

第33回国土交通省政策評価会

平成26年4月25日

【上山座長】 それでは、ただ今から第33回の国交省政策評価会を開催いたします。事務局の方から、まず連絡事項をお願いします。

【松尾政策評価企画官】 はい、事務局です。

本日はお忙しいところご出席いただきまして、誠にありがとうございます。工藤委員、白山委員、村木委員におかれましては、所用により欠席するという連絡をいただいております。本日の評価会は政策評価に関する情報の公表に関するガイドラインに則り、公表としております。また会議冒頭のマスコミの写真撮影が入っております。

資料の確認でございます。お配りしている資料ですが、1枚目が議事次第、次いで委員名簿、それから座席表、それから資料一覧となっております。その後に資料一覧に示しております資料の1-①から1-②、資料2-①から2-⑤、資料3-③から3の3、それから参考資料という順番にお配りしております。不足等がございましたら、事務局までお申し出いただけたらと思います。なお資料の2-④の自転車交通につきましては資料作成が遅れまして、事前にお送りすることができませんでした。大変申し訳ありませんでした。連絡事項は以上です。

【上山座長】 それでは開催にあたって、松田政策統括官から一言ご挨拶をお願いします。

【政策統括官】 本日はご多忙のところ政策評価会にご出席いただきましてありがとうございます。上山座長をはじめ、評価会委員の皆様には平素より国土交通省の政策評価につきまして数々の指導を賜っておりますことに、厚く御礼申し上げます。よろしく願いいたします。

さて本日の政策評価会では、26年度に取りまとめる政策レビューテーマ4件の取組方針についてご審議いただくこととしております。25年度の3件につきましては、昨年度評価会の場や個別指導で適格なご指導を数々いただき、おかげ様でしっかりした取りまとめができたと受け止めております。本日も大所高所から忌憚のないご意見を賜りますよう、お願いいたします。

また皆様のご指摘も踏まえまして、去る3月に国土交通省政策評価基本計画を改定いたしました。政策レビューの各テーマにつきましては、レビューを踏まえ、こういった取り組みをしたのか、原則3年後にフォローアップを行うといったことをルール化したところでございます。

なお目標管理型の政策評価、これにつきまして昨年末に政府全体として評価の標準化が

決定されております。これを受けまして、我が省といたしましても政策チェックアップによる評価について、評価方法や実施サイクルを見直すことといたしておりますので、今後ともご指導をよろしくお願い申し上げます。

以上、よりよい政策評価のためのいろんな進化といったものを目指しておりますが、引き続き国土交通省の政策評価につきましてご指導、ご協力を賜りますことを改めてお願い申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。本日もよろしくお願いいたします。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

【松尾政策評価企画官】 事務局から連絡させていただきます。マスコミの方の写真撮影はここまでとさせていただきます。以後、撮影できませんので、よろしくお願いいたします。

【上山座長】 それでは議事に入りますが、今日はお手元にある議事次第のとおり、議題が三つあります。今年は、後で報告事項で説明ありますが、チェックアップの作業がありません。なのでレビューの作業ですね。これが年間通してありますが、そのスケジュールについて、事務局の方から議題1でお話をお願いします。

【松尾政策評価企画官】 はい、事務局です。

まず資料1-①をご覧くださいと思います。本政策評価会でございますけども、これまで開催要領につきましては、明確に定めたものはございませんでした。このため他省庁の開催要領を参考にいたしまして、資料1-①、国土交通省政策評価会の開催についてというようにまとめております。1番としては目的、それから2番としまして構成員について、評価会の開催にあたりまして、政策統括官が政策評価会を開催するために構成員に参集を求めること、同一の有識者に参集を求める期間は2年とし、再度の参集を求めることを妨げないこと等を定めております。

続いて資料の1-②をご覧くださいと思います。座長からお話ありましたように、政策、チェックアップにつきましては見直しを行いまして、皆さんだけで行うということになります。見直しの詳細については、後ほど議題の3で説明させていただきます。

本年度につきましてはチェックアップの評価を行わず、モニタリングのみということを用意しておりますので、本年度は資料1-②にありますように、政策レビューを中心にご指導をいただくということになります。

資料の1-②でございますけども、4月25日、本日の第33回を開催いたしまして、キックオフになります。その後5月から7月にかけては、政策レビューに関する個別指導をいただきまして、8月に資料をまとめまして、9月下旬に第34回政策評価会を開催しまして、ご指導をいただきたいと思っております。その後、さらに個別指導を10月から12月にかけて行いまして、1月にその評価書案という形でまとめさせていただきます、2月の第35回政策評価会におきまして最終確認を行いまして、3月中旬に評価書を決定したいと考えております。

なお2月の第35回評価会につきましては、必要に応じ開催としておりますけれども、

これにつきましては委員の皆様からいただいた意見を踏まえまして、1月に評価書案を取りまとめるわけでございますけれども、評価書案の内容がよければ評価会を開かず書面確認で十分という判断になるかと思っておりますけれども、内容が十分なものでなければ、ここで評価会を開催いたしまして、集中的に審議をするということもあるということで考えております。できるだけ前者になるように、目標を持って進めていきたいと考えております。

なお個別指導の担当につきましては、先生方の希望を伺ったうえで、後日、上山座長と相談して決定する予定でございます。お手元の個別指導担当希望調査票にご希望を、会終了までにご記入いただきますようお願いいたします。会議終了後、担当者が回収いたします。

以上で説明を終わらせていただきます。

【上山座長】 今の内容について、ご質問などあるでしょうか。よろしいですか。

それでは本題の方、議題の2番、政策レビューの各テーマの取組方針についてに入ります。本年度は4テーマありまして、今日は初回ということですので、レビューの対象になる事業の概要、チェックアップ指導の現状、それからレビューの方針についてお話を聞きたいと思っております。

1テーマあたり説明15分です、質疑は10分ということですので、担当部局は時間を厳守して、要領よく説明をお願いしたいと思います。委員の皆さんは発言しきれないこととか、後で思いついたこともあるかと思っておりますので、お手元にあるテーマ別意見記載用紙に書いていただければ、後で事務局が宿題ということで各局と相談をして、作業に反映します。

では1番目。環境等に配慮した、便利で安全な官庁施設の整備、保全の推進。これについてお願いします。

【松尾政策評価企画官】 すいません。事務局から注意事項です。

時間の管理をさせていただくために、説明が始まりましたら、12分経過時点で1回ベルを鳴らしまして、15分経過した時点で2回目のベルを鳴らすという形で進めさせていただきます。

では、すいません、説明の方、よろしく願いいたします。

【川元計画課長】 官庁営繕部計画課長の川元でございます。よろしく願いいたします。

それでは資料の2-②に基づきまして、ご説明させていただきます。2-②につきましては、本編が25ページ、参考資料5ページと、ちょっと量が多いので、その最初に6ページの概要を作っておりますので、これを基に説明させていただきます。

1枚めくっていただきます。まず官庁営繕についてですが、あまりご案内ではないのではないかとということで、まず業務の概要について簡単にご説明させていただきます。

①としまして、法律に基づく役割でございます。官庁営繕というのは官庁施設の整備、保全に関する業務を担当しておりまして、官公庁施設の建設等に関する法律に基づいて行われております。ここで言う官庁施設というのは、行政のみならず司法、立法の国の機能

を果たすために必要な施設のことをごさいますして、それについて災害を防除し、公衆の利便と公務の能率増進を図るために、ここで①、②と書いております、二つの業務をやっております。

下側ご覧いただきまして、左側に国土交通省官庁営繕部と、右側に各省各庁、これは司法、立法を含む、行政を含む機関のことですけれども、これを表しております。

まず①の業務についてですけれども、これは全ての官庁施設約5000万平米、約1万5000施設ごさいますけれども、これを対象にしております。具体的には①の1としまして、官庁施設の性能等に関する技術的な基準を設定すること、①の2としまして各省各庁が行います施設整備、それから実際の建物の、各建物の施設管理に対しまして、ここに書いてあるような指導や監督を行うということをごさいます。これらによりまして、国全体の官庁施設について統一的、効率的な品質性能の確保が担保されるという、そういう仕組みになっております。

また②の具体的な施設整備に関しましては、右側、各省各庁の営繕組織がそれぞれ特殊な施設、例えば防衛施設であるとか刑務所であるとか、国会議事堂、また特別会計の施設などの特殊な施設を担当しております。左側、国土交通省官庁営繕は、それ以外の全ての官庁施設の整備を担当しており、国全体の約4分の1に相当する約1200万平米、約4000施設を所掌しているところをごさいます。

次のページをめくっていただきまして、なぜこのようなことになっているかということについて、歴史的な経緯について簡単にご説明いたします。

上側の黄色い枠の中ですけれども、明治政府ができた時に、その創成期に明治政府は庁舎を近代国家の象徴として位置づけておりました。そのために各省各庁は西洋建築物を学んだ若手建築家を独自に採用しまして、それぞれが独自に営繕を行っていたところです。そのうち左側、官庁営繕の前身をごさいますけれども、大蔵省営繕管財局におきましては、主に霞が関の中央省庁を中心に、司法省、首相官邸、文部省、内務省、それから国会議事堂など多くの整備を行っておりました。

下の黄色い枠ですけれども、その流れを受けまして、戦後の昭和26年に先ほどの法律が制定されまして、旧建設省、つまり官庁営繕部が国全体の官庁施設に関する責任を担うことになったわけをごさいます。また営繕業務に関する不断の合理化、効率化は大変重要なことと認識しております。例えば各省でばらばらに作られていた技術基準の統一化など、事務の効率化については継続的に進めております。

続きまして3ページをごさいます。今回の政策レビューの概要についてご説明いたします。官庁営繕部は今回初めて政策レビューを行いますので、そのために官庁営繕が重点実施します主要施策を網羅的に取り上げ、レビューするということにいたしました。

左端に政策分類です。五つを取り上げております。それぞれの分野に対しまして、政府としての政策目的が対応します。全部で11の丸をつけております。その実現のために官庁営繕の具体的な施策として、緑側のところすけれども、整理しました。それぞれの政策目

的に対して、官庁施設の整備や取り組みとして、どのように具現化し実行するかという方法を示しております。全体で12です。それらについて右端に政策の効果をとりまとめるという、こういう構成にしております。

では次のページをご覧ください。これまでの取り組みについて、簡単にまとめております。

中央部、グラフがありますけど、このX軸の目盛りは年度を示しております、左側、昭和54年から右端の平成25年まで、約35年間の期間を示しております。まず下の部分をご覧ください。左側の黄色いセルは、先ほどご説明した5分野を示しております。それぞれの分野において、時代の要請に応じまして、様々な施策を講じて参りました。ここでは新たに取組んだ代表的な施策を示しております。

また上側です。折れ線グラフでは、年度ごとの執行予算の推移、山や谷がありますけど、こういうのを示しております、その横に棒で点線で書いてあります、これは各年代ごとの代表的な施設整備事業を示しております。

