

第55回国土交通省政策評価会

令和5年6月5日

【長谷部企画専門官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第55回国土交通省政策評価会を開催させていただきます。

私は、事務局を務めております企画専門官の長谷部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

開催に当たりまして、政策統括官の吉井から一言御挨拶させていただきます。

【吉井政策統括官】 皆様方、おはようございます。政策統括官を拝命しております吉井でございます。

座長をはじめ、委員の皆様方には、本日、大変御多忙なところ、第55回政策評価会に御臨席を賜りまして、心から感謝申し上げます。また、日頃から国土交通省の政策評価に御助言を賜っておりますことに、この場を借りまして、改めて御礼申し上げたいと思います。

本日は、今年度第1回となる政策評価会ということになります。例年どおりとなりますけれども、議事次第の審議事項にもありますとおり、今年度、政策レビューの実施を予定しております5つのテーマにつきまして、取組方針の御審議を本日お願いすることとしております。

本年度について、幾つか、この場を借りて申し上げたいことがございます。

1つ目は、政策レビューのほかに、2年に一度実施しております政策チェックアップ評価書についても御審議をいただく年度となっております。それから、国土交通省が実施する政策評価について、評価の実施に関する基本的な事項を明らかにする国土交通省基本計画の計画期間が令和5年度までとなっており、本年度は、令和6年度から始まる新たな基本計画を策定する年度に当たっているところでございます。

政策評価会は、例年ですと2回ほど開催ということでございますけれども、本年度はこれらについても御議論を賜りたいと考えておりますことから、例年より回数が増えてくることとなりますし、あるいは突っ込んだ議論が必要だということになれば、非公開の懇談会形式みたいなことも検討していく必要があろうかと思っております。いろいろ御協力をお願いすることが多いかと思っておりますけれども、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それから、この場を借りて後ほど事務局から改めて御説明させていただきますけれども、政府全体の政策評価制度の見直しの動きがあるところでございます。この後、報告事項で御説明ということでありますけれども、大まかに申し上げますと、評価作業の効率化を図りながら、政策評価を政策の企画立案・見直しに、より一層つなげていこうということと私は認識しております。

これは、連年にわたり、評価会の上山座長をはじめ、評価会の先生方が私どもを御指導賜った方向性と、軌をおおむね一にしているのではないかと考えておりますが、またいろいろこの機会に、よりよいものにしていくという観点で見直していくことも出てこようかと思っておりますので、いろいろ御指導、御助言を賜ればと思うところでございます。

それから、政府全体の方針の中では、次期基本計画期間を試行的取組の期間と位置付けていて、政策の特性に応じた評価を政府全体で実施していくというところもなされているところでございます。こうした点も、政府全体の取組の状況を踏まえながら、政府全体の方向性と整合性を取りながら、次期基本計画を策定してまいりたいと考えておりますので、委員の皆様方には、ぜひ御協力をお願いしたいというところでございます。どうぞよろしく願いいたします。

最後になりますが、本年度も国土交通省の政策評価に対し、御協力または御助言を賜りますよう改めてお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。本日は、お忙しいところ、長時間の審議になりますが、何とぞよろしく願いいたします。

【長谷部企画専門官】 ありがとうございます。

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則って、公開とさせていただきます。

会議資料は後日、国土交通省ホームページで公開させていただきます。また、議事録につきましても、委員の皆様にご確認いただいた後、国土交通省ホームページで公開させていただきます。

なお、本日の議事につきましては、記録のため、T e a m s を使いまして録画をしておりますので、御了承いただきたいと思います。

次に、委員の出席でございますけれども、本日、加藤委員、松田委員が御都合により欠席となっております。白山委員はオンラインでの御参加となっております。工藤委員につきましても、御都合で、途中からのオンラインでの参加となっております。

委員の皆様には、御発言の際に事務局よりマイクをお渡しさせていただきますので、御利

用ください。

なお、審議事項となっております令和5年度取りまとめ政策レビューの取組方針については、御説明時間を10分とさせていただいております。2分前に1回、時間になりましたら2回、ベルを鳴らしてお知らせさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

御説明の際には、お席にありますワイヤレスマイクをお使いください。なお、マイクは1本しかございませんので、申し訳ございませんが、次のテーマに移る際に、マイクも次の御説明をされる方にお渡しください。

また、各局随行者は入替え制とさせていただいております。次のテーマに移る際に交代させていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、委員の皆様には意見用紙を机上に用意しておりますので、適宜御活用ください。

それでは、議事に入らせていただきます。これより、議事進行を上山座長にお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

【上山座長】 おはようございます。上山です。本日はよろしくお願いいたします。

それでは、早速議事に入ります。報告事項、3つありますので、事務局から御説明をお願いいたします。

【久保政策評価官】 事務局を務めております政策評価官の久保でございます。今日はどうぞよろしくお願いいたします。着座にて失礼させていただきます。

それでは、報告事項の1から3について、まとめて御報告させていただきたいと思っております。

1つ目、政策評価制度の見直しの動きについてでございます。資料1-1を御覧ください。

経緯といたしましては、昨年12月に総務省の政策評価審議会におきまして、「デジタル時代にふさわしい政策形成・評価の実現のための具体的方策に関する答申」が出されております。答申では、政策の見直し・改善に反映されている分析ですとか検討、これが本来あるべき評価であるところ、現状の政策評価は、政策立案プロセスから遊離している場合があるといったこと、それから、評価関連作業の重複排除による負担軽減の必要性などが示されたところでございます。その後、閣議決定されたのが、こちらの資料の、政策評価に関する基本方針の一部変更ということになります。

まず、基本的考え方でございますけれども、上の枠のところですが、行政の無謬性にとらわれない機動的かつ柔軟な政策展開を図っていくために、政策評価の機能を最大限活用すべきであること。また、各府省は次期基本計画期間を試行的取組の期間と位置付けまして、政策の特性に応じた評価を試行するといった内容が盛り込まれております。

主な内容でございますけれども、3点記載されておりますが、まず1点目、政策効果の把握・分析機能を強化していくべきであるということで、画一的な今までの方法を改めまして、特性に応じて評価方式を見直すといったこと。

2点目でございますが、政策の意思決定過程における政策評価の活用を、より推進していくといった内容が盛り込まれております。

3点目でございます。こちらは制度官庁である総務省の役割でございますけれども、政策評価の取組の継続的改善を促進するといったことと、各府省がこれからやります試行的取組を整理・分析しまして、令和5年度内に新ガイドラインを策定するといった目標が掲げられております。

次のページに参りまして、先ほどの基本方針の閣議決定と併せまして、政策評価の実施に関するガイドラインにつきましても、同時期に改正をされております。主な改正箇所を抜粋しております。

2、評価の方式でございます。3行目に、先ほど申し上げました「試行的な取組」を行う場合には、これまでの「目標管理型の政策評価の実施に関するガイドライン」、こういったものがあつたわけですが、これの内容に限らずに、各政策の特性に応じた評価を行うこと。

それから、下のほう、(4) その他の①のところですが、政策評価を効果的に実施する観点から、審議会答申ですとか、行政事業レビューシートといった、政策評価と内容が重複するもの、一部重複したりとか、活用可能なものといったものにつきまして、評価書として代替または活用するといったことが推奨されております。

②に参りまして、評価書は簡潔な記述とする、評価の結果を分かりやすく示すということに留意することが記載されております。

以上、御説明させていただきましたとおり、今回の基本方針・ガイドラインの変更では、政策の特性に応じた評価手法を導入していくということで、政策評価ですとか、意思決定過程で有効に活用されるものにする、それから、効率的な評価の実施といった点がポイントになっていると考えております。

続きまして、報告事項の2つ目、令和5年度政策レビューの進め方でございます。資料1-2を御覧ください。

先ほどの基本方針の一部変更を踏まえまして、今年度、我々も事務負担の軽減を図りながら、政策レビューの結果を踏まえた政策の見直しや改善に向けた、省内での議論というもの充実させていきたいと考えております。このため、本年度の政策レビューでは、評価書形

式をこれまでの論文形式からパワーポイント形式に変更したいと考えております。

例年ですと、秋ぐらいに2回目の政策評価会を実施していただいておりますが、その後に2回目の個別指導を実施していただいております。その段階までパワーポイントで議論をしていただいていたかと思っております。この2回目の段階で、例年ですと、評価書の構成ですとか章立て・内容というものが固まって、その後、論文形式の執筆に移るということをしておりますけれども、引き続き、パワーポイントのままブラッシュアップしていったり、評価書としていきたいということがございます。論文形式に比べまして議論が行いやすいというパワーポイント形式を採用することで、政策レビューの結果であります評価書を活用して、省内での政策の見直し、改善に向けた議論を充実させていきたいと考えております。

また、資料1-2の3つ目の丸ですけれども、できるだけ早めに評価書の骨格、出口までの大まかなストーリーというものを固めていくということで、早い段階で座長も含めた担当委員と担当課長との意見交換を実施してまいりたいと考えております。

具体的には、これまでも行っておりました第1回の個別指導でございますけれども、こちらに座長にも入っていただきまして、担当課長と評価書の骨格を固めていくための意見交換を早い段階で実施させていただきたいということがございます。このため、名称につきましても、従来の「個別指導」から「意見交換」とさせていただきます。

令和5年度政策レビューでは、このような取組を行っていきたくと考えております。

続きまして、資料にあります下のほうの表、今年度の政策レビューのスケジュールについて御説明させていただきます。

現在のところ、おおむね例年と同じ流れでまいりたいと思っております。本日6月5日ということで、一番左にあります第55回政策評価会の部分になりますが、この後、いただいた意見への対応、追加資料など整理させていただきまして、7月中旬から8月上旬にかけて、座長も含めた担当委員と担当課長との意見交換をお願いしたいと考えております。これが、これまで1回目の個別指導と呼んでいたものになります。

それから、担当委員につきましてですが、本日御出席の委員の皆様にはお手元に希望調査票を配付させていただきます。御希望のテーマに二重丸、丸を記入いただきまして、机の上に置いていただければと思います。評価会終了後、事務局で回収させていただきます。オンラインの参加の委員、御欠席の委員の皆様にも担当希望をお聞きいたしまして、後日、座長に担当委員を御相談させていただき、決めさせていただきたいと思っております。担当委員が決まりましたら、座長も含めた担当委員との意見交換についての日程調整をさせていただきます。

きたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

意見交換の後、評価書の構成や内容を検討した上で、10月下旬から11月上旬にかけて2回目の政策評価会を開催させていただき、評価書作成に向けた中間報告を行うこととしております。2回目の政策評価会后、11月中旬から12月上旬にかけて、2回目となります担当委員との意見交換をお願いしたいと考えております。これが、これまで2回目の個別指導と呼んでいたものになります。

その後、担当委員の御了承をいただいた後、1月頃に取りまとめました評価書案を全ての委員に送付させていただき、御意見をお伺いさせていただく予定です。いただいた意見を踏まえて評価書案の修正を行い、年度内に評価書を完成、公表する予定としてございます。

続きまして、資料1-3と、机上配付しております令和5年度の政策評価会スケジュール（予定）を御覧いただけますでしょうか。本年度の政策評価会のスケジュールについて御説明させていただきます。

昨年は2回の開催となっておりましたが、本年度は政策チェックアップの実施年度でございます。また、次期国土交通省政策評価基本計画を策定する年度となっておりますので、開催回数が例年よりも多くなっております。

資料の一番上が、本年度第1回の政策評価会となっております。委員の皆様様に日程調整させていただきました本年度2回目の政策評価会は、6月26日の開催を予定しております。政策チェックアップ評価書等について御議論いただく予定としております。同日ですが、政策評価会に続いて、政策評価懇談会という形で基本計画の見直しの論点について御議論いただきたいと考えております。机上の配付資料にその点、示させていただいております。こちらは、委員の皆様様に自由な議論をいただけるように、非公表の懇談会という形で考えております。

続いて、10月下旬から11月上旬頃に、3回目となる政策評価会を開催。こちらでは本年度の政策レビューの中間報告ですとか、令和元年度の政策レビュー取りまとめ後の改善方策の実施状況について御報告させていただく予定としております。その後、先ほどと同様の理由から、11月頃に2回目の政策評価懇談会を行いまして、こちらでは基本計画の見直しの骨子でありますとか、様々な運用方針案等を御議論いただきたいと思っております。

