

第44回国土交通省政策評価会

平成30年10月4日

【竹本政策評価企画官】 それでは、座長が見えられたので、ただいまから第44回国土交通省政策評価会を開催いたします。

私は、事務局を務めております、政策評価企画官の竹本でございます。

開催に当たりまして、橋本政策統括官より一言ご挨拶申し上げます。

【橋本政策統括官】 政策統括官の橋本でございます。

第44回国土交通省政策評価会の開催に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

本日は、皆様大変ご多用のところ、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。委員の皆様には日ごろより国土交通省の政策評価につきまして、的確なご指導を賜っており、この場をおかりいたしまして、厚く御礼申し上げます。

さて、本日の政策評価会でご審議いただく、平成30年度取りまとめ政策レビューの5テーマにつきましては、5月に開催いたしました第43回政策評価会並びに7月に行われました個別指導の場におきまして、レビューを行う取り組み方針など、評価を行っていく上での根幹となる事項につきまして、熱心なご審議、ご指導をいただいているところでございます。

本日の評価会では、各テーマを最終的に政策レビュー評価書の形に取りまとめていくに当たりましての中間報告を予定しております。委員の皆様には、本日も大所高所から忌憚のないご意見を賜りたいと存じます。

また、平成26年に政策レビュー評価書を決定いたしました4つのテーマにつきましては、その改善方策、またその後の実施状況を報告させていただきたいと存じます。

加えまして、本年度改定作業を行う予定の国土交通省政策評価基本計画につきましても、改定に当たり、お気づきの点がございましたら、ご意見を賜れば幸いです。

以上、本日も熱心なご議論を賜りますとともに、今後とも引き続きよろしくご指導いただけますようお願いいたします。私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

【竹本政策評価企画官】 本日の政策評価会は、「政策評価に関する情報の公表に関するガイドライン」にのっとり公開で開催いたします。

配付資料につきましては、資料1-1の前のページでございます資料1-1から資料5までとなります。委員の皆様には事前にお送りさせていただきました資料から差しかえがございますので、ご注意ください。

本日は、8名の評価会委員、全てご出席でございます。

それでは、間もなく議事に入りますので、円滑な進行のため、取材等の写真撮影はここまでとさせていただきます。

それでは、以後の議事進行を上山座長をお願いいたします。

【上山座長】 上山です。本日はよろしくお願いいたします。

今、お話がありましたとおり、委員全員がご出席ということで、私からもお礼申し上げます。

それから、5月以降、各個別レビューのテーマについて、担当の委員の先生方に非常に熱心にご指導いただきまして、そちらもお礼申し上げます。

それでは、早議題に入ります。まず、報告事項について、事務局からお願いします。

【竹本政策評価企画官】 座らせていただきます。

資料1-1をご覧ください。政策レビュー評価書決定の原則3年後に、それまでの取り組み状況を取りまとめて政策評価会に報告し、資料を公開することとしております。

今回、平成26年度に政策レビュー評価書を決定した4テーマについて報告いたします。

1つ目は、「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進」についてです。

官庁営繕の主要施策を網羅的に防災・減災、機能維持、利便性向上、まちづくりへの寄与、公共建築の先導的役割の5つに分類し、レビューしたものです。

レビュー後の進展として、閣議決定された「社会資本整備重点計画」で耐震基準の満足割合を平成32年度までに95%以上とする目標が設定されました。

機能維持の面では、「施設カルテ」の作成、運用を開始いたしました。

環境面では、木造化の推進を図る仕様書等を整備しております。

2つ目は、「水資源政策」についてです。水資源開発基本計画の策定、水資源の利用の合理化及び水源地域の振興の3点についてレビューを実施しています。

レビュー後の進展といたしましては、大規模災害時、危機的な渇水時に対しても最低限必要な水を確保するために、フルプランの見直しに着手しました。

また、「渇水対応タイムライン作成のためのガイドライン」、「雨水の利用の推進に関するガイドライン」を作成しました。

3つ目は、「自転車交通」についてです。自転車交通空間の整備及び交通事故対策、放置自転車対策についてレビューしたものです。

レビュー後の進展として、段階的な自転車ネットワーク計画策定方法を導入し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定を行っております。

また、「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」の改定、サイクリング環境の整備に関連して、「自転車活用推進計画」の閣議決定があります。

4つ目は、「貨物自動車運送のあり方」についてです。運送市場の活性化に向けた規制緩和及び市場の健全化に向けた施策を対象としてレビューしたものです。

レビュー後の進展として、巡回指導の早期実施により、事業者の適正化を図っております。さらに、業界団体が策定する自主行動計画に多重下請構造の改善、原価を考慮した運賃の設定が盛り込まれました。

レビュー実施後の取り組み状況の報告は以上です。

続きまして、資料1-2をご覧ください。今後5年間に評価書として取りまとめるレビューテーマについてまとめております。平成34年度に取りまとめるテーマにつきましては、先般行われた国土交通省内の「政策レビュー等に関する検討会」の場で4つのテーマが選定されております。

1つ目のテーマは、「災害に強い物流システムの構築」です。災害に強い物流システムの構築やプッシュ型支援による物資輸送制度等について、災害対策基本法の改正から10年のタイミングでレビューするものです。

2つ目のテーマは、「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進」です。環境を中心に官庁施設の防災拠点化、老朽化対策、木材利用等について、幅広く官庁施設の整備・保全について、先ほど報告しました平成26年度のレビューを再点検しようというものです。

3つ目のテーマは、「内航未来創造プランの進捗状況」です。内航海運が基幹的輸送インフラとして機能するよう、将来像を描いた「内航未来創造プラン」の進捗状況を5年目の中間地点でレビューするものです。

4つ目のテーマは、「インフラシステム海外展開の推進」です。我が国の成長戦略として、インフラシステム受注を進めるための「インフラシステム海外展開行動計画」の施策の実施状況や課題について、行動計画策定から5年経過するタイミングでレビューするものです。

報告は以上です。

【上山座長】 ただいまの報告について、ご意見などありますでしょうか。

では、私から。これは感想なんですけれども、レビュー後の進捗のチェックで貨物自動車は、かなり具体的な方策が書いてあって、しかも、それを徹底してやっているというのが文章にも書いてあるし、中身自体も非常に具体的なので、これはレビューをやって非常によかったなと個人的に思います。ほかのものは、実態を初めて調べてみたとか、レベル感がそれぞれ違うので何とも言えませんけれども、この貨物自動車のものは、過去数年振り返ってみても非常に具体的な進捗が出ていてよいのではないかと思います。

【竹本政策評価企画官】 ありがとうございます。

【上山座長】 ほかの委員の方、いかがですか。今後のテーマは。

【加藤委員】 では。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 「環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進」について、なぜこれを再度レビューすることになったのか経緯を教えてくださいませんか。先ほど説明されたばかりでしたので、すでに十分終わっているのかと思ったのですが、再度レビューすることの意図を教えてください。

【日向政策評価官】 政策評価官の日向からお答えさせていただきます。

特に老朽化対策について、先般のレビューでも、今後の中長期的な課題ということが掲げられておまして、そうした点を中心として8年を過ぎた段階でもう一回棚卸しして、ぜひフォローアップをしたいという担当部局の思いがございまして、今回、テーマとさせていただきます。

【加藤委員】 平成34年度ということなので、今から4年か5年経過した頃に評価すべきと考えているという理解でいいですか。

【日向政策評価官】 おっしゃるとおりでございます。

【加藤委員】 わかりました。

【上山座長】 担当部局が意欲的だという要素があるんでしょうね。

【加藤委員】 そういうことなのかもしれません。

【上山座長】 いいことだと思います。

【加藤委員】 はい。承知しました。

【上山座長】 それでは、審議事項に入りたいと思います。審議事項の1番、政策レビ

ューの中間報告について。まず事務局から今年のスケジュールについてお話しいただきます。

【竹本政策評価企画官】 資料2をごらんください。5月11日に第43回政策評価会、その後、7月に個別指導が行われました。

今回の政策評価会は、前回の評価会及び7月の個別指導でいただきましたご意見やご指導を反映した形で評価書構成(案)を作成し、最終的な評価書作成に向けた進捗状況を中間報告させていただくものです。

本日の審議を受けまして、11月ごろ、2度目の個別指導をいただく予定にさせていただきます。

12月には、評価書の1次案を作成して、各テーマ担当の委員にお送りさせていただきます。1次案に対する委員からのご意見を踏まえて修正を行いまして、2次案を取りまとめさせていただきます。2月上旬までに委員の皆様へ2次案をお送りさせていただきます。

2次案送付時には、委員からいただいた意見がどのように反映されているかわかるようにして送付する予定でございます。この2次案に対するご意見、ご指摘を踏まえて最終の修正を行い、3月下旬に評価書を決定し公表する予定としております。

スケジュールについては以上です。

【上山座長】 スケジュール、よろしいでしょうか。

それでは、各テーマの審議に入ります。5テーマありますので、1テーマ当たり、説明は時間厳守10分ということをお願いします。その後、質疑は基本8分なので、1個18分ということに進めたいと思います。

お手元に「テーマ別意見記載用紙」というものがありますので、ここにご発言できなかった部分や時間切れの部分についてはお書きいただきたいと思います。

それでは、よろしくをお願いします。

【古澤公園緑地・景観課長】 それでは、1番目、「景観及び歴史まちづくり」、都市局の公園緑地・景観課長でございます。

お手元資料3-1、何枚かおめくりいただきますと、A4横紙のパワーポイントでつくった資料がございます。こちらでご説明をさせていただきます。よろしくお願いたします。

まず、お手元資料、右下ページで6ページ、「景観及び歴史まちづくり施策の体系」という図をご用意いたしました。こちらをごらんいただければと思います。こちらは、前回の

評価会では、この「景観及び歴史まちづくり」について、評価、目的、対象などが不明確というご意見をたくさん頂戴いたしました。改めて施策体系を整備したものでございます。

この「景観及び歴史まちづくり」でございますが、左側でございますように、地方自治体が良好な景観や歴史的資源を切り口に取り組みまちづくりでございます。そこに私ども国の機関は、その取り組みを支援するという構造になっております。

この施策項目を大きく区分したものが、2番目の政策項目です。1つ目が、計画を策定するということ。2つ目が、その計画実現のための実現手法をそろえるということ。そして、それらを支える普及啓発活動などになります。

この右側の支援施策につきましては、現在、国が講じております支援策の一例でございます。右側に「景観法」、「歴まち法」と矢印のイメージで、その法律が目指すべき射程を書いてありますが、この法制度とともに、その趣旨に基づきまして、各種の予算、税制などに関する支援策を準備しているというところでございます。

