

第24回国土交通省政策評価会

平成23年4月21日（木）

【麓企画専門官】 それでは、先生方おそろいのようなので、ただいまから第24回国土交通省政策評価会を開催させていただきます。本日は、ご多忙のところ、先生方にはご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

今回の政策評価会に先立ちまして、委員及び事務局の交代がございましたので、ご紹介をさせていただきます。

本年2月21日に、森田祐司委員が会計検査院検査官に就任されたことから、政策評価会委員を退任され、その後任として白山真一委員にご就任いただきました。

【白山委員】 有限責任監査法人トーマツの白山と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

【麓企画専門官】 また、事務局では、新しく渡邊政策評価企画官が着任いたしました。

【渡邊政策評価企画官】 渡邊でございます。いろいろお世話になると思いますが、よろしくお願ひいたします。

【麓企画専門官】 なお、村木委員につきましては、本日、ご欠席の連絡をいただいております。

また、今回も政策評価に関する情報の公開に関するガイドラインにのっとり、傍聴可能な会場設定としておりますので、ご理解賜りたいと存じます。

小泉政務官にごあいさついただきますが、現在、別の会議に出ておりますので、後ほどということで、先に資料の確認をさせていただきます。

先生方だけの資料でございますけれども、右側に平成21年及び22年度の政策レビュー評価書、それから個別公共事業の評価書、個別研究開発課題評価書、平成22年度国土交通省事後評価実施計画、平成23年度国土交通省事後評価実施計画がございます。

それから、左側のほうには、資料2-①として平成23年度政策評価のスケジュール(案)、資料2-②平成23年度政策レビューテーマ一覧、資料2-③政策レビューテーマ一覧がございます。

資料3-①として美しい国づくり政策大綱、資料3-②市町村の防災判断を支援する警報の充実、資料3-③地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、資料3-④土砂災害

防止法、資料3-⑤スーパー中枢港湾プロジェクト、資料3-⑥バリアフリー法、資料3-⑦仕事の進め方の改革。

以上になってございます。資料の抜けているものがございましたら、事務局まで申しつけていただければと思います。

それでは、議事に入らせていただきます。今後の議事進行は、上山座長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 皆さん、こんにちは。よろしくお願いいたします。

きょうは、議題2つですけれども、まず最初の平成22年度末政策評価関係公表資料に関して、事務局のほうから説明をお願いします。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、資料1の関係につきまして、ご説明させていただきます。資料1につきましては、平成22年度末、この3月に策定いたしまして、公表いたしました政策評価関係の資料一式でございます。

まず、資料1-①、この大きなものでございますけれども、これにつきましては、昨年度、先生方にいろいろご指導いただきました、各テーマの政策評価のレビューの評価書でございます。開いていただきますと、上から、運輸安全マネジメントの評価から鉄道 of 安全施策まで9テーマございまして、それぞれの政策レビューの評価書がすべて載っております。これが資料1-①でございます。

引き続きまして、資料1-②でございますけれども、個別公共事業の評価でございます。これは、平成23年度の予算に向けまして、個別公共事業の評価として取りまとめました新規事業採択時の評価、再評価、及び完了時の事後評価の評価結果を取りまとめたものでございます。今年度につきましては、新規が27件、再評価が122件、事後評価が64件入っております。これが資料1-②でございます。

引き続きまして、資料1-③でございますけれども、個別研究開発課題評価書でございます。平成22年度事後評価実施計画に基づきまして、個別研究開発課題につきまして、事前評価、中間評価及び終了時の評価を実施したものでございます。実施件数につきましては、それぞれ90件、1件、62件実施してございます。

以上が政策評価の結果でございます。

あわせて、資料1-④と資料1-⑤につきましては、平成22年度と23年度の国土交通省事後評価実施計画でございます。資料1-④が22年度、資料1-⑤が23年度になってございます。

これは、3月31日に変更いたしましたので、公表したものでございますけれども、大きな変更点ですが、資料1-④の14ページを開いていただければと思います。昨年度の政策レビューのテーマがございます。

*がついているのが昨年度のテーマで、12テーマございましたけれども、*の9つについては、資料1-①にありましたように、政策レビューの取りまとめをこの3月に行いました。

**の住宅・建築物の耐震化の促進、港湾の大規模地震対策、緊急地震速報の利用の拡大の3テーマにつきましては、3月11日に大地震がございましたので、地震の関連ということで、3月11日の地震も踏まえて評価することが適当であろうということで、15ページの上のところに書いてございますけれども、別に定める日までに評価結果をまとめるということで、取りまとめの時期を延期してございます。この3つのテーマにつきましては、8月に事後評価実施計画の変更を予定してございますので、その時期までに、どういう形で取りまとめるかという方針を決めていきたいと思っておるものでございます。

以上、議題（1）平成22年度末政策評価関係公表資料についてのご説明を終わらせていただきます。

【上山座長】 以上の事項について、ご質問、ご意見等ありますでしょうか。よろしいですか。

それでは、議題（2）平成23年度取りまとめ政策レビューの取組方針について、説明をお願いします。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、個別のテーマの説明に入る前に、資料2にありますように、今回の評価会の位置づけであるとか、今後の進め方について簡単に説明させていただいて、個別のテーマの説明に入りたいと思います。

資料2-①をご覧いただければと思うんですけども、今年度の政策評価のスケジュールが大枠書いてございます。ただ、今年は大地震がありまして、その対応で、国土交通省、ちょっとばたついてございますので、このとおり進めるどうか、ちょっと議論なところございますけれども、例年だとこのペースになります。

そして、今回の政策評価会は、黄色い枠に載っていますように、政策レビューの今年度の取り組み方針について意見をいただくということになってございます。

この評価会につきましては、年間にあと2回予定してございます。6月の段階で、政策チェックアップのところにあると思うんですけども、政策チェックアップについての意

見をいただくのと、11月ぐらいを目途にと思っておりますけれども、政策レビューがある程度まとまった段階で、政策レビューについて再度の意見をいただく。この3回を予定しております。

資料2-②でございますけれども、今年度の政策レビューのテーマは7つございます。この7つについて、本日、取りまとめ方針についてご説明させていただこうと思っております。

ここで、政務官、来られましたので、ご挨拶を頂きたいと思えます。

【小泉大臣政務官】 お忙しい中、先生方にはご参集をいただき、まことにありがとうございます。第24回政策評価会の開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。国土交通大臣政務官を拝命しております小泉俊明でございます。昨年度より、政策レビューに関する検討会の座長をはじめとする政策評価全般について担当しております。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

上山座長をはじめ、政策評価会委員の皆様には、日ごろより政策評価制度の適切な実施のため、基本計画などの策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定等に当たり、数々のご助言を賜り、誠にありがとうございます。また、本日はご多忙のところ、ご出席いただき、重ねて御礼を申し上げる次第でございます。

ご案内のとおり、一昨年9月に政権交代が行われましたが、民主党政権としても政策評価を徹底して行うこととしております。昨年3月には、国土交通省政策評価会基本計画を改定し、政策レビューの円滑かつ的確な実施を確保するため、政策レビューに関する検討会に新たに3名の大臣政務官が加わり、検討体制を強化してまいったところであります。

本年2月には、大臣政務官を中心として、平成22年度の各テーマの最終的な取りまとめ方針について2時間近くにわたり審議を行い、3月に取りまとめ、公表をさせていただいたところであります。なお、そのうち、地震防災対策関連の3テーマにつきましては、東北地方・太平洋沖地震の発生を踏まえた検証が必要との考えから、平成23年度も評価を継続することと決定させていただいております。

本日の政策評価会では、本年度に取りまとめる政策レビューの取り決め方針についてご審議をいただきます。今年度は、テーマ数が7件と、昨年度に引き続き大変多くのテーマがございますが、いずれも大変重要なテーマでございます。引き続き熱心なご議論を賜りますとともに、今後とも国土交通省の政策評価制度の継続的な改善にご助言を賜りますことをお願いし、まことに簡単ではございますが、ご挨拶にかえさせていただきます。本日

は、よろしくお願いを申し上げます。

【麓企画専門官】 ありがとうございます。

誠に申し訳ございませんが、小泉大臣政務官は公務のため、ここで退席をいたします。お許しをいただきたいと思います。

(小泉大臣政務官退室)

【渡邊政策評価企画官】 それでは、引き続き説明させていただきます。

資料2-②、今年度のテーマは7つありますので、本日は、資料にありますように4つのグループに分けまして、それぞれ説明をしていただいて、意見をいただくということで進めていきたいと思っております。最初に、各テーマの担当者より5分ほど説明させていただいて、その後10分ほどご意見をいただくということを、4つ続けていきたいと思っております。申し訳ございませんが、時間管理のために、4分で1鈴、5分で2鈴を鳴らせていただくことを考えてございます。

