

## 第60回国土交通省政策評価会

令和6年11月29日

**【波々伯部政策評価官】** ただいまから第60回国土交通省政策評価会を開催いたします。本日は、オンライン併用でのハイブリッド方式で公開で開催をいたします。オンラインでは鈴木先生、平田先生、松田先生に御出席をいただきます。また、鎌田先生と佐藤先生におかれましては御欠席です。なお、大串先生におかれましては、別の会議がございますために、10時40分頃に途中退席をされる予定でございます。

初めに、資料の確認でございますけれども、お手元に議事次第、配席図、それから資料の1から資料の5までを配付させていただいています。資料の不足等がございましたら事務局までお知らせをください。よろしいでしょうか。

なお、本日の資料と議事録につきましては、後日、国土交通省のホームページに掲載をさせていただきます。

それでは、早速議事に入らせていただきますが、まず、政策統括官の松浦より御挨拶を申し上げます。

**【松浦政策統括官】** 政策統括官の松浦でございます。おはようございます。

各委員の先生、皆様方には、お忙しいところを御参集いただきまして、ありがとうございます。本日は、国土交通省政策評価会で政策レビューの3項目について御議論いただきます。政策レビューについては、国土交通省の政策評価体系の中で極めて重要なものがあります。当然、政策目的、効果を議論するとともに、非常に重要な点は、その政策の課題を見つけて、その改善点について議論していただくというのは非常に重要だと思っています。本日は、国土交通省の重要な3政策について御議論いただきます。それぞれ地方活性化、半島の自立、また自動車事故の被害者救済と、非常に重要な政策でございますので、ぜひ活発な議論をお願いしたいと思います。

それでは、本日、よろしく願いいたします。

**【波々伯部政策評価官】** それでは、以降の議事進行につきましては、加藤座長にお願い申し上げます。加藤座長、お願いします。

**【加藤座長】** 早速、本年度の政策レビュー評価書（案）について議論していきたいと思っております。

テーマごとに、各部局から説明20分、委員の皆様からの御意見、御質問15分程度としまして、議論が一区切りついたところで次のテーマに移りたいと思います。

では、早速ですけれども、資料1の「みなとオアシス」を活用したにぎわい創出の推進ということで、港湾局、中川様から御説明よろしく願いいたします。

【中川産業港湾課長】 港湾局産業港湾課長、中川でございます。よろしく願いいたします。

「みなとオアシス」を活用したにぎわい創出の推進につきまして、資料1で御説明をいたします。

6月の評価会におきまして、このみなとオアシスの評価の概要、制度の概要、実施状況、評価手法、この辺り説明をさせていただいたところでございます。今回は、その続きとして、制度の概要を多少振り返りながら、4章のみなとオアシスの評価、5章の今後の方向性、こういったところを中心に報告をさせていただきます。

資料1ページ、2ページ目の掲載様式につきましては、全体を1枚にまとめた資料ですので、先に進ませていただきます。

5ページから、評価の概要を説明させていただきますが、6ページに書いてございまして、今回の対象施策につきましては、『みなとオアシス制度』でございます。地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する港を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を国土交通省港湾局が登録して、各みなとオアシスへの技術面での助言、PR活動や補助制度の活用などの支援をする制度ということでございます。

7ページに、評価手法と書いてございます。

このうち、②のアンケート及びヒアリング調査により、みなとのにぎわいの創出に向けた手法や支援策、体制等の課題を確認する、この辺りを中心に、今日は御説明をさせていただきます。

資料は、27ページまで進ませていただいて、4-1. 評価対象と評価手法でございます。

今回の評価手法につきましては、アンケート、ヒアリング調査による分析評価でございます。

4-1-2のところに記載しておりますが、設置者から提出いただく「みなとオアシス活動報告書」、この報告書より課題等を整理、アンケート項目を検討し、その上で、アンケート及びヒアリング調査により、みなとのにぎわいの創出に向けた手法や支援策、体制等

の課題を確認いたしました。アンケートとしましては、今年の8月13日から8月30日、すべてのみなとオアシスの設置者、運営者に対して行いました。さらに、そのうち深掘りが必要と判断されたみなとオアシスの設置者、運営者に対して、今年の10月にヒアリング調査を行ったものでございます。

28ページに、アンケート調査及びヒアリング調査結果ということで取りまとめてございますが、今回のアンケートの設問、それから検証項目のイメージは、この28ページの図のとおりでございます。アンケートにつきましては、選択式、記述式、これを併用いたしまして、現場の意見をできる限り詳細に把握できるようにいたしました。

29ページ以降で、アンケート調査結果を御説明いたします。

29ページをお願いします。

まず、各みなとオアシスの知名度に関する認識につきまして、記述式で設問いたしました。結果、「知名度が低い」との回答が多く、その知名度が低い理由としては、「みなとオアシスとしてのPR不足」、それから「オアシスの名称が持つ具体的なイメージが湧きづらい」、「道の駅のように名称自体で場所や施設をイメージできるものではない」と、こういったような回答を得ているところでございます。

次に、30ページ、各みなとオアシスのにぎわい創出の形態、いわゆる分類分けについて、それぞれどの分類に当てはまるかということを選択式で設問いたしました。結果、「観光資源、博物館、観光案内所等、港を含む地域の学習、観光等によるにぎわい」、これが一番多く、54.5%でございました。続いて、「港を含む地域の特産品等の販売や飲食等によるにぎわい」、これが24.8%と続いております。

続きまして、31ページ、各みなとオアシスのにぎわい創出による地域への貢献(評価)、これについて、選択式で設問をいたしました。結果、8割以上のみなとオアシスでは、「地域のにぎわい創出に何かしら貢献している」という一定の効果があつたという回答がなされていますが、「まだまだ十分とは言えない」と、こういった意見が多数でございました。一方で、「地域のにぎわい創出には十分に貢献できていない」と、こういった意見も9.1%でございました。

32ページをお願いします。

各みなとオアシスにおける知名度向上の現状について、記述式にて設問をいたしました。結果、現状では、知名度向上のために標章やシールの貼付、それから幟とか看板、案内板の設置、ホームページの設置、あるいは掲載、パンフレット等の作成、配布、こういった

取組が行われておりまして、“今後も引き続き活動を継続していく”という回答でございました。

33ページをお願いします。

各みなとオアシスにおける運営上の課題について、選択肢で設問をいたしました。結果、みなとオアシスの運営上の課題といたしましては、「みなとオアシスの認知度が低い」という回答が最も多く、これが大きな課題という結果になりました。

34ページをお願いします。

各みなとオアシスの知名度に関する認識について、記述式で設問をいたしました。結果、みなとオアシス登録後の地域住民や市民等のみなとやみなとまちづくりなどに対する意識につきまして、“名前が知られつつある”、“イベントを通じて地域住民の認知度はある”、“知名度が向上しつつある”、こういった肯定的な意見も見られたところではありますが、全体としては、やはり“知名度が低い”、“名前が知られていない”等の意見が多数を占めたところがございます。

35ページをお願いします。

各みなとオアシスの主な活動・取組の実施状況について、選択式で設問をいたしました。「みなとオアシスの各構成施設でイベントを開催している」が62.4%、「みなとオアシス構成施設の施設管理を行っている」が56.4%、こういうふうになってございまして、この2つの活動が主体となっているということが分かりました。

36ページをお願いします。

各みなとオアシス登録の効果（イベント等の提供側の認識）について、記述式で設問をいたしました。みなとオアシスの登録後、イベント実施側の意識の変化につきましては、“イベントを共同して実施することで、設置者や構成団体等との情報交換やコミュニケーションが取りやすくなった”、このことを通じて、“みなとまちづくり等の意識が高まった”、こういった肯定的な回答が見られ、この点につきましては、みなとオアシスの効果が見られたところがございます。

37ページです。

各みなとオアシス登録による効果（まちの変化等）について、記述式で設問をいたしました。みなとオアシスの登録後、イベント実施や、それによる人流等の増加、にぎわい創出等によって“カフェや飲食店、スーパーやスポーツショップ等の商業施設、宿泊施設、公園などが立地整備されてきた”、“イベント等も行われ、キッチンカーなども出店するよ

うになった”というような、にぎわい創出の面で効果があったという回答が見られました。

38ページ、お願いします。

各みなとオアシスにおける運営上の課題について、選択式で設問をいたしました。みなとオアシスの運営上の課題といたしましては、「活動にあたっての資金が不足している」、これが40.0%、「活動にあたって人員が不足している」これが37.0%となっており、活動などにおける資金不足、人員不足が多く指摘されたところでございます。

39ページ、お願いします。

今後、各みなとオアシスにおけるにぎわい創出の姿に向けて、必要な施設、機能、これについて選択式で設問をいたしました。「地域産物の飲食販売する商業施設」、これが35.2%と一番多く、「屋内外でイベントができる施設」22.4%、「マリンスポーツ、海洋性レクリエーション活動を行う施設」15.8%、「駐車場」15.2%というふうが続いてございます。

40ページです。

各みなとオアシスの活動、取組の財源について、選択式で設問をいたしました。みなとオアシスの活動や取組についての資金源について見ますと、最も多いのは「行政からの交付金、補助金」、これが35.8%、次いで「自主財源」が30.3%となっております。

41ページです。

登録後の支援などで強化すべき事項について、記述式で設問をいたしました。登録後の支援については、“施設の整備”や“施設の維持管理”などに係る支援を要望するところが多いという結果でした。次いで、“イベントなどの活動や取組に係る財政的支援”でありまして、支援につきましては、資金面を強化すべきという回答が多く見られました。

42ページです。

現状の各みなとオアシスにおける支援の評価について、選択及び記述式で設問をいたしました。みなとオアシスの現状の支援である、「商標及び表彰の無償使用」、「ホームページや広報紙への掲載」、「各種イベントでの紹介等の積極的PR」につきましては、“おおむね満足”であるという結果になりました。

43ページです。

現状の各みなとオアシスの登録面の評価について、選択及び記述式で設問をいたしました。みなとオアシスの登録に当たって、登録手続に必要な情報の入手しやすさ、登録要件内容の分かりやすさ、みなとオアシスの登録までの流れ、これらにつきましては、“おおむ

ね問題はなかった”という結果になりました。

44ページです。

土地利用・施設利用時の手続等の課題について、選択及び記述式で設問をしました。土地・施設利用者等の手続等についての課題について見ますと、ほとんどのみなとオアシスで“問題ない”という結果でございました。しかしながら、複数の施設管理者をまたがるような場合には、その手続に“時間を要する”、“使用料を徴収する”、“ほかの利用との調整に時間がかかる”、こういった課題があるという回答でございました。

