

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。皆様が質疑、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もございまして、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セクターのところか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ておりますので、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とか、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为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つて、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つて、そういったことを一切怠つて、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点ポイントがあつて、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さ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のではないのではないかとすることは我々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ございますけれども、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いと考えております。

【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ふ部分は、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ことなんですけれども、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を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っ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本当はど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れども、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、改めてそこのあたり、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にこだわるようですけども、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い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 )

【藤井会計課長】 それでは、2コマ目の道路事業（直轄・無電柱化推進）につきまして、進めさせていただきます。

まず、事業担当所管部局のほうから事業の説明をお願いいたします。

【説明者】 道路局で国道・防災課長を務めております三浦でございます。私のほうから説明のご説明を申し上げます。

お手元の資料の17ページをお開きいただきたいと思います。事業名は、道路事業（直轄・無電柱化推進）でございます。

根拠法令といたしまして、電線共同溝の整備等に関する特別措置法が定められております。

事業の目的ですが、そこに記載をさせていただいておりますとおり、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、そして、道路の防災性の向上、この3つの目的を主にしております。事業を推進いたしております。

それから、予算額・執行額の欄でございますが、25年度の予算額は267億円余になってございます。22年度からの推移を見ますと、22年度当初予算で348億円近くございますので、近年予算が減ってきていると、こういう状況でございます。

それから、成果目標及び成果実績（アウトカム）でございますが、成果の指標といたしましては、国道及び都道府県道の市街地等における無電柱化率を成果指標にしております。目標値は、平成28年度で18%、成果実績の欄、24年度は集計中ですが、23年度で申し上げますと15%で、達成度83%になってございます。

活動実績といたしまして、その下の欄で実施延長が書いてございますが、23年度は472キロ、24年度は413キロを活動実績としております。

それから、最後、単位当たりコストといたしましては、1キロメートル当たり約6億円程度の費用を要しております。

18ページに参りまして、事業所管部局による点検であります。必要性、効率性、有効性の点につきましては、特に必要性については、先ほども目的のところでも申し上げましたけれども、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、道路の防災性の向上ということで、国としてもこれらの観点から進める必要があると思っております。

効率性については、十分な競争性を確保し、有効性については、コスト削減を図りながら、実施をしていると考えております。

19ページに参りまして、資金の流れでございます。24年度の資金の流れをお示しさ

せていただいております。国土交通省として247億円の実施を執行しておりますけれども、このうちの219億円が地方整備局になってございます。それから、残りを、北海道開発局が18億円、沖縄総合事務局が10億円というふうになってございます。地方整備局の219億円のうちですが、Bの欄でございましてけれども、210億円が民間企業ということで、96%を民間企業に発注いたしまして電線共同溝の敷設等を行っているという状況でございます。

20ページから、さらに費目別の用途についての資料でございます。Aの欄の一番大きいのは関東地方整備局、それから、Bの欄がフジタ道路の首都圏支店、Cの欄、個人、Dの欄、関東弘済会、Eの欄、横浜市というふうになってございます。

それから、22ページをごらんいただきたいと思います。支出先上位リストでございますけれども、Aの欄は、関東、九州、中国、近畿といった地方整備局の順番になってございます。それから、Bの欄は民間企業でございますが、フジタ道路、大有建設、東京電力、常盤工業、竹中道路といった各社が並んでございます。それから、Cの欄は個人でございます。Dの欄は、関東建設弘済会、建設物価調査会、日本建設情報総合センターといったようなところが並んでございます。

それから、23ページでございます。Eの欄、地方公共団体は、横浜市、川崎市、座間市といったような順番。それから、Gの欄は、エヌ・ティ・ティ・インフラネットほかの並んでございます。

それから、25ページをごらんいただきたいと思います。論点等の説明シートでございます。私どもとして、先ほど来申し上げてきましたけれども、無電柱化を進めるに当たって幾つか課題があると思っておりますが、そのうちの1つといたしましては、後ほどご説明いたしますけれども、我が国の無電柱化率というのは、先進諸国のみならず、アジアにおいても大きくおけているという状況でございます。これを促進していくためにどうすべきであろうかということ論点の1つとして挙げさせていただいております。それから、もう1つはコスト縮減。これまでも無電柱化を進めるに当たっていろいろコスト縮減に取り組んでまいりましたけれども、その内容が十分であるかどうかということも論点ではないかと考えております。

続きまして、26ページ以降で、今ご説明したものをビジュアルで少しご説明させていただきたいと思います。26ページには、電線共同溝無電柱化の目的別のイメージであります。左側が通行空間の安全性・快適性の確保ということで、歩道空間にある電柱

を撤去して、安全な通行空間の確保を図っております。それから、良好な景観形成ということで、中心市街地とか、伝統的な建物があるようなところ、そういう良好な景観形成を優先的に進めていくようなところで電柱を地中化して、良好な景観を確保していこうとしております。それから、道路の防災性では、例えば緊急輸送道路のようなところで災害時に救命活動や緊急活動を行わなくてはならないような道路、こういうときに電柱が倒壊いたしましてその活動を妨げるようなことを未然に防ぐ、そういう観点からも地中化を進めているところでございます。

27ページには、無電柱化の中でも地中化のイメージをお示しさせていただいております。ご案内かと思えますけれども、電柱を取っ払いまして、電線を地面の中に埋めるといふ、そういう施設をつくっております。右側のほうに整備のイメージが出ておりますけれども、特に歩道の下に管を入れまして、その中に電力線とか通信線を埋設いたします。地上部にトランスを置くと、こういう構造で整備を進めているところでございます。

28ページでございますが、諸外国との比較でございます。ロンドン、パリ、香港といった、特にロンドン、パリのように欧米先進諸国においては、主要都市は100%無電柱化がされております。それから、アジアでも、シンガポールは86%、ソウルは46%となっております。これに対しまして、東京23区、ここが日本では一番地中化が進んでいるところですが、ここでも41%、大阪では35%、名古屋は21%ということで、東京23区だけとってみても、ソウルに及ばないという状況になってございます。日本全体で見ますと、市街地の幹線道路の無電柱化率は15%にとどまっております。これを直轄国道だけ取り出してみますと、直轄国道については34%まで進んでございまして、都道府県、政令市が管理する道路は10%ということで、直轄国道の整備率が高くなっていると、こういう状況でございます。

29ページは、これまでの無電柱化の計画経緯が書いてございまして、昭和61年度から計画的にスタートしております。

30ページは法律の体系でございますが、電線共同溝をまず指定するということからスタートいたしますが、このときに関係市町村や関係事業者等の意見聴取を図るということになってございます。

31ページは、その具体的な協議のあり方でございますけれども、各地方ブロックの中に電線共同溝の打ち合わせをするための協議会を設けて、実施をさせていただいております。

32ページが費用負担……。

【藤井会計課長】 申しわけありませんが、説明を簡略にお願いいたします。

【説明者】 はい。32ページは費用負担を書かせていただいております。

33ページは予算の推移を書いておりますが、近年ずっと減ってきております。

34ページからはそれぞれの箇所のイメージを書かせていただいております。

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点ほどお示しさせていただきます。先ほどもご説明があったように、1つは、電線共同化の進捗ぐあい非常に諸外国におくれているという中で、どういうふうな促進策を行うべきかというふうなことでございます。予算投入というふうな形だけではなくて、例えば道路占用料に差をつけるとか、そういう形でいろいろなインセンティブを与えるような総合的な促進策も考える必要があるのではないかとというのが1点目の論点でございます。

それから2つ目は、さまざまなコスト縮減努力をしておるということでありましてけれども、そういうコスト縮減努力で十分なのかというふうなことも大きな論点ではないかというふうなことでございます。

あとは、大橋先生に、よろしくをお願いいたします。

【大橋委員】 ありがとうございます。

それでは、どなた様からでもご意見いただければと思います。

では、水上先生、お願いします。

【水上委員】 事前勉強会のときに、本番までにはっきりと確認をしておいてくださいと言ったことの1つに、この事業が防災目的の事業なのか、それとも、景観等をよくしようという事業なのか、その位置づけをまず明確にしてもらえますかと。つまり、防災目的なんだとすると、これ、位置づけが大きく変わりますよねというお話をさせていただいたかと思うんですが、その後ご検討いただいてどうなりましたか。

【説明者】 ご説明ありましたように、これまで安全な通行空間だとか、良好な景観形成・観光振興、道路の防災性、そういった観点でこれまで進めてまいりましたということをご説明いたしましたが、やはりこれは地域の実情でどこに重点を置くかというのが非常に異なっております。ですから、各地域の無電柱化協議会で合意をとって調整をして、どこを優先してやるのかというのを決めている実情の中で、やはり各地域の協議会で総合的に判断して、実際にどこが重要かというのを決めていただいているということになって

おりまして、今後もそういったことになるのかなと思っております。

なお、今回、道路法改正によりまして、防災の観点を非常に打ち出して、今後しっかりと防災上の無電柱化をやっていくということを国のスタンスとして打ち出しておりますし、社会的には、通学路の安全対策確保というのが非常に言われております。また、障害者とか高齢者のバリアフリーという、そういう観点は非常に重要になるとこれは認識しておりますので、地方のほうの協議会とそういった認識を共有しながら整備を進めていきたいと、そういうふうを考えているところでございます。

【水上委員】 その点が実は一番不満なところで、つまり、今の話は、地方が決めてからお金を出しますよという話をしているようにしか聞こえないんです。つまり、国として、防災目的だったら、逆に15%が18%になりますでは全然足りないかもしれないと、国として、この道路は防災上、もし地震があつて電柱が倒れたら大変だということのを例えば5年以内に全部整備しますとか、防災目的だったらそういう話になるはずですね。景観だったら、別にゆっくりやればいいじゃないかという話かもしれないですよ。なので、そこは全然違うじゃないですか。人の命がかかっているんだつたら、責任を持って国としてどんなに批判されようがやらなければいけないという話のはずだし、そうじゃないんだつたら、お金がないし、優先順位低いですよという話ですよ。だから、そこがはっきりしないというのは、特にこれ、お金を結構使っている事業なので、目的がぼんやりしたままたくさんお金を使いますという話は許されないと思うんですけども、どうですか。

【説明者】 目的は、さっきご説明したとおり、はっきり3つ掲げさせていただいております。経緯から申し上げますと、やっぱり一番最初にスタートしているのは景観形成を図っていくということからスタートさせていただいて、順次やってきております。ですから、先ほどもご説明しましたけれども、実施状況を見ますと、都市部の中心市街地から先に手をつけたということがございます。良好な景観をつくるということがどれほどの価値があるのかということについてはいろいろご議論があろうかと思っておりますけれども、やはりこれからの日本の文化の程度とか、あるいは観光といったようなことを考えたときに、良好な景観形成をしていくというのは非常に重要なテーマであつたと考えております。

中心市街地のほうはだんだん整備が進んできまして、次第次第に郊外部のほうに電線共同溝の整備が広がってきているということになってきております。東日本大震災のようなことや、それから、最近続きます台風での被害を見ますと、やはり防災の観点からもこの

無電柱化を進めていく必要があるのではないかとというのが時代とともに変遷してきたというふうに思っておりますが、今ここで、防災、それから、安全確保、そして、景観、これにどのような軽重を置いてこれを進めていくべきなのかということについては、やはり地域の実情も把握しながらやっていく必要があるのではないかとというのが今のスタンスであります。

【水上委員】 今の最後、質問ではないので、意見ですが、今の説明、私の理解する限りでは、基本的には景観だと。ただ、景観だと言うだけだと優先順位が下がってしまうので、防災という言葉をつけ加えておこうというふうにご説明を聞いているようにしか見えない。つまり、これ、ほんとうに防災なんだったら、だって、15%が18%になりますじゃ足りないでしょう。だから、防災だと言う以上は責任を持ってもらわなければいけないのであって、防災という目的も今後はありますよねだと、言っている意味があまりないと思います。基本的には今、景観だという理解を私はしましたけれども、そのあたりは、もし、いやいや、防災なんですと言うんだとしたら、それに対して責任のある事業の設計をしていただければと思います。これは意見です。

【大橋委員】 では、赤井先生、お願いします。

【赤井委員】 関連、同じなんですけれども、景観なのか防災なのかというのでやはり優先順位が大きく変わってくると思うんです。地域の実情を踏まえてということなんですけれども、地域から出てきた要望とかいろいろな事業がほんとうに価値があるのかというのを順位づけしていくときに、景観での順位づけと防災での順位づけというのは大きく違ってくると思うので、そこところが曖昧なままだと、順位づけの説明責任というか意義がすごく薄れてしまうのかなと思います。

費用便益分析は、これ、全てされていらっしゃるのでしょうか。もし費用便益分析をするとすれば、例えば景観をどのように便益としてはかるのか。当然何が正しいかというところは議論は必要だと思いますけれども、当然、比重ですよね。景観として何割ぐらいの便益を見るのか、防災として見るのか、特に日本の国土軸として重要な場合は防災としての価値が上がってくるでしょうから、そここのところの視点で置きかわると思うんですけれども、その点はいかがでしょうか。

【説明者】 まずは費用便益分析の議論でございますが、ここの部分に関しては、いわゆるB/Cと言われているようなものには当たらないということで計測はしておりません。もともと私たちが行っております事業評価の中でも、いわゆるB/Cと言われているよう

なもの、例えば渋滞を解消するとかそういったようなものに対しての手当ての社会効果があるかどうかということでの指標として使わせていただいておりますので、これについてはそういう対象にならないという形になっております。ただ、先ほど来お話しさせていただいておりますような目的の中に防災といったような目的を当然持たせていただいておりますので、そういったものに関しては、今後、それに対してのちゃんと適切な評価をさせていただくということになるんだと思います。

【赤井委員】 では、優先度がほんとうに正しいというのは、決めるときにどういうふうに説明責任として担保されているんですか。

【説明者】 そこが非常に難しいところでありまして、結局、地元での調整状況というのがまずは第一義的なものとして出てくる。それが多分優先度を高めることの1つの要因になっているというふうにご理解をいただければと思います。今までどちらかといいますと、先ほど来いろいろ何回か出ておりますが、私たちが決して防災をおろそかにしているわけではございませんし、当然、消防だとかといったような問題からいっても、電柱が邪魔であるというようなこともいろいろご指摘は受けているんですが、ただ一方で、突然、電柱を強制的に取っ払ってしまうというようなことをしますと、結局、その電線からその沿道の方々は電力を得て生活をされておられますので、生活を維持していくという視点と、引き込みをするには当然費用もかかってまいりますので、その費用と沿道の方へのサービス、そして、私たちの防災とか交通安全といったようなことでの必要性、それを現場のレベルでご検討いただいているというのが実態ではないかと思えます。

【赤井委員】 では、最後に。地元の要望で地元任せれば、ある程度順位がついて、多分その地元の要望も正しいと思うんですけども、どうしても地元も多いものですから、その順位だけになってしまうと、結局、日本全国ばらまくということになりますし、整備局の間での優先順位もつけられなくなってくるので、やはりそこには客観基準がある程度入らないと説明責任としては弱いかなと思います。以上です。

【佐藤委員】 やっぱり何をこちらがこだわっているかということをもっと明確にしないといけないと思うんですが、目的と手段は違うということで、無電柱化は手段であって、目的ではないということだと思えます。目的は？ と言われたら、それは幾つかありますよね。我々が何が不満かという、目的が非常に曖昧で、目的の間でどういう交通整理がなされているのかがよくわからない。景観も大事だし、防災も大事だし、おそらく利用者の利便性も大事だといいますが、多分、対象となる道路が全く違ってくると思うんで

す。

だから、防災というのであれば、まさにこちらに書いてある緊急輸送道路とか国道とか、そういう大きい道路ですよ。これが今、まさに無電柱化率が、こちらの資料だと8%、直轄国道で16%と。これが、先ほど水上先生がおっしゃった、こんな低いじゃないかという議論になる。これはむしろ100%でなければいけないし、国交省さんとしてやるべきことは、このエリアの、まずせめて緊急輸送道路に関しては、自分たちで地元に入って、地元の合意を取りつけて無電柱化を進めるべきことではないか、これがむしろ緊急じゃないですかという議論だと思うんです。

景観は、観光地なので、逆にこれはゆっくりやればいいのかどうかというと、これは地元の創意工夫があってもいいでしょうし、それから、利便性については生活道にかかわる部分だと思うんですけれども、バリアフリーとかを含めて、でも、これは先ほど生活者の方の話が出ましたけれども、彼らのためにやるわけですから、はっきり言って、無電柱化はむしろ彼らのメリットであって、別にそれ以外のなにものでもないでもないということになってくると思うんです。

地元の要望ベースというところで全てひっくるめてしまうと、結果的にそれがバリアフリーなのか、景観なのか、防災なのかということ、この間での優先順位づけが全くぐちゃぐちゃになってしまうということと、これは自治体のお金を使っているんじゃないので、国費を投入しているので、であれば、やっぱり国としての優先は何なんですかということをはっきりさせないと、結構それなりの金額ですので、やっぱり事業としてどうかなという議論になってくると思います。

【大橋委員】 お答えはいいですか。

では、杉本先生、お願いします。

【杉本委員】 目的の話ですが、確かに26ページの写真を見ますと、道路の防災性の写真のインパクトといいますか、非常に大きいですよ。ですから、ほんとうはもしかしたらこちらの左のほうが大きな目的の事業としてスタートされたのかもしれないんですが、国民目線でいくと、そんなものはやめてしまって、まず防災性を先にやって、その後でもいいんじゃないかということをおっしゃっているんじゃないかと思うんです。

そういう意味では、もう全然違う目的のものにも見えますから、予算そのものを分割して、ですから、今の道路事業として無電柱化促進事業というもの、これそのものを、防災、それから、景観、そういうふうに分けたほうがいいんじゃないのかなという思いを持つん

ですけれども、そういうことはご検討されたことはあるのでしょうか。

【説明者】 整備目的は防災もあれば景観もあるということも多いんですね。単一目的だけで整理されるというところもあるかもしれませんが、防災にもきく、景観にもきくというところで重複するようなところがありますけれども、どの目的が主たるものかという整理は、それは可能でありますし、我々も数字として整理していることはあります。

【杉本委員】 数字としては整備されているんですか。

【説明者】 一応、重複も含めて数字として整理をさせていただいております。

【杉本委員】 なるほど。そういうことだと、今の成果目標を見ますと、無電柱化率、アウトプット、活動指標のほうは事業箇所の延長と。つまり、この事業そのものをやることが成果目標であって、成果指標であるというようにも見えないことはないのかなとも思えるんですけれども、ここの部分は、例えば今、指標として捉えていただいている防災において、これぐらいの確率で地震が起きる箇所においてこれぐらいの住民が、この事業を行うことによって人命損傷率がこのぐらいになりそうだという予測値をここに入るとか、そういうような明確な数値目標をここに入れていただいたほうが、国民的に見るとわかりやすいかなと思うんです。せっかくそういう資料があるんですから、ここに出していただいたらいかがなんでしょうか。そういうことはご検討いただいたことはありますか。そういうことをご検討いただいたことは、過去はないのでしょうか。

【説明者】 防災性の観点で、どれぐらいの割合で倒れて、どれぐらいの人命救助に影響……。

【杉本委員】 いや、それは私、素人ですし、そういうふうなことをおそらく数値的に把握されているんだろうなと思ったので、せっかく把握されているのであれば、ここに入れていただいたほうがいいんじゃないかなと思ったんです。

【説明者】 今申し上げた数値の把握というのは、無電柱化をしている延長の中で、緊急輸送道路の防災性の観点から、緊急輸送道路を無電柱化している延長がどれぐらいなのかということ、あるいは伝統的な建物のようなところで景観目的でやっている延長がどれぐらいなのかという、そういうことは把握をさせていただいておりますが、今、先生がおっしゃったようなことについてはまだ研究途上だというふうな状況でございます。

【杉本委員】 なるほど、わかりました。どうもありがとうございました。

【長谷川委員】 私の感想もですね……。

【大橋委員】 済みません、ちょっと始める前に。レビューシートのほうを順次、質疑応答の中で書いていただければと思いますので、よろしくお願いします。

済みません、長谷川先生、お願いします。

【長谷川委員】 私の感想は先生方の指摘とほぼ同様なわけですがけれども、この3つの目的を写真をもって説明いただいていますけれども、例えば通行空間の確保ということであれば、それは電柱がないほうがいいとは思いますが、ただ、歩道を通行するという上では、例えばほんの5秒とか10秒待ってお互い行き来すればできることです。多分、今でもそういう形でされていると思いますし、歩道が人で渋滞して進めないという状況は私はあまり日常生活の中では見たことがないので、そういう意味からすると、通行空間の確保というのにどれぐらいの優先度とか緊急度があるのかとも思います。

あるいは、良好な景観形成・観光振興とありますけれども、それは電柱がないほうが、昔のままの風景が残っていて、観光資源として非常に魅力あるものになるというのもわかるんですが、例えば無電柱化したからといって、じゃ、あそこに行ってみようとかいうような行動原理というのはないと思うんです。1つの景色としてよくなったねというふうに地元が思うというのはあるかもしれませんが、そういうことからすると、今、財政が非常に厳しい中で、どれぐらいの優先度とか緊急度があるのかと思います。

防災ということが、多分この目的が非常に高いのであれば、この予算としては緊急度、優先度が高いんだと思いますけれども、その点で1つ、私、技術的なことはそんなにわからないので聞きたいんですが、確かに電柱が倒れて幹線道路が確保できなくて、救急車とか災害復旧がおくれたと。そういう意味で電柱がないのはいいねというのは1つあると思います。

もう1つ、検証しているところを教えてくださいなんですが、電柱なり電話回線とかライフラインを復旧するに当たって、電柱方式と無電柱化にして地下を通している方式では、復旧の時間とか復旧のコストがどれぐらい違うのかと。何となく素人的には、地下のものが例えば壊れて復旧する場合というのは、どこがどう壊れているのかというのは多分全部見られないと思いますので、そこをどうやって当たりをつけて復旧していくのかと。電線というのは倒れてしまうと厄介なものなんですけれども、どこが一応倒れて壊れているのかというのは目で見てわかるんじゃないかと。だから、ある意味、復旧ということに関しては当たりをつけるのが早くて、時間が短縮できるのかなと思ったりもしているんですが、そのあたり、防災の観点からはどういうふうに検証されているんでしょうか。

【説明者】 先ほどから何度もご指摘をいただいております目的のところについての話でございますが、特に通行空間の安全性・快適性というのを一緒に並べてあること自身が確かにちょっと問題があるのかもしれないかもしれません。ただ、通行空間の安全性・快適性のこの写真の中の左側の部分であります。特に下の写真、いわゆる歩行する場所にそもそも電柱が立っていて、例えば通学路の確保をしていく中でも、電柱が邪魔になって、結局、車道を学童が歩かないといけないというような指摘をたくさん受けております。そういったところに関してはまさしく安全という意味での最低限の安全を確保してほしいということでの要請、あるいは私どもとしての指摘をさせていただいているところでもあります。

そういう意味では、防災と安全という意味合いでは、確かに国が最低限それをきちっとやるという目標を示した上でその分を手当てすると。一方で、地元の例えば景観あるいは地域づくりの視点から要請のあるものについては、それはまさしく地域が自主的にやるものということで、国は何がしかの応援をさせていただくという立場。そういうような形のご示唆をいただいているのかなと思って、今、お話を聞かせていただいているところでございます。

先ほどの復旧の時間のことに関して言わせていただくと、そもそも地下化されているところに関しては壊れておりません。当然、水をかぶってというところは実際ないわけではないんですが、実際にそういうものが壊れていないということがあります。一旦壊れてしまうと、確かに今のご指摘のようなことがあるかもしれませんが、壊れにくいということの自身も地下化の1つの大きなメリットということでございます。

【説明者】 安全のほうをもう少し補足させていただきますと、34ページのところは資料を飛ばさせていただきましたけれども、安全の確保に関するところについては、あらゆる歩道についてやっているわけではなくて、重点というか、特にこういうところを進めるべきだということで、バリアフリー法に基づく特定道路、車椅子とか高齢者がよく歩くようなところでございます。特に車椅子の通行空間の確保というのは、段差の解消等も含めてバリアフリー法で進めるべきだというふうになっておりますので、こういうところで進めております。ただ、ここでも、特定道路に指定されたものの中で23%の無電柱化率にとどまっている。それから、今、通学路のほうでは、緊急点検をしてやっぱり通学路として危ないというところでは、41箇所ぐらいの要対策箇所があるということになってございます。

【大橋委員】 では、佐藤先生、お願いします。

【佐藤委員】 いろいろな言葉が錯綜しているので、多分、安全性と利便性は違うわけで、おそらく安全性という観点から重視すべき道路と、単に快適さとか利便性を追求する道路というのは多分違うでしょうというのがまず1点目です。何となく26ページ目のところは2つのことが混乱されていて、通学路とかそういったところはありますし、バリアフリーとも関係ありますので、通行空間の安全性、確かにこれは多分大事だと思うんですが、快適性というのは果たして優先度がどれぐらい高いの？ というのは微妙だと思います。

それから、たしかこの間、国道1号線を見せていただいて、すごくきれいだなとは思ってんですが、ただ、あれがきれいで、どれぐらいあそこに観光客が来るかはかなり疑問だと思うんです。皆さん、東京タワーには行くと思うんですけれども。つまり、良好な景観を形成するというのと観光促進するというのもやっぱりちょっと違って、無電柱化で景観がいいにこしたことはないんですけれども、そこにどこまでの優先度がありますかというのはやっぱり問われると思うんです。

ですから、おそらく優先度をつけるというときに2つの意味での優先度があって、政策目的の間での優先度というときに、防災とか、安全性は高いし、多分それに国が関与する積極的な理由はありますよねと。産業政策として、経済政策として観光振興というのも、それは自治体絡みだと思うんですけれども、多分それは関係してくるでしょう。ただ、快適性とか、単にきれいだというだけであれば、優先順位としてはどうですかというのは多分問われてしまうと思うんです。それから、もう1つは場所。その中でそれぞれの目的に対してどこを最初に整備していくのかということ。この2つの優先順位が非常にごちゃごちゃになって説明がなされているかなという気はしたんです。

済みません、ちょっと待って。自分の意見ばかり言ってもしょうがないので、質問を2点だけなんですけれども、1つは、今回、国道とか国の所管だと思うんですけれども、これ、例えば地方自治体とはどういう形で整備事業とかをコーディネートされているのか。例えばまさに景観とか観光振興とおっしゃるなら、国道だけでなく、県道とか市道とかもかかわる話だと思うので、地元の自治体と何らかの協議というのはあるのかということなんです。

それから、占用料の話があったと思うんですが、地上占用料と地中の占用料は宿題で返していただいていますけれども、これについてインセンティブをつけるために、地中のほうを今、安くするというのがありますけれども、ペナルティーとして上空のほうを高くと

るというやり方も多分あり得ると思うんですが、この辺、何か見直しをする予定はあるのかとか、何か考え方があれば教えていただければと思います。

【説明者】 地方自治体の話を私のほうからさせていただきます。地中化とか無電柱化に関する考え方というのは、ガイドラインをお示しして、そこで共有をさせていただいております。また、ブロック協議会は調整する場としてご紹介させていただきましたが、地方管理の道路も含めて全ての道路についての調整をその場でさせていただいているということで、地方も一緒の場で同じような形での調整をさせていただいております。

【説明者】 占用料の件でご質問いただきました。占用料につきましては、もう1回重複になるかもしれませんが説明させていただきますと、今、先生ご指摘いただきましたように、占用料につきましては、いわゆる地上の電線を張った場合と比べて、いろいろな地域とかによりますけれども、地下に埋設したもののほうが政策的にかなり低くなるように設定しております。

今のご指摘は、低くするだけではなくて、地上のものについて上げればいいじゃないかというお話だと思うんですが、例えば電線、いわゆる電力線あるいは電話線というところ、これはやっぱり公益事業でございますので、基本的によほどの、例えば安全性に支障があるとかいうものでない限り、当然、沿道の方の利用が必要になりますので、占用という形で認めざるを得ないというものでございます。それについて、占用料についてペナルティ的に上げるというのは、正直、なかなか政策体系としてはなじみにくいのかなという気がしております。むしろインセンティブとして相対的にどのぐらい下げるべきかというところについては、引き続きいろいろご要望なり検討する必要はあるのかもしれないとは考えております。

【水上委員】 今の点について、これはご提案をぜひしたいなと思うんですけれども、特に占用料についていうと、確かに国がお金をもうけたいので、道路の占用料はいくらでも上げてやるぞというのは当然だめですよ。公共利用目的なのであって、税収が少ないので、どんどん占用料を上げますなんていうことができるわけがないというのは当たり前なことだと思います。

一方で、これ、ご提案ですけれども、安全という目的と防災という目的は厳密には違っていて、防災という目的は、地震があったときに電柱が倒れますかという議論で、安全という目的は、ふだんにおいて車椅子が危ないですからという目的ですから、若干違うと思いますけれども、防災とか安全とかいう特に人の生命、身体にかかわるようなものについて

ては特に公共目的との関係で地中化しなければいけない要請が高いので、そこについては強烈なインセンティブを与えることに、公共の福祉という観点から正当化の事情があると考えられると思います。

ですから、全部の上空の使用料、占用料を上げるということはもちろんできないでしょうけれども、特定の指定をした、つまり、これは防災目的でどうしても短期的に地中化しなければならないんだという指定をした道路について、例えば上空占用料を今、年間6万円/キロを12万円に上げますと。かわりに、地中にしていただくことが公共目的上極めて重要だから、地中にしていただいたら、今の2万6,222円を1万円に下げますという強烈なインセンティブをつけることは、そういった政策目的上の大義名分が十分に立つ形であれば、これはおそらく公共との関係でできると思います。そういう意味でも目的をはっきりしていただいた上で、占用料を含めた強烈なインセンティブの制度をつくっていただきたいというのが提案の1つ目です。

2つ目が、そういうものじゃないもの、つまり、利便性とか景観とかそういうものについては、どちらかという受益は地元のものだと思うんです。だとすると、補助率が国と地元が1対1なのはおかしいのであって、地元のほうが2で、国が1ですという形にして、それでもなお地元が整備したいというのであればぜひすればいいし、そうでなければ、国費はむしろ防災や安全のほうに集中的に投下しますというのが国としては正しいやり方であって、そのような明確なめり張りをつけていくということが今後望まれる。それは国として望まれるということだと思いますので、そのようにご提案したいと思います。

【大橋委員】 ありがとうございます。

では、私、1点だけご質問させていただきたいんですけども、諸外国と比べて我が国の整備がおくれているというふうなことが1つ論点として挙げていただいたと思うんですけども、諸外国の整備というのは、どういうふうな事情で我が国と異なる形で進められたのかという背景をご説明いただくことは可能ですか。

【説明者】 これは国によって違っておりますけれども、例えばイギリスは、電球が来る前にガス灯だったんです。ガス灯はガス管が地下に埋まっていたものですから、電灯をつけるに当たってイコールフットィング論がありまして、ガス事業者が、電灯をつけるに当たっても地下に埋めるべきだというようなそういうことがありました。それで、イギリスなんかは伝統的に地下に埋まっているということでございます。

フランスも似たような状況がありますけれども、フランスは特にやっぱり美しい景観を

創出していくというのが、非常に景観に力を入れておる国でございます。フランス自体で約7,000万人の海外の観光客が来るといふようなところでありますので、そういう目的でやっておられるところがあります。

それから、アメリカは州によっていろいろでありますけれども、ニューヨークはもともと電柱でありました。もともと電柱だったんですけれども、非常に電柱がふくそうして、雷が落ちたり、漏電をしたりして、電柱が木だったものですから燃えるというような状況があつて、それを長年かけて地中化をしてきたというのがニューヨークであります。それぞれに歴史的背景があつて、そういうふうになっております。

日本も実は無電柱化という、電線を地下化しようというのは、戦前にそういう動きがございました。大正時代から始まっています、今も東京の文京区あたりに行くと当時の施設を見ることができますが、戦災に遭って、戦災復興を急いでやろうということで、経済効率性を最優先でやった関係で今のような状況になっているということだと思っております。

【大橋委員】 それぞれ背景が異なり、異なる政策目的でやられたということで、我が国はどういうふうな目的でやるのかということではいろいろのご議論を今していただいているところだと思いますけれども、ほかにもう少し……、赤井先生、お願いします。

【赤井委員】 議論が重なるんですけれども、やはり今の時代、財政が厳しい中で予算化して行っていくとしたら、やっぱり防災的な、命にかかわるような部分でないと、説明が難しいのかなと。当然、景観も価値があれば行えばいいと思うんですけれども、どうしても景観とか快適性となるとどうなの？ ということになるので、やはりその背後に、なかなかこれが1つというのは難しいと思うんですけれども、費用便益分析的な客観的な手法で、快適というのにもいろいろ人の捉え方は違うと思うんですけれども、客観的にはかることで、ここはものすごく快適になるとか、景観がよくなって効果があるという場所がもしあつて、それがみんなが納得できるように数値であらわせるのであればそれは実行できると思うので、やはりそういうのは数値であらわす。それが完全ではなくても、客観性で捉えられるような取り組みを行っていかないと、なかなか難しいのかなと思います。以上です。