なお、この景観策定でございますが、実際に「景観及び歴史まちづくり」の中で保全・創出すべき対象が何であるか、あるいは自治体や住民の意識がどうであるか、地元の合意形成がどうであるか、さらには実現の指南を講ずる計画の根拠になるなど、策定を進めていくプロセスそのものが大変重要だという認識でおります。このため、従前は計画策定都市数が、いわゆる指標として活用されてきたという状況でございます。

以上から、今回の政策評価の目的対象視点については、国が準備いたしますそれらの項目、具体的には計画策定については、まだ未策定の都市がいかに計画を策定いただけるか、さらには、計画実現のための施策ですが、この使い勝手はどうか、より改善の道はないのかということをお明らかにするところと考えております。

少し飛びますが、お手元14ページをお開きください。これまでの取り組みと課題という認識でございます。下段に、我々の今現在の課題認識を書かせていただきました。先ほど見ていただきました施策の構造が計画策定とその実現の手法という区分に至ったものになっております。

1つ目の計画策定につきましては、資料の下側15ページに、景観法の景観計画の策定団体の棒グラフがございます。これらは、近年増加が鈍化しているという傾向にあるという認識が1つ。

それから、下段の計画実現のための施策の支援の充実のところです。こちらは、またお手数です。8ページにお戻りいただくと、景観関係の施策一覧がございます。8ページは、

平成30年3月時点の景観法の施行状況でございます。上から2段目に景観計画を策定した団体数558団体とございますが、3番目以降の施策の項目をごらんいただきますと、計画団体数より少ないという状況になっております。いわば、これは計画策定というプロセスを経ただけで自治体が満足されてしまっているのか、あるいは計画をつくったものの、そのツールの使い勝手がよろしくないのかなど、詳細に検討する必要を示していると考えております。

19ページをお開きください。たびたび飛んで恐縮でございます。このような問題意識から、前回の評価会の後、工藤委員、村木委員から個別にご指導いただき、多岐にわたる大変有益なご指摘を頂戴しております。私なりにこの件について理解したところでは、そもそも「景観及び歴史まちづくり」は、基礎自治体の広義のまちづくりの1つのツールであり、施策を講じる自治体の目的や地域の持てる風景や資源といったもの、さらには自治体の体力なども含めて、市町村ごとに大きく異なるというのが前提になる。それを一くくりにして議論しようとするから分析が網羅的になり、対象が不明確になっている一因になっているというご指摘でございました。

このため、下段に実施フローがありますとおり、市町村が「景観及び歴史まちづくり」を進める目的、個別ニーズに着目いたしまして、求められる対応策を個別具体的に分析を進める。そのためにアンケート、個別ヒアリングを行おうというものでございます。

31ページをごらんください。飛んで恐縮です。アンケートを実施するに当たりまして、1つの仮説を置きました。それぞれの都市ごとに施策を講じる目的がいろいろと異なるであろうというものを、我々の今までの経験値ではあるのですが、施策を実施している中でX軸、Y軸であえて分類を試みようというものでございます。こういった、ある意味仮説でございますが、これを使用しますと、次の32ページでございますが、自然景観に重きを置くものから、市街地景観に置くようなもの、あるいは観光施策といったものを重視しているもの、あるいは住まいそのものの住まいやすさを重視するもの。例えば、このような切り口にした4つの分類が可能であります。それぞれに従って、分析を細かく見ていこうというものでございます。

アンケートの結果でございますが、速報値をお示しいたしました。21ページでございます。まずは、各自治体それぞれに持てる状況が異なるという前提で、全市町村、1,788団体にアンケートを送らせていただきました。現在のところ、回収状況、この10月1日時点で1,682団体、94%の回答率になっているところでございます。まだ

まだ単純集計でございますが、既に幾つか深掘りをすべき点が出てきております。

22ページでございます。例えば22ページは、それぞれの都市が認識されている資源の状況になります。特徴的なのが、①、②のような自然的な景観を重視している自治体。それから、⑤、⑥のような歴史的な建物といった目に見える資源に着目しているもの。一番右側の⑩番ですが、お祭り・風習といった、生活の姿を重視されているところなどがございました。

また、24ページ、「景観及び歴史まちづくり」の目的を問うたものでございます。今ごらんいただいた資源と連動しております。③、④のような歴史的な環境の形成、あるいは自然景観の維持・保全というところは高い思想がある一方で、⑥、⑦にございますように、いわば地域の活性化というところに重点を置き、手段として使っているというものも見てとれます。

25ページでございます。取り組みの体制です。ごらんいただきますとおり、かなりの自治体がかなり少ない職員数でこなしている。

このため、26ページですが、自治体の問題意識を背景にすると、②、③のようなマンパワー、あるいは知識や技術の不足というものが明らかに高いスコアを示しております。

そして、27ページから30ページまでが、施策の内容に関することをお聞きしたものであります。例えば27ページは、施策の認知度、29ページは、その施策の重要性の認識、それから、30ページは、その施策の有効性を問うたものです。それなりに高いご認識を示されていますが、一方で28ページ、その活用状況を確認いたしますと、⑤番以降、スコアは低くなっております。この辺をより詳細に分析いたしますと、「景観及び歴史まちづくり」の評価の視点、それから、国の施策の改善の方向が見出せるのではないかと考えているところであります。

現在、このアンケート結果について、これからより詳細な検討を加え、さらに個別ヒアリングを実施する予定であります。引き続きご指導いただきながら、深く検討を進めて、この施策評価の課題の構造を明らかにしてまいりたいと思います。

私からは以上でございます。

【上山座長】 それでは、委員の方、どうぞコメントをお願いします。

【村木委員】 よろしいですか。ありがとうございます。前に比べて非常にわかりやすくなったのではないのかなと思いましたが今日の資料の31ページのところで、4つのグループに分けられています。これは、アンケートをとられた後、このグループごとに分析を

行うとどうなるか、足りない支援は何なのかとか、そういった分析もやっていただいたほうがいいのではないのかと思いました。

以上です。

【工藤委員】 私も個別指導に参加しておりますが、かなりわかりやすくなったかなと思います。

今の点なんですけれども、目的でやっていくのか、問題点や課題で整理していくのかというのは、今後の課題かなという気がしました。恐らく、今日明らかになって、予想はしていたけれども、さらに明らかになったのがマンパワー不足の話で、26ページの「マンパワーの不足」と「知識や技術の不足」。実際に、専任ゼロ人が多くて兼任が多いということなんですけど、少し情報提供ですけれども、今、日本都市センターの今年度の調査で、地方自治体のこういった技術職の問題点をやっています、私が座長なんです。これからアンケートを全国にかけるので、その中に都市計画系、建築系もありますので、もしデータが出たら、少し共有したいと思います。これは、非常に重要な問題だと思うので、国としてもどう対応すべきかというのは大事な点かと思います。よろしくお願いします。

【佐藤委員】 いいですか。ありがとうございます。今のマンパワーのところなんですけれども、26ページで、なるほど、マンパワーが足りないねと。でも、これは、先ほど技術職という話が出ましたが、多分まちづくりに限らず、この後に出てくる下水道もそうなんですよね。公共事業も全体的にそうなので、恐らくマンパワー不足は共通の課題と理解されたほうがよいのかなと思います。

それから、そのマンパワーが不足すると言っておいて、27ページの⑩番。このマンパワーと、こちらの人材育成は直接つながるわけではないんでしょうけれども、人材育成ということに関して言うと、意外とあまり知らないというのは多いし、28ページの活用も少ないし、29ページで重要度というのも、ほかのものに比べるとあまり高くないということは、マンパワーが不足していると言っておいて、人材といっても、自分たちの中には人材がないかもしれませんけれども、外にはいるかもしれないので、人材を育成しようという意欲はないし、関心もないというのは、少しねじれているかなという気がするんです。

このあたりはどういう認識なのか。属性別に、自治体の中でも、マンパワーが不足していると言っている割には、こういったものにあまり関心のない自治体はどういうところなのか。逆に積極的に取り組んでいるところはどこか。一応調べてみるとい

いかなと思います。

【山本委員】 今後、整理していただきたいんですけども、例のマンパワーのところの有効回答が、確かに取り組み予定がないのが半分以上ありますけれども、あまりにも少ないですね。これが使えるかどうか。少なくとも取り組み予定がない900ぐらいは回答する体制にあるはずだと思うんですね。だから、ここは本当に言えるのかどうか。多分こうだと思うんですけども、少しデータの扱いに注意していただきたいと思います。

【加藤委員】 私もいいですか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 前回私がお休みしたときに、すでに議論があったのかもしれませんが、率直な印象を言いますと、今回の調査ではアウトプットに着目していて、アウトカムを見ていないように思えました。最終的に住民にどういうベネフィットがあるのかを知るべきなのでは内でしょうか。もちろん地方公共団体がどれだけ努力しているかに着目することも大事だとおもいますので、もしかしたらそういう議論を経た上で、こうなっているのかもしれないので、事情を教えてくださいと思います。

【上山座長】 それでは、私からも。2人の委員に大変頑張ってもらっていて、大分わかりやすくなって実態は大分整理できてきたと思うんですけども、出口がまだ見えない感じです。

法律があります。それに従っていろいろな支援の手段もあります。それら用意してあるものを、ちゃんと使われているかどうかを点検するというのはいいと思う。しかし、その先、現地で何が起きればいいのかイマジネーションがもう少し要るのではないかと。

例えば伝統的な議論ですけども、保全か活用かという二元論があって、最近では活用するから保全できるとよく言うわけです。しかし、国の制度があるからといっても、自治体に財源がなければ物事は進まない。あるいは住民の意識のほうで保全だけに傾いて前に進まないとか、あるいは活用するとたくさん観光客がきてうるさいから嫌だとか、ありとあらゆるいろいろなパターンがある。大分事例が出てきて何のための景観保全か、多分整理されてきている。成功例や失敗例など、実際にやってみた場合に何が起きているかというのがある。

今、加藤先生からアウトカムという言葉がありました、結局、現地で何が起きていて、どういういいことが、どのようなメカニズムで動いているのかというケーススタディーの研究がない。こちらが制度と法律を用意してそれを使った結果何が起きているかという

ころに入っていないと、それを使っているかどうかだけをいくら見ても政策評価にならないと思うんですね。

だから、申しわけないけれども、ここに書いてある内容だけで終わるんだったら、これは政策評価ではなくて、法律の執行状況の原課による調査という感じに終わってしまう。後半ぜひ頑張っていたきたい。

