

国土交通省行政事業レビュー「公開プロセス」

平成25年6月14日

【藤井会計課長】 それでは、10時、時間になりましたので、国土交通省の行政事業レビュー公開プロセスをただいまから開催させていただきます。

私は、本日の進行役を務めさせていただきます会計課長の藤井でございます。よろしくお願いいたします。

冒頭、本事業レビューの統括責任者をしております久保官房長のほうから皆様にご挨拶を申し上げたいと思います。

【久保大臣官房長】 私、本行政事業レビュー推進チームの統括責任者をしております、官房長の久保と申します。よろしくお願いいたします。

先生方には、大変お忙しいところこの行政事業レビュー公開プロセスにご参加いただき、まことにありがとうございます。この公開プロセスにおきます点検あるいは議論の進め方につきましては行政改革推進会議で示されているんですが、無駄の削減の観点だけでなく、より効果の高い事業に見直すとの観点から、熟議型により行うとなっているところがございます。その趣旨に従いまして、ぜひ公開プロセスを通じまして、国土交通行政がよりよいものとなるように、文字どおり、先生方の忌憚のないご意見、ご議論をよろしくお願いいたします。申し上げまして、極めて簡単ではございますが、冒頭に当たってのご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【藤井会計課長】 それでは、ただいまから進めさせていただきます。

申しわけございませんが、官房長は所用によりまして退席をさせていただきます。

全体の、本日は7コマの事業を皆様にご議論いただくというふうなことになってございます。冒頭、進め方を簡単にご紹介させていただきますと、最初に事業局からご説明をいただきまして、私のほうからその事業の選定の視点、論点を提示させていただきます。皆様で質疑、議論をしていただきます。全体の質疑、議論の進め方につきましては、取りまとめ役の委員の先生に全体を進めていただくと、こういうふうなことでございまして、最初の3つの事業については大橋先生にお願いしたいと思っております。

その上で35分ほど質疑をいただきますが、後半のころになりましてから、私のほうから、コメントシートについて皆様にご記入をいただくように話をさせていただきます。

質疑をしていただきながらコメントシートに記入をいただきます。コメントシートをまとめて、取りまとめ役の大橋先生にお渡しをして、質疑を進めながら、その中で全体の取りまとめ案を大橋先生のほうにまとめていただきまして、取りまとめ案をご提示いただいて、それを皆様でまたご審議をいただいて、最終的なこの公開プロセスとしての結論とするというふうな段取りになっております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、まず冒頭、事業所管部局から、第1コマ目の鉄道駅総合改善事業について、説明をお願ひいたします。

【説明者】 鉄道駅総合改善事業についてご説明を申し上げます。鉄道局都市鉄道政策課で担当室長をしております、高桑と申します。よろしくお願ひいたします。

お手元の資料の1ページ、平成25年行政事業レビューシート、これに沿ってご説明をいたします。

事業の目的でございますが、当該事業は大きく2つのメニューがございます。平成11年度から創設されております総合改善事業につきましては、鉄道利用者の安全性、利便性の向上を図るために、例えば駅前広場とか自由通路、このような都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームやコンコースの拡幅とかエレベーターの設置、このような駅機能を総合的に改善する事業についての助成をするもの。また、平成22年度に追加されたメニューといたしまして連携計画事業、こちらにつきましては、人にやさしく活力ある都市の実現を目指して、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズに合った、例えば保育施設などの生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化を図る事業に対して助成をするというものでございます。

総合改善事業につきましては、補助の対象が第3セクターでございまして、補助率が5分の1、連携計画事業につきましては、補助の対象が地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会、これを市町村が主催をいたしまして、その法定協議会で計画された事業に対し助成をするということで、こちらは補助率3分の1ということでございます。

予算額でございますが、年によって若干の変動がございますが、平成25年度においては5億5,800万円ということでございます。

また、成果目標・成果実績のところでございます。当該事業を行うことで、例えば乗り継ぎ駅におきまして駅の改良を行い、乗り継ぎ時間が短縮することによって鉄道利用の総所要時間が減少するというのもございまして、業績指標といたしましては、鉄道整備等

により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数、これを成果指標として掲げております。毎年度の事業の実施箇所でございますが、4駅程度となっております。

1枚めくっていただきまして、2ページでございます。事業所管部局による点検の1点目、国費投入の必要性のところでございます。鉄道というのは、都市のインフラ、社会インフラということで大変公共性の高いものでございますし、中でも鉄道駅の改良といえますのは、鉄道利用旅客の利便性、安全性の向上を図り、公共交通である鉄道の利用促進に資するというところで、大変重要で優先順位の高い事業ということでございます。一方、駅の改良などを行いましても、必ずしも利用者が増加しない、また、現在、少子高齢化という中で鉄道事業者の経営環境は極めて厳しいという中で、なかなか鉄道事業者の中におきましても、このような利便性向上に係る投資というのは優先順位がどうしても低くなってしまいます。このようなものに対して後押しをするということで、国、自治体が協調して補助を行っておるところでございます。

また、事業の効率性のところにつきましても、当該事業は、国、自治体、事業者がそれぞれ負担をするということでございまして、事業者におきましても入札等を行い、コスト削減に努めているところでございます。