なお後ろの参考資料に出てまいりますけども、平成26年度の予算規模としましては、各省各庁からの支出委任を含みまして923億円、それを本省官庁宮繕部と地方整備局宮繕部等の1003人の職員で執行しております。

官庁施設に求められる基本機能は、使いやすく安全な建築物であるということであります。一方で国民の税金を用いるということで、それぞれの時代の要請に応じて、建築物としての先導的な機能や役割を備える必要があります。

例えば上段のグラフを見ていただきまして、左側、昭和55年ですけども、省エネモデル庁舎の先駆けとして、これは省エネ法ができた直後ですけども、岡山地方合同庁舎の整備に着手。それから昭和56年からはバリアフリー改修、これは車椅子利用者のための身障トイレやスロープ整備、今はユニバーサルデザインなどと言われてますが、このようなものに着手しています。昭和60年代に入りましてからは、災害対策活動の拠点施設について、一般建物に比べて耐震性能をもたせる耐震整備にも着手しております。

これらの先導的な取り組みは、時代の進展とともに徐々に一般化する傾向にあります。それらの結果として、これらの先進的な取り組みが、建築基準法などで一般建築物の規制や誘導に取り入れられているという例もございます。

下の表の方の四角の小さい図で、四角のサインで書いておりますのが、これが関連法律でございます。ゴシックで書いてあるものでございます。近年では、平成4年から上野の国立西洋美術館を対象にしまして、既存建物に免震改修を施すという工事に着手しました。また平成14年からは、PFI事業にも積極的に取り組んでおります。

続きまして、次のページをご覧ください。テーマがございます、施策評価の概要についてです。冒頭で申し上げましたように、この資料の後ろに綴られています、本編資料25ページに詳細にまとめておりますが、内容が詳しすぎるので簡単にご説明します。5つの施策分野ごとに真ん中、黄色い部分に、これまでの成果、その右側に成果を評価するため

の指標の例を記載しております。

まず防災、減災でございます。これは建物の耐震化を進めておりまして、その結果としましては耐震化率は面積比で86%に達し、これは政策チェックアップ指標でございます。また災害対策活動拠点の人口カバー率も、平均で87%に達しております。

続きまして、機能維持の面では、各省各庁の行う施設管理者に対する継続的な指導、支援の結果、保全状態が良好な施設の割合が58%に上昇しております。これも政策チェックアップ指標でございます。

また健全建物、これは建物の現在価値が新築時点の70%以上になっているものの割合ですが、これも58%へと年々上昇しています。ここで官庁施設の現状を見ますと、建築して30年以上経った老朽施設の割合が、今4割に達しようとしております。そのような状況を踏まえますと、一定の成果だなということを考えております。

続きまして利便性向上やまちづくりでは、施設整備に関しまして、地域との連携、歴史的建造物の保存活用、ユニバーサルデザインの導入などに伴う施設整備を行った結果、これらの施設利用者や周辺住民の方の満足度が高くなっています。この通知は顧客満足度調査の結果によるもので、約1800人の方々からの回答を集計したものでございます。

また環境対策では、施設管理者が行う運用に対しまして、継続的に技術支援を行っております。その結果、技術支援を行った施設についてCO2削減率を見ると、16%減を達成しています。政府目標の8%減というものを大きく上回っており、2倍に達しております。

最後に公共建築の先導的役割につきましましては、官庁営繕が行っております様々な施策等について、地方公共団体や民間団体に積極的に情報提供しておりまして、その結果として、例えば政府の統一基準であります公共建築工事標準仕様書、これの使用率が都道府県、政令市で98%に達しております。また民間工事の発注者等の8割でも活用されているということで、施策については一定の成果を上げているものと考えております。

次のページをお願いいたします。

最後に、今後の政策課題というものを示しております。官庁営繕の課題としましては、政府全体として掲げている政策的課題に対して、官庁施設の整備、保全という、この分野においてどのように対応していけばいいのか。それを検討し、具体的な対応策を作り上げること、そして実施していくことだと認識しています。

これまででもご説明いたしましたように、官庁施設の整備、保全というものは、単に建物の利用者にとって使いやすければよいというものではないと考えております。多くの政策課題は、国の機関が使う官庁施設の出来型やありようにも深い関連があります。大きな影響を及ぼすものです。

ポイントはそれぞれの政策課題について、建築物の出来型やありように対してどのように具現化していった方がいいのか、どのように実践していったらいいのかという方法論を明らかにすることです。そのような問題意識から、今後の官庁営繕の政策課題についてた

たき台としてお示ししております。

大きな影響を及ぼすと思われる政策的課題、左側、青いところに囲んでおります。三つございます。それらに対する当面の課題と長期的な方向性を、真ん中、右に示しております。いずれの場合におきましても、課題解決のためには施設整備というハード面だけではなく、各省各庁が行っている維持管理とか、建物の運用というソフト面との連携をしていくことが不可欠であります。今後はこのページの上段タイトル横にも記載しておりますように、さらに他の政策分野との連携であるとか、地域との連携についても、いっそう強化していく必要があると考えております。

国土交通省の政策分野だけを見ても、官庁施設の整備や保全に大きな影響を及ぼすものとして、例えば建設業や建築士法などの業行政、例えば建築基準法等の建築規制行政、例えば公共調達としての直轄事業、それから防災対策、都市国土政策、観光政策など数多くがあります。

それぞれの政策課題のうち、繰り返しになりますが、官庁施設の整備や保全、その対策面で何かやれることがないか、具体的方策を考えるということでございます。それによりまして、各政策分野とのシナジー効果も高まりますし、官庁施設としての付加価値も高まるということを考えております。

簡単に各課題についてご説明します。防災、減災です。これは地震対策と津波対策で施設整備をやっておりますが、今後は実際に災害対策活動の拠点施設が災害時に、確実に機能できるように、例えば地域防災計画や事業継続計画などのソフト面とのきめ細かいすり合わせを行うなど、運用面との連携強化が必要です。また災害時の運用管理にも役に立つような様々なマニュアルを整備しておりますけど、それらが最新のものになるように、定期的に更新し、確実に使われるように情報共有をすることです。なおこのようなマニュアルは地方公共団体、民間企業にも参考にさせていただけると考えております。

また老朽化対策ですが、これは冒頭で申し上げた約5000万平米にも達する国の既存官庁施設を徹底的に利活用することだと考えております。そのため全国を330の圏域に分けて、それぞれに策定している施設整備構想というものがあるのですが、それについてきめ細かく見直しをして、建物については建て替えだけではなく、長寿命化やダウンサイジングなども組み合わせる。さらには地方公共団体との合築であるとか、保育所等の利便施設の併設なども積極的に考える。このように地域との連携が重要だと考えております。

三つ目の公共建築の品質確保については、最近話題になっている地方公共団体の大型建築工事の不調不落などについて、適切に助言などで対応していくということでございます。今後とも模範となるような発注者像を目指して、率先的な取り組みを進めてまいりたいと考えております。

これからも社会情勢や政策課題の把握に努めまして、その対策を公共建築分野でどのように講じるか。それを率先実行していくということが、建築分野における先導的な役割を果たしていくことにつながるというふうに考えております。以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。それでは質疑に入りたいと思います。どなたからでもどうぞ。

【山本委員】 これ検討されてるということで、どういう議論があるかということと同時に、当面の課題っていうのと、それからその方向性っていうのは、書いてあること自身はそのとおりなんですけど、評価の概要を見ると、何かうまくいってるということなので、逆に言うと、次のページの、これで言うと6ページですかね。6ページ目の今後の課題っていうのと施策の方向性が、何か突如出てきたような印象を個人的に受けたんですけども、そこから辺、もしわかればご説明いただけますか。

【川元計画課長】 我々としては突如ということよりも、この防災、減災についての老朽化対策とか品質確保についても、前から実はつながっていて、施設整備、保全でやることっていうのは、そんな突拍子もないことっていうのではなくて、そのときどきで重要視される課題について、きちんと対応していくっていうことかと思っていまして、最近の大きな課題としましては、左側に掲げさせていただいておりますが、様々な法律であるとか政策決定がされたものがありまして、これを建築面で受け取るとどういうことになるかと言うと、こういうことが、私どもとしては導かれていくということでございます。

【山本委員】 いや、それはそうだろうと思うんですが、レビューされたやつと、これとの結びつきがちょっとわかりにくいという感じだったんですが、これ自身は別に問題はないと思います。

【川元計画課長】 レビューですので、今までやったことの評価で、これから何をするかということ課題として挙げてみました。

【上山座長】 これはなかなか難しいテーマだと思うんです。

要はもうストックが積み上がっているんで、その状態を評価対象に入れちゃうと、いくら努力しても、何をしても数字がよくなる。つまり、薄まっちゃう。

それと、建物の状態が営繕の仕事の評価と言えますか、ということですね。新しく建った建物の建て方とかでき具合は、営繕の仕事ぶりをかなり反映するとは思いますが。だけど予算がないのでスペックが落ちましたとか、そういうところまで責任持てない。私は建物の状態というのは、既存のものと新しく建てているものとちょっと分けて、それはそれで一塊で何か1つの章を設けて、官庁建物白書風に1回まとめられたらいいんじゃないかなと思うんです。

それと別に営繕部の仕事は、ちょっと分類して、その評価を別の形でやる必要がある。メンテの仕事もあるし、新しく建てるのを監督するという現場的な話もあるし、企画的な仕事もあると思う。その辺を、ちょっと分けて、そっちの方が評価対象なんじゃないかと思う。官庁営繕部の仕事ぶりって言いますか。

だから最初に、何か部の概要説明等をしていただいて、それが序章みたいなもので、次の章にストックの現状で全国これだけのものがありますと。古いのがいっぱいあって、最近はずいぶん建て替えてますという話だと思う。あと、クオリティはこんな感じで、海外

と比べていいの悪いのとか、民間と比べてどうだこうだを書いて、建物関係で1回終わっちゃった方がいい。耐震のことも含めて建物の状態はこうなんですと。

うちの子たち（建物）はこんな状態ですと書く。次の章で、親（営繕部）の私たちは今こう思ってますということを書く。既に積み上がったストックに関しては、こういう状態でメンテしないといけないと思いますとか、建て替えやらないといけないけど、お金がないと困りますとかですね。

新しいプロジェクトについては、こういうやり方を今して、この辺は、実は改善余地があるとかいう話が出てきて、最後の章に、もうちょっと大きいドメインで、各省庁との仕事の連携の問題とか、あるいは用地の確保の話とか、ファイナンスの仕組みとか、従来の狭い営繕より、もうちょっと大きく仕事しようと思ってると思うんで。R&Dもあるかもしれない。その辺についての報告的なこととか、進化課題みたいなのが最後のところに書いてもらう。こうすると、まとまりやすい感じがしました。データがどれぐらいあるか合わせて見ていかないと、作業は大変ですが、理想を言うとこんな感じかと思います。

