

第45回国土交通省政策評価会

令和元年5月23日

【竹本政策評価企画官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第45回国土交通省政策評価会を開催します。

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、橋本政策統括官から一言ご挨拶を申し上げます。

【橋本政策統括官】 こんにちは。政策統括官の橋本でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、ご多用のところ、第45回国土交通省政策評価会に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、今年度も引き続き国土交通省政策評価会委員としてご指導いただきたく存じます。改めてどうぞよろしくお願いいたします。

昨年度は、一年間にわたり委員の皆様からの確なご指導をいただきました。おかげさまで政策レビューにつきましては5つのテーマについて適切に実施することができ、よい評価書を作成できたものと考えております。

また、改定期を迎えておりました政策評価基本計画及び実施要領につきましても、政策レビューのまとめ方を中心にご指導いただきまして、3月末に改定することができました。

本日は、今年度政策レビュー実施予定の4つのテーマについて、レビューの取り組み方針として、関係施策の概要、レビュー実施の狙い、レビュー方針、レビュー方法等をご説明させていただきます。委員の皆様には、忌憚のないご意見を賜りますようよろしくお願いいたします。

私どもも、今後の政策に資するような意義のあるレビュー成果が取りまとめられるよう、努力する所存でございます。今年度も国土交通省の政策評価に一層のご指導、ご協力いただきますよう改めてお願いいたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

【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。

本日の資料につきましては、委員の皆様にはメモ用の紙の資料を置かせていただいております。

りますが、基本的にお手元のタブレットにてペーパーレスで行います。タブレットの画面のページめくりは各自でお願いいたします。タブレットの不具合がございましたら、かわりのタブレットをお持ちしますので、事務局にお知らせください。

なお、加藤委員、白山委員、田辺委員、村木委員におかれましては、ご都合により欠席となっております。

本題の各テーマの説明のときには、説明終了2分前に1鈴、終了時間に終鈴のベルを鳴らしますので、よろしくお願いいたします。

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

それでは、以後の進行を上山座長をお願いいたします。

【上山座長】 それでは皆様、よろしくお願いいたします。

早速ですけれども、議題の1番、今年度の取りまとめ、政策レビューのスケジュールについて、事務局から説明をお願いします。

【竹本政策評価企画官】 ページを何枚かめくっていただきまして5ページをご覧ください。この資料1でございますけれども、本日の政策評価会後、いただいた意見への対応、追加資料等を整理いたしまして、6月から7月の上旬を目途に1回目の個別指導をお願いしたいと考えてございます。9月から10月には再度政策評価会を開催し、政策評価書作成に向けた中間報告を行うことを予定しております。この評価会後、11月に2回目の個別指導をお願いしたいと考えております。その後、12月に評価書を暫定的に取りまとめた1次案の作成を予定しております。1次案につきましては、個別指導担当の委員に送付させていただきます。また、2月初めに完成系に近い2次案を作成いたします。2次案につきましては全委員に送付させていただきます。その後、精査の上、年度内に評価書を完成させ、公表する予定としております。下に、政策チェックアップの関係がございますが、6月28日に政策評価会を予定してございます。

続きまして、個別指導の担当委員についてお願いいたします。お手元に希望調査票がございますので、◎とか○を記入いただきますようお願いいたします。本日欠席されている委員にも希望を聞き取った上、後日、座長にお諮りし、各テーマの担当委員を決めさせていただきます。

事務局からは以上です。

【上山座長】 以上のご説明について、ご意見などありますでしょうか。よろしいです

か。

それでは次に入りたいと思います。各テーマの審議に移ります。今日は4テーマありますけれども、国土形成計画の中間点検については説明15分、質疑15分。その他については、説明10分、質疑15分ということで進めたいと思います。時間厳守でまいりたいと思いますので、担当部局の方は要領よく説明をお願いします。時間オーバーの場合は、状況によっては途中で打ち切りというふうなこともありますので、くれぐれも時間厳守をお願いします。それから、時間の関係で全委員が十分に発言できないこともありますので、お手元に意見記載用紙が配付されています。そちらにコメントを書いていただくようお願いいたします。あるいは後で事務局に口頭でおっしゃっていただければ、個別指導に反映したいと思います。

それでは、1番目の「既存住宅流通市場の活性化」について、説明をお願いします。

【須藤不動産課長】 土地・建設産業局不動産課長の須藤と申します。よろしくお願いたします。着座にてご説明を差し上げたいと思います。

タイトルは、「既存住宅流通市場の活性化」ということで、土地・建設産業局と住宅局の連名となっておりますが、説明については私が代表して申し上げます。

初めに、今回のレビューは、当初、「中古住宅流通市場の活性化」というタイトルでしたが、近年、私どもでは、中古住宅という呼称をやめて、既存住宅に統一していますので、今回のテーマについても、「既存住宅流通市場の活性化」とタイトルを変更させていただいておりますことを、最初にご了承いただければと思います。

それでは資料の10ページ目でございます。既存住宅の流通量は年間17万戸前後と横ばいの状態で推移しています。全住宅の流通量、つまり既存住宅の流通量と新築の着工の合計ですが、これに占める既存住宅の流通のシェアは、平成25年で約14.7%となっており、欧米諸国に比べると約6分の1程度と極めて低い水準です。

11ページです。この既存住宅流通量を拡大させていくためには、空き家の利活用が大きなポイントになると考えています。総務省の住宅・土地統計調査によれば、空き家の総数は増加の一途をたどっており、この20年で約1.5倍に増加しています。先月、最新の調査結果が総務省より公表されましたが、2018年の数値で846万戸となっております。

その空き家の種類別の内訳を示したものが、右側の円グラフになります。グラフの右半分強のブルーのところは賃貸用と売却用の住宅となり、一時的に空き家となってビジネス

に流通している住宅であるため、それらを除いた、左側の赤の太枠で囲ってあるその他の住宅をいかに減らして、利活用していくかが課題となります。その他住宅は、2018年の時点で約347万戸と、この20年での増加が特に顕著であり、これを利活用していくことが喫緊の課題であると言えます。

次の12ページの左側ですが、我が国で取り壊された住宅が何年使われたかという滅失住宅の平均築後年数を表しています。言ってみれば住宅の平均寿命とも言っているかもしれませんが、この国際比較においては、欧米に比べて住宅寿命が非常に短いことが見てとれると思います。また、住宅の市場価値ですが、経年によって減少し続けて、木造戸建住宅の場合、一律に築後約20年で価格がほぼゼロになる慣行が存在していると言われております。これらが、空き家の利活用が進まない一つの要因になっているのではないかと考えております。

13ページです。住宅・リフォームの市場規模についても、平成25年からゆるやかに下落をしております。住宅投資に占めるリフォーム投資の割合は24.6%と、これについても欧米諸国と比較して小さい状況となっております。

14ページです。既存住宅市場の活性化に向けた政府としての取り組みとして、例えば全国計画である住生活基本計画の閣議決定や、政府の成長戦略である未来投資戦略2018、さらには骨太方針において、既存ストックの有効活用などの目標を設定しており、政府全体でこの既存住宅市場の活性化について取り組みを進めているといった状況です。

15ページですが、ここでは既存住宅市場における課題を整理しております。既存住宅を購入する際、消費者が、隠れた不具合など住宅の性能を把握できないことが多く、品質について不安を抱えるといったことがあり、売り主と買い主の間には情報の非対称性、つまりは情報格差が発生しているのではないかと指摘があります。

また、個別の既存住宅の性能等が明らかではないといったことにより、特に木造戸建住宅においては、先ほども申し上げましたとおり、一律に築後20年程度で価値がゼロと評価するような慣行が存在しております。このため、住宅の所有者としては、リフォームなどによって維持管理をしていこうとするインセンティブが生まれにくい状況になっており、この情報の非対称性がさらに加速していくといった、言わば負の連鎖が生まれやすい市場となっていると考えられております。

16ページです。既存住宅流通市場の活性化を促進するためには、居住時、売却時、そ

それぞれの場面において必要な施策を実施して、負の連鎖を解消する必要があり、大きく3つの柱で政策を実施しております。

まず1つ目は、ブルーの枠で囲った左側の下、施策①と書いてある部分の、既存住宅ストックの活用でございます。急速に増加している空き家の取引を活性化する環境整備や、必要に応じて適切なリフォームを実施して、維持管理していくための市場環境の整備を進めていくことが重要であると考えております。このため、例えば、国交省では全国版の空き家・空き地バンクを構築するなどして、既存ストックの利活用を促進するための環境を整備してきているところであります。

次に、上の施策②は、物件の売却時における既存住宅の質に対する安心を付与するということです。買い手の不安を解消するために、建物状況調査などのインスペクションによって安心して住宅を売買できる環境を整備することが重要であります。宅地建物取引業法の改正によるインスペクションの実施や、安心R住宅制度の構築により、情報提供の充実を図ってきているところであります。

最後となりますが、右下の施策③は、既存住宅の適正な評価の実施です。これまで、住宅評価は、建物の状態に関係なく一律の評価をされてきましたが、宅建業者が価格査定時に用いる査定マニュアルを改定するなどして、住宅の状態に応じた価格で売買するための環境を整備していきたいということでございます。

17ページは、既存住宅取引市場のプレーヤーと各々の役割を図に示しています。既存住宅流通の活性化には、国だけではなく、自治体、業界団体、宅建業者、さらにはインスペクション業者など、さまざまな方々がかかわっているということでございます。

18ページ、これまで報告してきた内容を、取り組み方針として整理したものでございます。評価に当たっては、国がこれまで取り組んできた3分類の政策を視点を置き、課題を整理した上で、既存の統計データの活用や、関係団体を通じたヒアリング等を実施していきたいと考えております。

