

第35回国土交通省政策評価会

平成27年4月24日

【松尾政策評価企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第35回国土交通省政策評価会を開催したいと思います。

委員の皆様におかれましては、ご多忙のところご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

開催に当たりまして、政策統括官の道盛から一言ご挨拶を申し上げます。

【道盛政策統括官】 本日は、お忙しいところ、この第35回を数えることになりました国土交通省政策評価会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。また、先生方には、常日ごろからいろいろな形でご指導、ご鞭撻、ご意見賜っており、本当に感謝申し上げます。これからもよろしく願い申し上げます。

お手元に分厚い政策レビュー評価書をお配りさせていただいております。それぞれ先生方、いい出来だったとか、あるいは、もう一つだったとか、いろいろご意見がおりかと思いますが、私どもからいたしますと、本当に皆様方の真摯なご指導を賜りまして、それなりによかったものはよりよく、また、スタートの遅かったものについてはそれなりの形になっていったということで、本当によりよいものがこうやってつくられていったと思っております。大変感謝を申し上げます。

今日からいよいよ新しい本年度のテーマにつきまして、ご議論を賜ることになります。お手元に資料をお配りさせていただいております。これから順次ご説明、ご議論をいただくこととなりますけれども、まだまだ取っかかりということで、先日、座長のところにお邪魔したときにも、まだまだ資料として粗削りなものもたくさん混じっておりますけれども、少しでもよくしていきたいということで、皆様方のご忌憚のない意見、ご指導を賜ればありがたいと思っております。

また、昨年度の作業が終了いたしましたところで、実は、座長のほうから、もうちょっと評価書の取りまとめの方法について改善する余地があるのではないかとということで、さまざまな形でご指導いただきました。後ほどご説明させていただきますが、昨年度までのやり方に少し手直しをして、より先生方の皆様方に充実したご指導を賜れるような形で、やり方の見直しも図っていきたくと存じております。また、皆様方、お気づきの点があり

ましたら、随時、私どもの事務局のほうにお伝えいただければありがたいと思っております。

これからまた今年度分のスタートになりますけれども、引き続き、国土交通省の政策評価にご指導、ご協力いただきますようお願いいたしまして、私の挨拶にかえさせていただきます。

どうもありがとうございます。本日はよろしく願いいたします。

【松尾政策評価企画官】 ありがとうございます。

続きまして、事務局からの連絡事項です。

工藤委員、村木委員におかれましては、所用により本日欠席するとの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開に関するガイドラインにのっとり、公開としております。また、会議冒頭のみ、マスコミの写真撮影が入っております。

続きまして、資料の確認です。お配りしている資料ですが、1番目が議事次第、次いで、委員名簿、座席表、資料一覧、その後、資料一覧に示した資料1-1、これは委員席にお配りしております、評価書の冊子です。続いて、今年度の政策レビューに関する資料いたしまして、資料2-1から2-6、参考資料の順にお配りしております。不足がございましたら、事務局までおっしゃっていただけたらと思います。よろしいでしょうか。

では、マスコミ取材の写真撮影は、ここまでとさせていただきます。以後は撮影できませんので、よろしくお願いいたします。

それでは、これより議事に入ります。以後の議事の進行を、上山座長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 上山です。本日はよろしく願いいたします。

今日の議題は、お手元にあるとおり2つでありまして、1つは、26年度のレビューについて振り返り、それから、もう一つは、今年度、27年度のレビューの取組方針について、4つの案件について原課のほうからお話を聞くということになります。

それでは、早速議事に入ります。議題（1）報告事項、事務局からお願いします。

【松尾政策評価企画官】 報告事項（1）平成26年度に取りまとめた政策レビューについてでございます。

昨年度は、4つのテーマについて、大変お忙しい中、政策評価会、個別指導等におきまして、貴重なご意見、ご指導をいただきまして、まことにありがとうございました。委員

の皆様の手元に資料1-1としてお配りしているとおおり、評価書を取りまとめることができたところでございます。この評価書につきましては、国土交通省のホームページでも公表しているところでございます。内容についての説明は省略させていただきますが、改めてお礼を申し上げまして、ご報告とさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

【上山座長】 何かご質問ありますか。

それでは、議題（2）のほうに移らせていただきたいと思います。

まず、レビューのスケジュール、作業のスケジュールについて、事務局から説明をお願いします。

【松尾政策評価企画官】 事務局です。

まず、資料2-1が、本年度の政策レビューのスケジュールでございます。また、本年度取りまとめを行いますレビューテーマにつきましては、資料2-2に記載しております。この4テーマでございます。

資料2-1をごらんください。本日の第35回評価会の後、5月から7月にかけて、1回目の個別指導をいただきます。ここでは、評価会等でいただいた意見への対応方針や追加データ、評価書の目次構成（案）を整理して、ご指導いただく予定でございます。いただいた意見への対応方針、対応内容につきましては、その後の評価会や個別指導、評価書の送付等におきましても、その都度整理してお示しすることとしております。

この個別指導の後、政策チェックアップに関する第36回評価会を挟みますが、個別指導等でいただいた意見を反映させ、また、評価書の構成（案）やデータの追加等、内容を充実させたレビューの中間報告として、9月下旬に第37回評価会の開催を予定しております。

この評価会での意見を踏まえまして、データや評価書の構成（案）を整理して、10月～12月にかけて2回目の個別指導をいただき、評価書の一次案をまとめまして、12月中旬に各テーマの担当委員に、各テーマの評価書（一次案）を送付させていただきます。ここからは、書面でのご指導をお願いします。また、ここから、委員のご負担にならないように、私ども取組を考えておりますので、少し詳しく説明させていただきたいと思っております。

この評価書（案）のようにページ数の多い資料につきましては、メールと郵送の両方でお送りします。

また、委員から意見をいただくことと並行して、国土交通省内部での精査を進めていきたいと考えております。

一次案に対する委員の意見、内部精査を集約しまして、それを反映させて、評価書の二次案を作成しまして、2月上旬に全委員に、今度は4テーマ全ての二次案を送付させていただきます。このとき、一次案に対する意見と対応方針、修正内容を整理した資料もあわせてお送りし、委員の皆様にはどこを確認していただきたいかというところが明確になるようにしまして、お送りさせていただきたいと思っております。

さらに、二次案に対する委員の意見、内部精査を集約・反映させまして、3月に最終の評価書を決定する予定でございますけれども、その決定に先立ちまして、2月下旬～3月上旬ごろ、委員の皆様には、反映状況資料といたしまして、内部精査も含めた二次案に対する意見と対応方針、修正内容を整理した資料をお送りし、この資料の確認をもって最終の確認とさせていただきたいと考えております。

以上がスケジュールの説明です。

続きまして、個別指導の担当についてでございます。4テーマにつきましては、資料2-2に示しておりますけれども、このテーマに関しまして、個別指導の担当を決めていくわけですが、委員の皆様の希望を伺った上で、後日、上山座長と相談して決定する予定としております。お手元に個別指導担当希望調査票をお配りしておりますが、そちらの方に希望状況を会議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して、座長と調整させていただきたいと思っております。

以上で説明を終わります。

【上山座長】 以上のお話について、ご質問あるでしょうか。よろしいですか。

【道盛政策統括官】 もうちょっとよろしいですか。

今ご説明ありましたとおりでございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、座長からいろいろとご指導賜りまして、まず最初の5月～7月の個別指導の中で、目次構成までお示しさせていただく。つまり、最後の目標に向かった形を最初からある程度イメージしていただいた上で、ご指導賜るような形で、改善を1つ図っております。

それから、今、それぞれの資料の作成・送付等がございますけれども、今まで往々にして分厚い資料をお送りするだけだったところがありますけれども、そこら辺を、見やすい修正表ですとか、あるいは、場合によっては、ご要望に応じて先生方のところへお邪魔して、どこが変わったかご説明するとか、その辺のやり方を改善させていただきたいと思っ

ております。

主にその辺の手順が変わっておりますので、それは追々、その都度ご指導いただきますときに、またお話をさせていただきたいと思っております。

【上山座長】 進め方は、今日の終わりのほうでも、疑問など出ましたら、また適宜言っていただければ、話せばいいと思いますが、時間もありませんので、各テーマの審議のほうに入りたいと思います。

今年は4つありまして、1テーマ当たり、説明10分、質疑15分というのを目途に進めたいと思います。担当部局は、要領よく説明をお願いします。あと、委員の皆さんは、時間の関係で十分ご発言できないこともあるかもしれませんが、お手元にテーマ別意見記載用紙というのが例によって置いてありますので、ここにメモで書いておいていただければ、後で事務局のほうで整理して、さらに詳しいお話を電話で聞くとか、あるいは、そのまま反映するとかいう形で、今後の作業に生かしたいと思います。

あと、時間厳守のために事務局からベルを鳴らしますので、その説明をお願いします。

【松尾政策評価企画官】 事務局です。

時間管理のために、説明開始から8分経過した時点で1回ベルを鳴らし、10分経過した時点で2回ベルを鳴らします。この10分に収まるよう、要領よく説明いただきますようお願いいたします。

以上でございます。

【上山座長】 それでは、早速1番目、国際協力・連携等の推進についてご説明をお願いします。

【大高国際政策課長】 国際政策課長の大高でございます。それでは、資料2-3に基づきましてご説明申し上げたいと思います。

まず国際部門で取り組んでいる概要について、1枚送っていただきまして、資料に基づいてご説明したいと思います。

まず国土交通省の国際関係の業務、それから組織について、どのように行っているかでございます。2ページ目をお開きいただきたいと思います。国際業務につきましては、国際統括官が横断的に業務を行って、各局それぞれ国際担当部局がございますので、そこと連携をとってやっております。例えば、先般も仙台で国連の防災会議が開かれましたが、たくさんの国から日本にお越しになって、もちろん防災をテーマに議論が行われるわけですが、いらっしゃった首脳級との会談に当たっては、例えば、鉄道であるとか、

都市開発であるとか、あるいは防災であるとか、どのテーマをどの首脳級の方と議論するのか、そこら辺のアレンジも含め、その戦略を各関係部局と国際統括官のほうで調整をしながら、このトップセールス、それから政府間協議などを行わせていただいております。そういう意味で、省全体の窓口であるとか、あるいは、複数の部局にまたがる戦略的な方針の策定を国際統括官のほうでやらせていただいております。

