

第22回国土交通省政策評価会

平成22年6月8日（火）

【増田企画専門官】 それでは、定刻になりました。加藤先生がまだですが、政策評価会を始めさせていただきます。本日はご多忙のところ、先生方にはご出席いただきましてまことにありがとうございます。

なお、今回より、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りまして傍聴可能な会場設定としておりますので、ご理解を賜りたいと存じます。詳しくは時間の関係もございますので、議題1の説明のところで説明いたします。

議事次第について、事前にお送りしたのから少々変化もございますので、多少説明させていただきます。本日の評価会はおよそ2時間半ということでご案内しておりますが、評価会の終了後、上山座長のご提案により委員同士の意思疎通、連携強化を図るための政策評価懇談会を行う予定です。そのため、評価会は1時間30分程度で終了いたしまして、残りの1時間を政策評価懇談会に充てたいと思います。事前に送付いたしました議事次第から落ちた議題、それから関係資料につきましては、政策評価懇談会で使用させていただきます。委員の皆様におかれましては、評価会の終了後、そのままお待ちください。

では、小島政策統括官からあいさつを申し上げます。

【小島政策統括官】 第22回政策評価会の開催に当たりまして、一言を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、平素より国土交通行政への多大なるご支援、ご協力を賜り、まことにありがとうございます。また、本日はご多忙のところご出席を賜り、重ねてお礼申し上げます。特に昨年度は政策レビューの取りまとめに当たってさまざまなご意見、ご助言をいただき、ありがとうございました。ご支援の賜りがありまして、対象となりました4テーマとも、より内容の充実した評価書として3月26日に大臣決定し、公表いたしましたところでございます。

さて、今年度の政策レビューの取りまとめテーマは、これまでで最多となる12テーマを予定しております。昨年度は2回目の評価会の開催が遅れたため、委員の皆様には非常にタイトなスケジュールの中でご対応いただくことになり、ご迷惑をおかけいたしました。その反省を踏まえ、本日、平成22年度の第1回目の評価会を開催させていただくこととなりました。まず初めに、租税特別措置の政策評価が始まりましたので、そのための国土

交通省政策評価基本計画の変更等についてご説明申し上げます。次に、今年度の政策レビューの取りまとめ担当局より、対象となる施策の概要や現在の進捗状況等についてご説明いたしますので、それらに対しましてご意見をちょうだいしたいと存じます。

本日は以上の議題につきましてご議論いただき、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます、私のごあいさつといたします。よろしくお願いいたします。

【増田企画専門官】 それでは、議事に入らせていただきますが、その前に1点だけ、卓上のスタンドマイクでございますが、これは同時に6台までしか声を拾えません。発言するたびにスイッチオンとオフをお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、今後の議事進行は上山座長にお願いしたいと思っております。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。

それでは、今日は主に政策レビューの議論をしますが、その前に議題1、基本的計画の変更について、事務局から説明をお願いします。

【増田企画専門官】 それでは、説明させていただきます。

要点を申し上げますと、税制の関係です。租税特別措置等の事前と事後の政策評価が今年度から始まりますので、それを国土交通省の政策評価基本計画に位置づけることにつきまして、ご意見を聴取させていただくという手順でございます。

資料1をご覧ください。この新旧対照表がご意見をいただく対象ということになります。これについてお聞きする前に、前提として幾つか説明させていただきます。参考資料1が1枚紙でスケジュール（案）となっておりますが、これをご用意下さい。まず、これは今年度の国土交通省の政策評価のスケジュールの案、予想でございます。まず一番上の段ですが、政策評価基本計画です。前回変更いたしまして5年間固定の計画に変えましたが、今回早速、計画事項に追加が生じましたので変更しなければならないということです。7月に政策チェックアップの評価書の決定と同時に大臣決裁による決定をと考えておりますので、このスケジュール表でも7月に黒丸がございます。

基本計画の下の事後評価実施計画につきましては、例年8月末に次の年度の新しい計画をつくと同時に、当該年度の計画の最終的な変更を行います。内容については、8月は予算等でこちらも大変多忙ですし、また先生方もあまり予定がとれないということから、この内容につきましては11月の評価会に報告という形で処理させていただきたいと考え

てございます。

その下の段の1、2、3と書いている政策チェックアップと政策アセスメント、政策レビューが、主にこの評価会でご議論いただいている評価になります。実績評価の政策チェックアップは、現在精力的に各局から評価書を取りまとめる、あるいは評価書を集めておきまして、各局各課とのヒアリングをしているところでございます。この表ではわかりにくいですが星印で示しておきまして、例年より10日ほど早い6月30日の今年度2回目の評価会でご意見をいただくことになっています。その後、7月に大臣決裁による大臣決定となります。その政策チェックアップ結果なども参考に各局が予算要求をしていくわけですが、その際に新規で社会的に影響力が大きいと見込まれる政策につきましては、2の政策アセスメントの評価書を作成していくこととなります。これにつきましては、予算概算要求と同じタイミングの8月末に大臣決定をいたしますが、先ほどと同じ理由で8月に評価会を開くのは難しいことから、例年秋の評価会で事後報告させていただいております。

政策レビューについては、5月26日に大臣政務官をトップにした省幹部による検討会を行いまして、新たに26年度の取りまとめテーマについての議論、あるいは今年度取りまとめのテーマのヒアリングなどを行っております。そして本日、この評価会で今年度取りまとめのテーマの中間報告をさせていただくわけです。秋の評価会にはほぼ完成に近い形で報告させていただき、年度末の大臣決定に至る流れとなります。

規制の事前評価、RIAとっておりますが、これは対象が法令による規制でございますので、法令の新設、改廃のタイミングになりますから、その都度の手続となります。したがって、評価会にはかけておりません。

その下の政策達成目標明示制度と申しますのは、イギリスの制度をモデルにいたしまして官邸の国家戦略室が導入を考えている制度ですが、当初、昨年度内に指針が示される予定でしたが、今のところそれがございませんので、ちょっと先行きが見えない状況でございます。

一方、租税特別措置に係る事前・事後評価は、後ほど説明いたしますが総務省の行政評価法の政令の改正がありまして、5月29日に施行されております。そのため今年度から評価を実施することになっております。具体には評価書は8月末の大臣決定を見込んでいるところでございます。

この基本計画の変更につきまして、なぜこの場でご意見を伺おうとしているかという根拠でございますが、参考資料2をごらんください、1枚紙で基本計画の抜粋でございます。

4行目のところで「特に基本計画又は実施計画の策定等、政策評価についての基本的かつ重要な決定又は変更等を行おうとする場合には、政策評価会の意見等を聴取した上でこれを行う」とございます。今回の変更は新たな評価方法を追加するというものでございますので、これに当たるということでご意見を伺うものです。ちなみに、ルーチン作業のような形になっておりますが、8月の事後評価実施計画の策定変更につきましては、事後報告あるいは座長預かり等でご了解いただければ幸いに考えております。

それでは、参考資料3をごらんください、また1枚紙でございます。今回の租税特別措置の評価が追加された背景を説明しております。もともと租特の政策評価の義務づけを含む法案を、昨年度野党であった民主党が国会に提出して廃案になった経緯がございます。これが、民主党が与党となりました昨年末の平成22年度税制大綱の中に明記されまして、実際には法律ではなく政令レベルで政策評価については措置が可能でしたので、対象税目を法人税と法人事業税、法人住民税に絞って、政令で事前評価が、閣議決定である基本方針で事後評価が義務づけられたところがございます。それぞれ、政令は参考資料4-1に、基本方針については参考資料4-2に載せてございます。

この政令や基本方針ではちょっと詳細がわかりにくいので、参考資料4-3のガイドラインがつくられています。参考資料4-3のガイドラインを見ていただくと5ページを開けていただきますと、下のほうに「5 評価の実施時期等」というのがございますが、ここを見ますと、事前評価については、各行政機関における租税特別措置等の要望に際して行われるのが原則とされておりまして、次にめくっていただきまして6ページの一番上を見ていただくと、事後評価については、7行目あたりでございますが、事後評価のサイクルとしては、3年から5年で1回は評価をするようにという方針がございます。これで、租特の要望を毎年度する限り、事前評価は毎年度義務づけられているという形になりますし、事後評価については、例えば今年度は1件も実施しなくても、この5年間で一通り評価すればよいということになります。

ガイドラインの内容には含まれていませんが、参考資料4-4で総務省行政評価局から示されている評価書の様式をつけております。

これまで評価書（要旨）の様式が総務省から示されたことは、R I Aの際にございましたが、評価書そのものの統一様式が示されたのは、私の知る限り初めてではないかと思えます。かつて各省の独自性が強調された政策評価制度ですが、だんだん行政評価局の統制色が強くなってきたような気がいたします。

少し話がずれますが、先ほど申し上げました点についてご説明いたします。参考資料5にある「政策評価に関する情報の公表に関するガイドライン」が各省庁了承という形になっております。これは、総務省の行政評価局が行政刷新会議の事業仕分けの対象となりまして、評価機能の抜本的強化を図るという形になったわけですが、その結果、総務省が出してきたものです。主に評価書における外部からの検証可能性の向上を目指したものである内容になってございますが、基本的にこのガイドラインについては努力義務にとどまると理解しています。

