

第57回国土交通省政策評価会

令和5年11月16日

【**渋谷政策評価官**】 おはようございます。おそろいでございますので、ただいまから、第57回国土交通省政策評価会を始めさせていただこうと思います。政策評価官の渋谷でございます。

最初に、政策統括官の松浦から一言挨拶申し上げます。

【**松浦政策統括官**】 政策統括官の松浦でございます。本日は座長はじめ出席の委員の皆様、また、オンラインで出席いただいている委員の皆様、御多忙のところ本日はよろしくお願いたします。

令和5年度政策評価レビューにおきましては、5つのテーマを選定いたしまして、本年6月から御議論、御指導いただいております。本日につきましては、各担当の課長から説明いたしまして、御議論いただきたいと思っております。来年3月末に政策評価書を策定・公表をする予定でございます。我々としても質の高い評価書を策定していきたいと思しますので、本日は御議論のほうよろしくお願いたします。

私の挨拶は以上とさせていただきます。

【**渋谷政策評価官**】 ありがとうございます。

それでは、早速中身に入っていきたいと思っております。今もございましたとおり、今年度は5テーマと盛りだくさんとなっております。テーマごとにまず担当の課長、参事官の方から10分で御説明いただき、それから先生方からのお話を10分という形で順次進めてまいりたいと思っております。

最初の説明は10分厳守ということで、8分間で1回ベルを鳴らせていただいて、10分で2回目のベルを打つという形で進めていきたいと思っております。

それでは、上山先生、よろしくお願申し上げます。

【**上山座長**】 おはようございます。今、御説明あった要領で、早速1つ目、国土調査事業から始めたいと思っております。よろしくお願いたします。

【**實井地籍整備課長**】 それでは、不動産・建設経済局、地籍整備課の實井でございます。

1番目の「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について」、座って御説明をさせていただきます。よろしくお願いたします。

お手元の資料の4ページから5ページ目にございますように、今回の評価につきまして、第7次国土調査事業十箇年計画において新たに措置した調査手続及び調査手法の評価を実施し、中間年に当たる令和6年度に第7次計画の中間見直しを実施予定であります、計画後半における必要な措置を検討するとともに、今後の地籍整備全体の推進に向けた分析・評価を行うこととしてございます。

7ページ、お願いします。7ページは、国土調査法に基づく地籍調査の位置づけを示したものでございます。

8ページは、昭和26年に国土調査法が制定されて以降、第7次計画の令和2年までの改正経緯となっております。

9ページは、地籍調査がどのように実施されるのかを示したものでございます。

10ページは、地籍調査の目的とその効果事例を整理したものでございます。

11ページは、地籍調査の早期実施の必要性として、復旧・復興、社会資本整備に対する地籍調査の効果を示したものでございます。

12ページは、地籍調査の実施体制として、自治事務として市町村等が実施をするのですが、都道府県と国の関わりについて整理したものでございます。

13ページは、地籍調査のステークホルダーについて工程ごとに整理したものでございます。

14ページは、令和4年度末時点の地籍調査の進捗状況について、全体、地目別に示したものでございます。

15ページは、令和4年度末時点の進捗状況を都道府県別に示したものでございます。

次に、16ページにつきましては、第7次計画に定める目標値に対する達成状況を整理した表ですが、現時点ではほとんどの目標値の達成が難しい見込みとなっており、計画後半における地籍調査の加速化が必要な状況にございます。

17ページは、平成21年度に実施した第5次国土調査事業十箇年計画の政策レビューの概要でございます。第6次計画の策定に向けたものとなっております。

18ページは、前回の政策レビューで整理された主要課題、対応方針と現時点の措置状況について整理したもので、主な課題として、都市部・山村部での調査の加速化などがありましたが、前回レビューにおける対応方針は第7次計画時点で全て措置済みとなっております。

19ページは、前回レビューの時点から現在までの進捗状況について整理したもので、課

題とされ措置を講じていた都市部と山村部で進捗をしているような様子が見えます。

20ページは、地籍調査のボトルネックとして、調査の各工程の中で調査が遅れている原因となっているものを整理したもので、一筆地調査と一筆地測量に時間がかかる要因などを整理してございます。

21ページから26ページまで、ステークホルダー別、地域別に課題の要因分析を整理してございます。

まず、21ページでございませけれども、3分の1の市町村の事業規模が1,000万円未満であること、市町村の地籍調査担当職員数が減少傾向にある状況などを示しております。

22ページは、市町村などが行う地籍調査業務の発注に関する現状について、労務単価の上昇などにより、調査費が上昇しているような状況がございませ。このようなことから、実施主体におけるマンパワー、予算不足が地籍調査の円滑な推進の支障となっているものと考えております。

23ページは、近年進捗率が大きく伸びている地域の現状として、和歌山県、徳島県、鳥取県の取組状況を示しております。

24ページは、土地所有者の状況を整理したものでございませけれども、自身の土地や地籍調査に関心のない状況が見られ、地籍調査の実施時に協力、反応が得られない際は現地調査に支障が生じることとなります。

25ページと26ページは、都市部の状況について、面積当たりの筆数、所有権移転登記の多いほど進捗率が低い状況。地価、人口密度が高いほど進捗率が高くなるといった関係性を評価したものでございませ。都市部の特徴であるこれらの状況の下では、境界確認の難航や単位面積当たりの測量に多くの時間、経費を要するようなこととなっております。

27ページは、山村部の特徴として、国土面積の約半分、広大な面積があるわけななですけれども、山村部は地形が急峻なこともありまして、現地立会い及び測量作業の長期化、経費増を招いているということでございませ。また、他の地域よりも高齢化が進行しています。

28ページでは、不在村者が所有する森林の管理放棄の状況を示していますけれども、このような状況では人証・物証の喪失による現地調査の困難化を招くものというふうに考えております。

29ページは、これまで御説明した内容について整理したものでございませ。

30ページは、第7次国土調査事業十箇年計画の概要を整理したものでございませ。

31ページは第7次計画に示される地籍調査の円滑化、迅速化のために取り組んだ新たな調査手続や効果的な調査手法について7項目を事例にしたものでございます。赤字の㊸㊹㊺とありますが、これは29ページで整理した課題との対応関係を分かるようにしたものでございます。

32ページにつきましては、地籍整備の関係事業を一覧で整理したものでございます。

33ページは34ページ以降の評価書、資料の内容について説明の流れの概略を整理したものでございます。

34ページにつきましては、新たな調査手続の活用状況を取りまとめたものでございまして、それぞれ活用が進んでいるという状況がうかがえます。

なお、黄色の②番が③番、青色の③番が②番ということで、誤植を訂正させていただきます。

35ページから38ページにつきましては、これら新たな調査手続の概要を整理したものでございまして、それぞれ活用状況などを取りまとめ、下段に整理をさせていただいております。

飛ばしていただきまして、次に、42ページでございます。

42ページは、第7次計画に定める事項についての課題やニーズの聞き取りを行った概要となっております。

43ページは、土地所有者関係情報の利用についてのニーズですけれども、介護保険に関する情報などが挙げられております。

44ページは、土地所有者等の所在が不明な場合における筆界案公告による調査の活用についての課題ですが、筆界を明らかにするための客観的な資料がなかったといった趣旨の回答が多く挙げられております。

45ページは、土地所有者等が現地調査に非協力である場合の制度見直しについてのニーズ・課題ですが、9割の市町村等が肯定的な回答であります。境界紛争リスクを懸念する声が挙げられております。

46ページは、図面等調査の活用についての課題ですが、筆界案等の図面や送付資料の準備が大変といった回答が多く挙げられております。

47ページは、オンラインによる筆界確認手法の導入についてのニーズや課題ですが、現地に来ることができない方でも調査に参加できるとする一方、パソコンなどに不慣れな方への懸念が挙げられております。

48ページは、地方公共団体における筆界特定申請の活用についての課題ですが、筆界特定までに長期間を要するためといった回答が多く挙げられております。

49ページは、街区境界調査の活用についての課題ですが、実施例が少ないため不安があるといった回答が多く挙げられております。

50ページは、リモートセンシングデータの活用についての課題ですが、調査の進め方が分からないという回答が多く挙げられております。

51ページは、19条5号指定申請の活用についての課題ですが、申請手続の簡素化といった課題等が多く挙げられております。

52ページは、これらの調査結果の取りまとめでございます。

53、54ページのほうで、地籍調査が抱える課題というか問題点について、(1)から(6)までまとめてございます。

それらの問題点につきまして、最後でございますけれども、57ページ以降でございますが、今後の方向性ということで4点挙げさせていただいております。

まず、現地調査等の効率化の取組のさらなる推進、2点目といたしまして、都市部の地籍整備の推進、3点目に山村部の地籍整備の推進、最後にその他ということで、今後この4項目について整理をさせていただきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。討議に入る前にこの報告書の構成を確認したい。2ページを開いていただいて、目次のところなんですけれども、左側に、1と2はいいんですが、3番目が現状、4番目に課題というのがあって、右側に取組状況、新たな課題、今後の方向性というふうになっている。御説明を聞くと、必要な情報がかなり入っていて、作業は順調に進んでいるとは思いますが、何を評価したのかというのがストレートによく分からない。課題が2か所出てきたりする。そもそも評価対象はどこかというところを最初に確認いただけますか。第7次の進捗が評価対象なのか、それとも、それをやった上で今後の課題というところがメインになるのか。そこら辺りがちょっと分かりにくい。ページに即してどこが評価対象なのか。

【實井地籍整備課長】 今回評価対象として考えてございますのは、今回第7次計画の中間見直しに向けた取組を進めておりまして、その最後のところを取りまとめております課題のところの部分が評価の内容となってございますけれども。その前段といたしまして、これまで地籍調査を行ってきたというところの整理が必要ということで、まず地籍調査全体

の課題について整理をさせていただいて、新たな課題・ニーズのところで今回評価をいただく部分がここから始まるというふうに考えてございます。

【上山座長】 分かりました。

じゃあ、どなたからでもどうぞ。オンラインの方からでも結構です。それじゃあ、佐藤さん、どうぞ。

【佐藤委員】 非常に詳細な分析ありがとうございます。1点素朴な質問と、1点できればということと、もう一個ずつはコメントになるんですけども。

1つ、25ページになるんですかね。所有権の移転登記数、所有者の移動が多いと地籍調査の進捗率が低くなるというのは、逆に土地を売買するときはやはり地籍がはっきりしていないとなかなか不動産取引、前のほうにもそれが弊害の一つとして挙げられていました、地籍調査が進まない、進まないこういう弊害があるというふうにやはり不動産取引が出てきていたと思うんですが。逆に所有権の移転が多い地域の割には進捗状況が低いというの、つまり地域調査をしないままに、あるいはその辺の境界線が曖昧のままに、みんなが合意できていればいいやということかもしれないんですけども、その結果はそのままに不動産取引が進められているという意味なのか。この辺りどう解釈するのかなということが質問と。

