

第47回国土交通省政策評価会

令和元年10月18日

【竹本政策評価企画官】 それでは、座長が来られましたので、ただいまから第47回国土交通省政策評価会を開催いたします。

私は、事務局の政策評価企画官の竹本でございます。

開催に当たりまして、刀禰政策統括官よりご挨拶申し上げます。

【刀禰政策統括官】 皆さん、本日はよろしく申し上げます。ただいまご紹介いただきました、担当の政策統括官の刀禰でございます。本日、第47回国土交通省政策評価会の開催に当たりまして、一言ご挨拶をさせていただきたいと思っております。

本日は、皆様、大変ご多忙のところ、ご出席いただきましてまことにありがとうございます。

委員の先生方におかれましては、日ごろより国土交通省の政策評価につきまして、さまざまな形でご指導を賜っておりまして、この場をおかりしまして、まずは厚く御礼を申し上げます。

本日の政策評価会で、委員の皆様にご審議いただく令和元年度の政策レビューの4テーマにつきましては、5月に開催いたしました第45回の政策評価会、そして、6月から7月にかけて行いました個別指導の場におきまして、レビューの取組方針など、評価を行っていく上での根幹となる事項について、熱心なご審議、ご指導をいただいたところでございます。

本日は、こうした委員の皆様方からいただいたご指導を踏まえ、最終的な評価書作成に向けまして、各テーマの担当局等における検討の進捗状況につきまして、中間報告を予定しているところでございます。

今後、11月に予定されます個別指導等を踏まえまして、最終的には評価書が、各テーマの政策目的に照らしまして、所期の効果を上げているかを検証し、発現した効果と政策等の因果関係について詳しく分析し、課題とその改善方策を発見できるものとなることが求められているところでございます。

この後、各テーマの担当局等から中間報告をいたしますので、忌憚のないご意見を賜りたいと考えております。

本日も熱心なご議論を賜りますとともに、今後とも引き続きご指導いただきますようお願いいたします。挨拶とさせていただきます。

何とぞ、本日はよろしくお願いいたします。

【竹本政策評価企画官】 本日の政策評価会は、「政策評価に関する情報の公表に関するガイドライン」にのっとり公開で開催いたします。

本日の資料につきましては、3ページの資料一覧のとおりです。不足等がありましたら、事務局にお申しつけください。

議題の各レビューテーマの説明のときには、説明開始後8分に一鈴、説明開始終了時間の10分に2鈴を鳴らしますので、時間を守っていただきますようお願いいたします。

なお、村木委員におかれましては、都合により欠席となっております。

また、工藤委員、山本委員におかれましては、所用により少し早く退席されるということです。

間もなく議事に入りますので、写真撮影はここまでとさせていただきます。

それでは、以後の議事進行を上山座長にお願いいたします。

【上山座長】 皆さん、こんにちは。本日は、よろしくお願いいたします。

早速議事に入ります。報告事項について、事務局から①と②、2項目まとめて報告をお願いします。

【竹本政策評価企画官】 では、座って説明させていただきます。

4ページの資料1をごらんください。政策レビュー評価書決定の原則3年後に、それまでの取組状況を取りまとめ、政策評価会に報告し、ホームページで資料を公開することとしております。

それでは、平成27年度の4つのテーマの改善方策の実施状況について報告します。

1つ目は、「道路交通の安全施策」についてです。道路交通環境の整備のうち、幹線道路の交通安全対策では、事故危険箇所における死傷事故抑止率を平成28年度以降、40%程度で維持しております。生活道路については、生活道路対策エリアの制度を平成28年度に創設しております。

事業用自動車の安全対策において、安全体質の確立として、運輸安全マネジメント評価の対象事業者を拡大しております。

I T・新技術の活用に関しては、ドライブレコーダー等への導入の補助を実施しております。

車両の安全対策については、先進安全自動車について、技術指針を策定するとともに、補助制度を拡充しております。

2つ目の「住生活基本計画」については、平成28年に8つの目標を設定した新たな住生活基本計画を策定し、目標達成に向けた施策を実施しております。

目標1、「結婚・出産を希望する若年世帯・子育て世帯が安心して暮らせる住生活の実現」では、子育て世帯向けリフォームの促進等を行っております。

目標5の「建替えやリフォームによる安全で質の高い住宅ストックへの更新」では、リフォームによる耐震性、耐久性、省エネ性の向上と適切な維持管理を促進する等しております。

目標6「急増する空き家の活用・除却の推進」では、空き家を活用した地方移住や二地域居住等を推進しております。

目標8「住宅地の魅力の維持・向上」では、スマートウェルネスシティやコンパクトシティなどのまちづくりと連携しつつ、福祉拠点の形成や街なか居住を進める等しております。

3つ目の「国際コンテナ戦略港湾政策」についてです。「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策について、「集貨」は、国際基幹航路の誘致や国際フィーダー航路の便数増加、大型化にかかる支援等を実施しております。

「創貨」については、神戸港、横浜港において、無利子貸付による支援制度が活用され、物流施設が整備されております。

「競争力強化」については、国が整備した高規格コンテナターミナルの耐震強化岸壁等を低廉な額で貸し付けを行う等しております。

4つ目の「国際協力・連携等の推進」については、国際協力について、毎年約100名の専門家派遣を行っており、約1,500名の研修員受け入れを行っております。

「インフラシステム海外展開」では、国土交通省インフラシステム海外展開行動計画を毎年更新し、海外展開に向けた横断的な視点の整理、重要プロジェクトの見直しを行っております。

「国際連携と情報発信」では、平成28年9月にG7長野県・軽井沢交通大臣会合を開催したほか、平成31年1月のダボス会議において、当時の石井大臣がグローバル自動運転・都市交通カOUNシルの共同議長として出席しております。

レビュー取りまとめ後の実施状況については、以上です。

続きまして、15ページからの資料2-1をごらんください。令和5年度にレビューを実施する4つのテーマと、令和2年度、4年度に追加するテーマにつきまして、先般行われた国土交通省内の「政策レビュー等に関する検討会」の場で選定しております。

令和5年度の1つ目のテーマは、「第7次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍調査の推進」です。令和2年度以降の地籍調査は、第7次国土調査事業十箇年計画により進めますが、令和6年度には、計画の中間見直しが見込まれており、これに先立って、地籍調査が適正に実施されているか、検証するものです。

2つ目のテーマは、「河川空間を生かした賑わい創出の推進」です。平成21年度にかわまちづくり支援制度が創設されてから10年以上経過していることから、これまでの河川空間を生かした賑わい創出の取組状況について、政策レビューを実施します。

3つ目のテーマは、「地方部の鉄道の維持・活性化」です。厳しい経営状況の地方部の鉄道への国の支援や鉄道事業者の活性化策について、これまで蓄積された取組を評価し、地方部の鉄道の維持・活性化の課題、取り組むべき施策を整理するものです。

4つ目のテーマは、「地域防災力強化を支援する気象防災業務」です。平成30年度に気象庁防災対策支援チーム、令和元年度からあなたの町の予報官を設置していますが、これらの施策が地域防災力の強化に結びついているかを中心にレビューするものです。

また、令和2年度の追加テーマとして、「産業分野における気象データの利活用促進」が挙げられています。気象データの産業や社会への普及状況、コンソーシアムによる推進体制、気象ビジネスが維持、発展するための人材育成状況の現状と課題を整理するものです。

令和4年度に追加するテーマは、「旅行業の質の維持・向上」です。旅行サービス手配業の登録制度等改正法に基づく旅行業政策について、法改正から5年後の令和4年に政策レビューにより課題と改善方策を検討するものになります。

続きまして、19ページ、資料2-2をごらんください。令和元年度政策評価会の政策レビュー関係の年間スケジュールについて報告します。

今回の政策評価会は、評価書構成案を作成し、最終的な評価書作成に向けた推進状況、進捗状況を報告させていただきます。11月には、2度目の個別指導を行っていただきまして、12月には評価書の一次案を作成し、各テーマの担当委員にお送りさせていただきます。その意見を受けまして、二次案を取りまとめ、2月上旬までに委員の全員の皆様にお送りさせていただきます。最終的には、3月下旬に評価書を決定・公表する予定として

おります。

報告は以上です。

【加藤委員】 1つだけよろしいですか。

【上山座長】 はい。

【加藤委員】 14ページ目ですが、右側の一番下の箱の最後にポチが2つあって、1つ目に『質の高いインフラ投資』の国際スタンダード化を実現した」と書いてあります。何をもち「国際スタンダード化を実現した」と言っているのかがわかりにくいので、教えていただけないでしょうか。成果文書に記載するだけで、「国際スタンダード化を実現した」とは少し思えません。

【竹本政策評価企画官】 これについては、詳しいことはわかりませんので、確認してご報告いたします。

【加藤委員】 少し言い過ぎかなと思います。

【上山座長】 今日この会議で紙が出ていますが、今後どのように意思決定されていくのですか。

【日向政策評価官】 特段ご指摘がなければ、この会議でご報告したことをもち、評価会の資料として公表させていただく。ただ、今、委員からご指摘があった点について、ご不明な点があれば、その点について、記載の事実をご確認いただいて、充実した上で最終的に改めて公表させていただく。このような取り扱いで進めたい。

【日向政策評価官】 資料は担当部局のほうでまとめていただいて、我々も内容を確認させていただいた上で、今日、この会議の場にお出しさせていただいている。それを、我々政策評価官室がまとめて報告させていただいております。

【上山座長】 ホームページで資料を公表するときには、評価官室が公表するのですか。

【日向政策評価官】 これは、国土交通省として公表する。その手続については、政策評価を取りまとめている政策評価官室が行うということになります。

【上山座長】 評価官室が修正を入れるということは可能なんですよ。

【日向政策評価官】 ええ、可能です。

【上山座長】 では、原課と相談した上で、適切と思われる表現に変えていただく。ちょっと言葉尻を捉えるようだけれども、10ページも同じような表現がある。「支援を実施した」とか、「見直しした」とか、「推進した」とか、こういうものはいいんだけど