【川元計画課長】 ありがとうございます。

【加藤委員】 先ほど上山座長の言われたことと似ていますが、私も、これをどのように評価したらいいのかすこし悩みました。

うまく評価するためには、やはり何らかの比較が必要だと思います。第一に、地域間で比較することによって、ばらつきがどれぐらいあるかを示すべきなのではないかと思います。第二に、民間と公共とで、同じ建物であってもどのように違っているのかを比較することも必要だと思います。第三に、すでに説明がなされていましたが、時代による違いも示すべきだと思います。第四に、公共建築物として見た時に、他国と比較して、日本の公共建築の特徴が何か挙げられるのであれば、是非とも整理してほしいです。そうすれば、それに対して税金を投入するだけの価値があるものなのかどうかを評価することができると思います。

いずれにせよ、何かそういう比較がないと、いただいたものだけをずっと見続けると、よくできてきますねというだけで終わってしまう気がします。

【川元計画課長】 はい、ありがとうございます。外国の事例はちょっと調査が必要なので、調べてみます。ありがとうございました。

【上山座長】 あとはよろしいですか。それでは次の水資源政策に移っていただきます。

【川元計画課長】 どうもありがとうございました。

【寺田水資源政策課長】 水資源政策課長の寺田でございます。どうぞよろしく申し上げます。

お手元の資料の2-③をお願いいたします。レビューの対象につきましては、水資源政策のあり方全般でございます。

一つ飛びまして評価の視点、切り口としては二つございます。①需要に対する水供給の確保といった水資源政策の目的は達成されてきたのか、②近年の社会情勢の変化等に伴っ

で水資源政策として対応すべき点はないかという2点を評価の視点としております。

下の検討状況と第三者の知見の活用について、まとめてご説明申し上げます。現在、国土審議会水資源開発分科会調査企画部会におきまして、省庁横断的、全体的な観点から検討をいただいているところでございます。会議は平成25年度において9回、全て公開で実施をいたしまして、関係省庁からのプレゼンテーション、ヒアリングも実施をいたしました。関係省庁としては厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、及び国土交通省の河川行政、下水道部でございます。今年度中の最終取りまとめに向けまして、検討を継続することといたしております。

それでは資料の1ページをお開きください。水資源部におきましては、水の需給に関する総合的かつ基本的な政策・計画の企画、立案、推進を実施いたしております。沿革といたしましては、経済企画庁水資源局から総理府国土庁、省庁再編により国土交通省となったものでございますが、本来各省庁間の調整機能を担っていた部署でございまして、農業用水、工業用水、水道水といった、用途を超えて水に関する総合的・横断的な政策分野を所掌しているものでございます。

当部の機構につきましては、定員は官房審議官1名を含む36名でございまして、水資源政策課と水資源計画課の2課でございます。水資源政策課では主に予算と法律の面に加えまして、独立行政法人水資源機構の監督を行っております。水資源計画課におきましては、水資源開発基本計画などの企画、立案、推進を担っております。予算につきましては、平成26年度2億2300万円でございます。

では2ページをお開きください。我が国の降水量でございますが、まず左をご覧くださいと、我が国の年平均の降水量は世界平均の2倍でございます。一見すると水が多く見えるわけでございますが、人口密度が世界平均の6倍でございますので、右側で一人あたりにいたしますと、世界平均の3分の1ということでありまして、水の利用についても、何かと工夫をしなければならない、そういう国でございます。

次に3ページをご覧ください。水資源の総合的な開発の状況でございます。産業の著しい発展、人口の急激な増大、生活水準の向上に起因する水需要の増加への対応を目指し、記載のグラフのとおり着実に成果を上げてきたところでございます。グラフはいずれもフルプラン水系としておりますが、計画対象地域でございます。後ほど、詳しくご説明を申し上げます。

次の4ページをお開きください。水資源に関する中長期計画、水資源開発基本計画、通称フルプランと申しておりますが、根拠法令は水資源開発促進法でございます。全国で七つの水系、利根川と荒川につきましては、人工的につなげておりますので、二つ合わせて一つの計画としております。七つの水系、六つの計画ということでございますが、これらの地域につきましては水の需給がひっ迫してございまして、複数の都府県にまたがって、限られた水資源を分け合いながら、水道用水、工業用水、農業用水の供給をしなければならないという複雑な利害調整を必要とする地域でございます。

次の5ページをご覧ください。独立行政法人水資源機構でございますが、このフルプランエリアでダム、用水路等の施設の建設と管理を行う主体でございます。沿革といたしましては昭和37年5月に水資源開発公団として発足をいたしまして、その後、愛知用水公団を統合、特殊法人の見直しによりまして平成15年10月から独立行政法人の水資源機構になっております。

人員、組織、予算につきましては職員数が1,328名で、26年度予算が1,792億1,500万円でございます。

次の6ページをお開きください。水資源開発水系の重要性と水資源機構の業務特性でございますが、七つの水系、六つの計画エリアにつきましては、左下でございますように、面積的には全国の6分の1でございますが、人口と製造品出荷額として見てみますと、約半数を占める大変主要な地域でございます。

このフルプランエリアの開発水量における水資源機構事業のシェアは、円グラフで表示しておりますと約84%でございます。右に水資源機構の業務と主務大臣の図をつけておりますけれども、ダム、水路等の水資源開発施設は通常多目的なものとして建設がされます。すなわち洪水被害の軽減、それから流水の正常な機能の維持、これは動植物の生息、生育でありますとか、環境、景観でございますが、そういった機能の維持、農業用水、水道用水、工業用水のそれぞれの確保と供給がございまして、それぞれ毎に国土交通大臣、農林水産大臣、厚生労働大臣、経済産業大臣が主務大臣となっております。

それぞれの各用水等ごとに個別に施設を造るのではなくて、施設としても一体的な、多目的なものとして建設をして、その建設管理を一元的に実施することによって効率的かつ適切に運営しようという仕組みでございます。水資源部では、主にこの機構の総務、財務面の監督を行っております。

次に7ページをご覧ください。水資源機構の業務につきましては、上のアンダーラインを引いておりますけれども、現在約3000kmの水路施設、15か所の堰や頭首工、126kmの湖岸堤、47か所のダムや調整池、78か所のポンプ場の施設を365日24時間、休むことなく降雨の状況や需要の変動に応じて、きめ細やかな運用を行っているところでございます。

次の8ページをお開きください。具体の施設の所在を日本地図に落としたものでございます。

次に9ページでございますが、水資源開発施設の整備状況でございます。これまでに行った施設整備の状況に照らして、開発水量ベースで、24年度末時点で進捗度をグラフにしておりますけれども、木曾川水系、吉野川水系では100%。一部達していないところもございますけれども、概ね開発予定水量の確保が達成できているという状況でございます。

次に10ページをお開きください。このように施設整備は進んでいるわけですが、平成25年、昨年も、全国では記載のとおり、多数の渇水が発生しておりまして、この中で四国の、左下でございますように吉野川水系吉野川をご覧くださいますと、施設整

備率100%でございますけれども、渇水が発生いたしました。取水制限につきましては、8月2日から9月4日まで、最も厳しい時期で、上水道で50%等の取水制限が行われたところでございます。右側は最近30年間で渇水による影響が発生した状況ということで、赤で表示しております都道府県が30年中8か年以上渇水が発生しているという状況でございます。

次に11ページをご覧ください。11ページ以降、今後の水資源政策を展望するにあたっての様々なリスク要因について、ご説明を申し上げたいと思います。

まず近年の気候変動でございますが、左上のグラフでは、100年余りの間に平均気温が1度上昇しております、その下の年降水量につきましては、変動幅のぶれがだんだん大きくなるとともに、少雨の年の、雨の少ない年の年降水量が大幅に減少しております。特に1994年、平成6年、グラフで下に振り切れているようなところがございますが、大規模な渇水が発生したところがございます。右側は時間軸を50年取っておりますけれども、積雪量については減少しております、雪解け水が田植えに欠かせないという地域においては、大変深刻な状況をきたしております。

次に12ページをお開きください。施設の老朽化の状況でございます。

水資源機構の管理する施設だけを取ってみましても、完成後経過年数が30年以上が、現在は約半数でございますけれども、平成40年度には8割以上、44施設に達するという状況でございます。

次の13ページをご覧ください。老朽化に起因する施設破損等の状況でございますが、適切な維持管理に努めてはおりますものの、突発的な事故が、ご覧のとおり発生しているところございまして、事故を未然に防ぐために、さらなる長寿命化等の取り組みが求められているところがございます。

次に14ページをお開きください。大規模地震等による断水等の被災状況を左に掲げております。

右は水供給リスクのイメージということで、マグニチュード7.4の首都直下型地震が起きた場合の、地震発生から1か月後の水道被害の想定でございます。図の一番上が、利根川が流れているという状況で、図の下の方が町田市と大田区のエリアで、ちょっと見づらくて申し訳ございません。1か月後に至りましても、東京23区は減圧給水で済むものの、埼玉県の中核部については断水が続いているという状態であるという想定、そのような被害が懸念をされているところがございます。

続きまして15ページ、調査企画部会に対する諮問内容についてご説明申し上げます。

諮問の背景でございますが、戦後高度成長期の急激な水需要にキャッチアップするために、水資源開発促進法に基づき水資源開発を実施してまいりまして、目標年次が平成27年度でございますけれども、供給目標については一部の施設整備を残しつつも、概ね達成している状況でございます。

一方で顕在化してまいりました様々な課題への対応が迫られております。一つには東日

本大震災、笹子トンネル事故によりまして、そういったリスクが顕在化したということ
で、インフラ整備、管理についてのパラダイムシフト、より安全、安心を求めるとい
う方向へ認識・世論の劇的な転換があったところでございますし、また雨の降り方など
が局地化、集中化、激甚化しているなど、地球規模の気候変動リスクへの対応が求
められているところでございます。

また、人口減少、少子高齢化、世帯構成、節水型都市づくりなど、社会的環境の
変化にも対応していく必要がございます。さらに低炭素社会の構築、安全でおいしい
水の確保、水循環系の構築など、社会からの要請もございまして、世界の水問題の
解決に向けて、我が国の国際貢献のプレゼンスや水インフラ技術の競争力を強化す
ることが求められております。

次の16ページをお開きください。調査企画部会の中間取りまとめの概要で、こ
こでは時間の関係もございまして、基本的理念を実行するにあたっての考え方、上
の部分をご説明申し上げたいと思います。

我が国は災害に脆弱な国土でございまして、高い労働生産性を維持しております。
すなわちそれは個別最適を図り、それぞれで効率性を追求してきた結果でござい
ますけれども、システム全体が緊張状態にあるという現状認識をいたしております。

これに対しまして、東日本大震災やリーマンショック、こちらは金融システムで
ございまして、システム全体が機能不全、麻痺、途絶に陥ったということを実際
に経験いたしました。そういう事態を回避していくためには、水資源分野におき
ましても個別要素（個別最適）と全体システム（全体最適）の両立を目指して
いく必要がある。すなわち幅を持った社会システムの構築を、水資源分野にお
いても行っていく必要があるとしております。