また、もう一つに、二国間、あるいは多国間の会議がございます。また後ほど詳細はご説明申し上げたいと思いますが、そういう国際会議のアレンジについても、国際統括官のほうでやらせていただいております。

他方で、それぞれ各局個別に議論することもございます。例えば、他の国との航空交渉とか、1つの局で完結しているものについては、それぞれの局でご担当していただくという形になっております。

それから、今回ご説明する2つ大きいテーマがありますけれども、1つ目に、インフラの海外展開に係る施策でございます。資料を4ページへ送っていただきたいと思っております。

背景でございますが、まず日本の経済そのものの今後の将来像ということで、ご案内のとおり、日本の人口は、2004年12月をピークに、2004年が約1億2,784万人の方がいらっしゃいましたが、2100年には、こういう推計をやりますと、6,400万人と、人口が大幅に減少する。ある意味、日本の市場というか、日本経済が大幅に転換期を迎えるところでございます。そういう中で、日本の経済をいかにして活性化していくのか、どういうふうに生きていくのかということを考えると、世界のインフラ需要、旺盛な需要を積極的に取り組んでいくというのが、1つ大きいテーマだと思っております。世界のインフラ需要でございますが、年間、全世界で約230兆円ということでございます。特に交通インフラは、ここに書いてありますように、空港であるとか、港湾であるとか、鉄道、石油・ガス輸送などは、2015年から30年までの平均で、年59兆円ということになっております。その中でも、特にアジアにおいては年間80兆円ということで、大変高い旺盛なインフラ需要が見込まれているところでございます。

このような中で、5ページへ送っていただきたいと思っておりますが、官邸におきまして、海外の経済協力会議というのを平成18年に設置しまして、「インフラ・システム輸出戦略」というのを政府の基本政策としてまとめております。左側に地域別の取組方針、それから、右側に5つの柱を書いておりますが、特に日本がこれからインフラを輸出する中で重点的に置いているのは、ASEANの市場、それから、これまで地理的に投資が遅れていると

ところでございますが、インドをはじめとする南西アジアであるとか、あるいは、いわゆるBRICsと言われているロシアなど、そういうところにも力を注いでいきたいと考えております。

他方で、5つの柱として、1つ目が、もちろんODAといった政府主導でやっている分もありますが、民間の企業の、いわゆるPPPをはじめとする投資も含めた、官民の連携をしっかりと進めていくということでございます。この中でトップセールス、首相が今、世界全国を回って、日本の素晴らしいインフラについてセールスを行っていますけれども、国土交通大臣も含めて、トップセールスにしっかりと取り組んでいるところでございます。それから、経済協力、これも一つ一つのプロジェクトのフィージビリティスタディから、人材の育成を含めた技術協力、無償資金協力、円借款、それから、公的金融を含めて、あらゆる政策支援ツールを活用しながら、これから経済著しい新興国の経済インフラを整備していこうというものでございます。

それから、2つ目の柱としては、もちろん大手企業の海外進出も大切ですが、それに伴って、例えば、部品であるとか、あるいはシステムであるとか、あるいは鉄鋼、その他含めて、中小・中堅企業も積極的に海外に進出できる。あるいは、日本の自治体の中では、これまで下水道の整備であるとか上水道の整備といったノウハウを持っているところもございますので、自治体も海外に出ていくというケースもございますので、そういうのをしっかりと支援していきたいと考えております。

それから、日本は、これまで先進的な技術・知見を育んできたところでございます。こういう国際標準を積極的に海外にアピールすることによって、日本の企業の海外進出の市場をつくっていく。海外市場に進出しやすい環境を整えるということも進めていきたいと考えております。

それから、新たなフロンティアとして、国土交通省では、特に防災であるとか、あるいは海洋であるとか、あるいは鉄道技術など、日本としてこれまで世界に誇るべきインフラ分野について、積極的に海外に進出していきたいと考えております。

1枚めくっていただきまして、6ページでございます。これまでも国土交通省の中でも、こういうインフラ、海外展開のための戦略はどうあるべきかというのを、有識者の方からいろいろお知恵をおかりしながら進めてきております。この有識者会議は、平成26年5月に設置しまして、「インフラ・システム輸出戦略」の取りまとめを行っています。

具体的には、7ページでございます。内容は幾つもございますが、まず3つの意義から

考えております。1つが、新興国の成長の取り込みということで、先ほども申し上げたとおり、国内市場がこれからシュリンクしていく中で、新興国の成長を積極的に取り組むべく、インフラ輸出を積極的に進めていく。それから、今申し上げたとおり、日本として誇れるべきフロンティアをしっかりと海外に売り込んでいく。それから、将来にわたり繁栄し、世界で尊敬される国づくりについて、国として海外にプレゼンスを発揮していくということをうたっております。

それをまた踏まえまして、9ページをごらんいただきたいと思います。すいません、時間があつという間に過ぎてしまいましたが。そういう中で、インフラシステムの推進として、3つ柱を出しておりますが、「川上」からの参画、インフラ輸出に取り組む企業支援、ソフトインフラの展開ということを打ち出しております。

それから、11ページをごらんいただきたいと思いますが、こちらが日本企業が受注している主な実績でございます。こういうのは、こういうインフラシステムの輸出の主な成果として、1つ挙げられるのではないかと考えております。

それから、もう一つの柱でございますが、18ページ以降、国際連携と情報発信に係る施策でございます。インフラ輸出に当たっては、トップセールスをはじめ、一つ一つの国との政策対話というのが重要でございますが、それ以外にも、日本のスキーム、日本のシステムを海外展開するに当たっては、多国間の国際会議で日本の良さをしっかり伝えていく、あるいは、経済の連携・交渉、自由化によって、日本のインフラシステムを含めて、日本の優れた技術を展開していくというのを進めているところでございます。

一番最初のページに戻っていただきまして、平成27年度の取りまとめ政策レビューの取組方針でございます。対象となる政策については、今ご説明申し上げました海外展開の推進ということから、国際協力、政策対話等の多面的な戦略的外交、それから、もう一つは、相手国・国際機関との二国間・多国間の連携ということを対象としていきたいと思っております。

この評価の目的・必要性でございますが、今申し上げたとおり、世界のインフラ市場がこれから大きい需要を持っているということから、それに積極的に関与し、日本の経済の活性化を進めていくということを進めていきたいと思っております。

それから、評価手法については、これから先生方からいろいろお知恵をいただきながら、しっかり進めていきたいと考えております。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

どなたからでも質疑ありましたら、どうぞ。

【佐藤委員】 お話を伺っていて、これから何をするかというのは何となく伝わってはくるんですが、これ、評価レビューなので、これまでの実績はどうだったのかということを含めて、例えば、いろんな会議もなさっていますけど、じゃ、それがここまでのところどういう成果に結びついてきたのか。いろんなインフラで、いろんな契約を結びましたということですけど、多分、大きい案件から小さい案件までいろいろとあると思うので、量的に見たときにどのぐらいの成果があったと思うべきなのかということ。やっぱり政策評価なので、やりたいことという以上に、まず、これまでやってきたことを振り返りというのが多分必要かなと思いました。

あと、新興国というか、相手国のニーズを取り込むというのもすごく大事なんですけど、もう一つ、私たちのライバルは誰なんですかというときに、鉄道ならドイツでもいますし、原発であればフランスもいますし、やっぱり我々にとって誰がライバルなのかという、最近、中国もそうかもしれませんけど、そこに対する見方ってどうなっているのかなということ。このあたり、もう少し突っ込んだ整理があってもいいのかなとは思ったんですけれども。

【大高国際政策課長】 よろしいでしょうか。

【上山座長】 ちょっと時間がないので、一問一答をやっているとあれなので、質問がほかに出尽くして、もし時間があれば、最後にまとめて回答をお願いします。基本、宿題をお出しする場ですので。

【大高国際政策課長】 はい。

【上山座長】 ほかの方、いかがですか。

【加藤委員】 では、いいでしょうか。2つあります。1つ目は、「日本の国益にどう資するものになっているのか」というときの、「国益」の定義を明確にしていきたいです。2つ目は、OECD、G8、G20のような国際的な大きな枠組みの中で、日本の戦略がどのように位置づけられているのか、もしくは、国際的な流れの中で、日本はどうすべきなのかについて、検討していただけるとありがたいです。

【上山座長】 どうぞ。

【白山委員】 1点だけございまして、テーマが国際協力、連携等の推進ということで、国土交通省としては、これを、多分、インフラシステムの輸出ということに限られると思

うんですが、外務省やODAとの関係において、国土交通省の政策としてどの部分を評価対象とするのか、外務省等の、ODAを含めた有償資金援助、無償資金援助、技術支援プロジェクト等を含めて、それらとの相互関係性みたいなものを明確にしておいていただきたいと思います。

【上山座長】 ほか、いかがですか。

どうぞ、佐藤さん。

【佐藤委員】 ちょっと思いついた限りですけれども、仮にインフラ輸出とか国際協力とかがうまくいっているというんだったら、別に誰も文句言わないと思うんです。どこにボトルネックがあるのか。相手国のニーズがうまくみ取れていないというところがポイントなのか。トップ会談のところで何か支障があるのか。推進を進めて、これからインフラ輸出を仮にやっていくとしたときに、どういうボトルネックがあるのかなということを少し明確にされたほうがいい。だから、連携とか、協力とか、情報提供と言われても、何を情報提供して、何を連携して、何を協力するのかということがむしろ大事になってくると思うので、そこは少し個別事例に踏み込んで見ている。特に、多分、相手国の法律とか税制との関係で、日本企業は現地に行ってトラブるというのはよくある話ですので、相手から訴えられたり、契約破棄されちゃったりという。そういうときに、じゃ、日本政府としては、一体どうやってそういう企業を守ることができるのか、あるいは、守ってこなかったのかも含めて、どこにボトルネックがあるかということを、とにかくきちっと明確にされるということが大事かなと思ったんです。

あと、もう1点だけ、すいません。細かいんですけど、PPPの話がよく出るんですが、水とか、道路とか。ただ、日本国内でやってないじゃんという議論があつて。鉄道とか、新幹線とか、日本は世界に冠たる技術を持っていますけど、意外と自分たちがやっていないことを海外に展開するときというのが、結構、これ、大変なんじゃないかと思うんですけれども、ここは、国内でやっていることを海外に輸出する場合、これから日本国内でPPPを普及させていく上でも、この国際関係というのを念頭に置きながらやるというのは、1つ、考え方としてはあるのかなとは思いますが。国際は国際ですけど、国内のほうにも目を転じて、技術を十分使い尽くしているのかどうかという議論があつてもいいのかなと思うんですが。