真ん中の欄の点検結果のところでございます。昨年度の行政事業レビューで2点ご指摘をいただきました。1点目といたしましては事業の進捗管理ということで、これに関しましては、しっかりと進捗管理を厳格にすることで着実に進められたところでございます。また、目標、事業を効果的に進めるという、そのための事業効果の検証ということにつきましても、採択時の事前評価、また事後評価におきまして、具体的に、例えば動線が縮小することによる移動時間の短縮とか、バリアフリー化による移動抵抗の低減、このようなものの便益を数量化いたしまして、しっかりとその効果を検証したところでございます。

時間の関係もございまして、少し飛ばしていただきまして、最後、1点だけ、補足説明資料の7ページをごらんください。この施策の鉄道政策全体における位置づけ、役割ということでございます。鉄道政策としては、復興・防災対策、また、鉄道ネットワーク・サービスの充実・強化という大きな命題がございまして、この鉄道駅総合改善事業というのは、その中でも特に大きく2点、都市鉄道の利便性の向上、また、バリアフリー化、これに資する施策ということで進めているところでございます。

簡単でございますが、私からの説明は以上でございます。

【藤井会計課長】 それでは、私のほうから、考えられる論点を2つほどご提示させていただきたいと思います。

まず、先ほど説明にもありましたが、1点目は成果指標の問題でございます。1ページ目の行政事業レビューシートのところがございますが、鉄道整備等により5大都市から鉄道利用所要時間が3時間となる地域の人口数を成果指標として挙げているわけですが、本事業は、先ほどの説明がありましたように、鉄道駅の改善をするというふうな事業でございます。そういうふうな事業内容からすると、この指標が効果をはかる上で適当なものなのかどうかというところがまず1つの論点として考えられるのではないかとということでございます。

それからもう1つは、これは非常にニーズが高い事業でございますして、いろいろなところの要望があるわけでありましてけれども、その要望があったところから順番に事業を行うというふうなことではなくて、官民の役割分担を考えて、どういう分野から重点的に戦略的に行うか、そういう対象箇所の優先づけとか重点化ということについてどういう考え方で行うべきかというところをもう少し議論をする必要があるのかなということも2つ目の論点として掲げさせていただいたらどうかということでございます。

以後は、進行役の大橋先生を中心にご議論をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【杉本委員】 よろしいですか。

【大橋委員】 どうぞ。

【杉本委員】 ご説明ありがとうございました。この事業の公共性なんですけれども、例えばこの事業そのものが、別の側面では都市計画事業として行われているというようなこともあって、そちらのほうでは租税上の恩典があって、こちらのほうでは補助金の対象にもなっているんですね。そういう意味では、非常に公共性が高いという位置づけを持たれているんじゃないかと思うんです。

3ページを拝見いたしますと、資金の流れですが、国交省さんから鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じて、多くのものは第3セクターに行って、その後、鉄道事業者さんのほうに行くという、そういう資金の流れになっていますよね。幾つかの主体が入っているんですが、この第3セクターなんですけれども、先ほど成果指標の説明もございましたが、むしろこの事業の成否というのは第3セクターのところは1つのキーになっているわけなので、成果指標の達成目的というのは、例えばここにおける第3セクターの定款の目的に

近いような位置づけにするとか、第3セクターを、今、別のところで国交省さんもいろいろやられているPFIにおけるSPCのような、むしろ目的をはっきり持たせた、それしかできないような主体にして事業コントロールしたほうがいいのではないかなというふうな印象を持つんですけども、そういうようなことをお考えになったことはございますでしょうか。

【説明者】 この事業におきましては、補助の対象者が第3セクターということになっております。これはやはりこの事業がいわゆる公共事業費ということで、公的資本の形成に資するものということで、なかなか民間事業者である鉄道事業者に直接補助を投入することは難しいということもございまして、このような第3セクターを通す形となっておりますのでございます。

この第3セクターにつきましては、その定款の中で、駅の施設の改修、またそれを保有して貸し付ける、これを目的とすることを定款に書いておる、そのような法人を対象としておるところでございます。これにつきましては、既に既存の法人がある場合もございまして、この事業に合わせてつくる場合、あるいは定款の変更をする場合など各種の場合がございます。この事業の公共事業という制約上、第3セクターのような公的主体を通す必要が必ずあるというところがございまして、純粋にこの主体を民間にすることは難しいかと思っておりますけれども、第3セクターでしっかりとこのような鉄道施設の改修・保有を目的とする者をこの補助の対象と位置づけていくという形でございます。

【杉本委員】 ありがとうございます。そうすると、例えば今の成果目標、ここに記載していただいているのを見ますと、人口数とかそういうものを具体的な指標として挙げられているんですが、人口数以外にも、例えば公共的な色彩が非常に強い鉄道の開発事業としては、人身事故の数の減少とか、なかなか民間事業者では届かないような、気が回らないような成果指標をとるとということもあるいは考えられるところじゃないかと思うんです。第3セクターが民間と国との中間的な役割を果たして、パブリックセクターとの中間的な色彩であると考えますと、そういうところが今のような成果指標を遂行する主体として可能性が十分達成できるのかどうか、むしろもっとパブリック性を持たせたほうがいいんじゃないかというふうな考え方もあると思うんです。

第3セクターと呼ばれているものの中には、将来において予定されていた賃料収入が減って、破綻に瀕しているものが非常に多いと言われておりますよね。仮に破綻した場合には、結局その負担はパブリックセクターが負うということになりがちなので、そこで

