

【No. 1】

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------|
| 施策等 | 民間賃貸住宅の家賃債務保証業等の適正化・紛争処理の円滑化に係る支援制度の創設 | | |
| 担当課 | 住宅局住宅総合整備課 | 担当課長名 | 課長 本東 信 |
| 施策等の概要 | <p>健全な民間賃貸住宅市場の形成を図るため、以下のような施策を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等に伴う体制整備に対する支援（予算関係） ・ 家賃債務保証業等の規制の導入等と併せて、当該制度が円滑に運用されるよう地方公共団体、事業主体に対する周知・普及に係る取組みを支援（予算関係） ・ 取立行為等に係るガイドラインの策定（予算関係） ・ 原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書の改訂（予算関係） <p>【予算要求額：700百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>「住生活基本計画」（平成18年9月19日閣議決定）及び「規制改革推進のための3ヵ年計画（改定）」（平成21年3月31日）において、民間賃貸住宅については、合理的かつ適正な維持管理を促進するための仕組みづくり、トラブルの未然防止やトラブルを円滑に処理するための仕組みの普及・実現、定期借家制度の活用等を含めた良質な賃貸住宅の供給の促進等を図ることとされているところであり、社会資本整備審議会住宅宅地分科会民間賃貸住宅部会の審議も踏まえ、住宅の賃貸業務、家賃債務保証業等の適正化、民間賃貸住宅市場の環境整備を進め、適正な維持管理による良質なストックの形成を図る必要がある。</p> | | |
| 政策目標 | 1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進 | | |
| 施策目標 | 2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する | | |
| 業績指標 | 5 既存住宅の流通シェア | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 19% | | |
| 目標年度 | 平成22年 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>民間賃貸住宅市場においては、敷金返還や退去時の原状回復を巡り多くの紛争が発生するといった問題が従来から指摘されているとともに、近時、住宅の賃貸業務や家賃債務保証業等を巡るトラブルも発生している。さらに、持家に比べてバリアフリー化の遅れや旧耐震基準でのストックが多いなど、賃貸住宅の質の面での課題も存在する。こうした民間賃貸住宅市場における諸課題も相まって、我が国の既存住宅の流通シェアは諸外国と比較して低い数値で推移している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>民間賃貸住宅をめぐるトラブルについて、紛争が発生した場合における紛争解決のための具体的な判断基準が明らかでないほか、円滑な解決のための方策が十分に</p> | | |

| | | |
|---------|----|---|
| | | <p>整っていない。さらに、悪質な取立行為等の抑制を図るための方策についても不十分である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>○紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等を図る必要がある。</p> <p>○違法又は不適切な取立行為が発生しないようにするため、家賃債務保証業等に関する規制の導入等に加えて、家賃の集金や家賃債務保証に係る求償権の行使に当たってのガイドラインを策定する必要がある。</p> <p>○賃貸住宅市場における原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書等の普及を通じて住宅に関するトラブルの未然防止を図る必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等に伴う体制整備に対する支援などを行う。</p> <p>○家賃債務保証業等の規制の導入等に併せて、制度が円滑に運用されるよう、地方公共団体、事業主体に対する周知・普及に係る取組みを支援するとともに、取立行為等に係るガイドラインの策定を行う。</p> <p>○原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書の改訂を行う。</p> |
| 社会的ニーズ | | <p>民間賃貸住宅については、住宅ストック全体の3割（約1,260万戸）を占めていること、また全国の消費生活センターに寄せられる民間賃貸住宅の相談件数は3万件を超える水準で推移するとともに、近時、家賃債務保証を巡るトラブルも増加していることから、国民が豊かな住生活を享受するため、民間賃貸住宅を巡る課題の解決が求められている。</p> |
| 行政の関与 | | <p>このまま民間賃貸住宅市場に委ねた場合、今後も、民間賃貸住宅を巡る紛争の未然防止機能、紛争の円滑な解決機能等は期待できないため、行政の関与が必要である。</p> |
| 国の関与 | | <p>住宅は国民生活の基盤であり、国民の住生活の安定・向上という観点から、国が主体となり健全な民間賃貸住宅市場の形成を図るための施策を講じる必要がある。</p> |
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | <p>700百万円（平成22年度予算要求額）</p> <p>○紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等に伴う体制整備に対する支援などに要する費用</p> <p>○家賃債務保証業等の規制の導入等に併せて、制度が円滑に運用されるよう、地方公共団体、事業主体に対する周知・普及に係る取組みの支援に要する費用及び取立行為等に係るガイドラインの策定に要する費用</p> <p>○原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書の改訂に要する費用</p> |
| | 効果 | <p>民間賃貸住宅を巡る紛争の未然防止、紛争の円滑な解決、滞納・明け渡しを巡る紛争の縮小、及び民間賃貸住宅ストックの質の向上が期待される。</p> |
| | 比較 | <p>民間賃貸住宅を巡る紛争の未然防止、紛争の円滑な解決、滞納・明け渡しを巡る紛争の縮小等によって、個別の紛争において入居者の利益が害される状況が改善され、結果として、国民が豊かな住生活を享受することにも寄与する。</p> |

| | | |
|------------|----|--|
| 代替案 | 概要 | 裁判外紛争処理の仕組み及び家賃債務保証業等の規制の導入は行わずに、本案と同様の取立行為等に係るガイドラインの策定や原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書の改訂等のみを行う。 |
| | 費用 | ○取立行為等に係るガイドラインの策定に要する費用 ○原状回復ガイドライン・賃貸住宅標準契約書の改訂に要する費用 ○取立行為等に係るガイドラインの策定及び明け渡しマニュアルの策定に係る調査・分析のための費用 |
| | 効果 | 裁判外紛争処理の仕組み及び家賃債務保証業等の規制を導入しなかった場合、紛争の円滑な解決が期待できず、また、賃貸人・借借人等にとって少額での紛争処理が困難となる。 |
| | 比較 | 施策に投じる国費は少額で済むが十分な効果を得ることは困難であり、健全な民間賃貸住宅市場の整備に係る国の責務を十分に果たすことは出来ないと考える。 |
| 本案と代替案の比較 | | <p>本案においては、代替案に比べて、紛争解決の円滑化に向けた裁判外紛争処理の仕組みの導入等に伴う体制整備に対する支援などの費用を要するものの、国民の住生活の安定・向上という観点から、より健全な民間賃貸住宅市場の形成を実現することが可能であり、代替案より著しく効果がある。</p> <p>従って、本案は効率的であると考えられる。</p> |
| 施策等の有効性 | | <p>民間賃貸住宅を巡る紛争の未然防止、紛争の円滑な解決、滞納・明け渡しを巡る紛争の縮小等によって、個別の紛争において入居者の利益が害される状況が改善されるため、市場における良質な民間賃貸住宅の選択の幅が広がることとなる。</p> <p>これにより、既存住宅の流通シェアの増大に寄与するものと考えられる。</p> |
| その他特記すべき事項 | | <p>○平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施。</p> <p>○大臣からの諮問（平成21年1月28日）を受け、社会資本整備審議会において「安心して暮らすことができる民間賃貸住宅政策のあり方について」を現在審議中である。</p> <p>〔諮問理由〕</p> <p>（略）住宅の賃貸業務、家賃債務保証業務等の適正化や民間賃貸住宅市場の環境整備を進めるとともに、適正な維持管理による良質なストックの形成が図られるよう、安心して暮らすことができる民間賃貸住宅政策のあり方について検討する必要がある。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 200海里海域の特性に応じた海洋マネジメントビジョンの策定 | | |
| 担当課 | 総合政策局海洋政策課 | 担当課長名 | 課長 天谷 直昭 |
| 施策等の概要 | <p>21世紀の我が国の持続可能な発展のためには、世界で6番目に広大な我が国200海里海域における海洋資源や空間を有効に活用する必要があることから、海域毎の特性や海洋に関する各種のニーズを踏まえ、適正な海洋管理を行うために必要な海洋管理拠点のあり方をまとめたビジョン（海洋マネジメントビジョン）を策定する。</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額：15百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 海域毎の特性や海洋に関する多様なニーズを踏まえ、我が国の海洋管理を適正に行う。 | | |
| 政策目標 | 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 | | |
| 施策目標 | 4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 我が国200海里海域における海洋管理拠点のあり方をまとめたビジョンの策定 | | |
| 目標値 | 我が国200海里海域における海洋管理拠点のあり方をまとめたビジョンが策定されている | | |
| 目標年度 | 平成23年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>21世紀の我が国の持続可能な発展のためには、世界で6番目に広大な我が国200海里海域における海洋資源や空間を有効に活用することが不可欠である。このため、今後、海洋基本法（平成19年成立）の「海洋の総合的管理」の理念を踏まえ、関係諸機関が連携して、200海里海域のより一層の効果的・効率的な海洋管理が求められる状況にあるが、そのために必要な海洋管理拠点のあり方をまとめた総合的かつ計画的なビジョンが示されていない状況にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>我が国海域を有効に利活用するためには、海洋の管理を適正に行っていく必要があり、そのためには前提となる海洋管理の拠点が不可欠である。国としても、海洋基本法及び、海洋基本計画（平成20年閣議決定）に基づき、海上の安全や離島の保全など総合的な施策を推進してきているが、海洋の適正な管理のための具体的な拠点のあり方についての取組はこれからの状況である。</p> | | |

| | | |
|---------|----|--|
| | | <p>iii 課題の特定</p> <p>海洋管理拠点は、複合的な機能を有するものであり、また世界で6番目に広大な我が国200海里海域における海洋資源や空間を有効に活用する必要があるため、関係諸機関の連携の下で、総合的かつ計画的に推進するための海洋政策上の位置づけが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>①200海里海域における地質・気象・海象に関するデータ把握や、海洋資源、海洋の安全、海洋調査等の海洋管理に関する各種ニーズについての調査等を行う。②関係省庁、学識経験者、民間等から構成される検討委員会を設置し、外洋海域における管理拠点のモデルケースや、海洋マネジメントビジョンの策定に向けた検討を行う。</p> |
| 社会的ニーズ | | <p>○平成19年成立の海洋基本法、20年閣議決定の海洋基本計画において「海洋の総合的管理」が掲げられており、また、大陸棚延長申請（平成20年11月国連に申請）により将来的に我が国の海底権益が広がる可能性もあるなど、今後、関係諸機関が連携して、200海里海域のより一層の効果的・効率的な海洋管理が求められている</p> <p>○「海洋基本法フォローアップ研究会」の「新たな海洋立国の実現に関する提言」（平成21年4月 麻生総理大臣提出）において、我が国EEZ海域の海洋資源・空間の有効活用のため、「無人離島及びその周辺海域の保全・管理と有効活用に資するプロジェクトの実施」及び「海洋域における洋上基地（海洋観測、科学調査、資源探査等の支援基地）の設置等」が重要課題として掲げられており、海域の利活用の前提となる海洋管理拠点施策の推進が強く求められていることから社会的ニーズは高い。</p> |
| 行政の関与 | | <p>海洋の適正な管理は、海上交通の安全の確保、海洋資源の開発及び利用、海洋環境の保全などの我が国の権益や国際公益に関わるものであることから、行政の関与が必要である。</p> |
| 国の関与 | | <p>上記に加えて、海洋基本法第8条に記載の通り、国は「基本理念にのっとり、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する」ものとされている。</p> |
| 施策等の効率性 | | <p>海域毎の特性や海洋に関する各種ニーズを踏まえた総合的・計画的なビジョンである、海洋マネジメントビジョンを策定することにより、海洋拠点管理のあり方が明確化される。これにより、必要な拠点整備が推進されることで、海洋資源・エネルギー等の資源開発・海洋調査の推進など、世界で6番目に広大な我が国200海里海域を効果的・効率的に管理することが可能となる。</p> |
| 本案 | 費用 | <p>15百万円（平成22年度予算要求額：海洋マネジメントビジョンの策定に必要な基礎データ収集費用、検討委員会に係る諸費用）</p> |
| | 効果 | <p>世界で6番目に広大な我が国200海里海域の効果的な利活用（海洋資源開発、海洋調査の推進、海上の安全確保等）が図られる。</p> |

| | | |
|------------|----|---|
| | 比較 | 我が国の200海里海域全体を俯瞰し、海域毎の特性や海洋に関する各種ニーズを踏まえたビジョンを策定することで、適正な海洋管理を行うための拠点のあり方が示されるため、海洋資源開発・海洋調査等、海洋における多様なニーズに対応することができ、効果は極めて大きい。 |
| 代替案 | 概要 | 関係諸機関がそれぞれの行政ニーズに応じて独自に海洋管理拠点のあり方を検討する。 |
| | 費用 | 関係諸機関が独自に海洋拠点のあり方を検討し拠点を整備した場合、それぞれの機関が単一目的で拠点を整備することとなるため、関係機関が共同で検討する場合に比べ費用が大きくなる。 |
| | 効果 | 海域毎の特性や海域に関する各種ニーズを踏まえない検討になってしまい、それぞれの機関が単一目的で拠点を整備することとなるため、適正な海洋管理を行うために必要な海洋管理拠点が整備されない。 |
| | 比較 | 関係諸機関が独自に海洋拠点のあり方を検討した場合、それぞれの機関が単一目的で拠点を整備することとなるため、本来必要な海洋管理拠点が整備されない。その結果、海域毎の特性や海洋に関する各種ニーズに対応することができないため、それに要する費用に比較して、効果は限定的である。 |
| 本案と代替案の比較 | | 本案により、総合的・計画的ビジョンを策定し、関係諸機関が連携して海洋管理拠点を整備することで、海域毎の特性や海洋に関する各種ニーズに効率的に対応することができるため、費用は代替案の方が要する一方で、効果は本案の方が期待され効率的である。 |
| 施策等の有効性 | | 本施策の実施により、海洋マネジメントビジョンが策定されることで、各海域の特性に応じた海洋管理拠点のあり方が示され、総合的かつ計画的な海洋管理拠点施策の推進が可能となる。これにより、海域毎の特性や海洋に関する多様なニーズを踏まえた適正な海洋管理を行うことができ、海洋環境の保全等が推進されるため、本施策目標の達成に資する。 |
| その他特記すべき事項 | | <ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国は、平成20年11月に「大陸棚延長申請」を国連の委員会に提出したところであり、近々、日本の海底権益が拡大する可能性が大きいことから、具体の施策の前提となる海洋マネジメントビジョンの策定を、22年度から可及的速やかに推進する必要がある。 ○ 平成24年度に事後検証シートにより事後検証を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|---------|
| 施策等 | 地域交通、物流の革新を促す新たな低炭素実用車両の開発促進 | | |
| 担当課 | 自動車交通局技術安全部環境課 | 担当課長名 | 課長 小田曜作 |
| 施策等の概要 | <p>地域交通、地域物流の革新を促す新型低炭素実用車両の開発、導入を促進する。具体的には、社会実証試験等による新型車両の実用性・環境性能・安全性の立証、車両の開発・実用化指針及び最適利用環境の整備指針策定等を行い、得られた成果を自動車メーカー、運送事業者、自治体等に提示していく。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：60百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>地域交通、地域物流の革新を促す新型低炭素実用車両の開発、導入を促進することで、2020年CO2削減中期目標（90年比25%削減）を、他の多くの交通政策課題（高齢化、物流効率化等）と両立しつつ着実に実現することを目的とする。</p> | | |
| 政策目標 | 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 | | |
| 施策目標 | 5 快適な道路環境等を創造する | | |
| 業績指標 | 26 クリーンエネルギー自動車の普及台数 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 69万台以上 | | |
| 目標年度 | 平成22年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>運輸部門のCO2排出量の約9割を占める自動車からのCO2排出量削減に向けて、地方自治体のイニシアチブによる低炭素パーソナルモビリティ導入意識の高まりや、事業者による地域内小口輸送への新型低炭素車両の導入の動き等があるものの、地域交通、地域物流に低炭素車両の浸透・普及はあまり進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>地域交通、地域物流への新型低炭素車両の浸透・普及が進まない原因として、地域交通に関しては、使用環境（街路、充電施設等）の未整備や、自治体の活用モデルに対する不安感等が挙げられ、また、地域物流に関しては、輸送ニーズと車両性能（航続距離、積載量、積載スペース、駐車スペース等）の不整合、利便性、安全性、活用モデルに対する運送事業者の不安感が挙げられる。メーカーにおいても、利用環境の未整備や、各種制度による制約などに起因した市場可能性に対する不透明感により、開発が進まない状況がある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>新型低炭素車両が浸透・普及する上で、iiで挙げたボトルネックについて、都市・地域整備局、関係省庁等と連携しつつ、解消していく必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> | | |

| | | |
|-----|---------|--|
| | | <p>社会実証試験等の実施を通じ、新型低炭素車両の実用性・環境性能・安全性を立証する。また、車両の開発・実用化指針のほか、最適利用環境（インフラ）の整備指針を策定し、自動車メーカー、運送事業者、自治体等に提示していくことでボトルネックを解消する。</p> |
| | 社会的ニーズ | <p>自動車からのCO₂排出量削減、高齢者対策、市街地・観光地活性化等の視点から、地方自治体のイニシアチブによる低炭素パーソナルモビリティ導入意欲の高まりがある。また、地域物流において地域内小口輸送に最適化された車両（自転車以上、軽自動車未満）の必要性が叫ばれており、社会的なニーズは高い。</p> |
| | 行政の関与 | <p>現在新型低炭素車両導入のボトルネックとなっている事項は、活用モデルの不安感や、使用環境（インフラ）の未整備、各種制度の制約等であり、行政が積極的に関与し、それらを解消していく必要がある。</p> |
| | 国の関与 | <p>国が車両の開発・実用化指針や、最適利用環境（インフラ）の整備指針を策定・提示していくことで、運送事業者、自治体等が新型低炭素実用車両を導入する上での課題を解消していく必要がある。</p> |
| | 施策等の効率性 | <p>自動車交通局として車両単体性能や交通、運送事業の側面からだけでなく、特に都市・地域整備局と密接に連携することにより、利用環境（インフラ）整備の側面からのアプローチも可能となり、効率的に新たな低炭素実用車両の導入が進められる。</p> |
| 本案 | 費用 | <p>60百万円【平成22年度予算要求額】 （社会実証試験等の実施費用、新型車両の開発を含めた車両の開発・実用化指針の検討費用、最適利用環境（インフラ）の整備指針の検討費用）</p> |
| | 効果 | <p>これまで、クリーンエネルギー自動車が浸透していなかった領域への低炭素実用車両の導入が促進されることにより、運輸部門のCO₂削減に貢献すると同時に地域交通、物流の革新が促される。</p> |
| | 比較 | <p>新型低炭素車両の導入・利用に必要となる利用環境（インフラ）の整備が同時に進むことにより、導入が格段に加速され、投入した費用に対し高い効果が得られることが期待される。</p> |
| 代替案 | 概要 | <p>自動車交通局単独で、車両単体性能や交通、運送事業の側面のみから低炭素実用車両の導入を進める。</p> |
| | 費用 | <p>仮に本案と同額とする （社会実証試験等の実施費用、新型車両の開発を含めた車両の開発・実用化指針の検討費用）</p> |
| | 効果 | <p>これまで、クリーンエネルギー自動車が浸透していなかった領域への低炭素実用車両の導入がある程度促進されることにより、運輸部門のCO₂削減に貢献する。</p> |
| | 比較 | <p>新型低炭素車両の導入・利用に必要となる利用環境（インフラ）が整備されないため、導入台数が限定され、投入費用に対する効果は限定的となる。</p> |

| | |
|-------------------|--|
| <p>本案と代替案の比較</p> | <p>代替案においては、都市・地域整備局との連携がなされないため、新型低炭素実用車両の最適利用環境整備の観点からの検討が行われず、地域交通、地域物流への効果は限定的となると考えられる。よって、本案の方が効果が大きくなるので効率的である。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>車両の開発・実用化指針や、最適利用環境（インフラ）の整備指針の提示、活用モデルの提示により、新型低炭素実用車両が浸透・普及する上でのボトルネックが解消され、これまで、クリーンエネルギー自動車が浸透していなかった領域への低炭素実用車両の導入が促進されることにより、運輸部門のCO₂削減に貢献すると同時に地域交通、物流の革新が促される。よって、業績指標の達成に直接寄与することから有効である。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施。その後、業績指標の目標年度の延長等を検討する。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------|
| 施策等 | 自動車運送事業者によるCO2削減努力の評価手法、付加価値創出手法の開発 | | |
| 担当課 | 自動車交通局技術安全部環境課 | 担当課長名 | 課長 小田曜作 |
| 施策等の概要 | <p>自動車運送事業の健全な発展と、CO2排出量の更なる削減を高い次元で両立するため、運送事業者相対評価手法の開発及びそれを活用した付加価値・経済価値の創出方策の検討を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：20百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>運送事業者相対評価手法の確立、付加価値の創出により、運送事業者等による積極的な取組みが市場原理により後押しされ、交通関係者（運送事業者、荷主、商品消費者、交通利用者）による経済原則に従った活動が低炭素化の取り組みにつながり、地球温暖化対策の2020年中期目標に向けた更なるCO2削減と、自動車運送事業の構造改善を同時に実現することを目的とする。</p> | | |
| 政策目標 | 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 | | |
| 施策目標 | 5 快適な道路環境等を創造する | | |
| 業績指標 | 26 クリーンエネルギー自動車の普及台数 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 69万台以上 | | |
| 目標年度 | 平成22年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>自動車運送事業の各分野（トラック、バス、タクシー）は、その事業構造に起因して、収益性が低い、経営基盤が脆弱、過当競争にさらされているなどの構造的問題を抱えており、経営・顧客評価に必ずしも直結しないCO2削減については、自発的取組が進みにくい状況となっている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>上記のギャップを埋め、CO2削減を進めるためには、削減を進めた事業者が正当に評価され、経営改善に結びつく何らかの仕組みの構築が必要と考えられるが、評価の材料となる各事業者（ドライバー）の燃料消費量、輸送キロ等のデータ管理が十分で無い上、それらを公平な形で評価する手法も未整備である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>各事業者（ドライバー）の燃料消費量、輸送キロ等のデータ管理を促進し、それらのデータを用いた相対評価手法の開発、相対評価制度を活用した付加価値・経済価値の創出を進める必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>現在業界・民間で行われている各運送事業者のCO2削減努力の定量化（燃料消費</p> | | |

| | | |
|-----|---------|--|
| | | 量等データ管理のための体制整備支援等)等の取組と連携しつつ、国としては、原単位指標の検討、ベンチマークの設定、業態等の外的要因の考慮方法の検討等により、事業者間の公平な相対評価手法を確立し、それを活用した付加価値・経済価値創出のための将来制度を構築する。 |
| | 社会的ニーズ | 今後、地球温暖化対策の野心的中期目標（2020年にCO2排出量を1990年比25%減。2009年9月総理発表）の達成に向けて、運輸部門のCO2排出量の約半分を占める自動車運送事業分野についても、更なる対策の実施が求められている。また、自動車運送事業（トラック、バス、タクシー）は、我が国の物流・人流を支え、国民生活に大きな影響を与える重要な産業であり、その安定化と健全な発達が社会的に求められている。 |
| | 行政の関与 | それぞれの運送事業者のCO2削減の取組について、公平な形で指標を設定した上で相対的に評価し、また、その評価結果を用いた付加価値創出のための制度構築を行うためには行政が主体的に関与する必要がある。 |
| | 国の関与 | 自動車運送事業は、全国のあらゆるところに存在しており、それらを統一的に相対評価するためには、国が主体的に関与する必要がある。 |
| | 施策等の効率性 | 本件分野の更なるCO2削減対策を推進する上で、関係事業者の費用負担を前提とした規制的手法には限界があり大きな効果が期待できないことを考慮すると、誘導的な手法の活用により現在のボトルネック（対策費用のコスト負担等）を解消し、業界の自発的な取組により対策を更に推進する本案は、効率的である（最小の費用により高い効果が期待できる）。 |
| 本案 | 費用 | 20百万円【平成22年度予算要求額】 （事業者相対評価手法の開発のための検討費用、運用試験での検証費用、付加価値・経済価値創出方策の検討費用） |
| | 効果 | 地球温暖化対策の2020年中期目標に向けた更なるCO2削減と、自動車運送事業の構造改善を同時に実現する。 |
| | 比較 | 相対的に費用が抑えられる誘導的手法（対策実施に関する経営上のインセンティブの強化）により、現在のボトルネックが解消し、更なる対策が推進される。 |
| 代替案 | 概要 | 現在の省エネ法（輸送に係る措置）の見直しを行い、省エネ計画の策定義務等を課す特定輸送事業者の範囲を拡大するなどの規制強化により、関係事業者による更なるCO2削減努力を推進する。 |
| | 費用 | 仮に本案と同額とする。 （現行規制見直しのための検討（計画策定の方法、簡易計算手法の開発、検証試験等）の費用） |
| | 効果 | 規制強化に伴い、データ管理、従業員教育等に係るコスト負担を関係事業者に強いこととなるため、理解が得られず、対策が進まない。 |

| | | |
|--|------------|---|
| | 比較 | 規制見直しのための検討を実施しても実質的な改善、効果が限定され、費用対効果が低い。 |
| | 本案と代替案の比較 | 本件分野の更なるCO2削減対策を推進する上で、関係事業者の費用負担を前提とした規制的手法には限界があり大きな効果が期待できないことを考慮すると、誘導的な手法を活用した本案は代替案に比して費用対効果が高い。 |
| | 施策等の有効性 | 運送事業者相対評価手法の確立と付加価値の創出がなされることにより、運送事業者等による、クリーンエネルギー自動車の導入等のCO2削減の積極的な取組みが市場原理により後押しされ、交通関係者（運送事業者、荷主、商品消費者、交通利用者）による経済原則に従った活動が低炭素化の取り組みにつながり、自動車運送事業分野でのクリーンエネルギー自動車の導入や、エコドライブの推進等による更なるCO2削減と、自動車運送事業の構造改善を同時に実現することができる。よって、業績指標の達成に直接寄与することから有効である。 |
| | その他特記すべき事項 | 平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施。その後、業績指標の目標年度の延長等を検討する。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------|
| 施策等 | 歴史的な水辺環境改善下水道事業の創設 | | |
| 担当課 | 都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 | 担当課長名 | 課長 岡久宏史 |
| 施策等の概要 | 地域の歴史的景観を形成する城郭周辺のお濠などの水辺環境の改善を図るため、水質改善施設の建設を支援する。（予算関係） 【予算要求額：1,500百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 城郭周辺のお濠等の歴史的な水辺は地域の景観を形成する重要な要素となっているが、閉鎖的な水辺空間であり、雨水以外に外部からの流入水がほとんどないため、アオコの発生や悪臭等の水質上の問題が生じ、景観や周辺生活環境に悪影響を与えている場合が多い。このため、お濠等の歴史的な水辺の環境改善を図る。 | | |
| 政策目標 | 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 | | |
| 施策目標 | 8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する | | |
| 業績指標 | 39 合流式下水道改善率 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 約63% | | |
| 目標年度 | 平成24年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ 都市における水辺の消失や水量減少等の進行により、市街地における潤いの消失、ヒートアイランド現象の激化など、都市の快適性の低下や、観光面等からの都市の魅力の低下を招いており、周辺生活環境等に悪影響を及ぼしている。</p> <p>ii 原因の分析 地方公共団体における厳しい財政状況等を踏まえると、環境改善対策を推進するには地方公共団体単独での対応は困難であることから、お濠等の歴史的な水辺の環境改善が進んでいない。</p> <p>iii 課題の特定 限られた財源の中で効果的な環境改善対策を実施するためには、関係者が連携して対策を講じる必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 地域の歴史的景観を形成する城郭周辺のお濠などの水辺環境の改善を図るため、水質改善施設の建設を支援する。</p> | | |

