

第 部 平成 13 年度における政策評価の実施状況等

第 部では、平成 13 年度に実施した政策評価結果等について紹介する。なお、行政評価法施行前であるため、評価結果は、行政評価法第 10 条に基づく評価書には該当しない。平成 14 年度以降は、法の定める記載事項に沿って、評価書を作成していくことになる。また、同様に、政策への反映状況についても、同法第 11 条に基づくものではない。したがって、その様式や記載事項等についても、あらためて検討していくこととしている。

第 1 章 政策アセスメント（事前評価）

1 平成 13 年度における取組の概要

平成 13 年 8 月に、国土交通省で初めての事前評価を行った。具体的には、平成 14 年度予算概算要求、税制改正等に係る 38 項目の新規施策について、事前評価を行い、省議において事前評価書を決定した。また評価結果は、8 月末の予算概算要求、税制改正要望等に反映させるとともに、インターネット等により公表した。

事前評価にあたっては、それぞれの施策について、以下のことを明らかにした。

アウトカム目標、関連する指標等

目標と現状のギャップ、その原因、現状の改善に向けた課題は何か

課題を解決するために当該施策の導入が必要であること（必要性）

当該施策の効果が大きいと見込まれること、他の代替手段に比べ効率的であること（効率性）

当該施策が目標実現にどのように寄与するか（有効性）

特に、施策の必要性については、論理的分析手法（ロジカル・フレームワーク）を導入し、「目標と現状とのギャップ」「その原因の分析」「現状を改善するための課題の特定」「導入する施策の具体的内容」の 4 つのステップに沿って論理的に説明することとした。

その後、平成 14 年 6 月には、予算の国会成立等を踏まえ、8 月に作成した事前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事前評価書を含めた形で取りまとめた。新規施策は計 45 項目である。また同時に、事前評価結果の政策への反映状況についても取りまとめた。

なお、事前評価は、評価票の内容だけではなく、その作成作業を通じた職員の「学習」のプロセスが重要である。前述のロジカル・フレームワーク方式による必要性の分析や、該当する政策目標・指標についての検討を通じて、職員一人ひとりが論理的な分析能力を高め、目標によるマネジメントの考え方を身につけることができるよう留意した。

2 評価結果

平成 13 年度に新規に導入した施策に係る事前評価書の内容は次ページ以降の表 1 - 2 のとおりである（施策一覧は表 1 - 1）。なお、平成 13 年 8 月時点の事前評価書については、インターネット上に掲載してあるので、そちらを参照されたい。

3 政策への反映状況

事前評価結果に基づいて、表1 - 3のような措置を講じ、政策の企画立案に反映させた。
なお、施策ごとの措置状況報告票の作成にあたっては、次の点に留意した。

- ・ 政策判断は、個々の施策の評価結果を踏まえた総合的・大局的な判断であることから、本報告票は、事前評価票のように課レベルではなく、局として記述した。
- ・ 評価は客観的な分析であるのに対し、政策判断は、意思決定であり、評価結果及び他の情報等を踏まえ、当該施策を導入することについて、局としてどのように優先性等の判断をしたのかを中心に記述した。(事前評価票と措置状況報告票で、意思決定過程を国民に明らかにすることができる。)
- ・ 評価結果に基づく措置時期、すなわち政策判断のタイミングは、省として当該措置を講じることを意思決定した時点になる。したがって、予算要求、税制改正要望に係る施策については、概算要求時点(平成13年8月)、法律・政令改正に係る施策については、当該法令の閣議請議の時点となる。これを踏まえ、「政策判断の理由」の項も、原則としてその時点での判断理由を記述した。

(表1 - 1) 事前評価対象施策一覧

- 1) 中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備
- 2) 土地の流動化・有効利用のための安定的な土地税制の構築
- 3) 貨物運送取扱事業に係る規制の合理化・適正化
- 4) 工場等制限制度の廃止
- 5) 民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充
- 6) 民間による都市開発の推進及び都市計画・建築規制の合理化等による都市の再生の推進
- 7) 連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充
- 8) 合流式下水道緊急改善事業の創設
- 9) 水道水源地域下水道緊急整備事業の創設
- 10) 既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入
- 11) 下水道との連携による地表面汚濁物質の新たな浄化対策の導入
- 12) 自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設
- 13) 流域貯留浸透事業の拡充
- 14) 高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善
- 15) 流下能力不足橋梁の改良方策の拡充
- 16) 既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化
- 17) 都市部の環状道路等の都市計画道路への低利子貸付制度の創設
- 18) 特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入
- 19) 建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化
- 20) 既存住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充
- 21) 建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化
- 22) 住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充
- 23) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設
- 24) 民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備
- 25) 建築物(非住宅)の省エネルギー化に向けた制度の充実強化
- 26) 新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度の創設
- 27) 空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充
- 28) 貨物鉄道事業の規制緩和に関する鉄道事業法の一部改正
- 29) 地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等
- 30) 低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設
- 31) 貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営の促進
- 32) 自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを推進するためのシステムの構築
- 33) 自動車の安全基準の強化
- 34) リコール制度の拡充
- 35) 不正改造車撲滅のための制度の構築
- 36) プレジャーボート利用環境の整備
- 37) 臨海部低未利用地の利用転換の促進
- 38) 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築
- 39) 公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充
- 40) ニアミス事故再発防止安全対策の実施
- 41) 環境負荷の小さい幹線物流体系の構築
- 42) アジア太平洋気候環境センター業務体制の整備
- 43) 豪雨水害・土砂災害対策のための気象情報の充実
- 44) AISを活用した次世代型航行支援システムの構築
- 45) 海上保安庁法の一部改正

(表1-2) 事前評価書

事前評価票【No.1】

施策等名	中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備	担当課	官庁営繕部営繕計画課 (特別整備企画室)
施策等の概要	中央合同庁舎第7号館(文部科学省、会計検査院の建替え等)のPFI方式による整備のため、要求性能の取りまとめやVFM ^{注)} の算定など事業実施に向けた条件整備、PFI事業者の募集・選定を行う。 「平成14年度予算71,000千円」		
施策等の目的	○PFI方式を導入し、民間の資金やノウハウ等を活用することにより、更に効率的な官庁施設の整備・管理を目指す。また都市拠点の形成による都市の再生や、民間の事業機会の創出による経済の活性化に寄与する。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 14) 新たな市場の育成		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策の必要性	平成11年にPFI法が施行され、公共施設等の整備・運営における、当面の財政負担の軽減や更に効率的な対応、新たな官民のパートナーシップの構築など、PFI方式に大きな期待が寄せられているところであるが、国において本格的な導入は図られていない状況である。 (=目標と現状のGAP) この原因は、各事業の特性に応じた、PFIを導入するにあたっての定まった手法が、未だ確立されていないことによる。(=原因分析) このため、早急に手法を定めていく必要があるが、特に大都市圏において、民間施設と一体となって都市拠点を形成するような官庁施設について、PFI方式による整備により、都市の再生が期待されているところであり、その対応が必要である。(=課題の特定) 具体的には、中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備のため、要求性能の取りまとめやVFMの算定など事業実施に向けた条件整備、PFI事業者の募集・選定を行う。(=施策の具体的内容)		
社会的ニーズ	○民間の事業機会創出や都市再生を促すために、PFI導入の期待が高まっている。		
行政の関与	○国の行政機関の施設整備であり、行政としてPFI法に基づく適正な手続きを行う必要がある。		
国の関与	○官庁施設の整備である。		
施策等の効率性	○民間の資金やノウハウ等の活用により、国としての財政負担の軽減が図られるとともに、民間事業者の創意工夫による、効率的かつ質の高い整備・管理が期待される。 ○民間施設と一体となった都市拠点の形成が促され、民間需要の誘発も見込まれる。 他の公共施設分野での導入が期待でき、民間の事業機会を創出することにより、経済活性化への波及効果に寄与する。		
施策等の有効性	○官庁施設のPFI方式による整備のため、中央合同庁舎第7号館に係るVFMの算定、PFI事業者の募集・選定等を行い、PFIの導入を図ることで更に効率的な整備を行う。また、それにより民間の事業機会を創出すると共に、都市拠点形成による都市の再生に資する。		
その他特記すべき事項	緊急経済対策 平成13年4月6日(経済対策閣僚会議) 都市再生プロジェクト(第一次決定)平成13年6月14日(内閣官房都市再生本部) 注) VFM(支払に対して最も価値の高いサービスを供給するという考え方。PFI事業にVFMがあるというのは、民間事業者にゆだねることにより、公的財政負担の縮減を期待できること。)		

事前評価票【No.2】

施策等名	土地の流動化・有効利用のための 安定的な土地税制の構築	担当課	総合政策局宅地課 土地・水資源局総務課
施策等の概要	<p>土地税制に関し、取得、保有、譲渡の各段階において</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地・建物に係る流通課税（登録免許税、不動産取得税）の抜本的見直し（取得段階） ・ 特別土地保有税の抜本的見直し（保有段階） ・ 土地譲渡益課税制度の再構築（譲渡段階） <p>により、土地の流動化・有効利用を促進する。</p> <p>（平成12年度決算額）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録免許税 5,949 億円（うち土地分 4,621 億円、建物分 1,328 億円） ・ 不動産取得税 5,667 億円（うち土地分 2,548 億円、建物分 3,119 億円） ・ 特別土地保有税 425 億円 		
施策等の目的	<p>土地の流動化・有効利用の促進は、現下喫緊の課題である都市再生、経済活性化のための必要条件。このためには、土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制を抜本的に見直し、土地の流動化・有効利用に対する阻害要因を取り除くことが必要であり、これにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚に寄与する。</p>		
関連する政策目標	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上 15) 公正で競争的な市場環境の整備</p>		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>土地の有効利用を通じた都市の再生は、我が国経済にとって喫緊の課題であると同時に、中・長期的に取り組むべき構造的課題である。</p> <p>現在、都心部において多くの低・未利用地が存在しており、平成3年から8年の東京都特別区における量的推移（5,700ha→5,770ha）でも依然として解消が見られない。しかしながら、これらの土地は、その立地条件等にかんがみると、流動化を通じて、収益性・付加価値の高い敷地として利用転換・有効利用される可能性が見込まれている。</p> <p>これにもかかわらず、土地取引の低迷が10年間以上継続（売買による土地所有権移転登記件数は、平成元年の226万件以降、下落傾向にあり、平成12年には170万件と低迷）するなど、土地の流動化が進んでいないことから、依然として、低・未利用地のまま停滞している場合が多い。したがって、これらをも有効利用するためには、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みが必要である。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>土地税制は毎年度見直されてきているが、上記のような、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みという視点での見直しは行われてこなかった。このため、現行の土地税制については、取得・保有・譲渡の各段階において、依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課がなされている。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 流通課税については、制度として、株式等他の資産に比べて不動産に対して重課されていること（例えば、株式は有価証券取引税の廃止により流通課税は課されていないにもかかわらず、不動産は登録免許税、不動産取得税、印紙税が課税）。さらに、土地に係る流通課税（固定資産税評価額を基準）については、平成6年度に固定資産税評価額の評価水準が上げられた結果、地価が下落しているにもかかわらず、実効税率が高止まりしていること等。 ・ 保有課税については、昭和40年代後半の地価高騰を背景として、 		

	<p>土地の投機的取引の抑制等を図るために創設された特別土地保有税が未だに存在していること等。</p> <ul style="list-style-type: none"> 譲渡益課税については、所得税本則である 1/2 総合課税と比べて重課になっていること。また、実態的に見ると、現在、資産デフレの進行によって土地譲渡益は大幅な減少傾向にあるにも関わらず、現行の分離課税では、所得税本則である 1/2 総合課税に比して譲渡益が低い部分ほど税負担が高くなってしまふこと等。 <p>こうした土地に対する重課は、市場を通じたあるべき資源配分を歪め、構造的に、土地の流動化・有効利用を阻害する原因となっている。(= 原因分析)</p> <p>本来、土地のような基幹的な資産についての税制は、資源配分を歪めないよう、他の資産に係る税制と比べても、出来る限り市場中立的であるべきである。バブル崩壊後の地価下落により「土地は有利な資産である」という国民や企業の意識は薄れ、我が国の土地市場は実需中心の市場へと構造的に変化していることにかんがみると、基本的には、土地の最適利用が市場メカニズムを通じてなされる条件は整いつつある。したがって、右肩上がりの地価上昇を前提に仕組まれた、市場の中立性を欠く現行の土地税制は、あるべき税制の観点から、抜本的な見直しを行う必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、長期安定的かつ市場中立的な土地税制を構築する観点から、土地・建物に係る流通課税の抜本的な見直し、特別土地保有税の抜本の見直し、土地譲渡益課税制度の再構築など、取得・保有・譲渡の各段階における土地税制の抜本的な見直しを行う。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>土地の流動化・有効利用及びこれらを通じた都市再生は、現下の経済状況において最重要課題の一つであり、これに関連する施策に対するニーズは非常に強い。</p> <p>今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測される中、これに対応した施策に対するニーズが強い。</p> <p>不動産業界等からは、土地税制の見直しについての要望が出されており、見直しにより、土地の流動化・有効利用が進むものと考えられる。</p>
行政の関与	<p>行政が直接関与するものではなく、一般的な土地税制の見直しを通じて、民間の土地市場における取引等を活性化させ、土地の流動化・有効利用を実現しようとするもので、民間活動の阻害要因を取り除こうとするものである。</p>
国の関与	<p>税制改正要望である。</p>
施策等の効率性	<p>不動産の取得・保有コスト等が軽減され、また、不動産に対する需要が増加することにより、不動産市場が活発化するとともに、土地の流動化・有効利用が促進される。</p> <p>利用価値の高い不動産を遊休地にしておくことは、得べかりし付加価値生産を放棄していることであり、国民経済的に見ても損失である。(経済企画庁「H9 経済白書」)</p>
施策等の有効性	<p>資源配分をゆがめない、市場中立的な税体系を構築することにより、中・長期的には、市場メカニズムを通じた土地の最適利用が実現される。短期的には、以下のプロセスにより、土地市場の活性化が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測されているが、現在は買い手側の投資意欲の減退が大きいいため、土地市場における需給の大幅なミスマッチが生じている。したがって、土地市場を活性化させるためには、まず、需要サイドの施策を講じることが重要である。この観点から不動産に係る流通課税の大幅な見直しを行い、不動産に係る取引コストを軽減することにより、土

	<p>地の投資意欲を喚起する。</p> <ul style="list-style-type: none"> これと併せて、低・未利用地等を売却したくても出来ない者が多く存在する状況にかんがみ、その売却を円滑に進めるための支援措置として、土地譲渡益課税を軽減することにより、低・未利用地等が市場に円滑に供給されるよう誘導する。また、土地の譲渡益課税の軽減は、土地の利用に係る期待収益率を向上させることから、需要サイドの施策としても効果的である。 また、特別土地保有税の抜本的見直しにより、土地に係る取得・保有コスト（税額及び事務負担）の軽減が図られ、土地保有者の期待収益を向上させるため、土地投資に対する需要が喚起される。 <p>これらにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚というアウトカムが実現される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>地価の上昇が期待できなくなっている状況下では、これまで取得後のキャピタルゲインによって吸収できていた流通課税に対する負担感が増大しており、これが不動産の流動化に支障を与えているという指摘も踏まえ、負担能力という観点から負担水準の見直しを行う必要が生じている。（土地政策審議会意見とりまとめ(平成11年1月13日)）</p> <p>諸外国に比べ割高で、流動性を阻害している登録免許税、不動産取得税を撤廃する。また、土地の有効利用を促進する観点から、将来的には、建物と土地に対する保有税のバランスを是正するため、建物に係る固定資産税を軽減し、土地に係る固定資産税を引き上げることを検討する。（経済戦略会議答申(平成11年2月26日)）</p> <p>特別土地保有税（及び地価税）は、既に役割を終えており、税制の簡素化を図るためにも、廃止することが適当である。（東京都税制調査会答申「21世紀の地方主権を支える税財政制度(平成12年11月30日)」）</p> <p>地価、土地市場の動向等土地をめぐる環境の変化に対応して、バブルを契機に導入された制度、軽減税率や課税ベース等について、課税の適正、公平を踏まえ、土地政策の一環として速やかに検討する。（自由民主党平成13年度税制改正大綱）</p> <p>都市再生、土地の流動化の促進については、これに関連する施策・制度を総合的に推進する中で、これに対応する流通税など関連税制に係る有効な措置について、引き続き協議の上早急に結論を得る。（与党三党・税制協議会「緊急経済対策に係る税制上の措置（平成13年4月20日）」）</p>

事前評価票【No.3】

施策等名	貨物運送取扱事業に係る規制の合理化・適正化	担当課	総合政策局複合貨物流通課
施策等の概要	貨物運送取扱事業に係る規制について、第一種利用運送事業の参入に係る許可制の登録制への緩和、第二種利用運送事業の幹線輸送機関への海運の追加、運送取次事業に係る規制廃止、運送利用運送事業の運賃・料金に係る事前届出制の廃止、運送取次事業に係る規制廃止等の合理化を行うとともに、事業改善命令の拡充等による事後チェック体制の整備や、利用運送事業に係る輸送の安全確保措置義務・誤認行為の禁止新設等の適正化を行うことを内容とする法律改正を行う。		
施策等の目的	事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの創出や迅速な事業展開が可能となるよう、参入規制や運賃規制等の緩和等を通じて競争を促進することにより利用者ニーズに即した物流サービスの実現や物流業の活性化、効率化を図っていくとともに、輸送の安全や利用者保護の確保等の社会的要請についても所要の規制を行うことによって適切に対応する。また、これらを事業改善命令等事後チェック体制の整備により担保する。		
関連する政策目標	13) 物流の効率化 15) 公正で競争的な市場環境の整備 19) 交通安全の確保		
関連する業績指標			
指標の目標値			
施策等の必要性	<p>近年、情報通信技術を活用した多様かつ高度な物流サービスが展開されつつある中で、物流事業者は経済状況の変化に応じた効率的な物流サービスを提供することが求められており、貨物運送取扱事業者においても自らの経営判断により機動的かつ柔軟な事業活動を行っていくことが急務となっている。また、交通安全や消費者保護といった社会的要請はますます高まってきている。しかしながら、貨物運送取扱事業においては、市場の実態に即した迅速な参入や柔軟なサービスの提供が十分に行われず、機動的で柔軟な事業活動が阻害されており、また、事業者の積み付け不良などが原因で事故を起こす例も散見される。(= 目標と現状のGAP)</p> <p>第一種利用運送事業については、今日では、その事業活動が市場に普及・定着し、一定のサービスレベルも確保されている一方で、貨物の集配運送を行わないものであるため、事業開始のために許可を要することは過剰な規制となっている。</p> <p>第二種利用運送事業については、幹線輸送機関として航空・鉄道のみが規定されており、海運の分野において一貫した輸送サービスを提供することができる事業者が法律上位置づけられておらず、そのようなサービスを提供するためには、船舶に係る第一種利用運送事業許可と貨物自動車運送事業法の許可を別々にとらなければならないなど、事業者にとって過大な負担となっており、また荷主にとっても、海運の分野においては一貫した輸送サービスを提供できる事業者が法律上明確に位置づけられていないために、一括した輸送の委託がしづらいなどの不都合が生じている。</p> <p>運送取次事業については、今日では、インターネットを利用した多様なサービスの提供などが進んでいるところであるが、自らは荷主に対す</p>		

	<p>る運送責任を負わないものであるにもかかわらず、利用者保護の観点から引き続き事業規制を課していくことは、このようなサービスの発達の妨げとなる恐れがある。</p> <p>運賃・料金については、貨物運送取扱事業はプロ対プロの取引が大半であり、運賃・料金は日々変化するものであるため、これらを事前に届け出ることが事業者にとって大きな負担となっており、運賃・料金設定の機動性が損なわれており、事前届出が過度な規制となっている。</p> <p>利用運送事業に附帯して行う貨物の荷造り、保管及び仕分けなどの作業については、適切に実施されない場合には実運送の輸送の安全を損なう恐れのある実作業でありながら、現行貨物運送取扱事業法上は、事業改善命令しか適用されず、積み付け不良などを未然に防ぐための直接的な手段が法律上規定されていない。(= 原因分析)</p> <p>このため、貨物運送取扱事業に係る各種の規制について、現在の社会経済状況に対応したものになるように見直す必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、第一種利用運送事業の参入に係る許可制の登録制への緩和、第二種利用運送事業の幹線輸送機関への海運の追加、運送取次事業に係る参入規制、運賃・料金規制等全ての規制の廃止、利用運送事業の運賃・料金に係る事前届出制の廃止、事業改善命令の拡充、利用運送事業者に対する一定の輸送の安全確保義務の賦課及び利用運送事業に関する誤認行為の禁止等を行う。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>事業者が機動的かつ柔軟な事業活動を行うことを可能とすることで物流の効率化を促進すること。また、その前提となる市場環境を整備すること。</p> <p>利用運送事業に係る輸送の安全や利用者保護を増進すること。</p>
行政の関与	<p>貨物運送取扱事業は貨物運送取扱事業法により規制されている事業であり、規制の見直しは行政が主体的に行うべき事項である。</p>
国の関与	<p>貨物運送取扱事業は全国的に行われている事業であり、その活動の円滑化・効率化のためには国により全国一律の規制が確保されている必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>本件施策の実施による追加コストは微少であるにもかかわらず、その実施により、公正で競争的な市場環境が整備され、貨物運送取扱事業者の機動的かつ柔軟な事業活動が可能となり、荷主利便の増進が図られるほか、輸送の安全も確保され事故の減少などに繋がる。</p>
施策等の有効性	<p>第一種利用運送事業の参入規制の登録制への緩和、第二種利用運送事業の対象輸送機関への海運の追加及び運送取次事業に係る規制の廃止により、既存事業者及び新規参入事業者による各輸送機関を柔軟に組み合わせた輸送サービスの提供が容易になり、また、運賃・料金に係る事前届出制の廃止により、事業者によるサービスに合わせた、創意工夫に富んだ弾力的な運賃・料金の提供が可能となる。</p> <p>また、利用運送事業者に対する一定の輸送の安全確保義務の賦課及び利用運送事業に関する誤認行為の禁止等により、貨物の荷崩れを防止するための措置、貨物の取扱いに関する従業員に対する適切な指導などが行われ、利用運送事業に係る輸送の安全や利用者保護の充実が図られる。</p>
その他特記すべき事項	<p>規制改革推進3か年計画(平成13年3月閣議決定)において、貨物運送取扱事業の参入規制については、「第一種利用運送事業の参入規制について、許可制の登録制への緩和等政府の規制を最小限にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得る。」「運送取次事業の参入規制につい</p>

て、政府の規制を最小限にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得る。」こととされ、また運賃・料金規制については、「貨物運送取扱事業の運賃・料金規制について、条件整備を図った上で事後届出制とする方向で検討する」こととされている。

昨年、有識者による「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業に関する懇談会」を数度にわたり開催し、12月に報告書を作成している。

事前評価票【No.4】

施策等名	工場等制限制度の廃止	担当課	都市・地域整備局企画課
施策等の概要	首都圏の既成市街地及び近畿圏の既成都市区域における産業及び人口の過度の集中を防止し、都市環境の整備及び改善を図ることを目的として、一定規模以上の工場及び大学等の新增設を制限している工場等制限制度を廃止する。		
施策等の目的	工場等制限制度は、制度創設から約40年を経た今日、製造業従業者数や工場立地件数の減少等の産業構造の変化、少子化の進行に伴う若年人口の減少等、社会経済情勢が変化する一方、環境に係る諸制度が充実してきており、その目的を達成する手段としての有効性・合理性が薄れてきていることから、これを廃止する。		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化 14) 新たな市場の育成 16) 産業の生産性向上		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>工場等制限制度は、首都圏の既成市街地及び近畿圏の既成都市区域における産業及び人口の過度の集中を防止し、都市環境の整備及び改善を図ることを目的として昭和30年代に創設されたが、制度創設から約40年を経過した今日、その目的を達成する手段としての有効性・合理性が薄れてきている(=目標と現状のGAP)。</p> <p>これは、製造業従業者数や工場立地件数の減少等の産業構造の変化、少子化の進行に伴う若年人口の減少等、社会経済情勢が著しく変化した中、工場及び大学等の新增設は、既成市街地における産業及び人口の過度の集中の要因とはなりにくい状況になっていることによる(=原因分析)。</p> <p>したがって、工場や大学等の新增設を許可制により直接的に制限するという強い規制を支える前提条件が著しく変化してきている(=課題の特定)。</p> <p>このため、首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律及び近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律を廃止する。(=施策の具体的内容。)また、積極的に工場等の立地を促すものではないが、制限制度の廃止により、生き残りをかけた地域企業の増設という民間投資が起こることが考えられる。</p>		
社会的ニーズ	工業等制限制度が適用されている地域の中小企業においては、例えば、設計・金型・鍍金・試作など企業間分業ネットワークによる都市型産業集積の中で、多品種少量生産の対応のために必要な部門の増設ができないことから集積内での工場間連携に支障が生ずるなど、工業等制限制度が生き残りをかけた新たな試みに対し、制約要因となっており、これを除去する必要がある。		
行政の関与	本制度は、工場等の新增設を知事等の許可に係らしめている制度であるため、行政が関与する必要がある。		
国の関与	本制度は、法律に基づく制度を廃止するものである。		
施策等の効率性	<p>工場等制限制度を廃止した場合、既成市街地等に工場や大学が集中する可能性に配慮して、制度の枠組みを維持した上で、規制を緩和することも考えられる。</p> <p>平成11年3月に、臨海部を制限区域から除外する等の規制緩和を行った結果、知事等の許可を得ることなく新增設できるようになった工場43件(平成14年3月末までの約3年間)の調査結果は以下のとおり。</p> <p>43件の内訳は、新設9件、増設34件であり、増設が圧倒的に多い。</p> <p>新設の9件には、地方圏から制限区域内への新規立地案件はない。</p> <p>また、大学に関しては、若年人口の減少や、地方圏における進学機会が充実してきている。</p> <p>これらにより、工業等制限制度を廃止したとしても、工場及び大学等の新增</p>		

	<p>設は、既成市街地における産業及び人口の過度の集中の要因とはなりにくい状況になっている。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本制度の廃止により、例えば、地域の中小企業が、 産業構造の変化に対応して、停滞する事業分野の工場をスクラップし、IT、バイオ等の成長分野に事業転換を図るために新規に工場を建てる、 新規に開発された製品を本格的に製造するため工場を拡張することなどが可能となると考えられる。</p>
<p>特記すべき事項</p>	<p>国土審議会答申（平成13年12月27日） 「工業(場)等制限制度は、首都圏の既成市街地及び近畿圏の既成都市区域における産業及び人口の過度の集中を防止し、都市環境の整備及び改善を図るという目的を達成する手段としての有効性・合理性が薄れてきており、廃止することが適当である」 規制改革推進3カ年計画（改定） 6(2)カ工業（場）等制限法の廃止【平成13年度中に措置（検討結論）】 「首都圏及び近畿圏の既成市街地等における産業及び人口の過度の集中の防止等を目的として、一定床面積以上の工場や大学等の新增設を制限する工業（場）等制限法については、製造業従事者や工場立地件数の減少等産業構造の変化、少子化の進行に伴う若年人口の減少等、社会経済情勢が著しく変化していることを踏まえ、これを廃止するための法案を第154回国会に提出する。」</p>

事前評価票【No.5】

施策等名	民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充	担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
施策等の概要	<p>まちづくり総合支援事業について以下の拡充を実施。</p> <p>個性豊かなまちづくりをより一層推進するためには、行政だけではなく、民間の発意による自主的で継続的なまちづくり活動と一体となって取り組みを進めていくことが必要であり、このため、民間によるまちづくりを促進するため、まちづくり活動への支援の明確化等を図る。</p> <p>【予算額 : まちづくり総合支援事業費66,000百万円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	民間による自主的、自立的なまちづくりへの参画を推進する		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	<p>16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積</p> <p>17) 1人あたり都市公園面積</p> <p>18) 下水道普及率</p> <p>19) 都市内の都市計画道路の整備率</p> <p>20) 都市空間形成河川整備延長</p>		
指標の目標値等	<p>16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積：1500ha(平成13年度～17年度)</p> <p>17) 1人あたり都市公園面積：9.5㎡/人(平成14年度)</p> <p>18) 下水道普及率：66%(平成14年度)</p> <p>19) 都市内の都市計画道路の整備率：60%(平成14年度)</p> <p>20) 都市空間形成河川整備延長：40%(平成18年度)</p>		
施策等の必要性	<p>欧米諸国では、まちづくりへの住民やNPOの参画がシステム化され、個々のまちの特性に応じた成熟したまちづくりを行うことが主流となっている。</p> <p>例えばイギリスでは市民参加の規定等の整備が進み、住民、企業、行政の組織体によってまちづくりが行われ、多様なNPOが活躍している。アメリカにおいても、コミュニティ開発包括補助金を始めとして住民等と行政の協力によるまちづくりへの支援制度が存在し、公共と民間とのパートナーシップによるまちづくりが普及している。</p> <p>一方、我が国においては、住民側にまちづくりNPOの設立等意識の高まりが見られるほか、行政側においても、まちづくりにあたって住民との対話を重要視するようになってきた。しかし、これらはあくまで行政主導によるまちづくりの一環であり、住民側による自主的、自立的なまちづくりと言えるまでには至っていない。</p> <p>このことは、また、我が国の都市が画一的で、欧米諸国に比べ個性に欠けると言われる一因ともなっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>民間のまちづくりへの参画を促し、個性豊かなまちづくりを進めるためには、行政サイドにおいて、民間に対する適切な人的、経済的支援を行いつつ、民間の主体的な取り組みを育むことが必要であるが、その為の支援体制が不十分であった。(=原因分析)</p> <p>従来より、まちづくりに住民意見を反映させるため、説明会の実施や意見交換の場を設けるなどの取り組みを行ってきたところであるが、今後は、住民等の参画による真に個性豊かなまちづくりを行うためには、計画策定から事業実施まで、民間の自主的、自立的(主体的)取り組みを総合的に支援し、またこれと行政のまちづくりを一体的に実施していくことが必要である。(=課題の特定)</p> <p>計画策定から事業実施まで、地域が主役の総合的なまちづくりをパッケージで支援する「まちづくり総合支援事業」について、まちづくり活動推進事業等を創設し、住民やNPO等の民間によるまちづくり活動への支援を明確化する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	まちづくりのためのNPOが設立されるなど、住民のまちづくり参加への		

	ニーズが高まっている。
行政の関与	民間のまちづくりへの参画が今日のまちづくり行政の課題となっている。
国の関与	国庫補助事業の拡充要望である。
施策等の効率性	民間の事業へ支援を行うことで、民間のまちづくりへの参加が促進され、住民が求める真に必要な事業を、民間の資金やノウハウを活用して実施することができる。また、これにより、新たな民間需要を誘発する効果が期待できる。
施策等の有効性	地域が主役の総合的なまちづくりを目的とする「まちづくり総合支援事業」において、住民やNPO等の民間によるまちづくり活動への支援を充実し、民間の取り組みと行政の取り組みが一体となったまちづくりの先進的事例をつくることにより、これを起爆剤として、全国的なまちづくりへの広がりなど大きな効果が期待される。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.6】

<p>施策等名</p>	<p>民間による都市開発の推進及び都市計画・建築規制の合理化等による都市の再生の推進</p>	<p>担当課</p>	<p>都市・地域整備局 まちづくり推進課 都市計画課 市街地整備課 住宅局 市街地建築課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>民間活力を最大限に活用し、我が国の都市の再生を図るため、以下のとおり法制度を整備する。</p> <p>(1) 都市再生特別措置法の制定関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内閣に都市再生本部を設置（内閣官房所管） ・ 都市の再生の推進に関する基本方針等を策定（内閣官房所管） ・ 都市再生緊急整備協議会の設置（内閣官房所管） ・ 都市の再生に資する民間の都市開発事業に係る認定及び支援制度の創設 【平成14年度予算額】国費100億円 ・ 都市計画等の特例の創設 ・ 都市再生特別地区内の一定の建築物について、住宅金融公庫の貸付条件を改善 <p>(2) 都市再開発法等の一部改正関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一種・第二種市街地再開発事業の施行者として再開発会社を追加 ・ 土地区画整理事業において集約換地を行う高度利用推進区の創設 ・ 再開発会社施行の市街地再開発事業、高度利用推進区を活用する土地区画整理事業等に対する国による無利子貸付け制度の創設 ・ 再開発会社が施行する事業に必要な税制の特例制度（地区外転出者の五千万円控除、登録免許税・不動産取得税の減免等）の創設 ・ 土地区画整理事業における高度利用推進区制度の創設に伴う課税の特例制度の拡充。 【平成14年度予算額】国費65.5億円 <p>(3) 建築基準法等の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画の提案制度の創設 ・ 用途地域における容積率等の選択肢の拡充 ・ 容積率制限等を迅速に緩和する制度の導入 ・ 地区計画制度の見直し 		
<p>施策等の目的</p>	<p>「20世紀の負の遺産」といえる多くの課題が山積し、近年の急速な高齢化、情報化、国際化等の進展に十分対応できていない我が国の都市を、民間の資金やノウハウを活用しながら、21世紀に相応しい都市機能や居住環境を備え、歴史や文化を継承し、経済活力にも満ちあふれた都市へと早急に再生する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1 居住水準の向上 5 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>1 誘導居住水準達成率 2 住宅に対する評価（満足度） 15 都心部における住宅供給戸数 16 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 17 1人あたり都市公園等面積 18 下水道普及率 19 都市内の都市計画道路の整備率 20 都市空間形成河川整備率</p>		

<p>指標の 目標値等</p>	<p>1 誘導居住水準達成率 50% (平成 15 年度) 2 住宅に対する評価 (満足度) 53% (平成 15 年度) 15 都心部における住宅供給戸数 100 万戸 (平成 8 年度 ~ 平成 17 年度の累計) 16 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 1,500ha (平成 13 ~ 17 年度) 17 1 人あたり都市公園等面積 9.5 m²/人 (平成 14 年度) 18 下水道普及率 66% (平成 14 年度) 19 都市内の都市計画道路の整備率 60% (平成 14 年度) 20 都市空間形成河川整備率 40% (平成 18 年度)</p>
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の経済活動の大部分が行われ活力の源泉である我が国の都市は、現在、20 世紀の負の遺産といえる多くの課題に直面しており、都市の再生は内政上の重要課題である。また、都市の再生のためには、1400 兆円に及ぶ個人金融資産をはじめとした民間の資金とノウハウを都市に振り向けることが必要であるが、現在民間の都市開発投資が振るわない状況にある。</p> <p>また、商業・業務地の高度利用、密集市街地の整備、職住近接の住宅供給、良好な環境の確保といった、全国各地域におけるまちづくりの多様な課題にも柔軟かつ迅速に対応することが必要である。</p> <p>しかしながら、現在、民間の都市開発投資は振るわない状況にあり、また、制度面についても、手続きの迅速化、選択肢の多様化が十分に図られていない状況にある。(= 目標と現状の GAP)</p> <p>民間による都市開発を通じた都市の再生、地域の多様な課題に対応したまちづくりを実現する上では、現在以下のような課題が存在するため、これらに対応した措置が必要である。(= 原因分析)</p> <p>大規模プロジェクトについては、特に事業実施の初期段階において、資金調達が困難であり、また、地方公共団体等による公共施設整備のタイミングが合わない。</p> <p>大規模プロジェクトを行う際には、関係地権者や地方公共団体等多方面との調整を要するが、その手続き上の事前明示性がない。</p> <p>地域特性に応じ民間の創意工夫を活かせる仕組みがない。</p> <p>都市の再開発について、木造密集市街地等の地区は権利関係が複雑であり、合意形成に時間を要する等の課題が存在する。</p> <p>地域の特性に応じたまちづくりを推進する上で、建築制限の選択肢が限られ、また、地区計画制度が複雑でわかりにくい。</p> <p>上記 ~ に対応するため、以下の課題に対応することが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>民間都市開発事業の立ち上げのため及び公共施設整備のタイミングをあわせるための支援を行う。</p> <p>市街地開発事業等に係る手続きを短縮化、明確化及び透明化する。</p> <p>民間の発意を適切なルールに基づいて都市計画に結びつける。</p> <p>ノウハウと資力・信用を有する民間事業者等による都市の再開発の促進を図る。</p> <p>地域の特性に対応したまちづくりが可能となるよう、建築制限の選択肢の拡充、地区計画制度の整理合理化を図る。</p> <p>具体的には以下の法制度を整備する。(= 施策の具体的内容)</p> <p>(1) 都市再生特別措置法の制定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内閣に都市再生本部を設置 (内閣官房所管) ・ 都市の再生の推進に関する基本方針等を策定 (内閣官房所管) <p>以上により、国による特別措置を講じるための前提を整備。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生緊急整備協議会の設置 (内閣官房所管)