【工藤委員】 こちら側の後半の事例はあるんですね。

【上山座長】 成功事例などは出ているんですか。

【工藤委員】 はい。あります。

【上山座長】 だから、その成功事例を抽象化して誘導していくような何か新しい政策をつくるとか、もう少し踏み込んだ仮説がないと。

【工藤委員】 少しいいですか。

【上山座長】 はい。

【工藤委員】 実は、個別のときに、結構それが話題になりまして、そもそもこの政策体系の難しさはそこにあります。今回の32ページみたいなものが出てきたのは、全体の制度と各自自治体のニーズと、最終的な、座長がおっしゃるようなアウトカムの部分が必ずしもニアでないで、結局ミスマッチの問題もあるし、そういう意味では、まず第1段階として分類をして、ニーズとそもそもの制度がどの程度マッチしているのか。まず、そのニーズに合った形の制度になっているのかどうかというところを見ようと。それで、アンケートをとって、その後は、実は今日ご説明になかった第4章以降のところ少し事例をやっていくので、多分今後だと思えますけれども、これを最終的にどう料理するかというのは、まだ未定というか、ここまでするので手いっぱいだったというのが実態かと思えます。そんな感じです。

【上山座長】 問題意識は共有化できているということですかね。では、後半戦に期待をするということで。

では、よろしくをお願いします。

【古澤公園緑地・景観課長】 よろしいでしょうか。

【上山座長】 はい。

【古澤公園緑地・景観課長】 ありがとうございます。

【上山座長】 どうも。

では、次のケース、お願いします。下水道施策ですね。

【山田下水道企画課長】 下水道部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

資料は3-2をご用意しております。資料3-2の2ページをお開きください。5月の政策評価会、その後の委員の皆様からの個別指導でご意見を賜りまして、最初、下水道の資源エネルギー活用という形で、かなり絞り込んだ形のテーマ設定をしておりましたが、今回ゼロベースで構成を見直しまして、対象政策としましては、下水道施策全体という形にさせていただいております。

2ページの一番上の「評価の目的」にございますように、下水道を抱える課題としましては、人口減少に伴う厳しい経営環境や執行体制の脆弱化、施設の老朽化など、こういった課題を踏まえつつ、事業の持続性を確保するということが不可欠になっています。そういった点で今回政策評価を行い、今後の施策につなげてまいりたいと考えているところでございます。

3ページをお開きください。レビューの対象としましては、今申し上げましたように、国土交通省は下水道の取り組み自体については、短いとはいえ、かなり歴史が積み重なっておりますので、そういった下水道施策全般を対象としまして、これまでの政策の実績、今日的な課題と、その課題解決のための施策の実施状況をレビューしまして、今後の方向性について整理してまいりたいと考えております。

なお、下水道の事業実施主体は市町村を中心とする地方公共団体ということでございます。国の役割である法整備等の制度構築、あるいは公共団体の財政的、技術的支援といったものが国土交通省の役割になっておりますが、そういったものについて明示しながら、レビューをしてまいりたいという大きな方針を掲げているところでございます。

資料5ページをお開きください。「下水道の目的」ということで、3点掲げておりますが、下水道につきましては、雨水及び汚水を排除することによって、浸水被害の防除、あるいは公衆衛生の向上といったものが大きな目的とされておりました。昭和45年には、さらに河川、海の水質悪化を踏まえまして、公共用水域の水質保全が追加され、この大きな3つの目的を目指して下水道の事業を進めてきているところでございます。

6ページをお開きください。法制度につきまして、細かいですが、簡単に過去の経緯を掲げさせていただいております。下水道法自体は、旧下水道法を明治33年に制定して、大都市中心に一部のエリアでは進めておりましたが、本格的には昭和33年の新下水道法制定、それから、昭和45年に……。

【上山座長】 ちょっとお話し中、済みません。時間が押しているのですが、済みませんが

2章からお願いします。

【山田下水道企画課長】 はい、わかりました。

【上山座長】 評価のところを中心に。

【山田下水道企画課長】 はい、わかりました。では、11ページからよろしいですか。

【上山座長】 はい。

【山田下水道企画課長】 以上の目的を達成という状況でございますが、12ページをお開きください。「雨水排除・浸水防除」という観点でございますが、ハード整備につきましては、雨水管、ポンプ、水貯留施設といったものを進めてきているところでございます。指標的には、我々は「都市浸水対策達成率」というものを見ておりますが、整備は着実に進んできているものの、平均で見ますと、全国でまだ6割ぐらいということで、いまだ内水被害というものが各地で発生しているという状況でございます。

13ページをお開きください。汚水整備、公衆衛生の影響ということでございます。昭和40年代には8%の普及率でございましたが、その後、都市部中心に整備を進め、平成の中ごろ以降は地方部ということで、ここにつきましては、下水道のみならず、浄化槽や集落排水といったものの役割分担を踏まえつつ、指標も「汚水処理普及率」という形で達成率を見てまいりました。直近で、下水道で8割近く、汚水処理で9割ということで、環境基準達成も約9割という形で、一定の成果は上がってきていると認識しております。

14ページをお開きください。とは言うものの、まだ人口規模の小さい都市については、下水のみならず汚水処理という意味での普及が進んでいないところがございます。ここについては、概成10年を目指しまして、今、他省庁とも連携しながら進めているという状況が足元の状況でございます。

16ページ以降に、今日的な課題、環境変化というものを整理しております。大きくは人口減少、職員減少、それから、既につくり上げたストックの老朽化といったものが大きな課題となっております。

17ページをお開きください。人口減少による影響ということで、現在、下水道の経費回収率につきましては、近年、改善が図られてきているところでございます。

一方で、実際に100%を超えている団体は約430団体ということで、全国の下水道管理1,500団体のうち、約2割程度ということでございます。今後、人口減少という中で、こういった使用料の収入減による経営の悪化が懸念されているところでございます。

それから、18ページでございます。職員の足元の体制ですが、かなり職員自体がピーク時の6割という形で、建設時代を過ぎた以降、職員はかなり厳しい体制になっておりますが、現状、都市別に見ますと、5人以下の体制でやっておりますのが650団体という形で、約4割でございます。主に5万人未満の小さな都市では、5人以下という非常に少ない体制の中で事業を進めてきているということで、今後、技術力の低下、継続が懸念されているところでございます。

19ページは、施設の老朽化ということでございます。管路の例でとっております。少し見づらいですが、都市規模別で色分けしております。管路は、平均的に50年が耐久年数です。今のところ、まだ3%ということですが、今後、徐々にこれが増えてくるという中で、特に小さな規模の自治体については、これから手をつけなくてはならない状況が来るというのが大きな課題になっているところでございます。

それから、20ページ目は、雨の対応でございます。都市化の進展と合わせまして、降雨、雨の降り方がかなり局所的、激甚化しているということで、施設計画に基づく整備を進めておりますが、それを超えるような降雨も発生しているということで、これに対してどのように対応していくかといったものが足元の課題として考えているところでございます。

そういった課題を踏まえまして、22ページ以降に、近年具体的に取り組み始めている対策について掲げているところでございます。

具体的には23ページ以降でご説明させていただきます。「老朽化対策」ということで、これまでは建設の時代ということでございましたが、これから維持管理、経営をしっかりやって、そういったサービスを維持するという中で、このストックについてどのように維持管理し、改築を進めていくかということで、財源制約の中でこれを進めるという観点から、国では平成27年の法改正で「維持管理基準」の設定、それから予算制度としてストックマネジメントの支援制度を計画的に進めるということで後押しをしているところでございます。計画につきましては、600団体、約4割が策定済みということで、これを進めてまいりたいというところでございます。

24ページをお開きください。「汚水処理の最適化、広域化・共同化の推進」ということで、先ほどの執行体制の問題もございます。また、事業の効率化を進める上で、スケールメリットという部分も1つ課題という認識で、施設統廃合のハードの取り組み、あるいは業務の発注連携やソフトの取り組みといったものを広域でやっていくというものが重要と

感じております。平成27年の法改正では、これを行うベースとなる「協議会制度」を創設したところでございますが、足元では平成34年度までの広域化を進めるための社会資本整備交付金の要件化や、目標設定をして、各都道府県ごとに取り組みを進めていただくということを進めております。

25ページ、「官民連携の推進」でございます。執行体制の問題、あるいは事業の一層の効率化という観点からは、民間の有する資金・ノウハウを活用することが重要という認識のもとで、それぞれの地域の経営課題や地域の実情に応じた取り組みを進めていただくということで、これにつきましても、一定規模以上のものについてはPPP手法の活用、あるいは先進的事例の横展開をするための検討会といったものに取り組みながら、取り組みの促しを進めているところでございます。足元、包括的民間委託につきましても、一定程度の取り組みが進んできつつあるという状況でございます。

26ページでございます。「新技術導入の推進」によりまして、下水道事業は低コスト化、省力化を実現してまいりたいということで、国が主体となって新しい技術の検証を行い、ガイドラインを作成して、それを全国に横展開していくという取り組みを平成23年度より進めているところでございます。ここにありますような省エネ、それから省力化といった施策を各自治体で実証しながら、それを普及させていくという促しを進めているところでございます。

27ページでございます。「資源・施設の有効利用」という形で、下水道につきましては、汚泥や熱エネルギーのポテンシャルといったものを利用して、少しでも経営改善につなげられないかということで、平成27年の改正では、燃料化・肥料化の努力義務化や熱利用の規制緩和といったものを進めております。

28ページがこれまでの状況でございますが、一定のリサイクルの取り組みは進んでおりますが、これをよりエネルギー化につなげてまいりたいという形で、徐々にではございますが、普及が進んでいるところでございます。

29ページでございます。人口減少等により、余剰地といったものもできるだけ活用しながら経営をしてまいりたいということでございます。

30ページは浸水対策ということでございます。近年の対策ということで、官民が連携した形で民間の貯留施設といったものも活用しながら、できるだけ早期な整備を進めてまいりたいということで考えているところでございます。

こういった取り組みにつきまして、しっかり評価を行いながら、今後の方向性について

取り組み、まとめてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【上山座長】 では、ご質問、お願いします。

はい、どうぞ。

【佐藤委員】 個別指導でもいろいろとお世話になりました。

大分わかりやすくなったというか、当初からかなり大幅に構成を見直されたので、政策評価の流れには即しているのかなと思います。

多分、今日いただいたポンチ絵は、情報提供としては非常にいいと思うんですが、あとはこれをどう料理していくかとか、まとめていくかというところがポイントなんです。やはり全体を聞いていて、まだじっくり来ないのは、それぞれの施策の中に国土交通省さんがどこまでかかわっていくのかというところ。広域化、官民連携もそうですけれども、老朽化対策にしても、基本的にやるのは自治体なのはわかるので、それに対して、例えば補助金の要件化、交付金の要件化とありましたけれども、直接的にかかっている面と、補助金の形で間接的にかかわる面とがあるので、国土交通省さんのかかわり方の濃淡が明確にあったほうがいいのか。