そこに冗長性、代替性等、求められる点を掲げておりますけれども、それにつ
きましては、飛んで恐縮ですが、19ページをお開きください。19ページ【参
考1-1】で、幅を持った社会システムが有する五つの機能ということで、ここ
で関係性を表示いたしまして、具体的にどういったものがそれにあたるのか
ということにつきましては20ページをお開きください。

冗長性・代替性（リダンダンシー）につきましては、要素の二重化や迅速な切
替えが行える安全装置を備える必要があるということで、例といたしましては
連結管の設置でありますとか、海水淡水化施設による水供給、これは宮城
県女川町江島で、水資源機構が実際に活動したものでございます。

それから粘り強さ（レジリエンシー・テナシティ）につきましては、要素に
粘り強さを持たせつつ、しなやかに受け流し、復元可能にすると副題をつけて
おりますが、例といたしましては鬼怒川上流ダム群の連携施設、こちらは川
の流量が少ないけれども、ダムの容量が多いというものと、一方で流量は
十分あるけれども、ダムの容量が少ないという二つのダムが隣接している
場合に、これをネットワークで結んでいるものでございます。そ

れから右側には湧水対応ということで、昨年度の取り組みの概要を記載しております。

また左下、堅牢さ（ロバストネス）につきましては、それぞれの要素の堅牢さを向上させ、致命的な事象に至らないようにするというごさぎまして、例示しております一番右では、柔軟に曲がる管を使用することによって耐震化を図ることなどが挙げられます。

右下の融通性・順応性（エラスティシティー）につきましては、時々事態に応じて、柔軟かつ臨機に最善の方法を選択するというごさぎます。例といたしましては東北地方太平洋沖地震で、ダム操作の工夫によりまして水力発電所が発電量を増加したようなこと、また徳島の事例のごさぎますが、BCP、業務継続計画について相互応援協定を拡げていくことなどが挙げられます。

最後に関連するものごさぎまして、水循環基本法についてご説明申し上げます。先月の末に衆議院、参議院の国土交通委員会委員長提案によりまして、それぞれ衆参本会議を全会一致で議了し成立をいたしまして、4月2日に公布されておまして、今後3か月以内に施行される、まだ未施行のごさぎます。内容ごさぎましては、法律の概要に記載したとおり、基本理念を掲げますとともに、(4)水循環政策本部ということで、右上に箱を作っておりますけれども、本部長が内閣総理大臣、副本部長が内閣官房長官と水循環政策担当大臣ということで、この担当大臣の特定、発令がまだごさぎます。内閣官房において検討が行われているところごさぎ承知をいたしておます。

施行になりますと、水循環政策本部が発足をいたしまして、そこで(3)にごさぎますが、水循環基本計画、政府は水循環に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、水循環基本計画を定める、すなわち、この本部で基本計画案の策定を行っていくという仕掛けになっております。

概要は以上ごさぎます。よろしくごさぎ願ひいたします。

【上山座長】 それでは質疑へ移りたいと思ひます。どうぞ。

【佐藤委員】 いくつか事実確認だけ申ささせていただきますんですけど、今回の事業評価の対象となるその水資源というのは、例えば4ページに書いてあるような、こういうフルプランにあるような、こういう都市部、比較的都市部、四国も入ってますけど、都市部における水資源の開発、管理、維持という、そういう理解でいいのか、あるいは東北部とかそういう今、まさに人口減少とか高齢化っていう話が出てきたんで、そういうところも含むのかということと、範囲ですね、この評価の。

それから、ちょっとよくわからない、途中でわからなくなっちゃったのは、独立行政法人の水資源機構とこちらとの関係なんですけど、とにかく予算も含めて、これ、どういう位置づけという理解でよろしいのかということなんですけど。

【寺田水資源政策課長】 2点お尋ねをいただきました。

まず、対象地域ごさぎますけれども、9年前の政策レビューでは、計画にスポットを当てておまして、したがって、フルプランエリアを中心に、このフルプランの六つ

の計画に絞ったような形でもございました。結果的には9年前の政策レビューでも全体について見ていきましたし、今回は水資源政策のあり方全般ということでございますので、そういう意味では、フルプランエリア以外のオールジャパンも視野に入れた検討をしているということになろうかと思えます。

それから独立行政法人水資源機構との関係でございますけれども、予算面、水資源機構の予算につきましても、全省庁分を、私ども水資源部がまとめまして、財務省に対して要求をしているという形になっております。以上でございます。

【佐藤委員】 じゃあ確認ですけど、1ページ目にある、この予算の2億2,500万のこの中から出てるっていう理解ですか。別枠で。

【寺田水資源政策課長】 すみません、別枠でございます、本当は含めた金額を表示して、そのうち水資源機構分がいくらいくらという金額を示すというのが正確でございますが、2億余りということで埋没してしまいますので、そこだけよくわかるように記載をしております、全体としては、この2億2,300万円に水資源機構の、5ページの1,792億1,500万円を加えた金額が、当水資源部で所管している予算の総額ということでございます。

【佐藤委員】 これ、単位は100万じゃなくて1,000、1億、1,790ですか。

【寺田水資源政策課長】 2億です。1,792億1,500万円です。

【上山座長】 ほか。はい、どうぞ。

【田辺委員】 何点か質問でございます。

今まで水資源政策って、どういうふうに来てきたかということは非常によくわかるんですけども、レビューとして、リバリュエーションとしてどういう形で行っていくのかなというところが、若干見えないところがございます。

わかりやすいのは、そのハード面において、例えばフルプランの対象になってる水系の計画部門を一元化して、そういうところの渇水の事例がどのぐらいになってるかというのは、すごくわかりやすい数値ですけれども、それをどういう形で進めていったのかっていうのはわかるんですけども、他方でその裏で、例えば水資源の計画とか、それから実際に事業を行う前に調整で、例えば関係のその県との問題について、それから関係の、例えば農業用水とそれから工業用水とか、それから流れている川の水事業のところだと、各省との調整を行うと、何か私はあると思うんですけども、その調整の失敗っていうか、ある意味で質疑の欄に書きづらいところなんですけれども、それが実際上のハードの方もボトルネックみたいな形で事業が進展しないであるとか、うまくいかないというようなところっていうのは、どういうふうにして評価するんでしょう。

むしろハード面の部分に限定して、水資源からの関係性を、どこでやったかというところに限定なさるんでしょうか。基本的な部分としてお伺いします。

【寺田水資源政策課長】 実際の各フルプランの計画でありますとか、その見直しにあたりましては、関係都府県も含めまして、関係者の総意、同意が必要でございますので。結

果的には合意、総意を得られて策定、改定は続いてきているということでございますし、それから毎年の予算につきましても、これは、水資源機構が行うのは、いわば共同処理を行っていて、費用の立て替えをしているという関係でございまして、ユーザーの多くが自治体等、公共的な機関でございまして、それぞれ議会なりに予算要求を伴うということがございますので、必要となる金額について、前年度、丁寧に水資源機構を通じまして説明をして、理解と納得を得られるように、丁寧な説明と調整を行って、まとめて予算要求ができるような形に持っていくということで。そういう意味では、結果的には何とか成功を収められているという中であって、それが途中の苦労ということになると、拾い出しや評価が非常に難しいということがありますが、実際、現場では大変苦勞しているのだろうなと。そう感じます。

ちょっとお答えになっているかどうか。申し訳ございません。

【上山座長】 今、田辺先生がおっしゃったところは、かなり大事な話だろうと思うんです。今まではとにかく生産量を増やすというのが、非常に重要な課題だった。一方で、最近の変動が激しくなっちゃったり、あと技術のレベルだと思うんですけど、ビッグデータ使って、スマートコントロールで値段が変動するとか、需要のコントロールっていうのを多分大きなテーマになっていく。プライシングで需要を抑制していくなど。これから大きな社会システム全体のマネジメントって言った時に、水の需要のコントロールってすごく大きなテーマになってくる。しかし、その時に上流の水の生産だけという領域については、多分、だんだん水資源マネジメント全体に関与できなくなってくるんですね。

一方で、この新しい基本法、循環基本法という、ある意味で別の政策体系が横から入ってくる。全体大きな転換期だろうと思う。国際的に見ると、水ってとても貴重な資源で、多分国交省が今までやってきた技術職とか実績っていうのは、多分断トツにすごいんだろうと思います。

一方で日本国内は、その断トツの建設能力みたいなものをあまり発揮する場面はなくなってきていて、それが本当は外へ輸出してODAか、ビジネスでやった方がいいと思う。

国内の方は循環の方にも移っていて、需要のコントロールとか、ビッグデータだとか、プライシングだとか。文科系テーマとあえて言いますが、そっちの方に移ってきちゃっている。

それで、だからこれ、非常に重要な時期です。後ろの循環基本法とか見ていると、内閣でやると言っているけど、結局、能力を持った集団って国交省しかいないので、国交省が中心になって、こういう、今までやってなかったような横断的なこととか、あるいは需要サイドの話とか、それをやってかなくちゃいけない。

それが必要だということとか、それができるんだという話を、この際、政策評価会ですらどうか。今のは、全体的に歯切れの悪さを感じる。前半の方、割と建設系の話をして、後半の一番最後のページなんか循環系の話になっちゃってる。やっぱり今までどおりのことやってるんだったら、もうその存在意義すら疑われる時代に、将来入ってくると

いうぐらいの危機感を持って、今回の政策評価やってみたらどうかと。

私の提案は、新幹線の評価にならう。最近リニアと絡んですごく話題になるんですけど、もし新幹線がなかったら日本はどうなっていたでしょう。非常に大事なテーマだと思う。同じように、もし水資源開発をしてなかったら、日本はどうなっていたでしょうかと。大きな50年もの評価みたいなことを最初に1回どんとやってみたらいいんじゃないですか。これだけの実績と技術と経済効果があるということを最初にどんと出して。

しかし今の日本の課題というのは、ゲリラ豪雨だとか、変動だとか、循環だとか、いろんなことがあって、あるいは金がないとかがあって、ボリュームは足りてるけど、需要は満足してない。多分。

なので新しい課題がいっぱい出てきてます。それに内閣府とか、省庁横断的に何かやろうとして、循環とか、言葉と概念は出てくるけれども、体制がうまく追いついてない。ついては国交省としては全体を見てもっと踏み込んで、他省庁がやってるはずだけど、できてない領域なんかも含めて頑張りますといったある意味パラダイム転換みたいなことを、この評価の会議を通じて、正面からやったらどうかと思う。中でよく議論していただかないと難しいと思いますので、問題提起と、一つのサジェスションということで申し上げます。

【佐藤委員】 全体の位置づけなんですけど、この水資源部と水資源機構さんと、やっぱり予算的にも、人力的にも、圧倒的に水資源機構さんの方が大きいので、ある意味、あくまでもやっぱりこの評価の中心になるのは、この水資源機構さんで、それに水資源部さんがどう関わっていくのかと。そういう位置づけなのかということと、あとゲリラ豪雨云々かんぬんの話は治水に関わってくる話でもあるので、河川局とか治水分野の方は、そこはどういうふうな関連づけなのかっていうところは。これはどういうふうな位置づけになっているんでしょう。