それから、別に今回の調査はこれで仕方がないと思うんですけども、どうしても都道府県別にやると、やはり都道府県の中にもいろいろあるので、北海道だって都会から山地までいろいろあるわけなので、もしくは市町村別にやったほうがいろいろともう少し地域の属性が把握しやすいのかなというふうに思ったんですけども。いや、今からやれという意味ではないんですけども、本当は市町村別のほうがもしかしたらいろいろなことが分かってくるかなというのが、今後もし可能であればということ。

それから、ちょっとよく分からなかった。確かに自治体の負担というのはあるんですけども、聞くと50%は国庫負担でありますし、12ページです、さらには例の特別交付税もあるので、実質的な負担はそんなに高くはないという悪いけれども、5%ずつということになり、都道府県5%、市町村5%ですかね、ぐらいということになると思うんですけども。

それでもなおかつあまり事業費が積まれない、1,000万円程度というのが出ましたけれども、これはやはり自治体の中での優先順位が低いという。お金がないからやらないというよりは、手間暇かかるからというのが大きな理由かもしれませんけれども、やはり自治体

の中での優先順位が低いという理解なんでしょうか。さっき和歌山県でしたっけ、逆に大規模な開発と併せて地籍調査をやったという例もあつたりするので、やはりそういう計画が特にないとどうしてもこういう地籍調査は優先順位が自治体の中で低くなるのか。こういう理解で大丈夫かなと思ったんですけども、その辺教えていただければと思います。

以上です。

【實井地籍整備課長】 まず、所有権移転が多いと進まないというのは、所有権移転があるということは登記の関係が動いているからその逆じゃないかというような御指摘ございますけれども。ここで見ておりますのが、先ほどおっしゃいましたように、確かに県単位で見えておりますので、所有権移転が多いということは土地の取引が多いんだけど、その土地の面積が、一筆当たりの面積が、例えば東京であると筆が非常に小さいと、その中で土地の取引がたくさんあるといったものと、田舎でいくと大きな例えば畑とかそういったものになりますので、ちょっとその辺がうまく県単位とか都市部とかという部分で違っているのかなというふうに思っていますが。

こちらで今この面に注目をいたしましたのは、人の動きと進捗状況ということを見ますと、そういう観点でこのパラメーターを見させていただいたんですが、人の動きが多いところほどなかなか進まないんじゃないかというようなところでこの所有権移転というものを捉えさせていただいたところでございます。

あと、確かに市町村別のほうが分かりやすいかと思うんですが、ちょっと資料のほうはなかなかその辺の整理ができないので、申し訳ございません。

あと、実質的な市町村の負担が少ないというのは、その事業費に対する負担、これについては、確かに2分の1の国費に対して、残りを市町村と県、それに対して8割の特交が入ってくるという状況でございますけれども。一方で、その作業を進めるための人件費とかそういったものについては市町村の単独の負担が生じてまいりますので、やはりそのところは財政面といいますか、人材面を含めてなかなか難しいような状況があるというふうに伺ってございます。

最後に、自治体の優先度が低いんじゃないかと、これはまさにおっしゃるとおりで、その自治体の首長さんの意向とかというところが強く反映されている部分もございますし。優良事例ということで3件ほど紹介をさせていただいた中にもありますような、都道府県さんのほうの施策の意味合いといいますか、そういった部分も大きく影響してきているというところがございます。

【加藤委員】 私もいいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 2つコメントがあります。1つ目は、7次計画による効果が、全国値では示されていましたが、地域間で異なる可能性があると思うので、地域別とか都道府県別とかで示したうえで、どのように地域によって効果が違っているかを整理してほしいです。

2つ目は、課題が最後にまとめて整理されていますが、7次計画でそもそもカバーされていなかった課題、7次計画で対応しようとしたが解決されなかった課題、7次計画を実施することによって新たに生じた課題の3つに分類してはどうかと思いました。今の示し方だと、課題がばらばらで、しかも課題という言葉が2回出てきて混乱する気がします。課題を明確に分類すれば、対応策もそれに応じて変わってくるのではないのでしょうか。

以上です。

【上山座長】 オンラインの方どうですか。大丈夫ですか。

それでは、若干の整理が必要だと思いますが、作業は順調に進んでいるし、材料もかなりありますので、このまま頑張ってくださいと思います。どうもありがとうございました。何かありますか。

【實井地籍整備課長】 特にございません。

【上山座長】 大丈夫ですか。

それじゃあ2つ目のテーマに移ります。河川空間、にぎわい創出をお願いします。

【豊口河川環境課長】 河川環境課長の豊口でございます。私のほうからは「河川空間を活かした賑わい創出の推進」という施策について中間報告をさせていただきます。

1ページ目の要旨、2ページ目の目次を飛ばしていただきまして、3ページ目から説明させていただきます。

この施策自体の目的は、河川空間は住民の方々あるいは自治体の方々と多様な形で活用されていますけれども、その中で、安全にも配慮しつつ、河川空間を活かした賑わい創出をしていきたいという施策でございます。

評価の内容が、4ページ目になりますけれども、河川空間の賑わいづくりに向けて、平成21年度に川空間とまち空間を融合した「かわまちづくり」という支援制度を創設したということがございます。また、平成23年、28年に河川敷地を占用するルールが、準則というものがありますけれども、その規制緩和を行ったということで、これらの施策から10年以上経過したので、政策レビューを実施した上で一層の展開につなげていきたいというこ

とでございます。

評価の視点ですけれども、この評価会の中でも、かわまちづくりという主として整備していくものと占用許可準則の緩和といった規制緩和は性格の違うものだから、きっちり分けて評価したらいいんじゃないかというアドバイスもいただきましたので、2つを分けて整理した形にさせていただいています。

評価の手法につきましては、これまで得られているデータに加えて、河川管理者や地方から聞いたアンケート結果に基づいています。

5 ページ目は本会のことについて書かせていただいています。

6 ページ目が施策の概要ですけれども、かわまちづくり支援制度というのは河川管理者が市町村等と連携して川とまちを融合した空間を形成するというので、どちらかというところ整備が主体のものです。

この下の絵にあるとおり、かわまちづくりは河川管理者が河川管理施設の整備をする、これは堤防にあるスロープとかそういったものです。それから、市町村・民間事業者は利用施設を整備するといったものです。それから河川空間のオープン化、これは先ほど申し上げた規制緩和の部分ですけれども、営業活動を行う民間事業者の方に占用して活用していただくということで、河川管理者の取組は区間・区域の指定をすること、そこに民間事業者が占用して活動するという内容になっています。

7 ページ目が支援制度の概要ですけれども、整備主体と言いましたけれども、ソフトとして窓口の設置やサイトの運営等ありますが、主として河川管理施設の整備を河川管理者が、市町村等が利用施設を整備するという流れになっています。

8 ページ目はオープン化でございますけれども、河川敷地はみんなのものなので、原則として、例えば公園であるとか道路、鉄道のような公益性、公共性の高いもののみが占用主体となっていたわけですけれども、平成23年度の準則改正によりまして、民間にもオープンしたということで営業活動を可能にしています。下の絵にあるとおり、平成23年まではバツと書いていますけれども、23年から3年以内、28年から10年以内といった形で占用を認める形になっています。どんな利用をしているかというところ、オープンカフェだとか、看板を立てたり、船の切符売場を設けたりと、こんなことをさせていただいています。

それから、9 ページ目ですけれども、沿川の自治体、全ての自治体にアンケートを取らせていただきましたが、5割強の方々が河川を生かした地域活性化ができるという御回答をいただいています。この方々のうちの3割程度が既に取り組んでいますけれども、まだ

7割程度これからというところもあるので、今後の政策展開を続けていきたいと思います。既に取り組んでいるという方々は、かわまちづくりには76%、オープン化のみというのが11%、両方に取り組んでいるよという方が13%いるという状況でございます。

その概要が10ページにも書いていますけれども、かわまちづくりのほうが多く、かわまちには登録していないオープン化もあれば両方やっているところもあります。

この2つの施策の分布状況を調べてみますと、11ページにございますが、かわまちづくりについては全国で45都道府県ということですから、ほぼ全てということで、地域的な偏在というものはございません。

12ページを御覧いただくと、オープン化につきましては28都道府県ということで、半数強ではございますが、やや都市部寄りという形になります。

その結果、両方やっていますよという方々、13ページになりますが、やはり都市部寄りという形になります。

14ページを御覧いただきますと、都市の規模別で整理しましたが、かわまちづくりについては町村単位から大都市までほぼ満遍なくというか、どこでもいろいろやっているという形になりますが、オープン化についても、いろいろなところでやられていますが、大都市の比率が高いと、こういう形になってございます。

また、管理区分別に整理してみますと、かわまちづくりは国の管理する区間の割合が多く、オープン化は自治体管理の割合が多いと。

これはなぜかと申しますと、次のページにございますけれども、かわまちづくりは堤防の河川のところで多いと。やはり川を生かしたまちづくりをしようと思うと、川とまちと分断している堤防を乗り越えるスロープ、階段が必要になったり、あるいは川に近づくための整備が必要だというようなこともあるので、整備主体のかわまちづくりが堤防のあるような流量の大きい川といったところになります。

一方、17ページにあります。オープン化に取り組んでいるのは掘込みの河道ということで、洪水時に水位が上がっても堤防が必要のないような川でございます。こういったところは民地と川とがそもそも連続性を確保しているので、整備というよりは、オープンカフェだとか、川床だとか、デッキの整備といったところに取り組まれているところが多いという結果になってございます。こういった堤防のある川が国の管理が多く、堤防のないような管理のあまり必要ないところが自治体管理になっているのでこのような整理になっているのかなと思います。

アンケートの内容は18ページに書いていますけれども、実施の目的、効果、それから課題といったことで聞かせていただいています、効果についてはこの施策目的の効果のみならず、周辺の施設との相乗効果などについても聞かせていただきました。

19ページが取り組んだ理由、目的といったところになりますけれども、「河川空間を有効活用したい」というのが一番大きなところで、「まちづくりの一環である」「観光施設として活用したい」といった御意見も多いということです。

このまちづくりの一環だというのを裏づけるように、20ページにありますけれども、その自治体の総合計画に川を生かしたまちづくりといったことを位置づけている、これはかわまちづくりでもオープン化でもそうですけれども、5割、6割、かなり多くのところで総合計画への位置づけがあるということです。

結果については、21ページですけれども、「河川への関心が高まった」という回答が「やや」というのも含めまして8割以上の方が関心が高まったということでございます。

22ページは、実際ににぎわいの創出ができたのかということですが、いずれの施策につきましても8割程度でできたという回答でございました。

また、23ページが相乗効果というものですけれども、他の施策との相乗効果を挙げている方も多々いまして、どういったものかという、公園あるいは観光施設との相乗効果が大きいという回答が多かったというところがございます。

24ページは実例でございますが、盛岡地区のかわまちづくりについてでございます。川の中で遊ぶというんですかね、公園利用、イベント利用等がありますけれども、右下にグラフがあるとおり3倍になっています。これはコロナ禍においても利用が増えているということがよく分かると思います。

また、オープン化の事例が名古屋の事例でございますけれども、こちらオープンカフェの店舗だとかイベントの実施回数、ややコロナ禍で分かりにくいところもありますが、増えているという状況でございます。

