		
施策等の効率性	地域再生法に基づく地域再生計画では、港整備交付金に係る事業とともに、この計画を達成するための目標を定量的に記載することとしており、効率的な事業執行が期待できる。		
施策等の有効性	港整備交付金に係る支援措置は、地方公共団体が地域再生計画において概ね5年間に実施する事業を適切にパッケージ化し、これを自主的かつ自立的に取り組むことで、有効性が担保される。		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.41】

施策等名	物流の総合化・効率化の推進	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 濱勝俊)
施策等の概要	<p>輸送、保管、荷さばき、流通加工等の物流業務を総合的・効率的に行う事業及びこの事業の中核となる物流施設の整備促進を図るため、事業計画の認定制度を創設するとともに、認定を受けた計画に基づく事業に対して物流関係事業法の特例、税制上の特例措置の創設等の措置を講じる。</p> <p>【法律名】流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律</p>		
施策等の目的	<p>物流の総合化・効率化を促進することにより、物流分野における国際競争力の強化、地球温暖化問題等の課題への対応を図る。</p>		
関連する政策目標	<p>1 2) 地球環境の保全 1 8) 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化 1 9) 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>○運輸分野における地球温暖化対策については、地球温暖化対策推進大綱（平成14年度）に基づき、諸施策を講じてきたところである。しかし、京都議定書のCO2削減目標である「2008年～2012年の5年間の平均CO2排出量を1990年の排出量との比較で6%削減」に向けた2002年度の実績値は基準年比で約7.6%増となっており、現在の推移では目標達成が困難な見通しとなっている。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○これまでの物流では、荷主は輸送・保管・流通加工等の物流業務ごとに異なる事業者と契約を結ぶという形態が主であり、その結果、物流の過程では点在する物流の拠点施設（倉庫、流通加工場、荷さばき用上屋等）を経由しなければならず、輸送経路が輻輳し、CO2排出量を増大させる要因となっていた。（＝原因分析）</p> <p>○近年、我が国においても、貨物運送事業者や倉庫事業者等の物流事業者を中心に、複数の事業許認可を取得し、荷主企業から輸送・保管・流通加工等の物流業務を一括して受託する3PL（サードパーティ・ロジスティクス）事業への参入が見られ、物流拠点を中核とした輸配送の合理化、在庫の適正化等が進められているものの、これの取組は大手企業等の一部の先進的な事業者に限られているところある。</p> <p>○これは、物流拠点の整備には多額の資金を要し、かつ、その回収に長期間を要することから、民間事業者の経済活動のみでは必ずしも円滑な整備が進まないという構造上の問題によるものであり、物流効率化のための物流拠点施設整備等に対する支援を充実する必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>○具体的には、社会資本と連携した物流拠点の整備と当該施設を活用した物流業務の一体的実施を促進するため、</p> <p>①流通業務総合効率化事業の計画について認定制度の創設 ②総合効率化計画に基づく事業の実施に必要な事業許認可の一括取得、物流施設の整備に係る資金面の支援、税制上の特例措置等の創設等の施策を関係省庁（経済産業省、農林水産省）とともに実施することにより、物流に伴う環境負荷の低減を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	○物流は、国民の産業活動・生活の基盤となるものであるが、近年我が国の物流を取り巻く環境は大きく変化しており、多様化する消費者ニーズへの対応や環境負荷の低減といった社会的経済的要請に対して、物流の総合化・効率化を通じて応えていくことが求められている。
行政の関与	○物流の効率化を通じて環境への負荷の低減を図ることは、公共の福祉の増進に資することであり、公益性が高い。また、経済活動に伴う環境負荷の発生については、その社会的費用を事業者が負担しないという外部性の問題があることから、社会的効用の増進のため、環境問題については、行政が関与することが適当である。
国の関与	○地球温暖化問題対策は、特定企業・特定地域のために実施するものではなく、全国的な観点から実施すべき業務であることから、国が主体的に推進すべきものである。
施策等の効率性	○国の認定制度の創設し、認定事業に対して支援を講ずることで物流の総合化・効率化を促進することは、当該認定事業における物流コストの削減や環境負荷低減にもたらすだけでなく、先進的な取組事例として同種の取り組みを誘発することも期待されることから、国の認定制度の創設等の施策は十分効率的なものである。
施策等の有効性	○3PLを始めとする物流の総合的・効率的実施を促進することにより、物流コストの削減や環境負荷低減が図られるのみならず、荷主企業においては、コアビジネスへの経営資源の集中により製品競争力の向上が期待できるなど、我が国産業の国際競争力強化にもつながるものである。
その他特記すべき事項	<p>○小泉内閣総理大臣施政方針演説（平成17年1月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「エネルギー消費量の伸びの著しい運輸分野では、新たに事業者由省エネルギー対策を義務付けるとともに、トラックの共同運送や海上輸送への転換を図るため、幹線道路や港湾での物流拠点の整備を支援します。」 <p>○交通政策審議会環境部会「中間取りまとめ」（平成16年5月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ドア・ツー・ドアで運輸サービスを良くしながら環境負荷の低減を図る、運輸セクターにおけるESCOのような取組を普及するため、荷主に代わって、包括的に物流の効率化や在庫管理等ビジネスとして行う3PL（サードパーティロジスティクス）事業の積極的活用やそれによる流通効率化施設の整備などが必要である。 <p>○地球温暖化対策推進大綱（平成14年3月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運輸部門では、自動車交通対策に加え、物流・人流のそれぞれについて、二酸化炭素排出量が少なく環境負荷の小さい交通体系を実現するための施策を進める必要がある。 このためには、モーダルシフト等によるエネルギー消費原単位の良い輸送機関への代替や物流の効率化等が重要な対策であり、計画的かつ着実な実施を進める必要がある。

事前評価票【No. 42】

施策等名	駅まち協働事業の創設	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局街路課 (街路課長 松谷 春敏)
施策等の概要	<p>交通拠点の整備を効率的かつ円滑に進めるため、地方公共団体や鉄道事業者等で構成する協議会が全体計画を策定し、事業を実施する。その協議会に対し総合的、一体的な支援を図る。</p> <p>【予算額：1,571百万円の内数】</p>		
施策等の目的	<p>① 施設ごとではなく利用者にとって最適な交通拠点の全体計画の策定</p> <p>② 関係事業者間の調整をルール化することによる計画調整の迅速化</p>		
関連する政策目標	<p>2) バリアフリー社会の実現</p> <p>20) 都市交通の快適性、利便性の向上</p>		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>都市再生、中心市街地活性化およびバリアフリー化等の観点から交通拠点の整備に対して地方自治体からの要望は高い。しかし、交通拠点周辺は関係者が多岐にわたり、権利関係が複雑していることなどから、事業者間の調整および計画策定に課題を抱え、事業化が困難な地区も多い。 (＝目標と現状のGAP)</p> <p>交通拠点周辺は関係者が多岐にわたり権利関係が複雑な場合には、個別の施設や管理者に対して支援する従来までの補助制度では計画調整が困難である。また、鉄道事業者等は自らの経営状況を最優先して意思決定するため、事業スケジュールの調整が図りづらい。 (＝原因分析)</p> <p>交通拠点の全体計画の策定において、個別の施設や管理者に対して支援する従来までの考えにとらわれず、関係者が連携し、利用者にとって最適な整備計画の策定を最優先する仕組みを整えたうえで、計画に基づく施設整備に対して包括的に助成することが必要である。 (＝課題の特定)</p> <p>そのため、交通拠点の総合的・一体的な整備を行う制度を創設</p> <p>① 関係者（都道府県、市町村、鉄道事業者等）による協議会の設置</p> <p>② 協議会が施設ごとではなく全体として最適な計画を策定</p> <p>③ 従来までの補助制度で算定される都市施設の整備費を上限として、補助対象にその代替となる鉄道施設等の移設・改築等を追加</p> <p>④ 最適な計画の実現のため、補助金の交付対象に協議会を追加 (＝施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>交通拠点の整備により、都市交通の円滑化を図るとともに、都市施設整備や土地利用の再編による都市再生を推進するため、地方自治体の整備意欲は強く、全国の乗降者数10,000人/日以上以上の駅においては約200箇所整備の意向あり。</p>		
行政の関与	<p>関係者が多岐にわたり、権利関係が複雑している交通拠点の整備を行うにあたっては、都道府県および関係市町村と鉄道事業者をはじめとした民間事業者が連携することで、駅および駅周辺の最適な計画の策定が実現する。</p>		
国の関与	<p>本施策は、国の政策目標である都市再生、中心市街地活性化およびバリアフリー化を推進するものであり、国が積極的に関与する必要がある。</p>		

<p>施策等の効率性</p>	<p>従来の補助制度は個別の施設に着目していたが、本施策では全体として最適な整備計画を策定するため、事業の効率はきわめて高いものとなる。 さらに、関係者間の調整に要していた時間が大幅に短縮され、事業効果が早期発現する。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>利用者にとって最適な交通拠点の全体計画の策定が可能となる。かつ、計画策定に至るまでの関係者間の調整が迅速化し、事業効果の早期発現が図られる。 また、駅及び駅周辺の整備は、乗換利便性の向上やバリアフリー化への対応により公共交通機関の利用を促進するとともに、都市施設整備や土地利用の再編による中心市街地の活性化を推進する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」の成立（平成12年法律第68号） 全国168市町村（平成17年1月末現在）において180のバリアフリー基本構想が策定され、交通拠点整備が計画されている。</p>

事前評価票【No. 43】

<p>施策等名</p>	<p>LRTの整備の推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>鉄道局財務課 (財務課長 室谷 正裕) 道路局路政課 (路政課長 日原 洋文) 都市・地域整備局街路課 (街路課長 松谷 春敏)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>鉄軌道事業者、関係自治体等から構成される「LRTプロジェクト推進協議会」を設立し、同協議会が策定したLRT整備計画に基づき実施されるLRTの整備に対して、関係部局の連携により新たに創設する「LRT総合整備事業」により、総合的な支援を行う。 【予算額：29,888百万円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>まちづくりと連携したLRTの整備を促進することにより、環境にやさしく利用者本位の都市交通体系を構築することを目的とする。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>20) 都市交通の快適性、利便性の向上 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>少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境負荷への軽減などの都市内交通における課題の解決に向け、低床式で乗り降りがしやすく、高い速達性や定時性を有し、環境にも優しいことなど、優れた特長を持った都市公共交通システムとして、まちづくりと一体となったLRTの整備が期待されており、全国各地において、導入に向けた構想や計画の策定が進められているが、現在まで、国内で実際にLRTが新規に整備された例はなく、既存の路面電車のLRT化についても、順調に進んでいるとはいえない。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>LRTの導入に向けて多大な初期投資が必要となる一方、地方自治体の財政状況や既存事業者の経営状況における投資余力に限られていることから、導入に向けたインセンティブが働きにくく、また、導入に向けた関係者間の利害調整やコンセンサス形成が困難。 (=原因分析)</p> <p>既に構想、計画を有する都市において事業化に向けたブレイクスルーの手段として、また、新たに導入を検討する都市においてはその動機付けとして、LRT導入の際の初期投資を軽減する財政支援の拡充と、地域の一元的な協議・推進体制の整備が必要。 (=課題の特定)</p> <p>「LRTプロジェクト」の実施 地域におけるLRT導入に向けた合意形成、推進のための体制として、鉄軌道事業者、関係自治体、交通管理者、道路管理者、有識者・NPO法人等から構成する「LRTプロジェクト推進協議会」を設置し、協議会が策定したLRT整備計画に基づく整備に対し、補助制度の同時採択など総合的な支援を行う。</p> <p>「LRT総合整備事業」の創設 LRTプロジェクトの中核的支援策として、LRTの導入に向けて、協議会が策定した計画に基づく事業に対して、関係部局の連携による補助の同時採択と一</p>		