もまた実質的な補助金が発生するというようなことにもなり得るところなんじゃないかなと思うんです。であれば、むしろ初めからパブリックセクター的な位置づけにして、そのかわりに、先ほど言ったような、民間では手が届かないような目的を持たせたほうがいいのかなという気もするんですけれども、その点はいかがでしょうか。

【説明者】 業績指標あるいは成果目標につきましては、ご指摘のとおり、現在の成果業績指標というのは、必ずしもこの事業の目的——この事業の目的といいますのは、駅の施設の利便性、安全性を高めるというところでございますので、それと必ずしも合致していないということもございます。そして、先ほども申し上げましたように、この事業の大きな目的の1つは例えばバリアフリーもございますので、バリアフリーといった観点を成果指標に盛り込んでいくということも考えていきたいと考えております。

また、今回のこの事業におきまして第3セクターは施設を建設・保有し、その後はそれを鉄道事業者に貸し付けて、鉄道事業者から貸付料収入を得て事業を実施していくということでございます。先ほどの経営面という意味で申しますと、実際この第3セクターがかかった費用について鉄道事業者が施設使用料の形でお支払いをしまいらいますので、そのような経営面の破綻というところのご心配はあまり大きくないのかなと考えております。

【杉本委員】 ありがとうございます。

【佐藤委員】 よろしいですか。これ、行政事業レビューですから、大きな論点の1つに、そもそもこれに国費をどこまで投入する必要があるかということがあると思います。鉄道事業の公共性というのはもちろん言うまでもないことではありますが、ただ、その受益者というのは、主にはその鉄道の利用者でありますし、もちろん会社だってそれで利益は上げているわけですし、それと、やっぱり駅の周りの地元の住民の方々だと思うんです。したがって、受益者負担という観点からすれば、国費の投入ありきというのはいかがなものかというのはやっぱり要検討だと思います。

もちろんバリアフリーなどを含めて、駅の公共性というのとか、まちづくりと一体に駅を整備する必要性というのは言うまでもないと思うんですが、であれば、地方分権の時代だからというわけではないんですが、地方自治体などがむしろ主体的に費用も含めて担うべきものではないかと。つまり、同じ公共性であっても、国ではなくて、むしろ地方に積極的にその責任と役割を求めるべきではないかという、こういう視点があってもよろしいのではないかと思います。

今回、蒲田とかも見せていただいたんですが、対象となっている自治体も基本的には都

市部の自治体でありますので、財政力が決してないわけではなく、地方圏において財政力の非常に乏しい自治体については何らかの措置が要するというのは国の判断としてはあっていいかもしれないんですが、東京都や大阪とか都市圏ですので、財政力は彼ら自身あるはずなので、そこに果たして国がどこまで関与する積極的な理由があるのかなというのが1つ、やっぱりそもそも論としての疑問かなと思います。

ただ、仮に防災とか、いわゆる成長戦略とか、そういう観点から国がむしろもっと積極的にやらなければいけないというのであれば、それであれば、今の手挙げ方式というか要望ベースで事業選定をするのではなく、国がこのエリアはもっと積極的に駅を整備するべきなんだとか、国が事業の選定を含めて関与するべきであって、地元で要望ベースで上がってくるものであれば、やっぱり基本的には受益者、地元鉄道利用者、鉄道会社に負担を求めていくというのが筋論かなという気がします。

【説明者】 まず国がこれに公費を投入する必要性でございますが、駅というのは、例えば乗り継ぎ駅などは国全体の大きな交通ネットワークの一環になるものでもございます。交通ネットワークの向上、そのような形で必ずしも地元の方のみが利用するというのではなく、全国から利用者もいらっしゃるという意味では、国もその形成に一定の役割を果たす必要があるかと考えております。

また、地方自治体につきまして地方自治体のみに任せればいいのかという議論につきましては、これもいろいろと地方自治体の方々とお話をしている中で、やはり国がこのような形で制度をつくり、国費を投入することで地方の協調補助もついてきているということはかなり大きいということは聞いております。国が完全に地方に任せてしまいますと、地方自治体においてもこのような助成がなされずということになりますと、鉄道事業者も単独ではなかなか事業が進まないというようなことが起きるおそれがあるかと思っております。

また、このような事業を実施するに当たりましては、確かに効果の高い都市部などに今後もしっかりと我々としても地域を重点化するという取り組みは考えていきたいと思っております。

【佐藤委員】 ちょっと2点だけ。1つ、まさにある種国がお墨つきを与えているのか、それがあから地方自治体も乗り気になるというのはある面否めないのかもしれませんが、それはお金を出すという形ではなくて、やっぱり業者との協議のあっせんとか、いろいろな技術的な、あるいは経営上のアドバイスという形でもできることだと思います。

ので、お墨つきを与えるということが目的であるならば、必ずしもお金の投入は前提にはならないのではないかと。

それから、確かに利用者の方々というのは、乗りかえの方々もいらっしゃるのですが、その地元には限らないというのもわかるんですが、ただ、対象となっている事業を見ると、新幹線とかいわゆる長距離輸送ではないので、基本的にはどちらかという通勤ですよ。通勤客の方々が対象になるというと、例えば蒲田の場合だと東京都だけじゃないのはわかるんですが、でも、やはり地域的にはエリアは限定されてくるかなという気はします。それと、日本国内で、例えば蒲田の駅を北海道の人がどのぐらい使うのかという議論になってしまいますので、やっぱり便益の範囲というのは地域的に限定されているかなという気はします。