最後に、翌年の2月頃に本年度4回目となります政策評価会を実施しまして、次期国土交通省政策評価基本計画について御議論いただきたいと考えております。

現段階の予定でございますので、今後の議論・検討によっては変わる可能性があるかと思

いますけれども、本年度政策評価会については、このような予定で考えております。

報告事項についての事務局からの報告は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

【上山座長】 ありがとうございます。

御意見、御質問等ありましたら、どなたでもよろしく。

特にないですか。

私から1個だけ。今まで論文形式であったというのは多分、正確な言い方じゃなくて、役所でいうところの白書とか報告書の形式です。論文というのはああいうものではない。

ほかにありますか。大丈夫ですかね。

それでは、審議事項に移ります。政策レビューの各テーマの審議に入りますけれども、テーマごとに各局の方から説明10分、委員からの意見・質問7分、最後に担当課長からの回答・コメント、これは主に議論の結果、今後こうしていきたいということを中心にお話しただきたいんですけれども、合計20分でやりたいと思います。

一問一答をやっていますと時間がなくなりますので、委員の方は、言いたいことだけどんどん言っていただく、言い足りないことは、お手元にあるテーマ別意見記載用紙に書いて出していただくというやり方でやりたいと思います。

それでは早速、1番目、国土調査事業、地籍整備の推進について御説明をお願いします。

【實井地籍整備課長】 不動産・建設経済局地籍整備課の實井でございます。着座で説明させていただきます。よろしくお願ひいたします。

お手元の資料に従いまして、説明をさせていただきます。机上配付資料のほうに前回レビューの概要もございますので、適宜御参照いただければと思います。

テーマは、「第7次国土調査事業十箇年計画に基づく地籍整備の推進」でございます。資料の2ページ目から説明をさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

国土調査は、その性格上から、地籍調査関係、土地分類調査関係及び水調査関係の3つに大きく分けることができます。前回平成21年度の政策レビューにおきましては、第5次国土調査事業十箇年計画として、国土調査全体を対象としてございましたが、今回はこのうち、地籍調査関係について整理させていただきます。

3ページをお願いいたします。国土調査法が昭和26年に制定され、国土調査が開始されました。その後、37年に国土調査促進特別措置法が制定され、十箇年計画方式を導入しております。令和2年に国土調査法及び国土調査促進特別措置法の一部を改正し、新たな十箇年計画の策定、現地調査などの調査手続の見直しなどを導入したところでございます。

4ページをお願いいたします。第7次国土調査事業十箇年計画の概要でございます。参考資料の14ページにも十箇年計画の抜粋を添付しておりますが、前回の政策レビューで、引き続き十箇年計画を策定し、計画的かつ重点的に国土調査を推進となっております。今後の対応方針を取りまとめていますが、第7次計画におきましては、関係法令の改正により、新たな調査手続の活用や、効率的な調査手法の導入を促進し、調査の円滑化・迅速化が進むことを見込み、第6次計画の実績事業量の1.5倍の進捗を目指した事業量を設定しております。

また、基本調査の調査面積も記載をしております。進捗率目標につきましては、政策チェックアップの目標値にもなっておりますが、全体に加えまして、優先実施地域の目標を設定するとともに、併せて人口集中地域と林地についても、それぞれの目標を設定させていただいております。

5ページをお願いいたします。地籍調査の概要でございますが、国土調査法に基づき市町村が実施しております。一筆ごとの土地の境界や面積などを調査するもので、その成果は登記所に送付され、登記所備付地図となるものでございます。

事例として、中段の図を御覧ください。左側が調査前で、主に地租改正に伴って明治中頃までに作成されたもので、正確性に欠けるものとなっております。地籍調査では、土地の所有者に境界を確認していただき、測量を行うことで、右の正確な図面を作成するものであります。

6ページをお願いいたします。地籍調査の実施体制と費用負担ですが、実施体制は左の絵にありますように、自治事務として市町村などが実施し、国が負担金などを交付するもので、負担割合といたしましては、右の円グラフにありますように、国が50%、地方自治体がそれぞれ25%負担し、そのうち8割が特別交付税の対象となっております。

地籍整備の予算ですが、参考資料16ページにつけておりますけれども、金額といたしましては、令和4年度2次補正予算額は37億、令和5年度予算額が約109億円となっております。

7ページを御覧ください。地籍調査の早期実施の必要性についてでございます。地籍調査の実施によりまして、土地の境界や面積などが正確なものに改められ、その情報を基に土地の境界を現地に復元することが可能となります。そのため、地籍調査が行われていれば、土地取引の円滑化はもとより、中段の事例にありますように、災害発生時における早期の復旧・復興や、社会資本整備・まちづくりの効率化などの様々な効果が創出されるものであり

ます。特に近年、大規模災害のおそれや豪雨災害の激甚化により、地籍調査の必要性が高ま
りを見せているところであります。

なお、具体的な効果事例として、参考資料17ページ以降に添付させていただきましたの
で、御参考いただければと思います。

8ページをお願いいたします。第7次国土調査事業十箇年計画の推進を図るべく、地籍調
査の円滑化・迅速化のために講じました様々な措置につきまして説明させていただきます。

まず、現地調査などの手続の見直しですが、地籍調査を実施する上で時間と労力が必要な、
所有者の探索と現地調査の見直しであります。登記簿で確認できなければ、固定資産課税台
帳や農地台帳などを活用できるようにいたしました。令和3年度は全体の75%で活用い
ただいたところでございます。

また、所有者が不明な場合でも調査ができる仕組みや、遠方で現地に行けない場合は郵送
などで手続ができるようにするなど、現地調査が円滑に進むよう措置をいたしました。令和
3年度の実績は、それぞれ下段のとおりとなっております。

次に、都市部と山村部の地籍調査の迅速化でございますが、前回の政策レビューでの国が
実施する基本調査の拡充を踏まえまして、基礎的な情報を整備する都市部官民境界基本調
査、山村境界基本調査を実施してまいりましたが、令和2年から都市部と山村部の地籍調査
を進めるため、都市部では、官民境界の調査を先行して実施する街区境界調査を新たに導入
し、山村部ではリモートセンシングデータを活用し、現地立会いの負担軽減や現地測量の効
率化により、地籍調査の迅速化を図っております。

次に、9ページを御覧ください。全国における地籍調査の面積ベースの進捗率ですが、令
和3年度末時点で全国で52%となっており、その内訳を左の表に示させていただいてお
ります。都道府県別の進捗状況につきましては、下の図や右の棒グラフのような状況となっ
ております。また、優先実施地域の進捗率は80%となっております。

10ページを御覧ください。評価の目的・必要性についてでございます。地籍調査は第
7次国土調査事業十箇年計画に基づいて実施していると御説明いたしましたが、この十箇
年計画は、中間年にその実施状況を検証するとともに、当該検証を踏まえ、必要に応じて見
直すものとするとしております。このため、令和4年度に、新たな調査手続、調査手法に
ついて、手引の作成や研修会を開催するなどして活用促進に取り組むとともに、自治体の課
題やニーズを伺う自治体キャラバンなどを実施してまいりました。

令和5年度から6年度の取組ですが、令和4年度までの結果を踏まえ、第7次十箇年計画

の中間年である令和6年度までに、国土調査のあり方に関する検討小委員会での審議を踏まえ、課題・ニーズを踏まえた計画の中間見直しの検討を進めることとしております。

11ページを御覧ください。評価の視点及び評価手法でございます。

評価の視点といたしましては、第7次計画に基づく地籍整備の推進状況の評価を行うとともに、地籍整備を推進させるための課題・ニーズについて検証を行うこととしております。

評価手法といたしましては、地籍調査の円滑化・迅速化のための新たな調査手続・効率的な調査手法の活用実績について、令和4年度末時点の実績を整理させていただいております。また、令和3年度及び4年度に実施した、地方公共団体や民間事業者への現場のニーズに関するアンケート結果を整理させていただいております。

12ページを御覧ください。評価実施体制といたしましては、不動産・建設経済局地籍整備課で実施するとしておりますが、必要に応じて関係省庁とも調整しながら対応してまいります。スケジュールといたしましては、6月末に令和4年度実績及びアンケート結果を取りまとめ、7月以降、その結果を踏まえた分析を進めてまいります。11月以降、政策評価会などの議論を踏まえた検討を行う予定としております。

最後に、参考資料の最終ページをお願いいたします。24ページでございます。前回の政策レビューで、民間による国土調査の在り方とございましたけれども、右下のちょっと小さい図で申し訳ないんですが、包括委託制度を創設し、地籍調査に精通した民間事業者などの法人への委託を可能とし、普及に努めているところでございます。

同じく、周知・啓発活動の強化につきましては、政策レビュー以降、左下にありますような地籍調査の効果等に関する優良事例の横展開のほか、各種PRパンフレットや市町村などの広報誌への掲載など、取組を実施するとともに、地籍調査ウェブサイトを作成し、PRに取り組んでいるところでございます。また、先日は某民放の番組で地籍調査について報道いただいたところであり、引き続き周知・啓発に努めてまいります。

最後に、自治体ごとの進捗状況の可視化につきまして、前回、政策レビューの際、御指摘をいただいたところでございますけれども、地籍調査ウェブサイト内に地籍調査状況マップを作成し、公表させていただいているところでございます。

以上でございます。よろしくをお願いいたします。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、委員の皆さん、御意見、御質問ください。どうぞ。

【田辺委員】 何点か質問でございます。

地籍調査に関しては、たしか総務省の行政評価局がいつぞや行ったという記憶がございまして、その中で基本的なクエスチョンは、何で進まないの？ ということで、割と総務省の評価書を読むと、これは進まんわというのが実によく分かって、住民が全然協力しない、それから自治体のリソースがない、これが主要な原因だという報告書だったんだと思います。

今回この国交省で行う評価に関しまして、これと違う視点というのは一体どこにあるのかなというのが、基本的な御質問事項でございます。やると恐らく、自治体もあまり押さえていないノウハウの部分というのは同じだと思いますし、立会いというので全然住民が協力してくれないという状況もあまり変わらないのかなと思っていまして、それ以外の原因で、こんなのが出てきそうかなという見通しがあれば、さらにはそれをあぶり出すような評価の仕方ないしは調査の仕方みたいなのがあれば、お教えいただきたいということでございます。一問一答ではないので、取りあえず言いっ放しで申し上げました。

【上山座長】 どうぞ。

【佐藤委員】 御説明ありがとうございます。

今回、報告書がパワーポイントになるということなので、ある程度パワーポイントの形式をそろえたほうがいいのかと思っていて、例えば、こういう地籍調査の典型ですけども、誰がステークホルダーなのかというところ、国交省としてはどこまで関わっているのかということ。それから、さっき行政事業レビューシートの話があったので、今回予算もついている事業ですから、行政事業レビューって、事業とは具体的にどういう事業がぶら下がっているのかとか、何かそういった体系、閲覧性のある形でパワーポイントで示していくと、全体像が見やすいかなと思いました。

あと、田辺先生から御指摘があったとおりで、何となく結論が見えていて、住民が多分協力しないということで、よく防災の話が出てくるんですけども、誰も自分のところに災害があるなんて思っていないので、防災よりはふだん使いのところで、例えば固定資産税とかをどうやって取っているんだろうと思って、境界線もはっきりしていないものをよく取っているなどと思って、多分やり方がいいかげんなんですね。

なので、税のところで、あと相続税の話も関わってくる。今回、開始できていないのが、都市部が結構多いじゃないですか。恐らく東京の下町とか、京都の古い町ですよ。ああいうところって、恐らくこれから相続税のかかるエリアだと思うので、相続のときにどうするの？ という話とか、住民にとってもっと身近な話としてやらないと、多分、災害が起きた

らと言われても、彼らの頭の中では絶対起きない。

なので、多分そのところで税とうまくリンクさせたらいいのかなというのと、今回一つ進捗があるとしたら、固定資産台帳とかが恐らく使えるということですよ。なので、恐らくこれまでと違って、いろいろな各種情報、税務情報とかも使えるということだから、これがどれぐらい加速しそうかというところ、その辺りも見せてもらえればいいかなと思います。

取りあえず、以上です。

【上山座長】 はい。

【大串委員】 ありがとうございます。私からは2点、お伺いしたいと思います。

地籍調査が一度完了しますと、その後、相続や売買で変更があっても、速やかに変更されていくものなのか。例えば、今、何%終了して、残り何%ですよとなっていますけれども、今後相続がかなりの量で発生するということが目に見えていますので、一旦済ませたところの更新が、きちんと反映されるようになっているのかというのが1点お伺いしたいことと、2番目が、中部・近畿地域が特に地域として進捗率が悪いんですけども、何か原因があるのでしょうか。その辺がもし分かれば教えていただきたいということです。