| | | |
|-----|------------|---|
| | 社会的ニーズ | 第171回国会等においても皇居外苑濠の環境改善についての議論が行われるなど、都市の良好な水辺環境へのニーズは高まっており、水量確保や水質改善といった環境改善対策の実施が求められている。 |
| | 行政の関与 | 公共用水域の環境を良好に保つには行政の関与が不可欠である。 |
| | 国の関与 | 国にとって価値の高い、歴史ある水辺空間を良好に保ち、周辺生活環境等を守るのには下水道法の法目的にも合致する国の責務であり、地方公共団体単独では費用負担は困難であることから、国の補助制度が必要である。 |
| | 施策等の効率性 | 国にとっても価値のある、歴史ある水辺空間であり、環境改善の必要がある地域に限定して、関係者が一体となって対策を講じることにより、単独の対策に比べ即地的かつ効率的な対策の実施が期待される。 |
| 本案 | 費用 | 1,500百万円（平成22年度予算要求額） 歴史的な水辺環境改善下水道事業に必要な事業費 |
| | 効果 | 国にとっても価値のある、歴史ある水辺空間であり、環境改善の必要がある地域に限定して、関係者が連携して環境改善に必要な施設整備を実施することにより、歴史的な水辺の環境改善が図られる。 |
| | 比較 | 歴史的な水辺環境改善下水道事業は5年間のプロジェクト方式により実施するため、5年以内に事業が完了する。完了後は、長期間にわたり都市の快適性の向上や、観光面等からの都市の魅力の向上などが実現することから、費用に見合った十分な効果が比較的早期に得られる。 |
| 代替案 | 概要 | 通常の下水道事業により対策を実施する。 |
| | 費用 | 通常の下水道事業による対策に必要な事業費。 |
| | 効果 | 合流式下水道の改善や下水処理水の再利用等により、環境改善が図られる。 |
| | 比較 | 事業完了後は、長期間にわたり都市の快適性の向上や、観光面等からの都市の魅力の向上などが実現することから、費用に見合った効果が得られる。 しかし、事業実施期間が定められていないため、事業の効果が早急に発揮されない。 |
| | 本案と代替案の比較 | 本案は、環境改善すべき歴史的な水辺に対して重点的に支援を行い、関係者と連携して事業を実施することにより、都市の快適性や都市の魅力向上、周辺生活環境の改善などが図られることから、代替案と比較して短期間で重点的に環境改善対策を実施することができるため、効率的であるといえる。 |
| | 施策等の有効性 | 環境改善対策の実施により、地域の歴史的な景観を形成する城郭周辺のお濠などの水辺環境が改善されることにより、地域の良好な景観を保全・形成し、都市の快適性や都市の魅力の向上、周辺生活環境の改善を図ることができ、業績指標である合流式下水道改善率の向上に寄与することから、十分な有効性を有する。 |
| | その他特記すべき事項 | 平成24年度の政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後検証を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 緊急地震速報等の高度化 | | |
| 担当課 | 気象庁 地震火山部管理課 | 担当課長名 | 課長 宇平 幸一 |
| 施策等の概要 | <p>緊急地震速報は直下型地震に対して被害軽減効果が低いため、震源により近い大深度地震計データを活用した場合、どの程度の迅速化が可能か、短縮時間の定量的評価及び実証実験を行なうための収集・解析装置を整備する。また、巨大津波を引き起こす長周期地震への対応のため、全国10箇所に長周期地震計を設置し、巨大津波に関する観測監視体制を整備する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：396百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>首都圏には人口が集中し、国の中枢機能や社会資本が集積、密集している。しかし、緊急地震速報は直下型地震には間に合わず被害軽減の効果が低いことが予想される。これに対処するため、震源により近い大深度地震計データを活用して緊急地震速報をより早く発表し、強い揺れが到達するまでの猶予時間を増やすことにより、首都直下地震に対する被害軽減効果を高めることを目的とする。</p> | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する | | |
| 業績指標 | 60 地震発生から地震津波情報発表までの時間 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 3.0分未満 | | |
| 目標年度 | 平成23年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>緊急地震速報は、震源に近い地震計で捉えた地震波形を解析して各地の揺れの大きさを推定し速報するものである。このため、震源のごく近傍、例えば直下型地震の震源直上付近では、緊急地震速報は間に合わない、または時間的猶予が少ない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>地表付近の地震計しか活用していない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>いち早く地震波を検知、緊急地震速報に活用できるようにする。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>平成22年度は、①防災科学技術研究所が所有する大深度地震計データの収集、②収集したデータを評価するための装置の整備、③大深度地震計の利用により短縮される時間の定量的評価等の実証実験、④実用化にあたっての課題の整理、を行う。</p> | | |
| 社会的ニーズ | <p>日本は世界有数の地震国であり、近年も大規模な地震による災害が発生し、被害をもたらしている。このように地震が発生した場合、大きな揺れが到達する前に、国民が安全確保行動をとれるように、迅速で信頼性の高い緊急地震速報を発表することが求められている。</p> | | |

| | | |
|-----|------------|---|
| | 行政の関与 | 地震は、国民の安全・安心に影響を及ぼすものであり、これらの被害を軽減するためには行政が責任をもって減災につながる情報を提供する必要がある。このため気象庁は、全国に地震計を整備し、緊急地震速報や津波警報等の発表を行なっている。 |
| | 国の関与 | 地震は地域を問わず発生し、また、ほとんどの場合、広範囲に影響を及ぼすものである。また地震により津波が発生すれば、被害もより大きくなる。したがって、地方ではなく国の責務として気象庁は全国に地震計を整備し、減災につながる緊急地震速報や津波警報等を提供する必要がある。情報の利用等に当たっては、地方気象台等が地方自治体等と適切に連携し、より効果的な情報活用（適切な安全確保行動の普及）を進める必要がある。 |
| | 施策等の効率性 | 緊急地震速報の迅速化には、本案により震源のより近傍に地震計を設置することが効果的であり、費用も低減できる。なお、地震計の性能や耐久性が未知であるため、経費と効果を見極めるべく実証実験を行う。 |
| 本案 | 費用 | 396百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 防災科学技術研究所が所有する大深度地震計データの利用により緊急地震速報をどの程度迅速化できるか、短縮される時間の定量的評価等の実証実験、実用化にあたっての課題の整理を行うことができる。 |
| | 比較 | 既存の大深度地震計を活用することで費用を抑えることができるだけでなく、今後、大深度地震計の活用方策を効率的、効果的に推進することができる。 |
| 代替案 | 概要 | 気象庁が関東に大深度地震計を一斉に整備する。 |
| | 費用 | 大深度地震計の設置費用は1箇所あたり約1,000～2,000百万円かかる。さらに、設置後の維持費用として年間12百万円程度かかる。 |
| | 効果 | 緊急地震速報の迅速化が図られることが期待されるが、どの程度迅速化されるのか直ちに測定できない。 |
| | 比較 | 事前の検証なく整備するため、費用に見合った効果が確実に得られる保証ができない。 |
| | 本案と代替案の比較 | 首都直下地震対策としての緊急地震速報の迅速化には、大深度地震計を整備する以外に手段がない。このため、代替案の内容そのものは必要となり得るが、まずは本案のとおり実証実験を行なってから代替案を実施することが、費用対効果・効率性の観点から適切である。 |
| | 施策等の有効性 | 緊急地震速報をどの程度迅速化できるか、短縮される時間の定量的評価等の実証実験、実用化にあたっての課題の整理を行うことができる。 緊急地震速報の震源の位置及び地震の規模を地震津波情報に活用していることから、業績指標である地震津波情報の迅速化には本施策が不可欠である。 |
| | その他特記すべき事項 | 平成21年2月に設置した、有識者等により構成される「緊急地震速報評価・改善検討会」において、地震計を地中深くに整備するなど猶予時間を少しでも稼ぐような対策を検討していくことの重要性につき指摘された。 平成22年度政策レビュー「緊急地震速報の利用の拡大」において事後検証を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|---------|
| 施策等 | 集中豪雨・局地的大雨対策の強化 | | |
| 担当課 | 気象庁予報部業務課 | 担当課長名 | 課長 永田 雅 |
| 施策等の概要 | <p>集中豪雨、局地的大雨等による被害の防止・軽減に向けて、次世代予報スーパーコンピュータの導入、観測網の維持・強化を図るとともに、気象情報の改善、防災知識の普及等多面的対策を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,209百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>集中豪雨や局地的大雨の監視、予測技術を強化・改善するとともに、必要なときに必要な情報を得られるよう気象情報の普及環境を整え、情報を元に自ら安全確保できるよう安全知識を普及することによって、集中豪雨や局地的大雨による被害を軽減する。</p> | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 改善した気象情報を利活用できる都道府県の数 | | |
| 目標値 | 47都道府県 | | |
| 目標年度 | 平成25年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>平成20年夏には局地的大雨、平成21年夏には集中豪雨による被害が相次いだ。気象庁は気象情報の改善を進めているが、集中豪雨や局地的大雨のような狭い範囲で起こる現象を的確に把握・予測するには、現行のシステムでは十分満足できる水準にない。</p> <p>また、さまざまな場所、時間、形態で活動している人々が気象情報を活用していない、あるいは、利用できていない状況である。加えて、短時間で危険な状況になるにもかかわらず、危険性に対する知識や危険を回避する行動に対する普及啓発が進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>集中豪雨や局地的大雨のような狭い範囲で起こる現象を把握・予測するには、現行の観測網・観測システムや現行の解像度の予測システムでは、現象を的確に把握できない場合がある。また、より精密で高解像度の予測をしようとする、計算機の計算能力が不足する。</p> | | |

| | | |
|---------|--|--|
| | <p>また、屋内外を問わず必要なときに必要な気象情報を入手できる環境が整っていない。加えて、気象情報などを活用して自らの判断で安全確保の行動が取れるような実践的な取り組みが少ない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>観測網の維持・強化や精緻な予測によって気象情報を改善する。また、情報の入手手段拡大を促進するとともに、自ら危険を回避できるよう安全知識の普及啓発を推進する。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>基盤的観測網の維持・強化により実況監視体制を強化するとともに、次世代スーパーコンピュータの整備により予測技術を改善する。処理や加工の容易な最新の情報通信基盤を導入し、気象情報が広く伝えられるよう環境を整えるとともに、集中豪雨や局地的大雨の危険性や、気象情報の入手経路、自らの判断により危険を回避する方法など、安全知識の普及啓発を推進する。</p> | |
| 社会的ニーズ | <p>平成20年夏に局地的大雨による被害が相次いだことを受けて、平成21年6月交通政策審議会気象分科会において、局地的な大雨による被害の軽減に向けた気象業務のあり方について、提言を受けた。それによると、局地的大雨は、大雨注意報や警報に至らないような状況でも、突然大雨が降ることによって、日常生活の身近なところで危険が発生することから、国民の安全・安心の確保に向けた対策が必要であるとされた。</p> <p>また平成21年夏の集中豪雨による被害を受けて、その防止や軽減に向けた要望が高まっている。</p> | |
| 行政の関与 | <p>集中豪雨や局地的大雨に対する監視体制の強化や予測技術の改善、また気象情報の改善などについては、観測技術の高度化や予測技術の専門性などに鑑み、国民の安全・安心の要請に応えられるよう、引き続き行政の関与が必要である。</p> | |
| 国の関与 | <p>気象庁は、総合的な観測網や高度な予測技術を持ち、また、日常の業務を通じて気象や災害の特性について熟知している。その専門性を活かして自治体や教育機関を積極的に支援していくことが求められているため、引き続き国の関与が必要である。なお、安全知識の普及啓発などについては、地方自治体や教育機関などと連携・協力して実施する。</p> | |
| 施策等の効率性 | <p>気象観測網の維持・強化や精緻な予測、また、気象情報の改善や安全知識普及など、多面的な対策を講じることによって、集中豪雨や局地的大雨による被害を軽減することができる。</p> | |
| 本案 | 費用 | <p>1,209百万円（平成22年度予算要求額。基盤的観測網の維持・強化や次世代スーパーコンピュータの整備、また、気象情報の入手手段拡大の促進や安全知識の普及啓発など）</p> |
| | 効果 | <p>観測網の維持・強化や予測技術の向上によって、気象情報の改善を進めるとともに、国民が必要なときに必要な情報を入手できるよう、都道府県が気象情報を利活用できる環境を整える。</p> <p>また、安全知識の普及により情報の利活用が促進されることにより、集中豪雨や局地的大雨による被害の軽減が図られる。</p> |

| | | |
|------------|----|---|
| | 比較 | 1,209百万円の費用がかかるが、集中豪雨や局地的大雨の予測精度の向上とともに、安全知識が普及することによって、気象情報の利活用が促進され、被害を大幅に軽減することができることから、効率的といえる。 |
| 代替案 | 概要 | 現行の情報形式による気象情報の提供を継続する。 |
| | 費用 | 1,066百万円（平成22年度予算要求額。基盤的観測網の維持・強化や次世代スーパーコンピュータの整備、安全知識の普及啓発など） |
| | 効果 | 利用者が改善された気象情報を処理加工することが容易でなく、気象情報の利活用が促進されない。 |
| | 比較 | 気象情報の入手手段拡大の促進に関わる費用を抑えることができるが、気象情報の利活用が促進されず、集中豪雨や局地的大雨による被害の軽減に結びつかない。 |
| 本案と代替案の比較 | | 本案は、代替案に比べ143百万円の費用がかかるが、改善した気象情報の利活用が促進され、ひとたび発生すると人的被害や多くの経済損失をもたらす集中豪雨や局地的大雨による被害の軽減が図られることから、本案が代替案に比べはるかに効果的であるため、より効率的といえる。 |
| 施策等の有効性 | | <p>観測網の維持・強化や予測技術の向上によって、気象情報の改善を進めるとともに、国民が必要なときに必要な情報を入手できるよう、都道府県が気象情報を利活用できる環境を整える。</p> <p>また、安全知識の普及により情報の利活用が促進されることにより、集中豪雨や局地的大雨による被害の軽減が図られる。</p> <p>高度かつ利活用しやすい情報が提供され、また、住民にその利活用のための安全知識が普及することは、集中豪雨や局地的大雨による被害の軽減のために改善された気象情報を利活用する都道府県の数（検証指標）の増加に大きく寄与するものである。</p> |
| その他特記すべき事項 | | <p>平成21年6月16日交通政策審議会気象分科会において、局地的な大雨による被害の軽減に向けた気象業務のあり方について、提言を受けた。</p> <p>平成24年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|---------|
| 施策等 | 地球温暖化に関する観測・監視体制の強化 | | |
| 担当課 | 気象庁地球環境・海洋部 地球環境業務課 | 担当課長名 | 課長 横山辰夫 |
| 施策等の概要 | <p>地球温暖化の進行に伴い、気温の上昇や異常気象の増加といった気候変動の社会・経済活動への影響が世界的に懸念されている。地球温暖化の緩和策・適応策の的確な策定に必要となる詳細で確度の高い温暖化の監視・予測情報の提供を行うために、海洋気象観測船や航空機による観測を強化する。さらに、温暖化に伴い増加する気候リスクの軽減に資する気候情報の提供を行うために、その利活用技術を開発し、利用・普及の促進を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額 671 百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 地球温暖化の監視・予測に関する情報の提供及び気候リスク軽減に資する情報の利活用技術の普及を図り、緩和策・適応策の推進による地球温暖化対策に貢献することにより、災害による被害を軽減することを目的とする。 | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する | | |
| 業績指標 | - | | |
| 検証指標 | 新たに公表する北西太平洋海域における産業革命後からの二酸化炭素の積算蓄積量及び年間蓄積（放出）量に関するデータへの専門家からのHPアクセス数を、関連する既存のデータへのアクセス数と同等以上にする。 | | |
| 目標値 | 月平均 700件以上 | | |
| 目標年度 | 平成26年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの排出量を削減する緩和策と、温暖化による影響・被害を軽減するための適応策を的確に策定することが重要である。しかし、現状において、地球温暖化の実効的な緩和策・適応策に必要とされる精度の高い温暖化予測が困難となっている。</p> <p>また、地球温暖化によって増大することが懸念されている異常気象およびそれに伴う気候リスクに対し、リスクを軽減するための適切な対策を講じるにあたって、気候情報（数ヶ月先を対象にした予報など）が十分に利用されていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>地球温暖化予測の不確実性の要因の一つとしては、予測モデルに組み込むための大気及び海洋中での正確な二酸化炭素の吸収や放出などの収支が解明されていないことが挙げられる。</p> <p>また、地球温暖化に伴う影響（気候リスク）が産業によって多岐にわたるにもかかわらず、それぞれの分野においてリスクを軽減するために気候情報を利用する技術（例えば農業分野において生育管理に気候情報を利用する技術など）が開発・確立</p> | | |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>されていないことが、気候情報の利用・普及が進まないことの原因として挙げられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>温室効果ガスの収支等を解明するには、温室効果ガスの吸収・放出に大きな影響を及ぼす、海洋や大気中における温室効果ガスの高精度な観測を長期継続的に実施する必要がある。</p> <p>また、産業分野ごとに多岐にわたる気候リスクの軽減を目的とした気候情報の利用を普及させるためには、ニーズに即した気候情報を提供するとともに、情報利用の成功事例を活用し広く普及させる必要がある。このためには、各分野ごとに温暖化に伴う気候リスクを調査・分析し、このうち気候情報の利用によって軽減される要素を特定したうえで、情報を作成・提供する技術の開発も必要となる。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>二酸化炭素の収支の解明に資するため、海洋気象観測船による海洋中の二酸化炭素濃度等を北西太平洋域で高精度に観測する。また航空機観測のための観測装置を整備し、航空機を利用した厚木～南鳥島間の温室効果ガスの観測を行う。</p> <p>さらに、全球異常気象監視システムを整備し、温暖化監視に関わる情報等の充実を図るとともに、産業分野ごとの気候リスク軽減に資する情報の利活用技術を開発し、気候情報の利用を促進する。</p> |
| <p>社会的 ニーズ</p> | <p>地球温暖化の進行に伴い、気温の上昇や異常気象の増加といった気候変動とともに、社会・経済活動への影響が世界的に懸念されている。地球温暖化の緩和策・適応策の的確な策定が必要であり、そのために詳細で確度の高い温暖化予測及び温暖化監視に関わる情報の充実や各産業分野の気候リスク軽減に資する気候情報の利活用技術の開発が求められている。</p> |
| <p>行政の関与</p> | <p>地球温暖化による影響・被害は、治水・利水対策や食料需給対策など国民の安全・安心に関わるものであり、地球温暖化対策に必要な温暖化監視に関する情報は、行政が責任を持って提供する必要がある。</p> |
| <p>国の関与</p> | <p>地球温暖化による影響・被害は地球上の地域を問わず発生し、また、ほとんどの場合広範囲に影響を及ぼすものである。また、そのような広範囲に及ぶ情報の作成にあたっては、国内外の関係機関と緊密に連携・協力して、国の責務として統一的な手法により行う必要がある。</p> <p>また、関係国際機関と連携を図り、避けられない温暖化に対応するための気候情報サービスの充実や気候応用技術の開発を実施する必要がある。さらに、気象庁は台風・集中豪雨から気候や地球温暖化に至る様々な時間スケールの現象について科学的な手法による観測・監視・予測を国際機関との連携のもと一体的に実施しており、本施策を効果的かつ効率的に実施することができる国内唯一の機関である。</p> |
| <p>施策等の 効率性</p> | <p>地球温暖化がこのまま進行した場合の経済的な損失は、世界の国の国内総生産の5～20%に及ぶという報告があり、また、温室効果ガスの排出を削減したとしても、当分は温暖化が継続し様々な影響が出るとされる。温室効果ガス濃度を含む温暖化に関する監視情報は温室効果ガスの排出削減（緩和策）に寄与する。さらに、地球温暖化の影響予測及び産業分野毎の気候リスク軽減に資する情報の利活用技術の普及は適応策を支援する。これらにより地球温暖化による経済的な損失を軽減することができる。</p> |

| | | |
|-----------|----|--|
| 本案 | 費用 | 671百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 二酸化炭素の収支の解明が進み、地球温暖化予測の不確実性の低減が可能となる。さらに、地球温暖化監視に関する情報の高度化、産業界の気候リスク軽減に資する情報の利活用事例の普及を通じて、地球温暖化に対する適応策、緩和策をよりの確に実施することができる。 |
| | 比較 | 671百万円の費用により、北西太平洋域の人為起源二酸化炭素吸収量の解明による地球温暖化予測の不確実性の低減等、地球温暖化に対する適応策、緩和策のよりの確な実施に資する情報の提供が可能となる。 「地球温暖化問題に関する懇談会第7回中期目標検討委員会」に提出された国立環境研究所の試算によれば、温暖化に伴う雨の強度と頻度の増加に伴い、洪水氾濫による浸水被害コストの増加は、適応策をとらなかった場合、どのような削減策を講じたとしても、2050年頃には最大で年間約5兆円弱に達すると試算されており、本施策によりの確な適応策の策定を支援することによって経済的な損失を軽減できる。 |
| 代替案 | 概要 | 海洋については、これまでの観測船による観測に加え、海洋二酸化炭素センサーを搭載した中層フロートを開発しこれを運用するとともに既に開発されている二酸化炭素観測用漂流ブイの運用により、北西太平洋での海中及び海上の二酸化炭素観測を強化する。上空については、民間航空機を活用した観測を実施する。これにより北西太平洋域において、海中から上空まで三次元的に二酸化炭素の状況を把握し、北西太平洋が吸収する人為起源の二酸化炭素量を明らかにする。 |
| | 費用 | 約960百万円（本案に約290百万円の追加経費が必要） |
| | 効果 | 本案同様代替案においても、二酸化炭素の収支の解明が進み、地球温暖化予測の不確実性の低減が可能となる。さらに、地球温暖化監視に関する情報の高度化、産業界の気候リスク軽減に資する情報の利活用事例の普及を通じて、温暖化に対する適応策、緩和策の策定を支援することができる。 |
| | 比較 | 約960百万円の費用により、温暖化に対する適応策、緩和策の策定を支援する情報の提供が可能となる。 |
| 本案と代替案の比較 | | <p>代替案は、二酸化炭素センサーを搭載した中層フロートの技術開発経費、フロート・ブイなどの経費、民間航空機の機体改修及び大気採取装置作成に経費を必要とし、本案より平成22年度で約290百万円追加的な経費を要する。</p> <p>また、本案では、北西太平洋域での人為起源の二酸化炭素蓄積量を明らかにするための高密度高精度観測を平成22年度より開始できる一方、代替案では、二酸化炭素センサーを搭載した中層フロートの技術開発に5年を要することから、海中に蓄積された二酸化炭素量に関する高密度な観測データは、平成27年度以降でなければ取得できず、待たなしで対応が求められる地球温暖化対策に対して、我が国が遅れをとることとなる。</p> <p>さらに、海洋観測について、北西太平洋は6000mを超える深さがあり、本案では、最新の観測装置を搭載した海洋観測船により、海底から海上まで高密度高精度観測が実施できる一方、代替案では、中層フロートを用いることから、深さ2000mより深い海中の観測データは得られない。これにより、代替案においては、産業革命以降の北西太平洋が吸収した二酸化炭素の正確な積算蓄積量は明らかにできない。</p> <p>航空機観測について、本案は厚木～南鳥島間を定期的に運航している自衛隊機を用いることから、定期的な観測データの取得が可能である一方、代替案の民間航空機を用いる方法においては、長期にわたって同じ航路を定期的に観測機器を搭載し</p> |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>た機体で運航する保証は無いことから、北西太平洋域について長期的・定期的な観測データの取得は困難であり、上空と海洋の一体的な解析ができず、二酸化炭素の収支の解明が十分にできない。</p> <p>したがって、本案が代替案に比べ、効率的である。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>北西太平洋海域における産業革命後からの二酸化炭素の積算蓄積量及び年間蓄積（放出）量の提供は、従来からの地球温暖化に関する監視情報を拡充し、温室効果ガスの排出を削減するための意志決定（緩和策）、さらには異常気象による災害等、緩和策を講じたとしても避けることのできない当面の地球温暖化への的確な適応策の策定・実施を促進する重要な材料となる。</p> <p>このような重要な情報の提供は、検証指標である、より多くの専門家からの地球温暖化に関する監視情報へのアクセスに直結するものである。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・「京都議定書目標達成計画」（平成20年3月28日改定案閣議決定）で、「気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化」に取り組むこととされた。 ・北海道洞爺湖サミットの成果文書では、「気候変動及び水資源管理に関し、観測・予測及びデータ共有を強化」することが言及された。 ・交通政策審議会第10回気象分科会です承された気象庁の今後の地球環境業務の重点施策において、「地球温暖化等の監視・予測には、衛星、観測船・アルゴフロート、地上観測等の信頼性の高い観測が必要不可欠であることから、国内外の関係機関と連携しつつ観測網の維持・強化を図ること」とされた。 ・総合科学技術会議の「平成22年度の科学技術に関する予算等の資源配分の方針」において「気候変動適応策に資する技術開発を推進」することとされている。 ・平成26年度に事後検証シートにより事後検証を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|---------|
| 施策等 | 下水道浸水被害軽減総合事業の強化 | | |
| 担当課 | 都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 | 担当課長名 | 課長 岡久宏史 |
| 施策等の概要 | <p>一定規模の浸水実績があるなど浸水対策の必要性が高い地域において、浸水被害の軽減を図ることを目的として、雨水貯留浸透施設等のハード対策、降雨情報の提供等のソフト対策、住民自らの取組みを含めた総合的な浸水対策を推進するための支援を拡充する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：18,600百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>近年、集中豪雨の多発や都市化の進展に伴い、短時間に大量の雨水が流出し、内水氾濫の被害リスクが増大している。また、IPCC報告書においては、今後、気候変動により、大雨の頻度増加、台風の激化等の懸念が指摘されている。</p> <p>以上を踏まえ、浸水被害の軽減に向けて、地方公共団体と関係住民が一体となって、総合的な浸水対策を推進する。</p> | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 1 1 住宅・市街地の防災性を向上する | | |
| 業績指標 | 6 6 下水道による都市浸水対策達成率（①全体、②重点地区） 7 0 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合（内水） | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 6 6 ①全体：約55% ②重点地区：約60% 7 0 100% | | |
| 目標年度 | 6 6 ①全体：平成24年度 ②重点地区：平成24年度 7 0 平成24年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>IPCC第4次評価報告書統合報告書（平成19年11月）において、地球温暖化に伴う気候変動により、大雨の増加や台風の激化等の懸念が指摘されており、近年頻発する集中豪雨や、都市化の進展に伴う不浸透化による雨水の地下浸透の阻害により、短時間に大量の雨水が流出し、内水氾濫のリスクが増大している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>増大する内水氾濫リスクを早急に解消するためには、地方公共団体が行う下水道管等の整備のみでは、十分な対応は困難。</p> | | |

| | | |
|-----|---------|--|
| | | <p>iii 課題の特定</p> <p>限られた財源の中で効果的な浸水対策を実施するためには、関係主体が一体となって、雨水貯留浸透施設の整備等のハード対策に加えて、それらを補完するソフト対策、自助対策を含めた総合的な浸水対策に取り組む必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>地方公共団体や関係住民等が一体となった、雨水貯留浸透施設等の流出抑制対策に加えて、被災を想定した内水ハザードマップの公表等を含めた総合的な浸水対策を推進するための支援を拡充する。</p> |
| | 社会的ニーズ | 「経済財政改革の基本方針2009」においても、集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、大規模水害等への防災・減災対策を戦略的・重点的に実施することが求められている。 |
| | 行政の関与 | 浸水対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、行政の関与が不可欠である。 |
| | 国の関与 | 浸水対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、全国民がその成果を等しく享受すべきものである。また、地方公共団体単独では短期間に多額の負担は困難であるため、国の補助制度が必要である。 |
| | 施策等の効率性 | 浸水対策に取り組む必要性が高い地域に限定して、浸水実績やシミュレーションによる被害想定等を踏まえて、ハード、ソフト、自助等の総合的な対策を盛り込んだ計画に基づいて、関係主体が一体となって事業を推進することにより、ハード対策のみによる対策に比べ即地的かつ効果的な対策の実施が期待される。 |
| 本案 | 費用 | 18,600百万円（平成22年度予算要求額） 下水道浸水被害軽減総合事業に必要な事業費。 |
| | 効果 | 浸水実績がある浸水対策に取り組む必要性が高い地区において、ハード対策のみならず、ソフト対策、自助の取り組みを含めた総合的、効率的な浸水被害の軽減が図られる。（平成19年度の内水氾濫による全国の被害額は約29,343百万円（平成19年度水害統計）） |
| | 比較 | 下水道浸水被害軽減総合事業は、原則として事業実施期間を5年以内としている。都市化の進展、集中豪雨の多発、土地利用の高度化等により都市部における内水氾濫の被害リスクが増大しているが、事業完了後は長期間にわたり浸水被害の軽減が図られることから、費用に見合った十分な効果が比較的早期に得られる。 また、浸水実績がある浸水対策に取り組む必要性が高い地区において重点的に事業を実施するため、高い効率性を有する。 |
| 代替案 | 概要 | 通常の下水道事業により浸水対策を実施する。 |
| | 費用 | 通常の下水道事業による浸水対策に必要な事業費。 |

| | | |
|--|------------|--|
| | 効果 | 雨水管等のハード対策の整備により、浸水被害の軽減が図られる。（平成19年度の内水氾濫による全国の被害額は約29,343百万円（平成19年度水害統計）） |
| | 比較 | <p>都市化の進展、集中豪雨の多発、土地利用の高度化等により都市部における内水氾濫の被害リスクが増大しているが、事業完了後は長期間にわたり浸水被害の軽減が図られることから、費用に見合った効果が得られる。</p> <p>しかし、ハード対策の整備には長期間を要し、ソフト対策や自助の取り組みに対する支援を行えないため、事業の効果が早急に発揮されない。</p> |
| | 本案と代替案の比較 | <p>本案は、浸水対策に取り組む必要性が高い地区に対して重点的に支援を行い、事業実施期間を定めてハード対策、ソフト対策、自助の取り組みを組み合わせ合わせた総合的な浸水対策を実施することにより、早期に効果の発揮が期待されることから、代替案と比較して効率的な浸水対策を実施できる。</p> |
| | 施策等の有効性 | <p>地方公共団体によるハード対策に加えて、内水ハザードマップの公表や降雨情報提供システムの整備等のソフト対策や、関係主体による各戸貯留浸透施設、止水板の設置等の自助対策等を組み合わせ合わせた総合的な対策を講じることにより、浸水被害の軽減が期待され、業績指標である下水道による都市浸水対策達成率やハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合（内水）の向上に寄与することから、十分な有効性を有する。</p> |
| | その他特記すべき事項 | <p>平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------|
| 施策等 | 都市機能保全型老朽管対策事業の創設 | | |
| 担当課 | 都市・地域整備局 下水道部下水道事業課 | 担当課長名 | 課長 岡久宏史 |
| 施策等の概要 | <p>都市機能の保全を図るため、D I D地区における老朽管の点検・調査、ターミナル駅の周辺などの都市機能集積地区における老朽管の改築を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：5,000百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>下水道整備の進展にともない、管路延長は約41万kmにのぼるなど、下水道ストックが増大している。また、管路の老朽化等に起因した道路陥没も増加傾向にあり、平成20年度の発生件数は約4,100箇所にとぼっている。</p> <p>以上を踏まえ、日常生活や社会活動に重大な影響を及ぼす事故発生や機能停止を未然に防止するため、都市部における老朽管の計画的な改築を推進する。</p> | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 1 1 住宅・市街地の防災性を向上する | | |
| 業績指標 | 6 9 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 約56% | | |
| 目標年度 | 平成24年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>下水道整備の進展にともない、管路延長は約41万kmにのぼるなど、下水道ストックが増大しており、管路の老朽化等に起因した道路陥没の発生件数は平成20年度には約4,100箇所にとぼっている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>老朽化したストックが増大している下水道施設の点検・調査、改築には多額の費用が必要であり、地方公共団体の厳しい財政状況等を踏まえると、地方公共団体のみでは十分な老朽管対策は困難。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>日常生活や社会活動に重大な影響を及ぼす事故発生や機能停止を未然に防止するには、計画的な点検・調査及びこれらの結果にもとづく改築の実施など、発生対応型から予防保全型の管理へ転換する必要がある。</p> | | |