【水上委員】 まず前提をお聞きしたいんですけども、事前の視察のときに京急蒲田の駅を見せていただいて、大変いい駅だなと思いましたが、その関係で、京急蒲田のあたりでは高架化をして踏切をなくすという工事をなさっていましたよね。あれについては、本来、国が整備すべき道路事業の一環であるところの踏切をなくすという作業について鉄道事業者にも協力してもらっているんで、相当な国費が投入されていて、かつ、そうはいつでも鉄道事業者も一定の便益はあるので、一部、鉄道事業者に出してもらっているという枠組みですよという議論をされていたかと思います。

一方で、この事業は、別に踏切をなくすという事業ではなくて、駅を便利にしますという事業だから、道路事業の一環として行っているわけではないということでもいいですよ。

【説明者】 そこはおっしゃるとおりでございます。踏切をなくすものは、連続立体交差化事業ということで道路事業として実施をしておりますが、これはそれに合わせまして、鉄道駅総合改善事業ということで実施をしている、別のものということでございます。

【水上委員】 実際、京急蒲田の駅を見せていただきましたけれども、大変きれいになっていて、私も結構、昔から京急蒲田を使っていたので、隔世の感があるなと思ったんですが、あの駅が整備されたことによって、ある意味、京急はまず空港線の本数をふ増やすことができた。また、乗りかえにかかる時間も大幅に短縮できたでしょうから、それによっておそらくダイヤの組成も楽になったと。さらに言うと、駅が便利になったことによって、今後、不動産価格等の上昇という効果も見込まれるという、京急線にとってさまざまなすばらしい効果のある、いい投資をされたんだろうなという理解をしているんですけども、あれは国が地方と含めて4割も補助をしなければ、京急線はやらなかったんですか。

【説明者】 同じようなご指摘を当日もいただきまして、その後京急ともお話をいたしましたけれども、この事業には、駅の総合改善事業として総費用が119億かかっております。先生ご指摘のようにこの事業によりまして若干の増収効果があるということは事実ではございますけれども、この119億にわたるような大きな投資を回収できるまでの増収効果はないようでございます。やはりこのような補助制度がもしないとすれば、連立事業のみで、ここまではなかなか実施はできなかったということは京急は言っております。

【水上委員】 逆に言うと、コストパフォーマンスは悪いかもしれないけれども、旅客、お客さんにとってはすごくメリットがあるということを国はずっと説明されてきましたよね。一方で、京急線というのは独占事業者ですよ。鉄道事業者で、総括原価方式のもとで利潤が保証されている独占事業者ですよ。つまり、京急線に限りませんけれども、鉄道事業者というのは一定の公共性を持っている事業者ですよ。としたら、完全に回収できないとしても、それがものすごく旅客にとって意味があって、かつ、国が言っているように、それは当該地域の顧客に限らず、北海道の人も九州の人もみんなにとってものすごく利益があることであれば、むしろ独占に利潤を与えられて、総括原価のもとで利潤が保証されている以上は、そういった公共的な投資をしなければいけないのであって、そういったことを一切怠って、もうかることしかしないというのであれば、事業報酬率を引き下げるといふことを考えなければいけないのではないかと思います、いかがですか。

【説明者】 現在、鉄道事業につきまして、冒頭でも申し上げましたように、少子高齢化、また、生産年齢人口の減少がございまして、例えば大手民鉄16社の平均でございまして、ピークの平成3年に比べますと現在の利用水準は8%利用者が減っていると、このような状況でございまして。また、今後も同様にさらに人口減少と少子高齢化が進む中で、なかなか事業者としては新規の投資に慎重になっております。

そのような中で、事業者といたしまして、既にこれまで整備したものの更新投資、また安全投資、このようなものが既に優先順位の高いものとしてある中で、なかなか利用者の利便を増やしていくというようなところまで手が回らないと。また、これについて国としてもそこを強制するということとはできないということでございますので、だいたしまして、補助ということでインセンティブを与えることによりましてこのような公共的な施策を進めていくということが必要かと考えております。

【水上委員】 その視点だとすると、おそらく2点ポイントがあって、まず第1には、公共という側面からどうしても当該駅をやらなければいけないということが国として説明

できる。つまり、申請があったからではなくて、当該駅をやらなければいけないんだということが国として説明できるということが第1。

もう1つは、普通の事業者に補助を出すのと独占事業者に補助を出すのというのは実はかなり違っているんですね。つまり、普通の事業者が投資をするかどうかというのは、市場競争にさらされているから、無駄な投資は基本的にできないという推定が働くんですけども、独占事業者はもともと競争にさらされていないので、典型的に効率的なお金の使い方がされているかどうかには疑義があると言われている。したがって、国が国費を投入して、かつ、国費を投入した後に事業者なり第3セクターなりが使ってしまうと、具体的な使い道がこれまで全くわからないんだけれども、そうではなくて、独占事業者に何らかの形で国費を投入する場合には、その予算の使い方をガラス張りにしない限りはやはりちゃんと使われているかどうかには疑義が生じる。

したがって、当該駅に使うことの必然性が説明できることと、そのお金の使われ方が国が実際に事業をするときと同じレベルで透明化されているということの2つが実現されない限りはこのような補助をするべきではないと考えますが、いかがですか。