【上山座長】 事務局、ちょっとお願いなんですけど、ディスカッションを15分にしますので、10分たったら、ベルを1回鳴らしてください。で、時間を切ってください。

よろしく。

【松尾政策評価企画官】 はい。

【上山座長】 どうぞ、田辺先生。

【田辺委員】 私のほうからも2点ほどでございます。

1つは、先ほど佐藤委員のほうからもありましたけれども、うまくいった事例よりも、むしろ失敗して取れなかったであるとか、これから出ていくことができなかったということを探っていくほうが、ボトルネックがはっきりすると思いますので、成功例を積み重ねるといっても、ベストプラクティス的にはいいのかもしれませんが、むしろボトルネックをはっきりさせるためには、ちょっと出しづらいかもかもしれませんが、こういう意図があって、こう出ていったんだけど、結局、入札で負けたであるとか、それから、そもそも民間のほうが出ていかないであるとか、いろいろあろうかと思しますので、それを個別事例に照らして、失敗例の解析というんでしょうか、そちらのほうをできればある程度進めていったほうが、ボトルネックがよく見えるのかなというのが1点目でございます。

それから、2点目は、これはやはり出ていくとき、水で北九州市が出ていくみたいな例もありますけれども、かなり多くのところはやっぱり民間なんだと思うんですね。おそらく国交省の役割としては、トップセールスもありますけれども、そもそも民間がやる気を出して出ていく。それに対するどういうサポートが可能なのかという役割分担になろうかと思うのです。ですので、ある意味で、民間がここまで出ていきたい、それに対して、どういうサポートができ、もしくは、できなかったかというところの、見取図がある程度わかるような形の分析ないしは評価というのを進めていただければと思います。政府ががんがん進めていこうとかけ声はかけるけれども、民間が全然体力がなくてついていけないという状況でしたら、この政策、そもそも中期的にもうまくいかなそうな気はしますので、おそらくやる気はあるんだろうと思うので、その区分けというんでしょうか、特にインフラのところはしっかりお願いしたいと思っております。

以上です。

【山本委員】 じゃ、1点いいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【山本委員】 ただ、既にインフラ海外展開推進のための有識者懇談会で一番心配なのは、失敗的なことなりにも一応検討されたことになっているわけですね。だから、我々に期

待される役割というのは、これと重なってもしようがないので、こういう検討で漏れた視点であるとか、こういうもう既にされた研究の前提を、少し別の視点から見ようということなのか、それによって、我々に与えられている役割が違ってくるものですから、同じことをやってもしようがない気もいたしますので、率直に、事務局は、多分、同じところになるわけでしょうから、我々の準外部的というんでしょうか、国土交通省の政策評価会に期待されるのかということも事前にお伺いして、対応させていただきたいと思います。

【上山座長】 私からもあります。これは座長のまとめではなく、個人的な意見として申し上げます。

さっき田辺先生がおっしゃったように、インフラの輸出は、民間主体だと思うんですね。ODAであれば、役所主体ですが。かつ、実際、ある意味では始まったばかりのものです。確かに、国際統括官ができたし、官邸を含め、世の中の期待の高い分野だけれども、政策評価の対象分野として、私はあまりやりやすくはないと思います。早くて5年、もしかしたら10年早いかもしれない。

何らかの振り返りを国交省自身がやるべき時期だという考え方はあるかもしれない。しかし、あまりにもデータがない。それから、民間がやっていて、しかも、まだ進行中で、表に出てこない話がほとんど。なので、このレビューのスキームにインフラというのはあんまりなじまないと思う。

もちろん、世の中の関心も高い分野なので、除外はしない。しかし、私はむしろ、もとのテーマの国際協力、連携についてオーソドックスにやったらいいと思う。ODAで今まで国交省はどんなことをやってきたのか。金額とか、プロジェクトのタイプとか、橋を架けたとか、いろいろある。国際協力もいろいろやってきている。あと、連携という意味では、さっきの国際標準づくりとか、国連でかなりいろんな貢献をしていると思う。しかし世の中にほとんど知られていない。国内では、それなりにいろんなことが目に見えるから、知られている。しかし、海外に行って国交省が何をしているのかは、非常にわかりにくい。過去からこんなことをやっていましたというのを、少し体系的に整理したらどうでしょう。技術も出しているし、友好関係にも貢献している。これだけの人間とお金が使われているとか。そういう国際協力白書的なものを今回やる意味があるんじゃないかなと思う。

そのボリューム感の上に、最近、たまたま政治とかビジネスからインフラ輸出と言われているけれども、別に何も慌てていません、過去の蓄積の上に、より一層世の中のほうが

追いついてきていただいたので、着実に頑張ります。体制もこのように組み替えて頑張っていますという。私は、わりと地味にやったほうがいいような気がしています。過去、国土地理院、あるいは、独法の研究所も地味な仕事をしている。しかし、レビューの場を使って、自分たちの仕事の棚卸しと外に対する説明、課題の洗い出しをやった。あれと同じように、私は、ある意味で、地味にこつこつと、過去やったことをきっちり積み上げて整理されたほうがいいような気がしています。なので、インフラ輸出に特に絞らないほうがよくて、もともとのテーマのこれを普通に解釈して、棚卸ししてみたらいいと思う。つまり、日本の外で国交省は何をしているのか説明する。

ごく手短に、今後の方針を。

【大高国際政策課長】 ありがとうございます。

今、座長のほうからもお話がありましたように、まさにこれまで蓄積したものもがございます。まだ初期段階ではありますけれども、いわゆるPPPも含めた民間の主導したプロジェクト、それから、その主導したプロジェクトを支援するための新しいファンドといたしますか、機構も昨年10月につくっておりますので、そういう評価を含めて、またこれからご説明してまいりたいと思いますので、引き続きご指導よろしくお願ひしたいと思ひます。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

それでは、コメントは紙のほうに書いていただいて、次のテーマに移りたいと思ひます。

では、次は、国際コンテナ戦略港湾政策ですね。港湾局、お願ひします。

【大野港湾経済課長】 港湾経済課長の犬野と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、資料2-4をごらんいただければと思ひますが、1枚めくった、まず国際コンテナ戦略港湾の概要をご説明させていただきたいと思ひます。

1枚めくって、国際コンテナ戦略港湾とありますが、海外諸港との激しいコスト競争下において、スケールメリットによる輸送コストの低減ということで、コンテナ船の大型化が最近進んでおり、船会社同士のアライアンスも進展してございまして、欧米への直行の基幹航路の本数と寄港地が絞り込まれるという傾向が続いてございまして。そういう中で、欧米等の基幹航路の我が国への寄港が著しく減少しているという状況がございまして、欧州航路で言えば、もはや今では週2便、そして、北米航路も、デイリーは確保してございまして、継続的に寄港が減少している状況でございまして。基幹航路がなくなるということは、言ってしまうと、欧米との直行の航路がなくなるということでございまして、これ

は全てアジアの他の港を経由するということになり、コストの面も、日程の面も、いろいろな面から含めて、我が国の企業の立地環境という意味では、ゆゆしき問題であるということになるわけでございます。

そういう中で、平成22年8月に、基幹航路の維持・拡大を図るために、選択と集中ということで、大阪・神戸を一緒にした阪神港、東京・川崎・横浜を一体とした京浜港、この2つを「国際コンテナ戦略港湾」に選定いたしまして、ここにハード・ソフト一体の施策を集中して基幹航路の維持・拡大を図るということで、戦略を打ち出したわけでございます。

次のページをご覧くださいいただければと思います。阪神、京浜、なぜ2港なんだということですが、阪神港は西日本、京浜港は東日本、それぞれ広域的に貨物を集めて、そこから輸出入されているということで、それぞれを代表する拠点港になってございます。この2港が、それぞれ東日本、西日本の経済圏の経済規模を見ますと、右下の箱でございませぬけれども、それぞれフランス、イギリスを超える、ヨーロッパ一国と同等の経済規模を有しているという規模感があり、まずこの2港をしっかり、それぞれ西日本、東日本の貨物を集める拠点港として、基幹航路の港として拡大していくということで取り組んでいるところでございます。

そして、平成22年に選ばれたこのコンテナ戦略港湾の施策を形にしていくために、平成23年に港湾法の改正を行いました。この港湾法の改正の中で、それまで港湾法上は、右下の改正前・改正後の箱がございませぬけれども、特定重要港湾ということになっていた中から、京浜・阪神港をそれぞれ国際戦略港湾ということで位置づけ直しまして、その位置づけをした上で、国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設（水深16メートル以上の耐震強化岸壁）につきまして、国費負担率を引き上げて、さらにそれに附帯するコンテナヤードも直轄港湾工事の対象にしたということで、施設面でも、大型船が入ってくるような施設を充実するとともに、国費負担率を高めて、コスト競争力も高めるとございませぬ。加えて、港湾運営会社ということで、それぞれの港を一体的に民の視点から運営するという港湾運営会社制度も創設いたしまして、それに対する無利子貸付制度も導入したところでございませぬ。

次のページをめくっていただければと思いますけれども、そういう中、改めてこれは世界全体のコンテナ取扱個数の伸びでございませぬけれども、ずっと世界的に取扱個数が伸びている中で、実は日本も決して減っているわけではございませぬ。GDP以上に伸びては

いるんですが、それをはるかに上回るアジアの伸びがある中で、なかなか相対的に厳しい環境に置かれているということでございます。それが今も続いているということでありませう。

次のページでございますけれども、そういう中で、アジア主要港との比較でございますが、古くは1980年代は、アジアの中でも神戸、横浜がトップクラスになっていてという状況がございましたけれども、今、2013年においては、ベスト10を見ると、中国、シンガポール、釜山で10港中9港を占めてございまして、日本が一番多い東京でも28位と、こんな状況の中で、しっかり選択と集中をして闘っていかなければならないということでございます。

次のページでございますけれども、それが先ほど申し上げたコンテナ船の大型化でございます。グラフにもございますように、どんどん大型化が進んでいるということで、2010年に国際コンテナ戦略港湾を打ち出してからも、さらに大型化が進んでいる状況になってございます。