また、26ページには、施策を分類してみると、両方やったよというところがやはり単独でやったところよりも創出効果が大きいということがあります。

両方やったような施策として、閑上地区は震災で大きくダメージを受けたところですが、堤防に連なるように横に大きく広げてそこを民間活用していただいていると、こういったところにはにぎわい効果が大きかったというところがございます。

それから、28ページ、29ページは申請の流れなので詳細は割愛しますけれども、アン

ケートによりますと、30ページにあるとおり、「課題は特にない」、「特に支障がない」といった方も結構いらっしやったんですけれども、他機関との調整や担い手の確保といったところに苦労されている方が多く。また、31ページ、「手続が煩雑」といったことを答えた方は少なかったんですけれども、聞き取ると、「手続が分かりにくい」「書類作成が困難」「やり取りが多い」といったような御意見もありました。

こういったことを踏まえまして、32ページはまとめなので詳細は割愛しますが。

我々としては、33ページ、今後の方向性にありますとおり、他機関調整の支援、あるいは担い手確保の支援、それから煩雑さを改善したり効果を見える化していくということが大事だと思っています。

それから、34ページも飛ばしまして、35ページですけれども、かわまちづくりについては、人がいっぱい集まるというにぎわい効果だけではなく、やはり自然環境を大切にしたいとか、最近水難事故もあるので安全対策という声も見られたので、こういった様々なものを併せ持ったかわまちづくりを進めてまいりたいと思いますし、36ページにあるとおり、オープン化につきましても様々な活用事例を紹介するといった取組を進めていきたいと思っています。

御説明は以上です。いろいろとアドバイスをよろしく願いいたします。

【上山座長】 ありがとうございます。

どなたかからでもどうぞ。

【佐藤委員】 詳細な御説明ありがとうございます。アンケートも非常に丁寧に取られていて、情報として有用かなと思いました。

ちょっと言うと、国としてはこのオープン化、最後に判断するのは自治体だとして、特にこのオープン化のところなんですけれども、認識としてはもう少し進めていくべき、本来やれるであろうところがやっていないというイメージなのか、一通りやり切っているというに変ですけれども、一通り順調に、最後これは政策評価なんで、順調に進んでいるという評価なのか、やはりまだボトルネックがあるよ。他機関との調整というのが若干気になるところなんですけれども。そうはいつでもまだボトルネックがあって、もう少しできるんじゃないかという思いなのか。どうしてもオープン化というと都市部だというのはすごく分かるんですけれども、でもやはり地方部においても使えるオープン化のやり方があるのかとか、何かその辺どういう課題意識、最後の中でどういう課題意識を持っているのか教えていただければと思います。

【豊口河川環境課長】 御質問ありがとうございます。

9ページにありますとおり、今、活性化に取り組みたいという方が923自治体のうち312の自治体に取り組んでいて、まだできるんだけどもやっていないという方もいるので、施策展開を広げていきたいという思いではございます。やはり先行の方々の様子を見てうまくいったら自分もやりたいなという方もいると思うんで、情報発信することによって、あるいは手続を簡素化するなどして、取組が広がる余地はあるのかなというふうに考えてございます。

その結果、いろいろな方々が河川に近寄っていただきますと、河川への関心が高まることは、にぎわいだけでなく安全とか治水に対する意識も高まりますし。また利活用していただくと、我々の維持管理をしている部分を占有者が管理していただくというメリットもあろうかなというふうに考えていますので、できるところでは取組を広げていきたいと考えてございます。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 丁寧に御説明していただいたので分かりやすかったです。2つコメントがあります。1つ目は、後半で効果の話が出てくるので何となく分かるのですが、全体のまとめ方として、かわまちづくりやオープン化の導入に当たり、そもそもどのような問題意識があったのかをまず御説明いただくことが大事かと思いました。その上で、今回の導入によりその問題がどのように解決したのかということだと思うのですが、今の説明ではこのロジックが弱いと感じました。

あともう一つは、今回の評価では河川側からアプローチしているのですが、特にかわまちづくりについては、かわから見たまち側に対する効果について評価しているわけですね。かわまちづくりの効果を、まち側からアプローチして評価するというのをしてもよいのではないのでしょうか。例えば、本当は中心市街地に人を集めたいと思っていたのにもかかわらずかわに人が集まってしまっていて、それはまち側で狙っていることとは実は違っているなどということが、まち側の論理としては起こり得るかもしれません。

私からは以上です。

【上山座長】 オンラインのお2人いかがですか。

【大串委員】 工藤さん、お先どうぞ。

【工藤委員】 ありがとうございます。今、加藤委員のお声だったかと思うんですが、私も同感のところがございます。やはり今、河川の問題は結構逆に洪水であるとか、気象状

況の激甚化にも伴ってむしろマイナスのイメージがある中で、こういったことを推進することが逆に河川に対する意識を高めるであるとか、あるいは日常的に使うことによってきちんと整備をするとか、いろいろ効果もあるかと思えます。

その中で、そういう意味では昔から言われているようなリバーサイド開発的なところが多いのと。あと、今まさに多分加藤委員のお声だと思うんですが、まちからの視点というのが欠けているのかな。つまり、川だけではなくて、やはり河川空間を生かすことが最終的にどういった効果があるのかだったりを少し有機的に出せるとかなりすごくすばらしい報告書になるのかなというふうに思いました。

ちょっと感想めいたことで恐縮ですが、以上でございます。

【大串委員】 次、大串からお話ししたいと思います。

私も加藤先生と工藤先生がおっしゃっておられたように、オープン化に関して非常にいい効果が認められていて、まだまだやりたいところもあるようだという事だったんですけども、少しオープン化が目的にすり替わっていないのかなと。まちづくりの中での河川事業、河川空間の生かし方がどんなふうな効果を上げてきているのかなというほうの視点も必要なのかなというふうに思いました。

特に閑上とかは平日がやはりすごく閑散としてしまって、平日閉まっていて週末しか開けられない、経済的には難しいという話を聞いたりもします。どんなふうにもち空間との関連性で水辺に人を呼んで、さらに教育等に生かして水害を減らして水への意識を高めていくような活動を含めて、いろいろな相乗効果が考えられると思いますので。オープン化とかだけではなくて教育のところもしっかり取り上げていただいて、こういうオープン化によってどういう効果がさらに得られられたのかというところを少し掘り下げていただくともとてもいい報告書になるのかなというふうに思いました。ありがとうございます。

【上山座長】 それじゃあ、私のほうからも。後ろのほうの申請のところ、30とか31ページ。これはアンケートをされたので実際こういうことを言っていると思いますが、他機関との調整とか利活用の担い手確保が大変というのは、これは仕事が大変だと言っているだけで、国交省としてどうするべきかという示唆はここからそんなに出てこないと思うんです。

むしろ制度に関する情報不足、これは12とか16%でそんなに悪いわけではないけれども、まだ言っている人がこれだけいる。それから、手続が煩雑というのもやはり結構出ていますよね。31ページを見ると、書類作成が困難と。これもやはり書式だとか、書かなく

ちやいけないことが細かいとかいろいろある。ここの掘り下げを、やはり国交省の政策評価なので、国交省としてはどういうことなんだというのをさらに聞き取りするとか、自分たちで自己点検して、ここのある種、手続の簡素化とか、ここら辺はやはり自分ですぐできることなんでやるべきだと思うんですね。

また気になるのは、後ろのほうで「もっと周知徹底」というふうにまとめちゃっている。今後の方向性のところでは、36ページで事例集を充実させる、さらなる周知など。これは「国交省は何もやり方を変えないけれども、自治体はもっと勉強しろ」ということになるので、ここは駄目だと思います。

【豊口河川環境課長】 いろいろと御意見いただきましてありがとうございます。御指摘の点はもっともな御意見ばかりだったので、我々としてできること、もうちょっと書類の手続を簡素化するとか、できる取組はしていきたいと思えますし。評価のまとめ方として、そもそもの意義からきちんと整理すべきというのは御指摘のとおりですので、そういった視点も加えて今回の中間評価からさらにブラッシュアップをしてみたいと思えます。

また、いろいろと相乗効果としてどんな、安全意識が高まったとか、治水への効果とか、効果もいろいろと広がりがあると思うので、そういった視点も含めてさらに評価を進めてみたいと思えます。御指摘ありがとうございました。

【上山座長】 材料は非常に丹念に集められているし、アンケートもとても良かったと思えますので、あとは自分たちはどうするのかというところをよろしく願います。どうもありがとうございました。

それでは、3番目、地方部の鉄道について願います。

【山崎鉄道事業課長】 鉄道局で鉄道事業課長をしております山崎と申します。本日はよろしく願います。

「地方部の鉄道の維持・活性化」ということをございまして、まず目次のほうを御覧いただければと思えます。3ページでございしますが、全部で6章になっておりますが、第2章、地方鉄道の概要、第3章、これまでの地域鉄道の活性化の取組、これは前回も御説明させていただいている部分がありますので、本日は第1章の評価方法の概要、それから、第4章、今回の評価施策対象の概要、そして第5章、鉄道事業再構築事業に係る施策の実施状況と効果、第6章、今後の取組、こちらについて中心に御説明させていただきたいと思っております。

それでは、ページをめくっていただきまして、6ページを願います。

地方部の鉄道でございますが、さきの国会で地域交通法、こちらが改正されまして、鉄道事業再構築事業、これを今回改正したところでございます。この新しい鉄道事業再構築事業をより効果的に実施運用するための施策、こちらに反映させることを目的としまして、これまで取り組んできました鉄道の維持・活性化のための政策、こちらを評価することとしております。

7ページ目でございますけれども、評価の視点としましては3つございまして、国の積極的な関与による、鉄道事業再構築事業に向けた関係者間の議論の進捗、それから、2つ目としましては、自治体の創意工夫による利便性及び持続可能性の変化、3点目としまして、まちづくりと連携した地域公共交通の活性化、こちらを評価の視点としております。

評価の手法といたしましては、JR各社それから地域鉄道事業者などの鉄道事業者の皆様、それから、沿線自治体の皆様、こちらへのアンケートによって得られたデータ、これを整理、分析しまして、これまでの取組の評価を行い、今後の施策に反映させていきたいと思っております。

この後、地方鉄道の概要と地域鉄道の活性化の取組の概要が記載されておりますが、飛ばしていただきまして、資料といたしましては32ページ目を御覧いただければと思います。

今般の制度改正等に至る経緯についてまとめております。こちらは7月末に実施されました担当委員の先生方との意見交換の場で、法改正が地方部の鉄道の維持・活性化につながるロジックモデルを示すようにという御意見をいただきまして、地域交通法の制定、それから鉄道事業再構築事業の創設、それから今回の法改正に至った経緯についてまとめております。

平成19年に地域交通法、こちらが制定されまして、地方自治体が主体となって交通事業者、住民等の幅広い関係者の参加によって協議会を設けて、それに基づいて法定計画を策定するという仕組みで法律が制定されております。