最後に19ページですが、本テーマに関連する指標は4点ございます。業績の9、10、13については、主に5年に一度公表される住宅・土地統計調査のデータを引用しているため、現在はこの実績値が集計中となっておりますが、9月には一部把握できる見込みとなっております。また、業績の121の指定流通機構、レイズにおける売却物件に係る成約報告件数につきましては、平成26年度以降増加をしているというところでございます。

報告については以上でございます。ご審議よろしく申し上げます。

【上山座長】 それでは、委員からコメントをお願いします。時間が限られているので、一問一答ではなく、我々のほうから問題意識をお伝えして、あとは以後の作業に反映していただき、細かくは個別討議でということにしたいと思います。どうぞ。

【佐藤委員】 おそらく、まず正直ベースにこの政策を評価するとすると、ややボトルネックになっているのか、既存住宅の流通が進まない理由は何なのかと、そこを探していくことだと思うのですけれども、そのときにまず1つは、やっぱりさっき申し上げている情報の非対称性問題というのがあると思うのですが、さてこれを解消するに当たって、じゃあそれぞれ業界あるいは行政のほうでどういう取り組みがあるのかということを、ちょっと整理していく必要があるのかなと思ったのと。

あと、そうは言いながら瑕疵担保責任保険がありますよね。ですから保険の利用というのも一つあり得るのかなと思うので、そのあたりとの絡みというのも少し整理されたいかがかなと思います。

あと、多分地方と東京を含めた都市圏とで事情が違うかもしれないので、これ全国ベースでどうなっているかということを考えると、特にさっきのその他ですね、空き家特に一戸建（木造）については、もうちょっと地域別でどういう事情が違うのかとか、そのあたりは少し整理されたほうがいいのかなどというふうに思いました。

あとはやっぱり、リフォームも含めてそうなのですが、業界サイド、特に不動産会社、それからリフォーム会社自体のクオリティーがどうなっているのかとか、怪しい業者が多いですね、はっきり言って。なので、そのあたりがボトルネックになって、リフォーム投資が進まない、あるいは中古住宅の普及が進まないボトルネックになっている可能性もあるので、買う側だけでなく売る側のほうの事情というのも少し勘案されたいかがですかというのと。

これが最後ですけど、おそらく既存住宅が普及しない最大の理由は新築をつくり過ぎなんですよ、はっきり言って。だから、新築とのアンバランス、規制、税制、特にこの問題意識が出ていますけれど、特に税制上固定資産税とか、新築だと減免がありますよね、3年間2分の1とか。あと、住宅ローンも新築のほうが受けやすいですよ。なので、やっぱり周辺制度において、既存住宅と新築との間でかなり格差がないかどうかという、この辺の検証をされたほうがいいのかなどは思います。

とりあえず、思いついたものは以上です。

【上山座長】 ほかの方いかがですか。

【工藤委員】 この問題、非常に関心があつて、それなりに私も調べたのですが、多分もう一つの問題は、そのストックということで、ストックの有効活用なのですけれども、ストックそのものに優良なストックと必ずしもそうでないストックがあつて、その優良なストックをこれからどれだけ有効活用するかというのが重要な問題なのですが、スクラップするしかないようなものもあつて、これは今、佐藤委員がおっしゃった、新築つくり過ぎという話とも関係してくるかと思うのですが、そのストックの違いによる差ということも重要なのではないかなと思います。

これ実は、やはり佐藤委員がご指摘になった大都市それから地方、あるいは中小ぐらいの都市の違いというのは明確になってきますので、そのあたり。それから日本の場合、全体的に住宅の滅失までの時間が短いというのはよく知られていることですが、これ実は、すごく古いものは意外と残っていて、ある時期のものが短いとか、建築の時期にもよって、かなりそのストックの状況が違いますので、それも重要なかなと思っています。

あと、これは若干感想めいたことになるのですが、やっぱり日本の場合、新築が多すぎる問題もあるのですが、都市計画との関係、それから今まで住宅というのは若い人が住宅を取得しやすいように、ということに住宅政策が非常に偏っていたために、ここにもご指摘がある、買いかえとか、あとよくイギリスなどでラストタイムバイヤーという、だんだんダウンサイジングして行って、最後に例えば60代とか70代ぐらいになって余生を過ごすような家とかという、住みかえとかダウンサイジングの発想というのがあまり住宅政策の中でそもそもなかったとかということがありますので、この国際比較とかいろいろやられているのはデータとしていいと思いますが、ぜひ政策上の比較もされると、そのあたり的问题点が明確になるのかなと、最後は感想です。以上です。

【上山座長】 はい。

【山本委員】 何か言わないとまずそうですね。

少し気になっていますのは、まずデータのとり方なのですが、今集計中だから入るといふことなのですが、この資料の10ページだと、要するに平成25年のもので議論しているのですが、別の11ページだと平成30年、2018年のデータでいって、気になったのは、その流通の規模を、額を多くしたいのか、10ページに書いてあるシェアを問題にしたいのかによって全然違ってきますよね。ですからそれは佐藤委員、工藤委員がおっしゃったことにも関連するのですが、だから、この既存住宅流通市場の活性化というものが

どういう状態かというのは、捉まえ方が絶対的なその流通の規模を増やすというのと、新築も含めたシェアをもっと増やしていくのかということだったら、逆に言うと需要がその将来推計でどれぐらいの住宅需要があるかということがわからない限りにおいては、増やすことがいいのかどうかも含めて、何とも言えないなというのが正直なところなんです。

あとは、佐藤委員に近いので、とりあえずお任せします。

【上山座長】 それでは私も。取りまとめではなく個人としての意見ですが、先ほどの資料に、KPIとして2025年までに流通市場規模を8兆円に倍増とか、リフォームの市場を12億兆円に倍増と書いてある。これは、「可能な限り」と書いてあって、「倍」という根拠もこれだけではよくわからない。インバウンドの観光客増やすのと同じような感じで、掲げるのはいいのだけれども、現実のところ、国交省の丁寧な仕事として、これにどこまで縛られるのかというところはちょっと疑問です。方向性としては間違っていると思わないけれども、この「倍」という数字にそんなにこだわる必要も、私はないんじゃないかと思うのです。

各委員おっしゃったとおり、場所によって全然状況も違う。都市と田舎では違う、それから戸建ての流通とマンションの流通は違うし、結構、ある程度メッシュを細かく分けて、状況分析をする必要がある。一般的な話としてはもちろんいろいろ言える。ですが、これを全部やったらほんとうに倍になるのか。そういう意味ではもう少しきめの細かい分析を、実際それがどうなるのかというのを今回の作業を通じて、もうちょっと精査してみることだと思うのです。

そのときに重要なのは、マクロな数字だけで議論するのではなく、実際のプロセスをちゃんと見る。買い手が重要だと思う。買う人がいないと流通しない。そもそも人口が減ったり若い人の購買力が落ちているわけですから、そういうことも考えると、大きな戸建ての需要そのものが限られてくるわけです。古くてどうしようもないものも、件数として数える必要がない。古くてあまり質のよくない空き家はそもそもトータル100の中に入れなとか、いろいろな処理をして、実質的にやれることはこういう分野でこういうことみたいな、アクションプログラムが絞り出せてくるんじゃないかと思う。それがこの2倍になるかどうかはわからない。この2倍という数字をマクロに眺めていても、マクロをまた分解してもやっぱり、今日の報告の域を超えない。政策評価の作業としては前に進まない。今ある計画は間違っていないけれど、やっぱりブレークダウンした個別の作業を今回の政策評価の過程でやっていただければと思う。

ということで、これは政策評価というより政策立案に近い感じがする。そのときに一つ考えなければいけないのは、人口減だとか年齢動態の変化とか、いろいろなファクターが入ってくる。あと地域差もかなり大きい。すると国家戦略としてこういうものを立てるこわさみたいなものも、私は実務をやっている国交省なら出していいと思います。積み上げたところで私は倍という数字は出てこないと思います。淡々と空き家問題をどうするのか、従来からある住宅問題の整理の中で、今回の話は位置づけたほうがいい。

ほかの方、いかがですか。

【佐藤委員】 やっぱり気になるのは、そもそもその既存住宅流通を倍にしたければ、新築のほうを2分の1にするしかないはずなんです。だって、人口は減っているわけなので。だからやっぱり、新築のほうとのバランスを考えるとというのが絶対的に必要で、場合によっては新築のほうに規制かけるべきなのです。そうすると既存住宅は流通しますから。当たり前ですよ、そんなのって。

それと、やっぱりちょっと業界のほうのことを考えてみると、私は個人的に思うのは、中古マンションだけ考えると、あれ、買えと言われるとそのリスクを全て買った側が負うことになるじゃないですか、いろいろ瑕疵があったときなんか。これ、賃貸だと言われたら嫌だったら出ていけばいいだけなので、ということで逆に言うと賃貸が少ないんじゃないか。戸建ての持ち家は多いけれど、賃貸は、戸建ての賃貸とか中古の賃貸のマンションとかであれば、入ると楽ですよ、気に入らなかつたら出ていけばいいだけなので。何もリスクゼロなのです、彼らは。だけど提供する側はリスクを全て負うわけなので。でもこれって、じゃあそういう業界があるんですかという、それはおそらくないわけなので。

なので、売る側のほうの業界の構造、特に零細事業者が多いんじゃないやっぱリスクとれないんじゃないのか、不動産会社自体がリスクとれないんじゃないのか、そのあたりにちょっと目先を変えて見てみると、少し、どこがブレークスルーかというのが見えるのかなという気がしているので、少しそうするとスタンスを、単に買う側だけじゃなくてちよっと幅広に捉えたらいいかなと思いました。