しかしながら、3ページを開けていただきまして真ん中あたりに、「2 学識経験者からなる政策評価に関する会議の公開等」というところでございますが、ここで「議論要旨、議事録、会議資料を公表するとともに、会議は原則公開するものとし、一般傍聴を可能とすることやインターネット配信等の取組を進める。」とされています。それで、今回より一般傍聴を可能とするように傍聴席を設けまして、また記者発表やホームページによってこの政策評価会の開催を告知しております。なお、会議室の大きさには限りがある場合がございますので、その場合は今のところ抽選にすることにしてございます。なお、総務省に問い合わせた限りでは、委員会の座長や委員の申し合わせで非公開とすることについては何の問題もないと聞いています。

元に戻りまして資料1でございますが、時間もございませんので逐条で説明はいたしません。内容的には簡単に申し上げて2つです。1点目、個別公共事業評価や個別研究課題評価と同じ「政策の特性に応じた方式」の中に租税特別措置等の事前評価と事後評価を位置づけます。それから2つ目、これまで政策アセスメントの亜流といいますか含まれるとして位置づけしておりました規制の事前評価（RIA）についても、「政策の特性に応じた方式」として位置づけ直しています。単純に申し上げましてこの2点だけでございます。現在、この基本計画の変更については、省内の協議も意見なく終了しておりまして、この評価会で特にご意見がなければ、大臣決定を経て、遅くとも7月には基本計画の変更、租税特別措置の評価の実施となります。

以上でございます。

【上山座長】 委員の皆さん、ご意見、ご質問のある方、お願いします。

はい、じゃあ特になければ、この件はこれで了承ということによろしいですか。

【増田企画専門官】 はい、ありがとうございました。

【上山座長】 それでは、議題2、平成22年度の取りまとめ政策レビュー対象施策等

の概要、これは今年度行うレビューの案件、全部で12個あるわけですが、こちらについてお話をお伺いして、評価の勘どころについて意見交換を行うというところに移りたいと思います。

それで、さっき冒頭に少しご説明がありましたけれども、政策レビューは昨年度は5つについてやって、この黄色い冊子になったわけです。ですが、たまたま政権交代の都合もあって押し押しの作業になって、特に新任の委員の皆さんには2月、3月いろいろお手数をおかけしまして、どうもすみませんでした。それで、今年はスケジュールも正常になるということで、事前に年度の初めに我々も各対象事業について勉強すると同時に、各局の皆さんにも、第三者が見るとどのあたりが論点になり得るのかというのを事前にお伝えしたほうがいかなということ、今日こういう議題でやることにしました。それで、今日さらに後半で懇談会をやるということになっていますが、これは2次評価をする我々側の問題意識、あるいは去年の反省というのをやっておこうという趣旨であります。ですので、前半に各局の皆様からお話を聞きながらやるほうの議論は、どちらかという評価する視点というよりも中身に関する素朴な質問を中心にやりたいと思います。後半の懇談会は、今年度後半にほんとうに行うほうの評価の物差しを、ちょっと事前に我々自身でも勉強しておきたいということでもあります。後半の結果は、当然事務局経由で一部各課にも、評価の視点ということで今後の作業に反映されていくという流れだと思います。ほんとうは去年の反省があつてから今年の事業ということかもしれませんけれども、今年やるべき仕事を先に見てから去年の総括をしてみるということも効率的かなということで、こういう順序になっています。

それでは、事務局のほうで順番に説明をお願いします。

【丹野政策評価企画官】 それでは、今日の進め方をまず初めにご説明いたします。本日の平成22年度政策レビューテーマでございますが、資料2-1にございますように12件と多ございます。このため、本日は3テーマずつ4グループに分け、3つのテーマの取り組み方針の説明を続けて実施し、その後その3つについて質疑応答を行う、これを4回繰り返す形で進めさせていただきたいと思っております。質疑あわせて1グループ20分、各局からの説明は3分から4分ぐらいでお願いしたいと思っております。また、グループごとの入れかえ制にて進めたいと思っております。

それでは、早速第1のグループ、観光及び住宅関係について、「観光立国の実現」、観光庁の石原企画官、「住生活基本計画(全国計画)」、住宅局の岸川企画専門官、それから

「住宅・建築物の耐震化の促進」について、住宅局の松井課長補佐からお願いしたいと思
います。

【中川課長補佐】 それでは、観光庁からご説明させていただきたいと思
います。説明
者を予定しておりました企画官の石原が、すみません、急な用事で対応ができなくなりま
して、私、かわりに総務課におります中川と申します、よろしくお願
いいたします。

お手元の資料2-2-①をおめくりください。政策レビューの取組状況ということで、
テーマ名「観光立国の実現」ということでエントリーさせていただいてお
ります。評価の
目的、必要性といたしましては、平成18年、19年に観光立国推進基本法及び観光立国
推進基本計画というものが策定されまして、平成20年10月には組織体制の整備とい
う
ことで観光庁が発足したところでございますけれども、そういった体制整備から一定期間
が経過しておりますので、このタイミングで施策の進捗状況等の点検、政策レビューを行
いたいということでございます。

ご説明に当たりまして、ちょっと1枚おめくりいただきまして、スライド番号で1ペ
ージ目、次のページの観光立国推進基本計画の概要というスライドをごらんください。平成
18年それから平成19年に観光立国推進基本法それから基本計画が閣議決定されまし
た
けれども、その基本計画の中で基本的な目標というものを5つ定めてございま
す。簡単
にご説明申し上げますけれども、この5つあるグラフがそれぞれの目標に対応したグラフに
な
っております。左上から訪日外国人旅行者数、これは我々はインバウンドと呼んでお
り
ますけれども海外からお客さんを連れてくる、これを平成22年までに1,000万人にす
る
と。次は上の段の真ん中ですけれども、日本人の海外旅行者数……。

【上山座長】 お話し中、ちょっとすみません。時間がないので、制限時間厳守でお願
い
します。要点だけお願いします。

【中川課長補佐】 はい、承知しました。わかりました。

こういった訪日外国人旅行者数の目標を初めとして5つの目標を掲げてございま
す。観
光立国推進基本計画は計画期間は5年間なんですけれども、策定後3年をめぐりに見直しを
行
うことといたしておりまして、今年度見直しの検討を進めていこうと考えているところ
で
す。そういったこともございまして、基本的にはこの基本計画のレビュー、基本計画に
掲
げられた目標の達成状況、それから各施策の実施状況というものをレビューしていくと
い
った考え方に立ってございます。

1枚戻っていただきまして、取組状況の表に戻っていただきたいと思
い
ますけれども、

そういうこともございまして評価の視点、それから評価手法といたしましては、評価の視点は4つにカテゴライズしておりますけれども、基本的には観光立国推進基本計画の実施について全般的に見直しを行うということを現時点では考えてございます。評価手法といたしましては、掲げられた目標及び掲げられた施策の状況について検証を行っていくと考えているところです。

詳細につきましては引き続き検討中ということでございますけれども、1点、こういった基本計画に掲げられた目標ですとか施策について全般的に見直しを行うこととすると、どうも広いのではないかと。そして政策レビューを行うに当たって、なかなか広く薄いものになってしまうのではないかとということを内部でも懸念しているところでございまして、ここからどう絞っていくのか、施策について絞っていく、あるいは目標についても5つすべてやるのではなくて、その中から幾つかピックアップして、そこについて重点的に掘り下げてレビューを行っていくべきではないかという話も内部の議論の中で出てきているところでございまして、今後はどういった観点、どういった視点から施策あるいは目標について絞り込みを行っていくかということを考えていきたいと思っております、そういった観点から、観光庁ひとりよがりのレビューにならないようにアドバイス等いただければ、大変ありがたいと考えているところでございます。

簡単ではございますけれども、観光庁からは以上です。

【上山座長】 どうもありがとうございました。

【岸川企画専門官】 住宅局住宅政策課の岸川と申します。よろしく願いいたします。

昨年度も政策レビュー「住宅分野における市場重視施策」についてご意見をいただき、ありがとうございました。その際にも住生活基本計画のことについて若干ご説明申し上げたところでございますが、今年度は「住生活基本計画（全国計画）」全般について政策レビューを行うということでございます。

この住生活基本計画でございまして、平成18年に新たな住宅政策の基本法制として住生活基本法が制定されまして、それに基づき18年9月に住生活基本計画の全国計画を策定しているところでございます。これに基づきまして、都道府県のほうは都道府県計画という形で、概ね1年遅れで計画をつくっていただいているところでございます。この計画の中で、今回の資料の4枚目にもつけておりますけれども、計画期間は10年間でございますが、「今後の社会経済情勢の変化及び施策の効果に対する評価を踏まえて、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行う」ということとしております。18年9月の策

定から今年度で概ね5年近くが経過するということですので、これは最終的には政務三役のご判断ということになりますけれども、新たな計画の策定に向けまして、現行計画における目標の達成状況等について評価を行うこととしたいと考えております。

評価の視点でございますが、この住生活基本計画、1枚繰っていただきますと概要という形で載せさせていただいておりますけれども、大きな4つの目標と、それを達成しているかどうかを示す成果指標をそれぞれ目標に対応するものとして設定しております。そしてまた、目標を達成するための基本的な施策について、目標ごとに掲載しているところでございます。

その次のページが具体的な成果指標の例でございます。できるだけ定量的な数字を使い、各種統計調査等を活用する形で、現在13の目標を設定しているところでございます。レビューの実施にあたりましては4つの大きな目標が達成されているかどうか、それからその目標を達成するための基本的施策は具体的にどう実施されて、どういう効果があったか、それから成果指標はその目標の達成状況を把握するのに適切なものであるのかどうかといったことを評価の視点として、進めてまいりたいと考えております。