以上です。

【上山座長】 白山さん、ありますか。

【白山委員】 特段ございません。先ほど佐藤先生がおっしゃられた相続税とか固定資産税との関係はどうなるのかというところが非常に疑問に思いました。

【上山座長】 ありがとうございます。

それじゃ、私からですが、具体的ないろいろな生産性向上のための工夫をされているというのは資料の中にもあって、こういうのはいいと思うんですが、最大のポイントは、何十年もかかって、遅々として進んでいないということ。ステークホルダー、住民だとか、自治体とか、そこのやる気とか能力とかお金とか、いろいろな問題がある。それを論理的に整理したら、全部列挙できると思う。

その体系を最初に整理して、その上で、今回の評価では、特にこことここを中心に見ていきますという感じでやっていただかないと、最近頑張っているトピックス紹介、特にパワーポは危険で、ビジュアルのポンチ絵をいっぱい並べると、できた気になってしまう。佐藤先生がさっきおっしゃったように、事務局としては、最初にこのフォーマットを見直す。

パワーポイント方式に移行するときには、必ずこのタイプの図は入れろというやつを、き

ちっと事務局が設計して、それを指示する。フリースタイルは駄目というのを、事務局で枠組みを全部決めた上で、特に地籍のやつについては生産性問題に尽きるので、どこがどのように滞っているのかというのを、きっちり論理的に洗い出す。そういうフレームワークをつくっていただきたいと思います。

それじゃ、3分で、今後どうするかということで、質問への回答をお願いします。

【實井地籍整備課長】 ありがとうございます。3分ということでございまして、まず、本日は御審議いただき、誠にありがとうございます。先ほど言い切れなかった部分も含めまして、全体の話とさせていただきたいんですが、平成21年度の政策レビューをいただいたところなんですけれども、こちらにおきましては、地籍整備の実施状況について評価をいただき、課題と今後の方針について取りまとめをいただいたところでございます。その後、第6次国土調査十箇年計画を経まして、第7次国土調査十箇年計画というものに、今現在、移行しております。

その中で様々な取組が講じられておりまして、特に今回、7次計画において、調査の迅速かつ効率的な実施を図るための措置に関する事項というものを書き込んでおりまして、その中に、新たな調査手続の活用や、地域の特性や技術の進展に応じた効率的な調査手法の導入を推進するということとされています。この部分が、ステークホルダーの市民の御理解とか、市町村のマンパワーの部分を補うような形で何かできないかというところでの導入であろうかと思っております。

今回、7次計画の中間年を迎えるに当たりまして、今回導入しました新たな手続、効率的な調査手法の導入が一層図られるように、従前の取組を継続することはもとより、新たに導入されたものについて、各自治体さんから課題とか、もしくは新たな取組について、さらなるものが何かないかといったニーズの整理、検討を行いまして、中間見直しに反映させていきたいと考えて、今回この登録をさせていただいているというところでございます。

それで、いろいろ本日、御指摘等をいただいたところでございますけれども、先ほどの評価の視点といたしましては、全体の部分もあるんですが、今回特に中間見直しでございますので、7次計画の中で取り組んでいるものについて、今のままでいいのか、さらに見直す必要があるのではないかと、しっかりと地元の意見を踏まえながら精査していきたいと。そういったところを中心にお話をさせていただければと思っておりましたが、先ほど座長から御指摘ございましたような部分、前回のレビューで整理した話でありますとか、最初の田辺委員から御紹介いただきました総務省での整理、その辺の整理などもしっか

りと分析しまして、全体の整理につなげていきたいなと思っております。

あと、相続の関係で、固定資産税の話とかがございましたけれども、相続につきましては、法務省さんのほうで様々な制度の改正が進んでいるところでございますので、地籍につきましては、法務省さんと両輪で動かしている、法務省さんのほうでは地図作成作業という形で地籍の整理をされておりますので、法務省さんとも連携しながら、固定資産税、相続に関する動きも反映させたような形で整理をさせていただきたいなと思っております。

あと、なかなか一朝一夕に解決しない、進捗率を伸ばすのは難しい話ではございますけれども、制度の、例えば調査の手法でありますとか、時代が変わってITが進んできた中で、何か新しいものがないのかとか、そういった工夫できることを今回やっていきたいなというふうに取り組を考えておりますので、またいろいろと御指摘をいただければと思います。どうもありがとうございました。

【上山座長】 それでは、よろしく申し上げます。

2番目のテーマに移りたいと思います。「河川空間を活かした賑わい創出の推進」について、説明をお願いします。

【豊口河川環境課長】 本日はお時間をいただきまして、ありがとうございます。水管理・国土保全局河川環境課長の豊口でございます。

河川行政といいますと、水災害防止に関わるようなところが強調されがちですけれども、河川空間を活かした賑わいの創出といった取組にも取り組ませていただいておりますので、本日は御助言等いただき、御審議いただければと思います。

1ページ目は総括的に書いてありますが、2ページ目以降に詳細が書いてございますので、2ページ目以降で御説明させていただきます。

対象施策の概要ですけれども、河川は多様な形で利活用されていて、自然あるいは景観といった意味で、観光的な資源にもなり得るということで、こういった動きも活発になっていきます。自然などの恵みとともに自然災害などの災いについて知ることは、環境教育あるいは防災教育といった意味で、意識の醸成という観点からも非常に重要だと思っておりますので、まずは川に近づいていただくということが非常に大事だと思っております。自治体、民間事業者、住民等と連携の下、安全には十分配慮しつつ、賑わいの創出を図る取組を進めているところでございます。

目的・必要性のところに書いてございますとおり、平成21年にはかわ空間・まち空間が融合した「かわまちづくり」という制度を創設し、平成23年、28年と順次、河川敷地を

占用するルールを規制緩和してきたというところがございます。また、水辺に関心を持つ市民、企業の方々が自発的にミズベリングといった取組も進めていて、市民レベルでの活動も広がってきているのかなと思います。こういった動きがあり10年以上経ってきた中で、政策レビューを実施していただき、より一層の施策の推進を図ってまいりたいと思っています。

3ページを飛ばしていただいて、4ページ目でございますが、日本の河川は、国が管理する一級河川、都道府県が管理する二級河川等がございますが、本数とすると、水系数だと一級河川が少ないわけですが、流域面積からすると、国土の3分の2ぐらいは一級水系に入ることです。

この管理区分の中で、5ページ目になりますけれども、これらの河川区域の中で、土地を占用して利用しようというときには、河川管理者の許可を受けなければならないということになっています。ただし、このページの一番下に書いてあるとおり、他者の自由な使用を妨げない散歩とか観察といった行為は、自由使用として許可は必要ないわけですが、特定の目的のみ、ある意味独占的に使おうと思うと、河川管理者の許可が必要になるわけです。

そのときに、占用許可準則というのが真ん中に点線で囲って書いてありますけれども、占用主体は公的な主体に限られていて、また施設の範囲も、公園、運動場、道路、橋梁等々、公的な施設による公的なもののみというのが原則であったわけですが、これらを緩和してきたということがございます。

6ページ目以降になりますけれども、7ページ目に「かわまちづくり」と書いてありますが、かわづくりとまちづくりを融合して、良好な景観を官民挙げて一緒にやっというということです。

8ページ目に役割分担的なことが書いてありますけれども、地域のかわまちづくりを河川管理者が支援する制度ですが、市町村や民間事業者が計画を、河川管理者とも共同して作っていくというものです。図面の中に青く示しているのが、河川管理者が河川管理用の通路であったり、河川敷に下りていくスロープや階段、あるいは水に近づくような親水護岸等を整備しますけれども、黄色で書いてあるような駐車場であるとかトイレ、あるいは船着場とか照明、オープンカフェといった利用者主体のものは、市町村・民間事業者でやるということになっています。

9ページ目に、河川管理者による支援の内容ですけれども、ソフト的には、必要となるよ

うなデータの提供や調査・検討といったこと、ハードとしては、治水上あるいは利用上の安全管理に関わるものの整備といったものを提供させていただいています。

これに対して、10ページ目ですけれども、市町村といたしましては、イベントの実施、あるいは広報を含めた情報提供、それからハードとしては、利活用のためのオープンカフェ、トイレ、多目的広場等々の整備をしているということです。

金額的な感覚でいいますと、11ページを御覧いただくと、これは、今年度の新規事業として採択したもので、令和5年からの新規採択になっていますけれども、国が6億8,700万、市が3,700万というぐらいの構成になっておりまして、やはり国の造るハードのほうが金額的には初期投資としては高くなるわけですが、ある意味、占用されると、我々河川管理者としては、維持管理費が軽減される、占用主体の方がそこを整備していただけるので、ランニングコストのほうは市町村、あるいは、特に民間事業者が運営には関わってくるようになると思いますが、インシヤルコストとしては国のほうが多く、市町村もそれなりに出すけれども、その後の維持管理等は市町村が担っていく、あるいは民間事業が運営していくということになります。

12ページに大分川の事例も書いてございますが、これも似たような構成で、階段、スロープ等は国が実施し、その上の多目的広場とかトイレの整備は自治体がやるという形です。

こういった取組が、13ページにございますとおり、制度創設以来、順次増えてきているということでございます。

14ページにはオープン化と書いていますけれども、特に、民間事業者の方にも活用していただくという取組が、中ほどに表がありますけれども、営業活動を行う事業者は、平成23年度まではバツとなっています。その後、3年までは認める、28年度からは10年内といった形で、順次、民間事業者による営業活動を行う者に対しても、占用をオープンにしていくという取組を始めていて、右下にあるように、オープンカフェであるとか、バーベキュー広場の整備といったことがございます。この際に、日よけだとか広告看板といったものは民間事業者が整備していくということになります。

さらに15ページには、R I V A S I T E (リバサイト)と書いていますけれども、さらなる規制緩和として、10年の占用期間であったものを、その次の10年、10年過ぎますと更新手続が必要ですが、もう10年担保しますよということを加えています。こういったことによって、長期的な営業をするのであれば採算ベースになるけれども、あまり短期間で

あると採算が取れないといった形の方もいると思いますが、そういった方にも参加いただくように、規制緩和も広げているところがございます。また、占用の範囲も、個別施設からもうちょっと包括的な範囲にしたり、手を挙げやすくするためのポテンシャルリストの公表などもさせていただいているところがございます。

16ページに事例を一覧表で書いていますけれども、これは説明を割愛いたします。

また、17ページに、かわまち大賞ということをしています。かわまちづくりに取り組んでいただいている方の先進性、継続性、創意工夫、連携性、効果等を評価いたしまして、年間2例程度を大賞として表彰させていただいています。こういったことも、かわまちづくりを推進するインセンティブになっているのかなと思います。

18ページ目には、かわまち大賞という制度を創設して以来、受賞してきたところがありますけれども、②の石巻かわまちづくり、④番の閑上地区のような、東日本大震災で被災した地域の復興を後押しするような取組になっていたり、⑧で書いてある大阪道頓堀の辺りとか、⑨の太田川、広島原爆記念公園の近くとか、こういった観光客の多いところ、あるいは復興のシンボルになるようなところで一生懸命取り組んでいただいているということです。

19ページ目が盛岡地区のかわまちづくりですが、川沿いでキャンプをするような形であったり、お祭りをしていただいたり、こういったお祭りのような特別なイベントに限らず、平常的に営業がなされているということで、残念ながら右下にあるとおり、コロナ禍の影響で、利用客数がここ数年減少していますが、それ以前はずっと伸びてきていたということがございます。

また、20ページは、先ほども申しあげました東日本大震災からの復興である石巻地区でのかわまちづくりなども、かなり賑わいを取り戻しているということです。

21ページに、かわまち大賞受賞後の取組と書いていますが、大賞を受賞すると、他の自治体から問合せが増えた、あるいは参加者自身のモチベーションが増えた、メディアからの問合せも増えて、経済波及効果も増大し、観光客も増えたということがあって、様々な効果も見受けられるので、こういった取り組んでいる方々を後押しする施策も、取り組んでいきたいなと思っているところがございます。

最後に、22ページでございますが、これまでのかわまちづくり制度、占用許可準則の緩和等の取組の有効性、今後の課題等を明確化していくために、評価をできればと思っています。