併せまして、資料2-③でございます。これは参考でございますが、政策レビューのこれまでに実施済みのテーマと、今後、実施する予定のテーマを全で一覧で示してございます。参考にいただければと思います。

それでは、個別のテーマの説明に移らせていただきたいと思っております。

第1グループ、美しい国づくり政策大綱につきまして、都市・地域整備局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室長より、併せて市町村の防災判断を支援する警報の充実につきましては気象庁予報部業務課長より、それぞれ5分で説明をしていただければと思います。よろしくお願いをいたします。

【岸景観・歴史文化環境整備室長】 公園緑地・景観課で室長をしております岸と申します。私から、美しい国づくり政策大綱について説明いたします。資料③-1をお願いいたします。

まず、この大綱がどんなものかということでございますが、評価の目的、必要性というところで概略的に書いておりますけれども、平成15年7月に、国土交通省として、行政の方向を美しい国づくりに向けて大きくかじを切るということで、取りまとめたものでございます。

大綱そのものも後ろのほうに添付してございますが、本日、時間の関係もございまして、概略をパワーポイントで説明させていただきたいと思っております。

1枚めくっていただきまして、1ページないし2ページをご覧いただきたいと思うんで

すが、大綱の概要ということでございます。大きくは、2つのパートからなっております。1ページのⅡ．にありますように、美しい国づくりのための取り組みの基本的な考え方がその一つでございます。それから、2ページ目にありますように、Ⅲ．美しい国づくりのための施策展開ということで、基本的な考え方に沿って、具体的に行っていく政策ということで、2つのパートからなっております。

まず、1ページの基本的な考え方ということでございます。取り組みの基本姿勢ということで、例えば地域の歴史、文化といった個性を重視するようなことでありますとか、美しさの形成というものを行政の内部目的化とすることなどが掲げられております。

また、右側の部分になりますが、取り組みを進めていく上での考え方ということで、地域ごとにコンセンサスの状況が違いますので、そうした状況に応じた施策展開をしていくということ。それから、さまざまな主体の役割と連携、あるいは、その取り組みの前提となるような条件整備が重要であるということが掲げられております。

続いて、2ページでございますが、そうした基本的な考え方に沿って、具体的に展開していく政策ということで、15の具体的な施策を掲げております。例えば、事業に関するものとして、①景観形成を原則化でありますとか、②公共事業における景観アセスメント、あるいは③分野ごとのガイドラインといったものもあります。法制度に関するものとして、④景観に関する基本法制の制定といったものもあります。また、住民等の参加という視点での⑨、⑩といったものですとか、条件整備に関するものとして⑬、⑭の情報の提供、あるいは⑮の技術開発といったものが挙げられております。

具体のイメージを持っていただくために、3ページ以降に例を載せてございます。

まず、3ページでございますが、先ほどの15のうち、特に法制度に関連する例ということで、景観緑三法ということでございます。この大綱等を受けまして、平成16年に、我が国で景観に関する初の総合的な法制度ということで、景観法などを制定、改正しております。既に施行しております。

続いて、1ページめくっていただきまして、4ページでございます。公共事業における景観アセスメントシステムの確立ということで、これもこの大綱等を受けまして、国土交通省の直轄公共事業について、平成19年度よりこうしたシステムで本格運用をいたしているところでございます。

もう1ページめくっていただきまして、5ページ目でございます。景観形成ガイドラインについてということで、これは事業を担当する各職員が活用するというところで、道路、

港湾といった分野別にガイドラインを策定しております。

続きまして、また資料3-①に戻っていただきますが、評価の進め方ということです。先ほど資料2-②にありましたように、全体の取りまとめは私ども都市・地域整備局が担当いたしますが、担当としては全部局ということでございますので、関係課も非常に多岐にわたっているということで、省内でも横断的な体制を整えてやっているところでございます。現在も、具体的にその進め方等を、関係部局と連携のもとに詰めているところでございます。

現時点で考えられるところを資料3-①に挙げております。まず、評価の視点、手法ということで、先ほど紹介いたしましたように、具体的な施策が挙げられておりますので、施策について目標の達成状況等を把握いたします。その上で、各地の具体的な事例、各種データ等をもとに、政策の効果、課題というものを検証いたします。そうした結果を通じまして、その施策のもとになっております基本的な考え方がどの程度進展しているのかということも、あわせて評価をいたしたいと考えています。なお、評価に当たりまして、本評価会の委員の先生方のご意見等を伺いまして、進めていきたいと考えております。

以上でございます。

【限業務課長】 気象庁予報部業務課長の隈と申します。よろしく申し上げます。資料の3-②市町村の防災判断を支援する警報の充実について、説明させていただきます。

まず、次のページ、パワーポイントの資料からご説明いたします。

市町村の防災判断を支援する気象情報、きっかけとしては平成16年の災害の検証から始まっています。平成16年は、台風が10個上陸するとか、あるいは福井や新潟で大雨、豪雨災害があったとか、非常に風水害が多発した年で、たくさんの犠牲者が出ております。この年、政策レビューにおいても、こういった災害を踏まえて、気象庁としてどのようなことをすべきかといったことが議論されて、取りまとめられています。

その結果、次のページ、平成16年度から平成22年度にかけてどのようなことがなされてきたか、時系列を追って書かれております。平成16年度には国土交通省政策レビュー、もう一つは中央防災会議のほうでも、集中豪雨時等における情報伝達及び高齢者等の避難支援に関する検討報告、こういったところでいろいろな取りまとめがなされています。

その後、砂防部との連携による土砂災害警戒情報が、鹿児島県で平成17年に開始、平成20年には全国運用開始となっております。

そのほか、国土交通省、あるいは都道府県と共同で行っている指定河川洪水予報について

ても、よりわかりやすくする、あるいは指定する河川の数を増やす、こういったことを進めております。

その後、気象庁の中での活動としては、大雨、洪水、高潮警報の基準の見直しを行って、昨年、平成22年5月に、市町村ごとに気象警報を発表することを開始しております。こういった一連の改善を行っておりますので、この機会に評価を行って、次の改善につなげていこうという段階に来ていると認識しております。

次のページ、お願いします。市町村の防災判断を支援する防災気象情報として、やはり中心となりますのは警報、注意報です。ここに茨城県の絵が出ていますけれども、平成22年5月までは、茨城県については5つの地域に注意報、警報を発表していました。これは、一つには大ざっぱ過ぎる、もう一つはどこを指しているのかわかりにくい。例えば、東京でいえば23区の東部とか、23区の西部に警報を発表した場合、では自分の区はどこらに入るのがわかりにくい。そういったことがございまして、市町村に注意報、警報を発表する。それまで全国で375区域に発表していたものを、昨年5月以降は1,777区域、基本的に市町村の数ですけれども、この区域に発表している形になっております。これによって絞り込みができますので、例えば大雨警報については38%、洪水警報については42%、それぞれ減っている。市町村から見ると、これだけ発表回数が減っていると、そういった形になっております。

気象庁から発表する情報としては、警報、注意報が中心ですけれども、それ以外に、例えば大雨が実際に短時間に降った場合には記録的短時間大雨情報。先ほどちょっと申し上げましたけれども、都道府県と共同で土砂災害について土砂災害警戒情報。あした大雨が降る、あした台風が来るといったときには、事前に気象情報を発表する。指定河川洪水予報も先ほど申し上げました。

次のページに行きますと、こういった情報を発表するのはよいけれども、情報が使われて初めて防災に使われる、防災に役に立つというわけで、地方自治体が的確に防災活動を行うためにどんなことが必要か。1点としては、情報のわかりやすさ、内容の高度化。市町村等への伝達手段を拡充していく。これはどういう情報なのか、どういうときに発表されるのかといったことを自治体、あるいは国民に周知、広報していく。こういった活動を通じて、初めて防災気象情報というものが活用される。こういったプロセスが評価の対象になるだろうと考えております。

実際には、気象台側と自治体側で平素の準備を行い、それから実際に注意報、警報が出

た場合に、確実にそれを受けて動くと、そういったことを通じて防災に貢献していくと考えております。

資料3-②に戻りますと、評価の視点としては、今、申し上げたようなことを中心にレビューを行って、評価手法につきましては、ここの懇談会の先生方、それから気象庁の中でも気象業務の評価に関する懇談会というものがございますので、そういったことも通じてレビューをしていきたいと考えております。

以上です。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

例によって時間が厳しいのですが、多分、それぞれについて全員がしゃべる時間がないので、特にこれについてはここで申し上げたほうがいいと思われることを中心に、ご意見のある委員の方は、発言願います。

先ほど申し遅れましたが、テーマ別意見記載用紙がお手元に配ってあります。話を聞きながら、思いついたことを書いておいていただくと事務局で整理し会議の発言と同じ扱いとして、今後の作業に反映していただくことになります。しゃべり足りない分は書いていただくということをお願いします。