	<p>体的支援が可能となるよう下記の各支援等から成る総合整備事業を創設する。 (具体的な支援策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○協議会が策定したLRT整備計画に基づき、鉄軌道事業者が行う低床式車両その他LRTシステムの整備に不可欠な施設の整備に対する補助制度の創設(鉄道局) ○公共交通機関の利用促進に資する施設の整備に対して支援(都市・地域整備局) ○道路管理者による導入空間の整備(都市・地域整備局、道路局) <p>(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>人と環境に優しい都市公共交通としてのLRTの有する優位性への認識が浸透しつつあり、また、地下鉄や都市モノレールなどと比較して低廉な整備が可能であることなどから、例えば富山、熊本など、全国約60都市において、導入の検討(市民団体等によるものを含む)がなされるなど、LRT導入に向けた社会的要請が強まっている。</p>
行政の関与	<p>少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境への負荷の軽減といった都市交通問題の解決に資するものであることから、公益性が高く、行政が支援する必要がある。</p>
国の関与	<p>まちづくりと一体的に取り組まれるLRTの導入により、少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境への負荷の軽減といった課題に対応し、都市再生・地域再生の促進が期待されるものであることから、国が積極的に関与する必要がある。</p> <p>なお、平成16年6月に策定した国土交通省環境行動計画においても、公共交通機関の利用促進による環境的に持続可能な交通(EST)の実現に向けた施策として、「LRTの導入促進等」を位置付けている。</p>
施策等の効率性	<p>LRT整備は、道路空間や鉄道路線などの既存ストックを活用できるため、整備に要する建設コストが地下鉄、都市モノレール等、他の都市公共交通機関と比較して低廉であり、地方中核都市における都市中量輸送システムとして非常に有効である。</p>
施策等の有効性	<p>LRTプロジェクト推進協議会の設置により地域における一元的な推進体制が整備されるとともに、関係部局の連携による財政支援が拡充されることにより、LRTの導入が加速的に促進されることが見込まれる。</p>
その他特記すべき事項	<p>運輸政策審議会第19号答申 II 今後取り組むべき鉄道整備のあり方の中で、大都市圏の域内や地方中核都市圏における新たな軌道系交通システムとして、トランジットモール等のまちづくりと一体となった導入に対する期待が近年高まっているLRT(ライトレールトランジット)の整備推進の必要性が指摘されている。</p>

事前評価票【No. 44】

施策等名	外部評価強化による路上工事の縮減	担当課 (担当課長名)	道路局国道・防災課 (国道・防災課長 鈴木克宗)
施策等の概要	「問合せ番号」の導入による路上工事情報への簡単アクセスなど、路上工事情報提供の充実・徹底を図るとともに、「不人気投票」の実施など道路利用者による外部評価を強化することにより、路上工事の縮減を図る。		
施策等の目的	路上工事に伴う車線規制時間の短縮を図ることで、路上工事に伴う渋滞を軽減する。		
関連する政策目標	20) 都市内交通の快適性・利便性の向上		
関連する業績指標	90) 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> 92) 路上工事時間の縮減率 <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	90) 約1割削減 (H19) 92) 約2割削減 (H19)		
施策等の必要性	<p>○国土交通省道路局の実施する「道路利用者満足度調査」において、道路工事のやり方に対する満足度は平成14年度調査から3年連続して11の設問中2番目に低い結果となっており、路上工事の実施に対する道路利用者の批判に応えるため、様々な路上工事縮減施策に取り組んでいる。その結果、平成15年度は、全国の直轄国道において、年間路上工事時間を対前年度比約7%縮減した。また、東京23区における直轄国道と都道においては、年末・年度末の路上工事ストップや工事実施者別路上工事時間の公表等により、年間路上工事時間を対前年度比約5%縮減し、一定の成果をあげている。しかし、占用企業者による路上工事時間が大幅に縮減される一方で、道路管理者の道路補修工事による路上工事時間は増加するなど、路上工事縮減の取組みはまだ不十分である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○この原因として、道路利用者への路上工事に関する情報提供が不十分であることに加え、工事実施者に路上工事縮減のインセンティブが働く仕組みが十分に構築されていないことなどが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>○そこで、道路利用者への路上工事に関するきめ細かな情報提供の徹底を行うとともに、道路管理者及び占用企業者に路上工事縮減のインセンティブが働く仕組みを構築することが必要。(=課題の特定)</p> <p>○施策の具体的内容は以下のとおり。 ・路上工事情報のリアルタイム化 ・「問合せ番号」をインデックスとして路上工事情報の特定、検索等を簡素化 ・道路利用者が「問合せ番号」を使って路上工事について意思表示<不人気投票> ・路上工事モニター<路上工事Gメン>によるチェック ・「不人気投票結果」及び毎月の路上工事時間について公表 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	平成16年4月～5月にかけて、国土交通省道路局で実施した「道路利用者満足度調査」において、「道路工事のやり方(工事の数や期間、時間帯など)」について、約7割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答するなど、国民の多くが不満を持っており、さらなる路上工事の縮減を図り、これらの不満の緩和を図ることは、社会的ニーズに適っていると考えられる。		

行政の関与	路上工事による渋滞の緩和を図ることは道路管理者の責務。
国の関与	路上工事の縮減は、道路管理者（国、地方公共団体）、占用企業者、交通管理者がそれぞれの工事予定の場所、内容、時期を調整する調整会議等において連携して推進する施策であり、国は調整会議メンバーとして他機関と協働で施策の推進を図る責務がある。
施策等の効率性	路上工事は道路管理者（官）および占用企業者等（民）が実施しているものであり、官民ともに縮減に取り組む施策を実施することが効率的である。
施策等の有効性	路上工事による工事規制は、道路交通に深刻な影響を及ぼしており、その縮減は、既存の道路ストックの有効活用につながる等から、さらなる路上工事縮減施策の実施は、都市内渋滞の緩和に資する施策として有効であると考えられる。
その他特記すべき事項	<p>○社会資本整備審議会中間答申（平成14年8月答申）において、行政システムの改革のための既存ストックの有効活用策の一つとして「路上工事に伴う交通規制日数の縮減を図らなければならない」等と指摘されている。</p> <p>○平成15年6月に「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」を設置し、従来の関係者間における「内部調整型」の縮減施策から、道路利用者等によって工事実施状況のチェックを行うなどの「外部評価型」の縮減施策への転換に向けた具体的検討を行っているところ。</p> <p>○平成15年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標20「都市交通の快適性・利便性の向上」 （3）都市内の交通渋滞を緩和する の評価結果及び今後の取組みの方向性を踏まえた新規施策である。 ・工事情報の開示等を通じて、道路利用者による工事実施状況のチェックを行うなどの外部監視や毎月の路上工事時間を直ちに公表する等のマネジメントの強化を図り、一層の路上工事の縮減に取り組む。</p>

事前評価票【No. 45】

施策等名	都市鉄道利便増進事業の推進	担当課 (担当課長名)	鉄道局都市鉄道課 (都市鉄道課長 渡邊一洋)
施策等の概要	<p>都市鉄道の既存ストックを有効活用して、速達性の向上及び駅施設等の利用の改善を図ることにより、利用者の利便を増進するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市鉄道利便増進計画の策定、関係者の利害関係の調整等を目的とする都市鉄道等利便増進法案の策定 ○都市鉄道利便増進計画に基づく事業の推進を支援する都市鉄道利便増進事業費補助の創設 ○都市鉄道利便増進計画に基づく事業に対する税制上の特例措置の創設等の措置を講じる。 <p>【予算額：626百万円】</p>		
施策等の目的	<p>都市鉄道は、都市の社会経済活動や生活水準を支える都市の装置であり、これを整備することは都市の活力の維持・増進に直結する。本施策は、需要対応型の都市鉄道整備が一段落した現在、貴重な既存ストックを有効活用することにより、都市鉄道ネットワークの利用者利便を増進させ、活力ある社会の実現に資することを目的とする。</p>		
関連する政策目標	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>○これまでの都市鉄道整備は、増加する輸送需要への対応という観点から、鉄道事業者ごとの企業戦略の下、利用者負担を原則として、新線建設や複線化・複々線化等が行われており、これにより必要な輸送力の確保や混雑緩和が図られてきた。しかしその一方で、他事業者との接続性が不十分なことによる迂回の必要性、混雑時間帯における速達性の低下、駅周辺地域との一体性が不十分などの問題があり、概成しつつある都市鉄道ネットワーク機能は十分に活かされていない状況にある。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>○これは、都市部における事業には多額な費用を要することに加え、近年の輸送需要の頭打ちもあり、鉄道事業者は設備投資を抑制する傾向にあるためと考えられる。また、都市の空間制約等により多数の関係者の利害が錯綜すること、創出される需要の多くは他の既存路線からの転移であること等から、鉄道事業者による利便増進事業の発案や関係者間の調整が困難な状況になっていることも原因と考えられる。(=原因分析)</p> <p>○このため、利用者や地域の声を反映しながら関係者の利害調整の仕組みを確立するとともに、鉄道事業者等民間の投資を効果的に引き出すため、既存ストックを有効活用した都市鉄道の整備に対する支援を充実する必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○具体的には、概成しつつあるネットワーク（既存ストック）を有効活用した都市鉄道の利便増進のため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ①都市鉄道ネットワークの速達性の向上又は駅施設等の利用の改善に関する都市鉄道利便増進計画の策定、関係者の利害関係の調整等を目的とした都市鉄道等利便増進法案の策定 ②都市鉄道利便増進計画に基づく事業の推進を支援する都市鉄道利便増進事業費補助の創設 ③都市鉄道利便増進計画に基づく事業により取得する鉄道施設に係る課税標 		

	<p>準の特例措置の創設 等の施策を地方公共団体とともに実施することにより、都市鉄道ネットワークの利便を増進し、もって都市の活力の増進を図る。(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>○都市部においては、鉄道事業者が互いに競争をしながら輸送需要の増加への対応を主眼に事業展開を図ってきた結果、他事業者との接続性や鉄道駅周辺地域との一体性が不十分であるとともに、混雑時において速達性が低下するという問題が生じてきており、これにより三大都市圏だけでも約2.4兆円の経済損失があるという試算もある。これらの問題に対応するため、都市鉄道ネットワークの効用を最大化し、都市鉄道の利便を増進させることが強く求められている。</p>
行政の関与	<p>○都市鉄道は、都市の社会経済活動や生活水準を支える都市の装置であり、その利用環境の改善が強く求められている一方で、鉄道事業者にとって乗換利便や速達性の向上、駅施設等の利用改善は増収に直結する事業ではないこと等から積極的に取り組まれるものではないため、行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>○利便増進型の都市鉄道整備は、経済効果の帰属先が一義的には当該地域であり、直接の受益者が鉄道利用者であるため、地方公共団体や鉄道事業者がその責務を負うのは当然である。しかしながら、都市鉄道ネットワークの広域性、都市の社会経済活動が我が国全体の活性化に果たす役割、さらには国際競争力強化への貢献を考えると、地方公共団体や鉄道事業者のみに委ねることは許されず、国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>○我が国の都市鉄道は世界に類をみない規模・頻度で利用されているため、その利便増進は、都市の集積メリットを強化し極めて大きな便益を生み出すとともに、駅周辺開発の誘発による波及効果も大きい。また、既存ストックの有効活用により費用対効果が高く、さらに都市の空間制約や地球規模・地域レベルの環境制約を考慮すると、鉄道整備は目的達成の極めて効率的な手段である。</p>
施策等の有効性	<p>○目標実現に向けての主な障害は、輸送需要の頭打ちによる鉄道事業者の投資抑制、都市部における多数の関係者の利害錯綜である。このため、関係者間の利害調整制度と利便増進事業に対する支援制度とを「車の両輪」として創設するものである。また、同様の問題からプロジェクトの発案すらされないという課題に対応して、計画の提案制度を設けるものである。</p>
その他特記すべき事項	<p>○平成15年度の政策レビュー（プログラム評価） 「都市鉄道整備のあり方—新たな社会的ニーズへの対応—」の評価結果及び政策への反映の方向を踏まえた新規施策である。 (参考) 上記評価における「政策への反映の方向」(抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送力の増強から既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良へ施策の重点を移行。 ・ 引き続き空港アクセス鉄道の整備を促進。 ・ まちづくりと一体となった駅機能の強化。 ・ 速達性の向上、乗換利便性の向上や移動のシームレス化など、公共交通機関としての機能を向上すべく、ハード、ソフト両面からの一層の取組みを強化。