45ページです。

各みなとオアシスにおける防災面の活用について、選択肢で設問をしました。「災害時において活用可能な更生施設数」を回答したみなとオアシスは105か所あったのに対しまして、これまでの「災害発生時において、活用したことのあるみなとオアシス」は26か所、「防災訓練等において活用したことのあるみなとオアシス」は45か所にすぎないという結果でございました。災害時に活用可能な用途としましては、「一次避難」が84施設、「情報発信」が28施設、「緊急物資輸送」が45施設、「緊急物資保管」が33施設となっております。

続きまして、46ページ以降、アンケート調査を行ったもののうち、深掘りして回答の確認が必要となったオアシスの設置者、運営者13か所につきまして、個別にヒアリング調査を行いました。

主な結果を御紹介します。

46ページ、にぎわい創出につきましては、“みなとオアシスがどんな施設であるか伝わりづらいと実感しており、4つの分類に区分して、みなとオアシスを評価していくといったことが重要”というコメントがなされている。

登録の効果の現状認識につきましては、“みなと周辺に立地する企業や行政などが同じ方向を目指し、みなとオアシスの名前の下に、みなとまちづくりに参加している。”、“新しい構成施設がオープンしたことにより来場者が増加。既存の構成施設にもその集客効果を波及させている。”

所在自治体の行政計画などの位置づけにつきましては、“ウォーターフロントにおけるにぎわい創出」を自治体の総合計画に位置づけた上で、みなとオアシスを運営する予算を確保している。”、“イベントの開催に当たり、所在自治体の予算を充当しているが、予算が不足する場合は地元企業へ協賛金を募り取組を継続している。”

みなとオアシスの知名度向上に関しては、“みなとオアシスでのイベントを継続的に開催していくことが重要である。”、“SNSを活用した周知など、新しい取組と連携させていくことを考えている。”

続きまして、47ページです。

占用許可などの行政手続につきましては、“窓口が一本化できておらず、利用希望者は、施設管理者と所有者へ両者並行して相談しなければならないため、効率化を考える必要がある。”

防災面の活用については、“広い用地があることは災害対応には重要であり、全国から集まってくる車両置場、仮置場という観点でも広い駐車場は必要。”、“市民は南海トラフ地震に対しては関心が高いので、みなとオアシスとしてのBCPを策定し、防災訓練の実施といった防災面の役割・機能の確保について準備を進めている”と、こういったヒアリングによる回答が得られたところでございます。

続きまして、48、49ページです。

これまで御説明をいたしましたアンケート及びヒアリング結果、さらに、そこから導き出された課題・要因を1枚にまとめてございます。大きく分類をいたしますと、一番左の縦の列に記載しているとおり、1つ目が知名度向上・ブランド強化、2つ目が人材不足、3つ目が資金不足、それからその他としまして、4つ目、手続面の改善、5番目防災面の活用、大きくこの5項目に整理することができることになってございます。詳細につきましては、次ページ以降の今後の方向性の資料で御説明いたします。

50ページ、お願いします。

1つ目の柱の知名度向上、ブランド力向上に関してまとめております。

アンケート調査の結果、“登録したメリットやPR効果が感じられない”といった意見が多く、みなとオアシスの認知度不足、ブランド力不足が課題と判明をいたしました。その原因としましては、みなとオアシス自体が地方のボトムアップで開始された取組でございまして、道の駅のような共通した定義やコンセプトがないことから、みなとオアシス自体が分かりにくいといったところが挙げられます。

この課題に対して、6つの解決策を考えてございます。

まず1つ目としましては、不明確だったみなとオアシスのコンセプトを明確化するために、例えば各みなとオアシスを商業、観光・学習、地域交流、海洋性レクリエーションの4つに分類しまして、コンセプトを明確にする。その上で、ホームページや案内板などの

中で、このコンセプトやピクトグラムなどを明記いたしまして、利用される方が目的別に検索可能とすることで、一般利用者や教育活動などへの利便性や認知度を向上させる。

2つ目としましては、上記の分類分けとベストプラクティスの共有といった作業を通じて、各みなとオアシスの磨き上げを行う。

3つ目としては、各地方ブロック協議会を積極的に活用して、登録の効果やベストプラクティスの共有による横展開、各地方ブロック単位でのイベント活動を推進する。

51ページです。

4つ目としては、知名度向上の効果が出てきております全国イベントの継続的な開催を目指す。

5つ目としては、広報誌やメディアへの営業、全国PR、地元キャラクターのコラボ商標、地域観光部局などともホームページやSNSを相互リンクするなど、PRを連携強化させる。

6つ目としては、自治体における観光施策、まちづくり施策との連携、それから道の駅やほかの観光資源との連携、こういった地域一体となった取組。それから、サイクリングや二次交通の充実など、広域の周遊を促進すると、こういった連携による取組を強化するというところでございます。

それから次、52ページ、2つ目の柱の人材不足に対する支援の強化に関してまとめております。

アンケートの結果、“みなとオアシスの活動に取り組む運営主体の人員不足”や、“イベントなどの企画の立案や実行を担当する人材不足”、こういった課題が判明しました。原因としては、オアシスは地方部にも多く存在をすること。それから、登録をしたものの活動を実施していない団体も多い。また、行政側のみで運営されているオアシスを中心に、企画運営をする人材や人員が不足しているといった点が挙げられます。

この課題に対しては、4つの解決策を考えています。

1つ目、企画の立案や実行を担当する人材不足という課題に対して、みなとまちづくりマスターなどの専門関係制度を積極的に活用する。

2つ目、運営主体の人員不足という課題に対して、ベストプラクティスの共有、各地方ブロック単位でのイベント活動や講演会の実施。

3つ目、民間主導の協議会主体によるオアシスの運営を原則目指す。

4つ目、地方整備局等の職員によるイベント等の活動を支援すると、こういったことでご

ざいます。

53ページ、3つ目の柱、資金不足につきましては、アンケートの結果、“行政からの交付金、補助金にて賄っている”ところが半数以上占めております。また、“新たな施設の整備が必要となった場合、各施設管理者においては整備に必要な予算がない”、“イベント等の賑わい創出の取組や活動に必要な資金も不足している状況である”ことが課題として判明しています。この原因として、物販、イベント開催等を運営する能力・ノウハウが不足していること、また既存の支援制度があっても、その存在が関係者へ知られていないこと。また、民間施設を中心に、現行の制度では支援が困難な場合があるといった点が挙げられます。

解決策のところでございます。

1つ目、物販、イベント開催等を運営する能力・ノウハウが不足している点に対して、外部専門家による運営技術やベストプラクティスの横展開等によりノウハウを共有し、各オアシスにおける自立的な運営を目指すこと。

2つ目、既存の多くの支援制度について、その内容が周知できていないため、みなとオアシス支援メニューの再整理と国から各オアシスへの説明会の開催などを進める。

3つ目、現行の支援メニューでは支援が困難な内容に対しては、地元のニーズに即した支援制度の検討も必要と考える。

それから4つ目の柱として、54ページです。

関係者間の事務手続の共通化・簡素化につきまして、アンケートを通じて、“複数の構成施設、施設管理者が存在している場合に、手続きや調整に時間を要していること”、また“用地や港湾施設の使用許認可手続きに時間を要する”といった課題が判明しています。この原因としては、自治体におけるみなとオアシスの認識不足や、関係者間での諸手続に関する調整が共通化されていないため、事務手続きが煩雑化しているといった点が挙げられます。

解決策のところでございます。

1つ目は、みなとオアシスを運営する協議会に自治体（港湾管理者）を参画させることにより手続き等のスムーズな調整を図ること。

2つ目は、関係者間の事務手続きの共通化および簡素化による調整コスト（時間）の削減を図ること。

最後でございます。55ページ、5つ目の柱、災害支援機能の強化につきまして、まとめております。

アンケート調査の結果、災害時に活用可能な構成施設を有する「みなとオアシス」は多く存在するが、災害時や防災訓練等で活用した実績は少ないことが課題と判明しています。この原因としては、構成施設やみなとオアシスの取組が、地域防災計画等に位置づけられていないといった点が挙げられます。

解決策は2つ考えられます。

1つ目は、みなとオアシスの取組等を地域防災計画等に位置づけることで、自治体の意識や関係者の調整が円滑となり、防災に向けた活用を可能とすること。

2つ目は、各地方ブロック協議会等を通じた物資・人員輸送の訓練、セミナー等による活用方法の共有化、みなとオアシス間の防災時の相互協力体制の構築によりみなとオアシスの災害支援機能を強化すること。

以上、こういった方向性を今回示したところでございます。

今回の改善策、あくまでも今後の道筋と考えておりまして、より具体化するための取組につきましては、引き続き検討してまいりたいと思っております。

説明は以上でございます。

**【加藤座長】** 御説明ありがとうございました。では、ただいまの御説明について、御意見等いただければと思います。誰からでも結構です。では、白山先生、お願いいたします。

**【白山委員】** すみません、説明ありがとうございました。

課題の認識と今後の方向性というところで、1番目は知名度の向上とかブランド力向上ということで、恐らく民間企業でいうところのマーケティング戦略の部分が決定的に不足しているということなんですけども、例えば50ページの解決策というところで、コンセプトの明確化を4つに分類してというのは、これはこれで、まずは想起してもらわないと駄目なので、そのためにはコンセプトを明確化するという方向性はいいと思うんですけど、それが例えば、よくこれに出てきている道の駅との対比の中でなどで一体何が特徴なのか、どこか差別化されているのか、ほかの観光施設と何が違うのか。こういうところを明確化していく必要があると思いますし、それから知名度向上、ブランド力向上ということになりますと、プロモーション戦略ということになりますけども、その場合には、私もちょっとよく分からないですけど、みなとオアシスに来る顧客の方々は一体どういう人たちで、

多分いろんな方々がいらっしゃると思うんですが、どういう人たちで、主たる顧客はどういう人で、マーケティングではペルソナと言いますが、どういうペルソナを設定して、その人たちがここに来るために想起してから実際に行動を起こすための、何がどういう行動パターンになるのかという、マーケティングではカスタマージャーニーと言いますが、そここのところへいかに効果的にリーチしていくかという戦略、そういうことを考えていかないと、何となくいつまでたっても進まないんじゃないかという気がするので、このタイミングでは難しいかもしれませんが、その辺をもう少し意識されたほうが良いような気がいたします。