	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生に資する民間の都市開発事業に係る認定及び支援制度の創設（及びへの対応） ・都市計画等の特例の創設（及びへの対応） ・都市再生特別地区内の一定の建築物について、住宅金融公庫の貸付条件を改善（への対応） <p style="text-align: right;">【平成14年度予算額】国費100億円</p> <p>（2）都市再開発法等の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一種・第二種市街地再開発事業の施行者として再開発会社を追加（への対応） ・土地区画整理事業において集約換地を行う高度利用推進区の創設（への対応） ・再開発会社施行の市街地再開発事業、高度利用推進区を活用する土地区画整理事業等に対する国による無利子貸付け制度の創設（への対応） ・再開発会社が施行する事業に必要な税制の特例制度（地区外転出者の五千万円控除、登録免許税・不動産取得税の減免等）の創設（への対応） ・土地区画整理事業における高度利用推進区制度の創設に伴う課税の特例制度の拡充（への対応） <p>（3）建築基準法等の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画の提案制度の創設（への対応） ・用途地域における容積率等の選択肢の拡充（への対応） ・容積率制限等を迅速に緩和する制度の導入（への対応） ・地区計画制度の見直し（への対応）
社会的ニーズ	都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進するため、内閣総理大臣を本部長とする都市再生本部が設置されるなど、都市の再生が喫緊の課題となっているとともに、都市再生本部、総合規制改革会議等に対し、民間事業者等からの要望が寄せられている。
行政の関与	都市の再生は経済構造改革に資する内政上の重要課題。
国の関与	国庫からの金融支援の創設を含む。 都市再開発法等の改正が必要である。 建築基準、都市計画制度に関連する事項である。
施策等の効率性	<p>（1）について</p> <p>認定事業に対して金融支援を講じて大規模プロジェクトの立ち上がりを支援することにより、期間面においても予算面においても低コストで民間都市開発事業を進めることができる。また、都市計画等の特例による事前明示性の高い仕組み、手続に係る期間の明示により、都市再生に資する都市開発事業等の積極的な実施が期待される。</p> <p>（2）について</p> <ol style="list-style-type: none"> 1．再開発会社において、地権者は出資の範囲内でリスクを負担することとなることから、地権者の積極的な参加と地権者の利益とを確保しつつ効率的かつスピーディーな市街地再開発事業の実施が可能となる。 2．高度利用推進制度の創設により、土地の高度利用を図る意向を有する地権者の申出に基づき、これらの者の土地を集約することで、高度利用を積極的に推進することが可能となる。 3．都市開発資金の無利子貸付けや税制特例により、民間事業者の資金調達を支援すること、事業実施に伴う負担を軽減すること等が可能となる。 <p>（3）について</p>

	<p>容積率等の選択肢の拡充、容積率制限等を迅速に緩和する制度の導入、都市計画の提案制度の創設、地区計画制度の見直し等を行うことにより、多様化する地域のまちづくりの課題に柔軟に対応すること、民間事業者の事業リスクを軽減すること等が可能となる。</p>
<p>策等の有効性</p>	<p>(1) について 時間と場所を限って、認定事業に対して金融支援を講じることで大規模プロジェクトの立ち上がりを支援するとともに、都市計画等の特例措置を講じることにより、民間都市開発事業が促進される。</p> <p>(2) について 1・再開発会社は、資力・信用や事業実施能力が高いことから、権利関係が複雑な木造密集市街地や重要な公共施設の整備を伴うような大規模な地区における事業がより多く実施される。 2・高度利用推進区制度の創設により、まとまったオープンスペースを確保し、市街地環境の向上と土地の高度利用を推進することが可能となる。 3・都市開発資金の無利子貸付けや税制特例により、民間事業者による円滑な事業の実施が可能となる。</p> <p>(3) について 地域のまちづくりについての多様な課題に対応するため、都市計画の提案制度の創設、容積率等の選択肢の拡充、地区計画制度の見直し等を行うことにより、地域のまちづくりに対する取組を都市計画に積極的に取り込むこと、建築規制の柔軟な運用を行うこと等が可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急経済対策（平成 13 年 4 月 6 日） ・ 都市再生のために緊急に取り組むべき制度改革の方向（平成 13 年 12 月 4 日都市再生本部決定） ・ 内閣総理大臣指示（平成 13 年 12 月 14 日） ・ 高齢化対策、環境対策、都市再生等、21 世紀における新たな課題に対応するための建築行政のあり方に関する第 1 次答申（社会資本整備審議会、平成 14 年 1 月） ・ 国際化、情報化、高齢化、人口減少等 21 世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか（平成 14 年 2 月 7 日社会資本整備審議会都市計画分科会中間とりまとめ）

事前評価票【No.7】

施策等名	連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充	担当課	都市・地域整備局 街路課
施策等の内容	<p>平成13年度に、連続立体交差事業における鉄道事業者に対する立替制度を創設。内容は、以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者による立替制度（立替期間：5年） ・鉄道事業者への低利貸付 <p>平成14年度は都市再生に資する連続立体交差事業を対象に本制度を拡充する。</p> <p>内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立替期間を5年以内から20年以内に延長 ・鉄道事業者への貸付率の向上 <p>【予算額： 道路事業費34,444億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	連続立体交差事業を推進し、踏切による交通渋滞の解消、事故の防止、地域分断の解消によるまちづくりの支援、都市の再生を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 7) 都市内渋滞の緩和		
関連する業績指標	19) 都市内の都市計画道路整備率		
指標の目標値等	60%（平成14年度）		
施策等の必要性	<p>踏切による交通渋滞、踏切事故、地域分断は、都市の再生を阻害する要因として早急に解消すべき喫緊の課題となっている。</p> <p>特に、著しい交通流の遮断を引き起こしているボトルネック踏切[※]は、現在全国で約1000箇所も存在しており、経済・社会・生活に対し多大な悪影響を及ぼしている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>ボトルネック踏切の解消を進めるにあたり、大規模改良を担う連続立体交差事業において工期が非常に長期間にわたること（平均14年間）が、大きな隘路となっている。（＝原因分析）</p> <p>このため、連続立体交差事業において、これまで鉄道事業者による立替制度の創設等の対応を図ってきたところであるが、都市再生が特に喫緊の課題であることに鑑み、都市再生に資する事業について、更なる整備促進を図る必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、既存の立替制度の立替期間を5年から20年に延長するとともに、それに伴う鉄道事業者への貸付利率を低利子化することにより、事業促進を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>遮断時間や交通遮断量が著しい踏切は、全国に約1000箇所存在し、交通上のボトルネック踏切となっている。特に東京都など大都市における交通遮断は著しい状況。</p> <p>都市再生プロジェクト選定の対象となりうるテーマ（ボトルネック踏切の緊急解消）に位置づけられており、喫緊の課題。</p> <p>地方公共団体からは、ボトルネック踏切の解消に対する要望が多数来ている。</p>		
行政の関与	鉄道事業者との連携を図りながら、まちづくりと一体となって整備を推進するために、行政の関与が必要。		
国の関与	国庫からの貸付制度の拡充である。		
施策等の効率性	立替期間の延長及び貸付率の向上を講じることにより、連続立体交差事業が促進され、事業全体の工事期間の短縮が可能となる。		

	<p>その結果、ボトルネック踏切により発生していた交通渋滞、踏切事故、市街地の分断の解消が前倒しされ、それに伴う周辺の都市基盤整備や市街地の再編が前倒しされる。</p> <p>これらの整備を受けて、さらなる民間都市開発が誘発され、大きな経済効果を生むことにより、都市再生の推進に寄与。</p> <p>効果例：JR中央線連続立体交差事業により、ボトルネック踏切17箇所を含む、18箇所の踏切を一挙に除却。たとえば小金井街道踏切においてはピーク時遮断時間53分の踏切を解消し、最大渋滞長300mの渋滞を解消。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>ボトルネック踏切の解消には、連続立体交差事業が効果的であり、国として積極的に事業進捗を図る必要がある。</p> <p>しかし、現行の立替及び貸付制度は、立替期間が短く、貸付率が低いことから、多くの事業路線を抱える地方公共団体にとって事業促進を図るためには不十分である。</p> <p>これを受けて、立替期間の延長及び貸付率の向上を講じることにより、複数の連続立体交差事業を実施する地方公共団体においても、事業の前倒し執行が可能となる。</p> <p>これらの制度拡充により、事業全体の工事期間の短縮が可能となり、ボトルネック踏切の解消が全体的に前倒しされる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>連続立体交差事業については、ボトルネック踏切の緊急解消が、都市再生本部の「プロジェクト選定の対象となりうるテーマ」に位置づけられており、政府として緊急に取り組むテーマとして掲げられている。</p> <p>踏切道改良促進法決議にあたり、</p> <p>衆) ボトルネック踏切を今後10年間で半減することを目標に、当面5年間着実に実施できるよう努めること</p> <p>参) ボトルネック踏切は今後10年間で半減させることを目標に、当面の5年間は、国土交通大臣の迅速な指定、裁定制度の活用等により積極的な事業の実施に努めること</p> <p>との付帯決議がなされたところであり、事業のより一層のスピードアップが求められているところ。</p> <p>注) ピーク時間の遮断時間が40分以上、あるいは、踏切交通遮断量(1日交通量×踏切遮断時間)が5万台時/日以上</p>

事前評価票【No.8】

施策等名	合流式下水道緊急改善事業の創設	担当課	都市・地域整備局 下水道事業課
施策等の概要	<p>降雨時に未処理汚水が公共用水域に越流する合流式下水道について、地方公共団体にて「合流式下水道緊急改善計画」(対象地区の概要、整備目標、事業内容と年度計画等)を策定し、当該計画に位置づけられている事業内容(雨水吐口の施設改良、滞水池の設置、遮集管の増強等)を補助対象とすることによって、改善対策を計画的かつ緊急的・集中的に推進する。 【予算額：581,125百万円(目録：公共下水道事業費補助)(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>合流式下水道を緊急的に改善することにより、都市内における水環境の改善、快適性の向上及び、公衆衛生の改善を行う。</p>		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成		
関連する業績指標	30) 合流式下水道改善率		
指標の目標値等	15% (平成16年度)		
施策等の必要性	<p>都市における良好な水環境に対するニーズが年々高まっているにもかかわらず、東京湾におけるオイルボール問題等、水質の汚濁や悪臭の発生等の被害が発生しているのが現状である。(=目標と現状のGAP) その大きな原因として、雨天時に未処理汚水が流出し、有機物等による水質汚濁等を構造的に引き起こしている合流式下水道が改善されず存置されていることが挙げられる。特に、従来から補助対象となっている主要な部分については若干改善がなされているが、それ以外の大部分については、補助対象となっていないため、地方財政力の問題等もありほとんど改善がなされていないのが現状である。(=原因分析) 合流式下水道からの未処理汚水の流出は、当該地域の問題に止まらず、下流域等を含めた広域の水域に影響を及ぼすことから、水質汚染の深刻な状況をもふまえ、主要な部分以外の施設についても国として緊急的な改善措置を促進することが必要である。(=課題の特定) 具体的には、雨水吐口の施設改良、滞水池の設置、遮集管の増強等について、補助対象を拡充し、改善を促進する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	近年、雨天時における都市内や沿岸部の水環境悪化が社会問題化している。		
行政の関与	下水道事業は都道府県、市町村が国の補助を受けつつ実施されるものである。		
国の関与	補助対象の改善要望である。		
施策等の効率性	<p>雨水吐口の改善、滞水池の設置等ポイント的な対策により、放流先である河川、海域といった広域の水域において、悪臭等の発生や水質汚染等の被害を防止するとともに、良好な水辺空間を創出することが可能となる。 緊急改善計画の対象地区においては、分流式と同等程度の効果を早急かつ低廉に発揮できることが期待される。 また、下水道事業全体としても、大きな民間需要誘発効果、雇用創出効果が見込まれる。</p>		
施策等の有効性	補助対象を拡充することにより、合流式下水道の緊急改善が促進され、合流式下水道の改善度合いが大きく向上し、未処理汚水の公共用水域への流出を防ぎ、水質の改善が図られる。		
その他特記すべき事項	<p>3大湾の水辺環境の改善に当たっては、関係部局(環境省、海上保安庁、港湾局、河川局等)と連携した一体的な調査及び事業を実施する。 合流式下水道の改善を緊急的・総合的に進めるため、学識経験者、関係省庁、地方公共団体が参画する合流式下水道改善対策検討委員会を設置し、平成14年3月に報告書がまとめられた。</p>		

事前評価票【No.9】

施策等名	水道水源地域下水道緊急整備事業の創設	担当課	都市・地域整備局 下水道事業課
施策等の概要	<p>上水道の取水口から上流に位置する下水道事業に関して、水道水源水域における水質保全を図るため、管渠の補助対象範囲を拡充することによって、下水道事業の普及促進を緊急的かつ重点的に推進する。</p> <p>【予算額： 726,141百万円(目録：公共下水道事業費補助、特定環境保全公共下水道事業費補助)(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>水道水質の安全性に対して懸念が生じてきている中、未処理汚水の垂れ流しを防ぐべく下水道整備を推進することにより、水道水源の水質を保全し、安全でおいしい水の供給を確保する。</p>		
関連する政策目標	9) 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	35) 水道水源域における下水道処理人口普及率		
指標の目標値等	60% (平成18年度)		
施策等の必要性	<p>住民の安全でおいしい水を求めるニーズは年々高まっているにもかかわらず、水道水の異臭味被害等が発生している状況にある。 (全国の水道水に関する異臭味被害 平成9年645万人、平成10年812万人) (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、依然として水道水源域では下水道の普及が後れており、水道原水となる河川水の水質が改善されないことにある。特に、従来から補助対象となっている主要管渠の整備はある程度進んでいるが、末端部分については補助対象となっていないため、地方財政力の問題等もあり整備が遅れ、結果として垂れ流しとなっている汚水量が多い原因となっている。(=原因分析)</p> <p>水道水源域の水質の問題は、当該地域の問題に止まらず、下流の水道利用者も含め広域的に影響を及ぼすことから、現在整備が遅れている末端部分の管渠の整備促進について、国として促進を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>上水道の取水口より上流に処理水を放流する下水道事業で、水道水源の水質保全を目的とした高度処理を実施している処理区の構成市町村で、実績補助対象率が基準より低いものについて、管渠の補助対象範囲を拡充する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	水道取水口の上流では多量の排水が垂れ流しとなっており、安全性に懸念があり、早急な改善が求められている。		
行政の関与	下水道事業は、都道府県、市町村が国の補助を受けつつ実施されるものである。		
国の関与	補助対象の改善要望である。		
施策等の効率性	<p>末端管渠までを含めた発生源の対策により、汚水の垂れ流しを解消することができ、下流の区間の広域な水域において、水質汚濁を防止し、安全でおいしい水を早期に供給することが可能となる。</p> <p>例えば京都府、近畿地方の水道水源である淀川水系の桂川下流域における下水道整備の進展に伴い、下水道普及率が80% (昭和61年) から98% (平成12年) に上昇した結果、桂川下流宮前橋地点の水質 (BOD75%値・有機性汚濁の代表的汚濁指標 当該地環境基準 3mg/l) は6.2mg/lから1.8mg/lまで向上し、水質の向上に大きく寄与する。</p>		
施策等の有効性	補助対象を拡充することにより、末端部分の整備が促進され、従来の主要管渠の整備と相まって、未処理汚水の垂れ流しが解消されるため、水道水源の水質の改善が図られ、安全でおいしい水が供給可能となる。		
その他特記すべき事項	小泉内閣総理大臣所信表明演説においても、「おいしい水、きれいな空気、安全な食べ物、心休まる住居、美しい自然の姿などは、我々が望む生活です。」と述べられている。		

事前評価票【No.10】

施策等名	既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>従来のダム管理のあり方を見直し、ダム・堰等の周辺における水環境の改善を図る施設整備のみを対象としたダム水環境改善事業を拡充し、既存ダム容量の活用を可能にすることにより、既存ダム容量を活用した維持流量の放流を行う制度を創設。</p> <p>(実施地点)釜房ダム 広瀬川無水区間 手取川ダム ダム下流無水区間</p> <p>従来の水利権のあり方を見直し、水利権量以上の取水を河川の流況が豊富なときに限って認めることにより、増取水による増電と維持流量放流による減電を合わせて行う仕組みを構築。</p> <p>(実施地点)信濃川 西大滝ダム、宮中取水ダム</p> <p>【予算額：ダム事業費2,791億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	取水による水枯れが発生し水環境が悪化している箇所における水環境の再生		
関連する政策目標	9)良質で安全な水の安定した利用の確保 24)良好な自然環境の保全、形成		
関連する業績指標	34)河川の流量不足解消指数 101)河川水質		
指標の目標値等	34)河川の流量不足解消指数 61%(平成18年度) 101)河川水質 85%(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>精神的豊かさを求める国民意識の変化により、生態系も含めた自然環境や景観などを重視する傾向にあるなかで、取水等により水枯れが発生し水環境の悪化が社会問題化するなど、水量豊かな河川を再生させることが求められている区間が多数存在。(=目標と現状のGAP)</p> <p>1級河川の減水区間 全国 1,551発電所 9,500kmの減水区間 (うち 267発電所 3,100kmはすでに解消済)</p> <p>従来、許可更新時に、資源エネルギー庁との「発電水利権の期間更新時における河川維持流量の確保について(ガイドライン)」により、利水者の協力のもと、最低限の維持流量の確保を行ってきたところであるが、こうした対応のみでは、依然高まる水環境に対するニーズの増大に対応できていない。(=原因分析)</p> <p>このため、ガイドラインでは対応が出来ない場合においても、利水者の協力を仰ぎつつ、河川行政として水無川対策に積極的に取り組むスキームの構築が必要となっている。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、既存ダム容量を活用した維持流量の放流を行う制度の創設、増取水による増電と維持流量放流による減電を合わせて行う仕組みの構築。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	環境に対するニーズの高度化の中で、水量豊かな河川の再生を望む動きが活発化している。		
行政の関与	河川環境の整備と保全是河川行政の主要な目的の1つである。		
国の関与	1級河川指定区間外について国が施策を実施。1級河川指定区間ならびに2級河川については地方で実施。		
施策等の効率性	<p>本施策は、利水者に減電を生じさせずに維持流量を確保する方策として、すでに開発された施設のダム容量、河川の流量が豊富なときの流量を利用するものである。</p> <p>代替施策として考えられる、新規ダム建設による水量確保に比べコストもかからず、施設整備の必要もないこと等から効率的。</p> <p>既存ダム容量の活用の可能性のある箇所等において、本施策を実施することにより、緊急に維持流量の確保が必要な無水減水区間(約540km)のうち約300kmを平成18年度までに解消することが可能。</p>		
施策等の有効性	本措置により、維持流量放流に伴い通常発生する利水者の減電が発生せず、利水者に負担を強いることなく、維持流量が確保することが可能に		

	なり、清流が回復する。
その他特記すべき事項	施策の実施にあたって、利水者の理解を得ることが必要。

事前評価票【No.11】

施策等名	下水道との連携による地表汚濁物質の新たな浄化対策の導入	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>河川浄化対策を行っている河川環境整備事業を使って、初期降雨時のノンポイント負荷（不特定の地表面上より集まる汚濁物質）を含む雨水排水を一時的に河川敷地内の調整池に貯留し、晴天時に下水道管路の空容量を利用して導水し、下水処理場の余剰能力を活用することにより、低コストで浄化を行う施策を導入する。</p> <p>【予算額：河川事業費5,588億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>都市地域における初期降雨時の汚濁した雨水排水を下水施設を活用して効率的に浄化することで、河川へのノンポイント負荷の流入を削減し、河川水質の改善を図る。</p>		
関連する政策目標	24) 良好な自然環境の保全・形成		
関連する業績指標	101) 河川水質		
指標の目標値等	85%（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>河川流域における下水道整備の進捗等により、河川の水質は一時期に比べて格段に改善をみてきたが、利根川や江戸川など首都圏を中心に、依然として環境基準を満足していない状況が見られる。（＝目標と現実のGAP）</p> <p>これは、地表の汚濁物質が河川に直接流れ込んでしまうことが、大きな原因のひとつと考えられる。（江戸川では河川への流入負荷の20%がノンポイント負荷（その他は、生活雑排水等下水道整備に対応可能となる負荷））（＝原因分析）</p> <p>このため、地表汚濁物質の5～6割を含む降雨初期の雨水排水を効果的に浄化する方策の導入が必要となっている。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、河川浄化対策を行っている河川環境整備事業を使って、初期降雨時のノンポイント負荷を含む雨水排水を一時的に河川敷地内の調整池に貯留し、晴天時に下水道管路の空容量を利用して導水し、下水処理場の余剰能力を活用することにより、低コストで浄化を行う施策を導入する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	利根川や江戸川など首都圏の河川を中心に、依然として環境基準を満足していない状況がみられる。		
行政の関与	道路面など地表面の汚濁物質を主体とするノンポイント負荷は、排出源が特定できないことから、行政において対処せざるをえない。		
国の関与	河川環境整備事業(直轄・補助)により実施する。		
施策等の効率性	<p>これまで未処理で河川に流出していたノンポイント負荷を効率的に処理することが可能となり、最大で全流域から出てくる負荷量の10%程度を削減することができ、大きな事業効果が期待できる。</p> <p>下水道管路、下水処理場に余剰能力があるときに、これを利用して浄化するため、河川事業において浄化施設を建設する必要がない。このため例えば江戸川では約80億円の浄化施設の建設費が不要となるなど、大幅なコスト縮減につながる。</p> <p>江戸川における利根運河のノンポイント負荷対策では、調整池等の建設費にかかる年費用が約8.6億円、利水障害回避費用軽減、取水制限回避による被害軽減の年便益が約15.5億円となる。（B/C=1.8）</p>		
施策等の有効性	<p>全雨水流出量の1～2割程度にすぎない降雨初期の雨水流出によって、道路面など地表面上の汚濁物質の5～6割が河川に流出していることから、初期降雨時における汚濁物質の濃度の高い雨水排水を、一時的に貯留しておき、下水処理場に余裕がある時に、これを処理して河川に排出することにより、ノンポイント負荷を効果的に削減することができる。</p>		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.12】

施策等名	自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設	担当課	河川局 河川環境課
施策等の概要	<p>自然環境保全の目的から抜本的に事業が行えるよう、河川環境整備事業(直轄・補助)の中に自然再生事業を創設し、もって生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川やウェットランドの再生を図り、河川の蛇行復元や河畔林の整備、乾燥化傾向のある湿地の冠水頻度を増加させることなどの対策を実施。</p> <p>予算要求：河川環境整備事業費(直轄・補助)の事項について自然再生事業を創設</p> <p>「河川浄化事業」(水質) → 「河川浄化事業」(水質) 「河道整備事業」(自然環境) → 「自然再生事業」(自然環境) 「河川利用推進事業」(親水) → 「河川利用推進事業」(親水) 「河川利用推進事業」(舟運等) → 「河川利用推進事業」(舟運等)</p> <p>【予算額：河川事業費5,588億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>自然と共生する社会の実現に向け、生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川や湿地環境(ウェットランド)の再生を図る。</p>		
関連する政策目標	24) 良好な自然環境の保全、形成		
関連する業績指標	99) 河川における人工的な水際率 102) 湿地の再生面積		
指標の目標値等	99) 河川における人工的な水際率 34%(平成18年度) 102) 湿地の再生面積 300ha(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>絶滅の危機に瀕している生物の種数は年を追うごとに増加しており、このような植物、鳥類の約2割が河川周辺等の湿地環境(ウェットランド)に依存している状況にある。絶滅危惧種の保全の観点からも、自然河川やウェットランドの保全・再生が重要であるが、これまでの約100年間で河川及びその隣接地における湿地の約6割に相当する約8万haが喪失している。(=目標と現実のGAP)</p> <p>これは、これまでの開発の進展等に伴う湿地の大幅な減少が大きな要因と考えられ、行政としても開発ニーズの高さを踏まえ、湿地の再生などによる積極的な対策をとってこなかったためである。(=原因分析)</p> <p>これまで、河川行政としては、河道整備等に併せてワンド整備や瀬や淵の保全などを行ってきたが、自然環境保全の目的から抜本的な対策を行う事業制度が無かったため、事業制度の見直しが必要となっている。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、自然環境保全の目的から抜本的な事業が行えるよう、河川環境整備事業(直轄・補助)の中に自然再生事業を創設し、生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川やウェットランドの再生を図るため、河川の蛇行復元や河畔林の整備、乾燥化傾向のある湿地の冠水頻度を増加させることなどの対策を実施する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	国民の自然環境に関する意識が高まっている中、絶滅の危機に瀕している生物種数は増加の一途をたどっており、生物の良好な生息・生育環境であるウェットランドの再生について抜本的な対策を講じなければならない。		
行政の関与	河川環境の保全は河川行政の主要な目的の一つである。		
国の関与	自然再生事業の創設と直轄河川における取り組み。		
施策等の効率性	<p>絶滅の危機に瀕した鳥類や植物の2割はウェットランドに依存するなど、湿地は生物の良好な生息・生育環境として重要であり、また渡り鳥にとって貴重な越冬地、中継地であるため、湿地を再生することによる効果は大きい。</p> <p>河川及びその隣接地はそもそも低地帯であり河川の氾濫原であることが</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>ら地形的にも容易にウェットランドの再生が可能である。 これまでは自然環境保全対策は治水事業等従来事業にあわせて実施するか、河川環境整備事業の河道整備事業において個別に取り組むしかなかったが、自然再生事業の創設によりウェットランドの再生など抜本的な自然環境保全対策が実現可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>1992年 生物多様性条約締結 1995年 「生物多様性国家戦略」が閣議決定 1997年 河川法改正（治水と利水に加え河川環境の保全と整備が法の目的に追加。） その他最近の動き <u>5 / 7</u> 小泉首相が所信表明演説において「自然との共生が可能となる社会の実現」を発言。 <u>5 / 29</u> 小泉首相が21世紀「環の国」づくり会議において「自然との共生が最も大事な課題の一つだ。環境関連にどう取り組むかが、小泉内閣として最も力を入れる部分だ。」と発言。 <u>6 / 26</u> 経済財政諮問会議が平成14年度予算において重点的に推進すべき分野として「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」を盛り込む。 <u>7 / 10</u> 21世紀「環の国」づくり会議の報告書において、「自然再生型公共事業の推進」などが盛り込まれる。</p>

事前評価票【No.13】

施策等名	流域貯留浸透事業の拡充	担当課	河川局河川環境課・治水課
施策等の概要	<p>都市水害対策として、都道府県又は市町村による流域貯留浸透施設の設置を推進するため、総合治水特定河川の流域にかかるものについて、補助対象となる施設規模の要件を引き下げる。</p> <p>(1)貯留浸透施設の新設 500m³ 300m³ (2)既設の暫定調整池等の改良 3000m³ 1000m³</p> <p>【予算額：河川事業費5,588億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>都市地域における流域貯留浸透施設の設置又は改良により、下流河川の洪水時のピーク流量の低減、下流河川周辺地域の内水の軽減によって、都市水害による浸水被害の軽減を図る。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	65) 床上浸水常襲地区内家屋数		
指標の目標値等	7万戸(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>平成11年の福岡水害、平成12年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、総合治水特定河川における調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお55%に留まっている。(=目標と現実のGAP)</p> <p>その原因としては、景気低迷等により民間開発が小規模化傾向にあり、開発規模に応じた最適な貯留浸透施設の規模も小規模となってきたが、従来大規模施設を対象として促進策を講じてきており、小規模施設に対する促進策は十分講じられてこなかったことがある。(=原因分析)</p> <p>このため、現下の情勢に鑑み、早期目標達成のため、小規模施設も含め設置を促進し、トータル量を確保していく必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、総合治水特定河川の流域にかかるものについて、流域貯留浸透事業の補助対象となる施設の要件を引き下げる。</p> <p>引き下げる範囲は、これにより補助対象施設数の大幅な増加が見込まれるとともに、一施設当たりの治水効果が見込まれる規模を考慮して決定する。</p> <p>(1)貯留浸透施設の新設 500m³ 300m³ (2)既設の暫定調整池等の改良 3000m³ 1000m³</p> <p>(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>開発が著しい都市地域において、不浸透域の拡大から都市型水害が頻発している。特に近年の集中豪雨による都市部の浸水被害に対処するためには、貯留浸透施設の整備推進や機能強化が必要である。</p> <p>開発に伴って整備された暫定調整池のうち、小規模なものについては補助事業による改良ができないことから、十分な管理が行われず治水機能が低下したり、所有者の移転により埋め立てられるケースもあり、町田市、横浜市等から、補助事業による機能保全対策が要望されている。</p>		
行政の関与	<p>民間で保有すべき部分：宅地開発要綱に基づく民間事業者による暫定調整池の設置と維持管理(市町村と管理協定を締結する場合)</p> <p>行政主導で整備すべき部分：流域貯留浸透施設の設置、暫定調整池の改良事業の実施、管理協定に基づく暫定調整池の管理指導</p>		
国の関与	国庫補助の拡充である。		
施策等の効率性	<p>総合治水特定河川において想定されている流域対策による流出抑制分を、ダムや河道などの施設整備によって対応しようとするれば、今後莫大な投資と長い時間が必要であり、また市街化が進展している流域では、現実には不可能である。</p> <p>流域貯留浸透事業は、公園や校庭、民間宅地などに貯留浸透施設を設置</p>		

	<p>したり、民間が所有する既存の暫定調整池を改良するものであり、用地買収を伴わず、少ない事業費で効果的な治水対策を行うものである。例えば鶴見川支川流域(10km²)におけるシミュレーション結果によると、1000～3000m³の暫定調整池40箇所のオリフィス改良、浸透機能追加など治水機能向上に要する年費用が約18百万円、年被害軽減額が約52百万円となる。(B/C=2.84)</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>流域貯留浸透施設は、都市域からの急激な雨水流出を抑制することで、下流の浸水被害を軽減するものである。</p> <p>補助対象となる施設の要件を緩和することで、現在補助対象となっていない小規模な施設の設置が促進され、雨水貯留容量、浸透機能の増加を促す。</p> <p>また、下流河川の能力に合わせた流出量の調整を行うなどきめ細かな対策が可能となり、都市型水害の軽減に、大きな効果が期待できる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>河川審議会中間答申「流域での対応を含む効果的な治水の在り方について」(平成12年12月19日)において、貯留施設等の機能の担保として、公的組織への移管、多目的化、民間管理施設への権原確保、貯留施設等の適正な設置、運用について推進すべきことを提言している。</p>

事前評価票【No.14】

施策等名	高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善	担当課	河川局 治水課 都市・地域整備局まちづくり推進課
施策等の概要	大都市において、計画を上回る洪水による壊滅的な被害を防御するとともに、快適で潤いのある水辺都市再生のための高規格堤防の整備を促進させるため、高規格堤防化に伴う新たな法面部の土地取得のための機動的な用地先行取得方策として、都市施設用地買取資金貸付金の拡充により機動的な取得方策を講じる。		
施策等の目的	社会、経済の中核となる大都市を計画を上回る洪水による壊滅的な被害から防御するとともに、川とまちが一体となった水辺都市再生を実現する高規格堤防整備を促進。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	20) 都市空間形成河川整備率 62) 水害危険度指標		
指標の目標値等	20) 都市空間形成河川整備率 40% (平成18年度) 62) 水害危険度指標 4.2 (平成18年度)		
施策等の必要性	<p>現在、高規格堤防整備区間は、首都圏、近畿圏の荒川、多摩川、淀川等6河川で、約800kmを整備する計画であるが、第9次治水事業七箇年計画(H9~H15)では、高規格堤防の整備延長として約45kmの目標としているが、平成12年度末までに約9km(全体では約16km)と、さらなる計画達成に向けさらなる整備促進が必要な状況となっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>高規格堤防は都市の安全性を向上させ、また、都市の機能を維持・増進させるものであり、市街地開発等のまちづくりと一体となって事業を促進しているものである。円滑な事業の推進のためには、高規格堤防化に伴う新たな法面部の土地の取得が事業実施のため不可欠であるが、近年、土地の買取要望があるものの、先行的な用地取得方策がなく、まちづくりと一体となった高規格堤防化の機会をこれまでに5地区程度逸機している。このような事態に、速やかに対応できないことが、整備が進まない大きな原因の1つになっている。(=原因分析)</p> <p>このため、高規格堤防化に伴う新たな法面部用地の買取要望に機動的に対処するための制度等の取得方策が必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、大都市において、計画を上回る洪水による壊滅的な被害を防御するとともに、快適で潤いのある水辺都市再生のための高規格堤防の整備を促進させるため、高規格堤防化に伴う新たな法面部用地の確保のための用地先行取得方策として、都市施設用地買取資金貸付金の拡充による機動的な取得方策を講じる。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	洪水の被害が甚大なことが予想される首都圏、近畿圏において防災性が高く、良好な環境のまちづくりを推進することが必要。 また、高規格堤防事業の推進に関する用地先行取得について、沿川市町から強い要望がある。		
行政の関与	河川管理者として計画を上回る洪水から壊滅的な被害を防御する高規格堤防と良好なまちづくりを一体的に促進する必要がある。		
国の関与	都市施設用地買取資金貸付金の拡充の改正要望である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○都市施設用地買取資金貸付金の拡充を行うことにより、買取要望に機動的に対応ができるため、地権者が第三者に分割譲渡することによる事業の長期化、及び新たな住居建設等による事業費（補償費）増加の事態を避けることができる。</p> <p>○高規格堤防を整備することによる、建築投資効果として、これまでの実績では高規格堤防整備の公共投資の4倍程度となっており、民間等の建築誘発効果が十分に見込まれるところである。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>高規格堤防整備の機会を法面用地等の用地先行取得ができないため、年5地区（延長約3km）程度逸機していたが、都市施設用地買取資金貸付金の拡充を図ることにより、これらが解消され、高規格堤防の整備が促進される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.15】

施策等名	流下能力不足橋梁の改良方策の 拡充	担当課	河川局治水課
施策等の概要	<p>流下能力上ボトルネックとなっている橋梁改良促進のため、鉄道橋緊急対策事業（補助）の対象橋梁に道路橋を追加し、鉄道橋・道路橋緊急対策事業と改称するとともに、採択要件の事業費を12億円（都市河川においては24億円）を6億円とする。</p> <p>【予算額：河川事業費5,588億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>河川改修に伴い必要となる橋梁の架替えを重点的に促進し、地域の安全性の確保を図る。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	66) 流下能力不足橋梁数		
指標の目標値等	3500橋（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>水害を未然に防止するため計画的に河川改修を進めているが、河川を横過している橋梁は、そもそも川幅の狭い箇所に架かっていたり、桁が非常に低い等、洪水の疎通能力を大きく阻害している場合が多い。特に、下流の改修が進んでいるにもかかわらず橋の改良ができていない（ボトルネック橋梁）場合などはその上流の改修が進まず、一連区間として安全度を確保できていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これらの橋梁改良がなかなか進まない大きな原因として、交通規制を伴うこと等のため早急に工事を完了する必要がある、短期集中的に相当程度の費用が必要となることがある。（＝原因分析）</p> <p>直轄事業では特定構造物改築事業（昭和60年度）より鉄道橋・道路橋の改築を進めている。一方補助事業では、鉄道橋改築に緊急的に投資する補助事業（鉄道橋緊急改築事業（平成7年度））を創設し、これを通じて民間事業者が管理者である鉄道橋の改良を優先的・緊急的に行ってきたが、同じく多数存在するボトルネックとなる道路橋の改良を計画的に行うことが必要。また、補助事業については、治水上の緊急性に加え、現下の厳しい地方財政も勘案し、改良促進のための支援措置の強化が必要。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、鉄道橋緊急対策事業の対象橋梁に道路橋を追加し、鉄道橋・道路橋緊急対策事業と改称するとともに、採択要件の事業費を12億円（都市河川においては24億円）を6億円とする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>ボトルネックになっている橋梁は、桁が極めて低かったり、架橋部分で川幅が狭くなっている等、流下能力が不足しており、橋梁改良に対する地域のニーズは高い。</p>		
行政の関与	治水を含む河川管理は行政の責務		
国の関与	国庫補助金の制度拡充		
施策等の効率性	<p>橋梁架け替えには、相当な費用を要するものの、その波及効果は極めて大きい（青森県新城川JR橋及び道路橋では、橋地点の流下能力が下流の流下能力に対して40%程度しかなくボトルネックになっていたが、約30億円の事業費でこれらを改良することにより、これに併せて上流改修（事業費約24億円）を行うことが可能になり、最終の治水効果として約100億円の想定被害額を解消できる）</p> <p>今回の補助制度の拡充により、今後5年間で、著しく流下断面を阻害しており、緊急的に改良が必要な鉄道橋、道路橋約50ヶ所を重点的に実施することが可能となり、浸水が想定される家屋約10,000戸の浸水被害を解消できる。</p>		
施策等の有効性	河川は、一連区間の改修を完了しないと治水効果が発揮できないが、ボ		