【説明者】 1点目の、当該駅においてこのような改修などをする必要性ということでございますが、これについては、そのような駅が当然、補助申請という形で出てまいります。その駅を改修することによってどれぐらいの効果が発揮されるか、これはしっかり費用便益分析という形でも検証いたしまして、そこに対して公費を投入することで十分な効果があるということはもちろんしっかり検証いたしております。

また2点目の、独占企業にというようなところでございますが、1つは、鉄道事業につきまして、京急につきましても、今、独占というようなお言葉がございましたが、並走する他の交通機関もございます。したがって、必ずしも独占なので何でも自由にできるというような状況ではない。また、なかなか運賃を上げてということも難しいというのはいずれも1つ現状はございます。

また、お金の使い方につきましてでございますが、これは補助金として支出をいたしておりますので、そのお金がどのように発注をされたか、このようなところはしっかりと国としても審査をして、それが適正に競争的に発注をされ、使われているということをしつかり確認をしているところでございます。

【水上委員】 ごめんなさい、最後の点、今の点、そう言っていただきながら、事業レビューシートには実際に、国からお金を出した後にどうなったかについてはあまり書かれ

ていないですね。つまり、把握しているんだっただら出してもらう必要があるし、少なくとも行政事業レビューシートを見る限りでは把握しているようには見えないというのが現状ですから、結局、独占事業者に渡し切りでどうなっているかわからないねというふうにしか、少なくともレビューシートを見る限りでは判断できないということなので。

これは意見ですけれども、今の私の2点の点、これ、1点目については、費用便益分析などを行っているというのであれば、どの基準でどこを超えていなければいけないという議論は当然出していただく必要があつて、それは審査がどうのという話じゃなくて、全国的に見たときにこの水準を超えていなければだめだということがしっかりと公開されている必要があるということが1点。もう1つ、ガラス張りの議論については、行政事業レビューシートに国がやっているのと同じレベルまで公開されているという程度の透明性が必要だということ。この2つがやはりないと、国として国費を出すことは正当化されないというのが私の意見です。これは質問ではなくて意見なので、これで結構です。

【佐藤委員】 済みません、半分質問で、半分意見になってしまうんですが。

【大橋委員】 済みません、その前に、40分ごろ質疑応答を終えて、レビューシートを書いていただく必要があるので、レビューシートのほうは、順次、質疑応答の中で書いていただければと思います。

それでは、2回目なので、もしよろしければ永沢先生。

【永沢委員】 よろしいですか。先ほど進行役からも選定の視点と論点提示があつた中で、アウトプットあるいはアウトカムですか、成果目標及び成果実績のところが必ずしも内容に合っていないのではないかというご指摘がありました。それから、優先順位をどうつけるのかということが必ずしも明確にされていないと。まさにその点は私も問題だと思っております。ここで、バリアフリーとかホームとかコンコースの拡幅とかをやるということだとすると、その費用対効果、費用便益の分析というのは個々にされているんだろうと思うんですが、それをされていながら、成果目標が、鉄道所要時間が3時間以内となる地域の人口というような、非常に前時代的なといいますか、目標になっているということについて、どうしてこのままなのかというのがよくわからない。

その中で、具体的にどういう事業を優先順位の高いものとして選定する基準になっているのかという、それこそ鉄道所要時間の費用便益の分析であればそれはわかりやすいんでしょうけれども、そうではなくて、安全性の確保とかバリアフリーだとかいうようなことについての優先順位の考え方というのは、具体的にどういうふうに行われているのかお伺い

したいんですが。

【説明者】 まず成果指標につきまして、今は鉄道整備による3時間圏内というものでございます。こちらにつきましては、確かに今回改めて検討する中で、なかなかよく合っていないのではないかと、この制度の趣旨に即したものであるのではないかとということはいずれも改めて実感をしたところでございます、やはり今後改めていかなければならないと考えております。

これまでの採択については、いかに利用者の利便性、安全性が向上するかという観点で事業を審査し、採択をしてきたわけですが、今後もやはりその際の基準として、例えばバリアフリーについて、まだバリアフリー化がされていない駅、これについては、今、全体の目標といたしまして、1日の利用者が3,000人以上の駅について、平成32年度までには全てバリアフリー化をしていこうというような目標もございますので、例えばこういったものは優先的に実施していく必要があるかと思っております。また、乗り継ぎ駅につきましては、先ほども申し上げましたような、全国の交通ネットワークをつくるというのも極めて重要でございますので、ある程度、審査の中でもそういったことをしっかりと勘案しながら、重点化を今後は図っていきたくと考えております。

【永沢委員】 具体的にはどのような基準でバリアフリーの優先順位づけをされているのでしょうか。費用便益の分析の中で、便益部分をどういうふうに数値化されているのでしょうか。

【説明者】 バリアフリーに関しましては、優先順位という意味では、新たにバリアフリーをするところかどうかということが1つの優先順位でございます、バリアフリーをする中での優先順位というのは、やはり駅の利用者が多いかどうかということが1つの要素になってまいります。

また、費用効果分析の中では、移動抵抗というもので、普通に歩く場合の距離に対しまして、あるいはそれは階段で上る場合、それに対して、エスカレーターで行く場合、エレベーターで行く場合、それぞれを違った係数を掛けて、バリアフリー化されている場合はその係数が低くなるということで、移動距離、移動時間の短縮便益のところの計算にバリアフリーを反映させるという形で計算をいたしております。