さらに、次のページでございますけれども、こちらが北米・欧州の基幹航路におけるアライアンスの状況でございますけれども、もともとアライアンスは絞られていた中で、G6とか、2Mとか、OCEAN THREEと、さらに色でくくっているように、このアライアンスは、実は国際コンテナ戦略港湾を打ち出した平成22年以降に、それぞれさらにまたアライアンスが進んで、G6が2012年、そして、2M、OCEAN THREEはそれぞれ2014年、15年ということで、最近になってさらにアライアンスが進んだという状況で、ますます厳しい環境が続いているということでございます。

そういう中で、これは今の基幹航路の状況でございますが、先ほど申し上げたとおり、欧州航路は、今、日本ではもう週2便、そして、北米航路は、デイリーは確保してございますけれども、厳しい環境になっている。そういう中で、左側を見ていただければと思うんですが、アジア主要港においても、例えば、シンガポールとか香港も決して増えてはいないということで、いかにアライアンスが進展する中で、基幹航路が絞り込まれ、各港厳しい環境にいるかということでございます。その中でも、やはり日本は厳しい状況に置かれているということでございます。

そういう中で、先ほど申し上げたとおり、次のページでございますけれども、平成22年に国際コンテナ戦略港湾に選定して以降も、さらに、先ほどのアライアンスの進展等、厳しい状況が続いている中で、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を図るということ

で、平成25年7月に、右側のメンバー、こういった学識経験者や船社さん、コンテナ事業者含めた港の関係者、あるいは荷主さんを含めた政策推進委員会ということ、国交副大臣を座長として、政府も含めて検討の委員会を設置いたしまして、議論の結果、平成26年1月に政策の深化と加速を図る観点からとりまとめたということでございます。

その次のページが、そのとりまとめの概要でございますけれども、こういう厳しい中で、3つの柱を打ち出しております。いわゆる国際コンテナ戦略港湾に貨物をしっかり集めてくる「集貨」でございます。例えば、各地の港から諸外国の港を経由するのではなくて、日本の各地方からしっかり阪神港、京浜港に集めた上で、そこから出していくための集貨。あるいは、ただ今ある、ほかに行っている貨物を集めてくるという集貨だけではなくて、そもそも取り扱いの貨物を増やしていくという「創貨」。つくっていくという創貨ですね。さらに言うと、その「競争力強化」ということで、港そのものの競争力を強化していくということで、先ほど申し上げたような大水深コンテナターミナルをしっかり整備していくことにあわせて、ここで新しく打ち出したのは、実は、先ほど申し上げた港湾運営会社の制度に、国の出資の制度をまた新たに加えたというのが、1つ大きな柱でございます。それによって、政策目標としては、左に書いたように、概ね5年以内に、しっかり欧州航路を週3便に増やして、北米航路も維持・拡大していくというのを打ち出しております。

そういう中で、次のページでございますが、これが港湾運営会社のイメージでございますが、こういう形で、もともと港湾運営会社というのは、国や港湾管理者等から一体的に施設を借り受けて、民の視点で料金を決めて営業していくという港湾運営会社としてございましたけれども、めくっていただいて、先に下のほうを見ていただければと思うんですけれども、こういう形で、さらに国が前面に立って、国・管理者・民間事業者が共同できる体制をつくって、港湾運営会社がまさに世界にセールスしていくに当たっても、国の信用力やネットワークを背景としてやっていけるようにということで、国の出資を法的にも盛り込みまして、港湾法を改正して、これができるようにしました。

それを踏まえて、上のほうの、今、港湾運営会社のスケジュールになってございますが、それぞれ真ん中が阪神港、下が京浜港でございますけれども、阪神港につきましては、平成26年のところで、大阪港、神戸港を統合した阪神国際港湾株式会社というのが、無事経営統合いたしまして、これが港湾運営会社としてできまして、これに対して国の出資も行って、今、施策を進めているというところでございます。それに対して、京浜港につきましては、それぞれの港ごとに暫定的に港湾運営会社を指定するという特例港湾運営会社

を、それぞれ港ごとに指定はしたんですけれども、これを次は経営統合しようというところの中で、今、調整が進んでいるところですが、まだ経営統合には至ってございません。早いうちにしたいということでございまして、進めているところでございます。

一番最後の紙は、先ほど申し上げた阪神国際港湾株式会社の概要でございますので、こういう形で今進めておるといところで、ご説明でございます。

すいません、駆け足になりましたが、以上でございます。

【上山座長】 それでは、質疑に入ります。どうぞ。

【佐藤委員】 そもそも論なんですけれども、こういう国際的な港湾の拠点をつくらなければいけないという必然性、例えば、日本の船が海外のほうへ流れていっているじゃないかということが、多分、もともとの問題意識だと思うんですけれども、それが1ページ目についているような。ただ、それぞれの事業者は、ある種、経済効率性に基づいて、釜山を選んだり、上海を選んだりしているわけで、それは時間もコストも、多分、阪神や京浜を使うよりも釜山のほうが、あるいは上海のほうが安いから彼らはそっちを使っているはずであって、別に無理強いされているわけではないので、ある意味、ビジネス上の競争の結果、日本の港が負けただけということになってくると、果たしてこの戦略港湾をつかって、改めて日本に無理矢理と言うとあれですけど、日本の国内の業者さんが阪神港であれ京浜港であれ使うように仕向ける、その国益というか利益ってどこにあるんだろうというのが、やっぱりそもそも論として問われてくると思うんですね。だって、決して無理強いして釜山を使っているわけではないはずなので。

それとの関係なんですけど、おそらく、百歩譲って、その問題の一つは、日本の港が多すぎる。その結果として、規模の経済が図れない。だから、せっかく今は経営統合なんかもされているわけですから、そこに問題意識が多分あると思うんですね。ただ、そうなる、次のページで、選択と集中ということで、絞りましたというんですけど、実はあまり絞っているわけではなくて、国際コンテナ戦略港湾個々に資源を投下するというのはわかるんですけど、やっぱり残りのほうもまだ生きていけるわけなので、政策評価として、確かに、海外に流れちゃった貨物をどうやって国内に呼び戻すかということもあると思うんですが、ただ、国内の中で、もう少し貨物、海外に送るやつを、もっとこういう5港に集中させることができるのかどうかという、このあたりを考えないと、今言った規模の経済ってなかなか働かないと思うので、結果的にコストは割高なままになってしまいますので。そのあたり、海外ばかり見ていますけど、そもそも皆さん、経済合理性に従って海外を選

んでいるだけなので、それを国内に持っていくとして、その合理性と、それをやるためには、どうしても規模の経済を生かさなければいけないとなると、そのためにはどういう施策をしなければいけないか、もうちょっと具体的な議論があってもよかったのかなど。さっきのボトルネックというのと同じなんですけれど、そもそも流れていったのには何か問題があるわけですから、そここのところの弊害は何だったんだろうなということを明確にしてやらなければいけないのかなというのと、目的はわかるんですけど、国としてできることは何なのと言われたときに、多分、税金を免除しますとか、経営統合をあっせんしますとかあってあると思うんですけど、国として、じゃ、これをやるとしたときに、具体的にどんな政策手段を私たちは持っているんですかという、このあたりも明確にならないといけないかなという気はしておりますが。

【上山座長】 今の質問は大事だと思うんですが、対象になる事業、戦略というときの事業は何か。例えば、超大型船が来るための何かの建設とか、あるいは、後ろのほうに、補助金を出して集貨支援するとか、事業リスト的なものをざっとしゃべっていただけますか。

【大野港湾経済課長】 基本的には、先ほどの国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速という紙がございますが、その中の集貨、創貨、競争力強化という3つの柱の紙がありますが、ここにある、まさに集貨の集貨支援策、あるいは、積替機能強化のための実証、また、創貨のための後背地の物流施設の整備に対する支援ですとか、ここに、さらに競争力強化でありますような、大水深コンテナターミナルの機能強化を図るための各種の整備ですとか、箱にあるそれぞれのメニューが、基本的には支援策の一覧だと思ってございます。

その具体的な資料は、後ろのほうに個別のポンチ絵もありますが、個別にご説明するのは、時間の関係もありますので省略させていただきます。

【上山座長】 国の政策としてマクロ的に国際コンテナ戦略があるのはわかる。産業界も不便だし、船会社自体も日本の重要な産業だし、港湾関連の各種産業も大切です。いずれにせよ、競争力という意味では重要だというマクロ的な議論がある。しかし、実際の事業者、誰が港を運営しているのかというと、関係者がたくさんいる。港湾管理者という意味で自治体がいるし、それから、外貿埠頭会社とか。ターミナルによってもまた違ってくるし、それから、倉庫主とか、フォワーダーとか、ありとあらゆる人が全部絡んでいて、そこに国交省がお金を出していたり、免税とか、いろんな形でまた支援をしている。その全体的な構図をちょっと整理していただかないと、マクロレベルでのざっくりした議論を

幾らここで繰り返しても、政策レビューにならない。

かといって、事務事業評価みたいな次元まで落ちちゃうと趣旨が違ってくる。補助金出して何%上がりましたかとか細かいことをやってもしょうがない。ステークホルダーといえますか、港自体は阪神港と京浜港だけで、港湾管理者は非常に限られている。あと、ターミナルもわりと特定できるので、事業者、要するに、誰が港湾を動かしているのかリストが要る。そこについて民間で勝手にやっていますという領域もあるし、国交省がかなり主体的にやっているものもあるし、その事業主体みたいなのをはっきりさせる。そこに、自分でもっと頑張ればいいものもあるし、民間がやっているのに補助をするようなものもある。その関わり方の体系的な整理をまずやっていただかないと、なかなかレビューという次元にいかない。ある意味で、前半は非常に大ざっぱ過ぎて、後半はものすごく細かいリストになっていて、その間が欲しいんですよね。

ほかの方はいかがですか。

【山本委員】 これは多分、2港湾に限定したことをされようとしているんですけど、政策の効果に書いてあること自身は、これ、3つとも私はいいと思うんですけど。結果的に、佐藤委員もおっしゃるように、この3つをやることを通じて国際競争力を高めていこうということで、ロジックとしてはいいと思うんですけど。だから、問題は、これをやると本当に国際競争力がついて、どれぐらい集約なり大型船対応すれば勝てるのかということですよ。ですから、これは施策の効果の定義としては、割合よくできていると私は思うんですけど。それと、一番ここで言っている戦略港湾ということにうまく結びつけていただけるかどうかというのが評価のポイントだと思いますけど、なかなか、これ、相手がある話だから、日本だけの土俵ではないので難しいと思いますけど、このロジックをきちんとやっていただければいいと思います。