	<p>トルネック橋梁を架け替えることで、その断面での流下能力が確保できるだけでなく、その上流の改修が進めることができ、一連区間での安全度向上に大きく寄与する。</p> <p>このため、ボトルネックとなっている橋梁の改良を促進するため、採択要件を緩和することにより、ボトルネック橋梁の改良の誘因を付与するとともに、民間事業者の橋梁を緊急的・重点的に改良するために創設された鉄道橋緊急対策事業（補助）を拡充し、対象橋梁に道路橋を追加し、未だ改良の進んでいない道路橋の改良を進める。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.16】

施策等名	既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化	担当課	河川局海岸室 港湾局海岸・防災課
施策等の概要	<p>老朽化等により、充分な防護機能を有していない海岸保全施設を対象として、面的防護方式^{注)}等による改築・更新、迅速な避難や緊急復旧等に活用可能な管理用通路等の整備、災害関連情報の提供・水門・陸閘等の遠隔操作を行う光ファイバー等の整備など、機能の高度化を一体的・重点的に実施する「海岸危機管理機能高度化事業」を創設する。 【予算額：海岸事業費305億円（国費、河川局所管分）、323億円（国費、港湾局所管分）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>ゼロメートル地帯等における高潮等の災害に対する安全な防護を図るとともに、災害発生時における危機管理体制の充実を図り、地域の安全性向上を目的とする。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	72) 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積		
指標の目標値等	230万人・10万ha（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>昭和30年代より本格的に開始された海岸保全施設の整備率は未だ約4割に留まっているとともに、既設堤防の老朽化も進み、津波・高潮からの防護は依然十分に達成されているとは言えない状況。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>背後地の安全性向上のため、引き続き海岸保全施設の整備を推進していくが、一方で、伊勢湾等を契機に整備された施設の老朽化が進むなど、再整備が必要な施設の延長が、要保全海岸延長の約20%に及ぶ地域もあり、整備率は向上しても背後地の安全度は必ずしも確保されない場合が増加している。（＝原因分析）</p> <p>背後地の安全性を確実に確保するためには、老朽化施設の早急な改築・更新が必要であるとともに、施設再整備のタイミングにおいて、災害発生時を想定した構造、能力のレベルアップが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、面的防護方式等による老朽化施設等の改築・更新を推進するとともに、併せて緊急復旧路や災害関連情報を提供する施設等危機対応能力を向上する機能を付加し、背後地の地域安全性の向上を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二一ズ	<p>高潮災害による家庭用品等の被害率¹は、浸水深の上昇が急激で移動する十分な時間がない場合が多いため、河川浸水による被害率²より、床下浸水、床上浸水ともさらに高い傾向にある（例えば床上浸水深50cm～99cmの場合、¹は31.5%、²は19.1%、国土技術政策総合研究所資料）。</p> <p>海岸域においては、早期の浸水解消や高潮等災害発生時における災害弱者（子供、老人、要救護者等）への確実な防災情報伝達が求められている（台風9918号による高潮災害に対する住民の意見アンケート（国土技術政策総合研究所資料）等）。</p>		
行政の関与	<p>海岸管理者である行政主体が、一次的な災害対応主体である市町村と連携の下、高潮等の災害対策を実施することが必要である。</p>		
国の関与	<p>広域にわたる被害が懸念される高潮等の災害に対して、総合的な対策を実施するためには、国が積極的に支援していくことが必要である。</p>		
施策等の効率性	<p>伊勢湾台風等を契機に整備された海岸保全施設の老朽化等、防護機能の低下が顕在化しつつある現在、本事業を創設することで、施設の改築・更新に併せて、既存ストックを有効活用した耐久性の高い施設への転換が可能となり、背後地の安全性が低コストかつ早急に向上する。</p> <p>また、機能の付加により、想定外外力を伴う災害に対しても対応可能となり、海岸部における危機管理体制の充実による背後地の安全度が向上する。</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>老朽化等機能の低下した施設は、災害発生時に終局的な被災を生ずる恐れのある脆い構造であるが、本事業の創設により、老朽化施設等の適切な改築・更新が行われ、高潮等の災害に対して強固な構造となり、津波・高潮等の災害から防護されていない人口・土地面積が着実に減少し、背後地の安全性が向上する。</p> <p>また、既設堤防を用いた緊急復旧路等の整備により、復旧資材の迅速な搬入等が可能となるとともに、情報伝達施設等の整備により、防災関連情報の提供や水門等の高波浪時の遠隔操作が可能となるなど、機能の高度化により、非常時における海岸や背後地の安全性が向上する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>注) 面的防護方式とは、複雑に作用する波浪等の外力を複数の海岸保全施設によって分散させて受け止める海岸の防護形態であり、施設の耐久性を高めるとともに、海浜の利用や景観に配慮した質の高い海岸づくりに資するものである。</p>

事前評価票【No.17】

施策等名	都市部の環状道路等の都市計画道路への低利子貸付制度の創設	担当課	道路局 高速国道課 都市・地域整備局街路課
施策等の概要	都市再生の実現に不可欠な環状道路をはじめとする都市計画道路の整備について、低利子貸付制度を適用する。 【予算額：道路事業費34,444億円（国費）の内数】		
施策等の目的	都市再生の実現に不可欠な環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備により、大都市圏の交通混雑の抜本的な解決や、民間都市開発の誘発を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 7) 都市内の渋滞の緩和		
関連する業績指標	19) 都市内の都市計画道路の整備率 27) 主要渋滞ポイント解消数（箇所）		
指標の目標値等	19) 都市内の都市計画道路整備率 60%（平成14年度） 27) 主要渋滞ポイント解消数 1,000箇所（平成14年度）		
施策等の必要性	<p>慢性的な交通渋滞や土地の有効利用の未達成など都市問題の解決のため、都市の骨格を形成し、あらゆる都市インフラの基盤となる環状道路をはじめとする都市内道路の整備が不可欠であるが、現在は都市計画道路の整備率が58%など依然として非常に低い達成度に止まっている。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>この大きな原因は、大都市部での整備にあたっては、地権者が極めて多数存在することや移転地の確保が難しいことなど、用地取得の困難性にある。（＝原因分析）</p> <p>都市計画道路については、その整備のため、これまで円滑な用地取得のための低利融資等の措置を講じてきたが、現下の都市再生への要請の緊急性と都市計画道路整備による公益の大きさに鑑み、さらなる措置を講ずる必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、環状道路をはじめとする都市計画道路整備について、土地開発公社等に対する低利子での貸付制度を創設することにより、買い取り要望への機敏な対応等、事業化前の機動的な用地取得を可能とする。 （＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	都市再生に資する都市基盤整備の必要性については、喫緊の課題とされているところである。		
行政の関与	道路行政として、大都市圏等における交通渋滞の対策等を推進する必要がある。		
国の関与	国庫からの低利子貸付制度の創設である。		
施策等の効率性	低利子貸付制度の創設により、環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備が図られ、交通渋滞の緩和や民間開発の誘発など効果の早期発現が可能となる。		
施策等の有効性	本施策の導入により、用地買い取り要望への対応など、事業化前の道路用地取得に柔軟な対応が可能となることから、都市部の環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備が図られる。		
その他特記すべき事項	都市再生については緊急経済対策(平成13年4月 経済対策閣僚会議)において位置付けられている。		

事前評価票【No.18】

施策等名	特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入	担当課	道路局地方道・環境課
施策等の概要	<p>特定交通安全施設等整備事業を地区において一体的・総合的に実施するため、地区の住民意見を踏まえ計画を作成した場合には、それに基づき歩道、コミュニティ道路、自転車駐車場等の複数の工種を当該地区単位で一括補助を行う枠組みを導入する。</p> <p>【予算額： 197億円(事業費)の内数】</p>		
施策等の目的	特定交通安全施設等整備事業の地区一括補助により、面的かつ総合的に交通安全事業を行い、集中的かつ効率的に交通安全の実現を図る。		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	80) 幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数		
指標の目標値等	3,200箇所(平成14年度)		
施策等の必要性	<p>交通安全基本計画においては、平成17年までに交通事故死者数を8,466人以下に削減することを目標としているが、平成12年の交通事故死者数は9,066人であり依然として厳しい状況である。また、交通事故件数と負傷者数においては10年連続で過去最悪を更新し、それぞれ931,934件、1,155,697人に上っている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>特に、市街地における交通事故は、平成12年における事故件数のうち、7割以上を占めており、また、歩行中の事故件数に限ればその8割以上が市街地において発生しているなど、大多数の事故が市街地で発生している。これは、市街地では、歩行者・自転車・車の交錯、放置自転車、違法駐車など、道路交通環境上の問題が錯綜していることが大きな要因となっている。(=原因分析)</p> <p>このため、こうした諸課題に対してきめ細やかに、かつ総合的に対応していくための方策が必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、特定交通安全施設等整備事業において、交通安全に関し、地区の住民意見を踏まえ計画を作成し、それに基づき歩道、コミュニティ道路、自転車駐車場等の複数の工種を一体的・総合的に実施する場合は、当該地区単位で一括補助を行う枠組みを導入する。(=施策の具体的な内容)</p>		
社会的二一ズ	<p>平成12年度の交通事故死者数は5年ぶりに増加に転じた。さらに、交通事故件数と負傷者数においては10年連続で過去最悪を更新しており、さらなる交通安全上の対策が必要とされている。</p> <p>とりわけ、商業系地区を中心とした市街地での対策が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高い市街地での事故多発率 ・依然として深刻な放置自転車、違法駐車問題 		
行政の関与	交通安全対策のうち、道路交通環境の整備は、もっぱら道路管理者の責務である。		
国の関与	現行の国庫補助事業における地区一括補助の導入である。		
施策等の効率性	地区単位で交通安全施設の総合的かつ一体的な整備が可能になり、効果的な対策が可能になる。補助金が、地方公共団体の自主性に基づき地区において柔軟な運用されることにより効率的・機動的な整備が図られる。		
施策等の有効性	地区単位で計画を立案し、総合的かつ集中的に交通安全施設を整備することにより、地区全体で交通安全の向上を図ることが可能となり、市街地における交通事故数を効果的に減少させることができる		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.19】

施策等名	建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化	担当課	住宅局 住宅生産課 建築指導課 住宅資金管理官室
施策等の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ホルムアルデヒド等の化学物質による室内空気の汚染を防止するための建材、換気設備等に関する基準の見直し（建築基準法の改正） ・「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度（平成13年度創設）について、中古住宅にも適用を拡大 ・シックハウス対策工事に係る住宅金融公庫のリフォーム融資を拡充（融資対象の拡充） 		
施策等の目的	室内空気の汚染を防止するための建築基準の見直し、中古住宅に対する空気質の性能表示の実施等により、ホルムアルデヒド等の化学物質の室内濃度が厚生労働省の指針値を超える住宅を減少させることにより、健康への影響の低減に資する。		
関連する政策目標	23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標	96) ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合		
指標の目標値等	10%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>ホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の指針値を超える住宅を10年以内に解消することを目標としている。</p> <p>これまで、住宅生産者向けの「設計・施工ガイドライン」や、消費者向けの「ユーザーズマニュアル」等を作成、さらに、住宅性能表示制度において新築住宅を対象とした建材の等級と換気方法の表示を行う等、消費者や住宅生産者等に対する情報提供等を行ってきた。</p> <p>しかし、平成12年度実施の全国規模の実態調査によれば、現状では概ね3割弱の住宅が室内濃度指針値を超えていると推定される結果であった。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これまで、消費者や住宅生産者等に対する情報提供等を行ってきたが、主に新築を対象としていたこと、また、情報提供のみでは十分な実効性が確保できず、必ずしも建材や換気方法の配慮が十分でない住宅が供給されたことが原因と考えられる。（＝原因分析）</p> <p>新築住宅に対しては、より一層実効性のある建築基準の見直しを図ることが必要。また、これまでの新築住宅を対象とした取組みを、中古住宅まで拡充することが必要。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には以下を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホルムアルデヒド等の化学物質による室内空気の汚染を防止するための建材、換気設備等に関する基準の見直し（建築基準法の改正） ・「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度（平成13年度創設）について、中古住宅にも適用を拡大 ・シックハウス対策工事に係る住宅金融公庫のリフォーム融資を拡充する。（融資対象の拡充）（＝施策の具体的内容） 		
社会的ニーズ	住宅紛争処理支援センターへの相談件数等が増大（平成11年度203件 平成12年度424件） また、国会においても活発な議論が展開されている。		
行政の関与	国民の健康を保護するため規制を含めて検討するものであることから、民間ではなく国が関与する必要がある。		
国の関与	建築基準、公庫融資制度等に関連する事項である。		
施策等の効率性	建築基準の見直しによる新築住宅等のコスト上昇は限定的であり、これにより居住者の健康への影響の低減が期待でき、人々が安心して安全に暮		

	<p>らせる生活環境の実現に資する。</p> <p>なお、シックハウスに関連する調査及び技術の検証等は、集中的・一元的に実施し成果を広く公表することが最も効率的である。</p> <p>また、シックハウス関連の改修工事による民間需要創出効果も見込まれる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>現在概ね3割弱の住宅がホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の指針値を超えていると推定されており、人の健康に影響があったとする事例が報告されている。</p> <p>建築基準の見直しにより、新築住宅については指針値を超える住宅が解消されるとともに、既存住宅においては空気質の測定を客観的に実施するルールを設定し普及することにより、既存住宅における空気質が明らかとなりその改善の契機となることから、我が国の室内環境の総合的な改善が図られる。</p> <p>以上のような室内環境の総合的な対策を図ることにより、健康への影響の低減に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>社会資本整備審議会（平成14年1月30日）</p> <p>「…化学物質の室内濃度が厚生労働省の設定する指針値を超える場合には、健康への有害な影響が生ずるおそれがあるため、国民の健康を確保するための最低基準として、建築基準法に基づく新たな規制を検討すべきである。（中略）さらに、化学物質による室内空気汚染問題については、規制の導入と合わせて、室内濃度の測定技術、室内空気質の改善技術、住まいづくりや住まい方の留意点等、幅広い事項について、消費者や事業者への適切な情報提供を促進すべきである。」</p> <p>シックハウス問題におけるホルムアルデヒドの位置づけについて</p> <p>シックハウス問題に関して厚生労働省より指針値が示された13の化学物質(H14.3現在)のうち、ホルムアルデヒドについては各種の実態調査において指針値を超える住宅等が多数存在することが報告されているため、最優先で対策を講じる必要がある化学物質としてホルムアルデヒドを指標として採用している。</p>

事前評価票【No.20】

施策等名	既存住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充	担当課	住宅局住宅生産課
施策等の概要	<p>1. 住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく住宅性能表示制度の対象に既存住宅を追加し、既存住宅の売買等にあたって、目視主体の方法で劣化・不具合状況等を確認する現況検査と、必要に応じて耐震性能、高齢者等への配慮等個別性能毎の評価を一体的に行う新しい制度（既存住宅性能表示制度）を創設する。</p> <p>2. 一定の住宅の増改築工事について、瑕疵が発見された場合に修補等費用として保険金を支払うことができるよう、住宅性能保証制度を拡充する。</p>		
施策等の目的	<p>既存住宅市場における取引の不安を解消するとともに、バリアフリー化、省エネ化、耐震化等のニーズに応じた住宅リフォームを推進し、既存住宅の適切な維持保全を促進することにより、既存住宅ストックを有効に活用し得るよう住宅市場の整備、活性化を図る。</p>		
関連する政策目標	<p>1) 居住水準の向上 2) バリアフリー社会の実現 14) 新たな市場の育成 17) 消費者利益の保護 25) 循環型社会の形成</p>		
関連する業績指標	<p>51) 中古住宅の流通量 52) リフォームの市場規模</p>		
指標の目標値等	<p>51) 中古住宅の流通量 20万戸（平成15年度） 52) リフォームの市場規模 430万件（平成13～17年度）</p>		
施策等の必要性	<p>少子・高齢化、環境制約等に特徴づけられる今後の成熟社会において、資源の有効利用を図りながら居住水準を向上させるためには、良質な住環境・住宅ストックを形成し、適切に維持管理し、市場で循環させて長く使っていくことが住宅政策上重要であるが、住宅の平均耐用年数はアメリカが44年、イギリスが75年であるのに対し、日本は26年である。資源の有効利用の観点から住宅を長く使っていくためにも、新築、リフォーム、既存住宅、賃貸住宅を通じて、ライフステージに応じた住替えや買換えを通じて既存住宅ストックを十二分に活用し得るような市場整備を緊急に行っていく必要がある。しかしながら、ファミリー世帯が十分な広さを確保することが困難である一方で、高齢者が住宅を処分して住替えを行うことが困難であるなど、十分な住宅の流通が行われず、世帯規模と住宅ストックのミスマッチが生じている。既存住宅の流通量を見ると、平成9年度で15.7万戸（住宅ストックに占める割合：0.3%）であり、米国（438.2万戸（同年）住宅ストックに占める割合：3.7%）と比しても相当に小さい。また、住宅の維持管理についても、現在、住宅の改裝等工事は「屋根・外壁等の塗り替え工事（38.1%）」、「内装の模様替え工事（17.5%）」が主であり、「基礎構造の補強工事（0.7%）」「断熱工事（0.3%）」といった住宅の耐用年数を延長させる大規模なリフォームはほとんど行われていない。（国土交通省「増改築・改裝等調査」平成11年）（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ）流通する既存住宅の質や性能、履歴に関する情報が得られにくい、保証や紛争処理の仕組みが十分でなく安心して売買できない、といったことから、既存住宅を積極的に維持管理しつつ必要に応じて住み替えていく社会環境が整備されていない、 ）既存住宅の質に応じた評価がなされていないため、既存住宅を積極的にリフォームしようというインセンティブを欠き、また、大規模なリフォーム工事は、万が一瑕疵が発生した場合のリスクが大きく、消費者及び中小工務店は工事後の不具合の発生とその対応への不安を抱えている <p>等が考えられる。（＝原因分析）</p>		

よって、住宅の質や性能、履歴情報等を把握し開示していくことにより、消費者が安心して中古住宅を取引等できる環境を整備するとともに、住宅リフォーム工事に係る保証により、消費者及び中小工務店が安心してリフォーム工事を行える環境を整備する必要がある。（＝課題の特定）

このため、以下の措置を講じる。

1．既存住宅性能表示制度の創設

住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく住宅性能表示制度の対象に既存住宅を追加し、既存住宅の売買等にあたって、目視主体の方法で劣化・不具合状況等を確認する現況検査と、必要に応じて耐震性能、高齢者等への配慮等個別性能毎の評価を一体的に行う新しい制度（既存住宅性能表示制度）を創設する。平成14年度中に制度化予定。（評価・表示イメージ）

- ・現況検査・・・基礎、外壁、屋根、設備等の劣化状況等
- ・個別性能・・・耐震性、高齢者等への配慮、室内空気中の化学物質の濃度測定等

2．住宅性能保証制度の拡充（対象に一定の増改築工事を追加）

一定の住宅の増改築工事について、瑕疵が発見された場合に修補等費用として保険金を支払うことができるよう、住宅性能保証制度を拡充する（（財）住宅保証機構において制度化）。平成14年6月に制度化予定。

（＝施策の具体的内容）

社会的ニーズ	<p>必要に応じた住替えにより世帯人員と住宅の広さのミスマッチを解消するとともに、今後、住宅ストックを適切に維持管理し、社会的資産として有効に活用することが求められている。</p> <p>既存住宅については、性能や質を評価するルールが未整備であり、相互比較が困難であるとともに、重大な欠陥や不具合に対する売主・買主の不安感は強い。さらに、雨漏り、漏水、腐食・腐朽等のように住まい手にとって深刻なトラブルにつながるものの割合が相対的に高い。これらの解決のため、既存住宅の検査や性能評価の仕組みが求められている。</p> <p>（（財）性能保証住宅登録機構、紛争処理支援センターの資料による。）</p>
行政の関与	<p>相互に比較検討できるよう統一的な基準・方法の整備、第三者性の確保された信頼あるサービス提供体制の整備等、市場が適切に機能するための条件整備を図ることから、民間ではなく行政が関与する必要がある。ただし、民間との連携、協力は十分に行う。</p>
国の関与	<p>全国共通の統一的な基準・方法と信頼ある業務体制の整備、制度の普及促進等を行う。また、国庫補助を活用する。</p>
施策等の効率性	<p>既存住宅性能表示制度については、既存の住宅品確法の枠組みに位置付けることから、合理的かつ円滑な制度設計及び安定的な運営が可能である。また、検査や性能評価に要する費用は、民間等の指定住宅性能評価機関からのサービスへの対価であり、その費用は市場の中で適切に設定されるものである。</p> <p>既存住宅の検査制度、性能表示制度の導入により、既存住宅の質や性能を把握することができ、安心して取引や維持管理ができるようになる。</p> <p>なお、リフォーム市場の環境整備については、住宅性能保証制度の拡充のほか、リフォーム業者等に関する情報提供、標準的なリフォーム工事契約書等の作成等の施策を実施することとしている。その結果、今後15年間でリフォーム市場規模が4.5兆円から6兆円に、3割増加すると試算している。</p> <p>なお、既存住宅市場の環境整備により、既存住宅流通量が、概ね十数年後に現在の15万戸から倍増するものと見込む。</p>
施策等の有効性	<p>既存住宅性能表示制度の導入、サービス展開により、既存住宅市場における取引が円滑化されるとともに、既存住宅の適切な維持保全が促進され、既存住宅取引市場の活性化及びストックの質的向上が見込まれる。さらに、価格査定システム等、他施策ともあいまって、消費者のアクセスしやすい循環型の住宅市場の形成がなされるものである。</p> <p>また、増改築工事に係る住宅性能保証制度の拡充により、リフォーム工事において瑕疵が発生した場合のリスクに対する消費者や中小工務店の不安が解消し、安心してリフォームを行える市場環境が整備される。</p>

その他特記すべき
事項

- 1 住宅宅地審議会答申（平成12年6月）
 - (1) 中古住宅市場の活性化のため、性能評価・履歴情報等を活用した市場の評価の実現等を進めることにより、良質なストックが適切に維持管理されるとともに、流通市場において円滑に循環するための環境整備を行うことが必要と指摘。
 - (2) 持家住宅についてリフォームの推進を図ることが、既存住宅ストックの活用を通じた良好な居住を効率的に確保するという観点からも、良質な住宅ストックの増大という観点からも重要であり、リフォーム投資に関する支援のあり方を検討する必要があると指摘。
 - (3) また、バリアフリーリフォームの促進による適切な居住サービスの享受を可能とするためにもリフォーム市場の環境整備が必要と指摘。
- 2 住宅品確法付帯決議
 - (1) 平成11年4月参議院
中古に係る性能表示制度や保証体制の整備について早急に検討することと位置付け。
 - (2) 平成11年6月衆議院
中古住宅市場の活性化を図るため、中古住宅に関する性能表示制度等の導入について検討することと位置付け。
- 3 規制改革推進3か年計画（平成13年3月）

中古住宅の性能評価の方法及び性能表示の項目・方法等について、具体的な方策を検討すると位置付け。
- 4 第八期住宅建設五箇年計画（平成13年3月）

今後の住宅政策の方向の一つとしてストック重視、市場重視を明確にし、消費者がアクセスしやすい住宅市場の環境整備として、中古住宅の円滑な取得や買換えを促進するための中古住宅市場の環境整備等を位置付け。

なお、この分野については、平成13年8月に住宅市場整備行動計画（アクションプログラム）が策定され、この中でも中古住宅の検査制度、性能表示制度の推進、リフォーム工事保証制度の整備等によるリフォーム市場の整備の推進等を位置付け。

事前評価票【No.21】

施策等名	建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>一定規模以上の特定建築物の新築・増改築について、ハートビル法の改正によりバリアフリー措置の義務付け等を図るとともに、それにあわせて、以下の誘導措置の充実を図り、建築物におけるバリアフリー化を推進する。</p> <p>人にやさしい建築物整備事業等融資制度の拡充 (融資条件の充実強化(貸付利率の引き下げ、融資比率の引き上げ、対象用途の拡大(学校、事務所、工場、老人ホーム等の用途及び修繕・模様替工事を対象に追加)) 高齢者・身体障害者対応建築物に係る税制上の特例措置の拡充等 ・認定建築物の割増償却制度の拡充(所得税・法人税) ・認定建築物の特定施設に対する課税標準の特例措置の延長及び拡充(事業所税)</p>		
施策等の目的	<p>高齢者等が自立した豊かな生活を送る上で必要となるサービスが提供される建築物(特定建築物)を円滑に利用できるよう、そのバリアフリー化を図り、すべての人々、特に高齢者や身体障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態を実現する。</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	4) ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新・増改築工事に係る部分の床面積が2,000㎡以上のもの)の割合		
指標の目標値等	<p>基礎的基準：100% (平成17年度) 誘導的基準：20% (平成17年度)</p>		
施策等の必要性	<p>高齢化が急速に進展する中、高齢者等が自立した生活を送るうえで必要となるサービスが提供される施設(建築物)については、高齢者や障害者をはじめ誰もが円滑に利用できるように、バリアフリー化率の一層の向上を図ることが急務。</p> <p>しかしながら、ハートビル法に基づく各種指導・誘導措置等をもってしても、基礎的基準を満たす建築物の割合は7割程度、誘導的基準を満たす建築物の割合は1割程度である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>建築物をバリアフリー化する場合、廊下や階段の幅の確保や緩勾配のスロープの設置等による物理的・金銭的投資が必要となる。かかる投資に見合う便益が建築主に期待できないため、建築物のバリアフリー化のインセンティブが働かず、十分にバリアフリーが進まない原因となっている。</p> <p>さらに、既存建築物のバリアフリー改修の場合においては、既設部分の撤去等に係る付加的な費用の発生やスペース上の制約等がある。(=原因分析)</p> <p>現在講じられている指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため、施策を推進する上で限界がある。</p> <p>当該事情に鑑み、特に基礎的な対応の徹底が急務である一定規模以上の特定建築物の新築・増改築に係るバリアフリー措置(基礎的基準)の義務付けを検討するとともに、建築主に新たな負担を求めることになることから、バリアフリー化にあたり特に付加的な費用・面積の負担の生じる新築・増改築建築物の誘導的な対応、既存建築物のバリアフリー改修についても、それらを促進するための税制・融資制度等の面での対応を図る必要がある。</p> <p>これにより、高齢者や障害者等にとって、移動しやすく暮らしやすい生活空間の高度なバリアフリー化が効果的に実現され、高齢者や障害者等の社会参加を促すことが可能となる。(=課題の特定)</p> <p>2,000㎡以上の特定建築物の新築・増改築について、ハートビル法の改正によりバリアフリー措置の義務付け等を図るとともに、それにあわせて、以下の誘導措置の充実を図り、建築物におけるバリアフリー化を推進する。</p>		

	<p>1.人にやさしい建築物整備事業等融資制度の拡充 (融資条件の充実強化(貸付利率の引き下げ、融資比率の引き上げ、対象用途の拡大(学校、事務所、工場、老人ホーム等の用途及び修繕・模様替工事を対象に追加))</p> <p>2.高齢者・身体障害者対応建築物に係る税制上の特例措置の拡充等 ・認定建築物の割増償却制度の拡充(所得税・法人税) ・認定建築物の特定施設に対する課税標準の特例措置の延長(事業所税) (=施策の具体的内容)</p>										
社会的ニーズ	<p>高齢者の割合(高齢化率)が急速に上昇しており、これに対応した建築物のバリアフリー化が早急に求められている。</p> <table border="1"> <tr> <td>65歳以上の高齢化率</td> <td>2000年</td> <td>17.5%</td> <td>2015年</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>75歳以上の高齢化率</td> <td>2000年</td> <td>7.5%</td> <td>2015年</td> <td>13%</td> </tr> </table>	65歳以上の高齢化率	2000年	17.5%	2015年	26%	75歳以上の高齢化率	2000年	7.5%	2015年	13%
65歳以上の高齢化率	2000年	17.5%	2015年	26%							
75歳以上の高齢化率	2000年	7.5%	2015年	13%							
行政の関与	<p>建築物のバリアフリー化は建築主に物理的・経済的な負担を強いる一方で、高齢者等の社会参加を促すなど外部性・公益性が大きいため、その推進に向けては行政側からの積極的な指導・支援が必要。</p>										
国の関与	<p>・政策融資制度・税制特例の拡充である。</p>										
施策等の効率性	<p>現在講じられている指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため、施策を推進する上で限界がある。</p> <p>バリアフリー化の推進に向けては付加的な負担を強いられる建築主の理解を得ることが最も重要であり、規制によるバリアフリー化の義務付けはハートビル法制定当時のバリアフリー化に対する国民の理解状況では困難であったが、法施行後6年を経過した平成12年9月時点の調査によれば、法律に基づく指示対象となる2,000㎡以上の新築特定建築物の約7割において基礎的基準によるバリアフリー化対応が図られており、特定建築物の新築・増改築に係る基礎的基準の義務付け化についての理解が得られる段階に至っている。</p> <p>また、併せて、助成制度の充実強化を進めることにより、高齢者や障害者等にとって、移動しやすく暮らしやすい生活空間の高度なバリアフリー化が効果的に実現され、高齢者や障害者等の社会参加を促すことが可能となる。</p> <p>2,000㎡以上の特定建築物の誘導的基準対応割合が1割から2割(H17年度)になった場合、以下の通り投資誘発、新規産業の創出による経済効果が見込まれる。</p> <p>建設投資額 約160億円(見込み) 音声・音響誘導装置、段差解消機、階段昇降機等の移動の円滑化に資する設備・機器に関連する産業の創出</p>										
施策等の有効性	<p>指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため施策を推進する上で限界がある。</p> <p>そこで、一定規模以上の特定建築物の新築・増改築に係るバリアフリー措置の義務付け等の検討を進めるとともに、助成制度を充実強化することにより、既存・新築建築物におけるバリアフリー化のより一層の推進を図ることとする。</p> <p>誰もが円滑に利用できるよう特定建築物のバリアフリー化を行うことにより、高齢者や障害者等にとって生活空間が移動しやすく暮らしやすい状態が実現され、高齢者や障害者等の社会参加・自立を促すことが可能となる。</p>										
その他特記すべき事項	<p>平成12年5月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」が、平成13年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」が相次いで制定されるなど公共交通機関及びその周辺地域のバリアフリー化、さらには高齢者に対応した居住環境の整備に向けた関連制度の整備が急速に整いつつある。</p> <p>また、国土交通省が設置した「建築物バリアフリー検討委員会(委員長;日本大学野村教授)」が本年1月に一定の新築・増改築建築物におけるバリアフリー化の義務付けや既存建築物のバリアフリー改修の努力義務化等の促進方策の充実を求める提言をとりまとめ発表したところである。</p> <p>さらに、平成14年1月30日に社会資本整備審議会(会長:樋口廣太郎)において建築物におけるバリアフリー対応の推進に向けた対策等についての答申(「高齢化対策、環境対策、都市再生等、21世紀における新たな課題に対応するための建築行政のあり方に関する」)が出された。</p>										

事前評価票【No.22】

施策等名	住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅（約1,300万戸、集合住宅を含む。）について、以下の措置を講じることにより、耐震診断、耐震改修を促進させ、住宅市街地の耐震性能を向上させる。</p> <p>密集住宅市街地整備促進事業の事業地区における住宅の耐震改修への補助（特定行政庁が行った勧告を受けて実施する、地震に対して安全な構造にするために行う耐震改修工事に対し補助する。）</p> <p>住宅ローン減税制度の対象工事の拡充（税制特例の適用対象工事に耐震改修工事を加える。）</p>		
施策等の目的	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅について、耐震改修が十分に進んでいない状況にあることから、総合的な施策を展開するとともに、耐震改修を大幅に促進し、大地震時における国民の安全の確保、住宅ストックの適切な維持を図ることにより、災害による生命・財産・生活に係る被害を軽減する。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	74) 新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合		
指標の目標値等	特定建築物：20%（平成17年度） 住宅：25%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>阪神・淡路大震災においては、犠牲者の8割が住宅等の倒壊による圧死であった。また、住宅の倒壊は、火災の発生を増やす等、地震被害を拡大し、住民の被災生活を長期化させるなど、地域の社会・経済に多大な影響を及ぼした。</p> <p>特に昭和56年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない住宅の倒壊等が顕著であり、こうした住宅の耐震性の強化が早急な課題である。</p> <p>これまで、平成7年に「建築物の耐震改修の促進に関する法律」が制定され、各種の施策等により、公共建築物については一定の効果が上がっているが、住宅の耐震改修は進んでいない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>住宅の耐震改修が進んでいない理由としては、費用負担が大きいこと及び住民が耐震改修の必要性を十分認識していないこと及び耐震改修を行う緊急性を感じていないこと等が挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>住宅市街地の耐震性能を向上させるための方策としては、密集解消を直接狙ったものとして「面的」整備手法があるが、その実施には時間を要する。</p> <p>一方、住宅の耐震性が不十分であると、震災時に住宅の倒壊や市街地火災が発生するとともに、住宅の倒壊に伴う道路閉塞により避難、消火及び救助活動に支障が生ずるおそれがあり、また、震災後のがれき処理や仮設住宅の建設等、巨額の行政負担が生ずることとなる。</p> <p>したがって、住民の耐震改修を促進することの公益性、緊急性は極めて大きく、改修により個人が受ける便益をはるかに上回るものである。</p> <p>このため、耐震改修工事を行政の関与により緊急に促進することが必要であるが、耐震改修工事は、住宅ローン減税制度の対象工事となる大規模の修繕又は模様替にあたらぬ場合がほとんどであり、税制特例が受けられない状況にあり、耐震診断については予算補助制度が講じられているものの、耐震改修については講じられていない。また、個人住宅の耐震改修の際の経済的負担軽減として融資制度等があるが、「直接的誘因」として十分なものとはいえないことから、「緊急」に耐震改修を進める上では、耐震改修工事への補助の導入が不可欠である。（＝課題の特定）</p> <p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅（約1,300万戸、集</p>		

	<p>合住宅を含む。)について、以下の措置を講じることにより、耐震診断、耐震改修を促進させ、住宅市街地の耐震性能を向上させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・密集住宅市街地整備促進事業の事業地区における住宅の耐震改修への補助（特定行政庁が行った勧告を受けて実施する、地震に対して安全な構造にするために行う耐震改修工事に対し補助する。） ・住宅ローン減税制度の対象工事の拡充 (税制特例の適用対象工事に耐震改修工事を加える。) <p>(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>阪神・淡路大震災の経験からも、住宅の耐震性能の強化は、住宅ストックの適切な維持を図り、災害時における人命・財産の保護、地域社会の崩壊の防止、社会・経済の混乱の回避のために必要不可欠である。</p>
行政の関与	<p>住宅の耐震改修は、震災時における住宅の倒壊や市街地火災を防ぐとともに、住宅の倒壊による道路閉塞をなくし、避難、消火及び救助活動を円滑にする等、社会性・公益性が高いため、住宅の所有者の負担に対して一定の補助を行うことは適正である。</p>
国の関与	<p>国庫補助制度・税制特例の拡充である。</p>
施策等の効率性	<p>住宅の倒壊による犠牲者を減らすためには、住宅の耐震性向上が不可欠である。</p> <p>住宅の耐震改修は、住宅の倒壊による道路閉塞や市街地火災の発生を防ぎ、災害後のがれき処理や仮設住宅の建設等に要する膨大な復興経費（阪神・淡路大震災の場合、倒壊住宅1棟当たり約1,300万円の国費を支出した。）を削減する等の効果があることから、耐震改修に対する補助による国庫負担の費用対効果は大きい。（参考：工事費の平均は約300万円）</p> <p>大量に存在する耐震性の劣る住宅の改修を緊急に進めるためには、面的整備は現実的ではなく、個別の耐震改修を行う方が効果的である。</p> <p>なお、今後10年間で全国の危険な密集市街地に存する特に耐震改修が必要な住宅10万戸について、改修工事を行った場合、耐震改修投資額として約3000億円、雇用創出効果として約5万人を見込むことができる。</p>
施策等の有効性	<p>平成13年の調査では、耐震診断や耐震改修を行わない理由として、約4割の住民が費用負担が大きいことをあげている。</p> <p>国と地方公共団体が協力し、耐震改修への助成を始めとして関連施策を総合的に進めることにより、早急な対策が必要とされている住宅の改修に貢献することができる。</p> <p>耐震改修の大幅な促進により、住宅ストックの適切な維持を図り、大地震時における国民の安全を確保し、地震による被害を軽減する。</p>
その他特記すべき事項	<p>地震保険制度に関して、耐震等級に応じて保険料率を割り引く制度を業界が準備中である。</p> <p>また、被災者生活再建支援法の附則第2条で、住宅再建支援のあり方については総合的な見地から検討を行うこととされ、平成12年末に国土庁でまとめた報告書においては、行政が耐震補強対策に関し積極的な誘導策を実施すべきことが必要であることが示されている。</p>