【大橋委員】 ほかにございますか。

1点あれなんですけれども、今、我が国にある電柱というのは、防災の観点でいうと、全て危ないというふうにかえるべきなんではないでしょうか。それとも、ここは防災上やっぱり問

題あるからやったほうが良いというふうな色分けができるものなんでしょうか。

【説明者】 電柱も地震が来たらすぐ倒れるというふうに設計されているわけではありませんが、今、先生のご指摘のように、どこが危ないかという色分けというのはなかなか難しいと思うんです。やっぱり震度が局所的に非常に大きくなったようなところとか、地質の状況とかによって倒れてくるところが出てくるといって、そういう状況だと思っておりますので、今のような、どこが危なくて、どこが危なくないかというのは区分けするというのは非常に難しいんだと思っておりますが、一般的に言えるところは、液状化するようなところは危険性が高いんじゃないかと思っております。

【大橋委員】 ほか、もう少し言い足りないとか、ご意見あれば。

【赤井委員】 先ほど命と言ってしまいましたけれども、やっぱりその真下に人がいるとどの電柱も危ないと思うので、やっぱり防災と、あとは、経済活動への影響ということになるんですかね。倒れたときにその道路を使わなくても経済活動ができるのか、その道路を使わないと何かあったときの経済活動に大きな支障が出るのか、そのあたりを数値化していくということが重要なのかなと思います。

【水上委員】 1点、まずご質問だけしたいんですけれども、32ページで、さっき私が、地方と国の負担割合が1対1なのはどうかという議論をしたと思うんですけれども、その上に数字が入っていないので教えていただきたいんですが、電線管理者負担と道路管理者負担の割合は何対何なんですか。

【説明者】 これは物によって違うんですが、電線管理者は民間が持つものですから決まりはないんですが、今までの事例からいいますと、大体、電線管理者と地方と国で1対1対1ぐらい。ですから、道路管理者対電線管理者でいうと2対1ぐらいの、そんな割合になっております。

【水上委員】 そのあたりもおそらく今後、道路によって、つまり、整備しなければいけない必要性によっても変わってくるのかなという気もします。つまり、これは、利用料のインセンティブをどうつくるかという話と、初期投資のインセンティブ、つまり、負担割合をどうするかという議論の、基本的には2つの関数になってくるんだと思うんです。基本的には今は電線管理者負担が一部あるので、かわりにランニングのコストのほうを下げますよという話になっているかと思うんですけれども、そうすると、今後それがもっとより強烈にきいてくるとしたら、その部分の初期負担についてはどう考えるかというのはトータルでおそらく検討される必要があると思います。

この点は一応付記して、ランニングのほうについては明確な数字を申し上げましたけれども、こちらの初期のほうはおそらくどの工事をするかによって大きく変わるだろうから、何%にしろという話はしませんが、ランニングの負担を考えるとときには初期のほうも同時に考えていただければとお願いしたいと思います。

【大橋委員】 どうぞ。

【赤井委員】 今回の同じ32ページで、電線管理者負担があるということは、電線管理者が負担すると言わない限り、この事業はできないということですよ、同意が。電力会社の人ともちょっとしゃべっていたんですけども、今回、震災があって、電力会社がかなり予算的に厳しくなって、東京が進んでいる1つの理由は、これまで、これ、東京電力で正しいのかどうかかわからないですけども、ある程度余裕があるとどんどんできるんだけれども、余裕がなくなるとできなくなるみたいな話を聞いたんですが、震災後、そういう影響は出ているんでしょうか。いわゆる電力会社の事情が影響するんでしょうか。

【説明者】 ある程度一定期間の計画をつくった上で行ってきておりますので、まだ特にそれは出ていないと理解しております。とはいいいながらも、なかなか今後厳しくなるであろうということもありまして、今回、法律あるいは予算的に、ここの赤い部分、いわゆる電線管理者の方々に、国として無利子でお金をお貸しするという制度をつくらせていただいて、その分の予算計上を今年度からさせていただいているということでございます。

全体としては、先ほどの、他国の諸事情はいろいろありますが、ちょっと言い方は悪いんですが、これだけたくさん公共として応援をしているという国は多分、世界的にも例がない。多分、全部をほとんど電線事業者の負担で地中化を行うというのが本来の姿というのが他国の事例でございますので、そういう意味では、歴史的な背景を踏まえて、かなりおくれてしまった日本の立て直しをするために、かなり公共のほうからの支援をさせていただいているというのが実態ではないかと思っております。

【大橋委員】 それはあれですか、海外だとどうして電力事業者みずからの負担でやるだけのメリットがあるかというのはどういうふうに見てらっしゃる？

【説明者】 電力事業者にとっては何のメリットもないと思います。規制がかかっているということで、社会的に負担をしているということだと思います。ですから、電力代金にそこは上乗せをされている可能性も当然出てきていると思います。

【大橋委員】 規制というのは、地上に張らないで、地下にしろと？

【説明者】 地上に張ってはいけないという。特にイギリスなんかはそうだと思います。

【赤井委員】 それを参考にすると、日本でもある程度規制で電力会社の負担でという方法もあるでしょうし、電力会社ですから、規制産業で、利益だけを追い求めているわけではなくて、社会のためにも貢献すべきという目的もあるはずですから、そういう方法も考えることができると思います。今回の原発の事故までは、電力会社というわりと余裕があって、社会のためにもお金を使っていくということになっていたと思うんですけども、そのときもずっとこのスキームできていたんですか。例えば東京電力が自前である程度やったというようなことはないんですか。必ずこの仕組みを使っているんですか。独自で埋めているという事例はあるんですか。

【説明者】 独自で埋めている例もあります。この前もご説明したとおり、独自で埋めるほうが有利になる全くの都心部とかは独自で埋めている例もありますけれども、非常に数は少ないです。地中化するときにはどなたの負担でやるのかというのでいろいろ議論が日本でもありましたけれども、やっぱり電力料金に反映されるというようなところは大きなネックになっておりまして、道路管理者も負担をしてやるというのが日本の方式に歴史的になっているということでもあります。

【佐藤委員】 誰が負担するかは、やはり何のために無電柱化をやるかという最初の議論に戻ってくると思うので、やっぱり防災だろうが、安全だろうが、何らかの公共性があるという限りにおいては公費を投入する理由はあると思うんですが、利便性、快適性云々となると、そこは自治体とか、利用者とか、周辺住民とか、やっぱり彼らが主たる受益者になるので、そこは費用分担のあり方も当然変わってきてしかるべきだと思います。

それから、電力事業者にやらせたら、電気料金が上がるから、それが利用者の負担になるとおっしゃいますけれども、でも、国が公費を投入したら、これは税金になります。これもやっぱり納税者の負担になるので、誰かが負担するという構造には変わらないので、別に国がお金を投下したから安くなっているわけでも何でもないということは付記しておきます。

【大橋委員】 ありがとうございます。

時間も押してきているんですが、どうしましょう。

皆様のコメントがまとまったようですので、公表させていただきます。まず、事業全体の抜本的改善が必要とおっしゃられた委員の方々が4名、事業内容の改善が必要とおっしゃられた方々が2名でございます。

主なコメントですけれども、大きく分けて2点ご指摘があったのかなと思います。1つ

は成果目標に関してでございますけれども、現状、3つの並列した目的があると。安全・快適性の向上、景観及び防災と。ただ、この3つの目的というのがほんとうに並列して考えるべきものなんだろうかということが大きなご指摘の1点ではなかったかと思います。

とりわけ景観あるいは快適性ということであれば、現状の協議会等、地域の要望に基づいて、発議のもとに事業を進めるということは適切かもしれないが、ただ、防災という観点が入ると、やはりその地域以外の主体、特に国の関与がそれなりに大きくなっていくんじゃないかということが1点ご指摘としてあったんじゃないか。そういう意味でいうと、優先順位のつけ方ということも、この3つのいずれに軸足を置くかということでもかなり優先順位が変わってくると。そうした中で、赤井先生の、費用対効果あるいは数値で考えるということの重要性もあるんじゃないかというご指摘があったんじゃないかと思います。

2点目はコスト負担に関してでございますけれども、同時整備等コストの縮減についてはいろいろご努力はされているとはいえ、現状のコスト縮減の努力に加えて、国の負担率についても考える余地がないかということであったかと思います。ある意味インセンティブをつけたらどうかとか、あるいはもう少し地方の割合をふやしたほうがいいんじゃないかというふうなご指摘もあったかと思います。あるいは、電気料金のお話もありましたけれども、そうした意味で国の負担率の透明性及び説明をきちっとしていくべきだということが大まかなご意見だったかなと思います。

私のほうで取りこぼしがあるかもしれません。もし追加的にご意見等ございましたら、伺えればと思います。

【水上委員】 じゃあ。

【大橋委員】 はい。

【水上委員】 先ほど杉本先生のほうから、事業を2つに分けたらどうだというご意見があったかと思うんです。それは結構重要なご指摘なんではないかなと思っています。私は形式的に分けるかどうかということにはあまりこだわらなくてというか、分けたせいで焼け太りするんじゃないよねという話はあると思うんですけれども、実質的に見ると、やっぱりこれは防災・安全という話と利便性・景観という話は全く違うので、少なくとも成果指標は2つないといけないはずだと思うんです。だから、それぞれの成果指標は別に存在しているはずだし、先ほど私がご提案したような形でもし考えるとすれば、制度設計自体が2つ異なったものになるはずなので、箱としての予算としては1個の箱でもいいんですけれども、事実上は完全に2つのものを分けて議論するということまでぜひ進めて

いただくべきだと思います。何か抽象的に一個一個考えましょうという話よりは、もう2つのものは分けて、完全に成果の指標から制度設計から区別して考えるというところまではぜひ踏み込んでいただきたいなというところはぜひ付加させていただければと思います。

【大橋委員】 それでは、今のご意見もちょっと反映させると、ご意見が一番多かったのは抜本的改善ということで、評価結果とさせていただきたいと。

大まかに2点でございますけれども、景観及び防災及び安全、それぞれ事業目的がございますので、その事業目的に応じて便益及び優先度を客観的に示しつつ、場合によってはそれぞれの目的に応じた事業の実施も考えていくべきということがご指摘と。特に防災目的については、国の関与を強めていくべきだということだったかと思います。

また、コストの負担に関してでございますけれども、占用料を含めてメリハリをつけるということで、予算以外にも、防災についてインセンティブを与えるような手法も検討の余地があるだろうというところでよろしいですか。いろいろご意見あったので、この1本でいいかちょっとあれなんですけれども。

では、以上とさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

【藤井会計課長】 ありがとうございます。それでは、以上をもちまして、道路事業の2コマ目の行政レビューを終わらせていただきます。

3コマ目の航空路整備事業につきましては、13時からというふうなことでスタートさせていただきます。それまで休憩をとらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

( 休 憩 )

【藤井会計課長】 それでは、引き続き、公開プロセスを再開させていただきます。3つ目の事業は航空路整備事業でございます。担当部局のほうからご説明をまずお願いいたします。

【説明者】 航空局でございます。ご説明させていただきます。対象は、航空路整備事業のうち、航空保安施設の整備でございます。レビューシートの41ページをごらんください。

目的は、航空交通の安全確保を最優先としつつ、効率的な運航のために施設を安定的に運用するための整備ということで、具体的には航空保安施設の製造とか設置とか、あるいは必要な設計・調査、それから、いろいろな形でコスト縮減で縮退を図っております施設の撤去工事等でございます。

予算額はごらんとおりでございますが、22年度から25年度まで、主として更新工事でございますので、更新のタイミングがございます。年度によって若干波がございます。8億7,000から低いときは3億4,000、それから、25年度は5億7,000ということで、24年度では補正予算がついております。

それから、目標及びアウトカムでございますけれども、全国の航空路、空の道のネットワークを構築するために航空保安施設を整備してまいりました。位置的な整備につきましては既に概成をしております。現在行っておりますのは保安施設の老朽化の更新でございます。そのために、ネットワークの安全確保に資するために、いつどのような老朽化の更新を進めていくかという客観的な基準を必要としますので、ICAOという国際機関の考え方をもとに、老朽化による施設の停止の割合が10のマイナス5未満、裏返せば、常にサービスを提供する率が99.999%以上というアウトカムを設定いたしております。その評価が右のとおりでございます。

次に、アウトプットとしましては、更新した施設の数とその下に載せております。単位当たりコスト、これは1保安施設当たり約3.4億円かかります。これを2年で整備をしておりますので、1億7,100万円ということでございます。

42ページでございますけれども、私どもの点検結果をまとめております。対象施設の老朽化の程度とか優先度合いで更新整備を実施しております。それから、航空機側の技術進歩に合わせまして私どももコスト縮減を図っておりますけれども、そういったことをあわせながらできるだけコストを下げることで、予算を抑えるということで適切にやっているということでございます。その際には利用者の方々のご意見を頂戴しながら調整を進

めているということでまとめております。

それから、43ページには平成24年度の資金の流れということで、本省で機器製造等の一般競争入札を行い、地方航空局では、工事の実施とか調査・設計等をそれぞれごらんのとおり行っております。

それから、44ページに主だったものの額、それから、45ページには上位10社の支出先のリストを挙げて、入札数等も出しておるところでございます。

以上がレビューのシートでございまして、1点だけ、後ろの53ページをごらんいただきたいんですけども、RNAVという新しい技術によってコスト削減を図っていますが、それはどういう効果があるのかというご質問が事前のご説明で少しございましたので、53ページに資料として、RNAVの導入、これはもう既に概成をしておりますけれども、主要75路線でどの程度効果があったかということと、これまでのアウトカムとして、目標値として設定をしておりましたので、その状況等について資料をつけさせていただいております。よろしくお願いいたします。

【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点ほどお示しさせていただきます。

まず1つは成果指標の問題でございます。この成果指標が、先ほどご説明がありましたように、老朽化による施設の停止割合というふうなデータを使って施設の信頼性を評価するというふうな内容のものになってございます。しかしながら、この事業の内容は、先ほどご説明が詳しくありませんでしたが、今まで航行しておった方式のVORからRNAVというふうな新しい航行の方法に変わることによって、先ほど53ページの効果のご説明がございましたけれども、いろいろな改善がされるというふうな形で、RNAVの施設配置を進めるというふうなことが1つの中身になってございます。そうしたことで見たときに、老朽化による施設の停止割合というふうな成果目標が果たしてこの事業を考える上で適切なものかどうかと、こういうものがまず1つの論点かと思えます。

それから、もう1つが、新しい航法であるRNAVの普及にあわせて、普及というのが片一方であるわけでありまして、一方で、飛行機によってはVORという従来型のものでないと利用できないというものがあまして、従来型の施設の利用者が引き続きいる中で、どういうふうなペースで従来型のものも削減を図っていくのかというふうなペース配分の問題も1つの論点かと思えます。

以上でございます。

【大橋委員】 ありがとうございます。

それでは、質疑のほうを行いたいと思いますが、始める前に事前にお伝えしておきますと、大まかに大体13時30分ごろにコメントシートを回収させていただきますので、その時間をめどぐらいで、一応、コメントシートのほう、質疑応答の中で作成していただければと思いますので、よろしくお願いします。

それでは、ご意見のほういただければと思います。どなたからでもお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

【水上委員】 まずこれ、事業の性質上、おそらくインターネット等で見られておられる方も、何のことやらという事業になりやすいところだと思いますので、状況について若干ご質問することで、我々だけじゃなくて、全体の国民、納税者の皆さんにも理解が深まるようにという趣旨でお聞きしますが、このRNAVという新しいやり方と以前のVORというやり方は、つまり、すごくわかりやすくいうと何が違うのかというところを簡単にご説明いただけますか。

【説明者】 わかりました。単純に申し上げますと、VORの方式でありますと、電波を発信している施設が地上にございます。その施設を、ポイントポイント、そこまで到達して次に行くという、順番に進んでいく航法でございます。これは、VORという方位をあらわす電波と、それから、DMEという距離をあらわす電波を両方、飛行機側が機械で受けながら自分の位置を確認して、そのポイントに向かって常に行く。それで、最終目的地に着くという方法でございます。

RNAVというのは平成19年から導入された航法でございます。これは距離をあらわす電波だけで航空機側が自分の位置を確認する。2つの位置からコンパスをやりますと、交点が出ます。その交点を常に飛行機側は把握して、自分の位置を把握して、つまり、ポイント、航空保安施設の上を通らなくても、ルートを設定して真っ直ぐ飛んでいけるということで飛行距離が短くなる、あるいは航空路の本数がふえるということでございます。

【水上委員】 すると、つまり、いわゆるVORというやり方は、全国各地の地上にある電波施設、アンテナ施設の上を点を結ぶように進んでいく形になるから、このアンテナ施設の数が減っていくと、つまり、細かい点の結び方ではなくて大ざっぱな点の結び方になるから、一部遠回りをしたりとか迂回をしたりしたりとかいうことが発生する可能性があるという理解でよろしいですかね。

【説明者】 おっしゃるとおりです。

【水上委員】 一方、RNAVというやり方は、イメージ的にいうとカーナビゲーションのシステムみたいなものの一種、航空版かなというような理解を私はしているんです。つまり、カーナビゲーションのシステムなんかは、衛星の情報の複数のものからの距離をはかって、カーナビのシステムが自分の場所を、地上だと3次元ではからなくてよくて2次元ではかるから、大体3つぐらいの衛星からの情報を距離を総合して考えると、接線と接線を結んだところで1カ所が決まるんだと思います。それを航空機版で、複数のアンテナからの距離をはかることによって、Aというアンテナから10キロで、Bというアンテナから5キロで、Cというアンテナから5キロという点は1点に決まるからここだねというような形で自分の位置を把握するというような理解でよろしいですか。

【説明者】 仕組み的にはそういう仕組みでございます。当然ながら、車の走行と違いますので、航空機の航行ですから、極めて精度の高い機械を設置しているということであります。

【水上委員】 構造についてはわかりましたので、行政事業レビュー的な質問に戻りたいと思うんですけれども、まずこちら、縮退というところが既に予定をされているようなんですけれども、どういう予定になっているんですか。

【説明者】 資料の50ページに大ざっぱな流れがございますけれども、VOR/DMEという施設が40年代から始まりまして、新しく20年代に、19年度からRNAVというのがあります。VOR/DMEというのは、最大で52施設がございます。それで、19年度からRNAVが導入されましたので、実はこれの縮退をもう既に始めております。DMEは必要なんですけれども、最終的には、航空路に最低限必要なVORの施設を19施設だと我々はいろいろシミュレーションなどをしまして確定しておりまして、将来的には19に向けて、去年おととしで9施設既に縮退をし、今、ここに52と書いてありますが、既に現在では43になっております。それから、今年度で5施設を予定しております。それから、来年度以降このペースで進めますと、29年度ぐらいには19施設まで持っていこうと考えております。先ほどおっしゃいましたように、いろいろな小型機でRNAVに対応できない飛行機をお持ちの方もおられますので、ご説明をしながらというふうに考えています。

【水上委員】 まず、今、VORとDMEを区別してお話しされていますけれども、DMEというのが距離をはかるアンテナということでしたよね。だとすると、DMEのほうは新しい航法であるRNAVをやるにも必要だから、DMEのほうは減らさないんだと。

一方で、VORという航法は、まさにさっき言った点と点を結んでいくというほうに使うやり方だから、それ自体を減らして行ってRNAVに切りかえていくということから、最低限必要な点線が組める19まで減らしていく予定なんだ、それが大体、平成29年度ぐらいに19になる予定なんだという、まずご説明だったかなという理解をしておりましたが、その先なんですけれども、19まで行ったら、あとは維持するという予定なんですか。

【説明者】 はい、そうです。これはRNAV対応機でも、やはり故障するという場合がございます。それから、RNAVの航空路というのはかなり上空でないと設定できない。技術的な問題で恐縮ですが、レーダーで監視しないといけないので、低いところには航空路を設定できないので、天候が悪くて低いところを飛ぶというケースがございます。そういったところで、RNAV対応機でもVORの航法は必要となっています。それから、先ほど言いましたように、対応していない飛行機も当然ながらございますので、そういうもののために19は最低限必要だと考えています。

【水上委員】 あまり私ばかり聞いてもあれなので最後の質問にしますが、19にするということあたりについては、関係者の中でもわりと好意的な立場の人と、わりと反対の立場の人とがどうやらいるということが予定されるのかなと思うんですが、大規模な飛行機を持っていて、つまり、既にRNAVに対応しているようなところだとすると、過剰な施設を削ってもらって、それによって利用料みたいなものの負担が減るのであれば、そのほうがいいなというようなことになるんでしょうか。つまり、逆に言うと、VORが減っていくと、それによって旅客機の側のコストは何か下がる予定になっているんでしょうか。

【説明者】 旅客機の場合は、RNAVのいわゆるそういう機械をもう既に例えば大手航空会社さんは全てそろえておられますので、それを利用されるというので問題なく受け入れていただいていますし、当然ながら、先ほど言いましたように、故障するとかいろいろなケースがございますので、全て廃止するということの考えは全く持っておられません。それから、中小さんというか、いろいろな小型機をお持ちの、いろいろな事業をやっている方とか個人機の方がおられますけれども、そういう方々も減らすということ自体については反対をされているわけではございません。ただ、遠回りになったりするという、ちょっとしたものがございますので、それについては少し時間を置いてという方もいらっしゃいますけれども、全体的には問題ないと思っています。

【水上委員】 なるほど。事業構造については大分整理がついたので、一旦ほかの方にお譲りしたいと思います。

【佐藤委員】 では、2点ほど。1つは確認で、1つは質問になりますが、今、VORを19施設まで減らすということで、どのぐらいの期間でこれを予定されていらっしゃるのかということを確認までに。

それから、いろいろな事業者、関係者がいると思うんですけども、仮にVORを19施設にしたときに、安全と便利は違うと思うんですけども、19というのは、安全上はとりあえずこれで問題はないという理解でよろしくて、もし問題があるとしたらそれは便宜にかかわる問題であるという、そういう整理でよろしいのかどうかということを確認までをお願いします。

【説明者】 スケジュールにつきましては、先ほど申し上げましたけれども、今既に9ほど減らし、今年度25年度で5つ減らす予定にしております。そうすると、26年度から、19残るんですけども、今のペースではそれから4年ぐらいかけて平成29年度ぐらいまでに減らしていこうということである調整をしていこうと考えております。

それから、今おっしゃっていたように、19施設にした場合に、安全上問題はございません。ただ、今おっしゃったように、利便性という意味では、VORのみで飛行をされているという方がそのときにおられますので、当然ながら遠回りをすると。先ほど申し上げましたように、ポイントポイントを飛んでいくということになりますので、遠回りをして出発地から目的地まで行くというケースが考えられますので、若干ご不便になるということはお考えしております。

【長谷川委員】 済みません、最低必要数19ですか、それと、今回のこの更新事業との関連で聞きたいんですけども、22年度が5カ所、23年度が3カ所、24年度が4カ所やっているわけですけども、この対象にしている箇所というのは、29年度に残す19カ所に含まれているものなのかどうかということと、あとは、24年度の補正を繰り越して25年度で執行する予定のように見えるんですけども、そこで大体何施設ぐらい対象にしているのかということと、それもまた、残す19を対象にしているのかどうかということをお聞きしたいんですけども。

【説明者】 ちょっと細かいご質問の数字でしたけれども、補正予算で6カ所ほど更新が認められておまして、それについては残す施設として更新整備を進めていくということでございます。それから、22から24年度に上げております5、3、4施設につきましては、全て残るという施設でございます。

【長谷川委員】 合計18カ所を22年度から25年度にかけてするわけですけども、

それは全て残す対象のものにしているということ？ ということは、更新するのは残り1カ所でいいということでしょうか。

【説明者】 この箇所数は、実は各年度当初見込みで5、2、4というのがあるんですが、これは2年ずつでありますので、その年その年で重なっております、例えば22で機器を買って、23で整備をするという場合には両方ともカウントされているということでございます。

【長谷川委員】 では、非常に単純な計算をすると、先ほどの19を対応させようとする、割る2といたしますか、2年かかるということであれば、18を2で割って、今、19のうちの9ぐらいは更新をしていると。あとは、更新のスパンといたしますか、耐用年数というか、寿命年数は大体どれぐらいなのかというのと、19を残すということであれば、それを対象にした更新のペースというか計画というのは今どういう状況になっているのかというのを教えてください。

【説明者】 縮退の話は別にしまして、更新の話をしていただきますと、これは各老朽化の度合いに応じて優先順位を定量化して、各年度ごとに老朽化の更新を進めているわけですが、平均の利用年数は今、13年間でございます。各施設で13年がたちましたら、どの程度老朽化しているかということでポイント、定量化をしまして、例えば故障がどれぐらいあったかとか、そのときどれぐらいとまったとか、そういったもので点数化をしまして優先順位を決めております。実際それによってやっています箇所については、そのシートに書いてある箇所数でございます。

【長谷川委員】 ということは、縮退をしていくという先ほどの話と更新をかけていくという話がどうもリンクしていないようにも思うんですけれども、そのあたりは、その両者を考えて、平均13年といたしますけれども、例えばもう使わないものが、平成29年ですか、ぎりぎり13年を迎えるのであれば、丸ごとかえるんじゃなくて、多少寿命を延ばすような工夫をして29年度まではもたせて縮退させていくとか、そのあたり、それぞれの箇所について縮退のことも考えながら更新計画はつくられているのでしょうか。

【説明者】 一応、VOR/DMEのうち、当然ながら、DMEは期間が13年たつてから、順次、老朽化の進んだものからどんどん更新をしていくと。VORのほうは、このところ2年ほど4つとか5つとかぐらい縮退をしていますが、そのときには当然ながら、DMEを残した形にしています。それで、VORのほうも使えるものはなるべく使うという方針で、一応29年度までに残り19にするつもりでございますけれども、まだ使える

のにわざわざ途中で潰す、なくすということは考えていませんので、できるだけ使えるということで、そういう方針でやってきております。

【永沢委員】 よろしいでしょうか。

【大橋委員】 はい。

【永沢委員】 45ページの支出先上位のリストなんですけど、これによると、民間企業の上位、例えば2番が撤去工事で、ずっと撤去工事が続くんだと思うんですが、Dのところでは撤去に係る設計というのが5番から10番まで出ております。これを見ると、撤去工事で一番支出額が大きいのが2,400万で、小さいものは400万とかいう工事になっているようなんですが、それに対応するのかわかりませんが、支出のほうで、撤去に係る設計の支出が900万で、小さいものでも200万と。これを見ると、撤去に係る設計費用が撤去工事に比べてかなり高いようにも思うんですが、これはどういう理由に基づくものなんでしょうか。一般的には撤去の設計がそんなに大きなウエートを占めるとも思えないんですが、いかがでしょうか。

【説明者】 Dの設計で、5番でありますけれども、900万となっております。これは1カ所ではなくて、2カ所の撤去をやるという意味での設計でありまして、そういう意味でちょっとふえているということでございます。

【永沢委員】 それにしても、400万とか500万という設計を払って、その対応するのは幾らぐらいの工事になるんでしょうか。

【説明者】 そういう意味では、撤去工事そのものは、Cの欄にございますけれども、数百万程度というものになります。やっぱりそれは撤去していくわけですので、周りに影響を与えないとかいろいろなものを一応考えた上で工事を発注しなければいけませんので、そういったものを設計していただくということでもあります。

【永沢委員】 先ほど、撤去工事に比べて設計料の割合が大きいのではないかとということをおっしゃったつもりなんですけど、それについてはどのようにお考えでしょうか。

【説明者】 特に航空路用の施設というのは山の中腹にあたりとかいろいろあるものですから、そういったものから撤去していくためには、周りの環境に影響を及ぼさず、あるいは安全に撤去していくかといったところを設計する必要がありますので、その場所場所といいたし、ケース・バイ・ケースでこちらのほうで設計に係る積算をして発注しておるところでございます。

【永沢委員】 山奥であればそれだけ設計というよりは工事に費用がかかるのかなと思

いますので、撤去工事の費用に比べて設計の割合が一般の工事に比べて高い理由が何かあるのでしょうかということをお伺いしたんですが、いかがでしょうか。

【説明者】 撤去していただくにもいろいろな図面を作製しなければいけませんし、工程もつくっていただくとか、そういったことで、図面作製とかいろいろなものをつくる、そういった手間は、やはり一応同じようにその工数を積算するとこれぐらいになっていくというものでございまして、必要なものを積算しているというものでございます。

【大橋委員】 では、赤井先生、いいですか。

【赤井委員】 効率化を進められているということで順調にコストも節約ができるということではよろしいかと思うんですけども、平成29年度までに19に減らす計画がありますよね。これはどういう理由で平成29年度という形になっているんですか。予算なのか、スピードは、お金があればすぐにでも全部やりたいのか、それとも、ある程度時間を持ってやるのが望ましいと考えておられるのか、そこを教えてください。

【説明者】 2点ございまして、1つはやはりRNAVに対応されていない方にご説明をして、反対はされていませんけれども、ある程度の調整といいますか、ご理解をいただかないといけないというのがございます。それともう1つは、先ほどちょっとご質問があったので申しあげましたけれども、まだ使えるものでありますので、13年を過ぎているものでも、かなり長い、20年ぐらい使っているものもございまして、使えるのであれば、利便性を考えれば、少しでも長く使ったほうがいいんじゃないかという考えでございまして。先ほど29年度までと申しあげたのは、ここ2年間ばかりで1年で5件ぐらいやっておりますので、そのペースでいけば29年ぐらいまでに終了するかなと考えております。

【佐藤委員】 今のにちょっとかかわるんですけども、今、安全基準を成果目標にしていますが、逆に古い施設をそのまま残しておく、この成果目標との関係はどうなのかなというのと、今後、確実にVORを19に減らしていくというときに、逆にこの活動指標とか活動実績が更新設備数ということになっていきますけれども、果たしてこれとどういうふうに整合性を保つのかなと。もし平成29年までに19に減らすというのであれば、それに即した形での活動実績でもあるべきだし、別にメンテナンスさえちゃんとしていけばいいのかもしれないけれども、古いものを逆に長く使うということになると、これは成果目標との関係はどうなるのか。古いものはメンテナンスにはコストがかかるので、逆にコストが高つくということはないのか。前倒しで廃棄するよりも、長くもたせることでかえってコストが高つくということはないでしょうか。質問の1点ですが、ちょっ

と気がついたので。

もう1つ、RNAVについてもちょっと伺いたいんですが、一応、大手エアラインさんはもう100%導入ということなんですが、その他の事業者、特に官公庁を含めてなんですけれども、今後このRNAVを国交省さんとして普及させていくような具体的な事業プランというのは何かおありなのかということをお教えいただければと思います。

【説明者】 最初の1点目のほうですけれども、当然ながら、VOR縮退というのはコスト削減という観点で今後も進めていきます。その中で古いものを少しでも残すというのはどういう思想かということですが、古くてもう使い物にならないものについては当然ながら廃棄の対象にして、支障があるようであれば即時やめていこうと思っています。

それから、アウトカムとの関係でいえば、アウトカムで99.999という数字がございします。これは今、DMEを入れたら52施設あります。その全体のサービスの提供率をこの基準でもってこれより上に上げようと。それより下がったということは、老朽化による施設の更新がおくれたために何らかの管制サービスの提供がうまくいかなかったということとございしますので、当然ながら、予算をつけてでも、少し老朽化の優先順位の高いものについては積極的に更新をしていかなければならないと思っております。

【説明者】 RNAVの普及の点でございしますけれども、1つご質問のありました小型機、RNAV非対応の運航者の皆さん、特に官公庁の皆さんにつきましては、飛行機自体の機材更新のタイミングに合わせてRNAV化をする予定であると伺っております。それと、国交省としましては、RNAVをいかに普及させていくかということ、やはりRNAVを飛ぶメリットをどこまで出していけるかということだと思っております。既存のVORの飛行に比べてRNAVを飛んだときにどれだけのメリットを出していけるかということとございしますので、やはり経路の設計等を工夫して、ユーザーの方にメリットを感じていただけるようにこれから設定をしていくということだと思っております。

【水上委員】 少し具体的な行政事業レビューっぽい質問をしたいと思うんですけれども、この事業について2つ気になっているところがあって、1つはいわゆる老朽化による施設停止割合が10のマイナス5乗未満という目標設定が妥当なのかどうかというところ、もう1点はこの費用について受益者負担と国の負担との割合をどう考えるかというところ、この2点が行政事業レビュー的には気になる場所だと思っているんです。

まず第1の点なんですけれども、まずこれ、事実を聞きたいんですけれども、施設が停止する、この数字がありますよね。これというのは、全部老朽化で停止しているときだけ

を取り出しているんですか。例えば突発的な、雷が落ちたとかいうのは除いて、老朽化による停止の割合がこの99.9992とか何とかという数字になっているということではないですか。

【説明者】 老朽化だけです。

【水上委員】 なるほど。そのときに、この10のマイナス5乗未満という数字にした根拠というのはどこにあるんですか。

【説明者】 繰り返しになりますけれども、私どもは安全で安定的な施設サービス提供のために、どういうタイミングでどれだけ老朽化更新を毎年進めていかなければならないかという観点で客観的な基準が必要だと思っておりました。それで、ICAOではいろいろな航空に関する事案、あるいは施設がだめになったとかそういう場合に、施設の重要度といいますか、事案の重要度に応じまして、ICAOの安全マニュアルでは頻度に応じて5つのカテゴリーをつくりまして、極めて多いことが起こるとか、逆に極めてまれにしか起こらない——極めてまれというのは、ほんとうに飛行機が落ちるとか何とかそういう事態でありますけれども、そういったもの、5つにカテゴリーに分けてやっております。

