

6月11日(2日目) 1コマ

「車両の環境対策」

【説明者】 事業名「車両の環境対策」につきまして早速、説明をさせていただきます。まずは、ロジックモデルシートを見ていただけますでしょうか。本事業は、自動車の排ガス・燃費基準の策定に関連した測定・評価手法の確立と改善を継続的に実施しまして、大気汚染防止法に基づく自動車排ガス量の許容限度などの施策を適切に施行させることが目的となります。そのため、排ガスの測定・評価手法については、国交省が所掌する道路運送車両法に基づく保安基準におきまして技術的な要件が定められることから、その測定・評価手法の確立と改善、国際的な基準の国内取組の必要性に関する分析を継続的に行う必要がございます。つまり、車両の環境対策という大きな枠組みの中でも、テクニカルな土台の部分に関連した大切な検討や調査を行う事業となっています。

課題設定に記載されているとおり、国内産業の国際競争力を維持するため、自動車の性能向上や新技術の導入状況、諸外国の規制動向について把握しつつ、日本が主導する国際的な測定・評価手法の確立に必要な技術情報や実測データを収集しまして、技術的要件の見直しをタイムリーに行うことが重要な課題となっています。

この中でも、キーワードは日本が国際的な議論を主導するという点でございます。そのためのアクティビティとしては、排ガスの実測データ等の測定・収集、諸外国基準に関する分析となり、目指すべき具体的アウトプットが排ガス・燃費に関する測定・評価手法の国際基準への反映となります。その結果といたしまして、関係省庁による排ガス・燃費基準、税制優遇措置の検討及び見直しにつながり、ひいては大気環境保全、温暖化防止に貢献できることが大切なアウトカム、インパクトとなります。

別の資料、説明資料の6ページ目を見ていただけますでしょうか。先ほど説明した枠組みのうち、本事業のアクティビティからアウトカムまでをより丁寧に示しています。左側の黄色い部分が本事業のスコープとなります。国連における国際基準調和活動を示しています。

次の7ページ目を見ていただけますでしょうか。少し詳しく御説明いたします。国連の下に自動車に関する様々な安全環境基準について議論が行われる会議体が設置されておりまして、これを自動車基準調和世界フォーラム、WP 29といいます。様々なことについて議論をするため、分野ごとに6つのワーキングを設けて、そのうちの1つが環境対策で、排出ガスとエネルギーを所掌する専門分科会となっています。さらに、そのGRの下で具体的項目を精緻に詰めて基準や試験法などの案をつくる専門家会議がございまして、国際的には重要な乗用車の排出ガス・燃費試験法の専門家会議におきましては、日本が副議長、そしてテクニカルセクレタリーを担うということで、国際的議論に積極的に貢献し、結果として各国の信頼を得つつ、日本の意見の反映にも寄与しています。

次のページを見ていただけますでしょうか。具体的な成果となりますが、国際商品である乗用車において、長年強く望まれていた国際調和となる排ガス・燃費の試験方法につきましては、これまで各国で異なる走行モードで測定されていたものを調和させ、日本が主導する

形で、2014年に国際調和試験法の制定に結びつけることができました。

そして、その制定後も様々な改善といたしまして、9ページ目にございますように、ハイブリッド車などの特別な機構を考慮しての四駆シャシダイにおける試験法の改善や、低温環境下における試験法についても国際議論に反映させていきました。

調査内容の毎年度の見直しという点につきましては、その次の10ページ目の資料を見ただけですでしょうか。環境性能に関する新技術や諸外国における規制動向を踏まえまして、随時、内容を見直しして実施しており、最新の例としましては、ここに書いてございますように、中央環境審議会の第14次の答申に示されました粒子状物質の粒子数規制の導入に応じて新たな計測手法の妥当性の調査を行っています。

次の11ページですが、これまで本事業の調査を活用いたしまして国際基準に貢献した主なものを整理させていただいております。先ほど御説明しました乗用車の試験法につきましては平成22年より調査を開始し、26年にはGTR、グローバル・テクニカル・レギュレーション、国際基準としてのナンバー15番として成立させました。その後、国内法規の導入が可能となっております。技術進展等に伴う改定が行われて、さらに国内法規として導入されるというサイクルとなっております。

資料の最後のページを見ただけですでしょうか。このような長期にわたる継続事業としまして、事業者選定における競争性の担保ということで、応札ランクの拡大や公告期間の見直しなどの工夫をさせていただいているところでございます。なお、本事業につきましては、前年度の状況などを踏まえて、ある程度予想できる範囲で事業を特定した上で、委託事業として分析検討から基準案の提案まで行ってもらっていますが、国際的な議論の動向を踏まえまして追加的に必要となった実験データの収集や実態調査につきましては、委託事業とは別に支出しております。これらが主として事務費という整理となっているということも補足させていただきます。