事前評価票【No.23】

<p>施策等名</p>	<p>マンション建替えの円滑化に係る制度の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局市街地建築課 住宅政策課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>マンション建替えにあたっては、建替えを円滑に進めるための制度がないため、新たに制度を創設する。 (マンション建替えの円滑化に係る制度の主な内容) (1) マンション建替組合の設立、組合の運営ルール等の明確化及び権利の円滑な移行のための措置等を内容とするマンションの建替えの円滑化等に関する法律案を国会に提出する。 (2) マンションの建替えについて総合的な助成措置を講ずるため以下の拡充を行う。 ・補助制度の拡充 法制度に基づく補助の創設(建替えの勧告を受けて建替えを行う場合における賃借人の移転費用に対する補助、市町村借上住宅に係る家賃対策補助) 優良建築物等整備事業のマンション建替えタイプの拡充 従前居住者用住宅の供給に係る補助制度の拡充 ・住宅金融公庫の都市居住再生融資の拡充 ・組合再開発促進基金による債務保証制度の拡充 【平成14年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費667億円の内数】 (3) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設に伴い、継続居住者の権利移行、建替えを行う団体及び転出者に係る所得税、法人税、登録免許税、住民税、不動産取得税、特別土地保有税、事業税、事業所税等税制上の特例措置を講じる。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>良好な居住環境の住宅ストックを形成し、マンションという居住形態についての信頼性の確保を図るとともに、土地利用の高度化や市街地環境の改善を通じた都市の再生にも資する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境・都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>2) 住宅に対する評価(満足度)</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>5.3%(平成15年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>居住環境の良好なマンションにより住宅ストックを形成するとともに、マンションという居住形態についての信頼性を確保することが住宅政策上必要である。 一方で、今後、老朽化したマンションが急激に増加することが見込まれているにも関わらず、建替えに困難を伴っているところであり、将来的に都市内に大量の不良住宅ストックが発生する懸念がある。 これに対応して、居住環境の良好なマンションへの建替えを円滑化することが住宅政策上必要である。(=目標と現状のGAP)</p> <p><参考> ・マンション建替えの実績(被災マンション除く) 69地区 約6千戸(建替前戸数) ・築30年超のマンションのうち建替えを検討しているものが約2割(関心があるものなどを合わせると約2/3が建替えを意識) (国土交通省調べ) ・築30年超のマンションの管理組合の約半数が建替えが難しいことに対する不安を持っている。(国土交通省調べ)</p> <p>建替団体に法人格が与えられていないなど、建替えを安定的にすすめるための制度がないため、老朽化したマンションの建替えが進まない。 (=原因分析)</p>		

	<p>マンション建替えを円滑化するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建替えを行う団体の運営ルール等の明確化 ・権利関係の円滑な処理を図る仕組み ・従前居住者の居住安定措置 ・建替えを円滑に進めるための支援措置（補助、融資、税制等による負担の軽減） <p>などの制度設計が必要。（＝課題の特定）</p> <p>マンション建替えにあたっては、建替えを円滑に進めるための制度がないため、新たに制度を創設する。 （マンション建替えの円滑化に係る制度の主な内容）</p> <p>(1) マンション建替組合の設立、組合の運営ルール等の明確化及び権利の円滑な移行のための措置等を内容とするマンションの建替えの円滑化等に関する法律案を国会に提出する。</p> <p>(2) マンションの建替えについて総合的な助成措置を講ずるため以下の拡充を行う。（平成14年度予算要求）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助制度の拡充 法制度に基づく補助の創設（建替えの勧告を受けて建替えを行う場合における賃借人の移転費用に対する補助、市町村借上住宅に係る家賃対策補助） 優良建築物等整備事業のマンション建替えタイプの拡充 従前居住者用住宅の供給に係る補助制度の拡充 ・住宅金融公庫の都市居住再生融資の拡充 ・組合再開発促進基金による債務保証制度の拡充 <p>【平成14年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費667億円の内数】</p> <p>(3) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設に伴い、継続居住者の権利移行、建替えを行う団体及び転出者に係る所得税、法人税、登録免許税、住民税、不動産取得税、特別土地保有税、事業税、事業所税等税制上の特例措置を講じる。 （＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	老朽化したマンションが急速に増加するため、対応が必要 （築30年超 約12万戸(2000年) 約93万戸(2010年)）
行政の関与	マンション建替えは、区分所有者の共同事業であることに起因して様々な課題があるため、手続き面、資金面、技術面等で行政の関与が必要である。
国の関与	国による助成措置等を講ずるため、国の関与が必要である
施策等の効率性	建替えが行われない場合は、都市内に大量の不良住宅ストックが発生し、その解消に多大な社会的コストを要するおそれがあることから、マンション住民が主体となり自発的に建替事業を行える仕組みが必要である。 本施策における助成措置などにより国の財政出動が必要となるものの、自発的なマンション建替事業が円滑に行われるようになることにより、社会的コストが低減される。
施策等の有効性	建替えを行う団体の運営ルール等を明確にし、権利の移行制度等を設けることにより、建替えの円滑化を図るものであり、被災マンションにおける建替え事例や建替えに至っていない老朽マンションにおいて発生した問題点を考慮すると、これらの制度により建替えがより円滑に進むことが想定され、有効な施策であると考えられる。 また、建替えが円滑に進められる結果、当該マンションに係る良好な住環境の住宅ストックの形成のみでなく、マンションという居住形態についての信頼性の確保にもつながる。
その他特記すべき事項	規制改革推進3か年計画（平成13年3月） 規制改革の推進に関する第1次答申（平成13年12月）

事前評価票【No.24】

施策等名	民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備	担当課	住宅局市街地住宅整備室
施策等の概要	<p>民間活力を最大限活用し、地域住民やNPOの主体的な参画を促しながら、密集市街地の大幅整備を推進するため、以下の措置を講ずる。 NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進める。 【予算額：密集住宅市街地整備促進事業費145億円（国費）の内数】 事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度（密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等）を一元化し都市再生住宅制度として新設する。【予算額：住宅市街地整備総合支援事業費等667億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地において、不良住宅及び老朽建築物等の除却、建替え、道路等の地区施設の整備、従前居住者の居住確保等を総合的に行い、住宅市街地の防災性の向上により災害による生命・財産・生活に係る被害を軽減し、また居住環境の改善を図る。</p>		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積		
指標の目標値等	緊急に改善すべき密集市街地の解消面積：1,500ha（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。従来より密集住宅市街地の再生に向けた取り組みを実施しているものの、例えば東京においては、このような密集市街地は山手線の外側に広く環状に分布しており、山手線の内側に相当する約5,800haが未だ存在するなど、密集市街地の解消は十分に進捗していない状況。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>密集住宅市街地では、権利関係の輻輳や、住民の高齢化等の特性から特に事業初期において事業に対する住民の合意形成が困難であった。また、従前居住者用住宅への入居が事業ごとに限られていたこと等により、事業の進捗が十分でなかった。 （＝原因分析）</p> <p>このため、密集住宅市街地における地域ごとの事情に応じ、住民、NPOと一体となった事業実施を通じて地域住民の合意形成を図るとともに、事業の進捗により従前の家を失う住民に対する従前居住者用住宅について、各種面整備事業それぞれにおいて整備・管理を行っていた従前居住者用住宅を一元化し、効率的な供給の実現を図ることにより、事業の促進を図る必要がある。 （＝課題の特定）</p> <p>具体的には、民間活力を最大限活用し、地域住民やNPOの主体的な参画を促しながら、密集市街地の大幅整備を推進するため、以下の措置を講ずる。 NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進める。 事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度（密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等）を一元化し都市再生住宅制度として新設する。 （＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>仮に東京で地震が発生すれば、密集住宅市街地を中心に、約38万棟の建物が焼失、避難所生活者が91万人（東京都「震災復興グランドデザイン」）発生するなど社会的な損失は多大であり、東京都における「東京構想2000」や、大阪府における「災害に強いすまいとまちづくり」など、</p>		

	地方公共団体も積極的な取り組みを行っているところ。
行政の関与	密集市街地では、敷地規模が小さいことや零細な地権者が多いこと等の特性から自力更新が困難。一方で、防災上課題のある市街地の再生は喫緊の課題であり、行政の関与による事業推進は不可欠。
国の関与	国庫補助制度の拡充である。
施策等の効率性	<p>老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、このような密集市街地において、密集市街地の早急な解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命の保護の上で最も有効。</p> <p>また、災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが必要である。</p> <p>なお、密集住宅市街地においては、今後10年間で東京で2000haを整備することを目標としており、それに伴う民間投資額は約2兆円と試算される。</p>
施策等の有効性	<p>地域住民、NPOへの支援により、その主体的な参画を促し、密集市街地の大幅整備の早期着手、実施促進が図られる。</p> <p>各事業ごとに整備・運営を行っていた従前居住者用住宅を一元化することにより、事業実施地区外の従前居住者用住宅への移転や、既存の従前居住者用住宅の活用が可能となり、事業実施地区内の住民の移転をよりスムーズに行うことができ、事業の促進につながる。</p>
その他特記すべき事項	第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。

事前評価票【No.25】

施策等名	建築物（非住宅）の省エネルギー化に向けた制度の充実強化	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）の改正等により、建築物（非住宅）における省エネルギー化を推進する。</p> <p>省エネ法の改正を提案し、床面積 2,000 m²以上の特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出を義務付け、指導及び助言に関する権限等を建築主事を置く市町村の長等に委譲する。</p> <p>省エネルギー措置の具体的な方法を仕様として例示した分かりやすい基準を策定する。</p> <p>日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民金融公庫による低利融資制度の延長</p> <p>エネルギー需給構造改革投資促進税制の延長</p>		
施策等の目的	<p>地球温暖化対策の観点から、温暖化ガスである CO₂ の排出量の削減が国際的に求められている。建築物の省エネルギー化を図ることにより、CO₂ の排出量の削減を図り、地球環境の保全に寄与する。</p>		
関連する政策目標	22) 地球環境の保全		
関連する業績指標	91) 住宅、建築物の省エネルギー化率		
指標の目標値等	60%（平成 17 年度）		
施策等の必要性	<p>1997 年に締結された京都議定書において、わが国は地球温暖化ガスを 2010 年までに 1990 年比 6%に削減することを求められており、平成 13 年 7 月の総合資源エネルギー調査会総合部会/需給部会報告において、住宅・建築物に係る省エネルギーの具体的な目標は原油換算で 860 万 kl とされた。</p> <p>建築物分野においては、目標達成のために、平成 17 年度において、新規着工の建築物のうち 60%が現行の省エネルギー基準に適合することを見込んでいるところであるが、現在、省エネルギー基準への適合率は 30%程度で横ばい状態である。</p> <p style="text-align: right;">(= 目標と現実の GAP)</p> <p>省エネルギー基準への適合率が低い水準にとどまっている原因としては、以下のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ法においては、建築主が省エネルギー措置の実施に努めることとされているが、建築主がどのような対策を講じようとしているかを行政が事前に把握し、十分な指導や指示を行う制度になっていないこと。 ・ 現行の省エネルギー基準は、これに基づき具体的な設計を行うためには一定の能力と時間を要し、建築主、設計者及び施工者にとって負担が大きいものとなっていること ・ 省エネルギー化のためのイニシャルコストが大きく、建築主に物理的・経済的負担を強いること。 <p style="text-align: right;">(= 原因分析)</p> <p>平成 17 年度において、適合率 60%を達成するために、省エネルギー計画の届出の義務付け、指導及び助言に関する執行体制の整備、省エネルギー措置の具体的な方法を仕様として例示した分かりやすい基準の策定、物理的・経済的負担の軽減等の新たな施策を行う必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(= 課題の特定)</p>		

	<p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ法の改正を提案し、延床面積 2,000 m²以上の特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出を義務付け、指導及び助言に関する権限等を建築主事を置く市町村の長等に委譲する。 ・ 省エネルギー措置の具体的な方法を仕様として例示した分かりやすい基準を策定する。 ・ 日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民金融公庫による低利融資制度の延長 ・ エネルギー需給構造改革投資促進税制の延長（＝施策の具体的内容）
社会的ニーズ	<p>COP7 における京都議定書の批准へ向けた動きが本格化したことを受けて、地球温暖化対策の着実な実施が求められている。さらに、有識者等からなる社会資本整備審議会から、平成 14 年 1 月に、省エネルギー計画の届出の義務化、執行体制の強化、分かりやすい基準の策定等を今後緊急に講じる必要がある旨の答申を受けた。</p>
行政の関与	<p>建築物の省エネルギー化は、ライフサイクルコストを考えれば採算が合うが、イニシャルコストの段階では、建築主に物理的・経済的な負担を強いる。一方で、地球温暖化対策の観点から CO₂ 排出量の削減に寄与するなど外部性・公益性が大きいことから、その推進に向けては行政側からの積極的な指導・支援が必要。</p>
国の関与	<p>省エネ法の改正・国土交通大臣が定める省エネ基準の策定・政策融資制度・税制特例である。</p>
施策等の効率性	<p>全エネルギー消費量の 1/4 を占める民生部門のエネルギー消費量は 1990 年比 23%増となっており、その中でも大きな伸びを示している建築分野において省エネルギーの推進を図り、CO₂ 排出量の削減を図ることが、地球温暖化対策の観点から効果的である。</p>
施策等の有効性	<p>現在、一定規模以上の建築物で特に省エネルギー措置が必要だと思われる用途の建築物について、省エネ法に基づき、省エネルギー措置に関する報告を求めているが、省エネ措置の報告を行った建築物のうち 90%程度は現行の省エネルギー基準に適合している。</p> <p>このことから、省エネ法の改正を行い、省エネルギー措置の届出を義務化すること等により、新規着工建築物の現行省エネルギー基準への適合率を上昇させることが可能である。さらに、建築主が自らの建築物を省エネルギー基準に適合させるための検討をより容易にするため、分かりやすい基準を策定することが効果的である。</p> <p>また、建築主が省エネルギー措置を講じることを経済的にも容易にするため、現行の日本政策投資銀行の低利融資制度等を始めとする助成措置を引き続き実施することが重要である。</p>
その他特記すべき事項	<p>内閣総理大臣を本部長とする地球温暖化対策推進本部において、同本部が平成 10 年に策定した地球温暖化対策推進大綱の見直しのための検討を行っている。</p>

事前評価票【No.26】

施策等名	新幹線鉄道の大規模改修工事に 係る引当金制度の創設	担当課	鉄道局総務課特定監理業務 室、鉄道企画室
施策等の概要	将来の新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度を創設し、費用負担を平準化させるとともに、工事費用の資金調達リスクを軽減する。		
施策等の目的	開業から長い年数が経過した新幹線鉄道は、将来集中的に大規模な改修工事を行うことが不可欠となるが、大規模改修工事に必要となる巨額な資金について、利用者の負担を平準化させるとともに、調達リスクを軽減する。		
関連する 政策目標	11) 広域的モビリティの確保		
関連する 業績指標	-		
指標の目標 値等	-		
施策等の必要性	<p>新幹線鉄道は、全国新幹線鉄道整備法に位置付けられた大都市圏や中核都市を結ぶ我が国の中核的な幹線交通機関として、我が国経済の発展に極めて重要な役割を果たしてきたところであり、この新幹線による公共輸送を長期にわたり安定的に維持することは広域的モビリティを確保する上で不可欠である。このような役割を担う新幹線鉄道の中で、開業から長い年月が経過したものについては、中核的な幹線交通の維持や安全性確保の観点から、その施設について大規模な改修工事を実施する必要がある。しかしながら、このためには通常要する設備投資額を大幅に上回る巨額の資金を調達することが必要であり、調達を設備投資の段階即ち工事開始時に行なうとすると短期の資金調達につき事業者にリスクが発生するほか、多額の工事費用を改修後の利用者の運賃・料金の大幅な値上げで賄うこととなる等、将来の利用者・国民に過大な負担を転嫁させることが避けられないのが実情である。(= 目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、大規模改修工事にあたってはこのように巨額の資金を要するにもかかわらず、現状では事業者の資金調達リスクを軽減させ、かつ大規模改修工事の費用負担を平準化させる制度がないことにある。 (= 原因分析)</p> <p>このような状況下においては、円滑かつ確実な目標の達成は困難であると思料されるため、資金調達リスクの軽減及び大規模改修工事の費用負担の平準化のための制度を創設することが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>このため、開業からの年数、財務の状況等から判断して必要と認められる所有営業主体に対して引当金の積立てを義務づけるとともに、積み立てる額については、法人税の計算上損金算入を認めることとする。 (= 施策の具体的内容)</p>		
社会的二一ズ	新幹線鉄道は、全国新幹線鉄道整備法に位置付けられた大都市圏や中核都市を結ぶ我が国の中核的な幹線交通機関として、我が国経済の発展に極めて重要な役割を果たしてきたところであり、引き続き長期にわたって安定的な輸送の確保が求められている。		
行政の関与	<p>行政が直接特別な大規模改修工事にかかる資金を補助するのではなく、純民間会社化されたJR各社に資金を内部留保させることで負担の平準化及び資金調達リスクの軽減を図るものである。</p> <p>民間事業者が自助努力により新幹線鉄道輸送を将来にわたって安定的に維持するための環境整備を図るものである。</p> <p>全国新幹線鉄道整備法の一部改正により、新幹線鉄道大規模改修引当金を積み立てることが必要かつ適当と認められる法人を国(行政)が指定し、引当金の積立てを義務付けることとし、大規模改修工事が円滑かつ確実に実施されるようにする。</p>		

国の関与	税制改正要望である。
施策等の効率性	本施策は、大規模改修工事に係る巨額の費用負担を特定の時点の利用者・国民の負担に帰することなく平準化させるとともに、円滑かつ確実に所要の資金を確保するための手法である。また、要する費用を国の負担による補助金の交付を通じて賄うものではなく、民間事業者による自助努力を通じて確保させるものであるため、その手法の選択においても効率的であると言える。
施策等の有効性	引当金制度の創設による費用負担の平準化及び資金調達リスクの軽減により、大規模改修工事が円滑かつ確実に実施され、将来にわたって安定的に、新幹線鉄道による広域的モビリティを確保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.27】

<p>施策等名</p>	<p>空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>鉄道局都市鉄道課、財務課 航空局飛行場部新東京国際空港課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>成田新高速鉄道アクセスの整備を促進するため、その建設費の一部に対する補助制度の補助率の嵩上げを行う。 【予算額：1億3,500万円(ニュータウン鉄道等整備事業費補助)】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>成田新高速鉄道アクセスの整備を促進して、東京都心部から成田空港までの所要時間を短縮し、空港利用者の利便性向上のほか、空港機能の向上、地域の活性化等を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>46) 都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>2空港(平成18年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○ 国際的な拠点空港のアクセス鉄道整備については、国際競争力のある経済社会の維持・発展の観点から、国際交流ネットワークを拡充し国際的な人的・物的交流を促進するため、その充実を図ってきたところである。しかしながら、世界の主要空港(ロンドン、パリ、香港等)の鉄道によるアクセスの所要時間が30分台以下であるのに対し、新東京国際空港(成田空港)については50分台となっており、諸外国の水準に比較して劣っており、国際競争力の発揮に問題が生じている。</p> <p>また、成田空港利用者の太宗を占める鉄道アクセス利用者は、速達性を確保されていないことに伴い、約115億円(平成11年)の膨大な便益を逸失すると推計され、しかも、この逸失便益は旅客の増加に比例して大きくなるため、可能な限り早期に成田空港と都心部との間の鉄道アクセス所要時間を短縮し、空港利用者の利便性を確保することが喫緊の課題となっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>成田空港については、既存の鉄道が存在するものの、これの一層の高速化によって30分台を達成することは困難である。一方、新たに高速アクセス鉄道を整備することによって、上記目標が達成されることは考えられるが、既存の鉄道アクセスの需要からの転移を含むものであるため、その収支採算性が厳しく、鉄道事業者だけに委ねていたのでは、整備が進まないのが現状である。(=原因分析)</p> <p>○ 既存の鉄道の高速化が現状では困難である状況のなかで、我が国の国際競争力の維持・発展の観点から、高速アクセス鉄道の整備が喫緊の課題であることを考えると、鉄道事業者に全てを委ねるのではなく、国としては成田新高速鉄道アクセスの整備を促進することが必要である。 (=課題の特定)</p> <p>具体的には、鉄道事業者が成田新高速鉄道アクセスを整備することに対して、従来の空港アクセス鉄道整備に対する補助制度の補助率を嵩上げ(18%→1/3)することによって、成田新高速鉄道アクセスの整備が早急に進められるよう支援の強化を図る必要がある(目標年次;平成22年度)。(=施策の具体的内容)</p>		
<p>社会的ニーズ</p>	<p>都心部から国際的な拠点空港までの所要時間を短縮することは、航空旅客の急増、空港の国際化、利用の拡大化が進展する中で、重要な課題である。</p>		
<p>行政の関与</p>	<p>鉄道事業者が、その経営判断に基づき、必要な整備を推進することが基本である。しかしながら、鉄道事業者による整備が期待しがたい場合において、政策的に特に重要なプロジェクトについては、公的主体が適切に鉄道事業者の役割を補完することが必要である。</p>		

国の関与	国が地方公共団体と共同して支援を行う。
施策等の効率性	<p>既存の路線を最大限活用することによりコストの縮減が図られる。</p> <p>例えば、成田空港については、「30分台」という目標値を同程度の事業費により達成することは、他の交通機関の整備では達成不可能であり、本件補助により早急に成田新高速鉄道アクセスの整備を行うことが目標値の達成には効率的である。</p> <p>○ 国庫補助金231億円を投入することにより、1年間あたり115億円の逸失利益の回復につながるものである。なお、総事業費は1,286億円の規模の事業。</p>
施策等の有効性	<p>本件補助により、成田新高速鉄道空港アクセスの整備を行うことによって、東京都心部から成田空港までの所要時間が短縮し、空港利用者の利便性向上のほか、空港機能の向上、地域の活性化等の効果が生じる。</p>
その他特記すべき事項	<p>「国際的な空港と都市圏との間を鉄道で連結することが適当である場合には、・・・空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることをめざす。」(平成12年8月運輸政策審議会(現交通政策審議会)第19号答申)</p> <p>外部要因として、地方公共団体及び関係住民との調整、航空旅客需要の動向等が考えられる。</p>

事前評価票【No.28】

施策等名	貨物鉄道事業の規制緩和に関する 鉄道事業法の一部改正	担当課	鉄道局業務課貨物鉄道室
施策等の概要	貨物鉄道事業の許可に係る需給調整規制の廃止、貨物鉄道事業の運賃・料金の上限認可制の廃止を内容とする鉄道事業法の一部改正を行う。		
施策等の目的	貨物鉄道事業への参入に係る需給調整規制を廃止することにより、多様な鉄道貨物輸送サービスの創出を促進し事業の活性化を図る。また、運賃・料金に対する事前規制を廃止することにより、事業者自身の経営判断に基づく機動的な事業運営を可能とし、事業者の経営体質の強化を図る。		
関連する 政策目標	13) 物流の効率化 15) 公正で競争的な市場環境の整備 22) 地球環境の保全		
関連する 業績指標	90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率		
指標の 目標値等	47% (平成 18 年度)		
施策等の必要性	<p>近年、地球環境問題や都市部の道路混雑等の物流を取り巻く制約要因の克服という観点から、鉄道等へのモーダルシフトが重要な政策目標となっている。昨年 7 月に策定された「新総合物流政策大綱」においても、「長距離雑貨輸送における輸送分担率の向上」を目標として掲げ、鉄道の特性が発揮される長距離輸送の分野を中心とした鉄道輸送への転換を掲げている。その実現のため、利便性が高く競争力のある鉄道貨物輸送サービスの実現が必要となる。</p> <p>しかし現実には、鉄道への依存度が高いセメント等の基幹物資輸送において輸送需要が減少し、また、景気低迷の中で物流業全般において運賃競争が激化する傾向にあること等を背景として鉄道貨物輸送のシェアは年々低下しており、モーダルシフトが進んでいない状況にある。 (= 目標と現状のギャップ)</p> <p>このような現状の背景には、鉄道需要を喚起していく上で重要な、多様な荷主ニーズに応じた柔軟な運賃メニューの欠如が指摘されている。同時に、運賃・料金に対する規制制度の存在自体が運賃設定の硬直性を招いているとの批判もある。(= 原因分析)</p> <p>今後、物流市場におけるモード間競争に対応した鉄道貨物輸送の競争力回復を図るためには、市場動向に即応した弾力的な運賃設定等が不可欠の課題であるが、企業向け物流サービスの提供を本質とする鉄道貨物輸送においては、企業間の交渉に基づく自由で多様な意思決定を尊重し、行政関与を最小限とすることが、利用者ニーズの実現や鉄道事業の活性化・競争力向上にも寄与するものと考えられる。(= 課題の特定)</p> <p>このような観点から、貨物鉄道事業の運賃・料金に係る事前規制の廃止等を内容とする規制緩和を行うこととする。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	物流効率化や環境問題など物流に対する経済的・社会的要請の高まりに対応していく上で、事業規制の緩和により、長距離輸送におけるコスト競争力や環境負荷に優れた鉄道の特性を活かした事業者の創意工夫による事業展開を促進し、事業の活性化を図ることが有効である。		
行政の関与	鉄道貨物輸送の対象である企業向け物流サービス分野は、当事者間の交渉に基づき個々の輸送条件が決定されることを基本としている。		

	<p>今回の規制緩和は、このような物流業の本質を踏まえ、当事者間の多様な意思決定を尊重し行政関与を最小化するとともに、貨物鉄道事業者自らの経営判断に基づく機動的な事業展開を促し、物流市場の競争に対応した合理的な運営体制の構築を促すことを目的としている。</p>
国の関与	<p>鉄道輸送の安全性や円滑な運行の確保のために必要な事業遂行能力についての国の審査（事業許可制）は、今後とも必要である。</p>
施策等の効率性	<p>規制緩和は、物流施設整備に対する補助等に比して財政負担等の政策コストが微少である。さらに、物流業は、競争による価格決定や物流事業者と利用者との交渉に基づく自由な意思決定など経済合理的な取引がより求められる分野である。規制緩和は、このような物流業の本質に即した活性化を図る政策手段として適切であり、事業運営に係る手続負担の減少による柔軟な営業施策の展開や、輸送ニーズの変化に即応した経営努力の促進が期待される。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の主な内容である運賃・料金の事前規制の廃止により、事業者における事前届出の負担がなくなり、機動的かつ柔軟な運賃提示が促進されるとともに、事業者と荷主との交渉による自由で多様な運賃設定が可能となる。このように、物流市場の競争構造に対応した貨物鉄道事業の規制緩和は、鉄道貨物輸送の活性化や競争力向上とともに、物流効率化に向けた利用者ニーズの実現を図る上で、有効な施策である。</p>
その他特記すべき事項	<p>「規制緩和推進3か年計画」(平成12年3月閣議決定)において、「貨物鉄道事業の需給調整規制については、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化等経営の改善が図られた段階で廃止する」との方針が示されている。</p>

事前評価票【No.29】

<p>施策等名</p>	<p>地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等</p>	<p>担当課</p>	<p>鉄道局 施設課 財務課 総務課鉄道企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地方中小鉄道の安全性の向上を強力に促すため、既存の鉄道軌道近代化設備整備費補助金の地方中小鉄道の施設及び車両（以下「施設等」という。）の安全対策について補助の拡充（経営状況の特に厳しい事業者に限る。平成15年度までの時限）と、地方税の特例措置を拡充する。 【予算額：2,477百万円の内数（鉄道軌道近代化設備整備費補助）】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>地方中小鉄道の施設等の安全対策に対する鉄道軌道近代化設備整備費補助金の拡充及び地方税の特例措置の拡充を図り、緊急に地方中小鉄道のなお一層の安全輸送の確保を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>82) 地方中小鉄道におけるA T S設置率（誤出発防止機能を有するもの）</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>100%（平成18年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>わが国の鉄道ネットワークは、大都市を除き、ほぼ概成している状況にある。今後は、全国の鉄道について、利用者利便の向上や安全が十分確保された質の高い鉄道輸送サービスが求められている。国は、国民の生命財産を守るという立場からも、安全輸送の確保のための対策を一層推進していかなくてはならない。</p> <p>このような状況下、昨今の安全輸送の確保状況を見ると、列車走行キロが百万キロ当たりの運転事故件数は、地方中小鉄道においては、全鉄道の約3倍の発生頻度となっており、重大事故の発生が懸念される。</p> <p>また、事故防止に大きく寄与する設備として国は原則として（大規模改修時まで実施を猶予）自動列車停止装置（A T S）の設置を義務付けているが、誤出発防止機能を有するA T Sを設置すべき路線における同A T Sの設置率は、地方中小鉄道では、92.6%にとどまっている。</p> <p>折しも地方中小鉄道の一つである京福電気鉄道で電車同士の正面衝突事故が発生し、さらに問題を顕在化した。（＝目標と現状とのG A P）</p> <p>この原因として、地方中小鉄道の多くは、地域内輸送において基幹的役割を果たす一方で、経営状況が厳しく安全確保のための設備投資が遅れ、施設の老朽化が進む中でかなりの合理化・省力化が進められ、本来、鉄道事業者が自ら行うべき施設等の維持管理等が十分に行われていない恐れがあることが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>このような状況においては、地方中小鉄軌道事業者が確実かつ適切に安全対策を講じることを推進するため、適切な施設等の安全対策に係る計画を策定した事業者に対し、必要な支援を行うことにより、その実施の促進を図ることが課題となっている。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、 既存の「鉄道軌道近代化設備整備費補助」の対象事業に、地方中小鉄道が所有する施設等の現状を安全性の観点から評価する「施設等安全性緊急評価事業」を追加し、当該評価に対して補助を行う（経営状況の特に厳しい事業者に限る。平成15年度までの時限）。 A T S未設置区間における誤出発防止機能を有するA T S新設に対する補助率を引き上げる（経営状況の特に厳しい事業者に限る。平成15年度までの時限）。 「鉄道軌道近代化設備整備費補助」により取得した車両の運行の安全性の向上に資する償却資産に係る課税標準の特例措置を拡充する。</p> <p>補助率等詳細な内容については、 上記 の補助率：国3分の1、地方公共団体3分の1とする。 上記 の補助率：現行の国3分の1、地方公共団体3分の1を国5分の2、地方公共団体5分の2に引き上げる。</p>		

	<p>上記の地方税の特例措置については、当該償却資産に対して新たに固定資産税が課されることとなった年度分から5年度分に限り課税標準2分の1としているものを4分の1にする。(=施策の具体的内容)</p> <p>なお、これら安全対策に係る事業は、本来鉄軌道事業者自らが主体となっていく必要があるが、経営状況の厳しい地方中小鉄軌道事業者のみの投資に委ねたのでは、十分な投資がなされない恐れがあるので、補助によって投資のインセンティブを与える必要がある。また、これらの投資による資産価額の増大に伴う固定資産税の増加は、これらの事業者には多大な負担となっている状況に鑑み、税制上の特例措置をさらに拡充する必要がある。(=新規施策の妥当性の検証)</p>
社会的ニーズ	<p>最近の地方中小鉄道の事故等を踏まえて、鉄道利用者が安心して鉄道を利用できる環境づくりが強く求められている。</p> <p>また、日本民営鉄道協会等からも、鉄道輸送の安全対策に対する公的支援措置の拡充の要望が強く出されている。</p>
行政の関与	<p>鉄道の安全輸送の確保に必要な事業には、相当の投資額を必要とするのに対し、それを上回る大きな収入が直ちに期待できるものではない。したがって、鉄軌道事業者による自主的な整備に委ねるのでは目標達成が困難である。このため、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>鉄道の安全は、国民の生命、身体及び財産にかかわる基本的な事項であること、鉄道は大量輸送機関であり、ひとたび事故が生じるとその被害は甚大となる恐れがあることから、全国的に一定以上の安全水準を常に確保することが社会的に求められているため、国は鉄道の安全輸送の確保に対する社会の要請に応じ、積極的に関与する必要がある。したがって、国は地方公共団体及び地方中小鉄軌道事業者と連携して安全輸送確保のために当該事業を推進する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>この支援措置により、地方中小鉄道を含めてATSの設置率が100%となり鉄道の安全性が向上する。</p> <p>経営状況の特に厳しい地方中小鉄軌道事業者に対し、国及び地方公共団体が補助を拡充することによって、残りの投資負担は可能である。</p> <p>本件に関連して、国、地方公共団体及び事業者参加の安全対策会議を設置することで、関係者の相互理解が深まり、地方中小鉄道の安全性への信頼につながる。</p>
施策等の有効性	<p>経営状況の特に厳しい地方中小鉄軌道事業者に対して安全輸送に関する当該事業に係る国及び地方公共団体の補助を拡充することにより、地方中小鉄軌道事業者の自己負担が軽減し当該事業に対するインセンティブが働くようになる。</p> <p>地方中小鉄道の輸送の安全性が高まり、鉄道を安心して利用できる環境を全国的に整備できる。</p> <p>保安監査と施設等安全性緊急評価によって鉄道の施設等の安全性がより詳細に把握できる。</p> <p>施策は鉄道事業者の自主性・主体的判断を尊重できる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.30】

<p>施策等名</p>	<p>低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局企画室 技術安全部環境課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>深刻化する地球環境問題、大気汚染による地域環境問題に対応するため、新たにバス・トラックをターゲットにしたCNG自動車等の短期集中的導入に対する支援、大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発を進める。</p> <p>【14年度予算額： 低公害車の普及 27億円(国費) 次世代低公害車開発促進事業 10億円(国費)】</p> <p>低公害車とは、天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車をいう。 次世代低公害車とは、燃料電池自動車、技術のブレークスルーにより新燃料あるいは新技術を用いて環境負荷を低減する自動車(ジメチルエーテルを用いた自動車、次世代ハイブリッド自動車、スーパークリーンディーゼル車等)をいう。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>わが国の二酸化炭素排出の約2割、大都市部における窒素酸化物排出の約5割が自動車に起因することに鑑み、低公害車の開発・普及を通じて環境負荷の小さい自動車社会を構築する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22)地球環境の保全 23)大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
<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>我が国全体のCO₂の約2割、大都市部におけるNO_xの約5割が自動車から排出されているところであり、地球温暖化対策及び地域環境対策を推進するために、これらの排出量削減が喫緊の政策課題となっている。このため、交通流対策や交通需要の調整等と並んで、平成13年度より、自動車のグリーン税制やグリーン購入法に基づく公用車の低公害車への切り替え等の施策が始まったところである。</p> <p>しかし、経済産業省、国土交通省、環境省で策定した「低公害車開発普及アクションプラン」において掲げる、2010年度の出来るだけ早い時期の1000万台の普及という目標に対し、現状の普及台数は63万台に過ぎず、現状のままの取り組みでは目標達成は困難と考えられている。</p> <p>特に、ディーゼルバス・トラックについては環境負荷が大きく、CNG自動車等の低公害車の普及の促進に一層の努力が求められているところであるが、普及は進んでいない状況にある。</p> <p>また、大型ディーゼル車については、これに代替し得る排出ガスがゼロあるいはゼロに近い次世代低公害車の技術開発の促進に一層の努力が求められているところであるが、開発は進んでいないのが現状である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因として、ディーゼル車が中心であるバス及び中型トラックについては、ディーゼル車からの代替が期待されているCNG自動車は、実用段階にはあるものの、既存車との価格差が大きい(バス:約2倍、トラック約1.5倍)こと、燃料インフラが未整備であることなどのために、普及台数は約3千台にとどまっており、このため、市場が広がらず、結果として量産効果が働かない、競争原理が働かず車種の多様化が進まない等の悪循環に陥っていることがある。</p> <p>また、大型ディーゼル車に代替し得る次世代低公害車は開発コストが大きい一方で、市場が限定的であることから、企業の自主的な開発に多くを期待することは困難である。(=原因分析)</p> <p>この状況の中で、バス・トラックをターゲットとしてCNG自動車等の短期集中的な導入を実現させるため、公的支援を講じることにより、市場を拡大していく必要がある。</p> <p>また、産官学の総合的な取り組みのもと、早急に次世代低公害車の技術開</p>		