事前評価票【No. 46】

施策等名	地方鉄道の再生	担当課	鉄道局 財務課 (財務課長 室谷正裕)
施策等の概要	<p>地方鉄道事業者による利用者利便の向上に向けた取組みとそれに対する地域の主体的・積極的な関与について、再生計画の策定を求め、近代化補助により重点的かつ効果的な支援を図る。 【予算額：2,512百万円】</p>		
施策等の目的	<p>鉄道事業者と地域の一体的な取組みを通じて利用促進と事業基盤の強化を図り、地方鉄道の再生、地域の活性化等を推進する。</p>		
関連する政策目標	21) 地域交通の確保		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>○ 交通ネットワークの維持、地域の再生、人と環境にやさしい社会への貢献等の観点から、地方鉄道が事業者の経営努力と地域の支援によって維持・安定化が図られ、今後とも地域の重要な交通手段としてその機能を持続的に果たしていくことが、求められている。</p> <p>しかしながら、近年特に地方鉄道を巡っては、少子高齢化が進み、また道路整備の進展等に伴いマイカーへの依存が高まる一方で鉄道の利用者は一層減少し厳しい経営状況に追い込まれており、地域のネットワーク維持等にも問題が生じてきている。</p> <p style="text-align: right;">(＝目標と現状のGAP)</p> <p>○ 原因としては、少子高齢化、モータリゼーションの進展等の環境の変化に加え、鉄道事業に内在する要因として、輸送人員の減少に伴う収益性の低下からコスト削減が進められ、そのため利便性向上のための設備投資等が進まず、所要時間の短縮が図れない、また、運行本数も減らされる等、利便性において多くの問題が生じ、結果として沿線住民等の鉄道離れが一層進んでいると考えられる。</p> <p style="text-align: right;">(＝原因の分析)</p> <p>○ よって、利便性向上に向けた鉄道事業者の努力とそれに対する、関係自治体、地元経済界、住民等、地域の主体的・積極的な関与を促し、利用促進と事業基盤の強化につながる施策の実施が必要である。</p> <p style="text-align: right;">(＝課題の特定)</p> <p>○ 具体的には、鉄道事業者による利用者利便向上に資する取組みやそれに対する地域の関与について再生計画の策定を求め、以下の通り重点的かつ効果的な支援を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 再生計画に基づく鉄道施設等の整備について優先的に補助採択 ・ 再生計画に基づき補助採択された事業について、計画期間中に限り黒字転換事業者を補助対象化 ・ 補助対象設備の追加 ・ まちづくり事業との連携を図るなど再生計画の実現に著しい効果が期待できる設備整備について、補助率の嵩上げ <p style="text-align: right;">(＝具体的施策の内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>地方鉄道が地域の重要な交通手段として、その機能を持続的に果たしていくことが、交通ネットワークの維持、地域再生、人と環境にやさしい社会への貢献等の観点から求められている。</p>		

行政の関与	○ 利用者利便の向上、環境改善、バリアフリー化の推進、地域再生、等を図ることは、公益性が高く行政の関与が必要である。
国の関与	○ 利用者利便の向上、地方鉄道の中小性・脆弱性に対する対応等は、国の鉄道施策として取り組むべき課題であり、さらに、環境改善、バリアフリー化の推進、地域再生等は、目下の喫緊の国家的課題であることから、国の関与は不可欠である。
施策等の効率性	○ 地方鉄道の再生計画の策定、実施を通じて事業者と地域の連携が図られ、利用促進に向けた効率的・効果的な一体的な取組みが可能となる。
施策等の有効性	○ 地方鉄道の再生に向け、事業者と地域の一体的な取組みに対して、国が重点的・効果的に支援するとともに、その効果についても検証することとしており、これにより利用促進等を画した地方鉄道の再生に向けた効率的・総合的な取組みが可能となる。
その他特記すべき事項	運輸政策審議会第19号答申 II 今後取り組むべき鉄道整備のあり方の中で、地方鉄道の近代化について、地域の重要な交通機関として位置づける場合には、必要に応じ、地域が中心となって鉄道を支え、鉄道の魅力を高める取組みについての必要性が指摘されている。

事前評価票【No. 47】

<p>施策等名</p>	<p>国際競争力のある観光地づくり (観光ルネサンス事業等)</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局観光地域振興課 (観光地域振興課長 若林 陽介) 総合政策局旅行振興課 (旅行振興課長 志村 格) 総合政策局 事業総括調整官室 (事業総括調整官 横山晴生)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○ 観光立国の実現に向けて、各地域がそれぞれの創意工夫を活かして行う外国人観光旅客にも魅力ある多様な観光地づくりを促すとともに、外国人観光旅客が快適に旅行できる環境を整備することで、わが国の観光地としての魅力を総合的に高めていくため、民間を主体とした地域の観光振興組織が行う地域の魅力の発信、観光地づくりに資する施設の整備・運営等の事業に対する補助制度の創設、外国人観光旅客の移動円滑化措置の実施に係る公共交通事業者等の責務の明示、さらに、通訳案内業に係る参入規制の緩和を通じた通訳ガイドの増加及びサービス内容の多様化・適正化、地域を限定した通訳ガイド資格の創設（通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部改正）等、所要の措置を講ずる。</p> <p>○【予算確定額：282 百万円】 ○【減収見込み額：5 百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>観光立国の実現に向けて、各地域がそれぞれの創意工夫を活かして行う外国人観光旅客にも魅力ある多様な観光地づくりを促すとともに、外国人観光旅客が快適に旅行できる環境を整備する。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>22) 地域間交流、観光交流等内外交流の推進</p>		
<p>関連する 業績指標</p>	<p>96) 訪日外国人旅行者数 97) 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数</p>		
<p>指標の 目標値等</p>	<p>96) 訪日外国人旅行者数 平成18年 743万人 97) 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 平成18年 2回</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<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15年の訪日外国人旅行者数は521万人であり、日本人海外旅行者数1330万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、今後も外国人観光旅客の来訪を促進し、高い伸び率を維持する必要がある。また、経済不況等により国民一人あたりの平均宿泊旅行回数も減少しており、国内観光が低迷している。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○国際・国内観光の振興にあたっては、ビジット・ジャパン・キャンペーンによる戦略的な日本ブランドの発信と、国際競争力ある観光地づくりという二つの要素が車の両輪として機能する必要があるが、この点、ビジット・ジャパン・キャンペーンについては、一定の成果がみられるものの、国際競争力ある観光地づくりという点については、民間セクターや地方自治体等の連携が不十分等の理由で観光地の魅力の十分な向上が行われてこなかった。また、外国語による表示や情報提供が不十分なこと、外国人旅行者に対する対応能力を持った人材が不足していること等が外国人観光旅客が日本国内を快適に旅行する上で障害となっている。(=原因分析)</p>		

	<p>○観光地の魅力を高める上で各地の観光地づくりの成功例を参考にすることが有益であるが、それらによると民間主導による創意工夫を生かした戦略的な取組みが不可欠であることが分かる。それぞれの地域が、民間のアイデア・活力を積極的に活用して、総合的な戦略のもとに、民間を主体とした観光地域振興組織と地方自治体との密接な連携により、一体的・総合的に取り組むことが必要である。また、外国人観光旅客の利便性を高め、外国人観光旅客の増大を図る上で公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等を充実させることが必要となる。さらに、外国人旅行者数の増加に伴い、多様化・個性化する地域の魅力を外国語を用いて外国人に紹介することができる人材の確保が必要である。現行の国の行う通訳案内業試験を合格して通訳案内業を営む者は、その知識・能力は高いものの、都市部に集中するとともに特定言語に偏っている等の現状があり、また、多様化する個人旅行者のニーズに対応しきれていない等、需給のミスマッチが生じている、という問題点がある。(＝課題の特定)</p> <p>○具体的には、以下の措置を行う。</p> <p>①民間組織は、観光振興に関する事業構想について、市町村の作成する「地域観光振興計画」に適合している旨の認定を受けられることとする。 国は、当該構想に関する具体的な事業計画を認定できることとし、認定事業には道路運送法の特例等の支援措置を設ける。併せて、同事業に対する国の補助制度を創設する。</p> <p>②外国人の利用が見込まれる公共交通路線について、外国語による案内表示等の整備計画の策定、実施を義務付ける。</p> <p>③「通訳案内業」の免許制を、「通訳案内士」の登録制に緩和する。また、通訳案内士試験の実施基準を法定し、試験レベルの適正化等により合格者の増加を図る。また、都道府県の区域内でのみ通訳案内を行える「地域限定通訳案内士」の資格を認め、都道府県知事はその試験を実施できることとする。さらに、登録証の事前提示義務化、懲戒規定の整備、知識等の維持向上の努力義務化、ガイド団体の役割強化等によって、業務の適正化を図る。 (＝施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	○国際相互理解の増進、わが国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果をわが国にもたらすことから外国人観光旅客の多様な地域への来訪促進による国際観光の振興が求められている。
行政の関与	○国際観光の振興を図ることは、国際間の相互理解の増進に資するもので、公益性が高い。また、本施策は、観光産業の再生や地域の再生に資すると共に、経済効果、雇用効果を地域にもたらし、国民生活にゆとりや潤いをもたらすもので、公益性が高いため、行政の関与が不可欠である。
国の関与	○国際観光の振興は、特定企業・特定地域のために実施するものではなく、全国的な観点から実施すべき業務であることから、国が主体的に推進すべきものである。
施策等の効率性	<p>○民間を主体とした地域観光振興組織と地方自治体との密接な連携により、総合的・一体的な取組みを行うことを通じて、外国人観光旅客にも魅力ある観光地域づくりが可能となるため、国の補助制度の創設等の施策は十分効率的なものといえる。</p> <p>○通訳ガイド制度の改善を通じて、有資格通訳ガイドの効率的な育成・確保と、競争促進を通じたサービス内容・料金の多様化、適正化が図られ、また、外国人旅行者にとっても容易にそのニーズに見合った者を選択できるようになる。さらに、意欲のある都道府県が、独自の外客誘致戦略と絡めた形で地域の魅力を外国語で伝えることのできる人材を確保できるようになる。これにより、言語の種類や地域を問わず、多様化する外国人旅行者のニーズへの的確かつ柔軟な対応が迅速にできるようになり、国際競争力ある観光地づくり及び外国人の旅行環境の整備の双方に大きく資することとなる。</p>

<p>施策等の有効性</p>	<p>○民間を主体とした地域観光振興組織と地方自治体との密接な連携により、総合的・一体的な取組みを行うことを通じて、外国人観光旅客にも魅力ある多様な観光地域づくりを促すことができ、また、外国人観光旅客への情報提供の充実、国・地域の魅力に精通した通訳ガイドの増加により、訪日外国人が滞在中の快適性・利便性が増し、訪日外国人旅行者の増加につながるのみならず、国内観光の振興にもつながる。</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>○観光立国懇談会報告書（平成 15 年 4 月 24 日） 4. 魅力を活かす環境整備 （5）地域に根ざした魅力を高めよう 「日本では、それぞれの地域が美しい自然景観や文化資産をもち、食文化や祭などの伝統行事を伝えるものが多い。しかしながら、地元の安くておいしい食を、おしゃれなレストラン等で外国人が味わう機会は、ことに地方の場合、極めて少ないといっている。 生活文化を軸にこれらを整備し、創造し、さらに、周辺の地域とのネットワーク化を進めることによってさらに魅力を高めることが必要であろう。地域の観光振興に先導的な役割を果たしている「観光カリスマ」にも、その期待が高まっている。それぞれの地域が魅力を競い合い、セールスポイントを高め、自律的な努力を促す意味を込めて、『一地域一観光』の国民運動を展開することを提案したい。」</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> <p>○平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 22「地域間交流、観光交流等内外交流の推進」 （1）外国人旅行者の訪日を促進する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・地域が自主的に進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組みを、ハード・ソフト両面から総合的に支援していく必要がある。</p>

事前評価票【No. 48】

施策等名	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進	担当課 (担当課長名)	土地・水資源局土地情報課 (土地情報課長 大阪 正) 土地・水資源局地価調査課 (地価調査課長 岩本 千樹)
施策等の概要	<p>法務省から登記異動情報を得て、地価公示制度の枠組みを活用して、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、公示価格の判定に活用するとともに、物件が容易に特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行う。</p> <p>【予算額：339百万円】</p>		
施策等の目的	土地の取引価格等の情報提供により、市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図ることが本施策の目的である。		
関連する政策目標	23) 新たな市場の育成 24) 公正で競争的な市場環境の整備		
関連する業績指標	—		
指標の目標値等	—		
施策等の必要性	<p>透明性や、取引の円滑性が確保された市場メカニズムが適正に機能する市場の形成のためには、市場参加者間に情報格差がなく、財の価値と価格の関係が明確であることが必要である。しかしながら、不動産取引について約8割の人が不安感を抱いているなど、市場参加者に提供される情報が不十分であり、取引当事者間に情報格差が存在している状況にある。(=目標と現状 GAP)</p> <p>その原因として、土地市場は「土地」という元来個別性が極めて高いという特性を有する財の市場であることなどから、市場メカニズムが適正に機能する上で一定の制約があることに加え、土地取引は通常相対で行われるため、取引に関する情報が市場に提供されにくいためと考えられる。(=原因分析)</p> <p>近年、特に地価の個別化に見られるように、土地市場が利便性、収益性を重視するものへと構造的に変化したことにより、取引当事者は土地・建物に関する正確で、分かりやすい、より詳細な情報を求めるようになっており、こうしたニーズに対応していくためには、取引価格等の土地に関する情報の把握・提供の体制を充実させる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>このため、法務省から登記異動情報を得て、地価公示制度の枠組みを活用して、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、公示価格の判定に活用するとともに、物件が容易に特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行う。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	土地市場が利便性、収益性を重視するものへと構造的に変化したことにより、取引や投資に当たっては、土地の利用価値に見合った価格を見極める必要性が高まっており、市場において、正確で、分かりやすい、より詳細な情報が求められている。		
行政の関与	不動産取引については、取引当事者からの信頼が確保されなければ円滑な遂行は不可能となるため、中立的な機関が、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、物件が特定できないよう配慮した形で個別の取引価格情報等の提供を行う必要があり、行政の関与が不可欠。		