それと、人材不足のところの話でございますが、これは、仕組みが、すみません、私、十分理解できていないんですが、指定管理者みたいな感じの方が、NPOの方がなったりとかしているんですか。

【中川産業港湾課長】　　そういう場合もございます。

【白山委員】　　つまり、誰が中心になってこれを運営していくのかという点が重要だと思うのです。人材不足、ノウハウ不足というのは、人的資本とか組織資本とかの不足ということになるので、そういうノウハウが蓄積されていかないと、いつまでたっても、例えば行政の方がやると入れ替わり立ち替わりでローテーションで変わっていきますから、全然ノウハウが蓄積されていかないんですね。だから、その辺りをどういう形で蓄積できるのか、外部の専門家の活用とかいろんなところとの連携もいいんですが、誰が責任を持って、プロパー人材みたいなものを含めて、継続的にこのものを運営していくのか。この組織体制、この辺りも考える必要があるんじゃないかと。

それと関連するところで、様々な関連する関係者がいるわけで、その関係者の方々をどういう形でガバナンスしていくのか。その仕組みみたいなところが、ちょっとお聞きしていてよく分からなかったもので、その辺りがはっきりしないと、多分現実的ににぎわいを持ったみなとオアシスというのができないんじゃないかという気がいたします。

それとあと、資金面のところも、53ページで、これを読んでおきますと、施設整備的なお金が足りないのか、運営的なお金が足りないのかがよくわかりません。課題のところ、施設整備が足りないとか書いてあります。両方足りないのかもしれませんが、そうすると、施設整備的なところの資本費部分は、行政なり何なりか分かりませんが、どこかからもらうしかなくて、運営的なところは通常の運営の補助金プラス独立で稼ぐという方向性も多分出ているんじゃないかと思うんですが、そのためには、道の駅みたいに物

販などを強化しなきゃいけないと。そのためには、それ専用の施設整備が必要だみたいな、ぐるぐる回ってしまうんですけど、この辺りが、この53ページを見ると何となくふわっとしている感じがあって、もう少し明確にされたほうがいいのではないかなという感じがいたしました。

すみません、ぱっと見た感じでのコメントなので、認識が違っているとこあるかもしれませんが、以上の点でございます。

【加藤座長】 個別に回答すると時間がかかりますので、ほかの先生方からも意見をいただいてから、まとめて回答いただこうと思います。

ほかに御意見ある方いらっしゃいますでしょうか。

【松田委員】 では、松田ですけれども、よろしいでしょうか。

【加藤座長】 松田先生、お願いします。

【松田委員】 ありがとうございます。

私も、今の意見と同じ感想を持ちました。

特に2点申し上げます。今お話ありましたように、端的に言うと、人が足りない、金が足りないという事象自体は明らかになったわけですが、では、何のために人と金が要るのかというところがよく整理されていないといえますか、なぜなぜ5回とかというようなものやっつけていかないと明らかにならないのではないかなと思いました。したがって、少し深掘りをしていただくと、今後解決すべき問題点というのがもうちょっとはつきりしてくるのではないかなという感想を持ちました。

それから2点目ですけれども、特に活用、何のためにというときに、やはり国土交通省として、防災災害対策に使っていただくというのは非常に重要なことであろうと思います。45ページのアンケートを見ると、災害時に使ったかどうかというのは、災害がなければ使っていないわけなので分かるのですが、防災訓練等で使っていない、具体的には防災訓練で使ったことがあるというみなとオアシスが27.3%しかないというのは、いかにも低いなという感じがいたします。

今後の方向性ということで、この低さに対する対策も書かれているのですが、そもそも地域防災計画に位置づけられていなかったら使わないので位置付けるようにしますというだけでは足りないと思われま。何で今まで位置づけられていなかったのですかというようところが、よくつながりが分からないので、これだけではなかなか解決策にならないのではないかなという印象を受けました。せっかく重要な取組だと思しますので、

十全に活用していただけるとよいのではないかという趣旨での発言です。

よろしく願いいたします。

【加藤座長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。大串委員。

【大串委員】 御説明ありがとうございました。

私、この件にはかなり深く関わってきましたので、皆様たちでまだまだと感じられるかもしれないですけども、重要な一歩を踏み出したのではないかなというふうに感じております。

一番大事なのは、下からボトムアップで出来上がってきた制度なので、いろんなコンセプト等ばらばらで、政策的位置づけも曖昧なままだったのを、何とかこれを活用しようじゃないかという取組の中で、きれいに整理をしていただいたのではないかなと思っております。

先ほど先生たちがおっしゃっていただいたような、管理運営者のノウハウの蓄積をどうしていくのかとか、地域との連携をどうしていくのか。例えば、私は小学校、中学校とかで、ぜひ地域の学習、地域にはどういう施設があって、自分たちにどういう危機が起こったときにここに行けば、どういういいことがあるのかとか、もしくは通常は違う使い方をしていてこういう学びがありますよということを含めて、港湾とか港とかはいろんな学びの場を提供してくれると思いますので、その位置づけをもっとしっかり明確に打ち出さしていただいて、この町にはこういう港湾があって、ふだんはみなとオアシスとして皆様に潤いを提供しているんだけど、何か危機が起こったときには、防災の局面で大きな力を発揮してくれる施設があるんだよということ、もっと地域の皆様に知ってもらうような方向性の第一歩を踏み出せたのではないかなというふうに感じております。

一番大事なのは、地域との連携じゃないかなと思っております。地域の人たちに知ってもらわないと何事も始まらないと思いますので、いろんな防災の日とかありますので、そこで一緒にイベントをやってみるとか、教育方面のつながりとか、様々地域とどうやって結びついていくかということが、この制度の今後花開いていくかにかかってくると思いますので、そこら辺りの強化に力を入れて、資金面というのはどうしても財政力に限りがありますので、それよりもノウハウの蓄積とか、各方面がどうやったらつながりやすいか。協議会の設置というのがありましたけれども、とてもいいことだと思います。ここの施設をどうやって活用していくのかということ、多方面のお力添えをいただいてやっていただくような方向性でぜひ取り組んでいただけたらと思います。

以上です。

【加藤座長】 ほかにどうでしょう。

【平田委員】 平田ですけど、よろしいでしょうか。

【加藤座長】 どうぞ。

【平田委員】 大体同じような意見なんですけども、まず、今回課題が結構明らかになったので、大変よかったなと思います。

特に、複数の施設間のコミュニケーションが取れて、お互いに平時から顔が見える関係になっているというのは、災害時なんかは特に大変重要だと思うし、その効果は表にはすぐ現れないかもしれませんが、そのこと自体は、みなとオアシスというので複数の施設を束ねて、そういうコミュニケーションが取れているということ自体は大変重要な成果だなというふうには思いました。

一方で、僕もちゃんと把握はしていませんけど、各みなとオアシスで施設の数というんですか、単独のキラコンテンツがあって、それだけで成り立っているようなところもあれば、3つ、4つ、5ついっぱいあったのを束ねているというところで、その差もあったときに、先ほども人の話がありましたが、人は結構重要、最後、責任持って継続的に誰がやるんだというのは重要だと思うんですけども、そういうときに、1つの施設しかないところもあるんですか、分からないけど、そういうところは誰がやるんだとか、複数があるときに、キラコンテンツみたいなのがあるときはその民間の方が主導するのか、ないときは自治体の方が地域の活性化としてみなとをうまく地域と連携しながらやってくんだみたいな、どういう人、施設の種類の、先ほどコンセプトとありましたけども、その施設の構成のタイプに応じて、どういう人が責任を持ってやるかみたいなのも変わってくるような気もしましたので、その辺りも、今後、詰められるといいかなと思いました。

以上です。

【加藤座長】 ほかにどうでしょう。なさそうですか。

私も簡単にコメントすると、皆さんのおっしゃるとおりで、問題ははっきりしたけれど、問題の構造化がまだ十分ではないので、その点について深掘りをしていただきたいというのが一点です。あともう一つは、この政策のアウトカムは、港を核としたまちづくりですので、どの程度まちづくりに貢献したのかという評価を、きちんとすべきだろうと思います。

いろいろ先生方から御意見ありましたが、まとめて回答をお願いします。

【中川産業港湾課長】 貴重な御指摘を多くいただきました。大変ありがとうございます。

この評価につきまして、様々前回から貴重な御意見をいただきまして、今回、一定の取りまとめができたと思っておりますが、まだまだ取組不十分と考えております。

最初御指摘いただきました、特にPRのところにつきましては、みなとオアシスがボトムアップでそれぞればらばらなところから始まっているということもありまして、なかなかそのマーケティング戦略ということでは決定的に不足していたのではないかと考えております。それを分類分けによるコンセプトの明確化と合わせて、今後より具体的なマーケティング戦略というところにつきましても踏み込んでいきたいと思っております。その際には、それぞれやはり独自性を失わないように留意するということが重要だと思っております。個別のオアシスに、我々も伴走しながら検討してまいりたいと思っております。

さらに、人材の不足、資金の不足というところも顕著でございます。この辺りにつきましては、特に人材、先ほどからも御意見いただきました、ノウハウをどのように蓄積をしていくか、誰が中心になって責任を持っていくかと、こういったこと、これもそれぞれのオアシスでいろいろ状況は違うかと思えます。それから、資金につきましても、何がどう足りないのか。原則としては、運営につきましては自主的に、施設につきましては、様々支援メニューなどもあるといったところでございますが、この辺につきましても、やはり成功事例もございますので、そういったところの横展開を図るとか、我々個別のオアシスに寄り添って検討をしていくということを今後取り組んでいきたいと思っております。

さらに、防災面につきましても、交通政策審議会における災害対応型「みなとオアシス」の位置づけが令和2年8月からということもありまして、なかなかまだ十分な取組ができておりません。これも観光戦略と同様で、自治体の中でしっかりと、自治体の防災戦略の中でみなとオアシスを活用していくと、こういったところも今後しっかりと位置づけてもらいたいと思っておりますので、その辺りにつきましても、我々も一緒になって取り組んでまいりたいと思っております。

いずれにしましても、この政策評価を行ったことにより、一定の課題、方向性が見えてきたということで、さらに今後深掘りをするることにより、このみなとを中心とした地域の活性化が実現できると、その際にはどのくらい地域や住民にとって貢献できているかといった視点もきちんと分析を行いたいと思っております。