も、10ページが一番下が「物流施設の再編・高度化が行われた」。これもよくわからない。1個直すと、ほかも同じレベルでどうなんだということになるので、この際、セットで適宜見て、最後は原課がほんとうの意味でどう考えているかにもよると思いますけれども、あとはお任せしたいと思います。

それでは、審議事項「令和元年度に実施している政策レビューの中間報告について」に入りたいと思います。

テーマが4テーマあります。1テーマ当たり説明10分。時間厳守でお願いします。質疑は15分ですね。したがって、合計25分で1テーマを終えるということになります。時間の関係で、ご発言が十分にできなかった委員におかれましては、お手元に意見記載用紙がありますので、そちらに書いていただいて、記入後、事務局が回収する。メモの中で不明な部分や読めないというものについては、各委員に照会の上で意見を整理していただく。その上で、各委員のご意見を精査して、どの意見をどのように反映させるかという取りまとめ方針は各委員にお送りする。同時に、11月の個別指導の場で、それは適宜活用していただくという段取りでいきたいと思います。

それでは、1件目、「国土形成計画の中間点検」について、説明をお願いします。

【筒井総合計画課長】 国土政策局総合計画課長でございます。よろしく申し上げます。

では、お手元のA4横のパワーポイントの資料でご説明したいと思います。

1ページ、2ページは評価書の要旨ですので、省略させていただきます。3ページ、「評価書の目次構成案」でございます。これにつきましては、5月にご説明した以降、個別のご指導を踏まえまして、真ん中ほど、「計画の進捗状況」というところに、細かく(1)、(2)、(3)ということで、それぞれの進捗状況をしっかり整理して分けさせていただきます。そこが主な変更点でございます。

続きまして、4ページでございます。「評価の目的、必要性」でございます。国土形成計画につきましては、前回ご説明したかと思えます。この全国計画につきましては、一定期間経過したときは、政策評価を実施することを義務づけておりまして、今回、総合評価方式による政策評価を実施させていただくものでございます。

次のページ以降が国土形成計画の概要でございます。「評価の視点」等がございますが、6ページ以降10ページまで、計画の概要やこれまでどういうふうに進めてきたかということでございますので、時間の関係上、省略させていただきます。

11 ページでございます。この国土形成計画の大きなテーマとして、「対流促進型国土の形成」というものを掲げさせていただいております。計画の進捗の評価として、まず、この大きな「対流促進型国土の形成」が進捗しているかどうかということでございます。ここにつきましては、個別指導でも、「対流」が非常に抽象的だというご指摘や、「対流」が増えているとわかったとして、これが国土形成計画に書いたからどうだという因果関係がなかなか難しいのではないかとご指摘をいただいております。

ただ、やらないわけにはいかないというご指摘もいただいておりますので、当然、「対流」というのは、ヒト、モノ、カネ、情報にまたがる極めて広い概念、用語でございます。この中で、今回分析させていただいておりますのは、主に人の流れ、特に人口移動に着目しまして、状況把握を行って、評価をやらせていただいております。

12 ページ以降が、まずは、地方から都市の人の流れということで、資料を掲げさせていただいております。これは、東京圏への転入は、どういう都市から来ているかというのが12 ページでございます。

また、13 ページは、それぞれのブロックの中心都市が、人口移動についてどういう状態になっているかということを示したものです。例えば、札幌市ですと、縦線の左側がほとんど赤ですが、赤は下の凡例を見ていただくと「首都圏」と書いてあります。札幌市からは、ほとんど首都圏に数千人出ている。5,000人に満たない数が出ている。ただ、一方で、右のほうは転入超過でございますが、北海道の域内から1万人以上の方が札幌市に入っているというグラフでございます。こういう形で、各ブロックの中心都市は、主にその圏域の周りの地域から人が入ってきて、大体首都圏に出てくるという状況でございます。

14 ページが年齢別のものです。これは、全国の移動者はどういう年齢の方が移動しているかということでございます。若い世代、20から24、あるいは30前半ぐらいまでが多く移動しているという状況でございます。

あとは、15 ページでございます。これは表題に「地方から都会への人の流れについて」と書いてありますが、特にどこに転入しているか。地方でも転入している地域がございます。赤のところは3年間平均で4%以上の転入があったところ。そして、ほとんどが青ですが、濃い青はマイナス2%で転出しているという地域でございます。左側は20から24歳、右が25から29歳で、左のほうが非常に色濃く転出入のめり張りが強くなっておりますが、主に大都市部に出ているということが言えるかと思っております。一部、田舎の

ほうも赤が出ておりますが、この辺はもう少し分析したいと思っております。

あと、16ページ、17ページは、特に若い女性が東京のどういうところで勤め、あるいは教育を受けているかという分析をさせていただいたものでございます。主に専門的・技術的職業従事者というところが、特に女性の従事者が高くなっているという整理をさせていただいております。

17ページを飛ばしまして、次に、今度は三大都市圏からどういうところに人が出ているかというの分析させていただきました。この6年間で4回以上三大都市圏から人が入っている市町村というのが、日本地図の赤やダイダイなど、多いところを割と目立つ色で表示しております。主に、ぱっと見た感じ、リゾート地的なところが多いかなと思っておりますが、いろいろ選択といいますか、いわゆる過疎地域と言われるところでも、人が入ってきているような地域があるということがおわかりいただけるかと思えます。

そして、19ページは、6年連続で転入超過となっている市町村につきまして、どういうところがあるかというのを分析しました一例でございます。下のほうに山梨県の北杜市や豊後高田市といった、一応、こういう取組をしていると書かせていただいております。こういう取組と直接因果関係があるかどうかはわかりませんが、いろいろな取組が人口移動に結びついている可能性があると思整理させていただいております。

20ページに移っておりますが、これらの分析だけで、すぐに「対流」が進んでいるというのは、我々もなかなか言いにくい部分もあるんですが、そういう評価をさせていただいております。

残り時間がないのでどんどんいきます。次に、「コンパクト+ネットワーク」。これは、対流促進型国土を形成する上で非常に重要なものだと考えております。コンパクトというものをDIDの集中度で分析させていただきました。残り時間がないので、詳細はご説明しませんが、だんだんDIDの割合が増えているというものでございます。

続きまして、「コンパクト+ネットワーク」のネットワークの部分でございます。ネットワークは、いろいろな重層的なネットワークがあると思うんですが、今回は広域的なネットワークに着目しまして、主要都市間の所要時間というものを22、23と整理しております。一番端的なのは22ページですが、東京から各市町村までの最短所要時間が、空港等の整備によって大分広がっている地域が、ここ30年間の変化ではございます。ピンクが30年で広がった部分でございます。

23ページは、同じように、大阪起点、福岡起点などでも分析をさせていただいております。

ます。

続きまして、これまでの主要な「コンパクト+ネットワーク」の評価なんですが、計画には、さまざまな分野の施策を書かせていただいております。それらの各項目につきまして、項目を代表する指標をしっかりとセットして、検討分析するというのが24ページ以降でございます。

25ページ以降に、施策の表題と検討指標を書かせていただいております。一応、こういう表を27ページまでつくらせていただいております。

あとは、もう時間がないのですが、28ページに自治体や一般国民の方に、この計画の活用実態や理解度がどうなっているかを把握するために、今後、10月下旬からアンケートをやる予定でございます。アンケート票は別紙でつけさせていただきます。

簡単ではございますが、以上、中間の状況でございます。

【上山座長】 はい、どうぞ、質疑。どなたからでもご自由に、いかがでしょう。

はい、どうぞ。

【佐藤委員】 では、単純な質問で、流入のところ、資料で言うと38ページですね。この6年間に4回以上三大都市圏から転入超過というのは、6年のうち4年間はという理解でよろしいんですかね。それでいいんですよね。

これは、転入は1人でも多ければいいというやつですよ。

【藤澤総合計画課企画専門官】 極端な話そうです。

【佐藤委員】 極端な話で言うと。それは転入の問題です。

それで、非常に詳細に調べていただいた34ページなどにあるような人の移動なんですけれども、ここからどういうインプリケーションを導き出そうかというところが、幾つかあり得るような気がするんです。

例えば、私も自治体の仕事をしていて聞くのは、地域によって、若い人は大学が近いと大学に来る。それで、就職するといなくなってしまうということとか、独身は来るんだけど、結婚すると、また移ってしまうとか、逆に結婚すると戻ってくるとか、そういう形でいろいろなライフステージで人が動くんですよ。

ただ、問題は、その後、人は保守的になり余り動かないので、結果的に多摩ニュータウンではないけれども、だんだん高齢化が進んでいくわけですよ。すると、学校など、最初は必要だけれども、だんだん人がいなくなってしまうので学校があいていくとか、今度は逆に病院が足りなくなってくるとか、そういう形で街の新陳代謝が進まないことを問題

視されるのか、あるいは人口分布に何らかの偏りがある。特定の地域には若い人ばかり、特定の地域には高齢者ばかりになる。このあたりを問題視するのか。人口淘汰のダイナミズムの中でこれをどう理解しているのか、よくわからなかったです。どう政策に結びつけようとしているのかがよくわからなかったものですから。

【筒井総合計画課長】 1つは、計画にも東京の一極集中といいますか、そこについてはいろいろな課題があると書かせていただいております。

あとは、ここで我々が「移動」と言っているのは、若い人がどこに集まればいいということで、これがいいというのは計画上、書かせていただいていませんが、これは定住する、定住しないにかかわらず、いろいろな地域でかかわって、地域の活性化に携われないかなということで、対流促進型国土というものを掲げさせていただいています。