以上、簡単ではございますが、私からの説明となります。

【中田会計課長】 本事業に関しましては、考えられる論点を3つほど提示させていただきます。

1点目、平成17年度からの継続事業であります。毎年度成果が出ているのか。

2点目、平成17年度からの継続事業であるが、毎年度適切に調査内容の見直しが行われているか。

3点目、長期にわたる継続事業ではありますが、事業者選定において競争性が適切に担保されているか。

以上、3点を基本に御議論いただければと思います。ここからは、取りまとめ役の長谷川先生を中心に御議論を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

【長谷川委員】 取りまとめ役の長谷川と申します。よろしくお願いいたします。それでは、早速、先生方から質問、御確認事項があれば、そこから始めていきたいと思っております。いかがでしょうか。では、加藤先生から。

【加藤委員】 質問は調査の内容で、まず、海外動向について調査をするということです。

調査の名目に比べ金額が少ないように見受けました。平成17年から行っておられるということで、例えば海外調査が必要なおときには資金が増えたりして、この時だけが少なかったのか。また、最近、実際海外に行って訪問調査というのはできないと思うので、減っているのか。まず、変動があつてのこの金額なのかをお聞きしたいと思います。調査の内容とその金額の齟齬について、お聞きしたいと思います。

【説明者】 御質問ありがとうございます。まず、調査の内容につきましては、御指摘のように海外調査というと、大々的な、いろいろなところを訪問して現地で何かを調べたりとか、そういうイメージもございますが、実は先ほど御説明したようにWP29という国連の会議体の場所があつて、その専門家会合だけでも実は年3回行われております。さらに、その下にございますいわゆる作業部会といったようなものも含めると、かなり頻繁にいろいろなところに行って会議が行われております。そこで様々な専門家の人たちとも会って、情報交換をしたり、意見交換をしたり、データを見せてもらうというようなこともございまして、そういったものも活用しながら行わせていただいているということで、この金額の中でいろいろと工夫しながら、これまで行わせていただけてきたという部分がございます。

金額の増減という部分につきましては、先ほど最後に御説明したとおり、全体枠がある程度決まっているという制約がございますので、最初に委託としてお願いをする調査の中である程度の内容を決めますが、やはり追加的に必要となってくるような部分というのも想定して、その部分については後ほどいわゆる事務費の中から調査ということで補足をするというようなやり方でちょっと工夫をしながら、常に動きながら議論をしているということなので、その辺りの調整をしながらやらせていただいております。事前勉強会の中でも委託調査と事務費というので大分金額が同じぐらいになっているのはどういうことなのかという点につきましては、今、言ったような形で、実は工夫をさせていただきながら行わせていただいているというところでございます。

【加藤委員】 そうすると、純粋な価格競争でなく、そういう調整が要るから、逆に企画提案という形でなくて、こちらを選んでおられるというふうに考えてよろしいんですか。

【説明者】 そのとおりでございます。

【加藤委員】 結構です。

【長谷川委員】 それでは、石井先生、お願いいたします。

【石井委員】 ありがとうございます。ちょっと資料の整合性という、揚げ足取りみたいになりますが、ロジックモデルとレビューシートを見比べて、この事業のアウトプットですが、レビューシートのアウトプットのところが、活動指標だからアクティビティかなとも、自動車の環境基準等の追加、見直しを行うための情報収集・検討を行う調査件数というのがアウトプットのところに書いてありますが、これは、事業の捉え方としては、ロジックモデルのアウトプット、国際基準調和への反映、どのぐらい反映できたのかというのがアウトプットとして捉えるということではよろしいでしょうかというのが1つ目の質問です。

これに関連して、今の御質問、御回答の中でもあったと思いますが、この国際基準調和への反映というのが一つ、アウトプットだとすると、そのために必要な調査等を行うのが本事

業であるというふうに捉えました。調査内容の見直しというところは今、論点の2でもいろいろ書いてありますが、そもそも調査内容というのは誰が決めていらっしゃるのか。これは国のほうでこういうことを調査してくれと決めていらっしゃるのか。ちょっとアウトプットへのつながりのところを含めて、少し御質問させていただきました。以上です。