今後、さらに取り組んでまいりたいと思っております。

【加藤座長】 どうもありがとうございました。

今のような方針で進めていただくということで、どうぞよろしくお願いいたします。

では、次のテーマに移りたいと思います。

半島地域の活性化に資する施策の推進ということで、谷山課長のほうから御説明をよろしくお願いいたします。

【谷山地域振興課長】 国土政策局地域振興課長の谷山でございます。よろしくお願いいたします。

私からは、資料2に基づきまして、半島地域の活性化に資する施策の推進について御説明をさせていただきます。

資料めくっていただきまして、3ページ、4ページが全体の構成となっております。

評価の概要、そして第2章で半島地域の特性について御紹介させていただいております。そして、これまでの取組を第3章で整理いたしまして、第4章が施策の評価、5章で今後の方向性というように整理しております。

6ページ目の評価の概要ですが、令和6年能登半島地震等の発生も踏まえまして、半島振興対策実施地域の自立的な発展に向けて、今後の半島施策の検討に活用することを目的として評価を実施させていただくものです。

評価対象施策ですが、半島振興策というのは幅広い内容ですので、中でも、特に地域の担い手確保・関係人口の拡大、そして産業振興促進、防災・レジリエンス強化、主にこの3点に注目して施策の対象としております。

評価の方法ですが、半島振興計画に基づく半島振興施策は着実に実施されてきたのか、その中での成果と今後の課題はどのようなものかを評価の視点とした上で、評価の方法として、アンケート調査等に基づいて状況を把握するという形にしております。

8ページから、第2章の半島地域について簡単に御紹介させていただきます。

この地図にもありますとおり、半島地域には本土、北海道等の沿岸部、縁辺部にありまして、三方を海に囲まれているというところ。こうした中の色のついているところ、23の半島振興対策実施地域というのが、半島振興法により道府県からの申請に基づいて指定をされているところです。

9ページです。半島地域は、三方を海に囲まれ山がちで平地が少ないということで、特に海で囲まれて陸路でのアクセスが不便という条件不利な状況に置かれております。

10ページです。半島地域の特徴ですが、そうした特性もあって、全国平均と比べて人

口減少がずっと継続しておりますし、高齢化も進んでおります。生産年齢人口も減少が目立っております。

11ページです。歴史的には、海に面しているという特性から、古くから海を使った交易や交流の拠点として発展してきたという特性もあります。

12ページです。地域資源が非常に豊富ということで、世界遺産、世界ジオパークなどの自然遺産や文化も豊かであるということとともに、食料生産という面におきましても、農林水産業が盛んでありまして、全国トップレベルの出荷をしている地域でもあります。

以下、具体的な紹介について掲載しているページがあり、さらに16ページからは、4つの半島地域について、地域の概況や、取り組んでいる施策などをより詳しく紹介しております。

続きまして、これまでの施策の取組について、第3章で記載しております。

半島振興に関しましては、半島振興法という法律が昭和60年、議員立法で制定されておきまして、これは10年の時限立法となっております。これまで過去3回延長されており、その際にそれぞれのタイミングで必要な施策が、右側の半島振興計画に定める事項等について内容も充実されてきたという流れがあります。そして、半島振興法は、今年度末にまた法期限が迎えるということで、今後、この半島振興法の延長に向けての議論が国会でも行われていくと認識しております。

そうした半島ですが、26ページですが、本年の元日に能登半島地震が発生し、甚大な被害が発生しました。特に、今般の地震は、代替ルートが少ない山がちな半島の先という場所で発生したということで、インフラの寸断などにより集落の孤立も多く発生しました。

また、27ページになりますが、ライフラインの復旧もかなり困難を来したということで、避難する場所も少ない中で、広域避難も多く発生しました。

こうした半島について、国土審議会の半島振興対策部会におきましても、昨年からは御議論をいただけてきました。そして今後の半島振興の在り方について御提言をいただきました。28ページの右側に、対応の方向性として大きく4本の柱で整理されております。

1点目は、半島振興の前提となる半島強靱化対策の強化。2点目は、条件不利性に対応した安全・安心な地域づくり。3点目は、強みを生かした産業振興、観光振興。4点目は、地域の担い手確保・関係人口の拡大。こういうことに今後取り組んでいくべきだという御提言をいただきました。

29ページです。今年9月には奥能登地域で豪雨が発生しました。本年元日の能登半島

地震からの復興の途上という中で、大きな豪雨が発生し、二重の被害となりました。

次のページからは、半島振興のこれまでの施策の取組状況について、簡単に御紹介させていただきます。

30ページです。半島振興計画は、大きく11項目で半島地域ごとに定める形になっておりますが、特に国土交通省といたしましては、インフラ整備や、産業振興・観光の開発、地域間交流というところについて取り組んでおりますので、今回はこういう部分を中心に評価をいただくという形にしております。半島振興の取り組みには、各省、そして色々な関係者が絡んでおまして、右側にありますとおり関係省庁もたくさんありますし、また、自治体や民間事業者の方も合わせて、半島振興に向けて取り組んでいるという体制になっております。

31ページからは、特に予算関係でこういう事業をしていますということの御紹介でして、左側に2つ書いている半島振興広域連携促進事業、半島の食のブランド化実証調査というのは、当課でやっている、特に半島地域を具体的に対象とした事業です。その他インフラ整備などにつきましては、各局、各省庁において、それぞれ予算の中でしっかりと取り組んでいるという構成になっております。

32ページから以降は、当課で取り組んでいる事業について説明したものです。特に交流促進、産業振興、定住促進について支援を行ってきており、それに伴う成果などについても記載しております。

次に、今回の施策の評価については、42ページから第4章で整理しております。

評価の全体像は43ページで、構成として大きく3点について評価をした上で最終的に目指すところは、法律の目的である半島地域の自立的発展に寄与していくというように考えを整理しております。

具体的な評価の内容としては、次の44ページから、アンケート調査をしましたので、御紹介させていただきます。

アンケート調査は、今年の夏に半島地域を行政区画に持つ29の道府県にアンケートを行いました。具体的な調査内容といたしましては、中段以下に書いておりますが、これまでの半島振興計画の取組に関するフォローアップということで、地域間交流の促進の側面、産業振興や観光開発の側面、そしてインフラ整備に関する側面について聞いたほか、さらに今回の能登半島地震を踏まえた上で、特に防災面についての課題などについてアンケートで聞きました。

以下、アンケートの結果について簡単に紹介させていただきます。

飛びますが、48ページです。

まず、この地域間交流の促進という観点ですが、この分野の計画全体としての進捗状況としては、「大いに順調に進捗した」、「おおむね順調に進捗した」というところの回答が多く聞かれております。その上で、特にどういう分野での成果が認識できているかというところでは、地域住民の交流の促進ですとか、移住定住相談体制の強化、滞在型体験プログラムの拡充というところで回答が多く見られました。

一方で、50ページですが、滞在型体験プログラムの拡充というのは、まだ十分に実績として結びついていないという認識の回答も多くありましたので、こういう分野については引き続き取り組んでいく必要があると考えているところです。

51ページです。移住定住という観点に関してどういう課題があるかですが、こちらにつきましては、住居の確保、仕事の確保、また交通利便性という面で課題があるという答えが多く見られました。

続きまして、52ページです。関係人口の創出という観点についてどのような取組をされていますかということで、これについては、非常に有用であるということで施策を既に取り組み始めているですとか、そういう取組をこれから始めていきたいと考えている地域が多くなっております。

次に、地域間交流のために、最近新たに取組を開始しているようなものは何かという設問につきましては、ワーケーションの取組を始めていたり、空き家の活用をしたりですとか、地域おこし協力隊の活用といった取組をしているということでした。

次に、産業振興・観光の分野です。こちらにつきましても、計画の全体的な進捗状況という意味では、おおむね順調に進捗したというのを含めて、9割の地域が進捗を感じているということでした。特にどういう分野かといいますと、特産品の開発や販路の開拓、観光資源の発掘と磨き上げという点で取組として進んできているという認識が得られました。

次に54ページです。特に農林水産業の担い手育成については、進みつつあるというところもありますが、一方で、55ページにあるように、担い手の育成の部分について、まだ十分ではないと認識しているところも多くあり、今後の課題と考えているところです。

続きまして、56ページです。コロナ禍を経た地域経済の回復状況について、多くの地域で回復の実感はあるということでした。そして、今後、地域資源として、これからどういうところに取り組んで、重点的にやっていくべきかという設問につきましては、地域特

有の農林水産物や、自然とか温泉とかそういうものを売り出していくことが重要であるという回答が多く見られました。

そうした中での課題の認識については57ページになります。

交通手段の確保や認知度向上・誘客の促進という点に関して課題があると認識されており、その方策として、デジタルの活用推進ですとか、ITを使いこなせるような人材の育成支援ですとか、そうしたところが必要であるという回答が多く寄せられました。

次に、3つ目の観点である防災・レジリエンス強化についてです。

58ページですが、こちらにつきましても計画全体としては進捗したと認識されております。

59ページです。特にどういう分野で成果を認識しているかの設問には道路などの整備が着実に進んできているという回答が多く見られました。

一方で、60ページ、道路につきましては、進んできているもののまだまだ課題は多いということです。引き続き課題となる面につきましても、道路整備という回答が多くなっております。

次、61ページです。防災体制の強化という面について、自主防災組織などの組織化が進んできつつあるという点で、この分野全体として進捗を感じているというところが多くみられました。

62ページには、そうしたことが具体的に書かれております。また、成果があったものの具体例としてインフラ分野についても個別回答として寄せられております。

63ページです。これからの課題として、自主防災組織、やはり人が減っている中でこういうところについては、特に今回の能登半島地震のことも踏まえてのことだと思いますが、課題としても多く寄せられておりますので、こうした部分への支援についても考えていく必要があると感じているところです。

次に64ページは、能登半島地震を受けて防災への認識に変化があったかという設問についてです。

能登半島地震を踏まえより防災意識というものが高まった、また、交通アクセスが悪い地域であるということで、それも踏まえて危機意識が高まったという回答が多く寄せられました。

65ページです。その上で、特にどういう面で不足と感じているかという点につきましては、ハード面では道路を代表とするインフラ整備ということでした。一方ソフト面につ

いては、避難所における環境確保という点に課題があると認識しているという声が多く寄せられました。

66ページです。今回、能登半島地震で多く発生した孤立可能性集落に関してですが、まだ十分把握できていないというところも多くありました。こうした地域も今後取り組む予定という話がありますので、こうした点について、どういう形で支援するかというところも今後の取組として必要であると考えております。