国の関与	本施策の目的である土地市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図ることは、国家的な政策課題であるため、国の関与が不可欠。
施策等の効率性	不動産取引に対する不安感から取引に入ること躊躇させるケースがあるが、本施策を講じることにより、取引当事者間の情報格差が縮小され、取引しようとする者の不安感が軽減されることとなり、市場の透明化、取引の円滑化・活性化等に資するため、社会全体のコストから見て効率的と考えられる。
施策等の有効性	国が取引価格等の土地に関する情報を収集し、市場参加者に提供することにより、土地市場の透明性が向上し、土地取引の円滑化・活性化につながるとともに、土地に関する政策の企画、立案及び適時的確な発動に資するものとなる。
その他特記すべき事項	<p>○国土審議会土地政策分科会建議（平成 15 年 12 月） 本制度は、個々の国民や関係者が制度の意義を理解し、後から取引する人のために自分自身の取引価格を提供することなどによって成り立つものである。世論調査の結果から、制度の意義については、国民一般に基本的には支持されていると考えられる。その一方で、自分自身の取引価格の開示に対する国民感情の分布状況や、プライバシー等についてパブリック・コメントで寄せられた意見から、個別の物件が特定されることについて国民の間で懸念もあると判断されるので、今般の制度導入に際しては、物件が特定できないように配慮した情報提供が、現時点では、最も国民の理解が得られやすい方法であると考えられる。</p> <p>○規制改革・民間開放推進 3 か年計画（平成 16 年 3 月閣議決定） 正確な取引価格情報の提供は、市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るために早急実現しなければならない重要な政策課題であり、このような制度を、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ構築し、さらに充実していくためには、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく必要がある。</p> <p>○平成 15 年度の政策レビュー（プログラム評価） 「土地の有効利用－土地の流動化への取組み－」の評価結果及び政策への反映の方向を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「政策への反映の方向」 ・市場の透明化、取引の円滑化・活性化等に資するため、取引価格情報については、まず、現行制度の枠組みを活用して市場に提供する仕組みの構築を図り、これにより、価格情報の収集・提供に対する国民の理解を高める中で、法制化を目標に制度のあり方を検討する。</p> <p>○平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 23 「新たな市場の育成」 （2）中古住宅・不動産流通を促進する の評価結果及び今後の取組の方向性を踏まえた新規施策である。 （参考） 上記評価における「今後の取組の方向性」 ・不動産取引価格情報の開示について、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ制度を構築し、さらに充実していくため、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく。</p> <p>○平成 18～19 年度 評価実施事項 「不動産取引価格情報の開示」－土地市場の条件整備－ 価格情報の正確さが確保されていること、個人情報保護の観点から情報提供方法に関する技術的側面が解決されていること等を 17 年度以降の実績を通じて評価・検証を行い、取引価格情報提供制度の安定的な制度の在り方について</p>

	検討を行う。
--	--------

事前評価票【No. 49】

<p>施策等名</p>	<p>マンション履歴システムの整備の推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>住宅局 住宅政策課 (住宅局長 山本繁太郎(住宅政策課長兼任)) 住宅総合整備課マンション管理対策室 (マンション管理対策室長 油谷 充寿)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>○マンションの区分所有者が、修繕の履歴情報等の管理情報から所有マンションの管理状況を把握することで適正な管理を一層推進するとともに、購入予定者が管理状況を考慮してマンションを購入できる環境を整備すべく、マンションの管理情報を登録・閲覧するデータベースシステムを構築する。 【予算額：164百万円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>○管理組合が後に参照できるような管理情報を整理、登録することで、マンション管理組合や購入予定者がマンション管理情報に容易にアクセスできるようにし、マンションの適切な維持・修繕の実施を促すとともに、管理状況を踏まえてマンションを選択できるようにすることで、循環型マンション市場を構築する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 23) 新たな市場の育成</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>○マンションのストック戸数が約466万戸に達し、マンション適正管理の重要性が高まり維持管理を考慮してマンションを選定する人の割合が51%に及ぶという調査(注1)がある一方で、マンション管理情報の整理、登録等に対する管理組合の意識は低い状況にある(注2)。(=目標と現状のGAP)</p> <p>(注1) マンション総合調査(平成15年度・国土交通省) (注2) マンションの管理情報データベースに係る利用調査(平成14年度・国土交通省)</p> <p>○その原因の1つとして、マンションの管理状況が市場における価格形成要因とはなっていないことが考えられる。(=原因分析)</p> <p>○そのため、マンションが適正に管理され、適正な管理が市場で評価される「循環型マンション市場」を構築するためには、管理組合のマンション管理の適正化を促進するとともに、市場が管理組合の管理状況を適正に評価できる環境づくりを行う必要がある。(=課題の特定)</p> <p>○以上のことから、マンションの管理情報の登録・閲覧システムを構築することで、適正管理を促進する環境を整備し、管理情報データベースの整備により管理情報へのアクセス向上を図るとともに、マンション管理の標準的な状況を示す指針を策定することにより管理情報を評価できる環境整備を図る。(=施策の具体的内容)</p>		
<p>社会的ニーズ</p>	<p>○マンションの管理状況については、潜在的にはマンション購入を検討する者の中に、購入予定マンションの管理状況を事前に把握・評価し、合理的な選択をしたいというニーズが存在する。</p>		

行政の関与	○マンションの管理状況が市場における価格形成要因とはなっておらず、このままでは、良質なマンションが円滑に循環する市場が構築される状況にないため、マンションの管理情報の蓄積、アクセス向上に必要な基本インフラを整備するなど、行政の関与の必要がある。
国の関与	○マンションの適正管理、マンションの円滑な流通に資するマンションの管理情報の蓄積、アクセス向上は、地域差や地理的限定が存在しないことにかんがみ、管理情報の登録・閲覧システムの構築、マンション管理の標準的な状況を示す指針の策定等に国が関与することが適切である。
施策等の効率性	○マンションの管理情報の蓄積、アクセス向上に必要な登録・閲覧システムが構築された後は、関係者の費用負担の下、市場において自律的に運営されることを予定しており、効率的である。
施策等の有効性	○マンションの管理情報へのアクセス向上は、管理組合にとっては、良質なマンションストックを維持することへのインセンティブ機能を有するものであり、マンションの適正管理の推進に資するとともに、マンション購入予定者にとっては、管理情報を評価することによりマンションを安心して選択できるようになり、ひいては良質なマンションストックの市場における円滑な循環に資する。したがって、本施策は循環型マンション市場の構築にとって有効である。
その他特記すべき事項	○公的 direct 供給重視・フロー重視から市場重視・ストック重視への住宅政策の転換、マンション管理組合の円滑な運営の確保、管理組合による適切な修繕等の推進、建物の維持修繕に係る履歴情報等の活用による適切な市場評価の確立等について、平成15年9月に社会資本審議会住宅宅地分科会から建議されている。

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>港則法の一部改正</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>海上保安庁交通部安全課 (課長 村上玉樹)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>改正の概要 港則法第6条の削除（規制の廃止） 【港則法第6条】前条※第2項に規定する国土交通省令の定める船舶は、港長の許可のある場合又は海難を避けようとする場合その他やむを得ない事由のある場合を除いて、日没から日出までの間は、同項に規定する港に入港してはならない。（※：第5条）</p> <p>施策の概要 夜間においては、目視による周囲の状況の的確な把握が困難であり、運航者の操船能力が昼間より劣ること等の理由から、夜間における港内での事故を防ぎ、港内の安全を図るため、特に船舶交通が輻輳する港への夜間の入港を港長の許可制度としている。近年、海難防止指導等を行ったことによる夜間の港内における全国的な要救助海難の減少や、航海計器や船舶性能の向上等による夜間の航行環境が改善されたことにより規制の必要性が低下しているため、夜間入港規制を廃止する。 【第162回国会において、港則法（昭和23年法律第174号）の一部改正を含む「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律案」として提出】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>規制の必要性が低下している夜間入港規制を廃止し、港湾手続の簡素化を図り、もって我が国港湾の国際競争力の強化に寄与する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>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</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>○目標と現状との間の問題点 夜間の航行環境は、夜間入港規制創設当時から比べ改善されてきている。また、平成16年に夜間入港規制対象7港において夜間入港した規制対象船舶の隻数は8,890隻であり、申請に対し100%の夜間入港を許可している。</p> <p>○原因分析 港内における夜間の航行環境は、 ・安全な航海に欠かせない航海計器（レーダー、GPS受信機等）の開発、能力の向上及び搭載の義務化 ・船舶の推進装置、舵の能力の向上、船用エンジンの性能や信頼性の向上等船舶の性能の向上 ・航路等を明示する航路標識の設置数の増加、光力増大による視認性の向上 ・埠頭の照明施設の整備 等により改善されている。また、夜間入港規制対象港の具体的な許可基準は、関係者に公表されており、申請者が許可基準を十分認識して申請していることから、不許可処分が行われていない。</p> <p>○課題の特定 このような状況を踏まえると、港湾手続としての夜間入港規制の必要性は低くなっている。</p> <p>○導入する施策の具体的内容 規制の必要性が低下している夜間入港規制を廃止する。</p>		

社会的ニーズ	「規制改革・民間開放推進3か年計画」(平成16年3月19日閣議決定)により、国際競争力のある港湾を創出していくため、国際標準への準拠、手続の簡素化の一環として、FAL条約の早期批准が求められている。このため、同条約の批准に向けて、入出港に係る規制を必要最小限とし、かつ、国際的整合性を確保する観点から、夜間入港規制の廃止が求められている。
行政の関与	夜間の航行環境の改善等により規制の必要性が低下しており、行政の関与の必要性も同様に低下していると言える。
国の関与	夜間の航行環境の改善等により規制の必要性が低下しており、国の関与の必要性も同様に低下していると言える。
施策等の効率性	<p>期待される効果 夜間入港規制の廃止により、夜間入港の際の許可申請手続きが不要となり、港湾手続きの簡素化の推進につながる。また、申請に係る事務負担が軽減される。</p> <p>想定される負担 なし</p> <p>想定できる代替手段 なし</p>
施策等の有効性	夜間入港規制の廃止により、夜間入港の際の許可申請手続きが不要となり、港湾手続の簡素化が推進される。
その他特記すべき事項	当該改正による手続きの簡素化の効果は明確(規制対象船舶8,890件→0件/年)であり評価の必要がないこと、前記「施策等の必要性」から、今回規制を廃止しても今後、届け出も含め規制の復活など見直しはありえないなど、レビュー対象としてはその趣旨・目的等に照らして適当でないため、本改正に伴うレビューを行う予定はない。

事前評価票

施策等名	港湾運送事業法の一部改正	担当課 (担当課長名)	海事局港運課 (課長 田村明比古)
施策等の概要	<p>特定港湾（以下「主要9港」という。）以外の港湾（以下「地方港」という。）における一般港湾運送事業等及び検数事業等の規制緩和について、先行して規制緩和を実施している主要9港同様の規制緩和（需給調整規制を廃止し事業参入を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制に改めること）を実施する。</p> <p>【第162回国会へ、港湾運送事業法（昭和26年法律第161号）の一部改正を含む「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律案」を提出】</p>		
施策等の目的	<p>先行して規制緩和を実施している主要9港に加え、港湾運送事業法が適用となる全国の港湾における規制緩和によって、競争の促進を通じた港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供を図ることにより、港湾の活性化を促進することを目的とする。</p>		
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><u>○目標と現状との間の問題点</u></p> <p>海陸の結節点である港湾において貨物の船舶への積み込み等を行う港湾運送事業は、海上物流にとって不可欠な事業であるとともに、我が国における経済活動や国民生活を維持していく上で極めて重要な役割を果たしているものである。</p> <p>港湾運送事業は、日々の業務量の波動性が大きいこと、労働供給事業的性格を有すること等の事業特性から、過去において暴力的労務手配師等の悪質事業者の参入、また、零細事業者の乱立等混乱の歴史を経験したことを踏まえ、事業参入については需給調整規制に基づく免許制、運賃・料金については認可制（以下「免許制等」という。）が導入された。このような規制は、港湾運送に関する秩序の確立、港湾の安定化に大いに効果を発揮してきたところである。</p> <p>他方で、近年、SCM（サプライ・チェーン・マネジメント）の普及、経済のグローバル化の進展等により、物流サービスの効率化、高度化に対する要請が一層強まり、我が国の物流コスト高が産業活動、国民生活に与えるマイナスの影響が指摘されるようになった。</p> <p><u>○原因分析</u></p> <p>わが国の港湾に係る物流コスト高は、需給調整規制に基づく免許制により新規参入が厳しく制限され、また、運賃・料金について認可制とすることにより、価格が高止まりしていることが一因と考えられる。</p> <p><u>○課題の特定</u></p> <p>先行して規制緩和を実施した特定港については、料金・サービスの多様化による国際競争力の強化が図られてきている。このため、地方港においても港湾運送に関する秩序を維持する上での最小限度の参入規制、料金規制を維持しつつ、規制緩和による新規参入の促進、価格競争の促進、サービスの多様化を実現する必</p>		