評価手法でございますけれども、こちらにつきましては当然成果指標の分析ということがメインになってくるかと思えます。この成果指標につきまして例えば住生活総合調査、こちらは住宅に対する満足度ですとかそういったものでございます、それから住宅市場動向調査、注文住宅、分譲住宅、民間賃貸住宅、中古住宅等の5つの市場を対象といたしまして、資金調達方法ですとか、建築に当たりどんな影響を受けたかといったような調査でございます。それから空家実態調査がございます。これらに基づいた定量的・定性的な分析を行いまして、同計画における目標の達成状況等を検証したいと考えております。また、目標の達成状況や近年の社会経済情勢の変化を踏まえまして、現行計画における基本的な施策に関し、その効果や課題について分析・評価を行っていく予定でございます。

現在の検討状況でございますが、各種統計調査はこの6月に大体確報値が出るような状況でございますので、その調査を踏まえまして分析作業を行うこととしております。また、基本的な施策につきましても、毎年度フォローアップを行っておりますので、昨年度の実施状況のとりまとめ・分析作業を踏まえ、評価を行っていきたいと考えております。

それから、第三者の知見の活用ということで、社会資本整備審議会住宅宅地分科会で住生活基本計画（全国計画）の見直しの議論をお願いする予定となっております。そういったところでも政策評価のような形、成果指標等の分析を行いまして、見直し作業を進めて

いきたいと考えているところです。

以上です。

【上山座長】 はい。

【松井課長補佐】 住宅局建築指導課の松井でございます。よろしくお願いいたします。

資料2-2-③をお願いいたします。「住宅・建築物の耐震化の促進」でございます。まず1枚めくっていただきまして、スライドの1ページ目をごらんください。住宅・建築物の耐震化の促進につきましては、耐震改修促進法という法律が、これは阪神淡路大震災を契機に成立いたしました。その後、新潟中越地震でありますとか福岡県西方沖地震等を踏まえて平成18年に法改正がなされております。その法改正時におきまして、国において基本方針を策定するということになりまして、この基本方針の中で住宅、多数の者が利用する建築物、これは特定建築物と申し上げておりますけれども、この耐震化率の目標を、平成15年の75%から27年までに9割まで引き上げるという目標を掲げさせていただいているところであります。

こういった法律による枠組みに加えまして、3枚ほどめくっていただきまして4ページ目に住宅・建築物の耐震改修促進に係る支援策の概要とございますけれども、補助の制度でありますとか、税制の制度でありますとか、融資といった制度を使って耐震改修の促進を行っているところでございます。

最初のエクセルの表に戻っていただきまして、評価の目的、必要性でございますけれども、平成17年のときに東海地震、東南海・南海地震で地震防災戦略が中央防災会議で決定されまして、10年後に死者数を半減させるという目標を踏まえて、住宅の耐震化率、多数の者が利用する建築物の耐震化率を9割以上とする目標が設定されました。今回、目標の設定からおおむね5年、計画期間の半分が経過いたしましたので、平成22年度に政策レビューを実施することになりました。

ちなみに、このテーマにつきましては、昨年度、平成21年度につきましても、備考欄にございますけれども国の重要政策としまして政策レビューを実施しております。この政策レビューに対しまして総務省より課題が示されておりました。その課題を踏まえて今年度も実施してまいりたいと思います。ちなみに課題につきましては、この資料の最後の5ページ目ですけれども、このような形で総務省の当方の政策レビューに対しての課題が示されているところでございます。

エクセルの表でございますけれども、まず評価の視点でございますが4つ掲げさせてい

いただいています。まず耐震化に係る目標の達成状況、耐震化率の達成状況でございます。2つ目が耐震化促進の各種施策の効果でございます。3つ目が耐震化を促進する上でのボトルネックについてでございます。4つ目が耐震技術の開発・普及の動向でございます。

それぞれにつきまして評価の手法でございますけれども、まず耐震化の目標達成状況につきましては、住宅・土地統計調査等の統計データを活用しまして耐震化率を推計しまして、達成状況を検証してまいりたいと考えております。施策の効果につきましては、これは公共団体が主に主体となって制度・施策を促進しているということもございますので、公共団体の制度の整備状況等を踏まえまして施策の効果を検証していきたいと思っております。3つ目のボトルネックにつきましては国土交通行政モニターアンケート調査、これは昨年度実施しましたけれども、こういった調査等を踏まえて、世代構成とか年齢とか収入といった分析軸を用いたボトルネックを検証してまいりたいと考えております。耐震技術の開発・普及の動向につきましても、耐震技術の開発業者のアンケート調査等によりまして、技術開発の普及動向について検証してまいりたいと思っております。

現在の検討状況でございますけれども、いずれも現在作業を進めているところでございます。

これらの方針で今年度は政策レビューを進めてまいりたいと考えております。よろしくお願いたします。

【上山座長】 ありがとうございました。

それでは、以上3件について、時間があまりないんですが、気がついたことを各委員から出していただき、後でまた事務局と一緒に評価方針という形で各局に提示していきたいと思っております。

【山本委員】 では10秒で。

【上山座長】 どうぞ。

【山本委員】 12全部に関係することなんですけれども、評価の視点とか評価指標の書き方自身がどうも気になっていまして、評価の視点に書いてあることは評価項目で、評価指標というのは評価指標じゃなくて評価プロセスが書いてあるんですね。それは全般的に直していただきということと、あと政策・施策の関係についての分析というのが、特に2番目のやつに必要だろうと思っております。

【上山座長】 はい、どうぞ。

【佐藤委員】 いいんですか、一方的に聞いていいんですしたっけ？ じゃあ、ちょっと

短目に。

まず耐震化なんですけど、私も自分でいろいろとやっていたということもあるんですが、やっぱり前から気になっているんですけども耐震化の目標なんですけど、これは資料の2ページ目にあるんですけど、昭和56年、57年以降のやつも入れて耐震化の達成率を考えるのはどうかなと。57年以降でも古くなればほんとうは危ないところはあるはずなんです。けど、とりあえず当面の目標は昭和56年以前なんで、その中でどれくらい耐震化が進んでいるかどうかを見たほうがよくて、そうしないと何かちょっと水増し的な評価になってしまいますので、そこはちょっと考えたほうがいいのかということ、あと、それからやっぱりこれも全体に言えることだと思うんですけども、例えば観光立国なんかについても、今後の見通しで「これくらい観光客を伸ばします」なんていう目標を立てるときにやっぱり何かのリスク分析が必要で、例えば円高だって今進んでいるわけですから、あるいは経済不況もあり得るわけですから、世界経済がこうなる、為替レートがこうなるという幾つかのシナリオに基づいて予測を立てるとするのはあってもいいんじゃないかなと思います。

【上山座長】 それじゃ、ちょっと私から。

第1グループは今後の部分にも関係しそうなのでちょっと気づいた点をお話しします。評価の視点の3番目で耐震化のボトルネックというのがありました。これはとてもいい視点だと思います。評価というときに、まずその計画で掲げた項目の達成状況を測定するのは当たり前です。2番目にそれを支えるための施策をすべて洗い出す。その達成状況をチェックするのは当然だと思う。この2つの作業をやるとできていないところが見える。できていない原因はいろいろある外部要因でたまたまできなかったものもあるし、予算が足りなかったのでできなかった、あるいは技術的な制約にぶつかったとかいろいろあると思います。けれども、それをちゃんと全部洗い出す。以上がいれば基本的な作業だと思うんですね。その後にはやっとなんかのレビューが始まる。たまたま今出てきた3つについていえば、耐震化についてはわりとそういうフレームワークを踏まえて設計されている。観光についてはまだ全くできていない、住宅に関してもやや疑問という評価になると思います。観光についてはかなり掘り下げて、一体その目標が妥当なのかというようなことまで踏み込んでぜひ議論していただきたい。観光については、第三者的視点というものも不可欠だと思う。耐震化であるとか住宅に関しては技術的な蓄積もあるし、第三者も入って結構議論してきていると思うんですけど、観光については目標だけはいつも勇ましく掲げるの

だけれども、ほんとうにできるのか、あるいはどうやったら掘り下げて改善できるのかと、施策の中身がよく見えない。私は専門家ではないんですが、評価はありきたりにただ数字がこうなっていますというのでは困るので、力を入れてぜひ掘っていただきたい。

次のグループに。

【丹野政策評価企画官】 それでは、続きまして紹介に入らせていただきますが、第2番目のグループですけれども、地震対策及び申請手続関係についてということで、まず初めに「港湾の大規模地震対策」について、海岸・防災課の苔口補佐、それから「緊急地震速報の利用の拡大」について、気象庁の内藤調整官、それから「申請・届出等手続のオンライン利用の促進」について、総政局の清水企画専門官よりお願いします。

【苔口課長補佐】 港湾局海岸・防災課の苔口と申します。よろしくお願いたします。

「港湾の大規模地震対策」についてでございますけれども、港湾の大規模地震対策は大きく分けました3つの機能の観点がございます。1つが緊急物資の輸送・保管に係る防災機能拠点、被災地域における物流拠点機能、それと津波被害に対する防護機能の確保、この3つの観点からさまざまな対策を講じてきたところでございまして、これにつきまして今回レビューを行いまして、今後の施策の方向性に反映させたいというのが大きな柱となっております。