以上のようなアンケート調査を踏まえて、課題分析をいたしました。

まず1点目の、地域の担い手確保という点ですが、おおむね計画としては順調に進捗したと認識されている一方で、やはり地域の担い手確保については様々な取組が必要である、特に課題1と整理しておりますが、移住定住については、住居や仕事の確保について、どうやってこれからより深掘りしていくのかということですか、また、2点目ですが、担い手確保という点でワーケーションの推進、空き家の活用などをどうやって着実に進めていくかというようなことも課題であると考えております。さらに、関係人口という点では、半島地域をより知っていただいて、半島地域に関心を持っていただく人をどうやって増やしていくのかということが課題であると考えております。

次に、産業振興の面です。こちら、計画としては、全体として進捗してきたということですが、コロナ禍からの回復を含めて、これから着実に半島地域を売り出していくためには、地域特有の農林水産物とか自然とか、そういうものをより確実に、強力で売り出していくことが必要であると感じております。さらに、認知度が不足しているとか、誘客手段がまだ十分じゃないという声もありましたので、このような点、認知度向上・誘客促進について補強していく必要があると考えております。また、半島はどうしても距離というものが発生しますので、その点についてはデジタル技術の活用ですとか、それを使いこなせる人材を育てていくということが必要であるということが分かってきたところです。

次に、3点目の防災・レジリエンス強化についてです。こちらにつきましても、地域のインフラ整備は進んではきているが、能登半島地震などを踏まえると、まだまだ強化が必要という認識が高まったという声が多くありました。特に道路については、半島の特性もあり、リダンダンシーの確保が必要であると考えられておりますので、道路を中心にしっかりとインフラの整備、強靱化をしていくことが必要であると考えております。また、ソフト面におきましても、広域避難などが発生しましたので、そのあたりについて対策を考えていく必要があると考えております。さらに、孤立可能性集落の把握もまだ十分でない

ところも多くありましたので、こういうところをどうやって応援していくかですとか、平時からドローンなどを活用して物を運ぶことで仮に孤立が発生したとしても自立できるような、そういう仕組みづくりも必要ではないかと考えております。

これらを踏まえまして、70ページ以降に今後の方向性を整理しました。今後の方向性、地域の担い手確保の面につきましては、1つは空き家の改修とかテレワークとか、そういう拠点を整備するモデル事業などを行い二地域居住の施策などを推進していきたいと考えております。また、半島をより知っていただく、関わっていただく人を増やしていくという意味で、行政だけでなく、発信力のある民間事業者などを使って、より強力で発信していくことが必要であると考えております。

次に71ページですが、産業振興促進の面について、半島の強みは、地域の豊かな農産物とか自然ですので、そういうものをより商品力を高めて有名にしていくということが必要であり、そうした取組をしっかりと応援していくことも必要であると考えております。また、半島はどうしても距離的な不利性というものがありますので、その点については、様々なツール、媒体を使いながら、半島の魅力を強く発信していくことで誘客促進を図っていくことが必要であると考えており、私どもの事業の中においても、そういう取組についてもこれからしっかりと応援していきたいと考えているところです。

最後、防災・レジリエンスの観点です。やはりインフラの整備が大事ですので、国土強靱化の取組を着実に進めていくことが必要であると考えております。また、避難所での体制整備に関する不安の声も聞かれておりましたので、備蓄ですとか、井戸の活用ですとか、他省庁、他部局などでもやっておりますが、そうした取組と連携しながら、さらには防災計画の策定支援なども必要と考えております。孤立可能性集落の把握についても、できるだけそういう把握が進むように対応していくことが必要であると思っておりますし、また、日頃からドローンを使って災害でも使える、そのような取組への支援も必要と考えております。

説明は以上です。ありがとうございました。

**【加藤座長】** 御説明ありがとうございました。では、御質問等ございましたら、委員の先生方、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。どうぞ。

**【白山委員】** 取りまとめありがとうございました。

私は一応この問題にいろいろ関わらせていただいたんですけども、政策評価で半島の問題を取り上げた後に、能登半島の災害が2度も起きて、非常に着目度が高いというところで、そもそも半島とは何で、半島とはどういう問題があるのかというのを認識してもら

ことが必要ということで、前半のほうでかなり半島についてまとめていただいたという流れがあります。今回の政策評価では、それが非常に重要なことかなと思っております。

幾つかの具体的な例も取り上げて御説明していただいております、アンケート等をやっている、いろいろな課題も出てきたところがございますが、最後の味つけ的なところがございますけれども、半島単独の問題と地方地域に共通する問題の中に包含されてしまう部分、全く同じような問題が地方でも起こっているわけですし、その部分と、半島ならではの課題の部分というところを、いろいろと御検討されていらっしゃると思うんですが、そこから辺りをもう少し明確に、表現ぶりとか整理の仕方とか、最後の味つけみたいところで必要なのではないかと。半島の単独の課題、半島も地方の1つなので地方の中での課題みたいところの区分とその対策みたいところを意識した最後のまとめ方みたいのが必要なのかなという気がいたしました。

以上でございます。

**【加藤座長】** ありがとうございます。まとめて後で回答いただければと思います。ほかに、先生方、いかがでしょうか。

私からも、瑣末な質問をしますと、アンケート調査の結果の中で、今回の令和6年度ではなくて令和2年度の結果というのも時々出てくるのですが、令和2年度の話はどこに書いてあったのでしょうか。もしかしたらどこかに書いてあるのかもしれないけど、唐突感がややあったので、きちんと説明したほうがいいと思いました。

あと、今回は対象とする政策の範囲を、国土交通省全体として捉えるという、正しい評価をしている印象がある一方で、途中で半島振興広域連携促進事業でしたでしょうか、特定の事業の話も出てきます。確かにこれらの事業は、半島を対象にしてはいるものの予算規模はかなり小さくて、単独ではそれほど大きな効果が得られているかが疑問であるという考え方から、全体として効果を捉えようとなったのだと思うのです。その一方で、単独の事業は、確かに規模は小さいですが、国土交通省が実施しているほかのインフラ整備などと合わせると、相乗効果が出ているのだという言い方もできる気がします。そうしないと、この事業をやっている意味を説明できなくなる恐れがあります。必要な情報はすで集めておられるようなので、インフラ整備にプラスアルファで、個別の促進事業をやったことがこういう効果を生んでいる可能性があるという、こういう整理をされるとよいのではないかと思います。

ほかの先生方、いかがでしょうか。

特になければ、よろしく回答をお願いいたします。

【谷山地域振興課長】 御指摘ありがとうございます。

当初6月のときは評価のやり方に苦劳しました。最初は当課の半島の2つの事業で評価をしようとしたのですが、それでは全体像が見えないのではないかというご意見をいただきました。それから対象を広げつつ、かといって広げ過ぎても曖昧になってしまうという中で、当課の事業とも絡めながら整理いたしました。

加藤座長におっしゃっていただいたとおり、もちろん、いろな取組と併せてこれらが効果を発揮できるようにやっておりますので、関連性とか効果など、うまく表現として分かるように整理させていただきたいと思います。

あと、42ページにアンケート調査で令和2年度のことも書いております。類似の調査をしたことがあったので、比較として使えるところは使ったということです。

【加藤座長】 この評価方法というところに書いてある、令和3年3月というのがそれなのですね。

【谷山地域振興課長】 そうということです。

【加藤座長】 それは失礼しました。

【谷山地域振興課長】 白山先生からいただきました、まとめ方についてです。確かに半島とほかの山村などと共通している部分はかなりあると思います。そこをうまく、半島ならではのところを書き足せるかどうかにつきましては、中身を精査しながら、そういう違いが出るように整理していきたいと思います。ありがとうございます。

【加藤座長】 ほかに、特に御意見ないですか。

さきほど白山委員がおっしゃったとおりで、地方に一般的に共通して出てくる問題と、半島に固有の問題を切り分けるのが結構悩ましい問題ではあるのですが、一部キーワードは出ていると思うのです。たとえば、循環道路だったりとか、それからアクセスが、半島の入口のところに限られているので、その部分に関して積極的に対策を取らないといけないといったところは、恐らく半島に特有な部分だとも思います。うまくそういうキーワードをピックアップして、地方に共通する問題や対応策と半島に固有の部分とをうまく整理していただけるといいですね。ぜひとも御検討をよろしく申し上げます。

特にほかに御意見なければ、次に進みたいと思います。どうもありがとうございました。

次は、自動車事故被害者支援・救済の周知促進ということで、忍海邊参事官のほうから御説明をよろしくをお願いいたします。

【忍海邊保障制度参事官】 物流自動車局保障制度参事官室の忍海邊でございます。どうぞよろしく願いいたします。

自動車事故被害者支援・救済の周知促進につきまして、御説明いたします。

まず、4ページの目次を御覧いただければと思います。

全部で5章になっておりますが、第2章の概要、また、第3章の取組状況につきましては、前回6月に御説明させていただいている部分もありますので、今回は追加した部分を中心に、本日は第1章の評価の概要、第4章の今回の周知促進の評価、そして第5章、今後の方向性を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、ページをおめくりいただきまして、6ページをお願いいたします。

自動車事故被害者支援・救済の周知促進の目的、必要性につきまして御説明いたします。

自動車事故の被害者の中には、脳の損傷により、遷延性意識障害など重度の後遺障害を負われる方がいらっしゃいます。こうした方々には、自賠責の保険金だけでは救済が十分とは言えず、さらなる被害者支援が必要な状況でございます。その支援を担うのが、国交省所管の自動車事故対策機構、通称ナスバです。ナスバは、こうした被害者を対象に、質の高い治療と看護を行う療護センターの運営、また、福祉サービスを受けるための介護料の支給を行っております。

ナスバの被害者支援業務に関する情報は、支援を必要とする方々に漏れなく届けられることが重要であります。そこで、ナスバが自らの業務に関して行ってきた周知活動の有効性を今回検証いたしまして、今後の周知活動の在り方を検証することを今回の評価の目的とし、ナスバの広報、アウトリーチ施策をその対象政策としております。

次に、7ページ目でございます。

委員の方々のアドバイスもいただきまして、評価の視点としては、2点に着目いたしました。

1つ目は、ナスバ及びナスバの被害者支援制度の周知に関する全体像の把握。2つ目は、ナスバの被害者支援制度の利用に至るまでの事例についての掘り下げです。

評価手法として、1つ目、国民、自動車事故被害者を対象としたアンケートによる認知度の実態把握。2つ目、ナスバ制度活用に至るまでのケーススタディーによる情報経路、利用実態に係る構造分析、こちらを整理分析いたしまして、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、評価の概要等の資料がございますが、こちらは6月も御説明していた部分と重