そういう意味では、今回の分析は、人の移動といいますか、住居の移動を伴う分析をさせていただいているんですが、本来ですと、この移動に加えて、日々どこで活動しているかといったことも必要だと思っております。要は、人口減少下で各地域が頑張るためには、いろいろな活動量を活発化させないといけないという発想で計画を書かせていただいていますので、人口の定住というよりは、もう少し日々の活動も必要かなと評価に当たってはそう思っておりますが、まだそこまで分析はできていないと思います。

【上山座長】 では、私のほうから。まとめのほうで、Society 5.0や自動運転などが入っていたんですが、これはまだ実現していないので、ここに書くのは妥当ではないと思うんですね。むしろスマートフォンやインターネットなど、通信環境の変化というところにとどめておいたほうが良いと思います。

それから、次のポイントにいきますけれども、後ろ。国民に対するアンケート、79ページから後です。これは、「最近、活発に動いてきていますか」とか、あるいは「整備が進んでいると思いますか」とか、「いろいろよくなっていますよね」という感じで迫っている。これは、違うのではないかと思う。住んでいる街の状況を見て、「今後、どのような不安がありますか」とか、「昔と比べて今はどう」、「今後どうなると思いますか」と聞かないといけない。役所がやっている仕事について、成果を感じますかという質問項目自体にバイアスがあると思う。「役所は頑張っています。それをあなたは認めますか」という感じの書き方になっている。

それから、その前の自治体のところも同じです。「『対流』が進んでいると思いますか」「計画について認識しているか」とか、いろいろ書いてある。これも、「コンパクト+ネ

ットワーク」ありきで質問している。これが、「防災」や「減災」のような一般的な言葉だったらいいけれども、「コンパクト+ネットワーク」というのは、普通の自治体職員は意識しないで仕事をしている。こういう聞き方をするというのは、ちょっとどうなのか。

何を聞くのが大事だと思う。自分たちがやっていることについて周知の度合いを聞くアンケートになっているがアンケートの目的がよくわからなくなっている。

【佐藤委員】 済みません。それに関連して。

【上山座長】 はい。

【佐藤委員】 それに関連してなんですけれども、自治体である国民にアンケートをつくる時に、何か仮説を立てたほうがいいと思うんですよね。仮に「対流」が進んでいないとしたら、どういうところにボトルネックがあるんだろうとか、「コンパクト+ネットワーク」が進まないとしたら、どこにボトルネックがあるんだろう。例えば、市街化調整区域がうまく調整できていないとか、市街化調整のところに集中しないとか、先ほどD I Dと言っていましたけれども、そういうところに人口が移動できていないとか、それはなぜだろうとか、人材がないとか、情報が足りないとか、何でもいいです。規制が弱過ぎるか、強過ぎるかわからないですけれども、少しアンケートをとるに当たって、設問をだ一つと並べるよりは、こういうところにボトルネックがあるかどうかを検証してみようとか、こういうものは促進材料かもしれないということを検証してみようとか、何か仮説を立ててから質問項目をつくられたほうがいいと思います。

【山本委員】 私は関与しているので、おっしゃったことはそのとおりでと思うんですけれども、もともと仮説を立てられないような計画になっていて、「対流」の概念自身が不透明なわけなので、ただ、実態に関係しますと、自治体の担当部局に聞かれるんですよ。一般的な自治体の方、一般に聞くわけではなくて、あくまでも国土形成計画のご担当の方に聞くので、一応、矛盾する概念かもしれないんだけど、2つの要素で聞くというのは、今の計画がそういう前提になっているので、まず、それについて認識しているかどうかということを確認するぐらいであって、因果関係は、我々の指摘にもあり、38ページからついていて、同じことを言っているんです。難しいというのが局のご判断なので、一応、今日、ご欠席なんですけれども、アンケートのときもご相談を受けたんですが、仮説を立てられるような状況ではないので、とりあえず事実認識を確認すると私は受け取っています。

ただ、日にちがまだありますので、可能な限り努力はしてみたいと、私もやってみたい

と思いますが、そういう状況だということは補足させていただきます。

【上山座長】 済みません。ちょっと時間がオーバーしていますので、これはこれで終わりたいと思います。あと、また事務局と調整をお願いします。どうもありがとうございました。

はい、どうぞ。説明をお願いします。

【高坂海洋情報部企画課長】 よろしくをお願いします。海上保安庁海洋情報部企画課長の高坂と申します。よろしくをお願いします。

さて、お手元にお示ししている資料で言うと全体の91ページとなっておりますけれども、本政策レビューでございます「地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実」ということになっております。この評価書の構成及び要旨、それぞれ案がございますが、前回の5月の政策評価会におきまして、先生方からいただきましたご指摘、その後、個別指導をいただきました上山座長及び工藤先生からのご助言を踏まえまして修正したものでございます。

それでは、当該資料の概要についてご説明させていただきます。94ページをお願いいたします。

こちらが、評価書全体の目次、すなわち全体の構成の案となります。今回のレビューの対象施策は2つございまして、1つ目は、地震津波災害時に緊急海上輸送ルートの早期確保に資することと、その後の迅速な海図整備を可能とする。これが1つございます。

2つ目でございますけれども、災害時に発生する航路障害物に関する情報を効果的に提供することでございます。いずれも非常に専門的な内容でございます。これまでの政策評価会や個別指導におきまして、やはり一般国民の方々にも関連施策の内容を十分にご理解いただくため、まず、海上保安庁の関連業務の内容を丁寧に説明すべしとのご指摘、ご助言をいただいております。

これを受けまして、本評価書では、序章の「評価の概要」に引き続きまして、第1章で海上保安庁の業務のうち、本レビューの施策に関連するものについて、できるだけわかりやすく説明させていただくこととしました。

次のページをお願いいたします。こちら、序章でございます。「評価の概要」としまして、今回のレビュー対象である施策の目的、概要、並びに評価の視点、手法についてお示ししております。

レビュー対象の施策は、先ほどの2つでございますけれども、この2つの施策に対する

評価の視点の1つ目は、地震津波災害発生後、緊急海上輸送ルートを確認する必要があります。海上保安庁を含む政府関係機関が連携して、航路啓開作業を行います。その際、当庁は水深調査結果の審査を行います。また、その後、早期に海図をつくるというものがございます。当庁は、こういった審査及び海図の整備を迅速かつ確実に進めるという観点から、この関連の作業の円滑化、合理化がきちんとできているか。これが1つ目のポイントでございます。

2つ目のポイントは、当庁は平常時から船舶交通安全のための情報提供を行っております。これを、地震津波災害時に多数の航路障害物、いろいろなものが浮いてございますけれども、そういったものが発生する中でも効果的に実施できるようになっているのか。この2つでございます。

次のページをお願いいたします。ここから、全体の107ページ目までございますけれども、海上保安庁の業務ということで、1つ目、そもそも海上保安庁の主な業務及び組織とはどういったものか。平素から行う海図作成作業とはどんなものか。そこでの国際基準がどの程度重要か、また、地震津波災害時の航路啓開作業では、誰が、いつまでに、何をするのか。そして、平時、発災時、本復旧時における作業のあり方のそれぞれの違いはどのようなものか。そして、船舶交通の安全のための情報提供はどのようなものかといった項目につきまして、できるだけ丁寧に説明させていただくこととしております。

こうした説明を評価書の最初のほうにお示しすることで、本レビューの対象施策に対する一般国民の方々のご理解をかなりの程度お手伝いすることができるのではないかと考えております。

では、全体の108ページをお願いいたします。少し飛びます。第2章でございますが、レビューする2つの施策に関しまして、平成23年の東日本大震災がきっかけとなっておりますけれども、その際、それぞれどのような問題点が表面化し、海上保安庁として、これらを解決または改善するためにどのような施策をつくり、これまで取り組んできたかについて説明しております。

次のページをお願いいたします。これは最初の施策でございますけれども、緊急海上輸送ルートの早期確保と迅速な海図整備でございます。これに関連する問題点は2つございました。

1つ目が、東日本大震災の当時でございますけれども、いわば極限状況下で水深調査を行う手法が統一されていませんでした。そのために、震災発生後、一旦水深調査を行いま

したけれども、再調査が必要になった。あるいは調査結果の審査に時間がかかったといったことがございまして、港湾の暫定供用開始まで、本来ならば72時間以内でなければならぬのですが、1週間以上要してしまいました。これが1つ目の問題点でございました。

2つ目の問題点は、その後の本復旧の段階で、国際基準に基づく調査によって、最新の見図とすることが必要だったのですが、水深の基準である最低水面の高さを示す陸上の目印がございまして。この目印が、震災で壊れてしまった、崩壊してしまったために、根本的な基準になる最低水面を決定するために、改めて潮汐観測を行うという作業がございまして、結果として1か月間以上を要してしまったという問題が生じました。

次のページでございましてけれども、そこで、まず、最初の問題でございましてけれども、極限状況下での水深調査にかかる手法が未確立であったことについては、応急段階で水深調査の迅速化を図るために、調査の国際基準を緩和しまして、「暫定水深調査マニュアル」というものをつくりました。これによりまして、災害発生から72時間、このキーワードがございましてけれども、72時間以内に緊急物資輸送船の入港を可能とするための「暫定供用開始宣言」を発出することが可能となると期待されております。

次のページでございましてけれども、先ほどの2つ目の問題。本復旧の段階で、最低水面の高さを示す陸上の目印が壊れてしまった。最低水面の決定に時間がかかったことにつきましては、全く別のアプローチでございましてけれども、GPS衛星を使いまして、最低水面を地球の中心を基準とする地球楕円体、これは、地盤変動等の影響を受けませんので、その仮想の球面に関係づけることで、いわば絶対的な高さ、絶対的な基準をつくるのが可能となりました。この結果、時間のかかります潮汐観測が不要となりまして、見図整理の迅速化ができます。ただ、これはすぐに全てを整備できるものではございまして、現在、GPS衛星等を用いました最低水面の調査を順次進めているところでございまして。

次のページをお願いいたします。続いて、2つ目の施策でございまして。船舶交通安全のための情報提供に関して表面化しました問題ですが、東日本大震災発生直後、海上保安庁は多数の漂流物などの情報を航行警報等として発信しました。