【工藤委員】 私も、基本的に佐藤委員のお考え大事だと思っていて、結局海外との比較が出ていて、イギリスなのですが、大陸ヨーロッパはもっと既存住宅市場が多くて、それ、理由は簡単で、私、イタリアを長い間研究していますが、都市部では新築ができないわけ。それは都市計画上の規制があって、要するに新築住宅というのほうんと郊外

の、いわゆるニュータウンか、だから都心部の便利のいい所に住もうというのは、基本的に既存住宅しかない。そういうことになってくると、当然今度は逆に既存住宅のリフォームをして価値を上げて、そしてそれが歴史的に価値があればあるほど逆に高くなるという住宅市場に変わっていきますけれど、基本的にやっぱりその都市計画上の規制があるからというのが大きいと思いますので、私は結構その、上山座長もおっしゃったように、今回は日本が今までにとってきた都市計画とか住宅政策がそもそもどうなっていたのかというような総まくりみたいな話になるのかな、それがその成長期で人口も増えている時代とそうでなくなった時代との大きな違いということになるのかなというふうに思っていますので、ぜひやっていただきたい。

あと、今リスクの話があったのですが、例えば海外だと、その既存住宅においてそれを評価するとき、耐震構造がきちんと現代に合ったようにリフォームされているとか、あとエネルギー効率ですよね、だから結局環境にどれだけ配慮した住宅にちゃんとリフォームされているとかというのが、きちんとした一つのメルクマールとしてできていますので、先ほどインスペクションの話がありましたが、インスペクションの中身も結構重要なのではないかなと思いますので、ぜひご検討ください。

【上山座長】 最後のコメントですが、各委員いろいろマクロ的なことを言ったけれど、それに加えもっと流通してもいいはずのものがちゃんと流通してないというミクロの話と、2つあると思うのです。

ここに施策として出ているようなものはミクロ。わりと着実で、例えばインスペクションの話とか、ひよっとしたら仲介業者の経営基盤の問題とか、事業承継とかいろいろ、生々しい話もあって、そういうものはきっちりヒアリングすれば積み上げで出てくる。出口としてそれをベースにしつつ、政策評価の成果物としてはこれら現実的なミクロの施策の積み上げをベースにしつつ、マクロの2倍というものについては、私は話の立て方が別じゃないかというチャレンジをやってみてもいいと思う。

というのは、この2倍仮説はおそらく、欧米が正しい、日本も欧米になるべきだからきている。しかしこれがまず間違っている。あとは、空き家がある、もったいない。しかし質の悪い空き家は多分つぶすべきで、これも流通すべきだと言われると、買う人がいるわけがないという話になる。それから佐藤委員がおっしゃったとおり、単に倍って言われると、新築はやめなさいということになる。論理的にそもそもおかしい。

ですから、2倍じゃない、だったら何倍かは言えないけれども、実務官庁としてのきち

んとしたロジック、筋道で考えるロジックモデルをちゃんと立てる。後半にはそうはいつでもまだまだやるべきことはいっぱいあるので、それは具体的にこういうことをやるべきですという、2段構成に分けたほうが良いような感じがします。

こちらがしゃべりっぱなしで終わってしまって申しわけないのですが、時間がないので、あとは個別ミーティングでということで、すみません。

【須藤不動産課長】 ありがとうございます。今日いただいたご視点に十分沿うように分析していきたいと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

では、次のテーマ、国土形成ですね。15分説明をお願いします。

【田中総合計画課長】 国土政策局総合計画課長の田中と申します。「国土形成計画（全国計画）の中間点検」ということで説明させていただきたいと思います。

初めに様式に従った資料がございますけれども、その後の参考資料で簡単にご説明させていただきたいと思います。今回、政策評価官室のほうからのご依頼ありまして、現行の国土形成計画の枠組みを簡単に説明してくださいということでしたので、もうご承知の方もいらっしゃるかとは思いますがご説明させていただきます。平成17年に国土総合開発法を国土形成計画法という法律に変えて、国土形成計画というものをつくっております。国土総合開発法の際に、全国総合開発計画というものをつくっていましたが、法律を変えた点は、ここにある2つでございまして、1つはつくり方を変えました。地方公共団体の意見を聞いてつくるということと、国土形成計画の中に全国計画と広域地方計画というブロックごとの計画を立てまして、具体的な事業については、この広域地方計画のほうで取り扱う、さらに、広域地方計画は国と都道府県と関係者の協議会を使ってつくるという枠組みをつくりましたと。それからもう一つ、内容のほうは、成熟社会、人口減少ということを見通しますと、開発中心からの転換ということを言ってつくっております。

この国土形成計画になりましてから1回目の計画を作成しました。平成20年に作成しまして、政策レビューも平成24年度に一度行っております。その際にいただいた指摘を踏まえまして現行の計画に行き着いているわけですが、この国土形成計画法を改正したときに、政策評価のプロセスを入れるということ、法律上規定しておりまして、10年程度の計画の半分ぐらいのところ、4年目または5年目程度の時期に政策評価を行うよう法律で規定しております。

この政策レビューをやりまして、その後、実は通常ですとこの国土形成計画をつくるときは国土審議会という法律で規定されている審議会で議論をしてつくるのですけれども、いろいろ事情がありまして、現行計画をつくるときにはレビューをした後、「新たな国土のグランドデザイン構築に関する有識者懇談会」という大臣の私的機関で議論をしまして、あくまでも大臣がつくった「国土のグランドデザイン2050」というのを取りまとめた上で、国土審議会で1年ほど議論をしまして、現在の計画ができております。この計画ができるまでの間に、若干外部環境に変化がございまして、国土政策と非常に大きな関係のある国土強靱化ですとか、地方創生といったところで、わりと似ている分野での国家方針みたいなものができてきたという事情がございまして。

現行の国土形成計画は2015年にでき上がっているのですけれども、これの中身を簡単に説明させていただきます。人口は減少するという前提に立っております。特に2050年の人口までを2050年の長期展望ということでお示ししているのですけれども、1億人を切るぐらいの人口を前提にし、なおかつ高齢化が30%台後半ぐらいということも前提にし、人口は減ってもなおかつ豊かさを実感できる国にしなければいけないというのが多分一番のメインコンセプトでございまして。どういうやり方でこれを実現するかという、この「対流促進型国土」と言っておりますが、人は少なくなっても一人の人があちこちに行ったり、複数の仕事をするというような形で、互いに刺激をし合うことによって、各地域がそれぞれイノベーションを起こしていく、あるいは、人手が足りないところの人手をうまく賄っていくということです。生活にかかわるサービスも供給されるし、イノベーションが起こって経済が成長していくだろうという思惑でつくっていて、そのための基盤としては「コンパクト+ネットワーク」の国土ということをおっしゃっています。コンパクトにまとまっている部分で、いろいろなリソースが密度高く存在することによって、イノベーションも起こるでしょうし、生活環境を維持するためのサービスみたいなものも効率的に提供できるということと、それだけだと単に縮小してしまうので、ネットワークでそれが広域につながることによって、相互補完するというコンセプトをつくっているというものでございまして。

次のページからは、それをもうちょっとブレイクダウンしたものですけれども、詳細は割愛させていただきます。この計画ができてからどうしたのかをご説明いたします。国土形成計画は、個別の施策をこの計画の中で直接規定しているものではなくて、一定の方向性を示して、みんなでその方向に向かってやりましょうということを閣議決定

というプロセスで合意形成しているという、その程度のバインディングの計画になっております。特にこの対流促進型国土を形成することによって、国土を稼げるものにしていくとか、住み続けられる国土にしていくとかいう問題について、具体的にどういう施策を進めていったらいいのかということ、計画ができた後にこの計画推進部会というものを国土審議会につくりまして、議論をしているというものでございます。

先日、3年程度議論を行った中身をまとめて公表したところでございますけれども、そういうつくり方になっているので、後で評価のところにも出てくると思うのですが、KPIとかいったものは、実を言いますとこの計画の中に記載されていません。そのよしあしはともかくとして、そういうつくり方になっております。

今回、政策評価に当たりまして、これはおおむね半分の時期に行うということなのですが、先ほど申しましたように、評価の目的・必要性につきましても、これは法律で義務づけられておりまして、4年目あるいは5年目程度の時期に必ずこの政策レビューを行うことになっております。ですので、通常の政策評価といいますと、何か新しい政策を組み立てるためとか、あるいはその当該施策をやめるために実施するというようなことも多いとは思いますが、タイトルを中間評価とさせていただいたように、まさに中間時点での評価ということになりますので、この次の計画をつくる際にはこの評価を活用いたしまして、また国土審議会でご議論いただくというステップになると思います。

ですので、評価を行う上での評価の視点につきましても、計画そのものがどの程度進捗しているか。これも、いわゆる事業評価のような形の進捗というのはなかなかとりにくいので、考え方がどのように周知あるいは共感を受けて進んでいるかというようなところが中心になるかとは思いますが、計画の進捗状況及び認知・活用状況を評価の視点にするのと、もう一つは、計画内容の的確性ということで、現在の第二次国土形成計画は2015年に策定されていますけれども、この計画を考えると前提になっていた条件が、現在でも同じなのか違うのかと、こういった点から評価をしてみたいと思っております。

この評価によって得られる知見に基づきまして、国土形成計画は一応おおむね10年を見通した計画ということになっておりますので、まだまだ半分ぐらいのところだということで、計画の後期期間において重点的に進めるべき分野は何かということ、この評価を通じて検討いたしますのと、あとはやっぱり今の計画が、計画内容の的確性という観点で、多少時代に合わない部分があるとしたら、次期計画を念頭に置いた作業というものに活か