復いたしますので、飛ばさせていただきます、15ページをお願いいたします。

冒頭、ナスバにおきまして療護センターの運営、また、介護料の支給を行っているとお伝えさせていただきましたが、アンケート等の報告の前に、まずこちらの御説明をさせていただきます。

ナスバでは、自動車事故により脳損傷を生じ、重度の障害が継続する状態の方向けに療護センターを運営しております。入院対象者といたしましては、こちらの左のほうの青で囲っておりますが、脳損の中でも重度の後遺障害がある方が対象となっております。

続きまして、16ページでは、介護料の制度概要を記載しております。

介護料は、自動車事故により、日常生活におきまして、常時または随時の介護が必要となった重度後遺障害者の方に対しまして、等級に応じて介護料というものを支給しております。

こちら、17ページには対象者が記載されておりますが、先ほど申し上げた療護センターの対象者よりは拡大をされておまして、脳損の方だけではなくて、脊髄損傷等、重度の後遺障害を負った方としております。補足といたしまして、先ほど申し上げた療護センター入院中は介護料の支給は受けることができず、退院後に受給するという形でございます。

それでは、第4章、自動車事故被害者救済の周知促進の評価につきまして、25ページから御説明させていただきます。

評価手法として、全体像の把握、事例の掘り下げという2つの視点で評価をしております。

まず、全体像の把握につきましては、国民・自動車事故被害者の方を対象としたアンケートを通じて、現状の認知度から周知に係る全体像を把握することとしております。2つ目の事例の掘り下げにつきましては、ナスバの介護料の利用者からのヒアリングを通じて、制度活用に至るまでの情報経路や利用実態に係る構造分析を行いまして、現状の取組の評価と、より迅速な制度を活用促進するための取組を検討いたします。

26ページをお願いいたします。

まず、全体像の把握につきまして、今年3月下旬にインターネット調査を実施いたしました。回答者の属性等は右に記載しているとおりでございます。幅広い方から御回答いただいております、回答数は3,081件となっております。

具体的な結果でございますが、27ページをお願いいたします。

実際の調査結果につきまして、国交省が実施したアンケート調査によりますと、ナスバ自体の認知度や被害者支援につきましては、回答者の約3割が知っている、名前を聞いたことがあるという回答をされました。他方で、赤のところですが、知っているとお答えされた方は、全体の1割と依然として低い状況でございます。ただし、下に別の小さい円グラフがございますが、令和4年度にも同様の調査を行っておりますが、そのときは知っているとお答えの方が3%でありましたので、そのときよりはナスバのCM等により改善しているという状況でございます。

28ページ、さらに認知度について掘り下げたところ、地方部や、あとは50歳から70歳代といった中高年層においてナスバの認知度が低いということが分かりました。

続きまして、29ページでございます。

視点2の事例の掘り下げにつきまして、ナスバの介護料受給制度について、情報経路や利用に至るまでの期間など、実態調査を行いました。本年の8月下旬に一人一人にインタビュー形式で実施いたしまして、53者の方から御回答をいただいております。属性といたしましては、右の図のとおり、脳損または脊髄損傷の方それぞれで分析いたしました。

30ページをお願いいたします。

こちらでは、自動車事故発生後介護料受給までのフローをお示ししております。実際の介護料受給のための申請可能なタイミングとしましては、赤い矢印のところ、後遺障害等級が認定された以降となります。

31ページでは、ナスバ介護料制度を初めて知った時期についてまとめております。

全体としましては、医療機関の利用中に知るケースが約7割となっておりますが、退院後に知る方も約2割いらっしゃるということが分かります。

32ページでは、ナスバの認知につきまして、脳損、脊損の方に分けております。

脳損の中でも、ナスバの療護施設に入院されていた方は、約9割の方が症状固定時、先ほど申し上げた後遺障害等級が認定された時期とイコールですが、までに認知されていることに対しまして、療護施設の入院がない方、また、そもそも療護施設入所の対象外である脊損の方が退院後に知る方が約2割と一定程度いらっしゃるということが分かります。

33ページは、介護料の認知についてです。

脳損の中でも療護施設に入院されていた方は100%、入院中に介護料制度を認知されていることに対しまして、脳損の中でも療護施設の入院がない方、脊損の方は退院後にした方が約3割いらっしゃるということが分かります。

次に、34ページをお願いいたします。

ナスバ及び介護料制度の情報取得先をこちらで分析しております。これによりますと、脳損で療護施設の入院ありの方は救急病院、一般病院、ウェブ等から認知をしているケースが多い一方、脳損の中でも療護施設の入院がない方は弁護士、リハビリ施設、損保会社から認知するケースが多いことが分かります。また、脊損の方は、さらにバラエティーに富んでおまして、障害支援センター、被害者団体、ウェブ等、多様な主体からナスバを認知していることが分かります。

続きまして、35ページでは、ナスバ情報につきまして、認知した時期による情報経路先を分析しております。

事故直後や入院中では病院やリハビリ施設が上位を占めているのに対しまして、等級認定手続では、弁護士、損保会社が半々、退院後は弁護士、支援センター、知人、介護用品業者など多岐にわたっております。

36ページ、37ページでは、介護料情報につきまして、先ほどと同じように分析しております。こちらでも同様の結果が見てとれます。

続きまして、38ページでは、被害者が望ましいと考える情報取得経路についてまとめております。

こちらによりますと、ナスバの介護料制度の情報については、医療機関を望む声が最も大きく、続いて地方自治体、警察、免許センターといった公的機関からの情報発信に加えて、テレビCM、ラジオ、交通機関、ウェブ等の多様なメディアを活用した情報発信を望む声があります。情報取得時期としましては、医療機関の利用中や障害者手帳交付時において情報を得ることを望んでいるという状況でございます。

次の39ページでは、さらに分析をいたしまして、介護料制度申請までの平均期間をまとめております。

全体平均は、症状固定までに2.1年、申請までに2.5年の合計4.7年です。症状別に分析しますと、脳損で療護施設入院ありの方は、申請開始可能時期から申請に至るまで平均で約1年と最も短い一方、脳損の中でも療護施設入院がない方は約2.2年、脊損の方が3.6年と長くなっている傾向が分かります。

さらに分析をいたしましたのが、40ページの表でございます。

それぞれ症状固定前後の認知に分けて整理しております。これによりますと、介護料制度を知ったタイミングが症状固定前か後かによりまして、事故発生から介護料申請までの

機会に大きな乖離が生じております。いずれの症状におきましても、症状固定前までに認知したほうが、症状固定後に認知した場合と比較しまして申請までの期間は短いことが分かります。

続きまして、41ページです。

こちらでは、事故から障害者手帳交付時までのいずれかのタイミングでナスバの情報を受けたかどうかについてまとめております。事故被害者の方は、事故直後、入院・通院中、等級認定時、障害手帳交付時といったタイミングで、警察、医療機関、保険会社、自治体と様々な機関から情報提供を受ける機会がございます。入院・通院中に医療機関から情報提供を受けるケースが比較的多い一方で、等級認定時の保険会社、障害手帳交付時の地方自治体からの情報提供は少ないという傾向が分かりました。他方で、事故後から症状固定までの間におきまして、被害者がナスバに係る情報提供を受けていた場合は、受けていなかった場合と比較しまして、介護料申請までの期間は短くなる傾向がございます。

42ページは、介護料の情報提供についてまとめております。

こちらでも、先ほどと同様の傾向が見受けられます。

続きまして、43ページでは、介護料申請可能なタイミングから1年以上の期間を要した理由についてまとめております。

主な理由としましては、不知による遅れが39%、誤解・理解不足が17%、裁判の関係が11%となっております。このうち、誤解・理解不足で申請が遅れたケースとしましては、自分自身が介護料支給の対象外だと思っていたため遅れたというケースや、知人からナスバについて教えてもらったが、当初はナスバを怪しい団体だと勘違いしていたため調べるのが遅くなったというケースがありました。また、弁護士より、保険会社と交渉中であるため介護料を含めた申請を控えるよう指示があり時間がかかったというケースもありました。

44ページ以降は、介護料の申請までにつきまして、症状別に平均的なケースとしてまとめております。

脳損、養護施設入院ありの方は、ナスバの療護施設入院中に療護施設のソーシャルワーカーから介護料の案内を受けており、早期申請に至っております。

45ページは、具体的なケースでございます。

46ページは、脳損の療護施設入院なしの方は、先ほどの入院ありの方と比較いたしまして、申請までの時間がかかっております。

2. 2年とありますが、症状固定前後で分けて分析しています。

47ページは、症状固定前にしたケース、こちらは0.7年です。

48は具体的な事例でございます、49ページ、症状固定後に知ったケースでは4年となっております。

50ページは具体的なケースでございます。

51ページが脊損の方です。

こちらは、平均3.6年、脳損よりも長くかかっております。このうち、症状固定前に知ったケースは、52ページにあるとおり2.4年です。症状固定後に知ったケースは、54ページのとおりの6.5年と長くなっております。

続きまして、56ページからは今回の評価結果をまとめております。

まず、全体像の把握について、調査結果としては、ナスバ制度については知っているとお答えされた方は約1割と依然として低い状況であり、ナスバの認知度不足を課題として挙げております。

次に、事例の掘下げに関しまして、情報経路等、制度活用までの期間等、より迅速な制度活用の促進に係る有効な手法といった観点で3つに分けております。

まず、1つ目につきまして、1つ目、情報経路等については、症状別で特徴がございました。脳損、入院ありの方は、療護センターから介護料周知が確実になされているのに対しまして、脳損、入院なし、脊損の方は情報経路が多様化しており、申請時期も遅い傾向があります。また、自動車事故被害者は入院・通院中に医療機関から情報提供を受けるケースが多いものの、等級認定時の保険会社や障害手帳交付時の地方自治体から提供を受けるケースは少なく、退院後においてはウェブなど多様なチャンネルから情報を取得しており、個人によって取得が分かれる傾向にあります。被害者からは、医療機関、自治体等といった公的機関からの情報発信や、テレビ、ウェブ等、多様なメディアからの情報取得を望む声もございました。

また、2つ目、制度活用の時期につきましては、脳損、脊損患者、いずれも症状固定前にナスバ介護料制度を知った場合におきましては、全体平均と比較して介護料申請までの期間が短くなる傾向にあり、症状固定前までに情報提供を行うことが重要であることが分かりました。