これを入れる場合に、航空保安施設ではどういうグループに入るかなということを検討いたしました。航空保安施設の場合は、安全にかかわる問題ではありますけれども、例えば1つ施設がとまった場合には、管制官がとりあえず次の施設まで誘導するとか、あるいはその手前に来ている者については遠回りをして別のポイントを通過して到着地のほうへ行くということで、ある意味、安定的な施設は必要なんですけれども、安全に直ちにかかわるかということを考えますと、真ん中のカテゴリーではないかなと思いました。その真ん中のカテゴリーというのが10のマイナス5乗というICAOの、これは資料につけておると思いますが……。

【水上委員】 そこまではわかっていて、どういうことを聞いたかということ、つまり、2つポイントがあって、1つは、これ、まさに今ご説明いただきましたけれども、老朽化によってとまったとしても直ちに飛行機が落ちるみたいな話ではなくて、基本的には管制官からの管制で、ちょっと不便けれども飛ぶことができるし、あるいは別のところを迂回するというので、ちょっと遠回りだけ飛ぶことができるという状況のわけですね。それだとすると、逆に言うと、そこまでの品質が要るんですかという議論がおそらく通常は出てきて、これとの見合いは、例えばこれを10のマイナス4乗にしたら、コストは劇的に下がるという話なのか、そこは実はあんまり変わらないので、だったら、安全をより

考えたほうがいいですね、あるいは利便性も含めて施設の利用率は高いほうがいいですねという議論があり得ると思います。つまり、そこはある程度コスト見合いになると思うんです。

コスト見合いにならないのは、1個壊れてしまったら、いきなり飛行機が落ちますという場合は、それはもうコストの問題ではなくて、とにかく絶対安全でなければだめだよねという話ですけれども、この施設は、どうやらお聞きするに、1個壊れたからといって直ちに飛行機が落ちるという話ではなくて、管制官等で運用すること自体できるという設備のようですから、だとすると、コスト見合いの議論になるんじゃないか。

つまり、10のマイナス4でやった場合と10のマイナス5でやった場合で、どのぐらい更新頻度が変わって、結果としてコストはどれぐらい変わってくるのかということの見合いで、だったら、効果は十分高いけれども、それでいてコストはそんなにふえないから10のマイナス5乗ぐらいが妥当だよねという議論になるはずで、真ん中ぐらいだよねという議論ではないんじゃないかなと思ったので、その点をお聞きしたいんですが、10のマイナス4乗の頻度でやった場合とのマイナス5乗の頻度でやった場合はコスト的にはどう変わるんですか。

【説明者】 ちなみに、10のマイナス4乗でICAOのカテゴリーだと、比較的多い、時々起こることがあるということでありまして、施設のあるいは事案的にはほとんど影響なしという事案になっています。それで、結局、コストは、額的なものはまだ、済みません、恐縮ですが、手元にはないんですけれども、先ほどの老朽化の程度の問題、優先順位の問題になってしまうのかもしれないかもしれませんが、結局13年を過ぎてそのままほっておくと、指数的にどんどん状況が悪くなって行って、最終的に修理不能というか、全面的にかえなければいけないということになってしまうのかなと思っていますので、その辺の問題、先ほどのICAOの10のマイナス4乗の基準と実際問題の更新の13年過ぎたときの優先度合いから見て、私どもはこの10のマイナス5乗、真ん中のカテゴリーでいいんじゃないかと判断しております。

【水上委員】 では、ここからは質問ではなくて、ご意見ですけれども、まず指数的に故障発生率がふえるということは、機械の性質からいってそれほど不合理なご説明じゃないと思うので、そうなんだろうと思うんです。だとすると、どこかのタイミングで劇的に故障率がふえるタイミングというのはあるでしょうから、少なくともそれを超すわけにはいかないよねというラインがまず引けるんだと思うんです。例えば指数的に劇的にふえ

るタイミングが16年後だとしたら、どんなに延ばしても16年は無理だよねというような議論が、おそらくまず線は引けるんだろうなと思うんです。

それを次に、13年なのか、14年なのか、15年なのかという議論を考えるときには、やはりそことコストとの見合いが比較検討されている必要が多分あって、13年、14年、15年だと、少なくとも劇的にふえるというところまでは行ってないよねと。だとしたら、あとはどっちのほうがかコストと効果のバランスを見たときに適しているのかという比較が必要だと。突然、完全に壊れるまで使いなさいと言うつもりはないんだけど、その指数関数の直前までのデータで3年ぐらい多分あると思うので、それが13年であるべきなのか、14年であるべきなのか、15年であるべきなのかというのは、ぜひ比較のデータを今後検証していただきたいというのがまずご意見です。これがまず10のマイナス5乗にかかわる問題です。

もう1点のほうを聞きたいんですけども、いただいた資料の中に、航行援助施設利用料について資料があったんだと思うんです。これはもしかしたら評価者にしか配られていないのかもしれないんですが、これはVORなり何なりを利用するための費用ということで配っていただいているということなんですか。

【説明者】 事前のご説明のときにご質問等が出まして、資料をとということで委員の方にはお渡しをしているものでございます。これ、航行援助施設単体だけ利用したときに出すというものではございません。管制サービスというのは、計器飛行で飛ばせば出発から到着までずっと管制官の指示を得ながら飛んでいたりとか、あるいはレーダーを監視するとか、いろいろなものがございます。そういった管制サービスを受けたときの対価ということで航行援助施設利用料というのがございまして、その数字でございます。

【水上委員】 そうすると、今、RNAVで飛んでいる飛行機なのか、VORで飛んでいる飛行機なのかということによって利用料金が変わることにはなっていないということですかね。

【説明者】 区別はありません。

【水上委員】 今後は、どちらかというRNAVに誘導していくんだ、VORはだんだん下火になっていくんだということだとすると、そこに差をつけるという考え方はあり得るのでしょうか。つまり、VORという施設については、ほんとうはどんどんRNAVにかえていきたいんだけど、全部の飛行機がそうなっているわけでもないし、バックアップにしてほしいというニーズもあるので、あえて国が残しておかなければならないと。

そうである以上は、受益者にやはりある一定の負担をお願いするのが当然であって、VORを使う飛行機については利用料に一部加算するというような形で受益者負担を求めるといふ考え方についてはあり得るのでしょうか。

【説明者】 実は航法にはいろいろございまして、計器飛行機で最も進んだやり方、今、最先端という意味ではRNAVであります。それで、VORを使った航法というのも今、まだまだ使っていますし、必ずしも最先端の航法を使ったから、航行援助施設料を左右するという事は考えておりません。私ども、全体で管制サービス、いろいろな施設、この保安施設を利用する方もおられますし、あるいは管制官のいろいろな指示を得ながら飛んでいる人もおられます。そういったいろいろなサービス全体の中で利用者の方にどう利用していただくかということになりますので、現時点では、RNAVとVORの航法が違うからといって差を設けるといふ事は考えておりません。

【水上委員】 最後、これは質問ではなくて意見なんです、私はぜひその点、今後検討していただきたいなと思います。というのは、この事業は受益者が非常にはっきりしているんですよ。基本的に飛行機を飛ばしている人以外はこのサービスは受けていないわけですよ。かつ、技術的に見ても、今後新しい技術が進んでいったとしても、古い技術が必ず全部淘汰されるとは限らないので、そうすると、設備として一定維持しておかなければいけないという話は当然あるんだけど、それを全部国費でやらなければいけないのかというのは、特に受益者がここまではっきりしている事業においては、やはり一部、受益者負担がそもそも考えられているべきなのではないかなと思います。

そのときに特にRNAVに対して誘導していきたいということだとすれば、旧来のシステムであるVORについて、やはり施設利用料をとっていく。逆にRNAVに切りかえていくと例えば安くなるとかみたいなことを考えられたほうが、結果としてRNAVの普及が進むんじゃないかと。逆に言うと、それをやらないでRNAVを普及させようとする、RNAV設備を導入するときの補助金を入れるみたいな、もっと足しますという話をしなければいけなくなってしまうと、どんどん国費ばかりかさむということになってしまうので、だとすると、そうならないようにするためには、受益者負担という枠組みの中で、政策的にRNAVに誘導していくということをもっと積極的にご検討いただきたいな。これは意見なので、そういうことをぜひ検討いただきたいなと思います。

【大橋委員】 もう皆さんご発言されていますか。私、一言話していいですか。

【赤井委員】 どうぞ。

【大橋委員】 済みません。1点、RNAVに関しては、RNAVの経路について、これを導入すると、事業者側から見てどれだけコストが縮減、小さくなるかという数字を示していただいています。他方、VORの航法をとらざるを得ない事業者に関してはコストが上がるということにもなるんだというふうなお話があったと思うんですが、そのあたりの数字というのはどういうふうに見込まれているかというのはお手元ございますか。

【説明者】 RNAV経路を飛行せずに、VOR経路を飛行される運航者の方々にもしデメリットと申しますか、負担があるとしましたら、若干遠回りになることに関する燃料代ではないかと思えます。

【大橋委員】 それはこの値に比べるとどのぐらいかというのは？

【説明者】 一例で挙げまして、熊本から大阪まで飛行する場合に、RNAV経路を飛ばす場合と、VORが縮退された後にVOR経路を飛ばす場合のコストの差といたしまして、年間で大体340万程度燃料代がかかるのであろうという、そういう数値は手元でございます。

【大橋委員】 ありがとうございます。

では、赤井先生、どうぞ。

【赤井委員】 かなり技術的な話になっていると思うので、19がほんとうに妥当なのかとか、先ほど言われていた10のマイナス5乗がほんとうに必要なのかというところが私たちでは十分評価できないと思うんですけれども、国民でも評価できないと思うので、そのあたりはほんとうに専門家集団でそれが正しいかどうかをチェックしてもらいましょうかと思うんです。皆さんがプロフェッショナルなので、それが正しいとは思いますが、国民に向けて十分議論し尽くした上で、専門家という人がどのぐらいいるかわからないんですけれども、そういうようなプロセスも通じてそれが正しい結果になったと、それが一番望ましいというのを何か説明できるような、いわゆるガバナンスのプロセスみたいなものは存在するのでしょうか。

【説明者】 RNAV経路の設定自体につきましては、平成17年に産学官の専門家の方にお集まりいただいてRNAV連絡協議会をつくりまして、そのときにつくったロードマップに従いまして展開をしてまいりました。ただ、その結果、VORの縮退というものに自体につきましては、そのロードマップに基づきまして航空局の中で検討して、今、スケジュールなりを立てている状態だと思います。

【赤井委員】 それは何か外部の視点も入れてもっと効率化できる部分があるのかない

のかとかそういう議論の場をつくるとか、そこだと、もっと細かい全スケジュールとか、技術的にしかわからないようなところの資料を見ながらということになると思うんですけども、そういう機会をつくる可能性というのはあるんでしょうか。

【説明者】 今、航空機の運航者の方につきましては、個別、VORの縮退時期につきましては、運用連絡調整会議というものを定期的にやっておりますので、反映しておりますけれども、それ以外の外部の方、有識者の方の意見を聞く場というのは、現在のところはないという状況でございます。

【赤井委員】 それが重要かなというふうに。どのぐらい有識者の人がこの分野でいるのかというのがわからないですし、ICAOの基準もどういう有識者の人がつくられているのかもわからないので、その辺も含めて、あまり細かい技術的なところを公表してもしょうがないんですけども、どういうプロセスでこれが望ましいという形が決まったのかというのは公表されたほうがいいのかなど。

もう1つ、受益者負担の話も、それは意外とガバナンスの面からも重要で、実際使う人がそのお金も払うとなれば、多分、使いやすさとともにコストも考えるわけで、もしコストを払わないとなれば、当然ながら幾らお金がかかってもいいので、便利な施設にしてくださいということになるので、ここはやっぱりコストと実際それを利用している人がお金を払うのかというリンクが見えているほうが、多分コスト効率化は進むのかなと。だから、そういう仕組みをつくることで、逆に言うと、国民には、コスト効率化を促すような制度があるので効率的になっていますよという説明もできるかと思います。

【大橋委員】 ありがとうございます。皆さん、若干ストレスがたまっているんじゃないかと思うんですけども、お時間なので、取りまとめのほうに進ませていただきたいと思います。

今いただいた評価結果でありますと、事業全体の抜本的改善をすべきという委員が1名、事業内容の改善を求めている委員が4名、現状どおりが1名となっております。

私の私見も含めて皆さんのご意見を紹介しますと、大まかにやはり2点問題になっているのかなと。1つは成果目標に関するところについて、ICAOの基準に対するご意見があったと。これは基本的に、私が見るところ、老朽化施設をどういうタイミングでリプレースするかというタイミングのことを言っている指標にすぎないんじゃないかと思います。それとRNAVを普及させていくべきというのは実は別の論点かなと思っていて、そこが一部、委員の皆様方のストレスのもとになっているんじゃないかなという印象を私は持ち

ました。

委員の中にもいらっしゃるんですけども、本来これは、既に現状の航空路ネットワークを維持していくという上で、さらに効率的なネットワークの維持管理を考える上でRNAVを導入していくほうがより効率的だというふうなご議論をきれいに見せていただくと、委員の方々も納得した部分あるのかなど。実際に幾つかの資料で数字をピックアップさせていただくとそういうのが見てとれるんですけども、1つのまとまった形で出てこないものですから、そこは若干工夫の余地があったかなという感じはいたします。

2点目は負担の問題であります。基本的には受益者の負担ではありますが、過渡期においては、少なくともVOR航法しかとらざるを得ない事業者もいる中で、どういふに説明責任を果たしつつ、VORの縮減、縮退及びRNAVの拡充を進めていくのかという点について、やはり事業者も含めた合意をきちっと透明な形で、赤井先生おっしゃる、第三者の視点も入れた形で進めていくことが肝要というふうな、大まかに2点のご意見だったかなと思います。

ちょっと乱暴なまとめ方だったかもしれませんが、何か補足すべき事項ございましたら、ご意見いただければと思います。

【佐藤委員】 基本的な内容はそれでよろしいと思うんですが、やはり最後の受益者負担のところなんですけれども、今後ともVORを使われる場合であれば、やっぱり曲がりなりにもそれなりのメンテナンス費用はかかっているわけですから、航行援助施設利用料というのがあるといいますが、多分これ、いろいろなものが込み込みになっていると思うんですね。やっぱりある程度この中で仕分けをして、できることなら、これはこの料金、これはこのための代金なんですよという明細表をちゃんとつくって、それで、VORしか対応していないようなRNAV非対応の飛行機については、これこれこういう理由で追加料金をいただきますみたいな、やっぱりそういう説明が本来あっていいと思うんです。じゃないと、払うほうも、何でこれ払っているんだろうというのが何となくわかりにくいと思うので。これ、利用料全体の話になるので、この事業に限らないのかもしれないんですけども、ただ、やはりそのあたり、料金をとるのであれば、料金をとるということに対して説明責任を果たすという意味においても、やはりVORについては、特殊な利用ということについてはやっぱり受益者負担を求めるといふのはあってしかるべきかなと思いました。

【大橋委員】 ほか、いかがでしょうか。

では、今の佐藤先生のご意見も含めて評価結果をまとめさせていただきますと、多くの委員のご意見は、事業内容を改善すべきというところでございましたので、そのようにさせていただきます。

大まかに2点ございまして、1つは、航空保安施設の維持・更新の費用とか、あるいは利用者側のコスト縮減という効率化という観点はきちっと反映すべきだし、そういうしたものが反映された成果指標を設定していくべきだろうと。そして、そうした中で、VORの縮退を着実に進めるんだと。そうした中で、今、佐藤先生のご意見もありましたが、航行施設利用料も含めて受益者負担のあり方ということにはきちっと留意すべきだということところが1点。

そして、2点目ですけれども、私、今、皆さんのご意見を見て、まとめのところで調達のお話をちょっと抜かしてしまったなと思っているので、1つ、施設の撤去、更新あるいは設計というところに当たっては、やはり調達の競争性というものが永沢先生のご意見だったので、そこはきちっと競争性を高めていって、そして、一層のコスト削減を図るべきだというのはご意見としてございましたので、大きくその2点とさせていただきます。

【水上委員】 1点だけ。

【大橋委員】 どうぞ。

【水上委員】 これはもう既に言っていたことなんですが、一応後押しするという意味で、19まで施設を減らしていくということは29年度までに着実に進めていただきたいという話は、ぜひレビューのまとめとしても加えておいていただけると。

【大橋委員】 VORの縮減を着実に進めていくんだということを改めて強調させていただくということかと思えます。

以上、若干早い……、済みません、お時間ですね。お時間のようなので、議論は以上のようにさせていただきます。どうもありがとうございました。

【藤井会計課長】 ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、3コマ目の航空路整備事業は終わらせていただきます。次、4コマ目は14時からということでスタートをさせていただきたいと思えます。

( 休 憩 )

【藤井会計課長】 それでは、4コマ目の河川・ダム<sup>の</sup>維持管理事業に移らせていただきます。まず、所管部局のほうからご説明をお願いいたします。

【説明者】 水管理・国土保全局の河川環境課長の金尾と申します。それでは、河川・ダム<sup>の</sup>維持管理事業について説明をさせていただきます。

レビューシートの55ページをお開きいただきたいと思います。河川・ダム<sup>の</sup>維持管理事業ということで、まず事業の目的、事業概要につきましては、資料の67ページをお開きいただきまして、そちらのほうで概要をご説明申し上げたいと思います。67ページに示してございますように、河川・ダム<sup>の</sup>維持管理のメニューといたしましては、堤防、護岸、水門などの河川管理施設の機能維持、また、損傷した箇所<sup>の</sup>機能回復を行うための巡視とか点検、修繕等を実施いたします。また、河川の水位とか流量の観測、それから、ダム堤体の安全性を確認するための計測等を実施しているものでございます。

次の68ページをお開きいただきたいと思います。河川・ダム<sup>の</sup>維持管理の中で、大きくは2つの施設に分かれていくということで、1つは河道や堤防に生じるさまざまな変状ということです。河道と申しますのは、洪水の流れる川の敷地の部分でございまして、堤防とかにさまざまな変状が生じますので、そういうものを日ごろから状態を把握しながら、これを補修していくということが1つでございまして。

それから、70ページをお開きいただきたいと思います。国が管理しております河川において堤防とか河川の延長がどのくらいあるかというのを示してございます。河川の延長は全体で8,786キロ、堤防の延長は1万3,400キロと、こういう長大な延長を管理しているということでございます。

それから、72ページをお開きいただきたいと思います。もう1つの管理のメニューといたしまして、構造物系の施設がございまして、それは例えばゲートとか排水機場とかそういう施設系の維持管理をやっております。特にこちらの施設系のものにつきましては、高度成長期につくりました施設がかなり経年劣化を経ているというような状態でございます。右上のグラフにお示ししたとおりでございます。このような施設につきましては予防保全を推進していこうということで、機械とかの施設の状態を常に監視しながら早目に手を打っていこうというような維持管理の仕方を今、進めておるところでございます。

レビューシートのほう、55ページに戻っていただきまして、河川・ダム<sup>の</sup>維持管理事業の予算額でございまして、真ん中のあたり、24年度ということで1,445億余ということで当初予算を計上してございます。

それから、次の57ページをお開きいただきますと、事業の資金の流れでございます。地方整備局等10機関、それから、本省等、それから、独立行政法人水資源機構ということで、大きく3つの機関に資金が流れてございます。独立行政法人水資源機構、これはダムの管理ということでございます。地方整備局につきましては、そこに掲げてございますようにそれぞれ資金の流れがございしますが、一番多い資金の流れの行き先が民間企業等ということで、これは本省、独立行政法人水資源機構についても同様で、民間への資金の流れが一番多いというふうな状況でございます。

58ページ以降につきましては、その資金の流れの内訳を細かく示してございますので、ご覧いただければと思います。

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つほどお示しいたしたいと思います。

まず1つは、ただいま説明がありましたように、この事業は河川・ダムと、こういうふうなものに関連するものであります。その中の機械系というものが1つあるんですけども、大きなものを占める例えば堤防とかそういうものは、いわゆる自然構造物でございまして、普通のコンクリート構造物とはちょっと性格が違っていると、こういうふうなものがあります。例えばモグラが穴を掘ったりとか、そういう性格のものがございまして。そういう自然構造物ということで維持管理していかなければいけないということで、ある部分、ちょっと独特な技術とか知見とか経験則とかそういうものが必要になってくるということでございますが、そういうふうな技術をきちっと継承させて、それを支えていくような体制とかそういうものがどうなっているのかというのが1つ論点としてはあり得るのかなということでございます。

それからもう1つ、先ほども老朽化の問題が出てまいりましたけれども、今後さまざまな形で経年劣化が進んでまいりまして、そのための対策が重要だということになります。ただ、この老朽化についてはさまざまな取り組みをいろいろな形でやらなければいけない。例えば維持管理に係るデータベースをつくっているのか、あるいは長寿命化計画をきちっと策定しているのか、技術開発はどうなのか、ライフサイクルコストへの縮減というふうな観点の取り組みがあるかどうか、いろいろな対策が必要になるわけですが、そういう老朽化というふうな形での対策が十分なものであるのかどうかと、こういうふうなところも1つの論点かと思えます。

あとは、長谷川先生、よろしくお願いいたします。

【長谷川委員】 それでは、議論のほうを開始したいと思います。14時40分ごろの取りまとめで、14時30分ごろのコメントシートの提出をめぐりにしていただければと思います。

それでは、ご意見がある先生方、いかがでしょうか。

杉本先生。

【杉本委員】 ご意見というか、資料の中身なんですけれども、こちらの55ページのほうに、成果目標・成果実績と活動指標・活動実績が記載されております。この資料の一番後ろの119ページに政策評価の事前分析表をつけていただいています、こちらのほうにも個別的な政策目標の結果が記載されているのかなと思っています。

例えば119ページを見ると、政策目標の評価結果は順調であるというふうに記載されていますから、今の予算執行が順調であって、それほど大規模な予算が将来的には要らないのかなというふうな感じにも見えなくもない。例えば125ページを見ますと、これは都市局さんのほうですけれども、努力が必要であるというような結果が出ているところに比べると、執行の過程が極めて順調なのかなというふうにも見えるんです。

一方で、55ページを見ますと、政策目標のところでは補修等施設数、あるいは活動目標、アウトプットのほうは管理延長施設数となっていて、この事業の数そのものが目標だというふうにも見えなくないんですが、この資料の関係について、特に後ろのほうについて、一言で構わないんですが、もうちょっと説明していただけますと大変助かるなと思います。

【説明者】 まず、122ページをご覧くださいと思います。122ページの一番下の行、(3)、これが今日対象としていただいています河川・ダム維持管理事業ということになってございます。これの右側のほう、関連する業績指標等番号が73番ということで、私ども、この維持管理系につきましては、その上の方、上から2段目の73番、主要な河川構造物の長寿命化計画策定率、これは河川だけじゃなくて、例えば道路とか下水道とか、現在、老朽化が1つの非常に大きな主要なテーマになっていますので、それをこの事業の主な指標として掲げてございます。これにつきましては、長寿命化計画につきましては、昨年もちょうとご議論ございましたが、今、一生懸命、将来に向けて検討しておるところという関係になってございます。

また、55ページで、アウトプットは全体を指してございますけれども、先ほど論点の中でもございましたけれども、我々は川全体をやはり管理していかなければいけないので、

そういったことで対象は全体ということを書かせていただいているということでございます。

【杉本委員】 ありがとうございます。ということだと、この成果目標のところは、件数というよりは、例えばそれによって効果、その効果によって得られる財産の損害の回避の推計額とか、そういうような数値が入っていたほうが国民的にはわかりやすいかなんていう感じもするんですけども、そういうことはご検討されたことはあるんでしょうか。

【説明者】 これは、事前勉強の件もお話ししていいかどうか別ですが、やはり我々としても維持管理を地域の方に理解していただくというものをどうやって説明していくのかというのは、現場で色々勉強させていただいています。例えば元々ある堤防であれば、傷んだところを直すというのは維持管理でございますので、ある意味では、つくった効果もともとあって、それを直していくのは当たり前のことのように受けとめられていますけれども、そういったものを今、先生おっしゃったような形でどうやってうまく示すのかというのが、ともすると建設とダブルカウントみたいなことも言われかねないということもございますので、我々としてはそういった方向に向けての努力はしていきたいなと思っておりますが、現状では実際やっている行為を書かせていただいているということでございます。

【永沢委員】 よろしいですか。今に関連してなんですが、補修の施設数が多ければ多いほどいいというわけではないんだろうと思うんですね。やはり優先順位をどうつけるかというのが非常に大事なポイントだろうと思います。

74ページの右側の表、損傷の程度が「劣化が著しく、構造上直ちに補修・補強を行う必要があるもの」の中で、災害発生時の影響が大・中の程度のものを優先するというようなことになろうかと思うんですが、そういう意味では、そういった指標を、損傷の程度掛ける災害発生時の影響度合いで一定の数値を持つてくることによって、あるいはどういう災害が起こったときに耐えられるかというような、地震におけるPML値みたいな、そういったものが堤防とか河川についても維持目標として掲げられるのであれば、それはすごくわかりやすい。

そうすると、優先順位をどう決めるかという点についても、この損傷の程度はミディアムで、影響の度合いもさほど大きいものではないから、これはまだ先送りしてもいいんだというようなことだし、これに関しては非常に損傷の程度が大きくて、影響度合いも大き

いのだから、直ちにやるべきであるというようなことになる。そうすると、ここでいうと、少なくとも損傷の程度が、劣化が著しいもので、なおかつ、影響が大きいものについてはゼロにするとか、それ以外のもの、影響度合いが中についても何%執行するというようなことでないと、いっぱい数をこなせばいいんだということになるとすると、影響度合いの小さいもの、やりやすいものをやればいくらでも成果が出るということになりかねないので、この成果目標の設定があまり合理的でないように思います。

それに伴って、122ページですか、これが進捗度合いを100%にするというのも、それを100%にするということがどういう意味なのかというのがいまひとつ見えてこないという面があるのではないかと思います、いかがでしょうか。

【説明者】 これは論点の中でもちょっとご指摘いただいたことをまず申し上げますと、我々管理している例えば堤防のような土の盛土みたいなものと、それから、現場でもご覧いただいたような、コンクリートでできたような水門のような構造物、それから、そこにある機械、大体大きくこういう3つの性格のものを管理していると思っていただければいいと思います。

特に機械系みたいなものについては、これははなからの人工的な施設でございますので、比較的技術もあるということですから、我々、将来にわたってどういうふうにメンテナンスしていくか、部品の交換をどうしていくかということ、まさに今、長寿命化計画の中で具体的に明らかにしていこうということを立ててございます。ですから、今の先生のご指摘のように、どの段階でそれはやるべきかということがかなり客観的に出していけると。その中で、それができてくれば、横並びを見ながら、優先順位もおのずから検討できると。

コンクリート構造物も、まだ盛土に比べれば、比較的そういった評価がある程度できやすいものです。そこを定量的に我々、Aという水門とBという水門の劣化具合をピシピシと横並びして、こっちのほうが早いなんていう技術がまだ高まってははいないんですけども、だんだん今、グループ分けができるぐらいの段階には、こちらの先ほどの表にあるように出来てきてございます。昨年もこのレビューの中でそういうご指摘をいただきましたので、我々も出来る範囲のものについては、なるべくこういうグルーピングをして優先順位をつけていこうという努力はしてございます。

ただ、やはり堤防とか、あるいはそれにある、堤防を守るようにつくられている護岸みたいな構造物につきましては、やはり洪水があつたり、地震があつたり、雨が降つたりしますと日々劣化してまいりますし、それが壊れると直ちに被害につながるような怖さもご

ざいます。また、論点でご指摘もありましたけれども、なかなかどこまで行ったら、そこが次の洪水で危ないかみたいな判断が、やはり経験に基づく部分がかなり高いということなので、そのところは我々としても一品一品見ながら現在のところはやらせていただいています。

今、先生のおっしゃっているような方向に、特に機械とかコンクリート形の構造物は、我々としてもできるだけ早くそういうことをしなければいけないということを思っているところがございますけれども、なかなか最後の最後まで全体としては難しいので、そういったものを、むしろ逆に、全体としてどういうふうに補修をしていくのか、川ごとに計画をつくりまして、点検をこういうふうな頻度でやる、それに対しては、例えば見つかった補修を公表してちゃんと補修箇所も公表するとか、そういったようなやり方をしているかということをお、先ほどちょっとお答えしたような検討も進めているところがございます。いずれにしても、ご指摘のような方向に向かおうとしていることは確かなんですけれども、まだちょっと時間が要るかなというような状況でございます。

【長谷川委員】 赤井先生。

【赤井委員】 アウトカムについては私も同じようなことを思っておりまして、目標が災害の発生防止とか流水の機能維持ですから、単なる幾つ維持補修したのではなくて、できるだけそれにかかわるような数値化を、なかなか難しいとは思いますが、そういうところを着実に今おっしゃったように進めていただくというのが重要なと思います。

それとともに、今、長寿命化計画をつくられているので、その中で、多分、どの時点でどうするのが一番コスト的に安くて、安全性も保てるのかということが出てくるので、そこの兼ね合いでコストがこのぐらいかかっても安全性がこのぐらい増すというところをうまく数値化できればいいのかなと思います。

質問なんです、この長寿命化計画は、74ページに、28年度までに約3,500施設、25年度1,048と順調には進んでいるんですけども、これは多分、各地域での協力も必要だと思いますが、進んでいる地域と進んでいない地域の違いとか、そういうところの理由というのはあるんでしょうか。また、そういうような分析はされているんでしょうか。

【説明者】 まず今回、今、対象としていただいていますのは、直轄、国の事業になりますので、基本的には我々の業務を担っています整備局が担当してございます。そういった意味では、技術レベルとかそういった意味での進んでいる、進んでいないというような差はあまりないかなと考えてございます。ただ、やっぱり施設の古さとか、やはり我々管

理しているものについても、戦前につくったようなものもまだございます。戦後につくったもの、先ほどのグラフのように高度成長期につくったものが多いわけですがけれども、非常に古いものもございますので、そういった技術的な意味での難しさというのはございませぬけれども、我々としては、このまず主要な3,500については目標以内にはきちっとできるだろうということは今、目算として持っているところでございます。

【水上委員】 まず先ほど、お金の使い方として、機械とか設備とかみたいなものを導入するという使い方と、コンクリート構造物をつくるという使い方と、土木工事的な使い方と、大きく言うと3種類ある話があったんですけれども、24年度の例えば執行額ベースで1,430億ぐらいでいうと、それぞれがどれくらいになるんですか。機械にどれぐらい使っていて、コンクリートにどれぐらい使っていて、どれぐらいを土木に使っているんですか。

【説明者】 今、先生おっしゃったのは、24年度の1,400億ベースでよろしいでございましょうか。

【水上委員】 はい。

【説明者】 ざくっということになりますけれども、我々いつも言っているのが、機械系が、1,400億ベースですと500億ぐらいというような感じ、3分の1ぐらいというイメージでございませぬ。それから、コンクリート系が大体100億とかそういうベースになりますでしょうか。あとは、草刈りとかそういう日常的な管理も含めてということになりますけれども、堤防系がやっぱり300億とかそんなイメージでございませぬ。ちょっとざくっとした数字で申しわけございませぬけれども。

【水上委員】 そうだとすると、今、それぞれを足すと、500足す100足す300だと900億ぐらいになるんですけれども、残り500億ぐらいには何に使われているんですか。

【説明者】 あとは、先ほどのご説明にありました、川そのものを管理するというのがございませぬ。例えばたまった土砂を取るとか、木を切るとか、そういうような部分、あるいは巡視をしたりするというような部分、あるいはごみを拾うとかそういうような部分とか、いわゆる川そのものを管理するというものがございませぬ。

【水上委員】 じゃ、それが500億円ぐらいかかっているという感じですか。

【説明者】 済みませぬ、全体を横で足し切っていないものですから申しわけございませぬけれども……。

【水上委員】 正確じゃなくていいんだけど。

【説明者】 残った額が、そういったものとか、あとは、観測関係の経費とかになります。

【水上委員】 経年で見たときに、特に機械なんかが、高度成長期に入れたもののリプレースという議論が一番出てくるんだろうなと思うんですけども、この24年度に500億というやつについて、実際に河川工作物関連応急対策事業の優先度評価というところを見ると、それが大体、今で言うところの機械の話なんですよね。これ、違うんですか、河川工作物関連。

【説明者】 先生が今言った74ページの去年レビューいただいたもの、これは昨年もご説明したように、維持管理の中の重点的な仕事の1つでございまして、むしろもとに戻すだけじゃなくて、元々機能が劣っていたので、少し機能を改善しながら更新していくというような仕事でございます。対象は、先生おっしゃるように、機械系もかなりございすけれども、この中にはやっぱりコンクリート系のももございす。