	<p>要がある。</p> <p><u>○導入する施策の具体的内容</u></p> <p>主要9港とともに国際海上輸送の一翼を担い、製造業等の地域産業を支える物流拠点として、また、地域の生活物資の輸送拠点としての役割を果たす地方港においても、需給調整規制を廃止し事業参入を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制に改めること等主要9港と同様の規制緩和を行い、全国の港湾において事業者間の競争促進を通じた港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供を実現することにより、港湾の利便性の向上を図り、港湾の活性化を促進する。</p>
社会的ニーズ	<p>規制緩和による港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供を通じた利便性の向上による港湾の活性化及び国際競争力の強化が強く求められているところである。</p>
行政の関与	<p>港湾運送事業は、我が国における経済活動や国民生活を維持していく上で重要な役割を果たしており、また、その事業の特性から過去に混乱の歴史を経験したことから、港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の安定化及び健全な発達を図る必要があるため、最低限度の行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>港湾運送事業は、我が国における全国的な経済活動や国民生活を維持し、わが国の国際競争力を強化していく上で重要な役割を果たしており、また、その事業の特性から過去に全国的な混乱の歴史を経験したことから、港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の安定化及び健全な発達を図る必要があるため、国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>地方港におけるコスト高、サービスの画一化は、強固な規制による新規参入抑制により生じている面があり、規制の緩和が直接的に競争促進によるサービスの効率化、多様化の実現につながると考えられる。</p>
施策等の有効性	<p>先行して規制緩和を行った主要9港では、新規参入や利用者のニーズに対応した運賃・料金の設定が着実に行われてきており、作業の共同化のほか、港湾運送事業者のターミナルオペレーター業への展開が進むなどの事業の拡大が進んでいるところである。また、規制緩和を契機として、港運労使の合意により364日24時間フルオープン化が実現するなど、港湾の活性化による国際競争力の強化が図られつつあり、地域産業競争力の強化にも寄与している。</p> <p>主要9港の規制緩和後4年が経過した段階で、以上のような効果が得られたことは規制緩和が着実に定着し、効果を発揮しつつあることを示している。</p> <p>港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供等を促進していくにあたって、規制緩和を行うことは有効である。</p>
その他特記すべき事項	<p><u>○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</u></p> <p>行政改革委員会最終意見（平成9年12月）、運輸政策審議会海上交通部会答申（平成11年6月）において、港湾運送事業についても規制緩和を実施すべきであるとされた。これを受けて、平成12年11月より、我が国港湾の国際競争力強化のため国際海上コンテナ輸送の拠点港湾たる主要9港において需給調整規制を廃止し免許制を許可制に、運賃・料金の認可制を事前届出制へと規制緩和を実施した。</p>

	<p>規制改革・民間開放推進三か年計画（平成 16 年 3 月 19 日閣議決定）において、「主要 9 港以外の地方港については、需給規制を廃止し免許制を許可制にするとともに、運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制緩和について、平成 15 年度中に所定の結論を得て、平成 16 年度中に所要の法案を国会に提出する」とされた。</p>
--	---

事前評価票

施策等名	下水道に接続する事業者に対する事故時の措置の義務付け等	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局下水道部 下水道企画課(課長 池内眞一)
施策等の概要	<p>特定事業場において有害物質又は油が下水道に流入する事故が発生したときは、特定事業場から下水を排除して公共下水道を使用する者は、応急の措置を講ずるとともに、公共下水道管理者に事故の状況及び講じた措置の概要を届け出なければならないこととする。</p> <p>【第162回国会において、「下水道法の一部を改正する法律案」として提出】</p>		
施策等の目的	<p>特定事業場において事故が発生した場合、下水道を経由して公共用水域へ有害物質又は油が流出することを防止し、下水道におけるリスク管理の徹底を図る。</p>		
関連する政策目標	6) 良質で安全な水の安定した利用の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p><u>○目標と現状との間の問題点</u> 近年、国民の環境に対する意識の高まりとともに水辺などへの人々の回帰が見られ、国民が直接、間接に下水処理水に触れる機会が増加しており、下水道におけるリスク管理の重要性が増してきている。 にもかかわらず、下水道に有害物質又は油が流入する事故は平成11～15年の間に91件発生しており、これら事故が下水道の施設機能に悪影響を及ぼし、その結果、放流水質の悪化などの影響が見られている。例えば、平成15年6月には、埼玉県流域下水道の終末処理場にシアンが流入し、活性汚泥が一部死滅して処理能力が低下したことにより、基準値以内ではあるものの、シアンを含む処理水が一時的に河川に放流された。</p> <p><u>○原因分析</u> 下水道に有害物質又は油を含む下水を排出しうる特定施設を設置する工場又は事業場は全国で8万件にのぼり、これらの工場又は事業場において使用される物質の種類は、個々の事業者の事業活動の多様化に伴い増加してきている。このように、下水道におけるリスク管理は複雑化、困難化してきているところ。 このような中、現行制度では、下水道に接続する事業場から事故により異常な水質の下水が下水道に排除された場合でも、当該事業者に下水道管理者への届出義務が無い場合、下水道管理者は事故の発生を把握できず、適切な対応を講ずることができない場合がある。</p> <p><u>○課題の特定</u> 事故時において、事故が発生した特定事業場の事業者に応急の措置を講じさせるとともに、下水道管理者が事故が発生した時点でその事態を把握し、迅速に必要な措置をとることが必要である。</p> <p><u>○導入する施策の具体的内容</u> (1) 特定事業場から下水を排除して下水道を使用する者は、当該特定事業場において有害物質又は油を含む下水が排出され、下水道に流入する事故が発生したときは、直ちに、引き続く排出を防止するための応急の措置を講ずるとともに、速やかに事故の状況及び講じた措置の概要を下水道管理者に届け出なければならないこととする。 (2) 下水道管理者は、(1)の者が応急の措置を講じていないと認めるときは、当該者に対し、応急の措置を講ずべきことを命ずることができることとする。</p>		

	(3) (1)の者が(2)の命令に従わない場合における罰則を設けることとする。
社会的ニーズ	近年、国民の環境に対する意識の高まりとともに水辺などへの人々の回帰が見られ、国民が直接、間接に下水処理水に触れる機会が増加しており、下水道におけるリスク管理の重要性が増してきている。
行政の関与	下水道におけるリスク管理の徹底のためには、下水道管理者たる地方公共団体による下水道に接続する事業者への指導監督は必要。
国の関与	下水道におけるリスク管理は国民生活の安全・安心に関する重大な問題であり、近年の下水道におけるリスク管理の重要性が高まりに堪がみ、下水道法において、事故時において円滑な対応が可能となるよう、各特定事業場を対象とした統一的なルールを定めることが必要。
施策等の効率性	本施策は、通常時(事故時以外の場合)における下水の排除制限を規定した現行の第12条の2を前提として、その実効性を担保するためのものであり、事故が発生しない限り、事業者及び公共下水道管理者に費用の追加負担が生じることはない。また、本施策が実施されず、公共下水道管理者が事故発生を把握できないと、流入物質を特定するための調査及び水質検査費用、下水道から流出した物質等の除去費用多大な費用が必要となることをかんがみれば、本施策は人の健康に係る被害を未然に防止するために必要最小限のものと言える。
施策等の有効性	事業者により応急措置が講じられるとともに、事故の届出がなされることによって、下水道管理者は有害物質又は油の種類や量を終末処理場等に流入する前に把握でき、有害物質又は油の流入状況に応じた適切な終末処理場等の運転、処理を行うことが可能となる。結果、人の健康又は生活環境に係る被害を生じるおそれのある物質又は油の終末処理場から公共用水域への流出を、最小限度に留めることができる。
その他特記すべき事項	<p>○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 平成15年4月の社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会下水道・流域管理小委員会の答申「今後の下水道の整備と管理及び流域管理のあり方はいかにあるべきか」において、「工場等の事業者が水質事故発生時に応急措置を講じ、下水道管理者への報告を義務付ける制度を整備」が講ずべき施策として記載されている。</p> <p>○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 水質監視装置に係る技術開発、化学物質に係る新たな規制</p> <p>○政策レビュー、政策チェックアップ等との関係 5年を目途として必要に応じて見直すこととしている。</p>

平成15年4月

社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会 下水道・流域管理小委員会

「今後の下水道の整備と管理及び流域管理のあり方はいかにあるべきか」(抄)

III 政策転換の方向性とその実現に向けた施策

(1) 流域管理のアプローチによる施策展開

④ 下水道のリスク対策

下水道整備の進展により、下水道が流域の自然環境や社会活動に及ぼす影響が大きくなり、水道水源の保全や生態系保護のためには、これまで下水道の処理対象としてきた汚濁物質のみならず、病原性微生物や微量化学物質等に対するリスク管理が求められている。同時に、工場等の水質事故時における下水道の機能確保もこれまで以上に重要になってきている。このため、水道水源等重要な水域において高度処理を積極的に進めるとともに、微量化学物質等の挙動や放流先への影響等について調査、検討を深める必要がある。また、水質事故発生時に影響を最小限に食い止めるため、管理体制とともに制度の強化を図る必要がある。

<講ずべき具体的な施策>

- 工場等の事業者が水質事故発生時に応急措置を講じ、下水道管理者への報告を義務付ける制度を整備

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>航空法の一部改正</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>航空局 管制保安部 保安企画課 (保安企画課長 蒲生 猛) 技術部 運航課 (運航課長 宮下 徹) 技術部 航空機安全課 (航空機安全課長 高岡 信) 技術部 乗員課 (乗員課長 高橋 和弘)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>改正の概要 航空法の一部を改正し、以下の施策を実施する。 (1) 一定高度以上の空域における航空機の垂直管制間隔を短縮するため、当該空域における有視界飛行方式による飛行の禁止、及び特別な方式による航行を実施するための航空機に係る許可制度を創設する。 (2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策を強化するため、これらの空域において航行を行う場合、航空機に対し、他の航空機の航行に関する情報を入手することを義務づける。 (3) 今後の航空機の検査の量的拡大及び質的高度化に対応可能な体制を構築するため、民間能力の活用による航空機検査制度の合理化を図る。 (4) 操縦士と管制機関のコミュニケーション能力不足による事故を防止するため、国際航行を行う操縦士に対する英語能力証明制度を導入する。 (5) その他、航空交通の管理の実施、事後監督規定の強化 等</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>増加が続く航空需要とこれに伴う航空交通量の増大に対応し、空域の安全かつ効率的な利用並びに航空機及びその航行の安全の一層の向上を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>9) 交通安全の確保 17) 広域的モビリティの確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>—</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>—</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>(1) 航空機の垂直間隔の短縮</p> <p>○目標と現状の間の問題点 航空機は、飛行高度が高くなるにつれて空気抵抗が小さくなることから、通常長距離を飛行する場合は 29000 f t 以上の高さでの飛行を計画し、燃料効率の向上を図っている。しかしながら、実際には航空機が希望する高度で飛行することができないケースも多い。</p> <p>○原因分析 航空機の巡航高度は、国際標準として、29000 f t 以下の高さにおいては垂直方向に 1000 f t の間隔を空けて設定されているが、29000 f t 以上の高さにおいては 2000 f t の間隔を空けて設定されている。これは、飛行高度が高くなるにつれて航空機の高度測定装置の精度が低下するための安全措置であるが、このため 29000 f t 以上の高度で飛行する場合は選択できる巡航高度が限られることとなる。さらには、近年の航空交通量の増大により、空域が混雑し、航空機の希望高度が競合するケースが多くなっている。</p>		

○現状を改善するための課題

上記の状況を改善するためには、国際的に順次導入されている 29000 f t 以上の高さの垂直方向の間隔の 1000 f t への短縮（以下「RVSM」という。）を我が国でも導入する必要があり、その導入に際して国際標準として規定されている要件を確保するための法的整備を行う必要がある。

○導入する施策の具体的内容

航空機の垂直間隔の短縮を実施に際し、上記の要件を満たすため、以下の措置を講ずる。

- ・ 29000 f t 以上の高さにおける有視界飛行方式による飛行を禁止する。
- ・ RVSMにより飛行する航空機の許可制度を創設する。

（２）航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策

○目標と現状の間の問題点

主に地方空港や離島の空港周辺の空域においては、交通量が比較的多くないことから航空交通管制が行われていないが、近年、これら空港周辺の空域において航空機が接近する事例が増加している。また、平成 13 年には、桑名市上空の民間訓練試験空域において訓練機同士の衝突事故が起っており、これらの空域の安全確保が喫緊の課題となっている。