していきたいと思っております。

評価の手法につきましては、まだ全部評価しているわけではありませんので、こういうやり方でやってみようと思っておりますということをお話しさせていただきたいと思うのですが、今の計画の進捗状況と認知・活用状況という点では、計画の基本的なコンセプトが、先ほど申し上げました「対流促進型国土」と、それを支える「コンパクト+ネットワーク」の国土基盤、国土構造ということになっておりますので、ここに書いてあることがどういう形で進んでいるのか。これは実は、何をもち進んでいるのかというのが、私どもも知恵が足りないところもあってなかなか示しにくいという課題をみずから抱えておるのですけれども、まずこれを調べていこうと思っております。

一応、この基本構想を実現するための具体的方向性ということで、かなり抽象的な記述ではあるのですけれども、この右側にあるような枠組みをつくっておりますので、この枠組みに沿った形でのチェックというものを入れ得ると思っております。例えばどんな形ということでございますけれども、この対流というのがいろいろあります。人の往来もあれば、物の往来もあるのですけれども、まずデータのとれるものということで、対流を人の居住地の移動を含む人の流れと考えますと、例えばですけれども、市区町村別の転入超過率というもので、今国土の中のどういったところに人が集まっているのかを調べてみます。これが対流という意味ではどういうふうに国土が変わってきているのか。それから一方で、施策の進捗状況という意味では、必ずしも具体的にではないのですけれども、国土形成計画の中にこれをやりますと書いてある部分がありますので、例えばここにありますように「地方都市におけるコンパクトシティの形成を図る」と書いてあることにつきましては、コンパクトシティの形成を図るための施策として、国土交通省がやっております「立地適正化計画を作成した市町村数」といったものを指標として見ていこうと考えています。

それから別個、チェックアップ業績指標というものは毎年お出ししておりますので、こちらの総合的な進捗状況を把握する上で使っている指標ということで、これもあわせてお示ししたいと思っております。

これは評価に関連する指標の例ということで、チェックアップに使っている指標というものをお示ししておりますけれども、これは1個1個、本当に代表しているのかどうかということについては、なかなか議論はあるとは思っております。

もう一つは、計画内容の的確性ということですが、この表にまとめてあるような部分が

計画を策定したときの現状認識です。例えばということでございますけれども、計画策定時から大きく状況は変化しているものとして、在留外国人の数、これは2015年と比べてもかなり変化しております。これで実際現行の国土形成計画の中に在留外国人について記載があるのかというと、3カ所ぐらいしかないのです。これからの長期の計画ということを考えてときに、外国人抜きではさすがにちょっとおかしいのではないですか、みたいな話は多分あると思いますので、これは1つ外国人の数ということですが、こういった計画策定時からの状況変化が見られる事項をいろいろ集めていこうと、そのように考えておるところでございます。

こちらからの説明は以上でございます。

【上山座長】 ちょっと私のほうから冒頭質問が1個あるのですが、この国土形成計画が掲げられることで、それにひもづけられて変わるほかの計画とか、あるいはそれが変わったら政府の政策あるいは民間の活動がどう変わるのかというイメージを、最初に基礎知識として教えてください。

【田中総合計画課長】 大変難しいご質問なのですが、制度上は、国土形成計画との調和を法律上求めている国の計画が幾つかございます。例えば社会資本整備重点計画、これは国土形成計画との調和をとることになっておりますし、国土形成計画よりも法律上は上位の計画で国土利用計画という制度がございます。国土利用については国がつくる計画は国土利用計画を基本とするということになっているのですが、その国土利用計画は国土形成計画と相まってつくることになっておりまして、この国土利用計画、国土形成計画に食料・農業・農村基本計画ですとか、森林・林業基本計画とか、この辺は調和を求めています。国の10年とか最低5年以上の長期的な土地の上で行う活動を規定している計画については、国土形成計画、国土利用計画と方向が一致しています。調和ということですのでおおむね合っているということです。具体的な施策につきましては、バイディングしているものは必ずしもございません。これに基づいてやらなければならないと決められているものはあまりないということでございます。以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。ではどうぞ。

【佐藤委員】 ということであれば、これ、計画というよりも多分、どちらかというとビジョンに近いのかなというふうに聞いていたのですが、特にこれ、国交省さん以外にどういうプレーヤーが最終的にこのアウトカムにかかわってくるのかという、その整理があつてよくて、特に多分自治体の関係だと思っておりますが、例えばこういう国土形成計

画をつくったとして、私、財務省の財政審の仕事をしているので、あちらにコンパクトネットワークの中に公共交通関係の見直しというのも一体で考えるべきだという議論が今よくあるのですが、なかなか自治体さんのほうで重い腰を上げてくれないという問題があって、やっぱりこういう国土形成計画は国として打ち立てたときに、これに対して自治体がどういう反応して、それに従ってきているのか全く関係ない感じでやっているのか、特にコンパクト化がなかなか進まないの、そのあたりとの関係というのが、どこにボトルネックがあるのかということを見ていくというのがあっていいのかなというのと。

あと、データはあればなのですが、これ市町村単位で見ると、今市町村合併しちゃったのでかなり面積も大きくなっていますし、地方なんかでその同じ市町村の中でどこに人口を集約化させていくかのほうが重要だったりするじゃないですか。過疎地域なんか抱えている自治体多いですから。なので、うちがD I D面積とか何か、まちの中での人口集約、こう見るような指標があったほうが、自治体単位にデータをまとめるよりはいいのかなという気がしました。とりあえず以上です。

【工藤委員】 これは結局かなり大きな話で、そのビジョンだとすると、ビジョン自体の構造がどうなっているかというのが多分点検が必要で、そのビジョンを具体的にどういう手法で実施しているのかということと、さらに最後にそのそれぞれの、今お示ししていただいているような具体的な事例とか指標という、何かちょっと3段階ぐらいの点検作業になるのかなという印象を持っております。

もう一つは、ページでいうとこの中の9ページ、全体でいうと41ページになるかと思うのですが、基本構想実現のための具体的な方向性という①から④があるのですが、これをよく見ると、①と②というのは構想の中身にかかわる、地方の創生とか、国土基盤をどうするかという話なのですが、③というのは担い手の問題で、③は①、②全体にかなりかかっている、その最後の横断的な視点というのは具体的な手法だと思うのです。なので、実際には①、②掛ける③掛ける④みたいな、ちょっとこう、マトリックスみたいな構想になっているので、そのあたりを少し整理しながら評価していかないと、実際にはほかにぶら下がっているものがいっぱい出てしまうのかなという気がしています。

それと、指標がおそらくこれはかなり大変で、例えば43ページに具体的に書いていただいているのも、必ずしもここで数字で出ているものが、では計画がいい悪いに直接関係しているかという、おそらくほとんど因果関係が直接ないようなものも出てきていますので、その辺が、じゃあ何がいいかと言われるとよくわからないのですが、これ相

当大変だろうなと思いますが、場合によっては関係するもので何らかの因果関係があるよ
というのを、複数持っていく以外にはないのかな。そうすると44ページが具体的なのか
なと思いますが、これも結局、先ほど佐藤委員おっしゃったように、個別具体的な例で見
ていかないと、国土全体で見ちゃうとかえって意味不明なKPIになるのかなという気が
しています。以上です。

【山本委員】 今度は少し時間がありそうなのですが、国交省だからやっぱり土地
に着目したようなことにならざるを得ないと思うのですが、実際のやっている対流と
かいう概念で、例えば個別資料だと10なのですが、人の流れを転入超過率で把握する
というのはこれは一つのやり方だと思うのですが、対流の定義からいうと、あとは物
とか金とか情報についてもおやりになるということだと思ってしまうのですが、お金とか
ということであれば、佐藤先生の専門だと思いますけれども、地銀のいろいろな金の動きで
あるとか、預金残高の動きであるとか、そういうのをできないことはない気もしますし、
物なら流通やるとか情報も何かそういう物差しが情報系の人にあったと思うので、ただそ
れは結局、土地形態に着目すれば、例えば今工藤先生が言われた、②の安全・安心、そう
いうものとの関係であれば、そういう強靱化とかあるいは災害が起こるとやっぱりその対
流現象自身が棄損するのかどうかとか、そういうような視点を広げていくことによって、
その国土の形成とかいうものと、実際の目指すべき動きですか、ムーブメントですか、対
流という、そういうものとの関係が出てくるようなことを少し思いましたけれど。

【上山座長】 このテーマは、中間点検というところがみそですね。ほかのテーマはわ
りと自由演技なのです。各課が今の現状を分析して新しい政策やりたいとか、あるいは今
の計画もうやめたいとか。しかしこれはさっきまさにおっしゃったとおり、計画の中間点
検なので、今起きているもののモニタリングをまずはやる。プラス次の計画策定に向け
て気づきの点を足していく。そういう域を超えない、規定演技みたいになっている。

そういう意味でいうと私は、こちらの参考資料にある平成24年度のこの赤いとじたほ
うの冊子、平成24年の評価書の11ページ、12ページ、これが要は前回やったまさに
この同じ作業なわけです。中間点検。だから今回も基本的にはこれと同じことをやるのか
と。だから今回も戦略が5つ立てになっているかどうかはわかりませんがこう立て
て、それで指標でとれるものとはって、数値の変化を見て、全体を眺めた上で前提条件が
世の中変わっていることがいっぱいあるので、ITだの外国人だのいろいろなことがある
と思うのですが、そういうものをベースに次の計画を立てるときの留意事項みたいな感じ

で申し送るといふか。論理的にはそういう作業しかない気がします。今日の段階では規定演技だからあまり我々もコメントのしようがない。出てきた評価書を見たときに、この中間点検としてふさわしいかどうかというのはいろいろコメントできると思うのですが。出てきた評価書がこの11、12ページに近いものであれば、正しい規定演技をされているということになると思うのです。手続的なことを言いますと。