【寺田水資源政策課長】 まず旧河川局との関係につきましては、水資源機構で多目的ダムという河川管理施設を運用していくうえでは、洪水調節の機能を担ってしまして、実際に洪水調節の操作も行っております。水資源機構がそういう操作を行う場合には、監督官庁は旧河川局、その指示を受けて行っていくという形でございます。

それから予算的には、私ども水資源部の予算に比べて、その中で水資源機構の予算の占める割合が非常に大きいわけですが、政策レビューの対象という点に関しましては、独立行政法人については政策評価・独立行政法人評価委員会の方で評価が行われているということでございまして、この政策レビューでは独法、この水資源機構が行っていない地域も含めた全体の水の需給でありますとか、それも新たに量から質へ要求されているものが変わってきていますので、そういったことへの対応がきちんとできているのかとかいう振り返りでありますとか、今後、関与を求められる事項でありますとか、水資源機構という限定をかけずに行ってきたいと思っております。

【佐藤委員】 それとしてであれば、例えば長期推計、まさに今後のことになってくると、

これから特に人口も変わってきますし、そうなった時に経済状況も変わってきますよね。水の需給バランスといいますか、この辺りについては何か推定とか。

【寺田水資源政策課長】 全体的なフレームにつきましては、国土のグランドデザインの検討が今進んでおりますので、それが出てまいりましたら、フレームに合わせていく形になろうかと。水の場合にはその人口と一人あたりどのような水の使い方になるのかというところで、そこが補正といいますか、考え方の整理が、例えば単身世帯が増える、しかも高齢の単身世帯が増える時に、単純に考えれば世帯数が増えていくと、どうしても一人あたりの水、水量って増える要素があるのですけれども、そこに節水機器の普及というような要素もありますし。実際に大阪の方で先を見通した時には、やはり今後、一人あたりの使用水量というのは若干上がっていくだろうというような補正係数をかけていたりもしますので、そういったことも参考にしながら、またしっかり検討していきたいと。

【上山座長】 テーマが水資源政策となっておりますが、水道や工業用水の話になると自治体がやっている。そこまで含めて、正面から評価できないわけです。仕事で言うと、最上流のところの水の生産が中心で、浄水が次にくる。これはもう自治体の仕事で給水も自治体の仕事。そして今、一番ホットなテーマは給水です。そのコストをどうやって下げるか。浄水も、キャパ余っていて、それをどうするか。

ですから基本的に供給のところだけで議論すると、もう十分足りてますみたいな話で終わる。そうすると合理化とか行政改革の方の話にどんどんいっちゃう。それならあえて政策評価でそんな議論しなくても、独法評価だとか、日常の予算の査定とか、いろんなところで十分既にされている作業なんです。

一方で、この水循環という、内閣がやってるものは、基本法で非常に茫漠としていて、正しい方向だけど具体的に何をしたいかわからない。

つまり目の前の政策とこれの間の部分っていいですか、水の全体を俯瞰するとここまで上げないと、私はあり方を中心に政策評価の意義があんまりないような気がする。独法の評価していくと行革みたいな話になっちゃうし、役所の政策の話をすれば、従来型の政策に関しては、相当やり終わってるわけです。つまり今、独法がやってること以外の仕事を本当はしなくちゃいけない。それがはっきりと具体化されていない。

一方で循環法みたいな、基本法でほわっとしたことだけ言われても具体的な体制が作られてない。内閣だって言っても実態がないわけです。そうすると、今ある法人から別の新しい機能を作っていくとか、自治体とのアライアンスとか、さっき調整っていう言葉が、まさに出てきましたけど、その調整の仕事のやり方の改革をしようといったレベルの話をしていかないといけません。国交省が水資源政策をどこの範囲でやるのかは、私は非常に大事な話で、思い切って、大きく上げた方が意外とやりやすいと思う。

参考になるのは漁業資源管理の概念。世界中、魚がうようよいるが、養殖とか水質汚染とか、いろんな話がある。全部入れて漁業資源管理しないと、魚が食べられないんだと。あるいは値段のコントロールまで含める。市場でどういう値段つけるかとか、生で食べる

のがいいとか、悪いとか。そこまで含めて、ものすごく広い概念で漁業資源の議論が今進んでる。相当幅広い視点からリソースマネジメントが議論されてる。水資源政策って言うと、今の課の仕事の棚卸しみたいになっちゃうんだけど、水資源マネジメントと考えると、どんと拡げてやっちゃった方が、意外といい結果になるんじゃないかっていう気がします。

これは議論していると尽きないので、これぐらいにしておきまして、また個別の時に議論したいと思います。じゃあちょっと時間が押してますので、次の自転車について。

【岡交通安全政策分析官】 道路局担当の岡です。よろしくお願ひします。お手元に資料を配らせていただいておりますので、パワーポイントの方を先にご覧ください。

まず右下のページ番号を振らせていただいておりますが、2ページをご覧ください。自転車について、皆さん、ご存じのように買い物だとか、通勤だとかっていうことだとか、あるいは最近ですと、お母さんが子供を送迎するとか、そういうことで日常的に身近な自転車なんですけども。またサイクリングなどのレジャーの手段としても、大変多くの人に使われてるところで、実際、自転車の保有台数ですけども、平成20年代で全国約6900万台ということで、二人に一人は必ず持っているというぐらいのところで増加しております。その使われ方ですが、大体5km未満の移動の約2割は自転車が利用されているというふうなことでございます。特に都市の中の交通等においては、重要な移動手段となっております。

また最近では、高齢者の方が自動車を運転するのは少し不安だということで、自転車を利用される方も増えてる状況でございます。またクリーンでかつエネルギーの効率のよい交通手段でございますので、健康志向の方だとか、あるいは東日本大震災では、節電の意識の高まりなどで自転車がたくさん使われたと。そういう状況でございます。

それで自転車政策について、ちょっと経緯を先にご説明したいと思ひまして、一番最後の14ページの方をご覧ください。我が国では、昭和40年代にモータリゼーションの進展によって交通事故が急増したことの対応として、歩行者との通行を妨げない速度、あるいは通行の方法で自転車を使うということで、歩道の中に自転車を通行できますよという交通規制を導入させていただきました。自転車と自動車の分離をするということが行われてきたところです。

この間、自転車の乗用中の事故数は大幅に減少したところがございますが、一方で自転車は車両であるという認識がかなり希薄になってきておひまして、歩道上で通行ルールを守らずに、歩行者にとって危険な自転車利用ってというのが、一方で増加するというふうなこと、また自動車に対しては、自転車というのは非常に弱者という立場になることによつて新たな危険が生じるということにもなっております。

そこで交通事故については、ご存じのように全体で件数が減ってる中で、自転車の関連の事故が逆に増えてるということが起こった結果、平成23年の10月に、自転車は車両であるということの徹底を基本的な考え方として、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の両方の安全を確保することを目的とした対策が行われている。

社会資本整備審議会の中で、車主役から歩行者だとか自転車などの車以外の利用者を含めた多様な利用者が安全、安心で共有できるような環境の整備ということが挙げられておりまして、それを進めていく中で、自転車というのが一つの重要な施策になってきているということ。

ところで、平成22年の3月時点で、全国に道路というのは約120万kmございまして、このうち自転車道だとか自転車専用通行帯、まさに自動車と歩行者から、それぞれ分離された空間っていうのはわずか3000kmほどでございます。そこで、そういう自転車の空間をきちんと整備するということが一つ大事なことになる。

またもう一つ、ルールの話がございまして、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するということが大切なことというふうに考えてます。これについては、主管庁は警察庁ということになってございますが、道路管理者としても、それをお助けするような取り決めが必要だというふうに認識しているところでございます。

そういうことで、実は14ページの一番最後のところですが、国土交通省では警察庁の方と連携して、そのルールだとかそういうものも含めて、自転車ネットワークの計画の策定だとか、あるいは整備の仕方だとか、あるいは通行ルールを徹底するということで、実はガイドラインというもの作成させていただいております、これに基づいて現在施策を進めてるという状況でございます。

それではパワーポイントの方の3ページ目に移動していただきまして、進めてる内容をご説明したいと思います。まず3ページ目のところに事故の関連を載せさせていただいております。左側の方については交通事故全般でございまして、事故件数は1年間で全体で66万件になってます。実は死亡者、交通事故で亡くなる方が平成24年で4,400人あまりでございますので、約150人に一人の方が大体亡くなるという。

一方で自転車と歩行者の事故を右側の方に掲げさせていただいておりますが、こちらの方は全体で増えているんですが、実は自転車と歩行者で亡くなられた方は、24年度は5人ということになりまして、こちらは大体500人に一人の方が亡くなっているということになっております。

次は、4ページ目は一つの課題であります自転車の通行空間をいかに確保していくかという事例を、ここで挙げさせていただいております。こちらは金沢市でございまして、5ページ目の方に全体の資料を掲げておりますが、ご存じのように、金沢は空襲の影響を受けておりません。昔ながらの町がそのまま残ってるところでございまして、都市の中に自動車交通がかなり入ってるという状況でございまして、そういう中で、今、5ページ目の方で赤い太い線を書いてありますが、環状道路の整備というのが行われておりまして、都市の中から、車をまずできるだけ外に回そうというのを。そういう中で道路を整備することによって、都市の中に新たに生まれた空間を自転車で活用するということが、そういうことが合わせて含まれてるということです。

そこで4ページ目の方をご覧いただきたいんですが、例えば自転車の通行空間をどのよ

うに確保していくかということ写真を写真でご説明させていただきます。

一つは自転車道ということで、これ歩行者、自動車から完全に分離された空間を確保することです。その次が自転車専用通行帯ということで、これは車道の中に青い文字で自転車専用というのが見えると思うんですが、そこを自転車が通るような空間を作るということでございます。それから一番下は車道の中を自転車が走っていただくんですが、そのどこを走るかをきちんと明示するやり方でございます。

次、6ページでございますが、次の課題としては自転車の問題は、一つ手軽に乗れるために、例えば買い物だとか通勤の場合に、どこかにその自転車を置いて次の交通機関に乗るということが大きな課題になってきて、その場合に問題になるのが放置自転車の問題でございます。この辺りについては、一つはルール、あるいはきちんとした駐輪場の整備、そういうものが一つの課題になってるところでございます。

次に8ページ目でございますが、そういう自転車の通行空間あるいは駐輪場だとか、そういうものを全体として整備するというので、平成19年から自転車通行環境整備モデル地区というのを全国に98地区設定して、特に自転車の通行間の整備を進めてるところでございます。

9ページ目でございますが、実際整備したらどのように変わったのかということを示しております。まず表の中の上側は自転車道を整備した場合に、自転車がどこを走るようになったかということを示したものでございまして、これは84%の方がきちんと自転車道のところを走ってるということを示している。下側は自転車専用通行帯を整備した場合に、どこを走るようになったかでございますが、まず自転車専用通行帯を走られてる方が53、歩道、自転車歩行者道は46。その下側の方でございますが、これは歩道の方は通行可になってない場合にはどうなのかといった時には、自転車専用通行帯の方が76、歩道の方は24ということで、これは厳密に言いますと望ましい通行の仕方ではないという状態になります。