○原因分析

このような空域では、空港からの離陸後の上昇飛行若しくは空港への着陸のための降下飛行又は訓練飛行など特別な飛行が行われており、パイロットの目視だけでは安全を確保することが困難である。このような特性に加え、近年の航空交通量の増加や小型航空機の高速化など航空機の性能向上がこれらの空域における航空機の接近事例の増加等の一因となっている。

○現状を改善するための課題

このような空域を航行する航空機には、他の航空機の位置に関する情報を確実に入手させるとともに、民間訓練試験空域においては同一の時間帯に複数の航空機が同じ空域で訓練飛行等を実施しないように空域の利用調整を実施する必要がある。

○導入する施策の具体的内容

- ・ 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域を航行しようとする航空機に対し、他の航空機の航行に関する情報を提供する機関への連絡を義務付ける。
- ・ 民間訓練試験空域において訓練飛行等を行う航空機に対し、訓練試験等計画の提出を義務づける。

（３）航空機の設計検査制度の合理化

○目標と現状の間の問題点

今後の航空交通量の増大、新技術を活用した特別な航行の開発・導入及び約 40 年ぶりとなる国産ジェット旅客機の開発などに伴い、航空機の検査についても量的拡大及び質的高度化が見込まれるが、現行の航空機の検査体制は、小型プロペラ機・ヘリコプターに対応したものであり、詳細かつ厳しい検査を必要とする最新のジェット旅客機の開発等に係る検査申請者の要望に、適時適切に対応するには限界がある。

○原因分析

航空機の検査は基本的に国が実施するものであるが、特に航空機の設計検査

	<p>については全て国が実施することとしてきていた。しかしながら、現行の体制では、今後見込まれる新技術に係る設計の検査や、詳細かつ厳しい検査が必要となるジェット旅客機の開発の検査による航空機設計検査の量的拡大・質的高度化に対して人員が不十分であり、対応することが困難となっている。</p> <p>○現状を解決するための課題 国は、航空機検査体制を強化するとともに、航空機の新技术への対応に重点を置いた検査体制を構築する必要がある。</p> <p>○導入する施策の具体的内容 民間の能力を活用し、航空機の設計検査の体制を強化するため、事業場が認定を受けることのできる能力に、航空機又は装備品の設計及び設計後の検査の能力を追加する。</p> <p>(4) 国際航行を行う操縦士に対する英語能力証明制度の導入</p> <p>○目標と現状の間の問題点 国際民間航空条約附属書で定める国際標準が改正され、国際航行を行う操縦士は、一定の語学能力を有していることの証明を受け、かつ、定期的に評価しなければならないこととされた。我が国においては、現在、操縦士の技能証明の過程で操縦士の管制機関とのコミュニケーション能力を確認しており、また、我が国において操縦士の英語能力が一因となった事故は生じていないが、能力判定の基準が新たに制定された国際標準に対応しておらず、また、定期的に評価する制度となっていない。</p> <p>○原因分析 国際標準の改正は、1996年にインドで発生し312人の乗員乗客の命が奪われた空中衝突事故をはじめ、操縦士の英語能力が不十分であったことが一因である事故が我が国以外の航空会社で発生していることを受けたものである。</p> <p>○現状を解決するための課題 平成20年3月より、国際航行を行う操縦士には、国際標準として、各締約国による語学能力の証明が求められることから、我が国においても操縦士の英語能力証明制度を導入する必要がある。</p> <p>○導入する施策の具体的内容 操縦士に対し、航空に関する英語の能力を証明する制度を設けるとともに、当該証明を受けていない操縦士の国際航行を禁止する。</p>
社会的二一ズ	<p>(1) 航空機の垂直管制間隔の短縮 RVSMを導入することにより、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加するため、燃費を削減することが可能となることから、早期に実施することを求められている。 また、航空機が選択できる高度が増加することから、航空交通容量を拡大することが可能となる。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域において、航空機の接近事例や衝突事故が発生していることから、これらの空域における安全対策の強化を早期に実施することを求められている。</p> <p>(3) 航空機の検査制度の合理化 今後の新技术の導入や国産ジェット旅客機の開発といった、航空機の量的拡大</p>

	<p>や質的高度化が予想されることから、これに円滑に対応可能な航空機の検査体制を構築することが必要である。</p> <p>(4) 操縦士の英語能力証明制度の導入 平成20年3月より、国際航行を行う操縦士には、国際標準として、各締約国による語学能力の証明が求められる。当該標準を履行しない場合、他のシカゴ条約締約国により我が国操縦士の乗り入れを拒否される可能性があることから、我が国においても操縦士の英語能力証明制度を導入する必要がある。</p>
<p>行政の関与</p>	<p>(1)・(2) 航空交通の安全確保のため、国土交通大臣が航空交通管制及び情報の提供等を実施していることから、行政の関与が必要である。</p> <p>(3) 航空機の設計の検査については航空機の安全の根幹であり、国土交通大臣が実施するものであることから、民間の事業者が航空機の設計検査を行わせるにあたっては、一定の能力を有する者により行われる必要があり、その検査能力の審査及びその後の常時監視について行政の関与が必要である。</p> <p>(4) 操縦士の技能証明は、免許当局として、国土交通大臣が実施するものであることから、行政の関与が必要である。ただし、民間能力を活用する観点から、国土交通大臣が指定した航空運送事業者が英語能力について判定した者については、試験を省略することができる制度としている。</p>
<p>国の関与</p>	<p>(1)・(2) 航空交通の安全確保のために行われる航空交通管制や情報の提供等は、その業務の性質上一元的に実施される必要があることから、引き続き地方ではなく国が実施する必要がある。</p> <p>(3) 航空機の設計における安全の確保は航空交通の安全確保に直結するものであり、航空機の検査については基本的に国が実施していることから、民間の事業者が航空機の設計検査を行わせるにあたってはその検査能力の審査を統一的行うことが必要である。</p> <p>(4) 操縦士の技能証明は国が実施しており、航空英語能力証明についても、引き続き地方ではなく国が実施することが適切である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>(1) 有視界飛行方式の禁止及び特別な航行の許可制度の創設は、RVSMを導入するためにシカゴ条約に基づく国際標準に規定されている要件である。RVSMの導入により、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加し、燃料費削減等の効果がある。 一方、29000 f t以上の高さの空域を有視界飛行方式で飛行する民間の航空機は実際にはほとんどなく、やむを得ず有視界飛行方式で飛行する必要がある場合は管制機関の許可を得れば飛行することが可能であることから、当該規制による社会的費用はほとんど発生しない。</p> <p>(2) 他の航空機の航行に関する情報提供は既存の施設を用いて実施するため、新たな整備費用が発生するものではなく、また、航空機は飛行場の情報提供機関等に連絡して情報を入手するのみであることから、社会的費用は必要最小限のものである。 また、民間訓練試験空域における訓練飛行等の承認についても、新たな施設整備を要するものではなく、訓練飛行等を行おうとする者が国土交通省令に規定する事項を通報するのみであり、社会的費用は必要最小限のものである。</p>

	<p>(3) 認定事業場が行った設計及び設計後の検査によって国の検査の一部又は全部の省略を受けることを可能にすることにより、より迅速な航空機の検査が可能となり、開発費用を削減する効果がある。</p> <p>一方、事業場の認定に際して必要となる手続きとしては、当該事業場が法律で定める要件に適合するものである旨の申請をするだけで足り、申請者に係る負担は必要最小限のものである。</p> <p>(4) 航空英語能力証明制度では、国際標準で定められた最低基準に適合していれば証明を行うこととしており、申請者の負担は必要最小限のものである。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>(1) RVSMを導入することにより、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加する。また、航空機が選択できる高度が増加することから、航空交通容量を拡大することが可能となる。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域において航行する航空機は、当該空域を航行する他の航空機の情報を入手することが可能となり、航空機の接近を防止することが可能となる。また、訓練試験等計画の承認を義務づけることにより、民間訓練試験空域の利用の重複を排除することができ、当該空域における衝突事故の防止が可能となる。</p> <p>(3) 一定の能力を有する事業者の能力を活用することにより、官民あわせた国全体の検査の体制の強化及び国の検査の新技术への重点化など、航空機検査制度の合理化が図られる。</p> <p>(4) 国際航行を行う操縦士の英語能力が確保されることにより、英語でのコミュニケーション能力が一因となる航空機の事故が減少し、航空機の航行の安全性が向上する。また、国際標準に従って証明を行うことにより他のシカゴ条約締約国においても有効な証明と認められるため、乗り入れる外国におけるこれに相当する証明が不要となり、我が国操縦士の負担軽減に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票

施策等名	水素供給スタンドに係る建築制限の見直し	担当課 (担当課長名)	住宅局市街地建築課 (課長 井上俊之)
施策等の概要	<p>【建築基準法施行令の一部を改正する政令（平成17年政令第74号）の概要】 燃料電池又は内燃機関の燃料として自動車に充てんするための圧縮水素の製造を、安全上及び防火上支障がないものとして国土交通大臣が定める基準に適合する製造設備を用いて行う場合には、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域及び準工業地域における圧縮ガスの製造に係る用途規制を適用しないこととする。</p> <p>本措置の対象は、火災発生危険性等の観点から、一定の技術基準に適合する製造設備を用いて圧縮水素の製造を行う場合に限定することとし、また、住居専用地域においては原則として工場の建築が制限されていることを踏まえ、第一種住居地域から準工業地域までの用途地域に区域を限定することとする。</p>		
施策等の目的	燃料電池自動車に充てんするための圧縮水素の製造を行う施設（以下「水素供給スタンド」という。）の普及を促進し、もって燃料電池自動車の円滑な導入を図ること。		
関連する政策目標	12) 地球環境の保全		
関連する業績指標	該当なし		
指標の目標値等	該当なし		
施策等の必要性	<p>○目標と現状の間の問題点 燃料電池自動車については、政府の導入目標として2010年には5万台、2020年には500万台普及することとされている。水素供給スタンドは、燃料電池自動車の普及に不可欠な施設であるが、建築基準法の用途規制上「圧縮ガスの製造を営む工場」に該当し、その建築は原則として工業地域及び工業専用地域に限定されている。平成17年3月現在、水素供給スタンドは関東地域を中心に10箇所程度設置されているところである。</p> <p>○原因分析 圧縮ガスの製造を営む工場については、主として火災発生危険性等の観点から、一部の用途地域を除き、その建築が制限されている。</p> <p>○課題の特定 一定の技術基準に適合する製造設備を用いて圧縮水素の製造を行う場合には、火災発生危険性等が低減することが確認されたことを受け、用途規制上の取扱いについて検討が必要である。</p> <p>○導入する施策の具体的内容 以上のことから、燃料電池又は内燃機関の燃料として自動車に充てんするための圧縮水素の製造を、一定の技術規準（安全上及び防火上支障がないものとして国土交通大臣が定める基準）に適合する製造設備を用いて行う場合には、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域及び準工業地域における圧縮ガスの製造に係る用途規制を適用しない（立地を可能とする）こととする。</p> <p>なお、自動車に充てんするための圧縮天然ガスの製造を営む施設（圧縮天然ガススタンド）についても、上記と同様の措置を講じているところである（平成13年建築基準法施行令の一部改正）。</p>		

社会的ニーズ	<p>燃料電池自動車については、政府の導入目標として2010年には5万台、2020年には500万台普及することとされており、水素供給スタンドは、燃料電池自動車の普及に必要な不可欠な施設である。</p> <p>また、「規制改革・民間開放推進3ヵ年計画」(平成16年3月19日閣議決定)において、「水素供給スタンドの普及の観点から、一定の安全要件を満たした上で、圧縮天然ガススタンド並に、商業地域等においても、圧縮又は製造行為を伴う水素供給スタンドの建設制限を見直す」ことが決定されている。</p>
行政の関与	<p>水素の特性を考慮すれば、良好な市街地環境を確保する上で、行政の関与は引き続き必要である。</p>
国の関与	<p>水素の特性を考慮すれば、良好な市街地環境を確保する上で、行政の関与は引き続き必要であり、国は、特定行政庁等に対し、必要な技術的助言等を行うことが適当である。</p>
施策等の効率性	<p>水素供給スタンドの増設により、燃料電池自動車の円滑な導入・普及が促進されるものと考えられる。</p>
施策等の有効性	<p>水素供給スタンドの建築は、原則として、工業地域及び工業専用地域に限定されていたが、当該施設の建築可能地域を拡充することにより、水素供給スタンドの普及が促進されるものと考えられる。</p>
その他特記すべき事項	<p>○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <p>「規制改革・民間開放推進3ヵ年計画」(平成16年3月19日閣議決定)において、「水素供給スタンドの普及の観点から、一定の安全要件を満たした上で、圧縮天然ガススタンド並に、商業地域等においても、圧縮又は製造行為を伴う水素供給スタンドの建設制限を見直す」ことが決定されている。</p>