【佐藤委員】 もう少しだけ。出なければいけないので、すいません。

やっぱりさっきのボトルネックといえますか、ここまでのところあまりうまくいってないねとして、コンテナの取扱量も伸び悩んでいるので、うまくいってないとして、それはやっぱりまずは冷静に、その原因って何なんだろうねということを見て。多分、幾つかあって、例えば、先ほどあった大型船に対応できていないというキャパシティの問題なのか、私はこっちじゃないかという気がするんだけど、コストの問題なんじゃないかということ考えたときに、どこにボトルネックがあるのかということを考えて、その上で、じゃ、こういう施策を打ったときに、この3つ挙げられている施策を打ったときに、こういうポ

トルネックがどういう形で緩和されることが期待されるのか、あるいは緩和してきたのかということをやっぱり見せていただかないと、非常に大ざっぱな話をもわっとして議論しているような気がするんですね。

それから、先ほど座長もおっしゃっていたように、じゃ、これに国の政策はどう関わっていくのかと。気持ちはわかるんだけど、じゃ、国が何をすると、これらがどのように動くのかということ。これに関連する政策体系というのをちゃんと明確にしていかないと、やっぱりもわっとした議論で終わっちゃうかなという気がするんですけどね。

【加藤委員】 では、私も意見を言わせてください。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 2点あります。

1つ目は、結局のところ、ライバルに勝てるかどうか勝負の分かれ目のようですので、ライバルである他国の港湾関係者が、どのような投資と政策を行った結果として今に至っているのかを調査して比較すべきだと思います。

2つ目は、港湾に来ていただくお客様は直接的には船社なので、船社の意見を聞かないと、彼らの希望に合致した港湾政策になっているのかがわからないだろうという点です。国交省としては、インフラさえ整備すればそれでいいと思っているかもしれませんが、もしかすると全く違う理由が影響している可能性もあります。何が決定的な障害なのかを特定化するための丁寧な議論が必要だという印象を持ちました。

【上山座長】 各論的な追加になりますが、そもそも、これ、荷物の量が多いほどいいという前提になっています。しかし、大きいほど勝っているのかという根本的な疑問もあると思う。産業構造がどんどん変わっていけば、当然、荷物の量って軽薄短小になる。だから、絶対値として上海が伸びるのは当たり前で、そんなものと比べること自体、あまり意味がない。その種の一般的な見方がもともとあると思う。

一方では、そうは言っても、港湾は日本にとって重要な産業である。既にいろんな会社もその周りに成り立って、雇用も成り立っている。それは維持しなければいけないという話もある。荷主から見れば、使い勝手がいいところから出せばいい。産業側から見るとそうなんだけど、船会社の都合とか、港湾周辺産業の都合からすると、それでは困るということもある。

その構造を最初に正直に全部書く必要がある。つまり、いろんな考え方がありますが。港湾局目線だと最初からこれは課題ですということになるが、世の中目線で言うと、これ

ってそもそも課題なの？という疑問もある。そのギャップがものすごく大きなテーマだと思う。なので、なぜ日本が強い港湾を持っていなければいけないのかという、ある種の総論を前半でやっておかないと、何を評価するのかちょっとわからなくなる。

産業構造とGDPの比較からして上海に勝ちましょうみたいなことを言っていると、永久に勝てない。それは港湾の問題ではないんですよね。別に負けたわけでもないですし。だから、そこをどう整理するか。

【大野港湾経済課長】 先生のおっしゃるとおり、すみません、私の説明がざっと走った関係で、論点が絞れてなくて、いろいろと誤解を与えたかもしれませんが、私ども、別に上海に勝とうと思ってやっているわけではもちろんございません。そういう意味では、そういう中で、要は、基幹航路、これの維持・拡大、欧米への基幹航路がなくなってしまうということに対する危機感から、これをしっかり維持・拡大する、ここを目掛けて施策を集中しているということでございますので、そこら辺の部分をしっかりクリアにしてやりたいと思います。

それから、先ほどご指摘ありました、こういった使い勝手、港湾は基本、使ってもらってなんぼですから、そういう意味では、おっしゃるとおり、船社さんとか、そういった視点が重要なのももちろんございまして、実は、この3本柱をつくる選定委員会の中に、船主協会とか、あるいは荷主さんも入っていただいて議論した結果の3本の施策でございますので、そういった議論の部分も、どういう形で反映したかということがわかるようにまとめていきたいと思っております。

【上山座長】 あと、地元自治体。阪神港なんか、大阪市の港湾局とかがある。横浜市もそうですけど、管理者がどう思っているのか。そういった情報収集も必要だと思います。地元経済にとって重要なインフラです。空港の評価のときには必ずやる作業だと思うんですけど、国のレベルではあまりそういう視点が出てこない。荷主の話と船会社の話がどうしても出てきて、地元経済を支える重要な産業という切り口があまり出てこない。そこも私は必要ではないかと思っております。

引き続きよろしくお願ひします。どうもありがとうございました。

それでは、次のテーマ、住生活基本計画に移りたいと思ひます。

【坂根住宅政策課長】 それでは、よろしくお願ひいたします。住宅局の住宅政策課長でございます。

資料を、順次、上のほうからご説明をしていきたいと思ひます。

まず、様式1の取組方針です。住生活基本計画についての政策レビューでございます。この計画は、平成18年に策定していただきました住生活基本法に基づく法定計画でございます。閣議決定で決めているものでございます。

この評価の目的、必要性について申し上げますと、現在の計画は、平成23年度から平成32年度までの10年間の計画となっておりますけれども、計画の中で、社会経済状況の変化に応じて、5年後に見直すということになっております。今年度見直しまして、平成28年3月に改定すべく、今、検討を進めているところでございます。

評価の視点ですけれども、大きく3つ書かせていただいております。この目標が達成されているかどうか。そして、目標を達成するための基本的な施策は具体的にどのように実施されて、効果が上がっているのか。成果指標がこの計画の中には書かれておりますけれども、その成果指標は、目標の達成等を把握するに適切なものかどうか。こういった観点から、次の評価手法を用いながら、具体的には、私ども、各般の調査をしております。5年ごとにやるもの、1年ごとにやるもの、いろいろありますけれども、各調査を整理・分析した上で、数値の検証等を行っていきたくと考えているところでございます。

次のページをごらんください。住宅局の組織・予算でございます。局長、審議官がおりまして、特命事項を担当する住宅企画官、そして、総務課以下7課の体制でしております。予算は、毎年1,600億余りという形になっております。

次のページをごらんください。住生活基本法、住生活基本計画とは何かということを具体的に書かせていただいております。もともと、私どもは、住宅建設五箇年計画なるものを持っておりました。これは戦後の420万戸という住宅の絶対難の時代からつくっているものでございまして、昭和41年から計画的に住宅の整備を進めてきたものでございます。具体的には、ここに書いていますとおり、公営住宅・住宅金融公庫・日本住宅公団という、この3本柱でもって、国が直接的に市場に関与することによって量を稼ぐということが、戦後、高度成長期の大きな課題でございました。住生活基本法は、そういった時代を経て、ストックの量が充足したり、あるいは、本格的な少子高齢化の社会が到来するというのをにらみながら策定していただいたものでございます。

その計画は、18年に1回目をつくり、23年に全部改定をしているところでございます。18年の計画の基本方針、2つ目のポツにありますとおり、「ストック重視」、「市場重視」、「福祉、まちづくり等関連する施策分野との連携」、「地域の実情を踏まえたきめ細やかな施策展開」を記載しております。23年の改定では、2つ目のポツにありま

すとおり、大きく3点ポイントとして改定をしております。ハード面に加えて、ソフト面の住宅政策、施策を充実させること、それから、マンションが都市部では相当積み上がってきていますので、老朽マンション対策など、住宅のストックの管理・再生対策を推進すること、そして、新築住宅の偏重であるという我が国の市場構造を転換するために、既存住宅市場をより拡大すること、その3点をポイントとして改定しております。

現在の計画が、どんな構造になっているかというのが、3ページ以下でございます。計画の目標と基本的な施策をごらんください。

目標1と書いていますが、大きく目標が4つございます。1つ目が、安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築ということで、例えば、①のように、住生活の安全を確保する住宅、居住環境の整備ということで、耐震診断、耐震改修、あるいは、面的に密集市街地を改修していこうじゃないか、そういったことをやっております。また、②にありますように、いろんなサービスがあわせて求められるということで、サービス付き高齢者住宅の整備、③にありますように、環境・エネルギー制約に対応するため、省エネ性能の向上、そういったことを進めているところでございます。

次のページ、目標2でありますけれども、住宅の適正な管理、再生ということで、ストックをどう評価し、どう維持し、どう後の世代に引き継いでいくかという目標設定でございます。住宅の維持管理情報の蓄積をしたり、あるいは、マンションの適切な管理・維持修繕を促進するというところでございます。

目標3でございます。多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備ということで、今、家族形態の変化等によって、かなりニーズが多様化しております。どこまで応えられるかということでございます。①にありますとおり、既存住宅が円滑に活用される市場の整備ということで、これは新築の住宅を買いながら住むというのもありますけれども、やはり利便性を求めるとなると、既存の市街地、既存の住宅というニーズも高まっていますので、そういった既存住宅の取引の安全等を確保するためのものでございます。瑕疵保険の普及であるとか、住宅履歴情報の蓄積であるとか、あるいは、リフォーム業者に関する情報提供等々でございます。また、その前提として、②にありますとおり、やっぱりいいものをつくって、きちんと管理をして、そういったことが大事であります。そういったことを担保するために、住宅性能表示制度を活用したり、そもそも100年もつ住宅をつくろうねという形で、長期優良住宅の供給を促進していったりしています。これは住宅の躯体の性能を向上させるとともに、維持管理であるとか、あるいは、更新が容易な

形でつくってもらおうという住宅でございます。また、③にありますように、日本人はなかなか住み替えないと。住宅すごろくで、郊外一戸建てを買えば、そこで上がりということでもありますけれども、そういった行動を、これから高齢化の時代へ向けて、変えていかないといけないということで、高齢者も含めて、住み替えというのをもっと積極的に考えられないか、そういったことも位置づけております。

最後、目標4ですけれども、住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保ということで、これは伝統的に住宅政策の柱でございます。住宅に困窮する低額所得者については、公営住宅の供給をきちんとするとともに、最近、住宅弱者といっても多様化しております。高齢者とか、身体障害者とか、精神障害者とか、そういった多様な類型にいかにかきめ細かく対応していくかということで、民間賃貸住宅も含めた形で、重層的なセーフティネットを講じている、そういったことをやっております。