これをやった上でプラスアルファそもそも、という話は幾らでも足していってもいい。その上で原課のほうでやりたいこととか、あるいは次の計画に向けて見直したいことがいっぱいあると思う。そこは「政策評価というのは各府省がみずから行う」と法律に書いてあるので、そういう意味で自ら点検したいことをむしろ出して足していただければいい。そのときに、今各委員が申し上げたようなことは重要なヒントになると思うのです。

これは一問一答しないのですけれど、ちょっと特殊なので、回答をお願いします。

【田中総合計画課長】 座長のお話がありました、そのモニタリング部分につきましては、実は国土審議会での中でのモニタリングという作業をしております。ここで例として挙げております10ページの人の流れという観点からの転入超過を見ますとか、こういうので数字をつくって、何が対流を適切に示しているかというのはいろいろ議論もあるので、多数の有識者の方に見てもらって、評価をしようと思っております。特に次に向けたものという意味では、先ほども申し上げましたが、計画の進捗状況もあるので、すけれども、5年ぐらい前に計画をつくった、作り始めはもっと前になりますので、そのときの現状認識と、先ほど外国人という例を挙げましたけれども、やっぱりこれなくして長期ビジョンはありえない、というようなところをできるだけ洗い出ししまして、制度的な面での変更とか政策的な面での変更というものには直ちには結びつかないのですけれども、次にまた計画などをつくるときにはこういう点はやらなきゃいけないというのを先生方にいただけるとありがたいなと思っております。

【上山座長】 そういう意味ではちょっと何かブレストみたいになっちゃいますけれども、次の計画を立てる上で重要な視点ですよ。そういう意味でいうと外国人はおっしゃるとおりです。あと個人的には、出生率を上げるためにどのような地域環境があるのか。例えば待機児童の数とか、保育士さんの生活環境までいくと細か過ぎると思うけれども、でも意外と個別具体の指標がその地域の将来をかなり決めてしまうみたいなものはある。あるいは路線バスが廃止になってしまった後どうしているんだとか。国交省ならではの視点といふか、そういうものがあるんじゃないかと思う。

あとはいわゆる Society 5.0 までいかななくても、国交省のスマートシティでいいと思うんだけど、あそこを書いてあるようなものもある。あるいはシンガポールとかいろいろ政府が出しているクオリティーオブライフの指標があります。それもトラフィックだとかセーフティーとかヘルスケアとかとブレークダウンしてあって、その下に例えばスマートシグナル、交通信号がさっさと変わるかどうかとか、スマートペイメントとか、スマート何とかというのがたくさんある。ああいった世界のクオリティーオブライフ指標がかなり具体的に、ICTを前提に変わりつつある。そういった視点はやっぱり、これも向こう10年という意味ではすごく重要と思います。

スマート化がどれぐらいできるようになっているのかは、非常に重要です。あと海外でよく言われるのは、時間の話。現代人はとても忙しい。例えば役所とか医者とか行ったときにかかる時間が小さい都市ほど暮らしやすい都市だとか。もちろんワークライフバランスの話もある。非常に話題になるのは通勤時間です。これはアメリカの影響もあると思います。そういった、時間の切り口など、国土という言葉にあまりとらわれずに、競争力のある都市とは何かとか、あるいはクオリティーオブライフとは何かとか、そういう視点から考える。まだ次の計画立てるまでには時間があるし、少し厚みのある次の計画づくりになるんじゃないかなと個人的には思う。委員の方、そういう視点がもしあったら出していただければいいんじゃないかと思います。

【佐藤委員】 確かにこの国交省さんなのでどうしても土地に着目しがちになりますけれど、やっぱりそこになぜ人が住むかってそこに例えば学校があるから、そこに産業があるから、仕事があるからじゃないですか。そう考えてみると、例えば、東京はもちろん仕事があるから人が集まってくるし、その結果として周りに住宅ができてくるとか。

例えば今名古屋だったら、名古屋一番元気なので、あっちは製造業が集約しているから、その周辺にまた関連産業が生まれてきてという、クラスターというやつですね。こういったものが生まれてくるので、ちょっと何かこう、仕事という切り口でいくと国土ってどんなふうにつくられていくんだらうということがわかってくるし、あと文科省的な視点になりますけれど、あとは大学ですね。やっぱり今、地方大学とか結構ありますけれど、そこに行く人が集まってくるのかとか、そこにちゃんと関連する産業が来れば、卒業生がそこに就職するし、人が定着しやすいし、とかという話も出てきますし。

何かそういう、簡単に言えば土地の上にあるもの、土地の上にある仕事とか土地の上にある教育とか、そういったものに着目して、それを起点として人が動く姿を見ていくとい

うのがあっていいのかなと思うのですけれども。

【田中総合計画課長】　そこはおっしゃるとおりでございます、土地と言いましたけれど、土地と言っているときの土地は、土地の上にあるものは含んでいまして、土地ではないものは例えば年金の財源がどうなるかとか、こういうところは国土政策の範疇の外なのですけれども、先生おっしゃられた土地の上のもろもろの機能というのは全部包括的に見なければいけない立場にはあります。

【佐藤委員】　実は、去年私、政策が行政事業レビューで離島振興政策をやったのですが、あのときも議論になったのですけれども、全ての離島を活性化させるのはまず無理だよ、と。やっぱりできるところとできないところがあって、別にそれは本土でも同じだと思うのですけれども、やっぱり活性化させるという政策がある一方で、諦めるという政策もなきゃいけなくて、みんながみんなで頑張れというのは無理な話ですから、そのあたり、多分、特に離島はそうだったのですけれども、政策として振興を全面に出し過ぎると、戦略的な撤退がうまくいかないということになってくるので、国交省さんも、さっき戦略的撤退と言われているので、そこの絡みで何か、そこのあたりの切り口になるのかなと思いました。

【田中総合計画課長】　ありがとうございます。戦略的撤退の話は実は39ページに、国土管理専門委員会という委員会をつくって、勉強はしておるのですけれども、放置しても大丈夫とするには、最低限何に気をつけなければならないかというような検討は一方でしております。

【上山座長】　ありますか、はい。

【工藤委員】　今の戦略的撤退の話なのですが、結局、佐藤委員もおっしゃった、上にあるものという、国交省として関与できるタイプの公共サービスとそうでない公共サービスと、それから市場に任せておいて何とかなるサービスと、市場に任せておくと何とかならないサービスと、多分いろいろあって、結局この中で扱えるのが何かという話になってくると、国土交通省が扱える公共サービスであるところの交通政策とかいう話にどうしてもなっちゃいがちなのですが、実は住み続けられる、例えばクオリティーオブライフという座長もおっしゃったことを考えれば、ほっておいても市場がちゃんとサービスを支えているところは逆に、ほっておいてもいいわけですよ。あるいは先ほど大学の話も出ましたけれども、国交省として特に何かやらなくても、ほかの省がたまたまそこに何かやってくれて、結果的にサービスがあればそれはそれでいいわけで、そうすると結局、全体と

していろいろなパターンのサービスがあるのだけれども、結果的にそこが魅力のある土地で、人が住むには何が最低必要なのかという視点なのだろうと思います。

そういう意味では個人的には情報ってすごく大事で、今回あまり時間軸とかこのICTと書いてはあるのですが、実は情報インフラがしっかりすれば、はっきり言って周りに何もなくても仕事できるような仕事の人も出てくるので、結果的には別の意味で全国にいろいろ人が住み続けられる基盤ということにもなりますので、ちょっと情報の視点というのをもうちょっと、ですからこのICTでなくても、もうぼちぼちデジタル化とかAIとかIoTの話になってくると思いますので、そういった先端技術の話というのは少しきっちり押さえていただくといいと思います。以上です。

【田中総合計画課長】 国土交通省ではございますけれども、これは一応旧総理府の仕事を引きずっておりますので、国交省の関係でしか手が出せないということではないので、一応そういう視点で政策評価させていただきます。

【上山座長】 やっぱこの種のレポートというのは、以前はスタンドアロンで日本の国内のためにつくっていたのだけれど、最近国際比較がいろいろ出てきて、グローバル都市間比較というのを調査機関がやっている。それからあと、SDGsという切り口で国連なんかもやっている。そういう意味で主に都市部が中心なんだけれどランキング、レーティングにさらされてくる。その各種調査機関の指標みたいなものはカバーしてやっていかないとけない。そういう意味では日本の国力といいますか、「国土」というのをどう英訳するのかよくわからないけれども、ランドキャパシティーなのかわからないけれど、国際市場に出したときに、日本国は国力はこんな状態で、ここは強くてここは課題だみたいな、研究もやったらいいんじゃないかと思いました。

それでは、ちょっと時間がないのでここまでにしたいと思います。どうもありがとうございました。

【田中総合計画課長】 どうもありがとうございました。

【上山座長】 それでは次のテーマですね。「港湾における大規模地震・津波対策」についてお願いします。

【加藤海岸・防災課長】 失礼いたします。港湾局海岸・防災課の加藤でございます。

それでは早速、「港湾における大規模地震・津波対策」に係る政策評価についてご説明をさせていただきますと思います。

まずお手元の資料で49ページをごらんいただけますでしょうか。政策評価の目的、必

要性ということで、港湾における大規模地震・津波対策につきましては、まさに東日本大震災等の過去の災害の教訓を踏まえて、現在、後ほどご説明させていただきたいと思いますが、耐震強化岸壁の整備ですとか、あるいは防波堤の粘り強い構造への改良等、こういったハードの対策、それからまた、基幹的広域防災拠点の運用体制を強化するですとか、あるいは港湾の事業継続計画、BCPの策定、あるいは航路啓開体制を整えていくなど、ソフト施策の充実を図ってきたところがございます。今後まだ引き続き昨今の状況においても災害が多発しているという状況から、しっかりとした対策を施していく必要があるということで、これまでのハード・ソフト施策の進捗状況及び成果を検証し、今後の施策の方向性に反映させてまいりたいというふうに考えているところでございます。