【水上委員】 なるほど。じゃあ、今の、例えば機械系で見たときに、今後5年間で大体幾らずつぐらい、こういう評価をしていったら、つまり、災害時の影響と損傷の程度という2軸で評価をしていったら、今後5年ぐらいにわたって最優先になる、これでいうと茶色とかベージュとかの色になっているやつが大体どれぐらいになり続けるイメージ観なんですか。

【説明者】 先生おっしゃっているのは、我々としてまず基本的には、機械については止まっては困るというのが一番の眼目になります。もちろんその中で背後地の様子も見ながら優先性は決めていかざるを得ないと思っておるんですけども。ですから、機械については、比較的この中の右に行きやすいというのがまずございす。損傷の程度でいくということですね。

我々として今投資しているレベルですと、先ほど先生おっしゃったように、高度成長期につくったものが右肩上がりになってまいりますので、今のレベルではやや追いつかないかなという見通しを今持っておるんですけども、長寿命化計画なりがきちっと全部できれば、そこら辺が数量的に表わせるようになるというふうにも今、作業を進めておるんですが、今の見込みですと、今後はまだこちらのほうは伸びるかなという感じは持っております。

【水上委員】 つまり、どうしてそういうことを聞いているかということ、今、22年だ

と例えば1,300億ぐらいだったね、23年だと1,500億ぐらいだったねと、ある程度の上下がありながらも、1,300から1,500億ぐらいの規模でこの事業は推移していると。これが今後どんどん右肩上がりになっていきますよという話なのか、大体1,500億ぐらいの話なのか、大体1,300億ぐらいの話なのかというのは非常に重要なところなので、その辺でまず推移を聞きたいのと、もし推移が変わるんだったら、どこの要素、今で言うと、機械が増えるねとか、コンクリートが減るねとか、よくわからないですけども、どこの要素が効いてきてその総額が変わるのかということを知りたいという展開をしていったんですが、その辺ちょっと整理してもらえますか。

【説明者】 まさに今、我々自身もそこが最大の検討すべきポイントになってございます。今ほど申しましたような機械については、平成20年に今後の機械の、言ってみれば、維持管理の仕方というようなマニュアルをつくってございます。そのもとで、これまでのやり方を変えて、できるだけ部品を長持ちさせていきたいと思いますなやり方をつくりました。今、そのもとで長寿命化計画もつくっております。ですから、これで大体先が20年30年ぐらいでき上がって、見通せるような雰囲気になってきてございます。

その状況から見ると、機械についてはまだまだ、今の状況よりも3割ぐらいは伸びていく可能性はあるなというところを思っているところでございます。そのところをどこかで吸収しなければいけないということもありますので、例えば今、我々努力しているのは、まず我々がやっている管理行為をきちっと計画的にやっていこうということで、この3年ぐらい、草刈りにしてもごみにしても、地域の要望は非常に多岐にわたるんですけども、やっぱり我々として管理として最低限に絞るといようなことをやってきてございます。

それから、その中で、できるだけ地域にやっていただけることをお願いしようということで、最近一番大きいのは、草刈りとか、あるいは切った木、これ、片仮名でいえばバイオマスというような資源というふうにも見えまして、畜産の飼料とか農業資材とかに持っていただくということで、処分費用がほとんど、今、8割ぐらいは浮くような状況になってきてございます。そういった形で削れるところをどんどんつくって行って、何とか吸収できるものは吸収していこうということを考えています。

それから、機械系につきましても、20年につくったマニュアルにドンとのっているのではなくて、機械については止まったらアウトなので、止まる直前を見極めるというのが一番、ある意味では技術としての極みみたいなところになります。それをいろいろなセン

サーとか、例えば回転するようなモーターでしたら、ぶれが大きくなってきたとか、あるいは油圧式のものであったら、油に色々な異物が混じるようになってきたとか、そんなようなセンシングの技術を今、一生懸命開発しているところです。そういったものを使って、今延ばした交換時期をさらにまた延ばせるような、安全でありながら延ばせるような、そういうような技術開発をしていこうというようなことも考えております。

また、コンクリート系につきましても、先ほどもお答えしましたように、今の診断技術をもう少し高めていながらですね。ただ、コンクリートについては、きちっとつくったものは、それなりに維持管理すればかなりの長い間もつということはわかってきていますので、できるだけ半永久的に使えるような形にしていきたいとか、そういったような技術的な工夫とミックスして何とか全体を、今、先生おっしゃったような、伸びる一方じゃないようなことにできるような工夫をしていきたいということをやっているところでございます。

【水上委員】 今の点は大変すばらしいと思うので、そのことはご意見としてまとめさせていただきますが、これまで過去の仕分けの経緯の中で、まずどこが優先順位が高いのかということをしかりまとめてくださいという指摘をずっとされてきたと。その中で実際はかなりご努力されて、すぐにやらなければいけないものは何なのかというのをきちんとマトリックスを整理されてきていると。機械、コンクリートみたいなところで、一部、もうちょっと整理したほうがいいかなというところはありますけれども、大分進んできておられるんだろうなという理解を持っています。

そうすると、次におそらく出てくるのが、最もぎりぎり頑張って努力をして、延ばせるものは全部延ばして、工法とかもいろいろ工夫をして、最大限のコスト削減努力をしたという場合において、今後どれぐらいかかっていくのかということの予測というのが多分次に必要になってくるんだと思うんです。なので、今の話は、一種抽象的な議論としては、たくさん頑張っていますので、私は大変好感をしているんですけども、じゃ、それが数字になると結局どうなるんですかという話が次に必要です。それは総額という話と、少なくとも機械、コンクリート、土木に分けたときにこういうふうになっていますよという程度のことは示されていて、例えば今後10年というスパンで見たときに、どれぐらいがマックスになってきますよ、どれぐらいまで頑張ると増え過ぎないで何とかしますよというところが出てくるというところが必要になってくるんだろうなと思います。

その上で、実際現地を見せていただいたんですけれども、草刈りの回数を減らすとかみ

たいなすごく細かいことも含めて大変努力をされているという話を伺って、素晴らしいなと思ったんですが、だとすれば、大体……、私、川を実際見せていただきましたけれども、大変よく整備されていましたよね。これまで随分予算も削減されて、苦しい苦しいという話だったけれども、逆に言うと、すごく知恵を使われてあの水準を維持されているということには大変敬意を表したいなと思うんです。

とすれば、24年度に補正がついていて繰り越されていますけれども、これは要らないのであって、元々1,300とか1,400の規模で知恵を使ってやってこられたんだから、基本的にはそのレベルでやるべきで、増やすという議論にはならないよねと。逆に言うと、せっかくこれまで知恵を使ってきたのに、増やしますなんて言ったら、知恵使わなくてもいいじゃんということになってしまうよねということなので、知恵を使ってこられたことについては心より敬意を表したいと思うんですが、だとすれば、これまで縮減してきた努力を今後も継続していかれるべきだと思いますが、いかがですか。

【説明者】 まず1点目の将来の見積もりにつきましては、我々自身も今、努力しております。これは省全体でもそういう方向の検討をしています。我々、工夫したものがどれだけ定量的に下がるかというところはまだまだいろいろな努力が必要な部分はありますけれども、少なくとも今のやり方でやっていったときに、今後30年50年どうかという検討は、今、先生ご指摘のように、近い将来までにやらなければいけないということで考えてございます。

それから、見ていただいた荒川、これは都市部の河川でして、現場でもご説明しましたけれども、区が公園とかでかなり占用していただいていますので、言ってみれば、地域の方の努力もある結果としてああいった環境が残っているというところもございます。実際に、荒川でも、隣の江戸川でも、草刈りを減らして相当の苦情を現場も受けていまして、我々、かなり苦しい中でやっているというのがございます。

また、全国、先ほど言ったように、堤防にしても1万3,400キロございまして、なかなか全部の変状をほとんど対応できていないというのが現状でございます。今、厳しい予算の中で、ぎりぎり査定をさせていただいて、現場のやりたいものが半分もできていないような補修の状況もございます。そういった意味では、追加的なお金もうまく活用しながら、先生のおっしゃるような努力をして、膨らむものを抑えていくというようなことは大事ですし、我々、何よりも防災の施設でございますので、洪水のときに、いざ水門が動かない、いざ堤防が切れたと、これが最悪の結果になりますので、何とかぎりぎりのところ

を見極めながら、安全を守っていきたいということを考えているところでございます。

【水上委員】 視察に行ったときに、堤防みたいなものというのは、安全、防災の施設だから非常に重要なものだ。一方で、ある日突然ありとあらゆる堤防が壊れるということはないのであって、ある程度の計画性の中で進めていくことが可能だという議論をずっとされておられた。結果、今、予算が縮減されていく中でも、さまざまな先行指標を駆使したりとか、いろいろな工夫をしながら、この予算の中で実際に堤防が決壊したりとか洪水になったりとか、そういうことのないように基本的にご努力してこられたわけですね。そして、結果、見事にその試みは実現なさって、実際に突然、荒川の堤防が決壊するという状態は起きなかった。素晴らしいことだと思います。ですので、基本的にはこの予算の枠組みで十分に出来るのであって、増やす必要はないと思います。

ちなみに、あえて補足して言うと、落札率とかを見ますと、100%とか99.8%とか、そういう落札率のものがえらい多いというのが現状でございまして、そういう意味では、そういったものをきちっと競争性を担保して、90%前後の落札率まで落としていくことによってこれまでなかなかできなかったなというものについても予算を回していくということは、1,300億円ぐらいの予算の中でも十分に可能なのであって、そのような努力は今後ともぜひとも継続していただきたいというのが我々の意見でございます。よろしく願います。

【説明者】 1点だけよろしいですか。もう努力はやってまいります。ただ、去年も九州で堤防が決壊したりしてございまして、必ずしも全てが全て、今回見ていただいたような荒川は、なかなか最近、洪水がないということもありまして、決壊には至っていないということもありますし、東京の大都市の河川ですから、決壊なんて万が一でもあってはいかんということで、言ってみれば、一番最重要区間という管理もしているということもございまして、我々としては、地域の方にきちっと安全をお示しできるような形の維持・補修を心がけてやっているということは間違いなくそういうことで申し上げられます。

この追加的な補正予算についても、今まで先送っていたようなところを何とか元に戻すような形で使わせていただいておりますので、全体としては、先生のおっしゃるような形で、今後ずるずると予算と増やすようなことのないような努力は我々としては当然やっていかなければいけないということを考えてございますので、そこら辺はご理解をいただければと思っております。

【佐藤委員】 ちょっと関連しますが、1点コメントと1点質問になるんですが、確かに、多分かなり予算を切り詰めて、この間もお話しいただきましたけれども、堤防の草むしりとかを、4回やって欲しいというところを年2回といった形で、かなり厳しく査定しながら事業のほうをやられているんだと思います。

元々堤防というのは地域住民を守るものであり、また逆に、近くの広場とかはやっぱり地域住民の人たちもみんな使うところです。河川敷とかは地域住民の方も使うところでもありますので、ある意味、堤防自体、やっぱり地域住民が受益しているという面は否めないと思うんです。基地とか何とは違って迷惑施設ではないので、むしろ住民の生命と財産を守るものでありますので、仮に例えば草むしりを年4回してほしいというのであれば、2回分は少なくとも地域の方に負担いただくというのは1つの手だと思う。2回はもちろん防災上必要だとして、残りの2回は住民の方の利便性というか彼らの便益のためでありますので、そこはやっぱりちょっと区分けして考えられたほうがいいのかと思いました。

1つ、河川敷関係で質問なんですけれども、この間も見せていただいたところは、国の管轄のところもちろん地方自治体の管轄のところがあったと思うんですけれども、今後、例えばある意味、防災対策を徹底するという観点、あるいはある程度コストを今後節約していくという観点から、つまり、国の管轄はここだから、自治体の管轄はこっちだからというのはいわゆる縦割りなので、もう少し地域を包括した形で面的に、自治体と国が一体になって治水に当たるとか、あるいは河川敷なんてかなりいい土地だと思うので、例えばそういうところを自治体と協力して有効活用していくとか、地元自治体とアドホックに何か協議されているのはわかるんですけれども、制度的に協調していくとか、事業を共同で進めていくという、そういう予定とか意向があれば教えていただきたいんですが。

【説明者】 この前もちょっとお話しした部分と重複しますけれども、まず、河川敷は、我々としても、地域にとっても有効な空間だということは強く認識してございます。2点ご紹介させていただくと、1つは、現場で見ていただいたような地域ですと、川のある区間を自治体に包括的に占有していただくと。その中で、一個一個のグラウンドというような許認可をするんじゃなくて、地域全体として区なり市なりに占有していただいて、日常の管理をしていただく、あるいはグラウンドとして、あるいは公園としての利用をしていただくと、そういったような取り組みもやってございます。

それからもう1つ、もう少しさらに民間に入っていくという意味では、やはり川の魅力を使って、例えばウォーターフロントとしての活用をする。その中で、例えば飲食店

を出すと。通常、国有地ですとそういう民間活動はなかなか導入しにくいんですけども、地域としてその点が合意できれば、その中で公平性を担保しながらそういった業者を選定していただいて、民間にも活用していただくと。一番わかりやすい例でいいますと、京都の鴨川の川床という、川沿いに料理屋が並んでいるところがございますけれども、あいった形で、地域としても歴史・文化あるいは観光のために必要なものについては、民間にも使っていただいて、地域振興なり地域の観光に役立てるといような取り組みもしているところがございます。

【赤井委員】 大体議論が出てきたと思うんですけども、この目的というところで、一般の人が聞いて、草むしりというのは、景観上はきれいかなと思うんですけども、今、4回なのか2回なのかというところで、どのぐらい防災上必要なのかというところもありわからないところもあるので、そのあたり、どのぐらいまでが本当に防災上必要なのかというのが何らかの形でわかるような仕組みとか、先ほどのガバナンスでもないですけども、専門家で見てこうだというような説明とかそういうのがあると……。多分、この最後の74ページのこういう台帳をつくったり、優先順位のこの表をつくったりというのは、これをつくったことで、当然ながら新たにわかって優先順位が変わることもあると思うんですけども、これまでも技術的に優先順位があったとしたら、このつくる意義というのは、ほんとうに今の優先順位が外部から見ても妥当なものとして、いわゆる説明責任というんですかね、それが達成できるかどうかということだと思うので、そういう視点を今後高めていただいて、説明責任を確保していただくというのが必要かなと思います。

もう1つは、かなり大きな話になるんですけども、長期的に見て、今、維持・補修されているものは、これは永続的に将来も永久的に維持・補修をしていかないといけないものなのか、それとも、例えばこれからの人口減少の時代において、また、まちづくりとか、地域の実情が変わってくると、維持・補修する箇所も絞っていったりもできるのか、そのあたり、もしよかったら教えてください。

【説明者】 まず、前半のところに対してのコメント。我々自身も堤防とかは経験的だということを申し上げてきた過去の経緯がありますので、そういったものをきちっとするために技術基準をつくって、例えば堤防の2回というのは、年に2回は堤防をちゃんと点検しましょうということを基準としてうたってございます。それによって、堤防の安全性を確保していくと。どうしてもそのためには草を刈らないと堤防が見えないので、そのための草刈りということで基準上明確にするというような形をしてございます。そのもとで

各河川ごとに計画をつくって、それを昨年度、全河川をオープンにさせていただいているとか、そういった形でディスクローズもしながら説明責任を果たす、あるいはきちっとした根拠のもとで管理をするという形に持っていつているところでございます。

それから、地域の変化に応じてでございますけれども、例えば川の周りに住まうということを考えてみますと、これはこの1,000年、2,000年、日本の歴史の中で、例えば堤防みたいなものも、淀川の堤防ですと本当に1,000年以上たっているような区間もあるみたいな部分もございます。ただ、その中で、現在において我々としては、国民経済上重要な区間の中のさらに主要な区間を国が管理しているということで、これが大きな国土の変化の中で変わってくれば、そのことそのものの変化というのはあるんだと思うんですけれども、当面ということでは、我々としてはそういったことはまだ想定しているような状況ではないです。区間の中で、例えば都道府県さんが管理なさっているような郊外の河川で、もう家がなくなってしまったとか、経済活動がなくなったということになれば、なかなか今、お金がない中で、そこまで実態上、金も回っていないということもございませぬけれども、そういう変化は出てくるんだとは思ってございます。

【赤井委員】 だから、多分、自治体管理の小規模なものであれば、まちづくりとともに変わってくる可能性もあるけれども、今の直轄している中では、そう簡単に変わるような、つまり、住民が移動したことによってもう維持管理しなくていいとか、そういうのはあまり想定されないということですか。

【説明者】 そうですね。もし仮にそういうドラスティックな変化があれば、川そのもの、水系そのものの指定の見直しとか、そういうような議論にはなっていく可能性はあると思います。

【赤井委員】 自然に任せているものもありますけれども、最近のまちづくりだと、特にインフラのあり方というときに、コストがかからないためには、やっぱり一番効果的なのは、住民を集中させることによってコストが節約できるということもありますから、可能性があるのであれば、たとえ直轄のものであっても、自治体と連携させながらうまくまちづくりをしていくことによって、かなり先になるかもしれないですけども、10年後、20年後、50年後ぐらいにでも、維持管理費を減らして、維持する箇所を減らしていく、そういうような方向性も考えられると、将来的には役立つ部分もあるかなと思います。

【長谷川委員】 私のほうから多少感想ですけれども、昨年来の行政事業レビューから何回かご説明いただいている事業ですけれども、それを踏まえますと、1つ目は、74ペ

ージのところではいろいろレビューの対応をしていただいているわけですが、そもそも昨年来の私どもの意見としては、まずは優先順位付けとか長寿命化の話とかこういうものが、本来、予算を要求したり、予算をつけていくことの出発点であるべきなんじゃないかというような認識のもと指摘させていただいた中では、対応を進めていच्छゃるとはいえ、やはりもう少しその部分の意識を高めた形で進め方というものがあるんじゃないかなと思っています。

あとは、60ページから63ページ、4ページにわたって、入札なりありますけれども、依然として1者入札が非常に多い。例えば60ページのBですと、10件のうち6件が1者応札であったりとか、あるいはその下でいきますと、公益法人の関東建設弘済会という、いわゆる国交省さんの旧来関連団体だったところですが、依然として1者入札が繰り返されている。あるいは、右の61ページに行くと、独法の水資源機構さんに施設改修の修繕工事を随契で発注されていますけれども、国交省が独法さんに施設の修繕工事を発注する必要性というのはあるのか、62ページに行きますと、またHの民間企業ですと、100%の入札率で1者で受けているところも依然とある。業界的なこととか技術的なこと、いろいろ要因はあるんでしょうけれども、この部分についても旧来からあまり変わっていないような認識も受けますので、そのあたりの改善の取り組みも早急にさせていただきたいなと思っていますのでございます。

【説明者】 まず、資料も提出させていただいていますが、競争性を高める努力は我々もこの数年、不断の努力をさせていただいているところでございます。できるだけ多くの方に参加いただけるような条件の改善等をしてきてございます。その中で、我々が発注の際には十数者あるいは数十者可能だといっても、結局、1者しか来ていただけないというような案件がかなり多いというのが実情でございます。

特に60ページに、これは前回、事前勉強の際にもご指摘ございましたけれども、1者入札のものが結構多くあるのではということでもございました。私ども、この中で見ていただくと、機械設備の修繕系とか電気設備の点検とか元々かなり専門的なもの、機械とか電気とかそういったようなもの、こういったものが比較的この傾向が強いということでございます。現場のほうでそういう業界に最近お話も伺いながら、やはり我々、改善していくに当たってはそういうことも必要ですのでお話を伺っていますが、やはり通常、つくったメーカーでないと、なかなか中身がわからないとか、あるいは直しても責任がとりにくいとか、そういったことでやはり他者がためらうみたいなこともあるとか、いろいろなお話を

聞いてございます。そういったことも踏まえながら、また我々としても改善をしていきたいと思っているんですが、土木工事ですとそういうことはあまりないんですけども、どうしてもそういう点検あるいは修理、機械設備はそういったような傾向はあるということでございます。

【長谷川委員】 それでは、取りまとめコメントのほうを紹介したいと思います。事業の評価結果としては、全体の抜本的改善が1名で、事業内容の改善が5名、現状通りがゼロということになっています。

主なコメントを紹介していきますと、1つはやはり成果目標に関する議論ですけれども、成果目標についての数値化、合理的な説明を図るべきではないかと。数をこなすアウトプットのなものではなくて、それに対してどういう効果を発現したいのかというような、アウトカムの成果指標の考え方が必要なのではないかとという話とか、先ほどもありましたけれども、やっぱり1者入札等の割合が、他の部局さんと横並びで見ると非常に高いので、改善に取り組んでいただきたいという話。

あとは、より少ない予算の中で長期間同じ施設レベルの水準を維持していくと、そういう努力を重ねてこられたということですが、ぜひともそれは継続していただきたい面であって、24年度の補正といいますか、繰り越し分の予算はほんとうに必要なだったんでしょうかというような意見もありました。

あとは、河川のデータベース、長期長寿命化計画の取り組みについて、このあたりについては透明性あるいは説明責任を果たすという意味では重要なので、早急に進めてくださいと。

あとは、長期的に見て、もう少し広い視点で考えて、1つの地域の中のインフラだというような位置づけとしても見られますので、そういう意味で維持管理費を縮減していくためには、まちづくりとか都市整備とか、ほかの部局との連携も必要なんじゃないかというような意見もございました。

また、地域とのかかわりという意味では、地域の憩いの場あるいは利便施設としての面もあるので、その受益者負担、地域との役割の分担、負担の分担も考えていく必要もあるのではないかと、そういう意見もございました。

その結果、まとめますと、大体3点ぐらいに集約されるのかなと思います。1つは、成果目標の設定の仕方でございます。災害の防止が一番重要な目的であるということですので、その目的に即して、それをやはり客観的に示せるような検討を進めてくださいと。具

体的には、こういう工事を幾つしましたという、いわゆるアウトプットの的なものではなくて、それによって仮に河川が氾濫した場合に、それを防止できる、カバーできる人口とか経済圏とかいろいろ考え方はあると思いますけれども、そういった形で成果目標を客観的に示していただきたいと。

2つ目は、先ほどの地域との受益者の負担、あるいは長期的あるいは大局的な視点に立ったまちづくり、そういった視点で、限られた予算を効率的に維持管理に振り向けていくというところでもう一段の努力の継続を求めたいというところ。

最後、3点目は、1者入札が多い、落札率が高い等、そういった状況というのは、いろいろ努力はされているということですが、多分かなり発想の転換を求めるような形の一層の改善が必要なのではないかとということが3点目でございます。

これに関しましてご意見いかがでしょうか。

【水上委員】 この事業は、大きく言うと、多分たてつけが2つあって、これまでやってきたことを継続するという話と、余計に1,111億やるかどうかという話は別の話だとまず思うんです。私は、これまでやってきた努力については、これが1,500億であるべきなのか、もっと競争入札とかを使ってそれを何とか1,400億に減らすべきなのかという議論はあると思いますけれども、基本的な考え方としては、これまで一生懸命ご努力されてきたことは大変素晴らしいことで、肯定的に考えています。

ただ、それでは全然足りないから、もう1,111億必要なんだという説明は結局最後までなされなかったという理解をまずしております。次に、これはもっと根本的なことを言うと、これまでの仕分けの中でもずっと、計画をしっかりと立てるべきだという話をされていて、これはどういうことかという、たまたま政権が変わって補正予算がついたから、1,000億使っちゃえという話ではだめなのであって、ちゃんとした計画のもとにどういうふうにするかということを10年スパンで考えておかないとだめだよという、一貫したこれまでの仕分けの趣旨があったんだと思うんです。だとすると、これまでせつかく1,300億でやれるように頑張ってきたのだから、いきなり補正予算がついたので、もう1,000億使いますという事業のたてつけは根本的にだめなのであって、少なくとも1,111億円については返すということは取りまとめの中にしっかり入れておいていただきたいと思いますが、いかがですか。

【説明者】 よろしいですか。まさに先生おっしゃるように、我々、計画的にやっぺいこうということをやっているわけですが、元々の段階で、護岸の補修とか、堤

防の補修とか、機械設備の整備とか、基本的にはなかなか現場で必要なものをやり切れていなかったということがございます。その中でも何とか最悪の事態が起きないようにことで、ここまでこの三、四年頑張ってきたという実態でございます。

先ほどの機械で申し上げますと、これからまだまだ3割ぐらいふえていくという中でどうやってやっていくかということこれからまさに具体的な数値として表していきたいと思っておるもので、これまで先送りしてきた部分を、何とか現場の安全性、信頼性を確保する上で取り戻すということが、今回の政府全体としての老朽化対策の中で我々として取り組んだところでございます。

逆に言えば、この補正予算をもって、我々としても将来に計画的にやっていけるようなスタートラインに立てたというようなふうに認識しているところでございます。まだまだ今年の25年度の予算でも現場の要望を全て満たしているわけではないんですけども、先生おっしゃるように、今後の努力もしつつ、そこは計画に乗れるようにやっていきたいと思っておるんですけども、今回の追加的なものは、あくまでも過去の清算的な形で使っているとご理解いただければと思っております。

【水上委員】 結局、この仕分けの中で、1,111億円分これまで足りなかったから大変なことになったんだという具体的な説明はされていないのであって、さらに言うと、先ほど聞きましたけれども、今後、機械についてはどんどん右肩上がりですぐ補修が増えていくので、3割ぐらい増えるかもしれませんという議論があったんです。それでも3割増えるかもしれないという議論だったんですね。これは倍にしますという議論をしているわけで、それはどう考えても合理的な説明がされているとは思えない状況にあります。ですから、1,000億については少なくとも返すべきだという取りまとめをぜひとも入れていただきたいと思っております。

【佐藤委員】 ちょっといいですか。確かに返す返さないというのはある種政治判断なので、別にここでどこまで議論できるかわからないんですが、ただ、やっぱり2,600億を前提にしてこれからの事業運営はやはりまずいと思うんですね。こう言っては申しわけないけれども、その時々政権のプライオリティーというのはあるわけで、そのときによって補正予算がついたりつかなかったりするということはあると思っております。

ただ、やはり河川の管理というのは、長い目で見て国家百年の計にかかわる問題ですから、やはりここまで1,300、1,400億円ぐらいでやってきていることなので、堅実な予算でできるという計画でいかないと。これまで行政事業レビューでも、計画をちゃん

とつくってくださいというのは多分そこだと思うんです。やっぱり大盤振る舞いして計画をつくるのはすごく簡単なんですけれども、やっぱり堅実な財政の中でどこまでできるのかということだと思います。1,100億円、たまたまそういうときについたときは、逆にボーナスだと思って、前倒しするなり、何かほかの、長い目で見て使うなりすればいいと思うんです。

それから、草むしりのケースに戻りますと、やっぱり年2回でいいと思うんです。それを4回にしてしまったら、今後ずっと4回にしていかなければいけないので、今後予算がもし十分とれなくなったときに、今度は管理に困るということになります。やっぱり堅実な予算の枠の中で、長い目でちゃんと河川の管理ができるという、そういう体制、そういう計画をつくってくれというのが大きなメッセージであって、この1,100億円がずっと続くとはあんまり思わないでくれというのは少なくともメッセージかなとは思っています。

【説明者】 よろしいですか。1点、私の説明が欠けていたところがありました。まず、絞ってきた草刈り、あるいはごみの処理も施設の影響に限るものに絞るところ、スリム化したところについては、ずっと我々、この25年度も含めて、この補正予算を充てることもございません。むしろ我々、ある変状があって、護岸とかが亀裂があったというときに、早く直せば少ない予算で済むんですが、どうしても予算が足りないものですから、順次先送りをしてきてございます。そうすると、次の年にはそれが広がればまた余計にお金がかかるようなことも、やや負債を繰り返してきた部分がございます。そういったことを今回の補正予算でやはり施設の老朽化をできるだけ予防的に防ぐと、我々として将来を見通せるような維持管理をしていくというのが今回の老朽化対策の1つのポイントでございます。

ですから、今回の補正予算は、全体として我々、今の時点で、これまでやり得なかったようなこと——護岸の補修とか、機械の整備とか、機械系につきましても、20年につくったマニュアルでそろそろ交換となったところで要求が来ても、なかなかそれに全部応じ切れてないような状況でございましたので、そこを基本的なところに戻すと。それでもまだ足り切っているわけではないんですが、将来を見通せるようなところに戻すというのが今回の補正予算でございましたので、決して今までできなかった草刈り3回目、4回目をやるとか、そういった形でぜいたくに使うようなことをしたということは全くございません。

【永沢委員】 よろしいですか。私は1,110億を返すか返さないかなんていうことを

今、判断する立場ではないと思っているんですが、ただ、よくわからないのが、成果目標が数値化されていないということで、何を達成するために幾ら必要なのかというその対応関係が明確になっていない以上、1,100億が本当に必要なかどうかという判断する材料がないというところが大きな問題なのかなと思っています。そういう点では、どの範囲をまず優先的にやるんだ、それをやるためには幾ら必要なんだというところがどうしても必要になってくるのかなど。そういう点では多くの有識者の方と意を共通にするところだと思っていますが、補正自体が全部不要なのかどうかということについては、今、判断する材料がありませんので、私はそれをその通りだというふうに賛成する立場ではありません。

【説明者】　　ちなみに、アウトカムのところで箇所数等を挙げてございますけれども、補正予算では、構造物系の補修3,000カ所ぐらい、あるいは護岸系の補修を700カ所ぐらい、そういった形で、毎年度の補修の数を上回る数の補修、整備等をさせていただいているということでございます。

【永沢委員】　　ですから、何カ所やるということがアウトカムになること自体がおかしいと思っていますので、そうすることによってどのぐらい将来の費用が節約されるとか、危険が防止されるとかいうところがないままにやってしまうから、そうすると、それがいかどうかの判断がつかないのではないかということじゃないかなと思います。

【説明者】　　わかりました。

【長谷川委員】　　色々と議論がされていますけれども、おそらく水上先生の指摘は、至極真っ当なビジネスセンスからすれば非常に真っ当で、本来やるべき計画というのがあって、それがあって、我慢してきたなら、我慢してきた分はこれなんです、だから、今回補正でついたのが1,000億ですとか、そういう説明がちゃんとあるのであれば、それは合理的なものだとして多分認められてくるんだけれども、この補正があるから、とりあえず地元というか地域から要望を集めて取りまとめて、枠に合うようにバツと1,000億積んだみたいにも見えてしまうような説明しか今、なされていないというところが多分、問題の本質なんだと思います。

ただ、皆さんからすると、予算は毎年毎年の国会で、一応民主的な意思の中で決まっていって行く中で、そこで要求して通っているんだから、それはそれで予算で使うべきものとして認められたので使っていきますということだと。多分、そのお互いの価値観というか、立場といいますか、その違いが全てのフラストレーションになっている気がします。

とはいえ、やっぱりこれから新しくつくるというよりは、いかに維持・更新して災害が起きないようにしていくかという事業だと思いますので、やっぱり長期的な長寿命化の計画と、あとは優先順位づけの話ですね。先ほど、今まで我慢してきたものを吐き出して使っているのが、ある意味1,000億ですと言った。じゃ、これは74ページの黄色の部分のことを言っているのか、白い、どの部分のことを言ってきて積み上げて1,000億になっているのかというのを説明を求めているわけですけども、我々にはなかなか見える形になっていないと。

そこが多分、問題の認識だと思いますので、取りまとめの方向としては、補正の部分を返すということまではそこは記載しないとしても、特に74ページに書かれているような対応というのは、もうちょっと期限を切っていただいて、そこまでに対応していただくというような形でこちらのチームとしては求めたいということですので、その期限はどう設定したらいいかわかりませんが、少なくとも次か次の予算要求までとかですね……。

【赤井委員】 やっぱりこの1,100億は、これまで以上に説明責任は達成しないと。補正は全部そうですけれども、初めの予算はわりと見ていても、補正でついたものは全然フォローができなかつたりするので、当然、全部ですけれども、そのところはより説明責任は高めていただかないと。そういう意味合いもあると思います。

【水上委員】 では、補正については返すべきだという意見もあったということをどこかに付記しておいてもらえますか。

【長谷川委員】 それは各先生のレビューシートの中に記載されたものがありますので。

【藤井会計課長】 それでは、時間も参りましたので、河川の維持管理事業については以上で終わりにしたいと思います。

その次の5項目が民間まちづくり活動促進事業ですが、3時15分からというふうな形で始めさせていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

( 休 憩 )

【藤井会計課長】 それでは、5コマ目の民間まちづくり活動促進事業について、移りたいと思います。まず、事業所管部局からご説明をお願いいたします。

【説明者】 都市局まちづくり推進課官民連携推進室長、佐藤でございます。では、私のほうから、民間まちづくり活動促進事業についてご説明をさせていただきます。恐縮でございますが、座らせていただきます。よろしくをお願いいたします。

では、お手元の資料、75ページをお開き願いたいと存じます。事業名、民間まちづくり活動促進事業でございます。

事業開始・終了期間でございますが、昨年度平成24年度から平成28年度までの5年間の事業というふうに計画されております。右下のほうに「政策・施策名」と書いてございますが、25の都市再生・地域再生を推進するという政策に基づき実施をしている事業でございます。