次に10ページ目でございますが、事故はどのように減るのかということをお示しさせていただいて、一番上が自転車道でございまして、こちらの方は大体4分の1、26%ぐらい事故が減るという結果。自転車専用通行帯のこちらは36%ということで、この二つは比較的自動車、それから歩行者から分離されますので、事故は大幅に減るという結果になってます。その下の自転車歩行者道、あるいは自転車通行位置を明示するといった時には約1割程度が事故が減るという状況でございます。

次のページが放置自転車の関連でございますが、まず左側の絵は駅周辺における放置自転車の実態調査、これ比較的自転車をたくさん使われてる駅を中心に調べたものでございまして、駅周辺の自転車を収容する台数は年々増えてるということでございます。

一方で、それに伴って放置自転車の方も、年々少しずつですけども減っているという状況。じゃあ実際にどういう方が放置してるのかを、右側の方に示させていただいておりますが、上側の方が駐輪場を利用されてる方、下が放置してる方ですが、明らかに違いがあ

りますのは黄色い部分、まさに買い物でございまして、これは比較的短い間に買い物をして、またそこから次の場所に移動されるという場合に、気軽にと言ったらちょっと失礼ですけれども、そういう気持ちで自転車を放置してるとというのが実態でございます。

次に12ページ目でございますが、そういう放置自転車に対しての駐輪対策として現在行われてるものを含めてお示ししております。一つは駅周辺にきちんと自転車等駐車を整備するというので、これは江戸川区の平井の事例でございます。2番のところは、これは大規模な商業施設を整備する場合に、自転車駐車を必ず設置するよということをして地方公共団体の方で条例を定めてる件数が、全国で134ございます。右側の方は放置禁止区域を、従来は線で、赤い線で示したものを、面的に放置自転車禁止区域と定めてるエリアがあるということについてです。

それから13ページ目につきましては、最近ですが、自転車を観光だとか外国人の方に利用をたくさんしていただくために、例えば駅で乗って観光地の方まで行って、そこで乗り捨てをします。そういうコミュニティサイクルというのが非常に人気がありまして、そういうものが導入されてる年についてのことの試算でございます。

資料の一番頭のページに戻っていただきたいのでございますが、自転車交通につきましては三つの観点から評価を考えたいと思います。一つは空間がきちんと確保されているかどうか。実際自転車の整備については道路管理者とか地方公共団体がたくさんやっていますので、そういう方が、そういうケースの方、どのように進んでいってるのかということが評価となって。

それから二つ目は自転車の利用を促進するために、自転車の利用者のニーズに合った取組がどのようになされてるのかという観点からというふうに意識しています。一つは駐車場の話ですし、あるいは商業施設等におきましては、例えばバスと自転車、そういう関係がどのように整備をされてるのか、そういう観点があるというふうに。それから最後にルールの話がございます。交通ルールについては警察庁の管轄でございますが、先ほどの事例でもご説明させていただきましたように、自転車の通行帯をきちんと明確にするということで、道路管理者がきちんとそういう役割を担ってるかどうか。その辺りの観点かというふうに理解しています。

説明は以上です。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【田辺委員】 1点だけ。中心の、自転車通行環境整備モデル地区というのが制定されて、それで6年経ったから、モデル地区の効果というのを見ていこうというのが、中心的な評価の対象と言うんでしょうか。範囲なんでしょうか。

【岡交通安全政策分析官】 はい。それは、98地区というのは非常にわかりやすいので、それはまず評価させていただきたいと思いますが、そういうものも含めて全体でやっていくということとを考えています。

【田辺委員】 あと、2点目はその絡みなんですけど、実際に交通省の中で、何て言うんで

しょう、使えるツールって言うんでしょうか、何かの政策として、おそらく事業に対する補助であるとか、それからモデル地区のところに対して、何らかの計画のところの基準みたいなものを作るとかということであると思うんですけど、その記載が見えなかったもんですから。

例えば市レベルで、駐輪場を作るっていうのは基本的に市の話かなって思い、ただそこに補助金入れてるんだったら、それは国交省でやってるんだらうとは思いますが、そういう区分けとは言いませんけれども、各事業主っていうんでしょうか、その主体の、主要な役割みたいところをちょっと見せていただくと、若干わかりやすい。

要するに国交省が頑張らなくたって、市が頑張るってやるみたいなの、例えば駐輪場だったらモデル地区に指定されてようが、されてまいが、頑張るところは頑張りますし、頑張らないところは相変わらずっていうようなところがありますので。そこを、ただ補助金をつけたところとつけてないところと違ってというのが、差が歴然として見えるんだったら、その政策は非常に効果があったんだというようなことがわかりますけど、見えますかね。そのところで、若干整理していただきたいんですが、今のような話で。

【岡交通安全政策分析官】 2番目に関しましては国交省の方では社会資本整備交付金というのがございまして、その中で自転車空間の整備だとか、あるいは駐輪場の整備だったら、そういうものに地方公共団体は活用して整備するという、その辺りを含めて考えたいと思います。

【佐藤委員】 8ページありますように、モデル地区なんですけど、地方圏と多分都市部は、事情がかなり違って、地方圏は何となく、金沢市がいい例かもしれないんですけど、比較的道路も空いてるし、広いし、自転車の例の時に場所があるので、駐輪場をちゃんと作り、高齢化も進んでるので、やはりお年寄りが皆安心して使えるようになってわかるんですけど、逆に都市部に言わせると、うちの大学でも大問題なんですけど、自転車はもう公害としか言いようがないのは、やっぱり危ないし、狭いところに皆あそこに自転車押し込んで放置してしまうし、やっぱりどうしても道路事情がよくない都市部は当たり前ながら。

もちろん駐輪場を作れと言われたって土地も高いので、場所もないですし、どうしても地下掘って高いの作るしかなくて、使用料取るから誰もそんなところ使わないしという悪循環にもなりかねないので、恐らく都市部の話と地方圏の話かなり事情が違って、地方圏の話をしてるならこういう普及、促進ってよくわかるんですけど、都市部の話をされると、ちょっとむしろ弊害の方も幾つか目立つかなって、豊島区の放置自転車税もそうですけど、やっぱりちょっと弊害も少しあるんじゃないかと思うんですけど。

【上山座長】 時間がないので、あんまり活発に議論いただいと時間が。問題提議としましょう。

【加藤委員】 私は、そもそも日本では、自転車の交通政策全体での位置付けがあまりにも不明確だったのではないかという気がしております。

今回のいろいろお話を聞いても、自転車に関する需要がいろいろ出てきているので、や

むを得ず尻拭い的あるいは消極的に対策をとってきているという印象があります。そもそも、自転車を都市交通や交通全体の中にどう位置付けるのかをレビューして、評価してほしいと思います。

自転車の位置づけに国や地域によって違いがあってもいいとは思いますが、理念が一貫していることが大事だと思います。例えば、理念に従って、自転車を鉄道へのフィーダーサービスと見なすのならば、やはり駅の駐輪場は、鉄道事業者に義務を課してでも必ず作らせることになければいけないと思いますし、もしくは自転車が交通システムの中で非常に重要だと言うのならば、自転車から税を取って改良のための政策に役立てても別に構わないのだと思います。

いずれにせよ、自転車の位置づけが大事だと思いますので、この点について他の国と比較したり地域の特性の違いを比較したりしながら是非とも評価をしてほしいです。

以上です。

【上山座長】 他の方どうですか。

私も、これはなかなか難しいテーマで、若干の政策ツールはあるけれども、基本的には自治体がやって、人々の関心はどっちかっていうと警察に向かっているとといった感じですよ。

全然違う切り口から自転車をもっと利用促進しようっていうのはヨーロッパとか、あとアメリカでも始まっていて、モーダルシフトの意味で自転車をとらえ直す議論もある。そういう現実を目の前にしつつ、交通モードとしての自転車が大事になってきました。国交省としてもこの新しい一種の動物に対してどう対応するかという作業だと思うんです。

さっきの水資源と別な意味で新しいことに挑戦する。水資源は基本的なことはやり終わった感がある。だけど新しい課題が出てきてる。だから、今の体制ではいけない。一方、自転車はやる省庁が存在しない。だからその中で国交省が今までやってきたことだけの評価しても、ごく一部だけやった話になっちゃう。ですから今日お話しいただいたテーマだけだと、いわゆる自治体の事務事業評価みたいになっちゃう。真面目に政策評価を狭くとらえると。

ですから自転車政策の棚卸しと言いつつ、新しく政策を書くぐらいの感じで伸び伸びとやった方がよい。つまり、国交省がやってないことを評価されてもいいんじゃないかと思えます。これは国交省がやってないのがけしからんという意味じゃなくて、日本全体としてやってないということを浮き彫りにする。私はそういう意味があるような気がする。

自動車社会のアメリカが、もう西海岸を中心に大転換しているわけです。日本だけがアメリカのコピーを追い求めて車向け道路だけ作ってるという時間のずれみたいなところが、私は非常に大事な気がしてます。だから自動車オンリー社会に対する疑問みたいな部分も含めて、これは幅広くというよりも自由に伸び伸びと評価していただいた方がいいような気がします。評価といってもPDCAの次のPの方がいい気がします。

これもう切りがないので次いきましょう。

【岡交通安全政策分析官】 ありがとうございます。

【嵯川貨物課長】 よろしいですか。自動車の貨物課長です。よろしくお願いいたします。

資料2-⑤ですね。この資料をめくっていただいて、1ページ。トラック事業ということなんですけれども、我々のイメージというのは宅配便みたいな、ヤマトとかですね、ああいうのを見ますが、トラック事業の大層は、この上の方にございます荷主間にございます、工場とかそういうグループ、荷主のビジネスの輸送に従事してるのはこれがメインであるということで、大体6万3000社ぐらい全体であるんですけど、そのうち大体6万社ぐらいはこの貸切輸送の形態をとってます。

それで下のこの宅配便等を見ると、かなり遠い地点間で営業所なんかも持ってて、それも我々みたいな消費者から荷物を集めて、幹線輸送をして広げるというような会社も若干ありまして、こういうのが大体300社ぐらい。我々がよく目にするのは、この下の人たちという感じになってます。

2ページなんですけども、大体全体でどうなってるのって話ですが、国内の貨物輸送量のトラックが約半分を運んでまして、そのうちその営業用っていう赤いところですが、45%ぐらいという状態です。これトンキロベースです。事業者数として6万3000社ぐらい、売上が15兆円、それで140万人ぐらいが働いてて、100万両ぐらい車両があるということでもあります。

これを事業者数で単純に割ると、一つの会社が17両ぐらいトラックを持っているっていう感じになってます。それからヤマトとか佐川とか、ああいうのは何万両も持ってるんですけども、やっぱり小規模事業者が多いという感じになっております。