ちょっと飛ばしまして、資料の52ページに、今回ご説明していく流れについて入れてございます。まず初めに、自然災害による港湾の被害の状況について簡単に触れさせていただきたいと思います。54ページごらんいただけますでしょうか。阪神・淡路大震災、平成7年のときでございますけれども、こういった被害がございました。それで59ページまで阪神・淡路大震災の被害の状況に触れてございますけれども、55ページにございますように、港湾施設がかなり大きく被害を受けたということがございました。その結果、物流等が停止したということで、世界的な貿易にも影響を及ぼしたところでございます。また一方で、港湾が1施設だけ耐震強化岸壁が残っていたということで、そこからの支援活動ということが実行されたところでございます。復旧資機材あるいは避難とか、あるいは緊急物資の輸送、こういったことに活用がなされたところでございます。

その施設が56ページにございますように、かなり大多数の施設が被害を受ける中で、右上にございますように摩耶埠頭の1施設が残ったというところでございます。57、58、59ページはその状況でございます。

60ページごらんいただけますでしょうか。こちらは平成23年の東日本大震災による港湾の被災状況でございます。ここがございますように、かなり津波が、地震もございまして、それに続いての被害もございましたけれども、やはり注目すべき点としては大津波があったということで、第一線で守っているはずの防波堤も全壊やあるいは半壊を受けたと。あるいは防潮堤で守られている地域についても、倒壊等があり、さらに内陸部から瓦れきあるいはコンテナ等漂流物が流れ出るというようなことで、船舶の航行にも大きく支障を及ぼしたところでございます。

61ページ目にその状況がございまして、仙台塩釜港の右側の一番上の部分の写真が、ち

よっと見にくいのですけれども、コンテナがぶかぶか浮いているというような状況で、この結果、支援に行く船あるいは物流のために輸送する船舶等が航行できないという状態で、陸路ももちろんでございますが、海路のほうもしばらくの間停止したというところがございます。

そこで62ページにございますように、早々にその確認を行いました上で、その撤去、啓開作業ということで航路に落ちている物、これを拾うということを直ちに実行していったというところがございます。

63ページ目には、釜石の湾口防波堤の絵とございますか状況でございますが、釜石の湾口防波堤も先ほどの60ページのほうにも被災した写真を入れてございますけれども、ここにあるようにかなり大きな被害を受けたわけでございますが、それでも防波堤の効果として、遡上高を5割低減するとか、あるいは津波を4割低減するとか、あるいは避難する時間を稼ぐということで、6分の遅延をさせることができたことによって、1,300名の避難をする時間を確保できたということがございました。

64ページ目に、熊本地震における支援物資の輸送拠点として機能した港湾のところがございます。

65ページ目に、いろいろな支援物資が入ってくるものを調整して、その上で活用を図っていたというところがございます。

こういった港湾の役割につきまして、67ページ目に政策レビューの対象の前提として、港湾における防災対策の役割分担についてまとめさせていただいてございます。国と港湾管理者と港湾関係事業者がそれぞれ事前防災あるいはその災害対応、復旧を図っていくということで、関係者が一致団結してそれを進めていくということでございます。それぞれの役割に対してしっかりと対応していくというものでございます。

68ページ目に港湾における大規模地震・津波対策として、今回評価対象施策としてなっているものを挙げてございます。耐震強化岸壁の整備。大規模地震発生時に緊急物資等の輸送を確保するための施設でございます。それから防波堤の粘り強い構造への改良ということで、先ほど釜石の湾口防波堤等も崩れてしまいましたけれども、それが少しでも崩れないようにしっかりと粘り強いことを取り組もうという内容でございます。これも後ほど少し触れたいと思います。チェックアップ指標としましては、ここにありますように、耐震強化岸壁の施設が既に整備されているものとして、平成26年度31%だったところが、既に港湾としては32年度に80%まで至っているところがございます。

69ページ目に、ソフト面の体制強化ということで、基幹的防災拠点、港湾BCPの充実、それから航路啓開体制の強化を挙げてございます。そこにおけるそのチェックアップ指標といたしましては、港湾BCPの策定状況ということと、あと訓練ということで、これについては平成28年度39%でしたものが、現時点において100%になっているところでございます。

70ページ目が前回レビューとの比較でございます。前回のときに、地震対策が主な評価対象でございましたけれども、今回につきましては、東日本大震災を経ておりますので、津波対策についても評価対象としたいと考えてございます。それに伴う施設等々、ハード・ソフト面のレビューを行いたいと考えてございます。

72ページ目をごらんいただけますでしょうか。個々の今の港湾における大規模地震・津波対策について少しご説明をさせていただきたいと思っております。耐震強化岸壁の整備でございます。こちらはまさに何かあったときにしっかりと、陸路が寸断されたりした場合においても物資を輸送するという、あるいは経済活動の確保を図るということを重点として整備を続けているものでございます。具体的な評価手法といたしましては、耐震強化岸壁について港湾計画の位置づけの状況、それから整備の進捗状況を分析し、適切な施設量が整備されているかについて評価をすることとしてございます。

73ページ目が粘り強い構造への防波堤の整備でございます。こちらにつきましても、評価手法としましては防波堤が粘り強いかにつきまして、東日本大震災で被災した施設の改良、先ほど釜石の湾口防波堤のご説明をさせていただきましたが、こういったものを含めて進捗状況を分析し、着実に整備されているかについて評価するものでございます。

74ページ目、基幹的広域防災拠点でございます。こちらにつきましては、関係機関との訓練の実施状況を分析し、運用体制が強化されているかということについて評価するものでございます。前回のときはまだ近畿圏の基幹的広域防災拠点ができておりませんでしたので、首都圏と2つの箇所で開催運用してございます。この運用状況についての評価をするということでございます。

75ページ目をごらんください。港湾BCPの概要でございます。港湾BCPにつきましては、昨今の災害を踏まえて、充実に向けて検討が進んでいるか分析し、十分な内容となっているかを評価することとしてございます。

76ページ目が、緊急確保航路の指定でございます。これも航路啓開に係る話でございますが、航路啓開計画の策定状況及びその訓練をこういったところでどれほど実施してい

るかということについて評価分析し、それで体制の強化が図られているかということの評価するものでございます。

77ページ目以降が、今般国土強靱化の観点から3カ年緊急対策が実施されてございます。この中でもこの耐震強化岸壁の整備ですとか、あるいは港湾BCPの充実化ということが盛り込まれてございます。これもあわせて評価の中で考えてまいりたいというふうに考えてございます。

私のほうからは説明は以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。どうぞ。

【佐藤委員】 まず、評価の視点というか事実認識としては、先ほど東日本大震災のときの釜石の減災の例が出ていましたけれども、その後熊本もありましたし、熊本は津波はありませんでしたけれど、一応災害はあるので、それぞれの災害において港湾はどういう状況だったのかということについて。その後のBCP絡みでいけば、阪神・淡路のときは神戸港がひどい目に遭いましたけれども、実際にほかの港湾はそれぞれの地震の後、どんな状況になったのかということで事実確認はする必要はあるのかなというのと。

それからBCPに関しては多分2つのBCPがあって、1つは基幹港というかまさに災害後の支援の拠点になるような港については壊れないようにするというのが、機能として維持できるようにするということがまず大事ですけど、ほかの港については壊れてもいいのでほかの代替港がすぐ探せるかどうかだと思います。これはむしろソフト面だと思うのですが、物流は例えばこちら港AがだめならBのほうに回すとか、そういう計画がちゃんとできているかどうかという、そこにかかってくるのかなと思うのです。

そのBCPもそういう点でちょっと幅広にスタンスとったほうが、それぞれ全ての港を守るんじゃなくて、壊れたときにはほかの港が使えるようにしておくという、そういう面的なBCPというのがあってもいいのかなとは思いました。以上です。

【上山座長】 じゃあ私のほうからも、前回の平成23年度の、この赤いほうの冊子を見ると、当時のやつは東日本の震災の後に政府が総点検しようと言って、非常に具体的にこれやろうあれやろうと言ったのをちゃんとやってるかどうかの点検だったと思うのです。結構できてるという結論だったと思うのですが、これはどちらかという復旧的視点、地震で壊れるとまずいから壊れないようにしようと、そのために点検しようというハードの話が非常に多かったと思うのですけれど、今回、今日のお話聞くと、それ以降かなり進化があるわけですね。ハードの部分は目標既に達成されたわけだけど、さらにプラ

スアルファBCPだとか、ちょっと広がりのある政策としての厚みというのが増してきて、いいと思うのですけれども。

その上でさらに今回評価やるんだったら、このBCP的なことを含めたこの、何というか2.0といいますか、バージョンアップした政策がどれぐらいできているかの点検だけでなく、やっぱり世の中の動きなんかも考えると、2つ重要なポイントがあって、1つはコストの話ってあると思うのです。震災直後はやっぱり大変だということで、社会的にもかなり理解が得られたと思うのですけれども、えてして公共事業批判的な意味で、これどこまで対策するんですかという議論に当然なって、重要な港湾はかなり念入りにやったほうがいいけれど、そうじゃないものもあるんじゃないかとか、あるいはこれはもう切りないんじゃないかとか、いろいろな議論が既に一部起きているし、これからも起きるので、費用対効果を考えながらその次のレベルの政策にシフトしてるんですよ、というような部分の説明がないと、あれもやります、これもやります、だんだんモアイズベターみたいな感じの政策の進化に見えちゃうので、ちょっとその部分は不安を覚えるんですよ。