事業の目的、内容でございますけれども、恐縮でございますが、83ページをおめくりいただけますでしょうか。83ページを横にご覧いただければと思います。民間まちづくり活動促進事業でございますが、目的は、上の枠の中でございます。市民とか企業、NPOなどの知恵・人的資源などを引き出す先導的な都市施設の整備とか管理の普及を図りますため、まちづくり会社などの民間の担い手が主体となりましたまちづくりの計画とか協定の策定、また、都市再生特別措置法の都市利便増進協定などに基づきます、施設整備などを含む実証実験などに対して補助をしているという事業でございます。

事業の内容といたしましては下でございますけれども、大きくは、上にありますまちづくり計画・協定の策定支援、コーディネート支援、下側でございます社会実験・実証事業等の支援と大きく2つに分かれまして、それぞれの2つの中が右と左の2つに分かれています。

左上の法定のまちづくり計画から申しますと、これにつきましては、都市再生特別措置法に基づきます法定の計画提案の素案とか協定の案を含むまちづくり計画案の作成及びコーディネートにつきまして、下の枠の中でございますように、都市再生整備推進法人とか土地の所有者等に対しまして、国費率、補助率2分の1以内で補助、支援を行うものでございます。

右側の任意のまちづくり計画等というのは、これにつきましては、エリアマネジメントに係る計画の策定及びコーディネートと書いてございます。これは国策で進めております中心市街地活性化の区域とか景観の区域、下の枠の中でございます地域になりますが、中

心市街地活性化協議会、景観協議会、市町村都市再生整備協議会、低炭素まちづくり協議会、これらの法定の協議会に対しまして2分の1以内の補助、また、民間事業者等、これは地方公共団体を通じてでございますが、3分の1以内で間接補助を行うことによりまして、まちづくり計画をつくっていただくということに支援をしている事業でございます。

それから、下の欄に参りまして、社会実験・実証事業等でございます。左側の黄色い太い枠は、上で説明しました法定のまちづくり計画等に基づきます社会実験・実証事業でございます。都市利便増進協定又は歩行者経路協定による施設の整備・活用ということで、これらの協定により施設等を活用しまして、都市再生整備推進法人が行います、上にあります広場の整備とか通路の舗装の高質化などの事業に対して補助するものでございます。

最後に右下の黄色い枠でございますが、これにつきましては、上段にありました任意のまちづくり計画に基づきまして、まちなぎわいとか交流の場の創出、都市施設の活用に関する社会実験を行うものでございます。対象といたしましては、中心市街地活性化協議会、景観協議会等、上段と同様でございますが、法定協議会に対しまして補助率2分の1、民間事業者等に対しまして補助率3分の1以内で助成をするものでございます。これが事業の概要でございます。

75ページにもう一度お戻りいただけますでしょうか。75ページの下段のほうに成果目標及び成果実績（アウトカム）とございます。このアウトカムといたしましては、官民連携により作成されたまちづくり関連協定等の数ということでお示しさせていただいております。平成24年度は11計画ということでございます。また、アウトプットといたしましては、助成地区数ということで、平成24年度43事業ということになっております。

次に、1ページおめくりいただきまして、76ページをご覧くださいませでしょうか。ここで、事業所管部局による私どもの点検ということで整理をさせていただきました。左側にございます国費投入の必要性につきましては、自治体におきますマンパワーとか税収の不足などがございまして、これまでのように行政のみでまちづくりを行っていくことはなかなか困難な状況であります中、市民、企業、NPOなどの民間の方々の知恵、人的資源を引き出しまして、都市施設の整備・管理におけます新たな制度の普及に向けまして、その先導的な取り組みを支援するということで、有効性がある、重要な手段であるのではないかと考えてございます。

次に事業の効率性でございますが、ホームページ等を通じまして広く一般に公募を行い

ますとともに、支援対象を選定する場合におきましては、大学の教授などの外部有識者から成ります委員会を設置いたしまして、委員会の皆様方の意見を踏まえて選定を行っておるといところでございます。

その下の事業の有効性でございますが、事業目的の達成に向けまして、意欲のある事業主体の取り組みに対しまして直接的に支援を行わせていただいておりますところでございます、実効性の高い手段ではないかと考えております。

総合的な点検の結果を中段にまとめさせていただきました。2つございます。1つ目が、これまで中心市街地活性化とか都市の低炭素化などに取り組むエリア、国策の地域を対象地域として支援してまいりましたが、政策目的に合致しました事業への支援を強化するという観点から、国策の対象地区に加えまして、事業の対象要件の明確化を図ることが必要ではないかというのが1点目でございます。

2点目は、民間の取り組みが各地で進んでおりまして、一部では効果の発現とか定着が見られるようになっておると考えておるところでございますが、これらの民間の取り組みを広く普及させるという観点から、補助対象事業者の固定化を防ぐ、同じ事業者が続けて行わないというような視点から、制度設計が必要ではないかと考えておるところでございます。

事業部局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、論点として考えられることですが、まさに今、論点として示された2つが議論になるものの1つではないかと考えております。民間を使っただけというのとは非常に重要でありますけれども、その効果的、効率的な推進を考えますと、対象エリアというだけではなくて、どういう事業に力点を置いていくのかというふうなことをもう少し明確にする必要があるのではないかとというのが1つでございます。それから、まちづくりは一定の期間を要しますので、どうしても結果的に、民間主導といっても補助対象が固定しやすいんじゃないかと、こういうことが懸念されます。そういうことに対する工夫が適切に行われているのかどうかと、こういうふうなことも議論になろうかと思っております。

あとは、また、先生、よろしくお願ひいたします。

【長谷川委員】 それでは、15時55分ごろの取りまとめで、その10分前の45分ごろのコメントの提出を目途にして、議論のほうをお願いします。

いかがでしょうか。

【佐藤委員】 宿題でいろいろと資料ありがとうございました。事実確認としてなんですが、まず事例を教えてくださいということで、もちろんこれ、24年度から始まった事業ということですが、ただ、前身の2つの事業があったわけですので、おそらく同じような趣旨で実施されていて、効率性の観点から2つの事業を一緒にされたんだと思うので、できればこれまではどんな成果が上がってきたのかということで、その中において、特にそういう促進事業、つまり、計画作成とか策定に対する支援金がなければ絶対にうまくいかなかったであろうという、そういう事業というのは一体どの程度あったのかということをもっと実績ベースで教えてくださいと思います。

【説明者】 まず個々の事業でございますけれども、2つの事業がございました。1つが担い手支援事業でございます、これは専ら地区計画をつくるというのが大きな目的の事業でございます。事業を実施するということよりも、まちづくり計画策定担い手支援事業でございますが、地区計画を皆さんで、民間でつくりますということが目的でございましたので、その後の具体的な事業は必ずしもつながっていないというところでございます。

もう1つの都市環境改善支援事業ということでは、これにつきましては3年間で事業を行っておりまして、例えば大きくはむつ市とか石川県の七尾市などで事業の計画をやっておりますが、例えば七尾市、これは和倉温泉の地区の景観協定を地域主導でつくった事例がございます。これにつきましては、ご存じのように和倉温泉の地区でございますけれども、ここではまちの目指すべき方向ということで……、まず、課題で、和倉温泉に観光客をたくさん呼ぼうということで、娯楽施設とか飲食施設が立ち並んでいるんですが、屋外広告物の掲示が多く、景観に配慮されていないという問題意識の中、地域の方々が景観のルールを策定して、屋外広告物のルールを策定して、観光地らしい広告をつくってしまおうということで3年間行いまして、1年目に屋外広告物のルールをつくられました。2年目に、地域の環境維持・改善計画を策定して、3年目には、地元の方の社会実験ということで、このような温泉地でどのような景観が望ましいかということで、例えば看板の出し方、沿道の旗とかのれんなどどういう形がいいかという社会実験までを行ってございます。

それで、皆さんのこういう合意をとるに当たりまして、やはり地域の方々だけではお金を出して負担してというのがなかなか自らできないところに対しまして、助成を行うということで、まず皆さんの景観協定の場をつくれると。それから、実際にお金も半分、公的負担をするということで計画策定、実験がうまくいったと。それに基づきまして、現在、

景観計画の案をつくりまして、これから策定に向けて、今、協議中というところでございます。こういう事例などは、民間主体ではございますが、公的助成を入れることによって活動が進んだ例ではないかと思っております。

【佐藤委員】 民間主体あるいは地元主体で自分たちのまちづくりを考えるというのは、これはいいことだと思うんですが、問題はこれにどこまで国が関与するべきかというか、関与の必要があるかどうかだと思うんです。よくわからないので、むしろ具体的なイメージとしてもう少し教えていただきたいんですけども、予算の使い方として、ざっくり何らかの支援をするというときに、国はこの補助金で具体的に何を支援しようとするのか。例えばコンサルタントの派遣料なのか、協議会の場所代、会議費とかなのか、具体的にこれ、どこにこのお金が入っていくものというふうに理解したらよろしいですか。

【説明者】 ありがとうございます。地元の方々に対しまして、最終的に民間主導の計画をつくっていただくということで進めておる内容でございまして、まず、民間の方々、地元の方々、それぞれにご専門の方が多いわけではございませんので、専門家を派遣して、まず皆さんの合意形成とか知識の普及に努めるという点、それから、皆さんの例えば意向調査を進めるということで、アンケートなどの実態の調査を行うということ、それからまた、現地の必要な調査、それから、計画策定に当たりましてコンサル委託をする場合があれば、そういうところにも支援をさせていただいております。そういう形で、地元のまちづくり、地元で計画をつくる際の支援を国として行っておるところでございます。

【永沢委員】 よろしいですか。成果目標で、官民連携により作成されたまちづくり関連協定等の数ということがあるんですが、そもそも官民連携により作成されたではなく、このまちづくり関連協定自体は1年間でどのぐらい結ばれているものなんでしょうか。

【説明者】 まちづくり関連協定でございますか。

【永沢委員】 はい。

【説明者】 建築協定等になりますと、実数を現在把握できておりません。

【永沢委員】 大体どのぐらい？ というのは、年間11ぐらいの関連協定ができるということがそんなに大変な成果なのかというのがよくわからないんです。そもそも関連協定の数自体を目標にすること自体があまり合理的ではないように思うんです。民間まちづくり活動を促進するという観点から、全国で10とか11のまちづくり関連協定が締結されるということがどれほどの意味を持つかというのがよくわからないんですが、その点、これをやることによってほかに横展開していくとか、そういったことを視野に入れるんだ

とするならば、ここで締結される協定の数を目標に掲げることはあまり意味がないのではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

【説明者】 ご質問ありがとうございます。まず、この制度自体でございますけれども、もともと2つございました制度を、平成23年に都市再生特別措置法の改正が行われて、それを踏まえまして、そこで官民協定制、歩行者経路協定とか都市利便増進協定、また、道路の都市再生……。

【永沢委員】 あまり時間がないので、あまり過去の経緯とかを……。端的にお答えいただければと思うんですが。

【説明者】 ご指摘ございましたように横展開を図っていくということが重要でございます。10地区というのが多いか少ないのかというお話はございますが、先導的な地区を支援して、実際に道路占用許可オープンカフェを行う、また歩行者経路協定を行うという事例をつくりまして、国としましてこれを各地に情報発信をして、ほかの地区でもどんどん取り組んでいただくように今進めておるところでございます。24年度から制度ができたところでございます。今、10という協定でございますけれども、これからPR、情報発信を進めていって、各地にこのノウハウを移転といいますか普及させて、官民協定の数を上げていきたいと、そういうふうに考えております。

【永沢委員】 そうであれば、そういうようなアウトカムの設定がなされるべきだし、そもそもこの2つの事業のうちで、社会実験・実証事業等の支援に関しては、これをいくらやってもまちづくり協定の数がふえるというわけではないんだろうと思います。そういう意味では、もっと明確な成果目標を設定しなければ、何のためにやって、やったことについての成果をどういうふうに計るのかというのが全くはつきりしないというふうに見えかねないんだろうと思うんですが。

【説明者】 ご指摘いただいたように、まさにそのとおりの部分がございます。75ページに示させていただきましたところで、アウトカムが今お話の協定、それから、アウトプットというのが箇所数なんですけれども、実はこのアウトプット、83ページで申します右側の任意のまちづくり計画から行われます、例えば道路占用のオープンカフェとかレンタサイクルの事業、こういう事業を任意の計画でつくっていただいて、これで実際に社会実験をして、いけそうだということから、次に法定の計画に移行するという地区もございます。確かに社会実験を行っただけでは、その部分では成果、アウトカムに結びついてはいないんですけれども、それを引き金としまして、次の段階、次のステップでア

ウトカムに結びつくということを進めておるところでございます。

【永沢委員】 そうすると、今年の協定の数を目標にされるのではなくて、例えば5年後なら5年後について全国で100カ所の協定を結ばれるようにするとか、それがいいのかどうかわかりませんが、何らかの指標をつくらない限りは、社会実験をやってみたものの、それで終わりました、支援を幾つかしました、それでオーケーという話だとちょっとまずいのではないかと思います。

【説明者】 確かにご指摘の部分、単年度でその次の年にそのまま地区の協定ができていないというご指摘、まさにそのとおりでございますので、目標値の設定につきましては、ご指摘を受け、いろいろと少し考えさせていただきたいと思います。

【佐藤委員】 よろしいですか。すみません、もうちょっと理解したいので。まず民間という言葉と活動促進というところで、まず活動促進ですけれども、どの段階での促進、補助事業促進かというときに、まず私の理解する限り、これはまずまちづくりの計画をつくるということに対する補助ですよね。だけど、国交省さん含め、おそらくまちづくり自体に対しても補助金というのは多分やられていますよね。まちづくりと言わないかもしれないですけれども、中心市街地の活性化であれ、都市の整備であれ、つまり、計画の策定段階の支援がこの事業だとすると、おそらく実施段階でもまた別の補助金がありますよね。とすると、ちょっと重複があるのかなというのは。別に計画に支援しなくても、よい事業だなということであれば、実施の段階でそれを支援してあげるという手はあるんじゃないかと。もしかしたら私、誤解しているかもしれないので、そのあたりのすみ分けはどうなっているんですかということが1つ。

すみません、もう1つ。民間という言葉なんですが、これ、どこに民間のイニシアチブが働くのかなというときに、少なくともこれ、推進事業の補助の対象になるのは、都市再生整備推進法人だったり、中心市街地活性化協議会であったり、半官半民と言うと変ですけども、その部分だけ見れば、地元の人たちであり、地元の自治体でありだと思うんです。つまり、この支援事業に応募するのはいわゆる地元の人たちで、計画を支援してあげるのが民間の知見というかアイデアというか、そういうすみ分けなのか。あるいは、例えば極端な場合、民間の事業者自体が、自分たちでこういうアイデアがあるんだけど、こういうのをやりたいから支援よろしくみたいなのも、これ、込みなのか、そのあたり、民間の位置づけはどうなっているのかというのを交通整理を兼ねてお願いします。

【説明者】 83ページに先ほどご説明させていただいた横表がございますが、今ご指

摘ございました例えば左側の法定のまちづくり計画は、計画を策定するときに、直接補助で都市再生整備推進法人、土地所有者等とございます。都市再生整備推進法人というのはおおむね財団法人とかまちづくり会社など、まちづくり会社がまさに民間の主体でございまして、土地所有者等というのが、これはまさに民間の方々でございます。これらの民間の方々为主体となって計画をつくり出すというときに対する支援が、この左上の枠でございます。

右側の任意のまちづくり計画というところは、協議会は半官半民ではないかというご指摘がございしますが、協議会につきましてはまさに半官半民の主体でございます。下側の間接補助と書いてあります民間事業者等、こちらはまさに民間事業者で、具体的にこういうことをやりたい、こういう計画をつくりたいという場合に、自治体とともに、国が3分の1で、地方公共団体も同額以上出していただいで応援するという仕組みになっておりまして、民間、まあ、半官半民もございますけれども、そういう主体がまちづくりの計画をつくるというところに支援をしているという枠組みでございます。

下側の社会実験・実証事業等でございますが、いろいろな事業があるのではないかとご指摘がございしますが、多くの事業は大体、地方公共団体が行うことに対する助成措置が一番多うございます。それに対しまして、ここでは民間の事業者、左側の社会実験・実証事業等で申し上げますと、都市再生整備推進法人ということで、例えばまちづくり会社などがオープンカフェなどの実験をするときに、主体となるまちづくり会社に対して補助をします。右側になりますと、確かに協議会は半官半民でございしますが、協議会と民間事業者に対して、オープンカフェの実験とかレンタサイクル事業などを行うときに支援をしておるところでございます。

こういう事例は先進的な取り組みが多うございますので、なかなかあらかじめ採算が確実にとれるというのが難しい事業が多うございまして、そういう意味で、この取り組みに対して公的支援を行うことで、新たないろいろな取り組みに取り組んでいただけると。それで、いろいろなほかの場所での展開、また新たな展開も図れるのではないかとご期待も含めまして助成をさせていただいているところでございます。

【説明者】 少し補足をさせていただきますと、民間の活動のというところで、民間の創意工夫が生かされているのかという問題意識からのご指摘だったかと思っておりますけれども、例えばオープンカフェということではいいまして、路上でオープンカフェをやるときに、今まで道路管理者、公共団体がやっていたような例えばごみ拾いだとか違法駐輪の整理

とか、そういったこともあわせてこのオープンカフェの事業費の中から見ると。そういうようなことで、自治体の仕事もうまく減らしていきましようということもセットで考えているんですけども、そういうときにオープンカフェをうまくやることで、お客さんをたくさん集めて収益を上げていくというのはまさに民間の創意工夫の部分であろうということも思っております。

【佐藤委員】 ちよつと頭の整理だけですけども、では、基本的に、このまちづくり促進事業というのは2段階からなっていて、83ページでいくと、計画策定のところがまずコーディネート支援というやつですね。それから、次の実施段階というところは、社会実験とか実証というのはいわゆる実施の初期段階に対する支援だと思うんですが、だとすると、自立的な事業展開というときには基本的には最後は補助金がなくなるはずなんですけれども、これはどういう形で出口といたしますか、つまり、当初何年間か、例えば必ず向こう2年間だけの補助にするとか、何かこういう収益目標を立てさせてそれが達成できなかったらもうだめだよとか、達成できたらだんだんとまたさらに自立を促していくとか、どうやって自立へ向けて後押しをしていくという形になるんですか。

【説明者】 それがまさに本日の論点の2つ目で、同じところに続けて補助しないようにするのかということでございます。できるだけ、基本的には同一の計画は1年以内で作成していただいて、実証実験は一、二年で終わらせるように指導しているところでございます。採択に当たりましては、事前に計画書を出していただきまして、それを審査して、実現性が高いかどうか、事業が進むかどうか、先進性・先導性があるかどうかという視点で審査をさせていただいて、実現性の高いところから採択をしているということでございます。また年度が終わったら成果報告を出していただいて、それを見て、また次の年採択するかどうか決めていくということで、自立に向けて指導しているところでございます。

【水上委員】 まず83ページの補助率を聞きたいんですけども、それぞれ補助率2分の1以内とか3分の1以内とかあるんですけども、これは国の補助率ということだと思っておりますが、国が2分の1以内だと、地方も例えば2分の1以内で補助をするということになるんですか。

【説明者】 83ページで申しますと、まず、2分の1、3分の1と書いていますのは国の補助でございます。左上につきましては、補助率の下に※印が書いてございまして、地方公共団体負担は必須要件ではないと書いてございます。これ以外の、右上、下の段に

つきましては、補助率2分の1以内（かつ、地方公共団体負担額以内）と書いてございまして、国と同額以上を地方公共団体にも出していただくという形になっております。

【水上委員】 つまり、国が2分の1出す場合は、事実上、地方も2分の1出すから、民間の支出はゼロだということでもいいんですね。2分の2補助だから。

【説明者】 はい、補助対象事業者さんの場合、そうなります。

【水上委員】 実際に資料で評価者のほうにいただいたものを見ると、例えばこれ、ある地域でミストみたいなものが出る施設を整備して、その結果、当該駅前施設のお客さんがふえたかどうかとか、あるいは地方自治体の事業でよくあるんですけれども、自転車をたくさん買って自転車のスポットみたいなところに置いておくかどうかとか、そういうことをどうやらやっているらしいということがわかるんですけれども、それをたまたま特定の自治体についてだけやるということを国がやることの、効果以前に正当性はどう説明されるんですか。

【説明者】 これは補助事業の制度評価をつくりまして、先進的な取り組みで、国が3年に法改正をいたしました。この取り組みを全国に広げていくと。また、民間の活力を使う必要があるということで、民間、自治体ができるところに対しまして、先導的な例に対して国が補助していると。

【水上委員】 ごめんなさい。例えば今さっき言いましたけれども、町なかにミストをつけるとか、あるいは自転車を置いておくなんていうのは、別に先進的じゃなくても、普通の自治体で、例えば広島市では当然、自転車のシステムとかやっているし、もっと小さい自治体でもいくらでもやっているわけで、何でそんなことをわざわざ国が、それも地方と合わせて2分の2補助をしてまで、それも特定の自治体にですよ。まだばらまきのほうがましじゃないかという議論で、これ、恣意的補助じゃないんですか。

【説明者】 これは、ですから、都市再生法で協定をつくるということが制度の目的にもなっています。協定をつくって、民間会社が実際に管理運営をしていく、自立していくということにまさに先導的な効果があると考えております。自転車につきましては……。

【水上委員】 済みません、先導的な効果があるんだとすると、つまり、これはこれをやることによって全国津々浦々に何か公共的なメリットがあるということが理由になっているんですね。

【説明者】 その点ですけれども、例えば今、協定というふうに申しあげましたのが、例えば先ほど申しあげましたカフェなんかの例でいいますと、本当であれば、なかなか路

上にオープンカフェなんかを置くのは難しいんですけども、それをある意味、道路法の特例をまち再生の計画の中で設定しまして、それで、それがきくような形で自治体の側とオープンカフェをやる人が協定を結んで、その中で、これまで自治体がやっていたような仕事もオープンカフェの人があわせてやってくれと。そういうようなことを安定的な形で続けていきたいと思いますという意味では、事実行為としてやっているということよりは、もう少し先導的、ちょっと世の中で進んだ形であろうということを考えていて、そういうお互いのいいところを、ウィンウィンの関係になるような取り組みが全国に広がるようにということをやらせていただいているものでございます。

【水上委員】 例えばそれは、そもそもオープンカフェを全国に広げることがすばらしいことなのかどうかについてはいろいろな評価があり得ると思いますけれども、とりあえずいいことだと仮定しましょう。オープンカフェを全国に広げるのはとてもすばらしいことだと仮定をした場合に、それは計画段階から国が全部お金を出さなければいけないことなんですか。

つまり、オープンカフェをぜひつくりたいという地元の有志が計画を立てました。それを、地方自治体の意欲のある人と一生懸命計画をつくりました。実際に例えばオープンカフェをつくるというときに、国が何らかの調整をしなければいけない、汗をかかなければいけない、あるいは人を紹介しなければいけないというときに、国としてしっかりと、お金ではなくて、知恵と汗を使ってその調整をしてあげて、オープンカフェを実現してあげるということは大変すばらしいことだと思いますが、計画をつくるのに500万円出します、それも2分の2補助ですということに正当性が認められますか。

【説明者】 計画のところはもともと、先ほどのような新しい法制度の中で、一部の法律の特例も使いながらこういった官と民の仕組みを仕組んでいくということが必ずしも全ての自治体にとって慣れ親しんでいることではないのかなと考えております。そういう意味で、最初に計画をつくるというときには、何かと今までなかったような困難に当たったりとかそういったこともいろいろ出てきて、関係者の調整だとか、専門家に助力を仰ぐとか、そういうことも出てくるであろうと。そういうときに、できるだけ国のほうからも、新しい仕組み、新しい価値観というのが世の中に広がっていくようにという形でこの制度を仕組ませていただいているところでございます。

【水上委員】 ごめんなさい、1点だけ最後に。これは意見ですが、私は今のご説明を聞いて、結局、ある制度ができたので、これは事業がつけられるぞという説明を聞いてい

るようにしか正直聞こえなかったと。オープンカフェという議論が随分と強調されていますけれども、これがあつたおかげで日本全国津々浦々にオープンカフェができるのかというと、おそらくそんなことはないだろうと正直思いますし、そもそも全国津々浦々にオープンカフェができなければならないのかということについてもよくわからないというところでございますので、やっぱり説明を聞けば聞くほどこの事業が正当性を持っているとは私には考えられないので、その点は意見として申し上げておきます。

【赤井委員】 いいですか。私も理解がまだ十分できていないんですけれども、今話を聞いていて、私も同じような問題意識を持っています。まずこの事業が、社会実験という言葉が入っていますけれども、あるところでやって成功すれば、それが自然と全国に広がって行って、公益性とか外部性を持った事業だと考えて始めているのか、それとも、これ、地域も特定化されていますので、それぞれの地域でしっかり頑張ってもらうので、強制的にでも一つ一つ進めていこうと思われているのか、それはどちらなんですか。

【説明者】 それは事業をやることによりまして、ほかの多くの都市、多くの地区に広がっていくということを考えております。それは例えば道路占用につきましても、道路占用でオープンカフェができる……。

【赤井委員】 もし広がっていくということであれば、初めの幾つかは補助するけれども、その後は自分たちでやってくださいという理解でよろしいんですか。それとも、全てのところでこれ、全国でなされるまで補助を続けるということですか。

【説明者】 もともとこの制度自体が5年間の制度でございます。事業採択要件にも、先導性・先進性ということがございます。ただ一方で、1カ所道路占用ができたからそれで終わりかということになるかと申しますと、例えば大都市でできたから、例えば新宿区で今、オープンカフェをやっておりますけれども、新宿区でできたからもういいだろうというわけにはなかなかまいりません。都市規模とか、現況の条件に応じましてやり方が、ノウハウが違うかと思いますので、そういう意味ではある程度定着するまで進める必要があるかと思いますが、基本は、できました制度、できました事業について横展開をしていって広げたいと。

【赤井委員】 多分、2つあるからなかなか悩むと思うんですね。法定のまちづくり計画という、協定をそれぞれつくりましょう、だけれども、協定をつくるにはコストがかかるのでその分補助しましょうという、上のまちづくり計画への補助と、あとは、社会実験として、何かすごくすばらしいアイデアを持っているので、その事業のスタートアップだ

けをちょっと補助してあげて、もし成功したら、ほかの地域では成功するということがわかるのでどんどん広がっていきやすくなるので、そちらを狙おうという事業と、何か少し性格が違うような。このつながりというようなことで両方に補助するというふうにされていると思うんですけども、そのつながりが見えなくて、ややこしいのかなという気がしています。

例えば資料を後でいただいたんですけども、国策性の高い次の地区というのがあって、この地域で本当に協定が早急に必要であれば、基本的に補助していくというよりは、協定はつくってくださいみたいに強制的に導入して、それはコストはかかるかもしれないんですけども、そこで協定をつくるのがゴールではなくて、協定をつくることでその後何か新たな事業を起こす場合にそこを補助してあげるみたいなような形で。協定をつくることに補助してしまうと協定をつくるのが目的化してしまうので、協定をつかってそれはコストがかかるかもしれないですけども、その地域のリスクで協定をつくっていただいて、その後、その協定をもってその地域で実験をしたい場合は補助をしてあげますよみたいなステップ。つまり、逆に言うと、上のほう、協定づくりは割と自分たちでやると。逆にやってくださいというのを強制するような形にしておいて、その次のステップでの社会実験で手厚く補助をしてあげるみたいな形のほうが、本人もやる気が出るかなという。

つまり、100%補助ですと、審査はするとしても、この資料を見せていただくと、計画のための計画を出してくださいということなので、どうしても書くところが少なくなったり、まだ何か事業をやるというんなら見えてくるんですけども、こういう計画を立てたいという案を出すとなると、やっぱりそのところの選定も難しくなってきますし、100%補助されるとなると、そこで自分たちでリスクをとって何かをやろうということもできなくなりますし、そういう点でいうと、社会実験とかのほうにもう少し重点を移して、計画は自分たちでつくってもらって、そのでき上がった計画がすばらしくて、それで事業を何かやる時には補助しますというほうがいいような感じがしましたがけれども、いかがでしょう。済みません、長くなりました。それ、意見なので、特に回答は。

【佐藤委員】　ちょっと似たような話になるかもしれないんですけども、計画をつくるということ自体にお金を出したのでは、よい計画が出てくるかどうか何とも言えなくて、よい計画に対して何かご褒美をあげるというのはありだとは思いますが、計画をつくるということだけ自体に対して何か補助金を出すというのは、やはりどうかなということ。

それから、先ほどの国費を投入する根拠ということですが、やっぱり普及するかどうか。その地域だけが発展すればいいというわけではないと思うので、本来のこの事業の意図は、やっぱりこれを普及させていくことだと思えます。逆によく見えてこないのは、例えばこういうすばらしい計画があります、あるいはこういうすばらしい実験がありますというときに、これをどうやって全国に普及させていくのか。具体的に例えばここに行くとホームページがあって、これまでの成功事例が並んでいてとか、あるいはコンサルタントの方々がいたわけですから、そういう人たちにつなげていってくれるアドレス帳があったり、どういう形で普及させていくのかという、そのステップは何か計画としてあるんですかということ。最初はコメントで、2つ目は質問です。

**【説明者】** この事業自体のほかに、やはり通常の私どもの業務といたしまして、制度を広げるということを進めております。例えばこういう事例につきまして、全国の各自治体とかまちづくり会社、民間事業者等を集めた会議での発表、各場所での講演とか、例えばあとは、専門家を集めた場所での講演などで広くPRをしているところでございます。

先ほどございましたように、オープンカフェといいますか、道路占有ができるようになったということ自体も、なかなか1年2年……、もう制度ができて2年以上たっているんですけれども、やっと今日初めて聞きましたという方は常にいらっしゃいますので、そういう意味では、各場所を通じて広報しておるところでございます。また、国交省のホームページでも、わかるように制度の紹介等をしているところでございます。

**【説明者】** すみません、先ほど、なるべくイメージがわかりやすいようにということでオープンカフェということで繰り返させていただいたんですけれども、必ずしもオープンカフェだけをということだけじゃなくて、申し上げたかったのは、今まで公共の側でやっていたようなものをうまく民間サイドの取り組みと一緒にやることで一部公共の仕事を担ってもらえると、そういう何かウィンウィンの関係がうまく世の中に広がるようにということで、それを応援したいというようなことでございましたので、補足をさせていただきます。

**【水上委員】** すみません、今の補足の関係で聞きたいんですけれども、オープンカフェ以外には、オープンカフェレベルで宣伝したいものというのは具体的に何があるのか、5つぐらい言ってみてもらえますか。

**【説明者】** 道路の占有特例で認められましたのが、オープンカフェと広告板と自転車のコミュニティサイクルの設置施設になっております。オープンカフェが目的といいます

よりも、オープンカフェで道路占有することによりまして、これまで自治体で持っていた、道路管理者で持っていた維持管理費を道路管理者が持つかわりに、占有主体からの収入で賄える。また、占有主体の収入で、今までの道路管理以上の費用が自治体に入ってくるというようなこともありまして、ウィンウィンの関係と先ほどから申しております。

【水上委員】 それ、まず1種類ですよ。道路管理問題。わかりました。あと4つ。

【説明者】 道路管理のみが特例でございます。

【水上委員】 それ以外に何かあるんですか。

【説明者】 オープンカフェと自転車の……。

【水上委員】 全部それ、道路管理の問題ですよ。つまり、道路管理費について、オープンカフェで使うときもそうだし、看板を置くときもそうだし、自転車を置くときもそうだけれども、これまで道路管理者が使ってきたお金よりも、それでビジネスをすることによって入ってくるお金のほうがより多くなるというウィンウィンの関係がありましたという実績が1個あったということは、別にいいです、認めます。

そういうのが、あとどのぐらいあるんですか。

【説明者】 これが23年度の法改正、道路の占有許可というのが変わったというところでございます。あとは、歩行者経路協定とか都市利便増進協定という協定制度が別途でき上がっております。そちらも使われております。

【水上委員】 あとは、協定ができたという成果でいいということですね。

【説明者】 はい、協定もできて、それで、これまででしたら公共が管理すべきものを民間が管理しているというような事例になるかと。

【説明者】 これも例えば前のお店だとかでいうと、前のお店のメリットとしては、自分のところの前がきれいになったほうがお客さんも増えるだろうと。道路を管理するほうからすれば、その分を一緒にやってもらったほうがコストも下がるだろうと。そういうことでお互いが協定を結んでいくことには社会的意味があるんじゃないかと、そういうことでできている仕組みでございます。

【水上委員】 ここからは意見なのであれなんですけれども、まずそういう先進的な取り組みを、各自治体の方や各自治体のNPOの方が、国費もなく、自らの力でやられるというのは大変素晴らしいことだと思います。国は、そういう先進的な取り組みがあったとしても、その地域の人には知っていても、全国的に知られているとは限らないわけで、ほかのところでもやりたいということは当然あるかもしれないので、計画をつくる場所に国費