これらにより導き出された課題としましては、関係機関からの情報提供の不完全性です。症状固定前の段階における周知が迅速な制度活用につながるものの、事故後から症状固定

までの機会において、関係機関からの周知が十分に図られておりません。また、情報提供先となる関係機関において、ナスバ被害者支援制度の理解が十分に得られていないといった課題が挙げられます。また、今回のケーススタディーを通じて、これまでは想定していなかった経路から情報を取得されているケースも見られ、特に症状固定後において被害者がアクセスする情報経路の実態についての把握が不十分という課題も把握できました。

3つ目、より迅速な制度活用の促進につながる有効な手法として、まず、情報発信の内容です。知人からの情報提供の場合、ナスバは怪しい組織だと思っていたケースや、自身が制度の対象外だと誤認識しているケースがあり、伝達手法、コンテンツの課題が挙げられます。第三者からの情報発信に関する信憑性の確保は、コンテンツが不十分だといった現状把握につながりました。

また、関係機関における課題として、職員が十分にナスバ制度を理解しておらず正しく伝わっていなかったケースや、人事異動により情報がうまく引き継がれなかった。特に自治体において、情報がたくさんあるために埋没していたケースなどが分かりました。これらから、関係機関職員の理解不足により、正確な情報伝達がなされていないといった課題が分かりました。

58ページは、今申し上げたことをそれぞれまとめております。

今後の方針としまして、それぞれの課題に対応する形で改善の方向性をまとめております。

まず、認知度不足、関係機関からの情報提供の不完全性といった課題に対しては、周知活動の強化、特に症状固定前までの機会においての周知を強化する予定です。その中でも、情報の信頼性確保のため、警察、自治体、医療機関等公的機関からの情報発信を強化するとともに、症状固定後に制度活用に至ったケースもあることから、多様な情報経路の開拓も併せて実施することによりまして、全体として情報の抜け落ちがないような形で取り組んでいく予定です。また、今回想定しなかった情報経路から情報を取得していたことを踏まえまして、それらのアプローチを行うとともに、被害者の実態を把握し、多様な情報経路について継続的に分析していくことでアップデートを行う予定です。

3つ目の課題、伝達手法につきましては、これまでのように単にポスターを掲示するといった方策ではなくて、関係職員への説明会や研修を実施することによりナスバ制度の理解を深め、正しく発信いただくような方策を実施する予定です。併せて、広報コンテンツの工夫を実施し、分かりやすく利便性の高い情報提供を行っていく予定でございます。

59ページは、今申し上げた方向性をまとめております。

自動車事故被害者がナスバを知らなかったことが原因で、必要な被害者支援を受ける機会を逸することがないように、しっかりとナスバ支援制度の浸透を図る予定でございます。具体的には、先ほど申し上げた3つのものを実施する予定でございます。今後の具体的なフローとしましては、60ページにフロー図を記載しております。国交省とナスバでそれぞれ役割分担を行い、関係機関との連携を強化しつつ、情報経路を拡充新設していく予定でございます。

61ページでは、具体的な周知活動を記載しております。

引き続き、国民に対する周知活動を行いつつ、JAF等による自動車ユーザーに対する周知活動等を実施する予定です。

さらに、最後、62ページでは、情報提供の場の充実として、分かりやすいコンテンツ作成やこれまでの成功事例、具体的には例えば自治体の広報紙でナスバを知ったというケースもありましたので、そういった横展開などを実施していく予定です。

今回の評価を生かしながら、よりよい制度に向けて対応してまいりたいと思います。ありがとうございました。

**【加藤座長】** 御説明ありがとうございました。では、御質問等あればいただきたいですが、いかがでしょうか。白山委員、お願いいたします。

**【白山委員】** 非常に詳細な分析をしていただきまして、テーマもかなり絞られたところですので、深い分析がなされているなと思えました。

この後遺障害のところ、一番最後の62ページに書いてございますように、60ページですか、国民一般へのベーシックなところで周知をするということと、あとさらにそれを絞った自動車ユーザー、一番実効性が求められるのは多分事故の被害者ということで、この3層構造で整理をされていらっしゃると思うんですけども、周知徹底のところはこういう方向だと思うんですが、一番重要なのは事故の被害者のところです。その方々がいかに早く後遺障害の症状固定前にこの存在を知るかという、そこが多分最大の課題だと思います。そこに一番近く接する人は誰なのかということを考えますと、自動車事故の示談のプロセスを考えますと、まず、後遺障害の場合は、症状固定の段階がありますので、一番最初に知るのは医師の判断。それに基づいて、任意保険があれば損害保険の交渉の示談担当者。さらに、難しい問題になれば、そこに加害者側、被害者側弁護士が関わってくるわけで、その後、地方自治体の障害者手帳交付という時間的な流れになります。多分そうい

う流れになると思いますので、それを前提とすると、早いタイミングでということになると、まずは医療機関です。担当医師、そこに対する周知徹底というのをやっていく。多分これはやられていらっしゃると思います。損害保険会社も、医師の症状固定の情報を受けた後で示談交渉に入っていくわけですが、事故被害者の相手側というところがあるので、被害者側からするとやや感情的な問題もあるかもしれませんが、実際の示談現場を考えますと、損害保険会社の事故処理担当者はかなり頻繁に事故の被害者側に接しているんです。そのため、損害保険会社に対する周知徹底というのを損害保険協会等を通じてより一層拡充していくというのを、より具体的にしていく必要があるんだろうと思いました。

警察は、どちらかというところに対しては民事不介入でほとんどあんまり関わってこないんで、その辺りの時間的に早いタイミングで、誰がどのタイミングでどういうふうに接するのか、それと接し方の濃度の問題を踏まえた上での周知徹底みたいな形を、より一層具体化されていったほうがいいのかと思いました。

方向性としては、非常に細かく分析されて、その方向でいいんじゃないかと思っておりますので、その辺りをもう少し、プラスアルファで整理していただくと良いのではないかと思います。

【加藤座長】 ありがとうございます。ほかに御意見いかがでしょうか。

【平田委員】 よろしいでしょうか。

【加藤座長】 どうぞ。

【平田委員】 平田ですけれども、今の事故被害者へ周知するとき、医療機関、保険会社、自治体云々と、様々な機関から、どこかで知ればいだろうという考え方もあると思うんですけれども、今のお話と同じようなものですが、一番適切かつ確実に周知できる機関があれば、そこに集中的にやって確実にそこで伝えるという方法がないのかなというふうに思いながら聞いていたんですけど、それができないのかどうかというのは、改めて分析の結果分かれば、複数のチャンネルでどこかですればいいじゃんという方向しかないのか。先ほど言ったように、どこかで確実に、ここがあり得るのか、その辺が分かればいいなというのが1点目です。

あともう一つ、少し気になったのが、例えば先ほどの57ページに、関係機関職員の理解不足とあって、だから、病院でやればいいじゃんと言われたとしても、医者はそんなこと言たって、いろんな患者さんがいて、いろんなことをやらなきゃいけないから、このナスバだけのことに集中して覚えて必ず周知しなきゃいけないというのは難しいとか、自治体

の障害の認定というんですか、介護の認定とか、そのタイミングが一番簡単そうに素人的には思うんですけども、例えば今回ナスバは自動車事故の脳損とか脊損ということで、こういう支援をやっていますけど、例えばほかのケースはないのかという。自治体の方に、例えばそういう周知をしてくださいといったときに、同じ介護認定したときに、ナスバだけのことを伝えるということではないと思うんです。例えば、労働別の自動車事故じゃない労働災害とかでも似たような被害者支援制度があって、そういうのが実は4個も5個もあって、それを見ながら情報提供しなきゃいけないみたいな、要はナスバ以外のほかの支援制度も実はあって、そういうことを考えると、ある自治体の方にナスバのことをちゃんと知らせてねということ自体が、実は現場の方にとっては難しいんだということが、そういう側面でもう少し視野を、分野を広げたときにそういう問題があるんだとすると、そっちらも調べておかないといけないんじゃないかなと思ったのが2点目です。

以上です。

大変詳細な分析をされていること自体は非常にすばらしい形でできているなと思いましたが、以上2点、気になったところです。

**【加藤座長】** ありがとうございます。ほかに御意見いかがでしょうか。

私からも意見を申し上げますと、インタビュー調査など大変丁寧に実態調査をしていたおかげで、事例も具体的にお見せいただき、内容が非常に分かりやすくなったと思います。

私からのコメントの1つ目は、アンケート調査のほうについて、ナスバの認知度を調べているのですが、そもそもナスバを知っている人がアンケート調査に参加しているという回答バイアスが起きているのか、心配になりました。感覚的に1割もの人を知っているのは本当かなとも思いますので、調査方法に問題がないかどうかの確認をしてほしいと思います。

もう一つは、非常に丁寧に分析していただいております、個別によく読めば分かるという話ではあるのですが、全体をまとめる整理についてももう少し努力してもいいかもしれないと思いました。例えば事故の症状、状況、タイミングのそれぞれに応じて、医療機関だの保険会社だのと利用者との間でどういう情報のやり取りをやり得るのかということ、1枚の表みたいな形で整理できないでしょうか。それがあると、どこが抜け落ちがちなのかとか、どこに介入するとよさそうなのかというのが一目瞭然になるような気がします。材料はあるはずですから、うまく整理すると、最後の今後の方向性を見いだす上で有益な示

唆が得られるのではないかなという気がいたしました。

ほか、特にございませんか。

【白山委員】 ちょっと1点だけ。

【加藤座長】 どうぞ、白山委員。

【白山委員】 今回の加藤先生の御指摘はすごく重要だと思っていて、被害者の方が事故に遭われてから、最終的に治療を受けて後遺障害の認定、症状固定認定、その後の活動という一連の流れの中で、どのプレーヤーが一番色濃く接するのかみたいな、それでできるだけ早いタイミングでナスバのことを知ってもらうという方法というのが結構重要なような気がいたします。

それとあと、日弁連も、日弁連全体もそうなんです、日弁連の中で交通事故を専門として、その領域にお強い先生方の集まりみたいのもあったりするので、そういうところで集中的にアプローチしていくとか、そういったことも必要なような気がいたします。