あと、最後の技術のところ、27ページの「資源・施設の有効利用」というのは結構なんですけれども、恐らくこの議論になるときに2つの話が出てきてしまって、1つは、もちろん地球温暖化対策、環境対策、エコの話と、もう一つは経営の話。やはりこれからのことを考えると、経営のところもにらみながらやらないといけないので、例えばバイオガスもそうですけれども、こういう施策がどれくらい経営の収益の改善や経営効率につながるのかなど、技術的にはこんなにすごいことがあるんだよ、できるんだよはわかるんですけれども、経営的にはどうなのというのは、少し言及があつていいかなと思います。

あと、瑣末ですけれども、構成で2章が長過ぎるような気がするので、恐らく幾つかに分割されたほうがいいのかと思います。それは、また後ほどの議論だと思いますが、以上です。

【上山座長】 はい。

【白山委員】 ありがとうございます。簡潔に申し上げますと、22ページの環境の変化と施策のところ、環境の変化ということは、「人口減少による収入減」と「職員減少による技術力低下」と、「施設老朽化」、「降雨の激甚化」ということで、いわゆる経営的な観点で人・物・金的な課題を認識されていらっしゃるのはいいと思うんです。

それに対する施策がごちゃっと一まとめになっているので、それぞれの課題に対して1個1個分析するのは難しいかもしれませんが、どういう関係性があるって、その課題に対してどういう施策を打ってというところを、もう少し明確にしたほうがわかりやすいのではないかなという気がいたしました。

【上山座長】 はい。

【村木委員】 すみません。下水道の活用によるビジネスの議論が結構あったと思うんですけども、例えば下水から熱を直接とろうとすると、道路占有料の支払いなどが非常に大きくて活用できないケースなどもあるので、民間への話を聞くようなことを少し考えられてもいいのかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 では、私からも。下水は、「もっと整備する」というのがずっと国策でもあり、まだ整備できていない部分もあり、さらに豪雨があり、もっと作る必要があるという論点がある。そこについては、過去との比較はよくされているんだけど、海外との比較でどこまでやればかなりできたといえるのか、汚水と雨水と両方分ける必要もあると思うんですけども、マクロ的な意味で、海外比較をやってみたほうがいい。日本の下水は、かなり成績はいいのではないかと私は思うんです。

それから、各地のいろいろなお話を聞いていると、私は維持管理のところは、実はもう回っていない気がする。道路の陥没問題は、世界的に大きな問題になっていて、日本でも実はあちこちで起きていたりする。インフラの更新の話は、老朽化と更新というものづくりの話が国内で話題になっている。しかし、自治体の現場では維持管理が回らない。それは、結局お金の話と人の話になってしまうのだけれども、持続可能性の定義をもう少し広げて、そもそも維持管理ができていいのかチェックする。道路陥没は交通事故で命にかかわるという話にもなってくるし、ポンプが故障していて、そのせいで水浸しになるリスクもある。この辺が目前にある問題なので、調査したほうがいい。

あと、下水は国土交通省として何をやっているかというところは、確かに難しい。雨水と汚水と両方あるし、料金ももらっているということもあるし、自治体が自主的にという建前がかなり強いと思うんです。

でも、やはり全体的にここら辺まで、こういう状態であるべきだというガイドラインとか目標みたいなものをある程度出したほうがいい。こういう状況にあるのはまずいんだとか、あるいは広域化にしても、これぐらいの大きな固まりだととてもよくなるとか、

そのあたり、水道の議論はかなり進んできている。どうせ下水もそういう議論になってくるし、金額的には下水のほうが大きい。今回、課題は随分洗い出せた。今後はそこから先の目標設定といたしますか、次にどこを目指すのか。国土交通省の仕事としての目標は非常にクリアにいろいろ技術開発などをされている。しかし、自治体がこうなってほしいという方向性が出るような形の作業をぜひやっていただきたい。

水道なんかだと、各自治体に経営改善計画をつくれという指導を総務省や厚生労働省がやっていたりする。水道、あるいは保健衛生や介護など、他省庁の自治体とのかかわり方も少し研究されて、評価を使って自治体を動かすという発想で。健康医療も受診率をどうやって上げるかなど、厚生労働省にいろいろなノウハウがある。その辺の資料なども見ながら、自治体を間接的にデータと目標値を道具にして動かす意欲を持って、今回後半の作業をお願いしたいと思います。

【佐藤委員】 それなんですけれども、ほかの省庁でもやっている見える化なんですよ。つまり格差、地域差を見せてやるということです。頑張っているところと頑張っていないところがクリアなので、多分先ほどの医療関係は、みんなこの格差を見せるというやり方をとっています。これは、多分参考になるかなと思います。

【上山座長】 よろしいですか。

それでは、どうもご苦労さまでした。

【山田下水道企画課長】 引き続きよろしく願いいたします。ありがとうございます。

【上山座長】 はい。

次は、鉄道の防災・減災についてご説明をお願いします。

【岸谷施設課長】 よろしいですか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【岸谷施設課長】 鉄道局でございます。よろしくお願いします。

鉄道の減災・防災、パワーポイントの資料をご用意させていただきました。時間の関係もありますので、いきなりですが、4ページをごらんいただきたいと思います。パワーポイントの資料の4ページになります。

前回5月に評価会を開いていただきまして、そのときからの大きな変更点を2点ご説明します。

前回は、地震や耐震など、地震により壊れた高架橋の復旧についてまとめてございましたが、今回は、ほかの幾つかの災害の中でリスク、被害額、あるいは復旧への期間などを

検討しまして、地震のほかにも豪雨についても検討対象にさせていただいております。

それから、2点目は、ハードについての記載でございましたが、今回はソフト対策についても整理をさせていただいております。

それと、5月以降も7月豪雨や台風21号、24号や、北海道でも地震がありましたので、そういった今年起こった災害から得られた教訓や課題についても適宜盛り込ませていただいております。

2枚めくっていただきまして、6ページでございますが、これが「自然災害による鉄道の被害等」でございます。地震、豪雨のほかにも、強風や大雪がございます。

1枚めくっていただきまして、7ページには、その中で、なぜ地震や豪雨を対象とするかについて簡単にまとめてございます。これは、前回もご説明させていただきました資料でございますけれども、地震については首都直下や南海トラフなどが喫緊の課題であると指摘されております。豪雨につきましても、右側のグラフでございますように、短期間の猛烈な雨の発生件数が増加しております。今年も、先ほど申し上げましたように、大きな災害、あるいは豪雨や台風に見舞われているということでございます。

8ページでございます。ここ10年ぐらいの鉄道施設の地震・豪雨等災害の被災額についてまとめてございます。東日本大震災を除く10年で、被害額として1,130億円ほどの被災がございましたが、そのうち地震が17%、豪雨がおよそ80%の被害となって、圧倒的に大きなシェアを占めています。

件数としましても、豪雨災害が多いということが円グラフでわかると思います。1件当たりの災害で見ると、やはり地震が多い。言わずもがなだと思いますけれども、そんな解析をさせていただきました。

1枚めくっていただきまして、被災した施設の復旧に要する期間でございます。特に地震や豪雨で流された場合、あるいは壊された場合の施設。橋梁、一番左側でございますけれども、これは河川にかかっている橋でございます。橋桁が流されたり、橋脚が倒壊しますと、年単位の運休ということになります。高架橋の場合でも、数日間から、通常は数カ月程度、特に最近多いのは、一番右側でございますけれども、土砂崩壊でございます、隣接の斜面から土砂が流れ込んでくるケース。こういった場合でも、工事用進入路や隣の用地の地権者との協議に時間を要することもあって、数カ月単位の運休ということになってございます。

以上の観点から、地震に加えまして、豪雨災害も検討レビューの対象とさせていただき

たいと思います。

10ページには、評価方法のイメージを書いています。先ほどの地震と豪雨につきまして、ハード面としては、その予防と復旧の二面、それから、ソフト面としては応急対策について掲げてございます。これに、左下に書いてございますけれども、重要インフラの緊急点検や、今回、関空でありましたような災害時のインバウンド旅客への情報提供などについても少し加味してございます。

11ページは、「重要インフラの緊急点検」ということをごさいます、一部報道でもなされておりましたが、9月21日に関係閣僚級の会議がありまして、総理から重要インフラの緊急点検をするようにと指示をいただいております。今年の11月末までを目途にその点検を終えて、今後3年間で強靱化をするようにとございます。

その下の箱には、鉄道をイメージした緊急点検の内容を少し書いてございます。まずは新幹線、それから貨物列車や特急列車が走る主要な幹線鉄道、空港アクセス鉄道、地下鉄や地下街。今回は電源設備もやられてしまいましたので、そういったものに的を絞って、この2カ月間で緊急点検をやろうと思っています。政策レビューとの関係でも、こういった作業をうまく反映させるような検討をしていきたいと思っています。

12ページでございます。これは地震の予防、耐震補強でございます。これは、5月に少しご説明しましたけれども、今、我々の省令で鉄道事業者に義務を課していますのは、首都直下と南海トラフ地震が震度6強以上で1日1万人以上の駅や路線ということでございます。

赤い棒グラフと青い棒グラフがございますけれども、高架橋につきましては97%、駅は94%達成しておりますので、一定の進捗率が見られますが、今後課題と思っておりますのは、下の行に書いてございますけれども、この首都直下、南海トラフ以外の、例えば札幌や福岡、仙台といったところは指導対象外となっておりますので、今後こういったところをどうするかということと、在来線の何とか幹線と言われている幹線の河川橋梁みたいなところ、特に弱そうなところをどうするかということが課題だと思っています。

それから、1枚めくっていただきまして、斜面对策です。近年の豪雨災害が頻発することがありまして、特に隣の斜面から土砂が流れてきて鉄道をふさいでしまう。13ページでは、一番右側のようなケースがございます。これは、敷地が事業者の場合はすぐに現場に行って復旧にかかることができるんですが、これについての課題は、下に「想定される課題」と書いてございますけれども、鉄道事業者が保有していない土地から流れてくる土

砂についてどうやって防止するかということと、そういった土砂が入ってきた場合に、それを速やかに隣の他人の土地ではあるんですが、復旧工事にかかったり、堰堤の整備をするなど、再度災害防止の対策を講じることができるかということがポイントかと思います。これは、道路の場合、あるいは電力の関係など、ああいった類似の制度もよく勉強しながら、これについては考えていく必要があると思います。

1枚めくっていただきまして、鉄道の河川にかかっている橋梁の流失や傾斜防止でございます。先ほど申し上げましたけれども、河川橋梁が流れますと、河川の治水上の関係からも、工期の制約がありまして、1年ぐらい鉄道が運休するということになってしまいます。これについては、これからどうするかということと、予防としましては、橋梁のかけかえ。これは、営業中の鉄道に仮線を振って営業しながら、また新しい橋をつけかえるということなんですけれども、これをしますと、100億円、200億円、あるいは10年、十数年と長い期間かかりますので、なかなか実態は進んでいないということでございます。