| | | |
|-----|-------------|--|
| | | iv 施策等の具体的内容 このため、老朽管の点検・調査、都市機能集積地区内の老朽管の改築により、D I D地区における計画的な改築の一層の推進を図る。 |
| | 社会的 ニーズ | 「経済財政改革の基本方針2009」においても、社会資本ストックの予防保全対策を戦略的・重点的に実施することが求められている。 |
| | 行政の関与 | 社会資本ストックの予防保全対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、行政の関与が不可欠である。 |
| | 国の関与 | 社会資本ストックの予防保全対策は、国民の生命・財産を守る最も基本的な事業であり、全国民がその成果を等しく享受すべきものである。また、地方公共団体単独では短期間に多額の負担は困難であるため、国の補助制度が必要である。 |
| | 施策等の 効率性 | D I D地区において布設後一定期間経過した老朽管に限定して点検・調査を行うとともに、老朽管対策の必要性が高い都市機能集積地区内に限定して改築を行うことにより、予防保全型の維持管理、長寿命化対策を含めた計画的な改築が推進されるため、十分な効率性を有する。 |
| 本案 | 費用 | 5,000百万円（平成22年度予算要求額） 都市機能保全型老朽管対策事業に必要な事業費 |
| | 効果 | D I D地区において布設後一定期間経過した老朽管の点検・調査、老朽管対策の必要性が高い都市機能集積地区等における面的に整備された下水道管路網の改築を行うことにより、下水道管路の老朽化に起因した事故発生や機能停止を未然に防止するとともに、事業量の平準化によるライフサイクルコストの最小化が図られる。 |
| | 比較 | 都市機能保全型老朽管対策事業は、事業実施期間を5年以内としている。下水道整備の進展にともない下水道ストックが増大し、下水道管路の老朽化に起因した道路陥没が多く発生しており、本制度による事業完了後は長期間にわたり事故発生や機能停止の未然防止が図られることから、費用に見合った十分な効果が比較的早期に得られる。 また、D I D地区において布設後の経過年数により調査・点検の対象となる管路を限定するとともに、都市機能が集中している老朽管対策に取り組む必要性が高い地区において重点的に事業を実施するため、高い効率性を有する。 |
| 代替案 | 概要 | 通常の下水道事業で老朽管の改築・更新を実施する。 |
| | 費用 | 通常の下水道事業による管渠の改築・更新に必要な事業費。 |
| | 効果 | 通常の補助対象となる主要な下水道管渠の改築・更新が行える。 |

| | | |
|--|------------|---|
| | 比較 | <p>下水道整備の進展にともない下水道ストックが増大し、下水道管路の老朽化に起因した道路陥没は多く発生しており、事業完了後は長期間にわたり事故発生や機能停止の防止が図られることから、費用に見合った十分な効果が得られる。</p> <p>しかし、通常の補助対象となる主要な下水道管渠の改築・更新しか行えないため、面的に整備されている下水道管渠網の効率的な老朽化対策を促進することができない。</p> |
| | 本案と代替案の比較 | <p>本案は、老朽管の調査・点検、老朽管対策に取り組む必要性が高い地区において重点的に下水道管渠網の改築を実施することにより、事故発生や機能停止の未然防止が図られるとともに、事業実施期間を定めることにより、早期に効果の発揮が期待されることから、代替案と比較して効率的な老朽管対策を実施できる。</p> |
| | 施策等の有効性 | <p>老朽管の点検・調査、長寿命化対策を含めた計画的な改築を推進することにより、下水道管路の老朽化等に起因した事故発生や機能停止を未然に防止し、都市機能集積地区等の安心・安全の確保、ライフサイクルコストの最小化、予算の平準化が期待され、業績指標である防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率の向上に寄与することから、十分な有効性を有する。</p> |
| | その他特記すべき事項 | <p>平成25年度政策レビュー「社会資本ストックの戦略的維持管理」により事後評価を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|---------|
| 施策等 | 砂防設備等の緊急改築制度の創設 | | |
| 担当課 | 河川局砂防部保全課 | 担当課長名 | 課長 森山裕二 |
| 施策等の概要 | <p>集中豪雨の頻発など土砂災害のおそれが増大するなかで、古い年代に設置された砂防設備の調査、緊急的な改築対策計画の策定、施設機能の強化対策工事を実施する。（砂防設備等緊急改築対策の創設）</p> <p>（予算関係）</p> <p>【予算要求額 1,100百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>近年の集中豪雨により、石積み構造の砂防設備等の被災が発生しており、これらの既設砂防施設等の評価及びその改築対策を短期集中的に実施（概ね5年）することにより、集中豪雨の頻発等による砂防堰堤の被災とそれに伴う土砂流出を防止し、地域の安全度の向上を図る。</p> | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する | | |
| 業績指標 | 7 5 土砂災害から保全される人口 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 約300万人 | | |
| 目標年度 | 平成24年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>近年頻発する集中豪雨から地域の安全を確保するためには、砂防設備が想定される外力に対し、所期の機能を発揮することが必要であるが、古い年代に設置された石積み構造の砂防設備等は内部構造が不明であるなど、その状態が十分に把握されていない状況にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>既設砂防施設の評価と対策は被災を受けて初めて必要性が認識される状況にあり、補助事業が砂防堰堤等の「新設」を中心に実施していることと相まって、既設施設に対する対策が行われにくい。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>既設の砂防施設の機能を適切に発揮させるためには、施設の現況調査により状態を把握し、施設の安全度と下流域への影響等の必要を検討して、対策を計画的に実施することが必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>該当する施設について調査・計画・工事をセットにして集中的（概ね5年程度）に対策を実施する新たな事業を創設する。（総合流域防災事業を拡充）</p> | | |

| | | |
|-------------|---|--|
| 社会的 ニーズ | 近年、短時間で非常に強い降雨となる集中豪雨が各地で発生して土砂災害が頻発しており、計画想定規模を超過するケースも見られ、平成20年には実際に石積み堰堤が被災するケースが発生するなど、既設砂防堰堤等の被災による土砂流出によって土砂災害の被害をさらに拡大するおそれが生じている。 | |
| 行政の関与 | 地域住民の生命・財産を保全し、安心して暮らせる状況をつくり、国民の生命・財産の安全を確保することは、国の責務である。 また、土砂災害対策は、新規開発住宅地等のごく一部を除き、国及び地方自治体等の行政機関により実施されている。 | |
| 国の関与 | 国民の安全安心の確保は、国の最も重要な責務の一つであり、砂防法第13条で、砂防工事に要する費用の一部を国が負担することとされている。 | |
| 施策等の 効率性 | 事前の改築対策を実施しない場合には、集中豪雨によって砂防設備等が被災し、災害復旧事業等により施設を大規模に新設・復旧することとなるため、これらの費用を大幅に節約することができ、施策の効率性は高い。 | |
| 本案 | 費用 | 既設の砂防堰堤を補強・増厚するなどの既設施設の改築対策の費用が必要となる。 |
| | 効果 | あらかじめ、既設設備を改築することで、施設が被災した場合の下流での被害（土砂流出による被害人家数等）を防止することができる。 |
| | 比較 | 下流の被害が発生することを事前に予防できる点で、改築対策をあらかじめ事前に実施することは効果的であり、新設に比べても費用の点で効率的である。 |
| 代替案 | 概要 | 被災後に施設を災害復旧等により設置する（事後復旧案）。あるいは、同等の機能を持つ砂防堰堤等を下流側に新設する（代替施設新設案）。 |
| | 費用 | 事後復旧案の場合、施設を復旧する費用と既設の取り壊し等に要する費用のほか、下流部に流出した土砂を撤去する費用が必要となる。代替施設新設案の場合、施設を新設するための費用（用地費等を含む）が必要となる。 |
| | 効果 | 事後復旧案の場合、被害人家数等の軽減は図れない。また、代替施設新設案の場合は、本案と同等の被害軽減が図られる。 |
| | 比較 | 事後復旧案の場合、被害人家数等の軽減はできない。また、代替施設新設案の場合、被害軽減では同等の効果が期待できるが費用が増加する。 |
| 本案と代替案の比較 | 事後復旧案場合、被害の発生自体を防止できない点で本案に比べて劣る。また、代替施設新設案の場合、既設を活用する場合と比べて、新たな用地費や施設新設の費用が生じ、費用と迅速さの点で本案に比べて劣る。 | |

| | |
|------------------------|--|
| <p>施策等の 有効性</p> | <p>短時間で非常に強い降雨量となる豪雨を受けて、これらの施設が被災した場合、自然災害による土砂流出に加え、砂防堰堤等で安定化が図られている土砂があわせて流出し、下流域での被害が拡大するおそれがあり、あらかじめ既存の施設を有効に活用して経済的かつ集中的に施設の強化を実施しておくことでこれらの被害発生・拡大を防止することができる。</p> <p>よって、土砂災害から人命を守ることができ、土砂災害の防止・減災の推進に有効である。</p> |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|--------|
| 施策等 | 土砂災害に対する警戒避難体制の強化に関する制度の創設 | | |
| 担当課 | 河川局砂防部砂防計画課 | 担当課長名 | 課長 南哲行 |
| 施策等の概要 | <p>土砂災害における警戒避難体制を強化するために、国土交通大臣あるいは都道府県知事は、土砂災害の発生のおそれがあると認める場合は、緊急調査（仮称）を一定の期間継続して実施し、その中で必要と認めるときは、緊急警戒区域（仮称）を定めて、住民に対して避難の指示を行うべきことを市町村長に対して指示することとする。（予算関係、法令関係）</p> <p>【予算要求額：57百万円】【土砂災害防止法の一部を改正する法律案】</p> | | |
| 施策等の目的 | 土砂災害の発生危険性が高まった際に、市町村長が危険区域内の住民等に避難指示を円滑に発令することが可能となるため、国民の安全・安心の向上が図られる。 | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する | | |
| 業績指標 | 82 リアルタイム火山ハザードマップ整備率 | | |
| 検証指標 | - | | |
| 目標値 | 50% | | |
| 目標年度 | 平成24年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>土砂災害による犠牲者ゼロを実現するためには、土砂災害の発生危険性が高まった際に、そのことを市町村長が的確に把握し、危険区域内の住民に対して避難指示等を円滑に発令する必要があるが、過去の土砂災害発生事例において、必ずしも適切に避難指示等が発令されているとは言えない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>土砂災害の発生危険性が高まった際の避難指示等の発令は市町村長の責務であるが、土砂災害の経験の少ない市町村では、発令対象区域の特定等が困難なため、適切な避難指示等の発令が困難。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>土砂災害の発生危険性が高まった際には、国や都道府県が、市町村に対して、危険箇所についての情報提供を行うことができるような仕組みが必要。特に天然ダムの決壊により生ずる土石流等、特殊な土砂災害については、非常に高度な技術力を必要とするため、国の関与が不可欠。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>土砂災害防止法の改正及び予算新規制度の創設により、国土交通大臣あるいは都道</p> | | |

| | | |
|-----------|-------------|--|
| | | 府県知事は、土砂災害の発生のおそれがあると認める場合は、緊急調査（仮称）を一定の期間継続して実施し、その中で必要と認めるときは、緊急警戒区域（仮称）を定めて、住民に対して避難の指示を行うべきことを市町村長に対して指示することとする。なお、天然ダムの決壊に伴う土石流等の特殊な土砂災害については、都道府県の要請を受け国が緊急調査や緊急警戒区域の指定を実施する仕組みを設ける。 |
| | 社会的 ニーズ | 土砂災害の発生危険性が高まった際に、警戒避難体制が強化されることにより、円滑な避難が可能となるため、国民の安全・安心に直結し、社会的ニーズは高い。 |
| | 行政の関与 | 土石流等の氾濫範囲や避難のタイミング等の判断等、国民の生命、身体及び財産を災害から保護することは、災害対策基本法に記されている通り行政機関の責務である。 |
| | 国の関与 | 中越地震や岩手・宮城内陸地震等の事例より、天然ダムの決壊等による土石流等、特殊な土砂災害の対応については、高度な技術力が必要となるため、国の関与が必要である。 |
| | 施策等の 効率性 | 特殊な土砂災害は、発生に偏在性があることから、専門技術者を有する国が一元的に対応することが効率的。 |
| 本案 | 費用 | 特殊な土砂災害への対応に必要な調査や資機材等の整備に係る費用が必要となる。 |
| | 効果 | 過去の特特殊な土砂災害における対応を蓄積しているため、高度な技術に裏付けられた判断を行うことができ、迅速な対応が可能。 |
| | 比較 | 上記の費用が発生するものの、高度な技術力を持つ国が、特殊な土砂災害発生時への対応を行うことで、市町村長は円滑に適切な避難指示等を発令することができ、国民の安全・安心に寄与。 |
| 代替案 | 概要 | 特殊な土砂災害の発生危険性が高まった際に、都道府県が緊急調査・土砂災害緊急警戒区域の指定・警報発令を行う。 |
| | 費用 | 特殊な土砂災害は、発生に偏在性があることから、都道府県毎に対応に必要な資機材等の整備や管理を行う費用が必要となる。 |
| | 効果 | 特殊な土砂災害の経験が少ない都道府県では、ノウハウが蓄積されていないため、適切な調査等を迅速に実施することができない可能性がある。 |
| | 比較 | 各都道府県が、特殊な土砂災害対応に必要な資機材を管理し、ノウハウを蓄積するのは、非効率である。 |
| 本案と代替案の比較 | | 特殊な土砂災害への対応については、費用・効果両面の観点から、本案により実施する方が費用を抑えて、より効果を上げることができることから効率的である。 |

| | |
|------------------------|---|
| <p>施策等の 有効性</p> | <p>当施策により、土砂災害の発生危険性が高まった際に、市町村長が、国や都道府県の高度な技術力に基づき、危険区域内の住民等に迅速かつ的確に避難指示等を発令することが可能となる。 よって、土砂災害の防止・減災の推進に有効である。</p> |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>「特殊な土砂災害等の警戒避難に関する法制度委員会」を平成21年度に開催（8月6日：第1回委員会開催）。 平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | ゲリラ豪雨等に対しても安心して暮らせる「100 ^{mm} /h安心プラン（仮称）」の策定 | | |
| 担当課 | 河川局河川計画課 | 担当課長名 | 課長 池内 幸司 |
| 施策等の概要 | <p>○ 社会資本整備等を通じて、ゲリラ豪雨等の局所的な集中豪雨から地域住民の安全・安心を確保する「100^{mm}/h安心プラン（仮称）」を推進する。</p> <p>○ きめ細やかな情報提供、都市部における地下河川や調整池等の浸水対策など、ハード・ソフト対策を実施する。</p> <p>（予算関係） 【予算要求額：95百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | これまでの整備方法にとらわれず、有効な治水対策を国及び関係機関と一体となって計画し、重点的に整備を実施することで治水安全度の向上を図る。 | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する | | |
| 業績指標 | 8 3 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 約7.3万戸 | | |
| 目標年度 | 平成24年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>中小河川にかかる整備目標として50^{mm}/hを目標に河川改修を実施してきたものの、近年、これを上回る100^{mm}/hを超えるような集中豪雨が頻発し、浸水被害が発生している状況。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>従来、過去に実際に降った雨量や降雨分布、波形パターンを元に計画を策定し、これに基づき治水対策を実施してきたが、近年、時間100^{mm}を超えるような短時間強雨の発生回数に増加の傾向が見られる他、2008年の愛知県岡崎市をはじめとして各地で過去の降雨量記録を更新するなど、これまでの想定外力と異なる降雨が頻発している。</p> <p>また、これら集中豪雨の発生時には、河川の氾濫のみならず、排水不良等、河川への流出過程でも浸水被害が発生。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>近年の降雨状況及びその特性を踏まえた対策の検討が必要。特に都市部では、資産密度等が高く対策が急がれる一方、家屋密集に伴う用地買収案件多数等の制約を踏まえた対策の検討が必要。</p> <p>浸水被害に対する地域住民の安全・安心確保にあたっては、河川からの氾濫防御</p> | | |

| | | |
|---------|--------|---|
| | | <p>対策のみでは困難。下水道の整備、貯留・浸透機能の強化等、様々な社会資本整備を通じた取組が必要。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>ゲリラ豪雨等局所的な豪雨への対応策として、省内関係部局で「100^{mm}/h安心プラン（仮称）」について検討。その結果も踏まえ、各地で「100^{mm}安心プロジェクト（仮称）」を立ち上げ、事業の実施に向け、国及び関係機関の参画による協議会を設置するなど、水災害防止に向けた検討の枠組みを構築する。これにより、ゲリラ豪雨に対して戦略的かつ重点的な対策を推進する。</p> <p>都市部の治水対策として、地下河川や調整池の整備などを検討。</p> |
| | 社会的ニーズ | <p>○ 近年、集中豪雨の頻発により激甚な浸水被害が多発し、特に都市圏（都市部および地方都市部）における被害の発生は、我が国の経済活動にも影響する恐れがある。例えば、都賀川（神戸市）において、昨年7月に周辺で発生した集中豪雨により、10分間で水位が1.34^m急上昇して5名の死者を出すなど、その対応策について社会的に注目されている。</p> <p>○ 平成17年6月に内閣府により実施された「水害・土砂災害等に関する世論調査」においても「他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在よりもさらに進めるべき」と答えたものの割合が33.1%、「他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在と同程度は進めるべき」と答えた者の割合が34.9%となっており、水害・土砂対策に対する国民のニーズは非常に高い。</p> |
| | 行政の関与 | 水害等の災害から国民の生命・財産を守り、安全・安心を確保することは、国・自治体の基本的な責務であり、それらの対策については行政が主体的に対策を講じる必要がある。 |
| | 国の関与 | 我が国の経済活動にも影響する都市圏の水害に対しては、その被害が発生した場合の甚大さを踏まえ、国が戦略的かつ重点的に推進する必要がある。また、事業実施に向けた関係機関との調整にあつては、全国的見地からの知見や情報を有する国の関与が必要である。 |
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | 従来の整備に要する費用と同等の費用が必要。 |
| | 効果 | 本川及び支川など河川整備を一体的に実施することで、特にゲリラ豪雨による浸水被害に対して、より高い効果が期待できる。 |
| | 比較 | 費用を上回る効果が得られると共に、河川整備を一体的に実施することで、効果発現までの期間が短縮される。 |
| 代替案 | 概要 | 従来どおり、それぞれ事業者毎に整備を実施する。（事業者毎の予算事情、事業展開を踏まえた調整の結果により、実施内容が定まる。） |
| | 費用 | 従来の整備に要する費用が必要。 |
| | 効果 | 従来どおりの治水効果が得られる。 |
| | 比較 | 従来どおりの費用を上回る効果は得られるが、事業効果発現までにより長い期間を要するとともに、ゲリラ豪雨に対して有効な対策とはならない場合がある。 |

| | | |
|--|-------------------|---|
| | <p>本案と代替案の比較</p> | <p>本川及び支川など河川整備を一体的に実施することにより、増加傾向にあるゲリラ豪雨による浸水被害に対して、同等の費用で事業効果の早期発現が図られる。よって本案の方が効率的である。</p> |
| | <p>施策等の有効性</p> | <p>本施策を推進することにより、ゲリラ豪雨に対して有効な対策の促進が図られ、都市圏における致命的な水害を回避することができる。 よって、ゲリラ豪雨による浸水被害を軽減することができ、水害等災害による被害の軽減の実現に有効である。</p> |
| | <p>その他特記すべき事項</p> | <p>平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|---|----------|
| 施策等 | 気候変動に伴う集中豪雨の激化に対応する河川整備及び流域対策の推進 (流域治水対策河川事業費補助の創設) | | |
| 担当課 | 河川局河川環境課 | 担当課長名 | 課長 中嶋 章雅 |
| 施策等の概要 | 今後の温暖化に伴うゲリラ豪雨の増加に対応し、河道整備と併せた調節池等整備事業等の流域対策のさらなる充実を図るため、対象地域についての要件の緩和と併せて、流域治水対策河川事業費補助を創設する (予算関係) 【予算要求額：6,798百万円】 | | |
| 施策等の目的 | ゲリラ豪雨対策を進めるため、河道整備と合わせた流域対策を推進することより重層的な治水安全度の向上を図る。 | | |
| | 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | |
| | 施策目標 | 1 2 水害・土砂災害の防止・減災を推進する | |
| | 業績指標 | 8 3 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 | |
| | 検証指標 | — | |
| | 目標値 | 約7.3万戸 | |
| | 目標年度 | 平成24年度 | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>地球温暖化の影響により、ゲリラ豪雨の激化・頻発が各地で予想される中、河道整備と併せた流域対策の更なる充実を図る必要があるが流域一体としての整備が進んでいない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>厳しい予算の制約等により、重点的な投資が困難であること等が、原因として考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>河川整備は主に広域河川改修事業で実施している一方、調節池や流域貯留浸透事業などの流域対策は流域治水対策事業で実施している。予算費目が別立てとなっており、重点的な投資に当たっての阻害要因のひとつとなっている。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>「河川で安全を確保する対策」に加えて「流域における対策で安全を確保する治水対策」を一体となった制度として実施するため、流域治水対策河川事業費補助を創設する。これにより、流域対策と一体的に河川整備を重点的に推進する。</p> | | |
| | 社会的ニーズ | <p>○ 近年、ゲリラ豪雨の頻発により激甚な浸水被害が多発。</p> <p>○ 平成17年6月に内閣府により実施された「水害・土砂災害等に関する世論調査」においても「他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在よりもさらに進めるべき」と答えた者の割合が33.1%、「他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在と同程度は進めるべき」と答えた者の割合が34.9%となっており、水害・土砂対策に対する国民のニーズは非常に高い。</p> | |

| | | |
|------------|-------|---|
| | 行政の関与 | 水害等の災害から国民の生命・財産を守り、安全・安心を確保することは、国・自治体の基本的な責務であり、それらの対策については行政が主体的に対策を講じる必要がある。 |
| | 国の関与 | 近年、各地で集中豪雨が頻発している中、様々なリスク要因の増加を踏まえ、それぞれの地域がその特性に応じた対策を機動的及び集中的に推進するために、全国的見地からの知見や情報を有する国の関与が必要である。 |
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | 従来の整備に要する費用と同等の費用が必要。 |
| | 効果 | 河川整備と流域対策を一体的に整備することは、短時間に大量の降雨があるゲリラ豪雨について、抜本的対策である河川への流下とピーク流量対策を担う調節池等によって対応することであり、浸水被害の防止へのより高い効果が期待できる。 |
| | 比較 | 費用を上回る治水効果が得られると共に、一体的な整備により相乗効果が期待でき、従来の整備と比べ、同じ事業効果が発現するまでの期間が短縮される。 |
| 代替案 | 概要 | 従来どおり、流域対策と河川整備をそれぞれ別々に実施する。 |
| | 費用 | 従来の整備に要する費用が必要。 |
| | 効果 | 従来どおりの治水効果が得られる。 |
| | 比較 | 費用を上回る治水効果が得られるが、一体的な整備となっていないため、本案と比較して、同じ事業効果が発現するまでにより長い期間を要する。 |
| 本案と代替案の比較 | | 流域対策と河川整備を一体的に実施することにより、近年増加傾向にあるゲリラ豪雨による浸水被害に対して、同一の費用で事業効果の早期発現が図られる。よって、本案の方が効率的である。 |
| 施策等の有効性 | | 本施策を推進することにより、流域一体の河川整備の促進が図られ、床上浸水等の被害を防止または軽減することができる。 よって、床上浸水被害の軽減が図られ、水害等災害による被害の軽減の実現に有効である。 |
| その他特記すべき事項 | | 平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|-----------------------|
| 施策等 | 地球温暖化に伴う海面上昇等への緊急的な適応策としての高潮・高波対策等の推進 | | |
| 担当課 | 河川局砂防部保全課海岸室 港湾局海岸・防災課 | 担当課長名 | 室長 五十嵐 崇博 課長 梶原 康之 |
| 施策等の概要 | <p>地球温暖化に伴う海面水位の上昇等について、緊急的な適応策が必要な地域において地球温暖化対策計画を策定し、堤防の整備、強化を行う。</p> <p>また、三大湾においては、人口、資産が集積していることから、緊急的な災害リスクの評価、地球温暖化適応戦略の策定、既存事業を活用した対策の推進を図る地球温暖化適応戦略推進事業を創設する。</p> <p>（予算関係） 【予算要求額：1,636百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 地球温暖化による海面水位の上昇等に伴う災害リスクの増大に対応し、高潮等による浸水被害を軽減し、背後地の人命・資産を防護する。 | | |
| 政策目標 | 4 水害等災害による被害の軽減 | | |
| 施策目標 | 13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する | | |
| 業績指標 | 91 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 約6割 | | |
| 目標年度 | 平成24年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ 地球温暖化に伴う海面水位の上昇や台風の激化等により、高潮、高波等の災害リスクが増大するおそれがある。</p> <p>ii 原因の分析 地球温暖化による災害リスクの増大が懸念される一方で、海岸堤防等の設計は既往データを用いており、将来の地球温暖化の影響が考慮されていない。</p> <p>iii 課題の特定 高潮等による被害から背後地の人命・資産を守るため、増大する外力に対し、海岸保全施設の整備を行うことが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 緊急的な適応策が必要な地域において地球温暖化対策計画を策定し、堤防の整備、強化を行う。また、三大湾においては、緊急的に災害リスクを評価し、地球温暖化適応戦略を策定し、対策の推進を図る。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次評価報告書において海面水位の上昇や熱帯低気圧の強大化等が予測されており、高潮、高波等の災害リスクの増大への対応が求められる。 | | |
| 行政の関与 | 国民の人命・資産を守るための海岸保全施設の機能強化等については、行政が主体的に対策を講じる必要がある。 | | |

| | | |
|-----|------------|--|
| | 国の関与 | 地球温暖化は我が国のみならず、全世界的に進行する現象であり、特に四方を海に囲まれた我が国の沿岸域において予測される影響は大きい。こうした課題に対して、対策を講じることは国の重要な責務である。 |
| | 施策等の効率性 | 地球温暖化適応戦略の策定のための検討により、幅広い対応が可能のため、効率的である。 |
| 本案 | 費用 | 1,636百万円（平成22年度予算要求額） 地球温暖化対策計画の策定及び計画に基づいた堤防の整備・強化や地球温暖化適応戦略の策定のための検討等にかかる費用が必要となる。 |
| | 効果 | 増大が見込まれる外力に対し、防護・被害軽減が可能となる。 |
| | 比較 | 地球温暖化対策計画の策定及び計画に基づいた堤防の整備・強化や地球温暖化適応戦略の策定のための検討により、増大が見込まれる外力に対し、防護・被害軽減が図られ、費用に見合った効果が得られることから効率的である。 |
| 代替案 | 概要 | 増大が見込まれる外力に対し、堤防の整備・強化で対応する。ただし、緊急的な適応策が必要な地域における地球温暖化対策計画や三大湾における地球温暖化適応戦略の策定は行わない。 |
| | 費用 | 増大が見込まれる外力に対し、堤防の整備・強化にかかる費用が必要となる。 |
| | 効果 | 増大が見込まれる外力に対し、防護・被害軽減が可能となる。 |
| | 比較 | 堤防の整備・強化を行うことにより、増大が見込まれる外力に対し、防護・被害軽減が図られるものの、地球温暖化対策計画や地球温暖化適応戦略を策定しないため適切な時期に効率的な投資が行われない可能性がある。 |
| | 本案と代替案の比較 | 代替案では増大が見込まれる外力に対し、堤防の整備・強化で対応するが、本案では、緊急的な適応策が必要な地域における地球温暖化対策計画や三大湾における地球温暖化適応戦略の策定により幅広い対応が可能であり、費用に対する効果がより大きくなるため、本案の方が効率的であると言える。 |
| | 施策等の有効性 | 本施策により、地球温暖化により増大する災害リスクへの予防的な対応が可能となることから、業績指標の目標値達成に寄与するものと考えられる。 |
| | その他特記すべき事項 | <ul style="list-style-type: none"> ○社会資本整備審議会「水災害分野における地球温暖化に伴う気候変化への適応策のあり方について」（平成20年6月19日） ○交通政策審議会「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」（平成21年3月25日） ○国土形成計画（平成20年7月4日）第2部 第5章 第2節 様々な自然災害に的確に対応するための具体の施策 ○社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）第5章 事業分野別の取組 <海岸事業> ○平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|--------------|
| 施策等 | 運輸の安全性向上のための官民における戦略的取組の推進 | | |
| 担当課 | 大臣官房運輸安全監理官 | 担当課長名 | 運輸安全監理官 最勝寺潔 |
| 施策等の概要 | <p>運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）を国が支援することにより、法規制等に求められている水準を超える安全対策事業の推進や先進安全技術の普及・促進、安全に係る社会実験の推進等を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：31百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 本施策の実施により、法規制等に求められる水準を超える安全対策を自主的に行う、安全で安心できる公共交通機関等にする。 | | |
| 政策目標 | 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 | | |
| 施策目標 | 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する | | |
| 業績指標 | <p>99 鉄道運転事故による乗客の死亡者数</p> <p>100 事業用自動車による交通事故死者数</p> <p>101 商船の海難船舶隻数</p> <p>105 国内航空における航空事故発生件数</p> | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | <p>99 0人</p> <p>100 592人</p> <p>101 466隻以下</p> <p>105 12.2件</p> | | |
| 目標年度 | <p>99 平成19年度以降毎年度</p> <p>100 平成22年</p> <p>101 平成23年</p> <p>105 平成20～24年の平均</p> | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>現状では、モードごとの規制により安全対策が実施されてきたが、未だ大規模な事故や社会的影響の大きな事故が起きている。規制による安全対策は最低限のものであり、従来のやり方だけでは防げない部分（ヒューマンエラーに関わる部分等）がある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>運輸安全行政については、従来からモードごとの安全規制の実施により担保されてきたところであるが、事業者に対する義務付けのみで実現できる事項には限界があ</p> | | |