美しい国のほうはいかがですか。

皮切りにお聞きしたいんですが、これは平成15年につくった「美しい国づくり政策大綱」というものがもともとあって、その実施状況を見るという意味と理解しています。あのころは、「美しい国」といえば、ああ、あのことだなと思うイメージがあったのですが、実質的に中身は景観と緑ということが中心だと思います。政策大綱の公式名はこのとおりでいいのですが、ぱっと見たときにわからない若い方も多いので、「景観と緑に関する」という言葉を併記するとか、今後、事務局と担当のほうで相談して、発表するときに少し工夫されたほうがいいのではないのでしょうか。

【山本委員】 簡潔に言いますけれども、私、この15施策を見ましたが、どうもばらばらなので、手段的なものとかいろいろあるので、もう少しグルーピングして効果を測定していただければと思いました。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【田辺委員】 1点です。特に景観法であるとか、それから広告物等に関しましては、簡単に言うと景観法自体は枠法で、その下でどういうふうに市町村側が景観整備のための条例とか計画をつくっていくかという、地域のレベルで行っていること自体が実質だと思

われるわけであります。そのときに、市町村の持つ、1,800くらいあると思いますけれども、そこを個別に把握していくという感じで行うのでしょうか。その数は結構ありますし、つくってないところも多々あると思うんですけども、それを含めて国土交通省側で行うのかというのが1点です。

それと、実際の公共事業等におけるアセスメント等に関しては、直轄みたいなのはわかるんですけども、それがそれ以外の地方の補助事業等までどういう形で展開されているのかみたいなことも含めて、全体として見ていくという感じでしょうか。そのイメージと、情報のやりとりがどういうふうになるのかといったことをお答えいただければと思います。

【岸景観・歴史文化環境整備室長】 評価のやり方については、今後、具体的には検討していきたいと思っているんですが、おそらく地域それぞれの施策を網羅的に、個々を検証していくということではないと思っております。とはいいいながら、やはり具体的にやっていくという部分も必要ですので、例えば例示的な形で取り上げたりとか、そういうようなことで、全体的な視点のもとに、具体の話も取り入れながらやっていきたいと思っております。詳しくは、また先生方のご意見を踏まえて、有効な方法を探っていきたいと考えております。

【上山座長】 それでは、2つ目のほうはどうでしょうか。市町村の防災です。はい、どうぞ。

【田辺委員】 1点でございます。このレビューのテーマというのは、市町村の防災判断に対して、どのような的確な情報を出すのかということだろうと思うんですけども、実際、気象庁が出している情報というのは、市町村を經由せずに直接国民その他のほうに流れてくる部分がすごく多いし、それで各住民がどう動くかというところがあるかと思えますので、市町村で流れていくところと、直に住民のほうに行くところをどういう形でとらえていくのでしょうか。市町村にターゲットを置くといいますと、全体の中でかなり限定されたところしか評価の対象になってないのではないかという気がするものですから、そこら辺の見通しをお教えいただければと思います。

【隈業務課長】 防災は自助・共助・公助ということで、確かに市町村だけではなくて、住民にどう伝えるかということも重要だと思います。それも含めての評価ということでよろしいかと思います。実際に、去年、市町村警報・注意報を始めてアンケートをとったところ、自治体の方は市町村で発表するというのはかなりご存じですが、やはり住民の方の

認知度は低いので、そこも高めていかないといけないかなと、そういったことは押さえてございます。

【加藤委員】 よろしいですか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 1番目と2番目の両方に対するコメントです。まず、2番目の災害の方については、民間でもさまざまな気象情報が出されていると思われませんが、そうした情報と今回の情報との役割分担は評価の対象になるのでしょうか。また、1番目のほうについては、国づくりはパブリック側から見ている考え方ですが、当然、民間の活動も合わさった結果として景観等につくられていくと考えられますので、両者の関係をどのように考えたり、役割分担を想定したりする中で評価するつもりでしょうか。

以上です。

【隈業務課長】 民間の役割というのも確かに大事ですけども、今回のレビューにおいては、基本的には気象庁から発表する情報が自治体、国民にどう使われているかといったことを中心にレビューしていければと思います。

【岸景観・歴史文化環境整備室長】 美しい国づくり大綱のほうですけども、この大綱自体、国土交通省として当面取り組むということが中心に書かれておりますけれども、視点として、主体あるいは施策の連携ということも入っておりますので、そういった視点は入れながら、ちょっとどこまでできるかはわからないですが、適切に評価の中で考えていきたいとは思っております。

【上山座長】 ほかの委員の方、ありますか。

それでは、追加で私から1つだけ。両方のテーマに通じることですが、最終的には、国民がこれを美しいと思うかどうか、あるいは景観、緑がいいと思うかどうかということだと思のです。防災のほうも、こういう情報がきめ細かく来ていいと思っているかどうかというのはやはり住民の判断になるので、評価されるプロセスの中で、そういう情報を必ずデータとしてとって、それを見た上で判断していただくということをお願いしたいと思います。

それから、やはり両方について、実際に、何かをやるのは市町村ということになる。国土交通省がこういう仕事をしてくれた結果、市町村側は感謝しているのかどうか市町村の意見なども併せて聞かれると次が見えやすいのではないかと。もっとやってほしいとか、こういう切り口からもやってほしいとかいう要望もあると思う。

ほかの委員の方、よろしいですか。それでは、次のグループに行きたいと思います。

【渡邊政策評価企画官】 引き続き、第2グループでございます。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律につきまして総合政策局交通計画課長から、土砂災害防止法につきまして河川局砂防部砂防計画課長から、ご説明をよろしくお願いいたします。

【山口交通計画課長】 総合政策局交通計画課長の山口でございます。3-③に基づきまして、地域公共交通活性化再生法についてご説明させていただきます。

1枚めくっていただきますと、法律についてのポンチ絵がございます。この法律は、平成19年に制定されたものであります。ご案内のとおり、地域におきます公共交通、大変厳しい状況に置かれております。高齢化が進展する中で、住民の足の確保、あるいはユニバーサルデザインの実現、さらには活力ある都市活動ですとか、観光振興、環境問題の対応が求められているということで、大きく2つこの法律の眼目がございます。

1つ目は、右のほうにございますが、協議会を通じまして、総合連携計画というものを策定するプラットフォームを用意するというのが1点目でございます。2点目は、1. 計画の作成・実施の右下のほうにございますが、法律上の特例措置を講じるという内容になってございます。

まず、協議会の場を通じて、地域における交通問題を解決していくための計画づくりについてでございます。1枚めくっていただきますと事例が出てまいります、その事例の中の三条市のところをお開きいただきたいと思っております。

新潟県三条市でございますが、ここがございますように地方部の都市で、それなりに産業もございますが、やはり郊外に参りますと農村地も広がっているということで、公共交通の維持が極めて困難になっています。そういう中で、この地域におきましては、右のほうにございますけれども、高校生の通学のためのバス、あるいはオンデマンドの交通システムを導入していくことを中心とする計画を策定するというので、右にございますような協議会の場を通じて、関係者が合意形成をし、必要なフレーミング等を行いながら、模索をしていくという取り組みをしているということでございます。

もう一つの特色でございますが、法律に基づく特例でございます。こちらについては、次のページをまずご覧いただきたいと思っております。2. 軌道運送高度化事業の事例とございます。いわゆるLRT、路面電車で高速性能の高い、しかもバリアフリー化されているような利便性の高い輸送モードでございます。こういった事業を総合連携計画の中で位置づけた場合、その中に軌道運送高度化実施計画というものを盛り込みまして、大臣の認定を

受けますと、左に制度面と書いてございますけれども、LRTを運行する上側、上下の上側の運送事業の特許、それから下側の基盤の特許が同時に許可されたものとみなされる。こういう効果が出てくるということでございます。

具体的には、次のページにございますけれども、富山市のほうで、平成21年12月に開業いたしました市内の環状線事業に適用された例でございます。右のほうに地図がございまして、富山市が下の網かけの区間を新線整備いたしまして、その上を富山地方鉄道という民間会社が運行するというものでございます。

もう一つの事例といたしましては、次のページに鉄道再構築事業の事例とございます。大変厳しい経営環境にある地域の鉄道につきまして、例えばこういう民営化ということで基盤と運行の部分に分ける。それには様々なパターンがございまして、下に幾つか例がございまして、こういう民営の例、あるいは重要な資産の譲渡の例、上下分離の例、事業譲渡の例とございます。これらの取り組みを行う際の各種許認可が円滑に行われるようにするという趣旨でございまして、若桜鉄道ですとか、福井鉄道、三陸鉄道に適用された事例があるということでございます。