これらにつきまして、当面、緊急的にやる暫定対策としては、橋梁の基礎の補強や傾斜計をつくって傾いた橋にいきなり列車が通ることがないようにということはやりますけれども、いかに橋梁のかけかえを進めていくのかというのが課題かと思います。

15ページには、平成31年度予算要求で、今、財務省と協議をしております河川橋梁の流出・傾斜対策ということで、橋脚に鉄鋼材を打ち込んだり、あるいは洗掘防止の工事をする、あるいは傾いた橋梁がすぐに傾斜計で異変を検知して、運転士に知らせて列車をとめるということを、とりあえず予算要求しているところでございます。

それから、16ページは浸水対策です。今回、21号台風で関空がやられました。連絡橋に船がぶつかって、鉄道の桁も傾いたことによって2週間とまりました。実は、赤い文字で書いてある真ん中あたりなんですけど、空港の中の半地下構造になっている線路に水がたまりましたし、空港本体は電源施設が水浸しになったので、実際に電力が供給できなかったということがあります。これまでも地下鉄と地下駅の浸水対策はやっておりますけれども、そういった電源施設をどうするかという話が課題だと思います。

17ページは、災害復旧の制度です。これまでも鉄道軌道整備法という制度がありまして、補助対象を広げたり、場合によっては補助率を手厚くしたりということをやっております。その上で、これからどんなことが課題かというのを、下に2つ書いてございます。仮に復旧方針が固まっている場合でも、特に道路や河川と近接している被災地では、こういった道路や河川の復旧事業とうまく連携することと、ローカル線、閑散線区では、

復旧しようという方針を鉄道事業者と沿線自治体とですぐに導くことができなくて時間を要するケースがあります。災害予期駅として廃線になった路線につきまして、地元の当時の協議状況や廃線前後のモビリティのデータを比較してみるということを引き続きやってみようと思います。

ページを少し飛ばしますが、21ページになります。これは、ソフト対策でございますけれども、災害があった直後の帰宅困難者の早期解消ということで書いてございます。東日本大震災以降、10万人以上の駅には待機スペースや備蓄品の装備、あるいは帰宅困難者対策のための協議会への参画を要請しております。また今回は、先ほど少し申し上げましたけれども、関西国際空港の中で孤立したインバウンドのお客さんにちゃんとした情報提供ができたかどうかというのも課題になってございますので、こういったことをしっかり対策をして検討していきたいと思います。

最後に22ページは、これも大阪の地震で起こった事象でございますが、地震が起きますと踏切が閉じてしまいます。これによって、救急車が本来7分で行けるところが40分以上かかったということがありましたので、今、鉄道事業者と地元の消防、警察、自治体との間に地震があった後、閉じた踏切を速やかに開放する場所の指定や、あるいはそれができない場合にどう対応するかという検討をさせていただいています。

最後は、少し飛ばして25ページになりますが、そういったことを一覧表にまとめたものでございまして、繰り返しは説明いたしませんけれども、地震や豪雨につきまして、ハード、ソフト、予防と復旧と応急対策、このような柱で整理をしたいなと思ってございます。

限られた時間ですが、以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

どうぞ、ご意見ある方。

【加藤委員】 では、いいですか。

【上山座長】 はい。

【加藤委員】 最近、関連する問題も多いので社会的に注目されている 이슈だと思います。ただし、防災の効果を見るときに難しいと感じるのは、多くの人が「最近トラブルが多い」という印象を持っている点です。そもそも自然災害が増えたからこういうトラブルが増えているのか、そうではなくて、関係者が適切な対応をしていないからこういうトラブルが増えたのかを、うまく切り分けて分析する必要があると思いました。

例えば、先日、某鉄道会社が点検を丁寧にしなかったために運行時に障害物にぶつかったということがありました。これは、どちらかというと適切な対応をしなかった部類に入るのだと思うのですが、そうではなくて、温暖化などによって自然災害の発生頻度が増加したり、甚大化したりしていて、そのせいでいろいろなトラブルが起こっているのかもしれない。温暖化などによる災害の多頻度化、甚大化については、新たな対策をとる必要があるというのは当然だと思います。

以上です。

【佐藤委員】 済みません。そもそも論になるんですけども、本来、こういう災害復旧あるいは防災というのは事業者の責任でやるべきことであって、J Rは民間企業なので、それをあえて国がやらなければいけない何らかの公共性はどこにあるのか。それは、南海トラフや首都直下と出てきましたけれども、そういう甚大な災害があって、早期の復旧が求められるという何らかの公共性があれば、J R東海、東日本がどんなにもうかっているも助けましょうよという話になるかもしれないんです。

ただ、今日の問題意識としては、どちらかというとそれ以外のところ。それ以外のところとは、豪雨などで災害が増えている。だとすると、実はあまり利用客は多くない。だけど、ないところもあるというケースですよ。呉線などはそうかもしれないですよ。

だとしたときに、少しターゲットが変わっているのか。その場合、基本的にJ R西日本あるいはJ R九州といったところに自助努力を求めるべきものかもしれない。

ただ、そうは言っても弱いところ、第三セクターも含めて、あるいはJ R四国や北海道など赤字もあるので、やはり弱いところは社会政策的な観点から助けましょうよという議論になる。そうなってくると、幾つか整理しないといけない。野放図に支援の対象を広げるだけになってしまうので、どういう公共性を支援に対して求めるのかということ、事業者の責任をどこまで求めるのかということ。そのあたりの整理があったほうがいいのかなど思ったんです。

【山本委員】 それは、今の資料に書いてある。36ページ。

【岸谷施設課長】 今、ご説明を差し上げてもよろしいですか。

【上山座長】 はい。手短にどうぞ。

【岸谷施設課長】 ご説明につきましては、36ページの説明を省略しましたがけれども、まず、耐震補強やいろいろな踏切、老朽化などの制度の中で、基本的にJ Rの本州3社に補助金は出していないのです。赤字縛りといったところがありますので、復旧につきまし

では36ページのようになっています。それも、これまでは赤字事業者の赤字路線を4分の1の補助対象にしておりました。

ただ、今回は只見線のケースもありまして、今年の6月の改正は、黒字事業者の赤字路線も対象にしました。ただ、被災額が運輸収入よりも大きいとか、激甚災害とか、そこはランク分けをしてやっているということでございます。

あと、災害が多くて起こっているのか、それとも事業者側の何か過失みたいなものがあるかというのは、私は両方あると思います。基本的には、先ほど資料でご説明したように災害は増えていると思いますが、ご指摘があったのは、多分京王線の件かなという気もしますけれども、大きな災害に対して事業者がきっちり対応できるかというのは、引き続き見ていかないといけないと思います。済みません。

【上山座長】 災害関係というのは、いろいろなノウハウがある。よく言われるのは予防、対応、復旧ですよね。事前にちゃんと予防しておく。起きたら、すぐ対応する。それから、正常状態に復旧させる。この3段階、それぞれが評価の対象だと思うんですね。その辺の防災に関する基本的なフレームワークをもう一回洗い直して整理されたほうがいいと思うんですね。

あとこの分野は最近、いろいろな災害が起きるものだから、国民的関心事になってしまっている。そのせいか実はこれはこういうことなんですよとか、現状の説明の部分に結構エネルギーが使われている。そこはよくできている。今の委員の方が皆さんおっしゃっている話は、結局、現状説明は十分できているんだけど、それに向けて誰が何をすべきなのかという、ある種の論理的掘り下げ、整理があまりできていないということでしょう。だから、「目の前で事故が起きたときに、誰かが困っている。それに対して、国土交通省は見捨てません」という感じの決意表明の説明資料になってしまっている。だから、そもそも事故が起きないような努力はできないのか、あるいは対応能力の低い会社はどうするんだとか、あるいは復旧に関しても、そもそもどこまでやるんだとか、そういった論点整理ができていないような感じがする。

つまり「いろいろあって大変なので、お金をつけて自然と戦う努力をみんなでします」みたいな宣言になっている。鉄道会社にやってもらうこと、事前の予防策だとか、そういった努力の余地がかなりあると思うんですけれども、そういうものは飛ばしている。なので、起きてしまった後、みんなで頑張ろうみたいなレポートになってしまっている。これは論理構成そのものを組み立て直す必要があると思うんですね。

それから、やはり最大の安全対策は止めるということ。極端なことを言えば、経営能力が低い会社が危ないところに走らせているんだったら、廃線にしてしまうというのが国土交通省の仕事ではないか。あえて言っていますけれども。それぐらい安全対策というのは幅の広いものだろうと思うので、もう少し視野を広げて、時間軸も延ばして考えていただく必要がある。

ほかの方、よろしいですか。

それでは、どうもありがとうございました。

では、次はタクシーサービス、お願いします。

【金指旅客課長】 自動車局旅客課長の金指です。よろしくお願ひいたします。資料3-4に基づきましてご説明させていただきます。

まず、この評価の概観でございますけれども、2ページ目をごらんください。需要が落ち込んでいるタクシー産業におきまして、このサービスをどう改善し、そして、どう需要喚起を図っていくかというところにつきまして評価をいただいております。

需要という意味で、利用者のニーズ、意向のアンケート調査を行いまして、都市部と地方部との違いや、さらに地域交通を維持していくことと競争との観点から、そういったタクシーの課題を洗ってみました。さらに、新しい技術などを活用し、かつ新しいやり方での取り組みといったものを実証実験しながら導入を進めている部分もございますので、それも合わせてまとめながら、今後の方向性について考えてまとめております。

まず、タクシーの現状でございますけれども、4ページ目以降、新たに追加したデータは8ページ目でございます。実車率です。全国的に見ても、走行距離の半分以上は空車でございます。そういう意味で、やはり生産性を上げていくというのが課題だと考えております。

そこで、11ページ目になりますが、タクシーというものはドア・ツー・ドアで多様なニーズに応えることができる唯一の公共交通機関と考えられておりますけれども、実際に利用者の方はどう見ておられるのかというところをまとめましたのでご紹介いたします。

13ページ目、「タクシーに対する利用者の評価」。これは、三大都市圏と地方部に分けて、それぞれ全部見ております。どの地域でも、「普通」というのが半分以上になっております。

14ページ目、利用する場合に重視する点は、都市、地方部とも、やはり「安全・安心」、「ドライバーの丁寧な対応」が半数を超えております。また、都市部では「速達性」や「拾

いやすき」という機動性を重視する傾向がよく見てとれます。

さらに、15ページ目、「タクシードライバーに求めることは何か」というと、やはり「安全運転」といったものが主流になってきます。

そこで、16ページ目、「タクシーの利用目的」を見ますと、都市、地方部ともに「ビジネス」、「観光」での目的が多いんですけども、特徴を申し上げると、地方部は「買い物」、「通院」の利用が相対的に少ない。日常の移動の手段として最も求められているようなところに、この課題の取り組みの余地があるのではないかなと考えております。