翌年の平成20年に鉄道事業再構築事業という形でこちらが追加されましたが、この鉄道事業再構築事業につきましては、10年以上たってその活用件数は11件と、あまり活用されていないという状況になっておりました。

要因としましては、対象が赤字の事業者の路線でございまして、JRにつきましては内部補助が基本とされていたところがございます、多くの沿線自治体にとりまして主体的に取り組む対象ではないという認識があったというところがございます。

それから、鉄道は多くの自治体をまたがって存在していることが多く、地方自治体間の調

整が難しい。また、法律上、国の関与は必要な助言にとどまるという形になっていたものから、なかなか制度が活用されていないという現状がございました。

そこで今般、地域交通法を改正いたしまして、ローカル鉄道再構築のための仕組みの強化ということで、こちらは関係者の合意形成が困難な場合に、鉄道事業者または地方自治体からの要請に基づきまして、国が再構築協議会を設置することができるという形にしました。

また、黒字事業者の線区につきましても輸送密度が低い場合には対象となるという形をしまして、国の積極的な関与、それからJRや大手民鉄のローカル路線についても対象となるという形でやって、今回改正に至ったところでございます。

この事業は今始まったばかりでございまして、10月にJR西の芸備線というのが、今、設置の申請が上がってきたところでございまして、協議会の設置に向けて、今、運輸局のほうを中心に沿線自治体の皆様、事業者の皆様と調整を開始しているところでございます。

35ページが、今回改正したところのポイント、フロー図をまとめているものでございますが、35ページの左側がこれまでの自治体による地域公共交通活性化再生法協議会または任意の協議会という形になっておりましたが、こちらが今回の改正で、右側でございませけれども、鉄道事業者または自治体からの要請に基づいて国のほうが設置をするという形になっております。

今回、改正後の制度をしっかりと運用していくために、今回、評価の手法としましては、アンケートを行っていきたいと思っております。加藤班長はじめ担当の委員の皆様から様々な御意見をいただきながら、アンケートを取っているところでございますが、アンケートにつきましましては45ページを御覧いただければと思います。

アンケートの対象を4つに分類しております。大きく分類して2つでございまして、制度改正前における鉄道事業再構築事業の認定を受けた事業者それから自治体の皆様、それと、改正後の鉄道事業再構築事業の活用の可能性、これを検討されている事業者、自治体の皆様、この大きく2つに分かれております。改正前の事業については、改正前の鉄道事業再構築事業、これが終了した事業者と自治体の方、それから今現在実施している事業者、自治体の皆様、この2つに分けております。

また、改正後の再構築事業、こちらを使う可能性のある場合につきましては、制度改正前から対象となっておりました地域の鉄道事業者の皆様、その沿線の自治体の皆様、それから今回制度の改正によって対象となったJR路線、こういったところの事業者の方、自治体の方を対象にアンケートを取っており、ちょうどアンケートが終わったところでございます。

46ページでございますが、アンケートの内容につきまして様々な御指摘を受けながら、今こちらで終わったところでございます。制度改正前の認定を受けた事業者、自治体の皆様については、事業を行うきっかけですとか取り組んだ内容、効果、直面した問題、課題、こういったところを中心を取っております。

また、改正後の事業を活用しようと思っている皆様については、改正前の事業を検討したのかどうか、なぜそれが使えなかったのかというところ。それから、今後の活用の見込みですとか、取り組みたい事業とか、想定している問題、こういったところを中心にアンケートを取りまして。単純にアンケートだけではなくて運輸局のほうで対面のヒアリングなんかも行いながら集めたところでございます、ちょうどアンケートが今まとまって集計・分析しているところでございます。

この集計・分析をベースに第6章、こちらを評価の結果の総括と今後の取組に向けてということで作成させていただくという形を取っております。

雑駁ですが、私からの説明は以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、どなたからでもどうぞ。大串さん、工藤さん、ありますか。

【大串委員】 大丈夫です。ありがとうございます。

【佐藤委員】 じゃあ、すみません。

【上山座長】 どうぞ。

【佐藤委員】 まず1点は、各自治体で、今、公共交通の再構築事業とか計画を立てているじゃないですか。それは決して鉄道だけではなくてバスも入りますし、一部の自治体ではライドシェアであるとかタクシーの利活用とかという議論も出てきていますよね。これはしようがないんですけれども、これは鉄道だけなんです、自治体側から見ると別に鉄道は交通手段の一つでしかなくて、彼らが見れば別に鉄道じゃなくてもバスでもいいでしょうとか、鉄道が充実してもバスがなければもうそこから先に行けないじゃんという話になります。この辺りというのは協議会の中は、国が設置する今回協議会の中ではどういう位置づけになるんですか。

【山崎鉄道事業課長】 御指摘のとおりでございまして、地域の皆様にとってモビリティの確保というのが重要でございますので、鉄道を存続させたほうがいいのか、それともバス転換したほうがいいのか、そういったところも含めてこの鉄道事業再構築協議会の中で議論していただくという形になっております。

【佐藤委員】　　じゃあそういうバス転換というのも排除するわけではないという理解でいいんですか。

【山崎鉄道事業課長】　　はい、バス転換は全く排除しておりません。

【佐藤委員】　　あと、これは多分政治主導で決まってきた事業だと思うんですけども、ぶっちゃけ言うと、もうこれから撤退戦略に入ってくる。全体的に人口は減ってくるわけなんで、公共交通の再編とはいってもそれはいつきであって、だんだんここは、地域もだんだん再編化していくことになると思いますので。例えば一種、継続、充実が前提になっているような気がするんですけども、撤退というのも視野に、ある意味向こう10年で撤退させるであるとか、こういったものも協議会の中では議論できるものなんですか。

【山崎鉄道事業課長】　　この協議会は存続ありきとか廃止ありきということではなくて、やはり地域の住民の方のモビリティの確保という観点から、事業者の皆様と自治体の皆様を中心になって話し合っていたということなので、場合によっては撤退なりバス転換とか、そういった形というのは十分に考えられるというふうに思っております。

【佐藤委員】　　ありがとうございます。じゃあ、最後にこれだけ。多分当事者の間で話し合うのは合意形成においてすごく大事なんですけども、やはり当事者は今目線なので、将来撤退しますと言えば嫌だと言うに決まっているし、将来どうせいないし。それも考えると、なかなか長期目線での議論をどうやって担保するのかなと思って。それに関わるんですけども、国が関与することによる強みは何なんですか。自治体ができなかったことで国ができることは。今回の法改正の中でそれが最大のモチベーションだと思うんですけども、どういうものだと思っているんですか。

【山崎鉄道事業課長】　　自治体さん主体でやるとなったときに、なかなかそのテーブルに事業者の皆さんがのってくれないとか。どうしても自治体の皆さんは鉄道を残したいほうに傾いちゃうものですから、事業者さんはのってくれないとか。また、事業者さんがやりたいと思っても自治体さんがのってくれない。事業者さんはむしろ撤退したいというような形がありましたので。そこを国が行司というか中立な立場から差配をして調整をしていくと、そこに関与していくという形で、例えば撤退の場合には代替のモビリティをしっかりと確保するとか、そういったところを国のほうでしっかりと判断をしていくという形になると思っております。

【佐藤委員】　　ありがとうございます。要するにJR対応ですね。了解しました。

【加藤委員】　　では、私からいいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 すでに私どもも個別に議論しましたし、アンケート調査はまだ結果が出ていないということなので、ちょっとコメントのしようがないと思いました。一つだけ申し上げるとするならば、アンケート調査の項目を今回お示しいただきましたが、この項目を設定するに当たっては、関係者にインタビューなどをして、ある程度実態に基づいて仮説を立てて調査設計をされたと理解しています。そうだとするならば、どういう意図でこれらの調査項目を作ったのかという、ある種の仮説みたいなものをアンケート調査のところで追加説明するといいいのではないかという気がしました。また、それが実際に調査した結果とどれぐらい合っているのか違っているのかというような議論も分析の中に含めていけるのではないのでしょうか。

【山崎鉄道事業課長】 ありがとうございます。これまでの改正前がなかなか使われなかったという中で、どこが問題だったのかということと、改正後の新しい制度をいかに使ってもらおうかというところの観点から我々も仮説を立てておりましたので、そこをアンケートの結果の分析のところにとしっかりと記載していきたいというふうに思っております。

【上山座長】 ほかの方はいかがですか。

これはアンケートの結果が出てからじゃないとなかなか中身に入った議論をしにくいんですがちょっとだけ気になったのが、活性化という言葉です。過去の経緯からどうしても住民の日常の足がなくなると困るみたいな視点で、自治体も心配するし、この制度もそういったところを根っこに置いて議論していると思うんですがイギリスなんかは鉄道を観光資源と捉えて、経営主体を別に移して部分的に区間を切って再生させるとかやっている。今回住民の足というところはかなり重点を置いた制度改正に見えるんですけども、もうちょっと多様な、観光資源として使うとかあるいは逆の切り口で、災害が起きたときにどうやって維持するんだとか、その辺の幅広い議論になればいい。自治体側がどうしても政治的なあれもあって、住民の日常の足一点張りであるので、その議論だけしていると答えが非常に小さい、バス転換のほうに大体行っちゃうことが多い。災害時のコストをどうするんだという話と、あと観光資源としての可能性はないのかという、ちょっと視野の広い観点で見たいなと思います。

ほかありますか。よろしいですか。じゃあ、以上です。

【山崎鉄道事業課長】 御指摘ごもっともでございます。そういった視点からも再構築協議会の中では御議論させていただきたいというふうに思っております。ありがとうございます。

います。

【上山座長】 それでは、次、内航未来創造プラン、お願いします。

【伊勢内航課長】 海事局内航課長、伊勢と申します。お手元の資料1－4に基づきまして、内航未来創造プランに係る政策レビューの進捗状況のほうを御説明させていただきます。

冒頭、評価の要旨ですとかアウトラインになっておりますので、その次、6ページから御説明をさせていただきますが。

まず今回の評価の対象でございますが、この内航未来創造プランと、こちらは平成29年に策定しておりますが、経緯といたしましては、当時議員立法で内航海運組合法という法律が制定されまして、その法律に基づいて、当時かなり船の需給が緩んでいたというような経緯がございまして、いわゆる業界内需給調整を、組合を立ち上げてそこに需給調整をしていただいていたというような枠組みがございました。

こちらがおおむね終わりが見えてきたという中で、そのポスト需給調整時期における内航海運の強化に係る関係者の取り組むべき事項を取りまとめたというようなものでこういったものを作ったわけでございますが。策定から5年を過ぎたということと、あとこの中で大きな柱としておりました新たな輸送需要の掘り起こしにつきまして、2024年問題に絡む大きな政府全体の動きがあったということで、今回評価の対象とさせていただいたという次第でございます。

評価でございますが、この内航未来創造プランと申しますが、海事行政ないし港湾行政全体にかなり取り組むべきスコープを大きく定めて入れているものですから、全体を深い評価の対象としてしまいますとなかなか論点が散ってしまうんじゃないかという問題意識もございまして。