それと重なるんだけど、やっぱり、さっきのセッションも言ったんですけど、テクノロジーの進化ですよ。スマートポートという言葉はあまりまだ聞かないけれど、船の入港とか荷物の審査とか、その辺のスマートという議論はあるんだけど、インフラメンテナンスの観点からテクノロジーがどこまで使えるのかというのは、BCPまで広げて、テクノロジーの進化というのをどこまで使えるかというのは今回やっぱり総点検して、それイコールコストダウンにつながるんじゃないかというふうに思うし、新しい仕事もそこから見えてくるような気もするので、港湾3.0がテクノロジーかどうかわかりませんが、2.0のキーワードがBCPだとすると、3.0はやっぱりテクノロジーとかスマートとか、そっち系の話になるんじゃないかなと。例えば復旧のスピードが超早いとか、あるいは従来のコストの3分の1で地元の業者だけでできちゃうとか、そういうのもあるような気がするんですよ。

もう1個の視点はやっぱり、ヒューマンスケールというか、特に災害が起きたときの受益者というのはふだんの物流とか船舶とか、保安庁とかからがらっと変わって一般市民になってくるわけです。一般市民がちゃんとした港湾が復旧すると一体何がいいのかというのは、なかなかちゃんと説明しないとわからないですね。空からヘリコプターでとりあえずの物資は降ってくるわけだから、まあ港湾って後でいいんじゃないのという感じにどうしてもなってしまうので、物価の問題とか、その辺の災害時に港湾はなぜ重要かという、

今さらの話をもっと最初の方に書いておく必要があると思いました。

【山本委員】 時間があまりないので。今座長が言われたこととも関連するのですが、BCP一生涯懸命されているのでいいと思うのですが、このデータだけを見ると、全ての港湾BCPについて初動対応が約1週間となって、全部同じなのです。だから、そういう意味からいっても、座長も言われたように、特に重要港湾とかいろいろあるわけですから、それはもうちょっとほんとうに早くできるものはないのかとか、もうちょっと幅を持ってお考えになったほうがいいような気がしたということ。

あとは、多分わからない人にはわからないだろうと思うのですが、この港の数と耐震対応された80%のやつとの対応関係が多分わからないので、わかるようにしていただければ。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 大体各委員がおっしゃられたことと似ているのですが、やっぱり災害後の問題というのは市民生活への影響と産業と両方あると思うのですが、そういう意味では今回評価の視点のところの役割分担というのが国と港湾管理者、港湾関係事業者となっているのですが、これ以外にステークホルダーってあって、そういう意味では一般市民もそうだし、それによって物資を、要するに原材料を運んでもらったり自分たちの完成した最終的な商品なりを運んでもらっているという業界もあるんで、結局はそのステークホルダーとの協力関係というのを分析する必要があるのだと思います。

それと先ほどから、じゃあこの復旧の速度とかいう問題を考えたときには、やっぱりまず、それぞれの全ての港湾が復旧すればいいわけですが、そうはいかないというときに、代替をどれだけすぐに確保できるかという話で、代替が確保できればそれは、たとえその港湾の復旧がおそくなったとしても、サービスの観点から言えば十分サービスが届くということになりますので、結局そうするとルート確保とかロジスティックの問題とか、たしかこれはそれこそスマート物流みたいな話でも出てきたと思うのですが、そういうのが必要なのかなというふうに思っています。

それと最後に、やっぱり今回津波が加わったということで、津波対策ってやってもやっても結局、どこかで自然との闘いみたいになってしまう部分があるので、ハザードマップ的に、結局重点的にやらなければいけないからやるのか、弱いからやるのかという判断を迫られるということが出てくると思いますので、そのあたりはぜひちょっと検討していただけるといいと思います。以上です。

【上山座長】 いいですか。それでは時間もないので、あとは個別討議のところまで。どうもありがとうございました。

【加藤海岸・防災課長】 ありがとうございました。

【上山座長】 では次のテーマですね。「地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実」をお願いします。

【吉田海洋情報部企画課長】 海上保安庁海洋情報部企画課長の吉田でございます。本日はよろしく申し上げます。着座にて説明させていただきます。

本日のレビューですけれども、ただいま港湾局からありました地震・津波対策の中で、海上保安庁は実務としての緊急海上輸送ルートの確保と、これに関する情報の提供ということを中心として行っております。本日につきましては、こういった情報提供の充実について説明させていただいて、実効性などを検証することを目標としているところでございます。

それではパワポの資料に沿って説明したいと思っておりますので、3ページほどめくっていただきまして、86ページからご説明させていただきたいと思っております。この目次に沿って説明していきたいと思っております。まずは施策の前提といたしまして、当庁で作成しております海図と船舶交通の安全のための情報提供の現状について説明したいと思っております。

次のページをおめくりください。右上がいわゆる海図と言われているものです。海図については、船舶交通に特化した主題図ということで、安全な航行には不可欠なものです。その刊行であったり、成果の審査、更新情報の提供などの責務については、海上保安庁が担っております。主な特徴としては、IHOという国際機関が海図作成に関する国際基準を定めております。この基準に準拠した測量による成果を採用することが必要であります。また、海図は世界各国の船舶が利用しますので、国際基準に基づいて図化する必要がございます。さらに記載している情報については、海の深さである水深、灯台などの航路標識といった航行安全に必要な情報のみに限定しているというところも特徴であります。加えて、船舶は国際条約などによって海図を備え置かなければならないことになっており、これは自動車とは違うということが特徴としてございます。

次のページをお願いします。海面につきましては、潮汐によって上下に動きますので、海図に記載している水深などの情報については、情報ごとに高さの基準、ゼロの位置、いわゆるゼロ位が定められております。潮位については、例えば、有明海だと5メートル以

上も潮位が変動しますし、また東京の晴海でも大体2メートル以上の差が生じますので、場所によって大きく変動するものであります。船舶の安全な運航においては、この潮位情報というのは極めて重要な情報になります。この潮位観測と海図への反映の仕方などについても国際基準で定められております。右側をご覧ください。例えば岸線と呼ばれる海岸線は海面が最も高くなった時の水面である、最高水面における水陸の境界線を示しています。一方で水深の基準ですけれども、これは海面が最も低い最低水面となっております。海図は、座礁事故などが生じないよう、最低水面を基準にして、そこからの水深を記載しております。

左上をご覧ください。この各水面の高さの基準というのは1カ月以上の連続した潮汐観測により算出することが国際基準によって定められております。また、高さの基準は、岸壁などの陸上に設置した水準標から規定をしております、これを公表しているところがあります。

次のページをおめくりください。船舶交通の安全のための情報提供は、海図及び受信設備を備えた船舶などを対象にしておりまして、海上保安庁では最も基本的な業務としてこの情報提供を実施しています。資料中央に例示させていただいておりますけれども、航行の障害となるような漂流物とか、こういう緊急に周知が必要な情報を入手した場合については、24時間体制で航行警報と呼ばれる情報を衛星等を用いて発出しております。また、水路通報という、海図の更新情報であったり、海図利用者への通知も行っておりまして、こういったものを含めて条約に基づく発出義務は当庁が担っております。また、提供する情報ですけれども、これは当庁からみずから提供するほか、関係機関であったり民間の船舶、ユーザーからの情報についても積極的に活用しているところであります。ちなみに航行警報ですけれども、これは船舶に聴取義務、聞かなければいけないという義務もございますし、また水路通報については、海図を最新のものとするために収集する必要があるなど、ユーザー側についても法令によって義務づけられているところであります。また、主に沿岸域で活動する方々に対しても、気象の状況、海上安全、海難発生情報などを海の安全情報として提供しております。

次のページをお願いします。今回の施策は、先ほどもあったように平成23年の東日本大震災をきっかけとしております。この震災を振り返ることで、この施策の目的と必要性を説明させていただきます。

次のページをおめくりください。先ほどの港湾局の説明でもありましたとおり、大震災

では津波により多くのコンテナであったり、車、家屋などが海に流出し、海底に沈むなどして港湾施設だけでなく、海図に記載されている水深などの情報も使用できなくなったところであります。そのために、緊急物資を輸送する船舶は安全な航路などがわからなくなり、なかなか入港できないといった問題がありました。そこで関係機関が連携しまして、航路の異物の撤去ですとか、測量などを行う航路啓開と呼ばれる作業を行いまして、早期の緊急海上輸送ルートの確保に努めました。将来発生が懸念されております大規模地震災害時においても、航路啓開による最小限の緊急海上輸送ルートの迅速な確保が特に重要と考えておりまして、この点については政府の中央防災会議の方針としても示されております。

次に、問題点です。ページをおめくり願います。船舶が安全に航行するには海図をできるだけ早く最新の状態とする必要があります。地震津波災害の際については、中段に示しておりますように、まず応急復旧段階として、できるだけ早く暫定的な港湾の供用開始を目指すこととなります。この暫定供用開始宣言というのが出れば、緊急海上輸送ルートは確保されたということになります。しかしながら、東日本大震災のときは、これに1週間以上を要してしまい、以後、できるだけ72時間以内にこれを行うようにということになっております。さらに本復旧のために必要な最低水面の決定のために、潮汐観測に1カ月以上を要したということも問題であったと考えております。

次のページをおめくりください。東日本大震災では、水深減少であったり、漂流物の存在などの情報を、航行警報などによって多数発出いたしました。この情報や水路通報は、中段の例に示しているとおおり、通常、位置の情報は緯度や経度といった数値の情報を無線などによって、音声であったり文字で提供しています。一方利用者から見ると、非常に多くの情報が数値のみで提供されていまして、必要な情報の選別に非常に苦慮したというふうに伺っております。そこで当時、試行的に情報が地図上で比較的わかりやすくするよう工夫したところ、これは使用者の方からも非常に利用しやすいと好評を得たところがあります。情報提供を充実させることで、地震津波災害時にも効果があると、改めて認識したところであります。