また、17ページ目、タクシーをどういうところで利用されますかという、「他の交通機関がないとき」というのが答えとして多くなってしまいますので、タクシーの特性により積極的に選ばれているとは必ずしも言えない状況なのかなと見ております。

そして、18ページ目、時間帯で見ると、夜間時間帯が多いんですけども、都市部は昼間の時間も多いんですが、地方部は昼間は少ないという特徴がございます。

そういったところをまとめたものが20ページ目でございます。

そして、21ページ目も同じく、他の機関との競争という観点からまとめたもの。そして、持続可能性という点からまとめたもの。20ページ、21ページ目が、これらのアンケートの結果でございます。

そして、4章からは、タクシーサービスの進化として今取り組んでおります実証実験の内容でございます。なぜ実証実験をやるかというのは、25ページ目ですけども、そもそも利用者に受け入れられる制度であるかどうかということと、ドライバーへの負担や事業者に与える経営の影響といったところを見ながら制度化を図っていく必要があると考えております。まず、実証実験をやって、そして、反応を見た上で本格導入という進め方をしております。

それをフローチャートにしたものが26ページ目でございます。実際にそういうやり方をやりまして、東京での初乗り距離の短縮運賃というのを導入しました。

実証実験で、27ページのように利用回数が増えたということが見てとれましたので、実際に導入を行い、その後の状況も傾向がよい形で出ています。

それで、29ページ目で、他の地域にも導入が始まっているところをお示ししております。

また、前回もご説明しましたがけれども、事前確定の運賃や相乗り運賃、そして今年の10月1日からは変動迎車料金、定額タクシーといった実験を順次やっております。

また、大事なのは、地域の移動手段確保でございますが、34ページ目、乗合タクシーといったサービスを各地に展開しておりますが、冒頭申し上げましたように、まだまだ足りないのではないかとということで、36ページ目、事業者が協会として各地自治体を訪問してニーズを吸い上げ、課題解決の提案を行っていくような行動をしようとしております。

また、新しい技術の活用という意味では、40ページ目、配車アプリが出てきているんですけども、41ページ目のようにまだまだ進んでいない。これをどうやって進めていくかというのが課題です。

さらに、キャッシュレス決済の導入なども始まったばかりという状況です。

また、AIを使った需要の効率化や自動運転といった動きについてもまとめております。

47ページ目は、タクシー業界として進めようとしているインバウンド対応といったものも掲げております。

そして、50ページ目ですけれども、利用者の方からしてみると、今後普及してほしいサービスとは何かというと、地域の足となる乗合タクシー、スマートフォンのアプリによる配車サービス、UDタクシー、そして、決済の容易化というところが挙がっております。

そういったところを捉えて、私たちにに自己評価ということで、52ページ目、53ページ目にまとめております。需要が低迷している。そして、多様化するニーズに十分応え切れていないという状況を踏まえて、ニーズに対応するような利用者利便向上策をとっていくということは今後も必要なのではないか。特に都市部については、タクシーの機動性の高い交通機関としての役割が期待されている。なので、柔軟な運賃料金サービスなど、そういったところは効果が見られるので、地域の実情を踏まえながら、今後こうしたサービスを展開していく、広めていくということが必要ではないかなと考えております。

他方、地方部は、買い物や通院など、日常的な目的の利用や昼間時間帯の利用など、相対的に少ない状況にあります。一方で、そういった移動こそ求められているというところがございます。なので、もっと使いやすいサービスを地域の関係者と連携して考えていくという取り組みが必要ではないか。乗合タクシーを今やっておりますけれども、さらに、実証実験で始めた定額タクシーといったものを考えていく必要があると思っております。

また、そもそもタクシーに対しては、「ドライバーの丁寧な対応」や「安全・安心」といったところが重視されておりますので、いろいろな取り組みをする上では、利用者の信頼といったところを確かめながら、実証実験によって検証を繰り返して導入をしていくというアプローチをとっていくのが適切ではないかなと考えております。

また、今まで申し上げた大部分の方向性については、本格導入はこれから。検証中というところもありますので、新しい技術をうまく取り入れながら、取り組みを一層加速していくべきではないかと考えております。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございました。

どうぞ。

【田辺委員】 事前の意見交換でも大分言わせていただきましたけれども、実際にやってみると、なかなかまとめづらいところがあるなと思っています。初めは、ほかの運送機関と比べたときのタクシーの現状みたいなところを把握していただいでいて、これはもう明らかに減少。これだけ減少しているというのがはっきりしているわけですね。

2番目に、利用者アンケートで全体を覆っていただいたようなものをやると、利用者で実際に出てくるのは、安心・安全やタクシードライバーの対応ということが圧倒的に強いわけですね。

後半の実証実験以下のところで、ここ自身は、私は非常におもしろい試みだと思うんですけども、それが、今2つ申し上げた減少ということ、かなり大きな減少ですけども、それとサービスの安心・安全やドライバーの丁寧さというところからすると、何か違うものを探求しているなど。前半でやっている作業と後半の実証実験のところが少しずれているというのが、整理していただいて気づいたところでございます。

恐らく需要喚起のときには、サービスメニューを拡大する、料金を下げるということ、それからサービスの効率化をする。この3つぐらいしかないので、サービスメニューの拡大は、割と探求していただいているところがあるんですけども、料金の問題を括弧に入れてずっと議論しているので、どうかなというところ。特にほかの運送機関から、タクシーは何でこんなに負けているんだよというところに対する決定的な答えがまだ見えていないという感じがしているのが1点でございます。

それから、2点目は、実証実験のところはどういうふうやって、それをどういうフレームの中で採用していったということはわかるんです。ただ、これは実証実験ですから、やはり失敗したところを取り上げていただかないと、やってみてうまくいったから載付けたというのと、うまくいかなかったものも実験する価値はありますので、そのところでどういうご判断、ないしは実験のあらかじめの設計のところは何を入れ込んだのかというところをもう少しお書きいただくとはっきりしてくるのかなと思います。

あと、3番目のところで、都市と地方の直面している問題が全く違う。今回はそこを非常に丁寧に書き分けていただいた気がいたしますので、そのところは評価していきたいと思っております。

以上、簡単にご意見を申し上げました。

【上山座長】 はい。

【佐藤委員】 素朴なというか、多分この政策評価の建前と本音が少し違うのかな。建前は、まさに消費者のニーズにどうやって即していくかだけれども、本音はタクシー運転手の給料をどうやって上げるかとか、彼らの雇用、待遇、労働環境をどうよくするか。本当はそちらですよ。

そう考えたときに、まずそもそも論として、先ほど、田辺先生からもありましたけれども、利用者数が減っているという現状を踏まえると、多分タクシーの数がこの段階で多過ぎる。だって、半分空車で走っているということは、本来であれば、単純に考えれば、もっと少なくてもいいはずなんです。

なので、2つポイントがあって、1つはそもそもタクシーの数が多過ぎる過剰参入というものです。この業界は、前の貨物が少し似ていたんですよ。貨物の政策評価をやったときも、あれは一人親方の零細事業者だったんですけども、過剰参入しているのではないかということがあって、それは労働環境を変えて足を引っ張っているという面があるので、そもそもタクシーは過剰ではないのかという評価は1つあると思うんです。いろいろな規制緩和をしたのでそうなったのだと思うんです。

それから、日本のタクシーの特徴は流しではないですか。意外と海外はないんですよ。だから、流しのビジネス。そんなもの、我々が選べるわけではないではないですか。タクシーは来たものに乗るしかないんだから。そうなれば、タクシードライバーの愛想ぐらいしか評価の基準がないわけですよ。なので、料金で差別化したり、もっと多様なサービスを提供したり、まさに料金を引き下げるといっても含めて、価格競争も含めてだとすれば、流しのビジネスでは無理ですよ。だから、タクシーのビジネスモデルの展開というのも視野に入らなければいけないのかなと思ったんです。

だから、何が言いたいかというと、まさにタクシー業界はひとり負け。地方は少し違うと思うんです。都心、都会で特にと言うべきなのかもしれないんですけども、タクシーの1人負け状況というのはもう少し真摯に捉えて、そもそも何かがおかしいわけである。それは、今申し上げたとおり、ビジネスモデルとして流しタクシーのビジネスモデル、駅

で待っているビジネスモデル自体が競争性を阻害している。あるいはドライバーの労働環境も悪化させる。であれば、もっと配車アプリの普及など、これからのタクシー行政をどうするのと言われたときに、そちらのほうに持っていきましょうという流れがあるのではないかなと思ったんです。

【上山座長】 では、私からも。都会と田舎を分けるというのはすごく大事だと思うんですね。それは、公共性の違いというところに根差していて、田舎の場合、かなり公共性の高いものであるがゆえに、規制のあり方を含むいろいろな議論がある。だから一固まりにして歴史的なものと現状、未来をまとめて書くべきテーマだと思う。

都会については、私はちゃんと国際比較をやったらいいと思う。客観的には、運賃は割と安くて、安全で、多分サービスはいいのだと思うんですよ。ただ、都会の日本人はあまりそう思っていないかもしれない。

それから、規制でがんじがらめみたいなイメージもあるかもしれない。しかし、相当規制緩和をしてきているので、それもちゃんと説明したほうがいい。現状、いろいろな批判にもさらされたりするわけですが、ここまで来ていますと。特にこの10年ぐらい、よくなっている部分もあるわけで、その辺をちゃんと説明したほうがいい。

一方で、旧態依然の部分がどうしてもある。そこについては、私は事業者の問題「タクシーサービス」というより、「タクシー業界」、事業の構造の問題だと思う。それは、企業のスケールが小さ過ぎるとか、あるいは規制とも絡むんだけど、競争環境が緩いとか、いろいろな原因がある。たとえば客観的に見てスケールメリットがあまりきかないから生産性が低いとか、あるいは低いままで別に困らないとインセンティブがない経営者が結構いるとか、いろいろな状況がある。そうした事業者のあり方に関して問題提起をするという作業がある程度は要るのではないかと思う。

今日の冒頭に過去にやった評価のフォローのところにありましたが、私は貨物自動車のケースは非常にいいなと思ったんです。あの辺の筋目といいますか、どこまで踏み込むのかというバランスを参考にさせていただいて、現実対応していただければと思います。

個別に、最近動いている410円など、いろいろな努力はある。しかしあの辺は、私ももしかしたら冷たい言い方かもしれないけれども、普通の業界だったらいつもやっている話で、そんなものをわざわざメインに捉える必要はない。触れてもいいけれども、別にどうということはないのではないと思う。

【工藤委員】 よろしいですか。

【上山座長】 はい。

【工藤委員】 ただ、普通のことを普通にやるようになったというのも大事なアピールポイントかなと私は思ったんです。今回、紹介という意味では、非常に細やかに全部書けたのはとてもよかったと思うんですが、逆にすごく紹介っぽくなってしまって、では、これからどういうふうに評価するのかという視点と方法が、まだ見えていないのかな。