まず、初めの緊急物資の輸送・保管等の防災拠点の話ですけれども、これにつきまして大きく分けて緊急物資用の耐震強化岸壁に係る話と、基幹的広域防災拠点に係る2点がございます。まず最初の緊急物資の耐震強化岸壁でございますけれども、この評価の視点といたしましては、耐震強化岸壁だけではなく、その背後につながる臨港道路とか緑地などのオープンスペースとセットで緊急物資の輸送・保管の拠点としてちゃんと各港で円滑に機能しているかどうか、また全国的な観点からその施設配置が適切かどうかというところを評価の視点にし、具体的な評価指標といたしましては、それぞれの整備状況や運用面での地域防災計画での位置づけはどうなっているか、また主に港湾管理者などの応急復旧体制を調査・整理いたしまして進捗状況を分析すると、そして全国的な施設量や配置等々も含めて検討するというところでございます。

これを施策の反映方向といたしまして、まず1つ、我々が耐震強化岸壁の緊急性プログラムというものを定めておりまして、これは18年から22年の5カ年で耐震岸壁の整備率を、全国配置ベースで約55%から70%まで引き上げるというものをつくっております、これの時期、計画への反映を、この知見の検討を生かしながらやっていきたいと考

えております。

もう一つの防災拠点機能としては、基幹的広域防災拠点、これは今、東扇島が20年6月から供用、堺泉北港も20年度から整備を行っているところでございます。これらにつきましては、首都直下地震とか東南海・南海地震等において緊急物資の中継拠点、自衛隊のベースキャップ等々で機能いたしますけれども、発災時にほんとうに円滑に機能するような運用体制、人員配置等々、それとか仕組み等々が構築されているかということをもう一度レビューしてみたいと。さらに、今、首都圏、近畿圏で整備・供用されている以外の地域についての配置の必要性はないかということも検討していきたいと。これらにつきましても、実際の防災拠点の動員体制や訓練の状況とか協定の状況、それらの現状を整理・分析して……。

【上山座長】 すみません、あと30秒で。

【荅口課長補佐】 はい——運用体制の強化方策を検討していきたいと考えているところでございます。

続きまして、被災地における物流拠点機能でございますが、これにつきましては国際海上コンテナターミナルを港湾局としては耐震化しておりますが、これが円滑に機能するか、また全国的な観点から施設量が適切かどうかを考えたいと思っております。これなんかも評価の手法といたしましては、現況整理、施設の配置の妥当性を分析いたしまして、今後の配置計画等に結びつけていきたいと。

それで最後になりますが、津波被害に対する防護機能の観点につきましては、現在想定されている津波に対しまして、目標とされる防護水準の達成状況、それらを超える外力についてどのような対策を行っていくかということ、それら防護水準や達成状況を検証いたしまして新たな減災策等を検討していくということで、最終的にそれらを取りまとめていきたいと考えております。

簡単ではございます、以上です。

【内藤即時地震情報調整官】 続きまして、気象庁地震火山部管理課の内藤でございます。「緊急地震速報の利用の拡大」ということで、資料2-2-⑤をごらんいただきたいと思えます。

緊急地震速報と申しますのはもう皆さんご存じのとおりでございますが、地震が発生した直後にP波をとらえて強い揺れであるところのS波を到達をお伝えするという情報でございます。既にNHKのテレビ等でごらんになった方も多いかと思えます。この緊急地震

速報につきましては、平成18年に一部供用を開始し、そして19年10月には一般提供を開始、そして同年12月には法令で地震動の警報・予報として出されることになりました。その警報・予報化してから今ちょうど2年と半年になりますので、これまでの取り組みについていかがであったか、緊急地震速報は適切に利用されているかというところについてレビューさせていただきたいと考えています。

それで、レビューの観点でございますけれども、緊急地震速報というのは猶予時間の短い情報でございますので、まずは気象庁で情報を作成いたしまして、それを国民に迅速に伝える、そしてそれをその短い時間の中で利用者がどのようにうまく利用するか、この3点がないと緊急地震速報は減災に使えないというところでございますので、この3点についてこれまでの取り組みについてレビューをいたしまして、どこが足りなくて、今どのようところで問題が発生しているかというところを分析してまいりたいと思います。

緊急地震速報でございますが、この利用の用途というのは非常にたくさんの方がございます。例えば工場の機械を停止するというのも1つの利用かと思っておりますけれども、今回のレビューにつきましては、緊急地震速報を国民の皆様がいかにご活用いただけるか、緊急地震速報を聞いて身の安全を守れるかというところを中心にさせていただきたいと考えております。今のところ緊急地震速報、警報を14回発表しているところでございますが、その中で一番大きな効果を上げられたのは平成20年の岩手・宮城内陸地震かと思っております。この地震におきましてアンケート調査を行ったところ、緊急地震速報を知ってはいたが、それを聞いて何をしたいのかわからなかったという回答が多く見受けられました。つまり、緊急地震速報をせっかく発表してもまだまだ利用につながっていないという現状がございます。その原因は何かというところを分析します。

まず、緊急地震速報の情報をつくる場所ですが、情報の信頼性の向上がないと利用者の方々には利用してもらえないので、これをいかに今後向上していくか、今までの取り組みがどうであったかというところを見ていきたいと思っております。

次に国民への確実な伝達、この手法が今テレビ等で行われておりますけれども、それで十分なのか、それ以外のものはないのかというところも分析したいと思っております。

3番、国民への周知の徹底ですが、たくさんの方々の国民の皆様がこれまでの周知・広報の中で緊急地震速報の存在自体は知っていただいております。しかしながらそれが実際の避難行動に結びついていないという現実がどこにあるのか。実際に人が動いてみないとなかなか覚えられないというところもございますので、例えば訓練を行っていく必要があるのではない

か、そういうところを分析してまいりたいと考えています。以上です。

【清水企画専門官】 それでは、続きまして総合政策局行政情報化推進課の清水と申し上げますが、「申請・届出等手続のオンライン利用の促進」ということで、資料2-2-⑥に基づいて説明させていただきます。

まず評価の目的ということですが、平成18年に政府全体でIT新改革戦略というものが策定されまして、その中でオンライン利用促進のための行動計画を各省で定めるようにということですが、これが18年に定まりまして既に4年がたつというところで、オンライン利用に関しニーズが高い等主要な5手続について、今後さらなる利用促進の向上を図るために、これまでの利用促進に係る取り組みについて検証を行うということになります。

具体的な5手続の考え方につきましては、パワーポイントの2ページ目につけてございまして、2ページ目のところで平成18年3月のオンライン利用促進のための行動計画ということで、ここには8手続が計画対象となっておりますが、下の3つの手続につきましては、右下に青の部分で理由が書いてございまして、実際に現在オンライン申請というものを行っていないというような状況がございまして、そもそも利用促進の取り組みを行っていないということで政策レビューの対象外と今回考えておりまして、上の5手続につきまして政策レビューの対象ということで、今回はそれで考えてございます。

それで、頭の様式に戻らせていただきまして評価の視点でございますが、これまで行ってきましたオンライン利用促進の具体的な取り組み、利用者に対する利便性の向上ですとか広報・普及啓発といった内容がそれぞれございまして、その取組内容と、それに伴って利用率がどのように変化してきたかということを確認するということになります。それで、この上記評価につきましては、それぞれの手続についてこのオンライン申請を利用しているもの、利用していないものの属性がどういう形になっているのか、それとあと手続の特性がどういう形になっているのか、それから利用していない方にとって利用促進の障害というものがどういったことになっているのかといったことを明確にしつつ、評価を行うということを考えてございます。

それで評価手法でございますけれども、ベースといたしましては全体の申請件数におけるオンライン申請件数の構成率、いわゆるオンライン申請の利用率を評価の指標として用いるということですが、これまでの利用促進に係る取組事例、それによって利用促進に効果があったかどうか、それから現場の改善要望とかそういったものを反映しながらそれぞれの

手続について評価を行っていくという考えでございます。それで検討状況につきましてはそれぞれの手続に記載しておりますが、基本的には上記評価の視点、評価手法に基づきまして、現在作業を進めている内容をこちらに書いてございます。

次のページに行きまして、政策への反映の方向ということでございますが、今回のレビューの評価結果を踏まえまして、次年度以降さらなる利用促進ということを図っていきたいと考えておりますので、その利用促進の取り組みがより効果的・効率的になるように、利用促進の取り組みにそれぞれ反映していくということを考えてございます。

それから第三者の知見の活用でございますが、これについては利用者・非利用者からの意見等を聴取予定と書いてございますが、特に我々としては利用していない方が実際どのような方がおられて、どういった障害があるのか、それでそういった障害が実際取り除けるものなのかということについて、サンプリング調査とかアンケート調査といったことによっても行っていきたいと考えてございます。

以上でございます。

【上山座長】 ありがとうございます。

それじゃあ、どうぞ。

【森田委員】 それでは、はい。

【上山座長】 はい。

【森田委員】 2つ目の緊急地震速報についてですが、資料2-1では今までのチェックアップの実施結果を踏まえてさらに掘り下げたということですが、この中にも出てきているように、種々のほかの施策において、この情報をいかに利用するかが重要であると思っておりますので、そのような観点もレビューの中に入れられてはどうかと思います。