	<p>発を進める必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特に大気汚染問題の深刻な 3大都市圏のうち自動車NOx・PM法の対策地域において低公害車の導入を行うバス・トラック事業者等を対象とし、地方公共団体と協調してCNG車等の導入に係る補助(平成14年度においては、バス150台、トラック2500台程度の補助を想定)を行うこととし、これを呼び水として、環境負荷の大きいバス・トラック事業におけるCNG自動車等の一層の導入を目指す。 ・ 燃費、排出ガス性能を大幅に改善する次世代低公害車の早期開発・普及を促進するため、保安上及び環境保全上のガイドラインや目標となる技術基準の策定、低公害車の主要部品等の標準化及び標準化を行うための試験・評価方法の確立を行い、早期の実用化を図ることとする。(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年において温室効果ガスの排出について運輸部門において4600万t-CO₂の削減が必要である。</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。</p>
行政の関与	<p>低公害車に係る初期投資を軽減することで、民間により円滑に低公害車市場が形成されるインセンティブを付与する。</p>
国の関与	<p>自動車NOx・PM法の対策地域の地方公共団体と協調して、バス・トラック事業者等による低公害バス・トラックの導入に対する補助を行う。</p> <p>次世代低公害車の開発は、保安基準等の策定を行う必要があることに加え、我が国のみならず世界的な課題であり、政府間での情報交換や協調検討体制をとることにより、国際的な連携を図ることが重要である。</p>
施策等の効率性	<p>地球温暖化問題や地域環境問題の改善による便益の大きさについては、最終的には人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、極めて大きなものとなると考えられる。</p> <p>自動車NOx・PM法の対策地域、走行距離の長い運送事業者、環境負荷の大きなバス、トラックというように対象を限定、集中して導入を支援することにより、効率的な環境対策を図ることができる。</p>
施策等の有効性	<p>三大都市圏のバス・トラック事業者に対して、CNG自動車等の実用段階にある低公害車導入に係る初期投資負担について公的支援を講じることにより、代替需要時などに低公害車を導入するインセンティブの向上が図られ、これにより一定の需要効果があがることから、メーカーの量産意欲もあがり、もって市場の早期成熟が達成され、低公害車の普及を促進することができる。</p> <p>三大都市圏の自治体と国が一体となった支援を図ることとしている。</p> <p>また、次世代低公害車については、民間のみの負担では困難な開発を産官学一体となって行うことにより早期に実現されれば、特に環境負荷の高い大型ディーゼル車をターゲットとした実用化が図られることになる。</p>
その他特記すべき事項	<p>第151回国会小泉首相所信表明演説(平成13年5月7日)</p> <p>低公害車の開発・普及に関する緊急提言(平成13年7月4日環境自動車開発・普及総合戦略会議)</p> <p>低公害車開発普及アクションプラン(平成13年7月11日経済産業省、国土交通省、環境省)</p> <p>改革工程表(平成13年9月26日)</p> <p>第153回国会小泉首相所信表明演説(平成13年9月27日)</p> <p>環境自動車開発・普及総合戦略会議報告書(平成13年12月19日)</p> <p>地球温暖化対策推進大綱(平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部決定)</p> <p>副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム報告書(平成14年5月27日)</p>

事前評価票【No.31】

施策等名	貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営の促進	担当課	自動車交通局貨物課
施策等の概要	貨物自動車運送事業法について、営業区域規制及び運賃・料金規制の緩和及び輸送の安全の確保に係る社会的規制の強化等を内容とする法律改正を行う。		
施策等の目的	貨物自動車運送事業について、情報技術を活用したサービスの提供を促進する等柔軟な事業展開を可能とするとともに、輸送の安全確保等の社会的要請にも適切に対応する。		
関連する政策目標	13) 物流の効率化 15) 公正で競争的な市場環境の整備 19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	55)トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 85)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	55)トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 54% (平成18年度) 85)事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 50% (平成17年度)		
施策等の必要性	<p>近年、車両の性能の高度化や高速道路網の広がり、情報化の進展等トラック輸送をとりまく状況は大きく変化しており、こうした技術を活用した物流の効率化が期待されている。しかしながら、営業用トラックの積載効率は58.9% (平成2年度) から50.2% (平成12年度) に減少するなど、輸送の効率化が進展しない状況にある。また、荷主ニーズに対応したサービスの実現のためには、事業者は運送形態等に応じ多様かつ機動的な運賃設定を行う必要があるが、現在は柔軟な運賃設定・変更が行われているとは言えず、その結果実勢運賃と届出運賃が乖離する等の状況が見られる。</p> <p>輸送の安全確保については、法律制定後の10余年において営業用トラックが惹起した事故件数は全体の3.7% (平成2年度) から3.5% (平成12年度) に減少したにとどまっているほか、元請事業者による下請事業者に対する違法な運送指示により、事故が発生するなどの例が散見される。(= 現実と目標のギャップ)</p> <p>営業区域は、事業者が運行管理等輸送を適切に行える等輸送の安全を確保する上で必要な地理的範囲として定められたが、近年の車両の安全性の向上や携帯電話の普及等により、当初の規制目的が代替手段によって実現可能になっていることからその必要性がうすれており、むしろ、情報化の促進等による物流の効率化の要請に対応することが必要となっている。運賃・料金については、貨物運送はプロ対プロの取引が大半であり、運賃・料金は日々変化するものであるため、これらを事前に届け出ることが事業者にとって大きな負担となっており、運賃・料金設定の機動性が損なわれている。また、トラック運送の市場が競争的なものとなっているとともに、変更命令を発出する蓋然性も低く、事前届出が過度な規制となっている。</p> <p>輸送の安全の確保については、現在利用運送事業者はトラック運送に係る輸送の安全確保責任を負わないこととなっているが、実際はトラック利用運送は、トラック実運送事業者が他のトラック事業者を自らの実運送の補完的位置づけとして利用しているケースがほとんどであり、元請事業者が自らの荷主としての立場を利用して不当な運送要求を下請事業者に対して行った場合にも、何ら責任を負わないことにより問題が発生している。また、法制定時に地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を設置したが、当該機関は事業者に対する報告徴収権限を持っていないために事業者指導が円滑に行われて</p>		

	<p>いないことも原因。(= 原因分析)</p> <p>経済活動の阻害要因となっている経済規制については、緩和することが必要。また、輸送の安全確保については、トラック事業の実態に即した規制とし、元請事業者にも一定の責任を課す必要がある。また地方適正化実施機関については、その目的に沿った活動を円滑に行えるよう、事業者に対する資料提出要求等の権限を付与する必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>営業区域については、輸送の安全を確保するための手段を講じた上で廃止することとし、運賃・料金については、事前届出制を廃止する。</p> <p>また、これまで貨物運送取扱事業法の規制対象であった自動車に係る利用運送事業について、今後は貨物自動車運送事業法の規制対象とすることとし、その上で、元請事業者が下請事業者に対し輸送の安全を阻害するような運送要求を行うことを禁止する。そのほか、地方適正化実施機関は、苦情の処理等にあたって、トラック事業者に資料の提出等を求めることができるものとする。(= 具体的措置)</p>
社会的ニーズ	事業者の弾力的な事業運営を可能とすることにより物流の効率化を促進すること。また、トラック事業者による安全な輸送を確保すること。
行政の関与	本法案は、経済的規制については国の関与を極力排除し、市場原理に基づいた民間事業者の創意工夫による事業経営を可能とするものである。また、経済的規制を緩和する際には、公正で競争的な市場の確保や、競争により損なわれうる輸送の安全の確保について、事後的に行政がチェックを行うことが必要。
国の関与	トラック事業に関しては、規制や手続きを全国的に統一することにより、シームレスな輸送が可能となり、物流の効率化が促進されるものであるので、国による関与が必要。
施策等の効率性	本件施策の実施による追加コストは微少である。一方で、市場の活性化、手続き負担の減少による事業者の創意工夫による柔軟な事業運営が可能となり、荷主ニーズに合ったサービスの提供や効率的な輸送サービスの実現など利用者利便の増進が図られるほか、輸送の安全が確保され、事故の減少等に繋がる。
施策等の有効性	本件施策は、トラック事業に係る経済的規制を可能な限り緩和することにより、トラック事業者による弾力的な事業運営を可能とし、荷主ニーズに合ったサービスの提供や効率的な輸送サービスの実現を図るものである。一方で、元請事業者の下請事業者に対する違法な運送指示を禁止することにより下請事業者の運行管理が一層確実なものとなるとともに、地方貨物運送適正化事業実施機関の権限強化により、当該機関による事業者の指導がより円滑に行われることとなり、トラック輸送の安全が向上することが期待されるものである。
その他特記すべき事項	<p>営業区域規制及び運賃料金規制の緩和については、規制改革推進計画記載事項である(平成13年3月30日閣議決定)。</p> <p>昨年、有識者による「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業に関する懇談会」を開催済み。(報告書：平成13年12月13日)</p>

事前評価票【No.32】

<p>施策等名</p>	<p>自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを推進するためのシステムの構築</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局技術安全部 管理課、技術企画課、整備課、 環境課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>使用済み自動車の不法投棄の防止、リサイクルの促進のため、道路運送車両法の抹消登録制度の見直し等の自動車リサイクルシステムの構築により、使用済み自動車の適正処理が確保できる制度を構築する(道路運送車両法の改正)。また、自動車重量税の還付制度を創設する(減税見込額:年間62億円)。 自動車リサイクル部品の利用促進のため、その評価指針を示し品質信頼性の向上を図る。 【予算額:9949千円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>循環型社会の形成に向けた使用済自動車の不法投棄の防止対策及び適正な解体処理によるリサイクルの促進。 自動車リサイクル部品情報の充実等による、整備工場におけるリサイクル部品の利用促進</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>25)循環型社会の形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>104)リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>80%(平成17年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>現在、使用済み自動車は年間400万台～500万台と大量に発生しており、循環型社会の形成にはリサイクルを適切に実施するシステム整備が喫緊の課題である。使用済み自動車のリサイクル率は現在概ね75%、すなわち25%が埋立て処分されているが、現在のリサイクル技術及び埋立処分場の残余容量の逼迫等に鑑みれば、リサイクル率のさらなる向上が喫緊の課題となっている。</p> <p>また、不法投棄は地域環境保全の観点から根絶されるべきものであるが、現在、不法投棄される自動車は年間22,000～25,000台であると推定され、社会問題となっている。(=現状と目標のGap)</p> <p>使用済み自動車の適正処理及びリサイクルが進まない理由として、使用済み自動車用管理票(マニフェスト)の運用など現在の行政、業界の取り組みでは、適正処理及びリサイクルの実施に十分な強制力が伴っておらず、促進するスキームもないこと、またリサイクルにより得られる部品の品質に対する信用が十分ではなく、部品の使用が限られていることが挙げられる。</p> <p>また、不法投棄については、現行制度では、運行の用に供することをやめた自動車の所有者等の把握ができていないこと等に原因があると考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、使用済み自動車の適正処理及びリサイクルを促進するためには、確実に適正処理及びリサイクルを実施するための措置の創設、インセンティブの付与及びリサイクル部品の信頼性確保による使用の促進が必要である。</p> <p>また、不法投棄を未然に防止するためには、運行の用に供されていない自動車の状況を適切に把握することが必要である。(=課題の設定)</p> <p>具体的には、自動車の抹消登録制度等を活用して、適正処理が行われたことの確認を抹消登録(一時抹消登録後の自動車及び軽自動車の解体等に係る届出)の要件とするとともに、リサイクル部品の利用促進のため、リサイクル部品を使用していない整備事業者の多くが品質に対する懸念を持っていることを踏まえて、国が部品の評価指針を示す等により品質信頼性の向上を図る必要がある。</p> <p>さらに、不法投棄を未然に防止するため、一時的に運行の用に供されていない自動車も含めて常に所有状況等を把握することができるよう、一時抹消</p>		

	<p>登録制度の見直しを行う。</p> <p>また、適正に解体されたことが、道路運送車両法の永久抹消登録等により確認された自動車について、車検の残期間に応じた額の自動車重量税を還付する制度を創設する。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>使用済み自動車不法投棄の問題を解決すること、不適正処理による環境負荷発生を防止すること。</p>
行政の関与	<p>使用済み自動車の処理が逆有償化しており、ユーザー、業界の努力だけでは適正なリサイクルの促進、不法投棄の防止は困難である。</p> <p>リサイクル部品の統一的・客観的な評価基準の作成に当たっては行政が主体的に関与することが適当である。</p>
国の関与	<p>自動車リサイクルシステムの構築には国の関与が不可欠である。</p> <p>全国一律の評価基準の作成には国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>本件施策によるユーザーの負担は小さいが、一方、適正処理及びリサイクルを進めることが可能であり、また不法投棄自動車の自治体等による膨大な撤去費用等を削減する効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>本件施策は、自動車の抹消登録制度等を見直して、マニフェストを活用し適正処理及びリサイクルが行われたことを確認するシステムを確立することによって、自動車リサイクルの促進に繋げるとともに、自動車リサイクル部品の品質評価等を行い品質信頼性の向上を図ることにより、良質な部品の流通促進と粗悪な部品の排除が図られ、整備事業者による自動車部品リサイクル率の向上に繋げていくものである。</p> <p>さらに、一時的に運行を停止している自動車についても所有者等を的確に把握することにより、適正処理を経て抹消登録(一時抹消登録後の自動車及び軽自動車については解体の届出)がなされるべき自動車が不法投棄されることを未然に防止することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>運輸技術審議会答申平成11年6月14日 ナンバープレート活用方策等に関する懇談会報告書 平成12年7月 (登録制度分科会とりまとめ) 産業構造審議会 環境部会 廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルWG 第2次報告書 ～新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けて～ <自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方> 平成13年9月 中央環境審議会 廃棄物・リサイクル部会 自動車リサイクル専門委員会 「使用済み自動車の再資源化等に関する法律案について」 平成14年3月</p>

事前評価票【No.33】

<p>施策等名</p>	<p>自動車の安全基準の強化</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局技術安全部 技術企画課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>平成22年を目途に車両の安全対策により交通事故死者数(30日死者数)を1200人低減することを目標として、自動車の安全基準の拡充・強化を実施することとしており、この第一段として、世界で初めて導入されるRV車による死角事故を防止する基準、歩行者の頭部の傷害を防止する基準等の5項目の自動車の安全基準について、今後2年以内に拡充強化を行う。</p> <p>歩行者頭部の傷害防止基準 RV車等の死角事故防止基準の導入 オフセット前面衝突¹基準 乗用車等へのハイマウントストップランプ²の義務付け トラック後部への突入防止装置の義務付け対象車種の拡大</p> <p>1：車両前面の一部が重なりあう前面衝突 2：後面中央ブレーキランプ</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>自動車交通における、車両の安全基準の強化による、交通事故対策</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19)交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>84)車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>3.5%(平成17年)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の交通事故件数、死傷者数は一貫して増加傾向にあり、平成12年には、93万件、116万人と、平成11年と比べて、約10%と大幅に増加し、過去最高を記録した。また、4年間連続して減少していた死者数が9066人と増加に転じ、平成12年までに死者を9,000人以下とする第6次交通安全基本計画の目標に遠く及ばないものであった。(=目標と現状のGAP)</p> <p>全交通事故の死者数の約3割を占める歩行者については、その死亡事故率等は他の事故と比べて高く、歩行者の死者の削減が喫緊の課題となっているものの、車両の安全基準の中ではこれまで、自動車に乗車している者の被害の軽減を中心に基準が策定されており、歩行者の傷害値に関する基準はない。また、大型トラックでは基準化されている死角事故を防止する基準が乗用車等では策定されていない。</p> <p>また、全死亡事故の約4割を乗車中の乗員死亡が占め、その約7割が前面衝突であり、自動車の前面衝突時の乗員被害軽減のための基準としては車両同士が真正面に衝突するフルラップ前面衝突基準が導入されているが、正面衝突事故の約半数を占める車両の一部が重なり合って衝突するオフセット衝突についての基準は導入されていない。(=原因分析)</p> <p>このような状況を踏まえると、現在の交通事故を取り巻く厳しい状況の中、第7次交通安全基本計画において、平成17年までに死者を8,466人以下とするとしている目標の達成には、従来の基準に加えて、これらの事故における死亡事故率を低減させるために効果がある基準を導入することなどによる車両の安全基準等の自動車交通の安全対策の拡</p>		

	<p>充・強化が必要である。(= 課題の特定)</p> <p>このため、以下の視点から以下の基準については今後 2 年以内に策定することとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の歩行者事故の厳しい状況、自動車の技術的進捗等による歩行者の被害軽減対策技術の向上等を踏まえ、歩行者の死亡原因の 6 割が頭部傷害であることに対応するため、歩行者頭部の傷害防止基準(車両のボンネット構造化)を制定する必要がある。なお、歩行者保護に関する基準に関しては、I H R A (国際調和研究活動)において国際的に研究が行われており、これを踏まえて制定することとしたものである。 さらに、R V 車等を対象に、死角事故防止に必要な運転視界を確保するための基準を制定する必要がある。 車室の変形や衝撃によって乗員の傷害が発生することを防止を目的として、乗用車と小型トラックにフルラップ前面衝突基準に加え、車両前面が 4 0 % ずつ重なり合って正面衝突する事故を模擬して行うオフセット前面衝突試験に係る基準を制定する必要がある。(= 施策の具体的内容) <p>上記の基準以外にも、追突事故対策に係る 2 つの基準を策定する予定である。</p>
社会的ニーズ	交通事故は、国民の生命、財産に大きく関わる問題であり、また、現在の事故件数、死者数が極めて多いことから、その削減が強く求められている。
行政の関与	交通事故問題は国民的課題であり、それら自体は直接利益をもたらすものではないこと等から、市場原理に全てを委ねることは出来ない。また、交通事故は、人命、財産等の保護に直接関わる問題であり、事故処理、救急医療、社会保障等に係る様々な社会的費用を発生させるものであることから、国や公的セクターの積極的な関与が不可欠である。
国の関与	自動車の安全基準は日本全体で同一のものとする必要があり、国が検討していくことが必要である。
施策等の効率性	自動車の安全基準については、自動車製造業者も対応できるコストで安全効果の高い施策を実施するものである。 平成 22 年までに、歩行者頭部の保護基準で 1 2 5 人、オフセット前面衝突基準で 1 1 5 人の交通事故死者数 (3 0 日死者数) が減少する見通しである。
施策等の有効性	自動車の安全基準の拡充により、歩行中事故による死者数の減少、オフセット衝突時の乗員死者数の減少等を通じて、交通事故死者数等が減少することとなる。
その他特記すべき事項	第 7 次交通安全基本計画 (平成 1 3 年 3 月) 運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」(平成 1 1 年 6 月)

事前評価票【No.34】

施策等名	リコール制度の拡充	担当課	自動車交通局 技術安全部審査課
施策等の概要	リコール命令の新設並びに報告義務違反及び届出義務違反に対する罰則の強化。(道路運送車両法の改正) 自動車の後付装置に対するリコール制度の新設。(道路運送車両法の改正)		
施策等の目的	同一の型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能がその設計又は製作の過程に起因して安全確保及び公害防止上の基準である「道路運送車両の保安基準」(保安基準)に適合しなくなるおそれがある場合、当該自動車の製作者等により当該自動車の回収・修理(リコール)が確実に行われるようにする。 同一の型式の一定の範囲の自動車の後付装置についても、設計又は製作の過程に起因する基準不適合が発生するおそれがある場合、当該後付装置の製作者等により当該後付装置の回収・修理が確実に行われるようにする。		
関連する 政策目標	17) 消費者利益の保護 19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する 業績指標			
指標の 目標値等			
施策等の必要性	<p>現在、自動車の安全確保及び公害防止を図る施策の一つとして、自動車のリコール制度がある。これは、設計又は製作の過程に起因する基準不適合が発生するおそれが判明した同一の型式の一定の範囲の自動車について、当該自動車の製作者等が回収・修理を実施する制度であるが、近年、大手自動車製作者によるリコール隠し等の不正事案が相次いで発生し、自動車の安全性や自動車に対するユーザーの信頼を揺るがす社会問題を招いたところである。</p> <p>また、自動車台数の増加やユーザーニーズの多様化などを背景に、自動車の使用開始後にユーザー等が自由に取り付けたり交換したりするチャイルドシートなどのいわゆる「後付装置」が多数流通し使用されているが、設計又は製作の過程に起因する基準不適合が発生しても、適切な改善措置がとられない場合には、ユーザーに多大な不利益を及ぼすとともに安全性等を確保できなくなる。現に、近年、基準不適合の後付装置が市場に流通し、回収・修理が行われた事例があり、こうした状況に至る蓋然性が高まっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>現行のリコール制度では、製作者等がリコールを行う場合に届出を義務づけているが、罰則が軽く違反行為に対する抑止効果が低い。また、製作者等がリコールを行わない場合に、国土交通大臣は勧告・公表を行うことができるとされているが、改善措置の強制力がないため、リコールを確実に行わせる上で不十分である。</p> <p>また、自動車の使用開始後にユーザー等が自由に取り付けたり交換したりするチャイルドシートなどの後付装置が多数流通し使用されているにもかかわらず、後付装置は現在のリコール制度の対象となっていない。(=原因分析)</p> <p>自動車製作者等による不正事案の再発を防止し、リコールの確実な実施を図るためには、不正事案を確実に抑止する仕組みとすることが不可欠である。また、後付装置については、自動車と同様にリコール制度の対象とすることが必要である。(=課題の特定)</p>		

	<p>具体的には、現行のリコール制度にある国土交通大臣による勧告・公表に加え、勧告・公表を行っても改善措置をとらない場合に国土交通大臣が改善措置をとるよう命ずることができる旨の規定を設けるとともに、リコールに係る違反行為があったときの罰則を強化する。さらに、後付装置に関するリコール制度を新たに導入する。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>近年、自動車のリコールに関する不正事案が相次いで発生し、自動車の安全性や自動車に対するユーザーの信頼を揺るがす社会問題を招いたところ。</p> <p>また、自動車台数の増加やユーザーニーズの多様化などを背景に、自動車の使用開始後にユーザー等が自由に取り付けたり交換したりするチャイルドシートなどのいわゆる「後付装置」が多数流通し使用されているにもかかわらず、リコール制度の対象となっておらず、安全性の確保等を確実に図ることができない。</p>
行政の関与	<p>自動車の安全性の確保及び公害の防止は行政（国）の基本的責務であり、本施策の実施には行政（国）の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>同上</p>
施策等の効率性	<p>リコールに関する届出義務違反、虚偽報告等に対する罰則の強化等により、自動車製作者等によるリコール隠し、クレーム隠し等の不正行為の抑止には大きな効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、自動車製作者等による不正が防止され、リコールの確実な実施が確保されることにより、自動車の安全性確保及び公害の防止が図られるとともに、ユーザー保護につながる。</p> <p>本施策の実施により、後付装置製作者等が行っている自主回収に比べ、自動車のリコールと同様に改善措置を実施する際にはリコール届出を国に行うことにより、リコール情報について国がプレス公表や、ホームページへの掲載などを行い、広くユーザーに広報することができ、基準不適合品の回収がより効果的かつ確実なものとなる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.35】

施策等名	不正改造車撲滅のための制度の構築	担当課	自動車交通局技術安全部整備課
施策等の概要	不正改造車を撲滅するため、不正改造等の行為そのものを禁止する規定を新設するとともに、不正改造車のユーザーに対する整備命令手続を強化する（道路運送車両法の改正）。		
施策等の目的	道路交通の安全確保、公害の防止及び環境の保全を目的とした不正改造車の排除。		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>現在、自動車保有台数は、平成13年3月末には7500万台に達し、自動車は国民生活に十分定着した輸送手段となっている。そのため、全ての自動車の使用者が道路交通の安全を確保、公害の防止及び環境の保全を図るために、自動車を保安基準に適合するよう維持し、安全に運行することが求められる。しかし、一部の悪質な自動車の使用者においては、著しい騒音を生じさせるような改造、運転視野を妨げる濃い着色フィルムを貼る等の不正改造を行う例が増加（「不正改造車を排除する運動」の強化月間（6月の1か月）において実施した街頭検査結果の過去5年間における整備不良車両数に占める不正改造車両数の割合、平成9年：19.9%、平成10年：26.3%、平成11年：26.9%、平成12年：33.8%、平成13年：49.5%）してきており、安全面、環境面への悪影響が懸念されているところである。</p> <p>国土交通省は警察と協力し、街頭検査を実施しているところであるが、街頭検査における整備命令発令件数は増加（過去5年間の実績、平成8年度：722件、平成9年度：772件、平成10年度：854件、平成11年度：1,266件、平成12年度：1,384件）しており、更なる不正改造車撲滅への対応が求められているところである。（＝現状と目標のGAP）</p> <p>これまで不正改造車を撲滅できなかった理由として、使用者自らの好みで保安基準に不適合な様々な装飾を取り付ける不正改造の事例が急増していること及び整備命令発令時や車検時にのみ直し、すぐに不正改造の状態に戻すような悪質な行為に対する対応が不十分であることが原因の一つと考えられる。</p> <p>また、現在の整備命令制度では、整備命令を発令した後、実際整備がなされたことを確認する強制的な手段がないことも一因と考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、不正改造車を撲滅するためには、不正改造等の行為そのものを禁止し、これまで取締まることのできなかった不正改造等を行った者を処罰できるようにすることが必要である。</p> <p>また、不正改造車の使用者の必要な整備の履行を確保できるよう、整備命令手続を強化し、厳格な運用を図ることが必要である。（＝課題の設定）</p> <p>具体的には、不正改造等の行為そのものを禁止する規定を新設するとともに、不正改造車の使用者に対し、必要な整備をした上で現車提示を義務付け、それに違反した場合には使用停止命令を発令する整備命令手続の強化を盛り</p>		

	<p>こんだ道路運送車両法及び関係法令の改正を行う。</p> <p>また、街頭検査等において、整備命令手続の厳格な運用を図る。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>不正改造車は安全面、環境面で社会に対する影響が大きく、これを排除することは社会的必要性が高い。</p>
行政の関与	<p>不正改造の行為そのものを禁止する必要がある。</p> <p>整備命令制度の強化、及び街頭検査等の実施のためには行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>整備命令制度の設計・運用には、国の関与が不可欠である。</p> <p>不正改造等の禁止に罰則規定を設けるには国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>法律改正及び整備命令制度の設計・運用に係る経費は小さいが、不正改造行為そのものを禁止し処罰の対象とすること及び整備命令時にステッカーを貼付し現車提示を義務付ける等、不正改造行為の抑止及び不正改造車の運行防止には大きな効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>法律改正を行うことによって、今まで取締られなかった不正改造行為を行う者を取締まれるようになり、不正改造等の行為を抑止することができる。</p> <p>さらに、整備命令制度を強化することにより、整備の後、当該車両を国へ現車提示することを義務付け、車両提示をしない場合には直ちに使用停止命令を発令することが可能となるため、不正改造車の運行を防止することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>第7次交通安全基本計画(平成13年3月閣議決定)</p>

事前評価票【No.36】

<p>施策等名</p>	<p>プレジャーボート利用環境の整備</p>	<p>担当課</p>	<p>海事局安全基準課 船員部船舶職員課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>安全性の高いプレジャーボートの利用環境を整備するため、以下の施策を実施する。 小型船舶操縦士資格制度の見直し等 プレジャーボート等の利用実態等を踏まえ、資格区分の再編成、小型船舶操縦者の遵守事項の明確化などを内容とする小型船舶操縦士資格制度の見直し。 【予算額：小型船舶免許登録システム構築等 2 1 0 百万円(国費)の内数】 救命胴衣の着用促進 ・常時着用により適した救命胴衣等の技術基準の導入 ・救命胴衣着用の啓発活動の推進</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>プレジャーボートの利用実態及び海難発生状況を踏まえた規制・制度の新設・見直し等の諸施策を推進することにより、プレジャーボート利用の安全性を確保し、健全なプレジャーボート利用を促進する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>76) 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>平成17年までに200人以下とすること</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>従来から、小型船舶操縦士資格制度に基づく免許・資格体系の下、小型船舶操縦者の適格性を選定し、また、救命胴衣備え付け義務等により小型船舶の航行の安全性の確保を図ってきたところであるが、小型船舶の海難は、過去5年間で4割増加しており、平成12年では2147件と海難全体の約8割を占めている。また、こうした海難に伴う死傷者も220名に達し、大型船舶の海難の場合と比較しても死傷者の発生率が高くなっており、必ずしも小型船舶の航行の安全性が確保されているとは言い難い現状にある。</p> <p>さらに、小型船舶操縦士資格制度については、資格区分が複雑で分かりにくい、近年増加している水上オートバイに対応した専用の資格を設けるべきなど、制度の簡素・合理化を求める声が高まっている。 (=目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因を考察するに、小型船舶の海難の7割が見張り不十分や操船不適切等の人的要因によるものであり、小型船舶操縦者の船舶航行に係る遵守事項が徹底されていないこと、さらに救命胴衣の着用率が高くないということが原因であると考えられる。</p> <p>また、小型船舶操縦士資格制度については、制度創設から約30年が経過しており、利用者ニーズの変化に十分対応しきれていないことなども一因と考えられる。 (=原因分析)</p> <p>この原因を払拭する為には、利用者ニーズに対応した資格区分の再編成など、制度の簡素・合理化を図りつつ、小型船舶操縦者に対し、操船や救命胴衣の着用に係る船舶航行の安全性を確保するという遵守事項を明確化するとともに、救命胴衣の着用率を高めていくことが不可欠である。 (=課題の特定)</p> <p>このため具体的には、小型船舶操縦士制度を見直し、資格区分の再編成や試験・教習内容の見直し、救命胴衣の着用等小型船舶操縦者の遵守事項の明確化など、利用者ニーズに対応して制度の簡素・合理化を図りつつ、安全に対する意識の徹底、知識・技能の向上を図るための施策の具体化を図る。</p> <p>さらに、救命胴衣については、ライフジャケット着用推進会議を中心</p>		

	<p>として、官民一体となった救命胴衣着用の啓発活動の推進を図り、かつ常時着用により適した救命胴衣等の技術基準の導入を行う。 (=具体的な施策内容)</p>
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・プレジャーボートに係る利用者ニーズ ・プレジャーボートの海難の増加 ・船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数が依然多い(特に、救命胴衣未着用者)
行政の関与	<p>海上交通の安全の確保を目的とする小型船舶操縦士資格制度の見直し及び安全規制の検討等は、行政(国土交通省)に課された重要な使命であり、かつ、行政が主導的に関与すべきものである。</p>
国の関与	<p>資格制度、安全基準等の検討、創設は国が主体的に取り組むべきものである。</p>
施策等の効率性	<p>小型船舶の利用実態を踏まえた小型船舶操縦士資格制度の見直し等による、資格区分の再編成やプレジャーボート等の航行の安全性確保のための遵守事項の明確化などによって、海洋レジャーに係る小型船舶の運航上の安全性を更に高め、海難の未然防止や海洋レジャーの一層の推進が図られる。</p>
施策等の有効性	<p>小型船舶の利用実態を踏まえた小型船舶操縦士資格制度の見直し等による資格区分の再編成や航行の安全性確保のための遵守事項の明確化などにより、プレジャーボートの安全運航が高められ、海難の未然防止や健全で安全な利用の促進が期待できる。また、海難が発生した場合においても救命胴衣を着用していることにより、救助効率が向上する。これらの施策は海難及び海中転落による死亡・行方不明者数の減少につながるものである。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.37】

施策等名	臨海部低未利用地の利用転換の促進	担当課	港湾局開発課民間活力推進室
施策等の概要	<p>(財)民間都市開発推進機構が支援する特定民間都市開発事業の三大都市圏における事業対象区域を拡大するとともに、同機構による土地取得・譲渡業務を臨海部において新たに導入する。</p> <p>【予算額：港湾開発資金貸付金10億円】</p>		
施策等の目的	大都市における臨海部低未利用地の利用転換を促進する		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>我が国の経済構造改革を進める上で、都市の国際競争力と魅力を高め、都市再生を行うことが重点課題の1つとなっている。特に大都市を中心とする臨海部の工業地域には、高度経済成長期に立地した工場の転廃業等により相当規模の低未利用地が発生し、活力の低下等の問題が生じており、その用途の転換により有効利用を図ることが求められている。これまでも、臨海部用地における民間事業者による土地の有効活用のための施策を進めてきたが、平成12年度末時点で、全国の臨海部で約5000haの低未利用地が発生しており、民間事業者による土地の有効利用が進んでいない状況にある。</p> <p>(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因を考察するに、臨海部用地には既存市街地と比べ規模が大きく、周辺が工場地域であること等の特性があるため新たなプロジェクト実現に投資リスクが大きいことや土地所有者に新たな事業に関するノウハウが不足していること等が低未利用地の利用転換が進まない原因であると考えられる。</p> <p>(=原因分析)</p> <p>このような原因を解消するためには、長期低利の資金を安定的に供給すること等により長期的な観点から事業の成立を図ることを可能とするとともに事業化に必要な情報提供を行うこと等によりプロジェクト立ち上げの可能性を高めることが必要である。</p> <p>(=課題の特定)</p> <p>これらを解決するため、長期低利の資金を安定的に供給することができる(財)民間都市開発推進機構による特定民間都市開発事業の三大都市圏臨海部における事業対象区域を特定港湾開発地区以外に拡大するとともに、同機構が民間都市開発事業の計画地(事業見込地)を取得して事業の立ち上げ支援を行う土地取得・譲渡業務を、臨海部においても導入することとする。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	臨海部低未利用地を利用転換し、港湾機能・都市機能の向上による活力ある都市の形成や、水際線の市民によるアメニティ豊かな生活環境の向上を図ることは、都市再生の重要な課題の一つであり、社会的要請は大きい。		
行政の関与	臨海部の低未利用地の利用転換は、都市計画、港湾計画等の各種計画と調整しながら進めることが必要であり、その効果は広く港湾機能・都市機能の向上として市民に還元されるものであるため、行政の関与が必要である。		

国の関与	都市再生は我が国の経済構造改革を進める上で重要な課題の一つであり、緊急的に推進する必要があることから、国が必要な支援を行う必要がある。
施策等の効率性	国が無利子貸し付けを行うことにより、民間都市開発に多数の投資が行なわれるとともに事業完了後には民間により諸活動が行なわれ、民間需要の誘発効果は大きい。
施策等の有効性	特定民間都市開発事業や土地取得・譲渡業務の対象範囲を拡大することにより、民間事業者による低未利用地を活用したプロジェクトが実現し、臨海部低未利用地の土地利用転換が促進される。また、今後5年間（平成14年から平成18年度）において臨港地区内低未利用地の4%程度が利用転換されるものと期待される。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.38】