【永沢委員】 そうであれば、まさにそういった数値化が成果目標として掲げられるべきではないかなと思います。これは私の意見です。

それから、連携計画事業ということがあって、補助率が3分の1に上がると。これはよ

くわからないのが、要するに、前半の、円滑な歩行者動線の確保やバリアフリー化等利便性の向上を図るという部分は、鉄道駅総合改善事業と全く同じのように思うんですが、それに一体的に地域のニーズに合った生活支援機能を有する空間を整備するという事で、補助率が3分の1になると。つまり、15分の2がこの生活支援機能空間整備のための補助金のように思えるんですが、ところが、実際には、生活支援機能空間の整備に15分の2余分にかかるかどうかはここでは検証されていないわけですよ。

そうすると、本来、総合改善事業なら総合改善事業で補助をつける、その上で例えば保育施設の整備については補助をつけるというケースがあるとすると、ケースによっては保育施設の整備の費用を超えるような補助の増になる可能性があるのではないかなど。そういう意味では、待機児童の減少とかいうのは政策目標として大事だとは思いますが、それがこちらの鉄道駅の総合改善事業という枠組みの中で捉えるべきなのかどうかというのが問題なのと、その補助率が、何かをつけることによって一律に上がるというやり方はあまり合理的ではないのではないかと。具体的には、例えば保育施設の整備費の5割を超えない金額を上積みするとかいうような形であれば、それはそれで1つの考え方なのかなど。そういう意味では、一律に5分の1が3分の1にはね上がってしまうというのはバランスを失するのではないかなどと思うんですが、いかがでしょうか。

【説明者】 先生からのご指摘でございますと、保育施設も整備することで補助率が上がるというご指摘でございますが、この制度の大きな違いは、そこもちろん対象施設としてはございますが、そもそも連携計画事業というのは、地方自治体が主体となった法定協議会、これによって事業の計画をつくり、その法定協議会に対する補助とすることで補助率が3分の1になるというところにポイントがむしろあるところでございまして、他の同じような……。

【永沢委員】 であるならば……、遮って済みません。そうであるならば、別に法定協議会を対象とするものならば、保育施設の整備とか生活支援機能を有するかどうかで判断するのはおかしくて、法定協議会が相手だから補助率を上げるというのが合理的かどうかというのは私は必ずしもそうではないと思いますけれども、仮にそうであるとしても、保育施設の整備とか生活支援機能の空間の創出ということに補助率を上げるという意味があるのであれば、それは生活支援機能を有する空間のコストの範囲内で抑えるべきではないかなどと思うんですが、そうではないでしょうか。

【説明者】 保育施設をつくる部分にかさ上げをしているよりは、やはり全体を通して、

法定協議会が、保育施設の部分もそうでございますし、駅全体についてもしっかりと見ていく。例えばこの事例といたしましては、今回、横浜の関内駅で初めて実施をしておりますが、関内駅につきましては、もちろん生活支援機能としてどのような保育施設をつくるかもそうございますが、あわせて、駅の構造についてもこの協議会の中でしっかりと議論し、例えば駅の外観なども、デザイン検討会というようなものを設けてしっかりと地元の声を反映する形の計画としておるといところがございます。やはり単に事業者がつくった計画をということとは、法定協議会が全体を見てつくる計画は、位置づけが、法的役割が違うのではないかと考えております。

【赤井委員】 既にいろいろ議論が出ているんですけども、2点ほど教えてください。負担割合5分の1、3分の1というのが決まって一律というか、全ての事業に同じようになされているわけですけども、多分、事業によって便益も違ってきますし、それによってどのぐらい料金を鉄道事業者が新たにとれるのかということも出てくると思うんですけども、例えば10ページのところですかね、貸付料も含めて第3セクターがどのような経営を今後行えるのか、第3セクターの採算性とか、鉄道事業者への貸付料が実際どのぐらい妥当なのか、そのあたりは全て計算済みの上での補助率決定になるんでしょうか。

【説明者】 第3セクターへの貸付料と申しますのは、算定といたしましては、第3セクターの費用の増加分の実費、具体的には減価償却費とか租税公課、これに当たるものを鉄道事業者から支払うという形でありますので、第3セクターにも鉄道事業者にとっても、特にそこで何らかの利益が発生するという形ではございません。

【赤井委員】 いえ、利益というか、例えば補助を5分の1にしなくても、適正にやれば、例えば補助がもっと少なくても鉄道事業者も全てうまくいくというようなケースもあり得るということですか。それは多分、事業ごとによって異なってくるんですけども、そういうものが出てきた場合に、全て5分の1でというところの説明はどういうふうにするんですか。

【説明者】 逆に、当該事業をすることによりまして収入の増加が見込まれ、補助金がなくても実施をできるような事業は、そもそもこの事業の対象になってまいりません。採択をしないということでございますので、この事業で採択をする事業は、やはり駅の改良をいたしましても、基本的には利用者の増加、収入の増加が見込まれないと、そのようなものについて補助を出していくという、こういう考え方でございます。

【赤井委員】 でも、多分、その見込まれ方も変わると思うので、そこが一律5分の1

になるというところはもう少し説明が必要なのかなと思います。

それと、その5分の1も含めて、優先度は価値の高いものだという事なんですけれども、そのところは内部で全て検討されているのか、外部の有識者の意見を聞いて検討されているのか、その検討のガバナンスの仕組みはどのようになっていますでしょうか。