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部改正</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局環境・海洋課 (課長 玉木 良知) 住宅局住宅生産課 (課長 高井 憲司) 住宅局建築指導課 (課長 小川 富由)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和54年法律第49号)を改正し、経済産業省と連携して、一定規模以上の貨物輸送事業者、旅客輸送事業者、荷主に対し省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に勧告、公表、命令を行う等運輸分野における対策を導入する。</p> <p>また、一定規模(2,000㎡)以上の非住宅建築物を新築・増改築する場合の所管行政庁への届出に、大規模修繕等を行う場合を追加する等の措置を講ずるとともに、一定規模(2,000㎡)以上の住宅においても非住宅建築物と同様の措置を講ずる。</p> <p>【第162回国会において、「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案」として提出】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>運輸部門及び民生部門におけるエネルギー起源の二酸化炭素排出の削減を目指すことにより、地球温暖化対策を推進し、京都議定書目標達成計画に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成に寄与する。</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>住宅、建築物の省エネルギー化率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>新築住宅の省エネ基準(平成11年基準)達成率:5割(2008年度) 新築建築物(2,000㎡以上)の省エネ基準(平成11年基準)達成率:8割(2006年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p><u>○目標と現状との間の問題点</u> 我が国は、京都議定書において、第一約束期間(2008~12年)における温室効果ガス排出量を1990年比で6%削減することが求められているが、2002年時点で7.6%増加しているのが現状である。エネルギー起源CO₂は、日本の温室効果ガス排出のうち、その9割を占めているところである。</p> <p>このうち、我が国のエネルギー起源CO₂排出量の20.9%を占める運輸部門からの排出量は、京都議定書目標達成計画において2010年段階で対1990年比15.1%増に抑制するという目標が設定される予定であるが、現段階では20.4%増とこれを上回っている状態となっている。</p> <p>また、我が国のエネルギー起源CO₂排出量の30.9%を占める民生部門からの排出量は、京都議定書目標達成計画において2010年段階で対1990年比10.7%増に抑制するという目標が設定される予定であるが、現段階では33.0%増とこれを上回っている状態となっている。</p> <p><u>○原因分析</u> 運輸部門の原因としては、各輸送事業者ごとの省エネ取り組みがまだ不十分であること、積載率が減少しており、特に、営業用貨物自動車に比べて自家用貨物自動車の積載効率が小さいこと、トラックから効率の良い鉄道・船舶へ輸送モードを転換するモーダルシフトが進んでおらず、モーダルシフト化率は近年横ばいであることが挙げられる。</p> <p>民生部門の原因としては、機器の効率向上や断熱性能等の改善が進む一方、世帯数や床面積の増加や機器の保有率の向上、利便性を求めるライフスタイルの変化等によってエネルギー需要の抑制が進んでいないこと、地球温暖化対策推進大</p>		

	<p>綱において見込んでいたほど原子力や新エネルギーの導入が進んでいないことに加えて、新築に比べて省エネ性能が劣る、築年数が一定程度経過した既存の住宅・建築物が相当程度存在すること、届出が義務付けられている非住宅建築物に比べ、新築住宅の省エネ基準達成率は伸びが緩やかであることが挙げられる。</p> <p>○課題の特定</p> <p>このような現状を改善するためには、運輸部門について各輸送事業者が自らの輸送に係るエネルギー消費の効率化を更に進めるとともに、貨物自動車の積載効率を向上し、自家用貨物車輸送から営業用貨物車輸送への転換を目指すとともに、モーダルシフトを推進して効率的な輸送機関の利用を促進する必要がある。</p> <p>また、民生部門のうち住宅・建築物については、既存ストックの省エネ性能の向上を促進するとともに、一定規模以上の住宅についても非住宅建築物と同様に着実に省エネ性能の向上を促進する必要がある。</p> <p>○導入する施策の具体的内容</p> <p>これらの課題に対応するため、一定規模以上の貨物輸送事業者、旅客輸送事業者、荷主に対し省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に勧告、公表、命令を行う等、運輸分野における対策を導入する。</p> <p>また、省エネ措置の所管行政庁への届出義務の対象を、住宅を建築しようとする者、住宅・建築物の大規模修繕等しようとする者にも拡大するとともに、届出をした者に対し維持保全の状況の定期的な所管行政庁への報告を義務付け、著しく不十分な場合には勧告をすることができることとする等、住宅・建築物分野における対策を強化する。</p>
社会的ニーズ	地球温暖化対策の推進が、京都議定書が定める我が国の責務を果たすために必要であることは社会的にも認識されているところであり、制度を通じてその実現を図る本施策は、社会的ニーズに合致している。
行政の関与	民間事業者に省エネ対策を求めるものであり、中立的な観点からチェックを行う必要があり、行政の関与が不可欠である。
国の関与	本施策の主要目的である地球温暖化対策は、京都議定書目標達成計画に基づいて進められるいわば国策であり、国が責任を持って施策を推進していく必要がある。また、当該規制は全国的・統一的に運用される必要があることから、国の関与が不可欠である。
施策等の効率性	<p>運輸部門については、全ての輸送事業者、荷主に対して、省エネのために必要な判断基準、省エネ目標を示すことで、効率的な輸送を進めるための自主的な取り組みを促進することが可能である。また、一定規模以上の事業者には計画作成等の義務を課すことになるが、事業者は判断基準を参考にして、自社の状況に応じた最適な計画を自らの判断で作成することができる。</p> <p>住宅・建築物部門については、新たに一定規模以上の住宅を建築しようとする者及び一定規模以上の建築物を大規模修繕等しようとする者に省エネ措置の届出等を義務付けることにより、申請者の届出等及び所管行政庁の受理に係る費用負担は多少増すが、耐用年数が長い大規模な住宅・建築物に省エネ措置が実施されない場合の長期間にわたる余剰なエネルギー消費を抑制する効果がある。なお、届出については、対象を大規模なものに限定しているため、フロー全体の1割にも満たない届出件数によって、総床面積・総戸数の半分以上をカバーしており、結果として、効率的に住宅・建築物の省エネ措置が実施される。</p> <p>このように、本施策は、事業者等の自主的な取り組みを促し、地球温暖化対策を推進するための必要最小限のものである。</p>
施策等の有効性	運輸部門については、国は、各事業者に省エネ目標を示し、それに基づいて各一定規模以上の事業者が自らの事業の実態に即した省エネ計画を作成することから、効果的な省エネが各事業者によって進められることとなる。当該事業者が取り組みにおいて著しく不十分な場合には、勧告等を行うことによりその取り組みの改善を促すこととし、計画の実効性を確保することとする。

	<p>住宅・建築物部門については、一定規模以上の住宅・建築物の建築をしようとする者及び大規模修繕等をしようとする者が届出を行うことにより、所管行政庁による適切な指示等による機会を捉えた省エネ措置の促進が可能となる。また、届出後の維持保全状況の報告を義務付けることにより、その後の省エネ性能の低下を抑えることが可能となる。</p> <p>エネルギーの使用を効率化することにより、エネルギー起源 CO2 の増加を抑制し、地球温暖化対策を推進することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <p>【運輸部門】</p> <p><u>交通政策審議会交通体系分科会環境部会</u>の中間取りまとめ（平成16年5月）において、産業界との連携について指摘されており、これを踏まえた施策となっている。</p> <p>（参考）</p> <p>第5章 運輸部門における温暖化対策の見直しの視点</p> <p>3. 連携対策・施策の検討の視点</p> <p>(1) 産業界との連携（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「民間でできることは民間で」という基本的な考え方にに基づき、環境と経済の統合を実現するためには、こうした企業の自主的・先進的な取組により、各分野に精通した企業が創意工夫を生かして最適な方法を選択することが環境負荷の低減に効果的である。 ・一方で、このような企業の自主的な環境取組を支援するため、具体的な支援策として、流通効率化物流拠点の整備や3PL事業の育成と普及など荷主と物流事業者の連携による環境負荷の低減対策が必要である。 <p>4. 今後の検討にあたっての留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ここで記した見直しの視点は、運輸部門の個別対策・施策に着目したものであるが、運輸部門以外の産業部門、民生部門を含む横断的な手法（規制的手法や経済的手法を含む。）についても、今後関係省と連携して適切に検討を行うことが必要である。 <p><u>総合資源エネルギー調査会需給部会</u>（平成16年10月中間とりまとめ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大口需要家のエネルギー利用の効率化を図っていくためには、例えば、物流分野において、異なる荷主の荷物の混載の促進など、荷主と物流事業者の連携による取組みが重要である。現在、グリーン物流パートナーシップ等の取組みが進められつつあるが、こうした動きも踏まえつつ、荷主・物流事業者が現在のエネルギーの使用実態を把握し、両者連携してエネルギー消費の効率化を進めていく仕組み作りを行うことが必要である。 <p>京都議定書目標達成計画（地球温暖化対策推進本部決定予定）における目標（平成22年における自然体ケースとの比較）</p> <p>運輸部門におけるエネルギー需要面のCO2排出削減： 5,620万t</p> <p>【住宅・建築物部門】</p> <p><u>社会資本整備審議会環境部会</u>中間とりまとめ（平成16年6月）</p> <p>「住宅・建築物は長期にわたるストックであること等を踏まえ、長期的な視点に立った規制誘導施策についても検討を進めるべき」との指摘。</p> <p><u>社会資本整備審議会建築分科会</u>（平成17年2月）</p> <p>エネルギーの使用の合理化に関する法律の改正等の今後の住宅・建築物分野の省エネルギー対策についてとりまとめ。</p> <p><u>総合資源エネルギー調査会省エネルギー部会</u>中間とりまとめ「今後の省エネル</p>

ギー対策のあり方について」(平成16年7月)

「これらの当面の対策をもってしても省エネルギー措置として不十分な場合には、将来規制的措置の強化等を含め更なる対策を検討していくことが適当である。」との指摘。

中央環境審議会、地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する中間取りまとめ (平成16年8月)

省エネ性能向上対策を確実にするための施策として「新築の建築物について一定の省エネ性能を確保することの義務化等の規制的措置の検討」、「新築の住宅について一定の省エネ性能を確保することの義務化や集合住宅の建築主の取組強化等の規制的措置の検討」を記載。

京都議定書目標達成計画 (地球温暖化対策推進本部決定予定) における目標 (平成22年における自然体ケースとの比較)

住宅・建築物部門におけるエネルギー需要面のCO₂排出削減: 3,400万t

○見直しについて

法附則第2項

(検討)

2 政府は、内外のエネルギー事情その他の経済的社会的環境の変化に応じ、この法律の規定に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

内外のエネルギー事情その他の経済的社会的環境の変化に応じ、検討を行う予定である。

改正法附則第13条

(検討)

第十三条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、新法の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、新法の規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

施行後5年経過後、状況を勘案して検討を行う予定である。

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局観光地域振興課、旅行振興課(課長:若林陽介、村野清文)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>「通訳案内業」に係る事業免許制について、最も重要な参入要件である通訳案内士試験の実施基準を法定し、試験の内容・レベルの適正化、試験の一部免除等を図った上で、「通訳案内士」に係る登録制に改め、有資格通訳ガイドの効率的な育成・確保を図る。併せて、有資格通訳ガイドによる業務の適正な実施を確保するための措置を講じる。さらに都道府県の区域においてのみ通訳ガイドの資格が認められる「地域限定通訳案内士」制度を創設する。 以上を内容とする「通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案」を第162回通常国会に提出する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>多様化、細分化が進む外国人旅行者のニーズに対応した有資格通訳ガイドの効率的な育成・確保、及びサービス内容の多様化・適正化を図り、外客接遇の一層の向上を通じた国際観光の振興を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>外国人旅行者の訪日の促進</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>訪日外国人旅行者数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>平成18年度743万人</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○目標と現状とのギャップ 2010年に外国人旅行者を1000万人に倍増するという政府目標の下、官民の取組みが本格化する中、外国人旅行者は年々増加しており、また、そのニーズは多様化、細分化してきている。これに伴い、国や地域の観光の魅力を、外国人旅行者に付き添い、外国語を用いて適切に伝えることのできる者として、有資格通訳ガイドの役割が注目されている。 その一方で、特に中国語、韓国語の分野を中心として、有資格通訳ガイドの数は限られており、また、新規参入者の数も、参入要件である通訳案内業試験の合格率は低く、制限されてきている。さらに、東京、大阪周辺の大都市圏に有資格通訳ガイド全体の75%が集中しており、特に地方部での不足が懸念されている。 既存の有資格通訳ガイドの提供するサービスの内容や価格についても、従来からの周遊型・団体型の外国人旅行者に対するものが中心で、近年増加が著しい個人の外国人旅行者に対応して十分な多様化、適正化が進んでおらず、また、そのニーズに見合った者を見つけるシステムが整備されていない等、需給のミスマッチが深刻な問題となっている。 近年、国際観光を地域振興の核に据える地域が増える中、外国人の個人旅行の増加や来訪地域の多様化等を踏まえ、地域固有の観光の魅力を外国人旅行者に的確に伝達できる通訳ガイド不足が深刻となっており、当該地域において、その効率的な育成・確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>○原因分析 通訳案内業試験の合格率が低いレベルに抑えられてきたこと、地方部においては試験が実施されてこなかったこと、全国一律型の試験のみが実施されてきたこと等、これまで、受験者負担を軽減するための具体的措置が十分にとられておらず、新規参入者がかなり限られてきている。そのために、有資格通訳ガイド相互の競争が抑制され、サービスの多様化、適正化が進展していない。 さらに、有資格通訳ガイドの活動実態を把握する手段や、有資格通訳ガイドと</p>		