を入れるというんじゃなくて、先進的な取り組みが行われたときに、それがちゃんと全国の人たちに告知されて、あそこの自治体がやっていたんだったら、うちも同じように自らの手でやろうというふうに思っただけのように、ホームページに載せる等のお金のかからない普及活動をされるのは大変すばらしいことだと思いますけれども、そこを手取り足取り全部、国が2分の2補助をしてやらなければいけないという——2分の2というのは地方と合わせてですけども、という必然はやっぱりご説明を伺ってもおおよそわからないということだと思います。根本的に事業の建付けを変えていただいたほうがよいというのが私の意見で、この事業としては廃止にするべきだということをはっきりしたのではないかなと思います。

【佐藤委員】 やっぱりまちづくり活動促進という事業目的自体が悪いと誰も言っているわけではなくて、要するに、ここで皆さん問題視しているのは、その方法論というか、手法のところだと思うんです。

よくわからないのは、もし本当に国費を投下して考えるべきがあるとしたら、仮に例えば新宿のオープンカフェが成功例だとしたときに、じゃあ、新宿でオープンカフェをやっ、これがどういう意味で成功例で、どこまでどういう地域にこれが適用できるのかとかそういうことをやっぱり分析していくという、何らかの分析のところにサポートとしてお金を投じるというのは、ほかの自治体もそれ、参考にできますので、悪いことではないと思うんです。新宿でオープンカフェをやったけれども、これは都会だからよくわからないねと。また別のところでオープンカフェをやっても、日本中にオープンカフェをつくらなければ結果がわからないことになってしまいますので、本来、それは分析とは言わないわけです。

何となくこれ、事業を支援して、うまくいったらそれっきりという感じがするんですけども、この促進事業対象にならなくても、非常に先進的なユニークなまちづくりをやっているところがあるとしたら、それを徹底的に調べて、ほかの地域でも参考になるような形で情報公開していくとか、それが、波及効果というところで言うなら、本来、国がかかわるべき部分ではないかと。

前半のところ、計画からかかわってしまうと、悪いけれども、やっぱり民間としても補助金をもらいやすいように計画を考えてしまいますし、社会実験だって、結局どうしてもそういうふうの色気に走りますよね。だから、果たしてそれが本当に民間の創意工夫の発揚につながっているのかどうかというのは、やはりちょっと疑問かなとは思いますが。済

みません、私も意見になってしまいましたけれども。

【赤井委員】 いいですか。

【長谷川委員】 はい。

【赤井委員】 このオープンカフェとかを促進するような社会実験は、これまでは行われていなかったんですか。何かそういうのが何回もあったような気がするんですが、どうですか。

【説明者】 おそらくこれまでも取り組まれた例はあったとは思いますが。

【赤井委員】 その成果は、よく仕分けのときにも出ていたんですけれども、実験というのをやって、終わったら、また同様の別の名前の実験というのが始まるみたいなことがあって、以前の実験の成果を踏まえてこのあり方というのは、検証というか、デザインされていないんですか。

【説明者】 この事業自体が、それまで2つありました事業を統合してつくらせていただいた事業でございますので、行政事業レビューを受けて、事業の統一化というご指摘を踏まえて応えさせていただいた事業で。

【赤井委員】 それまでの事業でもオープンカフェというのはもう実際つくられたんです。その分析はされているんです。ごめんなさい、これまでの事業のところがちょっと十分わかって……、これまでの事業の内容、どこかに書いていますか？

【説明者】 この前段の事業では行っておりませんでした。

【長谷川委員】 まだ時間余っていますよ。

【杉本委員】 いいですか。

【長谷川委員】 どうぞ。

【杉本委員】 事業実施主体として、幾つか何種類かの団体があると思うんですけれども、こういうところが適切に事業を執行しているかどうかというモニタリングをされていると思うんですが、どういう内容の報告を求めていますか？

【説明者】 各年度の終了時に、どういう実験をして、どういう成果があったかということについて、それぞれの事業地区から提出をさせていただいております。地区の課題・問題、どういう事業をやったか、また、成果としてどうなったかということで報告をいただいております。

【杉本委員】 どういう場合において、例えばまちづくり協定をつくった——つくったというところまではもうわかっているわけですね。ところにおいて、成功裏に終わった

というのはどういうふうに判断をされているんですか。

【説明者】 まず、法定の計画でしたら、もともとの目的がございますので、法定の計画が締結されたということは、ある一定の効果ができたと考えております。また、社会実験で効果があったと、例えば集客が上がりましたとか、仕組みが回るようになりましたということで判断しておるところでございます。

【杉本委員】 例えば固定資産税収が増えたとか、事業者数が増えたとか、あるいは事業者の税収が増えたとか、訪問者数が増えたとか、そういうことはあまり聴取されてはいらっしゃらないんですか。

【説明者】 税収などですと、なかなか実験年次に把握ができるというものではないものですから、少し後で効果が出てくるというのが事実でございます。

【杉本委員】 税収そのものはそうですが、固定資産税評価額はその前の段階でわかっているわけですよね。課税年度よりは先にわかるわけですよね。評価額が先にないと、固定資産税、徴収できませんもんね。

【説明者】 固定資産税評価は見直しの時期がございますのと、全ての地区というのがございますので、なかなか毎年毎年の変化というのでは……。例えば通行量みたいなものと毎年計れるというのはございますけれども、それ以外の経済データはなかなか難しいというのが実情でございます。

【杉本委員】 あとは、こちらの事業所管部局による点検のところ、国費投入の必要性のところ、自治体、民間等に委ねることができない事業なのかというところで、自治体におけるマンパワーや税収等の不足からというふうに書かれていらっしゃるんですけども、この支出先リストを見ますと、例えば新宿EAST推進協議会とか、横浜とか、Dのほうに至りますと大田区、豊島区というようなところは、素人目に見ると、それなりに財政が豊かなのかなと思われるようなところが結構入っていると思うんですけども、その点は、こちらについてはまた別の理由で支援が必要だったと考えられるんでしょうか。

【説明者】 ここは特に財政力指数で評価しているという例ではございませんで、実際に先進的なものができるかどうかというところで判断しております。

【杉本委員】 わかりました。

【長谷川委員】 それでは、取りまとめの結果を報告します。評価としましては、事業全体の抜本的改善が4名、事業内容の改善が2名という結果でございます。

主なコメントとしましては、まず成果の具体的な指標設定といたしますか、まちづくり協

定を結んだだけが成果ではないはずなので、お金を使った成果をしっかりと示してほしいと。

あとは、先進的な成果とか取り組みがあるのであれば、もっとそれをデータベース化して公開する、あるいは他の地域に積極的に働きかけて採用を促していくとか、そういう横展開の努力というほうにもっと注力されたほうがいいんじゃないでしょうかと。

あるいは、これも同じですけれども、客観的にどのような効果を国交省さんとして求めているのかというものを明らかにしてほしいと。

あとは、国が公的な支出としてやる意味づけが非常に不明確というか不明瞭ではないかと。同じように、国がまちづくり計画をつくることに対して補助を出す、その合理的な説明はなされていないというふうに思いましたと。どうしても公共がお金を出すとするなら、もともとはそうだったのかもしれませんが、自治体がやるべきなんじゃないかと。少なくとも国がやるべきことではないという意見もございました。

あとは、補助のつけ方ですけれども、計画のところに補助をつけるというのではなくて、すばらしい計画を地元の民間で立てている場合は、その社会実験というところには補助をしていくと。こちらに力点を置いた形で補助のつけ方も変えていったほうがいいんじゃないかというような意見もございました。

その結果、まとめますと、主に3点ですけれども、まず成果の目標のところについてしっかりと明確にしてくださいというところ。2つ目が、国が公的に支出を行っていくという意義をもう少し明確にするべきではないかと。

あとは、先進事例の横展開というようなところは、お金をかけないよう形でしっかりと適切な手段を講じていくべきということで、最後に、抜本的改善の意見として、事業としては廃止すべきではないかという意見もございました。以上が取りまとめのコメントとなっております。

【水上委員】 取りまとめ自体には何ら反対するものではないんですけれども、ちょっと整理だけしておきたいんですけれども、事業を考えるときには、事業のコストパフォーマンスが効率的かという議論がもちろんあるんですが、その前に、筋論として、この事業があることが正当かという議論は効率性に先立って存在していると思うんです。そもそも正当性が認められなければ、効率性の議論をするまでもなく、その事業はだめだということに基本的にはなると思うんです。これはこの事業に限らず、そもそも正当性が認められなければだめだということになると思います。

その点から、特定の自治体の特定の民間事業者に、全国の波及効果を十分検証すること

なく、計画段階でほとんど全額に近い補助をするということが効率性以前に正当性が認められるのかという観点からぜひとも検討していただきたいというのが、特に私がかなり強い調子でこの事業が成立しないと言っている理由で、効率性以前の問題だという議論をしているので、その点はぜひ整理をしておきたいなと思います。

【佐藤委員】 時間もあれでもったいないので。取りまとめはこれで結構だと思うんですが、やっぱりこの種の事業というのは多分これだけではないと思うんです。特に国交省さんを含めて、これからPPPというか、民間のノウハウとか、知識とか、知見をどうやって活用していくかというときに、どこに補助金を入れるのか、あるいは入れるべきじゃないのか、入れるときの基準は一体何なのかということはやっぱりきちっと考えるべきことだと思います。

計画をつくる場所に補助金を入れてしまったら、おそらくそれは民間の創意工夫も全部殺してしまいかねないわけで、むしろ民間の創意工夫を生かしたければ、考えるところは彼らに十分お任せしておいて、その実施段階で必要な資金とか、あるいは普及のところであるとか、公費を入れる場所というのはより正当性を含めて精査されなければならないし、じゃないとやっぱり同じお金の使い方として効率的でもないということになると思うんです。本末転倒になると思うんですね。やっぱり民間の創意工夫というか、地元の創意工夫を生かしたいと言っているのに、変に補助金をつけたばかりに補助金をもらうように計画が歪められてしまった、これは本末転倒だと思いますので、これは今日この事業がやり玉に上がってしまっていますけれども、多分おそらくほかの事業についても同様のスタンスで行くべきだと思います。

【長谷川委員】 では。

【藤井会計課長】 それでは、今のことも踏まえて、今の取りまとめの形でこの事業は対応する、検討していただくというふうなことにしたいと思います。

それでは、以上で民間まちづくり活動促進事業は終了させていただきます。

その次の6コマ目の浮体式洋上風力発電施設の安全性については、20分からということにさせていただきますと思います。よろしく申し上げます。

( 休 憩 )

【藤井会計課長】 それでは、20分より前ではありますけれども、皆さんおそろいになりましたので、浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発について、始めさせていただきます。まず、事業所管部局から説明をお願いいたします。

【説明者】 説明いたします。海事局でございます。

資料の85ページをごらんください。平成25年行政事業レビューシートがここにあります。

この事業の目的でございますが、上から5段目でございますが、浮体式洋上風力発電施設を、洋上という厳しい自然環境条件において安全に稼働させるための技術的検討等を実施し、世界に先駆けて安全確保の観点から風力発電の普及拡大に必要な環境整備を行うとともに、戦略的な国際標準化により、我が国の海事産業の振興を図るというものでございます。

内容につきましては、お手元の資料の91ページからポンチ絵を使わせていただいておりますので、このポンチ絵に基づきましてご説明申し上げたいと思います。まず、91ページ目でございます。ご承知のとおり、洋上風力発電の市場でございますけれども、近年、欧州をはじめとする世界各国において導入が急増してございます。各国が洋上風力の普及拡大を目指して導入目標を定めております。2020年の主要国の導入目標を全て足し合わせますと、およそ8万3,000メガワット程度、原子力発電所に換算いたしますとおよそ83基に相当するというものになっております。このように、洋上風力の発電市場は今後とも拡大していく見込みでございます。

92ページ目をごらんください。ここに我が国の風力発電に関する政府方針について、縷々記載しておりますけれども、特にエネルギー基本計画、それから、海洋基本計画などにおきまして、洋上風力発電の普及・拡大が位置づけられております。また、本日閣議決定された日本再興戦略、いわゆる成長戦略でございますが、これにおきましても浮体式洋上風力発電の推進がエネルギー分野の政策に位置づけられております。

93ページをごらんください。それでは、風力発電がどのようなポテンシャルを有しているかというのをわかりやすく示した図がこちらでございます。地形上、陸上より洋上、さらには遠浅の海域が少ないというのが日本の特徴でございますが、くいで海底に打ちつけるような形ですが、海底に固定される着床式の風車よりも、海面に浮かぶ浮体式の風車のほうがポテンシャルが高いということがわかります。環境省の試算によりますと、我が国における浮体式洋上風車のポテンシャルは、陸上風車と着床式洋上風車の合計の約2倍

になってございます。

94ページをごらんください。こちらに着床式と浮体式の比較を簡単に述べております。着床式は風車の基礎を陸上風車と同様に固定しているので、動揺はほとんどございません。水深が浅い海域のみで導入可能でございます、ヨーロッパなどでは既に850基が稼働しております。一方、浮体式は風車をのせる浮体を係留するわけですが、波、風、潮の流れの影響を同時に受けるために、特有の動揺、揺れが発生してまいります。水深が深い海域にも導入が可能なんですけれども、現在、世界には実証機が2基あるのみということでございます。これからのものということでございます。

95ページ目をごらんください。これは我々の実施しております研究開発について述べております。浮体式風車の普及拡大のためには、技術的課題をクリアする必要があるかと思っております。具体的には、浮体そのもの、単体が転覆したり、沈没しない構造であること。それから、商業発電時には複数の浮体式発電風車が動くことになります。これを全体でウインドファームと言っておりますけれども、こういうことになることが想定されるので、その際の安全確保が重要かと思っております。それと、船舶の衝突、係留索の破断などでそういう非常事態にどういう安全が担保できるかと、こういうことも非常に重要かと思っております。

このような技術的検討を踏まえて、昨年度には浮体式風車の設備の要件を定めた技術基準を定めさせていただきました。今年度も引き続き技術的検討を行いまして、技術基準を満たすための具体的な設計手法、それから、性能評価の方法、こういうものを記載した安全ガイドラインを策定する予定でございます。また、これらの検討成果を活用しまして、国際電気標準会議というのがございます。IECとっておりますが、一昨年からこちらで開始されました浮体式風車の国際標準化の議論の中に入って行って、主導していくという予定でございます。

96ページ目をごらんください。こちらは、今申し上げました技術的課題について詳しく述べておりますが、本日は時間の都合上省略させていただきます。

97ページでございますけれども、これは全体のスケジュールを示しております。本プロジェクトで策定しました技術基準を浮体式風車の実証事業に適用いたしまして、このプロジェクトの安全性を担保していくというふうに考えております。今後は、安全ガイドラインを平成25年度末までに策定するとともに、国際標準化を行いまして、浮体式洋上風力発電の普及拡大に向けた環境整備を図ってまいりたいと思っております。

以上でございます。よろしくお願ひいたします。

【藤井会計課長】 それでは、この事業につきましての論点でございます。この事業は、いわゆる安全のガイドラインをつくって、国際標準化に向けて進めていくというために行っているというものでございます。実際のプロジェクトは、環境省なりエネ庁が行う実証実験に反映されていくと、こういうふうなことでございますので、事業の当初の目的が達成できているのか、実際の環境省なりエネ庁なりのいろいろなプロジェクトにどのように反映されたのかと、こういうのが1つの論点になろうかと思ひます。以上でございます。

【長谷川委員】 それでは、5時ごろの取りまとめをめぐりに、その10分前の4時50分にはコメントシートを提出する形で議論をお願いします。

水上先生。

【水上委員】 まず洋上風力発電についてお聞きしたいんですが、91ページかな、世界の洋上風力発電導入量の推移とあって、基本的には今後も伸びていくという予定だというふうなご説明がされたかと思うんですが、浮体式という形にした場合に、今後の世界の導入意向というか導入予測というか、つまり、世界の市場はどのぐらいになるのか。浮体式洋上風力発電というのはどうなっているんですか。

【説明者】 お答えいたします。NEDOが実施いたしました浮体式洋上風力発電に係る基礎調査、これによりますと、ヨーロッパでは612ギガ、米国では2,451ギガ、日本でも275ギガ等となっております、非常に高いポテンシャルを有しているというのがわかっております。

【水上委員】 ポテンシャルの話をしているんじゃないかと、ビジネスの話をしているんですけれども、ポテンシャルというのは、当該場所で浮体式風力発電ができる場所の発電容量を足していったら、お金のことは一切無視すれば、それだけできますということですよ。そうではなくて、ビジネスとして考えたときに、例えば今後10年間で浮体式風力発電はどれぐらいになるんですか。

【説明者】 先ほど申し上げましたとおり、世界的に見ても、今、実証を行っているレベルでございます。そうしまして、実証を踏まえて、それぞれどのぐらいの導入目標を定めるかということが多分各国とも進んでいくプロセスかなと考えております。

【水上委員】 今の時点で日本の仕組みが非常に進んでいて、だからこそ世界の標準にしたいというのは1つの考え方としてあり得ると思うんですが、裏を返すと、世界は別に現時点で浮体式洋上風力をする必要が全然なくて、基本的には着床式の洋上風力をすれば

十分だと思っているから大して実証もしていないという状況にあるということではないですか。

【説明者】 先ほど申し上げたましたとおり、ポテンシャル自体が非常に大きいというのは、多分、各国の研究者の認識であるかなと思っています。実際にビジネスに入るかどうかというのは、当然コスト的にペイできるかどうかというのが多分重要なファクターになってくるのかなと考えております。そういった意味で、今まさにノルウェーとかポルトガルにおいても実証をして、それがほんとうにコスト的にフィージブルなものかどうかということを確認しておると。日本につきましても、福島のエネ庁とか環境省のプロジェクトにおいても、実用化に耐え得るものかどうかというものを実証で確認している段階というふうに考えております。

【水上委員】 もう1点、コストの話を知りたいんですけども、陸上の風力発電を1基つくるのと、洋上の着床式をつくるのと、洋上の浮体式をつくるのだと、同じメガ数だとしたら、それぞれどれぐらいのコストがかかるんですか。

【説明者】 洋上の着床の場合ですけども、ヨーロッパで導入が進んでおまして、こちら、NEDOさんが実施した調査によりますと、キロワット当たり15万円から60万円ぐらい。例えばワット数にしますと、2メガワット機で4億円とか、5メガワットの大型風車になりますと約30億円程度というふうになってございます。

一方、浮体式洋上風車でございますけれども、こちらはまだ今現在、実用化に向けたいろいろな実証コスト等の検証が行われているところですけども、先ほど申し上げましたNEDOの実施した調査によりますと、浮体式の場合、セミサブ型と呼ばれる形式で約39億円、スパーク型と呼ばれる形式で約26億円、キロワット当たり換算しますと、セミサブ型で1キロワット当たり約78万円、スパーク型で約52万円となっております。

こちらのコストなんですけれども、当然のことですけども、風車が設置される海域の水深とか、陸上から離岸距離とか、風車の大きさ、設置基数、そして、技術の進展等によりまして、設置等のコストは大きく変動することになります。今現在、日本国内では、NEDOさんが実施しております着床式の風車の実証事業とか、経済産業省さんが行っております福島沖の事業、そして、環境省さんが行っております長崎沖の事業、これらの事業におきまして、技術的な検証に加えまして、設置管理費用等がどの程度かかるかといった、そういった検証も行われているところでございます。

【水上委員】 その資料は事前にもちょっと見せていただいたんですけども、まず着

床式の洋上だと、ある1件だけ60万ぐらいかかっているのがあると思いますが、それ以外は、キロワット当たり大体20万円台と思うんです。そうすると、少なくとも洋上と浮体だと倍から3倍、今の時点でコストがかかるということになると思うんです。3倍ぐらいのケースが多いのかなと思うんですがという形で考えたときに、日本は最終的なポテンシャルは浮体のほうが全然大きいと思いますから、100年後に浮体の洋上風力がすごくあるというのは全然あり得ると思いますけれども、日本であっても、まず第一にやるべきは、まずは陸上を整備して、次に着床を整備して、その後に、全部やり切ってしまうとポテンシャルを使い切ってしまったら、次は浮体よねという順番であるような気がするんですが、それはいかがですか。

【説明者】 陸上にもやっぱり相当大きな問題があって、設置するには、なかなか平坦な場所が見つからない。そうすると、そこに道をつくったり、風車を上げるためのロジが非常に重要になってくるわけですが、そこにかかるお金というのはなかなかコストにはつきり出てこないかもしれませんけれども、道をつくることによって、やっぱり非常に高コストになってくるんじゃないかと。既にもう建てられるところにはある程度建てきているんじゃないかと思っております。ヨーロッパもそうなんです、結局、陸に建てられないから、洋上に逃げてきたわけです。結局、全体、世界のトレンドは、陸から浅い海に、それから、深い海にというふうになっていまして、これを深いところでやる意味がないというご意見だとしたら、それはちょっとおかしいんじゃないかなと思います。

【水上委員】 つまり、深いところをやる意味があるかないかというのは、最終的にはコストに還元する話で、つまり、道をつくるために必要なコストと、もともと浮体式のほうが高いというコストとどっちが高いですかという議論に基本的には還元されていくんだと思います。

まず、洋上風力についてのトレンドが、世界において、浅い海から深い海で、浮体かどうかは、正直、私は今の時点では説明されていないと思っています。というのは、世界は圧倒的に日本よりも浅い海が広いので、まだまだ着床式で済むという状況におそらくトレンドとしてなっている。日本はそれに比べると浅い海が少ないので、陸上を経過してしまって、着床式はわりと短い期間で終わってしまうという議論は当然あり得ると思うので、世界に比べて日本が早く浮体式に出なければいけないということについてはもちろんわからなくはないと思っていますが、まず世界のトレンドに乗っているかという話はちょっと違って、それは日本の特殊事情だねということであるのではないかというのが1点。

次に、だとすると、日本はもう浮体式風力で行くんだということが国家戦略上ある程度固まっていて、もう海底にもものすごい規模の送電線網を敷いて、かつ、洋上で浮体風車が壊れたときの修理についても技術と設備の確立をして、それこそ何兆円という規模だと思いますけれども、そういうことをするんだという議論になっているのか、それとも、全然そういうことにはなっていないくて、そもそもほんとうに浮体を短期的にやるのかどうかははっきりわからないんだけど、研究開発をするのかは大きく違うと思うんですが、今、日本はどちらのステージにあるんですか。

【説明者】 非常に高邁なご議論になっているので、私どもだけで答えるというのはなかなか難しい議論になっておりますけれども、コストの話を申しますと、これも浮いているので船舶に近いんですが、船舶の値段を見ていただくと非常にわかるんですが、日本で作る船舶ですが、30年ぐらいで実は船舶の値段というのはあまり変わっていないです。それに比べて、人件費とかいろいろな諸掛かりはどんどん上がっているわけなんですけれども、何で船舶の値段自体がどんどん下がっているのかというのは、これは製造の合理化とかつくり方の工夫ということで全体のコストが全く変わってきてしまいます。

究極で申しますと、結局、人件費の部分は、ロボットなり何なりどんどん合理化していくと。プラス、何がコストで大きな部分を占めるかといったら、材料費なんですね。確かに鉄の材料費のところまではどうやっても落とすというのは、そこが大体限界だと思っておりますけれども、コストというのはそういうものだと思っております。つくればつくるほどどんどんなれてきて、どんどん安くなっていく。設置すれば設置するほど、どんどんなれてきて、どんどん安い値段で設置できるようになっていく。これが、要は、機械物というんでしょうかね、そういう製品の特性だと思っております。

それから、私どもで……。

【水上委員】 済みません、ごめんなさい、今、私が聞いているのは、何で日本全体の方針として浮体式風力発電を短期的に進めるのかどうかを気になっているかという、つまり、そういう方針があるんだとすると、全国津々浦々で浮体式風力発電が運用されることを前提にした安全基準を確かに短期的につくらなければいけないということになる。一方で、しばらくの間は実証実験をするというんだったら、当該実証実験が安全に進められるように、ローカルな基準をとりあえず一旦整備すればいいよねという話になる。

つまり、全国でやるのが想定されているのか、とりあえずしばらくの間は実証実験をしようと思っているかによって、安全というものに対する基準をつくるという考え方も違

ってくるはずだという考え方なんです。つまり、北海道だろうが、沖縄だろうが、どこだろうが、浮体式風車がどんどん建ちますということだとしたら、それに対応するだけの基準をつくらなければいけないし、とりあえず長崎で1件実証しますというんだったら、長崎で事故が起きないようにするローカルな基準をつくれればいいしという話になるわけですよ。そうすると、今、どっちで考えているんですかということなんです。

【説明者】 目標に国際標準化が出ておりますので、もちろん国際標準化に打って出られるような基準をつくらうと考えております。確かにおっしゃるとおり、個別に長崎だけでオーケーなものであれば、それ1個だけ審査すればいいんですけども、それはこんな大きなお金をかけずにできるかと思えます。やはり世界が納得できるような基準を我が国から打ち出すというのは非常に大きな意味があると思えますし、これによって、今度は風車を製造したり設置する産業も我が国に持ってこられるんじゃないかなと思うからこそやっているかと思えます。

【水上委員】 ありがとうございます。それで最初に戻るんですけども、だとすると、国際標準化をほんとうに目指す必要があるのかというところのキーとなるファクターが、世界は短期的に浮体式洋上風力に向かうのかどうかということですよ。

【説明者】 はい。

【水上委員】 今、私の仮説は、まだまだ世界は圧倒的に浅い海が大きいんだから、それはそんなに簡単に浮体式になりますか、だって、コストは3倍なんですよということ。私を疑問として呈して、それに対して、いやいや、短期的に世界は浮体式の洋上風力に進みますという合理的な説明がなされれば、わかりました、なるほど、じゃ、短期的にぜひ標準化しなければいけませんねという話になるので、その説明をしていただけますか。

【説明者】 であるならば、なぜ今、IECが急に浮体式の国際標準をつくり始めるのかということかと思えます。別にこれは我が国がつくり始めようよと言ったのではなくて、もう既にノルウェーとかポルトガルでは実証機を建てておりますので、これにおくれをとるということはやはり国益に資さないんじゃないかなと思えます。勝手に外国がつくったものがどんどんできてしまっただけで、それを日本は導入すればいいじゃないかよ。そうすると、必ず割を食うことになるかと思えます。

私ども、国際関係でいいますと、国際海事機関というところでIMOというのがございます。ここで基準をつくることについてどんどんリードをしております。昨年、日本人の事務局長を輩出させていただきましたけれども、やはり基準を握るということは、産業を

握るということに直結はしていませんけれども、非常に大きな影響があるかと思いません。

【水上委員】 基準を握るということが影響、大きなプラスがあるということについて別に争っていないんです。ただ、どこかほかの国が基準をつくらうと言いだしたら、絶対に日本がしゃしゃり出て行って基準をつくらなければいけないわけではなくて、基準をつくと十分なメリットがあるということと、基準をつくることにそれほどのコストがかからないということの2つがあったときに、じゃあ、ぜひ日本としてはどんどん前に出ていきたいと思いますということになるわけですね。だから、その効果の部分とコストの部分をお教えくださいという話をしているんです。

【赤井委員】 いいですか。私も同じ意見で、究極的には、浮体式洋上発電がどのぐらいニーズが、ニーズというのは採算性がとれる範囲で世界で必要になるのかということと、ノルウェー、ポルトガルが始めたので、可能性はあるということは見えてきたけれども、そこで標準化を取りに行くというベネフィットと、コストがどのぐらいかかるのかもそうですけれども、そのあたりをもう少し丁寧に。ほかのところ、日本がリードしているものもあって、これだけメリットがあったという事例も挙げられましたね。だから、そこも含めて、これだけメリットがあるから取りに行くんだ、この2カ国がやり始めた段階でも今入ることが望ましいんだというところを、もう少し丁寧に説得的に説明していただくほうがいいかなと思います。

【説明者】 まずちょっと誤解があるかと思うんです。この国際標準化のために使っている経費は一体何かと申しますと、端的に言うと旅費だけです。この2億円のほとんどのお金は、福島もしくは稚島でやるプロジェクト、これを安全に設置できると、まずそのための基準が必要なのでやっていたというところをご注意いただきたいなと思います。ここで安全を確認するために我が国独自の基準をつくって、それを国際的に展開しようということでございまして、国際展開するためにこのプロジェクト全体を回しているということではありません。

【永沢委員】 よろしいでしょうか。

【長谷川委員】 どうぞ。

【永沢委員】 洋上風力がどの程度実現可能性があるのかというのはいろいろな意見があるんだろうと思いますし、少なくとも今、着床式が満杯状態というわけではなくて、この地図を見る限りでも、まだ着床式ができる余地がかなり残されていて、もうそれが飽和

状態だから、次は浮体式に動かざるを得ないというような状況ではないんだろうと思いますので、そういう意味でも、何ゆえに国費を使ってこれだけの開発をしなければならないのかというのがわからないというのは私も共通した意見です。

仮に浮体式についても何らかの研究開発が必要だということだとするならば、今、3つ挙げられている浮体式のスパー型、セミサブ型、TLP型というものを、その中でどれが一番実現可能性の高いものを選んでやるというのが、おそらく民間の感覚だったらば、3つあるから3つやれという感覚はなくて、そのうち最もふさわしいものを取りあえず選んで実験するという選択をするのではないかと思います、それが3つ一緒にやられているというのがよくわからない。

しかも、それが89ページによりますと、スパー型、TLP型、セミサブ型と、アイ・エイチ・アイとか、三井造船とか、三菱重工とかいう会社がそれぞれ随意契約で契約されていると。しかも、それが合わせて、そういう意味では4,300万しかないものですから、結局、民間がこれだけの実験をすることについてかかっている費用は4,300万で、トータルの支出が、これは独法と国立大学法人への支出が1億6,700万ですので、その差額の1億2,000万というのが具体的に何をつくっているのかなというのがよくわからない。内容としては、安全ガイドラインの策定とか国際標準化への対応というふうには書いてあるんですが、実際に水槽実験をして行われるのはこの民間3社だとするならば、もっと効率よくでき道があるのではないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

【説明者】 誤解されているので、ご説明申し上げたいと思います。この事業は、実証試験を私どもの試験でしているのではなくて、これは基準をつくっている事業でございます、実証事業は経済産業省がやられている事業なんです。あそこで7メガという世界最大のものを建てようとしていまして、これは安全を確保する上には、確実に基準なりガイドラインをつくらないと後で多大な影響が出るのではないかと心配しておりまして、基準をつくっているわけなのでございます。

それから、民間3社に何でお金をという話で、ほかのお金は何をしているのかというご説明でございますけれども、これは民間3社に実証試験なり水槽試験をさせているというのが目的ではなくて、試験方法を確定しようと思っているんです。まず設計するに当たっては、水槽試験をしないと実際のところはちゃんと把握できませんので、その水槽試験の仕方を確定しようとしているんです。

それは受託した海上技術安全研究所と東大でできるんですけれども、水槽試験が1個だ

けの水槽試験であったら、ほんとうにこれでいいのかというのがわからないので、いろいろな水槽試験でやってみて同じような数値が同じ模型を使って出ないと、何だ、水槽ごとに違うデータが出ちゃうじゃないかと。こういうものをやはりちゃんと回避しておかないといけないと思って、海上技術安全研究所が水槽試験をするわけですから、同じ模型を使ってその3社でやってみたいということです。以上でございます。

【永沢委員】 そうすると、このスパー型、TLP型、セミサブ型というのは、それぞれ実験をやるというわけではないんですか。

【説明者】 実験をしております。これは世界の代表的な構造を模したものでございまして、またここも誤解があったらいかんですけれども、福島の3基とは違うものでございます。福島の3基はそれぞれのフィージビリティがあって選択されているんだと思うんですけれども、ここで出ている私どもがやった3基は、世界で非常に注目されている、これから出てくるであろう代表的な形を模して3基の実験をしたということでございます。

【永沢委員】 そういう意味では、3基の中で最も実現可能性があるものを1基選ぶというような選択をせずに、3基ともやるというのはどういう理由からなんでしょうか。

【説明者】 こういったものの形を決めるという考え方なんですけれども、ある意味、例えばある海域があったときに、その海域の例えば波の状況とか風の状況、そういうものを含めて決めていくわけです。ですから、例えばセミサブ型というのがありますけれども、これは比較的波が高い、外洋に面したところに非常に有利な形をしているわけなんですけれども、そういった意味ではそういった海域でのティピカルな形。例えばスパー型という、ある意味、魚の浮きみたいな形をしているんですけれども、非常に長い、深いところに建てるようなものに適した形。もう1つあるTLP型というのは、ある意味、浮いているものをキューツと引っ張り込んで動きをとめてしまうような構造体なんですけれども、それは砂ですとなかなか難しいんですけれども、地面が比較的かたくて真っ平らな海域、そういったところに適したものなんですけれども、実はそういったものを代表的に選んでやってみたというところなんです。

【永沢委員】 ですから、そもそもまだ着床式すらも相当な余地が残っていると思われるのに、浮体式をこれだけのお金をかけて実験を行うというような意味があるのかどうかということじゃないでしょうかね。

【説明者】 済みません、最初の議論のほうに戻ってしまうかと思うんですけれども、なぜ今、浮体式をやらなければいかんのか、順番では、陸上から着床、浅いところ、その

次の浮体という、そういうステップじゃなかろうかというご指摘の続きかと思っております。まず建設コストは、確かに沖合に出れば出るほど高くなるのは間違いないです。ただ、沖合と陸上との違いは何かというと、風のぐあいがやっぱり違うんですね。要するに、陸上であれば、風がいろいろなものに遮られて、設備の利用率として、実際、設備の2割とかしか発電できない。それが洋上だと、風の状況が非常によいので3割4割、ノルウェーの例だと年によっては5割ぐらいの発電の効率もあると。そういった、単なる設置だけの話ではまずないというのが1つ。