戻っていただきまして、政策レビューの今後の取り組みといたしましては、冒頭の資料3-③にございまして、これまで毎年度、専門の有識者の方々と交えて検討会を開催して、地方に対してもアンケート等を取りながら検討を重ねてきておりまして、これらを踏まえ、また本評価会の先生方のご意見等も踏まえながら、レビューを行ってまいりたいと、このように思っております。

以上でございます。

【森山砂防計画課長】　引き続きまして、河川部砂防部砂防計画課長の森山でございます。資料3-④を使って、土砂災害防止法についてご説明申し上げます。

1枚目めくっていただきまして、この法律ができた背景を少しご説明いたします。平成11年6月に、これまでも集中豪雨等によって土砂災害が多発しておりました広島県におきまして、甚大な土砂災害が発生いたしました。その際、2つの大きな課題が明確になったわけでございます。1つは、被災した地域において、住民の方が危険を認識しないまま、そういったところに居住して被災したということ。新たな宅地開発が進むことによりまして、土砂災害のおそれの箇所が増えていっているということ。下にございますように、居住、住宅地域が山のほうに上がっていきまして、危険な箇所がものすごく増えてくるという状況でございます。

こういったことを解決するために、国民の生命を守るために、土砂災害のおそれのある区域につきまして、危険の周知とか、警戒体制の整備、住宅等の新規立地を抑制するといった方策をとるために、この法律をつくったわけでございます。

施策の内容は、右のほうに書いてございますように、土砂災害のおそれのある区域の周知、警戒体制の整備、指定された地域においての一定の開発行為の規制、その地域にあります建築物の強化、移転といったところでございます。

土砂災害につきまして簡単にご説明申し上げます。次の資料でございます。がけ崩れと言ってございますが急傾斜地の崩壊、地すべり、土石流といった3つの現象につきまして、それぞれ警戒区域と特別警戒区域を設定しているところでございます。

法律の取り組み状況でございますが、次の資料でございます。初めは、住民の理解を得るのになかなか苦労したわけでございますが、現在、約22万カ所の指定をしてございます。全体で52万カ所ぐらいの危険箇所がございますが、4割近いところまで指定が進んだところでございます。

それから、土砂災害対策の全体の位置づけでございます。まず、砂防堰堤、がけ崩れの防止工事、いわゆる工事でもって、施設でもって対応するということがございます。もう一つは、発生源でございます山の斜面とか、川の上流側において不適切な開発行為を抑制するという規制法がございます。今回の土砂災害防止法というのは、むしろはんらんする側、被害を受ける側において、立地抑制や、危険な箇所を周知するといったことを考えているところでございます。

一番最後のところでございますが、災害対策上における予防応急対策等々の中の位置づけでございます。主に危険地域の周知とか、危険地域への立地抑制といったことでもって、予防的なこととして全体の土砂災害に遭う可能性を減らしていこうというのが、この法律の施策の大きな趣旨でございます。

最初に戻っていただきまして、この法律の構成といたしましては、危険区域を設定するために、まず区域を設定するための基礎調査を行います。52万カ所という膨大箇所を、当初は10年ぐらいで終わりたいと思っておりましたが、諸事情ございまして、おくれでございます。今回の政策レビューの中では、この基礎調査の進捗状況、それから先ほど申し上げました土砂災害警戒区域等の指定の状況、指定された後の警戒避難体制の整備、その区域における一定の開発行為の制限の実施状況、その効果について分析、調査して、評価したいと思っております。

全体としましては、適切にその実施が進んでいるかということと、実施した施策について、どういう効果を上げているかということと、重点的に実施する主体である都道府県、それから、そういった情報をいただいて、実際、住民の災害対策を指導される市町村等のほうから、実施状況等についていろいろな面での情報を収集いたしまして、分析して、評価を進めたいと考えてございます。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、2つ、どちらでも、ご意見のある方から。

【佐藤委員】 地域公共交通ですけれども、去年、L R T等の都市交通整備のまちづくりへの効果というのがたしかあったと思うんですが、今回もL R T一押しみたいな感じで出ていたんですけれども、これは前年の評価とどういうふうにかかわってくるんでしょう。

【山口交通計画課長】 昨年のL R Tの評価につきましては、まさにL R Tということにつきまして掘り下げて評価を実施いたしました。今回の法律は、もちろんL R Tも含まれておりますけれども、実は先ほどご説明させていただきました三条市のような、地方部における取り組みが大宗を占めております。全体400件ある中の94%が、30万人未満の規模の小さな市町村における、いわゆるバスですとか、オンデマンドの交通という分野でございます。そういう意味で、今回、もちろんL R Tも含まれてはいますが、その他全般的な地域の公共交通、陸海空にまたがる取り組みに関する法律を評価の対象にしていると、こういうことでございます。

【山本委員】 土砂災害の件ですが、指定されていないところで、実際の土砂災害は起こっていないのでしょうか。というのは、指定されたところでいくら効果があるとか何とかやってみても、多分、指定の数は、詳しく調べれば調べるほど増えるわけですので、かえって難しいと思うんですが。

【森山砂防計画課長】 指定はしてございませんが、母数としての52万カ所の危険箇所については、指定しないまでも情報提供は行っておりまして、法律に基づいて周知をするための位置づけとして区域を指定しているということでございます。

【山本委員】 わかるんですけれども、現実には災害が起こっているところは、それ以外のところでも起こっているのでしょうか。

【森山砂防計画課長】 もちろん起こっております。

【山本委員】 そうすると、ミスマッチのところをもうちょっとやらないと、今後の改

善点等をやるとすれば、そういう視点も重要ではないかと思っただけです。これは、私の意見です。

【森山砂防計画課長】 はい、わかりました。

【加藤委員】 よろしいですか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 まず、地域公共交通の方についてですが、納税者の満足度に関わる評価はしないのでしょうか。特に沿線外に居住する人々は、その公共交通を使わないのにもかかわらず自分たちの支払った税金が使われていますので、彼らが、使わない公共交通をどのように考えているのかという満足度を調べる必要はないのかと思いました。

土砂災害の方については、開発が規制されている地域と、そうでない地域とで、土砂災害の発生率の違いは調べられているのでしょうか。それがわかれば、よりの確に効果がわかるのではないかと考えます。

以上です。

【森山砂防計画課長】 その分析はまだ進んでございませんので、ご指摘に沿って分析したいと思っております。

【加藤委員】 そうですか。

【森山砂防計画課長】 はい。

【山口交通計画課長】 2点目の関係でございますが、今回、評価対象をしておりますのは、法律のスキームと理解しております。もちろん、法律であっても、国民の税金を使っているという面はもちろんございますので、そういう観点も含めて評価していきたいと思っております。

【佐藤委員】 2番目の土砂災害のほうですけれども、実施主体が一応、地方自治体ということになっていますので、逆に地方自治体のほうで基礎調査等が実施されていない場合、実施されない理由というか、どんなことが障害になっているのか。それは、財政的なものなのか、あるいは住民との関係なのか。その辺の要因分析というのはやられる予定でしょうか。

【森山砂防計画課長】 やる予定でございます。予算的な問題とか、私権を制限することから住民の理解を得た上での指定に取り組んでいますので、多分、そういった点が要因だろうと思います。これは、先ほど申し上げましたように、これから評価の中でしっかり分析していきたいと思っております。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【白山委員】 地域公共交通の活性化のほうの話でございますが、ここの事例で書いてございます、上下分離制度みたいなものが法律の特例として認められているということですが、この辺のところ、上下分離ですと、路線使用料の算定の問題であるとか、維持管理費をどういう形で算定するのか。長期的な視点から維持管理費をどういうふうに算定するのか。多分、運賃にもはね返ってくる問題だと思うんですが、総合計画等の分析とか、業績の評価という中では、その辺はいろいろ考慮される、あるいは第三者的な評価が入るとか、そういうことはあるのでしょうか。

【山口交通計画課長】 この法律の特例というところに着目いたしますと、ある意味で、幾つかご紹介させていただいたような事例で、思った事業が円滑に進められたかということになるかと思いますが、特にこういった制度を活用しているのは、地方で経営がかなり厳しい地域の鉄道、L R Tということでございますので、ある意味でぎりぎり、あるいは無償で路線を使用させるようなケースも含めてございます。もちろん、必ずしも今回のレビューがそういったところに着目しているとは言えないですが、どのような形でこの制度が活用されているかという全体の中で、ご指摘のような観点で、効率性ですとか、経済的な点も含めて、チェックしていきたいと思っております。

【上山座長】 それでは、私もひとつ。去年も同じだったのですが富山のL R Tがすごい例とされがちですが、あの例は世の中の人たちもかなり知っていて、今さらという感じがある。またまず初めにL R Tありきとしないようにしていただきたい。公共交通といったときに、やはり一番身近なのは路線バスだと思うんです。路線バス問題、あと離島航路とか、空はないかもしれませんが、各モードをきっちり踏まえていただく。初めから答えが、「とにかくL R Tはすばらしい」とならないようにお願いをしたい。