これは、先ほどの鉄道と若干似ているのは、こういう業界があったときに、国土交通省の役割とか、国土交通省によって担保されている公共性は何だろうというのを少し掘り下げる必要があるのかなと思いました。

そういう意味では、実は自動運転や、45ページ以降のことを考えると、やはり地方圏で今後、公共性の担保として最低限生活に必要な足をどれだけ確保するかというところが、もしかすると腕の振るいどころで、都市圏のように放っておいても競争のあるところは、今後はもしかすると国土交通省が何やかんや言うのではなくて、自由競争させれば、むしろ予定調和的になるということもあり得ると思います。

今回、地方と都市部というのをきれいに分けて、かなり分析されたのはとてもいいと私は思いますので、地方でどれだけ公共性を担保するか。例えば鉄道や大掛かりな設備がないようなところでどれだけ細やかにやるかというところに公共性の役割みたいなところをやっていただくのがいいのかなと思います。少しそのところをご検討ください。

【上山座長】 よろしいですか。

それでは、どうもありがとうございました。

それでは、最後のテーマ、台風・豪雨、防災気象情報をお願いします。

【倉内業務課長】 気象庁予報部業務課長の倉内でございます。パワーポイントの資料でご説明させていただこうと思います。

まず、最初のページですけれども、1枚めくっていただきまして、評価書の目次案を書かせていただいておりますが、この順番に沿ってご説明させていただこうと思っております。

次の3ページですけれども、今回、平成27年に出されました交通政策審議会気象分科会の提言「新たなステージ」、これは、雨の降り方が極地化、集中化、激甚化しているということを我々は「新たなステージ」と呼んでいるわけですが、これに対応した防災気象情報等と観測・予測技術のあり方をご議論いただいたところでございます。

我々気象庁の情報というのは、情報をつくりまして、それをいかに使っていただくかが

非常に重要ですので、その利用促進をしていくということで、今回、この分科会の提言を踏まえまして、改善してきた効果について評価していただくということでございます。今回、この評価に当たりましては、アンケート調査を実施するというところでございます。

次の4ページに「防災対策における防災気象情報の役割」を書いておりまして、次の5ページに、具体的に気象庁が出しております各種情報をどのように伝えているかということ全体を書いているものでございます。気象庁は台風や集中豪雨、さまざまな自然現象に対して、それを把握し予測しているわけです。

これを利用者の皆さんにいかにきちんと伝えるかということで、5ページ目のところでは流れを示しております、一番重要なのが市町村。ここは、防災対応の中心となられるところですので、ここに確実に伝えるということで、複数ルートでお伝えして、ここが避難勧告や避難指示等が出されますので、そこにしっかりお伝えする。大雨が降ったような場合には、ホットラインなどを通じて気象状況やその見通しについてしっかり伝えて、的確な判断をいただくように支援しているところでございます。さらに、そういった情報をほかのルートも使いまして住民、国民の皆さんにお伝えして、適切な避難判断等にご利用いただくというものでございます。

次、6ページに目次を示しておりますが、続きまして、「防災気象情報の改善・充実にかかる最近の取り組み」として書いております。

次の7ページをごらんいただきたいと思います。ここ最近の流れを書いておりますが、この中で赤囲みしておりますのが、今回の評価いただく部分です。「新たなステージに対応した防災気象情報」ということで、我々が今取り組んでおります社会的に大きな影響を与える現象について、可能性が高くなくても発生のおそれを積極的に伝えていくということ。それから、危険度やその切迫度を認識しやすくするようにわかりやすい情報を提供していくということに努めているところでございます。

その下に点線の枠囲みで書いておりますけれども、こういった情報をいかに適切に使っていただくかというのは、それをしっかり理解・活用いただくことが非常に重要だと考えておりまして、昨年度、「地域における気象防災業務のあり方検討会」というものを開かせていただきまして、その中で有識者の方々の提言をいただいたところでございます。

次のページを見ていただきますと、この「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」を踏まえまして、防災気象情報、観測・予測のあり方をどのようにしていくかというのは、大きく2つあります。防災気象情報をどうしていくのか。もう一つは、観測・予測

技術をどのようにしていくのかということですが、今回のレビュー対象としましては、防災気象情報について着目していただいております。

次のページに具体的にどのような改善をこれまで進めてきたのかということを示しております。基本的な考え方は、先ほどお話ししました、可能性が高くなってもしっかりお伝えするという。それから、わかりやすい情報を伝えていくということで、具体的には9ページに書いておりますような各種改善をしてきております。

まず、「警報級の現象になる可能性」について、昨年5月から開始しております。また、その下の枠に書いておりますように、時系列で危険度を色分けしたわかりやすい表示をするようにしております。

それから、右側でございますが、メッシュ情報、危険度分布として情報を提供していく。土砂災害、あるいは浸水害、それから洪水害のリスクを実際に降った雨から計算しまして、その下にありますような土砂災害、浸水害、洪水害の危険度の分布情報として提供を開始しております。

次の10ページでございますが、このメッシュ情報の技術を使いますと、より絞り込んだ警報や特別警報の発表が可能となっております。まず、浸水害につきましては、発表を絞り込むために「表面雨量指数」を用いて絞り込む。あるいは洪水については「流域雨量指数」を用いて、同様に絞り込んでいく。右側のところには、特別警報の絞り込みについて示しております。

次のページを見ていただくと、先ほどご紹介しました「地域における気象防災業務のあり方検討会」の報告書について概要を示しております。繰り返しになりますが、我々気象庁の情報は使っていただいて初めて生きてくるものですので、その利活用を促進していくための取り組みとしまして、我々気象台が地域の皆さんと一体となって各種施策を展開していくということが重要だと思っております。気象台においては、実際、防災の最前線に立っている市町村に対しまして、防災気象情報、先ほどご案内しましたような危険度分布などを理解・活用していただく。これを「読み解き」と言わせていただいておりますが、そういうことをしていただけるように、平時からの取り組みを推進しております。

具体的には、平時においては、市町村長と顔の見える関係を構築したり、あるいはデータベースをつくりまして、災害のリスクを共有する。いざ大雨が降り出しましたら、先ほどご案内しましたようなホットラインを実施していく。災害が発生した後は、市町村と一緒に振り返りを行って、その後の改善につなげていくという取り組みを現在

進めているところでございます。

こういった取り組みの状況につきまして、今回、アンケート調査を実施するというところで、12ページに示させていただいております。工藤先生、佐藤先生のご指導をいただきながら、今アンケート資料の内容が固まりまして、これを用いまして、実際どのように理解されているのか、あるいは活用されているのかということ把握したいと考えております。特に、繰り返しになりますが、危険度分布の利活用についてしっかりレビューしたいと考えておりますので、これを中心にアンケートを行うこととしています。

また、今回、我々はいろいろな情報を改善してきたわけですが、平成30年7月豪雨においては多くの方々が犠牲になるという状況でありましたので、この豪雨における状況も踏まえてアンケートをしていくということにしております。

アンケートの時期につきましては、ここに書いておりますように、これから11月にかけて、それから、一般住民の方、自治体の方を対象にアンケートをするというものでございます。

続きまして、具体的にどのような内容をアンケートするかというのは、特にこの1年に災害を経験されたかどうかということ、それから情報の入手手段、あるいは防災情報についてどれだけ認知していただけるか、あるいは今後の情報への改善のニーズということで、プッシュ型の情報、あるいは予測精度の向上、伝え方についてお聞きしたいと考えております。

また、このアンケートのほかにも、气象台を通じて聞き取り調査も実施していったら、こういった結果を踏まえまして、今後の課題を整理した上で改善の方向性を取りまとめたいと考えてございます。

以上でございます。

【上山座長】 それでは、どなたからでもどうぞ。

はい。

【工藤委員】 個別等に随分対応していただきまして、アンケートはこれからということなんですけれども、一応項目などはいいのかなと思います。

ただ、一番問題なのは、今回の情報というのは、情報があればいいというものではなくて、情報が相手にどれだけ伝わっているかというギャップなどがこれから明確にわかってくると、課題もはっきりするのではないかなと思っています。

もう一つ、今回の政策レビューの難しさは、気象情報というものが市町村を經由して伝

わるといふことと、市町村の方がどう使っているかという問題。それと、もう一つは、市町村を經由して、結果的には市民の方、国民一般にどう使われているかという問題だと思います。

課題がそれぞれかなり違ってくると思うので、実際にアンケート結果が出てみないとわかりませんが、そこのところは分けて整理すると課題もわかるし、政策のレビューとしては国土交通省の役割がどの辺にあるのかというのもわかるのではないかと思います。

今回、一番問題になるのは、ハザードマップなどについても、国民の方があることは知っているけれども、自分のうちがそこにかかっているかどうかをあえて見ない。わかっているけれども、後ろから言われていても、直視しようとしなないという人がいるわけですね。この問題というのは、一種、しょうがないとはいえ、それによって今回の場合お亡くなりになった人もいれば、被害をこうむった人もいるわけです。同時に、情報のタイミングという問題もありますので、そのあたりは今後整理していく必要があるのかなと思います。

実際、情報があるか、ないかとか、情報が伝わったか、伝わらないかということは、出したほうの問題ではなくて、受け手がその情報をどれだけ理解して、どれだけ使えているかという問題なので、そのギャップをこれから明確にしていくと、いいレビューになるのではないかと思いますので、引き続きよろしくお願いします。

以上です。

【上山座長】 はい。

【佐藤委員】 取り組んでいただきましてありがとうございます。アンケートのほうは、大分要領よくまとまったと思います。

恐らく、今、工藤先生からもお話がありましてとおり、自治体を通してという形になるので、どうしても情報発信が間接的なわけですね。1つのやり方は、先ほども別のものでも言っていたんですけども、見える化というか、地域差。つまり同じ情報を受け取った自治体によって、違う自治体が異なる対応をしていたときに、片方はちゃんとやった自治体、片方は全然やらなかった自治体など、そういう違いが見えてくるといいのかな。では、やらない自治体はどんな属性を持っているのかを見てもいいし、ぶっちゃけ、その情報を公開するだけでも自治体にとってはプレッシャーになりますので、やはりそういう自治体ごとの取り組みの見える化、取り組みの差の見える化というのを進めていくというのが1つかなと思います。

あと、個人に関しては、最近よく新聞でも、「正常性バイアス」という心理学の言葉が出

てきますけれども、これはどうしようか、心理学の先生に聞かれたほうがいいのではないかという気がします。正しい情報を伝えるかどうかではなくて、情報の伝え方の問題なんだと思うんですよね。経済学では、最近「ナッジる」、「ナッジ」などというものをよく使いますけれども、そこのあたりの一工夫というのはどこかに必要なのかもしれませんが、そこは知恵の絞りどころかなという気がします。