<p>施策等名</p>	<p>循環型社会実現のための静脈物流システムの構築</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局 環境・技術課 環境整備計画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、既存ストックを最大限に活用し、物流コストの低減及び環境負荷の軽減を主眼においた静脈物流システムを新たに構築する。</p> <p>特に、大量のゴミの廃棄で処理の限界に至っている大都市圏においては、臨海部の低・未利用地等を最大限に活用し、新しい循環型の都市に再構築すべく、エコタウン事業と連携しつつ、総合的な静脈物流拠点の形成を図る。</p> <p>具体的な施策手段：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リサイクル処理施設、残土処分等の廃棄物海面処分場、ストックヤード等の物流関連施設を一体的に整備する港湾を総合的な静脈物流拠点として指定 ・ 港湾整備事業による静脈物流関連施設（循環資源ストックヤード等）の整備及び既存ストックの活用 ・ 再生処理後の残渣等の受け皿となる廃棄物海面処分場を整備・活用 ・ 民間の能力を活用した廃棄物海面処分場延命化施設の整備に対する支援を実施 等 <p>【予 算 額：港湾整備事業費（国費） 1 1 4 億円(3 2 億円)】 【税制減税額：2 8 百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>港湾空間において総合的な静脈物流拠点を整備するとともに、海上輸送を活用した全国的な循環資源の輸送網として広域静脈物流ネットワークを構築し、循環型社会の形成に資する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>25) 循環型社会の形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>105) 港湾における廃棄物の取扱い比率</p> <p style="text-align: center;">〔 全国で輸送・埋立処分される廃棄物の総量のうち、港湾において輸送・埋立処分されるものの比率である。 〕</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般廃棄物 2 1 % (H18 年度) ・ 産業廃棄物 1 4 % (H18 年度) 		
<p>施策等の必要性</p>	<p>従来、循環型社会の形成に資するリサイクル関連施設については、主に民間事業者が自ら整備してきたところであるが、この結果としてリサイクル関連施設の整備が全国的に充分進んでいるとは言えず、かつ、民間事業者におけるリサイクル資材の活用も進んでおらず、必ずしも循環型社会の形成が進展しているとは言い難い状況にある。</p> <p>(= 目標と現状の G A P)</p> <p>この原因を考察するに、リサイクル関連施設については、立地に関する地域の合意を得ることが困難なことや、適当な施設用地を確保することが極めて困難であること、また、廃棄物の陸上輸送コストが高いため民間事業者がリサイクル資材の活用を控えているということが考えられる。</p> <p>(= 原因の分析)</p> <p>これを解決するためには、用地の確保の容易性や物流基盤・廃棄物海面処分場といった既存ストックの蓄積というポテンシャルを有する臨海部においてリサイクル関連施設を一体的に整備するとともに、これらが整備された臨海部を長距離大量輸送に適し低廉かつ環境にやさしい海上輸送により広域ネットワーク化し、廃棄物の輸送コストを低下させることが不可欠である。</p>		

	<p>(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、港湾整備事業による静脈物流関連施設や廃棄物海面処分場の整備の推進・既存ストックの活用・民間能力を活用した廃棄物海面処分場延命化施設の整備に対する支援措置の創設等により、港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築を図ることとする。</p> <p>(= 具体的な施策内容)</p>
社会的ニーズ	<p>成熟期を迎えた我が国の経済社会は、これまでの大量消費・大量廃棄を前提とした社会から、廃棄物の減量化・リサイクルの推進による循環型社会への転換が不可欠となっている。また、廃棄物の減量化・リサイクルを推進しつつ、どうしても必要となる最終処分場を計画的に確保することは、国民の生活環境の保全及び我が国の経済活動の持続的な発展の観点から、喫緊の課題である。</p>
行政の関与	<p>広く人々の生活や産業活動に影響するとともに環境の改善に資する社会資本整備であることから、行政が実施する必要がある。</p>
国の関与	<p>本施策の効果が一区域に留まらず広域にわたること、全国的な静脈物流ネットワークを形成するには地域間の調整を行う必要があること等から、国が関与する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>比較的土取得しやすく既存の港湾インフラを活用できる港湾において関連施設を一体的に整備し静脈物流拠点整備を行うとともに、各拠点を陸上輸送に比べ低コストな海上輸送で結びネットワーク化することで、投入した費用に対し大きな施策効果を得ることができる。</p> <p>また、本施策においては、補助・起債による公共施設整備、民間活力の導入による施設整備、所要の規制緩和等を複合的に組み合わせて実施することで、費用対効果をより大きなものとするることができる。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、リサイクル施設の集約化や関連施設との一体的な整備による処理コストの低減、海上輸送の活用による物流コストの削減が図られることで、循環資源のリサイクルに要する費用を大幅（おおむね2割）に削減でき、循環型社会の形成を促進し、国民生活及び産業経済活動に大きなインパクトを与えることとなる。</p>
その他特記すべき事項	<p>「静脈物流」とは、廃棄物を収集・運搬し、リサイクル施設や適切な処分を行う施設まで輸送する人間の静脈と同様な役割を果たしている物流であり、廃棄物が再資源化の処理を受け、製品として再び社会に供給されていく一連のシステムを静脈物流システムという。</p>

事前評価票【No.39】

<p>施策等名</p>	<p>公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局開発課民間活力推進室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>P F I による中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルにおける公共荷捌き施設整備事業の支援及び促進を図るため、管理棟等を P F I 税制の特例対象とする。 P F I 事業者が事業用資産を取得した場合に生ずる都市計画税について、現行では減税措置がないことから、上記とともに特例措置を講ずる。【減税見込額：7百万円程度（平成14年度）】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>港湾における社会資本整備の分野に民間の資金・能力を活用するための新たな取組として、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル公共荷捌き施設整備について P F I を導入する。 当該 P F I の導入により、施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待され、公共が整備する港湾インフラ施設（岸壁等）の有効活用が図られる。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>平成18年度までに20%削減（国際コンテナ貨物）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>平成11年度に民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（P F I 法）が施行され、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設について P F I による整備を図るための環境整備を講じてきたところであるが、未だ整備が行なわれるに至っていないという現状がある。（＝目標と現状の G A P ） この原因を考察するに公共荷捌き施設はそもそも採算性が低いため、これまで岸壁等港湾インフラとともに港湾管理者が整備してきたところであり、事業の収益性が極めて低く民間事業に馴染みにくいという性格を有している。また、当事業は、初期投資の大きい装置型の事業であり、収入源となる貨物取扱量は開業後徐々に増加するものであることから、事業初期における負担が大きいという不利な条件を有しており、これらが事業の実現に至っていない原因と考えられる。（＝原因分析） 上記の課題の解決を図るためには、事業初期における負担を軽減するとともに、事業の低採算性を改善するための措置を講じることが必要である。これは事業主体が港湾管理者の場合には負担しておらず、民間事業者との条件のアンバランスを是正する観点からも必要な措置と考えられる。（＝課題の特定） 具体的には償却資産に限り固定資産税の課税標準額を1/2としているが、特例対象に家屋を追加するほか、新たに都市計画税について特例措置を新設する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	「民間でできることは、できるだけ民間に委ねる」という原則の下、コンテナターミナルについて民間の経営能力を活かして施設の利用効率を向上し、物流コストの低減化を図ることが社会的に求められている。
行政の関与	当該事業は、公共コンテナターミナルとして港湾管理者が整備した岸壁等の港湾インフラ施設と一体的に運営・経営されるものであり、行政が整備について支援するとともに、その運営について一定の関与をすることが必要である。
国の関与	経済構造改革を進める上で民間の能力を活用して公共施設等を効率的かつ効果的に整備することが重要な課題の一つであり、国として所要の支援等を行う必要がある。
施策等の効率性	行政が当該事業を行った場合税収は発生しないため、本税制特例措置によりただちに税収減額負担が発生するものではない。 一方で、公共荷捌き施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待される。
施策等の有効性	本施策が実施されることにより、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設整備についてP F Iの導入が促進され、当該施設の効率的な運営や質の高いサービスの提供がなされる。
その他特記すべき事項	P F I法第16条

事前評価票【No.40】

施策等名	ニアミス事故再発防止安全対策の実施	担当課	航空局管制保安部保安企画課
<p>施策等の概要</p>	<p>平成13年1月の航空機ニアミス事故に鑑み、更なる安全運航を確保するため、航空管制システムについて、以下の改善等を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空機が飛行中に航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)が作動した場合の情報を管制レーダー画面上に表示 航空管制用訓練機器(レーダーシミュレータ)を強化 空域・航空路の抜本的再編を図るため、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新技術を用いたRNAV(Area Navigation)経路を利用した航空路の複線化 一方通行化 ・ 航空交通の安全を確保し、航空交通量の増加に対応する航空交通管理センターの整備 ・ 管制業務の負荷を軽減し管制効率の向上を図るための4管制部の管制管轄区域の再編 <p>【予算額：65億円(13年度二次補正 39億円 計104億円)】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>航空交通量が着実に増加する状況下において、航空保安機能のより一層の向上を図ることにより、航空交通の安全確保に万全を期す必要がある。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19)交通安全の確保</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>航空交通は一旦事故が発生すると国民の生命、財産に甚大な被害が生じることから、その事故の発生を完全に防止することが行政の究極目標であるが、実際には、10年間で3件のニアミス及び21件の異常接近報告(航空法第76条の2に規定する航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったとして機長からなされる報告)が発生している状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>原因は、ケースにより異なるが、その背景としては、国民生活の向上による高速交通手段に対するニーズの高まり等に伴い、我が国の航空交通量は増大の一途をたどっており、また、空港数の増加に伴い航空路が増加・稠密化する中で、一部幹線航空路周辺の空域を中心に、より多数の航空機がより多様で交錯する経路で航行する状況となっていること等が考えられる。(=原因分析)</p> <p>・年間管制取扱機数 約82万機(S50) 約206万機(H12) ・主要幹線航空路(河和(愛知県)-大島(東京都))の1日当たり管制取扱機数:115機(S50) 218機(H12)</p> <p>このような中で、航空交通の増大や多様化に対応するため、航空管制官の増員等管制業務実施体制の強化、管制卓等管制業務実施施設の整備・充実、航空路等空域の調整を行うことにより、航空交通の安全の確保を図ってきたが、平成13年1月、一つ間違えば大惨事となりかねなかった重大事故が発生したことを機に、航空機の運航、管制に係る可能な技術を生かした安全対策を講じることが航空行政の緊急の課題として位置付けられることとなった。(=課題の特定)</p> <p>このため、従前より実施してきた航空保安システムの整備に加え、以下の施策が必要である。</p> <p>航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を管制レーダー画面上に表示するシステムを平成16年度より運用する。</p> <p>最近の輻輳する航空路の状況を踏まえ、管制技術の向上及び緊急時における適切な対応等を習得させるため、管制業務実施評価機能等を装備した、</p>		

	<p>より高度な訓練 研修用のレーダーシミュレータを平成15年度より運用する。</p> <p>空域・航空路の抜本的再編として</p> <p>従来の無線施設を結ぶ航空路に加えて、新技術を用いた、無線施設に拘束されないRNAV経路を平成14年度に正式運用するとともに、その後段階的に航空路の複線化・一方通行化を図る。</p> <p>・従来から実施していた国内の航空交通流管理に加えて、外国管制機関とも連携した国際航空交通流管理の導入、空域の有効活用のための訓練空域等の使用に係る一元管理等を実施する航空交通管理センターの整備を推進する。</p> <p>関東地区 - 北海道・東北地区間及び関西地区 - 九州地区間の主要空港間の航空交通を一つの管制部が一元的に管制を行い、また取扱交通量を分散させるため4管制部の管轄区域を再編成する。</p> <p>を実施することにより、航空路における交通の集中を緩和するとともに、管制業務における負荷の軽減及び管制効率の向上を図る。</p> <p>これら施策の実施により、ニアミス事故の発生を防止することを目標とする(航空機衝突防止装置の回避指示件数の推移及びその要因等により施策効果を点検予定)。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	航空事故は一旦発生すると、多数の人命が失われる可能性もあることから、これを未然に防止するためのシステム構築が求められる。
行政の関与	安全円滑な航空交通の確保は行政(国)の基本的責務であり、本施策の実施には行政(国)の関与が必要である。
国の関与	同上
施策等の効率性	本施策は、最新の技術を生かし、また、直近の航空機ニアミス事故を踏まえた効率的施策である。航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を表示するための整備等に一定の費用(約104億円)が必要となるが、航空事故が発生した場合には、人命が失われる可能性があることから、その社会的影響は甚大である。
施策等の有効性	航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を管制レーダー画面上に表示するシステムを整備することによる航空機と管制機関との間の連携、最近の輻輳する航空路の状況を踏まえ、より高度な訓練機器の導入による航空管制官の資質向上を図るとともに、航空路の複線化・一方通行化を図り、4管制部の管轄区域を再編する等の抜本的再編を行うことにより、航空路における交通の集中を緩和し、管制業務の負担を軽減することで、より迅速・確実な管制機能を確保し、もって航空交通の安全性の一層の向上を図ることができる。
その他特記すべき事項	<p>当該事故については、航空事故調査委員会が原因究明を行っているところであるが、</p> <p>・管制通信における管制機関と航空機との間の意思疎通を迅速かつ確実に行えるような通信手段及び交信方法のあり方を検討する。</p> <p>・管制機関と航空機との間の連携を向上するための教育・訓練のあり方を検討し、所要の改善措置を講ずる。</p> <p>・航空機衝突防止装置の回避指示が作動した場合の実態の調査・分析を行い、必要に応じ、改善方策を検討する。</p> <p>旨の建議がなされており、この建議を踏まえ、管制システムの改善等を行う必要がある。</p>

事前評価票【No.41】

<p>施策等名</p>	<p>環境負荷の小さい幹線物流体系の構築</p>	<p>担当課</p>	<p>政策統括官付政策調整官 総合政策局交通計画課 環境・海洋課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>荷主、物流事業者が協調して、幹線物流ルートにおけるCO₂排出削減のための実証実験計画を作成し、当該計画が環境負荷の低減に大きく寄与するものと認められる場合に当該計画に基づく取組みについて支援措置を講じ、幹線物流分野における環境負荷の低減を図る。 【予算額：TDM等実証実験補助7.69億円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>従来の都市内における環境対策・物流効率化策に加え、幹線物流を対象とした環境対策・物流効率化策を講じることにより、地球環境問題に適切に対処し、京都議定書に定められた日本の温室効果ガスの削減目標の達成に寄与するとともに、交通集中の生じている幹線物流ルート周辺のNO_x排出量等の削減を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地球環境の保全</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>90) 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</p>	<p>約47% (2006年)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標は、2008年～2012年において、二酸化炭素換算で1990年比 6%である。目標達成のためには、運輸部門において1300万トンのCO₂排出削減が必要であり、物流の効率化によっても250万トン程度のCO₂排出削減が求められている。しかしながら、CO₂排出削減に向けた政策目標である長距離貨物のモーダルシフト化率約47%(2006年時点)に対し、現状は約43%となっており伸び悩んでいる。(=目標と現状のGAP)</p> <p>なお、上記の運輸部門の目標値は、事前評価当時のものであり、かつ炭素換算の数値を用いている。2002年3月19日に見直された地球温暖化対策推進大綱によると、運輸部門においては約4600万トン(二酸化炭素換算)のCO₂排出削減が必要であり、そのうちモーダルシフト・物流の効率化等により約910万トンのCO₂排出削減が求められている。</p> <p>モーダルシフトの推進については、従来より内航コンテナ船の整備、貨物列車走行対応化事業等への支援を行なってきたが、近年モーダルシフト化率が伸び悩んでいる原因の一つとして、多頻度少量輸送、サプライ・チェーン・マネジメント等高度なサービスを求められる昨今の経営環境下にあつて、海運・鉄道事業者側において、輸送コストの低減、リードタイムの短縮等について、荷主ニーズを踏まえた戦略的な対策を必ずしも十分に講じきれてこなかったことがある。(=原因分析)</p> <p>こうした状況に対応して環境負荷の小さい幹線物流体系を構築していくためには、荷主と物流事業者が連携して計画的に物流効率化策を実施していくことが有効であるが、双方とも既存の物流システムに慣れ親しんでいることから、発想の転換を求める必要がある。(=課題の特定)</p> <p>このため幹線交通に関わる荷主・物流事業者が、協調して取り組む物流効率化策、環境対策として、CO₂排出削減に向けた幹線物流に関</p>		

	<p>するモーダルシフト化、共同輸送化等を行政が支援する。</p> <p>具体的には、以下のような実証実験を実施する。</p> <p>国が有識者による審査会を設け、実証実験の選定基準となる対象重点区域、CO₂排出削減量等を設定。</p> <p>荷主及び物流事業者が、当該区域における環境負荷低減のための実証実験計画（海運・鉄道の活用方策、共同輸送化、輸送機器標準化等）を作成。</p> <p>当該計画が選定基準を満たしていると審査会が認定した場合には、当該実証実験（期間2年程度）に必要な経費の3分の1程度を国が補助する。</p> <p>当該実験の結果について、審査会において分析、評価を行い、広く国民に周知することで、自発的な環境問題への取組みを促進する。（＝施策の具体的取組み）</p>
社会的ニーズ	<p>大気中のCO₂等の温室効果ガス濃度が上昇することによって引き起こされる地球温暖化問題は、人類の生存に直接関わってくる深刻な問題であり、地球規模で人類が取り組むべき課題である。</p> <p>また、幹線道路沿道地域における公害訴訟、東京都のディーゼル車規制等、自動車排出ガスによる大気汚染が社会問題化しており、地域環境問題の改善についても緊急の解決を要する。</p>
行政の関与	<p>長引く不況のあり、民間事業者はコスト削減策に奔走している状況であり、行政が外部不経済も勘案して誘導することが必要である。</p>
国の関与	<p>国の責務である温室効果ガスの削減目標の達成に向け、その支援措置を国が講じる必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>先行事例のない試みを自発的に採用することは多くの企業が二の足を踏みがちであるが、事業の立ち上げ段階を支援することによりフィージビリティを高め、環境負荷の小さい物流への自発的な転換が促進される。この実証実験によって得られた成果を、荷主等関係者の啓蒙に役立てることにより幹線物流において環境負荷の更なる低減が図られ、大きな成果を生み出すものである。</p> <p>環境負荷低減のための先駆的な取組みに光を当てる実証実験方式は、荷主と物流事業者間のミスマッチを解消するインセンティブとして、大きな効果を期待できる。</p>
施策等の有効性	<p>京都議定書問題や企業独自の環境白書の発行など、国民の環境問題に対する意識は高まりを見せており、経済団体の中でも環境負荷の小さい物流へのシフトを模索する動きがあるため、先駆的な取組みを国が支援することは、関係者にとって大きなインセンティブとなる。</p> <p>当該施策により、モーダルシフト等物流効率化によるCO₂排出削減が見込まれる。また、先駆的な取組みを広く国民に周知することにより類似の行動を促進し、一層のCO₂排出量削減が見込まれる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.42】

施策等名	アジア太平洋気候環境センター業務体制の整備	担当課	気象庁気候・海洋気象部海務課
施策等の概要	<p>アジア太平洋地域の気候変動等の監視・予測等の情報発信に関する総合的なセンター機能を我が国（気象庁）に新たに整備し、これまでなし得なかったアジア太平洋地域を対象とした気候に関する長期予報等情報の提供を世界で初めて開始する。</p> <p>また、アジア太平洋地域における温室効果ガス等の観測データの収集・品質管理の充実、地球観測衛星データも合わせた解析技術の高度化、長期予報等情報の国内外の関係機関への提供、ハイレベル国際会議や専門家会合の開催等による気候・環境に係るセンター機能の充実とセンターから発信される情報の関係省庁での活用の促進等を図る。</p> <p>【予算額：125百万円】</p>		
施策等の目的	<p>我が国をはじめとしたアジア太平洋地域における気候変動等の的確な監視・予測情報の提供を行い、異常気象に伴う被害の軽減および地球環境の変化への的確な対応に資する。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減 22) 地球環境の保全		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>気象庁は、気候変動・地球環境の変化を監視・予測し、関係行政機関はもとより国民一人一人の災害対策、地球環境対策の促進に努めている。近年、世界各地のみならず我が国においても地球温暖化に起因すると見られる大雨・猛暑・干ばつ等の異常気象に伴う災害が頻発しているが、これらの的確な監視・予測情報を作成するためには、地球規模で高品質・高密度の観測データが必要であるものの、質・量ともに不十分である。このため、気候変動・地球環境変化の的確な監視・予測ができず、異常気象等への適切な対策が講じられていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、気候変動に係る観測には継続して長期間実施することが不可欠であるとともに、観測項目によっては高度な技術を必要とされるものの、地球規模で継続した高精度の観測が実施されていないことによる。（＝原因分析）</p> <p>異常気象に伴う被害の軽減および地球環境の保全のための地球的規模での高精度観測を推進するためには、世界気象機関（WMO）が全地球を6つに分けて広域ブロック毎に地域一体となった観測システムを強化するとの方針であることを踏まえて、我が国としては、アジア太平洋域全体の気候・環境の変動を把握することが、我が国の災害対策上必要である。さらに、我が国としては、この地域を対象として気候関連データの包括的な収集、長期予報等の情報提供を開始することを目指しており、あわせて、アジア各国の期待にも応えることになる。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、我が国にアジア太平洋域の気候環境センターを設置し、包括的に収集したデータに基づき、広域的な気候・地球環境の観測・監視能力の向上を図る。また、新たに地球観測衛星データ等の高度な解析を開始するとともに、地球温暖化等の地球環境の監視の充実、アジア太平洋地域における長期の気候予測（予測対象期間を1か月先から順次延長し、平成17年度には6か月先まで）を実現する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二一ズ	<p>社会経済活動と人類の生存基盤に影響をもたらすおそれがある異常気象や気候変動・地球環境問題に適切に取り組むため、高精度・高分解能の監視・予測情報の提供が求められている。</p>		
行政の関与	<p>関係諸国の気象機関と連携して、気象衛星をはじめとする気象観測デ</p>		

	<p>ータを伝送・集信し大型計算機により気候予測計算を行い、国内外に責任をもって情報を提供するものであり、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>世界気象機関（WMO）の国際的な枠組みのもと、国としてアジア太平洋諸国の気象機関と連携して行う必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>アジア太平洋域における各国の技術水準およびその向上の速度を考慮すると、全ての国に同様に気候変動等の監視・予測を求めることは、同地域における迅速な監視・予測機能の確立の観点から現実的ではなく、世界気象機関（WMO）の枠組みのもと、技術力等において先進国たる我が国がセンター機能を担うことが、異常気象等による我が国の防災への対策にも効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>世界気象機関（WMO）の枠組みのもとで地域一体となった観測システムを構築することによって、地球規模の気候変動に関する観測データの収集・品質管理とそれらのデータを用いた高度な解析、コンピュータを用いた予測計算とその予測情報の提供を行う機能が確立され、異常気象等による我が国の災害軽減に資するものとなり、あわせて、アジア太平洋域における異常気象災害の軽減にも資する。</p>
その他特記すべき事項	<p>気象審議会第21号答申（平成12年7月）： アジア太平洋気候センター等の機能の構築により、 ・当該地域への季節予報プロダクトの作成・提供能力を拡充、 ・観測・解析に関わる技術移転等を、計画的、組織的に実施。 世界気象機関（WMO）第53回執行理事会（2001年6月）： アジア太平洋地域については、日本が主導して気候変動等の監視・予測等の情報発信に関する総合センター機能を発揮することを期待。</p>

事前評価票【No.43】

<p>施策等名</p>	<p>豪雨水害・土砂災害対策のための 気象情報の充実</p>	<p>担当課</p>	<p>気象庁予報部業務課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>近年、短時間の局地的豪雨による水害・土砂災害が都市部等で頻発しており、これらの豪雨水害・土砂災害を防止・軽減するため、最新のITを活用して関係機関との大量の観測データ・情報の共有化等を推進するとともに、防災対策・危機管理対応に必要なエリア・タイミングを絞り込んだ雨量予測等を迅速・的確に提供する（15年度から提供開始）。さらに、このエリア・タイミングを絞り込んだ雨量予測により、新たに都道府県管理河川を対象とした洪水予報（洪水警報・洪水注意報・洪水情報の発表）の開始、対象河川の拡大等を実現する（14年度以降順次開始）。 【予算額：824百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>豪雨、洪水等に関する雨量情報、洪水予報などの防災気象情報のさらなる強化を通じて、豪雨水害・土砂災害から国民の生命を守り、財産・生活に係る被害の軽減を図る。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>18) 災害による被害の軽減</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>気象庁では、警報等の防災気象情報を発表することにより、台風・前線に起因する集中豪雨等による災害の防止・軽減に努めてきている。河川の洪水についても、13年度には全国の国が管理する109水系のうち108水系192河川を対象に警報等の洪水予報を実施している。しかし、近年、都市機能に大きな影響を与える中小河川洪水・地下浸水、急傾斜地の土砂災害に代表される局地的豪雨水害等が頻発し、社会的・経済的被害が平成12年度においては約1兆2千億円（速報値）にも上るなど、甚大なものとなってきている。このような被害を軽減するためには、局地的豪雨による水害等を予測する気象情報の提供が必要であるが、十分な対策がとられてきていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>局地的豪雨は急激に変化する現象であり、都市域の中小河川等には、局地的豪雨の降り始めから1・2時間程度で浸水等の被害が発生することが多い。これらの短時間のうちに局地的に発生する被害を回避できない原因として、「明け方までに県西部で大雨」等の表現にみられるように、現在の雨量解析・予測では、局地的豪雨の急激な変化に対応した時間間隔で雨量の実況把握や予測が行えないこと、豪雨の発生が予測されるエリアの特定・絞り込みが困難なことが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、危険性が高まる時間・エリアを絞り込んだ高精度の雨量情報とこれに伴う洪水予報等を的確に提供できるようにする必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、ITを活用して大量の気象観測データ・情報の高速交換・共有を可能とする気象庁・地方整備局等との間のネットワークを構築する。また、これらの情報をもとに、気象庁が開発するリアルタイム高精度雨量予測ソフトウェア等を用いて、雨量の実況・予測の発表間隔を現在の1時間から30分間隔に短縮するとともに、「1時間後から3時間後にかけて県の市を中心に約100ミリ」のように危険性が高まる時間・エリアを絞り込んだ高精度の雨量情報等の提供を行うことができるようにする（15年度開始）。また、これにより都道府県が管理する個々の河川を対象とした洪水予報の開始、国管理河川を対象とする洪水予報の精度向上を可能とする。これらは、県等の防災関係機関が豪雨・洪水に対する体制・対応を地域を特定しつつ迅速・タイムリーに措置することを可能とするなど、的確かつ効率的な防災活動の実施に貢献する。（＝施策の</p>		

	具体的内容)
社会的ニーズ	11年の福岡県都市部の浸水害と広島県南部の土砂災害、12年の東海豪雨等の災害が頻発。水害による12年の一般資産等被害額は、過去最大となり、都市域の地下浸水対策や洪水対策を含む総合的な水害対策等の早急な実施が必要である。
行政の関与	豪雨水害、土砂災害の防止・軽減のため行う警報・注意報等の提供に必要な雨量等の観測データの共有化や解析処理・予測の高度化の推進には、警報等の提供を行う行政の関与が必要である。
国の関与	災害対策法、気象業務法、水防法の趣旨を踏まえ、国が地方公共団体と連携して推進する必要がある。
施策等の効率性	気象観測データや情報の共有等に係るデータネットワークの構築、それらデータに基づき全国を対象とした時間・エリアを絞り込んだ予測を行う事業、洪水予報対象河川の拡大等には、国費約8億円が必要である。 水害による一般資産・公共土木施設等への経済的被害は毎年総額約7千億円以上、土砂災害による死者数は毎年約数十名にのぼるが、時間とエリアを絞り込んだ雨量情報や土砂災害のおそれに係る情報提供を可能とするとともに、人口・資産密度の高い都市部の中小河川を対象とする洪水予報の開始・拡充を図るといふ、この施策を進めることにより、全国において、豪雨水害・土砂災害に対応した早急・的確な防災活動・避難等を可能とし、災害から住民の生命を守り、また、浸水等による社会的・経済的被害の軽減を図る効果がある。
施策等の有効性	国土交通省等の関係機関と高密度観測ネットワークを構築することによりデータの収集・共有化を図るとともに、雨量解析・予測技術を強化し、雨量予測の高精度化を図る。これにより、情報提供の時間間隔を1時間から30分に短縮し、時間・エリアを絞った高精度の雨量予測等の情報提供が可能となり、また、洪水予報を行う対象河川を新たに都道府県管理の中小河川まで拡大することができる。これらにより、都市等における水防・避難活動等の効率的な支援を実現し、都市型豪雨水害等による社会的・経済的被害の発生防止・軽減が可能となる。
その他特記すべき事項	気象審議会答申第21号(12年7月) <ul style="list-style-type: none"> ・局地的豪雨や大雪をもたらすメソ気象現象の的確な予報の実施 ・防災関係機関の適切な対応に資するわかりやすい情報を十分な時間的余裕を持って発表 ・防災関係機関とのネットワーク化等連携・協力の推進 都道府県管理河川を対象とする洪水予報(13年6月水防法改正) <ul style="list-style-type: none"> ・各都道府県から洪水予報対象の河川指定についての協議を受け、準備が整い次第順次実施

事前評価票【No.44】

施策等名	A I Sを活用した次世代型航行支援システムの構築	担当課	海上保安庁 灯台部監理課
施策等の概要	<p>1974年の海上における人命の安全のための国際条約（S O L A S条約）の改正により、平成14年度から順次段階的に船舶への搭載が義務付けられる自動船舶識別装置（A I S）を活用して船舶への運航支援の高度化と管制の効率化を図るため、主として、ふくそう海域等の海上交通センター、灯台、海岸局等にA I S陸上局を設置し、次世代型航行支援システムを構築する。</p> <p>【予算額 100百万円（国費）】</p>		
施策等の目的	<p>ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数をゼロとすることを目的とし、船舶航行の安全性と効率性が両立したシステムを構築する。</p>		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	77) ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数		
指標の目標値等	平成18年度まで0.1（件）を維持する。		
施策等の必要性	<p>従来より、東京湾等のふくそう海域において安全かつ円滑な船舶航行を確保し海難の減少を図るため、海上交通センター等による管制や情報提供、安全確保のための速力制限等の措置を講じてきたところであるが、ふくそう海域における海難船舶の隻数は全海域における海難船舶の隻数の約4割を占めつつ横ばいに推移しており、依然としてふくそう海域における海難は減少の傾向にあるとは言い難い状況にある。</p> <p>（＝目標と現状のG A P）</p> <p>この原因を考察するに、船舶の大型化・高速化が進む一方で、ふくそう海域におけるマリンレジャー活動の活発化や大規模プロジェクトの推進等によりふくそう海域の利用形態が複合的かつ活発な状況になってきている現状において、海上交通センターにおいて船名、位置、針路等の詳細情報が把握可能な船舶は、浦賀水道航路を例にとれば航行船舶の1割程度に過ぎず、海上交通センター等から危険を回避するための迅速かつ十分な情報提供を行えていないということが考えられる。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>これを解決するためには、船舶航行等によるふくそう海域の複合的かつ活発な利用を妨げることなく海上交通センター等で、より多くの船舶情報を把握・識別し、安全な船舶航行に必要な情報を迅速に提供できるシステムを構築することが不可欠である。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、平成14年度から段階的に自動船舶識別装置（A I S）の船舶への搭載が義務づけられるため、海上交通センター、灯台、海岸局等にA I S陸上局を設置し、これを用いた次世代型航行支援システムを構築することとする。</p> <p>（＝具体的な施策内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>海事関係者からは、ふくそう海域における船舶航行の安全性の向上を求める要望が高い。それと同時に、船舶航行管制の効率化等による所要時間の短縮やコスト削減の要望も出されている。</p>		
行政の関与	<p>船舶航行管制及び船舶航行の安全に係る情報提供業務は、純粋公共財に極めて近いサービス財であるため、行政の関与なくしては成り立たない財の提供である。</p>		
国の関与	<p>船舶航行の安全性に係る総合的な業務は、国の専管事項である。</p>		
施策等の効率性	<p>本施策の実施により、ふくそう海域において今まで防止できなかった海難を防止できる（例えば平成8～10の間で東京湾において衝突、乗船</p>		

	<p>の事故を起こした船舶21隻の内11隻は海上交通センターからの注意喚起に応答しなかった。これは、初期段階から船名を明らかにすることが困難であったため注意喚起された船舶が直ちに自らのことと認識できなかったことが原因と考えられる。AISが導入されていれば、初期段階から船名を明らかにして注意喚起を行うことが可能となるため、防止できた事故と考えられる。</p> <p>本施策の実施により、海上交通センターで詳細情報を把握可能な船舶の増大（浦賀水道航路では航行船舶の約4割が把握可能となる）及び船舶からの通報の自動化が可能となることから、操船者の負担の軽減が図られるとともに、手続きのワンストップサービス化、管制の連携による湾口から湾奥までのノンストップサービス化、港湾管理者等への船舶動静情報の提供等が可能となり、海上輸送の効率性の向上と輸送コストの削減に寄与する。</p> <p>AISの船舶への搭載については既にSOLAS条約により平成14年度から順次段階的に義務付けがなされることとなっており、このためこれを活用すれば、海上交通センター等にAIS陸上局を設置するという比較的規模の小さな投資をもって、船舶間又は船舶と海上交通センター等との間の高度かつ同一の手法による船舶航行の安全性確保のための相互情報伝達手法が確立できるという大きな効果が期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、航行船舶に対する管制、情報提供を迅速に、かつ個々の船舶に対して行うことが可能となり、航行船舶に対し危険認知を早めさせることができることから、ふくそう海域における海難の発生の未然防止に寄与できると考えられる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.45】

施策等名	海上保安庁法の一部改正	担当課	海上保安庁 警備救難部警備課
施策等の概要	適確な立入検査を実施する目的で停船させるための最終的な実力手段として行う不審船に対する海上保安官の武器使用について、これにより、人に危害を与えたとしても、法律に基づく正当行為としてその違法性が阻却されるよう、海上保安庁法を改正し、所要の規定を整備する。		
施策等の目的	海上保安官による不審船への適確な立入検査を実施するために同船を停船させること		
関連する政策目標	20) 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>従来より、不審船は我が国領域内における重大凶悪な犯罪への関与が疑われており、こうした犯罪を未然に防止するためには、不審船を停止させ、海上保安官による適確な立入検査を実施することが極めて重要であるところ、実際は、平成 11 年 3 月に発生した能登半島沖不審船事案において不審船二隻を巡視船艇・航空機により追跡し、威嚇射撃まで実施して停船させようとしたが、両船がこれに従わず逃走を継続したため、捕捉することができなかったという事例にみられるように、必ずしもその実効性が確保されているとは言い難い状況であった。</p> <p>(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因を考察するに、これまでの海上保安庁法（以下「庁法」という。）では、海上保安官等の武器使用については、警察官職務執行法の規定が準用され、犯人の逃走の防止又は公務執行に対する抵抗の抑止等のため必要なときは武器使用が認められるものの、危害が許容されるのは、正当防衛・緊急避難、重大凶悪犯罪の既遂犯、逮捕状等の執行の場合に限定されている。不審船は、単に逃走を続けるだけで、その外観等からだけでは船内でどのような活動が行われているか確認できないため、上記 ~ の要件を満たすものとは言えず、このため、武器使用は認められても、不審船を停船させるための船体に向けた射撃は、人に危害が及ぶ可能性があるため、実施できなかったことが一因である。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>これを解決するためには、適確な立入検査を実施する目的で停船させるための最終的な実力手段として行う不審船に対する武器使用について、それにより人に危害を与えた場合の法律に基づく正当行為としての違法性阻却事由を整備する必要がある。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、庁法を改正し、適確な立入検査を実施する目的で船舶の進行の停止を繰り返し命じても乗組員などがこれに応ぜずなお抵抗し、又は逃亡しようとする場合において、海上保安庁長官が一定の要件に該当する事態であると認めるときは、当該船舶の進行を停止させるために海上保安官等は武器を使用することができることとし、その結果として人に危害を与えたとしてもその違法</p>		