それから、2つのテーマ両方に通じるんですけれども、テーマ自体がある意味では問題解決の手段の一つなんですよね。土砂災害防止法という一つの手段、それから交通活性化のほうも、これは要するに事業者の支援、事業の支援ということで、問題解決の手段。しかしこれらは答えの一部でしかない。例えば、地域交通を活性化したければ、車の乗り入れ規制をやる。自動車問題はやはり避けられない。それから、土砂災害防止法も、仮にそういうところに人が住まなければ、土砂崩れが起きても何も問題がないわけです。ですから、この法律が問題のすべてを解決するという前提に立ってやらずに、一体この地域公共交通問題とは何なんだとか、土砂災害が起きると何がいけないんだというところに一回立

ち返ってから分析していただく。ひょっとすると、今ある政策の手段そのものが狭いとか、あるいは他省庁の領域が大きい問題だとか、そこに至ると思うんですね。だから、そのこの視点をちょっと見失わないようにやっていただいたほうが、結果的に質の高い評価になる。

もう一つは、住民がもっとしっかりしろという視点もある。日ごろから、もっと防災意識を高めて、家の建て方も考えてくださいとか、バスにもっとみんなで乗ろうとか。啓蒙的な部分が法律にどれぐらいあるのかわからないけれども、自治体の動きを見ていますと、最近、そのこのところにすごくエネルギーをかけている。「皆さんの問題ですよ」、「役所とか国が丸抱えではもうできないんです」と。方向転換が激しく起きている。そういった要素も、ぜひ入れてみていただくといいと思います。

ほか、いかがですか。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、第3グループに行きたいと思います。スーパー中枢港湾プロジェクトにつきましては港湾局港湾経済課長より、バリアフリー法につきましては総合政策局安心生活政策課長よりご説明をお願いいたします。

【永松港湾経済課長】 港湾局の港湾経済課長の永松と申します。よろしく申し上げます。資料に沿いまして、スーパー中枢港湾プロジェクトにつきましてご説明させていただきますと思います。資料3-⑤でございます。一覧表に続きまして、パワーポイントの資料を幾つかつけておりますので、そちらをご覧くださいと思います。

スーパー中枢港湾プロジェクトでございますが、アジア主要港をしのぐ港湾のコスト・サービスの水準を実現していく。それによりまして国際競争力の強化を図っていく。そのためのハード、ソフト一体となった施策を推進していくというプロジェクトでございます。平成16年度に、京浜港、伊勢湾、阪神港と3つの港湾を指定いたしまして、平成22年度を目標年次といたしまして、アジア主要港をしのぐコスト・サービスの実現を図ろうとした政策でございます。具体的には、港湾コストを約3割低減、リードタイムにつきましては1日程度に短縮をする。そのために、ターミナルの高規格化、大規模化、一体運営等の政策を進めてきたものでございます。

1枚おめくりいただきまして、その結果、どういう進展があったかということでございます。コストの面につきましては、コンテナの取り扱い料金の国際比較をつけてございますが、京浜港におきまして2割弱コストが低減をしたということで、一定の成果があったということでもあります。しかしながら、釜山新港というものが右端にございますが、これはそれよりもさらに4割近く安いということで、一層のコスト低減が必要であるという状

況でございます。

次のページは、輸入貨物のリードタイムについてでございます。下のほうが具体的な平成21年のリードタイムになりますが、おおむね1日程度という目標は達成できたと考えております。

こういったことで、コスト低減、リードタイムの短縮、それぞれの例につきまして一定の成果はあったわけでございますけれども、ページをめくっていただきますと、欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移という資料がございます。香港、シンガポール、上海、釜山等におきましては、2000年から比べまして2008年は寄港回数が大幅に増加をしておりますけれども、我が国の主要港については横ばい、ないしは減少ということで、全体としては、船舶の大型化等もございまして、残念ながら寄港回数が減少をしたという状況でございます。

次のページ、釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率という資料がございます。いわゆる海外で積みかえて基幹航路に載せて輸出入をする、積みかえ、トランシップと呼んでおりますけれども、その割合でございます。2003年を見ますと全体で15.6%となっておりましたが、それが2008年は18.0ということで、以前、かなり急速にトランシップ率は高まってまいりましたが、増加率は緩やかになったものの、依然としてトランシップ率が高まっている。いわば、我が国から貨物が海外に流出をしている状況が続いていると、そういう状況にございました。

そういった中で、平成21年に政権交代があったわけでありましてけれども、平成21年10月、国土交通省の中に成長戦略会議というものが設置されました。資料にございますように、海洋立国、観光、航空、国際、住宅都市という5つの分野におきまして、成長戦略を検討することになりました。海洋立国の分野では、港湾の国際競争力強化、外航海運の国際競争力強化という2つのテーマが与えられました。その中で、港湾につきましては、コンテナとバルクについてそれぞれ検討委員会を設けて、検討を進めたわけでございます。

国際コンテナ戦略港湾検討委員会におきまして、まずスーパー中核港湾政策の総括を行いました上で、平成22年8月、阪神港及び京浜港2つを戦略港湾として選定してございます。総括としては、先ほど申し上げたようなことで、コスト低減、リードタイム短縮等に一定の成果は上がったものの、一層の選択と集中を進めて、さらなる競争力の強化を進める必要があるというものでございます。

そこでまとめられましたのが国際コンテナ戦略港湾の政策でございます。1枚めくって

いただきまして、概要がございます。具体的な目標といたしまして、アジアと北米、欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持、拡大していく。これで日本の経済を支えていくというものでございます。2015年、2020年それぞれに、トランシップ率半減、東アジア主要港として選択される港湾にという目標を掲げてございます。

具体的な方策として、資料にございますようなターミナルの一体運営、あるいはフィーダー網の強化、24時間化の推進等の推進。それから、港湾運営会社の設立、民の視点による港湾運営の経営と実現といった施策を進めているところでございます。

こういったことを23年度の予算、税制等で反映をさせまして、さらに港湾法の改正も行って、去る3月31日に可決、成立をしたところでございます。

こういった状況を踏まえまして、スーパー中核港湾政策につきましては、既に検討委員会におきまして総括を行った上で、新しく国際コンテナ戦略港湾政策を開始をいたしましたので、平成23年度に取りまとめることといたしておりました本政策レビューは実施をしないことといたします。かわりまして、国際コンテナ戦略港湾政策の政策レビューを、平成27年度を目途に実施させていただきたいと、このように考えてございます。

以上でございます。

【渡邊政策評価企画官】 引き続きまして、バリアフリーにつきましてお願いします。

【東井安心生活政策課長】 総合政策局の安心生活政策課でございます。本日、バリアフリーのことということでございます。お手元の資料に基づきまして、私どもが行っている政策の最新の状況等につきまして、ご説明させていただきたいと思っております。

バリアフリー法でございますけれども、ご案内かもしれませんが、少子高齢化社会の中で、高齢者、障害者の方々の社会参加を促すということで、その移動等の円滑化を図っていくということです。

経緯から若干申し上げますと、平成6年にハートビル法ということで、建物についてバリアフリーをしていくということで取り組み、法律ができておりましたけれども、平成12年になりまして、交通の分野でもバリアフリーをやっていくという交通バリアフリー法というものができました。これが、省庁の統合ということもございまして、平成18年に現在の、バリアフリー法と言っておりますけれども、交通と建物、公共的施設でのバリアフリーを進めていくという法律をつくって、施行してきているという状況でございます。

1枚めくっていただきますと、パワーポイントのポンチ絵がございまして、バリアフリー施策の推進と書いてございます。こういった施策を進めているかということでございます

が、この法律自体、大きな3つの構成がございまして、それに基づいて施策を進めているわけでございます。

公共交通施設、あるいは建物等のバリアフリー化につきましては、法に基づいてバリアフリーを進めるわけですけれども、基本方針を大臣が告示いたしまして、それに基づいて、一定の年度までにこれだけのバリアフリー化を進めようという目標を掲げて、進めてきたところでございます。

実は、平成22年、バリアフリー法が制定当時につくりました基本方針の期限を迎えましたものですから、去る3月31日に新しい基本方針、平成32年度までの基本方針を定めまして、新たな目標設定ということで進めていっているということでございます。