【上山座長】 はい。

【白山委員】 大体方向性はこの方向でかなりいいのではないかと考えているんですけども、最後にまとめるときに、今までは情報の問題なので、適時性や正確性、信頼性、予測可能性、理解可能性、それから先ほどの利用度など、そういう観点からまとめ方の観点みたいなものをはっきりさせて、最終的にまとめていけばいいのではないのかなと思いました。

【上山座長】 それでは、私からも。今日の資料の中の住民アンケートというのがあって、13ページものですけども、この一番最後に別紙というものがあるんです。私は、今日の資料の中で、これが一番わかりやすくいいなと思ったんです。こういうものを全面に立てればいいのではないかと思う。この図は左端が気象庁で、真ん中が市町村で、本当は右端に住民というものがあって、外出を控えるとか、避難するとかある。こういうフレームワークを一番最初にどんと入れたほうがいいと思う。

多分、今までいろいろやられていたことは、技術を駆使して、左端の防災気象情報で、まさに何を出すかというところに関して、相当目を細かくして、スピードを上げて頑張ってきた。その部分の総括を最初に書かれたらいいと思う。本当は国際比較なんかもあったらいいと思うんですが、海外に行くと天気予報はもっと雑駁で、私はかなり日本のクオリティーは高いのではないかと思う。とにかくここまでやっていますというところは、これまでの成果として海外との比較、過去との比較を交えてまず最初にやられたらいい。

その上で、しかしながら、まだ市町村と住民のほうが十分にそれを使えていないという現実がある。それから、もしかしたら自分たちが出している情報の中身はいいけれども、出し方が相手の状況に合わせていないのかもしれない。だったら、出し方の改善が今後の課題だという感じの問題意識があって、今回アンケートをやってみた。そうしたら、市町村の中で非常にうまく使っているところと、うまく使っていないところがある。あるいは住民の反応にもさまざまなものがあるとわかる。

したがって、今後はこういう市町村にはこういう出し方をするとか、あるいは市町村の

教育のために、何かこういう事業をやりたいとか、住民側という意味で言うと、どこかのインターネットアプリの会社などと提携してどうした、こうしたとか、住民に浸透するための作戦を新たに政策として考えると、要は今回の政策評価では1つの時代が終わったという感じになると思う。

出す情報は、もう出したし磨き切った。しかし、それが浸透するための工夫を今回をきっかけにやり始めるといった、ある種、時代の境目のような評価だと思う。その辺の問題意識を中をよく考えていただいく。狙いはやはり市町村ではないですかね。市町村職員は一応プロだし、住民の命を守る責任があるわけだから、これをフルに使いこなすのは皆さんの義務ですよというのをちゃんとプッシュすると。佐藤先生がおっしゃったようなランキングや、いい例を褒める。そしてだめな例は問題だと言うとか、何かそういう次のレベルの政策形成につながるような評価にしていればいい。

【倉内業務課長】 よろしいですか。

【上山座長】 はい。

【倉内業務課長】 ご指摘いただいたとおり、今回、特に7月豪雨では、早い段階で予測ができていたんですけれども、あれだけたくさんの方が実際の避難行動につながらなかったというのが一番大きな問題で、今ご指摘のとおり大きなギャップだと思っています。そこをしっかりと分析して、今後の対策につなげていきたいと考えております。

【上山座長】 よろしいですか。

はい、どうぞ、加藤さん。

【加藤委員】 今回は、災害が起こる直前ぐらい以降のタイミングを主な対象としていて、しかも動的な情報に関心があるということはよくわかったのですが、事前に静的な情報として、ハザードマップなどもよく活用されると思います。自分のところがどれだけ危険かがわかっている人に対して与えるべき動的情報と、わかっている人に対して与える動的情報は違っているべきかもしれません。そういう意味では、もう少し対象を広げてもいいかもしれないという印象を持ちましたが、いかがでしょうか。

【倉内業務課長】 気象庁としましても、なるべく事前に早い段階でしっかりハザードマップ、あるいは土砂災害警戒区域に住居があるのかというところを把握いただきたいと思っておりますし、例えば今回の7月豪雨ですと、実際に大雨が降る数日前に警告しておりますので、その段階で改めてハザードマップを確認いただくなど、そういうことをしていただけると、やはり我が事と思って対応いただけたのではないかと考えてございます。

【工藤委員】 少しいいですか。

【上山座長】 はい。

【工藤委員】 個別指導を担当しておりますが、今回は時間の関係もあって、割とそちらの話が多かったんですけれども、タイトルの中には、一応ハザードマップや静的情報も入っている。ただ、もしかすると、先ほど佐藤委員がご指摘になったように、人によって受けとめ方がかなり違うので、それに対してさらにきめ細やかにやれるかという話になってくると、まさにナッジの話になってきて、それをやるためには、まず人の行動分析をやらないといけないので、多分今回の対象にはならないで今後の課題になるんだと思います。ご指摘ありがとうございました。

【上山座長】 よろしいでしょうか。

それでは、個別のテーマに関する議論は、これで終了ということになります。個別指導の成果が非常によく出ていて、審議がほぼオンタイムで進んでおりまして感謝申し上げます。

それでは、次の審議事項2番ですね。基本計画の改定について、事務局からお願いします。

【宮元企画専門官】 企画専門官の宮元でございます。座って失礼させていただきます。

基本計画でございますが、まず、お手元の資料5をごらんください。1枚おめくりいただきまして、2枚目以降に参考として現在の「国土交通省政策評価基本計画」を添付してございます。

現在の基本計画でございますが、平成26年度から平成30年度ということで、今年度末をもって計画期間が終了いたします。今年度末には、次期計画として平成31年度から平成35年度までの計画期間を想定してございますが、新たな基本計画を策定する必要がございます。

これに関しまして、基本計画上、基本計画の策定等を行います場合には、政策評価会のご意見を聴取した上でこれを行うとされてございますので、本日、この場でご意見を頂戴できればと考えてございます。

なお、基本計画につきまして、これまでも総務省などの政府全体の方針にいろいろ変更がありました場合には、その都度改定してございます。加えまして、先ほどご審議いただいた政策レビューのような政策評価の方式につきましても、省內的にもかなり根づいているところでございますので、事務局といたしましては、この計画期間が終了したことをも

って、現行の基本計画の内容を抜本的に見直すことを想定しているところではございませんが、先生方からのご意見を頂戴いたしましたならば、検討を行いまして、できる限り反映させたいと考えてございますので、率直なご意見を賜ればと考えてございます。

なお、本日は時間が限られておりますので、この場でお伺いし切れなかったご意見につきましては、お手元に基本計画の意見記載用紙がございますので、記入していただいて、席に置いていっていただいても結構でございますし、後ほど、事務局から電子メールで各委員の皆様宛てに意見様式を送付させていただきますので、とりあえず本日から2週間後の10月18日の木曜日までをめぐりに、電子メールまたはその他の方法でご返信をいただければ幸いです。

事務局からは以上でございます。

【上山座長】 プロセスなのですが、そうやって意見もいただいて、中でも議論をして、その案が出てくるのはいつですか。最後に決める決定のプロセスとスケジュールのご説明をよろしく。

【宮元企画専門官】 最終的な決定につきましては、国土交通大臣の決裁によりまして、平成31年3月を予定してございますが、ご意見を頂戴いたしましたならば、検討を行いまして、できる限り速やかに、できましたら年内か年明け早々ぐらいには案をつくってお示しできるような形にはしたいと考えてございます。

【上山座長】 委員は今の段階で気がついたことがあれば、とりあえず言うておく。それから、事務局がつくった案が年末か年初ぐらいに送られてきて、それに関して意見があれば、また述べるという段取りですか。

【宮元企画専門官】 はい。そのような形で想定しております。

【上山座長】 ということは、事務局でこのような点について基本計画にぜひ反映してくださいとか、そういう形の意見表明でいいということですね。

【宮元企画専門官】 はい。ぜひお願いできればと思います。

【上山座長】 はい。基本計画よりもう一個下に下りたレベルのレビューの作業のやり方についてというのは、結構委員の皆さん、意見があると思うんですね。そういうものは、事務局内事務連絡事項みたいになっていると思うんですが、それは省内的には明文化されていますか。

【宮元企画専門官】 この基本計画の下に、それぞれ実施要領というものを定めてございます。政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントに関しては、国土交通省

政策評価実施要領というものがございますし、租税特別措置や規制についてもそれぞれ実施要領を設けてございます。

【上山座長】　　ということは、実施要領と基本計画とセットで考えないと。多分基本計画だけ出されても、まさに基本計画なので、それほど大きな問題や論点は出てこないでしょう。実施計画とセットで意見照会をいただいて、気がついたことがあれば、どちらのレベルで処理するかなどは別として、委員からの意見ということでお返しして、そちらでしゃくしていただいて、基本計画に反映するものもあるかもしれないし、実施要領かもしれないし、内部の事務作業の段取りに反映するという形でいかがでしょうか。

【橋本政策統括官】　　はい。おっしゃるとおりでございます。基本計画という大きなところで、これだけは絶対にということがございましたらそうでございますけれども、実施要領のところで具体的に対応する部分も多いかと思っております。

【上山座長】　　例えばということで少しお話ししたい。今日の資料にもつけていただいているんですが、分厚い冊子の後ろに4というものがあるんですけども、予算です。評価対象事業が、予算という意味で一体どのような事業であり、予算額になっているのか。この一覧表がないと、どれぐらいの規模感の話の評価にしているのか、よくわからない。それから、根拠法令がどこにあるのか。これは必ず整理してください。あるいは国、自治体、民間事業者がどういう形で役割分担をしているのか。これもはっきりしてください。この辺の事項は毎年言ってきましたが、結果として毎年何回も繰り返して申し上げることになっている。

　　こういうものは、私はこの際、基本計画に書いてしまったらどうかと個人的には思っています。こうした問題意識を持っているので、そういったことも含めて委員の皆さん、基本計画にこだわらず、気がついたことについては、ぜひコメントいただくという形で本件はよろしくをお願いします。

　　この際、ほかに何かお気づきのことがありますか。よろしいですかね。

　　それでは、予定していた議事が、一応全て終わりました。

　　事務局から連絡事項をお願いします。

【竹本政策評価企画官】　　連絡事項をお伝えさせていただきます。

　　本日の議事録については、後日、委員の皆様以案として送付させていただきますので、内容をご確認ください。

　　それから、スケジュールにありますように、11月ごろに個別指導をお願いします。日

程確認のメールを送付させていただきますので、ご回答ください。

本日の資料は、机の上に置いておいていただければ、事務局より送付させていただきます。

以上をもちまして、第44回国土交通省政策評価会を終了いたします。ありがとうございました。

【上山座長】 どうもありがとうございました。