【説明者】 御質問ありがとうございます。まず、アウトプットとの関係でございます。実はこの部分につきましては、前回、事前勉強の中でも御指摘があった部分だと思っております。我々の目指す目的としましては、当然、大気環境保全、地球温暖化防止というところがございまして、まさに事業として直接的にかかってくるアウトプットとしましては、国際基準への日本のいろんな考え方の反映というところでございまして、一方で、少し丁寧にお話しいたしますと、海外からも様々な提案とか技術的な見地の意見が出てくるところでございまして、そういった内容が妥当なのかどうかといった点も含めて、我々の調査の中では確認を、事業の中では確認をさせていただいております。そのため、そういったもののバックデータや検討して分析した結果、問題がなければ、それは国際的な基準そのものが、我々の意見の反映というよりは国際基準の妥当性が確認されて、それが日本の基準にも反映し、結果としていろいろな施策につながっていく。最終的には、環境保全、地球温暖化防止というところに資するという流れになってございまして、必ずしも我々の意見を反映するというだけではなく、国際的に出てきた意見も確認するというのが一つのアウトプットというふうに考えてございます。

調査の見直しにつきましては、我々、国のほうで基本は行わせていただいておりますが、先ほどちょっとお話をしたように、委託として任せる部分で、かなり委託先にいろんなものの分析、検討、提案していただくという部分もございまして、その段階におきましては、我々が整理した内容を調査の委託事業の内容として盛り込ませていただいておりますというか発注をします。ただし、一緒に議論、実際に国際的な会議は常に動いているものから、その内容を精査しながら、我々も指示をしたり、意見を聞きながら提案をしているということで、そこは共同作業的にやらせていただいている部分もございまして、基本的には国のほう、我々のほうで内容をいろいろと整理をしてお願いますという形を取らせていただいております。

【石井委員】 分かりました。ありがとうございます。

【長谷川委員】 では、上山先生、お願いいたします。

【上山委員】 事前勉強会のときにもお話しさせていただいていた点について、今のアウトプットとかアウトカムのところ、一つは現状のレビューシートのアウトカムというのがこの事業のアウトカムとしてはちょっとあまりにも迂遠過ぎるかなということで、別途、より適切なものをお話させていただきましたが、それは今回、何かしら案というものは考えてきていただけましたでしょうか。

【説明者】 御質問ありがとうございます。事前勉強会のときにもおっしゃっていただいた本事業のアウトプット、アウトカムが今、我々の整理したレビューシートのアウトカムと若干、直接的ではないのではないかとということで見直す部分があるのかという部分のお話で

ございますが、我々の中でも検討もさせていただいたところがございます。

ちょっと細かい点をお話しいたしますと、日本の提案内容が例えば国際基準にどう反映されたかというようなことを一つのアウトカム、指標とするという考え方も確かにあり得るということで議論をしましたが、なかなか難しいのは、何をもって日本の提案が反映されたかというふうに整理ができるかという部分でございます。先ほどもちょっとお話しさせていただいたとおり、実は他国の提案の分析といったものもかなり丁寧に行わせていただいております。国際的会議ということで、必ずしも自分たちの主張をゴリ押しするという世界ではございません。技術的なフィージビリティがあれば、それをきちんと認めていくということで、そういったものの作業も併せながらやらせていただいておりますし、また、非常に細かい部分の修正であったり、見直しだったり、提案であったりという部分もあるという状況の中で、端的になかなかここまでがその整理としてのアウトカムだということを出すというのは難しい部分もあるし、単純に提案数とか採用数といったものを評価するのが難しい部分もあるのかなというふうにちょっと考えていたところがございます。どちらにしましても、今、ロジックモデルで示しているアウトカムとかインパクトの土台がこの調査ではありますが、現在の指標がよりまた違うものであるべきかどうかという点につきましては、引き続き我々のほうで検討させていただければというふうに思っております。

【上山委員】 分かりました。あまり時間がなかったので、すぐというのは難しかったのかもしれないですが、ちょっと効果測定をするにはあまりにも迂遠だということは明らかだと思うので、そこは再度、御確認いただければと思います。

それと、もう一つお聞きしたいのですが、これも前回の事前勉強会のことで、今回、ちょっと御説明いただいていたと思います。資金の中で事務費の部分、今回、こういったものは事務費に入れているといった御説明もあって、漠然と御説明いただいてもなかなか分かりにくいところがあるので、レビューシートの中で事務費の割合というのも、もうちょっと細かく書いていただくことというのは可能でしょうか。やっぱり全体の数字の中で事務費の割合というのが相当大きいので、正直、先ほどの御説明のように、事務費という形で組み込んで、外から見えないような形にしてしまうのが正しいやり方なのかどうなのかというのも、やや疑問を持つところではあります。

【説明者】 御指摘ありがとうございます。実は、このレビューシートにどういったものを記載したらよいかという点につきましては全体のルールの中で整理をされている部分もございまして、委託調査のところで書かせていただいているところがございます。我々の事業につきましては、御指摘のように、例えば事務費が7,500万円ほどあったということで、非常にボリュームとして、ポーションとして大きいということでございます。先ほどもちょっと御説明させていただいたとおり、実はこの事務費の中での取扱いですが、試験法を策定する国際的な議論の動向を随時踏まえながら、追加的に必要となった実験データや実態調査というのを事務費のほうから支出をさせていただいているところがございます。