この法律でございましてけれども、大きく3つに分かれてございまして、1つは施設のバリアフリー化でございます。公共施設や建築物のバリアフリー化の推進ということで、旅客施設、あるいは車両のバリアフリー化、それから道路、路外駐車場、都市公園、建築物といった施設としてハードの整備をしていくということでございます。これを、新しい基本方針、これから平成32年度までに達成していきたいという方針では、これまで旅客施設ですと、例えば1日当たり平均5,000人以上の駅につきましては、段差の解消等をやっていたとということで、バリアフリーを進めてきたわけでございます。これをさらに3,000人まで下げまして、さらにバリアフリーを進めていきたいと、こういった新しい目標を掲げてございます。車両、公園、建築物等につきましても、それぞれ新しい目標を定めて、バリアフリーを進めていくというふうに考えております。

2つ目の柱は、エリア、面でバリアフリー化を進めていきたいといったものでございます。地域における重点的、一体的なバリアフリー化の推進ということでございますけれども、市町村が、特定の旅客施設、あるいは特定の建築物、そういったものを中心に、徒歩で歩いていけるようなエリアを重点整備地区として考えて、基本構想というものを定めていただきまして、そのエリアにあるものについてのバリアフリーを進めていくということでございます。基本構想につきましては、市町村が作成するというところでございますので、この作成を促進していくために、今後、さまざまな施策を講じていかなければならないと考えておる次第でございます。

3つ目の柱は、心のバリアフリーの推進ということでございます。バリアフリーは、ハードの話がメインではございません。やはりそれぞれの国民の皆様が、高齢者、障害者の方々の特性に応じたご配慮をいただければ、より社会参加ができるという観点で、こうい

ったものも進めています。

具体的にどういう状況かということでございますけれども、1ページめくっていただきますと、ハードの面でございます。旅客施設につきましては、青の線が一番話題になります。段差の解消でございます。エレベーター等が設置されたものは、5,000人以上の旅客施設につきましては77.2%まで来ているということでございます。隣が車両でございますが、これはノンステップバスでございますけれども、現在、26%弱まで来ている。建築物のバリアフリー化については47%。下は都市公園でございますが、園路、あるいは駐車場、トイレのバリアフリー化も着実に進んできていると、こういう実態でございます。

22年度末の数字は、今年の秋ごろにまとまりますので、またそこで新たな数字の整理をして、ご説明、ご報告するようなことになろうかと思っております。

1枚めくっていただきますと、バリアフリー法に基づく基本構想でございます。市町村に作成していただいている基本構想につきましては、現在、266市町村、359基本構想ということになってございます。これも、どんどんとこれから進めていかなければいけないと考えております。

最後に、心のバリアフリーということで、私どもバリアフリー教室というものを推進させていただいていまして、大変好評で、全国でバリアフリーについて必要な知識を児童、学生、その他の方々に展開をしていると、こういったことでございます。

今年の12月でバリアフリー法施行5年になりますので、5年たちますと、法律上、見直しを検討するということが出てまいります。当事者等々と一緒にやっている会議がございますので、しっかりと声を聞いて進めていきたいと思っております。

若干長くなりまして申しわけございません。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

まず、最初のスーパー中枢港湾はどうでしょうか。明らかに、国民的関心のとても高いテーマで、多分、定期的に評価しなくてはならないテーマですね。これは、タイミングがあまりよくないので、今の政策の効果が出るときに評価しようということですね。これに対するご意見いかがですか。評価をした結果がどう生かされるかという観点から評価はいつやっても、課題は確かに出てくるということではありますけれども、タイミングをずらすということですね。

【加藤委員】 一言よろしいでしょうか。今回の大震災で、放射能漏れ等があったために、東京港に寄港せずに通過してしまう船舶があったという話を聞いています。したがっ

て、主要な港湾が複数あることによるリダンダンシーも、クローズアップされるべきであろうと感じています。もしかしたら、セキュリティという項目で既に評価されているのかもしれませんが、今後、27年に向けて検討するのならば、今回の地震を踏まえた評価をぜひとも入れていただけないでしょうか。

以上です。

【永松港湾経済課長】 震災の影響で、ご指摘のような放射能関係で、京浜港を抜港してというようなことも、現実問題、一部にはございました。その受け皿としては、確かに神戸で受けたということもございますので、そういった意味で、ご指摘の2つあるという効果は、それなりにあったのかなと考えております。その辺も、今後の評価の一つの視点にさせていただきたいと思います。

【加藤委員】 追加でコメントすると、港湾の場所の問題もあると考えます。放射能漏れ問題の発生する可能性のある場所と港湾との位置関係なども、議論しなければいけないのかもしれない。

【上山座長】 それでは、私もちょっと。延期については、私は合理的な判断ではないかと思えます。ただ、27年度に向けてという意味ですと、当時というか、今後、スーパー中枢という概念そのものがどこまで現実的なのか。

これは、ハブ空港の議論のときに出てきた話ですが、流れとして、もちろんグローバルに大きなものが強くなっていくというグローバルハブ、あるいはグローバル中枢という概念はあると思います。しかし一方でポイント・トゥ・ポイントで、マルチでつないでいくという分散化の流れもある。だからスーパー中枢という概念そのものの評価もぜひやっていただきたいと。スーパー中枢ありきではなく、そういう概念そのものが今後の我が国の港湾政策の中で妥当かどうか。それ自体、あまり議論されてないと思うのです。例えば日本海も大事だぐらいは言われていますけれども、中枢という概念が果たしてどれだけ現実的か。上海だとか釜山と比べて、ほんとうにどこまで戦えるかという現実論と重ね合わせてだとは思いますが、国家戦略とも重ねた上での問題提起を、相当先に向けてですけれども、一応、言っておきたいと思えます。

【永松港湾経済課長】 今回の国際コンテナ戦略港湾の政策におきましては、とにかく基幹航路の寄港回数を維持、拡大する。それが我が国経済の競争力強化に資するものであれば、そういった考え方に立っております。そういうことでいきますと、スーパー中枢という考え方をさらに進めて、より選択と集中に基づいて絞り込み、貨物集約なども行って

いく必要があるだろう。そういった考え方で、今回、やっておりますが、また評価するに当たっては、そういう考え方そのものが妥当なのかどうかということも含めて、評価をさせていただきますと思います。

【佐藤委員】 今のコメントに続くんですけども、スーパー中枢の場合、釜山とか上海をライバル視するのもいいんですけども、やはり日本国内の港の中にリダンダンシーがないとか、本当はここをやめて、ここに集中させればいいのではないとか、見るべき点は本当は釜山ではなくて、自分たちの日本国内の港のほうのような気がするというのが一つ。

それから、確かにこれを言ってしまったらおしまいなのかもしれませんが、最終的にこういう港湾は手段であって、目的ではないわけです。つまり、日本企業を輸出する側、あるいは輸入する側にとって、日本のスーパー中枢を使ったほうが安く済むのか、かえって釜山のほうが安いのか。そこの費用計算もほんとうはなくてはいけなくて、単に中枢で、無理やり集めたはいいけれども、今回の放射能ではありませんけれども、かえって日本のブランドイメージを悪くしたり、あるいは逆にコストが高くなってしまったら、元も子もないという気がします。

【永松港湾経済課長】 その辺は、例えば釜山で積みかえた場合の時間的なコストですとか、積みかえダメージの問題ですとか、いろいろなことを計算に入れますと、経済効果、あるいは雇用を生み出すという点でも、我が国の戦略港湾に貨物を集約していったほうがよいという試算をした上で、今回の政策を進めていくことにしているところでございます。

ご指摘のように、国内の港を本当に意識をしないといけないわけでありまして、実際に釜山なら釜山に流れている貨物を、国内の港から流れているわけでありますので、それを国内の戦略港湾に集中させていくということが、経済的にも我が国にメリットがあると。そういった考え方で進めていこうということでございます。

【上山座長】 それでは、一応これは延期ということによろしいですね。いろいろ注文がつけましたが、そちらのほうもよろしくということで。

では、バリアフリーのほうに行きましょう。工藤先生。

【工藤委員】 何点かあるんですが、特に評価手法で少し検討したほうがいいのではないかと思うんですが、③バリアフリー教室の実施回数と参加人数がかなり重要視されているんですが、確かに一つのわかりやすい、見やすい数ではあると思うんですけども、これで政府のこれだけ重たい政策を評価してしまって大丈夫なのか。もう少しほかの手法が、

あるいはほかの指標があったのではないか。これも使ってはいいと思うんですが、例えば実際のバリアフリー化率だとか、あるいは②にあるような、重点整備地区の総面積というのは非常にわかりやすいと思うんですが、もう少し利用者のために、バリアフリーを何でやっているのかといえば、実際に社会的弱者、あるいは通常の歩行ができないお年寄りであるとか障害者が、よりよい歩行ができるという視点だと思うんです。この①②③と3つ出している中の一つが回数とか参加人数というのは、少し工夫が必要ではないかと思いました。