| | | |
|-----|---------|---|
| | | <p>る。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>法令による規制を超えて安全確保の充実を図るための事業者による自主的な活動を行政上奨励し、社会的に評価されるようなシステムを新たに形成することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）を国が支援することにより、法規制等に求められている水準を超える安全対策事業の推進や先進安全技術の普及・促進、安全に係る社会実験の推進等を図る。</p> |
| | 社会的ニーズ | 運輸事業の各モードにおいて、国民の生命・財産をおびやかす事故・トラブルが発生しており、安全で安心できる運輸事業の安全確保が望まれている。 |
| | 行政の関与 | 運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）を各事業者のみで抱えるのではなく、国がうまくすくいあげて、広く展開することによって、その知見を各モードの事業者に普及させることができる。 |
| | 国の関与 | 運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）を各事業者のみで抱えるのではなく、国がうまくすくいあげて、広く展開することによって、その知見を各モードの事業者に普及させることができる。 |
| | 施策等の効率性 | ひとたび事故が発生すれば多大な被害を生じることになることから、本施策により法令による規制を超えて安全確保の充実を図るための事業者による自主的な活動を支援し、事故の未然防止のための施策に対し重点的に投資することは、国の事業として効率的なものである。 |
| 本案 | 費用 | 31百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 運輸事業者、民間企業等が法規制等に求められる水準を超えて、自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）が実施される。 |
| | 比較 | ひとたび事故が発生すれば多大な被害を生じることになることから、事故防止の効果は大きい。また、法令による規制を超えて安全確保の充実を図るための事業者による自主的な活動を支援することは、国として費用を抑えつつ事故の未然防止を図っている。したがって、効率的といえる。 |
| 代替案 | 概要 | 運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）への取組を事業者の裁量に委ねる。 |
| | 費用 | 0円 |

| | | |
|------------|----|--|
| | 効果 | 法令による規制を超えた運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）は、事業者の考え方や経営状況等に左右されるため、あまり実施されず、法規制等に求められている水準に止まる安全対策が実施される。 |
| | 比較 | 費用はかからないが、法規制等に求められる水準に止まる安全対策が実施され、法令による規制を超えて安全確保の充実を図るための事業者による自主的な活動があまり実施されない。 |
| 本案と代替案の比較 | | 運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）への積極的な支援により、法規制等に求められている水準を超える安全対策が促進され、民間のみでとどまっていた、又は、アイデアはあるが実現できていなかった安全対策が実施され、広く展開される。したがって、本案の方が効率的といえる。 |
| 施策等の有効性 | | 運輸事業者、民間企業等が法規制等に求められる水準を超えて、自主的に取り組む先進的または実験的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト（運輸安全パイロット事業）が実施されるという効果が予測される。これにより、本施策等を実施することで、関連する4つの業績指標の達成に一定程度寄与する。 |
| その他特記すべき事項 | | 平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施。その後は、毎年度の政策チェックアップにより事後評価を実施する予定。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 戦略物資を取扱う港湾施設の機能強化 | | |
| 担当課 | 港湾局計画課 | 担当課長名 | 課長 高橋 浩二 |
| 施策等の概要 | <p>我が国産業の活性化及び国民生活を支える資源・エネルギー等の安定的かつ低廉な輸送を可能にするため、拠点的な港湾において船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の機能強化を図るとともに、輸送形態の変化に対応した物流体系を構築するための社会実験を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：13,587百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 資源・エネルギー等の戦略物資の安定的かつ低廉な輸送を可能とすることにより、国民生活に直結する我が国の産業競争力の強化を図る。 | | |
| 政策目標 | 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 | | |
| 施策目標 | 20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | |
| 業績指標 | 126 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 | | |
| 検証指標 | - | | |
| 目標値 | 平成19年度比 5%減 | | |
| 目標年度 | 平成24年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>○ エネルギーの9割以上及び食糧の6割を海外に依存する資源小国の我が国において、戦略物資（鉄鉱石、石炭、穀物）の安定的かつ低廉な輸送を確保することは、我が国の産業競争力の強化や国民生活の質の向上に必要不可欠である。</p> <p>○ しかしながら、これら戦略物資輸送において、大量輸送によるコスト削減や南米等遠隔地からの調達の増加による船舶の大型化等輸送形態の変化が進展しているなかで、港湾施設は老朽化・陳腐化が進行しておりこれらの輸送形態の変化に十分対応できていない状況である。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>戦略物資を取り扱う港湾施設について、既存の整備スキームでは、港湾整備事業として公共が整備するもののほか、多くの施設が専用埠頭として民間により整備が行われており、近年の船舶の大型化に伴い高額化する整備費用や維持管理費用を負担できていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>船舶の大型化等輸送形態に対応したターミナルの整備や物流体系の構築を推進するため、必要となる施設規模や輸送の拠点化などの検討を進める必要がある。</p> | | |

| | | |
|-----------|----|---|
| | | iv 施策等の具体的内容 戦略物資を取扱う拠点的な港湾において船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の機能強化を図るとともに、アジア諸国の成長・船舶の大型化・パナマ運河の拡張等の社会情勢の変化を踏まえ、必要な港湾施設の検討や、複数企業による共同輸送化に係る社会実験を行う。 |
| 社会的ニーズ | | エネルギーの9割以上及び食糧の6割を海外に依存する資源小国の我が国において、戦略物資の安定的かつ低廉な輸送を確保することは、我が国の産業競争力の強化や国民生活の質の向上に必要不可欠である。 |
| 行政の関与 | | 公共性の高い港湾施設については、港湾法の規定により国と港湾管理者（都道府県等）が整備を実施することとしており、民間や利用者と連携しつつ検討を進める必要がある。 |
| 国の関与 | | 資源・エネルギー等の戦略物資は、我が国経済活動や国民生活に必要不可欠なものであり、安定的かつ低廉な輸送の確保は国策として進める必要がある。また、社会実験の成果については、全国的な視点での港湾の整備計画や整備水準に今後活用されるものであるから国が行う必要がある。 |
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | 船舶の大型化等輸送形態の変化に対応するための社会実験の実施のための費用。（13,587百万円の内数：平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 船舶の大型化等輸送形態の変化に対応した施設整備等を進めることで、船社や荷主等のニーズに即した効率の良い輸送が可能となる。 |
| | 比較 | 社会実験の実施により、船舶の大型化等輸送形態の変化に対応した施設整備等を進めることで、船社や荷主等のニーズに即した効率の良い輸送が可能となる。また、本実験の成果は全国的な視点での港湾の整備計画や整備水準に今後活用されるものであり、集中と選択による効率の良い投資が可能となる。 |
| 代替案 | 概要 | 各港湾において各々の整備主体により、既存制度による施設整備を実施する。 |
| | 費用 | 各港湾において各々の整備主体による施設整備費用。 |
| | 効果 | 各施設整備における輸送コストの低減等。 |
| | 比較 | 個別事業評価を実施しているため、個別事業としての投資効果は見込まれる。 |
| 本案と代替案の比較 | | 代替案では個別事業としての投資効果は見込まれるが、我が国全体としてみれば、大型船舶等の輸送形態への対応が遅れることにより、南米等の遠隔地と我が国を結ぶダイレクト輸送が無くなる等、安定的かつ低廉な輸送の確保が不可能となる。さらに、代替案では、各港湾においてそれぞれの整備主体がバラバラに整備することになり、結果的に投資のバラ撒きとなる可能性があることから、本案の方が効率的であるといえる。 |

| | |
|-------------------|---|
| <p>施策等の有効性</p> | <p>船舶の大型化等輸送形態の変化に対応した施設整備等を進めることで、船社や荷主等のニーズに即した効率の良い輸送が可能となり、国際海上貨物輸送のコスト削減が図られ、業績指標の目標達成に資することから有効である。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>○ 経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日 閣議決定）</p> <p>1. 成長戦略の推進</p> <p>（1）低炭素革命</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 低炭素交通機関の世界最速開発・最速普及（超伝導リニア、フリーゲージトレイン等）、低炭素交通インフラ整備等の集中対策（国土ミッシングリンク、スーパー中樞港湾・<u>産業港湾インフラ</u>、モーダルシフト対策、整備新幹線等）、我が国高速鉄道システムの海外展開、公共交通機関の利用促進、コンパクトで人と環境に優しい都市・地域づくり <p>○ 総合物流施策大綱（2009-2013）（平成21年7月14日 閣議決定）</p> <p>第2. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性</p> <p>2. 基本的方向性</p> <p>（1）グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現</p> <p>② 効率的でシームレスな物流網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ロジスティクス機能を担う港湾・空港については、迅速で低廉な物流を確保するために、スーパー中樞港湾プロジェクトの充実・深化、<u>大型船舶に適切に対応するための産業港湾インフラの刷新</u>、港湾関連手続の電子申請化、航空自由化の推進による航空貨物ネットワークの拡充、大都市圏拠点空港の物流機能強化等、ハード・ソフト両面において取組みを進める必要がある。 <p>○平成24年度政策チェックアップ（平成25年度実施）により事後評価を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 物流施設の耐震強化 | | |
| 担当課 | 港湾局振興課 | 担当課長名 | 課長 田邊 俊郎 |
| 施策等の概要 | <p>わが国の国際海上コンテナ輸送の中心的な役割を担うスーパー中枢港湾等の臨海部物流拠点において、大規模地震発生時にも一定の物流機能を確保できるように、免震機能を備えた倉庫等物流施設の整備を行う民間事業者に対する支援を強化し、その立地を促進する。</p> <p>（予算関係） 【予算要求額：700百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>本施策等の実施により、大規模地震発生時においても国際海上輸送網としての一定の物流機能を確保し、わが国の経済活動等への影響を最小限に止める。</p> | | |
| 政策目標 | 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 | | |
| 施策目標 | 20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 臨海部物流拠点における免震機能を備えた物流施設の新規立地件数 | | |
| 目標値 | 1件以上 | | |
| 目標年度 | 平成26年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>スーパー中枢港湾等の臨海部物流拠点において、大規模地震発生時にも一定の物流機能を確保できるように、コンテナターミナルの耐震強化とあわせて、その背後の物流施設の免震化を推進する必要がある。しかし、現状では臨海部物流拠点内（横浜港、川崎港、大阪港、神戸港、博多港）において、免震機能を備えた物流施設は立地していない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>免震機能を備えた物流施設は、非免震構造の施設に比べて建設コストが増大することから、物流施設を整備する民間事業者は免震化に積極的ではない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>このため、免震機能を備えた物流施設を整備する民間事業者の資金調達面での負担を軽減する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> | | |

| | | |
|----|---------|---|
| | | <p>臨海部物流拠点において、免震機能を備えた物流施設の整備を行う民間事業者に対する資金的な支援を強化する。具体的には、特定民間都市開発事業において、当該事業者に対する支援限度額を拡大する。</p> |
| | 社会的ニーズ | <p>地震大国のわが国では、大規模地震に対する防災・減災対策を戦略的・重点的に実施することが喫緊の課題となっている。</p> <p>このため、わが国の国際海上コンテナ輸送の中心的な役割を担い、わが国の経済活動や国民生活を支えるスーパー中樞港湾等の臨海部物流拠点において耐震機能を強化し、大規模地震発生時のわが国の経済活動等への影響を最小化することが必要である。</p> |
| | 行政の関与 | <p>免震機能を備えた物流施設は、非免震構造の施設に比べて建設コストが増大することから、民間事業者による積極的な取り組みが期待できない。</p> <p>一方、臨海部物流拠点において大規模地震発生時にも一定の物流機能を確保するためには、コンテナターミナルの耐震強化にあわせて、物流施設の免震化が不可欠である。</p> <p>したがって、大規模地震発生時において、わが国の経済活動等への影響を最小限に止めるためには、行政として積極的に関与し、民間事業者による免震化の取組みを支援する必要がある。</p> |
| | 国の関与 | <p>スーパー中樞港湾等の臨海部物流拠点は、わが国の経済活動や国民生活を支える国家的に重要な役割を担っており、その防災・減災対策の推進は、国が関与する必要がある。</p> |
| | 施策等の効率性 | <p>○以下のとおり、本案と代替案を比較した結果、本案の方がより高い投資効果が期待され、より効率的な施策である。</p> <p>○また、本施策は、民間事業者の能力を活用するとともに、わが国の国際海上コンテナ輸送の中心的な役割を担うスーパー中樞港湾等の臨海部物流拠点に限定して、その耐震機能を強化するものであり、大規模地震発生時のわが国の経済活動等への影響を効率的に抑制することができる。</p> |
| 本案 | 費用 | <p>物流施設の免震化に要する費用 (一般的には、物流施設の整備費用の数%程度。例えば、事業費約200億円の物流施設のケースでは、免震化に要する費用は10億円程度)</p> |
| | 効果 | <p>物流施設の免震化により、大規模地震発生時にも物流機能を確保し、わが国の経済活動等への影響を最小限に止めることができる。</p> |
| | 比較 | <p>物流施設の免震化に要する費用(当該施設の整備費用の数%程度)が必要となるが、免震化により大規模地震発生後も速やかに貨物の荷捌き・保管・流通加工等の物流機能が確保され、わが国の経済活動等への影響を抑制することが可能となるため、本案は効率的である。</p> |
| | 概要 | <p>平常時の物流施設が被災した場合を想定し、事前にその代替施設を整備する。大規模地震発生時には、代替施設を活用することにより、物流機能を確保し、わが国の経済活動等への影響を最小限に止める。</p> |

| | | |
|------------|---|--|
| 代替案 | 費用 | <p>○代替施設の整備費用</p> <p>○コンテナターミナルから代替施設までの輸送費用（コスト、時間） ※被災した物流施設の復旧期間中</p> <p>○被災施設（通常時の物流施設）の復旧費用</p> |
| | 効果 | <p>大規模地震発生時には代替施設を活用することにより、被災した物流施設の代替機能を確保し、わが国の経済活動等への影響を最小限に止めることができる。</p> |
| | 比較 | <p>代替施設の整備費用、被災時の代替施設までの輸送費用、被災施設の復旧費用が膨大に必要となるが、代替施設の活用により大規模地震発生後も速やかに物流機能が確保され、わが国の経済活動等への影響を抑制することが可能となるため、代替案は効率的である。</p> |
| | 本案と代替案の比較 | <p>所要の効果をj得るために必要な総費用を比較すると、明らかに本案の方が小さく、本案の方がより投資効果の高い施策である。</p> |
| 施策等の有効性 | <p>○ 臨海部物流拠点において、免震機能を備えた物流施設が立地し、耐震強化されたコンテナターミナルとの連携により、震災後も速やかに貨物の荷捌き・保管・流通加工等の物流機能を確保することが可能となることから、本施策は大規模地震発生時にわが国の経済活動等への影響を最小限に止めるために有効である。</p> | |
| その他特記すべき事項 | <p>○交通政策審議会港湾分科会答申（平成20年10月17日）「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」において以下の記述がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、経済活動等への影響を最小限に止められるように、国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送に対応したターミナルの耐震強化を進める。 ・震災直後から復旧完了までの期間に、国際及び国内海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、中枢国際港湾及び中核国際港湾の国際海上コンテナターミナルや、複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。 <p>○平成26年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。</p> | |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|----------|
| 施策等 | 遠隔離島における活動拠点の整備 | | |
| 担当課 | 港湾局振興課 | 担当課長名 | 課長 田邊 俊郎 |
| 施策等の概要 | <p>海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、遠隔離島において、輸送や補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点の整備を推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：700百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 我が国における海洋での各種活動を支援し、海洋の円滑かつ持続的な利活用を促進させる。 | | |
| 政策目標 | 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 | | |
| 施策目標 | 20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 活動拠点の整備に着手した離島の数 | | |
| 目標値 | 2島以上 | | |
| 目標年度 | 平成26年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上を図るためには、海域の円滑かつ持続的な利活用を促進させていく必要がある。しかしながら、我が国の海洋における各種活動を支援する体制が整っているとは言い難いのが現状である。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>我が国の海域に存在する遠隔離島においては、船舶の係留や停泊、待避等が可能となる港湾機能が十分に確保されていないところが大半である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>我が国は、国土面積（約38万km²）の約12倍にも及ぶ広大な排他的経済水域（約447万km²）を有しており、我が国の海域に広く点在している離島は、管轄海域の設定上、非常に重要な役割を占めている。さらに、離島は海上交通の安全の確保、海洋資源の開発及び利用、海洋環境の保全等においても重要な役割を果たしている。このため、海洋政策推進上の離島の位置付けを明確化し、その保全・管理を適切に実施することが重要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が安全かつ安定的に行われるよう、船舶の係留施設など遠隔離島における活動拠点の形成に必要となる施設を整備する。</p> | | |

| | | |
|-----|----------------|---|
| | 社会的 ニーズ | <ul style="list-style-type: none"> ○ 海洋基本法（平成19年4月27日法律第33号）において「離島の保全等」が掲げられており、離島に関して、海上交通の安全の確保や海洋資源の開発及び利用のための施設の整備等必要な措置を講ずることとされている。 ○ 海洋基本計画（平成20年3月18日閣議決定）において、海洋資源の開発及び利用の支援のために、離島に活動拠点の整備を推進することが明記されている。 ○ 「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」（平成21年3月24日総合海洋政策本部決定）において、遠隔離島における活動拠点の整備について明記されている。 <p>ことから社会的ニーズは高い。</p> |
| | 行政の関与 | 海上交通の安全の確保、海洋資源の開発及び利用等については、我が国の権益に関わるものであることから、これらを支援するための活動拠点の整備については、行政が積極的に関与していく必要がある。 |
| | 国の関与 | 上記に加えて、海洋基本法第8条に規定の通り、国は「基本理念にのっとり、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する」とされている。 |
| | 施策等の 効率性 | 我が国の広大な海域において、活動拠点が整備されることにより、海洋資源の開発・利用、海洋調査等を効果的・効率的に行うことが可能となる。 |
| 本案 | 費用 | 700百万円（平成22年度予算要求額：南鳥島等における現地調査・実施設計及び現地着工の費用） |
| | 効果 | 海域で活動する船舶にとって、燃料や水等の補給、荒天時の待避等が可能となり、運航コストの削減等が見込まれることから、世界で6番目に広大な我が国200海里海域の効果的な利活用（海洋資源開発、海洋調査の推進、海上の安全確保等）が図られる。 |
| | 比較 | 海洋資源の開発・利用や海洋調査等、海洋における多様なニーズに対応することができ、効果は極めて大きい。 |
| 代替案 | 概要 | 本施策を実施しない場合 |
| | 費用 | なし |
| | 効果 | 船舶が燃料や水等の補給、荒天時の待避等を行う際、活動海域から遠く離れた場所への移動を余儀なくされる。 |
| | 比較 | 我が国海域の円滑かつ持続的な利活用が十分には望めない。 |
| | 本案と代替案の比較 | 本案により、我が国海域での各種活動の状況を踏まえた拠点整備が可能となり、船舶の安全かつ効率的な運航が実現することから、本案の方がより効率的である。 |
| | 施策等の 有効性 | 本施策の実施により、海洋資源の開発・利用や海洋調査の実施等への支援が可能となり、結果として我が国海域の円滑かつ持続的な利活用が実現されることから、安定的な海上輸送の確保等に資するなど、施策目標の達成に寄与するものと言える。 |
| | その他特記 すべき事項 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 「海洋基本法フォローアップ研究会」の「新たな海洋立国の実現に関する提言」（平成21年4月総理大臣提出）において、我が国EEZ海域の海洋資源・空間の有効活用や権益確保のため、「無人離島及びその周辺海域の保全・管理と有効活用に資するプロジェクトの実施」が重要課題として掲げられている。 ○ 平成26年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|--------|--|-------|---|
| 施策等 | 訪日外国人旅行者の受入環境整備事業 | | |
| 担当課 | 観光庁 国際観光政策課 国際交流推進課 観光地域振興課 観光産業課 観光資源課 | 担当課長名 | 課長 大高豪太 課長 瓦林康人 課長 笹森秀樹 課長 鈴木昭久 課長 和田浩一 |
| 施策等の概要 | <p>訪日外国人3,000万人時代の実現に向けた国内の受入体制の整備にあたっては、現在の受入体制を客観的に把握・分析した上で、今後必要な対策、官民の役割分担等具体的な方針を示すことにより、戦略的かつ計画的な取り組みを推進することが必要。</p> <p>具体的には、関係者、特に地域が取り組む目標を明らかにしつつ、その取り組みの成果が客観的数値をもって評価される仕組みを整備し、各地域の競争を通じて、地域が独自性を発揮し、豊かな個性ある地域づくりを進める。また、訪日外国人旅行者の受入環境づくり支援事業及び受入を担う人材の育成・活用を推進する。</p> <p>（予算関係） 【予算要求額：346百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>訪日外国人3,000万人時代を見据え、日本国内における受入体制の一層の充実を目指し、国・地方公共団体・民間事業者の明確な役割分担と連携による、以下の視点に立った取り組みを加速する。</p> <p>①「もてなし」の国、日本が実感できること ②スムーズに、快適に出入国できること ③快適に過ごせること ④楽しく過ごせること ⑤安心・安全に過ごせること</p> | | |
| 政策目標 | 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 | | |
| 施策目標 | 21 観光立国を推進する | | |
| 業績指標 | 140 訪日外国人旅行者数 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 1,000万人 | | |
| 目標年度 | 平成22年 | | |

| | |
|---------------------|--|
| <p>施策等の必要性</p> | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>ビジット・ジャパン・キャンペーン (VJC) は7年目に入り、訪日外国人旅行者数は521万人(平成15年)⇒835万人(平成20年)と増加しているものの、平成22年に訪日外国人旅行者数1,000万人という目標達成のためには、受入環境整備について一層の取組みが必要である。</p> <p>また、さらに訪日外国人旅行者数3,000万人を目指すにあたっては、抜本的な取組みを進めることが必要となってくる。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>訪日外国人旅行者を持続的に増加させていくためには、我が国の観光魅力の一層の発信に加え、旅行者のさらなる満足度の向上及び不便の解消(受入環境の整備)を行う必要がある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>受入環境の整備を行うためには、受入体制の現状を客観的に把握した上で、必要な対策、官民の役割分担等について、具体的な方針を示す必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>①受入環境の戦略的整備に向けた評価基準・メカニズムの構築 ②訪日外国人旅行者の受入環境づくり支援事業 ③受入を担う人材の育成・活用</p> |
| <p>社会的 ニーズ</p> | <p>国際相互理解の増進、我が国における旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった大きな経済効果を我が国にもたらすことから、訪日外国人旅行者の増大が社会的に求められている。</p> <p>当施策は、受入環境に関する評価基準・メカニズムの導入検討、訪日外国人旅行者の受入環境づくり支援事業、受入を担う人材の育成・活用を図って訪日外国人旅行者の受入環境の整備を行うものであるため、社会的ニーズは高い。</p> |
| <p>行政の関与</p> | <p>訪日外国人旅行者来訪の促進を図ることは国際的な相互理解の増進、国際平和に貢献する施策であり、国際観光の果たす旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった国民経済上の効果を踏まえると、行政が関与して行うことが適当である。</p> <p>また、訪日外国人旅行者の受入環境整備については、官民関係者が連携しつつ全体的な視野で戦略的かつ計画的に取り組むべき事項であり、実施主体にとって直接的な収益性があるとは認められない当事業の性格から行政の関与が必要である。</p> |
| <p>国の関与</p> | <p>観光立国推進基本法において位置付けられているとおり、国は外国人観光客の来訪の促進を図るため、海外における観光宣伝活動の実施、情報の提供、外国人観光客の受入体制の確保等に必要な施策を講ずるものとされ、観光立国推進基本計画においても国が講ずるべき施策として定められている。</p> <p>地方自治体においてもそれぞれ訪日外国人対応施策を行っているところであるが、さらなる受入環境整備については、国、地方、民間の役割分担について検討し、全体的な視野で戦略的かつ計画的に取り組むべき事項であることから、国の関与が必要である。</p> |
| <p>施策等の 効率性</p> | <p>本施策は、訪日外国人旅行者の受入環境整備を行うべく、評価基準・メカニズムの導入検討、訪日外国人旅行者の受入環境づくり支援事業、受入を担う人材の育成・活用を行うものであるため、自治体や民間などが個別に実施することに比して、集中的、効率的な事業となる。</p> |

| | | |
|-----------|----|--|
| 本案 | 費用 | 346百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 本案は、訪日外国人旅行者の受入環境に関する評価基準・メカニズムの導入検討を行うもので、訪日外国人の増加に繋がるものである。また、訪日外国人旅行者の受入環境づくり支援事業及び受入を担う人材の育成・活用についても訪日外国人の増加に繋がるものである。 |
| | 比較 | <p>本案は、訪日外国人旅行者の受入環境整備について、評価基準・メカニズムの導入検討を行うものであり、受入環境整備の一層の進展が期待できる。また、訪日外国人旅行者の受入環境づくり支援事業及び受入を担う人材の育成・活用についても訪日外国人旅行者の増加を図る上で、必要不可欠な受入環境整備に関するものであり、国際観光の果たす旅行消費の拡大、関連産業の振興や雇用の拡大による地域の活性化といった国民経済上の効果を踏まえると、投下費用に見合った効果が期待される。</p> <p>（参考）訪日外国人旅行消費額の試算 約1.5兆円（平成19年度）⇒約4.3兆円（訪日外国人2,000万人）</p> |
| 代替案 | 概要 | 自治体や民間などが個別に実施した場合。 |
| | 費用 | 費用は仮に本案と同額とする。 |
| | 効果 | 今後の我が国全体の受入体制整備に必要な全体的視点に基づく評価基準・メカニズムの構築が困難となる。また、全体的な視野に基づいた受入環境づくり及び受入を担う人材の育成・活用が十分に進まない可能性がある。 |
| | 比較 | 自治体や民間が個別に当事業を実施した場合、その実施主体固有の視点によるものとなることから、我が国全体の訪日外国人受入環境整備にとって有用な評価基準・メカニズムの構築をすることができない。また、受入を担う人材の育成・活用についても、同様に固有の視点に基づくものとなるため、全体的な視野による必要な受入環境づくり及び受入を担う人材の育成・活用が十分に図られない可能性が発生する。 |
| 本案と代替案の比較 | | <p>今後、さらなる訪日外国人旅行者の増加を目指すにあたっては、一層の受入環境整備が必要不可欠である。受入環境整備を行うためには、受入体制の現状を客観的に把握した上で、必要な対策、官民の役割分担等に具体的な方針を示す必要がある。</p> <p>本案と代替案を比較すると、費用を同額と仮定した場合であっても、代替案では我が国の訪日外国人旅行者の受入環境整備にあたって全体的な視野に基づく効果的な評価基準・メカニズムの構築、受入環境づくり、人材の育成・活用が難しいことから、本案の方がより効率的である。</p> |
| 施策等の有効性 | | <p>本施策は、訪日外国人旅行者の受入環境整備を行うべく、評価基準・メカニズムの導入検討、訪日外国人旅行者の受入環境づくり支援事業、受入を担う人材の育成・活用を行うものであるため、速効性はないものの、確実に訪日外国人旅行者の増加という目標に大きく寄与するものである。目標の達成は、景気動向などの外部要因に影響されるものの当施策は、訪日外国人旅行者数の確実な達成にも資するので、有効である。</p> |

その他特記
すべき事項

■関連する閣議決定、施政方針演説等における位置付け

【施政方針】

- ・第169国会における福田内閣総理大臣施政方針演説（平成20年1月18日）
「観光の振興は、地方活性化の目玉です。新たに観光庁を設置し、地方の自然や文化などを積極的に発信し、国内はもとより海外からの観光客を呼び込む取組を強化します。」

【閣議決定】

- ・観光立国推進基本計画（平成19年6月29日）
- ・国土交通省設置法等の一部を改正する法律（平成20年法律第26号）
- ・観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成20年法律第39号）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）「第2章2.（4）アジアのゲートウェイを目指した取組に記載あり」
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）「第2章 2. 地域活性化に記載あり」
- ・新経済成長戦略のフォローアップと改定（平成20年9月19日）「第2編に記載あり」
- ・経済財政の中長期方針と10年展望について（平成21年1月19日）「3に記載あり」等

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成21年3月21日）「第2章に記載あり」

【本部決定】

- ・地方再生戦略（地域活性化統合本部）（平成20年1月29日）「第2 地方再生の総合的推進に記載あり」
- ・都市と暮らしの発展プラン（地域活性化統合本部）（平成20年4月11日）「3. 国際競争力の強化と国際交流の推進」に向けた平成20年度施策及び今後の検討課題に記載あり」
- ・地方再生戦略（地域活性化統合本部）（平成20年12月19日）「第2 地方再生の総合的な取組の推進に記載あり」
- ・「都市と暮らしの発展プラン」に基づく平成21年度の都市対策（地域活性化統合本部）（平成21年4月21日）「3. 国際競争力の強化と国際交流の推進に記載あり」