例えばその中で具体的なものとしましては、ディーゼル乗用車のいわゆる路上走行試験法に関する調査といったものに2,400万円という形で取らせていただいております。こ

これはディーゼル問題があつて、欧州では実走行、いわゆるロード・ドライブ・エミッション、RDEというようなやり方を導入したというのに対して、これを我々としてどう評価していくかというのを急遽検討するという話で、後から行って、スコープを絞って調査を発注したというものでございます。

同じように、重量車においても似たような調査で2千万円といったような形で出させていただいておりますが、こちらのほうもデータ収集ということで入札をかけましたところ、こちらは入札をかけたときには2者の応札があつて、うち1者が取れたというような形になっており、我々としてもコストの最大効率化という点も踏まえて、随時、こういった形で事務費をうまく使うというやり方をさせていただいているところでございます。

レビューシートの中でどこまでそういったものを記載したらよいかどうかにつきまして、全体のルールの中での整理もございまして、その辺を踏まえて今後検討させていただければというふうに思っております。

【上山委員】 全体のルールというのももちろんですが、7,500万円の中で外部への支出も相当あるというような話で、どういうふうに使われて、どういうふうに実施されたということが完全に隠れているのは、この事業全体の中からも7,500万円は相当な割合なので、ちょっとやっばりまずいと思います。これだと、レビューのしようもないですよ。どう使われているのか見えないし、どういうふうに通達しているのかも分からないし。

【説明者】 御指摘のとおりだと思います。そういった意味で、レビューをするたびに必要なデータをこちらのレビューシートに載せていくのを実施するにはどうしたらいいかという点につきましては、ちょっと検討したいと思います。

【上山委員】 検討というか明らかにするような形で改善していただければというふうに思います。

【説明者】 分かりました。ありがとうございます。

【長谷川委員】 私も同じ点が少し気になりました。実際、事務費、予算上は庁費なのかもしれませんが、そういう中でも発注行為を伴って入札なりコンペか分かりませんが、外部に発注したお金として払っているものがまず含まれているということですね。それは金額でいうと、大体7,500万円のうちどれぐらいがそういう委託の契約とか、ほぼ発注と同等のものでしょうか。

【説明者】 御指摘ありがとうございます。そういった意味では、7,500万円のうち6,800万円が追加的な調査ということで発注をさせていただいております、その全てがいわゆる一般競争入札という形でやらせていただいているという状況でございます。

【長谷川委員】 内容はよく分かりました。もちろん、書き方のルールはあると思いますが、やっぱり行政事業レビューシートの中で資金の流れというところが税金がどういうふうどこに使われていったのかというのを対外的に説明する一番大事なところだと思いますので、そこに外部に流れているものがこうやってまとめられていると、ちょっと情報としては不十分かなと思います。

あと、ちょっと細かい点ですが、このAの独立行政法人に対する海外動向調査ということ

は、調査内容は先ほど御説明いただきましたが、レビューシートの中で費目を見ると、研究設備のお金で390万円、あとは一般管理費で10万円ですということで、いわゆる人件費みたいなものが計上されていないですが、それで本当に海外動向調査なる、先ほど臨機応変という言葉もありましたけど、そんな臨機応変にやらないといけない高度な業務を人件費が計上されていない中、本当に独立行政法人が適正に業務として成果を上げているのかというのはどのように考えればよろしいでしょうか。

【説明者】 御指摘ありがとうございます。独立行政法人交通安全環境研究所が海外動向調査、これ、たしか電気自動車の関係の耐久の試験について、受託されているというところでございます。その中の項目において、人件費が書かれていないという部分につきましては、独立行政法人の中のいわゆる受託を受けるというルールの中で、人件費は積まずに自分たちが行う活動の一環として受注を取りにいくというような形にといったものも含めて、そちらはもう完全にお任せはしているところでございますが、そういったルールの中で数字を積み上げて受注をしていただいたというところになってございます。

【長谷川委員】 承知しました。そうしますと、逆に人件費部分は、いわゆる委託費の積み上げを入れずに運営費交付金かなんかで充てられているのか分かりませんが、そうすると、そもそも競争を促進するというのは、民間企業は恐らくとてもこの値段では入れないと思いますし、片や人件費を計上していない独立行政法人と競争しろと言われても、多分、民間企業は難しいのではないかと。そういう意味では、1者入札の改善もいろいろ書かれていますが、私は何かもっと根本的なところに原因があるような気がします。ランクをAとかDとか広げても、解決するようなことではないような気もしますが、いかがでしょうか。