しかし、航行警報や水路通報というのは、位置の情報が緯度、経度の数字で示しているものですので、情報量が非常に多くなった場合、利用者はどれが自分に関係する情報なのか、ぱっとわからないということで苦労してました。

一方、当時でございましてけれども、情報を地図上で視覚的に確認できるよう試行したところ、これがいいと好評を得たということがございまして。これを踏まえた対策が、次のペ

ージになります。

船舶交通安全のために提供しています水路通報等につきまして、視覚化やスマートフォンにも対応させるための充実を図ったというものです。

以上が、今回の政策レビュー対象である2施策の概要と現状です。

次のページをお願いいたします。第3章の「評価」と第4章の「課題と今後の方向性」でございますが、第3章では、レビュー2施策のそれぞれの目的でございます地震津波災害時の暫定的及び本格的な海上輸送ルートの迅速な確保と、船舶交通安全のための、より効果的な情報提供にどの程度貢献しているかにつきまして、民間の調査業者や船舶運航者からの聞き取り調査、実は本日も行っております。さらに、国際会議での反応等を踏まえて評価するというものです。

第4章では、これらの評価結果を踏まえて、今後の課題とさらなる取組の方向性について整理しているというものです。

評価書の内容は以上ですけれども、次のページをお願いいたします。こちらは表になってございますけれども、委員の先生の皆様方から既にいただいた主なご指摘について整理したものです。個別指導を担当されました上山座長、ありがとうございます。工藤委員からのご指導も受けまして、主なご意見を表のとおり整理させていただきました。これら4つのものにつきましては、評価書作成に当たりまして、「対応方針」のとおり措置させていただくというところでございます。

以上で、発表を終わります。

【上山座長】 ありがとうございます。

では、ご質問をどうぞ。

【加藤委員】 では、いいですか。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【加藤委員】 航路の啓開は重要だと思うのですが、問題に関するエビデンスが弱いという気がしました。東日本大震災で関連する問題が起こったことは確かだと思うので、それをもう少し具体的に書いたほうがいいと思います。108ページ、109ページあたりに問題が少しだけ記述されているのですが、具体的な問題がよくわかりません。説得力を増すためには、説明を追加するべきだと思います。

また、たとえ航路が啓開されても、港湾が壊れていたら意味がないですね。海上保安庁は航路に関心があって、港湾は港湾局という役割分担なのかもしれませんが、両方が機能

しないかぎり緊急輸送路は機能しないはずですが。もし可能ならば、この点についても追記していただけるとありがたいです。

【高坂海洋情報部企画課長】 わかりました。ありがとうございます。

【上山座長】 今回の加藤委員がおっしゃった話は、115ページに今までの指摘や、そこまでスペシフィックに前回は議論していないんですけども、要するに1番目の話と2番目の話ですね。ここをもう少し掘り下げていただく。一般国民にわかりやすくというのは、保安庁の仕事ではなくて、そもそも海図がなくなると何がまずいのかとか、あるいは震災のときに船がすぐ着けなくて、1カ月そこに入れないというのは、一体何が起きるんだという話ですね。

【加藤委員】 おっしゃるとおりです。

【上山座長】 空港なんかは、非常にわかりやすいですね。陸路が壊れてしまったから、空路しかない。だから、仙台空港を早く開きましようみたいなものは非常にわかりやすいんですけども、船の場合、ふだんから何がどう運ばれているかわかりにくいということもあって、何日かかりましたというだけでは、多分だめだと思うんですね。GDPの何%までは言わないけれども、やはり食料など、もう少し緊急性というか、港が機能しないとどれだけ大変なのかみたいな。

【加藤委員】 航路がダメージを受けたために、船がすごく遠回りを余儀なくされたとか、何かそういうエビデンスがあるとうれしいですね。

【上山座長】 その辺から入らないと、このテーマ自体がとてもマニアックなテーマに見えてしまう。重要性を感じるようにしたほうがいい。具体的にというところまで、なかなかいかない。全体に非常に力を入れてやっていただいているがゆえに、さらに注文をつけたい。

それから、2番目の関係機関というところ。まさに今、加藤委員がおっしゃった港湾との関係、船会社との関係。この間、私も申し上げた感じがするんですけども、その辺も大事ですね。

あと、民間事業者に聞き取りをされているというのは非常にいいと思うんですが、庁内はどうなのか。保安庁の中は一体だと思うけれども、本庁と現場には距離がある。現場は緊急事態になると、限られた人数で一気にいろいろなことをやらなくてはいけない。マニュアルには書いてあるけれども、とてもできませんとか、いろいろな状況もあると思います。あるべき姿や基準を決めるというのはいいし、機材を配備するのもいいと思うんです。

けれども、実際に組織的に対応できるのかというところ。その辺の検証も必要だし、緊急時の組織対応能力というのは、BCPプランをつくったり、民間企業もよくやったりします。けれども、家族がいるから家に帰らなくてはいけない。そういうことも含めて考えると、実際に短期で再開するための準備というのは、どれだけマンパワーが割けるのかとか、その辺のリアルなイメージのシミュレーションもやられたらどうかと思います。

【高坂海洋情報部企画課長】 はい。ありがとうございます。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【白山委員】 114ページの第三者の評価とかは、まだこれからだと思うんですけども、ちょっと方向性のイメージだけお伺いしたいんです。例えば、1ポツの①の「調査作業マニュアルの整備」というところで、聞き取り調査のほうはわかるんですが、国際会議での反応をどうやって評価につなげるのかというのは、具体的にどうやるのかがよくわからないので、何か方向性みたいなものがあればお伺いしたい。

あと、②の「同情報の整備状況などをもとに施策の評価を記載する」と書いてありますけれども、港湾でBCPを作成されているところについては、何か聞き取り調査をやって、BCP作成のときにこの情報がどう利用されているのかということを知りたいんですか。どういう形で情報の利用者側のデータを集めて、それがどういう効果を及ぼしているのかというのを、どういう形で評価していく方向なのかというのを、少しお伺いしたいんです。

【木村海上保安庁海洋情報部企画課主任調査企画官】 まず、ご質問がありました国際会議での反応ということにつきましては、実は、こんな大災害が起こって、海凶の国際基準を緩和して、国内独自の基準をつくるという取組をやっているのは我が国だけです。これを国際会議の場で発表することで、他国においても同様な被害が発生する可能性がありますので、ほかの国の方々の参考にしていただいて、そのときの心証を評価書に反映させていただこうと思っているところでございます。

もう一つ、民間事業者からの聞き取りという面に関しては、実際、先ほどの座長や加藤委員からのご質問とも少し関係するのですが、このマニュアルを実際に使うのは民間事業者でございまして、我々がイメージしてマニュアルをつくったのですが、それが実行性があるかというのを、実際に現場で使う民間事業者さんに見ていただいて、その民間事業者さんからこう変更してほしいというものを全て組み入れて、1回マニュアルを作成しています。それを、今度は地方にばらまいて、地方の事業者さんにも確認いただいて、また、

その地方ごとで持っている機材が違ったり、事業者の数が違ったりという状況がござい
ますので、地方ごとに改めてマニュアルをつくる作業を今進めているところでござい
ます。

【上山座長】 ちょっと今のものに関連するんですけども、全体的にIT対応みたい
なものが余り書かれていない。スマホで情報提供と、役所から出すほうはスマホなどある
んですけども、最近あちこちで始まっている、例えば道路なんかもF i x M y S t r e
e t というものがあって、一般の人が道路が壊れていると写真を撮って、役所に送って
くる。あるいはトヨタやホンダが車からの無線情報を使って通れる道、通れない道を会社と
して提供し、オープンデータで出していたりする。

リアルタイムの速報みたいなものも民間からT w i t t e rなどで情報をとるし、逆に
写真も送ってもらうし、こちらからもそういうものに発信していくなど。T w i t t e r
がいいのかどうかわからないですけども、何か末端の現場の人たちと往復、上り下り、
両方つながったようなネットワークが考えられる時代に入っていないのでしょうか。世界
最先端へどんどんハードルを上げて、この103ページも広域連携体制で非常にいいと思
う。けれども、こうした21世紀的なネットワークテクノロジーを余り感じない。そこは
いかがでしょう。

【木村海上保安庁海洋情報部企画課主任調査企画官】 今のご質問の件ですが、1つ目
の施策につきましては、緊急時ですので、我々も今までの経験上、ライフラインも含め
て、情報伝達手段もとまってしまうという前提で、そのときでも迅速に72時間以内にや
らなければいけない。そのためにはどういうことをすればいいかというところを考えてい
ますので、ちょっとITとは逆行するような感じの対応を考えています。

もう一つ、船舶交通安全の情報提供につきましては、基本的にはユーザーが船ですの
で、船側が無線機を持っていたりということでお話していると思っております。

一方で、リアルタイムの情報提供という面では、我々はこの施策とはちょっと違ったと
ころで、「海しる」という海洋状況表示システムというものを本年度から運用を開始して
いるのですが、そちらでプロの方々ではない一般国民に対して、リアルタイム性のある情
報提供をするという取組をしております。これについては、評価書のほうで盛り込んでい
きたいと考えているところでございます。

【上山座長】 ほかはよろしいですかね。大丈夫ですか。

では、以上で。どうもありがとうございました。

【高坂海洋情報部企画課長】 ありがとうございました。

【杉中海岸・防災課長】 港湾局でございます。海岸・防災課長の杉中と申します。

日ごろ、先生方には大変お世話になりましてありがとうございます。また、今回、このような機会を与えていただきまして、感謝をしている次第でございます。

それでは、早速でございますが、資料の説明をさせていただきたいと思っております。資料ナンバーが116ページからになります。港湾のほうは、「港湾における大規模地震・津波対策」ということで、今回の政策レビューのテーマを設定させていただいているということでございます。