【加藤座長】 ありがとうございます。ほかに特にございませんか。

なければ、回答よろしく申し上げます。

【忍海邊保障制度参事官】 非常に貴重なアドバイスをいただきまして、ありがとうございます。

平田先生がおっしゃっていた1つ目の質問に関しましては、効果的な周知のために、深掘りを行っていくことに加え、複数の主体から、補足という形で行っていくことが必要だと認識しております。医療機関での周知が有効という結果も踏まえ、医師の方、看護師の方からしっかり届けていただくような形の施策が必要だと認識しております。

医師の方、看護師の方向けに対しては、既にナスバでも300か所の救急病院に対して周知を行っているところではありますが、例えば今後、回復期の病院向けの周知といった、そういった全体を広げることも必要なのではないかと考えているところでございます。

他方で、医療機関だけですと、周知に漏れが生じる可能性もありますので、自治体等で周知を行っていただくという、複数主体からの情報経路の周知というのは非常に重要であると認識しているところでございます。

2つ目の、自治体に関し、ナスバだけではなくて、労災等ほかの案内もある中での対応につきましては、今後、自治体へのヒアリング等も、行っていく必要があると認識しております。自治体の方に少し聞いたところ、自治体には様々な情報が入ってきて、障害手帳の交付時にも、自動車事故だけではないので、そこで全員の方にナスバを周知するという

のはハードルが高いという声を聞きましたので、それでは、逆にどういった形で周知するのが今後効果的なのかというところは、丁寧に対応してまいりたいと思っております。

加藤座長からお話いただいたアンケートの回答バイアスにつきましては、こちらはまた、今後継続してやっていきますので、しっかり留意して対応してまいります。

また、フロー図、最後1枚にまとめる件につきましては、ちょうど資料の中で、30ページのところに全体の流れを書いておりますが、ここで、緑のところでは医療機関、保険会社、地方自治体といったステップはありますが、この辺りを工夫しながら、どのタイミングで、どの方に、どの程度の期間で接するのかといったところをもう少し記載をして、今後の効果的な施策につながるような形でまとめていければと思っております。

今回の政策レビューを通じまして、特に事例インタビューでは新しい発見も多くありましたので、その辺りを踏まえまして、しっかり今後の施策に対応してまいりたいと思いません。ありがとうございました。

**【加藤座長】** これに関しては以上ということではよろしいでしょうか。ほかに特に御意見ないですね。

では、本日3件の政策レビューに関して議論は以上ということにします。

各部局におかれましては、これらの意見を踏まえてしっかりと検討を進めていただければと思います。

事務局のほうから何か連絡事項等ございますか。

**【波々伯部政策評価官】** 本日、委員の皆様からいただきました御意見、御助言を踏まえまして、今後評価書の内容を再度検討いたしまして、さらに各先生方から御意見を頂戴するなどしながら、年度末までに評価書を決定公表したいと考えておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

以上でございます。

**【加藤座長】** では、最初の議事次第に戻って、2番は終わりましたので、3番の報告事項に進みたいと思います。事務局のほうから御説明をよろしくお願いいたします。

**【波々伯部政策評価官】** 2件ございます。

1つは、令和7年度の政策レビューのテーマ案についてでございます。

資料4のほうを御覧いただければと思います。

来年度の政策レビューにつきましては、ここに記載の3テーマをやっていきたいと考えております。

まず、1つ目でございますけれども、復興まちづくりのための事前準備ということで、地方公共団体が災害の被災後に円滑に復興まちづくりに移行できるように、事前に復興の体制ですとか手順、訓練やデータの事前整備、そういったものを事前に準備しておくというものでございます。これにつきましては、平成30年に国土交通省のほうでガイドラインを策定いたしまして、自治体の取組を支援してきたところでございます。令和7年度にKPIの目標年度を迎えることでもありますとか、能登半島地震など近年頻発する災害なども踏まえて、そうした必要性がさらに高まっていると考えられますので、これまでの復興まちづくりの事前準備の取組をレビューいたしまして、今後の施策に反映したいというふうに考えております。

2つ目が、住生活基本計画でございます。こちら、現行の計画ですが、計画期間が令和3年度から12年度までと、10年間となっておりますけれども、こちらの住生活基本計画は、おおむね5年ごとに見直しのほうをされておまして、その中間年に当たります来年、令和7年度末に計画の変更を検討しているところでございます。したがって、これまでの目標の達成状況等の分析評価を行いまして、新たな住生活基本計画の策定のほうに反映していきたいということで、来年度実施したいということでございます。

3つ目が、海上保安庁の関係でございます。諸外国への海上保安能力向上支援の推進ということでございます。海上保安庁のほうでは、アジア諸国等の海上保安機関の相互理解の醸成とか交流の促進といったことを目的といたしまして、平成27年度から、こちら、海上保安政策プログラムという修士課程の教育を行うプログラムを開講しております。アジア諸国の海上保安職員の方を受け入れて能力向上支援を行っているところであります。来年、令和7年に、こちらのほうが開講10周年を迎えるということで、これまでの取組についてレビューをいたしまして、今後の展開に生かしてまいりたいということでございます。

この3つのテーマを来年度実施したいというふうに考えてございます。

次に、令和2年度の政策のレビューのフォローアップということでございます。

資料5のほうを御覧いただきたいと思っております。

こちら、1ページ目のA4の横に、記載の5つのテーマが令和2年度の政策レビューとして実施したものでございます。それぞれについての実施状況については、その後ろ2ページ目以降のA3縦の表にまとめてございます。ちょっと細かいので全て詳細に御説明、割愛させていただきますけれども、まず1つ目のテーマが運輸安全マネジメント制度でござ

ざいます。上段のほうにその評価結果の概要というのがございますけれども、この令和2年のレビューにおきましては、マクロ、ミクロ両方の視点から評価を行いまして、その対応方針といたしましては、下段の左側にまとめてあるものでございます。対応方針といたしまして、内部監査の強化のための支援ですとかヒヤリ・ハットの収集、分析活用、あるいは第三者機関による中小企業者に対する評価の推進、他の安全施策へのマネジメント評価の活用、自然、災害情報の的確な活用といったような対応方針をまとめたところでございます。これらの実施状況につきましては、右側にまとめておるところでございます、黄色で塗ってあるところがポイントでございます。この令和5年に、運用安全マネジメント評価につきましては、基本方針ですとかガイドラインというものを改定をいたしました。その際に、これらの御指摘いただいた項目につきまして追記をしておりますほか、各運輸モードの安全対策を共有したり、あるいは自然災害への対応を加えた安全マネジメント評価を実施したりというふうなことを行ってまいったところでございます。

次のページでございますけれども、水資源政策につきましては、この水資源政策やリスク管理型の水の安定供給の進捗状況について、令和2年度に評価を行ったところでございます。こちらの改善方策の実施状況につきましては、下段でございますけれども、5つの水系でリスク管理型の水資源開発基本計画を策定しましたほか、国管理の32の水系で渇水対策タイムラインというものを作成し運用しているところでございます。また、水源地域の整備計画に基づく事業につきましては、5つのダムで事業が完了し、12のダムで事業を推進中のところでございます。さらに、この水資源地域の観光資源の発掘やプロモーション活動の取組を充実させるための水資源未来会議などを開催したところでございます。

次、3つ目でございますけれども、先ほどもちょっと触れました、住生活基本計画の関係でございます。こちら、前の住生活基本計画につきまして、この目標値との乖離が見られる指標について実効性のある取組を進めていくことが必要ということで評価をしております。特に、上段にございますような3つのテーマ、多様化する居住者ニーズへの対応でありますとか、既存住宅の品質や市場における課題、施策の実施に当たっての制度的な課題につきまして、さらなる取組が必要というふうな評価を行ったところでございます。これを踏まえまして、令和3年の3月に、新しい住政策の基本計画のほうを閣議決定したところでございます。新しい計画につきましては、ここに書いてあるような柱で構成されておりまして、社会環境の変化を踏まえて新たな日常や豪雨災害等に対応した施策の方向性を記載するとともに、2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた施策の方向性に

についても期待をしたところでございます。この計画に基づく各政策指標の達成状況については、この下の表のとおりというふうになっております。

なお、この計画の総合的な評価につきましては、先ほど御説明しましたとおり、来年度の政策レビューにおきまして実施をする予定でございます。

4つ目が、北海道の総合開発計画の中間点検ということでございます。こちら、3つの重点施策ごとのモニタリング指標について分析評価をした上で、今後の取組といたしましては、農林水産業の基盤整備でありますとか、関係機関と連携した人材の発掘育成、北方領土隣接地域の漁業生産量の増加、アイヌ施策の総合的な、かつ効果的な推進などについて対応方針をまとめたものでございます。

これらの実施状況につきましては、下の段にございますように、今年3月に策定された新たな北海道総合開発計画におきましてこれらの取組を位置づけたほか、3つのモデル圏域における実証実験の実施でありますとか、ウポポイの誘客促進戦略の策定、それから道内全ての1級河川水系において流域治水プロジェクトの策定などの取組を行ったところでございます。

最後に、5つ目のテーマでございますけれども、気象データの利活用の推進につきましては、基盤的気象データのオープン化や高度化、気象データの利活用に関わる普及促進、それから気象データの利活用ができる人材の育成等について重点的に取り組んでいく必要というふうな評価結果をいただいたところであります。これらの実施状況につきましては、まず、その基盤的な気象データのオープン化等に関しまして、この民間事業者等が大容量のデータを容易に利用可能なクラウド技術を活用したデータ利活用、環境の運用を開始しました。また、気象データの利活用に係る普及促進に関しましては、気象データをビジネスに活用するためのヒントを紹介した気象データ利用ガイドというものを公開しております。さらに、気象データの利活用ができる人材の育成に関しましては、この気象データアナリスト育成講座のガイドラインの改定などを行ったところであります。

私からの報告は以上でございます。

**【加藤座長】** どうもありがとうございます。報告事項ということで審議事項ではないのですが、もし何か御質問等ありましたら御意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。特にございませんか。

特に先生方から御意見がないようです。

ということで、一応審議報告は以上で終了ということですので、最後に、松浦政策統括

官から一言よろしく願いいたします。

【松浦政策統括官】 本日は、御出席の委員の先生の皆様方、貴重な御示唆いただきましてありがとうございました。

今後、年度末に向けまして、評価書のファイナライズに向けて、それぞれの担当者、また、担当委員の方々と議論を重ねながら作業を進めていきたいと思います。また、来年度のテーマにつきましても、先ほど述べましたような3つのテーマについて準備作業を進めていきたいと思いますので、どうぞ今後ともよろしく願いいたします。

どうも本日はありがとうございました。

【加藤座長】 どうもありがとうございました。

— 了 —