【説明者】 御指摘のとおり、そういった部分について、独立行政法人がある程度、有利に動くというような御指摘もある反面、我々としてもできるだけ限られた費用の中で最大の効果を出したいというふうに思っております。そういった点も踏まえて、先ほどちょっと事務費において、いわゆるデータ取りとか、端的にスペシフィックに決めた部分の調査というような話について、一般競争入札で細分化しながら発注をさせていただいて、そういう意味では事務費の部分の具体的な細かいものがレビューシートに書き切れてないということで、そういった意味では補足説明になってしまいますが、ものによっては一般企業さんの入札が複数者で応札して取っていただいた部分とかも、一応つくれているということで、ものによっては完全にこしかできないようなものに近いようなものもありますが、逆にそういったもの以外につきましては、なるべく広く競争性、透明性を確保するために工夫させていただきながらやらせていただいているという状況でございます。それで、今、言った競争性、透明性を100%確実に確保し切れているかという点につきましては、まだまだ改善の余地があるというふうに、工夫の余地があるというふうに思っておりますが、可能な範囲でやらせていただいているというのが今の状況でございます。

【長谷川委員】 では、田島先生、よろしくお願ひいたします。

【田島委員】 先ほどちょっと御説明があつて、まず、レビューシートの事業概要のところを見ますと、海外の新たな試験方法や試験機器等を用いた排ガス等の実測データや技術的

知見を収集する事業であるというふうにありますので、そういった情報を集めているというところがメインの仕事なのだろう、そういう調査業務を中心とした事業なのだろうというふうに理解しましたが、そこで庁費となっている部分と、予算内訳のうちの自動車検査基準策定調査等委託費というところで、直轄での仕事と委託している仕事とはどう違うのでしょうかというのがまず1点目です。

もう一つは、主にそういった調査事業であるならば、成果目標及び成果実績のところにあるものが、先ほどの委員からもちょっと遠過ぎるという御指摘ありましたが、私もやっぱり関係ないのではないかと思っていて、調査業務であるならば、どれだけの情報を集めたとか、あるいはもう少し研究開発的なものであれば、論文だとか、報告書だとか、そういったものが成果として測れるようなアウトプットではないかというふうに思います。いっぱい調査をすると、自国のSPMの排出量が減るという関係はなかなか考えにくいので、実際にこの仕事をしたアウトプットは、データがあるないは別として、理想としてはどういうものが測りたい、でも、それは数えていないため、この排出量が目標達成しているというものになったという辺りを御説明いただけないかなというふうに思っております。以上です。

【説明者】 ありがとうございます。まず1点目の事業概要ということでレビューシートに書いてあるように、データや知見を収集する事業であるというふうには、最後、言い切っているという点の実態と合っているのかという部分ですが、御指摘のとおり、実はここには実測データや技術的知見を収集する事業という書き方で示しているところでございますが、もう少し丁寧に説明いたしますと、委託事業としましては、こういった試験法とか評価法とか国際的な基準といったようなものをつくるに当たっての様々なデータや海外の動向といったものの情報を集めて分析、検討から、いわゆる国際的な基準の提案まで行ってもらおうというところを我々から事業として委託するというところが委託事業の柱となっております。庁費として、その後、事務費として使わせていただいている部分は、先ほどもちょっとお話ししたように、様々なその後の議論とかで追加的に必要となったデータの収集はまさに実態調査といったような話、収集であったり、論文を見たりという部分もございますが、そういったような形でやらせていただいているということで、そういった意味では、すみません、ちょっとこの事業概要が言葉足らずだった部分があるかもしれませんが、我々のほうから出しているものと、我々が直接指示をしてデータを取ってもらっているものという形で分けさせていただいているというところでございます。

さらに実際にできた試験法、評価法、提案、国際基準の内容について、それが最終的な我々として目指すアウトプットということで、それを結果的にアウトカムでは様々な施策に使って、それはもう国交省だけではなくて、関係省庁と連携するようになってきますけれども、様々なアウトカム、そして最終的な目標が大気環境保全、地球温暖化防止ということで、そこにつながっていくということでちょっと整理をさせていただいているという状況ではございます。そこで見直し、改善の余地があるかという点については、先ほどちょっとお話ししたように、我々としても今後検討する部分があるのかなというふうに考えているところではございます。