まず、118ページをごらんいただきますと、「評価書の目次構成案」というところに記載させていただいておりますが、序章、それから第1章、第2章、第3章、第4章とありますが、今回は港とはということも合わせて説明させていただくのと、主に第2章のところですか。これまでどういう考え方で対策を行ってきたかということにつきまして、主に説明をさせていただきたいと思っております。

119ページでございます。「評価書のポイント」ということで、指標のところを記載させていただいております。

続きまして、第1章から順次説明させていただければと思っております。120ページからでございます。

まず、港湾の概要ということでございます。港と言いましても、全国に約1,000近い港がございます。

【上山座長】 済みません。時間がないので、この辺は飛ばして。

【杉中海岸・防災課長】 よろしいですか。

【上山座長】 はい。この辺は大体各委員、みんな……。

【杉中海岸・防災課長】 はい、わかりました。

では、資料をつけさせていただいておりますが、124ページですね。「世界とのつながり」ということで、こんな航路ネットワーク網を全世界に引いております。

また、125ページも、こんなコンテナ、輸出入貨物の99.6%を港から輸入しているということで、いろいろな輸入物資がかなり増えていますのと、いろいろな製品をつくる時にも、国際水平分業の中で輸入比率が上がっているということでございます。

126ページでございます。世界のコンテナ取扱量ということで、日本もある意味順調には伸びておりますが、やはりアジアの伸びがかなり大きいという状況でございます。

また、127ページ、128ページは、国内輸送の状況ということでございます。今、

ちょうど人手不足、トラックドライバー不足というものが顕著になってきておりますので、こういうところを伸ばすのも港湾の課題ということでございます。

129ページに「港湾の役割」ということで、「物流」、「人流」、「産業」、「生活」、「防災」と。今回は主に「防災」のところを掘り下げていかせていただくということでございます。

いろいろ載せておりますが、少し省略させていただきますと、今回の「防災」のところのご説明をさせていただきます。

1枚、お手元にA3の資料もお配りさせていただいております、主にこれに沿いまして説明をさせていただければと思っております。第2章「大規模地震・津波対策の現状と変遷」というA3の資料でございます。

やはり契機になりましたのが、平成7年の阪神・淡路大震災ということでございます。直下型でございました。これによりまして、被災状況、それから、横にいつていただきますと、「課題」、「防災施策」、「実施状況等」ということで取りまとめをさせていただいているところでございます。

「被災状況」のところにあります、これは例示としまして、被災により大半の岸壁が使用不能になりまして、大量の瓦れきが発生したということで、これは①番と数字を載せておりますが、136ページに①番と打たせていただいております、その後の資料と連動としているというつくりになっております。①、②とついているところは、その後の資料も合わせておめくりいただけるとありがたいと思っております。

ということで、阪神・淡路大震災を契機としまして、「防災施策」としましては、やはり耐震上の基準、港湾の技術上の基準を改正して、地震動のL1、L2という概念を導入したという契機になりました。

「実施状況等」のところをごらんいただきますと、L2対応の耐震強化岸壁の整備をそこから推進してきたというところが変遷の経緯でございます。

また、③とありますが、神戸港でかなりの瓦れきが出てまいりましたので、港湾計画を少し変更して、神戸港で瓦れきの処分をしたということも、このとき行ったところでございます。

その後、南海トラフ、それから首都直下ということで、それぞれ法律や要綱が定められたということがございました。これを踏まえまして、それぞれ防災施策としまして、津波危機管理対応事業を創設したり、あるいは港湾法も改正いたしまして、非常災害時に国に

よる物流の拠点となります基幹的広域防災拠点を整備し管理するということを開始してございます。これは、資料④ということで、使用ページが139ページになります。

139ページをごらんいただきますと、川崎の東扇島のところに大きな船を入れて、そこから各港の耐震強化岸壁に小さい船で2次輸送をしていくということを行って、自衛隊あるいは保安庁などに展開していただくことを念頭に置いた基地を整備して、管理していくというきっかけになりました。

また、2つ目として大きなものは、平成23年3月の東日本大震災でございました。これは、防波堤が倒壊する、あるいは水門・陸閘の操作員が被災を受けるということも起こってしまったということでございます。これを踏まえまして、港湾の施設の技術上の基準を改正しまして、L1、L2のときにも、防波堤が直ちに破損しないように、粘り強く、最後まで粘れるようにしてございます。あるいは幹線輸送のサプライチェーンなり、国際物流輸送のターミナルについての取り扱いについての通知文を出したり、あるいは水門・陸閘ということで、海岸法の改正を行っておりまして、水門・陸閘の操作基準の策定、義務づけをしたりしてございます。

実施状況としましても、そういうものを順次推進してきているという状況でございます。

また、合わせまして、コンテナの漂流や、海の中はなかなか見えにくいですので、航路を警戒するという必要がございます。これも合わせて港湾法の改正を行いまして、港湾防災協議会という法定協議会を設立したり、海の中の港湾区域の外に船が通る道を緊急確保航路と称しまして指定したり、BCPガイドラインを策定した、あるいは民間施設の耐震化に係る特例措置を創設いたしております。

また、平成28年の熊本地震ということで、今度は内陸部の直下型というものが発生いたしました。このときには、自衛隊の支援船と貨物船のふくそうが港でかなり見られたということで、なかなか被災の自治体におかれましては、復旧作業あるいは現状の確認作業で手いっぱいになっている中で、作業を実施するのが困難な状況もあり得るということで、港湾法の改正をいたしました。非常災害時に国に要請した場合には、国で代行的に港湾管理の一部を代われるという制度を策定いたしました。

これにつきましては、「実施状況等」のところに記載させていただいておりますが、昨年の西日本豪雨のときに呉港がかなりダメージを受けました。そのときに港湾管理者からの要請に基づきまして、呉港におきまして岸壁の利用者との利用調整、あるいは漂流物の

回収を国が実施したということを行ってございます。

また、地震津波とは違いますが、一番下のところです。昨年の台風21号のときにも、大阪湾で大きな浸水被害が発生いたしました。コンテナの流出や電源設備の浸水などが発生いたしております。そういうことを踏まえまして、防災施策としまして、「港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン」を改訂いたしましたところでございます。

幾つかこの中で手を打っておりますが、1つ大きいのは、東日本大震災の後、BCPというものをつくることにしたんですが、残念ながら高潮については、幸いにしていいですか、今までそういう被災がありませんでした。港湾でBCPをつくっておりましたが、高潮についてはなかったということで、それを新たにつくることにしたところでございます。

あと、緊急3カ年ということ、今実施させていただいてございます。

ちょっと駆け足でございますが、主なところは以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

では、委員から質問をお願いします。

【山本委員】 よろしいですか。

【上山座長】 はい。

【山本委員】 全般的によくまとめていただいていると思いますけれども、過去の地震が起こったので、これに対応していろいろな施策をして、それについての効果も検証しますというのは、これはこれでいいと思うんですけども、そのアプローチだけだと、この前の水害は直接港湾には関係ないかもしれませんが、違うアプローチもあるのではないのかということと、今、台風の話が出たんですけども、今回は一応、大規模地震・津波対策ということからすると、そこら辺をどう扱うのかという2点を確認させてください。

【杉中海岸・防災課長】 ありがとうございます。

今回の台風15号につきましては、かなり高波がございまして、今回の15号はコンパクトな台風でございましたが、それだけ気圧の谷が急になっていたということもあります。狭い範囲でかなりの強風が吹いて、それが高波になって、特に横浜港の福浦地区と呼ばれます海岸というか護岸のところに工業団地がありますが、そこがかなり破損されたということがございました。

また、先ほどご説明しました去年の台風21号も、芦屋浜のところが……。

【上山座長】 ちょっと時間がないので、一言をお願いします。

【杉中海岸・防災課長】 はい、わかりました。

それで、高潮のところは、「港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策検討委員会」というものを実は16日に立ち上げをしまして、そちらで議論することにしております。

【上山座長】 私のほうからです。いろいろなことをやっておられる。時系列に整理もされている。しかし対策というもののカテゴリー分けや定義をしないと、なかなかまとまらないと思う。

例えば、新しい技術を入れ、BCPやソフトを入れた、法律、制度を変えた、単にお金をもっとつぎ込んだというのものもあるかもしれない。あるいはもともと10年でやる計画を5年に変えたというのものもあるかもしれない。いろいろなことをやっているのをもう少しカテゴリー化して整理していただく。

あるべき姿と比べて、どこまでできているのかもよくわからない。金が足りていないのか、制度が不十分なのか、何が課題かもわからない。いろいろ頑張っていますという状況報告で、材料がいっぱいあってよく整理されてはいるけれども、これをまとめるのは、難しい。

例えば、名古屋港については、現状評価すると7つの課題があって、それに関してハード、ソフト、制度、いろいろチェックすると、実はソフトのこのところについては大きな抜けがありましたとか、本来、評価というのはそういうことをやるのだけれども、それがされていない。

きつい言い方をすると、あちこちいろいろな事件が起きるので、そのたびにドタバタ行って、継ぎはぎして歩いている。褒めてくださいという感じになってしまっている。

国民側からすると、日本の港は大丈夫なのかということとかが知りたい。いや、大丈夫です。地震が来ても壊れませんとか、壊れても、すぐ復旧しますとか。パーフェクトな状態と比べて、仙台港はどう、名古屋港はどうという点検をしていただきたい。

資料集としては非常にいいと思うんですけども、政策評価としては、これはこのままでは全然まとまらない。

ちょっとほかの委員の意見を聞いてから。はい。加藤さん、いいですか。

【加藤委員】 今回のご説明を伺っておそらく委員の皆様は同じような印象を持ったと思います。カテゴリー化するというのが1つのアプローチなのですが、その心は、被害のメカニズムに関する仮説が必要だと言うことです。それがいい中で、ただ実施したことだ