結局のところは、後ほど詳細に御説明いたしますが、事業基盤が脆弱であるがゆえに様々な施策が内航海運活性化のために必要になっているというような状況がございまして、概括的な取組のレビューを行った上で特に深掘って評価をするということにつきましては、この内航海運事業者の事業基盤の強化に係る項目に重点化して対応させていただければと考えているところで、評価の視点を絞らせていただいております。

続きまして、7ページ、8ページを飛ばしていただきまして、9ページ以降でございますが、こちら対象施策の概要ということで、9ページにいきますと内航海運の輸送、国内貨物の4割を運んでいるということと、あとは鉄、石油、セメントのような産業基礎物資を多く

運んでいるということ。こういったものの製造というもののいわゆる業況があまりよろしくないものですから、近年輸送量自体は緩やかに下落傾向にあるという状況でございます。

次、10ページでございますが、課題といたしましては、船舶の更新がなかなか、船齢の高齢化が進んでいて更新がなかなか進まないということと。船員の新規参入は比較的順調に進んでおるんですが、離職率が高いでありますとか、全般的に高齢化が進んでいるといった、そういったものについて対応が必要であろうというのが10ページの資料でございます。

11ページでございますが、これまでの先生方とのやり取りの中でも、一体内航海運業に対してどういう視点で国が関わっていくべきなのかというところが必ずしも明確じゃないんじゃないかというような御指摘もあった中で。改めまして結局我々として絡むべき根っここの部分というのは、産業基礎物資の安定輸送を確保するというところが肝なのではないかということで。そういった部分につきましてショーアップしつつ、下の図でございますけれども、内航海運業界の構造、荷主がピラミッドの頂点におり、大体運航管理を主にするようなオペレーターと言われている業態の方がいて、実際船を持って船員を雇ってそのオペレーターに船を提供しているオーナーがいるというような業界の構造をお示ししつつ。このオーナーを取りまとめる形で船の管理ですとか配乗を請け負う、最近船舶管理会社というものが新たに事業類型上出てきたということ。それに対して国がどういう形で関与しているのかというようなことをお示ししたのがこの左側の図になっております。

経営状況といたしまして、右側として、営業利益率ですとか、全産業に比べると必ずしも稼げる業態でないですとか。船自体が非常に大きな設備投資を求められる中で、この営業利益の中から長期債務の返済をしていかなきゃいけないというのが非常に苦しいというようなことをお示しさせていただいた次第でございます。

12ページでございますが、今申し上げました船舶管理会社、後ほど御説明いたしますが、こういったものにうまく船の管理ですとか所有的なものを集約していかないとなかなか足腰が強くなっていかないんじゃないかという問題意識を持っておりまして、具体的な船舶管理会社を活用するメリットということで、ここを大きくり化することによって荷主との運賃交渉などが比較的スムーズになるんじゃないかとか、そういった部分も含めてメリットのほうをお示しさせていただいている次第でございます。

こちらにつきまして、後ほどアンケートでもこういったものをお示ししながら、ここが進まない課題についてお尋ねをするというような構成を取っております。

13ページ以降でございますが、冒頭申し上げました内航海運組合法に基づく需給調整が行われていたということで、昭和41年以降行われておりました船腹調整事業という、もともとかなり固い形で行われていた需給調整、すなわち同じ量をスクラップしないと新しい船が造れないというような船腹調整事業を行ってございまして、そちらの概要になっております。

14ページでございますが、その後平成10年の、これは橋本行革の時代とお聞きしておりますが、全般的な交通運輸業における規制緩和の流れの中で船腹調整事業を廃止するということでありまして、その後経過措置的の事業といたしまして、内航海運暫定措置事業ということ、これも業界組合が取りまとめになりまして、船を造る方については建造納付金を内航総連に入れると。あとは、船をスクラップされる方はそれを財源とする形で内航総連から解撤交付金をいただくというようなスキームで緩やかな需給調整を行っていたということで、こちらのお金の出入りがオンバランスになった時点でやめるということが決まっております。平成29年にはおおむねその出口が見えた。その後、令和3年にこの事業が廃止されたという流れの中で内航未来創造プランが策定されたという経緯がございます。

15ページは、最近の動きといたしまして、物流革新に向けた政策パッケージの概要の御説明でございます。

16ページでございますが、今回の評価の対象であります内航未来創造プランの全体像でございます。大きく分けまして3つの柱がございます。内航海運事業者の事業基盤の強化ということで、この中にはまさに狭義の、直接的に事業基盤の強化に資する取組から、それに資するようなインフラ整備、これは港湾側の取組でございますけれども、こういったものがぶら下がっているということ。あとは、それを支えるインフラとしての船舶の開発・普及を進めていくべきであろうとか、あるいは、船舶を運航するに欠かせない船員さんの安定的な確保・育成と、そういったものが柱としてぶら下がっているという状況になっております。

17ページでございますが、その内航未来創造プランの施策ですとか将来像、こういったものについてまとめてございまして、具体的な評価指標といたしまして、右側の将来像の〈指標〉というところで、(a)から(e)ということで5要素をまとめてございまして、まさに船の大型化が進むこと。あるいは、船員さん1人当たりの輸送量が増えて、より少ない人員によりたくさん荷物を運べるようになってきているかどうか。あるいは、全体の物流が下がる中でポジショニングとしてしっかりとシェアを持っているかどうか。あるいは、効率的な積載

ができていないか。あるいは、モーダルシフトの受け皿としての機能が発現されているかどうかというようなことで5指標を立てております。

その後ろ、18ページ以降が各指標についての評価項目となっております。各項目の指標の推移となっております。

それが21、22ページまで進んでおまして、23ページ以降であります。関連する施策、これは予算事業の御説明でございまして、大体年間2,000万円程度かけて業界の実態調査ですとかそういったものを行っておりますという御説明が、23ページから28ページ、30ページと続きまして、32ページまでということになってございます。

その後ろに、税制措置ということで、33ページでございまして、あと全く予算に絡まない事業といたしまして、行政と内航海運業者と荷主の対話ですとか、そういったような取組を進めているというのが36ページまでの資料となっております。

38ページ以降、具体的な評価でございすけれども、まず、概括的に内航未来創造プランに掲げられました施策全体についてこういった取組を行ってきたかということを一整理させていただいております。それが39ページから43ページまでとなっております。

44ページからでございますが、具体的にまさに先進的な船舶を入れるにしても、一定程度収益基盤がないと入れられない、船員さんの確保に向けた取組を進めようにも、一定の収益基盤がないと進まない、船が大きくならなければ港湾インフラを改善していただいてもなかなかそれを活用することは難しいということで、やはり内航海運事業者の事業基盤の強化というのが肝なのではないかということで、ここに今回評価の対象を深掘りさせていただいたという御説明でございす。

その後、2ページ進んでいただきまして、評価手法でございすますが、アンケートとそれの補完をするということでヒアリング調査を行っております。

アンケート調査につきましては、昨日一旦回収を締め切っておりますが、なかなか回収状況の問題なんかもありまして、引き続き催促しつつ集計をしているという状況でございす。

質問の要素といたしましては、事業規模ごとに恐らく見方が変わってくるだろうということもございすので、事業規模でありますとか今後事業継続する意思があるかどうかなどを聞きつつ、船舶管理会社の活用をしているかしていないか、できない理由は何なのか、あるいは、運賃をちゃんと取れていますか、荷主とのやり取りにおいてボトルネックは何かですとか、あるいは、2024年問題の対応状況などをお聞きしているという状況でございす。

ます。

アンケートの回答でございますが、今、出ている回答といたしましては、4-2のページにお示ししているような形でございますが、やはりオペレーターですとか荷主との関係でうまく管理を外注できないですとか、何を、使うことによってどういうメリットがあるのか分からないというような話がありました。

あるいは、荷主、海運事業者間の連携でいうと、特に小規模事業者について今の運賃でコストがカバーできないと。あるいは、荷主に対して立場が弱いのでなかなかそこについて交渉できないというような話があったりと、そういう課題がありました。

輸送需要の掘り起こしは輸送品目によって異なるんですが、トラックの受け皿になるような事業者についてはおおむねそういったことに対する船舶の大型化ですとか、取組が進められていると。他方で、なかなか受け皿としてのインフラ整備がまだまだこれからというような課題もあるというようなことでお聞きしております。

以降、飛ばしていただいて、50ページ、最後です。現時点のものでございますが、今のようアンケート結果を踏まえた課題・要因分析と方向性というのがこの50ページの資料になっております。船舶管理会社の活用促進につきましては、活用のメリットとか選択のポイントをしっかりと見せていくということ。こちらについては、まさにそういった評価も踏まえ、使い手からとってどこを見ればいいのかということを見える化するということを今後取り組んでいこうかと考えているところでございます。今年度の調査事業などを実施しているところでございます。

荷主と海運事業者の連携については、これはまだ商慣行等についてどういった、業界の中で悪しき業界慣行があるのかということ、我々も分かり切っていない部分がありますので、ここは来年度にこういった部分について広範な実態調査をした上で、我々が現在定めているような取引ガイドラインの改定ですとか、そういったことにつなげていければと考えております。

新たな輸送需要の掘り起こしにつきましては、今年度まさに先日閣議決定いたしました補正予算の中でそういったハード整備の支援ですとか、そういったものを計上させていただいておまして、そういった形でこの掘り起こしを加速できればと考えております。

すみません、時間を超過してしまいましたが、私からの御説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【上山座長】 ありがとうございます。

それでは、どなたからでもどうぞ。佐藤さん。

【佐藤委員】 極めて論点が明確で分かりやすかったんですけども、今回多分肝になるのはまさに事業基盤の強化というところで、度々出てきます船舶管理会社なんだろうと思うんですけども、これは具体的にどんな位置づけなのか。例えば、船の所有者がある意味現物出資をするようなイメージで、その管理会社が一括で運航していくという、それで利益を分配してもらうという、そういうイメージなのか。あるいは、今、例えば医療とか介護なんかで地域医療連携推進法人とか社会福祉連携推進法人とか、何かそういった、それぞれ独立なんですけど一部の事業を切り出してそこは共通にやりましょうという、雇用とかいろいろな材料の調達であるとか、そういう一部の事業を切り出して共同で行うという、そういうイメージなのか。具体的に船舶管理会社というのはどういう経営形態だと思えばよろしいですか。あと、やはりボトルネックは何だと思えばよろしいんでしょうか。

【伊勢内航課長】 そういう意味では、船舶管理会社という法規制としては内航海運業法に基づく内航海運事業者ということで、今、船を持っているオペレーターさんとかオーナーさんと同じ並列になっております。具体的に何をやっているかといいますと、大きく3つの類型がありまして、1つは船員の派遣です。もう1つは船そのものの箱としての管理、もう1つは船のオペレーションのオーナーからそれを受けるということを、ばらばらにやっているケースもあれば3つまとめてやっているケースもあると。

我々としては、特に管理ですとか、まさに運賃の交渉ですとか、そういった部分を本来より交渉力をつけた管理会社に任せさせていただいて、その管理会社が一定の数の船を持つことによって、それで荷主との交渉力を持っていただくとか、そういった部分が競争力の強化に必要なのかなと考えているんですけど、なかなか船員が足りない、取りあえず船員を送ってくれというような類型の管理会社の活用というのは進んでいる一方で、実際フルパッケージで活用していただいている方というのはまだ必ずしも多くないというのが現状です。