次の紙をごらんください。成果指標、ここでは個々にはご説明いたしませんけれども、成果指標の現状ということで、一覧性をもって示したものでございます。十分に達成されているもの、やはりなかなか難しいもの、いろいろありますけれども、そういった状況になっております。特に住宅政策については、市場で住宅を確保するのが我が国の住宅確保の基本であります。その市場にどう関与していくかということで、各種法律等による規制・誘導、そして、財政・税制等による誘導等々を講じることによって、この指標を達成していくと、そんな仕立てになっているわけでございます。

今後、住生活基本計画をどのように見直していくかというのが最後でございます。この火曜日に、住宅宅地分科会、今年度初めの分科会を開催いたしまして、これから、資料はつけておりませんが、月1回程度開催をしていくことにしております。年明けぐらいにはパブリックコメントをやって、来年の3月に閣議決定という形で決定をしていきたいと考えている次第でございます。

私から、以上です。

【上山座長】 質疑に入ります。どうぞ。

それでは、私のほうから。これも、指標はいろいろあって、全体的には、だんだん、質がよくなってきているということだと思ふ。しかし、全体的な状況変化を数字で捉えるだけでは、なかなかレビューにならない。そういう意味で役所では一体、耐震とか、景観とか、いろんなテーマのそれぞれに対してどんな政策手段を持っているのか。補助金を出すとか、規制をかけるとかの洗い出しが必要だと思ふ。

課題はわりと論理的に簡単に洗い出しできて10個ぐらいだと思います。政策手段の洗い出しもわりと簡単にできる。指標の変化も数字で出せる。政策手段の変化も、整理すればちゃんと出せる。そういう棚卸し作業を一回やっていただいて、その上で、まだ資源投入が足りないとか、規制だけじゃなくて誘導も必要だとか、多分テーマ別に今後の課題として出てくる。ある種のロジックモデルですが、オーソドックスな作業を積み上げていただければ、ちゃんとまとまる気がします。

【坂根住宅政策課長】　そこはまさにおっしゃるとおりでございます、最終的には、やっぱり消費者がどう行動するか。もちろん、公営住宅のような公的主体が直接供給するものは別にして、消費者がどう行動するかが最後の肝であります。そのために、いろんな手法を複合的に講じておりますけれども、一度、そのいろんな手法をばらして、どこまで効いているかということと分析するとともに、また、その組合せ、連携がどのように消費者の行動につながっているかというところは、今回、ぜひ分析をしたいなと思っておりますのでございます。

【加藤委員】　よろしいですか。ありがとうございます。私にとって専門ではないので、間違ったことを指摘していただければお許しください。2つあります。

1つ目は、現状を見ていると、地域によって随分状況が違ってきている印象がありますので、地域による違い、あるいは格差を調べるべきだと思います。その際に、都道府県や地方自治体のレベルで分析することでは足りないのではないかと思います。たとえば、大都市の縁外部は共通した特性をもつような気がするのですが、一方で、普通にデータを集めようとする自治体から集めることになりがちで、行政区域に限らない特定の地域の状況を正しく把握できない恐れがあります。明確に問題意識を持った上で、適切なデータを収集し、評価することが必要だと思います。

もう一つは、最近、「地方創生」の議論が随分行われていますが、そういった流れの中で、過去5年の政策がどう位置づけられて、今後、地方創生にどう貢献できるのかという点についても評価すべきだと思います。

【上山座長】　どうぞ。

【白山委員】　私も、座長のお話にありましたように、オーソドックスに、そもそもどういう政策があって、その効果がどうだったのかとか、この辺をまとめていけば、うまくまとまるような気がしまして。少々確認といたしますか、先ほどちらっと口頭でおっしゃられました分科会の件ですが、そちらのほうでも多分同じような分析をやると思いますの

で、それらについては情報を共有するという形で、ぜひお願いしたいと思いますということです。

【坂根住宅政策課長】 はい。

【上山座長】 あと、ちょっと付け加えなんですけど、目標をどこに定めるのかということ。当然、過去の計画があって目標値があって、この指標なんかも、それに向けてどこまでいったか設定してある。しかし、レビューなので、そもそもこの目標値そのものが妥当かというところまで入ってくる。レビューですから。なので、国際比較が必要。単純に海外と比べればいいというものでもないんですけど、海外における改善のスピード。例えばの話ですが、日本は40だったのがこの10年で80になりました、すごい進歩ですと言うんだけど、実は、旧東ヨーロッパでも、昔から60は保っていて、最近みんな90になっていますといったことがあるのではないかと。絶対値でどっちがいい悪いと言ってもしようがないんですけど、改善のスピードとか、レベルとかの国際比較が要るんじゃないかと。

目標値とのギャップだけだとお金がないとできませんとか、建替えの時期が来ないとか、言いわけの山になってしまう。それは言いわけとしては否定しないけれども、政策レビューをせっかくやるわけですから、もうちょっと別の切り口から見てみる作業をぜひお願いしたいです。

【加藤委員】 かなり特定の場所に関する意見になりますが、お許してください。最近、東京では、都心部にもものすごい勢いで、高層マンションやオフィスが建てられてきています。これは、2000年以降の、容積率などに関する規制緩和が原因だと理解しています。都心に高層建造物がたくさん建てられることそのものの是非はさておいて、そのせいで、最近、高層建築物による外部不経済が発生していると思われれます。例えば、地下鉄の勝どき駅などで、やたら朝ピーク時に混んでいて大問題になっていると聞きます。これは、デベロッパー側の意図と、鉄道事業者による交通インフラの整備がうまくマッチしていないから、そういう問題が起こっているものと理解しています。このように、住宅側からだけで問題を捉えていくと、その周辺で起こっている波及効果や外部不経済がうまく捉えられなくなる懸念があります。住宅に関連する複合的な問題を解決できるような仕組みがうまくつくれるのであればありがたいです。先の問題は、国交省という枠の中で一緒に議論できる問題だと思うので、ぜひとも前向きに評価していただけるといいと思います。

【坂根住宅政策課長】 そうですね。

【上山座長】 じゃ、説明者のほうから何かありましたら、どうぞ、最後に。

【坂根住宅政策課長】 今、各委員からご指摘いただいた話は、全て私どもも共有をしているところでございます。実際にどこまで分析ができるかというのは、また別の問題かもしれませんが、できる限りのことをしながら、この委員会にも諮り、また、審議会の中でもご議論いただいて、良きものにしていきたいと考えています。ありがとうございます。

【上山座長】 それでは、よろしくをお願いします。

では、次、道路交通安全施策についてお願いします。

【高野総務交通安全対策室長】 それでは、道路交通の安全施策についてご説明を申し上げます。担当しておりますのは、私ども総合政策局と道路局と自動車局、3局になります。

お手元の資料2-6からです。この説明をする前に、2枚ほどめくっていただいて、道路交通の安全施策全般、概要についてお話をしたいと思います。

2ページ目をごらんいただきますと、政府の交通安全対策の推進体制というものが載せてございます。そもそも政府全体といたしましては、交通安全対策基本法に基づきまして、内閣府が取りまとめをし、関係省庁が連携をしながら進めておるというものでございます。この法律の中には体制について規定がありまして、まず第1に、内閣府に中央交通安全対策会議を設置するというのがあります。中央交通安全対策会議につきましては、内閣総理大臣を会長といたしまして、国土交通大臣ですとか、あるいは国家公安委員長をはじめとする12閣僚が委員になっております。この会議の役割といたしまして、交通安全基本計画というものを作成いたします。そこに道路交通分野について抜粋してございますけれども、内容といたしましては、目標としまして、年間の交通事故死者数を3,000人以下とするということすとか、死傷者数を70万人以下とするという目標が掲げてございます。この目標の達成のために、対策というものが書いてありますが、3つの視点と、その視点に基づいて、8つの対策の柱というものが規定されてございます。

これは5カ年の計画になります。これを各年度にブレイクダウンいたしまして、各省庁が交通安全業務計画というものを策定いたします。国土交通省といたしましても、そのような策定をして、これに基づいて施策を進めていくということでございます。

また、中央交通安全対策会議の決定に基づきまして、交通対策本部というものがございます。こちらは、内閣府の特命担当大臣を本部長といたします会議になっておりますが、その中では、その時々々の諸問題に適宜対応するということが役割になっておりまして、例

例えば、飲酒運転の事故が悲惨な状況にあれば、その対策を緊急で講じるというような対応をとっておるといったところがございます。

1枚めくっていただきますと、最近の交通事故の死者数の状況を示しております。これをごらんいただきますと、死者数につきましては、26年には4,113人ということです。グラフの中では赤い線になりますけれども、昭和45年をピークといたしまして、約4分の1にまで減少しておりますが、最近はその下げ幅がだんだん縮小してきているという状況でございます。事故件数ですとか負傷者数につきましても、ここ10年ほど連続して減少はしておるといったような状況がございます。

めくっていただきますと、道路交通環境の整備事業というのがございます。以下、これからお話しするのが、評価の対象となります視点ということになるかと思います。

5ページ目には、日本の交通事情について若干説明をしております。我が国の事故におきましては、歩行者・自転車利用について、こちらの安全性が低いという状況がございます。下にグラフがございますが、自動車乗車中であれば、先進国と比べても非常に高い安全性が示されておりますけれども、歩行中ですとか自転車乗車中であれば、死者数の割合が若干高いという状況があります。

次のページには、機能分化を進めて、安全な道路交通を目指すというものがあります。こちらは、最近、幹線道路の整備が進展した中で、自動車交通を幹線道路等へ転換して、交通事故を削減していくというような施策を紹介してございます。

次のページには、また幹線道路の対策といたしまして、事故ゼロプランというものがございます。これは全国で事故危険箇所、事故危険区間を指定いたしまして、重点的に改善を図っていくということです。例えば、交差点の改良をして、その前後でどの程度事故が減ったかというようなことも調査をしておるといったことです。

次のページには、ビッグデータを活用したというようなことが書いてあります。最近の情報通信技術によりまして、さまざまな情報が得られます。例えば、急ブレーキの情報ですとか、そういったものをもとにしまして、例えば、停止線の位置をより認識しやすい位置にずらすとか、そういった対策をしているというところがございます。

続いて、9ページには、生活道路の対策を載せてございます。こちらは、ある一定のエリアを設定いたしまして、速度を低減する道路交通の整備を進めるということで、例えば、狭さくですとか、路面表示、ハンプといった物理的構造によって速度の低減を図っていくというような対策です。