【説明者】 恐れ入ります、若干補足させていただきます。ちょっとイメージが湧いていただけるとは分かりませんが、やはり軸となりますのは国際的に基準をどうつくっていくかというところが、もちろん、国内基準をどうしていくかというのにはありますが、この事業の肝だという認識でございます。国際的にどういう形で基準をつくっていくかという中で、もちろん、日本からも提案いたしますし、日本の国以外からも提案が出て、交渉なり、どちらかという競争ではありませんので、皆でつくっていくというほうがイメージが湧くかなと思います。御指摘いただいている海外動向調査一つとってみても、調査するだけというよりは、各国が提案してきたものが果たして妥当か否か、日本として受入れ可能かどうかを日本に持ち帰って、例えば実験をするとか、そういうこともございます。ですので、何か情報収集ということではなく、いわゆる技術的に測定手法として自動車から出る排気ガスの中の物質を測る測り方がどういう形で国際的に調和した基準をつくるべきか、例を申し上げると、これまでは粒子状物質と呼ばれる、すすの類いを重さで測っていましたが、重さだけではなくて数で測ろうじゃないかという議論がございます。これは国際議論の中で沸き起こるケースの中で、じゃあ、やはり我々の業務として、そういうものをどう測ったらいいかというものを委託して、しっかり詰めなきゃいけませんねと。庁費とそれ以外の整理は、実はそれで3本の調査をしっかり発注する、いわゆる実験で測るわけですけど、国際的な議論の中でこういうものも追加的に必要となると、瞬時に発注を出さなければならないケースもあるので、この7,500万円のおおよそは、そういった割と少し臨機応変に、対応できるような形で出している性格がございます。以上でございます。

【田島委員】 ありがとうございます。ちょっと確認ですが、そうすると、そういった議論に参加して、どういう新たな調査をしないといけないということを判断するのは庁費と言われている国交省内で行う作業で、具体的にこういう調査が必要ですよということを仕様書に書いて、そういった調査が発注されるという理解でよろしいですか。それとも、こういう課題について、包括的に調査を進めるというような契約で委託が行われているというふうに考えたほうがよろしいですか。

【説明者】 庁費と呼んでいる、先ほど6,800万円と御説明したところも、実際は何か測るものを考えているというよりは、実際のいわゆる研究、測る業務を発注しております。何が違うかという、やはり我々、年度当初になるべく契約を行いますので、おおよそもう来年度というか今年度、測ることをある程度決めたものを発注するというのが3本の調査発注の性格です。それに違っている、いわゆる6,800万円のものについては、追加的に行うべきかと言ったらいいでしょうか、交渉の過程で追加的に行ったほうがいいものを発注していくということなので、頭で企画するというよりも、どれも調査ではあり、測定業務ではありませんが、性格が違うというものでございます。

【田島委員】 はい、ありがとうございます。

【長谷川委員】 アトキンソン先生、お願いします。

【アトキンソン委員】 5ページの2つ目のところに未達成の製造事業者等にはと書いてありますが、この措置というのは既に発している措置ですか。

【説明者】 この措置はまだ発してはいない措置でございます。

【アトキンソン委員】 ただ、この100万円以下というのは、自動車をいっぱいいつくっているところで違反した場合、100万円以下というのは、多分、そんなに大きくないと思いますし、1台当たりだということになれば、単価が全然違うものなのに、100万円以下ということになると、これは義務を果たすインセンティブになるものですか。

【説明者】 御質問ありがとうございます。まず、勧告、公表、命令、罰金という形になっております。罰金の金額、100万円以下という点は、まさに御指摘のとおりで、議論が少々あるところでございます。1つ上に経産大臣及び国交大臣はという形になっていますが、省エネ法に基づいて行われているものになります。自動車だけではなく、全省エネ機器と言われるものを対象に、同じような措置ということが取られております。インセンティブという観点から申し上げますと、勧告の後、公表ですね。特に未達成の製造事業者が公表される形になります。先ほど申し上げたとおり、まだこの措置というのは過去取られたことはございませんが、公表措置により、その時点で省エネ基準未達成にはなっていないと、そういうインセンティブがまずそこで働くというふうにも考えられているところです。

【アトキンソン委員】 そこで質問として、海外を分析するのはよいのですが、いいところだけピックアップして、それを厳守するための義務の措置は全く勉強されないということとはあまりいいとは思わないです。2つの観点があり、OECDが出している分析によりますと、企業をいくつかのグループに分けられます。基準をつくるだけで厳守する会社、自主的に行うグループがあります。2つ目のグループとして、補助金を出せば大体行ってくれる会社もあります。3番目のグループというのは、大体70%の企業に匹敵するということ进行分析されていますが、理解度が少ない、もしくは規模がないから実行ができないとか、もしくはもうやる気がないグループ。場合によっては、ブラック企業的にはグリーン戦略を行わないことによって得することもあるということで、全く厳守しないというところ、このグループはどうするのかというのが最大の問題点であって、そこでカーボンプライシングの議論がされています。当然ながら、日本国内でカーボンプライシングだけ外してインセンティブだけをつけてくださいということは、企業のほうから言われています。諸外国の場合は、普及させるために徹底的に厳守させるための戦略のほうがよく重要じゃないかということをおっしゃっていますが、やはり今までの日本ですと霞が関のやり方を考えますが、マイナンバーカードを筆頭に、いつまで経っても普及しない。そうすると机上の空論に終わってしまう。ここはお金がかかるものですから、諸外国で徹底的にこういうコストをどうやって負わせるのかということをおっしゃっている中で、今、おっしゃるような公表するということはポイントです。例え、1社、2社をこのビルの前に公表しても誰も見ませんので、何の意味もないのですが、70%の半分がみんな公表の対象になった場合には何も怖くないということになりますので、勉強、分析するのはいいのですが、この制度をどうするのかというのは一番お金を使うべきところかと思えます。100万円以下だったら、企業としては何のディスインセンティブにはならないと思えますし、公表されても拘束力があるとはとても思えないです。