実際何が問題なんですかというときに、管理会社の管理レベルがどうかということが必ずしも見える化されていない中で、恐ろしくて不安で自分の船を任せられませんというようなお話があったりですとか、例えばなかなか管理会社の選択肢が少ないだとか、そういったような話が多いのかなと思っていますので、まさにどこを見れば安心して任せられるのかだとか、そういったような部分を整理してお示しをしていくということが一つ、誰が優良な管理会社で誰がそうじゃないのかということを見極めていただく上で必要ですし、今後活用を拡大していく上で必要な要素なのかなと考えているという、そんな状況です。

【佐藤委員】 ありがとうございます。ちなみに、今、管理会社は何社くらいありますか。

【伊勢内航課長】 293あります。

【佐藤委員】 結構あるんですね。

【上山座長】 ほかの方どうですか。加藤さん。

【加藤委員】 船腹調整をなくしたことが大きかったという話を伺ったのですが、14ページ目の記述によれば、その背景には「意欲的な事業者による事業規模の拡大や新規参入が制限されるなどの弊害が生じた」ということがあったようです。もしこの問題を解決するために需給調整をなくしてプランを立てたということでしたら、これに関連する事項がどこかに出てくるべきだと思ったのですが、そういうものが出てきていない印象があります。ですので、問題に対してこのプランがどう解決したのかがよく分からなかったです。これに関してコメントがあればいただけないでしょうか。

【伊勢内航課長】 おっしゃるとおり、私も確かに説明していて、需給調整規制が撤廃されることによってどういう弊害が想定され、その弊害にどう対処するかという観点でこのプランを定めましたよという、それは説明に入っていないので、そこは今後資料の修正ですとか、そういうところに対応させていただければと考えます。ありがとうございます。

【上山座長】 大串さん、工藤さん、ありますか。

【工藤委員】 これは私が担当していましたので、かなりまとまって整理がされてきたのかなと思っています。改めて分析のところをお聞きして思うのは、結構日本の企業として特色、日本の企業に共通のいろいろと経営上の特色である点と、やはり内航海運に特色的な、つまりほかではなくてこれだからこのそういう経営上の問題というのが、今回で非常に割と整理されて良くなったのかなと思いました。

アンケートについてはまだ全部整理ができていないということですので、その結果を待ちたいと思いますが、今日既に御指摘のあった点については、現行の制度でどのくらい対応できそうなのか。あるいはその制度をやはりさらに例えば改正するほうがよいのか、あるいは何らかの運用によって対応できるのか、その辺はいかがでしょうか。まだ出ていないということなので感触程度でも結構ですが、もし制度面とのいろいろ御指摘もあった課題についての関係で何かお分かりのことがあれば付加的に教えていただければと思います。

私からは以上になります。

【伊勢内航課長】 制度的には、法規制という視点では、内航海運業法は事業の規模によ

って登録ないし届出という形になっていまして、そういう意味ではもう基本B to Bのビジネスなので、旅客運送、旅客船の事業なんかと比べると規制の体系としてはシンプルになっております。ということなものですから、基本は例えばガイドラインで考え方をきちんと示していくですとか、例えばここから先に行くとか商慣行でいえばやり過ぎですよだとか、そういった国としての考え方を一定示しながら是正ですとか改善を促していくと、そういったようなアプローチでありますとか、新たな輸送需要の掘り起こしにつきましては、先ほど補正予算についてメンションさせていただきましたけれども、いわゆる財政的支援ですとか。一部ですね。これは範囲として限られますし、広く内航海運業界全体で財政支援するという事ではないんですけれども、そういったようなアプローチが一般的なものになるんじゃないかなと考えているところです。

【工藤委員】 分かりました。ありがとうございます。それであれば、特に今回の評価自体に大きく影響するところはないというふうに考えますので、むしろアンケートの整理のときにどういった課題が指摘されて、それが今後どのように解決する方法があるのかというような示唆があれば十分かと思いました。

1点もう一つ付け加えますと、50ページになるかと思うんですが、特に今日のお話の中でも、荷主と海運業者との間の連携というところで、荷主さんになかなかいろいろ意見が言えないというお話があったかと思うんですけれども。この点につきましては既に個別のときにも申し上げていたと思うんですけれども、トラック輸送などの分野では、荷主さんについてもやはりいかに合理的に運ぶかということが今重要になっていまして、御案内のとおり2024年問題もございますので。もしかするとほかの業界でやってかなり実現していることを、この荷主と海運事業者との間の連携においてもある程度今後その認識を持っていただくことでスムーズになる点もあるのかなというふうに思いましたので、今回オペレーター、オーナーの話等も出てきましたので、その辺り最終的な評価の段階では少し前向きに書いていければいいのかなと思いました。ありがとうございます。

【上山座長】 大串さん、ありますか。

【大串委員】 ちょうど工藤先生と同じことを言おうと思っていまして、特に物流について、トラック輸送業者と荷主との関係で今いろいろな取組がなされているところでありまして。これからどちらかという荷物が運べないという点において、トラックで難しければ水運だろうみたいな話もある中において、なかなか立場が逆転し、ここで少なくともイーブンみたいな関係に持っていけるというのはとても大事だと思いますので。会社のオペレー

ションの形態の変化を促進するという側面と、あとは荷主との関係も、公平性じゃないですけども、荷主との関係の対等性の担保というところにも着目していただいて評価をしていただけると、さらにこの分野の発展を促して内航が充実する要因になるのかなと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【上山座長】 私のほうからも幾つかあります。39ページから40、41ページ辺り、ここはプラン全体を見てざっとレビューをして、全体の進捗はどうなんだというのを見るというセクションになっていてその後44ページで深掘り対象を決めて、アンケートをすということになっている。メインディッシュは44ページから後だということですが、プランそのものがやはり今回の評価対象になっているので、プランの進捗状況の点検、これがまだかなり弱いと思います。

それから、書き方にちょっと違和感があるのが、「プランに沿って着実に取組を行っている」というふうに書いてあるんだけど、これは誰が行っているのかよく分からないです。ものによっては国交省がということなんで、自分でやって成果も出ているということはいんですけれども国交省が主語になり得ないようなものが結構ある。それについて、事業者がプランに沿って着実に取組を行っていると言役所が評価するというのは何か上から目線的ではないかと思ひます。

このプランを作るときにかなり業界も入ってみんなで議論したんだという経緯が最初には書いてあるんですけども、やはり国民目線で考えたときに、この業界全体として役所も含めてプランに書いたとおりの結果を生んでいるかどうかというのを第三者的に見ないといけない。

あと、エビデンスが足りないと思ひます。単にデータをつけておくということ、前半にあるデータをここに移すだけでいいのかもしれないけれども、役所としては「業界はちゃんとやっていますよ、はい」みたいな感じでここを済まされるとかなり違和感があります。

それはさておき、次の44ページからの深掘りのところなんですけど、ここも話はやはり2段階になっていて、実態がどこまで進んでいるかという評価が一つと、それから、あとは深掘りなんで、国交省がその現実に対して補助金を出すとか懇談会をやるとかいろいろなことやっている。何をやっているかということをはっきりと説明をして、その上で、実態の進捗はさておき、国交省としてはやるよといったことをやっているかということをはっきりと分けて整理しないと。この48ページなんかは、この前の総括の全般的な評価と同じワンパ

ターンになっていて、項目があって達成状況があってざっくり評価結果を書くというのは、やはり深掘りは駄目だと思います。

しかも、手法がアンケートだとなっているのはおかしい。事業者に対するアンケートなので、事業者がどう言っていましたということだけでここはまとめ切れない。だから、アンケートで分かったことはこうであると。で、自分たちは何をやっているか整理するところと。で、自分たちがやっていることに関して自己点検するところになっていますと。その自己点検結果と事業者がおっしゃっている話にはずれがあるのかないのかとか。もうちょっとストラクチャーをきっちりしないと、ざっくり「事業者も私たちも一体です。全体うまくいっています」みたいなふわっとした話になっちゃう。そこはフォーマットが悪いんだと思いますが、役所がやっていることと全体として進んでいることというのをきっちり分けて2段構成で整理していただかないと深掘りにならない。

以上です。

【伊勢内航課長】 ありがとうございます。

【上山座長】 よろしいですか。じゃあ、どうもありがとうございました。

次、地域防災、気象業務をお願いします。

【尾崎参事官（気象・地震火山防災）】 気象庁、防災担当の参事官の尾崎と申します。今日はよろしく願いいたします。資料に沿ってかいつまんで御説明差し上げます。

「地域防災力強化を支援する気象防災業務」ということで、目次等を経まして、6ページでございますが、目的でございますけれども、自治体における防災気象情報の理解・活用と、これを促進するべくこれまで気象庁が講じてきた施策、これ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て、今後のより適切かつ効果的な自治体支援の在り方について検討するということを目的としております。

7ページ、評価の概要でございますが、対象政策でございますが、気象庁では、自治体支援の重要性に鑑みまして、平成30年度以降、市町村への平時からの支援、それから災害時のきめ細かい解説、こういったことに焦点を当てて施策を展開してまいりました。こういった取組につきまして評価対象とするということでございます。

続きまして、11ページですけれども、気象庁の防災気象情報、このようにオンラインで様々なユーザーに伝達されているところでございます。この中で、今回特に焦点を当てるのが市町村、伝わったものを市町村にいかに防災情報として活用いただけているか、活用していただくために気象庁として適切に解説等ができていのかどうかといった話になります。

12ページですけれども、その一つの背景といたしまして、これまで様々な自然災害等で発表してきた防災気象情報、これが複雑化しているというところもございます。そういった情報の改善として進めているわけですけれども、その細分化、多様化とともに、情報の利活用の支援の必要性が一層高まっているといった背景がございます。

続きまして、少し飛びますが、具体的に行っている施策につきまして、17ページから個別にスライドで紹介してございます。

17ページは、まず平時の取組としまして、「あなたの町の予報官」と称しまして、各県に地方気象台がありますので、その県の中でまた市町村を幾つかブロックに分けて、それぞれのブロックごとに気象台の担当者を充てる「あなたの町の予報官」という取組、これでもって自治体と気象台の担当者同士の緊密な顔の見える関係を構築・強化するといったことをやっております。

18ページ、気象防災ワークショップ、これは自治体職員に対して防災気象情報に基づく避難指示発令の判断の疑似体験をするというプログラムを全国各地で開催してございます。

続きまして、19ページ、災害時の取組でございますけれども、JETT、気象庁防災対応支援チームと称しまして、自然災害等によって大規模な被害が発生したあるいは発生が予想される場合に、地元気象台の職員を自治体に派遣して防災対応を気象情報の解説という観点からサポートするという取組でございます。

それから、ホットライン、顕著な災害の発生が予想される場合、こういったときにその危機感をトップレベルで気象台の台長から直接市町村長へ電話で伝える。より細かいところはまた担当者ベースでのホットラインもありますが、そのような避難情報に関する助言を、「気象状況がこのようになってきているからそろそろ危ない状況になってきている」、「避難のことも考えるタイミングではないか」といったことを御助言差し上げる、そういったホットラインを行っているということでございます。