■外部要因

景気動向、為替相場等の社会・経済動向

■政策チェックアップ等との関係

平成20年度政策チェックアップ（平成21年度実施、142訪日外国人旅行者数）

■事後検証の実施方法及び時期

平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 停滞プロジェクト早期完了支援事業の創設 | | |
| 担当課 | 都市・地域整備局 市街地整備課 | 担当課長名 | 課長 望月 明彦 |
| 施策等の概要 | <p>長期にわたって停滞している市街地整備事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業等）に対し、地方公共団体が組合から事業を引き継ぐことを予定する場合や地方公共団体が中心となって経営の改善に向けての取り組みを行う場合の支援事業を創設する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：100百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 停滞している市街地整備事業を早期完了させることにより、市街地整備の効果を発現し、集約型都市構造を構築することを通じて、都市再生を推進する。 | | |
| 政策目標 | 7 都市再生・地域再生等の推進 | | |
| 施策目標 | 26 都市再生・地域再生を推進する | | |
| 業績指標 | 157 都市再生誘発量 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 9, 200ha | | |
| 目標年度 | 平成23年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>中心性が低下し薄く拡がった現状の都市構造を放置すると、都市住民の日常生活基盤が崩壊するおそれがあるため、集約型都市構造を目指した市街地の改善に取り組んでいるところであるが、完了予定年度を過ぎても事業が完了せず、改善できないまま残っている市街地も存在する。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>昨今の未曾有の経済情勢も伴い、地方自治体の財政が貧窮しており、事業の長期化、組合事業の経営悪化、資金調達の困難性等の多様な課題を抱えているため、長期にわたって停滞している事業が見られる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>停滞している事業の早期完了に向けて、国による緊急の支援が必須であるが、既存の制度では支援ができないため、新たな支援事業の創設が必要となっている。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>停滞している事業の事業計画の見直し等を内容とする再生計画の作成のために、合意形成、計画策定、第三者的な専門家の要請等にかかる費用を支援する。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 市街地整備事業が未完了のまま権利関係が確定しないと、地権者が土地の売買もできず、生活が不安定になるため、停滞している市街地整備事業の早期完了は社会的ニーズが大きい。 | | |

| | | |
|-----------|------------|---|
| | 行政の関与 | 地価の大幅な下落や宅地需要の低迷等による事業収支の悪化は、施行者のみで解決することは困難であることや、事業が停滞したままだと行政にとって必要な公共施設もできないことから、公的支援を行う必要がある。 |
| | 国の関与 | 未曾有の経済情勢に伴い、地方自治体の財政が貧窮していることから、国の関与は不可欠である。 |
| | 施策等の効率性 | 停滞している事業を早期に完了させることにより、事務費などの事業費増大の抑止や事業効果の早期発現が図られるため、国、地方公共団体にとっても、社会的にも効率的な事業となる。 |
| 本案 | 費用 | 再生計画に基づき事業を実施することにより、以下の費用縮減が可能 ・道路等の配置計画の見直し等の事業計画の適正化による費用縮減 ・早期完了することによる事務費・金利の縮減 |
| | 効果 | 事業計画の適正化により、事業効果の早期発現が図られるため、高い事業効果を得ることが可能 |
| | 比較 | 費用の縮減が可能であり、事業の必要性が高い地区に集中的な整備が可能であることから、投資に対する事業効果は高い |
| 代替案 | 概要 | 組合の経営が悪化して停滞している事業を地方公共団体がそのまま引き継ぐことにより、事業進捗を推進する。 |
| | 費用 | 事業を引き継ぐ地方公共団体の財政状況が良ければ、事業の長期化を若干抑えることができるが、事業計画自体は変わらないので費用の縮減額はほとんどない |
| | 効果 | 当初の事業計画通りの効果があるが、事業を早期に完了させることは難しく、事業効果の早期発現はほとんど図られない |
| | 比較 | 費用が大きく、事業効果の早期発現も難しいので、投資に対する事業効果は高いとは言えない |
| 本案と代替案の比較 | | 本案の方が、代替案と比較して、投資に対する事業効果が高く、事業を早期に完了させることが可能となるため、集約型都市構造への転換を通じて効率的に都市再生を推進することができる。 |
| | 施策等の有効性 | 事業計画の見直しなど再生計画を作成し、この再生計画に基づいて一定期間で集中的に支援がなされるため、停滞しているプロジェクトが早期に完了することになり、集約型都市構造の構築促進が図られる。これにより、市街地整備事業の完了が促進されることで、関連する業績指標である「都市再生誘発量」の目標値9,200ha（目標年度：平成23年度）を達成することができると見込まれる。 |
| | その他特記すべき事項 | 平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 低炭素都市基盤創造事業の創設 | | |
| 担当課 | 都市・地域整備局 市街地整備課 | 担当課長名 | 課長 望月 明彦 |
| 施策等の概要 | <p>CO₂削減効果が高いエネルギーの面的利用を推進するため、街区等においてエネルギーを面的に融通する取組によるCO₂排出量削減の効果を客観的に評価し、効果の高いプロジェクトについて集中的に支援する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：3,900百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>温室効果ガスを2020年までに1990年比25%削減するという目標に向けて、市街地整備に併せてCO₂排出量削減効果の高い取組を推進し、環境負荷の小さい都市構造の構築による、都市再生・地域再生を推進する。</p> | | |
| 政策目標 | 7 都市再生・地域再生等の推進 | | |
| 施策目標 | 26 都市再生・地域再生を推進する | | |
| 業績指標 | 159 都市再生誘発量 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 9,200ha | | |
| 目標年度 | 平成23年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>1990年比25%削減目標に向けて2007年度（平成19年度）比にして約34%の排出削減・吸収対策が必要であるが、2007年度の我が国の温室効果ガス排出量は1990年比にして約9%上回っており、目標実現は困難な状況にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>CO₂総排出量の約2分の1は都市活動に起因しており、かつ排出量が依然として増加傾向にある。その原因として都市においてCO₂削減に効果的なエネルギーの面的融通の取組が一部の地域に限定されており、建物単位の対策にとどまっていることが考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>市街地整備と併せてエネルギーの面的融通を実現し低炭素型の都市構造への転換を効率的に図ることが必要であるが、既存の都市環境にかかる支援制度はエネルギーに関する包括的な取組を促進する仕組みになっていないことが課題であり、新たな事業の創設が必要となっている。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>環境負荷の小さい都市構造の形成を推進するため、街区等においてエネルギーを面的に融通する取組によるCO₂排出量削減の効果を客観的に評価し、効果の高いプロジェクトに対して集中的に支援する。</p> | | |

| | | |
|-----------|---------|--|
| | 社会的ニーズ | 地球温暖化問題は国民・社会にとって早急に解決・克服すべき最重要課題であり、環境負荷の小さい都市構造へ転換することが不可欠である。 |
| | 行政の関与 | 環境負荷の小さい都市構造を実現するためには、行政をはじめとした様々な主体による先進的な取組が必要であり、行政が関係者と連携しながら推進することが必要不可欠である。 |
| | 国の関与 | 国連気候変動サミットにおいて、鳩山首相は温室効果ガスの排出量を2020年までに1990年比で25%削減するとの目標を国際公約として明言しており、この目標に向けて地球温暖化対策を全国で総合的に推進することが必要である。また、CO ₂ 排出量削減は1の地方公共団体の範囲に留まらない広域的な課題であることから、国の関与は不可欠である。 |
| | 施策等の効率性 | 市街地整備に合わせてCO ₂ 排出量削減効果の高いプロジェクトに対し集中的に支援することにより、単体の取組に加えてエリア全体としてさらなる削減効果の発現が促進されるため、削減目標が効率的に達成される。 |
| 本案 | 費用 | 市街地整備に併せてエネルギーの面的利用に取り組むことにより、エネルギープラント、道路整備と合わせてエネルギーのネットワークのための管路等を効率的に整備することが可能となることから、費用の縮減が可能となる。 |
| | 効果 | CO ₂ 排出量削減効果の高いプロジェクトに対し集中的に支援するため、高い事業効果を得ることが可能。 |
| | 比較 | 市街地整備と一体的に整備することでより少ないコストでエネルギーの面的利用が実現可能であり、さらに、CO ₂ 排出量削減効果の高いプロジェクトに対し集中的支援を行うことにより、投資に対する事業効果を一層高めることができる。 |
| 代替案 | 概要 | 既成市街地において、低炭素の取組に理解のある建物所有者同士によるエネルギーの面的融通を推進する。 |
| | 費用 | 整備済の道路を改めて掘削し管路を埋設する場合、道路の新設の際に併せて埋設する場合と比較して2倍以上の費用を要する。また、低炭素の取組に関心のある建物所有者同士が離れているほどエネルギーのネットワークのための配管の延長が長くなり、コストが増加する。 |
| | 効果 | エネルギーの面的融通が実現した場合にはCO ₂ 削減効果が期待できるが、費用や調整の繁雑さから実現する取組は一部に限定され、十分な効果を得ることが難しい。 |
| | 比較 | 事業費用の大きさ等から実現可能な地区が一部に限定され、それ以上の取組を促進するためには膨大な投資と時間を必要とするため、効果的な施策とはいえない。 |
| 本案と代替案の比較 | | 本案は市街地整備に併せた取組により、代替案と比較して少ない費用で効率的に環境負荷の小さい都市構造の構築が可能であり、都市再生の推進を効率的・効果的に進める上でより適した施策である。 |

| | |
|------------------------|--|
| <p>施策等の 有効性</p> | <p>一般的に土地の高度利用を行うと環境負荷が増加するが、個別の建物ごとの省エネの取組に加え、エネルギーの面的融通の取組によるCO₂排出量削減に取り組むことにより、環境負荷を従前の土地利用レベルまで抑えることも可能であり、環境負荷の小さい都市構造の構築に資する。集約拠点において、削減効果の高いプロジェクトを集中的に促進することで、業績指標である「都市再生誘発量」の目標値9,200ha（目標年度：平成23年度）をCO₂排出量を抑制しつつ達成することができると見込まれる。</p> |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|---------------------|
| 施策等 | 生活支援機能の集積による駅機能高度化 ～コミュニティ・ステーション化～ の推進 | | |
| 担当課 | 鉄道局 都市鉄道課 財務課 | 担当課長名 | 課長 米田 浩 課長 松本 年弘 |
| 施策等の概要 | <p>鉄軌道の駅・停留場（周辺鉄軌道用地を含む。）に社会福祉施設、地域の交流拠点等を併設し、単なる通過点ではなく地域コミュニティの核としての位置づけを付加することにより、鉄軌道利用の促進を図るとともに、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化を推進する（予算関連）。</p> <p>【予算要求額 490百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>従来、交通施設として旅客の流動を円滑にすることを主眼に設置されていた駅・停留場について、鉄軌道事業者が自治体、利用者等と協働して、鉄道利用者ニーズの多様化・高度化等に対応した「コミュニティ・ステーション」へと再構築する取組を支援することにより、生活支援機能（保育施設、行政窓口等）の駅・停留場への集積・集約化を図り、鉄軌道の利用促進・活性化を実現する。</p> | | |
| 政策目標 | 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 | | |
| 施策目標 | 29 鉄道網を充実・活性化させる | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | コミュニティ・ステーション化に係る計画の策定件数 | | |
| 目標値 | 15件 | | |
| 目標年度 | 平成26年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>鉄軌道が、今後よりいっそう地域に根ざした存在として地域住民に愛され、地域住民が求めるサービスを展開する存在となるためには、事業者が地域の様々な関係者と議論を重ね、地域と一体となったサービス向上を通して、地域の暮らしに組み込まれた持続可能な存在となっていくことが必要である。</p> <p>このような観点から、特に都市部においては、人に優しく、活力ある都市生活を実現するためにも、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくり等に資する生活支援機能の駅や駅周辺への集積を図り、駅や駅周辺の持つ社会的ポテンシャルを引き出すことにより、鉄軌道利用の促進・活性化を実現する必要がある。</p> <p>しかしながら、鉄軌道事業者又は生活支援サービス事業者が、地域と一体となったサービス向上、特にそのための施設整備に係る費用を自らのみで賄うには至っていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>原因として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の求めるサービス向上について鉄軌道事業者が地方公共団体や利用者等と協議する機会があまり設けられていなかったこと | | |

| | |
|--------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・生活支援機能の駅への新設については、初期投資費用が大きく生活支援サービス事業者のみでは費用が賄えないこと ・鉄軌道事業者にとって、短期的な利益に直結しないサービス向上のための施設整備に係る費用について、自らのみで賄うインセンティブが低いことが挙げられる。 <p>iii 課題の特定</p> <p>鉄軌道が、地域住民の日常生活や社会生活を支える基盤として地域が求めるサービスを展開する存在となるためには、鉄軌道事業者が地方公共団体や利用者等と協働してサービス向上を図る意欲的な取組を促進することが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>このため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者を含む協議会が、地方公共団体や利用者等と協議して策定する地域公共交通総合連携計画に基づき、ホーム拡幅やバリアフリー化等の駅施設改良と併せて行う生活支援機能整備 ・鉄軌道事業者が、地方公共団体等と連携し、自らの出費により行う既存駅空間リフォームや高架下へのプレハブ設置等による生活支援機能整備 <p>を支援することにより、鉄道利用の促進を図るとともに、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化を推進する。</p> |
| <p>社会的 ニーズ</p> | <p>少子高齢化・人口減少社会の到来、地域の自立・活性化、低炭素社会づくり等、昨今の我が国の大きな構造変化と重要な諸課題への適確な対応のためにも、駅・停留所（周辺鉄軌道用地を含む。）への保育所・行政窓口等の整備により、公共交通機関を利用しやすいコンパクトなまちづくりや公共交通機関を軸とした地域活性化に資する「コミュニティ・ステーション」化の推進が求められている。</p> |
| <p>行政の関与</p> | <p>地域と一体となったサービス向上、特にそのための施設整備は短期的な利益に直結しないことから、これらに係る費用を鉄軌道事業者又は生活支援サービス事業者のどちらか一方のみで賄うことは困難な状況にある。</p> <p>他方、駅や駅周辺への生活支援機能の集積は、コンパクトなまちづくりへの貢献、待機児童の解消、利用者の時間的ロスの低減等、鉄軌道事業以外の外部に与える効果が高く、公共公益的観点からは、これを積極的推進すべきものと考えられる。</p> <p>したがって、鉄軌道事業者が地方公共団体等と協働してサービス向上を図る意欲的な取組を支援することにより「コミュニティ・ステーション」化の推進を促すことが必要である。</p> |
| <p>国の関与</p> | <p>生活支援機能整備による裨益は、機能によっては一の地方公共団体に留まらず広く沿線にもたらされるものであるところ、その効果が一企業・一地域に留まらず、少子高齢化・人口減少社会の到来、地域の自立・活性化、低炭素社会づくり等全国的な大きな政策課題に対処するための本施策について、施策目的の全国的な理解・施策効果の広域的波及を推進する観点から、国において、一定程度の支援措置を講じることが適当である。</p> |

| | | |
|---------------------|-----------|---|
| <p>施策等の 効率性</p> | | <p>鉄軌道事業者が地方公共団体等と協議・連携することにより、地域が真に求めるサービス向上を効率的に実施することが可能となる。</p> <p>また、個別の生活支援サービス事業者ではなく、鉄軌道事業者の取組を支援することにより、外部経済効果をもたらす鉄軌道事業者による種々の取組へのインセンティブを高めるとともに、サービスの性質による縦割りを排除した効率的な支援が行われる。これにより、生活支援サービス事業者単独の取組では採算を取ることが困難な駅・駅周辺への生活支援機能集約について行政・鉄軌道事業者・生活支援サービス事業者の費用分担によりこれを推進することが可能となる。</p> |
| <p>本案</p> | <p>費用</p> | <p>行政コスト：国費490百万円、その他補助金交付事務に係る費用等。</p> <p>社会的コスト：鉄軌道事業者の自主的取組を支援するものであり、本施策を実施することによる追加コストは発生しない。</p> |
| | <p>効果</p> | <p>地域住民や鉄軌道利用者にとって利便性の高い駅や駅周辺へ生活支援機能が集積することに伴い、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりへの貢献、待機児童の解消、生活支援機能利用者の時間的ロスの低減等が図られる。これにより、鉄軌道利用に係るインセンティブが高まり、鉄軌道の利用促進・活性化が実現される。</p> |
| | <p>比較</p> | <p>公共的空間である駅や駅周辺整備に係る一定の支援を行うことにより、鉄軌道事業者による自主的な生活支援機能整備を促進することが可能となり、地域住民や鉄軌道利用者にとって高い経済効果が見込まれることから、本案実施のコストに比べ、その効果が上回るものとする。</p> |
| <p>代替案</p> | <p>概要</p> | <p>地域住民や鉄軌道利用者にとって利便性の高い駅や駅周辺への生活支援機能集積を促進するため、一定規模以上の駅やその周辺において、鉄軌道事業者に対し、生活支援機能整備を義務付ける。</p> |
| | <p>費用</p> | <p>行政コスト：法令改正を行い、その執行・監督体制を整備する必要がある。</p> <p>社会的コスト：生活支援機能整備に係る支出を義務付けられることとなる。</p> |
| | <p>効果</p> | <p>鉄軌道事業者の意向に関わらず、生活支援機能が整備されるため、地域住民や鉄軌道利用者にとっての便益向上が確実に見込まれる。</p> <p>反面、地域のニーズ如何を問わず生活支援機能整備を義務付けることとなるため、地域にとって真に必要ではない施設、採算の成り立たない施設等が作られる懸念がある。</p> |
| | <p>比較</p> | <p>地域住民や鉄軌道利用者にとっての利便性向上が確実に見込まれる反面、鉄軌道事業者に支出を義務付けることに伴う運賃上昇の懸念や不要な施設整備が行われる懸念が存在する。</p> |
| <p>本案と代替案の比較</p> | | <p>生活支援機能が確実に整備されるという点では代替案が優れているものの、不要な供給がなされる懸念、民間活力の自主性を損なう懸念、地域ニーズは地域が一義的に判断すべきであるにも関わらず一律に義務付けを行うことに対する懸念等が存在する。</p> <p>他方、本案は、民間活力の自主性、地域の判断を尊重した上で、その効果が単に一企業・一地域に留まらず国民生活全体の質の向上につながる意欲的な取組に対し支援を行うこととしており、真に求められる生活支援機能が整備される点で代替案に比べ、優れているものとする。したがって、本案の方が効率的である。</p> |

| | |
|------------------------|---|
| <p>施策等の 有効性</p> | <p>鉄軌道事業者が地方公共団体等と協議する枠組みを有効に活用し、事業者にとっての短期的な利益に直結しないサービス向上のための施設整備に係る費用について支援することで、多種多様な地域独自のニーズに即した意欲的な取組へのインセンティブが高まり、地域と一体となったサービス向上や利用の活性化による「コミュニティ・ステーション」化の推進が図られる。</p> <p>このことから、本施策を実施することにより、検証指標であるコミュニティ・ステーション化に係る計画策定件数の目標値（平成26年度末までに15件）を達成することができると思込まれる。</p> |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>○交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会提言（平成20年6月19日）において</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、鉄道事業者及び地方公共団体が中心となって、利用者や住民のニーズを的確に把握して取組みを進めるとともに、関係者が多岐にわたる場合も多いことから、これらの関係者のコンセンサスを円滑に形成するための仕組みづくりについて、更に検討を進めることが重要 ・ 国において、利用者ニーズを踏まえた各種施設・機能の駅への集積等、多方面における取組みを促すことが求められると指摘されている。 <p>○平成26年度末に事後検証シートにより事後検証を実施。</p> <p>○その他、関連する施策として、高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律に基づくバリアフリー化の推進が挙げられる。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------|
| 施策等 | 外海離島等の運航費軽減等の実証調査 | | |
| 担当課 | 海事局内航課 | 担当課長名 | 課長 蝦名邦晴 |
| 施策等の概要 | 外海離島の運営の厳しい航路を対象に、省エネ化・省力化その他費用低減効果の高い、先導的な取組について実証調査を行う。（予算関係） 【予算要求額：30百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 離島航路事業者は高齢化や人口減少、燃料油価格の高騰等により急速に運営状況が悪化している。外海離島の運営の厳しい航路を対象に、省エネ化・省力化その他費用低減効果の高い、先導的な取組について実証調査を実施することにより、事業者の運営改善努力の促進を図る。 | | |
| 政策目標 | 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 | | |
| 施策目標 | 30 地域公共交通の維持・活性化を推進する | | |
| 業績指標 | 179 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合 | | |
| 検証指標 | - | | |
| 目標値 | 71% | | |
| 目標年度 | 平成22年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ 離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしているものの、離島航路事業の運営状況が悪化しており、航路の維持が困難になっている。</p> <p>ii 原因の分析 離島住民の高齢化や人口減少による旅客の減少、燃料油価格の高騰等。</p> <p>iii 課題の特定 このような状況から、省エネ化・省力化等運航コスト低減を図る必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 省エネ化・省力化等運航コスト低減につながる設備、補修、操船についての実証調査を行う。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 離島航路については、島と島、島と本土を結ぶ離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしており、航路の維持、事業者の運営状況の改善に資する当該施策に対する社会的要請は高い。 | | |
| 行政の関与 | 離島航路を維持することは離島航路事業者の自助努力だけでは限界があるので、行政の関与が不可欠である。 | | |

| | | |
|-----|------------|---|
| | 国の関与 | 我が国が有している6,800余の島嶼のうち、400余の島嶼に人々が暮らしており、当該施策は特定の地域にのみ関連した施策ではないため、国が関与すべき施策である。 |
| | 施策等の効率性 | 官民が一体となって、外海離島等における運航費軽減等の取組みを行うことにより、離島航路事業の運営基盤強化につながる。 |
| 本案 | 費用 | 平成20年度に吉岐・対馬航路において実施した運航高度化事業の例 約9千万円強：フェリー4隻・ジェットフォイル2隻の省エネ化等 |
| | 効果 | フェリー4隻：約6千6百万円～1億円の年間運航費が減少 ジェットフォイル2隻：3千万円～5千万円の年間運航費が減少 |
| | 比較 | 約9千万円の事業費に対して、約1億4千万円の年間運航費の削減が図られ、費用対効果は1.56となる。また、自動車航送料金が約千円引き下げられ利用者に還元されている。 |
| 代替案 | 概要 | 一般旅客定期航路に就航する船舶を新造船に代替し、省エネ効果を出すこととし、建造費用を補填（一部）する。 |
| | 費用 | フェリー4隻：80億円（フェリー1隻：20億円） ジェットフォイル2隻：80億円（ジェットフォイル1隻：40億円） フェリー4隻及びジェットフォイル2隻の建造費160億円のうち、仮に、建造費の1割を補助すると国費は16億円が必要。 |
| | 効果 | 新船を建造すると、省エネ効果は本案と同等以上であると考えられるが、仮にその効果が2倍だとしても年間運航費の削減は約2億8千万円となる。 また、フェリー、ジェットフォイルは、通常15～20年間使用されており、省エネ化等運航費軽減の方策が開発されなければ、本案による省エネ効果×一定年数（代替建造がなされるまでの間）分の費用削減が失われる（機会損失費用）。 |
| | 比較 | 仮に建造費の1割補助（16億円）で、仮に効果が本案の2倍とすると、約2億8千万円の年間運航費削減効果となり、費用対効果は0.18となる。また、機会損失費用が発生する。 |
| | 本案と代替案の比較 | 代替案では本案でかかる費用と比べ多大な費用がかかり、費用対効果は本案の約9分の1となるので、費用対効果の点において、また代替建造まで機会損失費用が生じる点において本案よりも劣ることとなる。 |
| | 施策等の有効性 | 経営基盤が強化されることにより、高齢化や人口減少、燃料油価格の高騰等の影響を受けにくくなり、離島航路の安定に寄与することとなる。したがって、業績指標の有人離島のうち航路が就航されている離島の割合が維持される。 |
| | その他特記すべき事項 | 平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|---|---------|
| 施策等 | 海上交通の低炭素化・利便性向上等総合事業の創設 | | |
| 担当課 | 海事局内航課 | 担当課長名 | 課長 蝦名邦晴 |
| 施策等の概要 | <p>海上交通の省エネ化、省力化、IT化を通じた効率化や、ビジネスモデル転換による利便性向上等の取組みに対して支援を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：1,000百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>海上輸送事業者は、燃料油高騰及び高速道路料金引下げによりコスト競争力が落ちており、輸送量を大きく減少させている。他方で、海上運送事業者は老朽船が多く、省エネ、CO2排出抑制が十分進んでいない。このため、海上交通の低炭素化、利便性向上を図る。</p> | | |
| | 政策目標 | 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 | |
| | 施策目標 | 30 地域公共交通の維持・活性化を推進する | |
| | 業績指標 | — | |
| | 検証指標 | フェリーの省エネ化率（航海距離あたりの燃料消費量） | |
| | 目標値 | 平成22年度から5%削減 | |
| | 目標年度 | 平成26年度 | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>モーダルシフトの主要な担い手であり、地域の重要な交通ネットワークを形成している海上交通の維持・活性化を図ることは重要な目標であるが、近年の燃料油高騰、高速道路料金引下げ等により、陸上輸送への逆モーダルシフトが発生している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>燃料油高騰及び高速道路料金引下げにより、陸上輸送に対するコスト競争力が急激に減少したことが輸送量の減少の原因と考えられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>このような現状を踏まえ、海上輸送事業者の運航効率化やサービスの向上を図ることが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>このため、船舶の省エネ化・省力化・IT化を通じた効率化に資する設備導入と取組み等への支援、ビジネスモデル転換による利便性向上の設備導入と取組み等（例えば荷主のニーズを先取りした運送設備導入など）への支援を行う。</p> | | |
| | 社会的ニーズ | <p>燃料油高騰及び高速道路料金引下げによる影響で、海上輸送事業者は厳しい経営状況にあり、このままでは航路の休廃止等による利用者の利便性低下や、海上貨物輸送の陸上へのシフトによるCO2排出量の増加につながるため、当該施策に対する社会的要請は高い。</p> | |

| | | |
|-----|------------|--|
| | 行政の関与 | 燃料油高騰や高速道路料金引下げにより、海上運送事業者の経営環境は厳しく、業態の維持に関わる事態であり、個別企業の自主努力だけでは限界があるので、行政の関与が不可欠である。 |
| | 国の関与 | 逆モーダルシフトによるCO2排出量の増加については、地球温暖化対策として国全体で考えるべき問題であるとともに、フェリー航路は複数の地域をまたぐ幹線的な航路も多く、国が関与する必要がある。 |
| | 施策等の効率性 | 以下に示すとおり、本案は費用に見合った効果が得られる見込みであり、かつ、代替案に対しても費用対効果が優れており、効率的な施策であると言える。 |
| 本案 | 費用 | 海上交通の低炭素化・利便性向上事業補助等に要する費用 国費1,000百万円（年間） |
| | 効果 | 海上交通の低炭素化・利便性向上事業補助金の事業費は年間1992百万円。本案では、省エネによる費用削減効果、利便性向上による収入増収効果は最低でも事業費と同額の効果があることが平成20年度に行った内航海運省エネ化促進調査事業等より分かっており、効果は年間1992百万円以上。 |
| | 比較 | 費用と効果を比較すると、費用の1.99倍以上の施策効果であり、かつ、効果は数カ年に渡って持続する。例えば、3カ年で見た時の費用対効果は5.97。 |
| 代替案 | 概要 | 本案と同額の費用を、本案と同様の補助率で、事業者の運賃引下げの原資として支援する。 |
| | 費用 | 国費1,000百万円 |
| | 効果 | 事業費は年間1992百万円で、費用削減効果は年間1992百万円。 |
| | 比較 | 費用と効果を比較すると、費用の1.99倍の施策効果であり、かつ、効果は単年度で終了する。例えば、3カ年で見た時の費用対効果は1.99。 |
| | 本案と代替案の比較 | 本案と代替案を比較すると、費用対効果の点で本案が優れており、本案がより効率的であると言える。 |
| | 施策等の有効性 | ①本案により、年間1992百万円以上の費用削減効果及び収入増収効果が得られる。 ②上記のうち、省エネによる費用削減効果の分は検証指標の達成に寄与する。また、これにより、海上輸送事業者の経営基盤の強化が図られることにより、海上交通の維持・活性化に寄与することとなる。 |
| | その他特記すべき事項 | 平成26年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------------|
| 施策等 | 観光地の魅力創出インフラ整備の推進 | | |
| 担当課 | 総合政策局事業総括調整官室 | 担当課長名 | 事業総括調整官 平井 秀輝 |
| 施策等の概要 | <p>観光地における社会資本整備にあたっては、観光客や観光関連事業者の意見を反映し、観光地にとって真に必要な現場目線での社会資本整備を行うことが必要。このため、国が社会資本整備を実施するにあたって、地域の実態に即した整備のあり方・配慮事項等をまとめたガイドラインを策定し、観光地の魅力創出に必要な社会資本整備の推進を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額:19百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 観光地の魅力創出に必要な社会資本整備を推進する。 | | |
| 政策目標 | 9 市場整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | |
| 施策目標 | 33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 観光地の魅力創出に必要な社会資本整備に関するガイドラインの策定 | | |
| 目標値 | 観光地の魅力創出に必要な社会資本整備に関するガイドラインが策定されている | | |
| 目標年度 | 平成22年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ 観光地の魅力創出に効果的な社会資本整備に向けて、現状では、景観への配慮や歩行者空間の整備、アクセスの確保など観光地の実態に即した整備が必ずしも十分でない。</p> <p>ii 原因の分析 社会資本整備を実施するにあたり、地域の観光客や観光関係事業者による現場目線の意見を十分に把握できていないこと、多様な関係者間で社会資本整備の配慮について認識が共有されていないことが原因である。</p> <p>iii 課題の特定 観光地にとって真に必要な社会資本整備について、観光客や観光関係事業者の意見を反映し、関係者間で認識を共有するため、その取組方法をガイドラインとしてまとめることが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 国、地方公共団体、民間による社会資本整備等の事例を幅広く収集する。また、モデル地区を設定して観光地域づくりの多様な関係者からなる連絡会議を実施し、魅力創出に必要な社会資本の抽出を行う。以上から得られた知見をもとに、観光地の実態に即した社会資本整備のあり方・配慮事項等をまとめたガイドラインを策定する。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 観光地においては、景観への配慮や歩行者空間の整備、アクセスの確保といった社会資本の整備・改善が求められていることから、本施策は社会的ニーズに適している。 | | |
| 行政の関与 | 本施策は、国が社会資本整備を実施するにあたっての、観光地における整備のあり方等をまとめたガイドラインを策定するものであり、行政が実施すべき内容である。 | | |