あとは、洋上ですから、物を遮る物がないから、大型化をしやすいんですね。大型化がしやすいということで、当然、効率がそれでよくなります。それゆえ、ヨーロッパでは、洋上にどんどん出ていっているというような、単に陸上がなくなったという意味だけではなくて、非常に効率がよいと。トータルとして、オペレーションのコストも含めて、洋上で十分ペイができるという判断で、着床のものがどんどん出てきていると。

ノルウェーとかポルトガルでそういった実証実験をやっていますけれども、そのほかでも、今、浮体式の実証をやろうという動きが、スペインとか地中海のあたりとか、アメリカでも動いております。イギリスは、ご案内のとおり浅い海に囲まれていますので、着床ばかりなんですけれども、浮体式の実証というのはこれからどんどんふえていくということを伺っております。これは逆に言えば、浮体式のポテンシャルが高い、そこで商売ができるんじゃないだろうかと考えているのがほかの国としてもやっぱりあるということだと思います。

着床の場合、水深が浅いところじゃないとできないわけですがけれども、日本の場合、陸上のいろいろな影響を受けて、あんまり風の状況がよくないんですね。ですから、浮体式のポテンシャルが高いというのは環境省の試算でもあるんですけれども、そういった風況を生かした発電の効率も生かすと、やっぱり浮体式のポテンシャルが高いんじゃないだろうかと。そこを確認するために、今、実証実験を環境省なり経産省がやっているわけですので、そういった実証をやっているということは、当然、将来の事業化を見すえて今進めているわけですから、将来の事業化を見すえるということは、当然そういった基準も必要になりますよねと。そういったことで、我々としては、安全を担保するという意味において基準の設定をしているということです。

【佐藤委員】 素朴な疑問になるんですけれども、この浮体式が、先ほど議論になった3つのタイプがあるというときに、それぞれのタイプに応じて安全基準というのは、いた

だいたんですけれども、読み切れていないので、安全基準というのは違うとっていいの  
か、あるいはこの種の安全基準というのは、こういうさまざまな技術にある種普遍的に対  
応するものであると理解したほうがいいのか、そのあたりどうですか。

【説明者】 後者のほうです。基本的には設計の方法論を決めているような感じになる  
かと思うんです。計算方法としては、最低限こういった、例えば外力、かかる力を踏まえ  
た上での計算をなさい、水槽試験をやるにはこういったサイズの模型を使いなさいとか、  
そういった意味では、方法論を定めてその中でいろいろなバリエーション。ある意味、我々  
も基準をつくるに当たって、こういった新しいものがいろいろ出てくるに当たって、やっ  
ぱり阻害要因になってはいかんと、その辺は留意しながらやろうとっておきまして、そ  
ういった意味では、いろいろなものが、いろいろな技術がのっかって評価できるようなシ  
ステムとして今、検討しているところでございます。

【佐藤委員】 それで、97ページのスケジュール一覧というところに戻るんですけれ  
ども、今、国交省さんのほうで安全ガイドラインができましたと。ただ、他方で、環境省  
とかエネ庁さんのほうで実証実験事業をやっていますので、そこに書いてあるんですけれ  
ども、2014年から、つまり、来年から、必要に応じて実証事業の成果を反映というこ  
とになりますので、逆にこのガイドライン、できたのはいいんですけれども、かちつとで  
きたものというよりは、今後また実証結果に応じて改訂がされていくものという理解でい  
いんですか。

【説明者】 そのとおりです。

【佐藤委員】 となってくると、次の問題なんですけれども、先ほど問題になっている  
国際標準化に目配りしていくというのは、それは技術が何であれ、大事なことは言うま  
でもないと思うんですが、ただ、この国際標準化を目指していく、そのためのガイドライン  
自体が実はまだ固まっていないという理解でいいんでしょうか。

【説明者】 規則類はみんなそうなんですけれども、国際的な船に関する規則もみんな  
そうなんですけれども、しょっちゅう新しい事象が出てくると変わっていくという、日進  
月歩で変わっていくというものでございまして、何らかの新しい知見が得られたら、その  
都度また提案して変わっていく。世界の標準もそうでございますし、IMOでつくってい  
る基準も実はそういうことになってございます。

【佐藤委員】 もちろんそうだろうなというのはわかるんですが、ただ、やっぱり骨格  
となる基準、標準というのはあるわけですね。要するに、この規格競争というのは、や

っぱりそこにイニシアチブをとりたいわけじゃないですか。だから、逆にこの浮体式の国際標準化というのをこの段階で目指すというのは別に志はいいと思うんですけども、ただ、我々がどこまでこれ、主導権を握れる段階に今いるんですかというのは、これ、実態のところはどうなんでしょうか。

【説明者】 7メガという世界最大のものを建てるのは非常にチャレンジングであると思うんですけども、これでノルウェーなり何なりがやってきた2メガのものを一挙に抜き去れるのではないかなと思うのと、それから、結構何本も建てますので、それぞれ海象に応じたデータもとれるということで、これは期待値は非常に高いのではないかなと思っています。

【赤井委員】 じゃあ、その関連で。私が先ほどした話で、国際標準化を目指すなら、もっと丁寧な説明を言ったときに、いやいや、それは付随的であって、まずガイドラインをつくるのが大事だというふうにおっしゃったんですけども、やっぱり普通に考えると、なかなかこの浮体式の洋上風力がすぐに広まって採算性がとれるところまで行って、企業がどんどん作り出すというふうにも思えないし、もしもかなり近いのであれば、補助をしなくても、企業が自分たちでどんどん技術開発を進めて、その結果を吸収していけば、ガイドラインもこちらからお金を出して実験してもらわなくてもできるかなという気もしています。だから、標準化を目指さなくて、ガイドラインをつくるためだけに今、こういうふうなお金を出して、実証が始まっているので安全性は重要なんですけども、まだ今の段階でそこまでする、ガイドラインをお金をどんどん出してつくる段階なのかなというところはちょっとわからないというのが1つです。

国際的に標準化をとるのであれば、どんどん進まないといけないといけないので、逆にそちらのほうで丁寧な説明があって、説得ができるので勝てるということが見えているのであれば、今、予算をつけてでもやるべきかなというふうに、そういうふうに整理するんですけども、いかがでしょうか。

【説明者】 済みません、また誤解があったかもしれませんが、とにかく今、実証機を立ち上げるのに、何らかの基準、それから、何らかのガイドラインがないと民間で設置される方々も、独自に自分がこう信じるから、これでつくればいいというふうについて、途中で何らかの問題があったら非常に責任問題も生じてくるので、やはり公的なものでオーソライズをしていってあげないと、民間にとっても大きな支障になってくるのではないかなということで……。

【赤井委員】 今の実証は民間でやっているものなんですか。これ、民間と理解していいんですか。これは公的じゃないんですか。

【説明者】 結局、経済産業省なり環境省なりのお金を投入していますけれども、彼らがこういう設計基準でやれというふうには言っていないので、7メガのもの……。

【赤井委員】 じゃ、通常、実証実験が始まったら、その段階であらゆるものに関してガイドラインは必要だということによろしいんですか。

【説明者】 そういうふうには理解しております。

【杉本委員】 ちょっとわかりにくいところが、多分皆さんおっしゃっているところだと思うんですけども、安全ガイドラインということと戦略的な国際標準化という2つの目標がありますよね。安全ガイドラインというのは、通常、設計の思想ということなんでしょうけれども、仮にトップクラスの技術水準じゃなくても、今、確実に運営できるものがこうだったらば、そこまでレベルダウンして運営しなさいというのが通常の安全性ガイドラインといいますか、安全性を優先するという発想なのかなと思うんです。

一方で、戦略的な国際標準化というのは、そうではなくて世界最先端をいかないといけないという部分も出てくるので、仮に日本が常に世界最先端のレベルに必ず今後ともキープできるのであれば、両方の目的が同時に達成できると思うんですが、仮に現時点において日本の技術水準は世界で10番目ぐらいだという場合には、技術水準でできるもので安全性ガイドラインをつくらなければいけないわけです。ということは、その場合には多分、戦略的な国際標準化というのは捨てるを得ないということですよね。というように何となく思うんですが、その点、優先順位はどうなるんでしょうか。もし仮に日本の技術水準が世界においてトップクラスじゃなくて、劣後する順位にあるという場合において、どちらを優先するんでしょうか。

【説明者】 なかなか非常に難しいご質問なんですけれども、基本的には我々としてはやはり技術だと思います。先ほどから何回か例示で出させていただいているIMO、例えばそういったところでの船の基準なんかを見ても、端的に言うと、例えば日本対EUという対立構図になるわけなんですけれども、我々としてはそこを突破して、基準まで持っていく、そのバックグラウンドはやっぱり技術。技術力があって、我々は発言権を持って、その中でいろいろな関係機関を巻き込みながらつくっていく、それがやっぱり一番流儀になっているんですけども、この風車に関して、我々は一応、そういうふうには思って対応しております。そういった意味では、優先順位としてやっぱり技術を持つこと。

もう1つ言うと、この浮体式の風車の技術のバックグラウンドというのは造船の技術にあります。浮かして、それに波が当たって、それが安全なのかどうか、やっぱりそこは造船の技術。ご承知のとおり、日本の造船の技術は世界一でありまして、それに特殊な、タービンという、風車が回るような、ああいう荷重が入ってくる。それをどう評価していったら、合理的な設計なり、そして、民間の皆さんの技術力を伸ばしていける、そういう環境をつくっていくのか、そこにやっぱり眼目があると思っております。お答えになっているかどうかわからないんですけども、私どもとしてはそういうふう考えております。

【水上委員】 まず、もしかしたらすごく意外かもしれないですけども、私の思っている前提を言うと、私はことによっては浮体式風力発電は日本においてはものすごいチャンスかもしれないと思っているんです。というのは、世界と違って、日本は近隣に圧倒的に深い海が多いです。だから、世界に比べて日本のほうが早く浮体式風力発電に行かなければいけない地政学的事情があるので、先行者メリットが発生する可能性があると思っております。だからこそ、早く方針を決めてほしいという話をしている。

つまり、とりあえず実証実験をするので、それに必要なガイドラインが必要ですよという話なのか、全国で浮体式洋上風力発電を28年度から運用するための基準をつくらうという話なのか、さらに野心的に、全世界で30年後には日本の浮体式風力発電がががが動いているというものをつくらうという話なのかは結構違うでしょう。なので、そこをまずはっきり決める必要がある。

そのためには、少なくとも全国で運用しようと思うんだとしたら、海底ケーブルか海上ケーブルかいずれの方法で送電線網をひかなければいけないわけですよ。その点についての日本の方針を経産省としっかり早いところ握って、もう全国でやりますという話なのか、それは全然決まっていなくても、とりあえず実証やりますという話なのかははっきりさせてくれないと、我々として、この事業はどのぐらい期待できる事業としてやっているのかわからないよねという話なんです。私はある意味すごく期待しているからこそ、こういう厳しい言い方をしているので、ぜひともその点早く決めてほしいんですが、いかがですか。

【説明者】 ちょうどタイミングよく、本日閣議決定されました日本再興戦略でございますけれども、この中に、後で記述を見ていただければいいかと思いますが、浮体式洋上風力発電の推進という項目が立っております。浮体式洋上風力発電について、2015年までに実証試験を通じて技術課題の克服と、安全性、信頼性、経済性の評価、環境アセス

メント手法の確立等を達成する、あわせて、国際標準化を進め、2018年ごろまでに商業化を目指すというふうに確定しております。この政府の方針にのっとり、私どもも進めてまいりますし、当然、経済産業省もこの方針に基づきまして、先生おっしゃるとおり、海底ケーブルの敷設やら環境整備を進めるものと信じております。

【水上委員】　そこはひとりよがりには国交省が進めてもしょうがないので、ぜひちゃんと各省連携をして、後ではしごを外されない形でしっかりと進めていただければと。

【説明者】　ありがとうございます。1つだけ補足でご説明しますと、昨年5月に総合海洋政策本部の決定としまして、海洋再生可能エネルギー利用促進に係る今後の取組方針を決定しております。その中で、洋上風車についても、単に実証だけではなくて、海底ケーブルの話とか漁業者との利用調整のあり方についてとか、そういったものに各省連携してちゃんと取り組んでいきたいと思いますということを定めております。あとは、これが単なるお経で終わらずに、各省連携してそういった環境整備をちゃんと進めて、また、先生ご指摘のような目標をちゃんと達成できるように進めていくということになろうかと考えております。

【長谷川委員】　済みません、ちょっと観点が違うんですけども、予算の85ページで1億7,200万ということで、多分、23年度の復興でつけたのを繰り越してきたのが1億2,700万で、当初予算4,500万ということで、合わせて172ということですが、その使い道が87ページ以降に書いてあるんだと思います。このうち、どの部分が繰り越した部分で使ったのか、どの部分が当初予算の部分なのかというのはちょっと教えていただきたいんですけども。

【説明者】　ごめんなさい、当初予算というのは24年度のことですか。それとも、23年度のことですか。

【長谷川委員】　24年度の172の使い道が87ページに書いてあると理解しているんですけども。

【説明者】　23年度に補正予算でお認めいただいてやりましたのは、まず風車の単体の安全の確保に係るものと、もう1つの大規模展開時のものについて23年度で行うということにしておりました。23年度の補正予算が成立して契約ができたのが2月ですので、当然24年にほとんど全部それを繰り越すとともに、24年度には残りの非常時の対応ということについて検討していくということをしております。

【長谷川委員】　じゃ、この24年度の4,700万は非常時の対応ということですか

ども、それは具体的に、例えば88ページと89ページでいうと、どの部分になるんでしょうか。

【説明者】 88ページでいいますと、Aのところ、海上技術安全研究所及び東京大学、こちらで安全ガイドラインの策定に向けた技術的な検証が行われておりまして、先生ご指摘の24年度の大規模非常時展開の検討につきましては、こちらの88ページでいいますと、Aポツのところと、あとはCポツのところになります。また、89ページのところも同様に、大規模展開時のところについてはAとCになります。

【長谷川委員】 AとCですか。

【説明者】 失礼しました。Cは単体の安全確保になりますので、Aのところになります。失礼しました。

【長谷川委員】 その部分が4,700万円の部分ですということですね。要は、つまり、補正でついた部分は、福島での実証実験ということに、復興予算ですので、そこを対象を絞った形の実験のお金で使われているという理解でよろしいんですよね。

【説明者】 本事業ですけれども、福島の復興事業に資する福島の復興事業として設置されます福島沖の洋上風車の安全性の確保の観点から、その前提となる基準ガイドラインを策定するという意味で、復興事業というような形で取り組んでおりました。ただ、昨年、復興事業の支出に関してさまざまご批判、ご意見をいただきまして、復興庁と財務省におきまして復興予算の整理を行いました。その中で、私どもの事業につきまして、国交省としましてもいろいろご批判、ご意見を踏まえて精査を行いました、契約をしているのが東京大学、海上技術安全研究所ということで、被災地の企業ではなくて、東京とかそういったところに在籍している会社と契約しているものでございまして、直接的に被災地の企業の被災地での事業ということではないというふうな批判もありましたことから、復興事業のほうから一般会計予算のほうに変えまして、25年度からは一般会計という整理をさせていただきます。

【長谷川委員】 そういう批判を受けたのであれば、本来はその復興予算は使わずに返すというのが筋のように聞こえるんですけれども、それを一般会計に衣がえして、国際標準化という目的もつけて、何か大きな構想を立てて予算を使っているようにも見えるんですけれども。

もう1つは、先ほどの89ページのCのところ、3つの型が並んでいますけれども、これは福島の実証実験とは違う型ですとおっしゃっていたので、まさに国際標準化というこ

とを狙って、いろいろな型で実験をするほうがいろいろデータも集まって、いいガイドラインができるんですということだったんですけれども、どうも復興の目的と国際標準化という目的が非常にまだら模様になっていて、そこが皆さんの議論の中心になっているのかなと思ったんですけれども。

【説明者】 1点ちょっと説明が足りないところがありましたけれども、私ども国交省と契約を行っているのは海上技術安全研究所と東京大学でございまして、そのうち一部の水槽試験につきましては、このCポツで書かれております、アイ・エイチ・アイマリンユナイテッド、三井造船、三菱重工業と。これら3社についてなんですけれども、福島沖復興事業におきまして浮体部分のところの製造を行っている事業者でございまして、私どもとしましては、復興事業の前提となる安全確保はやはりエネ庁さんの事業と一体的に進めていくべきと考えてございまして、復興予算というような形で当初要求させていただいたところでございます。

【長谷川委員】 ただ、それがいわゆる霞が関の中では、結果としては復興予算としては認められなかったんですよね。それを一般関係に振りかえて、24年度で繰り越して使っているという、それは事実ということでしょうか。

【説明者】 済みません、そこは少し誤解があるようなんですけれども、23年度の補正予算要求をして1億2,700万をお認めいただいたときは、これはエネ庁の事業、福島の事業とともに復興予算として認めていただいております。その後、いろいろな各種復興予算で、全然復興に関係ない事業に、沖縄とかどこか違うところに使われている例があるじゃないかといった、そういったいろいろなご批判があつて、24年度とかにそういった見直しをして、もっと厳密にちゃんと復興予算としての定義を決めましょうということで、復興地に直接お金が落ちていない本事業についてそれをやるのはいかなものかという整理で。ただ、そうはいつでも、これは復興事業としてやっているエネ庁の実証実験に必要な事業であることは変わりがないということで、これは引き続き一般会計のほうで要求したらどうかという整理をされたので、そういったことに従った次第です。

【長谷川委員】 では、24年度にもう一度要求をし直したということなんですね。それであれば、ここに書いてある繰り越しという整理ではないような気はするんですが。

【説明者】 いえいえ、要求をし直したというのは、当初からの24年度事業を復興予算としての要求ではなくて……、済みません、間違えました。24年度も復興予算として要求して認めていただいております。25年度のものについて、復興予算ではなくて、一般

会計という、そういった整理になっております。

【長谷川委員】 私が聞いているのは、23年度から補正になって繰り越されて24年度にきている、この127、1億2,700万の部分を知っているんです。

【説明者】 これは復興事業としての予算を認めていただいて、それを執行しております。

【長谷川委員】 先ほど、復興予算として認められなくなったのでというお話は、このことではない？

【説明者】 それは25年度の要求の過程において、その要求のクライテリアの見直しということが財務省のほうからありましたので、それに従って、その要求を一般会計に変えたということです。

【長谷川委員】 今おっしゃっているのは3,300万の話？

【説明者】 そうです。

【長谷川委員】 わかりました。

【赤井委員】 もう大体時間だと思うので最後に言っておきたいんですけども、やっぱり私がちょっとじっくりこなかったのは、知っている方もそうだと思うんですけども、この浮体式洋上風力発電の今後のニーズがやっぱりどのくらいあるのかというところで、実際、実証実験が始まっているから、ガイドラインも必要なんだと。

でも、実際見てみると、実証実験が始まってからガイドラインをつくり出しているから、その時間のずれはあると思うんですけども、まあまあそういう理由もあるのかなとは思うんですけども、やはりコストがかなり高いということと、もう土地がないのでそこに行くんだという話はわかるんですけども、そのときにやっぱりコストで見ると、土地を逆につくるとか、浅いところを埋めるのはコストがかかるかもしれないですけども、あらゆるほかの要素も考慮した上で、やはりもう洋上しか世界に残っていない、特に日本では残っていないとか、そういうことも踏まえてこれだけのニーズがあるんだという説明をもう少ししていただかないと、価値はあると思うんですけども、なかなかこのところに予算をつけてというところがなかなか納得いかないと思います。

実際、実証実験を始めているから、そこは政府の戦略としても価値はあるという何らかの根拠はあると思うんですけども、ここはガイドラインで、実証実験をしている省庁ではないので、その情報はお持ちではないかもしれないですけども、やっぱりその絡みでガイドラインをつくられるんだしたら、全体として、やっぱり政府の戦略の根拠とか、

今後どのぐらいの採算性とか、社会ニーズがあつて、あらゆるほかの電力をつくる方法よりもこれが望ましい可能性がこのぐらいあるとか、そののところも踏まえて、もう少しその情報があれば理解しやすかったかなと思います。以上です。

【長谷川委員】 それでは、取りまとめコメントを説明します。評価結果としましては、事業内容の抜本的改善が4名と、事業内容の改善が2名ということです。

主なコメントを紹介しますと、国際標準化という目的のために調査検討が必要なのかどうかは合理的な説明が得られなかったと。標準化のメリットやデメリットを明らかにすべきで、そういう意味では、早急に経産省とも連携をして、どれぐらい全国で展開をしていくのかとか、世界の中で日本としてどういうエネルギー政策の位置づけでいくのかというのをはっきり決めた上で、具体的な今後の整備計画を決めたほうがいいんじゃないかと。

もう一方として、着床式の洋上風力発電もまだまだ普及し切っていない中で、果たして浮体式について国際標準化にコストを割いていくということが必ずしも意味があるかどうかはわからないと。

あとは、これも同じようなあれですけども、国際標準化を目指していくというのであれば、もう少し明確な説明が必要なんではないかと。これは国としての戦略だったり、計画だったりというところを意味していると思います。

そもそも浮体式洋上風力の採算性が見えない段階で、実証段階とはいえ、ガイドラインをつくっていく意義が不明確であると。日本主導で国際標準化をつくっていくというメリットと、それにどれだけのコストがかかるのかということをもっと明確に説明すべきではないかと。大体そういった意見がございます。

まとめますと、今後、先進的な事業の国際標準化に取り組む場合については、将来の構想、事業計画等を具体的に示した上で、標準化のメリットやデメリットを明らかにしていくべきではないかというようなことになるかと思います。

ご意見等はいかがでしょう。

【水上委員】 ある意味では、国交省さんのこの事業でこの議論をするのはちょっとかわいそうだなというところがあつて。というのは、結局これって、日本が浮体式洋上風力にかけるべきなのかという根本的な話がおそらくあつて、かけるんだとしたら、ガイドラインが要るよねという議論だから、本来はガイドラインが要るかどうかというフィールドで国交省さんとこのことを詰めるというのは、ほんとうは本筋じゃないのかなと思うんです。

ただ、そうはいつでも、そのことがやっぱりはっきりしないと、ガイドラインが要るかどうか自体もよくわからないよねということになるので、ほんとうに日本として浮体式洋上風力発電に短期的に行くのかどうかというところをまずしっかり説明していただく必要がある。少なくとも現時点でコストは3倍ぐらいかかりますということになっているわけだから、それにもかかわらず行くんだということを言うんだとしたら、どういう合理的な説明を国家としてするのかというところをまずやらないと、何かとりあえず実証実験はしよう、とりあえずガイドラインはつくろう、でも、どのぐらい本気かわからないというんだと、日本としては一番困ったことになるので、ほんとうに本気でやるんですかというところがおそらく今、問われているのかなと。

【赤井委員】 私も同じで、国交省さんにそこまでを全てを聞くのは申しわけない気もするんですけども、この事業がいいかどうかを議論するには、やっぱりそのところをまずみんなが納得して、じゃ、ガイドラインはという形になると思うので、やっぱり説明されるときは、ほかの省庁さんがやられていることとか国の方針を自分で納得して説得的に説明された上で、この議論をしたほうがいいかなと思います。

【藤井会計課長】 よろしいでしょうか。では、ただいまのご意見を踏まえて、また検討させていただくということにしたいと思います。

それでは、これで浮体式洋上風力発電の安全に関する研究開発は終わりにしたいと思います。

その後、あと最後の1つでございますが、20分から、民間事業者等の知見を活用した建築基準整備の推進事業を始めさせていただきたいと思います。ちょっと入れかわらせていただきます。

( 休 憩 )

【藤井会計課長】 それでは、最後のコマでございます。民間事業者等の知見を活用した建築基準整備の推進事業につきまして、公開プロセスを開始いたします。

まず、事業所管部局から説明をお願いいたします。

【説明者】 住宅局でございます。

お手元の資料、99ページからでございますが、事業の概要はむしろ105ページからのパワーポイントの資料のほうがわかりやすいかと思っておりますので、まずこれで概要をご説明させていただきます。

この事業、事業概要のところがございますとおり、建築基準法ですとか省エネ法、あるいは住宅の品確法、こういったものの具体的な技術基準をつくるために、民間事業者に補助をいたしまして、研究をしていただいた成果をいただいて、それを基準化するというものでございます。

具体的なプロセスは、106ページのところがございますけれども、まず私ども国土交通省のほうでいろいろな技術のニーズ等を踏まえまして課題を設定いたします。それで、課題ごとにどういった調査内容が必要かということを設定いたしまして、それから調査内容を提示した上で、調査主体を公募いたしまして、応募のあった機関が適切かどうか、適正であるかどうかということ審査して調査主体を選定して、調査をしていただく。それで、成果をいただきまして、基準原案にして、基準化をしていくということになります。

この調査内容を決めたり、あるいは調査主体を選定するために、107ページの左側がございますけれども、建築基準整備促進事業評価委員会というものを設置いたしまして、ここで課題設定をして、あるいは課題設定を知ること、それから応募のあった中身を審査いたしまして、調査主体を決定するという事。それから、前年度の調査内容について、調査がどこまで進んだかということについて評価をするといったようなことを、この委員会で実施をしていただくということになっております。

108ページがございますけれども、従前はどうか。実は、平成20年度にこの事業ができて、その以前は私どものほうで調査費を委託調査という形で実施させていただいておりました。その間は、大体、年に2ないし3ぐらいのものの基準化等を行っておりましたが、20年度からスタートいたしましたので、実際の成果は21年度からなるわけでございますが、数としてはかなり増えてきているということでございます。また、実際の検討期間も、例えば20年度以降ですと、結構話題になりましたシックハウス対策などをやっておりましたが、これは7年ぐらいかけていろいろな基準ですとか、ガイ

ドラインなどをつくってきたわけでございます。こういったものに比べますと、下にございますとおり、21年度以降は比較的短期間、1年から4年ぐらいの期間で基準まで至っているということで、かなりスピードアップされてきているのかなということで、この事業自体はかなり成果が上がっているのではないかというふうに認識をしております。

前に戻っていただきまして、99ページでございますけれども、予算の額は年度によって違いますが、最近3年間は9億円ということで推移をしております。実際にどのぐらい成果が上がったかということでございますけれども、調査内容に、項目ごとにどのぐらいの成果が得られたかということ審査いたしまして、成果の達成度をそれぞれの課題ごとに整理いたしまして、それを平均したものを成果目標にしております。年度によってばらつきございますけれども、70%から70%の後半というような状況になっているところでございます。

100ページは、国費投入の必要性等でございます。これは国の基準をつくるということでございますから、やはり国が率先してやるべきであろうというふうに考えております。

それから、事業の効率性につきましても、一応、評価委員会できちんした形で選定をさせていただいておりますし、調査内容の変更等がございました場合には、きちんとそれを踏まえて、必要な場合には削減するというような措置も講じさせていただいております。

事業の有効性につきましては、これらを基準化するということと、成果についても報告会などを実施して、幅広く国民に内容を還元するというような措置を講じているところでございます。

102ページは、どういう内容の費用になっているかということでございますが、研究の成果、やはり実験等の費用を補助するという形が多くなっているということでございます。

103ページは、主な支出先でございます。見ていただくとわかりますけれども、大手の建設会社ですとか、設計会社、あるいは大学、こういったところに補助をさせていただいているという状況でございます。

104ページは、一応、論点として2つほど挙げさせていただいてまして、私ども、きちんと公募をして、評価委員会で評価をしているということでございますが、さらにそのプロセスについてどういうふうにするかということと、成果物の帰属につきましては、これは基本的に民間の補助事業でございますので、民間の事業者に対して補助しますから、当然、知的所有権も民間に属するわけですが、それをどういうふうに広く国民一般に知ら

しめていくかというようなことについて、論点を挙げさせていただいているところでございます。

以上、簡単ではございますが。

**【藤井会計課長】** それでは、論点でございますが、まさに今、示された2つのところが一つの論点かと思えます。民間事業者の選定プロセスというものが、建築基準整備促進事業評価委員会というところで採択されることになっておりますけれども、それが適切であるのか。もう一つは、これは補助事業という形をとっておりますので、事業で得られたいろいろなデータでありますとか、知的財産というところは事業者に帰属をするという形になります。もちろん、国のほうで報告されて、それが建築基準に反映されるという形になりますけれども、それだけに余計、社会に果実が適切に還元されるのかどうかというところが一つの論点になってくるかと思えます。

**【長谷川委員】** それでは、6時ごろの取りまとめ、5時50分にコメントシートの提出ということをめどに議論をお願いします。

**【佐藤委員】** ちょっと確認というか、素朴な質問になるんですが、補助事業ではなくて委託事業でやった場合との比較ですけれども、例えば民間の創意工夫とか、民間の知見を活用してということなんですから、では委託事業としてではなく補助事業として行ったときのコスト、単位当たりの費用というものが出てきていますよね。3,300万円という調査1件当たりの実績額ですけれども、こういう単位当たりコストというのはどれぐらい安くなっているのか。あるいは、成果物として、達成度というのはアウトカムでいろいろと評価、ごめんなさい、調査項目数とかと並べていただけますけれども、そういう成果物といったものが委託事業に比べてどれぐらい増えるか。実際、過去にやっていたケースと比較して、これくらい増えたよとか、コストはこれくらい下がったよとか、何かそういう検証があるのであれば教えていただきたいんですが。

**【説明者】** なかなかコスト自体が、どのぐらい下がったかというのを数量的にお示しするのは非常に難しいかと思えます。ただ、民間の事業者に補助するということの一番のメリットは、ある意味では委託事業ですと、自社の持っているいろいろなノウハウを、先進的な技術ですとか、研究知見をなかなか出していただけないような部分がどうしてもございます。最終的な研究成果自体は国に帰属することになるものですから、どうしても新しい技術などを踏まえた技術基準を整備するということについて、なかなか難しい面があったということで、この事業は、むしろその部分は民間にもメリットが、補助を受けるこ

とによっていろいろな技術開発ができるというメリットがあるんですけども、一方で私ども、そういった最新の技術を踏まえて基準化を迅速に進めることによって、その結果、他の事業者も、基準化が進むことによって新しい技術開発が進められるようになるということで、よりメリットがあるのではないかとということで、こういう形を取らせていただいているということでございます。

【佐藤委員】　そこは、まさにコスパだと思んですけども、コスパの問題だと思うんですが、実際、民間からすると、知的財産というか成果物は自分たちに帰属するので、ある意味やる気が湧くというのは確かにメリットだと思うんです。逆に、この論点にもありますように、その分だけ社会に対する波及効果というところ、成果物は国に直接帰属するわけではないので、波及効果というところは限られるのではないかとということなので、このあたり費用対効果というか、コスパ的にはどういうふうな判断になるんですか。

【説明者】　一応、成果物についてはきちんと報告書をまとめていただきまして、必要な基準、私どもが基準をつくるために必要なデータ等は全部いただくことを条件にして補助をしておりますので、民間がやられたから私どもの基準化がおくれるというようなことはなくて、むしろ、今、進んでいる民間の技術を踏まえて、建築物はどうしても物をつくっていくわけですので、実際に物をつくっている方々のいろいろなノウハウを生かして基準化を進めることによりまして、おそらく基準化のスピードアップが非常に進んでいるというのが一番のメリットではないかと思えます。それは、108ページの資料でもちよっとお示しをしたと思えますけれども、現実にはやはりこの事業を踏まえて基準化を進めたいろいろな中身も増えているかと思えますので、そういった意味での効果は非常にあるのではないかと思えます。

【佐藤委員】　最後に、もう一つだけ確認ですけども、一応、補助は定額ということなので何とも言えないんですけども、実際、こういう調査というか、実施費用、調査費用のどれくらいをカバーしているというふうに理解すればよろしいでしょうか。

【説明者】　定額ですので、中身を精査しているんですけども、一番端的に言わせていただくと、実際の実験のためのいろいろな製品を開発するような、実験をするための製品開発みたいところは民間の方々にやっていただいていますから、そういう意味でいうと、そういったコストは民間が負担をして、こちらの補助事業ではそういったものを実験したりする費用を負担しているということですので、その実験費用が適切かどうかというのは審査をしていただいて、適切な範囲で補助をさせていただいているということになり

ます。なので、民間のほうの負担もかなりあると。

【佐藤委員】 多分、一つ論点になってくるのは、定額なので、定額の水準が妥当かどうか。つまり、成果物は民間に、事業者に帰属するわけですから、やはり民間のほうとしてもやるメリットはあるわけですね。ですから、今のこの定額の補助金でほんとうに、ちょっと多過ぎるのではないか、もうちょっと安くしてもやってくれるのではないか。補助率の問題ですけれども、補助率として見ればほんとうは高過ぎるのではないかという、多分、そういう論点も出てくると思います。