以上です。

【佐藤委員】 いいですか、すみません。

1番目の港湾の話ですけれども、基本的なアイデアはBCPとかBCMというやつだと思っただけですね。要するに地震が起きたときに速やかに復旧して、迅速に施設を再起動させる、あるいは1つの港湾がだめになったときにほかのところに迅速に物流を移すことができるかどうかということなので、これはただのアイデアですけれども、そういうBCPの視点で少し評価してみるというのも、ある評価手法というのを考えてみるのも1つの手ではないかと思っております。

【加藤委員】 すみません、では、一言コメントいたします。

一番最後のものですが、6番目の人ですか、「対象外」とおっしゃったものについて、なぜ対象外になったのかということ、もしくはなぜ対象にできなかったのかということ自体はレビューの対象にならないのかなと思いました。

【上山座長】 それじゃあ、私も幾つかある。3つ目については、使わない人がなぜ使わないか聞いてみるとおっしゃいましたが、とてもよい視点だと思うのでぜひやってください。それからあと、使っている人にも、今使っているがこのあたりは改善してほしいとかいろいろな意見があると思う。やはり利用者の視点、利用者の生の意見というものをきっちり直接とって、それを分析するというのをぜひお願いします。

それから2番目の地震速報については、これは日常的な利用者というのはなかなかないので難しいとは思いますが、しかし、これもいわゆる行動分析だと思うんですけども、速報を利用してほしい人が利用できる状態になっているとか、あるいはこういう速報が存在するということを知っているとか、利用されるために利用者側の視点から見たら必要なことというのは幾つかあると思う。それをちょっと項目を洗い出して、それで実態調査をしないとけないと思うんですね。利用促進のためにあるべき姿というのを、何となくプロダクトアウト側とか役所側から「ああじゃないか、こうじゃないか、こうしたほうがいいんじゃないか」というのを考えて、それがどうなっているかというのを見ると、ほんとうの実態からずれたところになってしまう可能性がある。利用者を想定して、そこに実際に例えばサンプル的なものを見せて、「こういうものを使いますか」、「これだと使い勝手はいいですか」というシミュレーションをやらないと、抽象的な評価で終わっちゃう気がします。

それから1つ目の港湾は疑問が山ほどありまして、大規模地震対策というこの言葉自体が何を意味するのかというのがよくわからない。地震対策とは、日本国民が地震が起きてもあまりみんなが困らないためにすることという発想に立てば、必ずしもこの施設の整備をするという議論にならないかもしれない。岸壁が壊れても、岸壁を防御しなくても、オルタナティブな手段で物資が確保できればそれでいい。国際コンテナぐらいたと破壊されると困ると、強固なものにしておこうという議論はある程度わかるんですけども、残りの港湾全部について地震に必ず強く絶対壊れないというものを目指すと、税金が幾らあっても足りません。ほんとうは個別の港湾ごとに仕分けのようなことをやる必要がある。現実に今回のレビューでそれはできないと思いますが、費用対効果をぜひ出していただきました。リスクをどういうふうに効果に換算するのかというのはやや難しいですけども、ダ

ムなどでさんざん議論してきた話と同じだと思う。100年に1度の大洪水が起きるかもしれないので何千億円かけて整備しますと、しかしその流域にある経済価値はわずか50億でしたといったようなことがよく起きますので、対象となる港湾を少し分けて議論していただきたいと思うんですね。国際コンテナターミナルは、それはそれとして議論するとか。ともかくその他の港湾はその経済価値もあわせて議論しないと、耐震工事自体が自己目的化する。「施設量・配置が適切か」となっていますけれども、答えは最初から「もっと安全なほうがいいです。まだまだ足りません」という答えになりがちです。ちょっとここは細かく場合分けして、数字をちゃんと出して議論していただきたいと思います。

【丹野政策評価企画官】　　続きまして第3グループでございますが、交通関係の安全関係ということで、「運輸安全マネジメント評価」について、大臣官房運輸安全監理官室の伊地知企画調整官、「道路交通の安全施策」について、総合政策局の矢島補佐、それから「鉄道の安全施策」について、鉄道局の中野事故対策官よりご説明いただきます。お願いします。

【伊地知企画調整官】　　運輸安全監理官室の伊地知でございます。テーマは7番目、「運輸安全マネジメント評価」ということをご説明させていただきます。資料2-2-⑦ということでございます。

運輸安全マネジメント評価という制度につきましては、その次の色刷りになっております資料をごらんいただければと思いますけれども、そもそもこの制度は18年10月に開始されたばかりの新しい制度でございます。その直接のきっかけとなりましたのは平成17年のいわゆるJR福知山線事故など結構大がかりな事故が多数発生したことであります。これらの事故につきましては、何も安全基準を守っていなかったであるとか、あるいは安全投資をしていなかったとかそういったところではなくて、十分に安全投資も行い、安全基準も遵守していたような事業者であっても、こうした主にヒューマンエラーなどを原因とする大きな事故を発生させたということがあったので、そういったヒューマンエラー等の撲滅という観点からの施策が必要なのではないかということから、本件の運輸安全マネジメント制度というものが導入されたという次第でございます。

具体的な内容ですが、資料の次のページをごらんいただければと思いますけれども、関係法令というのが下のほうに小さく書いてございますが、鉄道事業法とか航空法とか道路運送法とか海上運送法等の各事業法に、安全管理規定の策定や各事業者に安全統括管理者の選任などを義務づけまして、それで実際に安全統括管理者及び社長といった経営トップ

が、まさに安全というものに対してヒューマンエラー撲滅も含めた安全意識を高めてもらうために、全社的な安全マネジメントの推進を求めたというものでございます。

したがいまして、安全管理規定の中にはこういった安全方針の作成云々といった事項を盛り込んでいただき、運輸安全マネジメント評価といたしまして、私どもの運輸安全監理官を中心とするチームが実際に事業者の本社に赴きまして、評価を実施しているというところでございます。

今回、こちらの運輸安全マネジメント評価が18年10月に始まってから昨年10月に3年目を迎えたところでございます。評価の視点といたしましては、最初の資料に戻りませけれども、運輸安全マネジメントの取り組み状況について、3年経ったこのマネジメント評価を振り返りまして、実際の各事業者の改善状況というものを調査・分析していきたいと考えております。

こちらの具体的項目といたしまして3つほど書いてございますが、実際には運輸安全マネジメントの視点というのは、この3つにとどまらず非常に多数ございます。それぞれにつきまして、我々といたしましてはレビューしていきたいと考えております。

以上でございます。

【矢島課長補佐】 続きまして、「道路交通の安全施策」についてご説明いたします。担当局といたしましては、総合政策局と道路局及び自動車交通局の3局となっております。資料に沿ってご説明させていただきたいと思っております。

初めに評価の目的と必要性でございますけれども、我が国におけます総合的な交通安全施策につきましましては、内閣府が全体の取りまとめを行っております交通安全基本計画によって取り組まれております。この基本計画におけます目標といたしましては、平成22年までに年間の24時間死者数を5,500人以下、死傷者数を100万人以下とすることとなっておりますが、そのためには、例えば交通規制や運転車教育は警察庁が行っています。また、交通安全思想の普及啓発等につきましましては内閣府さんが中心となって実施している中にありまして、国土交通省といたしましては、基本計画に掲げられております施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たしております道路交通環境の整備事業とか、事業用自動車の安全対策事業、また車両の安全対策事業を対象といたしまして、目標の達成状況とか施策の実施状況等についての評価を実施いたしまして、今後の施策に反映させ、効果的な交通安全施策を推進することが必要であると考えております。

なお、平成21年度の交通事故の死者数につきましては4,914人、死傷者数が91万

5,029人となっております。2年連続で既に基本計画の目標は達成されておりますけれども、この目標の達成を受けまして、内閣府の特命担当大臣からは、平成30年までに24時間死者数を2,500人以下とする新たな数字が示されているところでございます。この新たな数字の達成に向けまして、引き続き交通安全施策の推進が必要不可欠となっていることから、これまで実施してきております施策の効果とか課題を分析いたしまして、今後の交通安全施策に反映させる必要があると考えているところでございます。

次のページでございますけれども、評価の視点でございます。今回の政策レビューにつきましては、基本計画に掲げられております施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たしております道路交通の安全施策につきまして、その必要性和有効性を検証するというものでございます。対象施策の概要でございますけれども、ちょっと資料をめくっていただきまして添付資料を見ていただきたいと思います。まず道路交通環境の整備事業でございます。資料にもありますとおり、我が国の死傷事故率につきましては、欧米と比較いたしますと依然と高く、中でも生活道路の死傷事故率は幹線道路の約2倍と、特に歩行者と自転車の死傷事故率が高くなっているということでございます。

次のページでございます。幹線道路につきましては、全体の22%の区間に死傷事故全体の71%が集中しているという状況でございます。この死傷事故率が高い箇所等を「事故危険箇所」として指定いたしまして、優先的に対策を実施しているものでございます。

次のページでございます。死傷事故率の高い歩行者や自転車の安全な通行を確保するために、歩行者とか自転車の死傷事故発生割合の高い地区を「あんしん歩行エリア」として指定いたしまして、経路対策やゾーン対策、幹線道路対策等の対策を実施しているものでございます。

次のページでございます。自転車と歩行者による事故につきましては、平成10年から平成20年にかけて約4.5倍と増加しております。この自転車と歩行者の安心・安全な交通環境を整備するために、自転車道の整備や自転車レーンの設置など自転車走行空間の整備を実施しているものでございます。