| | | |
|-----|------------|---|
| | 国の関与 | 本施策は、国が社会資本整備を実施するにあたっての、観光地における整備のあり方等をまとめたガイドラインを策定するものであり、国が実施すべき内容である。 |
| | 施策等の効率性 | 本施策は、社会資本整備に関して意識の高い観光地をモデル地区として、観光地の魅力創出に必要な社会資本を現場目線で抽出し、明確化するものであり、真に必要な社会資本整備の推進にとって効率的である。 |
| 本案 | 費用 | 19百万円(平成22年度予算要求額) |
| | 効果 | 本施策の実施により、観光地の魅力創出に必要な社会資本整備が推進される。 |
| | 比較 | 19百万円で、モデル地区で先導的に取組を実施するとともに、その成果や事例を国のガイドラインとして取りまとめて全国の観光地における社会資本整備に活用する。また、地方も活用できるよう配布・周知することで、幅広い波及効果が期待されるため、効率的である。 |
| 代替案 | 概要 | 観光地の魅力創出に必要な社会資本整備を推進するため、社会資本整備の各事業者が個々に必要と考える配慮を行う。 |
| | 費用 | 国費なし |
| | 効果 | 各事業者が個々に必要と考える配慮内容に応じて、観光地の魅力創出に必要な社会資本整備が推進される。 |
| | 比較 | 費用はゼロであるが、観光関係者の現場目線での意見の反映が困難で、認識が共有されないため、効果が限定的である。 |
| | 本案と代替案の比較 | 本案は、ガイドラインの策定により、多様な関係者の現場目線の意見を踏まえた、観光地の実態に即した社会資本整備を推進する取組であり、代替案のように各事業者が必要と考える範囲で配慮を行う取組と比較して波及効果が高いため、より効率的に必要な社会資本整備を推進できる。 |
| | 施策等の有効性 | 本施策の実施により、これまで十分でなかった多様な関係者の意見反映がなされることから、真に必要な社会資本整備を推進する効果が期待される。また、事後検証の際に活用する指標である「観光地の魅力創出に必要な社会資本整備に関するガイドラインが策定されている」を達成することが見込まれる。 |
| | その他特記すべき事項 | <p>【関連する閣議決定、施政方針演説等における位置づけ】</p> <p>○「観光立国推進基本法（平成18年法律第117号）」第十二条に、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成に向けて、旅行関連施設や公共施設の整備等に、国として必要な施策を講ずることが規定されている。</p> <p>○「観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）」において、「第2『国際競争力の高い魅力ある観光地の形成』に関する目標」として、良好な景観の形成や各種の観光資源の保護・活用、関係者の連携による魅力ある観光地づくりへの取組や魅力の発信、観光旅行客の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備等の推進が位置付けられている。</p> <p>【事後評価の実施方法及び時期】</p> <p>平成22年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|----------|
| 施策等 | 宅地建物取引業・賃貸不動産管理業等に係る新規制度の導入 | | |
| 担当課 | 総合政策局不動産課 | 担当課長名 | 課長 海堀 安喜 |
| 施策等の概要 | <p>国民の多様な居住ニーズへの対応や、良好なストックとしての有効活用、維持・向上のために、賃貸不動産を適正に維持管理する管理業務の重要性が高まっているほか、消費者から信頼される安全安心な不動産市場の形成を図る必要があることから、賃貸不動産管理業の登録制度導入、迅速・簡易な紛争処理体制の構築、重要事項説明制度の見直しを行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：62百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>本施策は、国民の多様な居住ニーズへの対応や、良好なストックとしての賃貸不動産の有効活用、維持・向上を図るほか、消費者から信頼される安全安心な不動産市場の形成を図ることを目的とするものである。</p> | | |
| 政策目標 | 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | |
| 施策目標 | 3 4 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する | | |
| 業績指標 | 1 9 1 指定流通機構（レインズ）における売却物件の登録件数 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 2 7 4 千件 | | |
| 目標年度 | 平成23年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>1200万戸超の民間賃貸住宅は、住宅ストック全体の4分の1以上を占めており、多様な国民の居住ニーズにこたえるものとして必要不可欠な存在である。国民が日々の生活を送る基盤として、また、良好なストックとして長期間にわたり活用される上でも、適切な維持管理が行われることが必要である。</p> <p>しかし、消費者の安心安全な取引への意識も高まる中、賃貸不動産に関するトラブルは増加傾向にあり（賃貸アパート・マンションに関する相談件数は年間3万件超。国民生活センター資料）、それらの多くは退去時の原状回復や家賃など賃貸住宅の管理業務に関するものである。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>現状では、賃貸不動産管理業などの業務については、これらの業務を行う事業者に関する情報が不足するとともに、事業者の不適切な行為を防止するような事業者間での共通のルールが確立されておらず、管理業を対象とした法令も存在しない。また、不動産業全般にわたる簡易迅速な紛争解決の仕組みが存在しない。さらに、宅地建物取引業法に基づく重要事項が増加する中で、説明内容をより分かりやすく</p> | | |

| | | |
|---------|----|---|
| | | <p>すべきであるとの指摘もある。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>このため、管理業務に関する適正な処理ルールの確立をベースとして、不動産管理業の業務の明確化及び適正な業務の実施の担保のために、不動産管理業を法令上位置付け、悪質事業者を排除するための必要最小限の行為規制を行うことが有効であると考えられる。</p> <p>また、トラブルの簡易迅速な解決のため、不動産業においても事業者・業界団体等による自主的な紛争解決への取組を支援することが有効である。さらに、宅地建物取引業法に基づく重要事項説明制度の見直しによって、消費者に対する情報提供を強化することが有効である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>そこで、社会資本整備審議会不動産部会の答申を踏まえて導入される制度の構築及び円滑な運用等に向けて必要な事業を行う必要がある。</p> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ア) 登録制度に対応したシステム開発 イ) 標準管理委託契約書等の見直し ウ) 迅速・簡易な紛争処理体制の構築 エ) 制度改正に伴う重要事項説明書の見直し オ) 新制度の周知・啓発 <p>など、新制度の導入に際して必要となる各種システムなどの整備、新制度運用に向けた環境整備を図る。</p> |
| 社会的ニーズ | | <p>消費者の安心安全な取引への意識も高まる中、賃貸不動産に関するトラブルは増加傾向にあり、昨今社会問題化しているいわゆる追い出し行為などを行う悪質な事業者の存在が認められることから、その対応は喫緊の課題であり、社会的ニーズが高い。</p> |
| 行政の関与 | | <p>登録制度等、規制に係る新制度の導入のために必要な措置を行うものであり、行政が関与する必要がある。</p> |
| 国の関与 | | <p>本施策は、全国あまねく新制度の導入を図るために必要な措置であり、国が関与する必要がある。</p> |
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | <p>新制度の導入に際して必要となる各種システムなどの整備、新制度運用に向けた環境整備のために、62百万円（平成22年度予算要求額）を要する。</p> |
| | 効果 | <p>管理業務に関する適正な処理ルールの確立をベースとして、不動産管理業の業務の明確化及び適正な業務の実施の担保のために、不動産管理業を法令上位置付け、事業者の不適切な行為を排除するほか、簡易迅速な紛争処理体制を構築し、重要事項制度の見直しを行うことで、賃貸不動産管理業の活性化や消費者保護が実現する。</p> |

| | | |
|------------|----|--|
| | 比較 | 本施策を実施することで、賃貸不動産管理業をはじめとする不動産業の活性化や消費者保護が実現することから、必要最小限の費用により高い効果を上げることができる。 |
| 代替案 | 概要 | 新制度の導入を行わず、それに伴う各種システムなどの整備等も行わない。 |
| | 費用 | なし。 |
| | 効果 | 原状回復や家賃など賃貸住宅の管理業務をはじめとする不動産業をめぐるトラブルが頻発し、事業者の不適切な行為を許すこととなる。 |
| | 比較 | 賃貸不動産管理業をはじめとする不動産業に対する不信感が高まり、業界が衰退するとともに、消費者の利益を大きく損なう。 |
| 本案と代替案の比較 | | 代替案では賃貸不動産管理業の活性化や消費者保護が実現することはできないが、本案では適切な消費者保護が実現されるなど得られる効果が大きいいため効率的である。 |
| 施策等の有効性 | | 本施策を実施することで、優良な賃貸不動産の流通が活性化することから、関連する業績指標である「指定流通機構（レインズ）における売却物件の登録件数」の目標値274千件（目標年度：平成23年度）を達成することができると見込まれる。 |
| その他特記すべき事項 | | 現在、社会資本整備審議会不動産部会において、賃貸不動産管理の適正化に向けて、賃貸不動産管理業等に関する新たな登録制度について検討中であり、本年中に答申を得る予定である。 平成23年度政策チェックアップで事後検証を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 人口減少の進展等を踏まえた土地管理の適正化の推進 | | |
| 担当課 | 土地・水資源局 土地利用調整課 | 担当課長名 | 課長 山本 徹弥 |
| 施策等の概要 | <p>人口減少の進行、生活環境への関心の高まり等の中で、適正に管理されない空き地・空き家等が増加していること等に対処し、土地管理の適正化の推進に資するため、空き地・空き家の管理・活用のための関係者・関係施策間の協調・連携や自治体等による土地利用規制・調整のモデル構築を図る。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：51百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>少子高齢化による人口減少等に伴い、適正に管理されない空き地・空き家等が増加し、周辺環境の悪化や地域コミュニティの低下等の問題が発生している。また、国民の生活環境への関心の高まり等に伴い、土地の開発だけでなく、土地の管理の態様等により、周辺環境に影響を与える等の問題も発生している。このため、本施策の実施により、土地の適正管理・有効活用を推進し、人口減少の進展等を踏まえた適正かつ合理的な土地の管理及び利用を図る。</p> | | |
| 政策目標 | 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | |
| 施策目標 | 3 4 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する | | |
| 業績指標 | 1 9 6 低・未利用地の面積 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 13.1万ha | | |
| 目標年度 | 平成25年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>本来不動産の所有者は不動産を適正に管理すべきものと考えられるが、高齢化や相続等様々な要因により所有者による適正管理がなされず、周辺環境の悪化等の問題が発生している。</p> <p>なお、全国の市区町村を対象としたアンケート（H20土地・水資源局）では、回答のあった1,217団体のうち、約7割の団体（877団体）で、土地の管理に起因した問題が発生している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>適正な管理がなされない原因として、高齢化・少子化・過疎化等による管理者の不在、所有者や相続者が遠方に居住しているため管理が行き届かない、相続者の不在・不明、所有者の管理意識の低下等があげられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>一部の自治体や地域住民、NPO等において適正管理のための取組が見られるが、多くの自治体等ではノウハウ・人材・情報の不足等から対応に苦慮しているところである。</p> | | |

| | | |
|-------------|---|---|
| | <p>このため、空き地・空き家の管理・活用のための関係者・関係施策間の協調・連携体制の整備（空き地・空き家の管理・活用のためのプラットフォームの構築）や、土地管理の適正化のための自治体等による土地利用規制・誘導や調整の取組への支援等を行うことが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>○地域ごと（中山間、都市近郊等）の特性等も踏まえた、関係者・関係施策間の連携・協調による空き地・空き家の管理・活用モデルの構築を行う。</p> <p>○土地管理の適正化のための実効性のある条例、協定制度の活用や、関係機関（弁護士会等）との連携による紛争処理（裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の活用等）、専門家の活用等による自治体の人材育成ためのモデル構築を行う。</p> <p>○相続による権利関係の複雑化等に伴い所有者が不在・不明となった不動産の管理のあり方の検討を行う。</p> | |
| 社会的 ニーズ | <p>全国の市区町村を対象としたアンケート（H20土地・水資源局）では、回答のあった1,217団体のうち、約7割の団体（877団体）で、土地の管理に起因した問題が発生している。</p> <p>また、土地問題に関する国民の意識調査（H20土地・水資源局）でも、日頃、土地に関して身近に感じる問題として、空き地・空き家の問題が1位にあげられている。よって、本施策は社会や国民等のニーズに適っている。</p> | |
| 行政の関与 | <p>不動産が適正に管理されないことに伴う問題を不動産市場の中のみで解決することは困難であり、市場の誘導や、市場の補完等の取組を行政が適切に講じることにより、これらの不動産の適正な管理、有効利用を図ることが重要である。</p> | |
| 国の関与 | <p>不動産が適正に管理されないに伴い、景観や環境の悪化、周辺住民等との紛争等の問題が発生しているが、現状では十分な解決が図られていない。こうした問題に対応するため、国は地方公共団体等と適切な連携を図りつつ、現状や問題の正確な把握と、裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律の活用や、所有者が不在・不明となった不動産の管理のあり方等、法的な問題を含めた総合的な対策を進めていく必要がある。</p> | |
| 施策等の 効率性 | <p>本施策により国が地域ごとの特性等を踏まえたモデルを構築し、全国に普及することで、自治体等においては対策検討にかかる費用や時間を削減することが可能となり、効率的に不動産適正管理の全国展開を図ることが可能となる。</p> | |
| 本 案 | 費用 | <p>51百万円（平成22年度予算要求額）。具体的には、平成22～23年度の2か年で1億円を予定している。</p> |
| | 効果 | <p>本施策の実施により、全国の空き地（約13万ha・H15）、空き家（約700万戸・H20）の増加を抑制するとともに、全国において不動産の適正管理の推進が可能となる。</p> |
| | 比較 | <p>我が国は既に人口減少社会を迎えているが、2015年（平成27年）以降は世帯数も減少すると予測されており、空き地・空き家の発生が今まで以上に増加する恐れがある。このため、問題が深刻化する前に対策を促進することで、全国で不動産の適正管理が推進され、適正かつ合理的な土地利用を図ることが可能となり、費用に見合った効果が得られると推測する。</p> |

| | | |
|------------|----|--|
| 代替案 | 概要 | 都道府県または市区町村がそれぞれ独自に地域ごとの空き地・空き家等の不動産の適正管理のための検討を行う。 |
| | 費用 | 自治体により財政事情等が異なるため総額は推計できないが、自治体が独自に検討することは費用的にも非効率である。 また、自治体によっては財政事情やノウハウ・人材不足等により検討が先送りされる、または検討できないところもあると推測される。 |
| | 効果 | 自治体の財政事情等により検討が先送りされる、または検討がなされない自治体においては、空き地・空き家の増加等の問題がさらに拡大する恐れが強い。 |
| | 比較 | 総費用と総効果の推計はできないが、検討の実施の有無により、不動産の適正管理がなされる自治体となされない自治体が発生し、人口減少社会の到来を踏まえた適正かつ合理的な土地利用を図ることができない。 |
| 本案と代替案の比較 | | 本案と代替案を比較すると、代替案では自治体により適正管理の検討を実施するところと実施しないところがあり、費用に見合った効果が出ないことから、本案の方が効率的である。 |
| 施策等の有効性 | | <p>①対象施策等の効果 本施策の実施により、全国の空き地・空き家の増加を抑制するとともに、全国において不動産の適正管理の推進が可能となる。</p> <p>②関連する業績指標等との関係 本施策の実施により、これまで欠けていた「不動産の適正管理」が具備されることから、周辺環境の悪化等の問題の解決とそれに伴う不動産の利用促進という効果が予測される。 このため、本施策は関連する業績指標である「低・未利用地の面積」の目標値13.1万ha（目標年度：平成25年度）の達成に欠かせない施策である。</p> |
| その他特記すべき事項 | | <p>○本施策は、国土審議会土地政策分科会企画部会報告「土地政策の中長期ビジョン（国民生活を豊かにする不動産のあり方ビジョン）」（平成21年7月2日）において、「3. 新たな政策課題と対応（2）守るべき不動産価値の保全—不動産の適正管理等の推進—」に記載されている。</p> <p>○平成25年度政策チェックアップ（平成26年度実施）により事後評価を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 建設業新分野展開支援事業の実施 | | |
| 担当課 | 総合政策局 建設産業振興室 | 担当課長名 | 室長 藤井 賢一 |
| 施策等の概要 | 建設企業が、地方自治体、関係経済団体等と連携して、①観光、福祉、農林業等の他産業への進出、②維持管理や省エネ・耐震診断等の施工関連分野への進出、③環境・耐震技術開発等の新たな施工分野の開拓を行うことにより、従業者の新たな分野の知識や技術の取得に資する取組について、その事業の立ち上げを支援し、普及・啓発する。（予算関係）【予算要求額：240百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 建設企業が、地方自治体、関係経済団体等と連携して、①観光、福祉、農林業等の他産業への進出、②維持管理や省エネ・耐震診断等の施工関連分野への進出、③環境・耐震技術開発等の新たな施工分野の開拓を行うことにより、従業者の新たな分野の知識や技術の取得に資する取組について、その事業の立ち上げを支援し、普及・啓発することで、建設業の新分野展開とこれによる雇用の確保を図る。 | | |
| 政策目標 | 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | |
| 施策目標 | 35 建設市場の整備を推進する | | |
| 業績指標 | 199 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数 | | |
| 検証指標 | - | | |
| 目標値 | 400件 | | |
| 目標年度 | 平成21年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p><目標> エンドユーザーである国民に対し、対価に応じて最も高い価値を有する建設生産物を提供すること。地域の基幹産業として地域の雇用・経済に寄与すること。</p> <p><現状> 昨今の厳しい経営環境により、建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設生産物の品質の低下が懸念されるとともに、地域の活力低下を招いている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>建設産業は単品・受注産業であるため、元々受注の波の影響を受けやすい産業であるが、中長期的な建設投資の減少によって本業のみでは企業経営に行き詰まるケースが増加している。また、基幹産業である建設業の活力低下は、地域の雇用・経済に直接的に打撃を与えている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>今後、建設投資の大幅な増加が見込めない中では、やる気のある企業が本業以外の分野で収益の柱を確立し、安定した経営を行える体質に変えていくことが、建設生産物の品質の確保と地域の活力回復に当たって必要な課題である。</p> | | |

| | | |
|---------|----|--|
| | | iv 施策等の具体的内容 建設企業が、地方自治体、関係経済団体等と連携して、①観光、福祉、農林業等の他産業への進出、②維持管理や省エネ・耐震診断等の施工関連分野への進出、③環境・耐震技術開発等の新たな施工分野の開拓を行うことにより、従業者の新たな分野の知識や技術の取得に資する取組について、その事業の立ち上げを支援し、普及・啓発する。 |
| 社会的ニーズ | | 全産業の就業者の約1割を抱える地域の基幹産業である建設業の活力の低下は、地域の雇用・経済に与える影響が大きいことから、本施策の実施により、建設業の新分野展開とこれによる雇用の確保を図るものである。よって、社会的ニーズが高い。 |
| 行政の関与 | | 本施策は、国民生活や産業活動を支える根幹的な基盤である建設生産物の品質の確保を目的とするものである。また、建設業の活力低下とこれに伴う地域経済の活力低下は我が国の国民生活や産業活動に関する重要な課題である。このため、行政の関与が必要である。 |
| 国の関与 | | 本施策は、国民生活や産業活動を支える根幹的な基盤である建設生産物の品質の確保を目的とするものである。また、建設業の活力低下とこれに伴う地域経済の活力低下が全国的な課題となっている。このように、特定の地域に偏在する課題ではなく、国としての共通の課題に対処するために講じるものであり、国が関与する必要がある。 |
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | 国費：240百万円（平成22年度予算要求額） ・建設企業が、地方自治体、関係経済団体等と連携して、①観光、福祉、農林業等の他産業への進出、②維持管理や省エネ・耐震診断等の施工関連分野への進出、③環境・耐震技術開発等の新たな施工分野の開拓を行うことにより、従業者の新たな分野の知識や技術の取得に資する取組を行う場合における事業の立ち上げ費用、その成果を普及・啓発する費用。 |
| | 効果 | 地方自治体、関係経済団体等との連携によって、潜在的に見込まれる地域のニーズを新たなビジネスチャンスとして顕在化させる効果。 |
| | 比較 | 事業の立ち上げ費用に限定して支援するものであるが、その効果としては、事業立ち上げ後の事業者の自律的な取組による事業創出効果が期待される。また、こうした先導的な取組を普及・啓発することにより、全国的な波及効果が期待される。このため、費用対効果が大きい。 |
| 代替案 | 概要 | 個別の建設企業の自助努力による活動領域の拡大 |
| | 費用 | 国費なし |
| | 効果 | 地方自治体、関係経済団体等との連携があることにより顕在化するであろう効果が得られない。 |
| | 比較 | 国費を必要としないが、効果もないので効率的ではない。 |

| | | |
|--|-------------------|--|
| | <p>本案と代替案の比較</p> | <p>本案は、国費を必要とするが、投じる国費以上の事業創出効果が見込まれる。代替案は国費を必要としないが、その分本案で期待される事業創出効果も得られない。よって本案の方が代替案と比較して効率的である。</p> |
| | <p>施策等の有効性</p> | <p>① 本施策を行うことにより、地方自治体、関係経済団体等の連携によって、潜在的に見込まれる地域のニーズを新たなビジネスチャンスとして顕在化させる効果が予測される。</p> <p>② これにより、建設業の活力回復に資するモデル的な取組を創出することが見込まれる。</p> |
| | <p>その他特記すべき事項</p> | <p>○ 外部要因 建設投資の動向</p> <p>○ 平成22 年度政策チェックアップ結果評価書において事後検証を実施 (なお、業績指標199については、今後目標年度を延長して更新し、更新後に事後評価を実施予定。)</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|--------|---|-------|----------|
| 施策等 | 建設業の施工力の強化 | | |
| 担当課 | 総合政策局 建設市場整備課 | 担当課長名 | 課長 松本 大樹 |
| 施策等の概要 | <p>建設業の施工力を強化するため、本年度では新たに以下の取組を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設業の企業間取引を標準化・電子化する業界唯一の取組である CI-NET などの IT の普及促進に向けた導入検討費用の支援等を行い、その成果を普及・啓発する。（予算関係）【予算要求額：30 百万円】 ・施工現場において、元請・下請の連携による建設技能の確保・維持を図る体制確立に向けた先導的な取組や、地域の建設企業と工業高校等が連携して、将来の人材の確保・育成を図る先導的な取組に対して支援し、その成果を普及・啓発する。（予算関係）【予算要求額：50 百万円】 | | |
| 施策等の目的 | <p>建設業の施工力は、経営力、企業力、人材力に基づくものである。しかしながら、建設投資の急激な減少や競争の激化により、企業の経営状況は厳しさを増しており、経営基盤が揺らいでいる。また、経営環境の悪化は労働条件の更なる悪化を招き、少子高齢化も相まって人材の確保・育成が一層困難な状況となっている。この結果として、建設業の施工力が低下し、建設生産物の品質の低下が懸念されているところである。</p> <p>こうした状況を踏まえ、本施策の実施により、企業の経営力、企業力、人材力を向上させ、建設産業全体の施工力の強化を図ることを目的とする。</p> | | |
| 政策目標 | 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | |
| 施策目標 | 35 建設市場の整備を推進する | | |
| 業績指標 | 199 建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数 202 建設技能労働者の過不足状況（①不足率、②技能工のD.I.） | | |
| 検証指標 | - | | |
| 目標値 | 199 400件 202① 1.2%以下 202② 30ポイント以下 | | |
| 目標年度 | 199 平成21年度 202① 平成23年度 202② 平成23年度 | | |

| | | |
|----------------|--|--|
| <p>施策等の必要性</p> | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p><目標> エンドユーザーである国民に対し、対価に応じて最も高い価値を有する建設生産物を提供すること。</p> <p><現状> 昨今の厳しい経営環境により、建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設生産物の品質の低下が懸念されている。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>昨今の厳しい経営環境により、各建設企業の経営基盤が揺らいでおり、建設業の経営力・企業力が低下している。また、技術者・技能者の賃金や労働環境等、労働条件の更なる悪化を招き、少子高齢化と相まって、人材の確保・育成が一層困難な状況となっており、建設業の人材力が低下している。</p> <p>これらにより、建設業の施工力が低下していることが原因である。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>こうした施工力の低下を防ぐためには、個別企業による自助努力だけでは困難であり、元請・下請が連携して、IT導入の促進による経営力・企業力の強化、建設技能の確保・維持や地域の建設企業と工業高校等の連携による将来の人材の確保・育成による人材力の強化を図ることが、建設生産物の品質を確保する上で必要な課題である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>建設業の施工力の強化を図るため以下の取り組みを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営力・企業力の強化： 建設業の企業間取引を電子化するCI-NET導入に向け、元請・下請を含む相当数以上の企業が協議会を設置し、共同して、試験的導入、効果及び課題の検討を行う取組等を支援する。 ・人材力の強化： 元請・下請が連携し、施工現場において技術者・熟練技能者等による若年労働者に対する教育訓練等を行う先導的な取組や、地域の建設企業と工業高校等が連携して、建設企業の技術者・技能者による学校での生徒への実践的指導等を行う先導的な取組を支援し、広く普及・啓発を図る。 | |
| | <p>社会的 ニーズ</p> | <p>本施策は、建設業の施工力を強化し、国民生活や産業活動を支える根幹的な基盤である建設生産物の品質の確保を図るものであるため、社会的ニーズが高い。</p> |
| | <p>行政の関与</p> | <p>本施策は建設業の施工力を強化し、国民生活や産業活動を支える根幹的な基盤となる建設生産物の品質の確保を図るものである。建設生産物の品質の低下を回避することは、我が国の国民生活や産業活動全体に関わる重要な課題であるため、行政が関与する必要がある。</p> |
| | <p>国の関与</p> | <p>本施策は建設業の施工力を強化し、国民生活や産業活動を支える根幹的な基盤となる建設生産物の品質の確保を図るものであるため、特定の地域に偏在する課題ではなく、国としての共通課題に対処するために講じるものであり、国が関与する必要がある。</p> |

| | | |
|-------------|----|--|
| 施策等の 効率性 | | |
| 本案 | 費用 | <p>国費：80百万円（平成22年度予算要求額）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CI-NET 導入に向けた検討費用の一部に対して支援を行い、その成果を普及・啓発するための費用 ・元請・下請が連携した施工現場での建設技能の確保・維持を図る取組や地域の建設企業と工業高校等が連携した将来の人材の確保・育成を図る取組の検討費用の一部に対して支援を行い、その成果の普及・啓発を図るための費用 |
| | 効果 | <p>経営力・企業力・人材力の強化に対し、それぞれ以下のような効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CI-NET の普及による企業間取引・業務の効率化及び受注機会の増加 ・施工現場での技能承継の促進、将来の人材の確保・育成が図られることによる生産性の向上及び建設生産物の品質・安全の確保 |
| | 比較 | <p>CI-NET 導入の検討費用及び元請・下請の連携による建設技能の確保・維持、地域の建設企業と工業高校等の連携による将来の人材の確保・育成を図る取組の検討費用の一部を支援するものであるが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CI-NET を一度導入すれば、継続的に企業間取引及び業務の効率化が図られる ・建設技能の確保・維持を図る体制や建設業の人材育成プログラムが一度確立されれば、継続的に円滑な技能承継の確保や将来の人材の確保・育成が図られる <p>といった効果が期待される。</p> <p>また、こうした先導的な取組を普及・啓発することによる全国的な波及効果が期待される。このため、費用対効果が大きい。</p> |
| 代替案 | 概要 | 個別の企業による電子商取引システムの導入・構築及び技能習得訓練の実施 |
| | 費用 | 国費なし |
| | 効果 | 元請と下請、地域の建設企業と工業高校等が連携すれば解決するであろう課題が解決されず、よって、その効果も期待できない。 |
| | 比較 | 国費を必要としないが、効果もないので効率的ではない。 |
| 本案と代替案の比較 | | <p>本案は、国費を必要とするが、投じる国費以上に CI-NET の普及による企業間取引・業務の効率化及び受注機会の増加、施工現場での技能承継の促進、将来の人材の確保・育成されることによる生産性の向上及び建設生産物の品質・安全の確保の効果が期待できる。代替案は国費を必要としないが、その分本案で期待される効果が得られない。よって本案の方が代替案と比較して効率的である。</p> |
| 施策等の 有効性 | | <p>①本施策の実施により、企業の自助努力のみではなかなか進まなかった、IT 導入や建設技能の確保・維持、将来の人材の確保・育成を図る体制が確立される。その結果、経営力、企業力、人材力に基づく建設産業全体の「施工力」の強化が図られる。</p> |