続いて具体的な取り組みについてご説明します。さきにご説明しました応急復旧段階での問題点は、この調査手法などの確立が図られておらず、手戻りや審査に時間を要したことでした。この問題点を解決し、迅速な調査に資するよう、海図作成のために、調査の基準を緩和して暫定水深調査に特化したマニュアルを平成30年12月に作成しておりま

す。このマニュアルについては、現在関係省庁間で共有を図っており、今後訓練で活用してまいります。

暫定供用開始までの最終的な流れを資料として示しておりますので、これについてはご参考としていただければと思います。

次のページをおめくりください。先ほど港湾局からあった港湾BCPにおいても海上保安庁は当然かかわっており、新たに策定したマニュアルの普及であったり、理解の深化を図っております。

また次のページですけれども、本復旧段階の問題点については、先ほどあったように、潮汐観測に1カ月以上を要したということで、現在はGPS衛星を用いた最新の技術を用いて、最低水面の目印を地盤変動の影響を受けないような仮想の面を利用することで、潮汐観測が不要となりますので、この調査を2021年までに240箇所を目標に進めているところであります。

次のページをおめくりください。また、各種情報についてはスマートフォン対応など、ビジュアル化も図っております。

次のページをおめくりください。最後に施策改善への取り組みですけれども、主に2つ、マニュアルの普及と、より使いやすくなるような改善、さらに航行警報ですとか安全情報の利用者からの意見を取り入れた改善、この2点について、本日この場、さらに個別指導の場でのご意見や助言を活用させていただきまして、尽力していきたいと思っております。

以上で当庁の説明を終わらせていただきます。

【上山座長】 ありがとうございます。

【山本委員】 よろしいですか。72時間以内に暫定供用を開始されるということは非常に素晴らしいと思うのですが、現実にまだこれの緊急物資輸送入港を可能にする暫定供用の事態は起こっていないですね。ですから、評価のところに書いてあるのですけれども、机上訓練でこのシミュレーションをして72時間以内にできるということは、模擬でそういうことをやろうということですか。それで確認するということなのでしょう。

【吉田海洋情報部企画課長】 まさにマニュアルを作って、それを関係者で共有した上で、おっしゃるように模擬の形でまず訓練をして検証していきたい。特に東日本のときはマニュアルも一切なくて混乱したというのがありますので、混乱なく対応できるかどうかということを中心として検証していきたいと思っております。

【山本委員】 それは架空で丸3日間、徹夜かどうかわかりませんが、交代か何かで、それをやってみるということですか。

【吉田海洋情報部企画課長】 省略できるところは省略したりして、工夫しながら訓練していきたいと思います。

【上山座長】 これは、ここに書かれていることはやったらいいなとは思いますが、一方でコストの話ですよ。これを実際に供用するとどれだけのお金がかかるのか。あるいは最近ワークライフバランスも問題になっているので、水路部の職員を含めて皆さんどうなんだと、その辺のシミュレーションも押さえておかないと、きりのない作業になっちゃうと思うのです。

港湾の場合はビジュアルでわかりやすいから社会的理解も得られやすいのですが、こちらのほうはプロの世界になる。そういう意味でいうと、どこまでやるのか説明しやすいように、これだけの費用対効果あるかをシミュレーションでいいが、数字で押さえる。

それから、例えば海上自衛隊とか水上警察はあまり関係ないけれど、消防とか、水の上で公的な仕事をやっている人たちがほかにいる。その人たちとの連携体制が現場にはあると思う。こういう災害がテーマのときには国交省の報告書ですが、それらにも言及しておく。彼らが今何をやっているかとか、こういう協議体制がありますとか、その辺は情報公開という意味でも書いたほうがいい。

あと、作業手順ですけど、東日本大震災とかいろいろなよく似た事象はこれまでもあった。ああいったときにこういうのがあったらいいとか、船長なのか漁協か海運業者か、実際に船に乗っている人たち、ユーザーの意見を聞くプロセスは絶対に必要だと思う。

今回やろうとしていることについてどうだというヒアリングも多分やったほうがいい。サンプルみたいなものを見せて、というのもあるし、あるいは関係者に集まってもらって一緒にやってみる。そういう実践的活動をやる。その活動記録自体が妥当性を証明する。

政策評価は普通はもう既にやり終わったことについて成果を点検するのだけれど、これってどちらかというと新しくやろうとすることについて、という感じがある。そういう意味でこの評価点検しながら政策の正しさを点検するといいますが、そういうようなダイナミックなプロセスもあっていい。

あと気になるのが、全国何カ所に何かを整備するというときに、その箇所づきの考え方もやっぱり理屈が必要だし、あとスピードだと思うのです。時間をかければ幾らでもでき

る、お金かければ幾らでもできる。しかし、どれぐらいのスピードでやると実際のところユーザーは喜ぶのかというところです。先ほどの資料は完全な状態に復帰するの命みたいな感じに見えるのだけど、やっぱり人とお金の話がある。一方ではスピードの問題もあるので、さっきのまさに港湾のところと同じなのですけど、優先順位というのがある。そこら辺のめり張りづけというのが段階的、レベル1のところは1日でやりますとか、そういうマトリックス表みたいなものがあると非常に説得力がある。今日のレポートだけ見ると、何か完全主義に見える。心意気はいいけれど、職員も疲弊しお金もないところはよく考えていただきたい。

【工藤委員】 よろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 特に港湾というか水路系は今まで私、いろいろかかわってきているので、それでいくと今回、座長もご指摘になったように、既にやったことの振り返りというよりは結構新しいことがまだ、進行中のものが入っているので、そのところ難しいかなとちょっと思いました。

それと、全体のページでいうと101ページ、こちらのでいくと16ページ最後ですが、施策の2つ目標が今出ているのですけれども、実はその2つ目のほうは、必ずしもこのタイトルにある地震津波災害時じゃないんですよ。これも今すごく進められているところで、かなり進んでいて、通常のプレジャーボートであるとか漁船であるとか、必ずしもいろいろな設備を整えていないような人たちにも簡単なデバイスで提供しましょうというのは今までずっとやっていらっしやることで、これはタイトルとの関係でいうと若干合わないのかなということと、1つ目と2つ目がかなり実は違う話になっています。施策目標の2つ目は今までにもやっていることが実際にどれだけ、例えば利用者に普及しているのか、利用されているのかというところが重要であって、最近ですと、例の海の110番と言われる番号が全然知られていないとか、ほとんど使われていないとか、その使っている人は逆に無言電話だったりとか、いろいろ問題になって指摘されているところですし、そういう意味では施策目標の上のほうはもちろん海上保安庁は今後どうやっていくかという話であって、2番のほうは、ある程度提供手段まではもうできているので、むしろそこから先はどのように使われているとか、どうやって使っていただくかという話になるのかなというふうに思っていますので、そのあたりを少し整理されるといいのかなと思います。

逆に、問題はその上のほうだというふうに理解してしまして、結局これはさっきの港湾と違って、水路というのはもう場所が決まっていることで、その中をどうやって外から来る船に移動してもらって、あと中にある障害物取り除くかという話になってくるので、この暫定供用の開始を72時間以内にするというのは確かに重要ではあって、それによっていろいろといいこともたくさんあるわけですが、問題はそこまでに至る、例えば92ページのこの赤い部分の左側を全部クリアしないといけないわけですよ。そここのところが、必ずしもこれ、海上保安庁だけではないというところに問題があって、水質調査、障害物の問題とか、水質の再調査とか、結局協力関係、つまり関係しているステークホルダーとの協力関係もありますし、ほんとうに大災害になったときに現場でどれだけの人がどれだけ動けるのかというような現実的な問題も出てくるので、結局マニュアルとして72時間というのが保証されたとしても、絵に描いた餅になる可能性は十分あって、そのあたりの、マニュアル化していくことは重要なんだと思いますが、同時にプランBですね、要するにうまくいかなかったときにどうやってやっていくのか。座長はコストの話もされていましたが、私は逆に、完全じゃないまでもどういう方法でいかに最低限の安全性を確保できるのかみたいな、まさに代替案の考え方とかというのが必要なかなと思ってしまして、そういう意味では101ページの上と下はかなり別に分けてやっていったほうが現実的には政策評価、レビューがしやすいのかなというふうに思いました。以上です。

【上山座長】 それでは議論が尽きないのですけれど、何かあったら一言。ありますか。

【吉田海洋情報部企画課長】 ご指摘のとおりこれは進行中の分析でありますし、今後については、ユーザーの視点になって実際に使えるように、絵に描いた餅にならないという観点で、あとは費用対効果や優先順位、今日ご指摘があったものも含めて、個別指導を仰ぎたいと思っておりますし、資料も直していきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

それでは個別のヒアリングが全部終わったのですけれど、4つテーマ通じて何かさらに気づきの点とか確認はいかがでしょうか。大丈夫ですか。

では私のほうからは事務局にお願いですが、各委員の個別のコメントペーパー、読みにくい字もあるかもしれませんが、それぞれ照会の上整理して、まとめた形で各委員にお届けいただき、かつ個別指導のときにはそのペーパーも配付をした上で、今日欠席の方

もおられますから、それを一旦確認した上で新たに個別指導のミーティングはしていただくということでお願いをしたいと思います。

それではあとは事務局のほうにお戻ししたいと思います。

【竹本政策評価企画官】 長時間にわたりどうもありがとうございました。個別指導の希望調査票にご記入をいただきますようお願いいたします。今後、いただいた意見への対応方針を明確にし、個別指導を受けたいと思います。

本日の議事録については、後日、委員の皆様にご確認いただいた上で公開させていただきます。

あと、ご用意した資料は、そのまま机の上に置いておいていただければ、ご郵送させていただきます。連絡は以上です。

以上をもちまして、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。