	性が阻却されることとする。 (= 具体的な施策の内容)
社会的ニーズ	不審船を確実に停船させて適確な立入検査を実施することにより、我が国領域内における重大凶悪犯罪の未然防止を図ることは、国民から強く求められている（平成 11 年 3 月の能登半島沖不審船事案において、不審船を捕捉することができず、国民から非難を受けた。）
行政の関与	不審船に対する立入検査は、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	適確な立入検査を実施する目的で不審船を停船させるための最終的な実力手段として行う同船に対する射撃について、人に危害を与えたとしても、その違法性が阻却されるようにするためには、法律に基づく正当な行為として位置づける以外にはありえず、そのための法律整備は適切である。 不審船は我が国領域内における重大凶悪な犯罪への関与が疑われている船舶であることから、こうした犯罪を未然に防止するため、適確な立入検査を実施する目的で不審船を停船させることが必要である。不審船を停船させる場合、不審船は通常武装していることが予想されるため、不用意に近付くことは危険であり、武器を使用して航行機能や抵抗意欲を減退させることが有効な手段となるが、その際に人に危害を与える可能性は否定できない。人に危害を与えないようにするため、不審船を停船させるための武器の使用が実質的に困難となるよりも、不審船を停船させるためには結果として人に危害を与えたとしても、その違法性が阻却されるようにすることが重要である。
施策等の有効性	当該法律の整備により、不審船の船体に向けた射撃を実施することが実態上可能となり、不審船を確実に停船させて適確な立入検査を実施することが可能になる。これにより、不審船による我が国領域内における重大凶悪な犯罪を未然に防止することが期待される。
その他特記すべき事項	「能登半島沖不審船事案における教訓・反省事項について」(平成 11 年 6 月関係閣僚会議了承)において「不審船を停船させ、立入検査を行うという目的を十分達成するとの観点から、(中略)危害射撃の在り方を中心に法的な整理を含め検討」することとされている。

(表1 - 3) 反映状況報告書(事前評価関係)

措置状況報告票(事前評価)【No.1】

担当部局	官庁営繕部
事前評価票の 施策等名	中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備
評価結果に基づく 措置	中央合同庁舎第7号館(文部科学省、会計検査院の建替え等)のPFI方式による整備のため、要求性能の取りまとめやVFMの算定など事業実施に向けた条件整備、PFI事業者の募集・選定のための検討を内容とする予算要求を行った(平成13年8月)。
関連して講じた措置	霞が関三丁目南地区まちづくり協議会(平成13年7月)の設置。地区全体の望ましいまちづくりの方向について、地権者等からなる協議会を設置し、提案・調整を実施した。
政策判断の理由	平成13年4月6日の緊急経済対策(経済対策閣僚会議)、平成13年6月14日の都市再生プロジェクト(第一次決定)(内閣官房都市再生本部)等を踏まえた。 平成14年度国土交通省重点施策においての1.民間投資の誘発等の向けての取組みに、「社会資本整備の分野に民間の資金・能力を一層活用するための新たな取組みとして、官庁施設、公共住宅、コンテナターミナル等の整備へのPFI方式等の導入を図る」として位置付けた。 財政制約下において、多大な財政支出を伴わずに大きな効果等費用対効果をあげることが求められているが、PFIにおいては国が実施する場合に比べ経済的に有利な場合に手法を適用するスキームとなっている。
現状と今後の予定	平成14年度予算において、民間資金等活用事業に必要な経費が認められた。(予算額:71,000千円) 今後、実施方針の策定、特定事業の選定、民間事業者の募集を14年度内に実施の予定。
その他特記事項	注)VFM(支払に対して最も価値の高いサービスを供給するという考え方。PFI事業にVFMがあるというのは、民間事業者にゆだねることにより、公的財政負担の縮減を期待できること。)

措置状況報告票（事前評価）【No.2】

担当部局	総合政策局 土地・水資源局
事前評価票の 施策等名	土地の流動化・有効利用のための安定的な土地税制の構築
評価結果に基づく 措置	以下の税制改正要望を行った（平成 13 年 8 月）。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地・建物に係る流通課税の廃止 ・ 特別土地保有税の廃止 ・ 土地譲渡益課税の再構築（個人の土地譲渡所得課税の一律 20%引下げ等） ・ 個人の不動産所得に係る損益通算制限措置の廃止
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>バブル崩壊以降、不動産市場は実需中心の市場へと構造変化しており、右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制についても抜本的に見直す必要がある。</p> <p>また、平成 14 年度国土交通省重点施策として、「土地の流動化・有効利用を促進するための施策を推進する。」が掲げられており、土地の流動化・有効利用の促進のための総合的な取り組みの中で土地税制の抜本的見直しを行うことにより、都市再生、ひいては経済の活性化を図る必要性が高い。</p> <p>現下の厳しい経済情勢の中、資産デフレが進行し、不動産に対する深刻な需要不足から不良債権問題が深刻化しており、それらに早急に対応する必要がある。</p>
現状と今後の予定	<p>平成 14 年度税制改正にあたっては、財政の健全化を目指すため、国債発行額 30 兆円以下に抑えるという厳しい制約の下、土地税制の抜本的見直しについては、引き続き検討を進めることとされた。（事業用の中高層耐火建築物等の所有権等の移転登記の税率の軽減措置の創設や個人の長期土地譲渡所得に係る課税の改善のほか、特別土地保有税の徴収猶予制度の拡充が措置された。）</p> <p>今後も引き続き、土地の流動化・有効利用の促進のため、土地税制の抜本的な見直しに向けた要望を行っていく予定。</p> <p>また、深刻な経済情勢の中、資産デフレを克服し、経済の活性化を促すための土地税制のあり方についても併せて検討を行っていく。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.3】

担当部局	政策統括官
事前評価票の 施策等名	貨物運送取扱事業に係る規制の合理化・適正化
評価結果に基づく 措置	第一種利用運送事業の参入に係る許可制の登録制への緩和、利用運送事業の運賃・料金に係る事前届出制の廃止、運送取次事業に係る参入規制、運賃・料金規制等全ての規制の廃止、事業改善命令の拡充、利用運送事業者に対する一定の輸送の安全確保義務の賦課及び利用運送事業に関する誤認行為の禁止等を内容とする貨物運送取扱事業法の一部改正案を鉄道事業法の一部改正案、貨物自動車運送事業法の一部改正案と一括して鉄道事業法等の一部を改正する法律案として国会に提出した。（平成14年3月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>規制改革推進3か年計画（平成13年3月閣議決定）において、貨物運送取扱事業の参入規制については、「第一種利用運送事業の参入規制について、許可制の登録制への緩和等政府の規制を最小限にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得る。」「運送取次事業の参入規制について、政府の規制を最小限にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得る。」こととされ、また運賃・料金規制については、「貨物運送取扱事業の運賃・料金規制について、条件整備を図った上で事後届出制とする方向で検討する」こととされており、早期に検討し結論を得ることが必要であった。</p> <p>平成13年8月の平成14年度国土交通省重点施策においては、「第一部3．徹底した規制改革等による市場活性化」において、「事業者の活発な市場競争を通じて、物流のトータルコストの削減やサービスの改善等を図り、わが国産業の競争力を高めるため、物流事業について引き続き参入規制、運賃・料金規制の緩和等の規制改革を推進するとともに、情報技術の活用等による物流の効率化、サービス時間の拡大等の業務改善等の施策を講ずる。」こととしている。</p> <p>このような観点から、貨物運送取扱事業に係る規制についても見直しをする必要があると判断したものである。</p>
現状と今後の予定	改正法は平成14年6月に成立し、今後は、公布から一年を超えない範囲で政令で定める施行日までの間に、省令、通達の整備を行うとともに、地方運輸局、関係事業者団体などに周知を図っていく予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.4】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	工場等制限制度の廃止
評価結果に基づく 措置	工場等制限制度を廃止するため、首都圏整備法及び近畿圏整備法の一部を改正する等の法律案を国会に提出した（平成14年3月）。
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>製造業従業者数や工場立地件数の減少等の産業構造の変化、少子化の進行に伴う若年人口の減少等により、工場や大学等の新增設を許可制により直接的に制限するという強い規制を支える前提条件が著しく変化してきている。</p> <p>また、現在において、工業等制限制度が適用されている地域の中小企業においては、例えば、設計・金型・鍍金・試作など企業間分業ネットワークによる都市型産業集積の中で、多品種少量生産の対応のために必要な部門の増設ができないことから集積内での工場間連携に支障が生ずるなど、工業等制限制度が生き残りをかけた新たな試みに対し、制約要因となっており、これを一刻も早く除去する必要がある。</p>
現状と今後の予定	<p>法案は現在国会審議中。</p> <p>成立後、公布の日から、工場等制限制度は廃止される。</p>
その他特記事項	-

措置状況報告票（事前評価）【No.5】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>住民やNPO等の民間によるまちづくり活動を支援するため、下記の予算要求を行った（平成13年8月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり事業調査において、特定事業調査を改編して要素事業「まちづくり活動推進調査」を創設するとともに、間接補助規定に高次都市施設の事業主体となることを見込まれる者が行う基本構想検討調査等に要する費用を追加する。 ・まちづくり総合整備事業において、特定事業調査を改編して、要素事業「まちづくり活動推進事業」を創設し、ソフト事業への支援を明確化する。
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・省全体の戦略的・重点的方針等に沿って判断（「国土交通省重点施策」における位置づけ 第2部 1．都市の再生と個性ある地域・美しい国土の形成 (4) 知恵と工夫の競争による個性ある地域の活性化 地域ごとに知恵と工夫の競争促進による個性ある地域の形成・活性化 ・中心市街地の活性化等を図るため、住民やNPO等野民間によるまちづくり活動を総合的に支援するためのまちづくり総合支援事業を拡充するとともに、安全で快適な道路空間への再生に向けた住民参加による計画策定への支援や、地区の交通安全事業の一括補助を行う。
現状と今後の予定	<p>まちづくり活動推進調査、まちづくり活動推進事業の創設は財務省平成14年度予算内示において認められた。</p> <p>予算額 まちづくり総合支援事業660億円（国費）の内数</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.6】

担当部局	都市・地域整備局、住宅局
事前評価票の 施策等名	民間による都市開発の推進及び都市計画・建築規制の合理化等による都市の再生の推進
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間都市開発推進機構による金融支援措置を創設するための予算要求を行った。(平成13年8月) ・ 再開発会社が施行する市街地再開発事業等に必要な税制の特例措置について要望を行った。(平成13年8月) ・ 住宅金融公庫の貸付条件を改善するための予算要求を行った。(平成13年8月) ・ 都市再生特別措置法案を国会に提出した。(内閣官房と共同提出。平成14年2月8日閣議決定) ・ 都市再開発法等の一部を改正する法律案を国会に提出した。(平成14年2月8日閣議決定) ・ 建築基準法等の一部を改正する法律案を国会に提出した。(平成14年3月8日閣議決定)
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<p>< 都市再生特別措置法案 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内閣総理大臣からの指示があった。(平成13年12月) <p>< 都市再開発法等の一部を改正する法律案 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「都市再生のために緊急に取り組むべき制度改革の方向」(平成13年12月都市再生本部決定) ・ 規制改革の推進に関する第1次答申(総合規制改革会議、平成13年12月) ・ 国際化、情報化、高齢化、人口減少等21世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか(中間取りまとめ)(平成14年2月、社会資本整備審議会都市計画分科会) <p style="padding-left: 40px;">等で今回の法改正と同趣旨の内容の提言がされた。</p> <p>< 建築基準法等の一部を改正する法律案 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 規制改革の推進に関する第1次答申(総合規制改革会議、平成13年12月) ・ 高齢化対策、環境対策、都市再生等、21世紀における新たな課題に対応するための建築行政のあり方に関する第1次答申(社会資本整備審議会、平成14年1月) ・ 国際化、情報化、高齢化、人口減少等21世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか(中間取りまとめ)(平成14年2月、社会資本整備審議会都市計画分科会) <p style="padding-left: 40px;">等で今回の法改正と同趣旨の内容の提言がされた。</p>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間都市開発機構による金融支援について、平成14年度予算で国費100億円を措置。 ・ 平成14年度税制改正において、再開発会社が施行する市街地再開発事業等に必要な税制特例を創設。 ・ 都市再生特別措置法公布(平成14年4月5日) ・ 都市再開発法等の一部を改正する法律公布(平成14年3月31日) ・ 都市開発資金の貸付制度の拡充について、平成14年度予算で国費65.5億円を措置。 ・ 建築基準法等の一部を改正する法律案は、現在国会審議中。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.7】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充
評価結果に基づく 措置	連続立体交差事業において鉄道事業者による立替及び立替分等に対する貸付の充実を内容とする連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度を拡充するための予算要求を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<p>国土交通省重点施策かつ融合・連携施策かつ踏切道改良促進法の成立等を背景に、連続立体交差事業の一層の推進が求められていたことから判断した。</p> <p>（「国土交通省重点施策」における位置付け</p> <p>第1部</p> <p>2．施策展開における総合性の発揮</p> <p>（1）本格的な融合・連携施策の展開</p> <p>平成14年度重点施策における主な融合・連携施策</p> <p>都市圏の交通円滑化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ボトルネック踏切の改良を推進するため立体交差化、構造改良および踏切保安整備の整備を進め、連続立体交差事業に無利子貸付の措置を講ずる。 <p>第2部</p> <p>1．都市の再生と個性ある地域・美しい国土の形成</p> <p>（3）20世紀の負の遺産の解消に向けた交通混雑の解消、都市の防災性の向上の推進等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の解消に向け、渋滞状況を徹底把握し、情報提供およびこのデータを活用した渋滞対策を進めるとともに、ボトルネック踏切の改良を推進するための立体交差化、構造改良を進め、連続立体交差事業に無利子貸付の措置を講ずる。）
現状と今後の予定	<p>制度拡充については財務省平成14年度予算内示において認められた。</p> <p>予算額 道路事業費 34,444億円（国費）の内数</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.8】

担当部局	都市・地域整備局下水道部
事前評価票の 施策等名	合流式下水道緊急改善事業の創設
評価結果に基づく 措置	降雨時に未処理汚水が公共用水域に越流する合流式下水道について、地方公共団体にて「合流式下水道緊急改善計画」(対象地区の概要、整備目標、事業内容と年度計画等)を策定し、当該計画に位置づけられている事業内容(雨水吐口の施設改良、滞水池の設置、遮集管の増強等)を補助対象とする合流式下水道緊急改善事業を創設するための予算要求を行った(平成13年8月)。
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会経済情勢等からの緊急性 親水空間である東京都のお台場海浜公園に合流式下水道からの白色固形物が漂着し、平成13年6月14日の朝日新聞1面にて報道されるなど合流式下水道の構造的欠陥が大きな社会問題となっている。国土交通省においても、全国の合流式下水道対策を緊急的に推進するため、平成13年6月に自治体や学識経験者からなる「合流式下水道改善対策検討委員会」を設置し、審議を行ったところであるが、議論の中で、合流式下水道より越流する汚濁物質や病原性微生物等によって、水域における生態系への影響や利水者に対する衛生学的安全性に係わる影響が懸念されるとの指摘がなされている。 政府においても、平成13年12月に、都市再生本部において、大都市圏の「海」の再生を図ることが決定され、また東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海において、合流式下水道の改善も含めた汚濁負荷量の削減を内容とする第5次送料削減基本方針が策定されたところでもある。 ・ 省全体の戦略的・重点的方針等に沿って判断 (「国土交通省重点施策」における合流式下水道改善の位置づけ) 2. 環境にやさしい社会の実現 (2) 自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築 ・ 水環境の改善、省エネルギーに資する建築物の整備等により、環境負荷の小さい快適で持続可能な都市・地域づくりを推進する。 - 河川事業との連携による合流式下水道の緊急的な改善、高度処理、下水汚泥の減量化及びリサイクルの推進
現状と今後の予定	合流式下水道緊急改善事業の創設は、財務省平成14年予算内示において認められた。 予算額 公共下水道事業 581,125百万円(国費)の内数
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.9】

担当部局	都市・地域整備局下水道部
事前評価票の 施策等名	水道水源地域下水道緊急整備事業の創設
評価結果に基づく 措置	上水道の取水口より上流に処理水を放流する下水道事業で、水道水源の水質保全を目的とした高度処理を実施している処理区の構成市町村で、実績補助対象率が基準より低いものについて、管渠の補助対象範囲を拡充する内容の水道水源地域下水道緊急整備事業を創設するための予算要求を行った(平成13年8月)。
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会経済情勢等からの緊急性 人体への影響があるとされる環境ホルモンへの下水道の対応を検討するため平成10年度より学識経験者等からなる「下水道における環境ホルモン対策検討委員会」を設置。平成13年5月には、下水処理場への流入水には、高濃度の環境ホルモンが含まれていること、下水処理の過程において、標準的な方法で約90%、高度処理によって十分安全な基準まで削減が可能で有ること等が報告された。一方、浄水処理においては、環境ホルモン対策が技術的に確立されていないのが現状。 水道水源水域において特に人の健康に関する安全性の面から、その水質改善を図るためには下水道による対策を緊急的に推進する必要がある。 ・ 省全体の戦略的・重点的方針等に沿って判断 (「国土交通省重点施策」における位置づけ 2. 環境にやさしい社会の実現 (2) 自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築 ・ 地域における水循環系の健全化に向けた総合的取り組みを推進する。 - 水道水源におけるきめ細やかな河川の浄化や下水道の整備・高度化によるおいしく安全な水道原水の確保
現状と今後の予定	水道水源地域下水道緊急整備事業の創設は財務省平成14年度予算内示において認められた。 予算額 公共下水道事業、特定環境保全公共下水道事業 726,141百万円(国費)の内数
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.10】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・既存ダム容量の活用等により、維持流量を増量し河川の水環境を改善する施策を実施可能とするため、ダム水環境改善事業の拡充要求を行った。 (平成13年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の2.(2)「自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築」に該当する施策として重視。 ・平成13年度版「日本の水資源」における調査結果にみられるように、近年の精神的豊かさを求める国民意識の変化により、生態系も含めた自然環境や景観などを重視する傾向が強まるとともに、新聞等で取水等に起因する水枯れによる水環境の悪化が報道されることが多くなる等、社会問題化していることを踏まえ、水量豊かな河川を再生させることが急務となっている。 ・既存ダム容量を有効活用することにより、新規ダム建設による水量確保に比べコストもかからず、施設整備の必要もないこと等から効率的、短期間に維持流量の確保が必要な無水減水区間の解消が可能。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度予算のダム事業費2,791億円(国費)の内数として事業採択された。 ・本施策について、平成14年度は2ダムで実施予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.11】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	下水道との連携による地表面汚濁物質の新たな浄化対策の導入
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・都市水環境整備事業において、河川事業と下水道事業が連携し、初期降雨時の汚濁した雨水排水の処理を行うために必要な予算要求を行った (平成13年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の2.(2)「自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築」に該当する施策として重視。 ・とりわけ下流域に浄水場の取水口を有する河川においては、河川の水質の悪化は浄水場の取水制限を引き起こす等の事態が発生することから、おいしい安全な水を確保するためにも、その早急な対策が必要となっている。 ・また、下水道事業との連携により、下水道管路、下水処理場に余剰能力があるときに、これを利用して浄化するため、河川事業においては浄化施設を建設する必要がなく（例えば江戸川では約80億円の浄化施設の建設費が不要）、財政制約下において多大な財政支出を伴わずに大きな効果をあげることが可能である。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度予算の河川事業費5,588億円（国費）の内数として事業採択された。 ・本施策について、平成14年度は2河川で調査・検討を実施予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.12】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設
評価結果に基づく 措置	<p>・生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川や湿地環境の再生を図るため、自然再生事業を創設するための予算要求を行った。</p> <p style="text-align: right;">（平成13年8月）</p>
関連して講じた措置	<p>河川環境整備事業費（直轄・補助）の事項について、自然再生事業の創設に伴い既存事業の見直しを行なった。</p> <p>「河川浄化事業」（水質） → 「河川浄化事業」（水質）</p> <p>「河道整備事業」（自然環境） → 「<u>自然再生事業</u>」（自然環境） （親水）</p> <p>「河川利用推進事業」（舟運等） → 「河川利用推進事業」 （親水） （舟運等）</p>
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・絶滅の危機に瀕している生物の種数は年を追うごとに増加しており、このような植物、鳥類の約2割が河川周辺等の湿地環境（ウェットランド）に依存している状況にあるが、これまでの約100年間で河川及びその隣接地における湿地の約6割に相当する約8万haが喪失していることからその保全・復元は緊急の課題であり、優先度が高い。 ・21世紀「環の国」づくり会議（内閣総理大臣主宰、全閣僚及び10名の有識者により構成）の報告書（H13.7.10）において、「自然再生型公共事業の推進」が盛り込まれている。 ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の2（2）「自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築」に該当する施策として重視。 ・「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針（H13.6.26閣議決定）」において、平成14年度予算において重点的に推進すべき分野として「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」が盛り込まれている。
現状と今後の予定	<p>・平成14年度予算の河川事業費5,588億円（国費）の内数として事業採択された。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.13】

担当部局	河川局
事前評価票の施策等名	流域貯留浸透事業の拡充
評価結果に基づく措置	<ul style="list-style-type: none"> ・補助事業の対象となる採択要件について下記の拡充要求を行った。 都市河川流域における治水対策を実施している総合治水対策特定河川において、貯留浸透施設の新設については、施設規模を 500m³ から 300m³ に引き下げ、既設の暫定調整池については、施設規模を 3,000m³ から 1,000m³ に引き下げる。（平成 13 年 8 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度国土交通省重点施策（別表 ）の「既存ストックの有効活用に関する主な施策」に該当する施策として重視。 ・都市再生プロジェクト第三次決定（平成 13 年 12 月都市再生本部決定） ・大都市圏における都市環境インフラの再生 3 . 水循環系の再生において、「市街地の雨水貯留・浸透機能の回復等、各領域の施策を総合的に推進することによりその再生を図る」と、流域における貯留機能の回復の必要性が取り上げられている。 ・平成 11 年の福岡水害、平成 12 年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっているが、開発に伴って整備された暫定調整池のうち、小規模なものについては補助事業による改良ができないことから、十分な管理が行われず治水機能が低下したり、所有者の移転により埋め立てられるケースもあり、町田市、横浜市等から、補助事業による機能保全対策が要望されている。また、貯留浸透施設を新設する場合、近年の開発状況等による小規模開発の場合、現行の補助採択要件では網羅できてない状況にある。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度予算の河川事業費 5,588 億円（国費）の内数として事業採択された。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.14】

担当部局	河川局 都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善
評価結果に基づく 措置	・都市開発資金貸付制度の拡充に関して財務省へ要望を行った。 (平成13年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の1.(2)「21世紀の新しい都市創造に向けた交通体系の整備、リーディングプロジェクトの推進等」 「民間需要誘発、雇用創出等に資する主な施策」に該当する施策として重視。(別表) ・まちづくりと一体となって高規格堤防を整備することにより、建設投資を誘発する。荒川、淀川等の事例では、高規格堤防への公共投資約950億円に対して、約4倍の約3,500億円に及ぶ民間の建設投資が誘発されるとともに、それに伴って雇用創出効果が見込まれる。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・制度拡充について、財務省に認められた。 ・都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部改正について、平成14年5月28日閣議決定。(平成14年6月1日施行)
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.15】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	流下能力不足橋梁の改良方策の拡充
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道橋緊急対策事業(補助)の対象事業に道路橋を追加するとともに採択用件の事業費の下限値を引き下げる制度拡充要求(「鉄道橋・道路橋緊急対策事業」に名称変更)をおこなった。 <p style="text-align: right;">(平成13年8月)</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の1.(3)「20世紀の負の遺産の解消に向けた交通混雑の解消、都市の防災性の向上の推進等」に資する施策として重視。 ・直轄事業では特定構造物改築事業(昭和60年度)より鉄道橋・道路橋の改築を進めている。一方補助事業では、鉄道橋改築に緊急的に投資する補助事業(鉄道橋緊急改築事業(平成7年度))を創設し、これを通じて民間事業者が管理者である鉄道橋の改良を優先的・緊急的に行ってきたが、同じく多数存在するボトルネックとなる道路橋の改良を計画的に行うことが必要。また、補助事業については、治水上の緊急性に加え、現下の厳しい地方財政も勘案し、改良促進のための支援措置の強化が必要。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度予算の河川事業費5,588億円(国費)の内数として事業採択された。 ・平成14年度は新規に3箇所において鉄道橋・道路橋緊急対策事業を実施。
その他特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度より鉄道橋梁の架替えを計画的に実施するため、河川管理者と鉄道事業者で情報交換をする「河川・鉄道連絡調整会議」を地方ブロック単位に設置することとしている。

措置状況報告票（事前評価）【No.16】

担当部局	河川局、港湾局
事前評価票の 施策等名	既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海岸関係省庁が連携し、ソフト・ハード一体となった海岸部の危機管理機能の高度化を推進するため、海岸保全施設の整備と併せ、既の実施している情報基盤整備を含め、地域の防災計画と整合を図りつつ、緊急時の迅速な避難や緊急復旧等に活用可能な管理用通路を整備することを内容とする海岸危機管理機能高度化事業を創設するための予算要求を行った（平成 13 年 8 月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 14 年度国土交通省重点施策第 2 部の 5 .(1)「ハード・ソフト両面からの防災・安全対策による被害の回避、最小化」に該当する施策として重視。 ・ 高潮等の災害予防対策としての海岸保全施設整備に加え、被害発生時の迅速な対応を支援する措置が、総合的な海岸防災対策として重要と認識。 さらに、高潮等災害に備える緊急性に加え、現下の厳しい地方財政も勘案し、管理用通路や取付道路の設置改良等を促進する支援措置の強化が必要と判断。
現状と今後の予定	平成 14 年度当初予算額：海岸事業費 305 億円（国費、河川局所管分）、323 億円（国費、港湾局所管分）の内数をもって本施策を推進。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.17】

担当部局	道路局 都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	都市部の環状道路等の都市計画道路への無利子貸付制度の創設
評価結果に基づく 措置	都市再生の実現に不可欠な環状道路をはじめとする都市計画道路の整備について、無利子貸付制度を創設するための予算要求を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」で掲げられた重点7分野のうち、「都市の再生 - 都市の魅力と国際競争力」に資する都市部の環状道路等の円滑な整備が図られる制度であるため。
現状と今後の予定	当初、無利子融資として予算要求を行ったが、低利子融資の貸付制度として予算措置がなされた。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.18】

担当部局	道路局
事前評価票の 施策等名	特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入
評価結果に基づく 措置	特定交通安全施設等整備事業において、市街地等において交通安全上の課題が山積している地区において、地区単位の整備計画に基づき、歩道、コミュニティ道路、自転車駐車場等の複数の工種、およびこれに付随して行われる電線共同溝整備事業及び道路交通環境改善促進事業を、地区一括で補助を行う制度について要求を行った。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	特定交通安全施設等整備事業は、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づき実施を行っている事業である。この法律は、交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図る等を目的とした法律である。特定交通安全施設等整備事業地区一括統合補助制度は、当法律の目的に合致し、かつ交通安全上の課題が山積している地区において計画的、集中的、機動的に道路環境の整備を図ることが出来る制度であるため導入を行った。
現状と今後の予定	特定交通安全施設等整備事業地区一括統合補助制度が導入された。 (平成14年度予算額197億円)
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.19】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化
評価結果に基づく 措置	ホルムアルデヒド等の化学物質による室内空気の汚染を防止するための建築材料及び換気設備に関する新たな規制を導入するため、「建築基準法等の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成14年3月） 「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度について、既存住宅にも適用すべく検討を行っており、原案を公表し、意見を募集（平成14年5月） シックハウス対策工事に係る住宅金融公庫のリフォーム融資を拡充するための予算要求を行った（平成13年8月）
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	平成12年度実施の全国規模の実態調査によれば、概ね3割弱の住宅においてホルムアルデヒドの濃度が厚生労働省の設定する室内濃度指針値を超えていると推定される結果であり、他方、住宅紛争処理支援センターへのシックハウス対策に関する相談件数が増大する等、化学物質による室内空気汚染問題に対する国民的関心は、最近急速に高まっている。このような状況を抜本的に改善するためには、従来からの各種対策に加えて、新たな規制を含めた措置を講じることが必要と判断した。 平成14年度の国土交通省重点施策においても「環境にやさしい社会の実現」として位置づけ、建築材料及び換気設備に関する建築規制等によるシックハウス対策を推進することが掲げたところである。
現状と今後の予定	「建築基準法等の一部を改正する法律案」は、第154回国会に提出され、現在審議中であるが、シックハウス症候群対策のための新たな規制については、法案が成立した場合には、公布の日から一年を超えない範囲内において施行予定。 「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度の既存住宅への適用については、平成14年度中の実施を予定。 住宅金融公庫の政策誘導型住宅改良工事のうち環境共生住宅工事にシックハウス問題に対応した住宅改良工事を加え、融資限度額を引き上げることが認められた（平成14年4月） [改正前] 530万円(240万円) [改正]1,000万円(500万円) (注：()内の額は、増改築を伴わない場合)
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.20】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	既存住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく中古住宅の検査及び性能表示制度（現在は既存住宅性能表示制度と通称している。）について本格的に検討を開始（平成13年8月）し、日本住宅性能表示基準及び評価方法基準の変更案等について公表し広く意見を募集しているところ（平成14年5月）。</p> <p>一定の増改築工事を住宅性能保証制度の対象に追加するとともに、中小生産者が制度を円滑に利用できるよう、基金に係る予算要求を行った（平成13年8月）。</p>
関連して講じた措置	<p>第八期住宅建設五箇年計画に基づく住宅市場整備行動計画(アクションプログラム)を策定し、新築市場のみならず、中古・リフォーム市場、賃貸市場の環境整備のための方策を位置付け（平成13年8月）。</p>
政策判断の理由	<p>住宅の品質確保の促進等に関する法律の制定時（平成11年6月）から、中古住宅の扱いは課題となっており、付帯決議においても、中古住宅に関する性能表示制度の導入を検討するべく位置付けられた。</p> <p>第八期住宅建設五カ年計画に基づき、今後の住宅政策を、新築段階での良質な住宅の供給の促進はもとより、市場重視、ストック重視の方向にシフトすることが求められており、その具現化にあたって、既存住宅の取引の円滑化と住宅ストックの適切な維持管理の促進に資する本施策は極めて重要かつ効果的な施策であり早急を実現する必要があると判断。</p> <p>なお、住宅市場整備行動計画（アクションプログラム）及び平成14年度国土交通省重点施策においても、本施策を推進することを掲げたところ。</p>
現状と今後の予定	<p>住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく既存住宅性能表示制度の創設（平成14年度内に制度化）。</p> <p>住宅性能保証制度の拡充（一定の増改築工事を対象に追加）（平成14年度6月予定、(財)住宅性能保証機構において制度化）。併せて、同機構に置く瑕疵保証円滑化基金を国庫補助により増額し、中小生産者による同制度の利用をしやすいこととしている。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.21】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化
評価結果に基づく 措置	<p>バリアフリー化の促進を図るため、一定の用途及び規模の特定建築物に対するバリアフリー対応の義務付けの創設と努力義務の対象の拡大、及び認定建築物に対する支援措置の拡大等を内容とするハートビル法の改正案を国会に提出した。（平成 14 年 3 月）</p> <p>ハートビル法に基づく認定建築物に対する日本政策投資銀行等による融資を拡充する要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>ハートビル法に基づく認定建築物の割増償却制度を拡充する税制改正要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>ハートビル法に基づく認定建築物の特定施設に対する事業所税の非課税措置の拡充及び適用期限を延長する税制改正要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>2010 年代には 4 人に 1 人が 65 歳以上となるという高齢化が急速に進展する中、高齢者・障害者等の社会参加・自立のニーズが高まっており、基本的な生活の場である建築物については、高齢者・障害者等をはじめ、誰もが円滑に利用できるような建築物のバリアフリー化を促進し、さらにその一層のスピードアップを図ることが求められている。</p> <p>このような状況を受け、平成 14 年度の国土交通省の重点施策においても、住宅・建築物のバリアフリー化が位置付けられ、一定の建築物の新築・増改築に係るバリアフリー対応の義務付け等の検討及び税制・融資等の充実強化が盛り込まれたところであり、新たな措置を講じることが必要と判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>ハートビル法の改正案は、第 154 回国会に提出され、現在審議中であるが、法案が成立した場合には、公布の日から一年を超えない範囲内において施行予定。</p> <p>高齢者・障害者対応の建築物に係る政策投融资の対象用途等の拡充と融資条件の充実強化が認められた。（学校、事務所、工場、老人ホーム等の用途、及び修繕・模様替工事を対象に追加、改修に対する金利等の拡充）</p> <p>所得税・法人税の割増償却の対象工事を拡充する税制改正が認められた。（償却率 10%、増改築等を対象に追加）</p> <p>事業所税の非課税措置の適用期限の延長等の税制改正が認められた。（適用期限を 2 年延長）</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.22】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>密集住宅市街地における住宅の耐震改修に対する助成制度を創設するための予算要求を行った（平成13年8月）。</p> <p>一定の耐震改修工事を住宅ローン減税制度の適用対象に追加する税制改正要望を行った（平成13年8月）。</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅について、耐震改修が十分に進んでいない状況にある。住宅の耐震性が不十分であると、震災時に、住宅の倒壊により道路が閉塞され、救助活動等に支障が生ずるおそれがあるとともに、震災後のがれき処理等に巨額の行政負担を要することとなるのであり、住宅の耐震改修工事を行政の関与により緊急に促進することが求められている。</p> <p>このような状況を受け、平成14年度の国土交通省の重点施策においても「20世紀の負の遺産の解消に向けた都市の防災性の向上の推進等」が位置付けられ、「個人住宅の耐震改修・建替に対する支援」が盛り込まれたところであり、新たな措置を講じることが必要と判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>密集住宅市街地における住宅の耐震改修に対する助成制度を創設するための予算が認められた。（予算額：密集住宅市街地整備促進事業費14,550百万円（国費）の内数）</p> <p>一定の耐震改修工事を住宅ローン減税制度の適用対象に追加する税制改正が認められた。</p>
その他特記事項	<p>地震保険制度に関して、耐震等級に応じて保険料率を割り引く制度が平成13年10月から開始された。</p>

措置状況報告票（事前評価）【No.23】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	マンションの建替えの円滑化に係る制度の創設
評価結果に基づく 措置	<p>(1) マンション建替組合の設立、組合の運営ルール等の明確化及び権利の円滑な移行のための措置等を内容とするマンションの建替えの円滑化等に関する法律案を国会に提出した。（平成 14 年 2 月）</p> <p>(2) マンション建替事業について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建替方針策定費、調査設計計画費、土地整備費、共同施設整備費の補助 ・ 住宅金融公庫の都市居住再生融資による建設資金、購入資金等の融資 ・ 組合再開発促進基金による債務保証 ・ 従前居住者の居住安定措置 <p>などの総合的な助成措置を講ずるための予算要求を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>(3) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設に伴い、継続居住者の権利移行、建替えを行う団体及び転出者に係る税制上の特例措置を講じるための税制改正要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>現在、築後 30 年を超えるマンションは 12 万戸、10 年後には 9.3 万戸に達し、老朽化したマンションが急増することが見込まれている。一方で、このようなマンションを建替えようとした場合、法制度や支援措置が十分に整備されていないこと等により、マンションの建替えが円滑に進んでいないという問題がある。</p> <p>この問題については、平成 13 年 10 月に経済財政諮問会議において取りまとめられた「改革先行プログラム」や、マンション建替え円滑化方策検討委員会答申においても、新たな事業法制度の整備や支援措置等の必要性が指摘されている。また、平成 14 年度国土交通省重点施策においても、マンション建替えの円滑化が盛り込まれたところである。</p> <p>こうした現状にかんがみ、建替後マンションにおける良好な居住環境を確保するとともに、当該マンションの周辺の良い市街地環境を形成するため、マンション建替えの円滑化を図るための法制度の整備及び税制をはじめとする総合的な支援措置を講じることとした。</p>
現状と今後の予定	<p>マンションの建替えの円滑化等に関する法律は、6 月に公布。</p> <p>マンションの建替えについて総合的な助成措置を講ずるため、補助制度、住宅金融公庫の都市居住再生融資、組合再開発促進基金による債務保証制度の拡充が認められた。（平成 14 年度予算要求）</p> <p>【平成 14 年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費 667 億円の内数】</p> <p>マンション建替事業に係る所得税、法人税、登録免許税、住民税、不動産取得税、特別土地保有税、事業税、事業所税等の特例措置の創設が認められた。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.24】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備
評価結果に基づく 措置	<p>民間活力を最大限活用し、地域住民やNPOの主体的な参画を促しながら、密集市街地の大幅整備を推進するため、以下を内容とする予算要求を行った。(平成13年8月)</p> <p>NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進める。</p> <p>事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度(密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等)を一元化し都市再生住宅制度として新設する。</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>平成14年度国土交通省重点施策第2部の「都市再生と個性ある地域・美しい国土の形成」において、「20世紀の負の遺産の解消に向けた都市の防災性の向上の推進」のため、「震災時に被害が甚大となる木造密集市街地の整備を大幅に加速し、防災性と住環境向上のための施策を推進する」としている。</p> <p>また、同重点施策第1部の「国土交通行政の基本的考え方」である「国と地方・民間の適切な役割分担と新たな協調・協力関係の構築」のため、NPO法人等の民間活力を積極的に活用することとしている。</p> <p>これらを踏まえ、住民、NPOと一体となった事業実施を通じて地域住民の合意形成を図るため、NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進めること等により、密集住宅市街地の迅速な整備の実現を図ることとした。</p>
現状と今後の予定	<p>NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進めるための予算が認められた。</p> <p>【予算額:密集住宅市街地整備促進事業費145億円(国費)の内数】</p> <p>事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度(密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等)を一元化し都市再生住宅制度として新設するための予算が認められた。</p> <p>【予算額:住宅市街地整備総合支援事業費等667億円(国費)の内数】</p>
その他特記事項	<p>都市再生プロジェクト(第三次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられている。</p> <p>第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。</p>