| | |
|-------------------|---|
| | <p>②これにより、建設業の活力の回復に資するモデル的な取組の創出件数が増加するとともに、建設技能労働者の不足状況の解消（業績指標）が見込まれる。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>○ 建設業 IT 導入支援は、IT 戦略本部において作成された重点計画 2008 に位置づけられた施策であり、CI-NET を利用した EDI の普及促進を積極的に図るものとする。</p> <p>○ 外部要因 建設投資の動向</p> <p>○ 平成 22 年度政策チェックアップ結果評価書において事後検証を実施（なお、業績指標 199 については、今後目標年度を延長して更新し、更新後に事後評価を実施予定。）</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|----------|
| 施策等 | 都市部官民境界基本調査の創設 | | |
| 担当課 | 土地・水資源局 国土調査課 | 担当課長名 | 課長 石川 佳市 |
| 施策等の概要 | 都市部で民間開発等が行われ地積測量図が多く提出されている地域、もしくは今後民間開発等が活発に行われる可能性のある地域において、官民の境界を地籍調査に先行して確認する調査を実施する。（予算関係） 【予算要求額 1,000百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 都市部における地籍調査の進捗率は20%と低位であり（平成20年度末）、このような状況を改善するため、官民の境界情報を調査し、都市部における地籍整備の推進を図ることを目的とする。 | | |
| 政策目標 | 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | |
| 施策目標 | 37 地籍の整備等の国土調査を推進する | | |
| 業績指標 | 207 地籍が明確化された土地の面積 （平成22年度以降の業績指標については目標値等の見直しを行った上で、引き続き評価を行う予定） | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | （158千km ² ） | | |
| 目標年度 | （平成21年度） | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ 都市部においては平成20年度末までに約2,500km²（都市部全体の20%）しか地籍調査が実施されておらず、地籍整備の遅れが顕著である。</p> <p>ii 原因の分析 都市部では、土地が細分化され、権利関係が複雑で境界の確認に困難を伴う場合が多い等の理由から、他の地域に比べ調査に多くの費用と時間を要する。</p> <p>iii 課題の特定 都市部における地籍の明確化を進めるためには、比較的簡易に一定の効果を得ることができる調査手法を導入し、未調査地域を迅速に解消していく新たな方策の導入が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 国土調査法に基づく基本調査として国が官民境界調査を地籍調査に先行して実施する。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 地籍の明確化は、土地取引の円滑化等に資するものであり、地籍整備のために実施する当該施策は社会・国民的ニーズに合致する。 | | |
| 行政の関与 | 地籍整備は、土地に関する基礎的情報を整備する極めて公共性が高い事業であり、行政の関与が不可欠である。 | | |

| | | |
|-----|------------|--|
| | 国の関与 | 官民境界の情報は、都市部において地籍調査を実施する際の基礎的な情報であり、基本調査として国が早期に整備することが必要である。また、特に土地取引等が多い地域においては、街づくりなど土地の有効活用に支障が生じるおそれが高く、国の主要課題である都市再生を進めるうえでも、国が主導的役割を果たす必要がある。 |
| | 施策等の効率性 | 本施策の実施により、官民の境界情報が広範囲で明らかになることから、境界トラブルの軽減等が図られる。また、官民境界の情報の整備により、当該情報に整合した民間の測量成果が作成されることから、当該成果を活用し、後続の地籍調査の効率化・コスト削減を図ることができる。 |
| 本案 | 費用 | D I D（人口集中地区）約33km ² の官民の境界情報を地籍調査に先行して整備するのに要する経費 1,000百万円（約30百万円/km ² ）（平成22年度予算概算要求） |
| | 効果 | 官民境界の情報が広範囲で明らかになることにより、境界トラブルの軽減等が図られる。 |
| | 比較 | 境界情報の明確化により、土地取引等の円滑化に資することから、調査に要した費用の効果の発現が見込まれるため効率的であるといえる。 |
| 代替案 | 概要 | 官民境界だけでなく、民民の境界まで確認する通常の地籍調査を実施する。 （D I Dでの地籍調査：約60百万円/km ² ） |
| | 費用 | 通常の地籍調査の場合、民間測量成果を活用した効率的な調査の実施が見込めないことから、調査に要する費用は割高となる。 |
| | 効果 | 都市部における地籍調査は実施そのものが難しく、調査着手が困難である。よって、地籍が明確になる地域は限定され、境界トラブルの発生のおそれがある土地が多く存在することになるため、土地の有効活用に支障が生じる。 |
| | 比較 | 都市部で地籍調査を実施する場合、調査着手が進まず、境界トラブルの軽減等の効果が低くなることから、効率的であるとはいえない。 |
| | 本案と代替案の比較 | 代替案に比べ本案は、広範囲で境界トラブルの軽減等を図ることができる。また、都市部においては、街区外周の情報のみでも民間開発等に有効活用できることから、本案の成果は都市再生にも資するものである。さらに、本案の成果に整合して作成される民間測量成果を活用することで、通常の地籍調査を効率的に実施することができ、コスト削減にもつながることから、代替案に比べ本案の方が効率的であるといえる。 |
| | 施策等の有効性 | 本施策等の実施により、D I Dのうち特に地籍の明確化の緊急性が高い地域について、公有地と民有地の境界情報を明らかにすることが可能であり、都市部における地籍整備を進めるうえで有効な施策であり、業績指標の達成に寄与することが見込まれる。 |
| | その他特記すべき事項 | 「経済財政改革の基本方針2009」（平成21年6月23日閣議決定） ・地籍整備を推進する 平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施 （平成22年度以降の業績指標については目標値等の見直しを行った上で、引き続き評価を行う予定） |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|----------|
| 施策等 | 都市再生街づくり支援調査の創設 | | |
| 担当課 | 土地・水資源局 国土調査課 | 担当課長名 | 課長 石川 佳市 |
| 施策等の概要 | 民間事業者等が行う地籍調査以外の高精度な測量成果の作成及び国土調査法第19条第5項指定申請を促進することを目的とした新たな補助制度を創設する。（予算関係） 【予算要求額：800百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 都市開発事業等の実施主体が行う土地境界情報の整備に必要となる作業経費を補助することで地籍調査以外の測量成果を有効に活用し、効率的に都市部の地籍整備を推進することにより街づくりを支援することを目的とする。 | | |
| 政策目標 | 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | |
| 施策目標 | 37 地籍の整備等の国土調査を推進する | | |
| 業績指標 | 207 地籍が明確化された土地の面積 （平成22年度以降の業績指標については目標値等の見直しを行った上で、引き続き評価を行う予定） | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | (158千km ²) | | |
| 目標年度 | (平成21年度) | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ 都市部においては平成20年度末までに約2,500km²（都市部全体の20%）しか地籍調査が実施されておらず、地籍整備の遅れが顕著である。</p> <p>ii 原因の分析 都市部では、土地が細分化され、権利関係が複雑で境界の確認に困難を伴う場合が多い等の理由から、他の地域に比べ調査に多くの費用と時間を要する。</p> <p>iii 課題の特定 都市部において地籍整備の進捗を図るためには、民間事業者等が行う地籍調査以外の高精度な測量成果を活用することが重要であり、これらの成果を国土調査法19条5項指定に確実に繋げていくための支援制度が必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 都市部において民間事業者等が実施する基礎的な土地境界情報の整備に要する経費を補助する。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 地籍の明確化は、土地取引の円滑化等に資するものであり、地籍整備のために実施する当該施策は社会・国民的ニーズに合致する。 | | |
| 行政の関与 | 地籍整備は、土地に関する基礎的情報を整備する極めて公共性が高い事業であり、行政の関与が不可欠である。 | | |

| | | |
|-----|------------|---|
| | 国の関与 | 中心市街地等における街づくりなど、国の主要課題である都市再生を促進するためには、地籍の整備は不可欠であることから、国において実施する必要がある。 |
| | 施策等の効率性 | 民間事業者等が行う地籍調査以外の測量成果について、本補助制度を活用して国土調査法19条5項指定を受ければ以後の地籍調査が不要となり、効率的に地籍の整備を進めることにより街づくりを支援することができる。 |
| 本案 | 費用 | 事業費 約17.6億円（国費 8億円）（平成22年度予算概算要求） |
| | 効果 | 土地境界情報の整備面積 約40km ² |
| | 比較 | 1km ² あたり4,400万円の事業費（国費 2,000万円）で基礎的な土地境界情報を整備することができ、当該地域における公共事業等の円滑化に資することから、費用以上の効果が見込まれるため効率的であるといえる。 |
| 代替案 | 概要 | DIDにおける地籍調査の実施 |
| | 費用 | 約30億円（約6千万円/km ² ×約50km ² ）（国費 約15億円） |
| | 効果 | 土地境界情報の整備面積 約50km ² |
| | 比較 | 土地境界情報を整備するためには、1km ² あたり約6,000万円の事業費（国費 約3,000万円）がかかるとともに、調査完了までに多大な時間を要することから、効率的であるとはいえない。 |
| | 本案と代替案の比較 | 本案は代替案より安価に基礎的な土地境界情報を整備できるため、都市部における基礎的な土地境界情報の整備が進捗するものであり、代替案に比べ本案の方が効率的であるといえる。 |
| | 施策等の有効性 | 本施策により、年間約40km ² の面積について基礎的な土地境界情報が整備されることから、都市部における地籍整備を進めるうえで有効な施策であり、業績指標の達成に寄与することが見込まれる。 |
| | その他特記すべき事項 | 「経済財政改革の基本方針2009」（平成21年6月23日閣議決定） ・地籍整備を推進する 平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施。 （平成22年度以降の業績指標については目標値等の見直しを行った上で、引き続き評価を行う予定） |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|----------|
| 施策等 | 山村境界基本調査の創設 | | |
| 担当課 | 土地・水資源局 国土調査課 | 担当課長名 | 課長 石川 佳市 |
| 施策等の概要 | 山村部において、土地の境界に詳しい者が存在するうちに境界情報を保全し、後続の地籍調査に有効に活用できるようにするとともに、境界情報の管理や測量を容易にする補助基準点を設置する。（予算関係） 【予算要求額：200百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 山村部において急速に失われつつある境界情報を保全し、補助基準点を設置することで、山村部におけるその後の地籍調査の円滑化を図る。 | | |
| 政策目標 | 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | |
| 施策目標 | 37 地籍の整備等の国土調査を推進する | | |
| 業績指標 | 207 地籍が明確化された土地の面積 （平成22年度以降の業績指標については目標値等の見直しを行った上で、引き続き評価を行う予定） | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | （158千km ² ） | | |
| 目標年度 | （平成21年度） | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ 山村部においては平成20年度末までに41%しか地籍調査が実施されておらず、他の地域と比べても調査の遅れが顕著である。</p> <p>ii 原因の分析 山村部では土地所有者の高齢化や不在村化が進んでおり、地籍調査の実施そのものが難しくなっている。</p> <p>iii 課題の特定 地籍調査未実施の山村部は10万km²と膨大にあることから、簡易な手法を用いて広範囲で境界情報を保全し、後続の地籍調査を効率的に実施する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容 土地の境界に詳しい者の踏査により、山村部の境界情報を保全するとともに、境界情報の管理や測量を容易にする補助基準点を設置する。</p> | | |
| 社会的ニーズ | 地籍の明確化は土地取引の円滑化等に資するものであり、地籍整備のために実施する当該施策は、社会・国民のニーズに合致する。 | | |
| 行政の関与 | 地籍整備は、土地に関する基礎的情報を整備する極めて公共性が高い事業であり、行政の関与が不可欠である。 | | |

| | | |
|-----|------------|---|
| | 国の関与 | 全国の地籍整備を計画的に実施することは国の責務であり、山村部における地籍調査を市町村等が円滑に実施できるよう、市町村等の負担を軽減する措置を国が主導的に講じることが必要である。 |
| | 施策等の効率性 | 本施策の実施により、将来の地籍調査を円滑かつ効率的に実施することが可能になる。 |
| 本案 | 費用 | 山村部約130 km ² において、境界に関する情報の保全及び補助基準点の設置を行うのに要する費用 200百万円（平成22年度予算概算要求） |
| | 効果 | 保全した境界情報や補助基準点を用いることで、後続の地籍調査事業を市町村等が円滑に実施すること可能。 |
| | 比較 | 作業の円滑化・効率化等により、山村部における地籍調査を実施しやすくなることから、調査の大幅な促進が見込まれるため効率的であるといえる。 |
| 代替案 | 概要 | 情報の保全を事前に行わず、通常的地籍調査を実施する。 |
| | 費用 | 土地所有者の高齢化等に伴い、境界の確認が困難になることから、作業を実施する時期が遅れるほど、費用や手間が増加する。 |
| | 効果 | 情報保全が行われていないため、現地における境界の確認ができなくなり、将来山村部では地籍調査を実施できなくなることが懸念される。 |
| | 比較 | 地籍調査実施の際に費用と手間が増加し、調査実施自体が困難になるおそれがあることから、将来にわたって山村部での地籍整備を促進するためには、効率的であるとはいえない。 |
| | 本案と代替案の比較 | 地籍調査未実施の山村部が膨大であることを考えると、早期に情報の保全を図ることで、後続の地籍調査を円滑かつ効率的に実施できることから、代替案に比べ本案の方が効率的であるといえる。 |
| | 施策等の有効性 | 後続の地籍調査において簡易な機器による境界測量が可能になるなど、後続の地籍調査のコスト削減を図り、山村部の地籍調査の確実な推進（業績指標）を図ることができ大きな効果が見込まれる。 |
| | その他特記すべき事項 | 「経済財政改革の基本方針2009」（平成21年6月23日閣議決定） ・地籍整備を推進する 平成23年度政策チェックアップ（平成24年度実施）により事後評価を実施。 （平成22年度以降の業績指標については目標値等の見直しを行った上で、引き続き評価を行う予定） |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------|
| 施策等 | 集落生活安定化へ向けた中間支援業務の普及促進モデル事業の創設 | | |
| 担当課 | 国土計画局総合計画課 | 担当課長名 | 課長 川上征雄 |
| 施策等の概要 | <p>地縁団体が行う集落の住民生活の安定に係る取組に対して、専門的なアドバイザーやリーダーとなる人材を派遣して支援するため、地縁団体の取組を支援する組織（中間支援組織）をモデル的に複数選定し、これら複数の中間支援組織による、人材の募集、育成、地縁団体とのマッチングまでの一体的な実施と、育成のための研修カリキュラム、テキストなどの開発に対する支援を行い、その成果を検証することにより効果的な中間支援業務のあり方を検討する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：70百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>中間支援組織が行う支援業務の効果的な手法の開発を行うとともに、本事業で得られた成果が本事業実施主体に蓄積されることを通じて、中間支援組織としての機能を担うべき主体の育成・定着を図り、もって、地縁団体が行う集落の住民生活の安定に係る取組への支援を円滑に実施することを目的とする。</p> | | |
| 政策目標 | 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 | | |
| 施策目標 | 40 総合的な国土形成を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | モデル事業を実施した中間支援組織による人材支援業務の定着度 | | |
| 目標値 | モデル事業を実施した中間支援組織の過半で、モデル事業終了後も人材支援業務が実施されること | | |
| 目標年度 | 平成25年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>地縁団体が集落における住民生活の安定に中心的な役割を果たすためには、リーダーとして地域の人々を牽引したり、専門的な知識を有して適切な方向に導くことができる人材が必要であるが、現状では、地縁団体にそのような人材が不足している。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>人口減少・高齢化により地域内に適切な人材がいないほか、地域外から人材を募集しても地域のニーズとうまくマッチングしない。また、地縁団体に対する人材支援を行う機能が期待されている中間支援組織が十分な役割を果たせていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>集落における生活安定のために中心的な役割を果たすべき地縁団体に対して、地元ニーズにマッチした質の高い人材を外部から派遣するといった支援を効果的に実施する必要がある。</p> | | |

| | | |
|-----------|---|--|
| | iv 施策等の具体的内容 | |
| | 中間支援組織をモデル的に複数選定し、これら複数の中間支援組織による、人材の募集、育成、地縁団体とのマッチングまでの一体的な実施と、育成のための研修カリキュラム、テキストなどの開発に対する支援を行い、その成果を検証することにより効果的な中間支援業務のあり方を検討する。 | |
| | 社会的ニーズ | 地方再生戦略（平成20年12月19日改定 地域活性化統合本部会合）において、地域を活性化させるには人材力の強化が必要であることが謳われている。また、国土形成計画（全国計画）（平成20年7月4日 閣議決定）においても、地域の整備に関する基本的な施策の一つとして、地域外部の人材の誘致が掲げられているところ。 |
| | 行政の関与 | 住民の集落生活の安定を図ることは本来的に行政の役割であり、本施策は、このような取組を新たな公の考え方の下で地縁団体が行う場合に人材の側面から支援するものであることから、行政の関与は不可欠である。 |
| | 国の関与 | 外部人材の募集は行政界の枠を超えて実施する必要があるとあり、また、地方再生戦略においても、政府の役割として人材力強化に向けた支援を位置づけている。 |
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | 70百万円（平成22年度予算要求額）。 |
| | 効果 | 施策の実施により、中間支援組織がモデル的に人材支援業務に取り組み、課題や効果的・効率的に実施する方法等が明らかとなり、業務の立ち上がり期の不安が解消される。 |
| | 比較 | 直接的な支出であるモデル事業を実施した中間支援組織だけでなく、他の中間支援組織にも人材支援業務が普及・定着するといった波及効果が期待でき、中間支援組織を中心として自立的な人材支援が可能となる。 |
| 代替案 | 概要 | 本施策を実施せず、地縁団体が個々に人材を募集し、それを地方公共団体が個々に支援する。 |
| | 費用 | 個々の取組を試行錯誤で実施するため重複して問題が発生し、その解決の費用が多くなる可能性があるほか、個々の対応では、適切な人材のマッチングができず、集落機能の維持が困難となる場合が生じ、結果として住民の生活の保障のために係る費用が多くなる可能性がある。 |
| | 効果 | 地縁団体、地方公共団体がそれぞれ試行錯誤をしながら人材募集、育成等を行うこととなり、人材のマッチングができるかどうかは個々の対応による。 |
| | 比較 | 地縁団体、地方公共団体がそれぞれ試行錯誤しながら人材募集、育成等を行っていくこととなるため、取組の重複といった非効率な問題が発生する可能性があり、さらに地元ニーズに合った人材が確保できない可能性がある。 |
| 本案と代替案の比較 | | 地縁団体における人材強化に向けて、代替案では、地縁団体や地方公共団体がそれぞれ試行錯誤しながら人材募集、育成等を実施するため全体として非効率であり、効果も一部にとどまるのに対して、本案ではモデル的な取組を進めることで中間支 |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>援組織による自立的な人材支援業務の定着が図られることから、本案の実施が効率的である。</p> |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>施策の実施により、中間支援組織がモデル的に人材支援業務に取り組み、課題や効果的・効率的に実施する方法等が明らかとなり、業務の立ち上がり期の不安が解消される。</p> <p>これにより、モデル事業を実施した中間支援組織において人材支援業務が定着する。</p> |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方再生戦略（平成20年12月19日改定 地域活性化統合本部会合）において、地域を活性化させるには人材力の強化が必要であることが謳われている。 ・ 国土形成計画（全国計画）（平成20年7月4日 閣議決定）においても、地域の整備に関する基本的な施策の一つとして、地域外部の人材の誘致が掲げられるとともに、中間的な支援組織の必要性が謳われている。 ・ 平成25年度に事後検証シートにより事後検証を実施。検証指標等は今後、変更になる可能性がある。（平成22年3月までに検討する予定） |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|----------|
| 施策等 | 広域地方計画推進交付金（仮称）の創設 | | |
| 担当課 | 国土計画局調整課 | 担当課長名 | 課長 岩崎 泰彦 |
| 施策等の概要 | <p>複数都道府県が連携・協力して取り組む広域の活動を支える基盤整備等への支援を強化するため、広域地方計画推進交付金（仮称）を創設する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：10,000百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>広域地方計画の策定（平成21年8月）を受け、複数都道府県が連携・協力して取り組む広域的な観光活性化や物流円滑化のための基盤整備等の支援を強化し、各広域ブロックの自立・成長に向けた戦略目標の実現を図る。</p> | | |
| 政策目標 | 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 | | |
| 施策目標 | 40 総合的な国土形成を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 広域地方計画を具体化するために地方が連携して定める観光活性化等の計画の目標の達成状況 | | |
| 目標値 | 広域地方計画を具体化するために地方が連携して定める観光活性化等の計画の目標の達成が図られること | | |
| 目標年度 | 平成26年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律に基づき、広域的な人や物の流れを活発にすることを通じた地域活性化を図る制度として平成19年度に地域自立・活性化交付金が創設され、これまで38都府県75地域で活用されており、都府県内の拠点間のアクセス強化などにより広域的な地域活性化に寄与してきたものの、複数都道府県が一体となって計画を作成し、相互に連携・協力して事業を実施するには至っていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>都道府県を交付対象とする現行制度を活用して、地域の自主性・裁量性を活かした取組が進められているものの、複数都道府県が連携・協力して広域の活動を支える基盤整備等に取り組むためのインセンティブが弱い。</p> <p>また、直接の交付対象が都道府県のみとなっており、地方の経済団体など広域的な地域活性化の推進に当たって中心となりうる組織に対して直接支援できる仕組みとなっていない。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>地域自立・活性化交付金を活用したこれまでの地域活性化の取組に対する支援を</p> | | |

| | | |
|-----|---------|---|
| | | <p>引き続き着実に実施することが不可欠であるが、平成21年8月の広域地方計画の策定を受け、都道府県等が積極的に連携・協力して広域の活動を支える基盤整備等に取り組むよう促し、広域ブロックの自立・成長に向けた戦略目標を実現するための政策手段として制度を再構築する必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>このため、我が国の一極一軸型の国土構造を是正し、多様で自立的な広域ブロックからなる国土構造の構築に向けた国の役割として、一の都道府県を越えた広域の活動等、都道府県等が連携した取組への支援を強化し、広域地方計画に盛り込まれた戦略目標の実現を図るための制度を創設する。</p> |
| | 社会的ニーズ | <p>広域地方計画の策定に当たっては、地方公共団体、経済団体等からなる広域地方計画協議会において検討・協議を重ねてきており、今般の広域地方計画の決定を受け、広域的な視点からの地域活性化に対する都道府県等の関心・意欲が高まっている。</p> |
| | 行政の関与 | <p>広域地方計画に基づく戦略目標の実現に向けては、広域地方計画協議会における検討・協議の経緯も踏まえつつ、国と地方が協働して取り組むという考え方が基本となる。</p> <p>こうした考え方の下、広域の活動を支える基盤整備等は、地方の経済団体など民間の取組と連携しつつ、広域的な行政主体である都道府県が積極的に取り組んでいくことが必要である。</p> |
| | 国の関与 | <p>広域地方計画に基づく戦略目標を実現するため、国と地方が協働して取り組むという考え方の下、広域の活動を支える基盤整備等を国として支援するものである。</p> |
| | 施策等の効率性 | <p>本施策は、広域地方計画を具体化するために地方が連携して定める観光活性化等の計画に基づき、複数都道府県が連携・協力して取り組む基盤整備等を一定の期間（3～5年程度）内に総合的・一体的に推進するものである。</p> <p>このような広域の活動を支える基盤整備等に対して、交付金という地方の自主性・裁量性が高い仕組みにより支援することで、地域の実情に応じた効率的な事業の実施が可能となる。</p> |
| 本案 | 費用 | 10,000百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | <p>地方が連携して定める計画に基づき、複数都道府県が広域の活動を支える基盤整備等を一定の期間内に総合的・一体的に推進することにより、各広域ブロックの自立・成長に向けた戦略目標の実現が図られる。</p> |
| | 比較 | <p>複数の事業に対して一括して交付金を交付することで、年度途中の事業間の国費の融通に係る変更手続を不要とするなど、地方の自主性・裁量性が高い仕組みであるため、広域的な観点から費用に見合った効果が得られ、効率的な支援が可能である。</p> |
| 代替案 | 概要 | <p>広域地方計画推進交付金（仮称）により支援すべき事業を既存の補助事業等により措置</p> |
| | 費用 | <p>10,000百万円（交付金の予算要求額と同額と仮定）</p> <p>ただし、事業内容によっては既存の補助事業等の対象とならないケースもある。</p> |

| | | |
|--|------------|--|
| | 効果 | 各都道府県が単独で事業を実施することから、一の都道府県を越えた広域的な観点からは必ずしも効率的な基盤整備等が実施されるとは限らない。 |
| | 比較 | 複数都道府県が連携・協力するインセンティブがないため、広域的な観点からは必ずしも効率的な基盤整備等が実施されるとは限らず、また、補助事業者は個別事業ごとに交付申請する必要があるなど手続面での負担が大きい。 |
| | 本案と代替案の比較 | 代替案（既存の補助事業等）と比較して、複数都道府県が連携・協力して総合的・一体的に取り組むことで、より広域的な観点からの事業の実施が担保されるとともに、内容・手続の双方において地方の自主性・裁量性が高い仕組みであるため、限られた費用でより効果的に事業を実施できる本案の方が効率的である。 |
| | 施策等の有効性 | 地方が連携して定める計画に基づき、複数都道府県が広域の活動を支える基盤整備等を一定の期間内に総合的・一体的に推進することにより、各広域ブロックの自立・成長に向けた戦略目標の実現が図られ、広域地方計画の進捗に寄与する。 |
| | その他特記すべき事項 | <p>広域地方計画（平成21年8月4日 国土交通大臣決定）は、平成20年7月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）を受け、地方公共団体、経済団体等からなる広域地方計画協議会において地域主導で検討・協議を重ねるとともに、市町村からの計画提案やパブリックコメントなど多様な意見を反映して決定したものの。</p> <p>平成26年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。</p> <p>なお、検証指標等は今後変更になる可能性がある（平成22年3月までに検討する予定）。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------|
| 施策等 | 広域自立成長推進事業（仮称）の創設 | | |
| 担当課 | 国土計画局 広域地方整備政策課 | 担当課長名 | 課長 澁谷和久 |
| 施策等の概要 | <p>本年8月に決定された国土形成計画広域地方計画の実効性ある推進を図るため、広域ブロック毎に、例えば地域のブランディング戦略、人材育成・誘致戦略のような広域ブロックの自立・成長に繋がる成長戦略を責任を持って推進する戦略的連携体制の整備を促し、各地域の経済的自立化に向けた成長戦略を踏まえた活動を、各地域で活躍する者が中心となって広域的な観点から実施することができるよう、地域の広域連携体制（民間団体、大学等による）を支援する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：100百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>国土形成計画全国計画において、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土の構築が基本的な方針とされ、全国計画に基づき策定された広域地方計画では、地域における産業集積、地域のブランディング、地域経営を行う人材の育成等が重要なテーマとして掲げられた。これらの政策課題について、既存の都道府県の枠を超えて広域ブロック毎に戦略を作成し、産官学の広域的、戦略的連携により目標実現を図る。</p> | | |
| 政策目標 | 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備 | | |
| 施策目標 | 40 総合的な国土形成を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 広域ブロックの自立・成長の進展度 | | |
| 目標値 | 各8広域ブロックの自立・成長の進展の度合い | | |
| 目標年度 | 平成26年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>広域地方計画で提示された目標の中で、産業集積、地域におけるブランディング、人材育成・誘致等については、目標を実現するための道筋（HOW）と主体（WHO）に係る戦略が十分には明確になっていない。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>このような広域的な政策課題によっては「広域地方計画協議会」の構成員である国や地方公共団体が個々に実施するよりも、個別課題に即した地域の産学官が連携した主体が対応することが必要かつ効果的。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>このような政策課題に対しては、都道府県の範囲を超えて、また各府省や既存の民間団体の所管範囲にもとられず、広域ブロックを単位とした地域経営（エリアマネジメント）という観点から戦略を策定してそれを具体化するというスキームが必要である。</p> | | |

| | | |
|-----------|--|--|
| | iv 施策等の具体的内容 | |
| | 産業集積、地域におけるブランディング、地域経営を行う人材の育成・誘致等の広域的な政策課題について、産官学の関係機関が広域的、戦略的に連携し、広域地方計画で提示された目標を実現するための施策を具体化し着実に実行に移すための戦略を策定・実行する主体の構築とその活動を支援する。 | |
| | 社会的ニーズ | 平成21年8月に広域地方計画が大臣決定されたところであり、計画に記載された政策課題の実現方策が求められている。 |
| | 行政の関与 | 広域ブロックの自立・成長を図ることは国土政策上の重要な課題であり、行政の支援が必要である。 |
| | 国の関与 | 都道府県の枠を超える広域的な政策課題に対しては、国の関与が必要である。 |
| 施策等の効率性 | | |
| 本案 | 費用 | 100百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 広域ブロック毎に設置された広域的な戦略的連携体制において、各自治体の区域を超えた広域的な効果を持つ施策の戦略を機動的に構築する。 |
| | 比較 | 各広域ブロックの自立・成長に向けた広域的な産業集積、地域におけるブランディング、人材育成・誘致等を戦略的連携体制が一体的かつ総合的に戦略策定・実施するため、効率的な推進が期待できる。 |
| 代替案 | 概要 | 本施策を実施せず、広域地方計画協議会の構成員等が個々に産業集積、人材育成等の推進を実施する。 |
| | 費用 | 各実施主体の取組の重複といった問題が生じ、広域地方計画に位置づけられた政策の推進に係る費用が多大となる可能性がある。 |
| | 効果 | 広域地方計画協議会の構成員等がそれぞれ産業集積、地域におけるブランディング、人材育成・誘致等の推進を実施することとなり、効率的な広域ブロックの成長・発展が十分には望めない。 |
| | 比較 | 効率的・効果的なブロックの自立的な成長・発展は期待できない。 |
| 本案と代替案の比較 | | 広域ブロックの自立的成長に関しては、広域地方計画協議会の構成員等が個々に策定・実施するよりも、単一主体である戦略的連携体制がグローバルかつ広域的な観点から策定・実施する方が取組の重複が避けられるなど効率的である。 |