次のページには、通学路の交通安全対策ということで、平成24年に緊急合同点検を実施したことが書いています。このときにも、対策必要箇所数というものを指定いたしまして、適宜、通学路の改良を図っているということです。

続いて、次のページ、具体的な通学路の改善例ですけれども、例えば、歩道の敷地が取れないような場合には、地元の方にもいろいろご協力をいただきながら、この場合は、幼稚園の敷地を確保して歩道を整備するというような、このような対策をとっているという例でございます。

続きまして、事業用自動車の安全対策事業でございます。こちらは、13ページにありますように、事業用自動車総合安全プラン2009というものを策定しております。この中で、事業用自動車の事故削減目標の設定をしております。それを達成するための講ずべき措置というものを具体的に示しまして、また、その実施状況をフォローアップしながら、PDCAサイクルを回していくという対策でございます。

14ページに、「安全体質の確立」というのがあります。この中では、例えば、事業者さんの自らの取組ということで、運輸安全マネジメントによる自己点検ですとか、さまざまな自社内の取組を進めて、安全意識を図っていくというようなことが、例として挙げてございます。

また、次のページ、「コンプライアンスの徹底」におきましては、監査の徹底を図るという意味で、監査要員の増員ですとか、あるいは、行政処分の厳格化というものを図っているということでございます。

次のページには、「飲酒運転の根絶」というのがあります。こちらは、アルコール検知器の義務付け等によりまして、未然に飲酒運転を防ぐというような対策を講じているということです。

次、17ページには、「IT・新技術の活用」というのがあります。こちらは、大型車に先進的な技術、例えば、衝突被害軽減ブレーキといったものの装備の義務付けというものを進めているというようなことでございます。

こういった対策を進めて、18ページにございますように、目標達成の途中経過の状況을載せておりますけれども、目標として、死者数半減ですとか、事故件数半減、飲酒運転ゼロという目標がございますけれども、左側の中ほどにありますように、中間指標におきまして、一部達成している、あるいは、まだ達成していないというような状況が現在ございます。

次のページをごらんいただきますと、車両の安全対策事業というのがあります。こちらは、20ページにありますように、車両の安全対策によって、交通事故死者数を1,000人削減するという目標のために、ASV（先進安全自動車）の推進ですとか、安全基準の拡充・強化、自動車アセスメントを進めるということでございます。

次のページには、安全基準の拡充・強化がありますけれども、実態の把握・分析、対策の実施、効果評価といったサイクルを回したり、また、次のページには、先進安全自動車推進計画としましては、平成3年から始めております、現在は第5期の計画に基づいて、推進を図っているということがございます。

また、最後には、自動車アセスメントの概要ということで、ユーザーが選択をしやすいような安全の情報を適宜流していくというようなことがございます。

では、最初のページに戻っていただきまして、政策の概要につきましては、今お話ししたようなことですが、評価の目的、必要性としましては、先ほどご説明したような施策の効果を評価し、それを今後の施策に反映させ、進めていくということが目的となっております。

評価の視点、あるいは、その手法につきましては、今お話ししたような内容を評価することですが、最後に検討状況を少しお話ししますと、交通安全につきましては、昨年、内閣府が設置いたしまして基本政策等検討会において、一定の整理・評価をしているところでございます。ただ、こちらは、平成27年3月時点での取りまとめということになっておりまして、今後、これを踏まえまして、先ほど紹介したような個別施策の具体の効果等について分析を行いますとともに、今後の施策展開の考え方について取りまとめていくということを今後予定しておるところでございます。

以上、ご説明でございます。

【上山座長】 質疑に入ります。どうぞ。

【山本委員】 包括的でいいと思うんですけど。ちょっと教えていただきたい点は、今、まだ24時間死者数3,000人以下は達成していないという、これはそのとおりだと思うんですけど。気になるのは、車両の安全対策事業で、目標年次は違うんですけど、約10年間、これで1,000人削減というものと、現実的に、今分析されていて、高齢者のいわゆる歩行中・自転車乗車中の死亡事故が半分ぐらいあるんだという認識と、何か納得できないというか、この評価の視点にも書いていますし、現在のは、正直なところ、こういうふうに計画がなっているとすると、そのとおりかもしれないんですが、自動車の安全対策

事業で1,000人減らすということと、現実的に起こっている交通事故の死者数の実態というのと、現時点でなかなか理解が苦しいところがあるので、ここら辺をぜひ、今度新たに修正されることともあわせて、よく現状を分析して、それぞれ総合的な対策に占める、それぞれの対策事業の分担関係について分析していただければと思います。

【上山座長】 ほかの方、いかがですか。

【田辺委員】 何点か。

こちらは、おそらく全体の交通安全に関する計画の中の国交省が占めているものをレビューしようということなんだろうと思うんですけども、大体この種の交通安全対策会議みたいなどころがあると、全部で引くくめてレビューしようという、レビューしてから、評価してから、その次の基本計画の変更等々を考えるとということだと思うんですけども。それとの関係で、このレビューというのは、どういう位置づけがなされているのかなというのが1点目でございます。

それから、2点目は、先ほどの委員のご発言にもありましたけれども、これ、簡単に言って、だんだんきつくなってくるんだと思うんですね。例えば、1万から5,000に減らしたときというのも、出したときはすごいなと思ったんですけど、5,000達成しましたので。それで、5,000から、次、3,000というところの数字が出てきたときに、どこの層がやられるのかというときに、例えば、警察なんかだと、残っているのは、歩行者で、高齢者で、小学生等々のところだから、これでどのぐらいつぶせるというような形のものやってくるんですけども、これは施策と、それから、どこの層が減っていくという感じのイメージというのが対応がついているんでしょうかというのが、私、特に国交省の施策の中でできるのかなというのがよくわからないところです。

今日いただいた資料の中から、自宅から500メートルのところ歩行者・自転車というのがあるんだと思うんですけども、これというのは、国交省の持っている政策ツールで、どういう対応ができるんでしょうかと。例えば、昔で、道路幹線のところを整備して、事故数がこのくらい減るといのは、公共事業の評価の中にも事前にできて、それで、このくらい減るのではないかというような、そういう予測があつて物事は進んでいったと思うんですけども、これって、ある意味で、住宅の中の細々した道で飛び出したり、それから、ひどい場合には、自分ちの車庫の中で自分の子供をひいちゃったみたいなどころになると思うんですけども、そこら辺の施策の打ちどころというんでしょうか、今まで何をして、今後何ができそうかといったところは、何かご意見があればと思います。

そういうことを考えると、事業用と、それから、ここの車両の安全対策というのは、昔は成果があったものだとは思いますが、これを今後半分の自宅500メートルで歩行者・自転車という層に対して、どのくらい、どういう効果を持ち得るのかなといったところは、私、わからないものですから、今のような質問とコメントをさせていただいた次第です。

【上山座長】 どうぞ。

【高野総務交通安全対策室長】 私ども国交省のレビューというか、評価といたしましては、確かに、個別施策でうまくその効果というのを評価できるようにしたい、できればそれが一番いいものだと思っておりますが、実際には、それぞれさまざまな施策が複合的に組み合わさった結果としての効果という部分もありますので、その辺、なかなか明確に切り分けられない部分はあるかと思えます。

ただ、私ども、施策を進める上では、私どもができる施策の効果というのは、できるだけ把握する必要があると思えますので、今先生方がおっしゃったような対応は進めていきたいというように思っております。どこまでできるかというのは、なかなか難しいところだと思っております。

【上山座長】 今のにちょっと関連して、これ、入口が、既にもう事業になっている。もちろん、3部門と一緒に作業しなくちゃいけないという現実もあり、持っている政策手段ありきなため、この3本柱から入るといえるのはわかる。しかし、3本柱を束ねても、やっぱりレビューにはならない。3つ束ねても、結局、束ねれば束ねるほど、もっと細かいものがたくさん束ねられているようにしか見えない。大きな3つの塊はあるんだけど、それを全部束ねると実は、78個の小さなものがいっぱいあるという見え方しかない。

それで、入口をここに置いている限り、非常に苦しいところにどんどん行っちゃう。それで、むしろ、そもそも国交省が考える交通安全が何かを整理する必要がある。国交省は、海上保安庁もあるし、航空もあるし、安全に関しては相当深い知見がいっぱいある。いわゆるヒヤリハットの分析とかです。死者が出たり、負傷者が出たり、その手前に、けがはなかったけどぶつかったというのがあり、その手前にヒヤリハットがある。さらにその前に、整備不良だとか、根っこにある事象がある。法律違反とか、製品の欠陥とかです。この安全ピラミッドの体系は、多分、ここの技官の人たちは普通にわかっている。特に鉄道とか航空にはそういうノウハウがある。そういうのに照らした場合、日本の交通安全というのはどこまでできているのかというアセスメントができないのですか。

これ、何か警察そのものなんですよ、要するに。警察は、事件、事故が発生すると、初めて仕事になる。しかし、我々は、発生しないようにする役所のはずです。国交省としての交通安全の定義は違う気がする。つまり、ヒヤリハット件数をどれくらい減らすかとか、その手前のところをどう減らすかとか、そっちの方が重要でしょう。そうしたら、結果的に死者は減るし、負傷も減ると思う。データを見ると、安定的にずっと減ってきています。この大きなトレンドを疑う必要はないので、むしろ、別の切り口から、安全のピラミッドに照らした場合、ここがこうと分析する。

例えば、事業、セグメントで割ればいいと思う。人間に関しても、タイプ別に分ければいい。通学とか通勤とかで割ってもいいし、あるいは、年齢で割ってもいい。近所のトラフィックとか、遠距離とか、いろんな切り方があると思う。事故自体の分析をやる作業が1個あるのと、それから、あとはモード別です。タクシーとか、バスとか、自家用車とかごとにヒヤリハット対策を既にやっている。そういう体系的な整理をやらないといけない。それは、今やっているこの3本柱というのを並べて作業している限り、永久に進まない。

だから、分担に対して、道路局、自動車局がやる仕事としては、ここに書いてあることでいいんだけど、多分、総合政策局の仕事として、もう一回、これは根本的に組み立て直したほうがいい。その上で、道路と自動車がそこにどういうふうに乗っかるかというような整理をしないと、3つの局の手持ちのネタをただ足しましたというふうになると、交通安全全体も見えないし、国交省全体としても、何か小粒なことをばらばらやっているみたいに見えちゃうし、よくわからない。つまり、全体思想が見えない。