それから、バリアフリーは実は非常に多岐にわたるものがあるわけで、実際に調査したわけではないし、私は専門家ではないのでわからないんですが、建造物のバリアフリーといっても、大型の建造物であるとか、公共建造物、それから私的な建物とか、大学なんかでも、新しいものは対応できるけれども、古いものは必ずしもそうではないとか、地域格差とか、建物の種類による格差とか、相当そういうものがあると思うんです。ですから、比率とか面積ということで、全体に増えていきますねということとは言えると思うんですが、そのあたりの問題点が明らかになるような指標も少し導入しないと、現実を評価する、政策全体を評価するということになっていかないのではないかと考えております。

特に、住宅とか建物に関してはかなり種類、公共建造物と住宅では相当違いがあるでしょうし、地域格差もあるということがわかるような指標もある程度必要なのではないか。そうすると、どの辺に問題点があるかが明らかになると思います。平均値で率とか総面積が増えていきますと出してしまっても、現実がわかりにくいところが少しあるのではないかと思います。

以上です。

【上山座長】 はい。

【東井安心生活政策課長】 ご指摘2ついただきました。心のバリアフリーのところは、正直言います、我々もなかなかいい知恵がないんですが、おっしゃられるご趣旨はわかるので、こういうソフト的なものがご評価いただけるようなやり方、ほかの施策でどういったものがあるのかということもよく見て、工夫できるものはしてみたいと思っています。

それから、建物系の話ですけれども、建物については確かにご指摘のようなところがありまして、基本的に新規物についてはバリアフリーをしていくということで、既存のものは努力義務がかかっていたり、面積2,000平米を一つの基準にしていますけれども、それ以下のものは、個人の建物が多いので、やってこられていないということがあります。

他方、建物について見れば、住宅はこの中に入っていないくて、不特定多数な者、多数の人が利用する施設が法的には対象になっているものですが、既存の施設が一体どれぐらい具体的にあるのかということ自体の把握が、推計的なものでしかできないという困難性があります。

その上で、今、ご指摘ありました建物という十把一からげの議論ではなくて、もう少し用途別に考えることはできないのかということですので、どういったものが数字として、統計としてあり得るのかということもよく勉強して、少し工夫して考えたいと思います。

【上山座長】 どうぞ。

【田辺委員】 バリアフリーの今の点との絡みですが、例えばバリアフリー法の基本的な発想というのは、要するに点的なバリアフリーだけではだめで、それを全体で結んで面として開発というか、バリアフリーが可能になっているということだろうと思います。

いただいた評価手法だと、やはり整備した、どこまで整備したというのは分かるんですけども、それでほんとうに円滑な移動が増えたのかというところを実際に調べていただかないと、面的にやろうとしたけれども、面を実施したら、結局、そこに全部、自転車が集まってしまって、全然移動距離が増えてないということもあり得ます。移動の距離自体がほんとうに障害者の方々、高齢者の方々は長くなったのかというのが最終的な目標だと思いますので、そこに一定程度踏み込んで評価をしていただかないと、結局、事業をどこまでやって、計画どおりどこまで進行しただけに終わってしまう。鉄道OD調査みたいなことを行えばいいのかもしれませんが、難しいとは思いますが、そういった点を含めて最終的な結果が出ているのかどうか。アウトカムレベルのところ、何らかの進展の度合いが見えるような評価にしていいただければと思います。

【東井安心生活政策課長】 高齢者、障害者だけで、どれだけタイプがあるかということとはなかなか難しいですけれども、他方で、下に書いてございますけれども、当事者も含めた、事業者も含めてネットワーク会議というものを開いております。毎年、必ずバリアフリーの状況について、当事者から検証を受けながらやってきているということもございます。数値的なものでどこまで行けるかということはあれですけれども、バリアフリーを進めたところがどういうことで利用者の方々のためになっているか。もう少し工夫できるものがあるかどうか、ここもあわせて考えていきたいと思っています。

【上山座長】 参考意見ですけれども、エクスペリエンス評価という手法があって、例えばホテル、旅行会社、レストランなんかの外資系がよくやる。旅行の経験を全部ざっと

並べて、トータルで「そうだ、京都に行こう」となるわけですが、その一連の切り口をみていく。ある所に行こうと思ったときの情報収集、実際に予約をする。お金を前もって払い込んで、あるいは切符を買って、駅までタクシーで行ったり歩いていたりする。みどりの窓口へ行って改札を通過して、ホームに行って並ぶ。列車に乗ってもトイレがあるとか、ないとか。機内食がまずいとか、通関とか、イミグレーションとかいちいちみていく。

例えば、障害者の方が定期的に病院に行く。毎週、病院に行くエクスペリエンスは家を出て、病院に着いて、家に帰ってくるまでの流れを全部見たもの。そこではバリアフリー政策で解けることと解けないことがありますけれども、どれぐらい貢献したのかサンプル調査する。受け手側の事業者を当事者と呼ばないで、利用者を当事者と呼ぶ。

それから、心のバリアフリーというのだったら、本人の心のバリアフリーがやはり非常に大きい。外に出る気がしない、目が見えないから駅に行くのが怖いという気持ちをどうやって排除するかというと、だれかが一緒に行ってあげれば怖くないとか、徹底的に利用者の気持ちを分解していくような手法を少し入れられたらいいと思います。真剣にやると膨大な作業になるんですが。

【東井安心生活政策課長】 ありがとうございます。いろいろご示唆いただきました。うちのほうでは、らくらくおでかけネットというものをオープンしています。これは、障害者の方がアクセスすると、バリアフリーされている施設を通じて、どこまでどう行けるかという情報提供をしているところです。そういった利活用状況みたいものを見たり、ご示唆いただいたことも少し頭に入れて、工夫をして、ご評価いただけるようにしていきたいと思っています。

【工藤委員】 ちょっと関連して。

【上山座長】 はい。

【工藤委員】 今、座長がおっしゃったことと関連するんですけども、海外のバリアフリーに関してちょっと調査したことがあって、まさに今、座長がおっしゃったようなことをやるんです。結局、バリアフリーが実現したことによって、利用者側の利便性がどれだけ高くなったかとか、利便性がよくなったにしても、何の問題が残っているかを調査する。

例えば、今回の地震の節電関係で、今、エスカレーターとかがかなりとまっていますけれども、そうすると、どこにエレベーターがあるかがわからない。逆に、エレベーターが

とまっていることによって、狭い階段しか残っていないから非常に歩きづらい。それは新しい問題だと思うんですけれども、バリアフリーが進んでよくなったとしても、サインがわかりにくいと、結局、どこに何があるかわからない。それも、やはり視覚とか、普通の人に見えても、見づらいような方でも見えるところにちゃんとあるのか。

そういうふうやっていくと、利用者側からの利便性の評価とか、変化を定点観測的にやればできることかなと思います。長期的な視点から見れば、そういうことをやっていただいたほうが、最終的なバリアフリー法の受益者である人たちにとっての利便性、それと、それをやることによって、よかったという評価だけではなくて、問題点も、課題もかなり浮き彫りになってくると思うので、やっていただくといいのではないかと。

【東井安心生活政策課長】 ありがとうございます。バリアフリー法は、一応、高齢者、障害者ということですが、法のもともとの趣旨としてユニバーサルということも頭にありますので、実は健常者の方も、大きい荷物を持っていけば、エレベーターがないとほんとうに大変困るという声がたくさんあります。そういった意味で、ああいう施設の利用状況、どういうふう利用が上がってきているのかということも含めて、そういった観点も少し入れて、工夫できるものをしてみたいと思います。

【上山座長】 ほか。

【加藤委員】 一言よろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 評価が、全国の総計値をもとに行われているようですが、例えば1日5,000人の利用者という基準を用いると、おそらく都会が主な対象になって、地方部が対象とならなくなり地域間で格差が生まれる危険性があります。こうした地域間格差も評価の対象にしてはどうかと思いました。

【東井安心生活政策課長】 実は、都会を集中してやるために5,000人ということではなくて、結果的に5,000人あれば9割ができる、しかも財政の問題も含めてリソースがすごく限られているので、効果的などころからやってきて、今回、3,000人になったということだと思います。

地域間格差という観点からいうと、地域の方々の今までのニーズの中で、実は3,000人から5,000人の間の施設整備を求める声がたくさんあって、そういったところが、今回、3,000人にした理由の一つでもあります。格差というとらえ方をするのかどうか、地域でどんなバリアフリー需要があるのか、そういったところは、むしろ重点整備地区と

いう基本構想のほうが非常に合ってくるようなエリアもございます。大都市と地方という観点のご指摘だろうと思いますので、どういうふうに評価していけるか、そこもあわせて工夫をさせていただきます。