けを書いてしまっているの、全体像が見えなくなってしまうのではないかと思います。

メカニズムの仮説はすでに持っておられると思うので、まずそれを少し整理してはどうでしょうか。そして、メカニズム全体のこの部分についてはこの対策をやっていて、また別の部分の対策はこれですというふうに説明した上で、起こりそうな被害のメカニズムは全部押さえられていますという感じの説明が期待されていると思います。

【佐藤委員】 では、済みません。

同じことの繰り返しになるかもしれませんが、やはり事前の対策としてはこれをやった。強靱化です。事後の対策、つまり壊れたときにはこういう復旧策があります。ソフトとしては、例えば迂回経路をつくって、物資の流れがちゃんと滞らないようにしています。やはり幾つかカテゴリーがあると思うので、そこをきちんとまとめていただいて、東日本大震災のときはここがボトルネックでしたとか、熊本のときはここに問題がありました。先ほどの名古屋、仙台は、まだここが足りないです。施策体系を先につくられて、それに具体的な事例を当てはめていくというのがいいのかなと思いました。

【上山座長】 あと、お金の話が出てこない。事業主体も国とは限らない。自治体の場合もある。港湾法の改正だとか、制度は結構書いてあるけれども、お金と事業主体がよくわからない。

それと、根本的に全国の港湾をまとめて議論することに無理がある。172ページを見ると、全国の何%が達成しているかみたいな書き方をしている。しかし港にもタイプがある。大中小もあるし、あるいは危険の度合いなどもある。地形が違うとか、もしかしたら港のタイプ分けも必要で、ある種の港についてはかなり念入りなメニューが必要だけれども、ほかはそうでもないとか。あるいは全体について必要なものについては、ここにあるように全部のうちの何個が達成できていますとかまとめる。場合分けもしないで、ざっくり港湾と書くと、結局事件、事故が起きた後、その港について頑張りましたみたいな話で、エピソード集みたいになってしまう。

だから、阪神・淡路のときは、阪神・淡路をこうしました、東日本のときは仙台をどうしましたというのを踏まえて、全国の点検をしたなら、そのメカニズムを書かないといけない。

構造化が必要です。最終的には、1個1個の港についてのチェックシートがないといけない。先ほど、加藤さんがおっしゃったメカニズム。まず、この名古屋港というのはこう

いう特色で、災害に関してはこういうところが弱いんだ。あるいは、復旧に関してかなり急がないといけない地域にあるんだ。そういう状況の見立てがあって、共通メニューの1番、2番、3番については、もう工事が終わっています。だけど、BCPについては、まだ不十分なところがある。通信簿みたいなものが、ほんとうは各港の状況に合わせてあって、その達成状況を単に全体集計したら、これだけできていましたとか、あるいは、九州については全体に遅れているとか。これが本来の評価報告になる。

今は、主語が港湾局はどれだけ頑張っているかみたいな話になっている。港湾が主語になっていない。だから、現地、現場がどれだけ変わってきているのかという感じにするには、やはり個々の港という視点で評価しないとまとまっていけない。

港湾法の順次改正についてという感じのリポート、本省目線だと思う。根っこの発想を転換しないと、災害が続く港湾局の過去の振り返りみたいな感じで終わってしまう。ここは個別指導も含めて、もう少しやらなくてはいけないところですね。

【杉中海岸・防災課長】 はい。ほんとうにいろいろな意見、どうもありがとうございました。まさにご指摘のとおりだと思います。

いただいた意見を、我々のほうもどういう形で反映するかというのを考えまして、また、個別指導の中でいろいろなご指導をいただければ、さらにありがたいと思います。

中身は、今までよりもかなり被災が大きいような状況も見られていますし、我々も「高潮・高波・暴風対策検討委員会」、あるいは海岸4省庁でも、先ごろIPCCで特別報告書が出されましたので、100年後に1.1メートルぐらいの水面上昇がある可能性があるということも出されましたので、そういうものに向けて、どういう行政展開をしていくかというのも、今年度、合わせて議論をすることにしております。港湾分科会でも、防災施策がどうあるべきかというのを合わせて議論を展開することにしておりますので、うまくそういうものをまぜ込んで評価できるように頑張っていきたいと思います。

また、引き続きのご指導方、よろしく願い申し上げます。どうもありがとうございました。

【上山座長】 はい、どうも。

それでは、次のテーマに移ります。「既存住宅流通市場の活性化」について説明をお願いします。

【三浦住宅政策課長】 よろしく願いいたします。

担当部局が土地建設産業局と住宅局とまたがっておりますので、パートを少し分けてご

説明させていただきます。最初は、住宅局からご説明させていただきます。

表紙のページでいきますと173ページだと思いますけれども、本体部分は177ページからですので、こちらから説明させていただきます。

177ページは、これまでの戦後の住宅政策のフレームワークの枠組みの推移ということでございますので、今日は割愛させていただきます。

178ページでございますけれども、これは、日本の戦後の住宅の数と世帯の数の推移を5年ごとに追いかけてみたものでございます。青が住宅の数で、黄色が世帯の数ということで、日本の住宅不足は昭和40年代には解消されまして、以後、住宅の数が上回っております。青と黄色の差が、いわゆる広い意味で空き家ということになるわけなんですけれども、数字でいきますと、その下の表にございますが、一番最新の調査ですと、住宅の数は6,200万戸、世帯の数は5,400万戸ということで推移しているということでございます。

次、179ページでございますけれども、これは住宅のストックの中身について、もう少し詳しく見た資料でございます。今、6,000万戸のストックのうち、人が住んでいらっしゃる、居住していらっしゃるストックは5,200万戸ございまして、もう少し中身を見てみますと、赤く塗ってあるところがございまして、これはいわゆる旧耐震の昭和55年以前の古い耐震基準でつくられた建物でございます。今でも耐震性がないものが900万戸ぐらいあり、安全性の確保から、こういったものをリニューアルしていくことが大事だということでございます。

それから、バリアフリー・省エネ性能等につきましても、青や薄い水色ですと、ほぼ合格ということが言えると思うんですけれども、黄色はまだ中途半端な状況ですので、できるだけ赤、黄色から青いところに持って行って、住宅の質の向上を図っていくことが重要な取組となっているということでございます。

180ページですけれども、先ほど申しました、いわゆる空き家の推移でございます。空き家と言いましても、大きく2つに大別できまして、グラフでいきますと、青い部分と赤い部分があるかと思うんですけれども、青い部分が賃貸住宅、賃貸マンション、賃貸アパートの空き家の数でございます。赤い部分が、その他の空き家という概念がございまして、これはいわゆる一般住宅の方が、相続等で自分は住んでいないまま放置してあるような状態の空き家でございます。青と赤を比べますと、やはり青は割合最近の数字は余り動いていないんですけれども、赤のほうのその他の空き家、一般住宅の空き家が近年増加し

ているということをごさいます、できるだけこれを抑制していくことが重要な政策的課題になっているという状況でございます。

181ページは、住んでいる居住者の方のデータでございます。ごらんとおり、日本の人口は10年ほど前から減少に転じてございますけれども、一方で世帯の数につきましては、今後しばらくは増えていくだろうと予測されております。これは、昔は高齢化された祖父母世帯を子供世帯が統合していったという動きが見られておりましたが、最近はそれが減ったということもありまして、結果、世帯が増える。小規模な単身の高齢者の方、あるいは夫婦のみの高齢者の方が増えているという状況があるようでございます。

【上山座長】 済みません。ちょっと時間がないので、後ろの本題のところを中心にお願いたします。

【三浦住宅政策課長】 わかりました。

では、182ページ、重要なところだけ申しますと、182ページで住宅のニーズに対するギャップが生じているということで、若い人と高齢者の方を比べたときに、広い家に住んでいるのは高齢者の方、余り広くないところが若年世帯ということでございます。

183ページは、既存住宅についてのご不満。どうして既存住宅を選ばなかったという理由の調査や、既存住宅を購入するときのサービスについての消費者のニーズということでございます。

184、185ページは、住宅の着工のデータ関係でございますので、説明は割愛させていただきます。

【須藤不動産課長】 それでは、186ページの「既存住宅流通市場の現状」からでございます。我が国の不動産は大きく5分類の業態があり、今回のテーマである流通業は全体の12%程度を占める市場となっております。

187ページです。既存住宅の流通量は年間17万戸前後で横ばい状況ですが、全住宅の流通量に占める流通シェアは約14.7%で緩やかな上昇傾向にあります。

188ページをごらんください。こちらのグラフは既存住宅の流通量を種別で表したものです。上の紫色が一戸建て、下のグリーンが共同・マンションとなっており、共同・マンションのほうの比率が高まっていることから、戸建ての流通量を増やしていくことが活性化のポイントであると考えております。

それから、190ページをごらんください。上段のフロー図は、売買における不動産取引の流れでございます。売り主、買い主からの申し込みがあり、宅建業者が仲介して、重

要事項説明と売買の契約締結をして、引き渡しというところに持って行くわけです。ポイントは、左側の下にある売却時の価格査定でございます。マンションと戸建てでは、建物の評価手法が異なっていて、戸建ての場合は建物の状態に関係なく一律に経年で減価していく。よって、売り主のほうにリフォームや維持管理のインセンティブが生まれにくいといった状況がございます。また、右側ですけれども、売買業者、仲介業者の報酬額は物件の価格に応じて上限額が決められております。

192ページをごらんください。仲介物件とは異なる事業の形態として、買取再販事業というものがあります。宅建業者が買い取り後にリフォームなどを実施して、物件の質を確保した上で、売り主として販売するというものがございます。既存住宅の流通の活性化に大きな役割を果たすものとして期待されて、販売戸数が増加しているということが挙げられます。

193ページでございます。空き家の流通ですけれども、これを分析して、それぞれの売り主の要望といったものをきめ細かく見ていくと、どうも物件のマッチングが十分に機能していないのではないか。そして、市場に物件が出回りづらいといったことが課題として挙げられます。また、仲介する宅建業者にとっては、空き家の場合、低廉な物件が多いので、労力の割には報酬額が少ない、つまりビジネスとしての魅力が低いということがうかがえると思います。