次のページでございます。事業用自動車の安全対策事業でございます。近年、道路交通におけます事故件数とか死者数が減少している中にありまして、より高度な安全性が求められております事業用の自動車につきましては、自家用自動車と比べて事故件数とか死者数ともに減少率が低い……。

【上山座長】 すみません、時間をオーバーしていますので。

【矢島課長補佐】 はい。

低いという状況でございます。このため、事業用自動車総合安全プラン2009を策定いたしまして、目標の設定とか施策の実施、あと、目標の達成状況等の確認とかを行いますPDC Aサイクルに沿った取り組みを実施しているものでございます。

次のページでございますけれども、車両の安全対策事業でございます。こちらにつきましては、平成18年6月にまとめられております交通政策審議会の報告書におきまして、車両安全対策によりまして死者数を2,000人低減すること、また平成22年以降も死者数が引き続き低減していることを目指すこととされているところでございます。

次のページでございますけれども、こういった目標を達成するために、先進安全自動車の推進計画とか安全基準の拡充・強化、あとは自動車アセスメントという3つの方策の有機的な連携を総合的に推進していくというものでございます。

取り組み状況の資料に戻っていただきまして、次に評価手法でございますけれども、まず道路交通環境の整備事業につきましては、事故危険箇所におけます重点的な交通事故対策等によりまして……。

【上山座長】 すみません、あとはごく簡単をお願いします。時間がかかなりオーバーしています。

【矢島課長補佐】 あっ、そうですか。じゃあ、こちらに書いてありますとおり、それぞれの検証を行うことによりまして、それぞれの施策の必要性和有効性を検証するというところでございます。

検討状況でございますけれども、内閣府のほうで基本計画の政策評価をこれで行われておりますけれども、これも道路交通に国土交通省の施策が中に入っておりますので、そういったものを踏まえて、それをさらに充実したものにする必要があると考えているところでございます。

反映の方向性でございますけれども、今後のそれぞれの施策に反映させまして交通安全施策を推進すると。

それで最後のページでございますけれども、第三者の知見でございますが、こちらにつきましては内閣府で行われました学識経験者等の知見等を活用したいと、それからあと事業用自動車の安全対策につきましては、こちらにありますような会議、委員会の意見等を活用するという予定でございます。

その他については検討中でございます。

以上でございます。

【中野事故対策官】 続きまして鉄道局でございます。9番の「鉄道の安全施策」について簡単に説明いたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

最初の評価シートをごらんになっていただきたいと思っております。政策レビューのテーマ「鉄道の安全施策」、これは先ほども安全マネジメントからも紹介がありましたように、平成18年10月に施行した鉄道事業法等の改正を踏まえて、同法の附則で施行後の5年を目途として規定の実施状況を勘案し、必要により見直すこととされているという法律上の規定も踏まえて今回評価をいたすものでございます。

1枚おめくりください。ポンチ絵がございます。左側に鉄道事業法の改正の概要、右側に踏切道改良促進法の改正概要ということになっております。左側の概要といたしまして、輸送の安全の確保のために鉄道事業者の安全管理体制の確立、利用者による監視、国の指導・監督の強化といったものが柱となった法律改正が18年にされたものでございます。

もう1枚おめくりください。今回、鉄道安全施策がいろいろと概略メニューに並んでおります。災害対策、地震対策といろいろありますけれども、左上の黄色い部分、今回の政策レビューの項目として考えております輸送の安全を確保するための取り組みの強化に関するレビュー、それから踏切対策に関するレビュー、これらについてレビューを実施していきたいと思っておりますし、今、作業をしているところでございます。作業の状況をちょっと紹介したいと思っております。もう1枚おめくりください。鉄道事故がこういったような推移かということが、鉄道の運転事故件数の推移ということで黒の折線グラフです。長期的には減ってきているということが1つ。それから交通安全基本計画の目標とされております運転事故による乗客の死亡者数がゼロという目標に対して、平成17年を除きその目標をこれまで達成してきているところでございます。平成17年は福知山の脱線事故の死者数でございます。

もう1枚おめくりください。運転事故の件数、850件ございますけれども、人身傷害事故と踏切障害事故がおおむね半分ずつ占めている状況です。内訳を見ると、ホームでの接触とかそれから線路内立ち入り、踏切事故については直前に横断してくる人というもので起きている事故がほとんどであるという状況です。

もう1枚おめくりください。100万キロ当たりの事故件数の推移、これは何を紹介したいかというところ、赤いの方を見てください。赤いのが地域鉄道ということで、事故の発生率が少し高いかなというところで、この辺もレビューとしてしっかりとスポットを当てて

解析を進めていきたいと思っております。メンテナンス費用も大手に比べるとあまりかけられていないという状況が右側のグラフでございます。

あとは中小鉄道の状況でございますので省略いたします。

以上です。

【上山座長】 はい。

【山本委員】 いいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【山本委員】 3本を1本でやったほうがいい気がしたんですけども。

【上山座長】 はい、ほかの方。

【佐藤委員】 じゃあ、すみません。

【上山座長】 はい、佐藤さん。

【佐藤委員】 最後の、素朴な質問なんですけど、私、中央線ユーザーなので。何か輸送では事故がないということなんですけれども、毎週のようにやっぱり人身事故というのは中央線では起きるので、これは確かに運転中の事故じゃないんですけれども、ホームで待っていること自体、輸送サービスの一部ですよ。ですから、何かちょっと取り上げ方が変だなと。踏切も少なくなっているのもわかるんですけれども、やっぱりとり方がちょっと違うんじゃないというのが素朴な疑問です。もしかしたら違うところで担保していますというのであれば、それはそれでわかるんです。

あともう一つ、1つ前の道路交通の安全施策なんですけれども、2,500以下にするというのは結構なことなんですけれども、「できるの？」というただそれなんですけど、やっぱり可能かどうかということも検証して、先ほど座長からも話があったと思うんですが、目標自体の妥当性というのを議論しなければいけなくて、経済学的にいうと費用逓減の原則というのがありまして、やっぱり目標達成していくのには——あ、費用逓増の原則ですね——だんだんコストがかかるようになるはずなので、今まで死亡者数半減できたからといって、これからさらに半減できるようになるのは同じコストでできるかということ、そうではないということは理解しておいたほうがいいと思いますので、ちょっとこれ、その実効性を検証したほうがいいんじゃないかなと思います。

【村木委員】 最初のところなんですけれども、レビューのあり方で、基本的には経営トップがどのような形でこういった運輸安全のマネジメントに参画するかということだと思いますが、その大切さもある一方で、運行レベルのことを考えると現場でどのように

それが浸透しているのか、その辺についてもレビューしていただければよろしいのではないかと思います。

以上です。

【上山座長】 森田さんはいいですか。

【加藤委員】 では、私も一言だけよろしいですか。

【上山座長】 どうぞ。

【加藤委員】 私も最初の意見と同じで、国民の視点から見れば、安全は、道路だけとか鉄道だけとかで考えているわけではないので、ひとまとめにして全体としての安全性を議論できる仕組みをぜひとも考えてほしいと思いました。そういう意味でいうと、なぜうまくいかないのかという原因についても、できれば共同で議論することが望ましいと思いました。例えば、これは国土交通省の中で議論していることなのでこうなっているのですが、実際には警察をはじめとする関連する省庁との連携が多分大きな影響を与えるはずで、そういった関係省庁との連携についても評価の中に加えるべきなのではないかと思いました。

以上です。

【上山座長】 私も山本先生と同じ意見で、これ3つの一本化というのは今さら無理かもしれないが、事実上かなり調整しながら効率的にやったほうが良いと思います。

個別についていえば、2つ目の道路交通についてはもうちょっと広い視点があってもいいんじゃないか。私も知識は限られていますが、施策が3本となっていましたけれども、これは多分狭くて、道路についていえば多分一番安全対策になるのはバイパスの建設だと思う。あと、なかなか言いづらいかもしれませんがひょっとしたら高速道路の建設そのものが事故を減らす。現実はそのなので、やはりそれもちゃんと入れたほうが良い。さらにモーダルシフトが進めば夜中のトラックが減るわけで、もっと事故も減るし、あとLRTが整備されれば朝夕の通勤の事故も減る。トータルの交通体系まで広げた議論、数字をとるのが一層難しくはなりますけれども私は要ると思っていて、特に⑧というのは視点が狭過ぎるような感じがする。ここにあるようなことであれば、別に毎年のチェックアップでやれば良いわけで、⑧は仕切り直しが要るのではないか。

⑨はわりと論点が絞られてきているように思うんですけども、やっぱりほんとうのところの原因の掘り下げというのは必要で、多分踏切と中小鉄道の経営破綻問題の2つに、突き詰めると行くのではないか。3つ目がやっぱり多分自殺の防止だと思うんですね。従

来型の安全対策という意味では、実はもうやることは終わったということ。それが、今日いただいたデータには書いてあって、そうじゃない時代の対策って何なのかという、むしろ次のステージに行くためのレビューをされたほうがよいのではないか。「よくできている」。だから次のステージに行く。これもやはりもうちょっと広い思想が要るんじゃないかと思うんですね。