真ん中に評価手法と書いていますけれども、既存のデータが一番大事なので、各地方自治体、取り組んだ自治体からのアンケート調査も踏まえまして、きちんと、既存のデータもしっかりと整理していきたいと思っています。

現在の検討状況といたしましては、既存のデータの整理・分析と、さらに必要な調査は何かといったことについて検討しておりますが、具体的には、かわまちづくりやオープン化に取り組んでいる自治体の数にとどまらず、こういった推進主体がどのような負担をしているのか、こういった効果があるかといったことを検討しているところでございます。

今日はよろしくお願いたします。以上です。

【上山座長】 それでは、どなたからでもどうぞ。

【田辺委員】 御説明ありがとうございました。昔、この種のことはウオーターフロントという言葉で言われていたと思うんですけども、この言葉は消えちゃったのかなと思って、かわまちということで、別に一向に問題はないと思うんですけども、逆に言うと、ウオーターフロントといったキラキラネームのところというのは、例えば、すぐ思い出すところでいうと、築地の横町のところとか、ああいう都市の高層住宅開発プラスアルファみたいなところで、もうちょっと広がりがあって、ただ、そこで河川というのがある種の資源になっているなという気づきの部分だったと思うんですけども、かわまちという方向に広がっていったときに、それ以外の何が変わったんだろう。要するに、明らかに昔のウオーターフロントは開発という感じだったんですけども、それプラスアルファのところって、一体何なんだろうなというのが知りたいというのが1点。

2番目は、ここで使っている手法が基本は支援ということで、自治体に対する、民間に対する、ないしは河川のところのハード部分というのをどういう形でということと、規制緩和の効果という、この2つが基本的な手法であるとは思うんですけども、ただ、ある意味、これは恐らく国交省目線で作っているところからいうと、いろいろな話合いをやって、こうしましょう、ああしましょうというところで、別にそれはお金もあまり関係ない話ではないかなという気も、個人的にはしてはしまして、そういうものがうまくいっているところと、うまくいっていないところというのは、どういう違いがあるんだろうなというのは若干知りたいということ。

ラストの3番目は、賑わいの効果とみんな言うんですけども、どうやって本当に把握しているのかな。例えば、開発というか、きれいにしたところで、人が来た、人が来ないとか、その開発のプラスアルファの利益とかいうものというのは、やった後でちゃんと把握し

ているのでしょうか。恐らく、上でこういう計算をやるよりは、下でやった計算を持ってきたほうが圧倒的に早いと思いますし、あと、そういうものが組み込まれていないんだったら、賑わい効果に関する何らかの、支援とプラスアルファでみたいなことを考えると、ある意味、国交省で把握したくなるのではないのかなという気がしております。

以上、言いつ放しで、また3点ほど申し上げました。

【上山座長】 どうぞ。

【佐藤委員】 御説明ありがとうございます。これ、ポイントその1は、規制緩和の問題なのかなとは思っていて、いかに規制緩和をして、賑わいを取り戻していくか、営利活動も含めて認めていくかということと、最近のはやりで、P a r k - P F I みたいな、公園 P F I のようなやり方をすれば、むしろ収益化して、さっきのランニングコストはともかくとして、初期投資のところもある程度、民間事業者の上がりて回収するというやり方もあり得ると思うので、P F I 的に考えれば。

なので、いろいろな発展形はあるのかなというのと、もちろん、多摩川の河川敷みたいに、いざ洪水のときは、あれは水を逃がすところじゃないですか。だから、あそこに恒久施設は建てられないけれども、そうじゃないところ、恒久施設を建てられる場所と、恐らく恒久施設は建てられないけれども、それでも仮設でいろいろな営利活動というのはできるというところもあると思うので、流れちゃったらごめんねというだけなので。

何かもうちょっとそういう点で、P F I 的な手法を、たしか長期契約にされていたので、10年という指定管理者とか、そういうイメージになってくるかもしれないけれども、20年、30年とやればP F I になるので、そういった新しい手法というのを検討されるのかなとは思ったんですけども。

ありがとうございます。以上です。

【上山座長】 いいですか。

【大串委員】 ありがとうございます。結構ミズベリングの活動は、地域に賑わいをもたらしているなというところはすごくあると思うんですけども、閑上地区とか、こういったときには、繁閑の差といいましょうか、平日の昼間に行ってもほとんどお店が、開いてはいるけれどもとか、土日しか開きませんよというような、どうしても場所の関係もあるんでしょうけれども、そこをどうしていくのかということが、地域がもっとミズベリングを生かせるようになっているのかなとは思います。

ここでぜひお願いしたいのが、例えば河川整備は膨大な費用がかかるわけで、下流のこと

を上流で面倒を見たりとか、いろいろあるわけですけども、その辺りの相互理解を進めるような施策と一緒に進めていただいて、例えば川下のほうで非常にいろいろな活動ができるのは、川上のほうで河川工事をしっかり行ってくれているからですよということをしつかり伝えていただいたりとか、コストの需要とか、あとは防災意識を高めるような取組も、もちろん商業的な活動もとても大事だと思うんですけども、雨のときに、どうしても川を見に行ってしまう事故が起きていますが、これぐらいまで河川は増水するんですよという教育的なこととかも、一緒に進めてやっていただけたらと。それを効果に含めていただけたら、ありがたいかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 ほかの方はいかがですか。

白山さん、工藤さんももう入ったかな。ありますか。

【白山委員】 よろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【白山委員】 白山です。いろいろお話をお聞きしていて、いろいろあると思いますが、何となく、かわまちづくりの現代的な意味でのニーズや目的をもう少し明確にしたほうがよいような気がしております。いろいろな目的、いろいろなニーズがあると思うので、それをもう少し体系的に整理した上で、また、かわまちづくり大賞など、いろいろとやられていらっしゃるということなので、どういう具体的な方策があるのか、それをもう少し体系化したり類型化するなどをして、具体的にそれぞれがどのような効果を及ぼしているのかといった点を、もう少し整理できないものか、印象レベルではありますが、受けました。

以上です。

【上山座長】 ほかにありますか。

じゃ、私から。これはよっぽどうまく設計しないと、すごく難しい作業になると思います。まず規制緩和の話と、自治体あるいは事業者に対する支援の話と、すばっと2つに分けて整理する。ごっちゃにすると訳が分からなくなると思います。

それから、制度の評価と実態の評価ですね。実態の評価というのは、何とか町の川がこんな感じになって、すごくにぎわっていますといった事実。とにかく制度がどうだったのかというのと、リアルな実態がどうなのかという話も分けないと、ぐしゃぐしゃになる。

そういう意味で、横軸に規制か支援かというのを取って、縦軸に制度なのか実態なのかという感じで、マトリックス的な整理をして、どこにフォーカスするのかというのを考えない

と、国交省が何をやったのかというのがだんだん分からなくなってくる。事業者が頑張っていますという話になっちゃうと違う。逆に言うと、あちこち頑張っていますというにもかかわらず、規制緩和されていてできるところで、何も起きていない場合もある。それは国交省の責任なのかみたいな話になっちゃうのもおかしい。

規制緩和編と支援編と分けて、支援編のほうは現状整理はいいと思うし、支援の仕方の見直しはあってもいいけれども、最後は自治体と事業者がやりたいと思うかとか、お金があるかとか、偶発的な要素がすごく多い。それを全部ごちゃ混ぜにすると、まだ全国で始まっていない地域があつてよいのかといった変な議論になってしまう。その辺りは切り分けを注意してやっていただければと思います。

それじゃ、3分ですが、お願いします。

【豊口河川環境課長】 様々な御指摘、ありがとうございました。

まず、ウォーターフロントについてお話がありましたが、ネーミングはいろいろあつて、民間の方が別にウォーターフロントという言葉を使わなくなったわけじゃないと思うんですけども、ウォーターフロント開発とって、まさに開発メインのマンションとか、そういったものの売出しというところはあつたと思うんですが、我々の政策は、造るというより、使うといったところを主眼に置いているものかなと思っています。

お金は関係なしに、いろいろな話合いを進めていく中で、民間事業者として川で活動している方が、こんなものだったらいいよと話し合っていく過程そのものが、ある意味、整備する前の段階から効果を生んでいるのかなと思っています。

こういった賑わいの効果をどのように把握していくかというのは、皆さんからも御指摘をいただきましたが、確かに、川が一つ一つ個性が違うものですから、都市内の川もあれば、山の中の川もあつて、自然環境を生かそうと思っているところもあれば、もっと都市型の利用をしてほしいというところもあるので、手法も規制緩和的なものから、支援メインのところまであるので、その辺をきちんと、座長からも指摘していただいたように、マトリックスとして整理して、体系化・類型化して整理していきたいと思っています。

ニーズ・目的を明確化して、という話もありましたが、本当にいろいろ、川は個性が強いものですから、多種多様なものをどのように典型的・体系的に整備できるか考えながら、評価を進めていきたいと思っています。

また、P a r k - P F I その他、ほかの施策との連携の中で、より効果を生んでいくこともできると思いますので、河川敷を公園として利用していただいて、公園事業との連携とい

ったこともやっていますので、多種多様な行政スキームとも相まって、P F I等の手法も使いながら取り組んでまいりたいと思います。

また、ミズベリング等でせつかく盛り上がっているのも、その地域の方だけじゃなくて、上下流の連携にもつながるような賑わい創出、せつかくあんなまちづくりをしているから、うちも見に行こうという形で、上下流の方々も見に来られるような取組を進めていきたいと思っています。

しっかりと評価を進めてまいりたいと思いますので、引き続き御助言をいただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

【上山座長】 それでは、どうもありがとうございました。

次のテーマ、3つ目に行きたいと思っています。「地方部の鉄道の維持・活性化」について、御説明をお願いします。

【田口鉄道事業課長】 皆様、よろしく願いいたします。鉄道局の鉄道事業課で課長をやっております田口と申します。どうぞよろしく願いいたします。

今回の評価の対象、地方部の鉄道ということですが、2ページを御覧いただきまして、各地の鉄道ですが、これはいずれも民間事業として運営されてきておりますが、一方で、地域にとっては通勤・通学の足や観光振興の基本的なインフラとして、地域の公共財としての役割も担っているところでもあります。いずれの地域においても、人口減少やモータリゼーションなどで利用者が大幅に減りまして、民間ビジネスとしての前提がなかなか成り立たなくなっている。この中で、いかに安全運行を前提とし、利便性と持続可能性の高い輸送サービスを確保していくかが、このテーマの基本的な課題でございます。

該当路線とありますが、J R・大手民鉄も、非常にお客様の少ないローカル線区を運営しておりますし、②にあるように古くからある地域の地場の中小民鉄や、③のように国鉄から切り離されて三セクになったような路線、これら②と③を合わせて地域鉄道事業者は95社とっておりますけれども、こうしたものから構成されているところでもあります。

3ページが、地場の中小民鉄49社の状況。4ページが、三セクの46社の状況でございます。このように、北は北海道から南は鹿児島まで、幅広く点在をしているところがございます。

こうした地域鉄道、地方鉄道に対する政策の流れなんですけれども、5ページでございますが、もともと民間事業ですので、民間のビジネスを規制するという発想から、鉄道事業法というものがございまして、かつては各鉄道事業者に独占的な経営権を与え、内部補助によ

ってネットワークを維持していくという方針が取られてまいりました。

86年には国鉄改革関連法が制定されまして、ここから自由主義の流れが起きます。国鉄も公社から7社に分割され、それぞれが民間のビジネスとして整理をされました。他の鉄道事業者と同様に、鉄道事業法の制度下に置かれるということでございます。

その後、2000年に需給調整の廃止とございますけれども、これは、より競争主義を導入していこうということで、先ほどの独占的な営業権を設定するという免許制が廃止をされまして、基本的に安全性を満たせば、許可制で入ってこられるという形になっております。

他方で、今申し上げたような地方鉄道の問題がかなり深刻化してまいりまして、2007年に地域公共交通活性化再生法、地域交通法が制定をされまして、ここから自治体を積極的に絡めながら、鉄道の維持・活性化を図っていこうという流れが大きな流れでございます。

6ページが、鉄道に関する法制度と補助制度をまとめたものですが、左にありますが、国鉄改革、鉄道事業法での需給調整規制の廃止、そして地域交通法が制定をされて、今年、後に述べますように、再改正が行われているという状況でございます。