20ページですけれども、今までの取組は気象台職員が行うものですが、それではなかなか人的リソースも十分ではないというところもございます。そういったこともありまして、所定の研修を修了した気象予報士や気象庁退職者等に、国土交通大臣が委嘱するという形で気象防災スペシャリストを増やそうと。気象防災アドバイザーとして称しておりますが。こういった人材、これを自治体に任用いただくことで、自治体内部から気象解説を充実させようという取組でございます。こういった人材を増やしていくということ、育成研修を開催するといったことを通じて取り組んでいるところでございます。

21ページに施策の全体像をまとめてございます。今、申し上げた各種取組、気象台の取組が自治体に対して平時から災害発生のおそれ、災害発生後といったようなところで様々な形でサポートをしているといったような全体像を示す図でございます。

続きまして、23ページで、本評価の方針で、その視点でございますけれども、まずは気象庁のこういった取組全体の評価、それから、市町村が抱えている課題、こういったものについて全体像を把握しようということ。それから、近年の風水害のうち特徴的な災害事例について掘り下げるといったような2つの手法を取ろうということです。

はじめに申し上げた全体像の把握、こちらのほうでは、これまで気象庁が講じてきた施策、これが役立っているか。また一方、市町村は避難情報の発令をはじめとする防災対応を行うに当たってどのような課題を抱えているか。こういった視点での調査として、全国的なアンケート調査を行いました。

続きまして、視点2のほうですけれども、具体的にうまくいった事例、対応がなかなか難しかった事例、そういったものでどういった点が評価されているか、難しかった事例ではどういった支援をすればよかったのか、そういった観点での調査、それをケーススタディーとしてその事例に該当する市、県へのヒアリング、それから地域住民へのアンケートで調査を行いました。

24ページですけれども、そのケーススタディーといたしまして、令和4年に発生した風水害2事例から各1地域を調査対象として選定したところでございます。記憶が薄まらないうちに、また、今年度ですとまだ生々し過ぎるといった事情もございまして、令和4年度の中から対応がうまくいった事例、それから想定外の災害の進行があつてなかなか対応が難しかった事例、前者として鹿児島県さつま町、後者として台風15号を経験した静岡県静岡市を対象といたしました。

それから、27ページで行った調査の全体像を表としてまとめてございます。いずれも、ヒアリング、アンケート回収等済んでございます。

28ページ以降が、その調査結果、グラフ等、あるいはヒアリングですとそのヒアリング結果等を文章等で示してございます。これを全部取り上げると時間が足らなくなってしまうので、この一連の結果を踏まえまして、これが48ページまで続くのですけれども、その中から赤字で書いたところを中心に抽出した結果を49ページにまとめてございます。

上の四角に書いてございますが、基本的に自治体の皆様からは、気象庁の取組についておむね好意的に評価されているということが見えてまいりました。

その一方で、様々な課題も見えてきていると。左側に色をつけた四角で書いてございますが、右のほうにそれをさらに絞った5つの課題として抽出いたしました。气象台から提供する情報の意味や有用性が十分に認知されていないと。それから、自治体の実情や地域の特性を平時からの備えに十分加味する余地がまだあるであろうと。それから、防災気象情報と自治体の実情に精通した人材が求められていくということ。それから、不確実性の高い段階での災害対応の判断、こういったところに苦慮している。それから、これらは自治体の話ですけども、一方で、住民の避難行動やそれに関わるについて、住民のほうについても理解を深めるという必要があるということでございます。

それぞれの課題につきましては、50ページに、今申し上げた課題が左側に書いてあります。右側にそれに対応する改善の方向性について記載してございます。

それぞれについて、51ページから内容も含めて書いてございます。

まずは、防災気象情報の再構築と支援の認知拡大。防災気象情報はそもそも分かりにくいというところもございます。そういったところを改善していくというところも改善方策としてあるであろうということでございます。

あと、气象台の取組がなかなか理解されていないようなところも、災害未経験のところですので、そういったところは不断に理解・促進を進めていく。

それから、JETTの受入れに躊躇するような自治体もあるようですので、そういったところに対しても平時から受入れの手順を整理しておくなど、そういったようなことが大事だろうということでございます。

それから、自治体の実情に即したメリハリのある支援ということで、自治体も様々ですので、自治体の実情について气象台のほうでもいろいろ理解を深めるということの取組を進めていく。

3番目、自治体を伴走支援できる人材の確保ということで、先ほど申し上げたアドバイザ一、それからJETT、こういったことを着実に進めていくということでございます。

4番目、予測の不確実性を考慮した早期の情報提供ということで、こういったタイミングが早いほど不確実性は高まるというような限界がある一方で、そういったことを十分自治体にも御理解いただいた上で可能な限り早期の情報提供を進めていくといったような、そういう共通認識を气象台、自治体のほうで育てていくということでございます。

最後ですけども、自治体と連携して住民の普及啓発、こういったことを強化していくということが大事だろうと思っております。

若干超過しましたが、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す。

どなたからでもどうぞ。

【工藤委員】 オンライン参加の工藤ですが、1つよろしいでしょうか。

【上山座長】 どうぞ。

【工藤委員】 大変素朴な単純な疑問なんですけど、災害について、今年度のものを扱わないというのはなぜなのかというのをちょっとお聞きしたいと思います。というのも、逆にやはり過去のある程度分析されている中で、新鮮なものについても盛り込んでいただくというのがいいのかなと率直に思ったので、何かもし分析できない理由、今回あえて挙げない理由というのがありましたら教えてください。

以上でございます。

【尾崎参事官（気象・地震火山防災）】 今年度のものにつきましては、やはりまだ課題が十分整理し切れていないというようなところがございます。また、災害の復旧対応などで自治体のほうもそちらのほうで対応が進んでいるということもございますので、一回そういういったことが落ち着いた後、なおかつあまり古くないものといったところで、昨年度の顕著な事例を選択したところです。

【工藤委員】 分かりました。そういう御事情があるなら分かるんですが。とはいえ、例えば今年の前半部分にあって、ある程度もう整理されているものはあってもいいのかなという気がしたんですが、そういうことであれば了解いたしました。ありがとうございます。

【上山座長】 それじゃあ私からですけれども、このアンケートは非常にいいと思うんですが、8割、7割が評価とか、8割が適切だったと言っている。しかし、どれぐらいを目標にされているのかという相場感がよく分からない。災害関係だし、相手からお金を取る仕事でもないんで、基本的にはもう100%を目指すというスタンスだろうと思うんです。

そういう中で、「もっと頻繁に連絡が欲しかった」というのがそこそこあったとか、「もっと絞り込んで連絡してほしい」というのは若干出てきている。アンケートのポイントは、「みんな良かったと言っています」という話じゃなくて、「具体的にこの辺がもっと工夫の余地があります」ということを言ってきたところから今後どうするかだと思ふ。

なので、改善要望なんかもうこれ数字でパターン別にまとめてありますけれども、もうちょっと細かく中身を精査して、だから今後こうしますというところまで掘っていただきたい。グラフを書いてざっくり8割、はい、オーケーという感じではいけないタイプの仕事だ

と思います。苦情の掘り起こし、そこから今後のヒントを掘り起こす、そのためにアンケートをやっているんだというふうに発想を転換していただきたい。

【尾崎参事官（気象・地震火山防災）】 ありがとうございます。御指摘のとおり、基本的に悉皆調査のほうは全体の傾向を見るということを趣旨としてやっていて、それで、7割、8割というお話がありましたけれども、基本的にはその中で、7割という中でも特に災害時に有効になってくるであろう台風説明会とか防災メール、こういったところについて非常に高い評価を、9割ぐらいの評価をいただいているというところは、気象台の取組はそれなり評価されているんだろうなというふうに受け止めております。これがまたより高くなるように頑張っていきたいと思います。

それで、確かにこのアンケートの中で、併せて個別にコメントをいただいているところもありますので、そういったところでさらに掘り起こせるところがないかというところを改めてまた考えてみたいと思います。ありがとうございます。

【佐藤委員】 ちょっと素朴な疑問で、J E T Tの受入れであるとかホットラインに対する評価とかというのは、やはり災害経験があった自治体とそんなに頻度があまり高くない自治体とは違うのかということ。さっきさつま町が比較的迅速な対応をした例として挙げられていますが、やはり過去に被災した経験があるとそういうところから学んで、気象庁の言うことも聞いて迅速に対応するものなのか、いや、頑として学ばない自治体もあるのか。特に職員はローテーションかかってくるので、その人が経験してもほかの人にポジション代わっちゃうと分からないじゃないですか。だから、自治体の中でどういうふうに価値、そういう経験値というのは蓄積していくのかなということも含めて、この辺は気象庁は何か感想、何か認識がある、感覚が何かあるんですか。

【尾崎参事官（気象・地震火山防災）】 やはりJ E T Tにつきましても、例えば30ページとかで、J E T Tの受入れの対応方針として、受入れの経験のない市町村の中で受入れについて慎重な意向を示しているといったようなところがあります。J E T Tは基本的にサポートにほとんどリソースは要らなくて、気象庁の者がパソコンを持っていってもうそこで動けるということで、自治体が何かやらなきゃいけないんじゃないかというようなところで、やはり経験がないとそういうところを逡巡してしまうというようなことがあります。

ホットラインにしてもJ E T Tにしましても、やはり受入れを経験すると有用性をいろいろ感じていただけるといったところは実感として持っています。

【上山座長】 今のところに重なるんですけれども、実際何か気象庁と一緒にやってやり終えた人たちは大分景色が変わると思うんですが、やっていない人たちは意味がよく分かっていないとか、担当者がいない、いわゆるリテラシーがないという。そのリテラシーがないのをどうするかというところまでやはり踏み込んでいかないと、さっき言った100%を目指すというのは無理だと思うんです。

だから、その場で誠心誠意頑張ってやっていましたというよりも、何か事が起きる前に、先方がちゃんと勉強して理解してくれているとか。あるいは、例えば隣のどこかの県が、市町村がJETTを受け入れた経験というのがあったら、県庁に頼んで勉強会をやっておいてもらうとか。どこかの市町村がJETTを受け入れる目に遭ったら、その近隣でも今後発生する可能性は高いということで説明会をやっておくとか。やはり感度を高めるみたいなのところのレベルに次に行かないと、何か起きたときに頑張っていますというのはもう多分はっきりしていると思うんですよね。

あとはもうスピードの問題だから。運動神経を高めるためにどうやってふだんから勉強していただくかというところは、これはやはり県庁が相当音頭を取って頑張ってやってもらわないと、気象庁が個別に市町村と向き合ってもしんどいような気がしますね。

もっと言うと、市町村は本当に人がもう全然なくて、当たり前業務をするのも足りないで近所の政令市から無料でコンサルをお願いしますとか、そんな感じになっちゃっている。その辺の実態を県庁と相談して、「何とか町は弱過ぎますよね、どうしますか」みたいなところまでいかないと、多分この数字が8から10まで上がらない。