【赤井委員】 関連でいいですか。定額補助の決まり方について、もし簡単に説明できたら教えていただけますか。

【説明者】 お手元の資料でいうと、102ページに費用があるかと思えます。実際に補助をする額というのは、こういうふうに積み上げをしていただきまして、実際に実験にかかる費用は何か、その実験のための消耗品とか、その際に立ち上げる研究者の人件費等々、こういった費用を補助することになっていますので、ほんとうに研究実験費みたいなものに補助をする。この額を積み上げていただいたものが適切かどうかということ判断して……。

【赤井委員】 積み上げたものの何%という決め方をされているんですか。定額というのは積み上げたら全額ということですか。

【説明者】 基本的には全額出しております。

【赤井委員】 かかった費用の全額ということですか。どういう意味でしたっけ。

【説明者】 ここでいう実験等の費用の全額を補助させていただいております。

【赤井委員】 それは、結局、実験した後、成果が上がってくるわけですね。民間にもメリットがあるという部分は、どういうふうに整理されていますか。

【説明者】 先ほども申し上げましたけれども、この実験のために、当然、新しい製品なり、基準化をしていくものをつくるための費用は全額、民間が負担をいたしますので、そういう意味でいうと、その部分の費用というのはもっと、非常に大きな費用になるかと思えます。

【赤井委員】 それは、実験が終わった後に成功して商品化する場合ですね。

【説明者】 ええ。

【赤井委員】 でも、実験するときのリスクは、民間はとらなくていいことになっていますよね。実験した後、成果が上がると、それからのコストは当然かかりますけれども、

全く自分で実験するのに比べるとメリットあるわけですよ。

【説明者】 実験のためには、やはり物の開発をある程度していただかなければいけません。当然、新技術を実験して、性能を確かめていくということになりますから。そうすると、その実験をする前段階として、いろいろな製品開発のための研究をしたり、そういう費用は民間が当然負担をされているわけなんです。ですから、こちら側からこういう性能のものをぜひ実験したいということになれば、その負担分は民間側が負担をいただいていますから、その意味でいうと実質的に民間の負担はかなり大きいと。

【赤井委員】 でも、この実験をするということに対しては全額見ているわけだから、そのところは民間は負担してないですよ。それまでの段階は、当然、負担はしていますけれども、だから民間の成果になるものの一部コストをこちらで見ているということですよ。

【説明者】 そういう意味で言われるとそうですけれども、ただ、その結果をもとに、私どもはこのデータをもとに、データは全部いただきますから、それをもとに基準をつかっていくことになります。

【赤井委員】 例えば、事業ごとに、事業によって民間のメリットは20%ぐらいのものから80%ぐらい、いろいろあるとは思っているので、その部分を見きわめながら、例えばもう少し、かかる費用全額ではなくて、8割とか7割でもやりたいという民間企業が出てくる可能性はないんですか。一律全部を見るというのがほんとうに望ましいんですか。

【説明者】 この費用自体、公募をして出させていただきますから、何ていうんでしょうね、当然、競争があれば競争の中身を見させていただいて、同じ中身であれば安いところを選ぶということになると思うんですけども、基本的にはやはり私どもが必要な実験をやっていただくという、こういう実験をやってくださいということを最初にお願ひ、研究テーマとしてやりますから、そういう意味でいうと、その部分については当然、私どもとして負担する。

【赤井委員】 こういう実験をやってくださいというところは、細かくこちらから言うんですか。募集するのではないんですか。すみません、僕はそこの理解を間違えていますか。

【説明者】 募集してやります。ただ、実際には実験をしてみないとわからないということが大変多いわけなので、研究内容で、ほぼこれが、こういったものが必要だというのは特定されるかと思えます。

【赤井委員】 108ページのところで、21年度以後、増えているというのはすばらしい成果だと思いますし、これはまさに今までこちらから、こういう実験をしてくださいというふうをお願いしていた場合には2件ほどしか整備できなかったものが、民間のノウハウも考慮するというので、より必要なものはないですかという民間の知見が生かされて増えたと理解しているので、逆にお願いしているよりかは、民間でこういうことをやりたいというのが出てきて、それは国としてあまり気づいていなかった点だけれども、重要ということで補助したということだと思うので、そこはやりたいという面もあるので、そのところで民間にどのぐらいメリットがあるのかも含めながら、全額というか、どのぐらい出すかも含めて検討していくと、当然、もう少し安いコストで同じような成果が上がる可能性があるのではないかと。これはちょっと感想ですが。

以上です。

【永沢委員】 よろしいですか。まず、基準をつくること自体に何かメリットがあるか、ないかということではなくて、基準をつくったことによって、より安全に建物が建てられるとか、そういったことが成果なのかなというふうに思っているんですが、そういう意味では、この基準をつくった成果が具体的にどういうふうにあられたというのがいま一つ見えてこないんですけれども、その点、いかがでしょうか。

【説明者】 ちょっとご質問の趣旨に適切かどうかわかりませんが、108ページにございますとおり、基準の中身としては、最終的には、例えば法令に基づく建築基準法の告示とか、政令等の基準になるというのが一般的な、建築基準法とか、省エネ法といった法律に基づく……。

【永沢委員】 ですから、そういうことを伺っているのではなくて、そうではなくて、具体的にこういうことで成果があらわれましたということを示していただけませんかでしょうか、ということをお願いしているんですが。

【説明者】 ちょっと質問のご趣旨がよくわからないんですが。

【永沢委員】 例えば、基準を策定するだけでは、特に基準ができてよかったなという話ではなくて、基準ができることによってこういうところの安全性が確保されるようになったとか。

【説明者】 例えば、21年度以降で、これは津波で流されないための建物の構造の基準を具体化したものであります。ですから、津波に対してどういうふうになれば安全に建てられるかということを経験した基準でございます。そういう意味でいうと、これから

津波の避難ビルをつくるのか、あるいは復興のために建物を建てる際の基準として、これは生かされるものでございます。

【永沢委員】 なるほど。この108ページの一番上の表を見ると、少なくとも20年度以前も毎年2件ずつぐらい整備されていたと。21年度以降、5件とか6件、年によっては1件のところもあるという状況で、20年度以降、27件ぐらい採択されているような状況の中で、この27件とか、36件採択されたにもかかわらず、実際に建築基準として整備されているのは5件だったり、6件しかないということなんですか。

【説明者】 申しわけございません、実はこれは継続している課題も結構ございまして、終了した課題で実現していくというのは、多分、これからもっと増えると思います。例えば、3年ぐらい継続していて、24年度中に終わったものもかなりございます。ただ、これからのことはちょっと書けないものですから、より成果はこれからどんどん出てきますので、その基準化はもっと進むと。

【永沢委員】 そういう意味では、この成果を見るには、5件とか1件とか6件ということではなくて、27件なら27件採択した中で、基準となったのが何件あるとか、今、研究中は何件あるとかというような形で示していただかないと、成果があるのかどうか分からないというのが1点。

もう一つは、基準をつくるのに、民間の事業者につくらせるというのが果たしていいのかどうかというのがよくわからないんですね。つまり、民間の事業者からすると、自分たちが有利なルールをつくりたいというふうに思うかと思しますので、そういう点では、自分たちの得意な分野がより基準の肝になるような基準をつくるように働きかけたいと、私が事業者だったら思うんですよね。そういう点では、基準というのはあくまでも中立的なものであるべきなのに、それを民間に任せるということが果たしてほんとうに公平、公正と言えるのかどうかということに関しては、どのようにお思いでしょうか。

【説明者】 まず、基準をつくるのは、最終的には当然、私ども国土交通省のほうでつくります。ここでやっているのは、基準のために必要なデータなどを整理していただくということが主目的になります。例えば、天井などは非常にわかりやすいと思うんですけれども、実は今まで具体的な天井の基準がないものですから、あまり実質的な、何ていうんでしょうか、どういうふうにつくったらいいかということについてのノウハウが私どもほとんどございませんでした。そういう意味でいうと、民間のほうでいろいろな、実際、つくっている方がこういうふうにつくっているとか、こういうふうに改良するとよくなると

というようなことは、むしろ民間のほうが知見があったものですから、そういったものを生かして、では、こういうつくり方をしたときにどういう揺れ方をするかとかいうことを実験していただいて、これならば基準として、こういうつくり方をすればいいのかというようなことを基準化できるようになるという意味では、むしろ民間が進んでいる分野をうまく活用して、それを標準化するというようなことをやっているということです。

【永沢委員】 それは考え方としては正しいと思うんですが、それをするために果たして補助金をつけることがほんとうに適切なのかどうかというのは別の観点ではないか。例えば、パブコメを募集するような形で、これについての技術的な基準について各事業者から意見を募集するというようなことをしたとすると、それぞれ得意な分野の事業者は提案をしてくると思います。それは、一面では事業者にとって有利な提案をしてくるかとは思いますが、いろいろな事業者がそれで提案することによって、国土交通省として基準を決める上でも非常に参考になる。金融商品とかつくるときには、各事業者がパブコメを出したりして、規制をどうするかということを最終的には決める。その規制基準をつくるのに、事業者に対してお金を出して、新しい商品の基準のつくり方について補助をするというようなやり方は、おそらくとられていないのではないかと思いますよね。

また、事業者としては、もともと研究開発は事業者の投資ですので、費用というよりは、将来に向けての設備投資というか開発投資になるはずなので、それは事業者が持つのは本来当然のことで、そういった意味では、その費用の一部を公が持つということが果たして意味があるのかどうかというのがよくわからない。また、実際にもう払われているのが、スーパーゼネコンとかがどこどこに入っているJVに対して、同じようなJVに対して、同じようなテーマで3つも出している。あるいは、採択の内容を見ると、応募に比べて採択の率が非常に高い。応募が31件に対して採択が27件であるとか、31件に対して30件であるとか、9割以上が採択されているというのはなかなかほかの事例では見ないもので、初めから決め打ちで補助金をつけているともとられかねない側面があるのではないかと思います、いかがでしょうか。

【説明者】 まず、こういった基準化をするために、やはり私どもとして、最低限いろいろな実験をすることはどうしても必要になります。それは、どういう場合も安全性がほんとうにこれでいいのかどうか確かめなければいけませんから、そのための費用が必要だというのはご認識いただきたいと思います。その方法として、先ほど出ました委託調査という形でやるのがいいのか、補助事業という形でやるのがいいのかということだと思っ

です。

従来、委託調査でやろうといたしますと、先ほど言いました天井のような問題にしても、自分たちは新しいこういう技術を持っているよということを、その段階でなかなか提案していただけないということがこれまでございました。というのは、その場でいろいろな方々が入っていらっしゃるということもあるんですけども、そのノウハウをほかが使ってしまふのを恐れるというようなこともあります。

したがって、そういう技術を生かした基準化をしたほうが、より世の中のためにはいいのだけれども、それが進まないという現実があったものですから、むしろ補助金を出して、開発者にもメリットはあるんだけど、早くそういった先端の技術を使って基準化したほうが、その結果、ほかの後発のメーカーもその基準をもとに新しい技術をつくっていくことが可能になりますので、よりメリットがあるでしょうし、結果として早く基準化できれば、安全性の確保とか、性能の確保ができるようになる。プラスのメリットのほうが大きいのではないかとということで、こういう手法をとらせていただいているということなんです。

【佐藤委員】 ちょっと確認なんですけれども、まず調査事項なんですけど、勉強会の際にも民間からの提案もあるとはおっしゃっていたんですけども、基本的には国土交通省で調べてほしいことを並べて、これについて調べてくれませんかというやり方で、基本的にはそういう理解でよろしいですか。この項目を含めて、民間が提案するという理解でいいですか。

【説明者】 当然、私ども、いろいろな民間の方々、規制緩和の要望の窓口なども設けているものですから、逐次これは受け付けています。したがって、そういう規制緩和のご要望ですとか、あるいは別の意味で、むしろこういう基準が必要なのではないかとのご要望もございます。あるいは、いろいろな事故とか、災害が起きるというようなことで、そういうニーズのほうを私ども常にいろいろな形で拾い上げておりますので、それを踏まえて、課題設定自体は私どものほうでやらせていただくし、基準化のためにはこういうデータが必要なので、こういう研究をしてほしいというテーマの設定をさせていただきます。

【佐藤委員】 もう一つ、委託事業より補助事業にしたほうが民間にうまみがあると。知的財産とか、技術的などところで、要するに自分たちで取得できるからという面があるのかもしれないんですが、ただ、委託事業だと、実験の進め方としていろいろ国が細かいこ

とを言っていて、補助事業だとそのあたりを民間に委ねる部分があると、何かそういうところもあるんですか。一応、民間の知見を生かすと書いていたものですから、そこはどのような形で民間の知見が生かされているのかということを具体的に教えていただきたいんですが。

【説明者】 もちろん、おっしゃるように、私どももこういう実験が必要だと、実験の中身を1から10まで全部決めているわけではありません。当然、事業者のほうで創意工夫をそこでしていただくということは可能でございますから、そういう意味でいうと、先生おっしゃるように、そういう面では民間にとってもメリットはあろうかと思えます。

【佐藤委員】 でも、それは委託事業でもできますよね。詳細は民間にお任せしてやると。それはできないんですか。

【説明者】 やはり委託ですと、何ていうんでしょうか、こちら側からこういうことをやってくださいというのはきちんと決めさせていただきます。それから、先ほど申し上げましたけれども、なかなか新しい自分たちのノウハウをその場に持ち出すということ自体、やっていただけない。委託事業では一番難しい問題だと思います。

【赤井委員】 では、その関係で。先ほど106ページのところで、応募件数、採択件数、調査事項数と載っているんですけども、委託と補助は平成20年度から変わったんですか。平成何年でしたっけ。21年度ですか。

【説明者】 20年度からスタートしております。

【赤井委員】 20年度までは委託調査で、そのときは何件されていて、何件の応募があったんですか。

【説明者】 これは20年度から補助事業ですので、それ以前はもう委託ですから、応募というような……。

【赤井委員】 委託のときは、公募して委託していたわけではないんですか。随意契約で委託していたんですか。

【説明者】 当時は、どうだったかわかりません。

【赤井委員】 いや、委託でも、これを委託します、やりたい人、手を挙げてくださいとあって、通常は公募しますよね。

【説明者】 当時、19年度以前がどうだったかというのはわかりませんが、今は当然、そういった形をやっています。ただ、基本的な調査内容はこちらできちんと決めますし。

【赤井委員】 この成果を見ているとそうかなと思うんですけども、実際、それによ

って応募件数がどのぐらい、平成20年度で35件、21年度で37件応募ですけれども、受託のときに同じような調査事項で、例えば107ページにある同じような調査事項を挙げられて、どのぐらい応募があつて、今度、補助に変えたときにどのぐらい応募が変わつてという情報があると、若干、うまみというのはどう変わったのかなという気がします。

もう一つは、先ほども出ていたんですけれども、応募件数と採択件数がほぼ同じような、20年度だけちょっと差が開いているんですけれども、その後はほぼ、24年度も4件ぐらい多いですかね。この状況では、出せば通るといふような雰囲気があるような気がするんですけれども、そのところでの競争性というのは担保されているのでしょうか。

【説明者】　そこは確かに若干、私どもも当初予定していたよりは応募件数が少ないというのは認識しています。そこは、やはり応募のやり方について工夫が要るのかなというのは認識しております。決してこれは、先ほども出ましたけれども、こういうふうにやっってくださいというようなことをやっているわけでは全然ないんですけれども、やはり……。

【赤井委員】　だから、24年度が4件ぐらい落ちているのは、そのところを意識されたのかなという気がします。

それと、20年度と21年度は、採択されたのに調査されてない案件が、差がありますけれども、これはどういう理由なのでしょう。わかりますかね。106ページのところで、20年度と21年度、調査事項数と採択件数に差がありますよね。22年度、23年度、24年度は、ほぼ全てなんですけれども、これは採択したにもかかわらず調査を取りやめたということなのでしょう。

【永沢委員】　それは、1つの調査事項に複数の事業者が採択されたということですよ。ね。

【説明者】　そういうことでございます。

【赤井委員】　ああ。だから、全体としては調査のレポートは36件出ているということですか。

【説明者】　そういうことでございます。

【長谷川委員】　ちょっと観点が違うかもしれないんですけれども、こういった形で民間の研究開発活動の一部を、建築基準のほうにも補助金を出す形で反映をさせていくと。それをタイムリーに基準化していくことによって、どんどんいい基準になっていくだろうということなんですけれども、一方で、こういった国土交通省さんの基準開発のための研究につき合えるというのは、多分、ある程度大手でないと難しいと思うんです。事業とか、

人員の余裕的にも。並んでいるところを見ている、ハウスメーカー、ゼネコンとか、大体、大手さんが多いわけです。やはり基準はどんどん、どんどん高度化していくんですけど、そうなってくると、つくるものの市場としては、だんだん、だんだん大手さんしかつけれないようなものに、基準がどんどん厳格化していく。一方で、建築業界自体をどのように考えているのか。そのあたりはちょっと大きな話なんですけれども、どういう方向性で今、されているんでしょうか。

【説明者】 たまたまここに出てきているのは、結構大手のところが多いというのがありますが、テーマによっては、先ほどの天井などは天井の部材を実際につくっているメーカーなどにやっていただいています。必ずしも大手だけではないということは、ちょっとご認識いただきたいと思います。この中でも、コンサルタントみたいなところも入っていますので、必ずしもそうではないということをまずご認識いただきたいと思います。

ただ、どうしても、例えば1番にあります長周期地震動みたいなものになると、正直言いまして、かなり大型の、自分たちもかなり研究施設を持っていて、研究をしているところのほうが技術的に進んでいるというのは事実でございます。結果として、そういったところが技術の中身を審査すると選ばれてしまうというのは、やはり現実としてはあると思います。ただ、テーマによっては、先ほど申し上げましたように必ずしもゼネコンではなくて、サブコンの方々が非常に強い分野もございますので、それはテーマによって違うかと思えます。

【長谷川委員】 地方なんかですと、皆様がサブコンと呼んでいる会社よりも、もっともっと小さな会社が家をつくったり、ビルをつくったりしているわけです。ただ、民間の立場からすると、自分が技術的に優位な部分であれば、よりハードルの高い基準を設けて、自分が先行してそのマーケットを奪っていくという行動に出るのは当然ですから、それぞれの分野、それぞれの会社の思惑というものが多分あると思うんですけども、要はここで得られた研究成果を国土交通省さんが基準にするというそのプロセスの中で、どうやって建築産業全体のことを考えたり、公平性を考えたり、1つの企業がひとり勝ちしないような、市場とのバランスをどういう形で担保しているのかというところをちょっとお聞きしたいんですが。

【説明者】 まず、性能基準としてつくる時の水準については、私どものほうで最終的に判断をいたしますので、建築基準であれば建築基準法の求めている性能に合致しているレベルに合わせますから、特にこういうところが、高い性能をものやろうとしても、

そういうもので決めることはないわけでございます。むしろ、民間の方々がいろいろな、例えばこういうふうにすると非常に性能がよくなるとかいう部分を、基準の中に取り入れることによって、中小の方もそれを、今度、基準化されますから、使うことは自由になるわけなので、その結果、技術レベルも上がってくるという効果があるのではないかと。それが早くできる効果は非常に高いのではないかと思います。

【杉本委員】 参考までに教えていただきたいんですけども、99ページのアウトカム指標なんですけれども、ここでは各課題において設定した調査目標に対して成果の達成度を評価したものの平均値となっているんですが、いろいろあるから、多分、記載していただいてないんだと思うんですけども、例えばこういうものがあるというようなことをちょっと教えていただければと思うんですが。

【説明者】 実は今日、お手元に、昨日お送りさせていただいた資料の中に、2枚目にあるかと思います。1枚目は、それぞれ24年度に終わったものの、私ども評価していただいたものの点数が書いてございまして、100%できたものから半分ぐらいのものまでございます。具体的に言うと、それぞれ当初設定した研究項目で、その研究項目ごとに、ほぼ全部できたものと、残念ながら実験した結果うまく成果が出なかったものとか、そういったものを個別に評価いたしまして、点数化をして、この数字を出させていただいているということでございます。この委員会の公表をしてないものですから、非公表という形で、きのう、事前に配付させていただいたものでございますが、そういったような形で評価をさせていただいています。

【水上委員】 まず聞きたいんですけども、106ページの調査事項数と応募件数が並んでいるんですけども、調査事項に設定したんだけれども、誰も応募してくれなかったというケースは、過去、あるんですか。

【説明者】 今のところはございません。一応、全て応募していただいております。

【水上委員】 全てに応募があったということは、例えば平成23年度だと、調査事項数が30件で応募件数が31件ということは、ほとんど重複なく、見事に調査事項数それぞれに対して1つの事業者が応募してくれたと。

【説明者】 結果としては、そういうことになります。

【水上委員】 それって、最初の時点で何か打診しているんですか。

【説明者】 いや、それは。ただ、年度の場合、継続的にやっている課題もあるものですから、その場合はどうしても継続してやっているところが、結果としてやっていただく

ケースが多いものですから、そういったものも踏まえていますが、決してこちら側から、あなた、やってくださいというようなことをやっているわけでは全然ありませんので、そういった事実はございません。

【水上委員】　　ちなみに、平成23年度だと、一応、応募件数は1件だけ多くて31件多いんですけれども、1件だけは選考に漏れたということになるんですかね。

【説明者】　　はい。

【水上委員】　　なるほど。

次に、109ページの調査事項一覧というのがあるんですけれども、一例としてお伺いしますが、木造建築物の基準の整備に資する検討というのはどちらが補助の対象になってやられているんですか。

【説明者】　　木造につきましては、この資料にもあろうかと思いますが、申しわけございません、103ページの6番というところを見ていただけますでしょうか。

【水上委員】　　はい。

【説明者】　　この会社でございます。

【水上委員】　　この研究は、4年間ずっとやられていますよね。

【説明者】　　はい。

【水上委員】　　その受託者というのは、その間に変更になっていますか。これを見ると、20年度から23年度までずっとやっていますよね。

【説明者】　　すみません、20年度だけちょっと違いますが、21年度から同じ形になっています。

【水上委員】　　ということは、基本的に研究が同じだと同じところがとることが多いということになるんですかね。

【説明者】　　そういう結果になります。

【水上委員】　　結局、実態としては、あまり補助事業っぽくないといえないですよ。というか、これがもし補助事業だとすると、ずっと特定事業者に対して補助し続けているという事業になるから、かなり正当性が疑われる事業になったりするんですよ。委託で競争性のある入札をしていますというんだと、まだちょっと違うかなと思うんですけれども、競争入札のわけでもなくて、重複1件もなく、見事なまでに1つの調査項目には1つの事業者が応募していて、結果として、それが補助事業という形で100%補助されているというのは、やはり事業の立てつけとしてどうなんでしょうか。これ、具体的に委託で

やったら、委託で競争入札でやったら、やってくれないんですか。

【説明者】 仮定の話なので何とも言えないんですが、多分、委託になりますと、例えば彼らが持っている、これは集成材などを生かした住宅とか建築物の設計法などを検討させていただいたんですが、そういった部分についてのノウハウをなかなか出していただけないのではないかと。実際、やっていませんので何とも言えないんですが。

【水上委員】 ちなみに、補助事業のベースでいったときに、そういうノウハウというのは、今、どうなっているんですか。国土交通省だけが見ているという話なのか、国土交通省も見えないという話なのか、どうなっているんですか。そういう公開されていないノウハウ、つまり国土交通省に渡したくないノウハウを事業者が使って、先進的なノウハウを使って研究しますと。その研究した成果は、でも国土交通省はその成果を見ないと基準がつかれないですよ。国土交通省自体は、それを見ているわけですか。

【説明者】 当然、その成果は、私どもの成果としていただきますので。

【水上委員】 だとすると、あらかじめノウハウ等々について、当該委託以前から持っているものについては、権利が移転しないということにしておけばいいだけなのではないですか。つまり、委託にすることによって、もともと事業者が持っているノウハウなり、特許なり、知的財産なりが国のものになってしまうだとすると、それは誰もやらないよねという話になると思いますけれども、それは別に契約の問題なので、もともと彼らが持っているノウハウについては彼らのものだというふうにしておけばいい、ということではないんですか。

【説明者】 もちろん、知的所有権の所属自体は、当然、民間のものになるんですけれども、国の委託事業であれば、当然、最終的には、そこで研究開発したものの所有権は国が全てもらうという前提になろうかと思えます。したがって、彼らが自分たちで独自開発したようなものは、こういうふうなニーズがあるよというようなことをその中に取り込まれるのは、非常に嫌がることになるのではないかと思います。

【水上委員】 つまり、逆に言うと、彼らとして補助事業の中で国のお金で研究したことが、みずからの知見になってすごく役に立つんだとしたら、100%補助であるのはやはりおかしいということになりますよね。かつ、それがほとんど同じ事業者にやり続けているんだとしたら、特定の事業者に対して競争力を強化する補助をし続けているということになるから、やはり補助事業だとしたら100%補助ではおかしいということになるし、100%でやるんだったら委託でやらなければだめだということになると思うんです。だ

から、どちらかだと思うんですけれども、補助でどうしてもやらなければいけないんだっ  
たら、補助率は少なくとも100%であったらだめで、かなり精度に使っているんだっ  
たら半分以下にしるとまでは言わないけれども、100%だとちょっと正当性が疑われるの  
ではないですか。

【説明者】 もし、そういうやり方をすると、民間側が独自に、当然この研究事業のた  
めに必要なコスト部分は全部計上していただいて、補助率を掛けるというようなことをし  
ていかなければいけないかと思います。そうでないと、自分たちの部分は自分たちで見て、  
この部分ということになりますので、そういうような……。

【水上委員】 すみません。今のお話は、事業者側はほんとうは隠れた持ち出しがある  
はずだという議論をされているんですけれども、だとしたら、今、どれぐらいそういうも  
のがあるのか、金額で示してもらえますか。

【説明者】 申しわけございません、その部分について私ども調査をしているわけ  
はありませんので、金額として……。

【水上委員】 だとすると、その話は想像でしゃべっていることですよ。だから、そ  
こは検証していただいて、実はこの補助事業は一見100%補助に見えるけれども、ほん  
とうは事業者はそれよりはるかに、倍ぐらいお金がかかっているという話なのだったら、  
それはそれで納得しますけれども、だったら、そういうことをデータで示していただく必  
要があるので。

【説明者】 それは、調査を全部かけないと、その部分に幾らかかったかというような  
ことについて、私ども正直言って把握はしていません。ですから、ちょっとお時間いただ  
かないと、今すぐにはお答えできないかと思います。

【佐藤委員】 今の話、非常に裏腹で、逆に言うと、言い値で交付金、定額補助金を払  
っていますと言っていることにもなってしまうので、実際はどんな事業でも、今日もさん  
ざん補助金の話をやりましたけれども、やはりどんな事業にも補助率というものがあって、  
トータルの事業費があつて、例えば今日の鉄道で蒲田駅の整備をしましたなんていうのだ  
って、どんな事業にも必ず事業費があつて、それに対して一定の割合で負担をすると。今  
日はそれが高いの、低いという話をずっとしてきたわけで、逆に今のお話ですと、かかる  
コストのベースさえよくわかってないのではないか。ほんとうはそうでないのかもしれな  
いんですけれども、やはりこちら外部の人間としては、補助金の算定根拠自体がどうなん  
だろうという話にもなってくると思うんですね。

あと、同じ企業がずっと受託しているということになると、わざわざ補助金なんか出さなくても、データはくれないでしょうけれども、こういう事業とか、こういう実験って、最終的にはそれぞれの事業者にとっても自分たちの利益につながる事なので、あえて補助金がなくても彼らはもともとやっているような実験ではないか。つまり、データの検証ではないかということであれば、企業から買い取るというと変ですけども、いろいろな事業をやっているでしょうから、その中から何かいいものがあつたら、知的財産権の問題はあるかもしれませんが、差し支えない範囲でということ、むしろそのデータを買い取るとかいうふうなやり方をしたほうが、つまり、この事業をやります、だから応募してくださいとやって補助金を出してやらせるというよりは、企業にいろいろなことをやらせておいて、逆に民間提案という形で、実は私たちこういうデータを持っています、こういうことをやっているんですと提案してもらって、いいものをピックアップしていくというものでも別に構わないような気がするんですが。

【説明者】 ちょっとそういうやり方をやったことがありませんから、仮にそういったことをやったときに、どれだけトータルのコストが高いのか、安いのかということだと思います。それは今、どちらがいいのかというのは、やったことがないものですからわからないんですけども、この費用で民間側が全く、何ていうんでしょうかね、丸々もうけているということは多分なくて、このためにいろいろな、彼ら自身もこれまで開発してきたいろいろな技術をここに投入していただいて、基準化をされると、もう一般工法になってしまいますから、そういう意味でいうと彼らなりに、何ていうんでしょうかね、デメリットも感じつつ、やはり早く自分たちの製品化もしたいし、私どもはその成果を踏まえて早く基準化して、世の中に還元をしたいということだと思いますので、どのぐらい民間が負担しているかについては、今、お答えはできないんですけども、かなりの部分を彼ら自身が負担していると私どもは認識しております。

【水上委員】 1点だけ。一般的に民間でも、長期間における懇ろのおつき合いの中で、それでいてどちらが一方的にもうけるのではなくて、リーズナブルな価格で商売をし続けるということは別にありますよね。だから、今回について、これらの事業者がべらぼうに高いことを言ってもうけているかどうか、私はわからなくて、リーズナブルかもしれないと思うんです。ただ、国の場合は、最終的に結果としてリーズナブルになっているかどうかという話ではなくて、補助でやるんだとしたら、補助でやるということに対する正当性が、きちんと説明責任を果たせる形でやらないと、結果として事業者がぼろもうけして

いるわけではありませんからいいですよというわけには、やはりいかない。補助でやるというのだったら、結局、補助率はどれぐらいになっているのかということについて説明できる状態になっていないと、つまり言い値で補助をしているんだとだめだよねというのは、結果としてリーズナブルかどうかとは無関係に、最初に補助という枠組みでやる以上は、そこを説明できるようになっておいてもらわないと、国の事業として成立していないということにやはりなると思うんですよ。これだって、事業者は変わってないわ、言い値で払っているわみたいな話になると、結果としてリーズナブルなんですと説明されても、それは納得できないよねという話になってしまうと思うので、もし、どうしても補助でやられるというのだったら、最低限、事業費全体ではどれぐらいかかっている、実質的な補助率はどれぐらいで、だからリーズナブルなんですという説明ができるようになっていたかないと、事業レビューとして看過できないということになると思います。

【赤井委員】　　ちょっと最後に。全く同じですけれども、この採択件数との競争性の話と、あとは、こういうような執行額が、執行率98%というので、実際に事業をやっている98%というのだったらわかるんですけども、こういうような補助を100%して、98%となると、何か事前に調整しているみたいなことを、そうしてなくてもそう思われてしまう可能性もありますし、実際、100%と言ってきたけれども、予算がないので80%ぐらいで全額見るとというような形の調整をしているのかなとも思われてしまうので、このあたり、もうちょっと、そういうように思われたいような仕組みづくりみたいな、実際はこれぐらいかかっているけれども、ここまで補助しますみたいな形のほうがいいかなと思います。

すみません、以上です。

【長谷川委員】　　では、取りまとめのコメントを説明します。

評価結果としては、事業全体の抜本的改善が4名と、事業内容の改善が2名ということです。

主なコメントを紹介しますと、やられていることは大変意味があると思うんだけど、やはり定額の補助というやり方が合理的ではないと思われる。また、採択率9割ということからしても、競争性の確保をされているとは言えず、この点も公金の使い方としてはやや問題があるのではないのでしょうか。もう一方ですけれども、やはり委託の枠組みで競争性を確保してやっていくということが事業の性質からすると非常に合うのではないか。その上で、知的財産については国のものとした上で利用許諾すれば、知的財産の問題もクリ

アできるのではないのでしょうか。基本的には、委託事業とするほうが性質的には合っているのではないかと。補助事業のままというのであれば、先ほど議論も出ていましたけれども、定額でもいいですけれども、総額に対してどれぐらい補助をしているのかという説明をしっかりと求めて、国土交通省としても説明できるようにするべきなのではないかと。応募件数を増やすというか、競争性が確保されているような状態に見せることも大事ですと。あとは、これは違う観点ですけれども、規制される側の事業者を規制するためのルールづくりに組み込んでいるという構造に、今、なっていると思いますので、そのあたりの報告内容を基準に落とし込んでいくときに、どういうふうに公平性とか、そういったところを担保しているのか、その部分にしっかりと取り組んでください。民間事業者とのコンフリクト、利益相反が一部あるような枠組みになっているので、そのあたり、しっかりと担保して進めてくださいということが意見としてありました。

まとめますと、事業全体としては抜本的改善という方が多かったと。内容としては、1つは競争性の確保、もう一つは委託事業とすること、あるいは定額ではなくて、ちゃんと補助率を設定することも含めて企業との受益関係を整理してください。最後に、建築基準の整備に規制される側の民間事業が関与することから、公平、公正を検証する仕組みというものをしっかりと用意してくださいというふうなまとめになっております。

ご意見、いかがでしょうか。

【藤井会計課長】 それでは、これを踏まえて検討させていただければと思います。

以上をもちまして、国土交通省行政事業レビュー「公開プロセス」、7項目でございましたけれども、全て終了とさせていただきます。本日は、ほんとうに長い時間ご審議を賜りまして、まことにありがとうございました。

— 了 —