右が補助制度ですが、基本的に鉄道局の補助制度は、JR・大手民鉄を対象外にしておりまして、先ほどの中小・三セク鉄道に対象を絞った上で、安全の確保、利便性の向上に関する補助制度が随時改正されてきているということになっています。

2つポイントがございまして、一つは、97年に欠損補助制度の終了とありますが、鉄道においては、いわゆる赤字補填はやっておりません。それから、2009年の総合連携計画事業とございますが、これは左の地域交通法の改正と連動しまして、自治体が様々な計画を立てたときに、そのためのインフラ整備を支援していくという流れでありまして、今年これをさらに前に進める形で、社会資本整備総合交付金に新しいメニューを追加しております。

7ページですけれども、これが事業法の概要でありまして、他のモードの事業法と同様に、参入は許可制、退出は届出制という位置付けになっております。ここに、8ページにございますように交通政策基本法や、9ページにございます地域交通法の中で、自治体の役割を強化してきておりまして、特に9ページにございます都道府県・市町村の努力義務のところを見ていただきますと、計画を策定していただくとともに、主体的に地域の交通の活性化・再生に取り組むということになっております。いかに事業者と自治体の連携・協働を確保しながら、ビジネスと公共性とのバランスを取っていくかというのが、この政策の大きな課題でございます。

10ページ、先ほどの95社の地域鉄道の現状ですけれども、このように人口減少等から、右肩下がり利用状況でございます。

それに対して、11ページのような安全・利便性向上を支援するための補助制度を運用してきておまして、12ページでは、先ほどの地域交通法の中に鉄道事業再構築事業というものを入れて、今の補助制度のかさ上げなどをやることによって、自治体の連携を促すということをやってきました。

13ページがその再構築事業の概要でありますけれども、典型的には上下分離というのですが、事業譲渡その他の事業構造の変更により、自治体を積極的に事業の中に取り込んでいくことによって、何とか再生を図ろうということをしてきたところでございます。

14ページでございますように、これまで11件の認定事例がございます。

15ページでは、自発的に地域が公共交通を使ってまちづくりをしようということで、これは琴電であるとか、JRの可部線のような事例を紹介しておりますけれども、このように、地域のインフラ整備と一体で鉄道の活性化を図っていくという事例。

16ページは、先ほどの再構築事業の認定を受けて、上下分離をし、さらに乗り入れ設備の新設や、駅の改築などをやって、観光の振興に生かしていこうという取組。いずれも自治体が非常に主体的に鉄道の再生に取り組んだ事例でありますけれども、残念ながら、先ほどの鉄道事業再構築事業の認定というのは、11件の認定にとどまっているという状況でございます。

また、JRにつきましては、17ページですが、JRが民営化するときに、通常の民間会社と同様に、赤字だからといって、どんどん路線を切っていくって困るということで、こうした大臣指針が定められてまして、2ポツのところにあるように、基本的には、現に営業する路線を適切に維持しなさいというのが、上乗せの努力義務として設定をされております。

これもありまして、18ページでございますが、国鉄改革以降、路線の廃止というのは非常に限定的だったんですけれども、その間にお客様の減少が続き、輸送密度の低い路線のシェアというのがかなり高まってきております。

19ページがそれを地図に落としましたものですが、2,000人未満で落とすと、中山間地の路線がほとんどこれに該当してしまうという厳しい状況でして、個別路線でも、20ページ、これはJR東日本の個別路線の推移ですけれども、このように、JR発足当時から8割、9割、お客様が減ってしまったという路線が出てきているという状況でございます。

す。

こうした中で、21ページにございますように、自治体が自発的にJRと組んで、路線の活性化に取り組んで、実際にお客様を増やした姫新線の事例。あるいは22ページのように、これは只見線ですが、昨年10月に運転再開いたしました。これに当たっては、右にあるように、上下分離の導入と、下物を持つ県による主体的な観光の取組というのが行われております。

ただ、先ほどの再構築事業の認定事例というのはゼロ件ということで、まだJRにつきましては、事業全体として利益を出しているんだから赤字路線の維持はやって当たり前、といった自治体側の認識があるということでございます。

こういうこともあって、24ページにあるように、今年に法律を改正いたしまして、25ページのフロー図にございますが、自治体がなかなか自発的に協議会を設定して、先ほどのような連携・協働を探ろうとしていただけないという実態もあるので、右のフローにあるように、国が自ら再構築協議会という組織を設定して、こうした連携・協働を促す仕組みを設けております。

あわせて、26ページにあるように、社会資本整備総合交付金の中に、地域公共交通再構築事業という新しい事業メニューを設定いたしまして、27ページにございますような、これまでJR、大手民鉄は先ほど申し上げたように、これまで補助の対象外と申し上げましたが、この世界においては自治体が、JR、大手民鉄、中小、三セクを問わず、地方の鉄道について自らのまちづくりや観光振興と連携しながら、その再生を図っていく場合には、自治体の出費分の2分の1を国が補助し、自治体負担分も45%まで特別交付税措置をするという形での手厚い支援を行っております。

こちらが今年の10月1日から施行予定ということになっていまして、28、29、30ページにあるような様々な活性化事例をこれからつくっていきたいと思っています。

最後、31ページでございますけれども、冒頭申し上げましたように、地方鉄道においてはビジネスとして、今後も公共性を保っていくことがかなり限界に近い状況でして、いかに地域の関与を強めていくか、またその結果として、地域のまちづくりや観光振興の取組と連動させて、いかに使い勝手のいい、地域のお役に立てる鉄道として再生するかがポイントになっております。

下にあるように、まだこうした連携事例が少ない状況の中で、新法の活用も含め、いかにしてこの制度をうまく回していくかということを探るために、今回の政策評価の枠組みの

中で、これまでの事例を改めて分析させていただいて、その道筋をつくっていきたいと思っております。どうぞ御指導を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す。

今回あるケースの中で、本件はやや異質だと私は思っています。法改正をやった後の政策評価になるんですね。法改正するという事は、現状の棚卸しから見直しから、相当いろいろな検討を役所でもやり、国会でも議論がありという上で、法改正されている。その上で、政策評価をさらにやるとなると、法改正の結果、行政運用にどういう効果とか変化をもたらすかというところはかなりフォーカスしないと難しい。現行制度の見直しが必要だという出口にはならないんですね。

そこはどのように考えておられるか、ちょっと足して説明いただけますか。

【田口鉄道事業課長】 御指摘のように、有識者の検討会、それから交通政策審議会での御審議を踏まえて、国会でも相当突っ込んだ御議論をいただいて、法改正に至っています。

ただ、最後に申し上げたように、まさに仏作って魂入れずでは困るわけですし、枠組みとしての法律や予算制度というのはできたものの、実態として、なかなか自治体の方が、この問題に正面から向き合っていないというのが現実でございますので、いかにこの制度を実際にうまく運用していくかというのは、まだこれから我々は整理が必要だと考えております。

日々、自治体や事業者に対して様々な説明会や呼びかけというのをやっているわけですが、この部分のギャップをどのように埋めていくかというのが、この政策評価でのテーマだと考えております。

【上山座長】 ちょっとしつこいですが、制度の運用は、過去から自治体とか地域が従来の制度を使って、ある程度は動いてきたわけですよ。それで実績も出ている。ただ、もっと問題解決するためには、制度自体を充実させるべきだということで、国の関与などの制度改革がされたわけです。そういう意味では、今回、法改正したから、自治体等の反応がよくなるはずだという前提があるわけですよ。

【田口鉄道事業課長】 そうですね。期待したいと。

【上山座長】 しかし様子を見ないと結果は見えない。今、評価しようと思っても、事が起きていないので評価できない。

となると、評価すべきは法律に書いていないエリア、たとえば自治体側の理解とか、非常にソフトな話になってくる。しかしその実態をさらに調査して、法制度を超えた支援をど

うするか、あるいは予算をどう使うかとかとなると、かなり実務的な領域に入っていく。そういう理解でいいですか。

【田口鉄道事業課長】 実態として、そうなってくるのかなと思っております。これまでもやってきたことの、ある種連続的な、さらに一步先に進めるための法改正をやっていますので、完全に方向転換をしているわけではないわけですし、したがって、これまでの制度の結果、なぜ実績がこれほど積み上がっていないのか、あるいは、なぜ自治体がこの問題に向き合っていただけないのかというところを改めて掘り下げて、その反省がないと、実務の点で、次の制度というのがしっかり回っていかないんじゃないかなという問題意識を持っています。

【上山座長】 そういう意味では、法改正に当たっているいろいろ調べられた結果のうち、今回の法改正で、幾つかの課題は解決された。しかし、法律レベルではない、いろいろな施策レベルの課題とかがあって、それについて、今後どうすればいいかということを中心にするという理解でいいですか。

【田口鉄道事業課長】 御指摘のとおりでございます。

【上山座長】 佐藤さん。

【佐藤委員】 御説明ありがとうございます。こういう議論って、ややもすれば政治的にも、もちろん自治体もそうですが、支援ありきになって、今ある公共交通というか鉄道をどう維持するかというほうに注力しがちなんですが、そもそもこれはサステナブルなのかとか、人口も減っているわけだし、需要もこれから落ちていくわけだし、当然、バスと競合していたら意味がないので、どっちかを残すということで選択肢になってくるはずですし。

なので、恐らく問われるのは、果たして今の鉄道網は維持可能かどうかということと、全体像という、すいません、財政制度等審議会でもいつもやっている議論ですけれども、立地適正化計画、いわゆるコンパクトシティ、立地適正化計画があり、地域公共交通計画があり、再編計画があり、大きなグランドビジョンがあって、その中で、この鉄道をどう位置付けるのか。

鉄道は手段であって目的ではないので、まちづくりの中で、例えばまちと、拠点と拠点をつなぐために鉄道が必要だというならいいんですけれども、誰も乗らない鉄道を維持したってしょうがないでしょうという議論になってくるので、それは多分、全ての鉄道がどっちかに偏るわけで、これからも残すべき鉄道と、恐らく戦略的には撤退すべき鉄道があるはずなので、法改正がいろいろとあるのは分かるんですけれども、長い目を見たときに、果た

してこれは持続可能なのかということ。その視点はあつてしかるべきかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 ほかの方はどうですか。

【工藤委員】 オンライン参加の工藤でございますが、よろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 今日はカメラの調子が悪くて、オンにならなくて申し訳ございません。

今の件なんですけど、この地方鉄道の話は、もう少し突っ込んだ話をすると、結局は足の確保をどうするかとか、そういう話になるのかとは思いますが、同時に今日のお話ですと、地方自治体が例えば観光資源に使うとか、そういった話が結構出ていて、ちょっと違和感を覚えるところがございます。

座長も最初におっしゃっていたと思うんですが、結局、評価の基軸がいま一つ見えないところがございまして、ある程度採算性が取れているところが何かをやることについての評価というのは、多分簡単だと思うんですが、そもそも採算性が取れないようなところで、どうやって足を確保するのかとか、そういうところは考えなくていいのかなということ、ちょっと感想になってしまうんですが、思いました。

既に法改正が行われているものを、この段階で評価することの難しさというのは、私も資料を見たときに思ったんですが、もし可能だったら教えていただきたいのは、結局、どの辺をどういう基軸で評価されたいのかというのを、現場の方、それから担当部署としてはどのように考えているのかをもし教えていただけると、もう少しはっきりするのかなと思いました。

以上でございます。

【上山座長】 大串さん。

【大串委員】 同じです。

御説明ありがとうございました。本当にいろいろな議論がこれまでなされてきて、かなり報道とかもされている内容だと思っております。今回また出てきた内容が、あれもこれもどれもみたいな話になっておりますので、どこを基軸にしていくのかというところを、1個絞っていただく。例えば、自治体の御理解に関して言うと、自治体にアンケートをして、施策が進みそうだと確認をすれば、それで済むのかとか、その辺りが難しいところでもあります。

今回こういう法律を改正したことで、どれぐらいサステナブルになったのか、例えば今まで4,000人ぐらい乗っていないとサステナブルじゃなかったのが、2,000人ぐ

らいまではサステナブルにできたかどうか確認したいとか、そういった一つ分かりやすい基軸を示していただくと、そこで派生して、いろいろな評価軸も出てくるかなと思いますので、そこら辺りをお願いできればありがたいかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 白山さん、ありますか。