【説明者】 個々の事業の補助を採択するという部分につきましては、役所の内部での検討ということでございます。一方、事業の評価につきましては、その評価の内容につきまして、費用と特に便益の部分について計算をした上で、これは外部の有識者の方も含めた委員会の中でお諮りをして、しっかりと効果があったということは検証いたしております。

【佐藤委員】 確認なんです、費用便益で2つ確認させていただきたいんですが、1つはまず優先順位づけというところで、この前も事前勉強会でも、実際は十何件か応募があって、その中から選定されているということだったんですが、もしかしたら私が誤解しているだけかもしれないんですが、この前のご説明だと、どちらかというと、高い効果が見込まれるというよりは、地元との合意も含めて事業の実施可能性が高いということベースに採択をされていたような気がするんですね。だから、そこで考えると、必ずしも費用便益分析上何か高い効果が見込まれるからというよりは、実現性が高いからというのが採択基準になっていたような気がするんですが、そこは間違いでしょうかということ、もしそれ以外にもちゃんと基準があるというんだったら、それを教えていただきたいということです。

それから、費用便益分析というのはトリッキーな言葉で、それは事後的に、やってみた結果として、例えば何度も出てきますけれども、京急蒲田駅の場合、これぐらいの便益とこれぐらいのコストがあつて結果的に見合ったよねというのは、結果としてそうなのはわかるんですが、ただ、事業を選定するときというと、やっぱり複数、結果的に事業対象になった駅以外のほかのところも全部含めて、同じお金を投入するならば本当はこの駅がいいのかなということ、その意味での費用便益分析がなければいけなかったと思うんです。多分それは本来、採択の基準であり、あるいは国が何らかの形で事業を進めていくときの基準だと思うんですけども、このあたりの整理はどうなっているんでしょうかということをお教えいただければと思います。

【説明者】 まず採択に当たってでございますが、毎年幾つか要望が出ている中で、前回、事前のときも申し上げましたのは、当然、一定の熟度が高まり、熟度というのは、地

方自治体の協調もしっかりついてき、また、具体的にどのような計画でどこをどう改修するのか、こういったものがしっかり決まっていなくて、そもそも俎上についてこないという意味で申し上げたところがございます。その上で、しっかりそれが、費用分析、B/Cを検討いたしまして、最低限1を超えているかというところをまず見るということがございます。また当然、予算の全体の枠もございますので、その中では特に効果の高いものを厳選して採択をしていくということがございます。

【大橋委員】 ありがとうございます。

では、私が質問させていただきたいんですけども、とりあえずもう皆さん随分議論があったのであれなんですけども、成果目標の中で乗り継ぎの話をされていたんですけども、実際に整備された事業の具体的な内容が15ページにありますけれども、見ると、必ずしも乗り継ぎ駅をやられているわけではないわけですね。そうすると、やはり成果目標と実際の実施との間にずれがあるなど。

現実問題としては、バリアフリーと利便性の向上あるいは安全性の向上というのは、今回の議論でもそうですが、誰も反論していないわけで、ある意味進めていったほうがいい事業だと思われるわけですけども、ただ、一義的に当該駅を利用するお客さんが基本的に事業の便益を享受する主体であって、そういうふうな主体に対して成果目標の焦点を当てるようにしたほうが、現状の乗り継ぎという形よりもいいんじゃないかというふうなことがご意見の中であるのかなと思ったんですけども、改めてそのあたり、もう一度、ご意見等伺えればと。

【説明者】 3時間圏内というものを改めていくということは必要だと考えておまして、その中で、改め方としては、確におっしゃるように、この事業の目的は駅の利用者の利便性、安全性の向上ということでございますので、そのようなものをあらわすような指標にしっかりと検討して改めていきたいと思っております。

【大橋委員】 ほかにご意見等ございますか。

【赤井委員】 いいですか。

【大橋委員】 どうぞ。

【赤井委員】 結果として、これ、事業をなされてどのぐらい便益が上がっているのかどうか、事後検証みたいなものは出せるような資料というものはお持ちなんですか。

【説明者】 必ず事業の実施後に事後評価をいたします。これは事業実施後5年後に実施をいたしております。それは全て実施をした後は公表いたしております。

【赤井委員】 だから、こういう資料にも、実際効果がどうだったとか、必ずしも想定どおりにはなっていない場合も、需要予測の違いもあると思うので、そういうところも含めて資料をつくられたほうが、より説得的に問題点も見えてくるのかなと思います。

【佐藤委員】 B/Cにこだわるようではすけれども、申請ベースで事業の候補が挙がってきて、その中から選定するので、多分、手挙げベースで申請があった中では何らかの形での優先順位づけというのはつけられると思うんですが、これ、国費を投入しているものなので、地元の要望云々じゃなくて、国の観点からこのエリアは重要だよねとか、このエリアは必ずしも優先度は高くないという、やっぱりそういう視点がないと、本来の意味でB/Cと我々が政策評価で言うときの意図とはちょっと違う気がするんです。やっぱり申請されて、その中から見ているというだけなので、かなり優先順位の枠が限定的という気はするんです。このあたりは何かもうちょっと工夫の余地というのはないんですかね。一般論ですけれども。

【説明者】 やはり鉄道については、民間の鉄道事業者が運営をしておるということもあり、国で一律にこのエリアを特に、あるいはこの駅をどのように改修というものを、例えば計画なり、そういったものをつくるというのはなかなか困難かとは思っておりますけれども、優先度の高い類型といったものはしっかりと今後も検討していきたいと考えております。