3ページなんですけれども、輸送量どうかということなんですけども、結構伸びてます。リーマンショックまでは結構輸送トンキロは伸びている。そこからぐっとグラフ的には下になってますけども、これ統計の取り方、これ指定統計なんですけれども、統計の取り方が変わったもんですから、数字が平成22年度からぐっと落ちるようになっておりまして、それ以前とそれ以後で比べられないんですけども、直近のトレンドを見てもちょっと下降傾向であるという感じでございます。

それから4ページです。規制なんですけれども、平成2年に大幅な規制緩和、物流二法制定をやりまして、今までの免許制が許可制になったり、あと運賃料金認可制が事前届出制になったりしております。

それから平成15年に第2弾の規制緩和で、営業区域が廃止になったり、あと運賃料金が事後届出でいいというふうなところで規制緩和をしております。経済的規制はもうかなり緩和してまして、一方で安全規制みたいな社会的な部分を評価しながらやってるということでございます。大きなトラックにスピードリミッターを付けるとか、あと行政処分をいろいろ強化していくとか、あと会社全体でのマネジメントみたいなのをしっかりやってもらうとか、あと今年の11月、一番下ですけども、ASV っていうって、車の方が自動に感知してブレーキかけるというようなものも、大型トラックにはきちっといれてもらおう

ということでやったりしてございます。

5 ページなんですけど、規制緩和して事業者の数はどうなったんだということなんですけど、平成2年度が、一番左です、この黒い折れ線が事業者数なんですけど、4万社あったのが直近で6万3000社です。だから2万3000社増えましたということで、この上にありますが、4万5000社ぐらい入って2万2000社ぐらい撤退してると。差引きで2万3000社増えたということでありまして。それで下に棒グラフがわあっとありますけれども、緑色が新規で入ってきた事業者なんです。ですから平成2年以降参入者が増えている。黄色が撤退です。撤退は最近多いんです。その紫の棒っていうのは差引き増減数なんですけれども、規制緩和以降は増えてったんですが、最近数年はとんとん、トータルで減ってるって年もあるもんですから、グラフでは6万3000社なんですけど、大体この後、頭打ちなのかというイメージはございます。

次6ページですが、どういう事業者が増えたんだということなんですけれども、一番下の黄色いベルトですよ。ここが、下見にくいんですけど、10両以下って書いてあります。いわゆる小規模の事業者がたくさん入ってきたということなんです。ですから一番上の赤いところに、これ101両以上ってことなんですけども、先ほどの佐川とかヤマトみたいな何万両も持って、そういうのは超別格でありまして、やっぱり100両以上持っていると結構大きな事業者というイメージで、やっぱり10両以下みたいな小規模の事業者がこれだけ多いってということなんです。

ですから最低車両台数5台ってということになってますけれども、5台持って入れるってことなんで、結構入ってきております。ただ5台だけで参入するんですけども、やっぱり荷物がないとか、それから減車はできちゃうんです。ですからそれも届出で。結局5台でスタートしたんですけども、今3台でやってるっていう事業者さんも結構いて、数千社はそういうものは出てきてますけど、そういう事業者もあるというふう聞いております。

7ページなんですけども、これ平成2年に規制緩和をした時に、これ地方局とか、要するに出先機関がありますけども、その人たち今全国で地方局の貨物課には50人ほどしかないんです、職員が。そこでこれだけ何万社もあるところに指導できませんので、適正化実施機関というのを法律で指定してまして、これは端的に言うとトラック協会なんですけれども、新宿にある本部のトラック協会と各県毎にある地方のトラック協会でございます。右下に適正化指導員約400人と書いてありますけども、その地方の各協会のこういう400人の方にもお手伝いいただいて、彼ら何やってるかって言うと、事業者に対する個別の指導とか、いろんな情報伝達とか順法意識の啓発とか、いろいろそういうこと、取締りじゃないんですけども、その前段階みたいなことを一緒にやってもらって、彼らの努力もありながらいろんなことをやってるということでありまして。

それで8ページなんですけど、規制緩和によって最近現状はどうなんですかということですね。まず需給バランスを見ますと、平成2年に規制緩和した当初と平成24年度のデータを比較すると、事業者数は1.6倍になってます。それでタクシーなんかは規制緩和

して車両数が増えちゃって、お客さんがいなくて空車が増えてるっていう状況が東京なんかでありますけども、お仕事がどうかというと、データがある21年度と比較すると、1台あたりの輸送トンキロっていうのはちょっと増えてるんです。

それから一事業者あたりで見ても輸送トンキロは5倍なんで、仕事がないわけじゃないんです。ただその事業者が小規模化、先ほど申し上げましたけども、10両以下の事業者がすごく多くて、この10両以下の事業者をトラック協会が調べてみると、全体を平均すると営業利益は赤字になってる事業者が多いということでもあります。

あと運賃料金を見ますと、これ平成4年がピークなんですけども、ここが100とすると、平成24年は95っていうことですからちょっと落ちてますよね。あと不適正事業者っていうことで一番下なんですけど、平成9年と24年でちょっと調査をして、そこで比べてみますと、社会保険未加入とか過労運転とか、不適正な事業者、これ数字が増えてまして、データだけ見るとちょっと悪い事業者増えてるなという感じがございます。

先ほど申し上げました5両割れ事業者っていう、本当に小規模の事業者を集中監査、平成21年にやったんですけども、73%に何らかの法令違反があったということでもあります。これトラック事業者だけを見てるとそういうことなんですけども、1ページ目にあった荷主との関係っていうのがあって、これ圧倒的に荷主が強いんです。ですからお前が運ばないんだったら他に頼むよっていう感じになっちゃうんで、結構厳しいこと言われても受けざるを得ないというのがあって、弱い人ほど無理をして成績が悪いんじゃないかなというものが予想されます。

それで9ページなんですけど、これ各課のこういう検討会ってよくやってるんですけども、直近では、これは民主党政権の時ですけど、平成22年に規制緩和後のトラック産業のあり方っていうのを検討しようということで、これビジョン検討会っていうのをやりました。平成24年の12月までやりまして、学識経験者とか皆さんいろいろ入っていただいて、いろいろ議論をしたということで、下なんですけど、一応五つの方向性っていうことで、参入は許可制にしたんだけど、参入時はそのチェックをもう少ししっかりやった方がいいんじゃないとか、これ多層構造っていうのは先ほどの荷主のトラック事業者、あとトラック事業者の中でも一次下請、二次下請とか、五次、六次まであるって聞きますけども、そういうふうにトラックの中でも多層になってるんです。ですからそういう部分をどうするかと。

これは書面化って書いてありますけども、例えば荷主のところに行ったら、10運んでくれって言われたのに、やっぱり12運べとか、夕方8時に来いって行ってみたら11時にならないと荷物が出ないとか、行ってみてわかるような新たな負荷っていうのは結構あったりするんです。それで運ぶ時間がなくなっちゃって、途中休憩とらないとか、スピード出しちゃうとか、そういうことも結構あるって聞きますんで、最初からどういう契約だったのかっていうのを荷主とトラック事業者全員が間違いないんだねというふうに確認する、書面を出して確認しましょうということを最近熱心にやってて、それ書面化って言っ

てるんですけど、そういうことやった方がいいなど。

あとこの3番、水平構造っていうのは、ピラミッドの一番下の人たちはやっぱり非常に小規模の事業者なんですけども、その一人一人が非常に体力がないし人員もないもんですから、例えば点呼するとか、やっぱり1社じゃできないっていう場合があるんです。だからちゃんとした事業者なんかはそういうのは共同してやるのがいいじゃないかというようなこともやっております。それから先ほどのトラック協会にもご協力いただいている適正化事業なんですけども、こういうところをもっと充実させていこうとか、あと事後チェックを充実しようというようなことを、こういう方向でやってきたということです。

10ページなんですけども、そこに書いてありますが、今のその五つの切り口に依じて、その赤い真ん中のところなんですけど、これまでに講じた施策っていうことで、幾つか進めてきています。(1)ですと、5両未満事業者っていうのは今までは運行管理者の選任を義務付けてなかったんですけども、そういう小規模の事業者も必ず運行管理者を置くということにするとか、あと(2)の方では、先ほどの書面化っていうことなんですけど、これも省令できちっと位置付けて、これ努力義務なんですけども、きちっとやってくださいというふうに位置付けるとか。あと④荷主勧告ってありますけど、あまりにも荷主が大がかりなことを言って、トラック事業者がどうしようもないというような場合には、その荷主に対して国交省が勧告して、こいつは悪いと、公表するとか、そういうのをもっと出しやすくするっていうこと。それから(4)のGマーク、これはトラック事業者の中でも法令を順守してるとか事故や違反がないとか、いい人たちを評価してあげようっていうことで、事業所単位で評価してまして、いい事業所にはいろんなインセンティブをあげようというようなことも取り組んでおります。あと一番下なんかは処分の厳格化というようなことで、悪質な違反をした場合には厳罰ということに改正した。それは後にも載っております。

それで11ページ、直近はということで、政権交代があつたりしましたんで、もう1回仕切り直してっていうことでして、有識者懇談会、いろんな方々が入ってっていう会議なんですけども、今年3月から立ち上げてまして、夏前までに今後の方向性みたいなのを出していきたいなど、今とりあえずトラック事業の健全化っていう部分と、あとは人材とか、そういう面での産業内の活性化ということの二つの柱で今取り組んでおります。

それから最後12ページなんですけども、先ほどから申し上げますが、やっぱり荷主さんからいろんな理解を得ないとだめだっていうことで、パートナーシップ会議っていうのを、経産省とか、あと経団連とか荷主の立場の方にも入っていただいて、年に1、2回ぐらいいろんな情報交換とか情報共有の場を設けてるということでございます。

概要は以上です。よろしくお願ひいたします。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【佐藤委員】 確認ですけど、最初のページで評価の視点のところいきなり参入基準の強化とか、最後に事後チェック体制の強化とか、それは評価の視点じゃなくて手段の話だと思うので、評価の視点では、せつかく最後にありました健全化っていう、安全基準とい

うか、その辺り評価の視点とは違うと思う、ここに書かれてることとは違うと思うので、ちょっと検査された方がいいかなということなんですけど、例えばその要因分析、規制緩和をすると普通理屈的に考えて、競争が管理されてむしろいろいろ合併とかが生じて、事業者の大規模化が進むであるとか、正に交渉力強化して本当は合併すればいいわけですね、事業体が。そういったのが多分理屈としては浮かんでくると思うんです。

例えば小規模な参入者が多いというその要因とか、あるいは何かある種合併するとか、そういう小規模事業者が、そういったものを阻害してるのがあるのか、それは制度的なものなのか市場なのかわかりませんが、その辺が、どうしてこういう小規模の事業者が多いのかと、そういう要因分析っていうのは何かされてるんでしょうか。