【白山委員】 皆様方の御意見と同じでございまして、鉄道という枠組みの中で、どうやってこれをサステナブルにしていくのかという点を、どのように考えていけばいいのか、このあたりが明確ではないので、その点をもう少し掘り下げる必要があるのかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 ありがとうございます。

委員の皆さんの意見を聞いて思うのですが、サステナブルかどうかは、ものすごくサイトスペシフィックな話で、個別の具体的な箇所それぞれにおいて、それぞれの思いもあり、財政状況とかがあるので、出口は様々ですね。一般論で言っちゃうと、非常に厳しい答えになっちゃうと思うし、それは既に法改正のプロセスで議論がされている。今さらそれをここでもう一回やってみても、次はどうしましょうという議論につながらないような感じがする。

もともと制度を用意したけれども、結局、十分にそれが使われなかったという思いがあって、それで今回、法改正になったわけです。そういう意味でせっかく法律をつくったけれども、それでも今まで使われなかったことを手がかりにどういう支援がさらに今回改正した法律の外に必要なのかというのを、もうちょっときめ細かく探していただくということですかね、現実には。

ただ、そうなると、一層サイトスペシフィックな話になっちゃうという問題がある。そこら辺りも含めて、以上の委員の議論の話を踏まえて、どこに絞っていくか、御回答いただけますか。

【田口鉄道事業課長】 御指摘ありがとうございます。テーマの設定が地方の鉄道の維持・活性化だったものですから、バス転換の話というのは、今日のプレゼンテーションの中ではあえて触れていませんけれども、全体の議論としては、特に厳しい路線については、当然、モード転換も含めた議論をやっぺいこうというスキームになっております。

ただ、バス転換の話があるがゆえに、自治体さんが自らこの問題に積極的に関わっていか

ない。鉄道を維持するとなった場合には、上下分離などで多大な財政出動が必要になってくるので、やはり関わっていきたくない。自治体としては、どちらの道に行っても結局、自分の負担が増えることというのは避けたいものだから、この問題に向き合おうとしないというのが、この問題の背景にある根本的なところでもあります。

ゆえに、今回の評価の中でも最大のキーは、なぜ自治体さんがこの問題に向き合っていただけなのか、あるいは逆に、今日御紹介した、向き合っていたらいい事例においては、どういう要因によって向き合っていたのかと。ここをしっかりと掘り下げて分析していくことによって、まさに軸としては、いかに自治体と事業者の連携・協働を確保していくかということにおきまして、事例をしっかりと整理し、自治体がこの問題に絡んでいただけるための道筋というものを明らかにして、そして示していきたいと考えております。

【上山座長】 そうなると、いわゆる予算を使った事業とかメニューとかいう話じゃなくて、プロセスの話に入っちゃいますよね。国がどのように間接的に関与して、法律の趣旨に則って、自治体に周知はできていて、周知、理解、それから対話とかいうプロセスがあると思うんですけども、そういう順番に沿って洗い直していくみたいな感じになるんですか。

【田口鉄道事業課長】 予算も制度も一応、今回御指摘にあるように、一通り整理をいたしましたので、これを前提として、かつこれを生かして、どのように弾込めをしていくかというところかと思っています。

ゆえに、どうしてもソフトの面が中心になりますし、あるいは、今回つくった再構築協議会も含めたプロセスのお話として、どうすればこのプロセスにうまく乗せていけるかというところの整理であって、一つは、事例をしっかりと分析し、これを示していくことでプロセスに乗せやすくしていくということも、方法論としてはあるのかなと考えております。

【上山座長】 そういう意味では、過去、自治体を巻き込んで物事が動いた例、あるいは残念ながらしまった例というのを掘り下げてみて、そこから何か抽出するというのは、現実的な作業に見えますね。分かりました。

ほかの委員の方、いかがですか。

よければ、その方向で、あとはまた事務局と相談しながら進めてください。どうもありがとうございました。

それでは、次のテーマに移ります。内航課よりお願いします。

【小林内航課長】 海事局内航課長の小林でございます。よろしく申し上げます。

内航未来創造プランの進捗状況ということでございます。この政策評価につきましては、

昨年お願いをしておりましたところ、知床遊覧船事故が起きまして、その対応を踏まえてということでありまして、まず最初に、知床遊覧船事故の概要という別紙の資料で、事故後の対応について、説明させていただきたいと思っております。

知床遊覧船事故は昨年4月23日に発生しまして、乗客乗員26名の方がお亡くなり、または行方不明といった状況になってございます。事故発生直後、4月28日に、有識者によります知床遊覧船事故対策検討委員会を設置しまして、旅客船の安全対策というのを議論していただきました。

2枚目のところで、昨年の12月に、旅客船の総合的な安全・安心対策ということで7つの分野の安全対策というのをまとめたところでございます。赤枠のところが法律事項ということになっておりまして、これにつきましては、今通常国会で海上運送法等の一部改正法案を提出しまして、4月28日に成立したところでございます。今後、順次対策を実施してまいりたいと思っております。こうしたことによりまして、安全対策に万全を期してまいりたいと考えております。

それでは、本題の部分、内航未来創造プランにつきまして御説明を申し上げます。

ここで、まず内航未来創造プランということで、内航という言葉が使われておりまして、この中では内航海運のことを指しており、内航海運といいますと、私どもの言葉の使い方としては、国内貨物輸送のことを指すのが通常ということでございます。対策については、旅客船にも関係してくる部分がございますけれども、主眼としておりますのは、貨物輸送というところになってまいります。

1ページ目のところ、内航未来創造プラン。こちらは2017年6月に策定をされまして、おおむね当時から10年後の将来像を描いたものということでございますけれども、半分、五、六年過ぎたところで、こちらの政策評価というのをお願いしたいと思っております。

2ページ目に参りまして、プランの概要でございますけれども、目指すべき将来像として、生産性の向上、それから安定的輸送の確保ということを将来像として描いておりまして、具体的施策として、様々ございますけれども、柱としましては、内航業者の事業基盤、海運事業の強化、先進的な船舶等の開発・普及、それから、船員の安定的・効果的な確保・育成、この3本柱ということでございます。

3ページ目に参りまして、内航海運の現状を申し上げますと、国内貨物輸送全体の約4割、それから、石油、セメント、鉄鋼、ケミカル、こうした産業基礎物資輸送の8割を担っておりまして、必要不可欠なライフラインでございます。一方、右下のグラフにございますよう

に、内航貨物の輸送量は、長期の低減、景気の影響などもありまして、低減の傾向でございます。

4 ページ目に参りまして、内航海運業の業界構造でございます。全部で約2,800事業者おりますが、オペレーターという元請の事業者、それからオーナーの事業者が約半々ぐらいおきまして、こうした階層的な構造になっております。また、各オペレーターに荷主がおりまして、荷主が、先ほど申し上げました基礎物資の業種ごとに、最近かなり統合が進んでおりまして、3社という形になっております。そうした形で、専属化・系列化というのが非常に進展しているところです。

1 ページ飛ばしまして、6 ページ目のところで、さらに内航海運におきましては、船の年齢（船齢）、それから船員の高齢化が、どちらも進んでいるということが課題となっているところです。

行ったり来たりして恐縮ですけれども、5 ページ目に戻っていただきまして、内航海運のこれまでの歴史でございますけれども、戦後、石炭の輸送を中心に行っていましたが、石油へのエネルギー転換によりまして、船腹、船の量が過剰な状態になりました。そのため、船腹調整事業を昭和41年から実施してまいりましたが、需給調整規制撤廃の流れを受けまして、平成10年に暫定措置事業ということで、ソフトランディング策のほうに移行してまいりました。

平成17年には、これも運輸事業全体の規制緩和の流れを受けまして、内航海運業法の改正がありまして、事業の許可制から登録制への移行というところがございます。この改正内航海運業法の施行から10年、そういった状況を受けまして、内航未来創造プランというのは、今後の将来像を描くためにまとめられたものです。

8 ページ目に参りまして、プランで指標が定められておりまして、安定的輸送の確保、生産性向上、それぞれ2つと3つ、合計5つの指標を定めております。

9 ページ目は、指標と施策の関連性をそれぞれまとめさせていただいております。

10 ページ目のところで、このプランから施策的に連続しているものでございますけれども、交通政策審議会で、荷主との連携強化でございますとか、船員の働き方改革といったところにつきまして、新たに交通政策審議会の部会で議論いただきまして、その結果として、2年前の5月に、海事産業強化法ということで法律改正が行われております。造船・海運事業の競争力強化の話と、右側が特に関連してきますけれども、船員の働き方改革、生産性向上といった法律改正が行われているところです。

評価につきまして、14ページ以降、指標等の今の状況になりますけれども、16ページ目、まず産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合。これは2011年から2015年、100に対しまして、上がったたり下がったりというところ。17ページ目のところはモーダルシフトの輸送量ですね。これについては、おおむねオントラックかなといったところでございます。

18、19、20ページのところ、そのほかの指標がございましてけれども、こちらは、船舶の大型化が進展する一方で、景気の動向とかもありまして、伸び悩みのようなところがございます。

22ページ目以降、プランで掲げられました個別施策の取組の状況、それから、現時点での評価を記載させていただいております。お時間の関係で、全て申し上げるのは難しいところがございますけれども、1つ目の船舶管理、先ほどオーナーから委託を受けて、船舶の運航管理などを行うといった事業につきましては、先ほど申し上げました法律への事業の位置付けというのを行ってございまして、今後、こうした事業に対する評価制度というのを進めていきたいと思っております。

23ページ目、荷主企業との連携強化のところにつきましては、プランで協議会というのを立ち上げることにしましたけれども、さらに業界の懇談会というのを開催をしております。取組をさらに進めてまいりたいと考えております。

24ページ目、25ページ目、モーダルシフトの話がありまして、今、2024年問題もありまして、海運へのモーダルシフトというのを対応策の一つとして、政府全体としても、先日、政策パッケージというものも示され、やっといこうということになりましたので、そういうことも踏まえて、しっかり対応してまいりたいと思っております。

ちょっと駆け足になりましたけれども、説明としては以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございました。

では、委員の方、いかがでしょうか。

【佐藤委員】 御説明ありがとうございました。何年か前に、あっちはトラックだったんですけども、トラックの運送についても、働き方改革とか荷主との関係、ちゃんと契約を結びましょうとか、文面で契約を結ぼうとか、そういう話が出ていたと思うので、若干パラレルで、トラックと船では規模は違いますが、抱えている課題、働き方の問題と職場環境の話、荷主との関係とか、この辺りは共通するところがあるのかなと思ったので、もしよろしければ参考にとということ。

それと、これはステークホルダーが誰なんだろう。国交省さんがいて、規制・監督官庁は分かるんですけども、あとは港湾関係になると、自治体とか、そういったものが絡んでくるのか。それから、多分今回、かなり中小の海運事業者が関わるのかなと思うんですけども、この辺り、例えば業界さんとかはどういう関係になっているのかとか、この分野に関わるステークホルダー全体像が見えてくるといいのかなという気がしましたということ。

あと、モーダルシフトはいいんですけども、最後は鉄道とか、あるいはトラックと連携しないと、荷物を運ぶのはいいんですけども、港からどこに運ぶんだという話になってくるので、この辺りも、他の運送手段とはどんな連携ができて、これは港の管理の問題かもしれないけれども、その辺はもう少し全体像がまず見えると、その中で、この対策、この内航の話が、どう位置付けられるのかが見えやすいかなと思いました。

取りあえず、以上です。

【上山座長】 ほかにありますか。

じゃ、私から、一委員として個人的に気がついたことを申し上げたいんですけども、これは一応、内航海運産業をどうするかという話なので、売上高とか、いろいろ出ていますけれども、個々の会社の経営状況から見ていかないと始まらないような気がする。

だから、その種の産業の実態の捉え方、特に経営課題が一体何なんだというのをミクロの事業者の視点から見るのが、まず原点。廃業する方とか、事業承継とか、よくある国内の伝統的な産業で起きていることが多分起きている。しかしそれに対して、そもそもどう対応するのかというところのスタンスがよく見えない。

過去の歴史を見ると、至れり尽くせりの支援をやっている。けれども、やはり中小事業者で、あまりもうかっていないという構造に見える。これはほぼ農業に近いような感じがします。モーダルシフトという言葉を食料自給率の向上に置き換えると、ほとんど同じようなことが、ここにあるような気がした。