これは相当工夫しないとまとまらない。どうですか。ほかの委員の皆さんの意見を聞きたいです。

【白山委員】 具体的な策があるわけではないんですが、やはりこれも、先ほどのような死傷者数何名減とか、このような指標では限界がありますし、それから、国土交通省の政策の結果としてどうだったのかという、その因果関係のところは非常に難しい問題があると思うので。昨年度に政策評価を実施した自動車交通でも同じ問題があったので、国土交通省の様々な局や他省庁が絡んだ上で、その成果が出てくるということで、非常にこれはまとめにくいテーマだと思います。そのため、今のこの形ではなくて、座長がおっしゃったような、根本的なところを変えないと、多分、後のほうになって苦しくなるような気がいたします。

すいません、感想レベルですが。

【上山座長】 山本先生、こういうのはどうすればいいですかね。

【山本委員】 これ、でも、政策的と政治的な側面があって、やっぱり交通事故者数を減らすと言っているわけだから、これはなかなか無視できないところが悩ましいところなんです。

【上山座長】 それはそうなんです。

【山本委員】 ただ、それに至る、むしろプロセスなりロジックをもっと明確にすることが国土交通政策の基幹だろうという座長のご指摘もそのとおりなので、何も言えないんですけど。

【加藤委員】 交通事故の原因分析を徹底的にやってみるというのは、どうなのでしょう。

【山本委員】 実は、警察は警察で、それは事故ごとには、たしか、僕の経験で、やっているんですよ。警察は、事故対策係を置いてね。ただ、彼らの分析表をもらってきて、多分、それぞれ国交省もされていると思うんですけど、そこら辺を真剣に研究所がやっているんですかね。やっておられるかもしれませんね、今。ちょっと私、自信はないです、今。

【上山座長】 加藤先生、どうですか。

【加藤委員】 はい。現場における、非常にきめ細かい努力が積み重なった結果として、交通事故の減少という結果が得られているというのが私の認識です。上から笠をかぶせる形での因果関係分析は、たくさんの研究がなされていますが、残念ながらいまだに十分だといえない状況にあります。そういう意味では、何か新しいことがこの短期間にできるかということ、やや悲観的なところはあります。それでも、たくさんの事例をうまく整理整頓する作業ぐらいはしたほうがいいだろうというのが、第一に持った印象です。

事例の整理を通じて、ほかの国にうまくアピールできるように、日本の教訓がまとめられないかなとも思いました。東南アジアの多くの途上国では、最近交通事故がすごく増えていて、かつての日本のように悩んでいます。なぜ日本はうまく交通事故を減らせたのかというのをアピールする上でも、自分たちがこれまでどうやってきたのかということを再整理することは大事だなと思います。

そういう意味で言うと、交通事故死者数が、かつて一度は減ったのに、その後再び増えていきますね。つまり、ある種リバウンドした時期があったのですが、同じことがまた起こらないとも限らないような気が素人目にはします。このリバウンドがなぜ起こったのかと

ということについては、十分分析されていて、もう二度と起こらないような対策が行われているという理解でいいのか、あるいは、実はあまりよくわかっていなくて、いつでもまた増えるというおそれがあると理解されているのか。そういったことを、もし可能ならば、分析しておくといいと思います。

【高野総務交通安全対策室長】　これが明確な理由ですというものはちょっとないんですけど。ただ、幾つかの要素は多分あると思うんですね。

ただ、1つのデータとしては、自動車の保有台数が伸びている時期、一旦下がって、そこから上がっていくという、その上がり方と、自動車の保有台数がどんどん増えていくという時期、ある程度上がり方が似かよっている時期というのがあります。今はもう人口も減っていますので、保有台数というのは頭打ちなどところがあるんですけども。それだけではないと思うんですけど、1つの傾向として、そういうのがあります。

【加藤委員】　そういうのがきっかけでもいいと思うので、ほかの先生が言われているとおりで、少し因果関係を丁寧に分析してみてもいいと私も思います。

【上山座長】　だから、ある意味では調査研究的に、ここまで結構下がってきましたと。今後はまさに大変なわけです。同じペースで同じことをやっていて下がらない可能性がある。だんだんきつくなってくる。そこで、これまでうまく下がってきた経過を一回確認して、振り返り、どういう要素がどれぐらい効いていたのかというのは、厳密には言えないが、やはり道路の改良は大きかったとか、その因果関係を解析して、仮説かもしれないけれど、過去を振り返って、実績としてまずまとめる。その上で、今後、これをただ同じようにやるだけではなく、新しいテーマとして、ITの自動運転とか、あるいはビッグデータとか、やや派手なキーワードになってしまうかもしれないが、そういった先進技術を使うとか、新しいタイプの規制とか。例えば、カープール制をやれば、絶対台数は減りますので、交通事故は減るわけです。そういうことも含めて、アイデアの列挙かもしれないが、ラストワンマイルというか、最後の厳しいところを乗り越えるには、ちょっと違う切り口が必要とか、そういう持っていくかたはないのでしょうか。

研究所や道路局には、先進技術とか、次のいろんなテーマがあって、やりたいこともあって、それと交通安全はつながってくると思うので、そういうものを紹介するということも含めて、過去を振り返り、未来を見るというふうに、時系列をかなり延ばしたほうがいいような気がする。

今、加藤先生がおっしゃった、過去の経験を再整理して外へ説明できるようにするとい

うのは、私は非常にいいアイデアだと思っていて、あまり明示的に、こうして、こうしようという戦略を立てて、それで減ってきているわけでもない部分があると思う。何となくやってみると、結構いい。それではこれでいこうと言って、それを積み重ねているうちに、どんどんよくなっているということもあると思うが、それを一回論理的に整理してみるという作業じゃないかと思う。

なので、やっぱり交通安全そのもののレビューをしたほうがいいと思う。これでは、それぞれの事業の説明になっちゃってます。入口が根本的に違う。私は、チームの作業体制の問題があると思う。3局が持ち帰って、それぞれ作業したのを幾ら持ち寄っても、絶対まとまらない。だから、横断的なチームで仕事をするか、総政局でチームをつくって、作業の手順とか段取りも全部決める。部分的な作業は道路と自動車に投げるとか、仕事の仕方そのものも少し横断的にやらないと無理かなという気がします。

あとは、キャパシティとか、予算も絡むと思います。しかし、やり方を事務局と相談していただいたほうがいいと思います。難しいテーマだと思います。

【高野総務交通安全対策室長】 最初にお話ししましたように、なかなか交通安全というのは、うちだけの施策ではなくて、全体の中でやっていますので、目標値があっても、その中で、じゃ、国土交通省はどれだけ寄与できているのかとかという見方をすると、なかなか難しいというのはご理解いただけるとと思います。

ですから、資料にもありましたように、ある施策を講じたときに、その前後でどう変わったのか、そういったものはデータとしてもいろいろ調べておりますので、その効果と、それが、今後その施策を展開することによってどう生きていくのかというようなところは整理できると思いますので、またいろいろご指導いただきながらいきたいと思います。

【上山座長】 そうですね。できるだけ要領よく、しかし、今までやってきた地道な部分がちゃんと表現できるまとめ方が要ると思う。

これ、実は一番最初の国際協力とちょっと似ているところがあって、インフラ輸出というふうに官邸が言ったりして、世の中もみんなそっちに目が行ってるけど、結局、地道なODAをやったり、先進国同士の国際連携でスタンダードを日本基準にしたり、人が行ったり来たりとか、技術支援とか、そういうことをやっていないとインフラ輸出につながらないんですよね。この交通安全も同じで、死者撲滅みたいな話をやろうというときに、直接その死者をどうやって減らすかという議論をしても多分だめで、道路の幅を広げるとかの地道な作業の積み重ねの上に、死者の数が減っていく。

だから、地道な作業を積み重ねていると実はこんなにいいことが起きるといった説明を、そこが私が言っているロジックということですがけれども、それを堂々と言えばいい。過去、長年、これだけ地味にバイパスをつくったが、もしつくらなければ、これだけ余計に人が死んでいたはずだとか。バイパスをつくるのに使ったお金が何百億かだけど、それがもしゼロだったら、死者の数は今の3倍だったでしょうとか。

今後については、新しい技術を道路に使うともっと飛躍的な改善が期待できるとか、夢みたいな部分も語ってもいいと思う。

指摘するほうは楽なんだけど、おやりになるほうは大変だと思いますが、現実対応でお願いします。

それでは、全部のテーマを一応お話を聞きましたが、4テーマ通じてご意見ありますでしょうか。今後の作業の進め方とかも含めてですね。

よろしいですか。

それでは、担当局は、また事務局とも相談しながら作業を始めていただきたいと思います。

じゃ、今日の議題、終了しましたので、事務局にマイクを戻します。

【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、ありがとうございます。評価の枠組みをもう一度組み立て直すような、そういったお話もいただいております。事務局としても、原課のほうとよく相談しながら、しっかりとそういった枠組みを考えていきながら、今後、個別指導と評価書の取りまとめに向けて、一つずつしっかりやっていきたいと思っております。

それでは、最後に、事務局からの連絡事項をお話しさせていただきます。

政策レビューの4つのテーマにつきましては、担当を希望されるテーマをお手元の個別指導担当希望調査票にご記入いただきますようお願いいたします。担当者により回収させていただきます。ご希望のテーマをもとに、上山座長と進め方を相談させていただきます、改めてご連絡させていただきます。

また、次回の第36回政策評価会では、政策チェックアップについてご指導いただくこととなりますが、その日程調整をさせていただきたいと思っております。お手元に、第36回政策評価会委員日程確認票をお配りしておりますので、現時点でご都合の悪い日時がわかっていたら、ご記入をお願いしたいと思います。この日程確認票は、後日、メー

ルでもご連絡させていただきますので、そのときにご記入いただきまして、ご連絡いただいても結構ですので、今日わかる範囲、また、改めて後日メールを差し上げたときに、わかるときに、また改めてご連絡いただくという形でも構いませんので、よろしくお願いいたします。

また、本日の会議の議事録は公表する予定になっております。議事録案ができ次第、皆様に送付させていただきますので、発表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、資料が大変分厚いものとなっております。後日、事務局より郵送いたしますので、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。

事務局からの連絡は、以上です。よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、第35回国土交通省政策評価会を終了いたします。ありがとうございました。