措置状況報告票（事前評価）【No.25】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	建築物（非住宅）の省エネルギー化に向けた制度の充実強化
評価結果に基づく 措置	<p>延床面積 2,000 m²以上の特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出を義務付ける等を提案する省エネ法の改正案を国会に提出した。（平成 14 年 3 月）</p> <p>省エネルギー措置の具体的な方法を仕様として例示した分かりやすい基準を策定するための調査を行うため、予算要求を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民金融公庫による低利融資制度の延長要求を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>エネルギー需給構造改革投資促進税制を延長する税制改正要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>平成 13 年 7 月の総合資源エネルギー調査会資源エネルギー部会の報告書において、分かりやすい基準の策定の必要性等が位置付けられた。</p> <p>さらに、平成 13 年 11 月モロッコのマラケシュで開かれた COP7 において京都議定書の批准に向けた動きが本格化し、わが国としても地球温暖化対策の着実な実施が求められている。その動きを受けて、住宅・建築物については、有識者等からなる社会資本整備審議会から、平成 14 年 1 月に、省エネルギー計画の届出の義務化、執行体制の強化、分かりやすい基準の策定等を今後緊急に講じる必要がある旨の答申を受けたため早急な対応が必要とされた。</p>
現状と今後の予定	<p>省エネ法の改正案は、第 154 回国会に提出され、平成 14 年 6 月に公布された。公布の日から一年を超えない範囲内で施行予定。</p> <p>住宅・建築環境対策検討経費（分かりやすい基準の策定）が認められた。（予算額：61,857 千円の内数）</p> <p>日本政策投資銀行等の低利融資制度が認められた。</p> <p>エコビル整備事業（日本政策投資銀行）：2,900 億円の内数</p> <p>建築物省エネルギー推進事業（日本政策投資銀行）：2,900 億円の内数</p> <p>省エネルギー資金（中小・国金）：平成 17 年度末まで延長</p> <p>エネルギー需給構造改革投資促進税制の適用期限を延長する税制改正が行われた。（適用期限を 2 年延長）</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.26】

担当部局	鉄道局
事前評価票の 施策等名	新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度の創設
評価結果に基づく 措置	新幹線鉄道大規模改修引当金を法人税の計算上損金算入できるよう税制改正要望を行った。（平成13年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>新幹線鉄道は、昭和39年の東海道新幹線の開業以来、我が国の基幹の大量高速輸送機関として国民生活及び国民経済にとって欠くことのできない輸送サービスを提供しており、世界的にもその安全性、信頼性、高速性が高く評価されており、こうした我が国が世界に誇る財産とも言える新幹線鉄道による安定的な輸送を将来にわたって確保していくことは、交通政策における重要な使命である。</p> <p>東海道新幹線は既に開業から37年を経過し、開業50年を超える15年後頃には、土木構造物の大規模な改修工事を集中的に行う必要が指摘されており、その費用も巨額なものになると予測されている。また東海道新幹線以外の路線についても、将来同様の大規模な改修が必要となることが予想されている。</p> <p>このため、大規模改修工事の実施時における巨額の資金調達リスクを軽減するとともに、将来の運賃値上げの抑制を図り、もって新幹線鉄道の安定的な輸送を将来にわたって確保するため、大規模改修工事費用を積み立てるための引当金制度を創設する必要がある。</p> <p>上記を踏まえ判断し、省全体の重点的方針にも位置付けた。 平成14年度重点施策第2部の1.(2)「21世紀の新しい都市創造に向けた交通体系の整備」に「都市機能を支える新幹線の大規模改修に対する税制上の支援措置を創設する。」</p>
現状と今後の予定	<p>新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度を新たに導入するための全国新幹線鉄道整備法改正法案を国会に提出した。（平成14年3月）</p> <p>税制改正要望については、租税特別措置法の改正により措置済み。「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」については、平成14年6月に国会で可決・成立した。今後は、所有営業主体の指定の要否等について検討を実施する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.27】

担当部局	鉄道局・航空局
事前評価票の 施策等名	空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充
評価結果に基づく 措置	成田新高速鉄道アクセスの整備について、ニュータウン鉄道等整備事業費補助の新規採択、及び補助率の高上げ（18% → 1/3）の予算要求を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>21世紀の新しい都市創造に向けた交通体系の整備を進めるとの観点から、「国際競争力のある都市の形成を図りグローバル化に対応するため、国際空港等の整備及びこれらへのアクセスの改善を重点的に進める」こと、グローバル化の進展に対応した円滑な人の交流と競争力ある物流の実現を図るとの観点から、「成田新高速鉄道アクセスの整備等により、国際的に見て遜色のない水準の空港アクセスの実現を図る」ことが必要である。</p> <p>都市再生プロジェクト（第二次決定）（平成13年8月28日都市再生本部決定）において、大都市圏の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするため、国際都市に相応しい国際・物流機能を確保するとの観点から、「都心と成田空港間、更に両空港間を短時間で結ぶ、新たな鉄道アクセスルート（北総開発鉄道北総・公団線を延伸して成田空港へ至る路線）の早期整備」を図る。</p> <p>国庫補助金231億円を投入することにより、1年間あたり115億円の逸失利益の回復にもつなげる。</p> <p>上記を踏まえて判断し、政府・省全体の重点的方針にも位置付けた。</p>
現状と今後の予定	<p>平成14年度予算において、ニュータウン鉄道等整備事業費補助の対象事業とし、かつ、本事業に限り、補助率を通常の18%から3分の1に引き上げた。【予算額：1億3,500万円】</p> <p>平成14年4月25日 事業主体である成田新高速鉄道アクセス(株)設立 建設期間は平成14～21年度を予定 平成22年度開業予定</p>
その他特記事項	<p>「国際的な空港と都市圏の間を鉄道で連結することが適当である場合には、空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることをめざす。」（平成12年8月運輸政策審議会（現交通政策審議会）第19号答申）</p> <p>外部要因として、地方公共団体及び関係住民との調整、航空旅客需要の動向等が考えられる。</p>

措置状況報告票（事前評価）【No.28】

担当部局	鉄道局
事前評価票の 施策等名	貨物鉄道事業の規制緩和に関する鉄道事業法の一部改正
評価結果に基づく 措置	貨物鉄道事業の運賃・料金の上限認可制の廃止等、規制緩和措置の実施を 内容とする鉄道事業法の一部改正案を国会に提出した（平成14年3月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>「規制緩和推進3か年計画」(平成12年3月閣議決定)において、「貨物 鉄道事業の需給調整規制については、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化 等経営の改善が図られた段階で廃止する。また、貨物鉄道運賃に係る規制 については、その段階で届出制へ移行する（概ね3年後目標）」との方針 を示している。</p> <p>JR貨物は、これまで中期経営計画に基づく業務効率化を推進しており、 13年度中間決算では経常黒字に転換するなど、現時点で収支状況は相当程 度改善している。さらに、平成14年2月には、14年度からの中期経営計 画（ニューチャレンジ21）を策定し、更なる業務効率化を図る予定であり、 今後、経営安定化の軌道に乗せるための企業努力の方向性も明確化されてき ている。</p> <p>このような経営改善の進展にかんがみ、現時点において、同計画に掲げら れた「経営の改善が図られた段階」に至ったとの状況判断、並びに貨物運送 取扱事業及び貨物自動車運送事業についても運賃・料金に係る規制緩和を行 うこととしている状況を踏まえ、貨物鉄道事業の運賃・料金等に係る規制緩 和を実施するものである。</p> <p>上記を踏まえ判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>貨物鉄道事業に係る規制緩和の実施に当たっては、貨物運送取扱事業及び 貨物自動車運送事業の規制緩和と一体的に行うこととし、これら物流に関す る3法の改正を内容とする「鉄道事業法等の一部を改正する法律案」として 第154回国会に提出。（平成14年3月）</p> <p>「鉄道事業法等の一部を改正する法律」については、平成14年6月に国 会で可決・成立した。</p> <p>改正法は、公布から1年を超えない範囲で別途政令で定める日の施行を予 定しており、今後、所要の政令及び省令の整備を行う予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.29】

担当部局	鉄道局
事前評価票の 施策等名	地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等
評価結果に基づく 措置	<p>地方中小鉄軌道事業者の自動列車停止装置（A T S）未設置区間における誤出発防止機能を有するA T S設置に対する補助率の高上げ（1 / 3 2 / 5）及び施設等安全性緊急評価事業の補助対象への追加を内容とする鉄道軌道近代化設備整備費補助金を拡充するための予算要求を行った（平成13年8月）。</p> <p>地方税の特例措置について、当該償却資産に対して新たに固定資産税が課されることとなった年度分から5年度分に限り課税標準2分の1としているものを4分の1にする税制改正要望を行った（平成13年8月）。</p>
関連して講じた措置	<p>A T Sの緊急整備及び安全性緊急評価・対策事業の実施を盛り込んだ指導通達「地方中小鉄軌道事業者の安全対策について」を鉄道局長から地方運輸局長へ発出（平成14年2月）。</p>
政策判断の理由	<p>京福電気鉄道(株)において、平成12年12月17日と平成13年6月24日の約半年の間に、二度にわたる列車衝突という厳粛に受け止めるべき重大事故が発生した。</p> <p>これは、京福電気鉄道(株)だけでなく経営環境の厳しい他の地方中小鉄軌道事業者に共通して潜在する課題が事故として顕在化したものと認識し、このような重大事故を二度と発生させないためにも早急に地方中小鉄道に対する安全対策を実施する必要があった。</p> <p>上記を踏まえて当該施策の緊急性から判断し、省全体の重点的方針にも位置付けた。</p> <p>国土交行政の5つの目標に「安全の確保」を掲げ、平成14年度重点施策第5.(2)「ヒューマンエラーの防止等総合的かつ効果的な交通安全対策の充実強化」を図る。</p>
現状と今後の予定	<p>地方中小鉄軌道事業者の自動列車停止装置（A T S）未設置区間における誤出発防止機能を有するA T S設置に対する補助率の高上げ（1 / 3 2 / 5）及び施設等安全性緊急評価事業の補助対象への追加を内容とする鉄道軌道近代化設備整備費補助金の拡充（平成15年度までの時限）が認められた。（予算額：2,477百万円の内数）</p> <p>鉄道軌道近代化設備整備費補助金により取得した地方中小鉄道の保安度向上のための設備に係る地方税の特例措置の拡充が認められた。</p> <p>平成15年度までの2カ年において、補助制度等を活用してA T Sの緊急整備及び安全性緊急評価事業を実施する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.30】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設
評価結果に基づく 措置	自動車NOx・PM法の対策地域のバス・トラック事業者による低公害バス・トラックの導入に対する補助制度を創設するための予算要求を行った（平成13年8月）。 現行の大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の早期開発を促進するための予算要求を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年度国土交通省重点施策として、 ・ 三大都市圏のバス・トラックをターゲットにしたCNG自動車等の短期集中的な導入 ・ 大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発 が位置付けられている（第2部）。 また、低公害車の開発・普及は、平成14年度重点施策における主な融合・連携施策とされており（別表 ）、国土交通省としても低公害車の開発・普及を推進していくこととしている。 さらに、低公害車の開発・普及の推進は、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」で掲げられた重点7分野の「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」に対応するものであり、政府としても進めていくべき施策である。 また、第151回国会小泉首相所信表明演説（平成13年5月7日）において、全ての公用車を低公害車に切り替えていく方針が示されたほか、環境自動車開発・普及総合戦略会議の緊急提言（同年7月4日）、低公害車開発普及アクションプラン（同年7月11日経済産業省、国土交通省、環境省）などにおいて、低公害車の開発・普及の促進がうたわれており、低公害車の開発・普及は喫緊の課題である。 以上のことから、低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設が必要であると判断した。
現状と今後の予定	平成14年度予算額 ・ 低公害車の普及（低公害車普及促進対策費補助金）：27億円 ・ 次世代低公害車開発促進事業：10億円 低公害バス・トラックの導入補助の実施（低公害車普及促進対策費補助金） 次世代低公害車開発促進会議を平成14年4月に開催し、今後の事業計画等について検討を行ったところ（低公害車の技術開発の促進）
その他特記事項	改革工程表（平成13年9月26日） 第153回国会小泉首相所信表明演説（平成13年9月27日） 環境自動車開発・普及総合戦略会議報告書（平成13年12月19日） 地球温暖化対策推進大綱（平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部決定） 副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム報告書（平成14年5月27日）

措置状況報告票（事前評価）【No.31】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営の促進
評価結果に基づく 措置	貨物自動車運送事業について、営業区域制及び運賃料金事前届出制の廃止、輸送の安全の確保に係る社会的規制の強化等を内容とした貨物自動車運送事業法の一部改正を盛り込んだ「鉄道事業法等の一部を改正する法律案」を国会に提出した。（平成14年3月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	規制緩和による経済社会の活性化は、政府の方針である（経済財政諮問会議基本方針等）。特に、今般の改正内容は、規制改革推進3か年計画（平成13年3月30日閣議決定）にも掲げており、可能な限り早期に施策を実施する必要がある。また、トラック輸送の安全の確保は自動車交通全体の安全の向上に密接に関連する重要な施策と位置付けられたものであり（運輸技術審議会答申（11年6月）等）、早期に実施する必要がある。以上より、本施策を早期に実施することが必要と判断した。
現状と今後の予定	「鉄道事業法等の一部を改正する法律」が成立した（平成14年6月）、平成15年春に施行予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.32】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを推進するためのシステムの構築
評価結果に基づく 措置	自動車リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインを策定するための予算要求を行った（平成13年8月）。 解体された自動車に係る自動車重量税の還付制度を導入する税制改正要望を行った（平成13年10月）。 抹消登録制度等の改正を盛り込んだ「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成14年3月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	自動車リサイクルシステムの整備は、平成14年度国土交通省重点施策第2部の2（3）「循環型社会構築に向けた廃棄物の発生抑制、再資源化・再生利用等の推進等」に「自動車リサイクルシステムの整備のため法制面も含めて施策を進める」とあるように、国土交通省の重要施策と位置付けており、その実施のため新たな制度が必要であると判断した。 また、道路運送車両法の改正については、改革工程表（平成13年9月）「循環型経済社会」分野中「自動車リサイクル法案及び関連改正法案（道路運送車両法等）を提出する」や、改革先行プログラム（平成13年10月）「経済を活性化し、新産業・チャレンジャー、雇用を生み出す制度改革・環境整備」として「自動車リサイクル法案及び関連改正法案の提出」とあり、政府としても推進すべき施策である。
現状と今後の予定	「道路運送車両法の一部を改正する法律案」及び「使用済自動車の再資源化等に関する法律案」（自動車重量税の還付制度に係る租税特別措置法の一部改正を含む）とも国会において審議中（平成14年6月現在） 「道路運送車両法の一部を改正する法律案」の抹消登録制度等の整備及び「使用済自動車の再資源化等に関する法律案」並びに自動車重量税の還付制度の創設（減税見込額 年間62億円）とも、平成16年末を目途に実施予定。 自動車リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインを策定。実地調査を行いガイドラインの検証、具体化を実施予定。（予算額 9949千円）
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.33】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	自動車の安全基準の強化
評価結果に基づく 措置	<p>乗用車等へのハイマウントストップランプの義務付け及びトラック後部への突入防止装置の義務付け対象車種の拡大に係る法令整備を行った(道路運送車両の保安基準(昭和26年国土交通省令第67号)の一部改正)(平成14年7月公布)</p> <p>R V車等の死角事故防止基準の導入のための法令改正に係るパブリックコメントの募集を行っている。(平成14年6月)</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>交通事故の発生状況は死傷者数が増加している等厳しい状況にあり、第7次交通安全基本計画(平成13年3月16日中央交通安全対策会議決定)において、車両の安全基準の拡充強化を図ることとされ、また、平成11年6月の運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」(平成11年6月)において、「2010年までに車両の安全対策により死者数を1200人削減する」ことが目標となっていることと等から、国土交通省としては車両の安全対策の強化を重要な施策として位置づけており、事故の発生状況及び交通事故対策という施策の緊急性に鑑み、実現可能となった項目から随時導入することとしているところ。</p>
現状と今後の予定	<p>R V車等の死角事故防止基準については、パブリックコメントの結果を待ち、法令改正を実施する。</p> <p>今回措置されていない歩行者頭部の傷害防止基準、オフセット前面衝突基準についても基準の詳細が決定し次第法令改正を実施する。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.34】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	リコール制度の拡充
評価結果に基づく 措置	リコール命令の新設、罰則の強化及び後付装置リコール制度の導入のための「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成14年3月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成7年にリコール制度が道路運送車両法に規定された後、近年自動車メーカーによるリコール隠し等の不正事案が連続して発生した。</p> <p>特に、平成12年に発生した事案では相当の期間不正が行われ、リコール届出が大幅に遅れるなどの大きな社会問題となり、リコールに関する届出義務違反及び虚偽報告に対する罰則が適用されたところであるが、国会等において、その罰則が軽く、抑止効果として不十分ではないかとの指摘があったところである。</p> <p>また、後付装置に関しても、近年、基準不適合の後付装置が市場に流通し、回収・修理が行われた事例もあり、こうした状況に至る蓋然性が高まっている。</p> <p>このため、リコールの実施をより確実なものとするための措置を緊急に行うこととした。</p>
現状と今後の予定	<p>現在、国会にて「道路運送車両法の一部を改正する法律案」の審議中。（平成14年6月現在）</p> <p>後付装置リコール制度については、成立後1年6月以内の施行に向けて、その円滑な運用を図るための方策を検討する。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.35】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	不正改造車撲滅のため制度の構築
評価結果に基づく 措置	不正改造の行為そのものを禁止する規定の新設及び整備命令制度の強化を盛り込んだ「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成14年3月）
関連して講じた措置	「不正改造車を排除する運動」を実施。（平成13年度）
政策判断の理由	<p>一部の悪質な自動車の使用者による著しい騒音を生じさせるような改造、運転視野を妨げる濃い着色フィルムを貼る等の不正改造を行う例が増加してきており、安全面、環境面への悪影響に対する懸念が増大している。</p> <p>このような状況を受け、平成13年3月に閣議決定された第7次交通安全基本計画において「車両の不正な改造を防止するよう、また、部品等が不正な改造に使用されることがないように、『不正改造車を排除する運動』等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。また、車両の運転者だけでなく、改造等を行った業者に対しても背後責任の追求を徹底する」こととしており、不正改造車の排除を重要な施策として位置付けていることから、法律改正を含めた新たな措置を講じることが必要と判断した。</p>
現状と今後の予定	現在国会にて「道路運送車両法の一部を改正する法律案」の審議中（平成14年6月現在）。法案成立後1年以内に施行する。（平成15年春施行予定）
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.36】

担当部局	海事局
事前評価票の 施策等名	「プレジャーボート利用環境の整備」
評価結果に基づく 措置	<p>プレジャーボート等小型船舶の利用実態を踏まえ、制度の簡素・合理化を図りつつ、小型船舶のより一層の航行の安全を図るため、小型船舶操縦士資格制度について、</p> <ul style="list-style-type: none"> 資格体系の見直し <ul style="list-style-type: none"> 船舶職員から小型船舶操縦者（小型船舶の船長）の分離 資格区分の再編成 <ul style="list-style-type: none"> 現行の5区分を、1級、2級及び水上オートバイの3区分に再編成 遵守事項の明確化 <ul style="list-style-type: none"> 子供や水上オートバイに対する救命胴衣の着用、酒酔い操縦の禁止などを内容とする船舶職員法の一部を改正する法律案を国会に提出した（平成14年2月）。 <p>また、法改正による小型船舶操縦士資格制度の見直しに係る小型船舶免許登録システム構築等のための予算要求を行った（平成13年8月）。</p>
関連して講じた措置	「プレジャーボート利用改善に向けた総合施策に関する懇談会」の下に「小型船舶操縦士制度等検討小委員会」を設け、報告書を取りまとめた（平成13年12月）。
政策判断の理由	<p>従来から小型船舶操縦士資格制度に基づく免許・資格体系の下、小型船舶操縦者の適格性を選定し、また、救命胴衣備え付け義務等により小型船舶の航行の安全性の確保を図ってきたところである。</p> <p>しかし、海難の実態を鑑みるに、近年、小型船舶の海難は年々増加し、海難全体の約8割を占めるとともに、死傷者数についても増加傾向にあるが、この原因としては、救命胴衣の着用率の低さなど小型船舶操縦者の船舶運航に係る遵守事項の不徹底が考えられる。</p> <p>そこで、海難を防止し、船舶交通の安全を確保するため、救命胴衣の着用などをはじめとする小型船舶操縦者の遵守事項を明確化し、小型船舶についての安全対策を講ずる必要がある。</p> <p>また、現行の小型船舶操縦士制度は、制度創設以来約30年経過しており、利用者のニーズを踏まえ、資格区分の再編成など、安全に配慮しつつ制度の簡素・合理化を行うことが、小型船舶の健全で安全な利用の促進を図る上で効果的である。</p> <p>こうしたことから、喫緊の課題として、利用者ニーズに対応した制度の簡素・合理化を図りつつ、より一層の海上交通の安全の確保を図るため、平成14年度国土交通省重点施策「第2部5.(2)ヒューマンエラーの防止等総合的かつ効果的な交通安全対策の充実強化」の具体的施策として、小型船舶操縦士資格制度の見直し等を行うこととした。</p>
現状と今後の予定	<p>予算 210百万円（小型船舶免許登録システム構築等）</p> <p>小型船舶操縦士資格制度の見直しに係る新制度については、平成15年度の施行に向けた関係法令の整備や、新制度の円滑な実施に向けた準備を推進する。</p> <p>常時着用により適した救命胴衣等の技術基準の導入（平成14年10月予定）により、一層の救命胴衣着用率の向上を図る。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.37】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	臨海部低未利用地の利用転換の促進
評価結果に基づく 措置	民間都市開発推進機構の土地取得・譲渡業務を臨海部において新たに導入するために関係機関との調整を行なった。（平成13年8月） 民間都市開発推進機構の三大都市圏の臨海部における特定民間都市開発事業の対象区域を拡充し、総合静脈物流拠点整備計画の重点整備地区を追加するための予算要求を行なった。（平成13年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年度重点施策別表 民間需要の誘発、雇用創出等に資する主な施策の「臨海部低未利用地を活用した都市・交流拠点の形成」
現状と今後の予定	平成14年度予算 港湾開発資金貸付金10億円 民間都市開発機構の対象事業における三大都市の特例の地区要件に、リサイクルポートの指定を受けた総合静脈物流拠点整備計画に掲げる重点整備地区を追加する予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.38】

担当部局	港湾局
事前評価票の施策等名	循環型社会実現のための静脈物流システムの構築
評価結果に基づく措置	<p>静脈物流関連施設整備に係る予算要求を行った。（平成13年8月）</p> <p>ゴミゼロ型都市形成のための静脈物流システムの構築に関する調査要求を行った。（平成13年8月）</p> <p>廃棄物埋立護岸の延命化に資する廃棄物海面処分場延命化施設を民活法特定施設に追加するため、民活法の一部を改正する法律案を国会に提出した。（平成14年3月）</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成14年度国土交通省重点施策「第2部の2．環境にやさしい社会の実現（2）循環型社会構築に向けた廃棄物の発生抑制、再資源化・再生利用等の推進等及び別表 平成14年度重点施策における主な融合・連携施策の静脈物流システムの構築」</p>
現状と今後の予定	<p>平成14年度予算額：港湾整備事業費（国費） 114億円(32億円)</p> <p>民活法改正案については、衆議院での審議が終了し、引き続き参議院において審議予定。</p> <p>リサイクル処理施設、残土処分等の廃棄物海面処分場、ストックヤード等物流関連施設を一体的に整備する港湾（リサイクルポート）を総合的な静脈物流拠点として平成14年5月に1次指定を実施する予定。また、平成14年度中に2次指定を実施する予定。</p> <p>民間都市開発機構の対象事業における三大都市の特例の地区要件に、リサイクルポートの指定を受けた総合静脈物流拠点整備計画に掲げる重点整備地区を追加する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.39】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充
評価結果に基づく 措置	PFIによる公共荷捌き施設等整備事業について、固定資産税の特例措置の対象を拡充（家屋を追加）するほか、新たに都市計画税について特例措置を創設する税制改正要望を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年度重点施策別表 民間需要誘発、雇用創出等に資する主な施策の「PFI等の積極的推進」
現状と今後の予定	PFIによる公共荷捌き施設等整備事業について、固定資産税の特例措置の対象が拡充（家屋が追加）され、新たに都市計画税について特例措置が創設された（平成14年3月）。
その他特記事項	PFI法第16条

措置状況報告票（事前評価）【No.40】

担当部局	航空局
事前評価票の 施策等名	ニアミス事故再発防止安全対策の実施
評価結果に基づく 措置	<p>事前評価の結果を踏まえ、以下の内容からなるニアミス事故再発防止安全対策に係る予算要求を行った（平成13年8月）</p> <p>（具体的内容）</p> <p>航空機が飛行中に航空機衝突防止装置（TCAS）の回避指示（RA）が作動した場合の情報を管制レーダー画面上に表示</p> <p>航空管制用訓練機器（レーダーシミュレータ）を強化</p> <p>空域・航空路の抜本的再編を図るため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新技術を用いたRNAV (Area Navigation) 経路を利用した航空路の複線化・一方通行化 ・ 航空交通の安全を確保し、航空交通量の増加に対応する航空交通管理センターの整備 ・ 管制業務の負荷を軽減し管制効率の向上を図るための4管制部の管制管轄区域の再編を実施
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>本施策については、事前評価の中でその必要性、効率性、有効性の検証を行ったことに加え、交通安全対策が以下のとおり省全体の方針として重点的に取り組むべき優先性が高いものであることに鑑み、上記措置を講じることとした。</p> <p>航空管制システム検討委員会（委員長：航空局長）において、航空機ニアミス事故再発防止のための早急に実施すべき具体的な安全対策が取りまとめられた（平成13年6月）。</p> <p>平成14年度国土交通省重点施策（第2部の5．自然災害等への対応、交通安全対策、海上の治安対策の充実強化）において、航空機ニアミス事故等を踏まえ、ヒューマンエラーを防止するための対策を講じることとされた（平成13年8月）。</p>
現状と今後の予定	<p>ニアミス事故再発防止安全対策に係る平成14年度の所要経費として、65億円（13年度二次補正 39億円 計104億円）が認められた。</p> <p>平成14年度の予定としては、TCASのRA情報を管制レーダー画面上に表示させるための機器購入等に着手しているところである。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.41】

<p>担当部局</p>	<p>政策統括官 総合政策局</p>
<p>事前評価票の 施策等名</p>	<p>環境負荷の小さい幹線物流体系の構築</p>
<p>評価結果に基づく 措置</p>	<p>地球環境問題に適切に対処し、京都議定書に定められた日本の温室効果ガスの削減目標の達成に寄与するとともに、交通集中の生じている幹線物流ルート周辺のNO_x排出量等の削減を図るため、これまでの都市圏の交通需要マネジメント（TDM）実証実験への支援に加え、幹線物流の分野において、物流事業者や荷主等の関係者が協調して、計画的に輸送共同化を実施したり、海運や鉄道の活用によりモーダルシフト等の実証実験を行う場合について、一定の環境負荷低減効果が認められるものに支援を行うTDM等実証実験補助制度を創設するための予算要求を行った（平成13年8月）</p>
<p>関連して講じた措置</p>	
<p>政策判断の理由</p>	<p>京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標（2008年～2012年において二酸化炭素換算で1990年比 6%）の達成に向け運輸部門で必要となる約4600万トンのCO₂排出削減のため、国内でトラックが排出するCO₂排出量のうち長距離トラックが約4割を占めていることに鑑み、複数都市にまたがる幹線道路を走る長距離トラックを対象に環境負荷を軽減させる対策が有効であり、外部不経済を勘案し、輸送共同化やモーダルシフト等の実証実験を通じて国がインキュベーターの役割を果たすことにより、先行事例のない試みに対し二の足を踏んでいる民間事業者の誘導を行うことが必要である。また幹線道路沿道地域における公害訴訟に象徴されるように、自動車排出ガスによる大気汚染が社会問題化していること、また、2002年の京都議定書締結に向けて法制度の整備も含めCO₂排出削減手法の検討を進めていくべき段階になっていることから、本施策を早急に実施する必要がある。</p> <p>国土交通省としても、環境にやさしい社会の実現に向けた施策として重点施策や改革工程表等に位置付けており、当該施策を推進する必要がある。</p> <p>重点施策（平成14年度重点施策第2部） 幹線物流を対象とした効率化策等のTDM施策の推進（環境にやさしい社会の実現） 改革工程表 モーダルシフトの促進（循環型経済社会） 新総合物流施策大綱 モーダルシフトの推進、TDM施策の推進（社会的課題に対応した物流システムの構築） 地球温暖化対策推進大綱 海上輸送・鉄道輸送へのモーダルシフトの推進、物流効率化の推進（環境負荷の小さい交通体系の構築） 環境基本計画 鉄道、内航海運の活用や輸送効率の向上、交通需要マネジメント手法の積極的な活用（環境への負荷の少ない交通に向けた取組）</p>
<p>現状と今後の予定</p>	<p>TDM等実証実験事業費経費は7.69億円で予算成立。幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験は7.69億円の内数で執行予定。5月下旬～7月上旬に事業者に対して実証実験計画案の公募を行い、有識者で構成する検討会の推薦を経て、8月上旬に省で計画案の認定を行った後に実証実験を開始する予定。</p>
<p>その他特記事項</p>	

措置状況報告票（事前評価）【No.42】

担当部局	気象庁
事前評価票の 施策等名	アジア太平洋気候環境センター業務体制の整備
評価結果に基づく 措置	アジア太平洋気候環境センター業務に必要な組織・定員の要求及び予算要求を行った（平成13年9月〔構造改革特別要求〕）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>省全体の戦略的・重点の方針に沿って判断 平成14年度重点施策第1部 2.(4)「グローバルなイニシアティブの発揮」及び同第2部 2(4)「世界的視野での環境問題解決に向けた国土交通行政基盤の形成」に沿い、気候変動・地球環境問題に係る分野で、世界的視野での監視・情報発信基盤を形成することが、我が国の災害の軽減等に資するとともに、国際的にも主導的な役割を果たすことができると判断。</p> <p>政府全体の基本方針に沿う 「平成14年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について1.(3)」に沿い、構造改革の促進に資するべく、重点7分野の一つである「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」に該当する施策として重点化して要求（構造改革特別要求）。</p>
現状と今後の予定	<p>アジア太平洋気候センターを設置（平成14年4月）し、アジア太平洋域を対象とした気候に関する長期予報のための支援資料の提供を平成14年度末から開始予定。</p> <p>地球環境衛星データ等の高度な解析を行うことにより、気候変動・地球環境の観測・監視能力を向上するため、平成14年中に衛星データ解析処理装置を整備する予定。</p> <p>アジア太平洋気候センター業務の基本戦略の策定等を行うため、アジア太平洋気象庁長官会議を平成14年7月に開催する予定。</p> <p>平成14年度以降、アジア太平洋域の気象機関の気候業務担当者による専門家会合を毎年開催し、域内の技術の向上を図る予定。</p> <p style="text-align: right;">【成立予算額：125百万円】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.43】

担当部局	気象庁
事前評価票の 施策等名	豪雨水害・土砂災害対策のための気象情報の充実
評価結果に基づく 措置	豪雨、洪水等に関する雨量情報、洪水予報などの防災気象情報のさらなる強化を行うために、機器の整備等に必要な予算要求を行った。 (平成13年9月[構造改革特別要求])
関連して講じた措置	
政策判断の理由	社会経済情勢等からの緊急性 平成12年、水害による一般資産等被害額が過去最大となった。 省全体の戦略的・重点の方針に沿う 14年度重点施策第1部Ⅰ.3.(1)「本格的な融合・連携施策の展開」及び「同第2部5.(1)ハード・ソフト両面からの防災・安全対策による被害の回避、最小化」に沿い、関係機関と連携した防災対策を推進。 政府全体の基本の方針に沿う 「平成14年度予算の概算要求に当たっての基本の方針について1.(3)」に沿い、構造改革の促進に資するべく、重点7分野の一つ「世界最先端のIT国家の実現」該当施策として重点化して要求(構造改革特別要求)
現状と今後の予定	14年度出水期から、都道府県管理河川を対象とする洪水予報を開始。 14年度内に最新のITを活用して関係機関との大量の観測データ・情報の共有化等に必要な機器等の整備を行うとともに、平成15年度から防災対策・危機管理対応に必要なエリア・タイミングを絞り込んだ雨量予測等を迅速・的確に提供予定。 【成立予算額824百万円】
その他特記事項	水防法の一部を改正する法律(平成13年6月13日法律第46号) (洪水予報指定河川の対象を都道府県管理河川まで拡充し、新たに気象庁と都道府県が共同して指定河川洪水予報を実施)

措置状況報告票（事前評価）【No.44】

担当部局	海上保安庁
事前評価票の 施策等名	A I S を活用した次世代型航行支援システムの構築
評価結果に基づく 措置	東京湾において一層の管制及び航行支援の高度化を図るため、A I S を活用した次世代型航行支援システムの実施設計に着手することとし予算要求を行った。（平成13年8月）
関連して講じた措置	平成13年11月に国内外の専門家による「ITを活用した航行援助システムに関する専門家会合」を開催し、A I S に係る世界の現状動向や発展的な活用についての討議やA I S 実験局による公開実験を行い、海事分野におけるA I S 導入の促進に必要な資料、情報の収集及び海事関係者に対するA I S についての啓蒙活動を実施した。
政策判断の理由	<p>省全体の重点的方針に沿って判断</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度国土交通省重点施策第2部4.(2)「グローバルスタンダードに対応した国際競争力のある物流システムの構築」 平成14年度国土交通省重点施策参考別表 及び <p>政府全体の戦略的方針に沿って判断</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市再生プロジェクト第二次決定（平成13年8月28日）.2.(2)2. 「湾内ノンストップ航行の実現」
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> 成立した予算額 100百万円 平成14年度は、A I S 導入に向け施設設計を実施し、平成15年度以降は、東京湾をはじめ太平洋側のふくそう海域や海難の多発している海域（ふくそうベルト海域）に次世代海上交通センターとサイバー灯台を整備し、次に特定港などの重要海域、最終的には全国的に整備していくことを考えている。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.45】

担当部局	海上保安庁
事前評価票の 施策等名	海上保安庁法の一部改正
評価結果に基づく 措置	適確な立入検査を実施する目的で停船させるための最終的な実力手段として行う不審船に対する射撃について、人に危害を与えたとしても、法律に基づく正当行為としてその違法性が阻却されるための海上保安庁法改正法案を国会に提出した（平成 13 年 10 月）。
関連して講じた措置	法律成立後、現場組織への説明を実施した
政策判断の理由	平成 11 年 3 月に発生した能登半島沖不審船事案において、不審船を捕捉できなかったことに対し国民から激しい非難を受け、不審船を確実に停船させ立入検査を実施することが課題となった。 平成 11 年 6 月の関係閣僚会議で「能登半島沖不審船事案における教訓・反省事項」が了承され、不審船を確実に停船させて適確な立入検査を行うという目的を十分達成するとの観点から、危害射撃の在り方を中心に法的な整理を含め検討することとされ、これを受けての関係省庁における検討の結果、平成 13 年 10 月に海上保安庁法の改正法案を臨時国会に提出した。
現状と今後の予定	平成 13 年 11 月 2 日に「海上保安庁法の一部を改正する法律」が公布・施行された。
その他特記事項	-