それから1番目の安全マネジメントについては、福知山線の事故があった後、これを取りあえずやってみるのはよかったとは思いますが。一方で世の中はコンプライアンスとか手続とか、この辺は森田先生がよく実態をご存じだと思いますが、手続が企業に要求されて、本業がおろそかになるぐらいこの種のことをやらされている。事業者の本音はどうかというのをやっぱり調べていただきたい。一流の事業者はこんなことを言われなくても前からやっているという感じだと思いますし、中小とか零細の事業者は「こういうふうに言われてやっと初めて自分たちもすごく発見がありました」というような感じだと思う。ですから一律に議論ができないと思うので、業種別とか規模別とかで分けて、「この種の安全マネジメントをそもそもお宅はやってますか」と、「役所にやられる『やらされ感』というのはあるんですか」とか、「もっと高度な内容があるんだったら教えてください」とか、素朴にこれは事業者の本音というのをちゃんととったらいい。本音をとるのが実はこれはすごく難しいんだろうと思うんですね。「いや、こんなのは形式的だと思います」みたいなことは、事業者に担当官が聞きに行くとき絶対言いません。そういう意味では、第三者的な人たちが本音をとるという作業をどこかでやらないとほんとうの実態はとれない。調査にちょっと工夫がいるような気がします。

以上です。

【丹野政策評価企画官】 はい。

どうもありがとうございました。

続きまして第4グループでございますが、大都市圏関係それから都市関係についてということで、「首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直しについて」、国土計画局の渋谷課長、「LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果」について、都市・地域整備局の吉田企画専門官、並びに「都市再生の推進」について、同じく堤企画専門官よりお願いしたいと思います。

お願いします。

【渋谷課長】 では、資料2-2-⑩「首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し」

というのを説明させていただきます。結構これは大きな政策体系になっておりまして、昭和31年以降、ほぼ半世紀間、全く政策評価されずに今日まで来ているという政策体系でございます。法律だけで8本ぐらいがぶら下がっている政策パッケージでございまして、これは今回プログラム評価という形で全部まとめて、政策プログラムとして半世紀ぶりに評価させていただきたいというものです。ちなみに、私が評価官室にいたころから、「これはプログラム評価の好事例なのでぜひやりたい」ということをずっと言っていて、なかなかやってくれなかったんですが、もう担当課長となったからには、ぜひこれをやらせていただきたいということでございます。

昨年、村木先生にも入っていただいて、東大の浅見先生を中心にワーキングチームで少し自治体との意見交換とか勉強をさせていただいたわけでございますけれども、成長戦略の中でも大都市圏政策の見直しというものが位置づけられておりますので、本格的に政策評価という形で、法改正も含めての検討を年内いっぱいやらせていただきたいと思います。体制は、国土審議会の中に委員会を設けて第三者委員会の形でやらせていただく形になりますが、ご存じのように審議会の委員会の設置だとか委員構成は政務三役とご相談しながら、ということになっておりまして、ちょっと今こういう政局の状況でなかなかご相談ができていない状況でございますので、速やかに副大臣等にご相談させていただいて、委員会の立ち上げをしていきたいと思っています。

中身のご説明ですが、頭紙の次の1ページを見ていただきますと、首都圏整備法等の創設当時の社会的背景と書いてあります。昭和31年に首都圏整備法ができているんですが、昭和31年、高度経済成長期でして、人口が100万人単位で毎年、毎年増えているということです。当時の新聞記事に「交通・住宅難にもサヨナラ」と書いてありますが、基本的な発想はスラムとスプロールをつくらずに世界に誇れる首都圏を整備するということです。基本的にほっておくと都心にどんどん人口が流入してきて、インフラが十分整備されない状況で人口が急増すると、世界の大都市圏に見られるようにスラムが発生するわけですが、これは絶対つくらせないということでいろいろな政策があるんですけれども、次の2ページを見ていただきますと、政策区域というのを設けまして、東京都区部と横浜・川崎の一部を既成市街地と定義しまして、ここの人口容量が当時850万人と想定してございまして、たしか当時700万人にちょっと欠けるぐらいだったんですけれども、もうすぐ850万を突破しちゃうので、これを上手にコントロールして、既成市街地にはなるべく人を入れずに周辺で受けとめる。その周辺を近郊整備地帯と都市開発区域と分けます。都

市開発区域というのは衛星都市のようなものですが、近郊整備地帯には都市計画の線引きを義務づけて、インフラが整備できてから調整区域を解除すると、で、開発を認めるといふ開発コントロール、まさに典型的なグロスマネジメントの政策であったわけです。

結果としてどうだったかということですが、当時850万という容量を数年で超えちゃうんじゃないかと懸念されていたんですが、現実には今が850万なんです。ですから、数年で850万の容量を超えていたものが、ほぼ50年かけて850万になったということは、物すごいコントロールがされてきたということだと思います。さらに、ニュータウンだとか工場のようなものはなるべく都市開発区域に誘導しようということで、この郊外の衛星都市に税制の特例だとか、これは法律的にはなかなかすごいこと……。

【上山座長】 あと1分で。

【渋谷課長】 あと1分？

【上山座長】 はい。

【渋谷課長】 はい、わかりました。

ということ、こういう成長管理型の政策を抜本的に見直しまして、とにかく不要な規制はやめると、むしろ都心にどんどんいろいろな企業を呼び込んだりするという国際競争力強化という観点から、この制度自体を抜本的に見直す必要があるんじゃないかということで、セオリー評価中心のプログラム評価をさせていただきたいということでございます。

以上です。

【吉田企画専門官】 それでは、引き続きまして2-2-⑪でございます。「LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果」でございます。

最初に評価の目的と必要性のところでございますけれども、LRT等の整備につきまして、少子高齢化への対応、あるいは自動車交通の円滑化といったようなこととか、あるいは環境負荷の軽減といった観点で大変重要な施策だという考えでございます。「このため」以下のところで書いてございますけれども、LRTの単体による整備の効果を評価するだけではなくて、これに合わせましてLRTと一緒にまちづくりをやっているところがありますので、そういったところの評価もあわせて行いまして、こういったまちづくりと一体となったLRTの整備におきまして、まちづくりへの効果を明らかにしたいと考えてございます。

評価の視点のところは今の観点で書いてございますけれども、最初のポチのところはま

さにL R Tそのものの効果、それからもう一つ、2つ目のポチがL R Tと一体となって実施した施策による効果といったところで書いてございます。

資料を幾つかつけてございますけれども、富山の事例等をカラーでつけてございますが、4.のところを見ていただければと思いますけれども、「富山ライトレール～沿線のまちづくり」というのをつけてございます。富山はL R T整備でご存じかと思いますが、こういったライトレールを整備するだけじゃなくて、沿線でこういった駅前広場であるとかフィーダーバスを整備したりだとか、あるいは自転車の駐輪場を整備するといったようなこととか、あるいは駅周辺に住宅を促進するといったようなことと、あとは魅力あるまちづくりもあわせて推進するといったような施策をトータルで進めてL R Tの整備をやってございますので、こういったところの効果をぜひ把握したいと考えているところでございます。

最初の様式の2に戻っていただきまして、評価手法としてはこういった整備のことにつきまして利用者の増減でありますとか、あるいは高齢者の移動がどうなったかといったところを評価していきたいと考えてございます。

最後、政策への反映の方向でございますけれども、これはL R Tの整備だけではなくて、このような富山のようなまちづくりと一体となったL R Tの整備につきまして、その効果とかを十分把握しまして、より一層効果的あるいは重点的な施策の推進をやっていきたいと考えております。また、「さらに」と書いてございますけれども、まちづくりの効果を明らかにすることで、やはりL R Tの整備における関係主体間の合意形成が非常に重要になってございまして、これがなかなかうまくいかないというところで広がらないというところがありますので、交通事業者との調整でありますとか、あるいは導入空間をつくるというところの調整をやりますので、そういったところの関係主体間の合意形成にも、こういった効果を明らかにするというで対応していきたいと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【堤企画専門官】 続きまして、まちづくり推進課の堤でございます。どうぞよろしくお願いたします。私からは資料2-2-⑫「都市再生の推進」についてご説明させていただきます。

レビューの取り組み状況をご説明させていただく前に、まず都市再生の全般的な体系についてご説明させていただきます。1ページ、ポンチ絵の都市再生関連施策の概要という

ペーパーをごらんください。ベースとなりますのは平成14年にできました都市再生特別措置法でございます、この法律に規制緩和ですとか金融・税制支援措置がぶら下がっております。その全体像をこの1枚に集約してございます。推進体制といたしましては、内閣に都市再生推進本部が置かれておりまして、本部長は内閣総理大臣、基本方針を定めるのも内閣総理大臣でございます。体系的には大きく2つに分かれておりまして、まず左の青い枠で囲っている部分が比較的大きな都市を対象といたしまして、公共事業をやるというよりは、むしろ民間の資金を使って大都市の再生を行うというものでございます。エリアといたしましては、都市再生緊急整備地域というものを政令で指定いたしまして、現在65地域ございますが、その中で都市計画の特例による規制緩和措置ですとか、さらには事業者への支援措置といたしまして、一定の優良な計画を大臣が認定いたしまして、金融支援あるいは税制支援を行うというものでございます。

これが大都市の再生ということでございますが、一方で右側の赤い枠で囲っている部分は、全国津々浦々の町の再生をやるということを目的にしているものでございます。こちらは公共事業、まちづくり交付金でございますが、これをベースにいたしまして地方都市の再生をするということでございます。市町村が都市再生整備計画をつくることからスタートいたしまして、計画に位置づけられた事業に対しまして交付金が手当されます。677市町村、1,083地区において交付金が手当されているところでございます。さらには事業者の支援措置といたしまして、左の緊急整備地域と同様の大臣認定制度がございます。以上が、簡単ではございますが全体像になっております。