さて、その種の前提となるコンテキストといいますか、内航海運というのはこういう位置付けだとか、こういう業界構造になっているとか、それに対して、いろいろな切り口で支援がされてきたという事実とか、それから、それはこういう意味で支援をしてきたんだとか、その辺のコンテキストがないと、後ろだけ読むと、単に個別の産業の生産性を上げましょうみたいな話に見えちゃう。それはそれとしては間違っていないけれども、本質的に、なぜ政府が関与しているのかというところがよく分からないんですよ。

政府が関与して、こういうプランまでつくっているという状態自体が、ある意味で産業と

しては、すごく特殊だということの、説明がそもそも要る。運輸業だから政府が丸ごと関与するものでもなく、航空業界などは基本的に、自分のお金でやっている。そういう意味でいうと、内航海運はなぜこういうことなのかということの最初の説明を、ぜひやっていただきたい。

それから、この5つの指標は別に間違っていないけれども、ものすごくマクロな手法で、技術革新で勝手に進んでいるものもあるし、あと、生産性を上げましょうというのは当たり前で、どの業界でも当然の話だし、指標としては、私は非常に緩いと思う。これを目がけて頑張りますという目標の指標としては、あまりにもざっくり過ぎる気がします。

ただ、今さら指標のよしあしを議論するのは政策評価の目的ではないので、22ページ以降の各論で具体的に取り組んでいるということの、それぞれに関しての政策評価を、私はやったほうが良いという気がする。なので、入り口論のところの話は、状況説明とか、コンテキストの説明をある程度やられた上で、26ページとか27ページとか、あと、もっと後ろの32ページとかにも書いていますが、その細かいやつを棚卸し、実態把握と、具体的にどうするんだというのをそれぞれ評価していただいたほうが、実がある感じがしました。

ほかの方はいかがですか。大串さん。

【大串委員】 私、1点だけ。座長の話と近いのかもしれないんですけども、あるべき姿というんでしょうか、今の目標値がこれぐらいで、5%ぐらい改善できるかなというところに評価軸が設定されているように思いますので、そもそも海運で、どれぐらいの量を担おうと思っていて、それに対して全体像として、業界構造が弱いとか、こんな利益を出していない状態で、この事業そのものがサステナブルじゃないですよ。

それを、例えば国としては、業界再編まで目指すのか、そこら辺の方向性も見えないような中で、取りあえず個々の体力を改善しようという方向性で書いておられるんだと思うんですけども、もともとどうしようと思っていて、現状こういう目標になっているという大きな絵を見せていただいたほうが、皆さん分かりやすいかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 オンラインの方はいかがですか。

【工藤委員】 オンライン参加の工藤ですが、よろしいでしょうか。

この話なんですけど、個人的にはかなり前に、内航海運の人材確保であるとか、いろいろな委員会に参加いたしましたので、業界の事情は割と知っているほうかと思うんですけども、今回のレビューに関して申し上げますと、レビューの視点がかなり盛りだくさんになっ

ていて、このままやると業界白書みたいになってしまうような気がしています。これは、よくレビューではありがちなんですけれども。

なので、どこに視点を当てて評価したいのかというのを、少し担当の部署の方と事務局でも相談していただいた上で、めり張りをつけないと、今こうやっていますということを並べて書くだけになってしまう可能性が非常に高いのではないかと思います。

座長がおっしゃっていた農業と近いというのはまさにおっしゃるとおりで、高齢化の問題であるとか、人材確保の問題とか、一つ一つの事業者がサステナブルでないという辺りもそのとおりなので、その中で、一体どこを目指して、国交省としての役割がどこまであつて、かつ業界に対して何を期待するのか、業界の役割は何なのかとかいうことを分けて考えないと、一般的な、事実関係をまとめましたみたいになってしまう可能性があるという危険がございます。

なので、お分かりの範囲で結構ですが、今回特にこの辺を評価してほしい、あるいは評価したいというのがもしあれば、教えていただきたいと思います。

以上でございます。

【上山座長】 それじゃ、取りあえず以上のところで、一旦御回答をお願いできますか。

【小林内航課長】 先ほど座長がおっしゃいました、課題が何なのかというところにつきまして、本日は駆け足になってしまいましたけれども、3ページ目、4ページ目のところ、先ほど農業と似通っているのではないかというお話もありましたが、事業者の99.7%が中小事業者ということでございまして、どうしても荷主、それからオペレーターも、力関係ということで、十分な運賃・用船料が取れていないのではないかとこのところもございまして。そういったところから、船舶の更新にうまくお金が回っていかなかったり、さらには船員の確保にも窮してしまうというところもあるかと考えております。

一方、私どもとしましては、内航海運は産業基礎物資を運んでおります必要不可欠なライフラインということでございますので、しっかりここは維持していかなければいけないと考えているところです。

工藤委員から御指摘ありました、確かにこの内航未来創造プランは、かなり対策として広範囲にわたっておりますので、本日のアドバイスも踏まえまして、また座長から、個別の施策のところをしっかりと評価していくということが必要ではないかという御指摘もございました。そういったところを踏まえまして、私どもとしてはプランの中から、先ほどのサステナブルに、内航海運をどのようにしていけばいいのか、そういったところの個別施策にフ

フォーカスをさせていただきます、それに対する政策評価、分析というのをさらに進めさせていただきます、実のある政策評価にさせていただけるのかなと思っております。

そういった中で、事務局を含めて検討させていただきますけれども、例えば22ページの船舶管理会社の活用、23ページの荷主企業との連携強化といったところを、業界の構造をどのように今後考えていくのかということも含めて、政策評価させていただければと考えております。

それから、佐藤委員から、モーダルシフトの、ほかとも連携しなければいけないのではなにかというお話がございまして、こちらは、先ほど簡単に触れました2024年問題を踏まえての政府全体での対策の中で、モーダルシフト、海運だと特に港湾との連携というところもありますし、また、鉄道局さんのところもございまして。そういった中で、物流審という物流部門を中心としまして、今後の対応施策というのを考えていくところでございまして。

トラックなどといった事例につきましても、また参考にさせていただきますながら、今後の政策評価というのを進めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

【上山座長】 ちょっと1個、特に重要でお願いしておきたいのは、取組内容の具体的なところの評価をやるのはいいんですが、やるときに、現状をどう捉え得るかというところで、やはり現地・現場の実態ですよね。個々の船会社がどういう状態か、場合によっては船がどういう状態になっているのかとか、そういったところのファクトファインディングから出発していただきたいと思っておりますね。

人手不足で業界全体が困っているというところからスタートするんじゃなくて、どういう状態でそれぞれの会社が人手不足なのかという実態把握を踏まえた上で議論する。制度やらで「取組をする」と文字に書かれた抽象的なことから出発するよりも、それが書かれるに至った背景の事実がある。その把握から、ぜひ始めていただきたい。

それでは、どうもありがとうございました。

それでは、次、気象庁、地域防災力強化支援策ですね。お願いします。

【高橋地域防災企画室長】 気象庁の高橋と申します。本日説明予定の参事官の尾崎が体調不良で、急遽代役として、私から説明させていただきます。よろしく願いいたします。

お手元の資料を1枚めくっていただいて、取組方針、全体像は飛ばします。個別のスライドで内容を細かく説明させていただきます。

まず、気象庁の任務。皆さん既に御承知だと思います。気象庁は、気象・海洋や地震・火

山などの自然現象を常に監視・予測し、防災気象情報を的確に提供することによって、自然災害の軽減、国民生活の向上、交通安全の確保、産業の発展などを実現することを任務としているということで、基本、情報を提供することが、その基盤にあります。

情報の流れを示した模式図が下にありますが、気象庁から青い矢印で、様々なルートを通じて流れていると。

この情報については、次のスライド3ですね。これまで様々な災害が起こるたびに課題が発生して、情報の見直しが行われてきました。下の段、防災気象情報の改善というのを、左側、平成16年から毎年並べております。いろいろなことがあって、情報を改善したり、あるいは新しい情報をつくったりということで、最近ですと御承知のように、線状降水帯に関する情報を新たに発表したりとか、そういうことをやっておりました。

しかし、情報を改善すれども、なかなか災害による被害、特に人的被害が減ってこないというところで、前回政策レビューいただいた平成30年ぐらいのところから、情報を新しくつくる、改善するだけでは駄目なのではないかということが言われてきております。

こちらはスライドの4、気象台による自治体支援の必要性ということで、特に災害対策基本法でも、市町村は住民に避難を指示する権限を持ち、気象庁はそのために必要な技術的な助言を行う義務を有するというので、しっかり助言をなささいということが、指定行政機関の長には求められているところで、そういう観点からして、防災の最前線に立つ市町村に対して、そういった情報をいざというときに理解・活用できるようにするために、きちんとサポートなささいと。特に平時から、しっかりもっとサポートしていく、ここに重点を置くべきではないかということが指摘されております。

前回の政策レビューの話在先ほどちょっとしましたけれども、お手元にも平成30年、「台風・豪雨等に関する防災気象情報の充実」の政策レビューについて、席上で配付させていただいておりますけれども、前回でもこういった情報の改善について御議論いただいて、利活用をしっかりと促すために、普段からできることがあるのではないかと。利活用が進んでいない市町村への平時からの支援を特に強化することによって、ボトムアップを図りなさい。災害時において、ホットライン等による地域の実情に応じたきめの細かい気象解説を実施なささいという御提案をいただいたところでございます。

こういうことを踏まえて、この頃から地域防災支援という看板を掲げて、各地の気象台において様々な取組を進めてきました。それがスライドの6になります。

主なものを申し上げるだけでも、例えば気象台に「あなたの町の予報官」という名前をつ

けまして、この町に対して支援するのはこの人ということで、対応する方を決めて、顔の見える関係を築く。

あるいは、災害が発生したときには、J E T Tと我々は呼んでいますけれども、気象防災対応支援チームというところで現場に気象台の職員を送り込んで、そこでサポートするということをやってみよう。

あるいは、災害が終わった後、自治体と気象台が一緒になって、前回の災害のときはどうだったか、もうちょっとこういうところを改善すればよかったのではないかという振り返りをしっかりやりましょうという取組を行っています。

また、全ての市町村、全ての地域に、きちんと気象台が隅々まで目を通せるかということ、通しづらくなってきているというところもありますので、外部の人材である気象防災アドバイザーという肩書の方をもっとうまく使おうという取組も進めてきているところでございます。

スライドの7ですね。今回、地域防災力強化を支援する気象防災業務というタイトルで、レビューをさせていただくこととなりますけれども、ざくっとした感じでレビューする形になるのを避けるためにも、ここはしっかりと対象を絞り込もうということで、まず、このタイトルに込められた思いとして、地域。地域は様々な主体がありますけれども、今回、自治体、特に地域の防災の中心にいる自治体を対象にしたレビューにしたい。

防災力強化、これは何か。様々な組織が様々なことをやって、防災力強化につなげていくんですけれども、気象台、気象庁の視点からしますと、防災気象情報を適切に防災対応につなげるという、このところが防災力になるだろうと。その観点で、きちんとレビューしましょう。

それを支援する気象防災業務ということで、気象台が平時も含めて、情報の理解・活用を促進する取組として、これまで取り組んできたことについてしっかりレビューして、今後どうしていけばいいのかというところを、しっかりと方向性を確認したいと考えております。

自然災害には、様々な災害がございます。風水害、地震、火山、様々ありますけれども、この下にありますように、今回の政策レビューでは風水害を対象としたレビューにしたいと考えています。

近年、風水害が激甚化・頻発化していて、以前からもそうでしたけれども、より喫緊の課題になっているというところに着目して、しっかりレビューしたいといったところと、火山は違いますが、地震についてはどちらかというと、地震が起こってからの対応になる

ということで、突発的に急に対応が求められて、ばたばたと動いていくというところになるんですけども、風水害については台風に見られるように、事前からある程度、どうもこれは危ないぞという形で分かっている中で、どこまでできたか、あるいは、どうしていけばよかったのかというところをしっかりとレビューしていきたいというところで、そういう観点で、発災前からの経時的な対応について、流れでしっかりとレビューしていきたいという思いもありまして、風水害を今回対象にした政策レビューにしたいと考えています。

スライドの8枚目、評価の目的、必要性ということで、これはこれまでの繰り返しになります。防災気象情報の理解・活用を促進すべく、これまで気象庁が行ってきた施策が、自治体が行う防災対応の判断に寄与しているかを検証し、今後、より適切かつ効果的な自治体支援につなげるために、しっかりとこのレビューを生かしていきたいと考えています。