| | |
|------------------------|--|
| <p>施策等の 有効性</p> | <p>本施策の実施により、広域的な産業集積、地域におけるブランディング、人材育成等を責任を持って推進する戦略的連携体制の創設が促されることで、広域ブロックの自立的成長・発展が進展すると予測される。</p> <p>これにより、本施策を新たに実施することで、多様な広域ブロックが自立的に発展している状態を実現することができると見込まれる。</p> |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・国土形成計画（全国計画）において、多様な広域ブロックが自立的に成長・発展する国土の構築が新しい国土像として位置付けられた。全国計画に基づき、8つの広域ブロックについて、国と地方が対等の立場で参加する広域地方計画協議会の協議を経て、平成21年8月に広域地方計画が国土交通大臣決定された。 ・平成26年度までに事後検証シートにより事後検証を実施。検証指標等は今後、変更になる可能性がある（平成22年3月までに検討する予定）。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|------------------------------|---------|
| 施策等 | 運輸技術に関する総合的技術戦略プロセス推進に資する技術戦略ロードマップの構築 | | |
| 担当課 | 総合政策局技術安全課 | 担当課長名 | 課長 安藤 昇 |
| 施策等の概要 | <p>「ニーズの提案→当面の技術的対応可能性の検証→将来技術の可能性の検証・評価→将来技術の利用を前提とした施策展開の立案→ニーズの提案」というサイクル（テクニカルアセスメントサイクル）を実行する過程において技術戦略ロードマップ（※）を作成し、更にロードマップに従って個々の技術研究開発と基準等の制定・改正等の関連施策を相互にフィードバックさせながら、これらを一体的かつ総合的に実施するための仕組み（総合的技術戦略プロセス）を導入・推進する。</p> <p>（※）交通運輸分野の技術研究開発のうち長期的かつモード横断的に取り組むべき課題について、効果的・効率的・戦略的な政策資源の投入を可能にするため、最新技術の動向を調査・整理・蓄積した上で、今後の社会経済状況を推測しながら長期的な技術の確立・導入の見込みを検討することにより、具体的な最終目標とその過程（導入に必要となる施策を含む）を示すもの。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：10百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | 国土交通省の重要政策（安全、環境等）と運輸分野の技術研究開発とを相互にフィードバックさせながら一体的かつ総合的に推進することで、各重要施策の政策目標の実現に資することを目的とする。 | | |
| | 政策目標 | 1 1 ICTの利活用及び技術研究開発の推進 | |
| | 施策目標 | 4 4 技術研究開発を推進する | |
| | 業績指標 | 2 2 8 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合 | |
| | 検証指標 | - | |
| | 目標値 | 80% | |
| | 目標年度 | 平成19年度以降毎年度 | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>運輸分野の技術研究開発については、運輸モード毎には確実な政策実施が行われている反面、省全体の政策展開における位置づけが不明確になることや、中長期的な政策資源の投入判断が困難になる面があった。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>運輸分野の技術研究開発は、運輸モード毎にニーズ・シーズを個々に分析して技術研究開発を行っているため、運輸モード毎には確実な政策実施が行われているが省全体の政策展開において明確な位置づけが行われてこなかった。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>昨今の政策課題である環境や安全等の省の重要政策についてはモードに限らず大きな目標の下に政策が遂行されていることから、我が国が有する運輸技術の現状と</p> | | |

| | | |
|-----|-------------|---|
| | | <p>今後の見通しをモード横断的に俯瞰できる様にする事で省の重要政策の政策展開において明確な位置づけを行うことが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>「ニーズの提案→当面の技術的対応可能性の検証→将来技術の可能性の検証・評価→将来技術の利用を前提とした施策展開の立案→ニーズの提案」というサイクル（テクニカルアセスメントサイクル）を実行する過程において、技術開発から導入までの長期的かつ具体的な目標とそのスケジュールを示す技術戦略ロードマップを作成し、更にロードマップに従って個々の技術研究開発と基準等の制定・改正等の関連施策を相互にフィードバックさせながら、これらを一体的かつ総合的に実施するための仕組みを導入する。</p> |
| | 社会的 ニーズ | 本施策は、国土交通省の重要政策（安全、環境等）と技術研究開発推進との相互連携・相互補完を進め、わが国経済社会・産業全体の技術力の向上とイノベーション創出や、運輸技術研究開発全体のレベルアップに資するものと考えられるため、社会や国民のニーズに適っている。 |
| | 行政の関与 | 国土交通省の重要政策（安全、環境等）と運輸分野の技術研究開発のあり方に関するものであるため、行政が行うものである。 |
| | 国の関与 | 国土交通省の重要政策（安全、環境等）と運輸分野の技術研究開発のあり方に関するものであるため、国が行うものである。 |
| | 施策等の 効率性 | 長期的かつ具体的な目標とそのスケジュールを示す技術戦略ロードマップを作成し、更にロードマップに従って個々の技術研究開発と基準等の制定・改正等の関連施策を相互にフィードバックさせながら、これらを一体的かつ総合的に実施することで、効率的に関連施策及び技術研究開発を推進できる。 |
| 本案 | 費用 | 10百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 本施策を実施することで、我が国が有する運輸技術の現状と今後の見通しをモード横断的に俯瞰し、省の重要政策の政策展開における技術研究開発の明確な位置づけを行うことが可能になると考えられる。 |
| | 比較 | 運輸技術開発のレベルアップとともに、国土交通省の重要施策の推進との相互連携・相互補完が図られ、中長期的により適切な政策資源の投入の判断が可能となるため、その費用と得られる効果を比較すると効率的であるといえる。 |
| 代替案 | 概要 | 運輸モード毎にニーズ・シーズを個々に分析して施策及び技術研究開発を実施する。 |
| | 費用 | 国費なし |
| | 効果 | 運輸モード毎に最適な施策や技術開発は引き続き実施されるものの、交通運輸分野全体の観点からは、特段の効果の発現はない。 |

| | | |
|-------------------|--|--|
| | 比較 | <p>運輸モード毎には最適な施策や技術開発であっても、交通運輸分野全体から見てそれが最も効率的・効果的なものであるという確証がないため、更に効率的・効果的な施策や技術開発を見逃す可能性がある。そのため、代替案では、費用面では現状のままであるものの、特段の効果の発現もなく、効率的とはいえない。</p> |
| <p>本案と代替案の比較</p> | <p>本案の方が、今後の技術研究開発及び関連施策の展開を効率的・効果的に行うことができるので、本施策の導入は効率性があるといえる。</p> | |
| <p>施策等の有効性</p> | <p>技術開発から導入までの長期的かつ具体的な目標とそのスケジュールを示す技術戦略ロードマップを作成し、更にロードマップに従って運輸分野の技術研究開発と国土交通省の重要政策（安全、環境等）に係る基準等の制定・改正等の関連施策を相互にフィードバックさせることにより、各重要政策の推進との相互連携・相互補完が図られ、各重要政策の政策目標の実現に資すると予測される。また、本施策を実施することで、運輸技術研究開発全体のレベルアップが図られ、関連する業績指標である「230年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合」の目標値80%（目標年度：平成19年度以降毎年度）の達成に資することが見込まれる。</p> | |
| <p>その他特記すべき事項</p> | <p>○平成21年6月23日交通政策審議会技術分科会とりまとめ「今後の交通運輸関係の技術研究開発体制のあり方について」</p> <p>運輸モード横断的に取り組むべきもの（総合的技術研究開発課題）について、テクニカルアセスメントサイクルを実行する過程において技術研究開発ロードマップを作成し、さらにロードマップに従って個々の技術研究開発とその関連施策を実施する。その成果・実績をもとにロードマップの見直し、さらには新たな交通運輸政策の企画・立案に向けてテクニカルアセスメントサイクルへとフィードバックさせる総合的技術戦略プロセスを一体的かつ総合的に展開する。</p> <p>○平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施</p> | |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|---|-------|---------|
| 施策等 | 地域交通 I T 基盤確立プログラムの推進 | | |
| 担当課 | 総合政策局情報政策課 | 担当課長名 | 課長 内田 傑 |
| 施策等の概要 | <p>地方の中小公共交通事業者においても廉価に導入することが可能となる最新の I T を応用・活用したシステムの開発プロジェクトを公募し、その実地実証実験等を行う。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：20百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>地域活性化に不可欠な地方の中小公共交通事業者が I T の活用によりサービスの向上を図れるよう、地域交通におけるニーズを把握しつつ I T を利活用したシステムの実証を行い、その導入、活用を支援する。</p> | | |
| 政策目標 | 1 1 I C T の利活用及び技術研究開発の推進 | | |
| 施策目標 | 4 5 情報化を推進する | | |
| 業績指標 | — | | |
| 検証指標 | 地域交通 I T 基盤確立プログラムを活用したシステムの導入件数 | | |
| 目標値 | 1 件以上 | | |
| 目標年度 | 平成 2 4 年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>地域の公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、この地域公共交通を維持・活性化するためには、I T 技術を活用することにより利用者の利便性の向上を図ることが非常に有効である。しかしながら、地方の中小公共交通事業者は資金力に乏しく、I T 技術の恩恵を享受できず、上記交通事業者の利用者も利便性を享受できない状況にある。</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>上記要因としては、これまでの交通分野におけるシステムが、個々のオーダーメイド主体のものであり、初期費用・維持管理費等が高額であることが挙げられる。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>この課題に対応するためには、サービス提供を行うための共通的な基盤となる技術について、地方の中小公共交通事業者においても容易に導入可能となるよう、低廉かつ共有化を図ることが必要である。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>このため、廉価に導入できる最新の I T の応用・活用プロジェクトを公募・選定し、より詳細なニーズ・市場調査及び最新の I T の応用・活用（実地実証実験）を実施する。</p> | | |
| 社会的 | 地方の中小公共交通事業者においては、資金力に乏しいため、I T 技術の恩恵を | | |

| | | |
|-----------|---------|---|
| | ニーズ | 享受できていないが、地方においては、例えば、大都市圏以上に高齢化が進展していることなどにより、高齢者が安全かつ容易に公共交通機関を利用することができるためのITの導入（IC乗車券システム、バスロケーションシステムなど）に対するニーズは高い。 |
| | 行政の関与 | 中小企業のみでは、新しい技術を導入し、活用を図るには資金的にも難しいことから、行政の支援が不可欠である。 |
| | 国の関与 | 本施策において実施を予定している事業については、技術的に困難性が高く、多額の資金が必要である上、投資額に対しその後の収益性が高くないことなどから、民間企業における自発的な取組が望めない事業である。 このため、このような事業の立ち上がり段階においては、最新のITの応用・活用のための実地実証実験を行うのは国、導入・普及を図るのは民間企業という役割分担に基づき、国が資金を提供し、民間企業の取組をサポートする必要があることから、国の事業として実施する必要がある。 |
| | 施策等の効率性 | 本事業で求めている個々の技術に関わる知見は、日常から当該技術に関し専門的な立場で携わっている法人・個人の方が、国（行政）よりも明らかに優れている。 このため、これらの専門的な知見を有する法人・個人がプロジェクトの提案を行い、公募の結果選定された者が実施する方が、国自らが専門的な知見を有する法人・個人から情報を入手しつつ、実施すべき事業の仕様をまとめた上で調達を行うよりも効率的であり、さらに、公募（募集・提案）という形で競争原理を導入することが可能となることから、より優れたIT基盤の確立に繋がる。 |
| 本案 | 費用 | 20百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 国において、地域（地方）の中小公共交通事業者が共通に利用できる最新のITの応用・活用のための実地実証実験を行うことにより、上記事業者が安価にIT技術を活用することが可能となり、地域においては、住民の利便性の向上、経済の活性化を促進する効果が見込まれる。 |
| | 比較 | 本案の事業実施のための費用と地域（地方）の中小公共交通事業者が安価にIT技術を活用することが可能となるという効果を比較すれば、効果の方が大きい。 |
| 代替案 | 概要 | 本案の事業を実施しない。 |
| | 費用 | 国費は0円であるが、各々の公共交通事業者において、大手事業者が導入している高額なシステムを導入せざるを得ないため、中小公共交通事業者の負担は相当程度大きなものとなる。 |
| | 効果 | 各々の中小公共交通事業者において、相当の費用負担が発生するため、社会全体としては、負の効果大きい。 |
| | 比較 | 当該事業に要する国費は0円であるが、各々の中小公共交通事業者において、相当の費用負担が発生するため、費用と比較すれば、社会全体としては負の効果の方が大きい。 |
| 本案と代替案の比較 | | 代替案は国費がゼロであるが、社会全体としてみれば費用は本案より大きくなり |

| | |
|------------|---|
| | 、また本案の方が地域における住民の利便性の向上など得られる効果は大きいため、本案の方が効率的である。 |
| 施策等の有効性 | 本施策の実施により、地方の中小公共交通事業者においてもITの恩恵を享受できることとなり、検証指標である「地域交通IT基盤確立プログラムを活用したシステムの導入件数」の目標値1件以上（目標年度：平成24年度）を達成することができると見込まれる。 |
| その他特記すべき事項 | <p>○デジタル新時代に向けた新たな戦略～三か年緊急プラン～ （平成21年4月9日IT戦略本部決定）</p> <p>○平成24年度に事後検証シートにより事後検証を実施。</p> |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|------------------------|
| 施策等 | アジア諸国を中心とした交通分野における気候変動対策の国際的な推進強化 | | |
| 担当課 | 総合政策局国際企画室 国際業務室 | 担当課長名 | 参事官 山口 裕視 参事官 河野 春彦 |
| 施策等の概要 | 平成20年11月に開催された第6回日ASEAN交通大臣会合及び平成21年1月に我が国が主催した「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」（以下「MEET大臣会合」）の成果等を踏まえ、アジア諸国を中心とした途上国の交通分野における気候変動・大気汚染対策を更に推進するため、我が国がASEAN各国と協力して、各国による行動計画策定の支援や人材育成等のキャパシティ・ビルディング、自動車環境基準の実効性確保に向けた取組等を実施するとともに、MEET大臣会合の枠組みを活用した各国政策担当者・専門家等による「交通政策責任者会合」の開催等を通じ、協調的な途上国支援を推進する。（予算関係）【予算要求額：63百万円】 | | |
| 施策等の目的 | 国際社会が協調して取り組むべき喫緊の課題である気候変動問題について、交通分野においても積極的に貢献すべく、我が国のイニシアティブの下、我が国を始めとする先進国の知見・経験を有効に活用しつつ、特に今後CO2排出量の急増が見込まれるアジア諸国を中心とした途上国における気候変動・大気汚染対策を一層推進する。 | | |
| 政策目標 | 1 2 国際協力、連携等の推進 | | |
| 施策目標 | 4 6 国際協力、連携等を推進する | | |
| 業績指標 | 2 3 1 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数 | | |
| 検証指標 | - | | |
| 目標値 | 1 2 1 件 | | |
| 目標年度 | 平成23年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>交通分野は、世界全体のCO2排出量の23%を占め、早急な排出削減対策が求められる主要セクターの一つである。特にアジア諸国を始めとする途上国については、急速な経済発展や人口増加、都市化に伴うモータリゼーションの進展等により、今後、CO2排出量の急増や大気汚染等の悪化が懸念されている。交通システムの整備が各国の産業・都市構造等に与える長期的な影響にかんがみると、特に交通システムの整備途上にある途上国においては、将来の「低炭素・低公害交通システムの実現」を目指した早急な対策を講じることが必要である。しかし、途上国における現在の交通政策では、気候変動・大気汚染対策の視点を盛り込んだ計画的・効果的な政策立案・実施が十分に講じられているとは言えない。</p> | | |

| | |
|--------------------|--|
| | <p>ii 原因の分析</p> <p>今後交通需要の急増が見込まれるASEAN各国を含むアジア諸国では、交通分野における環境対策の必要性は認識されているものの、環境対策に係る技術・ノウハウ・資金や、環境対策を効果的に実施するための実施計画を有していないことが、各国による主体的・積極的な取組が実施できない原因となっている。</p> <p>iii 課題の特定</p> <p>途上国による気候変動・大気汚染対策を一層促進するためには、第一に、各国政府による計画的・効果的な交通政策の遂行能力を向上させることが喫緊の課題である。このためには、各国が先進国の知見・経験・政策遂行ノウハウ等を有効に活用しつつ、自らが必要とする環境対策の視点を盛り込んだ効果的な交通政策を立案して実施する経験を積むことが必要であり、こうした観点から、我が国が有する知見を途上国と共有しつつ、各国の政策担当者等のキャパシティ・ビルディングを実施し、かつ、他の先進国とも協調してそれぞれの強みに応じた効果的な途上国支援策を講じる必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>上記の課題を踏まえ、平成22年度においては、次のような取組みを講じることとする。</p> <p>(1) ASEAN各国を中心とするアジア諸国の交通環境対策支援の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ASEAN各国が自ら必要な環境対策を明らかにし、計画的・効果的に対策を実施できるようにするための国別実施計画の策定支援 ・各国間で環境政策に関する知見を共有するための情報の共有化・共通化の支援 ・環境改善効果の大きい自動車環境基準の策定・実施等に向けた、セミナーや研修等を通じた人材育成及びベストプラクティスの共有のための支援 <p>(2) MEET大臣会合の枠組みを活用した途上国支援ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MEET大臣会合に参加した先進国・途上国の交通政策担当者や国際機関・NPO等の専門家等による「交通政策責任者会合」の開催等を通じ、各国当局間等のネットワークの形成及び協調的な途上国支援の推進 |
| <p>社会的 ニーズ</p> | <p>気候変動問題は、地球規模の課題であり、その対策に当たっては、あらゆる国・セクターが協働する総合的な取組が不可欠である。世界全体のCO2排出量の23%を占める交通分野についても、交通システムの整備がもたらす長期的な影響にかんがみ、排出抑制・削減対策が早急に講じられないならば、我が国を含む先進国及び他セクターにおける削減努力にもかかわらず、気候変動に著しい悪影響をもたらすおそれがある。このため、先進国の知見等を有効活用しつつ途上国による交通分野での取組を支援することは喫緊の課題であり、本施策は、我が国に限らず広い国際社会のニーズに合致している。</p> |
| <p>行政の関与</p> | <p>概して経済発展と相反することとなりがちな気候変動・大気汚染対策を効果的に支援するためには、我が国を含む世界各国の政府がイニシアティブを発揮して、企業・NPO等の民間部門の協力を得つつ、交通政策立案・実施に係るノウハウ等を適切に途上国に移転していくことが必要であり、行政の関与は不可欠である。</p> |

| | | |
|-----|---------|--|
| | 国の関与 | 途上国における中央・地方政府、民間レベルでの一貫した交通環境政策を確立するためには、各国の中央政府が計画的・戦略的な交通政策を立案し、各施策を主導することが必要である。このため、我が国が途上国を支援するにあたっては国家間で調整していくことが必要である。 |
| | 施策等の効率性 | <p>本施策は、我が国を始めとする先進国の知見・経験等を活用して、ASEAN各国を始めとする途上国による主体的な環境対策の実施を支援し、またその実施に向けた環境を整備することにより、途上国における環境対策を効率的・効果的に推進するものである。</p> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国の支援により、ASEAN各国が国別実施計画を策定し、自らが必要とする環境対策を明らかにすることにより、ASEAN各国が主体的・積極的に取り組む契機をつくり、自らの交通環境政策の効率的な実施やその実施にあたり我が国を含む先進国・国際機関による効率的な支援が可能となる。 ・我が国のASEAN各国への支援を通じたベストプラクティスや情報の共有化・共通化等により、各国間で環境政策に関する知見が共有されるとともに、政策効果の検証が可能となり、各国における効率的な施策の実施が可能となる。 ・我が国を始めとする先進国・途上国の交通政策担当者や、国際機関・NPO等の専門家等のネットワークを活用して、援助側の特色を生かした効率的な途上国支援が実施可能となる。 |
| 本案 | 費用 | 63百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | ASEAN各国を始めとする途上国による主体的な環境対策の実施を支援し、またその実施に向けた環境を整備することにより、途上国における環境対策を効率的・効果的に推進する効果が見込まれる。 |
| | 比較 | 我が国の支援により、先進国の環境政策に関する知見を途上国と共有することを通して、ASEAN各国を始めとする途上国が効率的・効果的な交通環境政策を展開することが可能となり、その効果は極めて大きい。 |
| 代替案 | 概要 | 本施策を実施しない場合 |
| | 費用 | なし |
| | 効果 | アジア諸国を始めとする途上国では、引き続き環境対策に十分配慮を行わない交通政策を講じ、モータリゼーションの進展等により、途上国の交通分野CO2排出量は急増【IEA推計によると、2030年には途上国交通分野からのCO2排出量は倍増、アジア諸国は3倍増。アジア諸国交通分野の排出増加量は、我が国一国の総排出量に匹敵】。途上国の交通分野CO2排出増加による気候変動問題の深刻化や我が国社会経済への影響が懸念される。 |

| | | |
|--|------------|--|
| | 比較 | 引き続き途上国の交通分野CO2排出量の増加や大気汚染等の深刻化が見込まれるため、特段の効果はなく効率的とはいえない。 |
| | 本案と代替案の比較 | 効率性に係る本案と代替案との定量的比較は困難だが、代替案の場合、引き続き途上国の交通分野のCO2排出量の増加や大気汚染等の深刻化が見込まれるため、気候変動対策の喫緊性や途上国における交通政策の現状等にかんがみ、途上国における環境対策を効率的・効果的に推進する効果が見込まれる本案の方が効率的と考える。 |
| | 施策等の有効性 | 本施策は、我が国を始めとする先進国の知見・経験等を活用して、ASEAN各国を始めとする途上国による主体的な環境対策の実施を支援し、またその実施に向けた環境を整備することにより、途上国における環境対策を効率的・効果的に推進するものであり、国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトとして業績指標の実績値増加に資すると見込まれる。 |
| | その他特記すべき事項 | 平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施。 |

政策アセスメント評価書（個票）

| | | | |
|---------|--|-------|-----------|
| 施策等 | 官民連携による海外交通プロジェクトの推進 | | |
| 担当課 | 総合政策局国際業務室 | 担当課長名 | 参事官 河野 春彦 |
| 施策等の概要 | <p>経済のグローバル化が進む中で、ブラジル・米国等（以下「新興経済国等」という。）における高速鉄道整備プロジェクトをはじめとする海外における交通プロジェクトを官民連携のもと積極的に推進する。（予算関係）</p> <p>【予算要求額：200百万円】</p> | | |
| 施策等の目的 | <p>（我が国交通産業の競争力強化）</p> <p>我が国交通関係産業の国際競争力を強化し、ビジネスチャンスを拡大。また、優れた技術力・ノウハウを継承・進化。</p> <p>（地球環境問題への対応）</p> <p>鉄道等をはじめとする環境にやさしい交通機関の整備を通じ、地球環境問題への対応に貢献。</p> <p>（二国間関係の強化）</p> <p>国家の基盤となるインフラ整備を支援することにより、相手国の経済社会の発展に寄与。我が国のプレゼンスが向上するとともに、二国間関係の強化に貢献。</p> | | |
| 政策目標 | 1 2 国際協力、連携等の推進 | | |
| 施策目標 | 4 6 国際協力、連携等を推進する | | |
| 業績指標 | 2 3 1 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数 | | |
| 検証指標 | — | | |
| 目標値 | 1 2 1 件 | | |
| 目標年度 | 平成 2 3 年度 | | |
| 施策等の必要性 | <p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>今後、海外の交通プロジェクトの計画や構想は更に増加すると見込まれているところ、以下が課題となる。</p> <p>① 我が国においては、海外交通プロジェクトに関わる主体が多岐にわたっており、その多様な関係者間の円滑な連携が今後の課題となる。</p> <p>② 海外の交通プロジェクトに対しては、大型案件については首脳が決定権を持つことも多いことから、我が国政府のさらなるフォローが今後の課題となる。</p> <p>③ 近年、従来型のODAによる協力に加えて、PPP（Public Private Partnership）等の官民連携による新たな手法が求められる事例も増えているなど、交通プロジェクトの推進方策は多様化していることから、プロジェクトの情報収集から実施に至るまで官民の関係者による円滑な連携が今後の課題となる。</p> <p>④ 我が国の優位性を高めるため、技術基準等が存在しない国々に対して、我が国</p> | | |

の技術基準等を展開することが今後の課題となる。

ii 原因の分析

- ・海外の交通プロジェクトに関わる我が国の多様な関係者が連携を深めるための体制をさらに強化していくことが求められること。
- ・交通プロジェクトの有望な市場の新興経済国等への拡大及び競争の激化により、交通プロジェクトの計画や入札等に関して情報収集をきめ細かく行うことが求められること、相手国政府への理解促進・ハイレベルを含めた政府間協議等の重要性が高まっていること、我が国の技術基準等の海外展開の重要性が高まっていること。

iii 課題の特定

官民連携の枠組みの下、より一層、オールジャパンで海外交通プロジェクトに取り組めるように、我が国の技術・産業の海外展開のための環境を整備し、官民が連携した多角的な活動を実施する必要がある。

iv 施策等の具体的内容

- ①我が国の技術・産業の海外展開のための環境整備
 - ・技術基準・法体系策定支援等による協力の基礎づくり
 - ・ハイレベル協議、実務レベル協議等による相手国政府における我が国技術への理解促進
 - ・専門家派遣、研修等の技術支援
 - ・新たな協力分野の開拓
- ②官民が連携して実施する多角的な活動
 - ・官民連携の場の設定、戦略策定、情報共有
 - ・プロジェクト構想の具体化
 - ・入札に向けた情報の補正・補完

社会的 ニーズ

交通インフラは、円滑・効率的な人流・物流を通じた経済社会発展に不可欠であり、鉄道等をはじめとした公共交通機関の整備は、気候変動等の地球規模の環境問題への対応にも貢献するものである。新興経済国等において交通プロジェクトを積極的に推進することは、更なる経済社会の発展を目指す相手国自身のニーズのみならず、気候変動問題に取り組む国際社会のニーズにも適うものであると同時に、これらを通じた我が国のプレゼンスの向上につながるものである。

また、交通プロジェクトの推進を通じて、経済のグローバル化の中での新規市場の開拓や更なる技術の発展など我が国産業競争力の強化が期待される。

行政の関与

新興経済国等の交通プロジェクトの展開を推進するにあたっては、官民の多様な関係者の利害調整や枠組みの構築等が必要であり、これらを適切に実施するためには、行政が主導的な役割を果たす必要がある。また、政府間のハイレベル協議、政策対話、技術基準・法体系等策定支援等の協力の基礎づくり、技術協力、新たな協力分野の開拓等を民間のみで行うことは困難であり、行政の関与が必要である。

国の関与

新興経済国等においては、官民連携を活用した交通プロジェクトを国家プロジェクトとして位置付け、中央政府の主導により積極的に取り組んでいるところ、我が国の優れた技術に対する理解促進を積極的に行うためには、政府間のハイレベル協議

| | | |
|-----------|----|--|
| | | 、政策対話が必要である。また、技術基準・法体系等策定支援等の協力の基礎づくり、技術協力、新たな協力分野の開拓等のためには、ノウハウを有する国レベルの関与が必要である。 |
| 施策等の効率性 | | 本施策により、新興経済国等において制度整備から技術移転まで一貫したオールジャパンでの支援が可能となり、効率的・効果的なプロジェクトの展開が可能となる。 |
| 本案 | 費用 | 200百万円（平成22年度予算要求額） |
| | 効果 | 新興経済国等において、我が国の優れた技術の導入による交通インフラの整備及び我が国の民間企業の海外展開が促進される効果が見込まれる。 |
| | 比較 | 本施策により、海外交通プロジェクトに関わる我が国の多様な関係者間の円滑な連携が促進され、我が国企業の効率的・効果的な海外展開につながるとともに、新興経済国等の経済社会の発展、地球環境問題への貢献につながり、その効果は極めて大きい。 |
| 代替案 | 概要 | 国が本施策を実施しない場合 |
| | 費用 | なし |
| | 効果 | <p>国が本施策を実施しない場合、以下の問題が生じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通プロジェクトへの関心が高く、その決定権を有する新興経済国等の首脳に対して、我が国政府としてのフォローができないこと ・ 新興経済国等の交通プロジェクトに関わる我が国の多様な関係者が連携を深めるための体制が整備されないこと ・ 政府間協議等を通じた新たな基準の策定などの新興経済国等への政策面での支援や技術移転の実施ができないこと ・ 交通プロジェクトに関する計画の策定や入札の実施は、相手国の現地政府が行うことが通例であり、プロジェクトに関する情報収集や意見交換を行うにあたっては、直接コンタクト可能な我が国政府の関与が必要であるが、それが不可能となること ・ 海外の交通プロジェクトの円滑な推進のためには、新興経済国等の政府関係者・議員等の支持が極めて重要であるが、我が国政府の信用力・発進力を活用して理解促進のための活動を行えなくなること 等 <p>以上の問題が解決されないため、効率的・効果的に海外交通プロジェクトを展開することは困難となる。</p> |
| | 比較 | 国費は抑制できるが海外交通プロジェクトを積極的に展開することが困難であり、効果が限定的であるため、効率的とはいえない。 |
| 本案と代替案の比較 | | 本案と代替案を比較すると、本案では海外交通プロジェクトに関わる我が国の多様な関係者間の円滑な連携が促進されることにより、官民連携により効果的なプロジェクトの展開が可能であるため、本案の方がより効率的である。 |

| | |
|------------------------|--|
| <p>施策等の 有効性</p> | <p>本施策を通じて新興国等における交通インフラの整備を促進することにより、新興経済国等の経済社会の発展、環境に優しい交通インフラの整備を通じた地球環境問題への貢献につながり、国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトとして業績指標の実績値増加に資すると見込まれる。</p> |
| <p>その他特記 すべき事項</p> | <p>平成22年度政策チェックアップ（平成23年度実施）により事後評価を実施。</p> |