【嵯川貨物課長】 今先生がおっしゃったような点での分析は我々ではしたことがないです。協会なんかでまたいろいろ勉強会をやったら、もしかしたら伺うと思いますけど、皆さん一人だっているオーナーが多いんで、そういう合併して事例があるかもしれませんけど、ほとんど聞かないです。皆個人個人でやってるっていう感じが多いでございます。

【上山座長】 今のと似てるんですけど、これ大規模と小規模でやってる仕事は違うんじゃないかと思うんです。ビジネスモデルと言いますか。超大手は全国カバーして、ネットワークビジネスでやってるし、あとリージョナルみたいなものも多分あるが、その辺は大手として、最近入ってきてる小さい人は、引越しのお手伝いだけとか、うちの町だけとか、そういう人も結構いると思う。今回、評価をする時には、対象事業を本当は2種類に分けないといけない気がする。

というのは、私もこういうデータ見ると、やっぱりもうちょっと経営統合した方が安全だとか、収益性もよくなるとか、労働環境もよくなるから、事業者数が多いのは規制緩和のしすぎじゃないかという印象を持つ。けれども、現場の実態見てみると多分自営業的に独立して一人でやりたい人たちが結構いて、家業としてちゃんと回ってたり、安全と言うとそこは調べないと何とも言えないけども、社会的ニーズとしてはやっぱりこの小規模事業者の意味は多分あると思うんです。

ですから全国一律、ヤマトも小さい人も同列で、多分、安全に関しては同じ基準で見ないといけないんだけど、手続とかを同列でそもそも扱うべきかという根源的な疑問がある。むしろ大手と中、大、中、小、極小と分けた時に、極小はもういいんじゃないかと。ある意味で、安全チェックだけきちっとやっとならば、収益性だの何だのっていうのはあんまり気にする必要なくて、むしろその大、中、小の小を中にする事辺りが本当の政策課題のような気がします。その辺は私も実態よく知らないんで何とも言えないですが、コンソリデーションをした方がいいような気もする。何て言うかな、ちょっとバランスがよくわからないです。

極大はほんの数社しかいないでしょう。あとが100社以上って、実は国際的には異常じゃないかと思うんです。しかも、その下が結構いるわけですね。更に極小がすごく多いわけですよ。バランスが悪い。規制緩和の議論で、アメリカンのエアラインの話とかヨ

一ロッパの船の話とか出てくるんだけど、その分布なんかと違った姿がもともとにこの業界にはあるんじゃないかと。そもそも、今起きてる現象が何なのかちょっとよくわからないところがあるんです。今佐藤さんがおっしゃった話とちょっと近いんですけど。

【嵯川貨物課長】 私も担当してて全く同じ感じを持ってまして、全然トラック業は違いますよね。違うんです。ですからこのトラック協会っていう話言いましたけど、そういうところで会長格事業者でも結構差はあって、100両の会社もあるし、300両ぐらいの会社も、もっと少ないところもあるんです。

やっぱり上と下は随分差があるんで、こういう業として業を検討する時にどうしたものかなと、それはいつも思います。

【上山座長】 なので最初からもう大、中、小の意味みたいなものを前提として織り込んだ方がいような気がするんです。ある意味では規制緩和やりすぎかどうかかわかんないけど、事業者の数がやっぱり多すぎるっていうのは全体的には言えるだろうと思います。だからそれは果たしていいのかみたいな、ある種前提的な仮説を少し入れとかなないと、何となく状況証拠をたくさん並べるような作業で終わっちゃいそうな気がするんです。評価プロジェクトという意味では。

政策的にはいろいろやっておられることあるし、できることできないこと見極めとかいろいろあると思うんですけど、それとこれの違いみたいなところを使い分ける、その切り分けが私今の、大、中、小規模の扱い方本来象徴されるような気がするんです。

【嵯川貨物課長】 行政として、トラック事業が元気に、変なことしないでやってくれてればいいということで考えると、今の先生の話でいくと、大と中はほとんど問題ないっていうか、元気にやっています。小と極小ですよ、問題がある人たちの場合にはさっきいろんな強化してと行った、大体、小か極小を念頭に置いたことやってるんで、今後の課題っていうのも多分そのゾーンの方が多いいんです。だからこれからこの作業をする時に、どこを主に課題とするのかっていうとでかなり変わってくると思います。

【上山座長】 であればもう最初からここをどうするかですっていうふうに言ってもいいのかもしれないですね。健全化っていつつも今いる極小の人が極小のまま健全っていうこともあり得るし、極小ではもう成り立たないっていうことであれば、コンソリデーションっていうのも一つの方向だし、ユーザー目線で言えばどちらも手段の一つでしかない。そういう感じでドライに見ていったら割りと客観性が出るんじゃないかと思うんですけど。

【山本委員】 だからある程度調査でわからない可能性が高いので、やっぱりそういう極小とかおっしゃったところも実態を調べない限りはわからないと思う。それこそアンケート調査の回答も悪い、回収率が悪いとか。

【上山座長】 現場見ないと。

【嵯川貨物課長】 そういう感じです。

【加藤委員】 この施策のアウトカムにあたるものが何なのかについて、少し混乱しました。もちろん市場の健全さはとても大事だと思うのですが、ここに書いてあるとおり、最

後は国民生活を支える重要な輸送産業ですから、国民のライフラインとしての役割がきちんと果たせるかが評価の対象でなければならないと感じます。そういう意味で言いますと、施策の実施によって、例えばコストダウンを通じて日本経済にきちんと寄与したかは議論されるべきかもしれません。また、安全性の話は何度も出てきていますが、例えば小規模のトラックが増えたことで、交通の安全性が損なわれていないかとか、交通渋滞を発生させていないかも議論されてよいのではないのでしょうか。おそらく多様な側面があるのですが、今のところ、一部の 이슈 だけにすごく集中して議論が進んでいる気がしました。この施策のアウトカムが本来何なのかについて、いま一度戻って、全ての側面から評価をしていただけるとありがたいです。

なお、荷主が悪者扱いされているところがあるのですが、荷主は重要なカスタマーであって、彼らが満足しないと、きちんとした日本の物流システムはできないわけですから、彼らの満足度も考慮したバランスのよい評価をしていただけると嬉しいです。

【上山座長】 それじゃあどうもありがとうございました。

【嵯川貨物課長】 ありがとうございました。

【上山座長】 時間が押してしまいましたので、次の議題をささっとやりたいと思います。委員の皆様お手元のさっきの紙、でもこれ後で提出と、それから、あとご自分の担当のご希望、これについて丸、バツ、三角をよろしく、記入してください。

作業しながらで申し訳ないんですが、議題3の報告事項ということで事務局から説明をお願いします。

【佐藤企画専門官】 事務局でございます。資料は3-①でございます。国土交通省の政策評価基本計画の方を年度末に作成しておりますので、ご報告いたします。

主な改正提案は色塗りしているところがございます、まず5ページのところ、計画期間を本年度から5年間とさせていただきます。

その次、13ページになりますが、冒頭の挨拶で申し上げたとおりでございますけれども、政策レビューにつきましてレビューで把握した改善方策につきまして実施状況を把握するというようにしてございます。

あと17ページでございますけれども、政策レビュー等に関する検討会、座長というのは政務官というふうに明記しておったんですけど、最近時々の政務官で意向が替わることがございまして、そちらの方はちょっと削除させていただきまして、開催要領等規定してまいりたいというふうに考えてございます。その他は所要の修正等を行っております。

以上が基本計画のご報告でございます。

その次資料の3-②でございます。政策チェックアップの見直しについてということでございます。国交省の方では目標管理型の政策評価ということで、政策チェックアップということで取り組んでおるところでございます。この度25年の12月末におきまして、目標管理型の政策評価の実施に関するガイドラインというものを政府全体の方で決定するという状況でございます。

ガイドラインの内容は評価基準を5区分に標準化するというのと、評価の実施サイクル、毎年度行ってるものを3から5年内に少なくとも1度は行くと、評価書を作成しない年度におきましてはモニタリングということで業績指標の実績値の公表を行うということになってございます。

次のページでございますけれども、国土交通省といたしましては、もう既に全44施策について定量的な業績指標を設定してございますので、定性的な業績指標しかないところとかですと、なかなかこれをやっていくことは大変なところございますけれども、国交省では大幅な、1から業績指標設定し直す等の本質的な変更は不要であるというふうには考えておりますが、ガイドラインを踏まえた所要のテクニカルな修正について検討を進めて参りたいというふうに考えてございます。

1番目は従前国交省の方では順調であるから努力が必要であるの3区分でやっておりまして、これをガイドラインに基づきまして5区分でやって参りたいというふうにしております。

今後の具体的検討事項、これ詳しいご説明と今後の具体的検討事項につきまして、また9月の評価会等でご説明したいと、ご議論いただきたいというふうに考えてございますが、まず評価を5段階精緻化するというので、業績指標自体を適切なものにしていくとか、あるいは業績指標の記号番号表示については簡素化を検討していくなどを検討して参りたいというふうに考えてございます。

国交省の評価実施サイクル、【2】のところでございますけれども、これにつきましてには評価ノウハウの継承の観点や他省庁の動向、二、三年が多いということも踏まえまして、原則2年に取りまとめる方向で今動いているところでございます。

以上政策チェックアップの見直しについてご報告でございます。

その次、平成25年に取りまとめた政策レビューにつきましてですけれども、お手元の方に評価書を配布してございますので、そちらの方で替えさせていただきます。

以上でございます。

【上山座長】 今の説明についてご質問などありますでしょうか。

【田辺委員】 これを改定すると、例えば国交省様で持ってる計画みたいなものっていうのは、大体見直しについても、この中に入るんでしょうか。往年のスパンの中に。例えば7年計画だと、基本計画の中で何も入れないものが出ちゃうと思うんですけど。

【佐藤企画専門官】 評価書の作成タイミングは2年毎というのを考えてございまして、目標値が例えば28年度とか30年度とか、先になってるものにつきましても、中間年度の中間的な目標値を仮定するなどの評価方法を定めまして、評価を行って参りたいというふうに考えてございます。

【上山座長】 よろしいですか。それでは本日の予定議題全て終了しました。事務局から最後に連絡事項をお願いします。

【松尾政策評価企画官】 事務局です。本日は熱心なご指導・ご意見をいただきまして本

当にありがとうございました。政策レビューの4テーマにつきましては今後個別に相談させていただきたいと思っております。お手元に個別指導担当希望調査票お配りしておりますので、そちらの方にご記入いただきまして、この後回収させていただきたいと思っております。ご希望のテーマを基に上山座長と相談しながら、今後の進め方を相談した上で、また改めてご連絡させていただきたいと思っております。

また本日の会議の議事録ですけれども、公表する予定になっております。議事録ができ次第皆様に送付させていただきますので、発言内容をご確認いただきますようよろしくお願いいたします。

それから資料は大変、多くなっております。後日事務局の方から郵送させていただきますので、よろしければそのまま机の上に置いておいていただければと思います。

事務局からの連絡事項は以上でございます。ありがとうございました。

【上山座長】 それではどうもお疲れ様でした。