評価の必要性については、ここに書いてあること、繰り返しになりますので、一つ一つは述べませんが、次のスライドにありますように、今、どのように評価をしようかと。評価の視点というところをスライドの9にまとめました。

視点の1としては、これまでに講じてきた施策の評価と自治体の現状について、しっかりフォローアップする。これは、前回の政策レビューで提案いただいたことについて取り組んできたことを、どうだったかというところ、現状こうでしたというところをしっかりと分析する。

施策を講じてもお自治体に対応に窮した災害事例についてのケーススタディということで、近年様々な被害が出ていますので、そのときに自治体に対応として、うまくいった場合、うまくいかなかった場合、いろいろあるでしょうから、そこをしっかりとケーススタディをして掘り下げることによって、この視点でもうちょっと今後やっていくべきではないかというところにつなげていきたいと思っています。

こういった視点を基に評価をしようということで、評価手法としては、次の10ページ目のスライドになります。既存の様々なアンケート調査なんかをしっかりと分析する、これは当たり前のことですが、特に前回の調査以降行った調査について、どのように変化してきたか、气象台がこのように取組をすることによって、自治体の受け止め方がどう変わってきたかというのをしっかりと分析するとともに、最新の状況について悉皆的な調査をする、アンケート調査ですが、行いたいと思っています。

もう一つは、先ほど申し上げましたように、災害事例について、特に特徴的な事例について掘り下げて、今回分析していきたいと考えているところでございます。

スライドの11、現状の検討状況についてでございます。悉皆的な調査については、全国の自治体に向けて、ウェブアンケートという形でアンケート調査を、簡単なものではございますけれども、実施してございます。全国1,741市区町村のうち、1,424から回答いただきました。地方の气象台にも働きかけて、自治体に回答をお願いしますということでお願いしたので、結構回収率はいい感じになっています。今、この解析について進めているところでございます。

特徴的な事例については、10年前の災害について今さら掘り下げても、出てくるものはなかなかないと思います。担当者も替わっていますので。なので、近年、特に去年の災害、もしかしたら今年の災害があるかもしれませんけれども、そういったところに入って行って、直近の事例について、うまくいった部分、いかなかった部分、もうちょっと气象台ができた部分、できなかった部分もしっかり掘り下げて分析したいと思います。

私からは以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

どうぞ、御意見、御質問。佐藤さん。

【佐藤委員】 御説明ありがとうございました。

せっかく自治体への平時からの派遣であるとか、あなたの町の予報官であるとか、JET Tとか、こういった取組があるのであれば、例えばそういう取組がある自治体と、取組が実は進んでいない自治体を比較して、具体的に、この間の台風であるとか、どういう形で自治体の対応が違ったのかという比較ができるといいかなとは思うんですね。いろいろな取組のあった自治体で、こういう変化がありましたと。これはただの前後比較なので、取組のないところと比較しないと、全体的なネットの効果は分からない。

よく、こういうのをRCTというんです。ランダムではないのは分かっているんですけども、ある程度、比較対照に基づいて分析されたほうがいいかなというのと、アンケート調査もいいと思うんですけども、例えば具体的な災害のあったとき、前もあったように、時系列的に、いつそういう警報が発生され、それで自治体がどんな対応をされたのかということの時系列的に捉まえて行って、それで、今申し上げたように、自治体間でどう対応が違ったのかを見ていくとか、できるだけ多く事例を具体的に掘り下げていくと、いろいろなどうか、この効果が検証しやすいかなと思いました。

以上です。

【田辺委員】 御説明ありがとうございました。たしか前回のレビューのところで、例え

ば情報の出し方みたいなどころからスタートして、利活用のところを、割と広く見ていた気がします。それで、例えば情報の提供のところ、避難と避難準備とか、あれは分からんとかいうので、整理して出し方を変えていったみたいなどころはあったかと思えます。

ただ、前回のレビューの最大の難というか、穴、見つけみたいなどころというのは、市町村が使っていない。かつ、こんなときに気象庁から出している情報を見ていないの？ という、私なんかはびっくりしちゃったような数字がありまして、そこを今回は見ていこうというところは、かなり限定してはいますけれども、逆に言うと、住民さんに直にNHKその他、ラジオから来るところは今回は、やめようとは言いませんけれども、フォーカスしないんだらうという形は、それはそれで私は評価できるんだらうと思っています。

ただ、前回のレビューの中で改善策として出てきたのは、タイムラインに沿って何ができるの、あなたたちは何を見ているのというところを示して、こういうときにはこういう情報を見てくださいという色分けしたやつをたしか作って、御提供なさっていたと思うんですけども、あれは今回の中では非常に役立つのではないかな。

要するに、例えば地震は無理ですけれども、風水害だったら3日前からスタートして、直前の前日から、それから来たぞみたいなどころで、どういう情報をどういう形で見てくれという、ある意味、それを見やすいように改善したんだと思うんですけども、あれが全く心構えに役立っていないとなると、かなり問題でありまして、そのところをどこで見なくなるのと。本当に災害が生じたときは忙し過ぎて、そんな情報なんか見ていられるか、現に降っているだらうというところもあるのかもしれないけれども、その流れというのと、具体的にどういう行動を取ったのか。要するに、ワンショットで見ちゃうと、見ていない、見た、役立った、役立っていないだけになるので、もう少し改善の方向を求めて、かつ自治体のアクションにつなげていただくためには、その細かい情報というのをお取りいただいて、見えるようにしていただいたほうがいいのかなと思っています。

ウェブ調査はもうやっちゃったので、言っても無駄かなという気はしないでもないんですけど、そういった点に気をつけていただければと思っています。

以上です。

【大串委員】 1点だけ。

ありがとうございました。自治体の行動把握はとても大事だと思うんですけども、例えば自治体が住民に施しているようなマイタイムライン作成事業とか、いろいろなことをやっていると思うんですね。そういった事業をやっている、やっていないというところをもし

取っているのであれば、そういうところもぜひ入れていただいて、被害の低減につながったかどうかとか、そこを細かい流れまで見ていただくといいかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 オンラインの方はいかがですか。

【白山委員】 白山です。大体皆さんと一緒になんですが、9ページでしょうか、2-8の評価の視点の視点2のケーススタディのところなど、どうして様々な施策を講じても地方自治体が対応しなかったのかという点です。気象庁が出した情報に対して、この情報によって地方自治体がどういう行動変容を起こしたのか、あるいは起こさなかったのかという点を、ケーススタディの時系列的に分析するか、比較分析するなどにより、少し突っ込んで調べてみると、いろいろ課題が出てくるのではないかなと思いました。

以上です。

【上山座長】 工藤先生、ありますか。

【工藤委員】 私はこれについては、特に。ほとんど皆さんから出たので言い尽くされているかと思います。大丈夫です。

【上山座長】 私も大体皆さんと同じなんですが、自治体に絞るとするのは非常に現実的で、いいと思います。

一方で、大体災害が発生するような自治体って、中山間地とか、職員の数が足りない、いわゆる疲弊しているところが結構多いと思うんですよね。そういう中で、危機管理監だとか、いろいろな制度があるにしても、やるべきということは分かっているけれども、やるべき人がいないとか、余裕がないとか、そういう現実があると思うので、その辺りの実態把握ですよ。

避難命令を出すこと自体も、多分なかなか作業として大変でしょう。出す、出さない以前に、そもそもうちの村はどこがどのように危険なんだとか、あそこは埋立てだからとか、そういう情報把握とか共有の事前の準備がある。その辺も多分、余裕がないとできていない。できていない自治体が、なぜできていないのかというリアルな把握をやらないといけない。極端な話、アンケートの回答をする余裕もないぐらい、できていないと思いますね。

なので、リモートでいろいろ調査したくらいでは本当の情報は上がってこない。過去の失敗事例の分析は非常に参考になると思うし、それから、どういう形でやるか分かりませんが、自治体で業務がどういう流れに、3日前からというのは当然だと思うんですけども、それより前からどのような準備態勢がちゃんとされるべきなのか、そういうものの把握

も要ると思う。

極端な話、今回の作業を自治体担当者が避難命令を出す前にやっておくべきことのマニュアルづくりに活かす。この作業をやった結果マニュアルがつくれましたみたいな出口を目指して、非常に実践的にやったほうがいいような感じがします。自治体に頑張れとか、もっとやれとか言っても、もう全然余裕がない。

もっと言うと、複数市町村で体制を組んでもらうとか、さらに、県庁が出張って行ってやらないともう無理だとか、そういう実態が、ちゃんと把握すると出てくるような気がする。優先順位が高い分野だから、皆さん意識は高いとは思いますが、実際のところ、どういう支援が必要なのか。これは本来、総務省とか県庁の仕事かもしれないけれども、こういう調査を気象庁がやると、ふだんとは違った実態が分かるかもしれない。また迫力も出てくる。ぜひそこら辺をやっていただきたい。

それでは、御回答、今後の方針をお話してください。

【高橋地域防災企画室長】 ありがとうございます。こちらで考えているのは、先ほども御説明いたしました、これまで取り組んできたことがどうだったかということと、しっかりレビューしたいということ、それでもいろいろな問題が残っているので、今後それをどう、さらに発展させていくべきかということ、しっかりと結果として出したいと思っています。

これまで取り組んできたことはアンケート調査などからでも、ぱっと見て、アンケート調査というのはあまり悪いことは出てこないですね。気象庁、しっかりやってくれてありがたい話しか出てこない、間違っていないかということではないと思わうんですけれども、それでも被害が出ている。

先ほど御指摘いただいたように、町の規模とか、あるいはそれまでの災害経験の有無だとか、例えばタイムラインをあらかじめつくっていたかどうかとか、そういった様々なファクターが町ごとによってばらばらであると、こちらとしても思っていて、どちらかというところ、我々は、地域防災支援というふうに取り組んでいても、平等に公平にみたいな形で、どの町に対しても同じようにみたいなことでやってきたというところがあるので、そこを少し、相手に応じてメリハリを付けた方がいいんじゃないかというところも、ちょっと考えているところなんです。

じゃ、どのようにすればいいのかというところはまだ具体的に見えていない部分がありますので、そういうところを掘り下げて、しっかり分析していきたいなと思っております。

以上です。ありがとうございます。

【上山座長】 どうもありがとうございました。よろしく申し上げます。

それでは、今日予定した審議事項は、これで終了ですね。事務局から追加のコメントとか、あるいは、以上の議論を踏まえて、事務局としてやるべきだと思ったこととか、一言いただけますか。

【久保政策評価官】 ありがとうございます。今日は長時間にわたり、御審議ありがとうございました。

様々な御指摘をいただいておりますけれども、新しく始めるパワーポイントでの評価書についての御指摘をいただきました。私どもとしては分かりやすい評価書となるよう事案に即して様々に検討していきたいと思っております。

それから、全体的に、今日御指摘いただいたポイント、視点をどのように絞っていくのかとか、評価を全体としてというよりは、個別の施策について行っていくのかどうか、そういったところの御指摘をいただいておりますので、それぞれのテーマごとにいただいた御指摘を各部局と検討いたしまして、次の意見交換の場に出せるようにしていきたいと思っております。

以上でございます。

【吉井政策統括官】 手戻りのないように、よく原局と意見交換して、座長のところになるべく早くお話、御相談したいと思います。

【上山座長】 それじゃ、あとは事務局からの連絡ですかね。

【長谷部企画専門官】 上山座長、ありがとうございます。

最後となりますけれども、事務局から連絡事項についてお話しさせていただきます。

冒頭もお話しさせていただきましたけれども、本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様へ御確認いただいた後、国土交通省ホームページで公開させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、報告事項のスケジュールで御説明させていただきましたが、テーマ別の担当委員の希望調査票につきまして記載いただきまして、机の上に置いて残しておいていただければと思います。事務局で後ほど回収させていただきます。オンラインで御参加の委員の皆様につきましては、後日、メールで御案内させていただきます。

また、机の上に用意させていただきました意見用紙に、本日御発言し切れなかった点について記載いただきました委員におかれましては、用紙を机の上に置いていただければと

思います。事務局で後ほど回収させていただきます。

また、本日配付の資料につきまして、郵送を希望される委員の皆様におかれましては、そのまま机上に残しておいていただければと思います。後日、事務局から郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして、第55回国土交通省政策評価会を終了させていただきます。本日は大変お忙しい中、御出席いただきまして、どうもありがとうございました。