195ページからは第3章、「既存住宅流通市場の客観的評価」でございます。この章では、諸外国と他業種の流通市場の状況について述べておりますが、他業種の状況については、現在分析中でございますので、後日、またご報告させていただきたいと思っております。

平成25年時点の日本の既存住宅の流通シェアは、先ほど申したとおり14.7%。欧米に比べて低いという状況であります。

196ページは、日米英、アメリカとイギリスと比較して、取引の体系などを比較しております。アメリカ、イギリスでは、売り主による情報開示が義務づけられていて、買い主負担によるインスペクションの実施も定着してきているということ。また、建物と土地が一体として取り扱われて、近隣の取引事例によって比較、評価される。したがって、物件の価値が下がりにくいといったことが言えるのではないかと考えております。

198ページからは第4章、「既存住宅流通市場における課題」でございます。本章では、流通プロセス、つまり売手、買手、仲介業者ごとに課題を整理しております。

既存住宅の場合は、築年数に応じて一律に評価されて、売手にとってインセンティブが

生まれにくい。買手にとっては、隠れた不具合や品質について、詳細な情報を得る手段がなく、不安を抱えている。宅建業者も適切に評価する算定方法がないということが挙げられるかと思います。

他方、空き家などの低廉物件については、宅建業者が媒介を敬遠する傾向があり、流通量が少ない。

以上のように、既存住宅の品質に不透明な部分が多く、問題が生じていると考えております。

それから、199ページ目でございます。この既存住宅の流通市場の活性化のためには、先ほど申しました3つの視点が必要です。1つ目が「仲介の円滑化・適正化」、2つ目は「売手・買手への支援」、3つ目は「住宅の質の向上」です。それぞれについて順にご説明したいと思います。

200ページ目です。1つ目は、「仲介の円滑化・適正化」に関する取組でございます。既存住宅の価格査定マニュアルというものを改訂して、消費者にとって納得しやすい根拠を合理的に示すことを可能にするを行っております。また、全国版の空き家・空き地バンクなどを構築して、空き家物件の流動性を高める取組、あるいは宅建業者が受領できる報酬額を改正して、低廉物件の仲介をしやすい環境も実現しております。

それから、201ページでございます。2点目に売手・買手への取引環境の取組ということで、買手の品質に対する不安を解消するために、商標登録を施した取組や、あるいは宅建業法の改正によって、インスペクションを実施しやすい環境を整備しております。

202ページでございます。3つ目の「住宅の質の向上」では、リフォームに対する補助・税制上の支援の実施などを通じて、良質な住宅ストックを形成している。あるいは、買取再販事業についての税制上の支援などを実施しております。

203ページです。本政策レビューでは、課題を住宅の売手、買手、仲介業者ごとに整理して、3つの視点で評価をする予定ですが、評価の実施に当たっては、既存の統計データの活用やヒアリング調査を行うことにしております。今後、11月から12月ごろにかけて、流通関係団体や個別事業者への聞き取りを実施していく予定でございます。

最後に204ページでございますが、今後の方向性につきましては、評価の結果を踏まえて整理させていただきたいと思っております。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

【上山座長】 ありがとうございました。

どうですか。はい。

【佐藤委員】 また、個別指導の機会もありますので、そのとき詳しく議論できればと思うんですが、まず、最初に政策体系全体、つまり既存住宅の政策の全体像、どんな政策手段、固定資産税を含めて、あるいはREINSもそうですし、あるいは何らかの許認可規制などがあるじゃないですか。なので、政策体系の全体像がよくわからない。

あと、もう一つ、いろいろなステークホルダーが絡んできます。国土交通省さんだけでなく、空き家対策では自治体も絡みますし、不動産業者もありますし、もちろん仲介業者もありますし、リフォーム業者もありますし、売手、買手、いろいろというわけじゃないですか。なので、それぞれの中にどういうステークホルダーが絡んでいて、実際、どういう役割を担っていて、その中で国土交通省さんの担っている役割は何なのか。例えば、それは技術的な指導なのか、補助金なのか、規制なのか。そういったところで、自分たちの範疇はどこなのかということを見せてもらわないと、既存住宅の全体像はよくわかるんですけども、この中で国土交通省さんはどういうところに立ち位置があるのかなというのがよくわからなかったかなと思いました。

【上山座長】 はい。

【佐藤委員】 あともう一つ、済みません。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【佐藤委員】 ごめんなさい。もう一つ、今回、基本的な売手、買手、仲介業者というものがあつたんですけども、やはりもう一つ重要な視点はリフォーム業者で、こう言うのは悪いけれども、悪質なものも多いし、小規模な中小零細が多いので、実はそこをちゃんとした業界にしていくかというか、そこが問われると思います。もう一つの大事なステークホルダーとして、リフォーム業界をどう位置づけるかというのは、議論としてあっていいかなと思いました。

【上山座長】 私からも同じような印象を持っているんですね。前半については、政策体系の整理が必要だと思います。

それで、2つあるんです。199ページは、これ自体はこういうことだと思う。売手の支援、買手の支援、それから、仲介です。しかし、これは人が住みやすい場所にいい物件が建っている、かつあまり古くない物件が建っている前提の話だと思う。しかしこの199ページの話からスタートできる物件が、そもそもどれだけあるのか。

だから、この199ページの努力をちょっとやると、ミスマッチが消えるというのは、

全体の5%ぐらいではないかと思う。ここから後、第5章から後ろにある話に違和感はない。やっていることも正しいし、やられたらいいとは思う。しかし、前半に言っている話が余りにも重たい。空き家だの何だのと、100の問題に対して、実は5%ぐらいの答えしかできないところに関して100点を取ろうとしているという感じがする。

そこで100点を取るための努力という意味で、第5章から後ろは、ある意味、よく整理されている。しかし前半とギャップがある。「はい、第5章です」と言って出たときに、「えっ、今までの問題はどこに行ってしまったの」ということになる。それは、まさに今、佐藤さんがおっしゃった全体の体系の整理がない。流通していないということ自体は悪だということからスタートしてしまっているんだけど、それはほんとうに悪なんですかということなんですよ。

前回はさんざん言いましたけれども、新築が増えたら既存が減るに決まっている。既存をふやせ、ふやせと言うけれども、売れないものは売れない。全体が余っているわけだし、人気のないものは売れない。全体が余っているし、どんどん古くなっているし、それから、人口が減っている。遠いところの家は売れないし、そういうリアルな現実をどこかで書かないと。頑張りますと言っていたって、もともとありようもないところに答えを出している感じがある。

実は政策評価の仕事という意味ではそんなに難しくなくて、第5章から後でいい。いきなり第4章から第5章に飛べない。既存住宅のうちだめなのは売れないわけです。その現実は見ないといけない。

また、ちょっと言葉尻を捉えるようですけども、先ほど、マンションは伸びているけれども戸建ては減っている。戸建てを伸ばすのが課題だとおっしゃったけれども、この図だけでは、なかなかそれは言えない。

マンションが伸びている背景は、マンションが世の中全体で増えているからです。流通量も、マンションのほうが増える。それと逆行するように、戸建ての量をふやすのが課題というのは、おかしい。しかもマンション新築できれいなものがどんどん増えていく。それがどんどん流通し始めるので、もしかしたらマンションの定員のミスマッチを減らすほうが、意味があるかもしれない。しかも、戸建ての古いのは、潰してしまえば家ではなくなる。そうしたら、流通量の議論をする必要もなくなる

【佐藤委員】 多分、念頭にあるのは、さもないと、優良な中古住宅がちゃんと売れない。それを問題視されているわけですから、まず、優良な中古住宅をどう売れるように

するかということが1つ目。

それから、既存住宅の質をどうやって担保していくか、質を高めていくか。今、売り出されているものだけでなく、これから売り出されるものもあるわけですから、住宅の質自体をどう高めていくかということが2つ目だと思うんですね。

ただ、先ほどマンションという話が出ましたけれども、多分、売れやすいエリアは都会とか、そういうところはまだポテンシャルがありますよね。地方は地方で、全く違う問題。多分、戸建てが多いのはそっちなので、いわゆる地方の問題は除却も含めて、先ほど、違う文脈で「コンパクト+ネットワーク」の話もありますので、必ずしもそこに住んでくれというわけではないので、地方は地方でセグメントを分けて、都会でももう少し市場を活性化しませんとか、できないことはできないわけですから、ある程度自分の守備範囲を固めて、その中で100点を目指すというスタンスのほうがいいのかないかと思いました。

【田辺委員】 何点か。既存住宅の問題点のところ、情報の非対称性ということで、売手側、買手側、それから仲介側というまとめ方はよくできていると思うんです。

ただ、最大の問題は、このまとめ方は、例えば昔、リフォーム業者の政策評価みたいなものをやったときも、ほぼ同じ図式が出てきましたし、本質保証の制度みたいなことを評価でやったときも出てきているので、ずっと一緒なんです。それで、問題点はある意味わかっているんですけども、そこで何で進まないのかという説明が、1つできていないのかなと思っているところです。

あともう一つ、2点目は、ウェートが市場の問題なのかというところがあります。市場を進めれば、基本的にはうまくいくんだろうというのは一般的には言われることなんですけれども、これは買手のほうで新築志向というのは、どうにもこうにも治らない。こいつらは異常ではないかというぐらいの新築マインドがあるとするなら、それは何なんだろうというところを若干掘り下げていただいたほうがいいのかもしれないなと思っています。

例えば、住宅の購入のイベント。結婚して買うというときに、中古かもしれないけれども、そのときから新築で買って、そこに一生住み続けて、引っ越しがあるときにそれを売って、貸して、中古物件を探すではなくて、そういう売手の住宅の買いかえとか、買うときのチャンスがあるときに、何を考えて動いているんだろうと。それが、どういう頻度であるんだよといったところをちょっと見ていただくと、結構いろいろなことが言えるのではないのかなと思っています。これが2点目です。