資料の2ページから5ページまでは、今、申し上げた内容を詳しく説明しているペーパーでございますが、時間の関係もございましたので省略させていただきます。

最後の6ページでございます。5月17日に取りまとめられました国土交通省成長戦略におきまして、都市再生の関係の記述がございます。具体的には、早期の実現を目指すものとして、都市再生法の前倒し延長・拡充を行うとされております。

以上を前提といたしまして政策レビューの取り組み状況でございますが、一番最初に戻っていただきまして、まず評価の目的、必要性ということですが、成長戦略でも指摘されておりますけれども、我が国の国際競争力が低下することが懸念されるという状況でございます。都市再生の施策の重要性が一層増しているということがございますし、加えまして、都市再生特別措置法につきましては平成24年5月31日までに必要な見直しを行うとされております。こうしたことから今年度中に評価を取りまとめる必要があると考えて

ございます。

評価の視点でございますけれども、先ほど申し上げましたように平成14年度の制度創設以来、税制・金融支援ですとか規制緩和といった各種の施策を講じてきたところでございますので、それらの実績を踏まえまして経済効果等の分析を行うということ、さらにはその結果を踏まえまして今後の課題を明らかにしたいと考えております。

手法につきましては、今、視点について述べたことと重なりますけれども、各種の取り組みにつきまして実績・効果等の分析、さらには公共団体ですとか民間事業者等の関係者からの意見聴取を行うという手法によりたい。

検討状況でございますけれども、国土交通省成長戦略の取りまとめに際しまして、これまで有識者の意見を伺ってきたところでございますが、今後、より広範な関係者からの意見聴取を行いたいと考えております。

政策への反映の方向でございますけれども、評価の結果を踏まえまして、成長戦略の内容の実現ということも加味しながら、各種の制度改正を行ってまいりたいと考えております。

最後に知見の活用でございますけれども、この評価会におきましていただきました意見、助言等を踏まえながら対応させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【加藤委員】 では、いいですか。

最後の12番に質問なのですが、都市の国際競争力を強化することが目的ということですが、ここでいう競争力と言っているものは何なののでしょうか。それから、国際競争力強化をもし前提とするならば、国際競争力が上がったか、下がったかを評価するべきと思うのですが、それが評価項目になっていないので、違和感があります。

【佐藤委員】 その続きでもあるんですけども、まず評価の視点はともかく、活性化の度合いを何で計るかですね。だから雇用の増加で計りたいのか、生産、付加価値の創出ではかりたいのかというそのあたりを明確にするのと、やっぱりロジックモデルを明確にしないと、これはいろいろな地方自治体の事業なんかも絡んできますので、果たして国の政策としての都市再生事業がどれ位コントリビュートしたのかというのがよくわからなくなってしまうところがあるので、何らかのロジックモデルを作って定量的な評価というふうにいっていかないといけないかなというのと、それから、さっきの港湾の話とも似たようなところがあるのかもしれないんですが、あっちの町もつくり、こっちの町も再生しと

いうわけにも、なかなかお金には限度がありますので、あとはどういう地域を高い優先順位に、今の話だと何か東京が中心になるのか、あるいは必ずしもそうじゃないのかという、優先順位をはっきりさせるということも必要なのかなと思いました。

【森田委員】　ちょっと感想みたいなことで、10番の首都圏整備なんですけれども、さっきの競争、これも競争力をどうするかみたいなことが、国際的地位みたいなやつが4ページにあるんですけれども、この証券取引所の上場数の推移みたいなものが代表的な指標の1つとして出ているのは、この首都圏整備の政策と何かそれほど密着して絡むものなのかなという疑問があります。

それから11番目のLRTですけれども、LRTは確かに今後こういう形で非常に重要なので、これの有効活用ということを今後とも図る意味で、ここで見られるというのは非常に重要かと思うんですけれども、あわせて、いわゆるノンステップバスであるとかLRT類似のほかの公共交通機関の充実みたいなことも含んだ上での都市交通整備みたいな、このLRT等にどこまで入れるかというところを少しご検討いただければと思います。

【村木委員】　よろしいですか。

私も11番目のLRTのところについて1つ思ったことがございますが、まちづくりへの効果という観点での評価を考えると、現況、今やっぱりLRTによる利用の状況の評価が非常に多いような気がしまして、今日の資料でも開発誘導のようなことも書かれておりますので、開発自体がどう動いているとか、あとこのあたりに集約化しているのかとか、その辺の評価についてもあわせてしていただければよろしいのではないかと思います。

以上です。

【上山座長】　それでは、私も幾つかある。LRTですが、これは評価には歴史が浅い。案件の数もほとんど富山の話で終わってしまって、かつ、もう一般には富山はうまくいったという話になっていて、今さら富山の話を中心にLRTの評価をするのかという素朴な疑問がある。一方で、都市の路面電車交通の重要性というのは高まっているので政策的には大事なテーマだと思うんですけれども。それでこの際、政権も交代したし、日本経済もこういう状況なので、路面電車って一体何だったのかまで、場合によっては戻って議論してはどうかなと思う。要するに自動車産業振興のために、日本とアメリカは路面電車を全部引っぱがして、都市交通を自動車交通体系に変えたわけです。けれども、ヨーロッパは必ずしもそうしなかった。日本でも西日本は比較的抵抗し、東日本は自動車産業に身を捧げたというまちづくりの歴史がある。これを、もう一回ちょっと大づかみで振り返っ

たほうがよくて、富山がどうだこうだと、もう今さらわざわざ今回議論する必要はないんじゃないか。

それからもう一つ重要なことは、日本でLRTが普及しない原因、むしろそちらを掘り下げたらい。1つは過去の歴史。もう一つは経済性の問題。やはりヨーロッパなどでは、運行赤字も含めて10年間ぐらい公共のお金が入ると。10年間持ちこたえれば沿線の都市開発とか住居整備なんかも進んで町らしくなってきた、だんだん外部経済効果が見えてきて、トータルでいうとB/Cが上がったという議論になる。日本の場合は、建設資金だけつけて、後はいきなり自助努力というスキーム。これだと絶対に建設されない。もっとも富山はJR西日本の廃止線を使ったからたまたまできた、その他はできない、ただそれだけの話ではないかと思う。LRTの技術と申しますかハードがいいの、悪いのという話じゃない、もっとかなり広い視点で組み直して議論したほうがいいのではないかと。

それから大都市圏についても、そういう意味でいうと、我が国のこれまでの大都市圏政策をまさに歴史的に振り返って、次の歴史はこうなんだというような歴史観に根ざしたようなほんとうに政策らしい政策レビューを、ぜひ意欲的に取り組んでいただきたいなと思います。

それに比べると都市再生は、これは私はとてもトリッキーなテーマだと思っていて、現在進行中であつ政治的に「やる」ということが決まっていると、そうなっているものを今さら政策評価するのかという根本的な疑問があります。去年の国際物流もそうですけれども、既にもう計画がほとんど決まっていて、後づけで評価するのかという根源的な疑問がある。そこがさっきから出ている評価の目的というところに如実に表れていて、成長戦略をやれと言われてる。だから何か政策の見直しをしますと書いてある。これは政策評価法に基づき評価するのであって、成長戦略があろうがなかろうが、政治的にどういう動きがあろうかなかろうが、たまたま評価するということだと思ふ。その原点から大きく離れた今日の説明だったので、ちょっと根本的にその評価のスタンスについて、もう一回仕切り直していただいたほうがいいと思った。今日書かれたことをやろうとされていること自体は、原課においてやるのは当然だし、やられる必要もあるし、問題があるとは思えませんが。だけど、政策評価法に沿ってやるべき作業かどうかがよくわからない。ひょっとして原課がみずからの政策点検、あるいは政策立案として本来の業務としてやっていただく。政策評価法関係という意味でいうと、例えば金融支援とか規制緩和という手法自体がよかったのか、ほかの手法はないのかとか、あるいは手続のよしあしとか、ちょっと違った視

点から見たほうが意味がある。このままほっておくと、原課がただやった作業を、成長戦略絡みだから否定はできないだろうという形で我々が追認するという作業になるような気がします。

以上です。

それでは、ちょっと時間もないので、とりあえず議論としてはここまでということでしょうか。

【丹野政策評価企画官】 何かお答えをしたほうがいいですか。後から回答するとか、さっきの質問とか……。

【上山座長】 各グループそれぞれ、我々はとりあえず今日は言いたいことを言わせていただいた。あとは事務局で取りまとめて、また……。

【丹野政策評価企画官】 あと、評価書の中とかで反映するなり、何かあれば事務局のほうがお伝えしますので。では、そういうことで。

【上山座長】 はい。

【丹野政策評価企画官】 どうもありがとうございました。

【上山座長】 それでは、評価会としては議題をカバーしました。議事進行を事務局にお返ししますが、この後、非公開で政策評価懇談会を続けて行いたいと思います。

【増田企画専門官】 それでは、1点だけ、議事録につきましては前回と同様、委員の皆様様のチェックを経ましてホームページで公開となりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、5分休憩をとらせていただきます。11時45分から政策評価懇談会をこの場で開催いたします。フリートーキングとなります。また、非公開となりましたので、傍聴の方は恐れ入りますけれどもご退室をお願いしたいと思います。

ありがとうございました。

— 了 —