【説明者】 御指摘、誠にありがとうございます。御指摘の点は、我々も普段勉強させていただいているところでございます。資料の6ページを再度見ていただきたいと思っております。先ほども御指摘いただいた資料の5ページの燃費基準、資料の6ページにおいては真ん中に位置しております燃費基準の策定というところに当たります。先ほどの資料の5ページにもありましたが、この燃費基準というのは省エネ法、経済産業省、エネルギー庁さんで主に全体として見ている法律にはなり、そちらで燃費基準というものを策定しております。そこで、勧告、公表、命令、罰金等の措置も図られているところです。アトキンソン先生御指摘のとおり、燃費基準としてどのようなインセンティブを与えるか、そういったところは真ん中の部分として、今回御説明している事業とは別の環境対策全体の事業として、もちろん検討していかなければいけないところだというふうに我々としても認識しております。今回のレビューシート等で書かせていただいているのは、あくまでも資料の6ページでいう左の国際基準調和、こちらでかけさせていただいている予算ということで御説明させていただいているところです。

いずれにしましても、冒頭申し上げたように、試験法というのはそういった燃費基準において不可欠となる物差しの部分になりますので、もちろん、そのような全体の部分も俯瞰しながら、このような土台となる試験法も検討していく必要があると認識しております。ありがとうございました。

【アトキンソン委員】 最後、コメントとして、同じ国交省の建設部門で、小西という建設会社が、我が業界の中で相次いで違法をする会社があります。何回も何回も相談窓口に言っても、違法の繰り返しで、いや、改善するように努めますと言って指導をするだけで、何の罰金もないし、何の公表もないし、その会社は、「国交省が来ても、自分たち、何も怖くないので、」違法行為を繰り返しやっています。我が業界としては国交省は何の役に立っているのか。というのはルールがあるにもかかわらず、国交省自体も厳守させない。そうならないように行っていただきたいところでもあります。なぜそういうものなのかというと、諸外国のSDGsの人たちに聞くと、きちんとした形で厳守しない国というのは輸入の時点で全面的に課税を課すという概念がどうも議論されているらしいので、国内の都合だけで、海外はみんなやっている、うちだけはやらないということで、もしくは厳守させないと、そうすると輸入に対して、全部に対してその負担を課税させて、日本の競争力が強くなるどころか、徹底的に下げるようなことになりかねないということなので、真剣にディスインセンティブを与える制度を御検討していただきたいと思っております。

【説明者】 先生、ありがとうございます。規制とその実効性の担保というのは、我々、規制当局として一番大切だと思っております。幸いにして、自動車については、やはり国際商品として長く国際基準を調和して、さらにそれをきっちり実効性を保とうということで、認証部分でも相互承認といったことでお互いチェックをし合うというようなところもできているものでございますので、引き続きそういった点も含めて、実効性のあるものにできるように我々としても取り組んでいきたいというふうに考えております。

【アトキンソン委員】 ちなみに、この3ページの数字というのは、例えば達成するという

意味ではいいかもしれませんが、96年以降というのは人口減少の影響と、人口一人当たりの台数の低下によって車が売れなくなっている分と、その両方があると思います。既存の設備からの排出量と人口減少という珍しい現象が起きている日本だけに問題になっている減少の分もありますので、自然減と実際に既存の量の減少というのは、その両方の数字は毎年取っていらっしゃるのでしょうか。ここには出ていないですね。

【説明者】 すみません、その細かい数字はここには出てなくて、我々も詳細はちょっと今のところ、分からない部分ではございます。自動車の保有台数につきまして言うと、実はまだ依然伸びているという状況でございます。実走行距離の部分が若干、先ほどお話があったように、ドライバーの減少であったり、人口減少ということで少し減っている部分はあるかもしれないですが、自動車自体、実は常に伸び続けていて、最近はまだほとんど微増ではございますが、ストックとしては非常に伸びているという状況がまだ続いているというものでございます。そういったものも加味して検討すると、やはり単体の燃費をよくしていくということは非常に重要というふうに我々もまだ引き続き考えておりますし、最終的には2050年のカーボンニュートラルに向けて議論をしていくというふうに思っております。