ラストは、やはり中古は安くいいじゃんと言えれば、買うと思うんですね。価格の問題が全然出ていないので、同じ品質で同じ状況だったら、幾らぐらい安くなっているんだよという情報は、個人的な関心もあるんですけども、どこかで見せていただければ、そこのマインドの部分と実際のずれみたいなものが出されて、いい方向に動いていくのではないのかなと思っております。

以上、3点ほど。

【上山座長】 ほかの方、どうですか。

【加藤委員】 では、1つだけいいですか。

【上山座長】 はい。

【加藤委員】 私も空き家が増えることが悪であるという大前提があることには、少し違和感を感じました。そもそも、なぜ国が関与しなければいけないのかという理由がもう少し明解に書かれるとありがたいなと思いました。

それと、外国との比較をしているところはいいなと思ったのですが、そうは言いつつ、日本に固有の要素があるのも事実だと思うのです。そもそも木造が多いので寿命が短いとか、自然災害が多いとか、そういった日本に固有の要因をきちんと加味した上で比較してあげないと、単純に比較して日本が少ないという言い方をするのは、何かフェアではないなという印象を持ちました。

【上山座長】 要は195ページですよ。データとしてはいいと思うんだけど、世の中や政治家も含めて、みんな何となくこういうことを意識している。しかしほんとうですかということです。これから高齢化がどんどん進むわけだから、周りやちまたで起きている話は、戸建ての家を手離して、戸建ての家は潰れて駐車場になり、みんなマンションにどんどん移っていく。それで、戸建てがマンションに変わる。これは、流通しているわけですよ。なので、建てかえというファクターを入れない限り、日本がこういうふうになるのは当たり前ではないかと思うんですね。

特に都市部で人口が多いところほど、建てかえが起きていく。建てかえも戸建てから戸建てより、戸建てからマンションへの建てかえがどんどん起きている。ライフスタイルの進化や災害に対する対応、高齢化ということを考えると、このデータをどう読むかです。これをそのまま世の中に流してしまうと、日本はだめだ。欧米に比べて遅れているという議論になる。しかし別にものすごく変な制度が日本にあるわけではない。基本、自由です。自由にやって、こうなっているだけだから、そもそも何が問題なんですか。なぜ政府

が、これはいけないとそんなに言う必要があるかですよ。

悪徳不動産屋さんや、情報の非対称性など、第5章から後に書かれていることはすごくフェアだと思うんですよ。いいことをやっておられるし、私は別に政策評価の結果も結構いい結果になるだろうなと思っているんですけども、前半が余りにも現実から乖離したマクロな一般論で、日本はだめだ、だめだ、このままではだめだと言い過ぎていて、非常に違和感があるんですよ。

だから、これはファクトの1つであるけれども、今、加藤さんがおっしゃったような災害や高齢化など、いろいろなファクターがあるので、これをストレートに読めない。そのストレートに読めない事情を加味しつつ、しかし、売手、買手、仲介というところで、もう少し努力すると、本来はもっと安い家を買えた国民が不必要な新築を買ってしまっているということが減るのではないのでしょうかぐらいの感じで見え方がいいのではないかなと思うんです。

基本、自由経済だから自由なんですよ。制度もそんなに理不尽な制度でもないですよ。アメリカのほうがいいなとは思いますが、マンションということを前提にすると、アメリカの古い築50年の戸建ての流通だとエスクローが必要で、インスペクションが絶対必要ですけども、日本の場合、マンションが多いということも考えると、そんなにとんでもなく日本の市場がひどいとは思えないですよ。

業者さんも前よりは全体のレベルが非常に上がってきていると思うし、インターネットの普及なども考えると、ある意味で昔に比べるとかなりよくなっていますみたいな評価はどこかで要るのではないですかね。それを入れないから、欧米に比べて日本はひどい。だから、もっと頑張りますというところにストレートにいつてしまうんですけども、昔よりは随分よくなっています。

例えば、苦情など、消費者何とかセンターに集まっている住宅取引に関する苦情は、かつては全体の5割を占めていたけれども、今は1割しかないとか、あるかどうかわからないけれども、その種のリアルな消費者の生の声というか、そこら辺があると、この国際データと消費者、国民のニーズのギャップみたいなのが出てくるのではないのでしょうかね。だから、リアルな国民のニーズというのは、195ページの実態とは違うと思うんですよ。現状で、そんなに不満ではないと思うんですよ。高い新築ばかり買わされて、とても困っていますという声は、そんなに聞かないですよ。

なので、前半のトーンというのは大事で、自分で自分の首を絞めるような感じのトーン

を書かれる必要もないし、あと、世の中に対する啓蒙というのも、私は新築志向がひどいとは思いますが、一方で海外と比べて日本は遅れていますという言い方もひどいような気がするんですね。

【佐藤委員】　　すごく簡単に。多分、問題は、買手よりは売手の側で、私は金融資産とのバランスも考えているんですけども、いいうちなのに、売りたいのに売れないというのは、その人のライフプランにとって困るわけじゃないですか。つまり、子育てが終わって、売って、どこか別の場所に移りたいとか、現金が欲しいというときに。

だから、売りたいときに、いいうちなのに売れない。悪いうちが売れないのは当たり前ですから、いいうちなのに売れないという、この問題点をどうするかだと思うんですね。子供を産みたいのに産めないのが大事であって、産まない選択をしている人はいいわけですよ。だから、そういう選択、売る選択をしている人たちの選択をスムーズに行えるような環境をどうつくるかということがポイントで、何%売れているかどうかは構わない。ずっと住んでいる人だっているわけだからということ。

あと、政策的に考えても、新築にずっとバイアスがあったのは事実で、税制上は、固定資産税であれ、住宅ローン減税であれ、ぶっちゃけ、悪いけれども、住宅は第2の公共事業みたいなもので、新築住宅をふやすことによって景気を上げていたという過去の経緯もあるわけなので、そういう意味では、新築にバイアスがあった。中古住宅が不利だったのではなくて、新築にバイアスがあったということ。

あともう一つ、最近、自動車なんかでは、保有から利用へという話があるように、住宅も所有から賃貸へという発想があってよくて、賃貸なら、悪質な家なら出ていけばいいだけですから、ある意味、リスクは低いわけじゃないですか。なので、ある意味で保有、所有にこだわる必要はないのかなと思いました。

以上です。

【上山座長】　　よろしいですか。

やはり前半と後半とギャップがありますよね。第5章から後のところは、比較的着実な政策評価なんだけれども、前半の部分が、これだけいろいろな議論が発出するテーマなので、両論併記的な形で書かれたほうがいいかもしれないですよ。

ここに書かれていることも事実だし、多分我々が言ったことも事実なので、そういういろいろなファクトの中で、今ある目の前の現実の制度に対しては、こういうふうに取り組んでいますと。だから、ある意味では前半は少し分厚過ぎるのかもしれないですね。

それから、前も申し上げたけれども、証券取引や商品取引市場、あるいはメルカリなど、ああいうものも含めて、世の中ではいろいろな中古取引というマーケットができていく。それと比べてどうなんだという視点が重要で、国民的目線からすると、まさに佐藤さんがおっしゃった、売りたいときに売れない、買いたいときに買えない。それから、あとは市場として信用できる、できないです。これが非常に重要で、中古車なんかは非常に安定的に推移している。金融商品も、セカンダリーインベストメントで、株式市場は普通に機能しているし、国際的な差は何もないわけですね。

だから、住宅は、もちろん海外と日本の差はあるけれども、そんなに日本の制度が変でもないとしたら、では、何なんですかという比較は必要で、ネット取引だって、現実には少し起きているわけだし、そういう意味で、他の市場との比較を重ねれば、海外との比較だけであらうかという議論をしなくても済むのではないかと思う。

そういう意味で、市場の品質の評価というのが、この第5章よりも前のところに少しあるべきという感じがする。

【須藤不動産課長】　　たくさんのご指摘をいただきましてありがとうございます。特に、昔よりはよくなっているのではないかという温かいお言葉もいただきましてありがとうございます。

前半部分の再整理、政策体系の提示、それから、今お話があったような観点を含めて再整理して、個別指導のときにも、再度ご指導受けたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございました。

【上山座長】　　どうもありがとうございました。

それでは、本日の議題は以上ですが、何かご意見ありますか。

では、私から事務局にお願いなんですけど、今日の段階ではまだいいんですけども、今後の報告書をまとめるに向けては、マニュアルにも書いてあるんですけども、予算ですよ。対象事業に、一体どれだけのお金が使われてきているのか。それから、担当の組織はどこか。これは、外郭団体や独法なども含めて、あるいは自治体、それから、法律制度上の根拠ですね。これについては、きちんと冒頭の部分に整理していただく。これは、ぜひお願ひします。

では、よろしいですか。

【日向政策評価官】　　今の点、1点。

【上山座長】　　はい。

【日向政策評価官】 今日、資料の説明で割愛させていただきましたけれども、資料4の207ページに、予算については、テーマ4つについておつけしております。いただいたほかの点についても、これと同様にきちんと整理して、評価書の中に盛り込まれるように、もう一度整理したいと思います。

【上山座長】 はい。では、各局にそのようによろしくをお願いします。

それでは、事務局にマイクを戻しますので、連絡事項等、お願いします。

【竹本政策評価企画官】 連絡事項をお伝えします。

本日の議事録については、後日、委員の皆様以案を送付いたしますので、内容をご確認いただきますようお願いいたします。

既に日程調整に入らせていただいております個別指導については、11月に実施いたしますので、よろしくお願いします。

あと、本日の資料は、机の上に置いておいていただければ、事務局より送付させていただきます。

連絡事項は、以上でございます。

それでは、本日の政策評価会は終了いたします。どうもありがとうございます。

以上