	<p>外国人旅行者をマッチングさせるメカニズムが不備であったために、市場そのものが十分に活性化していない。</p> <p>○課題の特定 外国人旅行者のニーズの多様化、細分化に対応して、有資格通訳ガイドを効率的に育成・確保するとともに、競争の促進を通じてサービス内容や料金の多様化、適正化を推進する必要がある。また、特に、地域の観光振興を支援する観点から、都道府県が地域固有の観光の魅力に精通した通訳ガイドを独自に育成・確保できる仕組みを導入する必要がある。 これらに際しては、活動実態を把握する手段や流通メカニズムの整備等を通じて、市場の活性化を進める必要がある。</p> <p>○導入する施策の具体的内容 事業としての「通訳案内業」に係る免許制から、法定された参入要件を満たせば認められる資格としての「通訳案内士」に係る登録制に参入規制を緩和する。これと併せて、受験者負担を軽減し、合格者を増加させる方向で国家試験の試験内容・レベルを適正化するとともに、試験の一部免除範囲を拡大する。また、懲戒規定の整備等、有資格者による業務の適正な実施を確保するための措置を講じる。 加えて、上記制度の特例として、国の同意を得て、都道府県が実施する独自の試験に合格した者に当該都道府県の区域においてのみ通訳ガイドの資格を認める「地域限定通訳案内士」の制度を創設する。 これらとともに、有資格通訳ガイド、旅行者、地方公共団体の関係者等と連携して、活動実態の着実な把握を通じた効率的な流通メカニズムの整備に向けた取り組みを本格化させる。</p>
社会的ニーズ	<p>政府の最重要政策課題のひとつである観光立国の実現のためには、国内における外国人旅行者の受入環境の整備が不可欠であり、国や地域の観光の魅力を、外国人旅行者に付き添い、外国語を用いて適切に伝えることのできる有資格通訳ガイドについて、量・質ともに拡大する外国人旅行者のニーズの動向を踏まえつつ、効率的に育成・確保していくことが重要な課題となっている。</p>
行政の関与	<p>① 通訳ガイドは、外国人旅行者による我が国についての理解、印象の形成に直接影響する、国際観光上、極めて重要な要素であることから、誤った知識等による不適当な案内によって、正しい理解や良好な印象の形成が損なわれないようにする必要があること、</p> <p>② 外国人旅行者は、言語のみならず、我が国特有の文化・慣習等に不慣れで、我が国においては社会的に弱者であり、通訳ガイドサービスを受ける過程で様々なトラブルに巻き込まれやすいため、これを回避する必要があること、</p> <p>③ 外国人旅行者は、我が国の通訳ガイド制度や、個々のサービスの質の良し悪しについて十分な知識を有していないことから、どのような者を選択しても良質なサービスが提供されるように担保する必要があること、</p> <p>以上を踏まえ、有資格通訳ガイドが最低限備えるべき素質については、行政の実施する公正な試験の実施を通じた資格制度及び登録制による業務独占制度をとった上で、併せて、有資格者による業務の適正な実施を確保する必要性がある。</p>
国の関与	<p>上記①から③により、まず、活動地域の制限なく全国いかなる場所でも通訳ガイドサービスを提供できる者については、国自らが、全国一律の試験の実施を実施して、知識・能力の内容・レベルを確保する必要がある。ただし、登録事務や、業務の適正な実施の確保のための監督措置は、都道府県知事の自治事務としている。</p> <p>他方、今般創設する地域限定通訳案内士制度に関しては、試験の実施事務についても、その業務の範囲が都道府県の区域に制限され、知識・能力の内容・レベルは一義的には都道府県知事が決めるべきと考えられることから、都道府県知事の自治事務としている。ただし、全国で、どのような者を選択しても良質なサー</p>

	<p>ビスが提供されるように担保するとともに、有資格通訳ガイドを効率的、安定的に育成・確保していく観点から、制度の導入を国の同意にかからしめるとともに、試験の実施について技術的助言を行う等、最低限の国の関与が必要である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>「通訳案内士」の登録制度の導入や、「地域限定通訳案内士制度」の創設等、有資格通訳ガイドを巡る制度の抜本的見直しを行うとともに、これと併せて、通訳ガイド市場の活性化に向けた諸施策を講じることにより、有資格通訳ガイドの効率的な育成・確保と、競争促進を通じたサービス内容・料金の多様化、適正化が図られ、また、外国人旅行者にとっても容易にそのニーズに見合った者を選択できるようになる。</p> <p>このことから、言語の種類や地域を問わず、外国人旅行者のニーズへの的確かつ柔軟な対応が迅速にできるようになり、有資格通訳ガイドの就業機会の増大につながるのみならず、訪日外国人の増加を通じた国際観光の振興を図る国、地域の観光振興を図る地方公共団体、旅行商品の質の向上と差別化を図る旅行業者等、観光に関わるそれぞれの主体にとっても、同時に、重要な観光ソフトインフラの整備としての意義を有する。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>上記の通り、今般の制度の抜本的見直しと、通訳ガイド市場の活性化に向けた諸施策を同時に講じることにより、量の面、質の面双方で大幅な改善が図られることから、有資格通訳ガイドの一層の活用の促進を通じて、有資格通訳ガイドの就業機会の増大を図りつつ、国・地域の双方において外客接遇の一層の向上が期待され、我が国や地域の魅力についての正確な理解と良好な印象の形成促進、外国人旅行者による訪日観光の質の向上、日本へのリピーターの増加による訪日外国人旅行者の増加、地域経済の活性化等につながるものである。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 通訳案内業の在り方検討分科会報告書（平成16年11月16日国土交通省総合政策局観光部門） 規制改革・民間開放推進3か年計画（改定）（平成17年3月閣議決定）</p> <p>○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 国際的な政情不安、大規模自然災害による訪日外国人旅行者の減少</p> <p>☆規制を見直す条件 5年以内に必要な検討を行う旨を法律に規定している。</p>

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案 (公共交通事業者等が講ずべき措置関係)</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>総合政策局観光地域振興課 (課長：若林陽介)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>公共交通事業者等は、国土交通大臣が定める基準に従い、外国人観光旅客が公共交通機関を円滑に利用するために必要と認められる外国語等による情報の提供を促進するための措置（以下「情報提供促進措置」という。）を講ずるよう努めなければならないこととする。また、外国語等による情報の提供の促進を図ることが特に必要と認められるときは、国土交通大臣は情報提供促進措置を講ずべき区間を指定することができることとする。</p> <p>以上を内容とする「通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律案」を第162回通常国会に提出する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>外国人観光旅客が我が国の観光地に支障なく到達できるための環境整備を進めることにより、その来訪の促進を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地域間交流、観光交流等内外交流の推進</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>96) 訪日外国人旅行者数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>476万人（平成12年）→743万人（平成18年）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○目標と現状との間の問題点 2010年までに訪日外国人旅行者数を1000万人に増加させるためには、外国人旅行者が我が国の観光地に支障なく到達できるようその環境整備を進めていくことが重要である。特に、外国人旅行者が多数訪問している観光地については、そこへのアクセス公共交通機関における案内表示の整備を行うことが外国人旅行者の利便性向上にとって喫緊の課題となっている。</p> <p>外国語による案内表示等については、実体上、一定レベルでの普及は進みつつあるものの、駅内施設の配置案内の外国語表示については、主要ターミナル（複数路線の乗り入れている駅又は乗降客数の多い駅）ですら実施していない事業者が依然として5割も存在しているほか、外国人旅行者に対するアンケート調査でも、日本の旅行にあたって言語面が問題であると感じている比率が高いなど、言語的な障壁の解消に向けた取り組みが依然として必要とされている。</p> <p>○原因分析 公共交通機関については外国語表記に関する特段の統一的な定めがなく、事業者の自主的な対応に委ねられているため、事業者間での相違が生じており、同一事業者でも、表示の場所によってバラツキがあると考えられる。</p> <p>○課題の特定 外国語や絵文字（ピクトグラム）による案内表示などの情報提供に関しては、事業者により相当なバラツキがあることから、国による統一的な基準を示す必要がある。さらに、既に多くの外国人旅行者が利用している路線や、今後の外国人旅行者の増加が見込まれる公共交通機関の路線については、外国人旅行者数増加の目標を達成するためには、特に言語面での障害を早急かつ計画的に取り除くことが不可欠である。</p>		

	<p>○導入する施策の具体的内容</p> <p>(1) 公共交通事業者等は、国土交通大臣が定める基準に従い、情報提供促進措置を講ずるよう努めなければならないこととする。</p> <p>(2) 国土交通大臣は、多数の外国人観光旅客が利用する区間又はその利用の増加が見込まれる区間を指定することができることとし、公共交通事業者等は当該区間において事業の用に供する旅客施設及び車両等に係る情報提供促進措置を実施するための計画を作成し、これに基づき、当該情報提供促進措置を実施しなければならないこととする。</p> <p>(3) 公共交通事業者が(2)の計画を実施していない場合には、国土交通大臣は実施勧告を行うことができることとし、さらに、当該事業者が勧告に従わなかったときはその旨を公表することができることとする。</p>
社会的ニーズ	<p>政府の最重要政策課題のひとつである観光立国の実現のためには、国内における外国人旅行者の受入環境の整備が不可欠であり、特に、外国人旅行者が我が国の観光地に支障なく到着できるような措置を講ずることが重要な課題となっている。</p>
行政の関与	<p>①我が国における外国語等による情報の提供に関する統一的な基準を定める必要があること、また、②外国人旅行者の動向等を客観的に勘案し、外国語等による情報の提供の促進を図ることが特に必要である路線を判断しなければならないことなどから、本制度は行政により実施されることが適当である。</p>
国の関与	<p>上欄①について、本制度の外国語等による情報の提供に関する基準は、我が国における当該分野についての統一的基準である必要があること、同②について、全国的な観点から外国人旅行者の動向等を勘案した上で個別の路線の指定が適当か否かについての判断を行う必要があることから、本制度は国により実施されることが適当である。</p>
施策等の効率性	<p>本制度は、外国人旅行者が我が国を旅行する際の言語面の障壁を早急かつ計画的に取り除くといった大きな便益をもたらすことが期待される。</p> <p>一方で、情報提供促進措置の義務が課される公共交通事業者等については、外国語等による案内表示の設置などが必要となるが、これは、大規模な設備を一律に整備するといった性質のものではなく、個々の施設の個別事情に合わせ、シールの貼付やパンフレットの配備など、事業者が自ら工夫し、選択することによって、目標となるレベルを達成することが可能であることや、設備投資(更新)の際に併せて表示の統一を計画的に行うなど、追加的なコストを極力抑えて、目標となるレベルを達成することができることなどから、本制度における社会的費用は必要最小限である。</p>
施策等の有効性	<p>外国語等による情報の提供に関する基準を示し、公共交通機関等に一定の義務を課すことにより、事業者間における案内表示のバラツキや交通結節部分における不十分な案内が解消されるなど、外国人旅行者の受入環境の整備を促進することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>○ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外客受入環境整備のための具体的施策検討懇談会(平成16年7月～) ・ 外国人旅行者の受入体制整備要綱(日本経団連・地域活性化委員会、平成16年5月) ・ 「ビジット・ジャパン・キャンペーン実施に向けたインフラ整備のための提言」(TIJ訪日ツーリズム委員会、平成14年12月) <p>○ 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</p> <p>国際的な政情不安、大規模自然災害、経済情勢の悪化等による訪日外国人旅行者の減少</p> <p>☆規制を見直す条件</p> <p>5年以内に必要な検討を行う旨を法律に規定している。</p>