【上山座長】 それでは、よろしいですか。どうもありがとうございます。

【渡邊政策評価企画官】 それでは、第4グループ、仕事の進め方の改革につきまして、政策統括官付政策評価官より説明をお願いいたします。

【上山座長】 ちょっと中身に入る前に、具体的な調査手法などについては、この委員会が終わった後、別途、ご都合のつく方は残っていただいて、調査手法の詳細についてご意見を聞くということですので、大枠の方向性、進め方についての議論ということですね。

【川中政策評価官】 はい。

それでは、資料3-⑦に沿って説明させていただきます。

この一枚紙については、従来から先生方にお示ししていたものです。変わっているところはテーマ名です。「仕事の進め方の改革」のほうが、レビューの中身をよく表現しているであろうということで、名前を変えてあります。

次に、評価の目的、必要性のところを書き加えました。国土交通省は、発足当初に3つの視点と5つの方針からなる仕事の進め方の改革を定めている。前回評価においては、これらの視点、方針を成果主義、局横断的な取り組み、国民参画、アカウンタビリティ、国民本位で効率的な質の高い行政の5つのアウトカム目標に集約し、評価を実施した。前回評価において、5年経過時点で再度レビューを実施するとされていることから、新しい民間経営手法も取り入れつつ進捗状況の点検を行うと、多少書きかえてあります。

あと、検討状況のところ、国民アンケート、グループインタビューをそれぞれ実施したというところが変わったところです。

2枚目の行政行動の改革というのは前回の概要ですから、説明は割愛いたします。

スケジュール案ですが、変わったところは、12月に国民アンケートを行って、2月に国民インタビューを行った。今後、事例収集、職員等のアンケート、インタビューを行っていくことになります。

12月に行った国民アンケートの概要についてお話ししたいと思います。1ページです。このアンケートは、国土交通省インターネットモニターを対象としたインターネット調査ということで行っています。12月に実施し、950の標本が集まっています。

2 ページ、回答者の属性については、比較的バランスのとれた属性になっている。

3 ページは、国土交通省との関係です。回答者の77%が国土交通省との関係を持っていないということです。前回と似た傾向ということです。

4 ページ、国土交通省に対する現在のイメージ、これは「良いイメージ」と「悪いイメージ」がほぼ同数です。前回調査結果が下のほうに出ていますが、前回と比較すると「悪いイメージ」の割合は減っております。

5 ページ、過去5年を振り返ってのイメージの変化です。前回と比較しますと、「良くなった」が増えて「悪くなった」が減少しています。

6 ページです。公共事業の進め方への関心ですが、「非常に関心を持っている」が36%、「やや関心を持っている」を含めると、91%の人が公共事業に関心を持っている。前回と比較しますと、「非常に関心を持っている」という割合が大幅に増えている。

7 ページ、公共事業への印象ですが、前回と比較しますと「どちらとも言えない」という割合が増加しています。悪い印象は減っています。

8 ページ、公共事業に関する情報提供ですが、いずれの項目をとっても「そうしているとは思えない」が6割ぐらいを占めております。前回と比較しますと、「ややそうしていると思う」という割合が増えています。

9 ページです。公共事業の改革に必要な施策ですが、「公共事業予算の見直し」、「事業評価の改善や需要推計手法の見直し」が上位に来ています。それから、⑤今後の公共事業の必要性ですが、「必要だと思う」という人が50%、「どちらかといえば必要だと思う」を含めると90%を占めています。前回と比較しますと、「必要だと思う」という割合が増えています。

10 ページは、仕事の進め方の改革の目標について、これは8つの項目があるんですが、いずれの項目についても、「そうしているとは思わない」というほうが「そうしていると思う」より圧倒的に高くなっている。前回と比較しますと、どの項目についても「そうしていると思う」という割合が増えているんですが、「そうしているとは思わない」という割合も、最後の項目以外については増加しているという状況です。

11 ページ、国民参画の取り組みの認知度については、46%が「知っている」、前回と比較すると認知度は非常に向上しています。

12 ページ、国民参画の取り組みへの参加経験で、「参加経験がある」と回答しているのは20%、前回と比較すると非常に高くなっている。

13ページ、③国民参画の取組の参加機会、これは5年前と比べて変化したかという問いですが、「以前より機会が増えた」が20%、「以前よりも機会が減った」が2%という結果になっています。それから、④国民参画の取組への参加意向で、「参加したい」が79%を占めています。前回と比較しますと、前は「参加したい」という割合が49%ですから、49%から79%へ増加しています。

14ページ、国民参画の取組へ参加しない理由という問いですが、「参加する時間がとれない」「参加するきっかけがない」「敷居が高い」といったところが高い割合になっています。前回と比較しますと、「参加しても地域や社会が良くなるとは思えない」という項目の割合は減っています。

15ページ、“国民参画に向けた取組”関連の情報を入手する情報メディア、ホームページの項目が増えているという結果です。

その後、グループインタビュー、六、七人で構成したインタビューですが、3つの地域、富山、東京、松山で実施しています。

1ページ目、これはほんの抜粋、エッセンスですが、調査結果を簡単に申し上げますと、1) 国土交通省の仕事内容について、省庁として全体像そのものが漠然としているので、イメージも漠然としている。

2) 国土交通省のイメージですが、何をしたいかという将来像が見えない。悪いイメージの答えは、今回もあります。随分地道で、庶民に接するような予防の仕事をかなり担っているのがわかってきたという方もおられます。

3) 国土交通省のイメージの変化ですが、政権がかわって、国土交通省が劇的に変わったわけではないけれども、外からの力で変えさせようとしているようにも見える。実際に国土交通省の方と話しても、いい方ばかりで悪い印象はなかった、河川モニターをやってから国土交通省が身近になったという答えもあります。

4) 国土交通省職員へのイメージですが、事務所とは接点がある。みんな言葉遣いも丁寧で優しいという答えもあります。

5) 公共事業へのイメージです。公共事業は無駄、公共事業でほんとうに必要で緊急なものは災害以外はないという意見に対して、今は道もよくなって時間もかからない、そういうことを考えると公共事業も必要だと思うという答えがあります。

次のページですが、公共事業の量の話が出ていまして、やはり減っていると。新規事業についてはもっと考えてほしいが、今までにできたものの維持管理はきちんとやってもら

わないといけない。

6) 国土交通省の情報提供についてですが、個人的には国土交通省がやっていることは我々の生活の安全、安心に役立つことを結構やっているのに、悪しきイメージを持たれている。もう少し表立った広報活動をやったらどうかと思うが、ここ数年間でかなり仕分けられ、広報、PRもやりにくいのではないかという答えもあります。

② “仕事の進め方改革” 目標についての印象・評価について。1) “多様な国民ニーズを的確に把握している” についてですが、把握は難しいだろうという答えもありますが、今までの姿勢に比べたら、こんなに前向きなんだ、変わってきたということを使うのは意味があるのではないか。

3) “国民に開かれた行政運営をしている” については、たくさんの中から選ばれた経緯や理由を説明するため、開かれた行政というなら非常にわかりやすいが、いきなり国民に開かれた行政運営と聞かれても、よくわからない、決定に至る過程を知りたい、そういうところがされていない気がする。

最後のページです。③国土交通省施策への参加に向けた意識について、1) 取組への意見ですが、身近な問題なら参加する、自転車専用道路をつくるのに生活道路が影響を受けるといふなら聞きに行くという答えがあります。

2) 取組みを促進させる方策についてですが、国土交通省の出前講座に来てもらっている。自分の行っている取り組みについては、きちんと自信を持って説明してくれるし、どんな変な質問にもきちんと誠意を持って答えてくれる。地域限定なら、市の広報であるとか区報が一番目につくのではないか。

④国土交通省行政への国民意見の反映について。改善の余地はある、やろうとしているし、ゼロではないが、まだ追いついていない、特に意見は聞くが反映はしていないという印象である。

⑤国土交通省政策評価について。これは、アセスとチェックアップとレビューの抜粋版を見せて聞いたんですが、この文章を書いた人は奥さんにわかるかどうか読ませればいい、読めないと思うという意見。結果の抜粋、まとめたものが欲しい、一々読まなくてもいいようにしてほしい。現状のものではわかる人とわからない人がいる、2種類が必要だ。一つは専門家向け、一つは専門知識を持たない人のためのものだ。

こういう結果が、今のところアンケートとインタビューで出ているところです。

以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。

これはいいですかね。後でまた。

【川中政策評価官】 はい。

【上山座長】 それでは、所定のテーマは一通り終えましたので、事務局に司会を戻したいと思います。

【麓企画専門官】 貴重な多くのご意見をいただき、ありがとうございました。今後の政策評価の実施に生かしていきたいと思います。

政策評価会の議事録につきましては、先生方にご確認いただいた後、ホームページで公表いたしますので、後日、ご協力方よろしく願いいたします。

なお、資料につきましては、大部にわたりますので、お席に置いていただければ後ほど郵送させていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。