【尾崎参事官（気象・地震火山防災）】 ありがとうございます。まさに御指摘のとおりで、今回県にもヒアリングをやりまして、県はやはり市町村を全体的に見ていらっしゃるんで、どういったところが強い弱いとか、そういったような意識を持っていらっしゃる。また、そういうところに市町村横断的にサポートするところについて、气象台と県とで共同してやっていくといったことも今後進めていきたいなと思っております。

それから、市町村の横のつながり、やはり経験を踏んだ市町村、そうでない市町村、そういったところでの差はどうしてもありますので。そこはまた、今、県単位で申し上げましたけれども、地域単位でまた市町村の横のつながりとかそういったところもあつたりしますので、できるだけそういうところを活用しながら、経験のない市町村に対しても経験があつたところについての情報、経験を共有できるような、そういったところに力を入れていきたいと考えております。ありがとうございます。

【上山座長】 ちょっとしつこいですがけれども、30ページを見ると、今後のJETTの受入れ対応方針、0.4%で多分1個だと思えるんですけども「受け入れない」、と言っている市町村がいる理由は何なのでしょうね。

【尾崎参事官（気象・地震火山防災）】 すみません、ちょっと今手元にはございません。確認しておきます。

【加藤委員】 いいのでしょうか。私も同じで、「ほとんど役に立たない」とか「受け入れない」という回答に注目したほうが、意味があるだろうと思います。

それから、ヒアリングの中でJETTが派遣されると危機感メッセージが出てよいという感じの、オーソリティーとしての効果のようなものを表現されていますが、それはどちらかといえば喜ぶべきことではないという気がしています。究極のゴールのひとつは、さきほど座長が言われたとおり、自治体の防災に対するリテラシー向上であって、上から来ないと危機感が感じられないというのは、どちらかといったらネガティブなことだという印象を持ちました。それが良いことだというような書きぶりになっているのは、少し言い過ぎかもしれないという印象を持った次第です。以上、コメントです。

【尾崎参事官（気象・地震火山防災）】 ありがとうございます。自治体側のリテラシーを上げていくこと、これも非常に大事である一方で、なかなか気象情報を扱いやすいように我々もやっているつもりなんですけれども。状況もいろいろ変わる中で、例えば先ほどの静岡市で対応が難しかった事例ですと、気象情報の収集に結構リソースを取られて対応が難しかった、そういったときに気象庁とかアドバイザーみたいな人がそばで助言してもらえると助かったといったような話もございますので。そういう自治体側の底上げ、及びどうしても気象のプロの助言、こういったものもやはり今後とも必要にはなっていくんだろうなというふうには思っております。ありがとうございました。

【上山座長】 今のお話を聞いて思うんですけども、気象庁というのは規制官庁じゃないんですけども、例えば、法改正してJETTの受入れを義務づけちゃうとか、かなり踏み込む議論も内部ではやってもいいんじゃないかと思う。災害が起きた後は自衛隊を受け入れるというのは当たり前になっていますけれども、起きる前に避難命令をさっさと出してくださいということです。これは各地で、町長が出張中でいませんでしたとか、いろいろな自治体の中の理由で遅れるわけだけれども、リテラシーが低いということ自体がいけない。徹底するという意味で、私はある種の法改正ぐらいの勢いでこの辺は迫っていく。

総務省がどこまでこういう分野に理解を示すかということとも絡んでくるんですけども

も。起きた後の予算だとか法律は非常に準備されているんですけども、起きる前に関係してはあまりされてないです。国交省は災害の後でお仕事がいっぱい出てくる役所なんだけれども、災害が出ないようにするという意味で、そもそも気象庁だけじゃなくて国交省全体で予防というか防災、防災は非常に重要なポイントだと思う。なのに市町村がこんな実態だと非常に心もとない。災害復興予算が幾らあっても足りない。全省的な話題にもしていただければと思います。

ほかの方ありますか。大串さん、どうぞ。

【大串委員】 もう大体先生方の御意見で出てしまったかなと思うんですけども、やはりJETTについてどういうふうな効果が。効果がありましたよというのは分かるんですけども、じゃあ実際にどのような効果があったのかということ丁寧ヒアリングする、そしてその資料を整理して発表するというのも大事です。

あと、例えば農水省とかが最近地産地消のユーチューブチャンネルとかいろいろやって耳目を集めているところがあります。気象庁さんの場合、あなたの町の予報官というのは割と「おかえりモネ」で宣伝していただいたようなところもあって少し定着しているかなと思います。

JETTに関しては、例えば総務省の課長級の研修プログラムに入れてもらうとか、もっとよく知ってもらうようないろいろな仕組みを利用するというのもすごく大事なんじゃないかなと思います。もちろん若手を使ってユーチューブチャンネルの運営とかでもいいですし、どんなに役に立っているかというのを災害が起きてから知るよりも、起きたところにヒアリングして、起きる前にどうぞ知ってくださいというような姿勢でどんどんリーチをかけていくということがこれからやはり予防を含めて大事だと思います。そのための予算をしっかりと取っていくということで、防災にますます寄与していただく体制を取っていただけたらいいかなと思いました。

以上です。

【尾崎参事官（気象・地震火山防災）】 ありがとうございます。地方气象台にこういうJETTというようなことで職員を派遣していくということで、人員を認めてきていただいているようなところがございます。こういったところまた実績、それからどういった成果が出ているか、そういったところをアピールしていくかというのはおっしゃるとおり大事なことだと思っております。ありがとうございます。

【上山座長】 ほかの方ありますか。

それでは、これで終わります。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、以上で中間報告を終わります。あと、報告事項があるので、評価官のほうでお願いします。

【渋武政策評価官】 報告事項でございます。今日も御議論、お話ありがとうございました。

今後の政策レビューのスケジュールをお手元の資料で用意させていただいてございます。まず、本日が政策評価会でございます。今までのお話と今日のお話、そういったものを踏まえましてまたさらに掘り下げていただきまして、11月下旬から12月にまた担当の先生方とのお話をいただく機会を設けてございます。それぞれの話を進めていただきながら、年明けをめどにまた練り上がった評価書について、先生方に御覧いただきまして、年度末しっかりした形で決定・公表という形で進めてまいりたいというのが今後の進め方でございます。

また、来年度につきましては、来年度の政策レビューのテーマをお手元に用意してございます。正式には、年度末にまた策定・公表ということでございますが、現状3つ考えているということでございます。

まず、国土政策局でございますが、半島地域で全国平均を上回るペースで人口減少、高齢化が進んでいるということ踏まえながら、活性化に資する施策の推進ということで取り組んでまいりたいということでございます。その話が1つ目でございます。

2つ目は、物流・自動車局の話でございます。「自動車事故被害者支援・救済の周知促進」と書いてございます。自賠責でカバーし切れない被害者救済対策というのを実施しているところではございますが、そういった支援・救済を必要としている事故被害者の方々に対して、必要な情報がちゃんと適切に届いているのかどうか、そういったところについて掘り下げていって、施策に反映したいということが考えているテーマということでございます。

あと、3番目、港湾局の話でございますが、「みなとオアシス」というものが、港を核にしたまちづくり推進と住民参加による地域振興の取組を行っていくという形で、登録制度、これは平成15年度に創設されて約20年たっているということでございまして、今160か所ほど登録がされてございます。20年を経過して、これまでの港におけるにぎわい創出、そういった取組状況のレビューということと、それも踏まえてより一層地域の活性化に向けた施策の充実を図ってまいりたいということで、以上3テーマに取り組みたいということで考えてございます。

あと、令和元年度にレビューをさせていただいたものにつきまして、改善方策の取りまとめ、振り返りをさせていただいているという話がございます。4点ほどございました。

1点目が、「国土形成計画（全国計画）の中間点検」という話でございまして、その中で今後の施策、政策への反映のやり方として2つほど、各種計画を支えるデータを幅広い層に利活用してもらえる情報発信の見直しを行っていかうということ。また、国土の長期展望専門委員会における議論も含めて、今後の国土形成計画の在り方をぜひ検討していきたいというふうな話があった次第でございます。

前者につきましては、研修であるとかシンポジウム、そういったものの定期的な実施であるとか、データの周知、公開、情報発信、そういったところを行ったと聞いてございます。

また、国土の長期展望専門委員会において、令和3年6月の最終取りまとめを行った上で、令和5年7月に第三次国土形成計画（全国計画）を閣議決定したと。また、こういった時代の変化を踏まえながら、これからも見直しを進めてまいりたいということでございます。

2点目につきましては、「既存住宅流通市場の活性化」という話でございました。こちらも今後の取組ということで、一体的な仕組みに対する支援、周知といったところをやってみましょうという話。空き家等のさらなる取引円滑化と、あと、取引の非対面化、そういったものがございました。

これらの点につきまして、まず、マニュアルの改定とか評価の仕組みの開発の支援、そういったものを進めてまいったと。

空き家の話につきましては、空き家・空き地バンク、そういったところのパワーアップであるとか、横展開、そういったものを進めているということ。

あと、非対面化、ちょうどコロナの話もございました非対面化・電子化と、そういったところについて進めてまいったと、そういったマニュアルを公表したということがございました。

3点目でございます。「港湾における大規模地震・津波対策」という話でございました。こちらにつきましては、首都直下地震の緊急対策とか南海トラフ地震防災地域、そういったものにあって計画的に計画高の確保と耐震化の推進ということというのが1つ。

また、災害時の物流ネットワーク、緊急物資輸送の話で、計画的に耐震強化、そういったところをやっていくべきという話などがございました。

前者につきましては、令和7年度目標の数値に向けてそれぞれの整備を進めて数字が増加してきていると、進捗してきているという話がまとめられてございます。

後者につきましては、災害時においても海上物流機能が停止しないようにということで、耐震強化岸壁の整備であるとか、国土強靱化のための取組、あとは発災時に使用可能なネットワークの割合を増やしていくと、そういったふうな取組を進めているというまとめがございました。

4番目でございます。こちら海上保安庁でございますが、「地震津波災害時における水路に関する情報提供の充実」という話がございました。

こちらにつきましては、3つほどまとめた話がございます。緊急輸送路等の確保であるとか海図整備の話、GPSを用いた測量による基礎情報の整備、あと地震津波災害時における船舶交通安全のための情報提供の充実という話がございました。

1番目につきましては、訓練を進めるとともに、マニュアルの改善とか国際会合の働きかけといったことをやっている。

また、GPSの基礎情報の整備というところは、普及の数字を着実に積み上げて進めているということ。

あとは、情報提供の充実につきましては、利用者の拡大であるとか情報提供手段の活用、そういったところに取り組んでいるという報告がございました。

私から以上でございます。

【上山座長】 以上について、御質問、御意見等ありますか。よろしいですか。

【渋谷政策評価官】 ありがとうございます。ほかにあとはございませんか。それでは、予定しておりました次第は全て終了させていただきました。本日の話につきまして、まとめて議事録にさせていただこうと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして、第57回国土交通省政策評価会を閉じさせていただこうと思っております。ありがとうございました。