【アトキンソン委員】 自動車メーカーは国内で売れる自動車の数が減少していると毎年言っていますが、増えているのですか。

【説明者】 毎年売れる車の数というのはやっぱり少しずつ減少しておりますが、ストックということで、持っている車、いわゆる登録されている車という数においては、累積で8,000万台の車ということで、日本はこの狭い国土に8,000万台の車がまだあって、それが維持されているという状況で、やはり生活の問題とか、生活スタイルの変化とかそういうのもあるのですが、皆さんやっぱり車をお持ちになりたいという部分もございまして、保有台数は伸びている部分がございます。貨物輸送等はつきましては、最近の顧客配送ということで、走行距離とかそういうのも伸びているという部分もございまして、そういったものも踏まえてどうやってCO₂削減を進めていくのかというのは非常に我々としても、今後、考えていかなければならない難しい問題だというふうに思っております。

【アトキンソン委員】 そうすると、これは新規だけですので、多分、そうすると年代が伸びているということですから、なかなか新しい基準のものに関する改善があったとしても、ストック全体に対する基準というのはどこまで反映できているのでしょうか。

【説明者】 こちら、ストックの範囲でございます。データを持ち合わせていませんが、考え方として御議論があった、まさに燃費、それから走行距離、それから市場の台数、それでインベントリー出ておりますので、新規ではなくて、実際に単年度ベースで幾ら市場に出ている車を出しているか。ですので、燃費もまさに御指摘いただいた今の法律の中で、罰金までいなくても、公表であるとか、順送りしていく制度の中で日本のメーカーの中では燃費基準というのは達成をしながら下げている。これ、自然増という形ではなくて、燃費が効いている部分はあると認識しております。

【長谷川委員】 石井先生、大丈夫でしょうか。

【石井委員】 もう一回、確認です。先ほどのレビューシートの中での資金の流れの話で、

庁費の中で7,500万円あって、6,800万円が外で、これはもちろん、競争を働かせながらみたいなお話だったと思いますが、レビューシートの作成のルール上、これは間違っていないということでしょうか。レビューシートとしてこれでいいですかということをもう一回、ちょっと確認させてください。

【説明者】 レビューシートとしてはこういう作成と内容にルール上、間違いがないというふうに聞いております。指示をいただきながら、こういう形で作成させていただいたというものでございます。

【石井委員】 分かりました。

【長谷川委員】 それでは、取りまとめ結果がまとまりましたので、発表させていただきます。1コマ目の事業名、車両の環境対策ということでして、評価結果としましては、事業内容の一部の改善が5名で、抜本的な改善が1名となっております。

主なコメントを御紹介させていただきますと、

- ・事務費7,500万円のうち6,800万円が外部に発注されているという実態があるのならば、これは適切にレビューシートの資金の流れのところに示すべきではないか。

- ・1者入札みたいなのが、実質、それだけ専門性が高いことをいろんな業者がするのは難しいかもしれませんが、そうであれば、事後的に入札価格の妥当性をチェックできるような仕組みを検討していくべきなのではないか。

- ・アウトプットやアウトカムは本事業とより直接的につながる項目にしていくべきではないか。

- ・これも事務費に関係すると思いますが、資金の流れが見えない部分があるので、レビューシートについて検討が必要。基準をつくるというだけじゃなくて、厳守させるような義務を徹底させるような制度の検討というのも強化すべきではないか。

- ・1者応札となっている原因を分析し、入札方法や発注内容を常に検討してほしい。

- ・本事業のみの評価として、例えば1 or 0 でもよいので、会議開催実績、議事内容、基準作成などと純粹に結びつけることはできないものか。

- ・どのように業務が実施されているのか、成果が生まれて記録されているのか、それぞれの活動にどのような支出が行われているのか、資料からはなかなか読み取ることができなかった

という意見がございました。

こういった御意見を踏まえまして、本プロセスの評価結果及び取りまとめのコメントとしましては、「事業内容の一部改善」。コメントとしましては、本事業の実施内容を踏まえ、適切な効果測定が可能な成果目標、成果指標を設定すること。本事業の予算額のうち、大きな割合を占める事務費については、資金の流れを行政事業レビューシートに明記すること。事業者の選定においては、競争性を確保する取組に併せて価格の妥当性を確認する取組を検討すべきこと。また、事業者はこの基準を厳守させるような制度の検討をすべき、とさせていただきます。

その他、御意見、コメント等、先生方がいかがでしょうか。オンラインの先生方も大丈夫で

しょうか。それでは、先ほど説明したとおりのコメントとさせていただければと思います。
よろしくお願いたします。