【大橋委員】 ご意見ありがとうございました。多少時間が押しているようですので、ちょうど評価結果が取りまとめられましたので、その結果をご報告させていただいて、それで、若干残った時間で皆さんとその内容についてディスカッションさせていただければと思います。

まず本事業の評価結果でございますけれども、事業全体の抜本的改善が必要と言われていた委員の方々が4名、事業内容の改善が必要と言われている方が1名、また、現状どおりが1名ということになっております。

そもそもこの事業全体についての目標についての、つまり、バリアフリーを進めるであるとか、それを通じて利便性あるいは安全性の向上を図るという点についてのご異議は特段なかったと認識しております。

その中で、大きく論点というのは2点あったかなと。1つは、成果目標あるいは対象選定に関する部分でございます。それについて、まず成果目標について、現状の、3時間以内で乗り継ぎを通じてなる人口数を、これを成果目標にするのはいかがなものかというふ

うなご意見がございました。一義的には、当該駅を利用する客層に焦点を当ててやるべきなんじゃないかというふうなご意見が多かったように思います。いずれにしても成果目標は、現状のものはちょっと変えたほうがいいんじゃないかということだったんじゃないかと。

あわせて、対象の選定に関してでございますけれども、現状の事業者あるいは法定協議会の発議に基づくもの以上に、国が何らかの関与をしたほうがいいんじゃないかというご意見もございました。それは協議のあっせん等さまざまな形があり得ると思いますが、そうした形でもう少し公的な色彩を強めたほうがいい、それを成果目標の中に反映させたほうがいいというご意見もあったかと思いますが、そうしたことがまず第1点目としてあったんじゃないか。

2点目に、公費の負担についてご議論があったかと思いますが。現状の負担の割合がきちっと説明ができるものなのかどうか。場合によったら、もう少し地方自治体等の関与を強めたほうがいいんじゃないか。また、総括原価のお話もありましたが、利用者負担という考え方もあり得べしではないか。いずれにしても、現状の公費負担というものをきちっと説明できる形で運営していくことも、1つ、今後バリアフリーと公共性を推進していく中で極めて重要なポイントじゃないかという、大まかに2点のコメントをいただいたという形じゃないかと思います。

こういった意見だったかと思うんですけども、今の取りまとめ、もしご意見、あるいは私のほうで漏れている点等ございましたら、つけ加えていただければと思いますけれども、有識者の方々いかがでしょうか。

はい。

【水上委員】 漏れているという趣旨ではないんですが、若干補足的にお話しすると、おそらく効果という点についていうと、もちろんたくさんお金を使って豪華なものをつくれば、それなりの効果はあると思うんですけども、ポイントは国がやるということだとすると、政策目的との関係でちゃんとミニマムなのかという議論はあります。つまり、事業者が自分の投資としてやるのであれば、デザイン的に豪華なものにしたいとか、格好いいものにしたいというのは自由だけれども、国費を投入してやるということについていうと、政策目的との関係でミニマムなのかどうかということがきちっと検証されている必要があるということだと思うんです。

その中で、先ほど独占事業という話をしたのは、つまり、類型的に見てこういう独占事

業者についていうと、ミニマムにきちっと投資をしてコストパフォーマンスを高めているのかどうかというところに類型的疑義がしばしば指摘されるという事情があるということである以上は、基本は徹底的な透明化を図るということが一番だと。

今回レビューシートには出されていないんですけれども、事前宿題に対する答えとして、「鉄道駅総合改善事業費補助の執行について」という資料をいただいている、そこに、例えば審査においては契約方法に対する審査として競争性があるかどうかを審査していますとか、契約内容に対して審査していますとか、工事内容に対して審査していますみたいなことが書かれているんですけれども、実際にどういう審査をしているのかは全く資料がないんですね。これはやっぱり具体的に競争的な契約は何%あって、1者契約はどれぐらいあって、それはどういう理由だったのかということが全部ガラス張りになっていないと、国費を投入するということの必然はやはりないということだと思います。最低限、国費投入の根拠として、費用が全部ガラス張りになっているということが実現されないのであれば、やはり国費は投入できないということになっていると思いますので、その点をちょっと補足できればと思います。資料を要求したんですけども、結局、頑張っていますという資料しかいただけなかったもので、そこについては大変不満だということも含めてお話しできればと思います。

【大橋委員】 ありがとうございます。最終的には、全て取りまとめて平均をとってみると、事業全体は抜本的に改善する必要があるんじゃないかという評価結果じゃなかったかと思います。

今の水上先生のご意見も改めて加味しますと、成果目標については、事業目的である利便性・安全性の向上に着目すべきだし、そしてまた、事業対象の選定についても、官民の役割を踏まえて、その政策の目標に合致するように国が主体的に選定すべきと。その際にはきちっと透明性を確保すべきだというお話だったかと思いますが、そのための説明責任が果たされるべきだということで、とりあえず取りまとめ、全て意見を拾っているかなと思うんですけれども、いかがですか。ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【大橋委員】 ありがとうございます。それでは、今回の鉄道駅総合改善事業の議論を終わらせていただきたいと思います。

【藤井会計課長】 ありがとうございます。それでは、1コマ目の鉄道駅総合改善事業については以上で終わらせていただきます。

2こま目の道路事業のところに移りますので、席を入れかえさせていただきますので、しばらくお時間をいただければと思います。

(休 憩)